

COMMITTENTE



PROGETTAZIONE:



DIREZIONE TECNICA

U.O. ARCHITETTURA, STAZIONI E TERRITORIO

PROGETTO DEFINITIVO

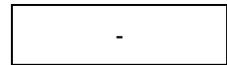
ITINERARIO NAPOLI-BARI.

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 3 2 D 4 4 F V 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

	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO. II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO.					
	RELAZIONE DESCRITTIVA ARCHITETTURA	COMMESSA IF0H	LOTTO 32 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 3.....	12
5.1	FV05 - NUOVA FERMATA PONTE CASALDUNI	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>

	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO. II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO.					
	RELAZIONE DESCRITTIVA ARCHITETTURA					
COMMESSA IFOH	LOTTO 32 D 44	CODIFICA FV	DOCUMENTO 000000 001	REV. A	FOGLIO 3 di 14	

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).

	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO. II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO.					
	RELAZIONE DESCRITTIVA ARCHITETTURA	COMMESSA IF0H	LOTTO 32 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 32 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 IF0H	LOTTO 32 D 44	CODIFICA FV	DOCUMENTO 000000 001	REV. A	FOGLIO 6 di 14	

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 32 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 sublotto, 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 predisposizioni 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	32 D 44	FV	000000 001	A	8 di 14

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 32 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	32 D 44	FV	000000 001	A	10 di 14

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 IF0H	LOTTO 32 D 44	CODIFICA FV	DOCUMENTO 000000 001	REV. A

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 IF0H	LOTTO 32 D 44	CODIFICA FV	DOCUMENTO 000000 001	REV. A	FOGLIO 12 di 14	

5 SUBLOTTO 3

5.1 FV05 - Nuova Fermata Ponte Casalduni

La Nuova Fermata “Ponte Casalduni”, localizzata in corrispondenza della pk 41+578, si inserisce sul nuovo tracciato in trincea, a sud dell’abitato.

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 e, dopo un breve tratto in rettilineo, che ricalca un tratto di viabilità esistente, 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 1. Planimetria generale fermata Ponte Casalduni

	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO. II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO.					
	RELAZIONE DESCRITTIVA ARCHITETTURA					
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	
IF0H	32 D 44	FV	000000 001	A	14 di 14	

5.1.3 *Materiali e finiture*

Anche la fermata di Ponte Casalduni è caratterizzata dalla presenza dal sistema porticato-pensilina che avvolge il sedime ferroviario in corrispondenza degli accessi.

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.