



Progettazione e pianificazione Sistemi di trasporto

**Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
(PUMS)
del Comune di
QUARTU SANT'ELENA**



PERCORSO PARTECIPATO

***Ing. Domenico Romaniello, SISPLAN
Ing. Benedetta Bonanno, SISPLAN***

Quartu Sant'Elena, 08/02/2023





Richiamo agli obiettivi
generali del PUMS di
Quartu Sant'Elena
e
Quadro di riferimento

Gli obiettivi del PUMS

- il **miglioramento dell'accessibilità** delle dotazioni di beni comuni a livello urbano e a livello locale, con particolare riferimento alla accessibilità per pedoni e ciclisti
- definire una serie di politiche, strategie ed azioni finalizzate a favorire la **mobilità delle persone e delle merci** in senso sostenibile, migliorare l'accessibilità, la vivibilità dello spazio pubblico e la qualità della vita nell'ambito comunale complessivo, tenendo conto delle interrelazioni con la pianificazione della mobilità in atto nella Città Metropolitana;
- identificare la nuova utenza acquisibile dal **servizio pubblico su gomma** caratterizzato da livelli di servizio più elevati (corse, comunicazione, informazione, nuove modalità di offerta), la sua sostenibilità economica, il suo impatto sul miglioramento ambientale e della accessibilità;
- definire **percorsi ciclabili**, sia urbani che interurbani, che mettano in relazione i centri urbani fra di loro e con i poli turistici e i vari poli di attrazione, nonché le fermate principali del TPL (Trasporto Pubblico Locale), valutandone i costi di massima e l'impatto sulla mobilità;
- proporre **infrastrutture e servizi per l'utilizzo in forme innovative dell'auto e delle bici** (car pooling, car sharing, stazioni di ricarica delle auto elettriche, stazioni di bike sharing);
- delineare le **strategie comunicative** per “vendere” bene il prodotto “mobilità sostenibile” da parte degli EELL e degli operatori turistici.

Quadro programmatico del PUMS



3	QUADRO NORMATIVO E PROGRAMMATICO	20
3.1	Linee guida europee e nazionali	20
3.2	Quadro normativo e programmatico sovracomunale	23
3.2.1	Piano Regionale dei Trasporti	23
3.2.1.1	Le linee guida della strategia nel Settore Viario	24
3.2.1.2	Le linee guida della strategia nel Settore Ferroviario	25
3.2.1.3	Le linee guida della strategia nel settore TPL	25
3.2.1.4	L'area metropolitana di Cagliari	26
3.2.2	Integrazioni e revisioni al Piano del 2008 con atti successivi	27
3.2.2.1	Delibera Giunta Regionale RAS N.60/27 del 11/12/2018	27
3.2.2.2	Delibera Giunta Regionale RAS N.7/62 del 12/02/2019	28
3.2.2.3	Delibera Giunta Regionale RAS N.38/23 del 26/09/2019	29
3.2.2.4	Delibera Giunta Regionale RAS N.38/21 del 26/09/2019	29
3.2.3	L'aggiornamento del Piano Regionale dei Trasporti in corso	30
3.2.4	Il Piano della rete ciclabile Regionale	31
3.2.5	PUMS della Città Metropolitana di Cagliari	33
3.2.5.1	Il Documento Strategico Preliminare	33
3.2.5.2	Linee di indirizzo PUMS della Città Metropolitana di Cagliari	38
3.3	Piano Strategico intercomunale	41
3.4	Quadro normativo e programmatico comunale	46
3.4.1	Piano Urbanistico Comunale	46
3.4.2	Piano Strategico Comunale	48



Richiamo alle quattro
macrofasi del progetto
e stato dei lavori

Le 4 macro fasi del progetto

Fase A - Analisi Preliminare

La prima parte del lavoro, **Fase A**, è stata finalizzata alla acquisizione dei dati sulla articolazione demo-socio-economica del territorio e degli strumenti urbanistici vigenti e previsti, alla analisi di tali dati e documenti al fine di definire un quadro generale di riferimento per lo sviluppo progettuale successivo sulla mobilità, e di individuare le principali criticità esistenti nella attuale organizzazione della mobilità.

Fase B - Valutazione della situazione attuale

La successiva **Fase B** è stata prevalentemente di tipo conoscitivo e finalizzata alla descrizione delle caratteristiche del territorio, della mobilità, del funzionamento dei sistemi di trasporto, degli obiettivi ed alla loro condivisione con il Responsabile del Procedimento, l'Amministrazione, e, attraverso la progettazione concertata e la pianificazione partecipata, con gli stakeholders.

L'insieme dei dati del quadro conoscitivo è stato utilizzato come punto di partenza per la predisposizione e valutazione dello “**stato di fatto**”, o “**scenario zero**” e la modellizzazione degli scenari di riferimento.

Le 4 macro fasi del progetto

Fase C - Scenari di progetto

Durante la **Fase C**, si procederà alla definizione compiuta degli interventi di piano, al loro sviluppo progettuale, alla costruzione degli strumenti di valutazione attraverso i quali si procederà a selezionare tra le possibili azioni ed i possibili interventi, quelli da includere nel Piano. La valutazione si fonderà sull'esame dei profili di fattibilità e sostenibilità tecnico-ambientale, economico-gestionale e legale-amministrativo-istituzionale. In questa fase, gli interventi e le azioni identificate verranno ordinate secondo logiche di priorità, anche alla luce delle risorse disponibili e potenzialmente attivabili. Si procederà infine alla definizione progettuale degli interventi.

La Fase C si concluderà con la redazione della Relazione Tecnica del PUMS, pervenendo all'individuazione delle Linee d'Azione, dei Programmi Operativi e delle Norme di Attuazione.

Fase D - Supporto all'Amministrazione

Nella **Fase D**, durante l'iter di approvazione del PUMS, verrà redatta la stesura delle controdeduzioni a seguito della diffusione del Piano, assicurando la partecipazione ad incontri istituzionali.

Il programma dei lavori



CRONOPROGRAMMA PUMS QUARTU SANT'ELENA																									
		2022												2023								2024			
		M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	M12	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	M12	M1	M2	M3
Avvio del Piano		30	60	90	120	150	180	210	240	270	300	330	360	390	420	450	480	510	540	570	600	630	660	690	720
Fase 1.1: analisi preliminare																									
Elaborazione del Piano metodologico e del Cronoprogramma di dettaglio		■																							
Individuazione stakeholders		■	■																						
Rilievi del traffico e della sosta nel periodo scolastico			■	■	■	■	■	■	■	■															
F	Definizione piattaforma web del PUMS		■	■	■	■	■	■	■	■															
A	Incontro di comunicazione di inizio attività				■	■																			
S	Incontro analisi prime criticità di rilievo							■	■																
E	Raccolta documentale e dati di rilievo		■	■	■	■	■	■	■	■															
Fase 1.2: costruzione del quadro conoscitivo																									
1	Rilievi ed indagini nel periodo estivo				■	■																			
Costruzione piattaforma dedicata PUMS								■	■	■															
Redazione relazione di quadro conoscitivo						■	■	■	■	■															
Modello di traffico dello scenario attuale e di riferimento					■	■	■	■	■	■															
Incontro partecipato di presentazione della Fase 1											■	■													
Fase 2.1: definizione obiettivi e strategie PUMS e definizione biciplan																									
Definizione obiettivi e strategie PUMS											■	■	■												
Definizione obiettivi e strategie biciplan											■	■	■												
Piano di azione PUMS																			■	■	■				
F	Modello scenari di piano del PUMS													■	■	■									
A	Incontro percorso partecipato PUMS													■	■	■									
S	Fase 2.2: costruzione degli scenari di piano																								
E	Definizione degli scenari di piano													■	■	■									
2	Stesura provvisoria PUMS													■	■	■	■	■							
Redazione biciplan														■	■	■	■	■							
Incontro percorso partecipato: presentazione fase 2 e biciplan																			■						
Verifica di assoggettabilità e VAS																									
Processo partecipativo					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Fase 3: stesura finale ed approvazione del piano																									
F	Stesura finale del PUMS																								
A	Definizione piano di monitoraggio PUMS																		■	■	■				
S	Adeguamento post commenti dell'amministrazione																							■	
E	Presentazione definitiva e approvazione																								■

- Attività consulente
- Attività amministrazione
- Attività mista

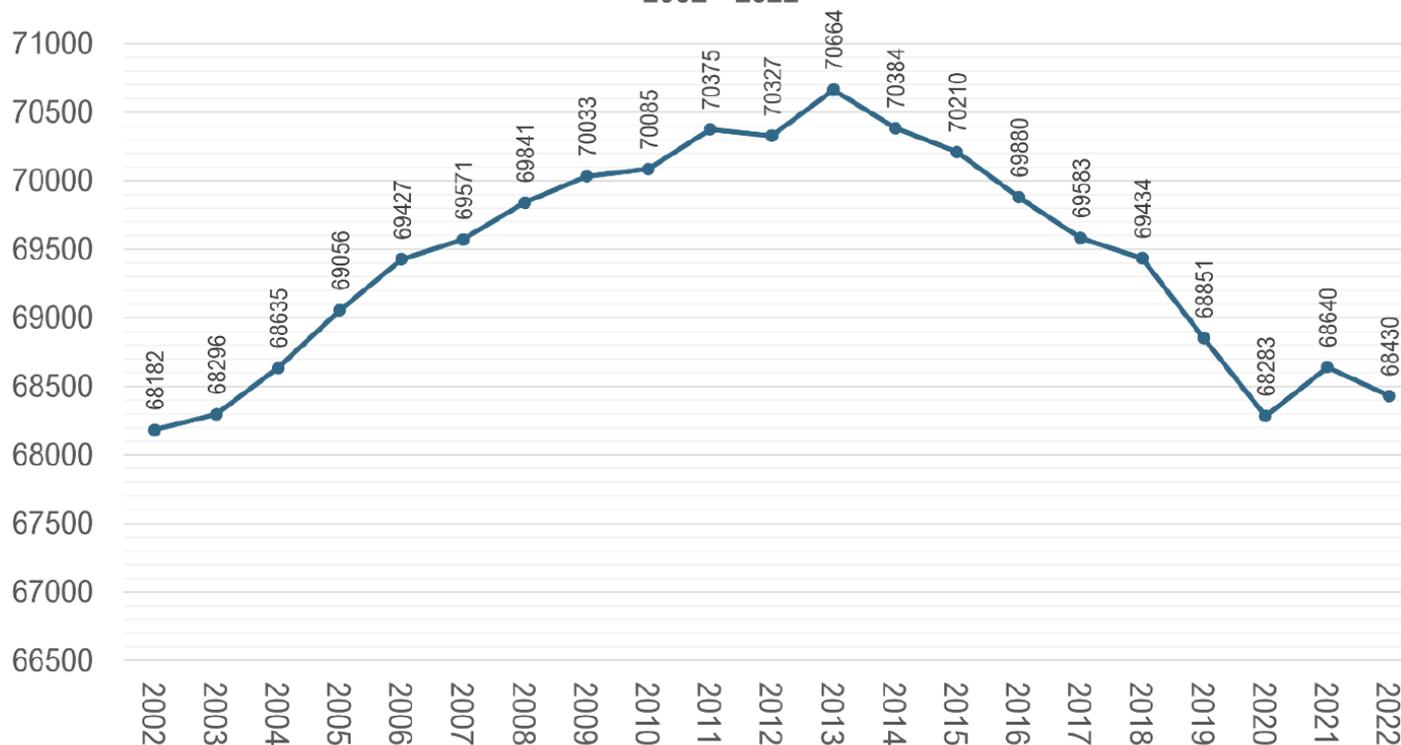


Il quadro conoscitivo

Situazione demografica

L'andamento demografico della popolazione residente all'interno del territorio comunale di Quartu Sant'Elena è stato analizzato a partire dai dati diffusi dall'ISTAT nel decennio dal 2002 al 2022

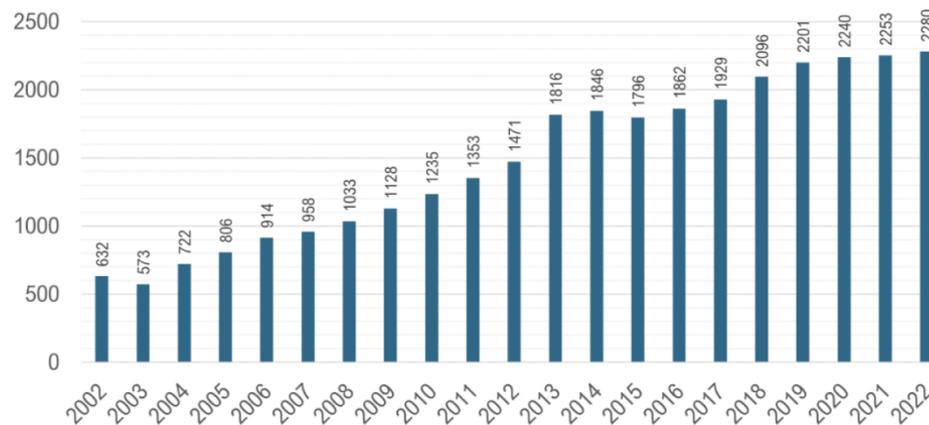
**ANDAMENTO POPOLAZIONE RESIDENTE A QUARTU SANT'ELENA
2002 - 2022**



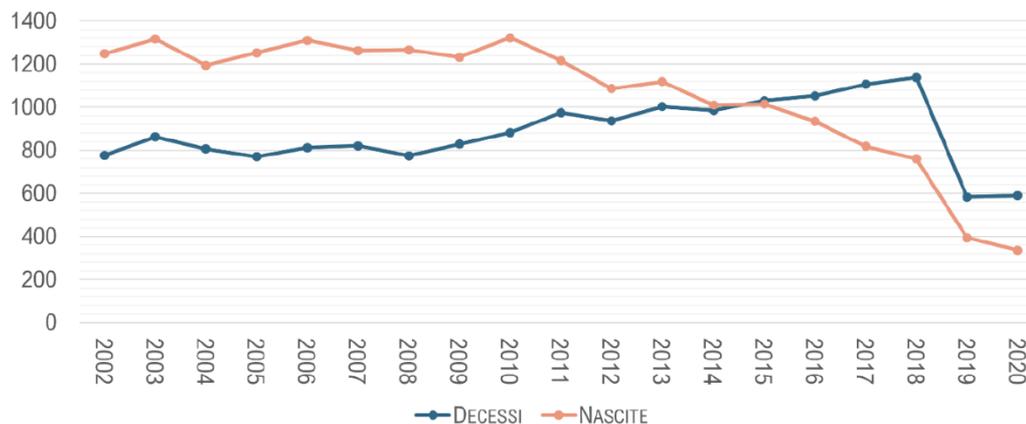
Situazione demografica

L'andamento demografico della popolazione residente all'interno del territorio comunale di Quartu Sant'Elena è stato analizzato a partire dai dati diffusi dall'ISTAT nel decennio dal 2002 al 2022

POPOLAZIONE STRANIERA RESIDENTE IN QUARTU SANT'ELENA



**SALDO NATURALE DELLA POPOLAZIONE RESIDENTE IN QUARTU SANT'ELENA
2002 - 2020**



Attività e addetti nel territorio di Quartu Sant'Elena

% ADDETTI ALLE UNITÀ LOCALI ATTIVE PER CLASSE DIMENSIONALE A QUARTU
ANNO 2020

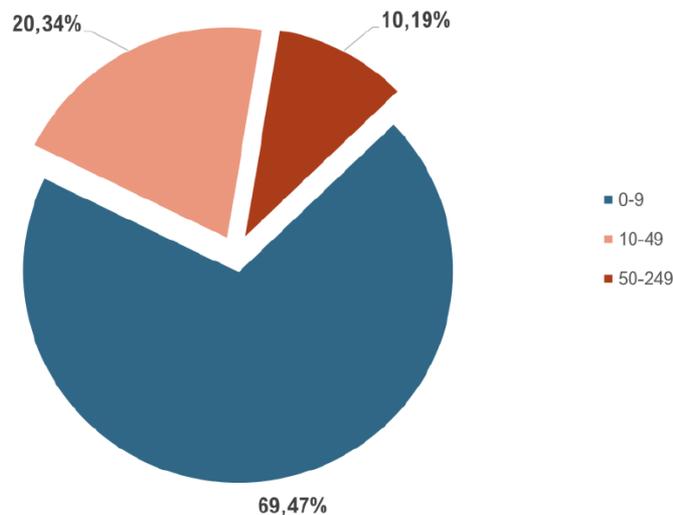
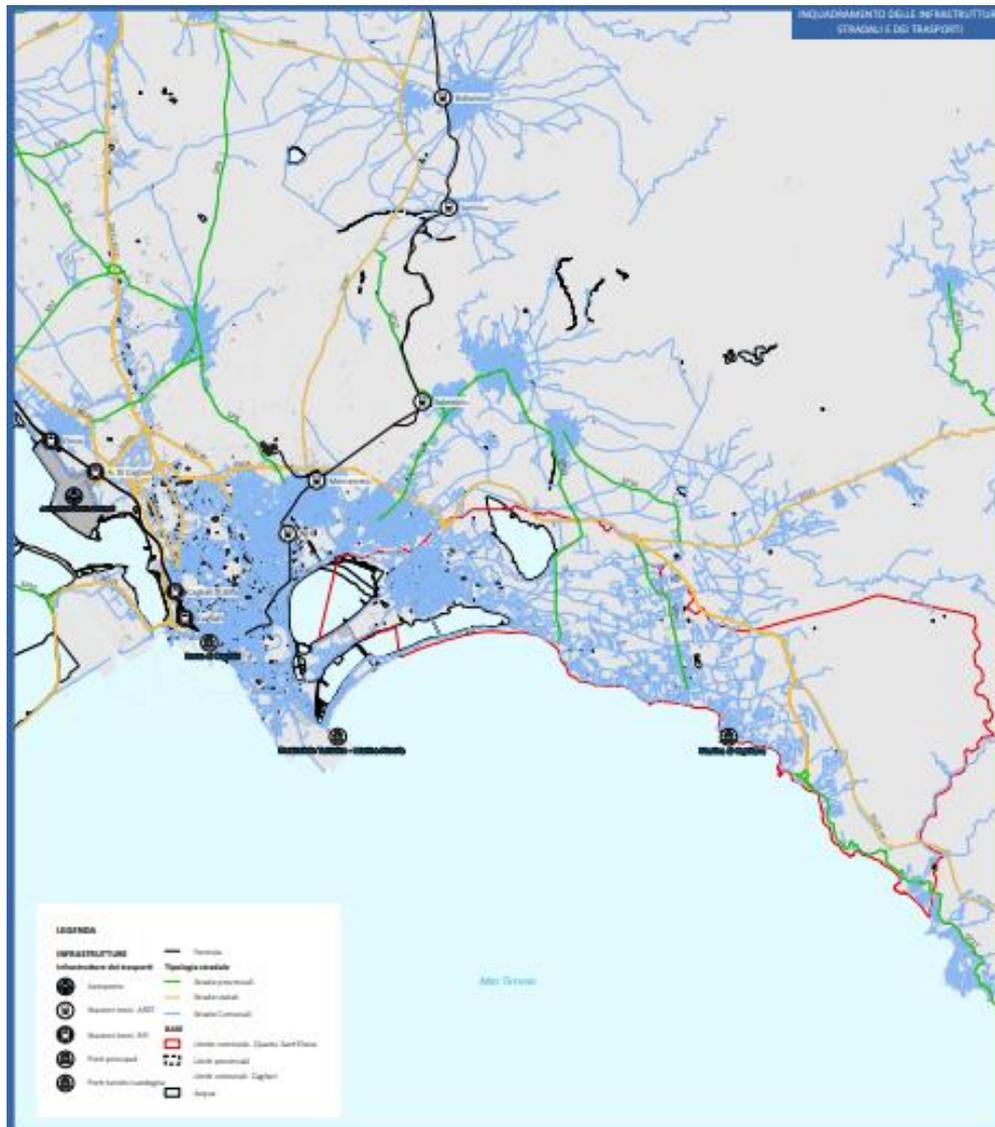


Figure 3.4.2.4 - Ripartizione % addetti alle unità locali attive del territorio di Quartu Sant'Elena, anno 2020

Le 4135 unità locali attive che si concentrano all'interno del territorio di Quartu Sant'Elena si concentrano nei settori seguenti (inquadri per codice Ateco 2007):

- sanità ed assistenza sociale (9%): impiegano circa l'11% degli addetti totali;
- attività dei servizi di alloggio e ristorazione (6%): impiegano circa il 12% degli addetti totali;
- costruzioni (12%): impiegano circa il 14% degli addetti totali;
- attività professionali, scientifiche e tecniche (15%): che tuttavia, impiegano l'8% degli addetti totali;
- commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli (30%): impiegano il 29% degli addetti totali.

La rete stradale



Quali sono le infrastrutture che raggiungono Quartu?

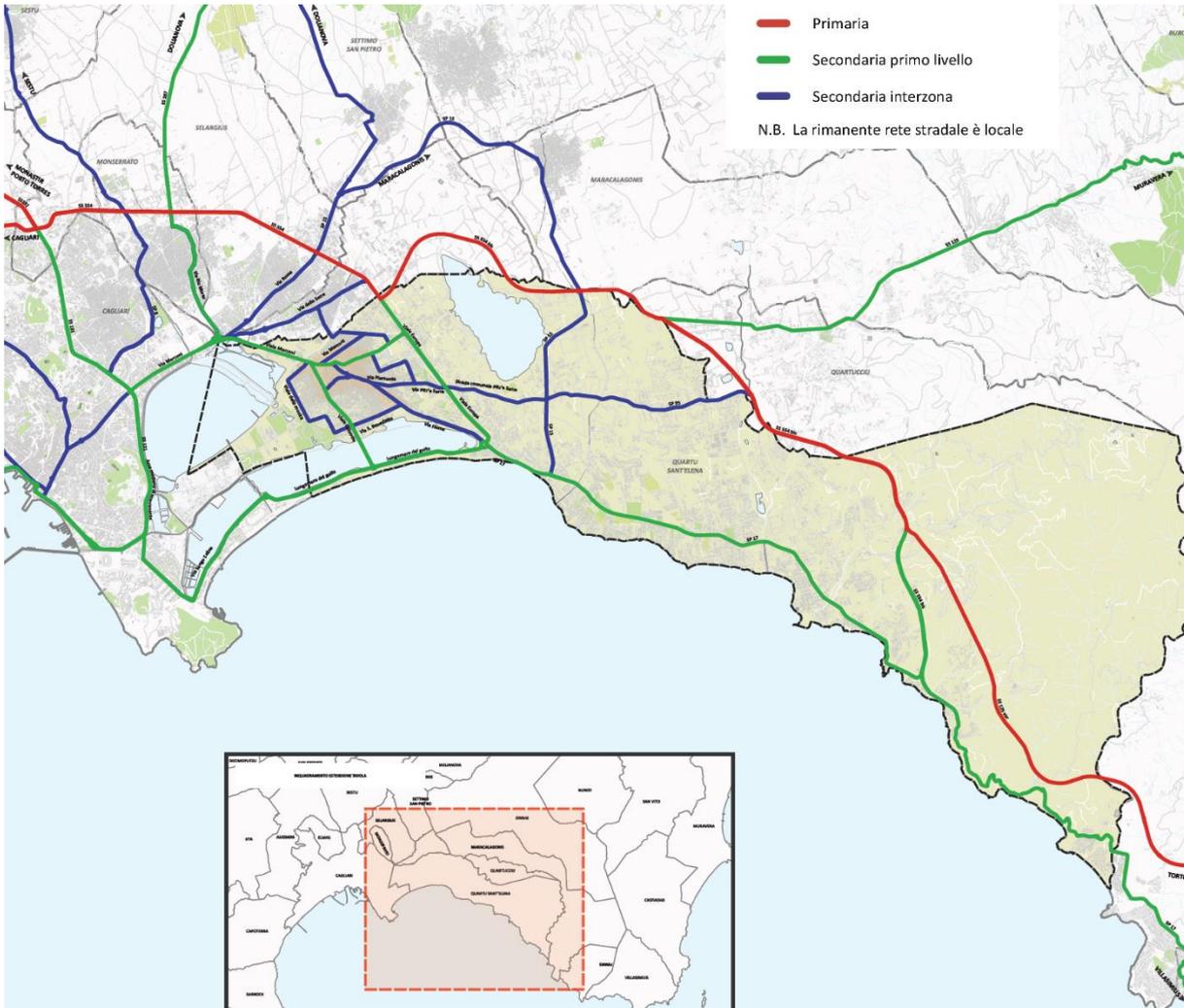
Definizione della classificazione viaria



Quali sono le infrastrutture viarie che attraversano Quartu?

Sono stati definiti 4 livelli gerarchici:

- ✓ **strade primarie:** strade a lunga percorrenza che connettono i centri urbani più importanti e sono storicamente presenti sul territorio e con una buona geometria delle intersezioni;
- ✓ **strade secondarie di primo livello** strade anch'esse a lunga percorrenza ma che connettono Quartu con i paesi limitrofi o che servono da smistamento delle strade di penetrazione alla città
- ✓ **strade secondarie interzonali** strade a percorrenza media o breve, che mettono in connessione due strade di gerarchia superiore
- ✓ **strade di quartiere o locali** la rimanente viabilità.



Rete del trasporto pubblico locale



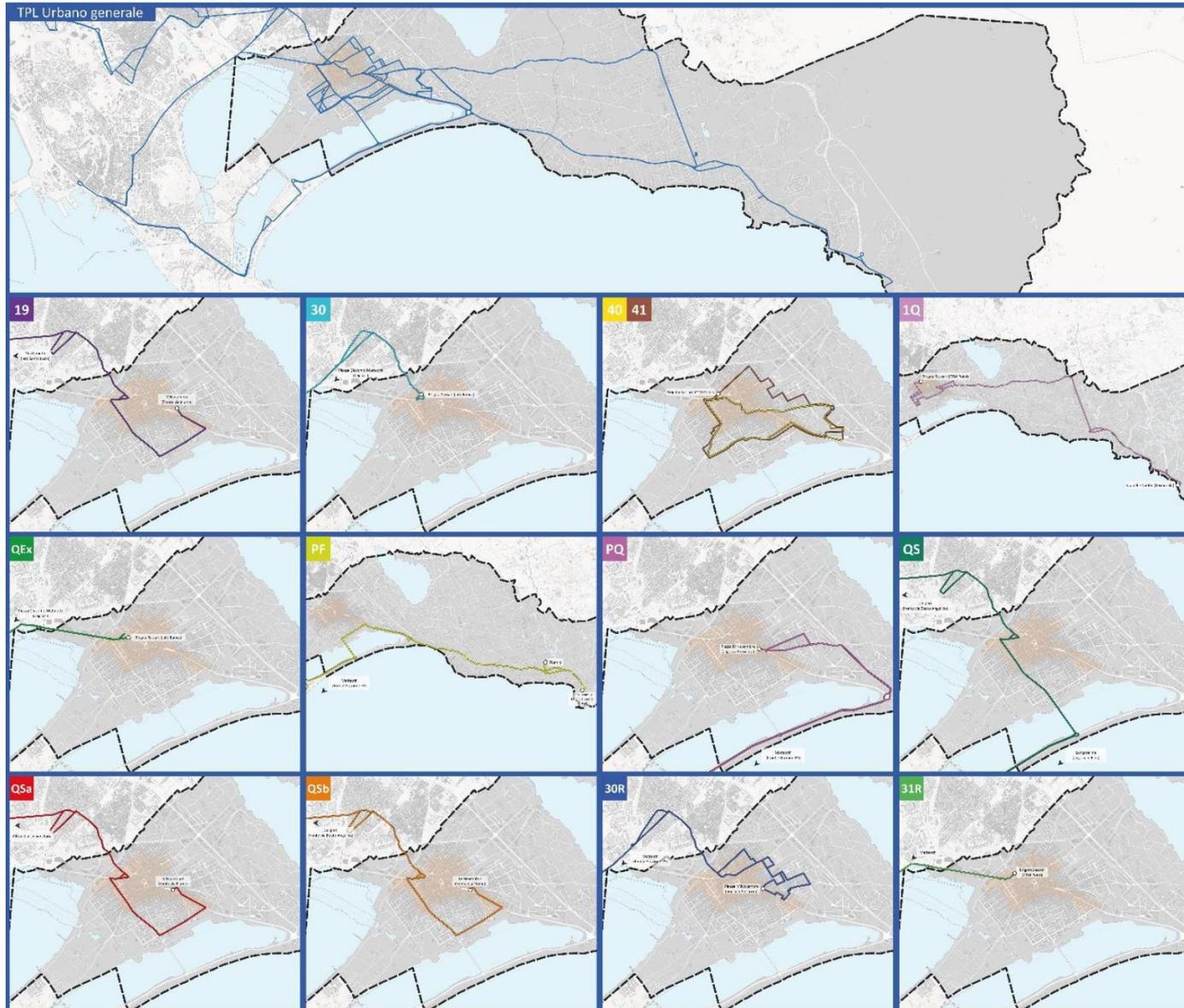
I collegamenti del TPL tra Quartu Sant'Elena e Cagliari sono garantiti principalmente dal trasporto su gomma urbano ed extraurbano.

Il **trasporto pubblico extraurbano** è gestito dalle seguenti aziende:

- **ARST**
- **Autolinee del Golfo**
- **Dedoni Sardinia**
- **Murgia Autolinee**

Il **trasporto pubblico urbano** su gomma è gestito dalla Società **CTM S.p.A.**

Rete del trasporto pubblico locale - percorsi urbani



Linea metropolitana di Cagliari:

L'attuale linea ed il possibile collegamento con Quartu

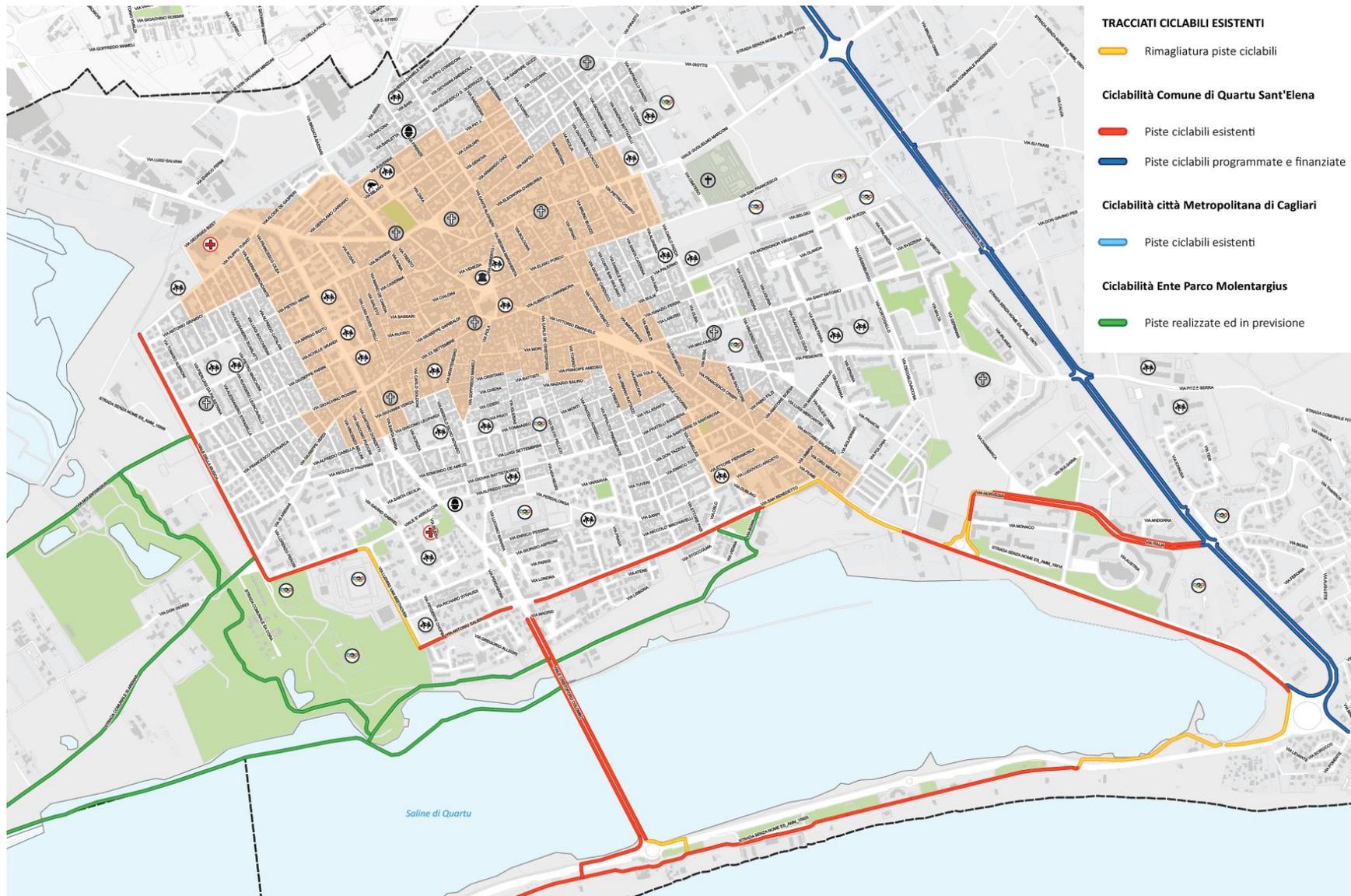
Sono in fase di progettazione alcuni interventi di ampliamento della linea metropolitana, in particolare: la *Metropolitana leggera di Cagliari linea per Quartu*.

Attualmente è in corso la progettazione preliminare di tale linea, sebbene il finanziamento sia stato trasferito su altri collegamenti.

È in fase di verifica lo sviluppo che potrà avere il tracciato.



La mobilità dolce - La rete ciclabile



La mobilità dolce - Le Aree pedonali

Le aree pedonali all'interno del territorio comunale di Quartu consistono essenzialmente solo nello spazio di **Piazza Santa Maria**, in corrispondenza dell'incrocio tra Via Garibaldi e Viale Colombo che ha una superficie di circa 500 mq. Nelle aree pedonali è consentita la circolazione dei veicoli a servizio delle persone con disabilità, muniti di apposito contrassegno, al solo fine di raggiungere la propria residenza o domicilio.

L'area di Piazza Santa Maria non si integra all'interno di un sistema di mobilità pedonale di livello comunale e risulta un'area distaccata, senza particolari vantaggi dal punto di vista della mobilità dolce.

Compito del PUMS sarà anche quello di **armonizzare la rete delle aree pedonali e delle Zone a traffico limitato** per la migliore fruizione del centro da parte dell'utenza debole.



Si definiscono "zone a traffico limitato" (ZTL) le aree urbane nelle quali l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti o di veicoli. L'istituzione di zone a traffico limitato attraverso provvedimenti prevalentemente normativi va nella direzione:

- **di alleggerire la pressione del traffico veicolare** nelle aree urbane maggiormente esposte per loro conformazione a rischi di congestione ed inquinamenti, durante i periodi della giornata quando si verifica la maggiore affluenza verso gli attrattori di traffico (uffici, negozi, mercati, ecc.) obbligando l'utenza a reperire il luogo di sosta dell'autoveicolo all'esterno della ZTL;
- di una **riappropriazione, nelle zone centrali ed in quelle ad elevato pregio urbano, di maggiori spazi per la circolazione pedonale (e ciclabile)**, più ridotti nelle ZTL ma totali nelle aree pedonali (AP)

È importante evidenziare come interventi di questo genere, oltre ad agire sulla **sicurezza** dei luoghi urbani, consentono di ottenere un **miglioramento dell'intero sistema di qualità ambientale dello spazio pubblico** (strade, piazze, etc.) intervenendo sul riequilibrio funzionale dei luoghi residenziali che, oltre alla mobilità veicolare, pedonale e ciclabile, includono il commercio e l'interazione sociale.

Il “**Piano generale della sosta comunale**”, entrato in vigore nel 2017, mira a studiare le strutture dei parcheggi e l’azione della sosta nel territorio comunale.

Sono tre le aree che sono state oggetto di studio; tali zone rappresentano una prima macro categorizzazione del territorio:

1. **Centro storico**
2. **Centro urbano**
3. **Litorale**

Gli obiettivi del documento, in accordo con le “*Direttive ministeriali per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico*”, specificano la necessità di investire sul sistema della sosta in due direzioni:

- la realizzazione di aree di sosta dove **lasciare la propria autovettura e proseguire lo spostamento con un’altra modalità di trasporto** (parcheggi di interscambio);
- l’introduzione di **particolari sistemi di tariffazione** delle autovetture in determinate zone urbane, atte a disincentivare l’uso dell’automobile.

Il sistema della sosta

Le **Aree omogenee** del centro cittadino ed il **Piano di gestione della sosta a pagamento**.

Il sistema della sosta è attualmente definito da:

1. parcheggi LIBERI
2. parcheggi riservati ai TAXI
3. parcheggi a PAGAMENTO
4. parcheggi a DISCO ORARIO
5. parcheggi riservati al CARICO-SCARICO MERCI
6. parcheggi riservati alle PERSONE INVALIDE
7. parcheggi riservati ai RESIDENTI
8. parcheggi per MOTOVEICOLI e BICICLETTE

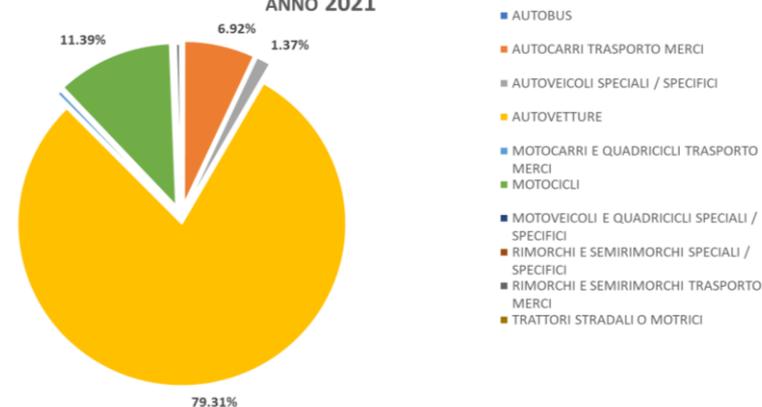


La domanda di mobilità

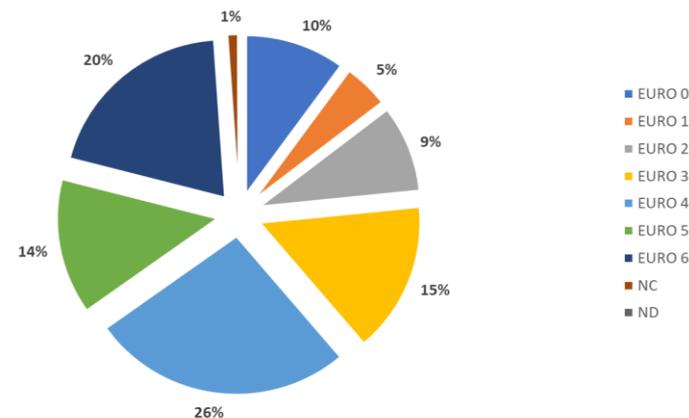
Sulla base della rilevazione ACI - ISTAT 2021, nel comune di Quartu Sant'Elena nel 2021 erano immatricolate **45.909 autovetture**, 6.441 motocicli, **3.937 autocarri per il trasporto merci** e 739 autoveicoli speciali/specifici. Il tasso di motorizzazione è di **681 auto/1000 residenti**.

Immatricolazioni ed emissioni

PARCO VEICOLARE DEL COMUNE DI QUARTU SANT'ELENA
ANNO 2021



CLASSE EMISSIONI EURO PARCO VEICOLARE QUARTU SANT'ELENA
ANNO 2021



PARCO VEICOLARE DEL COMUNE DI QUARTU SANT'ELENA -
ANNO 2021

TIPO DI VEICOLO	VALORE
Autobus	12
Autocarri trasporto merci	4.054
Autoveicoli speciali / specifici	803
Autovetture	46.467
Motocarri e quadricicli trasporto merci	218
Motocicli	6.675
Motoveicoli e quadricicli speciali / specifici	54
Rimorchi e semirimorchi speciali / specifici	51
Rimorchi e semirimorchi trasporto merci	191
Trattori stradali o motrici	63
Totale	58.588

Gli spostamenti all'interno del Comune

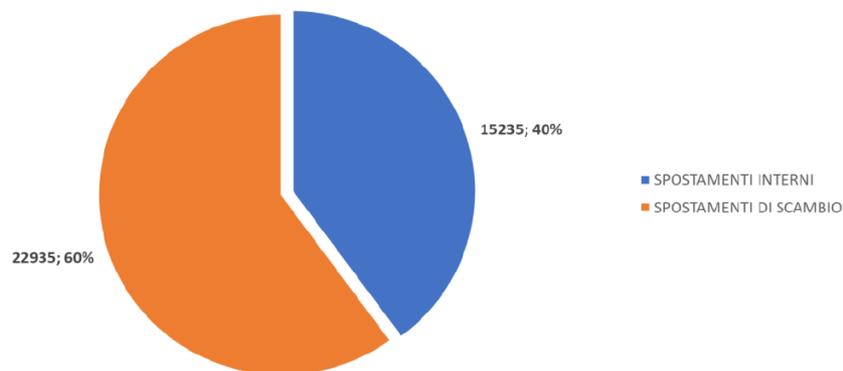


Motivi degli spostamenti pendolari

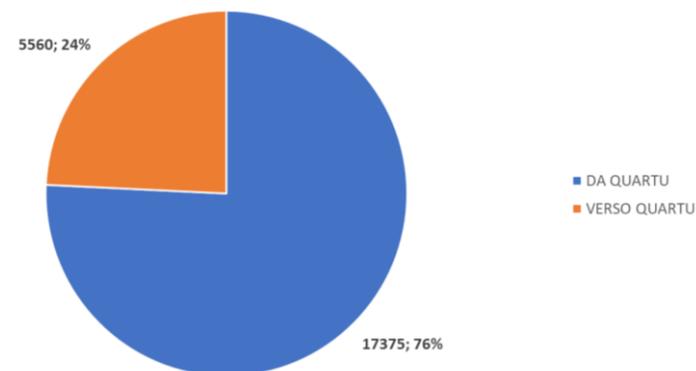
Il comune di Quartu Sant'Elena è caratterizzato da circa 38.170 spostamenti pendolari al giorno, così suddivisi:

- **15.235 spostamenti interni** (con origine e destinazione all'interno del territorio comunale),
- **22.935 spostamenti di scambio** (di cui 17.375 spostamenti generati all'interno del comune verso comuni esterni e 5.560 spostamenti attratti da altri comuni).

TIPOLOGIA DI SPOSTAMENTO - TOTALE



TIPOLOGIA DI SPOSTAMENTI DI SCAMBIO



Gli spostamenti all'interno del Comune

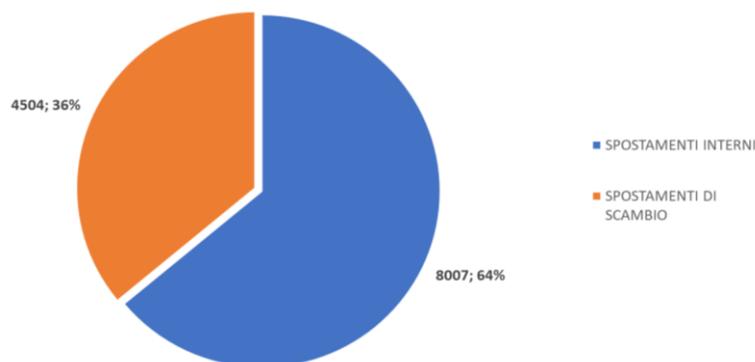
Motivi degli spostamenti pendolari

La maggior parte degli spostamenti pendolari di scambio viene effettuata per motivi di lavoro, mentre gli spostamenti per motivi di studio avvengono principalmente internamente al comune.

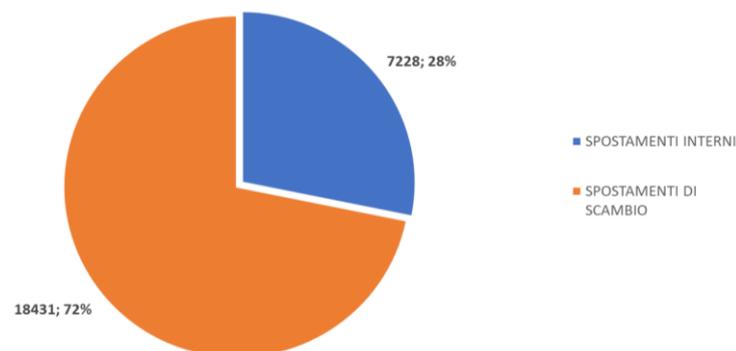
- **33%** degli spostamenti avviene per motivi di **studio** (12.511 spostamenti);
- **67%** degli spostamenti avviene per motivi di **lavoro** (25.659 spostamenti)

Nello specifico il dettaglio degli spostamenti generati per studio e/o lavoro all'interno del comune e verso altri comuni.

TIPOLOGIA DI SPOSTAMENTI - STUDIO



TIPOLOGIA DI SPOSTAMENTI - LAVORO



Gli spostamenti all'interno del Comune

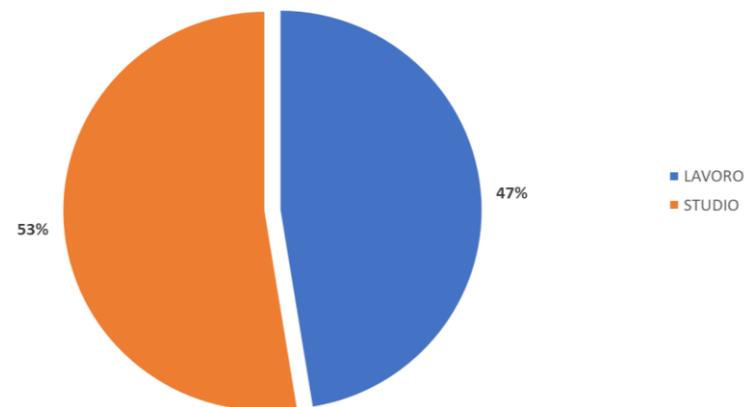


Mobilità interna

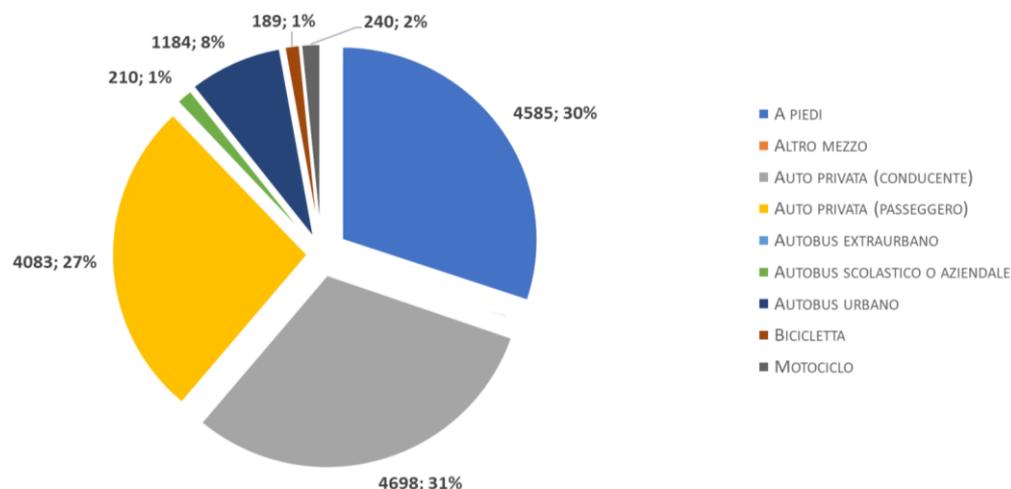
Il comune di Quartu Sant'Elena è caratterizzato da 15.235 spostamenti interni; di seguito gli spostamenti vengono suddivisi per motivo, tipo di mezzo, orario di partenza e durata dello spostamento.

- **7.228 spostamenti per lavoro**
- **8.007 spostamenti per studio**

MOTIVO DELLO SPOSTAMENTO



RIPARTIZIONE MODALE - TOTALE



Lo split modale degli spostamenti interni al comune, evidenzia come l'**auto** sia di gran lunga il mezzo prevalente con il **58%** (31% come conducente e 27% come passeggero).

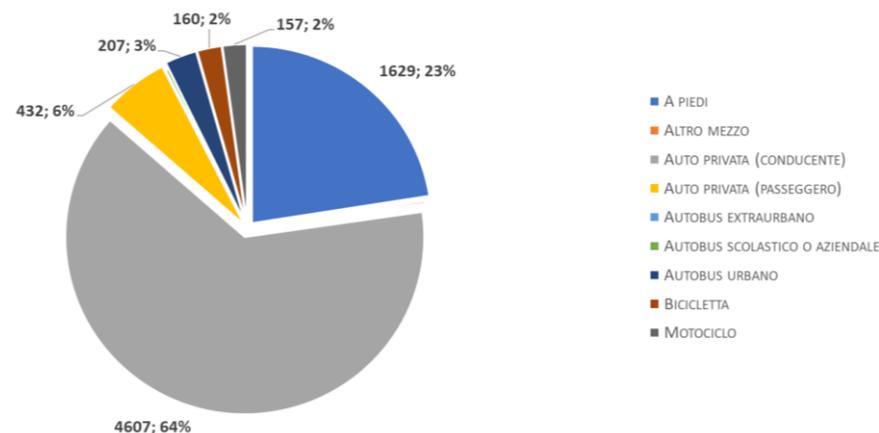
La **mobilità attiva** si attesta al **31%** (30% a piedi e solo 1% in bicicletta).

Gli spostamenti all'interno del Comune

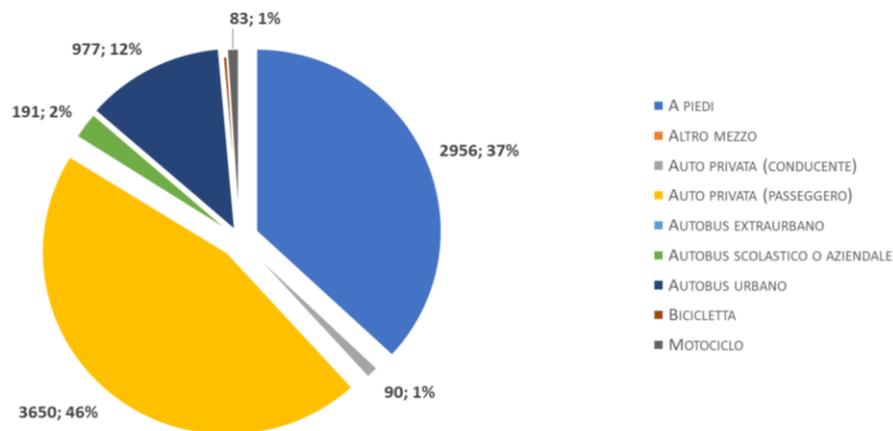
Mobilità interna – motivi di lavoro

L'utilizzo dell'auto si attesta al **70%** (64% come conducente e 6% come passeggero) e la **mobilità attiva** scendere al **25%** (23% a piedi e 2% in bicicletta).

RIPARTIZIONE MODALE - LAVORO



RIPARTIZIONE MODALE - STUDIO



Mobilità interna – motivi di studio

Si ha un'inversione di tendenza nell'utilizzo dell'auto, che si attesta al **47%** (46% come passeggero e 1% come conducente), la mobilità attiva sale fino al **37%** (a piedi) e l'utilizzo dell'autobus urbano al **12%**.

Gli spostamenti all'interno del Comune

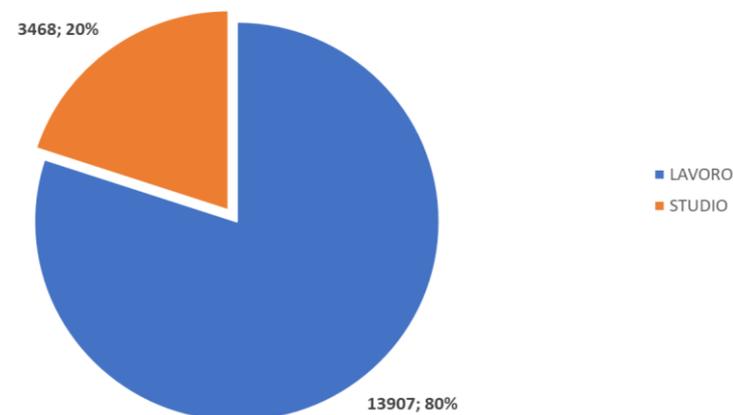


Mobilità di scambio

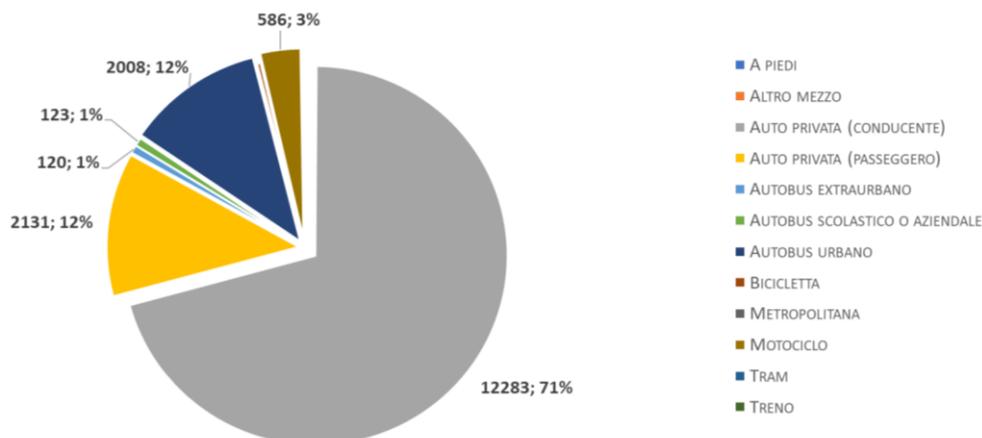
Gli spostamenti **pendolari** dal comune di Quartu Sant'Elena verso gli altri comuni sardi ammontano a:

- **3.468 spostamenti per studio**
- **17.375 spostamenti per studio**

MOTIVO DELLO SPOSTAMENTO



RIPARTIZIONE MODALE - TOTALE



Lo split modale degli spostamenti di scambio, evidenzia come l'**auto** sia di gran lunga il mezzo prevalente con l'**83%** (71% come conducente e 12% come passeggero), mentre i mezzi pubblici sono adoperati da circa il **14%** degli utenti (**12% autobus urbano, 1% autobus scolastico urbano, 1% autobus extraurbano**)

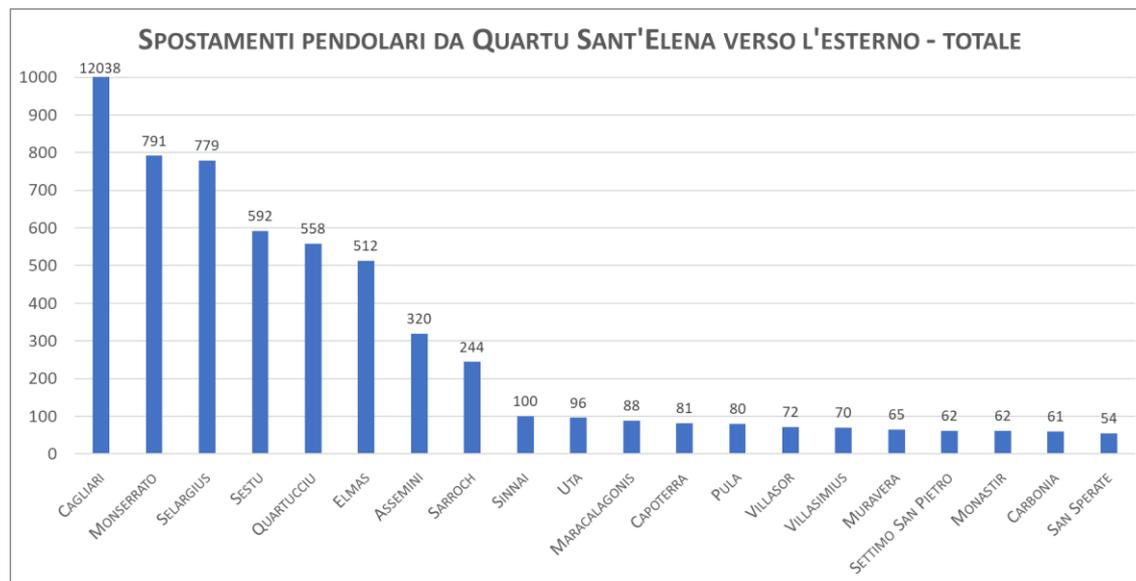
Gli spostamenti all'interno del Comune



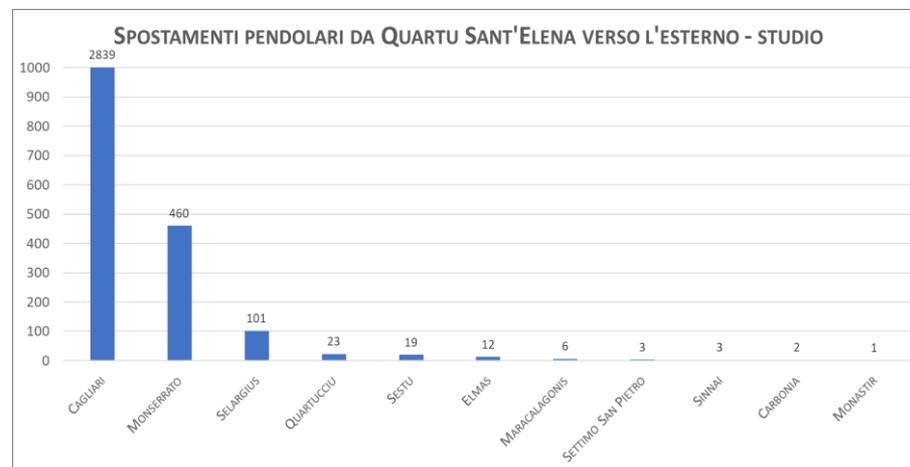
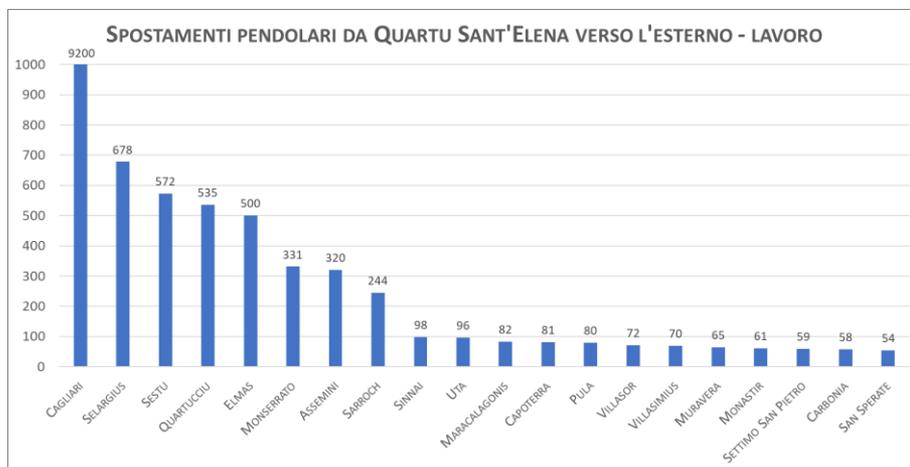
Mobilità di scambio

Gli spostamenti verso Cagliari

rappresentano il **69%** rispetto al totale degli spostamenti da Quartu Sant'Elena verso gli altri comuni sardi.



Di seguito si riportano le ripartizioni degli spostamenti di scambio con origine Quartu, per motivi di lavoro e di studio, da cui è possibile evincere che gli spostamenti prevalenti sono verso Cagliari.

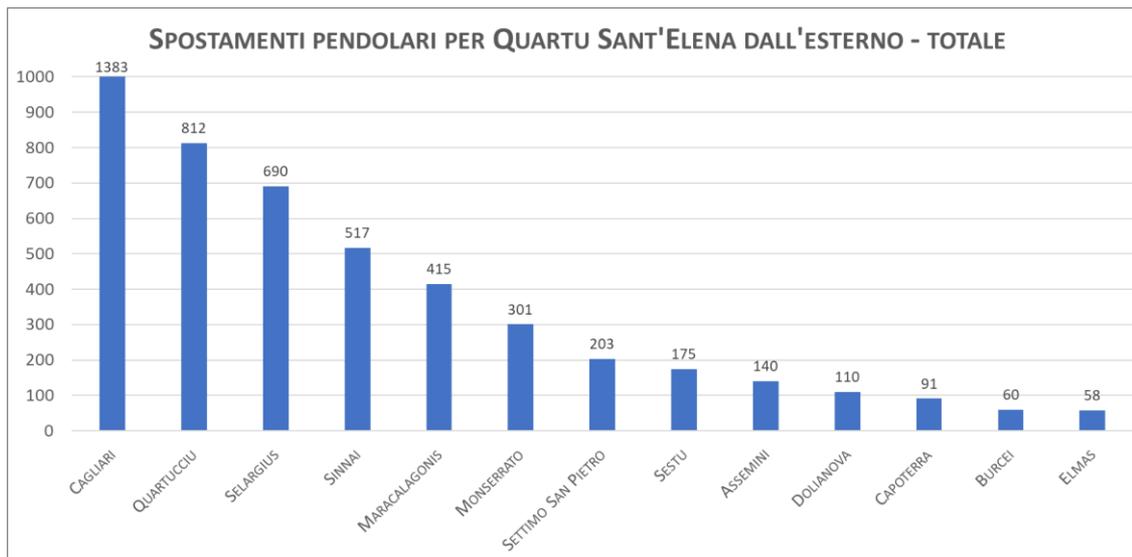


Gli spostamenti all'interno del Comune

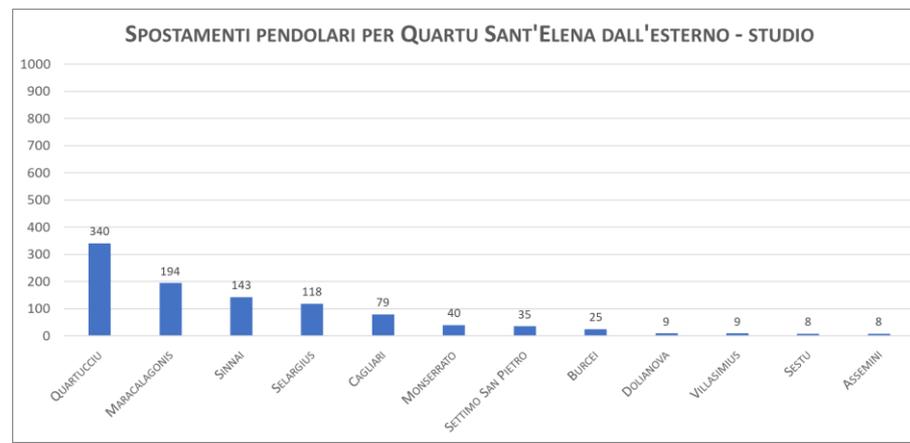
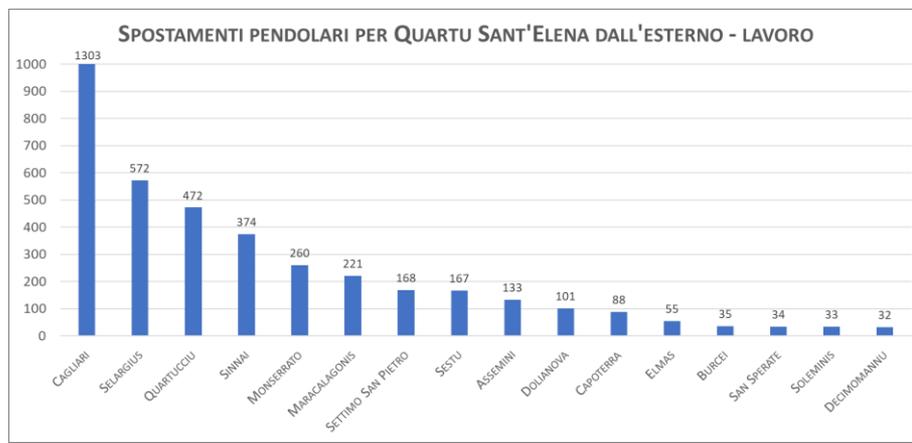


Mobilità di scambio

Gli spostamenti da Cagliari verso Quartu Sant'Elena rappresentano il **25%** rispetto al totale degli spostamenti.



Di seguito si riportano le ripartizioni degli spostamenti di scambio con destinazione Quartu, per motivi di lavoro e di studio, da cui è possibile notare che gli spostamenti prevalenti per motivi di lavoro hanno come origine Cagliari, mentre per motivi di studio hanno come origine Quartucciu.



Gli spostamenti all'interno del Comune



Spostamenti pendolari - Conclusioni

All'interno del territorio comunale di Quartu Sant'Elena, nonostante gran parte degli utenti effettuino spostamenti brevi, con durata media di:

- spostamenti interni al comune **inferiore a 15 minuti** nel **73%** dei casi;
- spostamenti interni al comune **inferiore a 30 minuti** nel **95 %** dei casi;
- spostamenti in uscita da Quartu Sant'Elena **tra 16 e 30 minuti** per il **54%** degli spostamenti;
- spostamenti in entrata per Quartu Sant'Elena **tra 16 e 30 minuti** per il **42%** degli spostamenti.

Rimane molto alta la percentuale di utilizzo **dell'automobile privata** come mezzo di trasporto.



Le indagini condotte
ed evidenze emerse

Indagini condotte

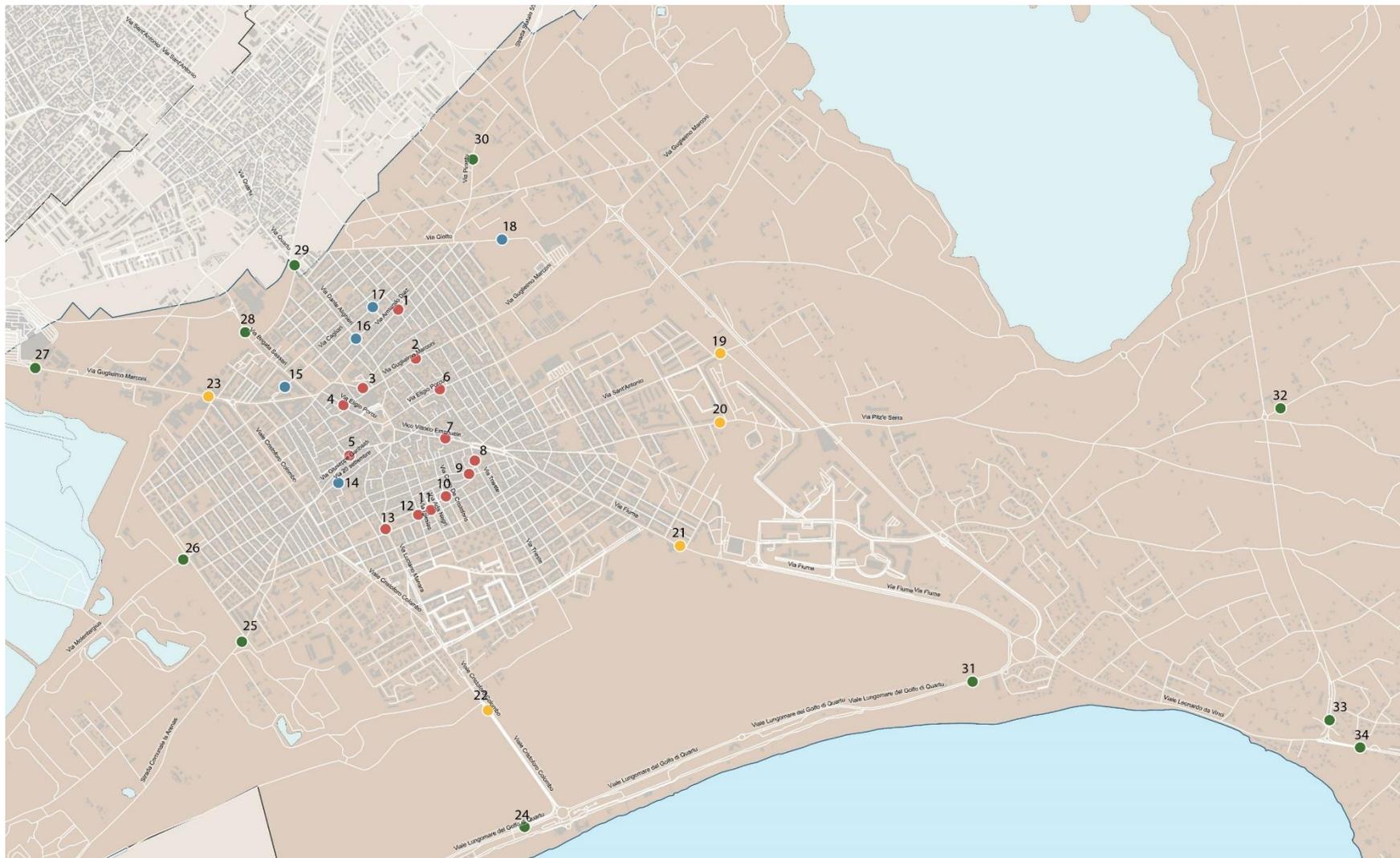


Le principali indagini di campo effettuate hanno riguardato:

- ❑ **Conteggi di traffico su 35 sezioni stradali** di cui 12 sezioni al cordone per 24h tramite dispositivi di rilievo a tecnologia radar e le restanti 23 sezioni rilevate manualmente per le fasce di punta di mattino e sera di un giorno feriale in periodo non estivo e periodo estivo
- ❑ Indagini sull'**offerta di sosta** nelle sue diverse tipologie (a pagamento, a disco orario, libera), nelle aree più significative e critiche per gli obiettivi del PUMS
- ❑ Indagini sulla **domanda di sosta**, nelle fasce orarie: 11:00 – 12:00, 19:00 – 20:00 e dopo le 22.00, per definire i livelli e le modalità di occupazione dell'offerta, nelle aree più significative e critiche per gli obiettivi del PUMS
- ❑ Indagini a bordo dei mezzi di **trasporto pubblico** sulle principali fermate con un campionamento di almeno il 10% dei passeggeri saliti e discesi

Indagini condotte – traffico veicolare

Localizzazione delle sezioni di rilievo del traffico suddivise per colore in base alla tipologia meglio esplicitata nelle slide seguenti.



Indagini condotte – traffico veicolare

RILIEVI TRAMITE DISPOSITIVI RADAR

I rilevamenti del traffico saranno effettuati in corrispondenza di 35 sezioni stradali sia nel periodo non estivo che in quello estivo, come di seguito descritti:

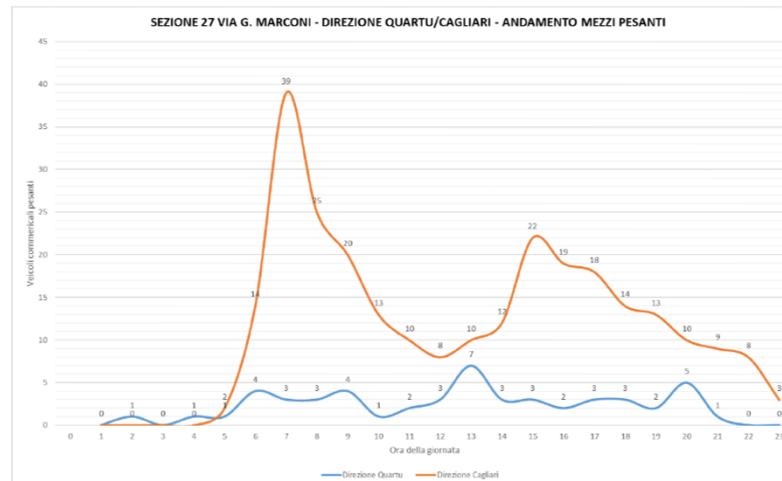
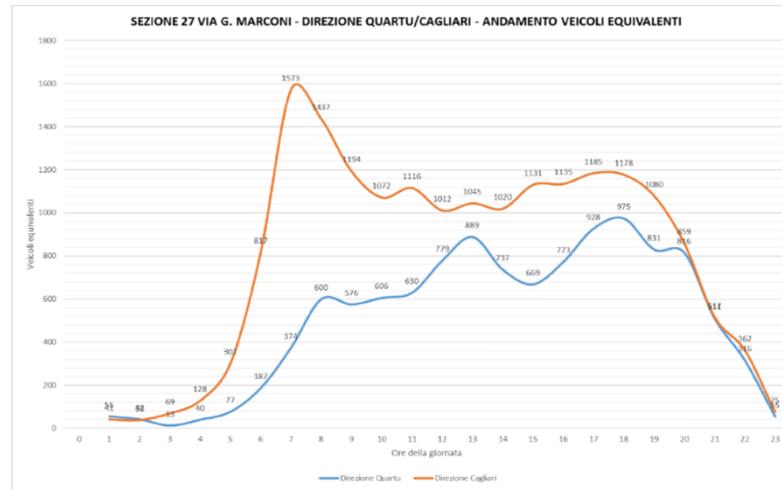
In VERDE 12 sezioni cordonali del territorio comunale (giornaliero di un giorno medio feriale scolastico e estivo e di una giornata di punta balneare estiva):

- SP17 litoranea Villasimius;
- SP15 Maracalagonis;
- SP95 Sant'Isidoro;
- SS 125 Simbirizzi;
- SS 554;
- Via Pirastu;
- Via Quartu;
- Via Brigata Sassari;
- Viale Marconi;
- Strada comunale Molentargius (Parco Molentargius);
- Via Is Arenas (Parco Molentargius);
- Viale Lungomare del Golfo;

Indagini condotte – traffico veicolare

RILIEVI TRAMITE DISPOSITIVI RADAR

Esempio di elaborazione relativa ai dati di traffico **rilevati tramite dispositivi radar** (tempo rilevazione 24 ore) in **VIALE MARCONI - sezione 27**, strada principale a doppia corsia per senso di marcia, **venerdì 20 maggio 2022**:

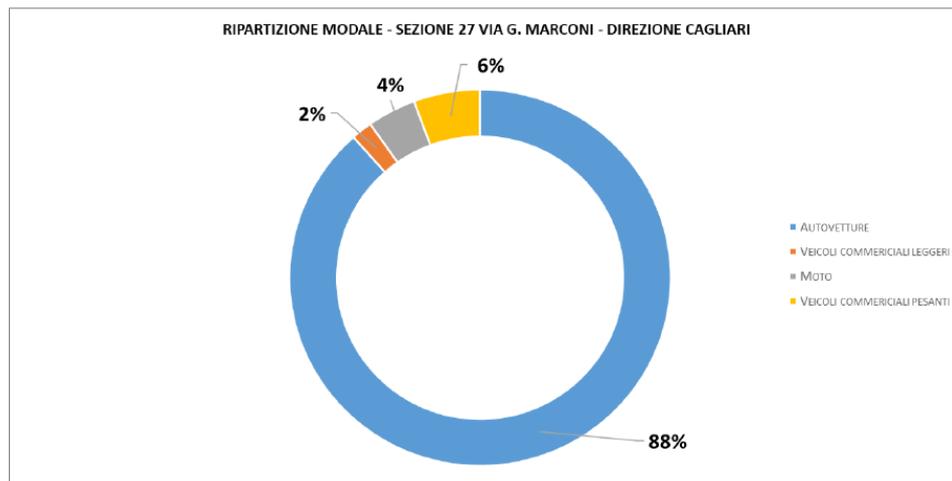
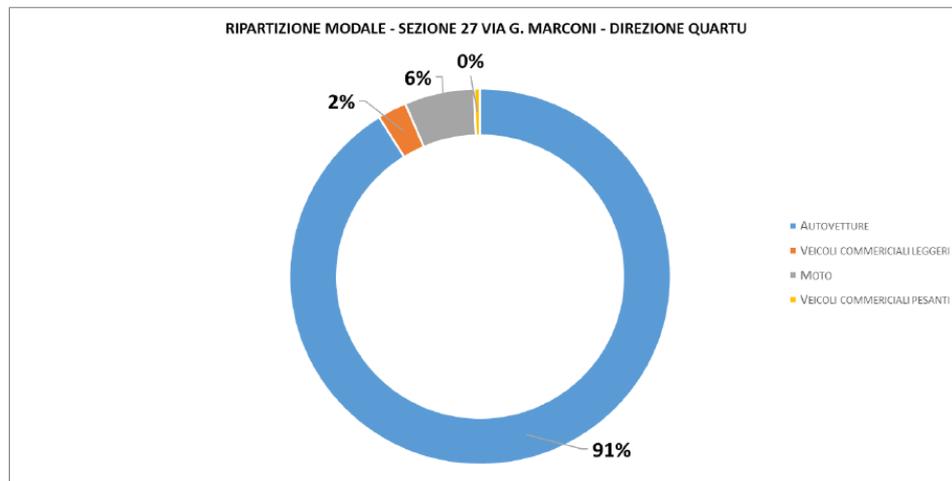


Indagini condotte – traffico veicolare

RILIEVI TRAMITE DISPOSITIVI RADAR

Esempio di elaborazione relativa ai dati di traffico **rilevati tramite dispositivi radar** (tempo rilevazione 24 ore) in

VIALE MARCONI - sezione 27, strada principale a doppia corsia per senso di marcia, **venerdì 20 maggio 2022**:

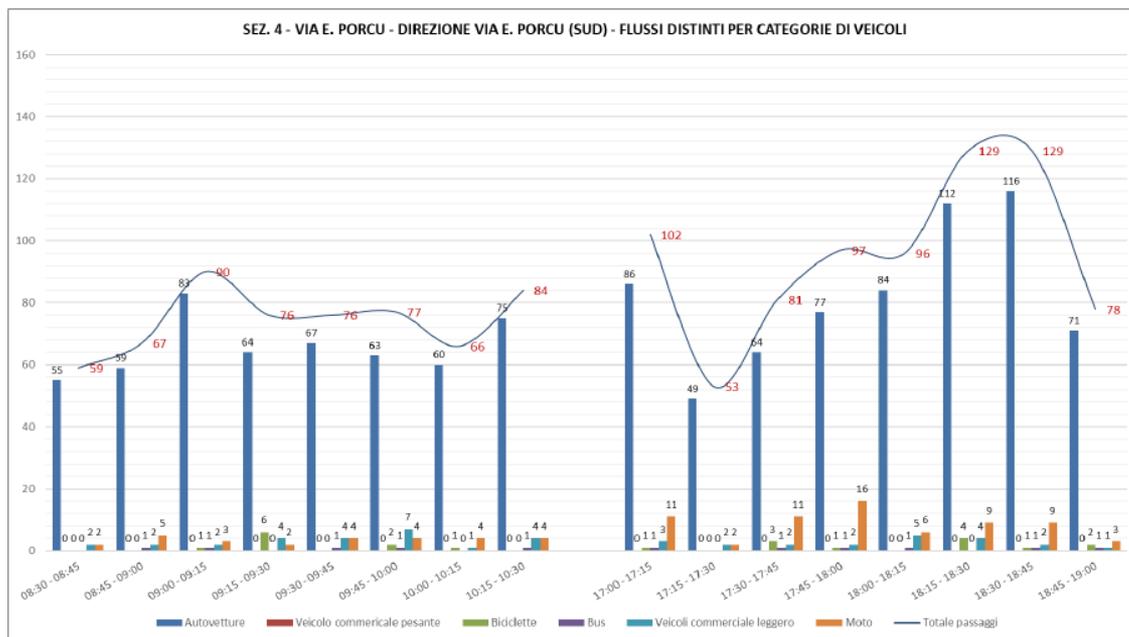
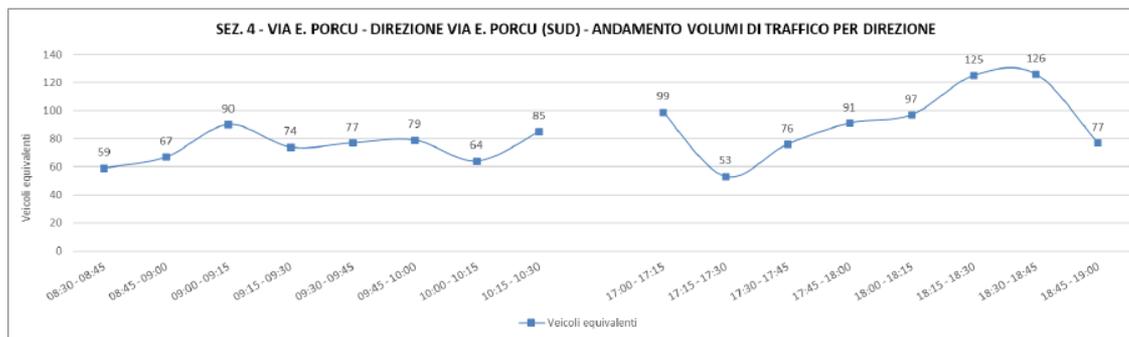


Sez. 27 - Via G. Marconi - Ripartizione modale					
Direzione Quartu			Direzione Cagliari		
Autovetture	553	91%	Autovetture	1239	88%
Veicoli commerciali leggeri	15	2%	Veicoli commerciali leggeri	25	2%
Moto	36	6%	Moto	58	4%
Veicoli commerciali pesanti	3	0%	Veicoli commerciali pesanti	79	6%
Totale	607	100%	Totale	1401	100%

Indagini condotte – traffico veicolare

RILIEVI TRAMITE DISPOSITIVI RADAR

Esempio di elaborazione relativa ai dati di traffico **rilevati tramite dispositivi radar** (tempo rilevazione 24 ore) in **VIA PORCU - sezione 4**, strada principale a doppia corsia per senso di marcia, **giovedì 28 luglio 2022**:

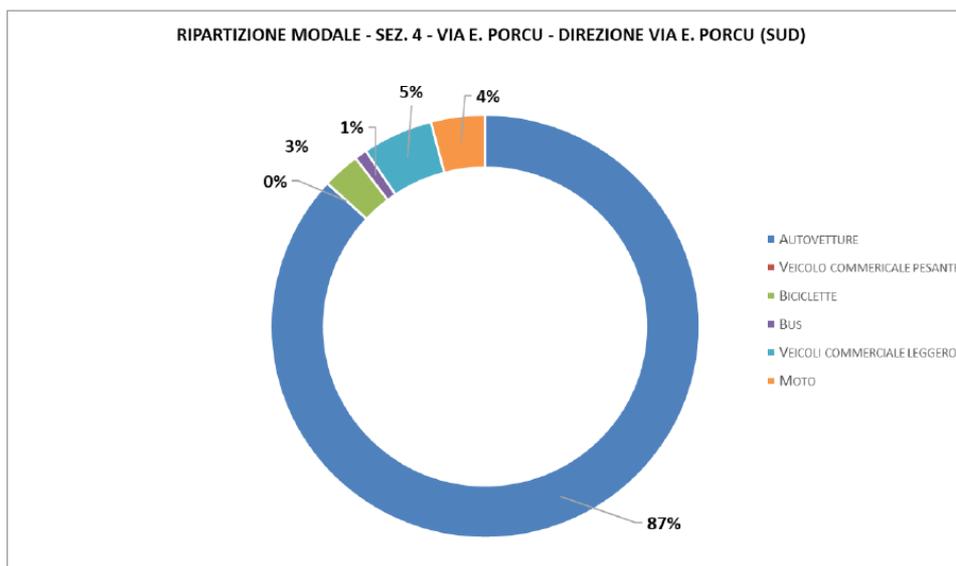


Indagini condotte – traffico veicolare

RILIEVI TRAMITE DISPOSITIVI RADAR

Esempio di elaborazione relativa ai dati di traffico **rilevati tramite dispositivi radar** (tempo rilevazione 24 ore) in **VIA PORCU - sezione 4**, strada principale a doppia corsia per senso di marcia, **giovedì 28 luglio 2022**:

SEZ. 4 - VIA E. PORCU - RIPARTIZIONE MODALE - ORA DI PUNTA: 9:00 - 10:00		
DIREZIONE VIA E. PORCU (SUD)		
Autovetture	277	87%
Veicolo commerciale pesante	0	0%
Biciclette	9	3%
Bus	3	1%
Veicoli commerciale leggero	17	5%
Moto	13	4%
Totale passaggi	319	100%



Indagini condotte - traffico veicolare

RILIEVI MANUALI

In GIALLO 5 sezioni cordonali del Centro urbano consolidato (fascia bioraria di punta del mattino, 7:00-9:00 e del pomeriggio, 18:00-20:00 di un giorno medio feriale scolastico e estivo):

- o Via Fiume;
- o Via Pitz'e Serra;
- o Via Sant'Antonio;
- o Via Marconi;
- o Viale Colombo;

In BLU 5 sezioni sulla viabilità interquartiere (fascia bioraria di punta del mattino, 7:00 - 9:00, e del pomeriggio, 18:00-20:00, di un giorno medio feriale scolastico e estivo):

- o Via dell'Autonomia Regionale Sarda
- o Via Cagliari
- o Via Giotto
- o Via Dante
- o Via XX Settembre

Indagini condotte – traffico veicolare

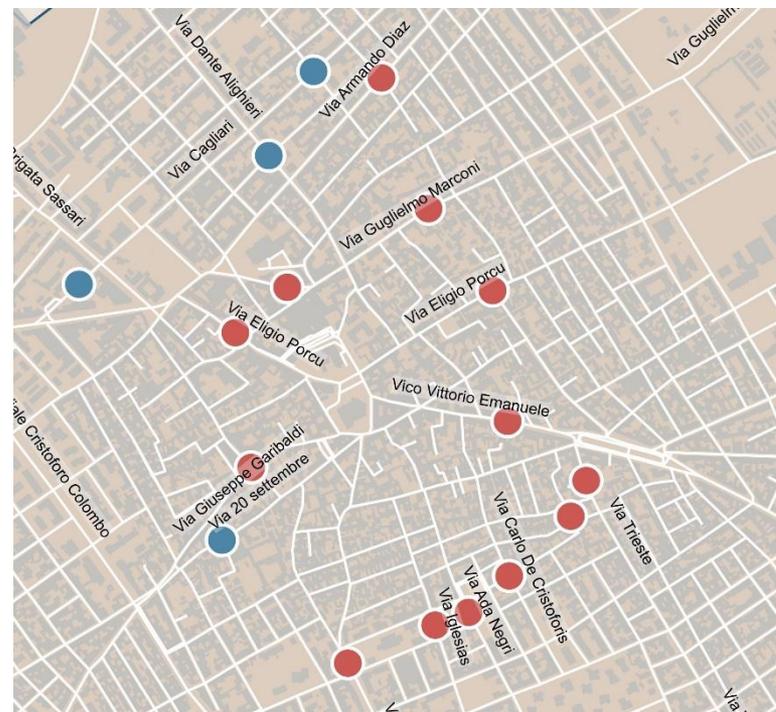
RILIEVI MANUALI



I rilevamenti del traffico saranno effettuati in corrispondenza di 35 sezioni stradali sia nel periodo non estivo che in quello estivo, come di seguito descritti:

In ROSSO 13 sezioni del Centro Storico (fascia bioraria di punta del mattino, 7:00-9:00, e del pomeriggio, 18:00-20:00, di un giorno medio feriale scolastico e estivo):

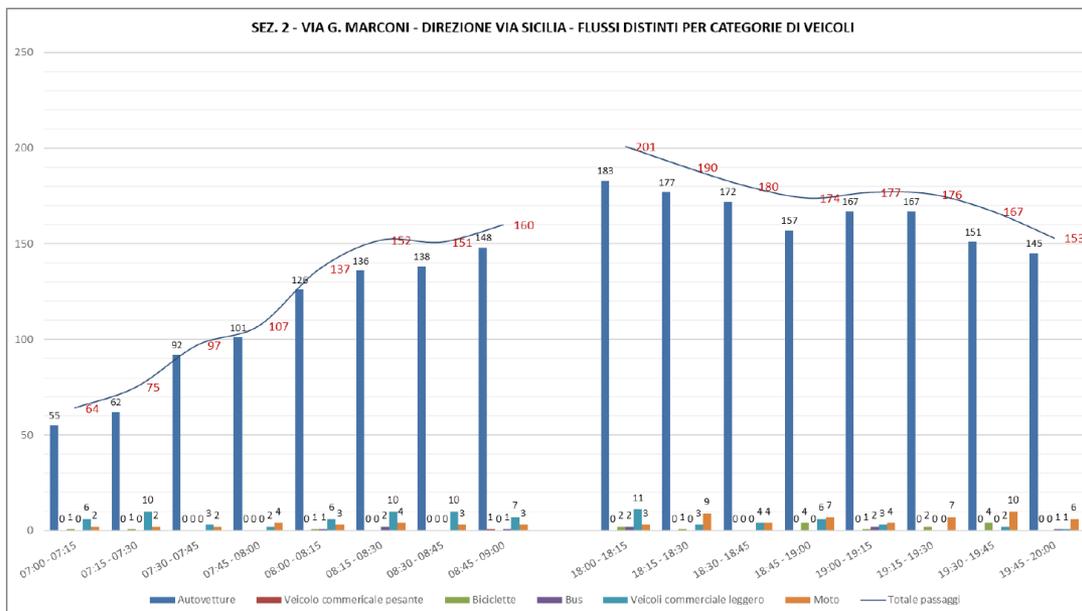
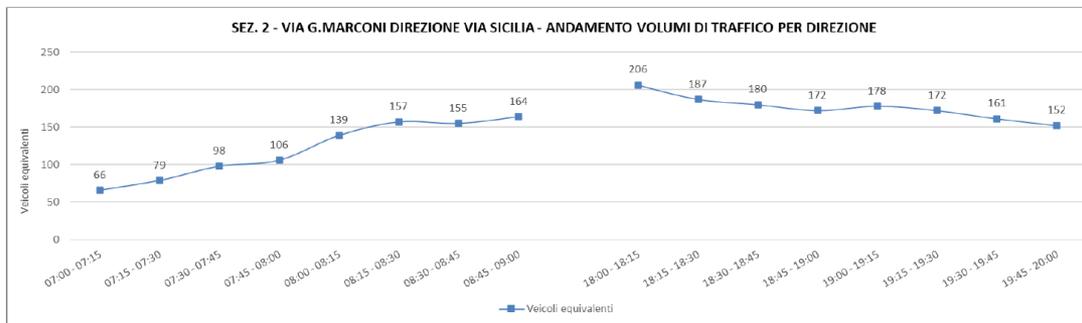
- Via Vittorio Emanuele
- Via Eligio Porcu (Nord)
- Via Marconi (Nord)
- Via Diaz
- Via Marconi (Sud)
- Via Eligio Porcu (Est)
- Via Garibaldi
- Via Manara
- Via Iglesias
- Via Ada Negri
- Via De Cristoforis
- Via Risorgimento
- Via Trieste



Indagini condotte – traffico veicolare

RILIEVI MANUALI

Esempio di elaborazione relativa ai dati di traffico **rilevati manualmente** (intervallo 15 minuti) in **VIALE MARCONI - sezione 2**, strada principale a doppia corsia per senso di marcia, **giovedì 19 maggio 2022**:

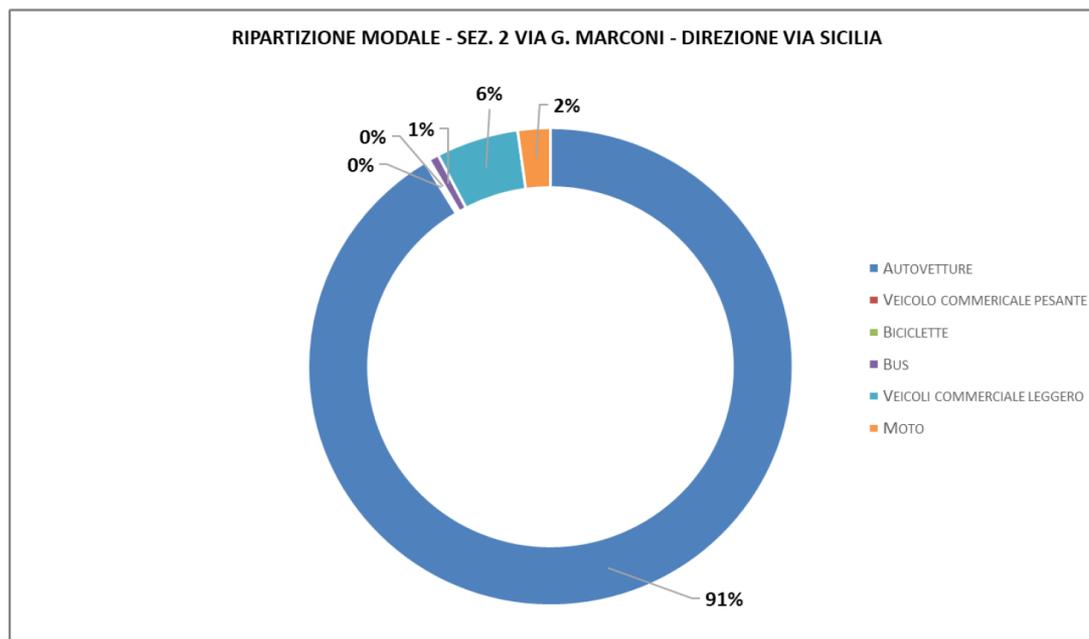


Indagini condotte – traffico veicolare

RILIEVI MANUALI

Esempio di elaborazione relativa ai dati di traffico **rilevati manualmente** (intervallo 15 minuti) in **VIALE MARCONI - sezione 2**, strada principale a doppia corsia per senso di marcia, **giovedì 19 maggio 2022**:

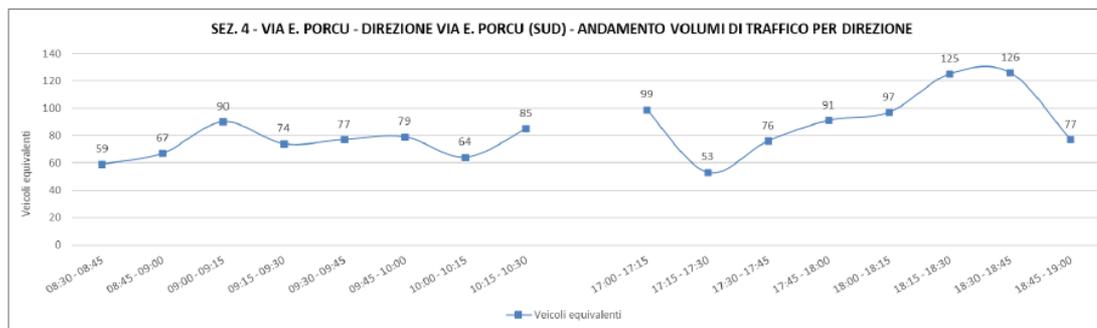
SEZ. 2 - VIA G. MARCONI - RIPARTIZIONE MODALE - ORA DI PUNTA: 8:00 - 9:00		
DIREZIONE VIA SICILIA		
Autovetture	548	91%
Veicolo commerciale pesante	1	0%
Biciclette	1	0%
Bus	4	1%
Veicoli commerciale leggero	33	6%
Moto	13	2%
Totale passaggi	600	100%



Indagini condotte – traffico veicolare

RILIEVI MANUALI

Esempio di elaborazione relativa ai dati di traffico **rilevati manualmente** (intervallo 15 minuti) in **VIA PORCU - sezione 4**, strada principale a doppia corsia per senso di marcia, **giovedì 28 luglio 2022**:

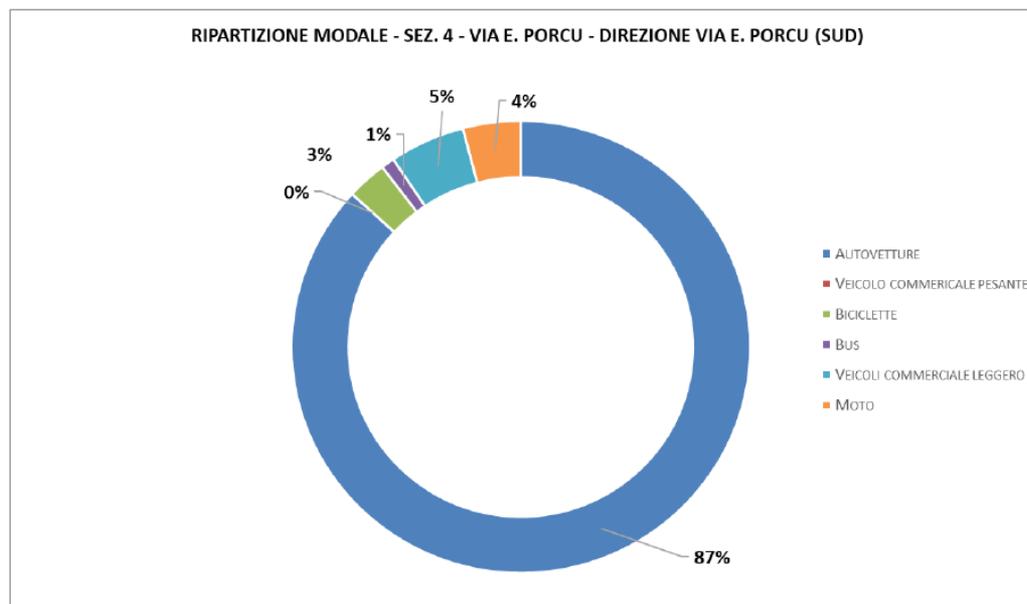


Indagini condotte – traffico veicolare

RILIEVI MANUALI

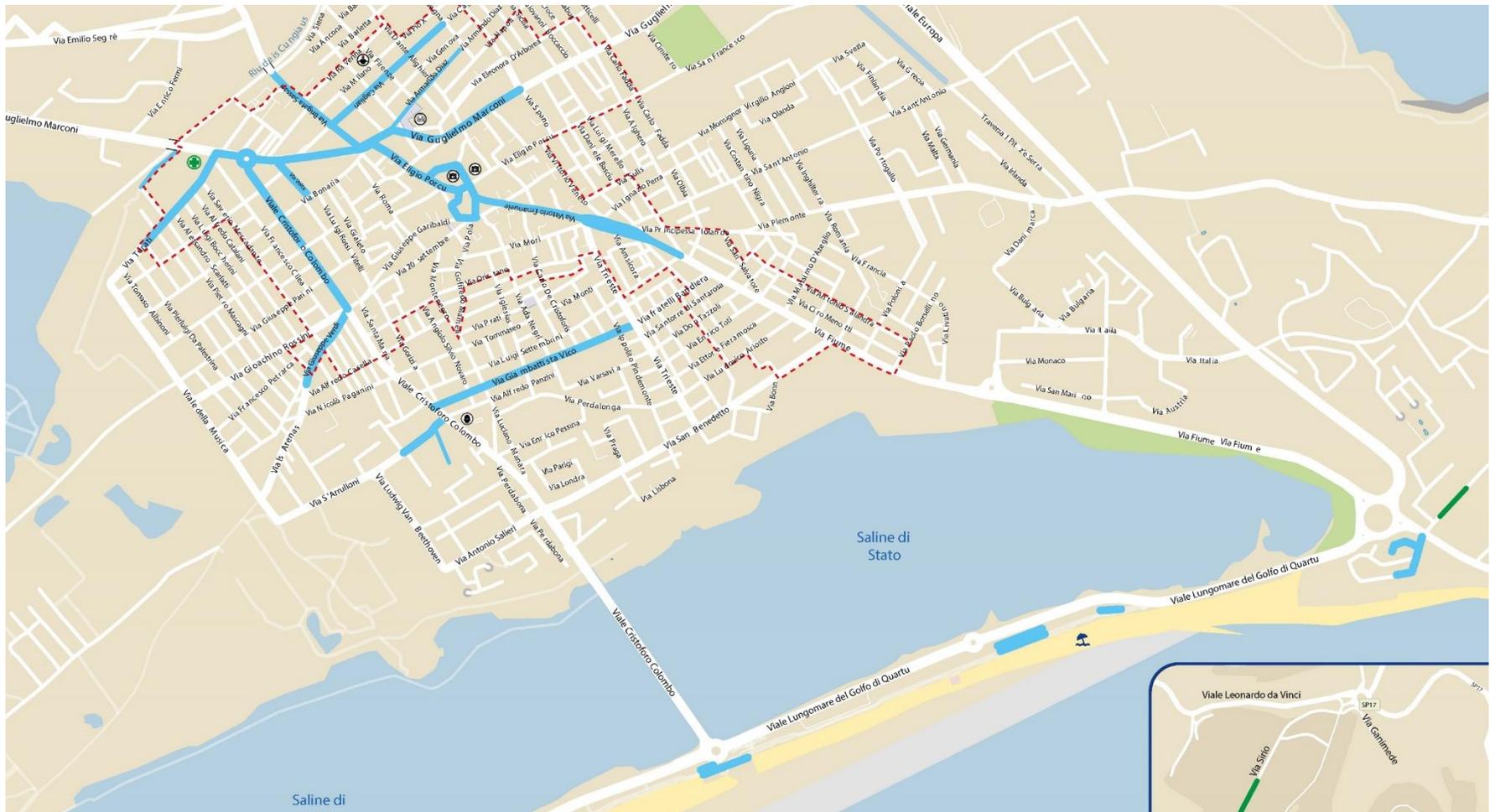
Esempio di elaborazione relativa ai dati di traffico **rilevati manualmente** (intervallo 15 minuti) in **VIALE MARCONI - sezione 2**, strada principale a doppia corsia per senso di marcia, **giovedì 19 maggio 2022**:

SEZ. 4 - VIA E. PORCU - RIPARTIZIONE MODALE - ORA DI PUNTA: 9:00 - 10:00		
DIREZIONE VIA E. PORCU (SUD)		
Autovetture	277	87%
Veicolo commerciale pesante	0	0%
Biciclette	9	3%
Bus	3	1%
Veicoli commerciale leggero	17	5%
Moto	13	4%
Totale passaggi	319	100%



Indagini condotte – sosta

Localizzazione dei rilievi della domanda/offerta di sosta e dei livelli di saturazione su strade e parcheggi esterni alla carreggiata:



Indagini condotte – sosta

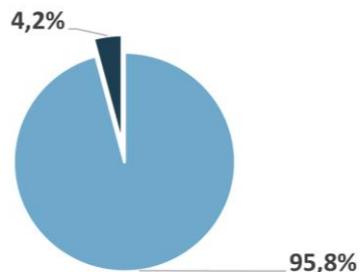
Esempi di risultanze indagini sulla sosta

Esempio dell'elaborazione dati relativa alla sosta **rilevati manualmente** durante il periodo di **bassa stagione** in **VIA ALESSANDRO VOLTA**, strada locale a senso unico di circolazione, **martedì 7 giugno 2022**:

Offerta di sosta per tipologia				
Tipo	auto	merci	moto	Totale complessivo
disco orario	0		0	0
libera	0		0	0
pagamento	46		0	46
riservata	2		0	2
Totale compless	48		0	48

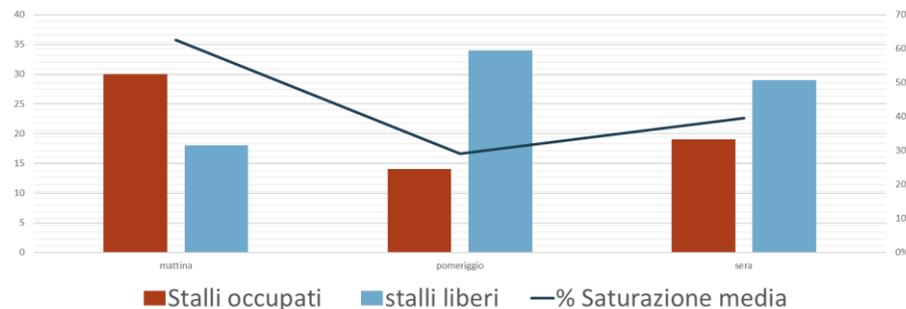
Toponimo	Fascia	Offerta	Stalli occupati	stalli liberi	% Saturazione media
Via alessandro volta	mattina	48	30	18	63%
Via alessandro volta	pomeriggio	48	14	34	29%
Via alessandro volta	sera	48	19	29	40%

OFFERTA DI SOSTA PER TIPOLOGIA - VIA ALESSANDRO VOLTA



■ DISCO ORARIO ■ LIBERA ■ PAGAMENTO ■ RISERVATA

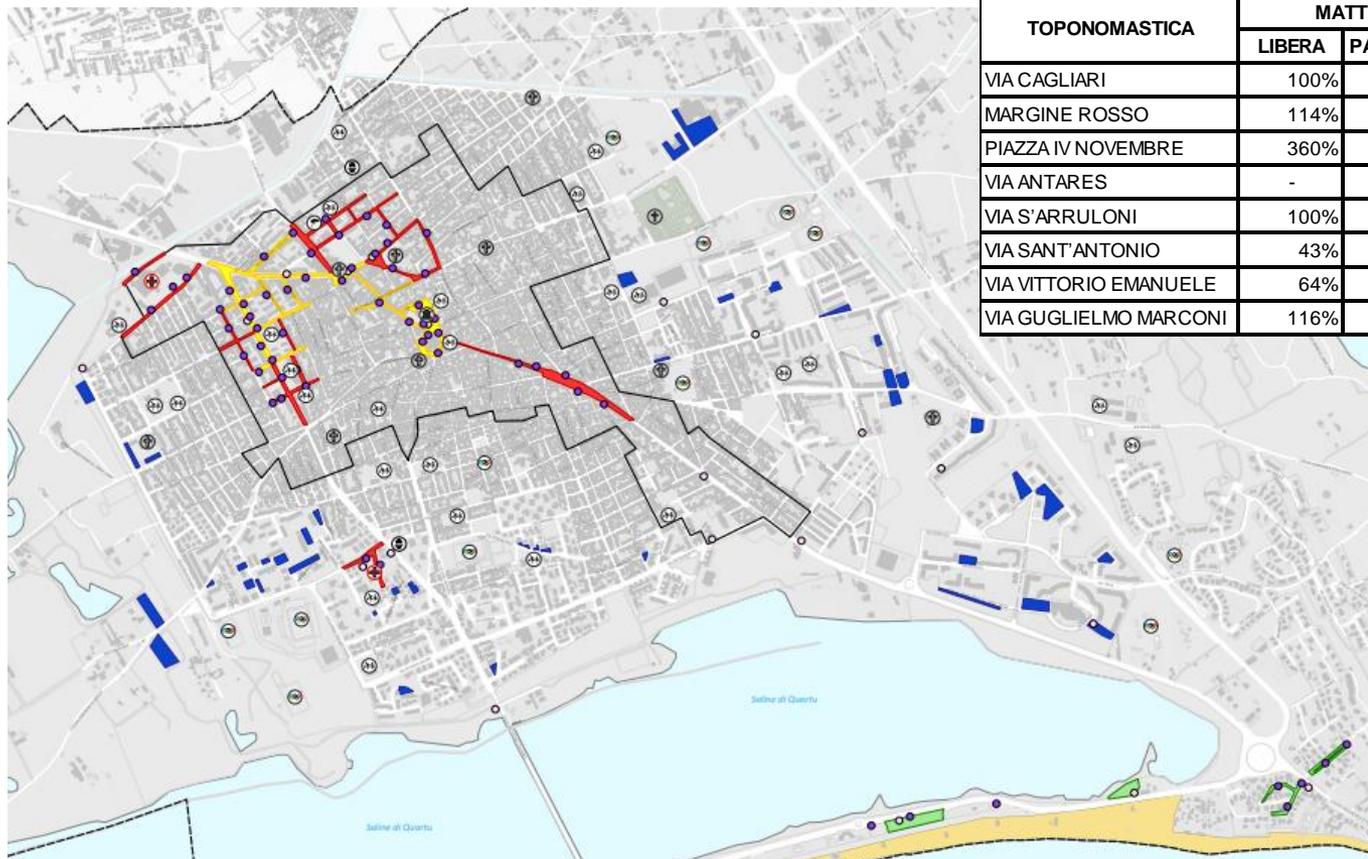
LIVELLO DI SATURAZIONE MEDIO DELLA SOSTA VIA ALESSANDRO VOLTA



Indagini condotte - Utilizzo della sosta

Indice di saturazione: sosta a pagamento e sosta libera (mattino-pomeriggio-sera)

L'indice di saturazione rappresenta il numero di veicoli in sosta (considerando le sole autovetture), sul totale degli stalli presenti nella area di studio.



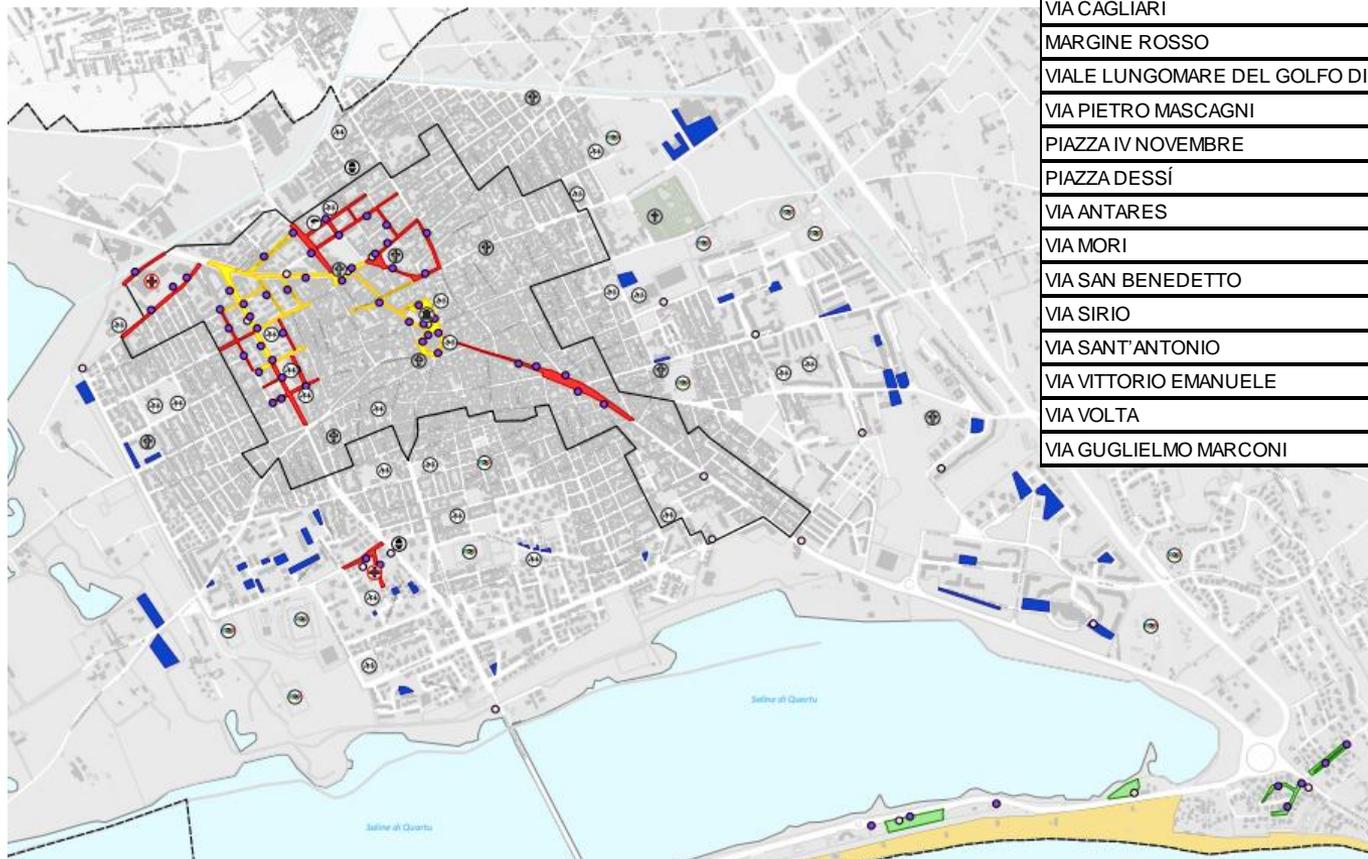
TOPONOMASTICA	INDICE DI SATURAZIONE				
	MATTINA		POMERIGGIO		SERA
	LIBERA	PAGAMENTO	LIBERA	PAGAMENTO	-
VIA CAGLIARI	100%	100%	30%	57%	73%
MARGINE ROSSO	114%	73%	100%	54%	44%
PIAZZA IV NOVEMBRE	360%	96%	280%	52%	96%
VIA ANTARES	-	100%	*	100%	13%
VIA S'ARRULONI	100%	36%	100%	68%	34%
VIA SANT'ANTONIO	43%	-	74%	-	103%
VIA VITTORIO EMANUELE	64%	100%	86%	82%	100%
VIA GUGLIELMO MARCONI	116%	50%	192%	50%	170%

-  Parcometri
-  Colonnina di ricarica auto elettrica
-  Aree sosta a pagamento- estivo
-  Aree di sosta libera
-  Sosta a pagamento- 0,50€/h
-  Sosta a pagamento- 1€/h

Indagini condotte - Utilizzo della sosta

Sosta irregolare e riservata

Alcune vie sono caratterizzate dalla sosta irregolare, rilevata in sede di indagine.



SOSTA IRREGOLARE (DIVIETO DI SOSTA + SOSTA SU MARCIAPIEDE)			
TOPONOMASTICA	MATTINA	POMERIGGIO	SERA
VIA CAGLIARI	5	0	0
MARGINE ROSSO	4	0	0
VIALE LUNGOMARE DEL GOLFO DI QUARTU	4	3	4
VIA PIETRO MASCAGNI	1	1	0
PIAZZA IV NOVEMBRE	14	10	3
PIAZZA DESSÍ	17	8	3
VIA ANTARES	0	1	0
VIA MORI	5	3	1
VIA SAN BENEDETTO	1	7	9
VIA SIRIO	3	4	3
VIA SANT'ANTONIO	0	5	7
VIA VITTORIO EMANUELE	0	0	2
VIA VOLTA	1	0	0
VIA GUGLIELMO MARCONI	14	42	39

-  Parcometri
-  Colonnina di ricarica auto elettrica
-  Aree sosta a pagamento- estivo
-  Aree di sosta libera
-  Sosta a pagamento- 0,50€/h
-  Sosta a pagamento- 1€/h

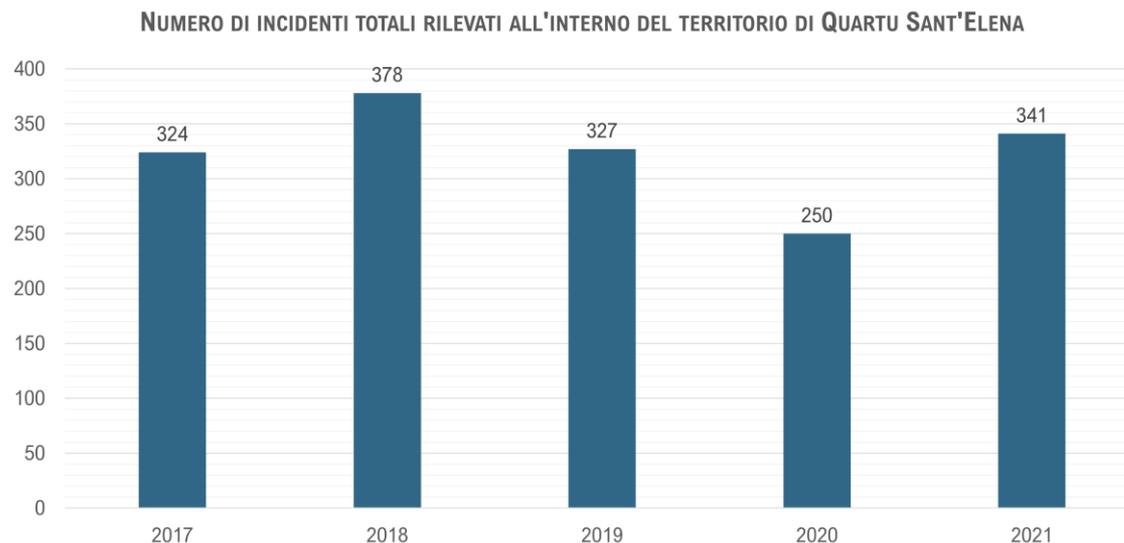
Indagini condotte - Incidentalità

I fenomeni relativi all'incidentalità all'interno del territorio comunale di Quartu Sant'Elena sono stati analizzati utilizzando i dati diffusi dall'ISTAT nell'intervallo dal **2017 al 2021** ed integrato con i dati contenuti nel report annuale del **2021** redatto dalla Polizia Locale di Quartu.

Questi ultimi, fanno riferimento ai casi che hanno richiesto l'intervento delle forze dell'ordine sul luogo del sinistro. I dati diffusi da ISTAT si riferiscono ai soli incidenti stradali con lesioni a persone.

Nell'anno 2021 sono stati rilevati **341 incidenti**, con un **incremento del 36%** rispetto ai 250 dell'anno 2020 (dato che fa riferimento all'anno 2019 in cui è stata rilevata una riduzione del traffico veicolare).

La media effettuata sull'intero periodo di analisi (non considerando l'anno 2020) restituisce un valore di circa 340 incidenti annui, valore analogo a quello del 2021.



Indagini condotte - Incidentalità

Dei 1.620 incidenti stradali rilevati, 781 hanno avuto conseguenze in termini di morti e feriti: in totale dal 2017 al 2021 si è registrato il decesso di 13 persone e il ferimento di altre 1.040.

Anno	Numero di feriti	Numero di morti
2017	264	0
2018	250	5
2019	214	3
2020	127	0
2021	185	5

Nel 2021 il numero di feriti da incidenti stradali è di **185**, in **costante calo** rispetto ai **264** registrati nel 2017, risulta una contrazione del 14% rispetto al 2019 (viene escluso l'anno 2020 poiché non rappresentativo dell'andamento del numero di feriti date le eccezionali circostanze causate dalla pandemia Sar-Covid-2).

Nel 2021 nonostante il numero di incidenti mortali sia diminuito, il numero di morti registrato è quasi il doppio rispetto al dato del 2019, per cui si può dedurre che l'indice di mortalità all'interno del territorio di Quartu non è tanto legato al numero di incidenti totali quanto alla gravità e alle dinamiche di questi.

Gli incidenti mortali dal 2017 al 2021 sono concentrati in aree/viabilità identificabili in: la SS 554, la SP 17 su tutto il tratto lungo la costa, lo svincolo tra la SS 554 e la SP 125 Var, in ultimo Via San Benedetto compreso il tratto in ingresso (dal Viale Poetto) di Viale Colombo.

Inoltre, dallo studio effettuato, si riscontrano dei lievi picchi di incremento percentuale durante i mesi di **marzo**, **giugno**, **luglio** e **ottobre**: nei mesi invernali causati dall'aumento del numero di spostamenti soprattutto per motivi di studio o lavoro mentre nei mesi estivi l'incremento è da correlare all'aumento ed alla dinamica differente del volume di spostamenti totale nell'area di Quartu Sant'Elena influenzato da una presenza maggiore di turisti.

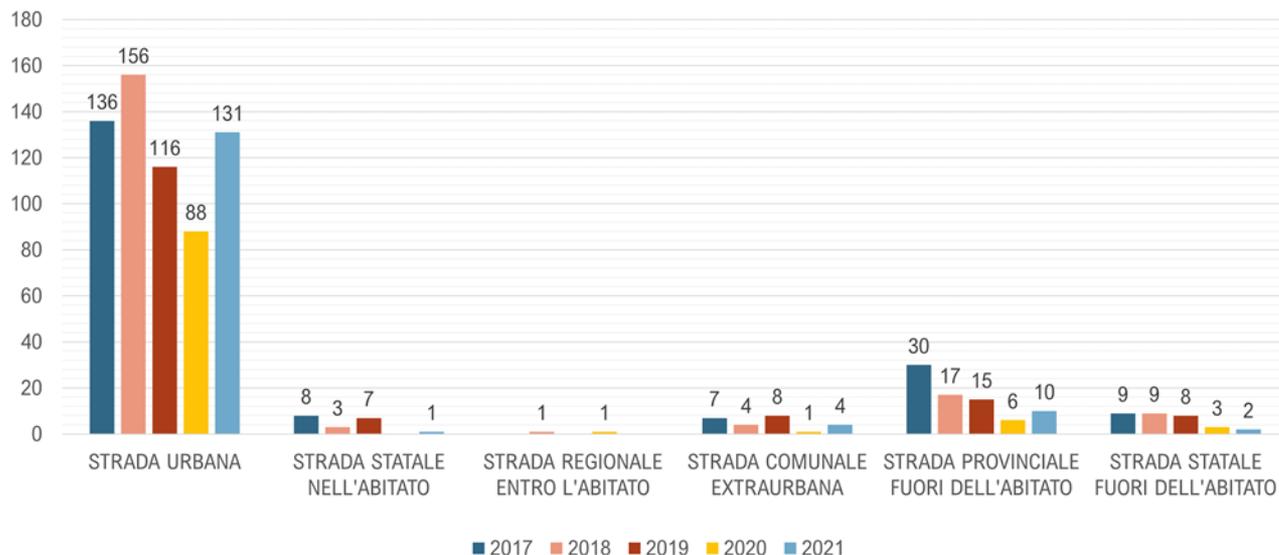
Indagini condotte - Incidentalità

Un aspetto importante riguarda la **mobilità dolce** coinvolta nei sinistri stradali. Negli incidenti con lesioni, l'anno 2021 è stato caratterizzato da una % di mobilità dolce coinvolta **superiore al 6%** rispetto alla media dei quattro anni precedenti, con un totale di 31 incidenti con almeno un pedone coinvolto e 12 incidenti con coinvolto un utente della strada in bicicletta.

ANNO	INCIDENTI CON PEDONE COINVOLTO	INCIDENTI CON BICI COINVOLTA	INCIDENTI CON MOBILITÀ DOLCE COINVOLTA	INCIDENTI TOTALI	% MOBILITÀ DOLCE COINVOLTA
2017	37	8	45	190	24%
2018	30	11	41	190	22%
2019	20	14	34	154	22%
2020	13	12	25	99	25%
2021	31	12	43	148	29%

Indagini condotte - Incidentalità

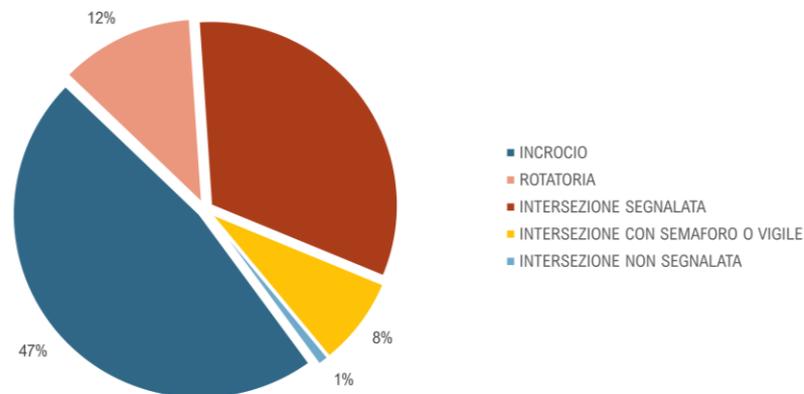
NUMERO DI INCIDENTI PER CATEGORIA DELLA VIABILITÀ A QUARTU SANT'ELENA
2017 - 2021



Gli incidenti con lesioni alle persone sono stati classificati in base **categoria della viabilità**. La maggior parte dei sinistri è avvenuta in strade urbane, con una % media degli anni di circa l'81% rispetto al totale.

Un'ulteriore classificazione riguarda l'individuazione degli incidenti rispetto alla **conformazione della carreggiata stradale**. Negli ultimi 5 anni, in media, il **56% degli incidenti è avvenuta alle intersezioni**: incroci o intersezioni segnalate, ed il restante 44% in corrispondenza delle aste della rete stradale del territorio comunale di Quartu.

NUMERO DI INCIDENTI AI NODI DEL COMUNE DI QUARTU
2017 - 2021



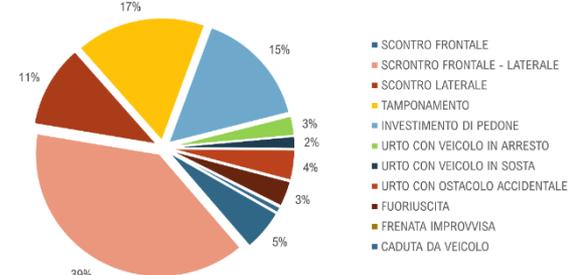
Indagini condotte - Incidentalità

Quale area è più soggetta?

STRADA	TOTALE INCIDENTI STRADALI 2021
Viale Leonardo da Vinci e Viale Lungomare Golfo di Quartu	35
Viale Colombo	35
Via Marconi	24

INTERSEZIONE	TOTALE INCIDENTI STRADALI 2021
Rotatoria Margine Rosso	9
Rotatoria "Bussola"	6

RIPARTIZIONE % MEDIA DELLA NATURA DEGLI INCIDENTI NEL TERRITORIO COMUNALE DI QUARTU 2017-2021



Incidenti più frequenti?

I sinistri per investimento di pedone, in media corrispondono al **15%** del totale.

Indagini condotte - Trasporto pubblico locale

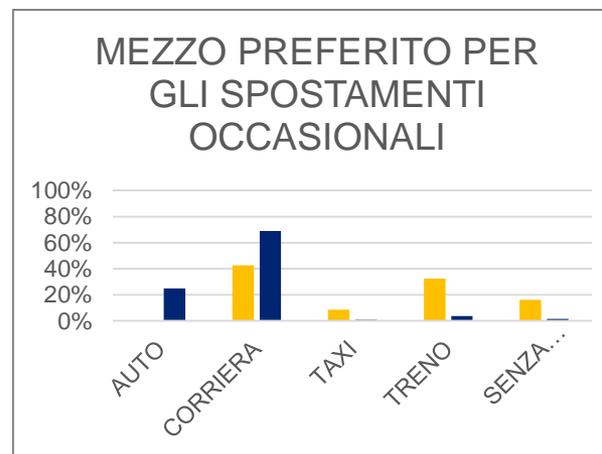
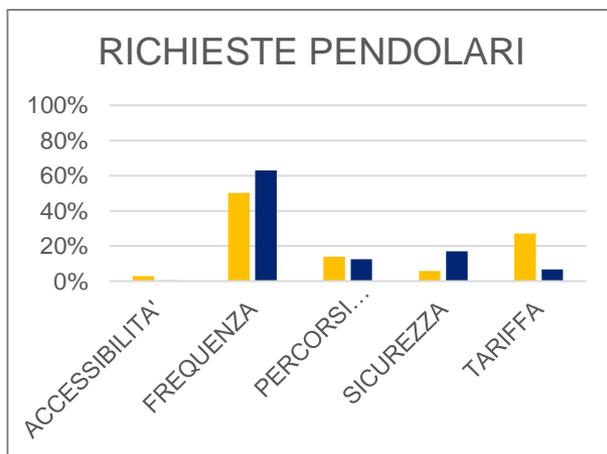
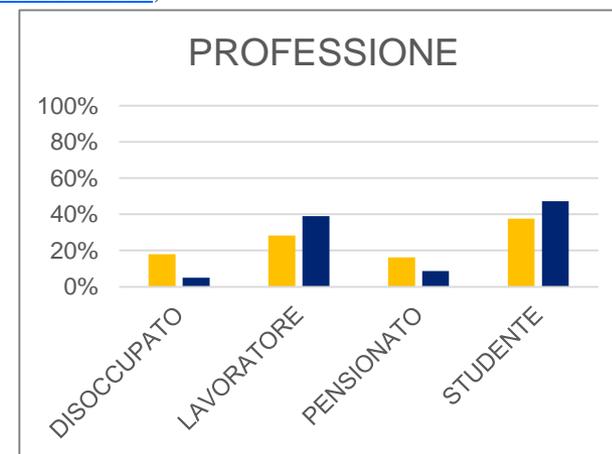
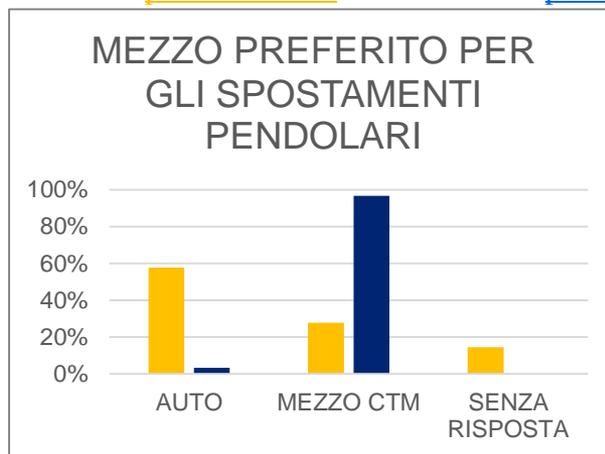
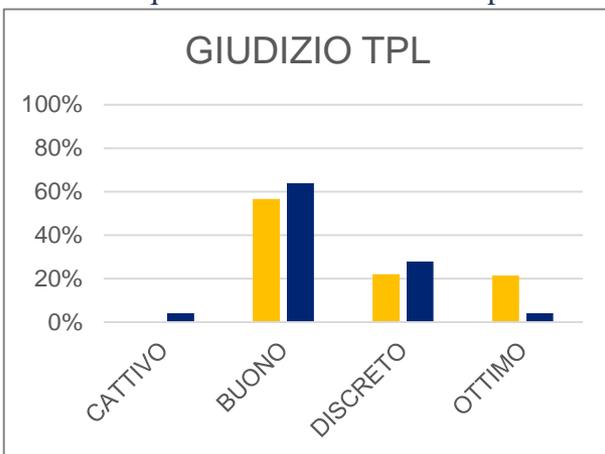


Risultanze indagini sul trasporto pubblico locale

Elaborazione dati relativa al TPL **rilevati manualmente** tramite **interviste a terra** e **conteggio saliti e discesi** durante il periodo **estivo** e **scolastico**.

Interviste a terra nel periodo estivo e scolastico

I questionari sono stati sottoposti a **173** utenti nel **periodo estivo** e **241** utenti nel **periodo scolastico**, nelle fermate del TPL urbano.

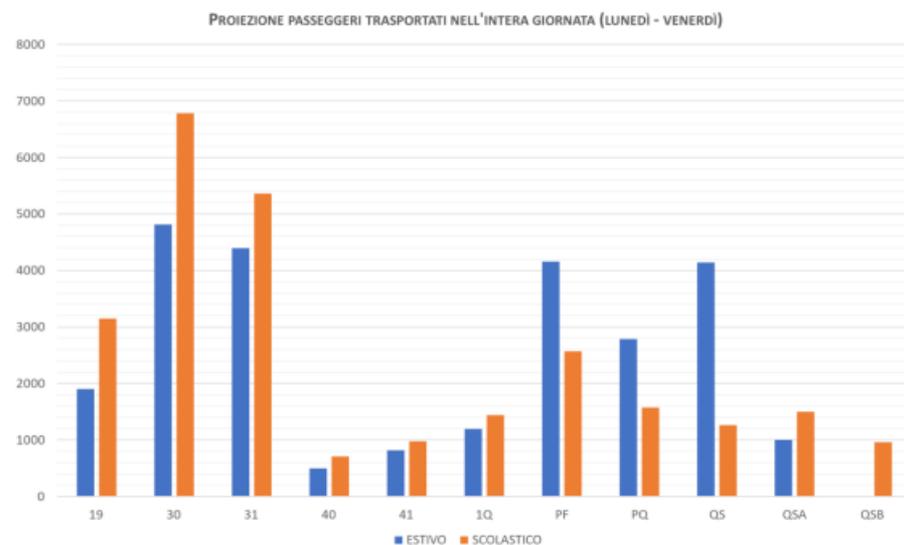
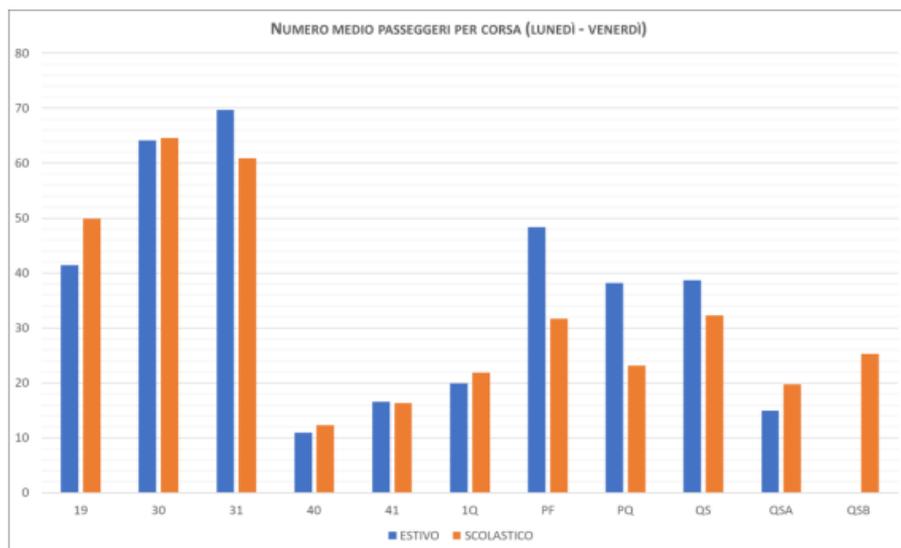


Indagini condotte - Trasporto pubblico locale



Risultanze indagini sul trasporto pubblico locale Conteggio saliti e discesi

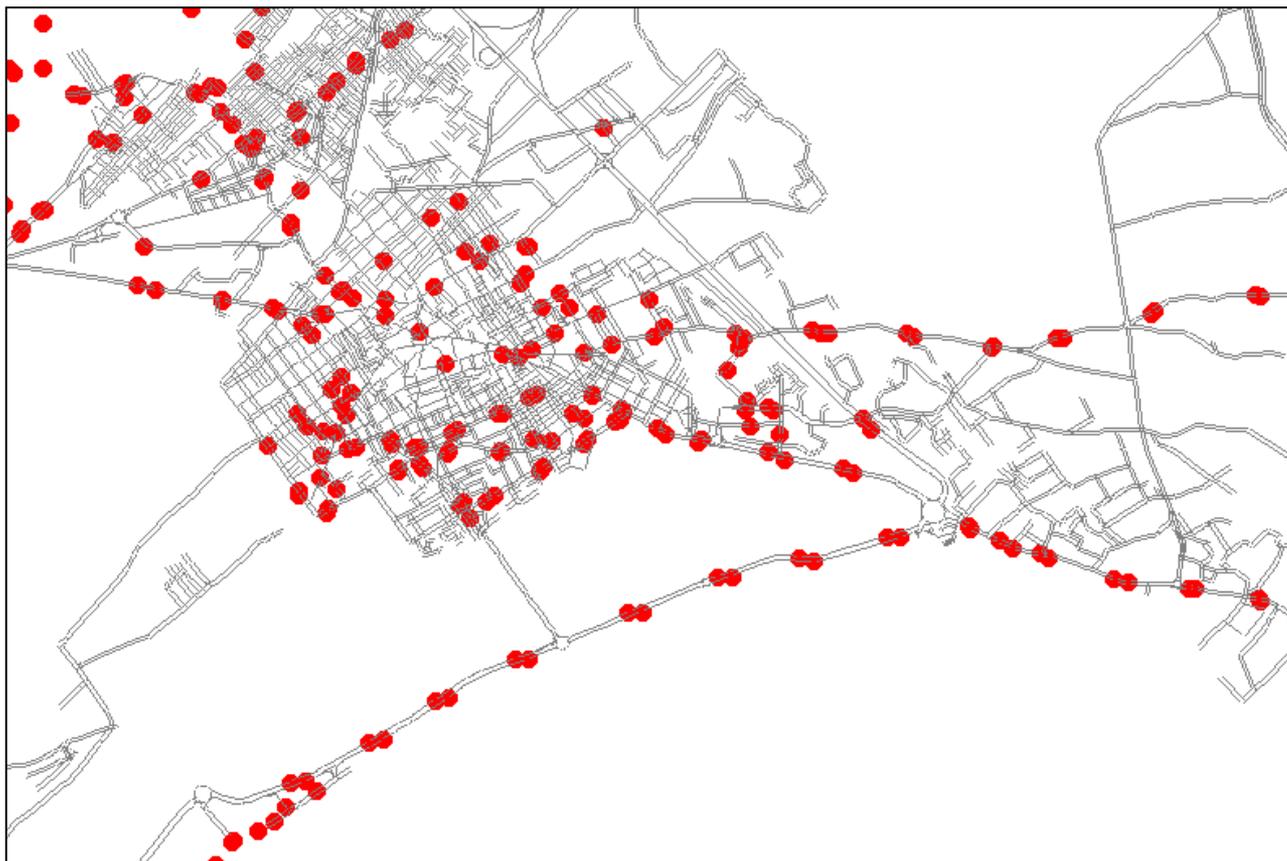
Si riportano le attività condotte indagando tutte le linee della società di trasporto CTM confrontando il periodo estivo e quello scolastico, dal lunedì al venerdì.



Modello del trasporto pubblico

Analisi fermate

Censimento delle fermate di tutte le linee del Trasporto Pubblico locale

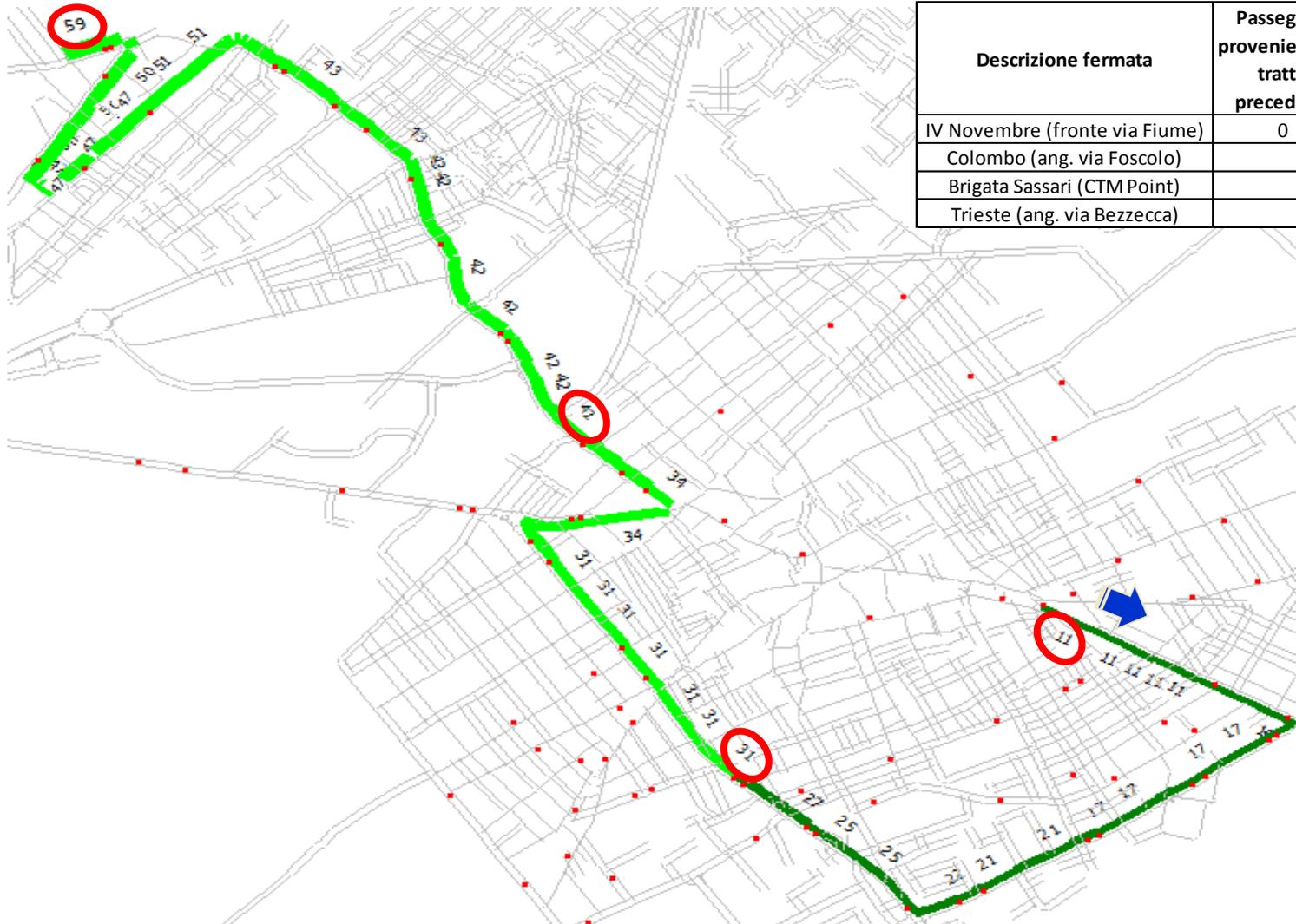


Linea	Direzione
19	IV Novembre-Assemini
	Assemini-IV Novembre
30	Matteotti-Matteotti
31	Matteotti-Matteotti
40	Brigata Sassari-Brigata Sassari
41	Brigata Sassari-Brigata Sassari
1Q	Terra Mala-Brigata Sassari
	Brigata Sassari-Terra Mala
PF	Flumini - Matteotti
	Matteotti-Flumini
PQ	IV Novembre-Matteotti
	Matteotti-IV Novembre
QS	Lungosaline-Deliperi
	Deliperi-Lungosaline
QSA	IV Novembre-Cittadella
	Cittadella-IV Novembre

Modello del trasporto pubblico

Analisi fermate – LINEA 19 Direzione: IV Novembre-Assemini

Simulazioni periodo scolastico - Cap. ora punta: 277 pass/h



Descrizione fermata	Passeggeri provenienti da tratte precedenti	TOT saliti	TOT discesi	TOT presenti
IV Novembre (fronte via Fiume)	0	11	0	11
Colombo (ang. via Foscolo)		4	0	31
Brigata Sassari (CTM Point)		17	9	42
Trieste (ang. via Bezecca)		10	1	59

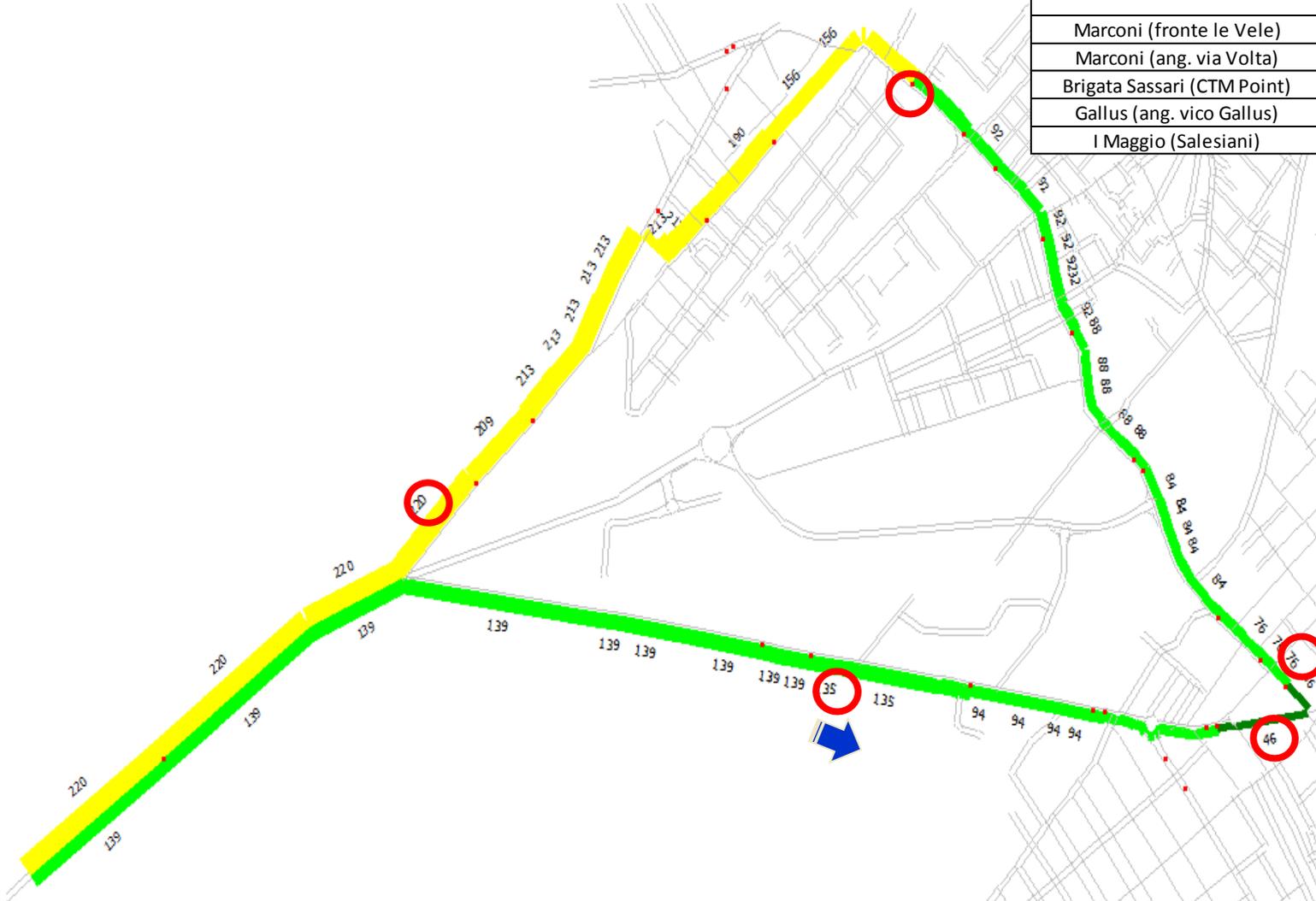
Modello del trasporto pubblico



Analisi fermate – LINEA 31 Direzione: Matteotti-Matteotti

Simulazioni periodo scolastico - Cap. ora punta: 608 pass/h

Descrizione fermata	Passeggeri provenienti da tratte precedenti	TOT saliti	TOT discesi
Marconi (fronte le Vele)	139	0	4
Marconi (ang. via Volta)		4	41
Brigata Sassari (CTM Point)		53	23
Gallus (ang. vico Gallus)		41	0
I Maggio (Salesiani)		11	0

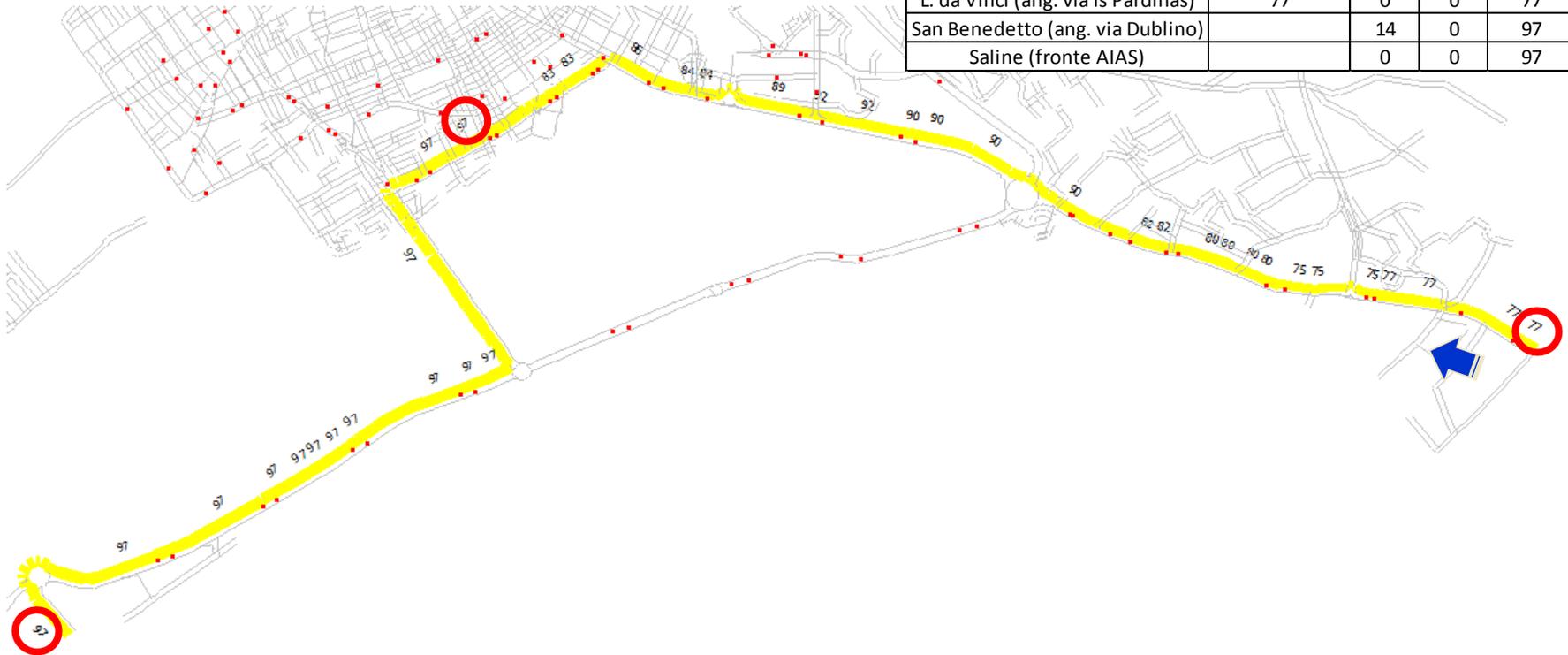


Modello del trasporto pubblico

Analisi fermate – LINEA 1Q Direzione: Flumini-Matteotti

Simulazioni periodo scolastico - Cap. ora punta: 233 pass/h

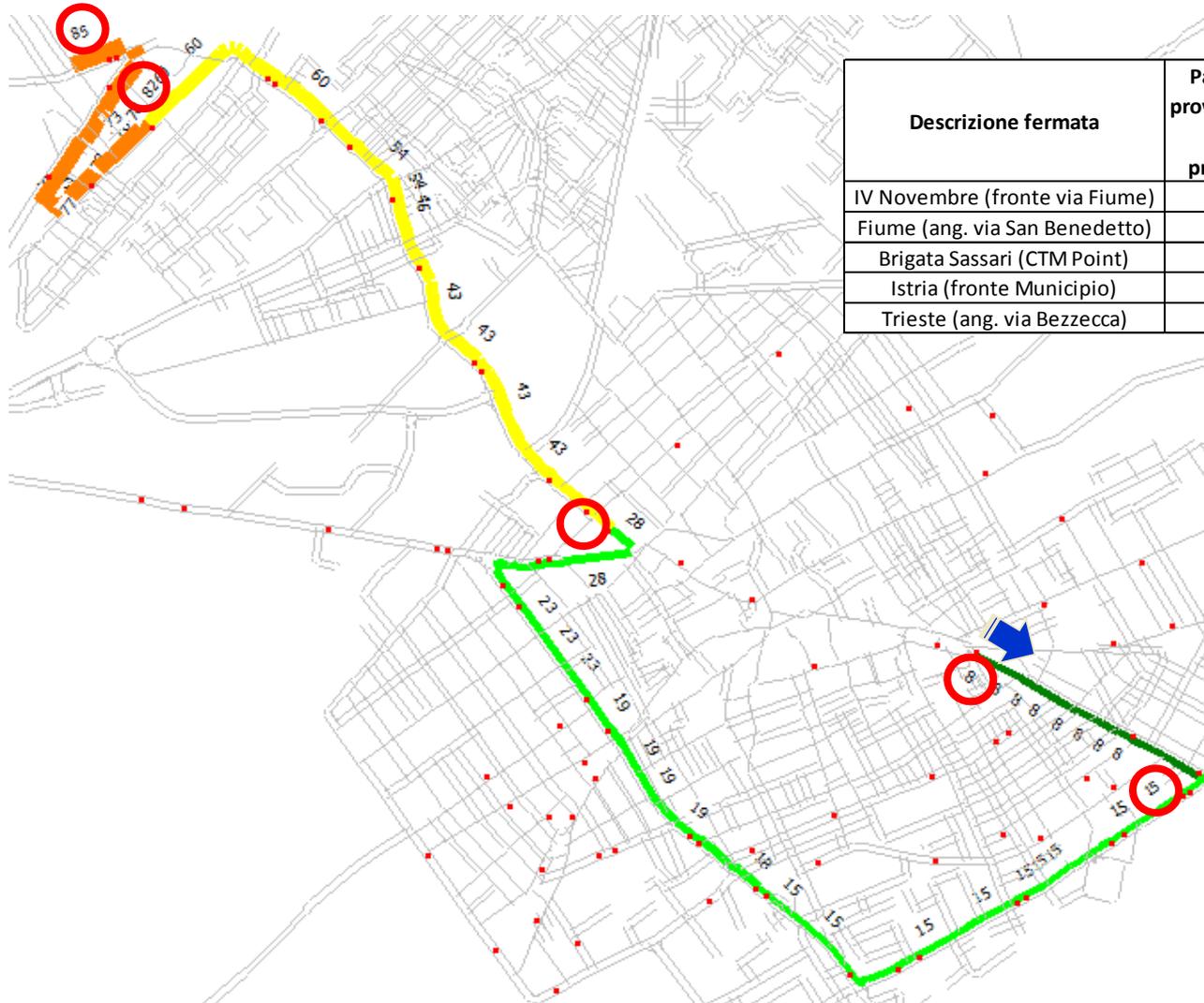
Descrizione fermata	Passeggeri provenienti da tratte precedenti	TOT saliti	TOT discesi	TOT presenti
L. da Vinci (ang. via Is Pardinias)	77	0	0	77
San Benedetto (ang. via Dublino)		14	0	97
Saline (fronte AIAS)		0	0	97



Modello del trasporto pubblico

Analisi fermate – LINEA PQ Direzione: Matteotti-VI Novembre

Simulazioni periodo scolastico - Cap. ora punta: 291 pass/h



Descrizione fermata	Passeggeri provenienti da tratte precedenti	TOT saliti	TOT discesi	TOT presenti
IV Novembre (fronte via Fiume)	0	8	0	8
Fiume (ang. via San Benedetto)		4	0	15
Brigata Sassari (CTM Point)		13	4	37
Istria (fronte Municipio)		4	0	82
Trieste (ang. via Bezzecca)		3	0	85

Il Modello di simulazione

Il Grafo stradale

Per quanto attiene al grafo della rete viaria, questo è stato ricostruito da zero, elaborandolo ed ottimizzandolo per gli scopi della modellazione. Tale grafo è stato realizzato su base GIS e a ciascun arco da cui esso è composto, è stata associata una banca dati con numerosissimi parametri.

Il grafo è stato verificato e controllato, risultando essere significativamente preciso e capillare, ed è costituito da migliaia di archi, a cui sono associati una serie specifica di parametri, descrittivi caratteristiche specifiche o informazioni generali. Si estende su tutto il territorio comunale di Quartu Sant'Elena.

Modello di traffico

GRAFO DI RETE-DETTAGLIO

Il sistema dell'offerta della rete stradale è modellizzato implementando un grafo stradale costituito da una serie di archi mono o bi-direzionali, con i quali è compiutamente descritto un tratto di strada. La rete stradale considerata, è costituita da poco più di **10.500** archi, e comprende il territorio comunale di Quartu e gli assi viabilistici principali per le connessioni con i comuni confinanti.



Modello di traffico

GRAFO DI RETE-DETTAGLIO

La ricostruzione della **domanda** della mobilità attuale è stata effettuata sulla base dei rilievi di traffico effettuati direttamente sul campo all'interno dell'area di studio mese di Maggio 2022 per il periodo scolastico e mese di Luglio 2022 per il periodo estivo.

L'area di studio è costituita da 250 zone interne e da 70 zone esterne.

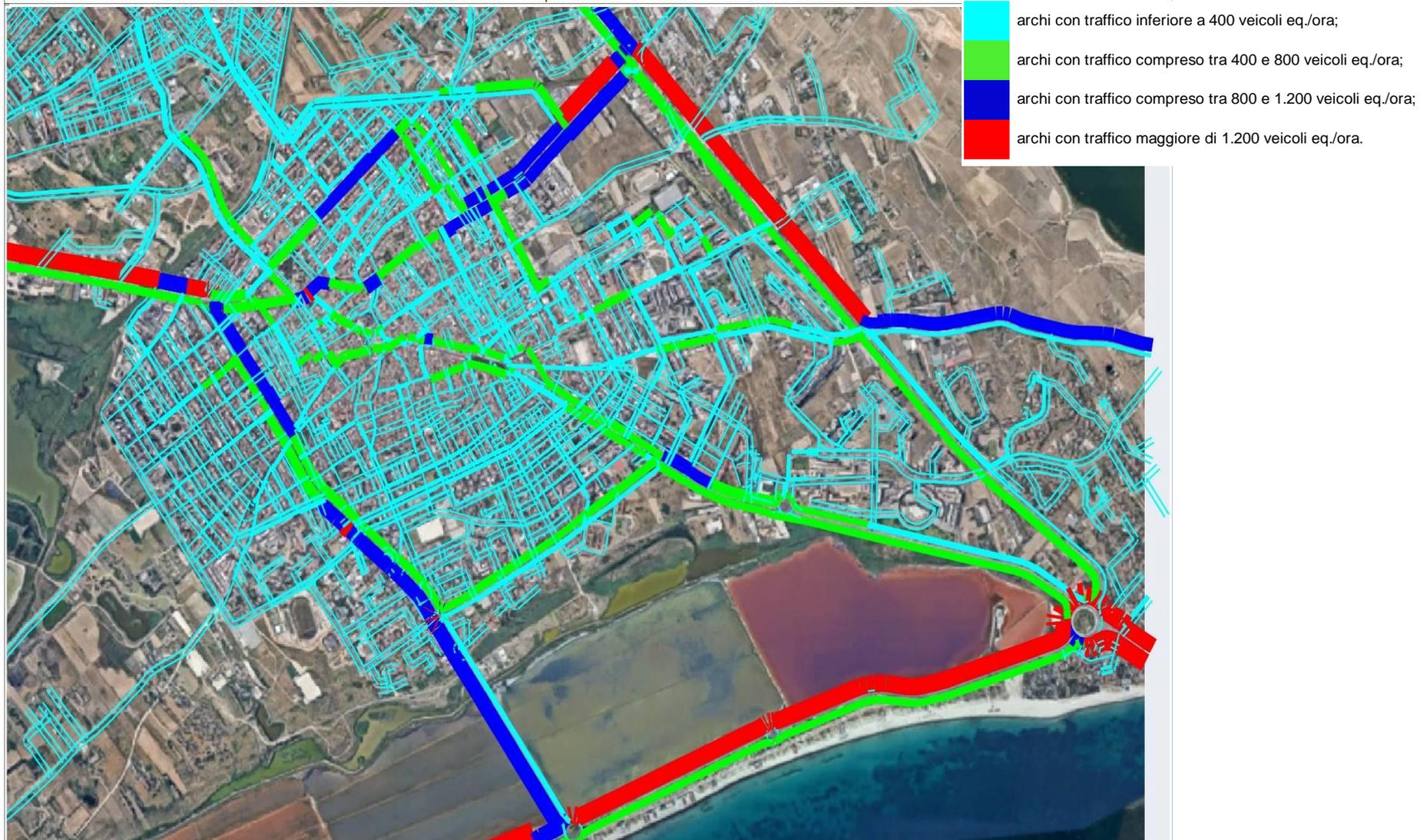
Nella fase di calibrazione, sono incrociate le informazioni del modello di offerta e di domanda al fine di riprodurre la realtà osservata durante le indagini di traffico.



Modello di traffico

Modello di assegnazione – veicoli equivalenti

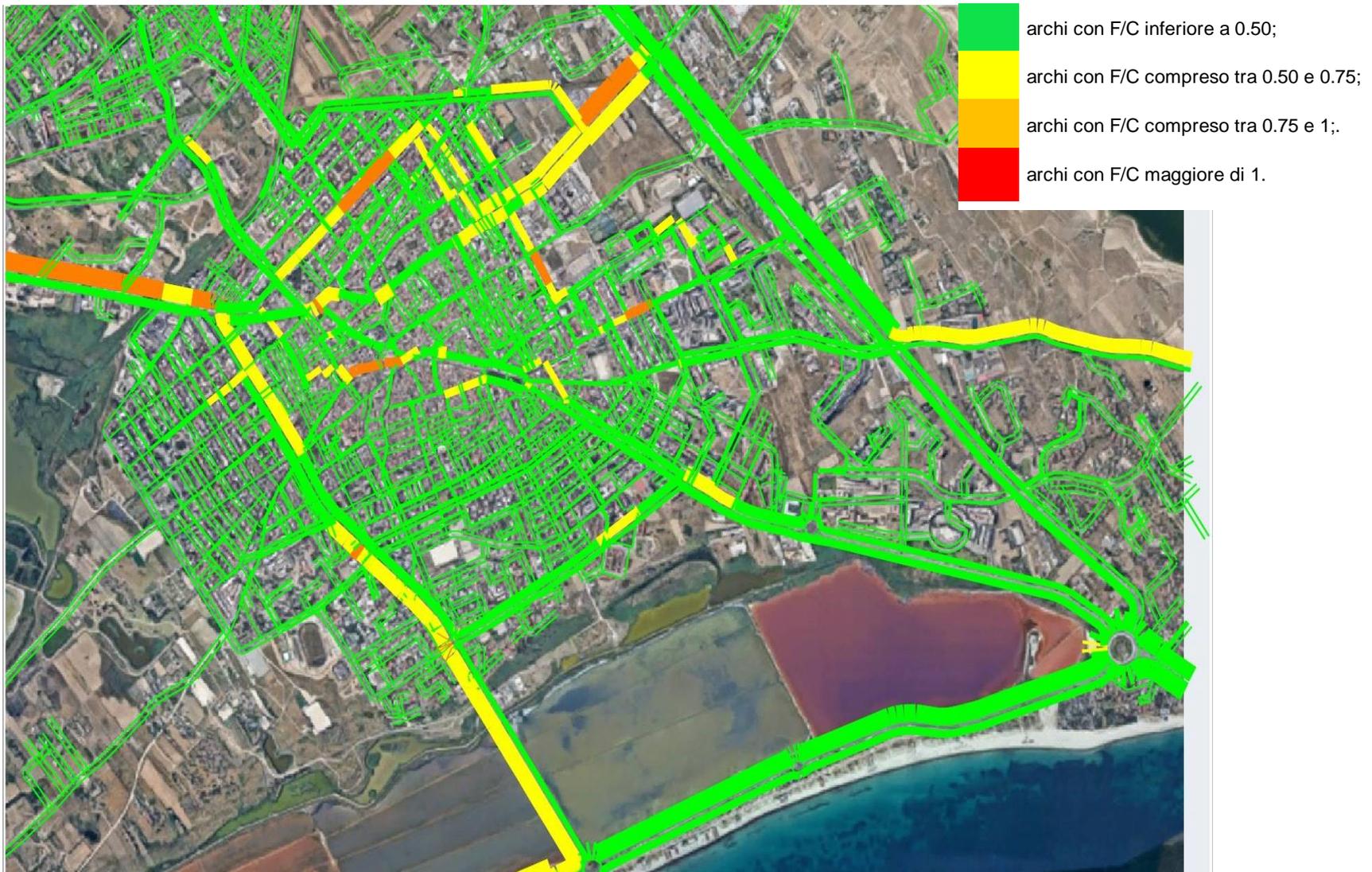
PERIODO SCOLASTICO: Ora di punta del mattino → 08:00-09:00



Modello di traffico

Modello di assegnazione – flussi/capacità

PERIODO SCOLASTICO: Ora di punta del mattino → 08:00-09:00



Modello di traffico

Modello di assegnazione – scenario attuale

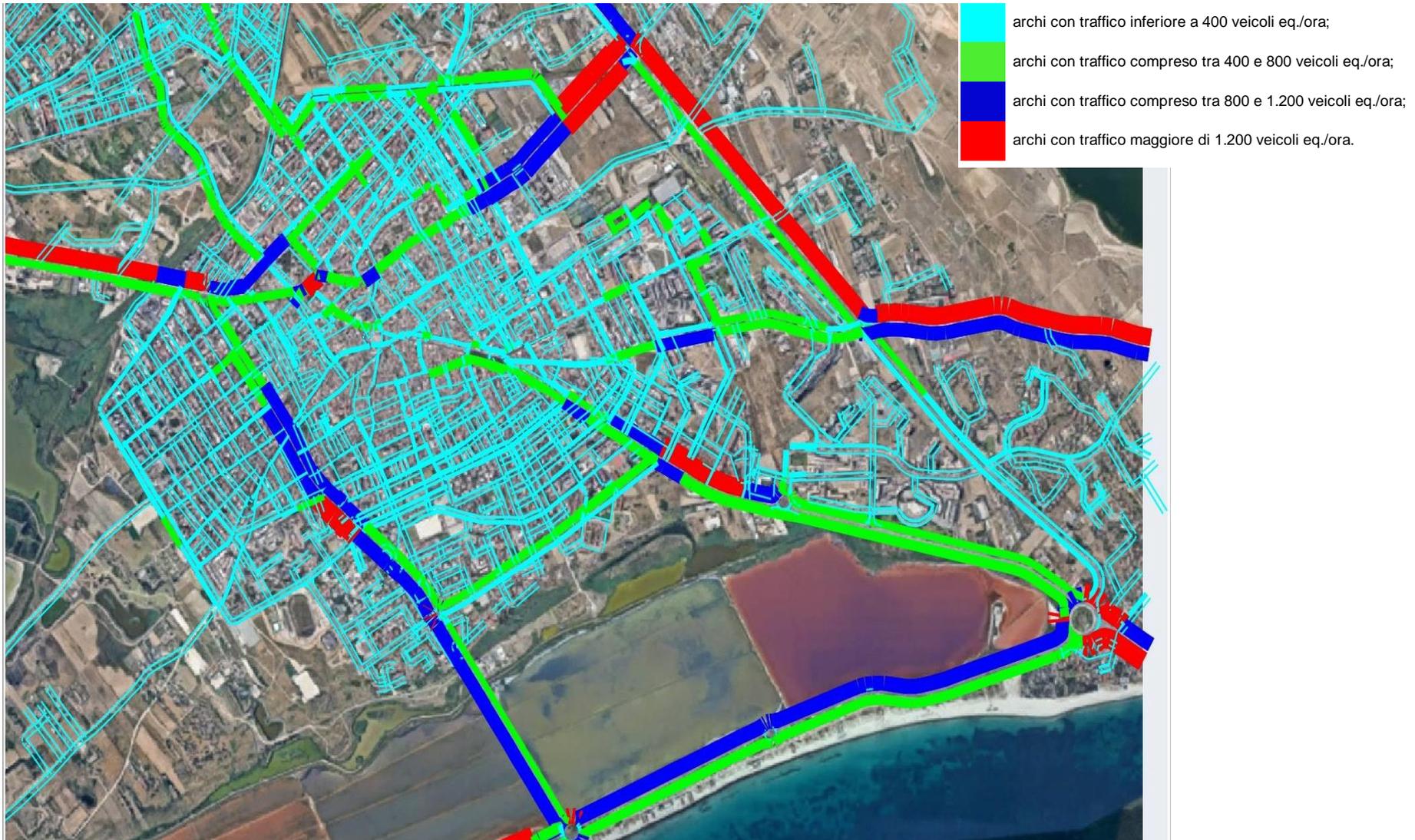
PERIODO SCOLASTICO: Ora di punta del mattino → 08:00-09:00



Modello di traffico

Modello di assegnazione – veicoli equivalenti

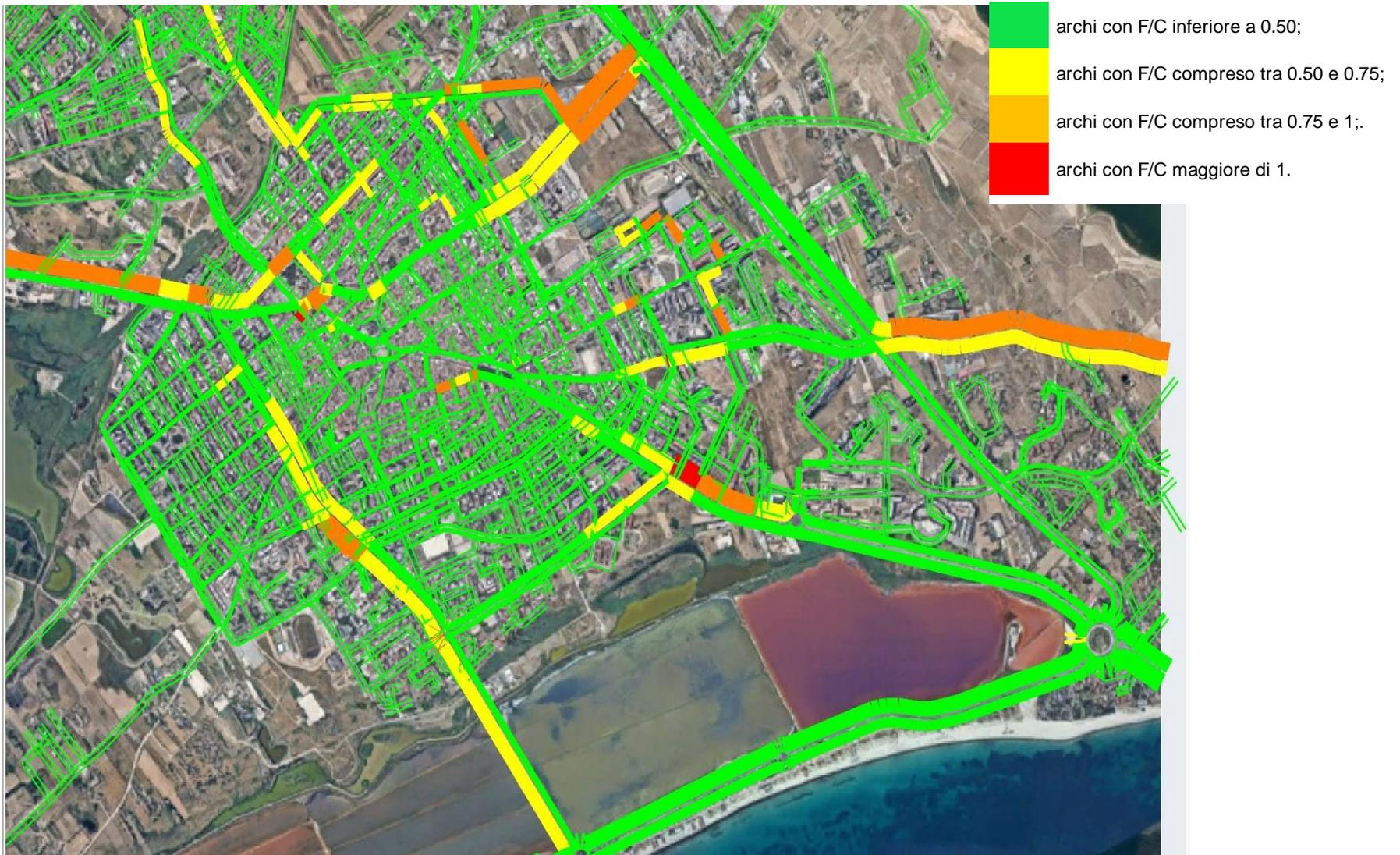
PERIODO ESTIVO: Ora di punta del mattino → 09:00-10:00



Modello di traffico

Modello di assegnazione – flussi/capacità

PERIODO ESTIVO: Ora di punta del mattino → 09:00-10:00



Modello di traffico

Modello di assegnazione – scenario attuale

PERIODO ESTIVO: Ora di punta del mattino → 09:00-10:00



PUMS Quartu Sant'Elena



Per contribuire al pums, clicca sul PULSANTE GIALLO con il "+" e clicca su "Proposta di soluzione" o "Segnalazione di problema".

Proposta di
soluzione

1

Segnalazione di
problema

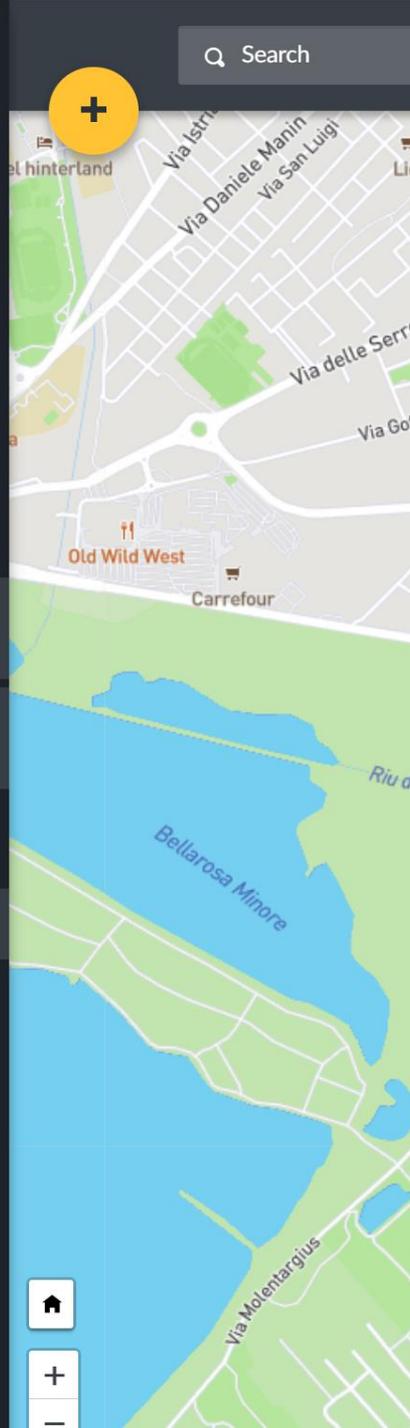
0

DATA SOURCES

Web

1

LANGUAGE



La struttura del percorso partecipato

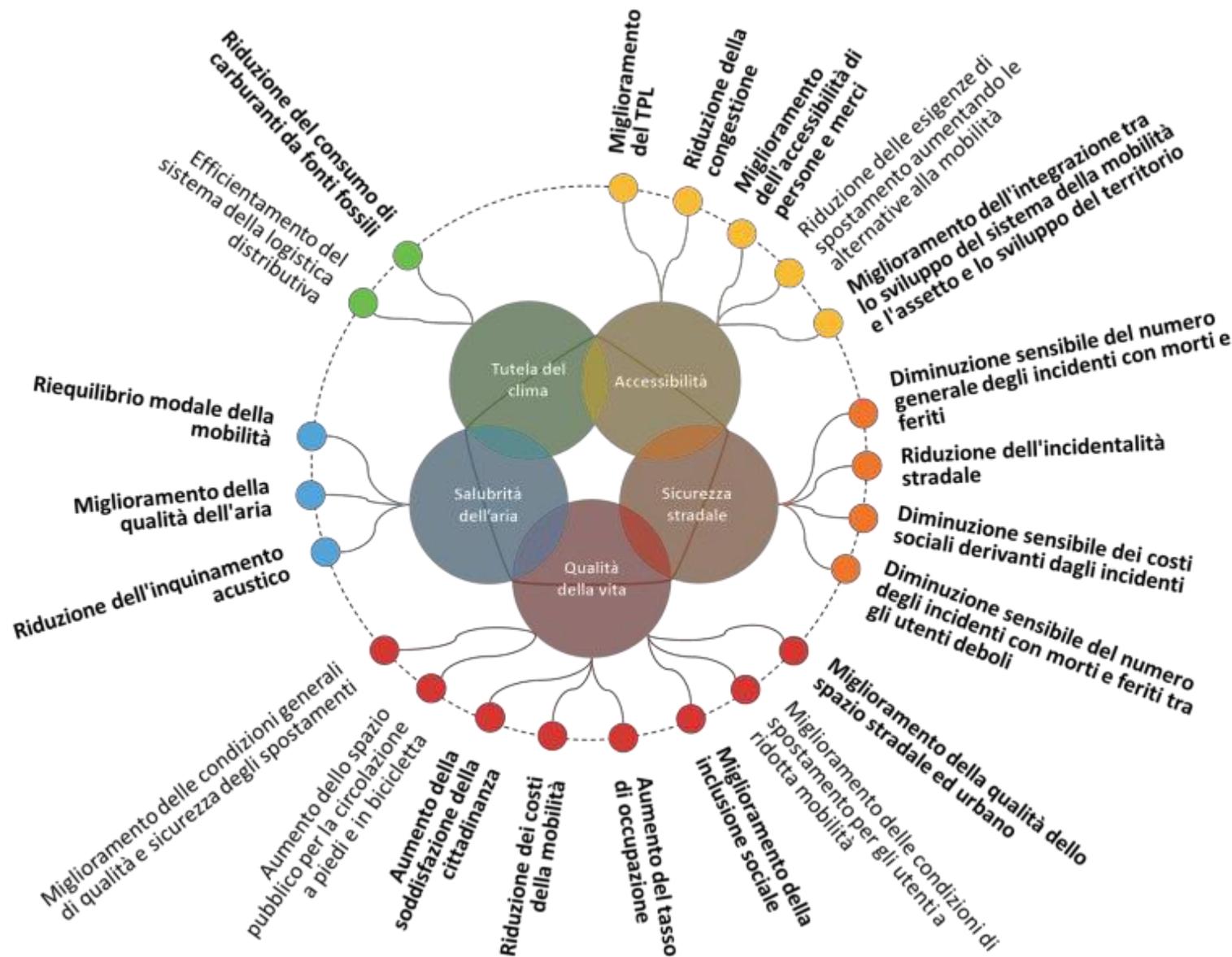
Perché voi ?

Oggi più che mai le cittadine e i cittadini si mobilitano per incidere sui processi di sviluppo del proprio ambiente di vita, sia esso locale o sovra-territoriale. Vi è un crescente bisogno da parte del singolo di individuare **momenti di confronto con le Amministrazioni**, per mezzo dei quali manifestare bisogni, comunicare disagi, suggerire opportunità.

Al contempo, il metodo del confronto e della partecipazione rappresenta un importante strumento di comprensione da parte delle Amministrazioni del contesto di riferimento, indispensabile per cogliere gli elementi chiave nella definizione di politiche orientate alla risoluzione dei problemi e ad avere ricadute positive sull'intera comunità.

Si può pertanto definire il PUMS come uno strumento grazie al quale sia possibile **ripensare la mobilità dei cittadini a partire dal coinvolgimento degli stessi**: solo la prospettiva partecipata può infatti garantire scelte di mobilità adeguate ai reali bisogni, che possono essere intercettati grazie al confronto e alla raccolta di informazioni provenienti direttamente da coloro che vivono il territorio quotidianamente. Porre al centro le “persone” fa pertanto del PUMS uno strumento che, oltre a supportare le Amministrazioni nel definire politiche coerenti con i bisogni del territorio, favorisce la formazione e il potenziamento di una cittadinanza attiva, informata e responsabile.

Gli obiettivi del percorso partecipativo



Come partecipare al PUMS?



Attraverso il **portale del PUMS**, raggiungibile dal sito ufficiale del Comune, dal QR code sui volantini che avete ricevuto e dal seguente link: <https://pumsquartusantelena.sprintech.it/>



Criteri Innovativi



Approccio partecipativo

Dove al centro dell'attenzione stanno le persone piuttosto che il traffico



Sostenibilità

Un impegno verso la dimensione sociale, economica ed ambientale



Approccio integrato

Che tiene conto di strumenti e politiche dei diversi settori, livelli amministrativi e autorità limitrofe



Convenienza

Esame dei costi e dei benefici delle alternative di trasporto



Monitoraggio

Controllo continuo dei risultati e delle eventuali necessità di aggiustamento

Resta informato sul PUMS

Sezione in cui trovare informazioni e avvisi relativi alla redazione del PUMS

06

Luglio 2022



Primo incontro Stakeholder



13

Luglio 2022



Secondo incontro Stakeholder



19

Settembre 2022



Terzo incontro Stakeholder



8

Febbraio 2023



Quarto incontro con Cittadinanza

Orario: 17.00

Luogo: EX COINVITO D'ECONOMIA VA BRIGATA SACAR 35



Vostre indicazioni & spunti

Sezioni di interesse

Riferimenti per conoscere ed essere parte attiva nel percorso di definizione del PUMS



Documenti

Aggiornamento della Normativa di riferimento nazionali e Linee Guida Europee, per avere un metro di confronto con le Direttive ad una scala più ampia (europea e nazionale).



Obiettivi

Definizione degli obiettivi generali del PUMS in accordo con le indicazioni fornite dal Comune di Quartu Sant'Elena.



Percorso Partecipato

Il coinvolgimento attivo dei cittadini permette di poter esprimere la propria opinione sui contenuti/interventi in elaborazione del PUMS.



Questionario alle Famiglie

La compilazione del questionario supporta l'acquisizione di tutti i dati utili all'indagine.



Mappa Interattiva

Definizione degli obiettivi generali del PUMS in accordo con le indicazioni fornite dal Comune di Quartu Sant'Elena.

Come partecipare al PUMS?



Attraverso il **questionario alle famiglie**,
compilabile sul portale del PUMS:

<https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLScxFtTVxgeSs8Qxb8KFAK-DZHviiqszwvh7ECqHA4NVMid7OcQ/viewform>



PUMS QUARTU SANT'ELENA

in collaborazione con 

PUMS del Comune di Quartu Sant'Elena

[Accedi a Google](#) per salvare i risultati raggiunti. [Scopri di più](#)

*Campo obbligatorio

Indagine di origine e destinazione degli spostamenti di un giorno tipo

In questo questionario ti chiederemo di rispondere a delle domande rispetto gli spostamenti che effettui in un giorno tipico della settimana (per motivi pendolari o altri motivi). Lo scopo è quello di ricostruire i flussi di traffico in origine e destinazione sulla rete stradale del comune di Quartu Sant'Elena con l'obiettivo di individuare le criticità maggiori e le possibili soluzioni infrastrutturali da adottare con l'obiettivo di aumentare la sicurezza stradale, decongestionare il traffico, aumentare l'accessibilità degli spostamenti e le soluzioni intermodali.

Quanti anni hai?

Scegli ▼

Indica la tua città di residenza: *

La tua risposta

Indica la via di residenza:

La tua risposta

Da quanti componenti è composto il tuo nucleo familiare?

sono single

2

da 3 a 4

più di 4

PUMS del Comune di Quartu Sant'Elena

Il Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS) è uno strumento urbanistico strategico di riferimento per le amministrazioni pubbliche, che integra gli strumenti di pianificazione esistenti arricchendoli con i principi di integrazione, partecipazione e valutazione per soddisfare, oggi e domani, le necessità di mobilità delle persone e delle merci con l'obiettivo di migliorare la qualità della vita nelle città e nei loro dintorni. Le politiche e le misure definite nel PUMS riguardano tutti i modi di trasporto presenti sull'intero territorio comunale, trasporto pubblico e privato, passeggeri e merci, motorizzati e non motorizzati, sia in termini di circolazione che di sosta. Esso articola i suoi scenari in un orizzonte temporale di dieci anni. L'obiettivo è quello di rendere la città di Quartu Sant'Elena accessibile e sicura per la mobilità ciclistica e pedonale e di aumentare il livello e la qualità di servizi ed infrastrutture di mobilità al fine di ridurre gli effetti negativi del traffico veicolare. Il coinvolgimento della cittadinanza è di fondamentale importanza per l'Amministrazione al fine di conoscere le caratteristiche degli spostamenti di chi vive la città su cui costruire proposte di miglioramento della sicurezza, della viabilità, della sosta e dei trasporti pubblici. Confermando l'impegno dell'Amministrazione per costruire una città più vivibile anche nell'ambito della mobilità sostenibile, Vi ringraziamo per il tempo che vorrete dedicarci rispondendo al questionario che segue.



Contatti:

Direzione tecnica:

Corso Milano 19 - 20900 Monza (MB)

Telefono: +39 039 8963428

Telefax: +39 039 8941602

www.sisplan.it