

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



CUP: J84H17000930009

U.O. INFRASTRUTTURE NORD

PROGETTO DEFINITIVO

RADDOPPIO LINEA CODOGNO – CREMONA – MANTOVA
TRATTA PIADENA - MANTOVA

Relazione generale descrittiva viabilità

SCALA:

-

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

N M 2 5 0 3 D 2 6 R G N V 0 0 0 0 0 0 1 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione esecutiva	F. Eusepi	Giugno 2022	A. Pincioli <i>Albino Pincioli</i>	Giugno 2022	M. Berlingieri <i>MB</i>	Giugno 2022	A. Perego Giugno 2022



File: NM2503D26RGNV0000001A.DOC

n. Elab.: X

PROGETTO DEFINITIVO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
NM25	03	D 26 RG	NV0000 001	A	2 di 15

Relazione generale descrittiva viabilità

INDICE

1	PREMESSA	3
2	SCOPO DEL DOCUMENTO	4
3	DOCUMENTI DI RIFERIMENTO ED INPUT PROGETTUALI.....	5
3.1	PROGETTO STRADALE.....	5
3.2	BARRIERE DI SICUREZZA STRADALI.....	5
3.3	SEGNALETICA ORIZZONTALE E VERTICALE	6
3.4	MANUALE DI PROGETTAZIONE RFI.....	6
4	SEZIONI TIPO DI PROGETTO.....	7
5	DESCRIZIONE DELLE VIABILITÀ	9
5.1	NV22	9
5.2	NV23	9
5.3	NV24	10
5.4	NV25	11
5.5	NV26	11
5.6	NV27	12
5.7	NV28	12
5.8	NV29	13
5.9	NV30	13
5.10	NV31	14
5.11	NV32	14
5.12	NV33	15
5.13	NV34	15

PROGETTO DEFINITIVO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
NM25	03	D 26 RG	NV0000 001	A	3 di 15

Relazione generale descrittiva viabilità

1 PREMESSA

Nel Programma Regionale Mobilità e Trasporti della Regione Lombardia è riportata la pianificazione di “Riqualficazione Milano – Codogno – Cremona - Mantova”. Tale voce, oltre a citare gli interventi di raddoppio conclusi nel 2015 tra la località Cavatigozzi e Cremona, riporta anche l’intervento di raddoppio, proposto in maniera selettiva, sull’intera relazione

Il presente Progetto Definitivo, compendia gli interventi necessari, nell’ambito della linea Codogno – Cremona – Mantova, all’attivazione prioritaria della tratta Piadena – Mantova, 1^ fase funzionale del raddoppio della linea in oggetto.

L’opera si sviluppa nella bassa pianura lombarda, ad una quota compresa tra i 60 e i 20 metri s.l.m. andando da ovest verso est; lo sviluppo della tratta è di circa 34km tra le località di Piadena (km 55+286 LS) e Mantova (km 89+557 LS).

La 1^ fase del progetto prevede i seguenti interventi:

- Raddoppio tratta Piadena – Bozzolo: raddoppio con tratti in variante tramite la realizzazione di un nuovo binario ad interasse di circa 22.50 m dall’attuale, da eseguirsi in presenza di esercizio ferroviario;
- Raddoppio tratta Bozzolo – Mantova: raddoppio in stretto affiancamento da eseguirsi in interruzione prolungata di esercizio ferroviario.

Il progetto prevede, nell’ambito della realizzazione nuova della sede ferroviaria a doppio binario, dei relativi impianti ed apparati tecnologici e di trazione elettrica, inoltre la riqualficazione delle Stazioni e dei PRG di Piadena, Bozzolo e Marcaria, della Fermata di Castellucchio e del PRG di Mantova. È prevista, ancora, la soppressione di tutti i PL di linea tramite realizzazione di opportune nuove opere sostitutive. L’intervento, nel suo complesso, grazie all’incremento delle prestazioni della linea, si caratterizza come un potenziamento dei collegamenti regionali e merci attualmente programmati. La presente relazione viene emessa nell’ambito della redazione degli elaborati tecnici relativi al Progetto definitivo del Raddoppio Ferroviario Codogno-Cremona-Mantova.

PROGETTO DEFINITIVO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
NM25	03	D 26 RG	NV0000 001	A	4 di 15

Relazione generale descrittiva viabilità

2 SCOPO DEL DOCUMENTO

Scopo del presente documento è quello di fornire una descrizione delle viabilità appartenenti al Progetto Definitivo (PD) della tratta Piadena - Mantova, facente parte del raddoppio della Linea Codogno – Cremona - Mantova.

La relazione evidenzia quelle che sono le caratteristiche della viabilità esistente, le ripercussioni che l’inserimento del collegamento ferroviario avrà sulla stessa e come s’intende garantire la continuità all’utenza stradale tenendo conto anche delle caratteristiche territoriali e ambientali.

Gli interventi sulle viabilità sono stati definiti nel rispetto delle normative cogenti e delle condizioni locali esistenti, ambientali, locali, paesaggistiche ed economiche, garantendo sicurezza e funzionalità.

 <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	<p>RADDOPPIO LINEA CODOGNO – CREMONA – MANTOVA TRATTA PIADENA - MANTOVA</p>					
<p>PROGETTO DEFINITIVO Relazione generale descrittiva viabilità</p>	<p>COMMESSA NM25</p>	<p>LOTTO 03</p>	<p>CODIFICA D 26 RG</p>	<p>DOCUMENTO NV0000 001</p>	<p>REV. A</p>	<p>FOGLIO 5 di 15</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
NM25	03	D 26 RG	NV0000 001	A	6 di 15

Relazione generale descrittiva 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

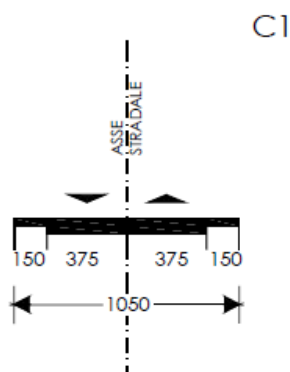
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
NM25	03	D 26 RG	NV0000 001	A	7 di 15

Relazione generale descrittiva viabilità

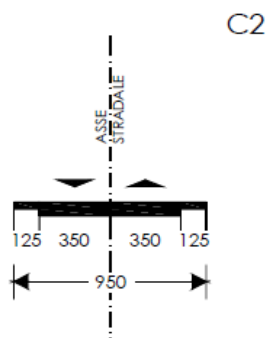
4 SEZIONI TIPO DI PROGETTO

Le viabilità del presente progetto hanno le seguenti sezioni:

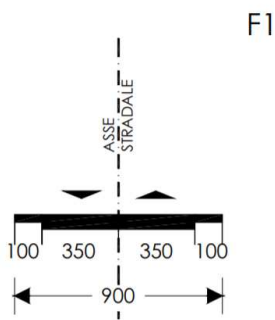
- Strada C1 extraurbana:



- Strada C2 extraurbana:



- Strada F1 extraurbana:

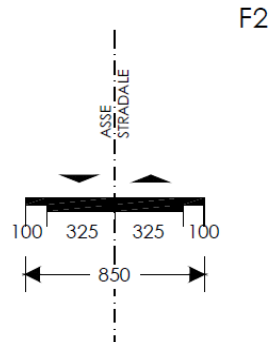


PROGETTO DEFINITIVO

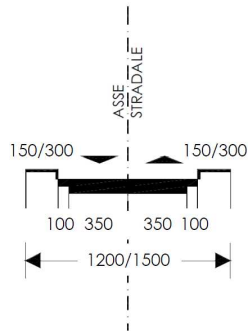
Relazione generale descrittiva viabilità

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
NM25	03	D 26 RG	NV0000 001	A	8 di 15

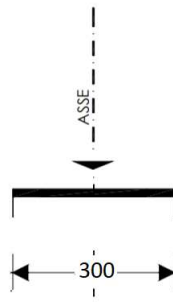
- Strada F2 extraurbana:



- Strada F urbana (con corsie da 3,50 m, banchine da 1,00 m e marciapiedi 1,50/3,00)



- Percorso ciclopedonale (L=3.00 m)



PROGETTO DEFINITIVO**Relazione generale descrittiva viabilità**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
NM25	03	D 26 RG	NV0000 001	A	9 di 15

5 DESCRIZIONE DELLE VIABILITÀ

Il Progetto definitivo delle viabilità interferite è stato aggiornato, con particolare riferimento alle viabilità sostitutive dei passaggi a livello previsti in soppressione, tenendo conto della presenza del Progetto autostradale Cremona-Mantova e delle necessità del territorio. In particolare, a seguito di tavoli tecnici di coordinati da R.L. sono state sviluppate soluzioni progettuali per i vari interventi, tali da rendere compatibili il progetto ferroviario e relative viabilità interferenti con il progetto autostradale, in modo evitare false spese e ridurre gli interventi dove possibile, ottimizzando così il consumo di suolo.

5.1 NV22

L'intervento prevede la realizzazione di una nuova viabilità sulla quale è prevista la realizzazione di un cavalcaferrovia (IV22) con il quale la viabilità di progetto scavalca la linea ferroviaria.

La viabilità principale si sviluppa prevalentemente il rilevato.

Ai sensi del codice della strada, la NV22 è classificata come "Strada locale ambito urbano di Categoria F". 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 stradale risulti pari a 9,00 metri. Ai lati delle banchine sono previsti marciapiedi di dimensione 1.50 m.

La velocità di progetto adottata è quella prevista nel DM 05/11/2001 (VP min. 25 km/h - VP max. 60 km/h.)

Al termine dell'asse principale è presente una rotatoria dalla quale partono ulteriori 4 rami. Nello specifico ed in senso orario rispetto al termine dell'asse principale:

- Ramo di collegamento su via del Popolo classificata come "Strada locale ambito urbano di Categoria F" ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 3,50 m e banchine laterali da 1,00 m
- Ramo di collegamento su SP10 classificata come "Strada extraurbana secondaria di Categoria C2" ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 3,50 m e banchine laterali da 1,25 m
- Ramo di collegamento su zona industriale classificata come "Viabilità a destinazione particolare" ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 3,50 m e banchine laterali da 1,25 m
- Ramo di collegamento su Sp10 classificata come "Strada extraurbana secondaria di Categoria C2" ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 3,50 m e banchine laterali da 1,25 m

5.2 NV23

L'intervento prevede la realizzazione di una nuova viabilità sulla quale è prevista la realizzazione di un'opera scatolare con la quale la viabilità di progetto sottopassa la linea ferroviaria.

	RADDOPPIO LINEA CODOGNO – CREMONA – MANTOVA TRATTA PIADENA - MANTOVA					
PROGETTO DEFINITIVO Relazione generale descrittiva viabilità	COMMESSA NM25	LOTTO 03	CODIFICA D 26 RG	DOCUMENTO NV0000 001	REV. A	FOGLIO 10 di 15

La viabilità si sviluppa prevalentemente il trincea.

Ai sensi del codice della strada, la NV23 è classificata come “Strada locale ambito extrurbano 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 stradale risulti pari a 9,00 metri. In destra è prevista una pista ciclopedonale di dimensione 3,00 m.

La velocità di progetto prevista nel DM 05/11/2001 per questa categoria di strada è “VP min. 40 km/h - VP max. 100 km/h.”. Valutati i vincoli esistenti, lo sviluppo dell’intervento e le ricadute sul territorio, nel caso della viabilità in oggetto la VP è stata limitata a 80 km/h.

5.3 NV24

L’intervento prevede la realizzazione di una nuova viabilità sulla quale è prevista la realizzazione di un cavalcaferrovia (IV24) con il quale la viabilità di progetto scavalca la linea ferroviaria.

La viabilità principale si sviluppa prevalentemente il rilevato.

Ai sensi del codice della strada, la NV24 è classificata come “Strada locale ambito urbano di Categoria F”. 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 stradale risulti pari a 9,00 metri. Ai lati delle banchine sono previsti marciapiedi di dimensione: 1.50 m in sinistra e 3.00 m in destra.

La velocità di progetto adottata è quella prevista nel DM 05/11/2001 (VP min. 25 km/h - VP max. 60 km/h.)

Al termine dell’asse principale è presente una rotatoria dalla quale partono ulteriori 4 rami

Nello specifico ed in senso orario rispetto al termine dell’asse principale:

- Ramo di collegamento su via Cremona ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 3,50 m e banchine laterali da 1,00 m. Rispetto al tracciamento, in destra è presente un marciapiede di dimensione 3,00m
- Ramo di collegamento su SP10 classificata come “Strada extraurbana secondaria di Categoria C2” ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 3,50 m e banchine laterali da 1,25 m
- Ramo di collegamento su via Nuova/Tezzoglio (ricucitura su strada esistente)
- Ramo di collegamento su Sp10 classificata come “Strada extraurbana secondaria di Categoria C2” ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 3,50 m e banchine laterali da 1,25 m

PROGETTO DEFINITIVO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
NM25	03	D 26 RG	NV0000 001	A	11 di 15

Relazione generale descrittiva viabilità

5.4 NV25

L'intervento prevede la realizzazione di una nuova viabilità sulla quale è prevista la realizzazione di un cavalcaferrovia (IV25) con il quale la viabilità di progetto scavalca la linea ferroviaria.

La viabilità principale si sviluppa prevalentemente il rilevato.

Ai sensi del codice della strada, la NV25 è classificata come "Strada locale ambito extrurbano 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 stradale risulti pari a 9,00 metri. In sinistra è prevista una pista ciclopedonale di dimensione 3,00 m

La velocità di progetto prevista nel DM 05/11/2001 per questa categoria di strada è "VP min. 40 km/h - VP max. 100 km/h.". Valutati i vincoli esistenti, lo sviluppo dell'intervento e le ricadute sul territorio, nel caso della viabilità in oggetto la VP è stata limitata a 80 km/h

Al termine dell'asse principale è presente una rotonda dalla quale partono ulteriori 2 rami su SP10 classificati come "Strada extraurbana secondaria di Categoria C2" ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 3,50 m e banchine laterali da 1,25 m.

5.5 NV26

L'intervento prevede la realizzazione di una nuova viabilità sulla quale è prevista la realizzazione di un cavalcaferrovia (IV26) con il quale la viabilità di progetto scavalca la linea ferroviaria.

La viabilità principale si sviluppa prevalentemente il rilevato.

Ai sensi del codice della strada, la NV26 è classificata come "Strada locale ambito extrurbano 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 stradale risulti pari a 9,00 metri. In sinistra è previsto un camminamento di servizio di dimensione 3,00 m.

La velocità di progetto prevista nel DM 05/11/2001 per questa categoria di strada è "VP min. 40 km/h - VP max. 100 km/h.". Valutati i vincoli esistenti, lo sviluppo dell'intervento e le ricadute sul territorio, nel caso della viabilità in oggetto la VP è stata limitata a 80 km/h.

Al termine dell'asse principale è presente una rotonda dalla quale partono ulteriori 3 rami

Nello specifico ed in senso orario rispetto al temine dell'asse principale:

- Ramo di collegamento su SP10 classificata come "Strada extraurbana secondaria di Categoria C2" ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 3,50 m e banchine laterali da 1,25 m

 <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	<p>RADDOPPIO LINEA CODOGNO – CREMONA – MANTOVA TRATTA PIADENA - MANTOVA</p>					
<p>PROGETTO DEFINITIVO Relazione generale descrittiva viabilità</p>	<p>COMMESSA NM25</p>	<p>LOTTO 03</p>	<p>CODIFICA D 26 RG</p>	<p>DOCUMENTO NV0000 001</p>	<p>REV. A</p>	<p>FOGLIO 12 di 15</p>

- Ramo di collegamento su SP67 classificata come “Strada locale ambito extrurbano di Categoria F1” ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 3,50 m e banchine laterali da 1,00 m
- Ramo di collegamento su SP10 classificata come “Strada extraurbana secondaria di Categoria C2” ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 3,50 m e banchine laterali da 1,25 m

5.6 NV27

L'intervento prevede la realizzazione di una nuova viabilità sulla quale è prevista la realizzazione un'opera scatolare con la quale la viabilità di progetto sottopassa la linea ferroviaria.

La viabilità principale si sviluppa prevalentemente in trincea.

Ai sensi del codice della strada, la NV27 è classificata come “Strada locale ambito urbano di Categoria F”. 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 stradale risulti pari a 9,00 metri. In sinistra è previsto un marciapiede di dimensione 3,00 m.

La velocità di progetto adottata è quella prevista nel DM 05/11/2001 (VP min. 25 km/h - VP max. 60 km/h).

All'inizio dell'asse principale è presente una rotatoria dalla quale partono 2 rami su via Salvo d'Acquisto. I 2 rami sono ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 3,50 m e banchine laterali da 1.00 m

Al termine dell'asse principale è presente una rotatoria dalla quale partono ulteriori 3 rami

Nello specifico ed in senso orario rispetto al termine dell'asse principale:

- Ramo di collegamento su SP10 classificata come “Strada extraurbana secondaria di Categoria C2” ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 3,50 m e banchine laterali da 1,25 m
- Ramo di collegamento (ramo Nord) classificata come “Strada locale ambito extrurbano di Categoria F1” ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 3,50 m e banchine laterali da 1,00 m
- Ramo di collegamento su Sp10 classificata come “Strada extraurbana secondaria di Categoria C2” ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 3,50 m e banchine laterali da 1,25 m

5.7 NV28

L'intervento prevede la realizzazione di una nuova viabilità sulla quale è prevista la realizzazione di un cavalcaferrovia (IV28) con il quale la viabilità di progetto scavalca la linea ferroviaria.

La viabilità principale si sviluppa prevalentemente il rilevato

	RADDOPPIO LINEA CODOGNO – CREMONA – MANTOVA TRATTA PIADENA - MANTOVA					
PROGETTO DEFINITIVO Relazione generale descrittiva viabilità	COMMESSA NM25	LOTTO 03	CODIFICA D 26 RG	DOCUMENTO NV0000 001	REV. A	FOGLIO 13 di 15

Ai sensi del codice della strada, la NV28 è classificata come “Strada locale ambito urbano di Categoria F”. 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 stradale risulti pari a 9,00 metri. Ai lati delle banchine sono previsti marciapiedi di dimensione: 3,00 m in sinistra e 1,50 m in destra.

La velocità di progetto adottata è quella prevista nel DM 05/11/2001 (VP min. 25 km/h - VP max. 60 km/h.)

5.8 NV29

L'intervento prevede la realizzazione di una nuova viabilità sulla quale è prevista la realizzazione di un cavalcaferrovia (IV29) con il quale la viabilità di progetto scavalca la linea ferroviaria.

La viabilità principale si sviluppa prevalentemente il rilevato.

Ai sensi del codice della strada, la NV29 è classificata come “Strada locale ambito urbano di Categoria F”. 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 stradale risulti pari a 9,00 metri. Ai lati delle banchine sono previsti marciapiedi di dimensione 1,50 m.

La velocità di progetto adottata è quella prevista nel DM 05/11/2001 (VP min. 25 km/h - VP max. 60 km/h.)

La viabilità dell'asse principale ha inizio su Strada Dossi Sabbioni. Tale 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 stradale risulti pari a 9,00 metri.

5.9 NV30

L'intervento prevede la realizzazione di una nuova viabilità sulla quale è prevista la realizzazione di un cavalcaferrovia (IV30) con il quale la viabilità di progetto scavalca la linea ferroviaria.

La viabilità principale si sviluppa prevalentemente il rilevato.

Ai sensi del codice della strada, la NV30 è classificata come “Strada locale ambito urbano di Categoria F”. 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 stradale risulti pari a 9,00 metri. Ai lati delle banchine sono previsti marciapiedi di dimensione 1,50 m.

La velocità di progetto adottata è quella prevista nel DM 05/11/2001 (VP min. 25 km/h - VP max. 60 km/h.)

Lungo lo sviluppo dell'asse principale, in prossimità della progressiva 0+270.00 è prevista una diramazione di collegamento con via della Repubblica. Tale strada è composta da unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 3,50 m e banchine laterali da 1,00 m. Ai lati delle banchine sono previsti marciapiedi di dimensione 1,50 m.

PROGETTO DEFINITIVO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
NM25	03	D 26 RG	NV0000 001	A	14 di 15

Relazione generale descrittiva viabilità

Al termine dell'asse principale è presente una rotatoria dalla quale partono ulteriori 2 rami composti da unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 3,50 m e banchine laterali da 1,00 m.

5.10 NV31

L'intervento prevede la realizzazione di una nuova viabilità sulla quale è prevista la realizzazione di un cavalcaferrovia (IV31) con il quale la viabilità di progetto scavalca la linea ferroviaria.

La viabilità principale si sviluppa prevalentemente il rilevato.

Ai sensi del codice della strada, la NV31 è classificata come "Strada locale ambito extraurbano 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 stradale risulti pari a 8,50 metri.

La velocità di progetto prevista nel DM 05/11/2001 per questa categoria di strada è "VP min. 40 km/h - VP max. 100 km/h.". Valutati i vincoli esistenti, lo sviluppo dell'intervento, le ricadute sul territorio, e la necessità di rendere compatibile il progetto con il progetto dell'Autostrada Cremona-Mantova, nel caso della viabilità in oggetto la VP max è stata limitata a 60 km/h.

Lungo lo sviluppo dell'asse principale:

- in prossimità della progressiva 0+400.00 è prevista una diramazione di collegamento con S.P. 55. Tale strada è composta da unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 2,00 m e banchine laterali da 0,50 m. Le dimensioni ridotte della piattaforma derivano dalla chiusura del passaggio a livello in quanto, il ramo dell'SP55 tra la nuova viabilità e la linea ferroviaria, fungerà solo da accesso per un'abitazione.
- in prossimità della progressiva 0+850.00 è prevista una diramazione di collegamento con Strada Fontana. Tale strada è classificata come "Strada locale ambito urbano di Categoria F" ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 2,75 m e banchine laterali da 0,50 m.

5.11 NV32

L'intervento prevede la realizzazione di una nuova viabilità sulla quale è prevista la realizzazione di un'opera scatolare con la quale la viabilità di progetto scavalca la linea ferroviaria.

La viabilità principale si sviluppa prevalentemente il rilevato.

Ai sensi del codice della strada, la NV32 è classificata come "Strada extraurbana di Categoria C1". La strada è ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 3,75 m e banchine laterali da 1,50 m, di modo che la larghezza complessiva della piattaforma stradale risulti pari a 10,50 metri.

PROGETTO DEFINITIVO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
NM25	03	D 26 RG	NV0000 001	A	15 di 15

Relazione generale descrittiva viabilità

La velocità di progetto prevista nel DM 05/11/2001 per questa categoria di strada è “VP min. 40 km/h - VP max. 100 km/h.”. Valutati i vincoli esistenti, lo sviluppo dell’intervento, le ricadute sul territorio, e la necessità di rendere compatibile il progetto con il progetto dell’Autostrada Cremona-Mantova, nel caso della viabilità in oggetto la VP max è stata limitata a 80 km/h.

L’asse principale termina su via Osanne, strada classificata come “Strada locale ambito extrurbano di Categoria F1” ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 3,50 m e banchine laterali da 1,00 m.

5.12 NV33

L’intervento prevede la realizzazione di una nuova viabilità sulla quale è prevista la realizzazione di un cavalcaferrovia (IV33) con il quale la viabilità di progetto scavalca la linea ferroviaria.

La viabilità principale si sviluppa prevalentemente il rilevato.

Ai sensi del codice della strada, la NV33 è classificata come “Strada locale ambito extraurbano 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 stradale risulti pari a 9,00 metri. In sinistra è prevista una pista ciclopedonale di dimensione 3,00 m.

La velocità di progetto prevista nel DM 05/11/2001 per questa categoria di strada è “VP min. 40 km/h - VP max. 100 km/h.”. Valutati i vincoli esistenti, lo sviluppo dell’intervento, le ricadute sul territorio, e la necessità di rendere compatibile il progetto con il progetto dell’Autostrada Cremona-Mantova, nel caso della viabilità in oggetto la VP max è stata limitata a 60 km/h.

5.13 NV34

L’intervento prevede la realizzazione di una nuova viabilità sulla quale è prevista la realizzazione di un’opera scatolare con la quale la viabilità di progetto sottopassa la linea ferroviaria.

La viabilità principale si sviluppa prevalentemente in trincea.

Ai sensi del codice della strada, la NV34 è classificata come “Strada locale ambito urbano di Categoria F”. 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 stradale risulti pari a 9,00 metri. Ai lati delle banchine sono previsti marciapiedi di dimensione: 3,00 m in sinistra e 1,50 m in destra.

La velocità di progetto adottata è quella prevista nel DM 05/11/2001 (VP min. 25 km/h - VP max. 60 km/h).