

Sicher zu Fuss – Innovationspreis Fussverkehr 2004



Die Bedingungen

Der Innovationspreis Fussverkehr wurde Ende 2003 zum 5. Mal ausgeschrieben. Teilnehmen konnten Fachleute von Gemeinden, Planungs- und Ingenieurbüros, Organisationen und Unternehmen wie auch Personen oder Gruppen, die sich für die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger einsetzten. Die eingereichten Projekte mussten umgesetzt oder deren Realisation gesichert sein.

Die 4 Wettbewerbskategorien

- Verkehrskonzepte, Leitbilder und Aktionsprogramme
- Massnahmen auf Hauptverkehrsstrassen
- Massnahmen auf Sammel- und Erschliessungsstrassen
- Öffentlichkeitsarbeit

Die Bewertungskriterien

- garantierte Verkehrssicherheit
- attraktiv und komfortabel für zu Fuss Gehende
- innovative, visionäre, ideenreiche Lösung
- finanzielle Mittel effizient eingesetzt
- Betroffene wurden einbezogen
- übertragbar auf andere Gemeinden und Städte
- zu Fuss Gehen: gesund und energiesparend

Innovationspreis 2004:

Grenchen: Sicher und attraktiv zu Fuss im Zentrum

Anerkennungen:

Baar: Neugestaltung Bahnhofplatz

Basel: Sichere Fussgängerübergänge im ganzen Stadtgebiet

Biel: Begegnungszone Zentralplatz

Genève: Les Yeux de la Ville

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

Lyss: Bahnhofstrasse, Begegnungszone

Solothurn: Vernehmlassungsbericht zum Langsamverkehr in der Stadt

Zürich: Siedlung Lerchenberg

Zürich: Mobilspiele 2003

**Grenchen:
Sicher und attraktiv zu Fuss im Zentrum
Hauptstrasse wurde Begegnungsort**

Kategorie "Massnahmen auf Hauptverkehrsstrassen"



Bis 2002 durchquerten 14'200 Fahrzeuge täglich das Zentrum von Grenchen. Mit dem Bau der Autobahn kam die Wende. In enger Kooperation mit dem Kanton wurden nach Eröffnung der Autobahn als flankierende Massnahmen Gestalt und Betrieb der Strassen so verändert, dass ein fussgängerfreundlicher städtischer Lebensraum entstanden ist. Intensive Öffentlichkeitsarbeit erleichterte den Planungs- und Realisierungsprozess.

Ausgangslage:

Bis im Frühjahr 2002 durchquerten 14'200 Fahrzeuge täglich das Zentrum von Grenchen. Um nach der Eröffnung der Autobahn (A5) den Durchgangsverkehr dauerhaft zu verlagern, waren flankierende Massnahmen bereits im Autobahnprojekt enthalten. Die zum Teil vierspurige Strasse trennte die Stadt in zwei Teile. Der Fussverkehr wurde im Zentrum durch eine Unterführung von 75m Länge geschleust. Nebst der Einschränkung an Lebensqualität verursachte der übermässige Verkehr auch wirtschaftliche Schäden: Die mögliche Kundschaft mied das stark befahrene Zentrum. Die Folge waren leer stehende Gebäude und Geschäftslokale.



Der Teppich für den Langsamverkehr ist ausgerollt, und das Zentrum bietet Platz und Bewegungsfreiheit für die GeschäftskundInnen. Die beiden Stadtteile können wieder zusammenwachsen. Vor dem Rückbau der Hauptstrasse machte der teilweise vierspurige Fahrzeugverkehr dies unmöglich.



Die Stadt nutzte die durch den Bau der Autobahn A5 entstandene Chance zur Neugestaltung des Zentrums.

Vorgehen:

2001: Präsentation der Projektideen an der Gewerbeausstellung. Umfrage und Wettbewerb.

April bis November 2002: Informationstafeln bei Baustellen, Materialbemusterungen. Einbezug des Gewerbeverbandes: Besichtigung der Begegnungszone Burgdorf, gemeinsame Erarbeitung von Werbematerial. Ab November 2002: Einführung der Begegnungszone mit Plakaten, Werbematerial, Medienarbeit.

Zeitraum:

- 1998-99: Projektwettbewerb "Flankierende Massnahmen zum Bau der A5"
- April 2002: Baubeginn auf der Hauptachse im Zentrum von Grenchen, gleichzeitig mit Eröffnung der Autobahn
- November 2002: Fertigstellung des Herzstücks
- Ende 2003: Fertigstellung der Abschnitte bis zu den beiden anschliessenden Kreuzungen

Finanzierung:

Kanton: 1.790 Mio CHF; Stadt Grenchen: 1.885 Mio CHF. Gesamtaufwand: 3.675 Mio CHF (ca. 230 CHF/m²) für Strassenbau, Beleuchtung, Bepflanzung, Möblierung, Nebenkosten und Honorare. Der Bund beteiligt sich an diesen Kosten im Rahmen der flankierenden Massnahmen zur A5.

Organisation:

Auftraggeberin: Stadt Grenchen und Baudepartement Kt. Solothurn

Am Projekt Beteiligte:

Stadt Grenchen: Claude Barbey (Stadtbaumeister), H. Rügger (Chef Tiefbau), Jürg Iseli (Stadtplaner), Amt für Verkehr und Tiefbau Kt. Solothurn

Planung: Metron Verkehrsplanung AG Brugg, Monika Saxer; Bauzeit Architekten, Biel; Feddersen&Klostermann, Zürich; Rothpletz, Lienhard Ingenieure Olten

Ausführung: TMP Planer und Ingenieure Solothurn, André Meier (Bauausführung)

Umsetzung:

Aus der vierspurigen Durchgangsstrasse wurde ein städtischer Strassenraum von 7.5m Breite (Versorgungsrouten Typ 1) mit einem optisch in Erscheinung tretenden Fahrstreifen von lediglich 4.75 m.

An Stelle der Unterführung besteht mit der Begegnungszone im zentralen Bereich für die Fussgängerinnen und Fussgänger eine grosszügige Quermöglichkeit. Zu Fuss

Gehende bewegen sich heute frei von Geschäft zu Geschäft, ohne dass das Auto verbannt ist. Unterschiedliche Beläge (Asphalt und Pflästerungen), Bäume und Rankgerüste, in Form und Materialien aufeinander abgestimmte Sitzgruppen, Velounterstände usw. und eine repräsentative Strassenbeleuchtung prägen ebenfalls den Charakter des Zentrums. Das Verkehrsaufkommen auf der Zentrumsdurchfahrt von Grenchen konnte um zwei Drittel auf 4'850 Fahrzeuge täglich gesenkt werden.

Geschwindigkeitsmessungen mit dem mobilen Messgerät (mit Anzeige der gefahrenen Geschwindigkeit) und Beobachtungen vor Ort zeigen in der Begegnungszone Geschwindigkeiten zwischen 20 und 30km/h (bei genügender Fussgängerfrequenz).

Bewertung der Jury:

In enger Kooperation mit dem Kanton wurden Gestalt und Betrieb der Strassen so verändert, dass aus einer Verkehrsschneise ein attraktiver und fussgängerfreundlicher städtischer Lebensraum entstanden ist. Dank guter Gestaltung und Signalisierung als Begegnungszone konnten tiefe Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs und damit ein hoher Sicherheitsgewinn erzielt werden. Intensive Öffentlichkeitsarbeit der Verwaltung, teilweise in Kooperation mit Interessengruppen (Gewerbe) begleitete und erleichterte den Planungs- und Realisierungsprozess.



Blick auf den Marktplatz, die gute Stube von Grenchen, die ganz den Fussgängern und Velofahrerinnen gehört.



Von der neuen Verkehrsorganisation profitieren namentlich auch ältere Personen, die nun ohne beschwerliche Unterführung die Strasse vortrittsbe-rechtigt queren können.

Früher lebensgefährlich, heute wieder möglich: der Familienausflug mit dem Velo auf der Hauptstrasse mitten durch die Stadt.



Baar:
Neugestaltung Bahnhofplatz
Mach mal Pause zwischen Zug und Bus und Zug

Auszeichnung in der Kategorie "Massnahmen auf Sammel- und Erschliessungsstrassen"

Baar ist ein Bahn-Bus-Knoten im Netz des Zuger Verkehrsverbunds. Vor dem Umbau wurde der Bahnhofplatz vor allem als zu breite Autostrasse wahrgenommen.

Die heutige Anordnung der Organisations- und Gestaltungselemente schafft einen grosszügigen Freiraum, der selbstverständlich wirkt und ein gemächliches Miteinander in der Begegnungszone fördert.

Ausgangslage:

Im Netz der Zugerland Verkehrsbetriebe ist Baar nach Zug der zweitwichtigste Knoten. Er verbindet ein halbes Dutzend Buslinien mit der Bahn und ab Ende 2004 mit der im Viertelstunden-Takt verkehrenden Stadtbahn Zug. Die in unmittelbarer Nähe des Ortszentrums gelegene S-Bahn-Station mit Halbstunden-Takt gehört ausserdem zum Netz der Zürcher S-Bahn, das bis Zug reicht. Der Bahnhofplatz (Süd) war eine kritische Nahtstelle von Auto-, Velo- und Fussverkehr. Als Platz wurde er nicht wahrgenommen, eher als breite Strasse mit Bevorzugung des Autoverkehrs und ständig lauernden Gefahren für alle übrigen Verkehrsteilnehmenden.

Vorgehen:

Angestrebt wurde ein optimaler und sicherer Verkehrsablauf auf einer nutzungsflexiblen Fläche, welche die Anliegen des Fahrverkehrs und diejenigen der Fussgängerinnen und Fussgänger gestalterisch miteinander verbindet. Mit dem neuen Bushof sollte die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs erhöht werden.

Zeitraum:

- Dezember 1997: Gemeinderat Baar erteilt Studienauftrag an 5 Landschaftsarchitekten
- Januar 2000: Baukredit an Gemeindeversammlung genehmigt
- Dezember 2000: Busterminal in Betrieb

Finanzierung:

Projektierungskredit 340'000 CHF,
Baukredit 3'510'000 CHF

Organisation:

Bauherrin: Einwohnergemeinde Baar
vertreten durch: Abteilung Planung / Bau
Landschaftsarchitekt: Vetsch Nipkow Partner
Landschaftsarchitekten BSLA SIA, Zürich

Umsetzung:

Grossflächige Ortsbetonplatten verleihen dem Platz Grosszügigkeit und bewähren sich bei der hohen Belastung durch den Busverkehr. Zwischen dem Aufnahmegebäude der SBB und der Überbauung Gotthard bilden Beleuchtungselemente und ein im Boden eingelassenes Wasserspiel Akzente. Locker angeordnete hochstämmige Bäume, Sitzgelegenheiten und ein Trinkbrunnen schaffen in den Randbereichen angenehme Aufenthaltszonen.

Eine filigrane Stahl-Glas-Konstruktion mit vier Bushaltestellen für die Busse in Fahrtrichtung Zug bildet ein Hauptelement der Platzgestaltung. Die Haltestellen der Busse Richtung Zürich sind gegenüber dem Bushof längs der Arkaden platziert. Taxi- und Kurzzeitparkplätze befinden sich ausserhalb des Platzes in der Nähe des Kioskes.

Die befahrbaren Platzteile im Bereich der heutigen Strasse sind im Sinne der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden (Koexistenz) auf einen langsamen Mischverkehr ausgerichtet. Dank der Signalisation als Begegnungszone bewegen sich die Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem ganzen Platz in allen Richtungen frei und sind vortrittsberechtigt.

Bewertung der Jury:

Die Anordnung der Organisations- und Gestaltungselemente schafft einen grosszügigen Freiraum, der ein gemächliches und rücksichtsvolles Miteinander in der Begegnungszone fördert, aber auch geschützte Bereiche für die zu Fuss Gehenden bietet. Die beispielhafte Gestaltung wirkt selbsterklärend.



Auf dem Bahnhofplatz bewegen sich die zu Fuss Gehenden frei auf direkten Wegen. Die Randzonen laden zu Umwegen und zum Verweilen ein, und bieten Schutz vor Regen und Sonne.

Einladende Gestaltung und Beleuchtung der Bushaltestelle vermitteln den PassagierInnen auch bei Nacht ein Gefühl von Sicherheit.





Basel:

Sichere Fussgängerübergänge im ganzen Stadtgebiet Sicherer Fussverkehr – ein Faktor der Stadtentwicklung

Auszeichnung in der Kategorie "Verkehrskonzepte, Leitbilder, Aktionsprogramme"

Erstmals wurden in der Stadt Basel mit dem Ziel, ein Verbesserungskonzept zu erarbeiten, die Fussverkehrsverbindungen erfasst und dabei 200 Problemstellen untersucht.

Beispielhaft erscheint das flächendeckende Konzept der in einen partizipativen Prozess eingebetteten Bestandenserhebung, Bewertung und nach Prioritäten etappierten Umsetzung der Verbesserungsmassnahmen. Diese kommen in erster Linie der Quartierbevölkerung zugute.

Ausgangslage:

Im Rahmen der Werkstatt Basel, eines partizipativen Prozesses, wurde die Forderung nach sicheren Fusswegverbindungen gestellt. Mit dem Ziel, ein stadtweites Verbesserungskonzept zu erarbeiten, wurde die Situation des Fussverkehrs flächendeckend erfasst. Dabei wurden über 200 Problemstellen festgehalten.

Wichtigste Probleme: Querungsmöglichkeiten fehlen, liegen nicht auf der Wunschlinie oder sind nicht sicher genug (z.B. fehlende Übersicht, fehlende Mittelinsel) namentlich für mobilitätsbehinderte Menschen (z.B. zu kurze Grünphasen) und Kinder (z.B. unangepasste Geschwindigkeiten).

Vorgehen:

Bereits in der Konzeptentwicklung wurde die Öffentlichkeitsarbeit als wichtiger Bestandteil des Projekts betrachtet. Da ein öffentliches Interesse vorhanden ist, wurden die Medien von Anfang an über den jeweiligen Stand des Projektes orientiert. Zudem werden nach verwaltungsinterner Bewilligung eines Vorhabens Anwohnende und LiegenschaftseigentümerInnen sowie weitere interessierte Kreise (Quartiervereine, Behindertenorganisationen, Schulinspektoren) schriftlich über die jeweiligen Massnahmen informiert.

Zeitraum:

- Umgesetzt oder in Umsetzung: 35 Massnahmen von 2002–2004
- In Projektierung oder in Planung: 10 Massnahmen von 2004–2005
- offen: ca. 5 weitere Massnahmen bis Ende 2005

Finanzierung:

Rahmenkredit Wohnumfeldaufwertung: 25 Mio CHF. für Projekte aus dem Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel. Bewilligter Kredit für 5 Projekte (Gundeldingen): 0.08 Mio CHF. Bewilligter Kredit für 7 Projekte (St. Johann): 1.31 Mio CHF. Bewilligter Kredit für 22 Projekte (übrige Quartiere): 1.33 Mio CHF.

Organisation:

Auftraggeberin:
Baudepartement Kt. Basel-Stadt
Am Projekt Beteiligte:
Hochbau- u. Planungsamt Kt. Basel-Stadt
ARGE Ingenieurbüro Pestalozzi & Stäheli
und Büro BC, Basel

Umsetzung:

Auf Basis eines Massnahmenkatalogs für Verbesserungen wurden für alle Quartiere konkrete Teilprojekte für Problemstellen erster und teilweise zweiter Priorität erarbeitet. Zu den Verbesserungsmassnahmen zählen neue Fussgängerquerungen, Trottoirüberfahrten, Trottoirnasen, Mittelinseln, Phasenadjustierungen der Lichtsignalanlagen und Verbesserungen der Beleuchtung. Die einzelnen Teilprojekte wurden den zuständigen Genehmigungskommissionen vorgelegt und bei deren Zustimmung publiziert. Die Umsetzung begann 2002. Inzwischen wurden etwa 35 Massnahmen ausgeführt und weitere zehn sind in Bearbeitung. Bis im Jahre 2005 sollten ungefähr 50 Vorhaben zu Lasten des Rahmenkredits Wohnumfeldaufwertung umgesetzt werden.

Nach 2005 werden Einzelmassnahmen zweiter und dritter Priorität zulasten eines neuen Rahmenkredits für den Fussverkehr realisiert. Weitere Massnahmen werden auch im Rahmen und zu Lasten von Grossprojekten (Strassensanierungen) ausgeführt.

Bewertung der Jury:

Beispielhaft – obwohl methodisch eigentlich selbstverständlich – erscheint das flächendeckende Konzept der in einen partizipativen Prozess eingebetteten Bestandenserhebung, die standardisierte Bewertung der Problemstellen und die nach Prioritäten geordnete Umsetzung der Sanierungs- und Aufwertungsmassnahmen. Die Verbesserungen kommen in erster Linie der Quartierbevölkerung und insbesondere den Kindern zugute.



Der mit einer Trottoirnase verkürzte und damit gesicherte Fussgängerstreifen ist ein probates Mittel der Schulwegsicherung.

Das durchgezogene Trottoir schafft klare Vortrittsverhältnisse und bedeutet insbesondere für ältere oder gehbehinderte FussgängerInnen einen Komfortgewinn.





Biel: Begegnungszone Zentralplatz Zentrale Begegnungszone

Auszeichnung in der Kategorie "Massnahmen auf Hauptverkehrsstrassen"

Der Zentralplatz, ein Identifikationsort, Kreuzungspunkt wichtiger innerstädtischer Achsen und Verkehrsknoten, täglich von einigen zehntausend Menschen zu Fuss und auf Rädern durchquert, wurde zur Begegnungszone umgebaut. Regelung und Ordnung des Verkehrs funktionieren dank strenger und sorgfältiger Gestaltung. Dies wurde strassenverkehrsamtlich bestätigt.

Der Schweizer Heimatschutz schrieb zu dem: "Der Stadt Biel ist es gelungen ... den öffentlichen Raum ... neu in Wert zu setzen...".

Nicht nur ungezählte FussgängerInnen flanieren täglich über den Zentralplatz oder gönnen sich dort eine Pause, sondern auch über 1200 Busse, 5000 Velos und 12000 Autos queren die Begegnungszone im Herzen von Biel.

Ausgangslage:

Der Zentralplatz ist der zentrale Ort im stadt-räumlichen Gefüge, eine Schlüsselstelle für die grossen Raumachsen, aber auch ein Verkehrsknotenpunkt und bedeutender Identifikationsort im Zentrum der Stadt.

Die Begegnungszone mit einer Ausdehnung von 55m x 70m wird täglich von 10'000 – 12'000 Fahrzeugen befahren. An Werktagen queren 5000 – 6000 Velos und 1200 Busse mit insgesamt 25'000 bis 30'000 Personen an Bord den Platz. Im Durchschnitt steigen täglich 5500 PassagierInnen ein und aus. Der Platz ist nicht nur Verkehrsknoten, sondern dient zeitweise auch als Markt- oder Festplatz.

Vorgehen:

Ziel war es, die Achse Bahnhof – Zentralplatz – Altstadt aufzuwerten. Der Zentralplatz sollte ein neues, städtebaulich hochstehendes Erscheinungsbild als zentraler öffentlicher Platzraum mit vielfältigen Nutzungen und Funktionen erhalten.

Zeitraum:

- Studienauftrag: 1997
- Planung und Projektierung: 1997–2000
- Umbau: Juli 01 – April 02
- Eröffnung: Frühling 2002
- Inbetriebnahme der Begegnungszone: Dezember 2002

Finanzierung:

Demontage (inkl. Massnahmen Denkmalpflege Schutzdach, Brunnen und Lichtmast versetzen) 850'000 CHF; Platzgestaltung (inkl. Sanierung der Betonbrücke, Entwässerung, Belag) 2'000'000 CHF; Platzbegrenzung (Betonkranz) 280'000 CHF; Möblierung (Beleuchtung, Bäume, Bänke, Velounterstand, Pfosten) 745'000 CHF; Verkehrsbetriebe (Anpassungen Fahrleitungen) 390'000 CHF; Signalisation 17'000 CHF; Total Baukosten 4'282'000 CHF.

Organisation:

Bauherrschaft: Städtische Baudirektion, Abteilung Infrastruktur, Tiefbauamt

Umsetzung:

Der streng rechteckige Platz mit hellem, gelblichem Asphaltbelag, begrenzt durch ein breites Betonband, erscheint als grosszügig dimensionierte Ganzheit.

Die sparsame Möblierung mit mobilem Grün, einem historischen Brunnen, Bänken und einer ehemaligen Tramstation mit Uhr sowie die sanften Übergänge zwischen den Fahrbahnen (signalisiert als Begegnungszone) und den Flächen, die dem Fuss- und teilweise dem Veloverkehr vorbehalten sind, unterstützen diese Wirkung. Nachts erhellen vier haus hohe Mastenleuchten und einzelne Bodenleuchten den Platz.

Die 85%-Geschwindigkeit von 24km/h wird als tolerierbarer Wert betrachtet. Die Auswertung der sechs verschiedenen Geschwindigkeitsmessungen ergab, dass 74% der gemessenen Fahrzeuge unter 20km/h fahren.

Bewertung der Jury:

Die subtile Regelung und Ordnung des rollenden Verkehrs auf minimalen Fahrbahnenflächen funktioniert dank strenger Ausformung und sorgfältiger Detailgestaltung. Trotz relativ hohen Fahrzeugfrequenzen ist es gelungen, für FussgängerInnen einen sicheren und attraktiven Platz mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen. Der Platz verdient seinen Namen wieder zu Recht.



Biel - Centralplatz/Platzraum. Blick von oben rechts.



Wie um 1900 herrschen heute wieder fast paradiesische Verhältnisse für die Fussgängerinnen und Velofahrer in der Begegnungszone Zentralplatz.



Lyss: Bahnhofstrasse, Begegnungszone Einkaufen statt Parkieren

Auszeichnung in der Kategorie "Massnahmen auf Sammel- und Erschliessungsstrassen"

Anlieger und Kundschaft wurden vor der Umgestaltung sowohl durch Parkplatz Suchende als auch durch unangepasst Fahrende belästigt.

Mit der Reduktion des Parksuchverkehrs wurde ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrsberuhigung geleistet. Zur Attraktivität der Einkaufsstrasse tragen aber auch das markante Dach beim Bahnhof und die einheitliche Gestaltung von Fassade zu Fassade bei.

Ausgangslage:

Der geradlinige Strassenraum zwischen Ortszentrum und Bahnhofbereich mit Erschliessungs-, Aufenthalts- und Dienstleistungsfunktion ist beidseits von Geschäftshäusern und Restaurants begrenzt. Die Gestaltung mit einer verkehrsorientierten Strassenaufteilung genügte den veränderten Nutzungsbedürfnissen und den Ansprüchen bezüglich Attraktivität und Sicherheit nicht mehr.

Vorgehen:

Zur Zeit der Planung existierte eine einzige Begegnungszone im Versuchsbetrieb (Burgdorf) als Vorbild. Massgebend war für Lyss die Zielsetzung der Schaffung einer attraktiven, fussgängerfreundlichen Promenade mit Zentrumscharakter als Alternative zu den grossen Einkaufszentren wie auch zu den städtischen Zentren Bern und Biel. Ausserdem sollte die Durchführung von sportlichen und festlichen Anlässen und Märkten möglich sein.

Zeitraum:

- Bauliche Realisierung: März bis August 2000
- Einführung der Begegnungszone: 2003

Finanzierung:

Umgestaltungsarbeiten: 1'185'000 CHF; Überdachung beim Bahnhof: 250'000 CHF; Gesamtkosten: 1'435'000 CHF. Finanzierung Strassenbau: Gemeinde Lyss 80%, SBB 5%, GrundeigentümerInnen 15%; Finanzierung Überdachung: Gemeinde Lyss 50%, Eigentümer Zentrum La Tour 50%

Organisation:

Auftraggeberin:
Gemeinde Lyss, Bauabteilung
Am Projekt Beteiligte:
Berz Hafner + Partner AG, Bern (Planung), Urbanum AG, Lyss (Projektierung + Ausführung), Elisabeth Aellen, dipl. Arch. TU Wien, Nidau (Gestaltung)

Umsetzung:

Mit verschiedenartigen Gestaltungselementen (Bäume, Bänke, Überdachung, Pflästerungen, jedoch keine vertikalen Versätze) wurden die baulichen Voraussetzungen für die Einführung einer Begegnungszone geschaffen. Die Einbahnregelung wirkt dem Parksuchverkehr entgegen.

Drei neu angelegte Plätze (der erste bei der Einfahrt in die Bahnhofstrasse, ein zweiter auf halber Wegstrecke und der dritte vor dem Eingang zum Bahnhof) laden zum Verweilen ein und mahnen zu vorsichtigem Fahren. Eine Allee von Laubbäumen, im Wechsel mit leichten, nur 3m hohen Beleuchtungskandelabern, prägt die grosszügige Lysser Flaniermeile.

Durch eine kluge Materialwahl bleiben die verschiedenen, nahtlos ineinander übergehenden Verkehrsbereiche (Fahrbahn, Parkplätze, Fussgängerbereiche) optisch identifizierbar. Die Hektik auf der vorher zum Teil in beiden Richtungen befahrbaren Bahnhofstrasse ist einem harmonischen Mit- und Nebeneinander von Fuss-, Velo- und motorisiertem Verkehr gewichen.

Bewertung der Jury:

Zur Attraktivität der Einkaufsstrasse trägt neben der markanten Überdachung beim Bahnhofsingang die einheitliche Gestaltung von Fassade zu Fassade bei, die sich auch auf Privatgrund erstreckt. Die zahlreichen anliegenden Geschäfte profitieren dank eines veränderten Einkaufsverhaltens von der Umgestaltung. Nach wie vor relativ viel Platz beansprucht die zeitlich beschränkte Parkierung. Mit der Reduktion des Parksuchverkehrs wurde jedoch ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrsberuhigung geleistet.



Verkehr in der Gegenrichtung zur Einbahnstrasse ist nicht nur den FussgängerInnen erlaubt, sondern auch den Velofahrenden. Die freundliche Atmosphäre wirkt sich positiv auf die Geschäftsumsätze aus.



Etwa die Hälfte der Bahnhofstrasse gehört seit der Neugestaltung den zu Fuss Gehenden allein. Die restlichen Flächen stehen dem ruhenden Verkehr oder als Begegnungszone allen VerkehrsteilnehmerInnen gleichermassen zur Verfügung. Voraussetzung für die Koexistenz in der Einkaufsstrasse ist die niedrige Geschwindigkeit.

Solothurn: Vernehmlassungsbericht zum Langsamverkehr in der Stadt Arbeitsinstrument für die Planung des Fuss- und Veloverkehrs

Auszeichnung in der Kategorie "Verkehrskonzepte, Leitbilder, Aktionsprogramme"

Der Vernehmlassungsbericht ist ein neuartiges Beurteilungs- und Arbeitsinstrument für die Analyse der bestehenden Fuss- und Velowegverbindungen und die Entwicklung von Massnahmenbündeln zur Verbesserung des Netzes. Dank der umfassenden Bestandsaufnahme können oft statt aufwändiger baulicher Massnahmen valable Alternativen gefunden werden.

Ausgangslage:

Solothurn verfügt über ein zufrieden stellendes Netz von Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr. Die Qualität besteht vor allem in der Netzdichte. Der Vernehmlassungsbericht will mit unterschiedlichsten Massnahmen insbesondere auf schwächere Verkehrsteilnehmende Rücksicht nehmen und so die Lebens- und Wohnqualität aller gezielt verbessern. Ziel ist ein dichtes Netz, dessen Einzelteile einmal dieser, einmal einer anderen Benutzergruppe angemessen erscheinen.

Vorgehen:

1. Überprüfung der Grundlagen: Räumliche Voraussetzungen, Potenziale für den Langsamverkehr, Vorgaben aus der Ortsplanung. 2. Bewertung bestehender Konzepte. 3. Erarbeitung von Massnahmenbündeln. 4. Vorschläge zur Finanzierung und Umsetzung. 5. Zielvorgabe als Massstab für die Erfolgskontrolle. 6. Regelmässige Kontrolle des Zielerreichungsgrades.

Zeitraum:

- Projektbeginn Arbeitsgruppe Langsamverkehr: Dezember 2001
- Kenntnisnahme durch Planungskommission: Juni 2003
- Mitwirkungsverfahren bis November 2003
- Überarbeitung Konzept bis 2004

Finanzierung:

Kosten des Vernehmlassungsberichts: 42'000 CHF. Bis Frühjahr 2004 realisierte oder beschlossene Massnahmen: ca. 1.5 Mio CHF.

Organisation:

Auftraggeberin:
Stadtbauamt Solothurn, Bernhard Straub (Projektleitung)
Am Projekt Beteiligte:
Sigmaplan AG, Bern, GrobPlanung GmbH, Herzogenbuchsee

Umsetzung:

Teil 1: Für die Analyse des bestehenden Netzes wurde ein Beurteilungsinstrument auf der Basis eines geografischen Informationssystems (GIS) entwickelt. Aus der Netzbewertung wurden Prioritäten zur Beseitigung von Lücken und für Netzergänzungen abgeleitet.

Die Anwendung des Berichts als Arbeitsinstrument für die Planung von Verbesserungen im Langsamverkehrsnetz erfolgt (da die Datenbank einzelne Knoten und Strecken genau lokalisieren kann) entweder laufend (Unterhalt, Erschliessungsplanung) oder gezielt (Anpassungen im Rahmen allgemeiner Tiefbauarbeiten, Planungen). Dies geschah insbesondere bei der Erarbeitung der flankierenden Massnahmen zur A5.

Teil 2: Das Begehren, die seit 1981 bestehende Fussgängerzone Altstadt (tageszeitabhängige Wechselsignalisation) in eine Begegnungszone umzuwandeln, wurde (unter anderem mit Hilfe des oben genannten Arbeitsinstruments) geprüft. Die differenzierte Anwendung der Kriterien für die Festlegung der Zonenabgrenzung führte klar zur Empfehlung, die ganze Altstadt in eine Begegnungszone zu integrieren.

Bewertung der Jury:

Der Teil 1 des Vernehmlassungsberichts stellt eine neuartige systematische Erhebung und Klassierung des Langsamverkehrsnetzes nach Benutzerkategorien dar. Dieses Arbeitsinstrument erlaubt den raschen Zugriff auf Informationen zum Zustand bestimmter Netzteile, die Beurteilung der Zumutbarkeit für bestimmte Benutzergruppen und das Abwägen der Vor- und Nachteile von alternativen Verbindungen. Entsprechende Anwendungen sind bereits in verschiedene Projekte (z.B. Knotensanierungen) und Konzepte (z.B. Begegnungszone) eingeflossen. Die in Teil 2 empfohlene Umwandlung der Fussgängerzone Altstadt in eine Begegnungszone erscheint allerdings nicht restlos überzeugend.



Innerhalb der Altstadt bestimmen traditionelle Materialien den Strassenbau. Moderne Elemente, die z.B. Fussverkehrsverbindungen sichern, indem sie wildes Parkieren verhindern, sind vielleicht keine Zierde aber dafür sehr wirksam.

Auch Einzelmassnahmen, geplant und realisiert mit Hilfe und auf der Basis des "Vernehmlassungsberichtes zum Langsamverkehr in der Stadt Solothurn" können den Fussgängerinnen und Velofahrern das Leben erleichtern.





Baugenossenschaft Hagenbrünneli: Siedlung Lerchenberg, Zürich Getrenntes wieder gemischt

Auszeichnung in der Kategorie "Massnahmen auf Sammel- und Erschliessungsstrassen"

Fragwürdig wirkt der Fussgängerstreifen in dieser typischen Quartierstrasse einer städtischen Wohnsiedlung, ein Indiz für eine Fehlplanung der Sechzigerjahre. Die Genossenschaft als Eigentümerin der Siedlung hat in Eigeninitiative die Sanierung der Erschliessung an die Hand genommen.

Die Neugestaltung mit begrenzten finanziellen Mitteln steht im Sommer 2004 kurz vor dem Abschluss, es fehlen nur noch die Sitzbänke. Aus Kostengründen bleibt z.B. das Trottoir in der neuen Begegnungszone bestehen.



Der Verkehrsraum der Wohnsiedlung aus den 60er-Jahren war auf Verkehrstrennung ausgelegt, mit entsprechenden Problemen. Eine vollständige Neukonzeption im Mischprinzip war aus finanziellen Gründen nicht möglich.

Die private Bauherrschaft setzte daher auf eine massvolle, kleinräumige und übersichtliche Umgestaltung. Durch diese wurde das Wohnumfeld angenehmer und für den Langsamverkehr sicherer. Das Modell ist übertragbar auf andere "autogerechte" Wohnquartiere der letzten Jahrzehnte.

Ausgangslage:

Der Verkehrsraum der Wohnsiedlung Lerchenberg wurde Ende der 60er-Jahre auf Verkehrstrennung ausgelegt. Die bekannten Schwächen dieses Prinzips sind die räumliche Dominanz des Autoverkehrs, die nicht immer angepasste Fahrweise und daraus folgend die Gefahren für alle Verkehrsteilnehmenden. Zudem waren wichtige Fussverkehrsbeziehungen (Wunschlinien) unübersichtlich oder durch Bepflanzung verunmöglicht.

Vorgehen:

In der Analysephase konnten mit einer Bewohnerumfrage (Fragebogen an alle Haushaltungen) verschiedene Schwachstellen eruiert und die von Bauherrschaft und Planungsteam gemachten Beobachtungen bestätigt werden.

Zeitraum:

- Planung ab Herbst 2002
- Projektierung Frühling bis Herbst 2003
- Ausführung Januar bis April 2004

Finanzierung:

Für die Behebung der konzeptionellen Mängel und die gestalterische Aufwertung des Strassenraumes standen 300'000 CHF zur Verfügung.

Organisation:

Auftraggeberin:

Baugenossenschaft Hagenbrünneli, Zürich
Am Projekt Beteiligte:
Planer: Stadt_Raum_Verkehr, Birchler+Wicki, Zürich; Landschaftsplaner: Quadra GmbH, Frau G. Hoppe, Zürich; Ingenieur: M. Sommer, Bassersdorf; Tiefbau: Tius AG, Uster; Gärtner: Brenner AG, Zürich

Umsetzung:

Aus finanziellen Gründen war eine vollständige Neukonzeption im Mischprinzip nicht möglich. Die Bauherrin beschränkte sich aber auch nicht auf "harte" Verkehrsberuhigungsmassnahmen wie Schwellen und Pfosten, sondern setzte auf die Gesamtwirkung einer massvollen Umgestaltung. Diese ist kleinräumig und zugleich übersichtlich.

An zwei wichtigen, bis anhin für den Fussverkehr ungenügend gestalteten, respektive fehlenden Wunschbeziehungen wurden die Fahrbahnflächen auf Trottoirniveau angehoben. Dadurch sind zwei Platzflächen entstanden, die mit einem Farbauftrag versehen und mit einer Rundbank ausgestattet sind.

Auf die Verbreiterung der eher schmalen Trottoirs wurde verzichtet, weil die Strasse nach der Umgestaltung und Signalisation als Begegnungszone (Tempo 20) von den Fussgängerinnen und Fussgängern vermehrt mitbenutzt werden soll.

Bewertung der Jury:

Das Modell ist übertragbar auf andere "autogerechte" Siedlungen und Wohnquartiere der letzten Jahrzehnte. Durch die Umgestaltung wurde das Auto im Wohnumfeld nicht verbannt – die Parkieranlagen sind nach wie vor komfortabel anzufahren – aber die Strassenräume sind viel angenehmer und sicherer für Velos und namentlich für Fussgängerinnen und Fussgänger.



Zürich:

Mobilspiele 2003

Mobilität ist Kultur – Macht Verkehr glücklich?

Auszeichnung in der Kategorie "Öffentlichkeitsarbeit"

Seit 2001 verfügt Zürich über eine Mobilitätsstrategie. Zu deren Zielsetzungen gehört auch ein Wandel der Mobilitätskultur. Interventionen in Strassen der Innenstadt sollten dazu Anstösse vermitteln.

Das Echo aus der Bevölkerung war sehr positiv. Doch wurden auch Zweifel bezüglich der Wirksamkeit einer solchen Kampagne laut. Die Verwaltung rechnet mit positiven Auswirkungen auf Folgeprojekte.

Ausgangslage:

Seit 2001 verfügt die Stadt Zürich über ein neues Grundlagenpapier für die Verkehrspolitik: die Mobilitätsstrategie. Darin enthalten ist die Erkenntnis, dass eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik auch von einem Kulturwandel abhängt: Die Verkehrsteilnehmenden müssen die Mobilitätsstrategie

mit umsetzen, indem sie ihr Mobilitätsverhalten neu ausrichten. Hierfür wurde für den Zeitraum 2001 bis 2003 vom Stadtrat ein Budget bereitgestellt und die Broschüre "Mobilität ist Kultur", eine populäre Übersetzung der Mobilitätsstrategie, realisiert.

Vorgehen:

Die Mobilspiele hatten zum Ziel, dass die Verkehrsteilnehmenden auf ihre Rolle und ihre Verantwortung verwiesen werden, dass sie sich mit ihrem Mobilitätsverhalten auseinandersetzen und dabei Mobilität nicht mehr als ein Hauptproblem der Stadt, sondern als etwas Positives wahrnehmen. Spielerische Interventionen in der Innenstadt sollten irritieren, zum Lachen bringen und zum Nachdenken anregen.

Zeitraum:

- Vorbereitung: November 2002 bis Juni 2003
- Durchführung: 5. Juni bis 24. Oktober 2003

Finanzierung:

Konzeption und Umsetzung (inklusive Material): 180'000 CHF. Dank der Unterstützung durch verschiedene städtische Betriebe konnten die Kosten für ein Kommunikationsprojekt dieser Grössenordnung vergleichsweise gering gehalten werden.

Organisation:

Auftraggeberin:
Stadt Zürich, Mobilität ist Kultur (Projektleitung)

Am Projekt Beteiligte:
Anstalt für Gestaltung, Vreni Bazzan,
Roland Jaggi (Design + Umsetzung)

Umsetzung:

Kernstück der Kampagne waren spielerische Interventionen im Bereich der Innenstadt. Von Anfang Juni bis Ende Oktober 2003 wurden Fussgänger, Velofahrerinnen, öV-Passagiere, AutomobilistInnen und alle übrigen Verkehrsteilnehmenden angesprochen. Das Hauptgewicht lag bei Menschen ab ca. 12 Jahren, die in der Lage sind, ihre Mobilität aktiv zu gestalten.

Elemente waren zur Hauptsache Markierungen, Signale und Inschriften in einheitlichem Farbton, häufig an Stellen, wo sie überraschten oder sogar verwirrten, ohne aufdringlich zu wirken oder mit erhobenem Mahnfinger fertige Lösungen zu postulieren.

Weitere Kommunikationsmassnahmen wie Inserate, Postkarten, Internetauftritt, Info tafeln, Tram- und Strassenplakate vermittelten vertiefte Informationen. Ein Wettbewerb und ein Aktionstag, an welchem Passantinnen und Passanten an der Bahnhofstrasse ihre Meinung zum Thema Mobilität abgeben konnten, rundeten das Projekt ab.

Bewertung der Jury:

Mit einem neuen und originellen Ansatz, der das Thema Mobilität spielerisch angeht, wurde innerhalb der Kampagne "Mobilität ist Kultur" ein breites Publikum erreicht. Die Reflexion des eigenen Verkehrsverhaltens ist dabei ein wichtiger Schritt für eine sichere Verkehrskultur.



Himmelwärts geht der Blick.

Ist vielleicht der Um-Weg das Ziel?





A pied, c'est sûr

Mobilité des piétons:
Prix de l'innovation

A pied, c'est sûr

Prix de l'innovation de la mobilité des piétons 2004



Conditions

Le Prix de l'innovation de la mobilité des piétons – "A pied, c'est sûr" a été lancé pour la cinquième fois en décembre 2003. Le concours s'adressait aussi bien aux communes, ingénieurs de la circulation, architectes, organisations ou entreprises, qu'aux personnes ou aux groupes qui s'engagent en faveur de la sécurité des piétons. Les projets déposés devaient avoir été réalisés. A défaut, leur réalisation devait être garantie.

Catégories

- Concepts de mobilité, plans directeurs ou programmes d'action
- Mesures concernant des routes principales
- Mesures concernant des routes collectrices et/ou de desserte
- Communication: sensibilisation et information

Critères

- Efficacité du point de vue de la sécurité routière
- Attractivité et confort pour les piétons
- Caractère novateur: aspect visionnaire
- Intégration des personnes concernées
- Finances: efficacité des moyens engagés
- Applicabilité à d'autres villes et communes
- Promotion de la mobilité piétonne (santé, économie d'énergie)

Prix de l'innovation 2004

Granges: Un centre-ville attractif et sûr pour les piétons

Distinction:

Baar: Réaménagement de la place de la gare

Bâle: Des traversées piétonnes sûres dans tout le périmètre urbain

Bienne: Zone de rencontre de la Place Centrale

Genève: Les Yeux de la Ville

Giubiasco: Programme communal pour la modération de la circulation et la promotion de la mobilité douce

Lyss: Bahnhofstrasse, zone de rencontre

Soleure: Rapport de consultation sur la mobilité douce en ville

Zurich, coopérative Hagenbrünneli: Quartier Lerchenberg

Zurich: Mobilspiele 2003



Bienne

Zone de rencontre de la Place Centrale

Zone de rencontre centrale

Distinction, catégorie Mesures concernant des routes principales

La Place Centrale, lieu d'identification, carrefour d'axes urbains importants et interface des transports publics, traversée quotidiennement par quelques dizaines de milliers de piétons et de cyclistes a été transformée en zone de rencontre.

La régulation et la réglementation du trafic fonctionnent grâce à une conception sobre et judicieuse qui a été approuvée par le Service des ponts et chaussées. "La ville de Bienne a réussi... à revaloriser... l'espace public" a par ailleurs déclaré Patrimoine suisse.

Vue aérienne. Non seulement d'innombrables piétons flânent quotidiennement sur la Place Centrale ou s'y offrent une pause mais plus de 1200 bus, 5000 cyclistes et 12'000 voitures traversent cette zone de rencontre au cœur de Bienne.

Situation initiale

La Place Centrale constitue le centre de l'espace urbain. C'est un lieu-clé par rapport aux axes qui la traversent mais aussi une interface des transports publics et un lieu d'identification du centre-ville.

D'une dimension de 55m/70m, la place est quotidiennement traversée par 10'000-12'000 véhicules. Les jours ouvrables, 5'000-6'000 vélos y passent ainsi que 1200 bus avec 25'000-30'000 personnes à bord. Ce sont, en moyenne, 5'500 passagers qui montent et descendent à cet endroit.

La place n'est pas seulement une interface des transports publics. Elle est parfois aussi utilisée comme place du marché ou pour des fêtes.

Démarche

L'objectif était de revaloriser l'axe gare – Place Centrale – vieille ville et de créer la liaison vers le lac attendue depuis longtemps.

En tant qu'espace public central aux fonctions diverses, il fallait donner à la place une nouvelle apparence d'un haut niveau urbanistique.

Période

- Mandat d'études: 1997.
- Planification et projection: 1997–2000.
- Transformation: juillet 2001 – avril 2002.
- Inauguration: printemps 2002.
- Entrée en vigueur de la zone de rencontre: décembre 2002.

Financement:

Démontage (y.c. entretien de l'abri et déplacement de la fontaine et des lampadaires) 850'000 CHF; aménagement de la place (y.c. assainissement du pont en béton, drainage et revêtement) 2'000'000 CHF; mobilier (éclairage, arbres, bancs, abri vélos, poteaux) 745'000 CHF; transports publics (adaptation des lignes électriques) 390'000 CHF; signalisation 17'000 CHF; total des coûts de réalisation: 4'282'000 CHF.

Organisation

Maîtres de l'ouvrage: Direction des travaux publics de la ville, Département des infrastructures, Office du génie civil.

Réalisation:

Parfaitement rectangulaire, avec un revêtement d'asphalte jaune clair, et délimitée par une large bande de béton, la place apparaît comme un ensemble aux dimensions généreuses.

La sobriété du mobilier (bacs de végétaux mobiles, fontaine historique, bancs, ancienne station de tram avec son horloge) et les transitions douces entre la chaussée (signalisée comme zone de rencontre) et les surfaces réservées aux piétons et aux cyclistes appuient cet effet de grandeur. La nuit, la place est éclairée par quatre mâts-lampadaires ainsi que par des lampes au sol. La vitesse de 24 km/h dans 85% des cas est considérée comme une valeur acceptable. L'analyse des six mesures de vitesses révèle le fait que 74% des véhicules contrôlés circulent au-dessous de la vitesse de 20km/h.

Evaluation du jury

Les subtiles régulation et réglementation de la circulation sur des surfaces de chaussées minimales fonctionnent grâce à une forme stricte et une conception soignée jusque dans les détails. En dépit d'un nombre assez élevé de véhicules, il a été possible de créer une place sûre et attractive de haute qualité pour les piétons. La place mérite à nouveau pleinement son nom.



Biel - Caricature/Photogram. Bienne - Jean-Louis



Comme vers 1900, des conditions quasi paradisiaques règnent à nouveau aujourd'hui pour les piétons et les cyclistes dans la zone de rencontre de la Place Centrale.

Genève

Les Yeux de la Ville

Aménagements éphémères dans les rues de la Ville de Genève

Distinction, catégorie Communication: sensibilisation et information

Sept tronçons de rues ont été aménagés en zones piétonnes ou en zones de rencontre. Pendant trois mois, ceux-ci devaient avoir un impact sur la façon de vivre des habitants dans l'espace urbain et sur leur mobilité.

L'action a incité les habitants à reconsidérer leurs habitudes en matière de mobilité. Elle a aussi permis de dissiper certaines craintes et résistances face aux mesures de modération de la circulation.

La rue Beulet. Le paysage de sièges et de jeux stationnés dans la rue, durant les trois mois estivaux, à l'ombre d'une flore méridionale, a constitué une scène pour diverses manifestations.

Place de Saint-François, des écoliers peignent en toute sécurité dans l'espace public.



Situation initiale

L'expérience de l'action "En ville sans ma voiture", couronnée de succès en 2001, a fourni l'occasion à l'administration de la Ville de développer un programme d'aménagements de rues éphémères, en sept lieux différents. Elle a choisi des rues dont les habitants étaient motivés et dont le trafic était faible ou de transit. Quelques lieux déjà voués aux piétons devaient aussi être animés par cette action.

Démarche

L'être humain à pied a été placé au centre du projet. Un espace urbain protégé, lui permettant de prendre possession de la rue, de rencontrer des gens et de contempler le ciel, lui a été octroyé. La rue a ainsi pu être habitée collectivement et permettre la rencontre et le jeu.

Le critère des aménagements était, d'une part, d'avoir un impact sur la façon de vivre au sein de l'espace urbain et sur les habitudes en matière de mobilité et, d'autre part, de prouver leur utilité au quotidien.

Période

- Début de la planification: janvier 2003.
- Processus participatif: printemps 2003.
- Durée des aménagements: du 20 juin au 23 septembre 2003.
- Démontage: jusqu'au 30 septembre 2003.

Financement

Les coûts de planification et de réalisation des sept projets se sont élevés à 300'000 CHF.

Organisation

Les projets ont vu le jour grâce à une collaboration entre des associations d'habitants, des architectes et des artistes et le Service d'aménagement urbain et d'éclairage public de la Ville. Certains projets ont été ébauchés

par les habitants eux-mêmes, d'autres par des architectes mandatés, qui avaient de l'expérience dans les démarches participatives, en collaboration avec les personnes concernées.

Réalisation

Les tronçons de rues choisis ont été signalés de façon temporaire comme zones piétonnes ou zones de rencontre. Des mesures organisationnelles, telles que l'inversion de rues à sens unique ou la suppression de places de stationnement, ont parfois été prises pour obtenir une diminution du trafic motorisé. Du fait de la durée limitée de l'action, une procédure d'autorisation simplifiée a pu être entreprise. Le respect des limitations de vitesse temporaires était garanti par la combinaison des aménagements, des manifestations et de la présence des usagers non motorisés.

Durant les trois mois estivaux, d'innombrables manifestations, en partie spontanées, ont eu lieu: alors que la Ville organisait chaque semaine des concerts et des représentations théâtrales et cinématographiques, les associations d'habitants ont mis sur pied des festivals de cuisine et de danse, des marchés aux puces, des cours de Tai-chi et des grillades.

Evaluation

Certains aménagements ont convaincu les riverains de la nouvelle solution proposée, d'autres, en raison notamment du manque d'habitants dans les environs et d'habitudes bien ancrées, ont eu du mal à s'imposer.

Dans l'une des rues, la grande majorité des commerçants et habitants se sont alliés pour faire circuler une pétition pour le maintien de l'aménagement. Un projet est actuellement à l'étude.

Evaluation du jury

L'action a incité les habitants à repenser leurs habitudes en matière de mobilité. Elle a aussi permis de dissiper des résistances face aux mesures de modération de la circulation ainsi que des peurs face aux conséquences négatives telles que le bruit des fêtes ou celui des enfants.

Pendant ces trois mois, l'occasion a été offerte à plusieurs associations et communautés étrangères de sortir de l'ombre et de se faire connaître. L'espace public est devenu un espace de vie et non plus en priorité un espace pour le trafic.





Sicuro a piedi

Premio per l'innovazione nella
mobilità pedonale

Sicuro a piedi Premio per l'innovazione nella mobilità pedonale 2004



Condizioni e svolgimento

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

Premio per l'innovazione 2004:

Grenchen: A piedi in centro in modo sicuro e piacevole

Distinzioni:

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

Giubiasco:

Concetto comunale per la moderazione del traffico e la promozione della mobilità lenta Piazza con rotonda e velocità 30 km/h

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

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 rotonda centrale.

Il linguaggio formale degli interventi proposti è chiaro e valorizza gli spazi pubblici.

Situazione di partenza:

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.

Procedura:

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.

Tempistica:

- la sistemazione esemplare di Via Rompeda, del 1997 (facente parte della strada storica del Gottardo) è già stata segnalata in occasione dell'ultimo con-

Le strade che dipartono dalla rotonda di Piazza Grande sono dotate di una fascia centrale multiuso che facilita l'attraversamento pedonale anche in presenza di forte traffico. I pannelli indicatori discreti contribuiscono a dare un'immagine più vivibile al borgo di Giubiasco.

La chiesa e il versante opposto della piazza sono collegati da un percorso che idealmente attraversa la rotonda.

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

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 rotonda 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.

