REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

AREA WELFARE
AAS.2 Bassa Friulana - Isontina

Comune di Pordenone

COMUNE DI PORDENONE

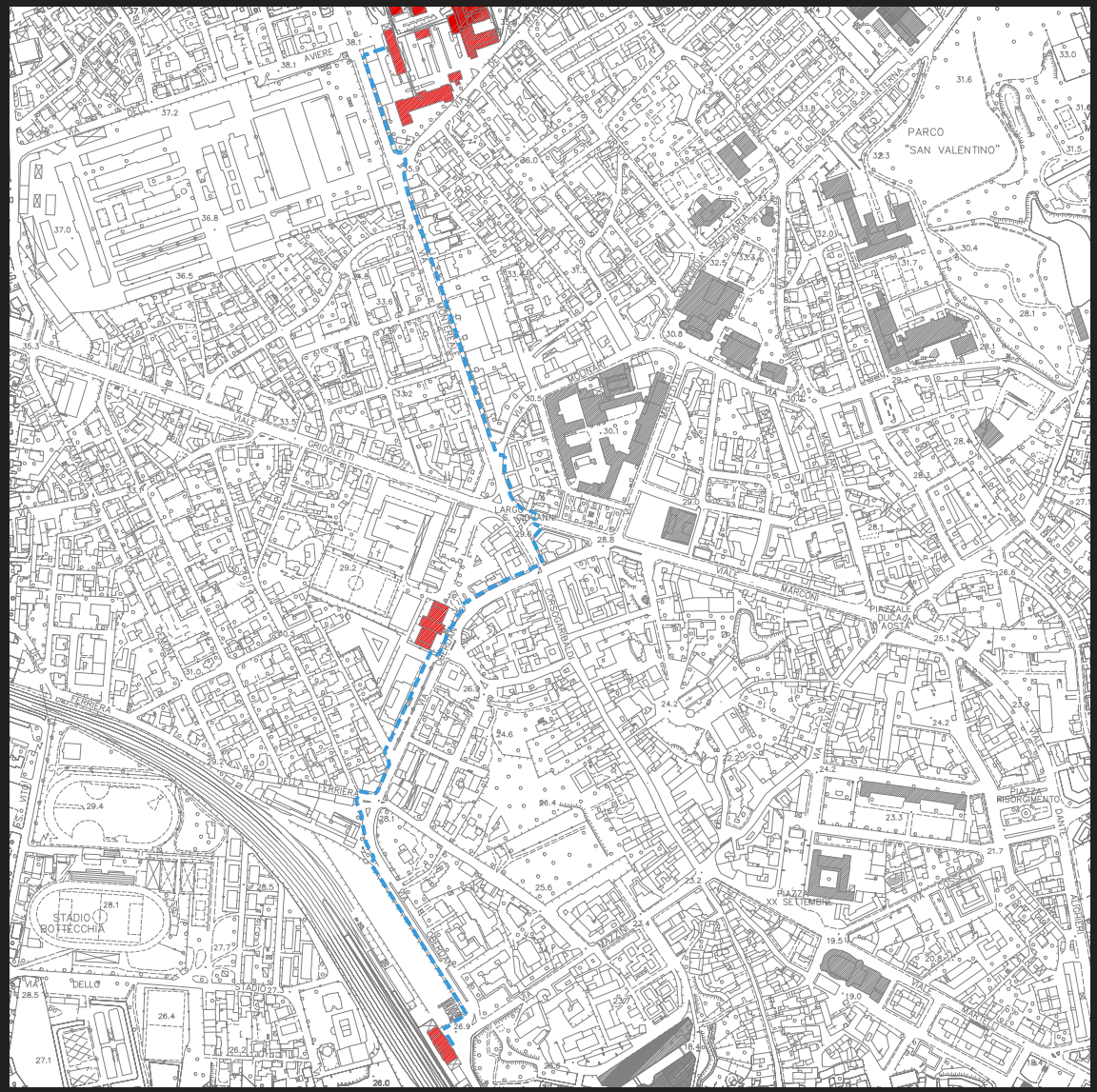
REPORT SINTETICO
ACCESSIBILITÀ URBANA

31 MARZO 2015

PERCORSO 5

OSPEDALE

DISTANZA **1.6 KM**



Mappa del percorso

Poli urbani

- **Stazione** ferroviaria
- **Biglietteria** delle corriere
- Sede della **Regione Friuli Venezia Giulia**
- Ospedale Civile **“Santa Maria degli Angeli”**

Itinerario del percorso

Centro intermodale 5

Via Guglielmo Oberdan 11

Largo S. Giovanni Bosco 18

Via Montereale 21

Centro intermodale

Il percorso valutato parte dalla stazione ferroviaria su via Pola, il cui unico **ingresso accessibile** è quello centrale, illuminato ma non coperto, con **rampa** di raccordo esterna con superficie antiscivolo e segnalato con il codice ISA[1] sulla porta a doppia volata.

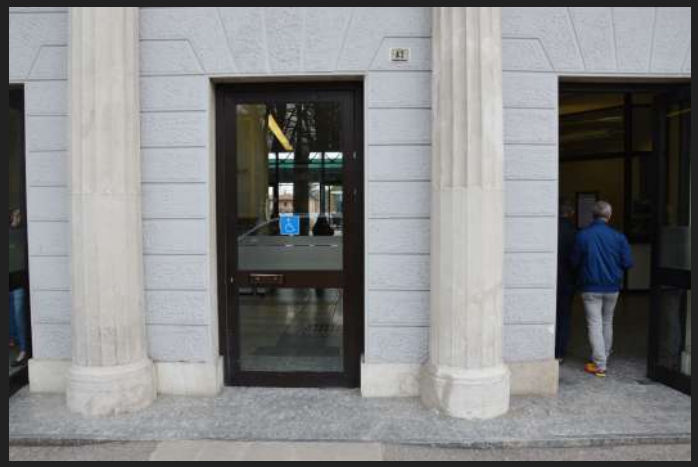
All'interno ci sono i **percorsi direzionali tattilo-plantari** che guidano verso i servizi principali e verso la **mappa tattile** con descrizioni bilingue italiano/inglese anche in **caratteri Braille**, collocata ad altezza e inclinazione corrette per facilitare la lettura. Sulla mappa sono anche riportati i percorsi tattili in modo da permettere alla persona cieca di crearsi una mappa mentale.

Gli **sportelli** sono collocati ad un'**unica altezza** e non sono previsti piani più bassi per la fruizione del servizio da parte di persone su sedia a ruote.

All'esterno sono stati riservati **due posti auto** a pettine di dimensioni corrette e ben segnalati collegati in origine attraverso un percorso diretto protetto da disuasori di sosta e dotato anche di segnalazioni tattilo-plantari, che è stato chiuso obbligando i fruitori a percorrere un tratto più lungo e non protetto perché su strada.

FIGURA 1 Spazio esterno alla stazione ferroviaria

FIGURA 2 Ingresso centrale accessibile



1 International Symbol of Accessibility

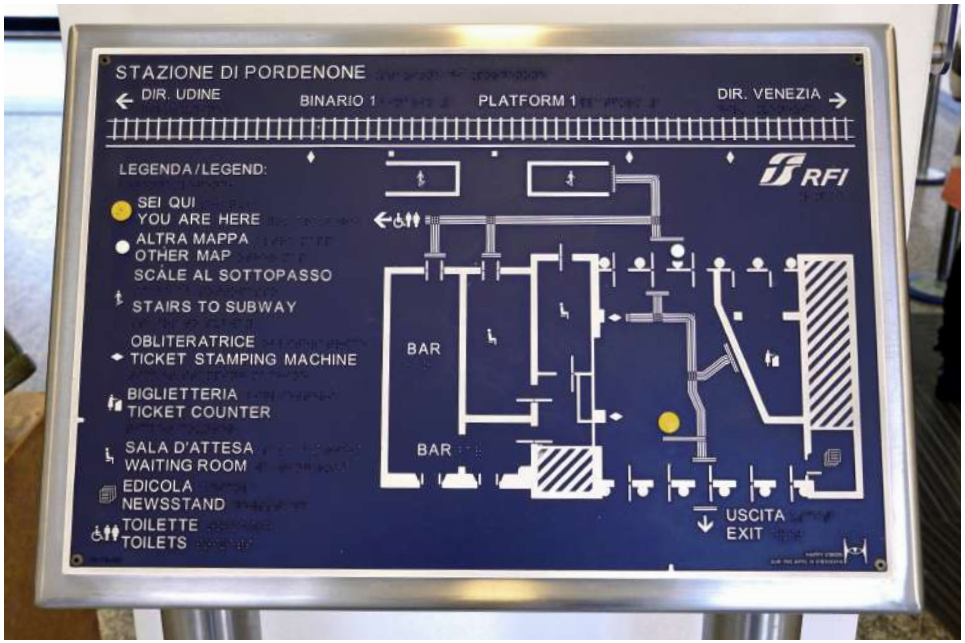


FIGURA 3 Percorsi tattilo-plantari all'interno della stazione

FIGURA 4 Mappa tattile della stazione con caratteri Braille

FIGURA 5 Percorso pedonale verso i parcheggi

FIGURA 6 Due parcheggi riservati a persone su sedia a ruote

Per raggiungere la *biglietteria delle corriere*, si attraversa via Pola su un passaggio in piano dal lato stazione, segnalato dalle strisce pedonali con buon contrasto, e **rampa** di raccordo verso via Guglielmo Oberdan.

Il **marciapiede** non presenta problemi di accessibilità ed è **fornito di codici tattili** per segnalare la fine prima del lungo **attraversamento pedonale** che conduce alle pensiline delle fermate delle corriere. Le strisce hanno un buon contrasto e una guida direzionale di larghezza inconsueta non funzionale all'uso del bastone come mezzo di orientamento; **mancano i segnali tattili** prima dell'attraversamento.

La biglietteria della stazione delle corriere, valutata per espresso interesse da parte del gruppo dei partecipanti, per la sua valenza e per la recente realizzazione, è accessibile e dotata all'interno di percorsi tattili direzionali; le porte in vetro, a doppia volata, sono correttamente dotate di segnalazione all'altezza degli occhi. Sul retro, c'è un ***posto auto riservato****, simile a quelli descritti in precedenza, ma* ***mancano le informazioni*** *per raggiungere l'ingresso più vicino che presenta una piccola soglia in prossimità della porta.*

Proseguendo, il **marciapiede** ha anche funzione di banchina ed è **dotato di codici tattili** di direzione e di attenzione bi-colore per facilitare la lettura agli ipo-vedenti; sono presenti pannelli informativi luminosi.

Al termine della pensilina, il percorso prosegue con un ulteriore lungo attraversamento con **doppia isola pedonale** dotato dei codici tattilo-plantari e raccordato correttamente. Al termine, è necessaria una svolta a destra – segnalata dai codici tattili direzionali – in cui confluisce anche il percorso ciclabile immettendosi in via Oberdan.

FIGURA 7 Posto auto riservato sul lato opposto del parcheggio

FIGURE 8 E 9 Ingresso principale della biglietteria delle corriere

FIGURE 10 E 11 Attraversamenti lungo la stazione delle corriere

FIGURA 12 Dettaglio dei segnali tattilo-plantari sulla banchina

In sintesi

Dimensioni

- larghezze e pendenze dei marciapiedi adeguate.

Informazioni

- presenza di mappa tattile con caratteri Braille nella stazione FS;
- percorsi tattili negli spazi interni;
- banchine con segnali tattilo-plantari.

Componenti

- presenza di panchine;
- bancone non fruibile a persone su sedia a ruote.

Illuminazione

- adeguata.

Sicurezza

- il percorso protetto dai posti riservati alla stazione dei treni è chiuso;
- lungo attraversamento pedonale.

Centro intermodale

Via Guglielmo Oberdan

Nel primo tratto, caratterizzato da un **largo marciapiede** alberato con pavimentazione in asfalto con lievi dissesti, c'è la **commistione del percorso pedonale** con quello ciclabile che confluiscono in largo S. Giacomo, un **contesto complesso** in cui il primo attraversamento è segnalato solo come ciclabile, prosegue di fianco ad un'aiuola che lo separa dal traffico veicolare proveniente da via Ferriera, e che manca di strisce pedonali per ricongiungersi con il tratto successivo di via Oberdan, punto in cui il marciapiede ha la rampa di raccordo disassata, per cui la persona su sedia a ruote è costretta a percorrere un breve tratto su strada; le indicazioni per il percorso ciclabile, invece, si interrompono in direzione di via Ferriera senza soluzione di continuità per l'attraversamento.

Di fatto il gruppo è costretto ad attraversare la strada in curva dopo un restringimento del percorso a causa dei cartelli stradali, ma perlomeno il senso unico adottato permette la visibilità dei veicoli che possono provenire soltanto dalla direzione frontale al percorso.

FIGURA 13 Marciapiede ciclo-pedonale dopo la stazione

FIGURA 14 Isola pedonale dell'attraversamento su via Ferriera

Il **marciapiede** successivo è **diviso a metà** per percorso pedonale – vicino agli edifici che fungono anche da guida naturale - e pista ciclabile verso la strada; a causa di questa divisione, la **larghezza** del percorso è **inferiore a 150 cm**, quindi la divisione dei percorsi è soltanto teorica.

L'**attraversamento** successivo, su vicolo Riccardo Selvatico, è segnalato **solo per il percorso ciclabile**, tanto che dopo il marciapiede è indicato come esclusivamente ad uso delle biciclette e il **percorso pedonale**, non segnalato, **prosegue** obbligatoriamente **attraverso un parcheggio** per raggiungere il marciapiede del condominio fra vicolo Riccardo Selvatico e via Oberdan.

FIGURE 15 E 16 Marciapiede con percorso ciclo-pedonale nel primo tratto ed esclusivamente ciclabile nel secondo

All'interno del parcheggio, c'è un **posto auto riservato** a pettine e segnalato correttamente privo di raccordo con il marciapiede che però ha un gradino di altezza inferiore a 2,5 cm.

Il **marciapiede** è coperto, con superficie antisdrucciolevole ma che presenta un **gradino isolato**, e al termine una **griglia** incassata che segnala la fine del marciapiede: è necessario, infatti, percorrere un altro tratto di **strada del parcheggio** e attraversare la via che porta al multipiano Oberdan, **priva di strisce** pedonali e ciclabili, per ricongiungersi con il marciapiede prospiciente alla sede della Regione Friuli Venezia Giulia.

Anche in questo caso, è stato diviso a metà per pedoni e biciclette; la larghezza è soddisfacente *ma viene rilevato che la* ***pendenza laterale*** *supera il 2 %*; la superficie è in pietra levigata e scivolosa in caso di pioggia.

FIGURA 17 Percorso obbligato sotto porticati

FIGURA 18 Parcheggio riservato in prossimità del marciapiede

L'ingresso della sede della Regione Friuli Venezia Giulia ha il **cancello automatico** con apertura interna – comunque sempre aperto durante l'orario di ufficio – e **citofono** posizionato a 145 cm da terra, con percorso coperto fino alla **porta scorrevole automatica** in vetro con fascia visiva ad altezza corretta, e **pavimentazione priva di segnali tattili**; il tappeto incassato segnala la prossimità della porta ed il materiale è adatto per la percorrenza delle carrozzine.

L'**attraversamento pedonale** e ciclabile su vicolo S. Giovanni Bosco è privo di dissesti, segnalato dalle strisce ma non dal cartello verticale; presenta un'**isola** al centro ed il percorso pedonale prosegue assiale sotto un porticato con raccordo mal eseguito e **griglia** che ostacola il passaggio dalla strada marciapiede, mentre il percorso ciclabile ha un'indicazione obliqua verso la sede stradale che termina in corrispondenza della fermata degli autobus.

Il marciapiede prosegue sotto i **porticati** che fiancheggiano la strada, con **pavimento scivoloso**, interrotti da un attraversamento su strada interna ortogonale ben segnalato sia a livello orizzontale che verticale, ma dissestato e soprattutto con un **doppio gradino** da entrambi i lati, dato dal porticato e dalla differenza di quota fra il breve marciapiede ortogonale esterno e la strada.

Il percorso pedonale non ha **illuminazione** dedicata ma la luminosità stradale è sufficiente.

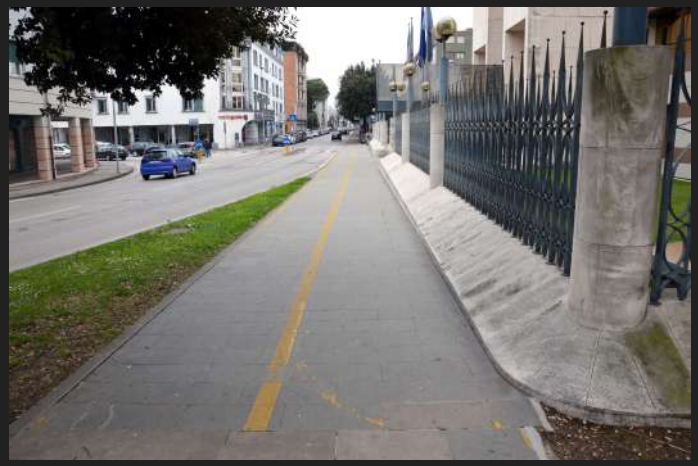


FIGURA 19 Marciapiede ciclo-pedonale dopo il parcheggio

FIGURA 20 Sede della Regione Friuli Venezia Giulia

FIGURA 21 Porta d'ingresso scorrevole automatica

FIGURA 22 Dettaglio del citofono sul cancello esterno

FIGURA 23 Attraversamento su vicolo S. Giovanni Bosco

FIGURE 24 E 25 Porticato verso largo S. Giovanni Bosco

In sintesi

Dimensioni

- larghezze e pendenze laterali dei marciapiedi non sempre adeguate;
- attraversamento pedonale con restringimento.

Informazioni

- assenza di segnali tattilo-plantari;
- alcuni attraversamenti privi di segnalazione.

Componenti

- assenza di panchine.

Illuminazione

- sufficiente.

Sicurezza

- tratti di percorso privi di marciapiede;
- attraversamento pedonale assente;
- contesto complesso con commistione di percorsi.

Via Guglielmo Oberdan

Largo S. Giovanni Bosco

Il percorso prosegue sull'**attraversamento pedonale** per raggiungere il lato di via XXX Aprile, che è **raccordato** con il marciapiede esterno ma **non con la quota del porticato** (c'è una rampa di raccordo in pietra nella campata successiva a circa 6 metri dalle strisce pedonali); **non sono presenti segnali tattili** e sul lato opposto la rampa raccorda anche la quota di calpestio del porticato; al centro della rampa c'è un chiusino metallico che rende difficoltoso il transito.

Su questo lato il percorso protetto pedonale è obbligato sotto il porticato, perché il **marciapiede** esterno è **troppo stretto** e fiancheggiato dalla pista ciclabile. Per raggiungere l'incrocio con viale Guglielmo Marconi, però, è **necessario** per le persone su sedia a ruote **percorrere la pista ciclabile**, perché alla fine del porticato, a causa di un parcheggio di proprietà privata con barra per il passaggio delle auto, non è possibile il transito.

L'incrocio è **semaforizzato** e tutti gli attraversamenti sono sia pedonali che ciclabili, raccordati con rampe a lieve pendenza, ben segnalati, e dotati di semafori **con dispositivo sonoro** e pulsante di chiamata con indicazione tattile di direzione: *viene segnalato che in presenza di dispositivo sonoro i segnali tattilo-plantari sono superflui*, tanto che non sono presenti in tutto il largo S. Giovanni Bosco e nel tratto prospiciente di viale Guglielmo Marconi.

FIGURA 26 Attraversamento pedonale su Corso Giuseppe Garibaldi

FIGURA 27 Percorso obbligato su pista ciclabile a causa del marciapiede troppo stretto

FIGURA 28 Passaggio ostruito al livello del porticato

FIGURA 29 Attraversamenti pedonali su largo S. Giovanni Bosco

In sintesi

Dimensioni

- larghezze dei marciapiedi non sempre adeguate;
- porticati non raccordati.

Informazioni

- assenza di segnali tattilo-plantari;
- semaforo con dispositivo sonoro e indicazione tattile.

Componenti

- assenza di panchine;
- presenza di sbarra che impedisce la prosecuzione del percorso.

Illuminazione

- adeguata.

Sicurezza

- passaggio obbligato su pista ciclabile;
- presenza di isole pedonali.

Largo S. Giovanni Bosco

Via Montereale

Il **percorso pedonale** dopo l'attraversamento su viale Guglielmo Marconi è **frammisto** con quello ciclabile, con pavimentazione in asfalto **dissestato** che si raccorda al tratto **successivo** pavimentato **in pietra liscia** in cui i due percorsi si differenziano ed è possibile percorrere la **parte coperta**, alla fine della quale, prima degli attraversamenti su via Molinari il percorso su uno slargo **protetto da dissuasori** sferici e attrezzato da **sedute** in pietra prive di schienale.

Il **raccordo**, **privo di segnali tattili**, fra la superficie in pietra e la strada è eseguito male con un rattoppo in asfalto **troppo pendente** che causa l'incastro della ruotina anteriore della sedia a ruote; dopo **due isole pedonali** in piano, l'**approdo** sul marciapiede di via Montereale è **ostacolato**, nell'ordine, da: muretto, pali e catena di dissuasione, mentre la pista ciclabile non ha ostacoli. *Anche in questo caso è stato favorito il percorso delle biciclette e i pedoni sono costretti a percorrere tratti di pista ciclabile con il disagio di non potere passeggiare in sicurezza.*

FIGURA 30 Percorso pedonale sulla via

FIGURA 31 Attraversamenti ciclo-pedonali su via Marconi

Dopo aver registrato questi problemi, il **percorso** fino all'attraversamento su via del Traverso è **in piano**, con larghezze adeguate per i due percorsi pedonali e ciclabili **separati e distinti** anche per materiale e colore, favorendo la percezione spaziale degli ipovedenti; dopo la fine degli edifici, le siepi e i muretti costituiscono **guide naturali** per le persone cieche che rendono superflui i percorsi tattili direzionali.

Per il raccordo di alcuni **passi carrai** di edifici storici, si verificano delle **pericolose pendenze trasversali**, e in un caso, una forte pendenza longitudinale che porta al rischio di ribaltamento della carrozzina.

L'**attraversamento** pedonale e ciclabile su via del Traverso è **fornito di segnali tattilo-plantari** ed è piano dal lato di arrivo, mentre dalla parte opposta c'è una **rampa** di collegamento con pendenza inferiore al 5 % preceduta da un rialzo rispetto alla sede stradale che funge da rallentatore per la corsia che si approssima allo stop su via Montereale.

FIGURA 32 Percorso ciclo-pedonale lungo la via

FIGURA 33 Attraversamento su via del Traverso

Il marciapiede successivo presenta ancora la separazione fra percorso pedonale e ciclabile realizzata però con la segnaletica orizzontale perché interamente in asfalto: le condizioni della pavimentazione sono buone; gli unici ostacoli si trovano sulla pista ciclabile restringendo il passaggio senza impedirlo.

I pali dell'**illuminazione** su tutta la via Montereale si trovano dalla parte opposta e gli alberi creano inevitabilmente delle **zone d'ombra**.

Il termine del percorso è rappresentato dall'Ospedale Civile "Santa Maria degli Angeli", che ha un **ingresso pedonale** raggiungibile tramite un vialetto in piano realizzato con blocchetti auto-bloccanti in calcestruzzo, **coperto e illuminato** dal soffitto, con la porta a vetri e telaio in alluminio ad apertura esterna segnalata dalle indicazioni di entrata e uscita poste ad altezza corretta.

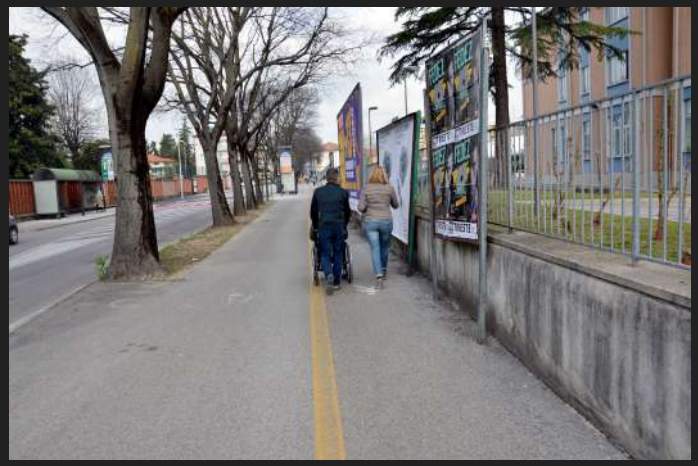


FIGURA 34 Percorso ciclo-pedonale in continuità

FIGURA 35 Vialetto che conduce all'ingresso dell'ospedale

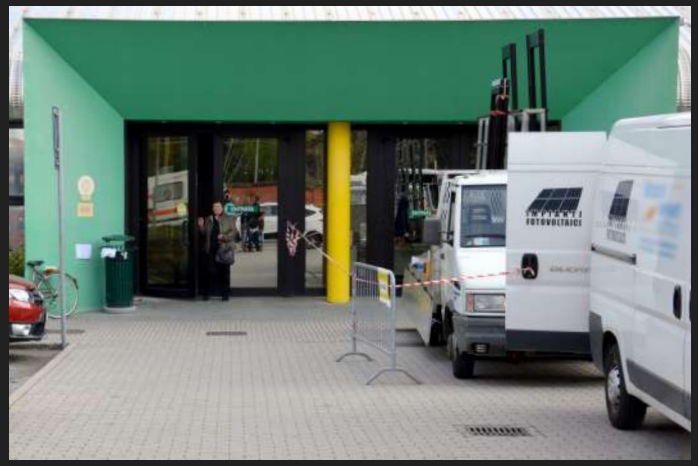


FIGURA 36 Porta d'ingresso a battente

FIGURA 37 Spazio interno con segnali tattili

In sintesi

Dimensioni

- larghezze dei marciapiedi adeguate.

Informazioni

- distinzione cromatica tra percorso pedonale e ciclabile;
- efficaci guide naturali;
- assenza di segnali tattilo-plantari nel primo attraversamento.

Componenti

- presenza di sedute nel primo tratto;
- ostacoli sull'approdo al marciapiede.

Illuminazione

- dalla strada con zone d'ombra.

Sicurezza

- attraversamento pedonale insicuro;
- rischio di ribaltamento in alcuni passi carrai.

Via Montereale

AREA WELFARE
AAS.2 Bassa Friulana - Isontina

© 2015 Area Welfare di Comunità A.A.S. n.2 “Bassa Friulana – Isontina”
Riproduzione riservata. Tutti i contenuti sono protetti dal diritto d'autore ai sensi della legge 633/1941.
È vietata la riproduzione con qualsiasi mezzo senza il permesso scritto dell'autore.