

Viabilità Locale km 14+026.019

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IF0F	01 D 13	RO	IF1905 001	A	2 di 9

INDICE

1	PREMESSA	2
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.....	8
6	ANDAMENTO PLANIMETRICO	8
7	ANDAMENTO ALTIMETRICO	9
8	PAVIMENTAZIONE STRADALE.....	9

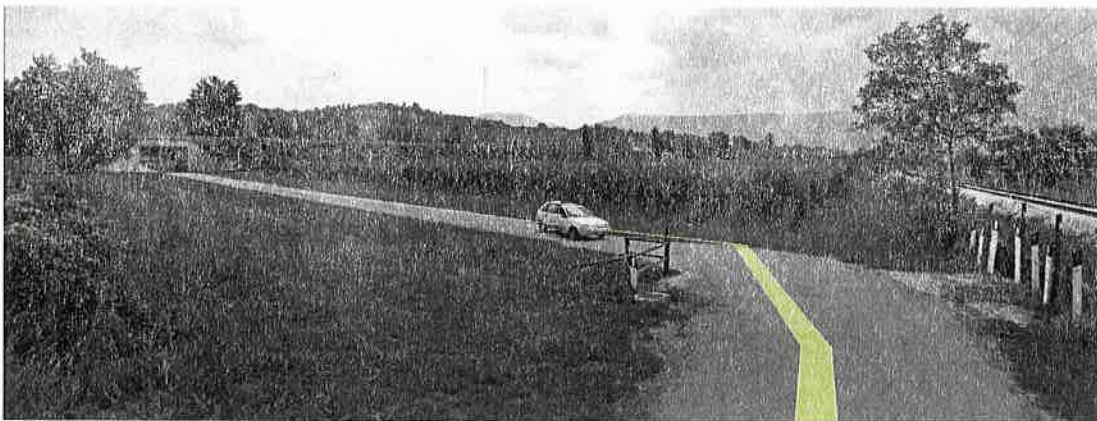
1 PREMESSA

Viabilità Locale km 14+026.019

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IF0F	01 D 13	RO	IF1905 001	A	3 di 9

Nell'ambito del Progetto Definitivo riguardante il raddoppio ferroviaria Napoli-Bari e in particolare del raddoppio del tratto Canello - Frasso è prevista la realizzazione di un sottovia per risolvere l'interferenza tra il rilevato ferroviario di progetto e via Boscopupo.

L'intervento, dal punto di vista stradale, consiste semplicemente nel raccordo tra la piattaforma all'interno del nuovo sottovia scatolare e quella esistente. Non si è intervenuto in alcun modo sull'andamento piano-altimetrico della strada locale esistente.



STATO ATTUALE

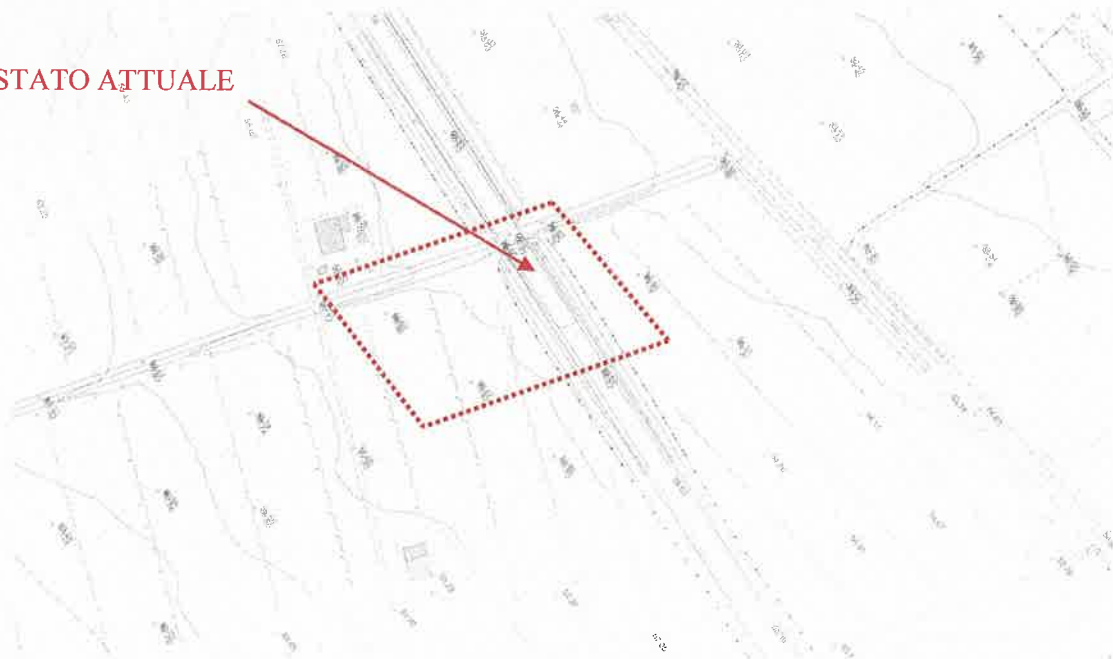


Figura 1 - Stato Attuale

Viabilità Locale km 14+026.019

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IF0F	01 D 13	RO	IF1905 001	A	4 di 9

SOTTOVIA KM 14+026

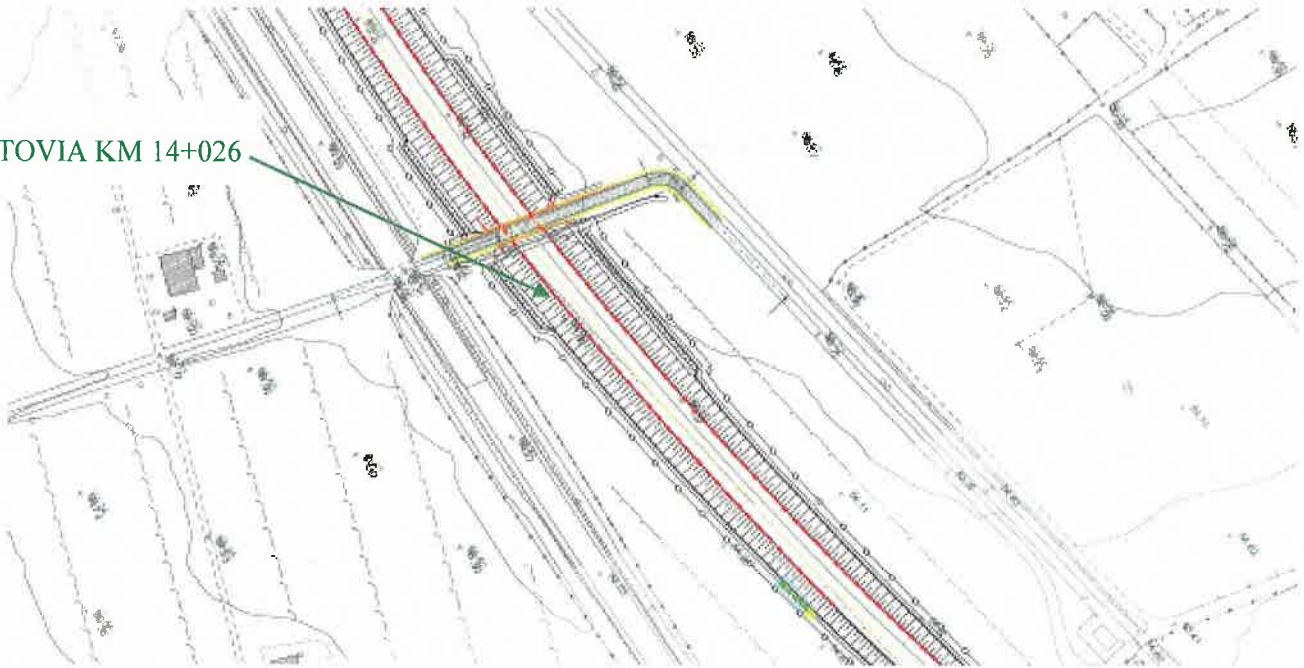


Figura 2 - Stato di Progetto



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 - PROGETTO DEFINITIVO

Viabilità Locale km 14+026.019

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IF0F	01 D 13	RO	IF1905 001	A	5 di 9

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.

	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 - PROGETTO DEFINITIVO					
	Viabilità Locale km 14+026.019	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.
	IF0F	01 D 13	RO	IF1905 001	A	6 di 9

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 Locale km 14+026.019

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IF0F	01 D 13	RO	IF1905 001	A	7 di 9

4 INQUADRAMENTO FUNZIONALE E SEZIONE TRASVERSALE

L'infrastruttura stradale può essere inquadrata funzionalmente come Strada Locale a Destinazione Particolare in ambito extraurbano.

Nel tratto in cui si interviene è stata adottata una sezione trasversale stradale congrua con quella esistente con soluzione base composta da un'unica carreggiata a doppio senso di marcia con due corsie di larghezza pari a 2,50 m, banchine laterali da 0,50 m per una larghezza totale di 6,00 m.

Lungo entrambi i lati sono previsti arginelli di larghezza pari a 0,50 m, per una larghezza della sede stradale pari a 7,00 m.

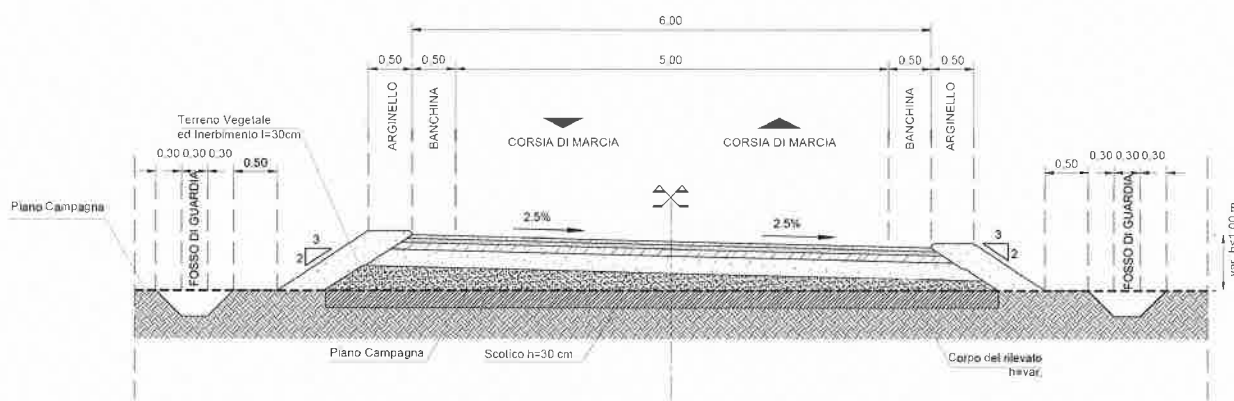


Figura 3 –Sezione Tipo Rilevato

La sezione in trincea prevede l'adozione di canalette alla francese di larghezza 0,50 m.

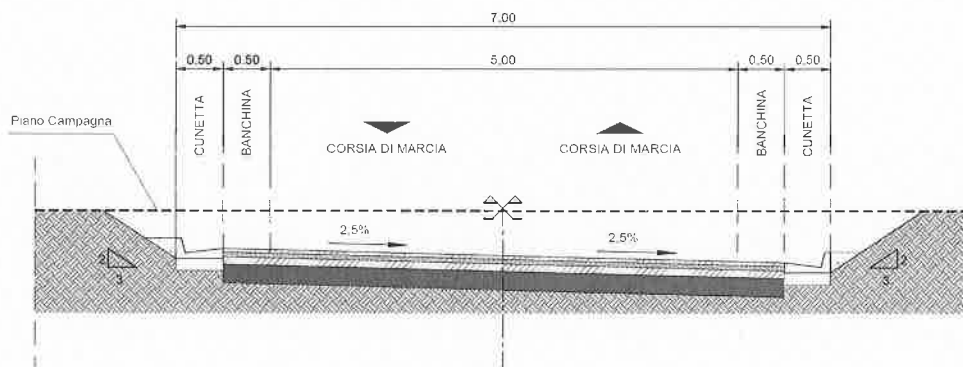


Figura 4 –Sezione Tipo Trincea

Viabilità Locale km 14+026.019

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IF0F	01 D 13	RO	IF1905 001	A	8 di 9

5 CRITERI PROGETTUALI

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

- andamento planimetrico conforme al posizionamento del sottovia e tale da ricollegarsi alla viabilità esistente;
- è garantito un franco minimo verticale tra il piano viabile e l'intradosso della soletta superiore non inferiore a 5,00 m.

6 ANDAMENTO PLANIMETRICO

L'andamento planimetrico, che ricalca quello esistente, ha origine con un rettilineo di lunghezza pari a $L=32,192$ m che si connette ad un raccordo di raggio $R=5000$ m e successivamente ad un rettilineo di lunghezza $L=66,134$ m. Successivamente si avrà un altro raccordo di raggio $R=13,000$ al quale segue un rettilineo di lunghezza $L=63,174$ m in corrispondenza del quale termina il tracciato.

La successione degli elementi planimetrici è riportata nella tabella seguente.

ELEMENTI PLANIMETRICI				Rif.to Dis.:	Pagina Nr.	1	
1	RETTIFILO	Azimut: 166,8456c	Deviazione: 0,0000c	Lunghezza: 32,192	Progress.:	0,000	
	ESTREMI	E1 2474549,600	N1 4552801,070	E2 2474521,676	N2 4552817,087		
	VERTICE	E1 2474549,600	N1 4552801,070	E2 2474504,055	N2 4552827,195		
2	RACCORDO CIRC. n. 1	Azimut: 166,8456c	Deviazione: 0,5173c	Lunghezza: 40,628	Progress.:	32,192	
	Raggio: -5000,000	Tang.: 20,314	Ang.: 0,5173c				
	Corda: 40,628	Freccia: 0,041	Biset: 0,041				
	ESTREMI	E1 2474521,676	N1 4552817,087	E2 2474486,352	N2 4552837,159		
	VERTICE	E 2474504,055	N 4552827,195				
	CENTRO	E 2472033,857	N 4548479,950				
3	RETTIFILO	Azimut: 167,3629c	Deviazione: 0,0000c	Lunghezza: 66,134	Progress.:	72,820	
	ESTREMI	E1 2474486,352	N1 4552837,159	E2 2474428,721	N2 4552869,598		
	VERTICE	E1 2474504,055	N1 4552827,195	E2 2474421,028	N2 4552873,928		
4	RACCORDO CIRC. n. 2	Azimut: 167,3629c	Deviazione: -75,9513c	Lunghezza: 15,510	Progress.:	138,954	
	Raggio: 13,000	Tang.: 8,828	Ang.: 75,9513c				
	Corda: 14,606	Freccia: -2,245	Biset: 2,714				
	ESTREMI	E1 2474428,721	N1 4552869,598	E2 2474422,215	N2 4552882,675		
	VERTICE	E 2474421,028	N 4552873,928				
	CENTRO	E 2474435,097	N 4552880,926				
5	RETTIFILO	Azimut: 91,4116c	Deviazione: 0,0000c	Lunghezza: 63,174	Progress.:	154,463	
	ESTREMI	E1 2474422,215	N1 4552882,675	E2 2474430,712	N2 4552945,275		
	VERTICE	E1 2474421,028	N1 4552873,928	E2 2474430,712	N2 4552945,275		
						Progress.:	217,637

Viabilità Locale km 14+026.019

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IF0F	01 D 13	RO	IF1905 001	A	9 di 9

7 ANDAMENTO ALTIMETRICO

L'andamento altimetrico ricalca quello esistente. Ha origine con una livelletta di pendenza pari a $i=-2,296\%$ a cui segue un raccordo parabolico convesso di raggio $R=462,963$ m al termine del quale è presente una livelletta di pendenza $i=0,247\%$ che, attraverso un raccordo parabolico concavo di raggio $R=462,963$ m. si connette ad una livelletta di pendenza $i=-2,864\%$ al termine della quale è presente un raccordo parabolico concavo di raggio $R=5000$ m. A tale raccordo segue una livelletta di pendenza $i=0,027\%$, cui segue un raccordo parabolico di raggio $R=2000$ ed infine una livelletta di pendenza $i=-0,719$ che corrisponde al tratto finale.

8 PAVIMENTAZIONE STRADALE

Per la pavimentazione stradale è prevista una configurazione di spessore complessivo pari a 37 cm costituita dai seguenti strati:

1. Strato di usura in conglomerato bituminoso: 4 cm;
2. Strato di binder in conglomerato bituminoso: 5 cm;
3. Strato di Base in conglomerato bituminoso: 8 cm;
4. Strato di fondazione in misto stabilizzato compattato : 20 cm;