Comune di Cogorno

STUDIO TECNICO ASSOCIATO
ING. SERGIO BRIZZOLARA & ING. STEFANO STURLA
via Cap. Renato Orsi, 31/20
16043 Chiavari (GE)
P.I.V.A. e C.F.: 01455710994
☎ +39 0185 370127
+39 0185 368280
✉ b3s@b3s.it – b3s@pec.b3s.it
dott. ing. Sergio Brizzolara – sergio@b3s.it
dott. ing. Stefano Sturla – stefano@b3s.it

intervento di potenziamento di canalizzazione esistente lungo via Divisione Coduri con suo prolungamento per convogliamento diretto verso il fiume Entella finalizzato alla mitigazione del rischio idraulico nel centro abitato di San Salvatore

PROGETTAZIONE ESECUTIVA

(D.Lgs. n° 50/2016 – art. 23 – c. 8)

– GESTIONE VIABILITÀ E FASI DI CANTIERE

TAV. 09

SCALA varie

STABS 0668

			il Responsabile del Procedimento
	maggio 2021	prima emissione	
REV.	data	motivazione	

questo documento è di proprietà esclusiva – è proibita la riproduzione anche parziale e la cessione a terzi senza specifica autorizzazione

ACCESSO ALLE AREE DI CANTIERE E FASI DI CANTIERIZZAZIONE

La localizzazione delle aree di intervento richiederà, per l'approvvigionamento dei materiali necessari alla realizzazione delle opere a progetto e per lo smaltimento dei materiali di risulta delle demolizioni, anche il transito di mezzi meccanici pesanti lungo la viabilità S.P. n°33.

Sempre in merito all'attraversamento della viabilità provinciale - S.P. n°33 - al fine di effettuare in sicurezza le operazioni di scavo nella sede stradale andrà posta particolare attenzione alla gestione del flusso di traffico.

Si ricorda infatti che la S.P. n°33 fornisce un indispensabile collegamento tra il Tigullio e l'entroterra e risulta assolutamente impossibile chiudere la suddetta viabilità durante le lavorazioni se non per brevissimi momenti, soprattutto in orario notturno. Si sottolinea peraltro che essendo prevista in questo tratto una struttura gettata in opera con notevoli problematiche legate allo spostamento dei sottoservizi esistenti, le tempistiche di ultimazione del tratto di attraversamento della S.P. n°33 non potranno essere brevi: in questa fase si ipotizza una durata dei lavori in questo tratto pari ad almeno 3 mesi.

Nell'ambito della presente fase di progettazione esecutiva si è provveduto a individuare la possibile gestione del traffico durante le fasi di cantiere: così come riportato nell'ambito degli elaborati grafici allegati al presente elaborato, si prevede di suddividere l'intervento in due fasi, andando ad operare in momenti diversi sulla metà di monte e sulla metà di valle e mantenendo l'altra metà usufruibile al traffico veicolare.

Tale ipotesi andrà poi, nella fase immediatamente antecedente alle lavorazioni, attentamente valutata con l'Impresa esecutrice, il comune di Cogorno, la Polizia Locale, la Città Metropolitana ed eventuali altri enti interessati dall'intervento e potrà eventualmente essere modificata al fine di ottimizzare la gestione del traffico e ridurre al minimo le interferenze con il cantiere.

Più in dettaglio, l'ipotesi qui proposta comprende una prima fase dove si dovrà prevedere la demolizione del tratto di monte della S.P. n°33 verso via Divisione Coduri e in parte di un'aiuola esistente, deviando il traffico lungo la metà di valle della viabilità, mediante la predisposizione di un breve tratto a senso unico alternato, utilizzando a tale fine l'impianto semaforico già esistente "riprogrammato".

Al fine di limitare il senso unico alternato a "sole" due fasi lungo la S.P. n°33, si prevede di rendere via Divisione Coduri a senso unico in direzione nord pressoché sino in corrispondenza dell'incrocio con via Costa dei Landò.
Una volta ultimata e ripristinata la corsia di monte si procederà alla seconda fase di cantiere in cui il tratto interessato risulta quello verso valle: anche in tale fase si provvederà a garantire la fruibilità della S.P. n°33 con un senso unico alternato (sempre utilizzando l'impianto semaforico esistente opportunamente "riprogrammato", sfruttando anche lo spazio ad oggi occupato dallo spartitraffico con aiuola ubicato più verso monte; via Divisione Coduri rimarrà anche in tale fase a senso unico diretto da sud a nord, circa sino all'incrocio con via Costa dei Landò.

Al fine di facilitare la percorrenza nei tratti lungo la S.P. n° 33 a senso unico alternato si prevedono anche lievi spostamenti della linea di stop rispetto a quanto ad oggi in essere.

Oltre a quanto sopra, preliminarmente all'inizio dei lavori si potrà procedere ad una campagna informativa atta a disincentivare per quanto possibile l'uso della S.P. n°33, preferendole piuttosto la S.S. n°225 (Chiavari - Caperana - Carasco): le due viabilità (S.P. n° 33 e S.S. n°225) risultano peraltro collegate dal cosiddetto "ponte di Caperana" ubicato poco a nord rispetto alle aree di intervento.

Dovendo imporre un senso unico alternato regolato da impianto semaforico, particolare attenzione andrà posta alla cartellonistica stradale da apporre, che dovrà seguire quanto riportato nella tavola 66 del DM 10/07/2021, elaborato allegato alla presente tavola.

Per quanto attiene invece la gestione delle <u>viabilità private interessate dalle lavorazioni immediatamente a valle della S.P. n°33</u>, in fase di progettazione definitiva sono stati stipulati i necessari accordi bonari con i soggetti privati eventualmente interessati da viabilità alternative necessarie al raggiungimento degli edifici prossimi allo scavo.

A differenza di quanto riportato per la S.P. 33, dunque, lo schema planimetrico allegato per la gestione delle viabilità private andrà seguito con attenzione, al fine di non andare in alcun modo a contraddire quanto già concordato con i soggetti proprietari dei vari mappali attraversati.

Più in dettaglio, le aree in sinistra rispetto alla canalizzazione esistente possono essere raggiunte da via Giuseppe Garibaldi non comportando pertanto particolari disagi per quanto attiene gli accessi; al contrario, le aree in destra risulterebbero di fatto irraggiungibili, quantomeno ai veicoli. Al fine di ovviare a tutto ciò, nell'ambito dei suddetti bonari accordi si

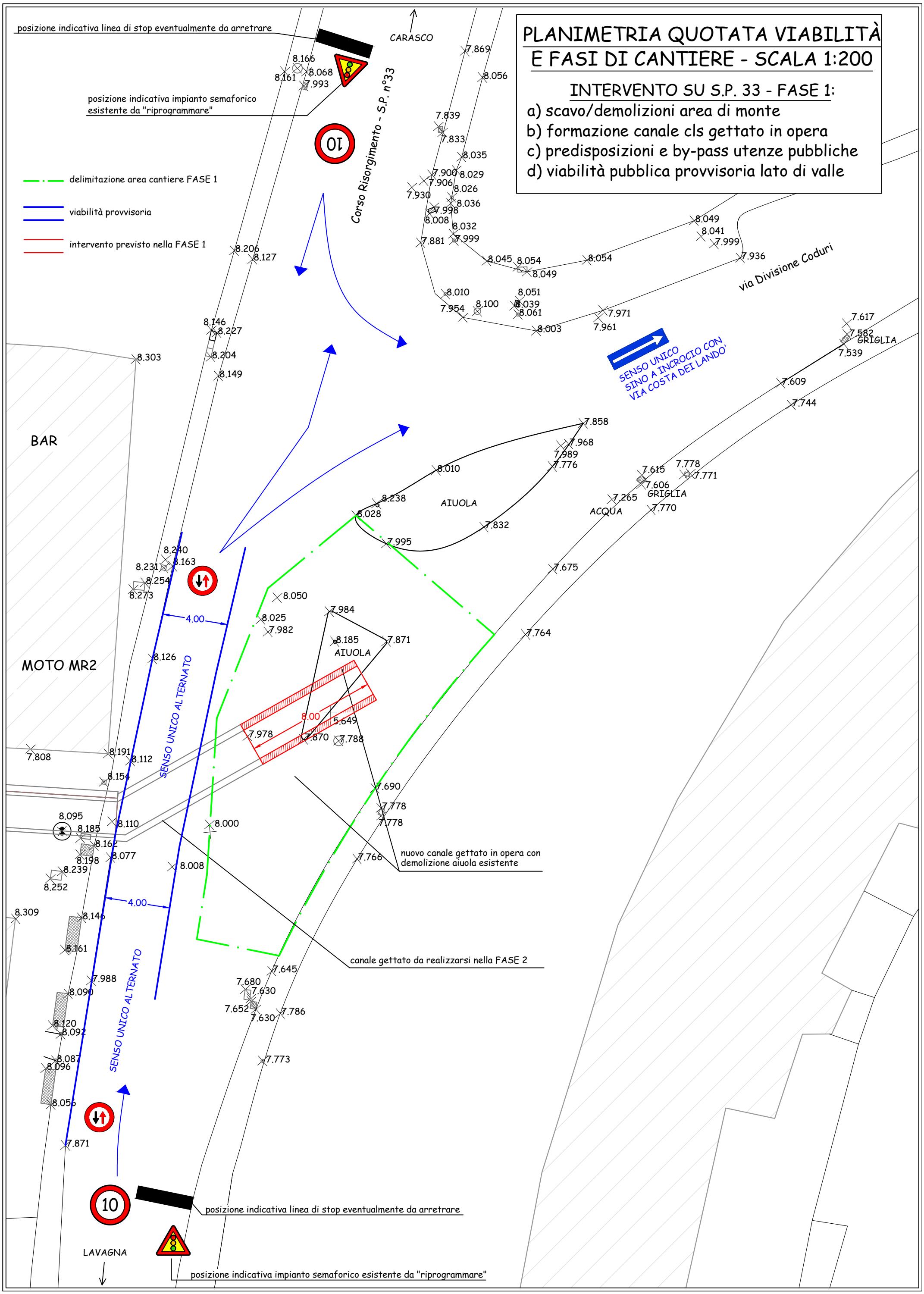
è individuata viabilità alternativa con accesso a partire dalle aree private già asfaltate limitrofe all'edificio ove è presente Tecnocasa, per poi deviare verso sinistra attraversando un brevissimo tratto con fondo naturale e raggiungere, previa la realizzazione di una piccola rampa a superamento del dislivello esistente la corte del fabbricato distinto dal mappale 2168. Al fine di raggiungere la corte del mappale 2781 dovrà essere superato un ulteriore tratto con fondo naturale caratterizzato dai mappali 2297 e 2310.

Tutto quanto sopra prevede la necessità di smontaggio di tratti di rete metallica a delimitazione dei terreni, realizzazione di brevissimi tratti di viabilità carrabile (fondo naturale, larghezza minima 300 cm) e il successivo ripristino delle aree e delle recinzioni.

PLANIMETRIA QUOTATA VIABILITÀ E FASI DI CANTIERE - SCALA 1:200

INTERVENTO SU S.P. 33 - FASE 1:

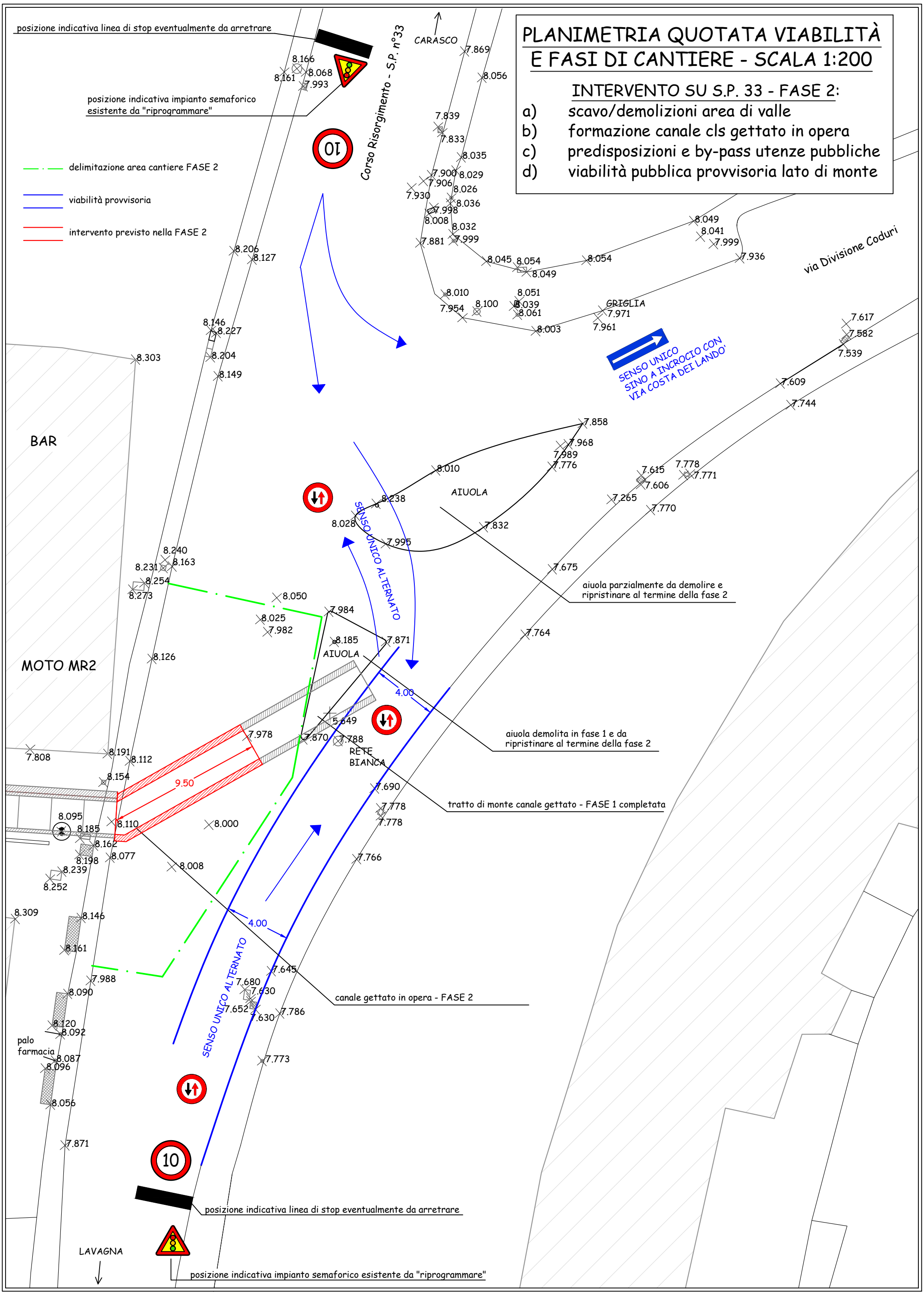
a) scavo/demolizioni area di monte
b) formazione canale cls gettato in opera
c) predisposizioni e by-pass utenze pubbliche
d) viabilità pubblica provvisoria lato di valle



PLANIMETRIA QUOTATA VIABILITÀ E FASI DI CANTIERE - SCALA 1:200

INTERVENTO SU S.P. 33 - FASE 2:

a) scavo/demolizioni area di valle
b) formazione canale cls gettato in opera
c) predisposizioni e by-pass utenze pubbliche
d) viabilità pubblica provvisoria lato di monte



PLANIMETRIA CATASTALE VIABILITÀ E FASI DI CANTIERE - SCALA 1:250

ACCESSO ALLE AREE PRIVATE IN SPONDA DESTRA AL CANALE

- interventi a progetto
- (A) caposaldi di riferimento
- viabilità di accesso provvisorio a tutti i mappali ubicati in sponda destra al canale
- viabilità di accesso provvisorio ai soli mappali 2168 e 963 foglio 6
- ipotesi ubicazione area cantiere con baracca + 1 o 2 wc chimico/chimici

TRATTO AB: accesso da S.P. 33 con attraversamento marciapiede a raso - nessuna opera necessaria

TRATTO BC: transito in aree private già asfaltate - nessuna opera necessaria

TRATTO CD: transito in aree private a fondo naturale; andrà creato tratto carrabile con smontaggio e rimontaggio reti metalliche e creazione rampa per superamento dislivello esistente

TRATTO DE: transito in aree private già asfaltate - nessuna opera necessaria

TRATTO DF: transito in aree private già asfaltate - nessuna opera necessaria

TRATTO FG: transito in aree private a fondo naturale; andrà creato tratto carrabile con smontaggio e rimontaggio reti metalliche e creazione rampa per superamento dislivello esistente

NOTA BENE: per tutti gli interventi in area privata sono già stati siglati i relativi bonari accordi

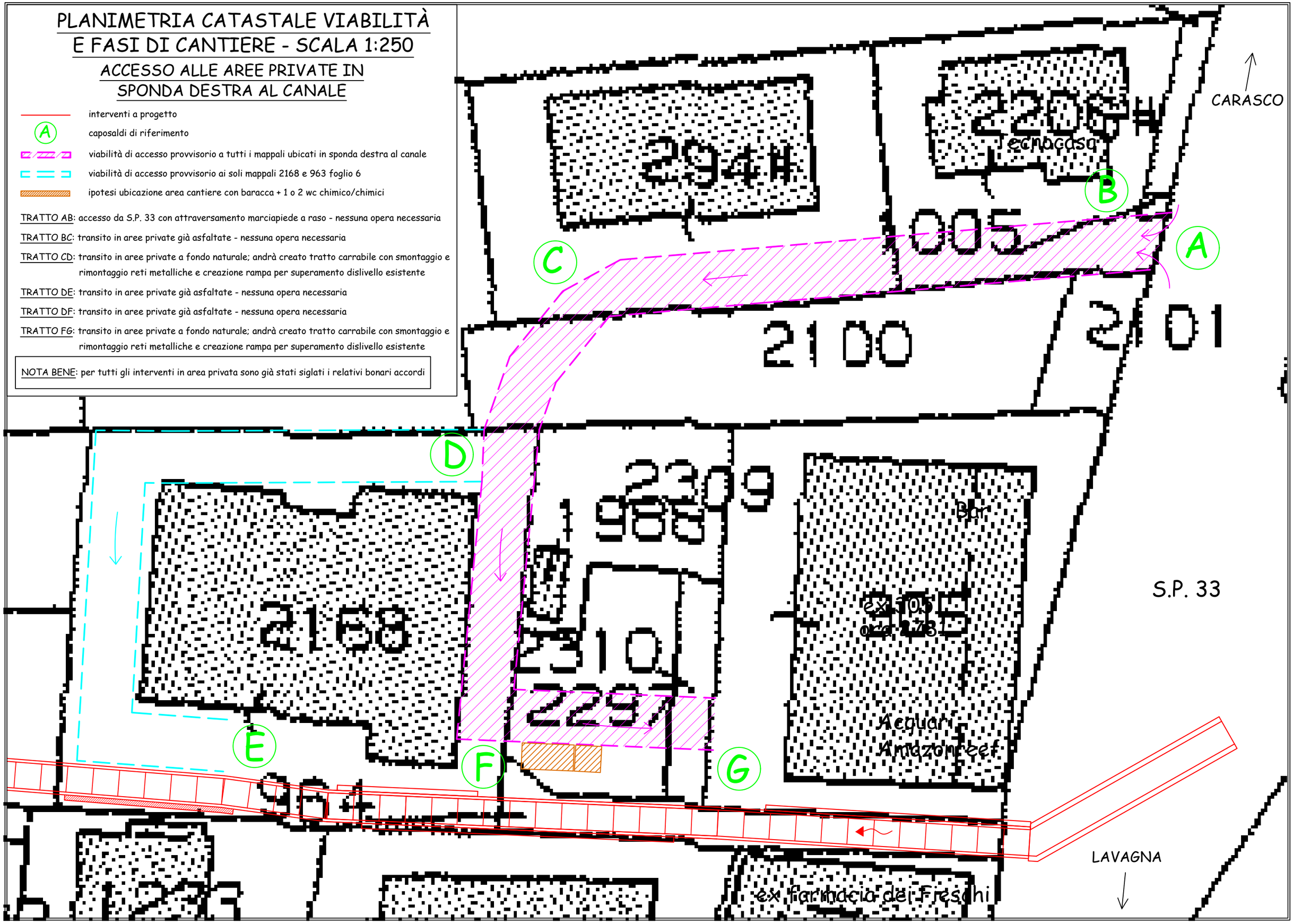
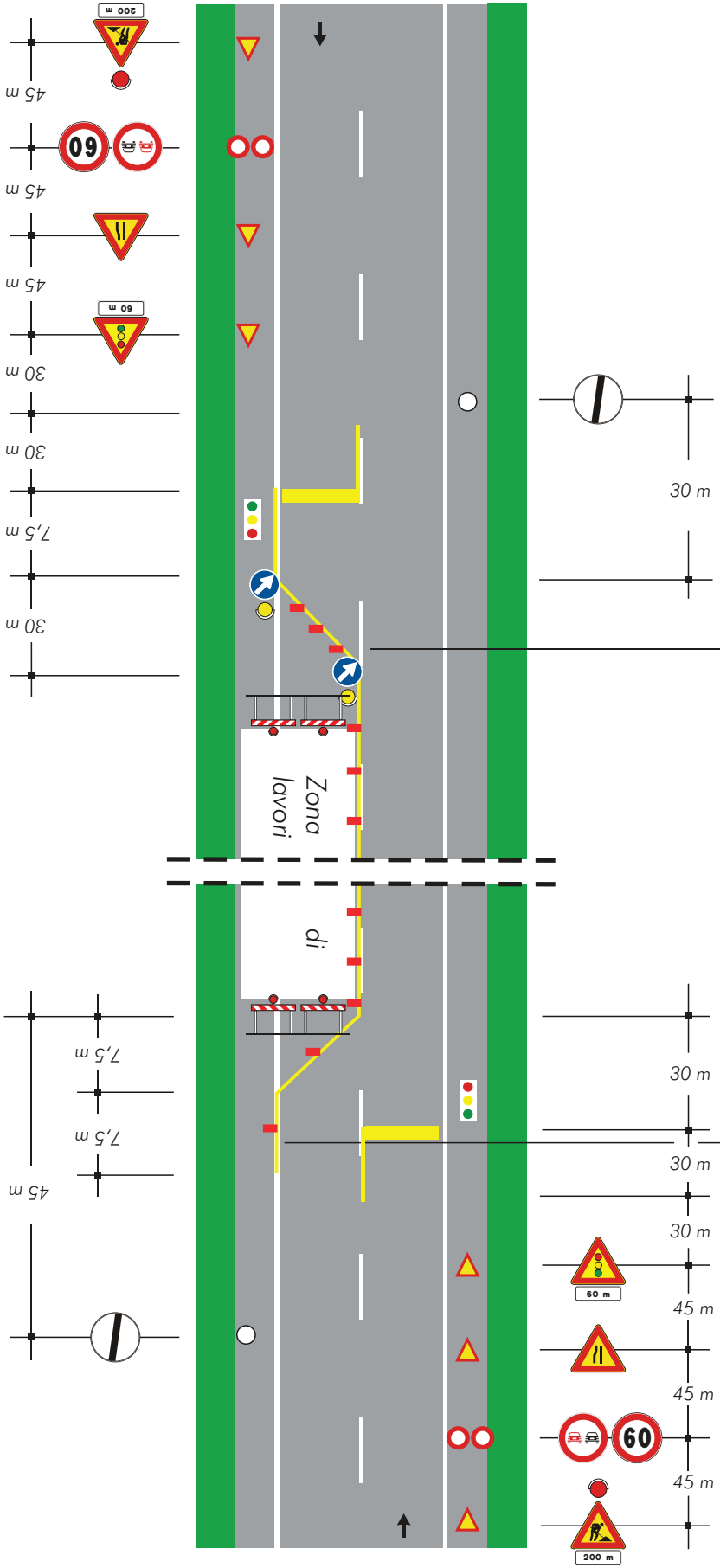


TAVOLA 66

Lavori sulla carreggiata con transito a senso unico alternato regolato da impianto semaforico

NOTA: la sezione disponibile, inferiore a 5,60 m, richiede la segnalazione di senso unico alternato



per lavori di durata
- ≤2 gg. coni
- >2 gg. delineatori flessibili

Solo per lavori di durata > 7 gg. — Segnaletica orizzontale temporanea