

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



DIREZIONE TECNICA
S.O. PROGETTAZIONE LINEE E NODI

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA

LINEA SALERNO-REGGIO CALABRIA
NUOVA LINEA AV SALERNO-REGGIO CALABRIA
LOTTO 1 BATTIPAGLIA-PRAIA
LOTTO1C BUONABITACOLO-PRAIA
VIABILITÀ

Relazione tecnico descrittiva NV07

SCALA:

-

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

RC2A C1 R 13 RH NV0700 001 C

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione esecutiva	Sintagma	Gennaio 2022	F. Gaeta	Gennaio 2022	I.D'Amore	Gennaio 2022	V.Conforti Luglio 2023
B	Emissione esecutiva	Sintagma	Maggio 2022	F. Gaeta	Maggio 2022	I.D'Amore	Maggio 2022	ITALFERR S.p.A. R.O. PROGETTAZIONE LINEE E NODI SPRINT Ing. VINCENZO CONFORTI Ordine degli Ingegneri di VIETRIANO N. 409
C	Emissione esecutiva	Sintagma	Luglio 2023	F. Gaeta	Luglio 2023	I.D'Amore	Luglio 2023	
File: : RC2AC1R13RHNV0700001_C								

INDICE

1	PREMESSA	3
2	SCOPO DEL DOCUMENTO	5
3	NORMATIVA DI RIFERIMENTO.....	6
4	NV07/NV07A- STRADE DI ACCESSO A SE31 E SE32	8
4.1	INQUADRAMENTO FUNZIONALE E SEZIONE TIPO	8
4.2	CRITERI E CARATTERISTICHE PROGETTUALI	11
4.3	DIAGRAMMA DELLE VELOCITÀ.....	11
4.3.1	NV07.....	11
4.3.2	NV07a.....	12
4.4	ANDAMENTO PLANIMETRICO E VERIFICHE.....	12
4.4.1	NV07.....	12
4.4.2	NV07a.....	13
4.5	ALLARGAMENTI DELLE CORSIE PER ISCRIZIONE DEI VEICOLI IN CURVA.....	13
4.5.1	NV07.....	14
4.5.2	NV07a.....	15
4.6	ANDAMENTO ALTIMETRICO E VERIFICHE.....	15
4.6.1	NV07.....	15
4.6.2	NV07a.....	16
4.7	VERIFICA DISTANZE DI VISUALE LIBERA.....	16
4.7.1	NV07.....	16
4.7.2	NV07a.....	17
4.8	VISIBILITÀ INTERSEZIONI A RASO	17
5	CORPO STRADALE E PAVIMENTAZIONI	20
6	BARRIERA DI SICUREZZA E SEGNALETICA	21

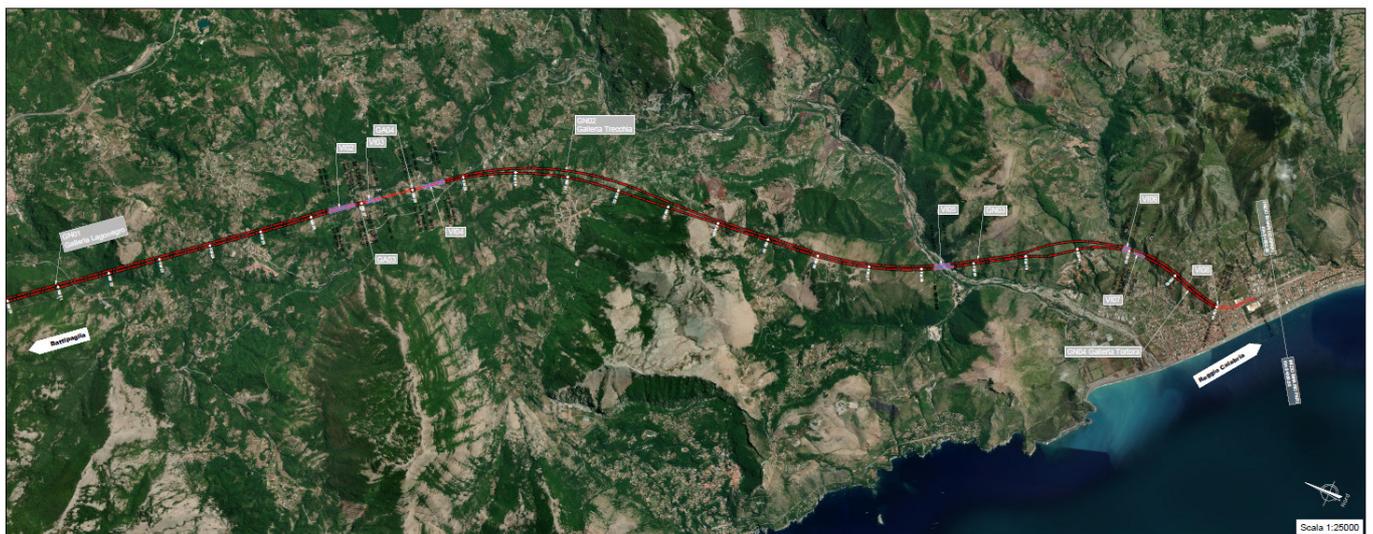
1 PREMESSA

La presente progettazione di fattibilità tecnica ed economica ha ad oggetto il **lotto 1c Buonabitacolo – Praia**, individuato come prioritario e inserito all'interno del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) tra le opere da finanziare nell'ambito della missione “Infrastrutture per una Mobilità Sostenibile” che punta a completare entro il 2026 una prima e significativa tappa di un percorso di più lungo termine verso la realizzazione di un sistema infrastrutturale moderno e sostenibile dal punto di vista ambientale, tenuto conto delle specificità della orografia del territorio italiano, in grado di rispondere alle esigenze di mobilità ad un ampio bacino interregionale.

Il tracciato si sviluppa in doppio binario dalla fine del lotto 1a in corrispondenza della pk 29+000 circa di progetto lotto 1a in particolare per il binario pari in corrispondenza della comunicazione tra binario pari e dispari e per il binario dispari in corrispondenza dell'interconnessione per Bivio Romagnano (e si estende per circa 49 km con una velocità di tracciato di 300 km/h, tranne che per il tratto finale di allaccio alla LS Battipaglia – Potenza C.le a 100 km/h.

Il tracciato attraversa i territori di:

- Montesano sulla Marcellana, Casalbuono e Casaleto Spartano nella provincia di Salerno;
- Lagonegro, Rivello, Trecchina e Maratea nella provincia di Potenza;
- Tortora e Praia a Mare nella provincia di Cosenza.



Lotto 1c Buonabitacolo – Praia. Corografia dell'intervento

2 SCOPO DEL DOCUMENTO

Scopo del presente documento è la descrizione, organica ed unitaria, dei criteri progettuali adottati e dei risultati ottenuti nello sviluppo del progetto delle viabilità di accesso alle sottostazioni elettrice SE31 e SE32 della nuova linea ferroviaria alla progressiva 27+200 del binario pari.

Nel seguito, dopo aver riportato le normative di riferimento, per l'intervento viario in oggetto saranno definiti:

- inquadramento funzionale e sezione trasversale;
- criteri e caratteristiche progettuali;
- diagramma delle velocità;
- studio dell'andamento planimetrico e dell'andamento altimetrico con relative verifiche;
- allargamenti della carreggiata per iscrizione dei veicoli in curva;
- verifica distanze di visuale libera;
- configurazione del corpo stradale e delle pavimentazioni.

Per la definizione delle caratteristiche delle barriere di sicurezza e della segnaletica si rimanda alla successiva fase progettuale.

Oggetto del presente documento è la descrizione della Nuova Viabilità NV07 che permette il collegamento con il nuovo piazzale ferroviario SE31 e SE32.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA SALERNO – REGGIO CALABRIA NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA LOTTO 1 BATTIPAGLIA – PRAIA LOTTO 1C BUONABITACOLO-PRAIA PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA					
	NV07/NV07a- Strade di accesso a SE31 e SE32 Relazione tecnico descrittiva e verifiche	COMMESSA RC2A	LOTTO C1 R 13	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV0700 001	REV. C

3 NORMATIVA DI RIFERIMENTO

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

- D. Lgs. 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 n. 6792: “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”;
- D.M. 22/04/2004: “Modifica del decreto 05 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”;
- D.M. 28/06/2011: "Disposizioni sull'uso e l'installazione dei dispositivi di ritenuta stradale";
- D.M. 02/05/2012: "Linee guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 15 Marzo 2011, n.35";
- D.M. 14/06/1989 n. 236 “Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adottabilità e la visibilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche”;
- D.P.R. 24/07/1996 n. 503 “Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici”.

In ultimo, ma non per importanza, nello sviluppo della progettazione delle viabilità, oltre alla normativa nazionale vigente, si è fatto riferimento anche ad alcune disposizioni RFI di seguito elencate:

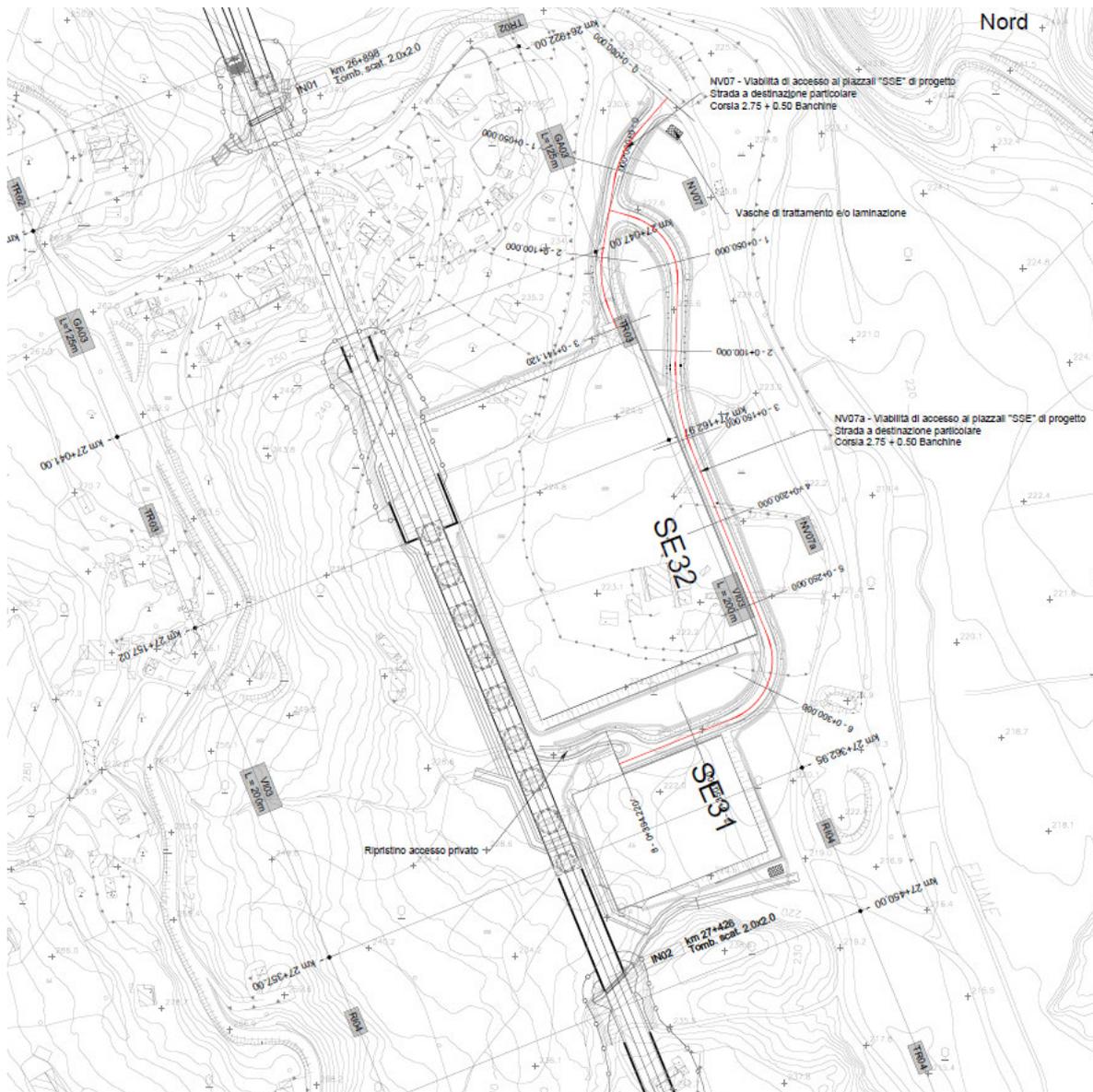
- Manuale di progettazione Parte II Sezione 2 “Ponti e Strutture” (Franchi, barriere di sicurezza e dispositivi di sicurezza da adottare in corrispondenza degli attraversamenti della sede ferroviaria);

- Manuale di progettazione Parte II Sezione 3 “Corpo stradale” (Barriere di sicurezza nelle zone di parallelismo tra strada e ferrovia);
- Manuale di progettazione Parte II Sezione 4 “Gallerie” (Strade per l’accesso alle uscite / accessi laterali e/o verticali);
- Capitolato generale tecnico di appalto delle opere civili Parte II Sezione 5 “Opere in terra e scavi” (Esecuzione di scavi e formazione del solido stradale);
- Capitolato generale tecnico di appalto delle opere civili Parte II Sezione 13 “Sub-Ballast e pavimentazioni stradali” (Pavimentazione stradale).

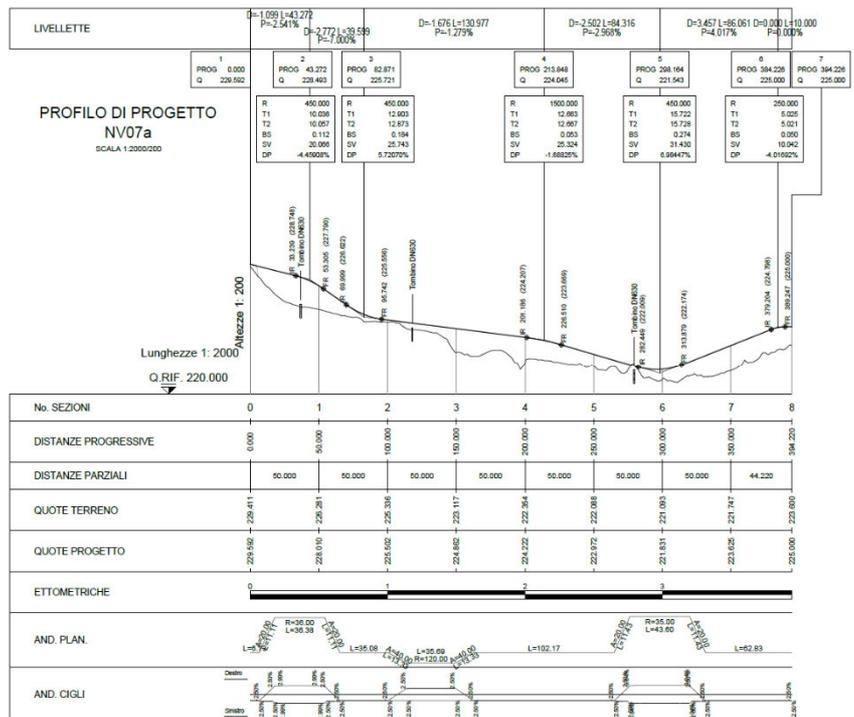
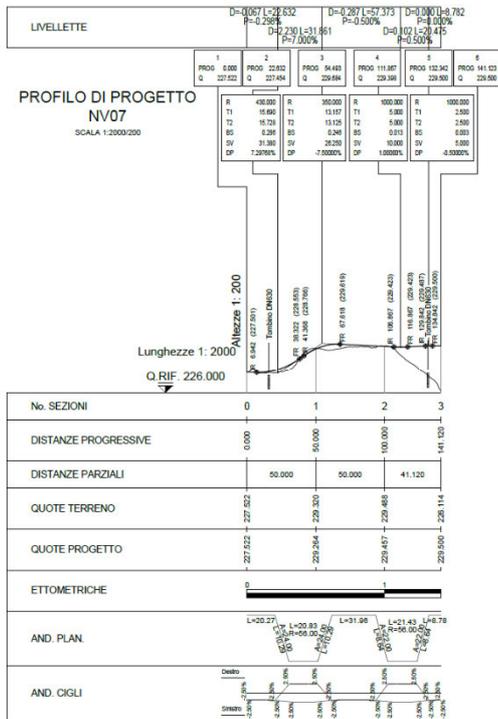
4 NV07/NV07A- STRADE DI ACCESSO A SE31 E SE32

4.1 Inquadramento funzionale e sezione tipo

La viabilità in oggetto l'accesso alle sottostazioni elettriche SE31 e SE32, posizionate lungo linea in corrispondenza circa della pk 27+200 del Binario Pari. La NV07 si collegherà a una viabilità esistente che si innesta su Contrada Mascalcia.



Planimetria di progetto NV07/NV07a



Profilo di progetto

Le prescrizioni del MdP RFI DTC SI GA MA IFS 001 C parte II – Sezione 4 stabiliscono che:

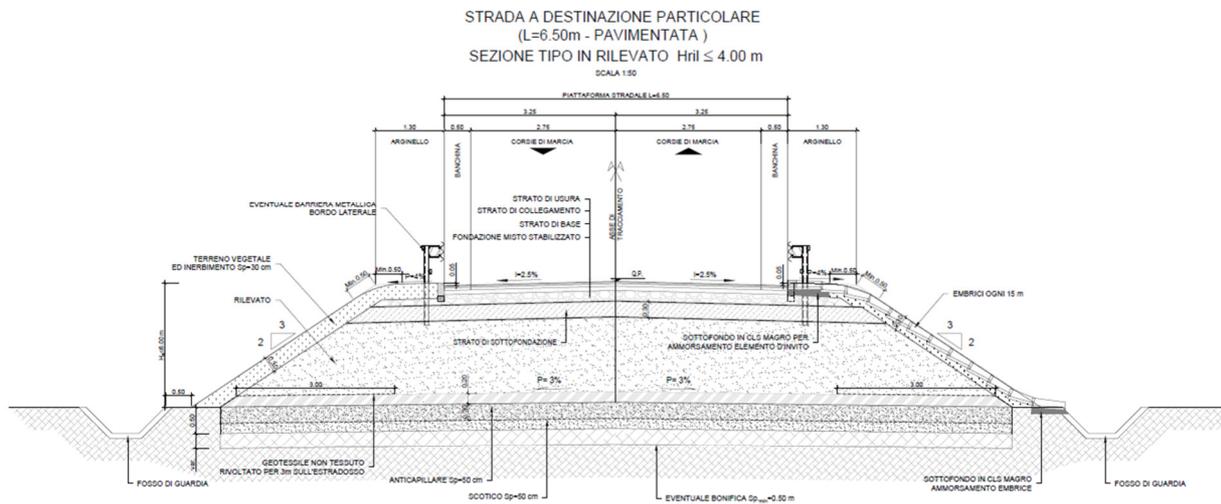
“Per la viabilità di accesso alle uscite/accessi laterali e/o verticali dovrà essere adottata la piattaforma prevista dal D.M. 5 Novembre 2001 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade” per le strade locali di categoria F (soluzione base a due corsie di marcia; ambito urbano; velocità di progetto massima di 60 km/h) priva marciapiede, per una larghezza trasversale complessiva di 6.5 m.”

In tal senso, le viabilità sono state inquadrate come “Strada locale a destinazione particolare”, con piattaforma composta da una carreggiata con due corsie, una per senso di marcia, da 2,75 m ciascuna e con banchine laterali di larghezza pari a 0,50 m

Nella tabella seguente sono riassunte le principali caratteristiche geometriche e funzionali dell’asse di progetto.

Asse	Caratteristiche funzionali			
	Categoria	Corsie	Banchina	Marciapiede
ASSE NV07/NV07a (bidirezionale)	Destinazione particolare	n. 2 da 2,75 m	0,50 m/0,50 m	-

Si riportano nel seguito le sezioni tipo adottate per la viabilità in oggetto.



4.2 Criteri e caratteristiche progettuali

Come detto, il progetto dell'infrastruttura stradale è stato sviluppato inquadrando la viabilità come "Strada locale a destinazione particolare", secondo quanto specificato al §3.5 del D.M. 05/11/2001.

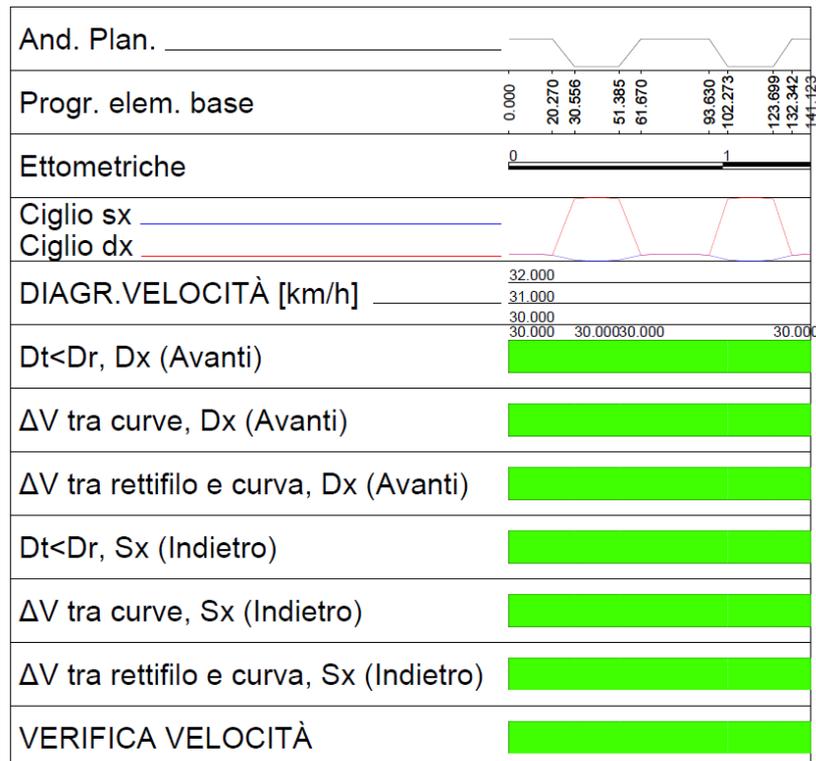
Per quanto riguarda la pendenza massima delle livellette, sono stati assunti come riferimento i valori limite prescritti nel D.M. 05/11/2001 corrispondenti alle strade locali.

Come evidenziato nel seguito, gli elementi plano altimetrici risultano compatibili con una velocità pari a 30km/h.

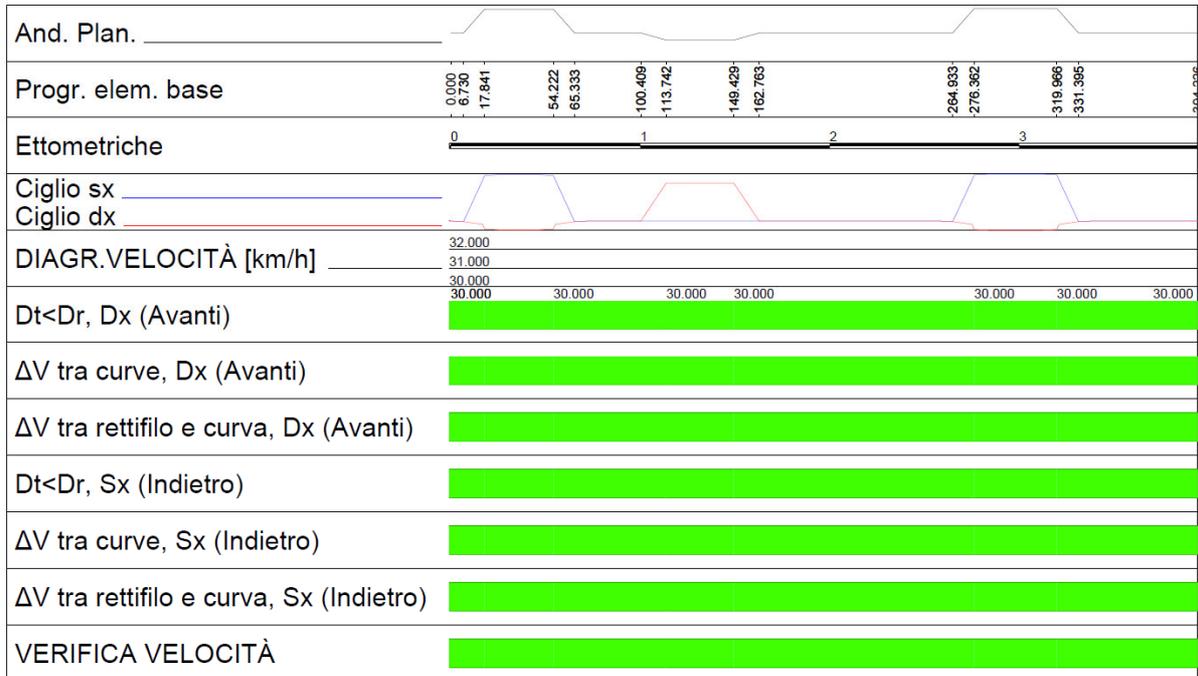
Per quanto riguarda gli allargamenti in curva, vista la destinazione particolare della strada e siccome si ritiene poco probabile l'incrocio in curva di due veicoli come autobus, autocarri, autotreni o autoarticolati, si è deciso di considerarli ridotti della metà.

4.3 Diagramma delle velocità

4.3.1 NV07



4.3.2 NV07a



4.4 Andamento planimetrico e verifiche

4.4.1 NV07

L'andamento planimetrico, con le verifiche dei singoli elementi geometrici, della viabilità in oggetto è riportato nell'immagine seguente.

Tipo	Prog.I. [m]	Prog.F. [m]	Svil. [m]	Parametro [m]	Raggio I. [m]	Raggio F. [m]	Verso	pt dx [%]	pt sx [%]	Vel. [km/h]	Verifica
RETTIFILO	0.000	20.270	20.270	0.000	0.000	0.000		-2.500	-2.500	30	●
CLOTOIDE	20.270	30.556	10.286	24.000	0.000	56.000	Sx	0.000	0.000	30	●
ARCO	30.556	51.385	20.829	0.000	56.000	56.000	Sx	2.500	-2.500	30	●
CLOTOIDE	51.385	61.670	10.286	24.000	56.000	0.000	Sx	0.000	0.000	30	●
RETTIFILO	61.670	93.630	31.959	0.000	0.000	0.000		-2.500	-2.500	30	●
CLOTOIDE	93.630	102.273	8.643	22.000	0.000	56.000	Sx	0.000	0.000	30	●
ARCO	102.273	123.699	21.426	0.000	56.000	56.000	Sx	2.500	-2.500	30	●
CLOTOIDE	123.699	132.342	8.643	22.000	56.000	0.000	Sx	0.000	0.000	30	●
RETTIFILO	132.342	141.123	8.782	0.000	0.000	0.000		-2.500	-2.500	30	●

I rettifili iniziale e finale non rispettano la prescrizione sulla loro lunghezza minima; tuttavia, per questa tipologia di strada, alla luce del contesto in cui si inserisce e delle sue caratteristiche intrinseche, risulta ammissibile derogare in merito alla lunghezza di questo elemento planimetrico.

4.4.2 NV07a

L'andamento planimetrico, con le verifiche dei singoli elementi geometrici, della viabilità in oggetto è riportato nell'immagine seguente.

Tipo	Prog.I. [m]	Prog.F. [m]	Svil. [m]	Parametro [m]	Raggio I. [m]	Raggio F. [m]	Verso	pt dx [%]	pt sx [%]	Vel. [km/h]	Verifica
RETTIFILO	0.000	6.730	6.730	0.000	0.000	0.000		-2.500	-2.500	30	●
CLOTOIDE	6.730	17.841	11.111	20.000	0.000	36.000	Dx	0.000	0.000	30	●
ARCO	17.841	54.222	36.381	0.000	36.000	36.000	Dx	-2.989	2.989	30	●
CLOTOIDE	54.222	65.333	11.111	20.000	36.000	0.000	Dx	0.000	0.000	30	●
RETTIFILO	65.333	100.409	35.076	0.000	0.000	0.000		-2.500	-2.500	30	●
CLOTOIDE	100.409	113.742	13.333	40.000	0.000	120.000	Sx	0.000	0.000	30	●
ARCO	113.742	149.429	35.687	0.000	120.000	120.000	Sx	2.500	-2.500	30	●
CLOTOIDE	149.429	162.763	13.333	40.000	120.000	0.000	Sx	0.000	0.000	30	●
RETTIFILO	162.763	264.933	102.170	0.000	0.000	0.000		-2.500	-2.500	30	●
CLOTOIDE	264.933	276.362	11.429	20.000	0.000	35.000	Dx	0.000	0.000	30	●
ARCO	276.362	319.966	43.605	0.000	35.000	35.000	Dx	-3.044	3.044	30	●
CLOTOIDE	319.966	331.395	11.429	20.000	35.000	0.000	Dx	0.000	0.000	30	●
RETTIFILO	331.395	394.226	62.831	0.000	0.000	0.000		-2.500	-2.500	30	●

Gli ultimi due rettifili non rispettano il rapporto che la norma indica tra il loro sviluppo e il raggio della curva tra loro interposta; tuttavia, tale prescrizione risulta legata alla percezione degli elementi planimetrici e non è connessa direttamente con la sicurezza della circolazione.

4.5 Allargamenti delle corsie 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:

$$E = K / R$$

dove K= 45;

4.5.2 NV07a

Prog [m]	All 1 Sx E [m]	All 1 Sx I [m]	All 0 Sx E [m]	All 0 Sx I [m]	All 0 Dx I [m]	All 0 Dx E [m]	All 1 Dx I [m]	All 1 Dx E [m]
0.000	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
25.341	0.00	0.00	0.00	0.58	0.00	0.63	0.00	0.00
46.722	0.00	0.00	0.00	0.58	0.00	0.63	0.00	0.00
72.833	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
92.909	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
121.242	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
141.929	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
170.263	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
257.433	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
283.862	0.00	0.00	0.00	0.60	0.00	0.64	0.00	0.00
312.466	0.00	0.00	0.00	0.60	0.00	0.64	0.00	0.00
338.895	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
394.226	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

4.6 Andamento altimetrico e verifiche

4.6.1 NV07

La sequenza e le caratteristiche geometriche degli elementi sono riportate nelle tabelle seguenti.

Vertici											
N.	Progressiva	Quota	Parziale	Parziale Res.	i (%)	Dislivello	Lunghezza	Lunghezza R.	Esito	Verifiche	
0	0.000	227.522	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	●	...	
1	22.632	227.454	22.632	6.942	-0.298	-0.067	22.632	6.942	●	...	
2	54.493	229.684	31.861	3.046	7.000	2.230	31.939	3.054	●	...	
3	111.867	229.398	57.373	39.248	-0.500	-0.287	57.374	39.249	●	...	
4	132.342	229.500	20.475	12.975	0.500	0.102	20.475	12.975	●	...	
5	141.123	229.500	8.782	6.282	0.000	0.000	8.782	6.282	●	...	

Raccordi Verticali													
N.	Tipo	Raggio Vert.	Delta i (%)	Sviluppo	Prog. Iniziale	Prog. Finale	Parziale Rac.	Sorp/Dc	Vp (km/h)	Diag. Vel	Raggio Min.	Esito	Verifiche
1	Parabolico	430.000	7.298	31.405	6.942	38.322	31.380	<input type="checkbox"/>	30.000	<input checked="" type="checkbox"/>	425.016	●	...
2	Parabolico	350.000	-7.500	26.270	41.368	67.618	26.250	<input type="checkbox"/>	30.000	<input checked="" type="checkbox"/>	119.037	●	...
3	Parabolico	1000.000	1.000	10.000	106.867	116.867	10.000	<input type="checkbox"/>	30.000	<input checked="" type="checkbox"/>	115.741	●	...
4	Parabolico	1000.000	-0.500	5.000	129.842	134.842	5.000	<input type="checkbox"/>	30.000	<input checked="" type="checkbox"/>	115.741	●	...

L'altimetria risulta verificata nella totalità dei suoi elementi in quanto tutte le livellette hanno una pendenza inferiore al 10% (valore limite per la categoria di strada) e i raccordi verticali garantiscono la distanza di visuale libera per l'arresto, oltre a tutte le altre verifiche richieste da norma.

4.6.2 NV07a

La sequenza e le caratteristiche geometriche degli elementi sono riportate nelle tabelle seguenti.

Vertici											
N.	Progressiva	Quota	Parziale	Parziale Res.	i (%)	Dislivello	Lunghezza	Lunghezza R.	Esito	Verifiche	
0	0.000	229.592	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000		...	
1	43.272	228.493	43.272	33.239	-2.541	-1.099	43.286	33.249		...	
2	82.871	225.721	39.599	16.695	-7.000	-2.772	39.696	16.735		...	
3	213.848	224.045	130.977	105.444	-1.279	-1.676	130.988	105.452		...	
4	298.164	221.543	84.316	55.939	-2.968	-2.502	84.353	55.964		...	
5	384.226	225.000	86.061	65.325	4.017	3.457	86.131	65.378		...	
6	394.226	225.000	10.000	4.979	0.000	0.000	10.000	4.979		...	

Raccordi Verticali													
N.	Tipo	Raggio Vert.	Delta i (%)	Sviluppo	Prog. Iniziale	Prog. Finale	Parziale Rac.	Sorp/Dc	Vp (km/h)	Diag. Vel	Raggio Min.	Esito	Verifiche
1	Parabolico	450.000	-4.459	20.090	33.239	53.305	20.066	<input type="checkbox"/>	30.000	<input checked="" type="checkbox"/>	115.741		...
2	Parabolico	450.000	5.721	25.769	69.999	95.742	25.743	<input type="checkbox"/>	30.000	<input checked="" type="checkbox"/>	410.916		...
3	Parabolico	1500.000	-1.688	25.330	201.186	226.510	25.324	<input type="checkbox"/>	30.000	<input checked="" type="checkbox"/>	115.741		...
4	Parabolico	450.000	6.984	31.437	282.449	313.879	31.430	<input type="checkbox"/>	30.000	<input checked="" type="checkbox"/>	413.365		...
5	Parabolico	250.000	-4.017	10.045	379.204	389.247	10.042	<input type="checkbox"/>	30.000	<input checked="" type="checkbox"/>	115.741		...

L'altimetria risulta verificata nella totalità dei suoi elementi in quanto tutte le livellette hanno una pendenza inferiore al 10% (valore limite per la categoria di strada) e i raccordi verticali garantiscono la distanza di visuale libera per l'arresto.

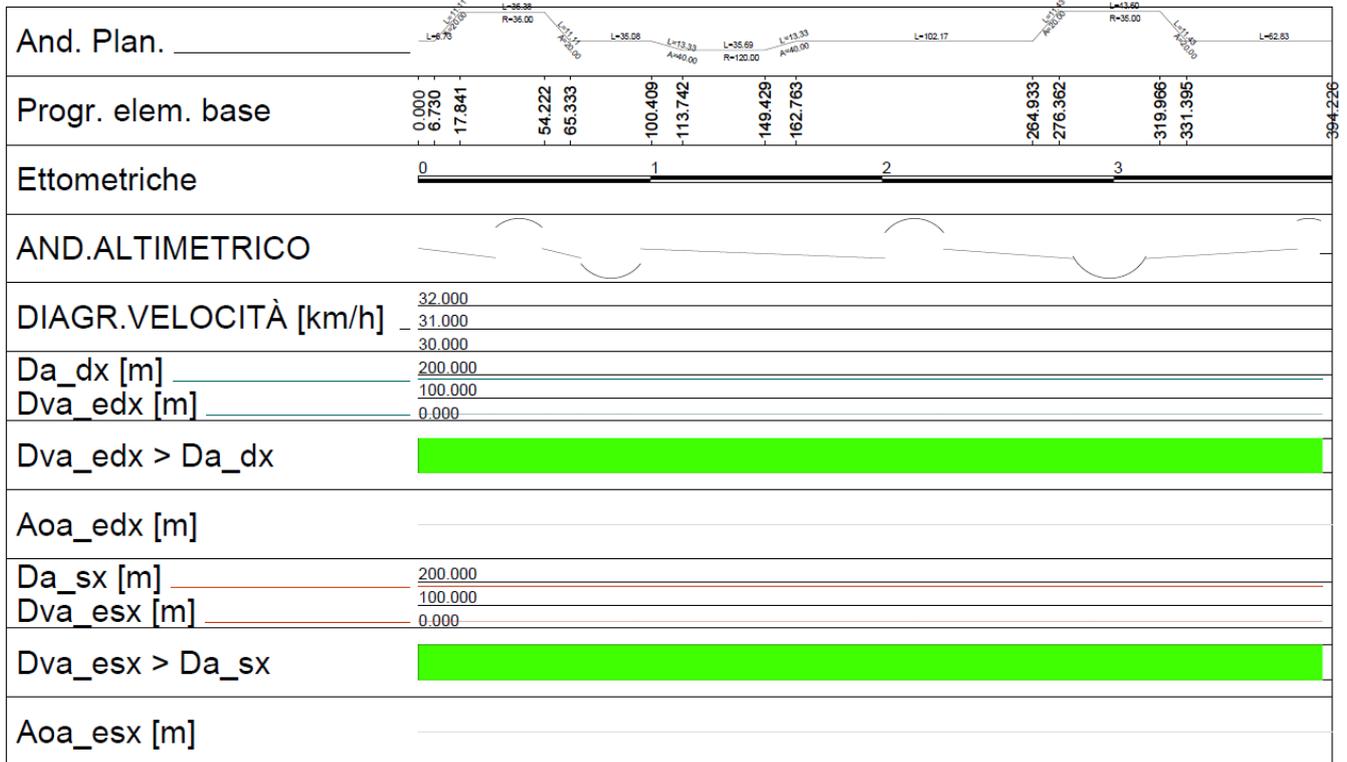
4.7 Verifica distanze di visuale libera

Con riferimento all'andamento piano-altimetrico, la verifica delle distanze di visuale libera è stata condotta verificando che lungo il tracciato sia garantita la distanza di visuale libera richiesta per l'arresto.

4.7.1 NV07

L'andamento piano altimetrico è tale da garantire adeguate condizioni di visibilità senza prevedere alcun allargamento delle banchine.

4.7.2 NV07a



Gli allargamenti previsti risultano sufficienti a garantire opportune distanze di visuale libera.

4.8 Visibilità intersezioni a raso

Relativamente alle intersezioni presenti, sono state condotte le verifiche di visibilità in termini di triangoli di visuale, così come riportato nel D.M. 2006; la verifica è esposta nel seguito.

In approccio ad un'intersezione è necessario garantire opportuni triangoli di visuale liberi da qualsiasi tipo di ostruzione alla continua e diretta visione reciproca dei veicoli afferenti al punto di intersezione considerato (si considerano ostacoli per la visibilità oggetti isolati aventi la massima dimensione planimetrica superiore a 0.8m).

La normativa di riferimento, il D.M. 19.04.2006, prescrive che il lato maggiore del triangolo di visibilità è rappresentato dalla distanza di visibilità principale D, data dall'espressione:

$$D = v \times t$$

In cui:

v = velocità di riferimento [m/s], pari al valore della velocità di progetto caratteristica del tratto considerato, in presenza di limiti impositivi di velocità, dal valore prescritto dalla segnaletica;

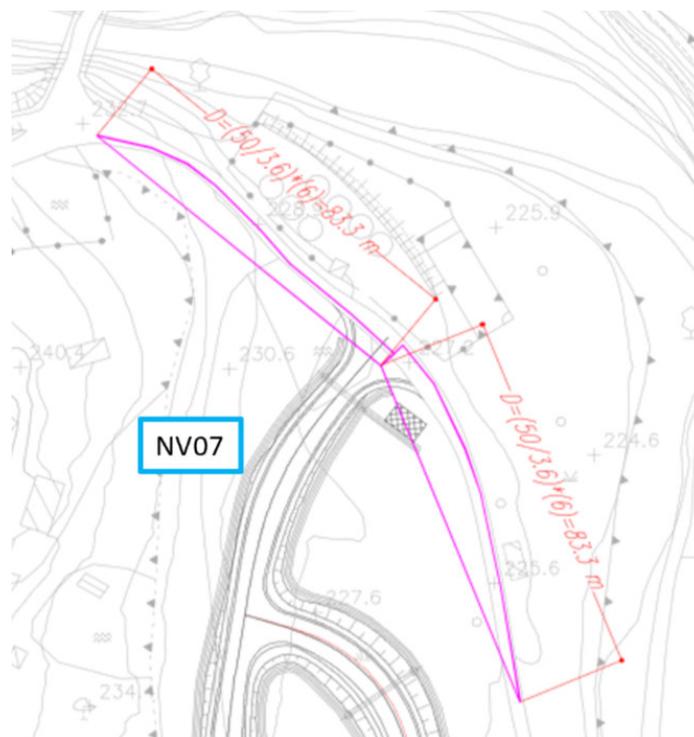
t = tempo di manovra pari a:

- in presenza di manovre regolate da precedenza: 12s;
- in presenza di manovre regolate da Stop: 6 s.

Tali valori devono essere incrementati di un secondo per ogni punto percentuale di pendenza longitudinale del ramo secondario superiore al 2%.

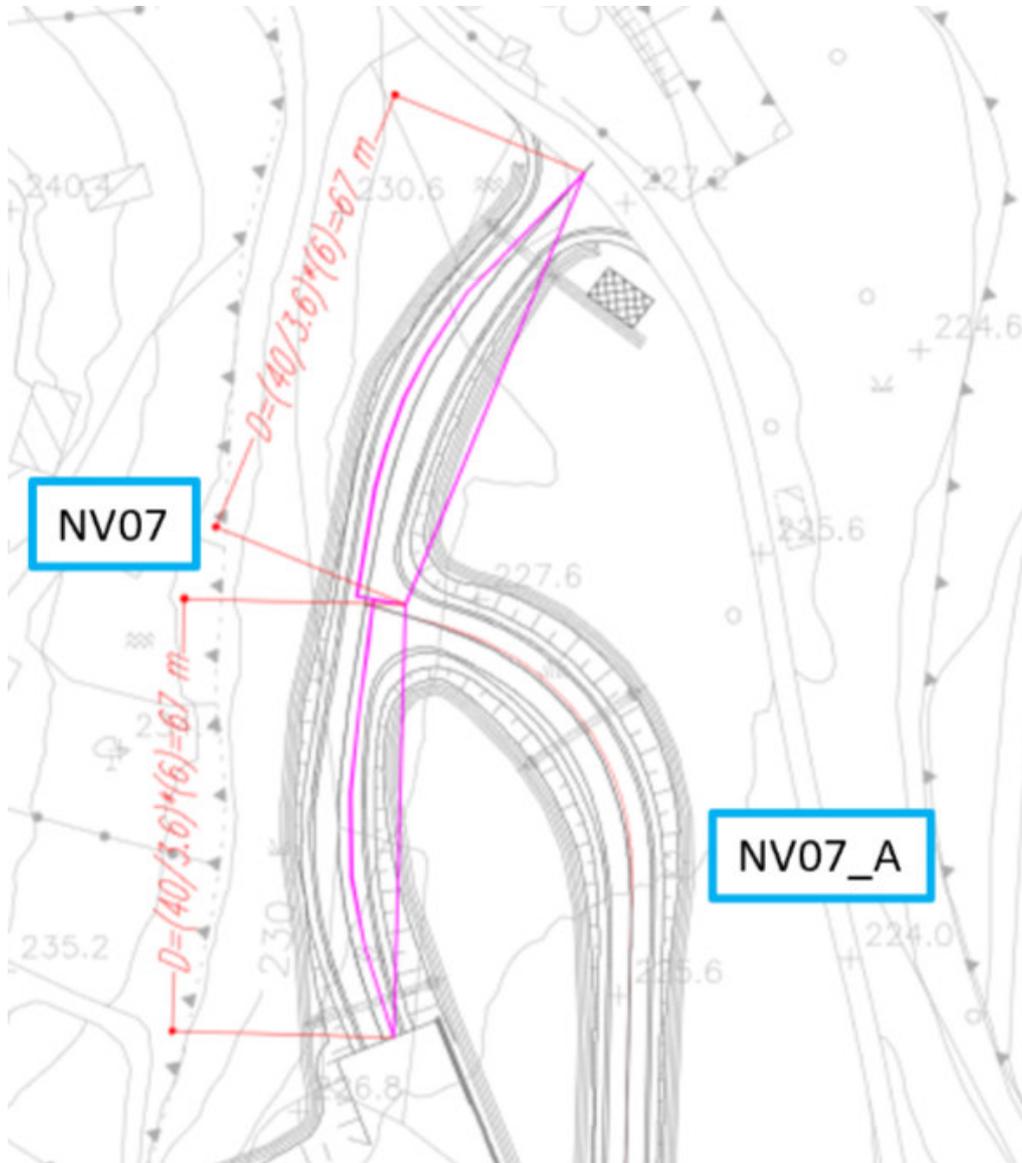
Il lato minore del triangolo di visibilità sarà commisurato ad una distanza di 20m dal ciglio della strada principale, per le intersezioni regolate da precedenza, e di 3 m dalla linea di arresto, per quelle regolate da Stop.

All'interno del triangolo di visibilità non devono esistere ostruzioni alla continua e diretta visione reciproca dei veicoli afferenti al punto di intersezione considerato. Si considerano ostacoli per la visibilità oggetti isolati aventi la massima dimensione planimetrica superiore a 0.8m. Per la viabilità in esame è stato considerato il caso di manovre regolate da Stop; le traiettorie dei veicoli sono state considerate in asse alle rispettive corsie.



NV07/NV07a- Strade di accesso a SE31 e SE32
Relazione tecnico descrittiva e verifiche

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC2A	C1 R 13	RH	NV0700 001	C	19 di 21

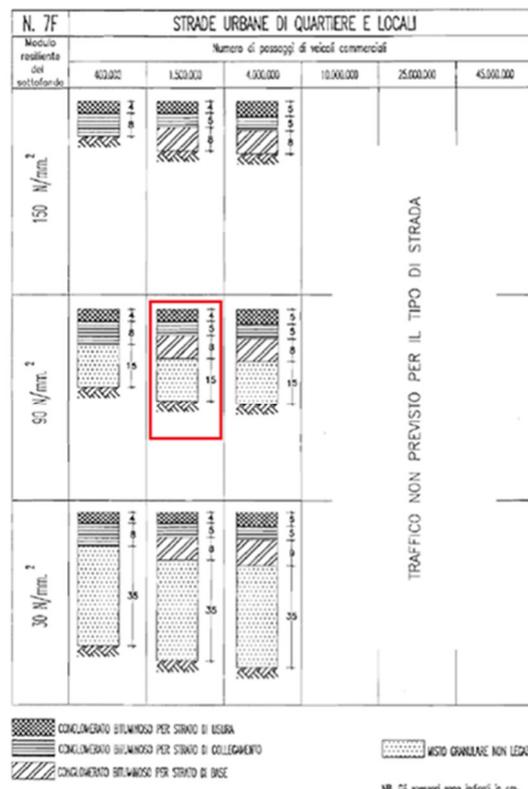


5 CORPO STRADALE E PAVIMENTAZIONI

Per il progetto della pavimentazione, in questa fase progettuale, si è tenuto conto del fatto che le Nuove Viabilità di progetto risultano classificabili come F locali, urbane o a destinazione particolare, dunque per la sovrastruttura stradale delle viabilità di progetto è stata adottata una configurazione di tipo flessibile, di spessore complessivo pari a 32cm, costituita dai seguenti strati:

- Tappeto di usura in conglomerato bituminoso sp. 4 cm
- Binder in conglomerato bituminoso sp. 5 cm
- Base in conglomerato bituminoso sp.8 cm
- Strato di fondazione in misto granulare sp. 15 cm

La scelta della sovrastruttura stradale è stata fatta basandosi su quanto indicato dal Catalogo delle pavimentazioni del CNR (scheda 7F) considerando un numero di passaggi di veicoli commerciali pari a 1.500.000 e un modulo resiliente del sottofondo pari almeno a 90 N/mm².



6 BARRIERA DI SICUREZZA E SEGNALETICA

Il progetto delle barriere è rimandato alla fase successiva di progettazione, in questa fase comunque, tutte le scelte progettuali hanno tenuto conto della presenza o meno di una eventuale barriera di sicurezza secondo le normative vigenti.

Come per le barriere anche il progetto della segnaletica è rimandato alla futura fase progettuale.