



PIANIFICAZIONE



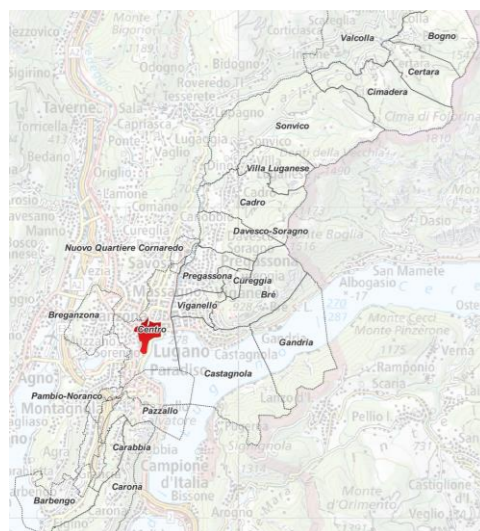
Piano comunale dei percorsi pedonali

Schede delle zone

Documento N. **2789.20.002** Ind. **B**

Ind.	Data	Autore	Controllato
-	Settembre 2022	FFA	GRO
A	21.09.2022	FFA	GRO
B	13.01.2023	FFA	GRO
C			
D			

CENTRO



CONCETTO

Descrizione

Nell'area del centro un concetto di spazio urbano a fruizione pedonale prevale su quello di collegamento. Alla fruizione pedonale è dedicata una parte preponderante dello spazio pubblico. Il traffico veicolare di servizio utilizza a titolo subordinato gli spazi (zona pedonale, zona di incontro). La qualità dello spazio pubblico è particolarmente curata. La maglia dei collegamenti è particolarmente fitta.

Utenza

attività economiche quotidiane
utenza turistica internazionale

Caratteristiche auspiccate

Traffico veicolare limitato e subordinato.
Spazio pubblico generalmente dedicato alla fruizione pedonale.
Alta concentrazione di piazze e spazi di incontro e socializzazione.
Pavimentazione pregiata.
Particolare cura dell'arredo urbano.

Maglia

Grande densità.
Mirare alla formazione di collegamenti diretti favorendo la permeabilità di corti e vicoli.

Codice 1

Funzione

Collegamento	★★☆
Sosta	★★☆
Socializzazione	★★★
Svago	★★☆

RACCOMANDAZIONI ESPERTI

Accessibilità

1. Per evitare barriere architettoniche, attenzione alle pavimentazioni: più che «quali», conta il «come», ovvero vanno curati i dettagli di posa e di manutenzione. P.es. dadi più lisci, calcestre senza buchi...
2. Arredo urbano è anche accessibilità: disponibilità di panchine, elementi orientativi, contrasti, leggibilità cartelli, ...)
3. Merce e tavolini sullo spazio pubblico (portici...) benvenuti purché non ostacolino la circolazione pedonale (trovare il giusto equilibrio implementando un'ordinanza non necessariamente più restrittiva ma che regoli con precisione gli spazi da preservare).
4. Mezzi simili a veicoli sono una «nuova» sfida perché colgono di sorpresa i pedoni. Non servono regole speciali per Lugano, ma sensibilizzazione e «cultura».
5. Zona 20: deve essere percepibile/comprendibile al di là della segnaletica. Deve perciò essere curato il modo in cui si realizza. Se ben fatta positiva anche per utenti deboli, in caso contrario può essere per loro un problema.

Sicurezza

1. Nuova problematica: monopattino. Da curare il rispetto della norma vigente e sensibilizzazione.
2. Percezione della sicurezza: illuminazione, separazione fisica, evitare sottopassi, ecc.
3. Cercare di dare una maggiore spinta alle zone 20 oltre alla diffusione delle zone 30.

Attrattività

1. Assi riconoscibili: individuare all'interno della densa maglia del centro alcuni assi riconoscibili, maggiormente utilizzati da parte degli utenti pedonali, sia a livello di quartiere che per spostamenti di medio raggio. Le modalità di messa in evidenza passano attraverso un maggiore dettaglio (o scelte specifiche) di elementi di verde e arredo urbano.
2. Ruolo della segnaletica / comunicazione: In maniera analoga, l'implementazione di segnaletica (anche non convenzionale) e modalità di comunicazione (mappe, app, totem) contribuiscono alla promozione di un itinerario, evidenziando possibili connessioni a livello di rete che sono poco conosciuti perché discosti dai normali spostamenti effettuati in auto.
3. Progettazione: Maggiore attenzione alla messa a dimora di nuove piante / elementi verdi nella progettazione dei nuovi interventi stradali. In particolare è da considerare quale input ai progettisti incaricati, per garantire standard qualitativi più elevati in fase di riorganizzazione del sedime stradale. Questa modalità contribuirà nel tempo ad affrontare le problematiche connesse con le isole di calore, da considerare anche nelle scelte di pavimentazione degli spazi pubblici (piazze, luoghi di aggregazione, ecc.)
4. Larghezze: La rete pedonale dei marciapiedi di Lugano è tarata sul 1,50m. Per risolvere ev. problematiche puntuali (soprattutto dove il tessuto edilizio è più denso e ci sono pochi spazi di manovra) valutare la possibilità di asimmetria dei percorsi privilegiando il lato con maggiori accessi e a servizi / attività (fermate TP, ecc.)

DOTAZIONI AUSPICATE

Illuminazione

Ricerca una illuminazione uniforme per zona, con componente scenica, di valorizzazione architettonica. Concorrono all'illuminazione le fonti private (vetrine, insegne). Attenzione al posizionamento di ev. pali in relazione al contesto (edifici di pregio, finestre). Adeguamento agli standar tipologici preesistenti o sviluppo di concetti globali.

Verde

Il contesto limita le possibilità d'azione. Da ricercare negli elementi di arredo (vasi, fioriere). Da considerare nelle piazze e spazi pubblici preservando e valorizzando gli elementi di pregio esistenti o sviluppando nuovi concetti che includono la pavimentazione permeabile.

Arredo urbano

Densa dotazione di panchine e altre sedute, punti d'acqua, statue, sculture e altri elementi orientativi e decorativi, ombra e riparo dalle intemperie, elementi di informazione e orientamento, elementi per l'intermodalità, cestini e punti di raccolta rifiuti. Coerenza tipologica nella scelta degli elementi. Tenere conto dell'accessibilità senza barriere.

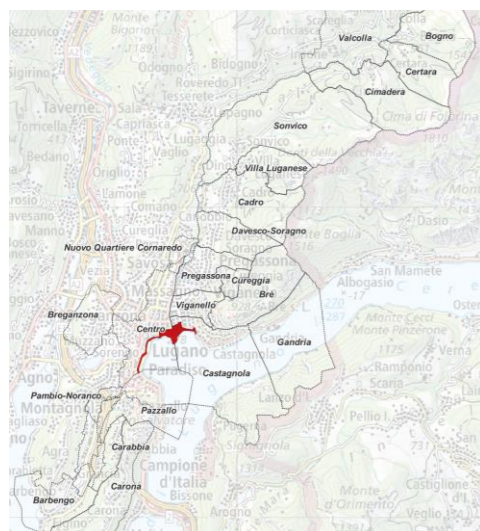
Attraversamenti

In questa area il traffico pedonale dovrebbe essere prevalente (zona pedonale, zona di incontro) e l'attraversamento di strade libero. Passaggi pedonali dovrebbero costituire l'eccezione (terminale bus,...) e offrire alta capacità e fluidità ai pedoni.

Tempi semaforici

Laddove imprescindibili, le regolazioni semaforiche per le fasi pedonali dovrebbero garantire tempi di attesa ai semafori < 40 sec. (idealmente < 20 sec. con pulsante di chiamata, ev. a scapito della corrente veicolare). Valutare tempi minimi per chiamate successive in ragione dei flussi veicolari.

LUNGOLAGO



CONCETTO

Descrizione

L'area del lungolago presenta spazi urbani a fruizione esclusivamente pedonale che mirano ad offrire la miglior fruizione del lago. Di ciò fa parte anche una densa successione di attraversamenti per interconnettere il lungolago con il resto del tessuto urbano. Il traffico pedonale e ciclabile viene per quanto possibile separato. La qualità dello spazio pubblico è particolarmente curata.

Utenza

utenza turistica internazionale
svago

Caratteristiche auspiccate

Traffico pedonale in sede propria.
Spazi di incontro e socializzazione.
Possibilità di fruire del lago (accesso, vista, ...).
Pavimentazione pregiata e particolare cura dell'arredo e del verde urbano.

Maglia

Il lungolago va caratterizzato da un percorso principale (asse) ben riconoscibile e continuo. Esso deve essere ben interconnesso con il tessuto circostante curando l'accessibilità trasversale.

Codice **2**

Funzione

Collegamento	★★☆
Sosta	★★★
Socializzazione	★★★
Svago	★★★

RACCOMANDAZIONI ESPERTI

Accessibilità

1. Materiali orientati alla qualità/attrattività: conta «come» sono posati per evitare barriere architettoniche.
2. Arredo urbano è anche accessibilità: disponibilità di panchine, elementi orientativi, contrasti, leggibilità cartelli, ...)
3. Merce e tavolini sullo spazio pubblico (portici...) benvenuti purché non ostacolino la circolazione pedonale
4. Curare la messa in rete degli spazi pubblici di incontro per evitare che siano monopolizzati da specifici gruppi e quindi fonte di esclusione o disturbo («angolo dei bulli/dello spaccio, ghetto»).

Sicurezza

1. Problematica principale: Condivisione degli spazi: pedoni – biciclette – monopattini.
2. Sensibilizzazione degli utenti a tutti i livelli.
3. Dove il traffico è elevato la separazione di pedoni e ciclisti è preferibile
4. Modello della velocità 30/50 che include nella moderazione parte delle strade orientate al traffico dove l'interazione con il traffico lento prevale
5. Attenzione all'aumento della mobilità con biciclette elettriche, aumento degli incidenti. In particolar modo per utenti >60 e <17. Sensibilizzazione a partire dalla scuola.

Attrattività

1. Elementi caratterizzanti: Per gli ambiti più turistici della città, così come nelle aree di svago e nei parchi urbani la dotazione di verde e arredo urbano (perlopiù panchine) appare già implementato. Da questo punto di vista si registrano infatti poche osservazioni da parte delle commissioni di quartiere. Tuttavia si potrebbe «osare» di più, così che l'arredo urbano diventi caratterizzante e ulteriormente interessante / attrattivo per residenti e turisti.
2. Considerare l'arredo amovibile (sedie, ombrelloni), che permettono un rapido incremento della qualità e dell'offerta a fronte di investimenti contenuti. Lo spazio resta inoltre fruibile per eventi o altre necessità semplicemente spostando l'arredo (ad esempio in base alla stagione).
3. Acqua: considerare elementi di attrattività connessi al tema dell'acqua (fontane, giochi d'acqua «educativi» di arredo nei parchi, richiamo al lago e accesso allo stesso, ecc.).
4. Caratterizzare, rendere unici e riconoscibili i luoghi di questo settore quali punti di riferimento nella maglia pedonale.

DOTAZIONI AUSPICATE

Illuminazione

Ricerca una illuminazione uniforme per zona, con componente scenica, di valorizzazione architettonica. Considerare la tematica dell'inquinamento luminoso e la vista dalle rive opposte. Il settore dovrebbe poter essere illuminato interamente al bisogno, ma la regolazione dovrebbe tenere conto delle aree chiuse la notte.

Verde

Elemento centrale che caratterizza questo settore, da curare particolarmente, sia in termini di alberature lineari che di aiuole / elementi di arredo.

Arredo urbano

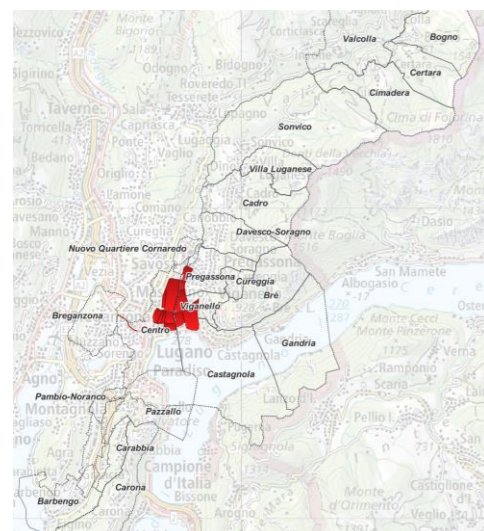
Densa dotazione di panchine e altre sedute, punti d'acqua, statue, sculture e altri elementi orientativi e decorativi, ombra e riparo dalle intemperie, elementi di informazione e orientamento, elementi per l'intermodalità, cestini e punti di raccolta rifiuti. Coerenza tipologica nella scelta degli elementi.

Attraversamenti

In questa area gli attraversamenti rivestono grande importanza per l'interconnessione del lago al tessuto urbano. Attraversamenti dovrebbero essere disponibili ad ogni sbocco della città sul lago. La regolamentazione (precedenza o semaforo) favorevole ai pedoni. Accessibili ai disabili. Evitare passaggi su due livelli (sotto- sovrappassi).

Tempi semaforici

Tempi di attesa per i semafori pedonali di collegamento tra lago e centro < 40 sec. (idealmente < 30 sec. se con pulsante di chiamata). Laddove possibile preferire attraversamenti in due tempi, senza semaforizzazione.



CONCETTO

Descrizione

L'area cittadina presenta un'importante densità di pedoni che condividono lo spazio pubblico con il traffico veicolare occupandone i margini esterni e interagendo con l'edificazione.

Idealmente gli edifici si affacciano o presentano spazi ad uso pubblico o semipubblico sul fronte stradale.

Utenza

spostamenti interni abitanti, lavoratori, studenti, visitatori <1-2km

Caratteristiche auspiccate

L'area pubblica pedonale, con continuità, verde pubblico e arredo, fa da cuscinetto agli assi veicolari verso gli edifici. Proporzione ideale in sezione di 30%-40%-30% e larghezze minime di regola superiori a 2m.

Le strade secondarie sono moderate (30km/h) ma comunque generalmente munite di marciapiede.

Strade di terzo rango, strette o senza marciapiedi sono allestite a zone d'incontro.

Maglia

Maglia di base di 100m.

Collegamenti tra edifici (corti, piazzali) per rapidità ed efficacia spostamenti.

Favorire i collegamenti diretti che non implicano deviazioni (fattore di deviazione max 1,2).

Codice 3.1 - 3.2

Funzione

Collegamento ★★★

Sosta ★★☆

Socializzazione ★★☆

Svago ★☆☆

RACCOMANDAZIONI ESPERTI

Accessibilità

1. Per evitare barriere architettoniche, attenzione alle pavimentazioni: più che «quali», conta il «come», ovvero vanno curati i dettagli di posa e di manutenzione. P.es. dadi più lisci, calcestre senza buchi...
2. Arredo urbano è anche accessibilità: disponibilità di panchine, elementi orientativi, contrasti, leggibilità cartelli, ...)
3. Merce e tavolini sullo spazio pubblico non sono la regola in questo settore ma possono senz'altro entrare in considerazione fintanto che lo spazio garantisce la percorribilità anche degli utenti a mobilità ridotta.
4. Mezzi simili a veicoli sono una «nuova» sfida perché colgono di sorpresa i pedoni. Non servono regole speciali per Lugano, ma sensibilizzazione e «cultura».
5. Zona 20: deve essere percepibile/comprendibile al di là della segnaletica. Deve perciò essere curato il modo in cui si realizza. Se ben fatta positiva anche per utenti deboli, in caso contrario può essere per loro un problema.

Sicurezza

1. Nuova problematica: monopattino. Da curare il rispetto della norma vigente e sensibilizzazione.
2. Percezione della sicurezza: illuminazione, separazione fisica, evitare sottopassi, ecc.
3. Definire la velocità ammessa in funzione del rango della strada.

Attrattività

1. individuare all'interno della densa maglia del centro alcuni assi riconoscibili, maggiormente utilizzati da parte degli utenti pedonali, sia a livello di quartiere che per spostamenti di medio raggio. Le modalità di messa in evidenza passano attraverso un maggiore dettaglio (o scelte specifiche) di elementi di verde e arredo urbano.
2. Ruolo della segnaletica / comunicazione: In maniera analoga, l'implementazione di segnaletica (anche non convenzionale) e modalità di comunicazione (mappe, app, totem) contribuiscono alla promozione di un itinerario, evidenziando possibili connessioni a livello di rete che sono poco conosciuti perché discosti dai normali spostamenti effettuati in auto.
3. Progettazione: Maggiore attenzione alla messa a dimora di nuove piante / elementi verdi nella progettazione dei nuovi interventi stradali. In particolare è da considerare quale input ai progettisti incaricati, per garantire standard qualitativi più elevati in fase di riorganizzazione del sedime stradale. Questa modalità contribuirà nel tempo ad affrontare le problematiche connesse con le isole di calore, da considerare anche nelle scelte di pavimentazione degli spazi pubblici (piazze, luoghi di aggregazione, ecc.)
4. Larghezze: La rete pedonale dei marciapiedi di Lugano è tarata sul 1,50m. Per risolvere ev. problematiche puntuali (soprattutto dove il tessuto edilizio è più denso e ci sono pochi spazi di manovra) è opportuno valutare la possibilità di asimmetria dei percorsi, privilegiando il lato con maggiori accessi e a servizi / attività (fermate TP, ecc.)
5. In alcuni quartieri emergono significativi margini di miglioramento (Viganello / Cassarate), dove in occasione di interventi di riqualifica dello spazio stradale dovranno garantire un riequilibrio tra gli spazi dedicati a pedoni / correnti veicolari / sosta.
6. Interventi stradali unicamente per un allargamento di tratti di marciapiede da 1,50m ai minimi richiesti da norma (2,00-2,50m) non appaiono necessari / sentiti quali urgenti da parte della cittadinanza.

DOTAZIONI AUSPICATE

Illuminazione

Ricerca un concetto di illuminazione continua lungo gli itinerari principali che possa concorrere a caratterizzarli. Evitare il disturbo alle abitazioni. Adeguamento agli standar tipologici preesistenti o sviluppo di concetti globali di asse.

Verde

Laddove possibile implementare alberature e nuove aiuole a verde (tematica isole di calore).

Arredo urbano

Lungo gli assi cittadini e di quartiere mirare a disporre di una possibilità di sedersi ogni 150m. Segnaletica pedonale per i punti di maggior interesse e i passaggi poco appariscenti.

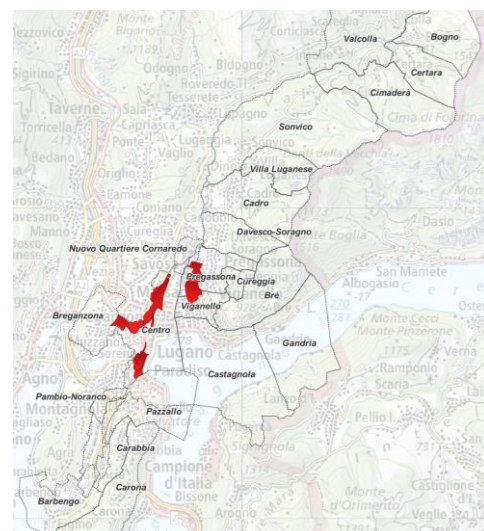
Attraversamenti

Sugli assi a orientamento veicolare (zona 3.2) attraversamenti a tutte le intersezioni e comunque ogni 50-100m. Sugli assi di accesso ai fondi, zone 30 con attraversamenti liberi e messa in evidenza dei punti di attraversamento consigliati sui percorsi casa scuola. Passaggi a due livelli solo in situazioni speciali, in ogni caso accessibili a tutti.

Tempi semaforici

Prediligere gli attraversamenti semaforizzati per gli assi a orientamento veicolare (zona 3.2). Tempi di attesa max < 30-40 sec. Per gli attraversamenti della zona 3.1 da preferire non semaforizzati.

COLLINA



CONCETTO

Descrizione

Questa zona presenta una densità simile all'area cittadina, tuttavia la topografia determina una differente impostazione. Le importanti pendenze determinano diverse esigenze tra il traffico pedonale e quello su ruote. In questo settore assumono quindi particolare rilevanza i collegamenti diretti lungo la linea di pendenza, attraverso camminamenti e scalinate, o all'occorrenza, opportuni mezzi di risalita.

Lungo gli assi stradali prevale quindi per i pedoni la funzione di accesso ai fondi.

Le funzioni di collegamento, sosta e socializzazione, con i relativi accorgimenti di arredo urbano, si concentrano sui collegamenti verticali e su ben determinati assi trasversali.

Utenza

spostamenti interni abitanti, lavoratori, studenti, visitatori <1-2km (tenendo conto del dislivello)

Caratteristiche auspiccate

Strade veicolari di primo e secondo rango munite di marciapiede (min 1,50m spazio libero).

Assi di raccolta pedonali verticali e trasversali.

Punti di sosta.

Accorgimenti per gli utenti a mobilità ridotta proporzionalmente ai volumi di traffico.

Maglia

Maglia di base di 100m.

Collegamenti tra edifici (corti, piazzali) per rapidità ed efficacia spostamenti.

Favorire i collegamenti diretti che non implicano deviazioni (fattore di deviazione max 1,2).

Codice 4.1 - 4.2

Funzione

Collegamento	★★★
Sosta	★★☆
Socializzazione	★☆☆
Svago	★★☆

RACCOMANDAZIONI ESPERTI

Accessibilità

1. Strade senza marciapiede: nella zona collina spesso si aggiungono muri e curve che creano situazioni disagiate per i pedoni. Si deve quindi prediligere la formazione di uno spazio pedonale. Strade senza separazioni ok solo per accesso a pochi edifici, con poco traffico, velocità ridotta (zona 30).
2. Percorsi verticali talvolta sono alternative (sfruttare le possibilità che ci sono, p.es. diritti di passo già iscritti), tuttavia creano punti di incrocio con le strade veicolari che devono essere adeguati e generalmente sono sfavorevoli alle persone a mobilità ridotta, per cui non possono sostituire del tutto la circolazione pedonale lungo le strade.
3. Fuori dal centro è percepita una mancanza di panchine a intervalli regolari per poter sostare lungo i tragitti.

Sicurezza

1. Nuova problematica: monopattino. Da curare il rispetto della norma vigente e sensibilizzazione.
2. Percezione della sicurezza: illuminazione, separazione fisica, evitare sottopassi, ecc.
3. Cercare di dare una maggiore spinta alle zone 20 oltre alla diffusione delle zone 30.

Attrattività

1. Le connessioni verticali sono il focus per questa zona. Oltre a scalinate e collegamenti «privati» o a stretto uso delle residenze, i punti di interesse a livello cittadino (scuole, servizi, parchi, TP, ecc.) giocano un ruolo nell'individuazione di quegli itinerari da promuovere, per garantire una migliore connettività soprattutto per catturare il bacino di utenza della prima fascia collinare, immediatamente a ridosso della convalle.
2. Comunicazione: Una migliore conoscenza di queste possibilità di collegamento pedonale potrebbero contribuire a scelte di cambiamento modale, alleggerendo anche il traffico della zona centrale. Molti dei collegamenti verticali sono già presenti; spesso manca unicamente una corretta comunicazione, da estendere oltre le valenze turistiche.
3. Una migliore rete di connessioni verticali tra i punti di interesse permette anche una ricucitura con la maglia di convalle.
4. Un incremento del comfort è da ricercarsi prestando particolare attenzione ai punti di sosta (hotspot) lungo i percorsi verticali, in corrispondenza di slarghi, tornanti, piccoli spiazzi pianeggianti. In questi hotspot sono da concentrare gli interventi di arredo (ombreggiatura, panchine) prima ancora di interventi lineari lungo le direttrici.

DOTAZIONI AUSPICATE

Illuminazione

Prestare particolare attenzione all'illuminazione degli sbocchi dei percorsi verticali, sia per la loro reperibilità che per la sicurezza degli attraversamenti che ne scaturiscono.

Verde

Negli spazi di sosta (slarghi, pianerottoli).

Arredo urbano

Dotare le zone di sosta lungo i tragitti verticali di panchine e cestini. Prevedere l'opportuna segnaletica verticale per i pedoni volta ad indicare scorciatoie e collegamenti verticali che consentono una riduzione dei tragitti.

Attraversamenti

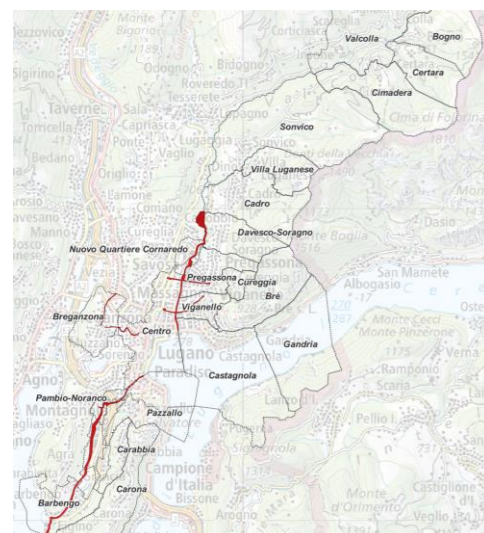
Gli attraversamenti devono dare continuità agli assi senza deviazioni. Marciapiedi passanti / impianti semaforici / strisce pedonali con isola.

Tempi semaforici

Prediligere gli attraversamenti semaforizzati per gli assi a orientamento veicolare (zona 4.2). Tempi di attesa max < 40 sec. Per gli attraversamenti della zona 4.1 da preferire non semaforizzati.

ASSI STRUTTURANTI

CONCETTO



Descrizione

Gli assi strutturanti hanno la funzione di strutturare il tessuto urbano e quindi orientare gli utenti. Collegano tra loro i quartieri in un tutt'uno che converge sul centro cittadino e il Lungolago. Più che assi di transito sono luoghi di incontro, socializzazione e svago.

Sono caratterizzati da forte riconoscibilità, alta qualità dell'arredo e per quanto possibile dalla presenza di verde pubblico lineare.

Utenza

spostamenti per svago <5km
incontro e socializzazione
mezzi simili a veicoli

Caratteristiche auspiccate

Traffico pedonale in sede propria, contenere il disturbo da parte di altri vettori di traffico.

Riconoscibilità attraverso uniformità della sistemazione e dell'arredo. Qualità urbanistica.

Verde pubblico.

Punti di sosta.

Maglia

Gli assi strutturanti sono specificamente definiti in mappa.

Codice 5

Funzione

Collegamento ★★☆

Sosta ★★★

Socializzazione ★☆☆

Svago ★★★

RACCOMANDAZIONI ESPERTI

Accessibilità

1. Materiali orientati alla qualità/attrattività: per l'accessibilità conta «come» sono posati.
2. Formare una rete di spazi pubblici di incontro (di cui Lugano non appare ricca fuori dal centro, devono però essere ben integrati nel tessuto urbano per evitare che siano monopolizzati da specifici gruppi e quindi fonte di esclusione o disturbo («angolo dei bulli/dello spaccio, ghetto»).

Sicurezza

1. Problematica principale: Condivisione degli spazi: pedoni – biciclette – monopattini.
2. Sensibilizzazione degli utenti a tutti i livelli. Se il traffico è elevato la separazione degli utenti (anche a scapito della larghezza) è preferibile rispetto alla condivisione.
Nuovo modello UPI 30/50 (30 km/h su rete complementare e, con adeguate caratteristiche, su parte della rete di base, 50km/h nelle tratte rimanenti).

Aumento della mobilità con biciclette elettriche, aumento degli incidenti. In particolar modo per utenti >60 e <17.

Sensibilizzazione a partire dalla scuola.

Attrattività

1. Elementi caratterizzanti: Per gli ambiti più turistici della città, così come nelle aree di svago e nei parchi urbani la dotazione di verde e arredo urbano (perlopiù panchine) appare già implementato. Da questo punto di vista si registrano infatti poche osservazioni da parte delle commissioni di quartiere. Piazze o luoghi significativi del quartiere potrebbero essere gli ambiti dove «osare» di più, così che l'arredo urbano diventi caratterizzante e ulteriormente interessante / attrattivo di un luogo della città. Di esempio sono gli elementi di arredo / sculture, che invogliano non solo i turisti ma anche i residenti a fruire di un particolare contesto.

2. Da valutare la possibilità di arredo amovibile (sedie, ombrelloni), che permettono un rapido incremento della qualità e dell'offerta a fronte di investimenti contenuti. Lo spazio resta inoltre fruibile per eventi o altre necessità semplicemente spostando l'arredo.

3. Acqua: In questi contesti ci si può spingere anche sull'introduzione di elementi di attrattività connessi con il tema dell'acqua (fontane, giochi d'acqua «educativi» di arredo nei parchi, rimando al legame con il lago, ecc.) Come per l'arredo / scultura, l'obiettivo è quello di caratterizzare, rendere unico e riconoscibile un particolare luogo della città, un landmark che sia punto di riferimento all'interno della maglia degli itinerari pedonali.

DOTAZIONI AUSPICATE

Illuminazione

Ricerca un concetto di illuminazione continua lungo gli itinerari principali che possa concorrere a caratterizzarli. Considerare l'inquinamento luminoso in relazione alle componenti naturali dell'asse (fiume...)

Verde

Elemento preponderante della concezione dell'asse, che deve concorrere alla riconoscibilità e continuità.

Arredo urbano

Densa dotazione di panchine e altre sedute, punti d'acqua, statue, sculture e altri elementi orientativi e decorativi, ombra e riparo dalle intemperie, elementi di informazione e orientamento, elementi per l'intermodalità, cestini e punti di raccolta rifiuti. Coerenza tipologica nella scelta degli elementi.

Attraversamenti

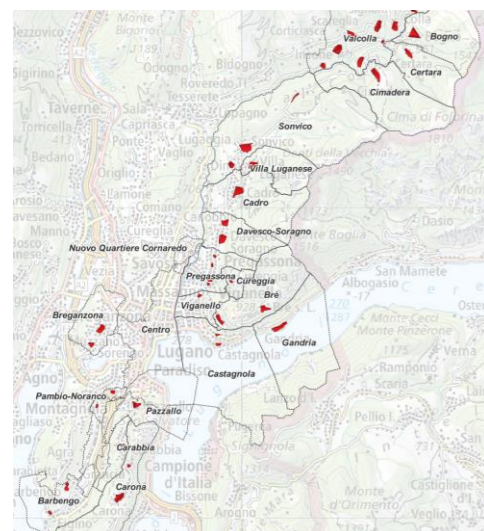
Gli assi strutturanti dovrebbero offrire ai pedoni continuità in sede propria. Quanto è necessario attraversare assi veicolari questi non devono inficiare la continuità ottica e funzionale.

Prefereire sottopassaggi o passerelle senza barriere architettoniche, subordinatamente attraversamenti a livello con generosi spazi d'attesa e dimensioni proporzionali all'asse.

Tempi semaforici

Adeguarsi alle zone circostanti e al traffico, senza inficiare la continuità degli assi strutturanti..

NUCLEI



CONCETTO

Descrizione

Nei nuclei tradizionali degli antichi villaggi la struttura della rete viaria è a prevalenza pedonale. L'accessibilità veicolare deve avere unicamente un ruolo sussidiario di accesso ai fondi per necessità contingenti. La conservazione e la valorizzazione della sostanza storica sono messe in primo piano nella definizione dell'arredo e della qualità urbana.

Utenza

incontro e socializzazione

Caratteristiche auspiccate

Traffico veicolare limitato e subordinato. Spazio pubblico generalmente dedicato alla fruizione pedonale. Alta concentrazione di piazze e spazi di incontro e socializzazione. Pavimentazione pregiata e particolare cura dell'arredo urbano, con attenzione alle caratteristiche tradizionali.

Maglia

Grande densità (secondo le caratteristiche esistenti). Mirare alla formazione di collegamenti diretti favorendo la permeabilità di corti e vicoli.

Codice 6.1 - 6.2

Funzione

Collegamento	☆☆☆
Sosta	★★☆
Socializzazione	★★★
Svago	☆☆☆

RACCOMANDAZIONI ESPERTI

Accessibilità

1. Per evitare barriere architettoniche, attenzione alle pavimentazioni: più che «quali», conta il «come», ovvero vanno curati i dettagli di posa e di manutenzione. P.es. dadi più lisci, calcestre senza buchi...
2. Arredo urbano è anche accessibilità: disponibilità di panchine, elementi orientativi, contrasti, leggibilità cartelli, ...)
3. Merce e tavolini sullo spazio pubblico (portici...) benvenuti purché non ostacolino la circolazione pedonale (trovare il giusto equilibrio implementando un'ordinanza non necessariamente più restrittiva ma che regoli con precisione gli spazi da preservare).
4. Mezzi simili a veicoli sono una «nuova» sfida perché colgono di sorpresa i pedoni. Non servono regole speciali per Lugano, ma sensibilizzazione e «cultura».
5. Zona 20: deve essere percepibile/comprendibile al di là della segnaletica. Deve perciò essere curato il modo in cui si realizza. Se ben fatta positiva anche per utenti deboli, in caso contrario può essere per loro un problema.

Sicurezza

1. Nuova problematica: monopattino. Da curare il rispetto della norma vigente e sensibilizzazione.
2. Percezione della sicurezza: illuminazione, pulizia, evitare la sensazione di abbandono.
3. Cercare di dare una maggiore spinta alle zone 20 oltre alla diffusione delle zone 30.

Attrattività

1. Ruolo della segnaletica / comunicazione: l'implementazione di segnaletica (anche non convenzionale) e modalità di comunicazione (mappe, app, totem) contribuiscono alla promozione di un itinerario, evidenziando possibili connessioni a livello di rete che sono poco conosciuti perché discosti dai normali spostamenti effettuati in auto (quindi sulla maglia viabilistica principale).
2. Larghezze: all'interno dei nuclei gli spazi a disposizione sono limitati. Per risolvere ev. problematiche puntuali (soprattutto dove il tessuto edilizio è più denso e ci sono pochi spazi di manovra) è opportuno valutare la possibilità di asimmetria dei percorsi, valutando caso per caso quali itinerari sono da privilegiare, in relazione agli accessi e ai servizi / attività servite (fermate TP, ecc.)

DOTAZIONI AUSPICATE

Illuminazione

Ricerca una illuminazione uniforme per zona, con componente scenica, di valorizzazione architettonica. Attenzione al posizionamento di ev. pali in relazione al contesto (edifici di pregio, finestre). Adeguamento agli standar tipologici preesistenti o sviluppo di concetti globali.

Verde

Il contesto limita le possibilità d'azione. Da ricercare negli elementi di arredo (vasi, fioriere). Da considerare nelle piazze e spazi pubblici preservando e valorizzando gli elementi di pregio esistenti o sviluppando nuovi concetti che includono la pavimentazione permeabile.

Arredo urbano

Densa dotazione di panchine e altre sedute, punti d'acqua, statue, sculture e altri elementi orientativi e decorativi, ombra e riparo dalle intemperie, elementi di informazione e orientamento, elementi per l'intermodalità, cestini e punti di raccolta rifiuti. Coerenza tipologica nella scelta degli elementi. Tenere conto dell'accessibilità senza barriere subordinatamente ai valori storici.

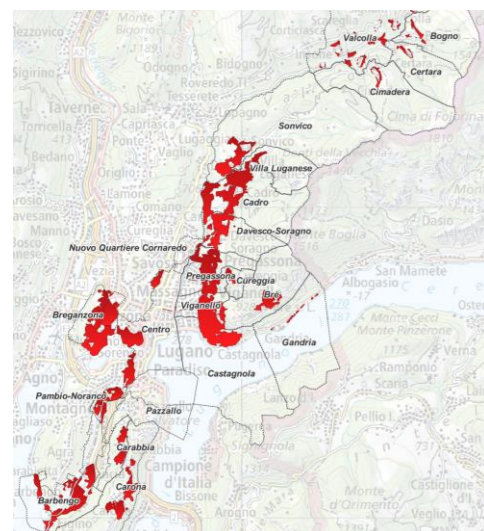
Attraversamenti

Prediligere situazioni di traffico moderato degli assi a orientamento veicolare che attraversano i nuclei, con possibilità di attraversamento libero o comunque diffuso. Dati i calibri esigui, da valutare preliminarmente la possibilità di introdurre Zone 30 / Zone 20, con eliminazione delle infrastrutture esistenti e promuovendo una convivenza pedoni-auto a velocità moderata.

Tempi semaforici

Impianti semaforici in questo contesto dovrebbero costituire l'eccezione. Se del caso prevedere l'attraversamento su chiamata, con tempi di reazioni rapidi alla pressione del pulsante..

AREE RESIDENZIALI



CONCETTO

Descrizione

Queste aree sono caratterizzate da una minore densità insediativa.

Il traffico pedonale è maggiormente concentrato nelle ore di punta e orientato al collegamento dei punti di interesse nel quartiere.

Scuole e fermate dei mezzi pubblici costituiscono importanti destinazioni per le quali curare la sicurezza e l'eliminazione di ostacoli lungo i percorsi di accesso.

Utenza

spostamenti interni al quartiere, raggiungere le scuole, le fermate e gli assi strutturanti

Caratteristiche auspiccate

Collegamenti continui per mezzo di marciapiedi (>1.50m), fasce pedonali o strade a traffico ridotto.

I percorsi casa scuola e l'accesso ai mezzi pubblici (anche per utenti con disabilità) costituiscono la rete prioritaria.

Prediligere, favorire e sviluppare i collegamenti fuori dagli assi di transito veicolare.

Dare continuità ai collegamenti interni (evitare i fondi ciechi).

Maglia

Maglia di base di 100-150m, gerarchizzata dai percorsi casa-scuola.

Codice 7

Funzione

Collegamento ★★★

Sosta ★☆☆

Socializzazione ★☆☆

Svago ★☆☆

RACCOMANDAZIONI ESPERTI

Accessibilità

1. Mancanza di passaggi pedonali molto sentita (si dovrebbero rendere comprensibili gli attraversamenti senza precedenza).
2. Fuori dal centro, gli utenti lamentano scarsità di panchine. Sono nei posti giusti?
3. Dossi: attenzione talvolta non percorribili in sedia a rotelle.
4. Accesso ai servizi a livello locale (<15min) Negozi ecc. (□ legame con PZ)
5. Fasce pedonali vs marciapiedi? Sui marciapiedi bisogna anche poterci salire! Ergo talvolta è meglio non avere gradini.
6. Fermate TP: cercare per quanto possibile di avere spazio d'attesa in aggiunta all'area di circolazione. Da evitare la convivenza con le bici nell'area di attesa (marciapiedi ciclopedonali).
7. Parcheggi per disabili «di prossimità» (no percorsi troppo lunghi), piuttosto che in autosilo.

Sicurezza

1. Passaggio pedonale: meglio senza che falsa sicurezza. La maggior parte degli incidenti che coinvolgono pedoni avvengono su attraversamenti pedonali. Eccezioni da considerare vicino alle scuole. Problema: come spiegarlo alla popolazione?
2. Isola spartitraffico permette sensibile aumento di sicurezza degli attraversamenti, come trovare lo spazio? Valutare rinuncia a corsie veicolari o ciclabili
3. Attraversamenti in sovra / sottopassi sono veramente fruiti quando non comportano un aumento significativo del tragitto. Da non sottovalutare poi sicurezza soggettiva e problematica manutenzione. Valutarne l'efficacia.
5. Marciapiede rialzato da preferire sopra i 1'000 veic/g.
6. Considerare la sicurezza delle Fermate del bus.
7. Corsia pedonale e paletti in alternativa al marciapiede, purché il calibro sia adeguato.

Attrattività

1. Priorità agli spazi di aggregazione: Per le aree residenziali più esterne emergono lacune (in termini di disponibilità / qualità) degli spazi di aggregazione, prima ancora di mancanze nella rete. Un incremento dell'attrattività è da ricercarsi nel miglioramento degli spazi di incontro e socializzazione; in un secondo momento ci si potrà concentrare su un aumento dell'arredo e del verde sugli assi di quartiere.
2. Sviluppare prioritariamente gli assi di quartiere basati sulla rete dei percorsi casa-scuola.

DOTAZIONI AUSPICATE

Illuminazione

Garantire un'illuminazione a norma dei percorsi casa-scuola e degli attraversamenti.

Verde

Valorizzare gli spazi pubblici (piazze e parchetti). In seconda priorità sviluppare il verde lineare sugli assi di quartiere.

Arredo urbano

Valorizzare gli spazi pubblici (piazze e parchetti). In seconda priorità sviluppare le sedute lungo gli assi di quartiere.

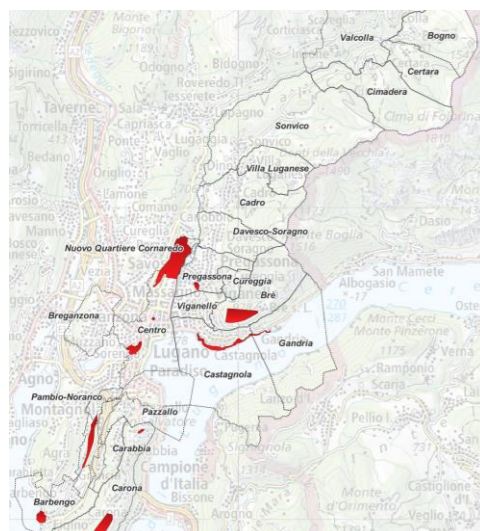
Attraversamenti

Attraversamenti demarcati o non demarcati sicuri, in particolare lungo i percorsi casa-scuola.
Marciapiedi passanti.
A ciascuna fermata bus dovrebbe corrispondere un attraversamento sicuro.

Tempi semaforici

Attraversamenti da risolvere senza semaforizzazione all'interno delle Zone30 e nei quartieri caratterizzati da TGM più contenuto.
Semaforizzazione in corrispondenza degli assi di traffico principali, con tempi di attesa per i pedoni <30-40 sec.

AREE DI SVAGO



CONCETTO

Descrizione

Sentieri e percorsi pedonali all'interno di queste aree hanno solo subordinatamente una funzione di collegamento. Lo scopo è invece di permettere la fruizione dell'area. Secondo il carattere dell'area, si tratta di circuiti o stradine pavimentate o non pavimentate.

Utenza

svago, incontro, socializzazione

Caratteristiche auspiccate

Circuiti e stradine pavimentate o non pavimentate. Definire la tipologia di ciascuna area di svago per determinare il carattere della sistemazione dei percorsi, evitando la banalizzazione. Secondo lo scopo e il volume di utenza si determina la larghezza, il tracciato e il tipo di pavimentazione. Conformemente alla Legge federale, percorsi non pavimentati presentano un più alto grado di efficacia per la funzione di svago. Considerare gli utenti con disabilità.

Maglia

Da definire secondo l'estensione dell'area e lo scopo.

Codice 8

Funzione

Collegamento	☆☆☆
Sosta	★☆☆
Socializzazione	★★★
Svago	★★★

RACCOMANDAZIONI ESPERTI

Accessibilità

1. Materiali orientati alla qualità/attrattività: conta «come» sono posati.
2. Formare una rete di spazi pubblici di incontro (di cui Lugano non appare ricca fuori dal centro)
3. devono essere ben integrati nel tessuto urbano per evitare che siano monopolizzati da specifici gruppi e quindi fonte di esclusione o disturbo («angolo dei bulli/dello spaccio, ghetto»).

Sicurezza

1. Problematica principale: Condivisione degli spazi: pedoni – biciclette – monopattini.
2. Sensibilizzazione degli utenti a tutti i livelli. Se il traffico è elevato la separazione degli utenti (anche a scapito della larghezza) è preferibile rispetto alla condivisione.

Attrattività

1. Elementi caratterizzanti: Per gli ambiti più turistici della città, così come nelle aree di svago e nei parchi urbani la dotazione di verde e arredo urbano (perlopiù panchine) appare già implementato. Da questo punto di vista si registrano infatti poche osservazioni da parte delle commissioni di quartiere. Tuttavia si potrebbe «osare» di più, così che l'arredo urbano diventi caratterizzante e ulteriormente interessante / attrattivo per residenti e turisti.
2. Considerare l'arredo amovibile (sedie, ombrelloni), che permettono un rapido incremento della qualità e dell'offerta a fronte di investimenti contenuti. Lo spazio resta inoltre fruibile per eventi o altre necessità semplicemente spostando l'arredo (ad esempio in base alla stagione).
3. Acqua: considerare elementi di attrattività connessi al tema dell'acqua (fontane, giochi d'acqua «educativi» di arredo nei parchi, richiamo al lago e accesso allo stesso, ecc.).
4. Caratterizzare, rendere unici e riconoscibili i luoghi di questo settore quali punti di riferimento nella maglia pedonale.

DOTAZIONI AUSPICATE

Illuminazione	Preservare la condizione di naturalità limitando l'illuminazione
Verde	- (Questi tracciati di inseriscono in aree verdi).
Arredo urbano	Dotazione di panchine e altre sedute, punti d'acqua, statue, sculture e altri elementi orientativi e decorativi, cestini.
Attraversamenti	Considerare la raggiungibilità delle aree di svago.
Tempi semaforici	-