



Comune di
CASSANO DELLE MURGE
Città Metropolitana di Bari



PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

(ai sensi del D.M. 04.08.2017 - G.U. n.233 del 05.10.2017 - del D.Lgs n. 257 del 16.12.2016 e delle Linee Guida sui PUMS della Regione Puglia, approvate con D.G. n. 193 del 20.02.2018 - rif. BURP n. 36 del 12.03.2018)

COMMITTENTE
SINDACO
RUP

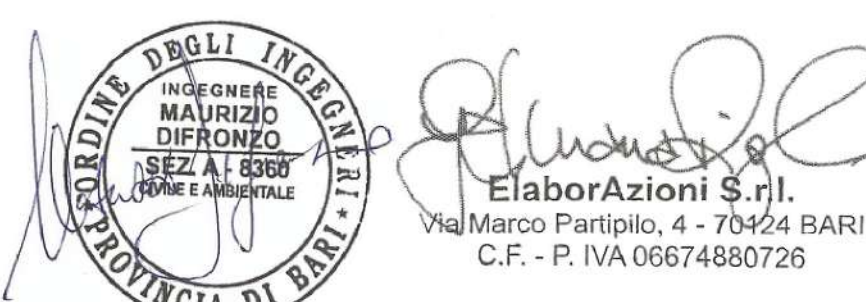
Comune di Cassano delle Murge (CMB)
Davide del Re
Arch. Fedele Spinelli

Redazione a cura di:



Gruppo di progettazione:

Ing. Maurizio Difronzo - Direttore Tecnico
Ing. Rita Alessandra Aquilino
Ing. Germana Pignatelli - Ing. Vito Porrelli
Arch. Giorgia Floro - Arch. Ivan Cosimo Iosca
Ing. Angelo Notaristefano



FASE

PROPOSTA DI PIANO

ELAB.

TAV P7

RETE PEDONALE PRIORITARIA E WAYFINDING

REDAZIONE

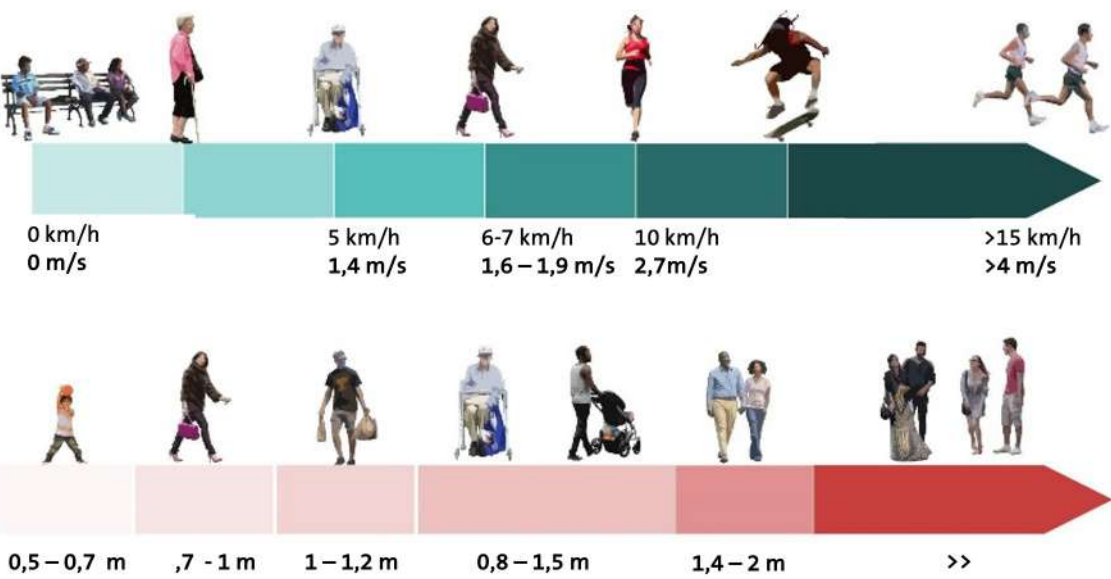
DICEMBRE 2024

REVISIONE

RIFERIMENTO RELAZIONE:
CAP 3.7. LA RETE PEDONALE PRIORITARIA

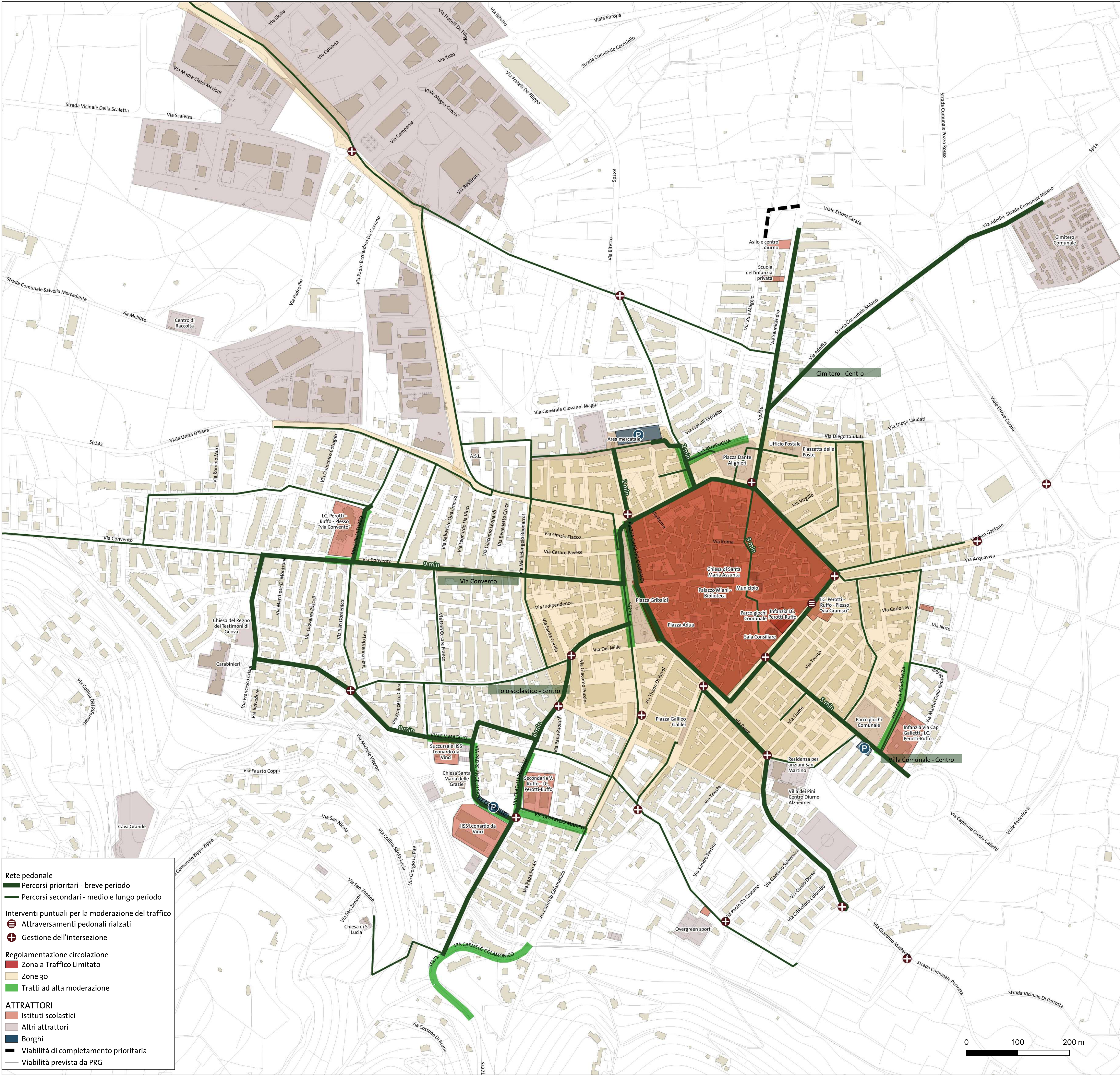
La riorganizzazione degli spazi di sosta, oltre ad avere un effetto sulla decongestione e l'inquinamento, comporta un aumento della superficie disponibile a vantaggio della mobilità dolce e la possibilità di realizzare spazi a più elevata qualità urbana. Il fattore qualitativo dello spazio è determinante quando si progettano infrastrutture che devono risultare appetibili per gli utenti. Un pedone o un ciclista, a differenza di un automobilista, si muove libero nello spazio senza "involuti" protettivi e utilizzando solo la propria forza fisica: questo lo rende più esposto ai rischi derivanti dalla presenza di veicoli, più portato ad evitare gli ostacoli e le barriere e ad accorciare gli itinerari, ma anche più attento agli stimoli derivanti dal contesto (attività commerciali, presenza di verde, ecc.).

Le caratteristiche che una strada dovrebbe avere per rendere maggiormente accattivante il movimento a piedi per i diversi utenti devono tener conto dunque delle differenze nella capacità motoria e delle condizioni in cui avviene il movimento di ciascuna categoria. È possibile definire degli standard in base al tipo di utenti "target" della progettazione. Nella figura in basso si confrontano velocità e ingombro di diverse categorie di pedoni. Tale aspetto è fondamentale nella progettazione di strade scolastiche e strade commerciali.



In generale è possibile definire che la sezione dei percorsi pedonali (in particolare quelli prioritari) non dovrebbe essere inferiore a 1,5 metri, da elevarsi ad almeno 3 m nel caso di percorsi alberati, ferme restando minori ampiezze nei tratti condizionati da edifici preesistenti. Tale larghezza ordinaria può ridursi fino al minimo di 0,9 m solo in corrispondenza di punti singolari, quali ostacoli, sporgenze o manufatti di arredo urbano o di servizio urbano (pali, segnali, panchine, cabine, contenitori per rifiuti, ecc.).

In caso di successiva apposizione di ulteriori manufatti di servizio urbano o di arredo urbano, si deve comunque rispettare in qualsiasi punto la dimensione minima di 0,9 metri. I percorsi pedonali separati dal traffico veicolare dovranno essere protetti attraverso elementi fisici in rilievo o da un dislivello maggiore di 15 cm. In questa seconda eventualità, i percorsi dovranno essere adeguatamente raccordati nei punti di attraversamento e in corrispondenza delle aree di sosta e di fermata, ai fini di evitare barriere architettoniche. L'innesto sulla strada delle rampe d'accesso ai marciapiedi non deve costituire un gradino superiore a 2,5 cm. Il traffico pedonale è infine molto sensibile al tipo di pavimentazione e allo stato della superficie stradale: superfici irregolari, bagnate e scivolose rappresentano un ostacolo per chi decide di muoversi a piedi. La dimensione pedonale restituirebbe all'anello una vocazione di strada accogliente e "sociale".



Rete pedonale

- Percorsi prioritari - breve periodo
- Percorsi secondari - medio e lungo periodo

Interventi puntuali per la moderazione del traffico

- Attraversamenti pedonali rialzati
- Gestione dell'intersezione

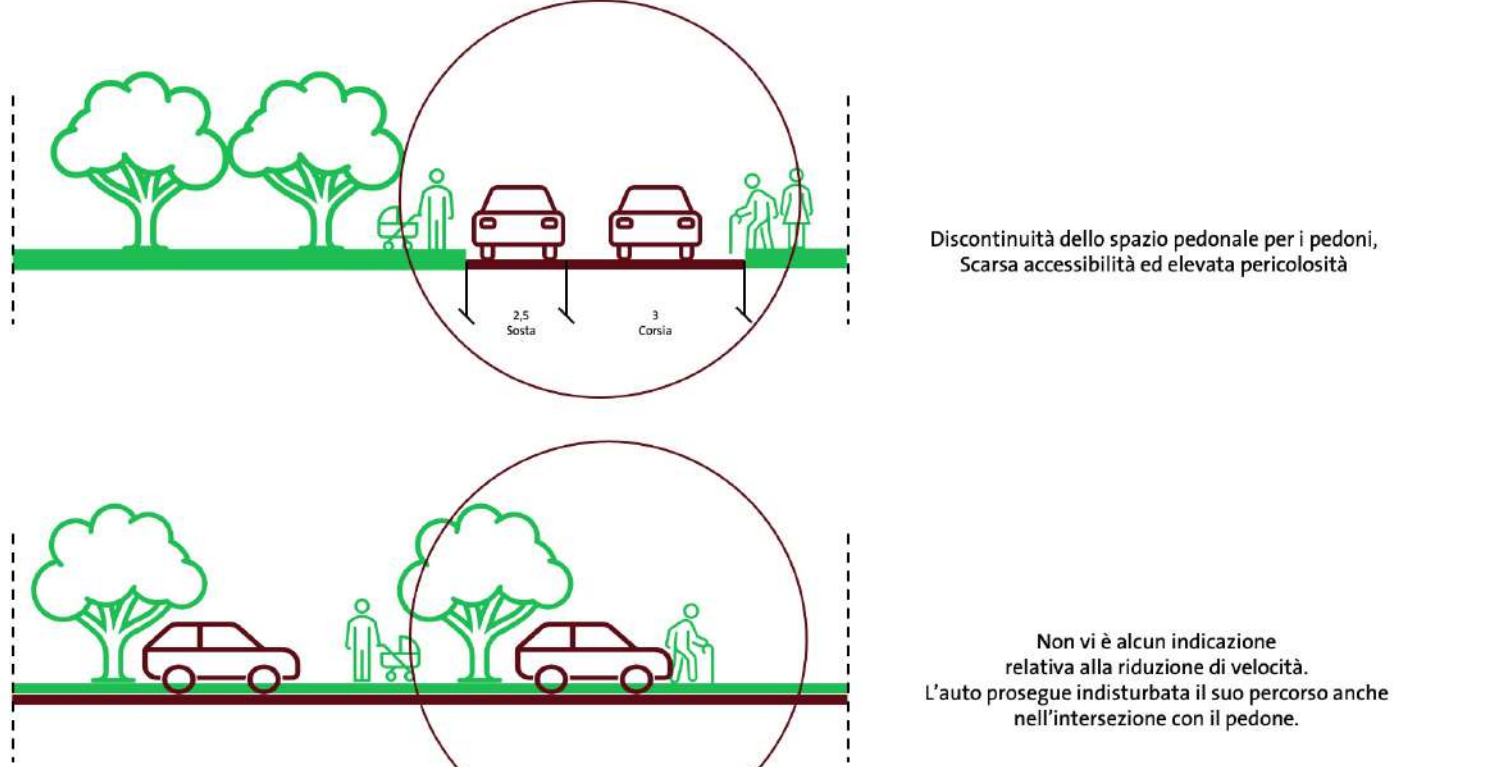
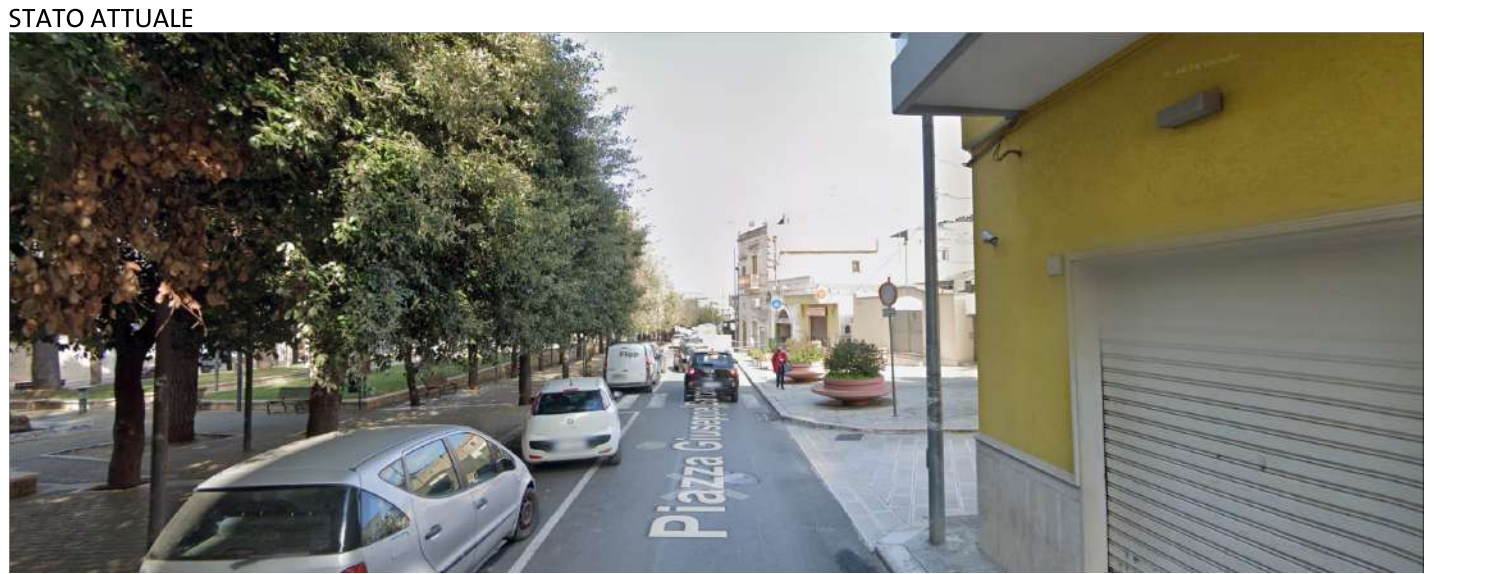
Regolamentazione circolazione

- Zona a Traffico Limitato
- Zone 30
- Tratti ad alta moderazione

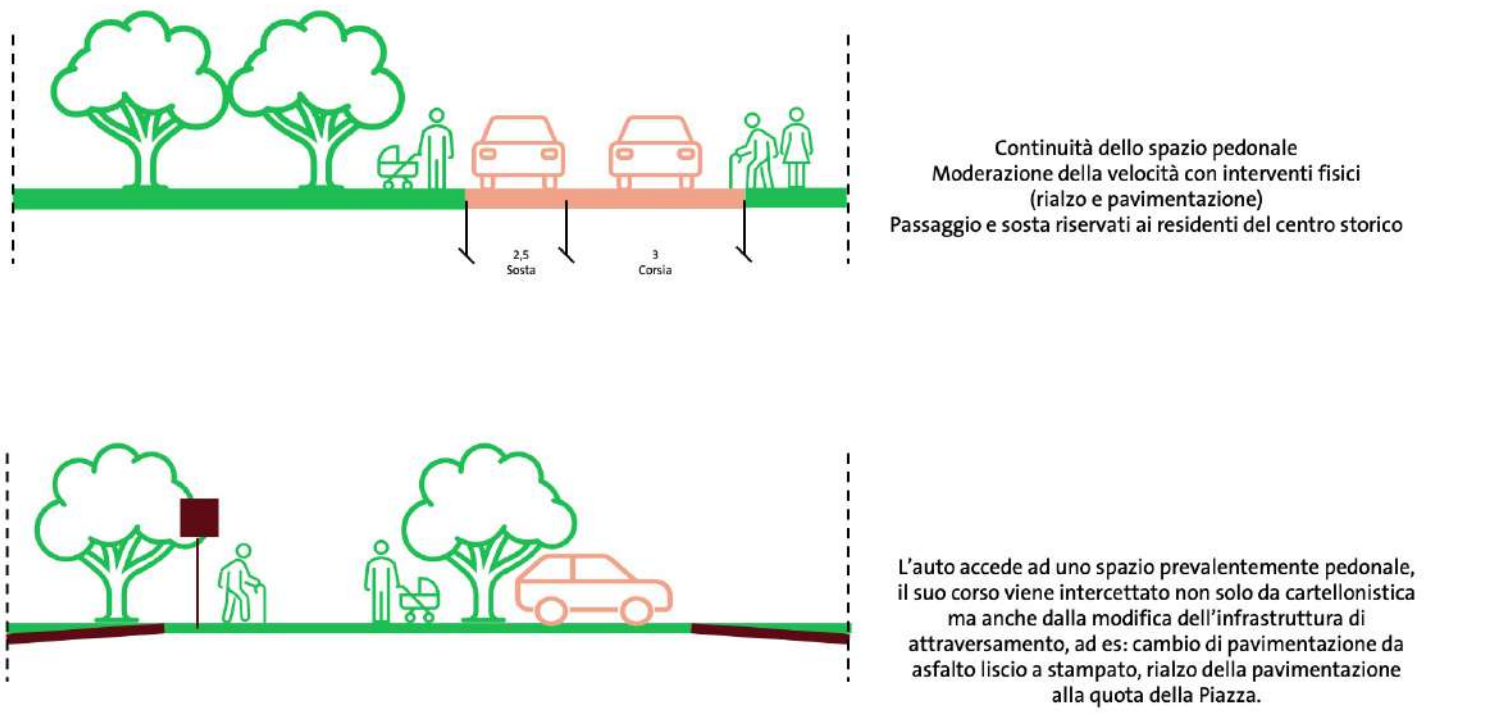
ATTRATTORI

- Istituti scolastici
- Altri attrattori
- Borghi
- Viabilità di completamento prioritaria
- Viabilità prevista da PRG

PIAZZA GARIBALDI - INTERVENTO DI MODERAZIONE DEL TRAFFICO E GESTIONE DELLA SOSTA



PROPOSTA DEL PUMS



METROMINUTO E WAYFINDING

I sistemi di indirizzamento pedonale incoraggiano gli individui a camminare o prendere i mezzi pubblici offrendo un'informazione che adotta la prospettiva del pedone. L'indirizzamento insieme ad altri segnali visivi aiuta le persone ad orientarsi, aumentando la propensione delle persone a scegliere di camminare.

