

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



## PROGETTO DEFINITIVO

### RADDOPPIO DELLA LINEA GENOVA – VENTIMIGLIA TRATTA FINALE LIGURE - ANDORA

#### RELAZIONE GENERALE DESCRITTIVA DELLE VIABILITÀ

SCALA:

-

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA PROGR. REV.

I V 0 I 0 0 D 2 6 R G N V 0 0 0 0 0 0 1 B

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione esecutiva	M. Ricci	Dicembre 2021	A. Parravicini L. Stoppini M.	Dicembre 2021	G. Fadda	Dicembre 2021	A. Perego Febbraio 2022
B	Emissione esecutiva	M. Ricci	Febbraio 2022	A. Parravicini L. Stoppini M.	Febbraio 2022	G. Fadda <i>G. Fadda</i>	Febbraio 2022	

File: IV0I00D26RGNV0000001B.doc

n. Elab.: X

**PROGETTO DEFINITIVO**

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	2 di 52

**INDICE**

1	PREMESSA .....	5
2	SCOPO DEL DOCUMENTO .....	6
3	DOCUMENTI DI RIFERIMENTO ED INPUT PROGETTUALI .....	7
3.1	PROGETTO STRADALE .....	7
3.2	BARRIERE DI SICUREZZA STRADALI .....	7
3.3	SEGNALETICA ORIZZONTALE E VERTICALE .....	8
3.4	MANUALE DI PROGETTAZIONE RFI .....	8
4	DOCUMENTI REFERENZIATI .....	9
5	SEZIONI TIPO DI PROGETTO .....	12
6	SOVRASTRUTTURA STRADALE .....	16
7	SINOTTICO DELLE VIABILITÀ .....	17
8	DESCRIZIONE DELLE VIABILITÀ .....	18
8.1	SL01 .....	18
8.2	NV01 .....	18
8.3	NV02 .....	19
8.4	NV03 .....	21
8.5	GA05 .....	21
8.6	IV03 .....	22
8.7	NV09 .....	23
8.8	NV10 .....	24
8.9	IN03 .....	25
8.10	GA07 .....	26
8.11	NV04 .....	27
8.12	NV12 .....	28
8.13	NV05 .....	28

**PROGETTO DEFINITIVO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	3 di 52

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**

8.14	GA09 .....	30
8.15	GA10 .....	30
8.16	SL06.....	31
8.17	SL07.....	32
8.18	NV16 .....	33
8.19	IN09 .....	33
8.20	IV06.....	34
8.21	NV14 .....	36
8.22	NV07 .....	37
8.23	NV08 .....	38
8.24	SL11.....	39
8.25	SL12.....	40
8.26	SL13.....	41
8.27	NV15 .....	42
8.28	NVX6.....	43
8.29	SL15.....	44
8.30	SL16.....	45
8.31	SL18.....	45
8.32	NVX5.....	46
8.33	NVX1.....	46
8.34	NVX3.....	47
8.35	NVX4.....	48
8.36	VI02 .....	49
8.37	NV20 .....	50
8.38	NV21 .....	50
8.39	NV22 .....	51

**PROGETTO DEFINITIVO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	4 di 52

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**

8.40	NV23 .....	51
------	------------	----

**PROGETTO DEFINITIVO**

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	5 di 52

## 1 PREMESSA

Le direttive del Piano Generale dei Trasporti, approvato con D.P.C.M. del 10-aprile 1986, prevedevano l'inserimento della linea Genova - Ventimiglia nel "Corridoio Plurimodale Tirrenico" (Ventimiglia - Genova - Roma - Napoli - Palermo - Trapani) con strategia di assicurare la massima concentrazione di obiettivi, mezzi e servizi fra lo Stato, gli altri livelli istituzionali e gli Enti gestori".

In relazione a quanto stabilito da tale P.G.T., le FS inserirono nel Programma pluriennale di Investimenti, approvato con D.I. n. 48 T. bis del 05 marzo 1987, il raddoppio dei tratti Finale Ligure - Loano e Albenga - San Lorenzo al Mare.

Il P.G.T. prevedeva, a completamento funzionale del Corridoio, l'integrazione di questa direttrice con assi trasversali per consentire continue "interrelazioni funzionali tra ambiti territoriali del Paese caratterizzati da assetti economici e sociali di sviluppo".

In tale contesto, la linea Genova - Ventimiglia, completamente raddoppiata, avrebbe potuto assumere una spiccata valenza di corridoio plurimodale per via delle infrastrutture marittime, aeree, stradali e autostradali che interrelazionano con la ferrovia. La linea poteva altresì consentire notevoli prospettive per l'uso ottimale delle singole infrastrutture, per l'eliminazione degli sprechi, per la promozione e lo sviluppo di nuovi e più efficienti servizi.

Con la realizzazione Raddoppio Genova-Ventimiglia si raggiunge:

- L'aumento della capacità del traffico;
- La riduzione dei tempi di percorrenza conseguente all'aumento di velocità commerciale della linea.

Attualmente, affinché la linea Genova - Ventimiglia assolva alle funzioni sopra citate, occorre completare il raddoppio della linea stessa superando i limiti prestazionali imposti dalle strozzature della linea attuale relative alle tratte a binario unico.

**PROGETTO DEFINITIVO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
----------	-------	----------	-----------	------	--------

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**

IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	6 di 52
------	----	---------	------------	---	---------

## **2 SCOPO DEL DOCUMENTO**

Scopo del presente documento è quello di fornire una descrizione delle viabilità appartenenti al Progetto Definitivo (PD) della tratta Finale Ligure-Andora, facente parte del raddoppio della Linea Genova-Ventimiglia.

In particolare, il PD sviluppato prevede 43 WBS principali di viabilità, delle quali:

- 6 riguardano strade di ambito extraurbano di tipologia F;
- 11 riguardano strade di ambito urbano di tipologia F (quasi tutte con corsie da 3,50 m anziché 2,75 m per consentire il transito degli autobus);
- 25 riguardano strade a destinazione particolare;
- 1 riguarda le rampe dello svincolo autostradale di Albenga.

 <p><b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	<p><b>RADDOPPIO LINEA GENOVA - VENTIMIGLIA TRATTA FINALE LIGURE - ANDORA</b></p>					
<p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b> <b>Relazione generale descrittiva delle viabilità</b></p>	<p>COMMESSA IV01</p>	<p>LOTTO 00</p>	<p>CODIFICA D 26 RH</p>	<p>DOCUMENTO NV0000 001</p>	<p>REV. B</p>	<p>FOGLIO 7 di 52</p>

### 3 DOCUMENTI DI RIFERIMENTO ED INPUT PROGETTUALI

Si riporta nel seguito l'elenco delle disposizioni legislative adottate per la definizione geometrico-funzionale della viabilità.

#### 3.1 PROGETTO STRADALE

- Nuovo Codice della Strada di cui al D.Lgs. n. 285 del 30 aprile 1992 e s.m.i.;
- Regolamento di attuazione del Nuovo Codice della Strada di cui al D.P.R. n. 495 del 16 dicembre 1992 e s.m.i.;
- C.N.R. 78/80 "Norme sulle caratteristiche geometriche delle strade extraurbane";
- D.P.R. 16/12/1992 n. 495: "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada" e s.m.i.;
- D.M. 05/11/2001: "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" e s.m.i.;
- D.M. 22/04/2004: "Modifica del decreto 5 novembre 2001, n. 6792, recante «Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade»" e s.m.i.;
- D.M. 19/04/2006: "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali" e s.m.i.;
- Direttiva 777 del 27/04/2006 del Ministero dei Trasporti.

#### 3.2 BARRIERE DI SICUREZZA STRADALI

- D.M. 18 febbraio 1992, n. 223 (G.U. n. 139 del 16.6.95) - *barriere stradali di sicurezza. Decreto ministeriale 18 febbraio 1992, n. 223* e s.m.i..
- Circolare 9 giugno 1995, n. 2595 (G.U. n. 139 del 16.6.95) - *barriere stradali di sicurezza. Decreto ministeriale 18 febbraio 1992, n. 223* e s.m.i..
- D.M. 15 ottobre 1996 (G.U. n. 283 del 3.12.96) - *Aggiornamento del decreto ministeriale 18 febbraio 1992, n. 223, recante istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza* e s.m.i.
- D.M. 21/06/2004: "Aggiornamento delle istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza e le prescrizioni tecniche per le prove delle barriere di sicurezza stradale" e s.m.i.;
- Circolare Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 21/07/2010: "Uniforme applicazione delle norme in materia di progettazione, omologazione e impiego dei dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali" e s.m.i.;
- Direttiva Ministero LL.PP. 24.10.2000: "Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del Codice della Strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione" e s.m.i..

**PROGETTO DEFINITIVO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	8 di 52

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**

- D. M. Min. LL. PP. del 11 giugno 1999 - *Integrazioni e modificazioni al decreto ministeriale 3 giugno 1998, recante "Aggiornamenti delle istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza "* e s.m.i.
- D.M. 2 agosto 2001 (G.U. n. 301 del 29.12.01) - *Proroga dei termini previsti dall'art. 3 del D.M. 11 giugno 1999, inerente le barriere stradali di sicurezza* e s.m.i.
- D.M. 21 giugno 2004 (G.U. n. 182 del 05.08.04) - *Barriere stradali di sicurezza. D.M. 21 giugno 2004* e s.m.i.;
- D.M. 01/04/2019 – Dispositivi stradali di sicurezza per i motociclisti (DSM).

### 3.3 SEGNALETICA ORIZZONTALE E VERTICALE

- Nuovo Codice della Strada *di cui al D.Lgs. n. 285 del 30 aprile 1992* e s.m.i.;
- Regolamento di attuazione del Nuovo Codice della Strada *di cui al D.P.R. n. 495 del 16 dicembre 1992* e s.m.i.;
- Direttiva n. 1156 del 28 febbraio 1997 *"Caratteristiche della segnaletica da utilizzare per la numerazione dei cavalcavia sulle autostrade e sulle strade statali di rilevanza internazionale"* e s.m.i..
- DM 777 del 27.04.2006 *"Seconda direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del Codice della Strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione."*

### 3.4 MANUALE DI PROGETTAZIONE RFI

- *Manuale di Progettazione delle opere civili – parte II – sezione 2 ("Ponti e strutture") - RFIDTCSIPSMAIFS001C e s.m.i.*
- *Manuale di Progettazione delle opere civili – parte II – sezione 3 ("Corpo stradale") - RFIDTCSICSMAIFS001C e s.m.i.*
- *Manuale di Progettazione delle opere civili – parte II – sezione 4 ("Gallerie") - RFIDTCSIGAMAIFS001C e s.m.i.*

**PROGETTO DEFINITIVO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	9 di 52

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**
**4 DOCUMENTI REFERENZIATI**

I principali documenti progettuali di riferimento per quanto riguarda le viabilità sono i seguenti:

VIABILITA'		
Sezioni tipo stradali Tav. 16	1:50	IV0I00D26WBNV0000001
Sezioni tipo stradali Tav. 2/6	1:50	IV0I00D26WBNV0000002
Sezioni tipo stradali Tav. 3/6	1:50	IV0I00D26WBNV0000003
Sezioni tipo stradali Tav. 4/6	1:50	IV0I00D26WBNV0000004
Sezioni tipo stradali Tav. 5/6	1:50	IV0I00D26WBNV0000005
Sezioni tipo stradali Tav. 6/6	1:50	IV0I00D26WBNV0000006
Relazione di dimensionamento delle pavimentazioni stradali - Sovrastruttura di tipo 1	-	IV0I00D26RHNV0000001
Relazione di dimensionamento delle pavimentazioni stradali - Sovrastruttura di tipo 2	-	IV0I00D26RHNV0000002
Plano-profilo di progetto	1:1000/100	IV0I00D26L7VI0200001
Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza	1:1000	IV0I00D26P7VI0200003
Plano-profilo di progetto	1:1000/100	IV0I00D26L7IV0300001
Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza	1:1000	IV0I00D26P7IV0300003
Plano-profilo di progetto	1:1000/100	IV0I00D26L7IV0600001
Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza	1:1000	IV0I00D26P7IV0600003
Plano-profilo di progetto	1:1000/100	IV0I00D26L7SL0100001
Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza	1:1000	IV0I00D26P7SL0100003
Plano-profilo di progetto	1:1000/100	IV0I00D26L7SL0600001
Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza	1:1000	IV0I00D26P7SL0600003
Plano-profilo di progetto	1:1000/100	IV0I00D26L7SL0700001
Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza	1:1000	IV0I00D26P7SL0700003
Plano-profilo di progetto	1:1000/100	IV0I00D26L7SL1100001
Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza	1:1000	IV0I00D26P7SL1100003
Plano-profilo di progetto	1:1000/100	IV0I00D26L7SL1200001
Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza	1:1000	IV0I00D26P7SL1200003
Plano-profilo di progetto	1:1000/100	IV0I00D26L7SL1300001
Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza	1:1000	IV0I00D26P7SL1300003
Plano-profilo di progetto	1:1000/100	IV0I00D26L7SL1500001
Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza	1:1000	IV0I00D26P7SL1500003
Plano-profilo di progetto	1:1000/100	IV0I00D26L7SL1600001
Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza	1:1000	IV0I00D26P7SL1600003
Plano-profilo di progetto	1:1000/100	IV0I00D26L7SL1800001
Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza	1:1000	IV0I00D26P7SL1800003

**PROGETTO DEFINITIVO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	10 di 52

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**

Plano-profilo di progetto	1:1000/100	IV0I00D26L7NV01A0001
Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza	1:1000	IV0I00D26P7NV01A0003
Plano-profilo di progetto	1:1000/100	IV0I00D26L7NV0200001
Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza	1:1000	IV0I00D26P7NV0200003
Adeguamento via Crispi - Profilo longitudinale	varie	IV0I00D26WZNV0200001
Plano-profilo di progetto	1:1000/100	IV0I00D26L7NV0300001
Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza	1:1000	IV0I00D26P7NV0300003
Plano-profilo di progetto	1:1000/100	IV0I00D26L7NV0400001
Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza	1:1000	IV0I00D26P7NV0400003
Plano-profilo di progetto - Tav.1	1:1000/100	IV0I00D26L7NV0500001
Plano-profilo di progetto - Tav.2	1:1000/100	IV0I00D26L7NV0500002
Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza	1:1000	IV0I00D26P7NV0500003
Plano-profilo di progetto	1:1000/100	IV0I00D26L7NV0700001
Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza	1:1000	IV0I00D26P7NV0700003
Plano-profilo di progetto - Tav.1	1:1000/100	IV0I00D26L7NV0800001
Plano-profilo di progetto - Tav.2	1:1000/100	IV0I00D26L7NV0800002
Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza	1:1000	IV0I00D26P7NV0800003
Plano-profilo di progetto	1:1000/100	IV0I00D26L7NV0900001
Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza	1:1000	IV0I00D26P7NV0900003
Plano-profilo di progetto	1:1000/100	IV0I00D26L7NV1000001
Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza	1:1000	IV0I00D26P7NV1000003
Plano-profilo di progetto	1:1000/100	IV0I00D26L7NV1200001
Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza	1:1000	IV0I00D26P7NV1200003
Plano-profilo di progetto	1:1000/100	IV0I00D26L7NV1400001
Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza	1:1000	IV0I00D26P7NV1400003
Planimetria progetto e tracciamento parcheggio stazione di Albenga	1:500	IV0I00D26P8NV1500001
Plano-profilo di progetto	1:1000/100	IV0I00D26L7NV1500001
Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza	1:1000	IV0I00D26P7NV1500003
Plano-profilo di progetto	1:1000/100	IV0I00D26L7NV1600001
Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza	1:1000	IV0I00D26P7NV1600003
Plano-profilo di progetto	1:1000/100	IV0I00D26L7GA0500001
Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza	1:1000	IV0I00D26P7GA0500003
Plano-profilo di progetto	1:1000/100	IV0I00D26L7GA0900001
Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza	1:1000	IV0I00D26P7GA0900003
Plano-profilo di progetto	1:1000/100	IV0I00D26L7GA1000001
Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza	1:1000	IV0I00D26P7GA1000003
Plano-profilo di progetto	1:1000/100	IV0I00D26L7IN0300001
Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza	1:1000	IV0I00D26P7IN0300003

**PROGETTO DEFINITIVO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	11 di 52

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**

Plano-profilo di progetto	1:1000/100	IV0I00D26L7IN0900001
Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza	1:1000	IV0I00D26P7IN0900003
Plano-profilo di progetto	1:1000/100	IV0I00D26L7NVX050001
Plano-profilo di progetto	1:1000/100	IV0I00D26L7NVX600001
Adeguamento viabilità Argine Aroschia - Plano-profilo di progetto - Tav.1	1:1000/100	IV0I00D26L7NVX600002
Adeguamento viabilità Argine Aroschia - Plano-profilo di progetto - Tav.2	1:1000/100	IV0I00D26L7NVX600003
Adeguamento viabilità Argine Aroschia - Plano-profilo di progetto - Tav.3	1:1000/100	IV0I00D26L7NVX600004
Adeguamento viabilità Argine Aroschia - Plano-profilo di progetto - Tav.4	1:1000/100	IV0I00D26L7NVX600005
Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza - Tav.1	1:1000	IV0I00D26P7NVX600003
Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza - Tav.2	1:1000	IV0I00D26P7NVX600004
Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza - Tav.3	1:1000	IV0I00D26P7NVX600005
Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza - Tav.4	1:1000	IV0I00D26P7NVX600006
Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza - Tav.5	1:1000	IV0I00D26P7NVX600007
Planimetria stradale	1:1000	IV0I00D26P7NVX100001
Profilo longitudinale e sezioni tipo intereventi 1	1:1000/100	IV0I00D26F7NVX100001
Profilo longitudinale e sezioni tipo intereventi 2	1:1000/100	IV0I00D26F7NVX100002
Profilo longitudinale e sezioni tipo intereventi 3	1:1000/100	IV0I00D26F7NVX100003
Planimetria stradale	1:1000	IV0I00D26P7NVX300001
Profilo longitudinale e sezioni	1:1000/100	IV0I00D26F7NVX300001
Planimetria strada 1/3	1:1000	IV0I00D26P7NVX400001
Planimetria strada 2/3	1:1000	IV0I00D26P7NVX400002
Planimetria strada 3/3	1:1000	IV0I00D26P7NVX400003
Profilo altimetrico 1/6	1:1000/100	IV0I00D26F7NVX400001
Profilo altimetrico 2/6	1:1000/100	IV0I00D26F7NVX400002
Profilo altimetrico 3/6	1:1000/100	IV0I00D26F7NVX400003
Profilo altimetrico 4/6	1:1000/100	IV0I00D26F7NVX400004
Profilo altimetrico 5/6	1:1000/100	IV0I00D26F7NVX400005
Profilo altimetrico 6/6	1:1000/100	IV0I00D26F7NVX400006
Adeguamento viabilità interferite - Plano-profilo di progetto	1:1000/100	IV0I00D26L7GA0700001
Adeguamento viabilità interferite - Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza	1:1000	IV0I00D26P7GA0700001

**PROGETTO DEFINITIVO**

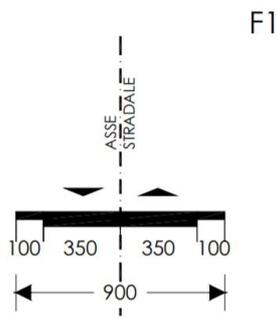
**Relazione generale descrittiva delle viabilità**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	12 di 52

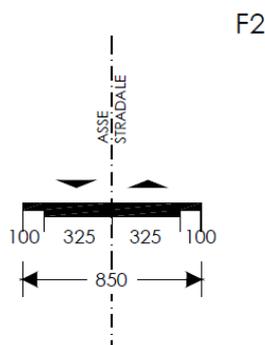
## 5 SEZIONI TIPO DI PROGETTO

Le viabilità del presente progetto hanno le seguenti sezioni:

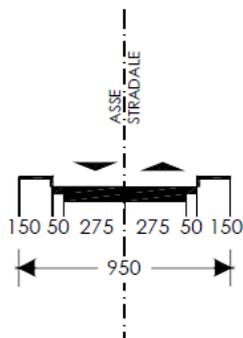
Strada F1 extraurbana:



- Strada F2 extraurbana:



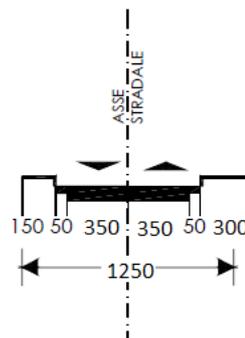
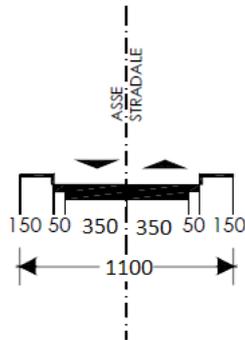
- Strada F urbana (standard, con corsie da 3,50 m per permettere il transito dei bus e con uno dei marciapiedi trasformato in percorso ciclopedonale):



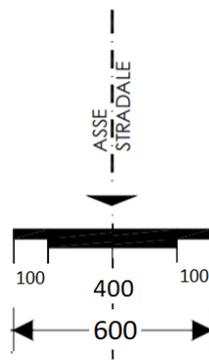
**PROGETTO DEFINITIVO**

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	13 di 52



- Rampe intersezioni a livelli sfalsati (autostradali)

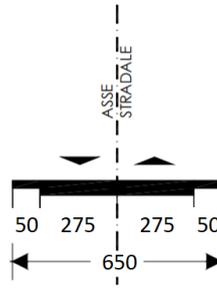


- Strada a destinazione particolare L=6.50m (viabilità di accesso alle aree di emergenza e ricuciture di viabilità locali a doppio senso di marcia):

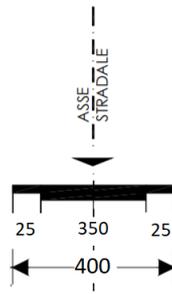
**PROGETTO DEFINITIVO**

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**

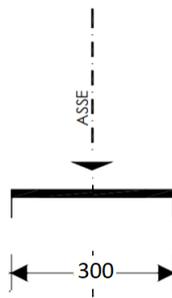
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	14 di 52



- Strada a destinazione particolare L=4.00m (viabilità di accesso alle aree di emergenza e ricuciture di viabilità locali a senso unico):



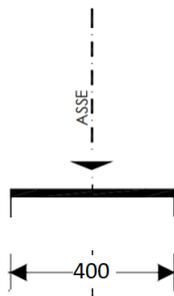
- Percorso ciclopedonale (L=3.00 m e L=4.00 m)



**PROGETTO DEFINITIVO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	15 di 52

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**



Per il dettaglio delle sezioni tipo stradali si rimanda agli elaborati specifici del presente progetto definitivo di seguito elencati:

Sezioni tipo stradali Tav. 1/6	1:50	IV0I00D26WBNV0000001
Sezioni tipo stradali Tav. 2/6	1:50	IV0I00D26WBNV0000002
Sezioni tipo stradali Tav. 3/6	1:50	IV0I00D26WBNV0000003
Sezioni tipo stradali Tav. 4/6	1:50	IV0I00D26WBNV0000004
Sezioni tipo stradali Tav. 5/6	1:50	IV0I00D26WBNV0000005
Sezioni tipo stradali Tav. 6/6	1:50	IV0I00D26WBNV0000006

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>RADDOPPIO LINEA GENOVA - VENTIMIGLIA</b> <b>TRATTA FINALE LIGURE - ANDORA</b>					
<b>PROGETTO DEFINITIVO</b> <b>Relazione generale descrittiva delle viabilità</b>	COMMESSA IV01	LOTTO 00	CODIFICA D 26 RH	DOCUMENTO NV0000 001	REV. B	FOGLIO 16 di 52

## 6 SOVRASTRUTTURA STRADALE

Si riportano di seguito i pacchetti di pavimentazione previsti nel presente progetto definitivo:

### PAVIMENTAZIONE DI TIPO 1 (per strade F urbane ed extraurbane e rotonde):

- Fondazione in misto granulare stabilizzato con legante naturale – 30 cm.
- Strato di base – 10 cm.
- Strato di collegamento (binder) – 6 cm.
- Strato di usura– 4 cm.

### PAVIMENTAZIONE DI TIPO 2 (per strade a destinazione particolare):

- Fondazione in misto granulare stabilizzato con legante naturale – 20 cm.
- Strato di base – 7 cm.
- Strato di collegamento (binder) – 4 cm.
- Strato di usura– 3 cm.

### PAVIMENTAZIONE A MASSELLI AUTOBLOCCANTI (per marciapiedi e percorsi ciclopeditoni):

- Pavimentazione in masselli autobloccanti color rosso porfido, sp. 6 cm;
- Letto in pietrischetto, sp. 4 cm;
- Fondazione in calcestruzzo con rete elettrosaldata, sp. 15 cm;
- Sottofondazione in misto granulare stabilizzato, sp 30 cm;
- Geotessile.

**PROGETTO DEFINITIVO**

COMMESSA      LOTTO      CODIFICA      DOCUMENTO      REV.      FOGLIO

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**
**IV01      00      D 26 RH      NV0000 001      B      17 di 52**
**7 SINOTTICO DELLE VIABILITÀ**

Le viabilità ricadenti nel lotto in oggetto sono ricapitolate nella tabella seguente:

ID	WBS	Descrizione	COMUNE	Classificazione agg. 2021	Sezione agg. 2021	Sviluppo	Vp
1	SL01	Adeguamento via Concezione 69+481 Via Concezione - SL01 (ex via Valle)	PIETRA LIGURE	Adeguamento viabilità	F1	170	40
2	NV01	Nuova viabilità fra lo svincolo di Pietra Ligure ed il Comune di Giustenice	PIETRA LIGURE	Adeguamento viabilità	F Urb con corsie da 3.5	830	40
3	NV02A-B-C	Adeguamento viabilità - Accesso alla stazione dalla SP 24 -Adeguamento via Crispi	PIETRA LIGURE	Adeguamento viabilità	F1-F urb	550-120	100-50-40/60
4	NV03	Nuova viabilità - Collegamento zona parcheggio-area agricola	PIETRA LIGURE	Nuova viabilità	Furb corsie da 3.5+percorso ciclo pedonale 3m con cordolo	370	60
5	GA05	Nuova viabilità accesso alla GN Castellari lato Genova	PIETRA LIGURE	Nuova viabilità	Destinazione Particolare	210	25
6	IV03	Adeguamento viabilità - Proseguimento via Motello fino a via Madonna degli Angeli	BORGHETTO SANTO SPIRITO	Adeguamento viabilità	F2	200	40
7	NV09	Adeguamento viabilità 76+393 - NV09	BORGHETTO SANTO SPIRITO	Adeguamento viabilità	Destinazione Particolare	50	40
8	NV10	Adeguamento viabilità al km 76+600 - NV10	BORGHETTO SANTO SPIRITO	Adeguamento viabilità	Destinazione Particolare	500	30
9	IN03	Adeguamento viabilità al km 76+830 - IN03	BORGHETTO SANTO SPIRITO	Adeguamento viabilità	Destinazione Particolare	170	40
10	GA07	Nuova viabilità di accesso alla piazzola di emergenza	BORGHETTO SANTO SPIRITO	Nuova viabilità	Destinazione Particolare	325	40
11	NV04	Accesso alla stazione di Borghetto Lato Genova	BORGHETTO SANTO SPIRITO	Adeguamento viabilità	Furb corsie da 3.5	300	25
12	NV12	Adeguamento via Ticino 77+407	BORGHETTO SANTO SPIRITO	Adeguamento viabilità	Furb corsie da 3.5	500	60
13	NV05	Adeguamento viabilità - SP Borghetto-Bardinetto (Corso Giotto e via Per Toirano)	BORGHETTO SANTO SPIRITO	Adeguamento viabilità	Furb corsie da 3.5	1350	60
14	GA09	Adeguamento viabilità - Imbocco lato Genova GN Croce - GA09	BORGHETTO SANTO SPIRITO	Nuova viabilità	Destinazione Particolare	220	40
15	GA10	Nuova viabilità - Imbocco lato Ventimiglia GN Croce - GA10	ALBENGA	Adeguamento+Nuova viabilità	Destinazione Particolare	200	20
16	SL06	Adeguamento viabilità - 82+394 - SL06	ALBENGA	Adeguamento viabilità	Destinazione Particolare	200	40
17	SL07	Adeguamento viabilità - 82+577 - SL07	ALBENGA	Adeguamento viabilità	Destinazione Particolare	100	40
18	NV16	Adeguamento SP 39 (via Cavour ex via Morteo) 82+796,38 - NV16	ALBENGA	Adeguamento viabilità	Destinazione Particolare	230	60
19	IN09	Adeguamento SP 3 al km 83+192 - IN09	ALBENGA	Adeguamento	Destinazione Particolare	190	40
20	IV06	Adeguamento SP 3 al km 83+505 - IV06	ALBENGA	Adeguamento+Nuova viabilità	F1	430	50
21	NV14	Adeguamento via Regione di Poggi Capochiesa km 84+066 - NV14	ALBENGA	Adeguamento viabilità	Destinazione Particolare	65	40
22	NV07	Adeguamento viabilità - SP 582 del Colle S. Bernardo - NV07	ALBENGA	Adeguamento viabilità	Furb corsie da 3.5	315	50
23	NV08	Adeguamento viabilità - Rampe di collegamento Autostrada Genova - Savona - Ventimiglia - NV08	ALBENGA	Adeguamento viabilità	Rampe	1570	50
24	SL11	Adeguamento viabilità via Crociata 85+382 - SL11	ALBENGA	Adeguamento viabilità	Destinazione Particolare	110	40
25	SL12	Adeguamento viabilità via Becchignoli 85+689 -	ALBENGA	Adeguamento viabilità	Destinazione Particolare	110	40
26	SL13A-B	Adeguamento viabilità SP 453 85+939 - Nuova viabilità accesso piazzale manutenzione Albenga	ALBENGA	Adeguamento+Nuova viabilità	F1-Destinazione particolare	105-470	60
27	NV15	Nuova viabilità - km 86+100 accesso al parcheggio Stazione Albenga - NV15	ALBENGA	Adeguamento viabilità	F urb con corsie da 3.5	200	60
28	NVX6	Nuova viabilità accesso alla stazione di Albenga - NVX6-Adeguamento viabilità Argine Arroscia	ALBENGA	Nuova viabilità	F urb 3.5 con marciapiedi	700-3000	60
29	SL15	Adeguamento viabilità SP 453 86+551 - SL15	ALBENGA	Adeguamento viabilità	Destinazione Particolare	100	40
30	SL16	Adeguamento viabilità SP 6 87+053 - SL16	ALBENGA	Adeguamento viabilità	F1	275	60
31	SL18	Adeguamento viabilità via S. Lazzaro km 97+008 - SL	ANDORA	Adeguamento viabilità	F urb 3.5 con marciapiedi	230	60
32	NVX5	Ciclopedonale arginale	ANDORA	Percorso ciclopedonale	Destinazione Particolare	275	60
33	NVX1-IAx2	Viabilità sito di Albenga	ALBENGA	Nuova viabilità	Destinazione Particolare	3265	30
34	NVX3-IAx3	Viabilità sito di Villanova di Albenga	ALBENGA	Nuova viabilità	Destinazione Particolare	575	30
35	NVX4-IAx4	Viabilità sito Tovo San Giacomo	TOVO SAN GIACOMO	Nuova viabilità	Destinazione Particolare	4550	30
36	VI02	Adeguamento viabilità - via Peagne	PIETRA LIGURE	Adeguamento viabilità	Destinazione Particolare	134	40
37	NV20	Viabilità di accesso a Piazzale Emergenza	FINALE LIGURE	Nuova Viabilità	Destinazione Particolare	220	30
38	NV21	Viabilità di accesso a Piazzale Emergenza	ALBENGA	Nuova viabilità	Destinazione Particolare	175	30
39	NV22	Rampa accesso area RFI	ANDORA	Nuova viabilità	Destinazione Particolare	30	30

**PROGETTO DEFINITIVO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	18 di 52

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**

## 8 DESCRIZIONE DELLE VIABILITÀ

### 8.1 SL01

L'intervento prevede l'adeguamento di via Concezione, sulla quale viene realizzato un manufatto scatolare con il quale la ferrovia di progetto scavalca la strada.

Dal punto di vista normativo l'intervento è classificato come adeguamento di una viabilità esistente e pertanto il progetto è stato sviluppato in accordo con il DM n. 147 del 22/04/2004.

Ai sensi del codice della strada, la SL01 è classificata come "Strada locale extraurbana di Categoria F1". La strada è ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 3,50 m e banchine laterali da 1,00 m, di modo che la larghezza complessiva della piattaforma risulti pari a 9,00 metri.

Data la brevità dell'intervento e tenendo conto delle caratteristiche della strada esistente (tipologia, presenza di accessi privati, raccordi altimetrici ridotti, problemi di allagamenti e larghezza media della piattaforma stradale ridotta), al fine di ottimizzare il tracciato e le opere, la velocità di progetto massima adottata è stata pari a 40 km/h. Il limite amministrativo è stato imposto pari a 40 km/h, pari alla velocità di progetto massima utilizzata.



### 8.2 NV01

L'intervento prevede l'adeguamento di via Lombardia fino all'intersezione con via Ranzi, intersezione regolata da una rotatoria di progetto. La viabilità si sviluppa prevalentemente in trincea.

Dal punto di vista normativo l'intervento è classificato come adeguamento di una viabilità esistente e pertanto il progetto è stato sviluppato in accordo con il DM n. 147 del 22/04/2004.

**PROGETTO DEFINITIVO**

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	19 di 52

Ai sensi del codice della strada, la NV01 è classificata come “Strada locale urbana di Categoria F”. La strada è ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 3,50 m (dimensioni aumentate per consentire il transito del TPL) e banchine laterali da 0,5 m, di modo che la larghezza complessiva della piattaforma risulti pari a 8,00 metri. Su entrambi i lati della carreggiata sono previsti marciapiedi di larghezza 1,50 m.

Data la brevità dell’intervento e tenendo conto delle caratteristiche della strada esistente (tipologia, presenza di accessi privati, raccordi altimetrici ridotti, problemi di allagamenti e larghezza media della piattaforma stradale ridotta), al fine di ottimizzare il tracciato e le opere, la velocità di progetto massima adottata è stata pari a 40 km/h. Il limite amministrativo è stato imposto pari a 40 km/h, pari alla velocità di progetto massima utilizzata.



### 8.3 NV02

L’intervento prevede l’adeguamento di via N. Rembado, lungo la quale viene realizzato una nuova opera di attraversamento del torrente Giustenice ed una nuova rotonda per regolare l’intersezione con la nuova viabilità di accesso alla stazione NV03.

Dal punto di vista normativo l’intervento è classificato come adeguamento di una viabilità esistente e pertanto il progetto è stato sviluppato in accordo con il DM n. 147 del 22/04/2004.

La viabilità è costituita da due tratti, uno che si sviluppa a Nord della rotonda di progetto (NV02A), che sottopassa l’infrastruttura ferroviaria, e uno a Sud della medesima rotonda (NV02B), che sovrappassa il torrente Giustenice tramite un viadotto e che successivamente si ricuce su Via Provinciale.

La viabilità consente il raggiungimento della nuova stazione dal centro abitato di Pietra Ligure, dal centro abitato di Tovo San Giacomo e dal casello autostradale (tramite la NV01).

Ai sensi del codice della strada, la NV02A è classificata come “Strada locale extraurbana di Categoria F1”. La strada è ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 3,50 m e banchine laterali da 1,00 m, di modo che la larghezza complessiva della piattaforma risulti pari a 9,00 metri.

**PROGETTO DEFINITIVO**

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	20 di 52

Ai sensi del codice della strada, la NV02B è classificata come “Strada locale urbana di Categoria F”. La strada è ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 3,50 m (dimensioni aumentate per consentire il transito del TPL) e banchine laterali da 0,5 m, di modo che la larghezza complessiva della piattaforma risulti pari a 8,00 metri. Sul lato sinistro è previsto un marciapiede di larghezza 1,50 m mentre sul lato destro è previsto un percorso ciclopedonale di larghezza 3,00 m.

Date le caratteristiche plano-altimetriche la velocità di progetto della NV02A è stata posta a 100km/h, corentemente con strade della medesima categoria secondo il DM2001. Il limite amministrativo è stato imposto pari a 50 km/h, dato il contesto in cui si inserisce e coerentemente con le condizioni attuali.

Per quel che riguarda la NV02B data la brevità dell’intervento e tenendo conto delle caratteristiche della strada esistente (tipologia, presenza di accessi privati, raccordi altimetrici ridotti), al fine di ottimizzare il tracciato e le opere, la velocità di progetto massima adottata è stata pari a 50 km/h. Il limite amministrativo è stato imposto pari a 50 km/h, pari alla velocità di progetto massima utilizzata.

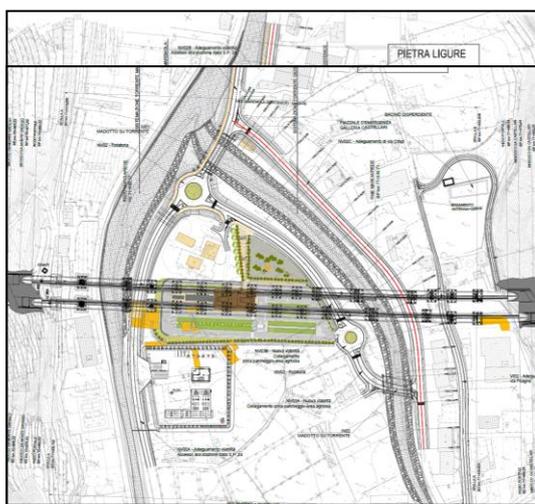
Oltre alla viabilità principale sopra descritta la WBS comprende anche il ramo NV02C.

L’intervento prevede l’adeguamento di via Crispi, viabilità che costeggia il torrente Giustenice, che sottopassa l’infrastruttura ferroviaria e che consente a Nord di accedere alla nuova viabilità NV03, viabilità di accesso alla stazione di Pietra Ligure, e a Sud converge alla WBS NV02B tramite un’intersezione regolata da Stop.

Dal punto di vista normativo l’intervento è classificato come adeguamento di una viabilità esistente e pertanto il progetto è stato sviluppato in accordo con il DM n. 147 del 22/04/2004.

Ai sensi del codice della strada, la NV02C è classificata come “Strada locale urbana di Categoria F”. La strada è ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 2,75 m e banchine laterali da 0,5 m, di modo che la larghezza complessiva della piattaforma risulti pari a 6,50 metri. Su entrambi i lati della carreggiata sono previsti marciapiedi di larghezza 1,50 m.

Date le caratteristiche della strada esistente (tipologia, presenza di accessi privati, raccordi altimetrici ridotti, importanti opere civili, quali il viadotto ferroviario, al fine di ottimizzare il tracciato la velocità di progetto massima adottata nel primo tratto della viabilità è stata pari a 40 km/h, mentre nel tratto successivo all’opera d’arte ferroviaria la velocità è stata posta pari a 60 km/h. Il limite amministrativo è stato imposto pari a 40 km/h, pari alla velocità di progetto massima utilizzata nel primo tratto.



**PROGETTO DEFINITIVO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	21 di 52

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**

#### 8.4 NV03

L'intervento prevede la realizzazione di una nuova viabilità, che consenta il raggiungimento e l'accesso alla stazione di Pietra Ligure, sviluppandosi in corrispondenza di un'attuale area agricola parallela al torrente Giustenice e collocandosi pertanto tra le due WBS NV02A e NV02C. Le intersezioni con queste due viabilità è regolata da una rotonda, nel caso della NV02A e uno Stop, nel caso della NV02C. Inoltre, è prevista una rotonda per regolare gli accessi al parcheggio della nuova stazione ferroviaria.

L'infrastruttura stradale NV03 è inquadrata come Strada Locale (Categoria F) in Ambito Urbano secondo le "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" di cui al D.M. 05/11/2001. A tale categoria di strada corrisponde un intervallo di velocità di progetto (25-60) km/h.

Ai sensi del codice della strada, la NV03 è classificata come "Strada locale urbana di Categoria F". La strada è ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 3,50 m (dimensioni aumentate per consentire il transito del TPL) e banchine laterali da 0,5 m, di modo che la larghezza complessiva della piattaforma risulti pari a 8,00 metri. Sul lato destro è previsto un marciapiede di larghezza 1,50 m mentre sul lato sinistro è previsto, fino alla zona di accesso alla stazione, un percorso ciclopedonale di larghezza 3,00 m, successivamente si sviluppa un marciapiede di larghezza 1,50m.



#### 8.5 GA05

L'intervento prevede la realizzazione di una nuova viabilità che consenta l'accesso dei mezzi di soccorso al piazzale di emergenza, necessario per la messa in sicurezza dei passeggeri in caso di sffollamento dalla galleria naturale Castellari. Inoltre, la viabilità consente l'accesso alla galleria da parte dei mezzi di soccorso in caso di necessità, per questo la viabilità è realizzata in rilevato, per superare il dislivello di alcuni metri tra la quota di inizio intervento, coerente con la viabilità della WBS VI02, e il piano del ferro.

Il tracciato stradale di progetto è classificato, ai sensi del DM 6792 del 2001 ("Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade"), come "Strada locale a destinazione particolare" e pertanto, come indicato nel paragrafo 3.5 della suddetta norma, "le caratteristiche compositive fornite dalla tabella 3.4.a e caratterizzate dal parametro "velocità di progetto" non sono applicabili". Tuttavia, al fine di avere un parametro oggettivo in base al quale condurre la progettazione, si è scelto comunque di imporre una velocità di progetto massima consona alla

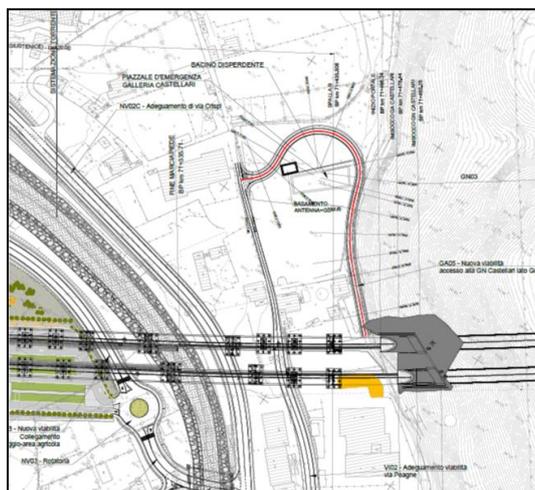
**PROGETTO DEFINITIVO**

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	22 di 52

tipologia dell'intervento ed in base a questa sono stati dimensionati gli elementi geometrici costituenti l'asse stradale. In particolare, per la viabilità in oggetto si è fatto riferimento ad una velocità di progetto massima di 25 km/h. Il limite di velocità è stato posto pari a 25 km/h, pari alla velocità di progetto massima utilizzata.

La sezione della strada prevede un primo tratto con una corsia per senso di marcia da 2,75 m e banchine laterali da 0,50 m, per cui la larghezza complessiva della piattaforma risulta pari a 6,50 metri. Ed un tratto terminal econ sezione da 4,00m coposta da una corsia da 3,50m e due banchine da 0,25m l'una.



## 8.6 IV03

L'intervento prevede l'adeguamento di via Montello fino a via Madonna degli Angeli, sovrappassando il Rio Casazza.

Dal punto di vista normativo l'intervento è classificato come adeguamento di una viabilità esistente e pertanto il progetto è stato sviluppato in accordo con il DM n. 147 del 22/04/2004.

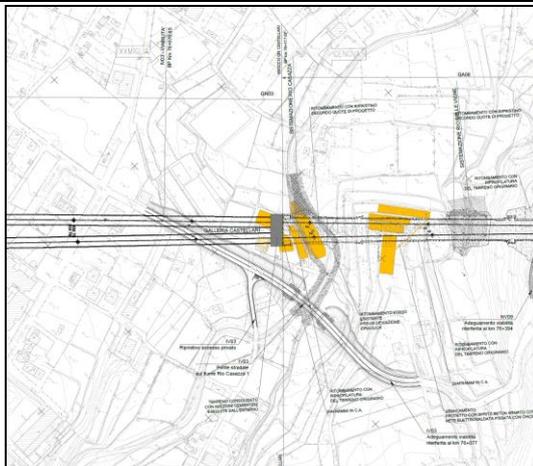
Ai sensi del codice della strada, la IV03 è classificata come "Strada locale extraurbana di Categoria F2". La strada è ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 3,25 m e banchine laterali da 1,00 m, di modo che la larghezza complessiva della piattaforma risulti pari a 8,50 metri.

Data la brevità dell'intervento e tenendo conto delle caratteristiche della strada esistente (tipologia, presenza di accessi privati, raccordi almetrici ridotti, problemi di allagamenti), al fine di ottimizzare il tracciato e le opere, la velocità di progetto massima adottata è stata pari a 40 km/h. Il limite amministrativo è stato imposto pari a 40 km/h, pari alla velocità di progetto massima utilizzata.

**PROGETTO DEFINITIVO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	23 di 52

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**



## 8.7 NV09

L'intervento prevede l'adeguamento di un tratto della strada "bianca" via Madonna degli Angeli a seguito degli interventi per la realizzazione della nuova linea ferroviaria.

Dal punto di vista normativo l'intervento è classificato come adeguamento di una viabilità esistente a destinazione particolare e pertanto il progetto è stato sviluppato in accordo con il DM n. 147 del 22/04/2004.

Data la brevità dell'intervento e tenendo conto delle caratteristiche della strada esistente (tipologia, presenza di accessi privati, raccordi almetrici ridotti, problemi di allagamenti e larghezza media della piattaforma stradale ridotta), al fine di ottimizzare il tracciato e le opere, la velocità di progetto massima adottata è stata pari a 40 km/h. Il limite amministrativo è stato imposto pari a 40 km/h, pari alla velocità di progetto massima utilizzata.

La strada riprende, allargandola leggermente, la sezione della strada esistente che va a ricucire ed è a unica carreggiata, con una sola corsia di marcia da 3,50 m e banchine laterali da 0,25 m, per cui la larghezza complessiva della piattaforma risulta pari a 4,00 metri

**PROGETTO DEFINITIVO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	24 di 52

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**



## 8.8 NV10

L'intervento prevede l'adeguamento della viabilità secondaria convergente su via Cianastri, con intersezione regolata da uno Stop, e consente l'accesso ad abitazioni private e terreni agricoli, inoltre, la viabilità consente l'accesso dei mezzi di soccorso al piazzale di emergenza, necessario per la messa in sicurezza dei passeggeri in caso di sfollamento dalla galleria Pineland. Infine, la viabilità consente l'accesso alla galleria da parte dei mezzi di soccorso in caso di necessità.

Dal punto di vista normativo l'intervento è classificato come adeguamento di una viabilità esistente a destinazione particolare e pertanto il progetto è stato sviluppato in accordo con il DM n. 147 del 22/04/2004.

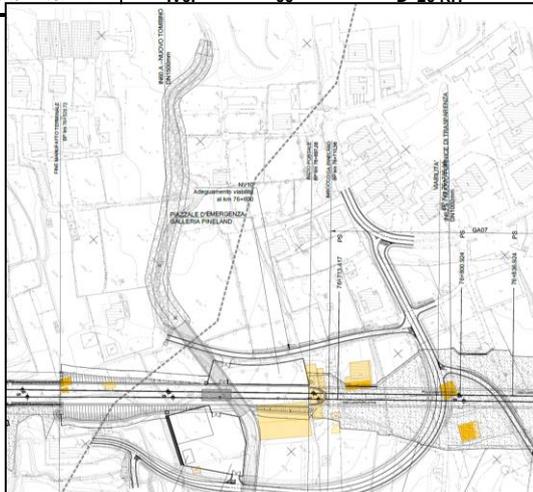
Data la brevità dell'intervento e tenendo conto delle caratteristiche della strada esistente (tipologia, presenza di accessi privati, raccordi altimetrici ridotti, problemi di allagamenti e larghezza media della piattaforma stradale ridotta), al fine di ottimizzare il tracciato e le opere, la velocità di progetto massima adottata è stata pari a 30 km/h. Il limite amministrativo è stato imposto pari a 30 km/h, pari alla velocità di progetto massima utilizzata.

La strada riprende, allargandola leggermente, la sezione della strada esistente che va a ricucire ed è a unica carreggiata, con una sola corsia di marcia da 3,50 m e banchine laterali da 0,25 m, per cui la larghezza complessiva della piattaforma risulta pari a 4,00 metri.

**PROGETTO DEFINITIVO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	25 di 52

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**



## 8.9 IN03

L'intervento prevede l'adeguamento della viabilità secondaria convergente su via Cianastri, con intersezione regolata da uno Stop consentendo l'accesso ad abitazioni privati.

Dal punto di vista normativo l'intervento è classificato come adeguamento di una viabilità esistente a destinazione particolare e pertanto il progetto è stato sviluppato in accordo con il DM n. 147 del 22/04/2004.

Data la brevità dell'intervento e tenendo conto delle caratteristiche della strada esistente (tipologia, presenza di accessi privati, raccordi altimetrici ridotti, problemi di allagamenti e larghezza media della piattaforma stradale ridotta), al fine di ottimizzare il tracciato e le opere, la velocità di progetto massima adottata è stata pari a 40 km/h. Il limite amministrativo è stato imposto pari a 40 km/h, pari alla velocità di progetto massima utilizzata.

La strada riprende, allargandola leggermente, la sezione della strada esistente che va a ricucire ed è a unica carreggiata, con unica corsia da 3,50 m e banchine laterali da 0,25 m, per cui la larghezza complessiva della piattaforma risulta pari a 4,00 metri.

**PROGETTO DEFINITIVO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	26 di 52

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**



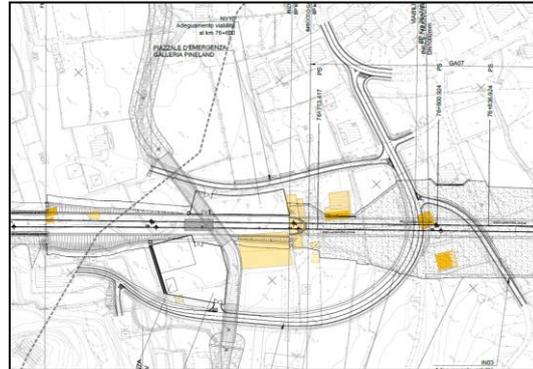
## 8.10 GA07

L'intervento prevede la realizzazione di un nuovo tratto della viabilità di via Cianastri consentendo l'accesso dei mezzi di soccorso al piazzale di emergenza, necessario per la messa in sicurezza dei passeggeri in caso di sfollamento dalla galleria Pineland. Inoltre, la viabilità consente l'accesso alla galleria da parte dei mezzi di soccorso in caso di necessità. In un secondo tratto la nuova viabilità consente l'accesso ad abitazioni private e terreni agricoli. Il tracciato si sviluppa principalmente in rilevato.

Il tracciato stradale di progetto è classificato, ai sensi del DM 6792 del 2001 ("Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade"), come "Strada locale a destinazione particolare" e pertanto, come indicato nel paragrafo 3.5 della suddetta norma, "le caratteristiche compositive fornite dalla tabella 3.4.a e caratterizzate dal parametro "velocità di progetto" non sono applicabili". Tuttavia, al fine di avere un parametro oggettivo in base al quale condurre la progettazione, si è scelto comunque di imporre una velocità di progetto massima consona alla tipologia dell'intervento ed in base a questa sono stati dimensionati gli elementi geometrici costituenti l'asse stradale. In particolare, per la viabilità in oggetto si è fatto riferimento ad una velocità di progetto massima di 40 km/h. Il limite di velocità è stato posto pari a 40 km/h, pari alla velocità di progetto massima utilizzata.

La strada riprende, allargandola leggermente, la sezione della strada esistente che va a ricucire ed è a unica carreggiata, con una corsia per senso di marcia da 2,75 m e banchine laterali da 0,50 m, per cui la larghezza complessiva della piattaforma risulta pari a 6,50 metri.

Nel secondo tratto, che consente l'accesso alle abitazioni private esistenti la strada si ricuce sul primo tratto ed è a unica carreggiata, con una sola corsia di marcia da 3,50 m e banchine laterali da 0,25 m, per cui la larghezza complessiva della piattaforma risulta pari a 4,00 metri.



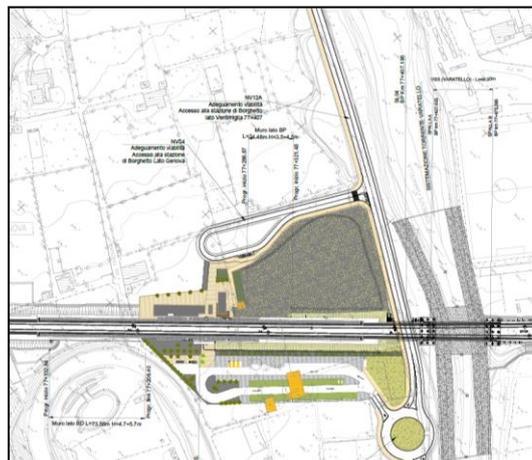
## 8.11 NV04

L'intervento prevede l'adeguamento della viabilità "bianca" che attualmente collega via Frassino a via Ticino, consentendo l'accesso alla stazione di Borghetto Santo Spirito tramite la realizzazione di un cappio e di una ricucitura su via Frassino.

Dal punto di vista normativo l'intervento è classificato come adeguamento di una viabilità esistente e pertanto il progetto è stato sviluppato in accordo con il DM n. 147 del 22/04/2004.

Ai sensi del codice della strada, la NV04 è classificata come "è classificata come "Strada locale urbana di Categoria F". La strada è ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 3,50 m (dimensioni aumentate per consentire il transito del TPL) e banchine laterali da 0,5 m, di modo che la larghezza complessiva della piattaforma risulti pari a 8,00 metri. Sul lato destro è previsto un marciapiede di larghezza 1,50 m mentre sul lato sinistro, fino alla zona di accesso alla stazione, è previsto un percorso ciclopedonale di larghezza 3,00 m.

Data la brevità dell'intervento e tenendo conto delle caratteristiche della strada e la finalità primaria della viabilità, al fine di ottimizzare il tracciato e le opere, la velocità di progetto massima adottata è stata pari a 25 km/h. Il limite amministrativo è stato imposto pari a 25 km/h, pari alla velocità di progetto massima utilizzata.



**PROGETTO DEFINITIVO**

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	28 di 52

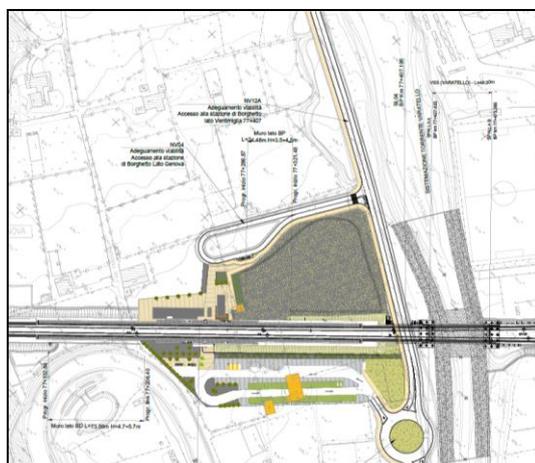
### 8.12 NV12

L'intervento prevede l'adeguamento di via Ticino, viabilità che costeggia il torrente Varatella, di sottopassare l'opera ferroviaria e regolare l'intersezione con la viabilità di accesso al parcheggio della stazione di Borghetto Santo Spirito con una rotonda di nuova progettazione.

Dal punto di vista normativo l'intervento è classificato come adeguamento di una viabilità esistente e pertanto il progetto è stato sviluppato in accordo con il DM n. 147 del 22/04/2004.

Ai sensi del codice della strada, la NV12 è classificata come è classificata come "Strada locale urbana di Categoria F". La strada è ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 3,50 m (dimensioni aumentate per consentire il transito del TPL) e banchine laterali da 0,5 m, di modo che la larghezza complessiva della piattaforma risulti pari a 8,00 metri. Sul lato destro è previsto un marciapiede di larghezza 1,50 m mentre sul lato sinistro è previsto un percorso ciclopedonale di larghezza 3,00 m.

Date le caratteristiche plano-altimetriche la velocità di progetto della NV12A è stata posta a 60km/h, corentemente con strade della medesima categoria secondo il DM2001. Il limite amministrativo è stato imposto pari a 50 km/h, dato il contesto in cui si inserisce e coerentemente con le condizioni attuali.



### 8.13 NV05

L'intervento prevede a Sud dell'autostrada dei Fiori l'adeguamento di Corso Giotto, la realizzazione di una prima rotonda per regolare l'intersezione con la viabilità proveniente dall'attuale via per Toirano e la realizzazione di uno scatolare per sottopassare l'infrastruttura ferroviaria. Per sottopassare l'autostrada e consentire il collegamento tra le viabilità a Nord e a Sud dell'autostrada è prevista la realizzazione di uno scatolare tramite cui si sviluppa un breve tratto di collegamento tra la rotonda sopra citata ed una seconda rotonda che regola l'intersezione tra l'adeguamento di via Per Toirano, le viabilità di accesso secondarie e la WBS GA09.

**PROGETTO DEFINITIVO**

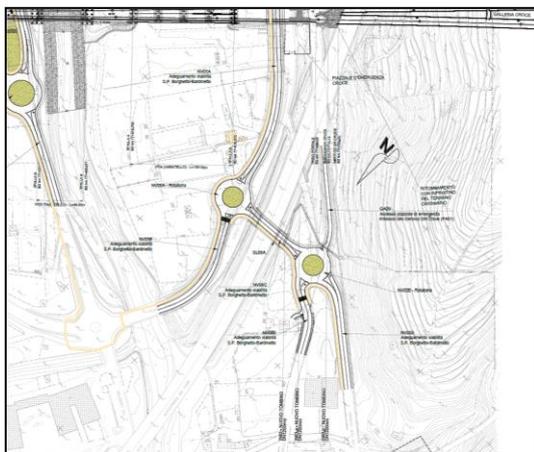
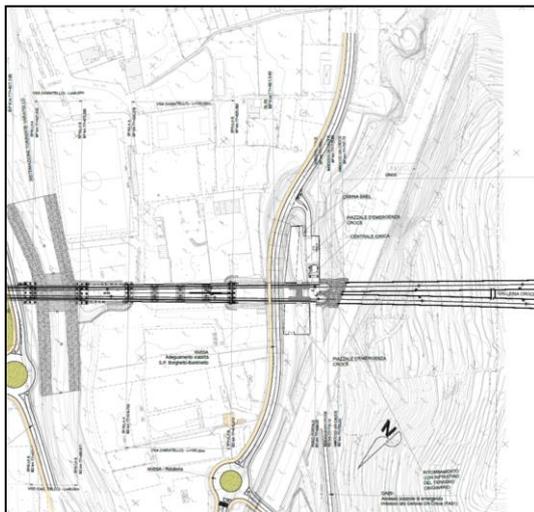
**Relazione generale descrittiva delle viabilità**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	29 di 52

Dal punto di vista normativo l'intervento è classificato come adeguamento di una viabilità esistente e pertanto il progetto è stato sviluppato in accordo con il DM n. 147 del 22/04/2004.

Ai sensi del codice della strada, la NV05 è classificata come è classificata come "Strada locale urbana di Categoria F". La strada è ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 3,50 m (dimensioni aumentate per consentire il transito del TPL) e banchine laterali da 0,5 m, di modo che la larghezza complessiva della piattaforma risulti pari a 8,00 metri. Su entrambi i lati sono previsti un marciapiedi di larghezza 1,50 m.

Date le caratteristiche plano-altimetriche la velocità di progetto della NV05A è stata posta a 60km/h, corentemente con strade della medesima categoria secondo il DM2001. Il limite amministrativo è stato imposto pari a 50 km/h, dato il contesto in cui si inserisce e coerentemente con le condizioni attuali.



**PROGETTO DEFINITIVO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	30 di 52

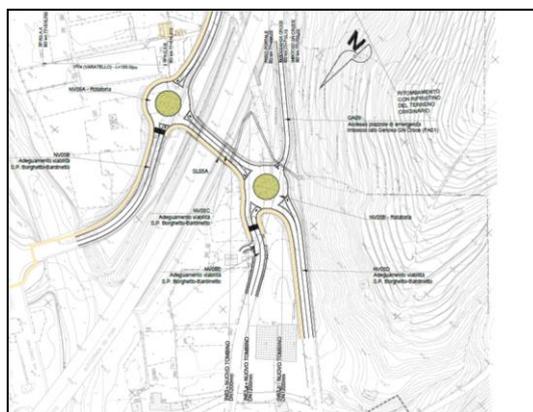
**Relazione generale descrittiva delle viabilità**

### 8.14 GA09

L'intervento prevede l'adeguamento dell'attuale di via Toirano per consentire l'accesso dei mezzi di soccorso al piazzale di emergenza, necessario per la messa in sicurezza dei passeggeri in caso di sfollamento dalla galleria naturale Croce. Inoltre, la viabilità consente l'accesso alla galleria da parte dei mezzi di soccorso in caso di necessità.

Il tracciato stradale di progetto è classificato, ai sensi del DM 6792 del 2001 ("Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade"), come "Strada locale a destinazione particolare" e pertanto, come indicato nel paragrafo 3.5 della suddetta norma, "le caratteristiche compositive fornite dalla tabella 3.4.a e caratterizzate dal parametro "velocità di progetto" non sono applicabili". Tuttavia, al fine di avere un parametro oggettivo in base al quale condurre la progettazione, si è scelto comunque di imporre una velocità di progetto massima consona alla tipologia dell'intervento ed in base a questa sono stati dimensionati gli elementi geometrici costituenti l'asse stradale. In particolare, per la viabilità in oggetto si è fatto riferimento ad una velocità di progetto massima di 40 km/h. Il limite di velocità è stato posto pari a 40 km/h, pari alla velocità di progetto massima utilizzata.

La sezione della strada prevede un'unica corsia da 3,50 m e banchine laterali da 0,25 m, per cui la larghezza complessiva della piattaforma risulta pari a 4,00 metri.



### 8.15 GA10

L'intervento prevede l'adeguamento dell'attuale di strada "bianca" convergente sulla viabilità Regione Rapalline per consentire l'accesso dei mezzi di soccorso al piazzale di emergenza, necessario per la messa in sicurezza dei passeggeri in caso di sfollamento dalla galleria naturale Croce. Inoltre, la viabilità consente l'accesso alla galleria da parte dei mezzi di soccorso in caso di necessità.

Dal punto di vista normativo l'intervento è classificato come adeguamento di una viabilità esistente a destinazione particolare e pertanto il progetto è stato sviluppato in accordo con il DM n. 147 del 22/04/2004.

Data la brevità dell'intervento e tenendo conto delle caratteristiche della strada esistente (tipologia, presenza di accessi privati, raccordi altimetrici ridotti, problemi di allagamenti e larghezza media della piattaforma stradale

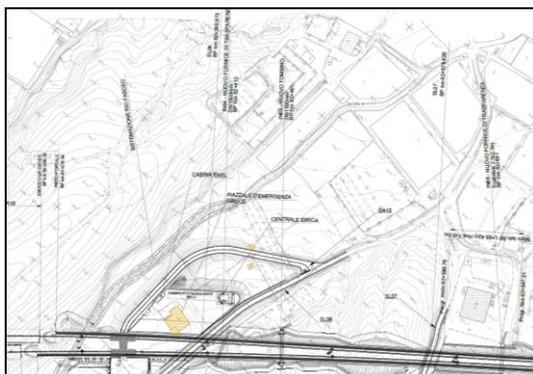
**PROGETTO DEFINITIVO**

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	31 di 52

ridotta), al fine di ottimizzare il tracciato e le opere, la velocità di progetto massima adottata è stata pari a 20 km/h. Il limite amministrativo è stato imposto pari a 20 km/h, pari alla velocità di progetto massima utilizzata.

La sezione della strada prevede una corsia per senso di marcia da 2,75 m e banchine laterali da 0,50 m, per cui la larghezza complessiva della piattaforma risulta pari a 6,50 metri.



**8.16 SL06**

L'intervento prevede l'adeguamento della continuazione della strada "bianca" che viene coinvolta nell'intervento della WBS GA10, sulla quale viene realizzato un manufatto scatolare con il quale la ferrovia di progetto scavalca la strada, consentendo l'accesso dei mezzi di soccorso al piazzale di emergenza, necessario per la messa in sicurezza dei passeggeri in caso di sfollamento dalla galleria naturale Croce. Inoltre, la viabilità consente l'accesso alla galleria da parte dei mezzi di soccorso in caso di necessità.

Dal punto di vista normativo l'intervento è classificato come adeguamento di una viabilità esistente a destinazione particolare e pertanto il progetto è stato sviluppato in accordo con il DM n. 147 del 22/04/2004.

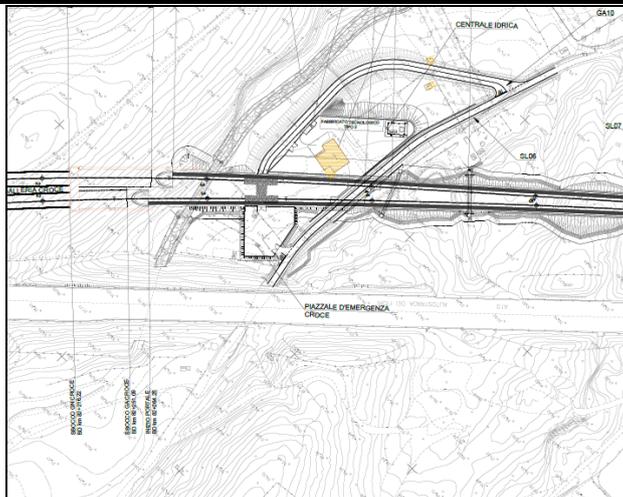
Data la brevità dell'intervento e tenendo conto delle caratteristiche della strada esistente (tipologia, presenza di accessi privati, raccordi altimetrici ridotti, problemi di allagamenti e larghezza media della piattaforma stradale ridotta), al fine di ottimizzare il tracciato e le opere, la velocità di progetto massima adottata è stata pari a 40 km/h. Il limite amministrativo è stato imposto pari a 40 km/h, pari alla velocità di progetto massima utilizzata.

La sezione della strada prevede un primo tratto con una corsia per senso di marcia da 2,75 m e banchine laterali da 0,50 m, per cui la larghezza complessiva della piattaforma risulta pari a 6,50 metri. Ed un tratto terminal econ sezione da 4,00m coposta da una corsia da 3,50m e due banchine da 0,25m l'una.

**PROGETTO DEFINITIVO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	32 di 52

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**



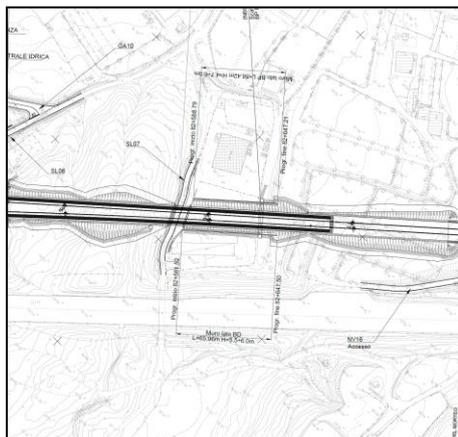
### 8.17 SL07

L'intervento prevede l'adeguamento della strada "bianca", convergente sulla viabilità oggetto di intervento descritta nella WBS GA10, sulla quale viene realizzato un manufatto scatolare con il quale la ferrovia di progetto scavalca la strada.

Dal punto di vista normativo l'intervento è classificato come adeguamento di una viabilità esistente a destinazione particolare e pertanto il progetto è stato sviluppato in accordo con il DM n. 147 del 22/04/2004.

Data la brevità dell'intervento e tenendo conto delle caratteristiche della strada esistente (tipologia, presenza di accessi privati, raccordi altimetrici ridotti, problemi di allagamenti e larghezza media della piattaforma stradale ridotta), al fine di ottimizzare il tracciato e le opere, la velocità di progetto massima adottata è stata pari a 40 km/h. Il limite amministrativo è stato imposto pari a 40 km/h, pari alla velocità di progetto massima utilizzata.

La strada riprende, allargandola leggermente, la sezione della strada esistente che va a ricucire ed è a unica carreggiata, con una sola corsia di marcia da 3,50 m e banchine laterali da 0,25 m, per cui la larghezza complessiva della piattaforma risulta pari a 4,00 metri.



**PROGETTO DEFINITIVO**

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	33 di 52

**8.18 NV16**

L'intervento prevede l'adeguamento di via Morteo, successivamente agli interventi necessari per la realizzazione della nuova infrastruttura ferroviaria e il ripristino delle viabilità di accesso alle aree agricole.

Dal punto di vista normativo l'intervento è classificato come adeguamento di una viabilità esistente a destinazione particolare e pertanto il progetto è stato sviluppato in accordo con il DM n. 147 del 22/04/2004.

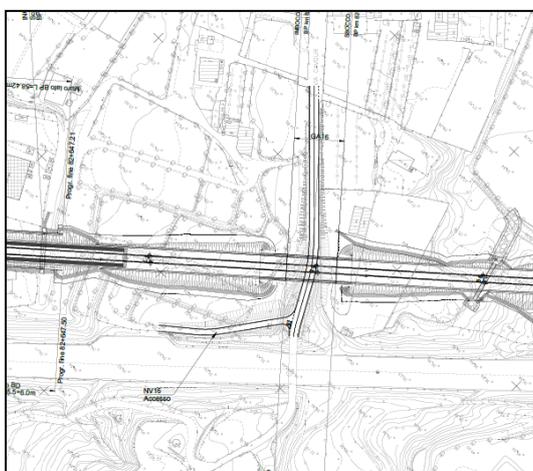
Data la brevità dell'intervento e tenendo conto delle caratteristiche della strada esistente (tipologia, presenza di accessi privati, raccordi altimetrici ridotti, problemi di allagamenti e larghezza media della piattaforma stradale ridotta), al fine di ottimizzare il tracciato e le opere, la velocità di progetto massima adottata è stata pari a 60 km/h. Il limite amministrativo è stato imposto pari a 60 km/h, pari alla velocità di progetto massima utilizzata.

La strada riprende, allargandola leggermente, la sezione della strada esistente che va a ricucire ed è a unica carreggiata, con una corsia per senso di marcia da 2,75 m e banchine laterali da 0,50 m, per cui la larghezza complessiva della piattaforma risulta pari a 6,50 metri.

La viabilità secondaria dal punto di vista normativo è classificata come adeguamento di una viabilità esistente a destinazione particolare e pertanto il progetto è stato sviluppato in accordo con il DM n. 147 del 22/04/2004.

Data la brevità dell'intervento e tenendo conto delle caratteristiche della strada esistente (tipologia, presenza di accessi privati, raccordi altimetrici ridotti, problemi di allagamenti e larghezza media della piattaforma stradale ridotta), al fine di ottimizzare il tracciato e le opere, la velocità di progetto massima adottata è stata pari a 60 km/h. Il limite amministrativo è stato imposto pari a 60 km/h, pari alla velocità di progetto massima utilizzata.

La sezione della strada prevede una sola corsia di marcia da 3,50 m e banchine laterali da 0,25 m, per cui la larghezza complessiva della piattaforma risulta pari a 4,00 metri.



**8.19 IN09**



**PROGETTO DEFINITIVO**

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	35 di 52

rotatorie per regolare le intersezioni con le viabilità secondarie esistenti, attualmente regolate con intersezioni a “T” a ridotta visibilità.

Dal punto di vista normativo l’intervento è classificato come adeguamento di una viabilità esistente e pertanto il progetto è stato sviluppato in accordo con il DM n. 147 del 22/04/2004.

Ai sensi del codice della strada, la IV06 è classificata come “Strada locale extraurbana di Categoria F1”. La strada è ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 3,50 m e banchine laterali da 1,00 m, di modo che la larghezza complessiva della piattaforma risulti pari a 9,00 metri.

Data la tipologia dell’intervento, tenendo conto delle caratteristiche della strada esistente (tipologia, presenza di accessi privati, raccordi altimetrici ridotti, problemi di allagamenti e larghezza media della piattaforma stradale ridotta), e dei vincoli altimetrici rappresentati dall’infrastruttura autostradale e ferroviaria al fine di ottimizzare il tracciato e le opere, la velocità di progetto massima adottata è stata pari a 50 km/h. Il limite amministrativo è stato imposto pari a 50 km/h, pari alla velocità di progetto massima utilizzata.

L’intervento ha previsto anche la ricucitura sulle rotatorie di progetto delle viabilità secondarie.

Dal punto di vista normativo l’intervento è classificato come adeguamento di una viabilità esistente e pertanto il progetto è stato sviluppato in accordo con il DM n. 147 del 22/04/2004, inoltre si tratta di una “Strada locale a destinazione particolare”.

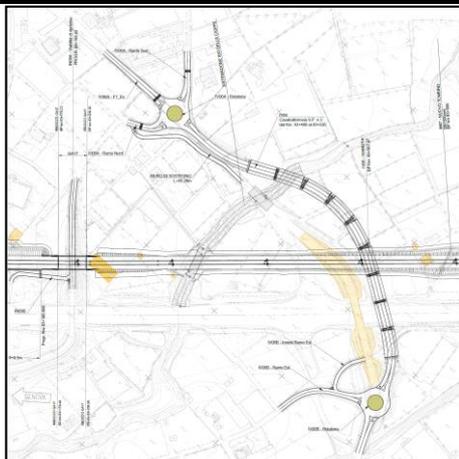
Data la brevità dell’intervento e tenendo conto delle caratteristiche della strada esistente (tipologia, presenza di accessi privati, raccordi altimetrici ridotti, problemi di allagamenti e larghezza media della piattaforma stradale ridotta), al fine di ottimizzare il tracciato e le opere, la velocità di progetto massima adottata è stata pari a 40 km/h per la IV06B ed 50km/h per l IV06A. Il limite amministrativo è stato imposto di conseguenza pari a 40 km/h per la prima e 50 per la seconda.

Le strade riprendono, allargandola leggermente, la sezione delle strade esistenti che vanno a ricucire ed sono a unica carreggiata, con una corsia per senso di marcia da 2,75 m e banchine laterali da 0,50 m, per cui la larghezza complessiva della piattaforma risulta pari a 6,50 metri.

**PROGETTO DEFINITIVO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	36 di 52

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**



## 8.21 NV14

L'intervento prevede l'adeguamento di via Regione di Poggi Campochiesa, successivamente agli interventi necessari per la realizzazione della nuova infrastruttura ferroviaria.

Dal punto di vista normativo l'intervento è classificato come adeguamento di una viabilità esistente a destinazione particolare e pertanto il progetto è stato sviluppato in accordo con il DM n. 147 del 22/04/2004.

Data la brevità dell'intervento e tenendo conto delle caratteristiche della strada esistente (tipologia, presenza di accessi privati, raccordi altimetrici ridotti, problemi di allagamenti e larghezza media della piattaforma stradale ridotta), al fine di ottimizzare il tracciato e le opere, la velocità di progetto massima adottata è stata pari a 40 km/h. Il limite amministrativo è stato imposto pari a 40 km/h, pari alla velocità di progetto massima utilizzata.

La strada riprende, allargandola leggermente, la sezione della strada esistente che va a ricucire ed è a unica carreggiata, con una corsia per senso di marcia da 2,75 m e banchine laterali da 0,50 m, per cui la larghezza complessiva della piattaforma risulta pari a 6,50 metri.

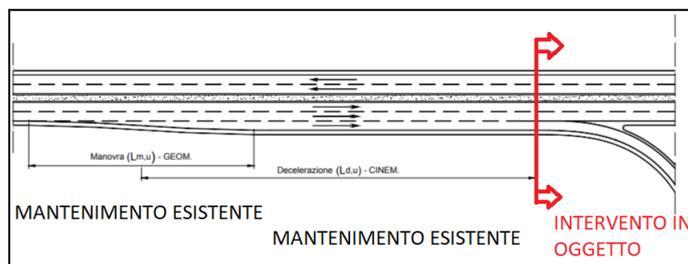




### 8.23 NV08

L'intervento prevede di adeguamento delle rampe autostradali di uscita (NV08A) e di immissione (NV08B).

Per quel che riguarda la rampa di uscita, costituita da tratto di manovra e di decelerazione, si è previsto il mantenimento di questi tratti tal quali all'esistente, infatti l'intervento ha inizio in corrispondenza del termine di questi due tratti elementari, questo perché solo il tratto in curva circolare risulta interferente con la nuova infrastruttura ferroviaria. La viabilità pertanto si sviluppa dal punto in cui autostrada e rampa non risultano più complanari e si sviluppa realizzando un manufatto scatolare con il quale la ferrovia di progetto scavalca la strada e successivamente ricucendosi sulla viabilità esistente.



Per quel che riguarda la rampa di immissione ricucendosi sull'esistente sovrappassa la WBS NV07, successivamente viene realizzato un manufatto scatolare con il quale la ferrovia di progetto scavalca la strada ed infine è stata realizzata la rampa, coerentemente con quanto riportato nel DM2006, e pertanto dimensionando un tratto di accelerazione, immissione e raccordo.

Il tracciato stradale della WBS NV08A di progetto è classificato, ai sensi del DM 2006 ("Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali"), come "Rampa monodirezionale" in ambito extraurbano con tipologia di strada principale "A" e pertanto con una larghezza di corsia pari a 4,00 metri e banchine laterali da 1,00 metri, per una larghezza complessiva della piattaforma che risulta pari a 6,00 metri.

**PROGETTO DEFINITIVO**

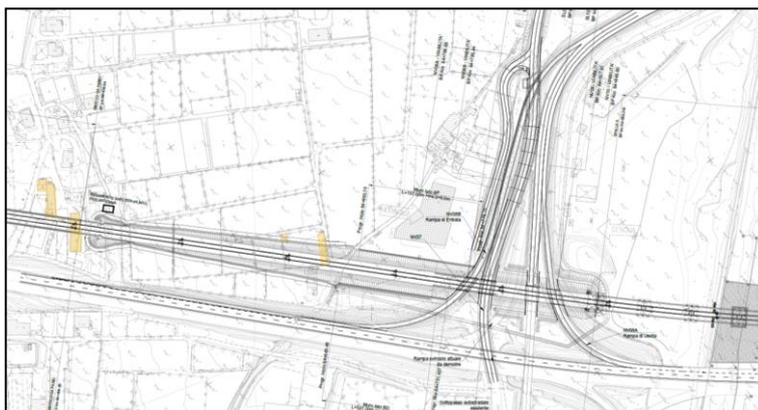
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	39 di 52

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**

La velocità di progetto è stata definita coerentemente al DM 2006 (“Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali”) al paragrafo 4.7.2 “Geometria degli elementi modulari”, in particolare la velocità di progetto massima è stata posta pari a 50 km/h. Il limite di velocità è stato posto pari a 50 km/h, coerentemente con le condizioni attuali.

Il tracciato stradale della WBS NV08B di progetto è classificato, ai sensi del DM 2006 (“Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali”), come “Rampa monodirezionale” in ambito extraurbano con tipologia di strada principale “A” e pertanto con una larghezza di corsia pari a 4,00 metri e banchine laterali da 1,00 metri, per una larghezza complessiva della piattaforma che risulta pari a 6,00 metri. Le rampe bidirezionali assumono la seguente configurazione: 2 corsie da 3,50m (una per ogni senso di marcia) con 2 banchine laterali da 1,00m ciascuna per un totale di 9,00m.

La velocità di progetto è stata definita coerentemente al DM 2006 (“Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali”) al paragrafo 4.7.2 “Geometria degli elementi modulari”, in particolare la velocità di progetto massima è stata posta pari a 50 km/h. Il limite di velocità è stato posto pari a 50 km/h, coerentemente con le condizioni attuali.



## 8.24 SL11

L'intervento prevede l'adeguamento di via Crociata sulla quale viene realizzato un manufatto scatolare con il quale la ferrovia di progetto scavalca la strada.

Dal punto di vista normativo l'intervento è classificato come adeguamento di una viabilità esistente a destinazione particolare e pertanto il progetto è stato sviluppato in accordo con il DM n. 147 del 22/04/2004.

Data la brevità dell'intervento e tenendo conto delle caratteristiche della strada esistente (tipologia, presenza di accessi privati, raccordi altimetrici ridotti, problemi di allagamenti e larghezza media della piattaforma stradale ridotta), al fine di ottimizzare il tracciato e le opere, la velocità di progetto massima adottata è stata pari a 40 km/h. Il limite amministrativo è stato imposto pari a 40 km/h, pari alla velocità di progetto massima utilizzata.

**PROGETTO DEFINITIVO**

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	40 di 52

La strada riprende, allargandola leggermente, la sezione della strada esistente che va a ricucire ed è a unica carreggiata, con una corsia per senso di marcia da 2,75 m e banchine laterali da 0,50 m, per cui la larghezza complessiva della piattaforma risulta pari a 6,50 metri.



## 8.25 SL12

L'intervento prevede l'adeguamento di via Becchignoli sulla quale viene realizzato un manufatto scatolare con il quale la ferrovia di progetto scavalca la strada.

Dal punto di vista normativo l'intervento è classificato come adeguamento di una viabilità esistente a destinazione particolare e pertanto il progetto è stato sviluppato in accordo con il DM n. 147 del 22/04/2004.

Data la brevità dell'intervento e tenendo conto delle caratteristiche della strada esistente (tipologia, presenza di accessi privati, raccordi altimetrici ridotti, problemi di allagamenti e larghezza media della piattaforma stradale ridotta), al fine di ottimizzare il tracciato e le opere, la velocità di progetto massima adottata è stata pari a 40 km/h. Il limite amministrativo è stato imposto pari a 40 km/h, pari alla velocità di progetto massima utilizzata.

La strada riprende, allargandola leggermente, la sezione della strada esistente che va a ricucire ed è a unica carreggiata, con una sola corsia di marcia da 3,50 m e banchine laterali da 0,25 m, per cui la larghezza complessiva della piattaforma risulta pari a 4,00 metri.

**PROGETTO DEFINITIVO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	41 di 52

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**



## 8.26 SL13

L'intervento prevede l'adeguamento della Strada Provinciale 453, sulla quale viene realizzato un manufatto scatolare con il quale la ferrovia di progetto scavalca la strada.

Dal punto di vista normativo l'intervento è classificato come adeguamento di una viabilità esistente e pertanto il progetto è stato sviluppato in accordo con il DM n. 147 del 22/04/2004.

Ai sensi del codice della strada, la SL13 è classificata come "Strada locale extraurbana di Categoria F1". La strada è ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 3,50 m e banchine laterali da 1,00 m, di modo che la larghezza complessiva della piattaforma risulti pari a 9,00 metri.

Data la brevità dell'intervento e tenendo conto delle caratteristiche della strada esistente (tipologia, presenza di accessi privati, raccordi altimetrici ridotti, problemi di allagamenti e larghezza media della piattaforma stradale ridotta), al fine di ottimizzare il tracciato e le opere, la velocità di progetto massima adottata è stata pari a 60 km/h. Il limite amministrativo è stato imposto pari a 60 km/h, pari alla velocità di progetto massima utilizzata.

Oltre alla viabilità principale sopra descritta la WBS comprende anche il ramo B, nuova viabilità per l'accessi al piazzale di manutenzione RFI della stazione di Albenga. La viabilità si sviluppa nel tratto compreso tra l'autostrada dei Fiori e la nuova infrastruttura ferroviaria, dove attualmente sorge una zona agricola.

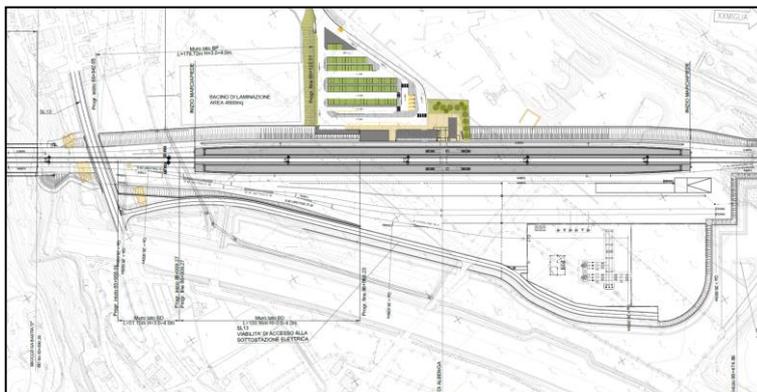
Il tracciato stradale di progetto è classificato, ai sensi del DM 6792 del 2001 ("Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade"), come "Strada locale a destinazione particolare" e pertanto, come indicato nel paragrafo 3.5 della suddetta norma, "le caratteristiche compositive fornite dalla tabella 3.4.a e caratterizzate dal parametro "velocità di progetto" non sono applicabili". Tuttavia, al fine di avere un parametro oggettivo in base al quale condurre la progettazione, si è scelto comunque di imporre una velocità di progetto massima consona alla tipologia dell'intervento ed in base a questa sono stati dimensionati gli elementi geometrici costituenti l'asse stradale. In particolare, per la viabilità in oggetto si è fatto riferimento ad una velocità di progetto massima di 60 km/h. Il limite di velocità è stato posto pari a 60 km/h.

**PROGETTO DEFINITIVO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	42 di 52

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**

La strada è caratterizzata da una corsia per senso di marcia da 2,75 m e banchine laterali da 0,50 m, per cui la larghezza complessiva della piattaforma risulta pari a 6,50 metri.



## 8.27 NV15

L'intervento prevede la realizzazione dell'adeguamento della SP453. È prevista la regolazione dell'intersezione con la via Paccini tramite una rotatoria, collocata in un'attuale zona agricola, la quale è caratterizzata dalla presenza di una viabilità di "by-pass" per evitare l'impiego della rotatoria a quei veicoli che devono proseguire sulla viabilità principale. La viabilità si sviluppa successivamente fino al raggiungimento della rotatoria che regola l'accesso alla stazione di Albenga, garantendo gli accessi alle viabilità secondarie esistenti e agli edifici privati.

Dal punto di vista normativo l'intervento è classificato come adeguamento di una viabilità esistente e pertanto il progetto è stato sviluppato in accordo con il DM n. 147 del 22/04/2004.

Ai sensi del codice della strada, la NV15 è classificata come "Strada locale urbana di Categoria F". La strada è ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 3,50 m (dimensioni aumentate per consentire il transito del TPL) e banchine laterali da 0,5 m, di modo che la larghezza complessiva della piattaforma risulti pari a 8,00 metri. Sul lato destro è previsto un marciapiede di larghezza 1,50 m mentre sul lato sinistro è previsto un percorso ciclopedonale di larghezza 3,00 m.

Data la brevità dell'intervento e tenendo conto delle caratteristiche della strada esistente (tipologia, presenza di accessi privati, raccordi altimetrici ridotti, al fine di ottimizzare il tracciato e le opere, la velocità di progetto massima adottata è stata pari a 60 km/h. Il limite amministrativo è stato imposto pari a 50 km/h, pari alla velocità di progetto massima utilizzata.

**PROGETTO DEFINITIVO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	43 di 52

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**



## 8.28 NVX6

L'intervento prevede la realizzazione di una nuova viabilità che consenta l'accesso alla stazione di Albenga. Nel primo tratto della viabilità è prevista una rotonda che regoli l'intersezione con la WBS NV15 e l'accesso alla stazione, la viabilità si sviluppa poi verso il torrente Arroschia, che viene superato grazie alla realizzazione di un ponte sul torrente che collega le due sponde opposte del torrente. Giunta sul lato opposto del torrente la viabilità si ricuce sulle viabilità esistenti tramite una nuova rotonda.

L'infrastruttura stradale NVX6 è inquadrata come Strada Locale (Categoria F) in Ambito Urbani secondo le "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" di cui al D.M. 05/11/2001. A tale categoria di strada corrisponde un intervallo di velocità di progetto (25-60) km/h.

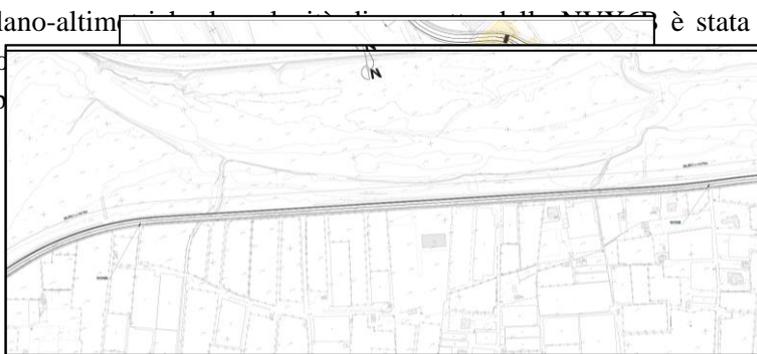
Ai sensi del codice della strada, la NVX6 è classificata come "Strada locale urbana di Categoria F". La strada è ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 3,50 m (dimensioni aumentate per consentire il transito del TPL) e banchine laterali da 0,5 m, di modo che la larghezza complessiva della piattaforma risulti pari a 8,00 metri. Su entrambi i lati sono previsti marciapiedi di larghezza 1,50 m.

Oltre alla WBS principale NVX6A l'intervento prevede l'adeguamento della viabilità arginale Regione San Clemente (NVX6B), adeguamento che si sviluppa dalla rotonda sopra citata.

Dal punto di vista normativo l'intervento è classificato come adeguamento di una viabilità esistente e pertanto il progetto è stato sviluppato in accordo con il DM n. 147 del 22/04/2004.

Ai sensi del codice della strada, la NVX6B è classificata come "Strada locale urbana di Categoria F". La strada è ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 3,50 m (dimensioni aumentate per consentire il transito del TPL) e banchine laterali da 0,5 m, di modo che la larghezza complessiva della piattaforma risulti pari a 8,00 metri. Su entrambi i lati sono previsti marciapiedi di larghezza 1,50 m.

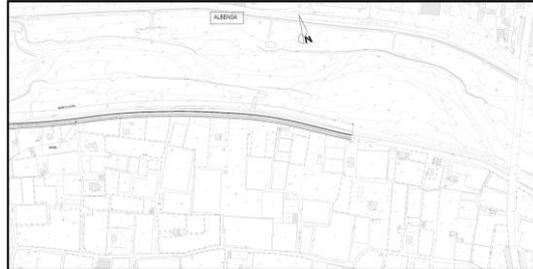
Date le caratteristiche plano-altimetriche della viabilità NVX6 è stata posta pari a 60km/h, corentemente con la viabilità esistente. L'adeguamento amministrativo è stato imposto pari a 50 km/h, p



**PROGETTO DEFINITIVO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	44 di 52

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**



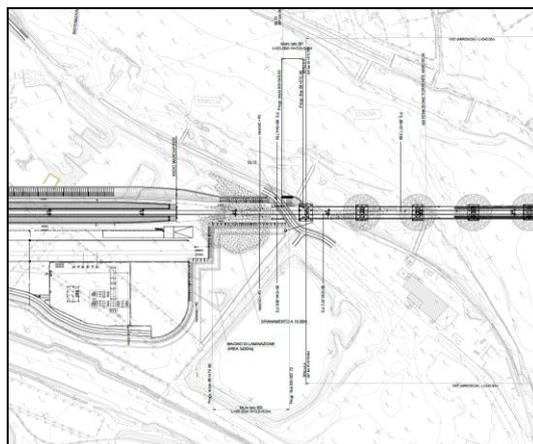
## 8.29 SL15

L'intervento prevede l'adeguamento della Strada Provinciale 453, sulla quale viene realizzato un manufatto scatolare con il quale la ferrovia di progetto scavalca la strada.

Dal punto di vista normativo l'intervento è classificato come adeguamento di una viabilità esistente a destinazione particolare e pertanto il progetto è stato sviluppato in accordo con il DM n. 147 del 22/04/2004.

Data la brevità dell'intervento e tenendo conto delle caratteristiche della strada esistente (tipologia, presenza di accessi privati, raccordi almetrici ridotti, problemi di allagamenti e larghezza media della piattaforma stradale ridotta), al fine di ottimizzare il tracciato e le opere, la velocità di progetto massima adottata è stata pari a 40 km/h. Il limite amministrativo è stato imposto pari a 40 km/h, pari alla velocità di progetto massima utilizzata.

La strada riprende, allargandola leggermente, la sezione della strada esistente che va a ricucire ed è a unica carreggiata, con una corsia per senso di marcia da 2,75 m e banchine laterali da 0,50 m, per cui la larghezza complessiva della piattaforma risulta pari a 6,50 metri.



**PROGETTO DEFINITIVO**

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	45 di 52

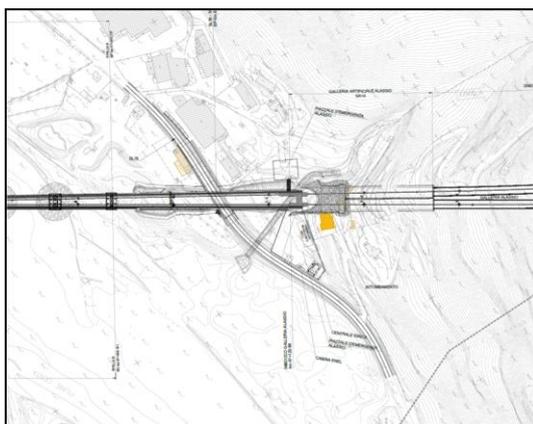
**8.30 SL16**

L'intervento prevede l'adeguamento della Strada Provinciale 6, sulla quale viene realizzato un manufatto scatolare con il quale la ferrovia di progetto scavalca la strada.

Dal punto di vista normativo l'intervento è classificato come adeguamento di una viabilità esistente e pertanto il progetto è stato sviluppato in accordo con il DM n. 147 del 22/04/2004.

Ai sensi del codice della strada, la SL16 è classificata come "Strada locale extraurbana di Categoria F1". La strada è ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 3,50 m e banchine laterali da 1,00 m, di modo che la larghezza complessiva della piattaforma risulti pari a 9,00 metri.

Data la brevità dell'intervento e tenendo conto delle caratteristiche della strada esistente (tipologia, presenza di accessi privati, raccordi altimetrici ridotti, problemi di allagamenti e larghezza media della piattaforma stradale ridotta), al fine di ottimizzare il tracciato e le opere, la velocità di progetto massima adottata è stata pari a 60 km/h. Il limite amministrativo è stato imposto pari a 60 km/h, pari alla velocità di progetto massima utilizzata e coerentemente con le condizioni attuali.



**8.31 SL18**

L'intervento prevede l'adeguamento di via San Lazzaro, sulla quale viene realizzato un manufatto scatolare con il quale la ferrovia di progetto scavalca la strada.

Dal punto di vista normativo l'intervento è classificato come adeguamento di una viabilità esistente e pertanto il progetto è stato sviluppato in accordo con il DM n. 147 del 22/04/2004.

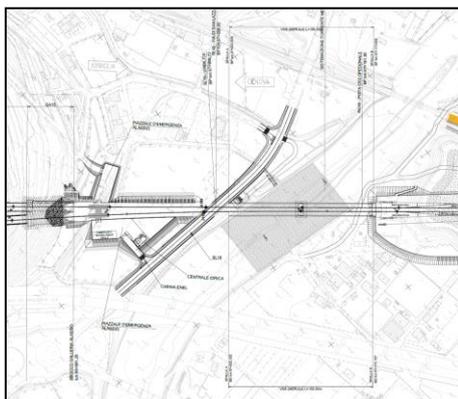
Ai sensi del codice della strada, la SL18 è classificata come Strada locale urbana di Categoria F". La strada è ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 3,50 m (dimensioni aumentate per consentire il transito del TPL) e banchine laterali da 0,5 m, di modo che la larghezza complessiva della piattaforma risulti pari a 8,00 metri. Su entrambi i lati sono previsti marciapiedi di larghezza 1,50 m.

**PROGETTO DEFINITIVO**

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	46 di 52

Date le caratteristiche plano-altimetriche la velocità di progetto della NV02A è stata posta pari al valore massimo previsto dal DM2001, cioè 60km/h. Il limite amministrativo è stato imposto pari a 50 km/h, dato il contesto in cui si inserisce e coerentemente con le condizioni attuali.



### 8.32 NVX5

L'intervento prevede la realizzazione di un nuovo percorso ciclopedonale lungo l'attuale viabilità arginale destra del torrente Merula.

Dal punto di vista normativo l'intervento è classificato come adeguamento di una viabilità esistente e pertanto il progetto è stato sviluppato in accordo con il DM n. 147 del 22/04/2004, questo poiché la finalità della viabilità è quella di garantire l'accesso per la manutenzione dell'argine del torrente Merula, tuttavia, questo utilizzo non risulta costante e pertanto la viabilità viene utilizzata come percorso ciclopedonale, delimitato da dissuasori del traffico e apposita segnaletica.

Per quanto sopra riprotato la viabilità è ad unica carreggiata con una corsia da 4,00 metri, questo per consentire l'accesso per la manutenzione dell'argine del torrente Merula.

### 8.33 NVX1

L'intervento prevede di collegare la Strada Provinciale 453 ai siti di conferimento posti nel territorio della frazione di Bastia.

Il tracciato stradale di progetto è classificato, ai sensi del DM 6792 del 2001 ("Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade"), come "Strada locale a destinazione particolare" e pertanto, come indicato nel paragrafo 3.5 della suddetta norma, "le caratteristiche compositive fornite dalla tabella 3.4.a e caratterizzate dal parametro "velocità di progetto" non sono applicabili". Tuttavia, al fine di avere un parametro oggettivo in base al quale condurre la progettazione, si è scelto comunque di imporre una velocità di progetto massima consona alla tipologia dell'intervento ed in base a questa sono stati dimensionati gli elementi geometrici costituenti l'asse stradale. Pur non essendo applicabile il parametro di velocità di progetto, per la verifica plano altimetrica del tracciato è stato assunto un intervallo di velocità di 20 – 50 km/h, in modo da garantire per la quasi totalità del suo

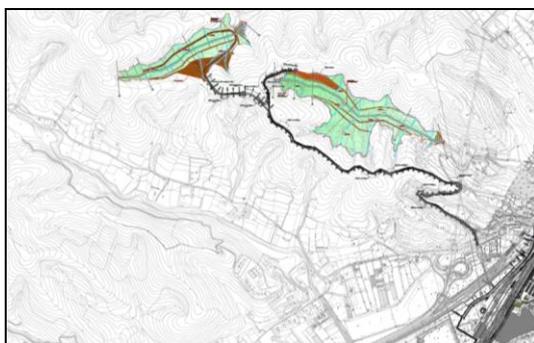
**PROGETTO DEFINITIVO**

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	47 di 52

sviluppo una velocità di progetto di 50 km/h, ed un conseguente limite di velocità di almeno 40km/h, come da richiesta del comune di Albenga.

La strada, pur essendo a destinazione particolare, presenta una sezione di dimensioni maggiori rispetto a quelle delle altre viabilità a destinazione particolare, questo perché il fine primario della viabilità è quello di consentire l'accesso anche ai mezzi di grosse dimensioni, quali camion, per il conferimento delle materie di scavo. In particolare, è ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 3,50 m e banchine laterali da 1,00 m, di modo che la larghezza complessiva della piattaforma risulti pari a 9,00 metri.



### 8.34 NVX3

L'intervento prevede di realizzare una nuova viabilità di sito in località Villanova di Albenga, ricucendosi tramite un'intersezione a "T" su una viabilità esistente.

Il tracciato stradale di progetto è classificato, ai sensi del DM 6792 del 2001 ("Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade"), come "Strada locale a destinazione particolare" e pertanto, come indicato nel paragrafo 3.5 della suddetta norma, "le caratteristiche compositive fornite dalla tabella 3.4.a e caratterizzate dal parametro "velocità di progetto" non sono applicabili". Tuttavia, al fine di avere un parametro oggettivo in base al quale condurre la progettazione, si è scelto comunque di imporre una velocità di progetto massima consona alla tipologia dell'intervento ed in base a questa sono stati dimensionati gli elementi geometrici costituenti l'asse stradale. In particolare, per la viabilità in oggetto si è fatto riferimento ad una velocità di progetto massima di 30 km/h. Il limite di velocità è stato posto pari a 30 km/h, pari alla velocità di progetto massima utilizzata.

La strada riprende, allargandola leggermente, la sezione della strada esistente che va a ricucire ed è a unica carreggiata, con una corsia per senso di marcia da 2,75 m e banchine laterali da 0,50 m, per cui la larghezza complessiva della piattaforma risulta pari a 6,50 metri.

**PROGETTO DEFINITIVO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	48 di 52

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**



### 8.35 NVX4

L'intervento prevede di realizzare una nuova viabilità di sito in località Tovo San Giacomo, ricucendosi tramite un'intersezione a "T" su una viabilità esistente.

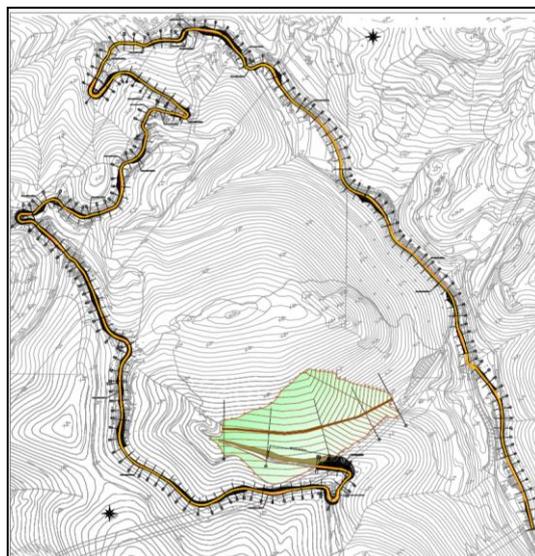
Il tracciato stradale di progetto è classificato, ai sensi del DM 6792 del 2001 ("Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade"), come "Strada locale a destinazione particolare" e pertanto, come indicato nel paragrafo 3.5 della suddetta norma, "le caratteristiche compositive fornite dalla tabella 3.4.a e caratterizzate dal parametro "velocità di progetto" non sono applicabili". Tuttavia, al fine di avere un parametro oggettivo in base al quale condurre la progettazione, si è scelto comunque di imporre una velocità di progetto massima consona alla tipologia dell'intervento ed in base a questa sono stati dimensionati gli elementi geometrici costituenti l'asse stradale. In particolare, per la viabilità in oggetto si è fatto riferimento ad una velocità di progetto massima di 30 km/h. Il limite di velocità è stato posto pari a 30 km/h, pari alla velocità di progetto massima utilizzata.

La strada riprende, allargandola leggermente, la sezione della strada esistente che va a ricucire ed è a unica carreggiata, con una sola corsia di marcia da 3,50 m e banchine laterali da 0,25 m, per cui la larghezza complessiva della piattaforma risulta pari a 4,00 metri.

**PROGETTO DEFINITIVO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	49 di 52

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**



### 8.36 VI02

L'intervento prevede di adeguare vi Peagne per consentire il raggiungimento dell'area di emergenza posizionata al termine dell'intervento, il quale prevede un aumento della sezione stradale per consentire il passaggio dei mezzi di soccorso.

Dal punto di vista normativo l'intervento è classificato come adeguamento di una viabilità esistente a destinazione particolare e pertanto il progetto è stato sviluppato in accordo con il DM n. 147 del 22/04/2004.

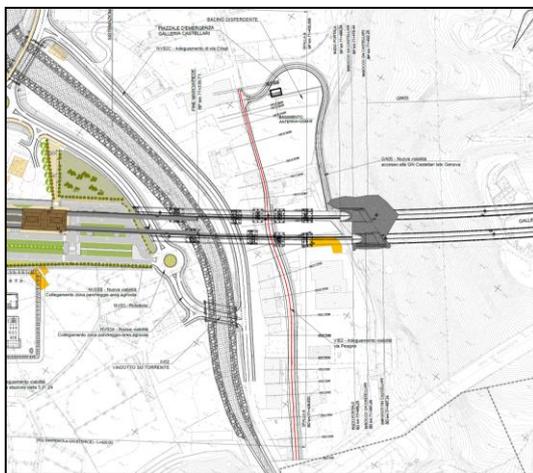
Data la brevità dell'intervento e tenendo conto delle caratteristiche della strada esistente (tipologia, presenza di accessi privati, raccordi altimetrici ridotti, problemi di allagamenti e larghezza media della piattaforma stradale ridotta), al fine di ottimizzare il tracciato e le opere, la velocità di progetto massima adottata è stata pari a 30 km/h. Il limite amministrativo è stato imposto pari a 30 km/h, pari alla velocità di progetto massima utilizzata.

La strada riprende, allargandola leggermente, la sezione della strada esistente che va a ricucire ed è a unica carreggiata, con una corsia per senso di marcia da 2,75 m e banchine laterali da 0,50 m, per cui la larghezza complessiva della piattaforma risulta pari a 6,50 metri.

**PROGETTO DEFINITIVO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	50 di 52

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**



### 8.37 NV20

L'intervento prevede l'adeguamento dell'attuale viabilità di accesso a dismessi binari della stazione di Finale ligure e convergente sulla Strada Statale 1 per consentire l'accesso dei mezzi di soccorso al piazzale di emergenza, necessario per la messa in sicurezza dei passeggeri in caso di sfollamento dalla galleria naturale Capra Zoppa. Inoltre, la viabilità consente l'accesso alla galleria da parte dei mezzi di soccorso in caso di necessità.

Il tracciato stradale di progetto è classificato, ai sensi del DM 6792 del 2001 ("Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade"), come "Strada locale a destinazione particolare" e pertanto, come indicato nel paragrafo 3.5 della suddetta norma, "le caratteristiche compositive fornite dalla tabella 3.4.a e caratterizzate dal parametro "velocità di progetto" non sono applicabili". Tuttavia, al fine di avere un parametro oggettivo in base al quale condurre la progettazione, si è scelto comunque di imporre una velocità di progetto massima consona alla tipologia dell'intervento ed in base a questa sono stati dimensionati gli elementi geometrici costituenti l'asse stradale. In particolare, per la viabilità in oggetto si è fatto riferimento ad una velocità di progetto massima di 30 km/h. Il limite di velocità è stato posto pari a 30 km/h, pari alla velocità di progetto massima utilizzata.

La strada riprende, allargandola leggermente, la sezione della strada esistente che va a ricucire ed è a unica carreggiata, con una corsia per senso di marcia da 2,75 m e banchine laterali da 0,50 m, per cui la larghezza complessiva della piattaforma risulta pari a 6,50 metri.

### 8.38 NV21

L'intervento prevede l'adeguamento dell'attuale di via Regione Parase ad Albenga per consentire l'accesso dei mezzi di soccorso al piazzale di emergenza, necessario per la messa in sicurezza dei passeggeri in caso di sfollamento dalla galleria naturale Alassio. Inoltre, la viabilità consente l'accesso alla galleria da parte dei mezzi di soccorso in caso di necessità.

**PROGETTO DEFINITIVO**

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	51 di 52

Il tracciato stradale di progetto è classificato, ai sensi del DM 6792 del 2001 (“Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”), come “Strada locale a destinazione particolare” e pertanto, come indicato nel paragrafo 3.5 della suddetta norma, “le caratteristiche compositive fornite dalla tabella 3.4.a e caratterizzate dal parametro “velocità di progetto” non sono applicabili”. Tuttavia, al fine di avere un parametro oggettivo in base al quale condurre la progettazione, si è scelto comunque di imporre una velocità di progetto massima consona alla tipologia dell’intervento ed in base a questa sono stati dimensionati gli elementi geometrici costituenti l’asse stradale. In particolare, per la viabilità in oggetto si è fatto riferimento ad una velocità di progetto massima di 40 km/h. Il limite di velocità è stato posto pari a 40 km/h, pari alla velocità di progetto massima utilizzata.

La strada riprende, allargandola leggermente, la sezione della strada esistente che va a ricucire ed è a unica carreggiata, con una corsia per senso di marcia da 2,75 m e banchine laterali da 0,50 m, per cui la larghezza complessiva della piattaforma risulta pari a 6,50 metri.

### 8.39 NV22

L’intervento prevede l’adeguamento dell’attuale rampa di accesso al piazzale RFI,

Il tracciato stradale di progetto è classificato, ai sensi del DM 6792 del 2001 (“Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”), come “Strada locale a destinazione particolare” e pertanto, come indicato nel paragrafo 3.5 della suddetta norma, “le caratteristiche compositive fornite dalla tabella 3.4.a e caratterizzate dal parametro “velocità di progetto” non sono applicabili”. Tuttavia, al fine di avere un parametro oggettivo in base al quale condurre la progettazione, si è scelto comunque di imporre una velocità di progetto massima consona alla tipologia dell’intervento ed in base a questa sono stati dimensionati gli elementi geometrici costituenti l’asse stradale. In particolare, per la viabilità in oggetto si è fatto riferimento ad una velocità di progetto massima di 40 km/h. Il limite di velocità è stato posto pari a 40 km/h, pari alla velocità di progetto massima utilizzata.

La strada riprende, allargandola leggermente, la sezione della strada esistente ed è a unica carreggiata, con una corsia per senso di marcia da 2,75 m e banchine laterali da 0,50 m, per cui la larghezza complessiva della piattaforma risulta pari a 6,50 metri.

### 8.40 NV23

L’intervento prevede la realizzazione di una nuova viabilità che consenta l’accesso dei mezzi di soccorso al piazzale di emergenza, necessario per la messa in sicurezza dei passeggeri in caso di sfollamento dalla galleria naturale Collecervo.

Il tracciato stradale di progetto è classificato, ai sensi del DM 6792 del 2001 (“Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”), come “Strada locale a destinazione particolare” e pertanto, come indicato nel paragrafo 3.5 della suddetta norma, “le caratteristiche compositive fornite dalla tabella 3.4.a e caratterizzate dal parametro “velocità di progetto” non sono applicabili”. Tuttavia, al fine di avere un parametro oggettivo in base al quale condurre la progettazione, si è scelto comunque di imporre una velocità di progetto massima consona alla tipologia dell’intervento ed in base a questa sono stati dimensionati gli elementi geometrici costituenti l’asse

**PROGETTO DEFINITIVO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D 26 RH	NV0000 001	B	52 di 52

**Relazione generale descrittiva delle viabilità**

stradale. In particolare, per la viabilità in oggetto si è fatto riferimento ad una velocità di progetto massima di 40 km/h. Il limite di velocità è stato posto pari a 40 km/h, pari alla velocità di progetto massima utilizzata.

la sezione della strada ed è a unica carreggiata, con una sola corsia di marcia da 3,50 m e banchine laterali da 0,25 m, per cui la larghezza complessiva della piattaforma risulta pari a 4,00 metri