Rapporto della giuria Flâneur d'Or 2008

Premio infrastrutture pedonali

Fussverkehr Schweiz
Fachverband der FussgängerInnen

Mobilité piétonne
Association suisse des piétons

Mobilità pedonale
Associazione svizzera dei pedoni

Flâneur d'Or 2008
Fussverkehrspreis Infrastruktur
Prix des aménagements piétons

VCS ATE ATA

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra
Bundesamt für Strassen ASTRA

Schweizerischer Gemeindeverband
Association des Communes Suisses
Associazione dei Comuni Svizzeri

HOCH PART ERRE

CREABETON

Flâneur d'Or 2008
Prix des aménagements piétons
Fussverkehrspreis Infrastruktur

Impressum

Rapporto della giuria

«Flâneur d'Or 2008» – Premio infrastrutture pedonali

Gennaio 2009

Organizzazione

Mobilità pedonale
Thomas Schweizer
Klosbachstrasse 48
8032 Zürich
043 488 40 32
flaneurdor@fussverkehr.ch
www.flaneurdor.ch
www.mobilitapedonale.ch
/fussverkehr.ch/www.mobilitepietonne.ch

Fotografie e documentazione
Mobilità pedonale
Traduzione: Federica Corso Talento e Christina Terrani, GMT-SI

Versione stampata disponibile presso Mobilità pedonale
Versione digitale scaricabile presso i siti Internet:
www.flaneurdor.ch
www.mobilitapedonale.ch / www.mobilitepietonne.ch / www.fussverkehr.ch

Concorso organizzato con il sostegno dell'USTRA Ufficio Federale delle Strade, traffico lento, ATA Associazione Traffico e ambiente, Creabeton, le riviste Hochparterre e Commune suisse.

Fussverkehr Schweiz
Fachverband der FussgängerInnen
Mobilité piétonne
Association suisse des piétons
Mobilità pedonale
Associazione svizzera dei pedoni

Contenuto

«Flâneur d'Or 2008» – Premio infrastrutture pedonali 4

Introduzione 4

Condizioni di partecipazione 4

Categorie concorsuali 4

Criteri di valutazione della Giuria 4

Membri della giuria 5

Risultati 5

1`Classificato 6

Baden-Ennetbaden – collagamento fra i due comuni tramite passerella pedonale sul fiume Limmat e ascensore panoramico 6

Menzioni 11

Bremgarten BE, Kalchackerstrasse – Istituzione di una Zona d'incontro (20 km/h) sulla Kalchackerstrasse, come nuovo Centro 11

Croglio TI – sicurezza pedonale e zona 30 sulla strada cantonale 13

Köniz BE – Valorizzazione del centro urbano e zona 30 su strada cantonale 15

Schlieren ZH, Sägestrasse – Realizzazione di una zona di incontro (20 km/h) lungo la Sägestrasse come parte integrante dell'asse pedonale Nord-Sud 17

Uster ZH – urbanità sulla Gerichtsstrasse 19

Lausanne VD – Trait d'union 21

Segnalazioni di merito 23

Berne – 50 zone di incontro (20 km/h) grazie ad una procedura innovativa 23

Ginevra – Domenica a piedi 23

Birmensdorf ZH – nuovi spazi concepiti per i pedoni 24

St. Gallo – Un carattere piu' urbano per la Lämmlisbrunnenstrasse 24

Coira GR – Zona di incontro nel centro urbano 25

Lancy GE – Passerella pedonale sulla Collina 25

Baden AG – Zona di incontro sulla Schmiedeplatz 26

Bulle FR – Riqualificazione del centro del paese 26

Manno TI – Zona d'incontro (20 km/h) nell'intero nucleo storico 27

Winterthur ZH – Area della Sulzer nel centro della città: un quartiere pensato per i pedoni 27

Schlieren ZH – Nuovo accesso al treno 28

«Flâneur d'Or 2008» – Premio infrastrutture pedonali

Introduzione

Per la sesta volta è stato proposto il Concorso “Flâneur d’Or”, premio per la progettazione e la realizzazione di infrastrutture pedonali.
Al Concorso hanno potuto partecipare progetti di elevata qualità relativi a infrastrutture per spazi pubblici, capaci di favorire la mobilità pedonale; nuove reti pedonali sicure e ben collegate fra loro; soluzioni volte al potenziamento di percorsi già esistenti.
Il concorso è stato organizzato da Mobilità Pedonale (associazione svizzera dei pedoni) in collaborazione con ATA (Associazione Traffico Ambiente) e sostenuto dall’USTRA (Ufficio Federale delle Strade) e da Creabeton.

Condizioni di partecipazione

Al concorso hanno potuto partecipare comuni, uffici tecnici, studi di architettura e ingegneria, organizzazioni, imprese, esperti e gruppi che si sono impegnati a favore della mobilità pedonale. I progetti presentati dovevano essere realizzati o dovevano garantire la prossima realizzazione.

Categorie concorsuali

Quattro le categorie proposte:

- Concetti e piani direttori inerenti la mobilità;
- Infrastrutture a favore dei pedoni su strade principali, incluse segnaletica e demarcazioni;
- Infrastrutture a favore dei pedoni su strade secondarie, vie e piazze, incluse segnaletica e demarcazioni;
- Infrastrutture a favore dei pedoni a potenziamento della rete di trasporto pubblico, incluse segnaletica e demarcazioni;

Criteri di valutazione della Giuria

Sei criteri fondamentali hanno condotto alla valutazione finale della Giuria:

- Attrattività dei collegamenti all’interno degli spazi pubblici;
- Sicurezza e comfort sui percorsi pedonali;
- Carattere di esemplarietà: progetti campione a modello di altre realtà;
- Innovazione: progetti ricchi di spunti, soluzioni tecniche ed estetiche innovative;
- Procedimento: motivazione dei partecipanti, forza e capacità di far procedere il progetto, coinvolgimento attivo della popolazione;
- Sostenibilità economica: buon rapporto costi benefici, sia in termini di sicurezza, che di attrattività delle opere.

Membri della giuria

- **Gabrielle Gsponer**, ing. agr., Ufficio Federale delle Strade (USTRA), mobilità lenta, responsabile del settore mobilità pedonale e sentieri
- **Andy Heller**, ing. civile SIA / ETH,
  ingeniere cantonale, cantone di Turgovia
- **Werner Huber**, architetto ETH,
  redattore della rivista Hochparterre
- **Jürg Iseli**, architetto HTL / aménagiste FSU,
  pianificatore comunale, città di Granges
- **Urs Michel**, architetto ETH,
  ingeniere dei trasporti FSU
- **Pascal Regli**, geografo,
  ingeniere dei trasporti SVI, collaboratore «Mobilità pedonale»
- **Michael Rytz**, geografo,
  Associazione Traffico e Ambiente
- **Eva Schmidt**, architetto ETH,
  Centro svizzero per la costruzione adatta agli andicappati

Risultati

Su 39 progetti che rispondevano positivamente ai criteri del Bando, ne sono stati selezionati dalla Giuria 18:

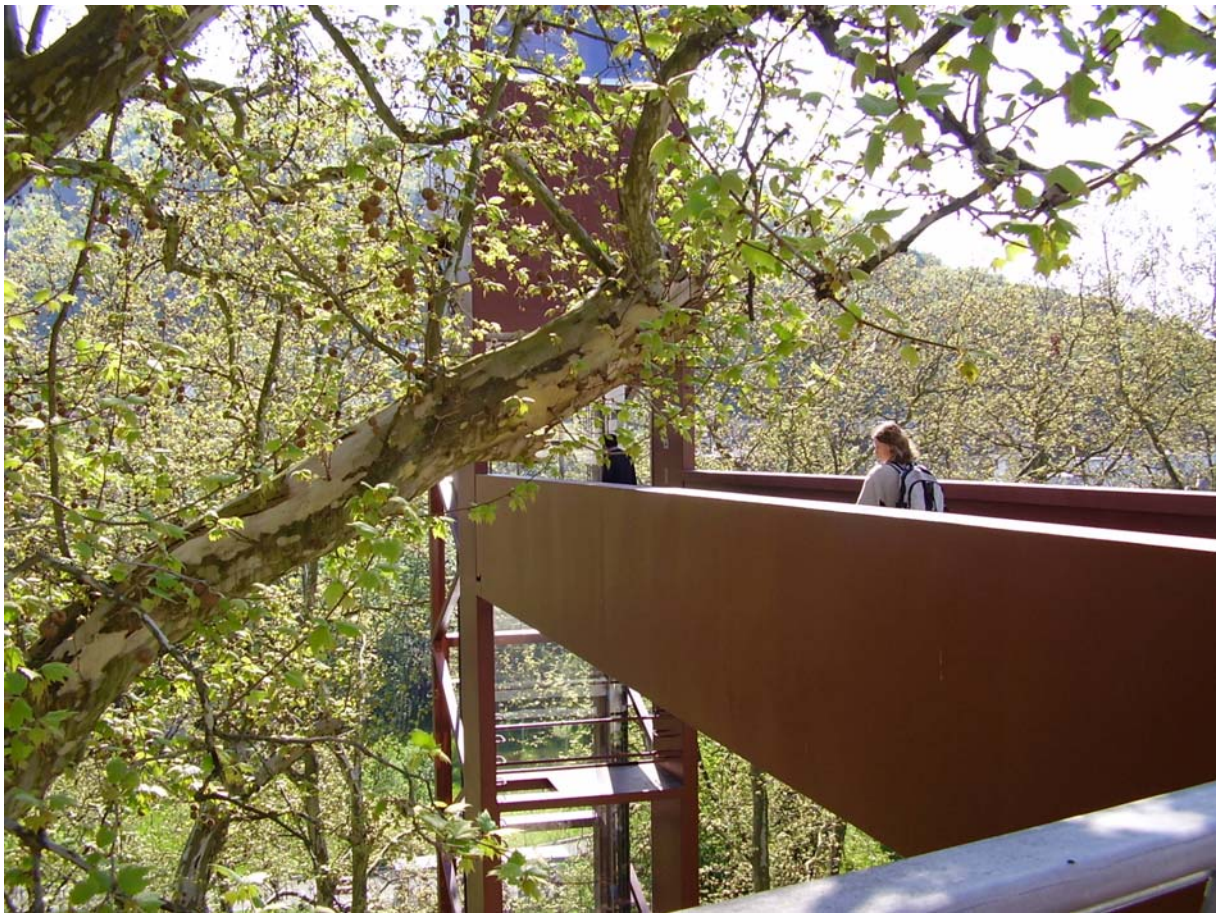
- 6 relativi ai concetti e ai piani direttori inerenti la mobilità;
- 10 nella categoria Infrastrutture a favore dei pedoni su strade principali;
- 19 nella categoria Infrastrutture a favore dei pedoni su strade secondarie, vie e piazze;
- 4 nella categoria Infrastrutture a favore dei pedoni a potenziamento della rete di trasporto pubblico.

Sono stati consegnati un primo premio, 6 menzioni e 11 segnalazioni di merito.

La documentazione completa relativa alla gara è consultabile sul sito: www.flaneurdor.ch

1`Classificato

Baden-Ennetbaden – collagamento fra i due comuni tramite passerella pedonale sul fiume Limmat e ascensore panoramico



Grazie al progetto intercomunale di potenziamento della rete pedonale, è stato realizzato un collegamento diretto fra la sponda del fiume Limmat di Ennetbaden e il piazzale della stazione di Baden: una passerella pedonale e un'ascensore panoramico consentono agevolmente di superare il fiume e la differenza di quota esistente.
Si è cosi' risolto il pluriennale problema di oltrepassare in modo rapido e efficace l'ostacolo del fiume.
E' stata dunque attuata una significativa riqualificazione urbanistica dell'intero comparto. Attraverso la nuova struttura, che associa comodità, rapidità e piacevole fruizione dei luoghi, é infatti oggi possibile non solo raggiungere direttamente il centro di Baden dai quartieri residenziali meridionali di Ennetbaden, ma si è ulteriormente potenziata la rete dei percorsi pedonali e dei collegamenti fra i principali mezzi pubblici.

Situazione iniziale

Baden e Ennetbaden erano – fino alla realizzazione della nuova infrastruttura – collegate solo attraverso l'antico ponte coperto ligneo ed il ponte inclinato.
Essi, nonostante l'esigua distanza da coprire in linea d'aria, costringevano a lunghi quanto scomodi percorsi pedonali.
La suggestiva passeggiata sulla sponda sinistra del fiume Limmat era – di fatto – preclusa alla città di Baden.
Da diverso tempo, dunque, si pensava alla necessità di un collegamento diretto.

Progetto

La passerella e l'ascensore panoramico sul Limmat hanno assunto un ruolo chiave nel piano direttore di sviluppo della città.
Fra il 2003 e il 2004 viene indetto un concorso in due fasi, vinto dal progetto "Fachmann".Esso prevede l'installazione di una passerella pedonale dove un tempo si trovava la carrucola sospesa per attraversare il fiume e, giunti sull'altra sponda, una torre con ascensore panoramico: la stazione ferroviaria di Baden viene cosi' direttamente raggiunta all'altezza dei binari, da cui parte l'intera rete pedonale che collega città antica, stazione e quartiere di Bäderquartier.

Tempi

2003	1 livello – Concorso di idee
2004	2 livello – Incarico di progetto
Giugno 2007	Termine dei lavori

Oranizzazione

Committente:	Città di Baden e Comune di Ennetbaden
Architettura:	Leuppi & Schafroth, Zurigo
Ingegnere:	Henauer Gugler, Zurigo
Ascensore:	Emch Aufzüge, Berna

Finanziamento

Costi di realizzazione: 4.2 Mio. CHF

Realizzazione

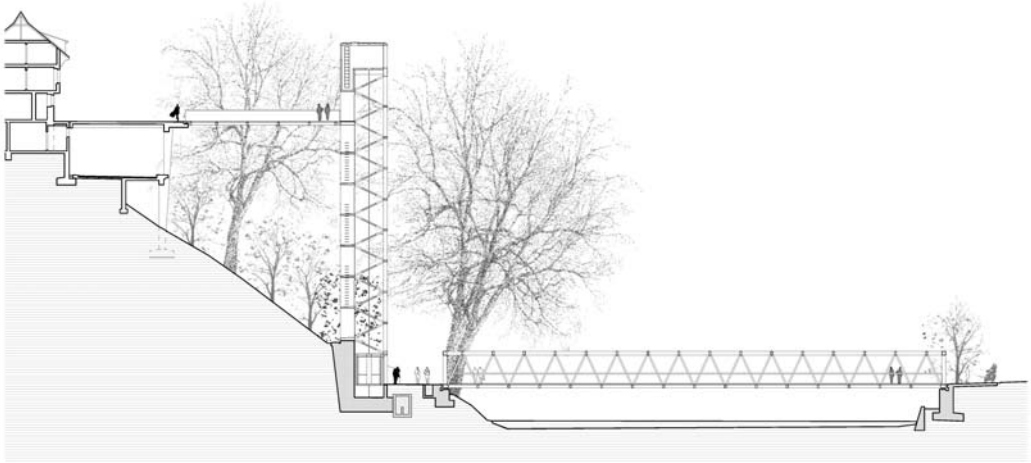
Il "Fachmann" è una struttura spaziale in acciaio grezzo che si sviluppa contemporaneamente sia in orizzontale che in verticale.
Entrambi gli elementi – passerella e torre dell'ascensore panoramico – sono realizzati con gli stessi materiali e col medesimo procedimento. La travatura reticolare e i pannelli vetrati separano – nella torre – lo spazio di evacuazione dalla vera e propria tromba dell'ascensore mentre, lungo la passerella, ne disegnano il parapetto.
L'elevata trasparenza e il disegno aereo della travatura accentuano la percezione della struttura in acciaio grezzo.

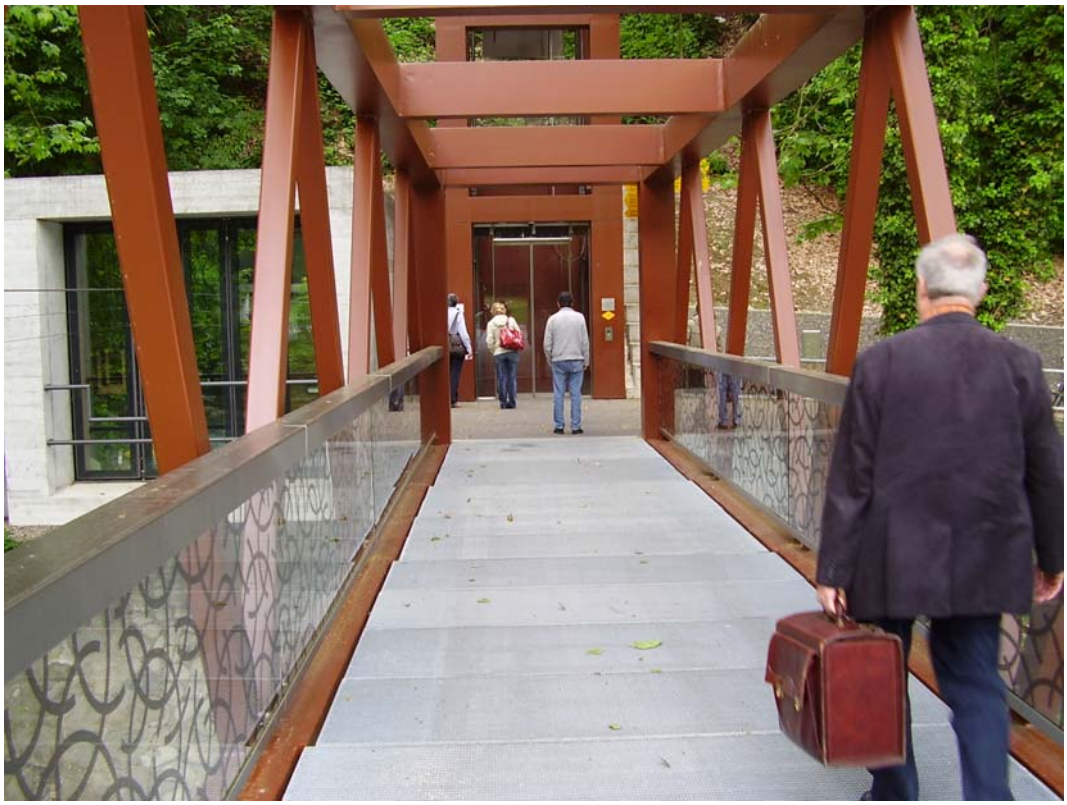
Il nuovo percorso fra la terrazza sulla città all'altezza della stazione di Baden e la promenade lungo la Limmat sull'opposto versante, consente di godere di nuove prospettive degli spazi fluviali, della folta vegetazione e della struttura stessa.
Lungo il fiume, sulla sponda di Ennetbaden, la passerella offre la possibilità di raggiungere velocemente piacevoli passeggiate in pieno sole: è stato inoltre realizzato un capace parcheggio per biciclette, strategico punto di partenza di una rete "Bike and ride". Passerella e ascensore panoramico sono infatti perfettamente utilizzabili anche dai ciclisti: viene cosi' implementato anche lo sviluppo di una rete ciclopedonale comoda e sostenibile.

Valutazione della Giuria

La realizzazione della passerella pedonale e dell'ascensore panoramico hanno consentito un grande salto di qualità e un punto di partenza fondamentale nello sviluppo della rete dei percorsi ciclopedonali di Baden e Ennetbaden. Si è colmato un vuoto nei collegamenti e si è raggiunto il difficile obiettivo di unire le due sponde, nonostante il differente livello dei due siti.
Il ponte pedonale e la torre panoramica offrono una scorciatoia attrattiva per l'amenità dei luoghi e conveniente in termini di tempo (si pensi ai pendolari), grazie alla frequenza delle corse dell'ascensore.
L'infrastruttura realizzata si inserisce a pieno titolo nella strategia di potenziamento della rete dei percorsi pedonali di Baden fra la città antica (dove si trovano il piazzale della stazione ferroviaria, la piazza del teatro e la piazza del Castello) e gli insediamenti industriali a nord della città (stazione ovest, Trafoplatz e Schmiedeplatz).
La funzionalità e la attrattività della nuova struttura, al contempo gradevole passeggiata, collegamento fra le due sponde, rapido e strategico trait d'union fra percorsi pedonali e mezzi di trasporto pubblici, hanno giocato ruolo fondamentale nelle scelte della giuria.
Tanto che oggi, a lavori terminati, la soluzione scelta appare cosi' ovvia che ci si domanda: come mai non ci si è pensato prima?

© LEUPPI & SCHMIDTH ARCHITEKTEN AG
Limmatsteg und Vertikalverbindung Limmatpromenade - Bahnhofplatz Baden / Ennetbaden
Situation 1 : 1000





Menzioni

Bremgarten BE, Kalchackerstrasse – Istituzione di una Zona d'incontro (20 km/h) sulla Kalchackerstrasse, come nuovo Centro

Categoria: Infrastrutture a favore dei pedoni su strade principali

Stato iniziale

La strada Kalchackerstrasse necessitava di rilevanti opere di manutenzione straordinaria. L'uso del suolo, inoltre, era suddiviso in modo poco equo per le varie funzioni che vi si svolgevano: la carreggiata carrabile era spropositatamente ampia, mentre marciapiedi, fermate del bus, e zone di rispetto alle attività commerciali e pedonali (fra cui il percorso casa-scuola) avevano a disposizione spazi esigui e mal congeniati.
Di fatto, non risultava in alcun modo evidente che sulla strada, oltre alla mobilità veicolare, coabitassero altre importanti attività, degne di un centro urbano.

Progetto

Canton Berna e Comune di Bremgarten hanno unito gli sforzi in un gruppo di lavoro che, in breve, ha sviluppato e realizzato il progetto di riqualificazione della Kalchackerstrasse.
Si è individuata una linea guida capace di coniugare le necessità del flusso veicolare alle caratteristiche di vero e proprio centro urbano: la soluzione adottata è stata quella dell'introduzione di una zona di incontro, a 20 km/h.
Le scelte coraggiose e le nuove modalità di uso del suolo sono state condivise con la collettività attraverso una efficace campagna di comunicazione e l'inaugurazione, a lavori ultimati, ha coinciso con la festa del paese.

Tempi

2003	Progetto
ottobre 2007	Inizio lavori
agosto 2008	Inaugurazione

Organizzazione

Committente:	Canton Berna e Comune di Bremgarten
Progettisti:	Studio di ingegneria SMT
	Architetto paesaggista Markus Steiner

Finanziamenti

Costi di realizzazione: 1.3 Mio. CHF

Realizzazione

Fulcro del progetto, reso possibile anche dallo scarso volume di traffico rilevato (2000 veicoli/giorno), è una estesa zona di incontro lunga 200 metri sulla strada cantonale, dove si affacciano la casa di risposo, la posta, le scuole, le attività commerciali e i ristoranti.
La zona d'incontro si estende anche a due strade laterali che si innestano sulla cantonale e ai vari spiazzi prospicienti ristoranti e negozi: lo spazio che ne risulta è dunque piu' assimilabile ad una grande piazza, che a una strada. La stessa fermata dell'autobus viene reinventata, non necessita piu' di un suo spazio "recintato", ponendosi a lato della carreggiata come una semplice zona di sosta.

Valutazione della giuria

Cio' che emerge e viene premiato in questo progetto, è il carattere di esemplarietà: buone pratiche realizzate con una relativa spesa economica; riqualificazione di un ampio comparto urbano, normalmente "feudo" indiscusso della mobilità veicolare; forte processo partecipativo e di coinvolgimento della collettività e, soprattutto, profonda sinergia di intenti fra Cantone e Comune, senza la collaborazione dei quali, il progetto sarebbe rimasto sulla carta.

Croglio TI – sicurezza pedonale e zona 30 sulla strada cantonale

Categoria: Infrastrutture a favore dei pedoni su strade principali

Situazione iniziale

Il Comune di Croglio (TI) si compone di 7 frazioni storiche, il cui costruito – uniforme e compatto – testimonia l'uso sapiente di teconologie e architetture tipiche della tradizione locale.
Negli anni Sessanta, nonostante non ci fosse un reale aumento del volume del traffico a motivare tali scelte, l'abitato è stato oggetto di diverse demolizioni volte a dare sempre maggiore spazio alle auto. Ancora negli anni Ottanta, in nome di un inutile quanto dubbioso allargamento della sede stradale, veniva proposta – nella frazione di Beride – la demolizione di un edificio rurale. A seguito della ferma opposizione di un gruppo di cittadini, l' »ostacolo » rimase in mezzo alla strada.
Oggi l'edificio in questione ospita un piccolo locale pubblico ed è significativamente diventato una sorta di centro sociale per tutto l'abitato. Grazie alla presenza di questo « ostacolo » la velocità del traffico motorizzato è rimasta di circa 25 km/h, senza necessità di alcuna segnaletica aggiuntiva: felice esempio di come cio' che puo' apparire impedimento alla mobilità possa fungere invece da garante di una mobilità corretta e sostenibile, capace di coniugare le esigenze dei pedoni, come degli automobilisti.

Progetto

Sulla base del successo riscontrato a Beride, il Municipio di Croglio fece studiare nel 2004 una proposta di moderazione del traffico relativa alle strade di attraversamento dei nuclei delle varie frazioni : essa prevedeva l'introduzione di zone 30 su tutte le strade cantonali che attraversano l'abitato e, al contempo, la riqualificazione urbana dei centri locali.
Nel 2006-2007 nei nuclei delle tre frazioni di Purasca Inferiore, Barico e Biogno le zone 30 sono diventate realtà: un successo staordinario, poichè per la prima volta, in Canton Ticino, zone 30 sono state introdotte su strada cantonale. Con costi minimi, è stato dunque possibile raggiungere, in termini di qualità urbana e di vita, massimi risultati.

Tempi

2004 Elaborazione proposta generale di Moderazione del Traffico per l'intero comune
2007 Realizzazione nelle frazioni di Biogno, Purasca Inferiore e Barico

Organizzazione

Committente:	Comune di Croglio (TI)
Concetto, Progetto e Realizzazione:	Lorenzo Custer, Studi Associati SA , Lugano e Paolo Moschini, Lucchini-David-Mariotta SA, Ponte Capriasca

Finanziamento

Costi: 250'000 CHF per tre zone 30 di Biogno, Barico e Purasca Inferiore

Realizzazione

Nel 2007 si è dato avvio ai lavori, realizzando una zona 30 sui tratti di strada cantonale che attraversano i nuclei delle frazioni di Biogno, Barico e Purasca. Si tratta della prima volta che in Ticino si applica un tempo 30 su strada cantonale.
I percorsi pedonali sono delimitati da una banda laterale a tratti lastricata, a tratti solo dipinta, volta a garantire una soglia minima di sicurezza per i pedoni. Una miscela di ghiaia calcarea di tonalità chiara annegata nell'asfalto che demarca la fascia pedonale, conferisce maggiore visibilità e contribuisce alla riqualificazione estetica dei luoghi. In alcuni punti particolari e in prossimità degli ingressi, alcuni paletti aumentano la sicurezza, segnalando ulteriormente il tracciato. La molteplicità dei materiali e dei linguaggi non ha l'unico scopo di delimitare la superficie carrabile e differenziarla rispetto a quella prettamente pedonale, ma contribuisce alla convivenza delle due modalità di trasporto, favorendo gli spostamenti pedonali anche laddove transitano i veicoli. La strada si dilata, segue le linee del costruito, contribuisce al ridisegno dei luoghi e dare centralità alle funzioni, sottolineate di volta in volta da piantumazioni, arredi urbani – fontane –, fermate di mezzi pubblici.
I parcheggi soppressi sono compensati all'ingresso dei differenti nuclei.

Valutazione della giuria

La realizzazione del progetto nelle frazioni di Biogno, Purasca e Barico dimostra come con un contenuto investimento economico si possano raggiungere grandi risultati in termini di qualità urbana, di sicurezza e di convivenza fra traffico veicolare e mobilità pedonale. Gli accorgimenti e la sensibilità che traspaiono dal progetto lo rendono dunque esemplare per molte piccole realtà che quotidianamente si misurano con simili problematiche, essendo attraversate da strade cantonali. I risultati ottenuti a favore del potenziamento della mobilità pedonale sono paragonabili, secondo la giuria, a quelli che si sarebbero potuti ottenere con l'introduzione di una zona di incontro (20 km/h).

Köniz BE – Valorizzazione del centro urbano e zona 30 su strada cantonale

Categoria: Infrastrutture a favore dei pedoni su strade principali

Situazione iniziale

Prima dell'intervento, la Schwarzenburgstrasse si presentava come una strada di attraversamento ad alto scorrimento, dominata dal traffico motorizzato (circa 20'000 v/g), con numerosi semafori e lunghi tempi di attesa. L'attraversamento pedonale della strada avveniva spesso in modo non regolamentato e in assenza di sicurezza.

Progetto

Il centro della città Köniz è stato interamente ristrutturato fra il 2000 e il 2005. Si è creata una nuova piazza (Bläuackerplatz), sulla quale affacciano un nuovo centro commerciale (Migros) e lo stabile ampliato dell'amministrazione comunale. La Schwarzenburgstrasse è stata completamente rifatta e rivalorizzata come strada commerciale urbana. I due progetti (centro e sistemazione stradale) sono stati concepiti e realizzati in relazione fra loro. Un sistema di colonnine spartitraffico a scomparsa e la nuova moderazione del traffico realizzata consentono di coniugare la presenza dei pedoni e del traffico veicolare in sicurezza.

Tempi

1995	Concorso per la Schwarzenburgstrasse.
1999	Progetto combinato (ristrutturazione della strada e progetto del centro)
2001-2004	Ristrutturazione della strada e realizzazione di nuove costruzioni nel centro
2006	Ristrutturazione definitiva.

Organizzazione

Committente:	Ufficio dei ponti e delle strade (Tiefbauamt) del Cantone Berna / Capo tecnico distretto II
Equipe di progetto:	Metron Bern AG; Rothpletz Lienhard: Jürg Hänggi, Jörg Wiederkehr

Finanziamento

Strada cantonale:	16 Mio. CHF
Strade comunali:	8.3 Mio. CHF

Realizzazione

L'intervento relativo all'attraversamento dell'abitato, per un totale di 700 metri di lunghezza, ha permesso un' equa ridistribuzione degli spazi a favore della mobilità pedonale e, piu' in generale, di una fruizione sociale del luogo. La presenza di nuove attività commerciali e di ristorazione e l'aumento di frequenza pubblica nel centro hanno reso l'intera zona estremamente attrattiva per i pedoni, nonostante le reali difficoltà di attraversamento della Schwarzenburgstrasse in direzione della Bläuackerplatz, soprattutto nelle ore di punta. La soluzione a questo problema si è individuata nell'introduzione di una zona 30 diffusa e la conseguente eliminazione delle strisce pedonali.

Valutazione della giuria

L'esemplarietà della realizzazione, sviluppata da Cantone e Comune assieme, secondo un processo progettuale partecipativo, risiede nel principio di abbassamento generalizzato della velocità di transito consentita, che favorisce una coesistenza « pacifica » fra pedoni e automobili.

La strada cantonale è regolamentata ai 30 km/h lungo un tratto di ben 300 metri, divenendo esempio per tutta la Svizzera. Una larga banda polivalente sostituisce la vecchia carreggiata e consente, in sicurezza, l'attraversamento pedonale. Naturalmente quest'ultimo ha perso la precedenza, secondo la normativa relativa alle zone 30, ma la coesistenza a velocità ridotta garantisce sicurezza e favorisce la mobilità pedonale.

Lo spazio di grande respiro della nuova Bläuackerplatz e la contemporanea ristrutturazione dei fronti degli edifici prospicienti offre a Köniz un centro di dimensioni generose.

La suddivisione fra carreggiata e spazio pedonale è pero' marcata unicamente da bassi cordoli stradali : cio' non risponde alla legislazione in materia e potrebbe creare problemi di sicurezza e orientamento a persone diversamente abili. L'eventuale posa di una banda podotattile di sicurezza non creerebbe danno estetico alla percezione dello spazio, ma potrebbe migliorarne la qualità e la sicurezza pubblica. La giuria auspica un intervento a breve in questa direzione.

Il progetto è comunque stato giudicato, nel suo insieme, estremamente convincente ed innovativo.

Schlieren ZH, Sägestrasse – Realizzazione di una zona di incontro (20 km/h) lungo la Sägestrasse come parte integrante dell'asse pedonale Nord-Sud

Categoria: Infrastrutture a favore dei pedoni su strade secondarie, vie e piazze

Situazione iniziale

Anche in questo caso, l'avvio alla riqualificazione è stato reso possibile dall'urgente necessità di opere di manutenzione ordinaria e straordinaria della strada.
La Sägestrasse attraversa il cuore del nucleo storico, carico di presenze architettoniche del passato, e insiste sull'asse individuato, nel piano di sviluppo della città, come asse preferenziale di moderazione del traffico, a prevalenza ciclabile e pedonale.
La contemporaneità con la realizzazione, da parte della Gemeinnützige Baugenossenschaft Limmattal GBL (edilizia sussidiata), di quattro abitazioni plurifamiliari prospicienti la strada, ha consentito di rivedere il progetto, in termini di riqualificazione urbana.
A partire dagli accordi di costruzione e nella concessione edilizia rilasciata dal municipio, si decide di sfruttare l'occasione per creare una vera e propria piazza al centro del paese. Si delibera cosi' che la Sägestrasse venga trasformata in zona di incontro (20 km/h).

Tempi

2004	Accertamento della necessità di risanamento. L'esecutivo comunale da mandato all'ufficio tecnico di Schlieren per la progettazione
2006	Il primo concetto di ristrutturazione è boggiato. Consulenza da parte di Rafael Gloor, architetto paesaggista a Rapperswil
2007:	Il progetto per il risanamento dell'arredo urbano viene accetato
Maggio 2008:	Fine lavori di risanamento

Organizzazione

Committente:	Città di Schlieren, Gemeinnützige Baugenossenschaft Limmattal (GBL).
Progetto:	Concetto dell'arredo urbano: Zschokke & Gloor, architetti paesaggisti, Jona SG

Ingegneria, supervisone e accompagnamento del progetto: Ufficio tecnico Schlieren.

Costi

Totale, risanamento strada e conduzione lavori: 1'103'400 CHF

Per l'arredo urbano: 192'600 CHF

Realizzazione

Il nuovo disegno della strada riporta alla luce l'antico uso rurale dei luoghi.
La sede stradale si estende su una unica quota e le differenti funzioni sono segnalate da altrettanti differenti materiali. Tre piccole piazze, lastricate in tozzetti di pietra e cinte da un nastro di cemento, plasmano e conferiscono identità allo spazio: una fontana, che ricorda gli antichi abbeveratoi, si pone eccentrica ai lati della careggiata.
L'arredo urbano e gli stessi elementi strutturali – che si innestano sapientemente sulla vicina piazza del comune – contribuiscono a raccontare il passato dei luoghi: gli scoli delle acque disegnano l'antico corso dei canali.
Ad accentuare la percezione lineare della carreggiata centrale, vengono posizionati in sequenza dodici alberi ad alto fusto.

Valutazione della giuria

La realizzazione della zona di incontro lungo la Sägestrasse ha convinto la giuria sotto molteplici aspetti. Innanzitutto la volontà di realizzare un intero asse nord-sud che privilegi la mobilità alternativa, pedonale e ciclabile; il riuscito collegamento fra le varie zone urbane a uso prevalentemente pedonale, fra l'area fluviale della Limmat, la Stazione e la zona ricreativa boschiva periferica; l'uso sapiente degli elementi strutturali e di arredo urbano, capaci di conferire identità ai luoghi e trasmettere testimonianza del passato rurale; l'inglobamento degli usci e degli spazi privati a fronte delle abitazioni nell'intero progetto, che utilizzano cosi' un linguaggio uniforme; le piccole piazze che si affacciano sulla strada, capaci di attrarre il pedone e, al contempo, moderare il traffico.

Uster ZH – urbanità sulla Gerichtsstrasse

Categoria: Infrastrutture a favore dei pedoni su strade secondarie, vie e piazze

Situazione iniziale

La Gerichtsstrasse – interna alla zona 30 – si trova nel centro della cittadina di Uster a un centinaio di metri dalla Stazione. Il suo disegno era compromesso da una pavimentazione in cattivo stato, elementi di arredo non omogenei, materiali di rivestimento differenti, parcheggi. La reale percezione del luogo era dunque in netto contrasto con le sue potenzialità, in particolare come zona nevralgica di collegamento fra vari servizi, fra cui Posta, negozi e ingresso di un importante centro commerciale.

Progetto

La ristrutturazione prevista del centro commerciale, in concomitanza con la necessaria riqualificazione della strada, offre alla Municipalità l'occasione di coniugare gli interventi, individuando un linguaggio architettonico omogeneo anche per le facciate degli edifici. L'esempio della Gerichtsstrasse diviene dunque particolarmente esemplare, poichè rappresenta una ottima concertazione fra pubblico e privato.

Tempi

2003-2005	Pianificazione, progettazione
2005-2008	Realizzazione in due tappe

Organizzazione

Committente:	Ufficio di pianificazione urbana Uster
Concetto:	Gruppo di lavoro: Klaus Zweibrücken / stadt raum verkehr
Conduzione lavori:	ASA AG, Rapperswil; DSP AG, ingénieur civil, Greifensee;
Progetto per l'illuminazione:	«Lightline»: Gramazio&Kohler, architectes, Zürich

Realizzazione

La riqualificazione prende mossa da questo felice connubio pubblico-privato. Il traffico pedonale e ciclabile, cui il nuovo disegno conferisce grande spazio, vivacizza il luogo e lo connota fortemente rispetto al passato: la nuova pavimentazione, che prevede un uso del suolo misto, diviene elemento fondamentale, testimonianza tangibile di una pacifica coesistenza fra piu' tipi di mobilità su una stessa strada.La fascia a uso misto viene demarcata da un poligono in pietra naturale, inframmezzato da un sistema di illuminazione notturna a terra: all'effetto scenografico nell'oscurità, si associa la ottima visibilità conferita allo spazio anche di notte: sicurezza ed estetica riescono dunque – finalmente – a dialogare.

Valutazione della giuria

Il riqualificazione della Gerichtsstrasse ha trasformato una strada di "cortile" in uno spazio urbano simpatico, che funziona benissimo. La ridistribuzione dei superfici, il restringimento della carreggiata e il fatto di integrare gli spazi privati ai lati nell'arredo stradale hanno permesso di guadagnare tanto spazio. Il nuovo immagine della strada invita i pedoni a spostarsi spontaneamente su tutto il terreno a disposizione. La nuova distribuzione dello spazio stradale permetterebbe pure la creazione di una zona d'incontro in modo di dare chiaramente la priorità ai pedoni nei confronti del traffico motorizzato. All'incrocio della Gerichtsstrasse e la Weberstrasse è previsto di unificare le marcature visuali-tattili poiché l'orientazione delle persone ipovedenti è attualmente problematico.

Lausanne VD – Trait d'union

Categoria: Infrastrutture a favore dei pedoni su strade secondarie, vie e piazze

Situazione iniziale

La tratta in disuso della vecchia metropolitana fra le stazioni di „Ouchy" e „Délices" è stata coperta e riutilizzata a favore dei pedoni per una lunghezza di 500 metri.
L'intervento ha offerto l'occasione per il potenziamento e il completamento di una rete di collegamento a favore della mobilità pedonale, con grande aumento delle aree di svago.

Progetto

Il progetto doveva rispondere a diversi obiettivi: consentire un collegamento diretto ed attrattivo fra la stazione metropolitana e il lago, ampliando al contempo l'offerta di spazi verdi di svago, di passeggio e di seduta. Tutte le stazioni sotterranee sono state collegate ai percorsi pedonali e le aree in superficie delle fermate sono state recuperate a favore di una nuova rete di trasporti pubblici. Il progetto ha tenuto in grande considerazione anche la mobilità ciclabile, lasciando spazio a collegamenti dedicati e a parcheggi per biciclette dislocati ad ogni stazione.

Tempi

2004/2005	Progetto.
2006 – 2008	Realizzazione.

Organizzazione

Committente:	Città di Losanna (Dicastero dei lavori pubblici e Dicastero della sicurezza sociale e dell'ambiente), Metropolitana Lausanne-Ouchy SA.
Architetti paesaggisti:	Hüsler & associés Sàrl et P. Amphoux, Contrepoint

Finanziamento

3.5 Mio. CHF

Realizzazione

Il nuovo spazio pubblico fra le stazioni di „Ouchy“ e „Délices“ è stato realizzato in modo attento e giudizioso. Un collegamento pedonale diretto e attrattivo realizzato sulla vecchia tratta in disuso raccorda Ouchy al porto. Il ridisegno degli spazi verdi è ben congeniato e discreto, delimitato da una fascia di alberi di ginko intervallata da panchine che invitano alla sosta. L'illuminazione permette una fruizione sicura anche nelle ore notturne. Si è tenuto conto anche delle numerose proprietà private che affacciano sul nuovo percorso pedonale, utilizzando essenze esotiche per evidenziare i collegamenti. I vari incroci con le strade trasversali secondarie sono stati pensati come piccole piazze, favorendo la convivenza fra mobilità veicolare e pedonale.

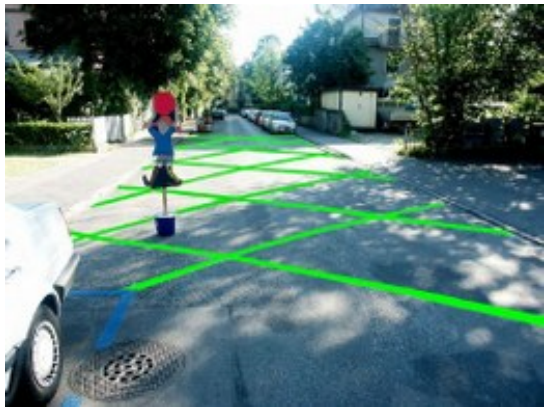
Valutazione della Giuria

Il nuovo asse urbano realizzato collega i quartieri un tempo separati dai binari oggi coperti e consente un accesso diretto pedonale alla metropolitana.
Gli spazi verdi realizzati hanno valorizzato l'intero comparto : non solo viene ben scandito il nuovo percorso pedonale, ma gli stessi giardini privati delle costruzioni che vi si affacciano sfociano direttamente sul tragitto con soluzioni attrattive e di qualità. Il progetto dunque ha dato valore aggiunto agli abitanti della zona, ai pedoni e ai fruitori della metropolitana, consentendo piu' sinergie.
Il progetto „Trait d'Union“ è stato apprezzato dalla giuria poichè la realizzazione ha migliorato l'intera rete dei trasporti pedonali e aumentato la potenzialità dei trasporti pubblici .

Segnalazioni di merito

Berne – 50 zone di incontro (20 km/h) grazie ad una procedura innovativa

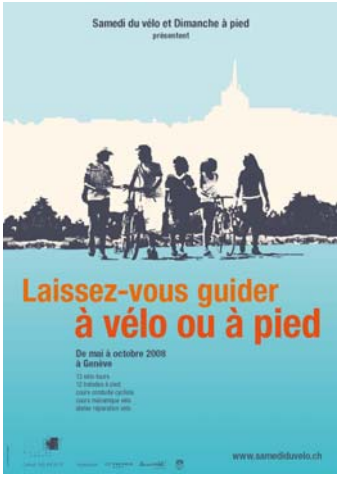
Categoria: concetti e piani direttori inerenti la mobilità



Quando la domanda non è manifesta, è raro che vengano realizzati interventi sulla viabilità cosi' immediati, convenienti, efficaci e di semplice realizzazione. A Berna, cio' è stato possibile grazie all'impegno di un gruppo di residenti che ha convinto la Municipalità ad istituire 50 nuove zone d'incontro. Il gruppo di lavoro ha curato non solo una efficace ed incisiva campagna di sensibilizzazione pubblica, ma ha anche fornito gli spunti progettuali per la nuova segnaletica. Il carattere innovativo di questa realizzazione, esempio riuscito di progettazione partecipata, ha ricevuto il giusto apprezzamento dalla giuria del concorso, che pero' si è espressa in modo negativo circa la segnaletica adottata: essa potrebbe essere infatti migliorabile da un punto di vista estetico e dovrebbe adeguarsi maggiormente alla normative in vigore.

Ginevra – Domenica a piedi

Categoria: Concetti e piani direttori inerenti la mobilità.



La proposta del Plan piétons, premiato in occasione del Premio per l'innovazione della mobilità pedonale del 2001, si è tradotta in un piano di azioni a lungo termine, aggiornato a intervalli regolari con novità incisive.

La giuria ha valutato positivamente l'impegno della Città di Ginevra nella costante opera di divulgazione e sensibilizzazione della popolazione nell'ambito della mobilità pedonale.

Birmensdorf ZH – nuovi spazi concepiti per i pedoni

Categoria: Infrastruttue a favore die piedoni su strade principali

L'inaugurazione dela nuova circonvallazione di Birmensdorf e il conseguente drastico calo del volume di traffico lungo la principale strada di attraversamento del paese, hanno reso necessario il ridisegno di quest'ultima. Nella realizzazione del progetto, le strade secondarie che si innestano sulla principale, ne invadono la sede stradale e la tagliano – simbolici ponti – trasformandosi in attraversamenti pedonali. Lungo questi innesti si inserisce la trama dei marciapiedi, la cui pavimentazione lapidea differenzia anche da un punto di vista materico la funzione pedonale da quella prettamente carrabile. Le due corsie centrali destinate alle vetture sono inoltre separate da uno spartitraffico lineare largo 3 metri, leggermente rialzato, pavimentato anch'esso come zona pedonale. In questo modo vengono garantiti una velocità di transito limitata e un attraversamento pedonale agevolato.

St. Gallo – Un carattere piu' urbano per la Lämmlisbrunnenstrasse

Categoria: Infrastrutture a favore dei pedoni su strade principali

La Lämmlisbrunnenstrasse presentava caratteristiche di alta scorribilità veicolare, con un visibile rapporto di sproporzione far le grandi dimensioni della carreggiata e quelle minime dei marciapiedi. L'intervento di ristrutturazione ha consentito un riequilibrio spaziale e funzionale fra le due zone carrabile e pedonale, a favore di una nuova dimensione urbana della strada stessa.

Coira GR – Zona di incontro nel centro urbano

Categoria: Infrastrutture a favore dei pedoni su strade secondarie, vie e piazze

A seguito della ristrutturazione della piazza della stazione, trasformata ad uso esclusivo di pedoni, biciclette e mezzi pubblici –con l'esclusione del traffico privato- restava ancora da redigere un progetto di miglioramento della circolazione stradale a collegamento con le strade limitrofe. La città di Coira ha scelto di procedere attraverso un iter del tutto inusuale. Invece di segnalare le modificazioni relative alla circolazione stradale ad intervento avvenuto si è -di fatto- proceduto al contrario : grandi demarcazioni colorate hanno segnalato da subito il nuovo regime a favore della mobilità pedonale, perimetrando una zona di incontro e garantendo in un tempo brevissimo un netto miglioramento della circolazione stessa. La zona cosi' individuata è probabilmente una delle piu' grandi in tutta la Svizzera.

Al giudizio estremamente positivo formulato dalla giuria relativamente alle modalità di intervento si affianca pero' una critica circa l'utilizzo di enormi fasce verdi a demarcazione dei percorsi pedonali verso la Alexanderplatz, estrememente invadenti da un punto di vista percettivo e per nulla rispettosi della norma vigente in materia. Essi saranno adeguati entro il 2012, al termine dei lavori.

Lancy GE – Passerella pedonale sulla Collina

Categoria: Infrastrutture a favore dei pedoni su strade secondarie, vie e piazze

La realizzazione di una piccola passerella coperta costituisce il traix d'union nel collegamento –pedonale e sicuro- fra una strada molto frequentata e il parco sulla sponda opposta del torrente Aire.

Baden AG – Zona di incontro sulla Schmiedeplatz

Categoria: Infrastrutture a favore dei pedoni su strade secondarie, vie e piazze

Fotos: René Rötheli, Baden

Il problema della sovrapposizione sulla medesima strada di traffico industriale, con la presenza di numerosi mezzi di trasporto pesanti, e l'accesso pedonale ad una scuola professionale, è stato risolto mediante l'introduzione di una zona di incontro e la riprogettazione adeguata dell'intera area.

Bulle FR – Riqualificazione del centro del paese

Categoria: Infrastrutture a favore dei pedoni su strade secondarie, vie e piazze

Gli spazi pubblici di questa storica cittadina sono stati completamente rivisitati: il nuovo disegno delle superfici ne dimostra l'elevata qualità progettuale.
Mancano pero' aree di ampio respiro ad esclusiva destinazione pedonale.

Manno TI – Zona d'incontro (20 km/h) nell'intero nucleo storico

Categoria: infrastrutture a favore die pedoni su strade secondarie, vie e piazze

In Ticino sono numerose le realtà che, grazie ai caratteri tradizionali peculiari del costruito, presentano un grande potenziale urbano: se associato ad una buona pratica progettuale, esso puo' tradursi in elevato grado di qualità dei luoghi.
A Manno l'occasione è stata fornita dalla realizzazione dei nuovi selciati. Strade, vicoli e piazze sono stati ridisegnati con l'ausilio di elementi tipici dell'architettura storica ticinese: pergole, fontane e panche in pietra arredano gli spazi pubblici. La scelta di spostare i parcheggi all' esterno del nucleo, ha contribuito in modo decisivo a conferire ai suoi spazi un marcato accento pedonale, che invoglia al passeggio e alla sosta.

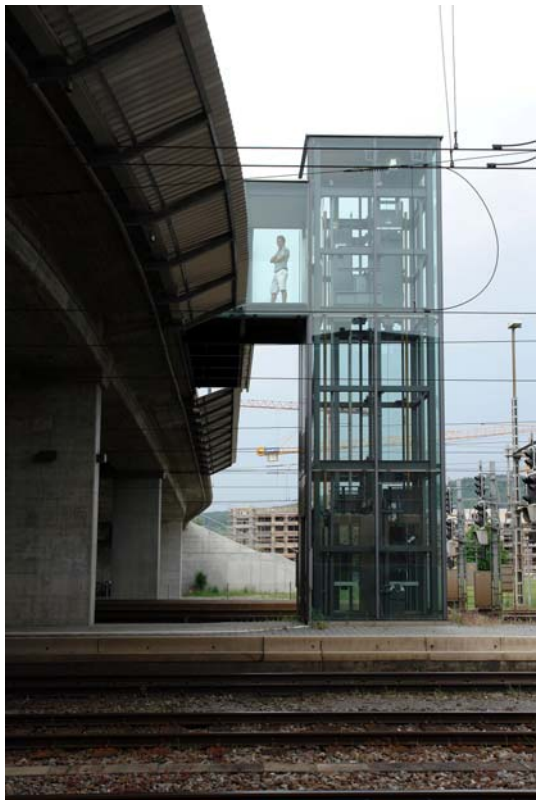
Winterthur ZH – Area della Sulzer nel centro della città: un quartiere pensato per i pedoni

Categoria: infrastrutture a favore die pedoni su strade secondarie, vie e piazze

La Sulzerareal, ricavata in una zona industriale dismessa, è una delle aree pedonali di maggior estensione.
L'intero quartiere ha trovato nuova vita ed è animato ogi dalla compresenza di edifici a carattere misto – residenziale e terziario – e strutture per la cultura e per il tempo libero.
La progettazione degli spazi pubblici, che cita nelle scelte architettoniche il passato industriale dei luoghi, é estremamente attenta alla mobilità pedonale.

Schlieren ZH – Nuovo accesso al treno

Categoria: Infrastrutture a favore dei pedoni a potenziamento della rete di trasporto pubblico



La nuova fermata del bus sul ponte Engstringerbrücke è collegata direttamente ai binari della ferrovia sottostante attraverso una passerella coperta, un lift e una scala : cio' consente un accesso pedonale diretto, sicuro e attrattivo fra trasporti pubblici, favorendo la mobilità lenta.