

**PROGETTO ESECUTIVO PER LA RIQUALIFICAZIONE DI PIAZZA LIBERTA' E VIA
XXV APRILE – 1° LOTTO FUNZIONALE**

MONASTEROLO DI SAVIGLIANO

RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA

P2ARCHITETTI
Via Vittorio Emanuele II
12042 Bra (CN)
p2architetti@gmail.com
tel. 0172055965

PREMESSA

L'intervento prevede la riqualificazione di piazza Libertà e via XXV Aprile in Monasterolo di Savigliano, mediante la realizzazione di una rotatoria con conseguente modifica della traiettoria della carreggiata attuale e la realizzazione di 4 nuovi attraversamenti pedonali lavori meglio descritti nelle tavole allegate.

1 - FASE PRELIMINARE

La prima fase dei lavori consisterà nella demolizione e trasporto a discarica del peso, dell'edificio ad esso annesso, della pensilina della fermata del bus e del muro adiacenti la strada e il peso stesso, fino a portare tutta l'area a 14 cm al di sotto della carreggiata esistente. Gli autobloccanti che verranno rimossi in questa fase dovranno essere accatastati in cantiere per il successivo riutilizzo.

Di seguito dovrà essere realizzato il muro di contenimento lungo il viale alberato, in continuità con quello esistente e posati i cordoli in cls a delimitazione dell'area verde adiacente la nuova fermata del bus.

Quindi tutta l'area oggetto dello scavo precedente dovrà essere riempita di 10 cm di stabilizzato ben rullato e di un primo strato di catrame grossolano dello spessore di 4 cm il tutto in perfetta continuità con la carreggiata esistente, andando così a predisporre l'ampliamento e la modifica di traiettoria delle corsie. (ALLEGATO 1)

2 - FASE DI SPERIMENTAZIONE

Prima di procedere alla realizzazione dei successivi lavori si dovrà provvedere alla sperimentazione del nuovo disegno delle carreggiate e della rotonda mediante l'utilizzo di segnaletica verticale, orizzontale e new jersey in plastica rossa e bianca, come da disegno ALLEGATO 2.

La segnaletica orizzontale dovrà essere di colore giallo. La segnaletica verticale sarà di tre tipologie:

- pericolo viabilità modificata e limite dei 30 km/h
- pericolo passaggio per pedoni
- segnale di obbligo rotatoria
- pericolo dare la precedenza

La sperimentazione, salvo diverse esigenze, potrà durare quindici giorni, durante i quali i soggetti interessati potranno rilevare eventuali criticità e proporre modifiche della configurazione delle geometrie progettate.

3 – FASE DI ESECUZIONE DEI LAVORI

I lavori da eseguire sono:

3.a – I MARCIAPIEDI

Il profilo dei marciapiedi attuali sono stati modificati in diversi punti (VEDI TAVOLE PROGETTUALI). I nuovi profili verranno realizzati in cordoli prefabbricati in calcestruzzo, analoghi a quelli già presenti e raccordati a quelli esistenti. Il cordolo dovrà essere posato su letto di calcestruzzo di almeno 15 cm con rete elettrosaldata 10x10 ϕ 4.

Nello spazio tra i nuovi cordoli e i profili dei marciapiedi esistenti dovrà essere realizzato un battuto di cemento su cui dovrà essere posata la medesima pavimentazione in autobloccanti già presente. A tale scopo tutti i blocchetti che verranno tolti dovranno essere accatastati in cantiere e riutilizzati in fase di pavimentazione. La stuccatura dovrà essere realizzata con sabbione e cemento in prima passata e sabbia fine e cemento in seconda passata e lavati in modo da eliminare ogni traccia di calcestruzzo dalla superficie.

3.b – GLI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

All'interno del progetto ci sono due tipologie di marciapiedi: quelli a chiusura dell'area di intervento ed uno all'interno dell'area di intervento.

Entrambe le tipologie devono essere realizzate previa esecuzione di scavo e formazione di trave in calcestruzzo armato (vedi schemi TAVOLA PE 03) e finiti in superficie con cubetti di pietra di luserna con il disegno della "zebra" realizzato con cubetti di quarzite bianca.

Per quanto riguarda l'attraversamento centrale i blocchetti di luserna saranno chiusi su entrambi i lati da cordoli in calcestruzzo prefabbricati, mentre per quelli a chiusura dell'area di intervento il lato verso l'esterno verrà chiuso con una doppia fila di cubetti cementati raccordati con un tappeto di catrame della larghezza di un metro alla carreggiata.

I blocchetti dovranno essere posati in quadro su strato di sabbione e stuccati in prima passata con sabbione e cemento ed in seconda passata con sabbia fine e cemento e lavati in modo da eliminare ogni traccia di calcestruzzo dalla superficie.

3.c – GLI SPARTITRAFFICO

Analogamente agli attraversamenti pedonali, gli spartitraffico, previo scavo ed esecuzione di platea in calcestruzzo armato (vedi schemi TAVOLA PE 03), saranno realizzati in cubetti di pietra di luserna. Essendo tutti carrabili per permettere la circolazione dei mezzi di maggiori dimensioni, avranno una leggera pendenza che, raccordandosi al tappetino di catrame, formerà delle schiene di altezza massima di 4 cm rispetto il piano strada.

I blocchetti dovranno essere posati su strato di sabbione e stuccati in prima passata con sabbione e cemento ed in seconda passata con sabbia fine e cemento e lavati in modo da eliminare ogni traccia di calcestruzzo dalla superficie.

3.d – LA CARREGGIATA

Le porzioni di carreggiata tra gli attraversamenti pedonali e la rotatoria e la rotatoria stessa verranno asfaltati con nuovo tappetino di 5 cm di spessore. Pertanto le quote di riferimento per l'intervento totale sono quelle della carreggiata attuale, aumentate di 5 cm.

In questa fase è di assoluta importanza che sia perfettamente raccordato ai cordoli degli attraversamenti pedonali, ai passaggi carrabili e ai chiusini delle utenze e della raccolta delle acque meteoriche che a tale scopo dovranno essere alzati alla nuova quota del piano stradale.

3.e – REGIMAZIONE ACQUE

Al fine di predisporre un sistema di acque bianche separato da quello delle nere dovranno essere posate nuove tubature del diametro di 20 cm che raccordino i pozzetti di raccolta esistenti lungo la SP 129 e direzionati lungo la SP 166, oltre l'ultimo attraversamento pedonale in progetto (vedi TAVOLA PE 03). Alcuni pozzetti dovranno essere spostati riutilizzando le caditoie esistenti.

3.f – LE AREE VERDI

Le aree verdi saranno delimitate da cordoli in calcestruzzo prefabbricati e dovranno essere posati su letto di calcestruzzo di almeno 15 cm con rete elettrosaldata 10x10 ϕ 4.

All'interno degli spazi così delimitati dovranno essere asportati circa 50 cm di terreno e sostituito con terriccio adatto alla piantumazione di cespugli di piccola dimensione. Il terreno vegetale dovrà essere interamente ricoperto da telo per pacciamatura fissato con elementi metalli ad U e ricoperto con uno strato uniforme di lapillo lavico rosso di media pezzatura di 3 cm.

Tali aree dovranno essere piantumate con cespugli di medio/piccole dimensioni nella quantità di 1 essenza per ogni 0,8 mq (43 arbusti) come:

- abelia
- abelia confetti
- iperico
- spirea
- photinia
- photinia nana
- nandina domestica
- cornus alba

Sulle aree verdi dovrà essere realizzato un impianto di irrigazione goccia goccia da collegare alla rete idrica comunale, in zona piazza Libertà, comprensiva di centralina di programmazione ed elettrovalvola disposta in pozzetto di plastica interrato ad essa dedicata. Inoltre dovrà essere predisposta una seconda linea di irrigazione per una futura realizzazione di una nuova area verde come illustrato nella TAVOLA PE 03.

3.g – LA SEGNALETICA ORIZZONTALE E VERTICALE

Dovrà essere realizzata completamente la segnaletica orizzontale come da TAVOLA PE 01. La segnaletica verticale è composta da 5 tipi di segnali:

- pericolo, dare la precedenza
- segnale di obbligo rotatoria
- limitazione di velocità 30 km/h
- pericolo passaggio per pedoni
- zona a traffico limitato

Tutti i segnali dovranno essere posizionati su pali tubolari zincati di spessore 2mm e diametro 48 mm.

3.h – L'ILLUMINAZIONE

L'illuminazione verrà integrata solo in prossimità dei passaggi pedonali e dovrà essere realizzata con proiettori con sorgente luminosa a LED COB Neutral white della potenza di 58W 7300lm con ottica ellittica.

Il vano ottico, vano componenti e la cornice portavetro dovranno essere realizzati in lega di alluminio verniciati con primer e vernice liquida, cotta a 150° per fornire un'alta resistenza agli agenti atmosferici ed ai raggi UV. Il vetro di chiusura sodico calcico temprato, spessore 4 mm, dovrà essere trasparente ed incolore e fornito di adeguata

guarnizione. Il corpo illuminante dovrà creare un fascio luminoso ellissoidale in corrispondenza dei passaggi pedonali con un'emissione luminosa nella fascia centrale di circa 300 lx (vedi ALLEGATO 3).

I proiettori delli A.P. 6 – 7 dovranno essere staffati a parete, mentre quelli degli A.P. 4 – 5 dovranno essere montati su pali in acciaio zincato e verniciato dell'altezza di 4,6 mt di cui 60 cm interrati (vedi TAVOLA PE 01). I nuovi corpi illuminanti dovranno essere collegati al sistema di illuminazione pubblica esistente.

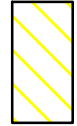
3.i – L'ARREDO

Dovrà essere posizionata una nuova pensilina per la fermata dell'autobus realizzata in struttura portante in acciaio zincato e verniciato con copertura in vetro (vedi ALLEGATO 4). Dovranno essere posizionati dei dissuasori urbani in acciaio verniciato fissi da interro di design semplice (vedi ALLEGATO 5).

Tutti i lavori sopra descritti sono suscettibili a variazioni e modifiche per essere adattati alla realtà del cantiere.

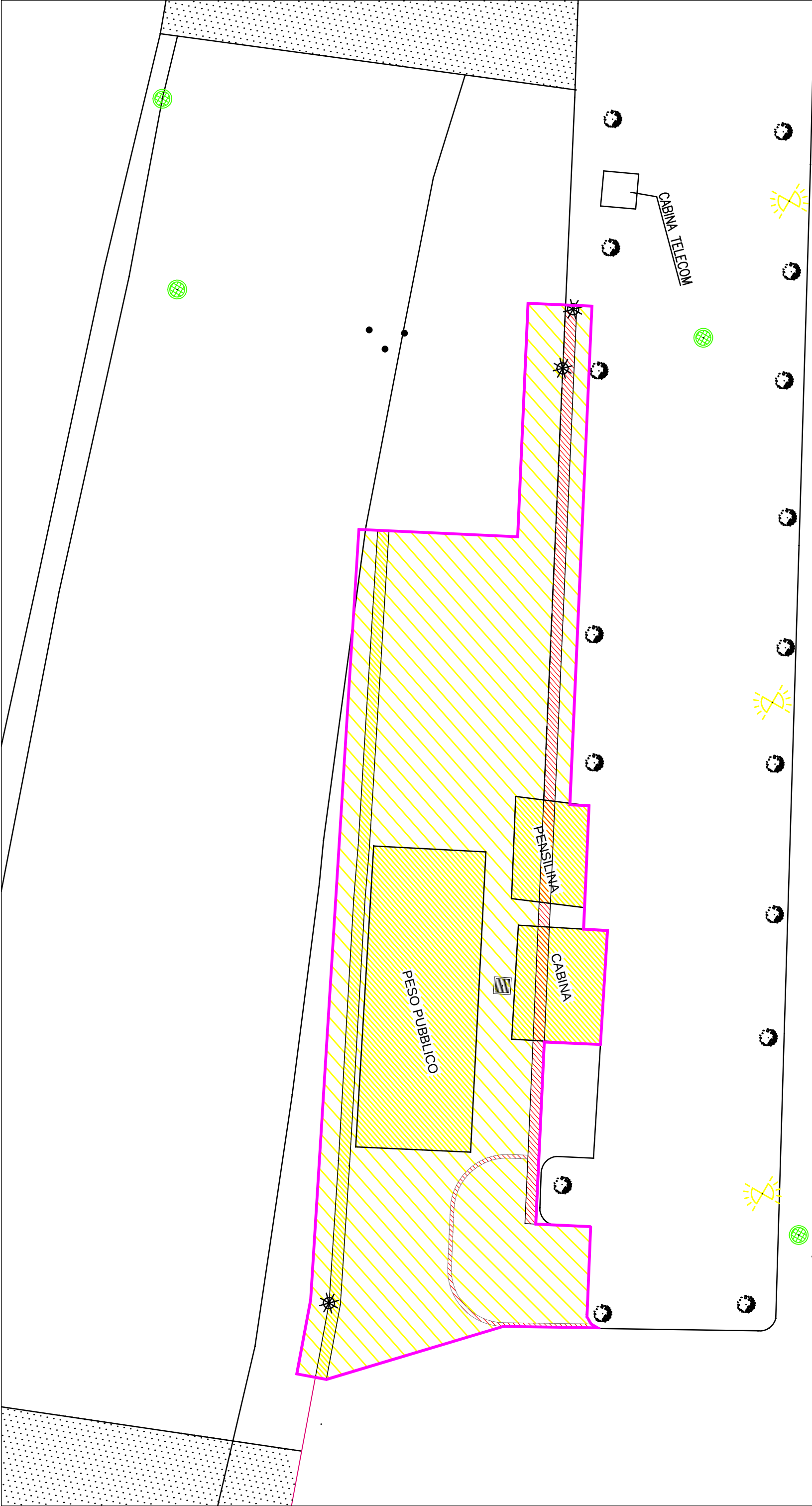
ALLEGATO 1
FASE PRELIMINARE

 DEMOLIZIONI

 AREE DI SCAVO E/O RIMOZIONE
PAVIMENTAZIONE

 COSTRUZIONI

 AREA INTERVENTO



- ALLEGATO 2
- FASE DI SPERIMENTAZIONE
- NEW-JERSEY DI PLASTICA
ROSSA E GIALLA

SEGNALETICA ORIZZONTALE
ESISTENTE

SEGNALETICA ORIZZONTALE IN
SPERIMENTAZIONE

V

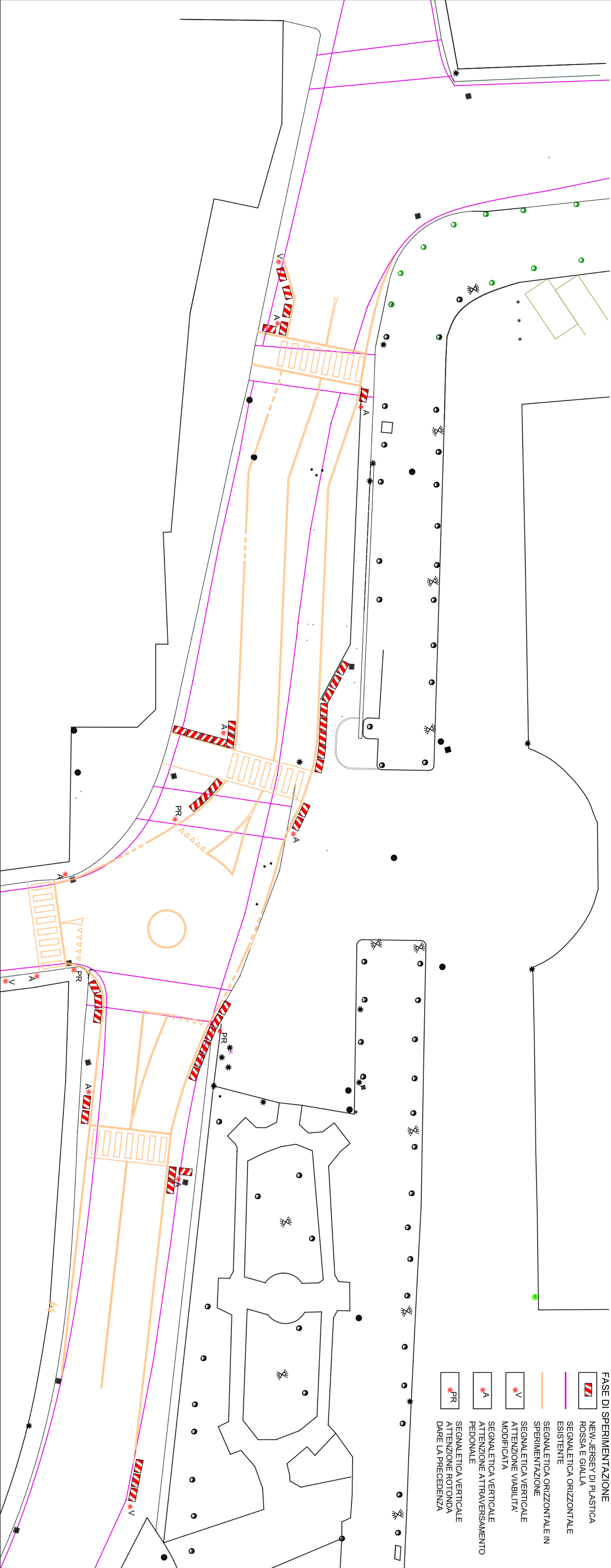
SEGNALETICA VERTICALE
ATTENZIONE VIABILITA'
MODIFICATA

A

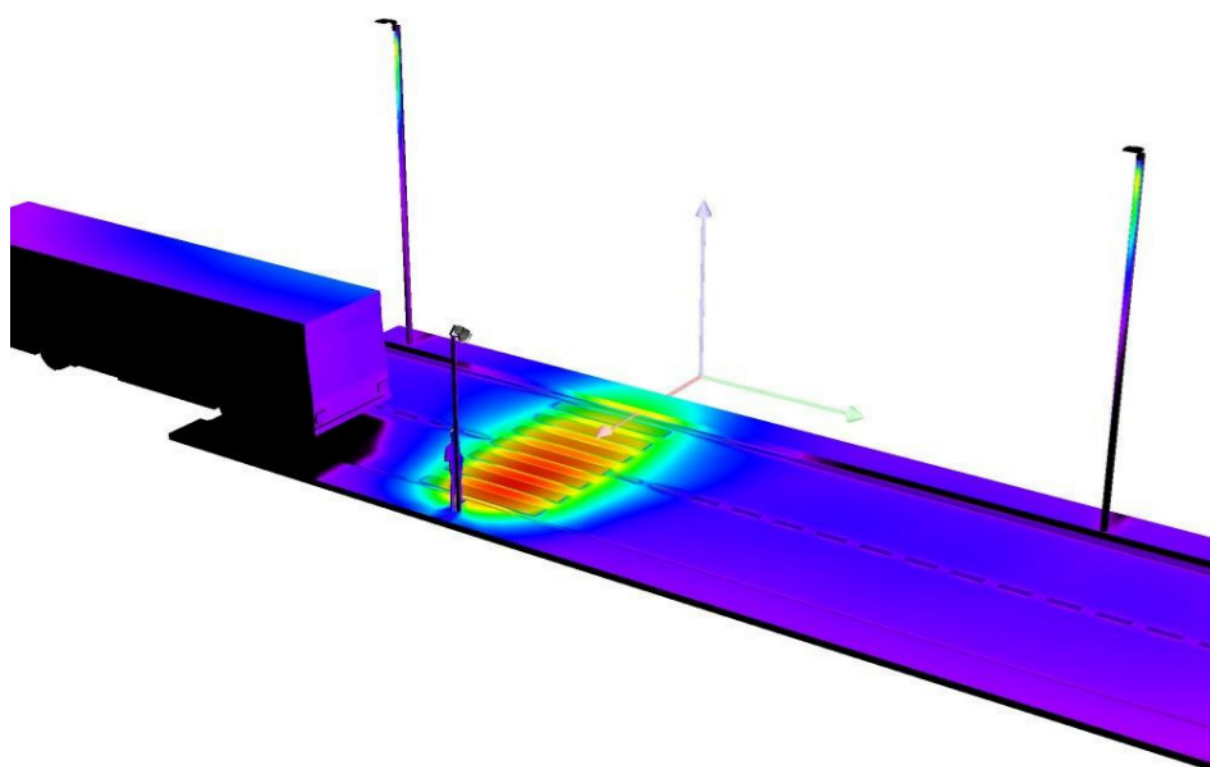
SEGNALETICA VERTICALE
ATTENZIONE ATTRAVERSAMENTO
PEDONALE

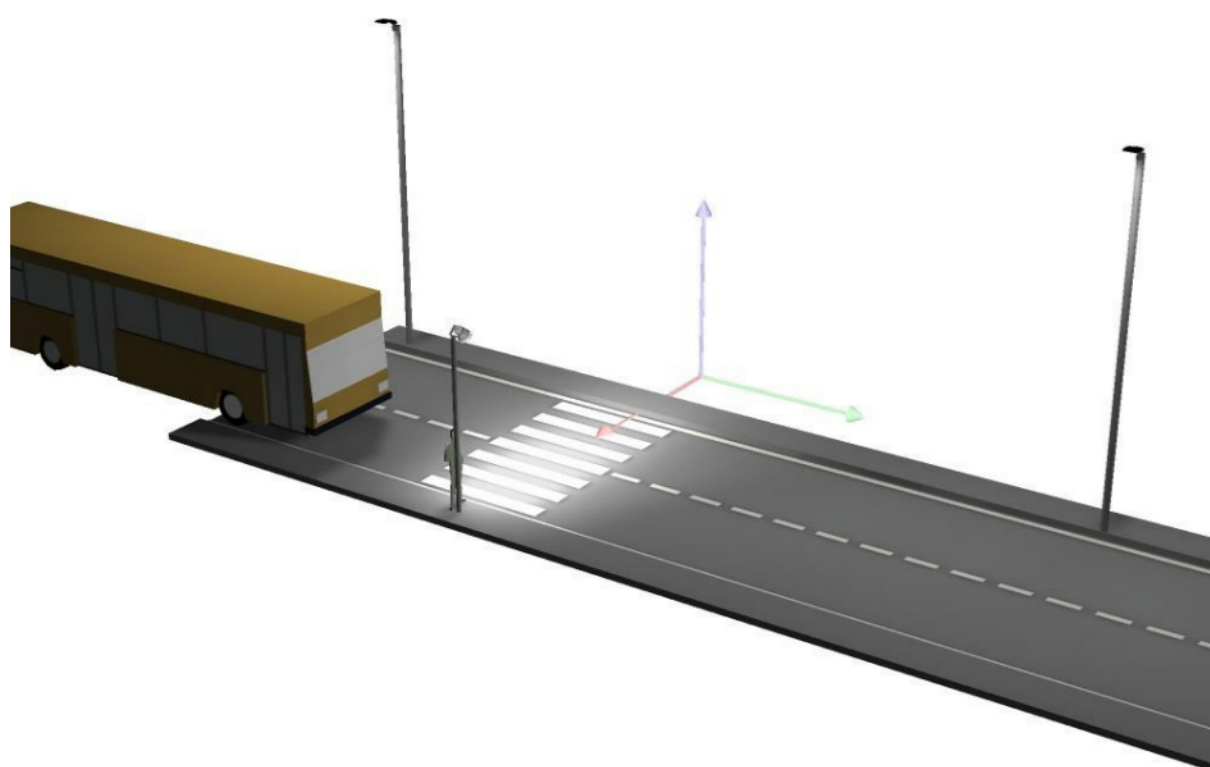
PR

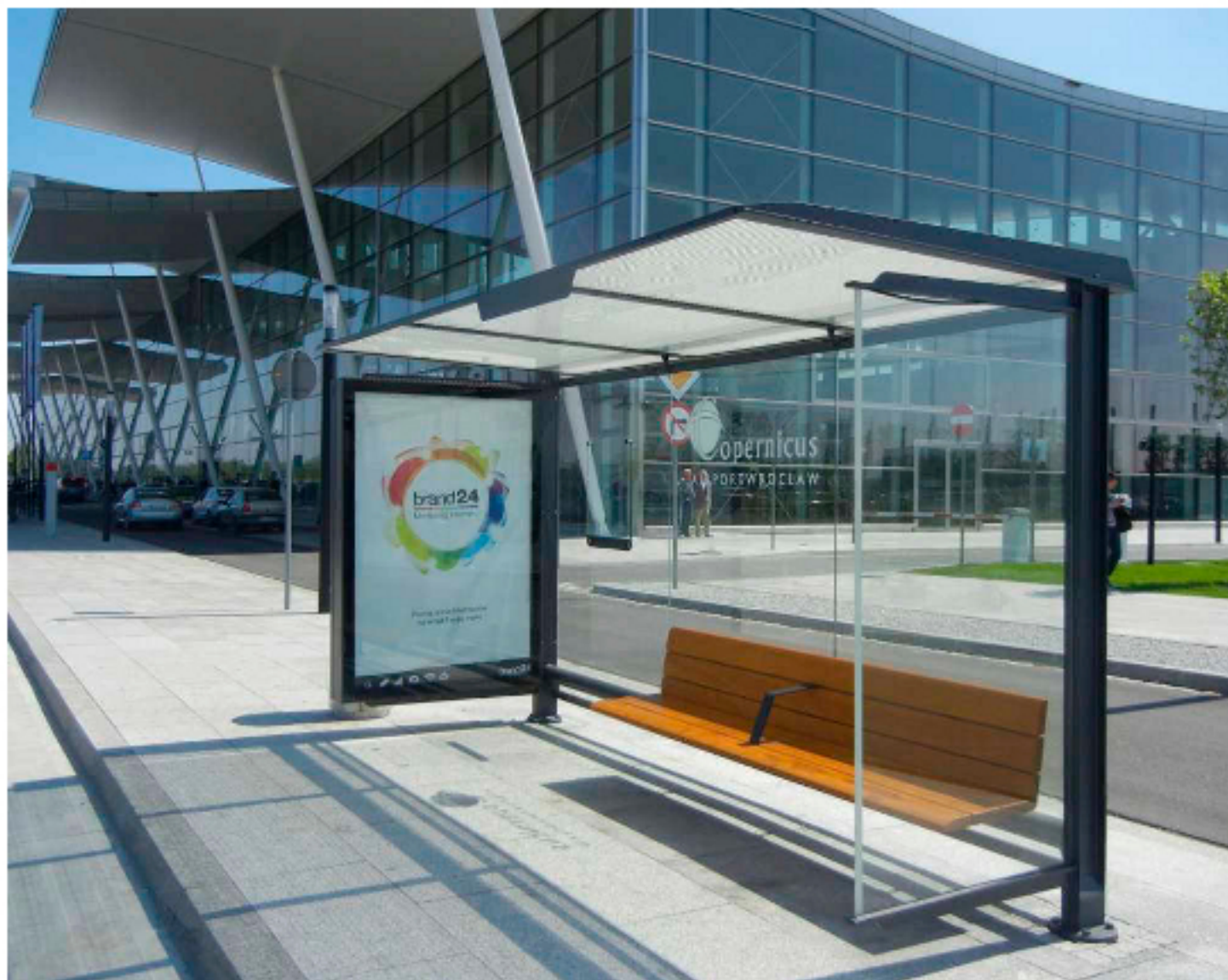
SEGNALETICA VERTICALE
ATTENZIONE ROTONDA
DARE LA PRECEDENZA



Passaggio Pedonale / Rendering colori sfalsati







ALLEGATO 5

