

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



CUP J14F18000020001

U.O. INFRASTRUTTURE NORD

PROGETTO DEFINITIVO

LINEA MODANE-TORINO

Adeguamento linea storica tratta Bussoleno-Avigliana

Realizzazione Sottostazioni Elettriche nelle località di Borgone e Avigliana

VIABILITA' DI ACCESSO SSE DI BORGONE

Relazione Tecnica Stradale

SCALA:

-

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

NT01 05 D 26 RH NV0100 001 0

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato
0	Emissione per commenti	E. Banfi	Febb. 2020	A. Kraczyna	Febb.2020	F.Perrone	Febb. 2020	F. Saccoccini Febb. 2020

File: NT01.0.5.D.26.RH.NV.01.0.0.001.0

n. Elab.:

ITALFERR - UO INFRASTRUTTURE NORD
Doc. Ing. Francesco Saccoccini
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma
n. 23172 Sez. A

INDICE

1	PREMESSA.....	2
2	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO.....	3
2.1	NORMATIVA DI RIFERIMENTO E LINEE GUIDA.....	5
3	VERIFICA ACCESSO	6
4	SEZIONE TIPO.....	8

1 PREMESSA

Nell'ambito del progetto di adeguamento della linea storica Modane-Torino, nella tratta di competenza del Lotto 5 è necessaria la costruzione di una nuova Sottostazione Elettrica e del relativo piazzale di pertinenza, a servizio della linea ferroviaria, nel Comune di Borgone.

L'accesso alla nuova SSE avverrà tramite una strada di servizio esistente che verrà adeguata in sede di progetto.



Figura 1 - Inquadramento d'insieme: stato di fatto.

2 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

L'intervento prevede la realizzazione di una strada bianca a servizio della sottostazione elettrica, anch'essa in fase di progettazione. La prima parte della nuova viabilità, per una lunghezza di circa 560m, prevede l'adeguamento della strada bianca esistente alle caratteristiche di quella di nuova progettazione.

La nuova strada di collegamento è realizzata su un rilevato di circa 30cm rispetto al piano campagna e prevede anche la realizzazione di fossi in terra su entrambi i lati per consentire l'adeguato smaltimento idraulico.

Il piazzale della nuova SSE si trova a una quota di +1.20m rispetto la quota stradale, è quindi previsto il raccordo tramite rampa di collegamento con pendenza di circa il 6%.

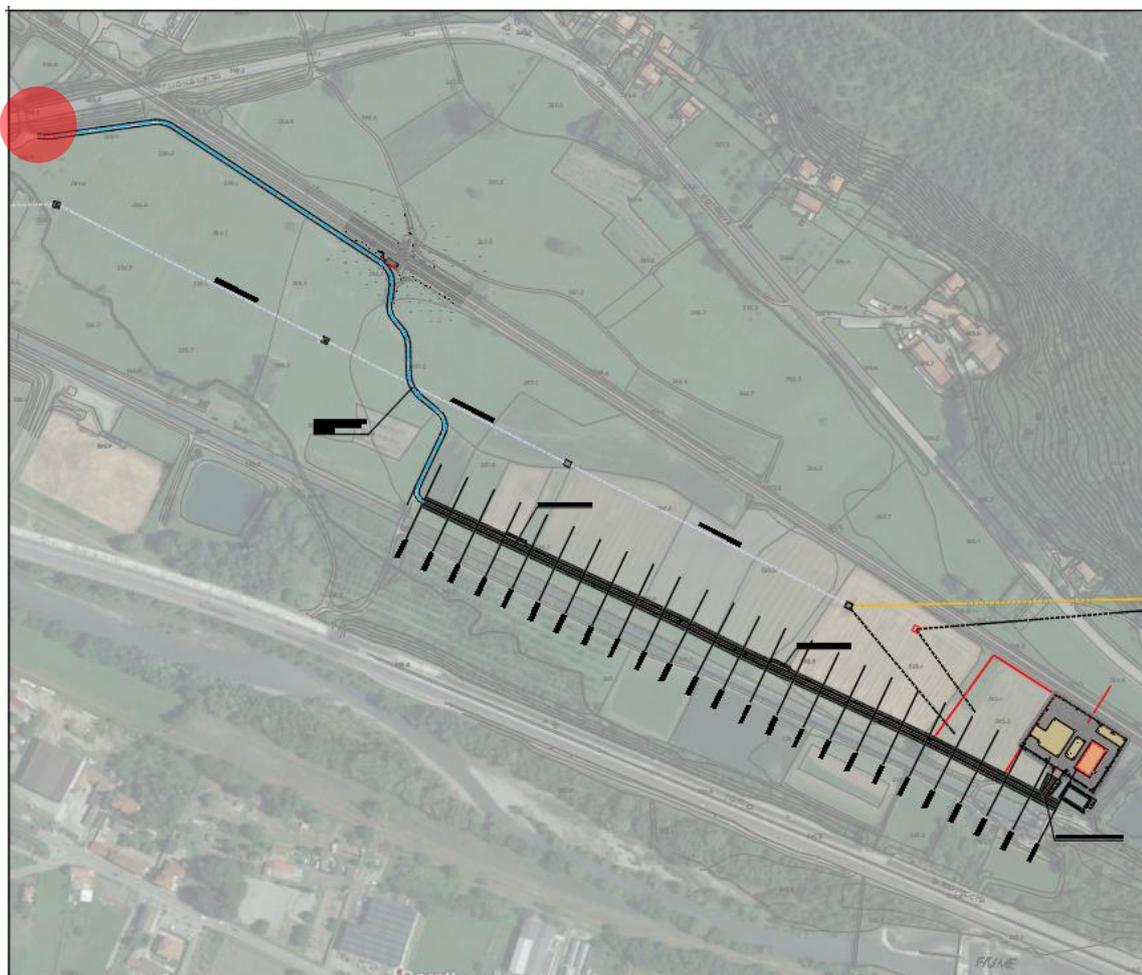


Figura 2 – Inquadramento d'insieme dell'intervento.

L'accesso alla nuova strada di collegamento con la SSE sarà tramite il sottopasso esistente della SP24, posizionato a nord-ovest rispetto il nuovo piazzale.

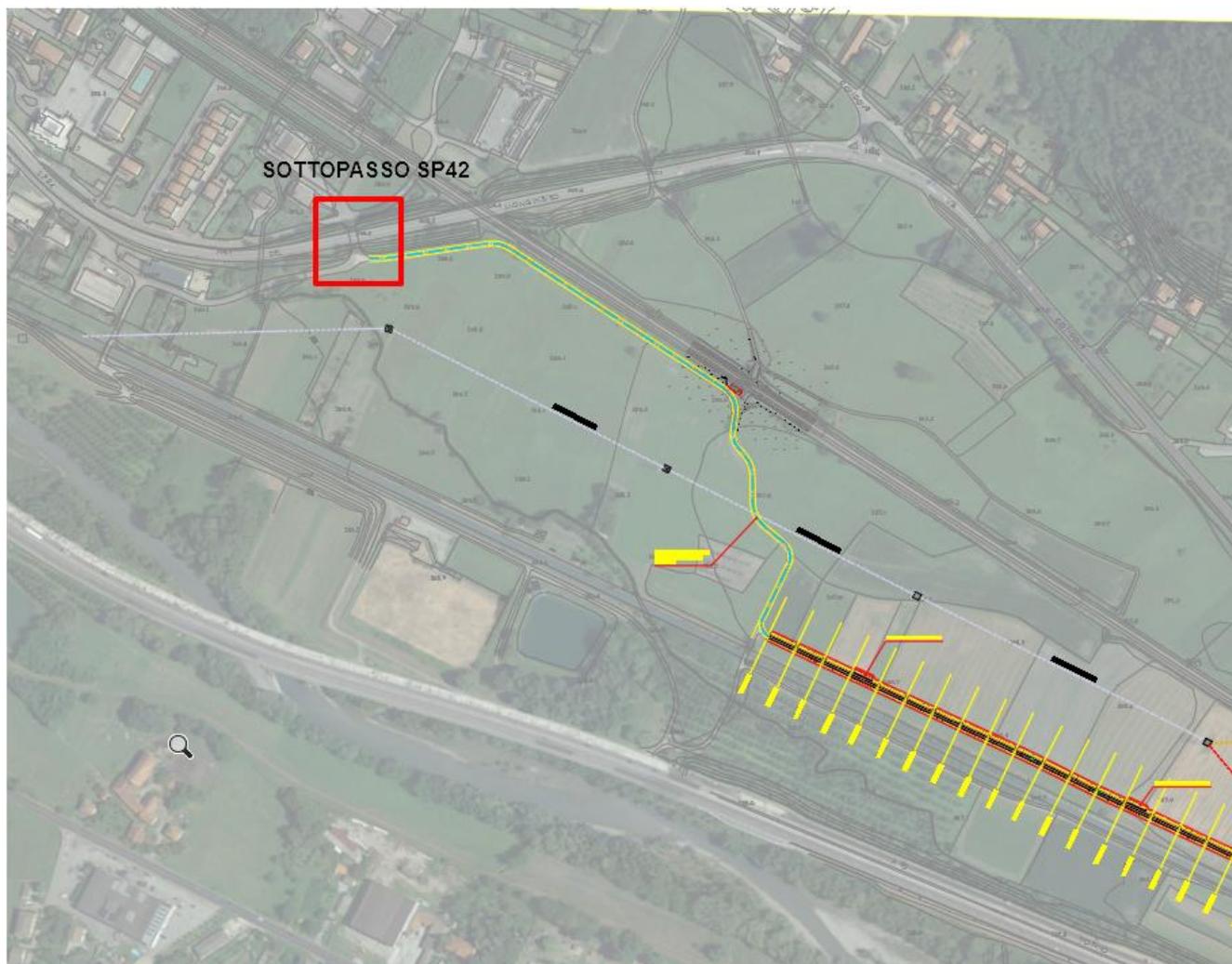


Figura 3 – Intersezione strada di collegamento alla nuova SSE.

2.1 NORMATIVA DI RIFERIMENTO E LINEE GUIDA

Data l'entità dell'intervento la tipologia di strada da realizzare non risulta appartenente a nessuna categoria specifica, di conseguenza non è stato necessario apportare verifiche normative di rilievo.

3 VERIFICA ACCESSO

L'accesso alla nuova viabilità di servizio alla sottostazione è garantito tramite il sottopasso della SP24.

Vista la ridotta dimensione della carreggiata e la difficoltà della manovra per i mezzi eccezionali è stato necessario verificare l'accessibilità ai mezzi per il trasporto dei trasformatori.

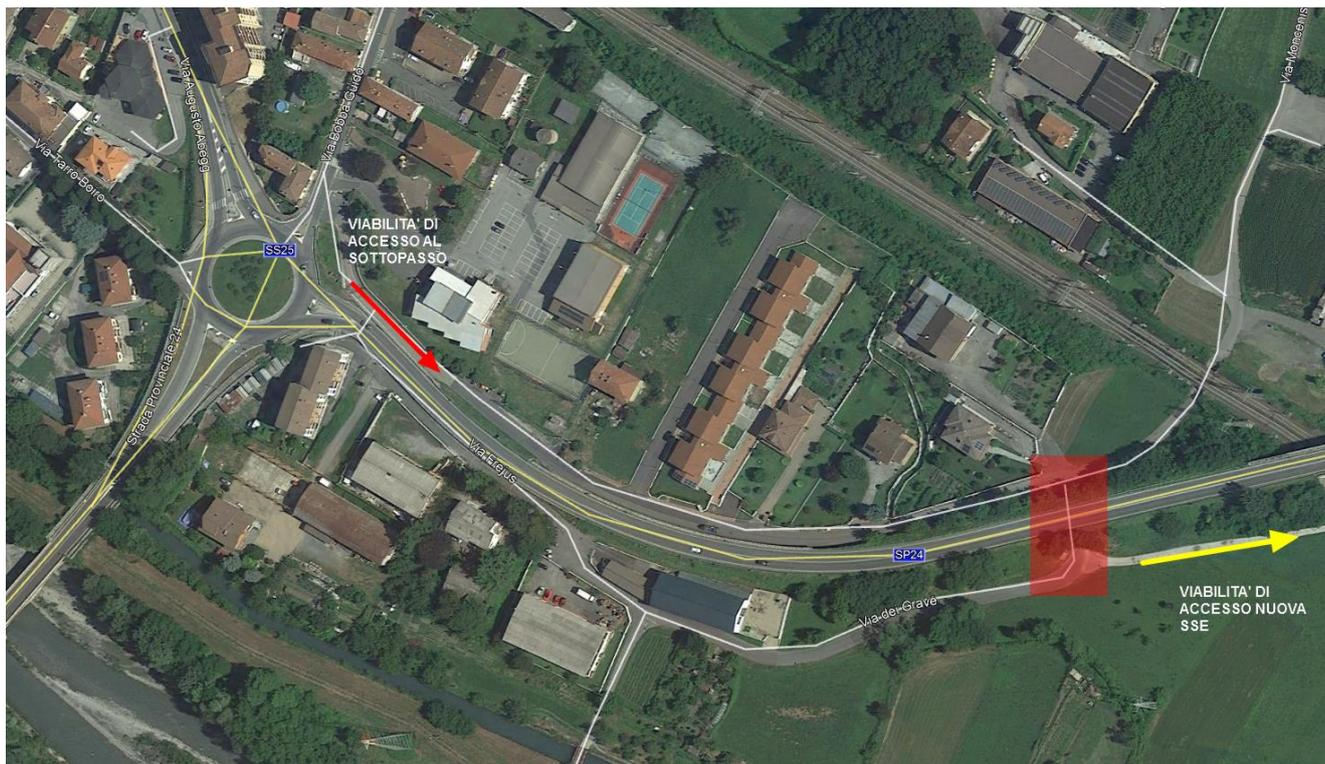


Figura 4 – Accesso nuova viabilità

Il mezzo considerato per il trasporto dei trasformatori è un Bilico con semirimorchio ribassato ruote auto-sterzanti (dimensioni del semirimorchio pari a 13.60m di lunghezza, 2.55 di larghezza e 0.75m di altezza).

I mezzi eccezionali così dimensionati non riescono ad effettuare una manovra diretta per immettersi su via Moncenisio, la strada di collegamento al sottopasso, di conseguenza si è deciso di far arrivare i mezzi eccezionali all'interno del parcheggio del campo sportivo ed effettuare un'inversione sul piazzale per avere facilità di ingresso a Via Moncenisio.

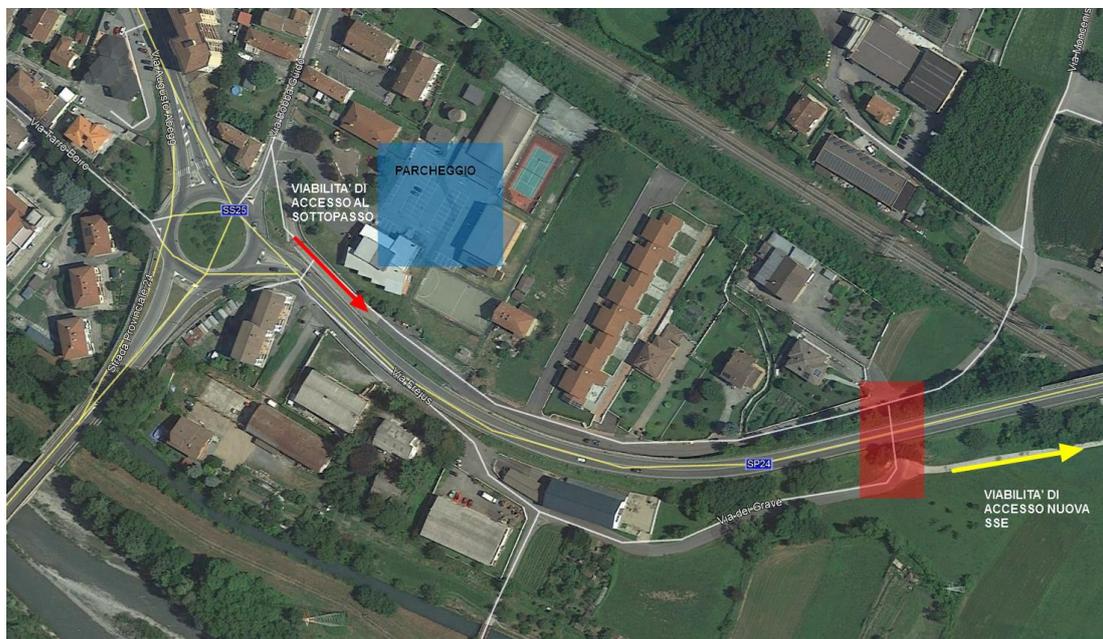


Figura 5 – Individuazione del parcheggio del centro sportivo

Si riportano di seguito le verifiche effettuate per valutare la fattibilità della manovra di ingresso attraverso l'inversione all'interno del parcheggio e le caratteristiche del veicolo utilizzato.

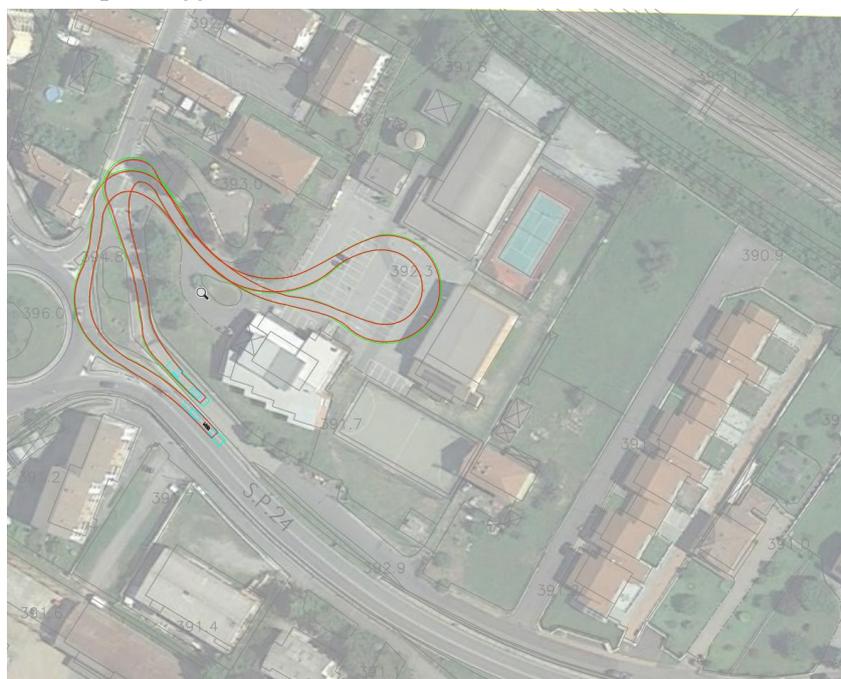
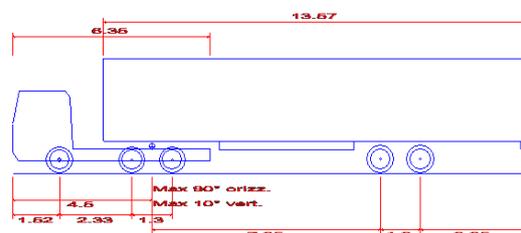


Figura 6 – Verifica di manovra

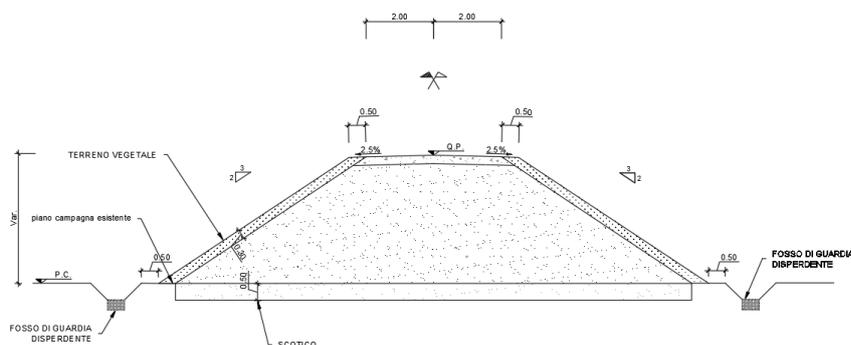


Lunghezza complessiva	16.500m
Larghezza complessiva	2.600m
Altezza complessiva scocca	3.695m
Altezza minima da terra scocca	0.428m
Larghezza massima traccia	2.600m
Tempo sterzata completa	6.00 s
Raggio di sterzata da cordolo a cordolo	8.000m

Figura 7 – Caratteristiche veicolo utilizzato

4 SEZIONE TIPO

STRADA DI ACCESSO
SEZIONE TIPO IN RILEVATO
SCALA 1:50



La piattaforma stradale presenta una sezione di larghezza pari a 4 m, realizzata in misto granulare stabilizzato di spessore 25 cm.

La strada si sviluppa esclusivamente in rilevato dell'altezza media pari a 0,3 m. Ai piedi del rilevato sono posizionati dei fossi di guardia disperdenti per garantire il corretto smaltimento delle acque di piattaforma.