STAZIONE DI BRESCIA-GARA ITALFER PA 1176

CLIENTE
SOCIETA' ITALIANA PER CONDOTTE ACQUA SPA

NOME DEL PROGETTO
Adeguamento stazione di Brescia Opera FV01A

ANNO
2016

LUOGO
Brescia (Italia)

DESCRIZIONE:
Infissione di un sottopasso scatolare monolitico sotto 4 binari e uno scambio, utilizzando il sistema Petrucco speciale per deviatoi, con scavo in avanzamento e demolizione del vecchio sottopasso esistente.

TIPOLOGIA DI VARO
☐ A cielo aperto
☐ Con diversione parziale del traffico
☐A tunnel
☒Con ponti temporanei

LUNGHEZZA DELLA SPINTA
Scatolare 27.10 m – 89'

AVANZAMENTO MEDIO
2,5 m/giorno
(scavo e rimozione del terreno dall'interno)

DIMENSIONE DELLO SCATOLARE
- Base: 6.20 m – 20' 4"
- Altezza: 4.25 m – 13' 11"
- Lunghezza: 28.26 m – 92' 8"

PESO DELLO SCATOLARE
800 ton – 1763 Kips

DURATA INTERRUZIONE LINEA
0 giorni

TIPOLOGIA DI SCAVO
☒ dall'interno
☐ dall'esterno

DISEGNI

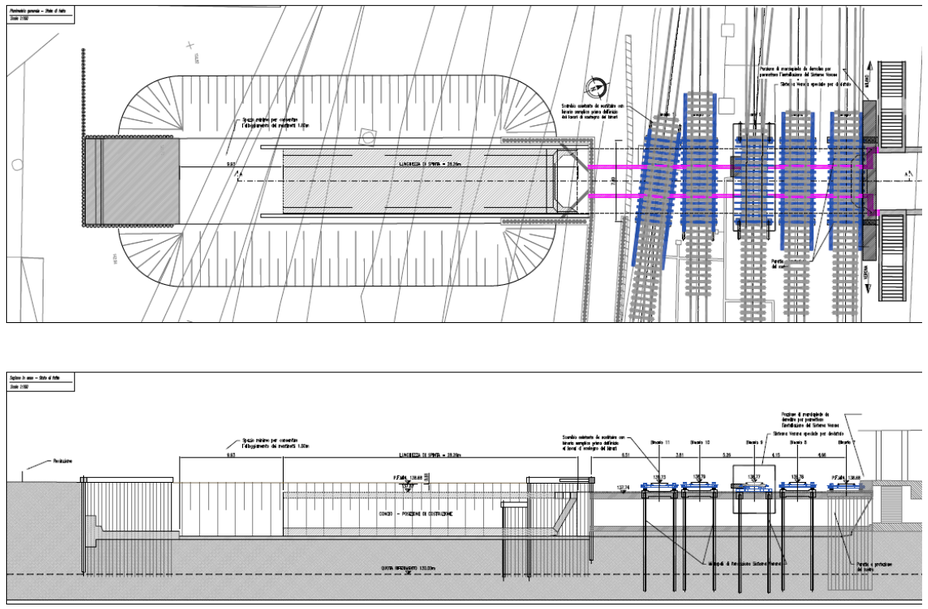

Figura 1 – Piano del progetto

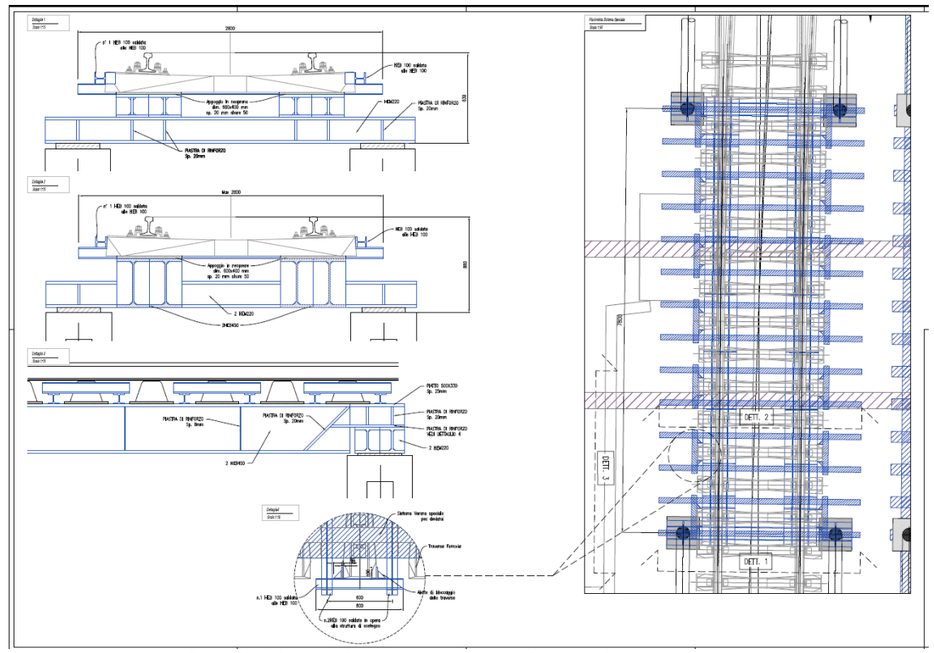

Figura 2 – Progetto Speciale Sistema Petrucco per scambi ferroviari

FOTO

Figura 3 – Monoliti in posizione di costruzione

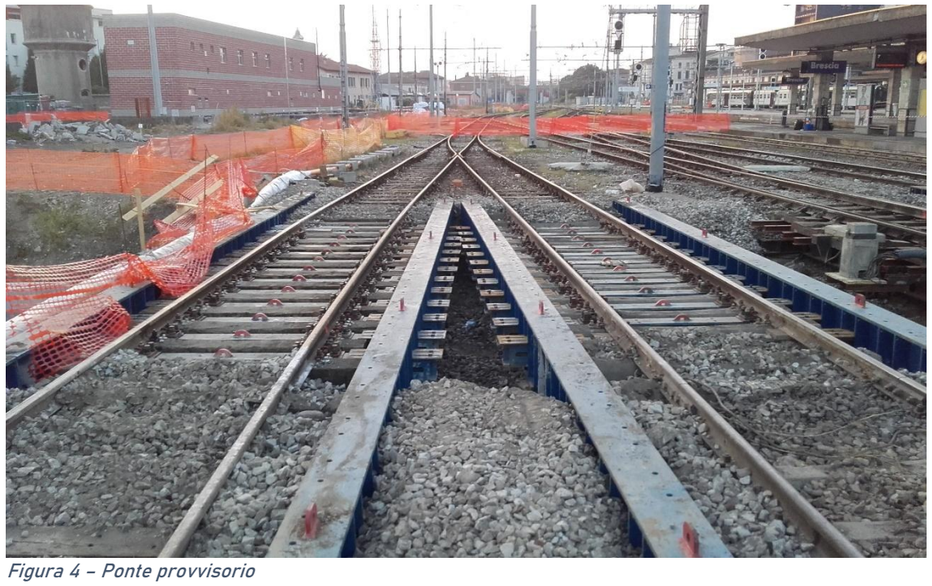

Figura 4 – Ponte provvisorio

STAZIONE DI BRESCIA-GARA ITALFER PA 1176

CLIENTE
SOCIETA' ITALIANA PER CONDOTTE ACQUA SPA

NOME DEL PROGETTO
Adeguamento stazione di Brescia Opera FV01A

ANNO
2016

LUOGO
Brescia (Italia)

DESCRIZIONE:
Infissione di un sottopasso scatolare monolitico sotto 4 binari e uno scambio, utilizzando il sistema Petrucco speciale per deviatoi, con scavo in avanzamento e demolizione del vecchio sottopasso esistente.

TIPOLOGIA DI VARO
☐ A cielo aperto
☐ Con diversione parziale del traffico
☐A tunnel
☒Con ponti temporanei

LUNGHEZZA DELLA SPINTA
Scatolare 27.10 m – 89'

AVANZAMENTO MEDIO
2,5 m/giorno
(scavo e rimozione del terreno dall'interno)

DIMENSIONE DELLO SCATOLARE
- Base: 6.20 m – 20' 4"
- Altezza: 4.25 m – 13' 11"
- Lunghezza: 28.26 m – 92' 8"

PESO DELLO SCATOLARE
800 ton – 1763 Kips

DURATA INTERRUZIONE LINEA
0 giorni

TIPOLOGIA DI SCAVO
☒ dall'interno
☐ dall'esterno

FOTO

Figura 5 – Speciale Sistema Petrucco per scambi ferrovieri

Figura 6 – Spinta e demolizione del tunnel esistente

Figura 7 – Spinta sotto lo Speciale Sistema Petrucco per scambi ferroviari

Figura 8 – Completamento del processo di spinta