



Comune di Lagnasco
Lavori Pubblici

LAVORI DI REALIZZAZIONE PASSAGGI PEDONALI SU SP 137

Intervento 1 - SP 137 – via Saluzzo

Intervento 2 - SP 137 – via Manta

PROGETTO DEFINITIVO - ESECUTIVO

Relazione tecnica

Lagnasco, Dicembre 2018

Il Responsabile del Procedimento

Il Progettista

Sommario

RELAZIONE - TECNICA	4
Premessa.....	4
Obiettivi del progetto	4
Localizzazione dell'intervento.....	4
Autorizzazione.....	4
Soluzione progettuale.....	4
Dimensioni delle isole salvagente.....	5
Fasi di lavorazioni:.....	5
Intervento 1 – SP 137 – Via Saluzzo.....	5
Intervento 2 – SP 137 – Via Manta	6
RIFERIMENTI NORMATIVI:	8

RELAZIONE - TECNICA

Premessa

L'abitato del comune di Lagnasco si è sviluppato ad Est della SP 137 – via Santa Maria - mentre alcuni servizi e importanti realtà industriali proprie del territorio sono ubicate ad Ovest della SP per cui l'arteria stradale "divide" la vita sociale del comune e, visto il numeroso traffico che percorre l'asta viaria giornalmente, l'attraversamento della stessa risulta essere particolarmente difficoltoso soprattutto per gli utenti deboli della strada.

Attualmente è già presente un attraversamento pedonale tra via Saluzzo e il Cimitero, ma lo stesso, essendo stato realizzato in un unico tratto, non risponde più alle esigenze di sicurezza pedonale con il mantenimento del flusso del traffico. Per ovviare a questo problema l'Amministrazione Comunale è venuta nella determinazione di modernizzare l'attraversamento pedonale di via Saluzzo e di realizzarne uno nuovo verso nord con il duplice scopo di servire l'utenza debole e di ridurre la velocità di transito degli autoveicoli che transitano sulla SP 137.

Obiettivi del progetto

Il presente progetto definitivo – esecutivo, costituisce la ingegnerizzazione di tutte le lavorazioni e definisce compiutamente l'intervento da realizzare, secondo le indicazioni stabilite dallo studio di fattibilità tecnica economica ovvero il rifacimento dell'attraversamento pedonale lungo la SP 137 – (via Santa Maria) via Saluzzo e la realizzazione di un altro verso Nord verso via Manta con lo scopo di migliorare la sicurezza nell'attraversamento della SP 137 riducendo la velocità di transito sull'arteria stradale nel tratto limitrofo al centro abitato.

Localizzazione dell'intervento

L'arteria stradale oggetto d'intervento è ubicata nel territorio del Comune di Lagnasco ed è di proprietà della Provincia di Cuneo – Settore viabilità.

Autorizzazione

L'area su cui si deve intervenire è di proprietà dell'Amministrazione Provinciale ed è pertanto stata richiesta specifica autorizzazione. Il nulla osta a procedere è stato rilasciato in data 18/12/2018 protocollo n. 92334.

Soluzione progettuale

Dalle risultanze dello studio di fattibilità tecnico economica si è giunti alla determinazione di prevedere la realizzazione di attraversamenti pedonali a livello sfalsati con isole centrali salvagenti. Tali tipi di attraversamenti sono particolarmente indicati su strade ad alta percorrenza perché lo sfalsamento obbliga l'attraversamento in due tempi mentre l'isola pedonale "salvagente", opportunamente delimitata e protetta è destinata al riparo ed alla sosta dei pedoni durante l'attraversamento della carreggiata con la funzione di dividere e separare i tratti di carreggiata da

attraversare e di aumentare la sicurezza e la protezione dei pedoni che si accingono ad attraversarla. L'isola salvagente riduce i tempi di permanenza dei pedoni sulla carreggiata dove si verificano i conflitti tra pedone e veicolo, e fa in modo che ci sia conflitto con una sola corrente di traffico per volta.

Dimensioni delle isole salvagente

Le isole salvagente sono state progettate utilizzando la soluzione cosiddetta "staggered crossing" che prevede uno sfalsamento longitudinale, nel senso di marcia dei veicoli, dei due tratti che il pedone deve attraversare e la realizzazione di una idonea isola centrale, adeguatamente protetta, dove il pedone è al sicuro durante il periodo che intercorre tra il primo e il secondo tratto da attraversare.

Non esistendo una legislazione specifica né sul dimensionamento delle isole salvagente né sulla zebratura di segnalazione delle stesse le isole sono state dimensionate secondo le indicazioni rubricate nella tabella 4-5 e figura 4-10 del Libretto edito dall'Automobile Club Italiano "Linee guide per la progettazione degli attraversamenti pedonali" ossia:

Aip= ampiezza del passaggio mt 3,00 – consigliabile almeno quanto l'ampiezza delle strisce

Ls = profondità mt 1,50 – consigliabile tra 1,20 e i 2,50

Per la progettazione della zebratura di segnalazione dell'isole si è fatto riferimento al Decreto Ministeriale 19 aprile 2016, (G.U. n. 170 del 24.07.06) "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali" 4.3 - *Elementi da dimensionare longitudinalmente con criteri geometrici* - da cui si evince che:

$L_{va} = 0,6 \times V_p \times \sqrt{d}$ dove:

L_{va} = lunghezza del tratto di raccordo (zebratura)

V_p = velocità di progetto = 30 km/h

d = larghezza del ampliamento per carreggiata = 0,75 mt (1,50/2)

Applicando la formula di cui sopra e riducendo la velocità di progetto a 30km/h nei tratti interessati dall'intervento risulta che la zebratura deve essere di mt 15,58.

Ad intervento ultimato le carreggiate avranno una dimensione minima di 2,75 mt. oltre alla banchina bitumata su entrambi i lati di 0,50 mt.

Fasi di lavorazioni:

Intervento 1 – SP 137 – Via Saluzzo

- Predisposizione e allestimento dell'area di cantiere, comprensivo di apprestamenti per la sicurezza;
- Realizzazione di un marciapiede sulla banchina erbosa lato Est con sottofondo in cemento e pavimentazione in asfalto, cordoli di contenimento in cls e barriere di protezione in metallo;

- Realizzazione di rete di smaltimento acque piovane con caditoie di idonee dimensione e scolo delle acque nel fosso esistente;
- Realizzazione di isola salvagente tipo *staggered crossing* con sfalsamento dell'attraversamento pedonale realizzata con cordoli trapezoidali in cls, riempimento con marmette in calcestruzzo e posa di delineatore speciale di ostacolo fig. II 472 con lampeggiante a LED dotato di pannello fotovoltaico e pacco batterie;
- Tracciatura dell'attraversamento pedonale con pavimentazione sintetica tipo TENFLEX CIVIC CLASSIC, certificato ANAS resistente ai carburanti, antiskid le bande di attraversamento avranno una lunghezza di mt. 3.00;
- Scarifica strato di usura e binder per uno spessore idoneo, nei punti di raccordo con la nuova pavimentazione;
- Stesa di un nuovo strato di usura sull'area interessata dall'intervento previa posa di strato di collegamento ove necessario per ricalibratura delle pendenze;
- Installazione di segnaletica stradale verticale;
- Tracciatura con segnaletica stradale orizzontale delle linee di delimitazione delle carreggiate e della zebratura;

Intervento 2 – SP 137 – Via Manta

- Predisposizione e allestimento dell'area di cantiere, comprensivo di apprestamenti per la sicurezza;
- Realizzazione di un marciapiede sulla banchina erbosa lato Ovest con sottofondo in cemento e pavimentazione in asfalto, cordoli di contenimento in cls;
- Realizzazione di rete di smaltimento acque piovane con intubazione del fosso esistente e con caditoie di idonee dimensione;
- Abbattimento delle barriere architettoniche del marciapiede esistente lato Est;
- Realizzazione di isola salvagente tipo *staggered crossing* con sfalsamento dell'attraversamento pedonale realizzata con cordoli trapezoidali in cls, riempimento con marmette in calcestruzzo e posa di delineatore speciale di ostacolo fig. II 472 con lampeggiante a LED dotato di pannello fotovoltaico e pacco batterie;
- Tracciatura dell'attraversamento pedonale con pavimentazione sintetica tipo TENFLEX CIVIC CLASSIC, certificato ANAS resistente ai carburanti, antiskid le bande di attraversamento avranno una lunghezza di mt. 3.00;
- Scarifica strato di usura e binder per uno spessore idoneo, nei punti di raccordo con la nuova pavimentazione;
- Stesa di un nuovo strato di usura sull'area interessata dall'intervento previa posa di strato di collegamento ove necessario per ricalibratura delle pendenze;

- Installazione di segnaletica stradale verticale;
- Tracciatura con segnaletica stradale orizzontale delle linee di delimitazione delle carreggiate e della zebratura;

RIFERIMENTI NORMATIVI:

Codice dei contratti D.Lgs 50/16 smi e Linee Guida ANAC

Decreto n. 81 del 2008 – (Attuazione dell’art.1 della legge 3 Agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro e concernente le prescrizioni minime di sicurezza e di salute da attuare nei cantieri temporanei e mobili);

Capitolato generale d’appalto (decreto ministeriale - lavori pubblici - 19 aprile 2000, n. 145);

D.P.R. n. 207 del 2010 - Regolamento di esecuzione ed attuazione del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, (nelle parti ancora in vigore);

Decreto Ministeriale 19 aprile 2016, (G.U. n. 170 del 24.07.06) “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali”