

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



U.O. SICUREZZA, MANUTENZIONE ED INTEROPERABILITA'

PROGETTO DEFINITIVO

LINEA AV MILANO NAPOLI - TRATTA ROMA-NAPOLI  
VIABILITA' DI ACCESSO ALLA STAZIONE AV NAPOLI-AFRAGOLA  
VIABILITA' DI CUI ALLA LETTERA b) DELL'ARTICOLO 6  
DELL'ACCORDO PROCEDIMENTALE RFI - COMUNE DI AFRAGOLA  
DEL 22/06/2012

RELAZIONE DI MANUTENZIONE

SCALA:

-

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

N 7 D 2 0 1 D 9 7 R G E S 0 0 0 9 0 0 1 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato	Data
A	Emissione definitiva	C. La Piazza	05/2016	M. Ciarniello	05/2016	M. Di Avino	05/2016	M. Foglia	05/2016

File: N7D2 01 97 RG ES0009 001 A

n. Elab.: ...

758



LINEA AV MILANO NAPOLI - TRATTA ROMA-NAPOLI  
 VIABILITA' DI ACCESSO ALLA STAZIONE AV NAPOLI-  
 AFRAGOLA  
 VIABILITA' DI CUI ALLA LETTERA b) DELL'ARTICOLO 6  
 DELL'ACCORDO PROCEDIMENTALE RFI - COMUNE DI  
 AFRAGOLA DEL 22/06/2012

Relazione di Manutenzione	COMMESSA N7D2	LOTTO 01	CODIFICA D 97 RG	DOCUMENTO ES0009 001	REV. A	FOGLIO 2 di 49
---------------------------	------------------	-------------	---------------------	-------------------------	-----------	-------------------

## INDICE

## INTRODUZIONE

<b>1</b>	<b>INTRODUZIONE</b>	<b>3</b>
<b>1.1</b>	<b>SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE</b>	<b>3</b>
1.1.1	Applicabilità del Manuale	3
1.1.2	Struttura del Piano di Manutenzione	3
<b>2</b>	<b>DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>CARATTERISTICHE DELL'OPERA/IMPIANTO</b>	<b>7</b>
<b>3.1</b>	<b>GENERALITÀ</b>	<b>7</b>
<b>3.2</b>	<b>VIABILITA'</b>	<b>8</b>
3.2.1	Ramo 5	10
3.2.2	Rami 12 e 13	12
3.2.3	Rami 11 e 14	15
3.2.4	Rami secondarie e rotatorie	16
<b>3.3</b>	<b>OPERE CIVILI MINORI</b>	<b>19</b>
3.3.1	Opera di scavalco ramo 12	20
3.3.2	Opera di scavalco ramo 13	22
3.3.3	Opera di PROTEZIONE ACQUEDOTTO BADAGNANO ramo 12	24
3.3.4	Opera di PROTEZIONE ACQUEDOTTO BADAGNANO ramo 13	27
3.3.5	Opera di PROTEZIONE ACQUEDOTTO campano ramo 14	29
3.3.6	Opera di PROTEZIONE ACQUEDOTTO campano ramo 5B	31
3.3.7	Opera di PROTEZIONE ACQUEDOTTO serino ramo 5B	32
<b>3.4</b>	<b>RETE IDRAULICA</b>	<b>35</b>
<b>3.5</b>	<b>IMPIANTI LUCE E FORZA MOTRICE</b>	<b>37</b>
<b>4</b>	<b>INDICAZIONI DI MANUTENZIONE</b>	<b>45</b>
<b>4.1</b>	<b>OBIETTIVI DELLA MANUTENZIONE</b>	<b>45</b>
<b>4.2</b>	<b>POLITICHE MANUTENTIVE</b>	<b>45</b>
4.2.1	Definizioni	45
4.2.2	Descrizione delle Operazioni di Manutenzione Preventiva	46
<b>4.3</b>	<b>ACCESSIBILITÀ DELL'OPERA</b>	<b>49</b>
<b>4.4</b>	<b>PUNTI DI ATTENZIONE</b>	<b>49</b>

## 1 INTRODUZIONE

### 1.1 SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE

Scopo della presente Relazione di Manutenzione è quello di fornire, conformemente al livello di approfondimento relativo alla presente fase di progettazione, le indicazioni per il progetto della manutenzione per relativi agli interventi necessari alla realizzazione della "Viabilità di accesso alla stazione Alta Velocità Napoli-Afragola".

Inoltre lo scopo è quello di fornire le informazioni relative alla struttura e ai contenuti necessari per la corretta stesura del Piano di Manutenzione nell'ambito delle successive fasi progettuali e AS-BUILT.

#### 1.1.1 Applicabilità del Manuale

La relazione è applicabile alla viabilità di cui al precedente paragrafo.

Nell'ambito delle successive fasi progettuali e di realizzazione deve essere prevista la redazione di un Piano di Manutenzione relativo agli interventi di mitigazione acustica oggetto dell'appalto.

#### 1.1.2 Struttura del Piano di Manutenzione

Il Piano di Manutenzione è composto da quattro capitoli i cui contenuti sono di seguito riportati.

##### 1. Introduzione

Nel presente capitolo sono riportate le informazioni di carattere generale sullo scopo e sui limiti di applicabilità del manuale, l'elenco degli acronimi utilizzati nel documento e i documenti di riferimento.

##### 2. Generalità

Nel presente capitolo sono riportate le informazioni di carattere generale relative al progetto.

##### 3. Manuale di Manutenzione

Nel presente capitolo sono riportate le informazioni di manutenzione dettagliate nel seguito.

##### 4. Programma di Manutenzione

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV MILANO NAPOLI - TRATTA ROMA-NAPOLI VIABILITA' DI ACCESSO ALLA STAZIONE AV NAPOLI- AFRAGOLA (SPA) VIABILITA' DI CUI ALLA LETTERA b) DELL'ARTICOLO 6 DELL'ACCORDO PROCEDIMENTALE RFI - COMUNE DI AFRAGOLA DEL 22/06/2012					
	Relazione di Manutenzione	COMMESSA N7D2	LOTTO 01	CODIFICA D 97 RG	DOCUMENTO ES0009 001	REV. A

Nel presente capitolo sono riportate le informazioni necessarie per programmare nel tempo le azioni manutentive ad intervalli periodici e in determinate ore del giorno anche in funzione dell'impatto (livelli di severità) che le operazioni di manutenzione hanno sul funzionamento dell'opera/impianto.

Il Manuale operativo di uso e manutenzione, di cui al succitato punto 3, è composto da sette capitoli i cui contenuti sono di seguito riportati.

### 1. Introduzione

Nel presente capitolo sono riportate le informazioni di carattere generale sullo scopo e sui limiti di applicabilità del manuale, l'elenco degli acronimi utilizzati nel documento. Fornisce inoltre la scomposizione in parti dell'opera/impianto.

### 2. Documentazione di riferimento

Nel Capitolo 2 è riportato l'elenco generale dei documenti di progetto, l'elenco dei documenti di progetto allegati al manuale, l'elenco dei manuali delle apparecchiature allegati al manuale, l'elenco delle norme di legge di riferimento.

### 3. Caratteristiche dell'opere

Nel Capitolo 3 è riportata una sintetica descrizione delle opere e sono illustrate inoltre, le relative funzioni principali. Il capitolo contiene inoltre le informazioni relative alle caratteristiche tecniche ed ai limiti di funzionamento dell'opera. Per le Opere Civili, in particolare, riporta le necessarie informazioni sull'accessibilità all'opera funzionale alla manutenzione (percorsi di mezzi e persone, necessità di utilizzo di strutture quali ponteggi, etc) dell'opera stessa e degli impianti ivi contenuti compresa la loro sostituzione.

### 4. Metodologie di utilizzo dell'opera

Nel Capitolo 4 sono descritte le modalità di esercizio dell'opera in condizioni normali e di degrado, fornendo tutte le istruzioni operative necessarie e individuando le interfacce con gli altri impianti.

### 5. Manutenzione

Nel capitolo 5, oltre alla descrizione della configurazione dell'impianto in condizioni di esercizio normale e durante le operazioni di manutenzione, sono illustrate le singole operazioni di manutenzione per la corretta diagnosi del difetto/guasto e per agire in sicurezza, nonché la descrizione delle operazioni elementari di manutenzione (procedure di intervento, procedure di smontaggio, montaggio del componente da sostituire, le relative verifiche e l'eventuale riallineamento del sistema) per corretta esecuzione e il buon fine delle attività manutentive.



LINEA AV MILANO NAPOLI - TRATTA ROMA-NAPOLI  
VIABILITA' DI ACCESSO ALLA STAZIONE AV NAPOLI-  
AFRAGOLA  
VIABILITA' DI CUI ALLA LETTERA b) DELL'ARTICOLO 6  
DELL'ACCORDO PROCEDIMENTALE RFI - COMUNE DI  
AFRAGOLA DEL 22/06/2012

Relazione di Manutenzione

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
N702	01	D 97 RG	ES0009.001	A	5 di 49

## 6. Attrezzature ordinarie e speciali occorrenti per la manutenzione

Nel Capitolo 6 è riportato l'elenco degli attrezzi ordinari/speciali e dei materiali di consumo ordinari necessari per l'esecuzione delle operazioni di manutenzione.

## 7. Mezzi d'opera per la manutenzione

Nel Capitolo 7 è riportato un elenco dettagliato dei mezzi rotabili/non rotabili ordinari/speciali necessari per l'espletamento delle attività di manutenzione.

Per i dettagli si rimanda ai documenti di cui al § 2.



LINEA AV MILANO NAPOLI - TRATTA ROMA-NAPOLI  
 VIABILITA' DI ACCESSO ALLA STAZIONE AV NAPOLI-  
 AFRAGOLA (TR) VIABILITA' DI CUI ALLA LETTERA b) DELL'ARTICOLO 6  
 DELL'ACCORDO PROCEDIMENTALE RFI - COMUNE DI  
 AFRAGOLA DEL 22/06/2012

Relazione di Manutenzione

COMMESSA  
N7D2

LOTTO  
01

CODIFICA  
D 97 RG

DOCUMENTO  
ES0009 001

REV.  
A

FOGLIO  
6 di 49

## 2 DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

- [1] Manuale della progettazione, XXXX 00 0 IF MI MS 0000 06A A;
- [2] Interventi per le OO.CC. la vigilanza e la Manutenzione, XXXX 00 0 IF SI IA 0000 002 A;
- [3] Capitolato Tecnico di Manutenzione, Italferr: XXX 00 E 97 KT ES 00 08 001;
- [4] Relazione Generale, N7D201D05RGMD0000001;
- [5] Relazione Tecnica Viabilità Ramo 5 g (Ramo 5a, 5b,5c), N7D201D78RGIF0000001;
- [6] Relazione Tecnica Viabilità Ramo 12 e 13; N7D201D78RGIF0000002;
- [7] Relazione Tecnica Viabilità Ramo 11 e 14 N7D201D78RGIF0000003;
- [8] Relazione Tecnica Viabilità 4 di 4 (rami secondarie e rotatorie), N7D201D78RGIF0000004;
- [9] Relazione Tecnica - Opere Civili Minori, N7D201D78RGOC0000001;
- [10] Relazione Idraulica, N7D201D11RIID0002001;
- [11] Relazione tecnica Lucé e Forza Motrice, N7D201D78ROLF0000001;
- [12] Relazione di calcolo illuminotecnico, N7D201D78ROLF0000003;
- [13] Quadri Elettrici Schema elettrico e fronte quadro N7D201D78DXLF0000001;
- [14] Piano cavi N7D201D78DXLF0000002;
- [15] Planimetria con ubicazione cavidotti e apparecchiature - Tav 1 di 3 N7D201D78P8LF0000001/002/003;
- [16] Pianta e sezione sottovia con ubicazione cavidotti e apparecchiature N7D201D78PALF0000001.

Relazione di Manutenzione

COMMESSA  
N7D2

LOTTO  
01

CODIFICA  
D 97 RG

DOCUMENTO  
ES0009 001

REV.  
A

FOLIO  
7 di 49

### 3 CARATTERISTICHE DELL'OPERA/IMPIANTO

Il presente Progetto Definitivo è costituito dagli interventi necessari alla realizzazione della "Viabilità di accesso alla stazione Alta Velocità Napoli-Afragola" e si prefigge lo scopo di consentire l'interscambio dei flussi veicolari tra l'Asse Mediano esistente, la nuova stazione AV Napoli-Afragola (in fase di realizzazione) ed il sistema delle viabilità locali.

Si riporta di seguito una breve descrizione degli interventi oggetto del presente appalto.

Per maggiori dettagli si rimanda alle singole relazioni specialistiche e alla documentazione di cui al § 2.

#### 3.1 GENERALITÀ

Il progetto consiste, sostanzialmente, nella realizzazione di uno snodo viario in grado di creare un collegamento diretto tra la nuova stazione ferroviaria e l'Asse Mediano e nel miglioramento dell'accessibilità al Centro Commerciale "Le Porte di Napoli".

Lo svincolo e l'allacciamento in esame trovano ampia giustificazione soprattutto in relazione all'importanza che assumerà la nuova stazione nella quale si interscambierà la nuova linea AV Roma-Napoli, la linea ferroviaria Napoli-Cassino-Roma (nella sua nuova configurazione di tracciato, in variante rispetto all'esistente) e la Circumvesuviana.

Si verrà pertanto a costituire un nodo che, grazie alla vicinanza dello svincolo Afragola (che connette l'Asse Mediano all'Autostrada A1 Roma-Napoli), renderà facilmente raggiungibile la nuova stazione da ogni direzione.

Relazione di Manutenzione

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
N7D2	01	D 97 RG	ES0009 001	A	8 di 49



Fig. 1.2 - Planimetria degli interventi su ortofoto

Inoltre, con il nuovo assetto della viabilità locale, si renderà più funzionale la distribuzione dei flussi di traffico diretti o provenienti dai centri urbani limitrofi (Afragola, Caivano, Acerra) o dalle aree a destinazione industriale e commerciale adiacenti già realizzate o in via di completamento.

**3.2 VIABILITA'**

Il progetto è composto dai seguenti assi stradali così come riportato in Figura 1.



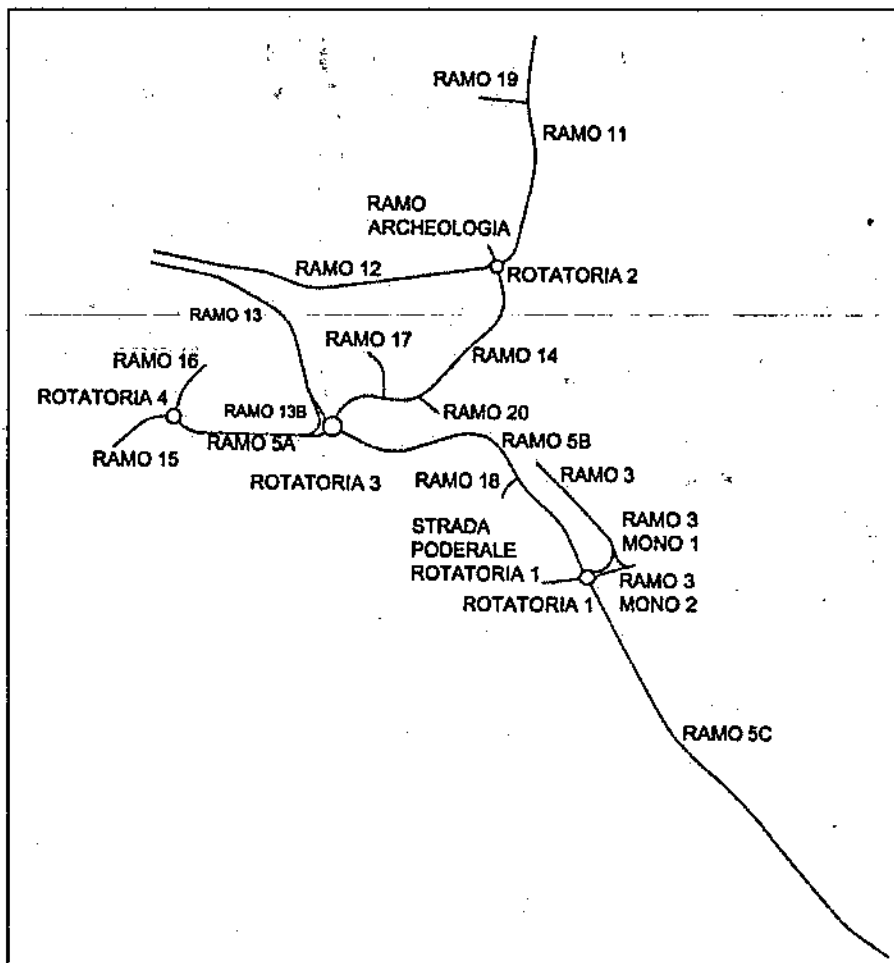


Figura 1 – Key Plan assi stradali di progetto

Gli assi in progetto si possono suddividere in 6 diversi ambiti omogenei:

- Il viale principale intermodale (corridoio percorribile sia da auto che da pedoni e ciclisti) detto Ramo 5, parallelo all'asse Mediano lato sud, di connessione tra lo Svincolo di Acerra e il grande anello stradale della stazione AV di Afragola;
- Le due rampe di cucitura tra l'asse mediano e la nuova viabilità; Ramo 12 di entrata e Ramo 13 di uscita, che si innestano su un asse di interconnessione;
- Il ramo di interconnessione 14 che sfrutta un sottopasso esistente predisposto a suo tempo sotto l'asse mediano e il ramo 11 di connessione con la rotatoria esistente a Nord dell'asse mediano;
- Gli interventi sulle viabilità in prossimità del Centro Commerciale e adeguamento della rampa esistente di uscita detta Ramo 3;
- Le quattro rotatorie di progetto
- La viabilità minore di connessione con le proprietà frontiste per garantire accessibilità ad ogni utente.

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>LINEA AV MILANO NAPOLI - TRATTA ROMA-NAPOLI</b> <b>VIABILITA' DI ACCESSO ALLA STAZIONE AV NAPOLI-AFRAGOLA</b> <b>VIABILITA' DI CUI ALLA LETTERA b) DELL'ARTICOLO 6</b> <b>DELL'ACCORDO PROCEDIMENTALE RFI - COMUNE DI</b> <b>AFRAGOLA DEL 22/06/2012</b>					
	Relazione di Manutenzione	COMMESSA N7D2	LOTTO 01	CODIFICA D 97 RG	DOCUMENTO ES0009.001	REV. A

Il pacchetto di pavimentazione previsto per le viabilità in progetto è riportato nella Figura 2, al di sotto del pacchetto è previsto uno strato di supercompattato da 30 cm realizzato con terre A1,A2-4,A2-5 A3.

### PARTICOLARE PAVIMENTAZIONE



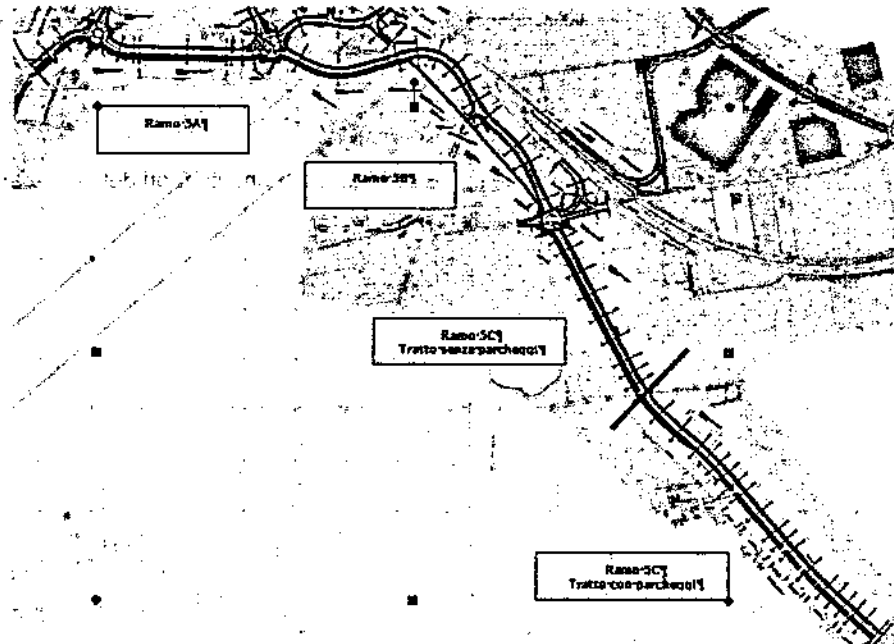
Figura 2 – Key Plan assi stradali di progetto

Di seguito una breve descrizione.

Per maggiori dettagli si rimanda alle singole relazioni specialistiche e alla documentazione di cui al § 2.

#### 3.2.1 Ramo 5

Il Ramo 5 consente tra l'altro di collegare la stazione AV con il Centro Commerciale.



La sezione tipo stradale è di categoria E urbana con corsie da 3,50 per permettere il passaggio degli autobus, banchina di 0,50, eventuali stalli di parcheggi in linea larghi 2,00, aiuole, pista ciclabile e marciapiedi, affiancata da pali di illuminazione.

Ramo	Sezione tipo	n. corsie	L [m]	Tipologia di flusso
5A	E	3 (da pk 0+000 a pk 0+270)	11.50	bidirezionale
5A	E	2 (da pk 0+270 a pk 0+322)	8.00	bidirezionale

Ramo	Sezione tipo	n. corsie	L [m]	Tipologia di flusso
5B	E	2 (da pk 0+000 a pk 0+708)	8.00	bidirezionale
5C	E	2 (da pk 0+000 a pk 0+625)	8.00	bidirezionale
5C	E	2 (da pk 0+625 a pk 1+045)	8.00	bidirezionale

La velocità di progetto per tutto il ramo 5 è pari a quella definita dalla Normativa di  $V_p = 60$  Km/h e limite massimo di velocità indicato dalla segnaletica verticale sarà quindi pari a  $V_{max} = 50$  Km/h.

Di seguito le sezioni Tipo:

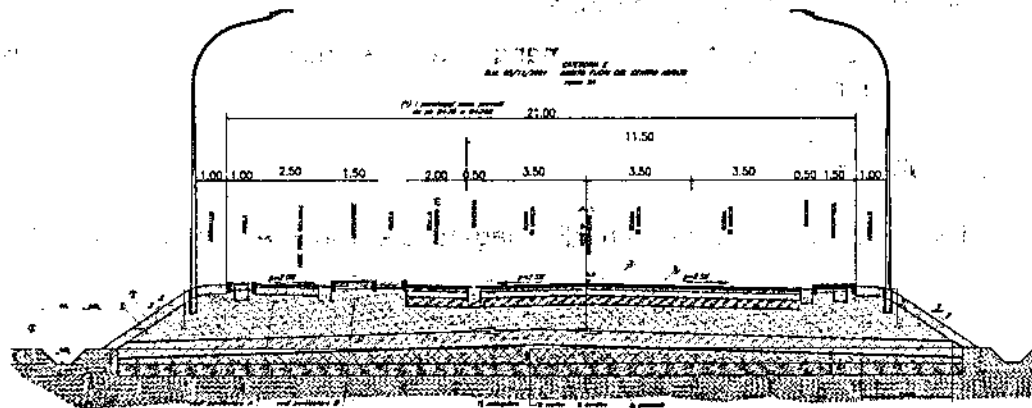


Figura 3 – Sezione tipo E del Ramo 5A ambito fuori del centro abitato

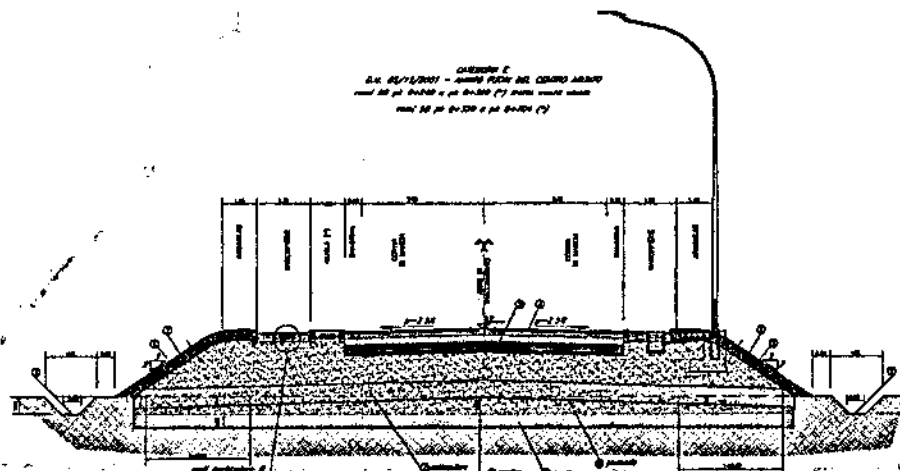


Figura 4 – Sezione tipo E del Ramo 5B ambito fuori del centro abitato

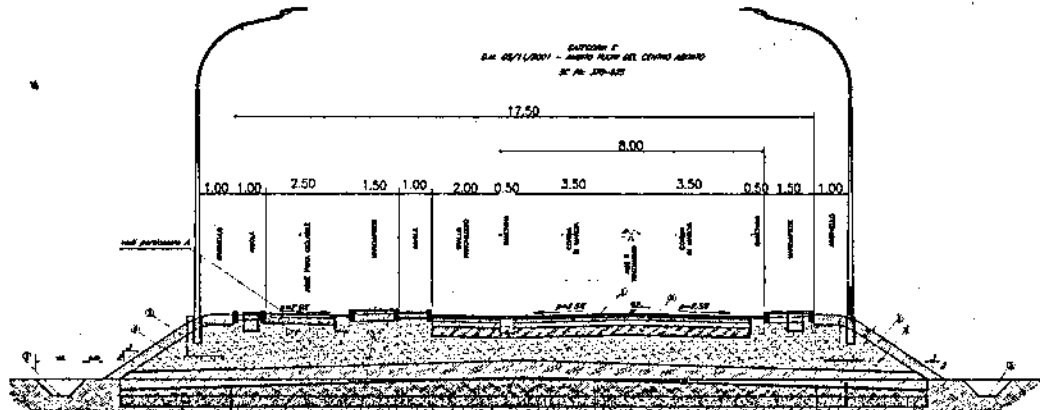


Figura 5 – Sezione tipo E del Ramo 5 C ambito centro abitato

La sistemazione degli elementi di margine risulta la seguente:

- Km 0 – 370: in sx aiuola da 1,00 m, marciapiede da 1,50 m, pista ciclabile da 2,50 m e ancora aiuola da 1,00 m mentre in dx marciapiede da 1,50 m;
- Km 370 – 625: in sx stallo parcheggio da 2,00 m, aiuola da 1,00 m, marciapiede da 1,50 m, pista ciclabile da 2,50 m e ancora aiuola da 1,00 m mentre in dx marciapiede da 1,50 m;
- Km 625 – 1045: in sx stallo parcheggio da 2,00 m, aiuola da 1,70 m, pista ciclabile da 2,50 m e marciapiede da 1,50 m mentre in dx aiuola da 1,70 m e marciapiede da 1,50 m.

### 3.2.2 Rami 12 e 13

L'asse Mediano SS162NC, nel tratto di scavalco in viadotto della linea ferroviaria, è predisposto per accogliere le corsie di accelerazione e di decelerazione delle rampe di svincolo in progetto. Le rampe pertanto hanno inizio/fine nella zona di passaggio tra rilevato e viadotto lato Est.

Le rampe si rendono necessarie per il collegamento diretto tra l'asse Mediano e la stazione attraverso le due nuove rotatorie 2 e 3 (vedi Figura 6).

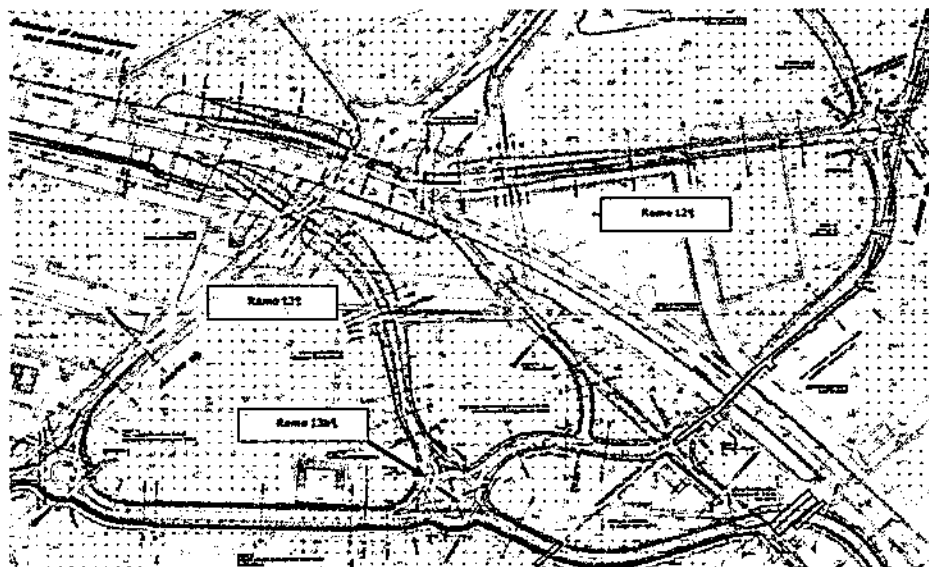


Figura 6 - Rami 12 e 13

La sezione del viadotto esistente risulta compatibile con la configurazione che prevede due corsie (marcia e sorpasso) da 3,75 m cadauna, la corsia di accelerazione/decelerazione da 3,75 m, la banchina in sx da 0,70 m e la banchina in dx da 1,75 m per un totale minimo di 13,70 m.

Inoltre in progetto è previsto un ramo supplementare 13b per la svolta a dx diretta per chi proviene dalla rampa 13 bypassando così il passaggio della rotatoria 3.

Gli assi sono caratterizzati da una sezione tipo di una rampa Monodirezionale con una corsia da 4,00 m e due banchine da 1,00 m ciascuna. L'asse di tracciamento coincide con il limite destro della corsia.

Ramo	Sezione tipo	n. corsie	L [m]	Tipologia di flusso
12	Rampa di svincolo	(da pk 0+000 a pk 0+656)	6,00	monodirezionale
13	Rampa di svincolo	(da pk 0+000 a pk 0+431)	6,00	monodirezionale
13b	Ramo di raccordo	(da pk 0+000 a pk 0+100)	5,50	monodirezionale

La velocità di progetto per tutte e due le rampe è pari a  $V_p = 60$  Km/h e limite massimo di velocità indicato dalla segnaletica verticale sarà quindi pari a  $V_{max} = 50$  Km/h.

Di seguito le sezioni.

La rampa di accesso alla stazione di Afragola è opera d'arte a sezione trapezoidale, con una larghezza superiore di 8,00 metri e una pendenza di 6,01%. La rampa è dotata di una corsia di marcia centrale e di marciapiedi laterali. La rampa è dotata di una rete di protezione e di una banchina. La rampa è dotata di una pendenza di 6,01% e di un'altezza di 32,21 metri.

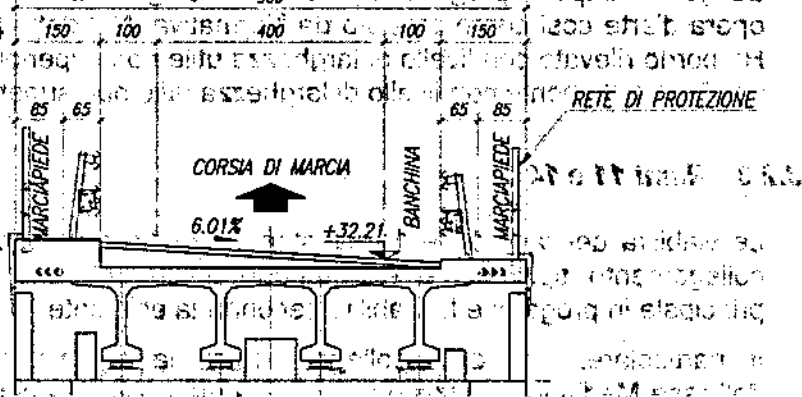


Figura 7 - Sezione tipo rampa monodirezionale su opera d'arte

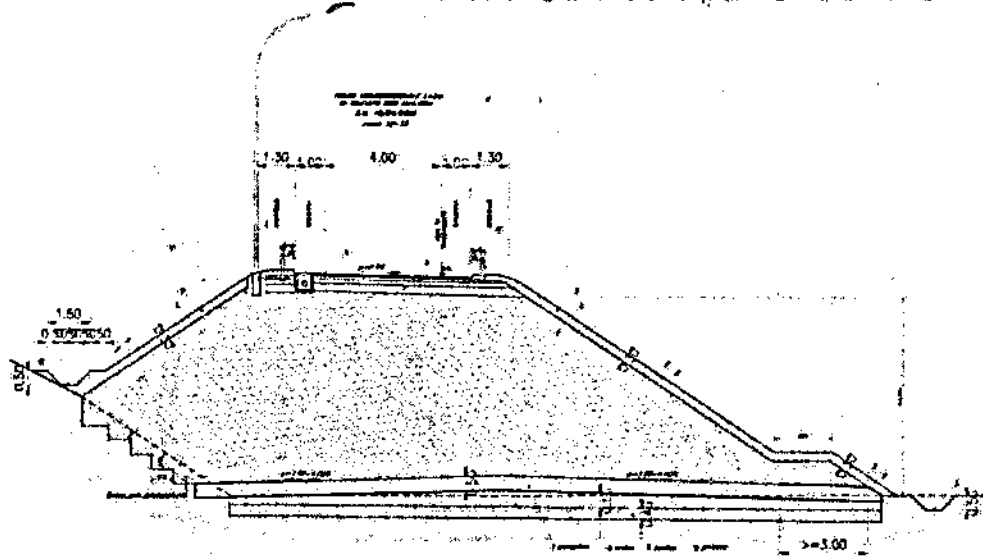


Figura 8 - Sezione tipo rampa monodirezionale in rilevato alto

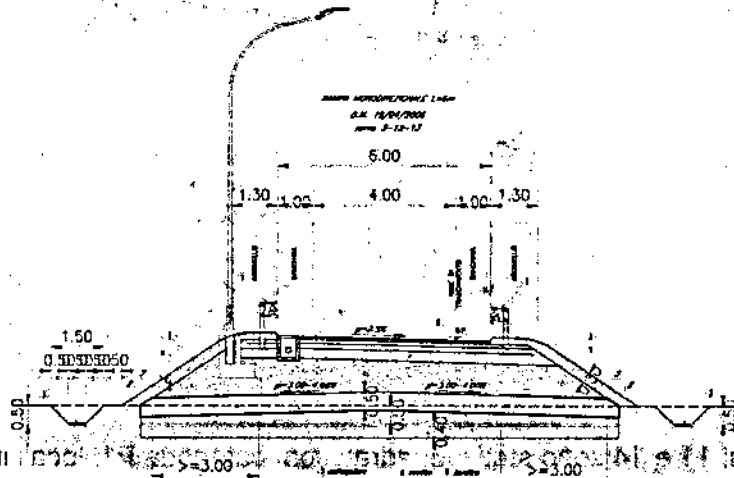


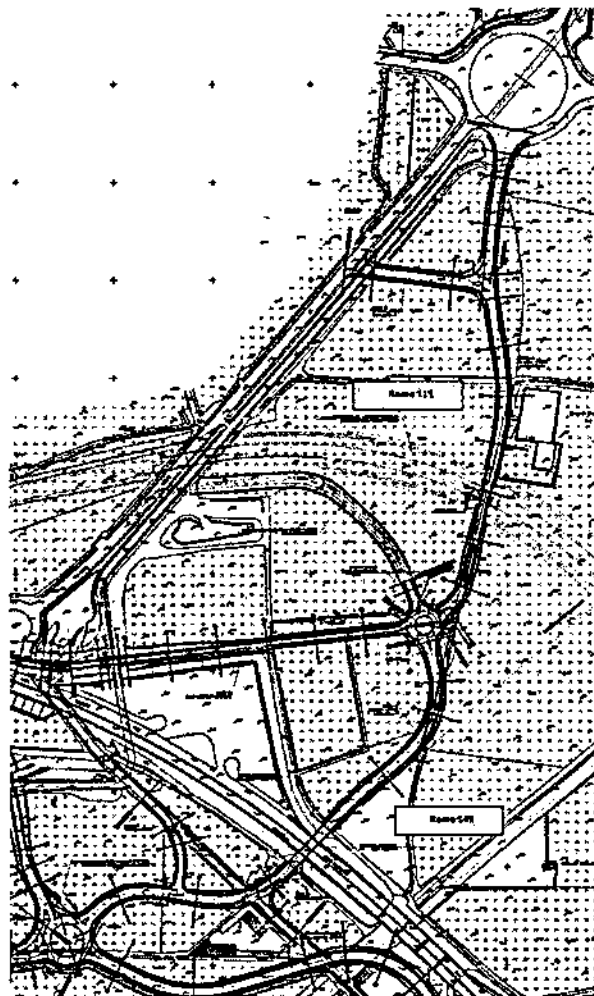
Figura 9 - Sezione tipo rampa monodirezionale

Lungo le rampe in progetto è previsto l'impiego di barriere di sicurezza in rilevato e su opera d'arte così come previsto da Normativa. Nel dettaglio sono previste barriere tipo H1 bordo rilevato con livello di larghezza utile non superiore a W4 per i tratti in rilevato e tipo H2 bordo ponte con livello di larghezza utile non superiore a W4 su opera d'arte.

### 3.2.3 Rami 11 e 14

Le viabilità dei rami 11 e 14 rivestono, rispetto alle altre in progetto, una funzione di collegamento tipicamente extraurbano tra le rotonde e gli assi urbani della rete principale in progetto e la viabilità secondaria esistente.

In particolare, il ramo 14 collega la rotonda 2 con la rotonda 3, poste sui due lati dell'asse Mediano, utilizzando il sottovia già realizzato al di sotto dello stesso, mentre il ramo 11 prosegue l'opera di connessione con la viabilità esistente collegando la rotonda 2 con la grande rotonda esistente a nord.

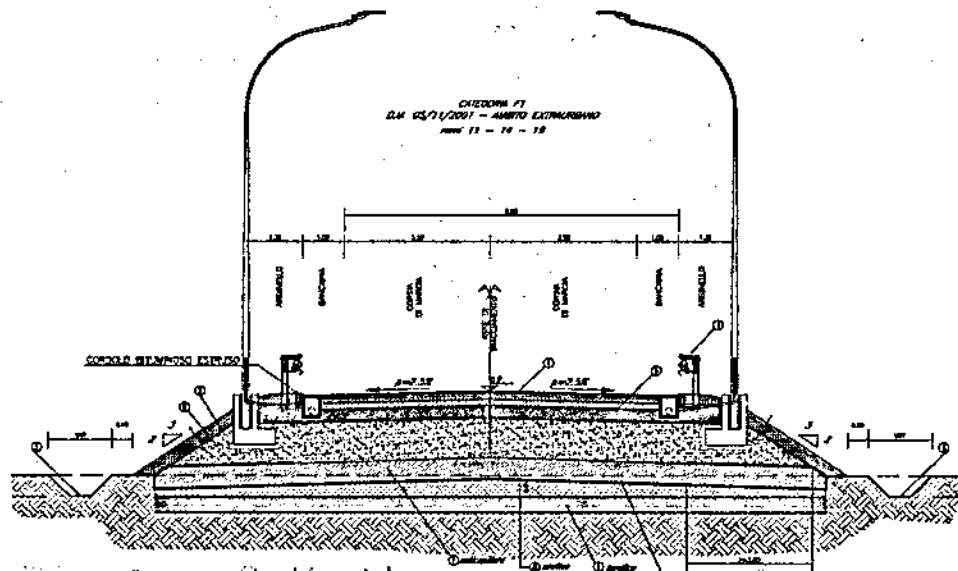


Gli assi 11 e 14 sono stati inquadrati con categoria F1, locali in ambito extraurbano, con due corsie da 3,50 m e due banchine da 1,00 m ciascuna. L'asse di tracciamento è

coincidente con la linea centrale di separazione dei due sensi di marcia. Le suddette caratteristiche sono riassunte in tabella 1 e rappresentate in Figura 7

Ramo	Sezione tipo	n. corsie	L [m]	Tipologia di flusso
11	F1 – ambito extraurbano	2	9.00	bidirezionale
14	F1 – ambito extraurbano	2	9.00	bidirezionale

La velocità di progetto massima per entrambi i rami è  $V_p = 60 \text{ Km/h}$  e limite massimo di velocità indicato dalla segnaletica verticale sarà quindi pari a  $V_{max} = 50 \text{ Km/h}$ .



Sezione tipo rami 11 e 14 - F1 in ambito extraurbano

In alcuni tratti è previsto l'impiego di barriere di sicurezza così come richiesto da

Normativa. Nel dettaglio sono previste barriere tipo H1 bordo rilevato con livello di larghezza utile non superiore a W4 per i tratti in rilevato e tipo H2 bordo ponte con livello di larghezza utile non superiore a W4 su opera d'arte. In particolare la bordo ponte si prevede a protezione nel tratto di viabilità dell'asse 11 compreso tra le spalle del ponte della nuova linea ferroviaria AV Variante Canello.

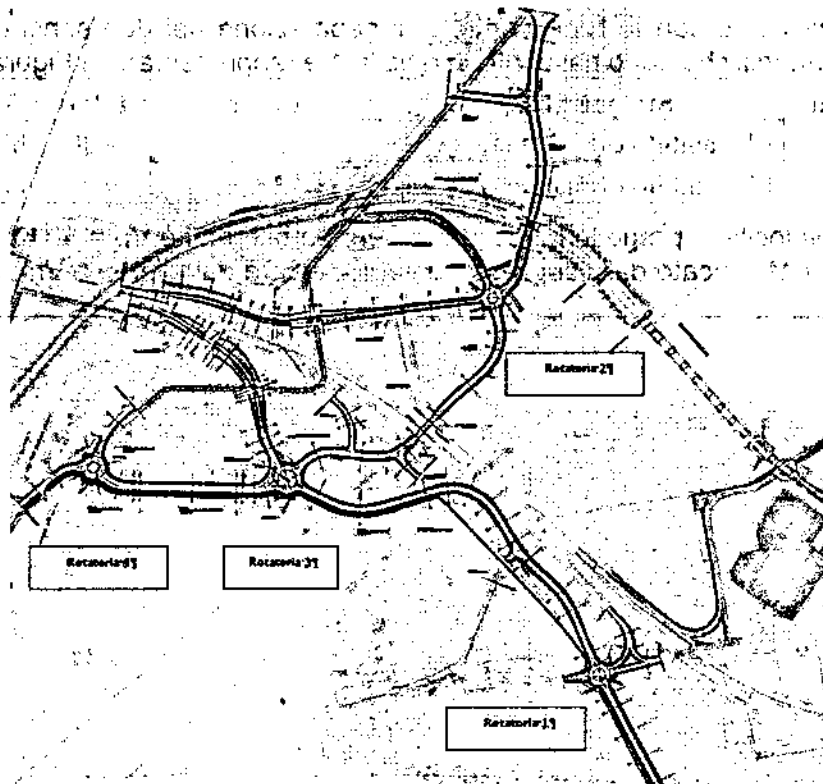
### 3.2.4 Rami secondarie e rotatorie

Il progetto prevede la realizzazione di quattro nuove rotatorie ubicate in punti strategici per la nuova rete stradale che sarà interessata dal traffico veicolare generato dall'accesso alla nuova stazione AV di Afragola, come rappresentato in figura.



Relazione di Manutenzione

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
N7D2	01	D 97 RG	ES0009 001	A	17 di 49



La rotatoria 1 riguarda con le quattro viabilità: Via Cinquevie (assi 5B e 5C) in ingresso ed uscita, via Marziasepe in direzione del Centro Commerciale ed un ramo poderale.

La rotatoria 2 è posta nel quadrante nord della zona d'intervento in un contesto completamente extraurbano e privo di infrastrutture esistenti a meno di un percorso poderale. La rotatoria smisterà il traffico proveniente da Acerra ( dal ramo 11) o da Sud provenienti dalla nuova stazione o da Afragola (ramo 14) . Con il ramo 12 sarà consentito l'ingresso unidirezionale sull'asse Mediano in direzione dello svincolo d'interconnessione con l'autostrada A1. Infine il quarto ramo è costituito da una viabilità locale.

La rotatoria 3 è ubicata nella zona centrale dell'area d'intervento. Presenta il diametro maggiore tra le quattro progettate, in virtù del fatto che sono previste le connessioni con quattro dei rami a maggior flusso veicolare: ramo monodirezionale proveniente dall'Asse Mediano (ramo 13), ramo proveniente da Nord (ramo 14) , ramo 5B proveniente da EST e ramo 5A dalla Nuova Stazione AV.

Infine, il ramo 13B esterno alla rotatoria risulta essere un bypass alla rotatoria stessa, di tipo rampa diretta unidirezionale in uscita dall'asse Mediano al fine di creare un collegamento con il ramo 5A in direzione della nuova stazione.

La rotatoria 4, a tre rami, è ubicata nella zona ad Est dell'area d'intervento sul fronte laterale esterno destro alla Via Arena. Sostanzialmente lo svincolo proposto risolve in sicurezza la nuova connessione con il ramo 5A proveniente dalla rotatoria 3 permettendo in maniera ottimale le manovre in direzione di via Arena o in direzione della Nuova Stazione. I rami 15 e 16 rappresentano le deviazioni di Via Arena per la connessione sulla rotatoria.