



Società per Azioni Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova
 Sede Legale e Amministrativa Via Flavio Gioia 71 37135 Verona
 tel. 0458272222 Fax 0458200051 Casella Postale 460M www.autobspd.it
 AREA COSTRUZIONI AUTOSTRADALI



PROVINCIA DI VICENZA

Contrà Gazzolle 1 36100 Vicenza
 tel. 0444908111



VARIANTE ALLA S. P. n°46 da VICENZA (Viale del Sole) a ISOLA VICENTINA (Castelnovo) Stralcio A

PROGETTO DEFINITIVO

DATA APRILE 05

COMMESSA 2 2003

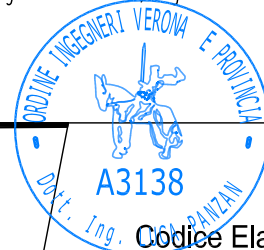
CAPO COMMESSA Ing. S. Mutti

PRIMA EMISSIONE

PROGETTISTA: Ing. Mario Bellesia
 RESPONSABILE INTEGRAZIONI SPECIALISTICHE: Ing. Antonio Ghigli
 CONSULENZE: BETASTUDIO (Ing. M. Coccato)
 GIRPA (Ing. L. Panzan)
 IDROESSE (Ing. M. Ceschi)
 INGEA (Ing. G. Giavoni)
 ITALTEC (Ing. F. Marando)

AGGIORNAMENTI

PROGETTISTA: Ing. Mario Bellesia
 RESPONSABILE INTEGRAZIONI SPECIALISTICHE: Ing. Mario Bellesia
 CONSULENZE: GIRPA (Ing. Luca Panzan, Ing. M. Bressan)





ELABORATO

PROGETTO INFRASTRUTTURA
 Nota illustrativa



Attività Progressivo Rev.
 Z 00 00 00 27 C

Rev.	Descrizione	Data	Società	Redazione	Controllo	Autorizzazione	SCALA	
B	Recepimento prescrizioni VIA	MARZO 07	A4 - G	A. Raizzaro	L. Panzan	M. Bellesia		
C	Conferenza preliminare di servizi	NOVEMBRE 08	A4 - G	A. Raizzaro	L. Panzan	M. Bellesia	CAD	AutoCAD 2002
							NOME FILE	Z0000016C-G.DOC

		VARIANTE ALLA S.P. n°46 da VICENZA (Viale del Sole) a ISOLA VICENTINA (Castelnovo) – Stralcio A	REDAZIONE A4, Beta Studio, Girpa	
		NOTA ILLUSTRATIVA	FILE Z00000027C-G.doc	PAGINA 1 / 8

INDICE

1	PREMESSA.....	2
2	CRITERI E SCELTE PROGETTUALI	3
3	OPERE STRADALI.....	4
4	SVINCOLI.....	6
5	OPERE D'ARTE.....	8

		VARIANTE ALLA S.P. n°46 da VICENZA (Viale del Sole) a ISOLA VICENTINA (Castelnovo) – Stralcio A	REDAZIONE A4, Beta Studio, Girpa	
		NOTA ILLUSTRATIVA	FILE Z00000027C-G.doc	PAGINA 2 / 8



1 PREMESSA

La presente nota illustra una selezione di documenti predisposti nell'ambito della seconda revisione del progetto definitivo della Variante alla SP 46 da Vicenza a Isola Vicentina, limitatamente al cosiddetto "stralcio A".

La seconda revisione fa seguito alla stesura del progetto definitivo in data Aprile 2005 ed alla prima revisione in data Marzo 2007, e tiene conto, per quanto attiene il tracciato stradale, delle prescrizioni e delle indicazioni emerse in sede di procedura di valutazione d'impatto ambientale e di conferenza dei servizi preliminare.

La selezione di documenti contiene, in particolare, gli elaborati tecnici che illustrano compiutamente le opere stradali ed i manufatti di pertinenza, la relazione per la valutazione di compatibilità idraulica dell'opera e l'illustrazione indicativa delle superfici occupate dall'infrastruttura.

Sono, inoltre, in fase di definizione le ulteriori opere accessorie e di completamento (opere di mitigazione, opere idrauliche, viabilità minore, ecc...), anch'esse sulla scorta degli indirizzi dettati dai precedenti passaggi approvativi.

		VARIANTE ALLA S.P. n°46 da VICENZA (Viale del Sole) a ISOLA VICENTINA (Castelnovo) – Stralcio A	REDAZIONE A4, Beta Studio, Girpa	
		NOTA ILLUSTRATIVA	FILE Z00000027C-G.doc	PAGINA 3 / 8

2 CRITERI E SCELTE PROGETTUALI

Il progetto della Variante alla SP 46 da Vicenza a Isola Vicentina è stato suddiviso in due stralci:

Stralcio A:

E' il tratto a sud, da Viale del Sole all'intersezione con l'attuale SP 46 poco a nord della località Moracchino in Comune di Vicenza, e ricade nell'itinerario ipotizzato per la futura Tangenziale nord di Vicenza.

Presenta una sezione ad una corsia per senso di marcia (categoria C1 extraurbana secondaria); tuttavia il tracciamento planoaltimetrico è conforme a quello di una strada a 2 corsie per senso di marcia (categoria B extraurbana principale) in previsione dell'eventuale futuro allargamento.

Stralcio B:

Si sviluppa dall'intersezione con l'attuale SP 46 fino alla rotonda in località Fontana in Comune di Isola Vicentina: presenta una sezione ad una corsia per senso di marcia (categoria C1 extraurbana secondaria).

La presente raccolta di documenti si riferisce esclusivamente allo "Stralcio A".



Il tracciato nel suo complesso attraversa i territori dei comuni di Vicenza, Costabissara e Isola Vicentina, mentre sono interessati allo Stralcio A il Comune di Vicenza e, marginalmente, quello di Costabissara.

Il tracciato fa parte di un più lungo collegamento, in fase di progettazione, che prevede la SP 46 in nuova sede fino al casello della futura Superstrada Pedemontana Veneta di Malo e oltre.

Il progetto è stato impostato per contemperare le esigenze di un tracciato stradale con l'esigenza di minimizzare il disturbo al territorio.

In questo senso, nella definizione dell'andamento plano-altimetrico si è cercato, per quanto compatibile con il doveroso rispetto dei parametri geometrici imposti dalla normativa, di:

- contenere il disturbo agli insediamenti, mantenendo il tracciato il più possibile distante dalle abitazioni e, in subordine, prevedendo interventi di protezione (isolamento acustico, schermature arboree, ecc.);
- rispettare le aree di interesse ambientale.

		VARIANTE ALLA S.P. n°46 da VICENZA (Viale del Sole) a ISOLA VICENTINA (Castelnovo) – Stralcio A	REDAZIONE A4, Beta Studio, Girpa
		NOTA ILLUSTRATIVA	FILE Z00000027C-G.doc

3 OPERE STRADALI

Lo stralcio A sarà lungo circa 5300 metri.

La **piattaforma stradale** di progetto è caratterizzata da una carreggiata da 10.50 m di larghezza a doppio senso di circolazione.

La carreggiata, per ogni senso di marcia, si compone di:

- ✓ Corsia di marcia normale = 3.75 m
- ✓ Banchina = 1.50 m

L'attuale normativa tecnica, ovvero il D.M. 05.11.01 *“Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”*, include tale piattaforma nella Categoria C – EXTRAURBANE SECONDARIE, con intervallo di velocità di progetto compreso tra 60 e 100 km/h.

Nell'ambito del progetto sono state utilizzate le seguenti tipologie di configurazioni di svincolo:

- “a trombetta” per lo svincolo di Viale del Sole;
- a rotatoria, con predisposizione per il futuro delivellamento, per lo svincolo di collegamento con la SP 46 (a nord dello Stralcio A);



Gli elementi geometrici della sezione tipo delle **piste di svincolo** assunti risultano:

piste bidirezionali:

	Progetto
Piattaforma	10,50 m
Banchina dx	1,50 m
Banchina sx	1,50 m
Modulo di corsia	3,75 m

piste unidirezionali ad una corsia:

	Progetto
Piattaforma	6,00 m
banchina dx	1,00 m
banchina sx	1,00 m
Modulo di corsia	4,00 m



		VARIANTE ALLA S.P. n°46 da VICENZA (Viale del Sole) a ISOLA VICENTINA (Castelnovo) – Stralcio A	REDAZIONE A4, Beta Studio, Girpa	
		NOTA ILLUSTRATIVA	FILE Z00000027C-G.doc	PAGINA 5 / 8

Per quanto riguarda la **viabilità interferita**, gli interventi proposti si configurano come “adeguamento di viabilità esistenti”, per i quali il DM 5.11.2001 è di riferimento ma non vincolante: si è tuttavia cercato di uniformarsi il più possibile alle indicazioni di normativa.

La **pavimentazione** stradale della pista principale, procedendo dal piano d'appoggio verso la superficie viabile, ha la seguente successione degli strati:

- strato di fondazione in misto granulare per uno spessore di cm 24;
- strato di base in tout-venant bitumato per uno spessore di cm 20;
- binder in conglomerato bituminoso per uno spessore di cm 7;
- tappeto di usura in conglomerato bituminoso per uno spessore di cm 4.

L'intera sovrastruttura ha pertanto uno spessore totale di cm 55.

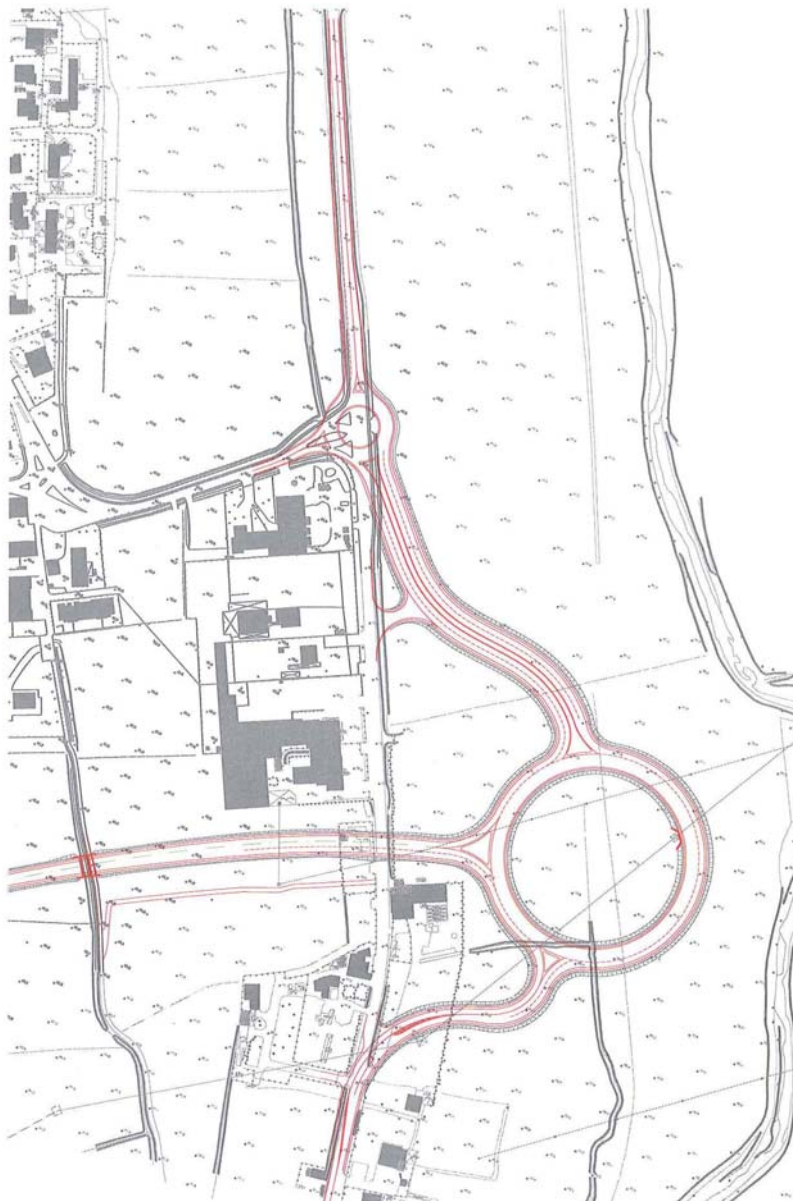
		VARIANTE ALLA S.P. n°46 da VICENZA (Viale del Sole) a ISOLA VICENTINA (Castelnovo) – Stralcio A	REDAZIONE A4, Beta Studio, Girpa
		NOTA ILLUSTRATIVA	FILE Z00000027C-G.doc

4 SVINCOLI

Nello stralcio A gli svincoli previsti sono due, il primo a sud è situato in Viale del Sole, mentre il secondo, a nord, è ubicato sulla SP 46 in prossimità dell'innesto della Strada per Costabissara.



Lo **svincolo Sud**, con conformazione a trombetta, collega la Variante in progetto con l'arteria esistente che è a due corsie per senso di marcia. L'asse principale sarà costituito dal collegamento Viale del Sole verso sud e Variante alla SP 46 verso nord, con l'innesto a trombetta riservato per il proseguimento a nord di Viale del Sole.

Lo **svincolo nord** (in figura) è realizzato tramite una rotonda di grandi dimensioni (150m di diametro

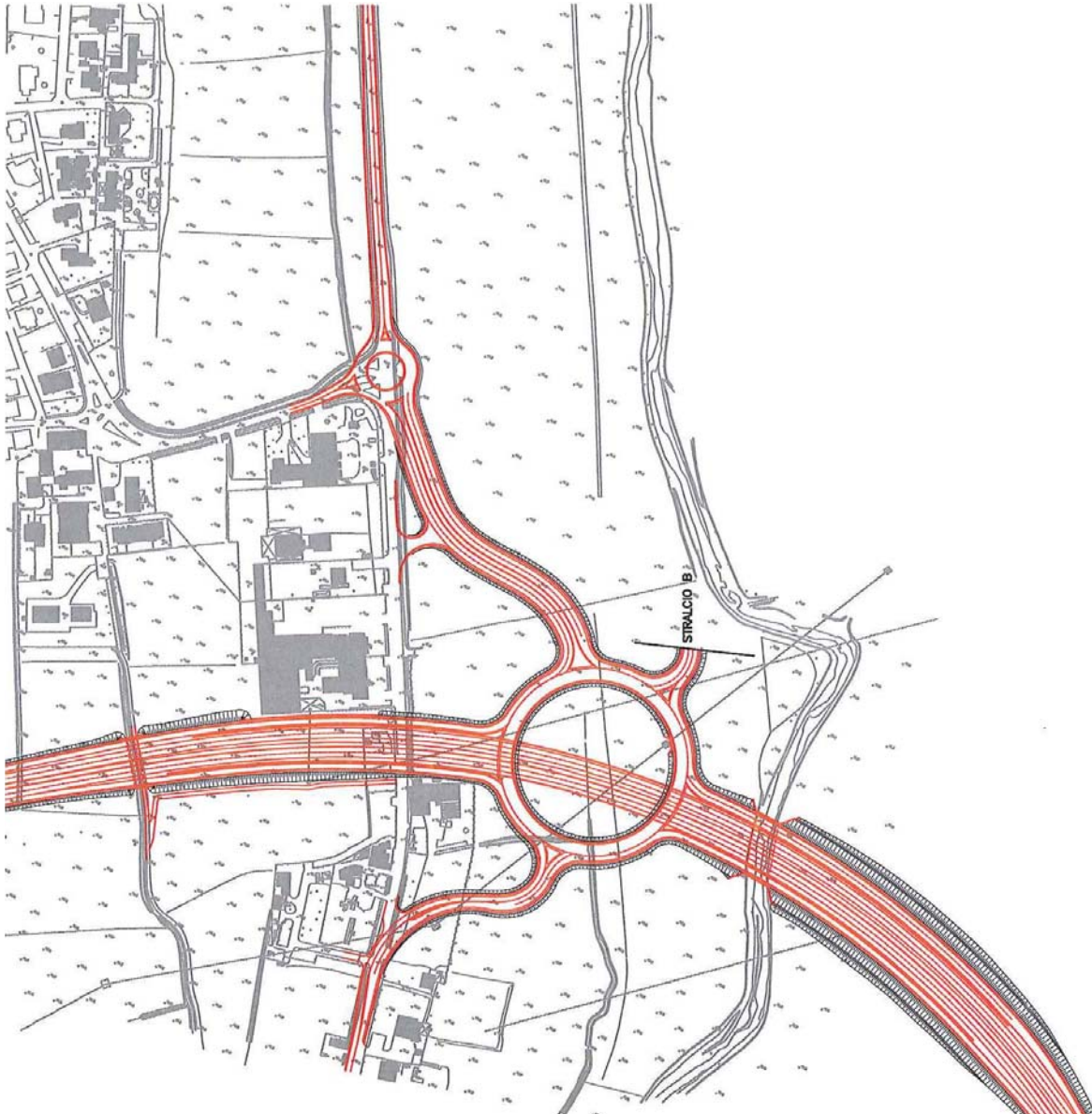




esterno) che connette la strada in progetto con l'attuale SP46 a nord della località Moracchino in Comune di Vicenza. L'esiguo spazio nella zona di innesto dovuto alla forte urbanizzazione ha imposto la delocalizzazione della rotonda rispetto all'asse stradale esistente, con la necessità di un nuovo collegamento tra la rotonda stessa e i due rami della SP46. Il ramo a sud viene deviato verso est circa 150m prima dell'interruzione e portato in rotonda. L'intersezione con il tratto a nord è realizzato tramite un collegamento a due corsie per senso di marcia e a carreggiate separate fino alla rotonda (di 50m di diametro esterno) che risolve il nodo tra SP46 e la Strada per Costabissara. Tutti i rami di ingresso alle rotonde, ad

esclusione della Strada per Costabissara, sono realizzati con due corsie per migliorare la capacità di smaltimento del traffico.

		VARIANTE ALLA S.P. n°46 da VICENZA (Viale del Sole) a ISOLA VICENTINA (Castelnovo) – Stralcio A	REDAZIONE A4, Beta Studio, Girpa	
		NOTA ILLUSTRATIVA	FILE Z00000027C-G.doc	PAGINA 7 / 8

La rotonda ha dimensioni e conformazione adatte per il futuro innesto del lotto B e delle piste di collegamento alla tangenziale nord di Vicenza, il cui asse principale potrà scavalcare la rotonda in viadotto.



		VARIANTE ALLA S.P. n°46 da VICENZA (Viale del Sole) a ISOLA VICENTINA (Castelnovo) – Stralcio A	REDAZIONE A4, Beta Studio, Girpa	
		NOTA ILLUSTRATIVA	FILE Z00000027C-G.doc	PAGINA 8 / 8

5 OPERE D'ARTE

Di seguito si da una breve descrizione delle opere d'arte necessarie per realizzare la nuova infrastruttura:

1. **Cavalcavia Viale del Sole**: Il cavalcavia è concepito con geometria e franchi sia planimetrici che altimetrici tali da assicurarne la completa compatibilità rispetto ad un futuro allargamento dell'asse principale ad una sezione del tipo B a 2+2 corsie di marcia alla quale corrisponde una larghezza bitumata complessiva di 22.00m, nell'ipotesi di allargamento simmetrico dell'asta principale. La lunghezza è di L=82.00m (tra i giunti) con tre luci rispettivamente da 23m, 35m e 23m. La sezione trasversale è di 14.70m, sufficiente per una carreggiata stradale di 10,50m. La tecnologia realizzativa dell'impalcato si basa su elementi prefabbricati, in calcestruzzo ordinario o parzialmente precompresso in stabilimento con tecnologia a trefoli aderenti.
2. **Sottopasso SP36 di Gambugliano**: Anche in questo caso la struttura è concepita per sottopassare una sezione di tipo B (22m). Le rampe sono realizzate tra muri ad "U" e la galleria è costituita da uno scatolare di larghezza B=10.50m che consente una carreggiata di 7.50m (adatta ad una tipo E secondo il DM 5/11/2001). Platea di fondazione e ritti laterali sono in c.a., mentre la soletta superiore viene realizzata con travi in c.a.p., a sezione piena, disposte accostate e solidarizzate successivamente ai ritti con un getto di completamento. Sono previsti dei marciapiedi da 1.50m su entrambe i lati. Il franco verticale minimo è di 5.00 m.
3. **Sottopasso Via Ambrosini**: Anche in questo caso la struttura è concepita per sottopassare una sezione di tipo B (22m). Le rampe sono realizzate tra muri ad "U" e la galleria è costituita da uno scatolare di larghezza B=9.50m che consente una carreggiata di 8.50m (adatta ad una tipo F2 secondo il DM 5/11/2001). Platea di fondazione e ritti laterali sono in c.a., mentre la soletta superiore viene realizzata con travi in c.a.p., a sezione piena, disposte accostate e solidarizzate successivamente ai ritti con un getto di completamento. Il franco verticale minimo è di 5.00 m.
4. **Sottopasso Via Maddalene**: Anche in questo caso la struttura è concepita per sottopassare una sezione di tipo B (22m). Le rampe sono realizzate tra muri ad "U" e la galleria è costituita da uno scatolare di larghezza B=9.50m che consente una carreggiata di 8.50m (adatta ad una tipo F2 secondo il DM 5/11/2001). Platea di fondazione e ritti laterali sono in c.a., mentre la soletta superiore viene realizzata con travi in c.a.p., a sezione piena, disposte accostate e solidarizzate successivamente ai ritti con un getto di completamento. Il franco verticale minimo è di 5.00 m.
5. **Sottopasso pista ciclopedonale alla progr. 5+055 (Asse 1)**: In questo caso le rampe sono realizzate tra muri ad "U" e la galleria è costituita da uno scatolare di larghezza B=4.00m interamente realizzato in c.a.. Il franco verticale minimo è di 3.00 m.