



Mozione 25.2.2018

Più vita nei quartieri: valorizzazione dello spazio stradale grazie alla generalizzazione delle strade 20 km/h e 30 km/h (strade orientate all'insediamento) e misure adeguate per le strade orientate al traffico

Il Canton Ticino nel gennaio 2017 ha redatto le nuove Linee guida *“Concezione dello spazio stradale all'interno delle località - Dimensionamento, moderazione, arredo e segnaletica”*.

Nella sua premessa il capo del Dipartimento del territorio, on. Zali, indica: *“Le strade all'interno delle località sono luoghi di vita. Servono al transito di veicoli, ciclisti e pedoni, ma sono anche spazi per l'interazione sociale, il commercio, la sosta e lo svago di interi quartieri e paesi. La loro multifunzionalità è una ricchezza da promuovere. Già dagli anni Novanta gli interventi di moderazione del traffico mirano a migliorare la sicurezza di tutti gli utenti della strada, garantendo nel contempo la fluidità del traffico. Da allora molti progetti sono stati realizzati e si sono accumulate utili esperienze. Anche il quadro territoriale e normativo è cambiato. Gli orientamenti federali e cantonali in materia di sviluppo territoriale chiedono di promuovere uno sviluppo urbano di qualità, evitando la continua dispersione degli insediamenti e sostenendo la riqualificazione e la cura degli spazi pubblici. La legislazione ambientale impone il miglioramento della qualità dell'aria e la riduzione dell'inquinamento fonico. Analogo discorso va fatto in relazione al traffico e alla crescente saturazione delle arterie stradali. Non da ultimo, sono aumentate le esigenze e la sensibilità della popolazione in merito alla tutela del paesaggio e alla qualità di vita nelle città, nei borghi e nei villaggi. Le nuove Linee Guida sostituiscono la Direttiva sulla moderazione del traffico del 2004 e si adattano al mutato quadro, estendendo il concetto di “moderazione” e integrando quello di “riqualificazione”*.

Se gli obiettivi di garantire un'elevata sicurezza e la fluidità del traffico rimangono prioritari, altrettanta attenzione va data alla cura e alla valorizzazione dell'insieme dello spazio stradale, a beneficio della vivibilità e dell'attrattiva dei quartieri attraversati e del benessere di tutti."

Con la presente mozione puntiamo a riqualificare tutti i quartieri, rendendoli più vivibili e meno rumorosi per gli abitanti, e anche a diminuire gli incidenti di cui sono vittime i pedoni. Chiediamo pertanto al Municipio di attivarsi per l'attuazione delle nuove Linee guida cantonali *"Concezione dello spazio stradale all'interno delle località Dimensionamento, moderazione, arredo e segnaletica"*.

Strade orientate all'insediamento e piazze

In particolare si tratta di progettare e realizzare in modo generalizzato nelle strade orientate all'insediamento:

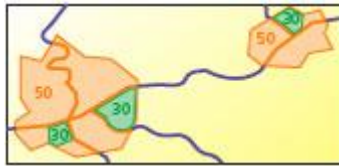
a) strade 20 km/h (zona d'incontro)

"Le zone d'incontro comprendono tratte di carreggiata situate in quartieri residenziali o commerciali dove i pedoni hanno la precedenza. La velocità è fissata a un massimo di 20 km orari. a velocità massima consentita è di 20 km/h. I veicoli possono accedervi senza limitazioni. Il parcheggio è regolamentato. I pedoni hanno la precedenza, ma non devono ostacolare inutilmente i veicoli a motore." (fonte TCS)

b) strade 30 km/h (zona 30)

"Una zona 30 comprende tratte di carreggiata sulle quali le attività della popolazione sono privilegiate rispetto alla circolazione. Misure di limitazione della velocità ricordano che essa è fissata a un massimo di 30 km orari. Vigè la precedenza da destra. Il ciclista passa per primo. I pedoni non hanno la precedenza, ma possono attraversare dove vogliono. Generalmente, per tale motivo, non ci sono passaggi pedonali. Si raccomanda prudenza: dei bambini potrebbero giocare sulla strada in uno spazio limitato. Essi non dovrebbero tuttavia ostacolare il traffico." (fonte TCS).

Lo sviluppo del concetto di zona 30 è cambiato molto grazie ai passi avanti compiuti nelle grandi città come Losanna e Zurigo (agli inizi del nuovo millennio ha creato 80 zone 30 in un anno), ma anche tante cittadine medie e piccole (es. Könitz - BE).



Prima: situazione nelle città svizzere fino agli inizi del secondo millennio (paragonabile a Lugano oggi), con zone 30 come eccezioni.



Oggi: zone 30 estese nei quartieri delle città svizzere al di fuori degli assi principali nei quartieri, che possono pure essere moderati secondo modelli 50/30 dell'UPI (cosa che riteniamo debba ad esempio essere fatta per motivi turistici sulla strada del lungo lago).

A complemento chiediamo pure di realizzare in ogni quartiere almeno una piazza vivibile, elemento centrale (accanto alle case di quartiere) per rendere vivi i quartieri.

Strade orientate al traffico

Con la presente mozione chiediamo anche di adottare le misure consigliate dal Cantone nelle strade orientate al traffico, con il coinvolgimento di architetti e paesaggisti e con l'accompagnamento delle commissioni di quartiere o assemblee dei genitori quali consulenti.

Chiediamo pure l'aggiornamento dei semafori secondo indicazioni dell'Associazione mobilità pedonale Svizzera (allegato).

Conclusioni

Per i motivi sopraelencati invitiamo il lodevole Consiglio comunale a voler risolvere:

1. La mozione è accolta.
2. Di conseguenza il Municipio è incaricato di presentare un messaggio per l'attuazione a Lugano della linea guida "*Concezione dello spazio stradale all'interno delle località - Dimensionamento, moderazione, arredo e segnaletica*", e in particolare per la progettazione e la realizzazione di zone 20km e 30 km nelle strade orientate all'insediamento, e per la realizzazione di almeno una piazza vivibile per ogni quartiere. Il Municipio presenta inoltre delle misure consigliate dal Cantone e da Mobilità pedonale Svizzera per le strade orientate al traffico.
3. Il Municipio è incaricato del seguito della procedura.

Con i migliori saluti

Raoul Ghisletta, Nicola Schönenberger, Danilo Baratti, Simona Buri,
Marco Jermini, Carlo Zoppi

FAQ Semafori pedonali



Foto: Christine Bärlocher

Situazione iniziale

Tempi di attesa troppo lunghi: Il tempo di attesa dei pedoni dura più di 40 secondi.

Tempo sul verde troppo corto: I tempi sul verde e sull'arancione sono troppo corti per poter attraversare la strada.

Conflitti con i veicoli che curvano («verde con abituale»): Il semaforo è verde sia per i veicoli che curvano sia per i pedoni, situazione che può dar luogo a conflitti sulle strisce pedonali.

Cosa dice la legge ?

I tempi di attesa, così come i tempi sul verde, non sono definiti, ma vengono adattati alla situazione.

Conformemente alla norma sulla circolazione senza ostacoli (SN 640 075) il tempo sul verde deve essere calcolato su una velocità di 0,8 m/s al fine di garantire alle persone a mobilità ridotta un tempo sufficiente per attraversare la strada.

La norma per i semafori (SN 640 837) prevede al minimo 4 secondi sul verde per attraversare, più min. 2 secondi sull'arancione, cioè al minimo 6 secondi in totale. Secondo il parere di Mobilità pedonale Svizzera, i pedoni non dovrebbero, ove possibile, aspettare al semaforo più di 30 secondi, massimo 40. E non più di 7 secondi se il semaforo è provvisto di un pulsante.

Secondo le situazioni possono essere applicate due misure al fine di ridurre i conflitti con i veicoli che curvano: concedere un tempo di anticipo ai pedoni o stringere la curva per rallentare i veicoli.

A chi rivolgersi ?

Contatti il servizio mobilità del suo comune per via elettronica o postale (in seguito trova un esempio).

Modello di lettera alla polizia

Mittente-i

Servizio di polizia

Luogo, data

Tempo verde per pedoni troppo corto (strada et n°)

O Tempo di attesa per pedoni troppo lungo

RE

Gentili Signore

Gentili Signori

La segnalazione luminosa pedonale su tale strada non è regolata in modo soddisfacente.

Il tempo sul verde è troppo corto. L'attraversamento

RE

RE

è difficile per i pedoni attraversare la strada a camminare velocemente (con il rischio di inciampare) o di fare un giro più lungo per evitare di attraversare nel suddetto posto.

O

L'attesa molto lunga può incoraggiare i pedoni a prendere il rischio di attraversare col rosso.

RE

RE

RE

pericolo.

O

Sull'incrocio tra ...e... si creano spesso situazioni

RE

che allo stesso tempo hanno il semaforo verde per

RE

il traffico veicolare e di adottare le misure adeguate.

Grazie per il Vostro impegno.

RE