

Guida su corsia dinamica

Sui tratti dotati di sistema PUN è obbligatorio attenersi alle indicazioni e alle istruzioni visualizzate sulla segnaletica elettronica. I segnali a croce e freccia posizionati sopra la carreggiata indicano la transitabilità delle corsie.



Corsia aperta



Corsia chiusa



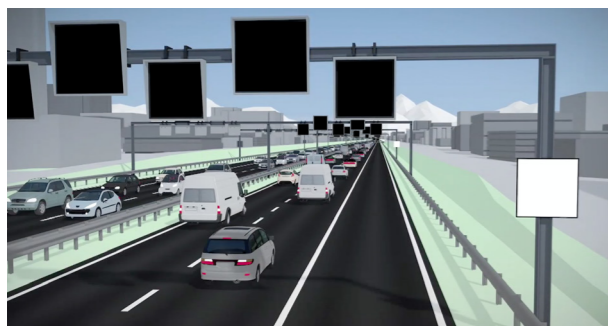
Cambiare corsia a sinistra o destra



Modalità normale: corsia di emergenza chiusa



Corsia dinamica attiva



Corsia dinamica inattiva

Regole comportamentali per chi guida su corsia dinamica

- È ammesso attraversare la linea continua per passare dalla corsia normale a destra a quella di emergenza aperta al traffico e viceversa.
- Come in generale in autostrada, è vietato sorpassare a destra con manovre di uscita e di rientro.
- Quando la corsia di emergenza è aperta al traffico, i veicoli in ingresso possono proseguire sulla propria corsia di accelerazione.
- I veicoli che intendono lasciare l'autostrada sono tenuti a spostarsi in anticipo sulla corsia di emergenza aperta alla circolazione, che conduce direttamente verso l'uscita.
- I veicoli in marcia sulla corsia di emergenza aperta al traffico che intendano proseguire in autostrada devono spostarsi in tempo utile sulla corsia normale prima del cartello indicante la prossima uscita.
- Se la corsia dinamica è operativa, i veicoli in panne utilizzeranno la più vicina piazzola di sosta.
- In caso di incidente, è obbligatorio attenersi alle istruzioni visualizzate ai portali.

Altre misure per evitare la formazione di code

Pur costituendo una valida soluzione transitoria realizzabile in tempi relativamente brevi per migliorare la viabilità, nella maggior parte dei casi il sistema PUN non può sostituire, a lungo termine, interventi strutturali specifici. L'USTRA prevede quindi anche altri accorgimenti:

- gestione ottimizzata delle capacità esistenti;
- razionalizzazione attiva dell'afflusso e deflusso veicolare in corrispondenza dei principali nodi autostradali (dosaggio del traffico);
- riduzioni temporanee dei limiti di velocità in funzione delle condizioni di viabilità per ottimizzare il flusso veicolare e sfruttare al meglio le capacità esistenti;
- ripristino più rapido del luogo dell'incidente;
- impiego di traffic manager (operatori di assistenza e prevenzione in autostrada).

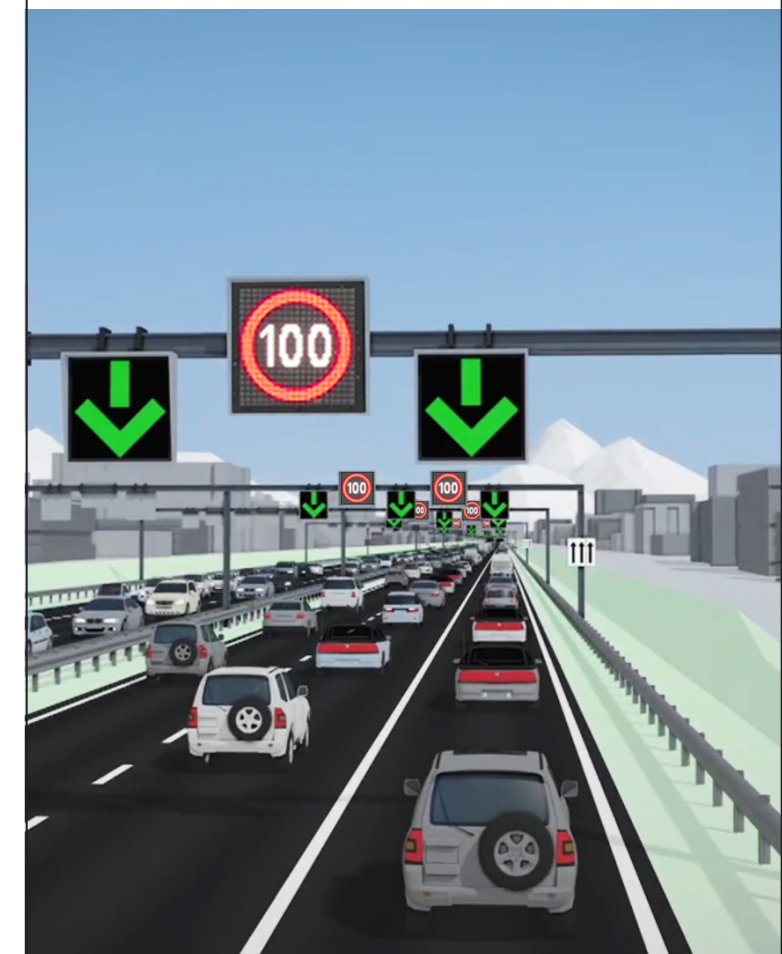


Il video sulle regole comportamentali per chi guida su corsia dinamica può essere visualizzato o scaricato su www.corsia-dinamica.ch

Colophon

A cura di: Ufficio federale delle strade (USTRA), Berna
Progettazione e stesura: Egger Kommunikation, Berna
Grafica: Scarton Stingelin AG, Liebefeld Berna
Visualizzazioni: Jules Designs, Kehrsatz Berna
Berna, aprile 2020

Corsia dinamica: meno code in autostrada



Utilizzare la corsia d'emergenza come corsia di marcia

Nel 2018 sulla rete stradale nazionale sono state registrate oltre 25 000 ore di coda, principalmente per traffico intenso. Il fenomeno è destinato a interessare fino al 2030, in modo cronico, circa 500 chilometri di strade nazionali, soprattutto negli agglomerati urbani.

Per porvi rimedio l'Ufficio federale delle strade (USTRA) adotta una serie di accorgimenti tecnici, tra cui il sistema di corsia dinamica, identificato in Svizzera anche con l'acronimo PUN (dal tedesco Pannenstreifenumnutzung): attivabile in modalità permanente o temporanea nelle ore di punta, consiste nell'apertura alla circolazione della corsia di emergenza su tratti particolarmente critici, soluzione che consente di fluidificare il traffico, aumentare la sicurezza e ridurre l'inquinamento ambientale. Il sistema è dotato di impianti speciali di monitoraggio e segnaletica controllati direttamente dalla sala operativa della Centrale di gestione del traffico.

Potenzialità e limiti del sistema

La corsia dinamica è fattibile solo dove non richiede modifiche consistenti alle infrastrutture, ovvero quando l'intervento si limita ad esempio a lievi allargamenti della corsia di emergenza o in coincidenza con sostituzioni di ponti già programmate. Avendo il vantaggio di essere realizzabile in tempi più rapidi rispetto ad ampliamenti strutturali, questa soluzione è adatta a garantire provvisoriamente la viabilità tra due svincoli, ma non può sostituire, a lungo termine, un'opera di potenziamento del tratto interessato.

Più sicurezza, meno inquinamento

La presenza di una corsia aggiuntiva e la riduzione dei limiti di velocità rendono le correnti di traffico più omogenee e scorrevoli. In corrispondenza degli ingressi e delle uscite autostradali, il sistema consente inoltre di ridurre i disagi dovuti ai frequenti cambi di corsia. Rallentamenti e code, che favoriscono pericolose manovre di frenata e accelerazione, tendono in larga misura a scomparire, contribuendo a ridurre non solo il rischio di incidenti, ma anche l'inquinamento acustico e le emissioni di gas inquinanti.



L'apertura della corsia di emergenza tra Morges-Est e la diramazione di Ecublens rende il traffico scorrevole anche nelle ore di punta.

Risultati positivi in Svizzera e all'estero

Dal 2010 il sistema PUN è in funzione in A1 tra Morges-Est e la diramazione di Ecublens, dove nelle ore più intense la corsia di emergenza viene aperta alla circolazione. Con ottimi risultati: scorrevolezza del traffico decisamente migliorata, assenza di code e tasso annuale di incidentalità in calo di oltre il 25 per cento dall'avvio del progetto. Nelle immediate vicinanze dell'autostrada le emissioni di gas inquinanti si sono ridotte del 20 per cento e il livello di rumore è sceso di 2,4 decibel. Laddove attivato, inoltre, il sistema non ha penalizzato la rete stradale circostante.

Da gennaio 2020 la corsia dinamica è operativa, sempre in A1, anche tra Villars-Ste-Croix e lo svincolo di Cossonay, in corrispondenza del quale è abbinata a un impianto di dosaggio del traffico sulle rampe. L'attivazione del sistema rientra in un piano regionale che verrà gradualmente ampliato nei prossimi anni.

Nel 2023 è prevista la realizzazione, sulla stessa arteria, di una corsia dinamica tra Winterthur-Töss e Winterthur-Nord. Insieme a quella già attiva da fine aprile 2020 tra Winterthur-Ohringen e Oberwinterthur, l'opera complessiva contribuirà a migliorare la viabilità in tutta l'area della città zurighe e ad aumentare la sicurezza sull'intero tratto.

Il bilancio positivo della corsia dinamica in Svizzera coincide peraltro con i benefici registrati in altri Paesi, tra cui Germania, Italia e Olanda, dove il sistema è già in funzione.

Contesti più indicati per il sistema PUN

L'utilità della corsia dinamica è maggiore negli agglomerati urbani, in quanto assicura gran parte degli spostamenti interni, e al tempo stesso consente di agevolare la rete locale, sfruttando la viabilità autostradale senza ostacolare in modo eccessivo la circolazione in transito con frequenti ingressi e uscite.

La cartina delle corsie dinamiche

L'immagine che segue offre un quadro d'insieme degli impianti di corsia dinamica già in funzione, programmati o allo studio, su una rete complessiva di circa 250 chilometri, concentrati nelle aree urbane.

Il sistema è indicato solo come soluzione transitoria fino alla realizzazione di interventi di potenziamento stradale specifici e limitatamente ai casi gestibili su un arco di 10-15 anni con oneri sostenibili. Il massimo beneficio si

