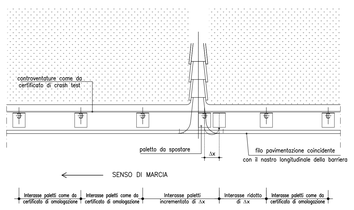
DETTAGLIO 1:

Interferenza tra i montanti e l'ev. embrice del rilevato

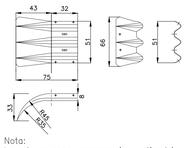


Nota:
Nel caso di interferenza tra un montante della barriera metallica e l'embrice e/o pozzetto , è ammesso lo spostamento di un solo paletto. Lo spostamento del paletto implica la modifica delle controventature o eventuali tiranti posteriori delle barriere su 2 campate.

DETTAGLIO 4:

4.b) Terminale di fine impianto

SCALA 1:25



Nota:
Le misure sono espresse in centimetri

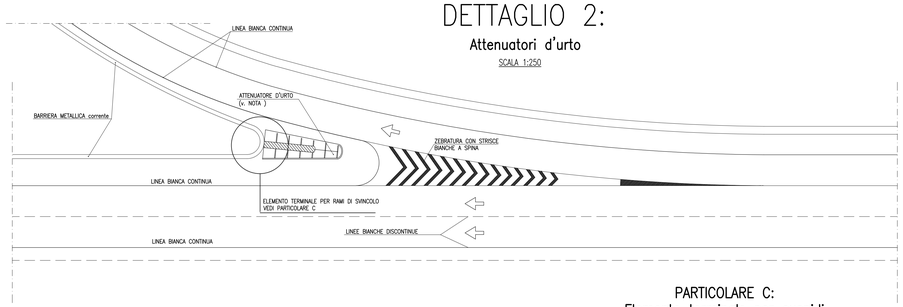
Note:
– I terminali di inizio impianto dovranno essere realizzati secondo terminali speciali testati secondo UNI EN 1317–4 di classe P3 ai sensi del DM 21.06.2004

Qualora non fosse possibile adottare tali elementi allora gli elementi iniziali e finali delle barriere di sicurezza dovranno essere del tipo previsto dal produttore delle barriere omologate di cui sarà previsto l'impiego; la definizione geometrica e costruttiva dell'inizio della barriera dovrà essere determinata a seguito di apposito studio riguardo alle conseguenze dell'impatto da parte di un veicolo leggero ed in funzione della probabilità e velocità di svio; il paletti, le lame, i distanziatori e il terminale dell'eventuale tubo mancorrente dovranno essere realizzati con lo stesso acciaio dei componenti della barriera corrente.

DETTAGLIO 2:

Attenuatori d'urto

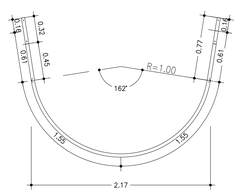
SCALA 1:250



Nota:
La tipologia di attenuatore d'urto rappresentata in dettaglio è puramente indicativa.
L'attenuatore dovrà essere di tipo omologato di classe 100 redirettivo per rampe di uscita autostradale e classe 50 redirettivo per cuspidi tra rami di svincolo ai sensi del DM 21.06.04. Ai sensi dell'art. 6 del citato DM potranno essere impiegati dispositivi non omologati ma rispondenti alle norme UNI EN 1317.3.

PARTICOLARE C:
Elemento terminale per cuspidi lungo i rami di svincolo

SCALA 1:25

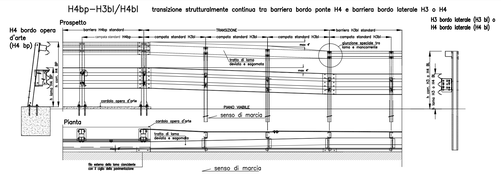


DETTAGLIO 3: (v. NOTE 1 e 2)

SCALA 1:50

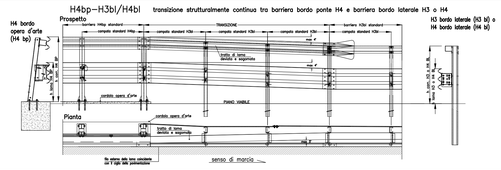
DETTAGLIO 3a

H4bp–H3bl/H4bl transizione strutturalmente continua tra barriera bordo ponte H4 e barriera bordo laterale H3 o H4



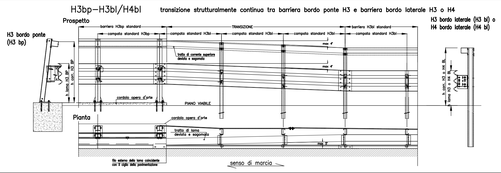
DETTAGLIO 3b

H4bp–H3bl/H4bl transizione strutturalmente continua tra barriera bordo ponte H4 e barriera bordo laterale H3 o H4



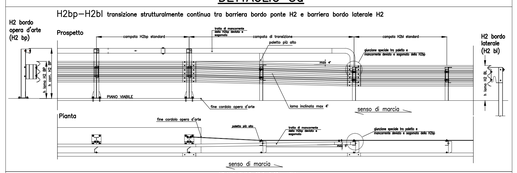
DETTAGLIO 3c

H3bp–H3bl/H4bl transizione strutturalmente continua tra barriera bordo ponte H3 e barriera bordo laterale H3 o H4



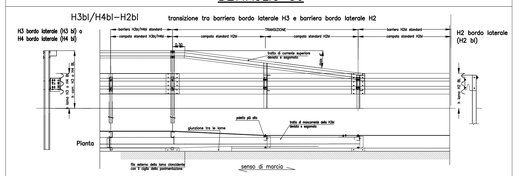
DETTAGLIO 3d

H2bp–H2bl transizione strutturalmente continua tra barriera bordo ponte H2 e barriera bordo laterale H2



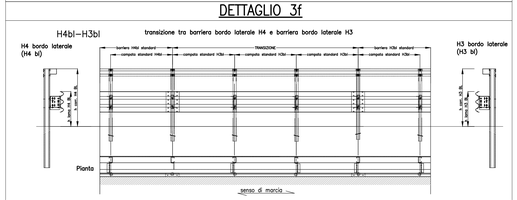
DETTAGLIO 3e

H3bl/H4bl–H2bl transizione tra barriera bordo laterale H3 e barriera bordo laterale H2



DETTAGLIO 3f

H4bl–H3bl transizione tra barriera bordo laterale H4 e barriera bordo laterale H3



NOTE GENERALI

NOTA 1:
Tutte le transizioni in progetto devono essere di tipo strutturale (v. NOTA 2) e per queste valgono i dettagli 3a – 3b – 3c – 3d – 3f. Fanno eccezione solo le transizioni tra H4bl e H3bl con H2bl; in questi casi la transizione sarà risolta come indicato nel Dettaglio 7e e la transizione dovrà essere posta a distanza di 60 m o di 30 m dal 1° punto dove occorre la protezione di rango superiore, a seconda che, rispettivamente, quest'ultima segua o anticipi la zona protetta con la classe H2bl.

NOTA 2:
Una transizione potrà essere considerata strutturalmente continua laddove il sistema realizzato dall'affiancamento 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 inderogabile per la lama principale. Per gli altri elementi longitudinali, purchè tutti strutturalmente "resistenti", potranno essere adottati pezzi speciali di raccordo.
Si considerano elementi longitudinali "resistenti" la lama principale a tripla onda, l'eventuale lama secondaria sottostante o soprastante la lama principale, ed i profilati aventi funzione strutturale. Non sono considerati elementi strutturali "resistenti" i correnti superiori con esclusiva funzione di antirribaltamento ed i correnti inferiori pararuota. 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 inclinati sul piano verticale di non più di 4° e sul piano orizzontale di non più di 5°.
La rigidezza all'interno della transizione dovra' 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 GENERALE
La rappresentazione grafica delle barriere di sicurezza è puramente indicativa.

Stretto di Messina
Concessionaria per la progettazione, realizzazione e gestione del collegamento stabile tra la Sicilia e il Continente
Organismo di Diritto pubblico
(Legge n° 1158 del 17 dicembre 1971, modificata dal D.Lgs. n° 114 del 24 aprile 2003)

Eurolink

PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA

PROGETTO DEFINITIVO

EUROLINK S.C.p.A.
IMPREGILO S.p.A. (Mandataria)
SOCIETA' ITALIANA PER CONDOTTE D'ACQUA S.p.A. (Mandante)
COOPERATIVA MURATORI E CEMENTISTI - C.M.C. di Ravenna Soc. Coop. a.r.l. (Mandante)
SACYR S.A.U. (Mandante)
ISHIKAWAJIMA - HARIMA HEAVY INDUSTRIES CO. Ltd. (Mandante)
A.C.I. S.C.P.A. - CONSORZIO STABILE (Mandante)

IL PROGETTISTA	IL CONTRAENTE GENERALE	STRETTO DI MESSINA	STRETTO DI MESSINA
SINA Dott. Ing. F. Colla Ordine Ingegneri Milano n° 20355 Eurolink Dott. Ing. E. Pagani Ordine Ingegneri Milano n° 15408	Project Manager (Ing. P.P. Marcheselli)	Direttore Generale e RUP Validazione (Ing. G. Fiammenghi)	Amministratore Delegato (Dott. P. Ciucci)

COLLEGAMENTI SICILIA — SS0585_F0

PARTE GENERALE STRADALE – OPERE CIVILI
ELEMENTI DI CARATTERE GENERALE
OPERE COMPLEMENTARI – BARRIERE DI SICUREZZA
TIPOLOGIE E DETTAGLI BARRIERE DI SICUREZZA – TAVOLA 4

CODICE: C G 0 7 0 0 P P B D S S C 0 0 0 C 0 0 0 0 0 0 0 0 4 F0 — SCALA: VARIE

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
F0	20/06/2011	EMISSIONE FINALE	PRO ITER S.r.l.	F. BERTONI	F. COLLA

NOME DEL FILE: SS0585_F0.dwg