



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

**Riqualificazione Urbana - Opere infrastrutturali - Arredo Urbano - Trasporti Puliti
Collegamento ciclabile Stazione FFSS - Università - Realizzazione ciclopedonale
su Via Canaletto e Via Mantegna - Stazione Portabiciclette con ricarica**

PROGETTO PRELIMINARE

COORDINAMENTO
dott.ssa Silvia Cigana

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
geom. Miriam Gianessi

GRUPPO DI PROGETTAZIONE
geom. Miriam Gianessi
geom. Antonio Colafemmina

OTTOBRE 2011

RELAZIONI

ELABORATO
Superamento Barriere
Architettoniche

10.E

PREMESSA:

Il progetto prevede la realizzazione della pista ciclo-pedonale di collegamento tra la Stazione FF.SS. – Università – Realizzazione ciclopedonale su Via Canaletto e Via Mantegna –

Gli obiettivi di progetto sono in sintesi così riassunti:

- 1- La realizzazione della pista ciclopedonale a due corsì dell'ampiezza media di m 2,55 per il collegamento tra la piazzetta di Borgomeduna e il Centro Universitario tramite Via Canaletto e Via Mantegna;
- 2- la riqualificazione di Via Canaletto e Via Mantegna attraverso la realizzazione di una viabilità ciclopedonale di tipo bidirezionale integrata da una nuova segnaletica stradale;

Ed è proprio 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.

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 due corsie della larghezza media, complessiva di m 2,55.

Si sviluppa a lato delle strade di Via Canaletto e Via Mantegna e segue la pendenza della strada che non supera mai l'8%.

I tratti di pista ciclopedonale individuati a margine della viabilità esistente saranno separati dalla viabilità veicolare per mezzo di adeguata segnaletica orizzontale, evidenziata da doppio cordolo accostato 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 l'ingresso del Centro Sportivo "Aurora" e del Centro Universitario di Via Mantegna sarà 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

- Le pista ciclopedonali poste a margine della sedi stradali esistenti in conglomerato bituminoso, saranno separati dalla viabilità veicolare con segnaletica orizzontale e doppio cordolo in calcestruzzo e il loro piano di calpestio sarà sempre in conglomerato bituminoso;

Tutto il percorso ciclopedonale risulta antisdrucchiolevole 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 spazi 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 muri continui di edifici, recinzioni e aiuole spartitraffico.

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

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 dell'Università 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 su Via Mantegna 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. La pendenza delle rampe ad uso ciclabile/pedonale è inferiore all'8% rendendo agevole l'utilizzo sia per i ciclisti, che per gli eventuali portatori di handicap. La larghezza delle stesse è pari alla larghezza del percorso su cui sono individuate (in media 2,55 m), comunque non è mai inferiore a cm 90.

ART. 8 – ARREDO URBANO

Gli elementi di arredo utilizzati, sono solo cestini portarifiuti, che saranno posizionati in modo tale da non recare ostacolo al transito dei ciclisti/pedoni.

Anche la segnaletica verticale 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 Geom. Miriam Gianessi in qualità di funzionario Tecnico del Settore Ambiente e Mobilità del Comune di Pordenone e di progettista delle opere relative Collegamento ciclabile su via Canaletto e Via Mantegna – Stazioni portabiciclette con ricarica

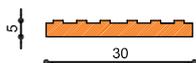
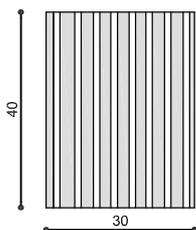
ASSEVERA

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.

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

TIPO A

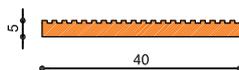
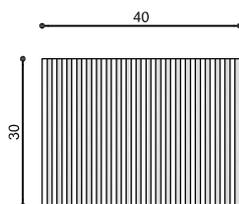
LASTRA 40x30 FINITURA
DOPPIO STRATO QUARZATA
COLORE IN CONTRASTO CON
PAVIMENTAZIONE CODICE
DI DIREZIONE RETTILINEA



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

TIPO B

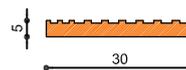
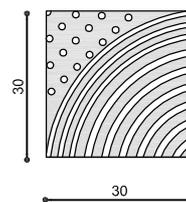
LASTRA 30x40 FINITURA
DOPPIO STRATO QUARZATA
COLORE IN CONTRASTO CON
PAVIMENTAZIONE CODICE
DI ATTENZIONE SERVIZIO



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

TIPO C

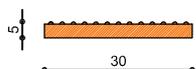
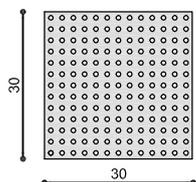
LASTRA 30x30 FINITURA
DOPPIO STRATO QUARZATA
COLORE IN CONTRASTO CON
CODICE SVOLTA AD L



4 LASTRE 30x30 FORMANO
UN QUADRATO DI 60cm

TIPO D

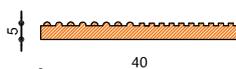
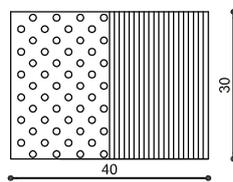
LASTRA 30x30 FINITURA
DOPPIO STRATO QUARZATA
COLORE IN CONTRASTO CON
CODICE DI INCROCIO A T



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

