



Rapporto della giuria Flâneur d'Or 2014

Premio infrastrutture pedonali



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera



Flâneur d'Or 2014
Fussverkehrspreis Infrastruktur
Prix des aménagements piétons
Premio infrastrutture pedonali

 Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

vcs ate ata

archi
espa  ium.ch

**HOCH
PART
ERRE**



Schweizerischer Gemeindeverband
Association des Communes Suisses
Associazione dei Comuni Svizzeri

Schweizerischer Städteverband
Union des villes suisses
Unione delle città svizzere



 **SIGNAL**



Flâneur d'Or 2014

Fussverkehrspreis Infrastruktur
Prix des aménagements piétons
Premio infrastrutture pedonali

Impressum

Rapporto della giuria “Flâneur D’Or 2014 – Premio infrastrutture pedonali”

Novembre 2014

Organizzazione e rapporto della giuria:

Mobilità pedonale Svizzera
Pascal Regli / Maude Risse
Klosbachstrasse 48
8032 Zurigo
043 488 40 37
flaneurdor@fussverkehr.ch



Traduzione: Domingo Avilés

Fotografie: Documentazione dei progetti inoltrati
e Mobilità pedonale Svizzera

Riferimenti: Mobilità pedonale Svizzera

Download:

www.flaneurdor.ch

www.mobilitapedonale.ch

Enti sostenitori e partner mediatici:

USTRA, Sezione del traffico lento; Signal AG;
ATA Associazione Traffico e Ambiente; Hochparterre;
Associazione dei Comuni Svizzeri; Mobilità attiva;
Unione delle città svizzere; archi espazium



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

Per una mobilità
più sostenibile



archi
espaZium.ch

HOCH
PART
ERRE



Schweizerischer Gemeindeverband
Association des Communes Suisses
Associazione dei Comuni Svizzeri

Schweizerischer Städteverband
Union des villes suisses
Unione delle città svizzere





Indice

«Flâneur d'Or 2014 – Premio infrastrutture pedonali»	5
Introduzione	5
Condizioni di partecipazione.....	5
Categorie del concorso.....	5
Criteri di valutazione	5
Giuria.....	6
Processo di valutazione.....	6
Premio principale, distinzioni e menzioni	9
Osservazioni finali.....	9
Approvazione	11
Premio principale	12
Zurigo: Misure d'accompagnamento per la circonvallazione ovest – un perfetto assist per rinnovare la vita di quartiere	12
Distinzioni.....	17
Ginevra (GE): Place Simon-Goulart.....	17
Lumino (TI): Lumino Bridge.....	19
Martigny (VS): Réaménagement de la Place Centrale.....	21
Neuchâtel (NE): La Passerelle du Millénaire	23
Pura (TI): Adeguamento urbanistico lavatoio cimitero	25
Saint-Imier (BE): ConviviaCité.....	27
Yverdon-les-Bains (VD): Aménagement paysager et d'espace public à Y-Parc et passage inférieur de la Sallaz	29
Zurigo (ZH): Sechseläutenplatz.....	31
Menzioni	33
Canobbio crea un salotto per il pubblico	33
Gossau guadagna punti	33
Losanna: Aménagement de l'espace public du Rôtillon	34
Sumvitg conquista un limite di 30 all'ora	34
Rundweg Winterthur – Un'«esperienza di confine» in 10 tappe.....	35



«Flâneur d'Or 2014 – Premio infrastrutture pedonali»

Introduzione

Con il «Flâneur d'Or 2014 – Premio infrastrutture pedonali», l'associazione «Mobilità pedonale Svizzera» intende premiare sia infrastrutture, vie e piazze in spazi pubblici che invitano a passeggiare, sia collegamenti pedonali diretti, attrattivi e sicuri. Il concorso è appoggiato dall'Ufficio federale delle strade (USTRA) e da altri partner. Si premiano misure che aumentano la qualità, l'attrattività e la sicurezza del camminare.

Il concorso nazionale, che ha luogo oggi per l'ottava volta, onora gli sforzi di quei comuni, istituzioni, esperti e altre persone impegnate in Svizzera che hanno realizzato progetti innovativi ed efficaci in favore dei pedoni. Si vuole così informare sulle migliori pratiche e incitare ad imitarle. Il premio al progetto vincitore ammonta a CHF 10'000.-; vengono inoltre concessi distinzioni e menzioni. I nominativi di vincitrici e vincitori sono resi noti durante una conferenza stampa e una giornata specialistica. I partner mediatici «Schweizer Gemeinde» (la rivista dell'Associazione dei Comuni Svizzeri), l'Unione delle città svizzere, «ARCHI» (la rivista della Svizzera Italiana che si occupa di architettura, ingegneria e urbanistica) e la rivista d'architettura «Hochparterre» presenteranno i progetti vincitori dando loro particolare risalto.

Condizioni di partecipazione

La partecipazione era aperta a comuni, uffici di pianificazione e ingegneria, organizzazioni e imprese oltre che a gruppi ed esperti che si sforzano di rendere più attraente l'andare a piedi. I progetti inviati dovevano essere stati attuati e i concetti e le concezioni direttrici dichiarati vincolanti dalle autorità competenti.

Categorie del concorso

Sono stati considerati progetti nelle seguenti categorie:

- Concetti del traffico e pianificazione; concezioni direttrici
- Infrastrutture a favore dei pedoni su strade cantonali, incluse segnaletica e demarcazione
- Infrastrutture a favore dei pedoni su strade comunali e private, vie e piazze, incluse segnaletica e demarcazione
- Nodi di scambio coi trasporti pubblici

Criteri di valutazione

La giuria ha valutato i contributi secondo i criteri pubblicati sul bando di concorso:

- La qualità dell'allestimento e l'attrattività del collegamento o dello spazio pubblico
- Sicurezza e comodità per tutti i pedoni
- Esemplicità: applicabilità ad altri comuni e luoghi
- Innovazione: progetti visionari, ricchi d'idee, non convenzionali, estetici
- Modo di procedere: impegno dei partecipanti (coinvolgimento della popolazione locale, perseveranza, coraggio)
- Finanze: efficienza nell'uso delle risorse (rapporto tra il costo complessivo e il guadagno in sicurezza e attrattività)



Giuria

- **Gabrielle Bakels**, Ingegnere diplomata, Ufficio federale delle strade USTRA Sezione del traffico lento, Responsabile mobilità pedonale ed escursionismo
- **Yves Delacrétaz**, Professore in mobilità e trasporti, Haute École d'Ingénierie et de Gestion du Canton de Vaud
- **Werner Huber**, Architetto diplomato ETH, Redattore di Hochparterre
- **Manuel Peer**, Dipartimento costruzione, traffico e ambiente del Canton Argovia, Direttore dello sviluppo territoriale e dello spazio pubblico
- **Jordi Riegg**, Urbanista, M.Sc. Spatial Development and Landscape Architecture, Presidente dell'Associazione per la Mobilità Attiva nella Svizzera Italiana
- **Michael Rytz**, Diplomato Phil. II, Geografo, Postgraduato in pianificazione del territorio NDS, Associazione Traffico e Ambiente ATA
- **Milena Scherer**, Dr. sc. ETH, Ufficio delle infrastrutture della Città di Lucerna, Ingegnere del traffico
- **Thomas Schweizer**, Diplomato Phil. II, Geografo, Pianificatore del traffico SVI, Direttore di «Mobilità pedonale Svizzera»
- **Roman Widmer**, Lic. Phil. hist., Unione delle città svizzere – Direttore di politica dei trasporti e monitoraggio politico

Processo di valutazione

In totale, 46 progetti sono stati inoltrati in tempo. Ciascuno di essi era conforme ai criteri richiesti e ha potuto essere sottoposto al giudizio dei nove membri della giuria. I progetti sono stati suddivisi nelle quattro categorie descritte sul bando di concorso. La loro distribuzione è la seguente:

8	Concetti del traffico e pianificazione; concezioni direttrici
6	Infrastrutture a favore dei pedoni su strade cantonali, incluse segnaletica e demarcazione
29	Infrastrutture a favore dei pedoni su strade comunali e private, vie e piazze, incluse segnaletica e demarcazione
3	Nodi di scambio coi trasporti pubblici

46	Totale dei progetti sottoposti
----	--------------------------------



Immagine: Panoramica di tutti i progetti inoltrati
(Cartina della Svizzera con lista)

Flâneur d'Or 2014

Progetti inoltrati

- Premio principale
- Distinzioni
- Menzioni
- Altri progetti

Concetti del traffico e pianificazione; concezioni direttivi

- 1** Kanton St. Gallen: Gemeinde bewegt
- 2** Lausanne: bancs «Lausanne»
- 3** Le Locle: espaces publics en réseau - passages et déambulations
- 4** Neuchâtel: promenade numérique
- 5** Olten: Neue Wege gehen - Experimentelle Orientierungshilfen
- 6** Schaffhausen: Erlebniskarte «Vom Rauschen zur Stille»
- 7** Zürich: Aktion «Schon entdeckt?»
- 8** Zürich: Flankierende Massnahmen Westumfahrung

Infrastrutture a favore dei pedoni su strade cantonali, incluse segnaletica e demarcazione

- 9** Céligny: cheminement piétonnier Crans-Céligny
- 10** Ebikon: Schachenbrücke - eine innovative Quartierverbindung über eine Kantonsstrasse
- 11** Gossau SG: Zentrumsgestaltung Ortsdurchfahrt St. Galler- und Herisauerstrasse
- 12** Lausanne: Passerelle de La Sallaz
- 13** Saint-Imier: ConviviaCité
- 14** Sumvitg: Ina zona da tempo 30 per Sumvitg!

Infrastrutture a favore dei pedoni su strade comunali e private, vie e piazze, incluse segnaletica e demarcazione

- 15** Basel: Gestaltung des Altstadtbereichs am Münsterhügel
- 16** Brütten: Umgestaltung Dorfstrasse im Dorfkern
- 17** Burgdorf: Zwei Langsamverkehrsbrücken
- 18** Canobbio: Il Salotto di Canobbio
- 19** Chur: Neubau Rad- und Fussweg Stampaweg
- 20** Domat/Ems: Aufwertung Ortsdurchfahrt im Dorfkern
- 21** Fribourg: liaison mixte entre la rue de l'Hôpital et St-Léonard
- 22** Genève: axe rue de l'Ecole-de-Médecine / pont Hans-Wilsdorf
- 23** Genève: Chemin des Coudriers
- 24** Genève: Place de Longemalle
- 25** Genève: Place Simon-Goulart
- 26** Genève: Plaine de Plainpalais
- 27** Genève: Rue de Saint-Jean
- 28** Grand-Saconnex: Parc du Pommier
- 29** Langenthal: Wuhrlplatz
- 30** Lausanne: aménagement de l'espace public du Rôtillon
- 31** Lausanne: installation temporaire Scuba Sallaz-Plage
- 32** Lugano: Passeggiata pedonale-ciclabile lungo il fiume Cassarate
- 33** Lumino: Lumino Bridge
- 34** Martigny: réaménagement de la Place Centrale
- 35** Neuchâtel: Passerelle du Millénaire
- 36** Olten: Umgestaltung Neue Kirchgasse / Begegnungszone Innenstadt

- 37** Paradiso: Riqualifica del Centro Comune nell'ambito del Piano particolareggiato del Centro Comune
- 38** Pura: adeguamento urbanistico lavatoio cimitero
- 39** St. Gallen: Neugestaltung der südlichen Altstadt zum Bijou
- 40** Wallisellen: Richti-Arkade Wallisellen
- 41** Winterthur: Rundweg Winterthur
- 42** Yverdon-les-Bains: aménagement paysager et d'espace public à Y-Parc et passage inférieur de la Sallaz
- 43** Zürich: Sechseläutenplatz

Nodi di scambio coi trasporti pubblici

- 44** Genève: Passerelle de la Paix
- 45** Gland: Place de la Gare
- 46** Rorschach: Aufzug beim Bahnhof



Prima del procedimento di valutazione, i giurati hanno avuto circa 4 settimane di tempo per studiare gli incarti dei progetti e, se necessario, visitare i progetti sul luogo. La valutazione è stata condotta in due sedute tenutesi a Zurigo:

- prima seduta il 23 giugno 2014: portata a termine la prima parte del procedimento di valutazione
- seconda seduta il 27 agosto 2014: portate a termine la seconda parte del procedimento di valutazione e la premiazione

Per facilitare la decisione, nella prima parte del processo di valutazione si sono confrontati progetti di contenuto simile e sono stati discussi in maniera comparativa.

Categoria «Concetti del traffico e pianificazione; concezioni direttrici»:

- 4 progetti sul tema «trovare la via»
- 3 progetti sul tema «concetto di pianificazione»
- 1 progetto «concetti diversi»

Categoria «Infrastrutture a favore dei pedoni su strade cantonali, incluse segnaletica e demarcazione»:

- 5 progetti sul tema «attraversamento veicolare dell'abitato»
- 1 progetto «collegamenti locali»

Categoria «Infrastrutture a favore dei pedoni su strade comunali, incluse segnaletica e demarcazione»:

- 5 progetti sul tema «città vecchia / centro paese»
- 6 progetti sul tema «piazza»
- 5 progetti sul tema «percorso pedonale»
- 6 progetti sul tema «passerella»
- 2 progetti sul tema «parco»
- 5 progetti sul tema «allestimento dello spazio stradale»

Categoria «Nodi di scambio coi trasporti pubblici»:

- 2 progetti sul tema «passerella / ascensore»
- 1 progetto sul tema «piazza della stazione»

Dopo un'intensa discussione, nella prima seduta della giuria tra i 46 incarti presentati sono stati scelti 19 progetti, che sono così entrati nella selezione più ristretta da tenersi durante la seconda seduta.

Tra le due sedute, i membri della giuria hanno avuto abbastanza tempo per studiare i progetti in modo approfondito. Al fine di assicurare che i progetti contenuti nella selezione ristretta fossero giudicati adeguatamente, ogni giurato è stato incaricato di studiare un certo numero di progetti sul luogo. Inoltre, il «Centro svizzero per la costruzione adatta agli handicappati» ha studiato i progetti rimasti valutandoli con riferimento all'assenza di ostacoli e ha pubblicato un breve rapporto come aiuto per l'ulteriore valutazione da parte della giuria.

Al principio della seconda seduta, su richiesta, è stato reintrodotta per essere valutato dalla giuria un progetto eliminato in precedenza. Dopo si è condotta una seconda fase di valutazione. I giurati che avevano visitato dei progetti sul luogo li hanno presentati ai loro colleghi. Nella discussione



successiva si sono esaminati attentamente i pro e i contro alla luce dei criteri di valutazione. Alla fine sono stati eliminati altri 11 progetti, lasciandone 9 al termine della seconda fase. La giuria ha riconosciuto questi 9 progetti come degni di una distinzione. Tra questi la giuria ha scelto all'unanimità il premio principale.

Dall'insieme delle candidature, 5 ulteriori progetti hanno ricevuto una menzione. Si tratta in prevalenza di progetti dei quali la giuria voleva sottolineare un tema risolto in maniera convincente.

Premio principale, distinzioni e menzioni

Premio principale: • Zurigo (ZH): Misure d'accompagnamento per la circonvallazione ovest

Distinzioni:

- Ginevra (GE): Place Simon-Goulart
- Lumino (TI): Lumino Bridge
- Martigny (VS): Réaménagement de la Place Centrale
- Neuchâtel (NE): La Passerelle du Millénaire
- Pura (TI): Adeguamento urbanistico lavatoio cimitero
- Saint-Imier (BE): ConviviaCité
- Yverdon-les-Bains (VD): Aménagement paysager et d'espace public à Y-Parc et passage inférieur de la Sallaz
- Zurigo (ZH): Sechseläutenplatz

Menzioni:

- Canobbio (TI): Il Salotto di Canobbio
- Gossau (SG): Zentrumsgestaltung Ortsdurchfahrt St. Galler- und Herisauerstrasse
- Losanna (VD): Aménagement de l'espace public du Rôtillon
- Sumvitg (GR): Ina zona da tempo 30 per Sumvitg!
- Winterthur (ZH): Rundweg Winterthur

Osservazioni finali

Impressiona la qualità dei progetti candidati.

Esistono davvero spazi di traffico orientati sui bisogni dei pedoni. I contributi inviati in occasione dell'ottava edizione del concorso «Flâneur d'Or» lo dimostrano chiaramente. Alcuni progetti a prima vista sono poco spettacolari. Non sono necessariamente le costruzioni grandi e costose che facilitano la vita quotidiana di chi va a piedi: spesso anche solo piccole misure ben collocate possono migliorare la situazione dei pedoni. Data la grande qualità dei progetti, la giuria ha avuto difficoltà a scegliere, tra i 46 candidati, quelli che si potevano prendere in considerazione nella cerchia ristretta riservata all'assegnazione del premio principale o alle distinzioni. Alla fine la giuria ha scelto 20 progetti e li ha sottoposti nuovamente a un esame minuzioso. Di questi, 8 hanno ricevuto una distinzione e uno è stato eletto vincitore del concorso «Flâneur d'Or 2014».

La Svizzera romanda e il Ticino recuperano terreno.

Il «Flâneur d'Or» è definitivamente riuscito a superare il «Röschgraben». Nell'ottava edizione del premio per la mobilità pedonale, per la prima volta sono arrivate più candidature dalla Svizzera romanda che dalla Svizzera tedesca. Si noti anche l'aumento dei progetti provenienti dal Ticino.



Temi predominanti sono stati le piazze e il loro allestimento.

Molti progetti di grande valore concernevano il risanamento o la ristrutturazione di piazze cittadine. La valutazione della qualità di queste ultime è stata perciò un tema predominante dell'edizione del «Flâneur d'Or» di quest'anno e ha causato nella giuria più di una discussione di principio sulla loro qualità come luoghi di sosta, sulla regolazione adeguata del traffico, sugli elementi di arredo urbano ecc. In un numero notevole di progetti riguardanti piazze, ha assunto un ruolo importante il modo in cui ci si relaziona ai veicoli fermi. Solo quando si riesce a liberarsi di tutti, o comunque di un numero sostanziale di parcheggi oppure a collocarli sotto terra, si crea la possibilità di avere spazi cittadini attraenti e accattivanti. Nei tre progetti riguardanti piazze che hanno ricevuto una distinzione (Place Simon-Goulart a Ginevra, Place Centrale a Martigny, Sechseläutenplatz a Zurigo) questo collegamento con la questione dei parcheggi ha avuto un ruolo centrale.

La città di Ginevra impressiona con il suo impegno in favore dei pedoni.

La città di Ginevra ha presentato addirittura sette candidature per il «Flâneur d'Or 2014» che coprono un ampio spettro tematico e per le quali sono responsabili diversi uffici dell'amministrazione. Questi progetti sono di alta qualità. E sebbene la città abbia ottenuto, con la ristrutturazione della piazza Simon-Goulart, una sola distinzione, agli occhi della giuria Ginevra è in un certo senso la vincitrice segreta del «Flâneur d'Or 2014» grazie ai suoi progetti pianificati con prudenza e accuratamente realizzati con la partecipazione della popolazione.

Promuovere lo svago di prossimità significa anche promuovere l'andare a piedi.

Il concorso «Flâneur d'Or» si concentra su infrastrutture all'interno degli spazi urbani. Tuttavia, in vista di uno sviluppo della mobilità il più durevole possibile, hanno una propria ragione di essere quei progetti che concernono lo svago di prossimità e rendono attraente accedere dagli spazi abitativi agli spazi naturali. Perciò incentivare lo svago di prossimità con offerte interessanti equivale sempre a promuovere i percorsi pedonali. Tuttavia, nel caso di candidature in cui lo svago di prossimità aveva un ruolo importante (per es. Rundweg Winterthur e la carta esperienze «Vom Rauschen zur Stille»), è stato spesso difficile per la giuria decidere se si trattava piuttosto di progetti per la promozione delle escursioni (e, di conseguenza, avrebbero avuto più senso nell'ambito del «Prix Rando») o di progetti che promuovevano il passeggiare.



Approvazione

Approvato dalla giuria il 27 agosto 2014:

Gabrielle Bakels

G. Bakels

Yves Delacrétaz

Y. Delacrétaz

Werner Huber

W. Huber

Manuel Peer

M. Peer

Jordi Riegg

J. Riegg

Michael Rytz

M. Rytz

Milena Scherer

M. Scherer

Thomas Schweizer

Thomas Schweizer

Roman Widmer

R. Widmer



Premio principale

Zurigo: Misure d'accompagnamento per la circonvallazione ovest – un perfetto assist per rinnovare la vita di quartiere

Con l'apertura della circonvallazione ovest, lo spazio urbano è stato alleggerito del traffico sovraregionale di passaggio, grazie anche alle misure d'accompagnamento per la circonvallazione. Tali misure sono un esempio di come risanare complessivamente le strutture urbane. Arterie di traffico molto frequentate sono state recuperate con successo quali spazi pubblici attraenti, così che nei prossimi anni si potrà sviluppare una nuova vita di quartiere.

Le misure d'accompagnamento per la circonvallazione ovest a Zurigo mostrano la via per i futuri grandi progetti di costruzione di strade. Ma si fondano su anni di duro lavoro portato a termine con successo grazie soltanto a un approccio innovativo alla pianificazione e alla realizzazione aperto a diverse soluzioni.



Incrocio Ovest-/Gertrudstrasse prima della riattazione (2008)



Incrocio Ovest-/Gertrudstrasse dopo la riattazione (2012): allestimento della Brupbacherplatz



Seebahnstrasse prima della riattazione (2008): asse di traffico a senso unico



Seebahnstrasse dopo la riattazione (2012): via cittadina principale, traffico nei due sensi con striscia spartitraffico, trasferimento del traffico di transito sulla circonvallazione ovest



Situazione iniziale

Le misure d'accompagnamento per la circonvallazione ovest favoriscono l'alleggerimento dello spazio urbano dal traffico sovraregionale di passaggio, alleggerimento che è stato raggiunto con la circonvallazione ovest di Zurigo (il tunnel dell'Üetliberg). Inoltre il traffico da e verso Zurigo viene mantenuto il più a lungo possibile sulla rete autostradale sovraordinata. Le misure d'accompagnamento consistono principalmente nella trasformazione della Seebahnstrasse in una via cittadina di carattere principale nonché nella trasformazione dell'arteria di transito West-/Sihlfeld-/Bullingerstrasse in vie di quartiere a traffico ridotto e il ridimensionamento della Birmensdorferstrasse tra Waldegg e Triemli.

Modo di procedere

La pianificazione stradale degli anni 50 intendeva condurre tre autostrade fino al centro città e collegarle tra loro al Platzspitz. L'«Expressstrassen-Ypsilon», però, si dimostrò irrealizzabile dal punto di vista tecnico, finanziario e politico. Nel 1971 l'Assemblea federale completò la rete stradale nazionale con una circonvallazione a nord-ovest di Zurigo. Nel frattempo, per soddisfare i bisogni del traffico motorizzato individuale, in continua crescita, e come collegamento nord-sud provvisorio nel mezzo della città, si estesero vie già esistenti fino a farle diventare una «tangenziale ovest», che consisteva in due assi a senso unico di due corsie ciascuno. Questa soluzione provvisoria sarebbe poi durata quasi 40 anni, dato che nel frattempo cominciò un lungo e controverso processo di pianificazione, valutazione dei progetti e realizzazione. Solo nel 1988 il Consiglio federale accettò i progetti generali per la circonvallazione a Birmensdorf, il tunnel dell'Üetliberg e il triangolo stradale di Brunau. Il progetto d'applicazione con il rapporto sull'impatto ambientale fu messo in consultazione nell'autunno del 1991. Nel 1993 il Consiglio di Stato accettò il progetto d'applicazione nella versione riveduta. Esso fu impugnato di fronte al tribunale amministrativo da molte parti. Nel 1996 il Tribunale federale obbligò il Canton Zurigo a pianificare misure d'accompagnamento per proteggere i quartieri cittadini e i villaggi in vista dell'apertura del collegamento autostradale. Su questa base si poté affrontare il problema di come garantire l'alleggerimento della rete stradale nel quartiere cittadino zurighese di Sihlfeld.

Con la strategia «Stadträume 2010», che era in cantiere proprio all'inizio del decennio del 2000, la città di Zurigo ebbe a disposizione un ottimo arsenale di strumenti per usare nuovamente lo spazio cittadino in misura maggiore come spazio vivibile. La base di questa strategia è un piano strutturato in maniera gerarchica che suddivide gli spazi urbani in zone significative a livello di quartiere, di città o a livello nazionale; per esempio, la Sihlfeldstrasse è uno spazio significativo a livello di quartiere e la Bullingerplatz a livello cittadino. Sulla base di queste categorie si sono potuti creare, con un linguaggio pianificatorio calmo ed elegante, spazi di traffico pubblici di alta qualità.





Pietre miliari

- 1991: Pubblicazione del progetto di applicazione circonvallazione ovest Zurigo. 292 ricorsi presentati.
- 1996: Sentenza del Tribunale federale che obbliga il Canton Zurigo a pianificare misure d'accompagnamento per proteggere i quartieri cittadini e i villaggi in vista dell'apertura del collegamento autostradale.
- 2001: Il Consiglio di Stato di Zurigo approva il concetto generale per le misure d'accompagnamento.
- 2006: Presentazione del progetto di massima in primavera; presentazione del progetto definitivo alla fine dell'anno.
- 2009: Apertura della circonvallazione ovest di Zurigo A3. Allo stesso tempo nella città di Zurigo si comincia la prima tappa delle misure d'accompagnamento.
- 02/08/2010: Apertura della Seebahnstrasse al traffico inverso.
- 24/05/2012: Inaugurazione delle strade ristrutturare e alleggerite.

Organizzazione

Committente: Ufficio delle infrastrutture della città di Zurigo, Ufficio del traffico del Canton Zurigo e Ufficio federale delle strade

Concetto traffico: Ernst Basler + Partner

Studio preliminare / progetto di massima, progetto definitivo: FlaMaWest,

Pianificazione del traffico, allestimento: Metron AG

Traffico / infrastruttura: Heierli Ingenieurbureau AG

Tecnica del traffico / pianificazione: Ingenieurbüro Roland Müller

Controllo dell'efficacia della circonvallazione ovest e dell'A4 nel Knonaueramt: ARGE SNZ / Bühlmann

Pianificazione della realizzazione e supervisione dei lavori lotto 1: IG WWB (Wepf/WKP / Basler&Hofmann AG)

Pianificazione della realizzazione e supervisione dei lavori lotto 2: IG SNZ / Preisig AG

Pianificazione della realizzazione e supervisione dei lavori lotto 3: Ingenieurbüro Heierli AG

Finanziamento

Superficie stradale: CHF 60 Mio. (contribuenti: confederazione 60%, cantone 24%, città di Zurigo 16%)

Manutenzione/direzione lavori/canalizzazioni: CHF 40 Mio.

Investimento complessivo: CHF 100 Mio.

Realizzazione

Le misure d'accompagnamento principali sono le seguenti:

- Trasformazione della Seebahnstrasse in una via cittadina principale
- Trasformazione dell'arteria di transito West-/Sihlfeld-/Bullingerstrasse in vie di quartiere a traffico ridotto
- Ridimensionamento della Birmensdorferstrasse tra Waldegg e Triemli



La linea stradale Schimmel-/Seebahnstrasse continua a servire come base per accedere ai quartieri circostanti e viene utilizzata dal traffico nei due sensi. Nell'ambito della Seebahnstrasse le due corsie sono separate da un'ingente striscia asfaltata spartitraffico con bordi di granito. Nonostante il forte traffico, essa è un esempio ben riuscito di strada principale cittadina ben integrata e funzionale nello spazio cittadino.

Le strade e le piazze situate lungo la tangenziale ovest sono state adattate per un traffico minore, così che lo spazio pubblico possa ridiventare principalmente luogo d'incontro, di svago e di altre attività.

Sono state create due nuove piazze: l'Anny-Klawe-Platz sulla Sihlfeldstrasse e la Brupbacherplatz. Un allestimento aperto e facile da attraversare con ghiaia, piante e panchine offre possibilità di soste d'alta qualità e il potenziale per lo sviluppo di nuove piazze di quartiere. Anche la Weststrasse ha ricevuto un viso completamente nuovo. La Sihlfeldstrasse è stata dotata di un nuovo viale alberato e, grazie agli ampi marciapiedi, ha la possibilità di diventare una strada da passeggio. Entro l'intero perimetro sono stati piantati 370 alberi.

La Bullingerplatz è stata ridotta nella sua funzione di piazza d'esperienze ed è oggi una zona d'incontro; inoltre, un nuovo ristorante anima ulteriormente questa piazza. Non sorprende, data la massa dei cambiamenti attuati, che si siano successivamente dovute introdurre delle migliorie. Nella Bullingerplatz, per esempio: al fine di rendere ancor più evidente il suo carattere di luogo di sosta e di ridurre di più il traffico, sono stati introdotti alcuni arredi urbani dietro richiesta della popolazione del quartiere. Così quest'ultima a poco a poco si riappropria dello spazio occupato dalla strada.

Sulla Triemli tre nuovi passaggi pedonali a livello facilitano l'attraversamento della corsia per raggiungere la fermata in mezzo alla piazza.

Il volume del traffico si è ridotto notevolmente nelle zone alleggerite. Di conseguenza è diminuito l'impatto sonoro e l'inquinamento dell'aria, l'attrattività degli spazi pubblici è aumentata ed è migliorata l'integrazione nello spazio cittadino. Per i pedoni e i ciclisti si è potuto migliorare di molto la situazione, tanto lungo le strade alleggerite quanto nelle vie traverse.



Nodo Schimmel-/Birmendorferstrasse prima della riattazione (2008)



Nodo Schimmel-/ Birmendorferstrasse dopo la riattazione (2011): traffico nei due sensi, eliminazione della corsia di traffico individuale motorizzato, marciapiedi più larghi



Valutazione della giuria

Dopo una lunga discussione la decisione è stata unanime: il «Flâneur d'Or 2014» va a Zurigo. Le misure d'accompagnamento per la circonvallazione ovest sono, secondo la giuria, una pietra miliare nel traffico pedonale svizzero. Grazie alla circonvallazione, il quartiere, dopo 40 anni di traffico di transito, ha ricevuto una seconda opportunità, che è stata utilizzata convenientemente con le misure d'accompagnamento. Per Zurigo si tratta di un passo dalla città adatta alle auto a uno spazio urbano che si orienta sulla vita di quartiere, la qualità della sosta e i bisogni dei pedoni.

L'aspetto principale per la giuria sta nella riuscita ristrutturazione della West-, Sihlfeld- e Bullingerstrasse. Un tempo parti di un'asse di transito molto usato, oggi sono tranquille vie di quartiere. Le misure d'accompagnamento per la circonvallazione ovest significano agli occhi della giuria una riuscita riconquista dello spazio urbano in favore del traffico lento. Il traffico motorizzato, molto ridotto, si muove su corsie ristrette. Chi va a piedi cammina su ampi boulevards. Per la prima volta da decenni è possibile aprire dei caffè sulla strada, tenere aperte le porte dei negozi, bighellonare comodamente sulla via o chiacchierarvi con i vicini. Un allestimento ampio e facile da attraversare crea strade simili a parchi, con ghiaia, alberi e panchine. Due nuove piazze e la riattata Bullingerplatz diventano nuovi centri di quartiere. Rendendo più piacevoli i tragitti all'interno del quartiere, le misure hanno anche impreziosito gli spazi verdi e le piazze già esistenti, per es. la Bullingerhof, la Fritschiwiese o la Idaplatz. In questo modo il quartiere abitato dimostra che la densità dell'abitato e la qualità della vita non sono affatto incompatibili.

La città e il cantone di Zurigo, con l'impiego di mezzi sufficienti, hanno dato un segnale chiaro e lodevole in favore d'infrastrutture urbane che vengono incontro ai pedoni. Hanno agito con coerenza, mettendo in atto il pacchetto di misure senza ritardi, subito dopo l'apertura della circonvallazione. Il loro coraggio è testimoniato da diversi elementi, come il passaggio pedonale attraverso l'Hardstrasse presso la Hardplatz senza segnali luminosi.

Le misure d'accompagnamento mostrano, in maniera esemplare, come grazie a una serie di interventi si possa sfruttare un'occasione per ridurre il traffico quale opportunità per una nuova vita di quartiere.



La Bullingerplatz prima della riattazione (2008)



La Bullingerplatz dopo la riattazione (2012): ridimensionamento della corsia per le auto e allestimento della piazza, zona d'incontro



Distinzioni

Ginevra (GE): Place Simon-Goulart

Categoria: Infrastrutture a favore dei pedoni su strade comunali



Descrizione del progetto

Nel centro cittadino di Ginevra, accanto alla Rue Terreaux-du-Temple, si trova la piazza Simon-Goulart, che è stata riattata nel giugno del 2013. Costruita nel 1956 e usata dapprima dalla popolazione come piazza pubblica, dagli anni 60 in poi, fino alla ristrutturazione del 2012, la piazza era occupata da circa 30 parcheggi. La città di Ginevra nel 2003 fece condurre uno studio per far sì che la piazza ritornasse a essere uno spazio pubblico. Nel 2012 si cominciò la ricostruzione in collegamento con i lavori per la costruzione delle nuove linee del tram 1 e 15.

L'elemento principale della piazza è una grande superficie di cemento nel mezzo, a cui è stato dato un colore antracite. In estate essa ha lo scopo di animare la gente a giocare e pattinare su rotelle ed è usata per feste, mentre in inverno diventa una pista di pattinaggio su ghiaccio. Sulla lunghezza essa è delimitata da un palco fatto di lunghe tavole di legno e fornito di rampe da entrambi i lati. Su di esso giacciono grandi mobili, un lungo tavolo e panchine. Le rampe permettono ai disabili e agli anziani di accedere al palco. Di fronte, la piazza è limitata dagli edifici esistenti, con arcate e una birreria. Parallelamente al marciapiede della Rue Terreaux-du-Temple, la piazza è chiusa da una striscia verde con cespugli e olmi, e a nord-est da una lunga panchina di cemento, anch'essa di color antracite. A sud-ovest finisce con una fontana e con la Rue Vallin, la quale, contemporaneamente alla ristrutturazione della piazza, è stata trasformata in una zona d'incontro. La superficie, che continua senza scalini, termina nella piazzetta della vicina chiesa Temple des Saint-Gervais.



Pietre miliari

- 2002: Processo partecipativo: uso sporadico della piazza, che aveva come funzione principale quella di fornire parcheggi
- 2003: Concorso di ristrutturazione (incarichi di studio paralleli con approccio partecipativo)
- 2011: Inizio dell'uso della nuova linea del tram; contemporaneamente, miglioramento degli spazi stradali
- 2012 – 2013: Lavori di costruzione per la ristrutturazione della piazza
- 12/06/2013: Apertura della nuova piazza

Organizzazione

- Commitente: Ville de Genève
- Progetto: Atelier Descombes Rampini SA (Genève)
B.Ott et C.Uldry Sàrl, ingénieurs civils (Genève)
LEA, éclairagistes (Lyon-France)

Finanziamento

- Credito per la progettazione: CHF 124'574.-
- Costo complessivo della costruzione: CHF 98'900.- (risanamento); CHF 4'337'000.- (allestimento della piazza e dei dintorni)
- Totale: CHF 4'560'474.-

Valutazione della giuria

Il progetto convince la giuria a causa del suo successo nel ritrasformare un parcheggio in una piazza pubblica di quartiere ben integrata nella struttura urbanistica, che migliora e rivaluta in maniera decisiva diverse funzioni per i pedoni e gli abitanti del quartiere. La Place Simon-Goulart costituisce un nodo di scambio importante tra diverse arterie del traffico pedonale del centro città. Con la zona d'incontro che vi confina lateralmente, il traffico motorizzato è costretto ad adattarsi alle nuove condizioni della piazza e offre sicurezza alla pista ciclabile che vi si trova. Con due scuole nelle vicinanze, la chiesa, i negozi e i ristoranti esistenti, la Place Simon-Goulart si presenta come una piazza vivace la cui struttura offre variegata possibilità di gioco e di passatempo, favorendo così le attività di chi la usa.





Lumino (TI): Lumino Bridge

Categoria: Infrastrutture a favore dei pedoni su strade comunali



Descrizione del progetto

Il nuovo ponte pedonale collega le due parti del comune di Lumino separate dal Riale Grande. Sul lato ovest si trovano il centro del paese, l'asilo e la scuola e sul lato est per lo più i quartieri abitativi. Con i suoi 16 metri di lunghezza e 2.5 metri di larghezza, il ponte costituisce il centro del principale asse pedonale e ciclistico di Lumino. Esso è parallelo, a una certa distanza, alla strada cantonale e si muove su strade a traffico ridotto. In questo modo, gli allievi delle scuole locali possono viaggiare in modo spedito e sicuro, e i pedoni e i ciclisti hanno una piacevole alternativa alla strada principale dal traffico intenso. L'estetica del ponte pedonale è in sintonia con le cascate del Riale Grande e con la vegetazione circostante.

Pietre miliari

- 1991: Iniziativa popolare per un ponte di collegamento
- 1992: Approvazione del consiglio comunale
- 1995 – 1996: Integrazione nel piano regolatore del Comune
- 1999 – 2011: Studio e scelta delle varianti
- 2011: Piano provvisorio e trattative preliminari
- 2012: Progetto esecutivo definitivo, assegnazione dell'incarico e permesso di costruzione
- 2013: Esecuzione
- 18/09/2013: Apertura ufficiale da parte del Comune

Organizzazione

- Committente: Municipio di Lumino
- Pianificazione: Studio Associati SA, Lugano, arch. ETH Paolo della Bruna
- Progettazione: BlueOffice Architecture, Bellinzona; arch. EPFL Filippo Brogгинi (direttore del progetto) Pini Swiss Engineers Lugano; dr. ing. EPFL Stefano Guandalini, ing. Lorenzo Rossini, Ing. Fabrizio Gernei, Dôle (F)
- Realizzazione: Lavori di sterro: Pietro Ceresa, Lodrino
Fondamenta: Municipio Lumino; Augusto Zuccali, capo operaio comunale
Costruzione del ponte: Tuchs Schmid AG, Frauenfeld
Trasporto e installazione del ponte: Sabesa SA, Riazzino



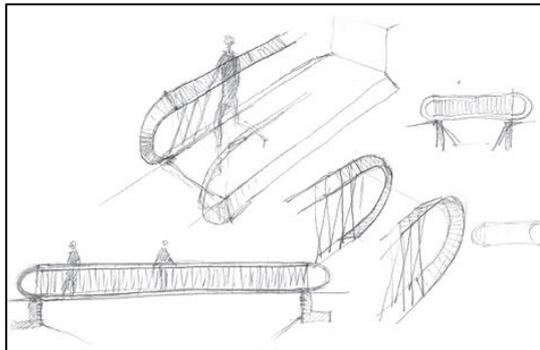
Finanziamento

Costo complessivo della passerella, inclusi onorari: CHF 75'254.75

Valutazione della giuria

Il ponte giallo a Lumino è, agli occhi della giuria, un esempio riuscito di combinazione visualmente attraente di statica ed estetica. La costruzione riflette il gioco delle acque del Riale Grande e meraviglia con la particolare colorazione. Il disegno e la colorazione del ponticello non corrispondono a quelle dei comuni ponti pedonali. Si differenzia così in modo forte e significativo dai suoi dintorni e diventa un segnale nel paesaggio. Grazie alla nuova connessione si è venuto a creare uno spazio di alta qualità, il quale con le panchine sulla riva del Riale Grande forma un luogo intermedio che invita a fermarsi. Su entrambi i lati del ponticello, le vie pedonali e ciclistiche continuano su strade a traffico ridotto e incitano ad andare a piedi.

Questo progetto mostra che anche con un budget piccolo, se si presta sufficiente attenzione a come trattare l'ambiente circostante, si può raggiungere un ottimo risultato, che si confà a questo luogo piuttosto rurale. Oltre al basso costo complessivo la giuria sottolinea anche l'istallazione relativamente semplice del ponte. Esso è stato prefabbricato, consegnato e piazzato sopra le sue fondamenta per mezzo di una gru, così da essere messo a disposizione degli utenti in tempi molto brevi.





Martigny (VS): Réaménagement de la Place Centrale

Categoria: Infrastrutture a favore dei pedoni su strade comunali



Descrizione del progetto

La posa delle fondamenta per la Place Centrale a Martigny avvenne nel 1818. La piazza, che era stata concepita come punto focale per l'identità del comune e luogo d'incontro per i suoi abitanti, fu terminata nel corso del diciannovesimo secolo. Col passare del tempo, però, la Place Centrale perse il suo carattere inconfondibile e fu ridotta a parte di un'arteria di transito e posteggio. A conclusione di un processo di concorso riaperto consapevolmente, finalmente nel 2012 la piazza, completamente risanata e ristrutturata e di nuovo dotata di più calore e convivialità, ha potuto essere messa a disposizione del pubblico.

Grazie a questo concorso sono stati rimessi in luce gli elementi caratteristici della piazza originale: platani che fanno ombra, terrazze usate dai ristoratori e ambiente mediterraneo. L'unità della piazza viene sottolineata dalla copertura in granito, mentre diversi elementi di allestimento delimitano invitanti sottospazi: un ambito di passeggio marcato da un acciottolato rosso davanti ai negozi, terrazze e luoghi di riposo sotto i platani, «superfici animate» con fontane e giochi d'acqua e, infine, superfici ben delimitate ma ridotte per il traffico motorizzato.

Pietre miliari

1993:	Primo concorso di architettura
2008:	Secondo concorso di architettura
2009:	Processo partecipativo per il pubblico con 4 manifestazioni / trattative
2010:	Incarichi di studio paralleli e pubblicazione dei risultati finali e delle decisioni
2011:	Progetto esecutivo appaltato; inizio dei lavori
2012:	Fine dei lavori e apertura della Place Centrale ristrutturata

Organizzazione

Committente: Ville de Martigny (diversi uffici)

Progettazione: Audigier & Pilet, Montreuil / Paris (architetti direttori)

Aurel Design Urbain, Cassis (F) (arredo e illuminazione)

Realizzazione: Bureau d'ingénieurs Moret & Associés, Martigny (direzione cantiere)

DTArchitecture SA, Martigny (direzione cantiere edifici alti)

Bureau d'ingénieurs Alpatec SA, Martigny (ingegneria)



TECSA Ingénieurs Conseil, Conthey (concetto strutture sanitarie, riscaldamento, areazione)

Finanziamento

Costo dell'intero risanamento e ristrutturazione: CHF 8'800'000.-

Valutazione della giuria

La ristrutturazione della Place Centrale è molto ben riuscita. La grandezza della piazza non è apparente al primo sguardo: gli alberi e l'arredo fanno sì che la piazza possa essere goduta anche in piccole parti. La giuria, però, trova le dimensioni del nuovo padiglione musicale eccessive in questa distribuzione storica dello spazio.

I pedoni si sentono i benvenuti su questa piazza. L'insieme delle facciate degli edifici e dei platani appare come parte dell'ancora più imponente panorama alpino. Chi vi passeggia è riportato alla realtà prosaica dal traffico, che persiste nonostante tutti gli sforzi.

Il regime della zona d'incontro (20 km/h) è però adatto alla situazione e facilita la convivenza tra i diversi utenti. La bassa velocità viene in genere rispettata, cosa a cui contribuisce un misuratore di velocità con indicatore pubblico. Queste condizioni permettono ai pedoni di attraversare senza problemi la superficie per il traffico motorizzato. La struttura è concepita in modo tale che è possibile in ogni momento bloccare l'accesso alle automobili e creare una zona pedonale. Ciò avviene già per alcune settimane in estate e in occasione di certe manifestazioni.

La Place Centrale, situata nel punto di contatto tra la città vecchia, anch'essa rivalutata, e il centro commerciale di Martigny propriamente detto – l'Avenue de la Gare –, potrebbe essere ancora più interessante per i pedoni e per le attività turistiche se l'Avenue de la Gare, che vi sfocia, fosse anch'essa ristrutturata.

La giuria è impressionata dal processo di dialogo a cui si deve ultimamente la riorganizzazione della Place Centrale. Ne sia testimone il fatto che il progetto non ha incontrato nessuna opposizione e nessun ricorso. Si è cercato, nella misura del possibile, di tener conto degli interessi delle persone coinvolte. Per esempio, i lavori di costruzione davanti alla facciata con i caffè sono stati posticipati alla stagione fredda, in modo che questi esercizi, con dei tavoli sulla strada, non perdessero le entrate che sono normali nella stagione estiva.





Neuchâtel (NE): La Passerelle du Millénaire

Categoria: Infrastrutture a favore dei pedoni su strade comunali



Descrizione del progetto

Già nell'ambito della pianificazione per rendere agibile il settore Stazione/Crêt-Taconnet, un centro di sviluppo strategico secondo il piano regolatore del 1994, si era riflettuto sull'agibilità per i pedoni e i ciclisti. Il potenziale per una passerella è stato dimostrato da circa 1300 utenti al giorno, così che si sono potuti iniziare i successivi passi pianificatori.

La Passerelle du Millénaire ha potuto finalmente essere aperta nel 2013 in occasione del millennio di Neuchâtel. La costruzione di vetro opaco, acciaio e cemento, lunga 40 metri, si estende sopra la Rue de Gibraltar, che scorre in una conca profonda. Così vengono collegati la stazione e l'Espace Europe col Quartier Bel-Air, i centri di formazione della Haute École de Gestion de l'Arc Jurassien (HEG) e il Conservatoire de Musique de Neuchâtel (CMN) con la facoltà di scienze dell'università (UNIMAIL) per mezzo di una struttura diretta e piacevole ad uso dei pedoni e dei ciclisti. Le strade d'accesso sono state rese a traffico ridotto grazie a un limite di velocità di 30 km/h e a zone d'incontro, oppure chiuse del tutto al traffico motorizzato. La realizzazione della passerella per pedoni e ciclisti è inoltre un'importante misura per il raggiungimento dei fini prioritari formulati nel 2010 nel piano direttore della mobilità lenta (PDMD) nell'ambito del programma d'agglomerato.

Pietre miliari

2010:	Progetto di massima
2010 – 2011:	Consultazione dei proprietari dei terreni, accordi con loro
2011:	Approvazione del credito dal potere legislativo
2012:	Appalto e permesso di costruzione
2012:	Pubblicazione delle offerte e aggiudicazione
Dalla fine del 2012 in avanti:	Gettata delle fondamenta e costruzione
03/07/2013:	Inaugurazione



Organizzazione

Proprietario della costruzione: Direction de l'urbanisme de la Ville de Neuchâtel
(con la partecipazione di diversi proprietari di terreni)

Progettazione: Bauart Architectes et Urbanistes SA, Neuchâtel
GVH st-Blaise SA, ingénieurs civils

Finanziamento

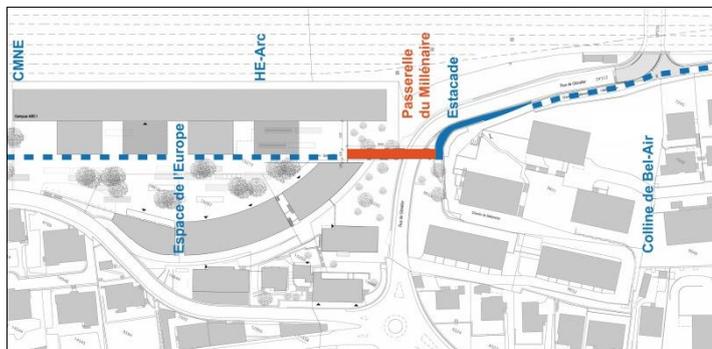
Città di Neuchâtel:	CHF	840'000.-
Confederazione (programma agglomerato):	CHF	300'000.-
Repubblica e Cantone di Neuchâtel:	CHF	300'000.-
Università di Neuchâtel:	CHF	100'000.-
Association du Millénaire:	CHF	10'000.-
Totale:	CHF	1'550'000.-

Valutazione della giuria

L'attraente costruzione di cemento, acciaio e vetro s'inserisce bene nella non semplice topografia e nello spazio architettonico circostante. Essa non solo colma una lacuna della rete pedonale di Neuchâtel, ma costituisce pure una misura importante per potenziare il traffico pedonale e ciclistico in generale. La giuria è stata impressionata dalla volontà di pianificazione a lungo termine, comprensiva e integrale della città di Neuchâtel, volta a rendere agibile al traffico lento i quartieri Stazione/Crêt-Taconnet ed Ecoparc in modo attraente, diretto e sicuro e far pendere la bilancia in favore dei pedoni e dei ciclisti. Vale la pena di menzionare in questo contesto anche le misure per la riduzione del traffico motorizzato attorno al ponte, le quali evidenziano un approccio olistico. Purtroppo, il marciapiede sulla Rue Gibraltar non è stato migliorato, ma rimane troppo stretto.

Da lodare sono inoltre la precisione e l'attenzione con cui si è realizzato il progetto; per esempio il modo in cui sono stati consultati molto presto i proprietari dei terreni circostanti, il che ha permesso soluzioni positive. Si è tenuto conto anche dei bisogni dei disabili. Rimane però da migliorare la separazione degli spazi per i pedoni e le automobili nell'incrocio Gibraltar.

La Passerelle du Millénaire è il risultato di un intervento ben riuscito nell'ambito di una politica comunale volta a migliorare la qualità dello spazio urbano. Ci si è resi conto che a questo scopo è necessario creare infrastrutture attraenti e sicure a favore dei pedoni e dei ciclisti.





Pura (TI): Adeguamento urbanistico lavatoio cimitero

Categoria: Infrastrutture a favore dei pedoni su strade comunali



Descrizione del progetto

Il comune di Pura, che si trova su una terrazza soleggiata sopra Caslano, ha realizzato nel centro del paese una prima isola senza automobili. La Via Poschiesa, che dalla strada cantonale porta al cimitero, alla scuola e alla chiesa, è stata chiusa completamente al traffico e ristrutturata.

La strada col suo parcheggio è stata ridotta alla larghezza di tre metri, e lo spazio rimanente è stato utilizzato abilmente per due superfici di parcheggio all'inizio e alla fine del collegamento. Il nuovo passaggio pedonale, fiancheggiato da muretti di pietra naturale lavorati con cura, si snoda attorno alla chiesa fino all'entrata del cimitero. Una striscia centrale con grandi piastre di granito e acciottolato ai margini creano un'immagine nobile. Le persone con disabilità si possono muovere agevolmente sulle piastre di granito.

Con il ridimensionamento della strada, è stata rimodellata l'intera zona tra la chiesa, il cimitero e la scuola. Ne è nato un ambiente senza automobili nel cuore del comune. Questo nuovo centro è marcato da una nuova fontana e da un bellissimo grande pioppo alla cui ombra si trova un parco giochi.

Pietre miliari

- 2008: Progetto generale e stima dei costi complessivi
2009: Progetto definitivo e accettazione del credito per la costruzione da parte del consiglio comunale; poi pubblicazione della domanda di costruzione, gara d'appalto e assegnazione dei lavori
01/2010: Inizio dei lavori
07/2011: Completamento dei lavori

Organizzazione

- Committente: Municipio di Pura
Progettazione: Arch. Marco Bausch, Pura (direttore); Studio BRC, Agno (studio d'ingegneria, direzione lavori)
Realizzazione: Pedrazzini Costruzioni SA, Lugano (impresa di costruzione); Pavinord SA, Bellinzona (acciottolato); Implen SA, Bioggio (superfici); Montemarano Donato, Pura (giardinaggio)



Finanziamento

Costo complessivo: CHF 1'100'000.-

Valutazione della giuria

Il progetto affascina grazie alla maniera accorta in cui tratta le differenze di altezza. Muretti di pietra naturale collocati e lavorati con cura sul modello del vecchio muro del cimitero e la copertura di graniti diversi creano un'immagine nobile. Chi passeggia viene accolto con un tappeto di granito! Le due superfici di parcheggio vengono separate chiaramente per mezzo di muri di sostegno e di protezione. Con i muretti il tema delle stradine strette, tipiche dei villaggi di montagna ticinesi, viene reso in una forma discreta e moderna. Disturba, però, la parete fatta di pietre di granito grezzo sotto il pioppo. Una parete nello stile dei muri del cimitero con una panchina sarebbe stata un'opzione migliore per completare il piccolo ambiente, che altrimenti è del tutto riuscito.

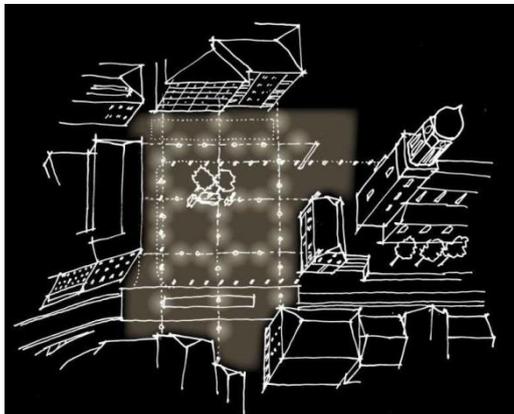
Una scelta attenta dei materiali, ottima manifattura e il coraggio di ridisegnare completamente il luogo sono gli ingredienti che hanno creato una situazione degna di una distinzione.





Saint-Imier (BE): ConviviaCité

Categoria: Infrastrutture a favore dei pedoni su strade comunali



Descrizione del progetto

La strada cantonale a Saint-Imier è un'arteria di collegamento interregionale. Allo stesso tempo è parte del centro del paese, dove ha luogo la vita sociale e il commercio locale. Direttamente accanto alla strada cantonale ci sono la Place du Marché e la Place du 16 Mars.

Il comune di Saint-Imier e l'ufficio delle infrastrutture del Canton Berna hanno organizzato il progetto «ConviviaCité» con lo scopo di rivalorizzare – pur mantenendo in funzione l'arteria di traffico – lo spazio pubblico della città degli orologi, prodotto di una lunga storia, e di renderlo più attraente per i pedoni e «plus convivial». Si vuole ridurre il rumore e aumentare la sicurezza. I lavori di risanamento che erano imminenti hanno offerto una buona occasione per farlo.

Lo spazio stradale è stato completamente rinnovato da facciata a facciata. Gli spazi pedonali sono stati ampliati. I marciapiedi sono stati allargati a 3 - 3.5 metri e completati dove un'altra strada sfocia nella principale. La corsia è stata ridotta di un metro in larghezza, da 7 a 6 metri. Tra le due piazze si è inserita una striscia centrale, la quale permette di attraversare la strada in due tappe. Una particolarità costruttiva della nuova strada principale è il modo in cui la corsia per le automobili si collega alla parte pedonale. Invece di un marciapiede dal bordo duro s'incontra una striscia di pietra naturale poco inclinata larga 16 cm con un dislivello di 4 cm.

Il progetto è per lo più realizzato, ma parte di esso non lo è ancora (illuminazione della piazza, entrate per le automobili, valutazione per mezzo di misuratori di velocità, copertura parziale dello spazio stradale come «Galerie marchande»).

Parallelamente alla pianificazione della strada principale si è messo mano alla pianificazione del quartiere. I relativi lavori sono stati coordinati e il pubblico è stato informato.

Pietre miliari

La realizzazione di questo ambizioso progetto si è svolta in più tappe:

2011: Tratta Rue Baptiste Savoye

2012: Tratta Place du Marché e Rue Francillon

2013: Tratta Place du 16 Mars e Rue Dr. Schwab

2014: Tratta Route de Villeret e Route de Tramelan



Organizzazione

Committente: Ufficio delle infrastrutture del Canton Berna e Comune di St. Imier

Pianificazione e progettazione: RWB Jura SA, Porrentruy

Finanziamento

Strada cantonale e marciapiedi: circa CHF 6'000'000.-

Infrastrutture del comune (strade e piazze): circa CHF 5'000'000.-

Valutazione della giuria

«Meno è di più»: a prima vista la nuova strada cantonale sembra molto semplice: sulla strada e sul marciapiede si trova solo un modesto arredo. La mancanza di un bordo marcato sui marciapiedi e il piccolo dislivello tra di essi e la strada danno l'impressione di una superficie continua tra una facciata e l'altra. Così si trasmette il senso di spazio condiviso e si rende chiara la combinazione delle funzioni della strada come via di passaggio e allo stesso tempo centro cittadino. La struttura semplice ma ben curata, inoltre, mette in risalto l'attraente architettura di Saint-Imier. Non da ultimo, essa aumenta la sicurezza dei pedoni, dato che non ci sono ostacoli che potrebbero nasconderli alla vista degli automobilisti, che li vedono già a una buona distanza.

L'attrattività del centro, e in particolare la sicurezza dei pedoni, sono favorite dai bassi limiti di velocità realizzati attraverso la combinazione di elementi architettonici quali la forma del cancello di entrata, le isole spartitraffico, la corsia principale e la riduzione della larghezza della parte automobilistica su tutta la lunghezza. Sebbene la ristrutturazione non abbia cambiato il volume del traffico, la strada è ora più facile da attraversare, il che ne riduce l'effetto separatore. Lo spazio per il traffico è stato dettagliatamente progettato in modo da non contenere ostacoli e viene incontro a persone disabili, su sedie a rotelle o a genitori con carrozelle. Uno svantaggio del bordo poco marcato dei marciapiedi, tuttavia, è dato dal fatto che le automobili possono più facilmente invadere la zona pedonale; c'è quindi meno protezione contro posteggiatori indesiderati e furgoni che recapitano merci.





Yverdon-les-Bains (VD): Aménagement paysager et d'espace public à Y-Parc et passage inférieur de la Sallaz

Categoria: Infrastrutture a favore dei pedoni su strade comunali



Descrizione del progetto

Su una superficie di 50 ettari, Yverdon-les-Bains dispone del primo e più grande parco tecnologico della Svizzera, l'Y-Parc. Il parco nacque dal nulla su terreni agricoli a una certa distanza dal centro urbano. La superficie pubblica dell'Y-Parc è caratterizzata, tra altre cose, da una strada a traffico lento lunga circa un chilometro, la quale si estende accanto al canale Buron, che scorre sul terreno del parco. Come investimento preliminare, questa "Promenade des Sciences" è già completata e consiste in una striscia di cemento larga 4 m con una superficie connessa di argilla e pietra calcarea. Questa via d'accesso è anche luogo di sosta, essendo ombreggiata da alberi e dotata di tavole e panchine, che hanno lo scopo d'invitare a sostare. Gli elementi di arredo costruiti con pezzi di cemento prefabbricato sono stati sviluppati specificamente per questo progetto.

La Promenade è collegata alle vie di traffico lento circostanti dell'agglomerato di Yverdon. Il sottopassaggio della Sallaz offre un collegamento sicuro per pedoni e ciclisti in direzione della città e del lago a nord. A sud, vie di ricreazione nelle vicinanze permettono di visitare la pianura dell'Orbe.

Pietre miliari

2008 – 2009: Progettazione Y-Parc

2009 – 2012: Realizzazione Y-Parc

2008 – 2010: Progettazione sottopassaggio Chemin de la Sallaz

2010 – 2011: Realizzazione sottopassaggio Chemin de la Sallaz

Organizzazione

Committente: Città d'Yverdon-les-Bains

Progettazione: Atelier Descombes Rampini (architetti direttori); Perret-Gentil + Rey & associés (ingegneria)



Finanziamento

Ristrutturazione dell' Avenue des Sciences:	CHF 6'800'000.- (inclusa infrastruttura stradale)
Sviluppo del paesaggio del Y-Parc:	CHF 3'100'000.-
Ristrutturazione della Place Sallaz:	CHF 2'530'000.-

Valutazione della giuria

Raramente, quando si pianificano intere parti di una città (in particolare zone industriali e commerciali), si pensa in primo luogo ai pedoni. È ancor più raro che si costruiscano prima i collegamenti per pedoni e ciclisti. In questo riguardo, l'approccio del „Parc scientifique et technologique“ Y-Park è esemplare e innovativo. Nonostante che sulla zona siano per ora stati costruiti solo alcuni edifici, la via d'accesso principale, la Promenade des Sciences, lunga 1 km, è già pronta. Non è solo via d'accesso ma anche parco e luogo di sosta, con spazi verdi, superfici d'acqua e panchine. L'intero spazio pubblico è stato pianificato e costruito con grande attenzione. Agli impiegati delle ditte che vi si stabiliscono per la prima volta viene offerto dal primo giorno un'ambiente piacevole. Quest'ambiente è per lo più di grande valore estetico dal punto di vista dell'architettura paesaggistica; ci sono però particolari poco utili. Per esempio, i tavoli e le panchine di cemento sono poco invitanti e non veramente utilizzabili. Dato l'uso ancora sporadico, l'infrastruttura oggi ha un'aspetto un po' perso e il collegamento con la città potrebbe essere migliorato.





Zurigo (ZH): Sechseläutenplatz

Categoria: Infrastrutture a favore dei pedoni su strade comunali



Descrizione del progetto

Da decenni la Sechseläutenplatz è il principale luogo di manifestazioni di Zurigo. Non vi si tiene solo il Sechseläuten da cui essa prende il nome, ma anche il circo, la fiera annuale ecc. Per la maggior parte, l'area era coperta da un prato, il quale però era per lo più un campo marrone a causa della continua occupazione. La parte dello spazio aperto di fronte all'edificio dell'opera, la Theaterplatz, serviva come parcheggio. La costruzione del posteggio coperto Opéra ha dato l'idea di rinnovare l'intera superficie tra l'edificio dell'opera, la Theaterstrasse, la Bellevueplatz e l'Utoquai.

La superficie è coperta da 110'000 piastrelle di quarzite di Vals e si estende dalle pietre di bordura fino ai bordi dell'edificio dell'Opera. Su di essa ci sono due padiglioni con uscite sul parcheggio coperto e su un caffè. Cinque isole alberate con un totale di 56 alberi circondano la piazza e offrono ombra. Un piccolo gioco d'acqua ravviva uno degli angoli. Gli zurighesi s'impadronirono della loro piazza già durante i lavori: non appena una nuova parte di essa era liberata, la gente si cominciava a sedere sul pavimento – uno spettacolo che in giorni soleggiati si osserva su tutta la piazza. Inoltre sono a disposizione circa 100 sedie, per lo più legate a coppie.

L'Utoquai, a più corsie, ha reso impossibile estendere la piazza fino al lago. Perciò la Sechseläutenplatz è una piazza cittadina, non una sul lago. Però è collegata da strisce pedonali al lago e al nodo dei tram di Bellevue. L'intera piazza è accessibile ai pedoni. Le manifestazioni continueranno ad aver luogo qui, ma il piano d'utilizzo fa in modo che la piazza sia libera per almeno 180 giorni all'anno.

Pietre miliari

- 1990: Richiesta di miglioria del consiglio comunale al consiglio di stato
- 1998: Primo contratto di concessione per un autosilo
- 1999: Concorso di progetti con il Cantone (casa dell'opera), progetto vincitore "Opus One"
- 18/05/2003: Votazione popolare sul piano d'allestimento Sechseläuten-/Theaterplatz
- 2009: Inizio dei lavori di costruzione dell'autosilo Parkhaus Opéra
- 05/2012: Apertura dell'autosilo Parkhaus Opéra ed eliminazione dei posteggi nella Theaterplatz
- 09/2012: Votazione popolare sullo stanziamento del credito Sechseläutenplatz
- 14/01/2013: Inizio dei lavori alla Sechseläutenplatz
- 22/04/2014: Inaugurazione della Sechseläutenplatz



Organizzazione

Committente: Città di Zurigo, Ufficio delle infrastrutture (proprietario della piazza)

Progettazione: Team di concorrenti «Opus One»

Zach+Zünd Architekten GmbH, vetschpartner Landschaftsarchitekten AG, Heyer Kaufmann Partner Bauingenieure AG und Jürg Altherr (scultori)

Team di pianificazione generale «Opus One»: vetschpartner

Landschaftsarchitekten AG, Zach+Zünd Architekten GmbH, Heyer Kaufmann Partner Bauingenieure AG, Perolini Baumanagement AG e Amstein + Walther AG

Lavori sulle infrastrutture: wkp Bauingenieure AG

Illuminazione: d'lite Lichtdesign

Realizzazione: Walo Bertschinger AG (impresa di costruzione)

Gysi Leoni Mader Geologen (eliminazione rifiuti)

Finanziamento

Allestimento della piazza: CHF 17'000'000.-

Plan Lumière: CHF 780'000.-

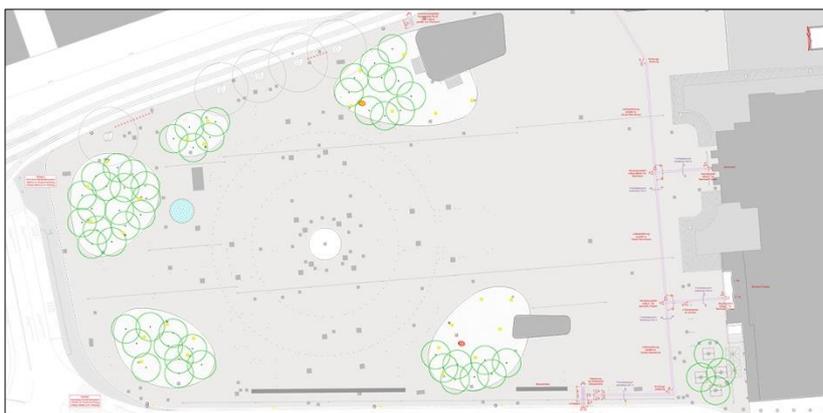
Mantenimento/direzione lavori/ canalizzazioni: CHF 10'000'000.-

Costo complessivo: CHF 28'000'000.-

Valutazione della giuria

La giuria valuta la piazza in modo molto positivo. Funziona egregiamente. La città beneficia del fatto che il parcheggio è scomparso dalla superficie e l'intera piazza è ormai interamente accessibile al pubblico.

Le opinioni della giuria sul numero e sul carattere delle manifestazioni sono discordanti. Ad alcuni non piace che la piazza sia occupata così tanti giorni all'anno; secondo altri, tutte queste diverse manifestazioni fanno parte di un luogo urbano come questo. Si è anche discusso sul materiale: c'era veramente bisogno di posare tanta pietra e così costosa? Ciononostante, il vantaggio è chiaro a tutti: è proprio grazie al nobile e caldo materiale che tanta gente si siede sulla piazza, cosa che probabilmente non accadrebbe con nessun altro materiale. Infine si è anche discusso fino a che punto la riattazione della Sechseläutenplatz concerne il tema centrale del «Flâneur d'Or»: si tratta senza dubbio di un ottimo luogo di sosta e contribuisce grandemente alla «riconquista» della città da parte dei pedoni. La piazza offre un fantastico salone a chi passeggia, ma di per sé non apre alcuna nuova via.

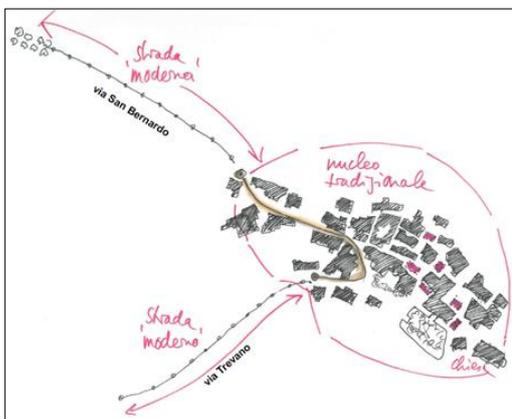




Menzioni

Canobbio crea un salotto per il pubblico

Categoria: Infrastrutture a favore dei pedoni su strade comunali



Negli anni 70 fu costruita una circonvallazione attorno a Canobbio. Per lungo tempo la piazza così liberata fu usata per parcheggi. Nell'ambito di un piano complessivo, Canobbio ora ha rivalorizzato gli spazi pubblici. L'allestimento ben studiato si estende da una facciata all'altra e riflette le diverse fasi della costruzione del paese. Nei quartieri nuovi il marciapiede è stato allargato ed è dolcemente separato dalla strada per mezzo di pali della luce e di una striscia di cemento. Nel centro del paese in senso stretto si ha commistione. Seguendo modelli storici, si è messo lo scolo al centro della stradina e la piazza principale costituisce una specie di salotto per il pubblico. Il limite di velocità è 30 km/h in tutto il paese. Nel cuore del paese sarebbe logico ridurlo ancora di più. Lì sarebbe auspicabile la creazione di una zona d'incontro.

Gossau guadagna punti

Categoria: Infrastrutture a favore dei pedoni su strade cantonali

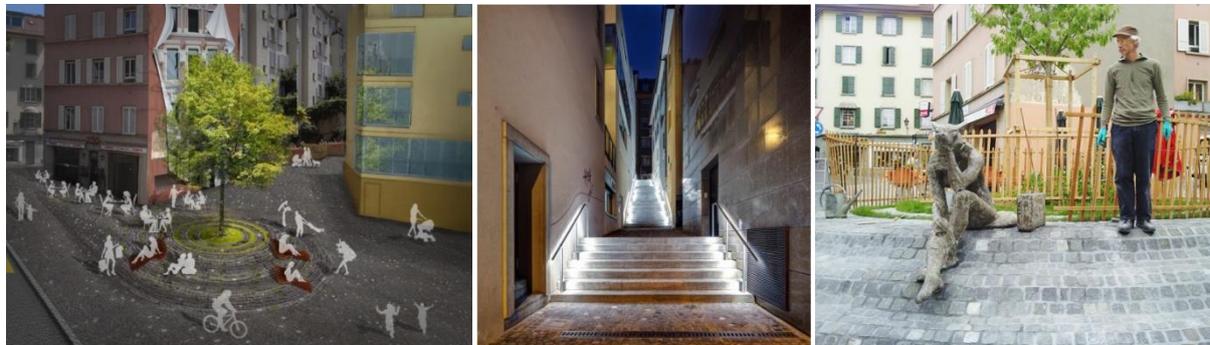


Gossau si trovava di fronte alla sfida di ristrutturare la strada che passa attraverso il centro del paese mantenendo una media di 18'000-20'000 automobili al giorno. Il concetto di utilizzo e allestimento lascia ai pedoni più spazio su buona parte della lunghezza della via. L'apparenza sgargiante è audace e sorprendente, ma non piace a tutti i membri della giuria. Bisogna comunque notare i numerosi dettagli ben riusciti, come per esempio i paracarri, che hanno un aspetto artistico piuttosto che ingegneristico. Nonostante che la struttura sia orientata a un limite di velocità di 30 km/h, il Cantone non è intervenuto per abbassare i limiti.



Losanna: Aménagement de l'espace public du Rôtillon

Categoria: Concetti di traffico e pianificazione; concezioni direttrici



Il quartiere del Rôtillon, che per molto tempo era stato lasciato decadere, negli ultimi anni ha avuto un revival. Nell'ambito di un programma generale di riavvaloramento, la concezione e l'allestimento degli spazi pubblici riprendono la logica concreta di un quartiere vicino al centro. Le misure adottate hanno tre obiettivi: mettere a disposizione uno spazio pubblico vivibile omogeneamente, venire incontro a molti bisogni diversi e combinare l'eredità storica con l'architettura moderna. Lo sviluppo del quartiere si è adattato specificamente ai pedoni, come dimostrano gli angoli stretti delle stradine e le differenze di livello, che a volte sono molto grandi.

Sumvitg conquista un limite di 30 all'ora

Categoria: Infrastrutture a favore dei pedoni su strade cantonali



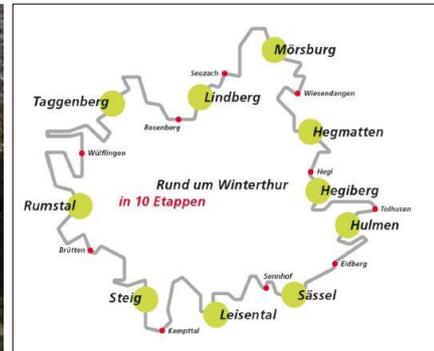
Un gruppo di cittadini impegnati è ricorso alle vie legali per garantire più sicurezza ai pedoni nel comune di Sumvitg nell'Oberland grigionese. Il coraggio e la caparbia da loro dimostrati sono stati vittoriose. In una sentenza storica il tribunale federale ha stabilito che, data la mancanza di marciapiedi e la generale strettezza del centro di Sumvitg, un limite di velocità di 30 km/h è l'unica misura da prendere in considerazione. Sarebbe addirittura «in queste circostanze un errore di valutazione dare la precedenza all'interesse del traffico spedito piuttosto che all'integrità fisica degli abitanti di Sumvitg.»



Rundweg Winterthur – Un'«esperienza di confine» in 10 tappe

Categoria: Concetti di traffico e pianificazione; concezioni direttrici

Concezione esemplare, collaborazione tra diversi comuni, pragmatismo concentrato su ciò che è veramente realizzabile: un'offerta attraente, che però ha più a che vedere con l'escursionismo che con le passeggiate. La Rundweg Winterthur è stata realizzata nel maggio del 2014 in occasione del giubileo «750 Jahre Stadtrecht Winterthur». Si tratta di una via continua di 70 chilometri che si snoda lungo il confine della città. Rende la forma dei confini e le dimensioni di Winterthur «esperibili» e dimostra la ricchezza dell'ambiente naturale circostante. La via fa uso d'infrastrutture già presenti ed è divisa in 10 tappe; comprende oltre 300 cartelli indicatori di percorso e circa 20 tavole informative. Oltre a un Rundweg-App gratis e una mappa della Rundweg, si sono potuti mettere a disposizione del pubblico diverse nuove panchine, zone di riposo e posti per grigliate.





Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera



Flâneur d'Or 2014

Fussverkehrspreis Infrastruktur
Prix des aménagements piétons
Premio infrastrutture pedonali