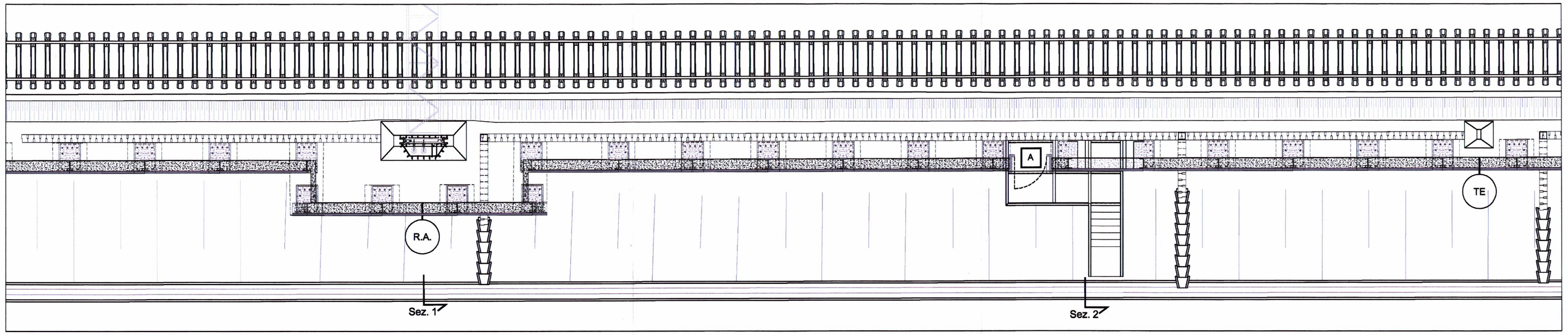
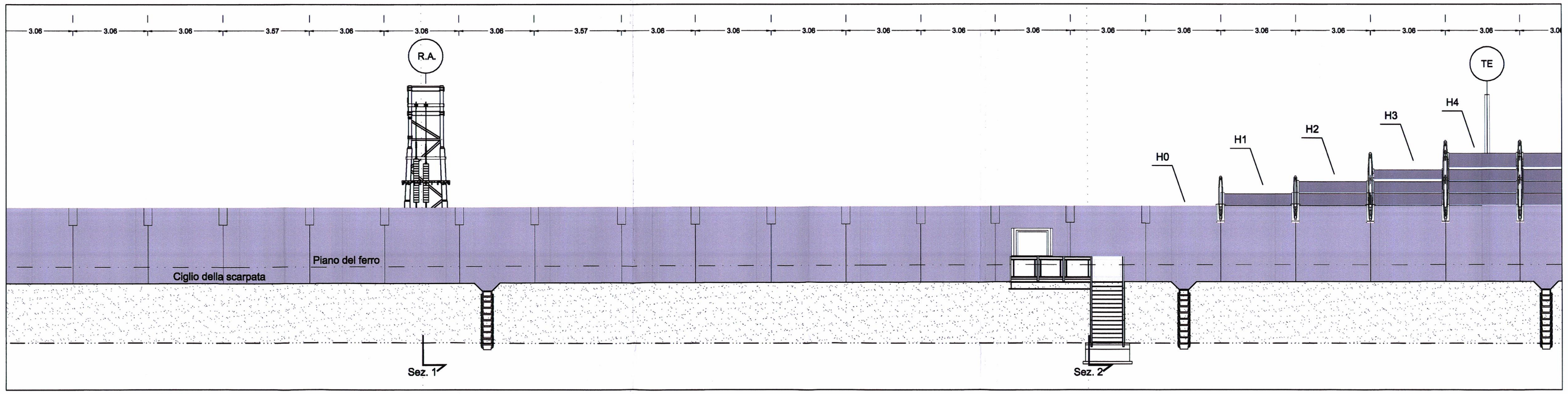



Stralcio planimetrico dell'intervento - scala 1:100




Prospetto delle barriere antirumore - scala 1:100

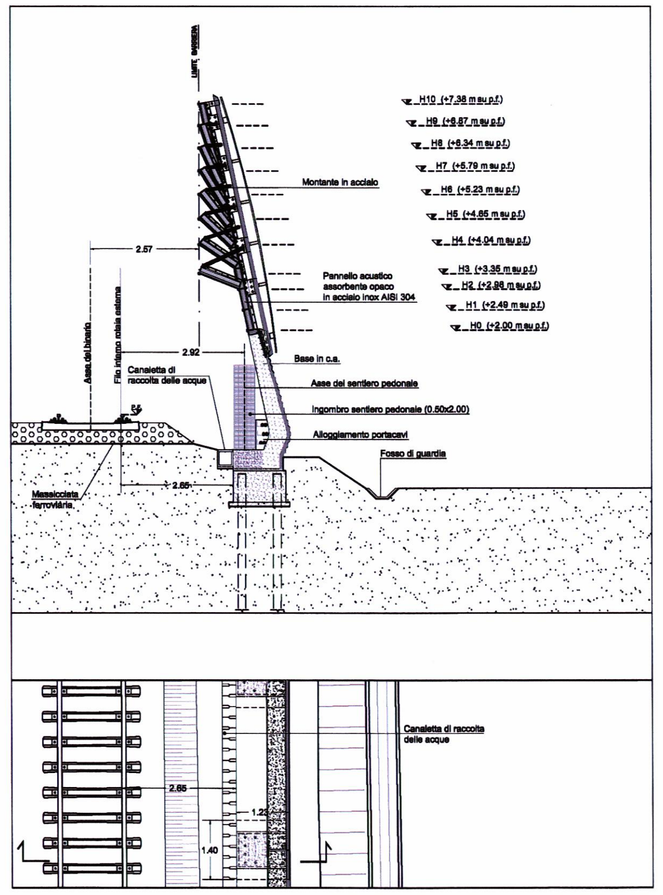
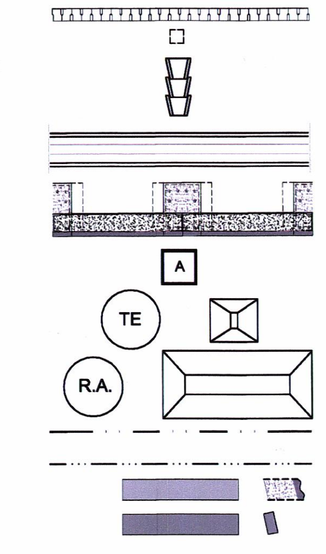



Fig. 1 - Sezione corrente dei tipologici di barriere da H0 ad H10 - scala 1:100

## LEGENDA




- Canasta di raccolta delle acque
- Pozzetto di raccolta delle acque
- Embrici per lo scolo delle acque
- Fosso di guardia
- Barriera Antirumore
- Via di Accesso
- Palo TE
- Palo TE di R.A.
- Piano del ferro
- Piede del rilevato
- Base in cls
- Pannello acustico assorbente opaco

PRESCRIZIONI

- Le barriere standard sono state progettate per le linee in esercizio e dovranno essere adottate anche per le linee di nuova realizzazione sia tradizionali che AV.
- I componenti, compresi i plinti di fondazione esclusi i pannelli acustici, sono descritti nei progetti esecutivi delle barriere antirumore tipo LS ed HS, che costituiscono parte integrante del presente lavoro.
- I pannelli acustici assorbenti opachi di altezza singola pari a 50 cm, da posizionare sulla base in c.a., saranno realizzati in acciaio inox aisi 304 verniciato con spessore delle lamiere di almeno 12/10 di mm.
- In caso di specifiche e giustificate richieste nella fase di approvazione degli interventi di mitigazione, i pannelli acustici metallici posizionati tra i 2.00 metri ed i 3,50 metri sul piano del ferro, possono essere sostituiti con pannelli acustici riflettenti trasparenti da realizzare in cristallo stratificato antisfondamento ed antiproiettile composto da almeno due lastre di 8 mm di spessore con interposto un film di polivinilbutirrale dello spessore di 1,5 mm. L'oggetto sarà in ogni caso realizzato con pannelli acustici metallici.
- Tutti i materiali e i prodotti devono essere conformi a quanto prescritto nel disciplinare tecnico per barriere antirumore per impieghi ferroviari (ED. 1998 e successivi aggiornamenti).
- Il progetto degli interventi di mitigazione dovrà prevedere la sistemazione delle scarpate del corpo stradale interessate dai lavori di realizzazione delle barriere antirumore con idoneo inerbimento che impedisca la rigenerazione della vegetazione spontanea senza necessitare di sfalcio né di irrigazione.
- Ogni 250 metri di barriera antirumore deve essere realizzata una via d'accesso all'infrastruttura dimensionata secondo i vigenti standard di sicurezza. Nel caso di barriere su entrambi i lati dell'infrastruttura, le vie di accesso si disporranno affacciate. Il posizionamento delle vie di accesso dovrà tenere conto della preesistenza di scale e della necessità di un veloce accesso ad istallazioni che dovessero rimanere all'esterno della barriera.
- La messa a terra della barriera antirumore verrà realizzata collegando tutte le parti metalliche che la compongono con il sistema di messa a terra dei pali della T.E..
- I cavi degli impianti di segnalamento, telecomunicazioni, energia elettrica o di altra funzione alloggiati in canalette posizionate sulla piattaforma del corpo stradale tra il binario ed i pali della T.E., saranno mantenuti nella loro posizione originale. In caso contrario tali cavi saranno di norma disposti in alloggiamenti ricavati lungo la parete interna della base in c.a.. Con particolare cura si dovrà realizzare la transizione dei cavi, in corrispondenza delle estremità delle barriere, dalla canaletta di terra a quelle di parete. Qualora la realizzazione della barriera antirumore preveda la rimozione di tutti i pali della T.E., i cavi potranno essere alloggiati, in alternativa, in canalette prefabbricate in cemento posizionate a ridosso della suola della base in c.a. eventualmente utilizzando manufatti a più gole che svolgano anche la funzione di raccolta delle acque.
- La barriera non si considera interferente con il palo della T.E. se si mantiene ad almeno 25 cm da esso; in caso contrario si prevede il trasferimento sui montanti della barriera degli impianti di sostegno della T.E. e degli eventuali cavi ancorati al palo (trefolo di terra).
- Nel caso di rimozione dei pali della T.E., il progetto dell'intervento di mitigazione acustica dovrà contenere la rappresentazione del nuovo impianto di elettrificazione.
- Nei casi particolari (pali di ormeggio di R.A., punti fissi e relativi pali di ormeggio, pali con sezionatori a corna, garitte di B.A., etc.) si adotteranno soluzioni ad hoc come ad esempio l'allontanamento di un tratto di barriera (si veda la fig. 6).
- Il tipologico standard potrà essere modificato per adattarlo localmente a particolari configurazioni dell'infrastruttura, ma comunque sempre nel rispetto delle presenti prescrizioni.

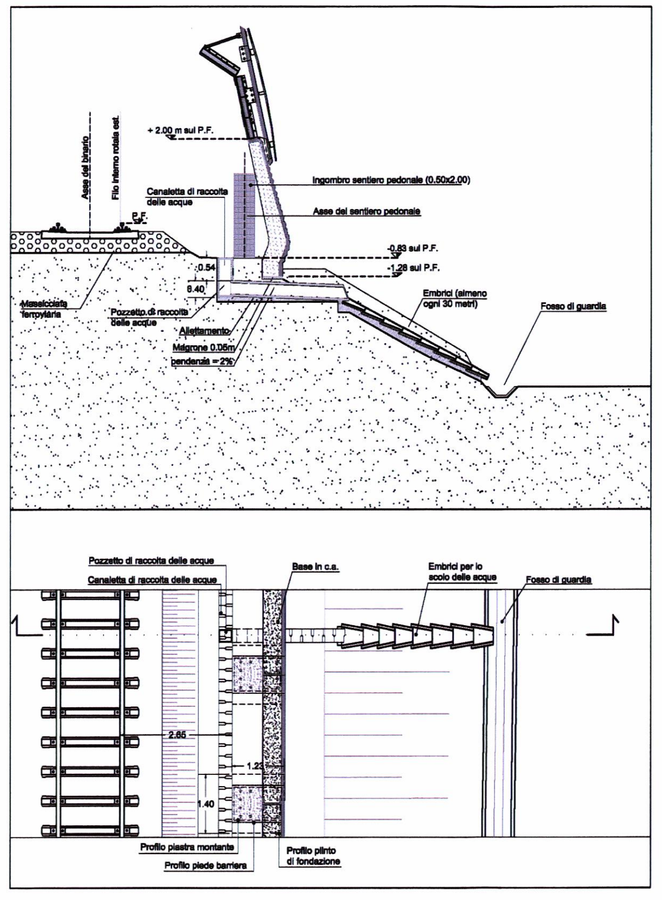



Fig. 2 - Soluzione tipologica della sistemazione idraulica scala 1:100

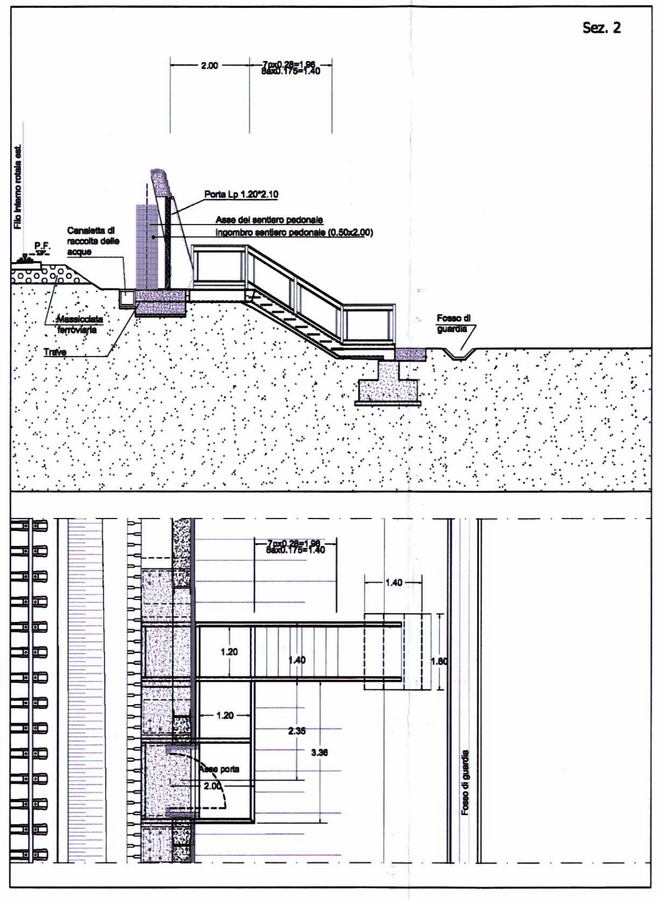



Fig. 3 - Vie di accesso all'infrastruttura - scala 1:100

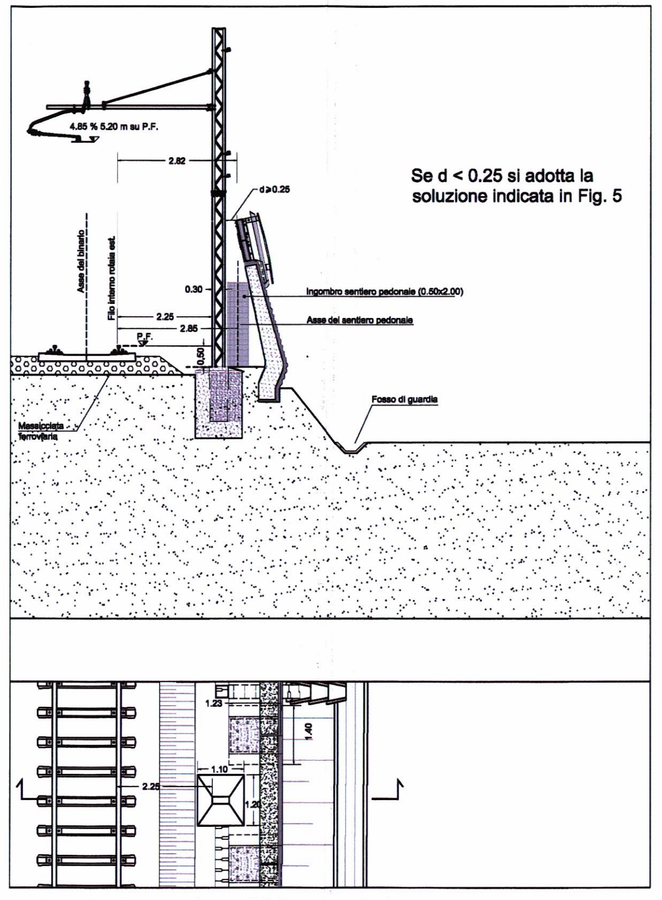



Fig. 4 - Caso di non interferenza della barriera con il palo della T.E. - scala 1:100

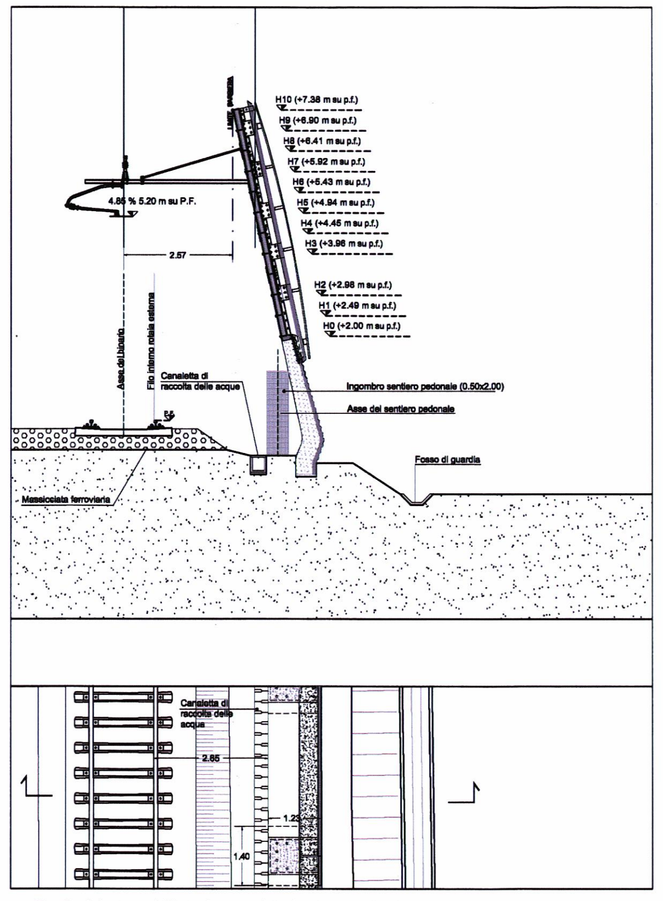



Fig. 5 - Soluzione dell'interferenza della barriera con il palo della T.E. - scala 1:100

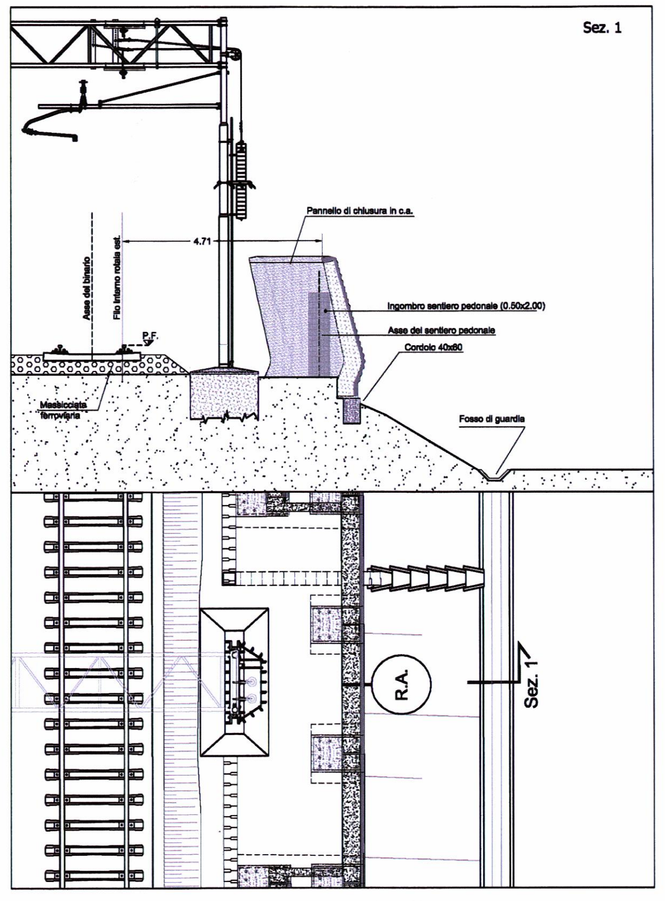



Fig. 6 - Soluzione punti singolari degli impianti TE - scala 1:100
(pali di ormeggio di RA, punti fissi e relativi pali di ormeggio, pali con sezionatori a corna, etc.)

COMMITTENTE:

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

PROGETTAZIONE:

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

**U.O.: AMBIENTE E ARCHEOLOGIA**

**PROGETTO PRELIMINARE**
NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA - TRIESTE
TRATTA PORTOGRUARO - RONCHI DEI LEGIONARI

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE
QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

TIPOLOGICO DELLE BARRIERE ANTIRUMORE

SCALA : varie

| COMMESSA | LOTTO | FASE | ENTE | TIPO DOC. | OPERA/DISCIPLINA | PROGR. | REV. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| L346 | 00 | R | 22 | NZ | SA000G | 002 | A |

| Revis. | Descrizione | Redatto | Data | Verificato | Data | Approvato | Data | Autorizzato Data |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| A | EMISSIONE ESECUTIVA | S. Martorana<br>S. Occhi | Novembre 2010 | G.Dajelli<br>V.Morelli | Novembre 2010 | D.Pochesato | Novembre 2010 | A.Martino Novembre 2010 |

ITALFERR S.p.A.
Dott. Arch. Antonello Martino
Ordine Architetti Roma
n. 9485

File:L34600R22NZSA000G002A.dwg n.Elab.:02

Questo progetto è cofinanziato dalla Comunità Europea