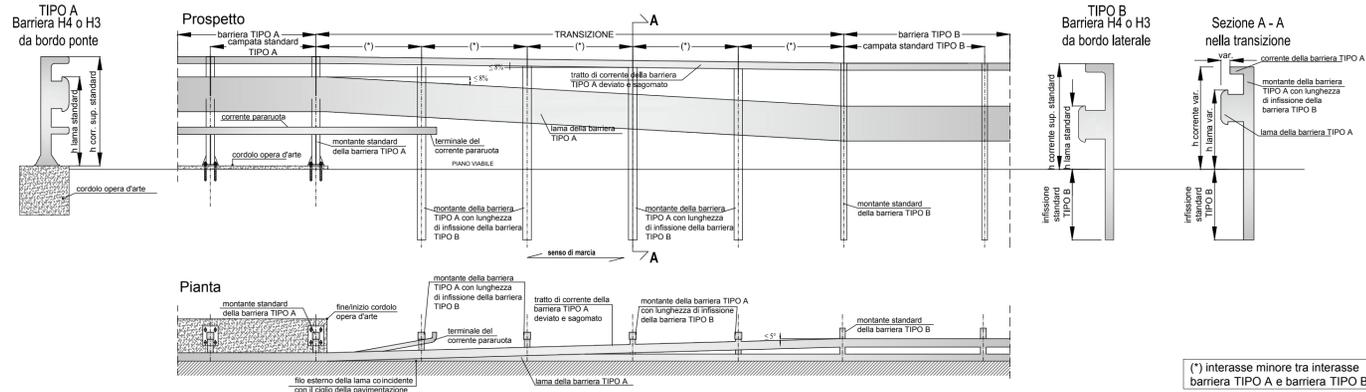


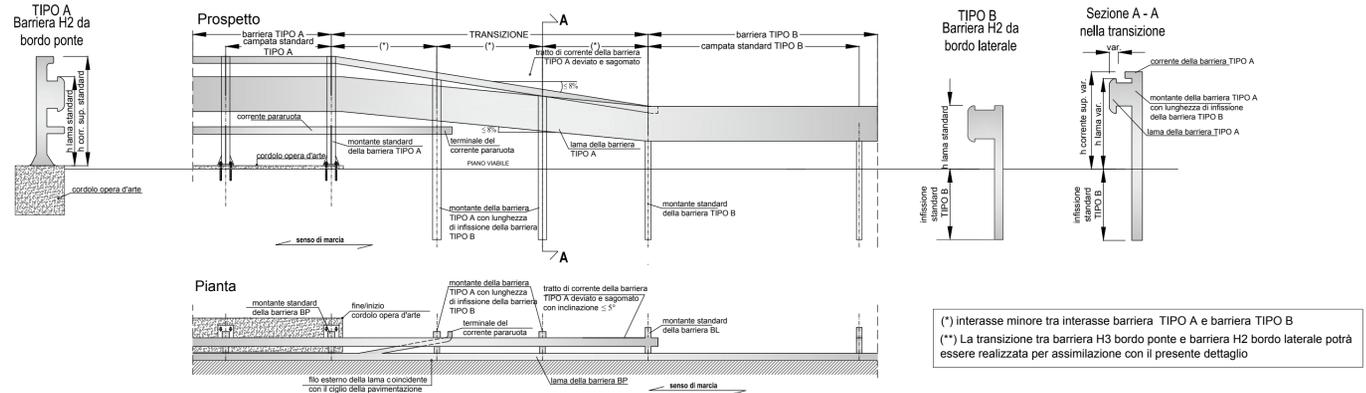
### TRANSIZIONE 1

Transizione strutturalmente continua tra barriera di classe H4 o H3 da bordo ponte (TIPO A) e barriera di classe H4 o H3 da bordo laterale (TIPO B)



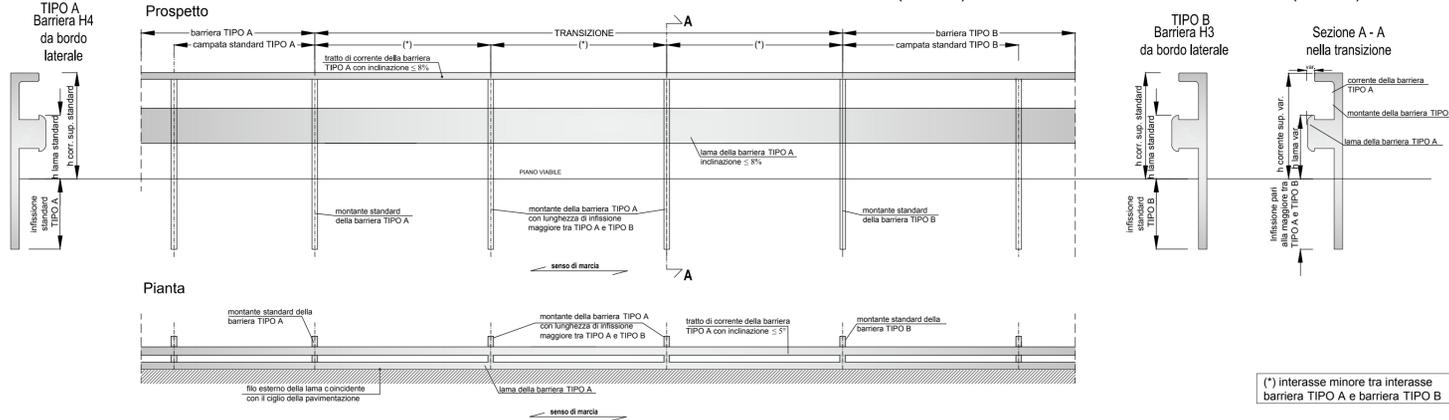
### TRANSIZIONE 2

Transizione strutturalmente continua tra barriera di classe H2 da bordo ponte (TIPO A) e barriera di classe H2 da bordo laterale (TIPO B) (\*\*)



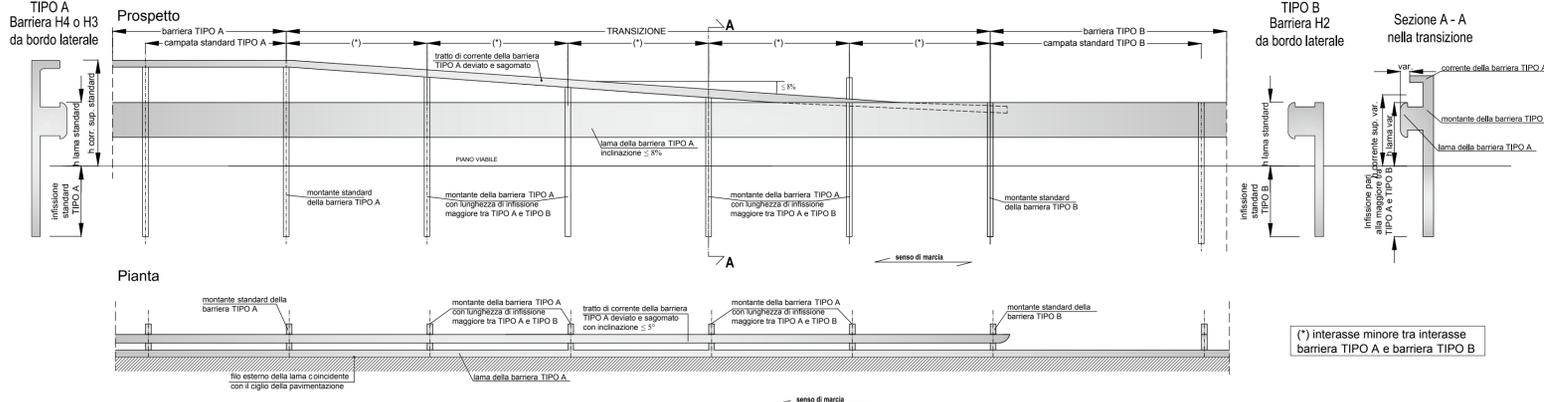
### TRANSIZIONE 3

Transizione strutturalmente continua tra barriera di classe H4 da bordo laterale (TIPO A) e barriera di classe H3 da bordo laterale (TIPO B)



### TRANSIZIONE 4

Transizione strutturalmente continua tra barriera di classe H4 o H3 da bordo laterale (TIPO A) e barriera di classe H2 da bordo laterale (TIPO B)



### LEGENDA

### NOTE

NOTA 1:  
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 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 antibattimento ed i correnti inferiori parastrada. La continuità degli elementi longitudinali delle due 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 del 8% e sul piano orizzontale di non più di 5°.  
La rigidezza 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 2:  
Tutte le transizioni tra barriere di pari classe devono essere di tipo strutturale (v. NOTA 1) e per queste valgono le Transizioni 1, 2, e 3.

- NOTE GENERALI
- La rappresentazione grafica delle barriere di sicurezza è puramente indicativa.
  - Nelle planimetrie di progetto, le transizioni sono state indicate con la generica modalità di installazione "TR"

### CARATTERISTICHE DEI MATERIALI

### MATRICE DI REVISIONE

REV	DATA	DESCRIZIONE MODIFICA

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

**COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE DALMINE - COMO - VARESE - VALICO DEL GAGGIOLO E OPERE AD ESSO CONNESSE**  
 CODICE C.U.P. F118060027007  
**TRATTE B1, B2, C, D, TRVA13+14, GREENWAY**  
**AS BUILT**  
**TRATTA B1**  
 SICUREZZA STRADALE  
 BARRIERE DI SICUREZZA  
 TRANSIZIONI - TAV. 1

<b>IDENTIFICAZIONE ELABORATO</b> CODICE PROGETTO: F00107B WBS	<b>IMPRESA</b> RAGGRUPPAMENTO TEMPORANEO IMPRESE: Mandatario: STRABAG A.G. Mandante: GLF Grandi Lavori Fincostr S.p.A. Mandante: Giuseppe Maltauro S.p.A. Mandante cooptata: STRABAG S.p.A.
<b>FASE PROGETTUALE</b> LOTTO: A ZONA: 1 OPERA: ADX TRATTO DOPEIRA: BS000 AMBITO: 0 TIPO ELABORATO: BS PROGRESSIVO: 012 REVISIONE: TE	<b>CONCEDENTE</b> CONCESSIONARI AUTOSTRADALI LOMBARDE
<b>CONCEDIENTE</b> CONCESSIONARI AUTOSTRADALI LOMBARDE	<b>ELABORAZIONE PROGETTUALE</b> PROGETTISTA: 3TI PROGETTI ITALIA S.p.A. Direttore Tecnico: Ing. Enrico Airo Referente Tecnico: Ing. Sabrina Lattuada
<b>APPROVATO</b> Autostradale Lombarda Il Direttore dei Lavori: Ing. Francesco Dominico	<b>PROGETTISTA</b> 3TI PROGETTI ITALIA S.p.A. Direttore Tecnico: Ing. Stefano Luca Passati Ordine degli Ingegneri Provincia di Roma n. 20809

Redatto: La Torre      Verificato: Lopes      Approvato: Passati