

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



## S.O. PROGETTAZIONE INTEGRATA SUD

### PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

**LINEA COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO  
NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA  
RADDOPPIO COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO**

#### VIABILITA'

NV08 - Nuova viabilità di accesso al piazzale di emergenza PT02

Relazione tecnico-descrittiva – Annesso tecnico

SCALA:

-

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

RC1C 03 R 13 RH NV0800 002 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione	F. Morelli 	06/04/2023	G. Maurino 	06/04/2023	I. D'Amore 	06/04/2023	F. Sacchi 06/04/2023 

ITALFERR S.p.A.  
Gruppo Ferrovie dello Stato  
Direzione Tecnica  
S.O. Progettazione Integrata Sud  
Dipartimento Progettazione Integrata Sud  
Online degli Ingegneri Basilio n. 3172 Str. A

File: RC1C03R13RHNV0800002A

n. Elab.:

<b>NV08 - Nuova viabilità di accesso al piazzale di emergenza PT02</b> Relazione tecnico-descrittiva – Annesso tecnico	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	RC1C	03 R 13	RH	NV0800 002	A	2 di 6

1	RIFERIMENTI NORMATIVI PER LA PROGETTAZIONE STRADALE.....	3
2	CLASSIFICAZIONE STRADALE E SEZIONI TIPO .....	4
3	CRITERI E CARATTERISTICHE PROGETTUALI .....	5

	<b>LINEA COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO</b> <b>NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA</b> <b>RADDOPPIO COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO</b> <b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA</b>					
	<b>NV08 - Nuova viabilità di accesso al piazzale di emergenza PT02</b> Relazione tecnico-descrittiva – Annesso tecnico	COMMESSA <b>RC1C</b>	LOTTO <b>03 R 13</b>	CODIFICA <b>RH</b>	DOCUMENTO <b>NV0800 002</b>	REV. <b>A</b>

## 1 RIFERIMENTI NORMATIVI PER LA PROGETTAZIONE STRADALE

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”;
- D.M. 01/04/2019: “Dispositivi stradali di sicurezza per i motociclisti (DSM)”;
- 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.

## 2 CLASSIFICAZIONE STRADALE E SEZIONI TIPO

L'infrastruttura stradale è inquadrata funzionalmente come una strada locale a destinazione particolare in linea con il par. 3.5 del D.M. 05/11/2001. Per il contenimento delle velocità praticate, viene imposto un limite amministrativo di 30 km/h. L'imposizione di un limite di velocità tramite segnaletica è in linea con le indicazioni del par. 3.5 del D.M. 05/11/2001.

La piattaforma stradale è costituita da una carreggiata a doppia corsia di larghezza pari a 2.75m e banchine laterali da 1.00m per una larghezza totale di 7.50m. La sagoma stradale è a doppia falda con una pendenza trasversale in rettilineo pari al 2.50%.

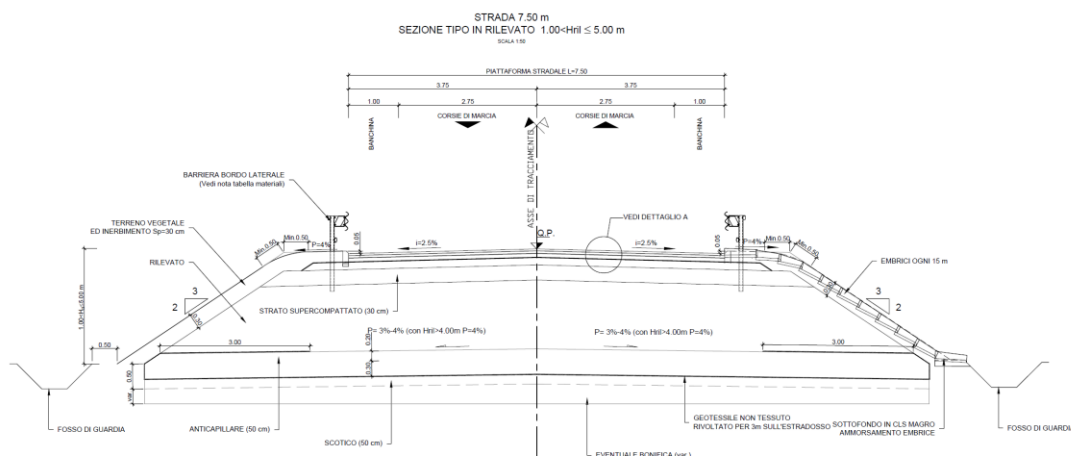


Figura 1– Sezione tipo di progetto

### 3 CRITERI E CARATTERISTICHE PROGETTUALI

La nuova soluzione progettuale NV08 ha la funzione di accesso al piazzale di sicurezza PT02 della linea ferroviaria. La viabilità in progetto, nel tratto iniziale, si raccorda alla viabilità esistente di Via Agave e prosegue verso il piazzale di emergenza PT02 della linea ferroviaria.

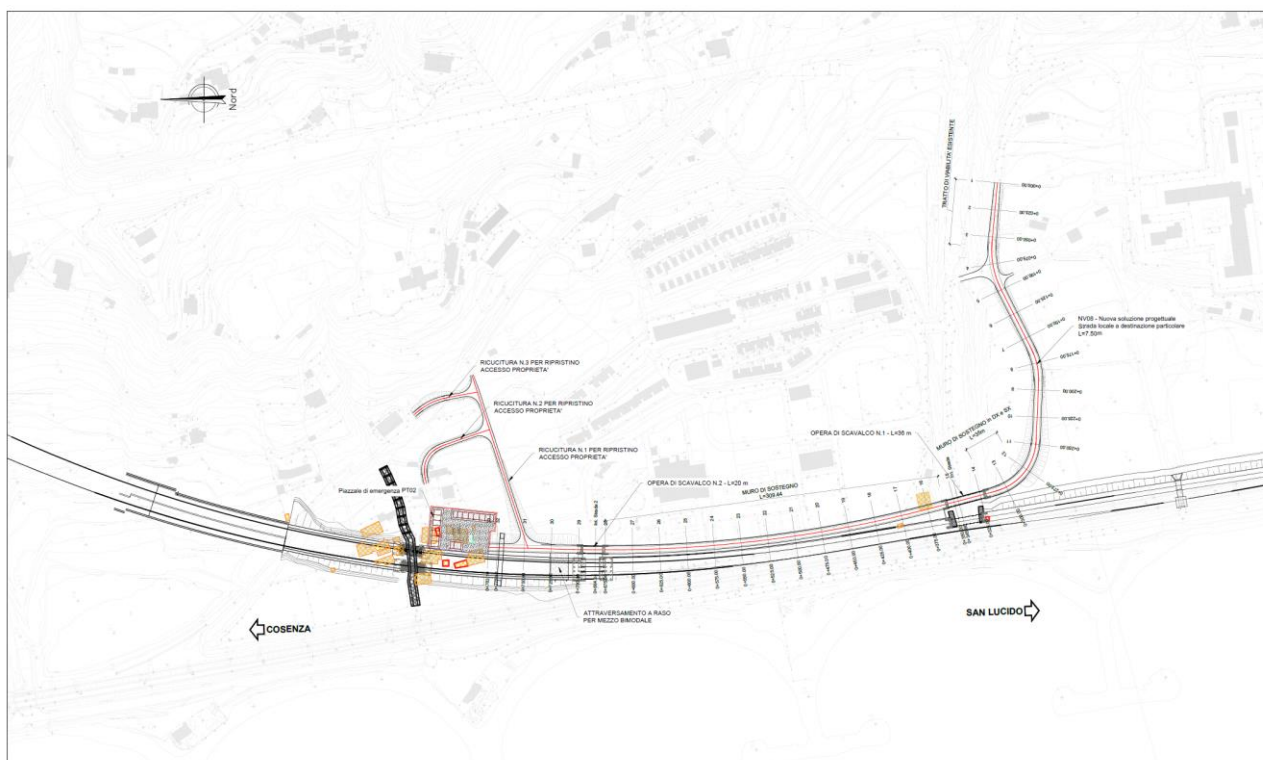


Figura 2– Inquadramento viabilità NV08

La viabilità NV08 presenta le caratteristiche di sede e geometriche riassunte nella tabella seguente:

<b>NV08 - Nuova soluzione progettuale</b>	
Piattaforma	1,00+2,75+2,75+1,00=7,50m
Rmin	50m
% long max	9,45%
Vp	30 km/h

Nei primi 100 m circa, la sede stradale in progetto ripercorre la sede esistente di via Agave poi con una curva verso sinistra se ne distacca e procede in rilevato, via via crescente, per raggiungere la quota utile per lo scavalco del fosso esistente e della stradina. L'attraversamento avviene con un'unica campata di 36 m di luce della stessa tipologia delle travate ferroviarie.

Il tracciato si pone quindi in affiancamento alla linea ferroviaria restando nel relativo corridoio fino a raggiungere il piazzale di sicurezza.

Il percorso si articola su sede tra muri al fine di ridurre l'ingombro trasversale in pianta.

	<b>LINEA COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO</b> <b>NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA</b> <b>RADDOPPIO COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO</b> <b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA</b>					
	<b>NV08 - Nuova viabilità di accesso al piazzale di emergenza PT02</b> Relazione tecnico-descrittiva – Annesso tecnico	COMMESSA <b>RC1C</b>	LOTTO <b>03 R 13</b>	CODIFICA <b>RH</b>	DOCUMENTO <b>NV0800 002</b>	REV. <b>A</b>

Il profilo longitudinale risulta più alto del profilo ferroviario solo in corrispondenza dello scavalco alla pk 0+345 per un tratto di circa 120m. Poi si riporta, con opportuna livelletta, ad una quota tale da essere sempre al di sotto della linea ferroviaria. Poco prima dell'accesso al piazzale è presente un secondo scavalco di luce 20 m sempre con travata della stessa tipologia della linea ferroviaria.

In corrispondenza del piano a raso ferroviario la quota stradale deve essere la stessa della Piano Ferro per consentire l'accesso ai mezzi bimodali.

Alla pk 0+750 è presente l'accesso ai fondi privati con una rampa che scende verso il piano campagna e si attesta sulla stradina esistente per proseguire verso le proprietà private.

Al fine di ripristinare gli accessi privati lato ovest, che in precedenza risultavano risolti tramite la NV07, sono state realizzate delle rampe che, anche con la nuova soluzione, riconnettono gli stessi accessi.

La viabilità in progetto, essendo a servizio del piazzale di sicurezza di RFI e di privati, viene dotata di un cancello di accesso sia alla pk 0+100 (il primo tratto ripercorre la sede di via Agave) sia dei cancelli in corrispondenza del piazzale e del piano a raso.

Si specifica che, oltre alla segnaletica stradale prevista dal CdS lungo il tracciato, in corrispondenza dell'inizio della viabilità e dell'inizio del piazzale si prevede 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.

Infine, nell'ambito dell'intervento di progetto, il corpo stradale della NV08 si sviluppa in gran parte in rilevato e su opera, per cui la scelta della classe e della tipologia di barriere di sicurezza da prevedere è dettata dalla normativa di riferimento in materia di barriere stradali (D.M. 18/02/1992 e s.m.i) e da quanto previsto dal “Manuale di Progettazione delle opere civili - Sezione 3” di RFI relativamente il “Parallelismo dei tracciati” con la sede ferroviaria.