

COMUNE DI PIEVE DI CENTO

ELABORATO GRAFICO RELATIVO ALLA
REALIZZAZIONE DI UNA ROTATORIA ALL'INCROCIO TRA
VIA CIRCONVALLAZIONE DI PONENTE E VIA PONTE NUOVO (sp 42)
CON MODIFICA VIABILITA' SU VIA RUSTICANA

SPAZIO RISERVATO ALL'UFFICIO TECNICO

PROPRIETA':

PROVINCIA DI BOLOGNA
COMUNE DI PIEVE DI CENTO (BO)

COMMITTENTE:

Coop Reno Società Cooperativa
C.F. 03830560375
VIA PANZACCHI, 2
SAN GIORGIO DI PIANO (BO)

PROGETTISTA e D.L.:

ARCH. DAVIDE BUSI
C.F. BSU DVD 71R05 A944T
VIA BERETTA, 20
SAN GIORGIO DI PIANO (BO)

N. Protocollo Ufficio Tecnico

OGGETTO TAVOLA:

RELAZIONE TECNICA

ELABORATO N. 3

Disegni scala

Data MARZO 2014

BUSI DAVIDE

ARCHITETTO
VIA BERETTA, 20
40016 – SAN GIORGIO DI PIANO (BO)

COMUNE DI PIEVE DI CENTO (BO)

ROTATORIA COMPATTA

**Realizzazione di nuovo rotatoria all'incrocio tra via
Circonvallazione Ponente e via Ponte Nuovo
con modifica dello svincolo su via Rusticana**

RELAZIONE TECNICA

RELAZIONE TECNICA

I lavori previsti in progetto, riguardano la realizzazione di una rotatoria compatta tra via Circonvallazione Ponente e via Ponte Nuovo (SP 42) ed interesseranno contestualmente lo svincolo di via Rusticana su via Circonvallazione.

La realizzazione di tale rotatoria rientra nel Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) approvato dal Consiglio Comunale con Delibera n. 32 del 18/04/2011.

Le strade oggetto di intervento per la realizzazione della rotatoria compatta sono classificate come strade urbane di quartiere (tipologia E codice della strada) e strade urbane di scorrimento (tipologia D codice della strada) e sono di competenza dell'amministrazione del Comune di Pieve di Cento (via Rusticana e il ramo verso Porta Cento di via Circonvallazione Ponente, mentre via Ponte Nuovo e il ramo di via Circonvallazione Ponente che arriva da Porta Bologna (SP 42) sono di competenza della Provincia di Bologna e pertanto si dovrà chiedere parere di competenza.

1) LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

L'area oggetto di intervento è esattamente all'intersezione tra le vie Circonvallazione Ponente e Ponte Nuovo (SP 42).

L'intervento insiste completamente sull'attuale sede stradale ad eccezione di una parte sommitale che va a determinare la modifica di un marciapiede comunale adiacente a sua volta ad un parcheggio di carattere pubblico.

2) ANALISI E STUDI DELL'INTERVENTO

a) Descrizione dello stato attuale

Allo stato attuale l'intersezione a raso risulta regolata con segnaletica semaforica integrata dalla segnaletica verticale ed orizzontale.

L'incrocio è interessato da un volume di traffico medio fatta eccezione negli orari di punta; il flusso del traffico e le corse principali del trasporto pubblico circolano sulla SP 42 in entrambe le direzioni, ovvero sia verso Cento che verso Porta Bologna.

Per i mezzi pesanti superiore a 7,5 t, allo stato attuale non esiste alcun divieto di transito neppure sul ramo di via Circonvallazione Ponente verso Porta Cento.

Le criticità maggiori nell'incrocio si hanno nelle prime ore del mattino e nel tardo pomeriggio dove si rilevano file di autoveicoli sia su via Ponte Nuovo sia su via Circonvallazione Ponente e nel tratto di Competenza della Provincia e nel tratto di competenza del Comune. Diretta conseguenza sono le eccessive attese ai semafori per le manovre di svolta verso il centro di Pieve ma anche per imboccare la direzione Cento o San Pietro in Casale.

Tutto questo causa forti rallentamenti del traffico e riduce il livello di sicurezza stradale.

Per modificare la criticità attuale è necessario predisporre una soluzione più consona ai moderni criteri di viabilità attraverso l'eliminazione dell'attuale semaforo in favore di una intersezione a raso del tipo a rotatoria tra le tre principali strade.

L'utilizzo della rotatoria compatta, attraverso la canalizzazione del traffico nel flusso circolare, che ruota in senso antiorario intorno ad un'isola centrale sopraelevata e non sormontabile, consente infatti di trasformare gli attraversamenti di correnti in manovre di scambio e di ridurre il rischio di incidenti in quanto le manovre di immissione e di uscita si risolvono unicamente con svolte a destra.

Nel nuovo assetto viario l'immissione da via Rusticana sulla SP42 sarà consentito solo in direzione Porta Bologna, mentre per accedere a via Rusticana dalla Circonvallazione di Ponente provenendo da Porta Bologna sarà necessario l'aggiramento della rotatoria.

Nei paragrafi seguenti saranno illustrati gli aspetti funzionali, qualitativi e tecnici relativi al progetto elaborato per la razionalizzazione dell'intersezione stradale.

b) Indicazioni progettuali

L'intervento in progetto riguarda la costruzione di una intersezione a raso, del tipo rotatoria compatta a tre rami, in sostituzione dell'incrocio esistente.

Per la realizzazione dell'opera non sono previste acquisizioni di aree o immobili in quanto l'intervento incide completamente sulla superficie attualmente adibita a sede stradale, ad eccezione di una parte sommitale che va a determinare la modifica di un marciapiede comunale adiacente a sua volta ad un parcheggio di carattere pubblico.

La tipologia di rotatoria scelta per questo intervento è la "rotatoria compatta" come classificata in base alla normativa Italiana D.M. 19/04/2006 con un diametro esterno compreso tra 25 e m. 40; con l'isola circolare centrale non transitabile.

Gli attraversamenti pedonali saranno aumentati, e gli esistenti maggiormente distanziati dallo svincolo per migliorarne la visibilità e la percezione.

3) CARATTERISTICHE TECNICHE E CONSISTENZA DELL'OPERA

La rotatoria avrà un diametro esterno di mt. 27,00, al netto della banchina esterna di mt. 0,50, un isola centrale non sormontabile di diametro mt. 6,00 ed un anello intermedio sormontabile di larghezza mt 3.50. L'anello circolatorio avrà una larghezza pari a m. 7,00 al netto delle banchine (larghezza m. 0,50).

Tutte le corsie in entrata avranno una larghezza di mt. 4,00 oltre le banchine di mt. 0,50 su ambo i lati, mentre le corsie in uscita avranno una larghezza di mt. 4,50 oltre le banchine di mt. 0,50.

Relativamente agli attraversamenti pedonali rimarranno in essere quelli attualmente esistenti anche se leggermente riposizionati, con l'incremento di un attraversamento parzialmente protetto dall'isola spartitraffico sul tratto Provinciale della via Circonvallazione Ponente.

A contorno della rotatoria, saranno realizzati o adeguati i percorsi pedonali e ciclabili che saranno in parte a raso ed in parte rialzati di cm. 15 rispetto alle quote stradali.

Gli attraversamenti sono stati previsti tutti di larghezza minima 2.50 metri, tutti ben distanziati dalla rotatoria, ad eccezione del percorso sullo spartitraffico che garantisce una protezione centrale di almeno 1.50 metri per i pedoni.

Per quanto attiene le opere stradali da eseguire, oltre alla rimozione e demolizione di alcuni manufatti insistenti sulla sede dei lavori, sono previsti i necessari movimenti di materie sia in sterro che in riporto; l'adeguamento e la realizzazione della rete di scolo per la raccolta delle acque meteoriche; la costruzione delle pendenze trasversali nella corona circolatoria del 2% verso l'esterno; la realizzazione delle opere civili e degli impianti

elettrici per l'integrazione dell'impianto di pubblica illuminazione e l'installazione della prevista torre faro, nonché taluni interventi complementari.

4) LAVORI PREVISTI

Sono stati previsti per primo le demolizioni e rimozioni di piccoli manufatti e materiali insistenti sulle sedi stradali interessate dalle nuove sistemazioni (manufatti di fognatura; cordonature, porzioni di marciapiede; pali e paletti di segnaletica; standardi pubblicitari; ecc.) nonché la scarifica e la rimozione delle attuali pavimentazioni stradali nelle parti da rifare o modificare; si è quindi prevista l'effettuazione dei necessari scavi a sezione per la formazione di nuovi cassonetti stradali dove verranno eseguite le isole spartitraffico sormontabili e non, nonché l'isola centrale rialzata, secondo le nuove indicazioni progettuali.

Dovrà inoltre essere realizzata o adattata, la normale rete di scolo per la raccolta e lo smaltimento delle acque meteoriche secondo le nuove soluzioni stradali nonché i relativi manufatti e canalizzazioni sotterranee per l'integrazione dell'impianto di illuminazione esistente che verrà decisamente implementato con l'inserimento della torre faro centrale, prevista di altezza minima 12.00 metri in modo da garantire la corretta visibilità notturna dell'area di sedime della rotatoria.

La delimitazione esterna della rotatoria, l'isola centrale e le isole spartitraffico, saranno delimitate, con cordonature di granito della sezione 15x25 cm e/o 15/30 cm.

La pavimentazione stradale sarà ottenuta mediante stesura di uno strato di "base" (binder) in conglomerato bituminoso per la formazione delle necessarie nuove pendenze trasversali; la finitura sarà realizzata mediante stesura di un tappeto di "usura" dello spessore di cm. 3 in conglomerato bituminoso ottenuto con bitume modificato. La compattezza del pacchetto sottostante verrà verificato in loco, nel caso non offra sufficienti garanzie sarà integrata da opportuno strato di ghiaie 40/70 e sovrastante strato di stabilizzato con eventuale TNT alla base dello scavo.

Tutte le pavimentazioni cercheranno di integrarsi con le pavimentazioni circostanti e le scelte architettoniche definite nelle altre rotonde già realizzate nell'anello perimetrale del paese, nello specifico si prevede:

Le pavimentazioni dei marciapiedi modificati sarà la medesima dei percorsi esistenti ovvero in conglomerato bituminoso.

La pavimentazione delle isole spartitraffico, sarà realizzata in autobloccanti oppure in blocchetti di porfido 10/12 e cordonatura di granito della sezione 15x25.

La pavimentazione dell'anello sormontabile sarà in porfido 10/12 con cordonatura a raso .

L'insola centrale non sormontabile, sarà pavimentata in ciottoli di fiume.

Completano i lavori previsti in progetto interventi diversi e complementari quali:

- opere civili per l'integrazione dell'impianto di pubblica illuminazione;
- realizzazione di segnaletica orizzontale e verticale;
- opere di risanamento stradale;
- interventi vari di diversi di modesta entità; ecc.

5) STUDIO SINTETICO DI PREFATTIBILITA' AMBIENTALE

In relazione alla tipologia e all'entità dell'opera, si riportano di seguito le principali conclusioni:

Indagini preliminari

E' stato effettuato il rilievo topografico dell'area di intervento, individuando gli elementi significativi esistenti, quali pozzetti, pali illuminazione, cordoli, muri di recinzione, alberi, ecc.

Non sono state condotte indagini geologiche, geotecniche, ed altre specialistiche, in quanto trattasi di lavori che interessano un'area già particolarmente antropizzata, dove non si prevedono sostanziali interventi nel sottosuolo, infatti è prevista la sola esecuzione di scavi a sezione per le reti tecnologiche e di allacciamento di nuove caditoie ad una profondità limitata a 80/100 cm.

Verifica di compatibilità dell'intervento

Dalle indagini svolte nella zona in oggetto non risulta siano presenti vincoli geologici ed archeologici noti, che possano determinare l'impossibilità di intervento.

Dal punto di vista urbanistico la rotatoria, anche se non espressamente prevista nel vigente Strumento Urbanistico, non rappresenta un intervento che incide sull'assetto urbanistico della zona in quanto è limitato all'attuale sede stradale.

Il presente intervento comunque rientra tra quelli previsti dal vigente PGTU.

Effetti prevedibili dell'intervento sull'ambiente

E' prevedibile che con il nuovo assetto viario previsto in progetto ci sarà una fluidificazione del traffico con una riduzione di attesa dei veicoli in immissione nella rotatoria ed una diminuzione delle velocità degli stessi. La nuova situazione impatterà favorevolmente anche sul clima acustico in quanto diminuirà il rumore di rotolamento dei pneumatici.

6) ELABORATI CHE COMPONGONO IL PRESENTE PROGETTO

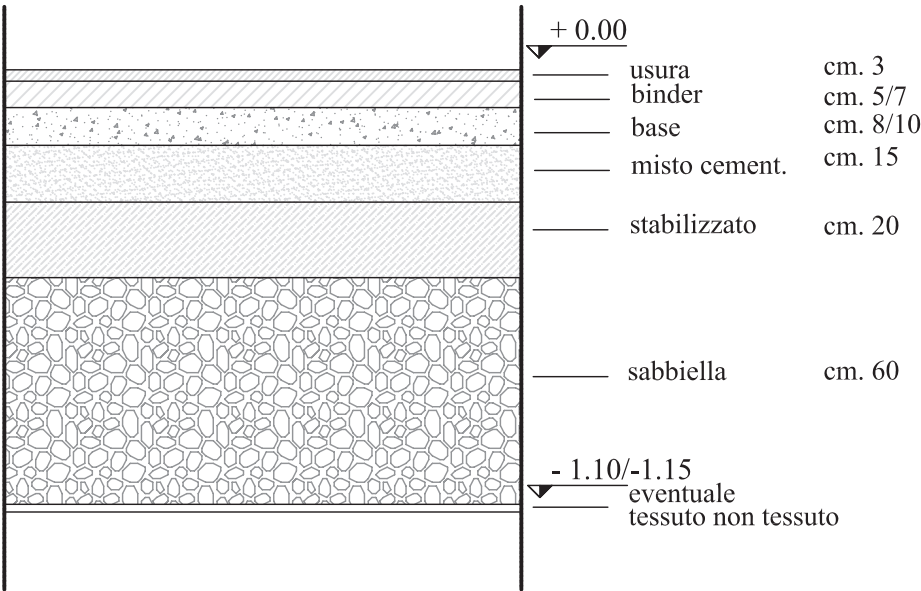
TAV 1	Corografia – Stato di fatto – Progetto Relazione tecnica
TAV. 2	Segnaletica – schema captazione acque- sezione tipo-schema visibilità
TAV. 3	Pacchetti stradali tipo
TAV. 4	Relazione tecnica
TAV 5	Relazione Illuminotecnica Preliminare con individuazione dei costi
TAV. 6	Computo metrico estimativo

IL PROGETTISTA

Arch. Davide Busi

.....

Zona asfaltata
pacchetto stradale Tipo



Isola sopraelevata
pacchetto autobloccanti

