STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE

Generale

C4.2 - Relazione descrittiva viabilità generale

Disciplina	INFRASTRUTTURE
Stato del progetto	ADATTAMENTO PROGETTO DEFINITIVO
Comparto	GENERALE
Descrizione	C4.2 - Relazione descrittiva viabilità generale

Numero Emissione	01
Numero Revisione	00
Data Emissione	25/05/2017
Motivazione della Emissione	Adattamento Progetto Definitivo Stadio della Roma / Tor di Valle

Progettista Incaricato, *Nome Società/ Logo*

S.T.E. s.r.l.
Structure and Transport Engineering

Firma e timbro

REGISTRO DELLE REVISIONI

E	R	Data	Motivo Emissione	Redige	Verifica	Approva
01	00	25/05/2017	Adattamento Progetto Definitivo Stadio della Roma / Tor di Valle	DDR	DDR	LAC

CODIFICA ELABORATO

DEF	**G**	**GEN**	**00**	**IT**	**0000**	**1400**	**G**	**000,00**	**STE**	**00**

Indice

1

1. Premessa 4
2. Indirizzi del PRG 7
   2.1. Capo 4° Infrastrutture per la mobilità 7
3. Indirizzi del PGTU 8
   3.1. 7.6 ZONA 6 – La città verso il mare 8
   3.2. 8.9.3 Le strade e le intersezioni più pericolose 9
   3.3. 8.9.5 Le azioni per la sicurezza stradale 9
   3.4. Linee ATAC area di intervento 9
4. Contenuti di indirizzo del Progetto preliminare sviluppato da Roma Capitale e Città Metropolitana 11
5. Il tracciato 12
   5.1. Riferimenti normativi 12
6. La sezione stradale 14
   6.1. Analisi delle strade esistenti nell'area di studio e scelta della tipologia stradale 14
7. Descrizione generale del nuovo progetto 17
   7.1. Svincolo Parco dei Medici – Svincolo A91 17
   7.2. Nuovo collegamento viario tra Roma-Fiumicino e Via Ostiense Unificata .. 18
   7.3. Riunificazione Via Ostiense/Via del Mare da GRA a Fosso Vallerano 18
   7.4. Riunificazione Via Ostiense/Via del Mare da Fosso Vallerano a Marconi... 20

1. Premessa

La presente relazione è da considerarsi un aggiornamento della Relazione TDVPDGGEN00IT0000140000G000_00STE00 *Relazione introduttiva sul progetto delle viabilità* facente parte del Progetto Definivo in Emissione per Conferenza di Servizi Decisoria ai fini dell'ottenimento del PdC in data 28.04.2016 e di alcune integrazioni consegnate successivamente alla raccolta dei pareri dai vari Organi istituzionali coinvolti durante la Conferenza di Servizi Decisoria ai fini dell'ottenimento del PdC che hanno toccato i seguenti argomenti:

- Integrazioni del MIT sullo Svincolo A91 - Parco de' Medici, nelle quali è stata richiesta una profonda modifica dello Svincolo sulla A91 con il prolungamento delle rampe di accesso ed uscita dalla A91 e la loro predisposizione per futuri interventi da parte di ANAS. Sono state richieste inoltre modifiche allo Svincolo Parco de' Medici con l'introduzione di un nuovo Sottovia posizionato in posizione baricentrica rispetto a quelli esistenti avente caratteristiche di franco verticale e di larghezza come da normative vigenti.
- Integrazioni richieste da Roma Natura sullo Svincolo A91 – Parco de' Medici, necessarie per evitare che i necessari allargamenti della piattaforma stradale non siano compatibili con i confini del Parco. Si tratta essenzialmente della predisposizione di opere di sostegno realizzate per confinare l'intervento nei limiti delle aree del Parco di maggior pregio denominate A2 e B1.
- Integrazioni di Città Metropolitana e Roma Capitale sull'Unificazione delle Via del Mare-Via Ostiense sulla base delle seguenti prescrizioni:
    - Città Metropolitana: *l'intervento di messa in sicurezza nel tratto tra il km 5+900 – Viale Marconi e il km 9+200 – Ponte Fosso di Vallerano dovrà essere sostituito con un intervento di riunificazione di prima fase al fine di destinare la S.P. 8 bis Via Ostiense al solo traffico in direzione Roma centro e la S.P. 8 Via del Mare al solo traffico in direzione GRA; l'intervento, con il mantenimento delle attuali sedi stradali, dovrà consistere nell'adeguamento delle intersezioni esistenti, della segnaletica orizzontale e verticale, oltre agli interventi sulle pavimentazioni, sulle barriere ed i margini laterali e sulla manutenzione del verde già previsti nel progetto presentato. L'intervento si riunificazione delle SS.PP. 8 Via del Mare e 8 bis Via Ostiense tra il km 9+200 – Ponte Fosso di Vallerano e il km 11+200 – GRA dovrà prevedere la realizzazione di una asse stradale a carreggiate separate con due corsie per senso di marcia per la sua intera estensione; il predetto asse stradale dovrà risultare "passante", mediante la realizzazione di specifici viadotti, rispetto alle rotatorie di accesso al comprensorio ed ai collegamenti con l'esistente viabilità comunale.*

    - Roma Capitale Dipartimento Mobilità: *Il sistema stradale esistente via del Mare/via Ostiense dal nodo Marconi al G.R.A., di competenza della Città Metropolitana, proprietaria dell'infrastruttura, è stata oggetto di un progetto di adeguamento/unificazione per l'intero sviluppo dal nodo Marconi ad Ostia che ha visto la collaborazione e condivisione dell'Amministrazione Comunale e dell'allora Provincia di Roma. L'obiettivo progettuale finalizzato al superamento delle criticità di capacità e sicurezza già attualmente presenti sul sistema stradale resta, per Roma Capitale, un obiettivo di interesse pubblico da perseguire con l'unificazione*

di Via del Mare/Via Ostiense in coerenza con il Piano Regolatore Generale che la prevede tra gli interventi della "Viabilità Principale" da adeguare.

Questa fase progettuale consiste nell'Adattamento del Progetto Definitivo sulla base dei criteri espressi dagli Enti coinvolti nella Conferenza di Servizi Decisoria.

Lo scenario di progetto definito in questa fase prevede a nord ovest la realizzazione di un collegamento diretto con la A91 attraverso uno svincolo a sedi sfalsate, dallo svincolo è previsto l'attraversamento del fiume Tevere con un nuovo ponte che collega la sponda in sinistra idraulica dalla quale parte il collegamento viario tra Roma-Fiumicino e le Vie del Mare/Via Ostiense Riunificate. Il collegamento viario tra le due grandi viabilità è classificato come viabilità urbana di quartiere.

Viene prevista inoltre l'unificazione delle due Viabilità Via Ostiense – Via del Mare classificate anch'esse come strade di quartiere.

Nella pagina seguente è rappresentata la Corografia generale dell'intervento di progettazione stradale composto dai seguenti interventi:

1. Svincolo Parco dei Medici - Svincolo Autostrada A91 (II Fase)
2. Realizzazione nuovo collegamento viario tra Roma-Fiumicino e Via Ostiense/Via del Mare Unificate
3. Realizzazione nuovo collegamento viario tra Roma-Fiumicino e Via Ostiense/Via del Mare Unificate con Ponte sul Tevere (II Fase)
4. Interventi di viabilità interna di collegamento tra le infrastrutture principali e i poli attrattivi Stadio e Business park
5. Riunificazione Via Ostiense/Via del Mare da GRA a Fosso Vallerano
6. Riunificazione Via Ostiense/Via del Mare da Fosso Vallerano a Marconi

Nella Corografia in oggetto è stata riportato anche il Progetto, allo stato attuale, del Ponte dei Congressi per il quale è stata chiesta verificata la compatibilità con la soluzione da noi proposta.

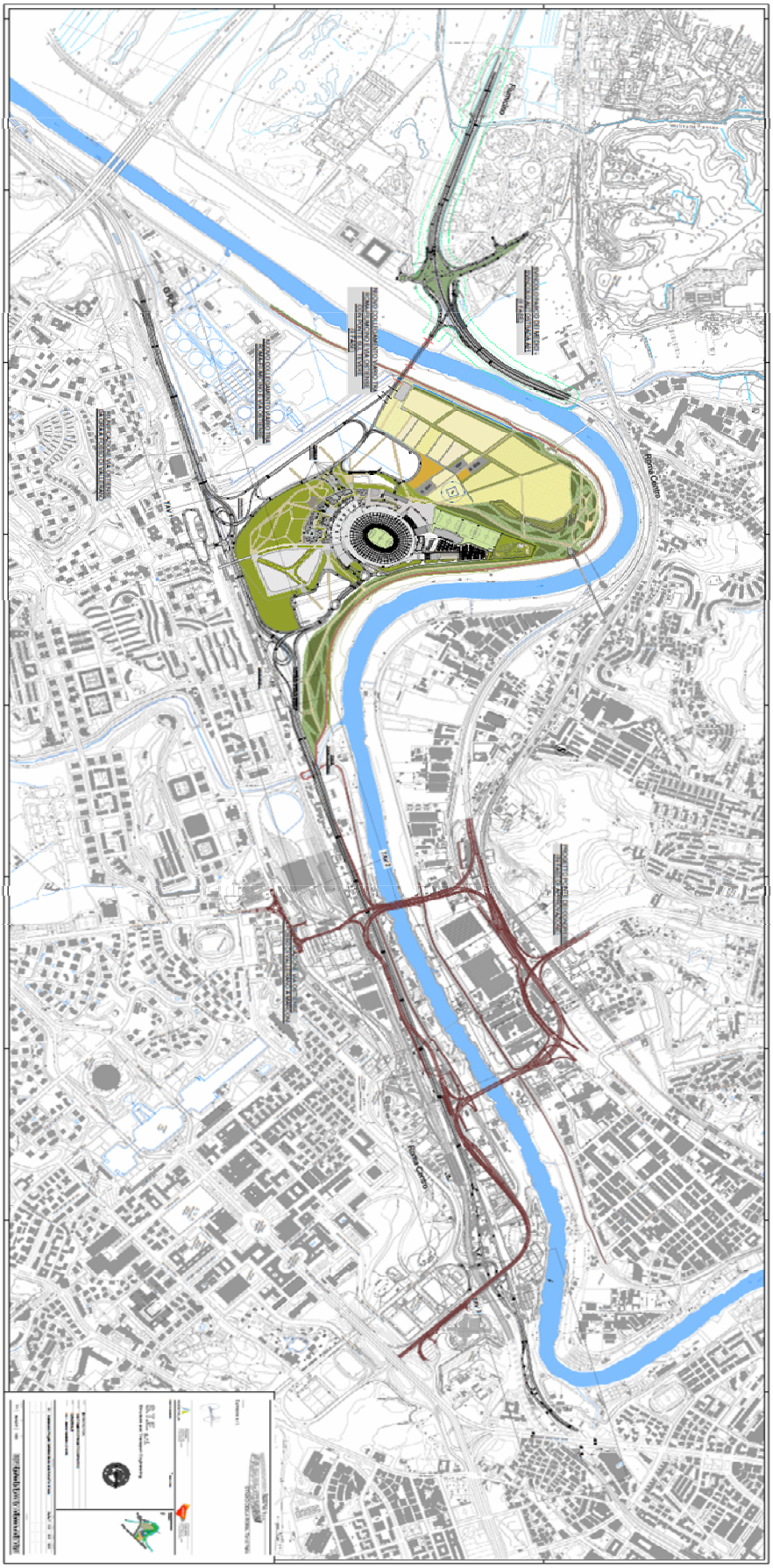


Figura 1-1 Corografia generale degli interventi

2. Indirizzi del PRG

2.1. Capo 4° Infrastrutture per la mobilità

2.1.1. Art.89. Infrastrutture per la mobilità

1. Nell'elaborato G3."Sistema delle infrastrutture per la mobilità", è rappresentato in forma schematica il sistema della mobilità di lungo periodo. Il sistema è composto dalle diverse reti ferroviarie e stradali che, unitamente al Capo 4° delle presenti norme, costituiranno il quadro di riferimento anche per la definizione e l'aggiornamento degli strumenti di pianificazione e programmazione del settore della mobilità di breve periodo. Tali strumenti sono il Piano Urbano del Traffico (PUT) e di medio-lungo periodo quali il Piano Urbano della Mobilità (PUM) e il Programma Integrato della Mobilità (PROIMO).

…

8. Per le infrastrutture esistenti, da adeguare o di nuova realizzazione, fermi restando i principi informatori e le finalità del PRG in relazione alle diverse reti e infrastrutture, i tracciati, le caratteristiche tecniche, le soluzioni funzionali e gli ingombri delle sedi e delle intersezioni riportati negli elaborati grafici "Sistemi e Regole", rapp. 1.10.000, sono indicativi. Questi saranno precisati nell'ambito degli strumenti urbanistici esecutivi, ove previsti, degli strumenti di pianificazione di settore (Piano Urbano della Mobilità, Piano Urbano del Traffico) e nelle varie fasi di studio di fattibilità e di progettazione fino a quella esecutiva ai sensi del D.LGT n. 163/2006.

2.1.2. Art.98. Progetti urbani per le grandi infrastrutture di trasporto

…

2. In via preliminare, il Progetto urbano dovrà essere applicato per i seguenti interventi:

1) potenziamenti, prolungamenti, diramazioni e nuove linee ferroviarie e della metropolitana e i relativi nodi di scambio intermodale;

2) realizzazione dei corridoi riservati al trasporto pubblico di superficie;

3) completamento della Nuova Circonvallazione interna fra il quartiere di San Lorenzo e l'EUR, riqualificazione del vallo ferroviario e sottopasso del Parco dell'Appia antica;

4) completamento e riqualificazione ambientale di viale Palmiro Togliatti dal GRA nord a via Appia Nuova;

5) adeguamento del nodo viario Eur-Magliana-Newton - Lungotevere;

6) adeguamento delle direttrici viarie Trionfale, Prenestina- Gabina, Tiburtina, Cassia, Ostiense-via del Mare;

7) piattaforme logistiche.

Vedi G3.05 Sistema delle infrastrutture della mobilità.

3. Indirizzi del PGTU

3.1. 7.6 ZONA 6 – La città verso il mare

La sesta zona PGTU si estende nella fascia tra e lungo gli assi di via del Mare e via Cristoforo Colombo, entro un "cuneo" che va dalla zona di Vitinia a ridosso del GRA fino al mare. La sesta zona è caratterizzata da un sistema insediativo che si è sviluppato in epoche diverse a partire dai primi anni del 900 fino ad oggi.

…

La sesta zona PGTU è caratterizzata da una densità residenziale di 7.845 residenti/Kmq, inferiore della metà rispetto a quella media intra-GRA 15.315 residenti/Kmq e una densità del il sistema produttivo sei volte inferiore rispetto ai valori medi dell'area intra-GRA (1.222 addetti/Kmq vs 7.147). Gli spostamenti totali nell'ora di punta risultano 60.000, 43.000 in origine, 17.000 in destinazione.
E' evidente la vocazione prevalentemente "residenziale" di questa zona visto che gli spostamenti generati risultano essere quasi il triplo rispetto agli spostamenti attratti. A tale vocazione si associa quella turistica e stagionale concentrata sulla fascia più prossima al mare.
Il carattere prevalentemente residenziale, comunque dotato di una forte identità locale, trova conferma nell'analisi degli spostamenti. Infatti, dei 60.000 spostamenti che interessano la sesta zona PGTU, il 22,0% vengono effettuati con il trasporto pubblico, il 56,3% con l'autovettura, l'11,8% con il motoveicolo e il 9,9% a piedi e in bici.
A riprova del carattere di sistema "diurno" di questa area, l'utilizzo del TPL in termini percentuali è leggermente superiore rispetto a quello registrato per la 4 e 5 zona PGTU, mentre l'uso dell'autovettura (che si attesta intorno al 56%) è leggermente inferiore. Una percentuale di spostamenti più elevata avviene a piedi (quasi tripla rispetto alla quota rilevata per la 4 e 5 zona PGTU).

L'obiettivo di questa zona, caratterizzata da un forte pendolarismo verso le prime quattro zone è aumentare l'uso del TPL per gli spostamenti verso Roma attraverso il rafforzamento dei servizi di trasporto pubblico, in particolare sulla Roma-Lido, sviluppando contestualmente servizi di adduzione verso l'asse ferroviario, mentre per gli spostamenti interni all'area far assumere un ruolo sempre più significativo alla modalità ciclabile.

Azioni
• Riqualificazione ed efficientamento della Roma-Lido;
• Riorganizzazione dei servizi trasporto pubblico di adduzione alla Roma-Lido e per l'aeroporto di Fiumicino;
• Promuovere la politica di pedonalizzazione a Ostia a servizio del lungomare e della fruizione del mare, estendendo l'area pedonale di Piazza Anco Marzio a Via Rutilio Namaziano e a Piazza Tor San Michele;
• Offerta di servizi di trasporto pubblico per l'accesso alla zona Castel Fusano- Capocotta (Litoranea) nel periodo estivo attraverso un maggior servizio su bus, stazioni di bike-sharing e aree di sosta controllate per le biciclette;

contestuale realizzazione di aree temporanee per la sosta di scambio a ridosso della via Cristoforo Colombo;

• Regolazione degli accessi e della sosta, anche mediante parcheggi interrati, al centro storico di Ostia e all'itinerario Lungomare;

• Ricucitura delle reti ciclabili locali esistenti con la realizzazione di nuovi itinerari a servizio delle stazioni della Roma-Lido e della dorsale lungomare;

• Incentivazione di sistemi di mobilità alternativa, sia a scopo turistico sia a servizio degli spostamenti sistematici;

• Sviluppo e potenziamento della mobilità pedonale/ciclabile attraverso la creazione di un sistema di accessibilità riservato a pedoni e ciclisti verso i maggiori poli attrattori e verso le stazioni ferroviarie e i punti di accesso al TPL;

• Realizzazione e attrezzaggio di isole ambientali, piste ciclabili e aree pedonali negli ambiti di valenza turistica e storica (Ostia Antica; Centro Storico di Ostia Lido) e nei nuclei di Vitinia e Acilia;

• Sperimentazione della pedonalizzazione di Via Guido Calza a servizio della fruizione degli scavi archeologici di Ostia Antica.

3.2. 8.9.3 Le strade e le intersezioni più pericolose

Il 40% degli incidenti con vittime si localizza in corrispondenza delle intersezioni, e riguarda il 38% del costo sociale sostenuto. L'ammontare complessivo del costo sociale sostenuto nel 2012 – secondo i dati della Polizia Locale di Roma Capitale - colloca ai primi dieci posti via Tiburtina, via Cassia, via Cristoforo Colombo, via Appia Nuova, via Ostiense, via Prenestina, via Casilina, via Salaria, viale Palmiro Togliatti e via Aurelia (con costi variabili da 19 a 10 milioni di euro)

3.3. 8.9.5 Le azioni per la sicurezza stradale

Attività di Road Safety Audit (per i nuovi progetti) e attività di Road
SafetyInspection (sulle strade esistenti):

Dal punto di vista progettuale e delle opere, dovrà essere sistematizzato il processo programmazione progettazione-realizzazione degli interventi da parte delle strutture tecniche preposte. In osservanza delle "Linee Guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali", rilasciate dal MIT nel 2012 ai sensi dell'art. 8 del D.Lgs. n.35/2011, si provvederà a sistematizzare le attività di "Road Safety Inspection" per raccogliere tutte le informazioni necessarie a stabilire le priorità di intervento sull'intera rete stradale urbana e in particolare sulla rete viaria principale. In base ai risultati delle ispezioni e secondo le indicazioni che fornisce il Piano Comunale della Sicurezza Stradale l'Amministrazione individuerà gli assi stradali, le intersezioni, gli ambiti per i quali impegnare le risorse disponibili e intervenire prioritariamente per l'eliminazione dei punti neri e/o dei fattori di rischi

3.4. Linee ATAC area di intervento

Dall'esame del sito www.atac.roma.it non sembrano essere presenti linee sui due assi Via Ostiense/Via del Mare.

Le linee della zona viaggiano prevalentemente sulla viabilità parallela formata da Viale Egeo/Viale dell'Oceano Indiano/Viale C. Sabatini/Via Cina/Via del Fiume Giallo.

4. Contenuti di indirizzo del Progetto preliminare sviluppato da Roma Capitale e Città Metropolitana

Nel corso dell'ultima riunione presso il Dipartimento Mobilità ci è stato consegnato un Progetto Preliminare sviluppato da Roma Capitale in collaborazione con Città Metropolitana, si rimanda alle 2 Relazioni allegate dove sono stati sottolineati i principali contenuti di indirizzo del Progetto.

In particolare nella Relazione del SIMU datata 20/01/2010 è scritto quanto segue:

… Nel tempo le caratteristiche delle due strade si sono sostanzialmente modificate trasformandosi entrambe in strade urbane….

5. Il tracciato

Come già detto in premessa il progetto stradale è composto dai seguenti interventi:

1. Svincolo Parco dei Medici - Svincolo Autostrada A91 (II Fase)
2. Realizzazione nuovo collegamento viario tra Roma-Fiumicino e Via Ostiense/Via del Mare Unificate
3. Realizzazione nuovo collegamento viario tra Roma-Fiumicino e Via Ostiense/Via del Mare Unificate con Ponte sul Tevere (II Fase)
4. Interventi di viabilità interna di collegamento tra le infrastrutture principali e i poli attrattivi Stadio e Business park
5. Riunificazione Via Ostiense/Via del Mare da GRA a Fosso Vallerano
6. Riunificazione Via Ostiense/Via del Mare da Fosso Vallerano a Marconi

Per ognuno degli interventi sopra elencati è stata scelta la sezione tipo stradale più adatta sulla base delle considerazioni contenute nelle prescrizioni delle Delibere degli Enti interessati nel percorso progettuale pregresso, sulla base delle Normative vigenti, tenuto conto dei vincoli presenti sul territorio e delle scelte effettuate dai Tecnici Comunali sulle viabilità esistenti dell'area oggetto di studio.

5.1. Riferimenti normativi

I riferimenti normativi utilizzati per la determinazione delle caratteristiche dell'opera da progettare sono i seguenti:

- Nuovo Codice della Strada
- Decreto Ministeriale N.6792 del 05/11/2011 - Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade
- PGTU – Piano del Traffico Urbano di Roma Capitale 2015
- Regolamento Viario e Classifica Funzionale delle Strade Urbane di Roma Capitale 2015
- Legge 05.11.71, n. 1086 - Norme per la disciplina delle opere in conglomerato cementizio armato normale e precompresso ed a struttura metallica.
- D.M. 14.01.2008 - Norme tecniche per le costruzioni.
- Circolare del 02/02/2009 - Istruzioni per l'applicazione delle "Norme tecniche per le costruzioni" di cui al D.M. del 14/01/2008.
- CNR-UNI 10011/97 - Costruzioni in acciaio. Istruzioni per il calcolo, l'esecuzione, il collaudo e la manutenzione.
- CNR 10030/87 - Anime irrigidite di travi a parete piena.
- CNR 10018-85 - Apparecchi di appoggio in gomma e in PTFE nelle costruzioni.
- UNI EN1990 -1-1. - EUROCODICE 0. Criteri generali di progettazione strutturale.
- UNI EN1991 -1-4. - EUROCODICE 1. Azioni sulle strutture - Parte 1.4: Azioni in generale - Azioni del vento
- UNI EN1991 -1- 5. - EUROCODICE 1. Azioni sulle strutture - Parte 1.5: Azioni in generale - Azioni termiche
- UNI EN1993 -1-1.EUROCODICE 3. Progettazione delle strutture In acciaio - Parte 1.1: Regole generali e regole per gli edifici.
- UNI EN1993 -1-5. - EUROCODICE 3. Progettazione delle strutture in acciaio - Parte 1.5: Elementi strutturali a lastra

- UNI EN1993 -1- 8. - EUROCODICE 3. Progettazione delle strutture in acciaio - Parte1.8: Progettazione dei collegamenti
- UNI EN1993-1-9 - Progettazione delle strutture in acciaio - Parte 1.9: Fatica
- UNI EN1993 -2. - EUROCODICE 3. Progettazione delle strutture in acciaio - Parte 2: Ponti di acciaio.
- UNI EN1994 -1-1.EUROCODICE 4. Progettazione delle strutture composte acciaio– cls - Parte 1.1: Regole generali e regole per gli edifici.
- UNI EN1994 -2. EUROCODICE 4. Progettazione delle strutture composte acciaio– cls - Parte 2: Regole generali e regole per i ponti.

6. La sezione stradale

6.1. Analisi delle strade esistenti nell'area di studio e scelta della tipologia stradale

6.1.1. Viabilità principali area studio

Si elencano qui di seguito le viabilità principali presenti nell'area di studio e la loro classificazione secondo il Regolamento viario e classificazione funzionale delle strade urbane di Roma Capitale – Annesso D – Elenco Strade della Viabilità principale.

In questa classificazione della rete viaria comunale anno 2015 sono suddivise nelle seguenti categorie:

- A= autostrade
- S= scorrimento
- IQ= interquartiere
- Q= di quartiere
- IZ= interzonale

Le viabilità esaminate sono le seguenti:

- Via Ostiense (Marconi – Vasco de Gama): 1 corsia per senso di marcia (min. 3.75m) senza spartitraffico – classificata come IQ (interquartiere)
- Via del Mare: 1 corsia per senso di marcia (min. 3.75m) senza spartitraffico – classificata come Q (Quartiere)
- Autostrada A91: la corsia di emergenza ha larghezza sempre < 3.0m, le corsie variano tra 3.50m e 3.75m – classificata come A (Autostrada in ambito urbano)
- Via della Magliana (da Meucci a GRA): dimensioni banchine e corsie varie – classificata come Q
- Via della Cina: 1 corsie per senso di marcia (min. 5.50m) senza spartitraffico – classificata come IZ (interzonale)
- Via del Fiume Bianco: 1 corsia per senso di marcia (min. 5.50m) senza spartitraffico – classificata come IZ
- Viale Pechino : 3 corse per senso di marcia (min. 3.50m) con spartitraffico senza barriere – classificata come Q
- Viale della Grande Muraglia: 2 corsie per senso di marcia (3.50m) con spartitraffico senza barriere – classificata come Q

Si osserva quanto segue:

1. La corsia minima è larga 3.50m.
2. Al diminuire del numero di corsie è previsto un allargamento delle stesse.
3. Non sono mai previste barriere nello spartitraffico che diviene un marciapiede utilizzabile dai pedoni per l'attraversamento.

Figura 5-1 La rete stradale dell'area di studio

6.1.2. Classificazione delle infrastrutture di progetto

L'area di intervento può essere suddivisa come segue:

- Svincolo autostrada A91
- Collegamento tra A91 e Via del Mare/Via Ostiense Unificate (di seguito Collegamento A91/Unificata)
- Via del Mare/Via Ostiense Unificate (di seguito Unificata)
- Viabilità locali di accesso ai parcheggi per l'accesso allo Stadio, al Convivium, al Business Park (di seguito Viabilità Locali)

La classificazione generale delle viabilità ricadenti nelle 4 tipologie di area di intervento è stata scelta sulla base delle "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade - DM 2001" e del "Regolamento viario e classificazione funzionale delle strade urbane di Roma Capitale - Regolamento viario".

I principi adottati per la scelta delle sezioni tipo e del loro potenziamento sono i seguenti:

- Prevedere delle corsie di larghezza minima 3.50m almeno in tutte le corsie esterne (predisposizione per il passaggio dei mezzi di tipo collettivo) e in tutte le zone di scambio delle sezioni tipo in Categoria E del DM2001 (Strade di quartiere o Interquartiere).
- Prevedere uno spartitraffico attrezzato per il collegamento principale:
    - Unificata
- Per le viabilità locali monodirezionali in Categoria F prevedere, della possibile sosta di emergenza di un qualsiasi tipo di veicolo e per facilitare l'iscrizione in curva dei mezzi pesanti, un potenziamento della larghezza della corsia inversamente proporzionale al numero di corsie:
    - 1 corsia larghezza 4.50m
    - 2 corsie larghezza 4.00m
    - 3 o più corsie larghezza 3.50m

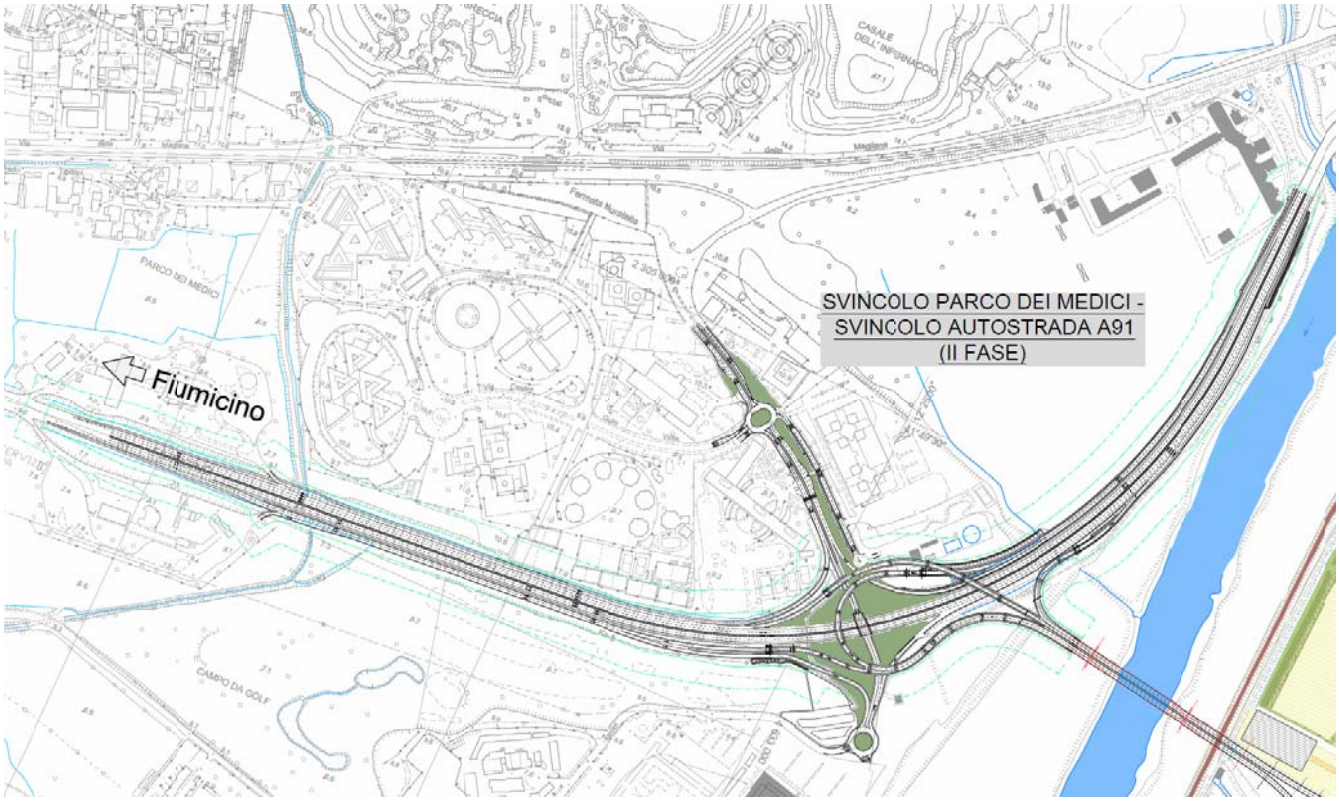
Le viabilità in oggetto potranno essere classificate da Roma Capitale, secondo il Regolamento Viario, come segue:

- Rampe Svincolo autostrada A91 – *A (Autostrade)*
- Collegamento A91/Unificata – *Q (di quartiere) o IQ (interquartiere)*
- Via del Mare/Via Ostiense Unificate (di seguito Unificata) - *Q (di quartiere) o IQ (interquartiere)*
- Viabilità locali di accesso ai parcheggi per l'accesso allo Stadio, al Convivium, al Business Park (di seguito Viabilità Locali) – *Locali o IZ (interzonali)*

7. Descrizione generale del nuovo progetto

7.1. Svincolo Parco dei Medici – Svincolo A91

Nella figura successiva è rappresentata la nuova configurazione del nodo formato dallo Svincollo A91 e lo Svincolo Parco dei Medici revisionato sulla base delle integrazioni menzionate in premessa:



Per la descrizione dell'intervento si rimanda alla relazione TDV_PD_O_SPM_01_IT_9200_1404_00_G000,00_STE_00 *Relazione descrittiva e Stima interventi Svincoli A91 e Parco de' Medici* consegnata come integrazione alla Conferenza dei Servizi e datata 16/01/2017 nella quale sono descritti nel dettaglio i seguenti interventi:

1. Carreggiata direzione Fiumicino – Uscita da Roma Centro verso Parco de' Medici: prolungamento di circa 150m della complanare già prevista in Progetto Definitivo – SVA91 INTERVENTO 1.
2. Carreggiata direzione Fiumicino – Ingresso da Parco de'Medici e dallo Stadio della Roma: ampliamento a 4 corsie prolungato sino all'attuale Area di Servizio – SVA91 INTERVENTO 2.
3. Carreggiata direzione Roma Centro – Uscite per Parco de'Medici e Stadio della Roma: Realizzazione della complanare a partire dall'Area di servizio attuale – SVA91 INTERVENTO 3.
4. Carreggiata direzione Fiumicino – Ingresso da Parco de'Medici e dallo Stadio della Roma: Inversione delle due nuove manovre di immissione – SVA91 INTERVENTO 4

Per l'ottemperanza alle prescrizioni di Roma Natura si rimanda invece ai seguenti elaborati, sempre consegnati in Conferenza dei Servizi, in data 23/02/2017:

- TDV_PD_O_SPM_01_GE_9200_0901_00_G000,00_STE_00
- TDV_PD_O_SPM_01_IT_9200_0260_00_G000,00_STE_00 (PLAN PROG)

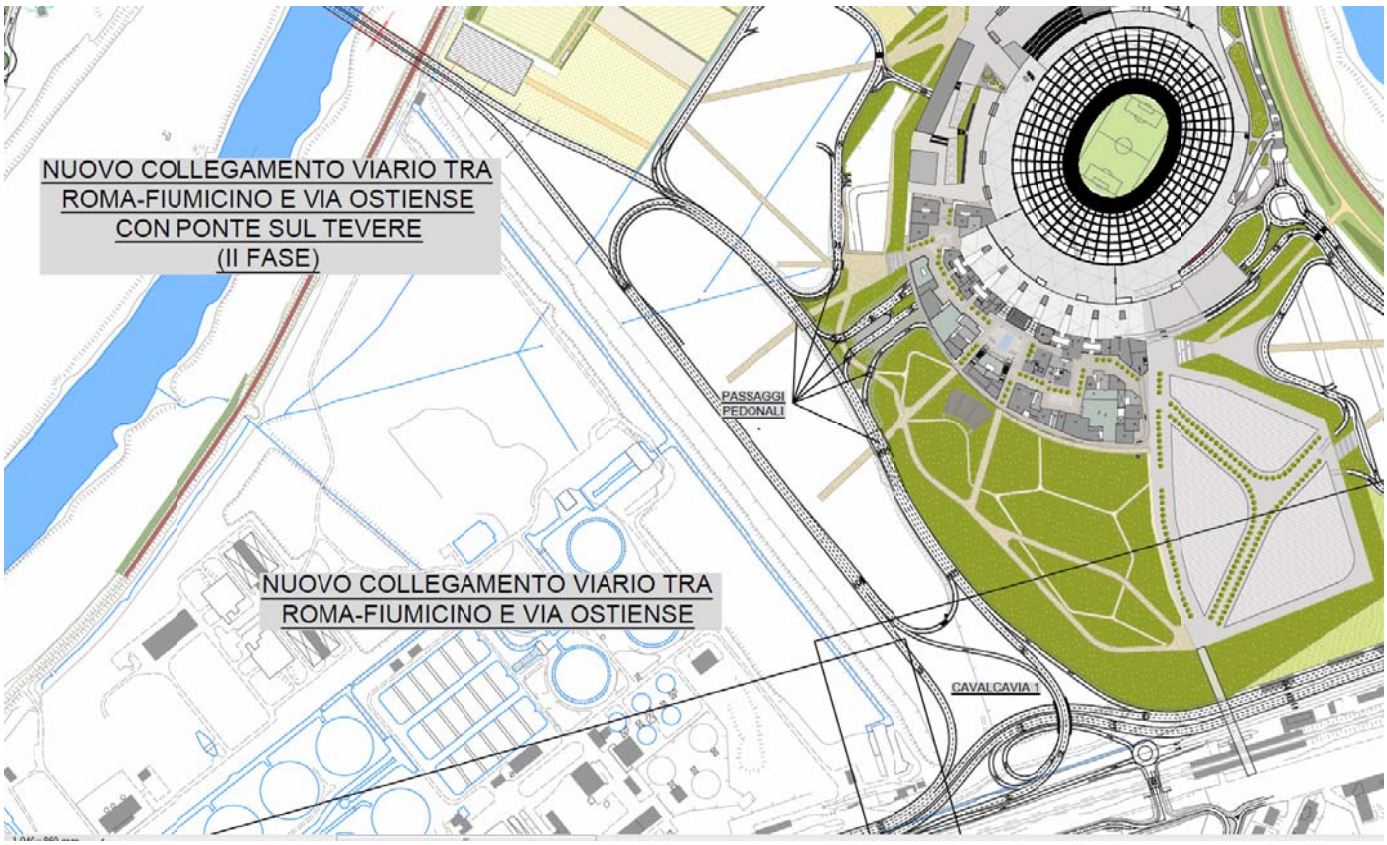
- TDV_PD_O_SPM_01_IT_9200_0261_00_G000,00_STE_00 (PLAN IDRA)
- TDV_PD_O_SPM_01_IT_9200_0262_00_G000,00_STE_00 (PLAN ILLUM)
- TDV_PD_O_SPM_01_IT_9200_0439_00_G000,00_STE_00 (SEZ TRASV)

7.2. Nuovo collegamento viario tra Roma-Fiumicino e Via Ostiense Unificata

Nella figura successiva è rappresentato il Nuovo collegamento la cui realizzazione sarà effettuata in due fasi.

La viabilità è stata pensata come un anello al cui interno è inserito uno dei parcheggi pubblici esterni, il P4.

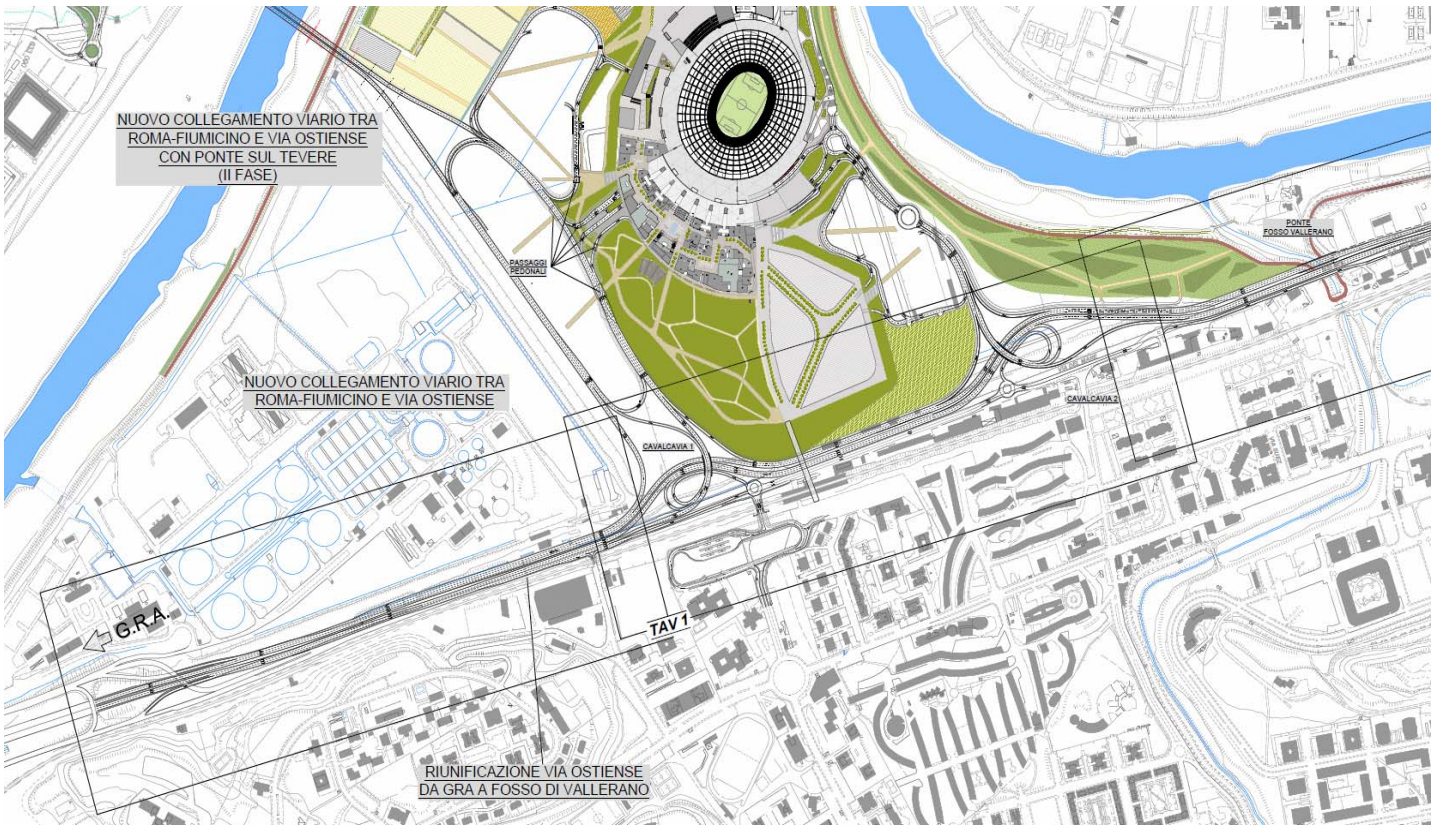
La viabilità collega con i parcheggi dei comparti A1 e C1 e con un'altra viabilità ad anello all'interno della quale è stato predisposto il parcheggio pubblico all'aperto denominato P3.



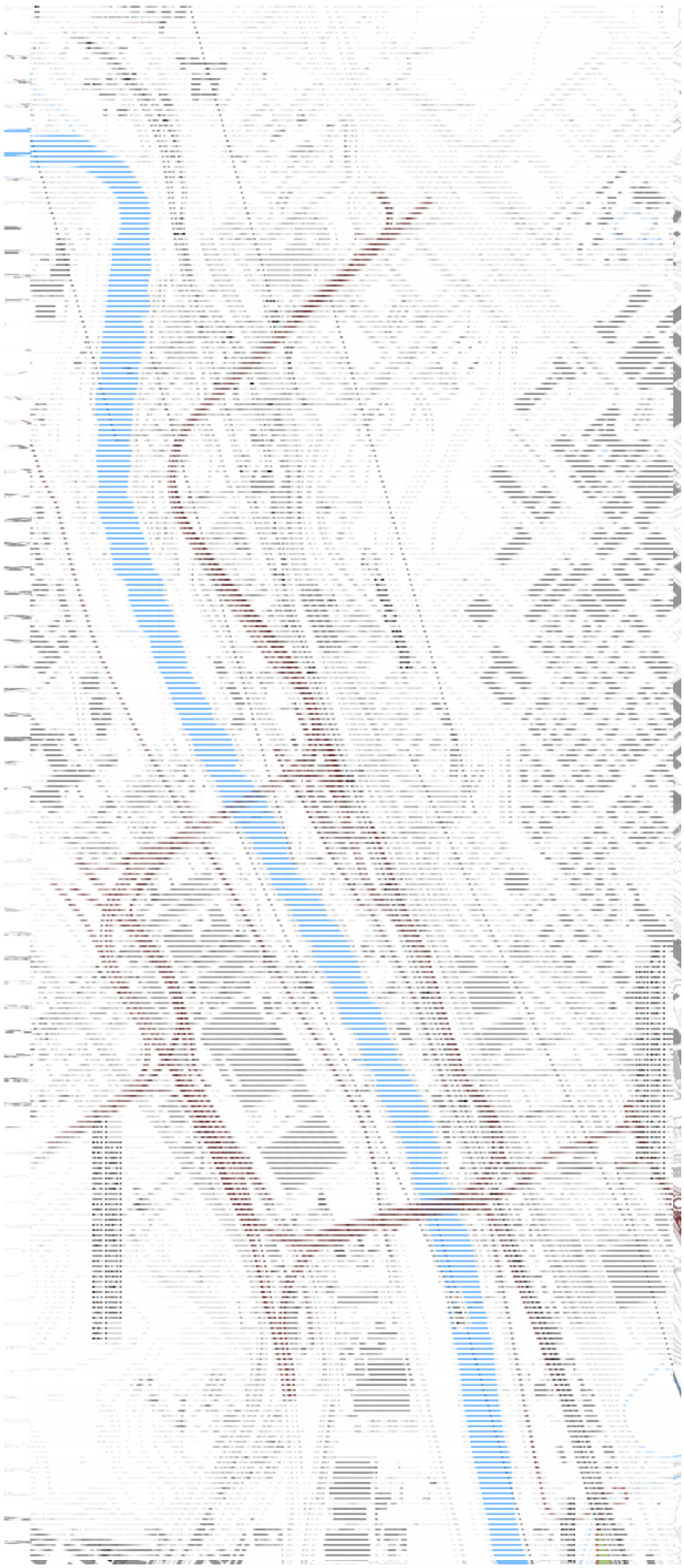
7.3. Riunificazione Via Ostiense/Via del Mare da GRA a Fosso Vallerano

Si tratta di un intervento che prevede 2 carreggiate passanti mai interrotte da rotatorie e sulle quali sono previsti due Svincoli, di cui uno per il collegamento al Nuovo asse viario tra Roma Fiumicino e Unificata (Svincolo 1) ed uno per il collegamento alle viabilità secondarie in direzione Business Park e Nuova Trigoria (Svincolo 2).

L'intervento è descritto nell'immagine seguente:



7.4. Riunificazione Via Ostiense/Via del Mare da Fosso Vallerano a Marconi



L'intervento nasce dalla richiesta di Città Metropolitana riportata in premessa.

Sulla base della stessa è stato sviluppato il progetto di riunificazione delle due viabilità esistenti sino al nodo Marconi mantenendo le sedi attuali le cui dimensioni hanno consentito di prevedere sempre almeno 2 corsie per senso di marcia di cui almeno sempre una corsia di larghezza 3.50m.

Nel Book elaborato in questa prima fase di progettazione sono descritti tutti gli interventi specifici previsti per risolvere le criticità puntuali esistenti lungo il tracciato come ad esempio le entrate in sinistra nell'area in cui le due viabilità divaricano lasciando al centro delle preesistenze oppure la gestione dei parcheggi subito dopo il Ponte Vallerano in corrispondenza dei capannoni commerciali.

Nella figura sulla sinistra è stato inserita anche la Planimetria del Ponte dei Congressi per il quale è stata verificata la compatibilità con progetto del proponente anche attraverso riunioni specifiche avvenute presso Risorse per Roma.