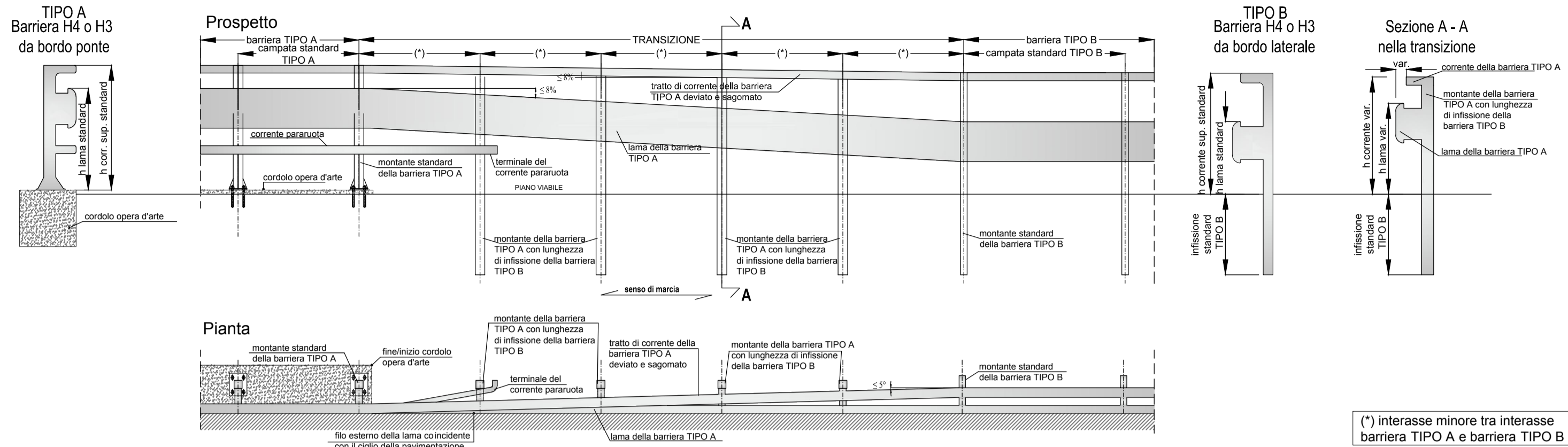


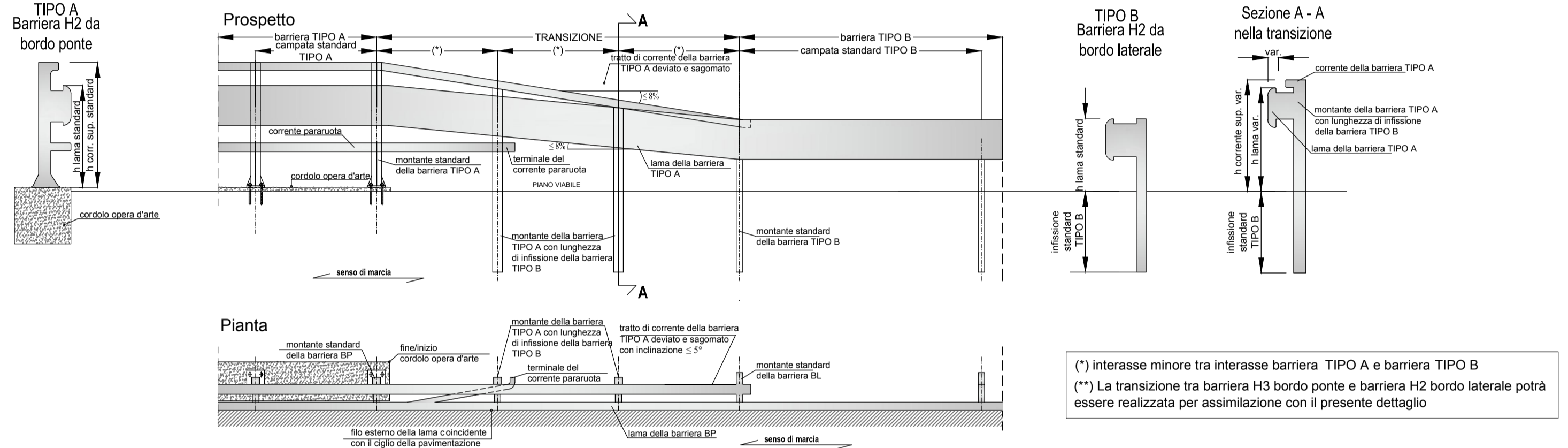
TRANSIZIONE 1

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)



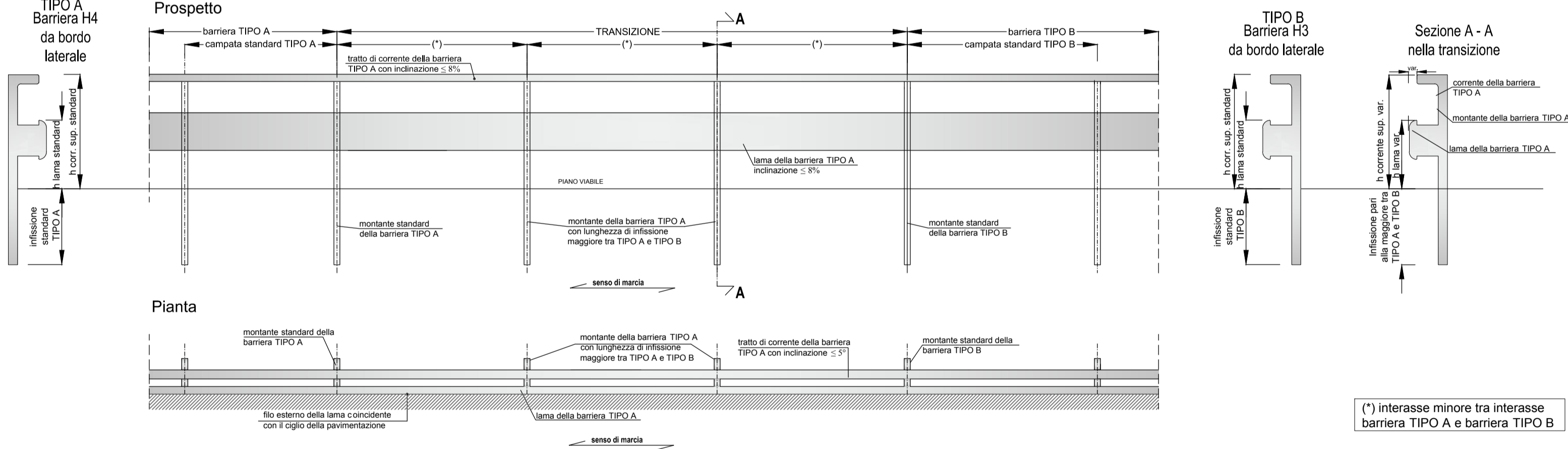
TRANSIZIONE 2

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



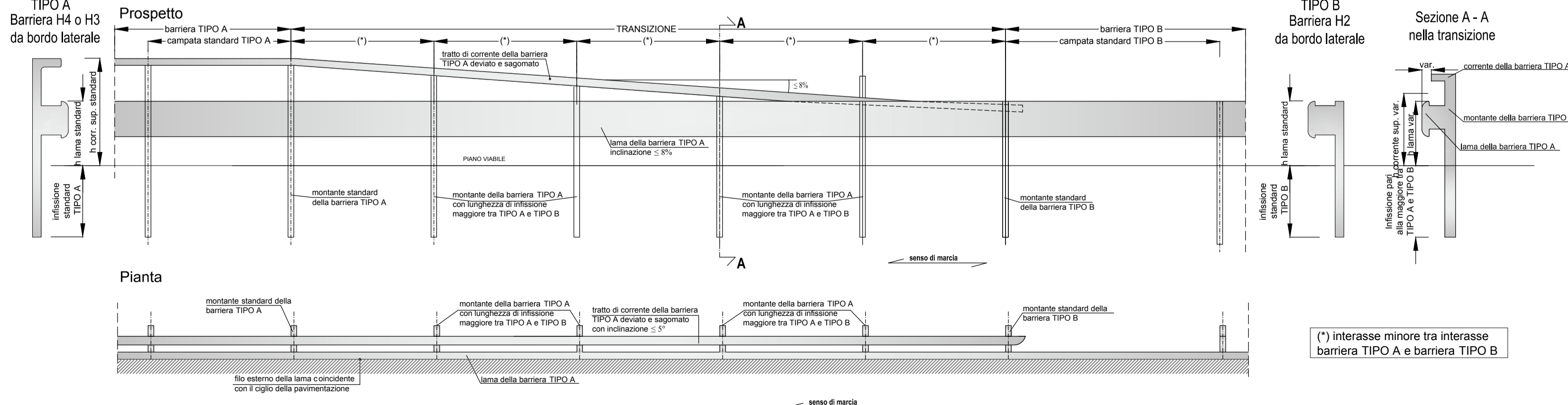
TRANSIZIONE 3

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 paraucro. 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

CONCESSIONARI AUTOSTRADALI LOMBARDE

Autosstrada Padanissima Lombardia

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

FASE PROGETTUALE	LOTTO	ZONA	OPERA	TRATTO DOPOERA	AMBITO	TIPICELABORATO	PROGRESSIVO	REVISIONE
A	1	ADX	BS000	0	BS	PC	012	TE

Scala: varie

DATA	DESCRIZIONE	REV	PROGETTISTA - PROGETTO ESECUTIVO DI DETTAGLIO
Gennaio 2016	Emissione	E	RAGGRUPPAMENTO TEMPORANEO IMPRESE:

RAGGRUPPAMENTO TEMPORANEO IMPRESE:

Mandatario	Mandante	Mandante	Mandante cooptata
STRABAG A.G.	GLF Grandi Lavori Fincostr S.p.A.	Impresa costruzioni Giuseppe Maltauro S.p.A.	STRABAG S.p.A.

CONCEDENTE: CONCESSIONARI AUTOSTRADALI LOMBARDE

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

CONCESSIONARIO: Autosstrada Padanissima Lombardia

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

APPROVATO: Autosstrada Padanissima Lombardia

REDAZIONE: Redatto: La Torre

VERIFICA: Verificato: Lopes

APPROVAZIONE: Approvato: Possati