



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA



Ministero dello
Sviluppo Economico



Unione Europea
FESR



FONDO EUROPEO DI SVILUPPO REGIONALE
Friuli Venezia Giulia / POR 2007-2013



Comune di Pordenone

SETTORE VIII - AMBIENTE E MOBILITA'

PIANO INTEGRATO DI SVILUPPO URBANO SOSTENIBILE
PORDENONE_IN RETE

Riqualficazione Urbana - Opere infrastrutturali - Arredo Urbano

**"Vie d'Acqua e di Terra" - CONNESSIONE DELLE AREE VERDI
PERCORSO CICLOPEDONALE PARCO DEL SEMINARIO - VIA TERME ROMANE - VIA BELLASIO**

PROGETTO DEFINITIVO

COORDINAMENTO
dott.ssa Silvia Cigana

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
geom. Miriam Gianessi

GRUPPO DI PROGETTAZIONE
geom. Miriam Gianessi
geom. Federico Fornasari

OTTOBRE 2011

RELAZIONI

ELABORATO
Superamento barriere
Architettoniche

11.L

PREMESSA:

Il progetto prevede la realizzazione della pista ciclo-pedonale lungo le Vie d'acqua e di terra - connessione delle aree verdi - percorso ciclopedonale che dal parco del Seminario attraverso Via Terme Romane giunge in località Torre fronte il Castello e la zona archeologica.

Gli obiettivi di progetto sono in sintesi così riassunti:

- 1- La realizzazione di un percorso naturalistico, ciclopedonale ad una corsia bidirezionale dell'ampiezza di m 2,00 per il collegamento tra il parco del Seminario e il quartiere di Torre;
- 2- la riqualificazione di un tratto della sponda destra del fiume Noncello;
- 3- il collegamento tra le piste ciclabili esistenti di Via Martiri Concordiesi, quella in progetto della Vallona e il quartiere di Torre;
- 4- La pulizia e la manutenzione delle aree verdi;

In relazione alle citate opere, che la presente relazione si rivolge indicando gli obiettivi da perseguire per consentire dove possibile il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche alle persone diversamente abili.

Le descrizioni più precise delle scelte di carattere generale, vengono rimandate alla specifica relazione generale di progetto.

Tale intervento verrà reso per il 90% accessibile alle persone diversamente mantenendo dei percorsi quasi in piano o con leggere pendenze inferiori al 5%, in modo di ottenere un percorso tranquillamente percorribile anche da persone anziane.

Ci sarà un unico tratto di raccordo tra Via Terme Romane e il nuovo percorso lungo la sponda destra del Noncello di difficile accesso per le persone in carrozzina in quanto attualmente visto il considerevole dislivello il raccordo è fatto mediante dei gradoni.

Sarà comunque nostra cura verificare in fase di progetto esecutivo con le precise quote di livello del punto in questione si potrà meglio valutare la possibilità di un raccordo di tale rampe con il riporto di ghiaione e al di sopra di quest'ultimo realizzare il percorso in bio-strasse.

Verrà posizionata a terra una tavola in pino marino, di contenimento del percorso di un'altezza massima di cm. 10, aderente al parapetto verso il fiume per facilitare l'indicazione del percorso.

All'accesso del percorso a livello di circa 90 cm. è intenzione fare una segnaletica a leggio in scrittura Braille dove verrà evidenziato il tragitto del percorso, in rilievo, con la posizione del fiume rispetto al percorso e segnalati gli attraversamenti ed eventuali pericoli in genere, oltre alla legenda d'interesse storico-architettonico sempre in Braille.

QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO

Per quanto concerne le opere progettate, la questione del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche è stata valutata in termini generali e riferiti ad un livello di massima. Si sono definite in progetto le soluzioni e gli accorgimenti tesi alla soluzione del problema.

Le prescrizioni relative a tali operazioni si riferiscono alla normativa attualmente vigente, avendo come obiettivo la massima integrazione tra le disposizioni di questa e le scelte progettuali.

La normativa alla quale si è fatto riferimento è la seguente:

- a) – **Circ. Min. LL.PP. 19 giugno 1968 n° 4809**
Norme per assicurare a utilizzazione degli edifici sociali da parte dei minorati fisici e per migliorare la godibilità generale

- b) – **Legge 30 marzo 1971 n° 118**
Conversione in legge del D.L. 30 gennaio 1971 n° 5 e nuove norme in favore di mutilati ed invalidi civili. (stralcio).

- c) – **D.P.R. 27 aprile 1978 n° 384**
Regolamento di attuazione dell'art. 27 della legge 30 marzo 1971, n° 118 a favore dei mutilati e invalidi \ civili, in materia di barriere architettoniche e trasporti pubblici.

- d) – **Circ. Min. LL.PP. del 7 marzo 1980 n° 310**
Facilitazioni per la circolazione e la sosta dei veicoli degli invalidi

- e) – **Legge n° 41 dd. 28 febbraio 1986 – art. 32**
Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1986)-(stralcio)

- f) – **D.M. LL.PP. 14 giugno 1989 n° 236 (Suppl. Ord. G.U. 23 giugno 1989 n° 145)**
Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche.

- g) – **Legge 13 dd. 9 gennaio 1989**
Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati

h) – D.P.R. 24 luglio 1996 n° 503

Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici.

h) – L.R. 31 maggio 2002 n° 14

i) – L.R. 24 maggio 2004 n° 15

Tale normativa, in termini generali, si riferisce al superamento ed all'eliminazione delle barriere architettoniche per consentire alle persone diversamente abili la fruizione di spazi e strutture pubbliche intese nella più vasta accezione del termine.

LE SOLUZIONI PROGETTUALI

ART. 4 – SPAZI PEDONALI

Il progetto prevede la realizzazione di una pista ciclo-pedonale in sede propria che potrà essere utilizzata anche da persone con ridotta o impedita capacità motoria e sensoriale.

A questo proposito si applicano le norme contenute ai punti 4.2.1 – 4.2.2 8.2.1 – 8.2.2.

ART. 4.2.1 - ART. 8.2.1

Il percorso da realizzare è costituito da una corsia bidirezionale della larghezza di m 2,00 sarà pavimentato con un conglomerato tricomponente. La passerella ciclopedonale, che serve a sorpassare sia il corso d'acqua che il dislivello di quota tra il Parco del Seminario e l'argine destro del Noncello, ha invece sempre un'ampiezza di m 2,50 con una pendenza variabile dal 4% al 6%.

I tratti di pista ciclopedonale individuati a margine della viabilità esistente su Via Vittorio Veneto e Via Bellasio saranno separati dalla viabilità veicolare per mezzo di adeguata segnaletica orizzontale, evidenziata da due cordoli in calcestruzzo accostati che delimitano la pista dalla carreggiata e dalla necessaria segnaletica verticale. La quota di calpestio del percorso è posta allo stesso livello della quota stradale/veicolare.

La pista ciclo-pedonale ha un andamento semplice, regolare e privo di ostacoli, che consente ovunque, di eseguire la rotazione completa ad una persona su sedia a ruote. Tutto ciò è possibile in quanto la larghezza della pista è superiore a cm 150. La pendenza trasversale del percorso ciclabile è dell'1%.

L'attraversamento ciclopedonale tra il percorso ciclabile e la carreggiata stradale di Via Vittorio Veneto è opportunamente evidenziato con segnaletica orizzontale in resina colorata e segnalato anche ai non vedenti attraverso inserti

tattilo - plantari.

ART. 4.2.2 - ART. 8.2.2

La pista ciclopedonale sarà realizzata con diverse pavimentazioni, come evidenziato nella tavola grafica, che saranno rispettivamente:

- tratto naturalistico in conglomerato tricomponente antisdrucciolevole (graniglie di adeguata granulometria impastate con cemento e bitume);
- passerella ciclopedonale in struttura metallica all'interno del Parco del Seminario, pavimentata con legno o materiale plastico antisdrucciolevole e protetta con parapetti in struttura metallica rivestiti con lamiera stirata; la passerella avrà una pendenza del 4-6%.
- tratti posti a margine della sede stradale esistente in conglomerato bituminoso, saranno separati dalla viabilità veicolare con segnaletica orizzontale e delineatori in cordolo di calcestruzzo accostato;

Tutto il percorso ciclopedonale risulta antisdrucciolevole sia allo stato asciutto che bagnato, in modo da essere fruibile da persone con sedia a ruote, non essendo di nessun ostacolo al transito della stessa.

PERCORSI TATTILOPLANTARI

I Percorsi guida a terra, rappresentano una sicura indicazione negli aperti per le persone disabili visive.

Il disabile visivo recepisce le informazioni circa l'orientamento e la direzione mediante lo sfruttamento del senso tattilo plantare, l'utilizzo del bastone bianco e del contrasto cromatico tra il percorso ed il resto della pavimentazione.

Si possono usare guide per i non vedenti anche "naturali", in questo caso abbiamo gli spazi ciclo/pedonali delimitati da recinzione continue delle proprietà private, da edifici e aiuole spartitraffico in mancanza di questi da un batti piedi alto 10 cm. che delimita il percorso.

In una tale situazione il non vedente cammina basandosi sugli indizi acustici rappresentati dall'eco del muro e dal traffico parallelo o dalla tavola in legno.

Il bastone bianco viene usato con movimento pendolare per sondare la presenza di eventuali ostacoli, quali muri bassi, cordoli di aiuole, piccole siepi.

Non è necessario perciò che gli spazi pedonali siano ricoperti per tutta la loro lunghezza dalle speciali piastrelle, dato che i disabili visivi sono in grado di seguire le già descritte guide naturali.

In tal caso il disabile visivo ha bisogno soltanto di essere avvisato quando egli venga a trovarsi in un punto specifico, ad esempio se è questo all'altezza di una fermata d'autobus, davanti all'ingresso di uffici di interesse pubblico o negli attraversamenti pedonali.

Vi sono poi segnali che indicano il cambio di funzione di una zona, ad esempio da zona pedonale a strada carrabile per cui è necessario informare il disabile con l'apposito segnale di "pericolo valicabile" o "arresto pericolo" che sta per attraversare una strada, in quanto questi potrebbe non accorgersi di stare entrando sulla carreggiata dove passano le auto.

Per questi casi ed altri si installeranno questi "segnali tattili", a tal proposito si ritiene di utilizzare 4 tipi di codici, inseriti nella pavimentazione, e così individuati:

Codice "direzione rettilinea"

Viene utilizzato in modo da essere intercettato dalla persona non vedente, in prossimità degli attraversamenti pedonali e della fermata autobus.

Codice "pericolo valicabile"

Viene utilizzato negli attraversamenti pedonali

Codice "arresto pericolo"

Viene utilizzato in prossimità dell'area di sosta autobus, e nell'area di attraversamento cicli onde evitare il rischio che la persona non vedente si trovi sulla sede stradale o interferire con i cicli.

Codice “attenzione servizio”

Viene utilizzato come individuazione di un servizio, in questo caso è collocato in prossimità del segnale di fermata bus.

ART. 6 – ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

Gli attraversamenti ciclopedonali verranno indicati sia con segnaletica verticale che orizzontale inoltre, come descritto all’art. 4, verranno dotati anche di segnaletica per non vedenti (in particolare l’attraversamento a raso su Via Vittorio Veneto sarà evidenziato con segnaletica orizzontale in resina colorata).

ART. 7 – SCALE E RAMPE

Per quanto riguarda la realizzazione di rampe di raccordo valgono i punti 4.1.11 e 8.1.11. dove possibile verranno attuate le indicazioni degli articoli citati;

ART. 8 – ARREDO URBANO

E’ prevista la posa di elementi di arredo urbano solamente nelle due aree di sosta-belvedere. Gli elementi di arredo utilizzati, sono sedute e cestini portarifiuti, che saranno posizionati in modo tale da non recare ostacolo al transito dei ciclisti/pedoni pur rimando usufruibili ed accessibili a tutti.

Anche la segnaletica verticale ed i pali d’illuminazione saranno posizionati in modo da non essere fonte di infortuni o di intralcio.

Relativamente a quanto descritto, si ritiene di aver ottemperato al rispetto delle normative in materia di Superamento delle Barriere Architettoniche, al fine di consentire l'uso della struttura pubblica prevista dal presente progetto.

ASSEVERAZIONE

La sottoscritta,

in qualità di progettista delle opere relative al percorso ciclopedonale "Vie d'acqua e di terra - connessione delle aree verdi - percorso ciclopedonale dei parchi: San Valentino - San Carlo al Parco del Seminario",

ASSEVERA

Che la progettazione delle opere è conforme a quanto stabilito dalle disposizioni adottate ai sensi del D.P.R. 24.07.1996 n° 503 recante norme per l'eliminazione delle Barriere Architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici, alla L.R. 24 maggio 2004 n° 15, nonché secondo le disposizioni dell'art. 71 della L.R. n° 14 del 31 maggio 2002.

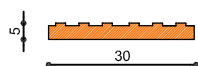
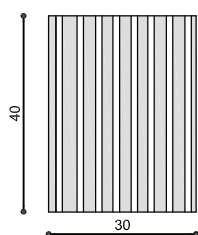
FIRMA

ALLEGATI

ESTERNI - PERCORSO IN LASTRE IN AGGLOMERATO CEMENTIZIO TIPO "HAPPY VISION"

TIPO A

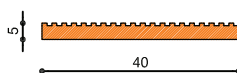
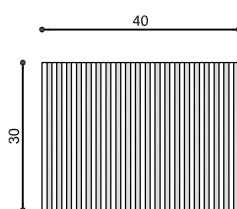
LASTRA 40x30 FINITURA
DOPPIO STRATO QUARZATA
COLORE IN CONTRASTO CON
PAVIMENTAZIONE CODICE
DI DIREZIONE RETTILINEA



2 LASTRE 30x40 FORMANO
UNA LARGHEZZA DEL
PERCORSO DI 60 cm

TIPO B

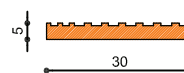
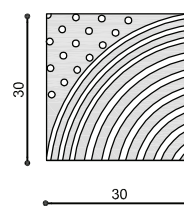
LASTRA 30x40 FINITURA
DOPPIO STRATO QUARZATA
COLORE IN CONTRASTO CON
PAVIMENTAZIONE CODICE
DI ATTENZIONE SERVIZIO



UNA LASTRA 30x40
FORMA LA LARGHEZZA
DEL PERCORSO DI 40cm

TIPO C

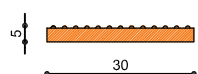
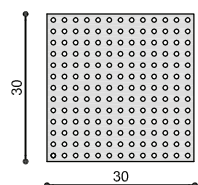
LASTRA 30x30 FINITURA
DOPPIO STRATO QUARZATA
COLORE IN CONTRASTO CON
CODICE SVOLTA AD L



4 LASTRE 30x30 FORMANO
UN QUADRATO DI 60cm

TIPO D

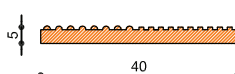
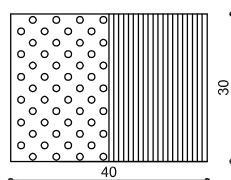
LASTRA 30x30 FINITURA
DOPPIO STRATO QUARZATA
COLORE IN CONTRASTO CON
CODICE DI INCROCIO A T



4 LASTRE 30x30 FORMANO
UN QUADRATO DI 60 cm

TIPO E

LASTRA 30x40 FINITURA
DOPPIO STRATO QUARZATA
COLORE IN CONTRASTO CON
PAVIMENTAZIONE CODICE
DI PERICOLO VALICABILE



TIPO F

LASTRA 30x40 FINITURA
DOPPIO STRATO QUARZATA
COLORE IN CONTRASTO CON
CODICE ARRESTO PERICOLO

