

Le tendenze applicative

La scelta della tipologia da adottare

Le misure inizialmente usate erano quelle di controllo del volume di traffico. Le comunità hanno spostato l'attenzione verso le misure di controllo della velocità.

In quartieri con maglie ortogonali l'introduzione di chicane riduce la velocità e il traffico di attraversamento può risultare bilanciato tra le diverse strade della maglia. Le chiusure totali sono utili sulle strade locali per tenere lontano il traffico di attraversamento, mentre sulle strade di collegamento è bene predisporre adeguate misure di controllo della velocità.

I restringimenti potrebbero essere più utili delle chiusure parziali delle strade perché queste sono facilmente violabili.

Il cammino degli interventi di moderazione del traffico parte da alcune misure preferite, ma con l'esperienza se ne evidenziano i limiti e quindi si provano altre misure, anche perché le strade, e quindi i loro problemi, non sono sempre le stesse.

Le esperienze condotte in molti Paesi europei hanno evidenziato che una maggiore sicurezza nella mobilità è determinata dalla capacità progettuale di soddisfare i bisogni dell'utenza rendendo innaturali i comportamenti a rischio, inducendo una graduale e volontaria modifica dei comportamenti sociali riferiti alla mobilità urbana nel suo complesso.

Il compito prioritario è quello di ricercare la motivata eliminazione degli impedimenti passivi (normativi e progettuali) in modo da raggiungere un elevato standard di sicurezza attiva (comportamentale) nella circolazione stradale.

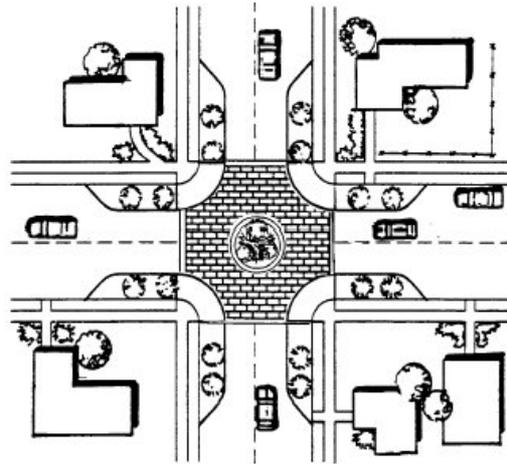
La combinazione delle misure

Le misure di moderazione del traffico vengono spesso combinare fra loro per migliorare i risultati ottenibili in un medesimo intervento puntuale.

Accompagnare i restringimenti con misure di deviazione della traiettoria in senso orizzontale o verticale.

I restringimenti laterali delle carreggiate con dossi a monte e a valle, o si possono collocare isole circolari in corrispondenza di intersezioni a T.

Restringimenti laterali in serie e isole centrali per simulare delle chicane.



Dosso e choker (Bellevue, WA)



Deviatore e chiusura (San Jose, CA)



Isola centrale e neckdown (Eugene, OR)



Platea rialzata e neckdown (Toronto)



Isola centrale e chokers
Tallahassee, FL



Isola centrale e platea rialzata
Boulder, CO



Attraversamento rialzato e choker
West Palm Beach, FL



Isola centrale e dosso
Montgomery County, MD



Isola centrale e choker
San Jose, CA



Choker e isola centrale
Portland, OR



Platea rialzata e choker
Beaverton, OR



Platea rialzata e isola centrale
Sarasota, FL

esigenza di combinare le misure lungo una data strada o in dato quartiere

una sola misura opportunamente spaziata in modo regolare, perché l'uniformità aiuta a capire il programma di moderazione del traffico

le misure potrebbero essere poste a breve distanza, ma potrebbero variare in modo che il conducente non si abitui ai medesimi movimenti in ciascun punto critico.

la predicibilità è preferibile rispetto alla sorpresa

La restrizione della visione potrebbe condurre gli autisti responsabili a maggiore cautela. Tuttavia tali cambiamenti potrebbero creare problemi per i conducenti meno responsabili.

Un altro parametro da valutare è la distanza reciproca dei punti; se tali punti non sono vicini, la loro efficacia è minima, ma i residenti sono le persone che più di altre devono passare per i punti di rallentamento e quindi li subiscono maggiormente.

GLI INTERVENTI LUNGO L'ASSE E GLI INTERVENTI COORDINATI

L'esperienza tedesca suggerisce che la moderazione del traffico dovrebbe essere pianificata su un'area vasta, ma senza esagerare, perché altrimenti è difficile raccogliere consensi sul piano. In particolare, una volta stabilita la funzione delle singole strade, gli interventi di moderazione del traffico devono essere concepiti a "pacchetto", ovvero come combinazioni di elementi misti, anche ripetuti, calibrati e da realizzarsi per fasi logiche, in modo da ottenere una più equa ripartizione del traffico locale e quindi la vivibilità delle aree urbane su larga scala.

Le misure costruttive finalizzate alla moderazione della velocità devono essere tali da non rappresentare corpi estranei, che creerebbero un pericolo e, pertanto, non dovrebbero avere necessità di essere presegnalate: l'automobilista sarebbe altrimenti costretto a prestare la sua attenzione agli elementi moderatori anziché a quanto avviene sulla strada.

GLI INTERVENTI LUNGO L'ASSE

1) Le strade o zone residenziali

La via residenziale capovolge l'impostazione della strada comune, permettendo l'integrazione e non la separazione degli utenti.

In tali strade vigono particolari regole di circolazione e protezione dei pedoni e dell'ambiente, per cui le auto devono viaggiare a bassa velocità e i pedoni hanno la precedenza e possono attraversare ovunque.

Richiedono una particolare attenzione nell'introduzione di elementi di arredo che devono avere alcune caratteristiche: essere numerosi, integrati e tali da rendere riconoscibile la specificità dell'area. Il verde ha un ruolo fondamentale nella moderazione del traffico: alberi, arbusti e fiori articolano e abbelliscono lo spazio, sottolineando gli angoli in cui è prevalente la funzione di soggiorno; dal punto di vista ecologico il verde crea un microclima più adatto all'uomo, abbassa le punte di caldo estive (fino 2-3 gradi), diminuisce l'inquinamento e filtra le polveri presenti nell'aria, mentre, dal punto di vista psichico, il verde ha una funzione insostituibile perché l'assenza di contatto con l'elemento naturale crea gravi disturbi, specie nei bambini.

Per la sosta, la riorganizzazione della sede stradale permette di recuperare ampie superfici destinandole alla sosta e al movimento pedonale. La velocità ridotta dei veicoli, a causa di strettoie e piccoli rilievi della pavimentazione, non si traduce in maggiori tempi di percorrenza, in quanto si ha una velocità più bassa ma uniforme.

2) Le "Zone 30"

Effetti in rapporto agli obiettivi fissati:

- ✓ limitazione nell'uso dell'automobile
- ✓ riduzione degli incidenti
- ✓ minor inquinamento acustico e da gas di scarico
- ✓ maggiore sicurezza nel lasciare camminare i bambini per strada
- ✓ equa divisione dello spazio fra i diversi utenti, facilitando la coesistenza

I risultati tedeschi dimostrano che si possono ottenere:

- ✓ riduzioni del livello di rumore da 4 a 5 dbA
- ✓ diminuzione del consumo di carburante e dell'inquinamento da gas di scarico, dal 10 al 30%

GLI INTERVENTI COORDINATI

La creazione di itinerari sicuri e attraenti, in modo da decongestionare il sistema di trasporto pubblico e privato, specie per gli spostamenti di vicinato.

1) I percorsi e le aree pedonali

“percorsi pedonali protetti” sono itinerari, espressamente ideati per l’utenza debole, con dispositivi di moderazione del traffico applicati presso le intersezioni, nonché dalla continuità altimetrica del percorso.

Il “livello di protezione” può essere più o meno forte (percorsi interamente protetti, parzialmente protetti e dedicati).

I percorsi interamente protetti sono di fatto canali che in cui la macchina è bandita. La progettazione di tali percorsi deve rispecchiare le esigenze dell’utente-pedone, per accessibilità, fruibilità, capacità di attrattiva, sicurezza.

I percorsi parzialmente protetti sono strade con marciapiedi. Un ambito pedonale di dimensioni adeguate crea psicologicamente l’idea di trovarsi in uno spazio apposito, lontano dal dominio invasivo dell’automobile; inoltre la “distanza” rende superflui elementi di “barriera” come i parapiedi.

I percorsi dedicati sono percorsi strutturati per gli utenti più deboli: percorsi casa-scuola per i ragazzi aiutati nei tratti difficili dagli anziani, “shopmobility paths”, la messa a disposizione di elettroscooter per chi non è in grado di sostenere lunghi percorsi facendo acquisti nei centri o in strade commerciali o nei parchi; percorsi-guida naturali (basati su sistemi di orientamento affidati a percezioni: odore tipico, suono abituale, ecc.) ed artificiali (basati su sistemi di direzione a terra) per non vedenti, dove indizi acustici, tattili ed olfattivi fungono da indicatori di direzione.

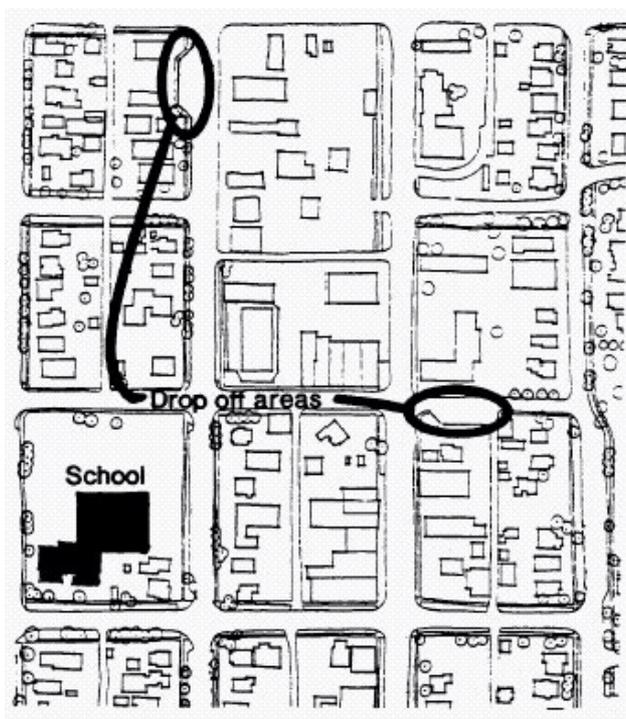
Possono essere presenti altre misure integrative per incentivare la mobilità pedonale ed aumentare la sicurezza.

La protezione del percorso casa-scuola

La gran parte dei genitori accompagna a scuola i propri figli in auto per poi proseguire il proprio tragitto verso il luogo di lavoro.

L’obiettivo è ridurre gli incidenti vettura-bambino fino a reintrodurre la possibilità di consentire l’accesso diretto dei bambini alle strutture scolastiche o di svago, evitando la presenza dei genitori e contribuendo alla crescita sociale del bambino.

Negli Stati Uniti esistono le cosiddette “drop-off zone for schools” (aree in cui far scendere i ragazzi dalle macchine a due isolati di distanza dalla scuola)
 Per il successo è essenziale una adeguata informazione dei genitori e dei ragazzi.



I percorsi urbani senza barriere architettoniche

I problemi principali che un disabile incontra nell’ambiente urbano sono:

Fattori negativi riscontrabili in un ambiente urbano	Effetti sul disabile visivo	Effetti sul disabile con invalidità motoria
flussi di traffico veicolare elevato	disorientamento; insicurezza nell’attraversamento;	insicurezza nell’attraversamento
continuo mutamento delle condizioni strutturali (immobili, arredo urbano, infrastrutture)	disorientamento; pericolosità per la presenza di ostacoli lungo i percorsi;	difficoltà o impedimento nel movimento; pericolosità per ostacoli lungo i percorsi;
eccessiva lunghezza delle distanze da percorrere	affaticamento;	affaticamento; necessità di accompagnatore ;
scarsa accessibilità ai mezzi di trasporto pubblici	necessità di affidarsi ad un accompagnatore vedente;	impossibilità dell’uso del mezzo pubblico;
manutenzione insufficiente delle infrastrutture stradale	insicurezza per l’irregolarità della superficie di calpestio;	insicurezza per le irregolarità della superficie;
segnaletica orizzontale e verticale, impianti semaforici ed altre modalità di comunicazione	difficoltà nella localizzazione (strisce pedonali, fermata mezzi pubblici, impianti semaforici); disorientamento in luoghi estesi (piazze, stazioni).	fasi semaforiche non adeguate alla velocità del disabile; difficoltà nella localizzazione di percorsi a lui congeniali.

È importante la cura dell'*adattabilità*, cioè la possibilità che l'oggetto/ambiente possa adattarsi alle esigenze dell'utente adeguandosi alle sue caratteristiche o a cambiamenti di utenza che possono avvenire nel corso del tempo.

E' consigliabile evitare soluzioni speciali ricercando una normalità d'immagine. La corretta soluzione sarà quella che risulta funzionale per molti (criteri di semplicità), senza essere connotata per una specifica utenza.

È necessario affrontare il problema attraverso la predisposizione delle principali alternative tipologiche possibili. L'obiettivo è quello di garantire ai pedoni anziani e ai bambini, e quindi anche ai disabili, la possibilità di:

- avere una maggiore autonomia di spostamento;
- avere tutte le informazioni necessarie per spostarsi liberamente;
- poter usufruire autonomamente dei mezzi di trasporto pubblici;
- potersi muovere senza pericolo o timori all'interno di settori o aree urbane specifiche.

La creazione di itinerari ciclabili

Aumenta il numero di persone che lasciano l'auto preferendo la bicicletta, con: riduzione dell'inquinamento da gas di scarico e acustico, minore richiesta di parcheggi, maggiore qualità della vita, particolarmente nelle aree residenziali.

Le agevolazioni possono essere realizzate attraverso:

- l'applicazione della segnaletica orizzontale e/o verticale;
- l'inserimento sulla carreggiata di elementi fisici, come dissuasori e isole di protezione;
- la costruzione di interventi puntuali adeguati allo scopo;
- l'inserimento di parcheggi ciclabili.

Le isole ambientali

L'identificabilità delle zone si può ottenere:

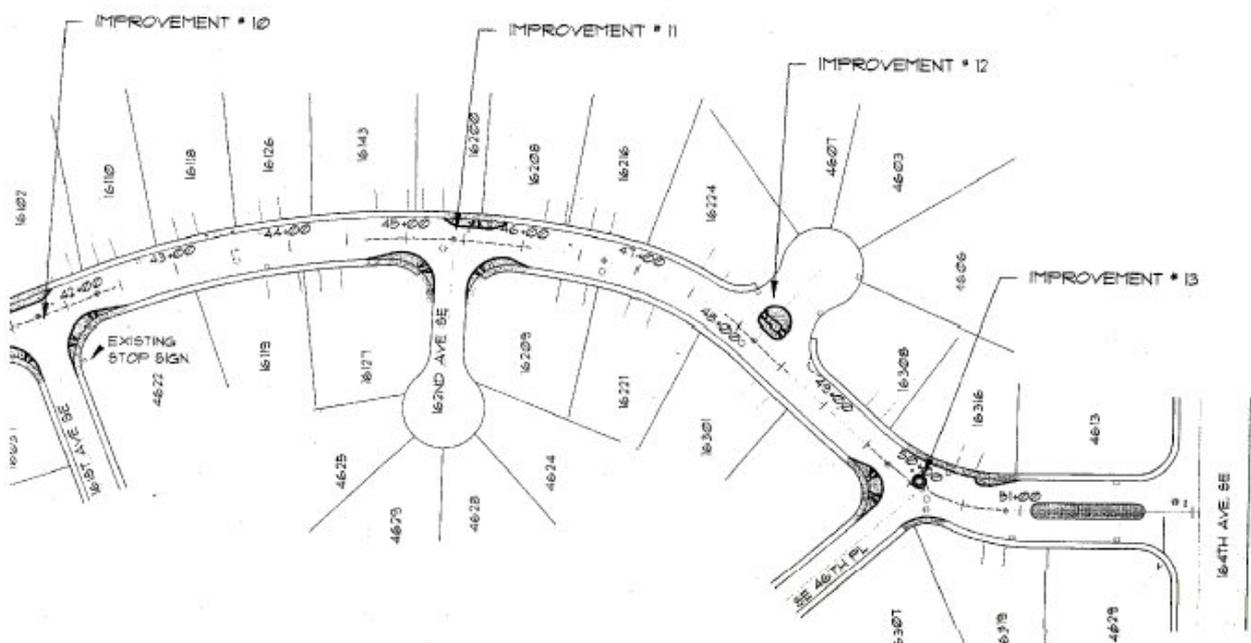
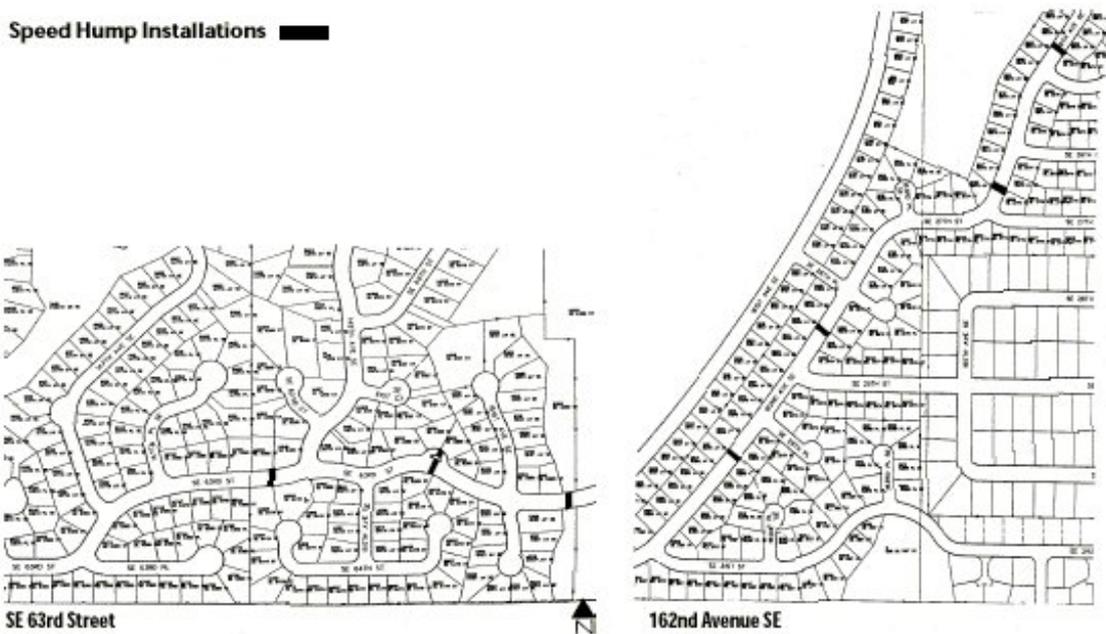
- all'interno, mediante l'applicazione di strumenti fisici e integrati di moderazione della velocità;
- all'esterno, attraverso un trattamento degli ingressi che spezzi la continuità visiva della strada, creando zone a porta.

Le zone a traffico limitato

L'obiettivo di questa *misura amministrativa* consiste nella riduzione coercitiva del volume di traffico in aree e orari determinati

Le aree oggetto di tale misura dovrebbero essere trattate anche con altri sistemi di moderazione, per evitare la crescita della velocità dei veicoli ammessi in assenza di un volume di traffico significativo.

L'urbanistica residenziale



Intervento a Bellevue (WA), negli Stati Uniti