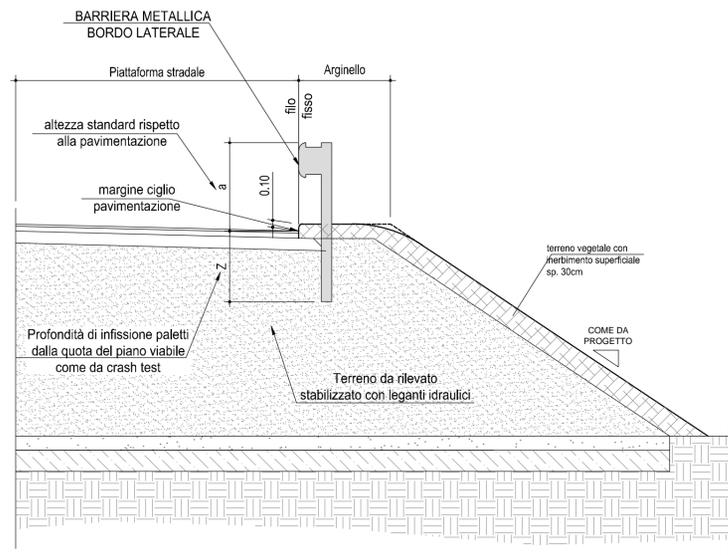


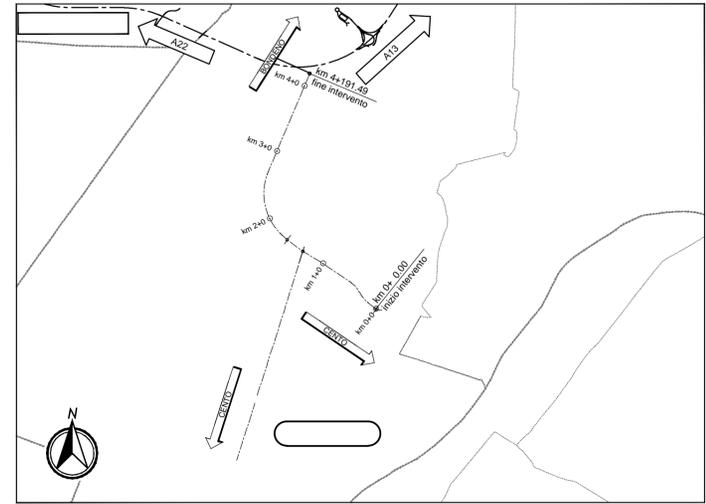
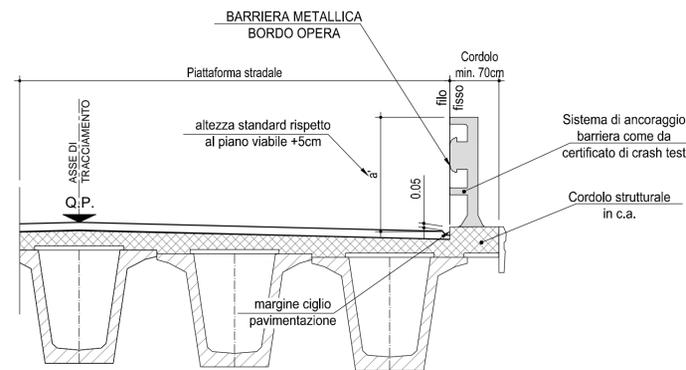
MODALITA' DI INSTALLAZIONE A1

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

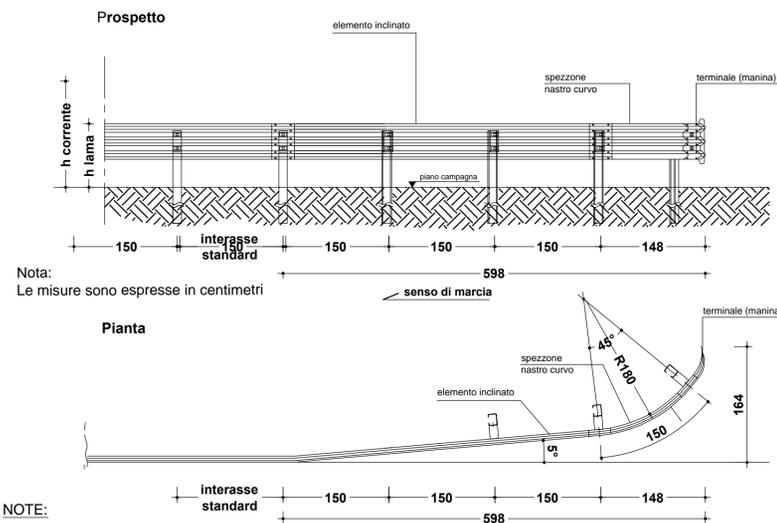
- Cordolo in c.a. con Rck \geq 40 MPa

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)

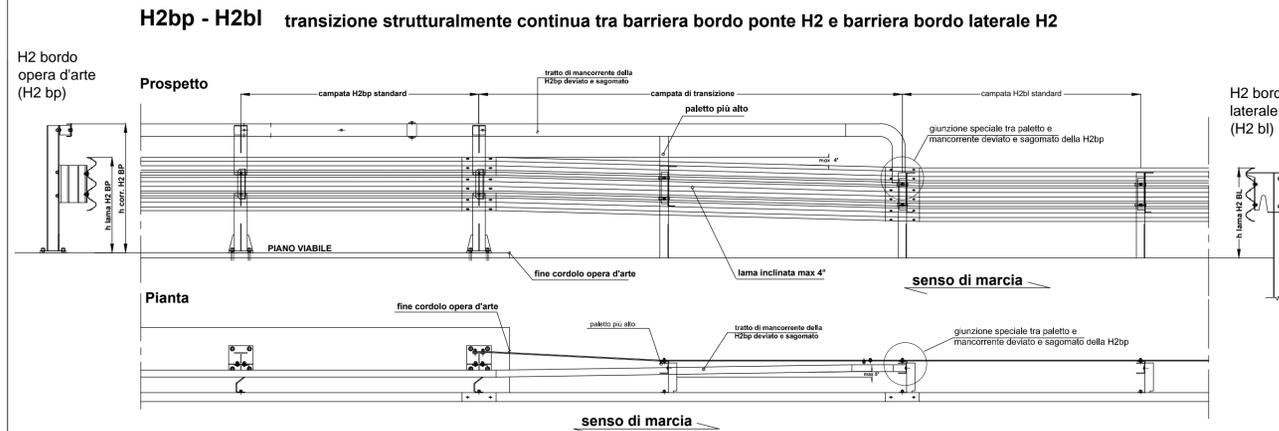
DETTAGLIO 1: DISPOSITIVI DI AVVIO IMPIANTO



Nota:
Le misure sono espresse in centimetri

- 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 incrementato 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

IL CONCESSIONARIO

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

Dot. Ing. Marco Bonfanti
 Off. Ingegneria di Milano
 n. 23384

RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE

Ing. Emilio Salsi
 Albo Ing. Reggio-Emilia n° 945

IL CONCESSIONARIO

Autosole Regionale
 Cispadana S.p.A.
 IL PRESIDENTE
 Cristiano Paltucci

G						
F						
E						
D						
C						
B						
A	17.04.2012	EMISSIONE		Ing. Magagnoli	Ing. Bonfanti	Ing. Salsi
REV.	DATA	DESCRIZIONE		REDAZIONE	CONTROLLO	APPROVAZIONE

IDENTIFICAZIONE ELABORATO

NUM. PROSP.	FOG.	USO	OPERA	COEFF. OPER. MES.	TRATTO OPERA	ABET.	TPO ELABORATO	PROGRESSIVO	REV.
5551	PD	0	D06	DBS06	A	BS	PC	02	A

DATA: **MAGGIO 2012**

SCALA: **VARIE**

IL PRESENTE DOCUMENTO NON POTRA' ESSERE COPIATO, RIPRODOTTO O ALTREMENTE PUBBLICATO, IN TUTTO O IN PARTE, SENZA IL CONSENSO SCRITTO DEL CONCESSIONARIO. CON ULTERIORE NON AUTORIZZAZIONE SARA' PERMESSO A NOMINE DI LEGGE. THIS DOCUMENT MAY NOT BE COPIED, REPRODUCED OR PUBLISHED, EITHER IN PART OR IN ITS ENTIRETY, WITHOUT THE WRITTEN PERMISSION OF ACCESS CONSORTEUM. UNAUTHORIZED USE WILL BE PROSECUTED BY LAW.