

La contrada

BOLLETTINO INFORMATIVO DEL
GRUPPO PER LA MODERAZIONE DEL TRAFFICO
NELLA SVIZZERA ITALIANA 2-04/1-05



Sicuro a piedi

*Premio per l'innovazione nella
mobilità pedonale 2004*



in questo numero:
**Presentazione dei progetti premiati
Percorso pedonale e PIPA**

Le seguenti organizzazioni formano il Gruppo per la Moderazione del Traffico della Svizzera italiana

**ATA Associazione Traffico e
Ambiente**

**ATTE - Associazione Ticinese
Terza Età**

Radix

Medici per l'ambiente

Casa nostra

Pro Infirmis

pro juventute

**Associazione Anziani Pen-
sionati Invalidi dell'OCST**

Mobilità pedonale Svizzera

Pro Senectute



Sicuro a piedi

Premio per l'innovazione nella mobilità pedonale 2004

“I due vogliono semplicemente bere un caffè assieme, prima che lui riprenda l'aereo per gli Stati Uniti. Ma poi cominciano a passeggiare. Raccontandosi mille storie e aneddoti, girovagano tra parchi e vicoli, piazze e angoli suggestivi“

Conoscete questo film (“Before Sunset” di Richard Linklater) ? Nove anni dopo il loro primo incontro, Céline e Jesse si rivedono, percorrendo le strade di Parigi si avvicinano l'un l'altra confidandosi le loro vicende. La città si mostra sotto una luce pittoresca e accogliente. Nessun traffico assordante impedisce le loro confidenze, nessuna automobile posteggiata sul marciapiede sbarra loro il passaggio. Aggiungiamo che la storia è ambientata ai giorni nostri, non cento anni fa.

Spazi stradali che rispondano ai bisogni dei pedoni non esistono solo nei film. Sono però ancora piuttosto rari. I contributi che sono stati inviati in occasione del quinto Concorso “Sicuro a piedi -premio per l'innovazione nella mobilità pedonale 2004”), mostrano però chiaramente che i bisogni dei pedoni vengono sempre più presi in considerazione nella pianificazione. Molti accorgimenti non sembrano spettacolari al primo colpo d'occhio. Ma non sono delle giganti opere d'arte a migliorare la vita quotidiana di chi si muove a piedi. È proprio questo ad essere sensazionale: spesso si può migliorare la situazione dei pedoni apportando degli accorgimenti semplici e mirati. Gli esempi presentati in questo quaderno dimostrano che l'idea, secondo la quale gli spazi urbani sono fatti per le persone e non per i veicoli, sta riguadagnando terreno.

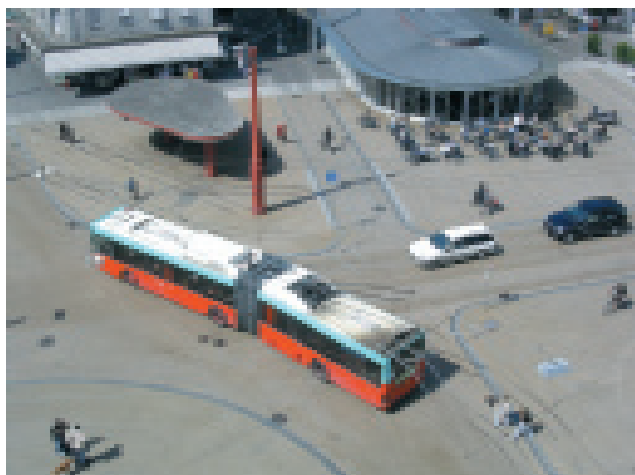
Tra i 50 progetti inoltrati, la giuria ne ha scelti 22 con qualità eccezionali. Grenchen, sostenuto dal Canton Soletta, non ha guadagnato solo un centro vivibile grazie all'oculata ristrutturazione della via centrale in zona di incontro, ha vinto anche il primo premio del “Concorso per una mobilità pedonale innovativa – Sicuri a piedi”. La giuria ha insignito altri 9 progetti con una menzione speciale che è andata ai Comuni di Baar, Basilea, Bienne, Ginevra, Lyss, Soletta e Zurigo come pure alla cooperativa di costruzioni Hagenbrünneli di Zurigo.

Ringraziamo tutti coloro che hanno partecipato con i loro interessanti progetti al concorso

Ruedi Aeschbacher
Consigliere nazionale e Presidente di
Mobilità pedonale



Franziska Teuscher
Consigliera nazionale e Presidente centrale
dell'Associazione Traffico e Ambiente



Non solo una moltitudine di pedoni gironzolano o si offrono una pausa sulla Piazza centrale, ma anche più di 1200 bus, 5000 ciclisti e 12000 veicoli attraversano questa zona d'incontro nel centro di Bienne (vedi p.8)

**Premio per
l'innovazione 2004 a
Grenchen:
A piedi in centro in
modo sicuro e
piacevole**

vedi p. 4/5

Distinzioni a:

Baar: Arredo nuovo della piazza della stazione

Basilea: Passaggi pedonali sicuri nell'intero territorio della città

Biel: Zona d'incontro Zentralplatz

Ginevra: "Les Yeux de la Ville"

Giubiasco: Concetto comunale per la moderazione del traffico e la promozione della mobilità lenta

Lyss: Via della stazione, zona d'incontro

Soletta: Rapporto sul traffico lento nella città

Zurigo: Baugenossenschaft Hagenbrünneli, Siedlung Lerchenberg

Zurigo: Giochi di mobilità 2003

Altre menzioni:

Basilea: Arredo nuovo Clarastrasse

Beride: Ostacolo nella strada

Coira: Zona pedonale nel centro storico

Einsiedeln: strada principale zona d'incontro

Lausanne: Le Pédibus

Maienfeld: Velocità 30 sulla strada cantonale

Maur: Eggstrasse, Oberdorf

Romanshorn: Zona d'incontro al centro

Sion: Place du Midi

Uster: Seestrasse niederuster, velocità 30 temporaneamente

Veyrier: Zona d'incontro nel centro

Waltalingen: A favore i pedoni

Weiningen: Arredo nuovo della piazza centrale

Condizioni e svolgimento del concorso

Alla fine del 2003 è stato indetto per la quinta volta il concorso "Sicuro a piedi" per premiare soluzioni innovative nella mobilità pedonale. Sono stati invitati a partecipare gli esperti tecnici dei Comuni, gli uffici di pianificazione e d'ingegneria, organizzazioni, ditte, gruppi e singoli che si impegnano per la sicurezza dei pedoni. I progetti inoltrati dovevano già essere stati eseguiti o la loro realizzazione doveva essere garantita.

Le 4 categorie del concorso

- Concezioni e modelli del traffico, programmi d'azione
- Misure su strade principali
- Misure su strade di quartiere, d'accesso o di raccolta
- Lavoro d'informazione del pubblico

I criteri della valutazione

- Efficacia per la sicurezza del traffico
- Attrattività e comodità per i pedoni
- Innovazione: soluzioni innovative, piene di idee ed esteticamente convincenti
- Modo di procedere coordinato: coinvolgimento dei diretti interessati
- Finanziamento: efficienza dei mezzi impiegati
- Carattere di modello: soluzione applicabile in altri Comuni e Città
- Stimolo per la mobilità pedonale in generale

Distinzione nella categoria "concezioni viarie, indirizzi, e programmi d'azione"

Piazza con rotonda e zona 30 spazi pedonali

Giubiasco, vedi p. 6

Responsabili del concorso:

Marlène Butz e Thomas Schweizer, Mobilità pedonale, Zurigo

Michael Rytz, ATA
Organizzazione della giuria e del rapporto: Urs Michel, Planum Zurigo

Concetto della documentazione: Urs Rothacher Zurigo

Foto: Urs Michel, Patrick Lüthy e partecipanti al concorso

Altre informazioni sul concorso e sui progetti vincenti si trovano sul sito www.fusspreis.ch.

Informazioni su tutti i progetti sono ottenibili presso:

Mobilità pedonale Svizzera,
Klosbachstr. 48

8032 Zürich

Telefon 043 488 40 30

fax 043 488 40 39

info@fussverkehr.ch

ATA Associazione Traffico e Ambiente

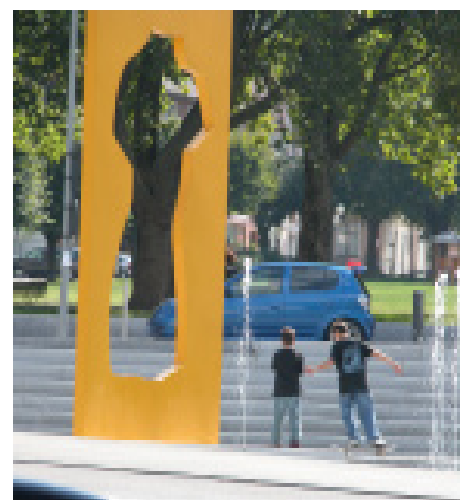
Aarberggasse 61

Postfach 8676

3001 Berna

Telefon 031 328 82 60

michael.rytz@verkehrsclub.ch



Grenchen:***Un centro città sicuro e attrattivo per i pedoni*****La via principale trasformata in zona di incontro*****Sicuri a piedi******Premio per una mobilità pedonale innovativa 2004******Categoria "Misure concernenti le strade principali"***

Fino al 2002, 14'200 veicoli attraversavano giornalmente il centro di Grenchen. La costruzione dell'autostrada ha segnato una svolta.

In stretta collaborazione con il Cantone, come misura fiancheggiatrice all'apertura dell'autostrada, si è proceduto alla ricerca di una nuova destinazione da dare a questa strada principale. Il suo assetto è cambiato in tal modo da dare al centro della città un carattere totalmente nuovo e molto favorevole alle esigenze dei pedoni. Il processo di pianificazione e realizzazione è stato accompagnato e facilitato da un intenso lavoro di informazione alla popolazione.

Situazione iniziale:

Fino alla primavera del 2002, 14'200 veicoli attraversavano giornalmente il centro di Grenchen. Per fare in modo che il trasferimento del traffico sul nuovo tratto autostradale (A5) fosse definitivo, nel progetto esecutivo dell'autostrada sono state integrate delle misure fiancheggiatrici. La strada, a tratti a quattro corsie, divideva la città in due parti. In centro i pedoni erano obbligati ad utilizzare un sottopassaggio lungo 75 metri. Oltre che peggiorare la qualità di vita, il traffico in transito provocava anche importanti perdite economiche: la clientela potenziale disertava il centro cittadino così trafficato. La conseguenza si vedeva nei locali ed edifici vuoti. La città ha approfittato della costruzione dell'autostrada A5 per valorizzare il proprio centro.

È stato creato il salotto per il traffico lento, il centro offre spazio e libertà di movimento per i clienti dei negozi. I due lati della città sono di nuovo riuniti. Prima della ricostruzione della via principale, il traffico stradale, a tratti su quattro corsie, rendeva questo impossibile.

**Modo di procedere:**

2001: presentazione delle idee relative al progetto in occasione di un'esposizione dei commercianti. Questionario e concorso.

Da aprile a novembre 2002: tavole informative sul cantiere, distribuzione di materiale informativo. Coinvolgimento dell'associazione dei commercianti: visita alla zona di incontro di Burgdorf, elaborazione in comune di materiale pubblicitario.

Da novembre 2002: introduzione della zona di incontro con diffusione di materiale informativo e presentazione ai media.

Periodo:

- 1998-99: Concorso di idee “Misure fiancheggiatrici alla costruzione della A5”

- aprile 2002: inizio dei lavori sull'asse principale in centro a Grenchen contemporaneamente all'apertura dell'autostrada

- novembre 2002: ultimazione della parte centrale

- fine 2003: completamento dei tratti fino ai due incroci laterali

Finanziamento

Confederazione/Cantone: 1,79 mio di CHF; Città di Grenchen: 1'885 mio di CHF; investimento totale per la costruzione della strada, l'illuminazione, il verde, l'arredo urbano, i costi annessi e gli onorari: 3,675 mio CHF (ca. 230 CHF/m²). La Confederazione ha partecipato a questi costi nell'ambito delle misure fiancheggiatrici alla A5.

Organizzazione:

La progettazione e la realizzazione sono state eseguite in stretta collaborazione tra la Città, il Cantone, gli ingegneri e i pianificatori interpellati. Grazie ad un lavoro mirato di informazione la popolazione ha aderito al progetto.

Realizzazione:

Larghezza ottica della carreggiata ridotta a 4,75 m (larghezza complessiva della carreggiata 7,5m).

Al posto del sottopassaggio, nella parte centrale grazie alla zona di incontro, esistono facili possibilità di attraversare la strada. Oggi i pedoni possono spostarsi liberamente da un negozio all'altro senza per altro impedire il transito delle automobili. Il rivestimento stradale diversificato (asfalto e porfido), gli alberi e le piante a spalliera, i gruppi di panchine e i posteggi per le biciclette armonizzati nella forma e nel materiale, come pure un'illuminazione stradale particolare servono anche a caratterizzare il centro cittadino.

Il flusso di traffico che attraversa il centro di Grenchen ha potuto essere diminuito di circa due terzi attestandosi a 4'850 veicoli al giorno.

Le misurazioni della velocità tramite l'apparecchio mobile (che indica all'automobilista in transito la sua velocità) e le osservazioni sul posto indicano, nella zona d'incontro, velocità tra i 20 e i 30 km/h (quando la densità dei pedoni è sufficiente).

Valutazione della giuria:

Con una stretta collaborazione con il Cantone è stato possibile modificare il carattere e l'assetto delle strade, così che da una semplice via di traffico si è creato un ambiente cittadino attrattivo e sicuro anche per i pedoni. Grazie all'arredo urbano e ad una buona segnaletica è stato possibile limitare notevolmente la velocità dei veicoli a motore e di conseguenza aumentare il grado di sicurezza.

L'intenso lavoro d'informazione da parte dell'amministrazione, in parte in collaborazione con i gruppi di interesse (artigianato), hanno accompagnato e facilitato il processo di pianificazione e realizzazione.

L'interpellanza urgente inoltrata nel 2004 da un rappresentante della popolazione di Grenchen, che probabilmente crede ancora che la cifra d'affari dei negozi sulla strada principale sia direttamente proporzionale alla velocità delle automobili in transito, dimostra che il lavoro di informazione già notevole fatto dall'amministrazione comunale deve continuare anche in futuro.

Prima della ristrutturazione molto pericoloso, oggi di nuovo possibile: una gita in bicicletta con tutta la famiglia.



Vista sulla Piazza del mercato, il salotto di Grenchen, che appartiene interamente a pedoni e ciclisti.



Giubiasco:**Concetto comunale per la moderazione del traffico e la promozione della mobilità lenta****Piazza con rotonda e zona 30 km/h nei quartieri**

Il traffico veicolare odierno genera impatti negativi per l'ambiente, penalizza la mobilità lenta e costituisce una cesura rilevante dell'abitato. Il concetto di moderazione del traffico esteso a tutto l'insediamento comprende un'ampia gamma di misure che vanno dalla semplice differenziazione della pavimentazione dei vicoli al bel ridisegno di Piazza Grande con la rotatoria centrale. Il linguaggio formale degli interventi proposti è chiaro e valorizza gli spazi pubblici.

Situazione iniziale

Il traffico veicolare lungo gli assi principali che attraversano l'abitato genera impatti negativi per l'ambiente. Oltre a ciò ostacola la mobilità lenta, è una fonte di pericolo per pedoni e ciclisti e costituisce una cesura dell'abitato e tra i vari quartieri dello stesso.

Modo di procedere

Da alcuni anni il Comune realizza misure sia puntuali, sia estese fondate sulla promozione della coesistenza tra i vari utenti degli spazi stradali: misure puntuali per rendere più fluido il traffico lungo gli assi principali, rete ciclabile per tutto il territorio comunale, interventi puntuali su tutta la rete stradale e in particolare nei quartieri residenziali, volti a favorire la convivenza di tutti gli utenti della strada.

Tutte le misure sono integrate nel concetto di politica comunale della mobilità consolidato nel Piano del traffico facente parte del Piano regolatore comunale.

Periodo

- La sistemazione esemplare di Via Rompeda, del 1997 (facente parte della strada storica del Gottardo) è già stata segnalata in occasione dell'ultimo concorso "Sicuro a piedi" degli anni 2000/2001.
- Entro la fine del 2004, assieme a Piazza Grande e i suoi dintorni saranno risistemate la Piazza della stazione e alcuni importanti tratti stradali.
- Entro il 2008 è prevista la realizzazione di buona parte degli interventi di sistemazione stradale e di moderazione del traffico comprensivi delle zone a velocità 30 km/h.

Finanziamento:

I costi dei progetti finora eseguiti o

Distinzione nella categoria "concezioni viarie, indirizzi, e programmi d'azione"

per i quali è già stata decisa la realizzazione e il cui finanziamento è assicurato ammontano a ca. fr. 11 Mio

Organizzazione:

La competenza per la realizzazione di tutti i progetti spetta all'Ufficio tecnico comunale. Per le opere previste lungo le strade cantonali è prevista la collaborazione con le Autorità cantonali.

Realizzazione:

I progetti pianificati o già realizzati sono le zone a velocità 30 km/h in tutti i quartieri residenziali, una zona d'incontro nel nucleo storico, il ridisegno completo di Piazza Grande e di Piazza della stazione, misure puntuali per la moderazione del traffico e per la valorizzazione degli spazi pubblici, in particolare laddove è necessario che pedoni e ciclisti possano beneficiare di miglioramenti nell'attraversamento degli assi veicolari e per raggiungere le strutture pubbliche o le fermate dei mezzi pubblici.

Valutazione della giuria:

Il concetto di moderazione del traffico esteso a tutto l'insediamento comprende un'ampia gamma di misure che vanno dalla semplice differenziazione della pavimentazione dei vicoli al bel ridisegno di Piazza Grande con la rotatoria centrale.

La volontà di realizzare un insieme di misure fondato su un linguaggio formale unitario è chiaramente percepibile, anche se per alcuni singoli elementi dell'arredo e delle opere di moderazione del traffico si lamenta una certa mancanza di attenzione nei confronti degli utenti che hanno difficoltà di movimento, come per esempio i pedoni con carrozzine per bambini.



Visualmente l'asse della chiesa attraversa la rotonda e tutta la piazza.

Basilea:**Passaggi pedonali sicuri su tutto il territorio cittadino****Spostamenti pedonali sicuri – un fattore di sviluppo della città**

Per la prima volta è stato svolto nella città di Basilea un censimento dei percorsi pedonali, allo scopo di sviluppare un concetto di miglioramento degli stessi. Sono stati analizzati 200 punti problematici.

Questo concetto globale è nel suo insieme esemplare: è stato integrato in un processo parte-cipativo di ricerca, valutazione e successiva realizzazione a tappe delle misure di miglioria. Le stesse tornano in particolare a favore degli abitanti dei quartieri interessati.

Situazione iniziale:

Nel quadro del “Werkstadt Basel”, un processo partecipativo, è emerso il bisogno di percorsi pedonali sicuri. Con lo scopo di sviluppare un concetto di miglioramento per tutta la Città, è stata svolta una valutazione globale dei collegamenti pedonali. È stato così possibile evidenziare 200 punti problematici.

I problemi più importanti sono la mancanza totale di possibilità di attraversamento, il fatto che i passaggi pedonali non si trovano lungo i percorsi più utilizzati o non sono sufficientemente sicuri (ad es. mancanza di visuale, mancanza dell’isola centrale), in particolare per le persone con una mobilità limitata (ad es. fase verde troppo corta) e per i bambini (ad es. velocità non adatta).

Modo di procedere:

Il lavoro di informazione al pubblico è stato ritenuto indispensabile e parte integrante del progetto già al momento dello sviluppo del concetto. Dato che era in gioco un interesse pubblico, gli organi di informazione sono stati sempre aggiornati sullo stato di avanzamento dei lavori. Inoltre, dopo l’approvazione da parte dell’amministrazione di ogni progetto, gli abitanti e i proprietari di immobili come pure altre cerchie interessate (associazioni di quartiere, organizzazioni per l’aiuto ai disabili, ispettori scolastici) vengono ogni volta informate per iscritto sulle misure previste.

Periodo:

Già realizzate o in fase di realiz-

zazione: 35 misure dal 2002 al 2004. In progettazione o pianificate: 10 misure tra il 2004 e il 2005. Aperte: 5 altre misure fino alla fine del 2005

Finanziamento:

Credito quadro per la valorizzazione dello spazio urbano nei quartieri: 25 mio CHF per progetti dal programma di azione Sviluppo della città di Basilea. Crediti approvati per 5 progetti (Gundeldingen): 0,08 mio CHF. Crediti approvati per 7 progetti (St. Johann): 1,31 mio CHF. Crediti approvati per 22 progetti (altri quartieri): 1,33 mio CHF.

Organizzazione:

Il programma di azione Sviluppo della città di Basilea, scaturito dal progetto “Werkstadt Basel” (www.aps.bs.ch) comprende anche i progetti per il miglioramento della sicurezza stradale. Questi sono stati trattati da uno speciale gruppo di lavoro interno all’amministrazione con il sostegno di un gruppo di uffici di ingegneria.

Realizzazione:

Sulla base di un catalogo degli interventi di miglioria comprendente tutti i quartieri, sono stati elaborati dei progetti concreti riguardanti i punti problematici di prima e in parte di seconda priorità. Tra le misure di miglioria troviamo nuovi attraversamenti pedonali, dei marciapiedi continuati sulla carreggiata, marciapiedi allargati

Distinzione nella categoria “concezioni viarie, indirizzi, e programmi d’azione”

davanti alle strisce pedonali, isole spartitraffico centrali, adattamenti a tappe delle fasi semaforiche e miglioramento dell’illuminazione. I singoli progetti settoriali sono stati sottoposti alla rispettiva commissione competente per l’approvazione e in seguito pubblicati. La realizzazione è iniziata nel 2002. Nel frattempo 35 interventi sono stati completati e altri 10 sono in fase di realizzazione. Entro il 2005 saranno circa 50 i progetti realizzati a carico del credito quadro per la valorizzazione dello spazio urbano nei quartieri. Dopo il 2005 i singoli progetti di seconda o terza priorità verranno finanziati da un nuovo credito quadro a favore della mobilità pedonale. Altri interventi verranno realizzati e finanziati anche nel quadro di grossi progetti (risanamenti stradali).

Valutazione della giuria:

Esemplare è stato giudicato il concetto globale – seppure dal profilo metodologico unico – che comprende un processo partecipativo di valutazione della situazione esistente, la valutazione standardizzata dei punti problematici e la realizzazione a tappe, secondo la loro priorità, dei provvedimenti di risanamento e rivalorizzazione. I miglioramenti vanno principalmente a favore degli abitanti dei quartieri e dei bambini.



Bienne:**“Zentralplatz”****Zona d’incontro in centro**

La Piazza centrale, luogo di identificazione, incrocio dei più importanti assi urbani e punto d’interscambio dei servizi pubblici, attraversata giornalmente da alcune decine di migliaia di pedoni e ciclisti è stata trasformata in zona di incontro.

La regolazione e la regolamentazione del traffico funziona grazie a una concezione austera e accurata che è stata approvata dal Servizio strade e ponti. “La città di Bienna è riuscita ... a valorizzare lo spazio pubblico” ha dichiarato tra l’altro l’Heimatschutz svizzera.

Situazione iniziale:

La Piazza centrale rappresenta il fulcro dello spazio urbano. È un luogo chiave per quanto riguarda gli assi di transito che la attraversano, ma anche il punto d’interscambio dei trasporti pubblici e un luogo di identificazione nel centro della città. Con una dimensione di 55mx70m la piazza è attraversata giornalmente da 10’000-12’000 veicoli. Nei giorni feriali vi transitano 5’000-6’000 biciclette e 1200 autobus con 25’000-30’000 passeggeri. In media 5’500 passeggeri salgono o scendono in questa fermata. Ma la piazza non è solo un punto d’interscambio dei trasporti pubblici; delle volte è utilizzata anche per il mercato o per delle feste.

Modo di procedere:

L’obiettivo era da una parte quello di valorizzare l’asse, stazione – Piazza centrale – città vecchia, e dall’altra quello di creare dei collegamenti verso il lago, attesi da tempo. Si trattava di dare alla piazza, vista come spazio pubblico centrale dalle molteplici funzioni, una veste nuova di alto valore urbanistico.

Periodo:

- Mandato di studio: 1997.
- Pianificazione e progettazione: 1997-2000.
- Trasformazione: luglio 2001 - aprile 2002.
- Inaugurazione: primavera 2002.
- Entrata in vigore della zona d’incontro: dicembre 2002.

Finanziamento:

Smantellamento (compresi protezione dei monumenti, spostamento della fontana e dell’illuminazione) 850’000 CHF; sistemazione della piazza (compreso risanamento del ponte in beton, drenaggio e rivestimento) 2’000’000 CHF; arredo urbano (illuminazione, alberi, panchine, posteggi per biciclette, pali) 745’000 CHF; trasporti pubblici (adattamento delle linee elettriche) 390’000 CHF; segnaletica 17’000 CHF; totale costi di realizzazione: 4’282’000 CHF.

Organizzazione:

Direzione lavori: Direzione dei lavori pubblici della città, Dipartimento delle infrastrutture, Ufficio del genio civile.

Realizzazione:

Perfettamente rettangolare, con un rivestimento in asfalto giallo chiaro, e delimitata da una larga fascia in beton,

*Distinzione, categoria
“Misure concernenti le
strade principali”*

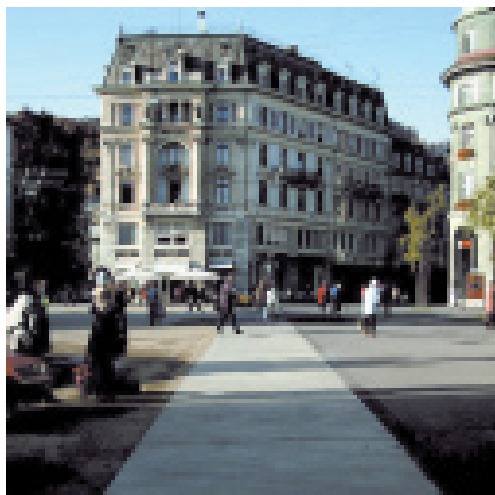
la piazza appare come un insieme di dimensioni importanti.

La sobrietà dell’arredo urbano (vasche mobili di piante verdi , fontana storica, panchine, vecchia stazione del tram con orologio) e la graduale transizione tra la carreggiata (segnalata come zona d’incontro) e le superfici riservate ai pedoni e ai ciclisti enfatizzano questa idea di grandezza. Di notte la piazza è illuminata da quattro lampioni e da una serie di luci poste per terra.

La velocità di 24 km/h, nell’85% dei casi, è considerata accettabile. L’analisi dei sei controlli della velocità effettuati rivelano che il 74% dei veicoli controllati transitano ad una velocità inferiore ai 20 km/h.

Valutazione della giuria:

La regolazione e regolamentazione della circolazione su delle corsie di larghezza minima funzionano grazie ad una forma austera e a una concezione curata fin nei minimi dettagli. Malgrado un numero piuttosto elevato di veicoli, è stato possibile creare una piazza di alta qualità sicura e attrattiva per i pedoni. La piazza merita di nuovo a pieno titolo il suo nome.



Come nel 1900, anche oggi regnano nella zona d’incontro sulla Piazza centrale delle condizioni quasi paradisiache per pedoni e ciclisti.



Lyss:**Bahnhofstrasse, Zona d'incontro****Fare acquisti invece che parcheggiare**

Prima della trasformazione, sia i confinanti che la clientela erano disturbati dai conducenti alla ricerca di un posteggio e dal comportamento inadatto degli automobilisti. Con la riduzione del traffico di coloro che cercavano parcheggio si è assistito ad una notevole moderazione e fluidificazione del traffico. L'attrattiva della strada commerciale è marcata anche dalla pensilina che spicca davanti alla stazione, come pure dall'unità architettonica delle facciate.

Situazione iniziale:

Il rettilineo che collega il centro cittadino con la zona della stazione, con funzione di luogo di acquisti, di distensione e di incontro, è delimitata sui due lati da negozi e ristoranti. Il carattere di questa strada, tipicamente orientata verso il traffico motorizzato, non riusciva più a soddisfare i nuovi bisogni in relazione ai modi di fruire la strada e alla sicurezza e attrattività della stessa.

Modo di procedere:

Al momento della pianificazione esisteva una sola zona di incontro in fase di sperimentazione che potesse fungere da esempio (Burgdorf). L'obiettivo per Lyss era di creare una zona attrattiva per i pedoni con un carattere di centro cittadino, in alternativa ai grandi centri commerciali come pure ai centri cittadini di Berna e Bienne. Inoltre doveva essere garantita la possibilità di svolgere il mercato, delle manifestazioni sportive o delle feste.

Periodo:

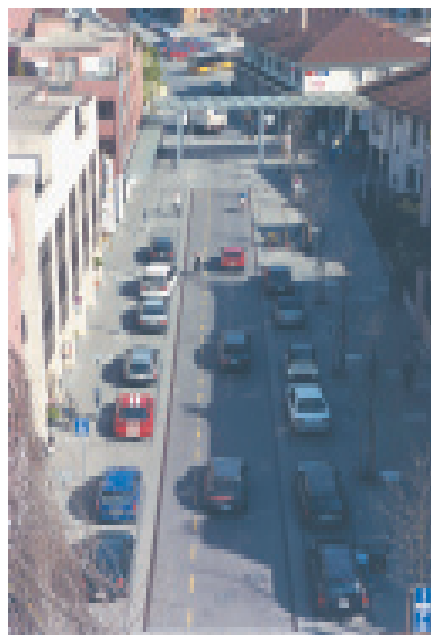
Costruzione: marzo a agosto 2000
Introduzione della zona d'incontro: 2003

Finanziamento:

Lavori di trasformazione: 1'185'000 CHF; pensilina davanti alla stazione: 250'000 CHF; Costi totali: 1'435'000 CHF. Finanziamento della trasformazione della strada: comune di Lyss 80%, FFS 5%, proprietari confinanti 15%; finanziamento della pensilina: comune di Lyss 50%, proprietari del Centro La Tour 50%.

Organizzazione:

Per la stazione di Lyss, polo di sviluppo cantonale, esiste un gruppo di lavoro con una delegazione delle autorità e una commissione operativa. I lavori di pianificazione della Bahnhofstrasse sono stati svolti dalla speciale commissione che si è basata sul piano direttore della zona. Per la realizzazione è stato creato uno speciale gruppo di accompagnamento. La partecipazione dei confinanti al processo di pianificazione ha avuto effetti positivi.



Sulla strada a senso unico è concesso il transito nei due sensi, oltre che ai pedoni, anche ai ciclisti. L'atmosfera distesa ha effetto anche sulla cifra d'affari dei commercianti.

*Distinzione nella categoria
"Misure concernenti le strade
collettrici e urbane"*

Realizzazione:

Con diversi elementi di arredo urbano (alberi, panchine, pensilina, lastricatura), ma senza ostacoli orizzontali, sono state poste le premesse per la creazione della zona di incontro. Il traffico a senso unico scoraggia inoltre coloro che cercano parcheggio. Tre nuove piazzette (una all'entrata della Bahnhofstrasse, una seconda a metà percorso, la terza presso la stazione) invitano a rallentare e alla prudenza.

Un viale di latifoglie, che si alternano con lampioni alti 3 metri, caratterizza la nuova via pedonale. Grazie ad una scelta oculata dei materiali di rivestimento, i diversi spazi della strada (carreggiata, posteggi, zona per i pedoni) sono ben visibili otticamente anche se non separati fisicamente. Il carattere caotico che era percepibile in precedenza sulla Bahnhofstrasse, percorribile in parte nei due sensi di marcia, è stato rimpiazzato dalla coesistenza armoniosa tra pedoni, ciclisti e traffico motorizzato.

Valutazione della giuria:

L'unità architettonica delle facciate come pure la pensilina davanti alla stazione rendono la strada e le proprietà circostanti particolarmente attrattive. I diversi commercianti che si affacciano sulla via beneficiano della trasformazione, che ha portato ad un cambiamento del comportamento della gente in relazione agli acquisti. Oggi come in passato i parcheggi di durata limitata occupano relativamente tanto spazio. Grazie alla riduzione dei veicoli che cercano posteggio il traffico si è fatto però più fluido e tranquillo.

Ciliegine sulla torta: altri progetti selezionati

Einsiedeln:

la via principale trasformata in zona d'incontro

Un lavoro di persuasione lungo e laborioso e un primo tentativo praticamente naufragato hanno preceduto la seconda inaugurazione, nella primavera 2004, della zona d'incontro di Einsiedeln, il cui assetto era stato nel frattempo completato.

Waltalingen:

per i pedoni

Il risanamento della rete stradale è stato, per il comune di Weltalingen, l'occasione per creare, grazie ad accorgimenti di moderazione del traffico, delle condizioni favorevoli per i pedoni su tutto il territorio comunale.

Soletta:

rapporto sulla procedura di consultazione sul traffico lento nella città



Herrenweg

Ritterquai: non si può più parcheggiare ovunque nella città vecchia

Uster:

Seestrasse nella parte bassa del paese, velocità 30 a fasce orarie

Normalmente non viene notata ma in certe fasce orarie è impossibile non prestarvi attenzione: quando i bambini delle scuole si trovano sulla strada, sulla Seestrasse (Uster bassa) vige la limitazione della velocità a 30 km/h.

Coira:

città vecchia pedonalizzata

A Coira non è solo possibile scoprire una miriade di dettagli architettonici e urbanistici, chi si sposta a piedi nella città vecchia può gustare una piacevole calma e libertà di movimento.



Beride:

ostacolo nella strada

Il rustico avrebbe dovuto essere sacrificato per permettere l'allargamento della strada cantonale. Gli abitanti sono però riusciti a salvare la costruzione e a mettere in sicurezza la strada che attraversa il piccolo villaggio creando un luogo d'incontro e di gioco.

Maienfeld:

30 km/h sulla strada cantonale

Piuttosto un'eccezione. Ma convalidata dall'autorità dal 2003: velocità 30 sulla strada cantonale che attraversa la cittadina di Maienfeld.

Maur:

Eggstrasse nella parte alta del paese

A Maur è in voga un modo di condurre d'altri tempi nella Zona 30 che comprende tutto il paese vecchio.

Sion:

Place du Midi

L'attraversamento della carreggiata (con precedenza ai pedoni) tra le superfici riservate ai soli pedoni avviene in modo fluido sulla Place du Midi a Sion.



Gli anziani e PIPA attraversano le strade di Bellinzona

L'ipotesi alla base del progetto PIPA sottolinea che l'informazione sulle possibilità della prevenzione, elaborata con le persone anziane, destinata ad esse e diffusa con la loro collaborazione, con quella dei familiari e del personale sociosanitario, permette di aumentare l'adesione ai cambiamenti per la prevenzione degli incidenti.

Il pensiero iniziale dell'Associazione era rivolto alle cadute ed alle conseguenze di queste; attualmente si cerca di prevenire ogni infortunio affrontando la problematica ad essi legati, in termini globali, con un particolar sguardo rivolto alla qualità della vita degli anziani in Ticino al giorno d'oggi.

Alcuni anziani l'anno scorso ci avevano interpellato, per segnalare che il tempo concesso per l'attraversamento delle strisce pedonali regolato da alcuni semafori a Bellinzona, non era adeguato alle loro reali possibilità.

Si effettuava una riunione preliminare con il gruppo degli anziani che si muovono autonomamente a Bellinzona e che intendevano partecipare all'iniziativa, per verificare se i tempi dati dai semafori configuravano o meno un impedimento per l'attraversamento con sicurezza, nonché per concordare le caratteristiche salienti e le procedure che sarebbero state adottate.

L'obiettivo quindi prioritario era verificare direttamente sul posto con gli anziani, se il tempo previsto dai semafori per l'attraversamento delle strisce pedonali ed il tempo a loro necessario per attraversare la strada coincideva o meno.

Viene contattato anche il Capoufficio della sicurezza, segnaletica e controlli tecnici del Municipio di Bellinzona per informarlo del progetto e chiedergli alcuni materiali di supporto che avrebbero facilitato le operazioni da compiere.

Infatti con estrema gentilezza ci prepara 5 cartine geografiche di Bellinzona con i relativi incroci semaforici e due "palette" da utilizzare in caso di necessità

Vengono approntate alcune griglie per rilevare il tempo di durata del verde, rosso e giallo del semaforo, il tempo necessario agli anziani per l'attraversamento, la distanza in metri delle strisce pedonali di ogni incrocio, l'esistenza di eventuali impedimenti alla circolazione dei pedoni e il funzionamento dei pulsanti.

In un clima gioioso nove anziani accompagnati da due professionisti della casa anziani di Giubiasco, e dalla coordinatrice dell'Associazione PIPA, durante tutta la giornata del venerdì 10 ottobre 2003, muniti di cartine, palette, cronometro e bindella, hanno verificato questi dati.

Alcuni giornalisti radio televisivi e dei quotidiani nonché molti passanti di ogni età (mamme con carrozzine e bambini con biciclette), si sono aggiunti al gruppo durante "l'avventura" esprimendo di provare un senso di inusuale protezione nell'attraversare le strisce pedonali e a sua volta complimentandosi con il gruppo per l'iniziativa.

Più l'attività procedeva e più il gruppo si "caricava"; infatti i nostri anziani erano sorpresi e contemporaneamente felici, nel costatare che la loro attività riscuoteva enorme interesse fra i passanti.

Alle 11.30 ci siamo avviati verso il Ristorante, per un pranzo di gruppo, e nonostante il clima di allegria, alle 14.15 eravamo già ripartiti per proseguire con l'attività. Alle ore 16.30 soddisfatti ma veramente stanchi, abbiamo intrapreso la via del ritorno.

I partecipanti hanno espresso felicità per il clima di allegria, protagonismo e collaborazione della giornata ed hanno esternato subito il desiderio di

L'Associazione PIPA Prevenzione Incidenti Persone Anziane

con sede a Giubiasco al Centro Aranda (casa per anziani), dal 1997 si occupa di prevenzione; promuove e contribuisce all'attuazione di progetti che abbiano lo scopo di **ridurre gli incidenti delle persone anziane e di favorire dove possibile abitudini e atteggiamenti qualitativamente validi nella vita di questi soggetti**

voler ripetere l'esperienza in tutto il Cantone !!!

Dai dati ricavati con questa attività emergeva senza dubbio che la tempistica risultava insufficiente per consentire (e non solo agli anziani), di attraversare serenamente e con sicurezza le strade della città di Bellinzona.

In alcuni passaggi fortunatamente i partecipanti che attraversavano con il verde erano arrivati a metà strada, dove potevano attendere il segnale verde successivo. Purtroppo nella maggior parte degli incroci, gli anziani arrivavano a meno ancora della metà strada.

Va precisato che nessuno dei partecipanti esprimeva di sentirsi sicuro attraversando con il giallo

Ci è sembrato quindi doveroso promuovere un incontro fra tutti quelli che diretta o indirettamente sono confrontati con la tematica. Abbiamo indetto quindi una riunione per il 3/12/03 invitando fra gli altri: il Comune di Bellinzona, Dipartimento delle Istituzioni (Strade + sicure), FTIA, ATGABBES, RADIX, UPVS e del Gruppo per la moderazione del Traffico, ecc.

La riflessione fra i partecipanti aveva portato ad una proposta comune di collaborazione : viene ipotizzata la **creazione di un**

percorso privilegiato per pedoni con difficoltà o rallentamento nella mobilità e cioè, in particolare per anziani, handicappati, carrozzine, passeggini o altro.

In particolar modo Comune e Cantone hanno collaborato alla creazione del percorso che è stato presentato con una conferenza stampa nel mese di luglio 2004 a Bellinzona.

Sono infatti state **posate delle videocamere su quattro passaggi pedonali. Si tratta di “un’occhio elettronico” che rileva quando il semaforo segna verde, i movimenti sulle strisce. Questi sono captati dai sensori e se una persona si trova proprio durante l’attraversamento, si innesca un meccanismo che allunga la durata del verde dai 10 ai 30 secondi in più.**

Per concludere ci è sembrato doveroso condurre sul posto i veri protagonisti di questa iniziativa cioè gli anziani che avevano effettuato la valutazione iniziale, per toccare con mano i cambiamenti avvenuti.

Qualche giorno fa ci siamo recati nuovamente sul posto e con enorme sorpresa gli anziani hanno potuto constatare che ora sono in grado di attraversare la strada in questi incroci nel periodo consentito dalle indicazioni del semaforo.

La felicità è stata enorme perché a dire il vero non è che loro siano diventati più svelti negli spostamenti!!!

Questo tipo di intervento primo in Ticino -, apporta un grosso contributo

alla sicurezza degli anziani e non solo. Per chi volesse verificare di persona questa iniziativa, deve cercare agli incroci semaforici di Piazza Mesolcina, Via Pellandini Via Giusan e Via Zorzi le indicazioni grigie con righe gialle, con la scritta “attraversamento pedonale facilitato”.

Ora i nostri anziani si domandano se sarà possibile collocare questi sistemi anche in altri incroci da loro molto usati come quello che a Giubiasco permette di accedere ai supermercati e per sentirsi maggiormente protetti nelle strade.

Se ciò avvenisse certamente questa fetta della popolazione sarebbe in grado di prolungare la propria autonomia negli spostamenti e avrebbe minor bisogno di supporti esterni.

Ricordiamo che tutti i materiali cartacei preventivi, nonché l’intervento dei nostri esperti nelle tematiche inerenti il mondo dell’anziano, è possibile richiederli direttamente al 079/357 31 24 oppure al pipa@ticino.com. Visitate il sito www.pipa.ticino.com



GMT-SI

Gruppo per la
Moderazione del
traffico della Sviz-
zera italiana

La contrada

contiene spunti, idee, proposte per un'intelligente moderazione del traffico.

Abbonamento annuale:

Fr. 20.-/Euro 25.-

sostenitori Fr. 40.-, enti Fr. 100.-

Redazione e impaginazione de la Contrada:

Christina Terrani, coordinatrice GMT-SI, Bioggio

Stampa: I stampa SA, Agno

E' auspicata e ben accetta la collaborazione dei lettori. La corrispondenza è da inviare al nostro Segretariato:

GMT-SI, Christina Terrani,

6934 Bioggio, Tel. e fax 091 604 50 29, e-mail gmt@swissonline.ch

<http://www.tinet.ch/GMT>

Comitato GMT-SI:

Brigitte Allenbach-Stettbacher

Alejandro Avilés, Pro Juventute

Americo Bulla, Pro Senectute

Lorenzo Custer

Isa Deluca

Wera Hamberger, casa nostra

Werner Herger, ATA Sezione SI

Ruth Latella, Pro Infirmis

Pensionati Invalidi OCST

Gian-Luca Domenici, Radix

Maria Spiga, ATTE

Christina Terrani

Marco Zanetti, Medici per l'ambiente

Consulenza tecnica GMT-SI

Il Gruppo è a disposizione dei Comuni e dei privati per la consulenza.

Domande, informazioni:

GMT-SI, Lorenzo Custer, 6981 Beride, tel 091 608 10 79,

e-mail lcuster@swissonline.ch

stampato in febbraio 2005



Anche gli anziani approfittano di questa nuova organizzazione del traffico: possono attraversare con facilità la strada senza scendere nel sottopassaggio

(Grenchen: zona d'incontro).