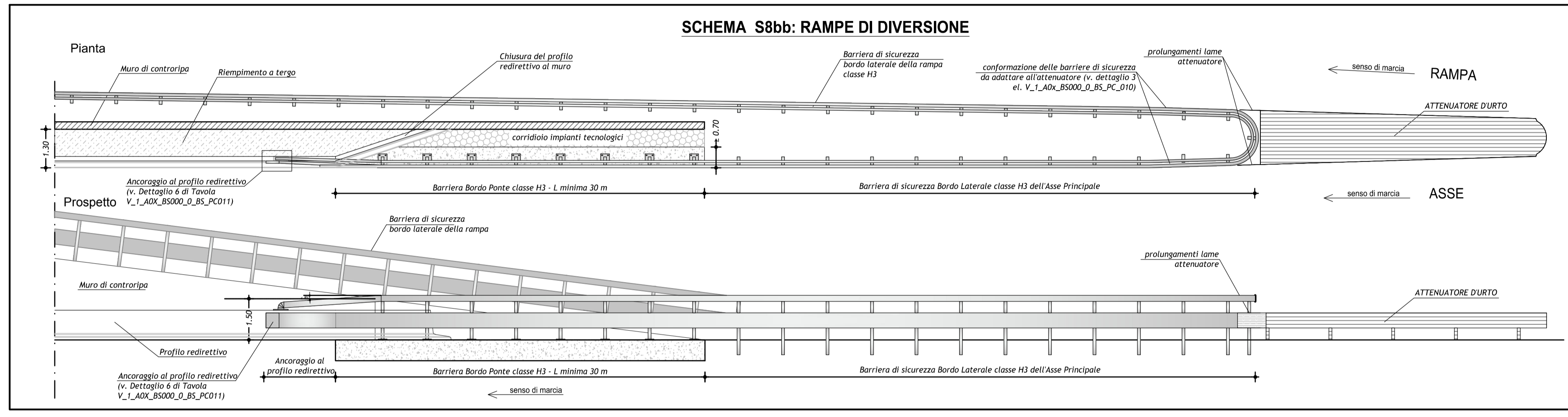
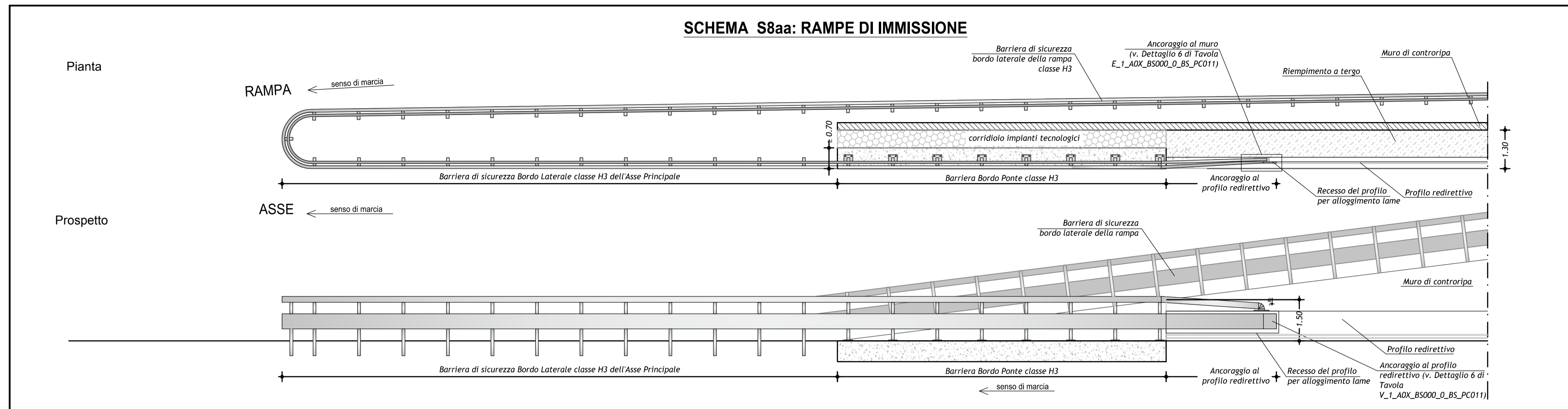


SCHEMA S8: CONFORMAZIONE BARRIERE DI SICUREZZA INIZIO/FINE MURI DI CONTRORIPA CON RAMPA PER LO SVINCOLO DI LAZZATE



LEGENDA

	cordolo su opera d'arte o cordolo di fondazione su rilevato esistente	Ltot = sviluppo totale della barriera;
	nuovo cordolo di fondazione su rilevato	Lf = lunghezza di funzionamento della barriera
	nessun cordolo	

NOTE

NOTA 1:
Il valore di Lf (lunghezza di funzionamento) è stato definito prendendo a riferimento le principali tipologie di barriere presenti sul mercato. Nel caso in cui la barriera in fornitura abbia una lunghezza minima di funzionamento (Lf) maggiore di 90 m dovrà essere ad attato il valore di Lf e, di conseguenza, di L1 ($L1 = \frac{2}{3} Lf$ o $\frac{1}{3} Lf$ a seconda del tipo di strada) e di L2 ($L2 = \frac{1}{3} Lf$) della specifica barriera. Eventuali diverse configurazioni sono indicate in planimetria.

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, purché tutti strutturalmente "resistenti", potranno essere adottati pezzi speciali di raccordo. Si considerano elementi longitudinali "resistenti" la lama principale a triplice 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 antibattimento ed i correnti inferiori paravola. 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 rigidità all'interno della transizione dovrà 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 3:
Le transizioni tra barriere sono indicate nelle tavole E_1_A0X_BS000_0_BS_PC012 e E_1_A0X_BS000_0_BS_PC013.

NOTE GENERALI:
• I tipologie della tavola sono da intendersi come rappresentativi dei requisiti funzionali per il corretto funzionamento delle barriere di sicurezza;
• La rappresentazione grafica delle barriere è puramente indicativa;

Per le modalità di installazione delle barriere vedi elaborati cod. E_1_A0X_BS000_0_BS_PC001 e E_1_A0X_BS000_0_BS_PC002

CARATTERISTICHE DEI MATERIALI

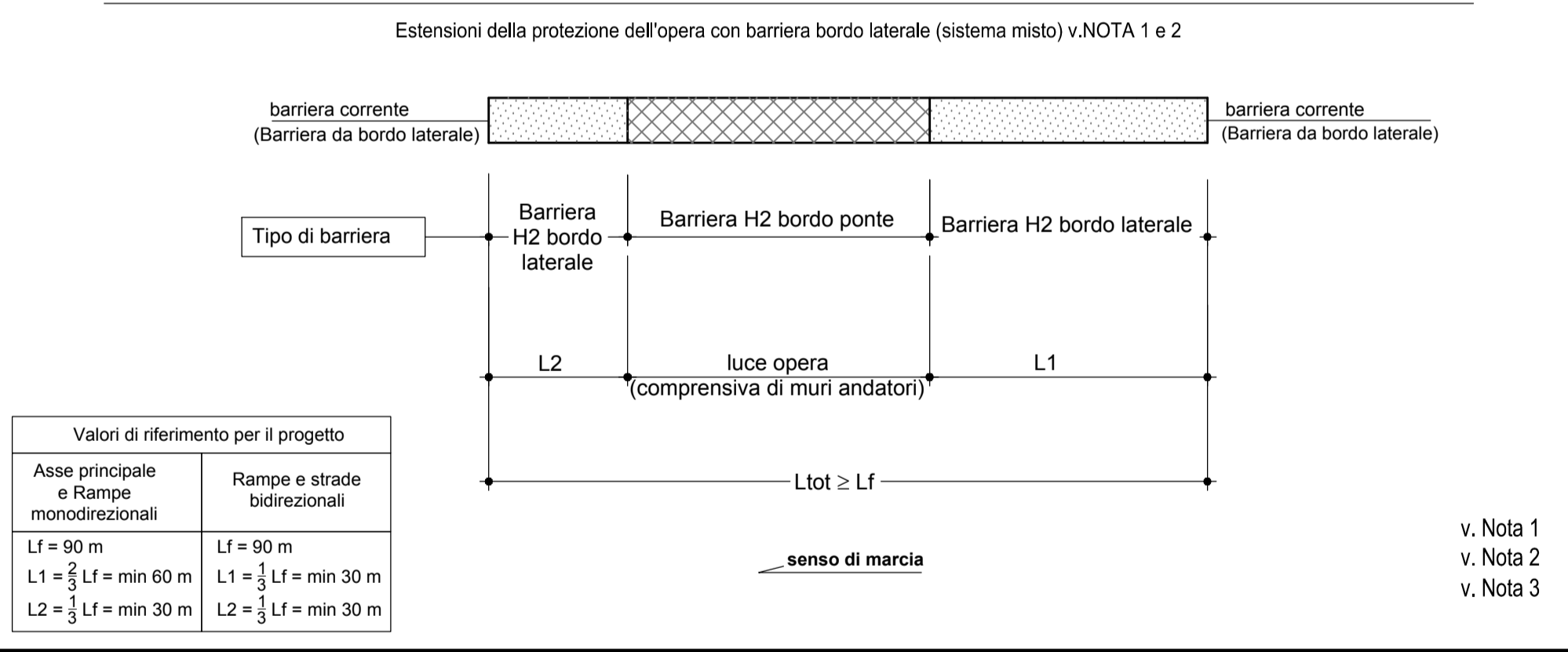
- Calcestruzzo cordoli in c.a. su cui vengono ancorate le barriere: Rck 40MPa
- Armatura cordoli in c.a.: B450C

MATRICE DI REVISIONE

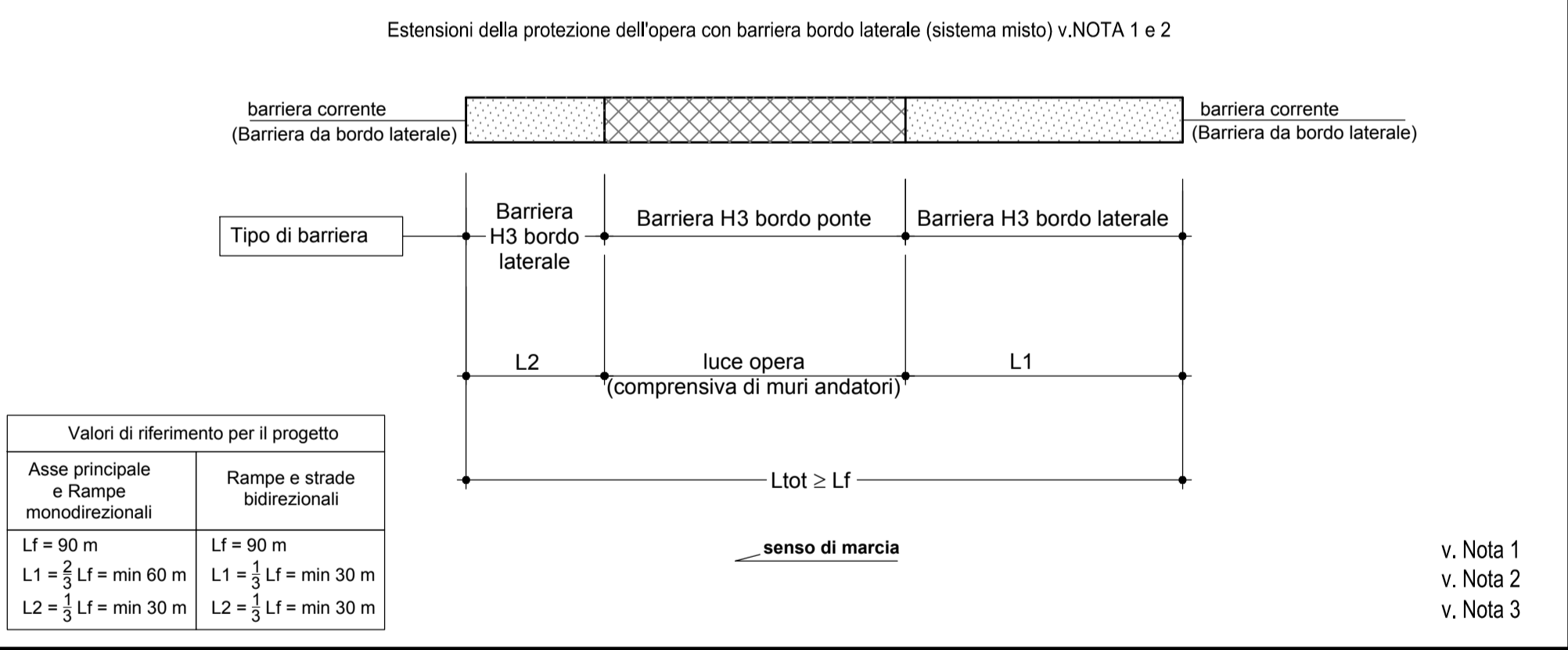
REV	DATA	DESCRIZIONE MODIFICA

N.B.: LA TAVOLA SOSTITUISCE QUELLA RELATIVA AL CODICE [] DEL PROGETTO ESECUTIVO

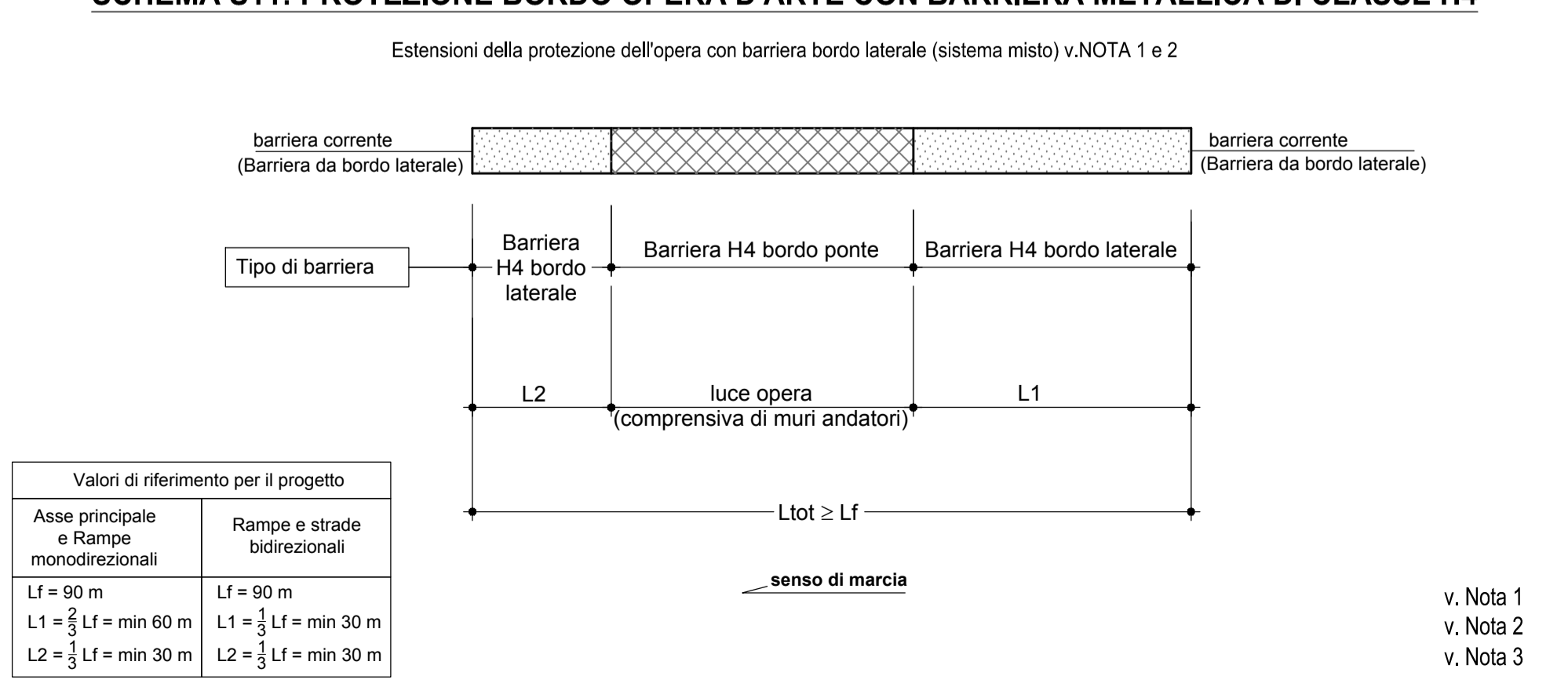
SCHEMA S9: PROTEZIONE BORDO OPERA D'ARTE CON BARRIERA METALLICA DI CLASSE H2



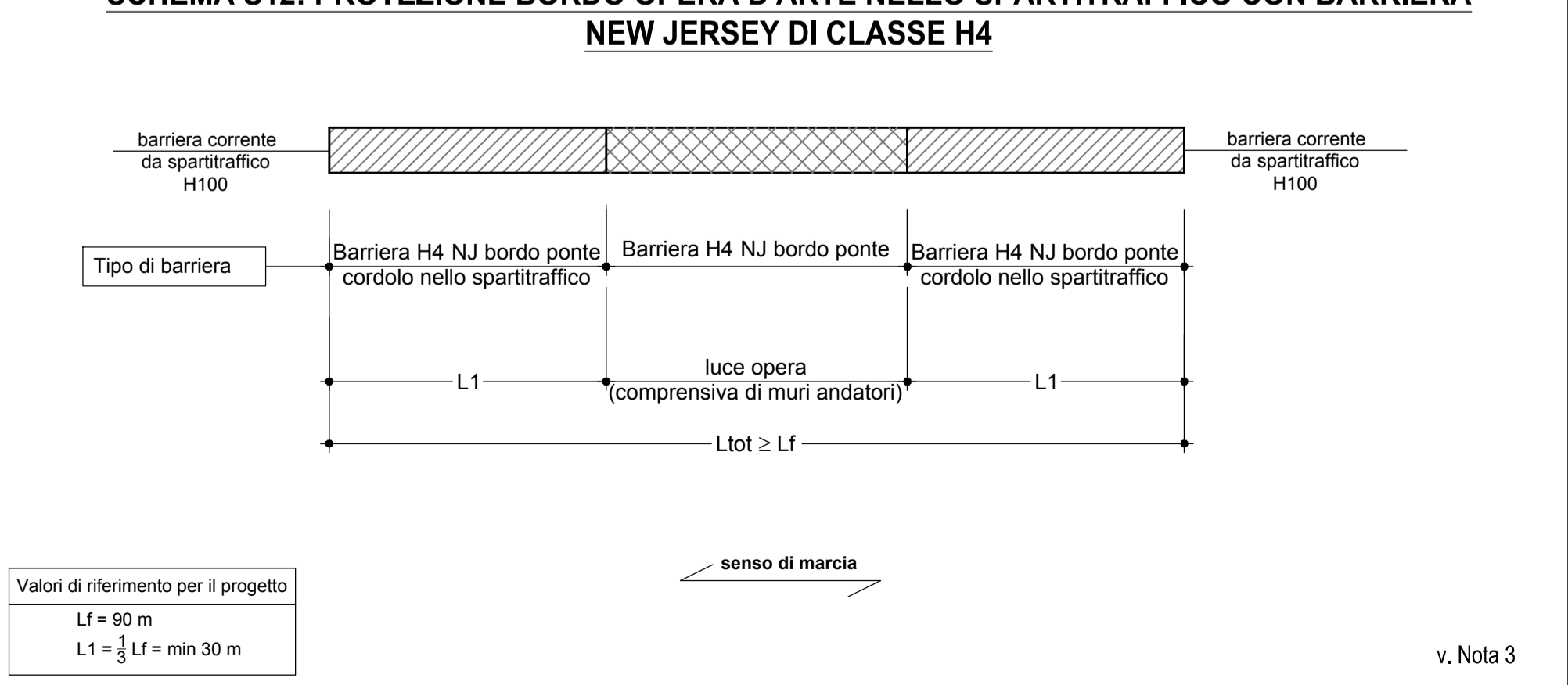
SCHEMA S10: PROTEZIONE BORDO OPERA D'ARTE CON BARRIERA METALLICA DI CLASSE H3



SCHEMA S11: PROTEZIONE BORDO OPERA D'ARTE CON BARRIERA METALLICA DI CLASSE H4



SCHEMA S12: PROTEZIONE BORDO OPERA D'ARTE NELLO SPARTITRAFFICO CON BARRIERA NEW JERSEY DI CLASSE H4



COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE DALMINE - COMO - VARESE - VALICO DEL GAGGIOLO E OPERE AD ESO CONNESSE
TRATTE B1, B2, C, D, TRVA13+14, GREENWAY
AS BUILT
TRATTA B1
SICUREZZA STRADALE
BARRIERE DI SICUREZZA
SCHEMI DI INSTALLAZIONE - TAV. 6

IDENTIFICAZIONE ELABORATO CODICE PROGETTO: F001078 WBS	IMPRESA RAGGRUPPAMENTO TEMPORANEO IMPRESE: Mandataria: STRABAG A.G. Mandante: Grandi Lavori S.p.A. Mandante coadiuto: Impresa costruzioni Giuseppe Maltauro S.p.A. Mandante coadiuto: STRABAG S.p.A.
FASE PROGETTUALE LOTTO: A ZONA: 1 OPERA: A0X TRATTO D'OPERA: BS000 AMBITO: 0 TIPO ELABORATO: BS PROGRESSIVO: 008 REVISIONE: 01	CONCESSIONARIO Autotrasstrada Padanese Lombarda Direttore Tecnico: Ing. Enrico Anzi Referente Tecnico: Ing. Sabrina Lattuada
CONCEDENTE CONCESSIONI AUTOSTRADALI LOMBARDE	ELABORAZIONE PROGETTUALE PROGETTISTA: 3TI PROGETTI ITALIA S.p.A. RESPONSABILE DI PROGETTO ED INCARICATO DELL'INTEGRAZIONE FRA LE VARIE PRESTAZIONI: Ing. Alberto Cecchini
APPROVATO Autotrasstrada Padanese Lombarda Il Direttore dei Lavori: Ing. Francesco Domenico	3TI ITALIA S.p.A. DIRETTORE TECNICO: Ing. Stefano Luca Passati Ordine degli Ingegneri Provincia di Roma n. 20809 Redatto: La Torre Verificato: Lopes Approvato: Possati