



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA
DETERMINATASI NEL SETTORE DEL TRAFFICO E DELLA MOBILITÀ NEL
TERRITORIO DELLE PROVINCE DI TREVISO E VICENZA

SUPERSTRADA A PEDAGGIO PEDEMONTANA VENETA

CONCESSIONARIO

PROGETTISTA



SPV srl
Via Inverio, 24/A
10146 Torino



Consorzio Stabile fra le Imprese:



SIPAL S.p.A.
Via Inverio, 24/A
10146 Torino

RESPONSABILE PROGETTAZIONE

**RESPONSABILE INTEGRAZIONE
PRESTAZIONI SPECIALISTICHE**

**SUPPORTO ALLA PROGETTAZIONE
DELL'INFRASTRUTTURA E DELLE OPERE CIVILI**

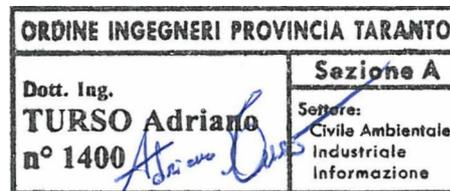


**ORDINE DEGLI INGEGNERI
DELLA PROVINCIA DI CUNEO**
1211 *Dott. Ing. Claudio Dogliani*



**COORDINATORE PER LA SICUREZZA
IN FASE DI PROGETTAZIONE**

GEOLOGO



N. Progr. _____
Cartella N. _____

PROGETTO DEFINITIVO
(C.U.P. H51B03000050009)

LOTTO 3 - TRATTA "C"
Dal Km. 74+075 a Km. 75+625

TITOLO ELABORATO:

**PROGETTO DELL'INFRASTRUTTURA
SEZIONI TIPO E PARTICOLARI DESCRITTIVI**
Generale
Diagrammi di visuale libera

P V D G E A P G E 3 C 0 0 0 - 0 0 6 0 0 0 1 R A 0

SCALA: _____

REV.	DESCRIZIONE	REDATTO	DATA	VERIFICATO	DATA	APPROVATO	DATA
0	PRIMA EMISSIONE	CCI	24/03/2014	SIPAL	26/03/2014	SIS	28/03/2014

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO:

Ing. Giuseppe FASIOL

IL COMMISSARIO:

Ing. Silvano VERNIZZI

VALIDAZIONE:

PROTOCOLLO : _____

DEL: _____

INDICE

1.	PREMESSA.....	2
2.	CRITERI E PARAMETRI GENERALI DI PROGETTAZIONE	2
3.	VERIFICA VISIBILITÀ LOTTO 3 "C"	3

1. PREMESSA

La "superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta" si sviluppa nel contesto del Corridoio europeo n. 5, ove la rete autostradale nazionale mostra maggiori problemi a causa della forte saturazione delle arterie esistenti.

Consentendo la chiusura di un ideale anello che racchiude l'intera area centrale veneta, congiunge l'area vicentina a quella trevigiana, interessando in particolare l'ambito territoriale della valle dell'Agno, tra Montebelluna e Castelgomberto, e della zona pedemontana veneta, tra Malo e Bassano del Grappa in provincia di Vicenza e tra S. Zenone degli Ezzelini, Montebelluna e Spresiano in provincia di Treviso.

Il progetto della Pedemontana Veneta ha l'obiettivo di riordinare e riorganizzazione l'intero sistema viario del territorio di riferimento per migliorare i livelli complessivi di qualità e di sicurezza in funzione delle esigenze della mobilità e dello sviluppo a livello locale, consentendo modifiche sostanziali all'assetto della mobilità stessa sull'intero Nord-Est.

In particolare si prenderà in esame la Tratta "C" relativa al Lotto 3.

La tratta in esame si estende tra la pk 74+075 e la pk 75+625.

2. CRITERI E PARAMETRI GENERALI DI PROGETTAZIONE

In accordo alla normativa vigente, si è progettata la strada adottando la sezione tipo prevista in fase di approvazione C.I.P.E., del tipo B secondo le prescrizioni del D.M.2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", applicabile alle strade extra-urbane ed urbane di scorrimento.

Con limitati spostamenti del tracciato rispetto al progetto preliminare, è stato possibile adeguare il progetto definitivo alle caratteristiche richieste dalla normativa per velocità di progetto di 120km/h, che viene mantenuta su tutto il tracciato ad eccezione dei tratti in avvicinamento alle barriere di interconnessione alla autostrada A4 a inizio intervento e alla autostrada A27 a fine intervento, con velocità decrescenti fino ai rami di raccordo tra le varie infrastrutture.

La velocità massima consentita è di 110km/h, pari a 10km/h in meno della velocità di progetto, con riduzione graduale fino alle barriere di interconnessione a inizio e fine intervento.

Si riportano di seguito i tabulati con le distanze di arresto per il calcolo della visibilità per ogni singola curva del tracciato e il relativo allargamento ove necessario.

Per il calcolo delle distanze di arresto si è adottato per sicurezza la pendenza longitudinale massima adottata per il progetto del tracciato altimetrico corrispondente al - 3,00% .

NOTA

Per maggior chiarezza il numero progressivo riportato sulla prima colonna della tabella, corrisponde al numero del vertice planimetrico del tabulato di tracciamento planimetrico(vedi elaborato relativo).

3. VERIFICA VISIBILITÀ LOTTO 3 "C"

Nella tabella sottostante sono stati evidenziati i valori relativi alla tratta "C" del lotto 3.

CATEGORIA STRADA TIPO		
B		
PENDENZA TRASV. RETTIFILO -2,5%	PENDENZA TRASV. MAX 7%	L. SPARTITRAFFICO 3 m
Vp MAX 120 km/h	N° CORSIE 2	LARGHEZZA CORSIA 3,75 m
	BANCHINA CENTRALE 0,75 m	LARGHEZZA EMERGENZA 3,00 m

N	R (m)	itr (%)	il (%)	Vp (km/h)	Distanza Arresto (m)	Allargamento in spartitraffico (m)	Allargamento ciglio esterno (m)
4	5000	2,50%	-3,000%	120	242,93	0,00	0,00
5	1500	5,27%	-3,000%	120	242,93	2,28	0,03
6	2500	3,80%	-3,000%	120	242,93	0,00	0,00
7	1500	5,27%	-3,000%	120	242,93	2,28	0,03
8	1100	6,42%	-3,000%	120	242,93	1,81	4,06
9	1600	5,05%	-3,000%	120	242,93	1,84	0,00
10	1300	5,77%	-3,000%	120	242,93	3,03	0,78
11	1200	6,08%	-3,000%	120	242,93	1,25	3,50
12	1050	6,62%	-3,000%	120	242,93	1,77	4,02
13	1100	6,42%	-3,000%	120	242,93	4,06	1,81
14	1300	5,77%	-3,000%	120	242,93	0,78	3,03
15	1300	5,77%	-3,000%	120	242,93	3,03	0,78
16	2000	4,38%	-3,000%	120	242,93	0,00	1,06
17	1500	5,27%	-3,000%	120	242,93	2,28	0,03
18	1300	5,77%	-3,000%	120	242,93	0,78	3,03
19	1500	5,27%	-3,000%	120	242,93	2,28	0,03
20	1500	5,27%	-3,000%	120	242,93	2,28	0,03
21	970	6,96%	-3,000%	120	242,93	4,95	2,70
22	1450	5,38%	-3,000%	120	242,93	0,20	2,45
23	1300	5,77%	-3,000%	120	242,93	3,03	0,78
24	1300	5,77%	-3,000%	120	242,93	0,78	3,03
25	1800	4,69%	-3,000%	120	242,93	1,32	0,00
26	1500	5,27%	-3,000%	120	242,93	0,03	2,28
27	970	6,96%	-3,000%	120	242,93	4,95	2,70
28	970	6,96%	-3,000%	120	242,93	2,70	4,95
29	970	6,96%	-3,000%	120	242,93	4,95	2,70
30	1000	6,83%	-3,000%	120	242,93	4,75	2,48
31	5000	2,50%	-3,000%	120	242,93	0,00	0,00
32	1300	5,77%	-3,000%	120	242,93	0,78	3,03
33	1300	5,77%	-3,000%	120	242,93	0,00	0,78
34	2300	4,01%	-3,000%	120	242,93	0,00	0,00