

Note in risposta alle osservazioni presentate

1. Cavalcavia in via Ozieri via Ghilarza zona Polo Intermodale.

Il PUM prevede la realizzazione dell'attraversamento ferroviario (vedi pag. 24 par. 5.1.2) individuando, anche al fine di contenere i disagi per la mobilità pedonale e ciclistica, la tipologia del sottopasso. L'intervento previsto nel PUM fa parte della pianificazione/programmazione avviata dall'Amministrazione precedentemente alla stesura del Piano. Gli accordi tra l'Amministrazione e RFI prevedevano la realizzazione dell'attraversamento con costi a carico di RFI.

La realizzazione dell'attraversamento contribuisce a migliorare l'accessibilità al nuovo Centro Intermodale (in particolare dalla direttrice Sud) e la sicurezza stradale (eliminazione passaggio a livello).

In fase di pianificazione strategica, quale è quella del PUM, sarebbe più opportuno parlare di attraversamento in sottopasso o sovrappasso e lasciare l'individuazione della tipologia di attraversamento allo studio di fattibilità. Si propone pertanto la modifica del PUM in questo senso.

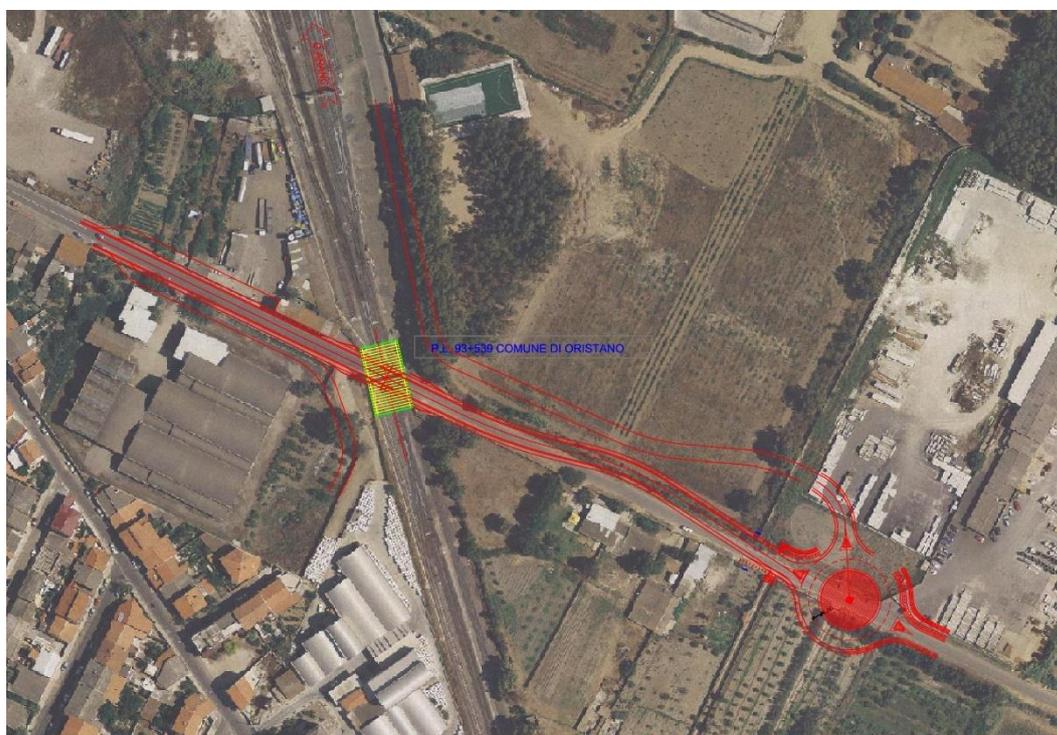


Figura 1 – Proposta (bozza) RFI attraversamento ferroviario via Ozieri

2. Rotonda piazza Pintus (foro Boario) incrocio via Sardegna via Ricovero via Marconi

La circolazione del nodo a rotatoria in luogo dell'attuale intersezione semaforizzata, da una parte consente di fluidificare il traffico, di ridurre la congestione e di aumentare la sicurezza stradale ma dall'altra riduce lo spazio destinato alla mobilità pedonale, in quanto la sua realizzazione comporta il sacrificio di parte della piazza Pintus.

Pertanto l'ufficio di Piano, nonostante abbia definito una prima bozza del layout del nodo con la circolazione a rotatoria, ritiene sia più opportuno rinviare alle fasi progettuali la verifica di fattibilità dell'intervento.

Si propone di inserire nel paragrafo 5.1.6 "Regolamentazione dei nodi di traffico" della relazione tecnica degli interventi di PUM un periodo che rimandi a successivi approfondimenti la definizione del regime di circolazione del nodo.

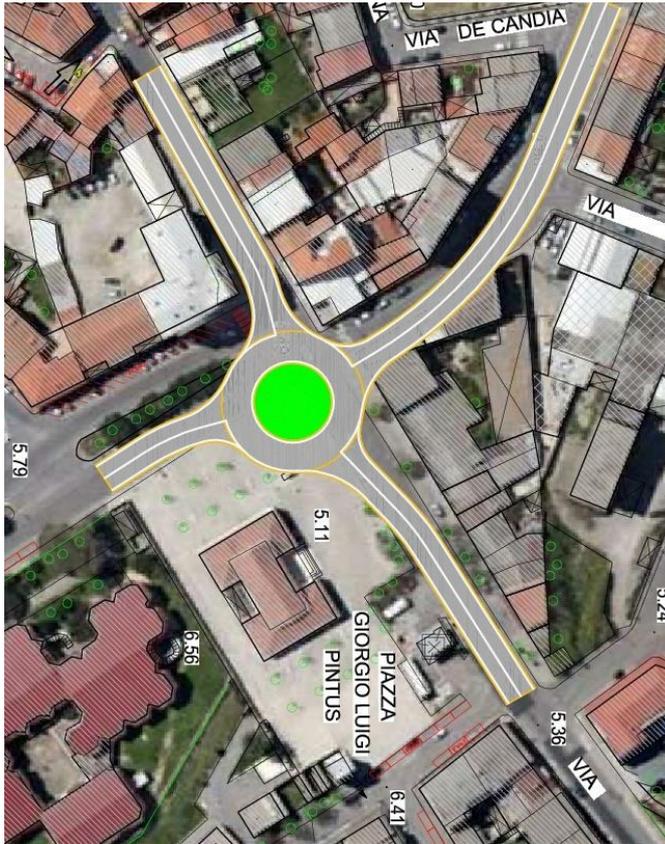


Figura 2 - Fotosimulazione inserimento rotatoria piazza Pintus

3. Rotonda ingresso Fenusu incrocio Via Marroccu Via Cherchi

L'intersezione ricade nell'area soggetta ai lavori di realizzazione della viabilità d'accesso al Centro Intermodale, il cui finanziamento è di complessivi 500.000 euro (400.000 a carico della Regione e 100.000 del Comune). L'intervento prevedeva la realizzazione di una rotatoria in via Marroccu all'altezza di via Tore Carta e la realizzazione di un breve collegamento stradale tra la rotatoria stessa e via Baracca.

L'intervento è stato recepito nel PUM tra gli interventi infrastrutturali già definiti e finanziati (vedi pag. 21 par. 5.1).

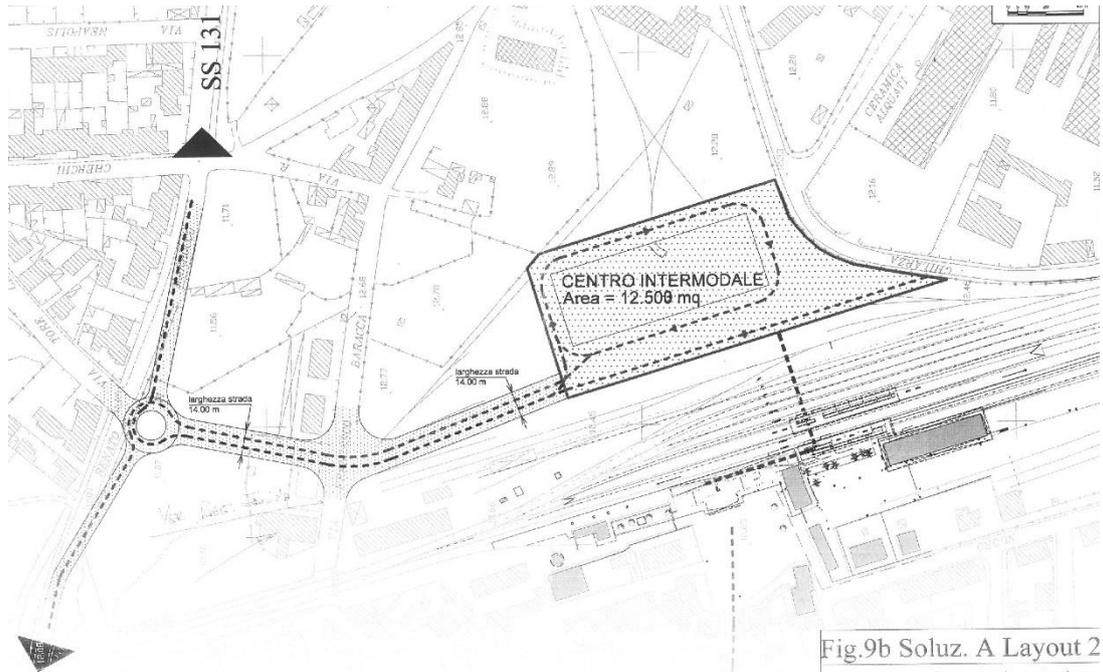


Figura 3 - Ipotesi viabilità d'accesso Centro Intermodale

4. Migliorare rotonda LIDL

Le rigeometrizzazioni dei nodi di traffico sono coerenti con gli obiettivi e le strategie del PUM e pertanto il miglioramento dell'intersezione in oggetto potrà essere inserito tra gli interventi previsti nel PUM. La valutazione dell'intervento e la definizione finale della configurazione dell'intersezione dovranno avvalersi della progettazione specifica.

5. Rimedio, valutare ZTL nella zona Casa di Cura e via Sanna

L'area è stata recentemente oggetto di un piano di riassetto della circolazione e della sosta che ha consentito di rendere la circolazione più fluida e sicura e la sosta meglio organizzata.

Allo stato attuale, per la presenza dell'Istituto di cura, permangono le condizioni di congestione della sosta segnalate nel PUM. Tali criticità potranno essere moderate con l'attuazione degli interventi previsti nel PUM (vedi pag. 41 par. 5.1.7), ossia con la realizzazione del parcheggio pubblico in via Sanna (circa 60 posti auto) e la contemporanea adozione di provvedimenti tesi a trasferire la sosta dalla strada al nuovo parcheggio.

Per quanto riguarda l'istituzione della ZTL¹, si ritiene non sia possibile né utile. Infatti, il Codice della Strada prevede che le ZTL possano essere istituite per accertate e motivate esigenze di prevenzione degli inquinamenti e di tutela del patrimonio artistico, ambientale e naturale, esigenze allo stato attuale non emerse. Inoltre, una ZTL limiterebbe l'accessibilità all'Istituto di cura, servizio essenziale di livello extra provinciale, causando gravi disagi ai pazienti e ai visitatori, persone spesso anziane e/o con limitate capacità deambulatorie.

6. Ridurre i sensi unici nel quartiere delle regioni

La realizzazione dei sensi unici di marcia prevista nel PUM è stata sostanzialmente indirizzata all'incremento della sicurezza stradale, in particolare in corrispondenza delle intersezioni (in una intersezione a quattro bracci con strade a doppio senso ci sono quattro punti di intersezione tra le correnti veicolari mentre ce n'è solo uno con le strade a senso unico), alla creazione di franchi

¹ Area in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli.

lateralali in cui possa svilupparsi in condizioni di comfort e sicurezza la mobilità ciclistica e alla realizzazione della pista ciclabile nel caso di via Campania.

La realizzazione dei sensi unici, di contro, comporterà un modesto incremento degli itinerari veicolari con conseguente discomfort a carico degli “automobilisti”.

Il PUM, coerentemente con gli obiettivi delineati, all’accessibilità veicolare privilegia la sicurezza stradale e la mobilità ciclistica.

Sono adottabili ovviamente anche soluzioni intermedie (con meno vantaggio per la sicurezza stradale e la mobilità ciclistica ma anche meno impattanti sulla circolazione veicolare), più aderenti all’attuale schema di circolazione (ad esempio realizzando il senso unico solo nelle vie Campania e Umbria). Si può, inoltre, immaginare la realizzazione dei sensi unici per step, negli anni, ad esempio a partire dalle vie Campania e Umbria.

7. Rivedere viabilità nella zona Via Carpaccio, V.le Repubblica, Via Cavour. Si potrebbe invertire il senso di marcia tra via XX Settembre e via Cavour e di riflesso Via Donatello

Allo stato attuale nel comparto non si registrano problemi di congestione della circolazione o di sicurezza da giustificare un esteso riesame del regime di circolazione.

Per quanto riguarda l’inversione dei sensi di marcia di via XX Settembre, via Cavour e via Donatello, non si comprendono i vantaggi che ne deriverebbero. Di contro la loro attuazione potrebbe causare un peggioramento del deflusso e della sicurezza (intersezione tra via Cagliari e via Cavour) e dell’accessibilità (parcheggio della Conad e via Donatello). Peraltro, un eventuale inversione di marcia delle vie XX Settembre e Cavour, nei soli tratti ad est della via Diaz, causerebbe inevitabilmente un incremento di traffico (di scambio) nella via Diaz nel tratto compreso tra le due strade stesse (fronte Conad), dove il deflusso già allo stato attuale risulta spesso rallentato e interrotto.

8. Via Mattei uscita V.le Repubblica si può valutare un percorso meno tortuoso

Intervento previsto nel PUM.

Nell’ambito degli interventi orientati alla semplificazione dello schema di circolazione, il PUM prevede l’inversione del senso unico di marcia delle vie Bruno Bozzi e Il Giugno 1946 (vedi relazione tecnica pag. 35 par. 5.1.5 e Tav. 02 “Schema della circolazione veicolare (scenario di breve periodo)”, intervento n. 15), realizzando la continuità di marcia rispettivamente con le vie Fosse Ardeatine e XXV Luglio 1943.

Poiché con l’assunzione di tali misure le velocità dei veicoli potrebbero risultare incrementate, nelle strade oggetto d’intervento si dovrà provvedere al monitoraggio dei livelli di sicurezza e, qualora non risultassero soddisfacenti, all’individuazione delle necessarie misure correttive.

9. Valutare senso unico in via Michele Pira altezza via Cagliari

La misura, soprattutto se accompagnata con la realizzazione dei lavori di allargamento dei marciapiedi, è orientata all’incremento della sicurezza stradale, e in particolare dei pedoni, e pertanto risulta coerente con gli indirizzi del PUM.

In prima analisi si può ipotizzare la realizzazione del senso unico nel solo tratto iniziale di via Pira, ossia quello compreso tra via Corelli o via Consolini e via Cagliari, con senso di marcia verso via Cagliari, successivi approfondimenti dovranno definire il tratto di via Pira da assoggettare alla misura e il verso di percorrenza.

10. Via Spano inversione del senso unico

Non si comprendono i vantaggi della misura.

Lo schema disegnato nel PUM prevede un regime “circolatorio” antiorario tra le vie Cairoli, Campanelli e Spano, al fine di migliorare la sicurezza stradale, soprattutto alle intersezioni, dove

vengono privilegiate le manovre di confluenza tra le correnti veicolari (svolte in destra) e limitate quelle di intersezione (svolte in sinistra).

11. Valutare un riposizionamento della cartellonistica che ostruisce la visibilità

Sebbene il corretto posizionamento della cartellonistica stradale abbia notevole rilevanza per la sicurezza stradale, una sua valutazione puntuale esula dalle competenze del PUM.

Al Comando di polizia locale potranno comunque essere segnalati gli elementi che dovessero limitare la visibilità dei guidatori.

12. Individuare stalli di carico e scarico merci nel centro storico

Esistono numerosi stalli di carico e scarico merci a servizio del Centro Storico. Eventuali ulteriori necessità non soddisfatte potranno essere segnalate all'ufficio di Piano.