

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA - CATANIA - PALERMO

NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO - CATANIA

U.O. INFRASTRUTTURE SUD

PROGETTO DEFINITIVO

TRATTA LERCARA DIR. - CALTANISSETTA XIRBI (LOTTO 3)

PIAZZALI

Viabilità di accesso al piazzale PT64 (pk 46+720)

Relazione tecnica e di tracciamento

SCALA:

-

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

RS3T 30 D 78 RH PT64X0 001 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione Esecutiva	ATI Sintagma Rocksoil - Edin	Feb-2020	M.Venturelli	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. 18076

File: RS3T.3.0.D.78.RH.PT.64.X.0.001.A

n. Elab.: 78_741

INDICE

1	PREMESSA	3
2	SCOPO DEL DOCUMENTO	4
3	NORMATIVA DI RIFERIMENTO	5
4	CRITERI E CARATTERISTICHE PROGETTUALI	6
5	INQUADRAMENTO FUNZIONALE E SEZIONE TIPO.....	7
6	ANDAMENTO PLANIMETRICO	9
6.1	VERIFICA ANDAMENTO PLANIMETRICO	12
7	ANDAMENTO ALTIMETRICO.....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
7.1	VERIFICA ANDAMENTO ALTIMETRICO	14
8	DIAGRAMMA DI VELOCITÀ.....	15
9	ALLARGAMENTI DELLA CARREGGIATA PER ISCRIZIONE DEI VEICOLI IN CURVA.....	16
10	SOVRASTRUTTURA STRADALE.....	17
11	BARRIERE DI SICUREZZA	18
12	SEGNALETICA.....	19
13	INTERSEZIONI A RASO	20
13.1	TRIANGOLI DI VISIBILITÀ.....	20

	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA LERCARA DIR. - CALTANISSETTA XIRBI (LOTTO 3) RELAZIONE TECNICA					
	IN-PT64 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA RS3T	LOTTO 30D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO PT64X0001	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 al Piazzale PT64 - km 46+720* (IN-PT64) che rientra nell’ambito degli interventi del punto 4.

	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA LERCARA DIR. - CALTANISSETTA XIRBI (LOTTO 3) RELAZIONE TECNICA					
IN-PT64 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA RS3T	LOTTO 30D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO PT64X0001	REV. A	FOGLIO 4 di 21

2 SCOPO DEL DOCUMENTO

Scopo del presente documento è la descrizione tecnica della *Viabilità di accesso al Piazzale PT64 - km 46+720* 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					
	IN-PT64 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA RS3T	LOTTO 30D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO PT64X0001	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
- 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					
	IN-PT64 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA RS3T	LOTTO 30D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO PT64X0001	REV. A

4 CRITERI E CARATTERISTICHE PROGETTUALI

La viabilità in oggetto è finalizzata a consentire l'accesso al *Piazzale PT64 al km 45+625* mediante il collegamento con la viabilità esistente (SS122 Bis).

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 testo allegato alla norma D.M. 05/11/2001, al Cap. 1, 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 pertanto mediante un andamento plano-altimetrico compatibile 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).

Il tracciato è stato definito mediante un andamento plano-altimetrico compatibile 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) tenendo conto del D.M. 05/11/2001 nei termini previsti dal capitolo 3.5. Sono state pertanto ammesse deviazioni rispetto alle prescrizioni contenute nello stesso adottando però opportuni accorgimenti per il contenimento delle velocità praticate.

In particolare, sono state adottate le seguenti caratteristiche:

- 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%.

	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA LERCARA DIR. - CALTANISSETTA XIRBI (LOTTO 3) RELAZIONE TECNICA					
	IN-PT64 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA RS3T	LOTTO 30D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO PT64X0001	REV. A

- 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 scelta 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.

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 inerbimento. 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 sicurvità metallici.

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.

Di seguito le immagini rappresentative per la viabilità a destinazione particolare da 6.50 m.

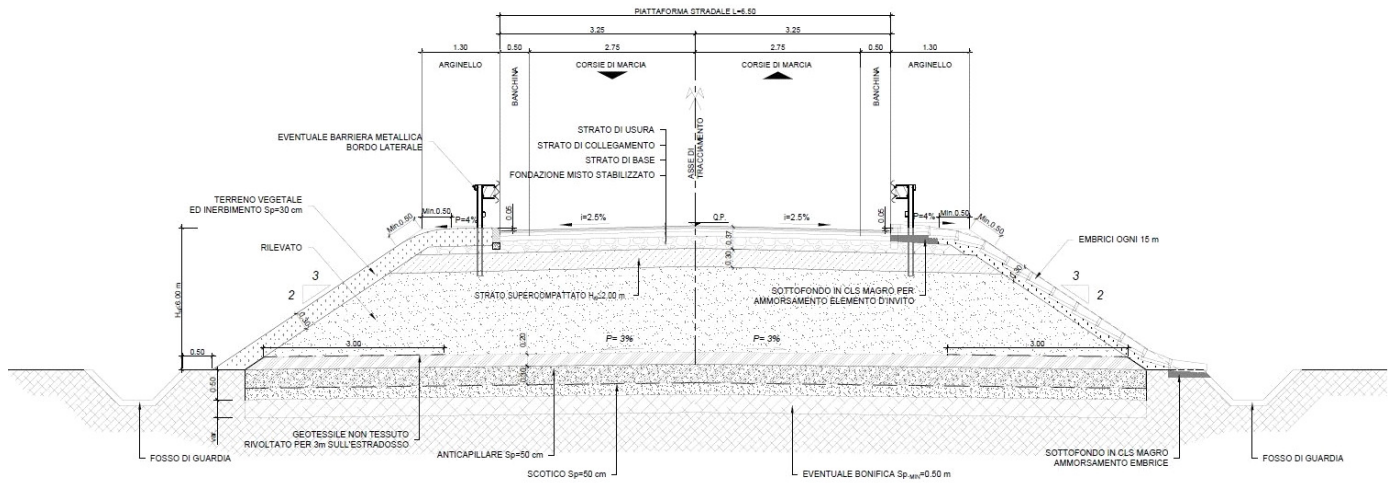


Figura 5-1: Dest. Particolare 6.5m - sezione tipo in rilevato $H_{ril} \leq 6.00$ m

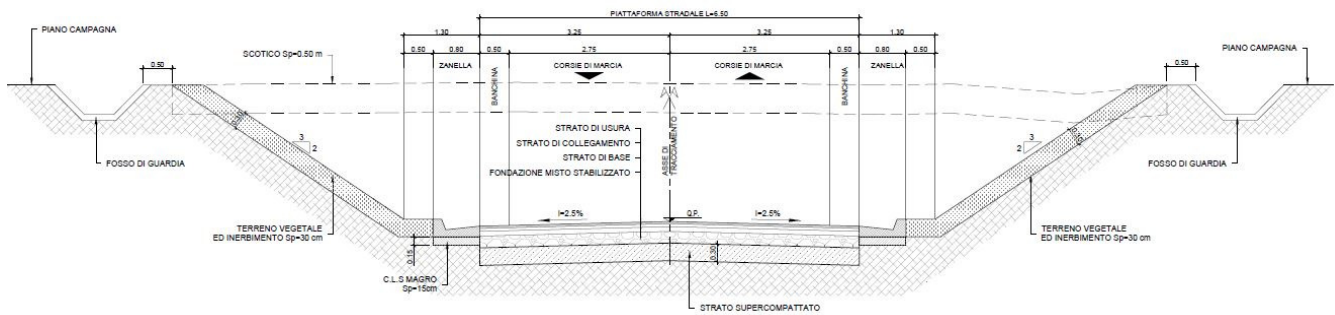


Figure 5-1: Dest. Particolare 6.5m - sezione tipo in trincea

6 ANDAMENTO PLANIMETRICO

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

IN-PT64

Elementi planimetrici

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	2436229.993	4154746.243	357.20d	0.00d
		27.42	-	-	F	2436257.381	4154744.903	357.20d	
2	Clot.	0+027.42	-	24.000	I	2436257.381	4154744.903	357.20d	10.31d
		14.40	-40.00	0.22	F	2436271.759	4154745.062	367.51d	
3	Curva	0+041.82	-40.00	-	I	2436271.759	4154745.062	7.51d	15.97d
		11.15	-40.00	-	F	2436282.468	4154748.031	23.48d	
					C	2436268.530	4154784.719		
					V	2436277.322	4154745.796		
4	Clot.	0+052.97	-40.00	24.000	I	2436282.468	4154748.031	23.48d	10.31d
		14.40	-	0.22	F	2436294.876	4154755.299	33.80d	
5	Rett.	0+067.37	-	-	I	2436294.876	4154755.299	33.80d	0.00d
		29.04	-	-	F	2436319.011	4154771.454	33.80d	
6	Clot.	0+096.41	-	33.000	I	2436319.011	4154771.454	33.80d	-19.50d
		27.23	40.00	0.77	F	2436343.079	4154783.877	14.30d	
7	Curva	0+123.64	40.00	-	I	2436343.079	4154783.877	14.30d	-16.23d
		11.33	40.00	-	F	2436354.304	4154785.093	-1.93d	
					C	2436352.957	4154745.116		
					V	2436348.605	4154785.285		
8	Clot.	0+134.97	40.00	33.000	I	2436354.304	4154785.093	358.07d	-19.50d
		27.23	-	0.77	F	2436380.474	4154778.113	338.57d	
9	Rett.	0+162.19	-	-	I	2436380.474	4154778.113	338.57d	0.00d
		7.16	-	-	F	2436387.135	4154775.499	338.57d	
		0+169.35							

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=40 m: $q=3,50\%$;


- Curva R=40 m: q=3,50%;

7 ANDAMENTO ALTIMETRICO

L'andamento altimetrico è composto dalla successione di elementi riportati nella tabella seguente.

IN-PT64 Elementi altimetrici

ELEMENTI ALTIMETRICI				Rif.to Dis.:		Pagina Nr.		1	
1	LIVELLETTA	Distanza:	25.63	Sviluppo:	25.63	Diff.Qt.:	0.27	Pendenza (h/b):	1.034000
	ESTREMI LIVELLETTA	Prog.1	0+000.00	Quota 1	425.08	Prog.2	0+010.30	Quota 2	425.19
	VERTICI LIVELLETTA	Prog.1	0+000.00	Quota 1	425.08	Prog.2	0+025.63	Quota 2	425.35
2	PARABOLA	Distanza:	30.66	Sviluppo:	30.78				
	Raggio:	180.000	Lunghezza	30.66	A:	17.034			
	ESTREMI	Prog.1	0+010.30	Quota 1	425.19	Prog.2	0+040.96	Quota 2	422.89
	VERTICE	Prog	0+025.63	Quota	425.35				
3	LIVELLETTA	Distanza:	105.28	Sviluppo:	106.62	Diff.Qt.:	-16.85	Pendenza (h/b):	-16.000000
	ESTREMI LIVELLETTA	Prog.1	0+040.96	Quota 1	422.89	Prog.2	0+094.92	Quota 2	414.26
	VERTICI LIVELLETTA	Prog.1	0+025.63	Quota 1	425.35	Prog.2	0+130.92	Quota 2	408.50
4	PARABOLA	Distanza:	72.00	Sviluppo:	72.31				
	Raggio:	450.000	Lunghezza	72.00	A:	16.000			
	ESTREMI	Prog.1	0+094.92	Quota 1	414.26	Prog.2	0+166.92	Quota 2	408.50
	VERTICE	Prog	0+130.92	Quota	408.50				
5	LIVELLETTA	Distanza:	38.43	Sviluppo:	38.43	Diff.Qt.:	0.00	Pendenza (h/b):	0.000000
	ESTREMI LIVELLETTA	Prog.1	0+166.92	Quota 1	408.50	Prog.2	0+169.35	Quota 2	408.50
	VERTICI LIVELLETTA	Prog.1	0+130.92	Quota 1	408.50	Prog.2	0+169.35	Quota 2	408.50

	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA LERCARA DIR. - CALTANISSETTA XIRBI (LOTTO 3) RELAZIONE TECNICA					
IN-PT64 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA RS3T	LOTTO 30D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO PT64X0001	REV. A	FOGLIO 11 di 21

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 20km/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.

8.1 Verifica andamento planimetrico

La verifica dell'andamento planimetrico ai criteri progettuali utilizzati è riportata nella tabella seguente.

IN-PT64

Verifica andamento planimetrico

CONTROLLO NORMATIVA						Pagina Nr.	1
Dati generali							
	Minimo	Massimo					
Normativa: Min. LLPP 2002 - Italia							
Asse: IN-PT64							
Tipo di strada: F - Locali Urbane							
Larghezza semicarreggiata (m)	2.75						
Velocità progetto (Km/h)	25	30					
Rettilineo n°1 - Lunghezza (m):27.42							
	Lung. Min	Lung. Max					Parametri
Progressiva							
Lunghezza minima (m)	30.00						0.00
Lunghezza massima (m)		660.00					
Valori minimi/massimi da normativa	30.00	660.00					
Rettilineo fuori normativa	27.42						
Ciotolde n°1 - Parametro A:24.000 - Lunghezza (m):14.40							
	A Min	A Max	Lung. Min	Rapporto	FF		Parametri
Progressiva							
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)							27.42
Fattore di forma					1.000		30
Criterio dinamico: limitazione del contraccollo	18.405						
Criterio cigli: limitazione della pendenza longitudinale dei cigli	18.788						
Criterio ottico	13.333						
Criterio ottico		40.000					
Ciotolde rettilineo-raccordo. 2/3<=<A1/A2<=<3/2. A1/A2 in tolleranza				1.000			
Valori minimi/massimi da normativa	18.788	40.000					
Ciotolde in normativa	24.000		14.40		1.000		
Raccordo n°1 - Raggio (m):40.00 - Lunghezza (m):11.15							
	Raggio Min	Raggio Max	Lung. Min				Parametri
Progressiva							
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)							41.82
Raggio minimo in funzione della velocità	19.30						30
Raggio minimo calcolato rispetto al rettilineo precedente	27.42						
Raggio minimo calcolato rispetto al rettilineo successivo	29.04						
Lunghezza minima del raccordo per una corretta percezione			20.83				
Valori minimi/massimi da normativa	29.04		20.83				
Raccordo fuori normativa	40.00		11.15				
Ciotolde n°2 - Parametro A:24.000 - Lunghezza (m):14.40							
	A Min	A Max	Lung. Min	Rapporto	FF		Parametri
Progressiva							
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)							52.97
Fattore di forma					1.000		30
Criterio dinamico: limitazione del contraccollo	18.405						
Criterio cigli: limitazione della pendenza longitudinale dei cigli	18.788						
Criterio ottico	13.333						
Criterio ottico		40.000					
Ciotolde rettilineo-raccordo. 2/3<=<A1/A2<=<3/2. A1/A2 in tolleranza				1.000			
Valori minimi/massimi da normativa	18.788	40.000					
Ciotolde in normativa	24.000		14.40		1.000		
Rettilineo n°2 - Lunghezza (m):29.04							
	Lung. Min	Lung. Max					Parametri
Progressiva							
Lunghezza massima (m)		4.56					67.37
Valori minimi/massimi da normativa	0.00	4.56					
Rettilineo fuori normativa	29.04						

IN-PT64 Relazione tecnica e di tracciamento






























COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3T	30D78	RH	PT64X0001	A	13 di 21

CONTROLLO NORMATIVA						Pagina Nr. 2	
✓ Clotoide n°3 - Parametro A:33.000 - Lunghezza (m):27.23		A Min	A Max	Lung. Min	Rapporto	FF	Parametri
	Progressiva						96.41
	Velocità utilizzata per la verifica (km/h)						30
	Fattore di forma					1.000	
	Criterio dinamico: limitazione del contraccolpo	18.405					
	Criterio cigli: limitazione della pendenza longitudinale dei cigli	18.788					
	Criterio ottico	13.333					
	Criterio ottico		40.000				
	Clotoide rettilo-raccordo. $2/3 \leq A1/A2 \leq 3/2$. A1/A2 in tolleranza				1.000		
	Valori minimi/massimi da normativa	18.788	40.000				
	Clotoide in normativa	33.000		27.23		1.000	
⚠ Raccordo n°2 - Raggio (m):40.00 - Lunghezza (m):11.33		Raggio Min	Raggio Max	Lung. Min			Parametri
	Progressiva						123.64
	Velocità utilizzata per la verifica (km/h)						30
	Raggio minimo in funzione della velocità	19.30					
	Raggio minimo calcolato rispetto al rettilo precedente	29.04					
	Raggio minimo calcolato rispetto al rettilo successivo	7.16					
	Lunghezza minima del raccordo per una corretta percezione			20.83			
	Valori minimi/massimi da normativa	29.04		20.83			
	Raccordo fuori normativa	40.00		11.33			
✓ Clotoide n°4 - Parametro A:33.000 - Lunghezza (m):27.23		A Min	A Max	Lung. Min	Rapporto	FF	Parametri
	Progressiva						134.97
	Velocità utilizzata per la verifica (km/h)						30
	Fattore di forma					1.000	
	Criterio dinamico: limitazione del contraccolpo	18.405					
	Criterio cigli: limitazione della pendenza longitudinale dei cigli	18.788					
	Criterio ottico	13.333					
	Criterio ottico		40.000				
	Clotoide rettilo-raccordo. $2/3 \leq A1/A2 \leq 3/2$. A1/A2 in tolleranza				1.000		
	Valori minimi/massimi da normativa	18.788	40.000				
	Clotoide in normativa	33.000		27.23		1.000	
⚠ Rettifilo n°3 - Lunghezza (m):7.16		Lung. Min	Lung. Max				Parametri
	Progressiva						162.19
	Lunghezza minima (m)	30.00					
	Lunghezza massima (m)		660.00				
	Valori minimi/massimi da normativa	30.00	660.00				
	Rettifilo fuori normativa	7.16					

8.2 Verifica andamento altimetrico

La verifica dell'andamento altimetrico ai criteri progettuali utilizzati è riportata nella tabella seguente.

IN-PT64 Verifica andamento altimetrico

CONTROLLO NORMATIVA		Pagina Nr.		1
Dati generali		Minimo	Massimo	
 Tipo di strada: F - Locali Urbane				
 Larghezza semicarreggiata (m)		2.75		
 Velocità progetto (Km/h)		25	30	
 Livelletta n°1 - Pendenza (h/b): 1.034%		Pend. Max		Parametri
 Progressiva				0.00
 Pendenza massima (+/- h/b):		10.000%		
 Livelletta in normativa		1.034%		
 Parabola n°1 - Raggio (m): 180.00 - Lunghezza (m): 30.661 - K: 1.800 (Convesso)		Raggio Min	Lung. Min	Parametri
 Progressiva				10.30
 Distanza utilizzata				30.11
 Velocità utilizzata per la verifica (km/h)				30
 Raggio minimo da visibilità		243.29		
 Raggio minimo comfort accelerazione verticale		115.74		
 Parabola fuori normativa		180.00		
 Livelletta n°2 - Pendenza (h/b): -16.000%		Pend. Max		Parametri
 Progressiva				40.96
 Pendenza massima (+/- h/b):		10.000%		
 Livelletta fuori normativa		-16.000%		
 Parabola n°2 - Raggio (m): 450.00 - Lunghezza (m): 72.000 - K: 4.500 (Concavo)		Raggio Min	Lung. Min	Parametri
 Progressiva				94.92
 Distanza utilizzata				30.24
 Velocità utilizzata per la verifica (km/h)				30
 Raggio minimo da visibilità		444.83		
 Raggio minimo comfort accelerazione verticale		115.74		
 Parabola in normativa		450.00		
 Livelletta n°3 - Pendenza (h/b): 0.000%		Pend. Max		Parametri
 Progressiva				166.92
 Pendenza massima (+/- h/b):		10.000%		
 Livelletta in normativa		0.000%		

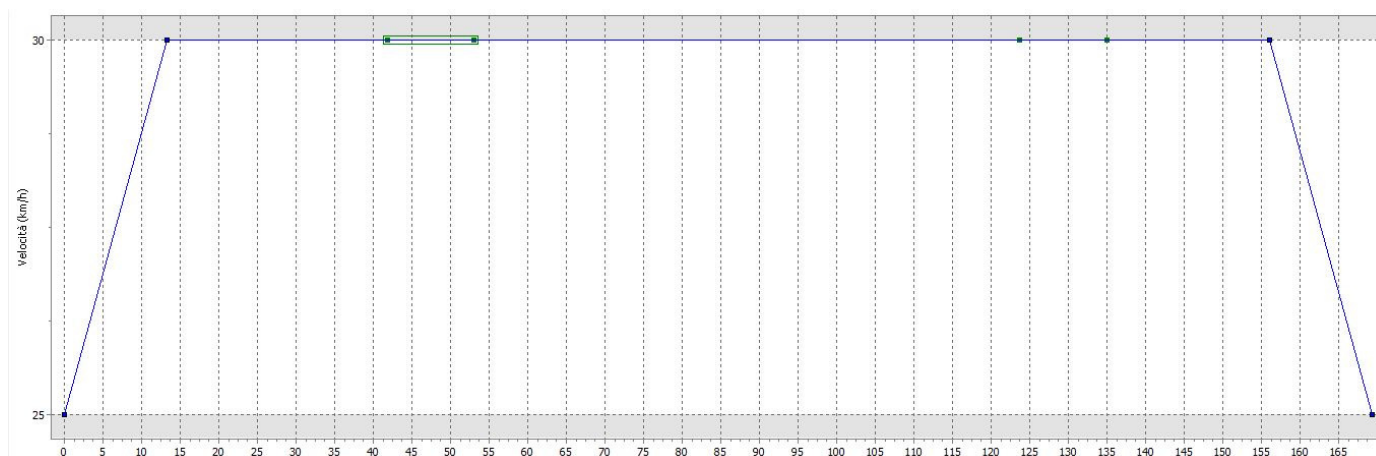
La prima livelletta rappresenta il raccordo con la pendenza trasversale della strada esistente e pertanto il raccordo non verificato è accettato in quanto rientrante nel tratto di raccordo.

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 $V_{\text{Pmax adottato}} = 30 \text{ km/h}$.

Il diagramma di velocità, è riportato nella figura seguente.



Nel tratto iniziale la velocità è stata imposta a 25 km/h vista la presenza del piazzale PT64, nel tratto finale è presente un'intersezione a raso a T e la velocità è stata imposta pari a 25 km/h.

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.

IN-PT64

Allargamenti iscrizione in curva

R [m]	$E = 45/R$ [m]	$E_{\text{effettivo}}$ [m]	E_{adottato} [m]
40	1.125	1.125	1.125
40	1.125	1.125	1.125

11 SOVRASTRUTTURA STRADALE

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

IN-PT64

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					
	IN-PT64 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA RS3T	LOTTO 30D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO PT64X0001	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.PT.64.X.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					
	IN-PT64 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA RS3T	LOTTO 30D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO PT64X0001	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.PT.64.X.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 delineazione dei margini e per la separazione delle corsie.

14 INTERSEZIONI A RASO

La viabilità di progetto si innesta sulla viabilità esistente mediante intersezioni a T.

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.



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:

	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA LERCARA DIR. - CALTANISSETTA XIRBI (LOTTO 3) RELAZIONE TECNICA					
	IN-PT64 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA RS3T	LOTTO 30D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO PT64X0001	REV. A

- $L = 3 \text{ m}$;
- $D = v \cdot t$; 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: $D = (90/3.6) \times 6 \sim 150\text{m}$ (avendo assunto una $V=90\text{km/h}$ sulla viabilità 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.PT.64.X.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