



La città modello per pedoni e ciclisti di Burgdorf



La città di Burgdorf

- Localizzazione geografica (carta)
- Popolazione
- Struttura economica
- Vantaggi turistici (foto)

Come? Una città modello?

Tutto ha avuto inizio a partire da due considerazioni:

- ✓ Le distanze percorse a piedi sono statisticamente sottostimate
 - 1984/ 1989 1 km/ pers./ giorno
 - 1994 1,5 km/ pers./ giorno
 - 2001 1,7 km/ pers./ giorno
- ✓ Iniziale carenza di una volontà politica in favore dei pedoni

L' obiettivo originale

*Nella città modello deve essere sviluppato nell'arco di 5 anni uno spazio privilegiato per misure a favore dei pedoni (e dei ciclisti):
Ricerca, sperimentare, accompagnare, seguire [...]*

Perché Burgdorf ?

Criteria Energia 2000

- Dimensioni: 12'000 – 50'000 abitanti
- Potenziale suscettibile di scegliere un altro modo di spostarsi
- Assenza di una aprioristica opposizione da parte di gruppi influenti (industriali e commercianti, amministrazione)

Fattori determinanti per Burgdorf:

- L'atteggiamento di industriali e commercianti
- Il piano direttore „sviluppo urbano“
- L'inventiva della città

Burgdorf.



Natürlich unterwegs.

La prima edizione 1995 - 2000

Contratto OFEN - ATA

Obiettivi qualitativi

In una città della Svizzera tedesca e della Svizzera romanda:

- Dimostrare in modo completo e dettagliato il possibile contributo al risparmio energetico del traffico non motorizzato, nonché i suoi limiti.
- Migliorare la sicurezza stradale
- Trasmettere la direzione del progetto agli attori locali, in particolare ai rappresentanti dei commerci e delle industrie.

Obiettivi quantitativi

- Parte modale dei pedoni +1/3
- Parte modale dei ciclisti +1/5
- Risparmi energetici 1/10
- Riduzione del rischio di incidenti 1/10

Seconda edizione 2002 - 2006

Contratto OFEN – Città di Burgdorf

Gli obiettivi secondo le linee guida della 2a fase

- Promuovere specificamente la mobilità dolce
- Continuare a migliorare la «cultura della mobilità»
- Rinforzare i processi per la scelta consapevole di modalità di trasporto rispettose dell'ambiente, in particolare migliorando l'interfaccia tra i differenti metodi di trasporto.

La fabbrica della città modello

Commissione (15)

Commercio e industria (4: Pres.+3 membri), Municipio (2),
direzione dei lavori pubblici (2), polizia municipale (1), Servizio della circolazione (1),
ATA (1), mobilità pedonale (1), SvizzeraEnergia (1), CI Bici Svizzera(1), TCS(1)

Direzione (3)

Membri permanenti: commercio e industria (presidenza), direzione dei lavori pubblici
Membri a rotazione: Associazione Traffico e Ambiente

Progetto 1

Direzione del progetto :

Progetto 2

Direzione del progetto :

Progetto n

Direzione del progetto:

Le risorse

Corsi di formazione:

- Per darsi coraggio: marzo 1996 in Germania
- ottobre 2003, sud della Germania, Liechtenstein e Basilea

Brainstorming:

- Think-Tank 29.03.96
- Workshop 26.11.03
- Tavola rotonda 08.09.04

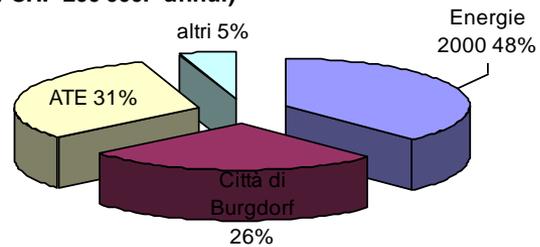
Coinvolgimento della popolazione:

- Partecipazione pubblica
dic. 96 – feb. 97

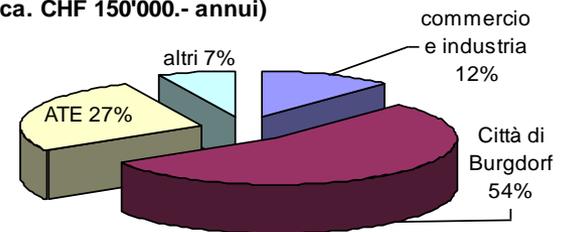


L'aspetto finanziario

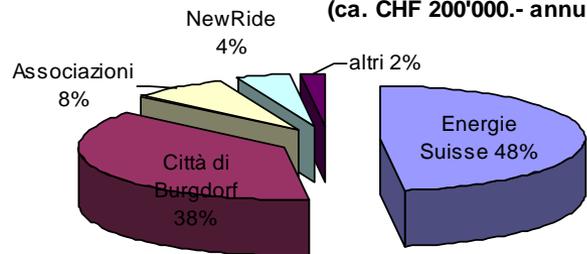
Finanziamento 1995 - 2000
(ca. CHF 200'000.- annui)



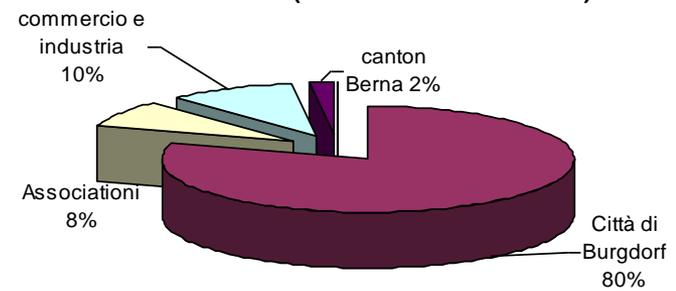
Prestazioni 1995 - 2000
(ca. CHF 150'000.- annui)



Finanziamento 2002 - 2004
(ca. CHF 200'000.- annui)



Prestazioni 2002 - 2004
(ca. CHF 100'000.- annui)



I risultati della prima fase (I)



La prima zona d'incontro in Svizzera

- Passeggiare nel quartiere della stazione, secondo il principio „lentamente, rispettosamente, in sicurezza“
- Limite di velocità a 20 km/h, priorità ai pedoni

I risultati della prima fase (II)

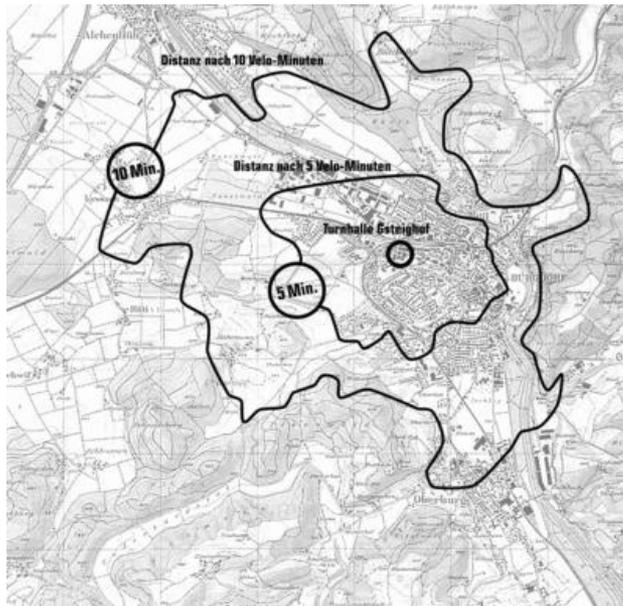
La prima stazione di
biciclette in Svizzera
(aprile 1997)



Un sostituto del portabagagli
Il servizio di consegna a
domicilio di e-bike)

I risultati della prima fase (III)

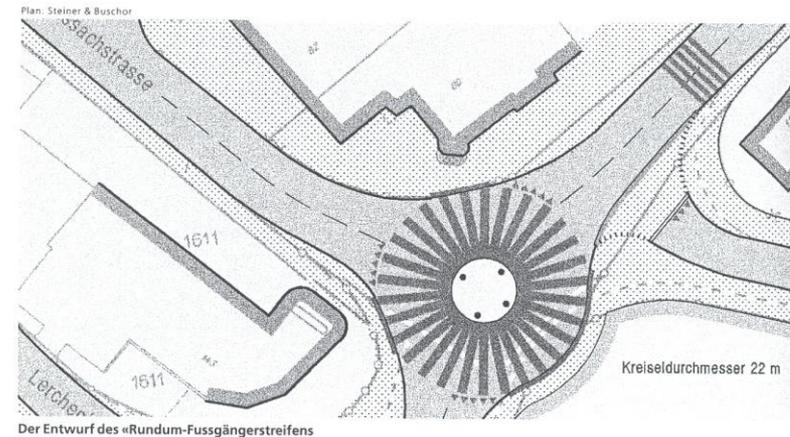
La sensibilizzazione delle associazioni sportive



CARLOS – l'autostop istituzionalizzato, per integrare i trasporti pubblici

Due progetti non riusciti

Il passaggio pedonale 90°
—
Carta bianca alla creatività



La rotonda made in Burgdorf
— un sole che non si è mai
levato

Le tracce invisibili

- Un clima favorevole ai compromessi
- Un clima favorevole alle sperimentazioni
- Il carattere innovativo della mobilità dolce
- Accettazione della mobilità dolce
- Un argomento per il marketing della città

I progetti della seconda fase (I)

Mobility Jackpot

Mobility-Jackpot

- Uno strumento tra i tanti
- Un impulso di tipo „giocosoo“
- CHF 50.- ogni settimana nel jackpot
- Estrazione a sorte

Giornate d'azione del 22 settembre

- Per i pendolari: rinuncia volontaria all'auto per un giorno
- Festa della mobilità a mezzogiorno
- 2004: Plüsch-Ball-Cup
- 2004: conferenza ed aperitivo „gestione della mobilità in azienda “



I progetti della seconda fase (II)



Una pista ciclabile in altitudine

- Molto traffico sulle strade
- Il treno supera elegantemente tutti, e dall'alto
- Perché non anche le biciclette?

NewRide

Promozione delle e-bike

- Corse di prova NewRide
- Escursioni con persone della terza età

I progetti della seconda fase (III)



Pubblicità e comunicazione

- Il giornale „fussnote“
- Il premio FuVeMo
- Presenza sui media

Burgdorf, una città dove si vive bene – Circolazione pedonale nel quartiere di Gyrishachen

- I pedoni di un quartiere (autophile) degli anni 60 sotto la lente di ingrandimento
- Descrizione della situazione attuale
- Descrizione della rete pedonale ideale
- Piano di misure, in tappe successive

Condannati al successo – anche in futuro!

- Messa in sicurezza degli incroci delle carreggiate
- mobilo
- bikes4free
- kids on tour
- ...??

Grazie mille per la sua attenzione!

