

COMUNE DI NOLE



CITTA' METROPOLITANA DI TORINO

**LAVORI DI REALIZZAZIONE DI NUOVI MARCIAPIEDI
LUNGO STRADE E PIAZZE COMUNALI DEL CONCENTRICO
DEL CAPOLUOGO E RELATIVE OPERE COMPLEMENTARI**

PROGETTO ESECUTIVO

Relazione generale

ELABORATO : R.E. 01

DATA : Novembre 2018

COMMITTENTE:

COMUNE DI NOLE

Via Devesi, 14 - 10076 Nole (TO)

info@comune.nole.to.it

Tel. 011.9299711

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO:

VISTO PROTOCOLLO:

PROGETTO:

ARCHINGEO Srl

Via Monte Angiolino, 2 - 10074 Lanzo T.se

archingeo@archingeoengineering.it

Tel/fax 0123.28716

PROGETTISTA:

Ing. MARCHETTO Fabrizio

REVISIONI

N°	Data	Motivo della revisione

1) PREMESSA.....	2
2) ANALISI E DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO.....	3
3) DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA.....	6
4) ILLUSTRAZIONE DELLA SOLUZIONE PROGETTUALE SCELTA.....	12
5) DESCRIZIONE SOMMARIA DELLE OPERE.....	14

1) PREMESSA

Il Comune di Nole intende migliorare la viabilità pedonale lungo la via I° Maggio e la via Villanova (tratto dal passaggio a livello ferroviario verso il centro paese) con l'esecuzione di marciapiedi e percorsi protetti per i pedoni, pertanto ha incaricato la Società ARCHINGEO S.R.L., con sede in Lanzo T.se, Via Monte Angiolino n. 2, nella persona dell'ing. Fabrizio MARCHETTO, di redigere la progettazione per tali opere.

Sono state scelte via I° Maggio e via Villanova perché trafficate e soprattutto molto utilizzate dagli abitanti del Comune di Nole che intendono raggiungere il centro paese o la stazione ferroviaria, esse sono, infatti, fra le principali vie di penetrazione verso il centro storico.

Lo scopo del presente documento è fornire una descrizione delle opere, dei criteri che hanno ispirato le scelte progettuali, per quanto riguarda l'inserimento dell'intervento nel contesto urbano, le caratteristiche prestazionali dei materiali prescelti e le soluzioni per il superamento delle barriere architettoniche.

Il presente progetto esecutivo si riferisce esclusivamente alle opere previste nel progetto definitivo che sono esterne alla Fascia di rispetto di 30mt della ferrovia.

Per la realizzazione delle opere del progetto definitivo previste all'interno della fascia di rispetto si dovrà prevedere uno specifico progetto dopo aver ottenuto il nulla osta dal GGT, gestore e proprietario del servizio ferroviario.

2) ANALISI E DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO

La via I° Maggio e la Via Villanova attualmente sono fornite solo per alcuni tratti, peraltro non collegati fra loro, di percorsi liberi utilizzati dai pedoni.

In realtà non esiste un percorso specifico dedicato ai pedoni, che consenta di avvicinarsi al centro del paese in condizioni di adeguata sicurezza.

I pedoni, per raggiungere il centro storico o la stazione ferroviaria, devono camminare lungo il bordo strada, utilizzando la stretta banchina stradale, quando disponibile, o invadendo le corsie stradali in corrispondenza degli ostacoli fissi esistenti quali alberi, pali dell'illuminazione pubblica e delle insegne, cartelli stradali, nonché veicoli parcheggiati negli spazi liberi.

Lungo le due vie in oggetto, il varco libero disponibile fra i muretti di recinzione o gli edifici privati esistenti è mediamente superiore a 8,0 mt, quindi ampiamente sufficiente ad ospitare la sede stradale a due corsie, una per senso di marcia, le banchine di pertinenza ed un eventuale marciapiede minimo di larghezza 90cm., preferibilmente di larghezza comunque 1,2mt.

Anche lungo i tratti in cui sono presenti platani ed alberi ad alto fusto di fatto lo spazio libero per organizzare un ordinato transito dei veicoli e dei pedoni è sufficiente, si tratta semplicemente di modificare lievemente il percorso stradale per ricavare lo spazio necessario per la realizzazione di quello pedonale cercando di evitare e superare le criticità puntuali create dagli ostacoli fissi esistenti o, in alternativa, si tratta di sistemare gli spazi liberi destinati a banchina stradale in parte inutilizzati oppure occupati dai veicoli in sosta.

Lungo il primo tratto della Via I° Maggio, provenendo da Via Torino in direzione centro paese, si è consolidato un doppio percorso pedonale, a raso con la strada, su entrambi i lati, nella zona di banchina stradale oltre le strisce di delimitazione della carreggiata stradale.

Questo spazio calpestabile e bitumato lungo la prima parte della strada è invece, su entrambi i lati, ancora in terra nel tratto successivo fino all'incrocio con Via Faletti, obbligando i pedoni in transito ad invadere la sede stradale.

Lungo il lato sinistro, direzione verso il centro, ostacolano il transito dei pedoni due grossi alberi, mentre lungo il lato destro della strada la banchina in erba è già attualmente utilizzata perché abbastanza piana.

Lungo il bordo stradale destro, direzione verso il centro, si alternano passi carrai ed aree private realizzate nel tempo con materiali diversi (calcestruzzo, conglomerato bituminoso) a lunghi tratti in erba, in cui sono stati sistemati nel tempo i pali per l'illuminazione pubblica della strada.

Lungo il lato opposto la situazione è molto simile ma i tratti già sistemati dai privati o dall'Amministrazione pubblica sono più frequenti e lunghi, pertanto il transito risulta più agevole e frequentato, anche per la presenza di un parco giochi per bambini, meta di molte famiglie, e di incroci stradali bitumati.

Se si prosegue verso il centro, in destra si può camminare lungo la banchina stradale in erba, piuttosto scomoda perché non piana ed ostruita dai pali dell'illuminazione mentre in sinistra il transito sembra più agevole ma i numerosi alberi ad alto fusto esistenti ed i veicoli parcheggiati negli spazi disponibili fra gli alberi stessi obbligano i pedoni a compiere un percorso tortuoso per aggirare gli ostacoli che talvolta obbligano comunque il pedone a passare sulla carreggiata, unica alternativa.

In prossimità dell'incrocio con Via Villanova, la situazione è migliore sul lato sinistro perché fra le recinzioni private ed i 5 alberi esistenti si può agevolmente passare, ma sul lato destro la situazione è molto peggiore perché di fatto in corrispondenza del passaggio a livello ferroviario, la sede stradale si stringe creando un pericoloso incrocio fra il flusso veicolare e quello pedonale, soprattutto nei momenti di massima affluenza alle scuole o alla stazione ferroviaria.

Su via Villanova, proseguendo in direzione centro paese, sul lato sinistro la presenza di alberi ed una banchina erbosa rende più difficoltoso il transito, pertanto i pedoni preferiscono camminare fiancheggiando il canale che si trova lungo il lato destro della strada.

Il transito pedonale lungo il canale non è adeguatamente protetto, la ringhiera di protezione verso il canale è costituita da elementi tubolari orizzontali ormai vecchi, comunque i pedoni provenienti da via I° Maggio che vogliono andare verso il centro del paese lungo via Villanova devono attraversare la strada due volte per poter utilizzare il varco fra recinzioni ed alberi lungo il lato sinistro delle vie, senza il supporto di una adeguata segnaletica stradale.

La situazione può considerarsi notevolmente migliore di fronte ai due grandi edifici di Via Villanova dove, grazie all'arretramento del fronte del fabbricato rispetto al ciglio stradale, è stato ricavata una zona a parcheggio lungo la strada ed un marciapiede pedonale fra area di parcheggio

ed edificio, tuttavia il marciapiede esistente è difficilmente utilizzabile dalle persone disabili su sedia a causa della mancanza delle rampe di accesso adeguate.

3) DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA



Foto n. 1: Via I° Maggio - Tratto iniziale, banchina stradale di sinistra.



Foto n. 2: Via I° Maggio - Tratto iniziale, banchina stradale di destra.



Foto n. 3: Via I° Maggio - Tratto iniziale, incrocio via Faletti.



Foto n. 4: Via I° Maggio - Tratto centrale, banchina stradale di destra.



Foto n. 5: Via I° Maggio - Tratto centrale, banchina stradale di destra.



Foto n. 6: Via I° Maggio - Tratto centrale, banchina stradale di destra



Foto n. 7: Via I° Maggio - Tratto finale, banchina stradale di destra.



Foto n. 8: Incrocio via I° Maggio, via Villanova



Foto n. 9: via Villanova – passaggio a livello – via Martiri della Libertà



Foto n. 10: via Villanova - canale - tratto iniziale



Foto n. 10: via Villanova - canale prossimit  sgrigliatore



Foto n. 11: via Villanova - marciapiedi esistenti

4) ILLUSTRAZIONE DELLA SOLUZIONE PROGETTUALE SCELTA

La scelta progettuale finale scaturisce dalla necessità di fornire ai cittadini un adeguato e protetto accesso al paese lungo una delle vie di penetrazione più utilizzate e trafficate.

L'intervento si propone di realizzare le infrastrutture idonee a sopportare i flussi di traffico che vi gravano ma anche di riqualificare l'area di intervento mediante la costruzione di marciapiedi, attraversamenti pedonali e quanto necessario per garantire ai due tratti di strada le caratteristiche estetiche adeguate alla sua importanza, trattandosi comunque di una delle principale vie di accesso al centro storico di Nole, per chi proviene dalla zona nord del paese.

Il progetto intende risolvere i problemi di interferenza fra il traffico pedonale e la viabilità esistente.

Lungo l'intero tratto di intervento ed in particolare in corrispondenza dei nuovi attraversamenti stradali pedonali si prevede una lieve modifica della geometria e della segnaletica stradale esistente, adattando le opere esistenti a quelle nuove in progetto, allo scopo di migliorare il livello di servizio, fruibilità e di sicurezza.

Considerando la larghezza del corridoio stradale disponibile fra le recinzioni delle proprietà private esistenti, in progetto si può prevedere la riorganizzazione della sezione stradale esistente secondo la Categoria E "Strada urbana di quartiere" (due corsie, una per senso di marcia, di larghezza 3,00 mt, oltre banchina da 0,50 mt) o di Categoria F "Strada urbana locale/locale interzonale" (due corsie, una per ogni senso di marcia, di larghezza 2,75 mt, oltre banchina da 0,50 mt, eventualmente ridotta nei tratti più critici) completate, con continuità, da un percorso pedonale dedicato, tipo marciapiede, di larghezza media 1,2mt, più largo nei tratti con maggiore disponibilità di spazio e più stretto, con restringimenti puntuali, in corrispondenza di alberi o pali dell'illuminazione pubblica, ma comunque con sezione minima sempre superiore a 0,90mt.

Tutte le grandezze geometriche e dimensionali di tracciamento adottate in progetto ottemperano a quanto previsto nella norma vigente. Tale tipologia è coerente sia con le indicazioni del vigente PRGC che con la normativa stradale di riferimento.

L'intervento prevede una fase di rimozione degli elementi esistenti ed interferenti con le opere in progetto, una prima fase di scavo per la posa dei tubi di raccolta e smaltimento dell'acqua superficiale di piattaforma, una seconda fase per la realizzazione dei cavidotti e delle opere strutturali necessarie per l'adeguamento delle piattaforme stradali, una terza fase di realizzazione dei marciapiedi e delle opere di completamento puntuali, ed una fase finale di ripristino della

pavimentazione stradale, di posa della segnaletica verticale, dei pali di illuminazione e realizzazione della segnaletica orizzontale

5) DESCRIZIONE SOMMARIA DELLE OPERE

Al fine di descrivere in maniera sommaria le opere, si procede con una loro puntuale analisi secondo le tipologie previste e gli interventi proposti nei vari tratti.

Opere preparatorie: installazione cantiere e rimozioni

Installazione del cantiere e posa della segnaletica stradale provvisoria.

Demolizioni, scavi e riporti

Rimozione parapetto esistente lungo il canale

Demolizione e rimozione passi carrai esistenti

Scarifica superficiale di alcune porzioni di pavimentazione esistente.

Scavo con profondità variabili per la posa delle tubazioni

Riporto di materiale e realizzazione fondazione stradale.

Realizzazione scavi dei cassonetti per i marciapiedi in progetto e per la posa delle tubazioni nonché dei plinti dei pali per l'illuminazione.

Tubazione raccolta acque bianche superficiali e predisposizione per l'illuminazione pubblica

Posa della tubazione in calcestruzzo armato autoportante

L'innesto e raccordo fra tra la tubazione esistente e la nuova.

Fornitura e posa di griglie con bocchetta per realizzazione di caditoie laterali per la raccolta dell'acqua meteorica superficiale della piattaforma stradale.

Rimozione e riposizionamento pali della pubblica illuminazione esistenti che interferiscono con le opere in progetto, lungo via I° Maggio.

Realizzazione di un nuovo cavidotto per l'impianto di pubblica illuminazione, costituito da due tubazioni interrate, uno dedicato all'impianto di illuminazione ed un altro quale predisposizione per un eventuale futuro impianto di videosorveglianza completo dei necessari pozzetti prefabbricati in calcestruzzo.

Marciapiedi

Realizzazione delle opere in cemento armato per la formazione del marciapiede;

Fornitura e posa di cordoli e blocchetti autobloccanti in calcestruzzo su sottofondo in sabbia a formazione di marciapiedi di larghezza media 120 cm, minima 90 cm nei punti più critici, pendenza trasversale non minore all'1% e trasversale non superiore all'8% per l'abbattimento delle barriere architettoniche esistenti.

Il tratto di marciapiede lungo la sponda del canale sarà realizzato su un elemento in cemento armato a sbalzo sul canale ed incastrato sul nuovo muro di sponda realizzato secondo il progetto redatto dal Consorzio Riva Sinistra della Stura.

Il parapetto di protezione verso il canale lungo Via Villanova, sarà in profili metallici di acciaio zincato, con altezza non inferiore a 110cm dal piano di calpestio.

Attraversamenti pedonali

Gli attraversamenti pedonali saranno realizzati con segnaletica orizzontale.

Pavimentazione stradale ed aree a parcheggio

Le nuove aree a parcheggio e i nuovi tratti di pavimentazione di raccordo con l'esistente saranno realizzati con materiale stabilizzato di fondazione (30cm), primo strato di binder (10cm) e strato di usura superficiale (4cm).

Segnaletica stradale

La segnaletica stradale verticale esistente interferente con le operazioni di cantiere previste dovrà essere rimossa, completata con i nuovi cartelli e riposizionata secondo le nuove indicazioni progettuali, costituita da segnali di dimensioni e forma coerenti con le indicazioni del nuovo Codice della strada, posta ai lati della sede stradale secondo le indicazioni della normativa.

Si prevede il reimpiego, ove possibile, dei segnali precedentemente rimossi.

La nuova segnaletica orizzontale dovrà essere realizzata mediante pittura sulla superficie bitumata previa cancellazione della segnaletica orizzontale esistente e modificata.

Per i dettagli costruttivi ed i particolari costruttivi, nonché le indicazioni specifiche sulla segnaletica orizzontale e verticale si rimanda agli elaborati grafici di progetto esecutivo.

Lanzo T.se, Novembre 2018