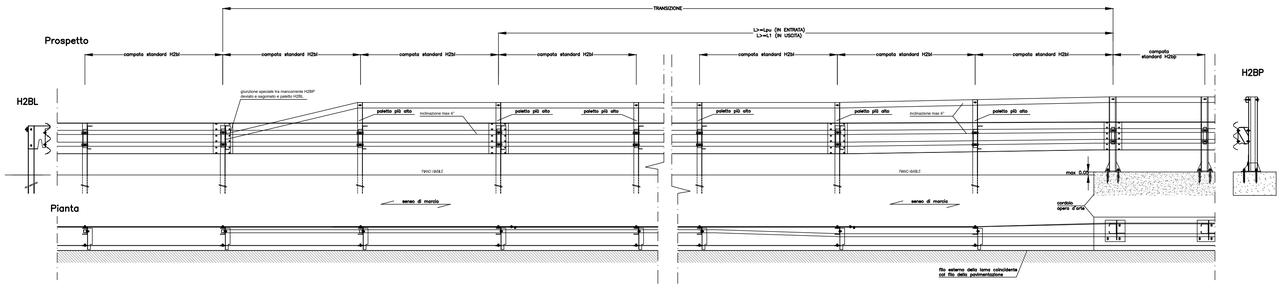
TRANSIZIONE T22LP: H2BL–H2BP

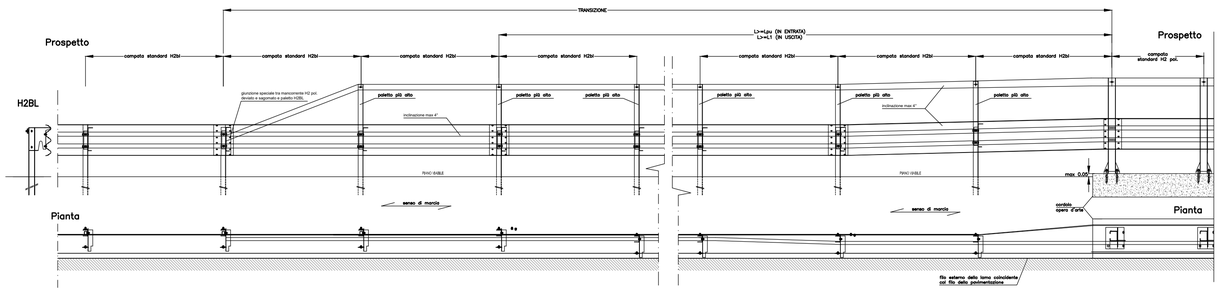
Transizione tra barriera bordo laterale H2 e barriera bordo ponte H2



NOTE:
– La transizione prevede l'estensione della barriera bordo laterale, a cui viene sovrapposto il corrente superiore della barriera bordo ponte per un tratto almeno pari ad Lpu in entrata e ad L1 in uscita.
– La lunghezza totale della barriera installata nel sistema misto dovrà essere almeno pari alla maggiore delle lunghezze di funzionamento dei due dispositivi installati.
– L1= lunghezza di barriera interessata dall'urto nelle prove di crash test.
– Lpu= lunghezza di barriera prima dell'urto nelle prove di crash test.
– Nel caso di traffico bidirezionale verrà posta sia in entrata che in uscita la lunghezza maggiore tra la Lpu e la L1.

TRANSIZIONE T22LI: H2BL–H2INT

Transizione tra barriera bordo laterale H2 e barriera integrata H2



NOTE:
– La transizione prevede l'estensione della barriera bordo laterale, a cui viene sovrapposto il corrente superiore della barriera polifunzionale per un tratto almeno pari ad Lpu in entrata e ad L1 in uscita.
– La lunghezza totale della barriera installata nel sistema misto dovrà essere almeno pari alla maggiore delle lunghezze di funzionamento dei due dispositivi installati.
– L1= lunghezza di barriera interessata dall'urto nelle prove di crash test.
– Lpu= lunghezza di barriera prima dell'urto nelle prove di crash test.
– Nel caso di traffico bidirezionale verrà posta sia in entrata che in uscita la lunghezza maggiore tra la Lpu e la L1.

NOTE GENERALI

1– Le transizioni rappresentate nel presente elaborato corrispondono alle tipologie previste in progetto; rappresentano esempi atti ad illustrare compiutamente il progetto. L'Appaltatore, a valle della scelta dei dispositivi commerciali che prevede di impiegare, dovrà provvedere a studiare le transizioni previste, e dovrà fornirne il relativo progetto corredato di relazione tecnica ed elaborati grafici.

2– Laddove è previsto il ricorso al sistema misto, come definito all'articolo 6 del D.M.21.06.2004, la transizione sarà considerata strutturalmente continua quando, in aggiunta ai requisiti previsti per le transizioni standard, il sistema realizzato dall'affiancamento dei due dispositivi (bordo opera e bordo laterale) preveda:
– l' utilizzo di barriere dello stesso materiale;
– la continuità degli elementi longitudinali resistenti .
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 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 diverse. In questo caso dovranno essere utiilizzati elementi di raccordo inclinati con un angolo ≤4° rispetto al piano stradale.

In alternativa potrà essere valutata l'opportunità di modificare, innalzandola oltre il valore minimo indicato in progetto, la classe di contenimento di una o di entrambe le barriere contigue così da trovare un accoppiamento che garantisca i suddetti requisiti.

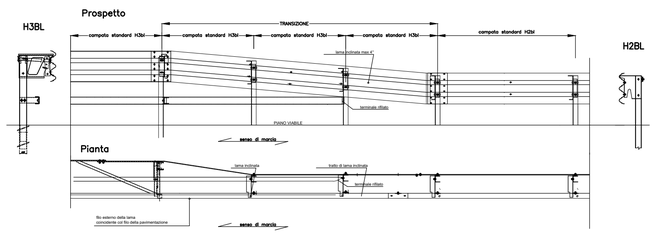
La rigidezza dei singoli dispositivi del sistema misto dovrà preferibilmente essere confrontabile (valori di deformazione dinamica simili); in caso contrario la barriera più deformabile dovrà essere irrigidita nella zona di transizione.

Diversamente da quanto suddetto, la transizione non potrà essere considerata strutturalmente continua e pertanto la protezione dei tratti a monte e a valle dovrà essere realizzata con la stessa barriera prevista sull'opera, andando a realizzare sul rilevato adiacente alla spalla un cordolo con idonee caratteristiche geometriche e strutturali; in alternativa può essere interposta una barriera a paletti infissi con elementi longitudinali resitenti simili a quelli della barriera prevista sull'opera, per una estensione a monte e a valle dell'opera come indicato negli schemi da S2 a S4 dell'elaborato "Schemi di installazione".

3– In tutti i dettagli di transizione validi per entrambe le direzioni di marcia (simbolo ← senso di marcia →) deve intendersi che i paletti e gli elementi diagonali devono, a seconda della direzione di marcia, avere l'orientamento come da prova di crash.

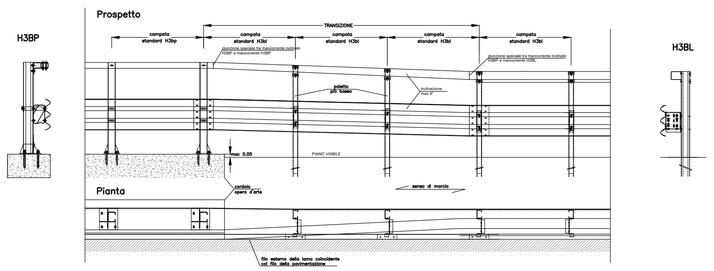
TRANSIZIONE T23LL: H2BL–H3BL

Transizione tra barriera bordo laterale H2 e barriera bordo laterale H3



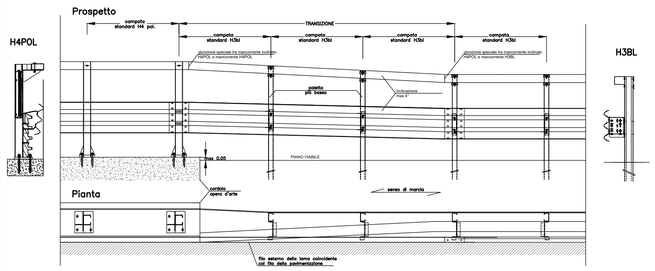
TRANSIZIONE T33LP: H3BL–H3BP

Transizione tra barriera bordo laterale H3 e barriera bordo ponte H3



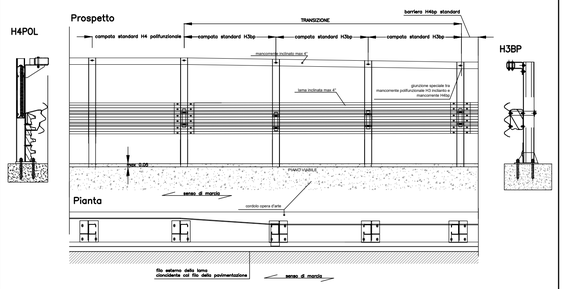
TRANSIZIONE T34IL: H3BL–H4INT

Transizione tra barriera bordo laterale H3 e barriera integrata H4

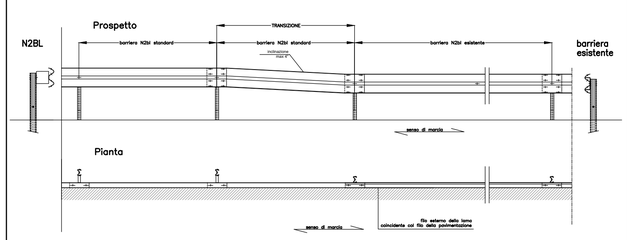


TRANSIZIONE T43IP: H4INT–H3BP

Transizione tra barriera bordo integrata H4 e barriera bordo ponte H3



COLLEGAMENTO TRA NUOVA BARRIERA BORDO LATERALE CLASSE N2 E BARRIERA ESISTENTE



autostrade per l'italia

AUTOSTRADA (A14) : BOLOGNA-BARI-TARANTO

TRATTO: BOLOGNA BORGO PANIGALE - BOLOGNA SAN LAZZARO

POTENZIAMENTO IN SEDE DEL SISTEMA AUTOSTRADALE E TANGENZIALE DI BOLOGNA
INTERVENTI DI COMPLETAMENTO DELLA RETE VIARIA DI ADDUZIONE INTERMEDIA DI PIANURA

PROGETTO DEFINITIVO

CORPO STRADALE

OPERE COMPLEMENTARI

BARRIERE DI SICUREZZA

TIPOLOGICI DISPOSITIVI COMPLEMENTARI
TAV 2 DI 2

IL PROGETTISTA SPECIALISTICO	IL RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE	IL DIRETTORE TECNICO
Ing. Alessandro Nocentini Ord. Ingg. Arezzo N. A1809 Responsabile Barriere di Sicurezza e Segnaletica	Ing. Raffaele Rinaldesi Ord. Ingg. Macerata N. A1068	Ing. Gianluca Salvatore Spinazzola Ord. Ingg. Milano N. A26796 T.A. - Strade

CODICE IDENTIFICATIVO											ORDINATORE
RIFERIMENTO PROGETTO			RIFERIMENTO DIRETTORIO				RIFERIMENTO ELABORATO				00
Codice Commessa	Lotto, Sub-Prog, Cod. Appalto	Fase	Capitolo	Paragrafo	W B S	Parte d'opera	Tip.	Disciplina	Progressivo	Rev.	SCALA
111443	0001	PD	RQ	OPC	BS000	00000	D	BSS	0061	-0	1:2000

ENGINEER COORDINATOR:	SUPPORTO SPECIALISTICO:	REVISIONE n.	REVISIONE data
Arch. Flavio Camboni Ing. Raffaele Rinaldesi		0	DICEMBRE 2021
REDATTO:	VERIFICATO:		

VISTO DEL COMMITTENTE	VISTO DEL CONCEDENTE
autostrade per l'italia IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO Ing. Fabio Visintin	Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili DIPARTIMENTO PER LA PROGRAMMAZIONE STRATEGICA, LE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO A RETE E GESTIONE DEI SISTEMI

IL PRESENTE DOCUMENTO NON POTRA' ESSERE COPIATO, RIPRODOTTO O ALTRIMENTI PUBBLICATO, IN TUTTO O IN PARTE, SENZA IL CONSENSO SCRITTO DELLA SOC. AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.P.A., OGNI UTILIZZO NON AUTORIZZATO SARA' PERSEGUITO A NORMA DI LEGGE.
THIS DOCUMENT MAY NOT BE COPIED, REPRODUCED OR PUBLISHED, EITHER IN PART OR IN ITS ENTIRETY, WITHOUT THE WRITTEN PERMISSION OF SOC. AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.P.A., UNAUTHORIZED USE WILL BE PROSECUTED BY LAW.