



**INTERVENTO DI RIQUALIFICAZIONE INCROCIO DI VIA  
ROMA CON SP1**  
**PROGETTO DEFINITIVO-ESECUTIVO**

# **VARIANTE**

01 - RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA

Il progettista: ing. Alessio Venturini

Il R.U.P.: arch. Bruno Cucit

Turriaco, 14 aprile 2020

## RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Il presente progetto definitivo-esecutivo "*Lavori di riqualificazione incrocio di via Roma con SP1*" a Turriaco, è stato redatto al fine di garantire la sicurezza ai pedoni e la messa a norma, per quanto possibile, ai sensi del D.P.R. 503/96 "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici" e s.m.i.

Il progetto si prospetta, inoltre, come opera che segue una serie di precedenti interventi di manutenzione stradale per la riqualificazione del centro di Turriaco.

Si riassumono di seguito le finalità del progetto approvato, lo stato dei lavori già eseguiti e le modifiche previste nella Variante.

Via Roma connette il centro del paese con la ex Strada Provinciale n°1 "Fogliano-Pieris" (ora denominata "S.R.GO 1 Fogliano-Pieris"). La necessità di assicurare una comoda infrastruttura pedonale ha portato alla scelta di modificarne il sedime stradale con riduzione della porzione carrabile a favore di marciapiedi e spazi dedicati a percorsi pedonali per garantire un tracciato continuo lungo tutta la via fino all'incrocio con la ex SP1.

L'intervento si suddivide in due tratti di via Roma: quello che dal centro del paese arriva al ponte sulla roggia del Mulino e quello dal ponte fino all'incrocio con la strada provinciale.

Per il primo tratto, in direzione ovest fino all'incrocio con via Verdi, si è prevista la modifica del sedime stradale riducendone la larghezza a 580 cm ed ampliando il marciapiede sul Lato sud-ovest. Quest'ultimo, destinato a percorso pedonale di larghezza variabile da 120 cm a 315 cm, presume un abbassamento al livello stradale per una distanza compresa tra il condominio sito al civico 47 e l'inizio della curva verso l'incrocio con via Verdi.

Il marciapiede al lato opposto della strada (di larghezza media 130 cm), raggiungibile tramite un nuovo attraversamento pedonale indicato con adeguata segnaletica orizzontale e verticale, sarà mantenuto tale fino alla sua tratta finale lungo la curva che conduce verso via Verdi, per la quale è previsto il rifacimento.

Vengono inoltre definiti gli interventi di riasfaltatura della strada dall'altezza di via Trieste fino all'aiuola all'incrocio con via Verdi e la risistemazione delle cordunate di quest'ultima, sostituendo le esistenti con altre nuove.

Lungo il primo tratto di Via Verdi si disegna un percorso pedonale di larghezza costante pari a 200 cm segnalato con una striscia longitudinale continua che comporta un restringimento della carreggiata. Quest'ultima rimane a doppio senso data l'ampiezza della sezione stradale.

Il percorso pedonale si interrompe, convertendo la sua funzione a spazio destinato a parcheggio, connettendosi al marciapiede sulla curva via Roma-via Verdi e al nuovo percorso pedonale lungo il ponte tramite due attraversamenti pedonali adeguatamente indicati con segnaletica sia verticale che orizzontale.

Per il secondo tratto di via Roma fino all'incrocio con la SP1 sono previsti nuovi attraversamenti pedonali sia prima che dopo il ponte sulla roggia lungo il quale si delimita un percorso pedonale della larghezza di 100 cm. Questo viene separato dalla carreggiata da una striscia longitudinale continua e dalla segnaletica orizzontale

integrativa con dei marker stradali retroriflettenti, con conseguente variazione della viabilità definita con l'inserimento di un senso unico alternato.

Si prevedono, inoltre, sia una modifica del sedime stradale con allargamento della carreggiata verso nord e riprofilatura della scarpata, sia la creazione di un percorso pedonale di larghezza variabile tra i 130 cm e i 300 cm, allo stesso livello stradale fino all'incrocio SP1. In prossimità dell'incrocio il percorso si rialza di 15 cm con un marciapiede in asfalto per ottenere una maggiore sicurezza lungo questo tratto. L'attraversamento della provinciale verrà messo in sicurezza, oltre che dai marciapiedi che delimitano ogni lato dell'incrocio, dall'installazione di due impianti luminosi a led, utilizzati sia per la segnaletica stradale che per la visibilità dei percorsi, e dall'inserimento di due isole pedonali "salvagente" di larghezza pari a 200 cm sulla SP1. Di conseguenza viene modificato il sedime stradale della strada provinciale, che prevede un allargamento delle carreggiate in modo tale da mantenere una sezione costante di 450 cm.

Nel rispetto del progetto approvato e delle finalità sopra esposte, alla data della presente in Via Roma risulta eseguito e completato il nuovo marciapiede pedonale nel tratto compreso tra il civico 47 (inizio cantiere) e il civico 73 coincidente con la curva stradale che conduce in Via Verdi. Il percorso risulta completo delle finiture quali le cordonate e il pavimento in calcestruzzo liscio, i collegamenti delle nuove caditoie alla rete di scarico fognario e le piastrelle tattilopiantari (Loges) per ipovedenti. I lavori sono in corso di esecuzione anche nel tratto di Via Roma che incrocia Via G. Verdi dove risulta posata la nuova cordonata del marciapiede e sistemato il fondo dello stesso in attesa di esecuzione, in continuità con i tratti di marciapiede esistenti, del manto di finitura in conglomerato bituminoso. Nella zona dell'incrocio tra le due vie risultano realizzate le due aree di attesa del passaggio pedonale previsto in Via Verdi con la posa delle piastrelle Loges ed è completata la nuova aiuola con la sostituzione delle vecchie cordonate e la stesa di terra vegetale all'interno.

Alla data della presente le opere mancanti sono pertanto tutte quelle previste nel tratto compreso tra il ponte sulla roggia e l'incrocio con la ex Strada Provinciale SP1 nonché la riasfaltatura della Via Roma nel tratto compreso tra l'incrocio con Via Trieste fino all'incrocio con Via Verdi, oltre alla realizzazione della segnaletica orizzontale e verticale in tutte le zone oggetto di lavorazioni.

### **Opere in Variante**

Le opere in variante rientrano completamente nelle finalità del progetto già approvato e costituiscono un adeguamento alle richieste pervenute da FVG Strade che, in qualità di ente gestore della tratta di sua competenza della S.R. GO 1, con lettera prot. 0008622 dd 21/02/2020 ha espresso parere favorevole al progetto subordinandone l'esecuzione al rispetto di alcuni dettagli esecutivi che comportano aumento di spesa. Tali richieste consistono in:

- a) Per l'intero tratto stradale oggetto ad allargamento di carreggiata, fresatura ed esecuzione di un nuovo strato di usura (tappeto) con conglomerato bituminoso speciale (Split Mastix Asphalt);
- b) demolizione e ricostruzione del rilevato stradale con stratigrafia obbligata dall'Ente, per una profondità di circa 100cm e per una larghezza di 50 cm da ambo i lati della carreggiata per tutta la lunghezza della tratta soggetta ad allargamento;

lungo tutti i marciapiedi attestati sulla Sp1, posa di una cunetta in cls per la raccolta dell'acqua meteorica;

- c) installazione di segnaletica luminosa lampeggiante sulle isole spartitraffico;
- d) integrazione della segnaletica orizzontale con zebraure di avvertimento di passaggio pedonale.

L'ammontare dell'appalto di Variante è pari ad € 207.853,37 + I.V.A. al 4% di cui € 6.546,04 per oneri di sicurezza non soggetti a ribasso e 46.060,66 per costo della manodopera.

Le categorie del lavoro risultano dal seguente schema:

Ord.	Descrizione delle categorie di lavoro	Categoria (P o S)	Percentuale subappaltabile	Euro [€]
1	OG 3 Opere Stradali	Principale	30%	207.853,37

#### DISPONIBILITA' DELLE AREE E COMPATIBILITA' URBANISTICA

Le opere di progetto riguardano sia aree ricadenti sulla viabilità preesistente così come individuate negli elaborati di cui al P.R.G.C. vigente, sia aree per le quali si è già dato corso alla procedura espropriativa sulla base del progetto approvato.

### RELAZIONE TECNICA

#### STUDI SPECIALISTICI

La mancanza di opere strutturali e l'assenza di scavi profondi non richiedono particolari approfondimenti in termini specialistici (geologico, geotecnica, idraulico, strutturale ecc.).

Al fine di poter eseguire lo smaltimento della terra proveniente dagli scavi in Via Roma e nella Ex SP1 si rende necessaria la sua caratterizzazione ai sensi della tabella 1 allegato 5 parte IV del D.Lgs 152/06 e s.m.i.

#### DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI

Per il sedime carrabile di Via Roma, la parte destinata ad essere mantenuta a superficie asfaltata, verrà scarificata per la profondità necessaria alla formazione del nuovo manto di usura bituminoso.

Per quanto riguarda la modifica del sedime carrabile della strada provinciale, verrà eseguito uno scavo di una profondità media di 100 cm, con conseguente formazione di una fondazione di spessore pari a 50cm in materiale arido rullato e costipato, uno strato di fondazione in misto cementato di spessore 25cm, uno strato di base in conglomerato bituminoso binder aperto di spessore 8 cm, uno strato di conglomerato bituminoso chiuso di spessore 6cm ed infine uno strato di usura in conglomerato bituminoso antisdrucchiolo di spessore 4 cm.

Contestualmente all'allargamento della carreggiata stradale saranno realizzati i percorsi pedonali (marciapiedi) lungo tutte le tratte collocate agli angoli dell'incrocio tra Via Roma e la SP1 e saranno realizzate le isole spartitraffico con la relativa impiantistica per l'illuminazione notturna.

## ESECUZIONE DELLE OPERE E CRONOPROGRAMMA

Le richieste formalizzate dall'Ente gestore della SP1 in sede di autorizzazione del progetto, hanno comportato in sede di rilascio del nullaosta all'esecuzione anche una valutazione di dettaglio della cantierizzazione dell'opera con la definizione delle misure da adottare per il transito in sicurezza lungo l'asse viario in presenza di lavorazioni sulla carreggiata. La valutazione dei rischi ha portato alla decisione di procedere con l'esecuzione delle opere consentendo un traffico veicolare a senso alternato regolato da impianto semaforico attivo 24 ore su 24. Tale soluzione comporta anche la chiusura, nel punto di incrocio con la SP1, del tratto di Via Roma proveniente dal ponte sulla roggia mentre rimarrà fruibile la tratta restante che dall'incrocio porta ad ovest verso il parco del fiume Isonzo.

Tali soluzioni logistiche e le maggiori opere previste in sede di variante comportano un necessario prolungamento della durata delle lavorazioni che si quantifica in 120 giorni naturali e consecutivi.