Ente di decentramento regionale di GORIZIA

REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA
EDR DI GORIZIA

REALIZZAZIONE DEL COLLEGAMENTO CICLABILE
PREVAL - MOSSA - FARRA D'ISONZO - GRADISCA D'ISONZO

CUP:	G31B17000890002	CIG:	7931453A10	Codice progetto	0	5	7	3

PROGETTO DEFINITIVO

Codice elaborato		
PD	R	12

Scala	

Emissione	
Data	27.09.2021
Redatto	StN
Controllato	A.N.
Approvato	A.N.

Titolo elaborato

Relazione descrittiva - Saggi di fondazione in corrispondenza del sottopasso ferroviario ciclopedonale a Mossa (GO)

Nome file	573-PD cartiglio relazioni rev00.dwg

Firme

PROGETTISTA
dott. ing. Alberto Novarin

ORDINE DEGLI INGEGNERI PROV. DI UDINE
Dott. Ing. ALBERTO NOVARIN Pos. N° 1401 UDINE

Documento sottoscritto digitalmente
Stampa conforme all'elaborato firmato digitalmente

COMMITTENTE:
Ente di Decentramento Regionale di Gorizia

Rev.	Data	Redatto	Controllato	Approvato	Oggetto revisione
01					
02					
03					
04					
05					

Studio Novarin

Studio Novarin s.a.s.
via Daniele Manin, 10 - 33100 Udine - ☎ 0432 421013 - ✉ studio@novarin.net

IL PRESENTE DOCUMENTO NON POTRA' ESSERE COPIATO, RIPRODOTTO O ALTRIMENTI PUBBLICATO, IN TUTTO O IN PARTE, SENZA IL CONSENSO DELLO STUDIO NOVARIN. OGNI UTILIZZO NON AUTORIZZATO SARA' PUNITO A NORMA DI LEGGE
THIS DOCUMENT MAY NOT BE COPIED, REPRODUCED OR PUBLISHED, EITHER IN PART O IN ITS ENTIRETY, WITHOUT THE WRITTEN PERMISSION OF STUDIO NOVARIN. UNAUTHORIZED USE WILL BE PROSECUTED BY LAW

La presente **relazione** riguarda la realizzazione di una campagna di saggi di fondazione in corrispondenza dei muri di contenimento delle rampe del **sottopassaggio ciclo-pedonale esistente (Fig.1, Fig.2 e Fig.3)** di via Stazione, il quale immette sulla **strada regionale SR 56** nel **Comune di Mossa**; essi hanno il fine di valutare geometria, tipologia e caratteristiche statiche del sistema fondazionale.

Stato di fatto

Lo stato di fatto è illustrato dalle fotografie sotto inserite ed è caratterizzato da elevatissime pendenze longitudinali (superiori al 15%), le quali rendono l'opera non utilizzabile dall'ordinaria utenza ciclistica, nonché dai disabili.

Figura 1 - rampa Nord sottopasso ciclopedonale

Figura 2 - rampa Sud sottopasso ciclopedonale

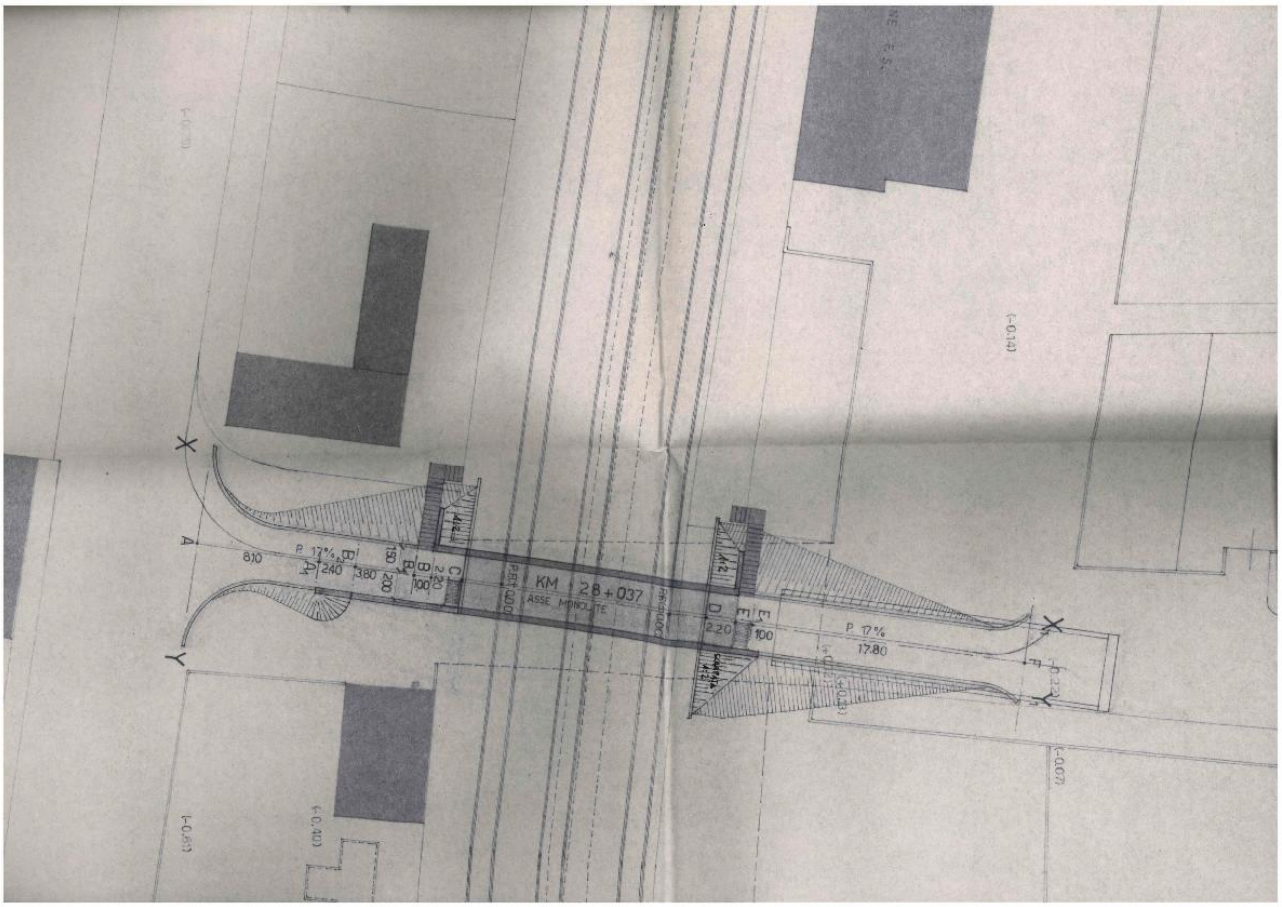

Figura 3 - Estratto della planimetria del sottopasso ciclopedonale esistente

Soluzione di progetto ipotizzata

Di seguito vengono riassunte le caratteristiche tecniche del tratto del sottopassaggio ferroviario.

Le rampe di adduzione vengono modificate adottando pendenze longitudinali dell'ordine di 8-9% e separando la sede ciclabile da quella pedonale; la sede ciclabile, in uscita dal sottopasso in direzione SR 56, piega a sinistra, impegnando l'attuale ampio marciapiede; viene inoltre realizzato un attraversamento pedonale aggiuntivo della SR 56 assistito da dispositivo luminoso tipo APL e segnaletica orizzontale in colato plastico bicomponente (larghezza attraversamento = 4,00 m).

Si precisa che, relativamente al tratto del sottopassaggio ferroviario, l'opera di miglioramento della struttura esistente implica una estensione verso il basso del muro di sostegno del quadrante S-E, in prossimità dell'incrocio con la SR 56, applicando la **tecnica della sottofondazione**.

Saggi conoscitivi proposti

In **Fig. 4** è riportata la disposizione dei n.9 saggi di fondazione ipotizzati che permetteranno di individuare lo schema fondazionale dei muri di contenimento.

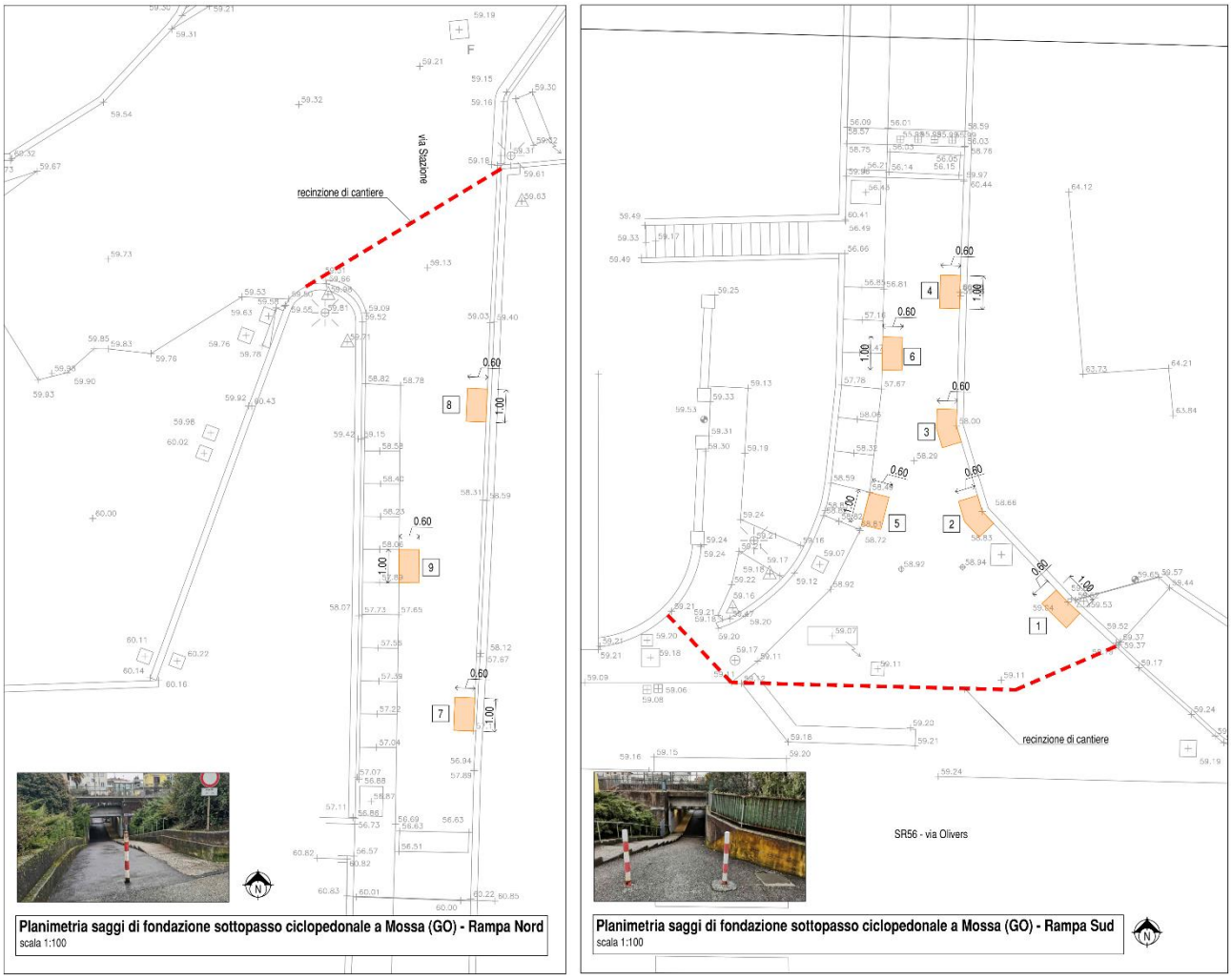

Figura 4 - Localizzazione dei saggi di fondazione