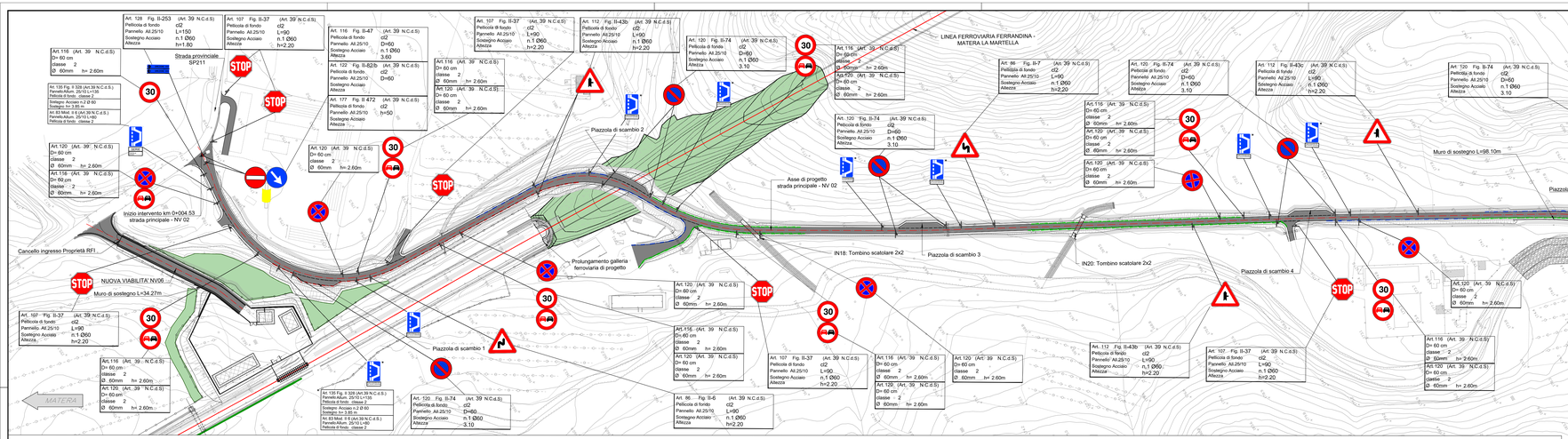

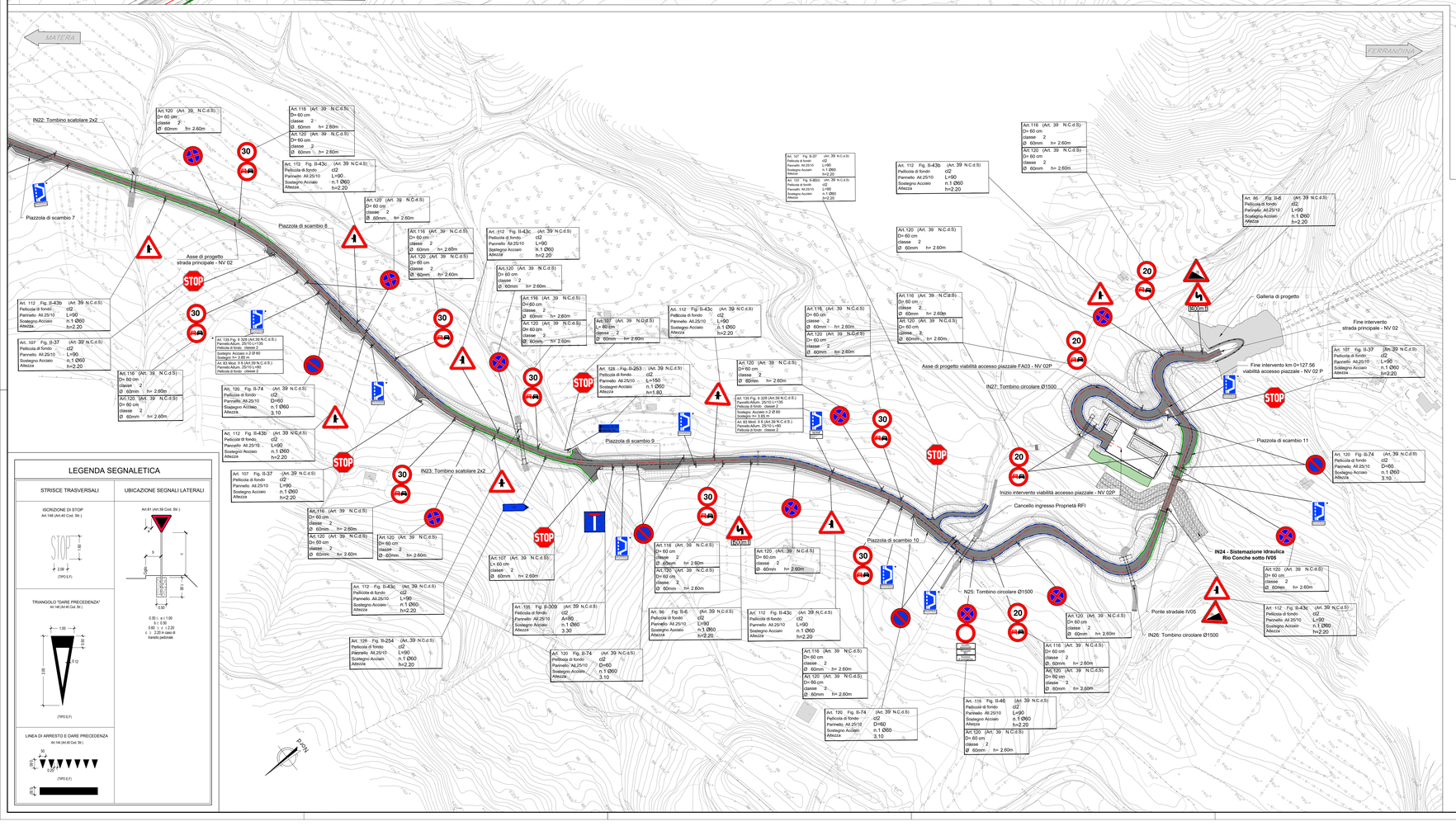

LEGENDA SEGNALETICA

STRISCE TRASVERSALI

ISCRIZIONE DI STOP
Art.148 (Art.40 Cod. Str.)

TRIANGOLO "DARE PRECEDENZA"
Art.148 (Art.40 Cod. Str.)

LINEA DI ARRESTO E DARE PRECEDENZA
Art.144 (Art.40 Cod. Str.)

UBICAZIONE SEGNALI LATERALI

Art.81 (Art.39 Cod. Str.)

0.30 ≤ a ≤ 1.00
b ≥ 0.50
0.80 ≤ c ≤ 1.20
c ≥ 2.20 in caso di transito pedonale

NOTA GENERALE - SEGNALETICA

I segnali previsti sono di dimensione "GRANDE" per strade extraurbane a due o più corsie per senso di marcia e su strade urbane a tre o più corsie per senso di marcia.Per le altre strade i segnali sono previsti "NORMALI" (Art.80, - Dimensioni e formati dei segnali verticali (art. 39 C.s.)).
Le dimensioni dei segnali di preavviso e conferma, nonchè di quei segnali per i quali non siano stati fissati specifici dimensionamenti negli articoli relativi alla segnaletica di indicazione, sono determinate dall'altezza delle lettere commisurate alla distanza di leggibilità richiesta in funzione della velocità locale predominante e dal numero delle iscrizioni, secondo le norme riguardanti la segnaletica di indicazione (tabelle II.16, II.17, II.18, II.19; II.20; II.21 che fanno parte integrante del presente regolamento) (Art.80, comma 7).

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, che ha il compito di apporre e manutenere stessa 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
E' da prevedersi l'installazione di delineatori normali di margine Art. 173 (Art.42 Cod. Str.), di altezza fuori terra pari a 1.00m, spaziati in rettilifio ad una distanza costante pari a 25.00m.
In presenza di barriere di sicurezza, muri, parapetti, i delineatori saranno sostituiti da elementi rifrangenti fissati ai manufatti ed aventi le stesse dimensioni e caratteristiche. Detti elementi possono essere posti nell'onda del nastro della barriera o sopra di essa, purchè l'altezza da terra di questi sia la stessa di quelli inseriti nei delineatori stradali.
In corrispondenza di intersezioni 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 4
Sarà cura del competente ufficio tecnico comunale la disciplina degli accessi carrabili secondo quanto previsto dal codice della strada.

NOTA 5 - BARRIERE DI SICUREZZA
Nel progetto esecutivo, in funzione della barriere di sicurezza disponibili sul mercato che verranno effettivamente 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 altresì essere stonacate curate eventuali zone di transizione e raccordo in rettangonoidre dei trafoi 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 e 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 esitese 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'argineto (dm 24-11-2001); 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 dettagliio della armature del cordolo di fondazione della barriere ed il relativo dimensionamento dovranno essere compatibili e coerenti con lo specifico dispositivo di attacco previsto dalle barriere di sicurezza effettivamente approvvigionate. attesi 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.

NOTA 6
Qualsiasi elemento isolato tale da configurare una potenziale situazione di pericolo per gli utenti della strada dovrà essere posto in opera a largo della barriera di sicurezza e al di fuori della larghezza di lavoro della stessa.

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.Lgs n.285 del 92 e s.m. (art. 21), nel relativo Regolamento di Attuazione D.P.R.16/12/1992 n. 495 (art. 30), 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.

Computo segnaletica

Computo segnaletica verticale

- STOP — quantità =13 elementi
- quantità = 2 elementi
- quantità = 2 elemento
- quantità = 1 elementi
- 30 — quantità = 21 elementi
- quantità = 18 elementi
- quantità = 19 elementi
- 1.80 — quantità = 23 elementi
- quantità = 4 elementi
- quantità = 2 elementi
- quantità = 6 elementi
- quantità = 7 elementi

Computo segnaletica orizzontale

- Striscia longitudinale bianca sp= 12cm
  quantità = 5716m
- Striscia di arresto sp= 50cm
  quantità = 28m

Computo barriere di sicurezza

- CLASSE "H1" BORDO LATERALE L=1792m
- CLASSE "H2" BORDO LATERALE L=1525 m
- CLASSE "H2" BORDO PONTE L=130 m
- CLASSE "H4" BORDO LATERALE L=215 m

- quantità = 2 elementi
- quantità = 23 elementi
- quantità = 30 elementi

COMMITTENTE:

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

PROGETTAZIONE:

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DIREZIONE TECNICA

U.O. INFRASTRUTTURE SUD

PROGETTO DEFINITIVO

Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale

NUOVA LINEA FERRANDINA - MATERA LA MARTELLA

TRACCIATI
Viabilità - NV
NV02 - Viabilità di accesso al piazzale di emergenza finestra intermedia Galleria Miglionico

Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza

SCALA: 1:1000

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
I A 5 F	0 1	D	7 8	P 7	N V 0 2 0 0	0 0 3	C

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione Definitiva	F. Dovesiperi	Luglio 2019	G.Gaiteri	Luglio 2019	F.GIERVONE	Luglio 2019	O.TABORRI Febbraio 2021
B	Emissione a seguito osservazioni CSLLPP	F. Dovesiperi	Dicembre 2020	G.Gaiteri	Dicembre 2020	F.GIERVONE	Dicembre 2020	ITALFERR S.p.A. Direzione Tecnica Ing. Orlando Taborri Ordine Ingegneri Roma n.19894
C	Aggiornamento	G. Gaiteri	Febbraio 2021	G.Pagnotti	Febbraio 2021	G.DRAGICO	Febbraio 2021	Firma digitale ai sensi del D.Lgs.n.82/2005 e s.m.i.

n. Elab.: