

Concentrazione e sovrapposizione delle utilizzazioni

Nel nucleo dell'agglomerato di Berna i posti di lavoro si concentrano prevalentemente in determinate aree, per quanto la maggior parte dei posti di lavoro e dei centri commerciali e per il tempo libero siano situati nel centro città. Gran parte di queste aree sono collegate molto bene con il TP. Da un punto di vista territoriale, si alternano aree in cui si segnala un aumento e aree in cui si segnala una diminuzione del numero di occupati (v. sopra fig. 1). Sia i poli lavorativi sia gli stabilimenti commerciali e per il tempo libero più grandi sono altresì situati nelle immediate vicinanze dei raccordi autostradali.

I cambiamenti in ambito residenziale sono, al contrario, meno concentrati e più distribuiti sul territorio (fig. 1, sotto). La forte crescita dell'occupazione nel centro città non ha condotto a un dislocamento della popolazione residente, la quale è invece aumentata. Tutto ciò indica una densificazione centripeta. L'aumento dell'occupazione e della popolazione si distribuisce sull'intero nucleo dell'agglomerato e non si concentra soltanto in determinati poli di sviluppo.

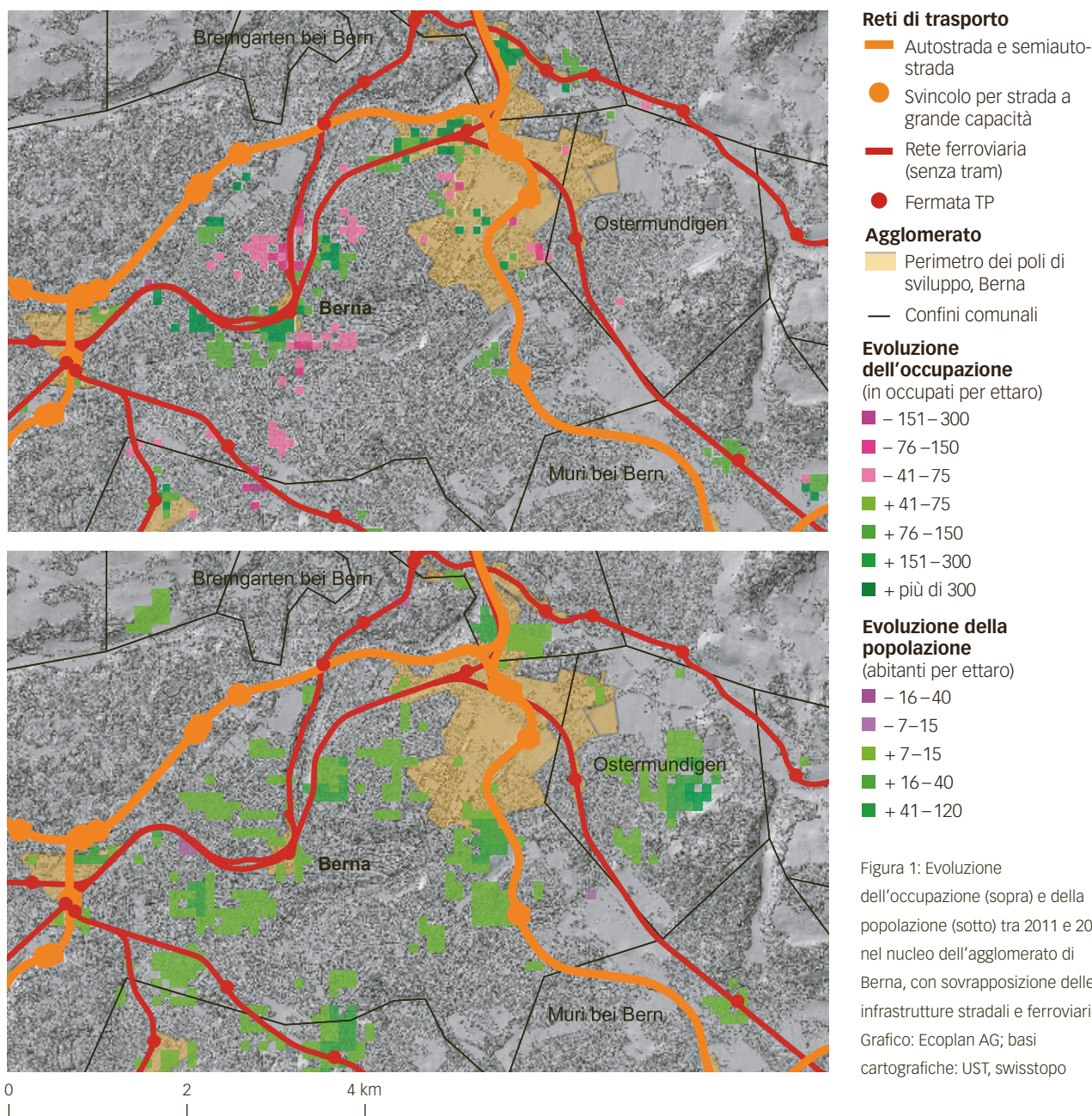


Figura 1: Evoluzione dell'occupazione (sopra) e della popolazione (sotto) tra 2011 e 2016 nel nucleo dell'agglomerato di Berna, con sovrapposizione delle infrastrutture stradali e ferroviarie. Grafico: Ecoplan AG; basi cartografiche: UST, swisstopo

Sovrapposizione dei motivi di spostamento

La concentrazione di posti di lavoro nei nuclei urbani e in alcuni dei principali Comuni-nucleo della cintura urbana comporta una significativa eccedenza di pendolari in entrata in queste aree. Tutto ciò sfocia nella nascita di importanti flussi di pendolari unidirezionali durante le ore di punta del mattino e, in direzione opposta, nelle ore di punta serali. Se a ciò si aggiunge il traffico legato agli acquisti e al tempo libero, questa situazione può determinare un sovraccarico della rete di trasporto.

Questo è anche il caso dell'agglomerato di Berna. Il centro città, soprattutto nella zona della città vecchia e della stazione centrale, ha un'elevata densità di posti di lavoro, una situazione che determina importanti flussi di pendolari. Allo stesso tempo, vi è un volume di traffico particolarmente elevato per gli acquisti e il tempo libero. Ciò comporta, soprattutto nelle prime ore della sera, dei picchi di traffico nella stazione centrale.

Anche in ambito di circolazione stradale vi è il rischio di una sovrapposizione di numerosi motivi di spostamento, in particolare nella zona d'influenza di determinati raccordi autostradali (ad es. Wankdorf, Brünnen/Westside o Moosseedorf), poiché nelle immediate vicinanze di queste interfacce vi sono non solo i centri commerciali e per il tempo libero più grandi, ma anche i principali luoghi di lavoro.

La cartina con le principali forme di utilizzazione (fig. 2) mostra in forma generale e condensata i luoghi di residenza (giallo) e i luoghi di lavoro (blu), due aree che in parte si sovrappongono. Il numero di visitatori relativi al traffico per gli acquisti e il tempo libero completano queste utilizzazioni.

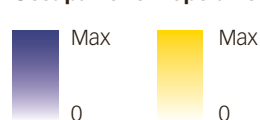
Località idonee alle piattaforme dei trasporti

I centri secondari nella cintura urbana che presentano un'elevata quota di posti di lavoro nelle vicinanze della zona d'influenza di una stazione, attirano molti pendolari dall'esterno. Essi, perciò, sono luoghi indicati per le piattaforme del TP (punti blu nella fig. 2). Oltre al collegamento con il sistema del TP urbano, occorre verificare un rafforzamento dell'offerta del TP, la quale dovrebbe estendersi all'intero tragitto compiuto dagli utenti dei trasporti (porta a porta). In tal modo la stazione centrale può essere decongestionata dal traffico e il centro secondario valorizzato da un punto di vista urbanistico. In corrispondenza dei centri secondari situati nella cintura urbana e caratterizzati in prevalenza da un'utilizzazione residenziale, si generano primariamente flussi di pendolari diretti verso il nucleo urbano.

Reti di trasporto

- Autostrada e semiautostrada
- Svincolo per strada a grande capacità
- Rete ferroviaria (senza tram)
- Fermata TP
- Confini comunali

Occupazione Popolazione



Traffico per gli acquisti e il tempo libero (visitatori)

- Traffico medio per acquisti, giorni feriali
 - Traffico medio per tempo libero, giorni feriali
- 50 000
20 000
5000

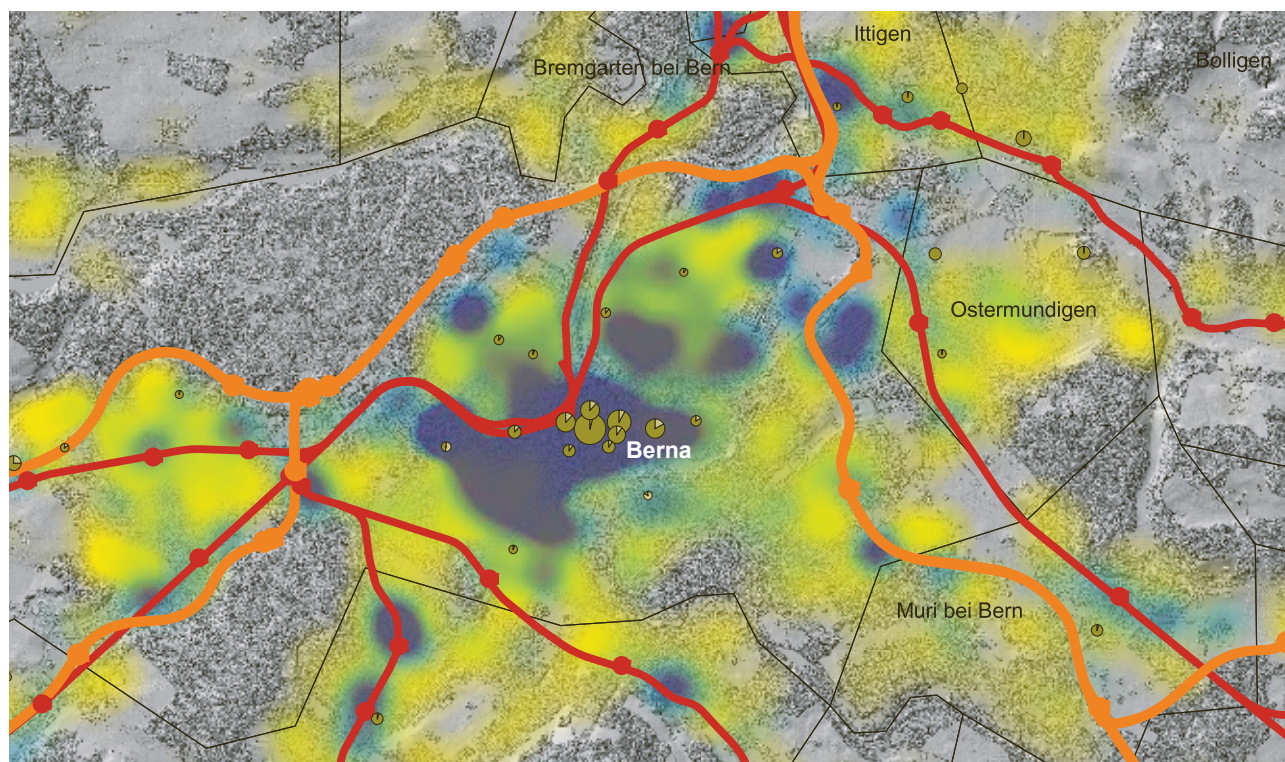


Figura 2: Principali forme di utilizzazione in funzione della popolazione e dell'occupazione nel nucleo dell'agglomerato di Berna nel 2016, completate da indicazioni sul traffico per gli acquisti e il tempo libero. Grafico: Ecoplan AG; base cartografica: UST, swisstopo