

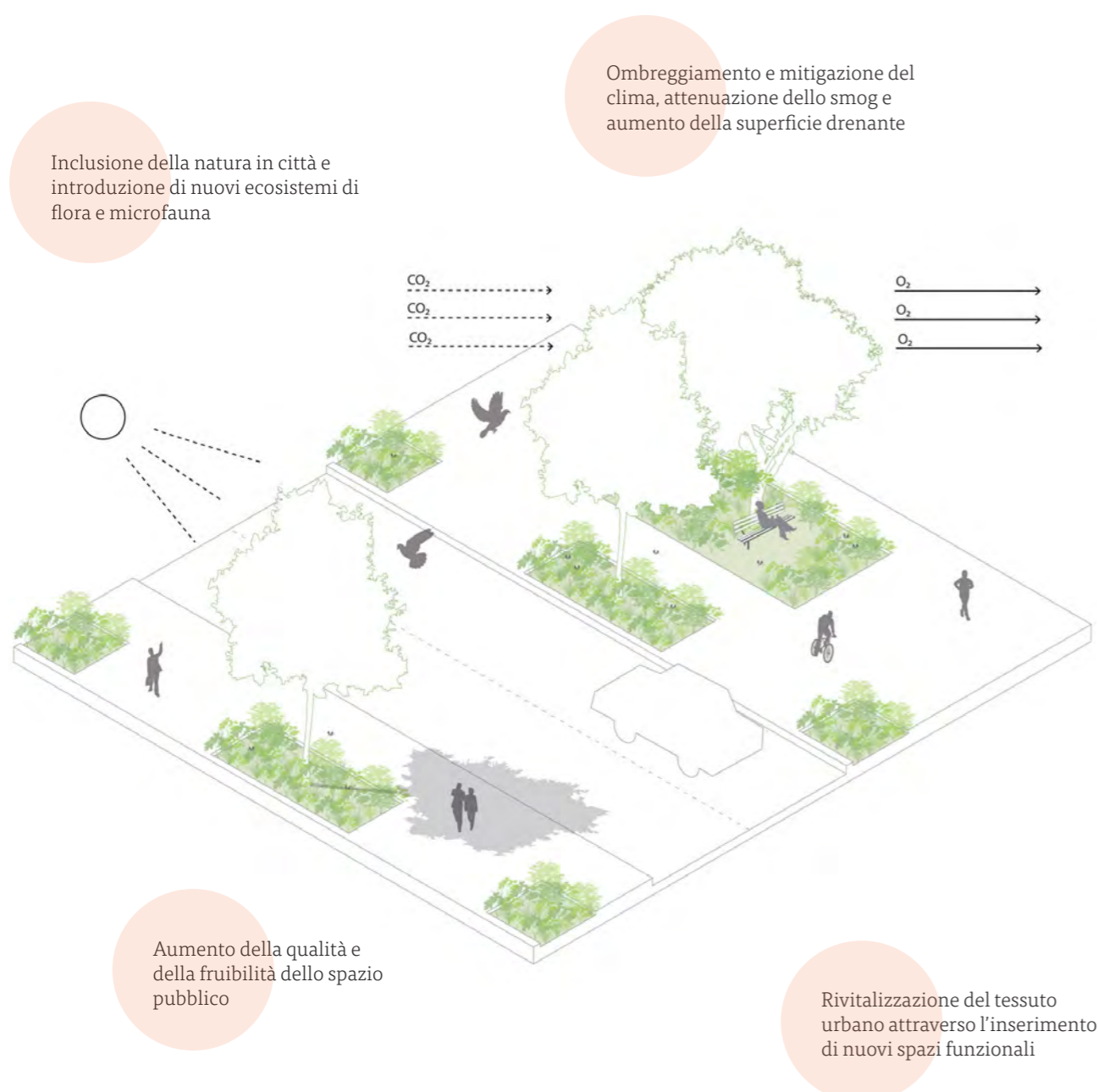
M4 Qualità e fruibilità dello spazio stradale

Correlazione con altre schede Q2-Q9, Q11, Q12, M1-M4, M6

Consolidamento in strumenti Piano direttore cantonale, Piano regolatore, PAB

Per saperne di più www.bellinzona.ch > Mobilità e sicurezza
www.bellidea.ch
www.ti.ch/strade-sicure > Mobilità pedonale

Cartografie, elaborati grafici e/o fotografie Rappresentazione grafica di uno spazio stradale di qualità © LAND Suisse



È necessario ribaltare l'idea che le strade sono costruite esclusivamente per essere percorse dai mezzi motorizzati: alcune strade lo sono e continueranno ad esserlo (in particolare le autostrade), ma in un agglomerato urbano, che si vuole moderno e attento alla qualità di vita dei propri cittadini, è necessario garantire spazi di qualità anche a tutti gli altri utenti, specie in contesti urbani centrali. Si deve dunque concepire un agevole transito a più tipologie di utenti (dal pedone sino al TIR) e la riqualifica degli assi stradali urbani. È corretto quindi ripensare alle sezioni stradali arricchite di alberature, di più ampi marciapiedi, ma anche ad una nuova gestione dei flussi veicolari ossia tramite la canalizzazione del traffico su pochi assi importanti ad una velocità più moderata per garantirne la piena funzionalità: l'estensione (e l'unione) delle zone 30 a tutto l'ambito residenziale, la definizione di zone d'incontro e pedonali e l'introduzione di sensi unici che rappresentano una modalità efficace per guadagnare preziosi spazi altrimenti non disponibili ne costituiscono gli esempi principali.

Sfide

Strade migliori, spazi migliori

Per incentivare ulteriormente la mobilità sostenibile negli spostamenti all'interno dei quartieri, ma anche la qualità di vita di chi vi abita, si intendono sviluppare i seguenti obiettivi:

- Bellinzona in zona 30: anziché continuare ad espandere le Zone 30, ribaltare il concetto ossia integrarle in un'unica Zona 30 ed ammettere per eccezione zone a regime diverso (ad esempio le zone lavorative). Gli assi stradali toccati dal provvedimento potrebbero essere tutti quelli comunali;
- sviluppo ed ampliamento delle zone pedonali e zone 20 nei centri di vita;
- valutazione dell'introduzione di sensi unici in ampie parti della rete stradale, affinché sia possibile recuperare spazi per la riqualifica dei quartieri e la mobilità pedonale e ciclistica, ma anche favorire la fluidità del traffico e la sua sicurezza;
- creazione effettiva delle "Isole felici" attorno agli edifici scolastici (previste nel Piano di mobilità scolastica, PMS, di Bellinzona).

Strategie d'azione

Sigla	Nome	Descrizione	Studio	Zona pianif.	Variante	Progetto	Esecuzione
M4.1	Zone 30	Istituzione di una Zona 30 generalizzata in tutte le strade residenziali del Comune.	A				A
M4.2	Zone 20 e pedonali	Zone 20 e Zone pedonali nei centri di quartiere.	A/B				A/B
M4.3	Isole felici	Realizzazione di isole felici attorno agli edifici scolastici.	A/B				A/B
M4.4	Riqualifiche urbane	Riqualifiche puntuali che aumentino la qualità dello spazio urbano e adeguamento dell'illuminazione e del verde urbano lungo i percorsi pedonali e nelle isole di sosta, in aggiunta agli interventi più incisivi di riqualifica degli assi di penetrazione illustrati nelle schede dei singoli quartieri interessati (si veda il capitolo 1, "identità policentrica").	A/B				A/B

Priorità d'intervento

A 2021 - 2027 B 2027 - 2031 C 2031 - 2040