

PREMESSA

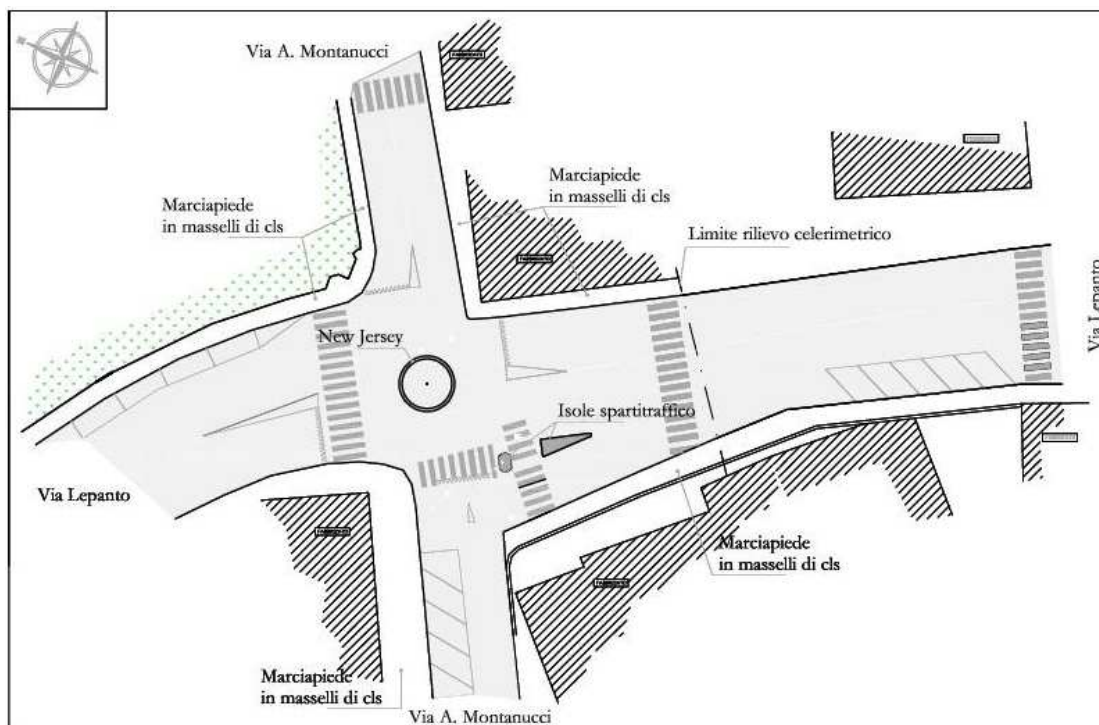
La presente relazione descrive il progetto di realizzazione di due nuove rotonde nel Comune di Civitavecchia localizzate la prima tra l'intersezione di via Lepanto e Via A. Montanucci sulla dorsale "Strada Mediana" di attraversamento longitudinale della città, la seconda posizionata nel quartiere residenziale di "San Gordiano" nella zona sud della città, tra l'intersezione Via delle Sterlie e l'ingresso al Parco Yuri Spigarelli.

1. Rotatoria intersezione Via Lepanto-Via A. Montanucci

La rotatoria è stata prevista per dare una viabilità migliore alle due strade che si intersecano perpendicolarmente; inoltre su via Lepanto direzione SE è stato previsto un attraversamento pedonale rialzato per limitare la velocità del transito veicolare.

STATO DI FATTO

Attualmente è già presente in loco una rotatoria realizzata con elementi "New Jersey" di PVC riempiti con acqua al fine di provare la fattibilità del suo ingombro al transito veicolare completa della segnaletica orizzontale di sicurezza.



Planimetria stato di fatto

L'accesso SO alla rotatoria dalla via Montanucci è a senso unico di marcia con la possibilità di svoltare a dx (è presente una piccola isola spartitraffico) per immettersi su via Lepanto direzione SE; gli altri tre accessi alla rotatoria nelle diverse direzioni sono a doppio senso di marcia.

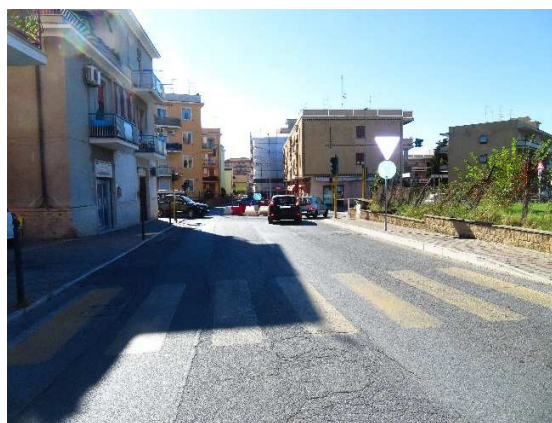
I marciapiedi presenti, sono realizzati in masselli di cls e cordolo in travertino. Il traffico veicolare su via Lepanto (Strada Mediana) direzione NO-SE è superiore a quello di via A. Montanucci direzione NE-SO, dovuto essenzialmente alla caratteristica urbanistica della città che si espande maggiormente in senso parallelo alla costa; questa caratteristica si concretizza in una maggior larghezza della carreggiata di via Lepanto rispetto a quella di via A. Montanucci. Inoltre mentre le due sezioni di via Montanucci risultano essere allineate, quelle di via Lepanto sul lato NE risultano non allineate per la presenza di un fabbricato che restringe la carreggiata.

Via Lepanto: la larghezza della strada in prossimità dell'incrocio varia da 14.80m (lato NO) a 12.30m (lato SE).

Via A. Montanucci: la larghezza della strada in prossimità dell'incrocio varia da 8.30m (lato SO) a 7.60m (lato NE).



Vista da via Lepanto (lato NO)

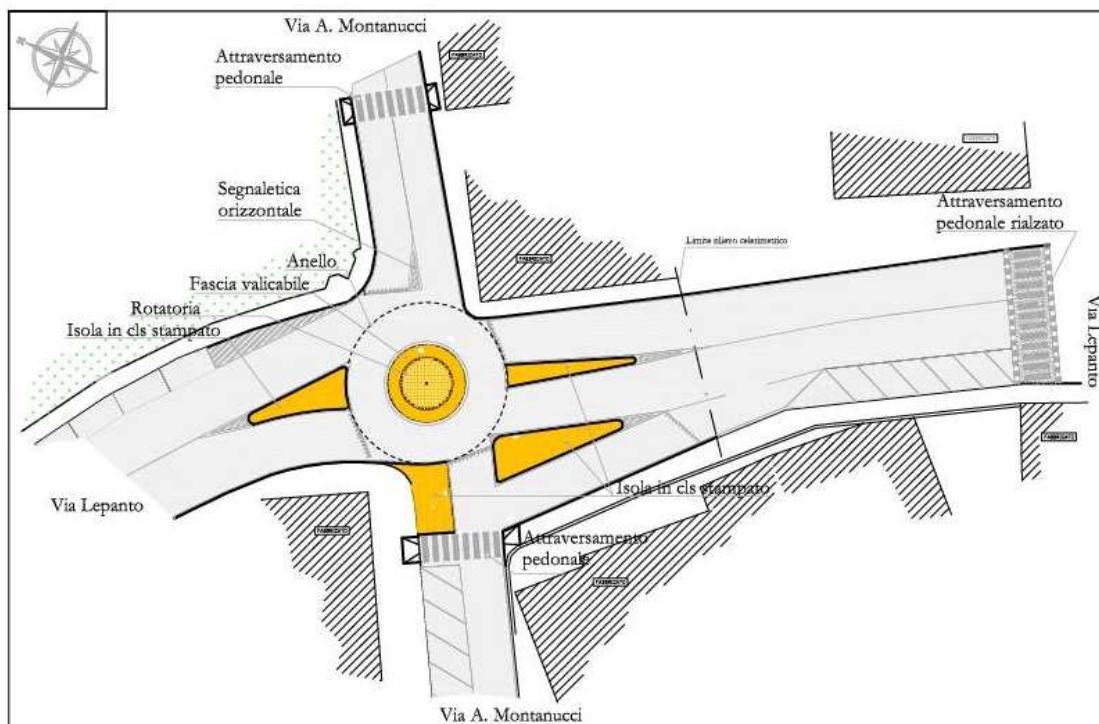


Vista da via A. Montanucci (lato SO)

PROGETTO DELLA ROTATORIA

L'intervento di progetto è localizzato tra l'intersezione di Via Lepanto e via A. Montanucci.

L'intervento proposto consiste nella riorganizzazione dell'intersezione a raso secondo uno schema che segue le regole della mini rotatoria.



Planimetria di progetto

Le caratteristiche principali di progetto si possono riassumere in:

- anello esterno di delimitazione dell'ingombro massimo della rotatoria con raggio di 7,90ml;
- fascia circolare valicabile di 1,20ml;
- ingombro massimo della rotatoria con diametro di 5,00ml;
- anello di circolazione di massimo ingombro 4,20ml (corsia della rotatoria 3,80ml).
- corsia di ingresso/uscita sulla rotatoria lato NO di via Lepanto, circa 5,00m;
- corsia di ingresso/uscita sulla rotatoria lato SE di via Lepanto, circa 4,60m;
- corsia di ingresso/uscita sulla rotatoria lato NE di via A. Montanucci, circa 3,60m;
- corsia di ingresso sulla rotatoria lato SO di via A. Montanucci, circa 4,30m;
- corsia di ingresso svolta a dx, lato SO di via A. Montanucci, circa 4,10m;

L'andamento altimetrico delle opere in progetto è vincolato dalle quote stradali preesistenti. La pendenza delle corsie sarà verso il ciglio esterno per favorire lo smaltimento delle acque meteoriche.

Caratteristiche tecniche

Sono state previste isole spartitraffico di accesso alla rotatoria realizzate in cemento stampato delimitate da cordonati prefabbricati a sezione trapezoidale delle dimensioni di 15x25x50cm. Su via Montanucci, sulla porzione di sx del lato SO, sarà realizzato un marciapiede quale prolungamento dell'esistente in masselli simili a quelli già presenti in loco. Sulla parte opposta di via Montanucci (lato NE), si è prevista un'isola spartitraffico realizzata con segnaletica orizzontale in quanto la carreggiata su questa sezione di strada risulta più stretta per la presenza del fabbricato non allineato.

Sia la rotatoria che l'anello valicabile saranno delimitati con doppio cordonato prefabbricato a sezione trapezoidale stessi di quelli utilizzati per le isole spartitraffico con strato finale in cemento stampato. Per la rotatoria centrale non sono previsti arredi nella porzione superiore ad eccezione della segnaletica verticale (vedi tavole di progetto).

Verrà installata adeguata segnaletica orizzontale e verticale e saranno posti in opera marker stradali del tipo "occhi di gatto" lungo il perimetro delle isole stradali e della rotatoria al fine di segnalare adeguatamente l'accesso alla rotatoria e dissuasori stradali nei punti più pericolosi per segnalare la fine del marciapiede.

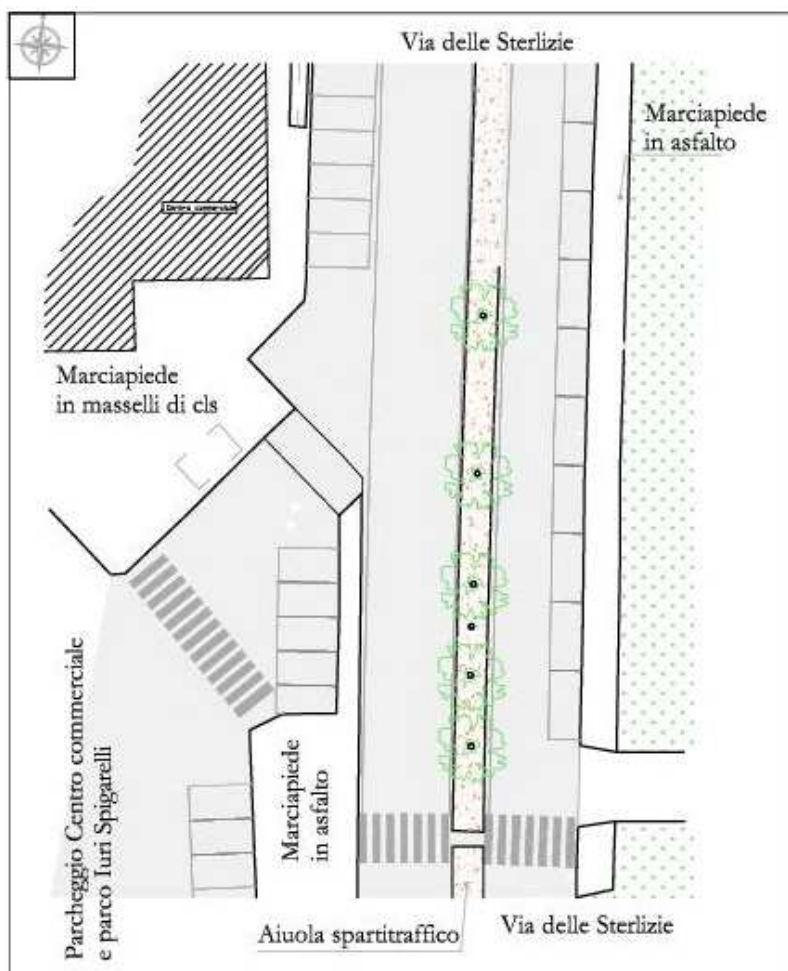
Su via Lepanto, lato SE, a circa 60 metri dal centro della rotatoria, è stato previsto un attraversamento pedonale rialzato in asfalto.

La nuova rotatoria si inserisce in un contesto stradale già definito e delimitato che non prevede la realizzazione di nuovi tratti stradali, pertanto si è previsto il solo rinnovo degli strati di usura (3cm) su tutta l'area di intervento e del Binder (7cm) fino alla fine delle isole spartitraffico.

Non sono state previste opere idrauliche e di illuminazione pubblica in quanto non richieste dall'amministrazione comunale.

2. Rotatoria intersezione Via delle Sterlizie-Ingresso Parco Yuri Spigarelli

Attualmente l'intera carreggiata stradale di via delle Sterlizie è a doppio senso di circolazione ed è separata da un'isola spartitraffico della dimensione di circa 2,20m realizzata con cordoli in pietra di travertino formanti un'aiuola nella quale trovano dimora piante arboree di Eucalyptus. I marciapiedi di contorno alla strada sono realizzati in asfalto colato ad eccezione di quello in prossimità del Centro commerciale realizzato in masselli di cls.



Planimetria stato di fatto

La strada oltre a servire il centro commerciale è un'importante arteria per la viabilità dell'area che si snoda lungo la direttrice N-S collegando il quartiere di Campo dell'Oro e di Boccelle. Su questa direttrice sono presenti altre rotonde di intersezione con la viabilità locale.

Via delle Sterlizie: la larghezza delle corsie stradali rientranti nel progetto varia da 6,60m al 6,90m.

Ingresso al parcheggio Yuri Spigarelli: L'ingombro massimo è circa 7.00m, quello minimo circa 6,40m.



Vista via delle Sterlizie (lato Sud)



Vista accesso al parcheggio Yuri Spigarelli

PROGETTO DELLA ROTATORIA

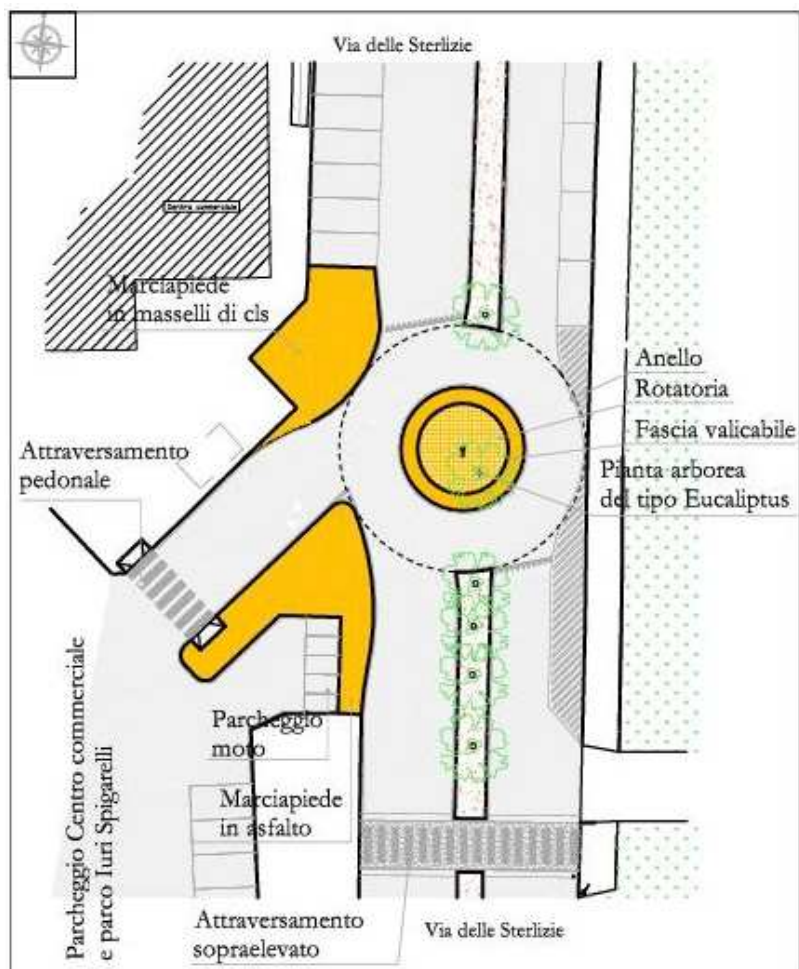
L'intervento di progetto è localizzato su via delle Sterlizie in prossimità dell'ingresso al parcheggio della centro commerciale "Conad" e Yuri Spigarelli.

Anche in questo caso l'intervento proposto consiste nella riorganizzazione dell'intersezione a raso secondo uno schema che segue le regole della mini rotatoria.

Le caratteristiche principali di progetto si possono riassumere in:

- anello esterno di delimitazione dell'ingombro massimo della rotatoria con raggio di 9,00m;
- fascia circolare valicabile di 1,20m;
- ingombro massimo della rotatoria con diametro di 6,60m;
- anello di circolazione di massimo ingombro 4,50m (corsia della rotatoria 4,10m).
- corsia di ingresso sulla rotatoria lato Nord di via delle Sterlizie, circa 6,60m;
- corsia di uscita sulla rotatoria lato Nord di via delle Sterlizie, circa 3,95m per la presenza di un parcheggio in parallelo largo 2,50m;
- corsia di accesso al parcheggio Yuri Spigarelli/Centro Commerciale di circa 6,50m;
- corsia di ingresso sulla rotatoria lato Sud di via delle Sterlizie, circa 4,20m per la presenza della segnaletica orizzontale del tipo a zebra di interdizione al traffico veicolare;

- corsia di uscita sulla rotatoria lato Sud di via delle Sterlizie, circa 5,85m;



L'andamento altimetrico delle opere in progetto è vincolato dalle quote stradali preesistenti. La pendenza delle corsie sarà verso il ciglio esterno per favorire lo smaltimento delle acque meteoriche.

Caratteristiche tecniche

La rotatoria si inserisce all'interno dell'isola spartitraffico di via delle Sterlizie dividendola in due sezioni, mantenendo nella loro posizione le piante arboree di Eucaliptus; una all'interno dell'anello centrale in posizione decentrata e due piante in posizione opposta situate agli estremi delle sezioni nuove dello spartitraffico. L'isola centrale, per questa rotatoria, prevede un allestimento con aiuole circolari con piante del tipo Agave americana di compendio all'aiuola dove è stato inserito l'Eucaliptus.

Sia la rotatoria che l'anello valicabile saranno realizzate in cemento stampato delimitati da un doppio cordonato prefabbricato a sezione trapezoidale delle dimensioni di 15x25x50cm.

La via di accesso al parcheggio sarà delimitata da due marciapiedi di nuova costruzione, uno realizzato in masselli di cls quale proseguimento dell'esistente marciapiede di accesso al Centro Commerciale, l'altro in asfalto colato anch'esso dello stesso tipo del marciapiede esistente; quest'ultimo rimodulato per dare spazio ad un piccolo parcheggio per moto.

Verrà installata adeguata segnaletica orizzontale e verticale e saranno posti in opera marker stradali del tipo "occhi di gatto" lungo il perimetro dei nuovi accessi stradali e della rotatoria al fine di segnalare adeguatamente l'accesso alla rotatoria e dissuasori stradali nei punti più pericolosi per segnalare la fine del marciapiede.

L'ingresso al parcheggio dalla rotatoria è ad unico senso di marcia.

Sono stati previsti due attraversamenti pedonali rialzati in asfalto al posto di quelli a raso esistenti, uno a circa 27 metri dal centro della rotatoria in direzione Sud, l'altro a circa 90metri dalla nuova rotatoria in direzione Nord.

La nuova rotatoria si inserisce in un contesto stradale già definito e delimitato che prevede la realizzazione del solo tratto stradale che integra l'area che prima veniva occupata dall'aiuola spartitraffico, pertanto in questo tratto si dovrà intervenire con la realizzazione di tutto il pacchetto stradale che oltre al manto di usura e binder prevede uno strato di misto granulometrico e un sottofondo in Tout Venant. Inoltre è stato previsto il rinnovo dello strato di usura (3cm) e del Binder (7cm) su tutta l'area di intervento.

Anche in questa progettazione non sono state previste opere idrauliche e di illuminazione pubblica in quanto non richieste dall'amministrazione comunale.

Le lavorazioni ed i relativi costi, sono state individuate nel documento di *"Approvazione della Tariffa dei prezzi, edizione 2022"*, per le opere pubbliche edili ed impiantistiche del Lazio di cui alla Deliberazione G.R. 13 gennaio 2022, n. 3. Sono stati prodotti Nuovi prezzi per particolari lavorazioni non previste negli articoli di elenco.