

COMUNE DI ORIA

PROVINCIA DI BRINDISI



OGGETTO:

PIANO DI LOTTIZZAZIONE DELL'INSULA BI

TITOLO:

RELAZIONE SULLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

COMMITTENTE:

Cannalire Lilliana, nata a Francavilla F.na il 14/01/1963

FIRMA:

PROGETTISTA:

STUDIO D'INGEGNERIA

Inq. Cosimo Pescatore
vico Firenze, 4
72024 - Oria (BR)
tel 0831 845970 - fax 0831 840780
email: inq.pescatore@gmail.com

DATA:

01/03/2024

DISEGNATO

CODICE

COMMESSA

NUMERO

Questo disegno di proprietà
dello "Studio d'Ingegneria Pescatore"
è tutelato a termini di legge

aggiornamento	disegnato	approvato
_____	_____	_____

MOBILITA' PEDONALE

Per una corretta gestione della circolazione urbana, sia dei mezzi meccanici che dei pedoni, è necessario porsi una serie di domande per riuscire a raggiungere l'obiettivo di una fluida circolazione ponendo l'attenzione sui pedone per eliminare le conseguenze spesso a lui sfavorevoli. Nell'ambito della circolazione urbana dovrà assumere aspetto rilevante la mobilità pedonale e pertanto tutte le misure che consentono una giusta sicurezza nell'ambito degli spostamenti quali la giusta collocazione dei semafori, l'inserimento dei passaggi zebrati per l'attraversamento di strade interessate dalla circolazione degli autoveicoli etc.

La regolamentazione vigente prevede la godibilità generale degli spazi urbani, ossia il cittadino anche con impedita capacità motorie o sensoriali deve essere in grado di poter fruire oltre che delle strutture private anche delle opere di interesse collettivo intese quali, viabilità, impianti sportivi, parcheggi, verde ed edifici pubblici, ecc. Perciò occorre ricercare tutte quelle soluzioni progettuali che evitano impedimenti e/o danni al fine di consentire sia la mobilità pedonale che quella meccanizzata anche alle persone fisiche impedita o con ridotte capacità motorie.

In questo progetto particolare attenzione e cura è stata posta nella scelta delle pavimentazioni utilizzando un materiale antisdrucchiolo per i marciapiedi, prevedendo una larghezza ottimale degli stessi mai inferiore a metri 1,50, sia per i tratti interni di collegamento che per le strade di piano principali, oltre al collegamento delle rampette di salita sui marciapiede per l'accessibilità ai diversamente abili. Le stesse sono state previste con pendenza minore del 15% e per una profondità di metri 1,50. Ogni rampetta di accesso al marciapiede dovrà essere il consequenziale completamento dell'attraversamento della carreggiata da parte del diversamente abile attraverso il passaggio zebrato.

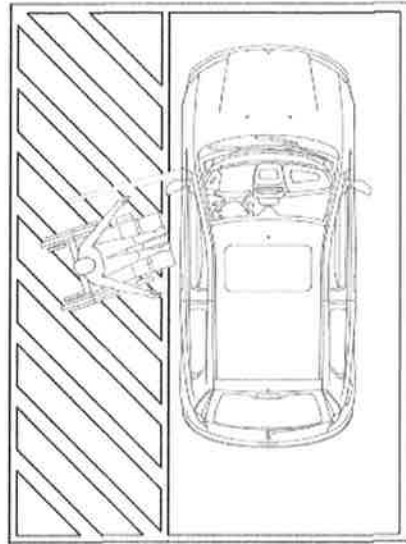
Nelle zone a parcheggio sono stati previsti diversi posti per gli utenti con difficoltà motorie che si avvalgono anche dell'uso della sedia a rotelle. Essi avranno a disposizione una larghezza globale del parcheggio di metri 4,80, di cui metri 2,40 riservata al parcheggio di ogni singola autovettura, oltre metri 1,50 riservata alla fascia di manovra per lo spostamento del disabile sino al raggiungimento del marciapiede.

Lo sviluppo di dette rampe di accesso ai lotti (raccordo tra piano carrabile e piano marciapiede) dovranno essere progettate in maniera da non superare metri 3,50 di larghezza per l'accesso al singolo edificio.

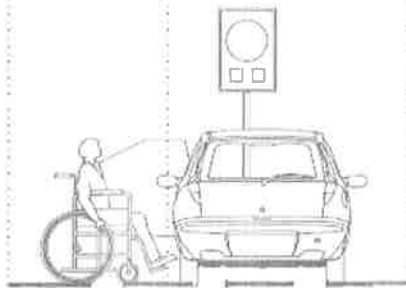
ACCESSIBILITÀ' ALLE UNITA' ABITATIVE

Tutte le unità abitative a realizzarsi (con Permesso a Costruire) dovranno rispettare le norme di accessibilità, di visitabilità e di adattabilità previste dalla L. 13/89, D.M 236/89, e successive e comunque secondo le normative vigenti all'atto della richiesta del permesso di costruire.

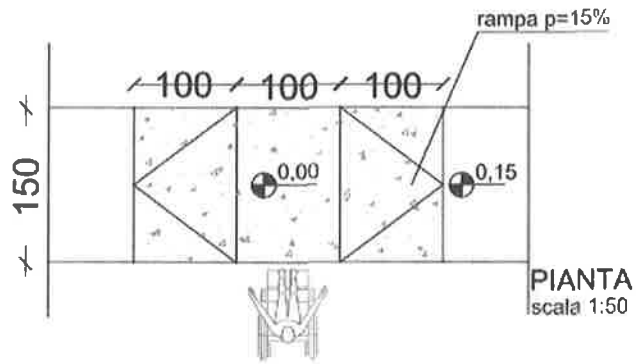
Tipologia parcheggi
scala 1:50



150 230



Attraversamenti pedonali: rampa di accesso al marciapiede



Tipologia degli accessi ai passi carrabili posti sulle strade esistenti e di progetto

