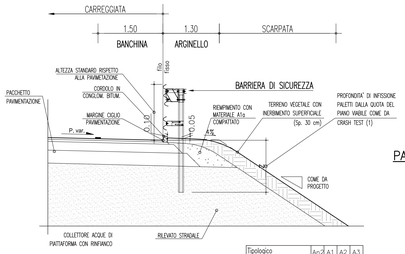
BARRIERE BORDO LATERALE IN SEDE NATURALE E BORDO OPERA

SCALA 1:50

MODALITA' DI INSTALLAZIONE "A"
BARRIERA METALLICA SU BORDO RILEVATO



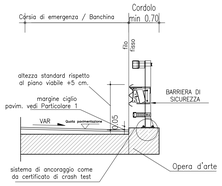
Tipologico	Arc2	A1	A2	A3
Classe di contenimento	N2	H1	H2	H3
Requisiti del dispositivo	a	a1	b	c

Vedi NOTA 2
Vedi NOTA 3
Vedi NOTA 4
(1) la profondità d'infissione come da crash deve essere incrementata del 25%.

CARATTERISTICHE DISPOSITIVO IN FUNZIONE DELLA CLASSE DI RESISTENZA:
- N2 Dest. BL ASI A Deformazione dinamica ≤ 1.50m
- H1 Dest. BL ASI A Deformazione dinamica ≤ 1.50m
- H2 Dest. BL ASI A Def. dinamica ≤ 1.60m
- H3 Dest. BL ASI A Def. dinamica ≤ 1.60m

MODALITA' DI INSTALLAZIONE "B"
BARRIERA METALLICA BORDO PONTE SU OPERA D'ARTE

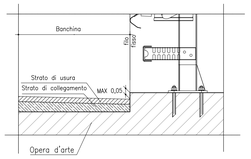
Tipologico	B2	B3
Classe di contenimento	H2	H3
Requisiti del dispositivo	h	i



CARATTERISTICHE DISPOSITIVO IN FUNZIONE DELLA CLASSE DI RESISTENZA:
- H2 Dest. BP ASI ≤B (*)
- H3 Dest. BP ASI ≤B (*)

(*) prova di crash del dispositivo con larghezza del cordolo efficace ≤ 0.80m e vuoto a tergo.
Vedi NOTA 6

PARTICOLARE 1: INSTALLAZIONE BARRIERA SICUREZZA SU OPERA D'ARTE

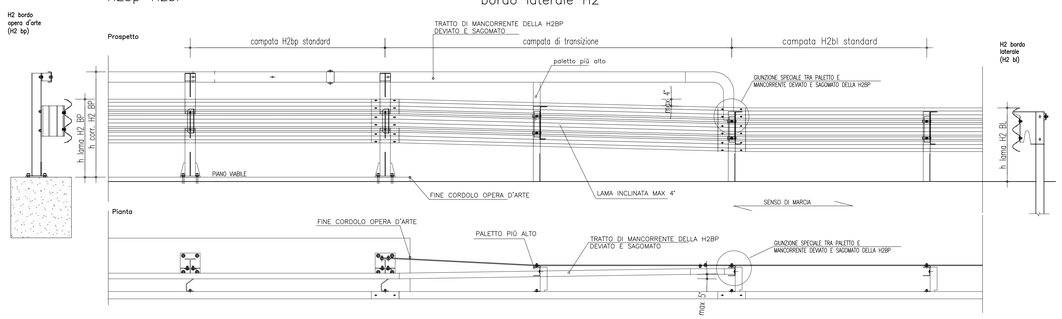


NOTA: il sistema di ancoraggio dovrà essere quello indicato dal fornitore della barriera nelle specifiche tecniche allegate alla certificazione CE del prodotto istallato

SCHEMI DI TRANSIZIONE BARRIERE

DETTAGLIO
transizione strutturalmente continua tra barriera bordo ponte H2 e barriera bordo laterale H2

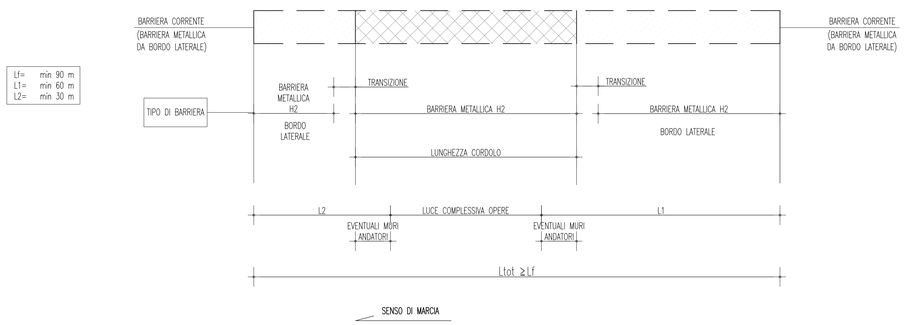
H2bp–H2bl



PROTEZIONE OSTACOLI

SCHEMA "S2" DI PROTEZIONE BORDO OPERA D'ARTE CON BARRIERA METALLICA DI CLASSE H2

Estensioni della protezione dell'opera con barriera bordo laterale (sistema misto) (*)



v. Nota 4

(*) Valido per transizioni strutturalmente continue tra barriera bordo ponte e barriera bordo laterale (v. NOTA 2)
(**) Lo schema è valido nell'ipotesi progettuale che il muro andatore risulti sufficientemente distanziato dal ciglio pavimentato in maniera da garantire l'infissione del dispositivo bordo rilevato ed il suo corretto funzionamento.
nel caso di muro andatore prossimo al ciglio pavimentazione si adotterà un dispositivo bordo opera e lo sviluppo L1 ed L2 dovrà risultare esterno ai muri equiparati ad opera d'arte

LEGENDA

cordolo su opera d'arte o cordolo di fondazione su rilevato	Ltot = sviluppo totale della barriera; Lf = lunghezza di funzionamento della barriera min 90m; L1 = 2/3 x Lf= 60m; L2 = 1/3 x Lf= 30m;
nessun cordolo	Lpu = lunghezza di barriera prima dell'urto adottata nelle prove di crash con veicolo pesante.

STRISCE LONGITUDINALI

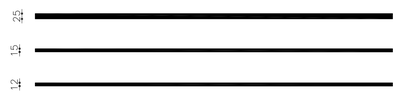
scala 1:250

Art. 138 (art. 40 Cod. Str.)

Le strisce longitudinali servono per separare i sensi di marcia o le corsie di marcia, per delimitare la carreggiata ovvero per incanalare i veicoli verso determinate direzioni; la larghezza minima delle strisce escluse quelle di margine, è di 15 cm per le autostrade e per le strade extraurbane principali, di 12 cm per tutte le altre strade.

La larghezza minima delle strisce di margine è di: 25 cm per le autostrade e le strade extraurbane principali, 15 cm per le strade extraurbane secondarie, urbane di scorrimento ed urbana di quartiere e di 12 cm per le strade locali.

STRISCE LONGITUDINALI CONTINUE

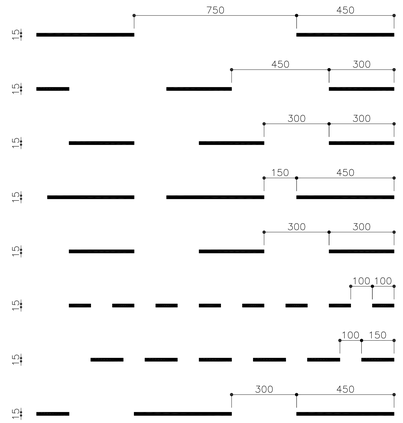


a) Per delimitare il margine dell'autostrada e le strade extraurbane principali

b) Per le strade extraurbane secondarie, urbane di scorrimento ed urbana di quartiere

c) Per le strade locali

STRISCE LONGITUDINALI DISCONTINUE



a) Per separazione dei sensi di marcia e delle corsie di marcia nei tratti con velocità di progetto superiore a 110 Km/h

b) Per separazione dei sensi di marcia e delle corsie di marcia nei tratti con velocità di progetto tra 50 e 110 Km/h

c) Per separazione dei sensi di marcia e delle corsie di marcia nei tratti con velocità di progetto non superiore a 50 Km/h o in galleria

d) Per delimitare le corsie di accelerazione e decelerazione

e) Per delimitare le corsie di accelerazione e decelerazione

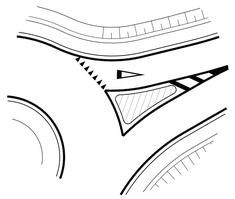
f) Per strisce di margine, per interruzione di linee continue in corrispondenza di accessi laterali o di passi carrabili

g) Per strisce di guida sulle intersezioni

h) Per strisce di separazione delle corsie reversibili

STRISCIA TRASVERSALE DI DARE PRECEDENZA

scala 1:250

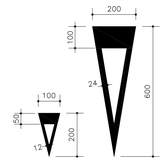


Art.144 Reg.495/1992
– è formata da triangoli con la punta rivolta verso i conducenti in arrivo.

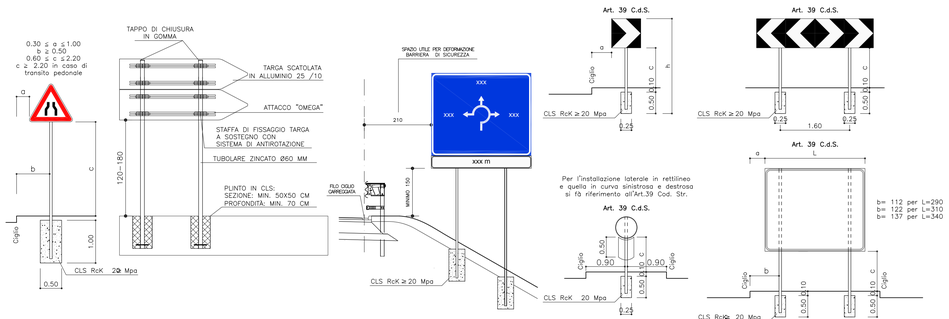
STRADE TIPO C–D

STRADE TIPO E

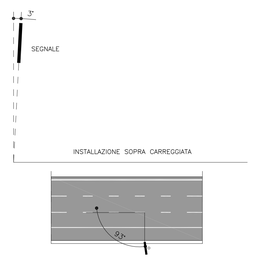
STRADE TIPO F



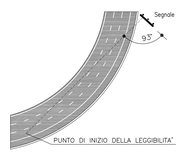
INSTALLAZIONE SU RILEVATO



INSTALLAZIONE LATERALI IN RETTILINEO



INSTALLAZIONE DEI SEGNALI



INSTALLAZIONE LATERALI IN CURVA SINISTROSA

INSTALLAZIONE LATERALI IN CURVA DESTROSA

NOTE BARRIERE DI SICUREZZA

NOTA 1:
Si applica nel caso di ostacoli continui, diffusi o isolati per non impedire il corretto funzionamento delle barriere di sicurezza (barriere acustiche, pali di illuminazione, strutture portanti della segnaletica, reti di protezione, parapetti, muri, spalle e pile).
In presenza di ostacoli isolati ad una distanza compresa tra LWbi–B e LWbi–A o di barriere FOA ad una distanza compresa fra 1.70 e 2,10 m potra' essere utilizzata una barriera con ASIsB e posizione laterale massima del dispositivo ≤ LWbi–B.
In presenza di ostacoli isolati ad una distanza compresa tra LWbp–B e LWbi–B verrà utilizzata una barriera bordo ponte installata su cordolo in c.a. 80x80cm, Rck 40 MPa.

NOTA 2:
La barriera non deve essere infissa negli strati legati a bitume.

NOTA 3:
Nel caso in cui il blocco di fondazione degli ostacoli a tergo non consenta la corretta infissione dei montanti dovra' essere utilizzata una barriera bordo ponte installata su cordolo in c.a. 80x80cm, Rck 40 MPa.

NOTA 4:
La rappresentazione dei sottoservizi è puramente indicativa

NOTA 5:
L'ostacolo a tergo deve essere protetto da apposito dispositivo di ritenuta per valori di H < 3.00 m; per valori di H > 3.00 m non è necessario prevedere il dispositivo di ritenuta.

NOTA 6:
Il dettaglio si applica anche nel caso di cordoli di sommità di muri di sostegno.
La distanza misurata a tergo della barriera rispetto al margine esterno del cordolo dovrà essere maggiore o uguale all'analoga distanza riportata sul certificato del crash test di omologazione.
Il sistema di ancoraggio dovrà essere dimensionato in base alla geometria, alla resistenza e all'armatura del cordolo previsto dal progetto.

NOTE GENERALI

– La rappresentazione grafica delle barriere di sicurezza è puramente indicativa.
– Ad eccezione delle barriere di classe N2, dovranno essere impiegati dispositivi con nastro longitudinale principale a tripla onda, in modo da favorire il collegamento tra barriere di diversa tipologia.
– Ad eccezione delle barriere di classe H2, dovranno essere impiegati dispositivi bordo laterale (BL) e bordo ponte (BP) strutturalmente continui.
– n.d.= non disponibile

LEGENDA

W = posizione laterale massima dinamica del dispositivo (larghezza operativa) o del veicolo (intrusione veicolo) in relazione alla posizione e tipologia dell'ostacolo:

– W=LARGHEZZA OPERATIVA BARRIERA SE Hostacolo <= Hbarriera;
– W=MINORE FRA LARGHEZZA OPERATIVA BARRIERA E INTRUSIONE VEICOLO SE Hostacolo > Hbarriera;
– W=INTRUSIONE VEICOLO SE OSTACOLO POSTO A H> 3.00 m DA PIANO STRADALE.

Per le dimensioni, i colori e le caratteristiche dei segnali indicati nella tavola si rimanda al D.P.R. del 16.12.1992 n° 495 e successive modifiche.
N.B.: in corrispondenza delle intersezioni andra' apposto apposito cartello con il nome della strada come previsto dal D.P.R. del 16.12.1992 n° 495 e successive modifiche.

E' da prevedersi l'installazione di delineatori normali di margine Art. 173
(Art.42 Cod. Str.), di altezza fuori terra pari a 1.00m, spaziati in rettifilo
ad una distanza costante pari a 25.00m.
In corrispondenza delle rotatorie saranna spaziati ad una distanza pari a 8.00m.

In presenza di barriere di sicurezza, muri, parapetti, i delineatori saranno sostituiti da elementi rifrangenti fissati ai manufatti ed aventi le stesse dimensioni e caratteristiche.
Detti elementi possono essere posti nell'onda del nastro della barriera o sopra di essa, purche' l'altezza da terra di questi sia la stessa di quelli inseriti nei delineatori stradali.

MATERIALE UTILIZZATO PER LA SEGNALETICA ORIZZONTALE

Per la segnaletica orizzontale su manto di usura si utilizzerà vernice spartitraffico rifrangente del tipo premiscelato.

COMMITTENTE:

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ALTA SORVEGLIANZA:

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

GENERAL CONTRACTOR:

Consorzio Collegamenti Integrati Veloci

INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N.443/01

TRATTA A.V./A.C. TERZO VALICO DEI GIOVI
PROGETTO ESECUTIVO

Strada di Collegamento dal COP6 al Pozzo di servizio Serravalle
Barriere di sicurezza e Segnaletica verticale ed orizzontale

Planimetria di progetto

GENERAL CONTRACTOR	DIRETTORE LAVORI	SCALA:
Consorzio Cociv Ing. G. Giuseppucci		1:500

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
IG51	01	E	CV	P8	NV2805	001	A

PROGETTAZIONE

Rev.	Descrizione emissione	Redatto	Data	Verificato	Data	Progettista Integrazione	Data	IL PROGETTISTA
A00	Prima emissione	I.C. srl	24/07/12	Ing. F. Colla	27/07/12	E. Pagani	31/07/12	Ing. E. GHELANDI

n. Elab.

Nome File: IG51d1d1E-CVdB2-NV28-05-001-A00

CUP: F81H92000000008

Scala di plot: 1: