

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA - CATANIA - PALERMO

NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO - CATANIA

U.O. INFRASTRUTTURE SUD

PROGETTO DEFINITIVO

TRATTA LERCARA DIR. - CALTANISSETTA XIRBI (LOTTO 3)

VIABILITA'

NV57 - Viabilità di accesso alla SSE Marianopoli (pk 28+100)

Relazione tecnica e di tracciamento

SCALA:

-

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

RS3T 30 D 78 RH NV5700 001 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione Esecutiva	ATI Sintagma Rocksoll - Edin	Feb-2020	I. Mattei 	Feb-2020	A. Barreca 	Feb-2020	D. Tiberti Feb-2020

ITALFERR S.p.A.
Direzione Generale
UO Infrastrutture Sud
Dist. Ing. Daniele Tiberti
Ordine degli Ingegneri Prov. di Napoli n. 1187/8

File: RS3T.3.0.D.78.RH.NV.57.0.0.001.A

n. Elab.: 78_287_1

INDICE

1	PREMESSA	3
2	SCOPO DEL DOCUMENTO	4
3	NORMATIVA DI RIFERIMENTO	5
4	CRITERI E CARATTERISTICHE PROGETTUALI	7
5	INQUADRAMENTO FUNZIONALE E SEZIONE TIPO.....	8
6	ANDAMENTO PLANIMETRICO	10
7	ANDAMENTO ALTIMETRICO.....	12
8	VERIFICHE GEOMETRICHE.....	13
9	DIAGRAMMA DI VELOCITÀ.....	18
10	ALLARGAMENTI DELLA CARREGGIATA PER ISCRIZIONE DEI VEICOLI IN CURVA.....	19
11	SOVRASTRUTTURA STRADALE.....	20
12	BARRIERE DI SICUREZZA	21
13	SEGNALETICA.....	22
14	INTERSEZIONI A RASO	23
14.1	TRIANGOLI DI VISIBILITÀ	23

	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA LERCARA DIR. - CALTANISSETTA XIRBI (LOTTO 3) RELAZIONE TECNICA					
	NV57 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA RS3T	LOTTO 30D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV5700001	REV. A

1 PREMESSA

Il presente documento è emesso nell’ambito della redazione degli elaborati tecnici relativi al progetto definitivo del corpo stradale ferroviario, delle opere d'arte e delle opere interferite relative al sub lotto 3b del nuovo collegamento ferroviario Palermo-Catania compreso tra la stazione di Villalba e la stazione di Caltanissetta Xirbi.

L’intervento di collegamento della linea Palermo - Catania prevede, tra Fiumetorto e Catenanuova, una prima “macrofase” per la realizzazione di una nuova linea a semplice binario a STI per l’intero corridoio e una successiva macrofase, denominata “macrofase 2” tesa ad un ammodernamento della linea storica, anch’essa a semplice binario.

Nel progetto della prima macrofase sarà inoltre prevista la soppressione, con interventi di viabilità sostitutiva, di alcuni PL non interessati dalla progettazione della nuova linea veloce.

Nell’ambito del Progetto Definitivo sono pertanto previsti interventi riferiti alle viabilità riguardanti:

1. Progettazione di nuove viabilità in variante rispetto ai tracciati attuali, interferenti con la linea ferroviaria di progetto e/o interessati da soppressione PL.
2. Progetto di nuove intersezioni.
3. Adeguamento delle viabilità/intersezioni esistenti, interferite dalla nuova linea ferroviaria di progetto e/o interessati da soppressione PL.
4. Realizzazione di nuove viabilità per il collegamento della rete stradale esistente /di progetto alle stazioni della linea ferroviaria.
5. Realizzazione di nuove viabilità per il collegamento della rete stradale esistente/di progetto con le aree di soccorso/sicurezza previste in progetto;
6. Realizzazione di deviazioni provvisorie;
7. Viabilità di ricucitura per connessione fondi e piccole proprietà a carattere prevalentemente agricolo (strade bianche), a seguito di interferenze con la linea ferroviaria di progetto e/o interessate da soppressione PL.

Oggetto della presente relazione è la descrizione tecnica della *Viabilità di accesso alle SSE Marianopoli - km 28+100 (NV57)* che rientra nell’ambito degli interventi del punto 5.

	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA LERCARA DIR. - CALTANISSETTA XIRBI (LOTTO 3) RELAZIONE TECNICA					
NV57 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA RS3T	LOTTO 30D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV5700001	REV. A	FOGLIO 4 di 24

2 SCOPO DEL DOCUMENTO

Scopo del presente documento è la descrizione tecnica della *Viabilità di accesso alle SSE Marianopoli - km 28+100* inserita nell'ambito del Progetto Definitivo del NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA LERCARA DIR. - CALTANISSETTA XIRBI (LOTTO 3).

Nel seguito, dopo aver riportato le normative di riferimento adottate, si riporta:

- I criteri e caratteristiche progettuali utilizzati;
- L'inquadramento funzionale e la sezione tipo;
- La velocità di progetto;
- Le caratteristiche e la verifica dell'andamento planimetrico e dell'andamento altimetrico;
- Gli allargamenti della carreggiata per iscrizione dei veicoli in curva;
- La configurazione della sovrastruttura stradale;
- Le caratteristiche delle barriere di sicurezza e della segnaletica.
- Le caratteristiche e le verifiche delle intersezioni a raso.

	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA LERCARA DIR. - CALTANISSETTA XIRBI (LOTTO 3) RELAZIONE TECNICA					
	NV57 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA RS3T	LOTTO 30D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV5700001	REV. A

3 NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Per la definizione geometrico-funzionale della viabilità sono state adottate le disposizioni legislative di seguito elencate.

- 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: “*Regolamento recante istruzioni tecniche per la progettazione l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza*”;
- D.M. 03/06/1998: “*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*”;
- CNR - Bollettino Ufficiale - Norme Tecniche - Anno XXIX – N.178: “*Catalogo delle pavimentazioni stradali*”;
- D.M. 10/07/2002: “*Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo*”.
- UNI EN 1317-1-2-3-4 Barriere di sicurezza stradali

	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA LERCARA DIR. - CALTANISSETTA XIRBI (LOTTO 3) RELAZIONE TECNICA					
NV57 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA RS3T	LOTTO 30D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV5700001	REV. A	FOGLIO 6 di 24

- Direttiva Ministeriale Prot. 3065 del 25/08/2004 “*Direttiva sui criteri di progettazione, installazione, verifica e manutenzione dei dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali*”.
- Manuale di progettazione delle opere civili RFI;
- Regolamento (UE) N. 1299/2014 della Commissione del 18 novembre 2014 relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «infrastruttura» del sistema ferroviario dell'Unione europea, modificato dal Regolamento di esecuzione (UE) N° 2019/776 della Commissione del 16 maggio 2019.

	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA LERCARA DIR. - CALTANISSETTA XIRBI (LOTTO 3) RELAZIONE TECNICA					
	NV57 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA RS3T	LOTTO 30D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV5700001	REV. A

4 CRITERI E CARATTERISTICHE PROGETTUALI

La viabilità in oggetto è finalizzata a consentire l'accesso alla *Sottostazione elettrica di Marianopoli*.

Il progetto dell'infrastruttura stradale è stato sviluppato inquadrando la nuova viabilità come “strada locale” in accordo alla classificazione delle strade Art.2 comma 2 e 3, lettera F del D. Lgs 30/04/1992 n. 285: “*Nuovo codice della strada*”.

Nel Cap.1 del D.M. 05/11/2001 - “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade” si evidenzia che le norme del testo non considerano particolari categorie di strade urbane...né quelle locali a destinazione particolare.

Nel par. 3.5 inoltre “*si fa presente che nell’ambito delle strade del tipo locale debbono considerarsi anche strade a destinazione particolare, per le quali le caratteristiche compositive fornite dalla tabella 3.4.a e caratterizzate dal parametro “velocità di progetto” non sono applicabili. Si tratta in ambito extraurbano di strade agricole, forestali consortili e simili nelle quali le dimensioni della piattaforma vanno riferite in particolare all’ingombro dei veicoli di cui è previsto il transito.*”

Il tracciato è stato progettato pertanto mediante un andamento plano-altimetrico compatibile con i vincoli imposti dal raccordo alla quota del piazzale, ed è stato sviluppato sulla base delle prescrizioni riferite alle *Strade per l’accesso alle uscite/ accessi laterali e/o verticali* contenute nel documento RFI “*Manuale di Progettazione Parte II – Sezione 4 Gallerie*” (RFIDTCSICSGAMAIFS001A).

- Sezione trasversale con larghezza complessiva pari a 6,50 m costituita da due corsie da 2.75 m e banchine laterali da 0.5m (corrispondente alla piattaforma prevista dal D.M. 05/11/2001 per le strade locali di categoria F);
- Pendenza massima delle livellette pari a 16%.
- Raggio minimo delle curve circolari pari a 11 m.

Sono stati previsti, inoltre, gli eventuali allargamenti della carreggiata per iscrizione dei veicoli in curva.

5 INQUADRAMENTO FUNZIONALE E SEZIONE TIPO

L'infrastruttura stradale è inquadrata funzionalmente come strada locale a destinazione particolare.

La piattaforma, nel punto iniziale e nel punto finale, in cui si innesta sulla viabilità podereale esistente, presenta una larghezza di 4m. Nel tratto di nuova realizzazione, invece, la piattaforma ha una carreggiata a doppio senso di marcia composta da due corsie da 2.75 m e banchine da 0.5 m per una larghezza totale pari a 6.50 m. La sagoma stradale è a doppia falda con una pendenza trasversale pari al 2.50% in rettilineo e 3.5% in curva (si veda elaborato RS3T.3.0.D.78.WB.NV.00.0.0.003.A).

Nei tratti in rilevato è presente un arginello erboso di larghezza 130 cm, rialzato rispetto al piano stradale tramite un cordolo in cls di 5 cm, a protezione dello stesso dalle acque di piattaforma, e presenta una pendenza del 4% verso la scarpata esterna avente una pendenza pari a 2/3.

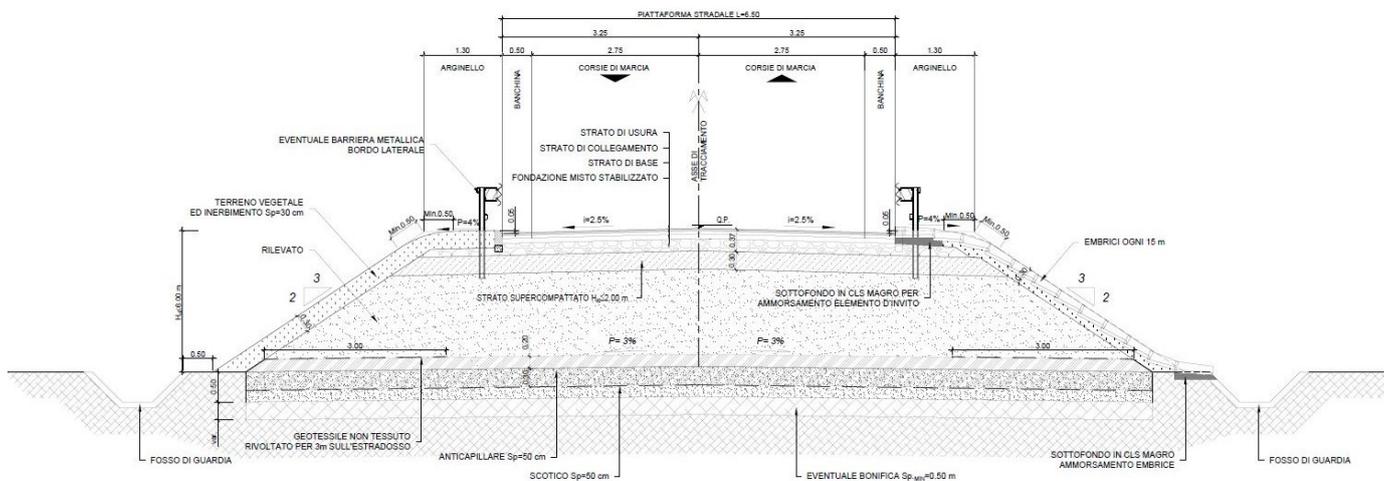


Figura 5-1: Dest. Particolare 6.5m – sezione tipo in rilevato Hril ≤ 6.00 m

Per altezze dei rilevati superiori a 6 metri è prevista la realizzazione di una banca intermedia, ad altezza costante a 5 m dal ciglio superiore, di larghezza 2 m, oltre cui riprende la scarpata fino a incontrare il piano di campagna. Sulla scarpata è prevista la stesa di uno spessore di 30 cm di terreno vegetale e relativo inerimento. Le acque ricadenti sulla piattaforma stradale vengono convogliate a bordo strada in virtù della pendenza trasversale del nastro di norma pari al 2.5% min. e poi tramite gli embrici posti sulla scarpata sono raccolte nel fosso di guardia a piede del rilevato. Ove necessario la carreggiata è protetta da sicurvia metallici.

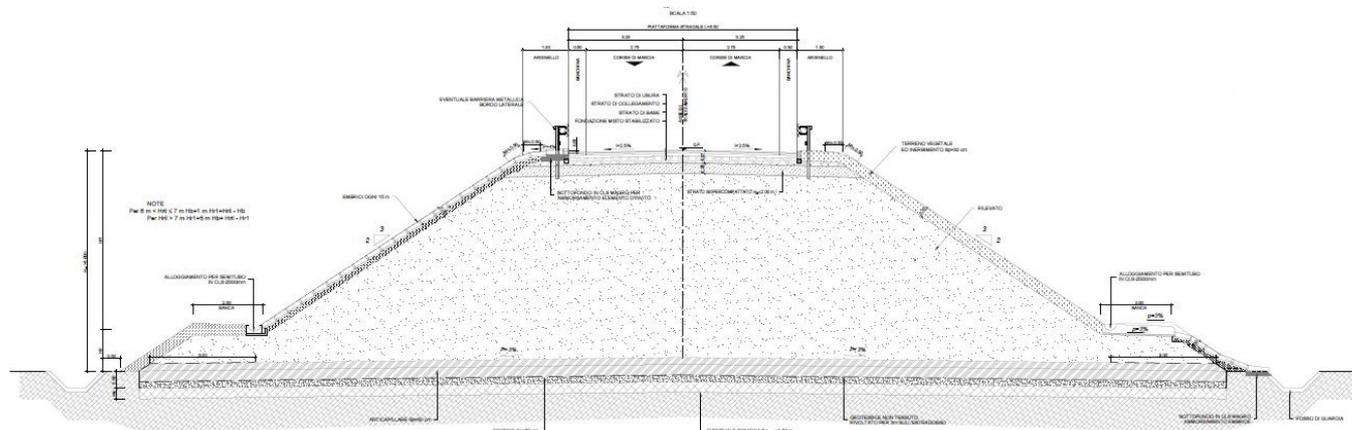


Figure 5-1: Dest. Particolare 6.5m - sezione tipo in rilevato Hril > 6.00 m

Laddove la pendenza trasversale del terreno supera il 15% è prevista una gradonatura del piano di posa del rilevato stradale; quest'ultimo verrà preparato eseguendo uno scotico del terreno fino ad una profondità di 50 cm, e prevedere una gradonatura con banche di larghezza 2,0 m raccordate da scarpate con pendenza 1/1.

Il rilevato stradale verrà eseguito con terre idonee appartenenti ai gruppi A1a, A2-4, A2-5 e A3.

Nei tratti in trincea la piattaforma pavimentata è raccordata direttamente alla cunetta alla francese in CLS di 80 cm di larghezza, al di sotto della quale è presente un collettore fognario per lo smaltimento delle acque. A tergo della cunetta vi è un tratto sub-orizzontale di 50 cm, a cui si raccorda la scarpata in scavo di pendenza pari a 2/3. In testa alla trincea è sempre presente un fosso di guardia in terra, delle stesse dimensioni e caratteristiche di quello in rilevato, a protezione della scarpata.

6 ANDAMENTO PLANIMETRICO

Il progetto dell'infrastruttura stradale è stato sviluppato inquadrando la viabilità come Strada Locale. Il tracciato è stato definito mediante un andamento planimetrico compatibile a inizio/fine intervento con il raccordo alla viabilità esistente e lungo lo sviluppo con il raccordo alla quota del piazzale della SSE Marianopoli e al piazzale PT53.

L'andamento planimetrico è composto dalla successione degli elementi riportati nella tabella seguente.

ELEMENTI PLANIMETRICI						Rif.to Dis.:		Pagina Nr. 1	
Num.	Elem.	Progressiva Lunghezza	Raggio In. Raggio Fn.	Parametro A Scostamento	COORDINATE		Azimuth	Deviazione	
					E	N			
1	Rett.	0+000.00	-	- I	2423080.886	4164488.701	193.80d	0.00d	
		11.91	-	- F	2423078.043	4164477.133	193.80d		
2	Curva	0+011.91	12.00	- I	2423078.043	4164477.133	193.80d	101.71d	
		21.30	12.00	- F	2423061.221	4164469.166	295.52d		
				- C	2423066.390	4164479.996			
				- V	2423074.525	4164462.816			
3	Rett.	0+033.22	-	- I	2423061.221	4164469.166	295.52d	0.00d	
		5.45	-	- F	2423056.303	4164471.513	295.52d		
4	Curva	0+038.66	-50.00	- I	2423056.303	4164471.513	295.52d	-65.05d	
		56.77	-50.00	- F	2423002.938	4164464.952	230.47d		
				- C	2423034.765	4164426.390			
				- V	2423027.529	4164485.248			
5	Rett.	0+095.43	-	- I	2423002.938	4164464.952	230.47d	0.00d	
		89.39	-	- F	2422933.999	4164408.053	230.47d		
6	Curva	0+184.82	-50.00	- I	2422933.999	4164408.053	230.47d	-62.14d	
		54.23	-50.00	- F	2422916.860	4164359.374	168.33d		
				- C	2422965.826	4164369.491			
				- V	2422910.764	4164388.876			
7	Rett.	0+239.05	-	- I	2422916.860	4164359.374	168.33d	0.00d	
		100.75	-	- F	2422937.246	4164260.711	168.33d		
8	Curva	0+339.79	75.00	- I	2422937.246	4164260.711	168.33d	36.20d	
		47.39	75.00	- F	2422932.031	4164214.402	204.53d		
				- C	2422863.798	4164245.535			
				- V	2422942.206	4164236.704			
9	Rett.	0+387.18	-	- I	2422932.031	4164214.402	204.53d	0.00d	
		15.30	-	- F	2422925.682	4164200.486	204.53d		
10	Curva	0+402.47	-75.00	- I	2422925.682	4164200.486	204.53d	-18.22d	
		23.85	-75.00	- F	2422919.368	4164177.591	186.31d		
				- C	2422993.915	4164169.354			
				- V	2422920.689	4164189.545			
11	Rett.	0+426.32	-	- I	2422919.368	4164177.591	186.31d	0.00d	
		6.15	-	- F	2422918.693	4164171.475	186.31d		
		0+432.48							

Lungo i tratti in rettilineo, la piattaforma stradale è a due falde, inclinate verso l'esterno, con pendenza trasversale pari a $q=2,5\%$.

Lungo le curve circolari la piattaforma stradale è ad unica falda, inclinata verso il centro della curva, con i seguenti valori di pendenza trasversale:

- Curva $R=12$ m: $q=3,50\%$;
- Curva $R=50$ m: $q=2,50\%$;
- Curva $R=50$ m: $q=2,50\%$;
- Curva $R=75$ m: $q=2,50\%$;
- Curva $R=75$ m: $q=2,50\%$;

7 ANDAMENTO ALTIMETRICO

L'andamento altimetrico è stato definito mediante una successione di elementi compatibili con il raccordo alla viabilità esistente e alla quota del piazzale.

La successione degli elementi è riportata nella tabella seguente.

ELEMENTI ALTIMETRICI				Rif.to Dis.:	Pagina Nr.	1			
1	LIVELLETTA	Distanza:	9.19	Sviluppo:	9.19	Diff.Qt.:	-0.06	Pendenza (h/b):	-0.700000
	ESTREMI LIVELLETTA	Prog.1	0+000.00	Quota 1	344.62	Prog.2	0+007.99	Quota 2	344.57
	VERTICI LIVELLETTA	Prog.1	0+000.00	Quota 1	344.62	Prog.2	0+009.19	Quota 2	344.56
2	PARABOLA	Distanza:	2.40	Sviluppo:	2.40				
	Raggio:	200.000	Lunghezza	2.40	A:	1.200			
	ESTREMI	Prog.1	0+007.99	Quota 1	344.57	Prog.2	0+010.39	Quota 2	344.56
	VERTICE	Prog	0+009.19	Quota	344.56				
3	LIVELLETTA	Distanza:	23.69	Sviluppo:	23.69	Diff.Qt.:	0.12	Pendenza (h/b):	0.500000
	ESTREMI LIVELLETTA	Prog.1	0+010.39	Quota 1	344.56	Prog.2	0+027.68	Quota 2	344.65
	VERTICI LIVELLETTA	Prog.1	0+009.19	Quota 1	344.56	Prog.2	0+032.88	Quota 2	344.68
4	PARABOLA	Distanza:	10.40	Sviluppo:	10.40				
	Raggio:	200.000	Lunghezza	10.40	A:	5.200			
	ESTREMI	Prog.1	0+027.68	Quota 1	344.65	Prog.2	0+038.08	Quota 2	344.43
	VERTICE	Prog	0+032.88	Quota	344.68				
5	LIVELLETTA	Distanza:	58.29	Sviluppo:	58.36	Diff.Qt.:	-2.74	Pendenza (h/b):	-4.700000
	ESTREMI LIVELLETTA	Prog.1	0+038.08	Quota 1	344.43	Prog.2	0+069.07	Quota 2	342.97
	VERTICI LIVELLETTA	Prog.1	0+032.88	Quota 1	344.68	Prog.2	0+091.17	Quota 2	341.94
6	PARABOLA	Distanza:	44.20	Sviluppo:	44.21				
	Raggio:	520.000	Lunghezza	44.20	A:	8.500			
	ESTREMI	Prog.1	0+069.07	Quota 1	342.97	Prog.2	0+113.27	Quota 2	342.78
	VERTICE	Prog	0+091.17	Quota	341.94				
7	LIVELLETTA	Distanza:	125.62	Sviluppo:	125.71	Diff.Qt.:	4.77	Pendenza (h/b):	3.800000
	ESTREMI LIVELLETTA	Prog.1	0+113.27	Quota 1	342.78	Prog.2	0+205.06	Quota 2	346.26
	VERTICI LIVELLETTA	Prog.1	0+091.17	Quota 1	341.94	Prog.2	0+216.78	Quota 2	346.71
8	PARABOLA	Distanza:	23.45	Sviluppo:	23.45				
	Raggio:	620.000	Lunghezza	23.45	A:	3.782			
	ESTREMI	Prog.1	0+205.06	Quota 1	346.26	Prog.2	0+228.51	Quota 2	346.71
	VERTICE	Prog	0+216.78	Quota	346.71				
9	LIVELLETTA	Distanza:	141.54	Sviluppo:	141.55	Diff.Qt.:	0.03	Pendenza (h/b):	0.018000
	ESTREMI LIVELLETTA	Prog.1	0+228.51	Quota 1	346.71	Prog.2	0+343.27	Quota 2	346.73
	VERTICI LIVELLETTA	Prog.1	0+216.78	Quota 1	346.71	Prog.2	0+358.33	Quota 2	346.74
10	PARABOLA	Distanza:	30.11	Sviluppo:	30.12				
	Raggio:	600.000	Lunghezza	30.11	A:	5.018			
	ESTREMI	Prog.1	0+343.27	Quota 1	346.73	Prog.2	0+373.38	Quota 2	345.98
	VERTICE	Prog	0+358.33	Quota	346.74				
11	LIVELLETTA	Distanza:	66.61	Sviluppo:	66.70	Diff.Qt.:	-3.33	Pendenza (h/b):	-5.000000
	ESTREMI LIVELLETTA	Prog.1	0+373.38	Quota 1	345.98	Prog.2	0+421.79	Quota 2	343.56
	VERTICI LIVELLETTA	Prog.1	0+358.33	Quota 1	346.74	Prog.2	0+424.94	Quota 2	343.40
12	PARABOLA	Distanza:	6.30	Sviluppo:	6.31				
	Raggio:	200.000	Lunghezza	6.30	A:	3.152			
	ESTREMI	Prog.1	0+421.79	Quota 1	343.56	Prog.2	0+428.09	Quota 2	343.35
	VERTICE	Prog	0+424.94	Quota	343.40				
13	LIVELLETTA	Distanza:	7.65	Sviluppo:	7.66	Diff.Qt.:	-0.14	Pendenza (h/b):	-1.848000
	ESTREMI LIVELLETTA	Prog.1	0+428.09	Quota 1	343.35	Prog.2	0+432.60	Quota 2	343.26
	VERTICI LIVELLETTA	Prog.1	0+424.94	Quota 1	343.40	Prog.2	0+432.60	Quota 2	343.26

	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA LERCARA DIR. - CALTANISSETTA XIRBI (LOTTO 3) RELAZIONE TECNICA					
NV57 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA RS3T	LOTTO 30D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV5700001	REV. A	FOGLIO 13 di 24

8 VERIFICHE GEOMETRICHE

Per le strade classificate come Strada locale a destinazione particolare vale quanto prescritto nel par. 3.5 del D.M. 05/11/2001 *“[...] nell’ambito delle strade del tipo locale debbono considerarsi anche strade a destinazione particolare, per le quali le caratteristiche compositive fornite dalla tabella 3.4.a e caratterizzate dal parametro “velocità di progetto” non sono applicabili. [...] in queste il progettista dovrà prevedere opportuni accorgimenti, sia costruttivi che di segnaletica, per il contenimento delle velocità praticate.”*

Poiché la strada di progetto ha una sezione tipo assimilabile a quella di una strada locale in ambito urbano però senza marciapiedi e con banchine da 1,00m, sono state ugualmente condotte le verifiche plano-altimetriche in conformità alle prescrizioni del D.M. 05/11/2001 considerandola come F urbana e imponendo un limite di velocità pari a 30km/h. L'imposizione del limite di velocità tramite segnaletica, in linea con le indicazioni del par. 3.5 del D.M. 05/11/2001, ha consentito il pieno rispetto delle verifiche strettamente correlate ai criteri di sicurezza.

La verifica dell'andamento plano-altimetrico ai criteri progettuali utilizzati è riportata nelle tabelle seguenti.

CONTROLLO NORMATIVA					Pagina Nr.	1
Dati generali						
	Minimo	Massimo				
Normativa: Min. LLPP 2002 - Italia						
Asse: NV57						
Tipo di strada: F - Locali Urbane						
Larghezza semicarreggiata (m)	3.25					
Velocità progetto (Km/h)	25	30				
Rettilfio n°1 - Lunghezza (m):11.91						
	Lung. Min	Lung. Max				Parametri
Progressiva						0.00
Lunghezza minima (m)	30.00					
Lunghezza massima (m)		660.00				
Valori minimi/massimi da normativa	30.00	660.00				
Rettilfio fuori normativa	11.91					
Raccordo n°1 - Raggio (m):12.00 - Lunghezza (m):21.30						
	Raggio Min	Raggio Max	Lung. Min			Parametri
Progressiva						11.91
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)						20
Raggio minimo in funzione della velocità	19.30					
Raggio minimo calcolato rispetto al rettilfio precedente	11.91					
Raggio minimo calcolato rispetto al rettilfio successivo	5.45					
Lunghezza minima del raccordo per una corretta percezione			13.89			
Valori minimi/massimi da normativa	19.30		13.89			
Raccordo fuori normativa	12.00		21.30			
Rettilfio n°2 - Lunghezza (m):5.45						
	Lung. Min	Lung. Max				Parametri
Progressiva						33.22
Lunghezza minima (m)	30.00					
Lunghezza massima (m)		660.00				
Valori minimi/massimi da normativa	30.00	660.00				
Rettilfio fuori normativa	5.45					
Raccordo n°2 - Raggio (m):50.00 - Lunghezza (m):56.77						
	Raggio Min	Raggio Max	Lung. Min			Parametri
Progressiva						38.66
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)						30
Raggio minimo in funzione della velocità	19.30					
Raggio minimo calcolato rispetto al rettilfio successivo	89.39					
Lunghezza minima del raccordo per una corretta percezione			20.83			
Valori minimi/massimi da normativa	89.39		20.83			
Raccordo fuori normativa	50.00		56.77			
Rettilfio n°3 - Lunghezza (m):89.39						
	Lung. Min	Lung. Max				Parametri
Progressiva						95.43
Lunghezza minima (m)	30.00					
Lunghezza massima (m)		660.00				
Valori minimi/massimi da normativa	30.00	660.00				
Rettilfio in normativa	89.39					
Raccordo n°3 - Raggio (m):50.00 - Lunghezza (m):54.23						
	Raggio Min	Raggio Max	Lung. Min			Parametri
Progressiva						184.82
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)						30
Raggio minimo in funzione della velocità	19.30					
Raggio minimo calcolato rispetto al rettilfio precedente	89.39					
Raggio minimo calcolato rispetto al rettilfio successivo	100.75					
Lunghezza minima del raccordo per una corretta percezione			20.83			

CONTROLLO NORMATIVA					Pagina Nr. 2	
Valori minimi/massimi da normativa	100.75		20.83			
Raccordo fuori normativa	50.00		54.23			
Rettilfio n°4 - Lunghezza (m):100.75	Lung. Min	Lung. Max				Parametri
Progressiva						239.05
Lunghezza minima (m)	30.00		660.00			
Lunghezza massima (m)		660.00				
Valori minimi/massimi da normativa	30.00	660.00				
Rettilfio in normativa	100.75					
Raccordo n°4 - Raggio (m):75.00 - Lunghezza (m):47.39	Raggio Min	Raggio Max	Lung. Min			Parametri
Progressiva						339.79
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)						30
Raggio minimo in funzione della velocità	19.30					
Raggio minimo calcolato rispetto al rettilfio successivo	15.30					
Lunghezza minima del raccordo per una corretta percezione			20.83			
Valori minimi/massimi da normativa	19.30		20.83			
Raccordo in normativa	75.00		47.39			
Rettilfio n°5 - Lunghezza (m):15.30	Lung. Min	Lung. Max				Parametri
Progressiva						387.18
Lunghezza minima (m)	30.00					
Lunghezza massima (m)		660.00				
Valori minimi/massimi da normativa	30.00	660.00				
Rettilfio fuori normativa	15.30					
Raccordo n°5 - Raggio (m):75.00 - Lunghezza (m):23.85	Raggio Min	Raggio Max	Lung. Min			Parametri
Progressiva						402.47
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)						30
Raggio minimo in funzione della velocità	19.30					
Raggio minimo calcolato rispetto al rettilfio precedente	15.30					
Raggio minimo calcolato rispetto al rettilfio successivo	6.15					
Lunghezza minima del raccordo per una corretta percezione			20.83			
Valori minimi/massimi da normativa	19.30		20.83			
Raccordo in normativa	75.00		23.85			
Rettilfio n°6 - Lunghezza (m):6.15	Lung. Min	Lung. Max				Parametri
Progressiva						426.32
Lunghezza minima (m)	30.00					
Lunghezza massima (m)		660.00				
Valori minimi/massimi da normativa	30.00	660.00				
Rettilfio fuori normativa	6.15					

CONTROLLO NORMATIVA		Pagina Nr.		1
Dati generali		Minimo	Massimo	
Tipo di strada: F - Locali Urbane				
Larghezza semicarreggiata (m)		3.25		
Velocità progetto (Km/h)		25	30	
Livellietta n°1 - Pendenza (h/b): -0.700%		Pend. Max		Parametri
Progressiva				0.00
Pendenza massima (+/- h/b):		10.000%		
Livellietta in normativa		-0.700%		
Parabola n°1 - Raggio (m): 200.00 - Lunghezza (m): 2.400 - K: 2.000 (Concavo)		Raggio Min	Lung. Min	Parametri
Progressiva				7.99
Distanza utilizzata				19.48
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)				22
Raggio minimo da visibilità		0.00		
Raggio minimo comfort accelerazione verticale		60.16		
Parabola in normativa		200.00		
Livellietta n°2 - Pendenza (h/b): 0.500%		Pend. Max		Parametri
Progressiva				10.39
Pendenza massima (+/- h/b):		10.000%		
Livellietta in normativa		0.500%		
Parabola n°2 - Raggio (m): 200.00 - Lunghezza (m): 10.400 - K: 2.000 (Convesso)		Raggio Min	Lung. Min	Parametri
Progressiva				27.68
Distanza utilizzata				20.08
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)				22
Raggio minimo da visibilità		0.00		
Raggio minimo comfort accelerazione verticale		62.34		
Parabola in normativa		200.00		
Livellietta n°3 - Pendenza (h/b): -4.700%		Pend. Max		Parametri
Progressiva				36.08
Pendenza massima (+/- h/b):		10.000%		
Livellietta in normativa		-4.700%		
Parabola n°3 - Raggio (m): 520.00 - Lunghezza (m): 44.200 - K: 5.200 (Concavo)		Raggio Min	Lung. Min	Parametri
Progressiva				69.07
Distanza utilizzata				28.67
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)				30
Raggio minimo da visibilità		410.84		
Raggio minimo comfort accelerazione verticale		115.74		
Parabola in normativa		520.00		
Livellietta n°4 - Pendenza (h/b): 3.800%		Pend. Max		Parametri
Progressiva				113.27
Pendenza massima (+/- h/b):		10.000%		
Livellietta in normativa		3.800%		
Parabola n°4 - Raggio (m): 620.00 - Lunghezza (m): 23.448 - K: 6.200 (Convesso)		Raggio Min	Lung. Min	Parametri
Progressiva				205.06
Distanza utilizzata				28.93
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)				30
Raggio minimo da visibilità		0.00		
Raggio minimo comfort accelerazione verticale		115.74		
Parabola in normativa		620.00		
Livellietta n°5 - Pendenza (h/b): 0.018%		Pend. Max		Parametri

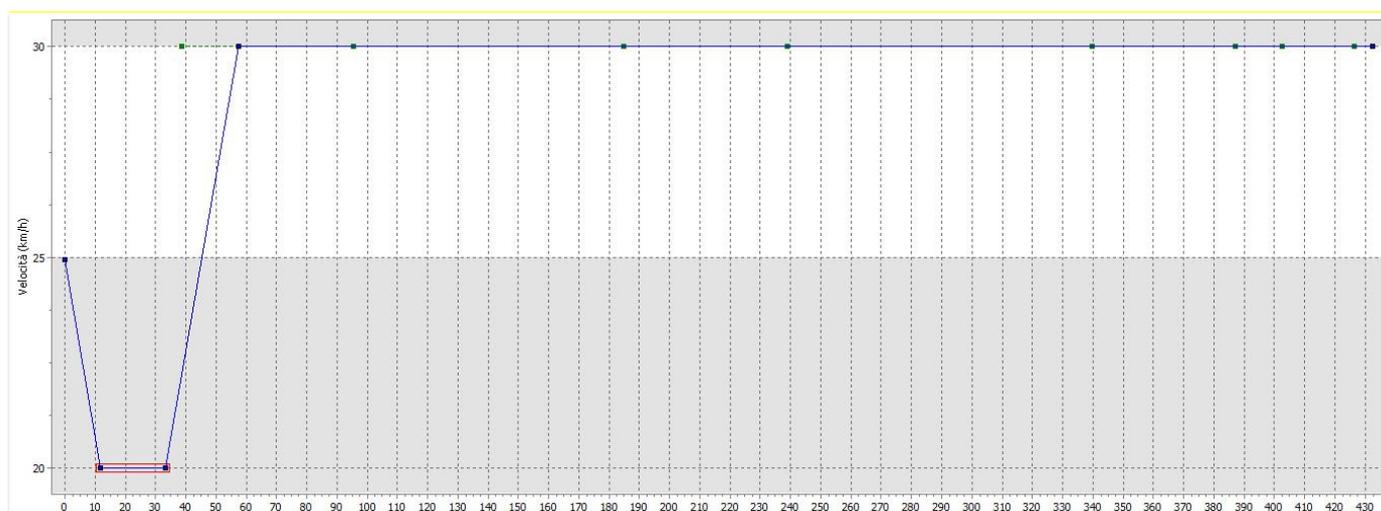
CONTROLLO NORMATIVA		Pagina Nr. 2		
<small>100</small> <small>1-15</small> Progressiva				228.51
	Pendenza massima (+/- h/b):	10.000%		
	Livellotta in normativa	0.018%		
 Parabola n°5 - Raggio (m):600.00 - Lunghezza (m):30.108 - K:6.000 (Convesso)		Raggio Min	Lung. Min	Parametri
<small>100</small> <small>1-15</small> Progressiva				343.27
	Distanza utilizzata			29.04
	Velocità utilizzata per la verifica (km/h)			30
	Raggio minimo da visibilità	226.29		
	Raggio minimo comfort accelerazione verticale	115.74		
	Parabola in normativa	600.00		
 Livellotta n°6 - Pendenza (h/b):-5.000%		Pend. Max		Parametri
<small>100</small> <small>1-15</small> Progressiva				373.38
	Pendenza massima (+/- h/b):	10.000%		
	Livellotta in normativa	-5.000%		
 Parabola n°6 - Raggio (m):200.00 - Lunghezza (m):6.304 - K:2.000 (Concavo)		Raggio Min	Lung. Min	Parametri
<small>100</small> <small>1-15</small> Progressiva				421.79
	Distanza utilizzata			29.22
	Velocità utilizzata per la verifica (km/h)			30
	Raggio minimo da visibilità	0.00		
	Raggio minimo comfort accelerazione verticale	115.74		
	Parabola in normativa	200.00		
 Livellotta n°7 - Pendenza (h/b):-1.848%		Pend. Max		Parametri
<small>100</small> <small>1-15</small> Progressiva				428.09
	Pendenza massima (+/- h/b):	10.000%		
	Livellotta in normativa	-1.848%		

9 DIAGRAMMA DI VELOCITÀ

I diagrammi delle velocità, come prescritto dal DM 05/11/2001, rappresentano l'andamento delle velocità di progetto in funzione della progressiva dell'asse stradale e delle condizioni al contorno. I valori di accelerazione e decelerazione per il passaggio tra gli elementi caratterizzati da velocità diverse sono sempre pari a $0,8 \text{ m/s}^2$ come indicate dalle norme.

Per la definizione degli standard geometrici dell'intervento è stato considerato un valore massimo della velocità di progetto pari a $V_{\text{Pmax}} \text{ adottato} = 30 \text{ km/h}$.

Il diagramma di velocità è riportato nella figura seguente.



10 ALLARGAMENTI DELLA CARREGGIATA PER ISCRIZIONE DEI VEICOLI IN CURVA

Nei tratti in curva, il valore dell'allargamento delle corsie prescritto per consentire l'iscrizione dei veicoli è pari a:

$$E=45/R$$

dove R [m] è il raggio esterno della corsia (per $R > 40$ m si può assumere, nel caso di strade ad unica carreggiata a due corsie, il valore del raggio uguale a quello dell'asse della carreggiata). Se il valore $E=45/R$ è inferiore a 20 cm, le corsie conservano le larghezze che hanno in rettilineo avendosi un allargamento effettivo $E_{\text{effettivo}}=0$, se il valore $E=45/R$ è maggiore o uguale a 20 cm, l'allargamento effettivo è $E_{\text{effettivo}}=E$.

Il valore così determinato potrà essere opportunamente ridotto, al massimo fino alla metà, qualora si ritenga poco probabile l'incrocio in curva di due veicoli appartenenti ai seguenti tipi: autobus ed autocarri di grosse dimensioni, autotreni ed autoarticolati

Nella tabella seguente, per ciascuna curva sono riportati i valori $E=45/R$, con i valori effettivi corrispondenti ($E_{\text{effettivo}}$) ed i valori adottati (E_{adottato}) degli allargamenti per iscrizione.

NV57

Allargamenti iscrizione in curva

R [m]	$E = 45/R$ [m]	$E_{\text{effettivo}}$ [m]	E_{adottato} [m]
12	3.75	3.75	3.75
50	0.90	0.90	0.90
50	0.90	0.90	0.90
75	0.60	0.60	0.60
75	0.60	0.60	0.60

	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA LERCARA DIR. - CALTANISSETTA XIRBI (LOTTO 3) RELAZIONE TECNICA					
	NV57 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA RS3T	LOTTO 30D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV5700001	REV. A

11 SOVRASTRUTTURA STRADALE

Per entrambi i tratti della viabilità in oggetto è stata adottata una configurazione della sovrastruttura stradale composta dai seguenti strati.

NV57

Pavimentazione stradale

Strato	Materiale	Spessore [cm]
Usura	conglomerato bituminoso	4
Collegamento (binder)	conglomerato bituminoso	5
Base	conglomerato bituminoso	8
Fondazione	misto granulare stabilizzato	20

37

Il calcolo della sovrastruttura è sviluppato nel relativo elaborato: RS3T.3.0.D.78.RH.NV.00.0.0.005.A

	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA LERCARA DIR. - CALTANISSETTA XIRBI (LOTTO 3) RELAZIONE TECNICA					
	NV57 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA RS3T	LOTTO 30D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV5700001	REV. A

12 BARRIERE DI SICUREZZA

Per i criteri di posizionamento lungo il tracciato di progetto e per la scelta della classe minima di barriera da adottare si è fatto riferimento a quanto prescritto dal D.M 21/06/2004.

Per il posizionamento planimetrico, la classe e l'estensione delle barriere di sicurezza previste in progetto, si rimanda all'elaborato "Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza" RS3T.3.0.D.78.P7.NV.57.0.0.003.A.

Si precisa che nel progetto di dettaglio, in funzione delle barriere di sicurezza disponibili sul mercato che verranno effettivamente approvvigionate dovrà essere garantito, a cura ed onere dell'appaltatore, quanto segue:

- dovranno essere curati tutti i dettagli costruttivi (continuità di barriere disomogenee al fine di garantire l'estensione minima nel caso di "dispositivo misto", modalità di posa in opera coerenti con le condizioni di prova di omologazione alla quale è stata sottoposta la barriera prescelta, etc). Dovranno altrettanto essere idoneamente curate eventuali zone di transizione o raccordo in corrispondenza dei tratti di strada esistenti, ovvero in corrispondenza dei limiti di batteria dell'intervento di cui al presente progetto. (DM 21-06-2004 e DM 25-08-2004);
- l'estensione di ciascuna delle barriere riportata in progetto è da intendersi al netto dei terminali semplici o speciali di ingresso e di uscita; le citate lunghezze sono pertanto valori minimi da garantire in ogni caso, con l'adozione di estese al più maggiori di quelle indicate in progetto qualora richiesto dalle condizioni di omologazione a cui è stata sottoposta la barriera effettivamente approvvigionata;
- per le barriere "bordo rilevato" la classe di deformazione "W", dove non indicata in progetto, deve essere compatibile con la dimensione dell'arginello (DM 04-11-2001); in alternativa vanno installate barriere per le quali l'omologazione delle stesse sia avvenuta nella effettiva condizione di rilevato e non in piano (DM 21-06-2004);
- relativamente alle barriere "bordo ponte" la disposizione di dettaglio delle armature del cordolo di fondazione delle barriere ed il relativo dimensionamento dovranno essere compatibili e coerenti con lo specifico dispositivo di attacco previsto dalle barriere di sicurezza effettivamente approvvigionate. Altresì l'appaltatore dovrà verificare preventivamente che le barriere da approvvigionare non richiedano un elemento di fondazione con caratteristiche di resistenza del calcestruzzo superiori a quelle previste in progetto; l'eventuale adozione di una classe di resistenza maggiore sarà a cura e onere dello stesso;
- qualsiasi elemento isolato tale da configurare una potenziale situazione di pericolo per gli utenti della strada dovrà essere posto in opera a tergo della barriera di sicurezza e al di fuori della larghezza di lavoro della stessa.

	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA LERCARA DIR. - CALTANISSETTA XIRBI (LOTTO 3) RELAZIONE TECNICA					
	NV57 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA RS3T	LOTTO 30D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV5700001	REV. A

13 SEGNALETICA

Allo scopo di consentire una buona leggibilità del tracciato in tutte le condizioni climatiche e di visibilità e garantire informazioni utili per l'attività di guida, si prevede la realizzazione di una segnaletica stradale conforme al D.P. 16/12/1992 n°495 – Regolamento di esecuzione e attuazione del nuovo codice della strada e succ. mod. e int.

La segnaletica verticale prevede segnali di precedenza, divieto ed obbligo conformi alla normativa di riferimento e comunque con criteri che, in relazione alla condizione locale, garantiscano la chiarezza di percettibilità ed inducano l'utenza ad un comportamento consono all'ambiente stradale. Saranno inoltre installati cartelli di limitazione della velocità per il contenimento delle velocità praticate dai veicoli.

Per i dettagli del ramo si rimanda all'elaborato "Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza" RS3T.3.0.D.78.P7.NV.57.0.0.003.A.

La segnaletica riportata negli elaborati è indicativa e rappresenta un requisito minimo da garantire. L'Ente proprietario della strada, che ha il compito di apporre e mantenere idonea segnaletica atta a garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione (D.L. 30 Aprile 1992, n.285 - art.14 §1 – art.37 §1), dovrà far propria la segnaletica di cui al presente progetto, verificandola preventivamente ed apportando le integrazioni che dovesse ritenere opportuno.

In corrispondenza dell'inizio del tratto di viabilità ad uso esclusivo del piazzale, si prevede, in aggiunta alla segnaletica prevista per la categoria di strada, la seguente segnaletica stradale verticale conforme alle specifiche RFI:

- "Divieto permanente di sosta e di fermata": collocato a monte del tratto stradale di progetto;
- "*Proprietà di RFI*": collocato a monte del tratto stradale di progetto;
- "*Divieto di transito ai veicoli non autorizzati*": collocato a monte del tratto stradale di progetto;
- "*Accesso di emergenza*": collocato a valle del tratto stradale in corrispondenza del cancello di accesso al piazzale.

Lungo l'intero tratto stradale è stata prevista, inoltre, una segnaletica stradale orizzontale costituita da strisce continue per la delimitazione dei margini e per la separazione delle corsie.

	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA LERCARA DIR. - CALTANISSETTA XIRBI (LOTTO 3) RELAZIONE TECNICA					
	NV57 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA RS3T	LOTTO 30D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV5700001	REV. A

14 INTERSEZIONI A RASO

La viabilità di progetto presenta le seguenti intersezioni:

- Pr 0+238,20 accesso sulla SSE di Marianopoli;
- Pr 0+337,93 accesso sul piazzale di progetto PT53.

Per quanto riguarda la gerarchizzazione delle manovre, i flussi veicolari provenienti dalla viabilità di progetto in immissione nella viabilità esistente, sono regolamentati attraverso segnaletica di “STOP”. La viabilità di progetto costituisce, quindi, “strada secondaria” rispetto alla viabilità esistente che assume, pertanto, i caratteri di “strada principale”.

14.1 Triangoli di visibilità

Per il corretto e sicuro funzionamento delle intersezioni, è necessario che i veicoli che giungono all’incrocio e che si apprestano a compiere le manovre di attraversamento o di immissione possano reciprocamente vedersi onde adeguare la loro condotta di guida nei modi di regolazione dell’incrocio stesso.

A tal fine, come prescritto dal D.M. 19/04/2006, per le intersezioni previste in progetto sono state individuate le zone, denominate triangoli di visibilità (di cui nel seguito si riporta uno schema), che debbono essere libere da qualsiasi ostacolo che impedirebbe ai veicoli di vedersi.



	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA LERCARA DIR. - CALTANISSETTA XIRBI (LOTTO 3) RELAZIONE TECNICA					
	NV57 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA RS3T	LOTTO 30D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV5700001	REV. A

Nel caso di regolazione con STOP, indicando con L e D, rispettivamente, il lato minore ed il lato maggiore del triangolo di visibilità, si ha:

- $L = 3 \text{ m}$;
- $D = v \cdot t$; dove:
 - $v =$ velocità di riferimento [m/s], pari alla velocità di progetto della strada principale, oppure, in presenza di limiti di velocità, la massima velocità consentita;
 - $t =$ tempo di manovra = 6 s (tale tempo deve essere aumentato di 1 s per ogni punto percentuale in più della pendenza del ramo secondario, quando la stessa supera il 2%).

All'interno del triangolo di visibilità non devono esistere ostacoli alla continua e diretta visione reciproca dei veicoli afferenti al punto di intersezione considerato.

Per le intersezioni in oggetto, il lato maggiore del triangolo di visibilità risulta pari a: $D = (30/3.6) \times 6 \sim 50\text{m}$ (avendo assunto una velocità di 30km/h sulla viabilità locale esistente).

All'interno del triangolo di visibilità non devono esistere ostacoli alla continua e diretta visione reciproca dei veicoli afferenti al punto di intersezione considerato. Sono considerati ostacoli per la visibilità oggetti isolati aventi la massima dimensione planimetrica superiore a 0.8m. A tal fine, le barriere di sicurezza saranno scelte con un'altezza fuori terra tale da non costituire ostacolo alla visibilità.

Nell'elaborato RS3T.3.0.D.78.P7.NV.57.0.0.004.A sono riportati i triangoli di visibilità inseriti nelle intersezioni presenti nell'intervento di progetto e dalle quali è possibile vedere come all'interno di tali triangoli non sono presenti elementi di ostacolo alla visibilità