

La condivisione della strada tra i diversi utenti

Esempi del modello bernese per la circolazione sicura delle biciclette

di **Matteo Dondé**

architetto di Polinomia s.r.l.

Il viaggio di studio a Berna, organizzato dalla FIAB nello scorso mese di ottobre, per visionare gli interventi (piste ciclabili e moderazione del traffico) per favorire la ciclabilità urbana e la rete di percorsi extraurbani per la pratica del cicloescursionismo, ha inizio negli uffici della *Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne*, dove la Signora Barbara Egger, consigliera di stato del Cantone, e Oskar Balsiger, ingegnere stradale e storico consigliere comunale del Cantone di Berna, introducono i partecipanti della delegazione italiana al mondo della bicicletta come vissuto e regolamentato nel Cantone di Berna.

Il cantone di Berna ricopre una superficie di 6.050 chilometri quadrati e conta 950.000 abitanti, di cui 700.000 sono possessori di una bicicletta.

Fra il 1960 e il 1985, molte strade sono state allargate a 9-10 metri e provviste di corsie ciclabili delimitate da linee gialle discontinue. Questa soluzione non soddisfaceva affatto gli utenti, che richiesero piste ciclabili separate per ciclisti.

Fu così che il 4 dicembre 1985 il Consiglio di Stato del cantone di Berna, deciso ad incoraggiare la pratica della bicicletta allo scopo di migliorare la sicurezza del traffico e di contribuire alla protezione dell'ambiente, introdusse il Piano Regolatore delle Piste Ciclabili.

Ben presto però, si è constatato che circolare sulle piste ciclabili separate che costeggiano la carreggiata non è più sicuro che circolare in strada e che i rischi di incidenti restano o addirittura aumentano agli incroci pericolosi.

Si scelto dunque un approccio pragmatico, decidendo di agire nell'interesse dei ciclisti ogni volta che se ne presentava l'occasione nell'ambito di progetti stradali, d'installazione di semafori o di lavori di manutenzione di strade.

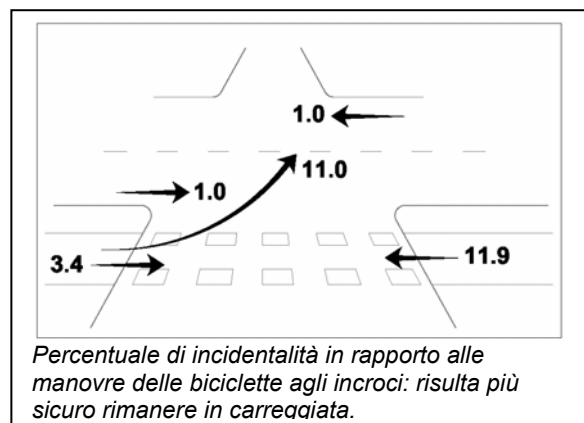
Dopo la creazione, nel 1987, di un servizio cantonale specializzato per le biciclette, il principio della separazione dei traffici è passato in secondo piano. L'accento è stato messo invece sulle misure da prendere quando si tratta di attraversare

strade principali, linee ferroviarie, corsi d'acqua e ostacoli. Questo nuovo modo di vedere è espresso nel nuovo Piano Regolatore del Traffico Ciclistico, che persegue l'ambizioso obiettivo di aprire la strada per l'integrazione del traffico ciclistico in un sistema di traffico globale.

L'obbligo dei ciclisti di utilizzare le piste ciclabili è limitato attualmente alle strade espressamente vietate al traffico lento (autostrade). Ma nella maggior parte dei casi, le corsie tracciate a lato delle carreggiate non sono più dichiarate "piste ciclabili" ai sensi della legge sulla circolazione stradale. I ciclisti sono quindi liberi di decidere se circolare sulla corsia ciclabile oppure sulla strada.

La presenza dei ciclisti nella circolazione (traffico misto) esige naturalmente una pianificazione accurata nei dettagli e un'applicazione pratica delle osservazioni raccolte in base alle ricerche e alle analisi dei comportamenti.

Per comprendere al meglio i principi della pianificazione cantonale appena esposti, in sella a biciclette affittabili gratuitamente in diversi punti della città e sotto la guida dell'ingegner Balsiger, si sono quindi visionati diversi esempi riguardanti il cicloturismo in ambito extraurbano (*Nationalstrasse N5, tratto Spiez-Interlaken*) e la circolazione delle biciclette in ambiente urbano (attraversamento di *Wabern* e *Zollikofen*).



Nationalstrasse N5, tratto Spiez- Interlaken

Dopo una breve visita alla prima Stazione per Biciclette totalmente automatizzata adiacente alla stazione di Berna, si è arrivati a Spiez in treno. Qualsiasi treno in Svizzera offre un minimo 6 posti per biciclette e se il prezzo del biglietto per la bicicletta è maggiore del prezzo per persona (ad esempio per i viaggi brevi) il prezzo viene ridotto a quello della persona.

Dalla cittadina di Spiez a Interlaken si è percorsa la Strada Nazionale N°5, mediante un tragitto nel quale l'integrazione con gli autoveicoli in carreggiata (corsie ciclabili monodirezionali su entrambi i lati) si è alternata con la totale separazione dei percorsi per sole biciclette, potendo osservare in particolare i punti di conflitto tra i due tipi di traffico e gli strumenti adottati per risolverli.



Molta attenzione è riservata alla risoluzione dei punti di conflitto: l'esempio di un incrocio tra la strada statale e il percorso ciclabile separato, con attraversamento pedonale protetto.



La carreggiata di un attraversamento urbano: 4.70m di corsia a doppio senso di marcia senza mezzzeria e corsie ciclabili laterali.

Particolarmente interessante è risultata la riqualificazione dell'attraversamento di un piccolo comune molto frequentato nel periodo estivo: la carreggiata della strada nazionale di 6.70m di larghezza è stata ridotta a 4.70m attraverso la realizzazione di due bande ciclabili monodirezionali da un metro e la conseguente eliminazione della striscia di mezzzeria.

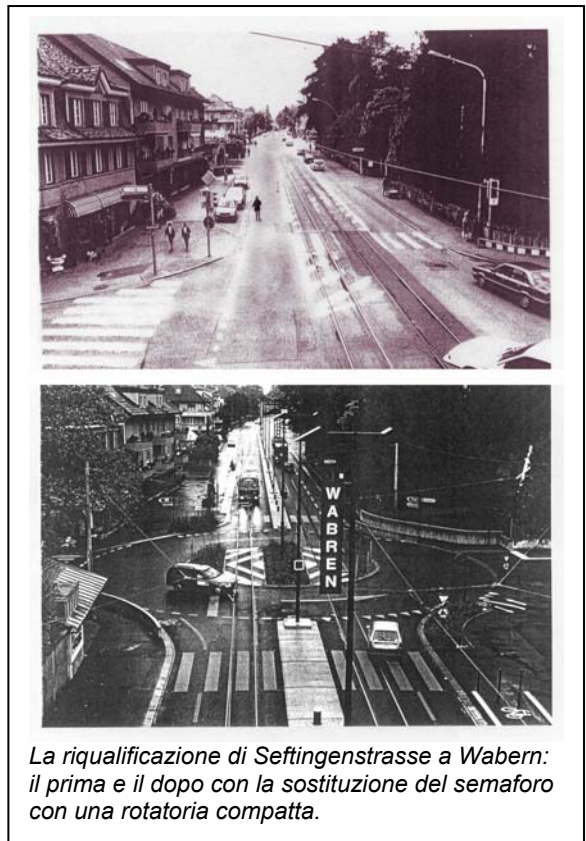
Da evidenziare anche le soluzioni studiate per risolvere il conflitto tra la svolta a destra delle automobili ed il percorso delle biciclette: in questi casi viene sempre tracciata la corsia per le biciclette, che si trova tra la corsia dei veicoli che proseguono dritti e la corsia di incanalamento dei veicoli per la svolta a destra (e questo anche in corrispondenza di rampe di accesso all'autostrada!).

Seftingenstrasse a Wabern

Seftingenstrasse è una Strada Regionale di ingresso alla città di Berna. Caratterizzata da intenso traffico di attraversamento (18/22.000 auto/giorno) e dalla presenza della linea del tram, tra il 1996 e il 97 è stata totalmente riprogettata, creando una fascia polivalente centrale utilizzabile per facilitare le svolte a sinistra e per migliorare la protezione degli attraversamenti pedonali e ciclabili, e dividendo la carreggiata in una corsia per senso di marcia con banda ciclabile in carreggiata.

Un ingegnoso sistema di semafori e rotatorie con priorità al tram ha permesso di integrare trasporto pubblico e traffico privato sulla stessa strada. Malgrado la nuova sistemazione dello spazio a favore del traffico lento e del commercio, i veicoli viaggiano meno veloci ma, grazie alla riduzione dei tempi di attesa, la circolazione dentro Wabern risulta più fluida. Inoltre il semaforo di ingresso al centro abitato regola il flusso di attraversamento: quando la quota di auto eccede rischiando di creare code all'interno dell'abitato, il semaforo scatta bloccando il flusso all'esterno.

Il tram, oltre alla priorità in rotatoria, ha anche la possibilità di comandare il semaforo del capolinea: quando parte per una nuova corsa, il semaforo



La riqualificazione di Seftingenstrasse a Wabern: il prima e il dopo con la sostituzione del semaforo con una rotatoria compatta.



La possibilità per il ciclista di servirsi del marciapiede o di rimanere in carreggiata.

blocca il flusso automobilistico permettendo al tram di predisporre in testa alla coda e nel contempo di regolarne la velocità. Inoltre, in corrispondenza delle fermate, è vietato il sorpasso del mezzo per evitare manovre pericolose, e si facilita il passaggio dei ciclisti inserendo una piccola rampa prima della fermata che permette di salire agevolmente sul marciapiede.

In corrispondenza delle rotatorie, al ciclista viene sempre data la possibilità di rimanere all'interno della carreggiata o di servirsi del marciapiede per effettuare la manovra con maggior sicurezza: è interessante osservare come 8 ciclisti su 10 (anche tra i più piccoli) preferiscano rimanere all'interno della rotatoria, coscienti della maggiore visibilità.

Bernstrasse a Zollikofen

Bernstrasse è una Strada Statale anch'essa di ingresso alla città. Caratterizzata da un traffico di 22/25.000 auto/giorno, tra il 1991 e il 1998 è stata interamente trasformata eliminando tutti i semafori e sostituendoli con rotonde compatte e realizzando anche qui una fascia polivalente centrale e corsie ciclabili in carreggiata. Nonostante i dubbi derivanti dalla presenza di una importante scuola al di là della strada rispetto alle zone residenziali, a otto anni dalla realizzazione, si può constatare che i livelli di sicurezza sono aumentati.

Nel rientrare alla stazione di Berna, si sono nuovamente percorse le corsie ciclabili che collegano la periferia al centro della città, osservando anche in questo caso come ogni punto di conflitto sia stato risolto sempre con molta attenzione.



La riqualificazione di Bernstrasse a Zollikofen: la realizzazione di una fascia polivalente centrale e le corsie ciclabili laterali in carreggiata.



La realizzazione di una corsia di svolta a sinistra per le biciclette con una propria fase semaforica.

Non ultima la possibilità per le biciclette di percorrere alcune strade contromano, di avere spesso una corsia riservata per le svolte a sinistra e una propria fase semaforica, di avere la striscia di arresto ai semafori avanzata rispetto a quella per i veicoli a motore, di poter percorrere la maggior parte delle corsie riservate al bus e di avere abbondanti aree di sosta coperte ed ben attrezzate.