Scheda D5_Isole ambientali

Marciapiedi

La realizzazione dei marciapiedi costituisce elemento fondamentale nella progettazione delle strade locali.
Poiché la progettazione dell'isola ambientale deve essere sviluppata nell'ottica di superare la specializzazione degli spazi in nome di una promiscuità in sicurezza che ridia l'uso dello spazio strada anche alle utenze deboli, risulta fondamentale superare il concetto di necessità dello spazio marciapiede.
Le strade residenziali soprattutto sono nella loro totalità spazio per il pedone e quindi non si dovrà percepire in modo netto la presenza di un marciapiede.
Gli elementi più negativi della soluzione classica di realizzazione dei marciapiedi sono:

- la rilevante altezza dal piano stradale diventa una barriera architettonica;
- l'altezza del marciapiede canalizza la strada e induce gli automobilisti ad aumentare la velocità
- esiste minor permeabilità fra i due fronti della strada;
- vi è discontinuità del percorso pedonale per la presenza di rampe, passe carrai, ecc
- lo spazio pedonale è quasi sempre sacrificato in favore dello spazio per gli autoveicoli.

Per questo nelle strade locali di nuova progettazione (ben più difficile pensare di adeguare l'esistente) vengono proposti14 marciapiedi realizzati con modalità diverse:

- altezza contenuta, o assente, per dare alla strada la sensazione "a raso" che elimina l'effetto canale
- continuità del marciapiede anche presso accessi laterali, passi carrai
- larghezza elevata, con possibilità di promiscuità delle funzioni.

Si ottengono in questo modo gli effetti benefici della promiscuità in sicurezza, già precedentemente descritti.

La dove si ritiene di dover procedere alla realizzazione comunque dei marciapiedi "classici" (strade di quartiere con flussi elevati, mezzi pesanti, ecc) va ricordato che gli esempi di piattaforma stradale riportati nelle schede precedenti evidenziano sempre un marciapiede di metri 1,50, che è il valore minimo previsto: su strade locali e di quartiere, dove in realtà i movimenti pedonali ai margini sono significativi e prevalenti tale valore minimo è assolutamente insufficiente, in quanto non permette nemmeno il comodo incrocio di due pedoni. Per evitare interferenze ciascun pedone dovrebbe avere a disposizione almeno 0,75 m di marciapiede, ma è importante osservare che quando una persona cammina, tende a stare lontano dal bordo del marciapiede e non sfiora i muri di recinzione. Quindi per determinare il livello di servizio di un marciapiede è necessario sottrarre questo spazio inutilizzato dalla superficie del marciapiede. Gli spazi inutilizzati sono stati stimati[15] in 0,5 metri dal bordo del marciapiede, 0,7 metri da muri di edifici, 1,0 metri da vetrine di negozi.
Si capisce quindi come il valore minimo di 1,5 metri sia assolutamente insufficiente in ambiti dove sia necessario favorire la pedonalità, in particolare se teniamo conto che i valori di cui sopra aumentano in presenza di anziani, portatori di disabilita fisiche o visive, ma anche solo in presenza di persone che si spostano con oggetti (ombrello, borsa della spesa).
Nelle schede che seguono si riportano i dimensionamenti MINIMI per la progettazione in assenza di barriere architettoniche che si devono però considerare come soluzioni minime da applicare solo in casi eccezionali e puntuali. Tali misure non devono essere considerate come corretto dimensionamento di un marciapiede.
La stessa scheda introduce anche l'inserimento delle guide artificiali per ipovedenti. Le zone di transizione tra spazi pedonali e carrabili, quali ad esempio gli scivoli di raccordo, possono costituire un problema per gli ipovedenti qualora non siano opportunamente segnalate con pavimentazione tattile differenziata. I segnali tattili sono costituiti da elementi modulari la cui pavimentazione in rilievo fornisce indicazioni di tipo direzionale ma anche situazionale, segnalando la presenza di un accesso ad un edificio, di un servizio, di una rampa per un attraversamento. Il codice di direzione rettilinea posto trasversalmente al percorso su tutta la sua larghezza consente all'ipovedente dotato di bastone di identificare la localizzazione della rampa (nel caso esemplificato qui a fianco). Il codice di arresto - pericolo, costituito da una striscia di calotte sferiche profonda almeno 40 cm, che precede di 60 cm il punto pericoloso (nella fattispecie il bordo del marciapiede), segnala invece il confine della zona carrabile.

[14] Piano Provinciale della Viabilità e della Sicurezza Stradale (Provincia di Reggio Emilia)
[15] Highway Capacity Manual - Special Report 209, TRB, Washington, D.C. 1994

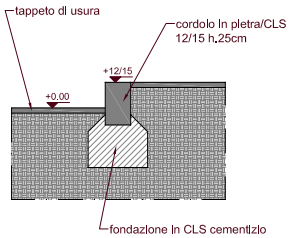
Esempi di marciapiedi

Verzuolo, esempio di marciapiede di nuova realizzazione

Germania, esempio di marciapiede di nuova realizzazione Germania

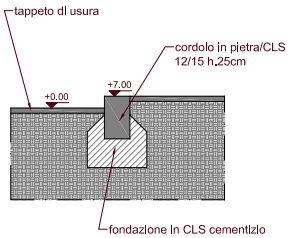
Strada locale a marciapiede ribassato

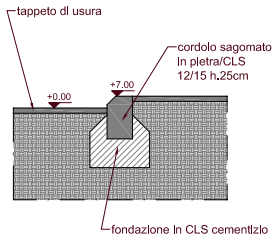
CLASSICA



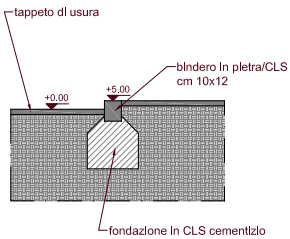
CONSIGLIATA

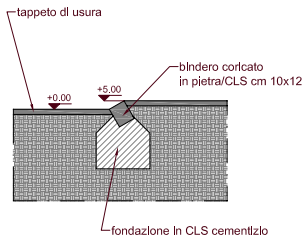
STRADE DI QUARTIERE (AMBITO URBANO)



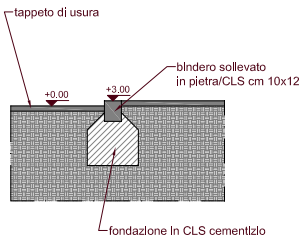


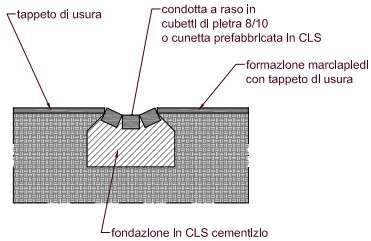
STRADE LOCALI (AMBITO URBANO)



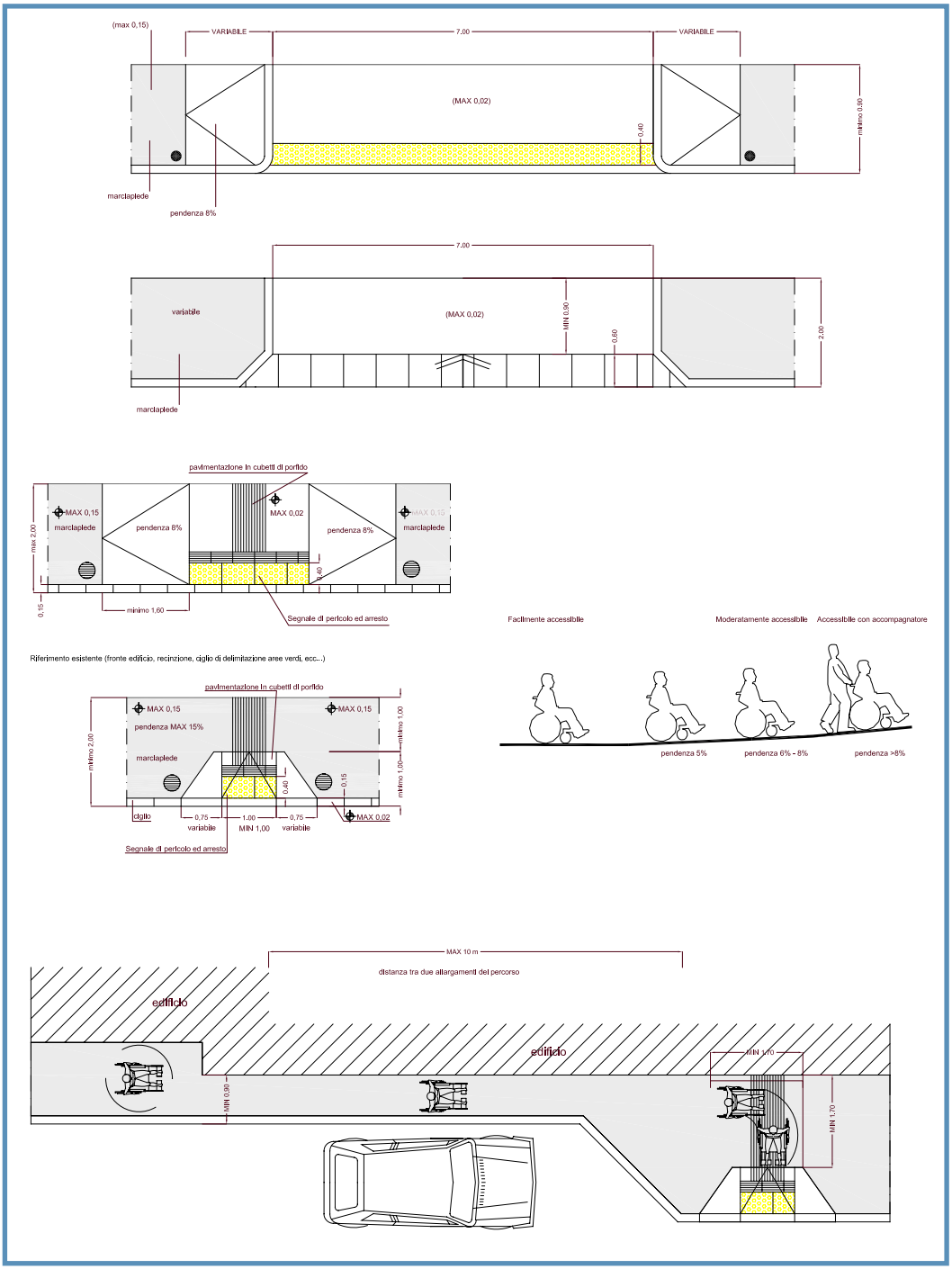


STRADE LOCALI (AMBITO URBANO)





Tipologie e altezza dei marciapiedi



Schemi dimensionali dei marciapiedi