Comune di
SAN VITO DEI NORMANNI
Provincia di Brindisi

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.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 Comune di San Vito dei Normanni (BR)
Assessorato alla Mobilità, Arch. Vincenzo Sardelli

RUP ing. Giuseppe Olivieri

Area Tecnica Progettisti

elaborazioni S.r.l.
via Marco Partipilo, 4 - 70124 BARI
C.F./P.IVA 06674880726 - tel. 080.8645898
srl@elaborazioni.org
www.elaborazioni.org

ing. Maurizio Difronzo, Direttore Tecnico
ing. Germana Pignatelli
ing. Rita Alessandra Aquilino
ing. Vito Porrelli
ing. Stefano Marino
arch. Giorgia Floro
arch. Ivan Iosca
ing. Tommaso Passaro

Timbri ed Approvazioni

ORDINE DEGLI INGEGNERI PROVINCIA DI BARI - INGEGNERE MAURIZIO DIFRONZO - SEZ. A - 8368 - CIVILE E AMBIENTALE

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

ELAB./TAV.
TAV P1.2

Rete Viaria - Interventi di moderazione

Proposta di piano e strategia

REDAZIONE Luglio 2020

ADOZIONE

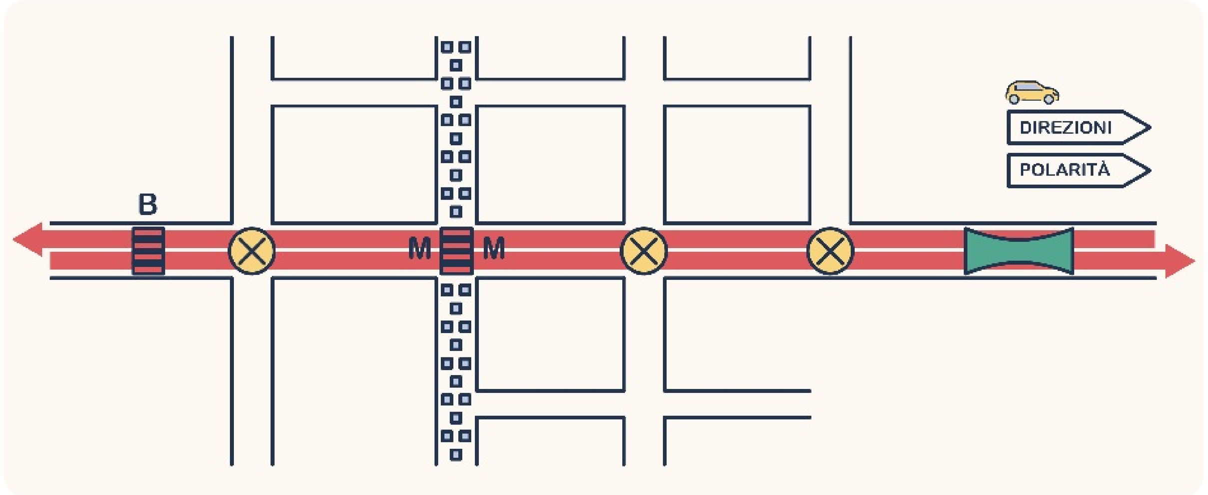
APPROVAZIONE

Legenda:

- Porte ingresso su viabilità principale (velocità 50 Km/h)
- Intersezioni dove la velocità è > di 30 Km/h
- Interventi per attraversamenti dove la velocità è > di 30 Km/h
- M M — Opere di moderazione per la riduzione della velocità puntuale
- 30 — Porte d'ingresso in zone 30-20 Km/h
- Opere di moderazione per attrattori specifici
- Intersezione con sopraelevazione dove la velocità è < di 50 Km/h
- Riduzione della sezione stradale in zone 30-20 Km/h
- Segnaletica di attenzione rivolta ad automobilisti
- Corridoi pedonali
- B — Fermata TPL
- POLARITÀ — Tipologia di informazione all'utente specificato

ESEMPI DI INTERVENTO PER CLASSI FUNZIONALI

Itinerari di scorrimento



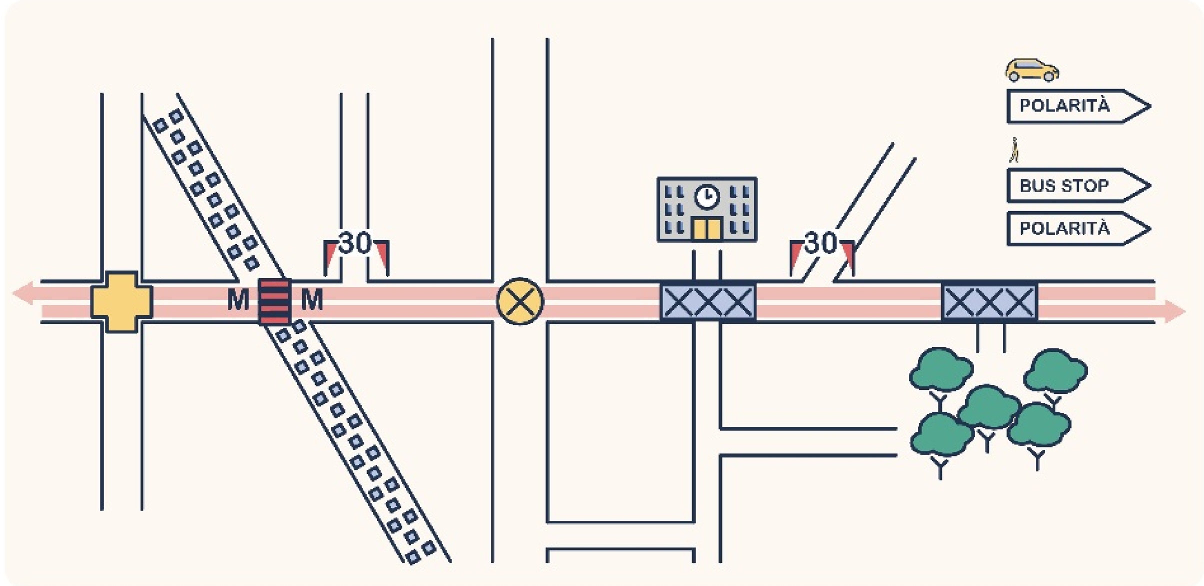
Obiettivi:

- Garantire una buona circolazione delle auto
- Garantire la sicurezza in corrispondenza di intersezioni omogenee e disomogenee (con stessa o diversa tipologia di strada), di punti dove i flussi veicolari, pedonali e ciclabili interferiscono tra loro (intersezioni o attraversamenti pedonali), e dove vi possono essere dei rallentamenti dei veicoli (ad esempio le fermate degli autobus)
- Garantire sicurezza in corrispondenza di ingressi a luoghi a maggiore sensibilità (scuole, uffici pubblici, ecc.)
- Evitare che il traffico di attraversamento si disperda nelle strade minori
- Favorire il percorso più breve per raggiungere le diverse destinazioni

Azioni:

- Permettere il transito a 50 km/h su queste strade, pur introducendo in generale il limite di 30 km/h nella gran parte delle restanti
- Ridurre i punti di intersezione tra utenti diversi
- Ridurre gli spazi per la sosta
- Separare i flussi veicolari da quelli della mobilità dolce e del transito di mezzi pesanti, bus e ambulanze
- Utilizzare una adeguata segnaletica direzionale, in particolare verso eventuali zone di sosta dove lasciare l'auto per proseguire piedi
- Attuare misure di moderazione leggere, come la modifica della pavimentazione e l'apposizione di barriere fisiche che impediscano l'attraversamento diffuso della strada e garantiscano la protezione dell'utenza debole

Strade urbane interquartiere



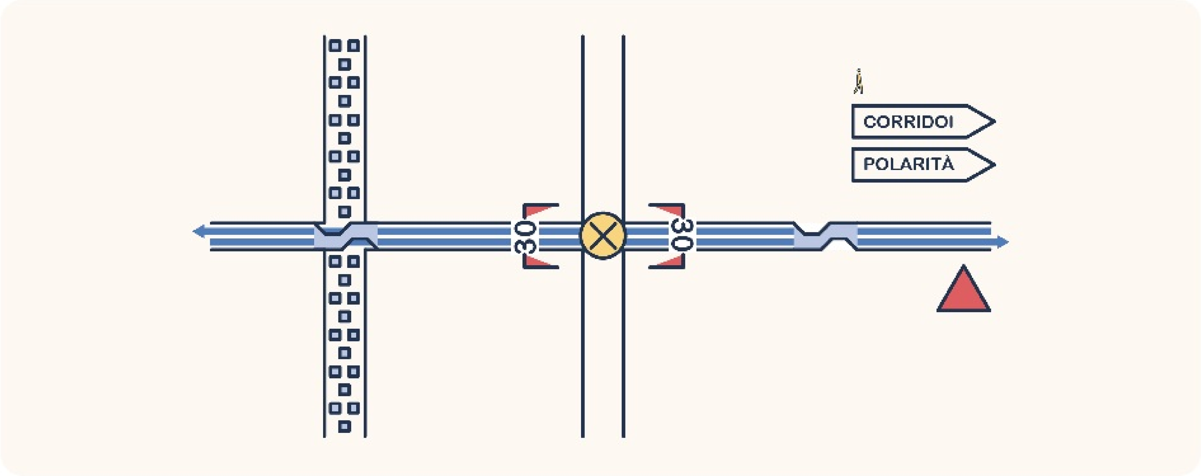
Obiettivi:

- Favorire la riduzione della velocità per l'accesso alle strade di livello inferiore
- Garantire sicurezza in corrispondenza di intersezioni omogenee o disomogenee, in particolare con strade di viabilità principale che dovranno mantenere diritto di precedenza
- Garantire la sicurezza delle utenze deboli in corrispondenza di accesso a poli di interesse quali scuole e parchi
- Favorire lo spostamento del traffico verso gli itinerari di scorrimento

Azioni:

- Ridurre la velocità massima tra i 30 e i 50 km/h
- Inserire nelle intersezioni con le strade locali porte Zone 30 o Zone residenziali.
- Ridurre la presenza di mezzi pesanti
- Separare i flussi pedonali (può essere prevista la compresenza auto/bici dove il limite è di 30 km/h)
- Utilizzare un'adeguata segnaletica direzionale che indirizzi il traffico verso la viabilità principale e segnali i poli di interesse e le fermate bus
- Inserire forme di moderazione più impattanti come attraversamenti sopraelevati o riduzione della larghezza di corsia

Viabilità locale

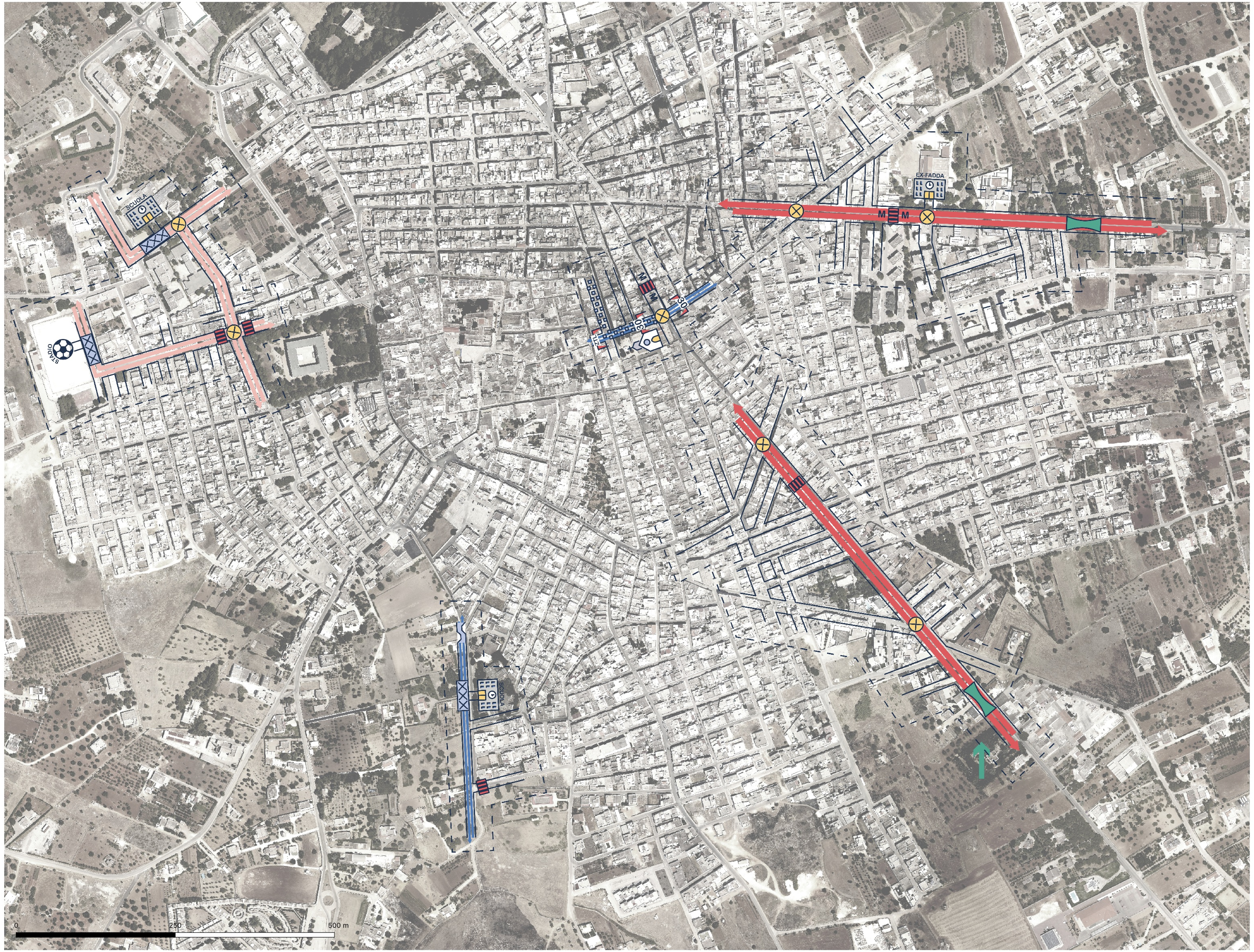


Obiettivi:

- Garantire priorità al traffico pedonale
- Garantire sicurezza in corrispondenza degli accessi carrabili
- Ospitare la sosta perlopiù residenziale

Azioni:

- Ridurre la velocità massima a 30 km/h
- Posizionare i parcheggi per i residenti e disincentivare la sosta per i non residenti
- Segnalare gli ingressi alla zona 30 con interventi più significativi come restringimento della carreggiata o dossi
- Inserire forme di moderazione più impattanti come attraversamenti sopraelevati, riduzione della larghezza di corsia, chicane, alberi, cambi di pavimentazione, ecc.



GEOLOCALIZZAZIONE DI INTERVENTI TIPO | SCALA 1:2500