

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

Presenza di barriera metallica per bordo laterale a doppia onda con singola lama (DOE) e paletti infissi su terra. Necessaria la sostituzione e il potenziamento con barriera bordo laterale di classe H2 e/o H3 in funzione delle esigenze locali e i raccordi con le barriere che seguono e che precedono.



CASO 1

TRATTI CON BARRIERA METALLICA DA RIQUALIFICARE SENZA OPERE D'ARTE

Presenza di barriera tipo NJ. Necessaria la sostituzione e il potenziamento con barriera bordo laterale di classe H2 e/o H3 in funzione delle esigenze locali e i raccordi con le barriere che seguono e che precedono.



CASO 2

TRATTI CON BARRIERA NJ DA RIQUALIFICARE SENZA OPERE D'ARTE

Presenza di barriera metallica bordo ponte (tipo M100) su cordolo in c.a. di luce inferiore a 10 metri. Necessari:

- la sostituzione della barriera a doppia onda con nuova barriera bordo ponte di classe H2;
- le lavorazioni di risistemazione sul cordolo;
- la realizzazione di raccordo tra la nuova barriera bordo ponte e le barriere bordo laterale di nuova installazione che seguono e che precedono l'opera.



CASO 3

OPERA D'ARTE MINORE

Presenza di barriera metallica bordo ponte (tipo M100 con rete) su cordolo in c.a. di luce maggiore a 10 metri. Necessari:

- la sostituzione della barriera a doppia onda con nuova barriera bordo ponte di classe H4;
- le lavorazioni di risistemazione sul cordolo con eventuale incremento della armatura presente;
- la realizzazione di raccordo tra la nuova barriera bordo ponte e le barriere bordo laterale di nuova installazione (H3BL) che seguono e che precedono l'opera.



CASO 4

OPERA D'ARTE MAGGIORE

Presenza di tratti con cunetta profonda, con o senza muro in c.a. e con o senza barriera tipo doppia onda (DOE), eventualmente da rimuovere e sostituire con tombamento della cunetta. Il tombamento può essere previsto con realizzazione di cunetta alla francese, laddove la larghezza del fosso lo consenta (tipologico TFA), oppure tramite intubamento del fosso e realizzazione di un piano carrabile assimilabile ad una cunetta alla francese (tipologico TFB1 oppure TFB3 in funzione della geometria della canaletta esistente).



CASO 5

CUNETTA PROFONDA

Presenza di barriera metallica doppia onda, cordolo in c.a. e fosso in corrispondenza di pila adeguata in un precedente appalto attraverso re-indirizzamento muro. Necessaria la rimozione della barriera a doppia onda e il tombamento della cunetta profonda con realizzazione di cunetta alla francese, ove le dimensioni lo consentano, o in alternativa tramite intubamento del fosso.



CASO 6

PILA DEQUATA IN PRECEDENTE APPALTO

Presenza di tratti già riqualificati con barriera metallica che verrà mantenuta in opera e con la quale ci si raccorderà con eventuale barriera di nuova installazione.



CASO 7

TRATTO IN VIA DI RIQUALIFICAZIONE CON BARRIERA METALLICA

Presenza di tratti in cui è in corso l'installazione di nuovi PMV con conseguente adeguamento delle barriere a protezione dei PMV stessi. In particolare si distinguono due casi: uno in carreggiata Sud al Km 64+650; l'altro in carreggiata Nord al Km 53+600. Come barriere di progetto si considerano quelle ancora in essere ricadenti nella tipologia delle barriere già riqualificate e con la quali eventualmente ci si raccorderà.



CASO 8

PMV IN INSTALLAZIONE

Presenza di NJBP metallico a protezione dell'opera d'arte, riqualificato in un precedente appalto. Necessario il raccordo tra la barriera già riqualificata e l'adiacente muro in c.a. A riguardo si distinguono due casi, sia in carreggiata Sud che in carreggiata Nord: opera d'arte Sorbo al Km 55+150 e opera d'arte Infernaccio al Km 56+500.



CASO 9

OPERA GIÀ RIQUALIFICATA CON BARRIERA METALLICA TIPO NJ BORDO PONTE

Presenza di barriera metallica bordo ponte a protezione dell'opera d'arte. Il tratto si considera già riqualificato. Necessario il raccordo tra la barriera già riqualificata e l'eventuale muro adiacente in c.a. o le barriere che precedono e seguono l'opera da progetto.

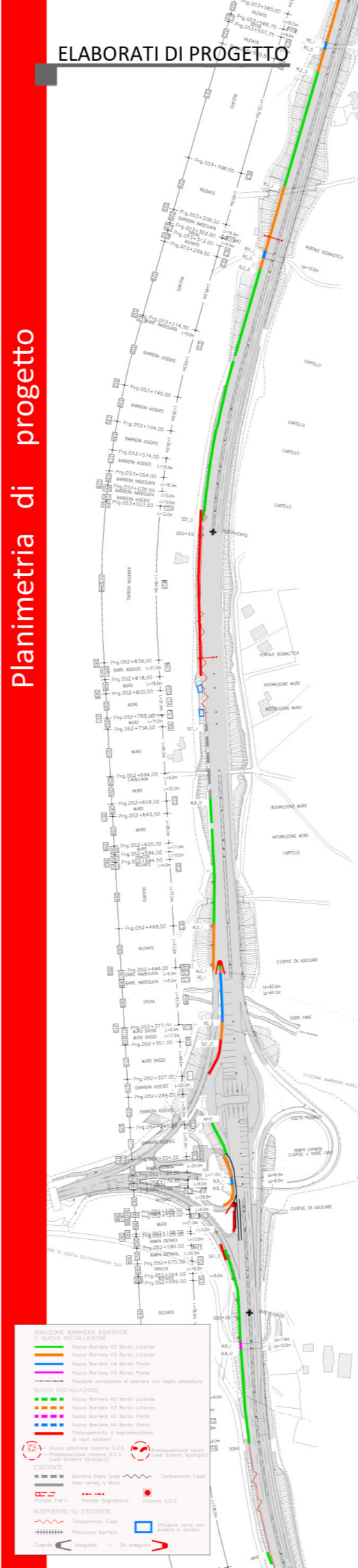


CASO 10

OPERA GIÀ RIQUALIFICATA CON BARRIERA METALLICA BORDO PONTE

ELABORATI DI PROGETTO

Planimetria di progetto



DESCRIZIONE E UBICAZIONE DELL'INTERVENTO

Il presente progetto interessa il tratto autostradale della A12 Roma – Civitavecchia compreso tra lo svincolo per Santa Severa e l'allaccio con la SS Aurelia, più precisamente dal Km 40+922 al Km 65+000 in direzione Nord e dal Km 41+031 al Km 65+000 in direzione Sud. L'intervento di riqualificazione consiste nella sostituzione e potenziamento delle barriere di sicurezza laterali del suddetto tratto dell'A12 di competenza della 5° Direzione di Tronco (Fiano Romano). Nel tratto oggetto dell'intervento sono generalmente presenti due corsie (marcia normale e sorpasso) più quella di emergenza in entrambe le carreggiate. La Società Autostrade per l'Italia, a seguito dei contenuti del D.M. LL.PP. del 03/06/98 e del D.M.LL.PP. 21/06/04 "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", ha ritenuto quindi opportuna la sostituzione degli attuali impianti di sicurezza con nuove barriere idonee ad assorbire parte dell'energia di cui è dotato il veicolo in movimento, limitando gli effetti d'urto sui passeggeri e sui terzi eventualmente presenti.



In questa sede vengono effettuate lavorazioni anche in corrispondenza di quelle pile di cavalcavia già riqualificate in precedente appalto. Vengono quindi prese in considerazione tutte le situazioni di potenziale adeguamento/potenziamento delle barriere laterali ricadenti nella tratta autostradale suddetta, compresi punti singolari, opere d'arte di diversa importanza e tipologia costruttiva, rampe di ingresso e di uscita, nonché tombamenti dei fossi, escludendo dall'intervento le situazioni già riqualificate e senza necessità di ulteriori adeguamenti. In fase di sopralluogo sono emersi punti singolari sui quali intervenire prevedendo sopraelevazioni di muri o installazione di lame di barriera metallica di diversa classe e con specifica calandratura. Ricadente all'interno del presente progetto, è stato rilevato un tratto autostradale soggetto a dissesti della piattaforma, indicati anche dalla D.T. di competenza. I lavori consistono essenzialmente nella rimozione, ove necessario, delle barriere esistenti e nella fornitura e posa in opera delle seguenti tipologie di barriera:

- barriere per bordo laterale su terra, pavimentazione e opere sottili in cls;
 - barriera a tripla onda di classe H2 per bordo laterale su terra, pavimentazione e opere sottili in calcestruzzo;
 - barriera a tripla onda di classe H3 per bordo laterale su terra, pavimentazione e opere sottili in calcestruzzo;
- barriere per bordo ponte:
 - barriera a tripla onda di classe H2 per bordo ponte da ancorare sui cordoli di coronamento in c.a. esistenti o da realizzare o da prolungare (al fine di raggiungere la lunghezza del cordolo di installazione secondo le linee guida di riferimento);
 - barriera a tripla onda di classe H4 per bordo ponte da ancorare sui cordoli di coronamento in c.a. esistenti o da realizzare o da prolungare (al fine di raggiungere la lunghezza del cordolo di installazione secondo le linee guida di riferimento).

Si è provveduto all'installazione di transizioni metalliche di raccordo tra le diverse classi delle nuove barriere e tra quella di classe H2 per bordo laterale di nuova installazione e quelle esistenti. In base ai casi specifici si è resa necessaria l'elevazione di un nuovo muro in c.a., ovvero la sopraelevazione e/o il prolungamento di un muro esistente o il rinfianco/re-indirizzamento di un muro. Anche nel caso dei muri, sono stati previsti elementi di transizione tra il corpo in c.a. e la barriera metallica ove presente. In diversi tratti è presente una canaletta profonda non carrabile, a volte protetta da barriera bordo laterale del tipo doppia onda. In tali casi, compatibilmente con le lunghezze minime di installazione e con gli ostacoli eventualmente presenti al margine della sede viabile, è stato progettato il tombamento dei fossi stessi per i quali sono stati definiti gli interassi dei tombini carrabili e la sezione dei profili necessari allo smaltimento delle acque meteoriche.

Architettura e Servizi di Ingegneria Group srl

web: www.asigroup.it
 mail: info@asigroup.it
 Tel: 06 65 67 02 53



SOSTITUZIONE E POTENZIAMENTO DELLE BARRIERE DI SICUREZZA PER BORDO LATERALE

AUTOSTRADA A12 km 40+922 - km 65+000 NORD
 km 41+031 - km 65+000 NORD

COMMITTENTE: **autostrade per l'Italia**
 società per azioni

IMPORTO LAVORI: **3,2 mln €**