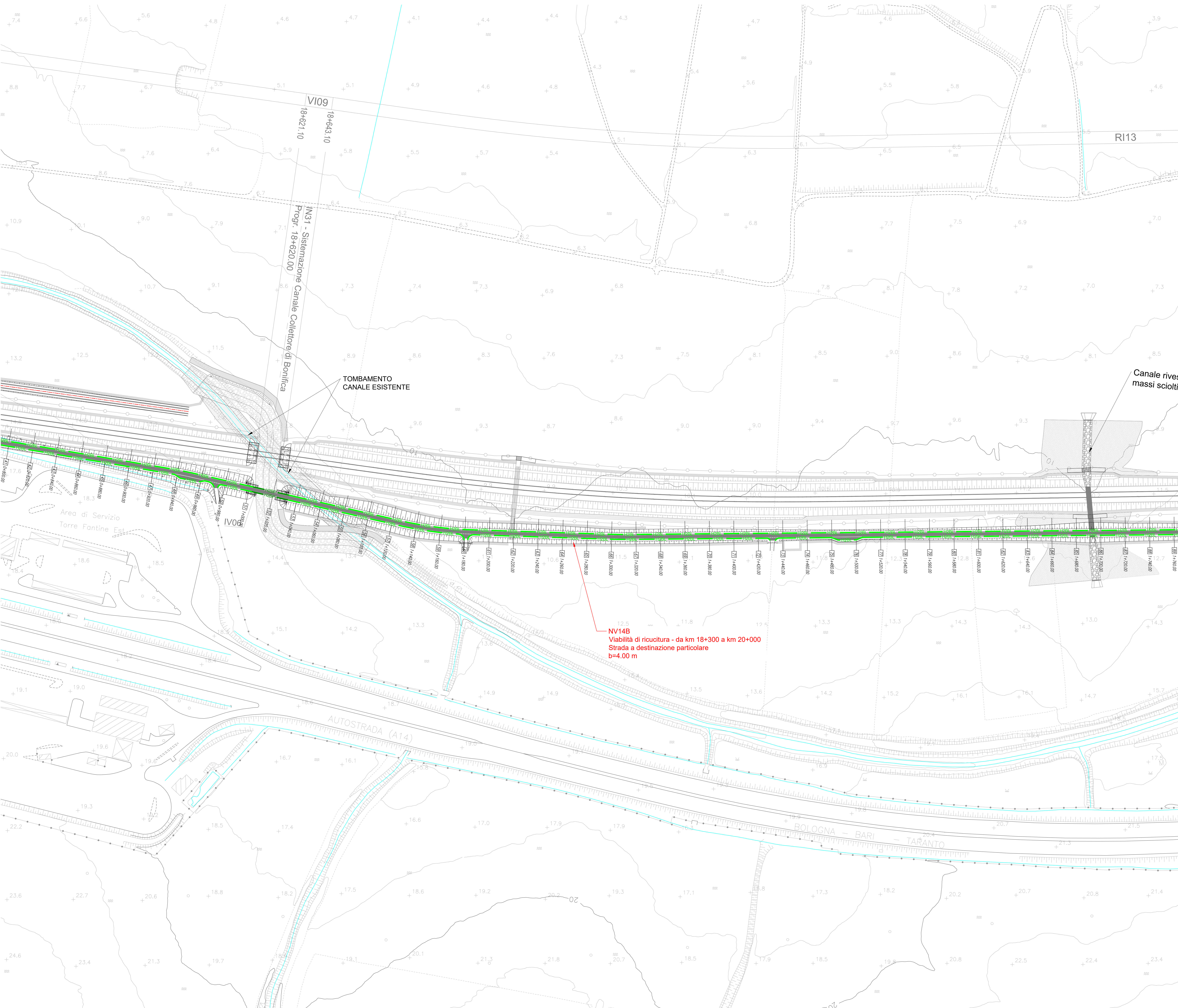


LEGENDA BARRIERE DI PROGETTO

- H4BP — H4BL — BARRIERA METALLICA CLASSE "H4" DA BORDO PONTE CON RETE DI PROTEZIONE INTEGRATA
- H3BP — H3BL — BARRIERA METALLICA CLASSE "H3" DA BORDO LATERALE
- H2BP — H2BL — BARRIERA METALLICA CLASSE "H2" DA BORDO PONTE
- H1BL — H1BL — BARRIERA METALLICA CLASSE "H1" BORDO LATERALE
- N2BL — N2BL — BARRIERA METALLICA CLASSE "N2" BORDO LATERALE
- — BARRIERA IN CLS TIPO "PROFILO REDIRETTIVO"
- — RETE DI PROTEZIONE

Lunghezza barriere di sicurezza	
Tipologia	Lunghezza (m)
H2BP	125
H2BL	4604

- 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 o 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, che 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 opportune.
- NOTA 3 - BARRIERE DI SICUREZZA**
Nel progetto esecutivo, in funzione delle barriere di sicurezza disponibili sul mercato che verranno effettivamente approvigionate, 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 adocemente 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 riportate in progetto è da ritenersi 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 approvigionata.
c. per le barriere "bordo rilevato" la classe di deformazione "w", dove non indicata in progetto, deve essere compatibile con la dimensione dell'argine (dm 04-11-2001); 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 approvigionate; altresì l'appaltatore dovrà verificare preventivamente che le barriere da approvigionare 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.
- NOTA 4**
Qualsiasi elemento isolato tale da configurare una potenziale situazione di pericolo per gli utenti della strada dovrà essere posto in opera a tergo della barriera di sicurezza e al di fuori della larghezza di lavoro della stessa.
- NOTA 5**
Sarà cura del competente ufficio tecnico comunale la disciplina degli accessi carrabili secondo quanto previsto dal codice della strada.
- NOTA 6**
In corrispondenza di intersezione a raso e all'interno delle curve si dovrà porre particolare attenzione al rispetto di quanto previsto dal C.d.s. 285/92 s.m. e relativo regolamento di attuazione al fine di non pregiudicare le condizioni di visibilità.
- NOTA 7**
Preliminarmente all'attivazione delle deviazioni provvisorie sarà cura e onere dell'appaltatore, prevedere l'installazione della segnaletica stradale temporanea orizzontale e verticale in linea con quanto previsto nel D.L. n. 285 del '92 e s.m. (art. 21), nel relativo Regolamento di Attuazione D.P.R.16/12/1992 n. 495 (art. 50), nel D.M. del 10/07/2002. Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici da adottare per il segnalamento stradale temporaneo e secondo le indicazioni impartite dall'ufficio tecnico competente dell'ente gestore dell'infrastruttura.



COMMITTENTE:  **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

PROGETTAZIONE:  **ITALFER**
S.P.A. - GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N.443/01

U.O. INFRASTRUTTURE SUD

PROGETTO DEFINITIVO

LINEA PESCARA - BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI - LESINA
LOTTI 2 e 3 - RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA
VIABILITA' - NV
NV14 - Viabilità minore di ricicatura - da km 18+300 a km 20+000
Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza - Tratto B - Tav. 2 di 3

SCALA: **1:1000**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
L102	02	D	78	P7	NV1400	011	B

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione Esecutiva	E. Abbondio	Novembre 2018	C. Mastro	Novembre 2018	S. M. Bianchi	Novembre 2018	D. Tivoli
B	Emissione Esecutiva	E. Abbondio	Maggio 2019	C. Mastro	Maggio 2019	S. M. Bianchi	Maggio 2019	Maggio 2019

File: L10202D78P7NV140001B.DWG n. Elab.: