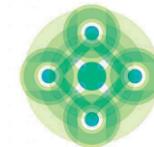




Comune di Bologna



Sostenibilità
è Bologna



PUMS
BOLOGNA
METROPOLITANA

RTI Progettisti:



PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA DELLA PRIMA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA (LINEA ROSSA)



Fondo per lo Sviluppo
e la Coesione

Intervento finanziato con risorse
FSC 2014-2020 – Piano operativo della Città
metropolitana di Bologna
Delibera CIPE n.75/2017



Impianti di illuminazione pubblica Caratteristiche impianto, sezioni e dettagli

COMUNE DI BOLOGNA
SETTORE MOBILITA' SOSTENIBILE E INFRASTRUTTURE

IL DIRETTORE DEL SETTORE

ING. CLETO CARLINI

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

ING. GIANCARLO SGUBBI

IL DIRETTORE DELL'ESECUZIONE DEL CONTRATTO

ING. MIRKA RIVOLA

SEGRETERIA TECNICA

ING. BARBARA BARALDI

GEOM. AGNESE FERRO

RESPONSABILE DI COMMESSA

ING. PAOLO MARCHETTI

RESPONSABILE INTEGRAZIONE
PRESTAZIONI SPECIALISTICHE

ING. SANTI CAMINITI

Gruppo di Progettazione:

Ing. Alessandro Piazza (Coordinatore Tecnico)
Ing. Santi Caminiti (Progetto sistemi tranviari)
Ing. Andrea Spinosa (Studi Trasportistici)
Arch. Sebastiano Fulci De Sarno (Prog. Architettonico e Inser. Urbanistico)
Ing. Sergio Di Nicola (Sovrastruttura Tranviaria)
Ing. Jeremie Weiss (Impianti Tecnologici)
Ing. Maurizio Falzea (Progettazione Funzionale Depositi)
Ing. Pietro Caminiti (Viabilità Interferente)
Ing. Stefano Tortella (Opere Strutturali)
Ing. Andrea Carlucci (Esperto Impianti Eletto-ferroviari)
Ing. Domenico D'Apollonio (Impianti di Trazione Elettrica)
Ing. Francesco Azzarone (Impianti Meccanici)
Arch. Sergio Moscheo (Prime Disposizioni per la Sicurezza)
Ing. Boris. Rowenczyn (Piani Economici e Finanziari)
Prof. Matteo Mattioli (Valutazione impatto ambientale e impatto acustico)

COMMESSA	FASE	DISCIPLINA	TIPO/NUMERO	REV.	SCALA	NOME FILE
B381	SF	ILM	ST001	A	—	B381-SF-ILM-ST001A.dwg

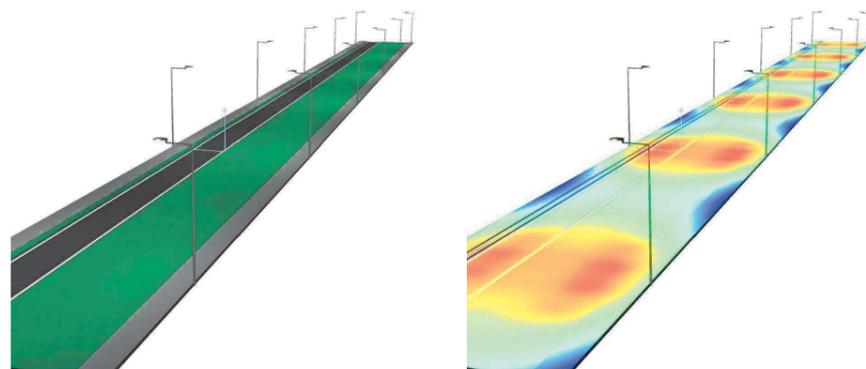
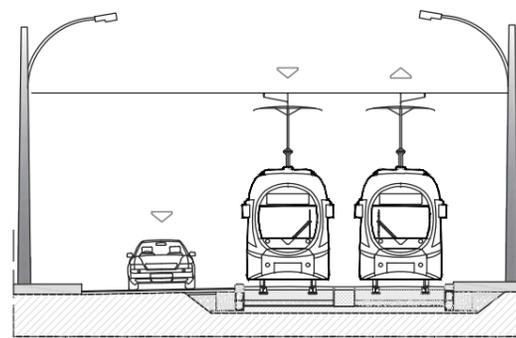
REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
0	31-12-2018	EMISSIONE	ANNICCHIARICO	D'APOLLONIO	S.CAMINITI
1					
2					

**La norma UNI 11248:
Illuminazione stradale**

A seguire verranno riportati i concetti base della norma UNI 11248 (edizione 2016) ed eventuali interpretazioni/commenti e/o modalità operative. La norma indica i requisiti cui deve rispondere l'illuminazione in una data zona della strada, in ambito italiano, secondo quanto espresso nelle norme internazionali UNI EN 13201-1/2/3/4 (edizioni 2015). Tali requisiti sono espressi in termini di livello ed uniformità di luminanza della carreggiata, di limitazione dell'abbagliamento ed all'occorrenza in termini di livello ed uniformità di illuminamento di una determinata zona. La norma si applica agli impianti d'illuminazione fissi, progettati per offrire all'utilizzatore delle zone pubbliche, adibite alla circolazione, buone condizioni di visibilità durante i periodi di oscurità, con l'intento di garantire sia la sicurezza ed il buon smaltimento del traffico, sia la sicurezza pubblica, per quanto questi parametri posano dipendere dalle condizioni d'illuminazione stradale. Nel caso di intersezioni stradali, considerata la loro complessità e varietà, le indicazioni normative sono da considerarsi come riferimenti progettuali iniziali.

A titolo esemplificativo vengono riportate alcune sezioni analizzate definite "particolari" dal punto di vista della disposizione stradale.

SEZIONE TIPO 1
Tranvia in sede riservata e protetta 1 corsia stradale e marciapiede minimo su entrambi i lati



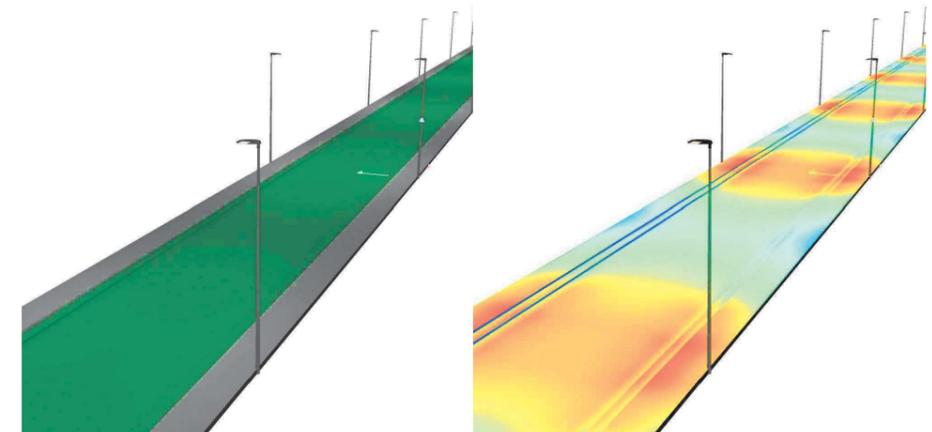
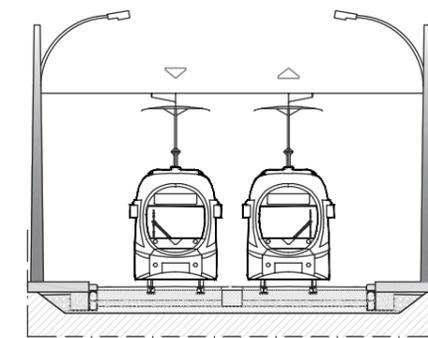
Esempio di calcolo illuminotecnico e di rappresentazione a colori falsati

Determinazione della categoria illuminotecnica

Le caratteristiche fotometriche di un impianto d'illuminazione stradale, sono definite mediante una o più categorie illuminotecniche che dipendono da numerosi parametri, detti di influenza, individuando così tre livelli di categoria illuminotecnica: categoria illuminotecnica di ingresso, di progetto e di esercizio. Si individuano le categorie illuminotecniche di un impianto mediante i seguenti passi:

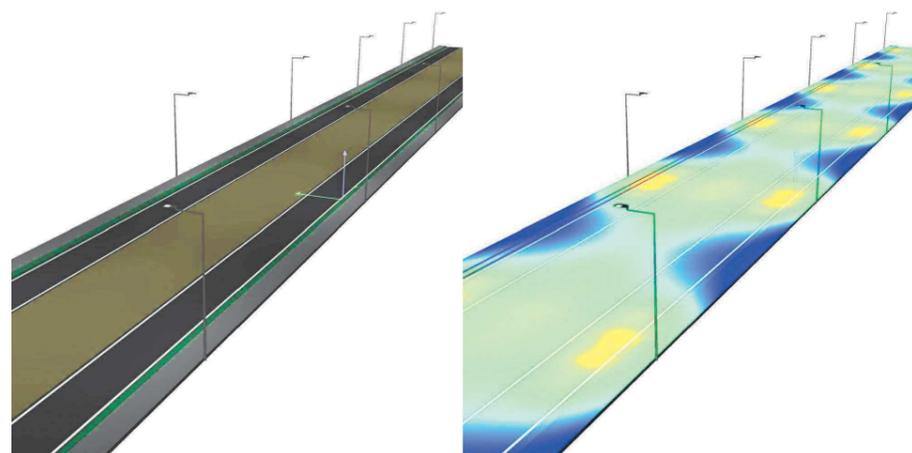
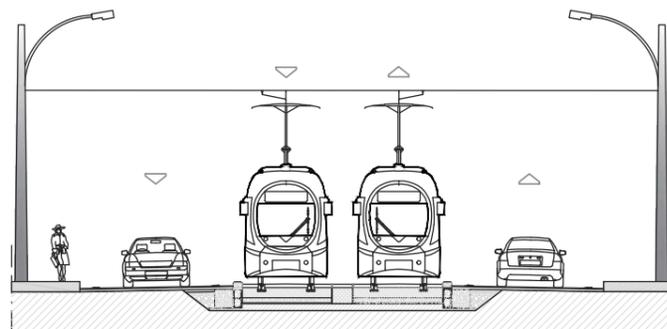
1. Definizione della categoria illuminotecnica di ingresso per l'analisi dei rischi: suddividere la strada in una o più zone di studio con condizioni omogenee dei parametri di influenza; per ogni zona di studio identificare il tipo di strada. La classificazione della strada non è di competenza del progettista illuminotecnico; noto il tipo di strada, individuare, mediante il prospetto 1 della norma, la categoria illuminotecnica di ingresso.
2. Definizione della categoria illuminotecnica di progetto: nota la categoria illuminotecnica d'ingresso, valutare i parametri di influenza mediante il prospetto 2 della norma in base all'analisi del rischio e variare la categoria, se necessario, in base a considerazioni di contenimento dei consumi energetici ed, eventualmente, mediante il prospetto 3 della norma.
3. Definizione delle categorie illuminotecniche di esercizio: in base alle considerazioni di "analisi del rischio" ed agli aspetti di contenimento dei consumi energetici, introdurre, se necessario, una o più categorie di esercizio, specificando le condizioni dei parametri di influenza che generano la nuova categoria.

SEZIONE TIPO 2
Tranvia in sede promiscua con traffico stradale per entrambi i sensi di marcia



Esempio di calcolo illuminotecnico e di rappresentazione a colori falsati

SEZIONE TIPO 3
Tranvia in sede centrale con doppio binario, carreggiate stradali su ambo i lati



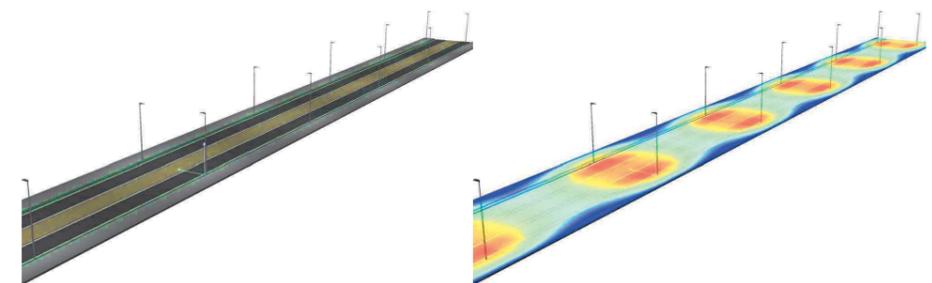
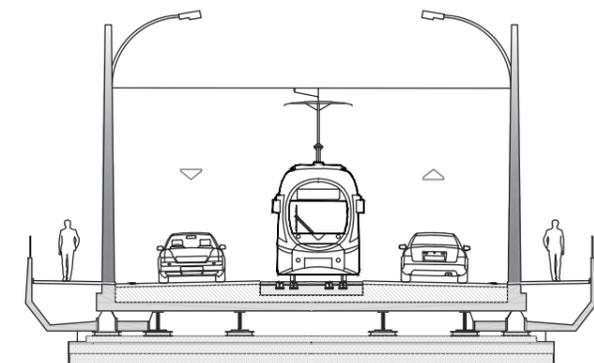
Esempio di calcolo illuminotecnico e di rappresentazione a colori falsati

Il progettista, nell'analisi del rischio, può decidere di non definire la categoria illuminotecnica di riferimento e determinare direttamente la categoria illuminotecnica di progetto. Per contenere i consumi energetici e ridurre l'inquinamento luminoso, è consentito l'uso di dispositivi di variazione del flusso luminoso, purché nel rispetto dei requisiti previsti dalla categoria illuminotecnica d'esercizio. Per tener conto di alcuni parametri instabili come il deperimento delle lampade, della loro tolleranza di fabbricazione e dell'incertezza del coefficiente di luminanza della pavimentazione stradale, i valori di luminanza ed illuminamento calcolati dovranno essere maggiori di quelli teorici, per esempio applicando un opportuno coefficiente di manutenzione. Tuttavia, al fine di contenere i consumi energetici, tali valori, in condizione di impianto nuovo, non devono superare il doppio di quelli previsti per la categoria illuminotecnica considerata (coefficiente di manutenzione).



Esempio di corpo illuminante a led

SEZIONE TIPO 4
Tranvia in sede centrale a binario banalizzato, carreggiate stradali su ambo i lati

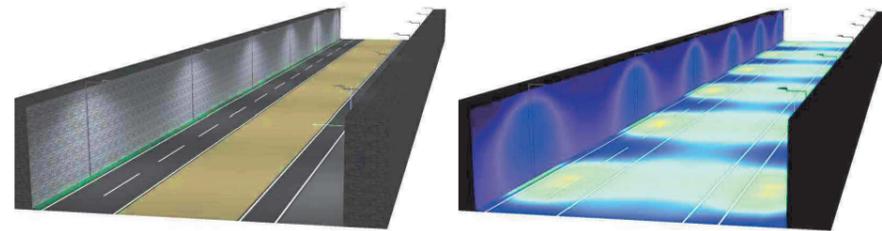
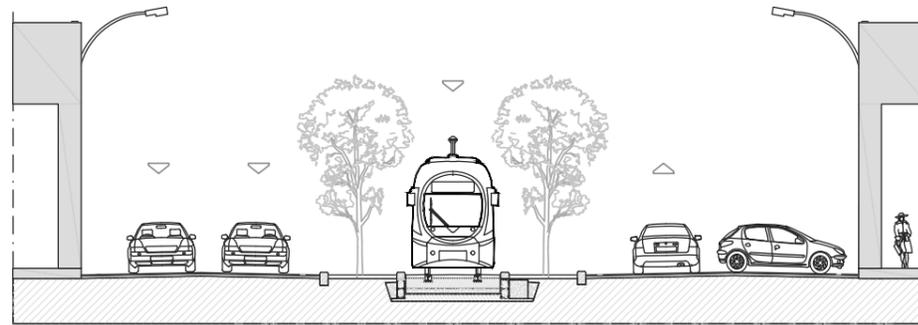


Esempio di calcolo illuminotecnico e di rappresentazione a colori falsati

Criteria di suddivisione delle zone di studio

La strada è normalmente costituita da più zone di studio. Ogni zona è identificata da una categoria illuminotecnica di progetto ed una o più categorie illuminotecniche di esercizio. La determinazione dell'estensione della zona è compito del progettista. La presenza di dispositivi rallentatori implica la necessità di definire una zona ben definita. In assenza di corsie di emergenza, marciapiedi o piste ciclabili laterali, la zona da prendere in considerazione corrisponde alla carreggiata. In presenza di corsie di emergenza adiacenti, si considera la categoria illuminotecnica prevista. In caso di strade di classe F con velocità <30km/h, in assenza di marciapiedi laterali, la zona da prendere in considerazione corrisponde alla totalità dello spazio compreso tra le facciate degli edifici che costeggiano la strada. Nel caso di piste ciclabili o passaggi pedonali, la zona da prendere in considerazione, e da studiare separatamente, corrisponde alle stesse e nel caso fossero adiacenti possono essere raggruppate in un'unica zona. In presenza di rotonde deve essere considerato anche l'isolotto centrale se questi è occupato o attraversato da veicoli autorizzati.

SEZIONE TIPO 6
Tranvia a singolo binario con corsia stradale su un lato



Esempio di calcolo illuminotecnico e di rappresentazione a colori falsati

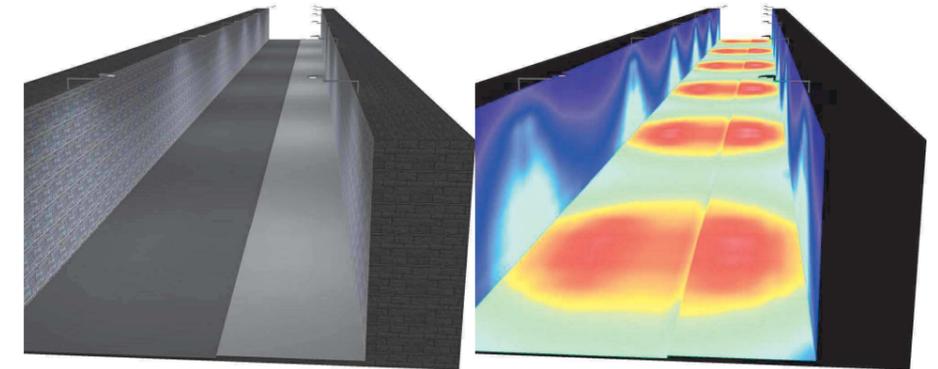
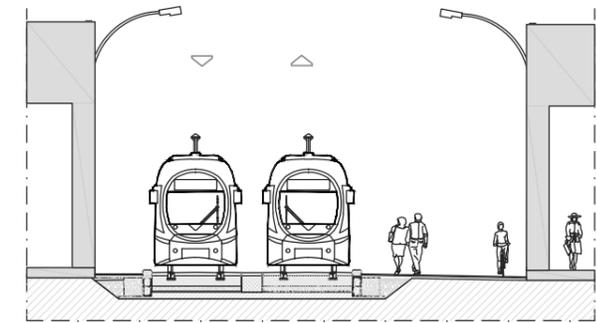
Analisi del rischio

L'analisi del rischio consiste nella valutazione dei parametri di influenza al fine di individuare la categoria illuminotecnica che garantisca la massima efficacia del contributo degli impianti di illuminazione alla sicurezza degli utenti in condizioni notturne, minimizzando i consumi energetici, i costi d'installazione e gestione e l'impatto ambientale. L'analisi può essere fatta in base a richieste specifiche della Committenza, a direttive e/o leggi dello Stato e ad effettivi parametri di influenza rilevati per le strade esaminate. Per i casi normali, è sufficiente basare l'analisi del rischio sulla conoscenza di parametri d'influenza più significativi, che possono essere individuati mediante il prospetto 2 (di tipo sottrattivo) della norma, dove i valori vengono forniti a titolo informativo.

E' vietato l'uso di sorgenti luminose con indice di resa cromatica inferiore a 20.

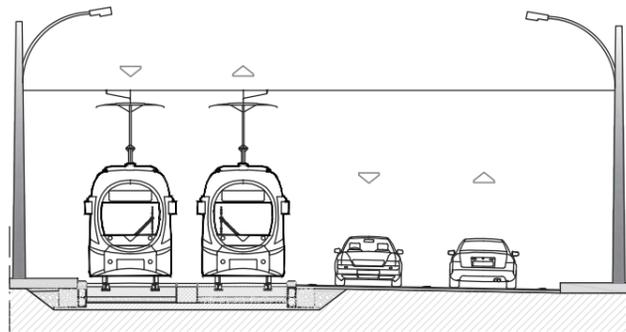
Nei casi più complessi, come gli incroci e svincoli tra strade con notevole flusso di traffico oppure situazioni conflittuali potenzialmente pericolose, si deve valutare l'importanza locale di ulteriori parametri d'influenza avvalendosi anche dei dati statistici. Il risultato di questa valutazione permetterà la definizione della categoria illuminotecnica di progetto oppure una o più categorie illuminotecniche d'esercizio.

SEZIONE TIPO 8
Tranvia a doppio binario in area pedonale



Esempio di calcolo illuminotecnico e di rappresentazione a colori falsati

SEZIONE TIPO 8
Tranvia a doppio binario in sede laterale
carreggiata a doppio senso di marcia su un lato



Categorie illuminotecniche comparabili

Quando zone adiacenti o contigue prevedono categorie diverse con requisiti prestazionali basati su luminanza ed illuminamento, è necessario individuare le categorie illuminotecniche che presentano un livello luminoso comparabile secondo quanto riportato nel prospetto 5 della normativa:

Tale prospetto è indispensabile qualora occorra valutare una zona di studio dove la luminanza non è calcolabile (es. intersezioni, rotonde, ecc.). Per le zone adiacenti si deve evitare una differenza maggiore di due categorie illuminotecniche comparabili; la zona in cui il livello luminoso raccomandato è il più elevato, costituisce la zona di riferimento. Quando la zona contigua costituisce una zona di conflitto, come può essere una rotonda, si raccomanda di adottare un livello luminoso maggiore del 50 % rispetto a quello delle strade di accesso.

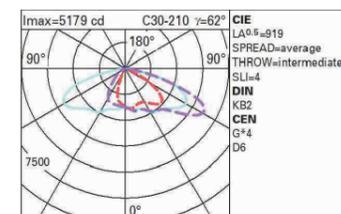
Caratteristiche dei corpi illuminanti

Le armature stradali previste saranno del tipo per esterni, con ottica stradale a luce diretta dall'elevato comfort visivo (G4), finalizzate all'impiego di sorgenti luminose con led di potenza.

L'armatura stradale presenta un'ottica simmetrica in senso longitudinale ed un'ottica asimmetrica in senso trasversale in modo da aumentarne il rendimento per posizionamenti dei punti luce lateralmente alla strada.

Il flusso luminoso emesso nell'emisfero superiore del Sistema in posizione orizzontale è nullo (in conformità alle più restrittive norme contro l'inquinamento luminoso).

Di seguito sono riportate le caratteristiche geometriche e il diagramma polare del corpo illuminante prescelto per le verifiche illuminotecniche:



Alimentazione elettrica

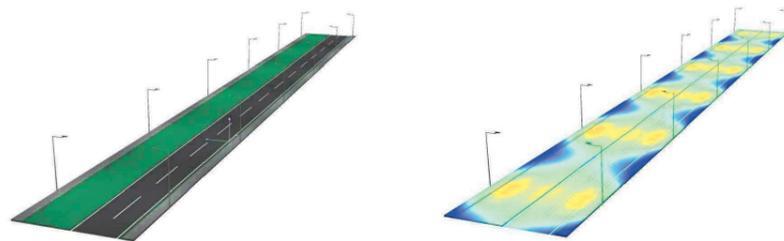
Tutti i corpi illuminanti saranno alimentati a 230Vac con isolamento di Classe II.

L'alimentazione delle tratte luminose sarà derivata dai quadri delle fermate presenti lungo il tracciato e sarà realizzata mediante cavo in doppio isolamento tipo FG16(O)R16.



Sistema di controllo del flusso luminoso

Particolare attenzione viene rivolta ai sistemi di gestione della luce e al risparmio energetico. Per questo motivo i corpi illuminanti (dotati di Alimentazione elettronica Middle of the Night 100%-70%) saranno gestiti in modalità Dali.



Esempio di calcolo illuminotecnico e di rappresentazione a colori falsati