

COMMITTENTE:

184



DIREZIONE INVESTIMENTI
DIREZIONE PROGRAMMI INVESTIMENTI
DIRETTRICE SUD – PROGETTO ADRIATICA

PROGETTAZIONE:



U.O. : PRODUZIONE SUD E ISOLE

PROGETTO PRELIMINARE

LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO TERMOLI (e) – LESINA (e)
LOTTO 03 CAMPOMARINO - RIPALTA

NV-VIABILITA'

NV09 Viabilità km 19+396

Relazione tecnica

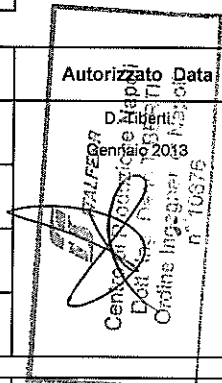
SCALA:

-

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

L 0 3 2 0 3 R 7 8 RO NV 0 9 0 0 0 0 1 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato	Data
A	Emissione esecutiva	R. Velotta	Gen 2013	G. Marullo	Gen 2013	F. Gemone	Gen 2013		



File: L03203R78RONV090001A.doc

n. Elab.: X



LINEA PESCARA-BARI

PROGETTO PRELIMINARE
RADDOPPIO TERMOLI (e) – LESINA (e)
LOTTO 03 CAMPOMARINO-RIPALTA

NV-VIABILITA': Viabilità Km 19+936

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L032	03	R78 RO	RO NV 09 000	A	2 di 8

Relazione tecnica

INDICE

1	PREMESSA	3
2	SCOPO DEL DOCUMENTO.....	4
3	NORMATIVE DI RIFERIMENTO.....	5
3.1	ELENCO DOCUMENTI.....	5
4	CRITERI E CARATTERISTICHE PROGETTUALI	6
5	BARRIERE DI SICUREZZA	8

	LINEA PESCARA-BARI					
	PROGETTO PRELIMINARE RADDOPPIO TERMOLI (e) – LESINA (e) LOTTO 03 CAMPOMARINO-RIPALTA					
NV-VIABILITA': Viabilità Km 19+936	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
Relazione tecnica	L032	03	R78 RO	RO NV 09 000	A	3 di 8

1 PREMESSA

L'intervento di progetto del raddoppio ferroviario della Linea Bari-Pescara nella tratta Termoli-Lesina è caratterizzato da un tracciato che interferisce con una serie di viabilità.

Gli interventi sulle viabilità, previsti nel Progetto Preliminare sviluppato, scaturiscono come risoluzione dell'interferenza tra la linea ferroviaria in progetto e le strade stesse. Le risoluzioni che si prevedono comportano, in generale, degli interventi di modifica planimetrici e/o altimetrici a tratti di viabilità interferenti.

Oggetto della presente relazione, è la descrizione tecnica della Viabilità NV09 - km 19+936 interferente nell'ambito Lotto 3 Campomarino – Ripalta (da pk 5+940 a pk 18+260) della linea ferroviaria in progetto.

	LINEA PESCARA-BARI					
	PROGETTO PRELIMINARE RADDOPPIO TERMOLI (e) – LESINA (e) LOTTO 03 CAMPOMARINO-RIPALTA					
NV-VIABILITA': Viabilità Km 19+936	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
Relazione tecnica	L032	03	R78 RO	RO NV 09 000	A	4 di 8

2 SCOPO DEL DOCUMENTO

Scopo del presente documento è la descrizione tecnica della Viabilità NV09 - km 19+936 interferente nell'ambito Lotto 3 Campomarino – Ripalta (da pk 5+940 a pk 18+260) del Progetto Preliminare del raddoppio ferroviario della Linea Bari-Pescara nella tratta Termoli-Lesina.

Nel seguito si riportano i criteri e le caratteristiche progettuali impiegate.

	LINEA PESCARA-BARI					
	PROGETTO PRELIMINARE RADDOPPIO TERMOLI (e) – LESINA (e) LOTTO 03 CAMPOMARINO-RIPALTA					
NV-VIABILITA': Viabilità Km 19+936	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
Relazione tecnica	L032	03	R78 RO	RO NV 09 000	A	5 di 8

3 NORMATIVE DI RIFERIMENTO

3.1 Elenco documenti

Si riporta nel seguito l'elenco delle disposizioni legislative adottate per la definizione geometrico-funzionale della viabilità.

- 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”*.

	LINEA PESCARA-BARI					
	PROGETTO PRELIMINARE RADDOPPIO TERMOLI (e) – LESINA (e) LOTTO 03 CAMPOMARINO-RIPALTA					
NV-VIABILITA': Viabilità Km 19+936	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
Relazione tecnica	L032	03	R78 RO	RO NV 09 000	A	6 di 8

4 CRITERI E CARATTERISTICHE PROGETTUALI

La viabilità in progetto riguarda un intervento finalizzato alla sistemazione della viabilità di connessione ai fondi in corrispondenza del tratto della linea ferroviaria di progetto compreso tra pk 19+250 circa e pk 19+396. Il nuovo collegamento si compone di una prima parte in adeguamento in sede alla viabilità fondiaria esistente e di un secondo tratto, di nuova realizzazione, mediante il quale avviene il superamento in sottovia della linea ferroviaria di progetto.

Dal punto di vista funzionale, il nuovo collegamento stradale si inquadra come “strada locale a destinazione particolare” (D.M. 05/11/2001 - par. 3.5) la quale non rientra nell’ambito di applicazione del D.M. 05/11/2001. Per tale tipo di strada le caratteristiche compositive prescritte dal D.M. 05/11/2001 e caratterizzate dal parametro “velocità di progetto” non sono applicabili.

Tuttavia, al nuovo collegamento stradale sono state attribuite caratteristiche funzionali compatibili con la funzione assoluta ed il transito previsto, considerando una sezione trasversale con una piattaforma di larghezza pari a 6,50 m composta da due corsie di marcia di larghezza pari a 2,75 m con banchine laterali pari a 0,50 m.

Per quanto riguarda le caratteristiche geometriche, l’andamento plano-altimetrico è stato definito nel rispetto del franco minimo richiesto in corrispondenza dell’attraversamento della linea ferroviaria ed assicurando la congruenza con la viabilità esistente in corrispondenza dei tratti di connessione alla stessa.

Tenendo conto di tali vincoli, l’andamento planimetrico relativo alla prima parte, di adeguamento in sede, si sviluppa praticamente in rettilineo. Attraverso una curva circolare di raggio pari a 12,75 m, il tracciato prosegue fuori sede attraverso tre tratti in rettilineo, di lunghezza rispettivamente pari a 140,568 m, 25,511 m e 13,047 m, raccordati mediante due curve circolari di raggio rispettivamente pari a 60 m e 100 m.

Lungo la prima parte, di adeguamento in sede, l’andamento altimetrico è caratterizzato da una pendenza massima delle livellette pari a 4,653%, un raccordo convesso di raggio pari a 500 m ed un raccordo concavo di raggio pari a 1500 m. Attraverso un raccordo concavo di raggio pari a 500 m, la prima parte si connette al tratto fuori sede il quale è caratterizzato da livellette con pendenza massima pari a 5,080% e raccordi concavi e convessi di raggio rispettivamente pari a 1500 m e 150 m.

Lungo i tratti in rettilineo la piattaforma stradale è prevista a doppia falda con pendenza pari a 2,5%. Lungo i tratti in curva è prevista un’unica falda, con inclinazione verso il centro della curva, di pendenza pari a 3,5%.

Lungo il tracciato sarà imposta una velocità di percorrenza pari a 30 km/h, condizionata tramite opportuna segnaletica verticale di prescrizione, sulla base della quale sono stati verificati i raccordi verticali.

La verifica è di seguito riportata.

CONTROLLO NORMATIVA			Pagina Nr.	1
Dati generali		Minimo	Massimo	
Tipo di strada: F - Locali Urbane				
Larghezza semicarreggiata (m)		2.75		
Velocità progetto (Km/h)		30	30	
Parabola n°1 - Raggio (m):500.00 - Lunghezza (m):19.789 - K:5.000 (Convesso)		Raggio Min	Lung. Min	Parametri
Progressiva				15.76
Distanza utilizzata				29.07
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)				30
Raggio minimo da visibilità		0.00		
Raggio minimo comfort accelerazione verticale		115.74		
Parabola in normativa		500.00		
Parabola n°2 - Raggio (m):1500.00 - Lunghezza (m):24.763 - K:15.000 (Concavo)		Raggio Min	Lung. Min	Parametri
Progressiva				59.96
Distanza utilizzata				29.30
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)				30
Raggio minimo da visibilità		0.00		
Raggio minimo comfort accelerazione verticale		115.74		
Parabola in normativa		1500.00		
Parabola n°3 - Raggio (m):500.00 - Lunghezza (m):23.586 - K:5.000 (Concavo)		Raggio Min	Lung. Min	Parametri
Progressiva				110.29
Distanza utilizzata				19.11
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)				21
Raggio minimo da visibilità		219.13		
Raggio minimo comfort accelerazione verticale		57.81		
Parabola in normativa		500.00		
Parabola n°4 - Raggio (m):5000.00 - Lunghezza (m):18.932 - K:50.000 (Concavo)		Raggio Min	Lung. Min	Parametri
Progressiva				264.20
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		5000.00		
Parabola n°5 - Raggio (m):1500.00 - Lunghezza (m):44.792 - K:15.000 (Concavo)		Raggio Min	Lung. Min	Parametri
Progressiva				295.01
Distanza utilizzata				29.25
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)				30
Raggio minimo da visibilità		423.41		
Raggio minimo comfort accelerazione verticale		115.74		
Parabola in normativa		1500.00		
Parabola n°6 - Raggio (m):150.00 - Lunghezza (m):7.620 - K:1.500 (Convesso)		Raggio Min	Lung. Min	Parametri
Progressiva				401.55
Distanza utilizzata				29.05
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)				30
Raggio minimo da visibilità		0.00		
Raggio minimo comfort accelerazione verticale		115.74		
Parabola in normativa		150.00		

Per la protezione dei margini, lungo il sottovia di attraversamento della linea ferroviaria è prevista l'installazione di profili redirettivi.

	LINEA PESCARA-BARI					
	PROGETTO PRELIMINARE RADDOPPIO TERMOLI (e) – LESINA (e) LOTTO 03 CAMPOMARINO-RIPALTA					
NV-VIABILITA': Viabilità Km 19+936	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
Relazione tecnica	L032	03	R78 RO	RO NV 09 000	A	8 di 8

5 BARRIERE DI SICUREZZA

Per la protezione dei margini, lungo l'opera di attraversamento della linea ferroviaria (sottovia al Km 19+936) è prevista l'installazione di profili redirettivi.

Al di fuori dell'opera di attraversamento, poiché la viabilità si sviluppa con tratti in rilevato di altezza inferiore ad 1 m, non sono previste barriere di sicurezza.