

A propos des autoroutes

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Vermessung, Kulturtechnik und Photogrammetrie = Revue technique suisse des mensurations, du génie rural et de la photogrammétrie**

Band (Jahr): **58 (1960)**

Heft 4

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-216093>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

notwendig in den Gemeinden Oberbüren, Goßau (eventuell nur ein Teilgebiet), Goldach, Rorschacherberg und Thal, ferner in der Ebene des Sarganser Landes und des Seeztales. Die Rheinstraße erfordert keine Güterzusammenlegungen, weil sie an der Peripherie der Wirtschaftsgebiete verläuft. In Zuzwil und Wil wird praktisch nur Korporationsland beansprucht. Die Gemeinde Mörschwil wird durch die Autobahn nur am Rande berührt, so daß sich voraussichtlich hier eine Güterzusammenlegung erübrigt. Überall dort, wo neue Nationalstraßen bereits fertig erstellte Güterzusammenlegungsgebiete durchqueren, muß nochmals eine neue Zusammenlegung der Parzellen durchgeführt werden. Diese Kosten sind vollständig vom Autostraßenunternehmen zu tragen. Aus der vorgenannten Schilderung ergibt sich eindeutig, daß das Meliorationswesen ganz wesentlich beitragen muß, die große nationale Aufgabe des Autostraßenbaues verwirklichen zu helfen. Frühzeitige gemeinsame Vorausplanung in engster Zusammenarbeit mit den Ingenieuren des Straßenbaues und den verantwortlichen Kulturingenieuren ist unerlässlich, soll der bestmögliche Enderfolg erreicht werden. Das Kulturland soll weitgehend erhalten und die Landwirtschaft soll rationalisiert werden. Diese Postulate müssen der Bedeutung des Autostraßenbaues gleichgestellt werden. Es darf an dieser Stelle wieder einmal auf ein weiteres Fachgebiet hingewiesen werden, das mit all diesen Planungsarbeiten großen Stils aufs engste verbunden ist und das man in Unkenntnis der Sachlage gerne vergißt – das Vermessungswesen. Der Autostraßenbauer schafft große, von jedermann bestaunte und bestimmt auch in unserer Zeit dringend notwendige Bauwerke. Wie wollte er aber die Planung vornehmen, ohne über die äußerst präzisen Plangrundlagen unserer Grundbuchvermessung und ohne über die Übersichtspläne 1:5000 zu verfügen? Ohne ein genaues Fixpunktnetz wären die nötigen Absteckungsarbeiten im Gelände unmöglich. Der Vermessungsfachmann ist ein Präzisionsarbeiter im stillen, und auch seine Tätigkeit verdient volle Würdigung der Öffentlichkeit.

In unserer Zeit sind vor allem technische Berufe Mangelberufe geworden. Ingenieure, Architekten, Geometer, Techniker und Zeichner sind in Privatwirtschaft und Verwaltung mehr als vollbeschäftigt und rar geworden. Auch dieses Moment muß mit all den geplanten Projekten und deren Ausführung, nicht nur im Zusammenhang mit dem Nationalstraßenbau, sondern ganz allgemein, gebührend berücksichtigt werden.

A propos des autoroutes

Bn. Au moment où la Suisse s'apprête à construire des autoroutes, il paraît intéressant de mettre l'accent sur leur nécessité et de voir ce qui se fait ailleurs. A ce sujet, *Le Courrier de l'Unesco*, dans sa livraison de juin 1959, nous apporte des informations et un enseignement fort utiles. Nous lui empruntons ce qui suit.

Les routes meurtrières

En Europe, la route est de loin le plus dangereux des moyens de transports. C'est ce que fait ressortir un rapport de la Commission économique pour l'Europe, qui laisse présager à l'avenir des pertes plus lourdes encore si rien n'est entrepris pour y remédier.

Ce rapport passe en revue les principales causes des accidents corporels, précise les diverses responsabilités et révèle notamment qu'en Europe occidentale le risque de mort, pour un parcours routier déterminé, est dix fois plus élevé que le risque présenté par les transports ferroviaires ou aériens pour une distance égale.

La mortalité routière, calculée sur 100 millions de km parcourus par les véhicules routiers, est actuellement d'environ 18 personnes. En Europe occidentale, elle est approximativement de 10 personnes en Grande-Bretagne et de moins de 5 aux Etats-Unis.

On sait aussi – la comparaison avec les autoroutes le prouve – que le grand nombre des accidents des routes ordinaires dans lesquels sont impliqués des piétons et des cyclistes est dû au fait que la présence de ces derniers sur la route est incompatible avec celle des véhicules à moteur. Autrement dit, la faute n'incombe pas aux piétons ou aux cyclistes, mais à l'aménagement insuffisant du réseau routier. On estime que 30 % des accidents qu'on impute aux piétons et aux cyclistes pourraient être réduits à quelque 5 % si des travaux d'amélioration routière étaient entrepris: trottoirs surélevés pour piétons, pistes cyclables nettement séparées de la chaussée, passages supérieurs et inférieurs, etc.

En conclusion, on peut donc dire que les responsabilités des accidents enregistrés actuellement sur les routes d'Europe se répartissent vraisemblablement selon les ordres de grandeur suivants: fautes des conducteurs de véhicules à moteur, 20 %; fautes des piétons et cyclistes, 5 %; défauts des véhicules, 5 %; et insuffisance des réseaux routiers, 70 %.

Un réseau routier gigantesque aux U. S. A.

Quand on parle de la densité de la circulation routière, on pense aussitôt aux Etats-Unis. Et il est vrai qu'un Américain sur sept gagne sa vie grâce à la circulation routière, directement ou indirectement; 80 % se rendent en automobile à leur travail, et 85 % prennent leurs vacances et voyagent pour leur plaisir en automobile. Aussi les Etats-Unis, devant faire face à un parc toujours plus nombreux d'automobiles particulières, d'autobus et de camions, ont entrepris un vaste programme de constructions routières destiné à donner satisfaction aux quelque 90 millions de véhicules que l'on s'attend à voir circuler en 1972. Ce plan de 16 ans intéresse l'ensemble des Etats-Unis avec un réseau d'autoroutes inter-Etats couvrant plus de 70 000 km et des milliers de kilomètres de routes locales et de routes d'Etat. Atteignant tous les coins du pays, le nouveau réseau de routes reliera 42 capitales d'Etats et 90 % des villes de plus de 50 000 habitants. Le coût des travaux est évalué à 100 milliards de dollars

– près de 300 fois le coût du percement du canal de Panama – mais avec moins de courbes, pas de croisements et une large artère centrale. Ainsi le réseau prévu épargnera chaque année, espère-t-on, plus de 3500 vies humaines, réduira les dommages provoqués par les accidents de 725 millions de dollars et épargnera aux compagnies de transports une somme supplémentaire de 825 millions de dollars en économisant les frais provoqués par les attentes, le gaspillage de carburant, l'usure des pneus et des freins. A cette échelle, la réalisation n'est possible que grâce à la puissance, à la rapidité et à la souplesse des machines à construire les routes.

Les autoroutes européennes

Les pays européens, eux aussi, coordonnent leurs réseaux routiers nationaux en vue d'établir un ensemble de grandes artères continentales, présentant sur tout son développement des caractéristiques uniformes. La plus longue route internationale d'Europe, appelée la «E 5», relie directement le port d'Ostende à Athènes et à Istanbul, d'où elle se prolonge jusqu'à Bagdad. Dans sa partie occidentale, elle emprunte certaines des chaussées carrossables les plus modernes du monde: la nouvelle autoroute d'Ostende à Bruxelles et les célèbres autobahnen allemandes.

Car le réseau européen n'est pas négligeable. Sur notre continent, les premières autoroutes ont été construites dès 1923 par le gouvernement italien, et c'est en Allemagne et en Hollande qu'apparurent les premières grandes voies de communication comportant deux pistes bien isolées l'une de l'autre, avec intersections à niveaux différents et accès entièrement contrôlés. La première des fameuses autobahnen allemandes de ce genre fut édifiée entre Bonn et Cologne et terminée en 1932. Peu après fut créé la compagnie Reichsautobahn autorisée à construire et gérer un réseau national d'autoroutes avec stations d'essence, ateliers de réparations et hôtels. Depuis la guerre, l'Allemagne occidentale a poursuivi avec ardeur l'achèvement du programme national d'autoroutes interrompu en 1939. Elle projette de doubler son réseau d'avant-guerre (près de 2000 km) en 10 ou 15 ans.

Les Pays-Bas possèdent plus de 650 km d'autoroutes achevées ou en construction, 900 autres km sont en projet.

La France projette de construire 1600 km d'autoroutes et 250 km de routes principales diverses. Environ 70 km d'autoroutes sont déjà ouverts à la circulation, principalement dans la région parisienne, et 150 km sont en construction.

L'Italie possède 400 km d'autostrades terminées. Elle en construit d'autres, d'une longueur totale de 800 km. En Belgique, 115 km d'autoroutes sont ouverts au trafic et 900 km en construction.

Préserver le paysage

Ces chiffres nous montrent à quel point la Suisse est en retard dans la construction des autoroutes, qui pourtant semblent être le seul remède

aux dangers d'une circulation de plus en plus dense. Toutefois des autoroutes sont à l'étude chez nous aussi, et l'on sait que la première expérience sera tentée entre Genève et Lausanne. Mais tous les problèmes sont loin d'être résolus. Il s'agit de s'assurer qu'on tiendra compte avant tout des exigences du plan d'aménagement national. La transformation du paysage et la portée économique et esthétique de cette transformation n'est déterminée en aucune manière. C'est pourquoi l'Association suisse pour le plan d'aménagement national est intervenue auprès des autorités vaudoises et genevoises, leur demandant de créer une institution mixte qui étudierait ces problèmes.

De toute façon, l'on pourrait se référer à l'expérience de l'Allemagne qui possède, dit-on, les plus belles autoroutes du monde. En effet, aucun effort ne fut épargné pour allier leur beauté au plus haut degré d'efficacité et de sécurité. Dans les régions pittoresques comme la Forêt-Noire ou les Alpes bavaroises, des architectes paysagistes veillèrent à ce que le dessin de l'autoroute soit en harmonie avec le paysage aux aspects changeants.

Ein Beispiel neuzeitlicher Planung mit Mischbebauung

Bn. Das durch die vier Straßen eingefasste Areal A-B-C-D ist nach dem bestehenden Zonenplan von Basel der Bauzone 4 zugeteilt. Das Gelände kann mit viergeschossigen Wohnbauten überbaut werden, wobei eine mittlere Ausnützung von 1,1 erreicht wird. Unter Ausnützungsziffer versteht man in Basel die Summe aller Wohngeschosse plus halbes Dachgeschoß, dividiert durch die um den Straßenanteil des Eigentümers vermehrte Parzellenfläche.

In Zusammenarbeit zwischen den Architekten Suter & Suter, in Basel, und den zuständigen staatlichen Instanzen, wurde ein neuer Bebauungsplan über das Gebiet A-B-C-D aufgestellt und gleichzeitig eine Bauzonenänderung vorgenommen.

Leitende Grundidee für die vorgesehene Überbauung ist, im Rahmen einer vernünftigen Nutzung des Terrains möglichst große Frei- und Grünflächen zu schaffen, die sowohl den Bewohnern als auch den Anliegern in gleichem Maße zugute kommen sollen. Dieses Ziel wird dadurch erreicht, daß die Baumassen konzentriert werden und an Stelle einer normalen zonenmäßigen Überbauung eine Bebauung mit Hochhäusern tritt, die nur wenig Grundfläche beansprucht. Es ist vorgesehen, eine aus Hoch- und Flachbauten bestehende Mischbebauung zu verwirklichen, die ein räumlich ausgewogenes Siedlungsbild ergibt.

Der Standort in unmittelbarer Nähe des Stadtrandes eignet sich dank seiner Lage und der topographischen Beschaffenheit der Umgebung für die Erstellung von Hochhäusern. Das Stadtbild erfährt in diesem Abschnitt durch die projektierten Bauten wohl eine Veränderung, nicht aber eine Beeinträchtigung. Die benachbarte Bebauung ist nach Mög-