

Fondazione Don Carlo Gnocchi ONLUS
in collaborazione con la Facoltà di Medicina dell'Università Cattolica.

Corso di Perfezionamento Tecnologie per l'autonomia e
l'integrazione sociale delle persone con disabilità

9 febbraio 2007
Centro "S.Maria della Pace", Roma

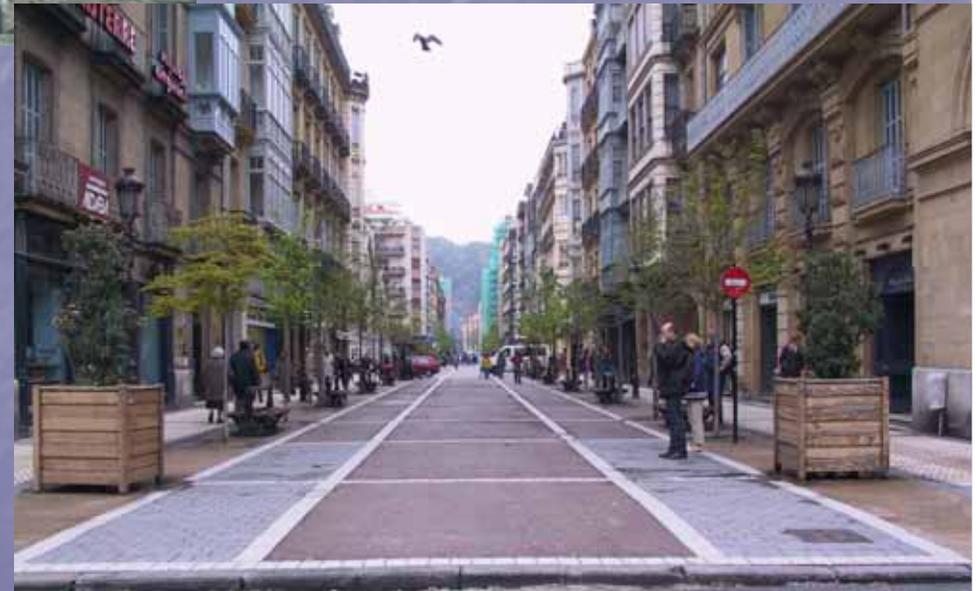
Gli spazi collettivi
Mobilità dell'utenza debole negli spazi urbani

ISABELLA TIZIANA STEFFAN
PROGETTAZIONE & RICERCA

Architetto, Certified Professional Ergonomist (Eur-Erg)
Milano – Italy – e-mail: info@studiosteffan.it



Le misure per la mobilità pedonale (woonerf – NL e pedonalizzazione – E)



LE MISURE

Gli elementi di moderazione del traffico nella normativa europea

[Svizzera]

- *Moderation du trafic* SN 640 280-285 (VSS, 1985);

[Olanda]

- *Recomandations for traffic provisions in built-up areas* (CROW, 1998);

[Francia]

- *Savoir faire et techniques* (CERTU, 1990);

[Gran Bretagna]

- *Traffic Advisory Units* (TRL);

[Danimarca]

- *Urban traffic areas* Vol. 0, 4, 7, 10 (Vejdirektorated, 1993)

Pedoni, utenti deboli

Il nuovo codice della strada, DL 285/92 definisce all' art. 208.4 come "utenti deboli": pedoni, ciclisti, bambini, anziani, disabili.

Per pedoni, il Pedestrian Council of Australia considera ogni persona che si sposta a piedi, con sedia a rotelle, o elettroscooter autorizzati (Shop mobility, UK, 1978)

Musei e supermercati a volte considerano il disagio e la fatica degli utenti e forniscono mezzi elettrici di mobilità



Ergonomia urbana

i percorsi pedonali a volte non solo non sono accessibili a disabili in carrozzina, mamme con passeggini, massaie con carrelli della spesa,

ma inducono a uno sforzo di adattamento ambientale superiore alla media,

e costituiscono un pericolo per chiunque.

Barrier free design

[USA]

Americans with Disabilities Act (ADA) generali
Architectural Barriers Act (ABA) per le costruzioni,
con linee guida (ADAAG) aggiornate nel 2005

[Francia]

legge n.663 del 1991

[Svezia]

Plan-och Bygglagen, 1966 per gli edifici ,
integrate nel 2001 con norme sugli spazi pubblici

EDIFICI - SPAZI

PRIVATI APERTI AL PUBBLICO

Legge quadro 104/92
Legge R. Lombardia 6/89

PUBBLICI

(D.P.R. 384/78)

D.P.R. 503/96

L. 41/86

Legge quadro 104/92

L. R. Lombardia 6/89

PRIVATI

L.13/89

L. R. Lombardia 6/89

Prescrizioni tecniche

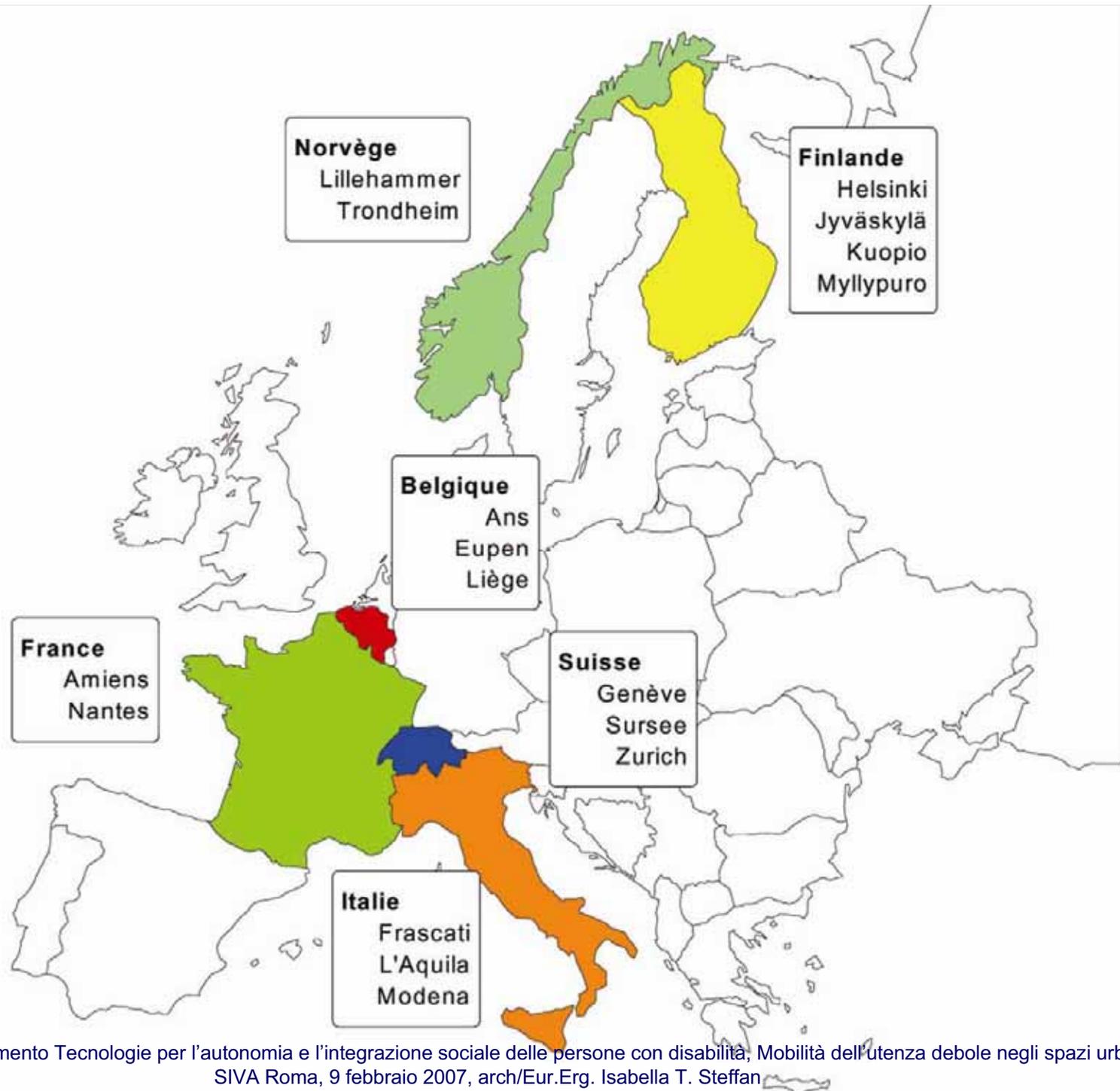
D.M.236/1989 e all. L.R. 6/1989

Design for special needs

Inclusive Design

Universal design

Design for All (Design för Alle)



The 'Five Cs' of route quality

It is useful when assessing the town centre access routes to consider the 'five c' principles as recommended in Government Advice'

The Five Cs are:

Connected: good pedestrian routes which link the places where people want to go, and form a network

Convenient: direct routes following desire lines, with easy-to-use crossings

Comfortable: good quality footways, with adequate widths and without obstructions

Convivial: attractive well lit and safe, and with variety along the route

Conspicuous: legible routes easy to find and follow, with surface treatments and signs to guide pedestrians

Below, we see a number of examples of routes where the 'five Cs' principles have not been adhered to.



Unconnected: Routes do not connect the places where people want to go: the national cycle route stops in the town centre



Inconvenient: Changes of level are experienced when crossing the road



Uncomfortable: An unpleasant and draughty passageway



Not convivial: The route is not pleasant to use



Inconspicuous: The way ahead is neither obvious nor signed: this is a station entrance!

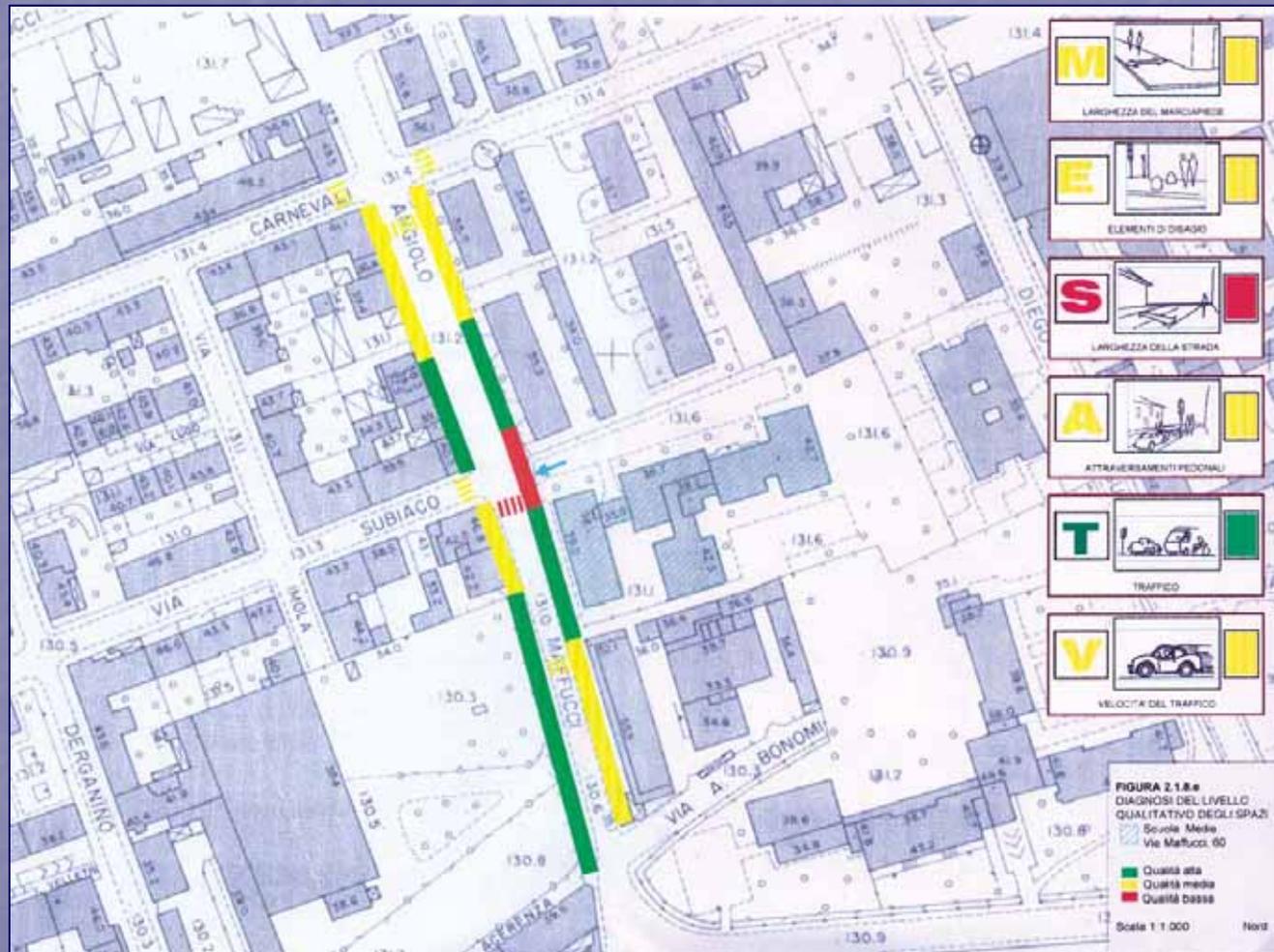
Foot notes:

7 DETR (2000)
Encouraging Walking

Azioni dirette nei punti a maggiore rischio

Progetto “AMICA STRADA”

Esempio riferito a una scuola elementare

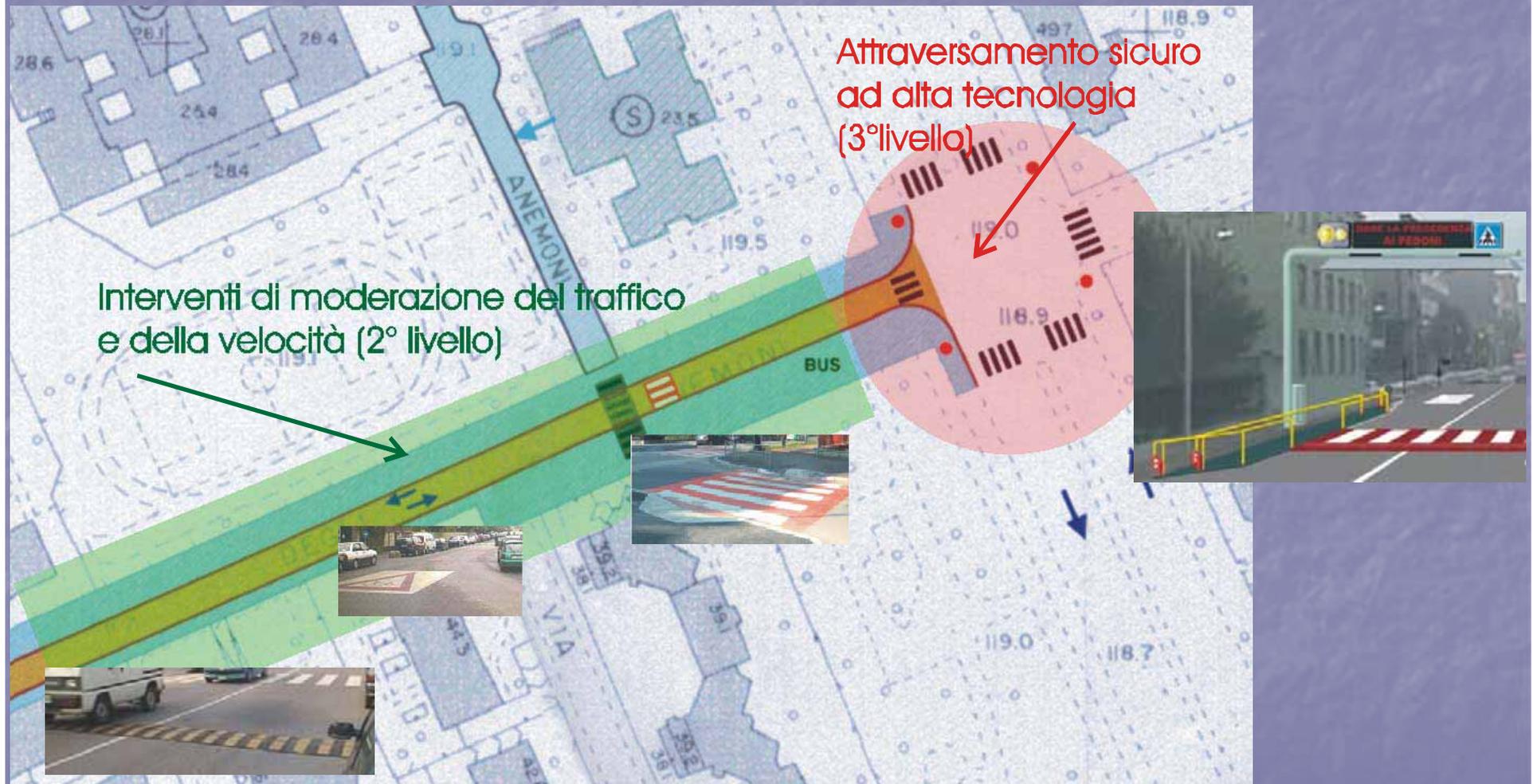


Diagnosi del livello qualitativo degli spazi – Progetto Steffan con CST

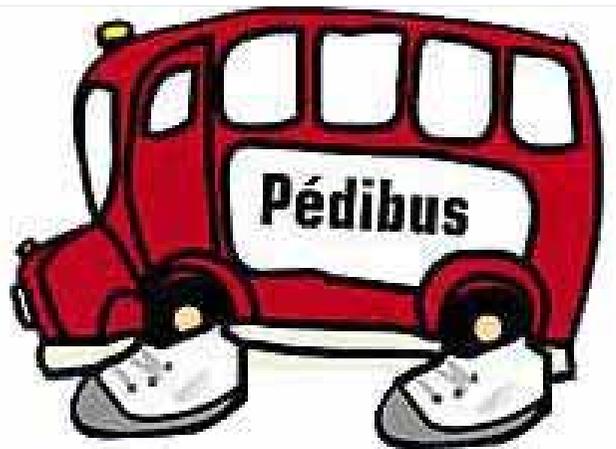
Azioni dirette nei punti a maggiore rischio

Progetto "PERCORSI SICURI"

Esempio riferito a una scuola materna



Fonte: PM Milano



Pedibus e bicibus



E' SALUTARE

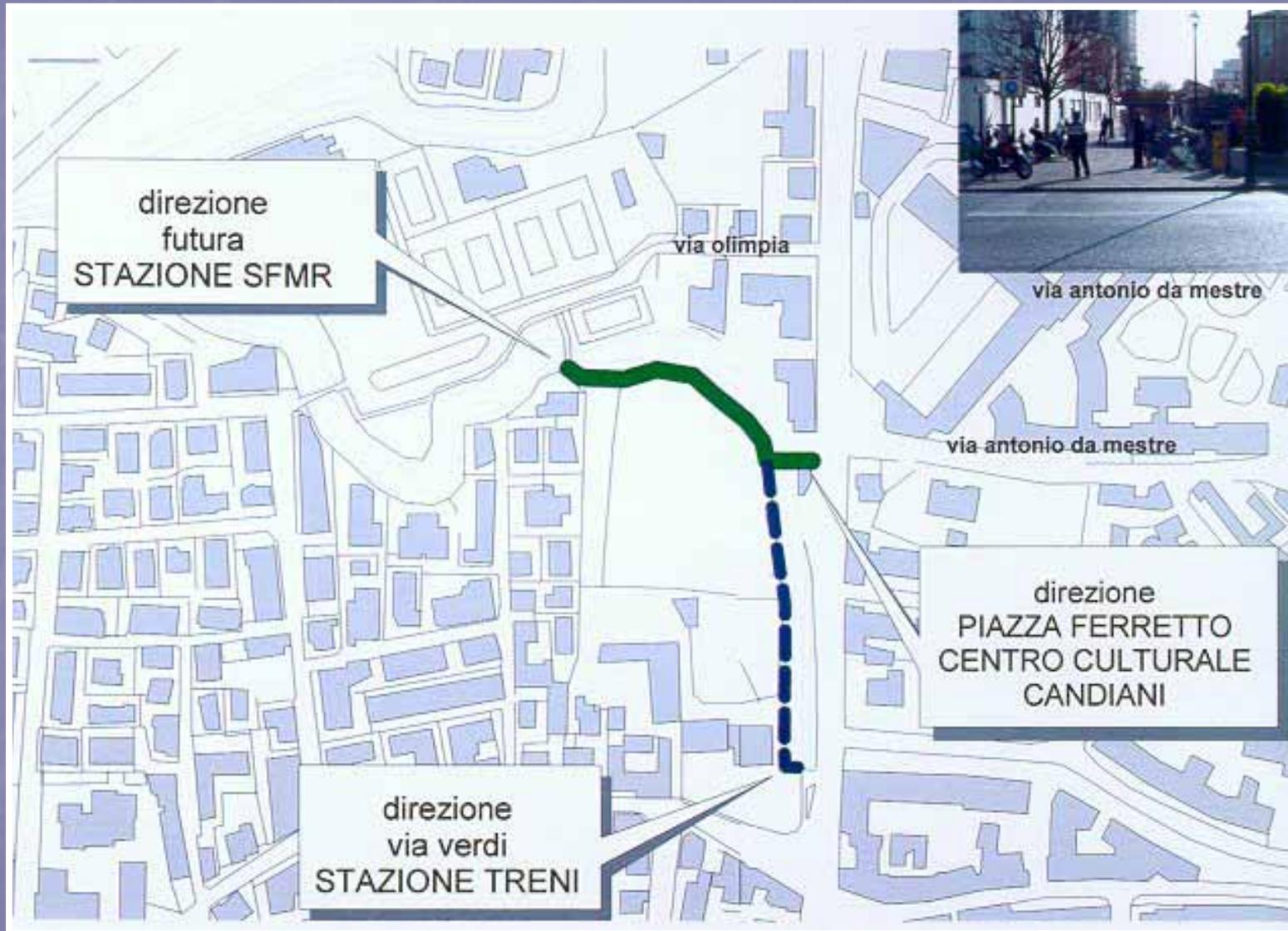
CONTRIBUISCE ALL'AUMENTO DELLA
QUALITA' DELL'ARIA E DELL'AMBIENTE

STIMOLA L'AMMINISTRAZIONE A METTERE IN
SICUREZZA I PERCORSI PEDONALI E
CICLABILI

Compatibilità con esigenze di diversi profili di utenza



Realizzazione di un tratto di collegamento strategico accessibile PEBA per la città di Venezia-Mestre, Studio Maurizio, 2003



Elementi di disagio: marciapiedi stretti, ostacoli (pali, griglie, sconnessioni della pavimentazione, buche, arredi, tavolini bar, varie occupazioni di suolo pubblico, etc)



The difference between the classifications "with assistance" and "with companion" lies in the fact that in the first case there are limited *critical situations* that we believe can be passed by requesting aid from a stranger (a passerby or the service personnel at the building or shop/business in question), while in the second case there is a *condition of widespread conflict* that necessarily calls for the presence of a companion along the entire length of the route segment.

In the first case, both the wheelchair user and the person with impaired vision may require assistance; for example a wheelchair user may ask a café owner to help him navigate the doorstep, or a blind person may ask a passerby directions or aid in crossing a street at a complex intersection.

The icons symbolizing the five levels of access are found at the sides of the page headings over the side columns containing the information for users with impaired vision (left) and wheelchair users (right).

Information about the characteristics of the itineraries (length and duration, presence of danger situations or aids, suggested tactile experiences, etc.) and available serv-

34

ices are indicated by other icons in a "strip" that runs along the right margin of the guidebook and follows the longitudinal development of the route.



Fig. 7. Some of the icons for services and itinerary characteristics along the right margin of the guidebook.

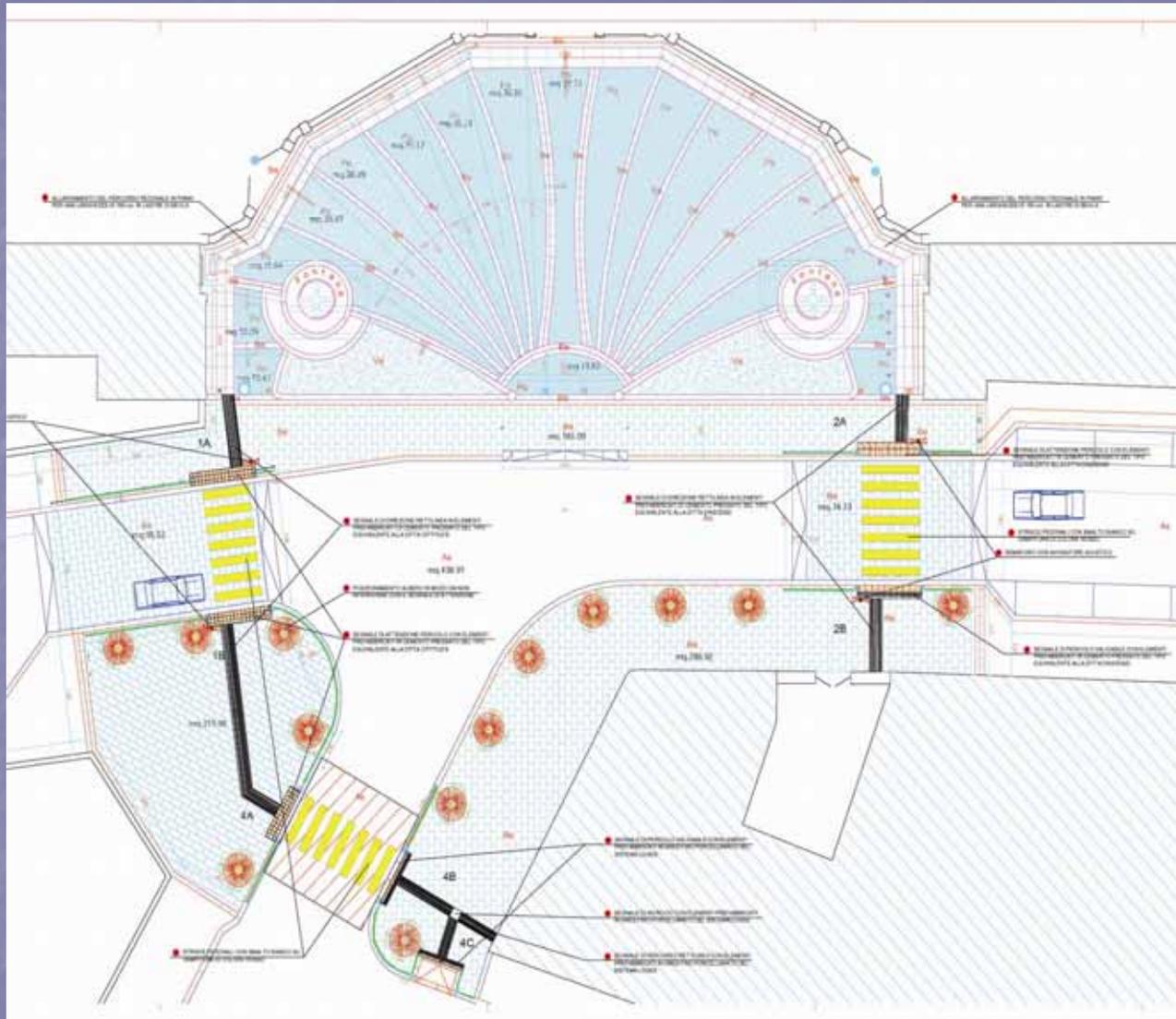


Fig. 8. Tactile experiences. A detail of the fountain in Piazza Santa Croce.

35

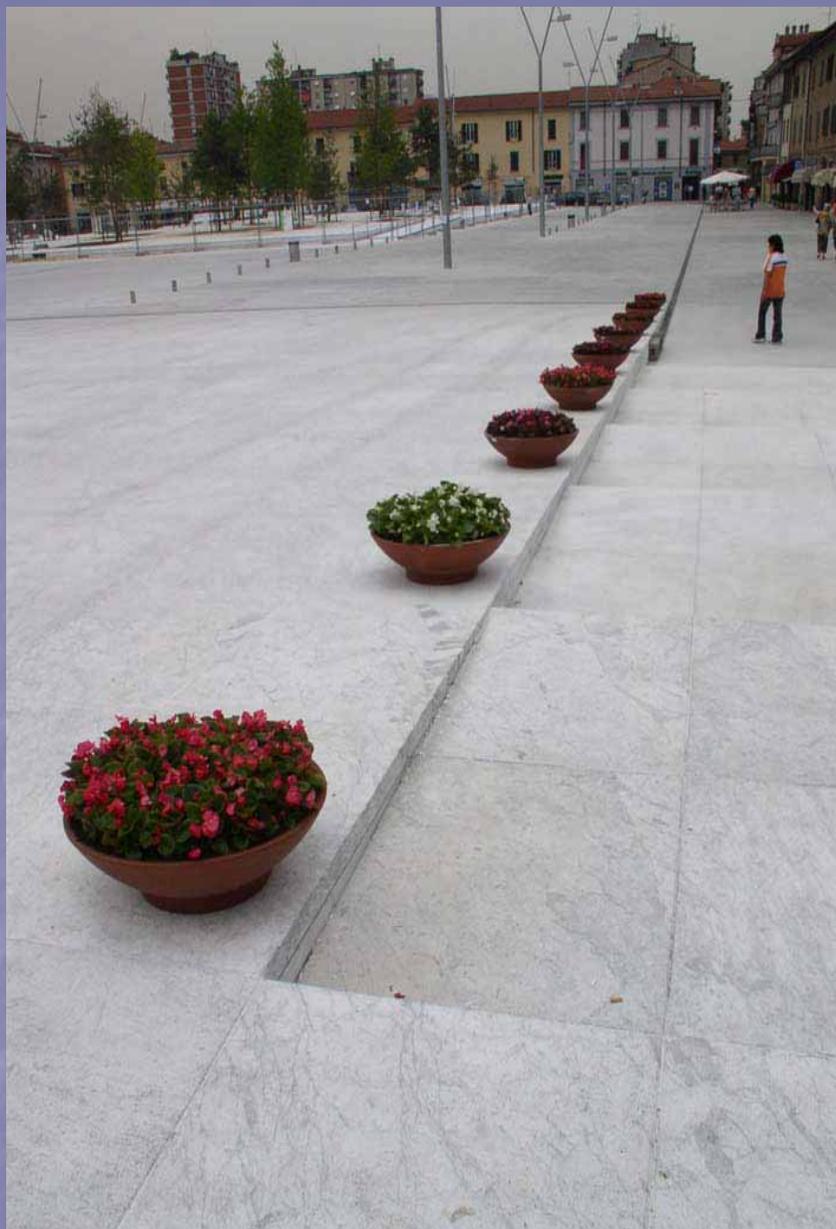


Guida: Vivere Firenze.
Itinerari turistici con informazioni integrative per persone disabili



Studio Steffan per il Comune di Milano, 2003.

Corso di Perfezionamento Tecnologie per l'autonomia e l'integrazione sociale delle persone con disabilità, Mobilità dell'utenza debole negli spazi urbani, SIVA Roma, 9 febbraio 2007, arch/Eur.Erg. Isabella T. Steffan



Studio Steffan per il Comune di Cinisello B., 2003.

Visitabilità condizionata

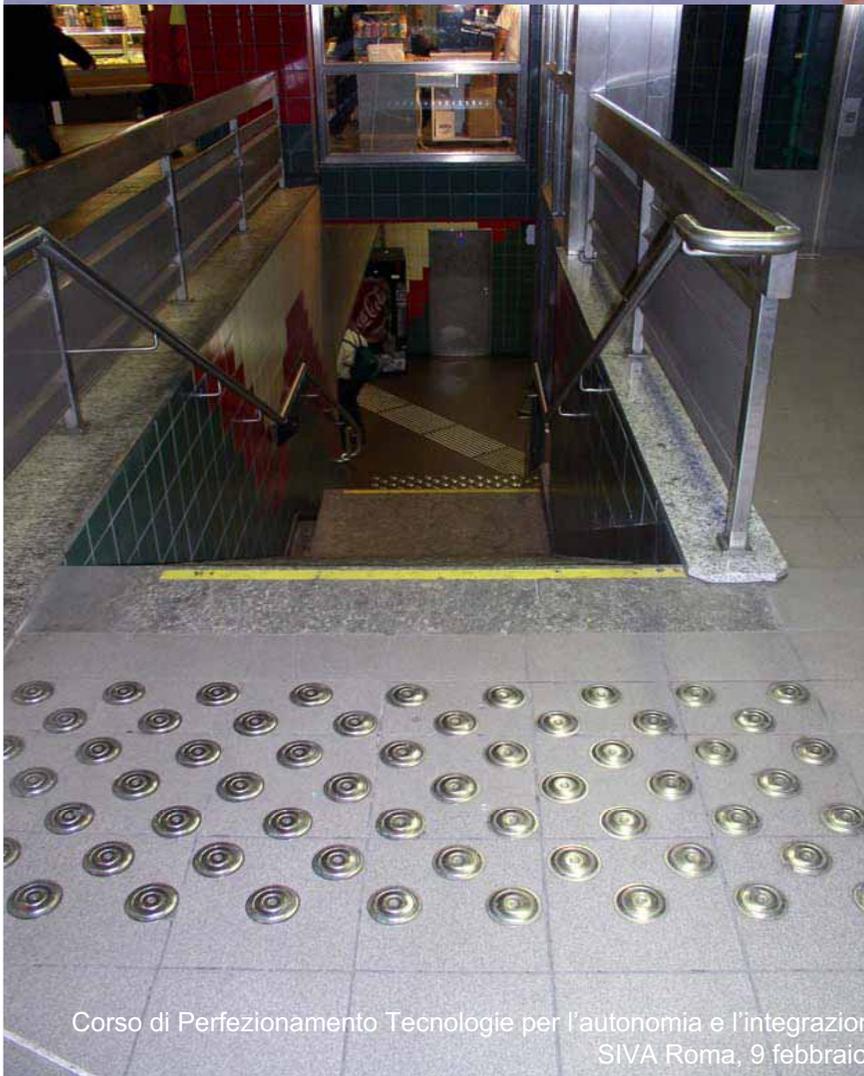
SUONARE 





Accessi alle stazioni ferroviarie, metropolitane, aeroportuali, etc.





Corso di Perfezionamento Tecnologie per l'autonomia e l'integrazione sociale delle persone con disabilità, Mobilità dell'utenza debole negli spazi urbani, SIVA Roma, 9 febbraio 2007, arch/Eur.Erg. Isabella T. Steffan









Corso di Perfezionamento Tecnologie per l'autonomia e l'integrazione sociale delle persone con disabilità, Mobilità dell'utenza debole negli spazi
SIVA Roma, 9 febbraio 2007, arch/Eur.Erg. Isabella T. Steffan



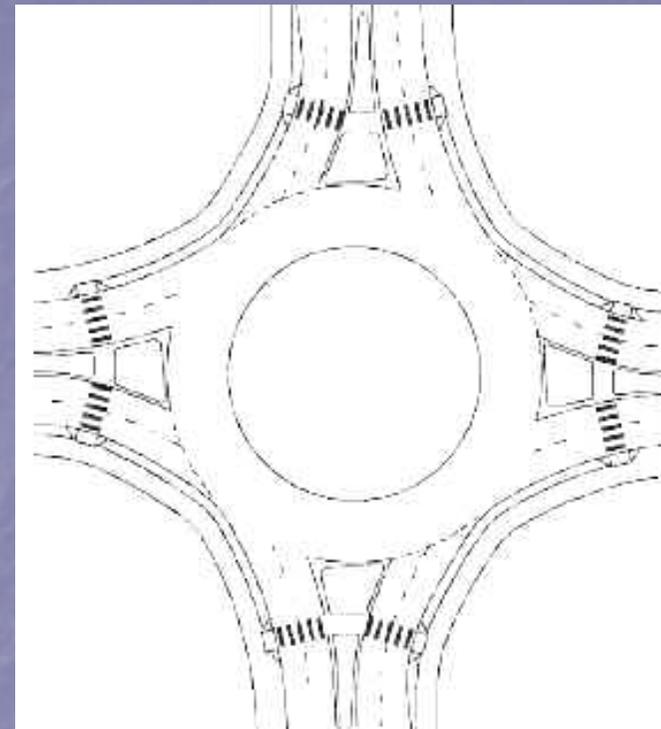
Segnaletica incomprensibile



Orientamento e percezione



Chief Okemos Roundabout (Okemos, Michigan)



Typical urban double-lane roundabout

from *Roundabouts: An Informational Guide (FHWA)*



Pedestrian with cognitive disability crossing in roadway

Planter used to indicate crosswalk location