

Comune di Lovere

Regione Lombardia - Provincia di Bergamo

Comune di Lovere, via G. Marconi 19 – 24065 Lovere (BG)

NUOVA PISTA CICLO-PEDONALE DA VIA NAZIONALE – VIA BERGAMO A VIA PAGLIA

PROGETTO ESECUTIVO

RELAZIONE TECNICA

ALLEGATO

A.2

DATA

Dicembre
2019

Documentazione:

Relazione fotografica

Firme

GRUPPO TECNICO

Architettura e Paesaggio

Architetto Bonetti Fabio

Architetto Beber Alessandro

Architetto Beltracchi Giancarlo

Strutture

Ingegnere Toigo Alex

Geologia

Geologo Grimaldi Paolo

Progetto Illuminotecnico

Per. Ind. Titta Gianfranco

Punti del rilievo fotografico

Tratto T1 – VIA PAGLIA, VIA BERGAMO





Percettività 1 – Stacco di via Bergamo, strada comunale a senso unico, da via Paglia, provinciale che da Lovere porta a Castro – sulla sx la zona dell’attraversamento di via Paglia, dal passaggio presente



Percettività 2 – Attraversamento con impianto semaforico di via Paglia, in corrispondenza del passaggio esistente -3.00 mt di larghezza- e zona dell’innesto della ciclabile su via Bergamo, prevedendo la revisione della zona della stazione del gas



Percettività 3 – Tratto iniziale di via Bergamo, strada comunale a senso unico – si prevede una ciclopedonale sul lato sx, di larghezza pari a 2.00 mt, liberando lo spazio ora occupato dalle macchine – si prevede nuova pavimentazione, cordonature a separazione dal traffico veicolare e la prescritta segnaletica



Percettività 4 – Si arriva al primo parcheggio di via Bergamo, dove la pista si allarga a 2.50 mt – è prevista la revisione complessiva dell'area con ridisegno degli spazi a parcheggio e opere d'arredo e la prescritta segnaletica



Percettività 5 – Dopo il parcheggio si mantiene l'attuale percorso pedonale e il muretto; come per il primo tratto la pista si restringe a 2.00 mt – si prevede nuova pavimentazione, cordonature a separazione dal traffico veicolare e la prescritta segnaletica



Percettività 6 – Intersezione con strada a fondo cieco; la pista si definisce a 2.50 mt – si prevede nuova pavimentazione e la prescritta segnaletica



Percettività 7 – La pista sale a fianco dell’attuale marciapiede con larghezza costante da 2.50 mt – si prevede nuova pavimentazione, cordonature a separazione dal traffico veicolare e la prescritta segnaletica



Percettività 8 – La pista sale a fianco dell’attuale marciapiede con larghezza costante da 2.50 mt – si prevede nuova pavimentazione, cordonature a separazione dal traffico veicolare e la prescritta segnaletica – in secondo piano, la zona di attraversamento di via Bergamo e del nuovo ingresso al Parco Colombera.

Tratto T2 – PARCO COLOMBERA





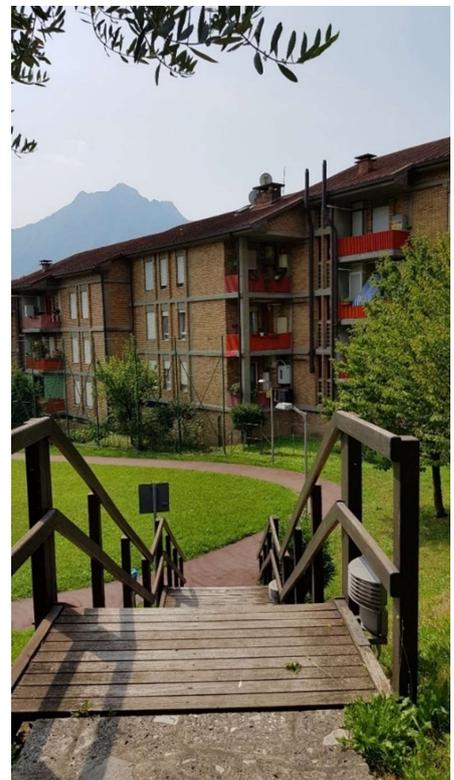
Percettività 9 – Area del nuovo ingresso al Parco Colombera, con revisione complessiva, delle pavimentazioni, della recinzione, ecc. – si prevedono nuove pavimentazioni, un’area parcheggio per biciclette, predisposizione per impianto di ricarica bici elettriche, infografiche e la prescritta segnaletica – la pista procede costeggiando, per il primo tratto, il circuito del Parco, allargandosi poi sul pendio esistente per portarsi al belvedere esistente



Percettività 10 – Area Parco Colombera – la pista procede dal belvedere esistente sul piano presente a mezza costa, mentre dalla zona posta a valle del belvedere si distacca un percorso, sostenuto da palificate, che da accesso all’area con le postazioni del nuovo percorso vita



Percettività 11 – Area Parco Colombera – si procede dal belvedere esistente il tratto in lastricato di pietra



Percettività 12 – Area Parco Colombera – si giungere alla zona sottopasso, dove si trova anche la scaletta in legno che ricollega alla quota bassa del Parco



Percettività 13 – Area Parco Colombera – la pista procede lungo il prato con dei rilevati e riprofilatura del terreno – si prevede lo spostamento di n. 2 ulivi



Percettività 14 – Area Parco Colombera – la pista procede lungo il prato con dei rilevati e riprofilatura del terreno, mentre dalla zona dell'immagine, un tratto sostenuto da palificate e proseguendo da terre armate



Percettività 15 – Area Parco Colombera – la pista procede lungo il prato con dei rilevati e riprofilatura del terreno, mentre dalla zona dell’immagine, un tratto sostenuto da palificate e proseguendo da terre armate



Percettività 16 – Area Parco Colombera – finisce il tratto sostenuto da palificate - nuove murature di contenimento e di sostegno per le strutture di arrivo della parte su passerella

Tratto T3 – PASSERELLA





Percettività 17 – Tratto passarella – inizia una nuova parte di pista sostenuta da strutture con micropali di fondazione che permettono di superare lo strato di riporto del materiale gestito per la realizzazione della strada SS42 – è previsto il taglio della vegetazione infestante



Percettività 18 – Tratto passarella – la pista procede parallelamente alla sede stradale lungo il forte pendio presente all'esterno della sede stradale, con tagli vegetazionali e nuovi elementi arborei



Percettività 19 – Tratto passarella – la pista procede parallelamente alla sede stradale lungo il forte pendio presente all'esterno della sede stradale, con tagli vegetazionali e nuovi elementi arborei



Percettività 20 – Tratto passarella – la pista procede parallelamente alla sede stradale lungo il forte pendio presente all'esterno della sede stradale, con tagli vegetazionali e nuovi elementi arborei



Percettività 21 – Tratto passarella – la pista procede parallelamente alla sede stradale lungo il forte pendio presente all'esterno della sede stradale, con tagli vegetazionali e nuovi elementi arborei



Percettività 22 – Tratto passarella – il tratto su passerella termina in prossimità del passaggio esistente fra via nazionale e via bergamo, interagendo con la proprietà privata dell'edificio residenziale esistente

Tratto T4 – COLLEGAMENTO A VIA BERGAMO





Percettività 23 – Area di collegamento con via Bergamo – zona della scala di collegamento pedonale con via Bergamo e arrivo del tratto passerella



Percettività 24 – Area di collegamento con via Bergamo



Percettività 25 – Area di collegamento con via Bergamo – zona accesso carraio privato da ridefinire, insieme alla recinzione della proprietà e al cancello, in modo da permettere la definizione della pista che in questo tratto ritorna di larghezza pari a mt. 2.00



Percettività 26 – Area di collegamento con via Bergamo – in accordo con la proprietà per consentire il passaggio della pista si prevede la demolizione di parte della roccia fronte strada



Percettività 27 – Area di collegamento con via Bergamo – in accordo con la proprietà per consentire il passaggio della pista si prevede la demolizione di parte della roccia fronte strada



Percettività 28 – Area di collegamento con via Bergamo – in accordo con la proprietà demolizione di parte della roccia fronte strada e allargamento anche su via Bergamo per facilitare la visuale

Tratto T5 – VIA BERGAMO, ROTONDA POLTRAGNO





Percettività 29 – Area della forra fossile – rimozione di tutte le strutture di protezione stradale esistenti, oramai inidonee - nuove murature di contenimento stradale, ancorate con micropali – la pista ritorna di larghezza pari a mt 2.50, fino alla rotonda di Poltragno



Percettività 30 – Area della forra fossile – rimozione di tutte le strutture di protezione stradale esistenti, oramai inidonee - nuove murature di contenimento stradale, ancorate con micropali



Percettività 31 – Area della forra fossile – rimozione di tutte le strutture di protezione stradale esistenti, oramai inidonee - nuove murature di contenimento stradale, ancorate con micropali



Percettività 32 – Area della forra fossile – rimozione di tutte le strutture di protezione stradale esistenti, oramai inidonee - nuove murature di contenimento stradale, ancorate con micropali



Percettività 33 – Area della forra fossile – rimozione di tutte le strutture di protezione stradale esistenti, oramai inadeguate - nuove murature di contenimento stradale, ancorate con micropali



Percettività 34 – Area della forra fossile – rimozione di tutte le strutture di protezione stradale esistenti, oramai inadeguate - nuove murature di contenimento stradale, ancorate con micropali



Percettività 35 – Area del ponte/deviazione – rimozione di tutte le strutture di protezione stradale esistenti, oramai inidonee - nuove murature di contenimento stradale, ancorate con micropali



Percettività 36 – Area ponte/deviazione del Tinazzo



Percettività 37 – Area roccione – continua la muratura di protezione stradale e per definire la pista da mt 2.50 è previsto lo scavo e la ridefinizione del fronte roccioso



Percettività 38 – Area roccione – continua la muratura di protezione stradale e per definire la pista da mt 2.50 è previsto lo scavo e la ridefinizione del fronte roccioso



Percettività 39 – Area forra attiva – rifacimento delle murature di contenimento e di sostegno di quest’area, che prospetta direttamente sulla forra alta circa mt 30 - continua la muratura di protezione stradale



Percettività 40 – Area forra attiva – sistemazione dell’area quale belvedere sulla forra e accesso alla strada storica di via della Corna - continua la muratura di protezione stradale



Percettività 41 – Area forra attiva – sistemazione dell’area quale belvedere sulla forra e accesso alla strada storica di via della Corna - continua la muratura di protezione stradale



Percettività 42 – Area forra attiva – sistemazione dell’area quale belvedere sulla forra e accesso alla strada storica di via della Corna - continua la muratura di protezione stradale



Percettività 43 – Area rotonda Poltragno – completamento dei percorsi ciclopedonali esistenti, attraversamento stradale di via Nazionale



Percettività 44 – Area rotonda Poltragno – completamento dei percorsi ciclopedonali e sistemazione area tecnologica - riconnessione ai percorsi esistenti