

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 fornire il relativo progetto corredato di relazione tecnica ed elaborati grafici.

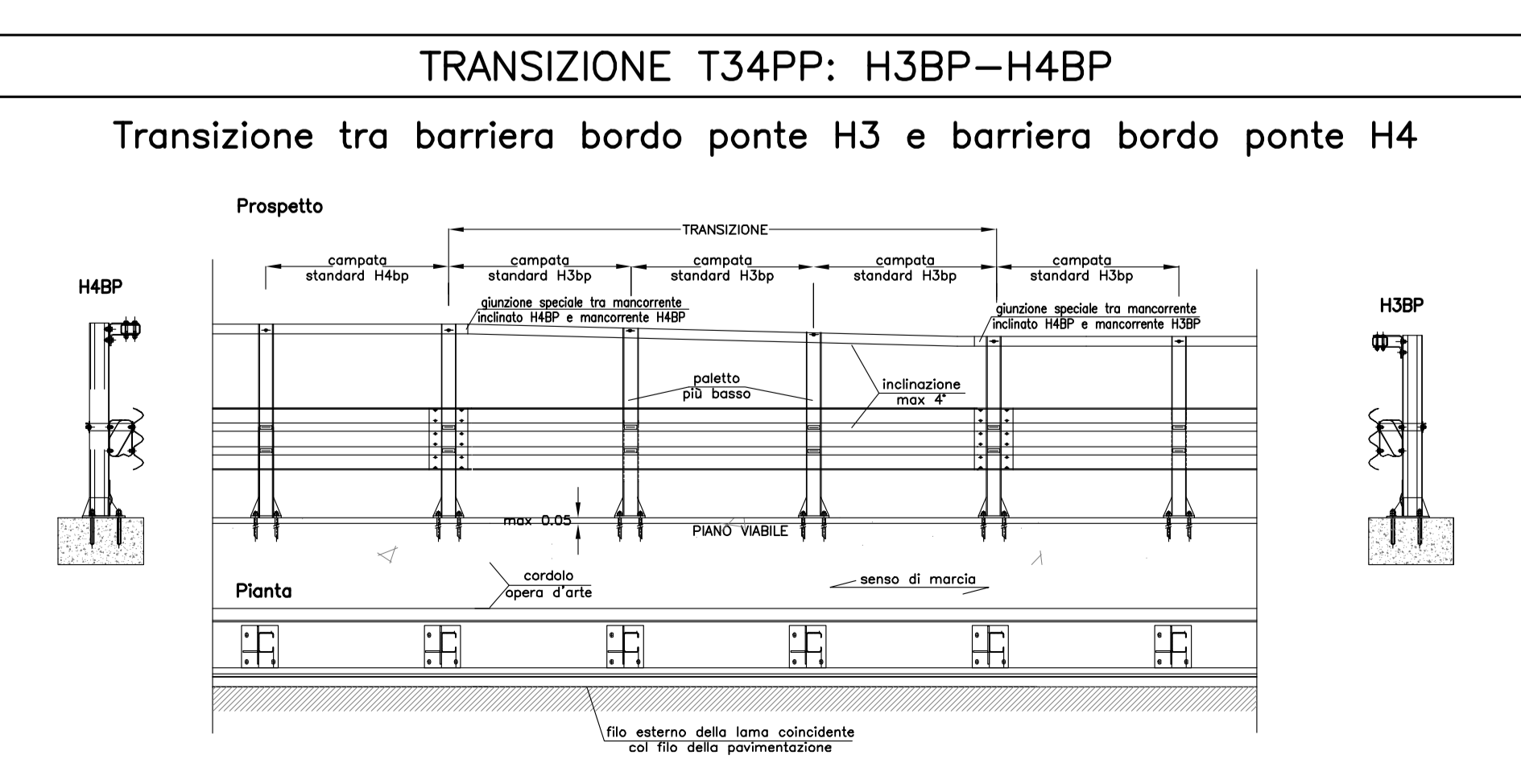
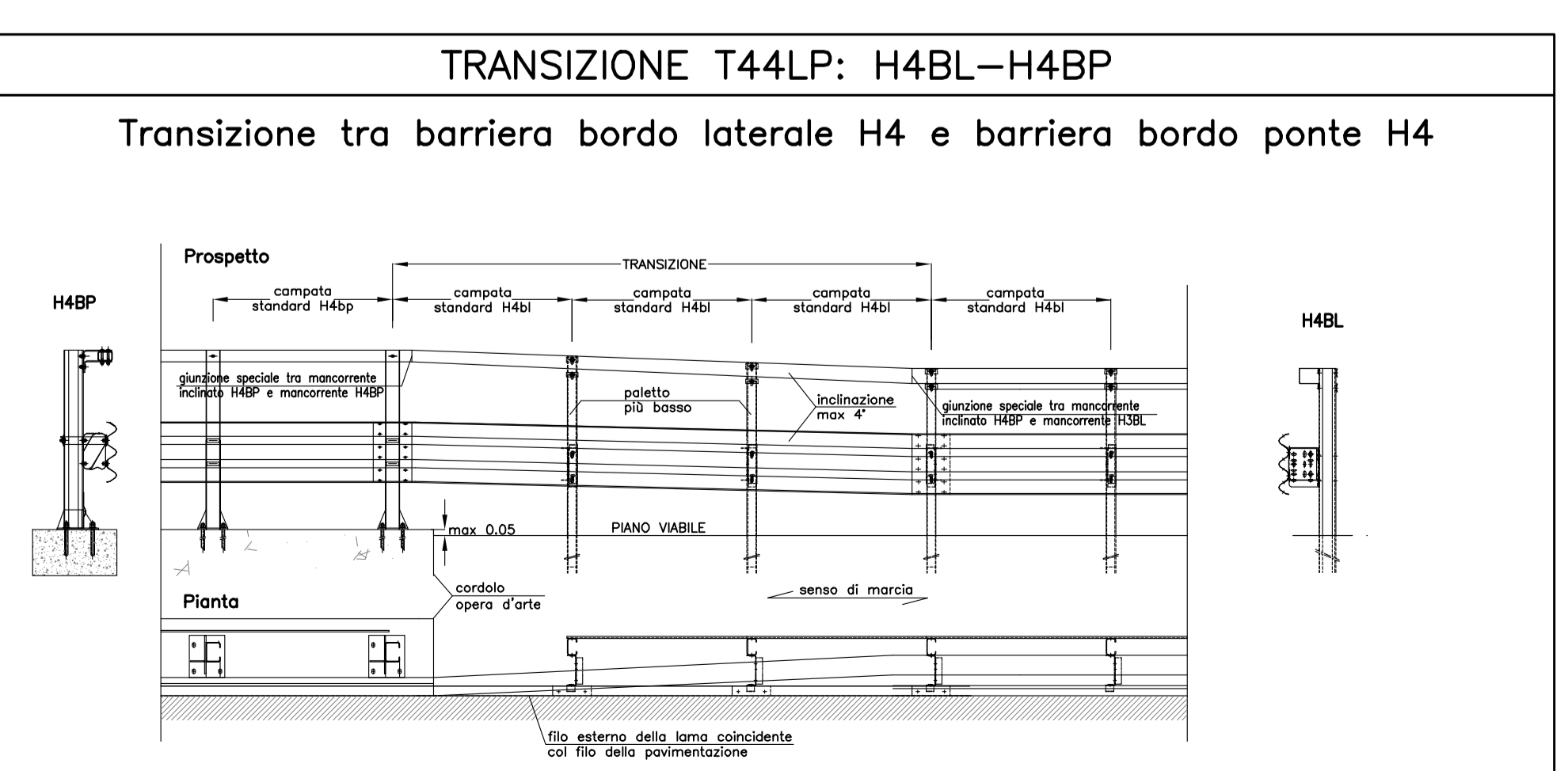
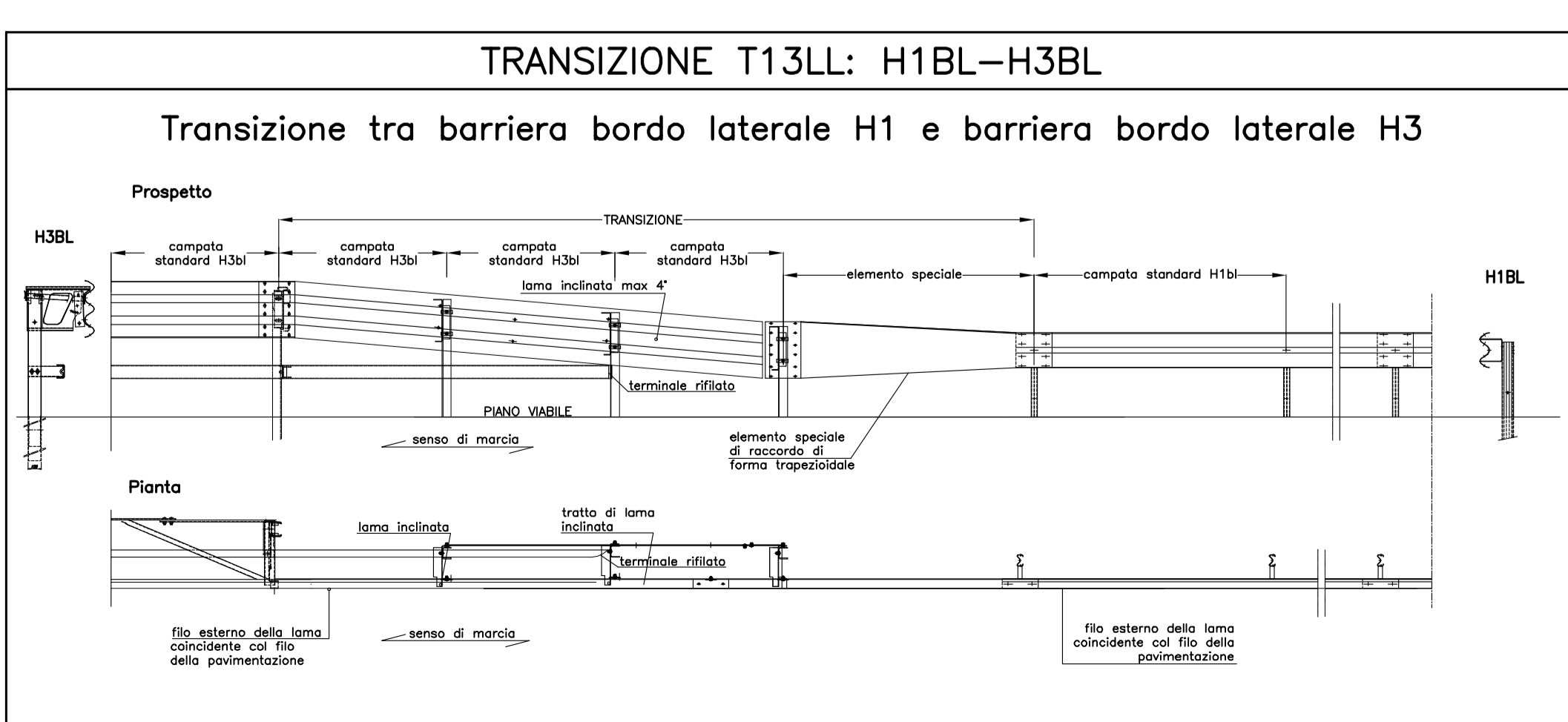
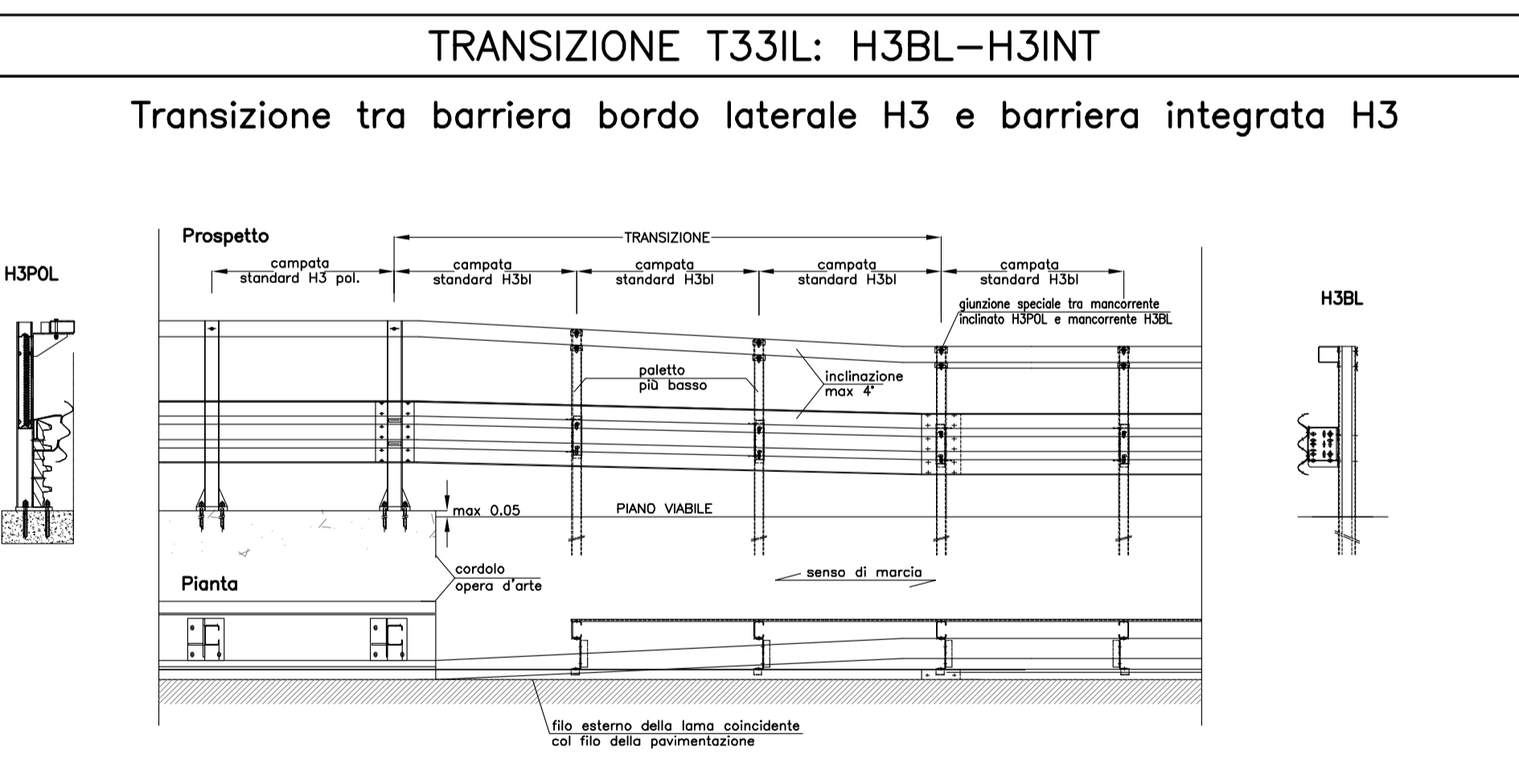
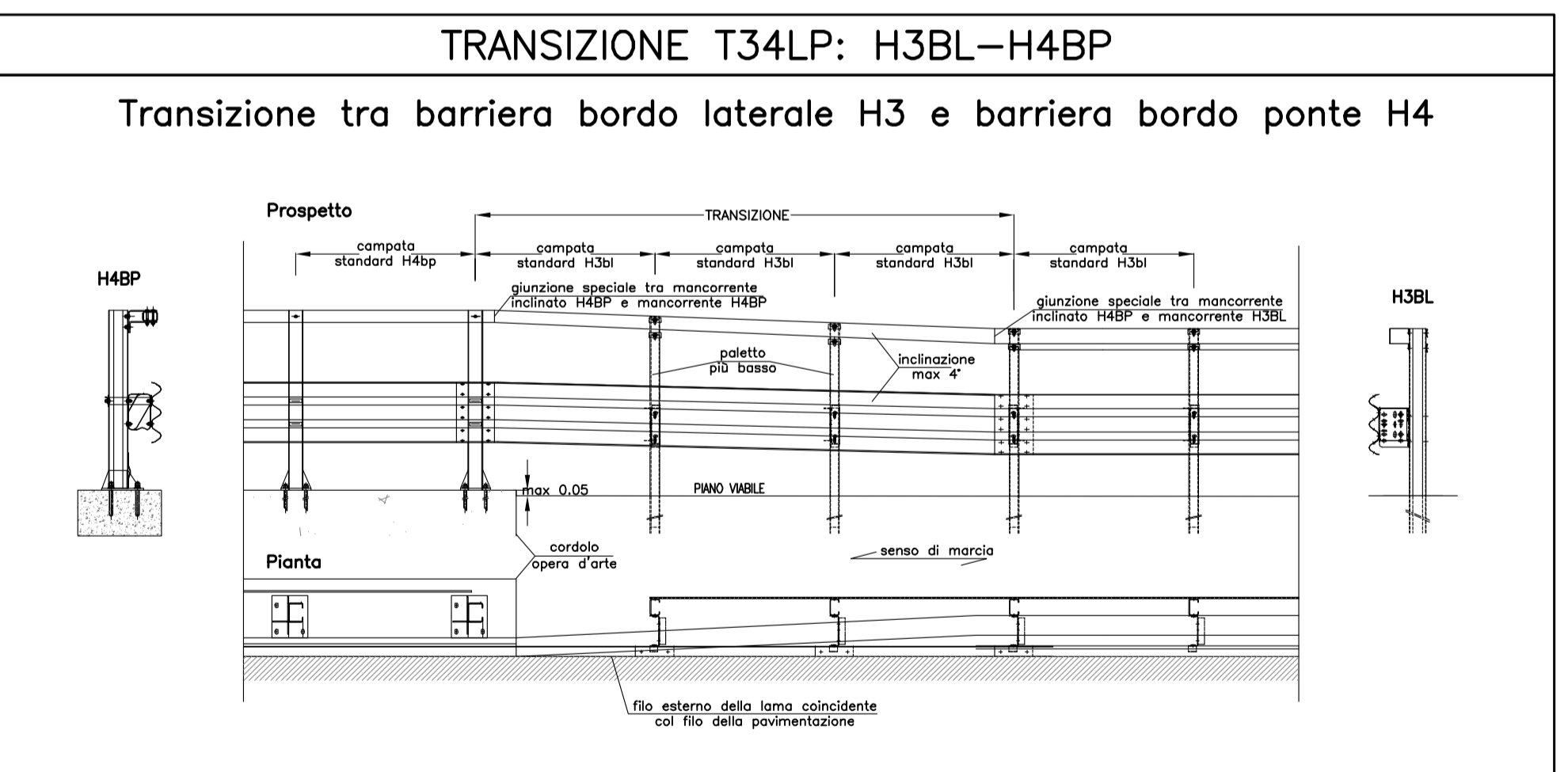
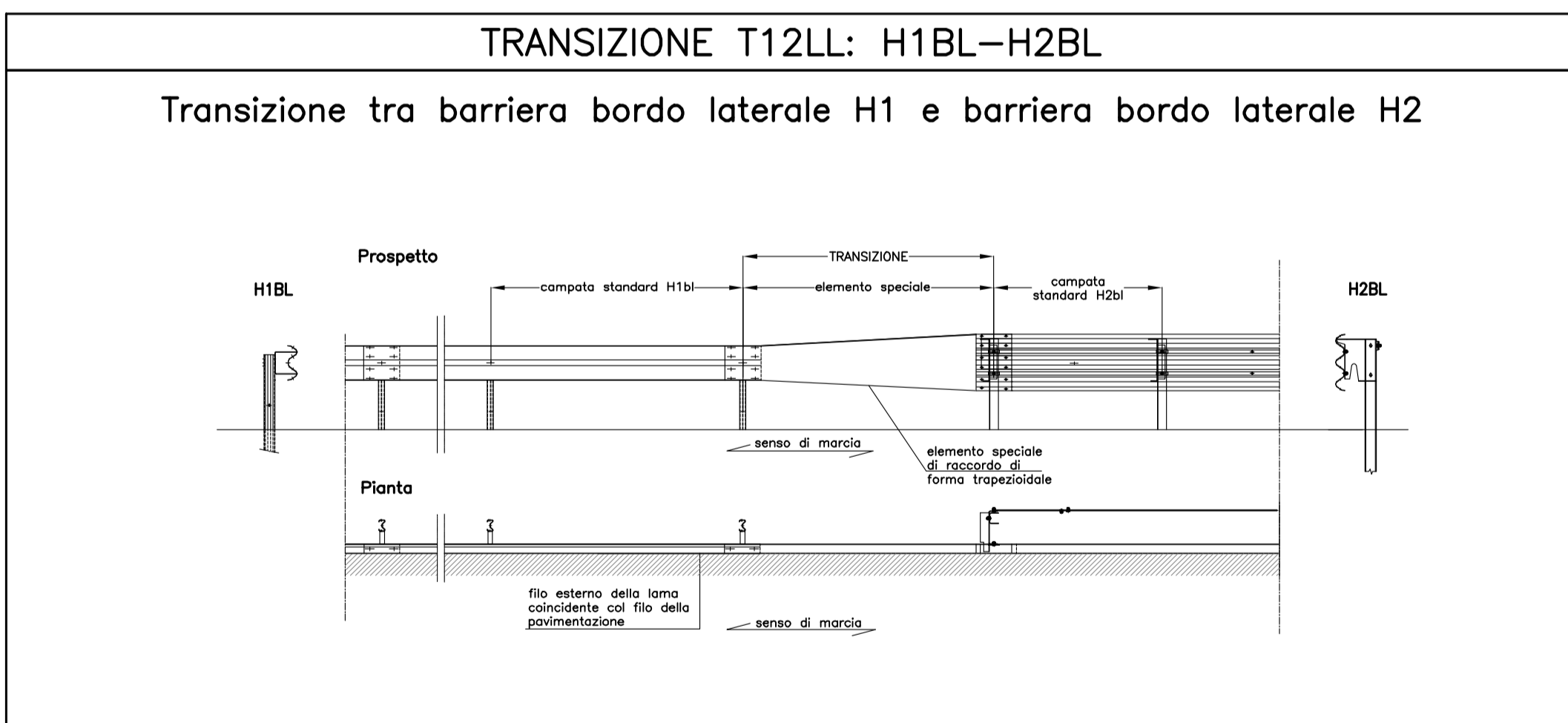
2- Laddove è previsto il ricorso al sistema misto, come definito all'articolo 6 del D.M.21.06.2004, la transizione sarà considerata strutturalmente continua quando, in aggiunta ai requisiti previsti per le transizioni standard, il sistema realizzato dall'affiancamento dei due dispositivi (bordo opera 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 antibaltonamento ed i correnti inferiori paranoata. La continuità degli elementi longitudinali delle 2 barriere può essere garantita anche se questi sono installati ad altezze diverse. In questo caso dovranno essere utilizzati elementi di raccordo inclinati con un angolo $\leq 4^\circ$ rispetto al piano stradale.

In alternativa potrà essere valutata l'opportunità di modificare, innalzandolo 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 rigidità dei singoli dispositivi del sistema misto dovrà essere confrontabile (valori di deformazione dinamica simili); in caso contrario la barriera più deformabile dovrà essere irrigidita nelle parti terminali che precede la 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 resistenti 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 \leftarrow \rightarrow \leftarrow \rightarrow) deve intendersi che i paletti e gli elementi diagonali devono, a seconda della direzione di marcia, avere l'orientamento come da prova di crash.





Società Autostrada Tirrenica p.A.
GRUPPO AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.p.A.

AUTOSTRADA (A12) : ROSIGNANO - CIVITAVECCHIA
LOTTO 5B

TRATTO: FONTEBLANDA - ANSEDONIA
PROGETTO DEFINITIVO

INFRASTRUTTURA STRATEGICA DI PREMINENTE INTERESSE NAZIONALE

AU-CORPO AUTOSTRADALE

OPERE COMPLEMENTARI-BARRIERE DI SICUREZZA
Progetto barriere di sicurezza
TIPOLOGICI DISPOSITIVI COMPLEMENTARI
TAV. 2/2

IL PROGETTISTA SPECIALISTICO		IL RESPONSABILE INTERAZIONE PROIEZIONE SPECIALE		IL DIRETTORE TECNICO	
Ing. Gianluca Spinazzola Ord. Ingg. Milano N. 26796		Ing. Alessandro APT Ord. Ingg. Milano N. 20015		Ing. Massimiliano Giacobbi Ord. Ingg. Milano N. 20746	
RESPONSABILE OFFICIO STD		CAPO PROGETTO			
WBS	DEFINIZIONE	FILE	DATA	REVISIONE	
	12/12/14/09	STD	7/24	1	
spea INGEGNERIA		COORDINATORE GENERALE INDUSTRIA SAT Ing. Massimiliano Giacobbi Ord. Ingg. Milano N. 20746		ELABORAZIONE GRAFICA A CURA DI: ELABORAZIONE PROIEZIONE A CURA DI: IL RESPONSABILE UNITÀ	
Atlantia		CAPO COMMEDIA			
CONSULENZA A CURA DI:		CAPO COMMEDIA			
ISTITUTO		ISTITUTO			