

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:

Timbri ed Approvazioni

Gruppo di progettazione:

Ing. Maurizio Divinzo - Direttore Tecnico

Ing. Rita Alessandra Aquilino

Ing. Germana Pignatelli - Ing. Vito Porrelli

Arch. Giorgia Floro - Arch. Ivan Cosimo Iossa

Ing. Angelo Notaristefano

FASE

ELAB.

REDAZIONE

REVISIONE

PROPOSTA DI PIANO

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E INTERCONNESSIONE DEI BORGHI

DICEMBRE 2024

RIFERIMENTO RELAZIONE:

CAP 5 CONNESSIONE SOSTENIBILE DEI BORGHI E FRUIBILITÀ LENTA DEL TERRITORIO

ESTENSIONE E POTENZIAMENTO DEL SERVIZIO

Si propone di estendere il servizio ai giorni festivi, nelle sole fasce orarie di punta (7:00-8:00, 13:00-14:00, 17:00-18:00). In alternativa, di introdurre un servizio a chiamata per garantire flessibilità. Nei mesi estivi, considerando la riduzione della domanda, si potrebbe ridurre la frequenza delle corse.

Un altro intervento strategico riguarda l'estensione del servizio alle aree scolastiche situate nel quadrante sud-ovest del centro urbano, dove si concentra una significativa presenza di studenti e personale scolastico. Un passaggio/fermata dedicato presso il Liceo Da Vinci su via Padre Angelo Sante Centurio, con una fermata attrezzata, consentirebbe di migliorare il servizio in una zona che accoglie quotidianamente oltre mille persone. Questo è un punto emerso anche dal percorso partecipativo.

Guardando al futuro, il piano prevede che bisogna pianificare l'estensione della rete per integrare il capolinea della futura BRT Bari-Santeramo, situato sulla SP 170. L'obiettivo è rafforzare l'integrazione e armonizzazione l'tra il TPL urbano e il TPL extraurbano. Al fine della riduzione dell'uso dell'auto, è importante valorizzare adeguatamente come nodo di scambio il futuro capolinea della BRT.

L'infrastruttura dovrà essere atta ad ospitare due o più bus in contemporanea nei pressi dello stesso, per favorire non solo lo scambio BUS URBANO + BRT, ma anche con BUS URBANI + BUS extraurbani che col tempo, saranno dirottati tutti verso questo capolinea. Un'integrazione intelligente tra questi sistemi consentirà di ridurre significativamente i tempi di viaggio e migliorare la qualità del servizio per i pendolari.

RIORGANIZZAZIONE ED ESTENSIONE DELLE FERMATE

Si propone di riorganizzazione delle fermate esistenti e la creazione di nuove. In particolare avrebbero istituite delle nuove fermate presso i poli attrattori come le piscine e Swimming Pool Club Cirié. Le fermate attuali, distribuite lungo SP145-Viale Unità d'Italia, potrebbero essere sdoppiate per servire entrambe le direzioni di marcia. Vanno installate in maniera uniforme la segnaletica verticale e orizzontale e, dove possibile, vanno inserite delle pensiline e aree di sosta sicure. Una più capillare e riconoscibilità delle fermate serve anche a limitare le fermate intermedie "a richiesta" su strade provinciali prive di banchine sicure. In caso di necessità storizzate, si può valutare di istituire fermate dedicate.

IL RAFFORZAMENTO DELL'INTEGRAZIONE DEL TPL EXTRAURBANO

Il trasporto pubblico extraurbano rappresenta un asse cruciale per garantire la connettività tra Cassano delle Murge e Bari ed i principali centri urbani circostanti come Altamura, Acquaviva delle Fonti (Ospedale Milioli) e Santeramo in Colle, nonché per offrire un'alternativa sostenibile agli spostamenti privati. Attualmente, la rete extraurbana si sviluppa lungo alcune direttrici chiave, ma è evidente come vi siano spazi per migliorarne l'efficienza e l'integrazione con il TPL urbano.

In questo contesto si può prevedere che:

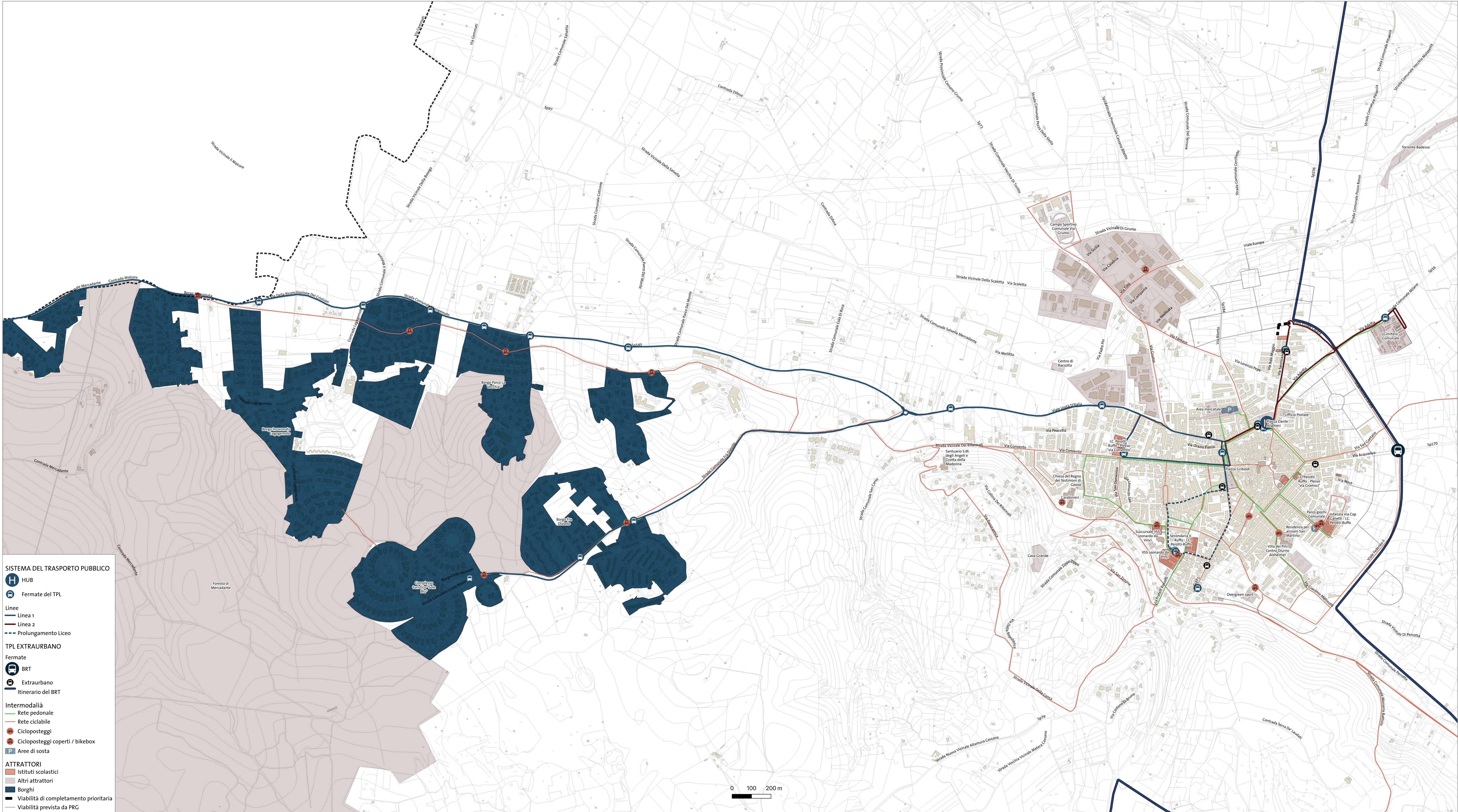
Nell'itinerario della Linea Altamura-Cassano siano rese fruibili per il trasporto extraurbano alcune delle fermate urbane lungo SP145, nella zona Borghi-Foresta Mercadante.

Che per le linee provenienti da sud e che passano per la SP236-via Colaninno l'istituzione di una nuova fermata nello spiazzo che fa ad angolo con via Capitano F. Bellarino, via Colaninno e via Placaro per creare una fermata più adatta per gli studenti del vicino liceo. Questa nuova fermata andrebbe a sostituire la poco sicura fermata via Colaninno 85 come fermata di riferimento per il liceo Da Vinci. La nuova area di fermata andrebbe attrezzata per miglioramento dell'accessibilità e del comfort con segnaletica orizzontale e verticale, pensiline, panchine, aree di attesa sicure e un attraversamento pedonale, ponendo particolare attenzione sull'abbattimento delle barriere architettoniche. Il tutto per migliorare l'accessibilità al territorio.

A questo nuova fermata va associata la possibilità di garantire agli studenti l'accesso al liceo anche da via Fratelli Roselli e una adeguamento via Segente D. Giustino, con la realizzazione di marciapiedi uniformi.

Un altro intervento chiave riguarda la riprogrammazione degli orari del TPL extraurbano e urbano per garantire una maggiore sincronizzazione di entrambi. Questo richiede un piano di esercizio adeguato ed un dialogo costante con i gestori delle linee extraurbane ed urbane, con l'obiettivo di facilitare i transiti e minimizzare i tempi di attesa.

Inoltre l'arrivo della nuova linea BRT Bari-Santeramo rappresenta straordinaria per ripensare l'intermodalità. Il capolinea della BRT, previsto sulla SP170, potrà infatti diventare un nodo strategico grazie al potenziamento delle linee urbane che vi convergeranno.



ELEMENTO	INDICAZIONI PROGETTUALI	ESEMPIO
Pensiline	Le pensiline del trasporto pubblico devono essere munite di posti a sedere per i passeggeri in attesa e prevedere spazio per le persone con passeggini e sedia a rotelle. Se lo spazio sul marciapiede e il percorso libero lo consentono, utilizzare sentorie orizzontali e partizioni verticali per offrire riparo dalle intemperie. Le partizioni verticali devono essere trasparenti per garantire sicurezza e visibilità ai passeggeri in attesa.	
Informazione alle fermate	Le fermate del trasporto pubblico sono aree chiaramente contrassegnate che indicano dove le linee effettuano fermate. Esse includono cartelli con nomi, numeri delle linee, informazioni per l'orientamento dei passeggeri, recanti destinazioni, orari e mappe. Le fermate devono offrire posti a sedere per i passeggeri in attesa, non ostruire il percorso libero e garantire accessibilità universale. Le fermate devono permettere la salita e discesa dei passeggeri dal marciapiede o da un'isola di fermata senza dover uscire dalla corsia riservata.	
Informazione in tempo reale	Informazione in tempo reale sull'arrivo dei mezzi aumenta la leggibilità, facilita la pianificazione di tragitti complessi e migliora la soddisfazione dei passeggeri. Dare informazioni in tempo reale dove le fermate servono più linee per rendere chiari servizi e destinazioni. L'informazione può essere mostrata su schermi a colori o LED e disponibile via Internet, SMS o smartphone. Le informazioni sui mezzi in arrivo vanno rese disponibili per consentirli ai passeggeri di strumenti digitali di pianificazione itinerario per PC e applicazioni mobili.	
Stazioni del trasporto pubblico	Stazioni del trasporto pubblico sono ampie strutture, utilizzate in congiunzione con percorsi ad alta frequentazione o dove si intersecano più linee. La progettazione deve riflettere il volume di passeggeri e i loro probabili percorsi. Spazio per attività commerciali può essere fornito per migliorare l'esperienza degli utenti. Le stazioni devono essere progettate per connettersi da anelli i lati della strada.	
Disegnare accessibili	Cada sezione del trasporto pubblico deve fornire un'area di imbarco che permette alle persone in sedia a rotelle di accedere al mezzo. Se non tutte le entrate sono accessibili, le entrate apposite vanno chiaramente indicate e contrassegnate nell'area d'imbarco.	
Sedute	Fornire sedute per aumentare l'accessibilità al trasporto pubblico per le persone anziane e con impedimenti fisici. Le sedute possono essere fornite all'interno di pensiline o come elementi indipendenti nella zona di arresto urbano del marciapiede, e devono fornire schienali integrali o parziali. Le sedute devono essere disposte in modo da non ostacolare il percorso pedonale libero e l'accesso ai mezzi. Fornire ulteriori sedute in fermate ad alta domanda e con un numero elevato di utenti anziani o disabili.	
Biglietterie automatiche	Fornire biglietterie automatiche alle fermate per accelerare il processo d'imbarco e aumentare l'efficienza complessiva. Le biglietterie automatiche devono mantenere sgombrato il percorso libero pedonale e fornire chiare informazioni sul procedimento d'acquisto. Utilizzare più lingue e simboli visivi per raggiungere un pubblico più ampio.	
Sosta per bici	Le biciclette vanno usate in raccordo coi mezzi pubblici per percorrere l'ultimo miglio non coperto dal trasporto pubblico. Dotare tutte le fermate di aree e rastrelliere dedicate alla sosta per bici. Quando le stazioni sono frequentate da alti volumi di persone in bicicletta, si possono prevedere pensiline o altre strutture. Installare postazioni di bike sharing vicino alle fermate dei mezzi pubblici per connettere gli spostamenti dell'ultimo miglio.	
Le bici sui veicoli di trasporto pubblico	Rastrelliere poste all'interno o all'esterno della parte anteriore del mezzo pubblico possono essere collocate per incentivare l'uso della bicicletta. Quando aree specifiche vengono allocate alle bici all'interno dei mezzi	
Cestini rifiuti	Le stazioni e le fermate del trasporto pubblico possono attrarre alti volumi di persone, le quali talvolta mangiano, bevono, leggono, aspettano o compiono altre attività. Fornire luoghi dove poter riporre dei rifiuti per ridurre la manutenzione e tenere lo spazio pulito e ordinato.	