

LEGENDA

- barriera di sicurezza
- barriera acustica
- superficie pavimentata
- Ltot = sviluppo totale della barriera
- Lf = lunghezza di funzionamento della barriera

DESCRIZIONE DELLA MODIFICA:  
Inserito schema S1d.

CARATTERISTICHE DEI MATERIALI

ELABORATI DI RIFERIMENTO

- RAAA1EIGEB800GPC010 MODALITA' DI INSTALLAZIONE - TAV. 1/2
- RAAA1EIGEB800GPC020 MODALITA' DI INSTALLAZIONE - TAV. 2/2
- RAAA1EIGEB800GPC030 SCHEMI DI INSTALLAZIONE E DETTAGLI - TAV. 1/3
- RAAA1EIGEB800GPC040 SCHEMI DI INSTALLAZIONE E DETTAGLI - TAV. 2/3
- RAAA1EIGEB800GPC050 SCHEMI DI INSTALLAZIONE E DETTAGLI - TAV. 3/3
- RAAA1EIGEB800GPC060 TRANSIZIONI - TAV. 1/2
- RAAA1EIGEB800GPC070 TRANSIZIONI - TAV. 2/3
- RAAA1EIGEB800GPC013 TRANSIZIONI - TAV. 1/3

NOTA 1:  
Il valore di Lf (lunghezza di funzionamento) è stato definito prendendo a riferimento le principali tipologie di barriere presenti sul mercato. Nel caso in cui la barriera in fornitura abbia una lunghezza minima di funzionamento (Lf) maggiore di 90 m dovrà essere adattato il valore di Lf e, di conseguenza, di L1 (e di L2) a seconda del tipo di strada e di L2 (e di L1) della specifica barriera. Eventuali diverse configurazioni sono indicate in planimetria.

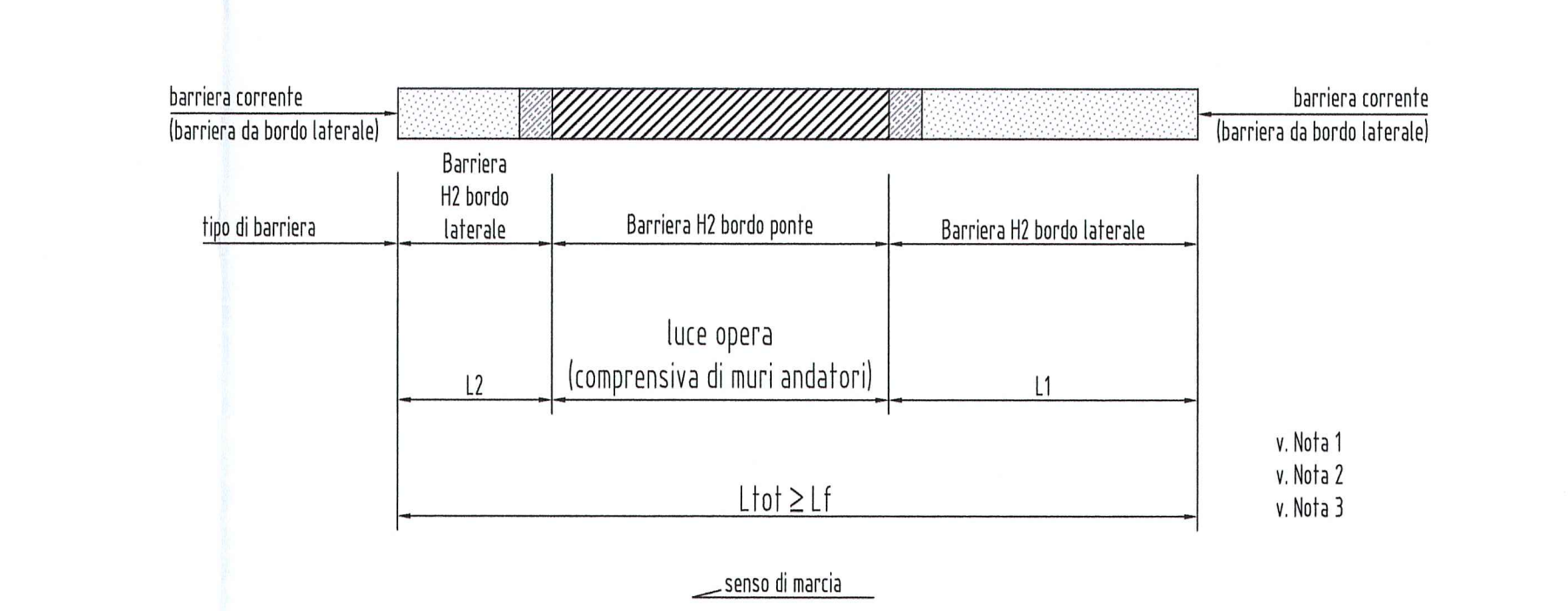
NOTA 2:  
Le transizioni poste all'interno degli schemi S2-S3-S4 devono essere di tipo "strutturalmente continuo". Una transizione potrà essere considerata di tipo "strutturalmente continuo" laddove il sistema realizzato dall'allineamento dei due dispositivi (bordo opera e bordo laterale) o spartitraffico preveda:  
- l'utilizzo di barriere dello stesso materiale;  
- la continuità degli elementi longitudinali resistenti che devono avere, in generale, lo stesso profilo. Tale requisito è derogabile per la lama principale, ed i profili avventi funzione strutturale. Non sono considerati elementi strutturali "resistenti" i corredi superiori con esclusiva funzione di antiribaltamento ed i corredi inferiori paraurti. La continuità degli elementi longitudinali delle 2 barriere può essere garantita anche se questi sono installati ad altezze leggermente diverse (max 20 cm). In questo caso dovranno essere utilizzati elementi di raccordo installati sul piano verticale di non più di 4° e sul piano orizzontale di non più di 5°.  
La rigidità all'interno della transizione dovrà variare gradualmente da quella del sistema meno rigido a quello più rigido. La lunghezza della transizione dovrà essere almeno pari a 12.5 volte la differenza tra le deformazioni dinamiche delle due barriere accoppiate.

NOTA 3:  
Le transizioni tra barriere sono indicate nelle tavole RAAA1EIGEB800GPC060 e RAAA1EIGEB800GPC070

NOTE GENERALI:  
- I tipi di barriere della tavola sono da intendersi come rappresentativi dei requisiti funzionali per il corretto funzionamento della barriera di sicurezza. La rappresentazione grafica delle barriere è puramente indicativa.  
- Per le modalità di installazione delle barriere vedi elaborato cod. RAAA1EIGEB800GPC010.

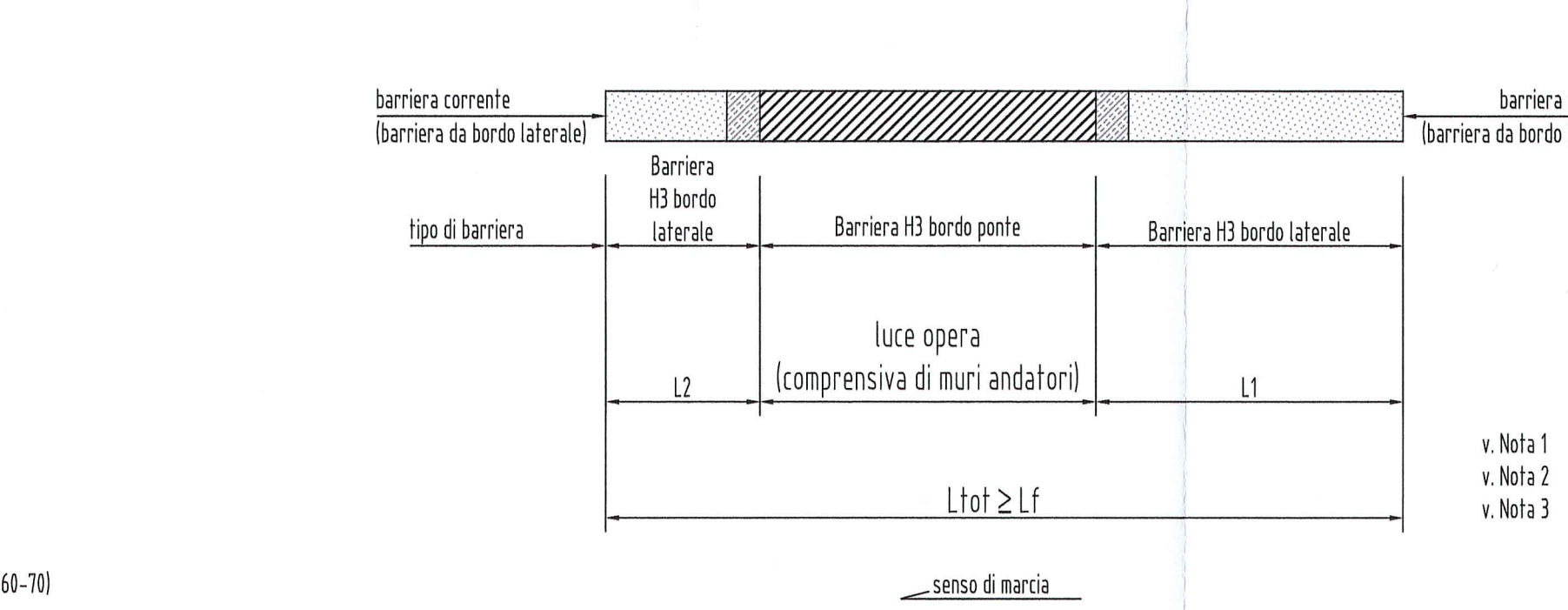
SCHEMA S2: PROTEZIONE BORDO OPERA D'ARTE CON BARRIERA METALLICA DI CLASSE H2

Estensioni della protezione dell'opera con barriera bordo laterale (sistema misto) v.NOTA 1 e 2



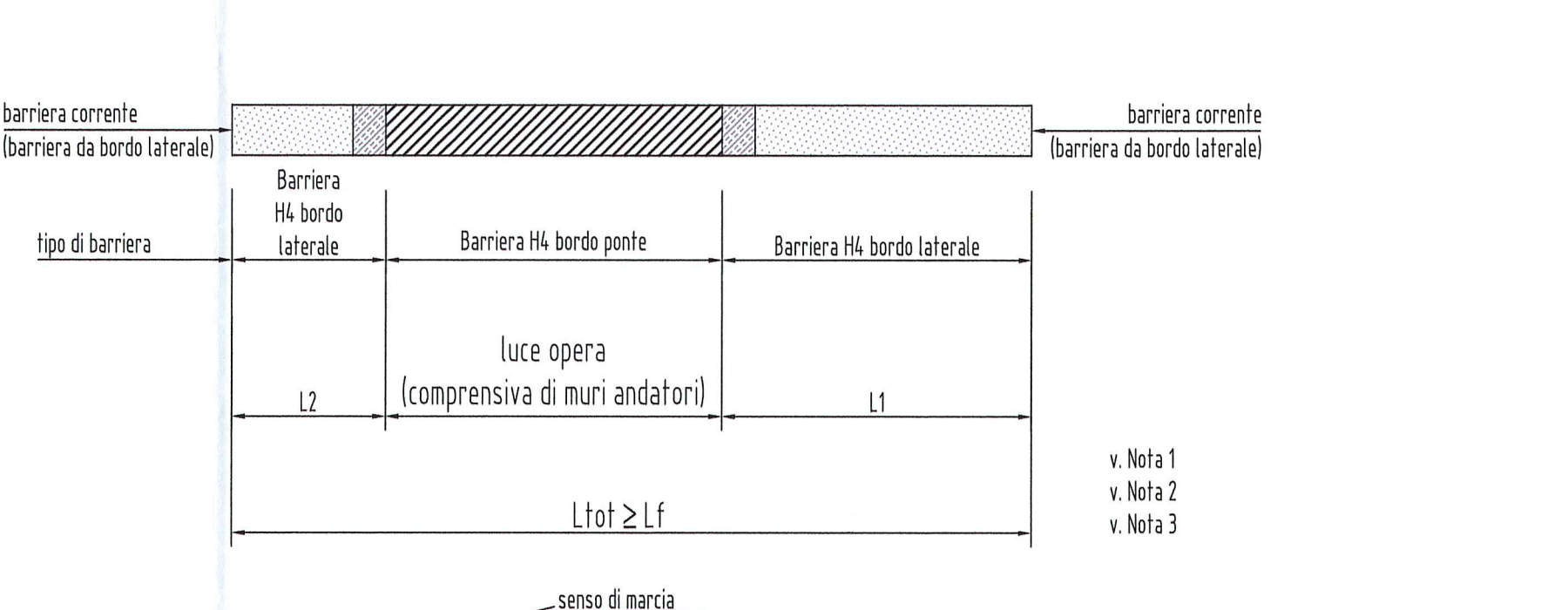
SCHEMA S3: PROTEZIONE BORDO OPERA D'ARTE CON BARRIERA METALLICA DI CLASSE H3

Estensioni della protezione dell'opera con barriera bordo laterale (sistema misto) v.NOTA 1 e 2

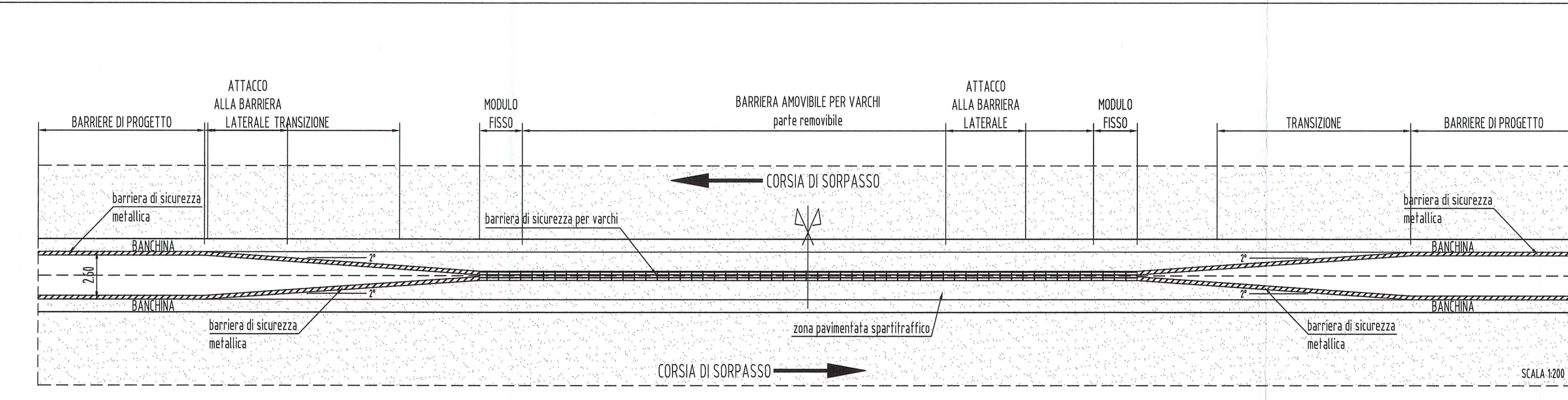


SCHEMA S4: PROTEZIONE BORDO OPERA D'ARTE CON BARRIERA METALLICA DI CLASSE H4

Estensioni della protezione dell'opera con barriera bordo laterale (sistema misto) v.NOTA 1 e 2



SCHEMA S5: CHIUSURA VARCHI NELLO SPARTITRAFFICO



**AUTOCAMIONALE DELLA CISA S.p.A.**  
Via Combaro 26/A - Frazione Ponte Taro - 43015 NOCETO (PR)

**PIZZAROTTI**  
FONDATA NEL 1910

**AUTOSTRADA DELLA CISA A15 RACCORDO AUTOSTRADALE A15/A22 CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO-BRENNERO RACCORDO AUTOSTRADALE FRA L'AUTOSTRADA DELLA CISA-FONTEVIVO (PR) E L'AUTOSTRADA DEL BRENNERO-NOGARELLO ROCCA (VR) I LOTTO.**  
C.U.P. G61B0400060008 C.I.G. 307068161E

**PROGETTO ESECUTIVO**

Autocamionale della Cisa S.p.A. Il Direttore Tecnico: Il Responsabile dei Procedimenti: Il Progettista:

IMPRESA PIZZAROTTI & C. S.p.A. Il Direttore Tecnico: **IMPRESA PIZZAROTTI & C. S.p.A.** Il Responsabile di Progetto: **Det. Ing. Luca Bondani**

Il Progettista: Ing. Fabio Nigrelli  
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Palermo n. 3581

Il Coordinatore per la Sicurezza in fase di Progettazione: Ing. Giovanni Maria Cepparotti  
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Viterbo n. 392

Consulenza specialistica a cura di: N.A. Progettista Responsabile Integrazioni Prestazioni Specialistiche: Ing. Pietro MAZZOLI  
Ing. Pietro MAZZOLI  
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Palermo n. 3581

Titolo Elaborato: Generale Barriere di sicurezza e attenuatori d'urto Generale Schemi di installazione e dettagli - Tav. 1/3

Scale: Vario

18/03/2014

DATA	DESCRIZIONE	ELABORATO
12/02/2014	Invio in APTI (prova APPLICAZIONE) - Ona AUTOSTRADA	F. LANDO F. NIGRELLI MAZZOLI
18/03/2014	PREMISSIONE PROGETTO ESECUTIVO	FLANDO F. NIGRELLI MAZZOLI
20/03/2014	PROVA	FLANDO F. NIGRELLI MAZZOLI
20/03/2014	DESCRIZIONE DEL PROGETTO	FLANDO F. NIGRELLI MAZZOLI