

# COMUNE DI PORCIA (PN)

## Realizzazione delle rotatorie incrocio via San Antonio Pontebbana e via Roveredo Pontebbana

### PROGETTO DEFINITIVO

R.U.P.:

Michele Stanchina, geometra

#### A.T.I.

CAPOGRUPPO MANDATARIA

MANDANTE

ING. FRANCO BRESCACIN

Via A. Canova, 12 int. 20  
33077 Sacile (PN)  
tel: 0434/72276  
franco.brescacin@libero.it



Società d'ingegneria

Via Campo di Marte, n. 8/A  
06124 Perugia (PG)  
tel/fax 075 / 830563 - 8309014  
info@abacusprogetti.it  
www.abacusprogetti.it



#### STAFF TECNICO

COORDINATORE PROGETTO:  
SICUREZZA:  
PROGETTAZIONE STRADALE:  
IDRAULICA e GEOTECNICA:

Franco Brescacin, ingegnere  
Franco Brescacin, ingegnere  
Maurizio Serafini, ingegnere  
Gabriele Moretti, geometra  
Giulia Fanelli, ingegnere



COMUNE DI PORCIA



## CARTELLA X0 ELABORATI GENERALI

### Relazione di variante urbanistica

**X0\_RRI02**

COMMESSA				LIV.	CART.	TIPO	ELAB.	N.	SAVE	NOME FILE	SCALA
1	7	1	9	D	X0	R	RI	02	00	1719_D_X0_RRI02_00.doc	
REV.	DATA			REDAZIONE			VERIFICA		APPROVAZIONE	VISTO COMMITT.	DESCRIZIONE
0	Dicembre 2017			M.Serafini			M. Serafini		M. Serafini		Consegna progetto definitivo
1											
2											
3											

**PROVINCIA DI PORDENONE**

**COMUNE DI PORCIA**

**PIANO REGOLATORE GENERALE**

**VARIANTE N. 34 AL P.R.G.C.**

**REALIZZAZIONE DELLE ROTATORIE  
INCROCIO VIA SAN ANTONIO PONTEBBANA E  
VIA ROVEREDO PONTEBBANA**

**PROGETTO DEFINITIVO**

**RELAZIONE ILLUSTRATIVA DI VARIANTE**

# INDICE

<b>1</b>	<b>RELAZIONE DI VARIANTE URBANISTICA .....</b>	<b>3</b>
<b>1.1</b>	<b>PRGC – STATO ATTUALE .....</b>	<b>3</b>
<b>1.2</b>	<b>PRGC – variante .....</b>	<b>5</b>

# **1 RELAZIONE DI VARIANTE URBANISTICA**

## **1.1 PRGC – STATO ATTUALE**

I due incroci tra via San Antonio – Pontebbana e Via Roveredo – Pontebbana, inseriti su un asse fondamentale della viabilità comunale ed attualmente regolati da due impianti semaforici realizzati da più di 30 anni, per la loro dislocazione territoriale recepiscono un grosso volume di traffico. Tale situazione è ben attestata nella documentazione costituente il Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Porcia.

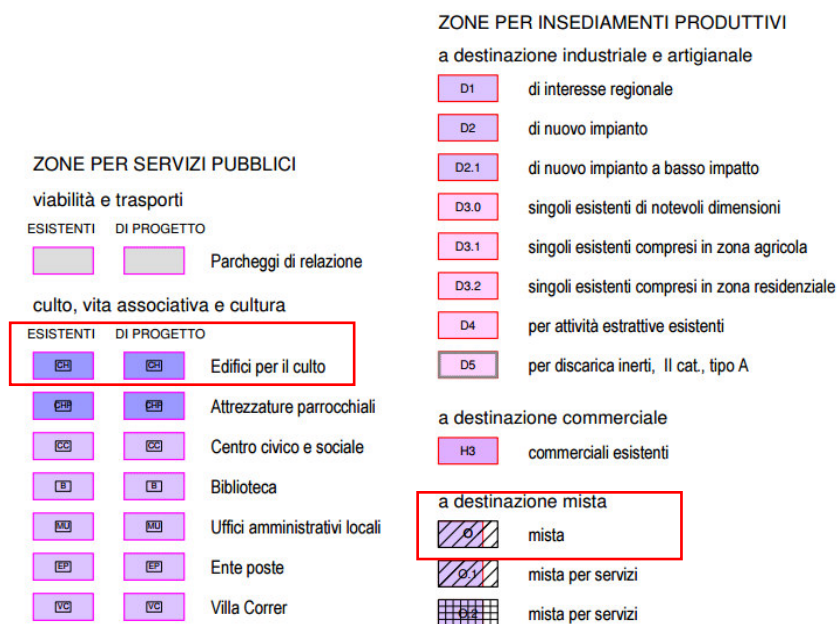
Dall'esame dei percorsi stradali lungo le direttrici principali si evidenziano, in corrispondenza dei citati incroci semaforizzati, numerosi punti d'interferenza con le conseguenti situazioni di pericolo e le tempistiche di attraversamento.

Nella configurazione attuale si evidenziano in particolare le corsie di canalizzazione per confluire, percorrendo la Pontebbana da Pordenone, su via Roveredo, via Dante, via San Antonio e accedere ai centri commerciali (CC1) e (CC2).

Analogamente, percorrendo la Pontebbana in direzione Pordenone, si evidenziano le corsie di canalizzazione per accedere ai centri commerciali (CC1) e (CC2) e confluire su via S. Antonio e via Roveredo.

Oltre a dette interferenze si segnalano i numerosi accessi a proprietà private ed attività ubicate nel tratto d'intervento.

Da un punto di vista urbanistico, l'area in cui sono previste le due intersezioni a rotatoria è classificata in gran parte come *O – zone per insediamenti produttivi a destinazione mista* ed in parte come *CH – aree per servizi pubblici di culto, vita associativa e cultura*.



ATI composta da: ING. BRESCACIN e ABACUS

## **1.2 PRGC – VARIANTE**

L'amministrazione Comunale intende dar corso alla realizzazione di due rotatorie rispettivamente in corrispondenza dell'incrocio tra via San Antonio - Pontebbana e via Roveredo - Pontebbana.

Detti incroci sono attualmente regolati da semafori.

L'intervento rientra tra quelli previsti dal Piano Generale del Traffico Urbano ed è stato oggetto di un primo studio di fattibilità datato 10/02/2015 ad opera dei tecnici del Comune di Porcia Geom. Michele Stanchina e Arch. Andrea Rizzo. In dette documentazioni si evidenziano gli obiettivi e strategie generali riassumibili in:

- miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta), con conseguente riduzione della congestione stradale;
- riduzione degli incidenti stradali;
- riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico;
- rispetto e salvaguardia dei valori ambientali;
- contenimento dei costi pubblici e privati;
- difesa delle utenze deboli, intendendo per queste ultime - in generale - i pedoni ed i ciclisti.

La prima rotatoria ovoidale, all'incrocio tra via San Antonio – Pontebbana, sarà costituita da due semianelli raccordati da archi di cerchio a curvatura inversa di raggio interno di 9,00 m e raggio esterno di 16,00 m con banchina interna di 1,50 m ed esterna di 1,00 m.

La particolare forma geometrica è resa utile a causa del disassamento dei due rami di via Sant'Antonio a Sud e dell'accesso al centro commerciale a Nord, da collegare all'asse della S.S.13 "Pontebbana" la cui geometria, unitamente alla presenza dell'area di sagrato della chiesa condizionano fortemente l'assetto geometrico della viabilità. L'accesso all'area di parcheggio del Centro commerciale, avviene così esclusivamente alla parte terminale della sua viabilità d'ingresso e non direttamente dalla S.S. "Pontebbana" come invece avviene ad oggi. In questo modo i flussi propri diretti all'area di parcheggio non andranno ad influenzare e condizionare le manovre di svolta proprie dell'intersezione e quindi il deflusso sulla S.S.13 disporrà di maggiore livello di servizio.

Le corsie d'ingresso e d'uscita dall'anello hanno una larghezza trasversale rispettivamente di 3,50 m e 4,00 m. Tale differenza permette di indurre al rispetto del segnale di "dare precedenza" ai veicoli in ingresso e permette un'agevole svolta ai veicoli in uscita in modo che non intralcino

il deflusso dei veicoli in transito nell'anello. L'intersezione, grazie alla sua particolare geometria, garantisce la risoluzione delle necessità di collegamento in sicurezza dei quattro rami principali e degli accessi privati che comunque dovranno continuare ad essere serviti per evitare l'interclusione di proprietà private ovvero la limitazione ad aree complementari alle attività economiche che ne potrebbero essere danneggiate.

La morfologia della rotatoria garantisce il mantenimento delle velocità di progetto (40 km/h), sia nella fase di approccio all'anello che nella fase di percorrenza dello stesso, grazie ai valori di raggio adottati ed alla flessuosità del tracciato anulare, che inibiscono il superamento della velocità. Le aree interne delle aiuole triangolari spartitraffico saranno pavimentate in pietra "ciottolo di fiume" arrotondato su un letto di cemento che ne stabilizza la posa. I cordoli sono in pietra naturale di forma trapezoidale. Gli attraversamenti pedonali sono di tipo "protetto", in materiale di pavimentazione resinoso antiskid certificato, in modo da conferire a tale dispositivo anche la preziosa funzione di elemento moderatore della velocità per i veicoli in transito.

La seconda rotatoria, all'incrocio tra via Roveredo – Pontebbana, sarà circolare a tre rami, avente unico anello di raggio interno 10,30 m e raggio esterno di 17,30 m con banchina interna di 1,50 m ed esterna di 1,00 m.

La forma geometrica utilizzata è quella canonica per le rotatorie urbane, è resa utile al collegamento dei due rami (Est e Ovest) della S.S.13 "Pontebbana" la cui geometria per restare semplice ha la necessità di non servire direttamente anche l'intersezione con via Dante Alighieri, in quanto risulta fortemente eccentrica rispetto all'intera intersezione. La stessa via sarà quindi utilizzabile esclusivamente mediante manovre destrorse, e cioè con l'uscita solamente in direzione di Pordenone (Est), necessitando di una successiva inversione di marcia per le manovre dirette a Conegliano (Ovest). Tale inversione di marcia è resa possibile utilizzando le intersezioni presenti sulla S.S.13 tra le quali è programmata una ulteriore rotatoria ad una distanza non superiore a 600 m.

L'ingresso su Via Dante Alighieri è invece consentito in sicurezza mediante manovre destrorse da tutte le direzioni di possibile provenienza proprio grazie all'utilizzo della nuova circolazione a rotatoria, che permette l'inversione di marcia anche per i flussi provenienti da Pordenone (Est) oltre che quelli classicamente serviti dalla stessa manovra provenienti da Conegliano (Ovest).

Le corsie d'ingresso e d'uscita dall'anello hanno una larghezza trasversale rispettivamente di 3,50 m e 4,00 m. Tale differenza permette di indurre al rispetto del segnale di "dare precedenza" ai veicoli in ingresso e permette un'agevole svolta ai veicoli in uscita in modo che non intralcino il deflusso dei veicoli in transito nell'anello. La morfologia della rotatoria garantisce il

mantenimento delle velocità di progetto (40 km/h), sia nella fase di approccio all'anello che nella fase di percorrenza dello stesso, grazie ai valori di raggio adottati ed alla flessuosità del tracciato anulare, che inibiscono il superamento della velocità. Le aree interne delle aiuole triangolari spartitraffico saranno pavimentate in pietra "ciottolo di fiume" arrotondato su un letto di cemento che ne stabilizza la posa. I cordoli sono in pietra naturale di forma trapezoidale.

Gli attraversamenti pedonali sono di tipo "protetto", in materiale di pavimentazione resinoso antiskid certificato, in modo da conferire a tale dispositivo anche la preziosa funzione di elemento moderatore della velocità per i veicoli in transito.

Le opere in intervento prevedono l'implementazione della rete ciclabile lungo l'asse della S.S. 13 "Pontebbana" mediante la realizzazione di due fasce ciclabili monodirezionali, di larghezza pari ad 1,50 m che garantiscono la percorrenza del tratto di S.S. 13 tra la via Sant'Antonio e la Via Roveredo utilizzando lo stesso sedime degli attraversamenti pedonali anche per gli attraversamenti ciclabili. La pavimentazione della pista ciclabile è realizzata mediante l'impiego di resine di colore rosso con pittogrammi di colore bianco che hanno la funzione di rappresentare il senso di marcia dei velocipedi. L'attraversamento dei rami che concorrono dei due anelli di rotatoria avviene ad una distanza di circa 5 m dal perimetro esterno dell'anello, in modo che i veicoli in approccio all'anello possono ricoverarsi lasciando l'adeguato spazio alle biciclette tra di essi e quelli successivi. Gli attraversamenti ciclo-pedonali sono segnalati con occhi di gatto lampeggianti, per aumentarne la visibilità. I due rami di pista ciclabili paralleli alla S.S. 13 "Pontebbana" sono separati dalla piattaforma stradale mediante la realizzazione di due filari di cordoli in calcestruzzo armato vibrato di larghezza 50 cm, contenenti al loro interno un filare di ciottoli di fiume quale elemento naturale di arredo che presenta anche caratteristiche bassa manutenibilità.

Il raccordo tra le due intersezioni dispone di una carreggiata suddivisa in due semicarreggiate mediante l'apposizione di un cordolo centrale che ha la funzione di impedire manovre illegali di sorpasso o di svio dei veicoli in transito.

Nella valutazione della soluzione di progetto, è stata considerata la zonizzazione di PRG del Comune di Porcia vigente.

Tale esame è condotto in modo tale da valutare l'effettiva fattibilità dell'opera in termini generali, e raffrontare la soluzione proposta anche sia alla luce delle componenti tecniche che di quelle urbanistiche.

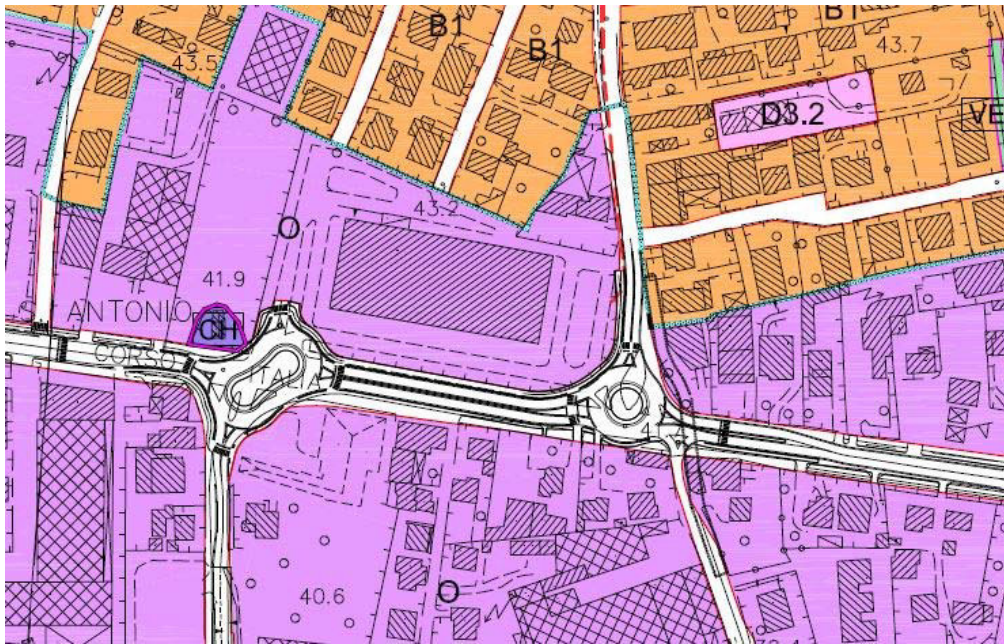
Il sedime dell'intervento interessa prevalentemente l'attuale sede stradale della S.S. 13 "Pontebbana" e delle vie comunali che afferiscono alla stessa, che risultano perimetrate, quasi



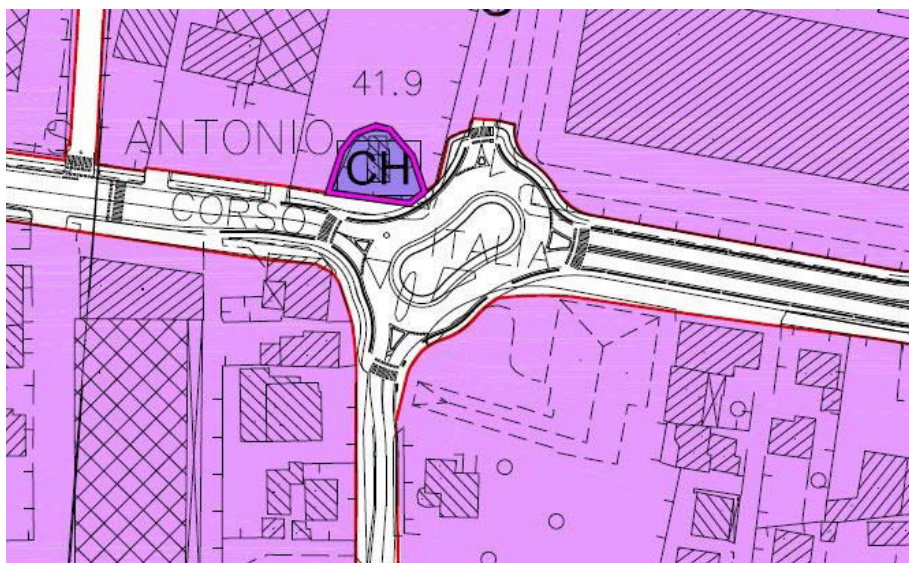
interamente, dalla Zonizzazione “O” riguardante le aree a destinazione commerciale mista con la sola eccezione di un piccolo lembo di area pertinenziale, peraltro piuttosto residuale, e di un’area destinata a pertinenza di un esistente edificio adibito a culto.

In quest’ultimo caso, trattandosi di un edificio di culto, la sottrazione del lembo di terreno pertinenziale non ne limita i parametri urbanistici edificatori.

Di seguito si riporta un estratto che riporta le zonizzazioni interessate dall’opera in progetto con la variante di PRGC.



*Estratto della planimetria di PRG di Porcia*



*Particolare zona CH - Estratto della planimetria di PRG di Porcia*