
REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA
PROVINCIA DI PORDENONE - COMUNE DI CASARSA DELLA DELIZIA

OPERA: **LAVORI DI SISTEMAZIONE E ASFALTATURA STRADE
COMUNALI**

PROGETTO ESECUTIVO

COMMITTENTE: **AMMINISTRAZIONE COMUNALE**
Comune di Casarsa della Delizia (PN) - Piazza IV Novembre, 23

OGGETTO:

**RELAZIONE SUI PROVVEDIMENTI
PER IL SUPERAMENTO DELLE
BARRIERE ARCHITETTONICHE**

ELABORATO N.

1.4

DATA: MARZO 2015			
------------------	--	--	--

PROGETTO E DIREZIONE LAVORI:

BLARASIN ing. DANIELE

Viale Dante, 21 - 33170 PORDENONE
tel. 0434/521626 - fax 0434/521422

1. RELAZIONE SUI PROVVEDIMENTI PER IL SUPERAMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

L'intervento in progetto riguarda esclusivamente spazi pubblici ed è quindi assoggettato, in materia di barriere architettoniche, al D.P.R. 24/06/96 n. 503 ("Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici"), che richiama, per le specifiche tecniche, il D.M. 14/06/89 n. 236.

Come verrà illustrato dettagliatamente nel seguito, tuttavia, **nella maggior parte delle aree di intervento le disposizioni del decreto non si applicano, ai sensi dell'art. 1 comma 3 del provvedimento**, in quanto le opere previste sono di tipo meramente manutentivo e non comprendono nuove realizzazioni o ristrutturazioni. In tali aree, inoltre, gli interventi non interessano spazi normati dal decreto (spazi pedonali, marciapiedi, attraversamenti pedonali, arredo urbano, parcheggi, edifici, etc.), ma solo la carreggiata stradale destinata al transito degli autoveicoli.

Via Castellarin, Via Manaras, Via Monte Grappa e via Sile

Le opere previste su queste strade contemplano esclusivamente il rifacimento della pavimentazione in conglomerato bituminoso della carreggiata stradale, senza alcuna opera sugli spazi destinati alla circolazione pedonale (quali marciapiedi, parcheggi, etc.) che possano risultare effettivamente significative ai fini del superamento delle barriere architettoniche. In particolare non si prevede di modificare apprezzabilmente i dislivelli tra il piano dei marciapiedi, ove presenti, e il piano carrabile, né la larghezza dei marciapiedi stessi; gli attraversamenti pedonali verranno riproposti nelle posizioni attuali; non verranno effettuate modifiche all'impianto di illuminazione pubblica che possano comportare variazioni della visibilità degli ostacoli o degli attraversamenti pedonali nelle ore notturne; non verranno installati nuovi impianti semaforici, né nuovi elementi di arredo urbano. In definitiva le opere previste nelle sopraelencate aree di intervento non hanno alcuna incidenza ai fini della normativa per il superamento delle barriere architettoniche.

Via Piave

Oltre al rifacimento della pavimentazione in conglomerato bituminoso della carreggiata stradale, su via Piave il progetto comprende anche il completamento di due tratti di marciapiede attualmente mancanti a margine della corsia Est, in prossimità dell'incrocio con la s.s. 13, per uno sviluppo di circa 22m, e a ridosso dell'incrocio con via Vittorio Veneto, per uno sviluppo di circa 100m.

Con riferimento al primo tratto, per ragioni di allineamento e uniformità del margine della carreggiata stradale il nuovo marciapiede dovrà riproporre le stesse dimensioni del marciapiede esistente di cui costituisce prolungamento, ovvero larghezza iniziale pari a circa 1.50m (che però va restringendosi verso l'incrocio) e dislivello rispetto al piano stradale pari a 15cm: il percorso sarà purtroppo caratterizzato da una strozzatura in prossimità dell'incrocio con il marciapiede a margine della s.s.13, a causa dell'esistente palo dell'impianto semaforico che non è oggetto di intervento e che comunque non è possibile spostare in altra posizione. Resta in ogni caso salva la possibilità di inversione di marcia da parte di una persona su sedia a ruote in punti non eccessivamente distanti tra loro. Per il nuovo manufatto verranno riproposti anche i materiali e la finitura del marciapiede esistente, ovvero pavimentazione in cubetti di porfido (che per caratteristiche intrinseche è antisdrucchiolevole ai sensi del 4.2.2 e 8.2.2 del DM 236/89) e cordonata laterale in masselli di pietra naturale di colore chiaro, molto differenziato rispetto a quello della pavimentazione. Il nuovo marciapiede resterà interrotto dal passo carraio esistente, che sarà raccordato con il piano viabile e con il piano del marciapiede da brevi rampe a pendenza non superiore a 15% come consentito dal capitolo 8.2.1 del D.M. 236/89.

Per quanto riguarda invece il secondo tratto di marciapiede interessato dall'intervento (quello verso l'estremità Sud della via), per le ragioni tecniche ed economiche evidenziate nella relazione tecnico-illustrativa verrà posata la cordonata laterale in masselli di pietra come per il tratto precedentemente descritto, ma la pavimentazione del marciapiede verrà realizzata in pietrischetto rullato, rimandando la realizzazione della pavimentazione in porfido ad eventuale altro intervento a cura dell'Amministrazione. Si tratta di un nuovo marciapiede da realizzarsi in un contesto già completamente urbanizzato, con edifici privati affacciati sulla strada e separati da questa per mezzo di recinzioni variamente conformate: la larghezza del marciapiede non potrà quindi essere uniforme e stabilita a livello progettuale, ma sarà quella

risultante dall'esigenza di mantenere un allineamento per la cordonata bordo strada in relazione alla larghezza della carreggiata stradale e dall'effettiva configurazione delle recinzioni delle proprietà private afferenti al marciapiede stesso. Si partirà quindi da una larghezza di circa 2.00m in corrispondenza all'incrocio con via Vittorio Veneto, per arrivare ad un minimo di circa 90cm in corrispondenza del punto di corda della curva, all'altezza del civico n. 7. Resta in ogni caso salva la possibilità di inversione di marcia da parte di una persona su sedia a ruote in punti non eccessivamente distanti tra loro, in corrispondenza agli allargamenti relativi ai passi carrai e allo sbocco su via Piave di un paio di piccole strade laterali interne: in tali punti il piano del marciapiede sarà raccordato con il piano viabile da brevi rampe a pendenza non superiore a 15%. La pavimentazione del nuovo manufatto, come detto, sarà di tipo temporaneo e realizzata in pietrischetto perfettamente rullato e livellato, reso uniforme mediante saturazione superficiale con inerti fini additivati con polvere di cemento per aumentarne la compattezza e la resistenza all'abrasione: la finitura superficiale sarà quindi sicuramente antisdrucchiole ai sensi del 4.2.2 e 8.2.2 del DM 236/89. Il dislivello rispetto al piano stradale sarà contenuto entro i 15cm.

Via Turridetta

L'intervento in questa area comprende l'allargamento del tratto intermedio della via per adeguare la larghezza della carreggiata stradale a quella dei tratti adiacenti e per realizzare, sul lato Nord, una pista ciclabile a senso unico su corsia riservata ricavata dalla carreggiata stradale. La nuova pista ciclabile sarà destinata all'uso esclusivo da parte delle biciclette e non prevede la possibilità di transito da parte dei pedoni. Trattandosi di aree al di fuori del centro abitato, il progetto non prevede in questa zona la realizzazione di nuovi marciapiedi o di spazi destinati alla circolazione pedonale.

Via Aguzze

Le opere in progetto comprendono il rifacimento del piccolo marciapiede presente all'interno del sottopasso ferroviario: si tratta di un percorso in calcestruzzo di larghezza pari a soli 60cm con dislivello di circa 23cm rispetto alla sede stradale. Il

suo rifacimento si rende necessario solamente per permettere la realizzazione degli interventi di impermeabilizzazione del piano viabile, afflitto da infiltrazioni di acqua di falda dal fondo e dai muri laterali. Trattandosi quindi di un intervento di natura manutentiva, non vi è l'obbligo di applicare le disposizioni del D.P.R. 503/96.

Data la ristrettezza degli spazi disponibili all'interno del sottopasso (che ospita una sola corsia carrabile di larghezza pari a 3m, gestita in senso unico alternato per mezzo di impianto semaforico), il nuovo marciapiede dovrà riproporre una larghezza analoga all'esistente: non risulterà quindi accessibile a persone su sedia a ruote nemmeno nella configurazione di progetto. Gli unici miglioramenti possibili agli effetti del superamento delle barriere architettoniche sono la limitazione a 15cm del dislivello rispetto alla carreggiata e il raccordo con la pavimentazione stradale mediante piccole rampe in ingresso e in uscita dal sottopasso. Il nuovo manufatto manterrà la pavimentazione in calcestruzzo liscio, che verrà perfezionata con finitura superficiale al quarzo ad effetto scopato, quindi sicuramente antiscivolo.

Provvedimenti per l'autonoma mobilità delle persone videolese (Art. 71 L.R. 14/2002 e s.m.i.).

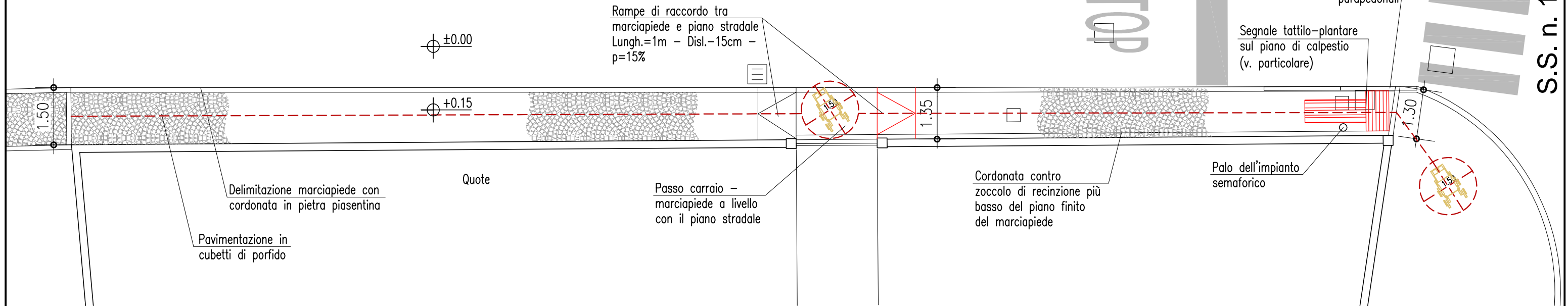
Come già evidenziato, il progetto interviene su spazi che possono essere interessati dalla mobilità pedonale solamente in corrispondenza dei nuovi tratti di marciapiede su via Piave, previsti a completamento del percorso pedonale esistente per uno sviluppo di circa 20m (tratto Nord) e 100m (tratto Sud). Per agevolare la fruizione autonoma del percorso da parte di persone videolese è prevista l'installazione di una serie di segnali tattilo-plantari sul piano di calpestio (ITPC sistema loges) con la funzione di segnalare l'intersezione con il percorso promiscuo pedonale-ciclabile presente sul vicino marciapiede a margine della s.s. 13 (tratto Nord) e le intersezioni con le strade laterali nel tratto Sud. Sono inoltre previsti segnali tattilo-plantari di tipo rettilineo per guidare l'utente attraverso il restringimento causato dalla palina dell'impianto semaforico esistente e la barriera/parapetto di interdizione presente sul lato verso la carreggiata.

Pordenone, marzo 2015

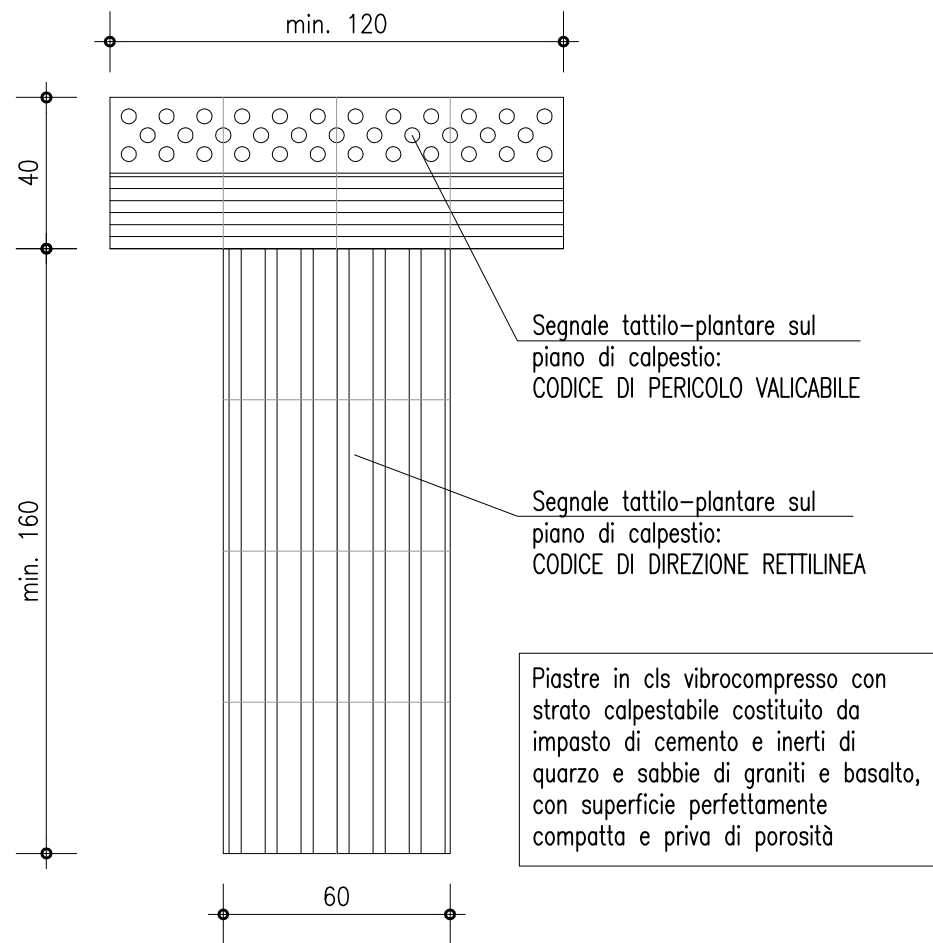
Il progettista
Ing. Daniele Blarasin

Allegati: n. 4 planimetrie

Via Piave



PLANIMETRIA, scala 1:100



PARTICOLARE SEGNALE TATTILO-PLANTARE, scala 1:20

Via Piave

Strada/cortile privato
(Area non pavimentata)

Rampa di raccordo tra marciapiede e piano stradale Lungh.=1m - Disl.=13cm - p=13%

Passo carraio

Pavimentazione in pietrischetto rullato

Delimitazione marciapiede con cordonata in pietra piacentina

Rampa di raccordo tra marciapiede e piano stradale Lungh.=1m - Disl.=13cm - p=13%

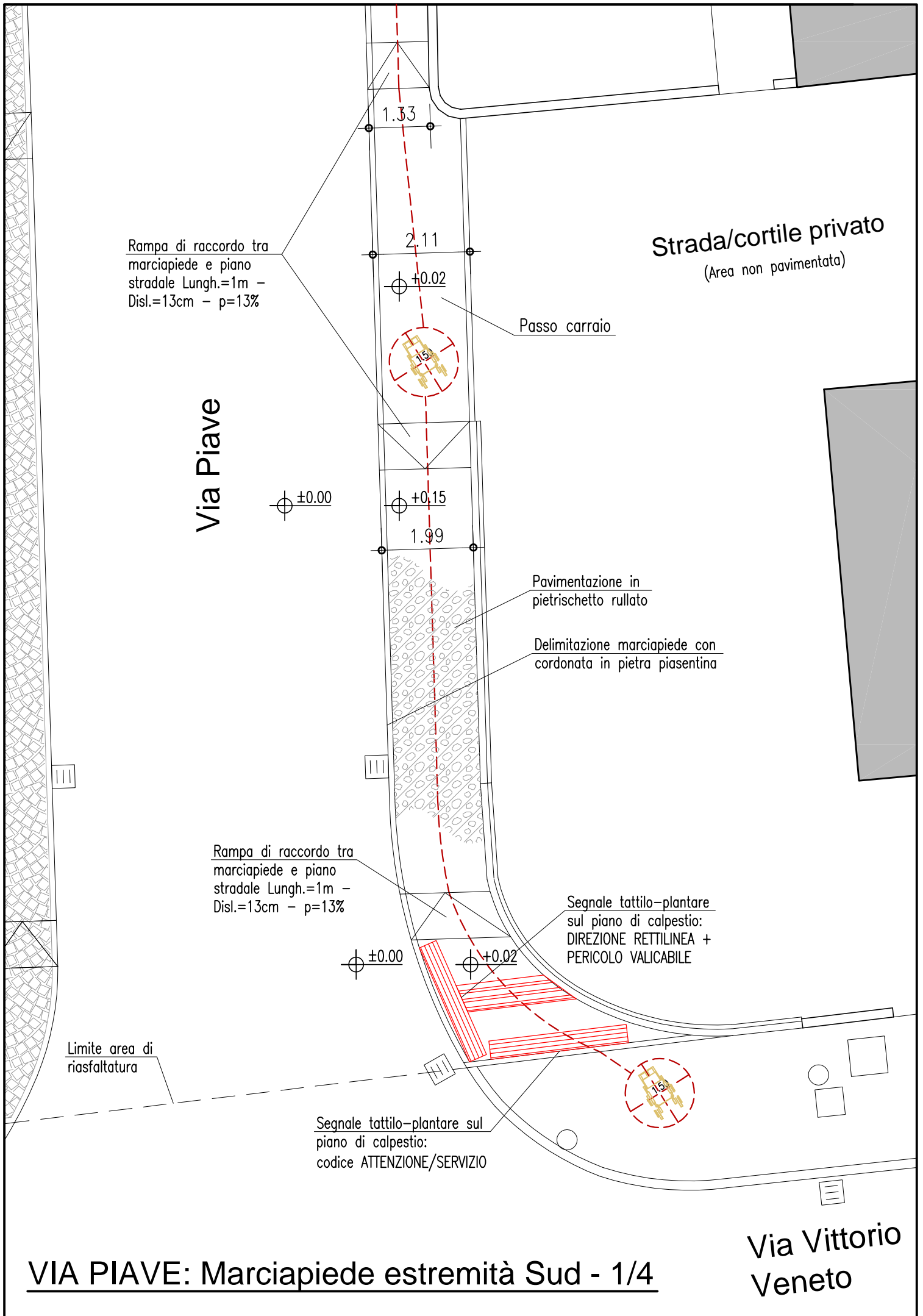
Segnale tattilo-plantare sul piano di calpestio: DIREZIONE RETTILINEA + PERICOLO VALICABILE

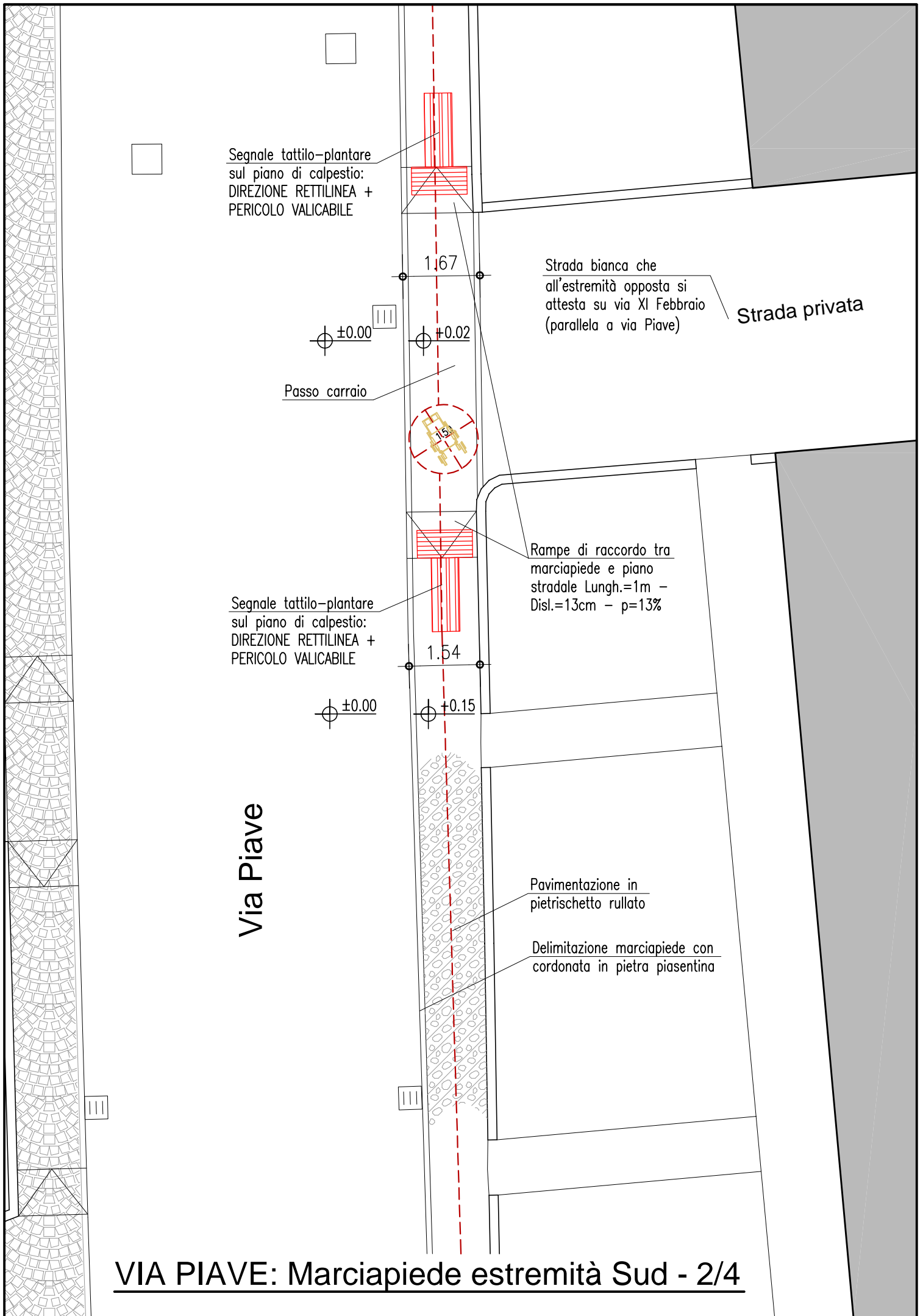
Limite area di riasfaltatura

Segnale tattilo-plantare sul piano di calpestio: codice ATTENZIONE/SERVIZIO

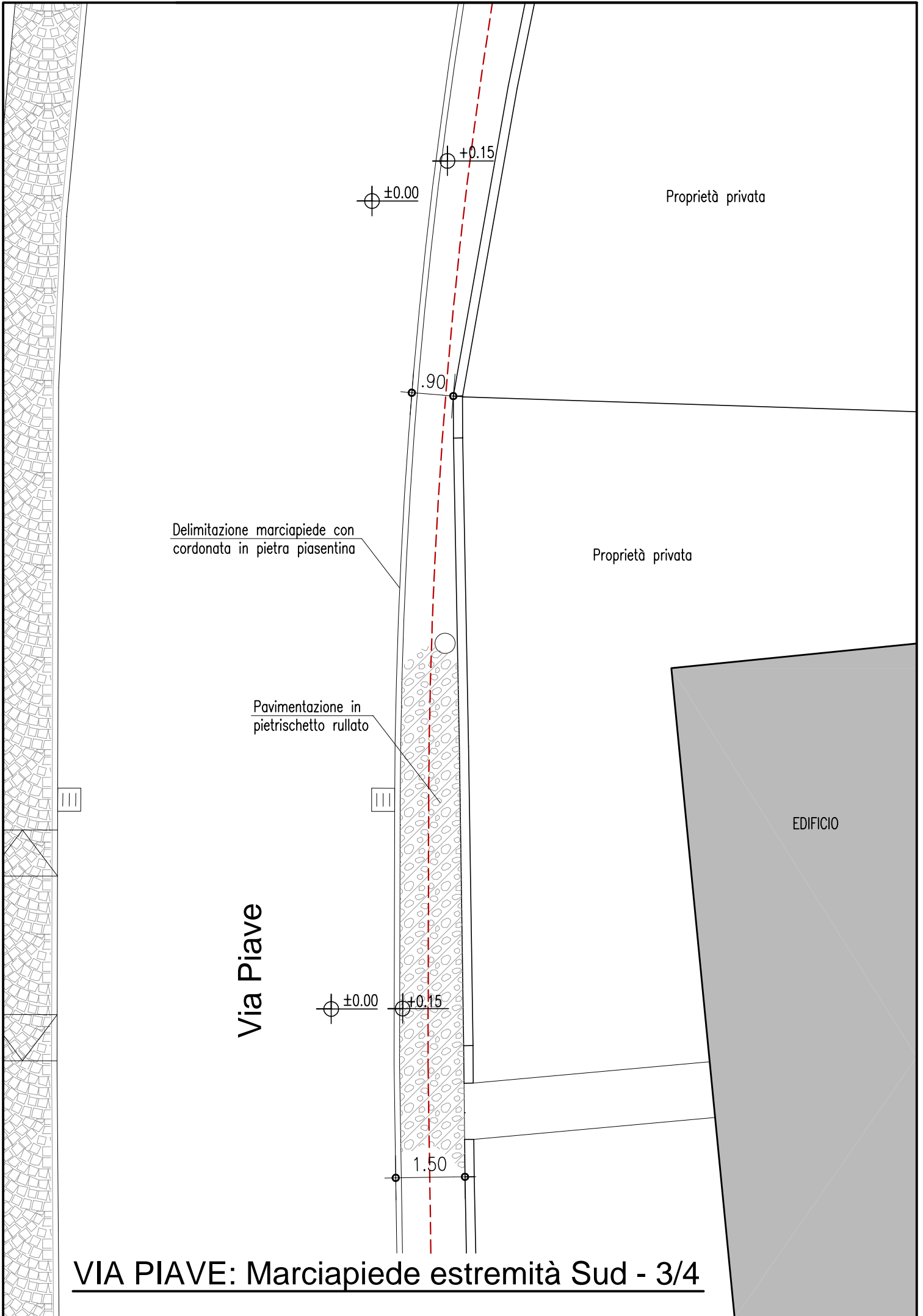
VIA PIAVE: Marciapiede estremità Sud - 1/4

Via Vittorio Veneto





VIA PIAVE: Marciapiede estremità Sud - 2/4



Proprietà privata

Delimitazione marciapiede con
cordona in pietra piacentina

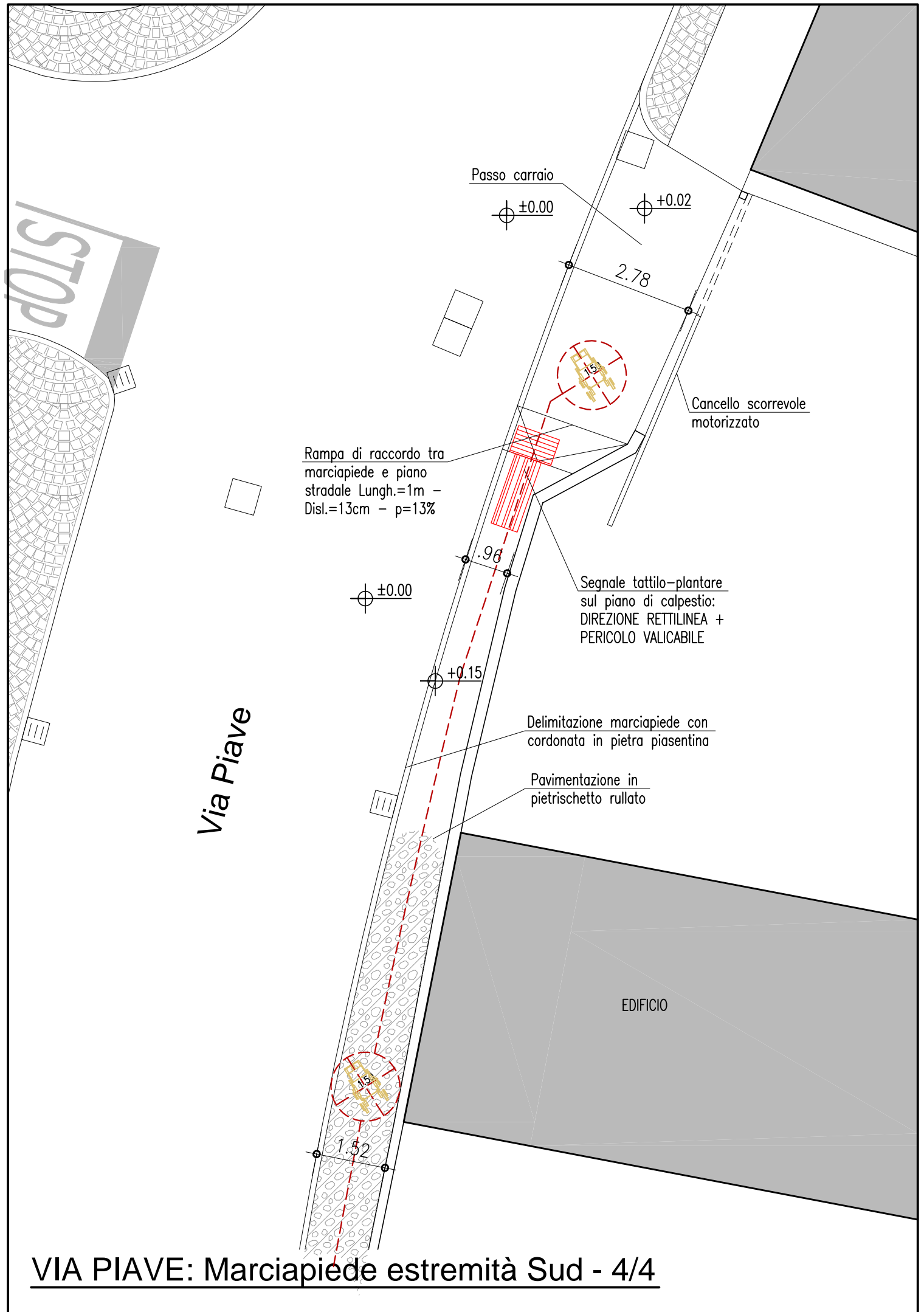
Proprietà privata

Pavimentazione in
pietrischetto rullato

EDIFICIO

Via Piave

VIA PIAVE: Marciapiede estremità Sud - 3/4



Via Piave

Passo carraio

±0.00

+0.02

2.78

Cancello scorrevole motorizzato

Rampa di raccordo tra marciapiede e piano stradale Lungh.=1m - Disl.=13cm - p=13%

±0.00

Segnale tattilo-plantare sul piano di calpestio: DIREZIONE RETTILINEA + PERICOLO VALICABILE

+0.15

Delimitazione marciapiede con cordonata in pietra piacentina

Pavimentazione in pietrischetto rullato

EDIFICIO

1.32

VIA PIAVE: Marciapiede estremità Sud - 4/4