



FASI ESECUTIVE

FASE 1: Ristrutturazione della carreggiata Nord prevista messa in opera del giacco di protezione ferroviaria, occupando la corsia di emergenza per consentire la canalizzazione. Realizzazione barriera di microspalle a protezione dei rilevati di spalle esistenti (da verso Trento, da verso Modena) integrati da iniezioni di Jet Grouting nel rilevato esistente. Escavazione degli scavi presso le spalle in progetto, da eseguirsi in fasi successive per consentire l'infissione dei tiranti (s.1, 2, 3, ordini a seconda della zona interessata dalla scava), che contribuiranno ai carichi realizzati con coppie di pile di acciaio, per la realizzazione delle porzioni di spalle della via Nord, della "Tasca" per la ripresa della fase 3. Infissione di palancole presso le spalle esistenti, in corrispondenza delle pile in progetto, a conferimento degli scavi a ridosso della ferrovia esistente. Infissione di una lamina in acciaio opportunamente ancorata alla soletta esistente ed al tratto di soletta appena realizzato, destinato al passaggio dei macchi in fase 2, sia in corrispondenza della soletta esistente, sia presso rilevati spalle e barriera di protezione.

FASE 2: Ristrutturazione della carreggiata Sud e Nord in esteso carreggiato occupando la corsia di emergenza per consentire la canalizzazione nella zona centrale e l'infissione delle barriere centrali da propaggine spalle esistenti verso Trento e verso Modena per circa 50m, integrati da iniezioni di Jet Grouting nel rilevato esistente.

FASE 3: Deviazione del traffico sulla via Nord, occupando anche la porzione di impalcato progettato nella fase 1. Demolizione dell'impalcato esistente della carreggiata Sud e realizzazione scavi in fasi successive in prossimità delle spalle in progetto per consentire l'infissione dei tiranti (s.1, 2, 3, 4 ordini a seconda della zona interessata dalla scava), che contribuiranno ai carichi realizzati con coppie di pile di acciaio. Realizzazione delle spalle in progetto (su pali di grande diametro). Infissione di palancole presso le spalle esistenti con demolizione delle stesse rilevamento alla porzione interferente con le pile in progetto, a conferimento degli scavi a ridosso della ferrovia esistente. Infissione di pile a successione realizzazione delle porzioni di fondazioni e fuoli pile. Ristrutturazione del rilevato a largo delle spalle di progetto. Vaso delle travi assemblate precedentemente nell'area di cantiere e realizzazione della soletta di impalcato, collegata opportunamente a quella realizzata in fase 1 nella "Tasca" locata appostamente.

LEGENDA

I grafismi utilizzati nelle tavole hanno il seguente significato:

Opere esistenti da demolire:

Pali Ø1000 L=20,00m:

Pali Ø1000 L=25,00m:

LEGENDA COLORI

--- CORSIA NORD PROVVISORIA

--- CORSIA SUD PROVVISORIA

--- CAMPITURA CORSIA SUD PROVVISORIA

--- CANTIERE

--- CAMPITURA CANTIERE

--- IMPALCATO ESISTENTE

--- CAMPITURA IMPALCATO ESISTENTE

--- IMPALCATO DI PROGETTO

--- CAMPITURA DI PROGETTO

NOTA SULLE GEOMETRIE

LE GEOMETRIE DI STRUTTURE E OPERE PROVVISORIE SONO INDICATE. PER LE ESATTE DIMENSIONI VEDERE LE TAVOLE SPECIFICHE.

SOCIETA' PER AZIONI AUTOSTRADA DEL BRENNERO - TRENTO

ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROV. DI TRENTO
Ing. ROBERTO BOSETTI
 INDIRIZZO ALBO n. 1027

IL RESPONSABILE DEL PROGETTO
Ing. Roberto Bozetti

autostrada del brennero

PROGETTO DEFINITIVO PER LA REALIZZAZIONE DELLA TERZA CORSIA NEL TRATTO COMPRESO TRA VERONA NORD (KM 223) E L'INTERSEZIONE CON L'AUTOSTRADA A1 (KM 314)

A1 LOTTO 2 - dal km 223+100 al km 230+717

4.5.3.18 INTERVENTI SULLE OPERE D'ARTE Sottopasso F.S. Venezia-Milano (pr km 225+706)

Disegni Fasi costruttive ed interferenze con il traffico: tavola 3/3

0 MAR. 2021	EMMISSIONE	PROZELLI	M. ZINI	C. COSTA
REVISIONE	DATA	DESCRIZIONE	REDAZIONE	VERIFICA
LUGLIO 2009				

NUMERO PROGETTO:

DIREZIONE TECNICA GENERALE

ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROV. DI BOLOGNA
Ing. CAMILLO COSTA
 INDIRIZZO ALBO n. 1027

3/09