STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE

Generale

C4.4 - Relazione descrittiva viabilità Unificata (da GRA a Marconi)

Disciplina	INFRASTRUTTURE					
Stato del progetto	ADATTAMENTO PROGETTO DEFINITIVO					
Comparto	0					
Descrizione	C4.4 - Relazione descrittiva viabilità Unificata (da GRA a Marconi)					
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.T.L.
Structure and Transport Engineering

Firma e timbro



REGISTRO DELLE REVISIONI

Ε	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	0	OVM	00	IT	0000	1400	G	000,00	STE	00
-----	---	-----	----	----	------	------	---	--------	-----	----

Indice

1	

	1					
1.	Premessa	4				
2.	Aspetti generali del progetto					
	2.1. Riunificazione Via Ostiense/Via del Mare da GRA a Fosso Vallerano	<i>6</i>				
	2.2. Riunificazione Via Ostiense/Via del Mare da Fosso Vallerano a Marconi	. 10				

1. Premessa

La presente relazione è da considerarsi un aggiornamento della Relazione TDVPDOOVM01IT0000140000G000_00STE00 Riunificazione Ostiense Relazione sulle viabilità di progetto 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 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.

2. Aspetti generali del progetto

Il progetto è suddiviso in due tratte omogenee:

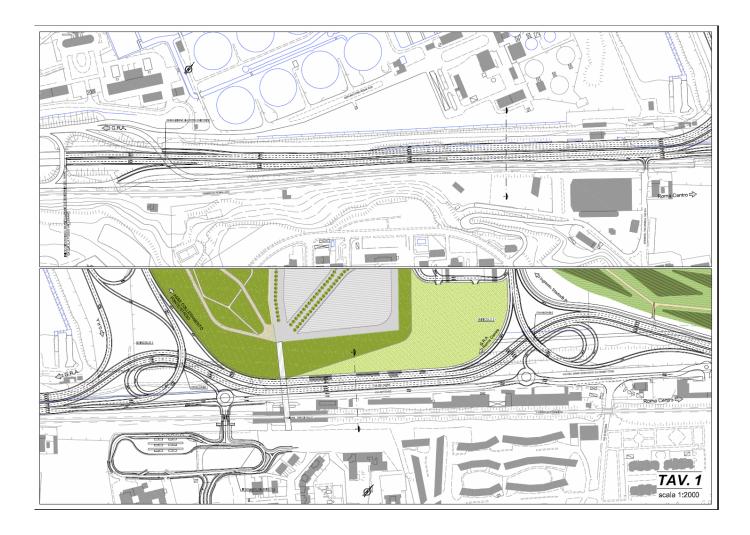
- Da GRA a Fosso Vallerano, con un intervento di nuova progettazione che prevede 2 carreggiate da minimo 2 corsie per senso di marcia passanti mai interrotte da rotatorie e sulle quali sono previsti due Svincoli:
 - Svincolo1: di collegamento al Nuovo asse viario tra Roma Fiumicino e Unificata
 - o Svincolo 2: di collegamento alle viabilità secondarie in direzione Business Park e Nuova Trigoria
- Da Fosso Vallerano a Marconi, con un intervento di unificazione che sfrutta le sedi esistenti delle attuali Via del Mare e Via Ostiense aumentandone la sicurezza secondo quanto richiesto dal D.M. 22/4/2004.

L'insieme delle due tratte restituisce un'infrastruttura di grande capacità a servizio del collegamento urbano tra Roma e il GRA dotandole di almeno 2 corsie per senso di marcia in entrambe le direzioni.

Nello studio in oggetto è stata verificata anche la compatibilità con il Progetto del Ponte dei Congressi in merito al quale sono state effettuate verifiche nella riunione specifica avvenute presso Risorse per Roma.

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

Nel presente paragrafo sono descritte le soluzioni adottate nella prima tratta scendendo nello specifico sulle tipologie di svincolo adottate e sulle sistemazioni delle infrastrutture esistenti seguendo il percorso dettato dalle elaborazioni contenute nel Book elaborato SDF_G_GEN_00_IT_0000_0500_G000,00_STE_00.

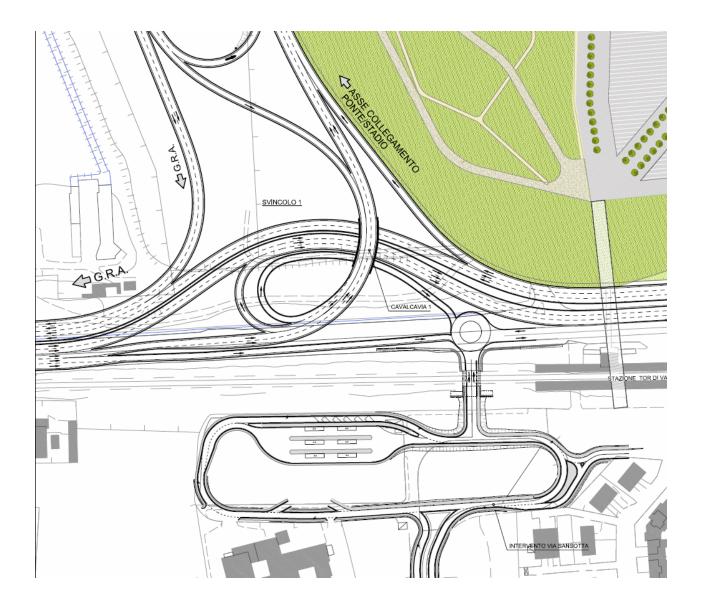


La prima parte dell'intervento, partendo dal GRA, replica quanto già previsto nel PD consegnato per la CdS. Le prime importanti migliorie apportate riguardano la significativa riduzione dell'interferenza con il Depuratore Roma Sud.

L'eliminazione della rotatoria R2, dei Viadotti di scavalco e il nuovo sistema di svincolo adottato hanno reso possibile mantenere l'Unificata a quota attuale.

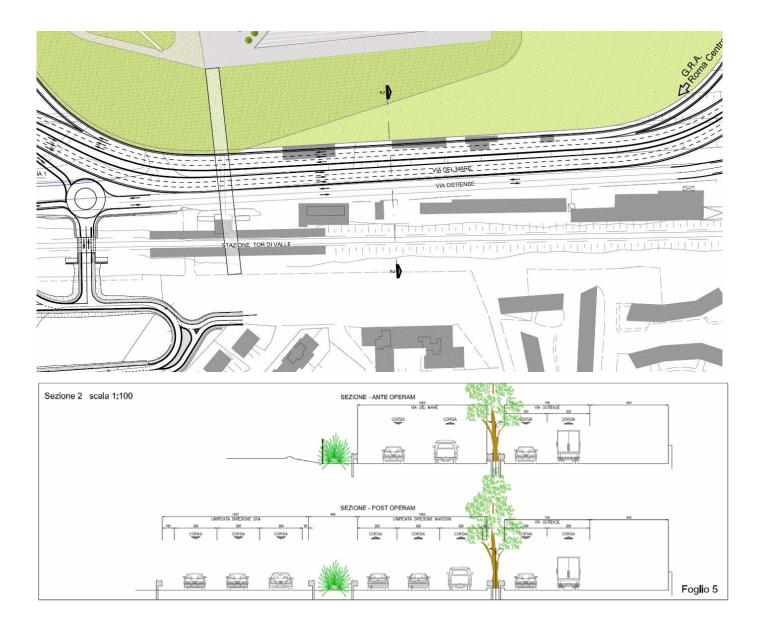
In corrispondenza dello Svincolo 1 infatti l'Unificata devia in direzione Tevere con un flesso che permette l'inserimento di un'intersezione classica "a trombetta" utilizzata tipicamente per infrastrutture di grande capacità.

Lo Svincolo 1, come ben visibile nell'immagine successiva, garantisce tutti i collegamenti da e per il Nuovo asse di collegamento/Ponte/Stadio sia per i veicoli provenienti dal GRA che per i veicoli provenienti da Roma Centro.



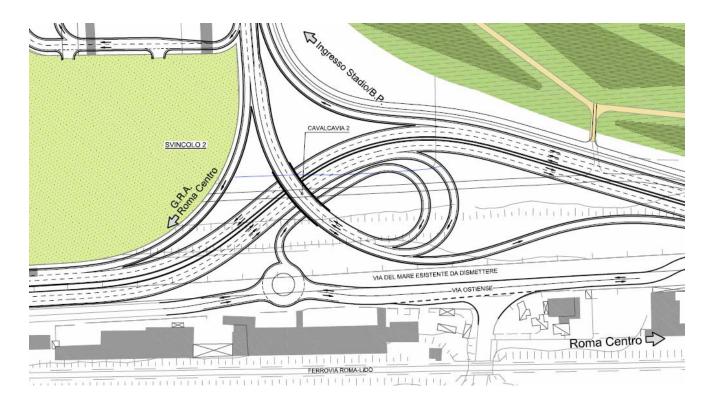
E' garantito anche il collegamento con la Via Ostiense esistente che, come vedremo, per un tratto rimane invariato con un funzionamento a complanare bidirezionale, e con Via Sansotta attraverso un apposita rotatoria.

La Soluzione di Via Sansotta rispetta le prescrizione di Roma Capitale implementando significativamente il Capolinea del Trasporto pubblico con l'inserimento di tre marciapiedi che potranno essere dedicati a più linee diverse.



Nella Sezione 2, illustrata dall'immagine qui sopra, è riportata la sistemazione della Nuova Unificata in corrispondenza del tratto di Via Ostiense che viene mantenuta inalterata. In questo tratto sono presenti molti alberi nell'attuale spartitraffico e la soluzione adottata rispetta anche il posizionamento degli stessi.

Nel tratto in esame, posizionato tra i due Svincoli, le corsie a disposizione sono 3 per senso di marcia in quanto le più esterne sono create dalle corsie di entrata degli svincoli.

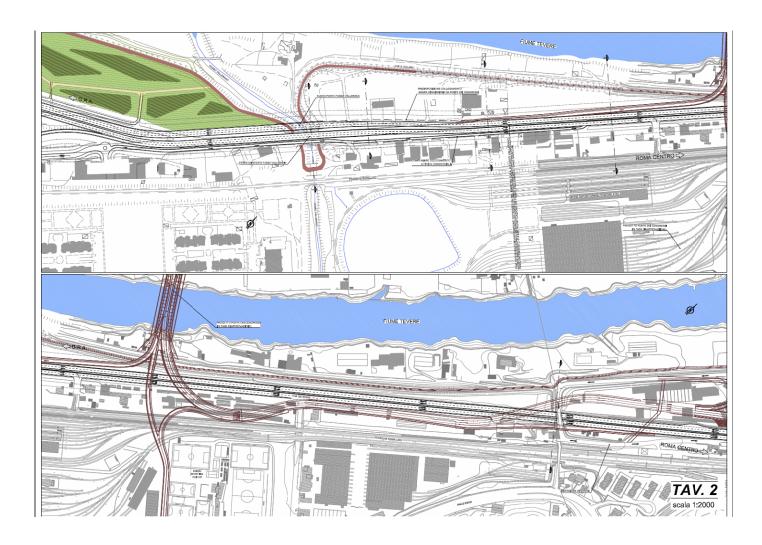


Per lo Svincolo 2 è stato adottato lo stesso schema dello Svincolo 1, l'Unificata è a quota piano campagna e viene scavalcata da un Cavalcavia dalle rampe dello Svincolo "a trombetta".

Lo Svincolo 2 garantisce i collegamenti da e per l'ingresso allo Stadio/B.P. sia per gli utenti provenienti dal GRA che per gli utenti provenienti da Roma Centro.

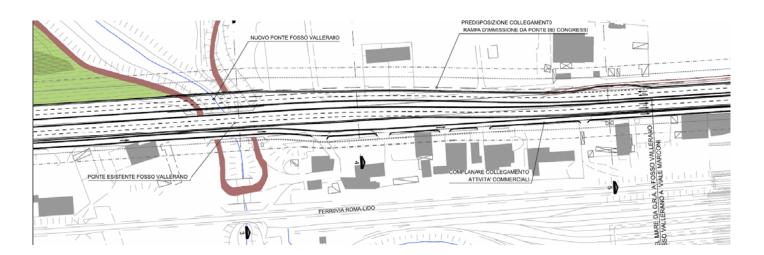
Una rampa collega la Via Ostiense attuale, utilizzata come complanare, allo Svincolo e quindi a tutte le manovre necessarie per il raggiungimento delle varie direzioni.

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

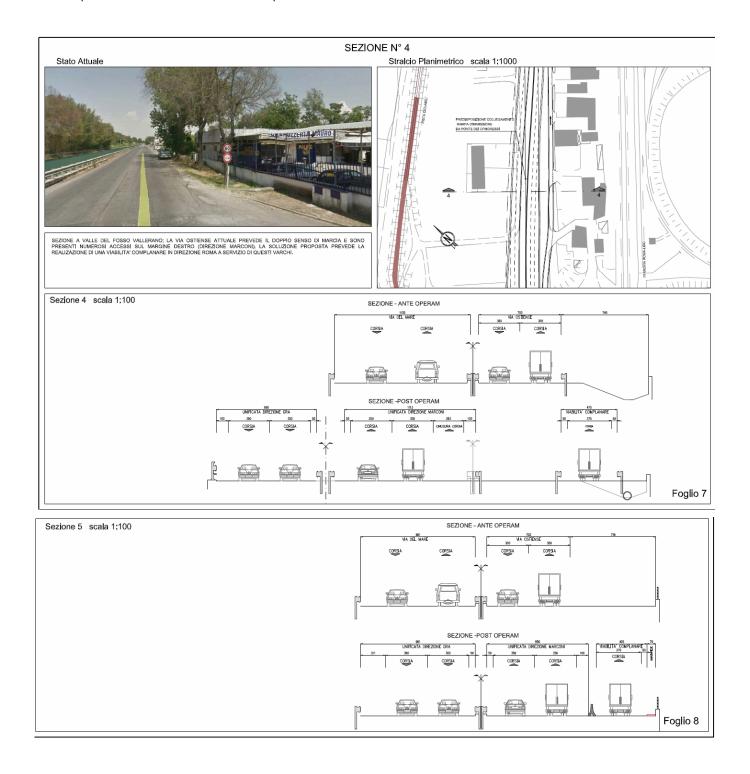


Superato lo Svincolo 2 si entra nella seconda tratta dell'intervento che inizia dalla realizzazione di un Nuovo Ponte sul fosso Vallerano realizzato in adiacenza a quello esistente.

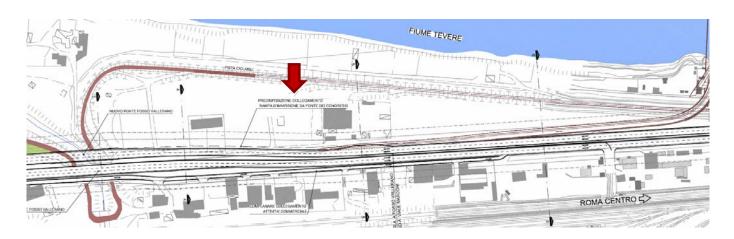
Dal Nuovo Ponte appena citato sino ai successivi 300m circa avviene la transizione tra le due tratte e il riposizionamento delle corsie sulle sedi esistenti:



La sezioni 4 e 5, sotto riportate, descrivono l'intervento di sistemazione di fronte all'area commerciale con la predisposizione di una complanare monodirezionale di servizio protetta da barriere laterali:

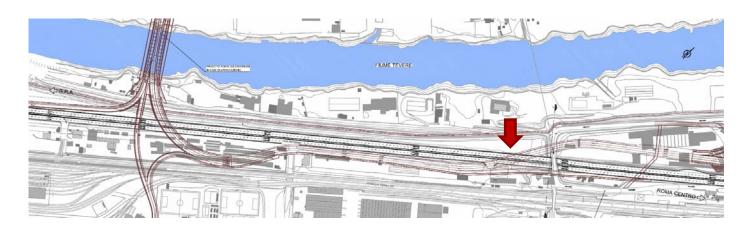


Sul lato carreggiata diretta verso il GRA è stata verificata la predisposizione per la rampa di ingresso proveniente dal Ponte dei Congressi risolvibile con un tronco di scambio lungo circa 600m, come ben visibile nell'immagine di seguito riportata.



Il tratto successivo è quello che comprende, solo apparentemente, le maggiori interferenze con il Ponte dei Congressi che, attualmente in fase di revisione per la procedura di approvazione, prevede una variante per lo spostamento del tratto parallelo all'argine del fiume Tevere e una galleria artificiale per il passaggio in interferenza con le sedi delle attuali Via del Mare/Via Ostiense e quindi con la Nuova Unificata.

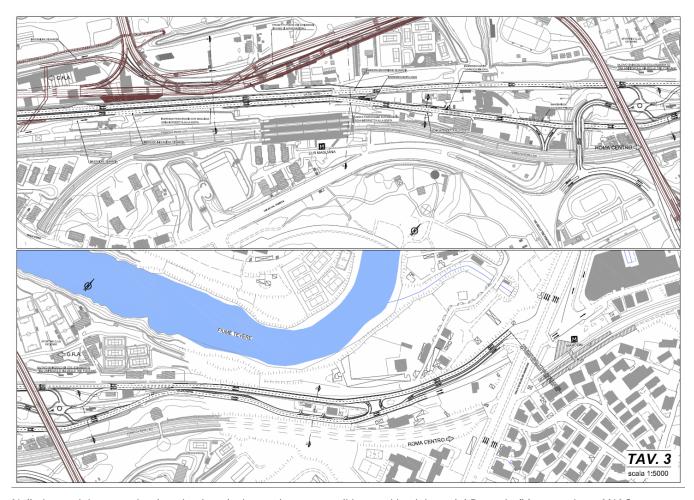
Dalla riunione effettuata in sede Risorse per Roma, tenuto conto della soluzione da noi proposta, è stato chiarito che nulla cambia rispetto a quanto già previsto da Risorse per Roma che si occuperà, come già previsto nel loro progetto, del tratto interferente con la viabilità di nostra progettazione adattando le carreggiate all'opera di loro competenza.



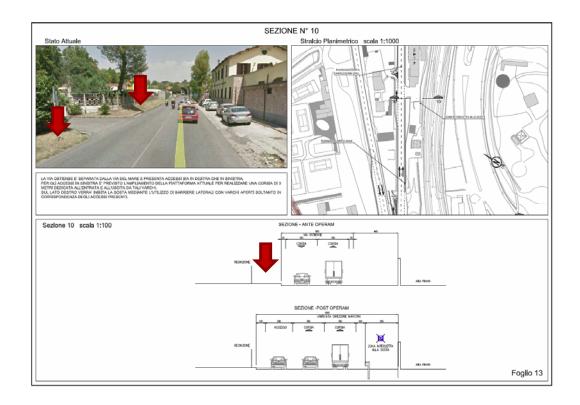
Proseguendo in direzione Roma Centro le due carreggiate della Nuova Unificata divaricano per via delle preesistenze esistenti attualmente tra Via del Mare e Via Ostiense.

Le criticità da affrontare in questo tratto riguardano essenzialmente la gestione degli accessi in sinistra presenti sull'attuale Via Ostiense che sono state risolte utilizzando al massimo la superficie di pavimentazione esistente o sfruttando il margine esistente per creare una corsia aggiuntiva attrezzata con una segnaletica di incanalamento verso le uscite.

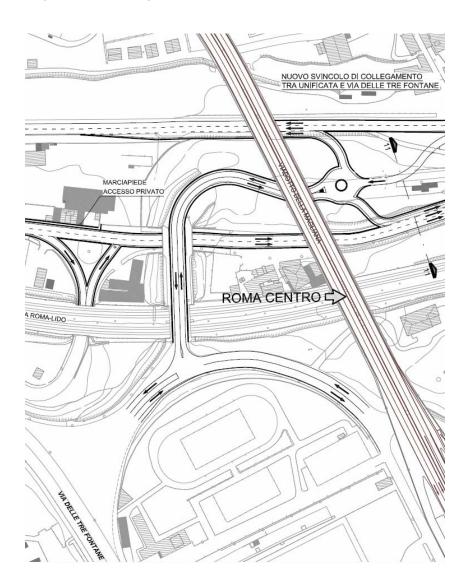
Gli ingressi sulla carreggiata direzione Roma Centro sono stati regolati con degli stop realizzati sempre all'interno delle canalizzazioni realizzate sul lato sinistro della carreggiata.



Nelle immagini seguenti è descritta la soluzione adottata per gli ingressi in sinistra del Deposito/Manutenzione ANAS e l'ingresso alla Carrozzeria Opel:



In questo caso, per realizzare la canalizzazione, viene sfruttato il margine laterale esistente sul lato sinistro della carreggiata come evidenziato nella foto precedentemente riportata.



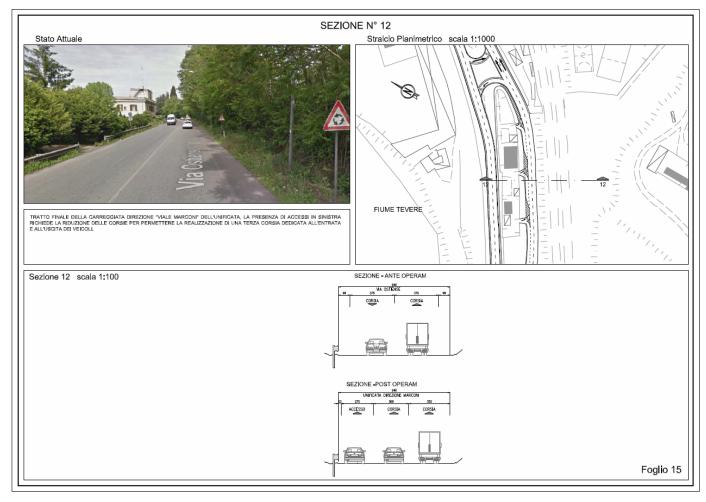
Nell'immagine sopra riportata viene descritto il Nuovo Svincolo di collegamento tra Unificata e Via delle Tre Fontane.

E' stata sfruttata la dimensione attuale del cavalcavia per creare un collegamento bidirezionale tra le due viabilità inserendo una rotatoria nell'area interclusa tra le sedi attuali della Via del Mare e della Via Ostiense. Tale collegamento supporta anche l'attuale sottovia di passaggio sotto la Roma Lido che presenta un franco verticale di 3.00m:



L'ultima parte di tracciato è ancora caratterizzata dalla presenza di uscite in sinistra nell'attuale sede della Via Ostiense che diverrà la nuova carreggiata verso Roma dell'Unificata.

La soluzione questa volta sfrutta la larghezza dell'attuale carreggiata nella quale è stato possibile ricavare una canalizzazione realizzata con una corsia larga 2.75m ad esclusivo uso degli accessi alle proprietà private:



L'arrivo al nodo Marconi rispetta l'attuale sistema viario con una rampa che sale su Via Marconi e due corsie monodirezionali che si ricollegano all'attuale Via Ostiense; sono stati inseriti dei torna indietro al posto della rotatoria per l'inversione di marcia:

