

Il processo di progettazione di insediamenti di case a schiera può essere articolato in tre livelli: morfologia del tessuto urbano, caratteristiche degli alloggi e loro organizzazione interna.

## MORFOLOGIA DEL TESSUTO URBANO

A questo livello si definiscono i rapporti tra gli alloggi, la rete di circolazione (strade pedonali, strade veicolari e parcheggi) e gli spazi scoperti pubblici e privati. Le esperienze degli ultimi quindici anni sull'edilizia orizzontale urbana hanno messo in evidenza che operando alle densità elevate che oggi si richiedono anche agli insediamenti di case unifamiliari, le decisioni che vengono prese in questa fase della progettazione riguardano in larga misura la densità insediativa netta e la possibilità di accesso dei veicoli. Un quartiere di case a schiera in cui tutti gli alloggi sono raggiungibili in auto e dotati di garage o posto macchina (Pollards Hill **SPN.10**) ha sezioni stradali adeguatamente ampie, richiede certe misure di segregazione dei traffici con una rete di percorsi pedonali in sede propria e un rapporto di copertura relativamente basso che impone l'uso di case di due-tre piani, in genere a fronte stretto, sviluppate in profondità. Se invece l'accesso dei veicoli privati e di servizio è limitato ad alcuni punti dove si concentrano i parcheggi o i garages comuni, dai quali si raggiungono gli alloggi con percorsi pedonali di sezione ridotta (Galgebakken **SPS.12**), il minore sviluppo della rete viaria consente di aumentare il rapporto di copertura adottando alloggi di uno-due piani a fronte medio-largo che in qualche caso possono avere un solo affaccio. Gli schemi di tessuto urbano che si incontrano più frequentemente possono essere classificati in base ai rapporti tra le strade di accesso e gli alloggi.

- 1) Schiere parallele con una strada per ogni fila di alloggi.
- 2) Schiere parallele servite a coppie da una strada.
- 3) e 4) Schiere parallele servite a gruppi di tre o quattro da una sola strada. Negli ultimi due schemi l'accesso dei veicoli è limitato e le schiere che fiancheggiano la strada veicolare devono essere interrotte, almeno al piano terra, in corrispondenza degli attraversamenti pedonali.
- 5) «Cul-de-sac» veicolare: è legato alla applicazione dello schema di Radburn e consente la totale separazione dei traffici.
- 6) Corte di parcheggio: una variante dello schema di Radburn da adottare quando è richiesta una maggior dotazione di spazi per la sosta dei veicoli. I giardini privati sul fronte veicolare degli alloggi vengono in questo caso ridotti o eliminati per far posto a parcheggi o garages legati alle abitazioni o riuniti al centro della corte.
- 7) «Semicorte» pedonale: gli alloggi si aprono su una piazza pedonale lambita dalla strada di accesso: parcheggi e garages si dispongono lungo il margine edificato della piazza.
- 8) e 9) «Isolati» di case a schiera edificati lungo il perimetro, racchiusi da strade a traffico misto. La distanza minima tra due strade parallele è pari alla profondità di due lotti e aumenta in modo proporzionale alla dotazione di spazi semipubblici previsti all'interno dell'isolato.
- 10) Percorsi pedonali tesi tra zone di parcheggio poste ai margini dell'area.
- 11) Tessuti urbani interamente pedonali con le zone di sosta dei veicoli concentrate ai margini. Negli schemi di questo tipo che consentono una notevole compattezza e una estrema varietà di organizzazione è necessario tenere conto, in fase di progetto, delle distanze massime percorribili a piedi e prevedere le soluzioni più idonee per la raccolta dei rifiuti, i trasporti eccezionali e gli spostamenti di emergenza.