

COMMITTENTE



PROGETTAZIONE:



DIREZIONE TECNICA

U.O. ARCHITETTURA, STAZIONI E TERRITORIO

PROGETTO DEFINITIVO

ITINERARIO NAPOLI-BARI.

RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO.

II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO - VITULANO.

Relazione descrittiva architettura

SCALA:

-

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

I	F	0	H	1	2	D	4	4	R	H	F	V	0	0	0	0	0	0	1	A
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	EMISSIONE ESECUTIVA	F. Traini	Luglio 2017	F. Bordoni	Luglio 2017	F.Cerrone	Luglio 2017	R. Marino

 ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO. II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO.					
	RELAZIONE DESCRITTIVA ARCHITETTURA	COMMESSA IF0H	LOTTO 12 D 44	CODIFICA FV	DOCUMENTO 000000 001	REV. A

INDICE

1	PREMESSA- INQUADRAMENTO OPERE.....	3
2	LINEE GUIDA E NORME FERROVIARIE DI RIFERIMENTO PER IL DIMENSIONAMENTO DELLE STAZIONI/FERMATE FERROVIARIE.....	5
3	SCELTE DI PROGETTO	6
4	ORGANIZZAZIONE E DOTAZIONE FUNZIONALE DELLE FERMATE/STAZIONI	7
5	SUBLOTTO 1.....	12
5.1	FV01 - NUOVA FERMATA AMOROSI	12
5.1.1	<i>Accessibilità e sistemazioni esterne</i>	<i>12</i>
5.1.2	<i>Marciapiedi ferroviari e sottopasso</i>	<i>13</i>
5.1.3	<i>Materiali e finiture</i>	<i>14</i>
5.2	FV01 - NUOVA STAZIONE DI TELESE	16
5.2.1	<i>Accessibilità e sistemazioni esterne</i>	<i>16</i>
5.2.2	<i>Fabbricato Viaggiatori</i>	<i>17</i>
5.2.3	<i>Marciapiedi ferroviari e sottopasso</i>	<i>18</i>
5.2.4	<i>Materiali e finiture</i>	<i>18</i>

	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO. II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO.					
	RELAZIONE DESCRITTIVA ARCHITETTURA	COMMESSA IF0H	LOTTO 12 D 44	CODIFICA FV	DOCUMENTO 000000 001	REV. A

1 PREMESSA- INQUADRAMENTO OPERE

L'intervento complessivo relativo alla tratta "Cancello – Benevento" è suddiviso in due lotti: il primo lotto, fra Cancello e Frasso Telesino, e il secondo lotto tra Frasso Telesino e Vitulano (BN).

Il secondo lotto "Frasso Telesino-Vitulano", oggetto della presente relazione, ha inizio al km 143+200 della linea storica (km16+500 di progetto in relazione alle chilometriche del I lotto Funzionale Cancello-Frasso) dopo il PC/Fermata di Frasso Telesino e termina al km 108+235 (km 46+372 di progetto), in corrispondenza dell'imbocco della Galleria Mascambroni, prima dell'impianto di Vitulano. La tratta Vitulano – Benevento è già raddoppiata ed è in esercizio.

Il tracciato di variante si estende per 30,387 km con una velocità di tracciato di 180 km/h, tranne che per due tratti a 160 km/h rispettivamente di circa 2,2 km nella zona di Amorosi e di circa 560 m prima dell'allaccio alla Linea Storica lato Vitulano, mentre nella tratta compresa tra le fermate di Solopaca e S. Lorenzo Maggiore la velocità di tracciato è innalzata a 200 km/h.

Con Ordinanza n. 5 dell'11 marzo 2015, il Commissario ha approvato il Programma generale delle attività da porre in essere per ciascun intervento inserito nei "Progetti Sblocca Italia", fra i quali rientra il progetto della Frasso –Vitulano. L'allegato n.1 a tale Ordinanza, diversamente da quanto ipotizzato nel progetto preliminare, definisce che la realizzazione dell'opera dovrà essere pianificata sulla base della disponibilità finanziaria, con la conseguente necessità di suddividere l'intervento in lotti funzionali (sublotti).

Dall'analisi di tracciato e in funzione delle fasi di esercizio, è stata quindi analizzata la suddivisione dell'intervento in tre sublotti funzionali in relazione ai tratti in cui l'infrastruttura dialoga con gli impianti esistenti di Teleso e San Lorenzo:

- Sublotto 1 (circa 11,2 km): dal km 16+500 fino all'impianto di Teleso al km 27+700;
- Sublotto 2 (circa 11,4 km): da Teleso fino all'impianto del PC di San Lorenzo (km 39+050);
- Sublotto 3 (circa 7,3 km): dagli scambi estremi del PC di San Lorenzo (km 39+050) alla fine dell'intervento (km 46+372) coincidente con l'imbocco della Galleria Mascambroni (km 108+235ls).

	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO. II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO.					
	RELAZIONE DESCRITTIVA ARCHITETTURA	COMMESSA IF0H	LOTTO 12 D 44	CODIFICA FV	DOCUMENTO 000000 001	REV. A

Nello specifico, relativamente alle fermate e stazioni ferroviarie, nel secondo lotto sono previste in realizzazione le seguenti fermate/stazioni, divise per sub lotti:

- Sublotto 1- la nuova fermata di Amorosi al km 21+950 e l'adeguamento dell'esistente stazione di Telese, al km 26+397.10;
- Sublotto 2 – la nuova fermata di Solopaca al km 30+950 e la nuova fermata di San Lorenzo Maggiore al km 37+435;
- Sublotto 3 – la nuova fermata di Ponte Casalduni al km 41+578.

	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO. II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO.					
	RELAZIONE DESCRITTIVA ARCHITETTURA	COMMESSA IF0H	LOTTO 12 D 44	CODIFICA FV	DOCUMENTO 000000 001	REV. A

2 LINEE GUIDA E NORME FERROVIARIE DI RIFERIMENTO PER IL DIMENSIONAMENTO DELLE STAZIONI/FERMATE FERROVIARIE

Si riportano di seguito le principali linee guida e le norme ferroviarie di riferimento utilizzate per il dimensionamento delle stazioni/fermate:

- RFI DPR DAMCG LG SVI 007 B - 28/07/2014 - Linee guida “Progettazione di piccole stazioni e fermate – dimensionamento e dotazione degli elementi funzionali” –
- Specifiche tecniche di interoperabilità per l’accessibilità del sistema ferroviario dell’Unione per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta- REGOLAMENTO (UE) STI PMR 1300/2014.
- RFI-DTCSICSMAIFS002A del 30/12/2016 “Manuale di progettazione delle opere civili – Parte II –Sezione 5 – Prescrizioni per i marciapiedi e le pensiline delle stazioni ferroviarie a servizio dei viaggiatori”.
- RFI-DPRA0011P20160000737 del 04/02/2016 “Linea guida Percorsi tattili per disabili visivi nelle stazioni ferroviarie”.

	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO. II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO.					
	RELAZIONE DESCRITTIVA ARCHITETTURA					
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	
IF0H	12 D 44	FV	000000 001	A	6 di 19	

3 SCELTE DI PROGETTO

Le scelte architettoniche e di finitura derivano dalla volontà di dotare le fermate di un'identità comune nell'ambito dell'intero intervento progettuale, ponendosi in continuità con il primo lotto, con un linguaggio che garantisca visibilità e riconoscibilità alla linea e con l'uso di materiali che assicurino funzionalità e durevolezza, come l'acciaio e i materiali compositi, nel rispetto tuttavia delle peculiarità territoriali, attraverso, ad esempio, l'uso del legno termotrattato nei fronti lato città delle fermate poste in località fortemente caratterizzate dalla produzione vinicola.

Le nuove fermate, pensate come spazi che entrano in contatto diretto con il contesto di riferimento e con i loro abitanti, rappresentano luoghi di incontro, di socialità e di accoglienza per i viaggiatori.

L'integrazione intermodale delle fermate ferroviarie con gli altri sistemi di trasporto pubblico e privato rappresenta un elemento costitutivo dei nuovi impianti, pensati come sistemi-stazione progettati per realizzare le connessioni con il territorio, rafforzando così il legame tra ogni fermata e il proprio bacino di utenza.

Grande attenzione è stata posta quindi al conseguimento delle migliori condizioni di accessibilità per i viaggiatori, attraverso parcheggi, aree di sosta veloce per gli accompagnatori, zone kiss&ride, aree per la fermata dei bus, aree di sosta per le biciclette, localizzati in prossimità delle fermate ferroviarie e connessi alla viabilità di adduzione per garantire rapidità nel trasbordo e nell'arrivo al treno. Il collegamento pedonale tra le fermate e le aree di interscambio è realizzato attraverso percorsi diretti e privi di ostacoli, facilitati dalla segnaletica tattile di orientamento per i viaggiatori.

Con la finalità di predisporre in tutte le fermate/stazioni il sistema di controllo accessi, l'accessibilità alle banchine ferroviarie avviene sempre attraverso uno spazio filtro, cioè il sottopasso, dove saranno collocati i tornelli, anche per la banchina adiacente all'ingresso.

	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO. II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO.					
	RELAZIONE DESCRITTIVA ARCHITETTURA	COMMESSA IF0H	LOTTO 12 D 44	CODIFICA FV	DOCUMENTO 000000 001	REV. A

4 ORGANIZZAZIONE E DOTAZIONE FUNZIONALE DELLE FERMATE/STAZIONI

Al fine di evidenziare la visione unitaria del progetto delle stazioni/fermate dell'intero lotto "Frasso Telesino-Vitulano", si riportano di seguito, divise per subloti, le tabelle riassuntive delle dotazioni funzionali di ogni impianto.

SUBLOTTO 1

FV01 FERMATA AMOROSI	
classificazione	Fermata impresenziata
lunghezza e altezza banchine viaggiatori	L= 300m H=55cm
Fabbricato Viaggiatori	No
biglietteria automatica	Si, in area protetta
servizi igienici	Sola predisposizione impiantistica
locale commerciale	No
Collegamento banchine, sistema di accesso agli impianti e predisposizione tornelli	Accesso alle banchine tramite il sottopasso, ad uso esclusivamente ferroviario, con scale e ascensori (larghezza min. scale 1,80 m) e passaggio obbligato attraverso il controllo accessi (predisposto). Chiusura con cancelli automatizzati..
Fabbricato tecnologico a servizio della fermata	F.T. per le tecnologie e gli impianti.
Pensilina ferroviaria	A copertura di ogni marciapiede e di lunghezza sufficiente a riparare le scale e gli ascensori.
area di interscambio modale	Nuovo parcheggio auto e fermata bus.
sistemazioni esterne	Viabilità di accesso al parcheggio della fermata, realizzazione di percorsi/spazi pedonali e aree a verde; realizzazione degli arredi urbani.

RELAZIONE DESCRITTIVA ARCHITETTURA

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IF0H	12 D 44	FV	000000 001	A	8 di 19

FV02 STAZIONE TELESE	
classificazione	Stazione impresenziata
lunghezza e altezza banchine viaggiatori	L= 400m H=55cm
Fabbricato Viaggiatori	Sì
biglietteria automatica	Sì, in area protetta
servizi igienici	Sì
locale commerciale	Sì
Collegamento banchine, sistema di accesso agli impianti e predisposizione tornelli	Accesso alle banchine tramite il sottopasso, con scale, rampe e ascensori (larghezza min. scale 1,80 m) e passaggio obbligato attraverso il controllo accessi (predisposto). Chiusura con cancelli automatizzati..
Fabbricato tecnologico a servizio della fermata	F.T. per le tecnologie e gli impianti integrato nel Fabbricato Viaggiatori.
Pensilina ferroviaria	A copertura di ogni marciapiede e di lunghezza sufficiente a riparare le scale e gli ascensori.
area di interscambio modale	Nuovo parcheggio auto e fermata bus.
sistemazioni esterne	Adeguamento viabilità di accesso al parcheggio della stazione, realizzazione di percorsi/spazi pedonali e aree a verde; realizzazione degli arredi urbani.

	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO. II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO.					
	RELAZIONE DESCRITTIVA ARCHITETTURA	COMMESSA IF0H	LOTTO 12 D 44	CODIFICA FV	DOCUMENTO 000000 001	REV. A

SUBLOTTO 2

FV03 FERMATA SOLOPACA	
classificazione	Fermata impresenziata
lunghezza e altezza banchine viaggiatori	L= 300 m H=55 cm
Fabbricato Viaggiatori	No
biglietteria automatica	Si, in area protetta
servizi igienici	Sola predisposizione impiantistica
locale commerciale	Possibilità inserimento box commerciali
Collegamento banchine, sistema di accesso agli impianti e predisposizione tornelli	Accesso alle banchine tramite il sottopasso, con scale, rampe e ascensori (larghezza min. scale 1,80 m) e passaggio obbligato attraverso il controllo accessi (predisposto). Chiusura con cancelli automatizzati..
Fabbricato tecnologico a servizio della fermata	F.T. per le tecnologie e gli impianti.
Pensilina ferroviaria	A copertura di ogni marciapiede e di lunghezza sufficiente a riparare le scale e gli ascensori.
Sistema di accesso agli impianti	Chiusura con cancelli con predisposizione per l' automatizzazione
area di interscambio modale	Nuovo parcheggio auto e fermata bus.
sistemazioni esterne	Viabilità di accesso al parcheggio della fermata, realizzazione di percorsi/spazi pedonali e aree a verde; realizzazione degli arredi urbani.

FV04 FERMATA SAN LORENZO	
	Fermata impresenziata

RELAZIONE DESCRITTIVA ARCHITETTURA

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IF0H	12 D 44	FV	000000 001	A	10 di 19

classificazione	
lunghezza e altezza banchine viaggiatori	L= 300 m H=55 cm
Fabbricato Viaggiatori	No
biglietteria automatica	Si, in area protetta
servizi igienici	sola predisposizione impiantistica
locale commerciale	No
Collegamento banchine, sistema di accesso agli impianti e predisposizione tornelli	Accesso alle banchine tramite il sottopasso, con scale, rampe e ascensori (larghezza min. scale 1,80 m) e passaggio obbligato attraverso il controllo accessi (predisposto). Chiusura con cancelli automatizzati..
Fabbricato tecnologico a servizio della fermata	F.T. per le tecnologie e gli impianti.
Pensilina ferroviaria	A copertura di ogni marciapiede e di lunghezza sufficiente a riparare le scale e gli ascensori.
area di interscambio modale	Nuovo parcheggio auto e fermata bus.
sistemazioni esterne	Viabilità di accesso al parcheggio della fermata, realizzazione di percorsi/spazi pedonali e aree a verde; realizzazione degli arredi urbani.

	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO. II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO.					
	RELAZIONE DESCRITTIVA ARCHITETTURA					
	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IF0H	12 D 44	FV	000000 001	A	11 di 19

SUBLOTTO 3

FV05 FERMATA PONTE CASALDUNI	
classificazione	Fermata impresenziata
lunghezza e altezza banchine viaggiatori	L= 300 m H=55 cm
Fabbricato Viaggiatori	No
biglietteria automatica	Si, in area protetta
servizi igienici	Sola predisposizione impiantistica
locale commerciale	No
Collegamento banchine, sistema di accesso agli impianti e predisposizione tornelli	Accesso alle banchine tramite il sottopasso, con scale, rampe e ascensori (larghezza min. scale 1,80 m) e passaggio obbligato attraverso il controllo accessi (predisposto). Chiusura con cancelli automatizzati..
Fabbricato tecnologico a servizio della fermata	F.T. per le tecnologie e gli impianti.
Pensilina ferroviaria	A copertura di ogni marciapiede e di lunghezza sufficiente a riparare le scale e gli ascensori.
area di interscambio modale	Nuovo parcheggio auto e fermata bus.
sistemazioni esterne	Viabilità di accesso al parcheggio della fermata, realizzazione di percorsi/spazi pedonali e aree a verde; realizzazione degli arredi urbani.

	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO. II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO.					
	RELAZIONE DESCRITTIVA ARCHITETTURA					
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	
IF0H	12 D 44	FV	000000 001	A	12 di 19	

5 SUBLOTTO 1

5.1 FV01 - Nuova Fermata Amorosi

La Nuova Fermata “Amorosi”, localizzata in corrispondenza della pk 21+950, si inserisce in rilevato sul nuovo tracciato, a sud dell’abitato, poco distante dall’attuale fermata. Il piano del ferro si trova più alto del piano campagna di circa 6.80 m.

5.1.1 *Accessibilità e sistemazioni esterne*

La fermata, su rilevato alto, è caratterizzata da un doppio sistema di accessibilità: un nuovo parcheggio auto e una nuova piazza lineare antistante l’ingresso posizionati lato binario pari, a est della linea ferroviaria; una nuova fermata dei bus e un’ampia area pedonale, lato binario dispari, disposti lungo un tratto di nuova viabilità a doppio senso che conduce alla piazzola di emergenza situata all’imbocco della galleria artificiale Telese. L’accesso dei viaggiatori alle banchine della fermata è consentito da entrambi i fronti attraverso il sottopasso, che si trova a raso sia con la piazza sia con l’area pedonale della fermata bus.

L’ingresso dei mezzi al parcheggio è realizzato attraverso l’intersezione con la viabilità esistente che collega l’attuale via della stazione con via Spina. Il parcheggio per la lunga sosta ha la capacità di circa 40 posti auto, più 2 posti per disabili.

Il fabbricato tecnologico (FA01), a due livelli, è integrato nella fermata, direttamente accessibile dalla piazza e dalla banchina lato binario pari.

	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO. II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO.					
	RELAZIONE DESCRITTIVA ARCHITETTURA					
COMMESSA IFOH	LOTTO 12 D 44	CODIFICA FV	DOCUMENTO 000000 001	REV. A	FOGLIO 13 di 19	

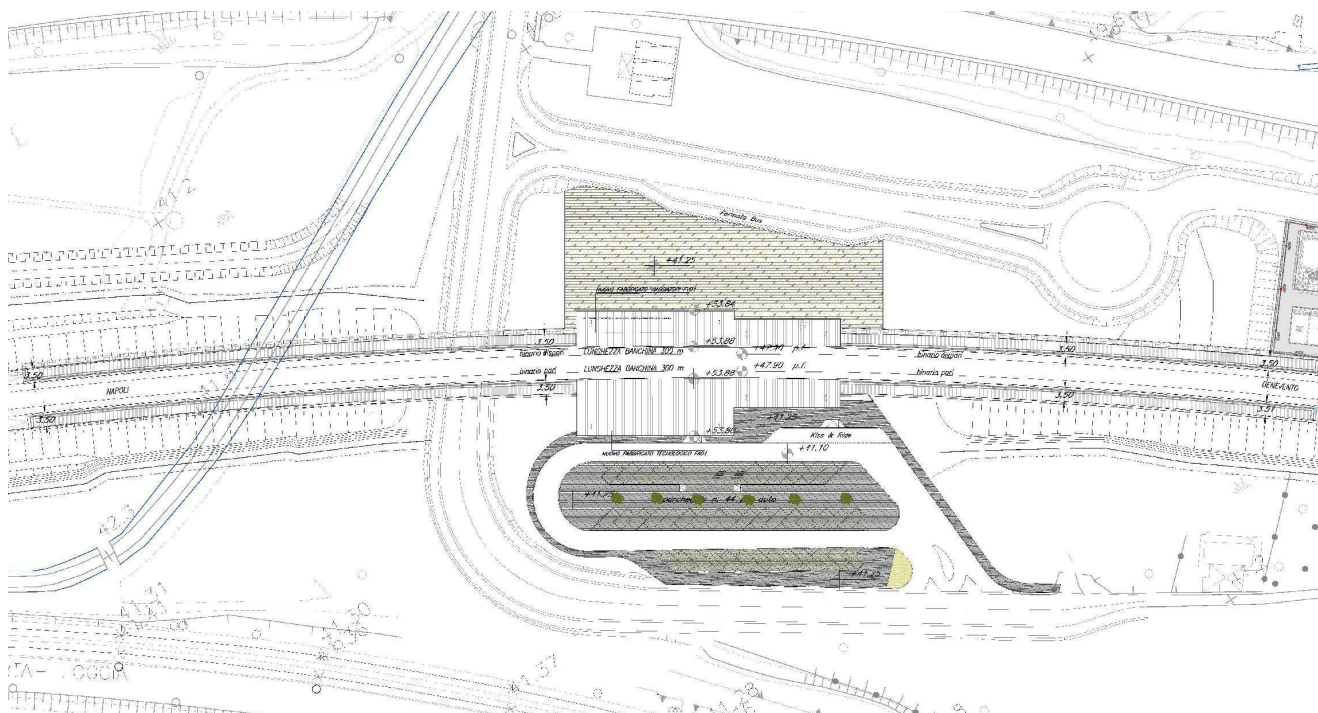


Figura 1. Planimetria generale fermata Amorosi

5.1.2 *Marciapiedi ferroviari e sottopasso*

La fermata è servita da due banchine laterali, di lunghezza pari a 300 m e larghezza minima pari a 3,5 m; in continuità con le banchine aperte al pubblico, lato galleria Telese, sono presenti i marciapiedi del Fire fighting point della galleria.

Dagli accessi, attraverso il sottopasso, i viaggiatori salgono alle banchine con due scale fisse e un ascensore per ogni banchina, protetti dalla pensilina ferroviaria della stessa tipologia prevista nelle fermate del primo lotto Cancello - Frasso Telesino.

La chiusura notturna della fermata ferroviaria è garantita dalla presenza di cancelli automatizzati posizionati in corrispondenza degli ingressi al sottopasso, dove è prevista anche la predisposizione al controllo accessi.

	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO. II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO.					
	RELAZIONE DESCRITTIVA ARCHITETTURA					
COMMESSA IF0H	LOTTO 12 D 44	CODIFICA FV	DOCUMENTO 000000 001	REV. A	FOGLIO 14 di 19	

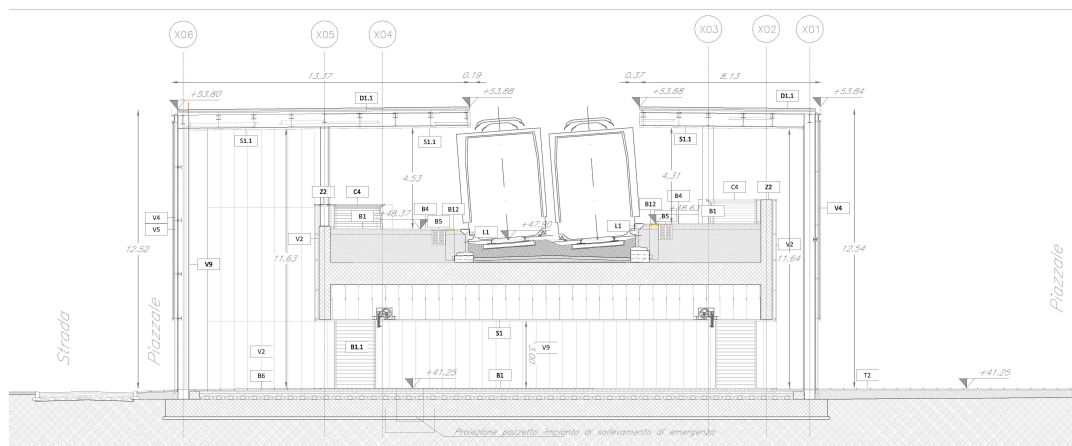


Figura 2. Sezione longitudinale sottopasso pedonale

5.1.3 *Materiali e finiture*

Elementi caratterizzanti delle fermate della tratta Frasso-Vitulano sono le pensiline ferroviarie contrapposte che coprono le banchine e che, lato città, proteggono gli ingressi e offrono riparo ai viaggiatori al di sotto di alti porticati, costituiti da telai in acciaio che disegnano una sorta di ordine gigante, visibile e riconoscibile anche a distanza.

Nella fermata di Amorosi il sistema porticato-pensilina avvolge il rilevato ferroviario in corrispondenza degli ingressi, con i porticati che superano undici metri di altezza all'intradosso delle pensiline.

La copertura delle pensiline è costituita da pannelli metallici, come pure il controsoffitto, mentre le facciate dei porticati sono rivestite dal colmo fino all'altezza di 3 m da terra con pannelli semi-permeabili alla vista, costituiti da tele metalliche sovrapposte a pannelli in policarbonato alveolare.

I muri di sostegno delle pensiline e delle scale, lato esterno, nonché i muri di chiusura delle banchine, lato interno, sono rivestiti in pannelli a base di cemento fibrorinforzato, mentre le pareti interne delle scale e quelle del sottopasso sono rivestite in pannelli compositi.

La finitura dei muri verticali del rilevato ferroviario in prossimità della fermata è caratterizzata da motivi a rilievo.

	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO. II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO.					
RELAZIONE DESCRITTIVA ARCHITETTURA	COMMESSA IF0H	LOTTO 12 D 44	CODIFICA FV	DOCUMENTO 000000 001	REV. A	FOGLIO 15 di 19

La piazza e l'area pedonale in corrispondenza della fermata dei bus sono pavimentate rispettivamente con lastre di pietra ricomposta in grande formato e con materiali permeabili; entrambe le pavimentazioni sono integrate con i percorsi tattili per i disabili visivi di collegamento tra la fermata ferroviaria e la fermata del bus. Gli stalli del parcheggio sono pavimentati con masselli autobloccanti drenanti.

	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO. II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO.					
	RELAZIONE DESCRITTIVA ARCHITETTURA					
COMMESSA IFOH	LOTTO 12 D 44	CODIFICA FV	DOCUMENTO 000000 001	REV. A	FOGLIO 16 di 19	

5.2 FV01 - Nuova stazione di Telese

Il progetto della nuova stazione di Telese, localizzata in corrispondenza della pk 26+397.10, prevede l'adeguamento della stazione esistente attraverso la realizzazione di un nuovo FV, l'eliminazione del fascio di manutenzione e la demolizione dell'esistente SSE, sul sedime della quale saranno realizzati un parcheggio di interscambio e la fermata dei bus.

Il fabbricato di stazione storico insieme al fabbricato servizi igienici e al serbatoio idrico esistenti saranno conservati, privati della funzione ferroviaria, come memoria dell'impianto originario della stazione di Telese.

5.2.1 *Accessibilità e sistemazioni esterne*

Le sistemazioni esterne della stazione sono costituite dalla riorganizzazione dell'attuale piazza di stazione, dall'adeguamento dell'attuale viabilità di accesso alla stazione e da un nuovo parcheggio auto con fermata dei bus. La piazza lineare sarà ripavimentata con l'inserimento di aree a verde e zone di sosta; davanti all'ingresso è previsto l'accosto del kiss&ride e una fermata dei bus urbani. Di fronte alla piazza, in un'ampia isola pedonale spartitraffico, sono posizionati il parcheggio biciclette e le rampe ciclo-pedonali di accesso al sottopasso, che, negli orari di apertura al pubblico della stazione, funzionerà anche come collegamento tra i due settori urbani separati dalla ferrovia. Sul fronte opposto all'ingresso, rampe ciclopedonali e percorsi in piano collegano il sottopasso con via Jotti a ovest e con via Coppi a est.

In considerazione della vocazione turistico-ricettiva del Comune di Telese, a completamento del sistema dell'accessibilità e dei percorsi pedonali con valenza di ricucitura urbana, è prevista la realizzazione di un sottopasso ciclo pedonale non ferroviario in corrispondenza del lago di Telese; il percorso in piano a sud della ferrovia in uscita dal sottopasso di stazione potrà essere in futuro prolungato dall'Amministrazione locale per riallacciarsi alla viabilità pedonale lungolago e costituire un nuovo itinerario turistico che dalla stazione condurrà direttamente al lago di Telese.

	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO. II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO.					
	RELAZIONE DESCRITTIVA ARCHITETTURA					
COMMESSA IF0H	LOTTO 12 D 44	CODIFICA FV	DOCUMENTO 000000 001	REV. A	FOGLIO 17 di 19	



Figura 3. Planimetria generale stazione Telese

Il parcheggio per la lunga sosta ha la capacità di circa 130 posti auto, più 6 posti per disabili, e sono previsti quattro stalli per la fermata di bus extraurbani.

Al lato del parcheggio, sono ubicati la cabina MT/BT con locale consegna Enel e il locale GE a servizio della stazione, direttamente accessibili dal parcheggio.

5.2.2 *Fabbricato Viaggiatori*

Il nuovo Fabbricato Viaggiatori, a due livelli, ospita al piano terra sia i locali aperti al pubblico, cioè l'atrio attesa, i servizi igienici e il locale commerciale, sia una parte dei locali tecnologici a servizio della stazione, mentre al primo piano sono localizzati esclusivamente gli altri locali tecnologici funzionali alla stazione. Una scala interna collega i due livelli destinati ai locali tecnologici con sbarco sul ballatoio esterno dal quale si accede ai locali ubicati al primo piano.

Come nella fermata di Amorosi, il sistema porticato-pensilina avvolge il Fabbricato Viaggiatori e la grande pensilina che aggetta verso il primo marciapiede copre l'atrio attesa a doppia altezza, il locale commerciale, e il locale servizi igienici, il ballatoio e i locali tecnologici al primo piano, mentre, lato piazzale, sotto forma di porticato, ripara l'arrivo e la partenza dei viaggiatori, unificando il disegno della stazione lato città e proponendosi come elemento di riconoscibilità urbana.

 ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO. II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO.					
	RELAZIONE DESCRITTIVA ARCHITETTURA	COMMESSA IF0H	LOTTO 12 D 44	CODIFICA FV	DOCUMENTO 000000 001	REV. A

5.2.3 *Marciapiedi ferroviari e sottopasso*

La fermata è servita da due banchine a isola, di lunghezza di 400 m e di larghezza pari a 8 m in corrispondenza delle scale e degli ascensori di collegamento con il sottopasso; il primo marciapiede non effettua servizio viaggiatori.

Dall’atrio del Fabbricato Viaggiatori, attraverso una scala e un ascensore si accede al sottopasso che consente l’intercambio con le due banchine a isola, servite ognuna da due scale fisse e da un ascensore e protette dalle pensiline ferroviarie in carpenteria metallica, della stessa tipologia prevista nelle fermate del primo lotto Canello - Frasso Telesino.

La chiusura notturna della stazione è garantita da cancelli automatizzati, posizionati in corrispondenza degli ingressi al sottopasso, dove è prevista anche la predisposizione al controllo accessi.

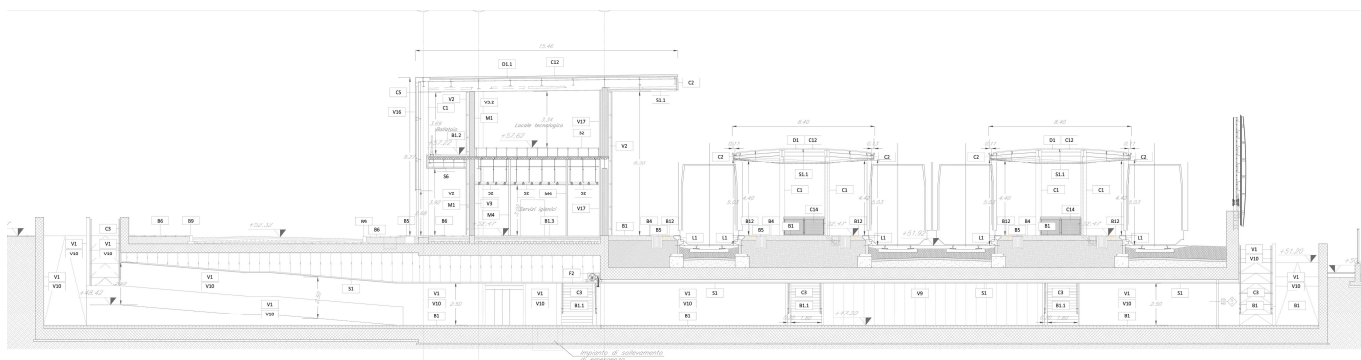


Figura 4. Sezione longitudinale sottopasso pedonale

5.2.4 *Materiali e finiture*

La nuova stazione di Telesse è caratterizzata anch’essa dal sistema porticato-pensilina che costituisce l’elemento di riconoscibilità delle fermate della tratta Frasso-Vitulano.

Sulla piazza di ingresso, il porticato è caratterizzato da un rivestimento verticale semi-permeabile alla vista costituito da doghe di legno di frassino termotrattato, verniciate con vernice ignifuga, posate in verticale, con passo variabile, su sottostruttura in acciaio.

	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO. II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO.					
	RELAZIONE DESCRITTIVA ARCHITETTURA					
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	
IF0H	12 D 44	FV	000000 001	A	19 di 19	

Il controsoffitto della pensilina lato ferrovia è in pannelli metallici, mentre, lato piazza, la pensilina/porticato è controsoffittata con doghe di legno di frassino termotrattato, in analogia con il rivestimento del porticato.

I muri di tamponamento del fabbricato viaggiatori, lato piazzale, nonché il muro di chiusura del primo marciapiede, con funzione di barriera fonica, sono rivestiti lato città in pannelli di materiale a base di cemento fibrorinforzato, mentre le pareti interne delle scale e quelle del sottopasso sono rivestiti in pannelli di materiale composito. L'atrio attesa a doppio altezza è racchiuso da pareti semi aperte realizzate con pannelli in tela metallica.

La finitura dei muri verticali del rilevato ferroviario in prossimità della fermata sarà caratterizzata da un motivo a rilievo.

I muri delle rampe ciclo-pedonali sono rivestiti con vernice elastica protettiva per calcestruzzo e trattamento anticrittina.

La piazza e i marciapiedi pedonali sono pavimentati con lastre di pietra ricomposta in grande formato, integrate con il sistema dei percorsi tattili per disabili visivi di collegamento tra la stazione e la fermata del bus. Il percorso in piano di collegamento con il sottopasso ciclopedonale lato sud è pavimentato con sistema stabilizzante in polvere fibrorinforzato. Gli stalli del parcheggio sono pavimentati con masselli autobloccanti drenanti.