

NOTE GENERALI

NOTA 1:
I valori di lunghezza di funzionamento Lf, lunghezza di barriera interessata dall'urto L1 e lunghezza di barriera prima dell'urto Lu sono indicati sui certificati di crash test delle barriere. Il valore della lunghezza di funzionamento Lf è riportato anche sui certificati di omologazione (per barriere omologate).

Il valore di L2 è stato definito prendendo a riferimento le principali tipologie di barriere presenti sul mercato ed è stato approssimato in base alle lunghezze dei moduli commerciali delle barriere, tale grandezza in fase costruttiva dovrà in ogni caso essere definita sulla base della lunghezza di funzionamento delle barriere effettivamente installate. Tale valore risulta comunque superiore alla lunghezza di barriera installata a monte dell'urto Lu nelle prove di crash (lunghezza prima dell'urto).

Nel caso non sia possibile installare una lunghezza di barriera pari a L2 per la presenza di elementi di margine della piattaforma (quali ad esempio muri di contenimento), questo potrà essere ridotto fino al valore di lunghezza di barriera prima dell'urto Lu.

NOTA 2:
La transizione sarà considerata strutturalmente continua laddove il sistema realizzato dall'arricchimento dei due dispositivi (bordo opera e bordo laterale) preveda:
- l'utilizzo di barriere dello stesso materiale;
- la continuità degli elementi longitudinali resistenti.

Si considerano elementi longitudinali resistenti la lama principale a triplo ondo, l'eventuale lama secondaria sottostante o separazione la lama principale, ed i profilati ovali funzione strutturale. Non sono considerati elementi strutturali i correnti superiori con esclusiva funzione di controtrattenimento ed i correnti inferiori paronati. La continuità degli elementi longitudinali della 2 barriera può essere garantita anche se questi sono installati ad altezze diverse. In questo caso dovranno essere utilizzati elementi di raccordo installati con un angolo 45° rispetto al piano stradale.

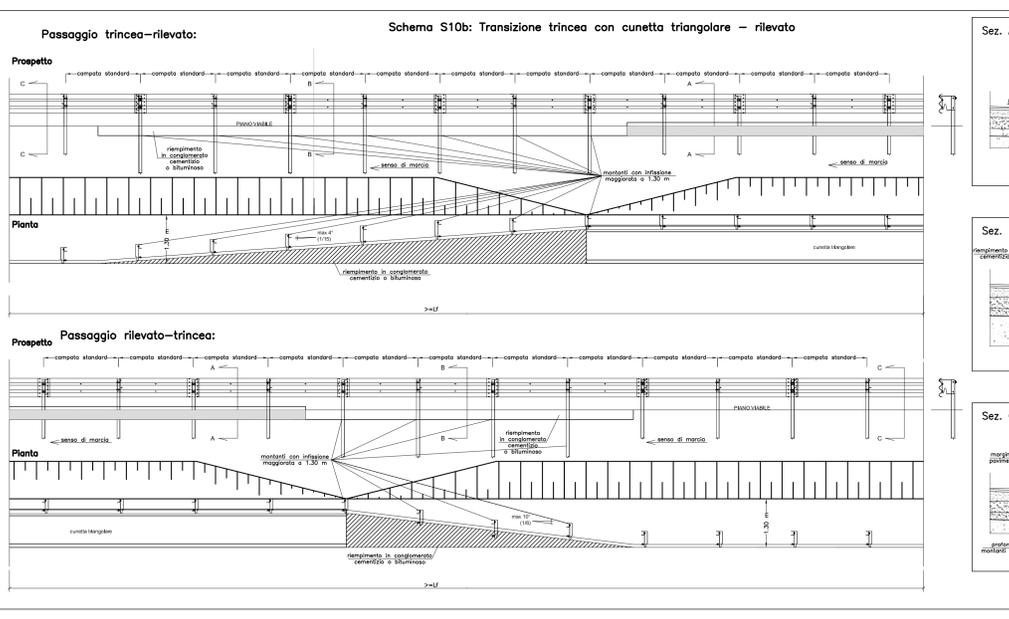
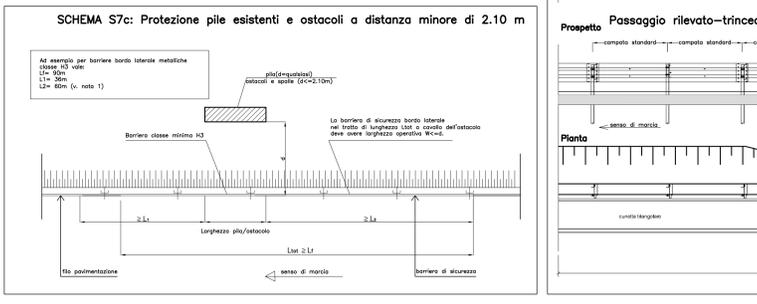
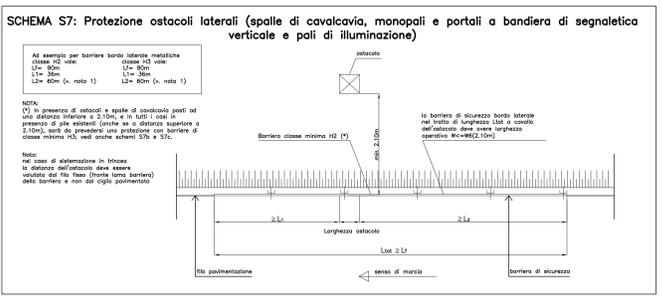
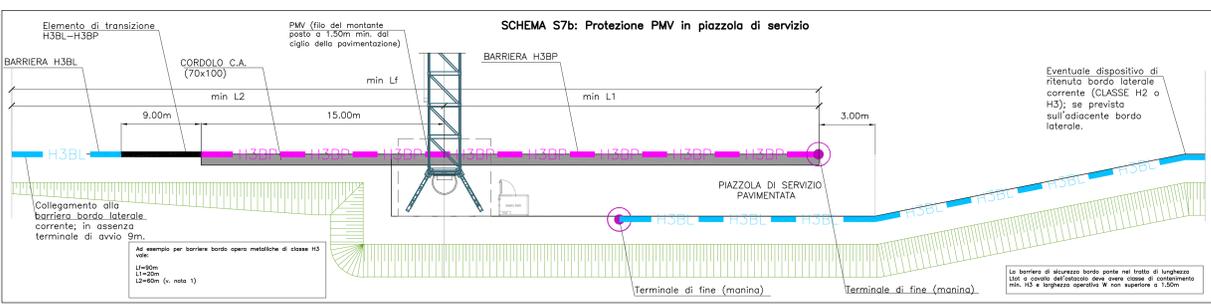
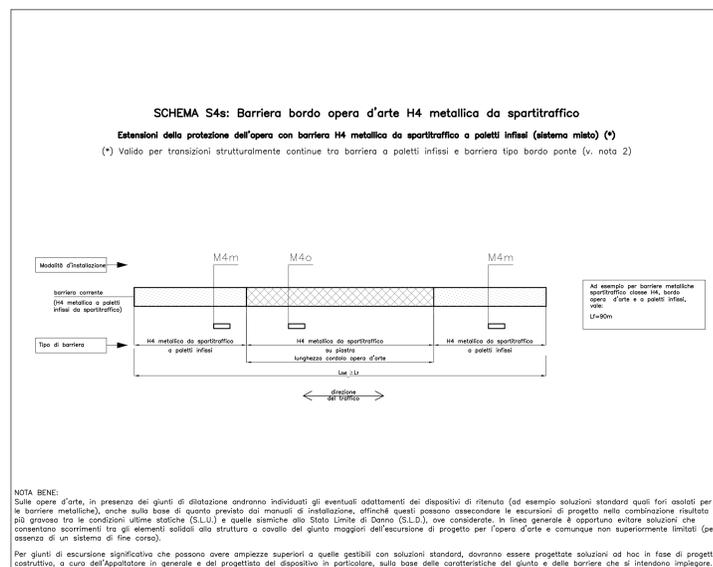
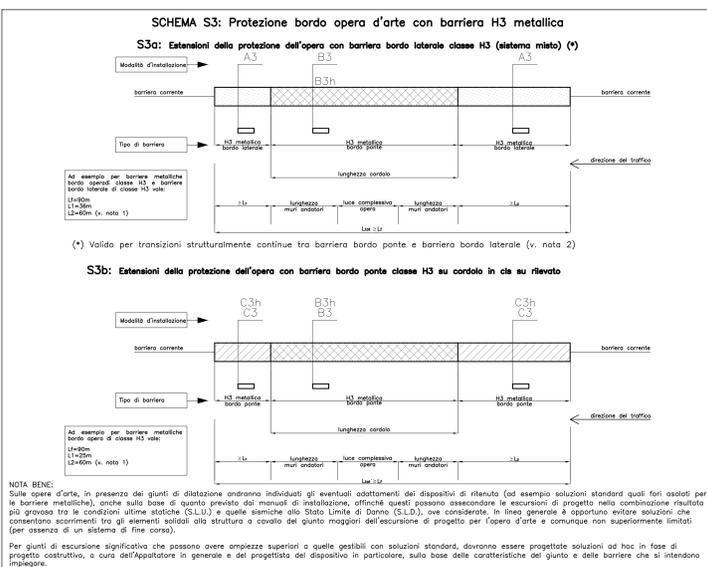
In alternativa potrà essere valutata l'opportunità di modificare, limitatamente alle 3 barre minime indicate in progetto, la classe di contenimento di uno o di entrambe le barriere contigue così da trovare un accoppiamento che garantisca i suddetti risultati.

La rigidità dei singoli dispositivi del sistema misto dovrà essere confrontabile (valori di deformazione dinamica simili); in caso contrario il barriera più deformabile dovrà essere irrigidita nella parte terminale che precede la transizione (minimo 2 campate).

Diversamente da quanto suddetto, la transizione non potrà essere considerata strutturalmente continua e pertanto la protezione dei tratti a monte e a valle dovrà essere realizzata con la stessa barriera prevista sull'opera, andando a realizzare sul rilevato adiacente alla spalla un cordolo con idonee caratteristiche geometriche e strutturali; in alternativa può essere interposta una barriera a pali infilati con elementi longitudinali resistenti simili a quelli della barriera prevista sull'opera, per una estensione a monte e a valle dell'opera come indicato negli schemi da S2 a S4.

LEGENDA

	cordolo su opera d'arte o cordolo di fondazione su rilevato esistente		Ltot = sviluppo totale della barriera;
	nuovo cordolo di fondazione su rilevato		L1 = lunghezza di funzionamento della barriera;
	nessun cordolo		L2 = 2/3 * Lf;
			Lu = lunghezza di barriera prima dell'urto.



Società Autostrada Tirrenica p.A.
GRUPPO AUTOSTRADE PER LITALIA S.p.A.

AUTOSTRADA (A12) : ROSIGNANO - CIVITAVECCHIA
LOTTO 4
TRATTO: GROSSETO SUD - FONTEBLANDA
PROGETTO DEFINITIVO
INFRASTRUTTURA STRATEGICA DI PREMINENTE INTERESSE NAZIONALE

AU-CORPO AUTOSTRADALE
PARTE STRADALE
opere complementari - barriere di sicurezza
SCHEMI DI INSTALLAZIONE
Tav. 1/2

IL PROGETTISTA SPECIALISTICO Ing. Gianluca Spinazzolo Ord. Ingg. Milano N. 20746		IL RESPONSABILE INTEGRAZIONE PROIEZIONE SPECIALISTICA Ing. Massimo Giacobbi Ord. Ingg. Milano N. 20746		IL DIRETTORE TECNICO Ing. Massimo Giacobbi Ord. Ingg. Milano N. 20746	
RESPONSABILE UFFICIO STD		CAPO PROGETTO			
WBS	SETTORE	REFERIMENTO	ELABORATO	FILE	DATA
				n. progressivo	REV.
					10/2016
					SCALE: VARIE
COORDINATORE GENERALE INIZIATIVA SAT Ing. Massimo Giacobbi Ord. Ingg. Milano N. 20746		CAPO COMMISSIONE			
ELABORAZIONE GRAFICA A CURA DI:		ELABORAZIONE PROGETTUALE A CURA DI:			
CONVALIDA A CURA DI:		IL RESPONSABILE UFFICIO STD			
VISTO DEL COMMITTENTE			VISTO DEL CONCESSIONARIO		

IL PRESENTE SCHEMATICO HA FINITO DI ESSERE COMPILATO, PRODOTTO E STAMPATO PRESSO IL SETTORE STRADALE, SEZIONE SEGRETERIA DEL RUP, AUTOSTRADA PER L'ITALIA S.p.A. - VIA S. PIETRO 11 - 50139 FIRENZE (FI) - TEL. 055/23000000 - FAX 055/23000000
 PER ULTERIORI INFORMAZIONI SUL PROGETTO, IL PRESENTE SCHEMATICO È A DISPOSIZIONE DEL CONCESSIONARIO PRESSO IL SETTORE STRADALE, SEZIONE SEGRETERIA DEL RUP, AUTOSTRADA PER L'ITALIA S.p.A. - VIA S. PIETRO 11 - 50139 FIRENZE (FI) - TEL. 055/23000000 - FAX 055/23000000