



Rapporto della giuria Flâneur d'Or 2011

Premio infrastrutture pedonali



Mobilità pedonale
Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne



Flâneur d'Or 2011
Premio infrastrutture pedonali
Fussverkehrspreis Infrastruktur
Prix des aménagements piétons



Impressum

Rapporto della giuria «Flâneur d'Or 2011 – Premio infrastrutture pedonali»

Novembre 2011

Organizzazione e rapporto della giuria:

Mobilità pedonale Svizzera
Pascal Regli / Marlène Butz
Klosbachstrasse 48
8032 Zürich
043 488 40 32
flaneurdor@fussverkehr.ch

Fotografie: Documentazione dei progetti inoltrati e Mobilità pedonale Svizzera

Traduzione: Federica Corso Talento e Christina Terrani, GMT-SI

Versione stampata disponibile presso Mobilità pedonale

Download:

www.flaneurdor.ch

www.mobilitapedonale.ch

Sostenitori

USTRA Traffico lento, Associazione Traffico e Ambiente,
Signal AG, Hochparterre, Associazione dei Comuni Svizzeri



Contenuto

«Flâneur d'Or 2011 – Premio infrastrutture pedonali»	4
Introduzione	4
Condizioni	4
Categorie concorsuali	4
Criteri di valutazione della giuria	4
Giuria	5
Valutazione	5
Premio principale, menzioni e segnalazioni di merito.....	8
Conclusioni	8
Approvazione	11
Premio principale.....	12
Naters (VS): Riqualificazione e riuso della ferrovia FO (Furka-Oberalp-Bahn)	12
Menzioni	18
Baden (AG): Riqualificazione della Schlossbergplatz	18
Basel (BS): Ad altezza d'occhio 1.20 m	20
Basel (BS): Karl Barth-Platz	22
Bern, Kanton: Tram Bern West	24
Fribourg (FR): Zona d'incontro „Square des Places“	26
Genève (GE): Il Parc des Chaumettes	28
Mollis (GL): Obiettivo: percorsi	30
Renens (VD): Renens Cœur de ville	32
Cantone Ticino, GMT-SI: Meglio a piedi sul percorso casa – scuola /Piano di Mobilità Scolastica	34
Zürich (ZH): Riconquista della città – Gleisbogen Zürich-West	36
Segnalazioni di merito.....	39
Disentis / Mustér (GR): Velocità 30 km/h	39
Genève (GE): «La via verde dell'agglomerato»	39
Glattal (ZH): Glattalbahn – “Traffico lento in rete”	40
Horgen (ZH): Zona d'incontro presso la stazione	40
Massagno (TI): Moderazione del traffico alla piazza del Comune	41
Rheinfelden (AG): Plan Lumière – Concetto di illuminazione per le due Rheinfelden	41
Capriasca (TI): Percorsi pedonali (con percorsi casa-scuola)	42



«Flâneur d'Or 2011 – Premio infrastrutture pedonali»

Introduzione

Con il concorso “Flâneur d'Or 2011 - premio infrastrutture pedonali” l'associazione svizzera dei pedoni “Mobilità pedonale” intende premiare infrastrutture a favore della mobilità pedonale: strade, sentieri e piazze che invitino a passeggiare, come pure collegamenti pedonali diretti, attrattivi e sicuri. Il concorso, sostenuto dall'Ufficio federale delle Strade (USTRA) e da altri partner, intende divulgare le migliori prassi in quest'ambito quali esempio da imitare.

Il concorso nazionale vuole premiare i comuni, le istituzioni, gli esperti e altre persone provenienti da tutta la Svizzera che hanno realizzato progetti innovativi ed efficaci a favore dei pedoni. Sono in palio una somma di 10'000 franchi e diverse menzioni. I progetti scelti vengono pubblicizzati in occasione di una conferenza stampa nazionale e presentati nelle riviste specializzate “Hochparterre” e “Schweizer Gemeinde/Comune Svizzero”.

Condizioni

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 inoltrati dovevano essere attuati e i concetti e le linee guida dovevano essere dichiarati vincolanti dalle autorità competenti.

Categorie concorsuali

Sono stati presi in considerazione i progetti che rientrano nelle seguenti 4 categorie:

- concetti e piani direttori inerenti alla mobilità
- infrastrutture a favore dei pedoni su strade cantonali, incluse segnaletica e demarcazioni
- infrastrutture a favore dei pedoni su strade comunali e private, vie e piazze, incluse segnaletica e demarcazioni
- infrastrutture a potenziamento della rete di trasporto pubblico

Criteri di valutazione della giuria

La giuria ha valutato i progetti secondo i seguenti criteri:

- Qualità del progetto e attrattività dei collegamenti, ad esempio, all'interno degli spazi pubblici
- Sicurezza e comfort per i pedoni
- Carattere di esemplarietà: progetti campione a modello per altre realtà
- Innovazione: visioni e progetti ricchi di spunti, soluzioni tecniche ed estetiche innovative
- Procedimento: motivazione dei partecipanti, forza e capacità di far procedere il progetto, coraggio, coinvolgimento attivo della popolazione
- Finanziamento/sostenibilità dei mezzi stanziati: buon rapporto costi benefici sia in termini di sicurezza sia di attrattività delle opere



Giuria

- **Lorenzo Custer**, dipl. arch., ETH/SIA/SVI, GMT-SI, Officina della Costruzione sagl, Ponte Tresa
- **Gabrielle Gsponer**, dipl.ing., Ufficio federale delle strade (USTRA), Traffico lento, Capo Ufficio mobilità pedonale e escursionismo
- **Werner Huber**, dipl. arch. ETH, redattore Hochparterre dipl. Architekt ETH
- **Monique Keller**, dipl. arch. ETH, Schweizer Heimatschutz, responsabile progetto premio Wakker
- **Michael Rytz**, dipl. phil II, geografo, NDS pianificazione, Associazione Traffico e Ambiente ATA
- **Thomas Schweizer**, dipl. phil II, geografo, pianificatore del traffico SVI, responsabile "Mobilità pedonale"
- **Stefan Studer**, dipl. ing. cultura EPFL, ing. responsabile Cantone di Berna
- **Dominique von der Mühl**, architetto urbanista, Laboratoire Chôros, ENAC-EPFL, Losanna
- **Rolf Wegmann**, urbanista pianificatore FH/FSU, responsabile pianificazione dello sviluppo Baden AG

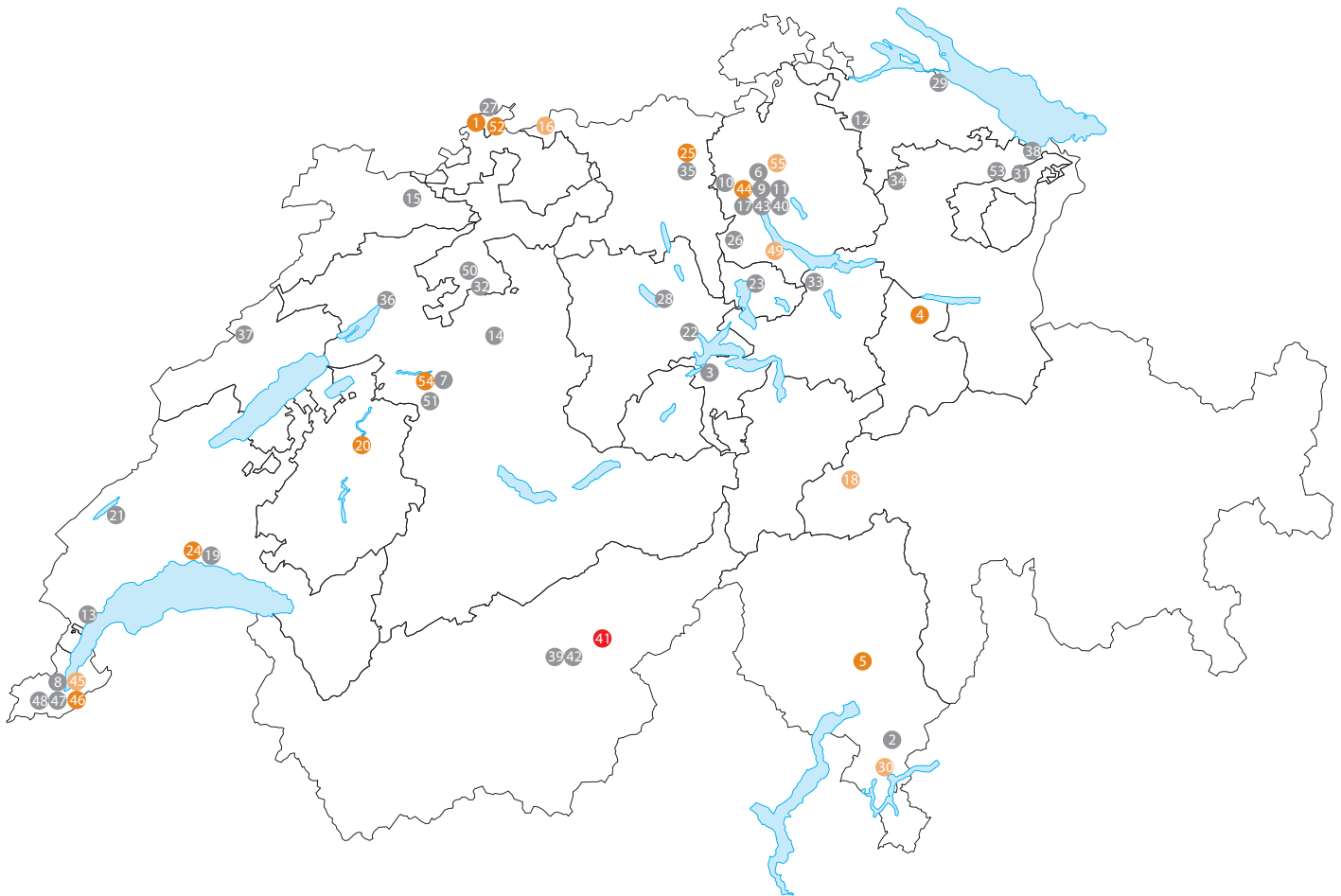
Valutazione

Sono stati inoltrati 55 progetti entro il termine stabilito. Tutti i progetti rispondevano positivamente ai criteri del bando e sono stati presentati alla giuria.

Come previsto nel bando i progetti sono stati suddivisi nelle 4 categorie:

18	concetti e piani direttori inerenti alla mobilità
6	infrastrutture a favore dei pedoni su strade cantonali, incluse segnaletica e demarcazioni
23	infrastrutture a favore dei pedoni su strade comunali e private, vie e piazze, incluse segnaletica e demarcazioni
8	infrastrutture a potenziamento della rete di trasporto pubblico

55	totale dei progetti inoltrati
----	-------------------------------



PROGETTI INOLTREATI FLÂNEUR D'OR 2011

CONCETTI E PIANI DIRETTORI INERENTI ALLA MOBILITÀ

- 1_Basel: Auf Augenhöhe 1,20 m
- 2_Capriasca: Percorsi pedonali (con percorsi casa-scuola)
- 3_Stans: Underwâx in Stans!
- 4_Mollis: Wege als Ziel
- 5_Cantone Ticino: Meglio a piedi sul percorso casa – scuola /Piano di Mobilità Scolastica
- 6_Zürich: Schulwegsicherheit an Verkehrsregelungsanlagen
- 7_Bern: Behindertengerechte Querungen, Trottoirabsenkungen
- 8_Genf: Einrichtungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität
- 9_Zürich: Routenplaner für Fussgängerinnen und Fussgänger und den Veloverkehr
- 10_Schlieren: Mobilitätsplan Schlieren
- 11_Zürich: Züri z'Fuess
- 12_Frauenfeld: Fuss- und Velocheck
- 13_Nyon und Agglomeration: Chantier 3 des Agglomerationsprogramms
- 14_Burgdorf: Lebensraum Quartier Nord
- 15_Delémont: Hochwasserschutz der Sorne
- 16_Rheinfelden: Plan Lumière
- 17_Zürich: Verkehrskonzept Innenstadt

INFRASTRUTTURE A FAVORE DEI PEDONI SU STRADE CANTONALI

- 18_Disentis / Mustér: Tempo-30-Zone
- 19_Lausanne: Umgestaltung Zentrum Vers-chez-les-Blancs
- 20_Freiburg: Begegnungszone Square des Places,
- 21_L'Abbaye: Fussweg zwischen Les Bioux und L'Orient
- 22_Luzern: Neugestaltung Schweizerhofquai
- 23_Zug: Nordzufahrt Feldstrasse Zug

INFRASTRUTTURE A FAVORE DEI PEDONI SU STRADE COMUNALI E PRIVATE

- 24_Renens: Cœur de Ville
- 25_Baden: Umgestaltung Schlossbergplatz
- 26_Affoltern am Albis: Begegnungszone Obere Bahnhofstrasse
- 27_Basel: St.-Johanns-Rheinweg
- 28_Sempach: Umgestaltung Stadtstrasse
- 29_Kreuzlingen: Begegnungszone Hauptachse
- 30_Massagno: Moderazione del traffico alla piazza del Comune
- 31_Speicher: Gestaltung Kalabinthstrasse
- 32_Gerlafingen: Parkierungsbewirtschaftung und Tempo-30
- 33_Feussisberg: Sanierung Dorfstrasse
- 34_Kirchberg: Verkehrsberuhigung Dorfzentrum-Husenstrasse

- 35_Baden: Fussgängersignaletik
- 36_Biel: Fussgängerinformation und -signaletik
- 37_Le Locle: Fussgängersignaletik
- 38_Rorschach: Orientierungssystem
- 39_Visp: Fussgängerleitsystem
- 40_Zürich: Wegleitsystem Zürich-Oerlikon
- 41_Naters: Neugestaltung FO-Trasse
- 42_Visp: Neue Fussgängerpromenade
- 43_Zürich: Lettenviadukt
- 44_Zürich: Gleisbogen Zürich West
- 45_Genf: Der grüne Weg der Agglomeration
- 46_Genf: Parc des Chaumettes
- 47_Genf: Pont de la Machine

INFRASTRUTTURE A POTENZIAMENTO DELLA RETE DI TRASPORTO PUBBLICO

- 48_Genf: Place Cornavin
- 49_Horgen: Begegnungszone Bahnhof
- 50_Solothurn: Neugestaltung Bahnhofplatz
- 51_Köniz: Erschliessungstürme Niederwangen
- 52_Basel: Karl-Barth-Platz
- 53_St. Gallen: Passerelle Böschenmühle-Kantonsspital
- 54_Bern: Tram Bern West, Auszeichnung
- 55_Glattal (Opfikon, Wallisellen, Dübendorf, Zürich): Glattalbahn, vernetzter Langsamverkehr

- Premio principale
- Menzioni
- Segnalazioni di merito



Prima della valutazione i membri della giuria hanno avuto circa 4 settimane a disposizione per lo studio dei documenti inoltrati ed eventualmente fare sopralluoghi in loco.

La valutazione è emersa in occasione di due incontri dei membri della giuria a Zurigo:

- riunione della giuria il 5 luglio 2011: prima valutazione
- riunione della giuria il 25 agosto 2011: seconda valutazione e premiazione

Durante la prima riunione sono stati analizzati progetti con contenuti simili per favorire decisioni mirate.

Concetti e piani direttori inerenti alla mobilità

- 5 progetti tematica „bambini“
- 2 progetti tematica «a misura di persone diversamente abili»
- 3 progetti tematica «ricercare i percorsi»
- 2 progetti tematica «analisi dei punti deboli»
- 6 concetti diversi

Categoria «infrastrutture a favore dei pedoni su strade cantonali, incluse segnaletiche e demarcazioni»:

- 3 progetti tematica «misure di moderazione del traffico»
- 3 progetti «infrastrutturali generali»

Categoria «infrastrutture a favore dei pedoni su strade comunali e private, vie e piazze, incluse segnaletica e demarcazioni»:

- 2 progetti tematica «zone pedonali»
- 4 progetti tematica «zone d'incontro»
- 3 progetti tematica «zone a velocità 30»
- 2 progetti tematica «misure di moderazione del traffico a velocità 50 km/h»
- 6 progetti tematica «segnaletica e sistemi di orientamento del traffico pedonale»
- 4 progetti tematica «miglioramento delle reti pedonali »
- 2 «diversi progetti di riqualificazione»

Categoria «infrastrutture a potenziamento della rete di trasporto pubblico»:

- 3 progetti tematica « piazza della stazione »
- 3 progetti tematica «intermodalità»
- 2 progetti tematica «tram»

Durante la prima riunione della giuria, dopo intensa discussione, dalle 55 documentazioni inoltrate sono stati scelti 22 progetti per la valutazione della seconda riunione.

Tra la prima e la seconda riunione la giuria ha avuto 7 settimane a disposizione per studiare i progetti più a fondo. Ogni membro della giuria ha dovuto studiare un certo numero di progetti sul posto. Anche il „Centro svizzero per la costruzione adatta agli handicappati“ ha analizzato e valutato i progetti, redigendo un rapporto a supporto del lavoro della giuria.

In occasione della seconda riunione della giuria si è proceduto dapprima con una seconda valutazione globale. I membri della giuria hanno presentato i progetti che avevano visitato e analizzato. Nella discussione seguente si sono confrontati accuratamente i progetti in base ai criteri di valutazione. Al termine 9 progetti sono stati definitivamente esclusi, restringendo la rosa dei progetti a 13.



Dopo una terza e ultima valutazione sono stati scelti 11 progetti meritevoli di essere premiati dalla giuria con una menzione. Fra questi 11 la giuria ha scelto all'unanimità il premio principale.

Premio principale, menzioni e segnalazioni di merito

- Premio principale: Naters (VS): Riqualificazione e riuso della ferrovia FO-Bahn
- Menzioni:
- Baden (AG): Riqualificazione della Schlossbergplatz
 - Basel (BS): Ad altezza d'occhio 1.20 m
 - Basel (BS): Karl Barth-Platz
 - Bern, Kanton: Tram Bern West
 - Fribourg (FR): Zona d'incontro „Square des Places“
 - Genève (GE): Il Parc des Chaumettes
 - Mollis (GL): Obiettivo: percorsi
 - Renens (VD): Renens Cœur de ville
 - Canton Ticino / GMT-SI (TI): Piano di mobilità scolastica – Meglio a piedi sul percorso casa-scuola
 - Zürich (ZH): Riconquista della città – Gleisbogen Zürich-West
- Segnalazioni di merito:
- Disentis / Mustér (GR): Velocità 30 km/h
 - Genève (GE): «La via verde dell'agglomerato»
 - Glattal (ZH): Glattalbahn – “Traffico lento in rete”
 - Horgen (ZH): Zona d'incontro presso la stazione
 - Massagno (TI): Moderazione del traffico alla piazza del Comune
 - Rheinfelden (AG): Plan Lumière – Concetto di illuminazione per le due Rheinfelden
 - Capriasca (TI): Percorsi pedonali (con percorsi casa-scuola)

Conclusioni

La mobilità pedonale sta assumendo un ruolo chiave nella pianificazione generale del traffico

Si è potuto constatare il ruolo crescente della mobilità pedonale nel fornire risposte concrete, innovative e sostenibili nella complessità della pianificazione del traffico. Questo si deduce sia dal numero di progetti inoltrati al concorso, che ha raggiunto quest'anno il numero record di 55, che dalla qualità delle proposte presentate, elevata sia a livello tecnico che formale. Per la giuria è stato complesso, ma anche affascinante, scegliere i progetti meritevoli in una così ampia scelta.

La condizione per la valutazione è che i concetti siano dichiarati vincolanti e/o progetti attuati

In occasione dell'edizione 2008 del concorso «Flâneur d'Or » si era verificata la difficoltà di valutazione di progetti in fase di attuazione o addirittura di pianificazione. Questa difficoltà è stata superata dal bando del «Flâneur d'Or 2011», in cui il concorso è stato ristretto a progetti attuati o, almeno, dichiarati vincolanti. Questa condizione ha dato buoni risultati; la giuria ha potuto valutare tutti i progetti in un modo fondato.



Le zone d'incontro danno ancora buoni risultati – a condizione che siano correttamente disegnate e pianificate.

Il concetto delle zone d'incontro, introdotto nel 2002, pare confermarsi come modello di pianificazione pedonale già dalla trascorsa edizione del concorso. Alla giuria sono stati inoltrati diversi esempi interessanti di zone d'incontro realizzati sia in centri urbani che in piazzali antistanti le stazioni, dove è stata promossa una efficace convivenza fra il traffico motorizzato e quello pedonale, capace di attrarre persone e rivitalizzare lo spazio pubblico.

Si è consolidato l'uso di segnaletica specifica e di sistemi di orientamento del traffico pedonale.

Nell'ambito della tematica „Segnaletica/Sistemi di orientamento del traffico pedonale” è pervenuto un cospicuo numero di progetti (in totale 6). Ciò evidenzia come nelle città e nei comuni della Svizzera si riconosca viappiù l'utilità di una segnaletica mirata e di veri e propri sistemi di orientamento del traffico lento non solo ad uso limitato del traffico pedonale, ma anche come strumento di marketing della città e promozione del turismo. E' importante distinguere due varianti:

- Sviluppo proprio: Il comune fa sviluppare un nuovo sistema di orientamento dei percorsi pedonali in base alle proprie necessità. Questo sistema presenta il vantaggio di essere adattabile e versatile sia come concezione, che come design, misure, materiali e tecnologia. Tendenzialmente questi sistemi sono però più cari e più impegnativi.
- Promotore di sistemi: Un promotore unico può incaricarsi dell'intero processo, dalla concezione alla realizzazione del sistema di orientamento dei percorsi pedonali. Questo sistema presenta il vantaggio che i costi possono essere tenuti sotto controllo. I totem e la segnaletica utilizzata si basano su prodotti standard in produzione, limitando pertanto la scelta e la creatività.

Il confronto trasversale dei differenti progetti presentati ha innescato una intensa discussione circa i meriti da riconoscere nella eventuale premiazione. Ogni sistema di orientamento dei percorsi pedonali si differenzia per concezione, presentazione, nelle forme e nei materiali. La giuria ha constatato una elevata qualità in tutti i sistemi di orientamento dei percorsi pedonali inoltrati. Si è pertanto giunti alla conclusione che tutti i sistemi di orientamento dei percorsi pedonali hanno in sé il fine di promuovere la mobilità pedonale, e che nel confronto nessuno dei progetti emergeva rispetto agli altri. Per questo motivo la giuria ha rinunciato a premiare uno o più progetti di segnaletica.

L'illuminazione è un requisito importante della mobilità pedonale

I pedoni non si muovono solo di giorno. All'incirca la metà del tempo dei loro spostamenti avviene al buio. In una società attiva “24 ore al giorno”, quale ormai è la società in cui viviamo, una corretta e buona illuminazione diventa un requisito fondamentale per garantire spazi pubblici sicuri e confortevoli. Grazie ai progetti presentati dove l'illuminazione riveste un ruolo centrale sia a livello pratico, che progettuale, l'edizione 2011 del concorso „Flâneur d'Or”, incorona questo nuovo fattore quale determinante nella promozione della mobilità pedonale. La giuria, nel riconoscere l'importanza del tema, auspica di ricevere numerosi progetti in quest'ambito anche nei concorsi futuri.



È necessario promuovere la libertà di movimento e l'indipendenza dei bambini nel loro ambiente.

I bambini si spostano soprattutto a piedi e necessitano per questo di strutture particolarmente sicure e attrattive. L'attenzione crescente a questo problema emerge dal numero cospicuo di progetti a tema "bambini" che hanno partecipato al concorso. La giuria giudica positivamente l'approccio della progettazione di infrastrutture pedonali "a misura di bambino", poiché spazi pubblici e infrastrutture che favoriscono l'indipendenza dei bambini sono, a maggior ragione, a misura di tutti gli utenti della strada.

Grandi città – in special modo la città di Zurigo – prendono la promozione della mobilità pedonale sul serio

Le grandi città risultano ormai definitivamente sensibilizzate nella promozione della mobilità pedonale. Le città di Basilea, Ginevra e Zurigo hanno infatti inoltrato più di un progetto al concorso Flâneur d'Or 2011. La giuria è rimasta in particolare favorevolmente colpita dal numero e dalla qualità dei progetti della città di Zurigo. I sette progetti inoltrati affascinano per l'ampia varietà dei temi proposti, della quale sono responsabili dicasteri amministrativi differenti. Si va da provvedimenti in grado di influenzare il comportamento (Piani di percorsi pedonali e ciclistici, Züri z'Fuess) e elaborazione di concetti (Sicurezza sul percorso casa-scuola in prossimità di impianti di regolazione del traffico nel centro-città) a progetti di infrastrutture molto costosi (Viadotto Letten, Gleisbogen Zürich West, sistema di orientamento dei percorsi pedonali "Wegleitsystem" Zurigo-Oerlikon). La giuria auspica che altre città e comuni affrontino la promozione della mobilità pedonale con analoga varietà tematica.

È importante sviluppare ulteriormente concetti intercomunali negli agglomerati

Dato l'elevato numero di persone che si spostano a piedi, la promozione della mobilità pedonale nelle grandi centri urbani è diventata una priorità. Solo il 13 % della popolazione abita però in una delle 5 città Svizzere più grandi. Per questo è altrettanto importante promuovere la mobilità pedonale a macchia d'olio in tutti i centri, anche più piccoli. Nei comuni suburbani degli agglomerati, dove attualmente si constatano gli sviluppi urbanistici più importanti, la mobilità pedonale potrebbe e dovrebbe giocare in futuro un ruolo più centrale. Si tratta qui di investire nella qualità dello spazio pubblico. In questi comuni, fortemente orientati al traffico motorizzato, diviene requisito fondamentale il collegamento alla grande città più vicina. La giuria valuta l'approccio volto ad una pianificazione intercomunale per la mobilità lenta -pedonale e ciclabile-, presentato in alcuni progetti inoltrati, come importante punto di partenza, capace di influenzare e potenziare lo sviluppo e la promozione dei piani di agglomerato.

Il presente rapporto si concentra sulla presentazione dei progetti valutati dalla giuria. La documentazione completa dei progetti è consultabile sul sito: www.flaneurdor.ch



Approvazione

Approvato dalla giuria il 15 agosto 2011

Lorenzo Custer


.....

Gabrielle Gsponer


.....

Werner Huber


.....

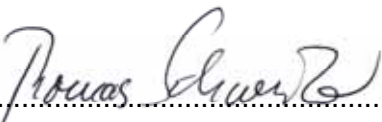
Monique Keller


.....

Michael Rytz


.....

Thomas Schweizer


.....

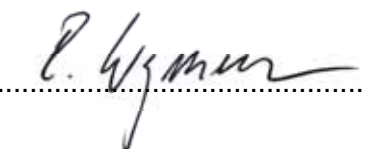
Stefan Studer


.....

Dominique von der Mühl


.....

Rolf Wegmann


.....



Premio principale

Naters (VS): Riqualificazione e riuso della ferrovia FO (Furka-Oberalp-Bahn)

Categoria: Infrastrutture a favore dei pedoni su strade comunali



Il tracciato ferroviario Furka-Oberalp (FO, nuova Ferrovia Matterhorn-Gotthard), anche se dismesso, attraversava il comune di Naters (VS) per una lunghezza di 2.5 km e costituiva una barriera fisica nel centro della zona residenziale. Questa situazione iniziale conflittuale è migliorata sensibilmente nel 2006 con l'acquisto, da parte del comune, di una parcella di una larghezza di 5-6 m lungo l'intero binario morto per metterla a disposizione della popolazione. Oggi l'edificato è attraversato da questo nuovo "fil rouge", riqualificato e trasformato in percorso ciclopedonale, all'interno del quale si snodano due luoghi d'incontro di considerevoli dimensioni. La rete dei percorsi pedonali si è arricchita di una nuova spina dorsale in direzione est-ovest che collega al meglio, attraverso la mobilità lenta, quartieri vicini. Il vecchio passaggio a livello, che un tempo divideva due realtà abitative, si è sapientemente trasformato in anello di congiunzione.



Situazione iniziale

Nel 2006 il comune di Naters (VS) ha potuto acquistare il sedime del binario dismesso e il vecchio stabile della stazione di Naters della Ferrovia Furka-Oberalp (oggi Ferrovia Matterhorn-Gotthard). La parcella acquistata ha una ampiezza di 5 – 6 m lungo l'intera tratta.

Progetto

Nel 2007 è stato indetto un concorso per il riuso e la riqualificazione del binario morto in modo di renderlo fruibile come percorso ciclo-pedonale e zona d'incontro. La tratta, un tempo giudicata pericolosa (treno = rumore, pericolo), doveva diventare luogo di svago per il comune di Naters e i suoi dintorni dovevano essere valorizzati. Oltre al ridisegno dello spazio un tempo occupato dai binari, il progetto affronta anche il recupero e il riuso dei due ponti per Briga e Bitsch a collegamento con i comuni vicini, nonché nuove piazze con usi differenti.

Tempi

Il progetto è stato realizzato in 6 tappe. Una parte (5a e 6a tappa) sarà realizzata solo a partire dal 2012.

2006: acquisto del terreno
2007: pubblicazione del concorso
2009: prima tappa
2010: seconda tappa
2011: terza e quarta tappa
dal 2012: quinta e sesta tappa

Organizzazione

Committente:	Comune di Naters
Architettura e conduzione lavori:	VOMSATTEL WAGNER ARCHITEKTEN ETH BSA SIA
Giochi, accompagnamento artistico:	Seiler Pascal, Künstler
Ingegnere:	Ingenieurbüro Weder AG
Impianto elettrico:	ENBAG
Illuminazione:	NEUCO AG

Finanziamento

Costi totali: CHF 7.4 Mio.





Realizzazione

Il nuovo percorso di 2,5 km, si snoda come un vero e proprio “fil rouge” pedonale e ciclabile, raggiungibile da tutte le direzioni sia all’interno dell’abitato che oltre i confini comunali verso Bitsch e Briga. Il percorso è contemporaneamente luogo di svago e di incontro, passeggiata e pista ciclabile.

Il tracciato è suddiviso longitudinalmente in fasce larghe un metro: corsie variamente piantumate costeggiano la pista ciclopedonale, dell’ampiezza totale di 3 metri di asfalto, pigmentato in rosso. Il vecchio pietrisco della massicciata ferroviaria è stato miscelato con ghiaietto più fine – a memoria della ferrovia. Il percorso è arredato da lunghe panchine in calcestruzzo che invitano alla sosta. Anche gli alti pali della vecchia linea ferroviaria sono stati recuperati e adattati a corpi illuminanti verticali.

Il collegamento verso Briga è garantito dal vecchio ponte ferroviario in acciaio, riconvertito in “ponte avventura”, con vista sul Rodano. Esso garantisce un collegamento diretto alla stazione ferroviaria di Briga. L’allacciamento verso Bitsch e verso la promenade lungo il Rodano è costituito dalla galleria esistente che, allo stato attuale, non risulta però ancora molto attrattiva. A partire dal 2012 essa sarà riqualificata e trasformata in un tunnel “highlight”, con trattamento delle superfici verticali e aperture puntuali nella volta. Coni di luce naturale illumineranno la galleria durante le ore diurne, trasformandosi di notte in corpi di luce artificiale, favorendo l’attraversamento notturno in sicurezza. Il collegamento con Bitsch si conclude con il ponte di acciaio sul Rodano che, come nel caso del ponte a ovest, è valorizzato nelle ore notturne da luce indiretta.

Il piazzale della vecchia stazione è stato oggetto di una significativa riqualificazione: lungo il vecchio tracciato è stata realizzata una piazza rettangolare in asfalto colato raggiungibile da tutte le direzioni. Contribuiscono a definire e ad arricchire il nuovo spazio pubblico un sottile nastro d’acqua lungo 12 metri, due campi da bocce, diverse sedute all’ombra di alberi, attrezzature per il gioco dei bambini e una collinetta pavimentata. Il vecchio stabile della stazione è stato recuperato e trasformato in bar/bistrot. L’ariosità dello spazio aperto, l’elemento di forte richiamo dell’acqua e la possibilità di trovare ristoro nel bar, invitano sicuramente alla sosta.





Valutazione della Giuria

Per molto tempo si è promosso il principio della netta separazione fra la mobilità lenta e quella motorizzata, quale modello ottimale di sviluppo nei progetti di mobilità. Questo principio è stato però spesso oggetto di ripensamento laddove le mete dei pedoni si trovavano in spazi stradali movimentati e trafficati. In molte situazioni infatti la separazione è difficilmente raggiungibile, né tantomeno auspicabile. E' fondamentale che i luoghi deputati al lavoro, al commercio e al tempo libero siano raggiungibili attraverso collegamenti appropriati e diretti. Al contempo, però, lo sviluppo di nuove infrastrutture separate dal traffico stradale consentono di aprire nuove prospettive e garantire maggiore qualità alla rete pedonale, aumentando la capillarità dell'offerta. Senza dubbio questo obiettivo è stato raggiunto attraverso la riqualificazione e il riuso della vecchia tratta dismessa della FO.

Con l'assegnazione del premio principale «Flâneur d'Or 2011» al comune di Naters per questo nuovo asse ciclopedonale la giuria ha voluto premiare non solo la promozione della mobilità pedonale, ma anche la concretizzazione di un'idea visionaria, che ha trovato forma attraverso una riqualificazione di comprovata qualità. E' notevole che un comune relativamente piccolo (circa 8.000 abitanti) sia riuscito a trovare il coraggio e i mezzi finanziari necessari per un progetto così ambizioso; questo dimostra che la pianificazione e la realizzazione di progetti a favore della mobilità pedonale non sono appannaggio solo delle città maggiori.

Il tracciato ciclopedonale di circa 2,5 km costituisce una nuova spina dorsale nella zona residenziale, che consente e promuove il traffico lento, in tutta sicurezza; al contempo, l'efficace collegamento con i diversi quartieri garantisce il potenziamento della capillarità della rete ciclopedonale.

Il tracciato della Ferrovia FO è stato ridisegnato con un linguaggio contemporaneo che favorisce non solo collegamenti pratici e funzionali, ma offre anche uno spazio di svago nel cuore dell'abitato. Esempolari in quest'ottica sono sia il riuso della vecchia stazione, con l'introduzione del bistrot, sia la prospiciente piazza –concepiti come luoghi d'incontro– che invitano alla sosta e al gioco.

La giuria si rende conto che non è frequente la possibilità di riqualificazione di un tracciato ferroviario dismesso che attraversa le zone residenziali. Ma anche in altri comuni si potrebbero generare condizioni altrettanto favorevoli per il miglioramento e il potenziamento delle infrastrutture al servizio della mobilità pedonale. Il comune di Naters ha colto al balzo l'occasione per lo sviluppo della rete dei percorsi pedonali e l'ha realizzato in modo coerente e convincente. La giuria si leva il cappello. Chapeau!





Vecchio tracciato ferroviario

Riqualificazione e riuso nel nuovo intervento



Flâneur d'Or 2011

*Premio infrastrutture pedonali
Prix des aménagements piétons
Fussverkehrspreis Infrastruktur*





Menzioni

Baden (AG): Riquilificazione della Schlossbergplatz

Categoria: Infrastrutture a favore dei pedoni su strade comunali



Situazione iniziale

La Schlossbergplatz è situata all'intersezione tra la città vecchia e quella nuova. Fino agli anni Sessanta la strada principale che conduceva da Zurigo a Basilea attraversava il centro storico di Baden. Si restringeva in prossimità della torre della città antica e procedeva lungo i binari in direzione di Brugg. Negli anni Sessanta, concentrati sullo sviluppo del traffico automobilistico, si rimosse il passaggio a livello sulla Bruggerstrasse e lo si sostituì con un sottopassaggio. In seguito al graduale allontanamento del traffico automobilistico dalla città vecchia questo sottopassaggio si era trasformato in un cosiddetto "Blinddarm" (intestino cieco), un canale di calcestruzzo scuro e inattrattivo.

Progetto

Negli anni 2002 / 2003 si tenne un concorso per la riqualificazione della "Obere Altstadt Baden" allo scopo di valorizzare gli spazi pubblici della città vecchia. Il perimetro del concorso conteneva anche la Schlossbergplatz, situata davanti alla torre della città all'intersezione tra la città vecchia e la città del 19esimo secolo. Il progetto scelto prevedeva di ingrandire la Schlossbergplatz e di eliminare il marciapiede.

Il progetto è stato realizzato in più tappe. La riqualificazione della Schlossbergplatz era stata pianificata come tappa conclusiva perché questa parte del progetto includeva l'annessione di un terreno privato. In considerazione dello rapido sviluppo a ovest e a sud della stazione, la città decise di anticipare la riqualificazione della Schlossbergplatz. La piazza non rappresenta infatti solo l'intersezione tra città vecchia e nuova ma, attraverso il sottopassaggio del cosiddetto "Blinddarm" (intestino cieco) che si estende sotto i binari della ferrovia, anche tra il centro città e le due zone Gstühlareal e Martinsbergquartier.

Tempi

2002 / 2003:	Concorso
Marzo 2008:	Inizio dei lavori
Giugno 2009:	Fine dei lavori



Organizzazione

Committente: Stadt Baden und Regionalwerke Baden AG, Eglin Immobilien AG, Baden
Architetto: Schoop Architekten AG, Baden
Architetti paesaggisti: Appert + Zwahlen Landschaftsarchitekten, Cham
Pianificazione dell'illuminazione: Mosersidler AG für Lichtplanung, Zürich
Costruzione artistica: Mayo Bucher, Seraina Feuerstein, Zürich

Finanziamento

Stadt Baden: CHF 8.2 Mio.
Opere regionali: CHF 2.0 Mio.
Investori privati: CHF 1.3 Mio.
Costi totali degli impianti (escl. costi per gli ampliamenti degli utenti): CHF 11.5 Mio.

Realizzazione

La riqualificazione è stata possibile grazie al fatto che la città, nell'ambito del riordino della Obere Altstadt (città vecchia superiore) aveva rivisto l'intero concetto del traffico. In quel momento la Schlossbergplatz era chiusa al traffico motorizzato privato e l'ex "Blinddarm" (intestino cieco) era dedicato unicamente alla mobilità lenta. Il cantiere aperto per la riorganizzazione del traffico ha così contribuito a chiarire la situazione dello spazio urbano: nella piazza si era ritagliato un triangolo e nell'area sottostante si era creato un nuovo livello. Attraverso una membrana di vetro si è coperta la superficie del taglio e tutto intorno si è posata una ringhiera dalle forme leggere. Il vecchio sottopassaggio in calcestruzzo è stato trasformato in galleria commerciale. La pavimentazione continua in asfalto si inserisce nella rete dei percorsi, il soffitto in legno e il gioco policromo delle superfici verticali lo hanno trasformato in uno spazio attrattivo. La galleria ha guadagnato importanza come collegamento tra il centro città, la zona «Gstuhl» e in direzione di Baden nord.

Valutazione della Giuria

La riqualificazione della Schlossbergplatz e del vicino sottopassaggio è un esempio di ricucitura urbana che non solo migliora l'intervento da un punto di vista di pianificazione e di forma, ma la adegua alle odierne esigenze. I pedoni, un tempo emarginati, hanno preso possesso di tutto lo spazio. Le linee dei bus arrivano dalla stazione e lambiscono la Schlossbergplatz. La zona «Gstuhl» è raggiungibile attraverso un collegamento pedonale diretto e attrattivo con il centro città. Un punto insolito e problematico nella esecuzione è costituito dall'assenza di misure specifiche volte all'orientamento di persone ipovedenti. Nel suo insieme il progetto costituisce però una significativa rivalorizzazione a livello urbano, che azzerava una grave lacuna tra la zona pedonale e la città vecchia. Il progetto si inquadra perfettamente nella politica della città di Baden che da anni promuove la mobilità pedonale, realizzando gradualmente i diversi concetti elaborati per valorizzare le piazze.





Basel (BS): Ad altezza d'occhio 1.20 m

Categoria: Concetti e piani direttori inerenti alla mobilità



Situazione iniziale

Tra il 2006 e il 2008 gli Uffici cantonali e comunali di sviluppo e il Kinderbüro di Basilea hanno analizzato il quartiere St. Johann attraverso il progetto «JO! St. Johann». In questa analisi, lo stesso spazio vitale e sociale dei bambini viene visto dal loro punto di vista, cioè alla loro altezza (1.20 m). Diverse richieste dei bambini, emerse dallo studio, sono state realizzate o integrate nelle pianificazioni in atto (per esempio adattamento delle fasi dei semafori, sicurezza di passaggi pedonali, miglioramento dell'illuminazione pubblica). Dalla esperienza positiva è nato il desiderio di elaborare una guida per lo sviluppo urbano a misura di bambino. Il Consiglio di Stato di Basilea ha conferito mandato al Präsidualdepartement di elaborare una guida interna per l'amministrazione.

Progetto

La guida si basa sulle idee di «JO! St. Johann», progetto che ha esplorato diverse metodologie di indagine (esplorazioni, mappe mentali, protocolli di percorsi). Sono stati coinvolti 600 bambini circa, che hanno analizzato i percorsi nel quartiere, evidenziando i luoghi preferiti o maggiormente conflittuali, formulando i loro desideri e le loro proposte per la pianificazione e la sicurezza nel traffico, l'arredo urbano, e il collegamento con i luoghi di sosta e svago. I risultati sono stati analizzati sistematicamente assieme ai bambini e agli esperti ed è stata elaborata una guida progettuale trasversale per una pianificazione urbana a misura di bambino.

Tempi

2006-2008: progetto «JO! St. Johann»
2009: elaborazione della guida e approvazione da parte del Consiglio di Stato
Dal 2010: la guida è applicata come strumento di lavoro nell'amministrazione

Organizzazione

Responsabilità / concetto: Präsidualdepartement Kt. BS – Kantons- und Stadtentwicklung
Sebastian Olloz

Collaborazioni: Bau- und Verkehrsdepartement Kt. BS (Generalsekretariat / Planungsamt / Stadtgärtnerei / Mobilität)
Erziehungsdepartement Kt. BS – Jugend, Familie und Sport

Partner istituzionali: Kinderbüro Basel
Fachhochschule Nordwestschweiz – Hochschule für Soziale Arbeit

Presentazione: Zweifel & Chislett Productions



Finanziamento

Analisi dell'ambiente sociale «JO St. Johann»:	CHF 39'708.–
Consulenza esterna per l'elaborazione della guida:	CHF 3'113.–
Grafica e stampa:	CHF 24'369.–
Manifestazione di aggiornamento 2010:	CHF 590.–
Totale: (senza costi dell'amministrazione)	CHF 67'780.–

Realizzazione

«Il percorso è il gioco». La guida si basa su una visione integrale dello spazio vitale dei bambini. Otto direttive chiariscono gli obiettivi di una pianificazione della città e dei quartieri a misura di bambino e definiscono le condizioni necessarie affinché uno spazio sia “a misura di bambino”. Lo slogan “Ad altezza d'occhio 1.20 m” indica la nuova prospettiva da cui anche gli adulti devono osservare la realtà qualora si dedichino a fornire risposte concrete alle necessità dei bambini. La guida ragguaglia circa gli aspetti qualitativi e le fasi procedurali per lo sviluppo di spazi pubblici e privati a misura di bambino e illustra esempi di buone pratiche. Un questionario apposito e una check-list aiutano nella definizione dei problemi e nella ricerca delle soluzioni. La guida presenta spunti procedurali e interdisciplinari per lo sviluppo di spazi vitali a misura di bambino.

Valutazione della Giuria

La giuria giudica “Ad altezza d'occhio 1.20 m” un progetto innovativo, ben strutturato e documentato. Uno sviluppo della città e dei quartieri a misura di bambino comporta automaticamente uno stretto collegamento ai temi della mobilità pedonale perché i bambini si spostano soprattutto a piedi. Il ruolo e il peso “politico” dei bambini viene qui rafforzato nella descrizione di come i bambini possono essere coinvolti nei processi pianificatori e decisionali. A tutt'oggi la possibilità per bambini e giovani di influenzare processi decisionali amministrativi in termini di pianificazione e nuova costruzione è molto limitata. La guida è decisamente convincente anche nei dettagli – per esempio attraverso le check-list molto concrete – e si può constatare che si è sviluppato un prodotto a basso costo in grado di raggiungere enormi risultati. Il progetto “Ad altezza d'occhio 1.20 m” ha dunque carattere di esemplarietà: sono già diversi i comuni e i cantoni che hanno accolto e applicato l'idea. La giuria si riferisce, a questo proposito, anche all'inoltro interessante da parte del comune di Stans. Con il progetto «Underwäx in Stans!» è stata svolta un'inchiesta tra gli allievi sulla base del progetto “Ad altezza d'occhio 1.20 m” e ne sono stati dedotti strumenti di comunicazione efficace e provvedimenti per un comportamento più sicuro.





Basel (BS): Karl Barth-Platz

Categoria: Infrastrutture a potenziamento della rete di trasporto pubblico



Situazione iniziale

La Karl Barth Platz è una piazza di quartiere con fermata del tram situata nel quartiere St. Alban-Gellert di Basilea. La situazione iniziale del traffico non era soddisfacente e a tratti addirittura pericolosa. Le isole spartitraffico per le fermate del tram erano strette e si verificavano frequenti conflitti con il traffico motorizzato individuale, con pericolosi e azzardati sorpassi da parte di automobili dei tram all'altezza della fermata. La situazione peggiorava ulteriormente nelle ore di punta, quando numerosi allievi si assiepavano sulle strette isole in attesa di attraversare la carreggiata. Lo spazio verde – intorno ai binari al centro della piazza – era piccolo e privo di qualità. Gli abitanti sollecitavano la città ad un miglioramento. In un primo momento la città rinunciava alla realizzazione del progetto nell'ambito di misure di risparmio. Nel momento in cui si è resa necessaria la sostituzione dei binari del tram, si è però potuto pensare di attuare una riqualificazione della piazza stessa.

Progetto

Per aumentare la sicurezza dei pedoni, la commissione di coordinamento traffico decise per la variante che proponeva una fermata unica nei due sensi di marcia, attraverso una grande isola centrale, rialzata e continua. Durante la realizzazione del progetto si è rilevato che la qualità del nuovo assetto aumentava considerevolmente se anche i collegamenti ai quartieri limitrofi diventano più sicuri e attrattivi. Per questo il progetto di riqualificazione ha adottato misure capaci di trasformare la Karl Barth-Platz in una piazza di quartiere a misura di pedoni, vivibile e gradevole.

Tempi

Gennaio 2001:	richiesta degli abitanti di migliorare la situazione della Karl Barth Platz
2001:	decisione per la variante a fermata unica su isola centrale; per motivi economici rinvio del progetto
2004:	i servizi di trasporto di Basilea dichiarano necessità di rinnovo dei binari entro il 2008
2004 – 2008:	redazione e approvazione del progetto
2008 – 2009:	costruzione

Organizzazione

Committente:	Cantone Basilea-Città
Progettista:	Planungsamt Gestaltung Stadtraum Verkehr cas
Collaborazioni:	Basler Verkehrsbetriebe, Tiefbauamt, Stadtgärtnerei, Industrielle Werke, Amt für Umwelt und Energie, Sicherheitsdepartement



Finanziamento

Approvazione del parlamento: CHF 1'100'000.–
Programma d'azione sviluppo urbano: CHF 635'000.–

Realizzazione

La sistemazione delle fermate del tram lungo un'unica isola centrale allargata, nei due sensi di marcia, rende possibile la coesistenza sulla stessa carreggiata del traffico motorizzato e del trasporto pubblico, nonché di ampliare l'area di attesa. L'introduzione dell'isola centrale aumenta inoltre la sicurezza per il traffico pedonale in attraversamento, consentendo l'attraversamento in due tempi. La via laterale Urs Graf-Strasse è stata annessa all'interno dello spazio della piazza, la corsia a fronte delle residenze è stata chiusa al traffico motorizzato e sono stati eliminati singoli posti auto a favore di un parcheggio comunale. La parte centrale della piazza, a giardino, è stata ridisegnata come una grande forma geometrica composta da singole superfici verdi. Queste piccole superfici prative, bordate da basse siepi ben potate, delineano graficamente i contorni dello spazio. Tra le basse siepi si snodano sentieri in calcestre che favoriscono l'attraversamento e la percezione della piazza. Il confort dello spazio è garantito dalla presenza di panchine lungo i viali. Tre aiuole ovali inserite nelle superfici a prato garantiscono le differenti fioriture stagionali.

Valutazione della Giuria

La riqualificazione della Karl Barth-Platz presenta caratteri di esemplarietà sotto diversi punti di vista. La nuova fermata a isola centrale del tram offre spazi più ampi per zone d'attesa attrattive, sicure e di maggior respiro. La sovrapposizione del tracciato del tram e del traffico motorizzato riduce le distanze di attraversamento. Due nuovi attraversamenti pedonali posti ai limiti della grande isola centrale offrono ai pedoni la precedenza nell'attraversamento. L'arredo e l'accesso alle fermate rispettano le normative a favore di portatori di handicap. Le dimensioni delle corsie carrabili che giungono sulla piazza sono state ridimensionate. I raggi di curvatura sono stati ridotti a favore di un ampliamento dello spazio pedonale verso la piazza, con un conseguente miglioramento dei percorsi pedonali interni al quartiere. Risulta degno di nota il cambio di destinazione della Urs Graf-Strasse, che collega oggi in modo diretto il parco allo spazio residenziale. Attraverso un vasto rialzo della carreggiata anche la Karl Jaspers-Allee è diventata parte integrante della piazza. Convince la qualità della sistemazione architettonico-paesaggistica; il progetto ha reso possibile il raddoppio dell'area verde e ha dotato il quartiere di uno spazio pubblico di qualità. I percorsi si snodano attraverso il parco, curvando lungo una linea ideale. Il verde pubblico ha acquistato valore. Fontane di acqua potabile, panchine e spazi a calcestre invitano alla sosta. Essi sono punti d'incontro e possono essere utilizzati in attività di quartiere. Il progetto convince nel suo insieme per l'associazione fra la promozione della mobilità pedonale e una migliore offerta del trasporto pubblico, nonché grazie alla semplice ma mirata riconquista e riqualificazione di uno spazio pubblico nel quartiere.





Bern, Kanton: Tram Bern West

Categoria: Infrastrutture a potenziamento della rete di trasporto pubblico



Situazione iniziale

A ovest della città di Berna si situano le due grandi zone di sviluppo Brünnen e Ausserholli- gen/Weyermannshaus. A lungo e medio termine si dovrebbero creare circa 7'000 posti di lavoro e residenze per circa 6'500 persone. Il centro commerciale e di svago Westside a Brünnen, aperto nel 2008, conta 10'000 visitatori al giorno. Prima della messa in funzione del tram Bern West, la zona ovest della città di Berna era raggiungibile solo con le linee 13 e 14 del filobus. Il flusso di circa 40'000 passeggeri/die aveva di fatto sancito il raggiungimento del limite di capacità del trasporto pubblico esistente, che non poteva garantire oltre la corretta gestione del rapido sviluppo a ovest della città.

Progetto

Il progetto Tram Bern West è stato realizzato già nelle primissime fasi di progetto in collaborazione con i differenti attori interessati e coinvolti, fra cui le associazioni di quartiere, Pro Velo Bern, le associazioni di portatori di handicap e altri gruppi d'interesse. Gli immancabili conflitti che comparivano in virtù dei diversi punti di vista e necessità, sono stati chiariti e discussi fin dall'inizio.

Tempi

1995:	autorizzazione del credito di pianificazione per il progetto di massima
2000:	attuazione di un concorso d'idee
Maggio 2004:	viene respinto, il progetto adeguato
Giugno 2007:	votazione cantonale: il credito è accettato
Aprile 2008:	inizi dei lavori; in seguito realizzazione Tram Bern West
Dic. 2010:	inaugurazione Tram Bern West

Organizzazione

Committente:	Kanton Bern
Realizzazione:	Tram Bern West AG
Conduzione lavori:	BERNMOBIL / Stadt Bern / Energie Wasser Bern (ewb) Federführung Abschnitt Murtenstr.: TBA Kt. BE, Oberingenieurkreis II Federführung Abschnitt Brünnen: Neue Brünnen AG



Finanziamento

Costi totali: CHF 152.4 Mio. (infrastrutture del tram CHF 105.5 Mio)

Realizzazione

Il nuovo tram Bern West trasporta gli utenti in modo comodo e diretto da Berna ovest al centro e nella zona est della città. Alla qualità del trasporto pubblico hanno concorso anche interventi di riqualificazione sullo spazio urbano: sono state realizzate nuove piazze, parcheggi di interscambio, piste ciclopedonali che attraversano la città e fermate bene integrate nello spazio urbano, diventando luoghi d'incontro e di svago.

Valutazione della Giuria

E' una grande sfida soddisfare future esigenze di mobilità nello spazio urbano e nell'agglomerato con progetti di tramvie e al contempo offrire alla popolazione spazi attrattivi, garantendo le necessità degli spazi per la mobilità pedonale e ciclabile. I responsabili, consapevoli di questa sfida, hanno condotto il progetto Tram Bern West relazionando fra loro i trasporti pubblici, il traffico motorizzato individuale, la mobilità pedonale e la riqualificazione dello spazio pubblico in senso lato con un approccio globale ed esemplare al tempo stesso. La riqualificazione architettonica puntuale e la valorizzazione degli spazi pubblici per i pedoni è uno dei punti forti di questo progetto (per esempio Bachmätteli, Ansermetplatz, Schloss- / Statthalterstrasse, Loryplatz). Chi ha conosciuto l'asse dei sistemi di trasporto pubblico di Berna prima dell'intervento, può oggi rendersi pienamente conto della nuova qualità urbana raggiunta. Ad ogni fermata del tram si può percepire la relazione fra i fronti degli edifici e avere uno sguardo d'insieme sulla nuova organizzazione urbana. Spazi verdi, piccoli parchi, rivi urbani e quartieri contigui si fondono attraverso gli interventi realizzati in un continuum di qualità. Attraverso la parziale riduzione delle carreggiate e l'inserimento di nuove isole spartitraffico si è garantita la separazione fra le due corsie agevolando attraversamenti sicuri lungo tutta la tratta. Il disegno delle nuove fermate dimostra come si possa generare sicurezza a favore di tutti gli utenti del traffico attraverso spazi attrattivi e ben definiti nelle loro funzioni: nonostante la velocità di regime proposta sia di 50 km/h, gli elementi architettonici e la qualità diffusa invitano a procedere con attenzione, garantendo –nei fatti- velocità inferiori. Di fatto, è stato garantito l'attraversamento sicuro lungo l'intera tratta, offrendo la possibilità ai pedoni di abbreviare i loro percorsi abituali. Nelle ore notturne la sicurezza - oggettiva e soggettiva- è potenziata dalle coperture illuminate delle nuove fermate del tram; le stesse, anche alla luce del giorno, contribuiscono alla percezione ottica delle fermate come spazi pubblici particolarmente sensibili. Il progetto è risultato convincente anche in virtù del processo di pianificazione partecipato. Già nella fase di progettazione sono stati coinvolti più attori e la popolazione è stata costantemente sensibilizzata. Il progetto è stato messo in consultazione già durante la votazione ed è proprio attraverso la vasta partecipazione che la realizzazione non è più stata messa in discussione. Le fermate sono inoltre state realizzate a misura di portatori di handicap, anche se non è stato possibile eliminare tutti gli ostacoli lungo l'intera linea tramviaria.





Fribourg (FR): Zona d'incontro „Square des Places“

Categoria: Infrastrutture a favore dei pedoni su strade cantonali



Situazione iniziale

La Square des Places a Friburgo si trova tra due zone pedonali separate da una strada cantonale, frequentata da 9'000 vetture al giorno. Si tratta di un importante nodo tra una strada a traffico motorizzato e un asse pedonale a collegamento fra la stazione ferroviaria, l'università e la città vecchia. Le due zone pedonali giocano un ruolo sostanziale sia per il commercio al dettaglio che per il turismo. A fronte di riflessioni urbanistiche e di sicurezza stradale una zona d'incontro avrebbe rappresentato la soluzione ideale a collegamento fra le due zone pedonali, garantendo la precedenza ai pedoni in attraversamento fra le due zone.

Progetto

Nella prima fase è stato elaborato il concetto architettonico globale, a cura dell' ufficio per la mobilità della città di Friburgo, l'ufficio di pianificazione e l'ufficio tecnico. La realizzazione della zona d'incontro è stata interamente eseguita da maestranze interne all'amministrazione cittadina, ad eccezione di un'unica impresa esterna incaricata dall'ufficio tecnico.

Tempi

Marzo-Aprile 2008: inizio della pianificazione
Maggio 2008-Gennaio 2009: rilevamento dei dati e preparazione della perizia
Gennaio - Aprile 2009: decisione del municipio e del Dipartimento cantonale strade e ponti
Aprile 2009 - febbraio 2010: pubblicazione della decisione e discussione dei dettagli con le aziende industriali e „transports publics fribourgeois SA“
Aprile-Maggio 2010: fine dei lavori
25 maggio 2010: introduzione della zona d'incontro "Square des Places"

Organizzazione

Concetto: Michel Waeber, Bureau d'architecture Barberêche
Pianificazione: Amt für Mobilität der Stadt Freiburg in collaborazione con il Tiefbau- und Raumplanungsamt



Finanziamento

1a tappa: CHF 250'000.– (misure di costruzione stradale)

2a tappa: CHF 90'000.– (costruzioni sotto il livello del suolo e segnaletica)

Realizzazione

La strada cantonale, cesura significativa fra le due zone pedonali, è stata trasformata in zona d'incontro, agevolando un facile e sicuro collegamento a priorità pedonale. Le scelte architettoniche e di arredo facilitano la percezione visiva della precedenza al flusso pedonale.

Valutazione della Giuria

La giuria premia la coraggiosa idea di inserire una zona d'incontro su una strada cantonale trafficata, garantendo la continuità fra due zone a priorità pedonale. Grazie alla efficace collaborazione tra autorità cantonali e comunali il progetto si è potuto trasformare in realtà.

L'intervento risulta convincente anche sotto il profilo delle scelte architettoniche e di arredo. Gli elementi caratterizzanti le aree pedonali, ad esempio le pavimentazioni, sono perfettamente inseriti nel disegno della zona d'incontro. La zona d'incontro realizzata raccorda le due zone pedonali non solo da un punto di vista pratico e organizzativo, ma anche spaziale. Purtroppo il progetto non tiene conto delle esigenze di persone ipovedenti o diversamente abili, il cui orientamento risulta così difficoltoso.

La verifica in loco conferma che la nuova sistemazione è comunque funzionale ed efficace. Gli automobilisti sono sollecitati a ridurre immediatamente la velocità avvicinandosi alla zona di incontro, attraverso tagli verticali lapidei posti nella carreggiata. La precedenza al pedone in attraversamento è pressochè sempre garantita. Nonostante il significativo aumento del flusso pedonale in attraversamento, il pur sostenuto traffico automobilistico non è risultato disturbato.





Genève (GE): Il Parc des Chaumettes

Categoria: Infrastrutture a favore dei pedoni su strade comunali



Situazione iniziale

Il sito occupato oggi dal «Parc des Chaumettes» era stato suddiviso più di 25 anni fa in zone verdi. In seguito, su quest'area attrattiva direttamente di fronte all'entrata della clinica universitaria di Ginevra HUG, è stato costruito un parcheggio provvisorio. Solo nel 2009, dopo diversi tentativi e dopo una totale riorganizzazione del traffico, il «Parc des Chaumettes» ha potuto giungere a compimento.

Progetto

Nell'anno 1998 si è costituito il gruppo di lavoro «Ecomobilità à Cluse-Roseaie», a rappresentanza di residenti, associazioni d'interesse, gruppi di esperti cantonali e comunali e amministrazione ospedaliera. Le analisi e le inchieste condotte sul quartiere, hanno messo l'accento su due aspetti: la necessità di migliorare la mobilità ciclopedonale e l'importanza di realizzare verde pubblico di qualità. Si è di seguito indetto un concorso di architettura, che ha creato i presupposti per un riassetto qualitativo dell'intera area. La realizzazione ha subito ritardi a causa della complessa riorganizzazione della viabilità, bloccata anche da alcuni ricorsi.

Tempi

1998: decreto municipale del credito di progetto
2001: concorso di architettura
2003 / 2006: decreto municipale del credito di costruzione
Ottobre 2003: inizio dei lavori
2009: fine dei lavori e inaugurazione ufficiale il 12.6.2009

Organizzazione

Committente: Stadt Genf
Progetto: Manzoni & Schmidig architectes (in collaborazione con Tobias PAULI architecte-paysagiste & Jaqueline KISSLING architecte)
Ingegnere: SANICE (association bureaux Sansonens et Ingénieurs civils ICE)
Pianificatori del traffico: Citec ingénieurs conseils
Geotecnica / misurazioni: Géotechnique appliquée Dériaz SA, J.- C. WASSER S.A.



Finanziamento

Credito di pianificazione:	CHF 0.23 Mio.
Credito di costruzione (canalizzazione e strada):	CHF 5.65 Mio.
Credito di costruzione (parco):	CHF 6.04 Mio.
Totale:	CHF 11.92 Mio.

Realizzazione

Il parco ha la forma di un triangolo ad angoli acuti. Il progetto vincente il concorso di architettura, denominato «Altitude 385.0» proponeva di riportare ad un'unica quota la superficie inclinata dell'area, delimitando la zona verde con contrafforti in cemento, sorta di bastione collegato al piano sottostante da scalini e rampe. L'effetto prospettico è rafforzato da due leggeri terrazzamenti. Un giardino officinale funge da cerniera tra ospedale e quartiere residenziale. Un tratto del boulevard de la Cluse è stata trasformata in zona pedonale, integrandosi direttamente al nuovo parco. Gli allievi della vicina scuola possono approfittare della nuova situazione, raggiungendo il parco senza attraversare strade.

Valutazione della Giuria

L'intervento è un ottimo esempio di ricucitura urbana nell'eterogeneo spazio del quartiere Cluse-Roseaie, prima dominato dall'automobile. La sistemazione del parco e della rete stradale riqualificano in modo inequivocabile lo spazio urbano. L'ospedale è perfettamente integrato nell'ambiente e la popolazione residente gode di verde pubblico comodamente raggiungibile dall'abitato. Il parco esprime una necessità sociale e appare vissuto. L'intervento dimostra come locali iniziative di quartiere – qui a favore del verde pubblico – possano dare buoni risultati. Il coinvolgimento del quartiere nei processi di pianificazione e realizzazione è stato esemplare. Anche in questo caso, purtroppo, non si è progettato a favore di un abbattimento delle barriere architettoniche. Gran parte del parco non è raggiungibile con la sedia a rotelle o da persone con difficoltà motorie; molti percorsi sono interrotti da gradini; i contrafforti in cemento e le scale lungo il perimetro del parco costituiscono una barriera insormontabile, consentendo una fruizione limitata a persone motulesi.





Mollis (GL): Obiettivo: percorsi

Categoria: Concetti e piani direttori inerenti alla mobilità



Situazione iniziale

Mollis riveste aspetti di importanza nazionale in base all'ordinanza dell'Inventario federale degli insediamenti svizzeri da proteggere (ISOS). La specificità del villaggio risiede nel tessuto costruito compatto, nonché nella molteplicità e nella ricchezza delle forme dello spazio e delle architetture. Questo presupposto ha mosso la fondazione locale «Pro Mollis», creata 1975, ad occuparsi non solo dell'edificato, ma anche intensamente della riqualificazione degli spazi pubblici. Percorsi e piazze rivestono grande importanza in questo contesto. Alla base della capillare rete di percorsi e della promozione della mobilità pedonale sono i cosiddetti percorsi invernali. Essi avevano in passato una funzione prettamente agricola, per consentire l'approvvigionamento della legna tagliata all'inizio dell'inverno, talvolta trasportata con slitte. I percorsi invernali dovevano pertanto essere mantenuti puliti. Durante la stagione invernale erano i proprietari delle case che avevano l'onere di garantire l'accessibilità della rete dei percorsi.

Progetto

Il nuovo concetto di mobilità – ratificato dal consiglio comunale nel 1993 e realizzato a tappe – rappresenta una pietra miliare. Venne applicato a tutto l'abitato il limite di velocità di 30 km/h e, al contempo, si garantì la capillarità della rete dei percorsi pedonali. In seguito, su proposta di un'iniziativa popolare, si sviluppò il progetto di un percorso accessibile tutto l'anno, insistente in parte sul tracciato del sentiero invernale, in parte su altri percorsi pedonali modificati. Il finanziamento venne garantito dall'azione "Tallero d'oro" della Lega svizzera per la salvaguardia del patrimonio nazionale e da un credito comunale. Il consiglio comunale negoziò l'acquisto di terreni e promosse il progetto con la fondazione «Pro Mollis», portando a termine nel 2000 il percorso delle stagioni. La rete dei percorsi permise anche di realizzare delle aree di svago e di gioco all'interno dello spazio stradale; la principale strada comunale veniva in questo modo riqualificata tra il 2003 e 2005.

Tempi

1993: concetto del traffico con seguente realizzazione
1999 – 2001: realizzazione del percorso delle stagioni
2003 – 2005: riqualificazione dello spazio stradale della strada nel nucleo

Organizzazione

Concetto/documentazione: Fondazione «Pro Mollis» in collaborazione con il municipio
Sostegno: Tallero d'oro della Lega svizzera per la salvaguardia del patrimonio nazionale e di Pro Natura
Progetto sentiero delle stagioni: Beglinger Grünplanung AG
Realizzazione: Ufficio tecnico di Mollis



Finanziamento

Comune:	CHF 100'000.-
Diverse organizzazioni/fondazioni:	CHF 295'000.-
Totale sentieri delle stagioni:	CHF 395'000.-

Realizzazione

La realizzazione della rete dei percorsi pedonali e il disegno degli spazi stradali all'insegna della convivenza si basano su una visione globale dello spazio pubblico e sono il risultato di un pluriennale processo di pianificazione e di attuazione. «Pro Mollis» è stato il principale promotore di questo processo e ha saputo coinvolgere i vari attori, garantendo il medesimo approccio anche nel disegno della rete dei percorsi dei quartieri di nuova costruzione. Con il percorso delle stagioni si sono attuate importanti tratte mancanti, garantendo la continuità pedonale sull'asse nord-sud per due chilometri. Il percorso viene utilizzato dagli allievi che raggiungono a piedi la scuola provenendo dai quartieri residenziali ad est della strada principale. Il percorso delle stagioni ha consentito anche di non inserire marciapiedi lungo la strada che attraversa il nucleo. Il percorso non presenta gradini, e in alcuni punti è stato munito di dissuasori del traffico che consentono il passaggio a sedie a rotelle e carrozzine, ma non a motocicli e biciclette.

Valutazione della Giuria

La totalità degli spazi pubblici di Mollis è stata pianificata in modo esemplare, scrupoloso e con grande impegno personale pluriennale. Attraverso l'introduzione di piccole misure, apparentemente poco significative, si è raggiunto un risultato enorme, capace di garantire un abitato a misura d'uomo e rispettoso delle peculiarità storico-architettoniche locali. È esemplare la ricollocazione della fontana ottagonale – opera del famoso architetto glarone Hans Leuzinger- , che oggi occupa con naturalezza l'asse del percorso principale del borgo. Originale e convincente anche la nuova pavimentazione, che disegna semicerchi nella strada principale all'intersezione con i percorsi laterali. L'intervento ha lasciato un'impronta sull'intero abitato, con una costellazione di misure poco appariscenti, ma estremamente efficaci, gradevoli e a misura di pedone.

La giuria premia in particolare il percorso delle stagioni, uno stretto cammino tra campi, orti e giardini dietro all'abitato sul vicolo principale. Il percorso fa rinascere un sentiero storico. In tanti comuni della Svizzera è comune l'antico sfruttamento dello spazio sul retro dell'abitato, dimenticato, spesso abolito o trascurato, e non più utilizzato a fronte della supremazia del trasporto motorizzato. Nel caso di Mollis si è potuto riportare alla luce questo percorso con nuove funzioni, come tragitto casa-scuola ma anche percorso di relax. In questo senso il progetto "percorso delle stagioni Mollis" è esemplare e costituisce un invito a scoprire e recuperare questo tipo di collegamenti pedonali esistenti, purtroppo spesso interrotti e dimenticati.





Renens (VD): Renens Cœur de ville

Categoria: Infrastrutture a favore dei pedoni su strade comunali



Situazione iniziale

Come tanti comuni analoghi dell'agglomerato, Renens si è dovuta confrontare, a partire dagli anni Sessanta, col crescente traffico in attraversamento del paese. Le funzioni commerciali e d'incontro ne hanno sofferto in forma sempre più accentuata. Negli anni Settanta, attraverso una prima fase di riassetto urbanistico, si sono evidenziate le potenzialità della Place du marché. Solo agli inizi degli anni 2000, complice la discussione di progetti di sviluppo privati, si è concretizzata la riqualificazione dell'intero centro del comune.

Progetto

«Cœur de ville» è un progetto urbano ad ampia scala. Esso si concentra sulla progettazione e il ridisegno dello spazio pubblico e, al contempo, sulla ricerca della continuità nella rete stradale e nei percorsi nel centro-città. Il progetto è stato promosso con un processo di pianificazione impegnativo. Lo svolgimento del concorso per il risanamento e la riqualificazione della Place du marché è esemplare, poiché i progetti proposti sono stati presentati e giudicati pubblicamente. Nel processo di pianificazione sono stati coinvolti rappresentanti politici, artigiani, associazioni giovanili, di anziani e portatori di handicap. L'accessibilità al centro di Renens anche per persone con mobilità limitata è stata così garantita; ad esempio è stata realizzata una rampa a collegamento tra la Rue du Midi e la Place du Marché.

Tempi

2006: concorso –progetto vincente «Labour» dell'ufficio «Paysagestion»
2008: votazione del piano regolatore (76% accettazione)
2009: approvazione di costruzione e votazione del credito di costruzione
Febbraio 2010: inizio dei lavori
Aprile 2011: inaugurazione della piazza del mercato

Finanziamento

Costi: CHF 6.5 Mio.



Organizzazione

Committente:	Comune di Renens
Conduzione dei lavori:	Paysagegestion SA, Lausanne (incl. architettura del paesaggio)
Architetto del tetto:	Localarchitecture, Lausanne
Ingegneri:	RLJ ingénieurs (piazza), BG ingénieurs conseils (tetto)
Illuminazione:	Aebischer & Bovigny

Realizzazione

La Place du marché e la Rue Neuve – zone pedonali già dagli anni 70– sono state ridisegnate come spazi pubblici d'incontro. La rete stradale di accesso è organizzata come zona d' incontro e si fonda su un principio di coesistenza fra i vari utenti della strada, pedoni, ciclisti e automobilisti. Diversi collegamenti e passaggi sono limitati unicamente ai pedoni e garantiscono una gradevole permeabilità della rete. Sono stati inoltre realizzati alcuni «Pocket Gardens» (giardini tascabili) che contribuiscono ad un insieme di spazi accessibili e fruibili pubblicamente.

Valutazione della Giuria

Il progetto «Renens Cœur de ville» ha convinto la giuria per la qualità del disegno dello spazio pubblico nel centro città, la riconquistata attrattività dei collegamenti pedonali e il processo di pianificazione partecipata, che ha garantito il soddisfacimento delle varie necessità della popolazione. Lo spazio del centro città, prima frammentario, ha guadagnato decisamente in qualità e invita oggi alla sosta. La riqualificazione della nuova Place du marché, al contempo estetica e funzionale, aumenta il plusvalore per i residenti: un luogo prima piuttosto desolato, è oggi inserito nella vita quotidiana e frequentato. La progettazione partecipata, che ha coinvolto tutti i gruppi d'interesse, ha sicuramente influenzato positivamente l'accettazione a livello popolare di questa nuova piazza. Le strade contigue, ridisegnate come zone pedonali o zone d'incontro, sono diventate decisamente più sicure e invitano a passeggiare anche senza meta precisa. I «Pocket Gardens» nella Rue Neuve rappresentano una soluzione innovativa e inconsueta nella promozione dello spazio pubblico. Il progetto, in un contesto dove il processo di valorizzazione e rivalutazione non è ancora completamente terminato, affascina complessivamente per coerenza e consistenza. Le condizioni della mobilità pedonale vengono migliorate in forma sostanziale e la qualità stessa di vita di tutto il comune dell'agglomerato ne trae vantaggio. Il progetto è divenuto anche felice presupposto per il riordino di altre zone urbane, come ad esempio la riorganizzazione degli attraversamenti dell'Avenue du 14-Avril, oppure il nuovo collegamento pedonale tra Renens e Chavannes, attraverso la prevista passerella sopra i binari.





Cantone Ticino, GMT-SI: Meglio a piedi sul percorso casa – scuola /Piano di Mobilità Scolastica

Categoria: Concetti e piani direttori inerenti alla mobilità



Situazione iniziale

Nel Cantone Ticino la Mobilità Scolastica costituisce un problema quotidiano di evidente entità: il 50% circa degli allievi si reca a scuola in automobile e gli ingorghi sono all'ordine del giorno. Più sono le vetture che si muovono lungo il percorso casa-scuola, tanto maggiori sono i pericoli in cui incorrono gli allievi. Per invertire la rotta, e trasformare il circolo vizioso in circolo virtuoso (tale per cui meno auto sulle strade possano indurre sempre più utenti ad "abbandonare" l'auto a casa e andare a piedi, garantendo maggiore sicurezza e una qualità di vita più elevata) il Progetto Meglio a Piedi sul percorso casa-scuola (attivo sul territorio dal 2004) ha proposto nel 2010 uno strumento innovativo, il Piano di Mobilità Scolastica.

Progetto

Il Piano di Mobilità Scolastica è un piano attuativo, redatto da un apposito Gruppo di lavoro organizzato da ogni comune che aderisce all'iniziativa. Al gruppo di lavoro partecipano tutti gli attori normalmente coinvolti nell'ambito della mobilità scolastica: coordinato da un pianificatore formato e riconosciuto dal progetto Meglio a Piedi, esso è composto di municipali, direttori scolastici, docenti, genitori, delegati upi, polizia e, naturalmente, allievi. I gruppi di lavoro, a fronte di un'accurata analisi dell'esistente e di numerosi sondaggi e sopralluoghi, elaborano proposte sia progettuali (moderazione del traffico e riqualificazione urbana) che campagne di educazione alla mobilità e sensibilizzazione. Ne nasce un progetto condiviso, esempio vincente di urbanistica partecipata, in grado di gestire i problemi causati dalla mobilità scolastica e di fornire i presupposti



per la realizzazione di una rete di “mobilità lenta” a servizio di tutto il comune, in particolare per gli utenti deboli della strada. Punti forti del Piano di Mobilità Scolastica, presentato al pubblico attraverso la pubblicazione “Mobilità Scolastica Sostenibile” (scaricabile al sito www.meglioapiedi.ch), sono i concetti di Isola felice (uno spazio adeguato di 3-500 metri attorno alla scuola in cui il traffico viene deviato o opportunamente limitato), Fermate Scendi e Vivi (fermate concepite per favorire il carico/scarico degli allievi a distanza adeguata dalla scuola, per evitare ingorghi davanti alle scuole), Occhi Vigili (genitori e/o adulti istruiti per sorvegliare i punti maggiormente pericolosi), Spazio Amico (una rete “civica” di esercenti che collabora al Progetto garantendo assistenza ai piccoli lungo il tragitto) e, naturalmente, indumenti ad alta visibilità da indossare obbligatoriamente lungo il tragitto.

Tempi

2009 - 2011

Organizzazione

Coordinamento del progetto: GMT-SI, Gruppo per la Moderazione del Traffico della Svizzera italiana. Gruppo di Accompagnamento istituzionale: Dipartimento della Sanità e della Socialità (Servizio di promozione e valutazione sanitaria), Dipartimento del Territorio (Sezione della mobilità e Ufficio della segnaletica stradale e degli impianti pubblicitari), Dipartimento della Cultura e dello Sport (Ufficio delle scuole comunali), Dipartimento delle Istituzioni (Strade più Sicure), Ufficio Prevenzione Infortuni, Conferenza Cantonale Genitori e Pro Juventute.

Finanziamento

Repubblica e Cantone Ticino, con il sostegno di Promozione Salute Svizzera, Centro di servizi per una mobilità innovativa e sostenibile DATEC, Ufficio federale dell'energia Svizzera Energia, Fondo Lotteria intercantonale Swisslos, Fondo per la Sicurezza Stradale, Associazione Traffico e Ambiente.

Realizzazione

Il progetto promuove i Piani di Mobilità scolastica a livello locale al fine di favorire una nuova pianificazione che tenga conto della necessità di promuovere la salute della popolazione attraverso condizioni strutturali e infrastrutturali adeguate, in particolare tenendo conto delle esigenze degli utenti più deboli come i bambini dai 3 ai 14 anni. A un anno dal varo dello strumento PMS, hanno aderito già 26 comuni con circa 55 sedi scolastiche coinvolte, fra Scuole dell'Infanzia, Scuole Elementari e Scuole Medie. Il progetto, oltre al finanziamento istituzionale garantito dal Cantone Ticino, gode di un fondo di sostegno ai progetti locali di 300.000 franchi, offerto dal Fondo Lotteria Intercantonale Swisslos, che garantisce un finanziamento pari al max 50% dei costi di progettazione di ogni PMS. I Comuni che hanno aderito al progetto hanno già riscontrato una minore affluenza di auto attorno alle scuole (con riduzione del fenomeno “taxi-mamma”), un abbassamento delle emissioni di CO2, nonché la realizzazione di prime infrastrutture a favore di una rete ciclo-pedonale continua e sicura.

Valutazione della Giuria

Il progetto “Meglio a piedi - Piano Mobilità Scolastica” ha convinto la giuria sia da un punto di vista metodologico (coordinamento cantonale) che pragmatico (partecipazione di tutti gli attori coinvolti ai gruppi di lavoro). Il progetto promuove interventi di semplice realizzazione per lo sviluppo di una rete di mobilità lenta sicura e gradevole a partire dai percorsi casa-scuola, fondata sul principio della partecipazione e sull'importanza della comunicazione e della sensibilizzazione efficaci. Sono state elaborate proposte innovative fra cui l'Isola felice (una zona nella quale non sono



ammesse trasporti motorizzati di allievi) e le fermate per i genitori Scendi e Vivi (fermate per i trasporti di allievi a una determinata distanza delle scuole). Queste idee costituiscono risposte concrete ai problemi di sicurezza degli allievi nel traffico in prossimità delle scuole, spesso originati proprio dai genitori in automobile. I «Piani di Mobilità Scolastica» operano inoltre a scopo preventivo anche nel campo della salute dei cittadini (promuovendo stili di vita più salutari e un aumento della qualità dell'aria) e nella riduzione dell'inquinamento, contribuendo ad abbattere i valori delle emissioni di CO₂.



Zürich (ZH): Riconquista della città – Gleisbogen Zürich-West

Categoria: Infrastrutture a favore dei pedoni su strade comunali



Situazione iniziale

Il progetto Gleisbogen fa parte della zona di sviluppo di Zurigo-ovest, che prevede la trasformazione radicale di un quartiere da industriale a residenziale. I vecchi stabili industriali lasciano spazio a nuovi e moderni edifici a destinazione abitativa e/o terziaria. I binari dismessi della ferrovia industriale costituiscono un'occasione di riuso per il disegno del nuovo quartiere.



Progetto

A ridosso del percorso ciclopedonale realizzato lungo i binari dismessi, che lambisce il perimetro del quartiere come un fil rouge (Gleisbogen, arco lungo i binari), si sta sviluppando contemporaneamente per volontà pubblica e privata uno spazio multiforme e accessibile, progettato e realizzato a tappe sulla base di un vero e proprio "toolbox" urbano. Un abaco di soluzioni tipo (Basic Kit, Action Tool e Park Tool) propone una gamma di riferimenti per arredare lo spazio durante le differenti tappe di realizzazione. Originariamente le superfici temporaneamente libere erano state pensate come deposito per i materiali da costruzione del Gleisbogen. Attraverso l'applicazione differenziata nel tempo dei tre diversi "strumenti" proposti (Basic Kit per gli interventi iniziali, Action Tool per la sistemazione a breve-medio termine delle aree temporaneamente libere e Park Tool per gli interventi definitivi a parco o a piazza) il progetto è estremamente versatile e può adeguarsi alle differenti necessità spaziali e logistiche emerse in corso d'opera.

Tempi

2002/2003: mandato di studio

2003 – 2005: realizzazione Banklager davanti a Puls 5; realizzazione della prima parte Baumlager al West-Park

2007: contratto con i proprietari del Maagareal Plus

2008: delibera municipale per il credito di progetto Gleisbogen

2009 – 2010: realizzazione della passerella e del pezzo di sentiero da Puls 5 fino a Pflingstweid-Areal

2011: realizzazione da Zahnradstrasse fino alla stazione Hardrücke, ampliamento della seconda parte del Baumlager

2011 – 2013: costruzione Action Tool Kunstlager, realizzazione davanti a Escherterrassen

Organizzazione

Committente:	Grün Stadt Zürich: Conduzione progetto globale; Tiefbauamt Stadt Zürich: Conduzione progetti "Passarelle" e "Basic Kit, ewz Stadt" Zürich: illuminazione
Architettura paesaggistica:	Hager Partner AG, Zürich
Architettura passerella:	huggenbergerfries Architekten AG ETH SIA, Zürich
Ingegnere:	Aerni + Aerni Ingenieure AG, Zürich
Statica passerella:	Bänziger Partner AG, Zürich
Pianificazione del traffico:	Ingenieurbüro Heierli AG, Zürich
Artistico:	Beat Zoderer, Wettingen
Consulenza illuminazione:	d-lite lichtdesign, Zürich
Risanamento dei siti contaminati:	Triatec Consulting AG, Zürich
Protezione dell'ambiente:	topos Marti & Müller, Zürich

Finanziamento

Luci (EWZ):	CHF 2.80 Mio.
Passerella (Tiefbauamt Stadt Zürich):	CHF 6.82 Mio.
Rete sentieri (Grün Stadt Zürich):	CHF 9.84 Mio.
Credito impiantistico brutto:	CHF 19'46 Mio.
Partecipazione da privati:	pianificazione CHF 139'000.- altri contributi CHF 670'000.- (finanziamento Tools su suolo privato da privati)



Realizzazione

Il progetto «Gleisbogen» riqualifica come area destinata al movimento, alle passeggiate e al relax il settore che si estende fra la stazione di Hardbrücke sopra la Pfingstweidstrasse e la Escher-Wyss-Platz, all'interno della zona di sviluppo Zurigo-ovest. Spina dorsale e fil rouge del progetto è un percorso di ampiezza variabile fra i 5 e i 10 metri. Un nastro rosso asfaltato delinea l'ambito ciclopedonale. Una significativa passerella, priva di barriere architettoniche, consente di bypassare la Pfingstweidstrasse. Lungo il percorso si presentano ancora diverse aree libere alle quali non è ancora stata assegnata una specifica funzione, ma che in futuro potranno trasformarsi definitivamente in zone verdi attraverso l'applicazione dei «Park Tools» o essere preventivamente temporaneamente sfruttate attraverso gli «Action Tools».

Valutazione della Giuria

Il progetto supera in dimensione e qualità tutte le altre proposte della città di Zurigo per il concorso «Flâneur d'Or 2011». La giuria lo giudica avvincente e generoso anche se non ancora terminato, fatto che trova giustificazione nelle dinamiche di sviluppo ambientale e rappresenta una chance per l'adattabilità alle diverse condizioni che si porranno in essere in futuro. Da tempo in questo quartiere a forte sviluppo si è dato un chiaro segno a favore di un efficace collegamento fra quartieri e della mobilità ciclopedonale. Attraverso questo progetto si sono potuti avviare nuovi esempi di collaborazione fra il settore pubblico e quello privato. Il progetto garantisce permeabilità agli spazi e favorisce la precezione di un corridoio attrezzato nel quale, come in una collana di perle, si susseguono usi differenti dello spazio pubblico, zone di svago, spazi vitali che consentono di superare le cesure tra il fiume Limmat e i binari in questa zona della città. Lo spazio fra ciclisti e pedoni risulta promiscuo, senza separazione alcuna: l'opportunità di questa scelta, sarà verificata con l'uso. Significativa ed economicamente onerosa è stata la realizzazione della passerella predisposta per sedie a rotelle, anche se la soluzione non è propriamente a misura di disabili e le scale con gradini molto stretti non convincono completamente. Il percorso non è ancora utilizzato da un folto numero di ciclisti e pedoni, probabilmente perché sono stati realizzati solo i due terzi del percorso e i nuovi edifici non sono ancora occupati. Sarà necessario ancora tempo prima che gli utenti del quartiere prendano realmente possesso del nuovo spazio pubblico.





Segnalazioni di merito

Disentis / Mustér (GR): Velocità 30 km/h

Categoria: Infrastrutture a favore dei pedoni su strade cantonali

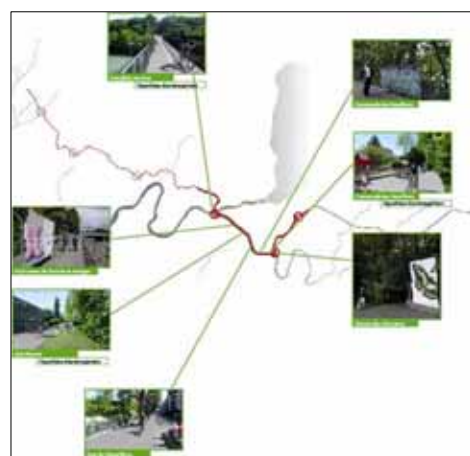
Nel comune di Disentis è stata introdotta la velocità 30 km/h su ampie zone. Nel progetto sono state inserite anche le due strade cantonali in direzione Oberalp e Lucomagno. Questo tipo di soluzione, adottata già più volte nel Canton Grigioni, contribuisce significativamente alla moderazione del traffico, al potenziamento della sicurezza pedonale e alla qualità della fruizione dello spazio pubblico su strade spesso strette.



Genève (GE): «La via verde dell'agglomerato»

Categoria: Concetti e piani direttori inerenti alla mobilità

«La via verde dell'agglomerato» è un progetto cantonale di ampio respiro, che garantisce un collegamento ciclopedonale attraverso l'agglomerato di Ginevra. Questo percorso ciclopedonale è un asse verde, sorta di parco lineare. La realizzazione non è ancora terminata, e impegnerà ancora a lungo le autorità cantonali e comunali. La visione progettuale volta a collegare più zone all'interno dell'agglomerato attraverso un sapiente sfruttamento della rete paesaggistica e idrica esistente, si pone come interessante punto di partenza per dare risposta concreta alle attuali esigenze.





Glattal (ZH): Glattalbahn – “Traffico lento in rete”

Categoria: Infrastrutture a potenziamento della rete di trasporto pubblico

La rete della Glattalbahn con 21 nuove fermate è stata realizzata in tre tappe ed inaugurata nel mese nel dicembre 2010. I responsabili del progetto sono riusciti a cogliere nelle vigenti disposizioni in materia di abbattimento delle barriere architettoniche non un ostacolo, bensì un'opportunità per soddisfare le esigenze poste dai gruppi d'interesse coinvolti nel gruppo di lavoro “Traffico lento in rete” (Vernetzter Langsamverkehr VLV»). Il gruppo di lavoro ha considerato anche le necessità della mobilità pedonale, che rappresenta la maggior parte degli utenti delle fermate della Glattalbahn. Il gruppo di lavoro VLV ha potenziato l'efficacia del progetto nel fornire risposte concrete ai problemi del traffico in generale, proponendo soluzioni pragmatiche. Questo approccio ha consentito la coerente realizzazione delle nuove infrastrutture a misura di handicappato, quale ovvio requisito di transizione tra i diversi usi della strada.



Horgen (ZH): Zona d'incontro presso la stazione

Categoria: Infrastrutture a potenziamento della rete di trasporto pubblico

La zona d'incontro presso la stazione rappresenta una significativa valorizzazione dell'area, realizzata attraverso la riqualificazione della Seestrasse, l'introduzione di aree pedonali di maggior respiro, nuove passerelle che collegano l'abitato alle banchine e al lago, nonché la riqualificazione del sottopassaggio pedonale che conduce al lungolago e al molo. Il progetto ha nettamente migliorato la mobilità pedonale aumentando la permeabilità e la fruizione della zona della stazione, facilitando gli accessi e il collegamento con i mezzi pubblici. Il disegno della piazza è fortemente influenzato dall'uso del colore. La giuria, pur riconoscendo l'uso del colore utile nell'aumentare l'attenzione degli automobilisti e consentire una riduzione conseguente della velocità, giudica i dettagli del nuovo assetto piuttosto sovradimensionati e ridondanti.





Massagno (TI): Moderazione del traffico alla piazza del Comune

Categoria: Infrastrutture a favore dei pedoni su strade comunali

La via Motta è situata nel centro di Massagno. Nell'area compresa tra la casa anziani e il cinema Lux si è riqualificato lo spazio urbano in modo significativo attraverso interventi discreti (pavimentazione, illuminazione, arredo urbano) che contribuiscono ad abbassare la velocità addirittura al di sotto del limite previsto di 30 km/h, introdotto già da qualche anno. Il comportamento di pedoni e conducenti di veicoli si è modificato al punto di poter ipotizzare la trasformazione della zona in zona d'incontro.



Rheinfelden (AG): Plan Lumière – Concetto di illuminazione per le due Rheinfelden

Categoria: Concetti e piani direttori inerenti alla mobilità

Le due città di Rheinfelden (AG) e Rheinfelden-Baden (D) hanno commissionato un comune concetto d'illuminazione per individuare linee guida per le future pianificazioni e riassetti degli spazi esterni durante le ore notturne. Attraverso la pianificazione della illuminazione notturna il progetto si prefigge di aumentare la percezione soggettiva della sicurezza e di migliorare l'offerta per la mobilità pedonale. L'abbassamento dei punti luce e la qualità stessa della luce proposta hanno consentito di ottenere un'atmosfera invitante. Con il tema luce/illuminazione si è data importante risposta ad una frequente domanda dei pedoni, giungendo a soluzioni coerenti. Questo tema potrebbe essere focalizzato in prossime edizioni del concorso «Flâneur d'Or» - eventualmente valutando gli effetti di un processo di progettazione partecipato, che coinvolga la popolazione in questo ambito.





Capriasca (TI): Percorsi pedonali (con percorsi casa-scuola)

Categoria: Concetti e piani direttori inerenti alla mobilità

La giuria di esperti segnala come progetto di merito il progetto del comune di Capriasca che, partendo dall'implementazione dei percorsi casa-scuola, ha individuato una rete pedonale per tutti, assicurandone la continuità e adeguandola ai più aggiornati requisiti relativi alla mobilità lenta: essa si presenta così continua, riconoscibile, più sicura, confortevole, attrattiva e conveniente (una rete siffatta promuove la scelta dell'andare a piedi rispetto all'uso incondizionato dell'automobile).

Inoltre, la rete proposta, contribuisce a riconoscere e valorizzare l'intero sistema Capriasca, associando le opere tecniche necessarie a una serie di interventi collaterali atti a recuperare la fruibilità degli spazi sotto il profilo paesaggistico, ambientale, turistico e del tempo libero.

Il percorso casa-scuola è stato così uno spunto per un progetto più ampio, in grado di risolvere i conflitti fra i vari utenti della strada.

