COMUNE DI IMPERIA

Provincia di Imperia

OGGETTO: PROGETTO ESECUTIVO: “MIGLIORAMENTO ALLA VIABILITÀ E MESSA IN SICUREZZA STRADALE DI VIA AGNESI VIA SERRATI VIA AURELIA VIA S. LUCIA VIA MAGENTA E VIA DIANO CALDERINA”

LOTTO 1 - CUP: D51B23000020002

LOTTO 2 - CUP: D51B23000030006

Ing. Gian Claudio Papone
ingpapone@gmail.com - cell. 335.76.04.453
Ach. Riccardo Torello
ng.studio.associato@gmail.com - cell. 355.45.78.60
Via Manuel Belgrano n°4 -18100 Imperia
studiong@pec.it

PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA
COORDINAMENTO PRESTAZIONI SPECIALISTICHE
(ARCH)

Collaboratori: ing. Cristian Gentile - arch. Carolina Corte

PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA

LOTTO 1 - LOTTO 2

COMMITTENTE: AMM.NE COMUNALE DI IMPERIA
RUP: ING. FILIPPO CORIO

TIMBRO E FIRMA:

TIMBRO E FIRMA:

OGGETTO:

PROPOSTA DI VARIANTE AL VIGENTE PIANO REGOLATORE GENERALE

CONFERENZA DEI SERVIZI 23/07/2024
VERSIONE - DATA
2 - 23/07/2024

N. TAV.

ARCH_Doc.07

PROGETTO PER LA MODIFICA ALLA VIABILITÀ E MESSA IN SICUREZZA STRADALE DI VIA AGNESI – VIA SERRATI – VIA AURELIA – VIA S. LUCIA – VIA MAGENTA - VIA DIANO CALDERINA ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DI NUOVO TRATTO STRADALE, L'ADEGUAMENTO/POTENZIAMENTO DEL TRATTO ESISTENTE E CONSEGUNTE PEDONALIZZAZIONE DI TRACCIATO PASSANTE PER IL CENTRO STORICO DELLA CITTÀ

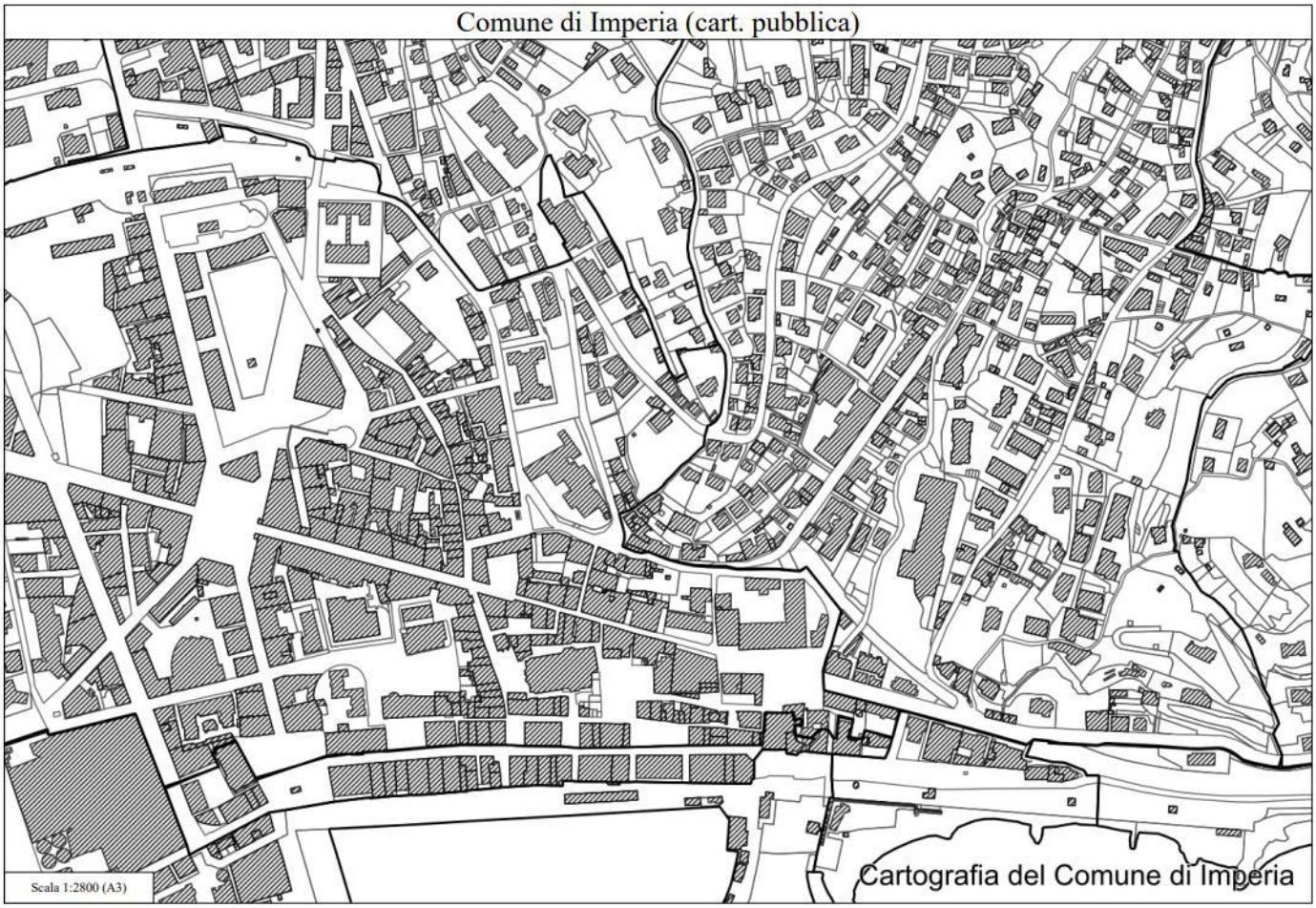
PROPOSTA DI VARIANTE AL VIGENTE

PIANO REGOLATORE GENERALE

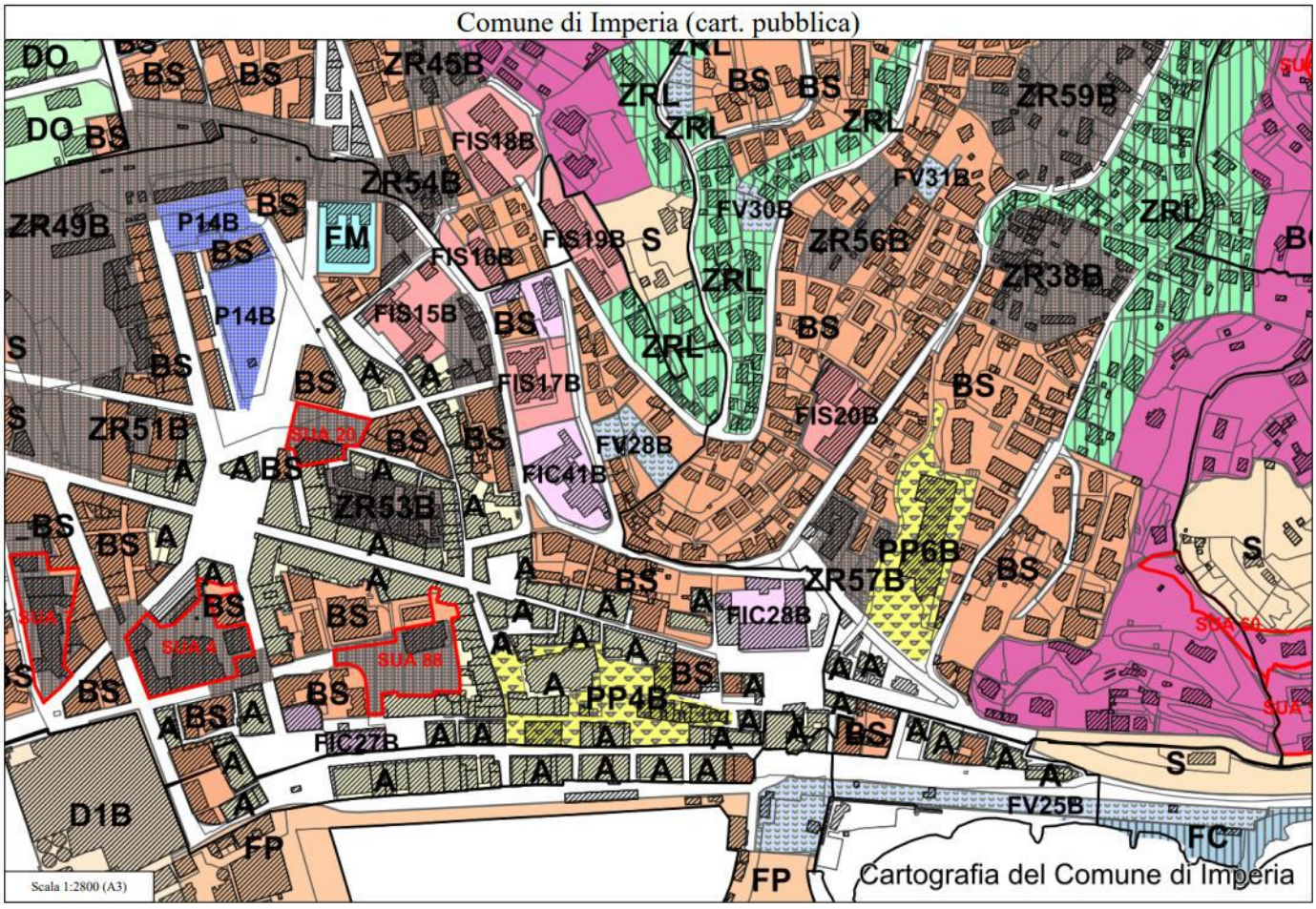
1.1 STATO ATTUALE

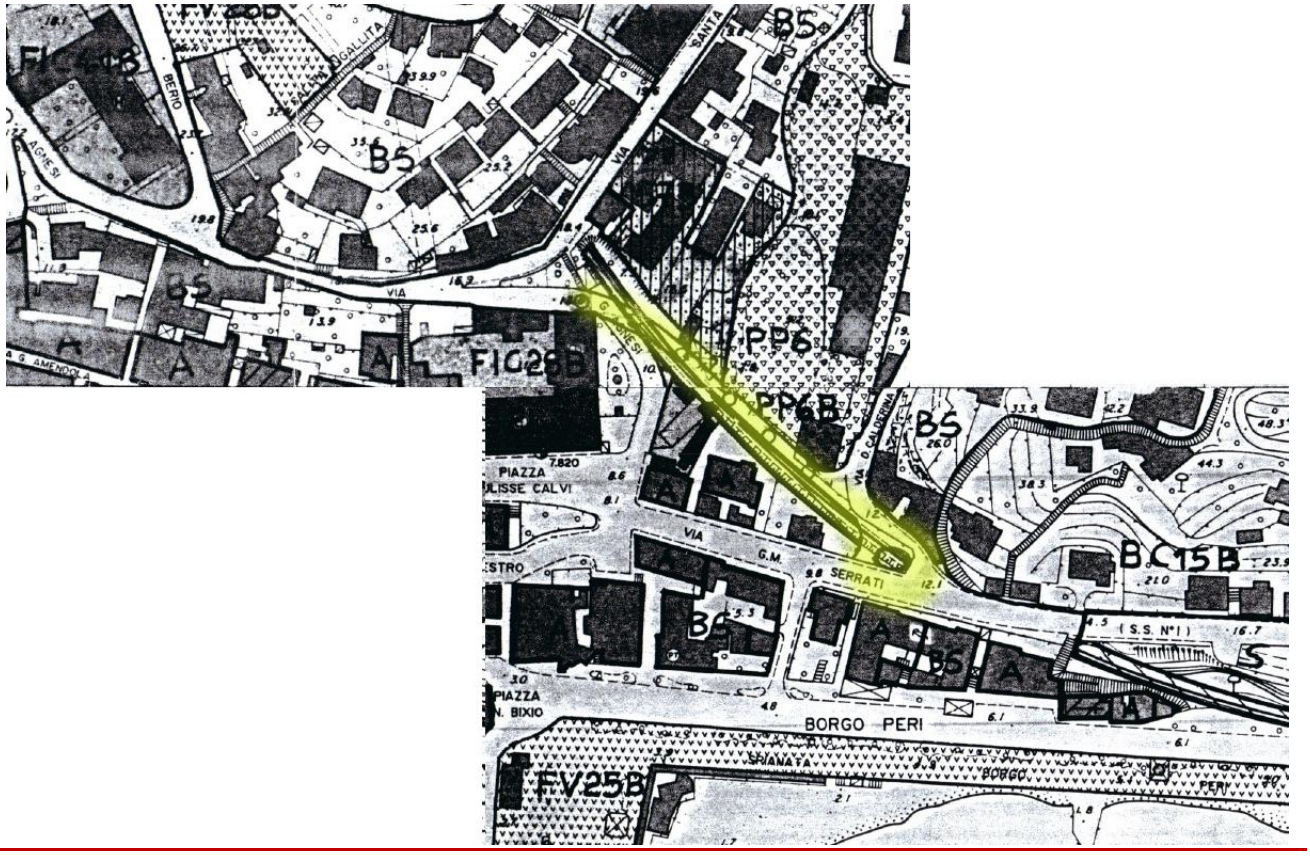
INQUADRAMENTO CARTOGRAFICO

STRALCIO CATASTALE



STRALCIO PIANO REGOLATORE





1.1.1 DESCRIZIONE DELLO STATO ATTUALE E DEGLI OBIETTIVI

L'area oggetto di intervento, riguarda il tracciato dell'attuale via Giacomo Agnesi con relative aree adiacenti e/o limitrofe, in relazione al suo ampliamento

Unitamente alla viabilità che attraversa il centro storico della città rappresentano le uniche arterie di collegamento tra la Strada Statale Aurelia, direzione ponente e con la strada Statale n 28 di collegamento con l'entro terra ed il Piemonte.

Entrambe le strade essendo di dimensioni ridotte e ricche di servizi di tutti i tipi (servizi primari e secondari, sportivi, scuole, RSA ecc …) determinano gravose condizioni del traffico veicolare, congestionato in oltre dall'intenso traffico pedonale che le interessa.

Lo scopo della modifica della viabilità è quella di creare un percorso stradale alternativo in grado di by-passare il centro storico di Oneglia in modo tale da creare un'opportunità di trasformazione della città e di rigenerazione urbana. Nella pianificazione complessiva, le opere previste determineranno un percorso carrabile agevole a doppio senso di marcia a partire dalla rotonda delle "Carceri" fino all'innesto tra via Diano Calderina-Via Serrati anche attraverso la realizzazione di un nuovo tratto viario. Tale tracciato creerà inoltre facilità di accesso alla ciclabile.

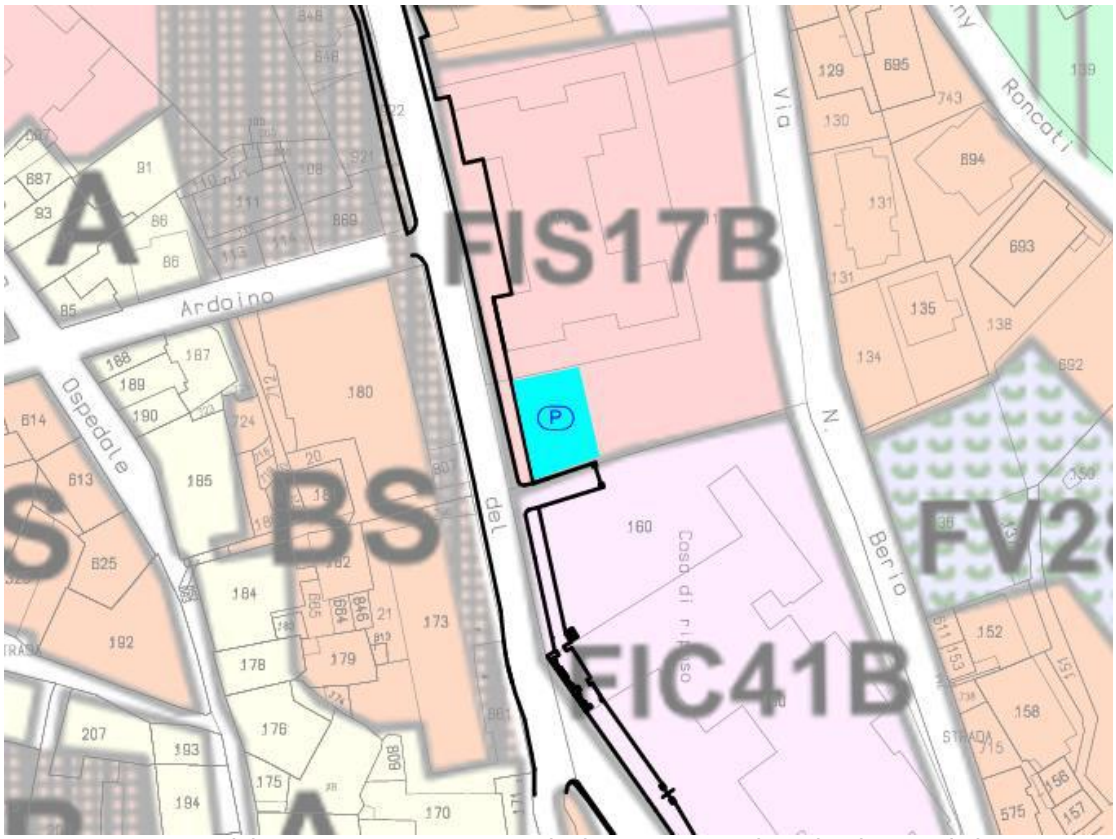
Il nuovo tracciato sarà in grado di decongestionare sia il traffico in ingresso verso il centro cittadino in direzione della strada statale n. 28 sia il traffico in prossimità dei plessi scolastici interessati, specialmente negli orari di ingresso e uscita alle lezioni.



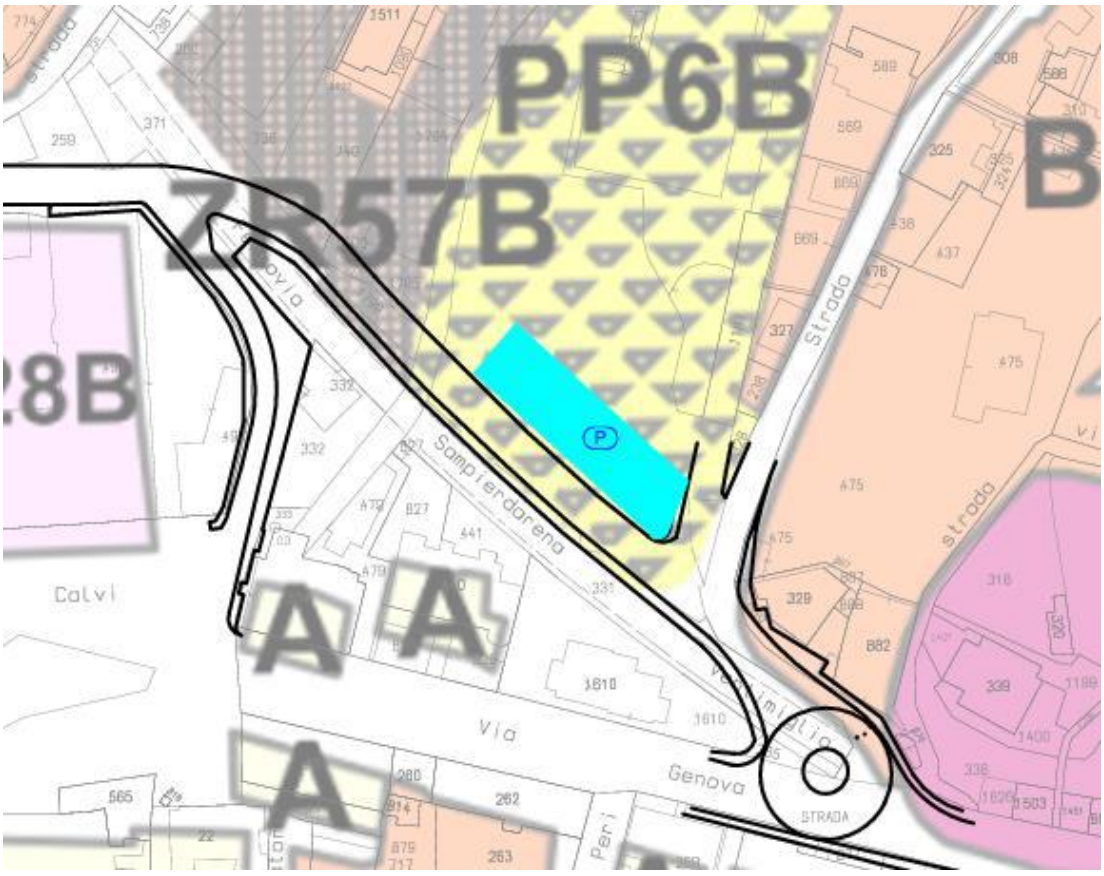
Immagine aerea - Area oggetto di intervento

2.2 PROPOSTA DI VARIANTE AL VIGENTE PIANO REGOLATORE GENERALE

2.2.1 AREE PARCHEGGI



Stralcio TAV.01 – Proposta variazione area Parcheggio Liceo Artistico



Stralcio TAV.01 – Proposta variazione area Parcheggi

Le aree parcheggio che ricadono rispettivamente nelle zone FIS17B e PP6B non corrispondono a quelle indicate nel Piano Regolatore Generale approvato con D.P.G.R. n°46 del 24.02.1999 var. normativa di cui alla D.P.G.R. n. 11 del 24.01.2003. La variante urbanistica si rifà all'Art. 63 – Zone "P" parcheggi pubblici:

Art. 63 - Zone "P" parcheggi pubblici

Nelle aree contraddistinte dalla sigla "P", il P.R.G. prevede due tipi di parcheggio:
1) parcheggi a cielo aperto;

2) parcheggi in sotterraneo e in struttura.

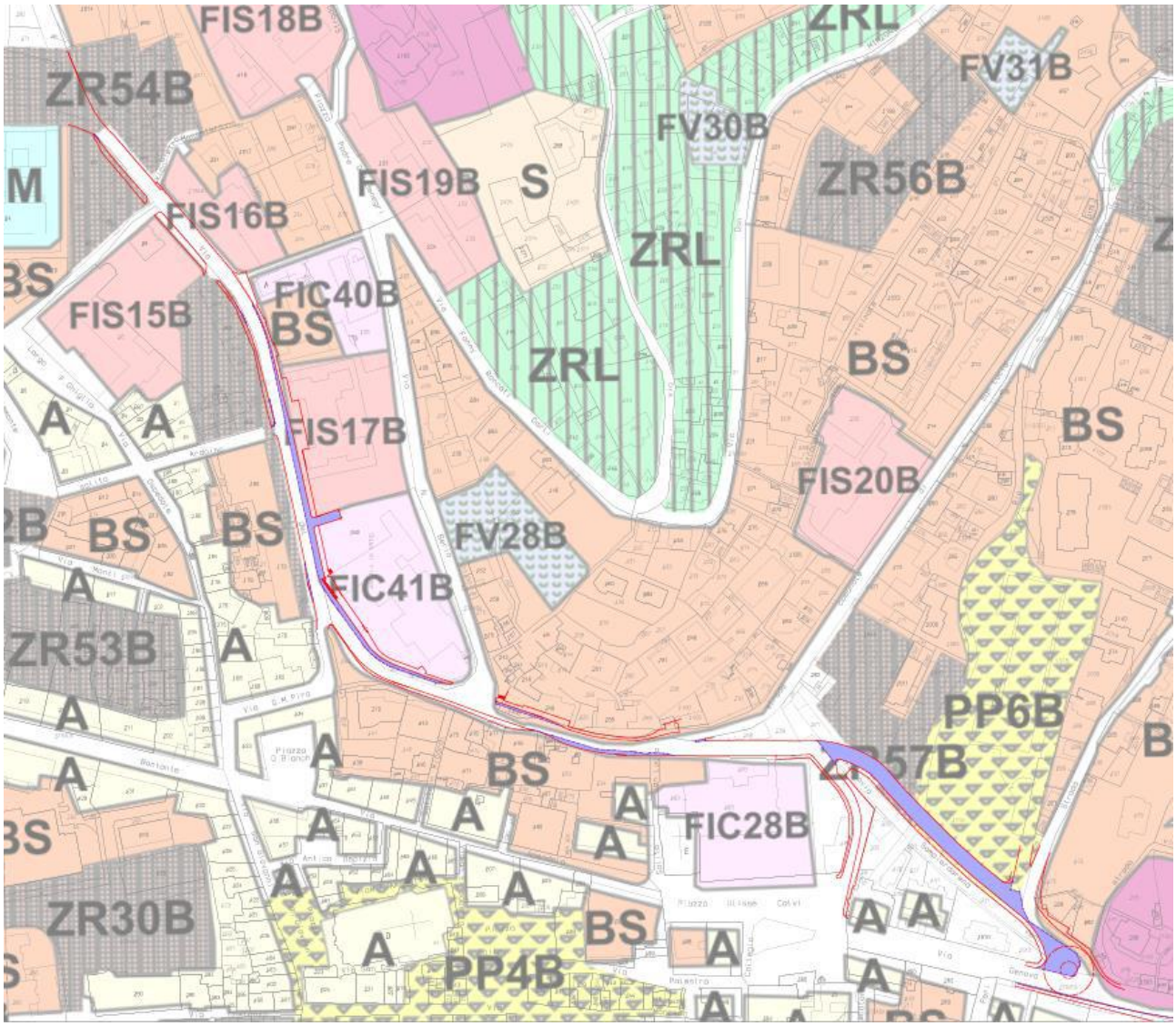
L'uso di tali parcheggi è normato come segue:
a) parcheggi pubblici a rotazione per gli utenti pubblici (D.M. 2/4/68);

b) parcheggi privati (D.M. 2/4/68 e Legge del 24/3/89 n. 122).

Nei confronti dei cigli stradali i manufatti potranno a questi allinearsi fatta salva l'esigenza di non turbare gli allineamenti edilizi esistenti e di predisporre idonee soluzioni per gli accessi e le uscite, onde non creare turbative nel traffico di transito.
I parcheggi in sottosuolo, i cui perimetri possono spingersi fino ai limiti dell'area, devono prevedere:

a) copertura in parte realizzata con contenitori di terra di almeno m. 2,00 di spessore in modo tale da consentire la piantumazione di alberi ad alto fusto;
b) copertura in terra di almeno m. 0,60 ove possa essere ricostruito il manto erboso e la vegetazione di basso e medio fusto preesistenti e vasche per il contenimento delle piante ad alto fusto in ragione di uno ogni 100 mq.
I parcheggi pubblici in struttura ricavati in soprassuolo devono rispettare dalle costruzioni una distanza pari alla emergenza del manufatto dal suolo, con un minimo di ml 5,00. La copertura di tali strutture dovra' essere realizzata con una copertura in terra di almeno cm 60 sul quale verrà ricostruito il manto erboso e verrà piantumata vegetazione di basso fusto.
Di norma il P.R.G. non insedia parcheggi sotterranei in zone a verde ad alto fusto; laddove la Civica Amministrazione lo ritenga necessario per il reperimento delle aree per attrezzature pubbliche, ai sensi del D.M. 2/4/68, le piante ad alto fusto esistenti devono essere o ricollocate o sostituite con essenze dello stesso tipo nelle stesse condizioni precedenti l'intervento.
Detti parcheggi possono essere realizzati oltre che nelle aree specifiche individuate dal P.R.G. anche nelle altre aree a standard urbanistici purché in sottosuolo.

2.2.1 TRACCIATO STRADALE E PERCORDI PEDONALI PUBBLICI



Stralcio TAV.02 – Stralcio nuovo tracciato

Il tracciato stradale e i relativi percorsi pedonali pubblici in progetto non corrispondono al tracciato del vigente P.R.G. che indicava la Via Agnesi come viabilità rettificata

La variante urbanistica si delinea con il nuovo tracciato di Via Agnesi si veda TAV.02.