

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



CUP J34H16000620009

U.O. Coordinamento Territoriale Nord

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA TRIESTE

Posti di Movimento e Varianti di Tracciato

LOTTO 4: Variante di tracciato sul fiume Isonzo

Relazione tecnico descrittiva sottovia stradali

SCALA:

-

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

I Z 0 4 4 0 R 1 0 R O S L 0 0 0 0 0 0 1 B

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione esecutiva	F. Coppa	Giugno 2021	A. Ciavarella	Giugno 2021	S. Lo Presti	Giugno 2021	L. Berardi Luglio 2021
B	Emissione esecutiva	F. Mingrone	Luglio 2021	A. Ciavarella	Luglio 2021	S. Lo Presti		



IZ0440R10ROSL0000001B

n. Elab.

INDICE

1	PREMESSA	3
2	SOTTOVIA SL01.....	4
3	SOTTOVIA SL 02.....	8
4	NORME E RIFERIMENTI	11

1 PREMESSA

Il presente documento è riferito ai nuovi sottovia SL01 e SL02 ricadenti nell'ambito della "variante Isonzo", ricompresa nel più ampio Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica del potenziamento della linea Venezia-Trieste.

Di seguito sono fornite una descrizione delle opere e delle lavorazioni previste, nonché un elenco delle norme tecniche e dei documenti di riferimento per la progettazione strutturale.

2 SOTTOVIA SL01

Il sottovia è ubicato alla progressiva chilometrica 1+074. Di seguito uno stralcio planimetrico che individua l'area di intervento.

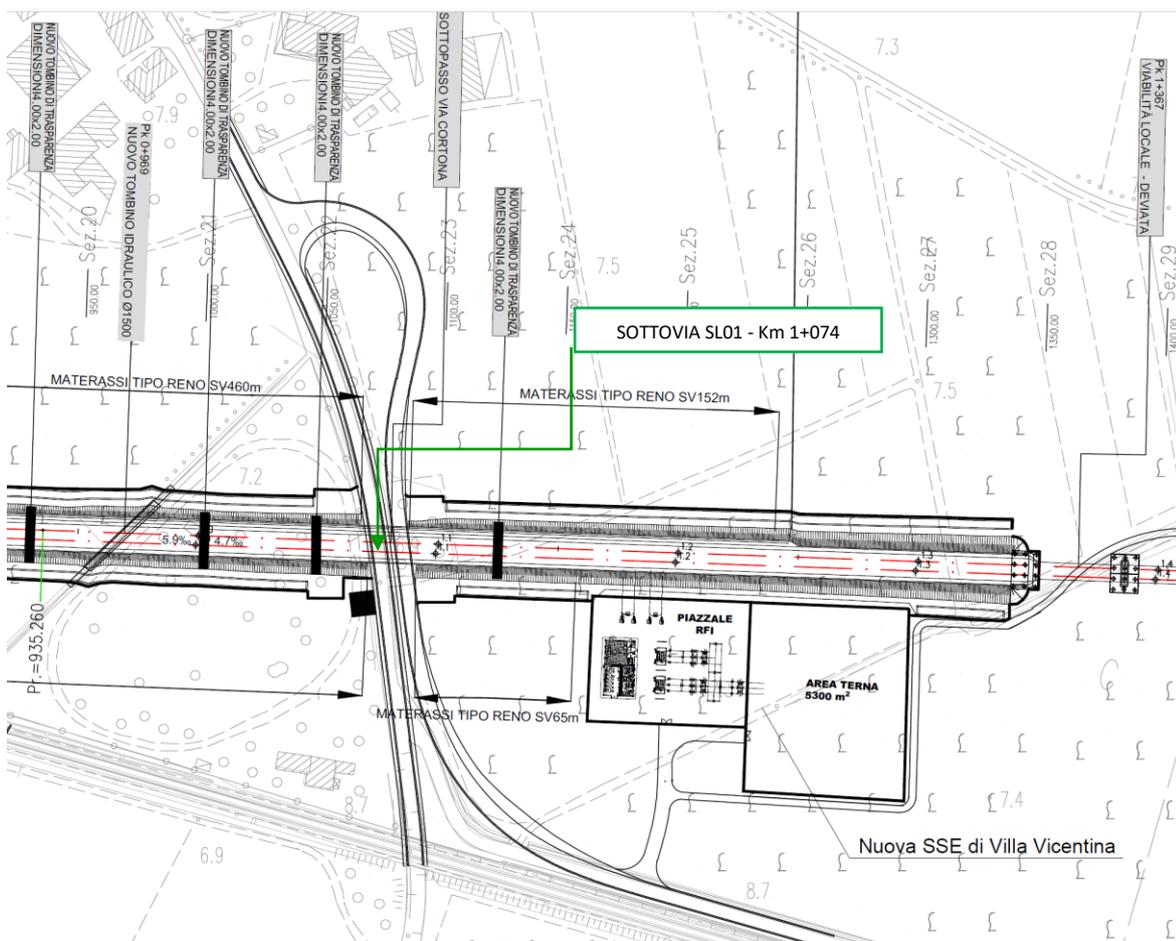


Figura 1: Ubicazione dell'intervento - Stralcio planimetrico

L'interferenza della linea ferroviaria in variante con la viabilità esistente al km 1+074 comporta l'adeguamento di un tratto di strada di circa 330m e il ripristino dell'innesto della viabilità esistente parallela alla sede ferroviaria, a mezzo di un tracciato lungo circa 460 m. Le fasi costruttive, ricadendo il manufatto nel tratto in variante, non sono condizionate dall'esercizio ferroviario.

Le opere d'arte necessarie alla realizzazione delle suddette viabilità sono uno scatolare in cemento armato gettato in opera a doppio fornice per ospitare in reciproco affiancamento entrambe le viabilità in progetto, preceduto da rampe tra muri con sezione di tipo a "U".

Lo scatolare in c.a. gettato in opera presenta fornici di larghezza interna rispettivamente di 9.50m e 7,50m ed un'altezza netta di 6.00m; lo spessore della platea di fondazione è pari a $s = 1.20\text{m}$; lo spessore dei piedritti è pari a 1.00 m per quelli esterni e 1.10m per il setto condiviso, e con spessore della soletta di copertura è anch'essa pari a 1.00m.

I muri ad "U" in c.a gettato in opera presentano altezza variabile da 4.50 m a 8 m circa, con soletta di fondazione di spessore pari a 1.20m, per quanto riguarda il concio a ridosso dell'opera; i successivi conci presentano un'altezza decrescente fino ad un minimo di 1,40m e spessore fondazione pari a 0.70m.

Si riportano a seguire le immagini della carpenteria dell'opera in oggetto; per maggiori dettagli si rimanda agli elaborati grafici.

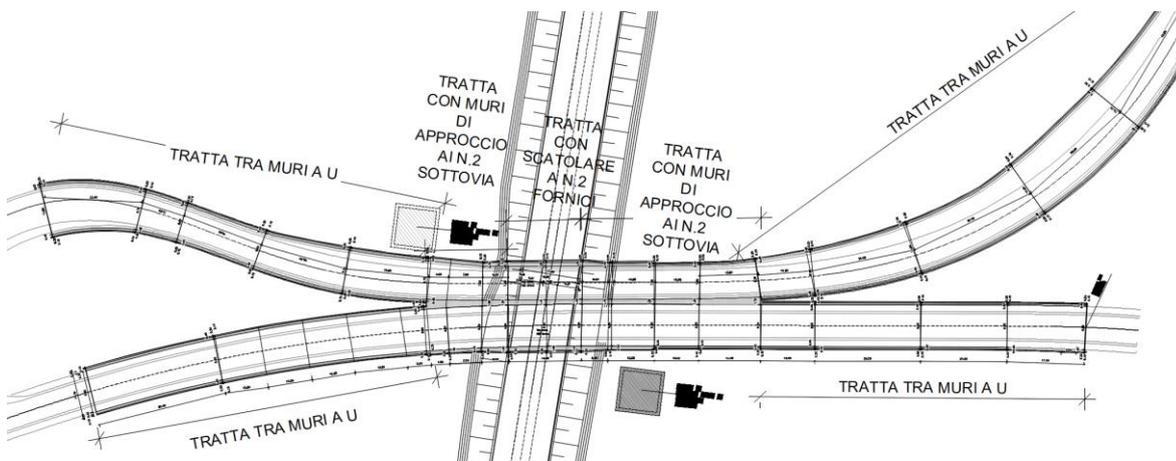


Figura 2: Planimetria di dettaglio

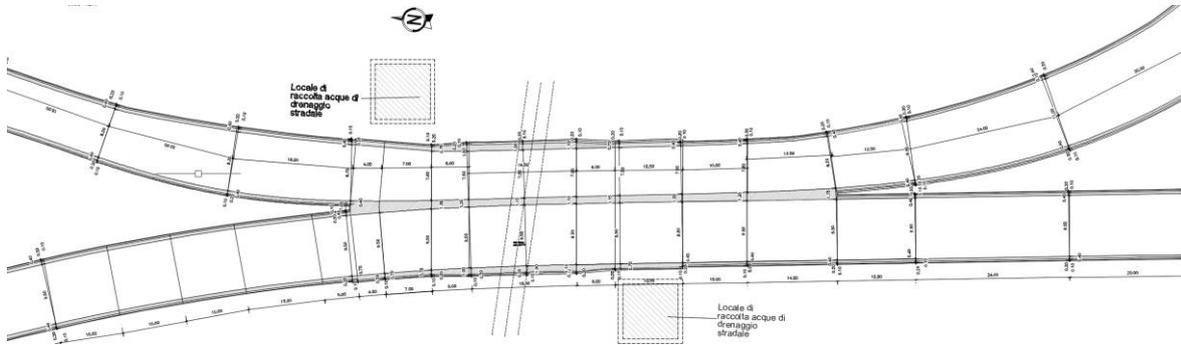


Figura 3: Pianta spiccato carpenterie

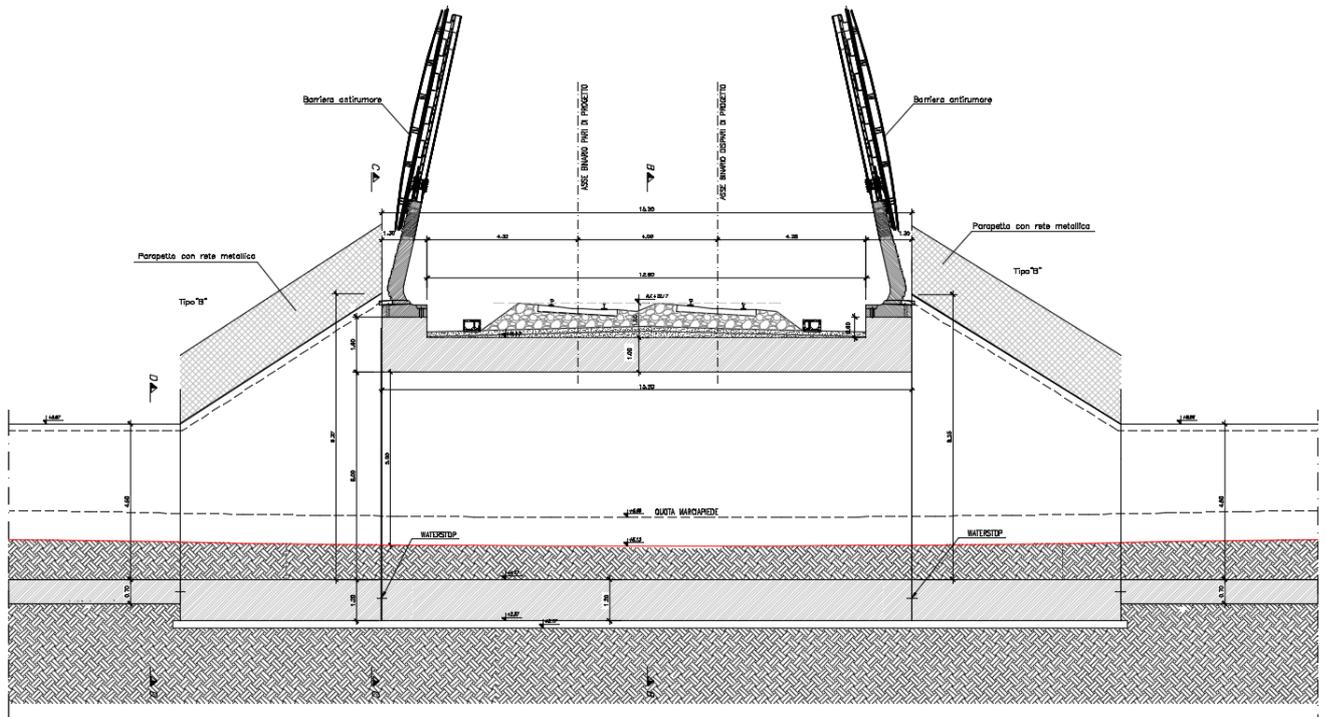


Figura 4: Sezione longitudinale

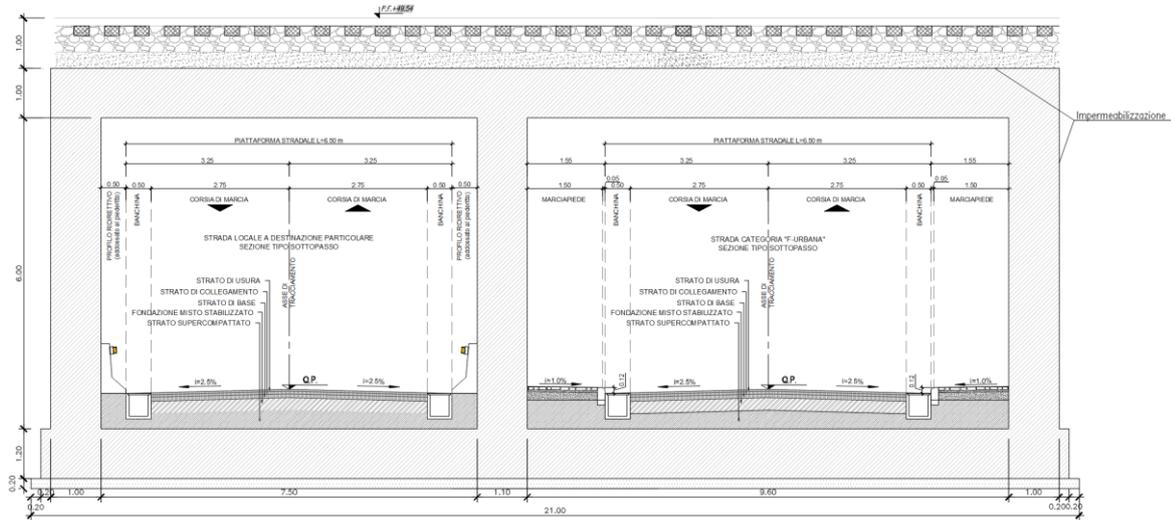


Figura 5: Sezione trasversale sottovia

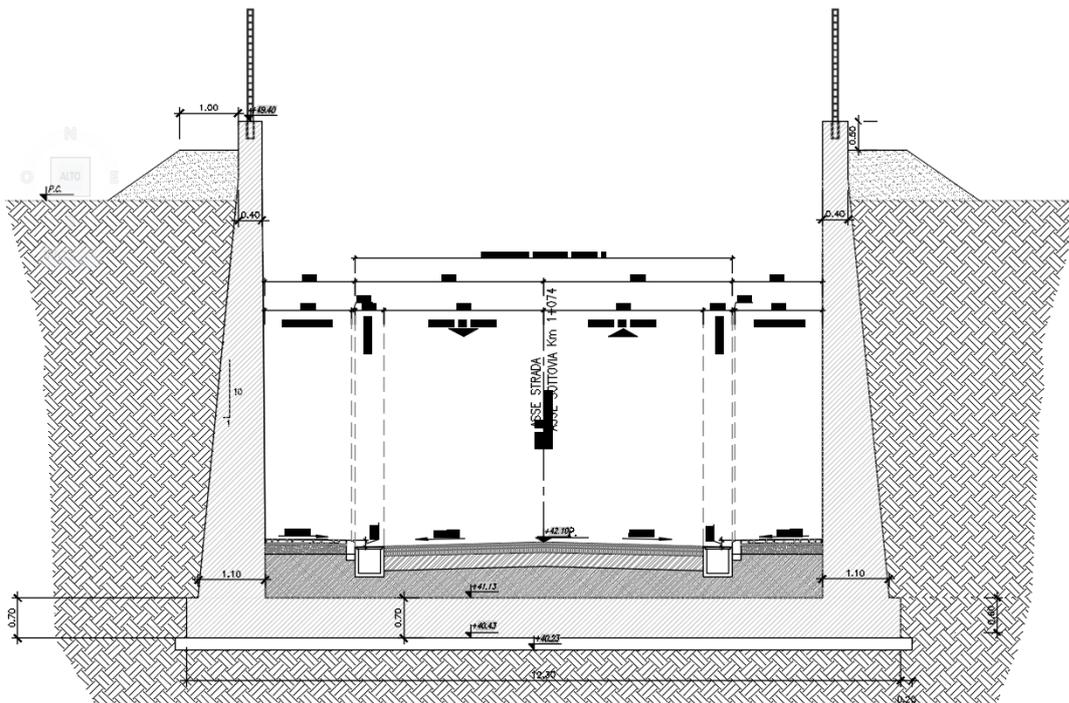


Figura 6: Sezione trasversale muri a U per strada da 9,50m

3 SOTTOVIA SL 02

Il sottovia è ubicato alla progressiva chilometrica 3+140. Di seguito uno stralcio planimetrico che individua l'area di intervento.

Il sottovia si rende necessario per riconnettere la SP 1 in seguito alla realizzazione della variante ferroviaria.

Si riporta a seguire uno stralcio planimetrico che individua l'area di intervento.

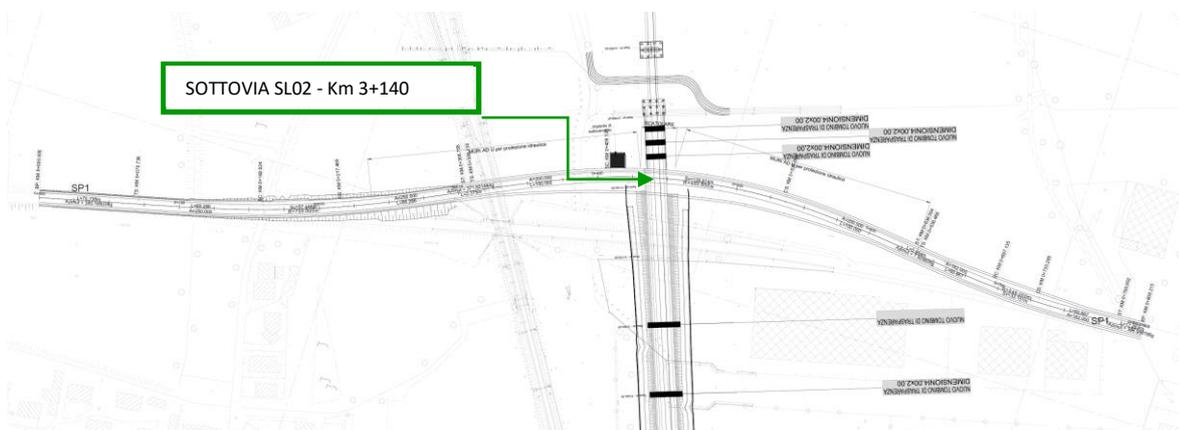


Figura 7: Ubicazione dell'intervento - Stralcio planimetrico

Il manufatto sotto binario è costituito da un impalcato a travi incorporate di luce circa pari a 19m e spessore complessivo pari ad 1.10m. Le fasi costruttive, ricadendo il manufatto nel tratto in variante, non sono condizionate dall'esercizio ferroviario.

L'impalcato copre una larghezza interna del sottopasso pari a 17.50m, poggia su piedritti di altezza netta di 6.00m e spessore 1.10m, con soletta unica di fondazione sotto il piano stradale di spessore pari a $s=1.20m$, come rappresentata negli elaborati di riferimento.

I muri di appoggio al sottopasso sono del tipo ad "U" in c.a. gettato in opera e presentano altezza variabile da 4.50 m a 8 m circa, con soletta di fondazione di spessore pari a 1.20m, per quanto riguarda il concio a ridosso dell'opera; i successivi conci prevedono sempre la sezione ad "U" ad altezza variabile e spessore fondazione variabile da 0.70m a 1.00m.

Si riportano a seguire le immagini della carpenteria dell'opera in oggetto; per maggiori dettagli si rimanda agli elaborati grafici.

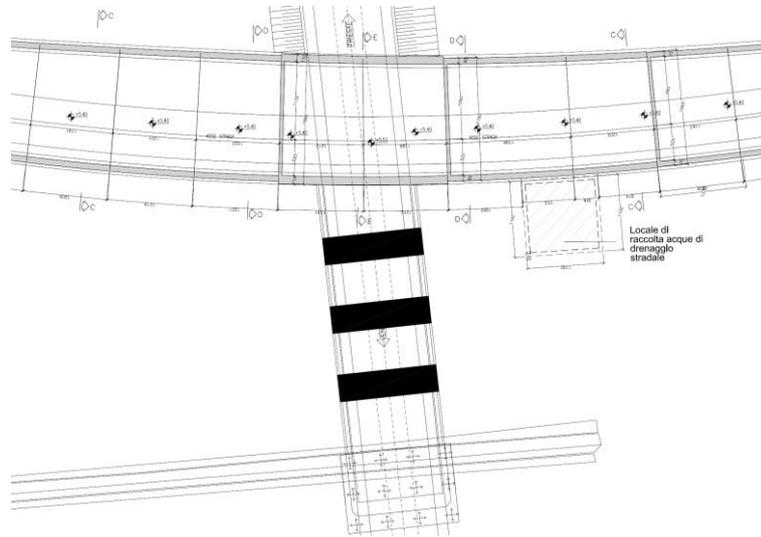


Figura 8: Planimetria di dettaglio

SEZIONE LONGITUDINALE
IN ASSE STRADA

Scala 1:100

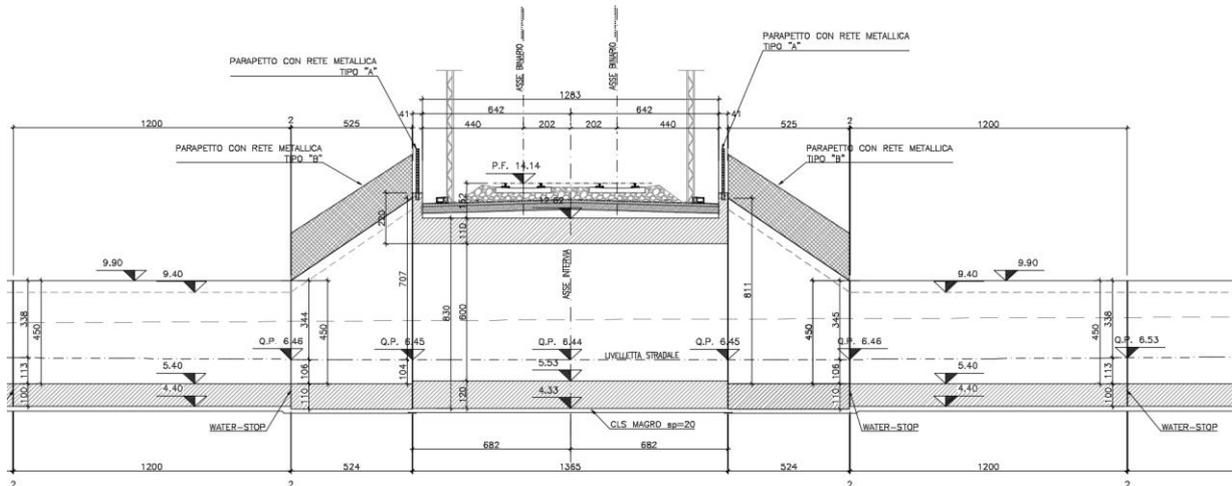


Figura 9: Sezione longitudinale

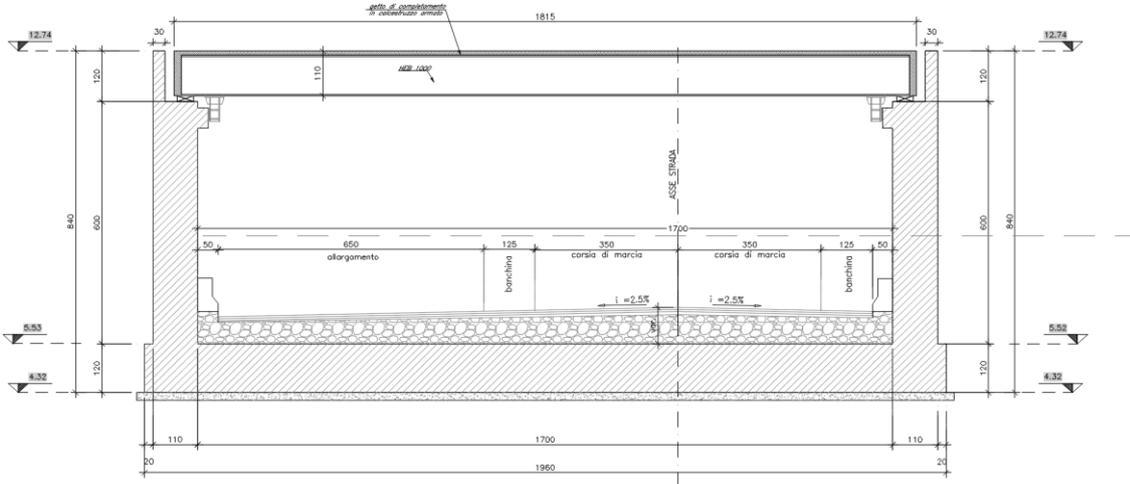


Figura 10: Sezione trasversale sottovia

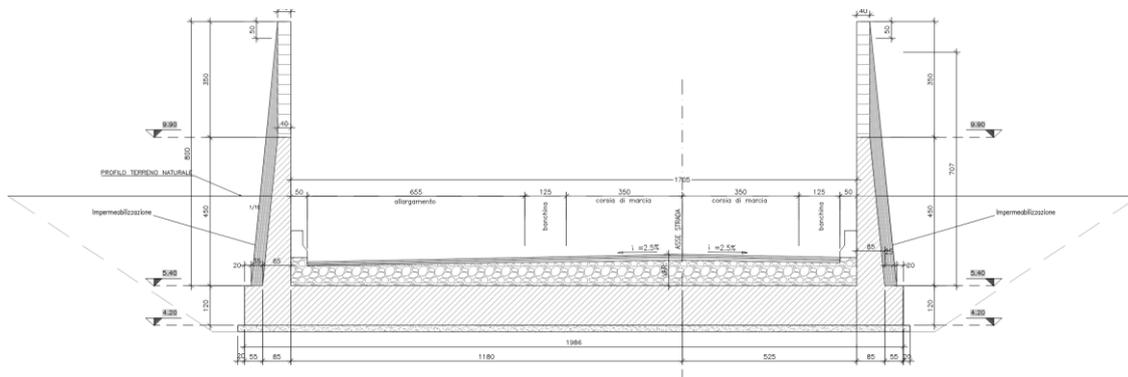


Figura 11: Sezione trasversale muri ad U

4 NORME E RIFERIMENTI

- Legge 5-1-1971 n° 1086: Norme per la disciplina delle opere di conglomerato cementizio armato, normale e precompresso, ed a struttura metallica”.
- Legge. 2 febbraio 1974, n. 64. Provvedimenti per le costruzioni con particolari prescrizioni per le zone sismiche.
- D.M. 17 gennaio 2018 - Norme Tecniche per le Costruzioni
- Circolare 21 gennaio 2019 - Istruzioni per l’applicazione dell’“Aggiornamento delle Nuove norme tecniche per le costruzioni” di cui al D.M. 17 gennaio 2018
- UNI EN 1992-1-1 “Progettazione delle strutture di calcestruzzo
- UNI EN 206-1-2001: Calcestruzzo. “Specificazione, prestazione, produzione e conformità”.
- RFI DTC INC CS SP IFS 001 A: Specifica per la progettazione geotecnica delle opere civili ferroviarie;
- RFI DTC INC PO SP IFS 001 A: Specifica per la progettazione e l’esecuzione dei ponti ferroviari e di altre opere minori sotto binario;
- Manuale di progettazione ITOLFERR.