



www.ferrovienordbarese.it

FERROTRAMVIARIA S.p.A.

REGIONE PUGLIA - ASSESSORATO ALLE
INFRASTRUTTURE STRATEGICHE E MOBILITA'

Delibera G.R. n°744 del 13/05/2008

Decisione UE (C) 2012 n.2740 del 27/04/2012

GRANDE PROGETTO: "ADEGUAMENTO FERROVIARIO DELL'AREA METROPOLITANA NORD-BARESE" (D.G.R. PUGLIA DEL 12/02/2008, N.146)

**LINEA BARI - BARLETTA: OPERE DI RADDOPPIO, VELOCIZZAZIONE E
POTENZIAMENTO NELLA TRATTA CORATO - BARLETTA, CON
L'INTERRAMENTO DEL TRACCIATO FERROVIARIO NELL'ABITATO DI
ANDRIA E L'INTERCONNESSIONE CON RFI NELLA STAZIONE RFI DI
BARLETTA E BARI**

PROGETTO DEFINITIVO

Progettazione e Coordinamento



FERROTRAMVIARIA
engineering

FERROTRAMVIARIA ENGINEERING SPA
00162 ROMA P. WINCKELMANN 12
70123 BARI VIA NAPOLI 161
P.IVA 00898931001
DIRETTORE TECNICO
ING. BERNARDO GRILLI

RESPONSABILE TECNICO
ING. ANTONIO DI LEO

BARLETTA C.LE

ELABORATI GENERALI

RELAZIONE TECNICA GENERALE

SCALA

REV.	DATA E AGGIORNAMENTI
0	21/01/14
1	03/06/14
2	10/11/15

RT

 FERROTRAMVIARIA SpA	PROGETTAZIONE  FERROTRAMVIARIA ENGINEERING SpA				
	PROGETTO DEFINITIVO	PROGETTO GRA BA	LOTTO	CODIFICA DOCUMENTO RT	REV. 1

PROGETTO DEFINITIVO

**GRANDE PROGETTO: "ADEGUAMENTO FERROVIARIO DELL'AREA
METROPOLITANA NORD-BARESE" (D.G.R. PUGLIA DEL 12/02/2008, N. 146)**

BARLETTA C.LE

RELAZIONE TECNICA

4					
3					
2	10.11.2015	INTEGRAZIONI	DI LEO	DI LEO	GRILLI
1	03.06.2014	INTEGRAZIONI	DI LEO	DI LEO	GRILLI
0	21.01.2014	EMISSIONE	DI LEO	DI LEO	GRILLI
REV	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	CONTROLLATO	APPROVATO

 FERROTRAMVIARIA SpA	PROGETTAZIONE				
	 FERROTRAMVIARIA ENGINEERING SpA				
PROGETTO DEFINITIVO	PROGETTO GRA BA	LOTTO	CODIFICA DOCUMENTO RT	REV. 0	FOGLIO 2 di 24

1.	PREMESSA	3
2.	INQUADRAMENTO ALL'INTERNO DEL GRANDE PROGETTO	3
3.	DESCRIZIONE DEI LUOGHI.....	4
4.	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	11
4.1	SECONDO FRONTE DI STAZIONE.....	13
4.2	RIORGANIZZAZIONE DEL PIANO DEL FERRO.....	15
4.3	RIORGANIZZAZIONE DELLA VIABILITÀ DI ACCESSO AL SECONDO FRONTE DI STAZIONE	16
4.4	RIORGANIZZAZIONE DEL SOTTOPASSAGGIO ESISTENTE	21
4.5	COLLEGAMENTO VERTICALE TRA SOTTOPASSO E STAZIONE RFI.....	22
5.	BARRIERE ARCHITETTONICHE	23

 FERROTRAMVIARIA SpA	PROGETTAZIONE				
	 FERROTRAMVIARIA ENGINEERING SpA				
PROGETTO DEFINITIVO	PROGETTO GRA BA	LOTTO	CODIFICA DOCUMENTO RT	REV. 0	FOGLIO 3 di 24

1. PREMESSA

La presente Relazione tecnica illustrativa riporta sinteticamente i criteri seguiti nella progettazione delle opere e le soluzioni adottate, accennando agli aspetti urbanistici, architettonici, strutturali e infrastrutturali, mentre, per la cantierizzazione e più in generale per gli aspetti di maggiore dettaglio architettonici, infrastrutturali e strutturali, si riportano per essi succinte descrizioni, rimandando alle relazioni specialistiche che saranno redatte nel corso di sviluppo della progettazione definitiva.

Il presente progetto è volto a potenziare e a rendere efficiente la stazione di interscambio di Barletta c.le, ponendo le basi infrastrutturali necessarie per una sostanziale implementazione del livello di erogazione del servizio di trasporto, migliorando le condizioni ambientali e di accessibilità al secondo fronte di stazione, individuando compiutamente i lavori da realizzare nel rispetto delle esigenze della popolazione locale ed in ossequio ai criteri e agli indirizzi stabiliti dal piano programmatico regionale.

Le opere di miglioramento dell'intermodalità multi-modale si completano con le aree adibite a parcheggio (da realizzarsi da parte dell'amministrazione comunale) e di scambio e con nuove piazzole di sosta e attestamento per i mezzi di trasporto pubblico su gomma.

2. INQUADRAMENTO ALL'INTERNO DEL GRANDE PROGETTO

La Ferrotramviaria è soggetto attuatore per conto della Regione Puglia del Grande Progetto "Adeguamento ferroviario dell'area metropolitana Nord-barese" finanziato con fondi dell'Unione Europea FESR 2007-2013 nell'ambito del quale è prevista l'interconnessione della linea ferroviaria regionale Bari-Barletta alla Rete Ferroviaria Italiana nella stazione di Barletta Centrale.

Tra le opere previste nel citato Grande Progetto, è compresa anche la sistemazione del secondo fronte di Stazione lato Via Vittorio Veneto con contestuale prolungamento del sottopasso pedonale della Stazione ferroviaria, modifica dei binari e realizzazione di un nuovo fabbricato di stazione.

L'ipotesi progettuale comporta l'utilizzo di suoli di proprietà di Ferrovie che sono non più necessari ai fini dell'esercizio ferroviario di Rete Ferroviaria Italiana e che pertanto possono essere oggetto di trasferimento alla Regione Puglia, e per essa alla Ferrotramviaria per la quota relativa alle infrastrutture ferroviarie, e in parte al Comune per la quota parte relativa a viabilità.

Il Progetto consentirà in via generale il potenziamento dell'accessibilità e dell'interoperabilità RFI-FERROVIE NORD BARESE nella stazione di Barletta" e la ricucitura urbana tra i due fronti abitati separati dalla linea ferroviaria.

 FERROTRAMVIARIA SpA	PROGETTAZIONE  FERROTRAMVIARIA ENGINEERING SpA				
	PROGETTO DEFINITIVO	PROGETTO GRA BA	LOTTO	CODIFICA DOCUMENTO RT	REV. 0

3. DESCRIZIONE DEI LUOGHI

Le opere in oggetto sono volte alla creazione del secondo fronte di stazione, tramite il prolungamento del sottopasso pedonale e la realizzazione di un nuovo sistema di collegamento tra lo stesso sottopasso e il piano stradale di via Vittorio Veneto. La realizzazione del secondo fronte di stazione, consentirà l'interconnessione tra via Vittorio Veneto e il sottopasso pedonale ferroviario, che adesso è raggiungibile solo attraversando i binari.

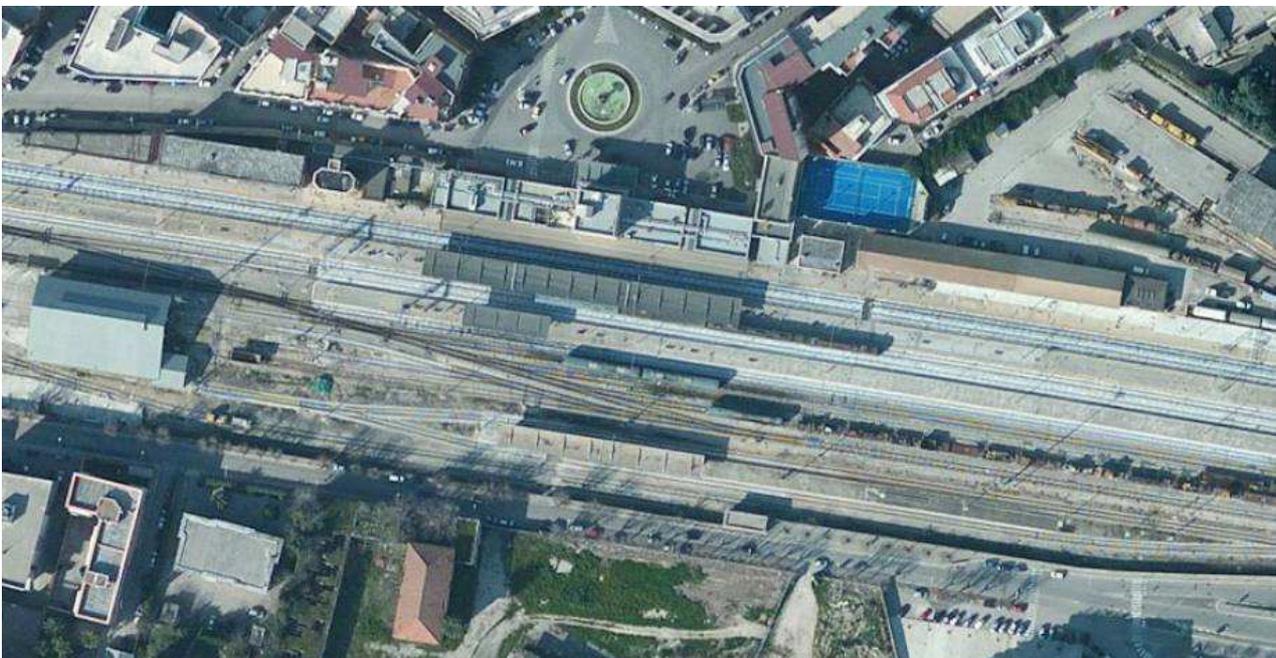


Figura 1. Stazione di Barletta Centrale: ortofoto

Attualmente, alla banchina della linea ferroviaria FNB e al sottopasso si accede da via Vittorio Veneto tramite una porticina ricavata nella recinzione perimetrale e attraversando due binari RFI e un binario FNB, situazione al quanto precaria e priva di sicurezza, ma soprattutto non crea la condizione di ricucitura urbana tra i due fronti abitati della linea ferroviaria.

 FERROTRAMVIARIA SpA	PROGETTAZIONE  FERROTRAMVIARIA ENGINEERING SpA				
	PROGETTO DEFINITIVO	PROGETTO GRA BA	LOTTO	CODIFICA DOCUMENTO RT	REV. 0



Figura 2. Stazione di Barletta Centrale: ingresso/attraversamento dal secondo fronte di stazione

Per andare dall'altra parte della città e raggiunge piazza Francesco Conte Duca, bisogna attraversare i binari, andare sulla banchina ferroviaria FNB e percorrere il sottopasso che collega la stessa banchina FNB alla stazione RFI di Barletta C.Le.

 FERROTRAMVIARIA SpA	PROGETTAZIONE  FERROTRAMVIARIA ENGINEERING SpA				
	PROGETTO DEFINITIVO	PROGETTO GRA BA	LOTTO	CODIFICA DOCUMENTO RT	REV. 0

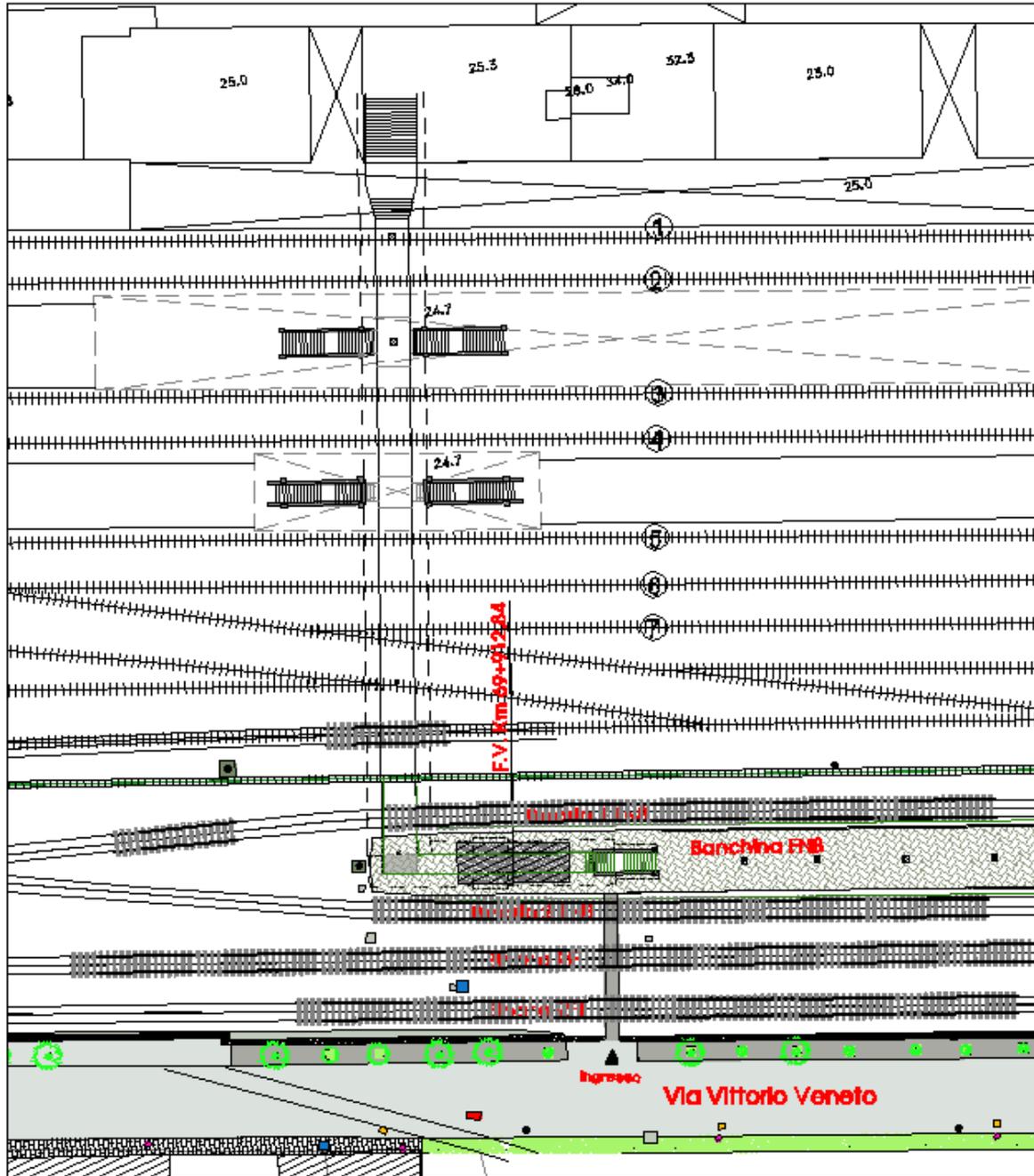


Figura 3. Banchina FNB – sottopasso: stato dei luoghi

L'ultimo tratto di sottopassaggio (lato FNB) che mette in comunicazione le due reti ferroviarie, è stato realizzato durante la costruzione della linea FNB negli anni '50 per consentire il collegamento tra le due stazioni.

 FERROTRAMVIARIA SpA	PROGETTAZIONE  FERROTRAMVIARIA ENGINEERING SpA				
	PROGETTO DEFINITIVO	PROGETTO GRA BA	LOTTO	CODIFICA DOCUMENTO RT	REV. 0

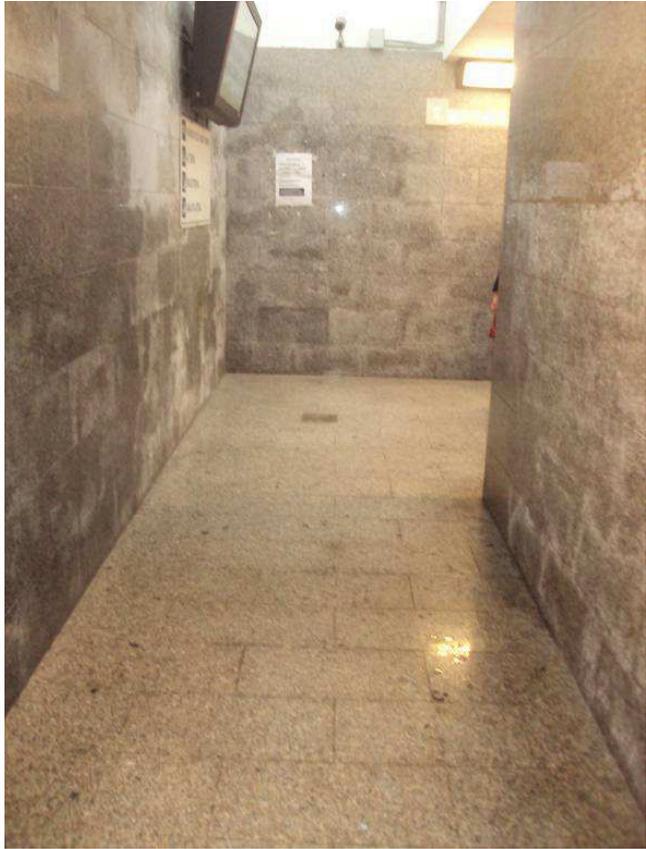


Figura 4. Sottopasso: foto del tratto di accesso alla banchina FNB

 FERROTRAMVIARIA SpA	PROGETTAZIONE  FERROTRAMVIARIA ENGINEERING SpA				
	PROGETTO DEFINITIVO	PROGETTO GRA BA	LOTTO	CODIFICA DOCUMENTO RT	REV. 0

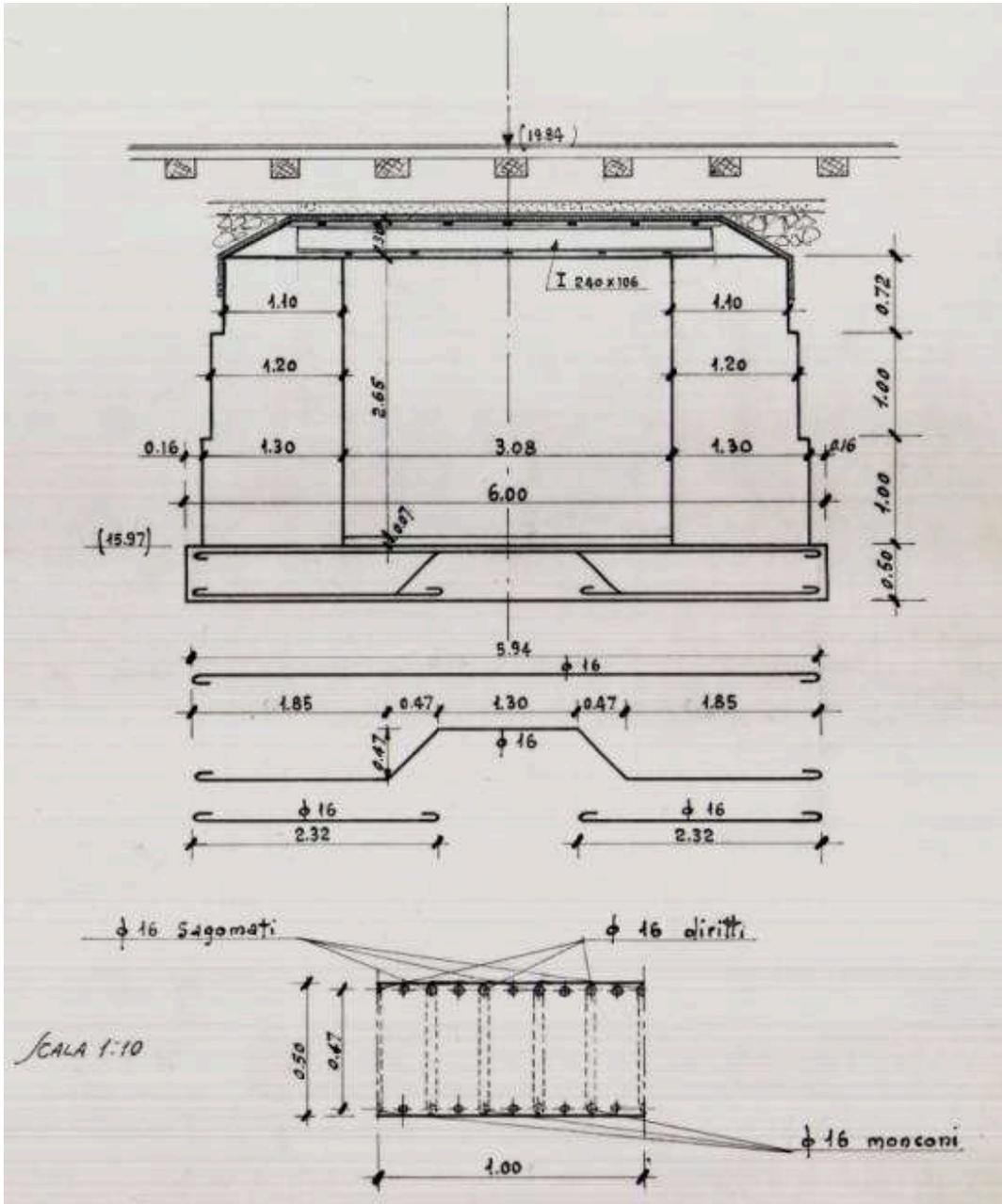


Figura 5. Sottopasso: sezione storica del tratto di sottopasso prolungato negli anni '50

	FERROTRAMVIARIA SpA		PROGETTAZIONE		
				FERROTRAMVIARIA ENGINEERING SpA	
PROGETTO DEFINITIVO	PROGETTO GRA BA	LOTTO	CODIFICA DOCUMENTO RT	REV. 0	FOGLIO 9 di 24

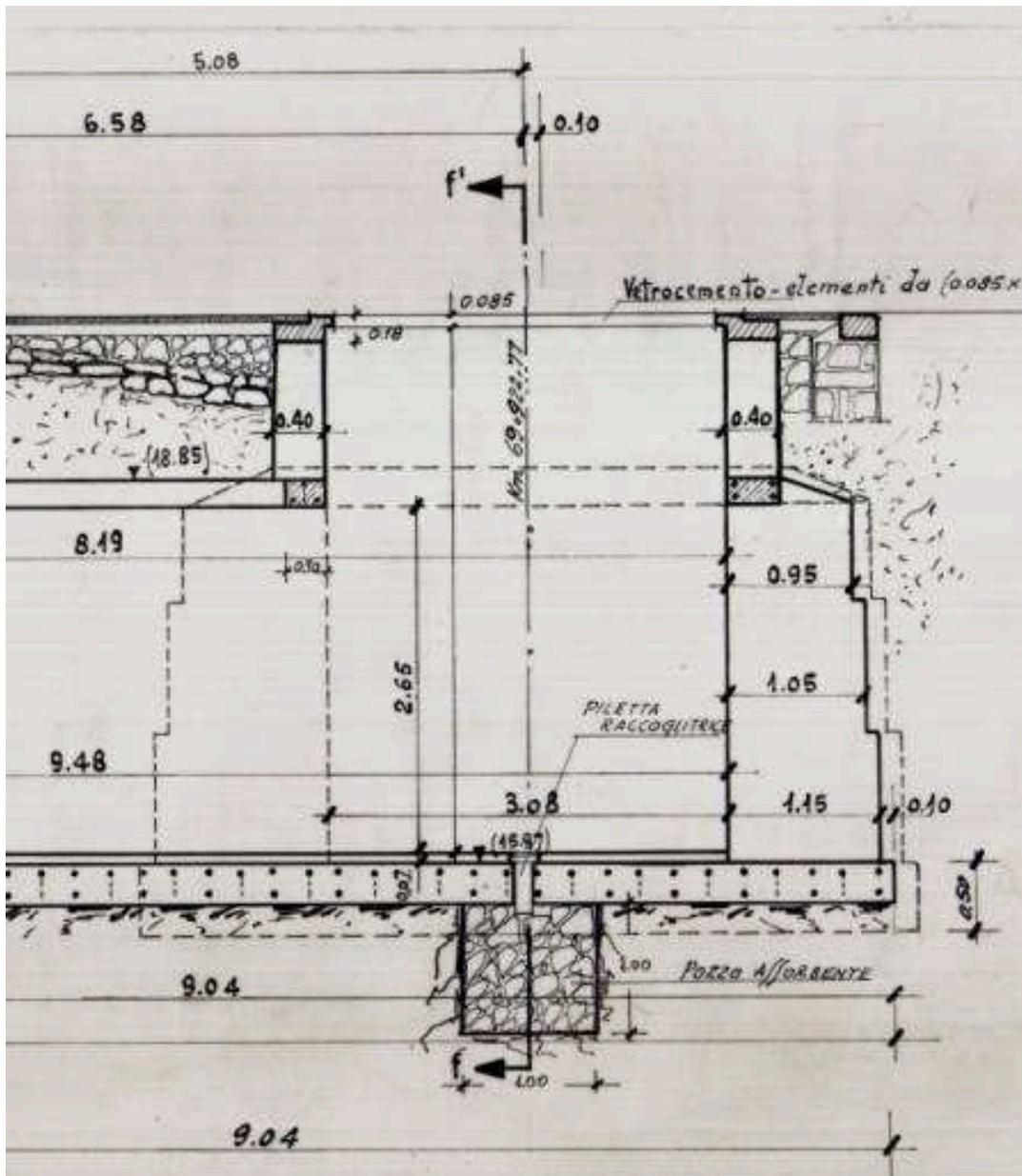


Figura 6. Sottopasso: sezione storica del tratto di sottopasso prolungato negli anni '50, con indicazione pozzo disperdente

Come ben evidente dalle immagini di disegni storici, trattasi di costruzioni tipiche degli anni '50, con getti massivi per le pareti e solette armate in vario modo.

	FERROTRAMVIARIA SpA		PROGETTAZIONE		
			 FERROTRAMVIARIA ENGINEERING SpA		
PROGETTO DEFINITIVO	PROGETTO GRA BA	LOTTO	CODIFICA DOCUMENTO RT	REV. 0	FOGLIO 10 di 24

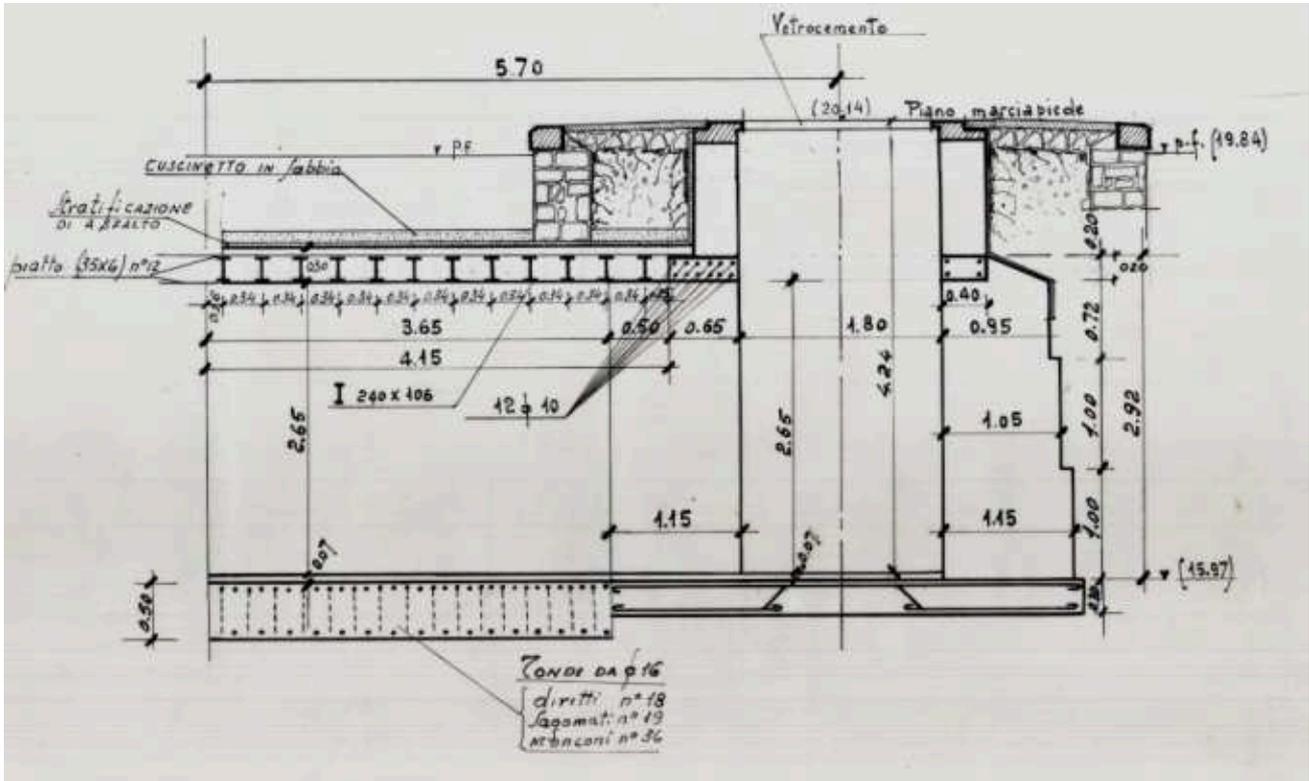


Figura 7. Sottopasso: sezione storica del tratto di innesto tra sottopasso e scala

 FERROTRAMVIARIA SpA	PROGETTAZIONE  FERROTRAMVIARIA ENGINEERING SpA				
	PROGETTO DEFINITIVO	PROGETTO GRA BA	LOTTO	CODIFICA DOCUMENTO RT	REV. 0

4. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Gli interventi previsti in Barletta c.le riguardano sostanzialmente il ripristino dell'interoperabilità con RFI, la creazione del secondo fronte di stazione con prolungamento del sottopasso fino a collegarlo direttamente con via Vittorio Veneto e il nuovo fabbricato di stazione.

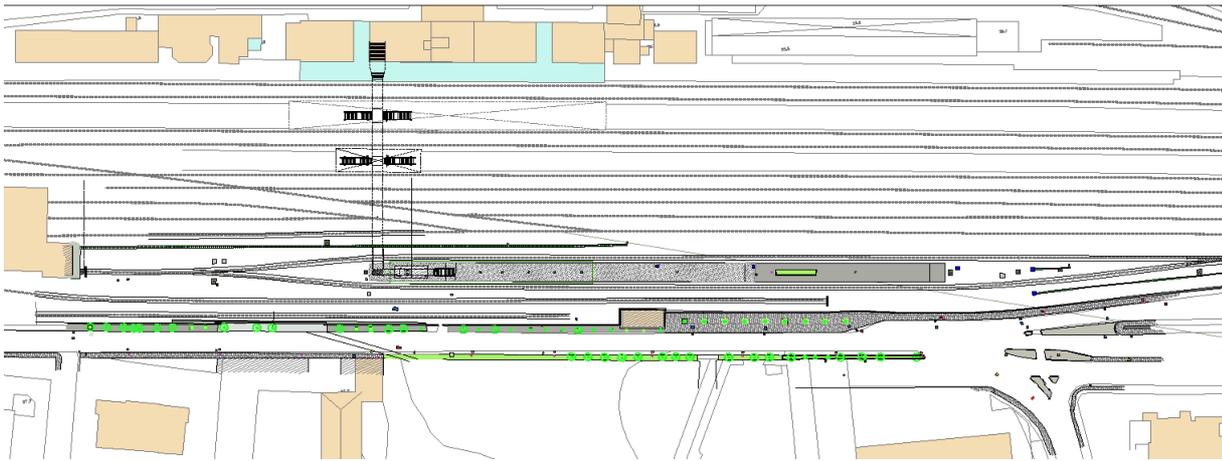


Figura 8. Stazione di Barletta Centrale: stato dei luoghi

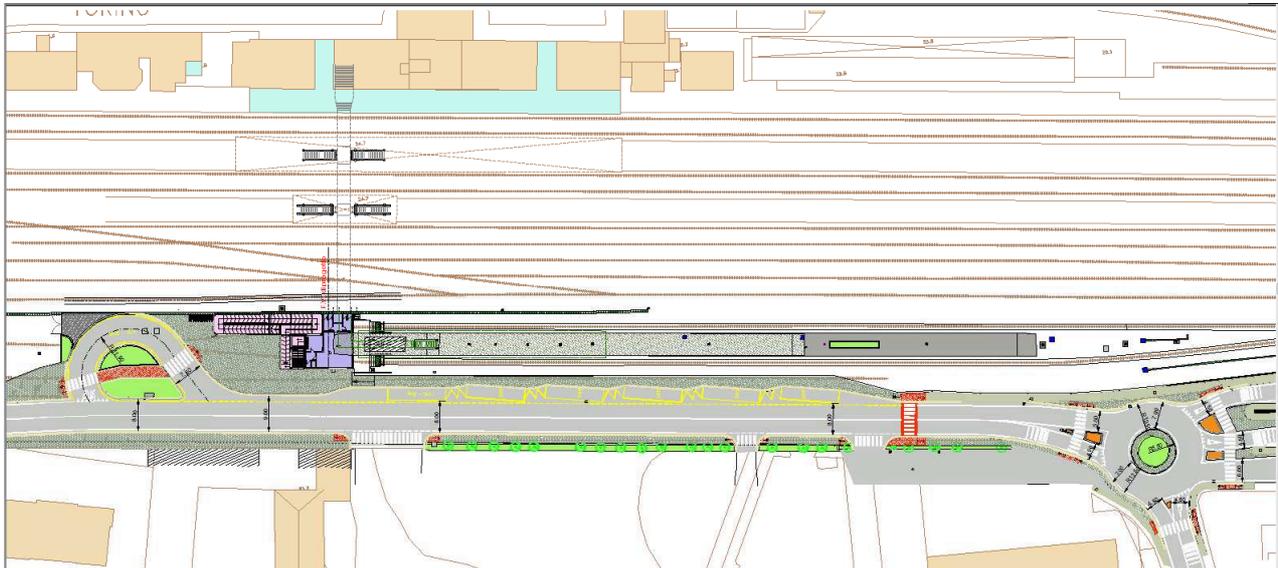


Figura 9. Stazione di Barletta Centrale: stato di progetto

La creazione del secondo fronte di stazione la cui esigenza, oltre che da opportunità funzionali, è dettata dalla necessità di porre in relazione il centro cittadino con le aree delle ex distillerie, in cui è previsto un piano di recupero urbano PRU e con il parcheggio multipiano, previsto dal Comune di Barletta sul lato monte di Via Vittorio Veneto.

 FERROTRAMVIARIA SpA	PROGETTAZIONE  FERROTRAMVIARIA ENGINEERING SpA				
	PROGETTO DEFINITIVO	PROGETTO GRA BA	LOTTO	CODIFICA DOCUMENTO RT	REV. 0

In termini generali, il progetto del secondo fronte di stazione di Barletta C.le si propone di:

- aumentare la potenzialità complessiva dell'intercambio modale delle linee di trasporto pubblico già serventi il territorio oggetto dell'intervento;
- migliorare l'accessibilità ai servizi ferroviari FNB e RFI soprattutto per i diversamente abili;
- ricucire il tessuto urbano interrotto attualmente dalla linea ferroviaria con un percorso pedonale continuo da via Vittorio Veneto a piazza Francesco Conte Duca;
- rendere più capillare l'offerta di trasporto – nei confronti dei quartieri influenzati dalla Stazione Barletta C.Le – “da” e “verso” le località di servizio servite dalle Ferrovie del Nord Barese.

Il progetto del secondo fronte di Stazione è stato elaborato in modo da ridurre al minimo l'occupazione delle aree, utilizzando a tale scopo principalmente aree ferroviarie di proprietà di RFI e riorganizzando la viabilità esistente, via Vittorio Veneto e l'incrocio con via Barbarisco.

Il progetto è stato sviluppato in maniera armonica, con quelle che sono gli sviluppi dell'area in oggetto da parte dell'amministrazione comunale, in primo luogo la previsione di un parcheggio multipiano sempre su via Vittorio Veneto.

Per tener conto di questa previsione futura, è stata già adottata una soluzione progettuale che prevede un facile collegamento del piano interrato della nuova stazione al parcheggio multipiano, senza soggezioni alla infrastruttura ferroviaria.

L'intervento in oggetto a grandi linee prevede:

- ✓ La realizzazione di un secondo fronte di stazione in via Vittorio Veneto per una migliore accessibilità e funzionalità del nodo infrastrutturale;
- ✓ La riorganizzazione e ampliamento della viabilità di accesso al secondo fronte di stazione;
- ✓ La riorganizzazione del piano del ferro, eliminando parte degli attuali binari per ricavare due tronchini di attestamento del servizio ferroviario FNB,
- ✓ La realizzazione di un collegamento verticale tra il sottopasso e il piano terra della stazione RFI di Barletta C.le;
- ✓ Il nuovo fabbricato di stazione FNB;
- ✓ Il prolungamento della pensilina attuale FNB lato Barletta scalo;
- ✓ La realizzazione di idonea recinzione a standard RFI, per la separazione delle aree RFI da quelle cedute alla Regione.

 FERROTRAMVIARIA SpA	PROGETTAZIONE  FERROTRAMVIARIA ENGINEERING SpA				
	PROGETTO DEFINITIVO	PROGETTO GRA BA	LOTTO	CODIFICA DOCUMENTO RT	REV. 0

4.1 Secondo fronte di stazione

Il progetto prevede in primo luogo il prolungamento del sottopasso pedonale e il collegamento, sia con scala sia con rampa pedonale dello stesso con via Vittorio Veneto. In tale modo si rende il sottopasso passante e dunque fruibile dalla cittadinanza, condizione necessaria per migliorare la permeabilità trasversale pedonale, oggi seriamente compromessa dallo sbarramento attuato dalla linea ferroviaria. Il sottopasso e le rampe di accesso fanno parte della nuova stazione di Barletta delle Ferrovie del Nord Barese.

Il prolungamento del sottopasso pedonale è realizzato tramite la demolizione della parte terminale dell'esistente struttura e la connessione con la nuova struttura del fabbricato viaggiatori.

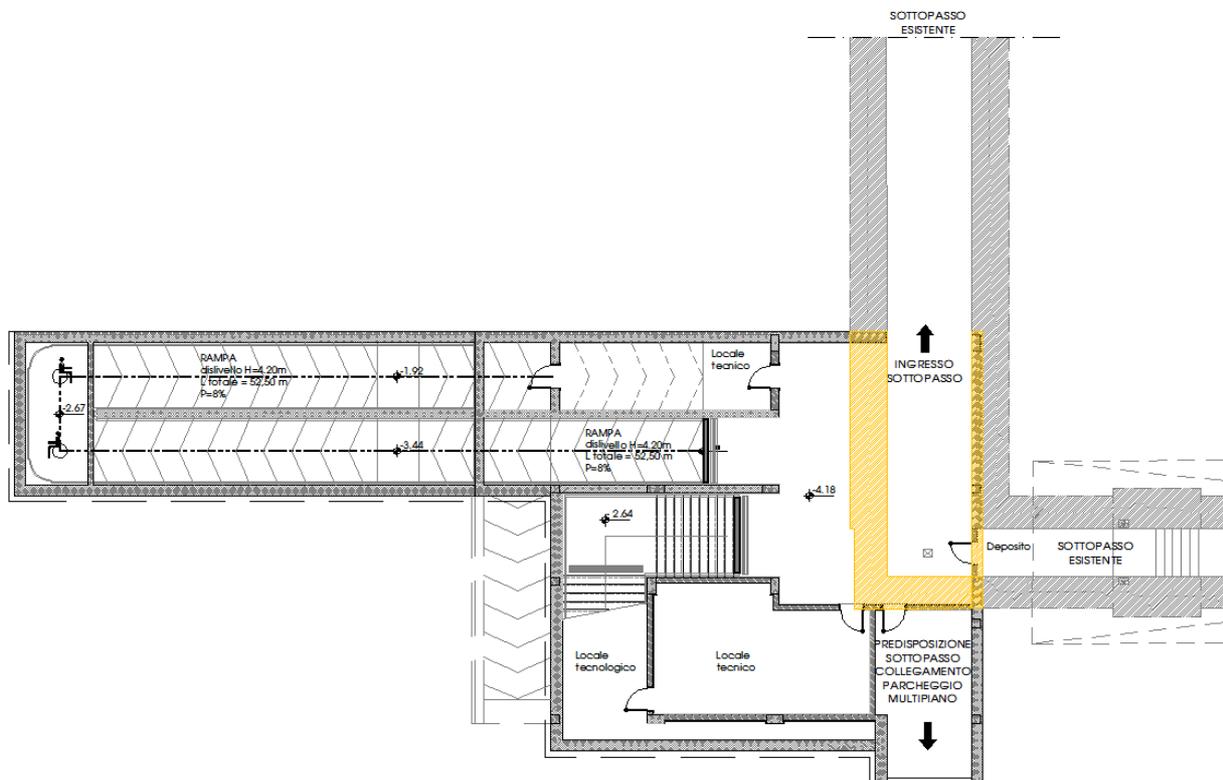


Figura 10. Stazione di Barletta Centrale: pianta livello interrato

Dalla planimetria sopra riportata, si evince chiaramente (campitura in giallo) le parti da demolire per collegare il sottopasso esistente al nuovo fabbricato viaggiatori.

 FERROTRAMVIARIA SpA	PROGETTAZIONE  FERROTRAMVIARIA ENGINEERING SpA				
	PROGETTO DEFINITIVO	PROGETTO GRA BA	LOTTO	CODIFICA DOCUMENTO RT	REV. 0

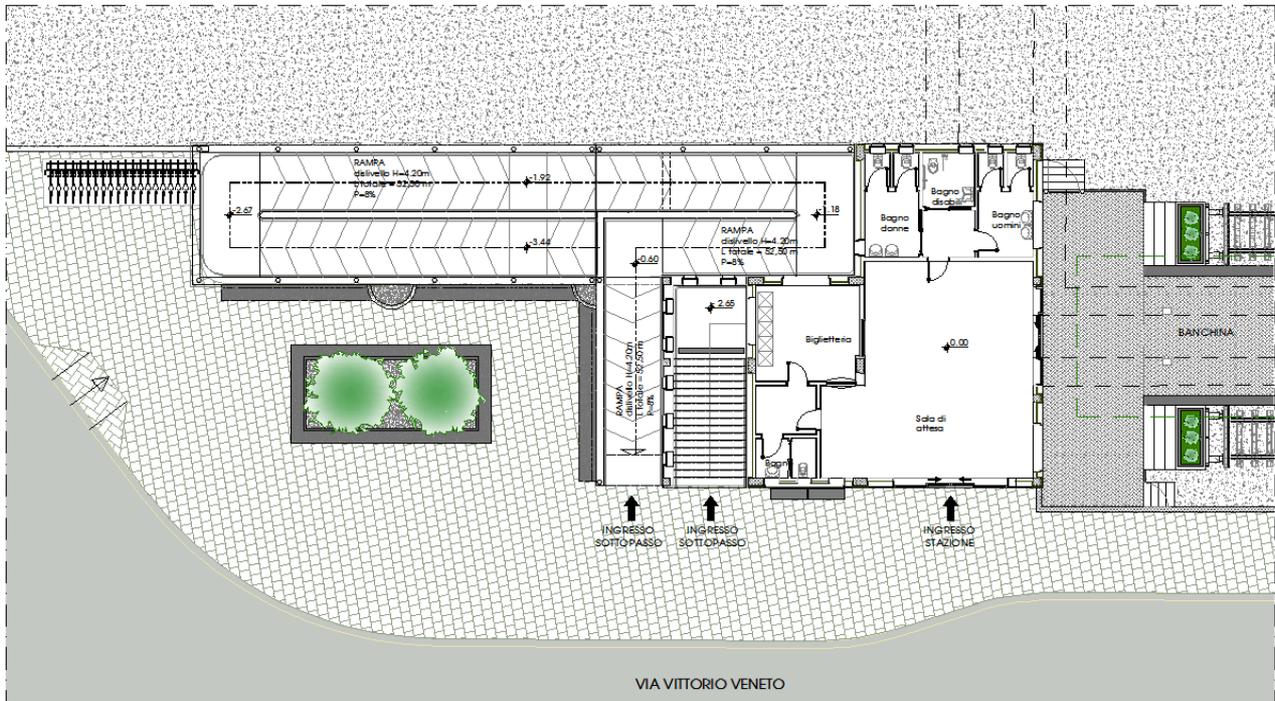


Figura 11. Stazione di Barletta Centrale: pianta livello accessi

Nel fabbricato viaggiatori trovano collocazione un'area di accesso, una biglietteria, con un ufficio servito da servizi igienici, una zona di attesa attrezzata, ed un blocco bagni per uomini, donne e portatori di handicap. Tramite la scala e la rampa pedonale, si accede al piano interrato posto a quota a $Q = -4.18\text{m}$ rispetto alla quota di Piano Terra, collegato direttamente al sottopasso pedonale.

Il piano interrato è costituito da un ampio disimpegno e da locali tecnici/tecnologici. Il disimpegno consente di mettere in comunicazione la scala e la rampa pedonale direttamente con il sottopasso esistente che congiunge la stazione FNB con la stazione RFI di Barletta C.Le.

Lo spazio occupato temporaneamente dal "locale a disposizione", rappresenta la predisposizione al futuro prolungamento del sottopasso verso il parcheggio multipiano, quando questo sarà realizzato.

L'accesso alla rampa pedonale e al vano scala sono indipendenti dall'ingresso del fabbricato viaggiatori però posti sullo stesso fronte e vicini tra loro.

Attraverso il fabbricato viaggiatori si accede alla banchina, la distribuzione del traffico passeggero è stata così convogliata attraverso la sala attesa, creando le condizioni per il controllo dell'accesso alle banchine e quindi alla struttura ferroviaria.

La parte esterna della stazione e delle rampe di collegamento verticale, trovano ampio spazio in una piazzetta o comunque una zona pavimentata ampia che ne permette il reindirizzamento del flusso pedonale sia per i servizi FNB che di RFI oltre quelli di semplice passaggio da una parte all'altra della città.

 FERROTRAMVIARIA SpA	PROGETTAZIONE  FERROTRAMVIARIA ENGINEERING SpA				
	PROGETTO DEFINITIVO	PROGETTO GRA BA	LOTTO	CODIFICA DOCUMENTO RT	REV. 0

Gli ampi spazi, garantiscono anche la distribuzione delle grosse masse che si concentrano sul terminal BUS, che impegnano le strutture del sottopassaggio.

Il sottopasso non è oggetto d'intervento, se non per la installazione della videosorveglianza (con centro di controllo da parte della polizia municipale, oltre alla remotizzazione sia su RFI che su FNB), oltre alla sistemazione dell'attuale impianto di smaltimento delle acque che confluiscono all'interno del sottopasso, le quali trovano recapito finale in un pozzo disperdente nella porzione di sottopasso di proprietà FNB.

Durante i lavori, questo pozzo sarà demolito, pertanto ne sarà ricostruito un'altro di opportune dimensioni, e dotato di impianto di sollevamento delle acque verso il recapito finale nella fogna bianca comunale su via Vittorio Veneto.

4.2 Riorganizzazione del piano del ferro

Gli interventi sul piano del ferro nella stazione di Barletta centrale, sono volte ad una riorganizzazione del piano regolatore del ferro, per creare la interconnessione con rete ferroviaria italiana.

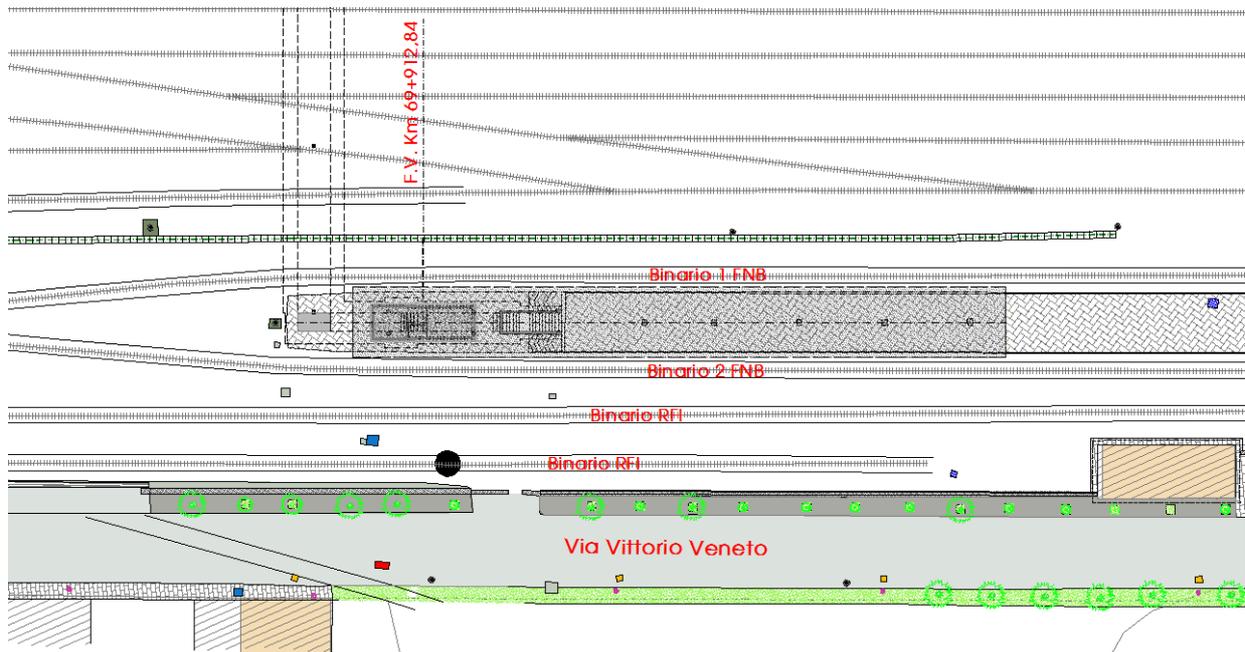


Figura 12. Stazione di Barletta Centrale: pianta livello banchina stato dei luoghi

Per gli interventi al piano del ferro, inerenti gli attuali due binari FNB, la modifica dell'attuale piano binari, prevede la creazione di due tronchini di attestamento, in modo da guadagnare spazi sufficienti ad ospitare un nuovo fabbricato di stazione e, soprattutto, per poter allargare via Vittorio Veneto.

 FERROTRAMVIARIA SpA	PROGETTAZIONE  FERROTRAMVIARIA ENGINEERING SpA				
	PROGETTO DEFINITIVO	PROGETTO GRA BA	LOTTO	CODIFICA DOCUMENTO RT	REV. 0

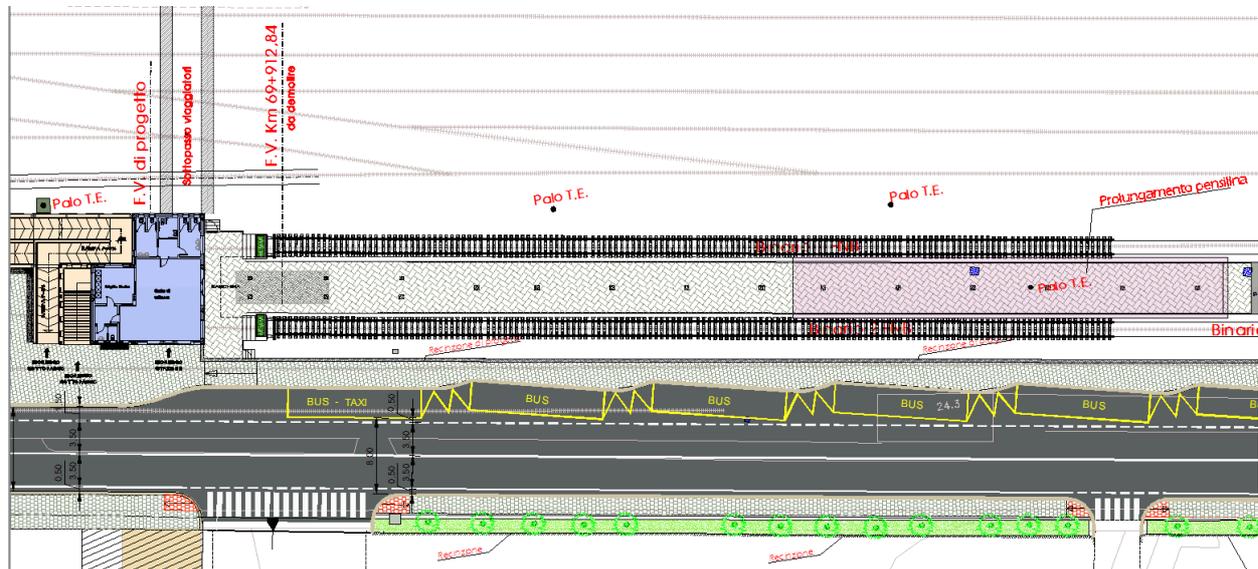


Figura 13. Stazione di Barletta Centrale: pianta livello banchina stato di progetto

Per rendere la banchina continua e ampia è stata prevista la demolizione del vecchio fabbricato viaggiatori conservando però i pilastri che reggono la pensilina di copertura e la chiusura dell'attuale scala di accesso al sottopasso. Per dare continuità alla copertura è stata prevista l'ampliamento della pensilina esistente conservando le caratteristiche geometriche e architettoniche.

Alla banchina centrale a servizio dei due binari ferroviari si accede dalla sala di attesa del fabbricato viaggiatori.

I binari ferroviari verranno sia planimetricamente che altimetricamente rettificati per consentire la fermata dei treni in rettilineo e garantire gli standard tipici delle FNB, differenza di quota tra piano di rotolamento e banchina deve essere di 45 cm mentre la distanza tra banchina e rotaia interna di 95 cm.

4.3 Riorganizzazione della viabilità di accesso al secondo fronte di stazione

L'attuale viabilità è costituita da due corsie, una per ogni senso di marcia, con larghezza totale della carreggiata di circa 6,80 m. Lato ferrovia vi è un marciapiede mediamente largo 1,80 m, nel tratto iniziale di via Vittorio Veneto fino alla cabina elettrica, invece il restante marciapiede è largo circa 5,80 m. Dall'altro lato invece, il marciapiede è presente solo nel tratto finale della strada, nella restante parte vi è una fascia alberata.

 FERROTRAMVIARIA SpA	PROGETTAZIONE				
	 FERROTRAMVIARIA ENGINEERING SpA				
PROGETTO DEFINITIVO	PROGETTO GRA BA	LOTTO	CODIFICA DOCUMENTO RT	REV. 0	FOGLIO 17 di 24



Figura 14: via Vittorio Veneto ingresso FNB: stato dei luoghi



Figura 14: via Vittorio Veneto tratto iniziale: stato dei luoghi

 FERROTRAMVIARIA SpA	PROGETTAZIONE  FERROTRAMVIARIA ENGINEERING SpA				
	PROGETTO DEFINITIVO	PROGETTO GRA BA	LOTTO	CODIFICA DOCUMENTO RT	REV. 0

Il progetto prevede una riorganizzazione completa di via Vittorio Veneto e dell'intersezione della stessa con via Barbarisco tale da migliorare l'accessibilità alla nuova stazione ferroviaria FNB, migliorare la sicurezza della circolazione stradale e consentire di ricavare spazi di sosta per l'intermodalità gomma-ferro.

In considerazione del traffico e della tipologia di veicoli che giornalmente potranno impegnare la suddetta viabilità tenendo conto anche dello sviluppo futuro che potrebbe avere, in seguito alla realizzazione del secondo fronte di stazione, si è ritenuto opportuno adottare la categoria strada urbana di quartiere tipo E, secondo il D.M. 05/11/2001.

Per le strade di categoria "tipo E Urbane di quartiere" il Decreto prevede una velocità di progetto compresa nell'intervallo 40-60 km/h. Per l'opera in oggetto e per il tratto di che trattasi è stata adottata una velocità di progetto limitata a 40 km/h.

Le norme, inoltre, indicano per la sezione stradale le seguenti caratteristiche geometriche minime:

- una corsia per ogni senso di marcia di larghezza pari a m 3,00 e m 3,50 se la strada è percorribile da autobus;
- una banchina laterale per ogni senso di marcia pari a m 0.50;
- larghezza totale della carreggiata pari a m 11.00;
- raggio di curvatura minimo di m 51;
- pendenza massima delle rampe 8%

La sezione tipo del progetto prevede:

- due corsie di marcia della larghezza di m 3,50;
- banchine della larghezza di m 0,50 sui lati delle corsie,
- larghezza totale della carreggiata pari a m 8.00;
- marciapiedi della larghezza minima di m 1,50 sui lati delle corsie.

La sede stradale, è stata allargata opportunamente per ricavare spazi dedicati alla sosta lunga o breve degli autobus, con idoneo marciapiede che ne raccoglie il traffico passeggeri per portarlo in ambito ferroviario o anche per servire il primo fronte di stazione, attuando così la ricucitura urbana della mobilità lenta.

 FERROTRAMVIARIA SpA	PROGETTAZIONE  FERROTRAMVIARIA ENGINEERING SpA				
	PROGETTO DEFINITIVO	PROGETTO GRA BA	LOTTO	CODIFICA DOCUMENTO RT	REV. 0

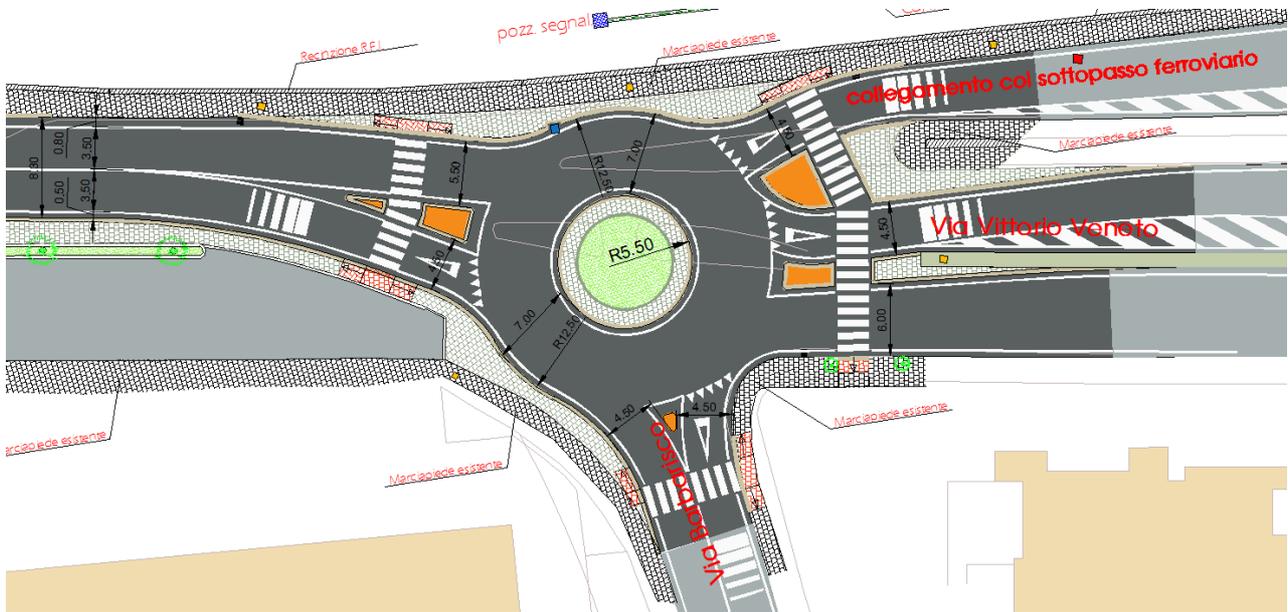


Figura 17: Rotatoria di progetto tra via Vittorio Veneto e via Barbarisco

La suddetta rotatoria serve a regolamentare il traffico sulle due arterie e a collegare queste ultime con l'unico sottopasso ferroviario.

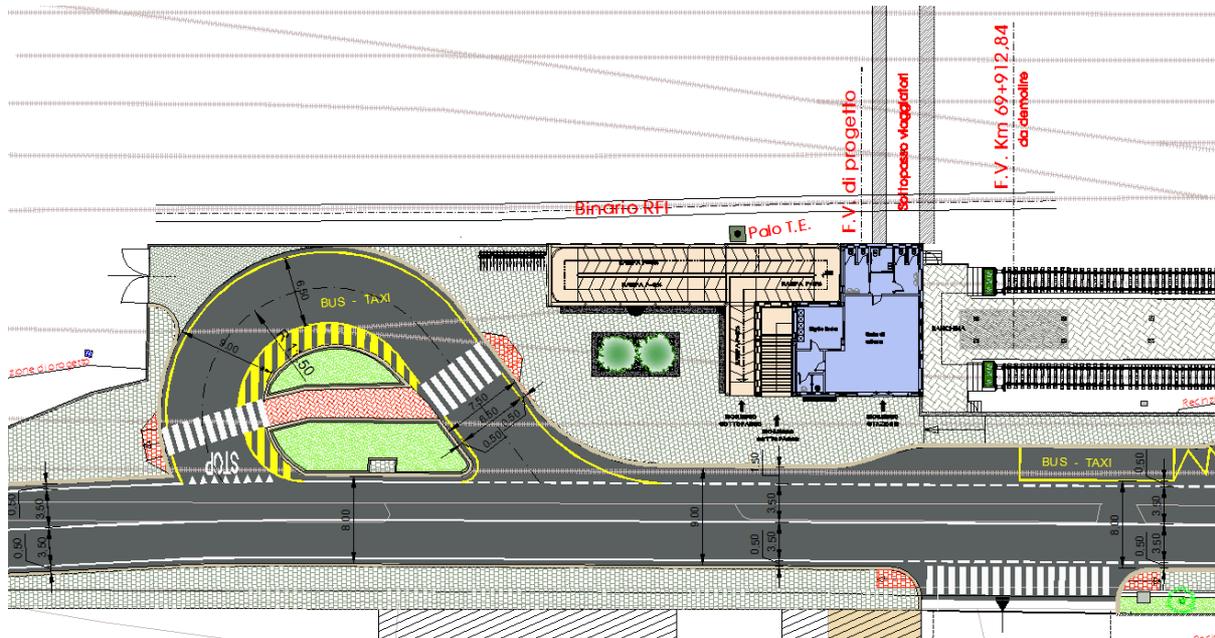


Figura 18: Rotatoria di progetto su via Vittorio Veneto per inversione di marcia

 FERROTRAMVIARIA SpA	PROGETTAZIONE				
	 FERROTRAMVIARIA ENGINEERING SpA				
PROGETTO DEFINITIVO	PROGETTO GRA BA	LOTTO	CODIFICA DOCUMENTO RT	REV. 0	FOGLIO 21 di 24

Il nuovo tratto stradale che si snoda dalla rotatoria, raggiunge il piazzale di testata della nuova stazione, dove si allarga formando un cappio che permette agli autobus di fare inversione di marcia e ritornare su via Vittorio Veneto direzione SS170Dir.

Con l'intervento in oggetto, si valorizza e si attuano tutte le potenzialità offerte dal secondo fronte di stazione della Ferrovie del nord Barese su via Vittorio Veneto, creando così una continuità al flusso passeggeri di interscambio tra i vari gestori del servizio ferroviario senza barriere architettoniche.

La nuova organizzazione viaria, è necessaria per creare la intermodalità ferro-gomma, che oggi è quasi assente, perché tutti mezzi su gomma che arrivano dalla SS16bis o SS170dir, sono convogliati tutti sull'unico P.L. aperto su via Andria, con riflessi enormi sul traffico e quindi tempi di percorrenza oltre che di mancanza di spazi dedicati alla sosta breve o rapida legata al tipo di servizio.

L'allargamento della strada Vittorio Veneto, che sarà allargata lato ferrovia, comporta inevitabilmente la demolizione, ricostruzione e delocalizzazione di strutture e impianti ivi presenti.

Tra le più importanti si evidenzia lo spostamento della cabina principale di alimentazione della stazione RFI e dei suoi impianti, e quindi la demolizione del fabbricato per fare spazio alla nuova sede stradale.

4.4 Riorganizzazione del sottopassaggio esistente

La riorganizzazione del sottopassaggio per l'uso promiscuo di cittadini e viaggiatori, impone una serie di interventi volti all'abbattimento delle barriere architettoniche, ma anche di sicurezza per gli utilizzatori.

Pertanto, si rende necessario attrezzare il sottopassaggio con impianto di videosorveglianza, oltre ad impianto audio-citofonico comprensivo di pulsanti di emergenza.

Per motivazioni di sicurezza, l'impianto di videosorveglianza sarà remotizzato, sia sul comando dei vigili urbani della città di Barletta, sia sugli apparati di RFI e FNB.

I dettagli dell'utilizzo della videosorveglianza, e le competenze di sicurezza, saranno dettate da apposita convenzione sul couso.

Saranno previsti inoltre, per la chiusura delle aree RFI, nelle ore in cui non è presente il servizio ferroviario, la chiusura dei varchi delle scale verso le banchine, con apposite serrande motorizzate e remotizzato il comando in luogo indicato da RFI.

 FERROTRAMVIARIA SpA	PROGETTAZIONE  FERROTRAMVIARIA ENGINEERING SpA				
	PROGETTO DEFINITIVO	PROGETTO GRA BA	LOTTO	CODIFICA DOCUMENTO RT	REV. 0

4.5 Collegamento verticale tra sottopasso e stazione RFI

In progetto, è prevista inoltre, la realizzazione di un sistema di collegamento verticale tramite ascensore, tra il sottopassaggio con il piano di banchina della stazione RFI, previo adeguamento del vano scala esistente.

L'intervento in oggetto è volto essenzialmente ad eliminare una barriera architettonica, agevolando, così, l'accesso ai servizi di trasporto offerti, anche da parte di soggetti in minorate condizioni fisiche. Ma la realizzazione dello stesso intervento, si inserisce, inoltre, in una più ampia risposta al continuo modificarsi delle esigenze di mobilità e, conseguentemente delle aspettative dei clienti, in funzione, pertanto, di una migliore fruizione delle infrastrutture e delle opportunità di trasporto, nell'ottica di una integrazione modale che consenta, in generale, di razionalizzare le possibilità di spostamento sul territorio su detto.

Tale collegamento verticale migliora la interoperabilità dei sistemi ferroviari connessi, creando un elevato grado di sinergia del sistema, e offrendo maggiori servizi e funzionalità.

Inoltre, crea la ricucitura urbana tra le due parti della città, oggi divise dal diaframma creato dalle aree ferroviarie.

L'area sottesa dalle scale e dall'ascensore, nelle ore di chiusura all'esercizio ferroviario della stazione RFI (interruzione notturna), sarà parzializzata con cancelli motorizzati e comando remotizzato in luogo indicato da RFI, al fine di escludere tutte le aree ferroviarie da quelle legate al sottopassaggio come mero collegamento cittadino delle due parti di città.

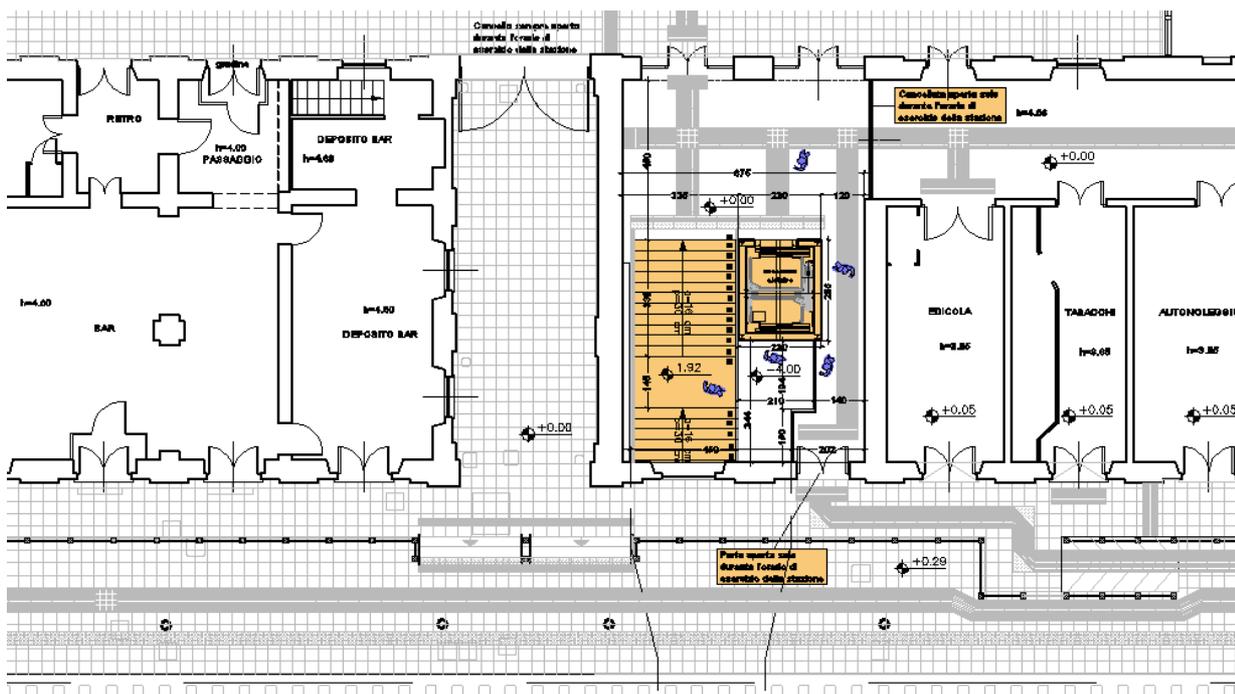


Figura 19: Stazione di Barletta Centrale RFI: pianta livello banchina con vano ascensore

 FERROTRAMVIARIA SpA	PROGETTAZIONE  FERROTRAMVIARIA ENGINEERING SpA				
	PROGETTO DEFINITIVO	PROGETTO GRA BA	LOTTO	CODIFICA DOCUMENTO RT	REV. 0

5. BARRIERE ARCHITETTONICHE

La progettazione della stazione garantisce la più ampia accessibilità agli utenti e in particolare agli utenti disabili, è stata, infatti, posta la massima attenzione affinché le persone portatrici di handicap, anche non solo visivo, possano accedere in maniera protetta e sicura a tutte le zone della stazione e ai treni. Sono stati progettati gli opportuni dispositivi per garantire l'accessibilità ai disabili alla deambulazione, ai disabili dell'udito e ai disabili della vista in ottemperanza alle normative vigenti (legge n. 13 del 09/01/1989, D.M. n. 236 del 14/06/1989, D.P.R. n. 503 del 24/07/1996 ecc.).

Tutti gli accessi, a partire da quello principale della stazione, sono privi di ostacoli fisici e visivi, per favorire l'eliminazione delle barriere architettoniche. Tutte le porte di accesso a locali pubblici sono di dimensioni minime 85 cm. Sono previsti servizi igienici per disabili attrezzati con gli accessori necessari a favorire l'utilizzo dello stesso. A partire dal marciapiede antistante la stazione è stato predisposto un percorso tattile per i non vedenti e ipovedenti che permette di raggiungere tutti i punti della stazione, fino alla banchina ferroviaria. Tale mappa sono realizzate in modo da non impedire o limitare il sicuro utilizzo degli spazi e delle attrezzature e devono essere dotati di accorgimenti e segnalazioni che permettano di riconoscere eventuali punti critici per i disabili sensoriali. All'ingresso della stazione è stata posta una mappa tattile a disposizione dei non vedenti e di tutti gli utenti della stazione, che permette una immediata comprensione della distribuzione e dei percorsi ed un facile orientamento all'interno della struttura, in particolare riportano la posizione di biglietteria, scale, banchine e relative fasce di sicurezza. Le informazioni su questi percorsi sono fornite in modo continuo con particolare riguardo ai luoghi di maggiore complessità e ai nodi di interscambio, eventualmente anche con strumenti visivi e sonori. La frequenza delle informazioni è tale da consentire il facile orientamento anche a persone ipovedenti. E' stata inoltre installata una adeguata segnaletica tattile sul piano di calpestio. Le guide naturali (o artificiali) devono permettere di condurre l'utilizzatore fino al punto di imbarco sul treno e viceversa (dal treno alla banchina e poi verso l'uscita). Lungo tutto il percorso, le persone disabili devono poter individuare gli elementi necessari per poter usufruire appieno del sistema trasporto. A supporto degli elementi atti a migliorare l'accessibilità da parte delle persone disabili, sono stati utilizzati alcuni accorgimenti progettuali che servono a favorire la percezione dell'accesso, come ad esempio il contrasto cromatico, la segnalazione tattile e un adeguato livello di illuminazione. Tutti gli spazi previsti per poter accedere alle informazioni (in particolare le biglietterie) hanno dimensioni e caratteristiche ergonomiche tali da garantire la manovra agevole anche per persone che si trovano su una sedia a rotelle. Gli sportelli aperti al pubblico si troveranno ad un'altezza di 90 cm da terra e devono poter consentire l'accesso frontale della sedia a rotelle con una opportuna rientranza per accogliere l'ingombro delle gambe. Come già in precedenza evidenziato da via Vittorio Veneto è stata prevista la realizzazione di una rampa pedonale con pendenza max dell' 8%, per raggiungere agevolmente il sottopasso pedonale e garantire una totale autonomia del disabile, inoltre tra sottopasso e stazione RFI è stato previsto un

 <p>FERROTRAMVIARIA SpA</p>	<p>PROGETTAZIONE</p>  <p>FERROTRAMVIARIA ENGINEERING SpA</p>				
<p>PROGETTO DEFINITIVO</p>	<p>PROGETTO GRA BA</p>	<p>LOTTO</p>	<p>CODIFICA DOCUMENTO RT</p>	<p>REV. 0</p>	<p>FOGLIO 24 di 24</p>

collegamento verticale realizzato con impianto ascensore da due fermate. Le uscite della stazione sono state collocate in zone protette, in quanto non sfociano direttamente in luoghi pericolosi o in zone che non siano collegate direttamente alla viabilità, si e previsto bensì un piazzale di dimensioni sufficientemente grandi per garantire l'orientamento del disabile. Sulle banchine e stata realizzata una zona della pavimentazione con un codice di attenzione/pericolo visivo e tattile lungo tutta la loro lunghezza. E' stato inoltre previsto un percorso facilmente intercettabile dai non vedenti quando scendono dalle vetture procedendo in linea retta. Nonché un percorso verso le zone di evacuazione o comunque protette in caso di incendio o pericolo.