



AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA DAL CASELLO DI REGGIOLO-ROLO SULLA A22 AL CASELLO DI FERRARA SUD SULLA A13

CODICE C.U.P. E81B08000060009

PROGETTO DEFINITIVO

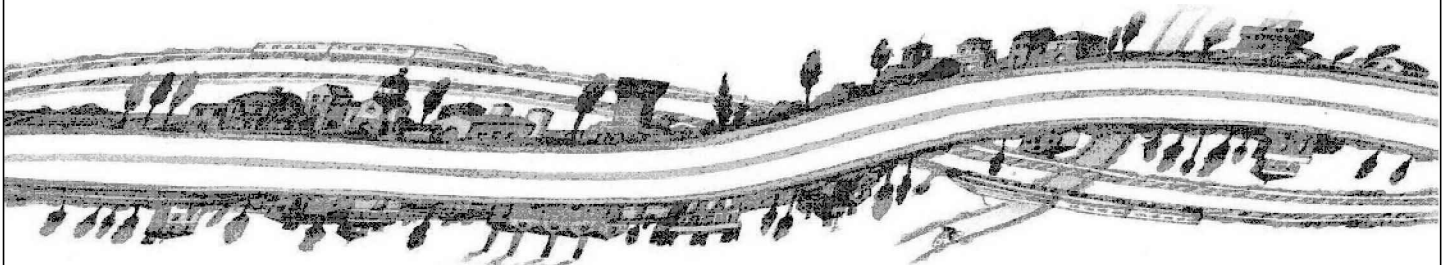
ASSE AUTOSTRADALE (COMPRESIVO DEGLI INTERVENTI LOCALI DI COLLEGAMENTO VIARIO AL SISTEMA AUTOSTRADALE)

PROGETTAZIONE STRADALE

VIABILITA' INTERFERITA

V33 - SOTTOVIA STRADA VICINALE GNOLA

RELAZIONE TECNICA DEL TRACCIATO



IL PROGETTISTA

PIACENTINI INGEGNERI S.r.l.
Ing. Luca Piacentini
Albo Ing. Bologna n° 4152



RESPONSABILE INTEGRAZIONE
PRESTAZIONI SPECIALISTICHE

Ing. Emilio Salsi
Albo Ing. Reggio-Emilia n° 945



IL CONCESSIONARIO

Autostrada Regionale
Cispadana S.p.A.
IL PRESIDENTE
Graziano Pattuzzi

G										
F										
E										
D										
C										
B										
A	17.04.2012	Emissione				Manfredini	Piacentini	Salsi		
REV.	DATA	DESCRIZIONE				REDAZIONE	CONTROLLO	APPROVAZIONE		
IDENTIFICAZIONE ELABORATO										DATA: MAGGIO 2012
NUM. PROGR.	FASE	LOTTO	GRUPPO	CODICE OPERA WBS	TRATTO OPERA	AMBITO	TIPO ELABORATO	PROGRESSIVO	REV.	SCALA:
1905	PD	0	V33	VCS33	0	SD	RT	01	A	-

INDICE

1.	GENERALITA'	2
2.	RIFERIMENTI	3
3.	CRITERI DI PROGETTAZIONE STRADALE	4
3.1.	SEZIONE STRADALE TIPO.....	4
3.2.	SMALTIMENTO ACQUE DI PIATTAFORMA.....	7
3.3.	VELOCITA' DI PROGETTO	9
4.	DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO	11
5.	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	12
6.	GEOMETRIA DELL'ASSE STRADALE - ANDAMENTO PLANIMETRICO	13
6.1.	RETTIFILI.....	13
6.2.	CURVE CIRCOLARI.....	14
6.3.	PENDENZE TRASVERSALI NEI RETTIFILI E NELLE CURVE CIRCOLARI	15
6.4.	COMPATIBILITÀ TRA CURVE CIRCOLARI E RETTIFILI	17
6.5.	ALLARGAMENTO PER L'ISCRIZIONE LUNGO LE CURVE CIRCOLARI.....	17
6.6.	CURVE A RAGGIO VARIABILE.....	18
6.7.	PARAMETRO MASSIMO CLOTOIDI	21
6.8.	PENDENZA TRASVERSALE LUNGO LE CLOTOIDI.....	22
6.9.	VALORI MASSIMI DELLA SOVRAPENDENZA ΔI	23
6.10.	VALORI MINIMI DELLA SOVRAPENDENZA ΔI	23
6.11.	VERIFICHE ANDAMENTO PLANIMETRICO.....	25
7.	VERIFICHE DI VISIBILITA'	27
7.1.	CRITERI PER L'ESECUZIONE DELLE VERIFICHE DI VISIBILITA'	27
7.2.	DISTANZA DI VISIBILITA' PER L'ARRESTO.....	27
8.	GEOMETRIA DELL'ASSE STRADALE - ANDAMENTO ALTIMETRICO	32
8.1.	CRITERI USATI PER LA COSTRUZIONE DEL PROFILO ALTIMETRICO	32
8.2.	ANDAMENTO ALTIMETRICO.....	34
8.3.	VERIFICHE ALTIMETRICHE	36
9.	DIAGRAMMA DI VELOCITA'	37
10.	COORDINAMENTO PLANO-ALTIMETRICO	38

1. GENERALITA'

Nel presente elaborato viene descritto nel dettaglio il nuovo asse stradale col quale la strada vicinale Gnola esistente, oggetto di adeguamento, sottopasserà la Nuova Autostrada Regionale Cispadana.

Tale strada comunale interferisce con l'infrastruttura di progetto alla progressiva pk 38 + 276.16 km ed è situata nelle vicinanze del comune di Finale Emilia in provincia di Modena; è una viabilità che serve il collegamento tra le aree a nord e quelle a sud della Autostrada Cispadana, in particolare collegherà Via per Cento a nord a via Argine Destro Foscaglia posta a sud.

Nell'area di interferenza l'autostrada di progetto è in rilevato rispetto al piano campagna circostante, tale collocazione altimetrica ha comportato la necessità di realizzare alcune opere d'arte quali:

- Sottovia d'attraversamento a sezione scatolare;
- Opere di sostegno del terreno mediante muri ad U.

Complessivamente quindi l'intervento si compone di un sottovia scatolare in corrispondenza dell'intersezione con la Nuova Autostrada regionale Cispadana, muri ad U lungo le rampe di immissione nel sottovia e relative opere di ricucitura e continuità.

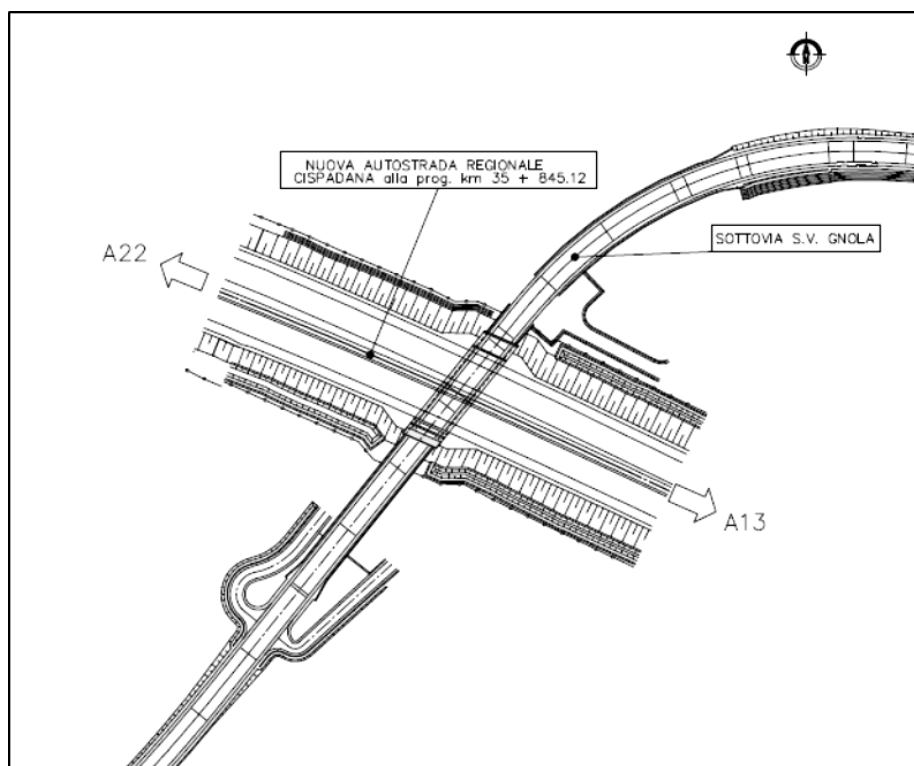


FIGURA 1.1 – SCHEMA PLANIMETRICO DELLA INTERFERENZA TRA AUTOSTRADA E S.V. GNOLA

2. RIFERIMENTI

Si riportano di seguito i riferimenti agli elaborati relativi ai criteri utilizzati nella progettazione della parte stradale dell'intervento in oggetto:

- " Elenco delle normative di riferimento" PD_0_000_00000_GE_KT_01_A;
- " Tabella materiali e classi di esposizione calcestruzzo" PD_0_000_00000_GE_TB_01_A;
- " Vita utile e classi d'uso delle opere" PD_0_000_00000_GE_KT_02_A.

3. CRITERI DI PROGETTAZIONE STRADALE

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emanato in data 5 novembre 2001 le “Norme funzionali geometriche per la costruzione delle strade” con le quali si sono definiti nuovi criteri per la definizione e la progettazione delle caratteristiche plano-altimetriche delle strade.

Lo stesso Ministero delle Infrastruttura e dei Trasporti ha emanato in data 22 aprile 2004 la “Modifica del decreto 5 novembre 2001, n. 6792, recante «Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade»” con il quale viene dichiarata la applicabilità del DM 05/11/2001 solo alle strade di nuova costruzione. Ne risulta quindi che nel caso di adeguamento di strade esistenti, come nel caso in esame, la normativa del 2001 risulta solamente di riferimento purchè venga dimostrato che la nuova viabilità in progetto produca un miglioramento funzionale della circolazione nonché un innalzamento del livello di sicurezza.

3.1. SEZIONE STRADALE TIPO

Con riferimento a quanto previsto dalla classificazione funzionale delle strade (D.M. 5/11/2001), la viabilità in oggetto è classificata come appartenente alla rete locale, trattandosi di una Strada locale extraurbana di tipo F2. Lo stesso Decreto stabilisce quale sia l’organizzazione della piattaforma stradale e dei suoi margini, intendendo che tale configurazione sia da intendersi come la minima prevista dal decreto, e da verificare in funzione di esigenze normative legate ad altri settori. Gli elementi compostivi della sezione trasversale sono descritti con riferimento alla seguente figura di cui al Decreto 5/11/2001.

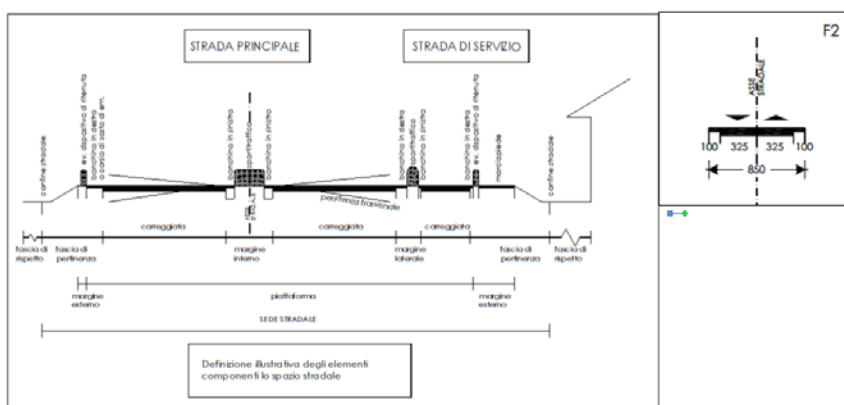


FIGURA 3.1.1 – DEFINIZIONE ILLUSTRATIVA DEGLI ELEMENTI COMPONENTI LO SPAZIO STRADALE

La piattaforma stradale adottata risulta avere una sezione minima pari a 8.50, così composta:

- una carreggiata a doppio senso di marcia, composta da n. 1 corsia per senso di marcia di larghezza pari a 3.25m;
- una banchina in destra per senso di marcia pari a 1.00m;

Le scarpate dei rilevati hanno una pendenza 3/2.

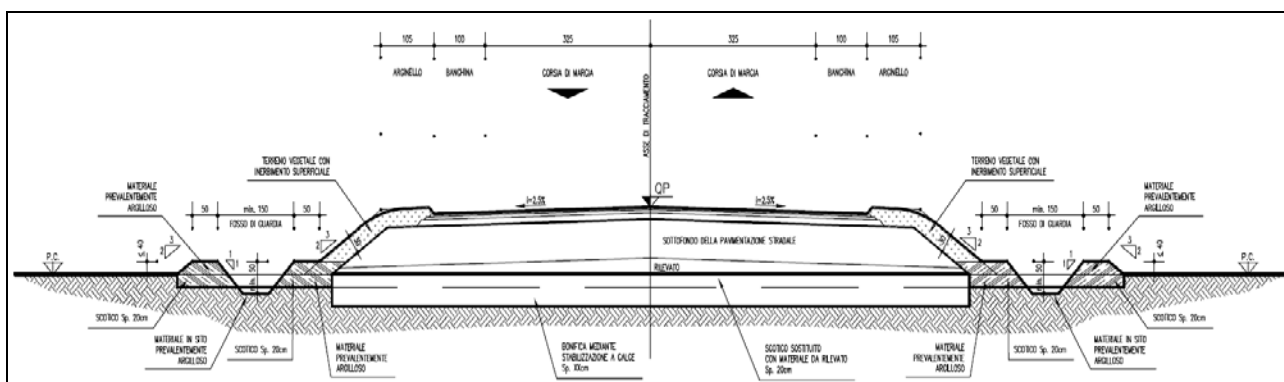


FIGURA 3.1.2 – SEZIONE TIPO STRADA VICINALE GNOLA DI NUOVA PROGETTAZIONE

La pavimentazione del tratto di strada interno al sottovia di progetto sarà composto da:

- Strato di usura in conglomerato bituminoso a maglia chiusa– Spessore 4 cm ;
- Strato di collegamento (Binder) in conglomerato bituminoso a maglia aperta – Spessore 5 cm ;
- Strato di base in misto cementato – Spessore 10 cm;

La pavimentazione del tratto di strada esterno al sottovia di progetto avrà uno spessore complessivo di 77 cm e sarà composto da:

- Strato di usura in conglomerato bituminoso a maglia chiusa– Spessore 4 cm ;
- Strato di collegamento (Binder) in conglomerato bituminoso a maglia aperta – Spessore 5 cm ;
- Strato di base in misto cementato – Spessore 10 cm;
- Sottofondo della pavimentazione in misto stabilizzato – Spessore 60 cm;

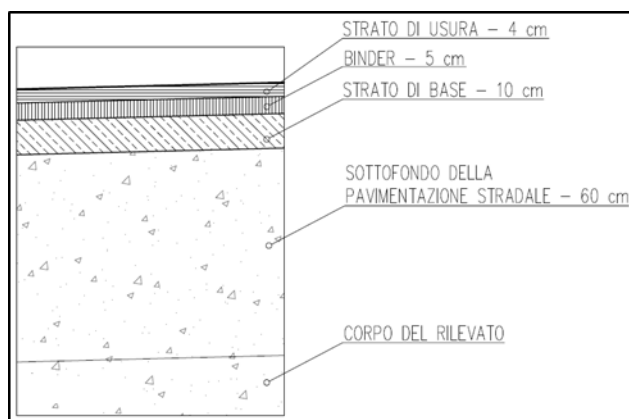


FIGURA 3.1.3 – PARTICOLARE PACCHETTO STRADALE

Lo spessore dello scotico è di 20 cm. Per lo spessore dello strato di bonifica si rimanda agli appositi elaborati di progetto specializzati.

La sezione tipo stradale all'interno della struttura scatolare è rappresentata nella seguente figura.

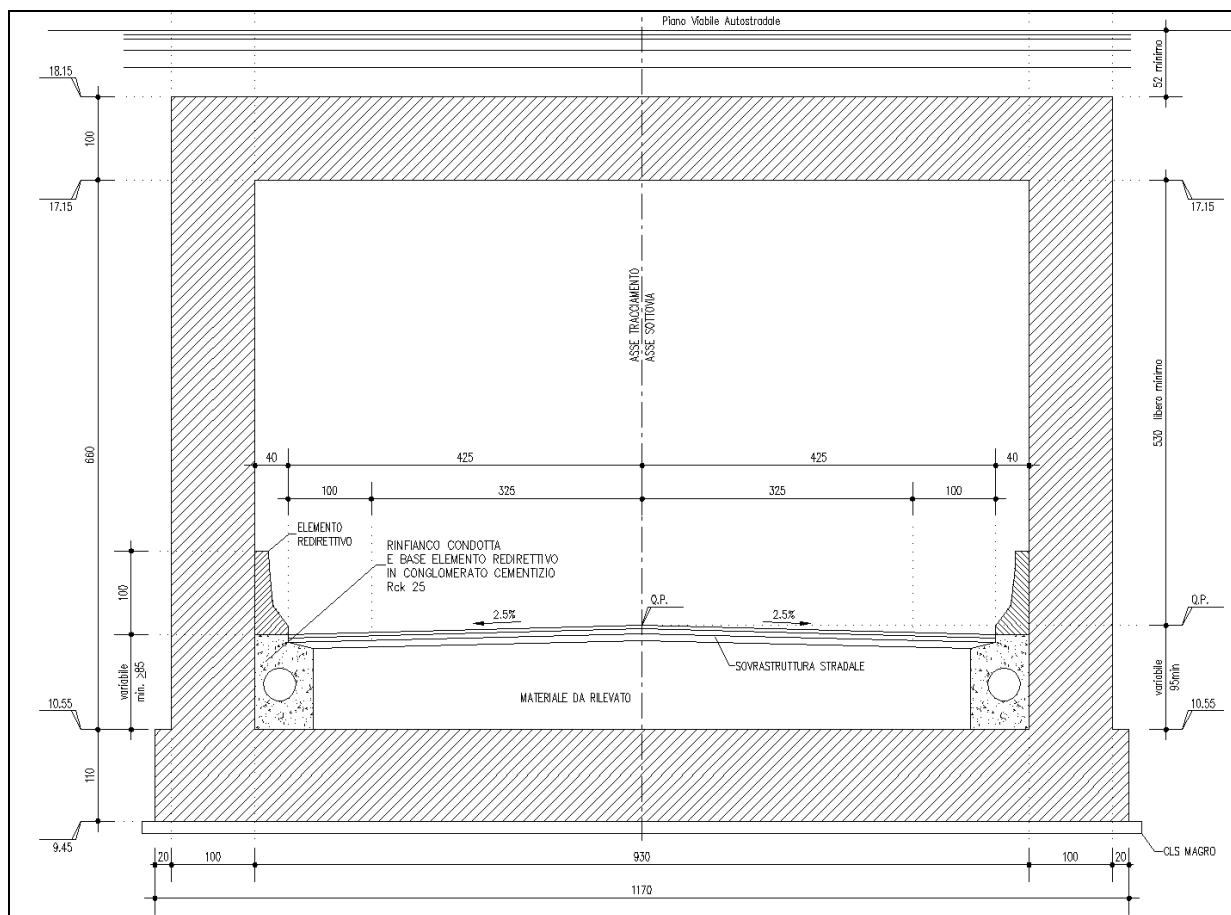


FIGURA 3.1.4 – SEZIONE TRASVERSALE DEL SOTTOVIA

Il franco minimo in elevazione assunto per il sottovia è di 5,30 m ossia di poco superiore a quello imposto dalla normativa stradale e pari a 5,00m.

L'altezza interna netta dello scatolare è stata valutata in modo da permettere il rispetto dei seguenti tre punti:

- avere in ogni punto dello scatolare almeno un'altezza utile pari al franco minimo di 5.30 m nel punto più alto della carreggiata (tenuto conto delle pendenze trasversali della strada);
- avere in ogni punto della carreggiata nel tratto interno allo scatolare un'altezza interna non minore di 90 cm per ospitare il pacchetto stradale e le tubazioni di scolo dell' acqua;
- in modo da permettere il posizionamento delle tubazioni di raccolta acque che permettano il deflusso delle acque meteoriche dal punto di minimo del profilo stradale sino alle vasche di raccolta dell'impianto di sollevamento.

3.2. SMALTIMENTO ACQUE DI PIATTAFORMA

Lo smaltimento nei tratti in rilevato delle acque defluenti dalla sede stradale, avverrà mediante la raccolta ai margini della piattaforma stradale, sulla banchina, a ridosso del ciglio erboso.

A determinati intervalli l'elemento marginale sarà interrotto e, tramite l'utilizzo di embrici in CA, le acque saranno convogliate all'interno dei fossi di guardia posti ai piedi del rilevato.

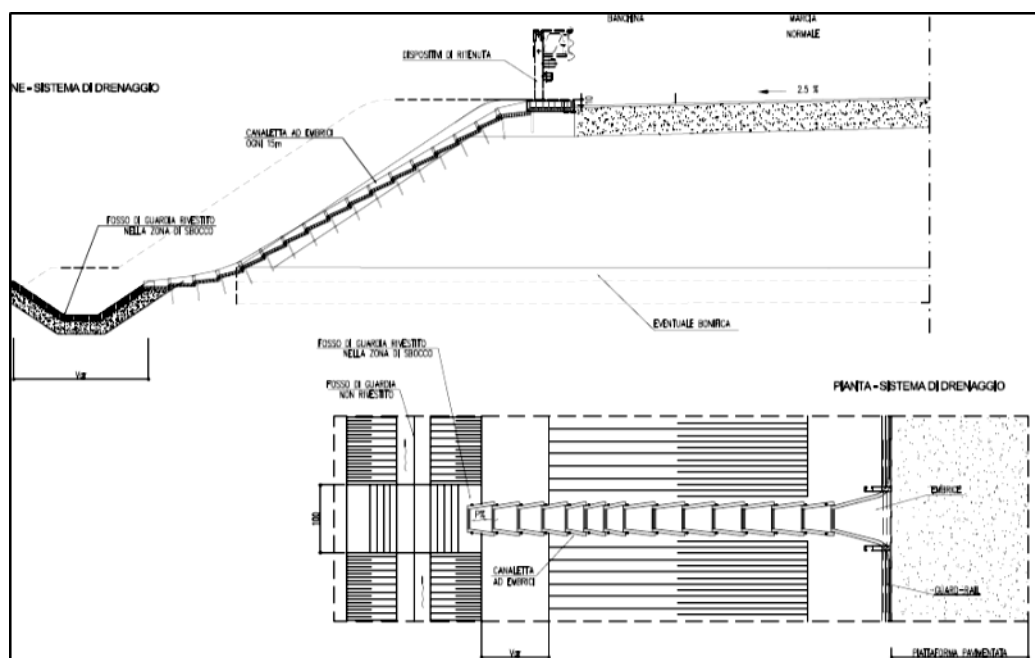


FIGURA 3.2.1 – PARTICOLARE CANALETTE AD EMBRICE

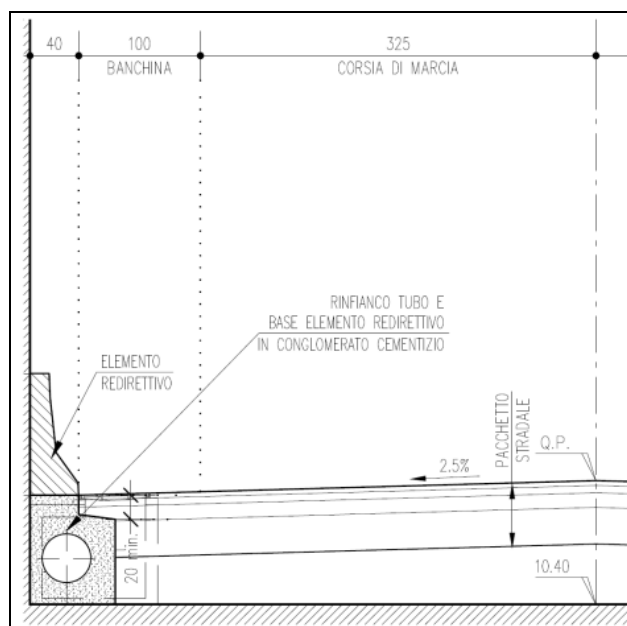


FIGURA 3.2.3 – PARTICOLARE POSIZIONAMENTO CANALETTA

Per informazioni più dettagliate si rimanda alla relazione idraulica.

3.3. VELOCITA' DI PROGETTO

Le Norme Tecniche per la progettazione stradale DM 11/05/2001 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade” fissano come criterio fondamentale per la definizione planimetrica delle strade di nuova costruzione la definizione del campo di velocità di progetto all’interno del quale deve variare la velocità di progetto dei vari elementi (rettifili, curve) che compongono il tracciato. La variazione della velocità di progetto tra un elemento, e gli elementi adiacenti è fissata da regole precise le quali devono essere rispettate nel definire il diagramma di velocità; fondamentale è la definizione della velocità di progetto massima, che è il valore di velocità da considerarsi su tutti gli elementi più favorevoli del tracciato.

Nel fissare la velocità di progetto massima per i diversi tipi di strade la Norma fa preciso e ripetuto riferimento alla velocità massima prevista dal Codice della Strada per quel tipo di strada; più precisamente la velocità massima di progetto per ogni tipo di strada pari al valore del limite di velocità previsto dal Codice della Strada su quel tipo di strada, aumentato di 10 km/h (si veda la tabella 3.4.a della Normativa).

Generalmente la localizzazione e il contesto in cui le varianti alle strade esistenti si inseriscono, non permettono l'adozione di velocità di progetto elevate, in quanto le stesse comporterebbero varianti molto lunghe; pertanto si è ritenuto opportuno adottare limiti di velocità.

La bozza delle "Norme per l'adeguamento delle strade esistenti" offre infatti la possibilità di introdurre e progettare per una velocità inferiore rispetto a quella massima prevista per la categoria a cui la strada appartiene, quando il progetto riguarda l'adeguamento di strade esistenti o varianti di sviluppo modesto.

Per la viabilità oggetto della presente progettazione viene assunta la sezione tipo definita dalla Normativa attuale come "F2" con il relativo intervallo di velocità di progetto (40-100 km/h). L'intervento in esame interessa la viabilità esistente per un tratto limitato e quindi, in base a quanto riportato al paragrafo precedente, si prevede di progettare la variante con velocità massima di progetto pari a 50 km/h, limitata attraverso opportuna segnaletica. Il diagramma di velocità delle varianti in progetto dovrà pertanto essere costruito tenendo conto di questi valori.

4. DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO

Le opere in progetto per la risistemazione della viabilità a seguito della costruzione della Nuova Autostrada Cispadana, si collocano nelle vicinanze del comune di Finale Emilia a ridosso della nuova infrastruttura autostradale.

La strada esistente presenta un tracciato curvilineo in direzione Sud-Ovest Nord-Est; la viabilità in progetto si colloca in sovrapposizione alla viabilità esistente per il primo tratto, divergendo in corrispondenza di una abitazione e di seguito ricongiungendosi. Il terreno nella zona dei lavori si presenta pianeggiante e non evidenzia particolari vincoli se non quelli relativi alla presenza di alcuni fabbricati ai quali deve essere garantito l'accesso.

La viabilità preesistente alle opere in corso di progettazione è caratterizzata da sezioni con larghezza della sede, non pavimentata, piuttosto contenuta (c.a. 3.50 m).



FIGURA 4.1 – STRADA VICINALE GNOLA ALLO STATO DI FATTO

5. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

L'intervento di progetto consiste nella deviazione dell'attuale Strada Vicinale G. A. Gnoli per mantenere il collegamento tra il territorio a sud ed il territorio a nord della Nuova Autostrada Regionale Cispadana.

Il nuovo asse è stato progettato in larga parte attraverso la sovrapposizione all'attuale sede stradale, prevedendo delle strade laterali per garantire gli accessi alle proprietà private e agli impianti di sollevamento e trattamento delle acque meteoriche. E' stata garantita la continuità con la rete infrastrutturale esistente.

Nella definizione dell'andamento plano-altimetrico si è inoltre garantita la piena compatibilità col tracciato previsto per il nuovo collegamento autostradale.

Il tracciato, disposto lungo la direttrice Sud-Ovest Nord-Est, prende origine dalla strada esistente e con andamento prevalentemente rettilineo sottopassa la sede della Nuova Autostrada Cispadana.

6. GEOMETRIA DELL'ASSE STRADALE - ANDAMENTO PLANIMETRICO

Trattandosi di una strada locale extraurbana lo studio dell'asse planimetrico prevede un unico asse posizionato sulla mezzzeria della carreggiata, secondo la tipologia "a" prevista nella seguente figura di cui al D.M. 5/11/2001.

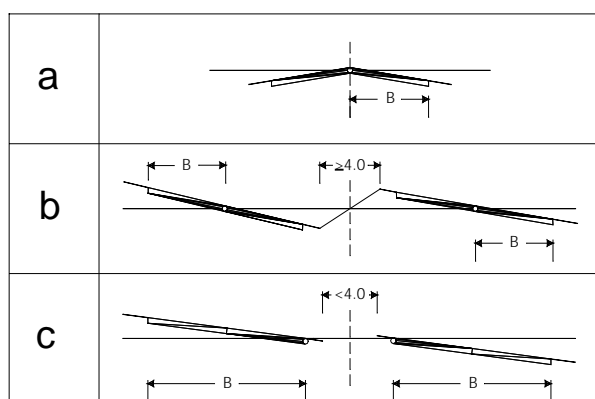


FIGURA 5.1 – ROTAZIONE DELLA CARREGGIATA RISPETTO ALL'ASSE

L'andamento planimetrico della strada vicinale Gnola, nell'area di intervento, presenta un profilo longitudinale con rettifili e curve ad ampio raggio. Si precisa che trattandosi di intervento su viabilità esistente e di estensione limitata si accetta la lunghezza del rettifilo finale inferiore al minimo da normativa in quanto tale rettifilo è da considerarsi unitamente alla viabilità esistente cui ci si raccorda; la sua lunghezza complessiva risulta quindi maggiore del minimo richiesto.

6.1. RETTIFILI

Per questi elementi compositivi dell'asse planimetrico, il D.M. 5/11/2001 fissa dei valori limite, superiore e inferiore, in funzione della velocità massima di progetto.

Per il valore massimo tale adozione è dovuta alle esigenze di evitare il superamento delle velocità da Codice della Strada, la monotonia, la difficile valutazione delle distanze e per ridurre l'abbagliamento nella guida notturna; tale valore si calcola con la formula:

$$L_r = 22 \times V_{p, Max} \text{ [m]}$$

che per tipologia della viabilità in oggetto, classificata come F2 con $V_{p, max} = 70 \text{ km/h}$, risulta pari a 1.540 m.

Il rettifilo del quale si compone il tracciato non raggiunge questo valore limite superiore. Il valore minimo è invece fissato per poter essere correttamente percepito dall'utente, secondo i valori riportati nella tabella seguente (per velocità si intende la velocità massima che si desume dal diagramma di velocità).

Velocità [km/h]	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140
Lunghezza min [m]	30	40	50	65	90	115	150	190	250	300	360

TABELLA 5.1-1 – LUNGHEZZA MINIMA DEI RETTIFILI IN FUNZIONE DELLA VELOCITA' DI PROGETTO

Tutti i rettifili lungo il tracciato presentano valori superiori ai valori limite inferiori di cui sopra.

Nel caso di rettifili di flesso (ovvero rettifili raccordati, mediante clotoidi, a curve di segno opposto, e di lunghezza inferiore al valore minimo di cui sopra), è possibile inserire un rettifilo di lunghezza non superiore al valore risultante dalla somma del parametro delle clotoidi - a monte ed a valle del rettifilo - diviso 12,5. L'andamento planimetrico del tracciato è composto da rettifili e curve circolari e ha uno sviluppo complessivo di circa 513 metri.

6.2. CURVE CIRCOLARI

Anche per le curve circolari la normativa impone dei valori minimi per permettere all'utente la percezione dell'elemento curvilineo: infatti il decreto recita che: *una curva circolare, per essere correttamente percepita, deve avere uno sviluppo corrispondente ad un tempo di percorrenza di almeno 2,5 secondi valutato con riferimento alla velocità di progetto della curva.*

Nessuna curva lungo il tracciato presenta valori di lunghezza inferiori ai minimi sopra esposti.

Inoltre tra due curve successive i rapporti tra i raggi di curvatura R1 ed R2 di due curve successive devono collocarsi nella zona "buona" di cui all'abaco successivo:

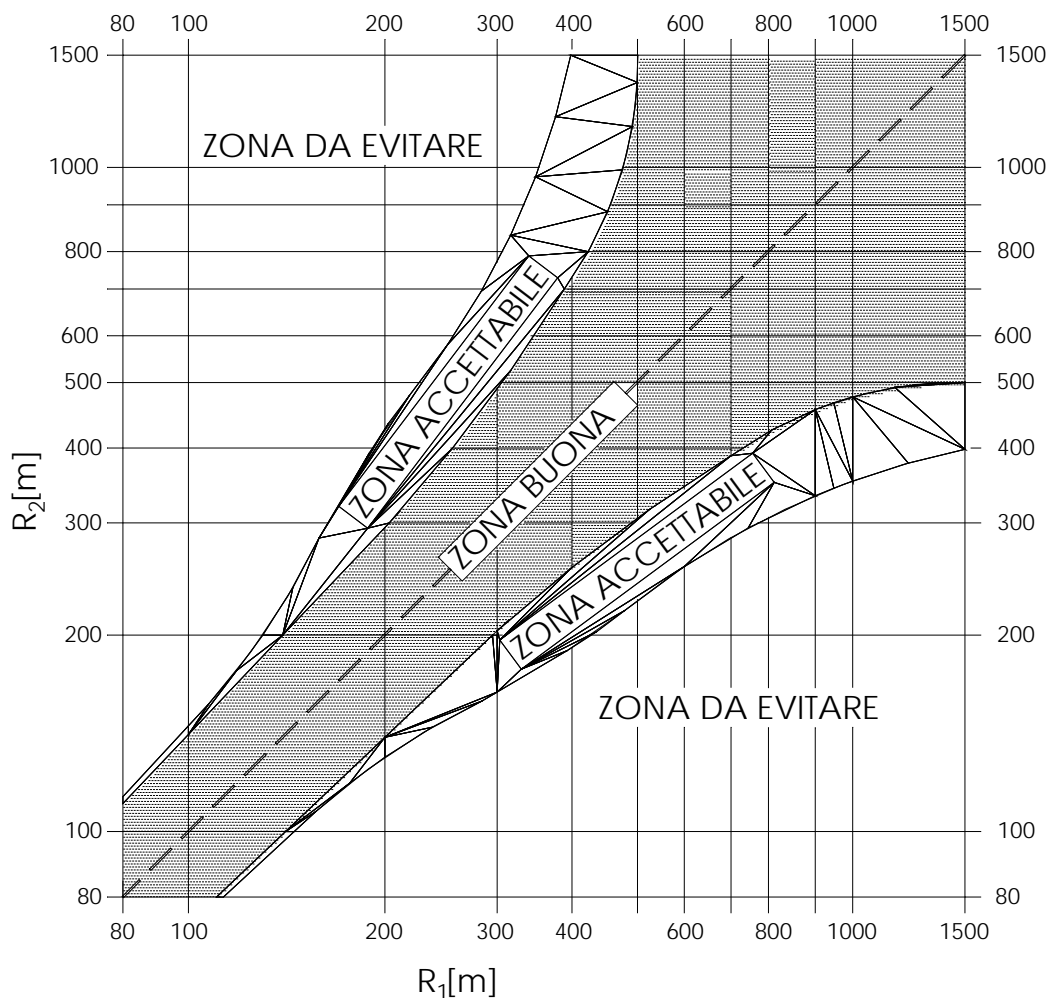


FIGURA 6.2.1 – ROTAZIONE DELLA CARREGGIATA RISPETTO ALL'ASSE

Tutte le curve del tracciato risultano tra loro coerenti con tale impostazione.

6.3. PENDENZE TRASVERSALI NEI RETTIFILI E NELLE CURVE CIRCOLARI

La pendenza minima trasversale in rettilineo è pari al valore 2,5% e le carreggiate sono ciascuna orientata con il ciglio più depresso verso l'esterno.

In curva circolare invece la carreggiata è inclinata verso l'interno e il valore di pendenza trasversale è mantenuto costante su tutta la lunghezza dell'arco di cerchio.

La relazione matematica che regola il valore di pendenza trasversale alla velocità di progetto e al raggio di curvatura della curva è espressa dalla seguente formula:

$$\frac{V_p^2}{R \times 127} = q + f_t$$

dove:

V_p = velocità di progetto della curva [km/h];

R = raggio della curva [m];

q = pendenza longitudinale /100;

f_t = quota parte del coeff. di aderenza impegnato trasversalmente.

La quota limite del coefficiente di aderenza impegnabile trasversalmente $f_{t \max}$, valgono i valori della normativa di seguito riportati. Tali valori tengono conto, per ragioni di sicurezza, che una quota parte dell'aderenza possa essere impegnata anche longitudinalmente in curva.

Velocità km/h	25	40	60	80	100	120	140
aderenza trasv. max imp. $f_{t \max}$ per strade tipo A, B, C, F extraurbane, e relative strade di servizio	-	0,21	0,17	0,13	0,11	0,10	0,09
aderenza trasv. max imp. $f_t \max$ per strade tipo D, E, F urbane, e relative strade di servizio	0,22	0,21	0,20	0,16	-	-	-

Per velocità intermedie fra quelle indicate si provvede all'interpolazione lineare.

Assegnata la velocità di progetto esiste un valore di raggio minimo che corrisponde al valore calcolato con la formula precedente fissando la velocità al valore inferiore dell'intervallo e imponendo la pendenza trasversale massima. Se il raggio di curvatura è maggiore del valore $R_{2,5}$ si assume la pendenza trasversale pari al valore 2,5% come se non si fosse in curva. Oltre un certo raggio di curvatura si può mantenere la pendenza trasversale in rettilineo essendo comunque garantito l'equilibrio dinamico del veicolo: tale valore risulta pari a $R=3.500$ m.

Per valori intermedi del raggio R inferiori a $R_{2,5}$ si fa riferimento alla figura seguente:

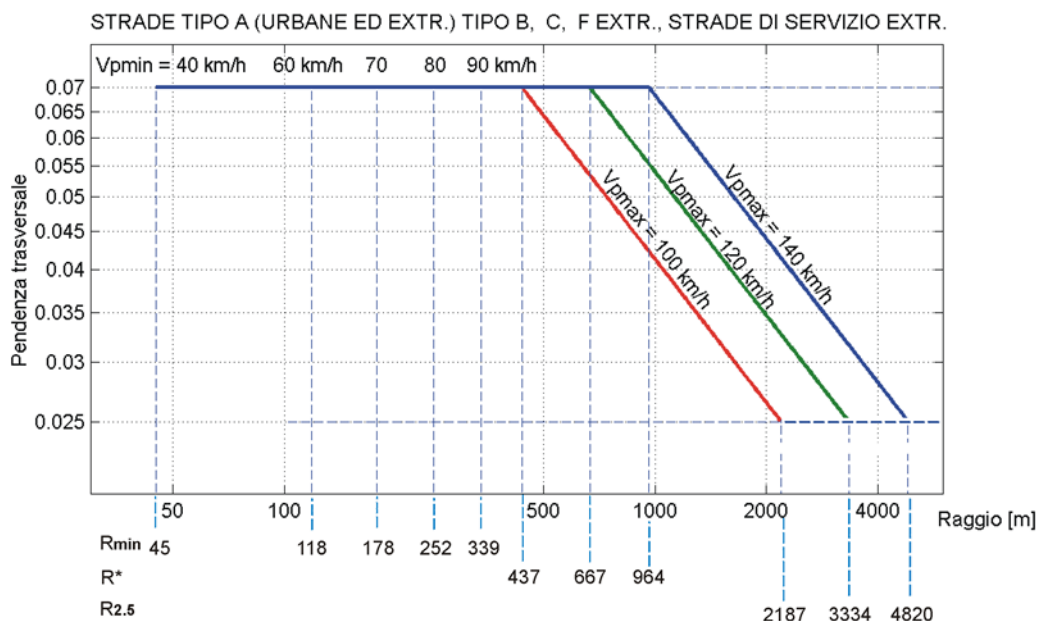


FIGURA 6.3.1 – ROTAZIONE DELLA CARREGGIATA RISPETTO ALL'ASSE

6.4. COMPATIBILITÀ TRA CURVE CIRCOLARI E RETTIFILI

La successione geometrica tra rettifili e curve circolari è stata impostata in modo tale che tra un rettifilo, di lunghezza L_r , ed il raggio R più piccolo fra quelli delle due curve collegate al rettifilo stesso, mediante l'interposizione di una curva a raggio variabile, è rispettata la relazione:

$$R > L_r \quad \text{per } L_r < 300 \text{ m}$$

$$R \geq L_r \quad \text{per } L_r \geq 300 \text{ m}$$

6.5. ALLARGAMENTO PER L'ISCRIZIONE LUNGO LE CURVE CIRCOLARI

Allo scopo di consentire la sicura iscrizione dei veicoli nei tratti curvilinei del tracciato, conservando i necessari franchi fra la sagoma limite dei veicoli ed i margini delle corsie, è necessario che nelle curve circolari ciascuna corsia sia allargata di una quantità E , data dalla relazione:

$$E = K / R \quad [\text{m}]$$

dove:

$$K = 45;$$

R = raggio esterno (in m) della corsia.

Se l'allargamento E, calcolato con la relazione precedente, è inferiore a 20 cm la corsia conserva la larghezza del rettilineo. Inoltre, il valore così determinato potrà essere opportunamente ridotto, al massimo fino alla metà, qualora si ritenga poco probabile l'incrocio in curva di due veicoli appartenenti ai seguenti tipi: autobus ed autocarri di grosse dimensioni, autotreni ed autoarticolati. La verifica nel caso in esame mostra come in corrispondenza delle curve con raggio di curvatura 108 e 100 metri siano necessari allargamenti per l'iscrizione. Per la valutazione dell'andamento dei cigli si fa perciò riferimento ai relativi elaborati di progetto.

6.6. CURVE A RAGGIO VARIABILE

Le curve a raggio variabile sono inserite tra due elementi a curvatura costante (tra curve circolari, ovvero tra rettilineo e curva circolare) lungo le quali generalmente si ottiene la graduale modifica della piattaforma stradale, cioè della pendenza trasversale, e, se necessario, della larghezza trasversale della piattaforma.

Le curve impiegate a tali scopi sono denominate clotoidi e si rappresentano nella forma:

$$r \times s = A^2$$

dove:

r = raggio di curvatura nel punto P generico

s = ascissa curvilinea nel punto P generico

A= parametro di scala

Graficamente i simboli necessari alla loro definizione sono i seguenti:

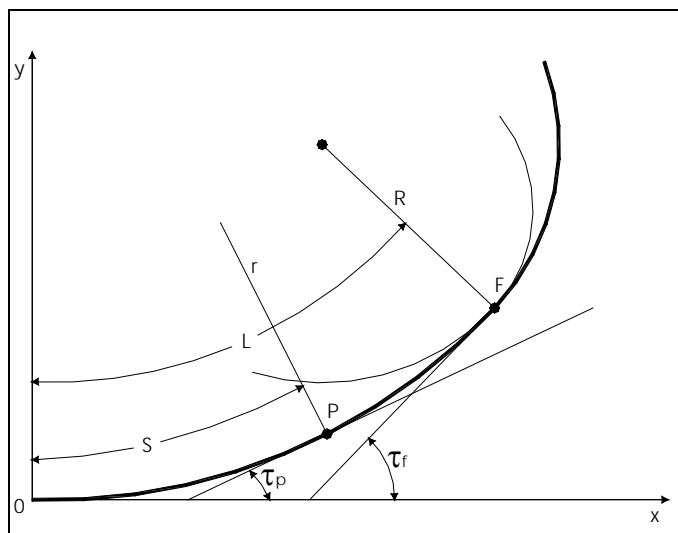


FIGURA 6.6.1 – ESEMPIO DI CURVA CLOTOIDE

Le motivazioni legate all'inserimento lungo il tracciato di tali elementi a curvatura costante sono quelle di garantire: a) una variazione di accelerazione centrifuga non compensata (contraccolpo) contenuta entro valori accettabili; b) una limitazione della pendenza (o sovrappendenza) longitudinale delle linee di estremità della piattaforma; c) la percezione ottica corretta dell'andamento del tracciato.

Da quanto sopra si evince che per valori del raggio di curvatura superiori a R' non sussistono più le condizioni necessarie all'inserimento delle curve a raggio variabile, in quanto nessuna variazione della pendenza trasversale risulta necessaria, mantenendo la sagoma stradale le stesse geometrie di quelle proprie del rettilineo e l'accelerazione centrifuga non compensata assume valori estremamente bassi. Sulla base di quanto fatto e approvato nel progetto definitivo si è ritenuto pertanto che per valori di raggio di curvatura superiori a R' l'inserimento di curve di transizione si possa omettere.

I criteri di dimensionamento del parametro A delle curve di transizione a curvatura variabile sono:

- criterio della limitazione del contraccolpo, che con le opportune semplificazioni e assunzioni assume la forma pratica pari a

$$A \geq 0,021 \times V^2 ;$$

- criterio della limitazione della sovrappendenza longitudinale delle linee di estremità della carreggiata che assume le formule:

nel caso in cui il raggio iniziale sia di valore infinito (rettilineo o punto di flesso), il parametro deve verificare la seguente disuguaglianza:

$$A \geq A_{\min} = \sqrt{\frac{R}{\Delta i_{\max}} \times 100 \times B_i (q_i + q_f)}$$

nel caso in cui anche il raggio iniziale sia di valore finito (continuità) il parametro deve verificare la seguente disuguaglianza:

$$A \geq A_{\min} = \sqrt{\frac{B_i (q_f - q_i)}{\left(\frac{1}{R_i} - \frac{1}{R_f}\right) \times \frac{\Delta i_{\max}}{100}}}$$

- criterio ottico:

$$A \geq R/3 \quad (R_i/3 \text{ in caso di continuità})$$

Inoltre, per garantire la percezione dell'arco di cerchio alla fine della clotoide, deve essere:

$$A \leq R$$

L'inserimento delle curve a raggio variabile deve soddisfare oltre ai criteri di dimensionamento della singola curva sopra esposti, anche le regole dettate dalla successione di più elementi vicini a formare casi particolari come la transizione (curva circolare con clotoidi con parametri diversi ai due lati), il flesso (curve circolari di verso opposto senza interposizione di un rettifilo), la continuità (successione di curve circolari di verso uguale senza rettifili intermedi) e il raccordo tra due cerchi secanti mediante cerchio ausiliario.

TIPOLOGIA	LIMITI
<p>TRANSIZIONE</p>	$A_1 \geq A_{min}$ $A_2 \geq A_{min}$ $\frac{R_1}{3} \leq A_1 \leq R_1$ $\frac{R_2}{3} \leq A_2 \leq R_2$ $\frac{2}{3} \leq \frac{A_1}{A_2} \leq \frac{3}{2}$
<p>FLESSO</p>	$R_2 < R_1$ $A_1 \geq A_{min}$ $A_2 \geq A_{min}$ FLESSO ASIMMETRICO $A_1 \neq A_2$ $\frac{R_1}{3} \leq A_1 \leq R_1$ $\frac{R_2}{3} \leq A_2 \leq R_2$ $\frac{2}{3} \leq \frac{A_1}{A_2} \leq \frac{3}{2}$ FLESSO SIMMETRICO $A_1 = A_2 = A$ $\frac{R_1}{3} \leq A \leq R_2$
<p>CONTINUITA'</p>	$R_x < R_1$ R_x all'interno di R_1 ma non concentrico $A_{min} \leq A$ $\frac{R_1}{3} \leq A \leq R_x$
<p>RACCORDO TRA DUE CERCHI SECANTI CON ALTRO CERCHIO AUSILIARIO</p>	$A_1 \geq A_{min}$ $A_2 \geq A_{min}$ $\frac{R_3}{3} \leq A_1 \leq R_1$ $\frac{R_3}{3} \leq A_2 \leq R_2$ $\frac{2}{3} \leq \frac{A_1}{A_2} \leq \frac{3}{2}$

FIGURA 6.6.2 – TIPOLOGIE DI RACCORDI E RELATIVI LIMITI

6.7. PARAMETRO MASSIMO CLOTOIDI

Le clotoidi inserite nei tracciati, sono state progettate secondo parametri di scala A non superiori al valore massimo A_{max} necessario per garantire la percezione dell'arco di cerchio alla fine della clotoide, ovvero:

$$A \leq A_{max} = R$$

dove R [m] è il raggio della curva che si connette all'arco di clotoide di parametro A [m].

6.8. PENDENZA TRASVERSALE LUNGO LE CLOTIDI

Lungo le clotoidi, inserite fra due elementi di tracciato a curvatura costante, si realizza il graduale passaggio della pendenza trasversale dal valore proprio di un elemento a quello relativo al successivo. Questo passaggio si ottiene facendo ruotare la carreggiata stradale, o parte di essa, intorno ad un asse.

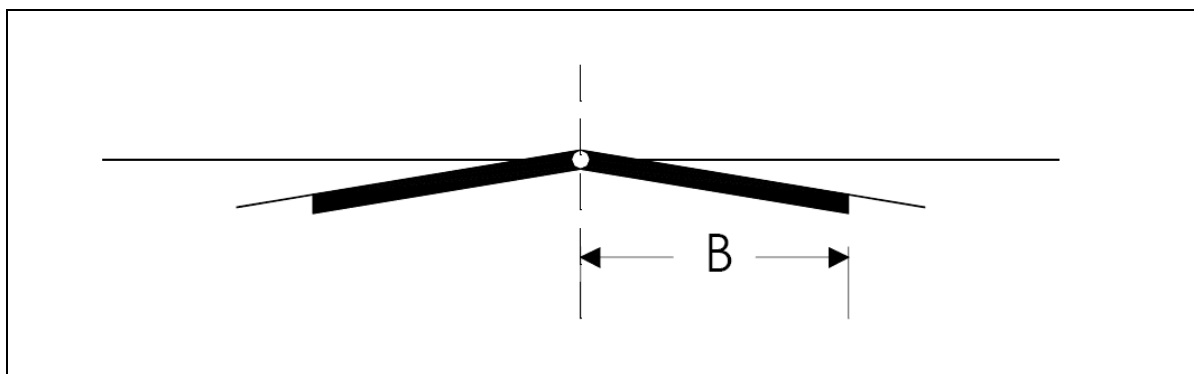


FIGURA 6.8.1 – PENDENZA TRASVERSALE LUNGO LE CLOTIDI

Per effetto della rotazione dei cigli, lungo le clotoidi si genera una sovrappendenza Δi nelle linee di estremità della carreggiata rispetto alla pendenza dell'asse di rotazione. Tale sovrappendenza è pari a :

$$\Delta i = B_i \cdot (|q_{il} + |q_{fl}) / L \quad [\%]$$

dove:

B_i = distanza fra l'asse di rotazione ed il ciglio della carreggiata nella sezione iniziale della clotoide [m];

$|q_{il}$ = valore assoluto della pendenza trasversale all'inizio dell'arco di clotoide [%];

$|q_{fl}$ = valore assoluto della pendenza trasversale alla fine dell'arco di clotoide [%];

L = lunghezza dell'arco di clotoide [m].

Il valore della sovrappendenza Δi deve essere contenuto nei limiti massimi e minimi prescritti di cui di seguito.

6.9. VALORI MASSIMI DELLA SOVRAPENDENZA Δi

Per ragioni dinamiche (cioè per limitare la velocità di rotazione trasversale dei veicoli – velocità di rollio) la sovrappendenza longitudinale Δi [%] delle estremità della carreggiata (esclusi gli eventuali allargamenti in curva) non può superare il valore massimo che si calcola con la seguente espressione.

$$\Delta i_{\max} = \frac{dq}{dt} \times \frac{B_i}{v} \times 100 \cong 18 \times \frac{B_i}{V} \quad [\%]$$

dove:

dq/dt = variazione della pendenza trasversale nel tempo pari a 0,05 rad. s⁻¹;

B_i = distanza (in m) fra l'asse di rotazione e l'estremità della carreggiata all'inizio della curva a raggio variabile;

V = velocità di progetto [km/h];

v = velocità di progetto [m/s].

6.10. VALORI MINIMI DELLA SOVRAPENDENZA Δi

Quando lungo una curva a raggio variabile la pendenza trasversale della carreggiata cambia segno, per esempio lungo una clotoide di flesso e nel passaggio dal rettilineo alla curva circolare, durante una certa fase della rotazione la pendenza trasversale è inferiore a quella minima del 2,5% necessaria per il deflusso dell'acqua. In questi casi, allo scopo di ridurre al minimo la lunghezza del tratto di strada in cui può aversi ristagno di acqua, è necessario che la pendenza longitudinale Δi dell'estremità che si solleva sia non inferiore ad un valore Δi_{\min} [%] dato da:

$$\Delta i_{\min} = 0,1 \times B_i \quad [\%]$$

Se pertanto la pendenza Δi è inferiore a Δi_{\min} , è necessario spezzare in due parti il profilo longitudinale di quella estremità della carreggiata che è esterna alla curva, realizzando un primo tratto con pendenza maggiore o uguale a Δi_{\min} , fino a quando la pendenza trasversale della via ha raggiunto il 2,5%; la pendenza risultante per il tratto successivo potrà anche essere inferiore a Δi_{\min} .

I vari casi che possono presentarsi sono riassunti nella figura seguente, dove sono indicate le sagome della carreggiata nelle sezioni caratteristiche ed i profili delle estremità riferiti a quello dell'asse.

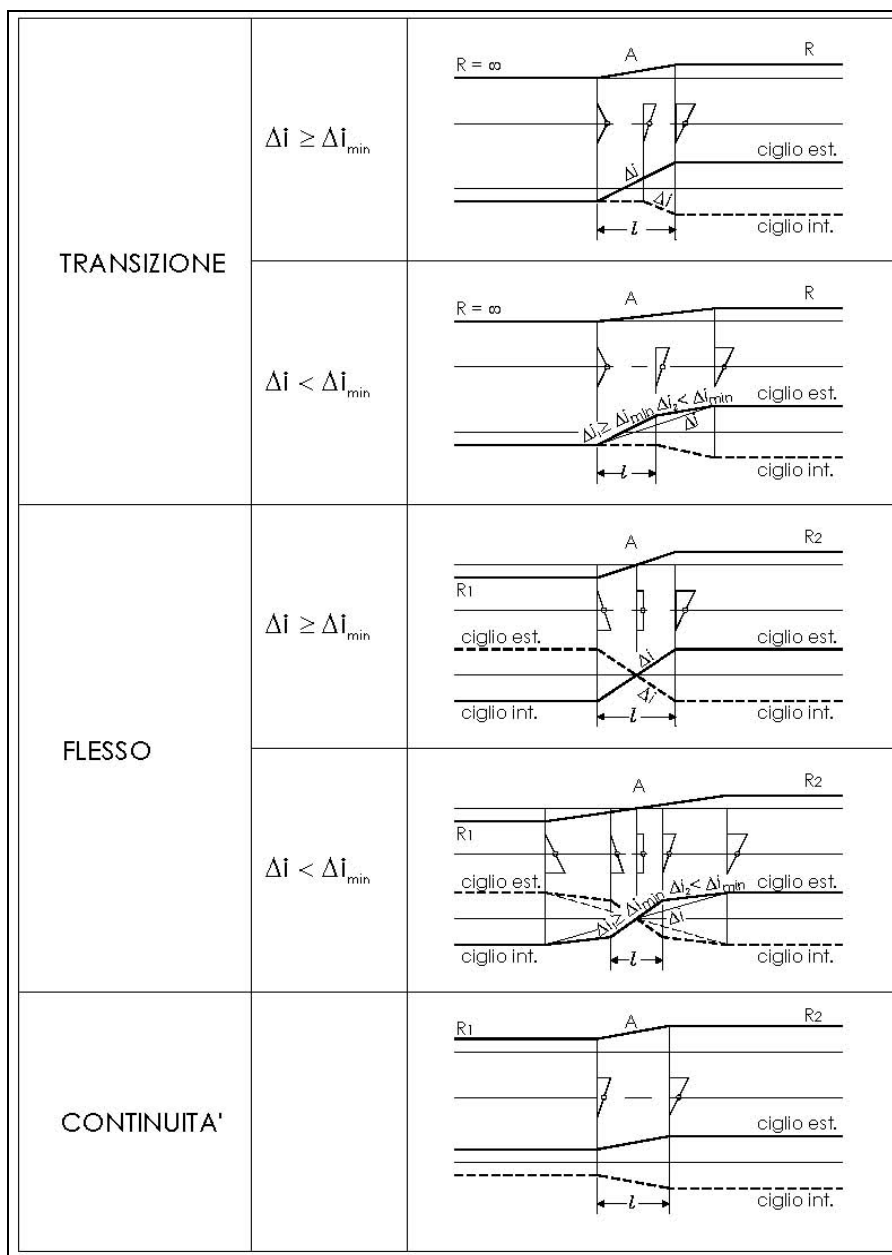


FIGURA 6.10.1 – ESEMPI DI PROFILI DI ESTREMITÀ

6.11. VERIFICHE ANDAMENTO PLANIMETRICO

STP GNOLA			
Dati generali sul tracciato STP GNOLA			
Progressiva Iniziale (m):	0.0000	Lunghezza (m):	512.9899
Progressiva Finale (m):	512.9899	Strada Tipo : F2 Strada extraurbana secondaria	
Intervallo di Velocità di progetto (Km/h): 40 ≤ Vp ≤ 100			
Rettifilo 1 ProgI 0.0000 - ProgF 0.3230			
Coordinate P.to Iniziale X:	225326.2957	Coordinate P.to Finale X:	225326.5543
Y:	196961.8516	Y:	196962.0450
Lunghezza :	0.3230	Azimut :	36.7861
Vp (Km/h) = 50.0			
L ≤ Lmax = 1100.0000 OK	L ≥ Lmin = 40.0000 No	Rsucc = 315.0000	Rsucc > Rmin = 0.3200 OK
Curva 2 Sinistra ProgI 0.3230 - ProgF 124.6748			
Coordinate vertice X:	225373.5006	Coordinate I punto Tg X:	225326.5543
Y:	196997.1475	Coordinate I punto Tg Y:	196962.0450
		Coordinate II punto Tg X:	225414.8708
		Coordinate II punto Tg Y:	197048.8638
Tangente Prim. 1:	40.2298	TT1 Tangente 1:	58.6186
Tangente Prim. 2:	40.2298	TT2 Tangente 2:	66.2275
Alfa Ang. al Vert.:	165.4439	Numero Archi :	1
Clotoide in entrata ProgI 0.3230 - ProgF 35.3230			
Coordinate vertice X:	225345.2445	Coordinate I punto Tg X:	225326.5543
Y:	196976.0199	Coordinate I punto Tg Y:	196962.0450
		Coordinate II punto Tg X:	225354.1883
		Coordinate II punto Tg Y:	196983.5165
Raggio :	315.0000	Angolo :	3.1831
Parametro N :	1.0000	Tangente lunga :	23.3371
Parametro A :	105.0000	Tangente corta :	11.6701
Scostamento :	0.1620	Sviluppo :	35.0000
Pti (%) :	2.0	Ptf (%) :	2.8
Vp (Km/h) = 50.0			
A ≥ radq[(Vp ³ -gVR(Ptf-Pti))/c]	= 48.100 OK		
A ≥ radq(R/dimax*Bi* Pti-Ptf *100)	= 26.700 OK		
A ≥ R/3	= 105.000 OK	A/Au = 0.810	A/Au ≥ 2/3 = 0.670 OK
A ≤ R	= 315.000 OK	A/Au = 0.810	A/Au ≤ 3/2 = 1.500 OK
Arco ProgI 35.3230 - ProgF 71.0240			
Coordinate vertice X:	225367.8835	Coordinate I punto Tg X:	225354.1883
Y:	196994.9955	Coordinate I punto Tg Y:	196983.5165
Coordinate centro curva X:	225151.8402	Coordinate II punto Tg X:	225380.1925
Y:	197224.9295	Coordinate II punto Tg Y:	197007.9497
Raggio :	315.0000	Angolo al vertice :	6.4937
Tangente :	17.8696	Sviluppo :	35.7010



| Saetta : 0.5056 : Corda : 35.6819
| Pt (%) : 2.8

| Vp (Km/h) = 50.0
| R >= Rmin = 44.994 OK
| Sv >= Smin = 34.720 OK
| Pt >= Ptmin = 2.812 OK
|

Pag. 1

La verifica della lunghezza minima del Rettifilo 1, che da tabulato risulterebbe non verificata, si considera comunque valida, considerato il fatto che l'intervento di progetto si innesta su una viabilità esistente e ne ripercorre in larga maggioranza il tracciato.

7. VERIFICHE DI VISIBILITA'

7.1. CRITERI PER L'ESECUZIONE DELLE VERIFICHE DI VISIBILITA'

Per distanza di visuale libera o di visibilità si intende la lunghezza del tratto di strada che il conducente riesce a vedere davanti a sé senza considerare l'influenza del traffico, delle condizioni atmosferiche e di illuminazione della strada.

La distanza di visuale libera deve essere confrontata, a seconda dei casi, con le seguenti distanze definite nel D.M. 5/11/2001:

- Distanza di visibilità per l'arresto, che è pari allo spazio minimo necessario perché un conducente possa arrestare il veicolo in condizione di sicurezza davanti ad un ostacolo imprevisto;
- Distanza di visibilità per il sorpasso, che è pari alla lunghezza del tratto di strada occorrente per compiere una manovra di completo sorpasso in sicurezza, quando non si possa escludere l'arrivo di un veicolo in senso opposto;
- Distanza di visibilità per la manovra di cambiamento di corsia, che è pari alla lunghezza del tratto di strada occorrente per il passaggio da una corsia a quella ad essa adiacente nella manovra di deviazione in corrispondenza di punti singolari (intersezioni, uscite, ecc.).

Per le rampe del sottovia, costituite da una unica carreggiata bidirezionale, si escludono il calcolo della distanza di visibilità per il cambio corsia e per il sorpasso poiché è interdetta la manovra di sorpasso mediante apposita segnaletica.

7.2. DISTANZA DI VISIBILITA' PER L'ARRESTO

Il D.M.5.11.2001 stabilisce che lungo tutto il tracciato deve essere assicurata la distanza di visibilità per l'arresto.

Tale distanza si calcola secondo la seguente formula integrale:

$$D_A = D_1 + D_2 = \frac{V_0}{3,6} \times \tau - \frac{1}{3,6^2} \int_{V_0}^{V_i} \frac{V}{g \times \left[f_l(V) \pm \frac{i}{100} \right] + \frac{Ra(V)}{m} + r_0(V)} dV$$

dove:

- D_1 = spazio percorso nel tempo τ
 D_2 = spazio di frenatura
 V_0 = velocità del veicolo all'inizio della frenatura, pari alla velocità di progetto
 desunta puntualmente dal diagramma delle velocità [km/h]
 V_1 = velocità finale del veicolo, in cui $V_1 = 0$ in caso di arresto [km/h]
 i = pendenza longitudinale del tracciato [%]
 τ = tempo complessivo di reazione (percezione, riflessione, reazione e attuazione) [s]
 g = accelerazione di gravità [m/s^2]
 R_a = resistenza aerodinamica [N]
 m = massa del veicolo [kg]
 f_l = quota limite del coefficiente di aderenza impegnabile longitudinalmente per la frenatura
 r_0 = resistenza unitaria al rotolamento, trascurabile [N/kg]

La resistenza aerodinamica R_a si valuta con la seguente espressione :

$$R_a = \frac{1}{2 \times 3,6^2} \rho C_x S V^2 \quad [N]$$

dove:

- C_x = coefficiente aerodinamico
 S = superficie resistente [m^2]
 ρ = massa volumica dell'aria in condizioni standard [kg/m^3]

VELOCITA' [km/h]	25	40	60	80	100	120	140
f_l (cat. F2)	0.45	0.43	0.35	0.30	0.25	0.21	-

TABELLA 7.2 -1 – QUOTA LIMITE DEL COEFFICIENTE DI ADERENZA IMPEGNABILE
LONGITUDINALMENTE PER LA FRENATURA

Nel caso della strada comunale, si è fatto riferimento al seguente diagramma nel quale sono rappresentate, per l'ambito extraurbano, le distanze di visibilità per l'arresto calcolate in funzione della velocità di progetto e della pendenza longitudinale.

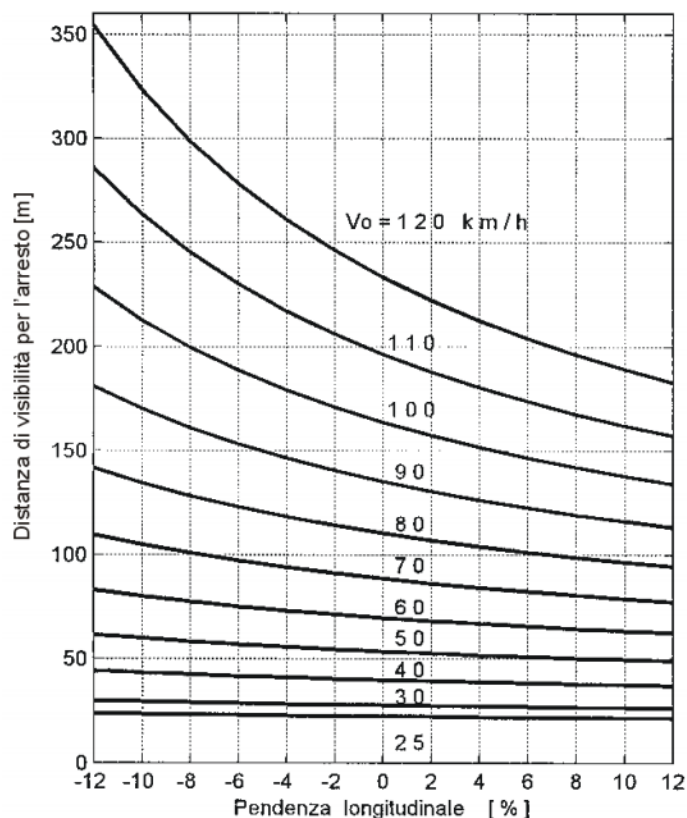
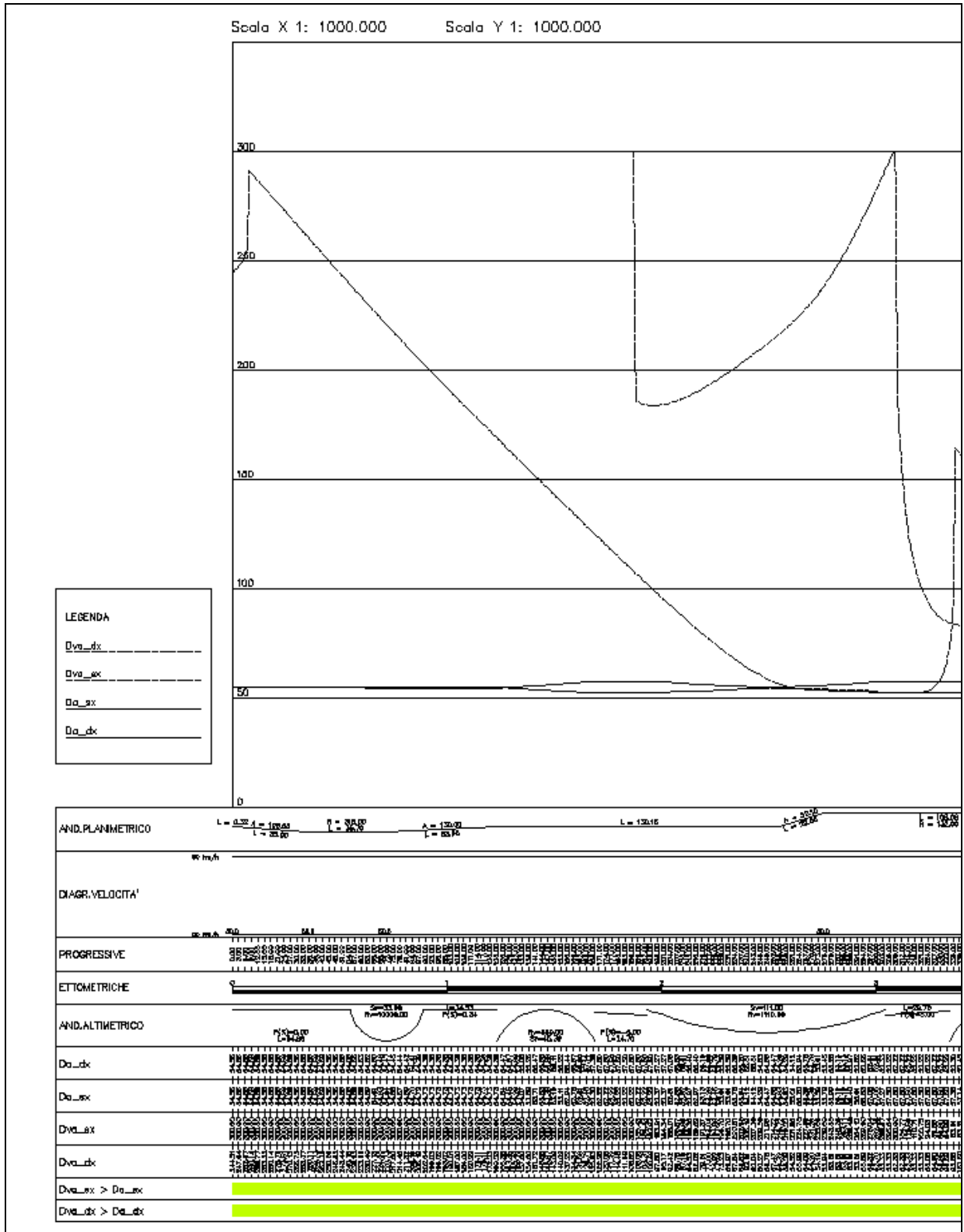


FIGURA 7.2.1 – DISTANZA DI VISIBILITA' PER L'ARRESTO IN FUNZIONE DI V_p E PENDENZA LONGITUDINALE

In corrispondenza dei raccordi verticali si assume come valore di pendenza, la media algebrica delle pendenze delle due livellette raccordate.

Essendo il tracciato tutto in rettilineo non sono stati previsti allargamenti della carreggiata in quanto non necessari. La verifiche di visibilità condotte hanno restituito esito positivo in entrambe le direzioni come si evince dalle figure seguenti.



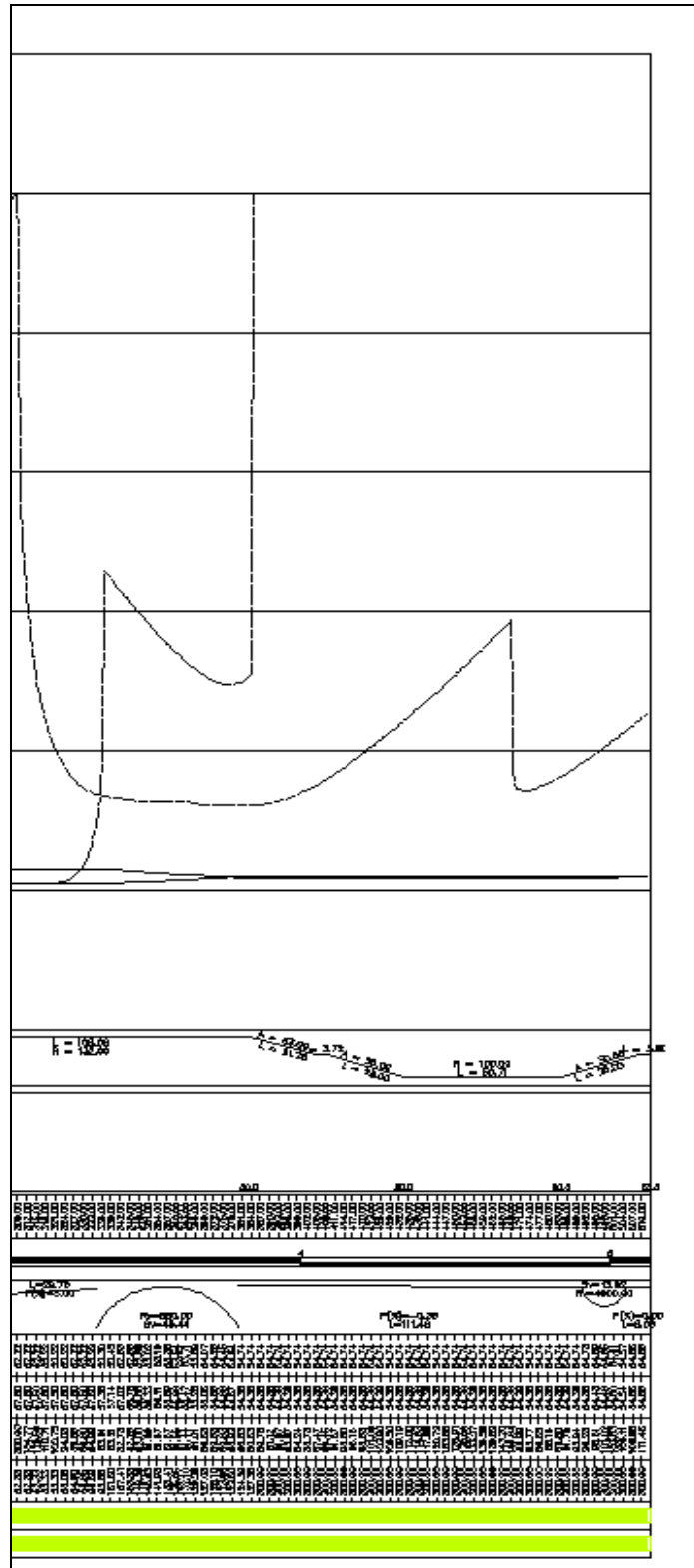


FIGURA 7.2.2 – ESITO DELLE VERIFICHE DELLE DISTANZE DI VISIBILITA' PER L'ARRESTO

8. GEOMETRIA DELL'ASSE STRADALE - ANDAMENTO ALTIMETRICO

8.1. CRITERI USATI PER LA COSTRUZIONE DEL PROFILO ALTIMETRICO

Il profilo altimetrico è costituito da tratti a pendenza costante (livellette) collegati da raccordi verticali convessi e concavi.

Per una strada classificata come F2, strada locale extraurbana, la pendenza massima da normativa si attesta ad un valore pari al 7%. Nella infrastruttura di progetto è stata assunta una pendenza limite pari al 5%.

Per i raccordi verticali si distinguono raccordi concavi e convessi, che vanno dimensionati con riferimento alle distanze di visibilità. I valori minimi sono stabiliti, essenzialmente, allo scopo di assicurare il comfort all'utenza e per assicurare le visuali libere per la sicurezza di marcia.

In base al primo criterio si pone un limite all'accelerazione verticale ovvero:

$$A_v = \frac{v_p^2}{R_v} \leq a_{lim} \quad [m/s^2]$$

dove: v_p è la velocità di progetto desunta dal diagramma di velocità [m/s], R_v è il raggio del raccordo verticale nel vertice della parabola [m] e a_{lim} è l'accelerazione verticale limite pari a 0,6 [m/s²], da cui risulta un valore minimo del raggio del raccordo verticale pari a:

$$R_v = 0,129 \cdot v_p^2 \quad [m/s^2]$$

Dove v_p è la velocità di progetto desunta puntualmente dal diagramma di velocità [km/h].

In base al secondo criterio e sapendo che i raccordi sono eseguiti con archi di parabola quadratica ad asse verticale, il cui sviluppo viene calcolato con l'espressione:

$$L = R_v \times \frac{\Delta i}{100} \quad [m]$$

dove Δi è la variazione di pendenza percentuale delle livellette da raccordare ed R_v è il raggio del cerchio osculatore, nel vertice della parabola.

Fissata la distanza di visuale libera che si vuole verificare lungo lo sviluppo del tracciato, le formule per il caso convesso sono:

- se D è inferiore allo sviluppo L del raccordo si ha

$$R_v = \frac{D^2}{2 \times (h_1 + h_2 + 2 \times \sqrt{h_1 \times h_2})}$$

- se invece $D > L$

$$R_v = \frac{2 \times 100}{\Delta i} \left[D - 100 \frac{h_1 + h_2 + 2 \times \sqrt{h_1 \times h_2}}{\Delta i} \right]$$

Si pone da norma $h_1 = 1,10$ m. In caso di visibilità per l'arresto di un veicolo di fronte ad un ostacolo fisso si pone $h_2 = 0,10$ m.

Per il caso concavo ponendo $h = 0,5$ m e $\theta = 1^\circ$ sono:

- se D è inferiore allo sviluppo del raccordo si ha:

$$R_v = \frac{D^2}{2(h + D \sin \theta)}$$

- se invece $D > L$:

$$R_v = \frac{2 \times 100}{\Delta i} \left[D - \frac{100}{\Delta i} (h + D \times \sin \theta) \right]$$

Dove:

- L è la lunghezza del raccordo parabolico misurata sulla proiezione orizzontale [m];
- Δi è il valore assoluto della differenza di pendenza tra le due livellette da raccordare [m];
- h è l'altezza del centro dei fari del veicolo sul piano stradale [m];
- θ è la massima divergenza verso l'alto del fascio luminoso rispetto all'asse del veicolo [°]

8.2. ANDAMENTO ALTIMETRICO

La velocità di progetto del tracciato stradale influenza anche le caratteristiche dei raccordi circolari da introdurre tra le livellette del profilo longitudinale. Come riportato nel paragrafo 3.3 la velocità di progetto è stata limitata a 50 km/h, valore compreso nell'intervallo di velocità previsto dalla normativa.

Analogamente a quanto considerato per l'andamento planimetrico, anche per l'andamento altimetrico si possono limitare i raggi altimetrici e quindi di conseguenza si può limitare l'ingombro effettivo dell'opera, limitando il valore limite superiore dell'intervallo di velocità di progetto.

L'andamento altimetrico, è stato studiato in maniera tale da garantire i franchi minimi di progetto che la strada deve possedere nell'attraversamento dell'opera di progetto, inoltre per garantire un corretto allontanamento delle acque meteoriche dalla piattaforma stradale, ed evitare, in caso del verificarsi di un evento di piena, l'allagamento del sottovia di progetto.

Per poter realizzare tale protezione, sono stati studiati due innalzamenti del profilo di progetto in corrispondenza dell'inizio delle rampe di accesso al sottovia, così come mostrato in figura.

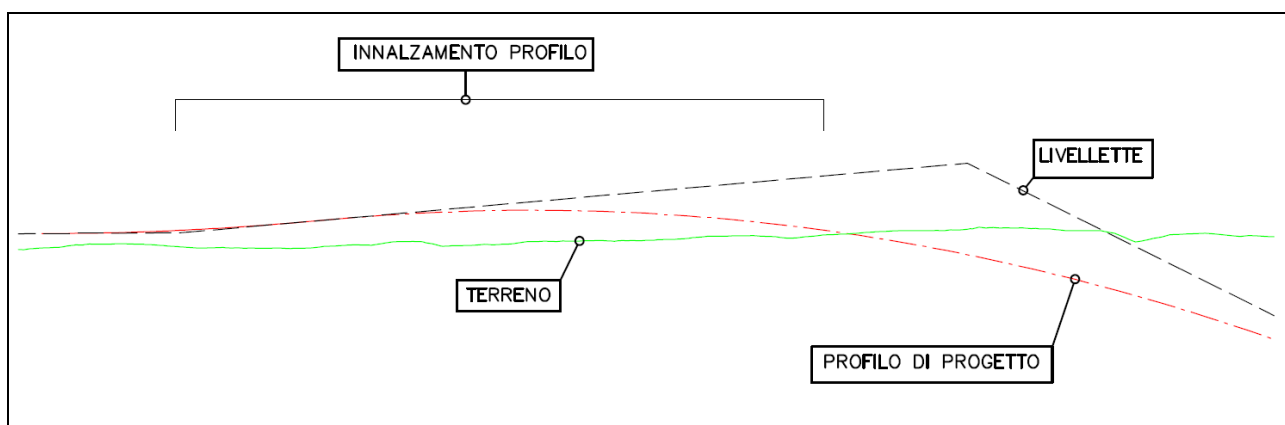


FIGURA 8.2.1 – ESEMPIO DI INNALZAMENTO DEL PROFILO DI PROGETTO IN CORRISPONDENZA DELLE RAMPE DI ACCESSO AL SOTTOVIA

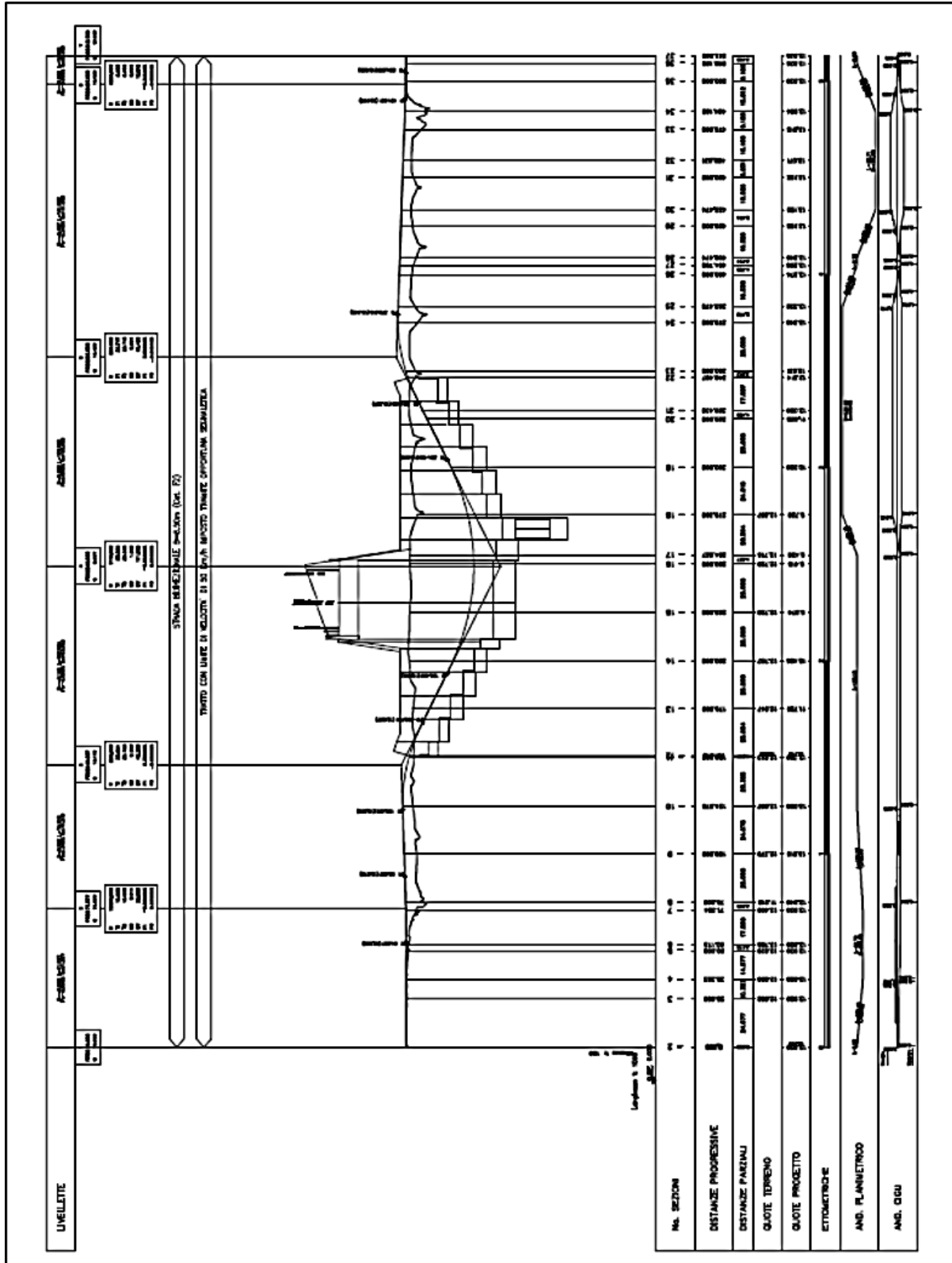


FIGURA 8.2.2 – PROFILO ALTIMETRICO DELLA S.V. GNOLA

8.3. VERIFICHE ALTIMETRICHE

L'andamento altimetrico del tracciato presenta una pendenza massima del 5,00 %. I raccordi parabolici utilizzati sono di raggio maggiore rispetto ai minimi imposti dal D.M. 5/11/2001 come si evince dalle seguenti figure. Tutte le verifiche plano-altimetriche risultano dunque verificate.

Raccordi Verticali													
N.	Tipo	Raggio Vert.	Delta i (%)	Sviluppo	Prog. Iniziale	Prog. Finale	Parziale Rac.	Sorp/Dc	Vp (km/h)	Diag. Vel.	Raggio Min.	Esito	Ve
1	Parabolico	10000.0000	0.3398	33.9801	54.8867	88.8667	33.9801	<input type="checkbox"/>	50.0000	<input checked="" type="checkbox"/>	321.5021		
2	Parabolico	850.0000	-5.3398	45.4060	123.3924	168.7807	45.3883	<input type="checkbox"/>	50.0000	<input checked="" type="checkbox"/>	849.2257		
3	Parabolico	1110.0000	10.0000	111.0462	193.4801	304.4801	111.0000	<input type="checkbox"/>	50.0000	<input checked="" type="checkbox"/>	1101.1419		
4	Parabolico	850.0000	-5.3455	45.4541	334.1796	379.6160	45.4364	<input type="checkbox"/>	50.0000	<input checked="" type="checkbox"/>	849.7090		
5	Parabolico	4000.0000	0.3455	13.8185	491.0807	504.8992	13.8184	<input type="checkbox"/>	50.0000	<input checked="" type="checkbox"/>	321.5021		

FIGURA 8.3.2 – RACCORDI PARABOLICI TRA LE LIVELLETTE DEL TRACCIATO

Pendenza longitudinale i % della sede stradale:

Rampa nord **5.000%**

Rampa sud **5.000%**

Raggio minimo raccordo verticale convessi **850.00 m**

Raggio minimo raccordi verticali concavi **1100.00 m**

Pendenza trasversale max **2,81%**

9. DIAGRAMMA DI VELOCITA'

Il diagramma delle velocità è la rappresentazione grafica dell'andamento della velocità di progetto in funzione della progressiva dell'asse stradale. Si costruisce sulla base del solo tracciato planimetrico, calcolando, per ogni elemento di esso, l'andamento della velocità di progetto.

Il diagramma di velocità viene redatto sulla base sulle seguenti ipotesi:

- sui rettili, sulle curve circolari con raggio non inferiore ad R^* e lungo le clotoidi, la velocità tende al limite superiore dell'intervallo di velocità di progetto;
- su tutte le curve con raggio inferiore ad R^* la velocità è costante e si valuta attraverso l'equazione di stabilità allo slittamento del veicolo in curva;
- gli spazi di accelerazione e di decelerazione, rispettivamente, in uscita o in ingresso ad una curva circolare, ricadono sugli elementi indicati in a);
- le variazioni avvengono con moto uniformemente vario con $a = 0,8 \text{ m/s}^2$. Lo spazio necessario per passare da una velocità V_1 ad una velocità V_2 , denominata dalle Norme distanza di transizione D_T , si valuta con la relazione:

$$D_T = \frac{\Delta V \times V_m}{12,96 \times a}$$

Dove: ΔV = differenza di velocità ($V_{p1} - V_{p2}$) [km/h]

V_m = velocità media tra due elementi [km/h]

a = accelerazione o decelerazione $\pm 0,8$ [m/s²]

- la decelerazione termina all'inizio della curva circolare, mentre l'accelerazione comincia all'uscita della curva circolare, pertanto è a partire da questi punti che vanno riportate le distanze di transizione.
- Affinché il conducente possa attuare la decelerazione, è necessario che la curva sia vista e percepita come tale; la distanza ΔT deve, pertanto, essere minore della visuale libera disponibile e della distanza di riconoscimento D_r che può essere calcolata moltiplicando per 12 la velocità espressa in m/s.

E' necessario verificare che nel passaggio da tratti caratterizzati dalla $V_{p_{max}}$ a curve a velocità inferiore, la differenza di velocità di progetto non deve superare 10 km/h. Inoltre, fra due curve successive tale differenza, comunque mai superiore a 20 km/h, è consigliabile che non superi i 15 km/h.

Per maggiori dettagli sul diagramma delle velocità fare riferimento all'elaborato specifico.

10. COORDINAMENTO PLANO-ALTIMETRICO

Per coordinamento plano-altimetrico si intendono quegli accorgimenti tesi a garantire una percezione chiara delle caratteristiche del tracciato stradale ed evitare variazioni brusche delle linee che lo definiscono nel quadro prospettico, coordinando sotto certe regole l'andamento planimetrico e quello altimetrico.

Le regole da osservare per un buon coordinamento sono le seguenti:

1. Occorre evitare che il punto di inizio di una curva planimetrica coincida o sia prossimo con la sommità di un raccordo verticale convesso. Se ciò si verifica, risulta mascherato il cambiamento di direzione in planimetria. Un miglioramento del quadro prospettico lo si ottiene anticipando l'inizio dell'elemento curvilineo planimetrico quanto più possibile.
2. Occorre evitare che un raccordo planimetrico inizi immediatamente dopo un raccordo concavo. Se ciò si verifica la visione prospettica dei cigli presenta una falsa piega.
3. Quando non sia possibile spostare i due elementi in modo che le posizioni dei rispettivi vertici coincidano, un miglioramento della qualità ottica del tracciato lo si ottiene imponendo che il rapporto fra il raggio verticale R_v ed il raggio della curva planimetrica R sia ≥ 6 .
4. Occorre evitare l'inserimento di raccordi verticali concavi di piccolo sviluppo all'interno di curve planimetriche di grande sviluppo. In questo caso, la visione prospettica di uno dei cigli presenta difetti di continuità. Per correggere tale difetto occorre aumentare il più possibile il rapporto R_v/R in modo che gli sviluppi dei due raccordi coincidano.
5. Occorre evitare il posizionamento di un raccordo concavo immediatamente dopo la fine di una curva planimetrica. Anche in questo caso nelle linee di ciglio si presentano evidenti difetti di continuità ed inoltre si percepisce un restringimento della larghezza della sede stradale che può indurre l'utente ad adottare comportamenti non rispondenti alla reale situazione del tracciato. Questo difetto può essere ancora corretto portando a coincidere i vertici dei due elementi.
6. Occorre evitare che il vertice di un raccordo concavo coincida o sia prossimo ad un punto di flesso della linea planimetrica. Anche in questo caso la visione prospettica è falsata e l'utente percepisce un falso restringimento della larghezza della sede stradale. Per ovviare a tale difetto si provvede come nel caso precedente.

Tutti i raccordi altimetrici rispettano le regole e pertanto si ottiene un buon coordinamento plano-altimetrico. Anche la verifica relativa alle perdite di tracciato da esito positivo.