UNIONE EUROPEA
P.O. FESR Puglia 2007-2013

REGIONE PUGLIA
Assessorato alle Infrastrutture
Strategiche e Mobilità

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

VARIANTE AL PRG

RELAZIONE TECNICA URBANISTICA

SCALA

REV.	DATA E AGGIORNAMENTI
0	03/06/14

PRG RTU 01

FILES: relazione tecnica urbanistica.doc

REDAZIONE ing. Attolico Nicola

DATA EMISSIONE 03/06/14

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 URBANISTICA

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

INDICE

1. PREMESSA 3

2. DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI 3

3. VINCOLI TERRITORIALI E URBANISTICI 8

3.1 P.R.G. 8

1. PREMESSA

La Relazione Tecnica Urbanistica riporta sinteticamente i criteri seguiti nella progettazione delle opere e le soluzioni adottate, considerando nel particolare gli aspetti urbanistici e nel generale quelli architettonici, riportando per essi succinte descrizioni delle specifiche tecniche degli interventi da eseguire.

Le descrizioni di dettaglio, le specifiche tecniche e le caratteristiche tecnologiche, solo accennate in questo documento, sono ampiamente illustrate nelle tavole a corredo del progetto definitivo.

2. DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI

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 risultano 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"

La realizzazione del secondo fronte di stazione, consentirà l'interconnessione tra via Vittorio Veneto e il sottopasso pedonale ferroviario, che attualmente è raggiungibile solo attraversando i binari.

.

Figura 1. Stazione di Barletta Centrale: ortofoto

L'uscita su via Vittorio Veneto, infatti, avviene attraverso una porticina ricavata nella recinzione perimetrale, soluzione al quanto precaria e priva di sicurezza, ma soprattutto non crea la condizione di ricucitura urbana tra i due fronti abitati della linea ferroviaria.

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

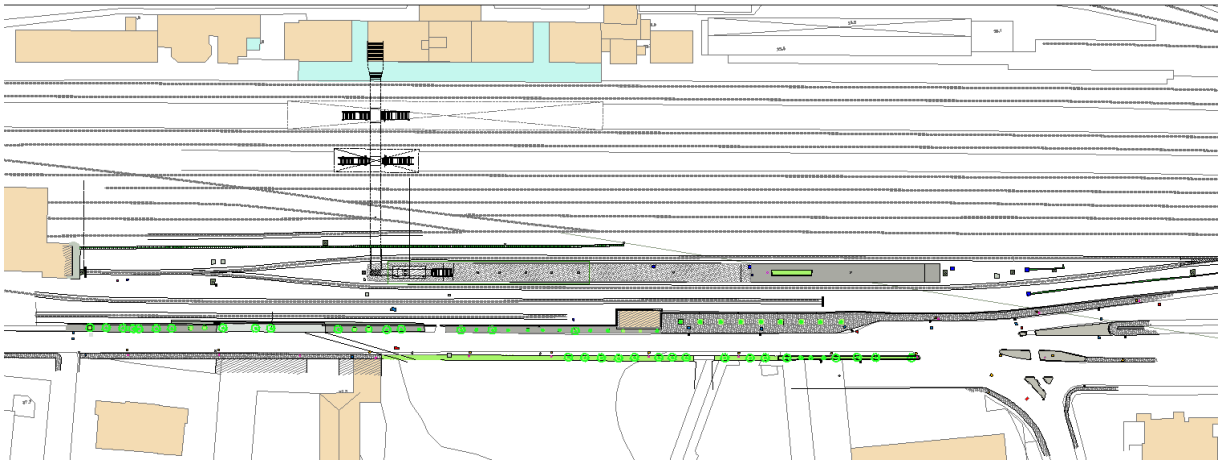


Figura 3. Stazione di Barletta Centrale: stato dei luoghi

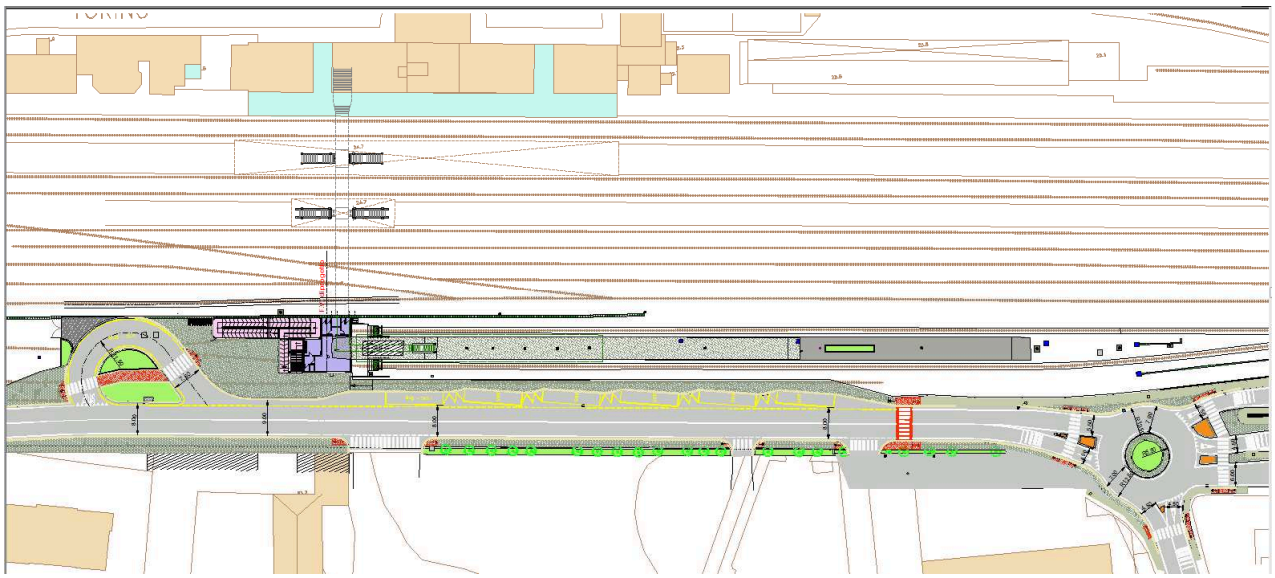


Figura 4. Stazione di Barletta Centrale: stato di progetto

La creazione del doppio fronte di stazione la cui esigenza, oltre che da opportunità funzionali, è dettata anche 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.

Il progetto prevede in primo luogo il prolungamento del sottopasso pedonale e il collegamento, sia con scala che 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.

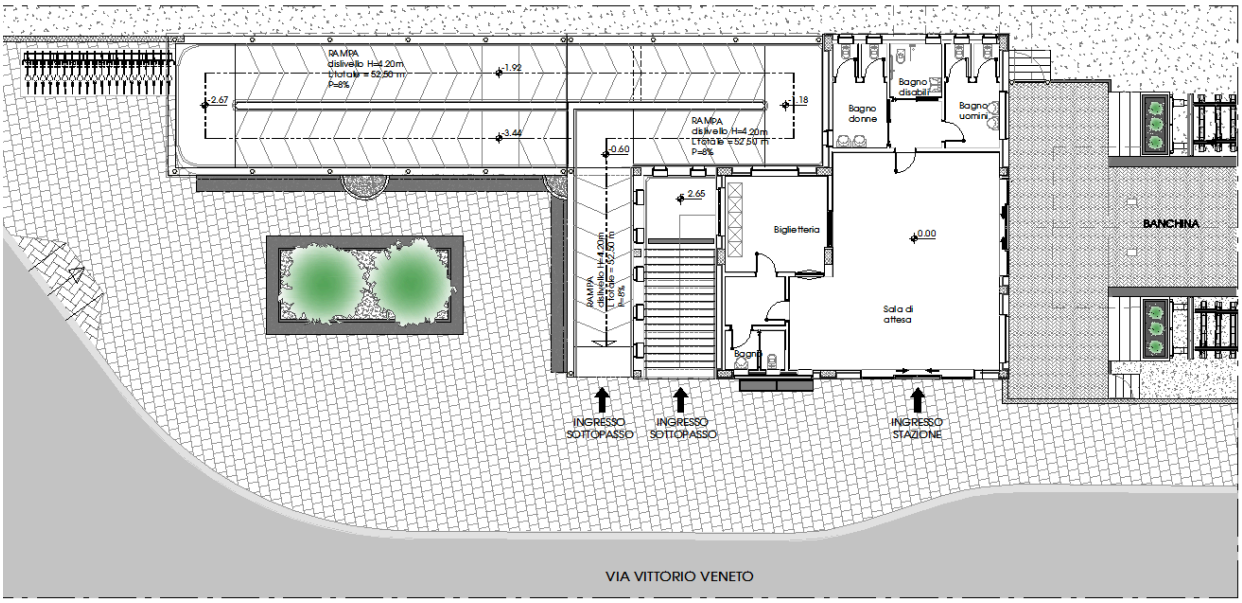


Figura 5. Stazione di Barletta Centrale: pianta livello accessi

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 o la rampa pedonale sopra menzionate si accede al piano interrato posto a quota a Q.= -4.18m rispetto alla quota di Piano Terra, collegato direttamente al sottopasso pedonale.

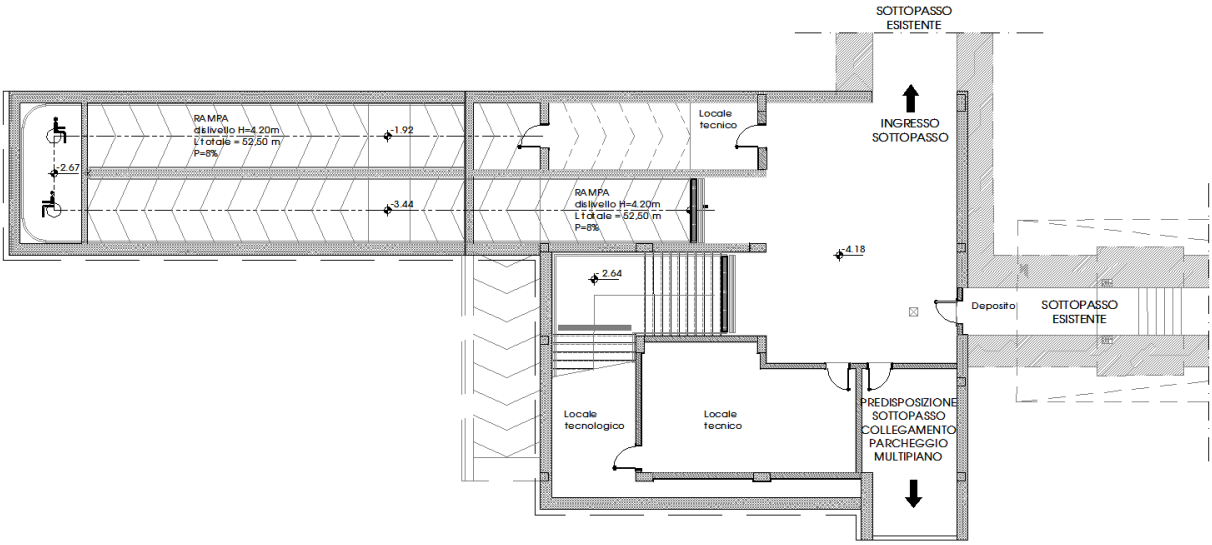


Figura 6. Stazione di Barletta Centrale: pianta livello interrato

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

Gli interventi sul piano del ferro inerenti i due binari di FNB, prevedono la modifica dell'attuale piano binari, creando 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. Per quest'ultima, in progetto è stata prevista una sezione tipo "strada di quartiere a doppio senso di marcia" secondo il D.M. 05/11/2001, oltre agli stalli e all'area di inversione dei sistemi di interscambio su gomma.

È prevista inoltre la realizzazione di una rotatoria in corrispondenza dell'intersezione tra via Vittorio Veneto e via Barbarisco.

La suddetta rotatoria serve a regolamentare il traffico sulle due arterie e ad alimentare l'unico sottopasso ferroviario; sulla stessa rotatoria si innesta anche la nuova riorganizzazione stradale di via Vittorio Veneto nel tratto del secondo fronte di stazione, con opportuna sezione trasversale, tale da permettere il doppio senso di marcia ai mezzi dedicati allo scambio intermodale.

La nuova sezione stradale è composta da due corsie da 3.5m ed una banchina da 0.50m, oltre il marciapiede in destra di larghezza variabile.

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.

In progetto, inoltre, nella Stazione Centrale RFI, in corrispondenza delle attuali scale di accesso al sottopasso pedonale si è previsto l'introduzione di un sistema di collegamento verticale tramite un ascensore avente la funzione di collegare il piano accessi di Stazione RFI al relativo sottopasso pedonale, con conseguente 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.

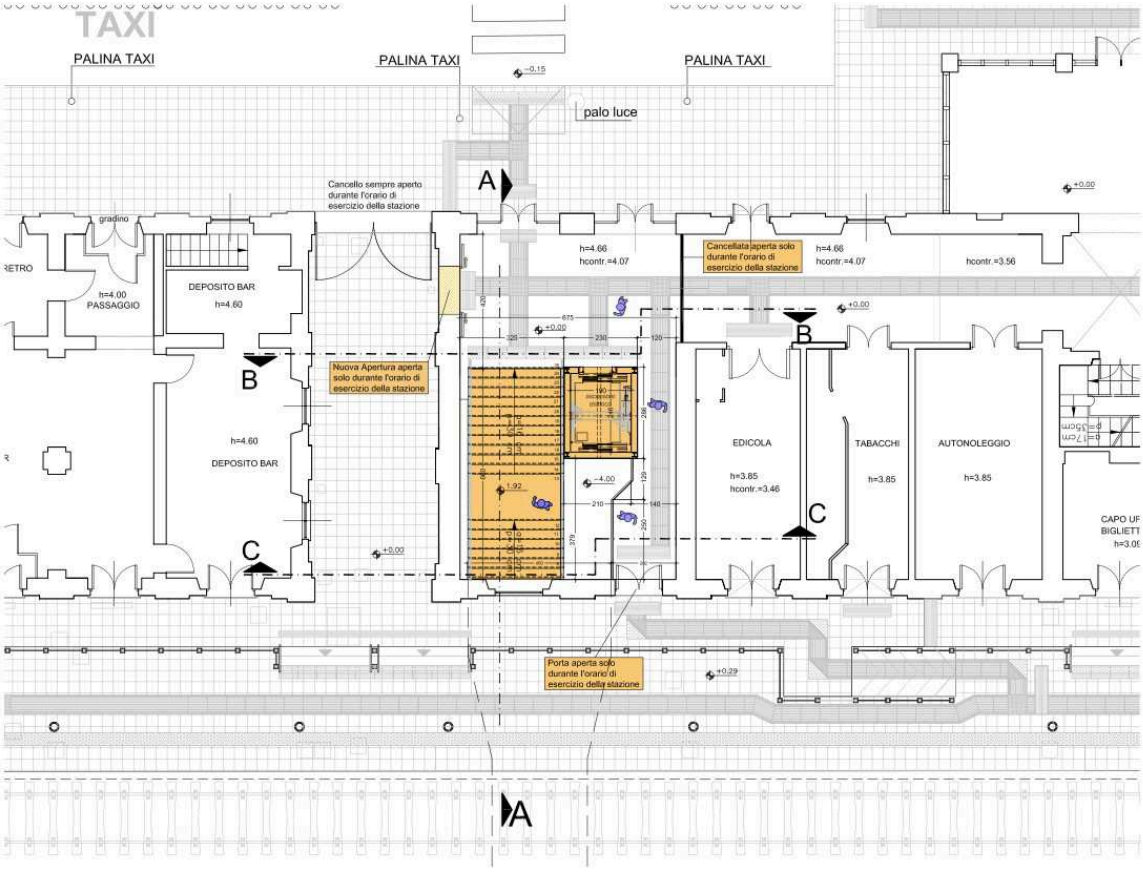


Figura 7. Stazione di Barletta Centrale RFI: pianta livello accessi con vano ascensore

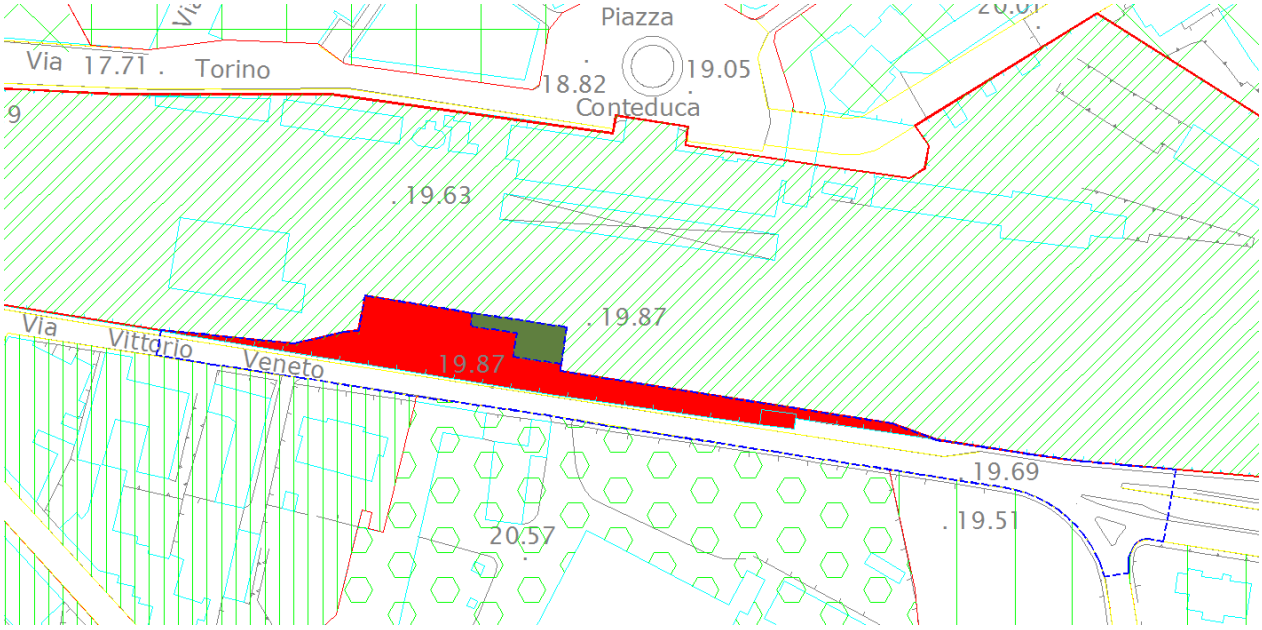
Con l'intervento in oggetto, si valorizza e si attuano tutte le potenzialità offerte dal secondo fronte di stazione della Ferrovie del nord Barese su via Vittorio Veneto, creando cosi una continuità al flusso passeggeri di interscambio tra i vari gestori del servizio ferroviario senza barriere architettoniche.

3. VINCOLI TERRITORIALI E URBANISTICI

3.1 P.R.G.

Dalla consultazione del P.R.G. del Comune di Barletta in vigore scaturisce che, gli interventi insisteranno essenzialmente, su area ferroviaria e su aree già adibite a viabilità.

Le opere in progetto insisteranno su un superficie complessiva di circa 6850 mq (area tratteggiata in blu), di cui 340 mq destinati al nuovo fabbricato di stazione (area in grigio), la restante superficie circa 6510 mq riguarda la sistemazione di via Vittorio Veneto e del marciapiede di accesso alla stessa stazione.



Stralcio del P.R.G. del Comune di Andria

Il fabbricato di stazione articolato su due livelli, piano terra e piano interrato (livello sottopasso esistente) ha una superficie chiusa di circa 170 mq mentre la restante parte circa 170 mq è destina alla rampa carrabile per accedere al piano interrato. L'altezza interna è di 4,30 m per un volume totale fuori terra di 730 mc.

Come si evince dalla sovrapposizione al P.R.G. delle occupazioni derivanti dalle opere in progetto, solo la parte evidenziata in rosso, **circa 2450 mq**, sarà oggetto di variazione di destinazione urbanistica **da area ferroviaria (AF) a viabilità**.

Per l'area occupata dalla nuova stazione FNB, la destinazione urbanistica rimane inalterata.