

1



Foto del parcheggio riservato su Via Firenze

CRITICITA':

1. Posto auto riservato sulla sinistra di una strada a senso unico e adiacente all'aiuola: se a guidare è la persona con disabilità il bordo rialzato dell'aiuola impedisce o comunque non agevola le manovre di salita/discesa dall'auto alla coarrozina e viceversa.
2. Corridoio tra le aiuole: larghezza 120cm circa, sufficiente al passaggi di una sedia a ruote. Non sono presenti dissuasori per la sosta dal alto della piazza, che impediscono l'ostruzione dello stesso da parte delle auto in sosta.
3. Assenza di segnalazione tattile.(??)

PROPOSTA DI INTERVENTO

1. Spostamento in avanti dello stallo, per evitare lo spostamento del palo illuminazione. Allargamento dello stallo a scapito dell'aiuola per creare lo spazio di discesa/salita e di manovra a livello del piano stradale.
2. Installare dei dissuasori di sosta sulla piazza in corrispondenza dei corridoi tra le aiuole.
3. In alternativa alla proposta di cui ai punti 1 e 2, spostare lo stallo riservato alle persone con disabilità sulla Piazza, considerando le dimensioni minime del D.M.LL.PP. 236/89 e cioè 320m cm larghezza e 500 cm lunghezza.

2a



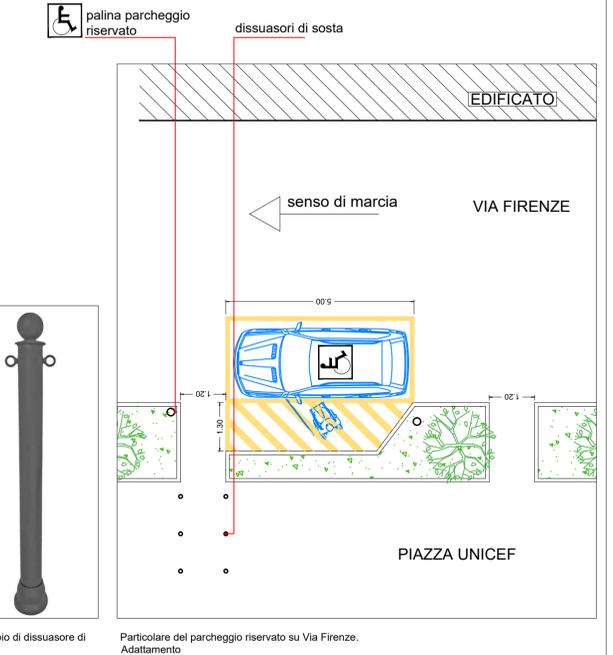
Vista del parcheggio su Via G.L. Bernini

CRITICITA':

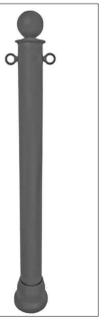
1. Parcheggio su Via G.L. Bernini. Pavimentazione degli stalli drenante realizzata con griglie salvaprato in plastica. La tenuta nel tempo del sistema drenante e della griglia non è sufficiente ad impedire la formazione di situazioni che rendono difficoltoso il passaggio e la manovra di una sedia a ruote (risalti maggiori di 5mm).

PROPOSTA DI INTERVENTO.

1. Realizzazione di pavimentazione drenante con elementi in pietra/cemento autobloccanti, in modo da ottenere un piano di calpestio con risalti nulli o inferiori a 2mm e fughe inferiori a 5mm.
2. Valutare la creazione di uno stallo riservato alle persone con disabilità, con dimensioni come rappresentato nella Scheda di Progetto n. XXXXX.



Particolare del parcheggio riservato su Via Firenze. Adattamento



Esempio di dissuasore di sosta

2b



La fontana nei pressi del Municipio

3



Vista del parcheggio su Via Bramante



Parcheggio Via Bramante. La stazione di ricarica dei veicoli elettrici

CRITICITA':

1. Isola della fontana. La rampa che collega il piano stradale con il livello della fontana presenta un gradino, di 3.5cm circa, per cedimento della pavimentazione. Ha una pendenza del 13% circa.
2. Il percorso di collegamento tra il piano stradale e la rampa è costituito dalla pavimentazione drenante con griglie in plastica, la stessa di cui sono costituiti i parcheggi.

PROPOSTA DI INTERVENTO.

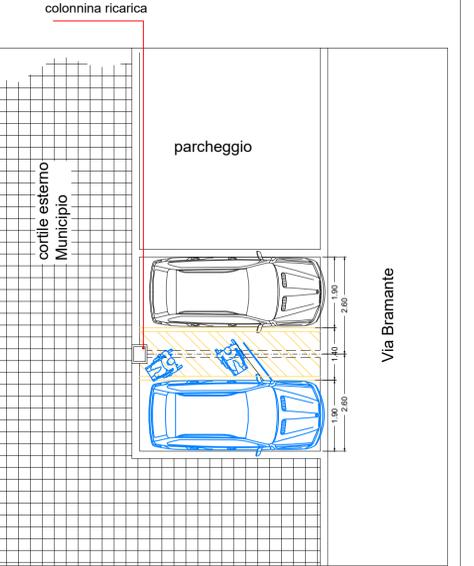
1. Isola della fontana. Eliminare il gradino tra rampa e livello del piano stradale. Allungare lo sviluppo della rampa per diminuire la pendenza longitudinale (fino ad un massimo dell'8%). Qualora invece si dovesse decidere di riservare lo stallo adiacente alla rampa alle persone con disabilità, si può raggiungere la pendenza della rampa pari al 12%, che significa allungare la rampa di circa 20cm.
2. Percorso di collegamento tra il piano stradale e la rampa. Realizzazione di pavimentazione drenante con elementi in pietra/cemento autobloccanti, in modo da ottenere un piano di calpestio con risalti nulli o inferiori a 2mm e fughe inferiori a 5mm.

CRITICITA':

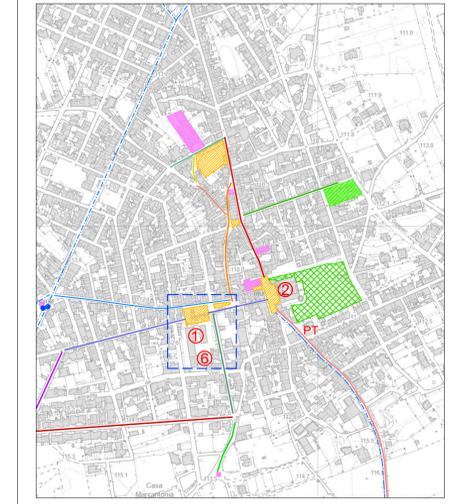
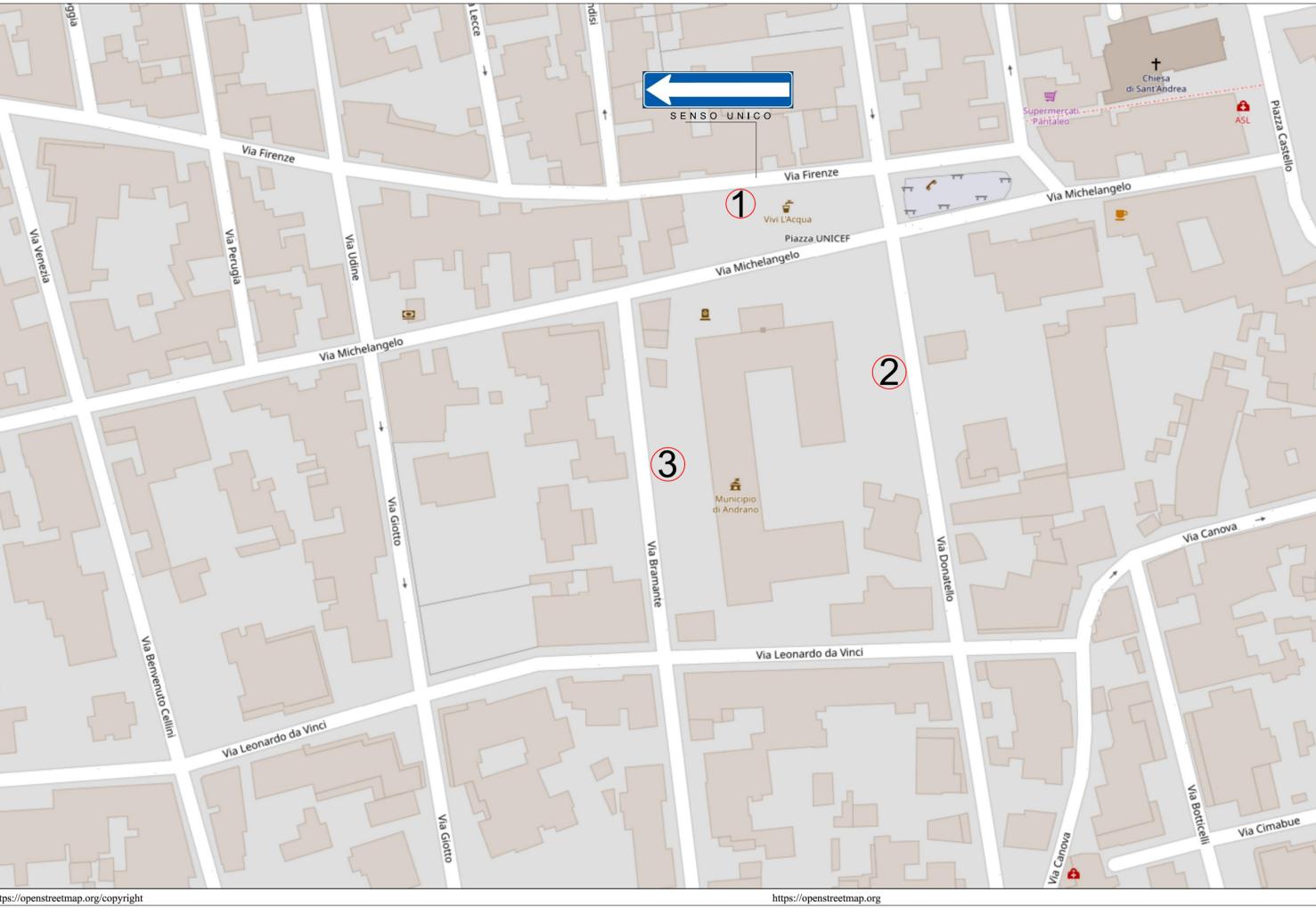
1. Parcheggio su Via Bramante. Pavimentazione degli stalli drenante realizzata con griglie salvaprato in plastica. La tenuta nel tempo del sistema drenante e della griglia non è sufficiente ad impedire la formazione di situazioni che rendono difficoltoso il passaggio e la manovra di una sedia a ruote (risalti maggiori di 5mm).
2. Dimensioni stalli (n.2) della Stazione di ricarica Veicoli Elettrici, di larghezza 260cm circa, non sufficiente ad ospitare auto guidata da persone con disabilità. Le prese sono ad un'altezza di 110cm circa da terra.

PROPOSTA DI INTERVENTO.

1. Realizzazione di pavimentazione drenante con elementi in pietra/cemento autobloccanti, in modo da ottenere un piano di calpestio con risalti nulli o inferiori a 2mm e fughe inferiori a 5mm. Si consiglia complanarietà tra la pavimentazione degli stalli e quella del cortile esterno, nonché con il piano stradale, come già lo è.
2. Al fine di consentire la ricarica dei veicoli elettrici guidati dalle persone con disabilità si consiglia aumentare la larghezza di uno o di tutti e due gli stalli. Si può prevedere una sola fascia centrale di larghezza di 130cm, per le operazioni di salita/discesa dal veicolo alla sedia e viceversa.



Particolare della stazione di ricarica veicoli elettrici. Adattamento



ANDRANO PER TUTTI

P.E.B.A. Piano Eliminazione Barriere Architettoniche

PROGETTO P01 PIAZZA UNICEF

P.S01.P.U. dicembre 2023 scala REV. 00

R.U.P. Architetto Biagio MARTELLA progettista architetto Rocco PAPPACCOGLI