

Protezione degli attraversamenti pedonali

Oltre ad una corretta progettazione dei marciapiedi, è necessario metterne in sicurezza i collegamenti trasversali.

Le misure principali per rendere più sicuri gli attraversamenti sono:

- **isole salvapedoni;**
- **rialzamenti della carreggiata;**
- **illuminazione** degli attraversamenti principali nelle ore notturne.

Isole salvapedoni

Per mitigare i problemi di attraversamento, la misura minima consiste nella creazione di isole salvapedoni collocate o isolate o in corrispondenza delle zone di accumulo, in modo da consentire l'attraversamento in due tempi, protetti da un isolotto.

La larghezza ottimale per queste isole è di 1,20÷1,50 metri (la lunghezza di una bici).



Un esempio di isolotto salvapedone prefabbricato per interventi rapidi di messa in sicurezza

Passaggi pedonali rialzati

Alle piattaforme stradali rialzate è dedicata la scheda 5 di Ecologia Urbana per decisori locali. Qui si vuole richiamare l'applicazione per la messa in continuità pedonale.

La misura è estremamente efficace per rallentare la velocità dei veicoli, e costituisce nello stesso tempo una facilitazione degli attraversamenti pedonali, sia in termini di sicurezza, che per l'eliminazione delle barriere architettoniche.

Va adoperata con prudenza e solamente nelle zone dove la velocità di transito è già stata ridotta dalle altre misure (rotonde, isole di accumulo, restringimento della carreggiata o altre piattaforme che garantiscano un effetto d'insieme di rallentamento).

In ogni caso, se adottano pendenze moderate (8-10%), questa misura può essere impiegata nei punti più pericolosi e attraversati con frequenza dai pedoni.



Attraversamento facilitato sui passaggi rialzati

Moderazione del traffico

Marciapiedi di nuovo tipo

I marciapiedi sono diventati una delle voci più consistenti della spesa per lavori pubblici dei nostri enti locali, ma in molti casi, anche nelle nuove urbanizzazioni, le risorse sono spese per manufatti di vecchia concezione, che non danno unità e fruibilità allo spazio pubblico.

La creazione di marciapiedi adeguati costituisce un elemento fondamentale nella sistemazione delle strade urbane.

Se è difficile ristrutturare radicalmente i marciapiedi esistenti per i costi elevati, è importante invece evitare nelle nuove realizzazioni l'adozione di tipologie di marciapiedi superate, come quella ancora oggi prevalente.

Gli elementi più negativi della soluzione corrente sono:

- 1) **l'altezza rilevante** rispetto al piano stradale, con formazione di barriere architettoniche e un aspetto della strada molto "canalizzato", che incita psicologicamente gli automobilisti a correre nello spazio a loro riservato.
- 2) **la discontinuità** del marciapiede, che viene interrotto sia in corrispondenza delle strade, anche a quelle secondarie, sia di passi carrai o di strade;
- 3) **la larghezza modesta**, anche in strade con sezione stradale abbondante, a vantaggio della carreggiata e quindi della velocità.

Questa situazione spinge molti pedoni ad utilizzare la carreggiata piuttosto che lo stesso marciapiede, con un aumento dell'insicurezza personale e maggiori pericoli anche per i conducenti.



Discontinuità, altezza e strettezza caratterizzano molti marciapiedi



I pedoni preferiscono camminare sulla carreggiata piuttosto che su marciapiedi discontinui



Marciapiedi di nuovo tipo: bassi, continui e larghi

I marciapiedi che si adattano alla moderazione del traffico in ambito urbano hanno caratteristiche diametralmente opposte a quelli visti finora:

- **Altezza contenuta**, in modo da dare alla strada una sezione il più possibile a raso. Questa soluzione evita l'effetto "canale". Naturalmente, il piano stradale non sarà più modificabile. Il vantaggio di questa soluzione è che facilita il passaggio dei pedoni, dei ciclisti e delle stesse auto (per raggiungere un garage o un giardino privato).
- **Continuità**, con il mantenimento dello stesso piano calpestabile sia in corrispondenza dei passi carrai che delle strade laterali, almeno quelle secondarie. Sono le auto, in questi casi, a salire con una rampa per poi ridiscendere dopo l'attraversamento del marciapiede.
- **Larghezza abbondante**, con al limite, nelle zone a bassa domanda di parcheggio, la sosta su marciapiede. In questo caso, quando le auto non sono presenti, lo spazio viene usato dai pedoni o dai ciclisti.

La limitata altezza dei marciapiedi ha però la conseguenza negativa che non è possibile ricaricare semplicemente l'asfalto con il manto di usura (o "tappetino"), ma si rende necessaria una scarifica nel caso di riasfaltatura. L'uso di asfalti di qualità superiore (ad es. quelli drenanti) e la diminuzione dell'usura dovuta a una minore velocità possono però aumentare notevolmente il ciclo di riasfaltatura.

Un solo marciapiede largo su un lato della strada è preferibile a due marciapiedi stretti sui due lati



In una via di Rivalta (To), la carreggiata è stata ridotta creando ampi marciapiedi ai lati che in alcuni punti sono regolarmente parcheggiabili

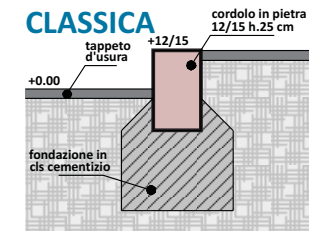


Un altro esempio di marciapiedi di nuova concezione a Verzuolo (Cn).

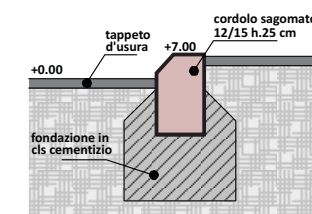
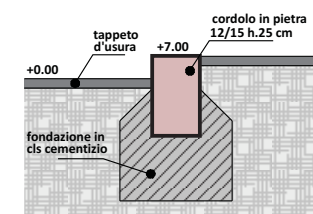
Marciapiedi basso, largo e continuo su una strada di attraversamento di una località tedesca



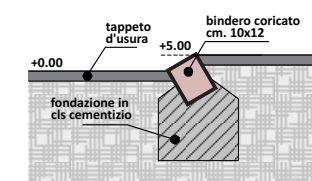
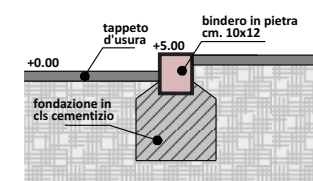
Tipologie e altezze di marciapiedi:



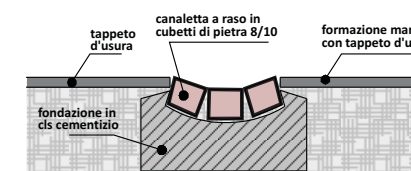
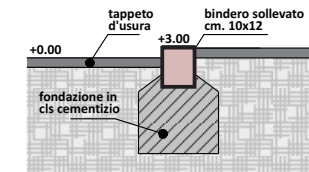
CONSIGLIATA STRADE PRINCIPALI (D2)



STRADE PRINCIPALI (E)



STRADE DI DISTRIBUZIONE (F)



Collegamento dei marciapiedi

Lungo le strade principali si possono sistemare gli sbocchi delle strade secondarie (e, a maggior ragione, degli accessi a terreni privati e passi carrai) collegando longitudinalmente i marciapiedi.

In questo modo i pedoni non avranno più ostacoli lungo il tratto di via e nello stesso tempo viene sottolineata la differenza gerarchica delle due strade.

Poiché si deve evitare ad ogni costo di creare dei saliscendi sul marciapiede, che sono scomodi e pericolosi oltre che antiestetici, nel caso i due marciapiedi da collegare siano alti, occorre realizzare delle rampe di accesso per i veicoli.



Esempi di collegamenti di marciapiedi all'estero e in Italia

