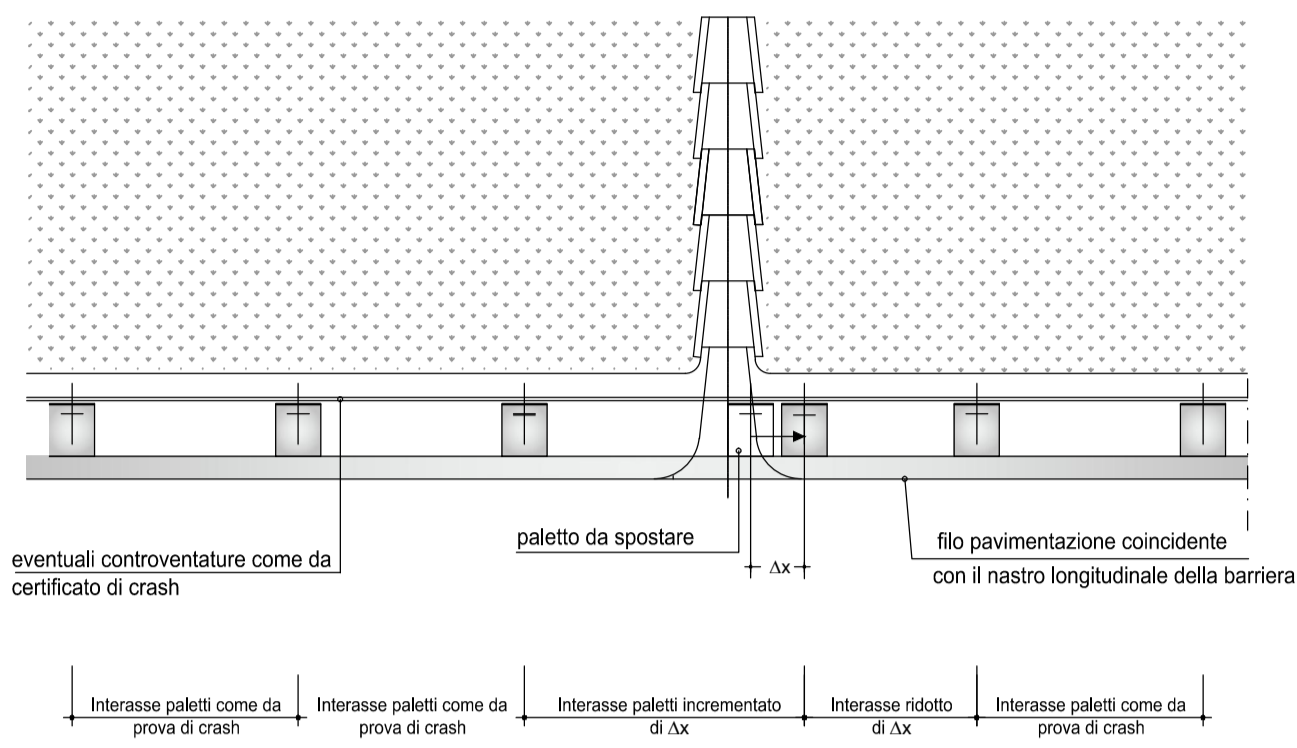


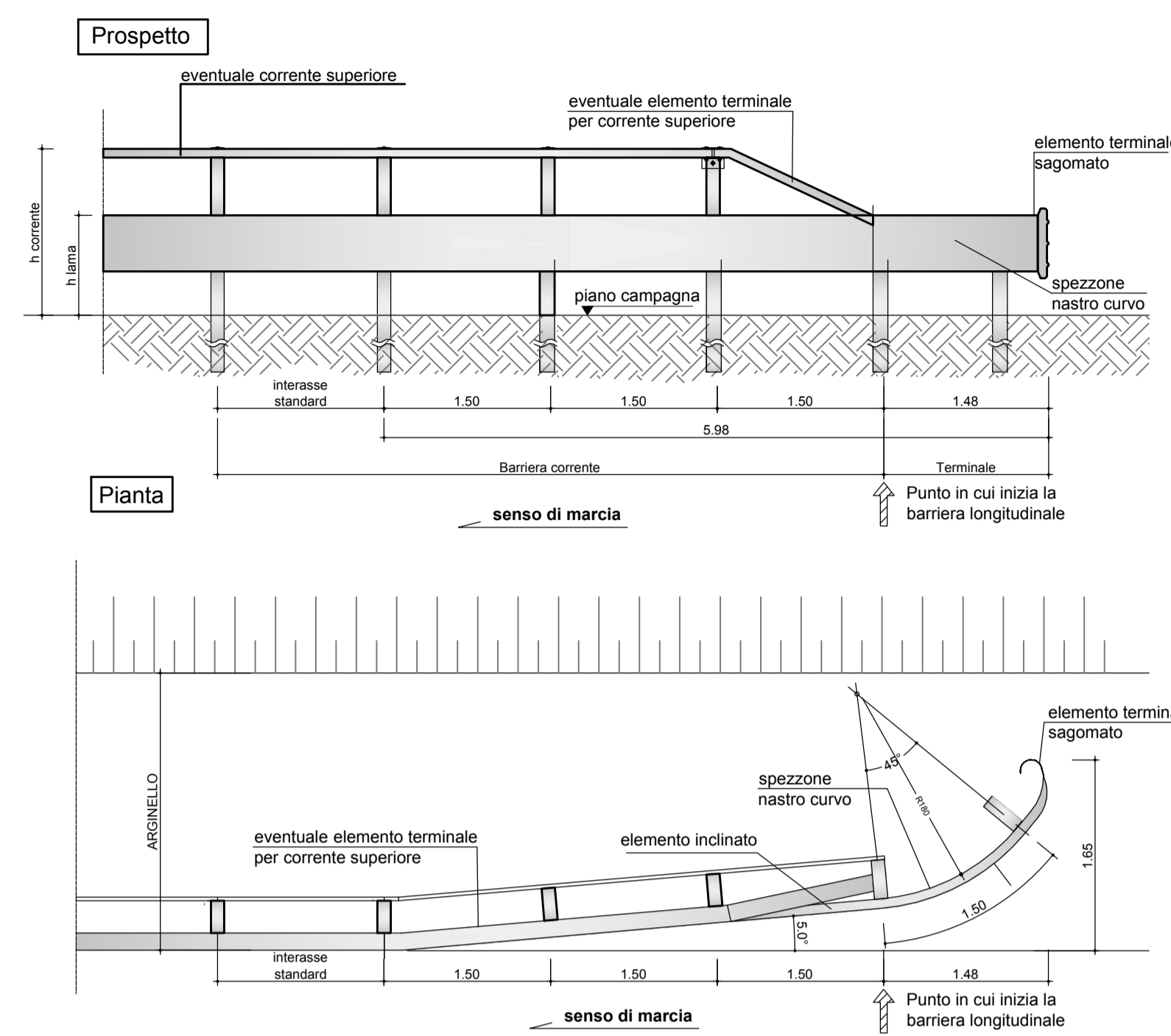
**DETTAGLIO 1:**  
INTERFERENZA TRA I MONTANTI E IL DOCCIONE DEL RILEVATO O CADITOIO O POZZAETTI DI ISPEZIONE PER LA VIABILITA' SECONDARIA



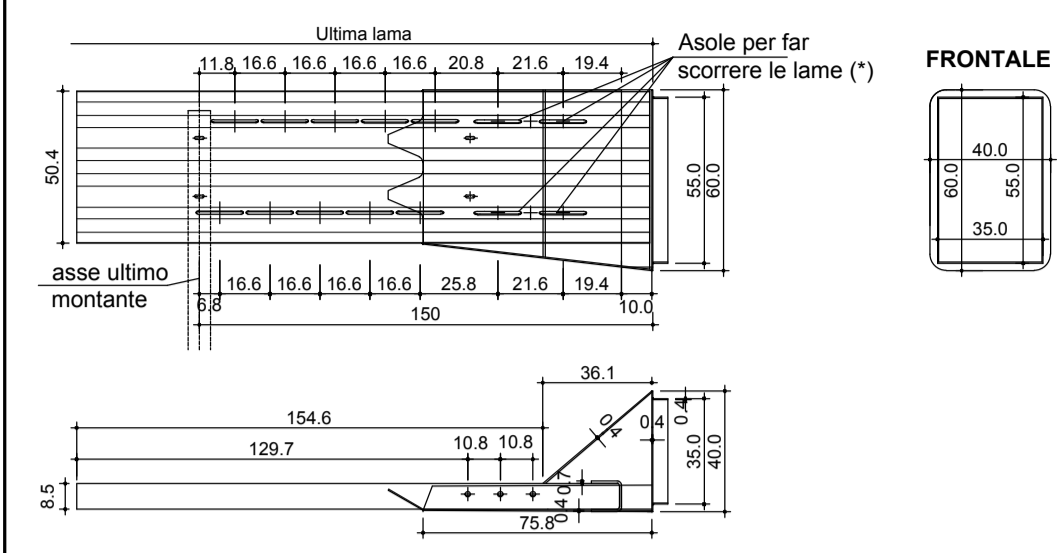
Nota:  
Nel caso di interferenza tra un montante della barriera metallica e il doccione, è ammesso lo spostamento di un solo paletto. Lo spostamento del paletto implica la modifica delle eventuali controventature o tiranti posteriori delle barriere su 2 campate.

**DETTAGLIO 2: TERMINALI**

**2.a) Terminale di inizio impianto in rilevato**



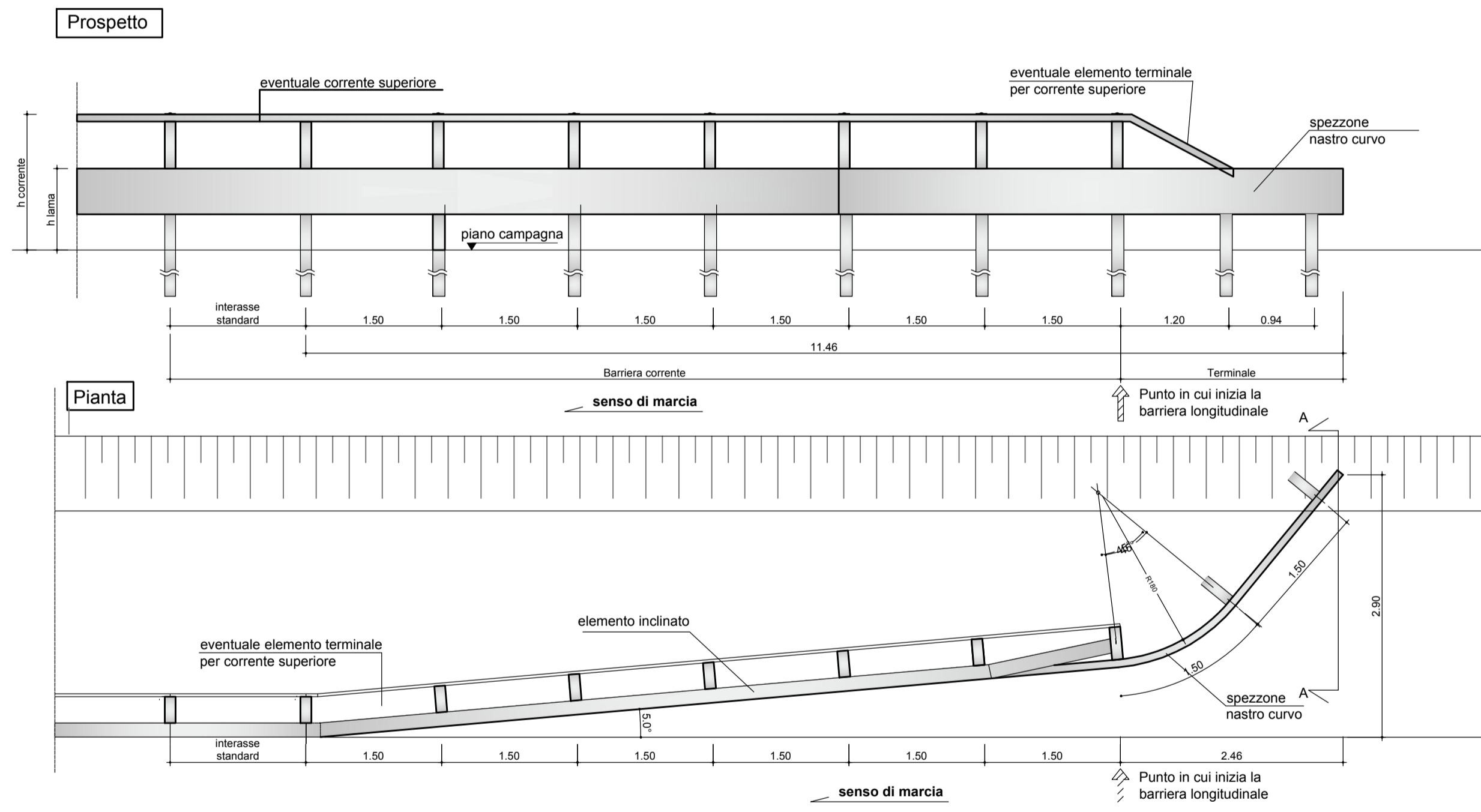
**2.c) Terminale di fine impianto**



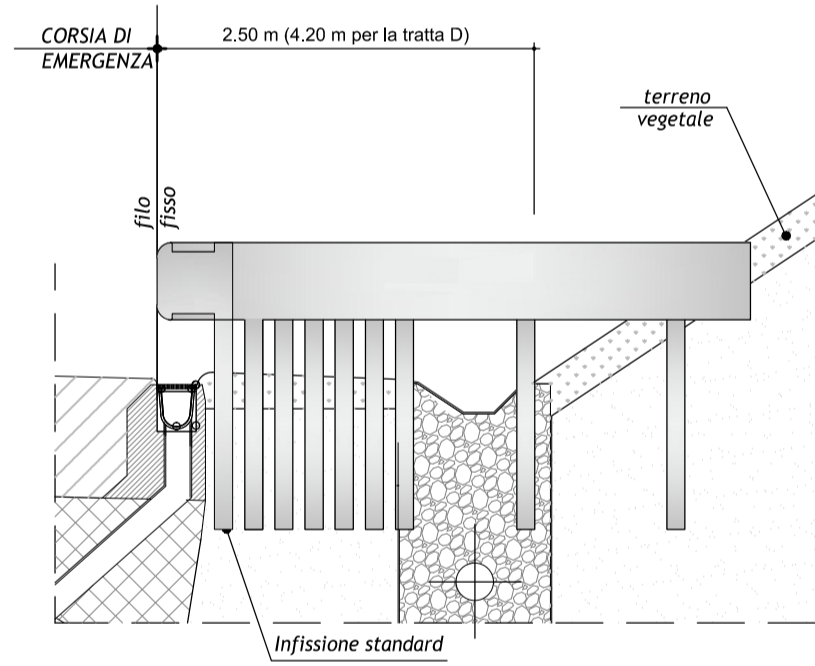
Nota:  
Le misure sono espresse in centimetri (\*) coppia di serraggio pari al 70% del valore di serraggio nominale di un M16

Note:  
- I paletti, le lame, i distanziatori e il terminale del tubo mancorrente dovranno essere realizzati con lo stesso acciaio dei componenti della barriera corrente.  
- Gli elementi iniziali e finali delle barriere di sicurezza dovranno essere del tipo previsto dal produttore delle barriere omologate di cui è previsto l'impiego, a condizione che rispettino i criteri indicati in figura in termini di deviazione e inclinazione delle lame.  
- I terminali potranno essere sostituiti o integrati con terminali speciali testati secondo UNI EN 1317-4 di classe P3 ai sensi del DM 21.06.2004

**2.b) Terminale di inizio impianto in trincea**

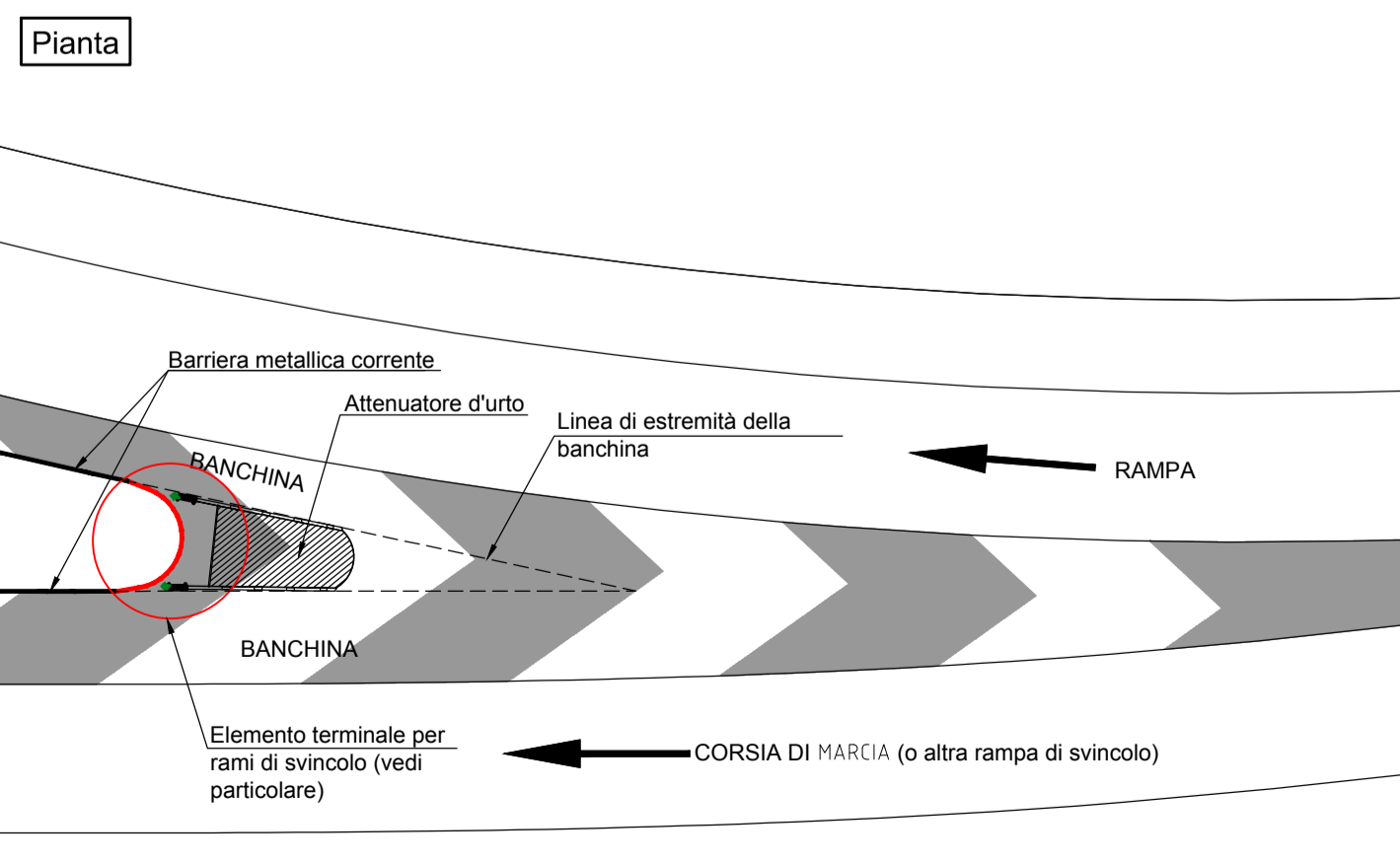


**Sezione A - A**

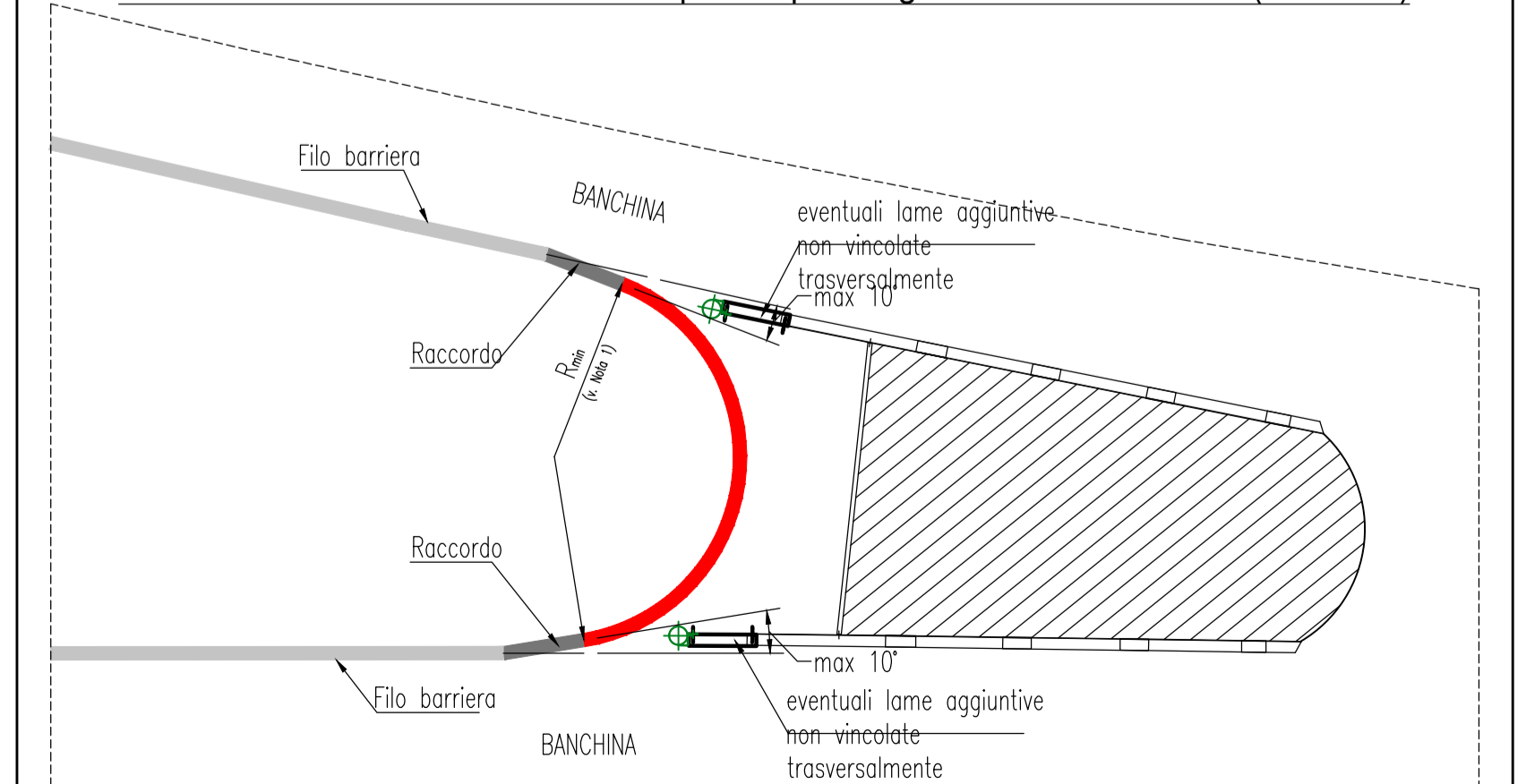


Nota:  
in corrispondenza del passaggio sulla cunetta inserire un corrente pararuota.

**DETTAGLIO 3: ATTENUATORI D'URTO (vedi Nota 1)**



**PARTICOLARE: Elemento terminale per cuspidi lungo i rami dello svincolo (v. Nota 2)**



**LEGENDA**

**NOTE**

- NOTE GENERALI:
- I tipologici 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;
  - Gli schemi sono rappresentativi della sola protezione del margine destro della carreggiata, per le rampe/strade a carreggiata unica occorre prevedere lo stesso schema anche sul margine sinistro della carreggiata.
  - Salvo ove specificato, le misure sono espresse in metri.

NOTA 1  
La tipologia di attenuatore d'urto rappresentata in dettaglio è puramente indicativa. L'attenuatore dovrà essere marcato CE ai sensi della Norma UNI EN 1317-5, di classe 100 redirettivo per rampe di uscita autostradale e classe 50 per cuspidi tra rami di svincolo ai sensi del D.M. 21.06.04.

NOTA 2:  
La cuspidi deve essere realizzata in modo tale che venga garantita la continuità degli elementi longitudinali principali della barriera (lama e corrente). Il raggio minimo della zona rossa dovrà essere pertanto definito a cura del produttore (indicativamente è possibile considerare un valore di Rmin pari a circa 1.00 m). La posizione delle cuspidi in planimetria deve essere definita in funzione dei dispositivi che verranno adottati eventualmente allungando o accorciando gli sviluppi delle barriere di sicurezza in planimetria. La configurazione geometrica della cuspidi e la tipologia di attenuatore da installare devono essere studiati caso per caso in funzione della geometria dei rami che divergono nella data cuspidi avendo cura di rispettare gli angoli di deviazione delle barriere indicati nel particolare ed evitando che:  
- la sagoma dell'attenuatore non invada le banchine dei due rami che interessano la cuspidi;  
- vi siano parti del tratto della cuspidi esposti all'urto frontale.

Per le modalità di installazione delle barriere vedi elaborati cod. V\_1\_A0X\_BS000\_0\_BS\_PC001 e V\_1\_A0X\_BS000\_0\_BS\_PC002

**CARATTERISTICHE DEI MATERIALI**

**MATRICE DI REVISIONE**

REV	DATA	DESCRIZIONE MODIFICA

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

**COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE DALMINE - COMO - VARESE - VALICO DEL GAGGIOLO E OPERE AD ESSO CONNESSE**  
CODICE C.U.P. F11B060027007  
**TRATTE B1, B2, C, D, TRVA13+14, GREENWAY**  
**AS BUILT**  
**TRATTA B1**  
SICUREZZA STRADALE  
BARRIERE DI SICUREZZA  
DETTAGLI COSTRUTTIVI - TAV. 1

**IDENTIFICAZIONE ELABORATO**  
CODICE PROGETTO: F00107B  
WBS

**IMPRESA**  
RAGGRUPPAMENTO TEMPORANEO IMPRESE:  
Mandataria: STRABAG A.G.  
Mandante: GLF Grandi Lavori Fincostr S.p.A.  
Mandante: Giuseppe Maltauro S.p.A.  
Mandante cooptata: STRABAG S.p.A.

**STRABAG** **GLF** **GIUSEPPE MALTAURO S.p.A.** **STRABAG**

Scala: varc  
DATA DESCRIZIONE REV  
Geniale 2016 Emissione

**PROGETTISTA - PROGETTO ESECUTIVO DI DETTAGLIO**  
RAGGRUPPAMENTO TEMPORANEO PROGETTISTI:  
Mandataria: 3TI PROGETTI ITALIA S.p.A.  
Mandante: GP Progettazione e Assistenza Tecnica

**CONCEDENTE**  
CONCESSIONE AUTOSTRADALE LOMBARDE

**CONCESSIONARIO**  
Autotrasstrada Padovana Lombarda  
Direttore Tecnico: Ing. Enrico Anzi  
Referente Tecnico: Ing. Sabrina Luffredo

**APPROVATO**  
Autotrasstrada Padovana Lombarda  
Il Direttore dei Lavori: Ing. Francesco Domenico

**RESPONSABILE DI PROGETTO ED INCARICATO DELL'INTEGRAZIONE FRA LE VARIE PRESTAZIONI:**  
Ing. Alberto Cecchini

**ELABORAZIONE PROGETTUALE**  
PROGETTISTA:  
3TI PROGETTI ITALIA S.p.A.

**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