

ACCESSIBILITÀ URBANA:

BARRIERE ARCHITETTONICHE E PERCORSO IPOVEDENTI

Il progetto di realizzazione della passerella e sovrappasso di Peccioli prevede l'acquisizione della piena accessibilità di spazi a carattere pubblico posti a quote differenti e l'ottenimento del requisito di piena accessibilità integrata tra le varie situazioni nei contesti urbani al fine di raggiungere la massima fruibilità degli spazi. In particolare con la passerella sopraelevata si rende possibile abbattere le barriere derivanti dai dislivelli naturali e artificiali che caratterizzano la porzione di tessuto urbano interessata dall'intervento e che attualmente escludono un'accessibilità totale al centro storico di Peccioli.

Il generale tema dell'accessibilità è planimetricamente descritto nell'elaborato di progetto esecutivo di pertinenza.

L'idea progettuale di una passerella sopraelevata accessibile tramite ascensori a diversi livelli per raggiungere la parte più alta della città persegue di per sé l'obiettivo di garantire il massimo livello di accessibilità urbana al centro della città storica.

Oltre a tale obiettivo di carattere generale, nelle aree adiacenti alle torri con ascensori tale problema è risolto prevedendo una serie di opere di puntuale raccordo tra le superfici pavimentali a diversa quota sui principali percorsi pedonali e attraverso il rispetto delle indicazioni normative in merito a pendenze massime e ampiezze minime dei percorsi.

Nello specifico meritano notazione le scelte progettuali adottate rispetto alle pendenze di tutte le superfici di raccordo con il sistema dei percorsi esistenti che restano comprese tra il 2% ed il 5% nel rispetto dei requisiti previsti e come richiesto dalla norma del DPGR Regione Toscana n.41/R.

Tutti gli attraversamenti delle sedi stradali saranno risagomati, ove non già lo fossero, con raccordi idonei all'eliminazione di dislivelli non fruibili. In presenza di gradini o salti di quota, saranno realizzati scivoli di larghezza e pendenza conformi alle norme per il superamento delle barriere architettoniche ed in tali circostanze sono state organizzate anche le segnalazioni a terra del tipo Loges, in ausilio a soggetti ipovedenti.

Lo studio delle percorrenze e della complessiva fruibilità ha reso possibile l'allestimento di detta segnaletica ad uso di soggetti ipovedenti ampliando così la libera fruizione ad ulteriori soggetti con difficoltà motorie.

A tale scopo si prevede quindi la organizzazione/realizzazione di un percorso tattile per ipovedenti (codici Loges) presso l'area lungo via VIII Marzo e parzialmente in corrispondenza dell'accesso all'ascensore da via Mazzini. Il percorso si organizza all'interno delle aree di accesso alle torri, strutturando alcuni tracciati, il primo nell'area adiacente a via VIII marzo, il secondo ad una quota superiore in corrispondenza dell'ascensore posto lungo via Mazzini. Si rimanda alla lettura del citato specifico elaborato di progetto per una puntuale comprensione dell'allestimento planimetrico.

Il sistema di ausilio per ipovedenti sarà costituito da moduli standard integrati nell'allestimento della nuova pavimentazione e avrà colore a contrasto al fine di guidare fruitori ipovedenti verso gli ascensori e gli attraversamenti pedonali delle sedi stradali.

Il sistema Loges, come noto, è definito con la realizzazione dei segnali e dei percorsi tattili in quarzo-cemento (pietra artificiale opportunamente lavorata) ottenuti per stampaggio delle lastre con macchinari di alta precisione, secondo il profilo e le esatte misure dei codici del linguaggio LOGES. Tali lastre, infatti, realizzate con le caratteristiche di riconoscibilità dei bordi e di scorrevolezza dei canaletti, hanno la caratteristica di essere praticamente indistruttibili e di poter essere utilizzate, scegliendo gli opportuni spessori, anche per risolvere il problema degli attraversamenti pedonali, dato che assolvono contemporaneamente ove necessario anche al requisito della carrabilità.

La sezione dei canaletti del codice rettilineo sarà trapezoidale ed il lato esterno delle piastre sarà smussato per raccordarsi meglio con la pavimentazione adiacente, dato che i cordoli devono anche in questo caso emergere per i loro 2 mm, mentre il fondo dei canaletti deve essere allo stesso livello della pavimentazione circostante per evitare il ristagno di acqua e terriccio al loro interno. Il progetto prevede la scelta di un colore della pista tattile a pavimento che risponda al requisito del contrasto di luminanza (minimo 40%);

i percorsi tattili a rilievo saranno realizzati con i seguenti codici:

Codice di Direzione Rettilinea - Le scanalature ed i rilievi dovranno segnalare al calpestio e/o al contatto con il bastone bianco la direzione del percorso. Le lastre dovranno essere formate da dodici rilievi trapezoidali: gli otto rilievi trapezoidali al centro, dovranno avere, la base maggiore di mm. 23.3, la base minore di mm. 19.1, e l'altezza di mm. 2.5 collocati ad un'interasse di mm. 59.15; i rilievi laterali (due + due)

dovranno avere la base maggiore di mm. 19.4 e mm. 30.3 (sull'esterno), la base minore di mm. 15.2 e l'altezza di mm. 2.5 collocati ad un'interasse di mm. 31.3. L'interasse tra le due diverse sezioni trapezoidali dovrà essere di mm. 33.5.

Codice di Pericolo Valicabile - Le lastre dovranno essere a rilievo. Il segnale potrà essere costituito da due lastre accostate o da una lastra unica comunque della larghezza complessiva di cm. 40 per una lunghezza pari alla larghezza necessaria . Al calpestio e/o al contatto del bastone bianco, segnerà la necessità di procedere con cautela. Il codice, dovrà avere le seguenti caratteristiche: La prima lastra, dovrà risultare a rilievo per mezzo di scanalature a sezione rettangolare. Le scanalature collocate parallelamente ad un lato della lastra e perpendicolari al percorso dovranno avere la larghezza di mm.3.75 e un'altezza mm.1.0, con un interasse di mm.7.84. e con 2 spessore totale di mm. 3.0 (4.0kg/m). La seconda lastra, dovrà risultare a rilievo per mezzo di bolli che dovranno essere del diametro di mm. 28 con un'altezza di mm. 5 con forma a calotta sferica raccordata ad angolo arrotondato. La superficie di ogni bollo dovrà riportare quattro segmenti circolari larghi mm. 0.4 con lo spessore di mm. 0.3.

Codice di Attenzione Servizio - Le lastre dovranno essere a rilievo per mezzo di scanalature a sezione rettangolare. Le scanalature collocate perpendicolarmente al percorso dovranno segnalare al calpestio e/o al contatto del bastone bianco una zona di servizio. I rilievi rettangolari dovranno avere la larghezza di mm. 3.75 e un'altezza di mm. 1.0, con un' interasse di mm. 7.84.

Codice di Incrocio a T - Le lastre dovranno essere a rilievo antiscivolo per mezzo di mini bolli. La pavimentazione dovrà segnalare al calpestio e/o al contatto del bastone bianco il raggiungimento nel percorso di un incrocio a "T". I mini bolli dovranno avere il diametro di mm. 13/15 con altezza di mm. 0.9 di forma tronco conica a spigoli smussati e lisciati (tali da consentire una perfetta igienizzazione).

Codice di Svolta obbligata a 90° - Le lastre dovranno essere realizzate a rilievo con bolli e rilievi a sezione trapezoidale di larghezza variabile. I rilievi avranno andamento a $\frac{1}{4}$ di cerchio rispetto a due lati della piastra dovranno segnalare al calpestio e/o al contatto del bastone bianco la svolta a destra o a sinistra del percorso. I bolli saranno distribuiti sul rimanente della piastra in modo tale da segnalare al calpestio e/o al

contatto del bastone bianco l'uscita dal percorso e la conseguente zona di pericolo. Le lastre dovranno essere formate da dodici rilievi trapezoidali con la superficie antiscivolo: gli otto rilievi trapezoidali centrali dovranno avere la base maggiore di mm. 23.3, la base minore di mm. 19.1, e l'altezza di mm. 2.5 collocati ad un interasse di mm. 59.15; i rilievi laterali (due + due) dovranno avere la base maggiore di mm. 19.4 e mm. 30.1 sull'esterno), la base minore di mm. 15.2 e l'altezza di mm. 2.5 collocati ad interasse di mm. 31.3. L'interasse tra le due diverse sezioni trapezoidali dovrà essere di mm. 33.5. I bolli dovranno avere il diametro di mm. 24 e l'altezza di mm. 5 con forma a calotta sferica.

Codice di Fine percorso - E' costituita da una mattonella 60*60 con un reticolo ed una croce centrale, indica la fine di un percorso per ipovedenti realizzata secondo il codice Loges.

Codice di Pericolo Invalicabile / Bordo Banchine - Le lastre dovranno essere a rilievo per mezzo di bolli distribuiti sulla superficie della piastra in modo tale da segnalare al calpestio e/o al contatto del bastone bianco l'approssimarsi della zona di pericolo. I bolli saranno del diametro di mm. 28 con un' altezza di mm. 5, con forma a calotta sferica raccordata ad angolo arrotondato. La superficie di ogni bollo dovrà riportare quattro segmenti circolari larghi mm. 0.4 con lo spessore di mm. 0.3.

Si rimanda ad apposita legenda presente nella tavola di progetto esecutivo PE.AR.07 per una completa comprensione delle tipologie di superfici in campo.

Sono state previste nell' ambito dell'allestimento delle **mappe tattili** utili all'orientamento all'interno dell'area e capaci di fornire le principali indicazioni di direzione verso i punti d' interesse.

Dette mappe tattili a rilievo saranno conformi alla Norma UNI 8207 e al Disciplinare tecnico approvato dalle associazioni di categoria per i simboli utilizzati e per il loro layout oltre che rispondenti ai criteri dell'essenzialità e dell'uniformità, indispensabili per qualsiasi sistema di segnaletica.