

ODENSE

Descrizione del contesto

Odense è la terza maggiore città della Danimarca, con 140.000 abitanti, ma nell'area urbana limitrofa risiedono altre 30.000 persone.

E' collocata al centro dell'isola di Funen collegata alla terraferma da un'autostrada.. La ferrovia è situata nella zona nord della città e funge da confine sociale. I gruppi con reddito più elevato vivono a sud della ferrovia. preferibilmente nella città medioevale, mentre la classe operaia vive nei quartieri settentrionali .

Durante gli anni '50 e '60 si è sviluppata una edilizia monofamiliare su larga scala nella periferia di Odense. Queste nuove case erano abitate principalmente dalle famiglie benestanti. I gruppi a reddito più basso si trovavano nelle parti più vecchie della città

La pianificazione dell'uso del suolo a quel tempo era fortemente influenzata dall'aumento della proprietà dell'auto. L'idea dominante nella pianificazione era quella di ricostruire la città a favore del libero uso dell'auto. Il piano del 1962 per l'anello stradale includeva un sistema ad anello e di strade di accesso, progettato per passare attraverso il centro medioevale della città. Un piano stradale modificato fu finalmente approvato nel 1977. Il nuovo piano abbandonava l'idea del libero uso dell'auto nella città. Dalla metà degli anni '70 le facilitazioni per i pedoni, i ciclisti, il trasporto pubblico ed il rinnovo urbano "soft" erano diventate le priorità fondamentali. Per la fine del 1987, stata portata a termine una rete completa di percorsi ciclo-pedonali.



Figura 1. La Danimarca e Odense.

Progetto

La pianificazione ambientale del traffico

Nel 1976 è stato sviluppato un nuovo piano dei trasporti per migliorare il traffico nell'area urbana.

Vengono qui descritti tre schemi per la pianificazione ambientale del traffico:

- la pianificazione ambientale del traffico nell'intera area urbana di Odense;
- la pianificazione ambientale del traffico nel centro di Odense;
- il progetto chiamato "strade sicure verso le scuole".

Questo piano includeva quattro differenti aspetti:

1. una rete stradale generale;
2. una rete pedonale;
3. il miglioramento del trasporto pubblico;
4. alcune misure per la limitazione del traffico.

Esistevano diverse ragioni per sviluppare nuovi metodi nella pianificazione ambientale del traffico. Uno era naturalmente la protesta pubblica per la costruzione di nuove strade. Inoltre era importante ridurre la velocità delle macchine nelle aree costruite ad un livello che fosse accettabile dai pedoni e dai ciclisti.

Cronistoria del processo

Il piano dei trasporti indicava le aree nelle quali era necessario progettare dei piani di dettaglio per attuare alcune misure di moderazione del traffico. Queste aree prescelte erano delimitate dalle strade principali, che dividevano la città in un certo numero di aree locali. Le strade destinate al traffico motorizzato includono anche percorsi separati pedonali e ciclabili a lato della carreggiata. Per l'attraversamento della carreggiata sono previste delle isole pedonali e ciclabili di sicurezza. Il sistema stradale nelle aree residenziali viene trasformato in "Aree a Velocità Moderata" e "Aree Residenziali e per il Gioco" (simili ai woonerven olandesi).

Strategia

Aree a velocità moderata

L'obiettivo è quello di migliorare le condizioni per i pedoni ed i ciclisti. Gli automobilisti non dovrebbero guidare a velocità superiori ai 30 Km/h (velocità raccomandata). Le misure per la moderazione del traffico sono state introdotte per ridurre la velocità dei veicoli in modo tale che i guidatori non siano indotti a superare i 30 Km/h. La distanza tra queste misure, come dossi rallentatori, incroci rialzati, "colli di bottiglia", e verschwenkung, non dovrebbe superare i 100 metri (verschwenkung è un sistema per cui la carreggiata viene ristretta prima su un lato e poi sull'altro lato ad intervalli di 100 metri, ottenendo il restringimento con l'allargamento dei marciapiedi, con l'introduzione di aiuole o alberi, o altri sistemi simili. Come risultato, gli automobilisti devono guidare in una sorta di zigzag lungo la strada.) La carreggiata ed il marciapiedi devono essere separati e chiaramente riconoscibili.

Effetti della pianificazione ambientale del traffico

Nel 1982, è stato fatto uno studio sugli effetti di questi schemi e per fornire linee guida per il futuro nell'intera area urbana di Odense. Sono state selezionate otto aree che presentavano vari tipi di misure per il controllo del traffico e differenti tipi di sistemi stradali. Nello studio erano incluse aree commerciali con edilizia marginale, aree puramente residenziali, e le strade intorno alle scuole. Il tipo di misure variava a seconda delle esigenze particolari dell'area. Le indagini sono

state fatte in quattro "Aree a Velocità Moderata", in due "Aree Residenziali e per il Gioco" ed in due aree che contenevano misure individuali.

Per quel che è stato possibile sono stati comparati i dati sul numero di veicoli, la velocità ed il numero di incidenti, prima e dopo l'implementazione delle misure restrittive del traffico.

In alcune aree, il cambiamento nella strada è stato piccolo ed il periodo successivo all'introduzione delle misure troppo breve per fornire un quadro oggettivo degli effetti. Inoltre sono stati spediti 2000 questionari ai residenti, alle organizzazioni ed alle autorità dell'area selezionata (sono stati restituiti solo 940 ma 670 di questi contenevano informazioni supplementari). E' stato prodotto anche un filmato per valutare l'efficacia delle misure.

Questo filmato è stato anche usato per spiegare questo nuovo tipo di politica del traffico al pubblico.

La riorganizzazione del traffico ha avuto un ampio effetto nella riduzione del numero di veicoli. La velocità degli automobilisti è diminuita considerevolmente (tranne che in un'area). La diminuzione della velocità è dipesa in gran parte dal tipo di misura restrittiva del traffico usata e dalla distanza di questi meccanismi. Nella maggioranza delle aree sono stati registrati molti meno incidenti.

Conclusioni delle indagini

Aree a velocità moderata

Il traffico pedonale e quello motorizzato devono essere separati. L'obiettivo principale è di modificare il comportamento degli automobilisti in modo che ciclisti possano usare la strada con maggiore facilità e che i pedoni la possano attraversare senza paura. La possibilità di modificare il comportamento degli automobilisti dipende in gran parte dal carattere della strada e dalla quantità di traffico.

E' importante ricostruire le strade con un volume di traffico relativamente alto in modo tale che il traffico possa scorrere tranquillamente ma con un flusso costante. Se le macchine si mantengono su una velocità di 25-30 Km/h non è necessario fermarsi.

La distanza tra le misure restrittive del traffico su strade lunghe e rettilinee non dovrebbe superare gli 80 metri. I dossi hanno un effetto migliore sulla riduzione della velocità degli *verschwenkung* o del restringimento della carreggiata.

Il dosso rallentatore a "K" con effetto differenziato per le auto e per gli autobus è l'esempio migliore di tutti i tipi. Esso ottiene l'effetto desiderato e permette all'automobilista una guida ragionevolmente confortevole se egli viaggia alla velocità raccomandata.

Il restringimento della carreggiata ottiene qualche effetto solo se solo se in combinazione con dossi rallentatori e *verschwenkung*.

Il trasporto pubblico

Le strade utilizzate dal trasporto pubblico non dovrebbero contenere misure restrittive del traffico. Solo in casi particolari, dovuti a considerazioni di sicurezza stradale, possono essere necessarie misure di questo tipo. Una possibilità è la costruzione di dossi rallentatori circolari combinati con delle rampe. Questo tipo di dossi sono più adatti al traffico di bus.

Per concludere, gli effetti delle misure restrittive del traffico sono strettamente correlate al tipo di misure adottate. L'esperienza ha dimostrato che le misure che sono state pianificate esaurientemente ottengono i migliori risultati e sono meno soggette a vandalismi.

In futuro andrebbero fatti dei tentativi per progettare ed integrare queste misure nell'ambiente urbano esistente in modo che possano diventare una parte "naturale" della strada. Esse non dovrebbero essere progettate in unità isolate ma come gruppo destinato ad un progetto complessivo.

Il futuro della pianificazione ambientale del traffico

Il Comune di Odense ha aderito alle seguenti linee guida per l'implementazione futura delle misure di restrizione del traffico:

Nelle aree residenziali bisognose di un rinnovamento, le misure di restrizione del traffico dovrebbero essere sviluppate come parte integrata di un rinnovo urbano "soft".

Nelle altre aree le misure di restrizione del traffico possono essere sviluppate a spese degli abitanti locali. Fanno eccezione le misure progettate per assicurare strade sicure verso le scuole e le superfici rialzate all'entrata di una proprietà edilizia.

Le strade pericolose per i pedoni, i bambini ed i ciclisti e con alti volumi di traffico dovrebbero essere migliorate per aumentare la sicurezza stradale con l'introduzione di isole pedonali, piste ciclabili, semafori pedonali, ecc.

Un gruppo differente di misure più tradizionali saranno applicate sulle maggiori strade di attraversamento. I fondi pubblici necessari per l'implementazione saranno forniti dal bilancio municipale.

Il centro cittadino di Odense

Il centro cittadino copre approssimativamente un'area di 1 chilometro quadrato. A nord è delimitato dalla ferrovia e da una strada primaria, a sud invece dal fiume Odense e da una strada di distribuzione. La terza strada maggiore - una strada primaria - attraversa il centro della città ed è parte di una importante connessione nord-sud attraverso la città. In passato, il traffico era consentito proprio nel cuore della città, e molte di queste strade portavano più di 10.000 veicoli al giorno. Esistevano molte strade a senso unico ed Odense era conosciuta come una città nella quale ci si perdeva facilmente. Poiché il traffico di attraversamento penetrava nel centro della città, l'area pedonale era molto ridotta nelle dimensioni. La sua parte centrale era lunga solo 200 metri, ed aggiungendo le strade pedonalizzate minori la lunghezza totale non superava i 600 metri.

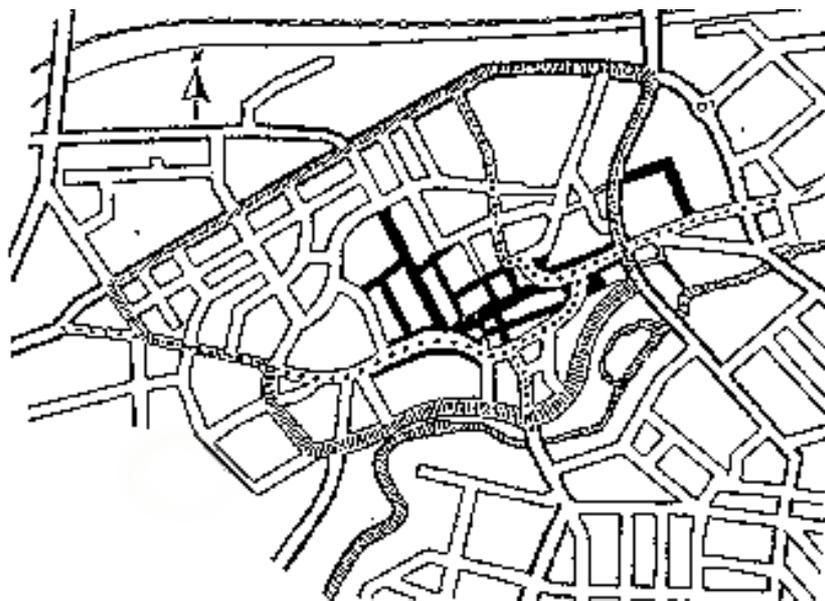


Figura 2. Il centro cittadino di Odense

Non esistevano inoltre facilitazioni per i ciclisti. C'erano solo alcuni percorsi ciclabili lungo le strade maggiori che portavano in centro e lungo la connessione primaria nord-sud, ma nella, e attraverso, la città i ciclisti non venivano considerati.

Il sistema pubblico dei trasporti è costituito da un sistema radiale che comprende sei strade attraverso il centro della città. Il servizio era buono, e solo pochi passeggeri dovevano percorrere più di 200 metri per raggiungere il centro.

Riassumendo i problemi principali del centro cittadino erano:

l'area pedonalizzata era eccessivamente piccola;
l'ambiente urbano era povero a causa degli alti flussi di traffico nel centro cittadino la maggior parte dei quali erano di attraversamento;
il sistema stradale non era gerarchizzato e strutturato;
le attrezzature per i ciclisti erano pessime.

Il comune di Odense decise di creare un migliore ambiente urbano per il centro. Gli obiettivi principali erano:

il traffico privato doveva muoversi al di fuori della maggior parte delle aree centrali;
bisognava creare una circonvallazione;
bisognava rendere disponibili degli spazi di parcheggio più facilmente accessibili;
il sistema del trasporto pubblico doveva mantenere un alto livello di penetrazione nel centro cittadino;
le strade pedonalizzate dovevano essere estese, in combinazione con un miglioramento delle aree commerciali;
bisognava pianificare una rete ciclabile da connettere a quella esistente;
andavano attrezzati spazi migliori per il parcheggio delle biciclette;
era necessaria l'istituzione di alcuni parcheggi all'interno della circonvallazione per le soste brevi degli automobilisti nel centro,
era necessaria l'istituzione di alcuni parcheggi di corrispondenza nell'area esterna.

Il sistema stradale

La circonvallazione consisteva in due strade primarie e di una di distribuzione. Alcune strade centrali sono state chiuse al traffico privato, ed è stato creato un nuovo sistema di indicazione delle strade. Sulla circonvallazione ci saranno le indicazioni per le altre città della regione del Funen e per tutti i maggiori parcheggi all'interno della circonvallazione.

Area pedonale

L'area pedonale è stata più che raddoppiata nelle dimensioni, creando un'intera rete di isole pedonali nella maggioranza delle zone centrali della città. L'ambiente nell'area pedonalizzata sarà reso migliore, più vario ed interessante.

Percorsi ciclabili

Sono stati costruiti due percorsi ciclabili attraverso il centro della città, uno nord-sud ed uno est-ovest, connessi alla rete esistente.

Esistono percorsi ciclabili ordinarie su ambo i lati delle strade principali (questo tipo è delimitato da cordoni in pietra) e piste ciclabili (che sono separate dal traffico automobilistico da una linea bianca e con pavimentazione dipinta in rosso). Una rete ciclabile distinta corre attraverso il centro città, incluso un percorso che porta attraverso una strada pedonale. Per facilitare l'attraversamento dei principali incroci è stato installato un sistema semaforico per le biciclette. La costruzione di questi percorsi ciclabili fa parte dello studio pilota danese portato avanti in quattro città. Il proposito di questo studio è di acquistare esperienza nella dotazione di facilitazioni per i ciclisti nelle aree urbane.

Clermont Ferrand

Descrizione del contesto

Di origine romana, oggi capitale dell'Auvergne, Clermont Ferrand (100.000 abitanti) è un notevole centro industriale e sede di università.



Strategie

Il compatto e raccolto centro storico non è stato pedonalizzato, ma anzi è ricco di parcheggi multipiano. L'Amministrazione Comunale ha puntato su buoni servizi di trasporto urbano ed ha creato una rete di corsie Bus riservate, tutte pavimentate con blocchetti di cemento di colore giallo, che si evidenziano da sole favorendone il rispetto. Anzi questo accostamento del grigio scuro dei tappeti bituminosi delle carreggiate con il giallo delle corsie Bus costituisce un tema ambientale dominante nella città.

Questo uso intelligente e sistematico di materiali di colore contrastante diventa in un certo senso tipico delle varie funzioni assegnate agli spazi pubblici.

Nell'attuare il piano del traffico sono stati realizzati molti interventi di vera e propria ristrutturazione stradale combinando le sistemazioni del traffico con il verde urbano e gli arredi per i passeggeri dei mezzi pubblici.

Quantunque tranquilla città della provincia francese e quindi caratterizzata da una circolazione calma e disciplinata, l'Amministrazione Comunale ha largamente sparso paletti e colonnotti antiauto per preservare taluni spazi pedonali dal contagio della sosta abusiva.

Il sistema della circolazione stradale

L'anello stradale centrale di Clermont, tutto intorno alla collina del centro storico, dominato dalla scura mole della cattedrale in pietra lavica, è costituito da ampi boulevards con corsie Bus centrali, che passano tangenti alla grande piazza De Jaude, vasto ed animato piazzale alberato nel quale si evidenzia la statua equestre di Vercingetorige.

Il servizio di trasporto pubblico

A Clermont Ferrand la stazione delle autolinee è centralissima e ciò favorisce l'attrattiva e l'impiego dei mezzi pubblici da e per le località vicine.

Arredo urbano

Nei lavori di sistemazione stradale e della posa degli impianti e degli arredi si è anche rivelato importante, nei limiti del possibile, fare delle previsioni complete ed installare tutto insieme nel senso di raggruppare tutte le componenti riducendo i pali ed eliminando gli ingombri evitabili. Ciò presuppone un'attenta progettazione a monte per non lasciare al caso o allo stillicidio di interventi slegati tra loro, l'assetto definitivo.

Le grandi aiuole verdi hanno bordi di pietra, o di cemento bianco, tutti piuttosto alti in modo da evitarne il sormonto da parte dei pedoni frettolosi.

Ciò che più colpisce è l'attento studio dei dettagli: molte corsie, per la sosta parallela al marciapiede ad esempio, sono delimitate non già da strisce bianche, ma da bordure di cemento rialzate, ponendo quindi tale corsia a quota intermedia tra carreggiata e marciapiede. Anche le apparecchiature di controllo del traffico sono state rielaborate nel design, cosicché, le cosiddette "lanterne semaforiche" sia veicolari che pedonali, costituiscono componenti tecniche modernizzate che tentano di conciliarsi con il resto degli arredi stradali ricorrendo a forme atipiche: inoltre molti semafori sono alimentati con fibre ottiche.

Il centro storico di Clermont Ferrand

Per quanto riguarda le strette strade del centro storico pedonalizzate, Clermont ha adottato lo schema classico, oggi divenuto quasi di prammatica ovunque: abolizione dei marciapiedi; pendenze al centro; griglie di deflusso poste lungo l'asse centrale; pavimentazione pedonale a disegni geometrici; uso di almeno due materiali diversi per colore e tessitura.

Nel centro storico ci sono peraltro alcune zone, non vaste, pedonalizzate, intendendosi con tale termine l'assenza totale di traffico su ruote (ovviamente con le solite eccezioni: soccorsi, mezzi di servizio, acqua gas, luce, polizia e pompieri). Per il carico e lo scarico ordinario gli orari sono e devono essere molto rigidi. Ad ogni ingresso di tali zone pedonali una bacheca riporta la pianta e il regolamento vigente nella zona

Parcheggi

Quasi tutte le città francesi hanno già realizzato un discreto numero di parcheggi, che vengono considerati indispensabili al recupero ambientale della città, anzi il presupposto per risanare l'immagine urbana.

La provincia francese ha già sostanzialmente provveduto costruendo, o favorendo la costruzione, di numerosi parcheggi sopra e sotto suolo. In relazione a ciò, sulle larghe carreggiate sono apparse corsie distinte e riservate a chi è espressamente diretto al parcheggio. Altro criterio di sana utilizzazione degli spazi pubblici in centro, applicato a Clermont, è quello di ricavare dovunque possibile posti di sosta, anche pochi ma opportunamente inseriti nel giuoco delle aree laterali, delle pertinenze stradali, o degli spazi verdi senza peraltro sacrificare aiuole e fioriere né gli spazi per i pedoni adeguatamente attrezzati.

Conclusioni

Se tutto non è perfetto nelle città francesi molti interventi sono apprezzabili. Per contro, le città italiane non possono seguitare a piangere sul degrado montante, senza fare nulla per arrestarlo.