



Settore Lavori Pubblici
Servizio Progettazione Infrastrutture, Manutenzione Faenza

PROGETTO : INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MESSA IN SICUREZZA VIABILITA'
COMUNALE – VIA GRANAROLO E VIA CASTEL RANIERO

RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA E FOTOGRAFICA

PROGETTO ESECUTIVO

IL PROGETTISTA
Geom. Emilio Selvatici

COLLABORATORI
Geom. Jlenia Bendoni

Il Responsabile del Procedimento
Ing. Patrizia Barchi

Faenza Settembre 2018

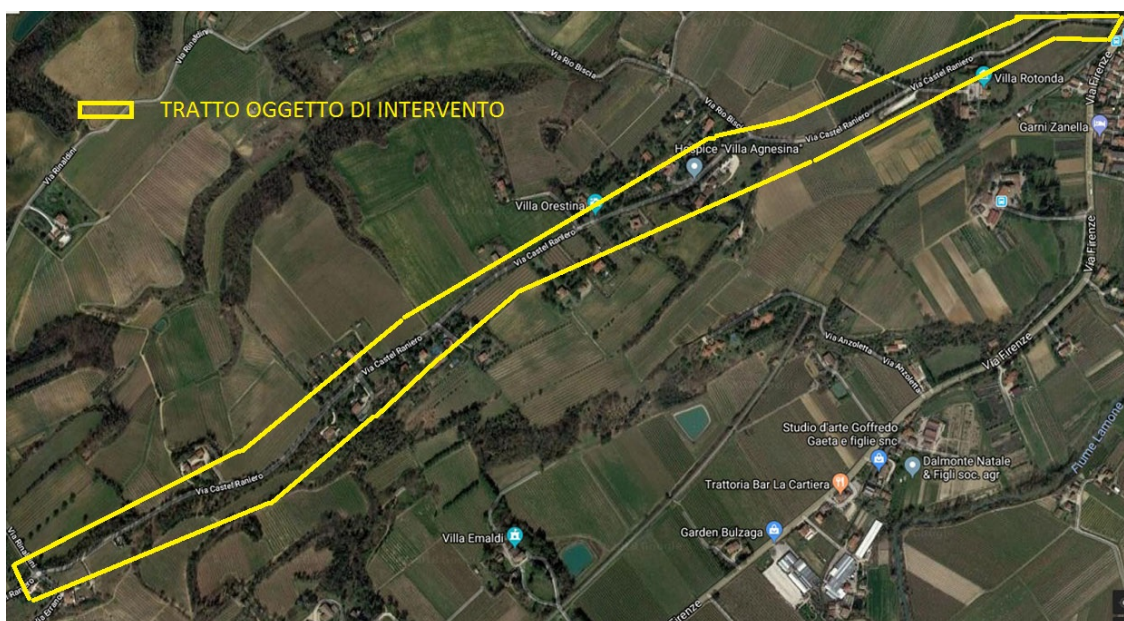
1 - DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Gli interventi di riqualificazione e messa in sicurezza, previsti nel progetto sono articolati in due interventi distinti nel territorio comunale di Faenza (Via Castel Raniero e Via Granarolo) dove, per problematiche in parte simili, occorre attuare interventi mirati atti a risolvere le problematiche riscontrate.

Di seguito vengono elencati nello specifico le opere che si andranno a realizzare nelle singole vie in funzione delle considerazioni emerse dai sopralluoghi effettuati e meglio evidenziate nel computo metrico estimativo e documenti correlati.

VIA CASTEL RANIERO

La via parte dal sottopassaggio ferroviario di Via Firenze ed è un importante percorso di avvio per la zona collinare di Faenza; serve a collegare Castel Raniero, la zona panoramica dell'Olmatello ricca di calanchi, Pergola e Pideura ed è molto frequentata anche da podisti, semplici camminatori e cicloturisti che percorrendola possono godere di punti panoramici di pregio.



La via Castel Raniero è utilizzata anche dai mezzi che devono raggiungere l'Hospice Villa Agnesina, struttura che ospita degenti oncologici, che dal 2010 oltre a fornire un eccellente servizio per i degenti contribuisce a diffondere i principi di umanizzazione dell'assistenza e rispetto della dignità umana.

Il tratto stradale oggetto di intervento, evidenziato nella planimetria, ha una lunghezza di ml.2.600,00 e da Via Firenze termina all'intersezione con le vie Rinaldini e Errano; il fatto di

avere una pendenza di circa il 5% induce spesso i veicoli a raggiungere velocità elevate che possono costituire situazioni di pericolo in considerazione delle dimensioni stradali e del fondo dissestato.

La sede stradale ha una larghezza variabile da ml. 5,00 a ml. 4,60 e presenta problematiche riconducibili principalmente ad una struttura stradale a volte non compatibile con i carichi a cui è sottoposta (mezzi pesanti adibiti al trasporto di frutta); si possono rilevare infatti sulla sede stradale “ormaie” e avvallamenti di diverso spessore con cedimenti diffusi, in alcuni tratti i dissesti centrali non consentono il normale deflusso delle acque meteoriche verso i fossi procurando nella stagione invernale continue infiltrazioni e punti di gelo.

La banchina stradale in terra in alcuni punti è quasi inesistente e i fossi presentano zone con cedimenti e otturazioni.



L'intervento di sistemazione mira a sanare le situazioni sopra descritte e a mantenere le condizioni di viabilità e fruizione da parte degli utenti rispondenti all'uso; verranno sanate le

situazioni di cedimento costituite dalle “ormaie”, verrà restituita alla sede stradale una sagoma idonea allo smaltimento delle acque meteoriche, ridata alle banchine laterali una larghezza minima di cm.50 e si procederà con la risagomatura dei fossi ammalorati.

- scarifica e fresatura di pavimentazione ove necessario;
- bonifica della pavimentazione con conglomerato bituminoso per strato di base;
- conglomerato bituminoso – binder – per risagomatura dei cedimenti;
- conglomerato bituminoso – binder (spessore medio cm.4) a completamento della superficie carrabile;
- stesura di materiale misto stabilizzato per regolarizzazione banchine;
- pulizia e sagomatura fossi;
- segnaletica orizzontale.

VIA GRANAROLO

La frazione di Granarolo è la più grande del Comune di Faenza con una popolazione di circa 1200 abitanti, sul lato ovest del centro abitato è presente una funzionale circonvallazione che assorbe in parte il traffico consistente che si registra in particolar modo nel periodo estivo.

L'incremento esponenziale del traffico veicolare e la scarsa funzionalità delle intersezioni a raso fanno aumentare le condizioni di pericolo e congestione anche all'interno del centro abitato.

Il collegamento della circonvallazione al centro è costituito da un lungo rettilineo di circa ml.1.300,00 con numerose intersezioni.



Un primo tratto, dalla circonvallazione S.P. 8 a Via Cabrana (della lunghezza di ml. 600,00) è privo di immissioni da un lato, ha un modesto numero di residenti ed è caratterizzato da un doppio senso di marcia (per chi viene dal centro abitato e da Via Cabrana) per i soli residenti.

Il secondo tratto si sviluppa interamente nel centro abitato nel quale si registrano numerose intersezioni, tre attraversamenti pedonali e le maggiori criticità relative alla sicurezza.

La percezione visiva rettilinea, lo scarso numero di intersezioni (limitate ai soli accessi carrai) e il traffico limitato del primo tratto portano gli automobilisti a raggiungere velocità elevate, già pericolose al raggiungimento della prima intersezione di Via Cabrana per diventare critiche al in quelle successive a ridosso del centro.

Ad accentuare le problematiche legate alla velocità eccessiva contribuisce poi la situazione di degrado del manto stradale che presenta ampie porzioni dissestate con avvallamenti, cedimenti della sottostruttura, fessurazioni e parti degradate dovute ai frequenti rattoppi e riprese provvisorie realizzate negli ultimi anni.

Si riscontra inoltre che alcuni attraversamenti pedonali sono collocati in punti scarsamente protetti e poco visibili dai veicoli.



Gli interventi compresi nel presente progetto si possono suddividere in due tipologie; la prima finalizzata a sanare la situazione di degrado della pavimentazione, la seconda mirata ad attuare

quegli interventi ritenuti necessari a mitigare la velocità e mettere in sicurezza le intersezioni stradali e gli attraversamenti.

Le opere da realizzare sulla sede stradale comprendono :

- fresatura delle zone oggetto di intervento;
- bonifica degli avvallamenti con scarifica fino a cm.15;
- stesura di conglomerato bituminoso per strato di base ;
- conglomerato bituminoso – binder chiuso – per pavimentazione (sp. medio cm.4);
- pulizia e sagomatura fossi;
- scotico e risagomatura banchine stradali;
- pulizia bocche di lupo, caditoie e collocazione di nuovi pozzetti a caditoia;
- segnaletica verticale e orizzontale.

Le opere da realizzare per la mitigazione della velocità comprendono :

- realizzazione di disassamenti stradali con cordoli in materiale gommoso
- conglomerato bituminoso – binder – per sopraelevazione attraversamenti e incroci;
- Illuminazione zone di disassamento;
- segnaletica verticale e orizzontale;
- installazione corpi illuminanti per attraversamenti;
- segnaletica verticale retroilluminata.

All'interno del presente progetto è allegato anche il Computo Metrico Estimativo delle opere aggiuntive nel quale sono comprese alcune implementazioni alle lavorazioni previste per un ottimale completamento e finitura.

Le lavorazioni previste nel computo metrico estimativo sono state estratte dal Prezziario Regionale dell'Emilia Romagna attualmente in vigore e dal prezziario in uso al Settore Lavori Pubblici dell'URF

2 - RAGIONI DELLA SOLUZIONE PRESCELTA

La soluzione progettuale prevede le opere essenziali di ripristino della complanarità del manto stradale, sia nel tratto di Via Castel Raniero che in quello di Via Granarolo, per garantire la pubblica incolumità e fruibilità delle strade in oggetto e un insieme di opere complementari previste in Via Granarolo al fine di aumentare la sicurezza alla viabilità nel centro abitato di Granarolo.

L'intervento contribuirà, per un considerevole periodo temporale, a ridurre la necessità di interventi puntuali di manutenzione.

3 – FATTIBILITA' DELL'INTERVENTO

L'intervento verrà realizzato prevedendo di finanziare l'opera attraverso Mutuo dell'Amministrazione Comunale per un importo pari a €. 430.000,00

4 – ACCERTAMENTI IN ORDINE AGLI EVENTUALI VINCOLI

Per quanto riguarda la presenza di vincoli nelle zone oggetto di intervento essendo i lavori minimale e limitati alla sede stradale esistente (già in conglomerato bituminoso) si può ritenere di non contravvenire a quanto disposto nelle tavole del RUE (Granarolo – Tutela paesaggio e Tutela di particolare interesse paesaggistico e Castel Ranoero – Tutela naturalistica di conservazione).

Relativamente ai sottoservizi si dovrà provvedere ad interessare gli Enti gestori dei servizi (acqua, luce, gas ecc..) per riscontrare la presenza di sotto servizi a quote diverse dagli standard.

5 – DISPONIBILITA' DELL'AREA

I lavori verranno realizzati su aree pubbliche di proprietà comunale.

6 – CRONOPROGRAMMA DELLE FASI ATTUATIVE

Le fasi attuative del progetto risultano così distinte:

- a - modalità di affidamento
giorni 30
- b - Espletamento gara d'appalto e aggiudicazione lavori
giorni 20
- c - Esecuzione / fine lavori
giorni 50
- d - Collaudi
mesi 1

7 – PIANO DI SICUREZZA

Considerato il tipo di lavorazioni e la loro durata, è stato necessario redigere il Piano di Sicurezza e di Coordinamento (vedi specifico documento allegato).

8 – INDICAZIONI SU ACCESSIBILITA', UTILIZZO E MANUTENZIONE

In merito all'utilizzo e manutenzione delle opere da realizzare si forniscono i seguenti specifici indirizzi relativi alle pavimentazioni in conglomerato bituminoso:

- sono progettate per un utilizzo da parte di veicoli aventi portata complessiva limitata;
- va evitato il transito con mezzi pesanti inadeguati alla tipologia stradale di strada urbana di quartiere e ai mezzi cingolati.

E' consentito il passaggio ai mezzi di limitate dimensioni e carico, e occorre evitare urti, cadute di oggetti pesanti e appuntiti e l'inserimento di feritoie e griglie; non versare sostanze corrosive. Va controllata periodicamente l'integrità superficiale attraverso valutazioni visive mirate a riscontrare anomalie evidenti.

Manutenzioni eseguibili direttamente dall'utente:

- Pulizia localizzata di parti superficiali
- Rimozione localizzata di macchie, depositi e sporco mediante spazzolatura
- Riparazione di piccole buche/fessurazioni

Manutenzioni eseguibili a cura di personale specializzato:

- Pulizia estesa delle superfici con eventuale asportazione di materiale detritico e vegetale mediante mezzi meccanici (spazzolatrice e piccoli escavatori) e lavaggi con acqua a pressione
- Lavaggio con acqua e soluzioni adatte al tipo di pavimentazione:
- Pulizia periodica di bocche di lupo e caditoie:
- Pulizia periodica delle "scoline" di deflusso nelle banchine in terra;
- Riparazione dei cedimenti mediante rifacimento di pavimentazione o saturazione delle lesioni con bitume

Considerato il traffico elevato e l'importanza che i tratti stradali rivestono per i collegamenti veicolari, l'intervento a giudizio della Direzione Lavori potrà essere eseguito in giorni prefestivi, festivi, orario pomeridiano o notturno.

10 – ASPETTI ECONOMICI E FINANZIARI

Come già descritto al punto 3, l'Amministrazione Comunale intende procedere nell'attuazione prevedendo di finanziare le opere con mutuo per un importo complessivo di €. 430.000.00, come dettagliato nel quadro economico allegato del progetto.