

INDICE

1	INTRODUZIONE	3
2	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	4
3	TOMBINI	5

1 INTRODUZIONE

L'aeroporto di Olbia Costa Smeralda, individuato come aeroporto di interesse nazionale (DPR 201/2015), non è attualmente connesso alla rete ferroviaria.

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza individua la realizzazione del collegamento ferroviario dell'aeroporto di Olbia tra gli investimenti di potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud finalizzati ad aumentare la competitività e la connettività del sistema logistico intermodale e migliorare l'accessibilità ferroviaria di diverse aree urbane del Mezzogiorno.

L'intervento consiste nella realizzazione di un nuovo tratto di linea per il collegamento tra l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale e l'Aeroporto di Olbia Costa Smeralda. L'opera, oltre a intercettare i flussi prettamente stagionali da/per l'aeroporto, aiuterà ad intercettare gli spostamenti sistematici che gravitano nell'Area di Studio costituita dai Comuni di Olbia e Golfo Aranci.

L'aeroporto di Olbia Costa Smeralda, gestito dalla società GE.A.SAR. S.p.A., è posizionato a circa 4 km a sud dal centro di Olbia.

2 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Il progetto prevede la realizzazione di una linea a semplice binario di circa 3,4 km che colleghi la stazione di Olbia Terranova e l'aeroporto di Olbia Costa Smeralda.

Una volta attivato, questo collegamento garantirà una frequenza minima oraria (1 treno/h) per senso di marcia sulla relazione Olbia Terranova - Olbia Aeroporto.

Il perimetro della presente progettazione comprende i seguenti interventi:

- Nuova stazione Aeroporto Costa Smeralda;
- Bivio Micaleddu: bretella di collegamento tra la nuova linea per l'aeroporto e la linea esistente in direzione Ozieri – Chilivani.

Sono previsti alcuni interventi presso la stazione di Olbia Terranova funzionali alla realizzazione del nuovo collegamento con l'aeroporto di Olbia, questi interventi sono correlati alla presente progettazione, ma oggetto di altro appalto.

3 **TOMBINI**

Le opere in oggetto presenti sono per quanto riguarda i tombini ferroviari - circolari:

- IN07

Mentre per quanto riguarda i tombini stradali avremo:

Tombini stradali – circolari:

- IN04
- IN16
- IN05
- IN06

Tombini stradali – scatolari:

- IN14

Mentre per quanto riguarda i tombini ferroviari e stradali:

- IN01-IN03

Nelle tabelle seguenti si riportano le caratteristiche di tali opere:

Tombino stradale - circolare									
WBS	Progressiva	Viabilità	Azione	B	H	L	SP	QS1	QS2
IN04	0+472,50	NV01	Nuovo tombino	1,60	1,70	11,58	1,00	11,60	11,57
IN16	1+150,00	NV05	Nuovo tombino	1,60	1,70	9,50	1,00	19,40	19,38
IN05	0+540,00	NV01	Nuovo tombino	2,10	2,20	13,28	1,50	8,00	7,98
IN06	2+050,00	NV04	Nuovo tombino	2,10	2,20	17,30	1,50	8,00	7,97

Tombino stradale - scatolare									
WBS	Progressiva	Viabilità	Azione	B	H	L	QS1	QS2	
IN14	1+938,00	NV04	Nuovo tombino	4,80	3,40	16,60	8,90	8,87	

Tombino ferroviario - circolare									
WBS	Progressiva	Viabilità	Azione	B	H	L	SP	QS1	QS2
IN07	1+938,00	RI06	Nuovo tombino	2,10	2,20	27,05	1,50	9,40	9,36

Tombino ferroviario - stradale - scatolare									
WBS	Progressiva	Viabilità	Azione	B	H	L	QS1	QS2	
IN01- IN03	+524,00	RI02	Nuovo tombino	6,00	3,60	48,00	16,6	15,38	

I tombini sono tutti di nuova realizzazione, da realizzarsi in opera.

IN01-IN03 (+524,00) è collocato al disotto della viabilità stradale NV01 e della viabilità ferroviaria RI02 che si incontra con la linea ferroviaria esistente. Tale tombino scatolare, a differenza degli altri, presenta un salto di quota di 0.93 m pensato per il corretto collegamento delle due porzioni di tombino.

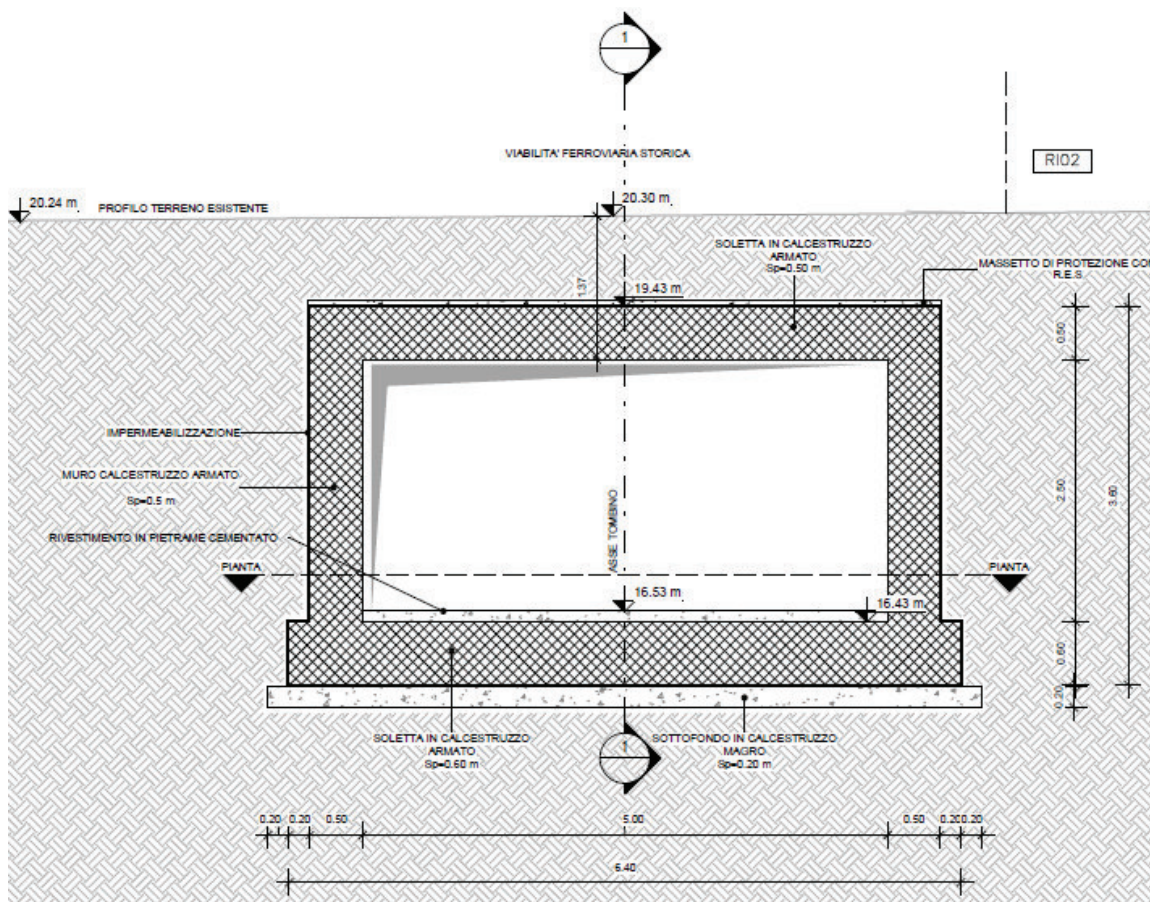


Figura 3.1 – IN01-IN03 tombino ferroviario–stradale – sezione trasversale

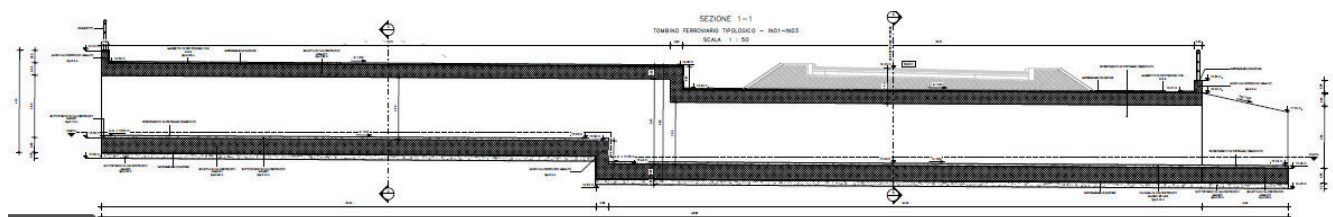


Figura 3.2 – IN01-IN03 tombino ferroviario–stradale – sezione longitudinale

IN04 (0+472,50) è collocato sotto la viabilità NV01 e si collega al fosso di raccordo IN11; mentre IN16 (2+050,00) si trova sotto NV05 e funge da collegamento al fosso di recapito in terra IN05. Entrambi sono tombini circolari 1,60x1,70 m che presentano differenza oltre in termini di lunghezza complessiva dell'oggetto anche per la presenza in IN04 di muri laterali in calcestruzzo.

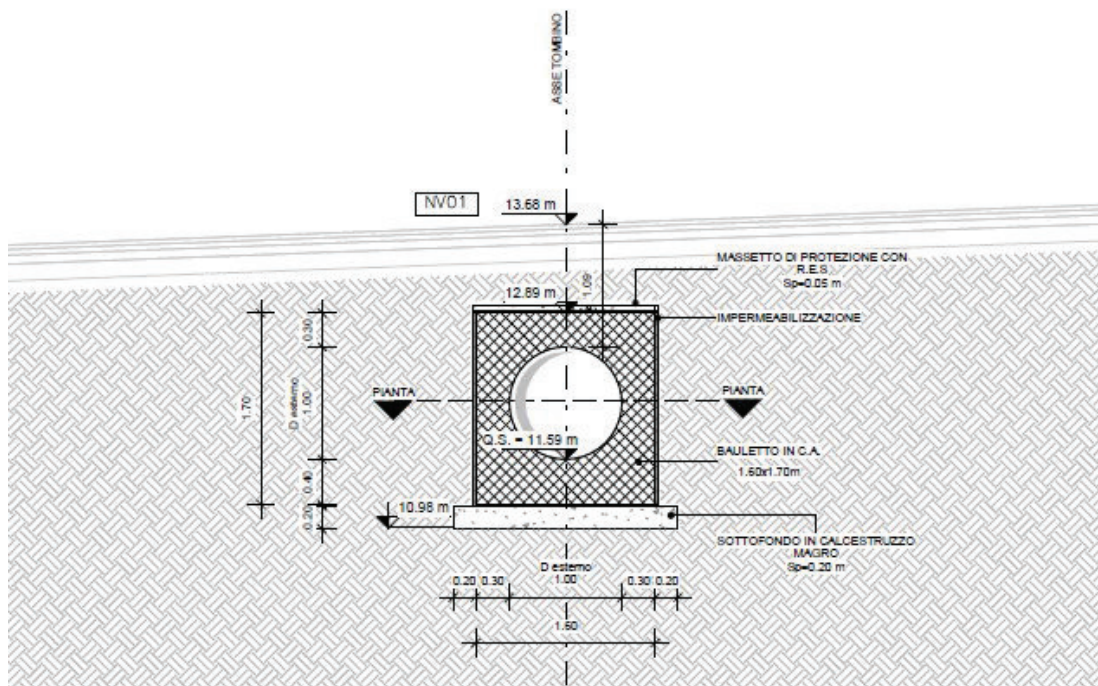


Figura 3.3 – IN04-IN16 tombino stradale circolare – sezione trasversale

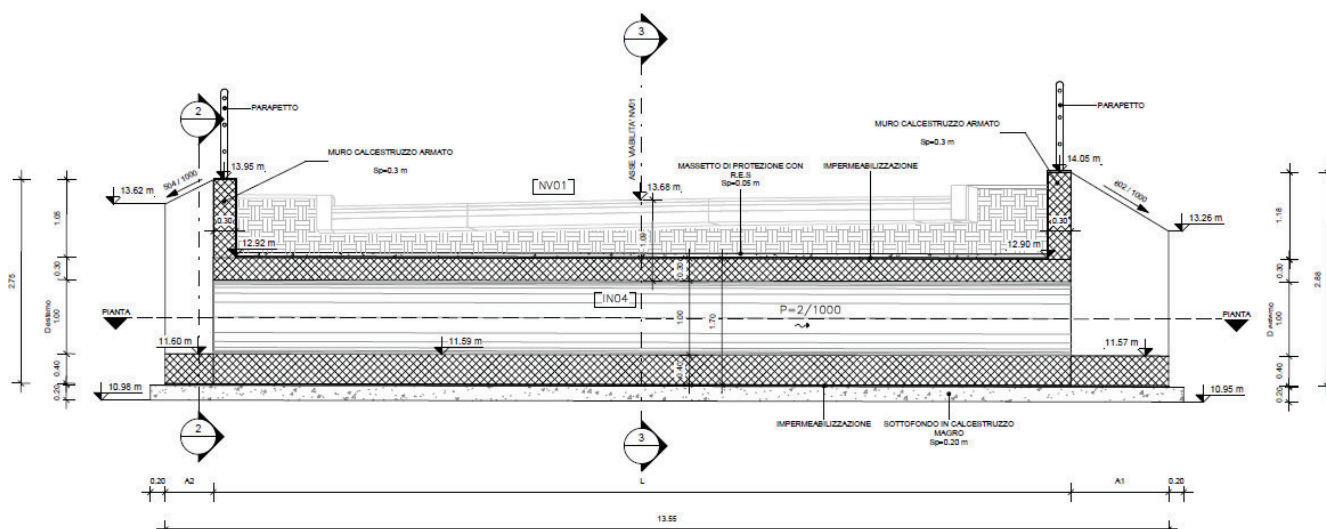


Figura 3.4 – IN04-IN16 tombino stradale circolare – sezione longitudinale

IN05 (0+540,00) si trova al disotto di NV01 e si connette al fosso di recapito in terra IN13, mentre IN06 (2+050,00) è collocato sotto NV04; entrambi presentano la stessa conformazione strutturale con la presenza delle ali esterne costituite da muri in calcestruzzo.

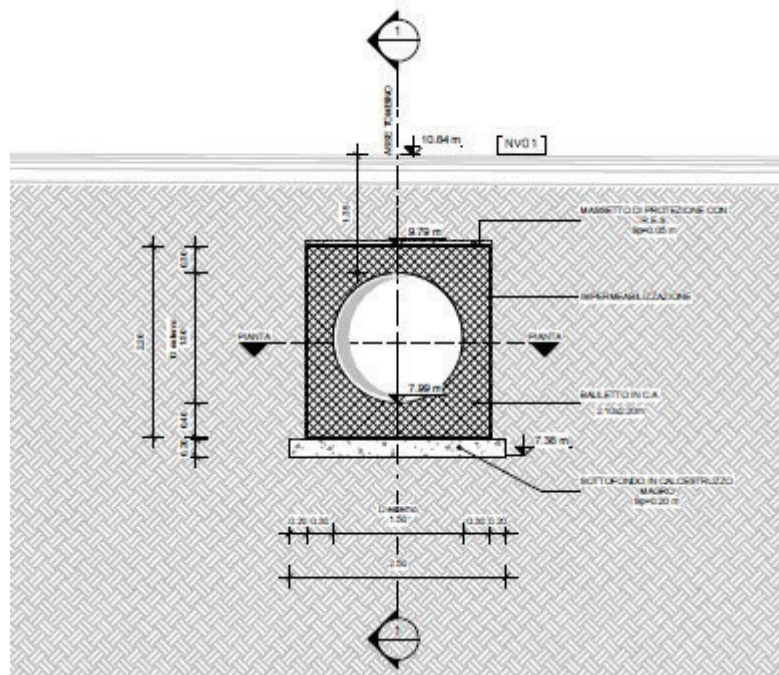


Figura 3.5 – IN05-IN06 tombino stradale circolare – sezione trasversale

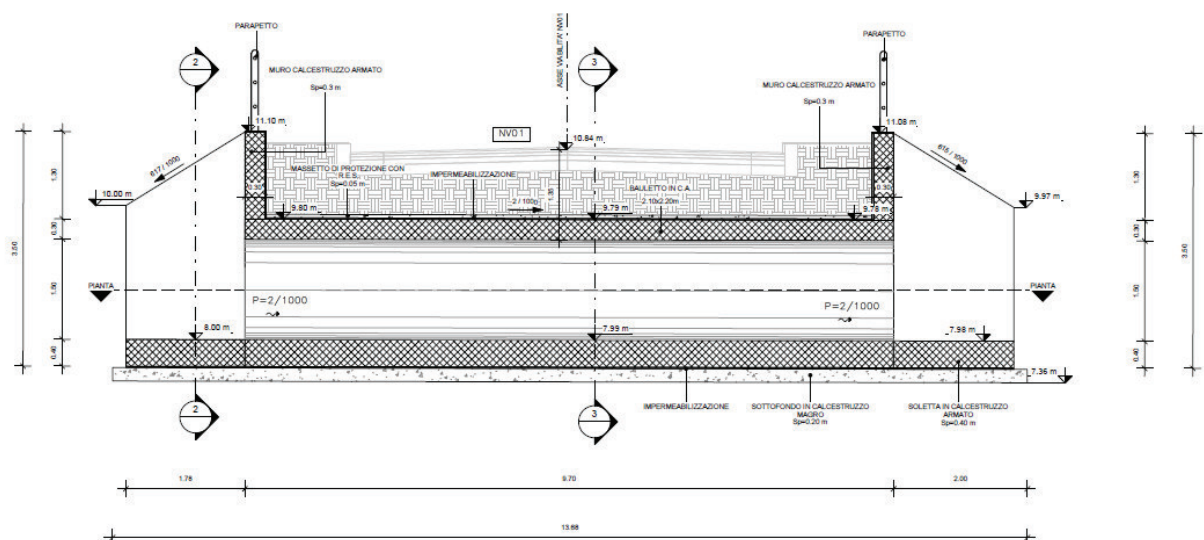


Figura 3.6 – IN05-IN06 tombino stradale circolare – sezione longitudinale

IN07 (1+938,00) è alloggiato al disotto di RI06 adiacente a SL04 e alla viabilità NV04, anch'esso caratterizzato dalla presenza delle ali esterne in calcestruzzo.

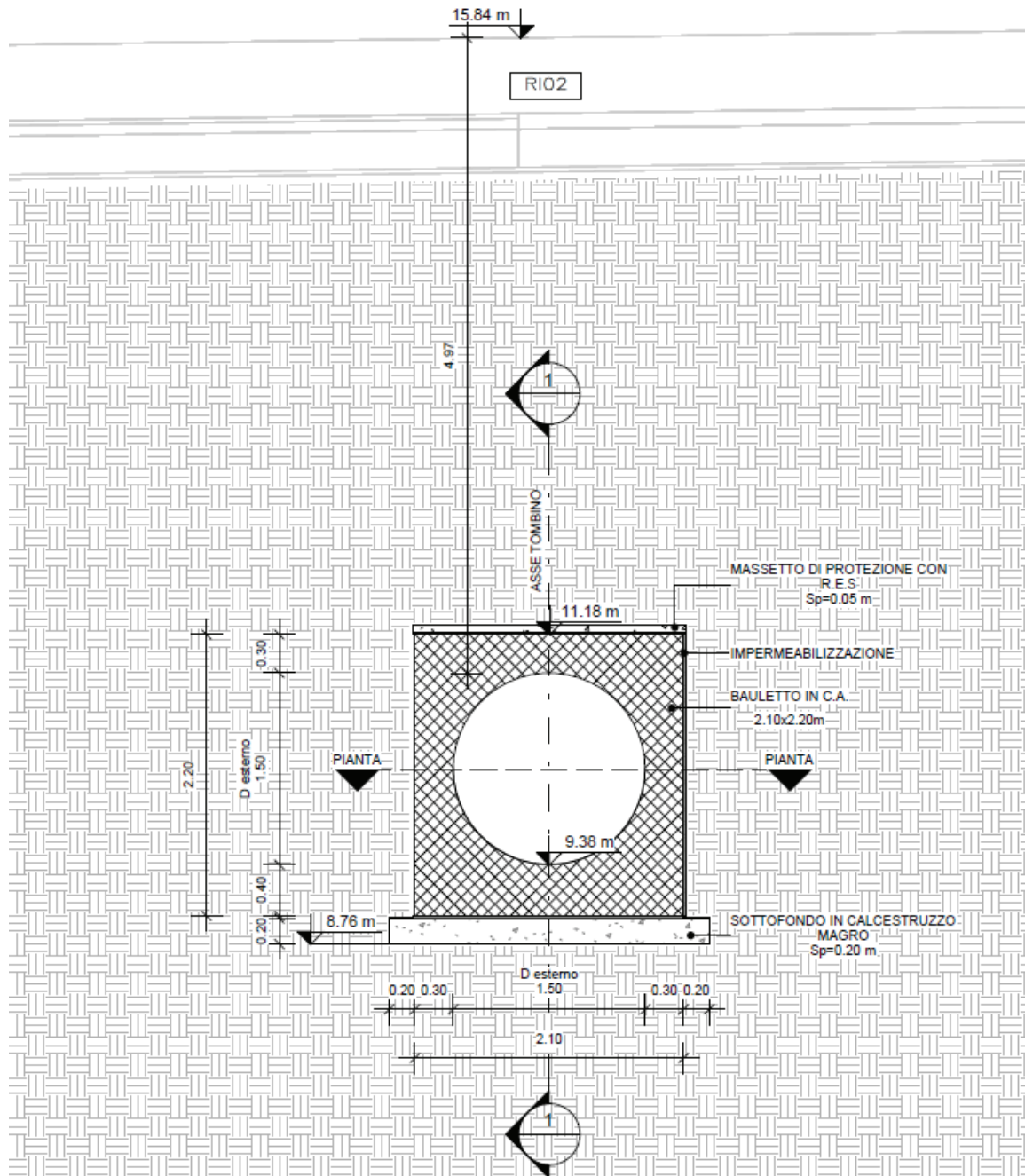


Figura 3.7 – IN07 tombino ferroviario circolare – sezione trasversale

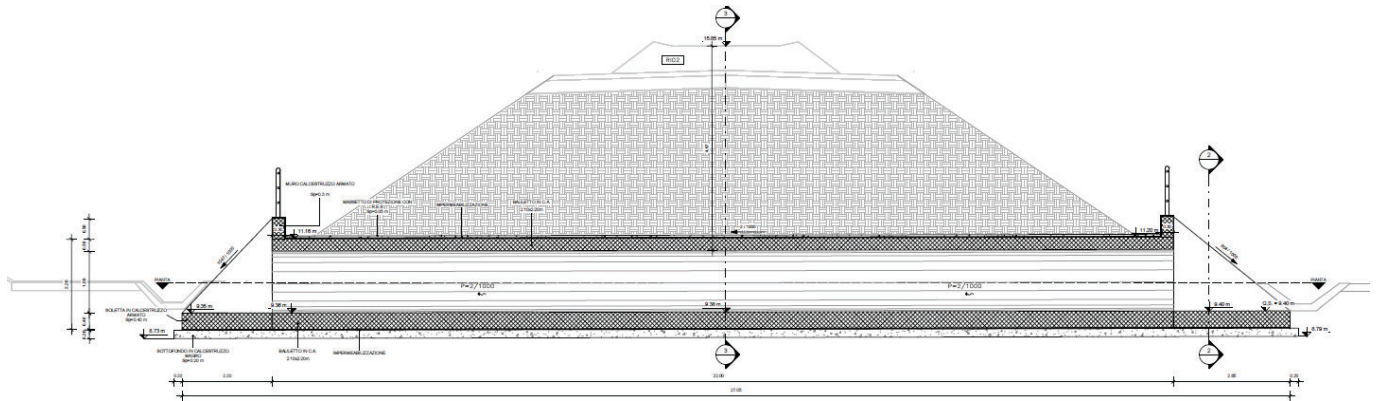


Figura 3.8 – IN07 tombino ferroviario circolare – sezione longitudinale

IN14 (1+938,00) si trova tra IN09A e IN09B e al disotto di NV04, è un tombino scatolare che presenta all'estremità est due ali in calcestruzzo.

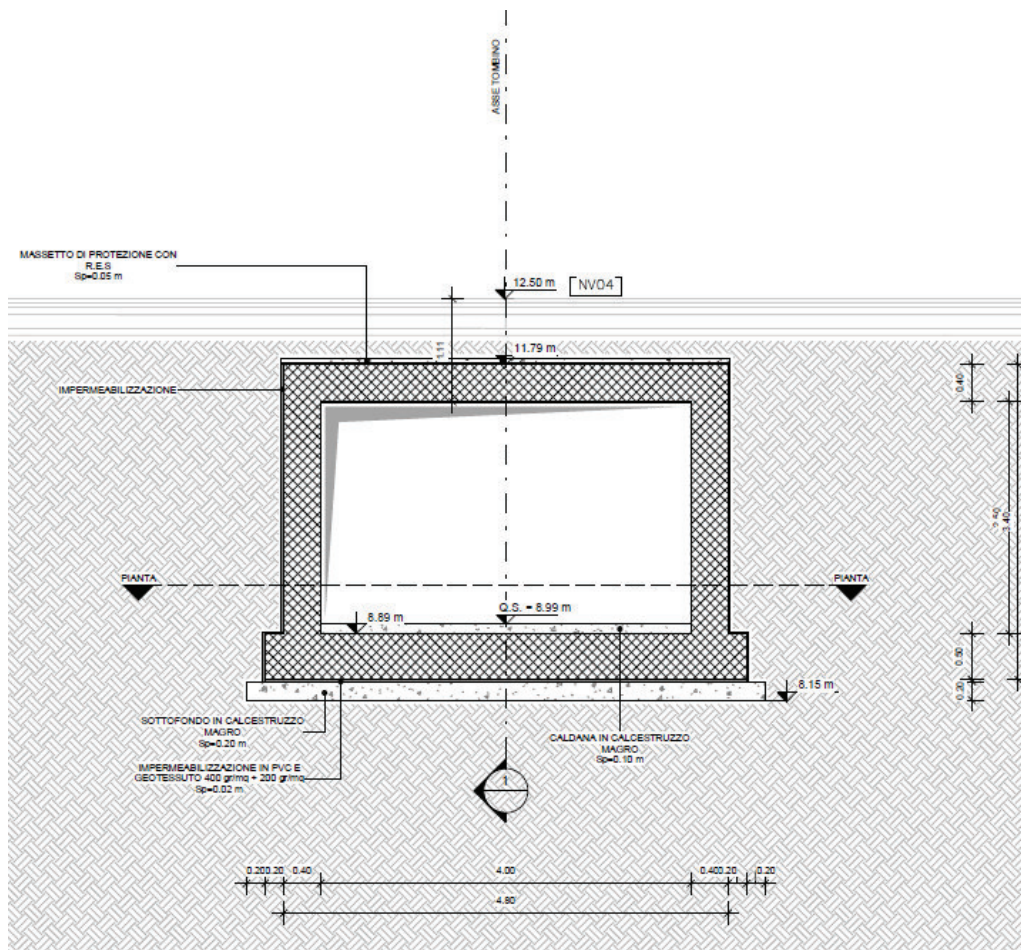


Figura 3.9 – IN14 tombino stradale scatolare – sezione trasversale

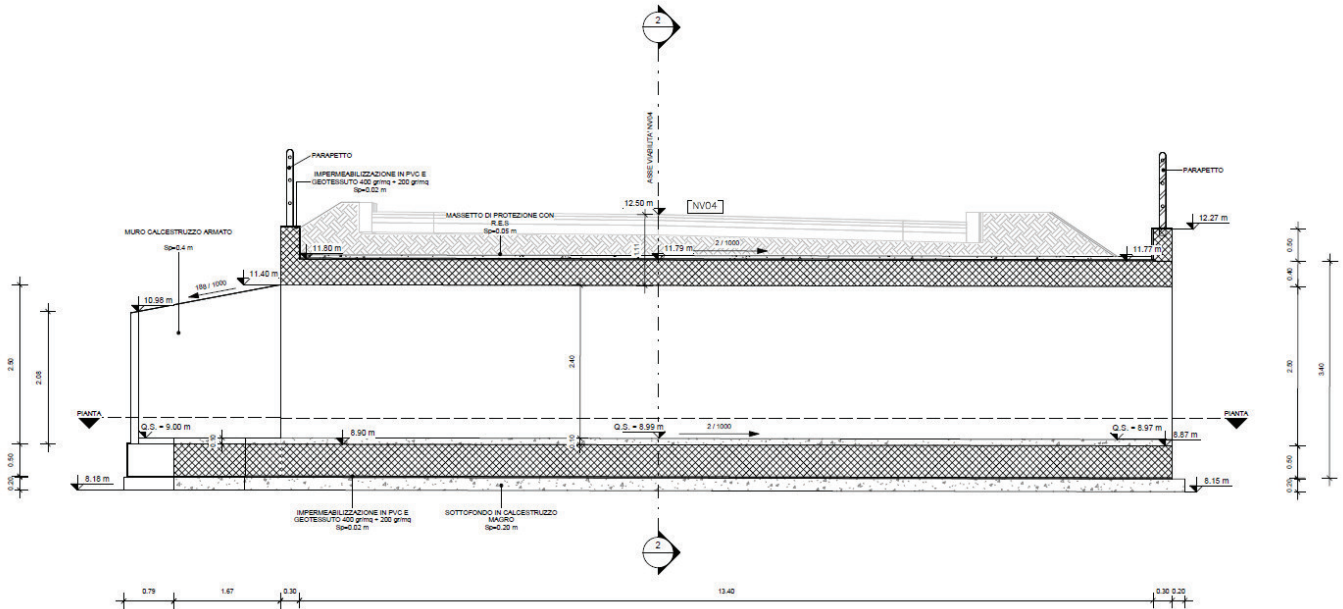


Figura 3.10 – IN14 tombino stradale scatolare – sezione longitudinale