

COMMITTENTE



**DIREZIONE INVESTIMENTI**  
**PROGRAMMA NODO DI NAPOLI**

PROGETTAZIONE:



**DIREZIONE TECNICA**

**U.O. PROGETTAZIONE LINEE NODI E ARMAMENTO**

**PROGETTO DEFINITIVO**

**ITINERARIO NAPOLI – BARI**

**RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO**

**I LOTTO FUNZIONALE CANCELLO - FRASSO TELESINO E VARIANTE**

**ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI**

TITOLO : Viabilità di accesso alla S.S.E. km 12+920

Relazione tecnica e tecnica di sicurezza

SCALA:

-
---

COMMESSA    LOTTO    FASE    ENTE    TIPO DOC.    OPERA/DISCIPLINA    PROGR.    REV.

IF0F    01    D    13    RO    IF1705    001    A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	EMISSIONE ESECUTIVA	A.Tosiani	Lug.2015	P. DiGennaro	Lug.2015	F.Cerrone	Lug.2015	V. Conforti Lug.2015

ITALFERR S.p.A.  
 Direzione Tecnica Linee e Nodi  
 V. Conforti  
 Ingegnere  
 Viterbo

File: IF0F.01.D.13.RO.IF1705.001.A

n. Elab:

176

## INDICE

1	PREMESSA .....	3
2	SCOPO DEL DOCUMENTO .....	5
3	NORMATIVA DI RIFERIMENTO .....	6
3.1	ELENCO DOCUMENTI .....	6
4	INQUADRAMENTO FUNZIONALE E SEZIONE TRASVERSALE.....	7
5	CRITERI PROGETTUALI.....	9
5.1	DIAGRAMMA DELLE VELOCITÀ .....	<b>ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.</b>
6	ANDAMENTO PLANIMETRICO .....	9
7	ANDAMENTO ALTIMETRICO .....	10
7.1	VERIFICA ANDAMENTO ALTIMETRICO.....	<b>ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.</b>
8	PAVIMENTAZIONE STRADALE.....	10
9	BARRIERE DI SICUREZZA .....	10
10	SEGNALETICA STRADALE.....	10
11	INDIVIDUAZIONE DEGLI ASPETTI CONNESSI CON LE ESIGENZE DI SICUREZZA .....	<b>ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.</b>
11.1	ANALISI DEGLI ASPETTI CONNESSI CON LE ESIGENZE DI SICUREZZA .....	<b>ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.</b>

Viabilità di Accesso alla S.S.E. km 12+920

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IF0F	01 D 13	RO	IF1705 001	A	3 di 10

## 1 PREMESSA

Nell'ambito del Progetto Definitivo della risoluzione delle opere sostitutive del raddoppio della tratta Canello-Frasso Telesino della Linea Napoli-Bari è prevista la realizzazione di una strada d'accesso alla SSE al Km 12+920



Figura 1 - Stato Attuale

Viabilità di Accesso alla S.S.E. km 12+920

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IF0F	01 D 13	RO	IF1705 001	A	4 di 10

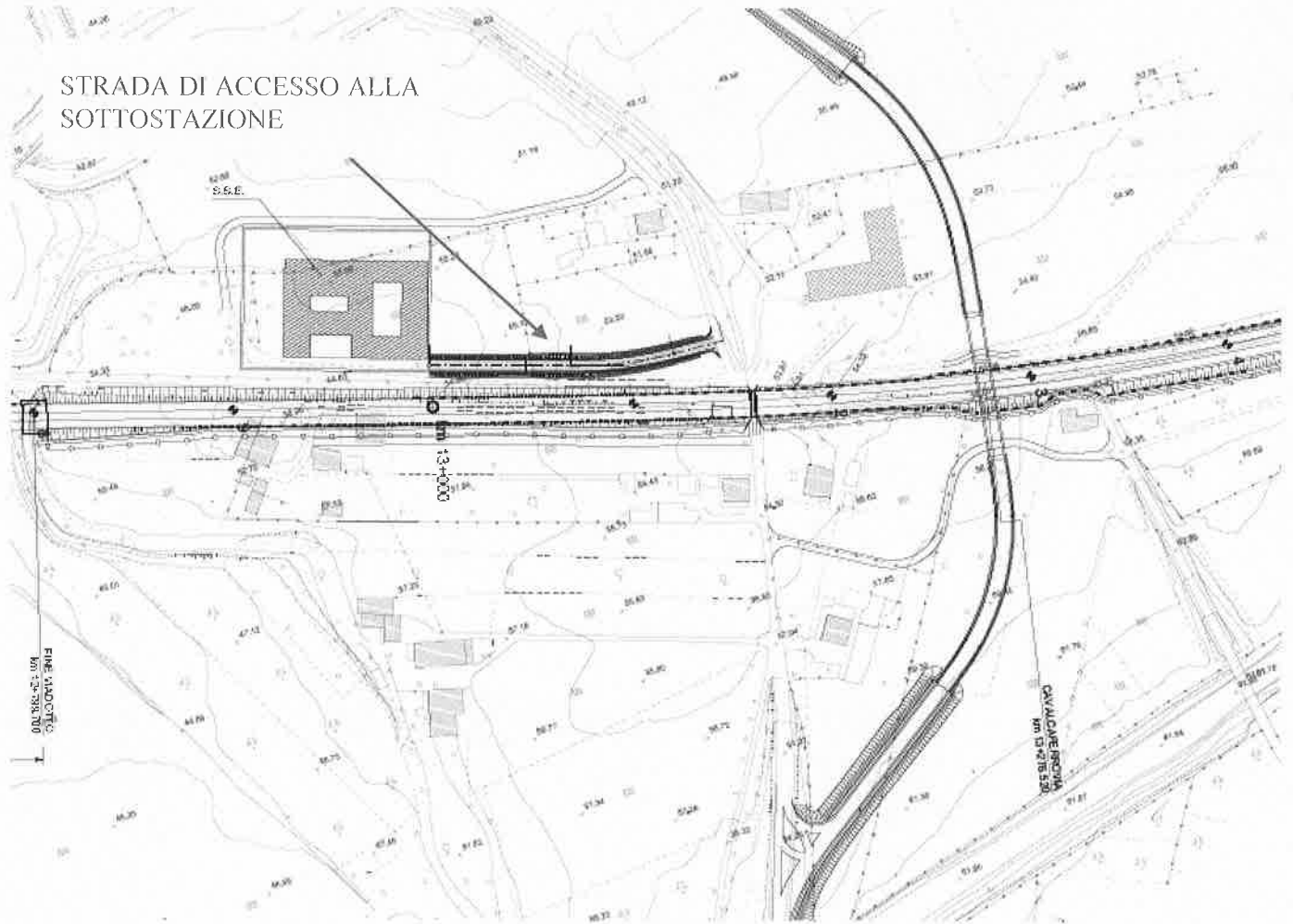


Figura 2 - Stato di Progetto

Viabilità di Accesso alla S.S.E. km 12+920

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IF0F	01 D 13	RO	IF1705 001	A	5 di 10

## 2 SCOPO DEL DOCUMENTO

Scopo del presente documento è la descrizione delle caratteristiche tecniche della variante stradale facente parte del Progetto Definitivo del raddoppio ferroviario della Linea Napoli-Bari nella tratta Canello-Benevento.

Nel seguito si riporta:

- L'inquadramento funzionale e la sezione trasversale utilizzata;
- I criteri progettuali impiegati;
- Le caratteristiche dell'andamento planimetrico;
- Le caratteristiche dell'andamento altimetrico;
- Le caratteristiche della pavimentazione stradale;
- Le caratteristiche delle barriere di sicurezza;
- Le caratteristiche della segnaletica stradale;

	<b>ITINERARIO NAPOLI – BARI</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO</b> <b>I LOTTO FUNZIONALE CANCELLO - FRASSO TELESINO E</b> <b>VARIANTE ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL</b> <b>COMUNE DI MADDALONI - PROGETTO DEFINITIVO</b>					
<b>Viabilità di Accesso alla S.S.E. km 12+920</b>	COMMESSA IF0F	LOTTO 01 D 13	CODIFICA RO	DOCUMENTO IF1705 001	REV. A	FOGLIO 6 di 10

### 3 NORMATIVA DI RIFERIMENTO

#### 3.1 Elenco documenti

Si riporta nel seguito l'elenco delle disposizioni legislative adottate per la definizione geometrico-funzionale della viabilità.

- D. L.vo 30/04/1992 n. 285: “Nuovo codice della strada”;
- D.P.R. 16/12/1992 n. 495: “Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada”;
- D.M. 05/11/2001: “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”;
- D.M. 22/04/2004: “Modifica del decreto 5 novembre 2001, n. 6792, recante «Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade»”;
- D.M. 19/04/2006: “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali”;
- D.M. 18/02/1992: “Istruzioni tecniche sulla progettazione, omologazione ed impiego delle barriere di sicurezza stradale”;
- D.M. 21/06/2004: “Aggiornamento delle istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza e le prescrizioni tecniche per le prove delle barriere di sicurezza stradale”;
- Circolare Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 21/07/2010: “Uniforme applicazione delle norme in materia di progettazione, omologazione e impiego dei dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali”;
- Direttiva Ministero LL.PP. 24.10.2000: “Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del Codice della Strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione”.
- Adeguamento alle strade esistenti – Bozza al Decreto Ministeriale 21/03/2006
- D.M. 2 maggio 2012 - Linee guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35. (12A09536)

Viabilità di Accesso alla S.S.E. km 12+920

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IF0F	01 D 13	RO	IF1705 001	A	7 di 10

#### 4 INQUADRAMENTO FUNZIONALE E SEZIONE TRASVERSALE

L'infrastruttura stradale è inquadrata funzionalmente come strada a destinazione particolare secondo le "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" di cui al D.M. 05/11/2001. A tale categoria di strada vengono applicati i parametri generali che definiscono gli altri tipi di strada, ma verranno scelti in base alla tipologia di utenza che si preveda utilizzi la viabilità.

Le caratteristiche della viabilità di progetto (sezione strada, pendenze) sono state definite in accordo con la Normativa vigente e le specifiche tecniche RFI.

La strada è ad uso privato e l'accesso è riservato esclusivamente agli addetti ai lavori, pertanto è delimitata inizialmente da un cancello.

Per quanto riguarda le caratteristiche funzionali, è stata adottata una sezione trasversale stradale con soluzione base composta da un'unica carreggiata a doppio marcia con una corsia di larghezza pari a 2.75 m, banchine laterali da 0.50 m, per una larghezza della piattaforma stradale pari a 6.50 m.

Lungo entrambi i lati sono previsti arginelli di larghezza variabile a seconda della presenza o meno di barriere laterali ( da 0,5 m per  $h \leq 1,00$  m, da 1,00 m per  $h > 1,00$  m ), per una larghezza della sede stradale che varia da 7.50 m a 8,50 m.

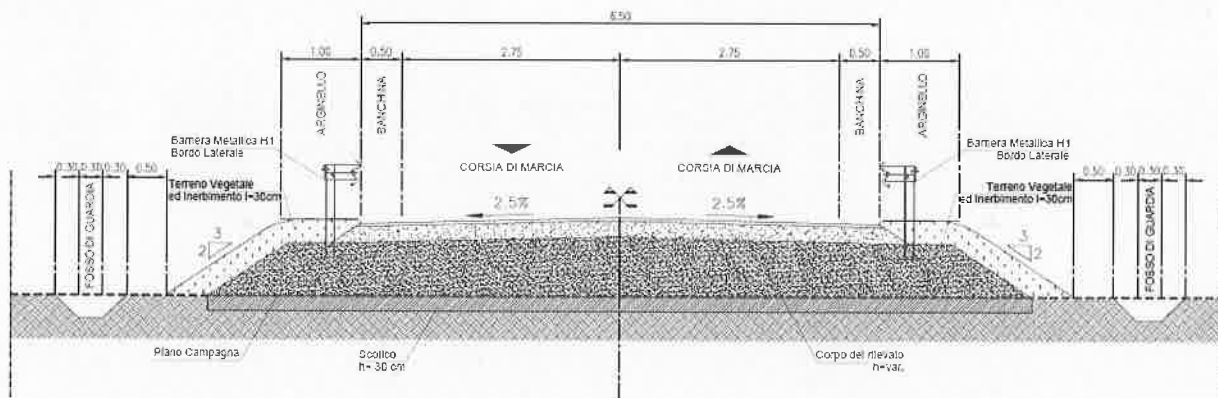


Figura 3 – Sezione Tipo  $h > 1,00$  m

Viabilità di Accesso alla S.S.E. km 12+920

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IF0F	01 D 13	RO	IF1705 001	A	8 di 10

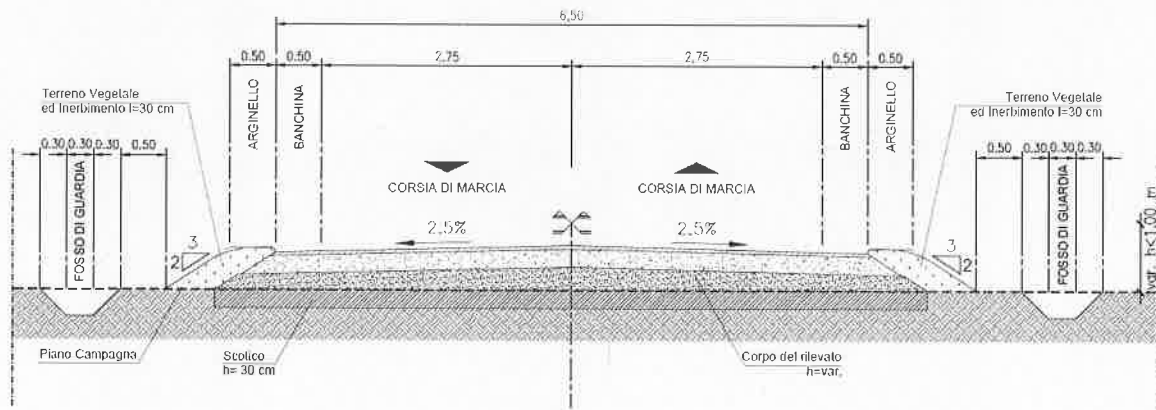


Figura 4 – Sezione Tipo  $h < 1,00$  m



Viabilità di Accesso alla S.S.E. km 12+920

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IF0F	01 D 13	RO	IF1705 001	A	9 di 10

## 5 CRITERI PROGETTUALI

La geometrizzazione dell'infrastruttura stradale ha tenuto conto dei seguenti vincoli plano-altimetrici quali:

- andamento planimetrico tale da permettere l'accesso diretto alla sotto stazione elettrica;
- andamento altimetrico conforme alle caratteristiche territoriali presenti onde evitare grandi quantitativi di movimentazione terre.
- Larghezza e pendenze longitudinali sono conformi a quanto richiesto da RFI per questo tipo di viabilità

## 6 ANDAMENTO PLANIMETRICO

L'andamento planimetrico ha origine con un rettifilo di lunghezza pari a L=25,467 m che si connette ad un raccordo circolare di raggio R=201,250 m a cui segue un rettifilo di lunghezza L=70,560 che corrisponde alla fine del tracciato.

La successione degli elementi planimetrici è riportata nella tabella seguente.

ELEMENTI PLANIMETRICI				Rif.to Dis.:	Pagina Nr.	1
1	RETTIFILO	Azimut: 264.6319c	Deviazione: 0.0000c	Lunghezza: 25,467	Progress.:	0,000
	ESTREMI	E1 2474035.033	N1 4552102.771	E2 2474021.602	N2	4552081.134
	VERTICE	E1 2474035.033	N1 4552102.771	E2 2474007.833	N2	4552058.954
2	RACCORDO CIRC. n. 1	Azimut: 264.6319c	Deviazione: -16.4248c	Lunghezza: 51,923	Progress.:	25,467
	Raggio: 201.250	Tang.: 26.106	Ang.: 16.4248c			
	Corda: 51.779	Freccia: -1.672	Biset: 1.686			
	ESTREMI	E1 2474021.602	N1 4552081.134	E2 2473988.860	N2	4552041.021
	VERTICE	E 2474007.833	N 4552058.954			
	CENTRO	E 2473850.619	N 4552187.277			
3	RETTIFILO	Azimut: 248.2070c	Deviazione: 0.0000c	Lunghezza: 70,560	Progress.:	77,390
	ESTREMI	E1 2473988.860	N1 4552041.021	E2 2473937.581	N2	4551992.552
	VERTICE	E1 2474007.833	N1 4552058.954	E2 2473937.581	N2	4551992.552
					Progress.:	147,950

Viabilità di Accesso alla S.S.E. km 12+920

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IF0F	01 D 13	RO	IF1705 001	A	10 di 10

## 7 ANDAMENTO ALTIMETRICO

L'andamento altimetrico ha origine con una livelletta di pendenza pari a  $i=-0,283\%$  a cui segue un raccordo parabolico concavo di raggio  $R=500,00$  m al termine del quale è presente una livelletta di pendenza  $i=3,768\%$  che, attraverso un raccordo parabolico convesso di raggio  $R=500,00$  m. si connette ad una livelletta di pendenza  $i=0,000\%$  che corrisponde al tratto finale.

## 8 PAVIMENTAZIONE STRADALE

Per la pavimentazione stradale è prevista una configurazione di spessore complessivo pari a 24 cm costituita dai seguenti strati:

1. Strato di usura in conglomerato bituminoso: 4 cm;
2. Strato di fondazione in misto stabilizzato compattato : 20 cm;

## 9 BARRIERE DI SICUREZZA

Lungo il bordo laterale della banchina, avendo il rilevato un'altezza  $h \leq 1,00$  m non è necessario l'uso delle barriere di sicurezza.

## 10 SEGNALETICA STRADALE

Allo scopo di consentire una buona leggibilità del tracciato in tutte le condizioni climatiche e di visibilità e garantire informazioni utili per l'attività di guida, è stata prevista una segnaletica stradale orizzontale conforme alle prescrizioni contenute nel Nuovo Codice della Strada valide per le strade locali a destinazione particolare.

La segnaletica verticale ha previsto segnali di divieto ed è stata progettata come da Normativa di riferimento e comunque con criteri che, in relazione alla condizione locale, garantiscano la chiarezza di percettibilità ed inducano l'utenza ad un comportamento consono all'ambiente stradale.

Per i dettagli si rimanda all'elaborato "*Planimetria segnaletica stradale*".