

COMMITTENTE:



ALTA SORVEGLIANZA:



GENERAL CONTRACTOR:



INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01

TRATTA A.V. /A.C. TERZO VALICO DEI GIOVI PROGETTO ESECUTIVO

NUOVA VIABILITA' IMBOCCO FEGINO COL2 RELAZIONE SUGLI ASPETTI CONNESSI CON LE ESIGENZE DI SICUREZZA DI CUI ALL' ART.4 DEL D.M. 22.04.2004

GENERAL CONTRACTOR	DIRETTORE DEI LAVORI
Consorzio Cociv Ing. P.P. Marcheselli	

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
I G 5 1	0 1	E	C V	R G	N V V A 1 0	0 0 3	A

Progettazione :

Rev	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Progettista Integratore	Data	IL PROGETTISTA
A00	Prima emissione	Errevia 	18/06/2013	Ing. F. Colla 	19/06/2013	A. Palomba 	20/06/2013	
A01	Aggiornamenti progettuali	Errevia 	05/07/2013	Ing. F. Colla 	08/05/2013	A. Palomba 	09/07/2013	

n. Elab.:	File: IG51-01-E-CV-RG-NVVA10-003-A01.DOC.
-----------	---



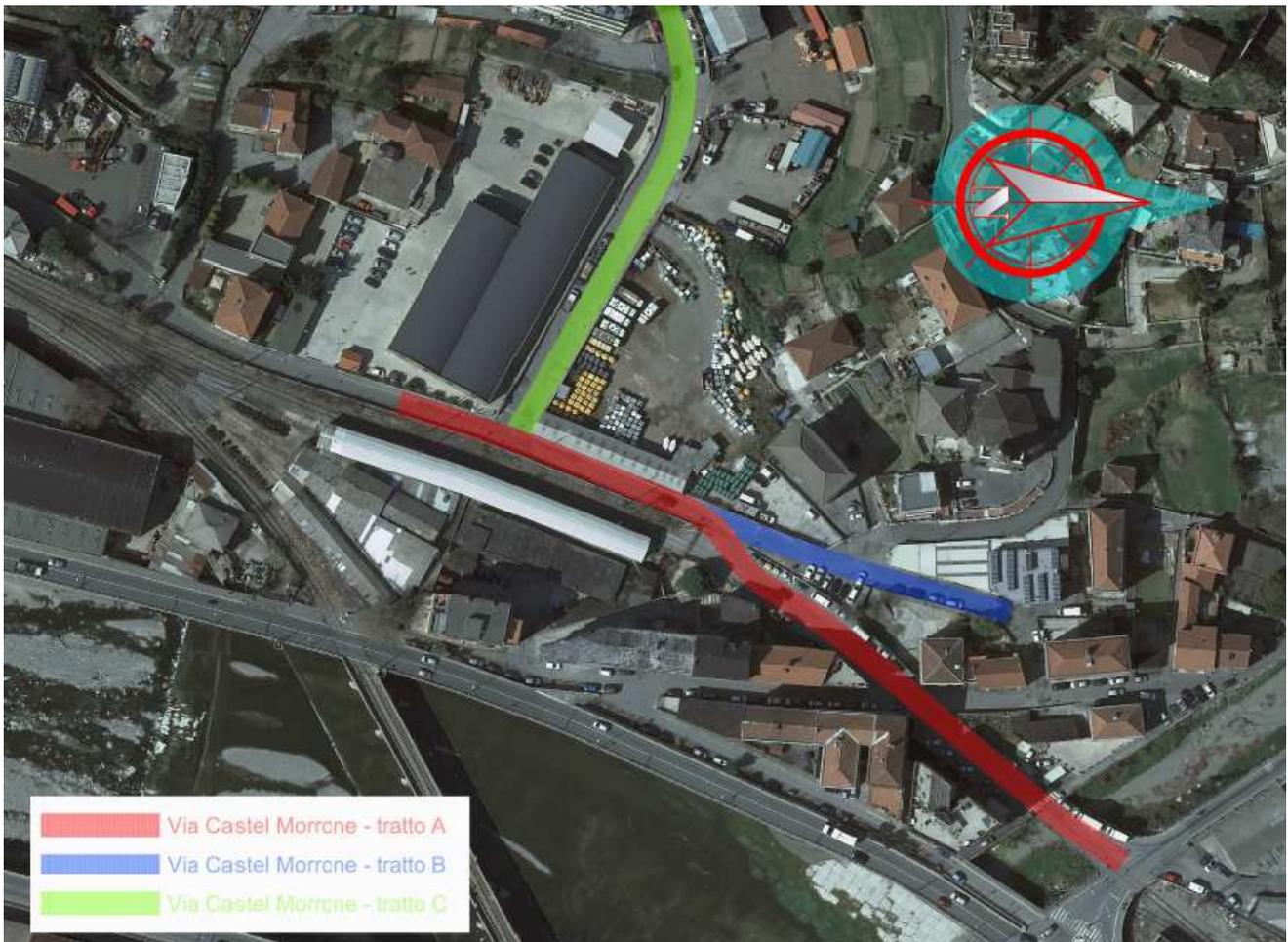
INDICE GENERALE

1. PREMESSE	4
2. STATO ATTUALE	5
3. DESCRIZIONE DELLE MIGLIORIE INTRODOTTE.....	6

1. PREMESSE

La presente relazione analizza le migliori introdotte dal punto di vista della sicurezza stradale, limitatamente al tratto di via Castel Morrone, parallelo al torrente Polcevera, a partire da via Trasta per circa 200 metri oggetto dell'intervento.

Per maggior chiarezza di esposizione, nell'immagine riportata di seguito, via Castel Morrone viene suddivisa in 3 tratti denominati A, B e C.



<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 
	<p>IG51-01-E-CV-RG-NVVA10-003-A01.DOC.</p> <p style="text-align: right;">Foglio 5 di 7</p>

2. STATO ATTUALE

Il tratto A, oggetto d'intervento, ricade in ambito prettamente urbano, assumendone tutte le caratteristiche, è a senso unico di marcia in direzione sud e, si presenta particolarmente disomogeneo, per la presenza di edifici civili e relativi accessi direttamente sulla strada, stalli di sosta paralleli e a spina di pesce, oltre che cassonetti per rifiuti e intersezioni con vie secondarie, il tutto con gli utenti deboli costretti a transitare direttamente sulla carreggiata, privi di ogni protezione.

Circa a metà del tratto in esame il percorso si disassa verso destra, proprio in corrispondenza del punto in cui s'innesta il tratto B, per la presenza di un cancello, che delimita un'area ferroviaria, posto in posizione frontale rispetto al senso di percorrenza di via Castel Morrone, per poi proseguire, sempre a senso unico di marcia sino al termine dell'intervento.

<p>GENERAL CONTRACTOR</p>  <p>CODIV Consorzio Collegamenti Integrati Veloci</p>	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p>  <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>
	<p>IG51-01-E-CV-RG-NVVA10-003-A01.DOC.</p> <p>Foglio 6 di 7</p>

3. DESCRIZIONE DELLE MIGLIORIE INTRODOTTE

L'emanazione del D.M. 22.04.2004 declassa il precedente D.M. 05.11.2001 a riferimento per quanto riguarda l'adeguamento delle strade esistenti, ambito in cui ricade il tratto stradale in esame.

Al fine di poter comunque garantire un adeguato standard di sicurezza stradale al tratto di adeguamento in sede della via Castel Morrone (tratto A), sono state introdotte delle migliorie alla viabilità esistente, che come descritto al capitolo precedente presenta notevoli criticità.

Sono presenti, infatti, delle situazioni di oggettivo pericolo sia per gli utenti deboli costretti a percorrere la via Castel Morrone in piena sede stradale occupata anche da un binario di servizio dell'adiacente area RFI, che per i veicoli transitanti obbligati a manovre di svolta in destra alquanto problematiche per l'esiguo spazio a disposizione (svolta da via Castel Morrone a via San Donà di Piave - lato nord).

Le migliorie introdotte si possono riassumere nei seguenti elementi principali :

- La nuova configurazione a doppio senso di circolazione del tratto A di via Castel Morrone, compreso tra l'innesto del tratto C e via Trasta, attualmente a senso unico in direzione sud, permette, durante la fase dei lavori in corrispondenza del cantiere Fegino, un collegamento più agevole dei mezzi d'opera con il cantiere base di Trasta (CBL3) riducendo la lunghezza del percorso ed evitando di farli transitare per un lungo tratto su via Castel Morrone, per poi ritornare verso nord fino al cantiere percorrendo via San Donà di Piave fino al CBL3, interessando anche il semaforo in corrispondenza del passaggio a livello. Tale configurazione renderà, allo stesso modo, più scorrevole il transito dei mezzi, soprattutto quelli pesanti, al termine dei lavori.
- Nella riqualificazione del tratto in esame si prevede la realizzazione di un nuovo e adeguato percorso pedonale che completa quello carente attualmente presente solo nella tratta a sud, (marciapiede sul lato ovest della sede stradale); tale intervento permette quindi alle utenze deboli di percorrere tutta la via Castel Morrone in piena sicurezza su sede appropriata con opportuni attraversamenti identificati da apposita segnaletica orizzontale e verticale;
- Le intersezioni presenti nel tratto di strada suindicato, sono state adeguate al fine di consentire con opportuna segnaletica le manovre in sicurezza dei mezzi transitanti escludendo quindi quelle che attualmente vengono eseguite in spazi insufficienti a garantire tale sicurezza, come ad esempio per la parte iniziale della via Castel Morrone, le due svolte in destra dalla stessa via Castel Morrone in direzione della via San Donà di Piave lato nord e lato sud, limitando, quest'ultima a senso unico, come richiesto dal comune di Genova nel documento che esprime parere favorevole alla realizzazione dell'intervento emesso in sede di C.d.S.;
- La regolamentazione ordinata degli spazi adibiti al parcheggio degli autoveicoli mediante alcuni stalli paralleli alle corsie di marcia, permette un notevole miglioramento rispetto allo stato di fatto, contraddistinto da un'assenza generale di aree per la sosta dei veicoli all'esterno del sedime viabile;
- A completamento della nuova sistemazione prevista per il tratto in esame, sono state predisposte delle aree ben definite dalla segnaletica orizzontale, adibite al posizionamento dei cassonetti per la raccolta differenziata dei rifiuti; tale area è posizionata in corrispondenza della nuova ubicazione del cancello per l'area RFI, in zona di facile accessibilità e non interferente con il traffico in esercizio.

A valle di quanto sopra riportato, si può dire che i lavori di adeguamento restituiscono una viabilità più sicura, priva di discontinuità lungo il percorso e con una serie indicazioni segnaletiche che facilitano l'utenza.

Si evidenzia nella seguente planimetria il tratto oggetto delle migliorie introdotte.

