



Ciclostrade (strade ciclabili)

Informazioni relative ai progetti sperimentali nelle città svizzere

Contesto

Le strade ciclabili, realtà da anni apprezzata all'estero (Germania, Austria, Belgio e Paesi Bassi), hanno come elemento caratteristico il fatto di godere del diritto di precedenza rispetto alle strade di quartiere confluenti, consentendo ai velocipedisti di spostarsi in modo rapido e sicuro. Il sistema ha quindi il pregio di valorizzare la ciclabilità lungo le principali direttrici dei centri abitati.

Il tema si sta facendo strada anche in Svizzera, dove attualmente è discusso a livello tecnico e comunale: cinque sono infatti le città interessate a sperimentare la novità nella propria rete viaria. La mobilità ciclistica, di competenza dei Cantoni e Comuni, vede coinvolto l'Ufficio federale delle strade (USTRA) nel ruolo di coordinatore insieme a Conferenza Bici Svizzera e Ufficio prevenzione infortuni (upi). Concretamente i progetti pilota in materia dovranno studiare i benefici in termini di sicurezza stradale, fruibilità e comodità per l'utenza, ma anche sondare il consenso del pubblico.

Requisiti per la sperimentabilità

L'articolo 115 capoverso 2 OSStr consente all'USTRA di prevedere in casi particolari deroghe a singole norme del codice stradale per autorizzare l'uso a fini sperimentali di nuovi simboli ed elementi di segnaletica.

Per poter essere inserita in un progetto pilota, la strada interessata deve soddisfare una serie di vincoli:

- parte integrante di una rete ciclabile
- larghezza carreggiata max 7 metri
- sviluppo possibilmente rettilineo con pochi elementi di discontinuità orizzontale
- buone condizioni di visibilità
- quota minima di mobilità ciclabile pari al 50%; può essere minore se il traffico giornaliero medio risulta sotto le 3000 unità
- zona 30 in contesti residenziali
- nessuna intersezione con la viabilità ordinaria
- assenza di cantieri significativi nella fase sperimentale sul tratto interessato o su percorsi paralleli

Al termine della sperimentazione si valuterà se adattare i criteri in vista di una eventuale introduzione definitiva del sistema.

L'analisi dei risultati si svolgerà secondo una matrice realizzata in collaborazione con l'upi e d'intesa con le realtà urbane che hanno aderito all'iniziativa.

Città sperimentate

Al test partecipano (situazione al 22.7.2016):

- Basilea: St. Alban-Rheinweg; Mülhauserstrasse
referente: nicola.kugelmeier@bs.ch
- Berna: Erlach-/Freiestrasse; Militär-/Beundenfeldstrasse
referente: karl.vogel@bern.ch
- Lucerna: Taubenhaus-/Bruchstrasse
referente: martin.urwyler@stadtluzern.ch
- San Gallo: Lindenstrasse
referente: stefan.pfiffner@stadt.sg.ch
- Zurigo: Scheuchzerstrasse; Affolternstrasse (richiesta ancora in corso)
referente: andrea.schumacher@zuerich.ch

La progettazione, l'esecuzione, l'assistenza tecnica e la comunicazione sono a cura delle città, che provvedono altresì al relativo finanziamento, mentre l'USTRA si occupa della matrice di valutazione, dell'analisi dei risultati e della stesura della relazione finale.

Segnaletica

In fase sperimentale la strada ciclabile sarà identificata in entrata con il nuovo cartello «Ciclostrada¹», inoltre gli imbocchi e incroci saranno dotati di segnaletica orizzontale riportante il simbolo giallo del velocipede. Per riservare il diritto di precedenza, lo si toglierà a chi proviene da destra tramite gli ordinari segnali «Stop» o «Dare precedenza».

Oggi nelle zone 30 è possibile derogare al diritto di precedenza a destra mediante apposita segnaletica soltanto se necessario per motivi di sicurezza, come nel caso dei progetti in parola, per l'appunto, nei quali peraltro si punta anche alla comodità dei ciclisti.

La nuova segnaletica non introduce nuovi diritti e doveri. Ad esempio, le norme vigenti (art. 43 cpv. 1 ONC) consentono già oggi ai ciclisti di circolare affiancati su cicloitinerari lungo le strade secondarie, a prescindere dal nuovo segnale.



Tempistiche e fine della sperimentazione

I test dureranno almeno dieci mesi, con scadenza massima a fine settembre 2017. Il rapporto conclusivo seguirà prevedibilmente entro la metà del 2018.

Sulla base del documento si valuterà l'opportunità di recepire nell'ordinamento vigente il nuovo segnaletico o prevedere una procedura di consultazione.

Referente USTRA: Urs Walter, responsabile tecnico Mobilità ciclistica; urs.walter@astra.admin.ch

22.7.2016 Wau

¹ denominazione provvisoria