

Astra: Die bauliche Gestaltung lässt nicht absolut eindeutig erkennen, ob es sich um eine TÜ handelt. Dafür sprechen die Lage des Trottoirs sowie die durchgezogenen, doppelten Randsteine. Dagegen sprechen einerseits die Abgrenzung durch Randsteine zum anliegenden Trottoir sowie die nur geringe Erhöhung gegenüber der Fahrbahn. Vom Gesamteindruck für die Fahrzeugführer her ist tendenziell von einer TÜ auszugehen, auf welcher Fussgänger vortrittsberechtigt sind. Die ausnahmsweise auf dieser Fläche zugelassenen Radfahrer sind ebenfalls vortrittsberechtigt.

Die angebrachte Markierung wirft Fragen auf. Zwar ist es gemäss Artikel 33 Absatz 4 SSV grundsätzlich möglich, Velo-Piktogramme auf der Fahrbahn anzubringen, jedoch stets in Kombination mit Fussgänger-Piktogrammen. Die vorliegende Markierung könnte denn auch so verstanden werden, dass es sich um einen Radweg handle, und ist damit in gewisser Weise irreführend.

Zudem ist die vor der TÜ angebrachte Markierung «Kein Vortritt» unzulässig. Dies ist in jedem Fall so, wenn das zugehörige Signal nicht angebracht wird.

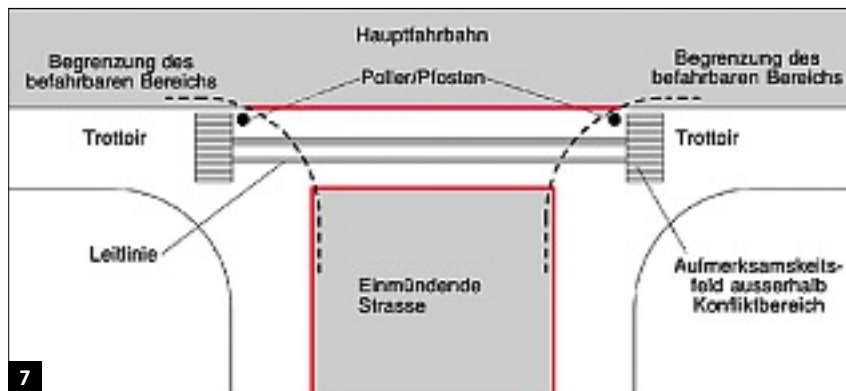
Radstreifen oder Radweg?

Wie wäre der Vortritt geregelt, wenn in der Situation gemäss Bild 5 (S. 10) anstelle des Trottoirs nur ein Radstreifen ohne die Markierung «Kein Vortritt» angebracht wäre? Müsste laut Art. 15 Abs. 3 VRV das rote Fahrzeug wie bei einer TÜ allen andern Fahrzeugen den Vortritt gewähren?

Astra: Ein Radstreifen bildet stets Teil der Fahrbahn, während Radwege davon abgegrenzt sind. Insofern lässt sich die vorliegende Fläche nur schwer bestimmen. Um einen Radstreifen dürfte es sich aufgrund der Abgrenzung zur anliegenden Fahrbahn jedenfalls nicht handeln. Sofern es sich um einen Radweg handelt, gelten für die Radfahrer auf dieser Fläche gemäss Artikel 40 Absatz 5 VRV dieselben Regeln wie für die Fahrzeuge auf der anliegenden Fahrbahn, sofern der Radweg in einem Abstand von nicht mehr als 2 Metern entlang der Fahrbahn verläuft.

Markierung eines Fussgängerlängsstreifens Art. 77 SSV

Längsstreifen für Fussgänger (Bild 6, S. 14) sind gemäss Art. 77 SSV Fahrbahnmarkie-



rungen. Deshalb dürfen sie auf einer TÜ nicht angebracht werden. Ein Fussgänger-Längsstreifen ist grundsätzlich nicht als Querungselement einsetzbar. Vielmehr sind TÜ durch bauliche und gestalterische Massnahmen kenntlich zu machen: So

Artikel 40 VRV Radwege und Radstreifen

(Art. 43 Abs. 2 und 46 Abs. 1 SVG)

1 Die Radfahrer haben den Vortritt zu gewähren, wenn sie aus einem Radweg oder Radstreifen auf die anliegende Fahrbahn fahren und wenn sie beim Überholen den Radstreifen verlassen.

2 Fahrräder mit Anhänger sind auf dem Radweg nur zugelassen, wenn sie den übrigen Fahrradverkehr nicht behindern. Fussgänger dürfen Radwege benutzen, wo Trottoir und Fussweg fehlen.

3 Führer anderer Fahrzeuge dürfen auf dem mit einer unterbrochenen Linie abgegrenzten Radstreifen (6.09) fahren, sofern sie den Fahrradverkehr dadurch nicht behindern.

4 Ausserhalb von Verzweigungen, z.B. bei Einfahrten zu Liegenschaften, müssen Führer anderer Fahrzeuge beim Überqueren von Radwegen oder Radstreifen den Radfahrern den Vortritt lassen.

5 Verläuft ein Radweg in einem Abstand von nicht mehr als 2 m entlang einer Fahrbahn für den Motorfahrzeugverkehr, gelten bei Verzweigungen für die Radfahrer die gleichen Vortrittsregeln wie für die Fahrzeugführer der anliegenden Fahrbahn. Die Motorfahrzeugführer der anliegenden Fahrbahn haben beim Abbiegen den Radfahrern den Vortritt zu gewähren.

kann der einmündende Fahrzeuglenker die Trottoirfläche als solche erkennen und sein Verhalten nach Art. 15 Abs. 3 VRV richten.

Astra: Da es sich nicht um eine Fabrik-, Hof- oder Garageausfahrt, einen Feldweg oder dergleichen handelt, muss von einem Baufehler ausgegangen werden, der aus Sicht der Verkehrssicherheit nur zu Schwierigkeiten und Unklarheiten führen kann. Den Fussgängern steht auf der Markierung der Vortritt zu. Keine Auswirkungen hat die Markierung jedoch auf die Vortrittsverhältnisse zwischen den Fahrzeugen: es gilt Rechtsvortritt.

Aufmerksamkeitsfelder

Anordnung

Aufmerksamkeitsfelder (Bild 7) können nahezu überall Anwendung finden, um anzuzeigen, wo die Sichtbeziehung zwischen Fussgänger und Autofahrer zum Queren optimal ist. Sie sollten jedoch eher restriktiv eingesetzt werden, d.h. nur dort, wo die Orientierung von Menschen mit Sehbehinderung nicht anderweitig gewährleistet werden kann (z.B. durch einen abgesenkten Randabschluss). Ausserorts und in Bereichen mit hohen Geschwindigkeiten sollten sie nur in Kombination mit weiteren Querungselementen angewendet werden, die eine höhere Schutzfunktion übernehmen (z.B. Mittelinseln).

Aufmerksamkeitsfelder weisen auf einen Gefahrenbereich, ein Etappenziel oder den Anfang bzw. das Ende einer Leitlinie hin. Welche Information gemeint ist, können Sehbehinderte nur durch Abtasten der jeweiligen Örtlichkeit herausfinden: Eine Haltestelle durch die Haltekantenhöhe, eine Lichtsignalanlage durch den Ampelmast, einen Fussgängerstreifen durch einen niedrigen Randabschluss oder Treppen durch Treppenstufen. Eine TÜ kann allerdings

an keinem baulichen Element eindeutig identifiziert werden. Deswegen sind die beiden Aufmerksamkeitsfelder mit einer Leitlinie verbunden, um dem Nutzer den konflikträchtigen Bereich anzuzeigen. (Bild 8, S. 10)

Farbige Gestaltung von Strassenoberflächen FGSO

Definition und Zweck

Farblich gestaltete Strassenoberflächen FGSO (vgl. Grafik) sind gemäss SN 640 214 Flächen, welche sich gegenüber der Fahrbahnoberfläche und den offiziellen Markierungen bezüglich Materialwahl (Wechsel von Deckschichtarten wie Asphalt oder Beton) oder Farbton und bezüglich Kontrast unterscheiden.

Einer FGSO kommt keine strassenverkehrsrechtliche Bedeutung zu.

Verwirrung bezüglich der Vortrittsregelung bei FGSO

Entsteht durch eine FGSO als Querungselement (Bilder 9, 10, S.11, Bild 11) eine

Verwirrung bezüglich der geltenden Vortrittsregelung? Elemente wie z.B. Tü und VV bewirken bei einem Teil der Verkehrsteilnehmer Unsicherheiten bezüglich des Vortrittsrechts. Nach Auffassung des Forschungsberichtes VSS 2008/203 (auf Antrag des VSS) ist nicht davon auszugehen, dass die Verwirrung bei einer FGSO grösser ist. Dagegen fragt sich, ob nicht schon jetzt Verwirrung herrscht bezüglich des Vortrittsrechts bei FGSO, auch wenn eine Querungsfunktion gar nicht vorgesehen ist.

Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn

Diese Weisungen traten am 1. Januar 2014 in Kraft und ersetzen jene vom 19. März 2001. Einfärbungen von Radverkehrsanlagen, welche diesen Weisungen nicht entsprechen, müssen bis am 31. Dezember 2015 entfernt oder durch weisungskonforme Markierungen ersetzt werden.

Begriff

Als besondere Markierungen im Sinne von



Art. 72 Abs. 3 SSV gelten:

- Hinweis auf Kinder
- Anzeige der Höchstgeschwindigkeit in Tempo-30-Zonen und in Begegnungszonen
- Hinweis auf den gesetzlichen Rechtsvortritt
- Verdeutlichung von Vertikalversätzen

Zweck der Anordnung von besonderen Markierungen

Die besonderen Markierungen können zur Verdeutlichung des Gefahrensignals «Kinder» (SSV-Anhang 2, 1.23), des Vorschriftsignals «Zone 30» (2.59.1), des im Signal «Begegnungszone» (2.59.5) integrierten

Vortritt für Fahrlehrer.

Profitieren Sie von der *innova* Lohnausfallversicherung mit der Verbandslösung für Aktivmitglieder des SFV.

Exklusiv für Aktivmitglieder des Schweizer Fahrlehrerverbandes SFV: Die Lohnausfallversicherung von *innova* zu attraktiven Prämien! Damit Sie vor den wirtschaftlichen Folgen eines Lohnausfalls geschützt sind und bei Krankheit oder Unfall über ein fortlaufendes Einkommen verfügen. Ihre Mitarbeiter können Sie mitversichern. Mit umfassenden Leistungen und kostenlosem Case Management. Interessiert? Verlangen Sie jetzt eine Beratung.

Ausgezeichnet versichert: www.innova.ch | verkauf@innova.ch | 0848 866 400

Signals «Höchstgeschwindigkeit 20» und als Hinweis auf den gesetzlichen Rechtsvortritt oder auf einem Vertikalversatz angebracht werden, sofern dadurch die Verkehrssicherheit verbessert werden kann.

Hinweis auf Kinder

Diese Markierung besteht aus dem Gefahrensignal «Kinder» (rot/weiss) und der Aufschrift «Schule» (weiss). Sie wird angebracht in Ergänzung zum Gefahrensignal «Kinder» mit der Zusatztafel «Schule» (Bild 12, S. 15).

Anwendungsbereich

Die Markierung darf lediglich im Bereich von Schulen und Kindergärten angebracht werden, wo der Fahrverkehr auf eine besondere Gefahrensituation, die durch das Signal «Kinder» allein zu wenig deutlich wird, aufmerksam gemacht werden soll.

Anzeige der Höchstgeschwindigkeit in Tempo-30-Zone

Die Markierung in Tempo-30-Zonen besteht aus der Zahl «30» mit oder ohne Wort «ZONE» (weiss). Die Markierung in Begegnungszonen besteht lediglich aus der Zahl «20» (weiss). Die Markierungen «ZONE 30» und «30» werden gemäss Bild 13 (S. 8), die Markierung «20» in Ausnahmefällen analog dazu angeordnet.

Anwendungsbereich

Die Markierung darf nur angewendet werden, sofern die Mittel der Strassenraumgestaltung oder andere verkehrsberuhigende Massnahmen den Zonencharakter und damit die geltende Höchstgeschwindigkeit nicht ausreichend verdeutlichen.

Die Markierung «30» in Tempo-30-Zonen und «20» in Begegnungszonen kann zur Erinnerung insbesondere bei Zonen mit einer grossen räumlichen Ausdehnung eingesetzt werden.



13

Die Markierung «ZONE 30» kann nur in Ergänzung zur Zonensignalisation bei der Zoneinfahrt angeordnet werden. In Begegnungszonen ist die Markierung «ZONE 20» unzulässig.

Hinweis auf den gesetzlichen Rechtsvortritt

Die Markierung «Rechtsvortritt» besteht aus einer spezifischen Anordnung der Leitlinie (weiss) in der Fahrbahnmittlinie im Bereich von Verzweigungen mit Rechtsvortritt (Bild 14, S. 12). Die Leitlinie beginnt in einem gewissen Abstand (in der Regel 5 Meter) zur Querspur, damit die Fahrzeuglenker auf den Knoten und die Vortrittsverhältnisse aufmerksam werden. Eine Kombination mit dem Signal «Verzweigung mit Rechtsvortritt» (3.06) ist möglich.

Anwendungsbereich

Die Markierung «Rechtsvortritt» wird auf Nebenstrassen angewendet, wo dies aufgrund der Sichtverhältnisse und der baulichen Gestaltung des Strassenraumes zur Verdeutlichung der Vortrittsverhältnisse in einer schlecht wahrnehmbaren Verzweigung nötig ist und andere Massnahmen nicht ausreichen.

In Begegnungszonen ist die Markierung «Rechtsvortritt» unzulässig: diese Aspekte müssen in der Gestaltung berücksichtigt werden.

Rote Einfärbung von Radstreifen an Gefahrenstellen

Die Markierung «Rote Einfärbung von Radstreifen» besteht aus einer abgegrenzten Kennzeichnung von bestimmten Radstreifenabschnitten mit roter Farbe (Bild 15, S. 16). Eingefärbt wird jener Bereich, wo eine erhöhte Gefahr besteht, dass der motorisierte Verkehr beim Queren des Radstreifens das Vortrittsrecht der Radfahrer missachtet. Die Einfärbung wird nur in Ver-



16

bindung mit der Markierung «Radstreifen» (6.09) verwendet und umfasst die Gesamtbreite eines Radstreifens.

Anwendungsbereich

Die Markierung «Rote Einfärbung von Radstreifen» darf nur auf Haupt- und vortrittsberechtigten Nebenstrassen mit einem hohen Verkehrsaufkommen und einzig in Verzweigungs- oder Einspurbereichen angebracht werden, wo aufgrund der Verkehrs- oder Sichtverhältnisse eine erhöhte Gefahr besteht, dass der motorisierte Verkehr beim Queren des Radstreifens das Vortrittsrecht der Radfahrer missachtet. Ausserhalb von Radstreifen ist die Markierung unzulässig.

Belagswechsel

Definition und Zweck

Belagswechsel sind Wechsel der Deckschichtarten auf einer Fahrbahn (Bild 16, S. 8). Sie werden durch unterschiedliche Materialien hergestellt. Belagswechsel haben folgende Zwecke:

- Überquerbarkeit der Fahrbahn für den Fuss- und Veloverkehr zu erleichtern;
- Motorfahrzeuglenker zu langsamer Fahrweise zu veranlassen;
- Die Aufmerksamkeit der Motorfahrzeuglenker gegenüber dem querenden Fuss- und Veloverkehr zu steigern.

Punktuelle Belagswechsel dürfen weder bezüglich Farbe noch Form als Markierungen im Sinne der SSV verstanden werden. Sie sollen funktional begründet sein und daher nicht schematisch angewendet werden. Sie dürfen demnach nur zur Verdeutlichung von baulichen oder betrieblichen Massnahmen auf den jeweiligen Verkehrsflächen angewendet werden. Solche Belagswechsel haben somit keine rechtliche Bedeutung in Bezug auf Verkehrsführung und Vortrittsregelung, insbesondere wenn sie als eingefärbte bzw. bemalte Flächen ausgeführt werden.

Dossier: Les trottoirs continus (3^e partie)

Les risques se cachent dans la confusion

Ravaldo Guerrini

Les situations peu claires, voire confuses recèlent des risques. En voici quelques exemples.

Trottoirs continus critiques

Une situation particulièrement critique: Des trottoirs continus traversent les deux débouchés d'une intersection à quatre branches (figure 1, page 5). Le trafic qui y débouche doit tenir compte d'au moins quatre flux de véhicules prioritaires. En cas d'intense circulation, il est quasi impossible de traverser le nœud sans gêner et/ou mettre les autres usagers de la route en danger.

Trottoirs continus non admis ou incohérents

Retrait du bord antérieur du trottoir continu
Le problème, c'est la ligne d'attente marquée après le trottoir traversant, car pour ce débouché deux règles de priorité se superposent, ce qui crée la confusion (figure 2 ci-dessus). Pas claire non plus est la question de la priorité des piétons qui admettent en jouir dès lors qu'ils sont sur un trottoir continu. Les conducteurs de véhicules ne peuvent guère savoir s'il s'agit d'un trottoir continu ou d'un décrochement vertical (rehaussement ponctuel de la chaussée).

Question à l'OFROU: Pour le conducteur, c'est primordial de savoir s'il s'agit d'un trottoir traversant ou d'un décrochement vertical, car dans le premier cas il doit céder le passage à tous les autres usagers de la route. Est-ce que la voiture bleue doit céder le passage aux piétons sur ce trottoir



traversant ou ce décrochement vertical, ainsi qu'à tous les autres usagers de la route transversale munie du signal «Cédez le passage»?

OFROU: En l'occurrence, on peut admettre qu'il s'agit d'un décrochement vertical. Même si les piétons surtout pourraient penser qu'il s'agit d'un trottoir traversant, le rayon continu de la courbure et le retrait vers l'arrière de la surface faisant face à la chaussée principale parlent en faveur d'un décrochement vertical qui n'a aucune influence sur les règles de priorité. Après le décrochement vertical, la priorité est réglée par la signalisation.

Bordure incohérente

L'aménagement d'un trottoir continu selon la figure 3, page 13 n'est pas autorisé. Si les bords du trottoir se trouvent dans le rayon de la courbure, la surface n'est pas réputée trottoir continu mais décrochement vertical. Le cas échéant, les piétons ne seraient plus prioritaires et la règle de la priorité de droite prévaudrait entre les deux routes. Les usagers de la route ne se rendent pas compte de la différence et ne la comprennent en tout cas pas.

OFROU: L'abaissement du trottoir et du rayon de courbure plaident clairement contre un trottoir traversant alors que les deux lignes de bordure distantes l'une de l'autre de la largeur d'un trottoir plaident

La 1^{re} partie du dossier (L-drive 4/2013) a été réservée aux bases légales et aux définitions, ainsi qu'à l'importance des trottoirs continus.

La 2^e partie du dossier (L-drive 1/2014) a été consacrée aux éléments de traversée, aux décrochements verticaux, aux règles de priorité et aux cyclistes circulant sur les trottoirs continus.

La 3^e partie porte sur l'analyse de trottoirs continus critiques, non admis ou incohérents, ainsi que sur les marquages au sol colorés.

plutôt en sa faveur (incohérence des éléments), ce qui signifierait que l'utilisateur du débouché devrait céder le passage. Comme il ne s'agit pas de la sortie d'une fabrique, d'une cour ou d'un garage ni d'un chemin rural ou autre, la priorité de droite prévaut. Mais les bordures continues suggèrent à tort au conducteur qui débouche qu'il a la priorité.

Impression générale confuse

Comment est réglée la priorité pour ceux qui circulent sur un trottoir aménagé comme trottoir et piste cyclable, et que signifie en plus le signal «Cédez le passage»? (Figure 4, page 5).

OFROU: Les détails constructifs ne permettent pas nécessairement de conclure qu'il s'agit d'un trottoir traversant. Cependant, la situation du trottoir et la double bordure continue parlent en sa faveur. Plaident contre, la bordure qui délimite le débouché du trottoir adjacent et sa légère surélévation par rapport à la chaussée. Les conducteurs de véhicules auront généralement l'impression qu'il s'agit d'un trottoir continu, donc que les piétons y ont la priorité. Les cyclistes exceptionnellement autorisés à y circuler jouissent aussi de la priorité.

Le dossier de la présente édition sera le dernier de Ravaldo Guerrini qui prend congé des lecteurs et lectrices de L-drive. La commission de rédaction le remercie de sa longue et précieuse collaboration tout en lui souhaitant encore beaucoup de succès.

Le marquage soulève des questions. Certes, il est possible en vertu de l'article 33, alinéa 4, de l'OSR, d'apposer un pictogramme pour cyclistes mais toujours à condition qu'il soit accompagné de celui pour piétons. Or ce marquage pourrait prêter à croire qu'il s'agit d'une piste cyclable, ce qui crée la confusion.

Le marquage «Cédez le passage» devant le trottoir traversant n'est pas admissible s'il n'est pas accompagné du signal correspondant.

Bande ou piste cyclable?

Dans la situation selon la figure 5 comment la priorité serait-elle réglée si à la place du



trottoir, il n'y avait qu'une bande cyclable sans le marquage «Cédez le passage»? Est-ce qu'en vertu de l'article 15, alinéa 3, de l'OCR le véhicule rouge devrait accorder la priorité à tous les autres véhicules comme sur un trottoir continu?

OFROU: La bande cyclable fait toujours partie intégrante de la voie à laquelle elle est accolée alors que la piste cyclable est une voie propre aux cyclistes. Dès lors il est difficile de qualifier la surface en question. Il ne semble pas s'agir d'une bande cyclable vu sa délimitation par rapport à la chaussée contiguë. S'il s'agit d'une piste cyclable qui longe une chaussée destinée au trafic automobile à une distance de 2 m au plus, les cyclistes qui l'empruntent sont soumis, en vertu de l'article 40, alinéa 5, de l'OCR, aux mêmes règles de priorité que les conducteurs circulant sur la chaussée contiguë.

Marquage du passage pour piétons (art. 77 OSR)

Selon l'article 77 OSR, les bandes longitudinales pour piétons (figure 6, page 14) sont réputées marquage routier. Elles ne peuvent pas être apposées sur un trottoir traversant. Par principe, les bandes longitudinales pour piétons ne peuvent pas être utilisées comme élément de traversée. Le trottoir continu doit être reconnu grâce aux détails constructifs de son aménagement. Ainsi, le conducteur qui le traverse pour déboucher sur une route le reconnaîtra comme tel et pourra se comporter conformément à l'article 15, alinéa 3, OCR.

OFROU: Comme il ne s'agit pas d'une sortie de fabrique, de cour ou de garage, ni d'un chemin rural ou autre, il faut admettre qu'il y a eu une erreur d'aménagement susceptible, sous l'angle de la sécurité routière, d'occasionner des difficultés ou de la confusion. Le marquage donne la priorité aux piétons mais n'a aucune incidence sur les rapports de priorité entre les véhicules, donc la priorité de droite prévaut.

Zones d'attention

Disposition

Les zones d'attention ou champs d'éveil (figure 7, page 6) peuvent se trouver quasiment partout où le contact visuel entre piétons et automobilistes est optimal pour traverser. Elles ne devraient cependant être utilisées que restrictivement, soit uniquement là où les malvoyants ne peuvent pas être guidés autrement (p.ex. par l'abaissement du bord du trottoir). Hors localité et dans les zones à vitesse élevée, elles ne devraient être utilisées qu'en combinaison avec d'autres éléments de traversée dont les effets protecteurs sont plus efficaces (p.ex. îlot central).

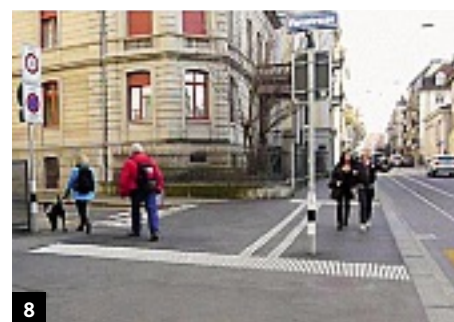
La zone d'attention signale une zone dangereuse, un passage obligé ainsi que le début ou la fin d'une ligne de direction. Les handicapés de la vue n'identifieront l'information qu'au moyen d'un marquage tactile, soit un arrêt grâce à la hauteur du bord de l'arrêt, des signaux lumineux grâce à leur mât, un passage pour piétons grâce à l'abaissement de la bordure, des escaliers grâce à leurs marches. Aucun détail constructif ne permet d'identifier clairement un trottoir continu. Raison pour laquelle les deux champs d'éveil sont reliés par une ligne de direction, ce qui permet de signaler à l'usager qu'il se trouve dans une zone de conflit (figure 8 ci-dessous).

Aménagement de surfaces routières colorées ASRC

Définition et objectif

Les surfaces routières colorées selon la norme suisse SN 640 214 sont des surfaces qui se distinguent de la surface routière et des marquages officiels par le choix des matériaux (changement de revêtement tel que bitume ou béton), de la couleur ou du contraste.

L'ASRC n'a pas valeur de règle de la circulation routière.



Article 40 OCR

Pistes et bandes cyclables

(Art. 43, al. 2, et 46, al. 1, LCR)

1 Les cyclistes doivent céder la priorité lorsqu'ils débouchent d'une piste ou d'une bande cyclable pour s'engager sur la chaussée contiguë ou quittent la bande cyclable pour dépasser.

2 La piste cyclable ne peut être empruntée par des cycles tirant une remorque que si la circulation des autres cycles n'en est pas entravée. Les piétons y sont admis lorsqu'ils ne disposent pas d'un trottoir ou d'un chemin pour piétons.

3 Les conducteurs d'autres véhicules peuvent rouler sur les bandes cyclables délimitées par une ligne discontinue (6.09), pour autant que la circulation des cycles n'en soit pas entravée.

4 S'ils doivent traverser une piste ou une bande cyclable ailleurs qu'aux intersections, par exemple pour accéder à une propriété, les conducteurs d'autres véhicules doivent céder la priorité aux cyclistes.

5 Les cyclistes circulant sur une piste cyclable qui longe une chaussée destinée au trafic automobile à une distance de 2 m au plus sont soumis, aux intersections, aux mêmes règles de priorité que les conducteurs circulant sur la chaussée contiguë. En obliquant, les conducteurs de véhicules automobiles circulant sur la chaussée contiguë doivent accorder la priorité aux cyclistes.

L'ASRC prêtant à confusion quant aux règles de priorité

Est-ce que l'ASRC peut en tant qu'élément traversant (figures 9–10 ci-contre, et figure 11, page 7) prêter à confusion quant aux règles de priorité? Des éléments tels que les trottoirs continus ou les décrochements verticaux insécurisent une partie des usagers de la route pour ce qui est de la priorité. Selon le rapport de recherche VSS 2008/203 effectué sur mandat de la VSS, on peut admettre que la confusion engendrée par un ASRC n'est pas pire. Par contre, on peut se demander si l'ASRC n'est pas à lui seul source de confusion même s'il ne remplit pas une fonction de traversée.

Instructions concernant les marques particulières sur la chaussée

Ces instructions sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2014 en remplacement de celles du 19 mars 2002. Les peintures appliquées sur les infrastructures cyclables et n'étant pas conformes aux dites instruc-



9



10

tions devront être enlevées ou remplacées avant le 31 décembre 2015 au plus tard par des marques conformes aux instructions.

Définition

Au sens de l'art. 72, al. 3, OSR, on entend par marques particulières:

- Attention aux enfants
- Indication de la vitesse maximale dans les zones 30 et les zones de rencontre
- Mise en évidence de la priorité de droite prévue par la loi
- Mise en évidence des décrochements verticaux

Buts de l'apposition de marques particulières

Pour autant que cela permette d'améliorer la sécurité routière, il est possible d'apposer les marques particulières sur la chaussée pour mettre en évidence le signal de danger «Enfants» (OSR, annexe 2, 1.23), le signal de prescription «Zone 30» (2.59.1), le signal «Vitesse maximale à 20 km/h» intégré au signal «Zone de rencontre» (2.59.5) ainsi que pour attirer l'attention sur la priorité de droite prévue par la loi ou sur la présence d'un décrochement vertical.

Priorité aux moniteurs de conduite.

Profitez de l'assurance perte de gain d'*innova* par le biais du contrat-cadre pour les membres actifs de l'ASMC.

Réservée aux membres actifs de l'Association Suisse des Moniteurs de Conduite : L'assurance perte de gain d'*innova* à des primes avantageuses ! Soyez protégé des retombées économiques d'une perte de gain et obtenez un revenu continu en cas de maladie ou d'accident. Vos collaborateurs peuvent être inclus à votre assurance. Nous vous offrons des services complets ainsi qu'un Case Management gratuit.

Intéressé ? Demandez dès aujourd'hui un entretien-conseil.

Parfaitement assuré: www.innova.ch | vente@innova.ch | 0848 866 400

Attention aux enfants

Cette marque se compose du signal de danger «Enfants» (rouge/blanc) et de l'inscription «Ecole» (blanche) (figure 12, page 15).

Champ d'application

Il n'est permis d'apposer cette marque qu'aux abords des écoles et des jardins d'enfants, là où il s'agit d'attirer l'attention des conducteurs sur une situation particulièrement dangereuse, que le seul signal de danger «Enfants» ne met pas assez en évidence.

Indication de la vitesse maximale dans les zones 30

Dans les zones 30, la marque se compose du nombre «30», complété ou non par le terme «ZONE» (blanc). Dans les zones de rencontre, la marque comprend uniquement le nombre «20» (blanc). Les marques «ZONE 30» et «30» sont disposées conformément à la figure 13 (page 8), et la marque «20» par analogie.

Champ d'application

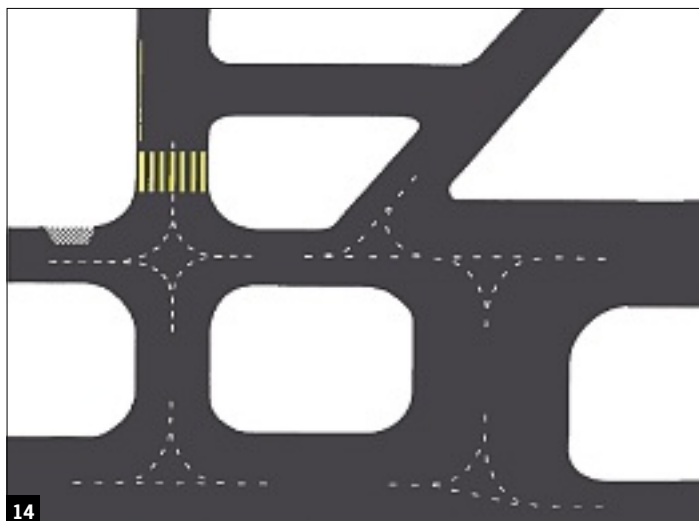
Il n'est permis d'avoir recours au marquage que si l'aménagement de l'espace routier ou d'autres mesures de modération du trafic ne mettent pas assez en évidence le caractère de zone et, partant, la limitation de vitesse en vigueur.

Il est possible d'apposer la marque «30» dans les zones 30 et la marque «20» dans les zones de rencontre, à titre de rappel, notamment lorsqu'il s'agit de zones qui s'étendent sur une grande surface.

La marque «ZONE 30» ne peut être apposée qu'à l'entrée de la zone en complément à la signalisation par zone. Dans les zones de rencontre, la marque «ZONE 20» n'est pas admise.

Mise en évidence de la priorité de droite prévue par la loi

La marque «Priorité de droite» consiste en une disposition spécifique de la ligne de direction (blanche) au milieu de la chaussée, dans le périmètre des intersections comportant la priorité de droite (figure 14 ci-dessus). La ligne de direction commence à une certaine distance (en général 5 m) de la chaussée transversale, en vue d'attirer l'attention des conducteurs sur la présence de l'intersection et sur les règles de priorité



qui s'y appliquent. Il est possible de combiner cette marque avec le signal «Intersection combinant la priorité de droite» (3.06).

Champ d'application

La marque «Priorité de droite» est utilisée sur les routes secondaires, là où cela est nécessaire pour clarifier les règles de priorité applicables à une intersection mal perceptible, en raison des conditions de visibilité et de l'aménagement de l'espace routier, et lorsque d'autres mesures ne sauraient suffire.

Dans les zones de rencontre, la marque «Priorité de droite» n'est pas autorisée; il s'agit de prendre en compte ces aspects par un aménagement approprié.

Peinture en rouge des bandes cyclables aux endroits dangereux

La marque «Peinture en rouge des bandes cyclables» consiste à mettre en évidence de manière ciblée certaines portions de bandes cyclables en les peignant en rouge (figure 15, page 16). Chaque secteur où il existe un risque élevé que le trafic motorisé refuse la priorité aux cyclistes lors du franchissement de la bande cyclable sera peint. La peinture sera appliquée uniquement en corrélation avec la marque «Bande cyclable» (6.09) et sur toute la largeur d'une bande cyclable.

Champ d'application

La marque «Peinture en rouge des bandes cyclables» ne peut être apposée que sur les routes principales et sur les routes secondaires prioritaires où le trafic est dense, et uniquement aux carrefours ou

sur les tronçons comportant des voies de présélection où il existe un risque élevé que le trafic motorisé refuse la priorité aux cyclistes au moment de franchir la bande cyclable en raison des conditions de circulation et de visibilité.

Cette marque est interdite en dehors des bandes cyclables.

Changements de revêtement routier

Définition et but

Sont réputés changements de revêtements routiers les changements du type des couches de roulement (figure 16, page 8). Consistant en différents matériaux, ils ont pour but:

- De faciliter la traversée de la chaussée au trafic piéton et cycliste;
- D'inciter les conducteurs à réduire leur vitesse;
- D'augmenter l'attention que les conducteurs portent au trafic piéton et cycliste traversant.

Le changement ponctuel de revêtement de la chaussée ne doit pas ressembler à un marquage officiel selon l'OSR ni par sa couleur ni par sa forme. Il doit répondre à une fonction et ne pas être utilisé schématiquement. Il ne sert qu'à rendre plus évidentes les mesures d'aménagement et d'exploitation de la surface de circulation sur laquelle il est utilisé. Le changement ponctuel de revêtement n'a aucune signification légale quant à la régulation de la circulation routière ni quant aux règles de priorité, surtout lorsqu'il consiste en une surface routière colorée ou peinte.

Dossier attraversamenti dei marciapiedi, terza parte

La mancanza di chiarezza comporta rischi

Ravaldo Guerrini

Situazioni poco chiare e contraddittorie pongono rischi. Alcuni esempi.

Attraversamenti critici dei marciapiedi

Situazione particolarmente critica: a un nodo a quattro tronchi, su entrambi gli sbocchi ci sono degli attraversamenti dei marciapiedi (illustrazione 1, pag. 5). Il traffico traversante deve osservare almeno 4 flussi di traffico con il diritto di precedenza. Un passaggio del nodo senza ostacoli e/o pericolo per gli altri utenti della strada non è quasi più possibile in caso di forte traffico.

Attraversamenti dei marciapiedi non autorizzati rispettivamente contraddittori

Spostamento del bordo anteriore dell'attraversamento del marciapiede verso dietro
Problematico è una demarcazione di una linea d'attesa dopo un attraversamento del marciapiede, poiché si sovrappongono due diverse regole di precedenza per lo sbocco, e crea fonte di confusione (illustrazione 2, pag. 9). Anche la regolazione del diritto di precedenza per i pedoni non è chiara. Dal punto di vista dei pedoni, è un marciapiede continuo, il quale li segnala il diritto di precedenza. Tuttavia, conducenti di un veicolo, difficilmente possono dire se si tratta di un attraversamento del marciapiede o un'interruzione verticale.

La domanda all'USTRA: Dal punto di vista del conducente, è fondamentale se si tratta di un attraversamento del marciapiede o di

un'interruzione verticale, poiché nel caso di un attraversamento del marciapiede, bisogna concedere la precedenza a tutti gli altri utenti della strada. La macchina blu deve concedere la precedenza sia ai pedoni sull'attraversamento del marciapiede, rispettivamente sull'interruzione verticale sia a tutti agli altri utenti della strada sulla strada trasversale con il segnale «nessuna precedenza»?

USTRA: Si può supporre che questo è un'interruzione verticale. Anche se – in particolare per i pedoni – potrebbe sorgere l'impressione di un attraversamento del marciapiede, ma il raggio di sbocco marcato e la superficie di fronte alla strada principale, spostato verso dietro, parlano di un'interruzione trasversale, la quale non ha alcuna influenza sui rapporti di precedenza. In collegamento con l'interruzione trasversale, i rapporti di precedenza sono regolati dalla segnaletica.

Bordo del marciapiede contraddittorio

La progettazione di un attraversamento del marciapiede secondo illustrazione 3 non è permessa. Se i bordi del marciapiede rimangono nel raggio di sbocco, la superficie è un'interruzione trasversale e non un attraversamento del marciapiede. Così, i pedoni non avrebbero più la precedenza, e tra le due strade si applicherebbe il diritto di precedenza da destra. Questa differenziazione è appena percettibile e certamente non capibile per gli utenti della strada.

USTRA: L'abbassamento del marciapiede e il raggio di sbocco parlano chiaramente contro un attraversamento del marciapiede, le due linee di cordoli, che distano una larghezza di un marciapiede una dall'altra, parlano tendenzialmente per questo (elementi contraddittori). Poiché non si tratta di un'uscita da una fabbrica, cortile

La prima parte del dossier (L-drive 4/2013) ha informato sulle basi legali e concetti e sul significato degli attraversamenti di marciapiedi in generale.

La seconda parte (L-drive 1/2014) si riferisce agli elementi trasversali, agli interruzioni verticali, al diritto di precedenza dei ciclisti sugli attraversamenti dei marciapiedi.

La terza parte analizza attraversamenti dei marciapiedi critici, non autorizzati o contraddittori, ma anche pavimentazioni stradali colorate.

o da un'autorimessa, una strada dei campi, o simile vale la precedenza da destra. I bordi continui tuttavia, suggeriscono al conducente sulla strada continua erroneamente, di aver la precedenza nei confronti dello sbocco.

Impressione generale non chiara

Com'è disciplinata la precedenza se si attraversa un marciapiede fungente da pista ciclabile, e cosa significa il segnale aggiuntivo «nessuna precedenza»? (foto 4, pag. 5)

USTRA: Dalla costruzione architettonica non si riconosce chiaramente se si tratta di un attraversamento del marciapiede. La posizione del marciapiede e il bordo doppio continuato fanno pensare a tale.



Con questo contributo al dossier, Ravaldo Guerrini si congeda dai lettori della rivista dei maestri conducenti L-drive. La commissione di redazione desidera ringraziarlo per i molti anni di servizio prezioso e gli augura per il futuro tanto successo.

A sostegno del contrario, sono la delimitazione mediante cordoli verso il marciapiede adiacente e l'innalzamento minimo nei confronti della carreggiata. Dall'impressione generale per i conducenti, si parte del presupposto che si tratti di un attraversamento del marciapiede dove i pedoni hanno la precedenza. I ciclisti, autorizzati eccezionalmente a utilizzare questa superficie, hanno anche il diritto di precedenza.

La marcatura applicata solleva delle domande. Anche se secondo art. 33 cv 4 dell'OSstr. è possibile apporre pittogrammi con biciclette, ma sempre in combinazione con quello dei pedoni. La presente marcatura potrebbe essere intesa come pista ciclabile ed è quindi un po' ingannevole. Inoltre, la segnaletica «nessuna precedenza» per l'attraversamento del marcia-

pie, non è permessa. Questo è così in ogni caso, se il rispettivo segnale non è collocato.

Corsia o pista ciclabile?

Come sarebbe disciplinato il diritto di precedenza se nella situazione nella foto 5 (pag. 10) fosse collocata soltanto una corsia ciclabile senza la marcatura «nessuna precedenza»? La macchina rossa dovrebbe, secondo art. 15 cv 3 ONC, concedere a tutti i veicoli la precedenza come su un attraversamento del marciapiede?

USTR: Una corsia ciclabile fa sempre parte della carreggiata, mentre una pista ciclabile è delimitata da tale. A questo riguardo, la superficie presente è difficile da determinare. Non dovrebbe trattarsi di una corsia ciclabile per via della delimitazione verso la carreggiata adiacente. Se si tratta di una pista ciclabile, su questo tratto valgono, in conformità all'art. 40 cv 5 ONC, le stesse regole previste per i veicoli sulla carreggiata adiacente, dove la pista ciclabile corre a una distanza massima di 2 metri lungo la carreggiata.

Marcatura di una corsia pedonale

art. 77 OSstr

Le corsie per i pedoni sono in conformità all'art. 77 OSstr, delle demarcazioni della carreggiata (Fig. 6, questa pagina). Perciò non possono essere applicate su un attraversamento del marciapiede. Una corsia per pedoni non si può utilizzare come elemento trasversale. Gli attraversamenti dei marciapiedi bisogna demarcarli con provvedimenti determinanti: in tal modo, il conducente può riconoscere il marciapiede come tale e comportarsi conformemente all'art. 15 cv 3 ONC.

USTR: Poiché non si tratta di un'uscita da una fabbrica, da un cortile o da un autorimessa, una strada dei campi, o simile, bisogna presumere che si tratti di un errore di costruzione che, dal punto di vista della sicurezza stradale può causare problemi e insicurezze. I pedoni hanno la precedenza sulla demarcazione. Tuttavia, la marcatura non influisce sulle relazioni di precedenza tra i veicoli: vale il diritto di precedenza da destra.

Aree di attenzione

Disposizione

Le aree di attenzione (Fig. 7, pag. 6) pos-

sono essere collocate quasi ovunque per indicare dove la relazione visiva tra pedoni e automobilisti per l'attraversamento è ottimale. Tuttavia, dovrebbero essere impiegate piuttosto in modo restrittivo, cioè solo dove l'orientamento delle persone non vedenti non può essere garantito altrimenti (ad esempio da un abbassamento del marciapiede). Fuori dalle località e in zone con velocità alte, dovrebbero essere utilizzate solo in combinazione con altri elementi trasversali che assumono una funzione di protezione più elevata (ad esempio isole spartitraffico).

Aree di attenzione indicano una zona di pericolo, un traguardo, o l'inizio o la fine di una linea guida. Quali informazioni si intendono a trasmettere, gli ipovedenti possono scoprirlo solo attraverso il palpamento



della rispettiva posizione: Una fermata mediante l'altezza del bordo della fermata, un semaforo dal palo, le strisce pedonali dal bordo basso o le scale dai gradini. Un attraversamento del marciapiede non si può riconoscere chiaramente con nessuna costruzione architettonica. Pertanto, le due aree di attenzione sono collegate con una linea guida per indicare all'utente la zona di conflitto (foto 8, pag. 10).

Demarcazioni colorate dello spazio stradale FGSO

Definizione e scopo

Superfici stradali colorate FGSO (v. grafico) sono, secondo la SN 640 214 delle superfici, che si differenziano, rispetto alla superficie stradale e alle demarcazioni ufficiali per quel che concerne la scelta dei materiali (scambio dei tipi di copertura come asfalto o cemento) o la tonalità e rispetto al contrasto.

Una superficie stradale colorata non ha nessun significato nel diritto sulla circolazione stradale.

Articolo 40 ONC

Ciclopiste e corsie ciclabili

(Art. 43 cv 2 e 46 cv 1 LCStr)

1 I ciclisti devono dare la precedenza, se da una ciclopista o da una corsia ciclabile accedono alla carreggiata attigua e se, sorpassando, lasciano la corsia.

2 I velocipedi con rimorchio possono circolare sulle ciclopiste soltanto se non è ostacolato l'altro traffico ciclistico. I pedoni possono usare la ciclopista dove mancano i marciapiedi e le strade pedonali.

3 I conducenti di altri veicoli possono circolare sulla corsia ciclabile delimitata da una linea discontinua (6.09) purché non ostacolino la circolazione dei velocipedi.

4 Se devono attraversare una ciclopista o una corsia ciclabile all'infuori di intersezioni, per esempio per accedere a un immobile, i conducenti di altri veicoli devono dare la precedenza ai ciclisti.

5 Se una ciclopista corre a una distanza massima di 2 m lungo una carreggiata per il traffico dei veicoli a motore, per i ciclisti alle intersezioni vigono le norme di precedenza cui sottostanno i conducenti dei veicoli che circolano sulla carreggiata contigua. Quando svoltano, i conducenti dei veicoli a motore sulla carreggiata contigua devono dare la precedenza ai ciclisti.

Confusione rispetto alle regole di precedenza in caso di superfici colorate

La pavimentazione colorata come elemento trasversale, crea una confusione in quanto alla regolazione del diritto di precedenza (foto 9, 10, pag. 11, foto 11, pag. 7)? Elementi come p.es. attraversamenti del marciapiede o interruzioni verticali, creano dalla gran parte degli utenti della strada un'insicurezza per quel che concerne il diritto di precedenza. Secondo opinione del rapporto di ricerca VSS 2008/203 (su richiesta del VSS), non va dato per scontato che la confusione è maggiore da una pavimentazione colorata. Al contrario, ci si chiede se non esista già una confusione per quanto riguarda il diritto di precedenza, anche se una funzione trasversale non è affatto prevista.

Istruzioni concernenti speciali demarcazioni sulla carreggiata

Queste direttive sono entrate in vigore il 1° gennaio 2014 e sostituiscono quelle del 19 marzo 2001. Colorazioni delle piste ciclabili che non soddisfano queste direttive, devono essere rimosse entro il 31 dicembre o adattate da una demarcazione conforme alle direttive.

Considerazioni generali

Sono considerate demarcazioni speciali ai sensi dell'art. 72 cpv. 3 OSStr:

- La segnalazione della possibile presenza di bambini
- L'indicazione della velocità massima nelle zone con limite di velocità di 30 km/h e nelle zone d'incontro
- La segnalazione del diritto di precedenza da destra
- La messa in evidenza di dossi artificiali

Scopo e disposizione delle demarcazioni speciali

Le demarcazioni speciali possono essere utilizzate per mettere in evidenza il segnale di pericolo «Bambini» (allegato OSStr 1.23), il segnale di prescrizione «Zona 30» (2.59.1), il segnale «Limite di velocità 20 km/h» integrato nel segnale «Zona d'incontro» (2.59.5) e per segnalare l'esistenza di un diritto di precedenza da destra o la presenza di un dosso artificiale, se ciò può contribuire ad aumentare la sicurezza.

Indicazione sui bambini

Questa demarcazione è composta dal segnale di pericolo «Bambini» (rosso/bianco) e dalla scritta «Scuola» (bianca). Essa viene applicata a complemento del segnale di pericolo «Bambini» (segnale 1.23) con il pannello aggiuntivo «Scuola» (illustrazione 12).

Campo di applicazione

L'applicazione di questa demarcazione è ammessa solamente nelle vicinanze di scuole e asili, dove è opportuno richiamare l'attenzione dei conducenti di automezzi su una particolare situazione di pericolo che il segnale «Bambini», da solo, non evidenzia in modo sufficientemente.

Indicazione del limite di velocità nelle zone

La demarcazione nelle zone con limite di velocità di 30 km/h è costituita dal numero «30» con o senza la parola «ZONA» (in bianco). La demarcazione nelle zone d'incontro è costituita solamente dal numero «20» (in bianco). Le demarcazioni «ZONA 30» e «30» vengono disposte come indicato in figura 13, pag. 8; le demarcazioni «20» vengono disposte in modo analogo.

Campo d'applicazione

La demarcazione può essere utilizzata solamente se gli elementi di arredo della sede stradale o le altre misure di moderazione del traffico non mettono in evidenza in modo sufficiente il carattere della zona e quindi il limite di velocità vigente.

La demarcazione «30» nelle zone con limite di velocità di 30 km/h e la demarcazione «20» nelle zone d'incontro possono essere utilizzate con funzione di «promemoria», soprattutto in zone particolarmente estese. La demarcazione «ZONA 30» può essere

utilizzata solamente a complemento del segnale di zona all'ingresso della zona stesa. Nelle zone d'incontro non è ammessa la demarcazione «ZONA 20».

Segnalazione del diritto di precedenza da destra

La demarcazione «Precedenza da destra» consiste in una particolare disposizione della linea di direzione (bianca) al centro della carreggiata, nei pressi delle intersezioni con precedenza da destra (foto 14 pag. 12). La linea di direzione inizia a una certa distanza (di regola 5 metri) dall'intersezione, in maniera da richiamare l'attenzione dei conducenti sull'intersezione stessa e sulle regole di precedenza in vigore. È ammessa la combinazione con il segnale «Intersezione con precedenza da destra» (3.06).

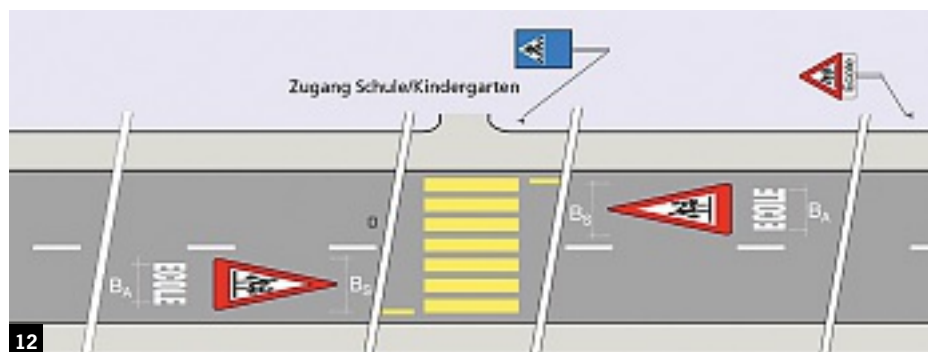
Campo d'applicazione

La demarcazione «Precedenza da destra» viene utilizzata sulle strade secondarie nel caso in cui, a causa di una cattiva visuale e delle caratteristiche costruttive della sede stradale, sia necessario richiamare l'attenzione sull'esistenza di un diritto di precedenza, e altre misure non risultino sufficienti a questo scopo.

Nelle zone d'incontro, la demarcazione «Precedenza da destra» non è ammessa; gli aspetti relativi al diritto di precedenza devono essere presi in considerazione a livello di arredo della sede stradale.

Colorazione rossa delle corsie ciclabili in punti pericolosi

La demarcazione «colorazione rossa delle corsie ciclabili» consiste nella messa in evidenza con il colore rosso di determinati tratti (illustrazione 15, pag. 16) di lunghezza limitata, delle corsie ciclabili. In



particolare, viene colorata la zona attraversata dal traffico motorizzato in cui vi è un rischio elevato che il diritto di precedenza dei ciclisti non venga rispettato. La colorazione deve essere utilizzata solo insieme alla demarcazione «corsia ciclabile» (6.09) e si estende sull'intera larghezza della corsia.

Zona d'uso

La demarcazione «colorazione rossa delle corsie ciclabili» può essere tracciata solo su strade principali e strade secondarie con diritto di precedenza caratterizzate da traffico intenso, e unicamente nelle aree di incrocio o nelle zone di preselezione dove, a causa delle condizioni di traffico o di visibilità, sussiste un rischio elevato che il traffico motorizzato, nell'attraversare la corsia ciclabile, non rispetti il diritto di precedenza dei ciclisti.

Cambio della pavimentazione stradale

Definizione e scopo

Il cambio della pavimentazione sono strati di coperture su una carreggiata (foto 16, pag. 8). Essi sono prodotti con diversi materiali. Il cambio della pavimentazione ha i seguenti scopi:



- facilitare l'attraversamento della strada per i pedoni e i ciclisti;
- incitare i motociclisti di rallentare;
- aumentare l'attenzione dei conducenti nei confronti dei pedoni e dei ciclisti che attraversano.

Un cambio locale della pavimentazione non può essere, né in termini di colore né di forma, interpretato come demarcazioni nel senso dell'OSStr. Essi devono essere giustificati funzionalmente e quindi non applicati schematicamente. Essi possono

quindi essere utilizzati soltanto per evidenziare le misure architettoniche o d'esercizio sulle rispettive zone di traffico. Tali cambiamenti della pavimentazione non hanno quindi nessun significato giuridico sulla gestione del traffico e sul diritto di precedenza, soprattutto se sono eseguiti come superfici colorate o pitturate.

