



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

"Vie d'Acqua e di Terra" - CONNESSIONE DELLE AREE VERDI

**PERCORSO CICLOPEDONALE DEI PARCHI SAN VALENTINO - SANCARLO - PARCO DEL SEMINARIO
II° TRATTO VIA MARTIRI CONCORDIESI**

PROGETTO PRELIMINARE

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

13.E

PREMESSA:

Il progetto prevede il completamento della pista ciclo-pedonale lungo Via Martiri Concordiesi;

Gli obiettivi di progetto sono in sintesi così riassunti:

- 1- La realizzazione della pista ciclopedonale a due direzioni dell'ampiezza rispettiva di m. 1,50 oltre m. 0,70 di percorso pedonale;
- 2- la riqualificazione di Via Martiri Concordiesi con l'estensione dell'illuminazione pubblica;

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

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 il completamento di una pista ciclo-pedonale il cui primo stralcio è stato realizzato questa primavera, e 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 3.00 divisa in centro da un cordolo di 26 cm. il percorso ciclopedonale è pavimentato con un conglomerato tricomponente, meno che nella zona della passerella che sarà realizzato in legno o in materiale riciclato antisdrucchiolevole. 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 in corrispondenza della rotonda sull'incrocio tra Viale Martelli, Viale Dante, Via Martiri Concordiesi e Via Riviera del Pordenone 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 pavimentazioni, in conglomerato tricomponente antisdrucchiolevole (graniglie di adeguata granulometria impastate con cemento e bitume) e per alcuni tratti in legno o plastica riciclata;

Tutto il percorso ciclabile risulterà 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 tattilopiantare, 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 dai cordoli contenenti le piste.

In una tale situazione il non vedente cammina basandosi sugli indizi acustici rappresentati dall'eco dei muretti 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 in corrispondenza degli attraversamenti pedonali e dell'ingresso al Parco.

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 sono già esistenti sia su Via Mazzini che su Via Pola e già a norma anche per le persone diversamente abili.

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% (passerella ciclopedonale su corso d'acqua e percorso in quota nel Parco San Carlo), 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 (2,50 m), comunque non è mai inferiore a cm 90.

ART. 8 – ARREDO URBANO

Sono previsti la sola posa di elementi di 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.

“Vie d'acqua e di Terra” – Connessione delle aree verdi – Percorso ciclopedonale dei Parchi San Valentino – San Carlo – Parco del Seminario – II° Tratto Via Martiri Concordiesi -

ASSEVERAZIONE

La sottoscritta,

geom. Miriam Gianessi in qualità di progettista delle opere in oggetto e come Funzionario Tecnico del Settore Ambiente e Mobilità del Comune di Pordenone,

ASSEVERA

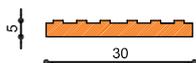
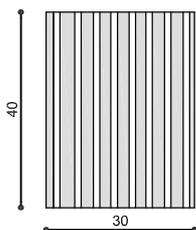
Che la progettazione delle opere è conforme a quanto stabilito dalle disposizioni adottate ai sensi del D.P.R. 24.07.1996 n° 503 recante norme per l'eliminazione delle Barriere Architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici, alla L.R. 24 maggio 2004 n° 15, nonché secondo le disposizioni dell'art.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

Geom. Miriam Gianessi

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

TIPO A

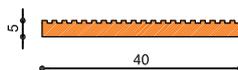
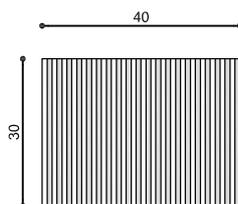
LASTRA 40x30 FINITURA
DOPPIO STRATO QUARZATA
COLORE IN CONTRASTO CON
PAVIMENTAZIONE CODICE
DI DIREZIONE RETTILINEA



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

TIPO B

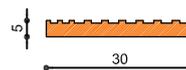
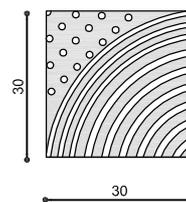
LASTRA 30x40 FINITURA
DOPPIO STRATO QUARZATA
COLORE IN CONTRASTO CON
PAVIMENTAZIONE CODICE
DI ATTENZIONE SERVIZIO



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

TIPO C

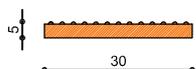
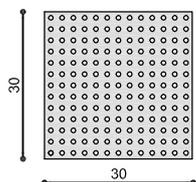
LASTRA 30x30 FINITURA
DOPPIO STRATO QUARZATA
COLORE IN CONTRASTO CON
CODICE SVOLTA AD L



4 LASTRE 30x30 FORMANO
UN QUADRATO DI 60cm

TIPO D

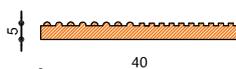
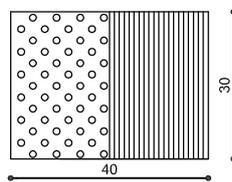
LASTRA 30x30 FINITURA
DOPPIO STRATO QUARZATA
COLORE IN CONTRASTO CON
CODICE DI INCROCIO A T



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

