

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 O H 2 2 D 4 4 F V 0 0 0 0 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
								 R. Marino

	<b>ITINERARIO NAPOLI-BARI.</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO.</b> <b>II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO.</b>					
	<b>RELAZIONE DESCRITTIVA ARCHITETTURA</b>	<b>COMMESSA</b> IF0H	<b>LOTTO</b> 22 D 44	<b>CODIFICA</b> FV	<b>DOCUMENTO</b> 000000 001	<b>REV.</b> A

## INDICE

<b>1</b>	<b>PREMESSA- INQUADRAMENTO OPERE.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>LINEE GUIDA E NORME FERROVIARIE DI RIFERIMENTO PER IL DIMENSIONAMENTO DELLE STAZIONI/FERMATE FERROVIARIE.....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>SCELTE DI PROGETTO .....</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>ORGANIZZAZIONE E DOTAZIONE FUNZIONALE DELLE FERMATE/STAZIONI .....</b>	<b>7</b>
<b>5</b>	<b>SUBLOTTO 2.....</b>	<b>12</b>
5.1	FV03 - NUOVA FERMATA SOLOPACA.....	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	FV04 - NUOVA FERMATA SAN LORENZO .....	16
5.2.1	<i>Accessibilità e sistemazioni esterne .....</i>	<i>16</i>
5.2.2	<i>Marciapiedi ferroviari e sottopasso .....</i>	<i>17</i>
5.2.3	<i>Materiali e finiture .....</i>	<i>17</i>

	<b>ITINERARIO NAPOLI-BARI.</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO.</b> <b>II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO.</b>					
	<b>RELAZIONE DESCRITTIVA ARCHITETTURA</b>	COMMESSA IF0H	LOTTO 22 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 Telese e San Lorenzo:

- Sublotto 1 (circa 11,2 km): dal km 16+500 fino all'impianto di Telese al km 27+700;
- Sublotto 2 (circa 11,4 km): da Telese 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).

	<b>ITINERARIO NAPOLI-BARI.</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO.</b> <b>II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO.</b>					
	<b>RELAZIONE DESCRITTIVA ARCHITETTURA</b>	<b>COMMESSA</b> IF0H	<b>LOTTO</b> 22 D 44	<b>CODIFICA</b> FV	<b>DOCUMENTO</b> 000000 001	<b>REV.</b> 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.

	<b>ITINERARIO NAPOLI-BARI.</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO.</b> <b>II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO.</b>					
	<b>RELAZIONE DESCRITTIVA ARCHITETTURA</b>	COMMESSA IF0H	LOTTO 22 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”.

	<b>ITINERARIO NAPOLI-BARI.</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO.</b> <b>II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO.</b>					
	<b>RELAZIONE DESCRITTIVA ARCHITETTURA</b>	COMMESSA <b>IF0H</b>	LOTTO <b>22 D 44</b>	CODIFICA <b>FV</b>	DOCUMENTO <b>000000 001</b>	REV. <b>A</b>

### 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.

	<b>ITINERARIO NAPOLI-BARI.</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO.</b> <b>II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO.</b>					
	<b>RELAZIONE DESCRITTIVA ARCHITETTURA</b>	COMMESSA <b>IF0H</b>	LOTTO <b>22 D 44</b>	CODIFICA <b>FV</b>	DOCUMENTO <b>000000 001</b>	REV. <b>A</b>

#### 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

<b>FV01 FERMATA AMOROSI</b>	
<b>classificazione</b>	Fermata impresenziata
<b>lunghezza e altezza banchine viaggiatori</b>	L= 300m H=55cm
<b>Fabbricato Viaggiatori</b>	No
<b>biglietteria automatica</b>	Si, in area protetta
<b>servizi igienici</b>	Sola predisposizione impiantistica
<b>locale commerciale</b>	No
<b>Collegamento banchine, sistema di accesso agli impianti e predisposizioni tornelli</b>	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..
<b>Fabbricato tecnologico a servizio della fermata</b>	F.T. per le tecnologie e gli impianti.
<b>Pensilina ferroviaria</b>	A copertura di ogni marciapiede e di lunghezza sufficiente a riparare le scale e gli ascensori.
<b>area di interscambio modale</b>	Nuovo parcheggio auto e fermata bus.
<b>sistemazioni esterne</b>	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	22 D 44	FV	000000 001	A	8 di 18

<b>FV02 STAZIONE TELESE</b>	
<b>classificazione</b>	Stazione impresenziata
<b>lunghezza e altezza banchine viaggiatori</b>	L= 400m H=55cm
<b>Fabbricato Viaggiatori</b>	Sì
<b>biglietteria automatica</b>	Sì, in area protetta
<b>servizi igienici</b>	Sì
<b>locale commerciale</b>	Sì
<b>Collegamento banchine, sistema di accesso agli impianti e predisposizione tornelli</b>	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..
<b>Fabbricato tecnologico a servizio della fermata</b>	F.T. per le tecnologie e gli impianti integrato nel Fabbricato Viaggiatori.
<b>Pensilina ferroviaria</b>	A copertura di ogni marciapiede e di lunghezza sufficiente a riparare le scale e gli ascensori.
<b>area di interscambio modale</b>	Nuovo parcheggio auto e fermata bus.
<b>sistemazioni esterne</b>	Adeguamento viabilità di accesso al parcheggio della stazione, realizzazione di percorsi/spazi pedonali e aree a verde; realizzazione degli arredi urbani.

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>ITINERARIO NAPOLI-BARI.</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO.</b> <b>II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO.</b>					
	<b>RELAZIONE DESCRITTIVA ARCHITETTURA</b>	COMMESSA <b>IF0H</b>	LOTTO <b>22 D 44</b>	CODIFICA <b>FV</b>	DOCUMENTO <b>000000 001</b>	REV. <b>A</b>

## SUBLOTTO 2

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

<b>FV04 FERMATA SAN LORENZO</b>	
	Fermata impresenziata

**RELAZIONE DESCRITTIVA ARCHITETTURA**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IF0H	22 D 44	FV	000000 001	A	10 di 18

<b>classificazione</b>	
<b>lunghezza e altezza banchine viaggiatori</b>	L= 300 m H=55 cm
<b>Fabbricato Viaggiatori</b>	No
<b>biglietteria automatica</b>	Si, in area protetta
<b>servizi igienici</b>	sola predisposizione impiantistica
<b>locale commerciale</b>	No
<b>Collegamento banchine, sistema di accesso agli impianti e predisposizione tornelli</b>	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..
<b>Fabbricato tecnologico a servizio della fermata</b>	F.T. per le tecnologie e gli impianti.
<b>Pensilina ferroviaria</b>	A copertura di ogni marciapiede e di lunghezza sufficiente a riparare le scale e gli ascensori.
<b>area di interscambio modale</b>	Nuovo parcheggio auto e fermata bus.
<b>sistemazioni esterne</b>	Viabilità di accesso al parcheggio della fermata, realizzazione di percorsi/spazi pedonali e aree a verde; realizzazione degli arredi urbani.

	<b>ITINERARIO NAPOLI-BARI.</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO.</b> <b>II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO.</b>					
	<b>RELAZIONE DESCRITTIVA ARCHITETTURA</b>	COMMESSA <b>IF0H</b>	LOTTO <b>22 D 44</b>	CODIFICA <b>FV</b>	DOCUMENTO <b>000000 001</b>	REV. <b>A</b>

### SUBLOTTO 3

<b>FV05 FERMATA PONTE CASALDUNI</b>	
<b>classificazione</b>	Fermata impresenziata
<b>lunghezza e altezza banchine viaggiatori</b>	L= 300 m H=55 cm
<b>Fabbricato Viaggiatori</b>	No
<b>biglietteria automatica</b>	Si, in area protetta
<b>servizi igienici</b>	Sola predisposizione impiantistica
<b>locale commerciale</b>	No
<b>Collegamento banchine, sistema di accesso agli impianti e predisposizione tornelli</b>	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..
<b>Fabbricato tecnologico a servizio della fermata</b>	F.T. per le tecnologie e gli impianti.
<b>Pensilina ferroviaria</b>	A copertura di ogni marciapiede e di lunghezza sufficiente a riparare le scale e gli ascensori.
<b>area di interscambio modale</b>	Nuovo parcheggio auto e fermata bus.
<b>sistemazioni esterne</b>	Viabilità di accesso al parcheggio della fermata, realizzazione di percorsi/spazi pedonali e aree a verde; realizzazione degli arredi urbani.

	<b>ITINERARIO NAPOLI-BARI.</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO.</b> <b>II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO.</b>					
	<b>RELAZIONE DESCRITTIVA ARCHITETTURA</b>					
<b>COMMESSA</b> <b>IF0H</b>	<b>LOTTO</b> <b>22 D 44</b>	<b>CODIFICA</b> <b>FV</b>	<b>DOCUMENTO</b> <b>000000 001</b>	<b>REV.</b> <b>A</b>	<b>FOGLIO</b> <b>12 di 18</b>	

## 5 SUBLOTTO 2

### 5.1 FV03 - Nuova Fermata Solopaca

La Nuova Fermata “Solopaca”, localizzata in corrispondenza della pk 30+950, si inserisce in rilevato sul nuovo tracciato, a nord est dell’abitato. Il piano del ferro si trova più alto del piano campagna di circa 2.50 m.

#### 5.1.1 *Accessibilità e sistemazioni esterne*

L’accessibilità alla fermata avviene lato binario pari, dove si dispone la piazza lineare antistante l’ingresso, con accosto del kiss&ride e fermata bus, adiacente al nuovo parcheggio auto.

La viabilità di adduzione, a doppio senso di circolazione, è collegata alla Strada Provinciale 106 attraverso un breve tratto in rettilineo che segue l’allineamento dei confini interpoderali limitrofi e poi si dispone parallela alla linea ferroviaria. All’interno del parcheggio, la circolazione dei mezzi è ad anello, con corsie e raggi di manovra adeguati alla svolta dei bus.

Il parcheggio per la lunga sosta ha la capacità di circa n 60 posti auto, di cui n. 2 per disabili.

Al lato dell’ingresso, è ubicato il fabbricato tecnologico (FA08) a servizio della fermata, a un livello, direttamente accessibile dal parcheggio.

Nelle aree esterne lato piazza, sia sotto la pensilina sia in adiacenza dei muri del rilevato ferroviario, sono presenti ampi spazi pavimentati che saranno a disposizione per allestimenti temporanei di box informativi e/o commerciali collegati alla stagionalità degli eventi turistici locali.



Figura 1. Planimetria generale fermata Solopaca

### 5.1.2 Marciapiedi ferroviari e sottopasso

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

Dalla piazza di ingresso, l'accessibilità alle banchine avviene, per il primo marciapiede, attraverso una scala e una rampa che conducono al sottopasso, coprendo il dislivello di 1.96 m tra la piazza



	<b>ITINERARIO NAPOLI-BARI.</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO.</b> <b>II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO.</b>					
	<b>RELAZIONE DESCRITTIVA ARCHITETTURA</b>					
<b>COMMESSA</b>	<b>LOTTO</b>	<b>CODIFICA</b>	<b>DOCUMENTO</b>	<b>REV.</b>	<b>FOGLIO</b>	
<b>IF0H</b>	<b>22 D 44</b>	<b>FV</b>	<b>000000 001</b>	<b>A</b>	<b>15 di 18</b>	

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.

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

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. Gli stalli del parcheggio sono pavimentati con masselli autobloccanti drenanti.

	<b>ITINERARIO NAPOLI-BARI.</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO.</b> <b>II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO.</b>					
	<b>RELAZIONE DESCRITTIVA ARCHITETTURA</b>					
<b>COMMESSA</b> <b>IF0H</b>	<b>LOTTO</b> <b>22 D 44</b>	<b>CODIFICA</b> <b>FV</b>	<b>DOCUMENTO</b> <b>000000 001</b>	<b>REV.</b> <b>A</b>	<b>FOGLIO</b> <b>16 di 18</b>	

## 5.2 FV04 - Nuova Fermata San Lorenzo

La Nuova Fermata “San Lorenzo”, localizzata in corrispondenza della pk 37+435, si inserisce a raso sul nuovo tracciato, a sud dell’abitato, in corrispondenza dell’attuale stazione.

### 5.2.1 Accessibilità e sistemazioni esterne

L’accessibilità alla fermata avviene lato binario pari, dove si dispone la piazza lineare antistante l’ingresso, con accosto del kiss&ride e fermata bus, adiacente al nuovo parcheggio auto. La viabilità di adduzione alla fermata, a doppio senso di circolazione, è collegata alla Strada Provinciale 106 attraverso una rotatoria e, dopo un breve tratto in rettilineo, si dispone parallela alla linea ferroviaria. All’interno del parcheggio, la circolazione dei mezzi è ad anello, con corsie e raggi di manovra adeguati alla svolta dei bus.

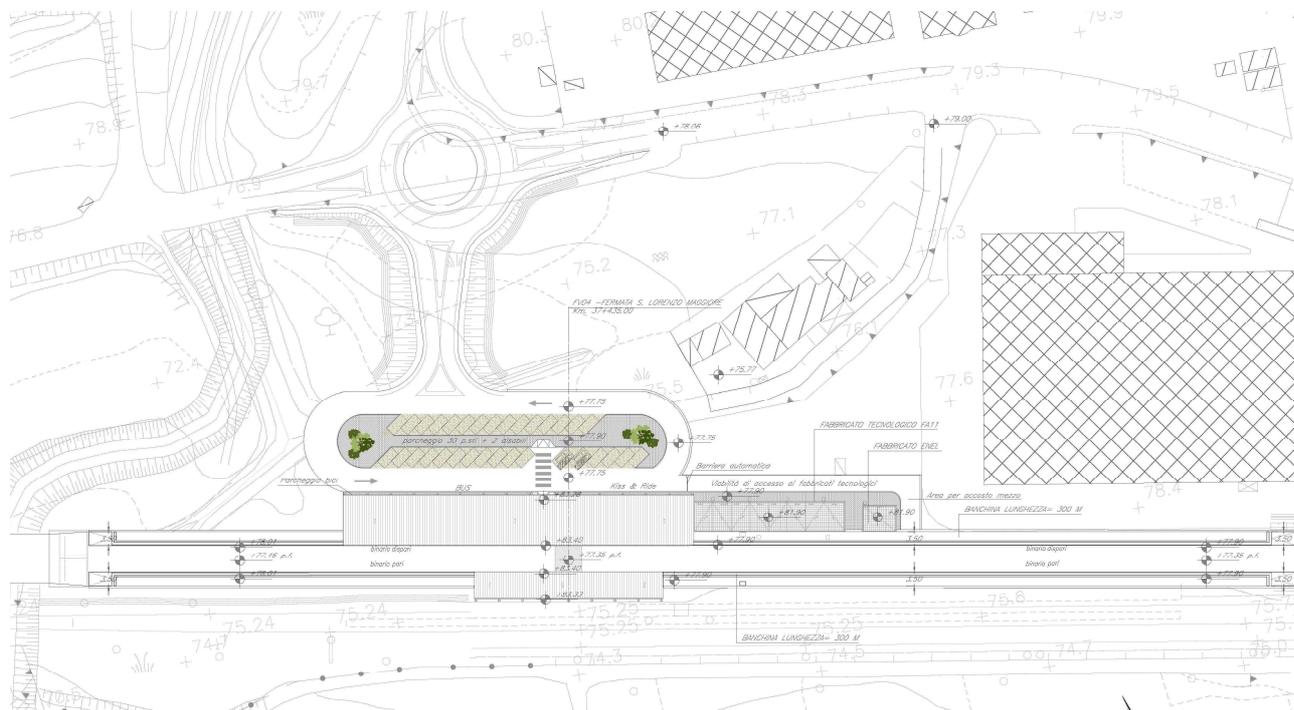


Figura 3. Planimetria generale fermata San Lorenzo

Il parcheggio per la lunga sosta ha la capacità di 30 posti auto, più 2 posti per disabili.

Al lato dell’ingresso, sono ubicati il fabbricato tecnologico (FA11) e il fabbricato consegna Enel a servizio della fermata, entrambi mono piano, direttamente accessibili dal parcheggio.

 <b>ITAFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>ITINERARIO NAPOLI-BARI.</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO.</b> <b>II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO.</b>					
	<b>RELAZIONE DESCRITTIVA ARCHITETTURA</b>					
COMMESSA <b>IF0H</b>	LOTTO <b>22 D 44</b>	CODIFICA <b>FV</b>	DOCUMENTO <b>000000 001</b>	REV. <b>A</b>	FOGLIO <b>17 di 18</b>	

### 5.2.2 Marciapiedi ferroviari e sottopasso

La fermata è servita da due banchine laterali, di lunghezza pari a 300 m e di larghezza minima pari a 3,5 m.

Dalla piazza, l'accessibilità alle banchine avviene, per il primo marciapiede, attraverso una scala e una rampa che conducono al sottopasso e poi con due scale fisse e un ascensore per ogni banchina. Entrambi i marciapiedi sono protetti, limitatamente allo sviluppo delle scale/rampe e degli ascensori, dalle pensiline ferroviarie in carpenteria metallica, della stessa tipologia prevista nelle altre fermate.

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.

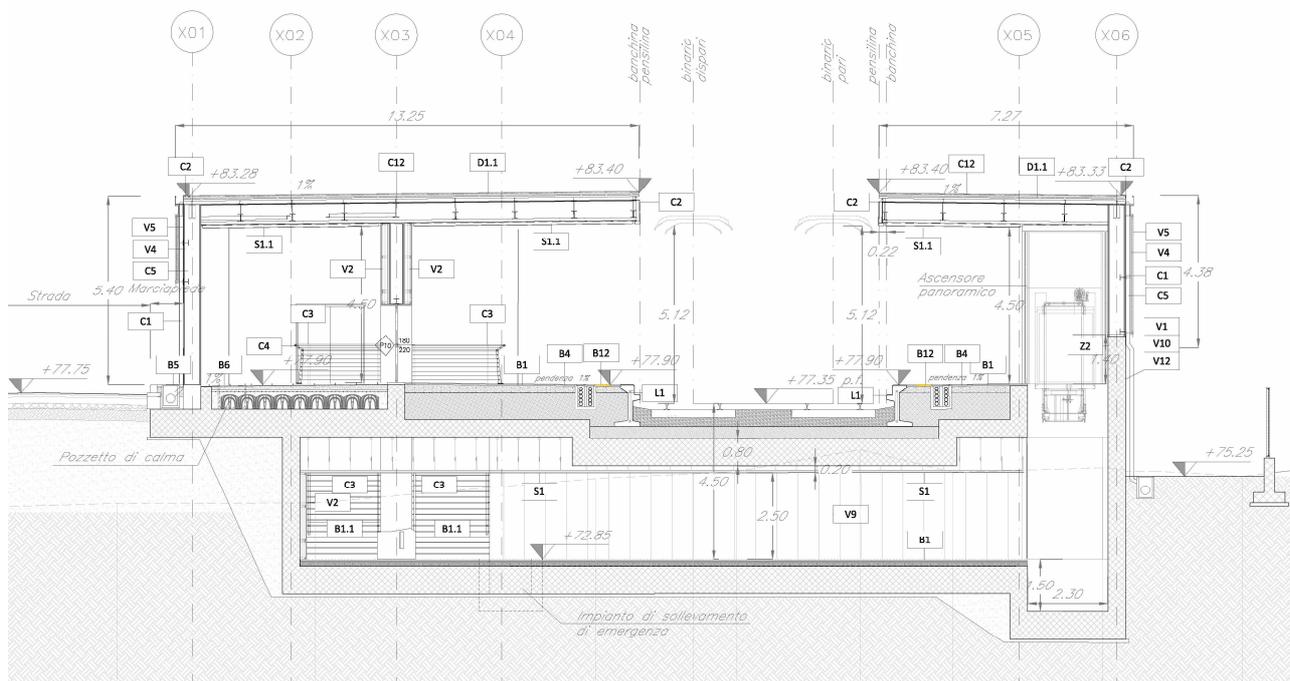


Figura 4. Sezione longitudinale sottopasso pedonale

### 5.2.3 Materiali e finiture

Anche la fermata di San Lorenzo è caratterizzata dalla presenza del sistema porticato-pensilina che avvolge il sedime ferroviario in corrispondenza degli accessi.

	<b>ITINERARIO NAPOLI-BARI.</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO.</b> <b>II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO.</b>					
	<b>RELAZIONE DESCRITTIVA ARCHITETTURA</b>					
<b>COMMESSA</b>	<b>LOTTO</b>	<b>CODIFICA</b>	<b>DOCUMENTO</b>	<b>REV.</b>	<b>FOGLIO</b>	
<b>IF0H</b>	<b>22 D 44</b>	<b>FV</b>	<b>000000 001</b>	<b>A</b>	<b>18 di 18</b>	

La copertura delle pensiline è costituita da pannelli metallici, come pure il controsoffitto, mentre, lato ingresso, la facciata del porticato è rivestita dal colmo fino all'altezza di 3 m da terra con pannelli semipermeabili 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.

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. Gli stalli del parcheggio sono pavimentati con masselli autobloccanti drenanti.