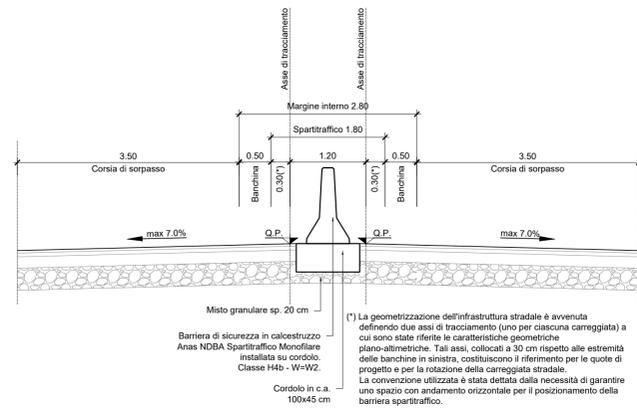
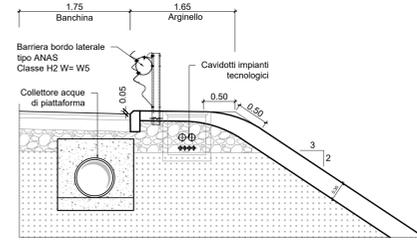


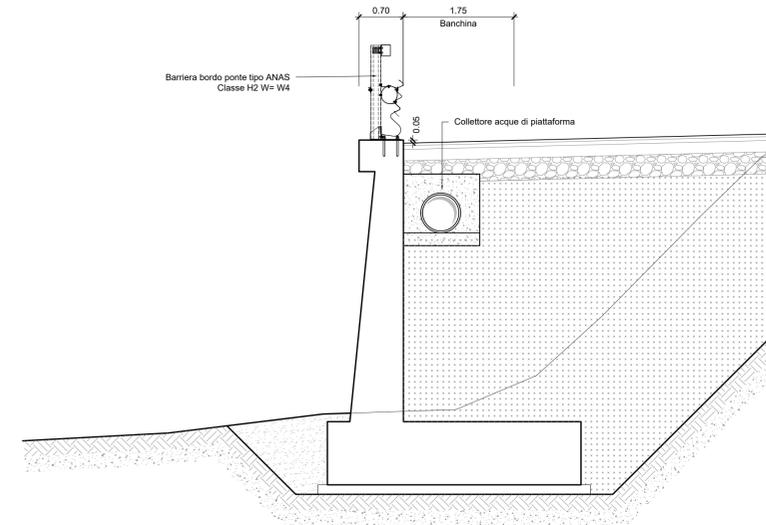
**ASSE PRINCIPALE
SPARTITRAFFICO SENZA ALLARGAMENTI**
- Scala 1:50 -



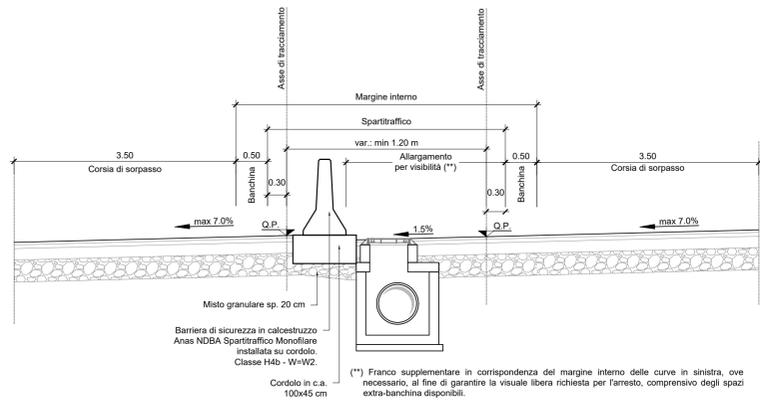
**ASSE PRINCIPALE
DETTAGLIO MARGINE LATERALE IN RILEVATO**
- Scala 1:50 -



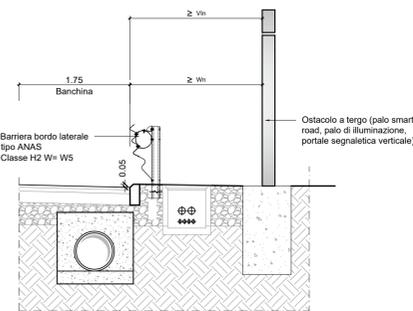
**ASSE PRINCIPALE
MARGINE LATERALE CON MURO DI SOSTEGNO**
- Scala 1:50 -



**ASSE PRINCIPALE
SPARTITRAFFICO CON ALLARGAMENTI PER VISIBILITÀ IN SX**
- Scala 1:50 -



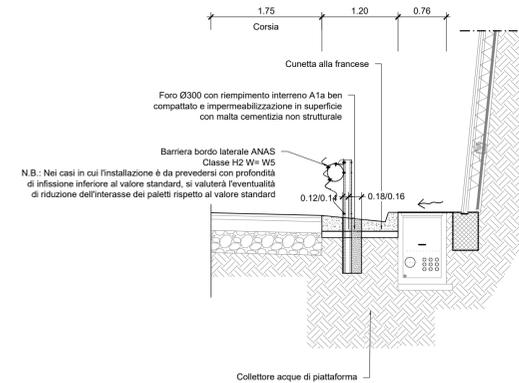
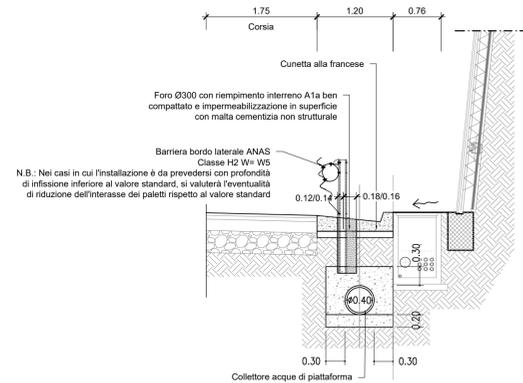
**BARRIERA METALLICA SU BORDO RILEVATO
CON OSTACOLO A TERGO**
- Scala 1:50 -



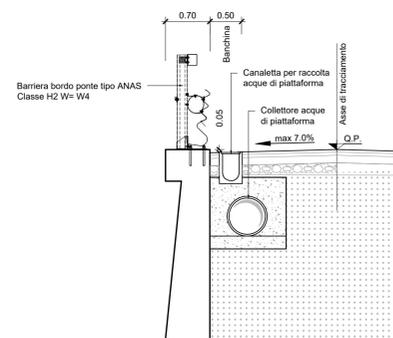
**DETTAGLI BARRIERA
INFISSA IN CUNETTA IDRAULICA (*)**
- Scala 1:50 -

(Carreggiata Sud: da progr.0+711.40 a progr. 0+747.40)
(Carreggiata Sud: da progr.1+573.50 a progr. 1+627)

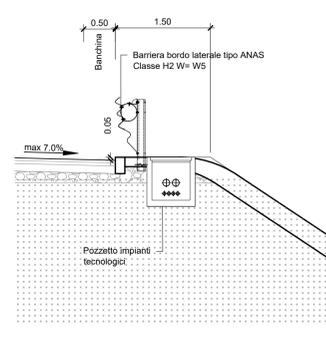
(Carreggiata Sud: da progr.0+490 a progr. 0+587.50)
(Carreggiata Sud: da progr.1+627 a progr.1+653.50)



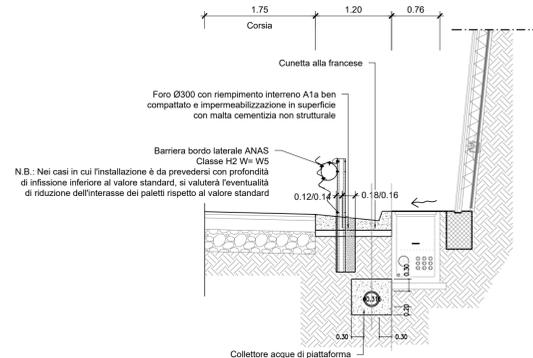
**VIABILITA' SECONDARIA
SEZIONE TIPO IN RILEVATO / MURO DI SOSTEGNO**
- Scala 1:50 -



**VIABILITA' SECONDARIA
SEZIONE TIPO IN RILEVATO / MURO DI SOSTEGNO**
- Scala 1:50 -



(Carreggiata Sud: da progr.1+464.50 a progr.1+517.50)



(*) Al fine di garantire la lunghezza minima di funzionamento (L/f), è stato necessario prevedere, lungo alcuni tratti, l'installazione di barriere bordo laterale in trincea. In corrispondenza di tali tratti, l'installazione è prevista mediante l'infissione del palo in cunetta. Tale modalità di installazione rientra nell'ambito delle variazioni consentite dal D.M. 21.06.2004, L'Art. 5 dello stesso D.M. 21.06.2004 stabilisce infatti che: "Nell'installazione sono tollerate piccole variazioni rispetto a quanto indicato nei certificati di omologazione, conseguenti alla natura del terreno di supporto o alla morfologia della strada (ad esempio: infissione ridotta di qualche paletto o tirafondo; inserimento di parte dei paletti in conglomerati cementizi di canalette; eliminazione di supporti localizzato conseguente alla coincidente presenza di caditoie per l'acqua o simili)."

In corrispondenza di tale modalità di installazione, per consentire la formazione della cerniera plastica alla profondità a cui si è manifestata in sede di crash, la procedura d'installazione prevede l'esecuzione preventiva di un foro del diametro di 300 mm della cunetta di drenaggio, l'installazione della barriera all'interno del foro in posizione eccentrica, il successivo riempimento del foro con materiale granulare e la sua sigillatura (non strutturale) con malta cementizia, per ripristinare l'impermeabilità della cunetta.

TIPOLOGIA E CARATTERISTICHE BARRIERE DI SICUREZZA LONGITUDINALI								
BARRIERA	CLASSE	DESTINAZIONE	NOTE	TIPOLOGIA	Wn [m]	Dn [m]	Vin [m]	ASI
NZBL-Com m	N2	bordo laterale	-	COMMERCIALE	1,00	0,90	0,90	VIS A
HZBL-Anas	H2	bordo laterale	-	TPO ANAS	1,70	1,60	2,30	V17 A
HZBP-Anas	H2	bordo ponte	-	TPO ANAS	1,20	1,00	1,00	V18 B
NDBA spartitraffico concrete-Anas	H4b	spartitraffico	spartitraffico monofilare NU installata su cordolo	TPO ANAS	0,77	0,10	2,10	V16 B

TIPOLOGIA E LUNGHEZZA TRANSIZIONI			
TIPO TRANSIZIONE	BARRIERE COLLEGATE	LUNGHEZZA MINIMA [m]	LUNGHEZZA ADOTTATA [m]
T1	HZBL-Anas - HZBP-Anas	7,50	8,00
T2	HZBL-Anas - NDBA spartitraffico concrete-Anas	19,44	20,00
T3	NZBL-Com m - HZBP-Anas	2,25	3,00
T4	HZBP-Anas - NDBA spartitraffico concrete-Anas	11,94	12,00

NOTA 1
Il progetto e la disposizione finale dei dispositivi di ritenuta, l'adattamento degli stessi alla sede stradale (in termini di supporti, drenaggio delle acque, collegamenti tra i diversi tipi di protezione, zone di approccio alle barriere ecc.) e l'individuazione delle protezioni dei punti singolari, saranno definiti compiutamente nella fase progettuale costruttiva in funzione delle caratteristiche e prestazioni dei dispositivi certificati disponibili del produttore/fornitore individuato.

NOTA 2
Il posizionamento degli ostacoli a tergo e le relative modalità di protezione sono riportate nel paragrafo 6.4 della relazione tecnica delle barriere di sicurezza

NOTA 3
Al fine di un migliore inserimento paesaggistico, si prevede l'impiego di barriere metalliche in acciaio Corten



STRADA STATALE 4 "VIA SALARIA"
Adeguamento della piattaforma stradale e messa in sicurezza dal km 56+000 al km 64+000
Stralcio 1 da pk 0+000 a pk 1+900

PROGETTO ESECUTIVO COD. RM 368

PROGETTAZIONE: R.T.I.: PROGER S.p.A. (capogruppo mandataria)

PROGIN S.p.A.
S.I.N.A. S.p.A. - BRENG S.r.l.

RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE: CAPOGRUPPO MANDATARIA:
Dot. Ing. Antonio GRIMALDI (Progin S.p.A.)
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Napoli n. 23799



IL GEOLOGO:
Dot. Geol. Gianluca PANDOLFI ELMII (Progin S.p.A.)
Ordine dei Geologi Regione Umbria n. 467



IL COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE:
Dot. Ing. Michele Curiale (Progin S.p.A.)



VISTO: IL RESPONSABILE UNICO DEL PROGETTO:
Dot. Ing. Paolo NARDOCCI

PROTOCOLLO DATA 2022

**SEGNALETICA E BARRIERE DI SICUREZZA
PARTICOLARI E DETTAGLI COSTRUTTIVI**
TAV. 3

CODICE PROGETTO	NOME FILE	REVISIONE	SCALA:
DP RM368 E23	CODICE ELAB: T01PS00TRA DCO3	C	1:50
C	Emissione a seguito istruttoria ANAS e validazione ITS	Febbraio 2024	L.Mazzoni R.Velotto L.infante
B	Emissione a seguito istruttoria ANAS	Luglio 2023	C. Di Serio R.Velotto L.infante
A	Prima emissione	09-2022	C. Di Serio R.Velotto L.infante
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDDATTO VERIFICATO APPROVATO