

Themenheft von Hochparterre, Oktober 2023 |
Cahier thématique de Hochparterre, octobre 2023 |
Quaderno tematico di Hochparterre, ottobre 2023

Flâneur d'Or 2023

Wettbewerb für die fussverkehrsfreundliche Gestaltung von Strassen, Wegen und Plätzen | *Concours pour l'aménagement de rues, de chemins et de places favorables aux déplacements à pied* | *Concorso per il riassetto viario, favorevole alla mobilità pedonale, di strade, vie e piazze*



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

4 Der blaue Himmel von Renens | *Le ciel bleu de Renens* | *Il cielo celeste di Renens*

Die Passerelle «Rayon Vert» gewinnt den Flâneur d'Or 2023. | *La passerelle «Rayon Vert» remporte le Flâneur d'Or 2023.* | *La passerella «Rayon Vert» è la vincitrice del concorso Flâneur d'Or 2023.*

18 Gehen fördert das Sehen und Denken | *Marcher aide à voir et à penser* | *Camminare affina lo sguardo e il pensiero*

Auf zwei Jane's Walks in Chur und St. Gallen. | *Deux Jane's Walk, à Coire et à Saint-Gall* | *Due Jane's Walk a Coira e San Gallo.*

23 Auszeichnungen | *Distinctions* | *Distinzioni*

Sieben vorbildliche Projekte in der ganzen Schweiz. | *Sept projets exemplaires dans toute la Suisse.* | *Sette progetti esemplari selezionati in tutta la Svizzera.*

30 Erwähnungen | *Mentions* | *Menzioni*

Tempo-30-Zone mitten in Basel, Betrachtungen über die Sitzbank und eine neue Begegnungszone für ein Genfer Quartier. | *Zone 30 dans le centre de Bâle, considérations sur le banc et la nouvelle zone de rencontre dans un quartier genevois.* | *Zona 30 in centro a Basilea, riflessioni sulla panchina e la nuova zona d'incontro nel quartiere di Ginevra.*

Mehr als eine Brücke

Der Flâneur d'Or zeichnet fussverkehrfreundliche Projekte und Konzepte aus. Bei insgesamt 59 Eingaben konnte die Jury bestehend aus Geografen, Urbanistinnen, Ingenieuren, Architektinnen, Journalisten und Landschaftsarchitektinnen aus dem Vollen schöpfen. Die 18 Projekte, die es in die Endauswahl schafften, überprüfte sie zu Fuss auf Qualität und Praxistauglichkeit. Am Ende vergab die Jury sieben Auszeichnungen, drei Erwähnungen und kürte den Gewinner: den Rayon Vert in Renens. Die Verbindung unterschiedlicher Verkehrsträger und zweier Plätze beiderseits der Gleise ist dank der geschickten Zusammenarbeit aller Beteiligten das neue Wahrzeichen der Agglomeration im Westen von Lausanne. **Werner Huber**

Tellement plus qu'une passerelle

Le Flâneur d'Or récompense des projets et des concepts qui encouragent la marche. Le jury composé de géographes, d'urbanistes, d'ingénieurs, d'architectes, de journalistes et d'architectes paysagistes a eu l'embarras du choix devant les 59 projets soumis cette année. Il est parti examiner à pied la qualité et le caractère pratique des 18 projets retenus pour la sélection finale. Le jury a finalement décerné sept distinctions, trois mentions et désigné le «Rayon Vert» à Renens lauréat du concours. Grâce à la collaboration ingénieuse de toutes les parties prenantes, la passerelle qui relie différents modes de transport et deux places de part et d'autre des voies ferrées est le nouvel emblème de l'agglomération de l'Ouest lausannois.

Non solo un ponte

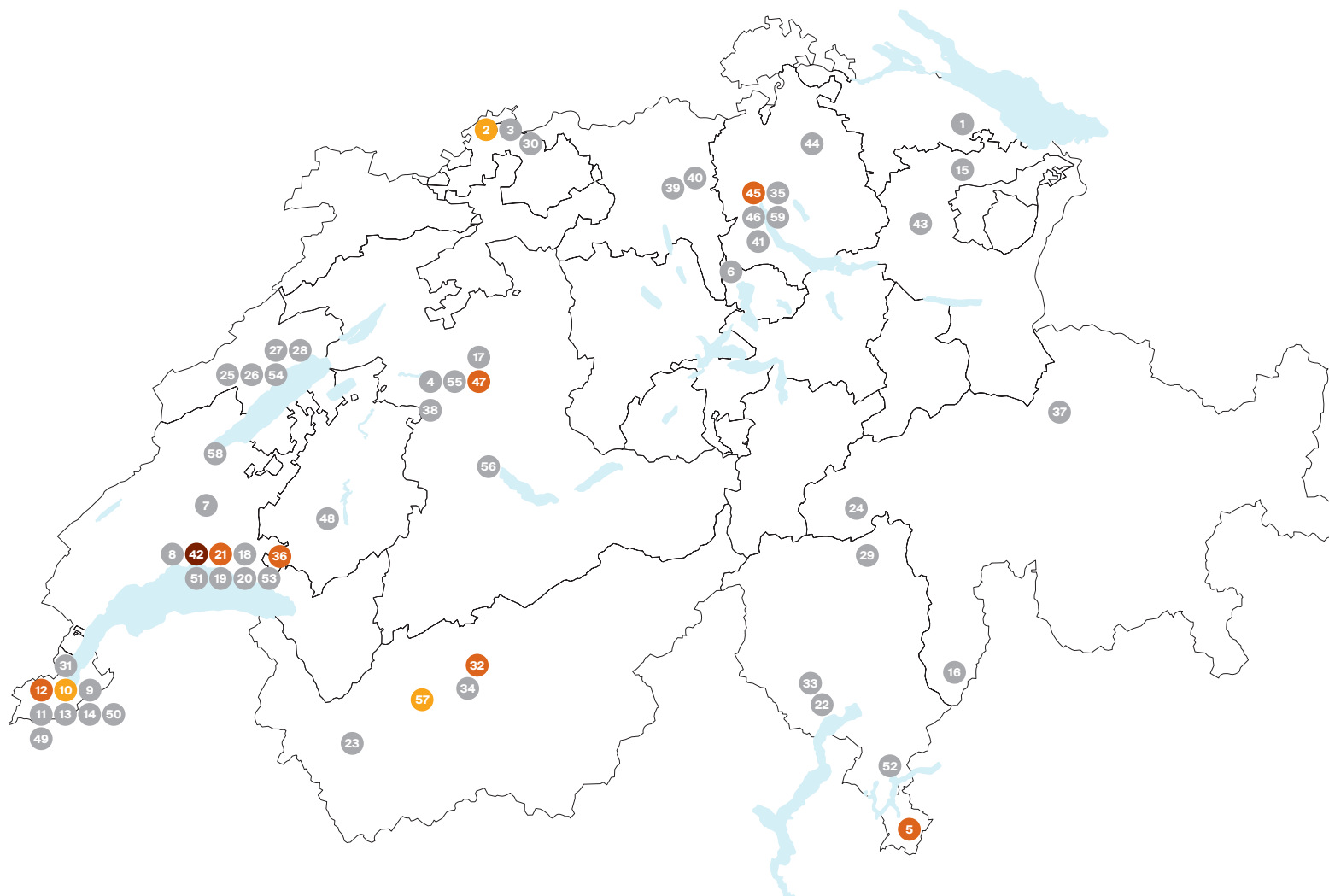
Il Flâneur d'Or premia progetti e concetti a misura di pedone. Di fronte alle 59 proposte presentate, la giuria – composta da esperte ed esperti in geografia, urbanistica, ingegneria, architettura, giornalismo e architettura del paesaggio – non aveva che l'imbarazzo della scelta. Dopo aver visitato a piedi i 18 progetti ammessi alla selezione finale per verificarne qualità e praticità, essa ha infine assegnato sette distinzioni, tre menzioni e proclamato vincitore il «Rayon Vert» di Renens. Grazie alla sapiente collaborazione di tutte le persone coinvolte, il collegamento tra le diverse modalità di trasporto e le due piazze ai lati dei binari è il nuovo emblema dell'agglomerato a ovest di Losanna.

Impressum | *Impressum* | *Colofone*

Verlag | *Édition* | Casa editrice Hochparterre AG Adressen | *Adresses* | *Indirizzi* Ausstellungsstrasse 25, CH-8005 Zürich, Telefon +41 44 444 28 88, www.hochparterre.ch, verlag@hochparterre.ch, redaktion@hochparterre.ch

Geschäftsleitung | *Direction* | *Direzione* Andres Herzog, Werner Huber, Agnes Schmid Verlagsleiterin | *Directrice des éditions* | *Direttrice editoriale* Susanne von Arx
Konzept und Redaktion | *Conception et rédaction* | *Progettazione e redazione* Werner Herzog Art Direction | *Conception graphique* | *Direzione artistica* Antje Reineck
Layout | *Mise en pages* | *Impaginazione* Lena Hegger Produktion | *Production* | *Produzione* Nathalie Bursac Korrekturen | *Revisions* | *Revisioni* Rieke Krüger Übersetzung | *Traduction* | *Traduzione*
Weiss Traductions Genossenschaft Lithografie | *Lithographie* | *Litografia* Team media, Gurtellen Druck | *Impression* | *Stampa* Stämpfli AG, Bern
Herausgeber | *Publication* | *Editore* Hochparterre in Zusammenarbeit mit Fussverkehr Schweiz | *Hochparterre en collaboration avec l'association Mobilité piétonne Suisse* | *Hochparterre in collaborazione con l'associazione Mobilità pedonale Svizzera*

hochparterre.ch/flaneur Themenheft bestellen und als E-Paper lesen (Fr. 15.–, € 12.–) | *Commander le cahier et lire l'e-paper* | *Ordinare la pubblicazione e leggere l'e-paper*



Flâneur d'Or 2023

Eingereichte Projekte | *Projets soumis* |
Progetti presentati

■ Hauptpreis | *Premier prix* |
Primo premio
■ Auszeichnungen | *Distinctions* |
Distinzioni
■ Erwähnungen | *Mentions* | *Menzioni*
■ Übrige | *Autres* | *Altro*

Infrastrukturen auf Gemeindestrassen |
Infrastructures sur routes communales |
Infrastrutture sulle strade comunali

- 1 Amriswil: Radolfzellerpark, Wegverbindung als Begegnungszone
- 2 Basel: Neuorganisation Wielandplatz, Tempo-30-Zone
- 3 Basel: Gundeldingerstrasse Viertelkreis
- 4 Bern: «Dr Nöi Breitsch», Umgestaltung Breitenrainplatz
- 5 Castel San Pietro, Monte: Riqualificazione degli spazi pubblici. «Monte, un villaggio per tutte le età»
- 6 Cham: Papiergleisweg, Langsamverkehrsweg auf und entlang dem ehemaligen Papiergleis
- 7 Echallens: Exit les voitures, place à la végétation et aux piétons, Place du Château
- 8 Ecublens: Passerelle sur la route de la Pierre
- 9 Genève: Place des Augustins
- 10 Genève: Zone de rencontre, Place du Petit-Saconnex
- 11 Genève: Zone piétonne, Quai des Bergues
- 12 Genève: Plage des Eaux-Vives et Port Noir
- 13 Genève: Bois de la Bâtie
- 14 Genève: Aménagement temporaire «De parc en parc» (micro-oasis)
- 15 Gossau: Fussgängerleitsystem

- 16 Grono: Piano di quartiere, edificio amministrativo e edifici residenziali
- 17 Ittigen: Fussweg Landschaftskammer «Untereyfeld – Hinterer Schermen»
- 18 Lausanne: Zone piétonne, Pré-du-Marché
- 19 Lausanne: Zone de rencontre, Jordils
- 20 Lausanne: Aménagement temporaire participatif «Transformons la place du Vallon!»
- 21 Lausanne: Aménagement temporaire participatif «Les Echelettes»
- 22 Losone: Nuovo centro polivalente per anziani e sistemazione del suolo pubblico
- 23 Martigny: Réaménagement de l'Avenue de la Gare
- 24 Medel / Lucmagn: Fussgängerleitsystem, touristische Signalisation
- 25 Milvignes: Réaménagement et requalification de la surface de la route des Clos à Auvernier
- 26 Milvignes: Réaménagement des rues du Collège et de Prélaz
- 27 Neuchâtel: Bancs amovibles à l'entrée de la zone piétonne
- 28 Neuchâtel: Voie verte, La Ficelle
- 29 Olivone, Valle di Blenio: Fontana, ponte e cabina
- 30 Pratteln: Lenkung des Fussverkehrs am ESAF 2022 in Pratteln
- 31 Pregny-Chambésy: Réaménagement de la place du village et du parc communal
- 32 Sierre: Aménagement temporaire participatif «Sous les platanes, la place»
- 33 Terre di Pedemonte: La piazza di Tegna
- 34 Vercorins: Zone de rencontre
- 35 Zürich: Temporäre Gestaltung «Brings uf d'Strass!»

Infrastrukturen auf Kantonsstrassen |
Infrastructures sur routes cantonales |
Infrastrutture sulle strade cantonali
36 Attalens: Zone 30 et réaménagement du centre du village
37 Chur: Rad- und Fussgängerbrücke «Italienische Brücke»
38 Köniz: Partizipative Fussweganalyse
39 Niederrohrdorf: Sanierung Bremgartenstrasse (Betrieb und Gestaltungskonzept)
40 Oberrohrdorf: Sanierung Hoch-, Ring- und Badenerstrasse (Betrieb und Gestaltungskonzept)

Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr |
Interfaces avec les transports publics |
Interfacce tra pedoni e trasporto pubblico
41 Adliswil: Neue Drehscheibe für Mensch und ÖV in Adliswil und für das ganze Sihltal
42 Renens: Passerelle «Rayon Vert» et places de la gare
43 Wattwil: Neugestaltung Bahnhof- und Poststrasse
44 Winterthur: Bahnhofausbau 2013–2022
45 Zürich: Negrellisteg
46 Zürich: Haltestelle Limmattalbahnhof

Konzepte, Planungen, Leitbilder |
Concepts, planification, schémas directeurs | *Concetti, piani direttori, linee guida*
47 Bern: «Bern baut. Strassenräume – für die Bedürfnisse der Menschen»
48 Bulle: Strategie de promotion de la marche au centre-ville de Bulle
49 Carouge: Strategie communale de mise en valeur des espaces piétonniers et création de nouveaux itinéraires – étape de réalisation 2020–2023

50 Genève: Campagne de communication «Les pieds»
51 Lausanne: Campagne et balisage «Cœur de Ville à 15 minutes à pied»
52 Lugano: Piano comunale dei percorsi pedonali (PCPP)
53 Lutry: Plan de mobilité scolaire du collège du Grand-Pont
54 Milvignes, Bôle: Requalification du «vieux village»
55 Bern: «Gemeinsam für den öffentlichen Raum in Bern» (KORA)
56 Thun: Reiseführer Thuner Innenstadt, Planungsinstrument
57 Canton du Valais: Publication «Connexions – Banques publics»
58 Yverdon-les-Bains: «Les réunions qui marchent»
59 Zürich: Fussverkehrsstandards

Weitere Informationen | Informations complémentaires | Maggiori informazioni

Ausführliche Dokumentation aller Eingaben | *Documentation détaillée sur les dossiers soumis* | *Documentazione dettagliata sui progetti presentati*:
www.flaneurdor.ch

Mehr über den Fachverband Fussverkehr Schweiz | *Pour en savoir plus sur l'association Mobilité piétonne Suisse* | *Per saperne di più sull'associazione Mobilità pedonale Svizzera*:
www.fussverkehr.ch |
www.mobilitapietonne.ch |
www.mobilitapedonale.ch



Treppe von der Passerelle auf die Place de la Gare. |
Escalier reliant la passerelle à la Place de la Gare.

Der blaue Himmel von Renens

Le ciel bleu de Renens

Die neue Fussverkehrsbrücke «Rayon Vert» verbindet die beiden Seiten des Bahnhofs Renens und ist zugleich ein identitätsstiftendes Zeichen für die ganze Region. | *La nouvelle passerelle piétonne «Rayon Vert» relie les deux côtés de la gare de Renens et se présente comme un symbole vecteur d'identité pour toute la région.*

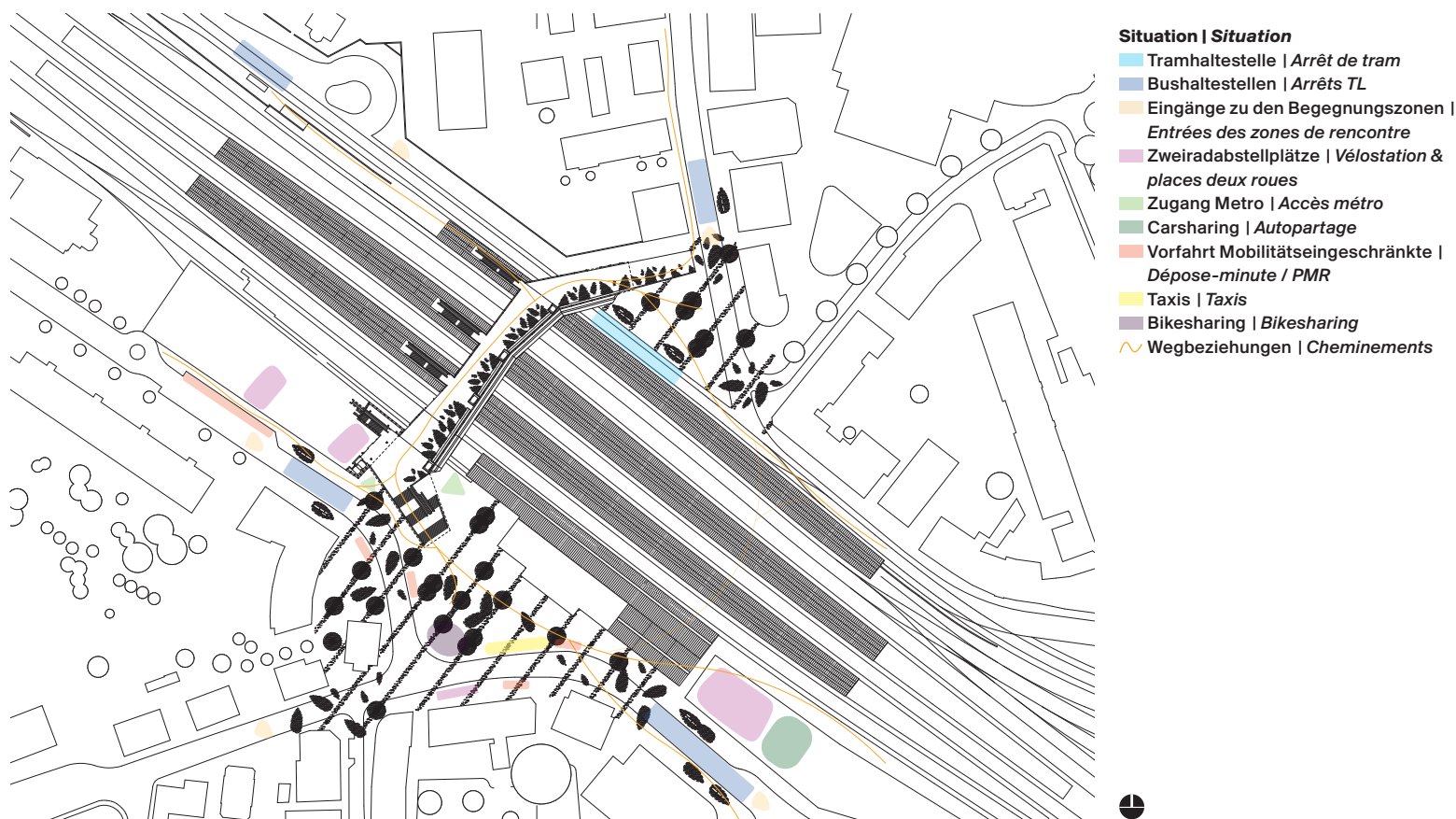
Text | Texte: Werner Huber
Fotos | Photos: Matthieu Gafsou

Obendrüber oder untendurch? Die Aussage des Wettbewerbsprogramms von 2007 war klar: Eine zweite Unterführung solle die Perrons und die beiden Seiten des Bahnhofs miteinander verbinden. Das sei praktischer, weil die Reisenden und die Passantinnen so weniger Höhenmeter überwinden müssten als bei einer Passerelle über den Gleisen. Die Wettbewerbsteams hielten sich denn auch an diese Empfehlung – bis auf eines: das Team «Rayon Vert» mit dem Architekturbüro Farra Zoumboulakis & Associés, dem Ingenieurbüro Ingeni, dem Landschaftsarchitekturbüro L'Atelier du Paysage und der Projektmanagementfirma Tekhne. «Wir hatten die Idee, eine Brücke als öffentlichen Raum, eine Art Belvédère über den Gleisen, zu gestalten», sagt Architekt Emmanuel Colomb und beschreibt ein Bild von «zwei Ufern des eisernen Flusses». Schon vor Jahrzehnten gab es bereits einmal eine Passerelle, wie alte Postkarten zeigen.

Die Verhältnisse vor Ort sind kompliziert: Wer in Renens aus dem Bahnhof tritt und 50 Schritte geht, befindet sich schon in Chavannes-près-Renens, und 200 Meter weiter fängt bereits Ecublens an. Im Westen Lausannes ist die Agglomeration so dicht verwachsen wie sonst nur an wenigen Orten im Land. Vor 20 Jahren entstand das Bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) mit dem Ziel, die Entwicklung in den Gemeinden um Renens herum zu koordinieren. Seit 2008 bilden acht →

Par-dessus ou par-dessous? L'énoncé du concours de 2007 était clair: un second passage souterrain devait relier les quais et les deux côtés de la gare de Renens. Une solution pratique: les voyageurs et les passantes auraient ainsi moins de hauteur à franchir qu'avec une passerelle au-dessus des voies. Les équipes en lice ont donc respecté cette recommandation, à l'exception de celle du «Rayon Vert» composée du bureau d'architecture Farra Zoumboulakis & Associés, du bureau d'ingénieurs Ingeni, du bureau d'architecture du paysage L'atelier du Paysage et de la société de gestion de projets Tekhne. «Nous avons eu l'idée de concevoir une passerelle comme un espace public, une sorte de belvédère au-dessus des voies ferrées», explique l'architecte Emmanuel Colomb, brochant le tableau de deux «berges d'un fleuve d'acier». D'ailleurs, autrefois, il y avait une passerelle, comme l'attestent d'anciennes cartes postales.

Sur le terrain, la situation est compliquée: en sortant de la gare on fait cinquante pas et on se trouve déjà à Chavannes-près-Renens, et 200 m plus loin, c'est Ecublens. Rares sont les agglomérations aussi denses que l'Ouest lausannois. Il y a 20 ans, le bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) a été créé pour coordonner le développement des communes autour de Renens. Depuis 2008, huit communes forment le nouveau «District de l'Ouest lausannois» dont Renens est le chef-lieu. →



→ Gemeinden den neuen «District de l'Ouest lausannois» mit Renens als Hauptort, 2011 erhielten sie den Wakker-Preis. 2016 unterzeichneten die Gemeinden eine Vereinbarung, um die Entwicklung zu koordinieren, und gaben dem Akronym SDOL eine neue Bedeutung: «Stratégie et développement de l'Ouest lausannois».

Wahrzeichen des Wandels

Weil sich die Dynamik von Bahnhöfen nicht an Gemeindegrenzen hält, hat sich seit dem Bau der Eisenbahn 1855 am Bahnhof ein Siedlungskern entwickelt, der in den letzten Jahrzehnten stetig gewachsen ist. Der Ort, der dem Bahnhof Renens den Namen gab, liegt hauptsächlich auf der anderen Seite der Gleise – quasi auf der Rückseite. Die Verbindung zum Bahnhof bestand bislang einzig aus einer Unterführung. Bis vor wenigen Jahren hätte der Bahnhof Renens die ideale Kulisse für einen Historienfilm aus der Dampflokzeit abgegeben. Heute ist er eine Verkehrsdrehscheibe mit rund 30 000 Reisenden pro Tag, auf die wohl manche vergleichbaren Orte neidvoll blicken. In Renens treffen Interregio- und S-Bahn-Züge, die Métro M1 und zahlreiche Busse aufeinander. In Zukunft sollen hier vermehrt auch Intercity-Züge halten, und ab 2026 hat auf der Nordseite der Gleise die neue Tramlinie, die von Lausanne hierherführt, ihre Endstation. Das Wahrzeichen dieses Wandels liegt quer über den Gleisen: die Passerelle «Rayon Vert», der grüne Strahl. Der Ausbau des Bahnhofs und die neue Querverbindung sind denn auch eines der Hauptprojekte des Programms «Léman 2030» für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur entlang des Genfersees.

Auf einer Verkehrsdrehscheibe hat die schnellstmögliche Verbindung von A nach B oberste Priorität – die Reisenden sollen keine Zeit verlieren. Doch in Renens übertrug das Wettbewerbsteam der Fussgänger Verbindung

→ Elles ont obtenu le Prix Wakker en 2011. En 2016, elles ont signé une convention intercommunale et ont donné une nouvelle signification à l'acronyme SDOL: Stratégie et développement de l'Ouest lausannois.

Un changement emblématique

La dynamique des gares ne s'arrêtant pas aux limites des communes, un noyau urbain s'est développé à la gare depuis la construction de la voie ferrée en 1855 et n'a cessé de s'étendre au cours des dernières décennies. La localité qui a donné son nom à la gare de Renens est située pour l'essentiel de l'autre côté des voies, quasiment à l'arrière. Jusqu'à présent, la seule liaison avec la gare était assurée par un passage souterrain. Il y a quelques années, la gare aurait constitué le décor idéal pour un film historique de l'époque des locomotives à vapeur. C'est aujourd'hui un hub de mobilité où transitent environ 30 000 voyageurs par jour et qu'envient bien des sites comparables. C'est à Renens que se croisent les trains InterRegio, ceux qui desservent l'agglomération, le métro M1 et de nombreux bus. De plus en plus de trains InterCity desserviront la ville et à compter de 2026, la nouvelle ligne de tramway en provenance de Lausanne aura son terminus du côté nord des voies. Emblème de ce changement, la passerelle piétonne «Rayon Vert», enjambe les voies. L'extension de la gare et cette nouvelle connexion transversale sont en effet l'un des projets majeurs du programme «Léman 2030» destiné à développer l'infrastructure ferro-viaire le long du lac.

Sur un hub de mobilité, la liaison la plus rapide possible entre un point A et un point B est une priorité absolue pour minimiser les temps de trajet. Mais à Renens, l'équipe de concours a attribué à juste titre une autre mission à la liaison piétonne: valoriser les places situées de part et d'autre de la gare et créer entre elles un lien

zu Recht eine weitere Aufgabe: die Plätze beidseits des Bahnhofs aufzuwerten und sichtbar zueinander in Beziehung zu setzen. Wenn man vom «Rayon Vert» spricht, ist damit denn auch nicht nur die Fussgängerbrücke gemeint, sondern auch die Place de la Gare beim Bahnhofsgebäude und die Place du Terminus diesseits der Geleise. Helle Blättermotive sind in den Asphalt eingelassen: grosse an den Einfahrten zur Begegnungszone, kleine in Streifen auf den Platzflächen und mittelgrosse im Randbereich der Passerelle. So werden die einzelnen Teile zu einem Ganzen zusammengebunden.

An der Place de la Gare ist der Auftritt der neuen Fusswegverbindung fulminant: Eine breite, von einem hoch aufragenden Dach überdeckte Treppe führt auf ein breites Zwischenpodest, das den grossen Höhenunterschied überspielt; eine Rolltreppe und ein Lift helfen beim Aufstieg. Ist man oben angekommen, überrascht die Passerelle durch ihre Breite und ihre differenzierte Gestaltung. Der westliche Bereich, wo die Treppen der Bahnhofsperons andocken, ist eine Durchgangszzone, in der zur Stosszeit hektischer Betrieb herrscht. Der östliche Abschnitt der Passerelle gleicht eher einem langgezogenen städtischen Platz und ist gekennzeichnet durch die hellen Blättereinlagen im Boden. Eine lange, von den Liften →

visible. Si l'on évoque le «Rayon Vert», on pense à la passerelle piétonne, mais aussi à la Place de la Gare près du bâtiment de la gare et à la Place du Terminus de l'autre côté des voies. Des motifs de feuilles de couleur claire ont été insérés dans l'asphalte: grands aux entrées de la zone de rencontre, petits et en bandes sur les places et de taille moyenne en bordure de la passerelle. Ces différents éléments forment ainsi un tout.

La nouvelle liaison piétonne sur la Place de la Gare éblouit par sa présence: un large escalier couvert d'un toit imposant mène à un vaste palier intermédiaire qui masque la grande différence de niveau; un escalier roulant et un ascenseur permettent d'y accéder. Une fois en haut, la passerelle étonne par sa largeur et son aménagement différencié. La partie ouest où s'arriment les escaliers des quais est une zone de transit où règne une grande effervescence aux heures de pointe. La section est ressemble plutôt à une place urbaine étirée et se distingue par les incrustations de feuilles claires dans le sol. Un long banc dynamisé par les ascenseurs invite les passants à s'asseoir. La végétalisation qui a donné son nom au «Rayon Vert» comprend les 25 arbres répartis sur les deux places, des plantes grimpantes aux montées et du lierre qui se déploie sur la face orientale de la →



Blick über den Bahnhof und die Baustelle für die 2026 in Betrieb gehende Tramhaltestelle. |
Vue sur la gare avec, au premier plan, le chantier de l'arrêt de tram qui entrera en fonction en 2026.





**Fussverkehrsbrücke
«Rayon Vert», Renens VD,
2021 | Passerelle «Rayon
Vert», Renens VD, 2021**
Bauherrschaft | *Maître
d'ouvrage:* Gemeinden
Renens, Chavannes-
près-Renens, Crissier,
Ecublens | *Communes de
Chavannes-près-Renens,
Crissier, Écublens et
Renens (représentées
par la Ville de Renens)*
Planungsteam | *Équipe de
conception:* Arge
«Rayon Vert» mit Farra
Zoumboulakis & Associés
architectes urbanistes,
Lausanne (Architektur),
Ingeni, Lausanne
(Ingénierie), L'Atelier
du Paysage, Lausanne
(Landschaftsarchitektur),
Tekhne, Lausanne
(Projektmanagement) |
*Groupement «Rayon
Vert» avec Farra Zoum-
boulakis & Associés
architectes urbanistes,
Lausanne (architec-
ture), Ingeni, Lausanne
(ingénierie), L'Atelier
du Paysage, Lausanne
(architecture du pay-
sage), Tekhne, Lausanne
(gestion de projets)*
Kosten | *Coûts:*
Fr. 31 Mio., davon
Fr. 20,3 Mio. für Brücke
und Zugänge Perrons |
*31 millions de francs, dont
20,3 millions de francs
pour la passerelle et les
accès aux quais*
Finanzierung |
Financement: Beteiligte
Gemeinden, Kanton,
Bund (Agglomerations-
programm) | *Communes,
canton, Confédération
(projet d'agglomération)*

Passerelle über die Gleise mit der langen Sitzbank zwischen den Liften. |
Passerelle enjambant les voies, avec le long banc s'étirant entre les ascenseurs.



Metrostation und Liftaufgang zur Passerelle. |
Station de métro et ascenseur vers la passerelle.

→ rhythmisierte Bank lädt zum Sitzen ein. Die dem «Rayon Vert» seinen Namen gebende Bepflanzung umfasst 25 Bäume auf den zwei Plätzen, Kletterpflanzen bei den Aufgängen und den Efeu, der sich über den 150 Meter langen Rücken der Passerelle erstreckt. Über allem liegt als heller blauer Himmel ein Dach aus Polycarbonatplatten. Auf der Gleis-Nordseite führt eine lange Rampe auf die Place du Terminus. Mit einer Neigung von zehn Prozent ist die lange Rampe relativ steil. Der Übergang von der horizontalen Passerellenkante zur schrägen Trottoirkante führt zu einem spürbaren Quergefälle. Hier zeigen sich die Tücken des Bauens im dichten Siedlungsgebiet.

Die grüne Efeuwand, die die beiden baumbestanden Plätze miteinander verbindet, gehörte von Anfang an zum Projekt. Es war dem Planungsteam ein wichtiges Anliegen, dass Konstruktion und Vegetation eins sind. Also entwickelten Architektinnen und Ingenieure ein Fachwerk, das den starren Rahmen eines üblichen Gitterträgers sprengt. Sie fassten die Druckkräfte in Y-förmigen Stäben zusammen und leiteten die Zugkräfte in filigrane, im Querschnitt H-förmige Stäbe. So entstand ein Tragwerk, das in seinem Ausdruck an ein Geflecht von Ästen erinnert und so mit dem Efeu eins wird. Gleichzeitig spart diese differenzierte Ausgestaltung im Vergleich zu einer normalen Fachwerkkonstruktion rund 20 Prozent Stahl.

→ passerelle longue de 150 m. L'ensemble est coiffé d'un toit en panneaux de polycarbonate qui forment un ciel bleu clair. Sur le côté nord des voies, une longue rampe conduit à la Place du Terminus. Sa pente à 10 % la rend assez raide. La transition du bord horizontal de la passerelle au bord incliné du trottoir entraîne un dévers perceptible. Les difficultés immanentes à la construction dans une zone urbaine dense sont ici manifestes.

Reliant les deux places arborées, le voile de lierre a été conceptualisé dès le départ. L'équipe de planification tenait à ce que la structure et la végétation ne fassent qu'un. Les architectes et les ingénieurs ont donc imaginé une ossature qui éclate le cadre rigide d'une poutre en treillis classique. Ils ont concentré les efforts de compression dans des barres en forme de Y et dirigé les efforts de traction dans des barres filigranes en forme de H en section. La structure porteuse évoque ainsi un entrelacs de branches et se marie avec le lierre. En même temps, cet aménagement différencié permet d'économiser environ 20 % d'acier par rapport à une construction en treillis classique.

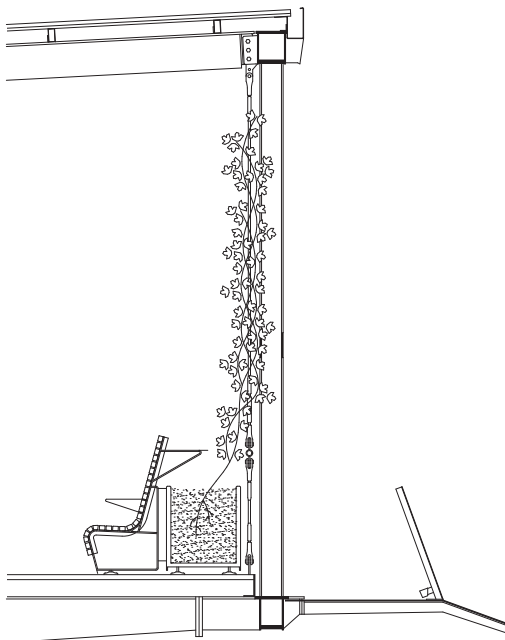
L'architecte Emmanuel Colomb souligne une autre particularité de l'ouvrage: l'absence de joints de dilatation, fruit également de l'étroite collaboration entre les différentes disciplines. La statique de l'ouvrage étant performante sur toute sa longueur, les profilés ont été encore amincis.

Die Jury sagt

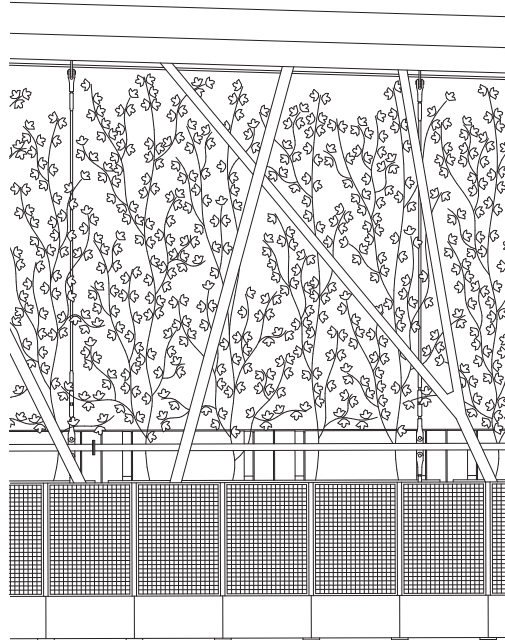
Die Passerelle ist nicht nur ein Übergang, sie ist das Herzstück einer neuen Verkehrsdrehscheibe: Die Reisenden werden zu Fussgängerinnen und Fussgängern, die ihrer Wege gehen – oder das Verkehrsmittel wechseln. Bahnhöfe sind also eigentliche «Fussgängerhöfe». Entsprechend grosszügig ist nicht nur die Passerelle dimensioniert, sondern auch die Bahnhofsanlage insgesamt. Das Ganze ist einheitlich gestaltet und auf die Bedürfnisse der zu Fuss gehenden Menschen abgestimmt. Die Passerelle besticht durch ihre Weite und Leichtigkeit. Ein hellblaues Dach beschattet den Weg über die Gleise, schützt vor Regen und erzeugt eine freundliche Atmosphäre. Hier kann man, anders als in einer Unterführung, den Blick in die Ferne schweifen lassen. Es ist angenehm, über die Passerelle zu gehen, weil es Pflanztröge, aber keine kommerziellen Einrichtungen gibt. Manche Passagiere warten lieber auf dem «Rayon Vert» auf ihren Zug als auf dem Perron; die Sitzbänke sind gut belegt. Besonderes Augenmerk richteten die Planerinnen und Planer auf die beiden Enden der Passerelle: die Place de la Gare und die Place du Terminus. Beide sind sorgfältig als baumbestandene öffentliche Räume gestaltet. Am Bahnhofplatz führt eine grosszügige, überdachte Treppenlandschaft auf die Passerelle. Die Breite und die Zweiteilung des Rolltreppenaufgangs verwischen die grosse Höhe, die es zu überwinden gilt. Auf der anderen Seite führt eine Rampe sanft von der Passerelle auf den Boden. Treppen und Rolltreppen schliessen die Passerelle an die Perrons von SBB, Metro und Tram an; für Personen mit eingeschränkter Mobilität steht jeweils ein Lift zur Verfügung. Für Fussgängerinnen und Fussgänger ist es grundsätzlich angenehmer, Gleise oberirdisch zu überqueren: Mehr Licht und Luft, und der eigene Weg, auch ein möglicher Fluchtweg, ist besser im Blick. Allerdings müssen wegen der Züge und Fahrleitungen bei einer oberirdischen Passerelle mehr Höhenmeter überwunden werden als bei einer unterirdischen Passage. «Rayon Vert» löst diese Herausforderung auf elegante Art und könnte so zu einem Vorbild für andere Bahnhöfe werden.

L'avis du jury

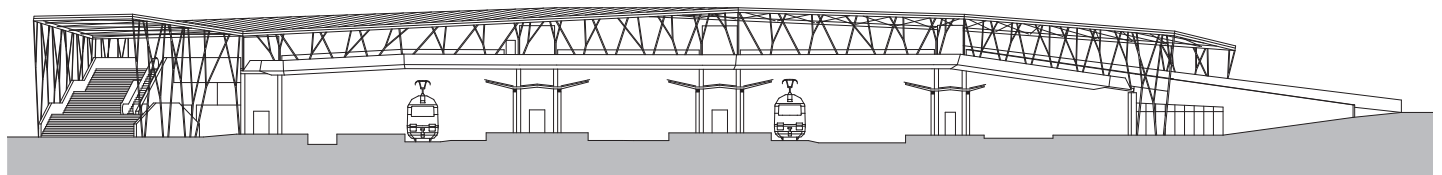
La passerelle n'est pas seulement un passage, elle est le cœur d'un nouveau hub de mobilité: descendant du train, on poursuit son chemin à pied ou y change de mode de transport. Les gares sont de véritables espaces publics. Non seulement la passerelle, mais aussi tout le complexe de la gare sont dimensionnés en conséquence. Aménagé de manière homogène, l'ensemble satisfait aux besoins des personnes à pied. La passerelle séduit par son envergure et sa légèreté. Un toit bleu clair ombrage le parcours au-dessus des voies, protège de la pluie et crée une ambiance conviviale. Au contraire d'un passage souterrain, le regard peut se perdre dans le lointain. Agrémentée de bacs plantés, mais dépourvue de tout commerce, la traversée de la passerelle est agréable. Certains passagers préfèrent attendre leur train sur le «Rayon Vert» que sur le quai, les bancs sont pris d'assaut. L'équipe de planification a accordé une attention particulière aux deux extrémités: la Place de la Gare et la Place du Terminus, qui ont été aménagées avec soin en espaces publics arborés. Sur la Place de la Gare, un vaste escalier couvert mène à la passerelle. La largeur et la division en deux de l'escalator gomme la grande hauteur à franchir. À l'autre extrémité, une rampe mène doucement de la passerelle au sol. Des escaliers et des escalators la connectent aux quais CFF, au métro et au tram. Un ascenseur est à chaque fois à disposition des personnes à mobilité réduite. Généralement, on préfère traverser les voies en surface: l'espace est plus lumineux, plus aéré et il est plus facile de voir son chemin, voire de repérer une sortie de secours. Mais en raison des trains et des caténaires, la hauteur à franchir est plus importante pour une passerelle en surface que pour un passage souterrain. Le «Rayon Vert» apporte une réponse élégante à ce défi et pourrait bien devenir un modèle pour d'autres gares.



Detailquerschnitt |
Coupe transversale détaillée.



Detailansicht der Y-förmigen Stahlkonstruktion. |
Détail de la structure métallique en Y.



Ansicht | Vue





Energiestadt

Das Gehen spielt eine wesentliche Rolle bei der Senkung des verkehrsbedingten Energieverbrauchs. Renens und alle anderen Gemeinden, die beim Flâneur d'Or 2023 ausgezeichnet wurden, gehören zu den fast 500 Gemeinden in der Schweiz, die das Label Energiestadt (Partner des Preises) tragen. Sie gehen bei der Erreichung der Klimaziele mit gutem Beispiel voran, indem sie den Fussverkehr fördern. Diese Bemühungen werden im Rahmen des Labels gewürdigt. | *La marche joue un rôle essentiel pour réduire la consommation d'énergie liée aux transports. Renens et toutes les communes primées lors du Flâneur d'Or 2023 font partie des près de 500 communes en Suisse qui portent le label Cité de l'énergie, (partenaire du prix). Elles montrent l'exemple face aux objectifs climatiques au travers d'aménagements en faveur des déplacements à pied. Des efforts qui sont valorisés dans le cadre du label.*

www.energiestadt.ch

Rampe bei der Place du Terminus. |
Rampe près de la Place du Terminus.

→ Architekt Emmanuel Colomb weist auf eine weitere Besonderheit des Bauwerks hin: Es gibt keine Dilatationsfuge – auch das ein Ergebnis der engen Zusammenarbeit der verschiedenen Disziplinen. Weil die Konstruktion so über ihre ganze Länge statisch wirksam ist, konnten die einzelnen Profile noch schlanker ausgebildet werden.

Schlüsselbau im Grossprojekt

Mehr als 15 Jahre sind seit dem Wettbewerb vergangen, rund vier Jahre betrug die Bauzeit für die neuen Anlagen am Bahnhof Renens. Der «Rayon Vert» ist zwar ein Schlüsselobjekt, aber beileibe nicht das einzige Bauwerk. Im gleichen Zug – und vom gleichen Planungsteam angeleitet – wurde auch der Bahnhof umgebaut. Die Perrons wurden verlängert, verbreitert und mit neuen Dächern versehen. Ein grosszügiger Neubau ersetzt die alte Unterführung, und auf der Nordseite bereitete man die Haltestelle für das künftige Tram vor. So unterschiedlich alle diese Teile sind, sie gehören doch zu einem einzigen Projekt, das ein einziges Bewilligungsverfahren durchlaufen musste: das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr. Diese Bündelung

→ L'ouvrage clé d'un projet d'envergure

Plus de 15 ans se sont écoulés depuis le concours. Les travaux de construction ont duré environ 4 ans. Si le «Rayon Vert» est l'ouvrage clé du projet, ce n'est certainement pas le seul. Dans la foulée, sous la houlette de la même équipe de conception, la gare a également entamé une mue. Les quais ont été allongés, élargis et dotés de nouveaux toits. Un bâtiment spacieux remplace l'ancien passage souterrain, tandis que du côté nord, on a préparé l'arrêt du futur tram. Aussi différents soient-ils, ces éléments font tous partie d'un seul projet, soumis à une seule procédure d'autorisation de construire: la procédure d'approbation des plans relevant du droit ferroviaire déposée auprès de l'Office fédéral des transports. Ce regroupement a obligé les acteurs du projet à conjuguer leurs efforts. Ils ont dû s'engager sans relâche pour une vision commune tout en faisant preuve d'une grande souplesse et d'une capacité d'adaptation pour répondre aux différentes exigences. C'est ainsi qu'est née un ouvrage d'un seul tenant, les architectes allant jusqu'à concevoir les bancs des quais CFF, des structures pliables compactes.



Die Passerelle und die Perrondächer sind aus einem Guss gestaltet. |
La passerelle et les toits des quais sont conçus d'un seul tenant.

Fussverkehr Schweiz

Seit 1975 ist der Verein Fussverkehr Schweiz Vordenker für eine fussgängerfreundliche Verkehrsgestaltung und mischt sich immer wieder in aktuelle Verkehrsdebatten ein. Der Fachverband mit Sitz in Zürich setzt sich dafür ein, dass Fussgängerinnen und Fussgänger in Städten und Dörfern genügend Platz und Rechte haben. Dafür lanciert er Kampagnen, schreibt verkehrspolitische Stellungnahmen, verfasst verkehrsplanerische Studien und betreibt interdisziplinäre Forschung, die die zu Fuss gehenden Menschen ins Zentrum stellt. Mitglieder sind neben Einzelpersonen auch Gemeinden, für die der Verband auch eine beratende Funktion einnimmt. Er richtet jährlich eine Fachtagung zum Thema Fussverkehr aus. Als nationaler Verband nimmt Fussverkehr Schweiz Einfluss auf die Aktivitäten des Bundes. Gleichzeitig ist er mit Regionalgruppen lokal verankert und begleitet Verkehrsprojekte vor Ort. Regelmässig schreibt der Verband den Preis «Flâneur d'Or» aus, um schweizweit exemplarische Lösungen zu zeigen, die das sichere und schöne Gehen zu Fuss fördern. www.fussverkehr.ch

Der Wettbewerb, die Jury, die Preise

Der «Flâneur d'Or – Fussverkehrspreis Infrastruktur» prämiiert Infrastrukturen im öffentlichen Raum der Schweiz, die Qualität, Attraktivität und Sicherheit des Gehens erhöhen. Der Wettbewerb wird von Fussverkehr Schweiz durchgeführt und vom Bundesamt für Strassen (Astra) und von weiteren Partnern unterstützt. In der Jury des «Flâneur d'Or» 2023 sassen:

- Sophie Ambroise, Officina del Paesaggio, Landschaftsarchitektin BSLA,
- Nathanaël Bruchez, Leiter Verkehrspolitik und Digitalisierung, Schweizerischer Städteverband, Geograf
- Mirjam Hauser, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Kanton Aargau, MSc Geografie
- Werner Huber, Co-Geschäftsleiter und Redaktor Hochparterre, Architekt
- André Magnin, Kantonsingenieur des Kantons Freiburg, Bauingenieur EPFL
- Pascal Regli, Geschäftsleiter Fussverkehr Schweiz, Verkehrsplaner SVI, Geograf
- Michael Rytz, dipl. phil. II, Geograf, NDS Raumplanung, Verkehrs-Club der Schweiz VCS
- Barbara Schwickert, Co-Geschäftsführerin des Trägervereins Energiestadt

- Michèle Tranda-Pittion, TOPOS urbanisme, Architektin EPFL, Dr. (Städtebau)
- Anita Schnyder, Bundesamt für Strassen (Astra), Langsamverkehr

Den mit 10 000 Franken dotierten Hauptpreis stiftet Burri Public Elements. Daneben werden mehrere Auszeichnungen vergeben. Die prämierten Projekte werden anlässlich einer feierlichen Preisverleihung bekannt gemacht. Ausserdem werden sie in diesem Themenheft von Hochparterre porträtiert.

Ausgezeichnet werden fussverkehrsfreundliche Projekte in den Kategorien:

- Verkehrskonzepte und -planungen, Leitbilder
- Infrastrukturen auf Kantonsstrassen
- Infrastrukturen auf Gemeindestrassen, Wegen und Plätzen
- Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr

Die Jury bewertet die Eingaben nach den Kriterien:

- Umsetzung
- Funktionalität, Gestaltungsqualität und Aneignung durch die Bevölkerung
- Sicherheit, Komfort und Hindernisfreiheit
- Modellcharakter: Übertragbarkeit auf andere Orte
- Innovation: visionär, ideenreich, unkonventionell, ästhetisch
- Vorgehensweise: Engagement der Beteiligten (Einbezug der Bevölkerung, Hartnäckigkeit, Mut)
- Effizienz: Verhältnis zwischen Aufwand und Mehrwert für die Öffentlichkeit
- Qualität der Unterlagen

verpflichtete die Beteiligten, am gleichen Strick zu ziehen. Immer wieder mussten sich die Akteure zur gemeinsamen Vision verpflichten, gleichzeitig aber auch eine grosse Flexibilität und Anpassungsfähigkeit bewahren, um auf die diversen Ansprüche reagieren zu können. Entstanden ist so ein Gesamtwerk aus einem Guss, im Rahmen dessen die Architekten selbst die Sitzbänke auf den SBB-Perrons – platzsparende Klappkonstruktionen – entwerfen konnten.

Zurück auf dem «Rayon Vert»: An ihrer breitesten Stelle misst die Brücke 16 Meter. Platz genug also für Fussgängerinnen, die es eilig haben, aber auch für jene, die gemächlich schlendern. Vereinzelt gibt es zwar auch Velos, doch erlaubt sind die Zweiräder nicht. Die Veloorganisationen seien von Anfang an in den Planungsprozess einbezogen worden, betont Architekt Emmanuel Colomb. So gebe es beidseits der Fussgängerbrücke grosse Velostationen (die nördliche muss noch gebaut werden), und ausserdem werde als bevorzugte Veloroute eine Verbindung unter den Gleisen hindurch ausgebaut. Den Normen ist es laut Colomb zu verdanken, dass es auf der Passerelle keinen Kiosk oder andere kommerzielle Einrichtungen gibt: So gelte die Brücke als Ingenieurbauwerk. Befände sich auf ihr eine Verkaufsstelle, gälte sie als Gebäude, das ganz anderen Vorschriften unterworfen wäre. Dass es auch keine Werbetafeln gibt, sei den Gemeinden zu verdanken: Sie wollen in ihren öffentlichen Bauten keine Werbung.

Viel Sonnenschein also über dem Bahnhof Renens. Was könnte dies besser symbolisieren als der blaue Himmel, der sich über der Passerelle, aber auch über den Perrons aufspannt. Doch warum ist er auch bei Regenwetter blau? Langzeitversuche mit farblosen Platten hätten gezeigt, dass die Platten sich mit der Zeit leicht gelblich verfärbten, was unter den Dächern eine triste Stimmung erzeugen würde, erläutert Emmanuel Colomb. Die blaue Farbe – nötig war gerade mal ein Prozent Blauanteil – verhindere dies. Und als identitätsstiftendes Markenzeichen stärkt das Blau die gestalterische Kraft des «Rayon Vert» und des ganzen Bahnhofs. ●

Mais revenons au «Rayon Vert»: la passerelle mesure 16 m à son point le plus large. Elle offre assez d'espace, aux personnes pressées comme aux flâneurs. On voit parfois passer quelques cyclistes, mais les deux-roues ne sont pas autorisés. L'architecte précise que les associations de cyclistes ont été intégrées dès le début au processus de planification. De grandes vélostations ont été installées de part et d'autre de la passerelle (celle au nord reste à construire) et pour l'itinéraire cyclable, on privilégiera une liaison sous les voies. Selon Emmanuel Colomb, le respect des normes a permis d'éviter l'installation de kiosques ou de tout autre commerce: la passerelle est considérée comme un ouvrage d'art. Dotée d'un point de vente, ce serait un bâtiment soumis à de tout autres prescriptions. On doit l'absence de panneaux publicitaires aux communes qui refusent toute publicité dans les bâtiments publics.

Plein soleil donc au-dessus la gare de Renens. Et pour symboliser cela, le ciel bleu qui se déploie au-dessus de la passerelle, mais aussi des quais. Mais pourquoi reste-t-il bleu même par temps de pluie? Des essais de longue durée réalisés avec des panneaux incolores ont montré que ceux-ci jaunissaient légèrement avec le temps, créant une ambiance lugubre sous les toits, explique Emmanuel Colomb. Choisir le bleu, c'était l'éviter – 1% de bleu suffisait. Couleur vectrice d'identité, le bleu souligne la force créatrice du «Rayon Vert» et de toute la gare. ●

Il bando di concorso del 2007 era chiaro: un secondo sottopassaggio doveva collegare le banchine e i due lati della stazione. Una soluzione più agevole per chi viaggiava, visto il minore dislivello rispetto a una passerella sopra i binari. I team partecipanti al concorso si sono attenuti a quanto richiesto – tutti meno uno: «Rayon Vert», che riunisce lo studio di architettura Farra Zoumboulakis & Associés, lo studio di ingegneria Ingeni, lo studio di architettura del paesaggio L'atelier du Paysage e l'azienda di project management Tekhne. «Abbiamo pensato di creare un ponte adibito a spazio pubblico, una sorta di belvedere sospeso sui binari», spiega l'architetto Emmanuel Colomb.

La situazione sul posto non è semplice: dalla stazione di Renens sono solo 50 passi per arrivare a Chavannes-près-Renens e 200 metri dopo inizia Ecublens. L'agglomerato a ovest di Losanna presenta un tessuto urbano denso come in pochi altri luoghi del Paese. Il Bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) è stato creato 20 anni fa per coordinare lo sviluppo dei comuni limitrofi a Renens. Dal 2008, otto comuni con capoluogo Renens costituiscono il nuovo «District de l'Ouest lausannois» a cui, nel 2011, è stato conferito il Premio Wakker. Nel 2016 i comuni hanno firmato un accordo per coordinare lo sviluppo, dando all'acronimo SDOL un nuovo significato: «Stratégie et développement de l'Ouest lausannois».

Le dinamiche delle stazioni ferroviarie non si fermano ai confini comunali. Così è anche a Renens: con la costruzione della ferrovia nel 1855, intorno alla stazione si è sviluppato un nucleo urbano che negli ultimi decenni ha continuato a crescere. Il luogo che ha dato il nome alla stazione di Renens si trova prevalentemente dall'altra parte dei binari – sul retro, per così dire. Oggi la stazione di Renens è una piattaforma dei trasporti attraversata ogni giorno da circa 30 000 persone, in cui si incrociano i treni interregionali, i tram, la metro M1 e numerosi autobus. L'obiettivo è che in futuro sempre più treni Intercity si fermino, dal 2026 inoltre a nord dei binari sarà presente la stazione terminale della nuova linea del tram proveniente da Losanna. Sospeso sui binari, l'emblema di tutti questi cambiamenti: la passerella «Rayon Vert», il raggio verde. Una piattaforma dei trasporti dà sempre la massima priorità al collegamento più veloce – i viaggiatori non devono perdere tempo. A Renens però il team di concorso ha, a ragione, affidato al collegamento pedonale l'ulteriore compito di valorizzare e far interagire le piazze situate ai due lati della stazione. Il «Rayon Vert», infatti, non è solo la passerella pedonale: comprende anche la Place de la Gare, adiacente l'edificio della stazione, e la Place du Terminus, al di qua dei binari. L'asfalto è stato arricchito da motivi incastonati: foglie luminose grandi agli ingressi della zona di incontro, piccole e disposte a strisce sulle piazze e di dimensioni medie ai margini della passerella. Così le singole parti vengono unite in un tutt'uno.

Il nuovo collegamento pedonale di Place de la Gare è impressionante: un'ampia scala coperta da un tetto sveltante conduce a un largo pianerottolo intermedio che colma il grande dislivello; una scala mobile e un ascensore agevolano la salita. Arrivati in cima, la passerella sorprende per larghezza e design differenziato. L'area esposta a ovest, dove arrivano le scale delle banchine ferroviarie, è una zona di transito frenetica nelle ore di punta. La sezione orientale della passerella assomiglia invece a una piazza cittadina dalla forma allungata; una panchina lunga, cadenzata dagli ascensori, invita a sedersi. La piantuma-

zione che dà il nome al «Rayon Vert» comprende in tutto 25 alberi distribuiti sulle due piazze, piante rampicanti in prossimità delle risalite e l'edera che corre lungo i 150 metri del dorso della passerella. Il tutto sovrastato da un tetto celeste in pannelli di policarbonato. Sul lato nord dei binari una lunga rampa porta alla Place du Terminus – con il 10% di inclinazione è relativamente ripida. La pendenza trasversale dal bordo orizzontale della passerella al bordo inclinato del marciapiede è notevole. Queste, d'altronde, sono le insidie del costruire in un'area ad alta densità abitativa.

Il muro ricoperto di edera verde, punto di collegamento tra le due piazze alberate, era previsto sin dall'inizio. Per il team di progettazione, costruzione e vegetazione dovevano essere concepite come un'unica cosa. Il gruppo di esperte ed esperti in architettura e ingegneria ha sviluppato una struttura in grado di superare la rigidità delle convenzionali travi reticolari, facendo confluire le forze di compressione in aste a forma di Y e dirigendo le forze di trazione in sottili aste a forma di H in sezione trasversale. Il risultato è una struttura portante la cui fisionomia estetica – che richiama un intreccio di rami – si fonde con l'edera in un tutto armonico. Inoltre questa struttura permette di risparmiare il 20% circa di acciaio rispetto a una normale struttura intelaiata. Emmanuel Colomb fa notare un'altra particolarità dell'opera: non ci sono giunti di dilatazione – anche questo grazie alla stretta collaborazione tra le discipline. L'effetto statico così generato su tutta la lunghezza della costruzione ha consentito di snellirne ulteriormente i profili. Le nuove strutture della stazione di Renens sono il frutto di quasi quattro anni di lavoro. Ma il «Rayon Vert» non è l'unica opera portata a termine. Lo stesso periodo ha visto anche la ristrutturazione della stazione con banchine prolungate, allargate e dotate di nuovi tetti. Un edificio nuovo e spazioso ha sostituito il vecchio sottopassaggio e, sul lato nord, è stata allestita la fermata del futuro tram. Il risultato è un'unica grande opera di carattere omogeneo.

Il punto più largo della passerella misura 16 metri: spazio a sufficienza per chi ha fretta e per chi se la prende comoda. Le biciclette non sono ammesse. Al riguardo, l'architetto Colomb precisa che le organizzazioni di ciclisti sono state coinvolte nella progettazione sin dall'inizio, tanto che si è deciso di installare ampie velostazioni su entrambi i lati della passerella (quella a nord è in attesa di costruzione) e di realizzare una pista ciclabile sotto i binari. Grazie alle norme vigenti, spiega Colomb, sulla passerella non ci sono strutture commerciali: il ponte è considerato un'opera di ingegneria. Se ci fosse anche un solo punto vendita, sarebbe considerato un edificio e dovrebbe rispondere a normative di tutt'altro tipo. Ed è merito dei comuni se sulla passerella, in quanto costruzione pubblica, vige il divieto di affiggere cartelloni pubblicitari.

Splende dunque un bel sole sulla stazione di Renens. Ma perché il cielo sopra la passerella e le banchine è celeste anche se piove? Esperimenti a lungo termine hanno mostrato che col passare del tempo i pannelli incolori si ingialliscono leggermente creando un'atmosfera piuttosto tetra sotto i tetti della stazione. È bastato aggiungere giusto un 1% di colore blu per risolvere il problema. Il celeste è diventato così il tratto distintivo della passerella, rafforza il valore artistico del «Rayon Vert» e di tutta la stazione.



Schutzdächer, Bäume und Sitzbänke bieten viel Aufenthaltsqualität |
Les abris, les arbres et les bancs offrent un espace détente de qualité.



**Gehen
fördert**

**das Sehen
und Denken**

Immer im Mai spazieren weltweit Tausende Menschen los, um plaudernd Orte zu erkunden. Diese sogenannten Jane's Walks finden seit 2007 in Gedenken an die kanadische Stadtaktivistin und Architekturkritikerin Jane Jacobs statt. 2023 fanden in der Schweiz 25 Walks statt, unter anderem in Chur und St. Gallen.

Text: Karin Salm

Anne Brandl freuts: 30 Personen finden sich an der Bushaltestelle «Altes Gaswerk» im Churer Rheinquartier ein, um an diesem sonnigen Samstagnachmittag im Mai an den Rändern der Stadt zu spazieren. Anne Brandl, die seit einem Jahr die Stadtentwicklung von Chur leitet, hat eingeladen. Sie schätzt den Spaziergang als Wahrnehmungsinstrument, was sie bereits 2013 in ihrer Dissertation «Die sinnliche Wahrnehmung von Stadtraum» eingehend beschrieb. «Dieser Jane's Walk, der uns an den Siedlungsrand führt, ist keine Stadtführung. Der Weg ist das Ziel. Während wir spazieren, können wir reden und über das diskutieren, was wir sehen», begrüsst Brandl die muntere Gruppe und stellt die Namensgeberin des Walks kurz und bündig vor: Jane Jacobs, kanadische Stadtforscherin, die mit ihrem berühmten Buch «Tod und Leben grosser amerikanischer Städte» in den 1960er-Jahren mit den Stadtplanern hart ins Gericht ging, weil diese die Menschen vergessen hätten. Der unmittelbare Kontakt zur Umgebung und zu den Orten zukünftiger Nutzerinnen und Nutzer sei zentral für eine gute Planung, ist Brandl überzeugt.

Dass mit Anne Brandl eine Fachperson den Jane's Walk führt, ist eher untypisch: In der Regel organisieren freiwillige Laien die Spaziergänge; denn Fachwissen ist keine Voraussetzung. Im Übrigen wird sich die Chefin der Churer Stadtentwicklung während des gesamten zweistündigen Spaziergangs an die Regeln des Jane's Walks halten: Als Leaderin des Walks wird sie Gespräche initiieren, die Teilnehmenden zum Reden bringen und zu Diskussionen und unterschiedlichen Meinungen ermuntern. So haben es die Erfinderinnen festgelegt, als sie den Jane's Walk 2007 ins Leben riefen. Das war ein Jahr nach dem Tod der Stadtaktivistin, die für eine Stadt auf Augenhöhe plädierte und erfolgreich für den Erhalt des Greenwich Village in New York kämpfte.

Eine Siedlung wie ein Gefängnis

Palavernd zieht die neugierige Gruppe los und landet bald vor der neuen Wohnsiedlung «Vier Jahreszeiten». Alle staunen über den prächtigen Garten und den verfestigten Mergelboden im Innenhof. Alles schmeichelt den Sinnen, und man ist sich einig, dass sich das Leben hier gut anfühlen muss. Gleichzeitig melden sich kritische Stimmen: Die graue Betonmauer, die die Siedlung von der Strasse abschirmt, sei gar hoch geraten. So wirke die Siedlung wie ein Gefängnis, sie schotte sich ab, kommuniziere nicht mit der Umgebung. Das sei nachvollziehbar, finden einige, denn die Atrasse mit den vielen Autos sei wahrlich nicht attraktiv. Alle wundern sich, warum das Auto in Chur nach wie vor einen so grossen Stellenwert genießt. Die Gruppe freut sich über den wilden Wiesenstreifen vor der hohen Mauer. Einige sind irritiert, dass die Sitzbänke auf die Strasse ausgerichtet sind. Der Blick in die Berge wäre doch viel schöner. «Ältere Leute schätzen den Blick in die Richtung, wo etwas geschieht», meint ein Teilnehmer, und eine Teilnehmerin mit Krücken testet die Sitzbank und konstatiert: «Es ist etwas höher und die Sitzfläche ist gerade. Kurzum: Die Bank ist perfekt für ältere Menschen.»

Weiter gehts über die Rheinprallkante und auf Trampelpfaden übers Landwirtschaftsland – ein wichtiger Streifen Land: identitätsstiftend und ideal für die Anwohner:innen, um «direttissima» auf die Calanda-Seite zu gelangen. Doch bis jetzt waren die Landwirte nicht willig, Hand zu bieten, damit für Spaziergängerinnen und Naherholungssuchende Feldwege angelegt werden konnten. Die Teilnehmenden des Jane's Walk bedauern dies. Ein zusammenhängendes Netz an guten Fusswegen wäre auch ein wichtiger Beitrag zur «Urban Mental Health» – zur mentalen Gesundheit der Stadtbevölkerung, weiss ein Teilnehmer und verweist auf eine Studie. Ein anderer berichtet, dass die Calanda-Seite botanisch höchst spannend sei und dass die Steinböcke im Winter bis weit ins Tal kämen. →

Wissen teilen

Wie ein langer Tatzelwurm bewegt sich die Gruppe am Rand des Siedlungsraums. Beim Jane's Walk geht es darum, Erfahrungen zu sammeln, Wissen zu teilen und auch Material zusammenzutragen, das in keinen Unterlagen und Plänen zu finden ist. Die Gruppe passiert ein Gewerbegebiet, das als Fremdkörper mitten in der Landwirtschaftszone liegt. Alle drei Jahre stünden hier Bauprofile, die alle abgelehnt würden, erzählt jemand. Die Gruppe erkennt: Hier verknoten sich unterschiedliche Interessen der Landwirtschaft, des Gewerbes und der Baulobby. Mit der Revision der Bau- und Zonenordnung (BZO) muss diese Gemengelage geklärt werden.

Klärungsbedarf besteht auch beim biedermeierlichen Hof «Zur Kante» mit Wiese und imposanter Trockenmauer. Das Ensemble ist im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder (ISOS) erfasst. Trotzdem hegt der Churer Stadtrat Baugelüste, denen der Bündner Heimatschutz Paroli bietet. Die Gruppe gerät ins Sinnieren: Wie kann die Zivilgesellschaft Druck aufbauen? Welche Politikerinnen und Politiker entscheiden wirklich im Sinne der Bevölkerung? Wer aktiviert die Mitwirkung der Bevölkerung? Müssen nicht alle einen Beitrag leisten, damit sich die Stadt zum Guten entwickelt? Die Diskussionen laufen heiss, die Gruppe zieht weiter, vorbei an der wunderbaren, im ISOS aufgeführten Siedlung Waldhaus, die einer Grossüberbauung weichen soll. Telefonnummern und Mailadressen werden ausgetauscht und die Walk-Leaderin Anne Brandl erhält ein dickes Lob dafür, dass sie zu diesem anregenden Jane's Walk an die Siedlungsränder Churs eingeladen hat.

Jane's Walks

Jeweils am ersten Wochenende im Mai finden die Jane's Walks statt: bewegte Gespräche in Hunderten von Städten auf der ganzen Welt. Die Veranstaltung wird zu Ehren von Jane Jacobs organisiert, einer nordamerikanischen Aktivistin, die sich in den 1960er-Jahren für die Erhaltung von Stadtvierteln nach dem menschlichen Massstab einsetzte. Diese auf freiwilliger Basis angebotenen Spaziergänge laden dazu ein, die eigene Umgebung auf eine andere Art und Weise zu entdecken. Eine Erfahrung, die den sozialen Zusammenhalt und das Bürgerengagement stärkt, und ein Aufruf an Planungsfachleute, sich hinauszubegeben, zu gehen und die Bevölkerung in ihrem Alltagsumfeld zu treffen.

www.janeswalk.ch

Spazieren über Treppen in St. Gallen

Der Jane's Walk, der an die Ideen der kanadischen Urbanistin und Stadtaktivistin Jane Jacobs erinnert und die Beobachtung des Alltags ins Zentrum der Stadtplanung rücken will, ist eine Erfolgsgeschichte: Fanden im ersten Jahr 2007 in Kanada 27 Nachbarschaftsspaziergänge statt, so waren es zehn Jahre später weltweit bereits gegen die tausend. In der Schweiz nahmen 2023 rund 300 Personen an 25 Jane's Walks teil. Auch in St. Gallen. Fredi Hächler ist ein typischer Jane's-Walk-Organisator. Dem pensionierten Lehrer und Walk-Leader haben es die vielen Treppen in seiner Stadt angetan. Ihm folgt ein Trüpplein und steigt die steile Mülenenschlucht Richtung Badi «Drei Weieren» hoch. Sogleich entwickelt sich ein Gespräch über die Treppe als charmantes Fitnessgerät und über die Proportionen von Tritthöhe und -länge. Die Gruppe erkennt rasch, dass Marie-Anne Lerjen mit ihrer Agentur für Gehkultur goldrichtig liegt mit ihrer Behauptung, dass Gehen das Sehen und Denken fördert. Die Gruppe stellt fest, dass sich die Mülenenschlucht auch als botanischer Garten und geologisches Buch lesen lässt und dass diese schattige, feuchte Schlucht an heissen Sommertagen zur Trumpfkarte der Stadt wird.

Verwundert und verschämt spaziert die Gruppe vorbei an einer Person, die in einen schmutzigen Schlafsack gehüllt auf dem Boden schläft. Nein, in St. Gallen gebe es keine Obdachlosen. Da ist sich die Gruppe einig. Einig ist man sich auch, dass die Badeanstalt «Drei Weieren» die schönste Badi der Schweiz sei: 24 Stunden geöffnet, eingebettet in einen sagenhaften Grünraum, und der Eintritt ist kostenlos. Doch nachts sei es laut hier, am Morgen alles mit Abfall übersät. Für die Nachbarschaft nichts Angenehmes.

Fredi Hächlers Gruppe geniesst den Ausblick auf den Rosenberg, den Hügel der Reichen. Dort breite sich die Hochschule St. Gallen HSG aus wie ein Krebsgeschwür, konstatiert ein Teilnehmer. Ein anderer macht aufmerksam auf die Genossenschaftssiedlung Buch. Die einfachen Wohnhäuser aus den 1950er-Jahren wurden nicht wie oft üblich durch moderne Neubauten ersetzt, sondern sanft saniert, sodass bezahlbarer Wohnraum an guter Lage erhalten blieb. Das Vorhaben erntet Anerkennung, während es Stufe um Stufe Richtung Innenstadt geht. Zwar endet der Jane's Walk am Maiabend in St. Gallen abrupt, weil ein heftiges Gewitter losbricht. Aber die Spaziergänge klingen nach mit Jane Jacobs' Worten: «Städte sind nur dann in der Lage, etwas für alle zu bieten, wenn sie von allen geschaffen werden.» ●

Marcher aide à voir et à penser

Anne Brandl est ravie: 30 personnes se sont retrouvées à l'arrêt de bus dans le quartier rhénan de Coire pour une balade en lisière de ville en ce samedi après-midi de mai. Responsable depuis un an du développement urbain de Coire, c'est elle qui a lancé l'invitation. «Cette «Jane's Walk» qui nous mène en périphérie de ville n'est pas une visite guidée. Le but est de marcher. En cheminant, nous pouvons converser et débattre de ce que nous voyons.» C'est par ces paroles qu'Anne Brandl accueille le groupe et présente brièvement celle qui a donné son nom à la promenade: Jane Jacobs, urbaniste-chercheuse canadienne qui, dans son fameux ouvrage des années 1960 «Déclin et survie des grandes villes américaines», jugeait sévèrement les urbanistes pour avoir oublié la dimension humaine. Le contact immédiat avec l'environnement et les lieux fréquentés par les futurs utilisateurs est crucial pour une bonne planification, Anne Brandl en est convaincue.

Il est peu courant qu'une spécialiste guide une Promenade de Jane: les marches sont organisées par des bénévoles non professionnelles, aucune compétence spécifique n'étant requise. Pendant deux heures, la directrice de l'urbanisme de Coire s'en tiendra aux règles fixées: cheffe de file, elle lancera les discussions et encouragera les personnes présentes à échanger et à exprimer des avis divergents. Le groupe se met en route en bavardant et arrive bientôt devant le nouvel ensemble résidentiel «Vier Jahreszeiten» (les quatre saisons). On admire le splendide jardin et le sol marneux stabilisé dans la cour intérieure et s'accorde à dire qu'il doit faire bon y vivre. Cela n'empêche pas des critiques: le mur en béton gris qui protège de la rue est trop élevé. L'ensemble urbain fait l'effet d'une prison, sans lien avec son environnement. D'autres se montrent compréhensives. Le groupe apprécie la bande herbeuse échevelée qui pousse devant ce haut mur. Quelques-uns s'irritent que les bancs soient placés face à la rue, alors que la vue sur les montagnes serait tellement plus belle. Un participant explique que «les personnes âgées aiment regarder les lieux animés». Une participante munie de béquilles teste le banc et note: «Il est un peu plus élevé et l'assise est droite. Autrement dit: parfait pour des seniors.»

La Promenade de Jane consiste à engranger des expériences, partager des connaissances et réunir des données ne figurant dans aucun dossier ni sur aucun plan. Le groupe traverse une aire commerciale bâtie comme

un corps étranger dans la zone agricole. Il détecte ici un entrelacs d'intérêts divergents entre l'agriculture, le commerce et le lobby de la construction. Cette situation confuse doit être clarifiée avec la révision du règlement communal sur les constructions (RCC).

On s'interroge: les politiciennes et politiciens décident-ils réellement dans l'intérêt de la population? Qui incite la population à participer? Ne faut-il pas toutes et tous contribuer à faire évoluer la ville positivement? Le groupe longe ensuite le magnifique lotissement Waldhaus répertorié dans l'ISOS, mais qui doit laisser place à un complexe résidentiel. On s'échange numéros de téléphone et e-mails et complimente Anne Brandl pour son invitation à cette «Jane's Walk» stimulante en périphérie de Coire.

Les «Jane's Walk» qui entendent placer l'observation du quotidien au cœur de la planification urbaine ont un franc succès: si 27 promenades de quartier ont eu lieu la première année au Canada en 2007, dix ans plus tard, on en comptait environ un millier dans le monde entier. En Suisse, en 2023, environ 300 personnes ont pris part à 25 promenades.

Fredi Hächler est un organisateur typique. Cet enseignant à la retraite, chef de file de marche, a été conquis par les nombreux escaliers de Saint-Gall. Une petite troupe gravit avec lui les gorges escarpées de la Mülönen en direction des étangs de baignade «Drei Weieren». La conversation s'engage aussitôt sur l'escalier, un moyen charmant de pratiquer le fitness, et sur les rapports entre hauteur et longueur de marche. Marie-Anne Lerjen, qui a fondé une agence de la culture de la marche, ne se trompe pas en affirmant que la marche aide à voir et à penser, le groupe a vite fait de s'en rendre compte.

Le groupe admire la vue sur la colline Rosenberg, un quartier résidentiel aisé. Un participant relève que l'Université de Saint-Gall s'étale comme une tumeur cancéreuse. Un autre attire l'attention sur la coopérative d'habitation de Buch. Les immeubles simples des années 1950 n'ont pas été remplacés comme souvent par des constructions modernes, mais ont bénéficié d'une rénovation douce, ce qui a permis de maintenir des logements abordables et bien situés. Le projet convainc, tandis que le groupe redescend les marches en direction du centre-ville. La Promenade de Jane de ce soir de mai a été interrompue par un violent orage. Néanmoins, comme toutes les marches, elle résonne des propos de Jane Jacobs: «Les villes n'ont la capacité d'apporter quelque chose à chacun d'entre nous que si elles sont créées par toutes et tous.» ●



Camminare affina lo sguardo e il pensiero

Anne Brandl è contenta: sono 30 le persone riunite questo sabato pomeriggio alla fermata dell'autobus nel Rhein-quartier di Coira, tutte desiderose di passeggiare ai margini della città. L'invito è partito proprio da lei, responsabile dello sviluppo urbano di Coira da ormai un anno. «Non è una visita guidata della città, ma una Jane's Walk verso la periferia. Il nostro obiettivo è la passeggiata stessa. Strada facendo possiamo parlare e discutere di ciò che vediamo», sottolinea Brandl mentre saluta il gruppo e presenta brevemente la persona che dà il nome alla passeggiata. Jane Jacobs, ricercatrice urbana canadese, è l'autrice del famoso libro «Vita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane», un'aspra critica agli urbanisti degli anni '60 che secondo lei avevano perso di vista la persona. Brandl non ha dubbi: l'asse portante di una buona pianificazione è il contatto ravvicinato con l'ambiente circostante e con i luoghi della futura utenza.

È piuttosto insolito che sia un'esperta come Anne Brandl a condurre la Jane's Walk: in genere sono persone non specializzate ad offrirsi volontarie, anche perché non è richiesta alcuna competenza specifica. La Jane's Walk dura due ore e la direttrice dello sviluppo urbano di Coira l'ha organizzata seguendo le regole tipiche di queste passeggiate: è compito suo avviare le conversazioni e incoraggiare la discussione anche sulle opinioni divergenti.

Il gruppo si incammina allegramente verso il nuovo complesso residenziale «Vier Jahreszeiten». Lo splendore del giardino e il terreno marnoso sedimentato del cortile interno suscitano stupore: sì, qui si deve vivere proprio bene. Ma non mancano le voci critiche: il muro in cemento grigio che protegge l'insediamento dalla strada è troppo alto, sembra di stare in prigione, tagliati fuori dal quartiere. Un'osservazione condivisa da altre persone presenti. Tutto il gruppo invece apprezza il lembo di prato davanti al muro, lasciato allo stato brado. Poi c'è chi critica le panchine rivolte verso la strada: la vista sulle montagne sarebbe molto più bella. «Secondo me le persone anziane sono contente di guardare nella direzione in cui succede qualcosa», commenta un partecipante. Un'altra con le stampelle prova la panchina: «È un po' più alta e con la superficie di seduta piana. Perfetta per chi non è più giovane».

Obiettivo delle Jane's Walk è acquisire esperienza, condividere conoscenze e raccogliere materiale che non si trova in nessun documento o progetto. Attraversando un'area commerciale collocata come un corpo estraneo in mezzo a una zona agricola, il gruppo nota: qui si scontrano i diversi interessi dell'agricoltura, del commercio e della lobby delle costruzioni. La revisione del regolamento edilizio e urbanistico (BZO) deve risolvere questa situazione poco chiara. Il gruppo comincia a riflettere: in politica, chi decide tenendo conto davvero dei bisogni della popolazione? Chi favorisce la partecipazione pubblica? Non dobbiamo darci da fare tutti per il buon sviluppo della città? La passeggiata continua lungo il meraviglioso insediamento «Waldhaus», inserito nell'ISOS e destinato a cedere il posto a un grande complesso urbano. Dopo uno scambio di numeri di telefono e indirizzi e-mail, tutto il gruppo ringrazia caldamente Anna Brandl per l'invito e la conduzione di questa Jane's Walk ai margini della città di Coira.

Le Jane's Walk, che intendono porre l'osservazione del quotidiano al centro dello sviluppo urbano, sono una storia di successo: inaugurate nel 2007 in Canada con 27 passeggiate, dieci anni dopo contavano già un migliaio di passeggiate in tutto il mondo. In Svizzera nel 2023 quasi 300 persone hanno già partecipato a 25 Jane's Walk.

Fredi Hächler è un tipico organizzatore di Jane's Walk. Insegnante in pensione e walk leader, è affascinato dalle numerose scale di San Gallo. Con una piccola truppa al seguito, sale per la Mülenschlucht verso la piscina all'aperto «Drei Weieren». Il discorso cade subito sulla scala come interessante attrezzo per il fitness e sulle proporzioni di altezza e lunghezza dei gradini. Tutti riconoscono che Marie-Anne Lerjen, titolare di un'agenzia per la cultura del camminare, ha ragione da vendere quando dice che camminare affina il pensiero e lo sguardo.

Il gruppo si gode la vista sul Rosenberg, la collina dei ricchi sangallesi. Laggiù, l'Università di San Gallo si sta espandendo come un cancro, commenta un partecipante. Un altro richiama l'attenzione sul quartiere cooperativo Buch. Le semplici abitazioni anni '50 non sono state soppiantate, come spesso accade, da nuove costruzioni moderne ma leggermente ristrutturate in modo da preservare uno spazio abitativo a prezzi accessibili in una buona posizione. Il gruppo loda l'iniziativa mentre, gradino dopo gradino, va verso il centro città. In questa sera di maggio a San Gallo, la Jane's Walk termina bruscamente con un forte temporale. Ma il messaggio di queste passeggiate è chiaro. Come diceva Jane Jacobs: «Le città offrono qualcosa a tutti solo se tutti hanno partecipato alla loro creazione». ●

Attalens: Centre du Village

En réaménageant la traversée du village et le parking attenant dans le cadre du concept Valtraloc du canton de Fribourg («Valorisation de la traversée de localité»), Attalens a redécouvert les espaces publics de son centre et offert un lieu de rencontre à la population. L'aménagement est cohérent et la palette d'usages variée. L'arrêt de bus sobre doté d'un vaste abri, le long escalier et sa rampe élégante ainsi que des bancs et une fontaine invitent à s'attarder. La transformation du cœur du village a valeur de modèle pour d'autres communes. Il s'agit de la première zone 30 créée sur une route cantonale dans le canton de Fribourg.

Dank der Neugestaltung der Ortsdurchfahrt und des angrenzenden Parkplatzes im Rahmen des Valtraloc-Konzepts des Kantons Freiburg («Valorisation de la traversée de localité») konnte Attalens die öffentlichen Räume seines Dorfkentrums neu entdecken und der Bevölkerung einen Begegnungsort geben. Die Gestaltung ist konsequent, die Nutzungsmöglichkeiten sind breit. Die schlichte Bushaltestelle mit grossem gedecktem Bereich, die lange Treppe mit formschön kombinierter Rampe, Sitzbank und Brunnen laden zum Verweilen ein. Diese Umgestaltung im Zentrum hat auch für andere Gemeinden Modellcharakter. Für den Kanton Freiburg ist die erste Tempo-30-Zone auf einer Kantonsstrasse exemplarisch.

Se Attalens ha potuto riscoprire gli spazi pubblici al centro del paese e offrire alla popolazione una zona d'incontro, lo deve alla ristrutturazione dell'attraversamento della località e dell'adiacente parcheggio avvenuta nel quadro del progetto Valtraloc («Valorisation de la traversée de localité»). La configurazione degli spazi risulta coerente e presenta svariate possibilità di utilizzo. La linea sobria della fermata dell'autobus con l'ampia area coperta, le lunghe scale abbinata a un'elegante rampa, le panchine e la fontana, tutto invita alla sosta. La ristrutturazione del centro del villaggio è un modello anche per altri comuni. Il Canton Friburgo può vantare la prima zona 30 su una strada cantonale.

Zone 30 et réaménagement du centre du Village, Attalens, 2020

Maître d'ouvrage: Commune d'Attalens FR

Architecture: Farra Zoumboulakis & Associés architectes urbanistes, Lausanne

Architecture du paysage: L'Atelier du Paysage, Lausanne

Mobilité: Transitec, Lausanne

Ingénieurs civil: Ovale & Partenaires, Châtel-Saint-Denis

Coûts: Fr. 1,4 Mio.



Zone 30 à Attalens avec arrêt de bus.



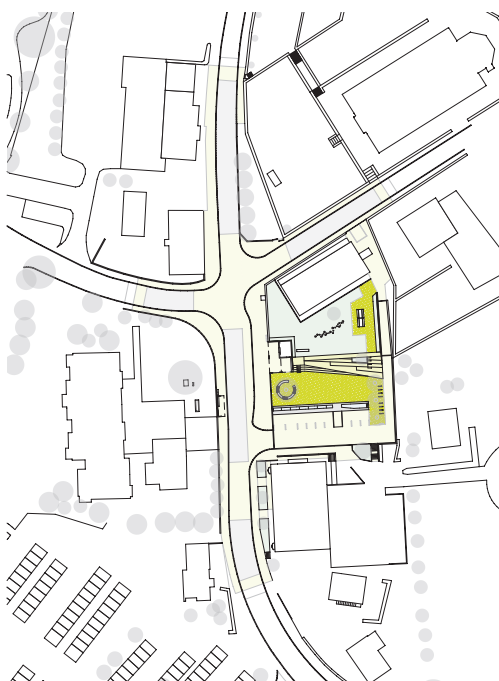
L'installation séduit par sa conception soignée.

Photo: Cécile Monnier



L'eau apporte de la fraîcheur.

Photo: Cécile Monnier



Plan de situation.



Genève: Plage des Eaux-Vives et Port Noir

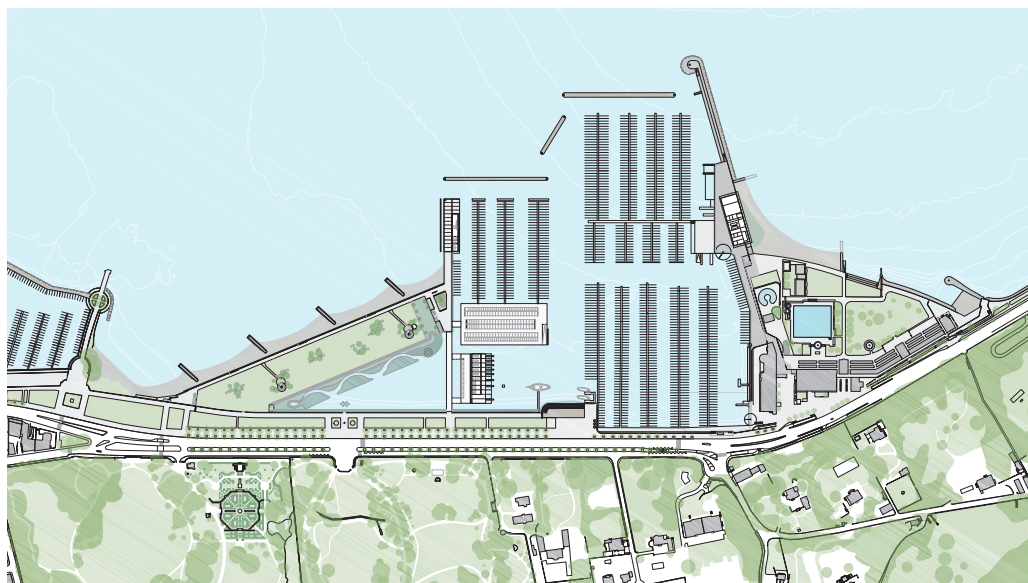
Une nouvelle plage publique, un port, une Maison de la Pêche et un môle accueillant un restaurant ont vu le jour sur la rive gauche du Lac Léman, dans le quartier des Eaux-Vives. Sur ce rivage d'ordinaire marqué par des murs et des blocs de pierre, un espace public aux usages multiples a été créé pour la ville en pleine croissance. Bancs, fontaines, terrains de pétanque ou douches ne sont que quelques-uns des nombreux équipements réalisés. Ce projet est le résultat d'un long processus et intègre les besoins de larges pans de la population. En retrait du trafic, la promenade est ouverte à tout le monde. Par ses dimensions, la plage des Eaux-Vives rayonne dans l'agglomération et peut ainsi inspirer d'autres grandes villes.

Am linken Ufer des Genfersees im Quartier Eaux-Vives entstanden ein neuer öffentlicher Strand, ein Hafen, Einrichtungen für die Fischer und eine Mole mit einem Restaurant. An dem ansonsten von Mauern und Steinblöcken geprägten Ufer entstand so ein vielfältig nutzbarer öffentlicher Raum für die wachsende Stadt. Sitzbänke, Brunnen, Boulespielplätze oder Duschen sind nur einige der zahlreichen Einrichtungen. Das Projekt ist das Ergebnis eines langen Prozesses und bezieht die Bedürfnisse breiter Bevölkerungsgruppen ein. Die vom Verkehrslärm abgesetzte Promenade ist allen zugänglich. Mit ihren Dimensionen strahlt die Plage des Eaux-Vives in die Agglomeration aus und kann so ein Vorbild für andere grosse Städte sein.

Nel quartiere di Eaux-Vives, sulla sponda sinistra del Lago Lemano, sono stati realizzati una nuova spiaggia pubblica, un porto, delle strutture per i pescatori e un molo con un ristorante. Sulla riva, altrimenti caratterizzata da muri e blocchi di pietra, è stato possibile creare uno spazio pubblico multifunzionale per la città in crescita. Panchine, fontane, campi da bocce e docce sono solo alcune delle nuove strutture. Il progetto è il risultato di un lungo processo che tiene conto dei bisogni di ampie fasce della popolazione. La passeggiata lungo il lago, lontana dal rumore del traffico, è accessibile a tutti. Con le sue dimensioni, la Plage des Eaux-Vives si irradia nell'agglomerato e può fungere così da modello per altre grandi città.

Plage des Eaux-Vives et Port Noir, Genève 2020

Maître d'ouvrage: État de Genève, Département du Territoire (DT), Service du lac, de la renaturation des cours d'eau et de la pêche
Mandataires: Groupement ADR / EDMS (Atelier Descombes Rampini, Genève; EDMS, Petit-Lancy)
Coûts: Fr. 66 Mio.



Plan de situation.



L'eau, accessible pour toutes et tous.
Photo: Club en fauteuil roulant



Un nouveau lieu où flâner et se détendre au bord du lac Léman.
Photo: Aerial Works

Bern: «Bern baut»

Mit «Bern baut. Planen und Projektieren im öffentlichen Raum» hat die Stadt Bern ein Arbeitsinstrument geschaffen, das dem Fussverkehr Priorität einräumt und von dem die ganze Stadtbevölkerung profitiert. Es stellt Menschen ins Zentrum der Verkehrsplanung und definiert weitere Grundsätze für die Lebensqualität und den Fussverkehr. Das Instrument ist breit abgestützt und entwickelt sich laufend weiter. Die interdisziplinäre Zusammensetzung bildet eine gute Voraussetzung dafür, dass alle Verantwortung übernehmen und die Konzeptinhalte beim Projektieren, Bauen, Betreiben und Unterhalten einfließen. Gelingen ist auch die Verknüpfung von Planungsgrundsätzen mit Standards für die Umsetzung.

Avec «Bern baut. Planen und Projektieren im öffentlichen Raum», la ville de Berne a créé un outil qui donne la priorité à la marche et profite à l'ensemble de la population citadine. Il place l'humain au centre de la planification du trafic et définit différents principes de qualité de vie, d'espaces publics et piétons. Bien étayé, cet outil fait l'objet d'un développement continu. Son interdisciplinarité permet à chacun d'assumer des responsabilités et aux contenus conceptuels d'être intégrés à l'étude de projet, à la construction, au service et à la maintenance. La combinaison de principes de planification et de standards pour la mise en œuvre est également une réussite.

Con «Bern baut. Planen und Projektieren im öffentlichen Raum» la città di Berna ha concepito uno strumento di lavoro che dà priorità al traffico pedonale e di cui beneficia tutta la popolazione cittadina. Si tratta di porre la persona al centro della pianificazione del traffico e definire ulteriori principi per la qualità di vita e la mobilità pedonale. Lo strumento, ampiamente sostenuto, sarà continuamente ottimizzato. La composizione interdisciplinare è una buona premessa perché tutti si assumano le proprie responsabilità facendo confluire i contenuti concettuali nell'attività di progettazione, costruzione, gestione e manutenzione. Anche l'interazione tra i principi di pianificazione e gli standard di attuazione può dirsi riuscita.

«Bern baut. Strassenräume – für die Bedürfnisse der Menschen», Bern, 2022

Leitung und Weiterentwicklung: Tiefbauamt der Stadt Bern, Verkehrsplanung Stadt Bern, Stadtgrün Stadt Bern, Stadtplanungsamt der Stadt Bern
Kosten: Fr.75 000.–
www.bern.ch/bernbaut



Strassen werden auch temporär belebt. Fotos: Tiefbauamt der Stadt Bern



Ein Ort zum Verweilen: der Loryplatz in Bern.



Impression aus den Planungsgrundlagen von «Bern baut».

Castel San Pietro: «Monte, un villaggio per tutte le età»

Il piccolo villaggio di Monte, nella Valle di Muggio, lotta contro l'invecchiamento e l'emigrazione della popolazione. Un'analisi su vasta scala ha individuato sette aree dove intervenire sul piano architettonico, non da ultimo per dare maggiore rilievo al patrimonio storico. La piazza centrale, ad esempio, con le sue pietre di porfido che in passato servivano a sostenere il baldacchino del santo durante le processioni. Un altro elemento particolare sono i corrimani alle pareti delle case: oltre a collegare gli spazi e offrire un appoggio a chi cammina, sono anche delle divertenti piste da biglie. L'esempio mostra che, con semplici provvedimenti, anche i villaggi più piccoli possono diventare più attrattivi per tutte le generazioni.

Das kleine Dorf Monte im Valle di Muggio leidet unter Überalterung und Abwanderung. Eine grosse Analyse ermittelte sieben Orte für architektonische Interventionen. Die Eingriffe sollten auch die historischen Spuren verstärken. Ein Beispiel ist der zentrale Platz mit Porphyristeinen, die bei Prozessionen als Stützpunkte für den Baldachin des Heiligen dienen. Die Handläufe an den Hauswänden sind ein weiteres Element: Sie verbinden Orte, dienen als Gehstütze und sind zugleich eine Marmelbahn und regen zum Spielen an. Das Beispiel zeigt, dass auch kleine Dörfer die Möglichkeit haben, mit einfachen Massnahmen für alle Generationen attraktiver zu werden.

Le petit village de Monte dans le Val Muggio souffre du vieillissement et de l'exode de sa population. Une analyse approfondie a identifié sept lieux propices à des interventions architecturales qui devraient aussi consolider le patrimoine historique. C'est le cas de la place centrale en pierres de porphyre, qui servaient d'appuis au dais sous lequel était placé le saint du village lors des processions, mais aussi des mains courantes aux murs des maisons: elles relient les lieux, aident à la marche, servent de support aux jeux de billes et sont une invitation à jouer. Cet exemple montre que grâce à des mesures simples, les petits villages aussi peuvent être attrayants pour toutes les générations.

Riquilificazione degli spazi pubblici «Monte, un villaggio per tutte le età», Castel San Pietro, 2022

Attori: Municipio di Castel San Pietro; studioSER, Zurigo
Costo: Fr. 550 000.–



Panchina con piccola fontana. Foto: Sven Högger



Il corrimano è anche una pista da biglie.



Bachecca pubblica con mobile accanto alla bottega del villaggio.



Situazione

Lausanne: «Les Echelettes»

Grâce à une initiative de quartier, une petite rue de Lausanne s'est transformée en zone piétonne. En concertation avec la population, la ville a évalué trois scénarios d'aménagement. Deux zones linéaires préservent le caractère originel de la rue: l'une végétalisée du côté ensoleillé et l'autre minérale, recouverte d'un motif au sol sur le côté opposé. Des poteaux mobiles permettent de fixer des panneaux d'affichage, des guirlandes lumineuses, etc. Un marché de quartier attire désormais les riverains, des fêtes sont organisées et des classes scolaires se servent des poteaux pour leurs activités. Ce projet est encore relativement isolé, mais peut être mis en œuvre dans d'autres rues, à peu de frais et en impliquant la population.

Aufgrund einer Initiative aus dem Quartier wurde eine kurze Strasse in Lausanne zu einer Fussgängerzone umgestaltet. Gemeinsam mit der Bevölkerung diskutierte die Stadt drei Gestaltungsszenarien. Zwei lineare Zonen bewahren den Strassencharakter: ein bepflanzter Bereich auf der Sonnenseite und ein mineralischer Bereich mit Bodenmuster auf der anderen Seite. Verschiebbare Masten ermöglichen es, Ausstellungstafeln, Lichterketten und anderes zu befestigen. Nun zieht ein Nachbarschaftsmarkt zahlreiche Bewohnerinnen an, es werden Feste veranstaltet und Schulklassen nutzen die Masten. Noch ist das Projekt relativ isoliert, doch ist es – kostengünstig und mit Einbezug der Bevölkerung – auch an anderen Strassen umsetzbar.

Grazie a un'iniziativa di quartiere, una breve strada di Losanna è stata convertita in zona pedonale. La città ha discusso con la popolazione tre possibili scenari progettuali. Due zone lineari preservano il carattere della strada: un'area piantumata sul suo lato soleggiato e, sul lato opposto, un'area mineraria con pavimentazioni decorate. I pali scorrevoli consentono di installare bacheche, luci e altro ancora. Oggi è un mercato di quartiere ad attirare le persone residenti. Si organizzano delle feste e le classi scolastiche fanno buon uso dei pali. Il progetto è ancora relativamente isolato, ma già pronto per essere replicato anche in altre strade – a basso costo e con il coinvolgimento della popolazione.

Aménagement temporaire participatif «Les Echelettes», Lausanne, 2021

Responsable du projet: Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics de la Ville de Lausanne
Mandataires: Graines d'idées, Lausanne (accompagnement de la démarche participative); M-AP architects, Lausanne
Coûts: Fr. 153 489.–



La couleur égaie la nouvelle zone piétonne. Photo: Ville de Lausanne/Laurent Kaczor



Les enfants peuvent jouer en toute sécurité dans l'ancienne rue. Photo: M-AP architects



Scène de vie nocturne dans la rue. Photo: M-AP architects

Sierre: «Sous les platanes, la place»

La place de la gare de Sierre est à l'intersection entre le centre-ville et la gare. Elle présente un grand potentiel esthétique, social, économique, culturel. Depuis 2020, seuls les bus y circulent. La ville a testé trois scénarios au cours d'un processus participatif et itératif: le premier envisage le réaménagement des trottoirs, le deuxième se penche sur le potentiel des chaussées sans trafic et le troisième prévoit une zone piétonne guidant les voyageurs de la gare à la ville. De loin le plus audacieux, ce dernier scénario a été plébiscité pour le futur aménagement. Efficace et transparent, le processus peut encourager des communes à s'inspirer de ces réalisations provisoires.

Der Bahnhofplatz von Siders liegt an der Schnittstelle zwischen Stadtzentrum und Bahnhof. Sein gestalterisches, soziales, wirtschaftliches und kulturelles Potenzial ist gross. Seit 2020 verkehren hier nur noch Busse. In einem partizipativen, iterativen Prozess testete die Stadt drei Szenarien: Das erste gestaltete die Trottoirs neu, das zweite befasste sich mit dem Potenzial unbefahrener Strassenflächen, das dritte richtete eine Fussgängerzone ein, die die Reisenden von der Bahn in die Stadt leitet. Dieses mutigste Szenario war letztlich massgebend für die künftige Gestaltung. Der effiziente und transparente Prozess kann Gemeinden ermutigen, sich von provisorischen Gestaltungen inspirieren zu lassen.

La piazza della stazione di Sierre, all'interfaccia tra il centro città e la stazione ferroviaria, ha un grande potenziale progettuale, sociale, economico e culturale. Dal 2020 vi possono circolare soltanto gli autobus. In un processo partecipativo e interattivo, la città ha testato tre scenari: il primo volta a riprogettare i marciapiedi, il secondo ad analizzare il potenziale dello spazio stradale non utilizzato e il terzo focalizzato su una zona pedonale che conduca viaggiatrici e viaggiatori dal treno alla città. Quest'ultimo progetto, il più audace, si è infine rivelato decisivo per la futura progettazione. La messa in atto di un processo efficiente e trasparente può incoraggiare i comuni a trarre ispirazione dai progetti provvisori.

Aménagement temporaire participatif «Sous les platanes, la place», 2021

Auteurs: Service édilité et urbanisme de Sierre, Services techniques de la ville de Sierre (parcs et jardins, voirie), tous les membres du conseil communal; Atelier OLGa, Renens
Coûts: Fr. 116 000.- (du diagnostic aux plans d'avant-projet)



Le processus participatif a impliqué la population.



La nouvelle zone piétonne accueille les voyageurs.



Du mobilier urbain occupe aujourd'hui la chaussée. Photos: Florence Zufferey

Zürich: Negrellisteg

Der Negrellisteg überquert das Gleisfeld des Zürcher Hauptbahnhofs und verbindet die Stadtkreise 4 und 5. Die hohen Nutzerzahlen illustrieren die grosse Bedeutung dieser gelungenen Fussgängerbrücke. Der Steg besticht baulich mit seiner schlanken Erscheinung, er ist gleichzeitig Aussichtspunkt und Wahrzeichen über dem Gleisfeld. Der Steg ist primär für die Fussgängerinnen und Fussgänger gedacht, die auf zwei eleganten Wendeltreppen oder mit dem Lift den Negrellisteg erklimmen. Velos sind Gäste auf der Brücke, sie erhalten in der Nähe bald eine eigene Unterführung. Die in textiler Manier gestaltete Metallbrüstung macht den Steg nachts dank der raffinierten Beleuchtung zu einem Lichtobjekt.

La passerelle Negrelli enjambe les voies de la gare de Zurich et relie les arrondissements 4 et 5. Sa fréquentation élevée illustre l'importance majeure de cette liaison piétonne réussie. À la fois point de vue et emblème suspendu au-dessus des voies, elle séduit par sa silhouette élancée. La passerelle est d'abord conçue pour être empruntée à pied, on y accède par deux élégants escaliers en spirale ou par un ascenseur. Les vélos sont pour l'instant les bienvenus, ils bénéficieront bientôt d'un passage souterrain dédié à proximité. La nuit, le garde-corps réalisé en maille métallique transforme la passerelle en objet lumineux grâce à un éclairage raffiné.

Il Negrellisteg attraversa i binari della stazione centrale di Zurigo collegando i Kreis 4 e 5. L'elevato numero di utenti conferma la grande importanza di questa passerella pedonale ben riuscita. La costruzione dalle linee snelle, al contempo punto panoramico e luogo simbolo sospeso sui binari, esercita un fascino particolare. La passerella è in gran parte pensata per i pedoni che per salire possono usare le due eleganti scale a chiocciola o prendere l'ascensore. Le cicliste e i ciclisti sono ospiti graditi e tra non molto potranno usufruire di un apposito sottopassaggio nelle vicinanze. Di notte, l'illuminazione del parapetto metallico progettato in stile tessile trasforma il Negrellisteg in una raffinata struttura luminosa.

Negrellisteg, Zürich, 2021

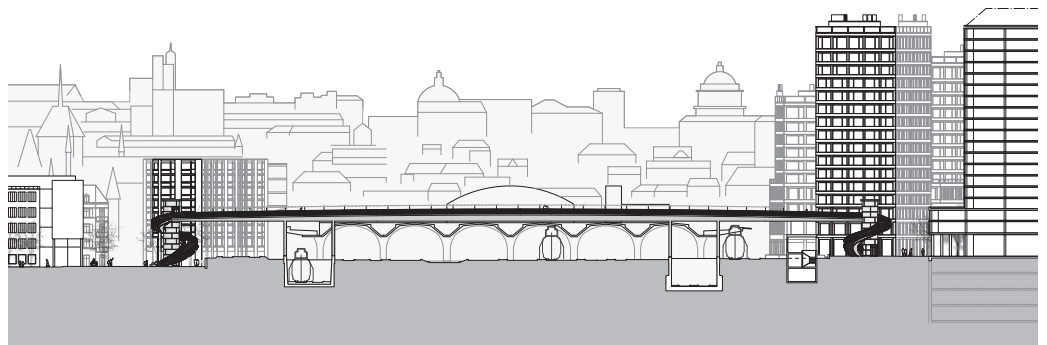
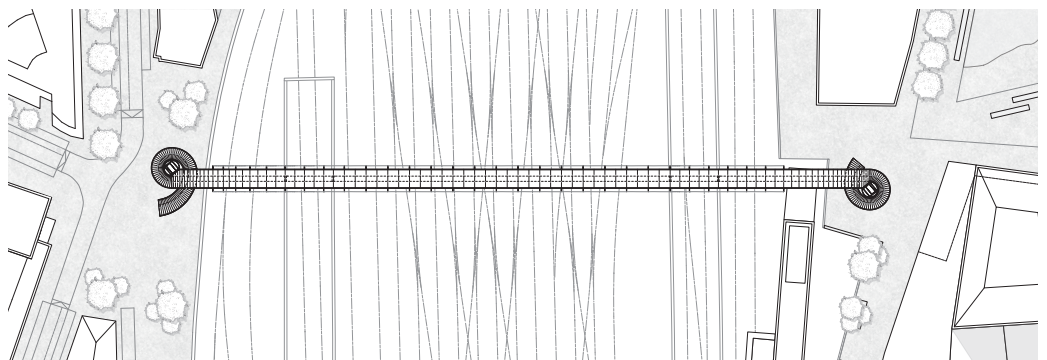
Bauherrschaft: SBB, Tiefbauamt Stadt Zürich
Planungsteam: 10:8 Architekten, Zürich; Conzett Bronzini Partner, Chur; Diggelmann + Partner, Bern
Kosten: Fr.11 Mio.



Licht setzt den Steg in Szene. Fotos: SBB CFF FFS / René Dürr



Die geschwungene Treppe lädt zum Begehen ein.



Grundriss und Ansicht.



Am Wielandplatz erhielten die Fussgängerinnen und Fussgänger mehr Raum.
Foto: Ariel Huber Photography

Basel: Neuorganisation Wielandplatz – Tempo-30-Zone

In einem partizipativen Prozess wurde der Platz zugunsten des Fussverkehrs neu aufgeteilt. Mit der Einführung von Tempo 30, der Einrichtung vortrittsberechtigter Querungshilfen, mit langgezogenen Mittelinseln, Fahrbahn-Bushaltestellen und schmalen Fahrbahnen konnte die Sicherheit markant erhöht werden. Naturinseln in organischer Form und versickerungsfähige Beläge machen heisse Tage erträglicher. Ein nachahmenswertes Beispiel, wie auch auf Plätzen mit verkehrsorientierten Strassen Koexistenz zwischen den Verkehrsteilnehmenden und attraktive Aufenthaltsräume möglich sind.

Dans le cadre d'un processus participatif, la place a été réorganisée en faveur des déplacements à pied. La sécurité a été considérablement accrue grâce à l'introduction d'une zone 30, à la création de passages piétons, d'îlots centraux tout en longueur, mais aussi d'arrêts de bus et de chaussées étroites. Des îlots de nature de forme organique et des revêtements perméables

rendent les journées de chaleur plus supportables. Un exemple inspirant pour les places où les rues sont orientées trafic, prouvant que la coexistence entre usagers de la route et espaces publics de qualité est possible.

Nel quadro di un processo partecipativo, la piazza è stata riconfigurata a favore della mobilità pedonale con l'attuazione di misure di sicurezza ampiamente ottimizzate: limite di velocità di 30 km/h, ausili per l'attraversamento con diritto di precedenza, isole spartitraffico allungate, fermate degli autobus su carreggiata e corsie più strette. Le isole naturali organiche e i rivestimenti permeabili rendono le giornate calde un po' più sopportabili. È un esempio da seguire: anche su piazze destinate al traffico, utenti della strada e spazi ricreativi attrattivi possono coesistere.

Neuorganisation Wielandplatz – Tempo-30-Zone, Basel, 2023
Bauherrschaft und Umsetzung: Bau- und Verkehrsdepartement und Tiefbauamt Basel-Stadt
Kosten: Fr. 7,5 Mio.

Canton du Valais: «Connexions – Bancs publics», 2022

Souvent, comme dans les brochures d'Edition Connexions, un banc est placé au bord d'un chemin, face à un beau paysage. Ces publications ont une approche historique et culturelle. L'édition 2022 étudie le banc du point de vue du patrimoine, du symbolisme et de la poésie. Elle montre que l'acte minimaliste consistant à installer un banc met un lieu en exergue, voire crée le lieu lui-même. Le travail du service de mobilité du canton du Valais incite à saisir l'opportunité d'offrir un espace de repos et de détente lors de l'aménagement d'équipements piétons.

Sitzbänke stehen oft entlang von Spazierwegen und vor einer schönen Landschaft – so wie die, zu deren Entdeckung die Publikationsreihe «Connexions» einlädt. Die Broschüren sind mit einem historischen und kulturellen Ansatz konzipiert. Die Ausgabe 2022 betrachtet die Sitzbank aus den Blickwinkeln des Kulturerbes, der Symbolik und der Poesie. Sie zeigt, welche Vielfalt an Möbeln jenseits von Katalogmodellen möglich ist.



Les bancs, créateurs de lieux. Photo: Florence Zufferey



Place de village pavée dans le quartier genevois du Petit-Saconnex.
Photo: Didier Jordan / Ville de Genève

Sie zeigt auch, dass der minimalistische Akt des Aufstellens einer Bank einen Ort hervorhebt oder sogar den Ort selbst erschafft. Die Aktion der Dienststelle für Mobilität des Kantons Wallis ermutigt dazu, bei der Einrichtung von Plätzen, die dem Gehen gewidmet sind, immer auch an die Aufenthalts- und Ruhemöglichkeiten zu denken.

Accade spesso lungo i sentieri di trovare una panchina in una zona panoramica, proprio come quelle proposte dagli opuscoli di Edition Connexions, una serie di pubblicazioni di impronta storico-culturale. L'edizione del 2022 analizza la panchina in termini di patrimonio culturale, simbologia e carattere poetico, a riprova di come il gesto minimalista di collocare una panchina possa dare maggiore risalto a un luogo, se non addirittura costituirlo in quanto tale. L'attività del Servizio della mobilità del Canton Vallese incoraggia a considerare sempre anche la possibilità di sosta e riposo nei progetti di strutture per la mobilità pedonale.

Publication «Connexions – Bancs publics», 2022
Éditeur: Service de la mobilité du Canton du Valais
Auteurs Delphine Debons, historienne, Berne;
Laurence Rausis, LR communication, Martigny
Coûts: Fr. 30 000.–

Genève: Zone du rencontre – Place du Petit- Saconnex

De parking, l'ancien cœur de village du quartier Petit-Saconnex à Genève s'est mué en lieu de rencontre. Les pavés transforment la rue en place de village, des sièges et des bancs circulaires invitent à la détente, tandis que de nouveaux arbres étoffent le patrimoine arboré offrent un espace ombragé. L'aménagement valorise également le bâti sur la place, le temple du Petit-Saconnex et une rangée de maisons au caractère villageois. Les restaurants disposent de terrasses. Même si des voitures continuent de traverser le lieu, la place du Petit-Saconnex est un exemple inspirant de réaménagement sympathique avec des moyens simples.

Im ehemaligen Dorfkern des Quartiers Petit-Saconnex in Genf wurde aus einem Parkplatz eine Begegnungszone. Die Pflasterung macht aus der Strasse einen Dorfplatz, Stühle und ringförmige Sitzbänke laden zum Verweilen ein, neue Bäume, die den Bestand ergänzen, spenden Schatten. Die Gestaltung wertet auch die Bebauung des

Platzes auf – den Temple du Petit-Saconnex sowie eine Häuserzeile mit Dorfcharakter. Die Restaurants freuen sich über die Terrassen. Auch wenn nach wie vor Autos über den Platz fahren, ist die Place du Petit-Saconnex ein nachahmenswertes Beispiel für eine sympathische Platzgestaltung mit einfachen Mitteln.

Nel vecchio centro del quartiere ginevrino di Petit-Saconnex si è pensato di trasformare un parcheggio in una zona d'incontro. La nuova pavimentazione ha fatto della strada una piazza di paese, dove sedie e panchine circolari invitano alla sosta e nuovi alberi, a fianco di quelli esistenti, regalano ombra e frescura. Il progetto valorizza inoltre gli edifici della piazza: il Temple du Petit-Saconnex e un filare di tipiche case di paese. I ristoranti sono contenti delle terrazze. Anche se è ancora attraversata dalle auto, la Place du Petit-Saconnex è un simpatico esempio di configurazione degli spazi con mezzi semplici. Da imitare.

Zone de rencontre, Place du Petit-Saconnex, Genève, 2021

Maître d'ouvrage: Ville de Genève, Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité (AGCM)
Architecture du paysage: Pascal Heyraud, Neuchâtel
Ingénieurs civil: Mauler, Neuchâtel
Total des crédits votés: Fr. 4 033 600.–

Flâneur d'Or 2023

Das Projekt «Rayon Vert» in Renens erhält den Flâneur d'Or 2023, die Auszeichnung für fussverkehrsfreundlich gestaltete Strassen, Wege und Plätze. Die Verbindung unterschiedlicher Verkehrsträger und zweier Plätze beidseits des Bahnhofs ist das neue Wahrzeichen der Agglomeration im Westen Lausannes. Der Hauptpreis, die sieben Auszeichnungen und drei Erwähnungen illustrieren, wie wichtig es ist, dass Gemeinden und Kantone die Bedingungen für Fussgängerinnen und Fussgänger stetig verbessern. Der Fachverband Fussverkehr Schweiz setzt sich dafür ein, dass Politik, Verkehrsplanung und Öffentlichkeit dem Zu-Fuss-Gehen im öffentlichen Raum die nötige Aufmerksamkeit schenken.

Le projet «Rayon Vert» à Renens obtient le Flâneur d'Or 2023, le prix des aménagements piétons, qui récompense des rues, chemins et places exemplaires. La passerelle qui relie différents modes de transport et deux places de part et d'autre de la gare est le nouvel emblème de l'agglomération de l'Ouest lausannois. Le premier prix, sept distinctions et trois mentions montrent combien il est important que les communes et les cantons améliorent sans relâche les conditions de déplacement à pied. L'association Mobilité piétonne Suisse s'engage pour que la sphère politique, les responsables de la planification du trafic et le public prêtent l'attention requise aux déplacements à pied dans l'espace public.

Il premio Flâneur d'Or 2023 dedicato a strade, sentieri e piazze a misura di pedone è stato conferito al progetto «Rayon Vert» di Renens. Il collegamento tra le diverse modalità di trasporto e due piazze situate ai lati della stazione è il nuovo emblema dell'agglomerato a ovest di Losanna. Il premio principale, sette distinzioni e tre menzioni dimostrano quanto sia importante che comuni e cantoni migliorino sempre più le condizioni per il traffico pedonale. L'associazione Mobilità pedonale si impegna affinché la politica, la pianificazione del traffico e l'opinione pubblica accordino il giusto interesse agli spostamenti a piedi negli spazi pubblici.

www.flaneurdor.ch



Flâneur d'Or 2023

Fussverkehrspreis Infrastruktur
Prix des aménagements piétons
Premio infrastrutture pedonali

mit freundlicher Unterstützung von |
avec l'aimable soutien de |
con il gentile sostegno di

BURRI
public elements®

