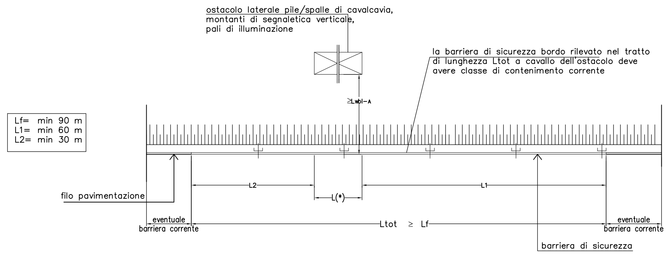
SCHEMA "OL" Protezione ostacoli laterali

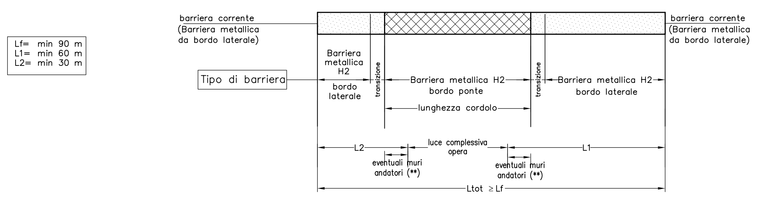


(*) Lunghezza minima pari alla dimensione dell'ostacolo da proteggere.
Nei casi in cui la distanza dell'ostacolo del ciglio stradale e/o il possibile angolo di uscita e/o la velocità del veicolo siano tali da non escludere l'urto dell'ostacolo da parte del veicolo in svio la lunghezza L dovrà essere opportunamente estesa.

v. Nota 1
v. Nota 4

SCHEMA "OP-H2" di protezione bordo opera d'arte con barriera metallica di classe H2

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

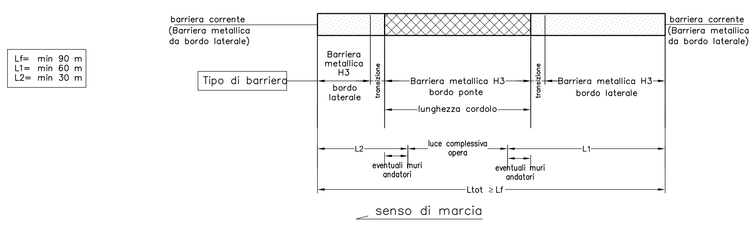


v. Nota 4

(*) Valido per transizioni strutturalmente continue tra barriera bordo ponte e barriera bordo laterale (v. NOTA 2)
(**) La 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

SCHEMA "OP-H3" di protezione bordo opera d'arte con barriera metallica di classe H3

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

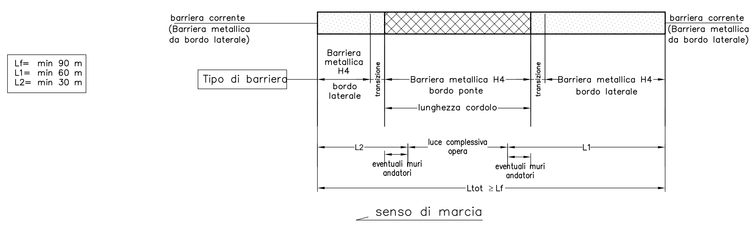


v. Nota 4

(*) Valido per transizioni strutturalmente continue tra barriera bordo ponte e barriera bordo laterale (v. NOTA 2)
(**) La 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

SCHEMA "OP-H4" di protezione bordo opera d'arte con barriera metallica di classe H4

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

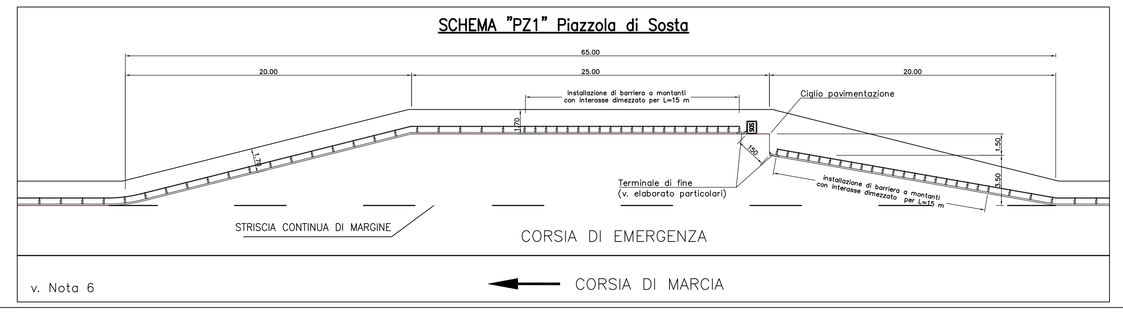


v. Nota 4

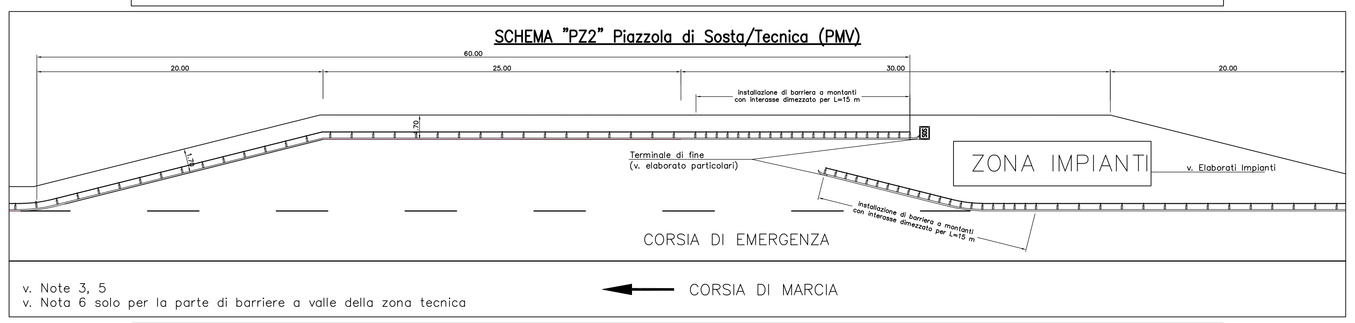
(*) Valido per transizioni strutturalmente continue tra barriera bordo ponte e barriera bordo laterale (v. NOTA 2)
(**) La schema è valido nell'ipotesi progettuale che il muro andatore risulti sufficientemente distanziato dal ciglio pavimentato in maniera da garantire l'infissione del dispositivo bordo 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. Normalmente i tratti in prosecuzione con barriera infissa saranno realizzati con dispositivi a classe H4; ove opportuno potrà essere adottato anche un dispositivo in classe H3, garantendo comunque la continuità strutturale, come previsto dalla normativa vigente.

SCHEMI "PZ": PIAZZOLE – SCALA 1:500

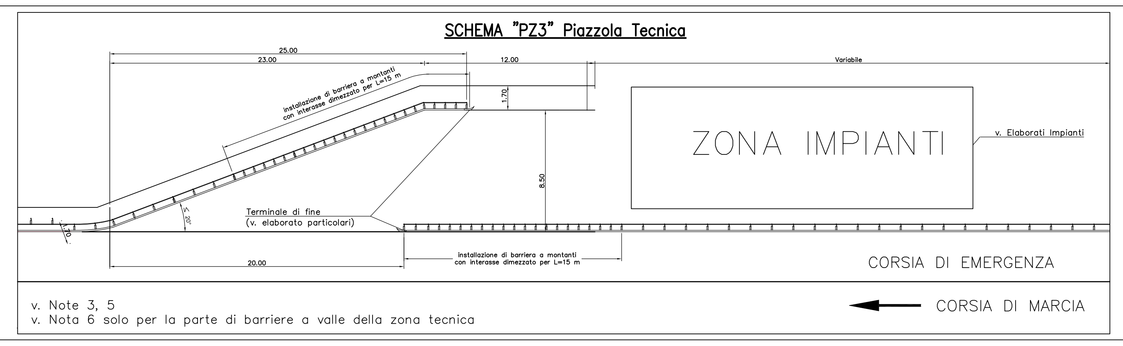
SCHEMA "PZ1" Piazzola di Sosta



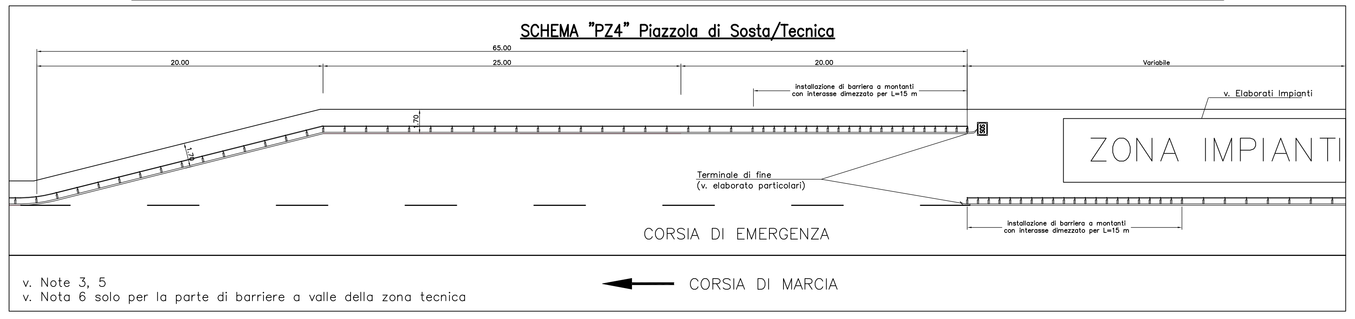
SCHEMA "PZ2" Piazzola di Sosta/Tecnica (PMV)



SCHEMA "PZ3" Piazzola Tecnica



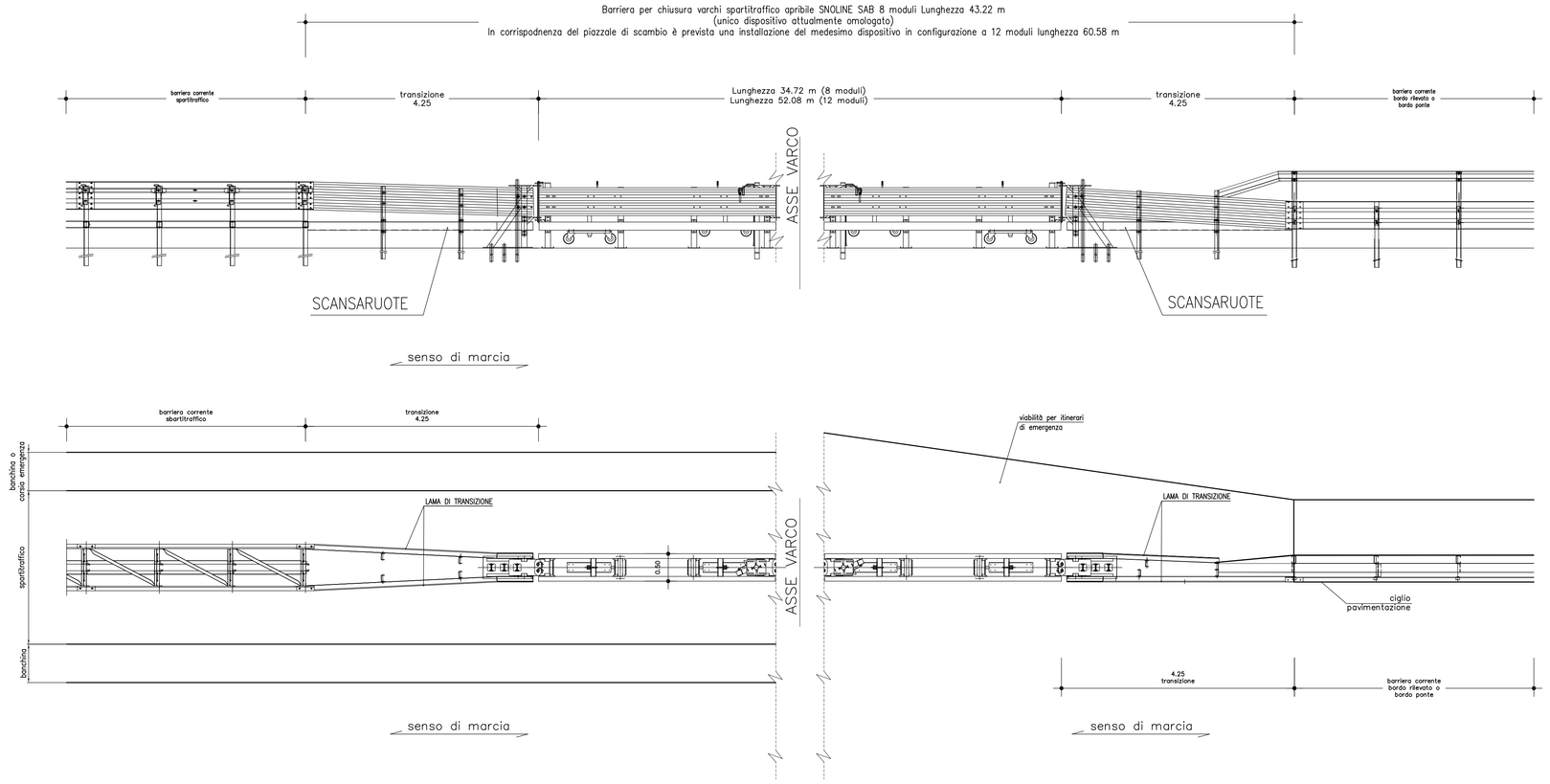
SCHEMA "PZ4" Piazzola di Sosta/Tecnica



SCHEMA "VR" per chiusura varchi spartitraffico apribili

soluzione in continuità a barriere spartitraffico

soluzione in continuità a barriere bordo laterale



NOTE GENERALI

NOTA 1:
Il valore di Lf (lunghezza di funzionamento) è stato definito prendendo a riferimento le principali tipologie di barriere presenti sul mercato. Nel caso in cui la barriera in fornitura abbia una lunghezza minima di funzionamento (Lf) maggiore di 90 m dovrà essere adottato il valore di Lf e, di conseguenza, di L1 ($=\frac{2}{3}$ Lf) e di L2 ($=\frac{1}{3}$ Lf) della specifica barriera.
Nel caso non sia possibile installare una lunghezza di barriera pari a L1 per la presenza di elementi ai margini della piattaforma (quali ad esempio muri di contraforo), questa potrà essere ridotta fino al valore di lunghezza di barriera prima dell'urto Lpu.
Nel caso in cui non sia disponibile una lunghezza almeno pari ad Lpu, prevedere ancoraggi. Gli ancoranti dovranno essere calcolati in funzione della effettiva lunghezza di installazione.

NOTA 2:
Una transizione potrà essere considerata strutturalmente continua laddove il sistema realizzato dall'affiancamento dei due dispositivi (bordo opera e bordo laterale o spartitraffico) prevede:
– l' utilizzo di barriere dello stesso materiale;
– la continuità degli elementi longitudinali resistenti che devono avere, in generale, lo stesso profilo. Tale requisito è inderogabile per la lama principale. Per gli altri elementi longitudinali, purché tutti strutturalmente "resistenti", potranno essere adottati pezzi speciali di raccordo.
Si considerano elementi longitudinali "resistenti" la lama principale a tripla onda, l'eventuale lama secondaria sottostante o soprastante la lama principale, ed i profilati aventi funzione strutturale. Non sono considerati elementi strutturali "resistenti" i correnti superiori con esclusiva funzione di antiribaltamento ed i correnti inferiori pararuota. La continuità degli elementi longitudinali delle 2 barriere può essere garantita anche se questi sono installati ad altezze leggermente diverse (max 20 cm). In questo caso dovranno essere utilizzati elementi di raccordo inclinati sul piano verticale di non più di 4° e sul piano orizzontale di non più di 5°.
La rigidezza all'interno della transizione dovrà variare gradualmente da quella del sistema meno rigido a quello più rigido. La lunghezza della transizione dovrà essere almeno pari a 12,5 volte la differenza tra le deformazioni dinamiche delle due barriere accoppiate.

NOTA 3:
Per l'infissione delle barriere da bordo laterale nelle pavimentazioni si vedano i particolari delle modalità di infissione

NOTA 4:
Per le modalità di installazione vedi elaborato specifico

NOTA 5:
Non è previsto SOS

NOTA 6:
I montanti delle barriere devono essere infissi nel terreno e non nella pavimentazione

NOTA GENERALE
La rappresentazione grafica delle barriere di sicurezza è puramente indicativa

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

Stretto di Messina
Concessionaria per la progettazione, realizzazione e gestione del collegamento stabile tra la Sicilia e il Continente
Organismo di Diritto pubblico
(Legge n° 1158 del 17 dicembre 1971, modificata dal D.Lgs. n° 114 del 24 aprile 2003)

EurolinK

PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA

PROGETTO DEFINITIVO

EUROLINK S.C.p.A.
IMPREGILO S.p.A. (Mandataria)
SOCIETA' ITALIANA PER CONDOTTE D'ACQUA S.p.A. (Mandante)
COOPERATIVA MURATORI E CEMENTISTI - C.M.C. di Ravenna Soc. Coop. a.r.l. (Mandante)
SACYR S.A.U. (Mandante)
ISHIKAWAJIMA - HARIMA HEAVY INDUSTRIES CO. Ltd. (Mandante)
A.C.I. S.C.P.A. - CONSORZIO STABILE (Mandante)

IL PROGETTISTA	IL CONTRAENTE GENERALE	STRETTO DI MESSINA	STRETTO DI MESSINA
SINA Dott. Ing. F. Collo Ordine Ingegneri Milano n° 20355 Eurolink Dott. Ing. E. Pagani Ordine Ingegneri Milano n° 15408	Project Manager (Ing. P.P. Marcheselli)	Direttore Generale e RUP Validazione (Ing. G. Fiammenghi)	Amministratore Delegato (Dott. P. Ciucci)

COLLEGAMENTI CALABRIA — CS0683_F0
INFRASTRUTTURE STRADALI OPERE CIVILI
ELEMENTI DI CARATTERE GENERALE
OPERE COMPLEMENTARI – BARRIERE DI SICUREZZA E RECINZIONI
TIPOLOGIE E DETTAGLI BARRIERE DI SICUREZZA – TAVOLA 2

CODICE: C G 0 7 0 0 P S B D C S C 0 0 0 C 0 0 0 0 0 0 0 2 F0 — SCALA: VARIE

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
F0	20/06/2011	EMISSIONE FINALE	PRO ITER S.r.l.	F. BERTONI	F. COLLA

NOME DEL FILE: CS0683_F0.dwg