



PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE
PUMS

(ai sensi del D.M. 04.08.2017 - C.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)

COMMITENTE SINDACO RUP Comune di Manduria (TA)
Dott. Gregorio Pecoraro
Ing. Alessandro Pastore

Redazione a cura di: Timbri ed Approvazioni

elaborazioni
Gruppo di progettazione:
Ing. Maurizio Diffronzo - Direttore Tecnico
Ing. Rita Alessandra Aquilino
Ing. Germana Pignatelli - Ing. Vito Porrelli
Arch. Giorgia Fioro - Arch. Ivan Cosimo Iosca
Ing. Roberta Gentile - Ing. Paola Longo

Elaborazioni S.r.l.
Via Marco Partipilo, 4 - 70424 BARI
C.F. - P. IVA 06674880726

ELAB. TAV P4.2 Mobilità ciclistica - rete urbana
Proposta di Piano
REDAZIONE Marzo 2024
ADOZIONE
APPROVAZIONE

RIFERIMENTO RELAZIONE:
Cap. 5.2.4 Il Biciplan

Il PUMS propone lo sviluppo di una rete di percorsi urbani ed extraurbani che permettano di ricucire la connessione tra il tessuto urbano con quello della campagna, pianifica una dotazione di servizi e una migliore informazione all'utente, indica i punti critici in cui prevedere forme di moderazione del traffico e garantire maggior sicurezza ai ciclisti.

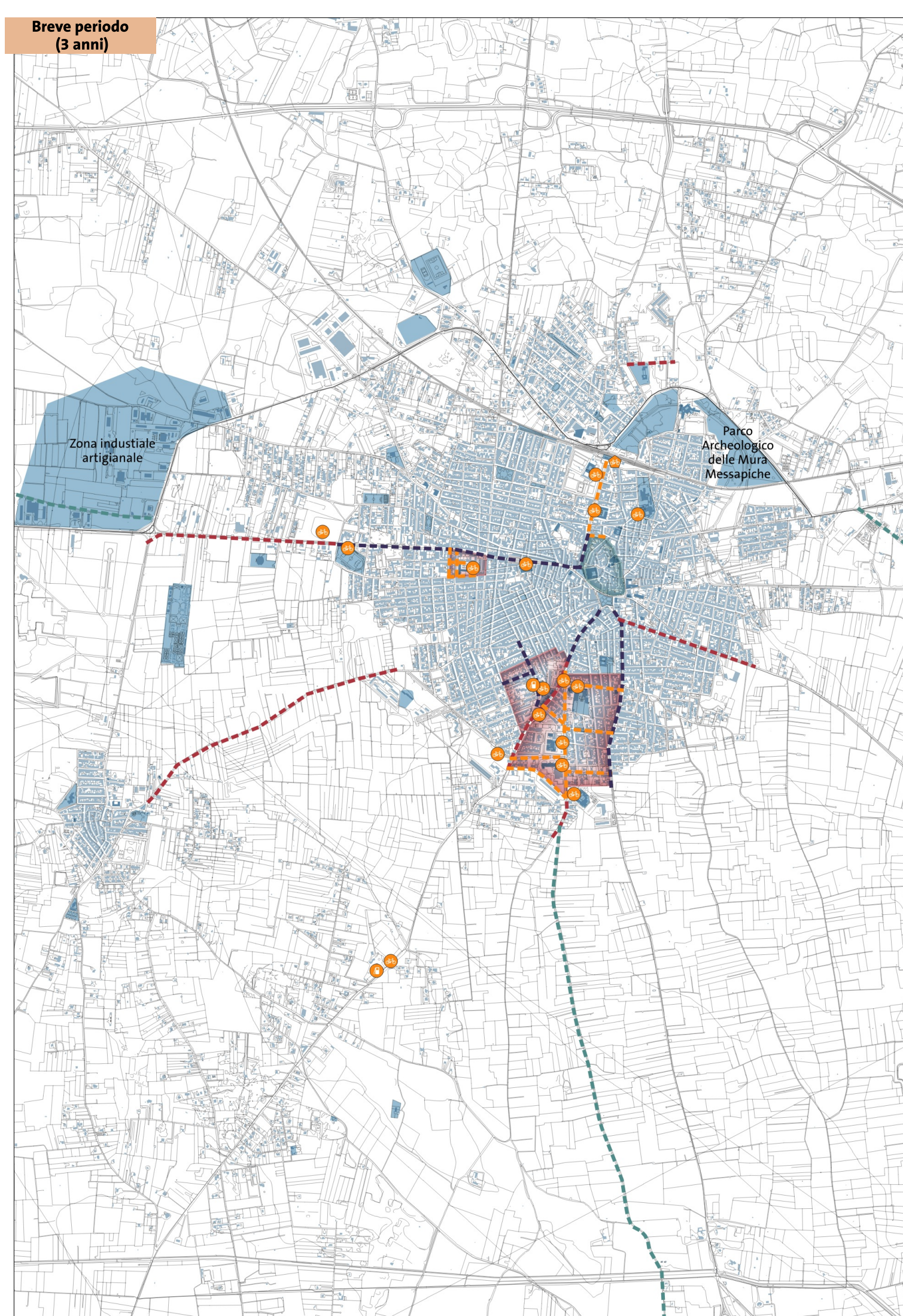
Sulla base delle caratteristiche delle sezioni stradali esistenti e delle altre strategie delineate dal Piano, il PUMS ipotizza per la rete delle soluzioni tipologiche, che sono tuttavia da intendersi come indicative e non esaustive. Le singole progettazioni, avendo dati di input di maggiore dettaglio, potranno meglio approfondire le soluzioni, anche modificando quanto previsto nel piano, tenendo tuttavia come focus principale la diffusione e la sicurezza della mobilità ciclistica.

Lungo la rete interna, dove le strade sono caratterizzate da sezioni molto strette e da un traffico veicolare non elevato e di accesso alle abitazioni, per garantire la continuità degli itinerari il PUMS utilizza maggiormente l'introduzione del limite di 30 km/h, che permette la compressa di veicoli e biciclette sulla carreggiata in condizioni di maggiore sicurezza.

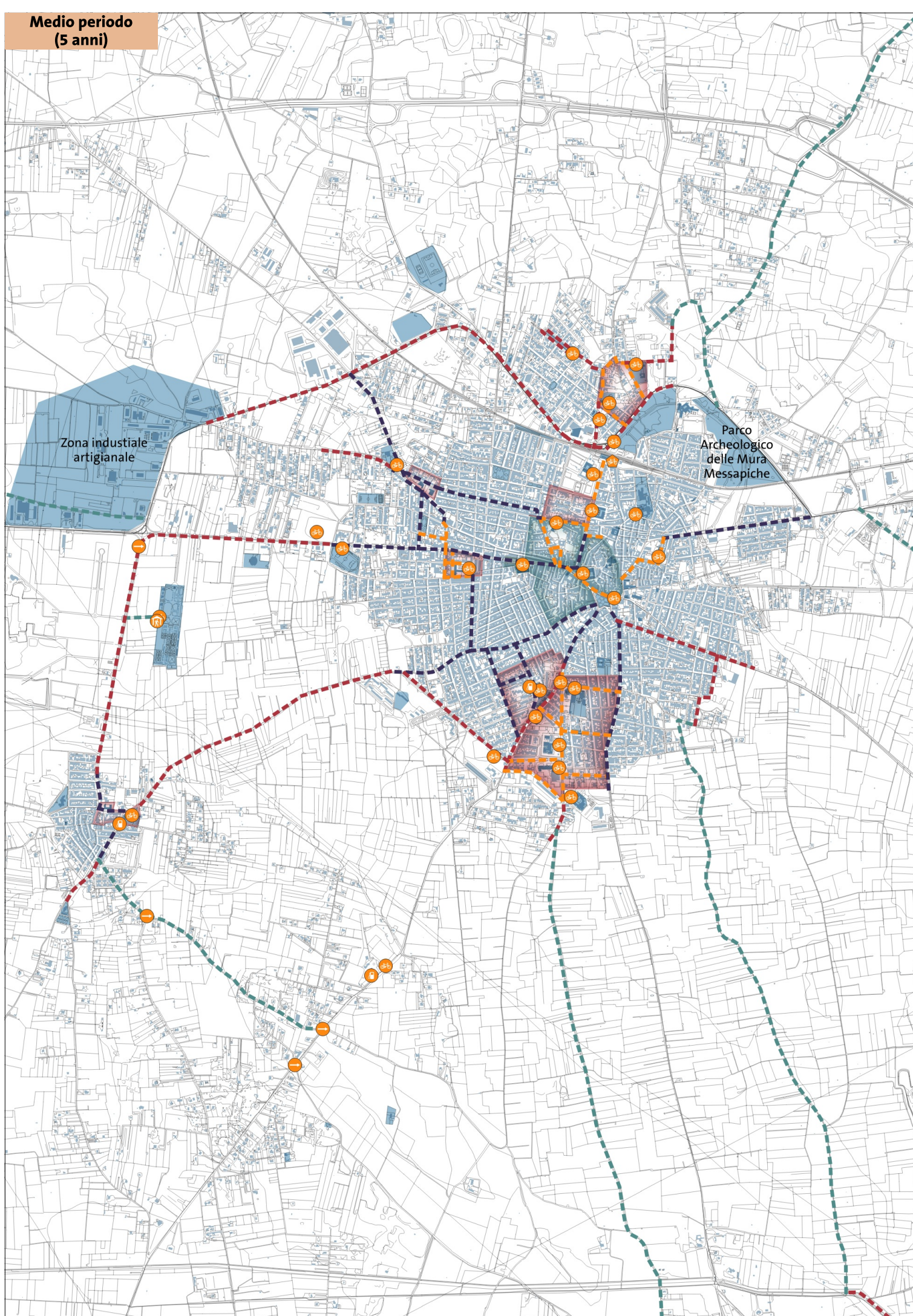
Nella zona extraurbana, laddove si riscontrano un maggior numero di incidenti con feriti o deceduti, quindi aumenta la gravità del danno, il piano sceglie piste in sede propria o al di fuori della carreggiata migliorando le condizioni attuali di percorrenza ciclistica.

Infine laddove lungo strade secondarie locali si riscontrano bassi valori di traffico veicolare si individuano degli itinerari cicloturistici promiscui con veicoli.

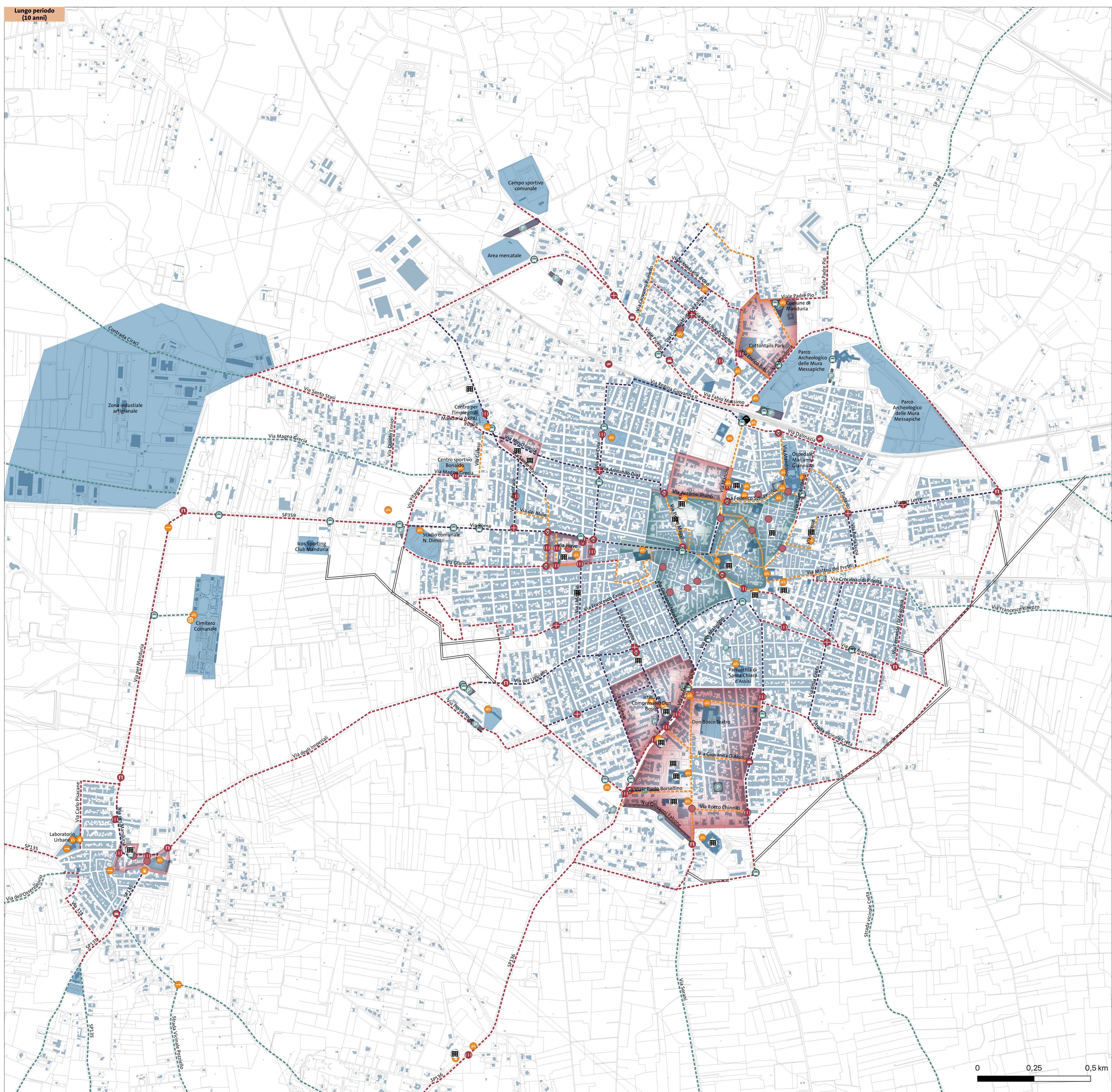
- Mobilità ciclistica**
- Interventi puntuali**
- ★ Velostazione
 - Ⓜ Aree di sosta
 - Ⓢ Ciclopiste
 - Ⓜ Segnaletica informativa
 - Ⓜ Stazioni per la ricarica elettrica
 - Ⓜ Passaggio ciclopedonale
- Rete ciclabile - tipologie**
- Itinerari in Zona 30
 - Piste in sede propria
 - Piste in sede separata
 - Itinerari cicloturistici
- Interventi sulla circolazione a vantaggio della mobilità dolce**
- Zone 30 rinforzate
 - Ztl
 - Ⓜ Attraversamenti rialzati
 - Ⓜ Pavimentazione della carreggiata
 - Ⓜ Gestione dell'intersezione
 - Ⓜ Porte urbane
 - Ⓜ Porte Zona 30
 - Ⓜ Interventi di moderazione della velocità
 - Ⓜ Eliminazione dei passaggi a livello
- Intermodalità**
- Ⓜ Fermate TPL
 - Ⓜ Aree di sosta
- Attrattori**
- Ⓜ Plessi scolastici
 - Altri attrattori



SCALA 1:25.000



SCALA 1:25.000



SCENARIO DI PUMS | SCALA 1:8.000

