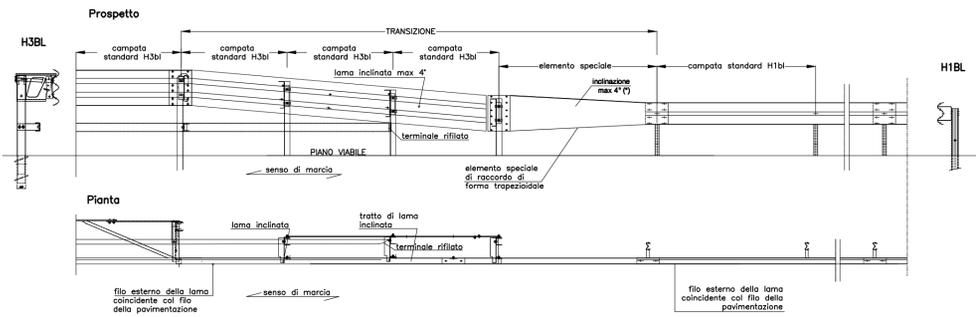


TRANSIZIONE T13LL: H1BL-H3BL

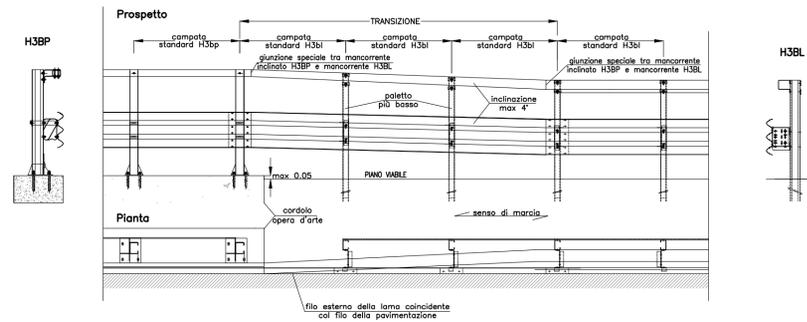
Transizione tra barriera bordo laterale H1 e barriera bordo laterale H3



(*) Soluzioni diverse dovranno essere sottoposte caso per caso alla preventiva approvazione della Direzione Lavori.

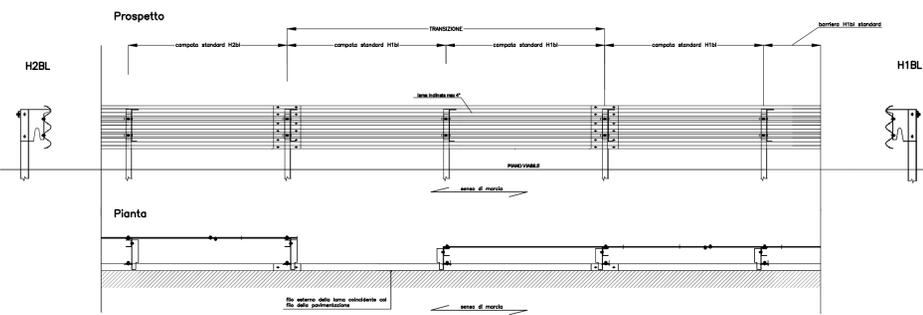
TRANSIZIONE T33LP: H3BL-H3BP

Transizione tra barriera bordo laterale H3 e barriera bordo ponte H3



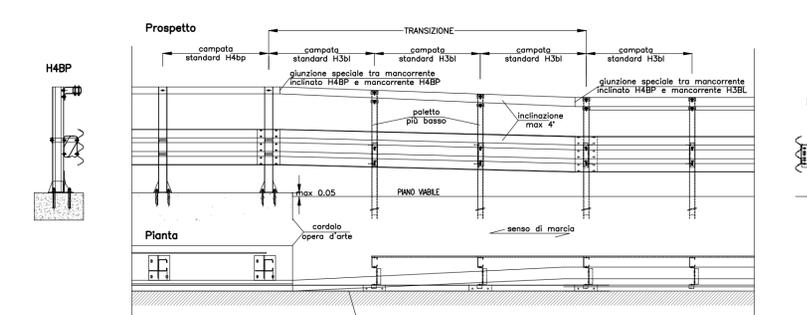
TRANSIZIONE T12LL: H1BL-H2BL

Transizione tra barriera bordo laterale H1 e barriera bordo laterale H2



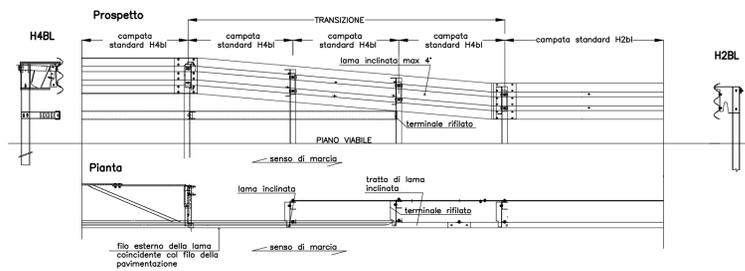
TRANSIZIONE T34LP: H3BL-H4BP

Transizione tra barriera bordo laterale H3 e barriera bordo ponte H4



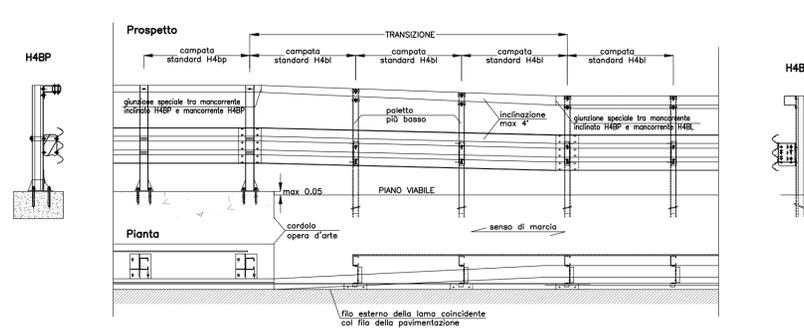
TRANSIZIONE T24LL: H2BL-H4BL

Transizione tra barriera bordo laterale H2 e barriera bordo laterale H4

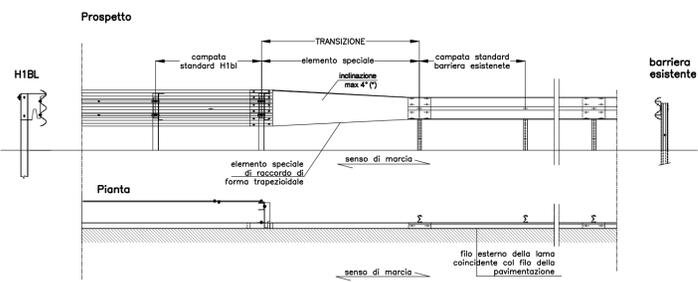


TRANSIZIONE T44LP: H4BL-H4BP

Transizione tra barriera bordo laterale H4 e barriera bordo ponte H4

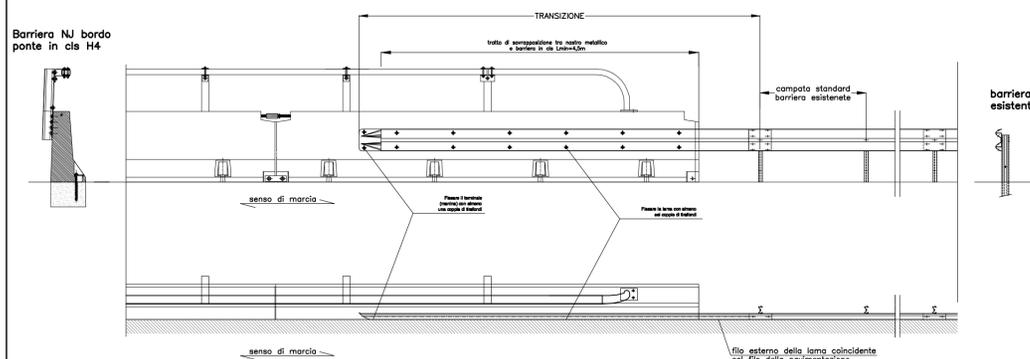


COLLEGAMENTO TRA NUOVA BARRIERA BORDO LATERALE CLASSE H1 E BARRIERA ESISTENTE



(*) Soluzioni diverse dovranno essere sottoposte caso per caso alla preventiva approvazione della Direzione Lavori.

COLLEGAMENTO TRA NUOVA BARRIERA BORDO PONTE IN CLS CLASSE H4 E BARRIERA METALLICA ESISTENTE



NOTE GENERALI

- Le transizioni rappresentate nel presente elaborato corrispondono alle tipologie previste in progetto; rappresentano esempi atti ad illustrare compiutamente il progetto. L'Appaltatore, a valle della scelta dei dispositivi commerciali che prevede di impiegare, dovrà provvedere a studiare le transizioni previste, e dovrà fornire il relativo progetto corredato di relazione tecnica ed elaborati grafici.
- Laddove è previsto il ricorso al sistema misto, come definito all'articolo 6 del D.M.21.06.2004, la transizione sarà considerata strutturalmente continua quando, in aggiunta ai requisiti previsti per le transizioni standard, il sistema realizzato dall'affiancamento dei due dispositivi (bordo opera e bordo laterale) preveda:
 - l'utilizzo di barriere dello stesso materiale;
 - la continuità degli elementi longitudinali resistenti.
 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 i correnti superiori

con esclusiva funzione di antibaltamento ed i correnti inferiori pararuota. La continuità degli elementi longitudinali delle 2 barriere può essere garantita anche se questi sono installati ad altezze diverse. In questo caso dovranno essere utilizzati elementi di raccordo inclinati con un angolo $\leq 4^\circ$ rispetto al piano stradale.

In alternativa potrà essere valutata l'opportunità di modificare, innalzandola oltre il valore minimo indicato in progetto, la classe di contenimento di una o di entrambe le barriere contigue così da trovare un accoppiamento che garantisca i suddetti requisiti.

La rigidità dei singoli dispositivi del sistema misto dovrà preferibilmente essere confrontabile (valori di deformazione dinamica simili); in caso contrario la barriera più deformabile dovrà essere irrigidita nella zona di transizione.

Diversamente da quanto suddetto, la transizione non potrà essere considerata strutturalmente continua e pertanto la protezione dei tratti a monte e a valle dovrà essere realizzata con la stessa barriera prevista sull'opera, andando a realizzare sul rilevato adiacente alla spalla un cordolo con idonee caratteristiche geometriche e strutturali; in alternativa può essere interposta una barriera a paletti infissi con elementi longitudinali resistenti simili a quelli della barriera prevista sull'opera, per una estensione a monte e a valle dell'opera come indicato negli schemi da S3 a S4 dell'elaborato "Schemi di installazione".

In tutti i dettagli di transizione validi per entrambe le direzioni di marcia (simbolo \leftarrow senso di marcia \rightarrow) deve intendersi che i paletti e gli elementi diagonali devono, a seconda della direzione di marcia, avere l'orientamento come da prova di crash.



AUTOSTRADA (A14) : BOLOGNA-BARI-TARANTO
TRATTO: BOLOGNA BORGO PANIGALE - BOLOGNA SAN LAZZARO

POTENZIAMENTO IN SEDE DEL SISTEMA
AUTOSTRADALE E TANGENZIALE DI BOLOGNA

"PASSANTE DI BOLOGNA"

PROGETTO DEFINITIVO

VIABILITA' INTERFERITA

INTERFERENZE STRADALI - PARTE GENERALE

BARRIERE DI SICUREZZA

CAVALCAVIA
DISPOSITIVI COMPLEMENTARI - Tav. 2 di 2

IL PROGETTISTA SPECIALISTICO Ing. Gianluca Salvatore Spinazzola Ord. Ingg. Milano n.A26796		IL RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE Ing. Raffaele Rinaldesi Ord. Ingg. Macerata N. A1068		IL DIRETTORE TECNICO Ing. Andrea Tani Ord. Ingg. Parma N. 1154	
RESPONSABILE STRADE E ARREDI STRADALI		PROGETTAZIONE NUOVE OPERE AUTOSTRADALI			

REFERIMENTO PROGETTO Codice Commessa: 111465		REFERIMENTO DIRETTORE Fase: PD Capitolato: IN Pannelli: 100		CODICE IDENTIFICATIVO W/B: BS000 Para diposa: 00000		REFERIMENTO ELABORATO Tip: D Disegnato: STD Progettato: 1769		ORDINATO Rev: 04	
PROJECT MANAGER: Ing. Raffaele Rinaldesi Ord. Ingg. Macerata N. A1068		SUPPORTO SPECIALISTICO:		REVISIONE:		n. data		SCALA:	
REDATTO:		VERIFICATO:		0 DICEMBRE 2017		1 SETTEMBRE 2018		Varie	
2 SETTEMBRE 2020		3		4		-		-	

VISTO DEL COMMITTENTE autostrade per l'italia		VISTO DEL CONCEDENTE Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	
IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO Ing. Fabio Vianini		IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO Ing. Fabio Vianini	