

COMMITTENTE:



ALTA SORVEGLIANZA:



GENERAL CONTRACTOR:



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

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

**Strada di collegamento cantiere Moriassi COP4 e cantiere Radimero  
Barriere di sicurezza  
Relazione tecnica**

GENERAL CONTRACTOR	DIRETTORE DEI LAVORI
Consorzio <b>Cociv</b> Ing. G. Guagnozzi	

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
I G 5 1	0 1	E	C V	R G	N V 3 0 0 5	0 0 1	B

Progettazione :

Rev	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Progettista Integratore	Data	IL PROGETTISTA
A00	Prima emissione	Vega Eng. 	23/05/2012	Ing. F. Colla 	29/05/2012	E. Pagani 	31/05/2012	Ing. E. Ghislandi 
B00	Revisione a seguito di Istruttoria IG5101E13ISNV3000 001A del 31/07/2012	Vega engineering 	10/10/2012	Ing. F. Colla 	12/10/2012	E. Pagani 	15/10/2012	

n. Elab.:	File: IG51-01-E-CV-RG-NV30-05-001-B00.DOC
-----------	---



<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 
	<p>IG5101ECVRGNV3005001B00 IG51-01-E-CV-RG-NV30-05-001-B00.DOC</p>

## INDICE

1.	PREMESSA .....	4
2.	NORME DI RIFERIMENTO .....	4
3.	CRITERI GENERALI DI PROGETTO .....	4
3.1	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO .....	4
3.2	SCELTA DELLE BARRIERE LATERALI .....	5

<p>GENERAL CONTRACTOR</p>  <p>CODIV Consorzio Collegamenti Integrati Veloci</p>	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p>  <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>
	<p>IG5101ECVRGNV3100001B00 IG51-01-E-CV-RG-NV30-05-001-B00.DOC</p> <p>Foglio 4 di 5</p>

## 1. PREMESSA

Il presente documento descrive l'impiego delle Barriere di Sicurezza (Dispositivi di Ritenuta nella circolazione stradale) nell'ambito della progettazione dell'adeguamento della viabilità di collegamento tra il cantiere Moriassi (COP4) ed il cantiere Radimero, poste nella periferia nord-ovest dell'abitato di Arquata Scrivia (AL). La strada in progetto avrà una sezione assimilabile a quella del tipo F2 extraurbana secondo DM del 5.11.2001 (piattaforma di larghezza pari a 8,50 m con due corsie da 3,25 m e due banchine in destra da 1,00 m ciascuna) per la via Moriassi e la realizzazione di una nuova piattaforma di larghezza pari a 7.00 m con due corsie da 2.75 m e due banchine in destra da 0.75 m ciascuna per la via Radimero.

## 2. NORME DI RIFERIMENTO

Le caratteristiche delle barriere di sicurezza, nonché dei loro componenti, devono corrispondere, oltre alle prescrizioni riportate nel Capitolato e negli elaborati di progetto costruttivi, alle norme di legge e di regolamento vigenti alla data di presentazione dell'offerta; in particolare dovranno essere conformi:

- alle prescrizioni delle Autorità locali;
- al D.M. del Ministero dei Lavori Pubblici dell'11 giugno 1999, prorogato con D.M. del 2/8/2001;
- al D.M. del Ministero dei Lavori Pubblici del 3 giugno 1998;
- alla Circolare del Ministero dei Lavori Pubblici n° 4622 del 15 ottobre 1996;
- D.M. 21/06/2004 "Aggiornamento delle istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza e le prescrizioni tecniche per le prove delle barriere di sicurezza stradale";
- alle Norme UNI (Ente di Unificazione Italiano) vigenti: norme UNI EN 1317;
- D.M. 28 giugno 2011 - Disposizioni sull'uso e l'installazione dei dispositivi di ritenuta stradale.

## 3. CRITERI GENERALI DI PROGETTO

### 3.1 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Il tratto oggetto d'intervento prevede l'inserimento di barriere H2-BL a margine laterale stradale nelle sezioni in rilevato dove il dislivello tra il colmo dell'arginello ed il piano di campagna è maggiore o uguale a 1.00 m, e in corrispondenza dell'opere di attraversamento di progetto del Rio Campora

<p>GENERAL CONTRACTOR</p>  <p>CODIV Consorzio Collegamenti Integrati Veloci</p>	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p>  <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>
	<p>IG5101ECVRGNV3100001B00 IG51-01-E-CV-RG-NV30-05-001-B00.DOC</p> <p>Foglio 5 di 5</p>

sarà inserito un H2-BP. Le differenti tipologie sono raccordate da tratti di transizione laddove necessario.

Per la via Moriassi l'installazione della tipologia H2-BL avviene sul lato est per un tratto rettilineo di circa 96 m a partire dall'inizio intervento fino all'intersezione con la nuova viabilità NV31 e da essa per circa 29 m, mentre per la via Radimero ciò avviene sul lato nord del tracciato per un tratto curvilineo di circa 250 m a partire dall'intersezione con il ramo superstite dell'attuale via Radimero.

In corrispondenza dell'attraversamento sul Rio Campora, alla fine della via Radimero, saranno invece installate barriere H2 BP. Sul lato nord sarà installata una barriera H2-BP raccordata a mezzo di transizione con la H2 BL di progetto, mentre lato sud la barriera si limiterà, dato le caratteristiche del tracciato in quel luogo, alla lunghezza dell'opera.

Per il posizionamento delle barriere e per i particolari si rimanda all'elaborato grafico specifico.

### 3.2 SCELTA DELLE BARRIERE LATERALI

Le barriere previste, in relazione alla destinazione delle classi minime individuate dal D.M. 21/06/2004, e concordemente alle scelte fatte in sede di progettazione definitiva, sono del tipo H2 (bordo laterale e bordo ponte) con spazio di funzionamento  $w_6 = 1.70$  m.

Tale scelta è stata dettata dal **tipo di traffico III** associabile alle strade in progetto sulla base di un **TGM > 1000** veicoli annui nei due sensi e con percentuale superiore al 15% di mezzi eventi massa > 3,5 [tonn] essendo previsto il transito di mezzi di cantiere.

Oltre alla tipologia di barriera sopra menzionata, il progetto prevede i terminali di inizio e fine barriera, cuspidi, raccordi (di qualunque raggio e tipo) e tratti di transizione.