

COMMITTENTE:



RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.
DIREZIONE INVESTIMENTI

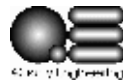
SOGGETTO TECNICO:

RFI - DIREZIONE TERRITORIALE PRODUZIONE DI FIRENZE
S.O. INGEGNERIA

PROGETTAZIONE: MANDATARIA



MANDANTI



PROGETTO DEFINITIVO

LINEA PISTOIA - LUCCA - VIAREGGIO/PISA
RADDOPPIO DELLA LINEA PISTOIA - LUCCA - PISA S.R.
TRATTA PESCIA - LUCCA

10 - PIANI DI STAZIONE
Fermata di Tassignano
Relazione descrittiva

SCALA

-

Foglio

1

di

1

PROGETTO/ANNO

SOTTOPR.

LIVELLO

NOME DOC.

PROGR.OP. FASE FUNZ.

NUMERAZ.

1 3 4 6 P O

S 1 1

P D

T S S T

0 6

0 1

E 0 0 1

Revis.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato	Data
A	Prima emissione	G.Tanzi	18/09/2018						

POSIZIONE ARCHIVIO

LINEA

L 5 4 2

SEDE TECN.

L O 1 1 1 6

NOME DOC.

T B 0 0

NUMERAZ.

1 0 / 0 1

Verificato e trasmesso	Data	Convalidato	Data	Archiviato	Data

INDICE

1	PREMESSA.....	2
2	NORMATIVA DI RIFERIMENTO	3
3	CARATTERISTICHE INFRASTRUTTURALI	4
4	FERMATA DI TASSIGNANO	5
5	DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI.....	6
5.1	FASE 1	6
5.2	FASE 2	7
6	MISURE PER IL SUPERAMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE	9
6.1	ACCESSIBILITA' ALLA FERMATA FERROVIARIA	9
6.2	ARREDO URBANO	10
6.3	PERCORSI TATTILI PER DISABILI VISIVI	10

1 PREMESSA

La presente relazione generale si riferisce alla progettazione definitiva del raddoppio Ferroviario della tratta compresa tra le stazioni di Pescia (inclusa) e Lucca (esclusa) dal Km 20+423 al Km 43+768 e della riconfigurazione del PRF della Stazione di Borgo a Buggiano della Linea Pistoia – Lucca – Pisa S. Rossore.

Mandataria



Mandanti



2 **NORMATIVA DI RIFERIMENTO**

- Legge 30 marzo 1971, n.118
“Conversione in Legge del Decreto Legge 30/01/1971 n.5 e nuove norme in favore dei mutilati ed invalidi civili”.
- D.P.R. 27/04/1978 n. 384 (abrogata dal D.P.R. 503 del 24/07/1996)
“Regolamento di attuazione dell’art. 27 della L. 30/03/1971 n. 118 a favore dei mutilati e invalidi civili, in materia di barriere architettoniche e trasporti pubblici”.
- Legge 9 gennaio 1989, n.13,
• “Disposizioni per favorire il superamento e l’eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati”.
- D.M. LL.PP., 14 giugno 1989, n. 236,
“Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l’accessibilità, degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e l’eliminazione delle barriere architettoniche”.
- Legge 8 gennaio 1990, n.142
“Disposizioni fondamentali e di carattere generale”
- Legge 24 luglio 1996, n. 503.
• “Regolamento recante norme per l’eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici”
- R.F.I - Linee guida per la progettazione. Percorsi tattili per disabili visivi.

3 CARATTERISTICHE INFRASTRUTTURALI

La tratta in progetto è compresa tra la stazione di Pescia e quella di Lucca, per uno sviluppo complessivo di circa 23,340 km tra le progressive di progetto km 20+423 e km 43+768. Il raddoppio ferroviario si sviluppa nelle province di Pistoia e Lucca, attraversando i Comuni di Pescia, Montecarlo, Altopascio, Porcari, Tassignano, Capannori e Lucca.

Lungo l'attuale linea a singolo binario sono presenti le stazioni di Pescia, Montecarlo, Altopascio, Porcari, Tassignano e Lucca.

Lo scenario post-operam prevede le seguenti località di servizio:

→ Stazioni:

- Borgo a Buggiano (non inclusa nella tratta di raddoppio)
- Pescia
- Altopascio
- Lucca

→ Fermate:

- Montecarlo S.S.
- Porcari (già adeguata agli standard RFI nell'ambito di interventi parziali di raddoppio già eseguiti dalla prog 33+960 alla prog. 35+345)
- Tassignano

4 FERMATA DI TASSIGNANO

Il progetto di raddoppio della tratta prevede che l'attuale Stazione di Tassignano si trasformi in fermata.

L'attuale stazione si sviluppa dalla progressiva 38+163.40 alla progressiva 38+780.30.

Attualmente il piano di stazione è composto da due binari dei quali il binario di corsa costituisce il binario 2 a sud del FV mentre il binario 1 (lato FV) è una precedenza.

Dal binario 1 sfioccano tre binari tronchi che si attestano nel piazzale limitrofo al FV.

E' presente un sottopasso di recente realizzazione dotato di rampe per le persone a mobilità ridotta e già predisposto per i futuri interventi.

Il binario 1 è servito da un marciapiede lato FV dello sviluppo di 155m; è presente un marciapiede ad isola tra i binari 1 e 2 dello sviluppo di 211m, non servito da sottopasso.

La realizzazione della fermata prevede:

- l'adeguamento planimetrico dei binari, previa demolizione del marciapiede ad isola, per riportarsi all'interasse corrente di 4,00m;
- la demolizione e realizzazione dei nuovi marciapiedi dello sviluppo di 250m a +0,55m sul PF e la loro connessione al sottopasso esistente
- la demolizione dei tre binari di attestamento

Per quanto riguarda le fasi realizzative si rinvia agli elaborati

- 1346PO S11 PD TSST 06 01 E003

5 DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI

Ad oggi la stazione di Tassignano è composta da un marciapiede lato Fabricato viaggiatori di lunghezza pari a 155m e un marciapiede lato opposto di lunghezza pari a 211m.

Inoltre sono presenti un binario di linea e un binario di precedenza connessi mediante i seguenti deviatori esistenti:

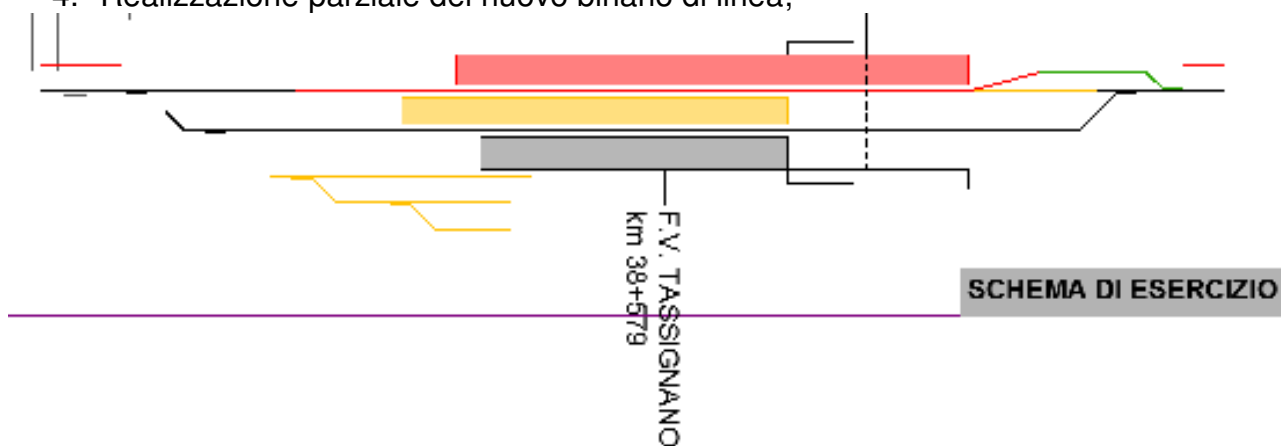
DEVIATOI ESISTENTI	
E1	S50UNI/170/0.12 Dx
E2	S50UNI/245/0.10 Dx
E3	S50UNI/245/0.10 Dx
E4	S50UNI/245/0.10 Dx
E5	S50UNI/170/0.12 Sx

La realizzazione del raddoppio tra le stazioni di Pescia e Lucca prevede il mantenimento della circolazione ferroviaria sulla attuale linea a semplice binario, andando a raddoppiare il raddoppio in fasi funzionali.

5.1 Fase 1

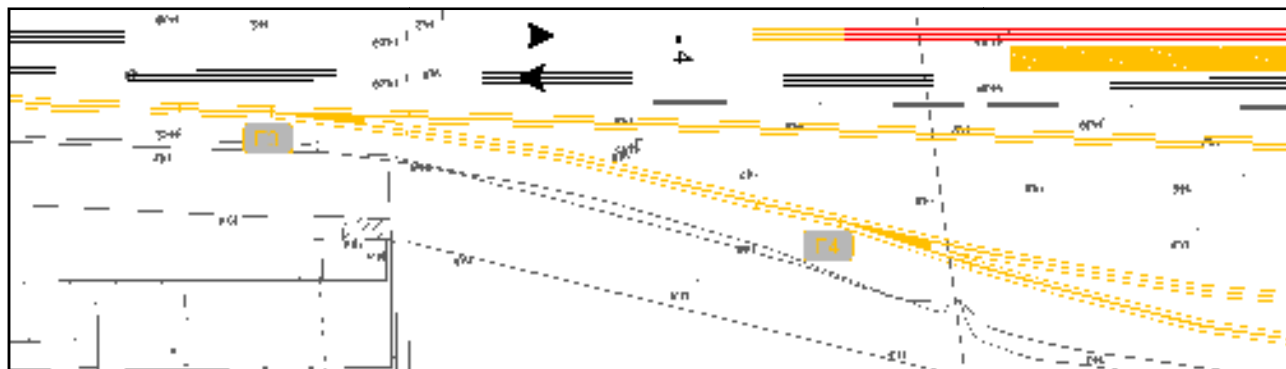
Le lavorazioni presenti nella fase 1 consistono in:

1. Demolizione 2° marciapiede esistente per tutta la lunghezza pari a 211m
2. Realizzazione del nuovo 2° marciapiede di lunghezza pari a 250m
3. Demolizione parziale del binario di linea e dei tronchini
4. Realizzazione parziale del nuovo binario di linea;

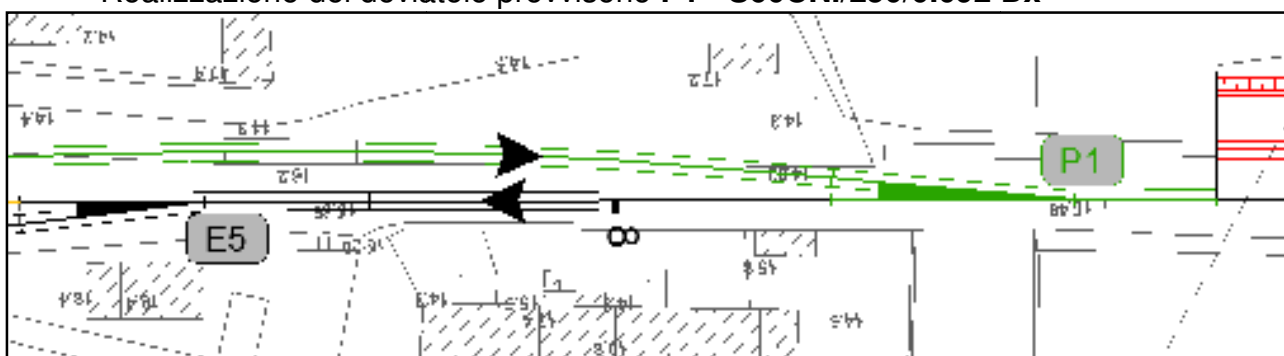


5. Demolizione dei deviatori esistenti:

- a. E3 - S50UNI/245/0.10 Dx
- b. E4 - S50UNI/245/0.10 Dx



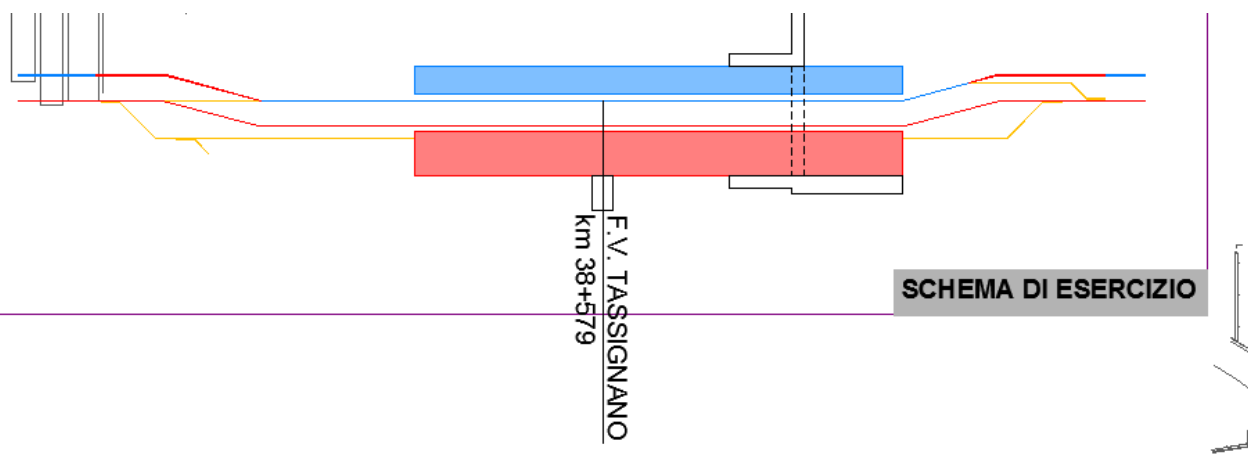
- Realizzazione del deviatoio provvisorio P1 - S60UNI/250/0.092 Dx



5.2 Fase 2

Le lavorazioni previste nella seconda fase risultano essere:

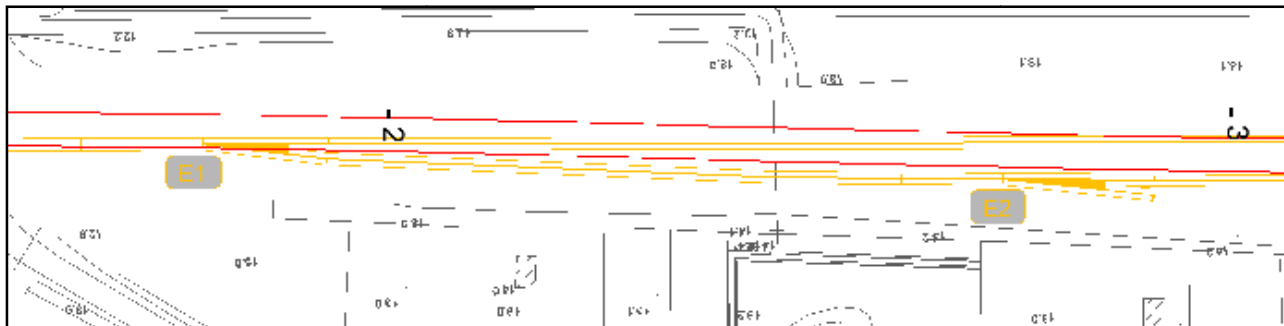
1. Demolizione 1° marciapiede ;
2. Realizzazione nuovo 1° marciapiede di lunghezza pari a 250m;
3. Demolizione binario esistente e realizzazione del nuovo binario di corsa.



4. Demolizione deviatoi esistente e provvisori:

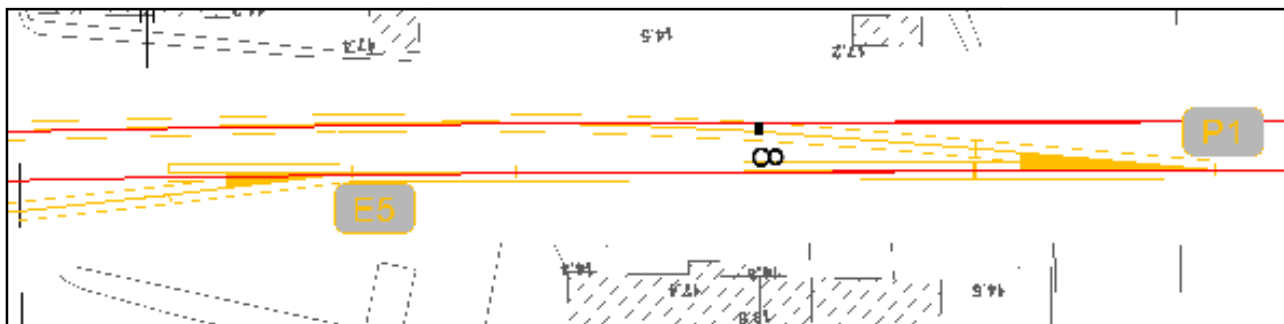
a. **E1 - S50UNI/170/0.12 Dx**

b. **E2 - S50UNI/250/0.10 Dx**



c. **E5 - S50UNI/170/0.12 Sx**

d. **P1 - S60UNI/250/0.092 Dx**



6 MISURE PER IL SUPERAMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

Nell'ambito di tale intervento verranno messi in campo tutte le misure atte a garantire il superamento delle barriere architettoniche, non solo "fisiche", ma anche "percettive" che il progetto, nella sua articolazione presenta.

Per barriere architettoniche si intendono:

- a) gli ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque ed in particolare di coloro che, per qualsiasi causa, hanno una capacità motoria ridotta o impedita in forma permanente o temporanea;
- b) gli ostacoli che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di spazi, attrezzature o componenti;
- c) la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque ed in particolare per i non vedenti, per gli ipovedenti e per i sordi.

6.1 ACCESSIBILITA' ALLA FERMATA FERROVIARIA

Come previsto dall'art. 25 del D.P.R. 503/96 le stazioni ferroviarie devono essere dotate di passerelle, rampe mobili o altri idonei mezzi di elevazione al fine di facilitare l'accesso alle stesse ed ai treni alle persone con difficoltà di deambulazione.

Proprio in riferimento a quanto previsto dalla normativa il progetto prevede la realizzazione di un sistema di accesso alla banchina, sia in direzione Lucca che in direzione Pistoia, mediante un sistema di scale e rampe che, superando il dislivello generato dall'adeguamento normativo dei marciapiedi, consente di accedere al piano della banchina.

Per la progettazione si fa riferimento alle norme contenute ai punti 4.1.10, 4.1.11 e 8.1.10, 8.1.1 del D.M LL. PP. 14/06/1989 n. 236.

Il progetto prevede la realizzazione di un sistema di scale e rampe, posto davanti all'ingresso della stazione (lato banchina), tale da garantire l'accessibilità a i nuovi marciapiedi anche alle persone con ridotta capacità motoria.

In particolare le scale presentano un andamento regolare ed omogeneo per tutto il loro sviluppo. I gradini sono realizzati con cemento a faccia vista, hanno una pedata rettangolare con un profilo continuo a spigoli arrotondati.

Le rampe presentano anch'esse un andamento regolare ed omogeneo, con una pendenza massima pari all'8% e con una larghezza utile pari a 140 cm misurata da corrimano a corrimano.

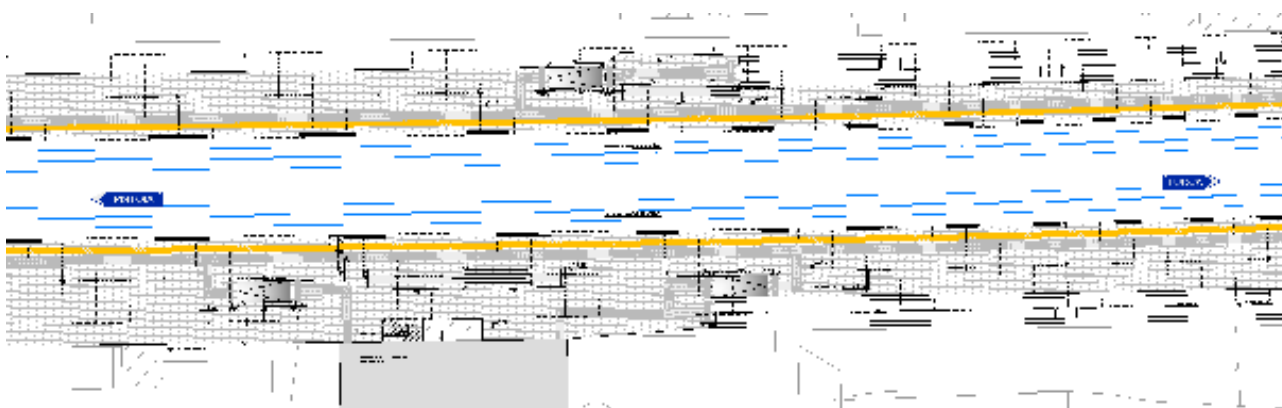


Fig. 1 – Accesso alle banchine

A chiusura delle scale e delle rampe si prevede la realizzazione di una ringhiera in acciaio zincato e verniciato avente un'altezza pari a 110 cm.

6.2 ARREDO URBANO

Trattandosi di uno spazio pubblico gli elementi di arredo urbano devono rispettare le prescrizioni dell'art. 9 del D.P.R. 503/96 e dell'art. 4 del D.M. LL.PP 236/1989.

In particolare le strutture di sostegno di linee elettriche, telefoniche, di impianti di illuminazione pubblica e comunque apparecchiature di qualsiasi tipo saranno installate in modo da non essere fonte di infortunio e di intralcio sia per persone con ridotta capacità motoria che visiva.

6.3 PERCORSI TATTILI PER DISABILI VISIVI

Il progetto prevede la realizzazione di opportuni percorsi tattili al fine di garantire lo spostamento e la fruizione della nuova fermata ferroviaria anche ai disabili visivi e ai normovedenti, in modo tale da garantire loro un'indipendenza ed una sicurezza altrimenti non ipotizzabili.

La realizzazione di tali percorsi interesserà le banchine di attesa dei treni ed il sottopasso pedonale, il cui andamento dei percorsi risulta indicato nelle tavole di progetto.

Nel piazzale pedonale di accesso, all'inizio del percorso tattile, e in prossimità delle banchine di attesa dei treni verrà predisposta un'apposita mappa tattile, installata su apposito leggìo inclinato di circa 30°, avente dimensioni di circa 70x50 cm, con il bordo inferiore che non sia al di sotto di 95 cm da terra.

Si prevede la realizzazione di linee guida artificiali integrate a linee guida naturali, sfruttando ad esempio la presenza dei muri di recinzione e i muri perimetrali del fabbricato viaggiatore.

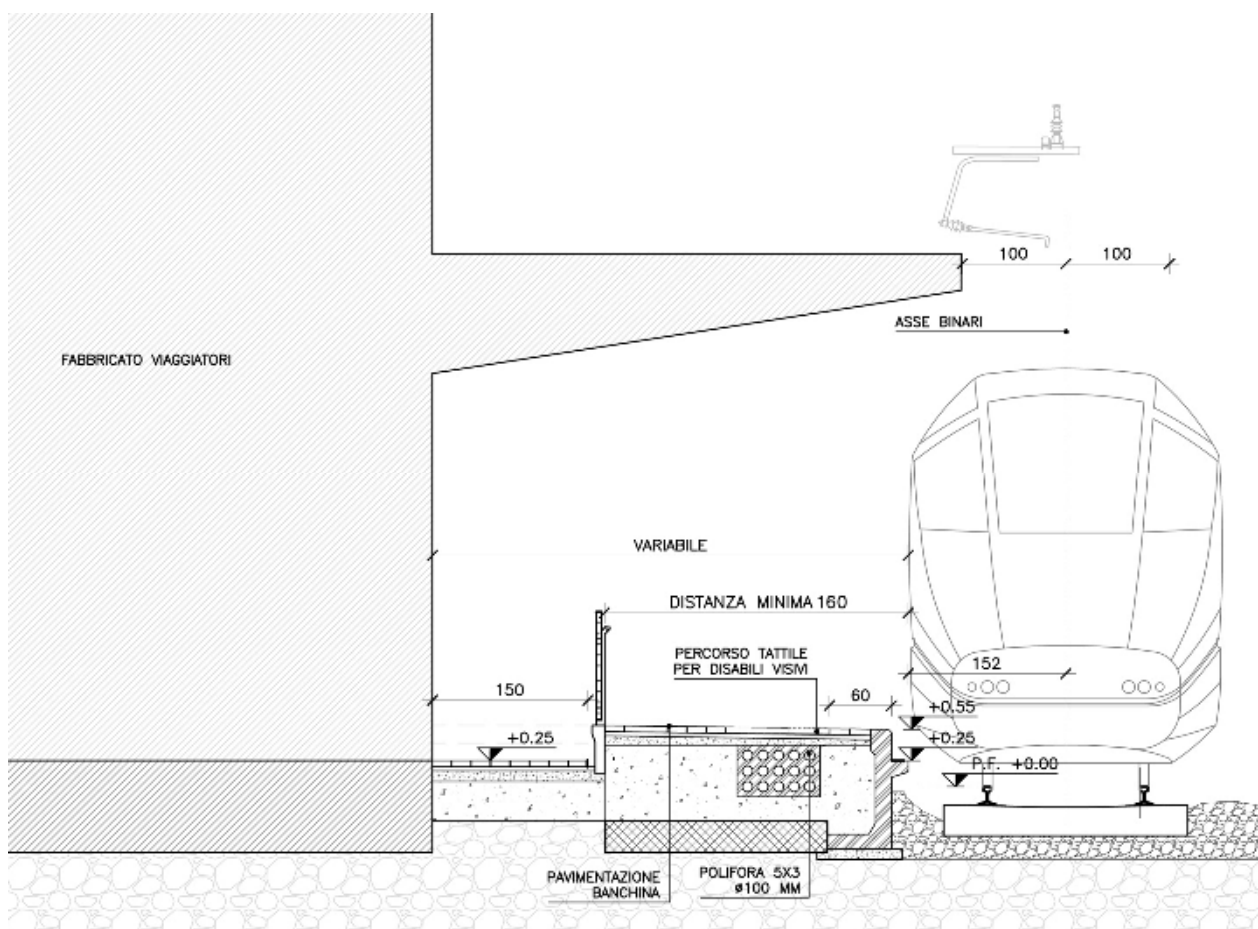


Fig. 2 – Sezione tipo nuovo marciapiede di stazione

Per quanto riguarda i percorsi tattili questi saranno realizzati mediante elementi modulari (lastre in agglomerato cementizio sp.20 mm) di dimensioni e colorazioni variabili, che forniranno le indicazioni direzionali e di avviso, articolate secondo i seguenti codici:

- Codice di direzione rettilinea;
- Codice di pericolo valicabile;
- Codice di attenzione/servizio;
- Codice di arresto/pericolo;
- Codice di svolta obbligata a T;
- Codice di svolta obbligata a L;
- Codice di fine/inizio percorso.

Per quanto riguarda le banchine, data la variabilità delle composizioni dei convogli ferroviari e la posizione delle porte di accesso alle carrozze i percorsi tattili saranno posti longitudinalmente rispetto all'intera lunghezza dei marciapiedi.

Tali percorsi saranno inseriti lungo le fasce di transito, verso l'interno del marciapiede, in adiacenza alla fascia di attesa e servizi, con una distanza da ostacoli fissi (pilastri, panchine, paline, ecc.) non inferiore a 40 cm.

In adiacenza al percorso tattile, verso l'esterno del marciapiede si inserirà la striscia gialla che delimita la fascia di sicurezza, che verrà realizzata mediante piastrelle di cemento di colore giallo di dimensioni 30x40 cm.

Codici di 1^ LIVELLO



Codici di 2^ LIVELLO

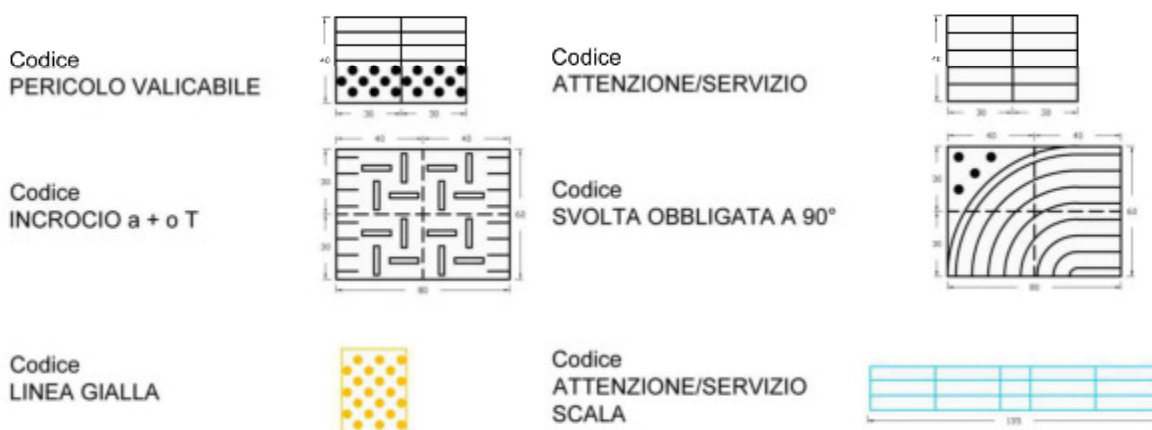


Fig. 3 – Codici percorsi tattili