COMUNE DI NOVARA

Nuovi interventi in Ambito T12 Agognate
Seconda Connessione - Nuova Fermata di Agognate
STRALCIO B_Nuova Fermata di Agognate

PROGETTO DEFINITIVO

R

Relazione generale

RAUM engineering

RAUM ENGINEERING SRL
via XX settembre 38, 28100 Novara - ITALY
+39.0321.390335
PIVA/CF 02523870034
www.raum-engineering.com

Prima stesura:
Aprile 2021

Revisione 1:
Novembre 2021

Revisione 2:

Stesura finale:

Consegna:

a

La Nuova Fermata di Agognate Novara

Premessa

Vista l'approvazione con D.C.C. n° 57 del 14/09/2020 della Variante N. 1 al PPE vigente con contestuale Variante Parziale al PRG ai sensi dell'art. 17 c. 5 della LUR 56/77 e s.m.i. del Piano Particolareggiato d'Iniziativa Pubblica delle Aree Produttive-Logistiche Ambito T12, è necessario tenere conto delle opportunità derivanti dall'importante sviluppo in corso sull'Ambito T12 con le ricadute occupazionali rivolte ad un considerevole numero di addetti.
Nell'intento di promuovere sistemi di mobilità alternativa tesi ad efficientare il trasporto pubblico, è in corso di sviluppo il progetto di una fermata di stazione ferroviaria sulla linea Novara Biella da insediare a sud del Km 4+634PL per la quale sono stati avviati percorsi di allineamento con RFI.

La nuova fermata di Agognate consentirà di sostenere una parte dell' afflusso degli addetti al nuovo impianto consentendo altresì la fruibilità pubblica di un'area peri-urbana dove già sono insediate attività industriali, di residenza e di residenza speciale.

La nuova fermata, coadiuvata da un nuovo sistema infrastrutturale stradale pubblico, si candida a diventare snodo di approdo alla città attraverso la realizzazione di parcheggi e la vicinanza del Casello Autostradale di Novara Ovest.

La collocazione

La fermata, di tipo fermata in linea, è collocata sulla Linea Novara-Biella a sud del Km 4+634PL. La posizione, determinata dal Mapp. 20 sul Fg. 29, è caratterizzata dalla presenza a nord di infrastrutture idrauliche di proprietà AIES di cui non si prevede lo spostamento ed è in coerenza ai seguenti mappali dell'NCT:

- a nord Fg.29 Mapp. 17, 37
- a est Fg. 29 Mapp. 35
- a sud Fg. 29 Mapp. 10 e Fg. 29 Mapp. 35
- a ovest Fg. 29 Mapp. 10

Il sedime ferroviario è posto a mt 159,11 slm con una differenza ad est di circa mt. 2,89 rispetto al piano di campagna esistente, a ovest a circa mt. 2,04 rispetto al piano di campagna esistente.
L'area è caratterizzata ad est da terreno incolto e dalla presenza del Cavo d'Assi di proprietà AIES posto a mt. 12,60 dall'asse del binario ovest, ad ovest dalla presenza del Cavo Luzzerone di proprietà privata posto a mt. 14,00 dall'asse del binario ovest.

Nell'area oggetto dell'intervento non vi sono interferenze note. E' assodato che i cavi Enel e Telecom, afferenti all'area, sono in posizioni ben più a sud e precisamente in prossimità del bacino di laminazione est dell'Ambito T12.

Non vi sono alberature interferenti con la linea, mentre il corso del Cavo Luzzerone, di cui è previsto lo spostamento e l'allontanamento dalla sede ferroviaria, è tangente alla scarpata della ferrovia. Sono da rilevare diffusi fenomeni di erosione sulla sponda est del cavo.

Il progetto

Il progetto prevede la realizzazione di una banchina ferroviaria con modulo 250,00 mt e altezza pari a 55 cm dal p.f. per agevolare l'accessibilità dei passeggeri.

In prossimità dell'accesso, la banchina prevede una pensilina a copertura del marciapiede con sezione trasversale pari a 7 mt e lunghezza pari a circa 50,00 mt, a protezione dei passeggeri dagli agenti atmosferici che sarà attrezzata con Informazioni al Pubblico (IaP).
Tali Informazioni prevedono la dotazione di sistemi di orientamento lungo l'intera banchina, come l'installazione di segnaletica fissa e variabile o la dotazione di percorsi tattili per ipovedenti.

La banchina posizionata a mt. 159,82 Slm è collegata verso l'esterno mediante una rampa coperta a compensazione altimetrica tra il piano banchina e il piano di campagna. L'accesso alla rampa è consentito mediante un ponte carrabile e pedonale sul cavo Luzzerone che la collega ad un percorso che consente la connessione ai parcheggi pubblici (sbocco sulla strada pubblica) e a posti auto dedicati alle Persone con Mobilità Ridotta(PMR).
Tramite il percorso di collegamento e il ponte è inoltre garantito l'avvicinamento dei mezzi di soccorso all'ingresso della fermata ferroviaria in caso di necessità.
L'accesso al ponte, protetto da cancello, è prossimo alla pista ciclabile prevista dal progetto dell'Ambio T12.

Posto a nord della zona banchina coperta dalla pensilina è previsto un locale tecnico accessibile dalla viabilità esterna oltre che dal piano banchina.

La nuova fermata è caratterizzata dai seguenti materiali di finitura:

- L'elemento caratteristico del progetto della stazione ferroviaria è costituito da lamelle in ferro con finitura di vernice effetto corten. Tali elementi sono disposti lungo il fronte ovest della banchina, e vengono ripresi sul lato sud del ponte che attraversa il cavo Luzzerone.

- Il ponte pedonale è invece realizzato con struttura in c.a. rivestita con pavimentazione decking composta da doghe di pavimento ricomposto per esterno, costituite in parte da polimeri riciclati (PE o HDPE) con una percentuale di farina di legno (segatura) e cellulosa.

- La rampa di accesso, realizzata con struttura in calcestruzzo, presenta materiale di finitura impermeabile e pedonabile, a base di resine epossidiche steso in due riprese a granulometria accentuata antiscivolo. A protezione di tale rampa, così come previsto per la banchina della fermata ferroviaria, è prevista una struttura di copertura ancorata a pilastri e ad andamento discendente verso il piano di campagna seguendo l'inclinazione della stessa rampa.

- La banchina della fermata ferroviaria presenta un piano di calpestio caratterizzato da pavimentazione in marmette di cemento e graniglia di marmo, oltre che apposita pavimentazione in lastre di cemento e graniglia di quarzo per la formazione di percorsi LVE (Loges Vet Evolution) come sistema di indicatori tattili a terra.

Grazie all'impiego di pavimentazione LVE, vengono poste al di sotto delle piastre tattili, i TAG-RFG, ovvero trasponder passivi a radiofrequenza di tipo dedicato in grado di fornire anche informazioni vocali.
A protezione della banchina è prevista una struttura di copertura ancorata a pilastri, con finitura data da controsoffitto in lamiera di metallo sulla quale sono previste botole 80x80 cm per manutenzioni strutturali.
L'intera parte strutturale della fermata ferroviaria è verniciata in colore grigio chiaro

A protezione della stazione ferroviaria è disposta una recinzione in rete estrusa in polietilene ad alta densità HDPE a maglia ovoidale resistente ai raggi ultravioletti indeformabile, infissa nel terreno lungo il perimetro del cavo Luzzerone. Tale recinzione, alta circa 80 cm, ha lo scopo di evitare l'ingresso di animali selvatici all'interno della stazione ferroviaria.