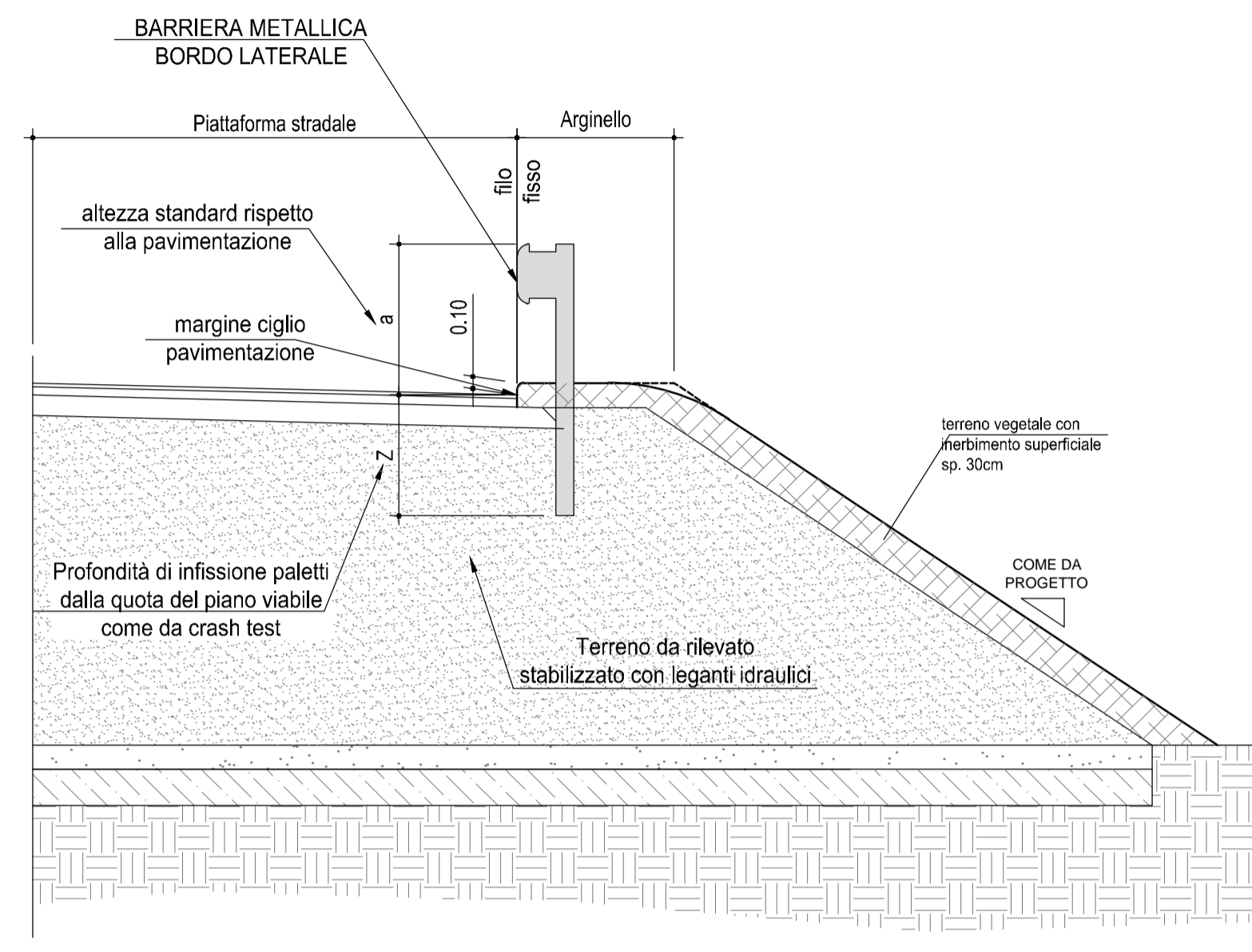


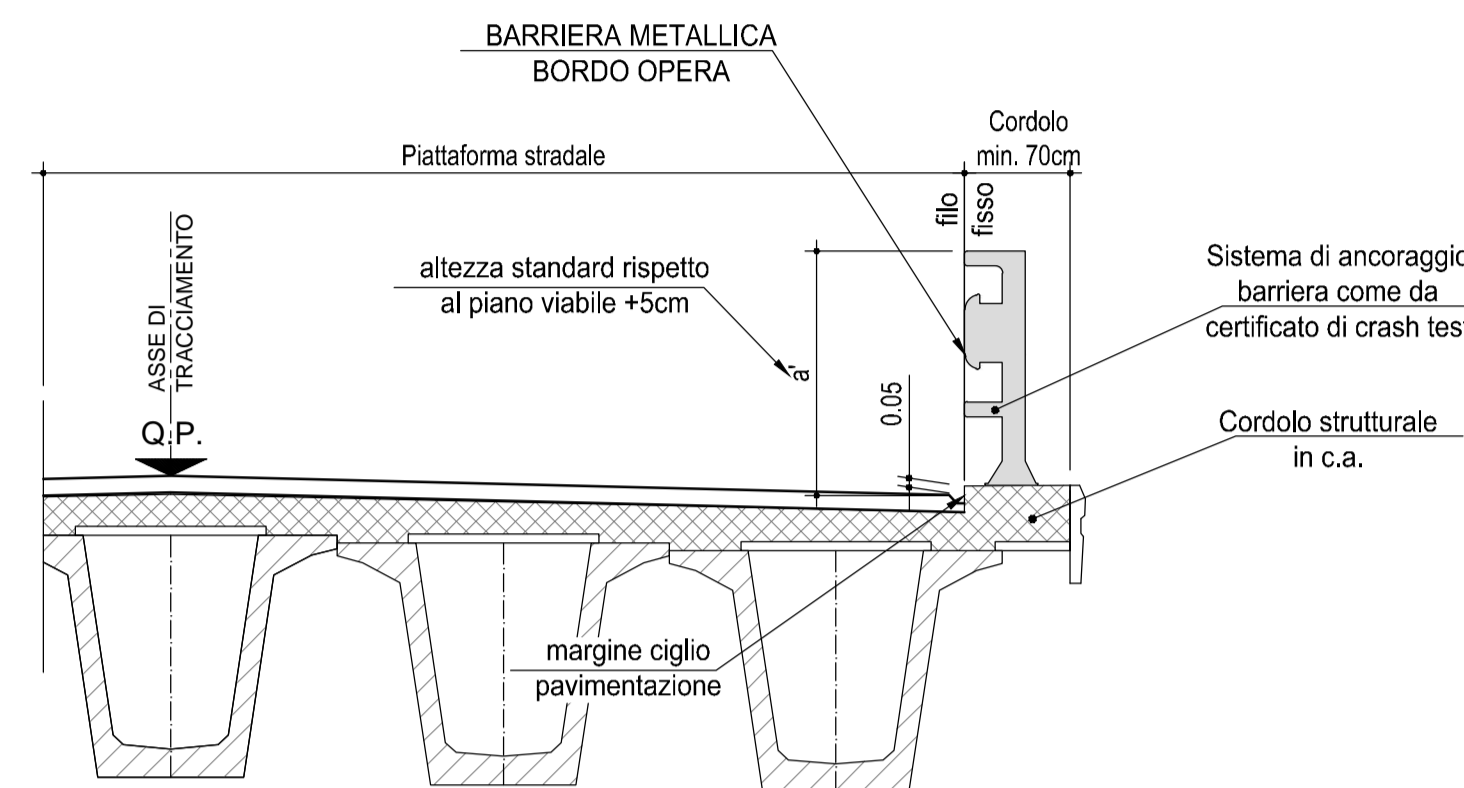
MODALITA' DI INSTALLAZIONE A1

BARRIERA METALLICA N2 SU BORDO RILEVATO



MODALITA' DI INSTALLAZIONE B1

BARRIERA METALLICA H2 BORDO PONTE SU OPERA D'ARTE



LEGENDA

ELABORATI DI RIFERIMENTO

PD_0_D08_DBS08_D_BS_RT_01 - RELAZIONE TECNICA
 PD_0_D08_DBS08_D_BS_PC_01 - PARTICOLARI COSTRUTTIVI E SCHEMI DI INSTALLAZIONE TAV. 1
 PD_0_D08_DBS08_D_BS_PP_01 - PLANIMETRIA DI PROGETTO TAV. 1
 PD_0_D08_DBS08_D_BS_PP_02 - PLANIMETRIA DI PROGETTO TAV. 2
 PD_0_D08_DBS08_D_BS_PP_03 - PLANIMETRIA DI PROGETTO TAV. 3
 PD_0_D08_DBS08_D_BS_PP_04 - PLANIMETRIA DI PROGETTO TAV. 4

CARATTERISTICHE DEI MATERIALI

- Cordolo in c.a. con Rck ≥ 40 MPa

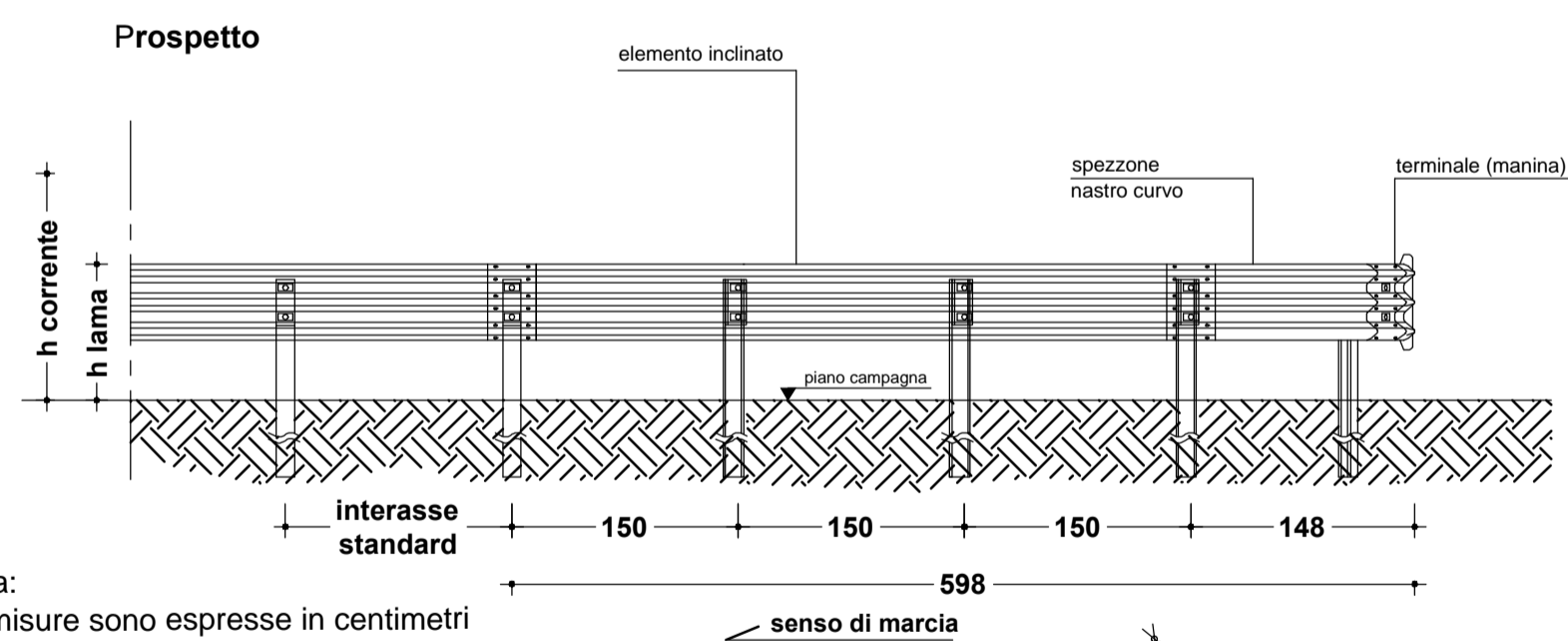
NOTE

- 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 l'incarico 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.
- Sulle strade tipo E ed F la profondità d'infissione deve essere incrementata del 30%.
- La rappresentazione grafica delle barriere di sicurezza è puramente indicativa.

RIEPILOGO LIVELLI DI LARGHEZZA OPERATIVA (UNI EN 1317-1 e 2)

W5: (W ≤ 1.70m)

DETTAGLIO 1: DISPOSITIVI DI AVVIO IMPIANTO



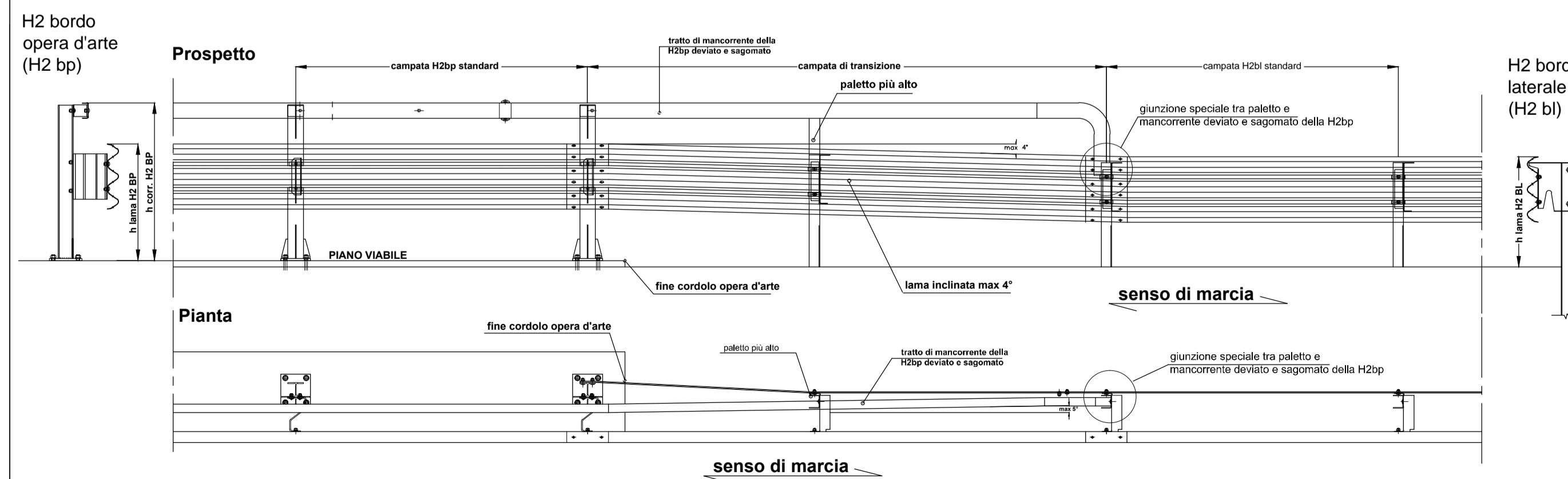
Nota:
Le misure sono espresse in centimetri

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 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

H2bp - H2bl transizione strutturalmente continua tra barriera bordo ponte H2 e barriera bordo laterale H2



IL CONCEDENTE



IL CONCESSIONARIO



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

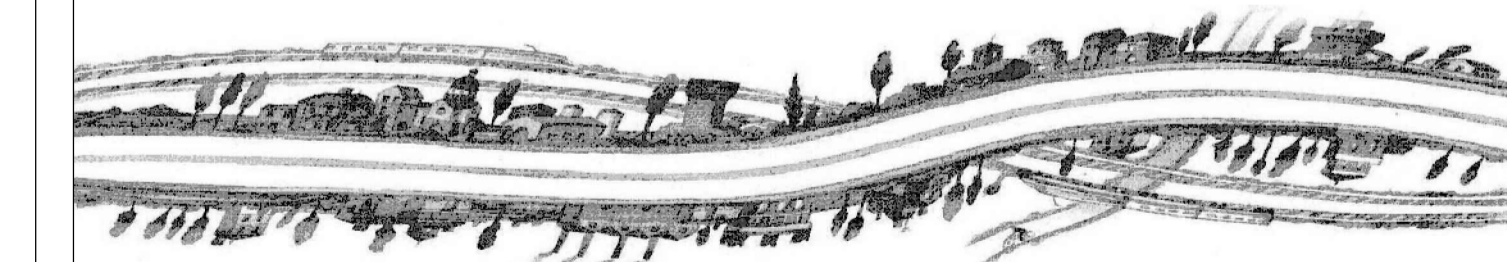
CODICE C.U.P. E81B0800060009

PROGETTO DEFINITIVO

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

BARRIERE DI SICUREZZA - D08 (EX 1FE - TRATTO D)

PARTICOLARI COSTRUTTIVI E SCHEMI DI INSTALLAZIONE TAV 2



IL PROGETTISTA

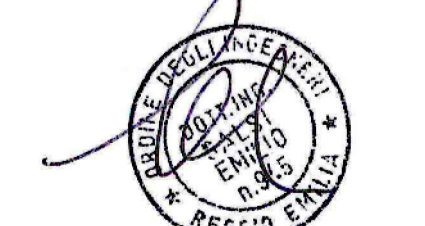
Alpina s.p.a.
 Dott. Ing. Marco Bonfanti
 Office Ingegneri di Milano
 n. 23384

RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE

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

IL CONCESSIONARIO

Autostrada Regionale Cispadana S.p.A.
 IL PRESIDENTE
 Graziano Pattuzzi



G									
F									
E									
D									
C									
B									
A	17.04.2012	EMISSIONE							
REV.	DATA	DESCRIZIONE							
IDENTIFICAZIONE ELABORATO			DESCRIZIONE			APPROVAZIONE			
5	5	7	1	P	D	0	D	0	8
MAGGIO 2012			MAGGIO 2012			MAGGIO 2012			
VARIE			VARIE			VARIE			