

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

Herausgeber: Schweizerischer Verein für Vermessungswesen und Kulturtechnik = Société suisse de la mensuration et du génie rural

Band: 57 (1959)

Heft: 10

Artikel: Pianificazione nazionale e costruzione di strade

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-215257>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 07.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

tiques afin de toucher l'ensemble des activités humaines. «Le moyen le plus efficace de réaliser la coordination et l'harmonie réside en l'initiative privée. Certes, la cellule de base est constituée par la collectivité communale. Mais cette collectivité communale n'est pas isolée; elle s'articule à ses voisines. En recourant à l'initiative privée, la collectivité communale pourra, sans entraves dirigistes, se trouver dans les circonstances les plus favorables à l'efficiencia de ses activités. Une fois le plan établi, l'Etat devra intervenir pour lui donner la force légale sans laquelle ce plan ne serait que papier ou vue de l'esprit.»

Comment procéder? En créant une association des communes. En effet celles-ci «ont la faculté de s'entendre et d'unir leurs efforts en constituant entre elles une association sans but lucratif, dont l'objectif sera de concevoir le plan d'aménagement régional qui les intéresse, puis de faire en sorte que ledit plan acquière force légale. Les statuts de l'association en exprimeront la structure et le fonctionnement.» Dans le cas particulier du triangle Lausanne-Bussigny-Morges, ils devront tenir compte de la situation de fait résultant de l'institution et des travaux déjà fort avancés de la commission du Conseil d'Etat pour l'aménagement de cette région.

C'est dans cette perspective que la Commission pour l'aménagement du territoire Lausanne-Bussigny-Morges et le groupe de la Suisse occidentale de l'Association suisse pour le plan d'aménagement national proposent au chef du Département des travaux publics du canton de Vaud, la convocation d'une assemblée provisoire des communes intéressées afin de préparer pour cet automne une assemblée constitutive.

Nul doute que cette expérience ne porte des fruits. Aussi mérit-elle d'être suivie par d'autres autorités communales et cantonales qui pourraient par la suite appliquer les mêmes principes avec un égal profit.

Pianificazione nazionale e costruzione di strade

Aspan. Sebbene la pianificazione nazionale abbia partecipato alle preparazioni dell'immenso progetto delle strade nazionali e delle autostrade, nei suoi ambienti si è però unanimamente convinti che la collaborazione propriamente detta verrà solo più tardi. Qui occorre che nell'attuazione delle strade federali sia tenuto conto dei principi di una ragionevole pianificazione svizzera. O com'ebbe a formulare il presidente dell'Associazione svizzera per il piano di sistemazione nazionale, prof. dott. H. Gutersohn: «La costruzione delle strade nazionali è per il nostro Paese la grande fortuna di poterle adattare al paesaggio, così come hanno di mira i sostenitori della pianificazione nazionale. D'altra parte, la costruzione è un nuovo grande pericolo che ci fa continuare sulla cattiva via della distruzione di sane campagne coltivate, se non si prendono a tempo debito i necessari provvedimenti.»

Quale specie di collaborazione si figura la pianificazione nazionale, il prof. dott. E. Winkler dell'Istituto per il piano di sistemazione nazionale al Politecnico federale la descrive nella rivista «Plan». Egli fa notare che le strade nazionali di prima classe devono essere lunghe 571 chilometri, quelle di seconda classe 559, quelle di terza classe 542, e le strade-espresso e le strade nazionali cittadine di terza classe 36. Dei 1672 chilometri di percorso complessivo, circa 420 appartengono alle strade di montagna. Circa 75 % saranno quindi strade dell'altipiano e del Giura, ciò che dal lato dell'economia pubblica è di grande importanza per il fatto che il fabbisogno di terreno stimato circa 3000 ettari comprende principalmente il miglior suolo coltivo del nostro Paese, suolo che è già in pericolo di essere assorbito dalla progressiva colonizzazione. Se, per fare un paragone, si considera che i suddetti 1672 km di strade nuove corrispondono più di cinque volte alla linea aerea Costanza-Ginevra, si può facilmente immaginare come tutto ciò eserciti un influsso positivo ed anche negativo sul paesaggio, massimamente se si riflette che il vero scopo della nuova rete di traffico rappresenta il modo migliore per aprire le regioni ch'esso comprende. Con la Commissione federale di pianificazione si può sicuramente ammettere che il guadagno delle autostrade – guadagno che in quanto a risparmi di spese d'esercizio e di manutenzione, come pure di tempo (tenendo conto anche dei danni ai viaggiatori e materiali) va stimato circa 203 milioni di franchi – sarà molto rilevante, malgrado le elevate spese di costruzione di 3 miliardi di franchi circa.

Il prof. Winkler vede come possibilità per la soluzione dei compiti di pianificazione nazionale: bonifica integrale (raggruppamento dei terreni, prosciugamenti e irrigazioni, ecc. ecc.) e provvedimenti della pianificazione locale e regionale. Come lavori preliminari a tale scopo dovrebbero esser fatte delle inchieste sulle ripercussioni indirette e dirette della costruzione di strade nelle singole regioni del Paese, per quanto riguarda il trasferimento di industrie e colonie, la coltura intensiva od estensiva dei terreni, la protezione delle selve e del paesaggio, ecc.

Fra altro, si dovrebbe chiarire le seguenti questioni parziali: Quali possibilità risultano dalla costruzione di autostrade per un decentramento di industrie (specialmente in zone alpine) e di nuove colonie, specialmente in vista della rigenerazione delle grandi città. D'altra parte, quali previsioni esistono per un rialzamento dell'agricoltura, quali vantaggi le si presentano in merito allo smercio, all'approvvigionamento con prodotti industriali, al miglioramento della vita rurale, non da ultimo mediante un risanamento delle basi e degli impianti aziendali? Come dev'essere compensata la perdita di terreno, come può essere creato un corrispettivo reale soprattutto per i 300 ettari di bosco da dissodare? Dal punto di vista economico generale, havvi la possibilità di ottenere un migliore adeguamento delle singole zone economiche della Svizzera nel senso di una produzione e circolazione più razionalizzate (commercio interno e movimento del mercato) e come dev'essere valutata? Quali forme di rigenerazione e di estensione risultano dalla costruzione di strade per vecchie ed eventualmente per nuove regioni turistiche? Quali nuovi

compiti sorgono per la coordinazione strada/ferrovia/aeronautica/navigazione e come va inserita la nuova rete stradale nella vecchia, e non da ultimo: A che cosa dovrà provvedere in questa connessione la difesa nazionale, la quale è strettamente congiunta a tutti gli altri settori della vita nazionale?

Il prof. Winkler terminò la sua interessante conferenza accennando al fatto che un simile compito importante può essere risolto solamente con una stretta coordinazione di tutte le autorità responsabili e che questa dev'essere iniziata possibilmente presto se si vogliono evitare danni irreparabili.

Zoug épure ses eaux

Bn. C'est en 1904 que furent entreprises les premières études d'un canal égout collecteur. De nombreux projets furent présentés puis repoussés. Finalement, en 1951, la commission d'études dut faire son choix entre plusieurs propositions portant cette fois non seulement sur un égout collecteur mais encore sur une station d'épuration des eaux. Les habitants de Zoug n'avaient d'ailleurs qu'à jeter les yeux sur le petit lac pour se convaincre de l'urgence d'une telle installation. L'implantation d'industries nouvelles et la forte consommation d'eau des habitants (500 l par jour et par habitant) avaient en effet augmenté considérablement la pollution des eaux du petit lac.

Le projet retenu prévoit une station d'épuration des eaux propre à subvenir aux besoins d'une ville de 25 000 habitants, mais elle ne fonctionne actuellement qu'à la moitié environ de sa capacité.

Le canal d'amenée, l'égout collecteur, s'ouvre à 1,5 m au-dessous du niveau du lac. C'est là une particularité intéressante – qui a nécessité l'installation d'une vanne automatique pour pallier au risque de submersion des installations. Les éléments solides amenés par le collecteur sont d'abord retenus par filtrage et dilacérés par un broyeur. Après l'élimination du sable, les eaux sont conduites au sous-sol où des pompes, en fonction des besoins, les remontent aux bassins de pré-aération. Les eaux passent ensuite dans les décanteurs primaires (bassins circulaires de 26 m de diamètre), puis elles sont envoyées par les pompes dans les bassins d'épuration biologique (24 m de diamètre) d'où elles passent dans les décanteurs secondaires. Les boues, déposées dans les décanteurs, sont pompées et envoyées dans des silos où elles fermentent 28 jours à une température de 31 degrés. Le gaz méthane qui s'en dégage est utilisé en partie par l'installation elle-même; l'excédent est dirigé sur un gazomètre. Les boues fermentées, quant à elles, constituent un excellent engrais. Enfin, l'installation est pourvue d'une chambre de commande automatique munie des derniers perfectionnements.