



Comune di CASSANO DELLE MURGE
Città Metropolitana di Bari

PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

PUMS

(ai sensi del D.M. 04.08.2017 - G.U. n. 233 del 05.10.2017 - del D.l.g.n. 257 del 18.12.2016 e delle Linee Guida sui PUMS della Regione Puglia, approvate con D.G. n. 195 del 20.02.2018 - rif. BURP n. 36 del 12.03.2018)

COMMITTENTE SINDACO RUP

Comune di Cassano delle Murge (CMB)
Davide del Re
Arch. Fedele Spinelli

Redazione a cura di:

elaborazioni
Gruppo di progettazione:
Ing. Maurizio Difronzo - Direttore Tecnico
Ing. Rita Alessandra Aquilino
Ing. Germana Pignatelli - Ing. Vito Porrelli
Arch. Giorgia Floro - Arch. Ivan Cosimo Iossa
Ing. Angelo Notaristefano

Elaborazioni S.r.l.
Via Marco Partipilo, 4 - 70124 BARI
C.F. P - IVA 06674880726

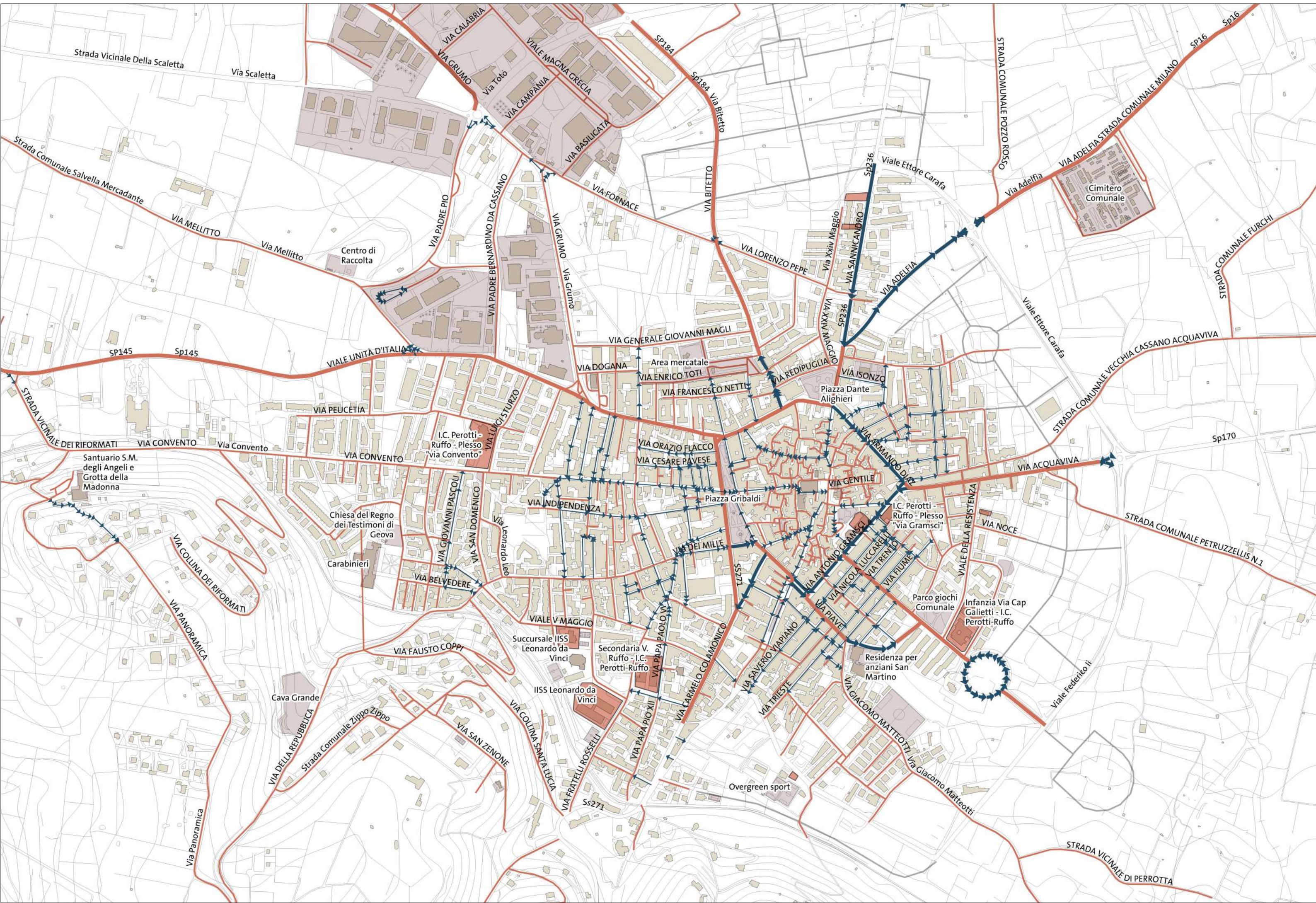
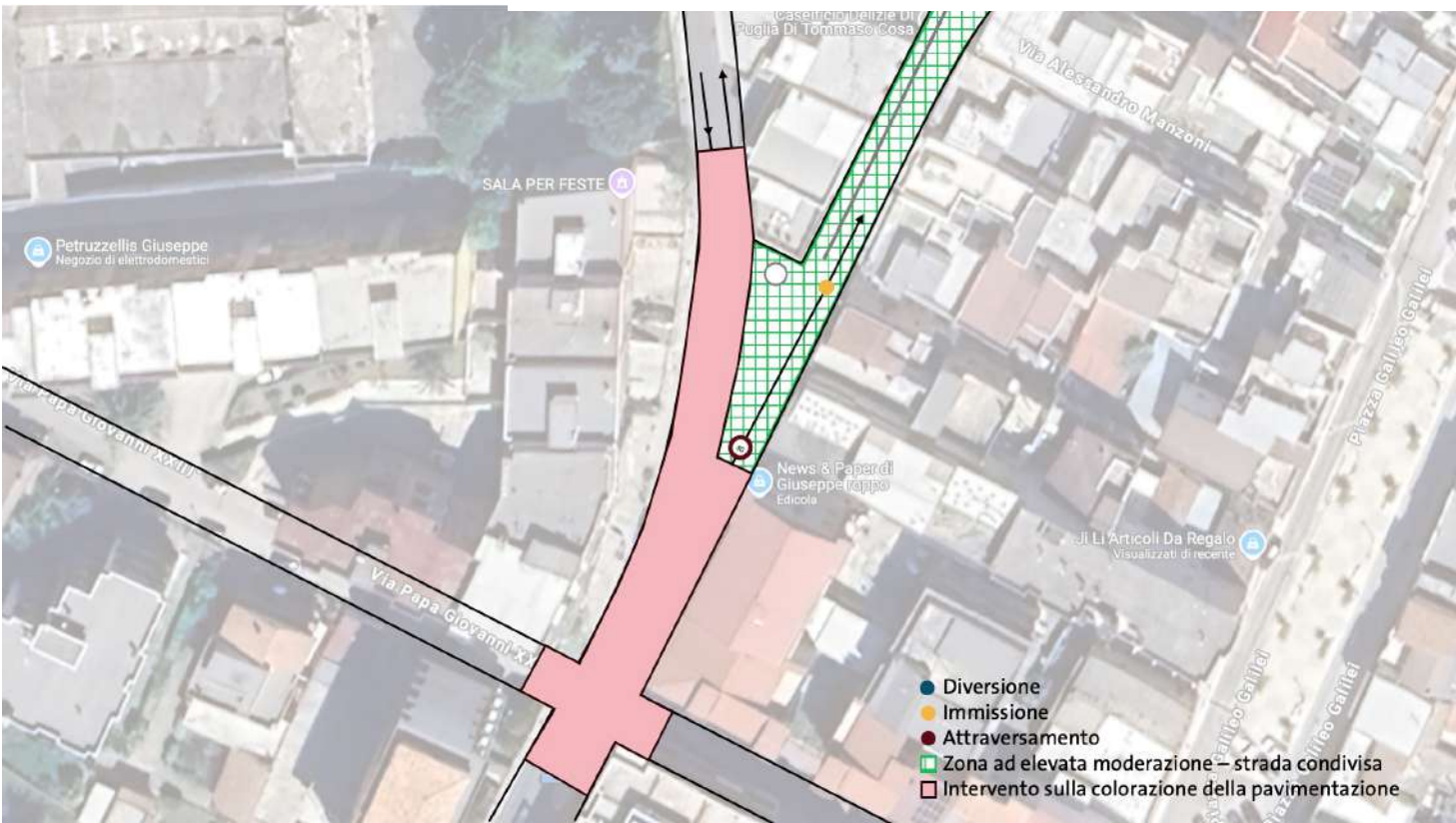
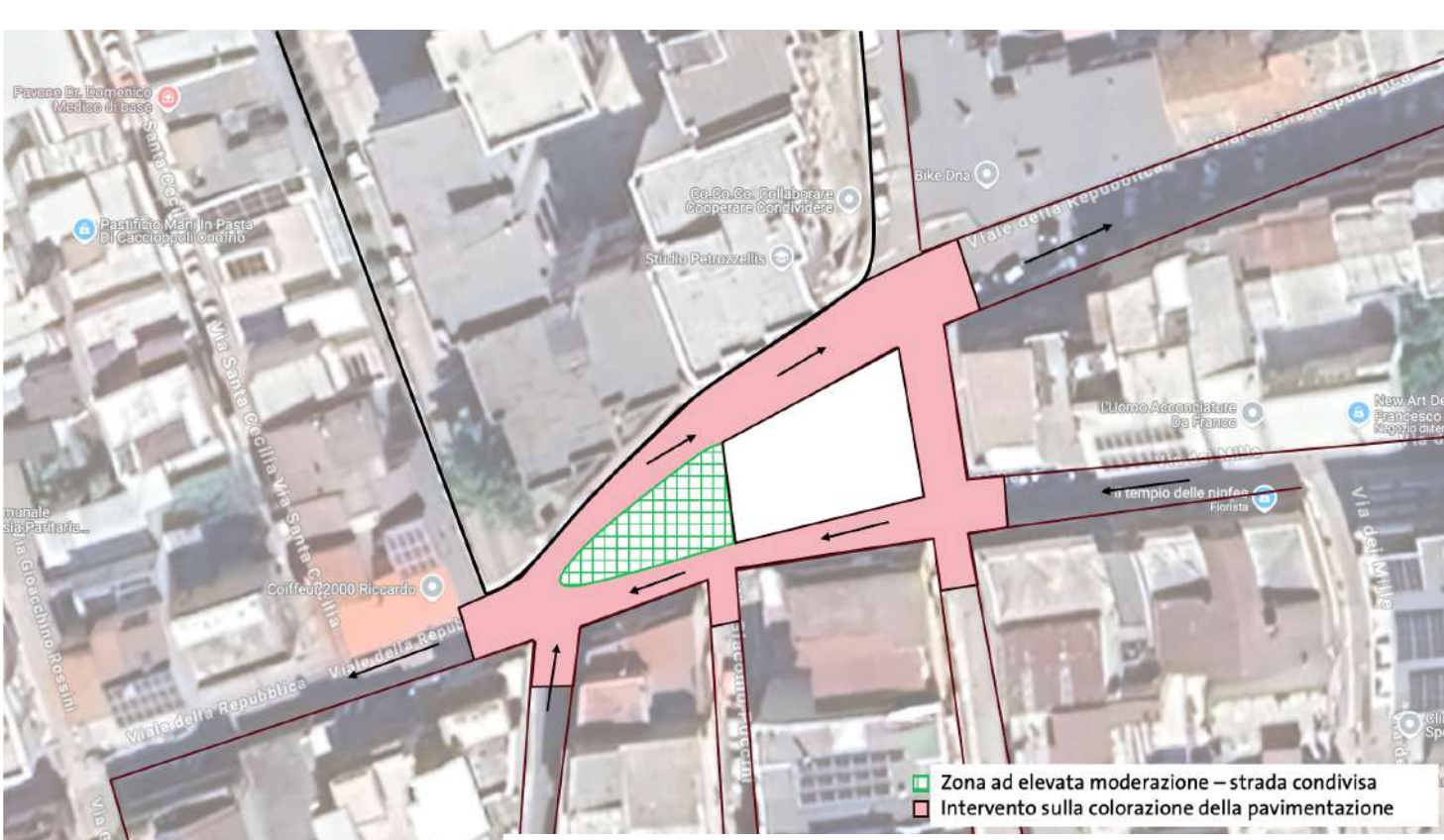
FASE	PROPOSTA DI PIANO
ELAB.	
TAV P2	CIRCOLAZIONE: INTERVENTI SULLA VIABILITÀ
REDAZIONE	DICEMBRE 2024
REVISIONE	



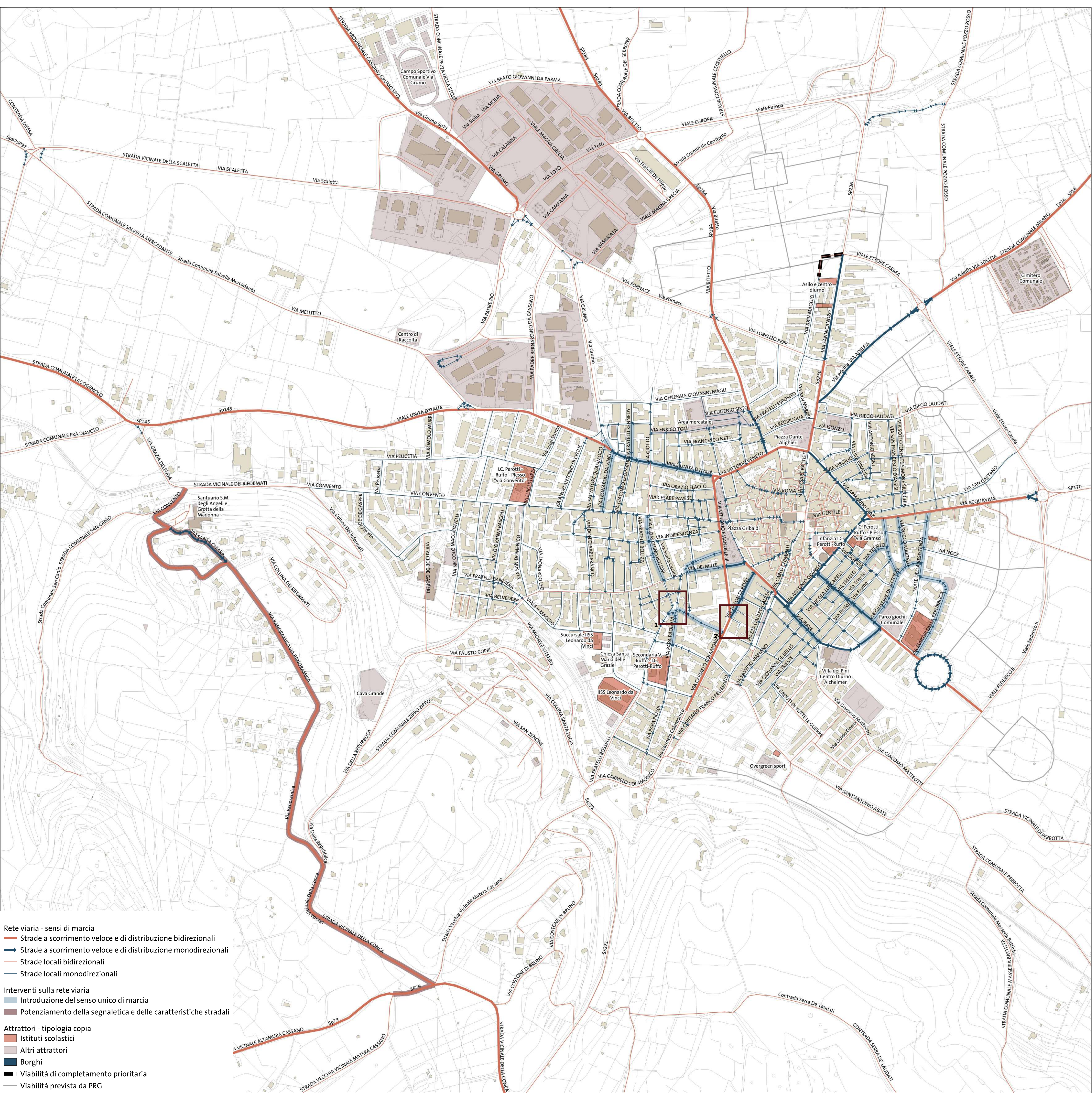
1 - INTERVENTO TIPO: VIA COLAMONICO - VIA THAON DI REVEL



2 - INTERVENTO TIPO: VIA COLAMONICO - VIA THAON DI REVEL



SENSI DI MARCIA - STATO ATTUALE



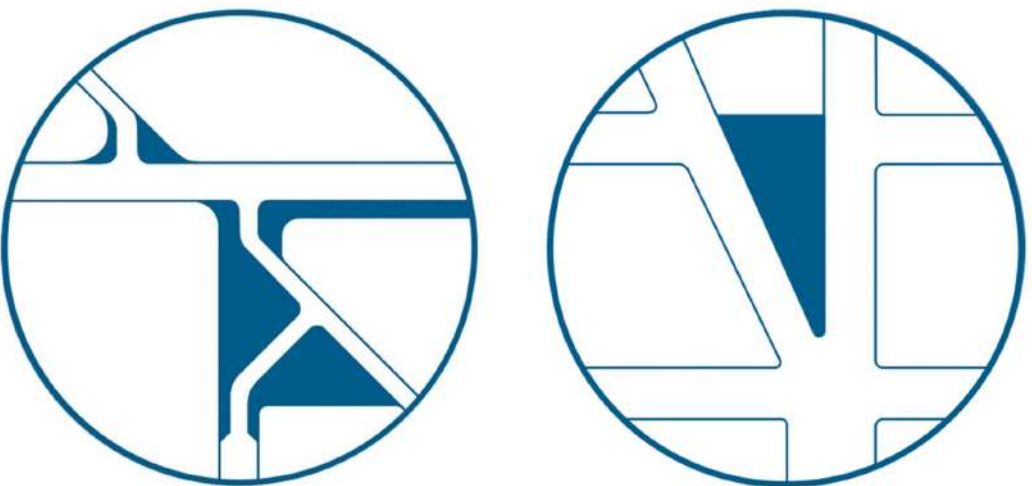
SENSI DI MARCIA - PROPOSTA DI PIANO

RIFERIMENTO RELAZIONE:
CAP. 3.5 GLI INTERVENTI SULLA VIABILITÀ RADIALE DI ACCESSO
CAP. 3.6 IL PUT E LA RIORGANIZZAZIONE DELLA VIABILITÀ

Il PUMS individua le direttrici radiali sulle quali, con un grado di priorità determinata dal numero degli spostamenti e dagli attrattori connessi, intervenire in maniera preferenziale. D'altra parte, tutta l'area urbana viene interessata dall'apposizione del limite di velocità a 30 km/h, così da garantire, in maniera diffusa, le medesime condizioni di sicurezza per tutti gli utenti.

3.5.1. Viale Unità D'Italia
3.5.2. Via Bari
3.5.3. Via Galletti Nicola

L'adozione del senso unico permette una gestione più efficace della rete stradale complessiva, rendendo i flussi veicolari più prevedibili e distribuendoli in modo equilibrato sulle vie parallele o alternative. Tale intervento, se inserito in un piano organico, può evitare sovraccarichi su altre arterie e contribuire a una circolazione urbana più armoniosa. Un esempio di intervento, da rivedere laddove si rediga il PUT in base all'attuazione dello stesso, è stato proposto per la zona tra via Galletti e via Acquaviva.



INTERVENTI ALLE INTERSEZIONI

L'analisi di incidentalità mostra come attenzione va riservata ad alcune intersezioni, ovvero il luogo in cui s'incontrano le esigenze di diversi utenti stradali. Sono i punti focali di attività e decisioni che richiedono a tutti gli utenti di affrontare, gestire e manovrare l'interazione con gli altri. Le intersezioni variano per configurazione, tipo, dimensione e possiedono tutte un ruolo chiave nel dar forma a leggibilità e sicurezza della rete stradale cittadina. Un'attenta riprogettazione offre l'opportunità di ridurre gli incidenti e le morti stradali che si verificano in gran parte delle intersezioni.

Una buona progettazione degli incroci stimola inoltre il potenziale civico ed economico infrondendo nuova energia e spazi sovradimensionati e sottoutilizzati, attivandoli.

La progettazione delle intersezioni deve facilitare la visibilità e la prevedibilità per tutti gli utenti creando un ambiente dove movimenti complessi possano risultare facili, sicuri e intuitivi.

In corrispondenza delle intersezioni deve essere favorito il contatto visivo tra tutti gli utenti della strada, per aumentare la consapevolezza e supportare interazioni attive.

Semplificare la geometria è ad esempio una strategia, come rendere perpendicolari gli angoli di intersezione per migliorare le linee di visuale e la visibilità.

Allo stesso modo, dove gli incroci non sono disegnati, è possibile aumentare lo spazio pedonale riprogettando la geometria delle intersezioni, consolidando gli spazi di aree utilizzabili. Per fare ciò si possono utilizzare piazze provvisorie ed elementi e materiali a basso costo per migliorare rapidamente la vita pubblica e ridurre i problemi di sicurezza.