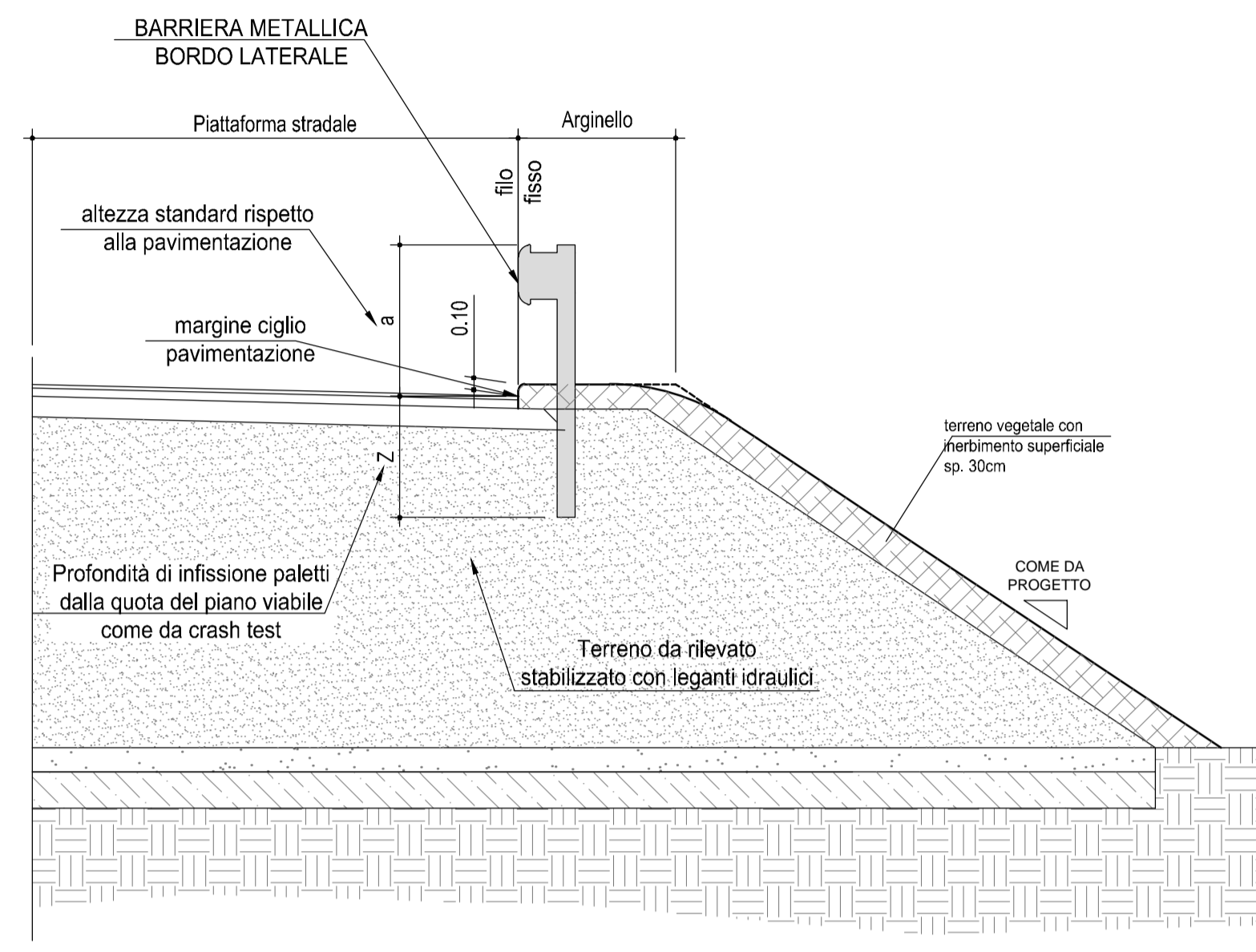


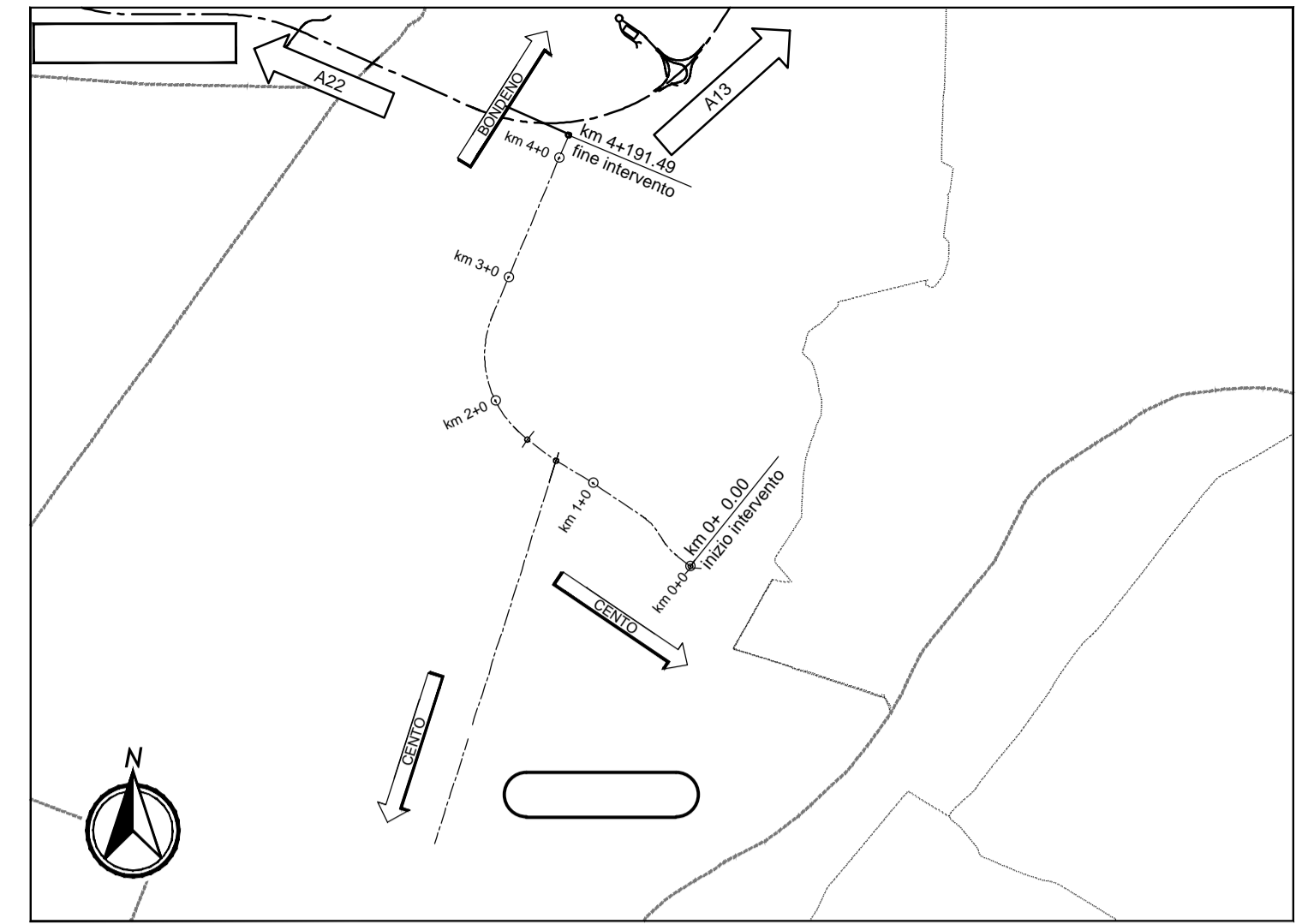
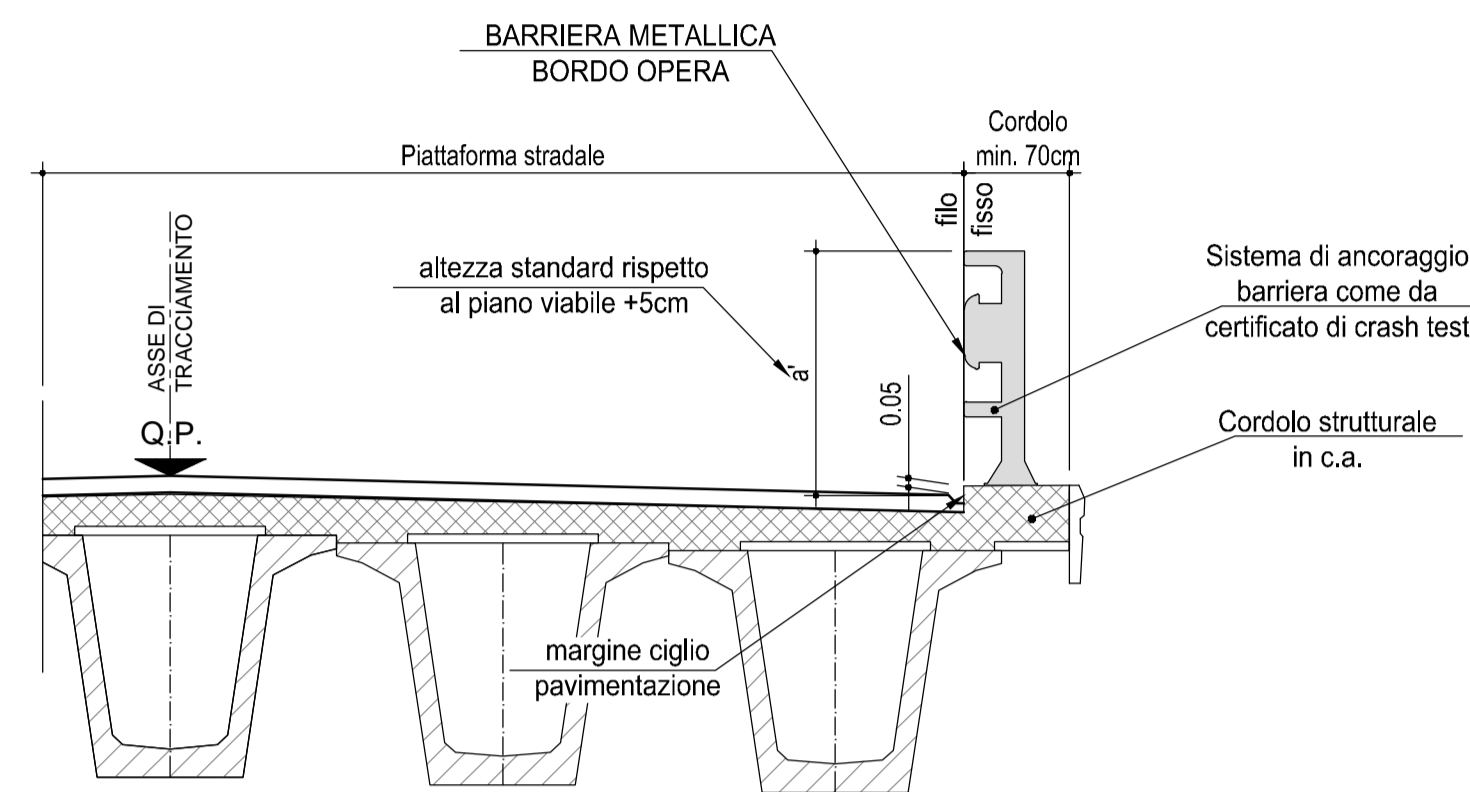
MODALITA' DI INSTALLAZIONE A1

BARRIERA METALLICA H1 SU BORDO RILEVATO



MODALITA' DI INSTALLAZIONE B1

BARRIERA METALLICA H2 BORDO PONTE SU OPERA D'ARTE



ELABORATI DI RIFERIMENTO

PD_0_D06_DBS06_A_BS_RT_01 - RELAZIONE TECNICA
 PD_0_D06_DBS06_B_BS_PC_01 PARTICOLARI COSTRUTTIVI E SCHEMI DI INSTALLAZIONE TAV. 1
 PD_0_D06_DBS06_A_BS_PP_01 - PLANIMETRIA DI PROGETTO TAV. 1
 PD_0_D06_DBS06_A_BS_PP_02 - PLANIMETRIA DI PROGETTO TAV. 2
 PD_0_D06_DBS06_A_BS_PP_03 - PLANIMETRIA DI PROGETTO TAV. 3

CARATTERISTICHE DEI MATERIALI

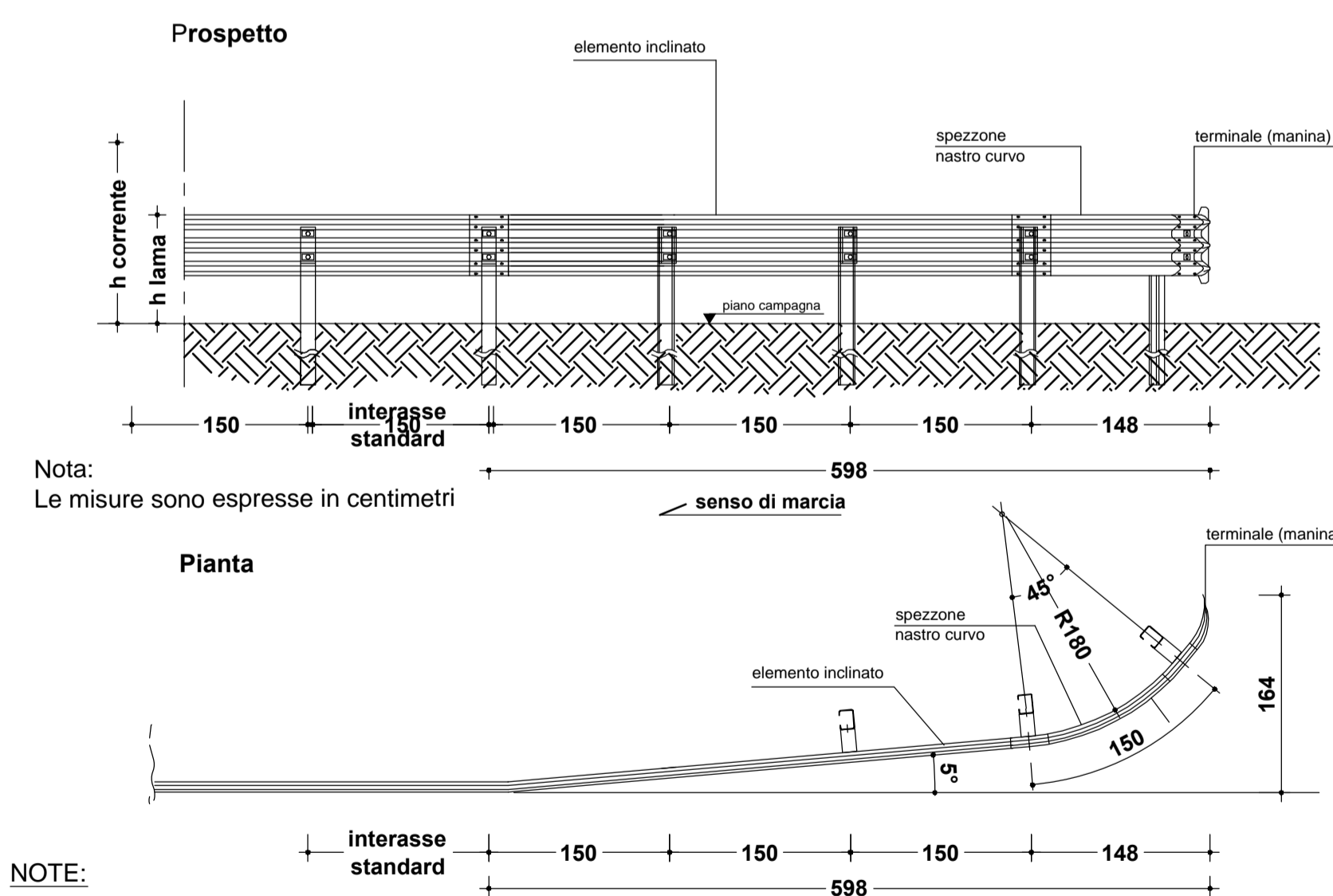
- Cordolo in c.a. con Rck \geq 40 MPa

NOTE

- In fase di realizzazione delle barriere dovranno essere impiegati dispositivi con nastro longitudinale principale a tripla onda, in modo da favorire il collegamento tra barriere di diversa tipologia.
- Nella successiva fase di progetto esecutivo sarà 'facoltà' del progettista di prevedere delle barriere di sicurezza con caratteristiche prestazionali (classe e "w" - livello di larghezza operativa) migliori e non inferiori rispetto a quanto indicato nel presente progetto.
- La distanza dei singoli ancoranti dai bordi del cordolo in C.A. non deve essere minore dei valori di crash test.
- La rappresentazione grafica delle barriere di sicurezza è puramente indicativa.

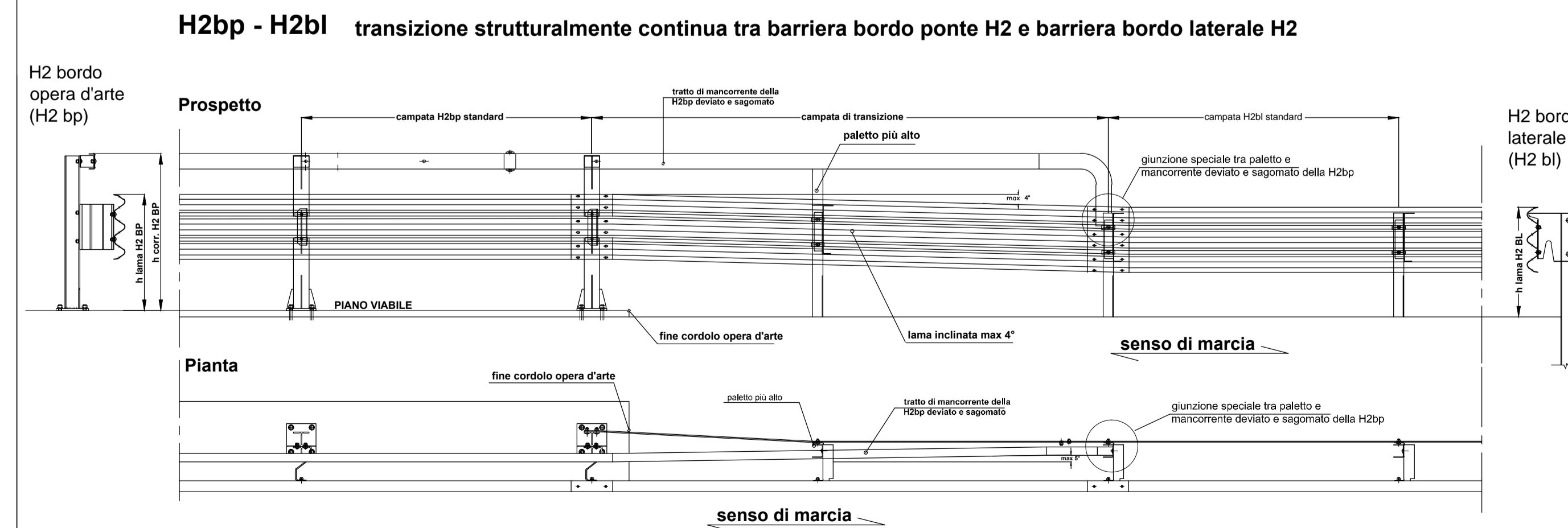
RIEPILOGO LIVELLI DI LARGHEZZA OPERATIVA (UNI EN 1317-1 e 2)
W5: (W \leq 1.70m)

DETTAGLIO 1: DISPOSITIVI DI AVVIO IMPIANTO



- 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
 - La lunghezza del montante posto all'inizio dell'impianto andrà incrementata opportunamente in ragione della posizione dello stesso lungo il piano inclinato rappresentato dalla scarpata, in maniera tale da garantire la complanarità dell'elemento di protezione collegato con il montante precedente
 - Le lamiere rappresentate nello schema sono puramente indicative e da adattare alla contestualizzazione del terminale di avvio impianto.

DETTAGLIO 3d: DISPOSITIVI DI TRANSIZIONE



IL CONCEDENTE: Regione Emilia-Romagna

IL CONCESSIONARIO: ARC AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA

AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA

DAL CASELLO DI REGGIOLO-ROLO SULLA A22
 AL CASELLO DI FERRARA SUD SULLA A13

CODICE C.U.P. E81B0800060009

PROGETTO DEFINITIVO

VIABILITA' DI ADDUZIONE AL SISTEMA AUTOSTRADALE D04-08 (ex 1FE)
 Raccordo Bondeno-Cento-Autostrada Cispadana
 BARRIERE DI SICUREZZA

BARRIERE DI SICUREZZA - D06 (EX 1FE - TRATTO A2)

PARTICOLARI COSTRUTTIVI E SCHEMI DI INSTALLAZIONE TAV 2

IL PROGETTISTA: Alpina s.p.a. Dott. Ing. Marco Bonfanti, Off. Ingegneria di Milano n. 23384

RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE: Ing. Emilio Salsi, Albo Ing. Reggio Emilia n° 945

IL CONCESSIONARIO: Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. IL PRESIDENTE: Cristiano Paltucci

Stamp: 17.04.2012

G					
F					
E					
D					
C					
B					
A	17.04.2012	EMMISSIONE	Ing. Magagnoli	Ing. Bonfanti	Ing. Salsi
REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDAZIONE	CONTROLLO	APPROVAZIONE
IDENTIFICAZIONE ELABORATO					
NUM. PROSP.	FOG.	USO	CODICE OPER. MES.	TRATTO OPERA	ABETO
5551	PD	0	D06	DBS06	A BS PC
DATA: MAGGIO 2012					SCALA: VARIE

scala di stampa 1:1