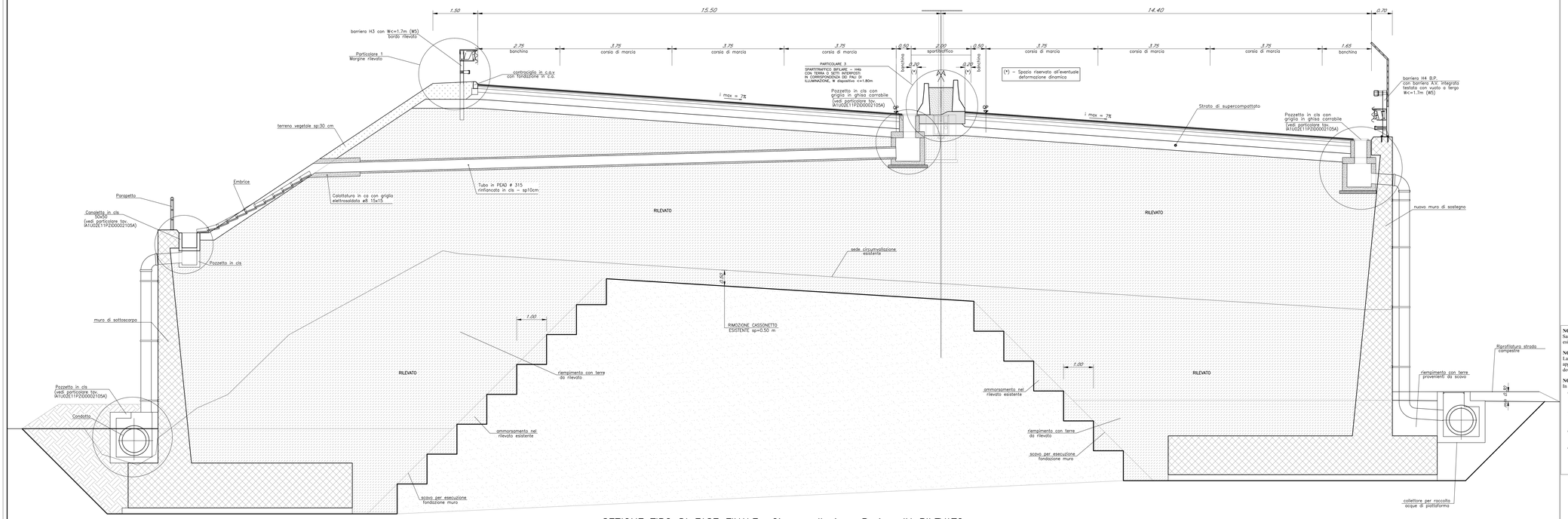
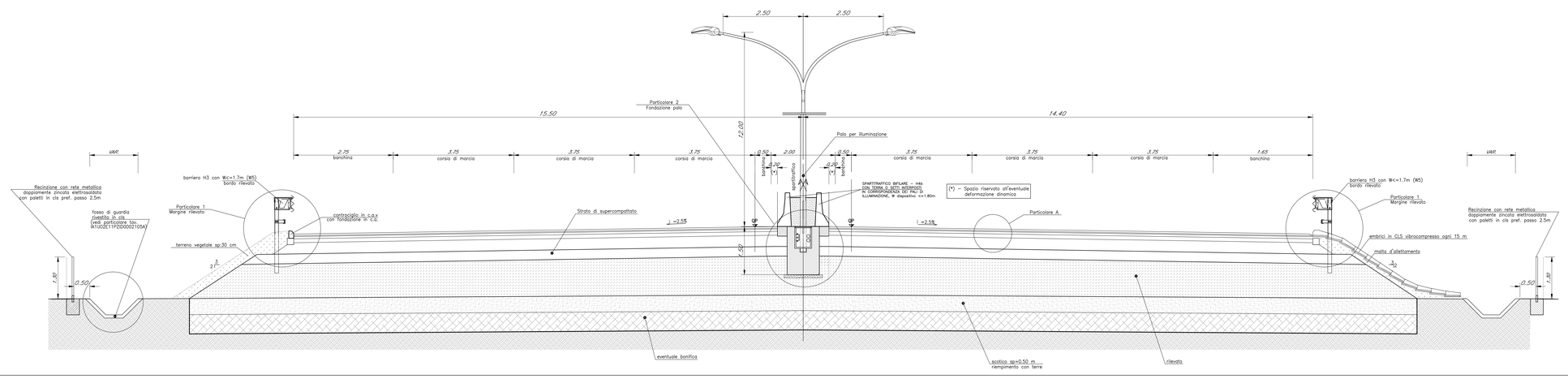
SEZIONE TIPO DI FASE FINALE Circumvallazione Bari – TRA MURI

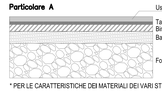


SEZIONE TIPO DI FASE FINALE Circumvallazione Bari – IN RILEVATO



PARTICOLARI COSTRUTTIVI PAVIMENTAZIONE STRADALE - scala 1:20

Particolare A



* PER LE CARATTERISTICHE DEI MATERIALI DEI VARI STRATI FARE RIFERIMENTO AI CAPITOLATI SPECIFICI

LEGENDA DELLE LAVORAZIONI PER I RILEVATI STRADALI

STRATO DI SUPERCOMPATTATO DOVRA' ESSERE REALIZZATO CON TERRE A1,A2-4,A2-5 A3 CON LE SEGUENTI ACCORTEZZE:
–SPESSORE DELLO STRATO 30CM
–DENSITA' >98% AASHTO mod
–Me > 50 N/mmq

IL PIANO DI POSA DEL RILEVATO DOVRA' ESSERE COSTIPATO MEDIANTE RULLATURA IN MODO DA OTTENERE UNA DENSITA' SECCA NON INFERIRE AL 95% DELLA DENSITA' MASSIMA AASHTO mod, IL MODULO DI DEFORMAZIONE NON DOVRA' ESSERE INFERIORE A 20MPa.

IL CORPO DEL RILEVATO DOVRA' ESSERE COSTITUITO DA TERRE APPARTENENTI AI GRUPPI A1, A2-4, A2-5, A2-6, A2-7, A3, A4 (classificazione CNR–UNI 11531–1/2014), E POSTO IN OPERE CON LE SEGUENTI ACCORTEZZE:
– POSA IN OPERA IN STRATI AL FINITO sp. max. 50 cm per A1, A2-4 e 30 cm per i restanti;
– DENSITA' > 95% AASHTO MOD.
– Me>40N/mmq (corpo del rilevato)

SCOTICO prof. 50 cm. E RIEMPIMENTO CON TERRE APPARTENENTI AI GRUPPI A1, A2, A3, A4. (classificazione CNR–UNI 11531–1/2014).
– A1, A2, A3, SE PROVENIENTE DA CAVE DI PRESTITO;
– A1, A2, A3, A4, SE PROVENIENTE DAGLI SCAVI.
IL MATERIALE DOVRA' ESSERE MESSO IN OPERA A STRATI DI SPESSORE NON SUPERIORI A 50 cm. (MATERIALE SCIOLTO); PER IL MATERIALE DEI GRUPPI A2 ED A4 GLI STRATI DOVRANNO AVERE SPESSORE NON SUPERIORE A 30 cm. (MATERIALE SCIOLTO)

EVENTUALE BONIFICA:
LA BONIFICA DEL TERRENO DOVRA' ESSERE ESEGUITA OGNI QUALVOLTA NEL CORSO DEI LAVORI SI DOVESSERO TROVARE DELLE TERRE DI TERRENO NON IDONEO E/O COMUNQUE NON CONFORME ALLE SPECIFICHE DI PROGETTO. IA SOSTITUZIONE DEL TERRENO DOVRA' ESSERE ESEGUITA SECONDO QUANTO PREVISTO PER IL RIEMPIMENTO DELLO STRATO DI SCOTICO. DOPO LA COMPATTAZIONE, IL VALORE Me DEL TERRENO, OTTENUTO DALLE PROVE SU PIASTRA DOVRA' ESSERE NON INFERIORE A 20MPa. DOPO IL COSTIPAMENTO LO STRATO IN OGGETTO DOVRA' PRESENTARE UNA DENSITA' SECCA NON INFERIORE AL 95% DELLA DENSITA' MASSIMA, OTTENUTA PER QUELLA TERRA, CON LA PROVA AASHTO mod.

RINTERRO
IL RINTERRO DOVRA' ESSERE ESEGUITO UTILIZZANDO I SEGUENTI MATERIALI:
– *A1, A2, A3 SE PROVENIENTI DA CAVA;*
– *A1, A2, A3, A4 SE PROVENIENTI DA SCAVI.*
IL MATERIALE DOVRA' ESSERE POSTO IN OPERA A STRATI DI SPESSORE NON SUPERIORE A 50CM; per il materiale dei gruppi A2 ed A4 gli strati dovranno avere spessore non superiore a 30 cm.

NOTA 1
Sarà cura dell'Ente proprietario della strada definire quali siano le componenti di traffico ammesse sulle viabilità di propria competenza in relazione alle esigenze della circolazione e alle caratteristiche strutturali delle strade (d.l. 30 aprile 1992, n.285 - art.6 §4).

NOTA 2
La segnaletica riportata negli elaborati è indicativa e rappresenta un requisito minimo da garantire. L'ente proprietario della strada, cha ha il compito di apporre e mantenere idonea segnaletica atta a garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione (d.l. 30 aprile 1992, n.285 - art.14 §1 - art.37 §1), dovrà far propria la segnaletica di cui al presente progetto, verificandola preventivamente ed apportando le integrazioni che dovesse ritenere opportuno.

NOTA 3 - BARRIERE DI SICUREZZA
In fazione delle barriere di sicurezza che verranno approvvigionate dovrà essere garantito, a cura e onere dell'appaltatore, quanto segue:
a. dovranno essere curati tutti i dettagli costruttivi (continuità di barriere disomogenee al fine di garantire l'estensione minima nel caso di "dispositivo misto", modalità di posa in opera coerenti con le condizioni di prova di omologazione alla quale è stata sottoposta la barriera prescelta, etc). dovranno altrettanto essere idoneamente curate eventuali zone di transizione o raccordo in corrispondenza dei tratti di strada esistenti, ovvero in corrispondenza dei limiti di batteria dell'intervento di cui al presente progetto. (dm 21-06-2004 e dm 25-08-2004).
b. l'estensione di ciascuna delle barriere riportata in progetto è da intendersi al netto dei terminali semplici o speciali di ingresso e di uscita; le citate lunghezze sono pertanto valori minimi da garantire in ogni caso, con l'adozione di estese al più maggiori di quelle indicate in progetto qualora richiesto dalle condizioni di omologazione a cui è stata sottoposta la barriera effettivamente approvvigionata.
c. per le barriere "bordo rilevato" la classe di deformazione "w", dove non indicata in progetto, deve essere compatibile con la dimensione dell'arginello (dm 04-11-2003); in alternativa vanno installate barriere per le quali l'omologazione delle stesse sia avvenuta nella effettiva condizione di rilevato e non in piano (dm 21-06-2004).
d. relativamente alle barriere "bordo ponte" la disposizione di dettaglio delle armature del cordolo di fondazione delle barriere ed il relativo dimensionamento dovranno essere compatibili e coerenti con lo specifico dispositivo di attacco previsto dalle barriere di sicurezza effettivamente approvvigionate. altresì l'appaltatore dovrà verificare preventivamente che le barriere da approvvigionare non richiedano un elemento di fondazione con caratteristiche di resistenza del calcestruzzo superiori a quelle previste in progetto; l'eventuale adozione di una classe di resistenza maggiore sarà a cura e onere dello stesso.

CALCESTRUZZO

Tipo Calcestruzzo		a/c max (UN EN 206)	Lavorabilità	Tipo di cemento	Classe di resistenza minima (Cl25/R'bck)	Classe di esposizione ambientale (UN EN 206)	Dmax inerti (mm)	Campi di Impiego
C		0.55	S3–S4	CEM III/V	C30/37	XA1	25	– Tombini e struttura scatolare e circolare
G	2	0.60	S3–S4	CEM III/V	C25/30	XC2	25	– Plinti di fondazione pali di illuminazione
G	4	0.60	S3–S4	CEM III/V	C25/30	XC2	25	– Cunette, canalette e cordoli
I		--	--	CEM I/V	C12/15	X0	--	– Magrone di riempimento e livellamento

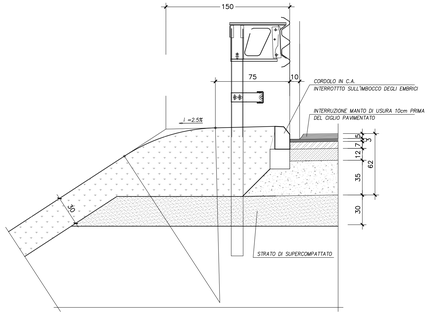
ACCIAIO

ACCIAIO IN BARRE PER GETTI
E RETI ELETTROSALDATE

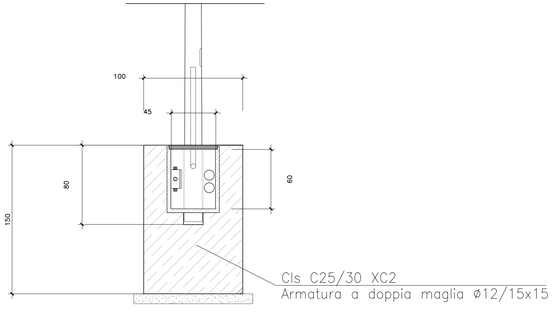
B450C
fyk =450Mpa ftk =540Mpa
1.15 ≤ftk/fyk < 1.35
fyk= tensione caratteristica di snervamento
ftk= tensione caratteristica di rottura

COPRIFERRO NETTO s=40mm

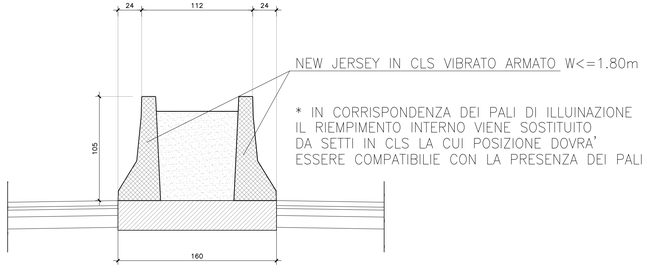
PARTICOLARE 1
MARGINE RILEVATO – Scala 1:20



PARTICOLARE 2
FONDAZIONE PALO DI ILLUMINAZIONE – Scala 1:20



PARTICOLARE 3
SPARTITRAFFICO TIPO NEW JERSEY BIFILARE – Scala 1:20



COMMITTENTE:

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
DIREZIONE INVESTIMENTI
DIREZIONE PROGRAMMI INVESTIMENTI
DIRETTRICE SUD - PROGETTO ADRIATICA

PROGETTAZIONE:

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DIREZIONE TECNICA

U.O. PRODUZIONE CENTRO NORD

PROGETTO ESECUTIVO

RIASSETTO NODO DI BARI

TRATTA A SUD DI BARI: VARIANTE DI TRACCIATO TRA BARI C.LE E BARI TORRE A MARE

Ottemperanza alle prescrizioni Delibera CIPE n.1 del 28/01/2015

OPERE DI VIABILITA': VARIANTE ALTIMETRICA TANGENZIALE DI BARI

VIABILITA' DEFINITIVA - VARIANTE ALTIMETRICA
Sezioni tipo

SCALA: 1 : 50 - 1 : 20

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
IA1U	02	E	26	WB	NV05B0	101	B

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	EMISSIONE ESECUTIVA	R. ALLEGRETTI	Agosto 2015	C. LAPORTA	Agosto 2015	F.GERRONE	Agosto 2015	F. ARDUINI Novembre 2015 ITALFERR S.p.A. Ing. Francesco Arduini Presidente Ordine Bari n° 8911 Sez. A Settore A e B
B	Revisione a seguito validazione	F. CERRONE	Novembre 2015	C. LAPORTA	Novembre 2015	F.GERRONE	Novembre 2015	

File: IA1U02E26WBNV05B0101B___DWG.dwg n. Elab.: X