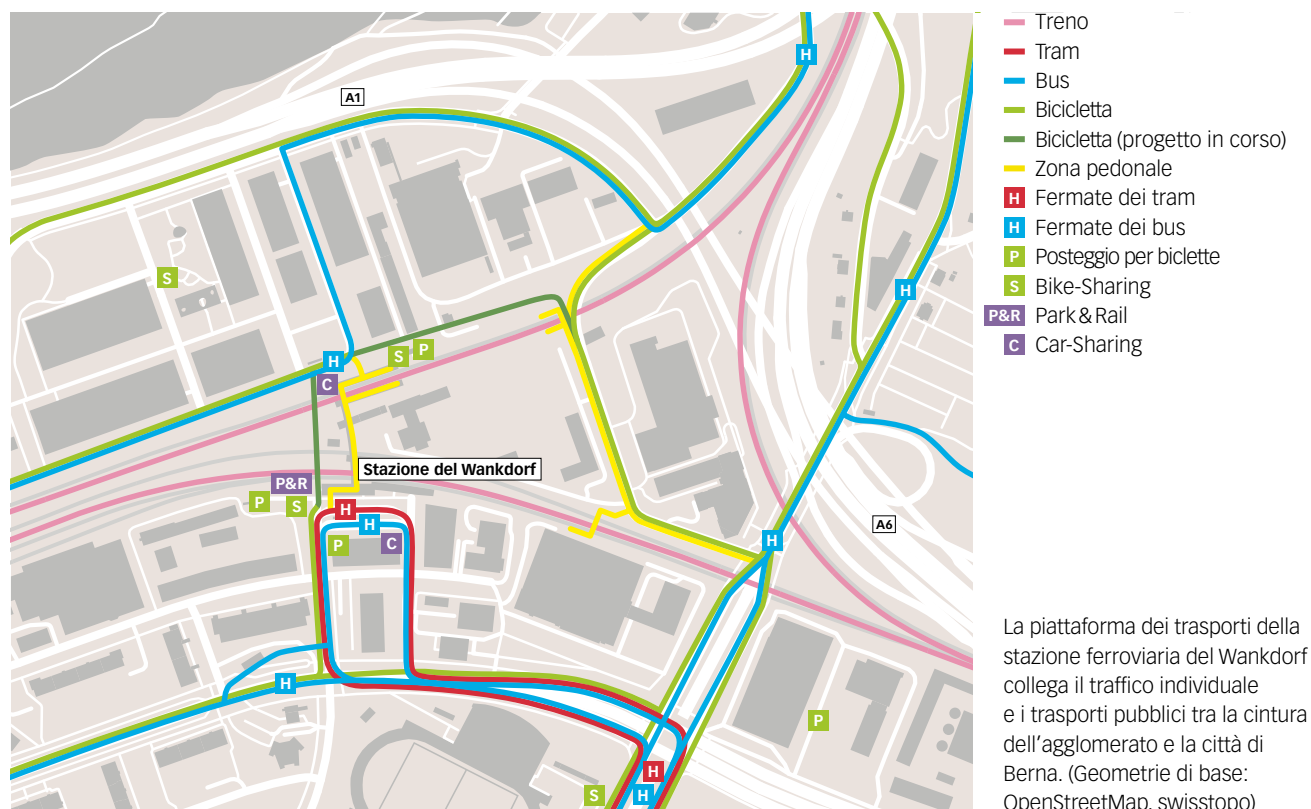




Piattaforma dei trasporti del Wankdorf a Berna

Stazione della rete celere regionale (S-Bahn), cappio di ritorno del tram, collegamento alla rete di autobus urbani e stazione per biciclette: la piattaforma dei trasporti del Wankdorf a Berna congiunge vari mezzi di trasporto nella periferia nord di Berna. Ciò permetterà di realizzare un polo di sviluppo del Wankdorf, che potrà ospitare migliaia di posti di lavoro e abitazioni per 5000 persone. Sono previsti ampliamenti e riconversioni sia per la piattaforma dei trasporti che per lo svincolo alle strade nazionali A1 e A6.



Esempio di piattaforma dei trasporti pubblici

Raggiungere la stazione ferroviaria del Wankdorf a Berna con la linea 9 del tram o in bicicletta e servirsi di uno dei sei treni della rete celere regionale (S-Bahn). Oppure andare in treno fino al Wankdorf e proseguire con la linea 20 dell'autobus o con una bicicletta a noleggio: la piattaforma dei trasporti del Wankdorf a Berna permette di collegare i trasporti pubblici regionali a quelli urbani, ma anche il trasporto individuale a quello pubblico e i Comuni dell'area extraurbana e della cintura dell'agglomerato con la città di Berna.

È quindi un punto di collegamento esemplare e ben funzionante tra diversi mezzi di trasporto. Inaugurata 20 anni fa, la stazione ferroviaria del Wankdorf è diventata nel corso degli anni un'attrattiva piattaforma dei trasporti. Le FFS hanno ampliato i marciapiedi e, dal 2012, la linea 9 del tram raggiunge la stazione. Anche le linee urbane dell'autobus n. 20 e n. 28 sono state prolungate fino alla piattaforma. Le FFS hanno ampliato inoltre la passerella che passa al di sopra dei binari. In prossimità della piattaforma dei trasporti, le strade nazionali A1 e A6, altamente transitate, costituiscono gli assi di collegamento per il trasporto individuale motorizzato (TIM).

Che cosa sono le piattaforme dei trasporti?

Le piattaforme dei trasporti collegano i mezzi e le reti di trasporto e definiscono gli accenti dello sviluppo urbano. Visto che lo spazio urbano è limitato, si punta sull'incentivazione dei mezzi di trasporto che occupano poca superficie pro capite, ovvero principalmente trasporti pubblici e traffico lento come quello ciclistico e pedonale. Nelle aree extraurbane, invece, l'automobile è generalmente il mezzo di trasporto più utilizzato. Le piattaforme dei trasporti permettono quindi di collegare le aree urbane a quelle extraurbane e i trasporti pubblici a quelli individuali. Se costruite in luoghi idonei, contribuiscono inoltre a promuovere lo sviluppo centripeto degli insediamenti. Infatti una piattaforma dei trasporti risulta attrattiva se permette di cambiare treno in modo rapido e comodo, se c'è la possibilità di fare acquisti o se è provvista di zone in cui intrattenersi. A trarne vantaggio non sono solo gli utenti dei trasporti, bensì anche i residenti.

Il polo di sviluppo del Wankdorf

La piattaforma dei trasporti del Wankdorf rappresenta l'accesso al polo di sviluppo del Wankdorf per i mezzi di trasporto pubblico, i pedoni e i ciclisti nonché per gli utenti delle offerte di trasporto condiviso. Importanti centri economici della Svizzera sono raggiungibili in treno in poco più di un'ora e il traffico automobilistico sovraregionale è connesso al polo di sviluppo mediante le autostrade A1 e A6, garantendo i collegamenti con Zurigo, Thun, Bienne e Ginevra.

I poli di sviluppo sono aree designate dal Cantone di Berna per uno sviluppo economico concentrato e la loro realizzazione è coordinata con quella delle infrastrutture di trasporto e con la capacità del traffico. Il polo di sviluppo del Wankdorf è il più grande polo del Cantone. Le FFS vi hanno aperto la loro sede centrale nel 2012 e la Posta Svizzera ha seguito l'esempio tre anni dopo. Vi si trovano anche lo stadio di calcio e l'annesso centro commerciale nonché i padiglioni della fiera. Oggi nell'area del polo di sviluppo del Wankdorf lavorano e vivono rispettivamente circa 30'000 e 5000 persone, queste ultime ad esempio nell'area dell'ex macello. Lì, come anche sulla Wankdorffeldstrasse e all'interno del triangolo di regresso, verranno in futuro creati altri posti di lavoro ed edifici abitativi. Nel polo di sviluppo del Wankdorf, tra il 2008 e il 2022, i trasporti pubblici hanno aumentato la propria quota da poco meno del 32 per cento a circa il 39 per cento, mentre la quota del trasporto individuale motorizzato è scesa dal 49 per cento a poco meno del 36 per cento. Probabilmente

uno dei motivi è il miglioramento delle strutture di interscambio della stazione ferroviaria, attuato in quegli anni dalle FFS, e l'aumento della cadenza oraria di alcune tratte. Due anni fa gli spostamenti a piedi e in bicicletta rappresentavano ben il 25 per cento del totale.

Progetti di ampliamento di strade e ferrovie

Lo svincolo autostradale del Wankdorf, che consente non solo l'accesso al polo di sviluppo, ma anche il collegamento con i Comuni dell'agglomerato, ha raggiunto il limite di capacità; infatti sulle strade del polo di sviluppo si verificano congestionamenti del traffico. Prima di creare ulteriori posti di lavoro in questa zona è quindi necessario trovare una soluzione a questo problema di capacità. Pertanto nell'area della piattaforma dei trasporti del Wankdorf e in quella circostante sono previsti ampliamenti e riconversioni, sia per quanto concerne l'infrastruttura ferroviaria che stradale. Le FFS prevedono di potenziare la capacità del traffico in direzione della valle dell'Aare e consentire in futuro ai treni a lunga percorrenza di fermarsi alla stazione del Wankdorf. La piattaforma dei trasporti del Wankdorf potrebbe così allentare la pressione sulla stazione di Berna. Inoltre, sarà migliorato l'accesso alla stazione ferroviaria per i ciclisti e i pedoni. A questo scopo, l'agglomerato di Berna intende agevolare l'attraversamento dei binari mediante un sottopassaggio percorribile in bicicletta nonché creare ulteriori parcheggi e una nuova stazione per biciclette.

La Confederazione intende riprogettare lo svincolo autostradale del Wankdorf: il nuovo piano prevede che le rampe e le corsie siano separate e che pedoni e ciclisti possano disporre di un migliore attraversamento della strada nazionale e del nodo. Inoltre, la Confederazione pianifica di rendere la A6 sotterranea fino a Muri e trasformare l'attuale autostrada in una strada urbana. La riorganizzazione dello svincolo è volta a ottimizzare il passaggio alla rete stradale urbana e a decongestionare la stessa. La gestione trasversale della viabilità permetterà di regolare il volume del traffico e favorire i trasporti pubblici su strada. Questi progetti assicurano il buon collegamento del polo di sviluppo del Wankdorf e la possibilità di realizzare ulteriori posti di lavoro e abitazioni.



Dossier

<https://www.are.admin.ch/are/it/home/mobilita/programmi-e-progetti/piattaforme-trasporti.html>