

[illegible]

PROFILO LONGITUDINALE
SOLUZIONE 1 - SOTTOPASSO CARRABILE A DOPPIO SENSO
SCALA 1:200

27.10

27.76

27.88

26.88

$p = 10\%$

2!

6!

7!

8!

Raccordo altimetrico - L=21.9m

Rampa al 10% - L=30.0m

Raccordo altimetrico - L=11.9m

OPERA SOTTOVIA - L=35.3m

Raccordo altimetrico - L=11.9m

Rampa al 10% - L=25.9m

Raccordo altimetrico - L=25.4m

PROBLEMATICHE GEOMETRICHE E FUNZIONALI DELLA SOLUZIONE 1 (I):

- 1) Spazio insufficiente per corsie ciclabili riservate o in sede propria. Marciapiedi in sede propria, velocipedi in promiscuo su carreggiata stradale.
- 2) Rampa stradale con pendenza del 10%, ammessa per la C. Urbana ma eccessiva per i ciclisti, sebbene ammessa anche dal D.M. 557 del 30/11/1999, per i corsie ciclabili in apposito alle opere d'arte.
- 3) **Chiusura di 2 accessi carrai**, dei quali 1 solo a pedana, dei quali solo 1 ripristinabile in altra posizione (da verificare), e 5 per altrettante proprietà private sul lato est, dei quali 1 solo ripristinabile in altra posizione.
- 4) **Interferenza con la fognaia esistente**. La fattibilità dello spostamento di tale fognaia è da verificare e sarebbe comunque possibile solo entro le proprietà private cinesi e miliane e al limite all'opera.
- 5) **Suppressione della piccola area di parcheggio** sul lato est di via della Chiesa, poiché all'interno del raccordo convesso.
- 6) Per garantire almeno l'accesso pedonale alle proprietà prospicienti il sottopasso, i due marciapiedi dovrebbero essere mantenuti per buona parte del loro sviluppo a piano campagna. Di conseguenza, la perdita di quota per il sottopasso ferroviario con un franco di 2,50 m dovrebbe essere ottenuta mediante scale. L'accessibilità in sedia a rotelle sarebbe offerta tramite servoscale, ammessi per adeguamenti o per superare differenze di quota non superiori a 4 m (art. 8.1.13 del 16. GIUGNO 1989 n. 236).
- 7) Sul lato est, è ricordato all'inizio al termine della rampa al 10% (massimo da normativa) richiede una modesta significatura della quota di intersezione con via Gaetano Chiarenzi. In alternativa, occorrerebbe andare in deroga sulla pendenza massima della rampa.
- 8) Occorre deroga sul franco minimo libero ciclabile, che dovrà passare da 5,00 m a 3,50 m. Tale valore di franco risulterebbe inferiore rispetto ai 4 m (4,30 m per autobus e filobus) definiti come altezza massima dei veicoli dall'art. 61 del CdS, e pertanto comporterebbe una limitazione di traffico e installazione di controsigame in corrispondenza degli imbocchi.
- 9) Per le maggiori esigenze di sicurezza, per la realizzazione delle opere di sostegno dei tavoli, l'occupazione temporanea della proprietà private confinanti nonché l'esproprio di piccole porzioni delle stesse ed il rifacimento delle recinzioni.
- 10) **Separazione delle aree demaniali (militari) a nord ed a sud della strada**. Quella a sud perderebbe l'accesso da via della Chiesa.

                               
