

Mobilità sostenibile



Pianificazione del sistema della
mobilità territoriale della
Città di Oristano



Sala consiliare - 10 aprile 2025



Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO
Image Landsat / Copernicus
Image IBCAO
Image U.S. Geological Survey

Google Earth

Piano Urbano del Traffico

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile



Piano Urbano del Traffico [PUT]

I principali contenuti progettuali del PUT sono:

- migliorie generali per la **mobilità pedonale** con l'indicazione di strade, piazze, itinerari o aree pedonali, nonché l'individuazione e la delimitazione di zone a traffico limitato o a traffico pedonale privilegiato;
- migliorie generali per **mobilità ciclistica**;
- ottimizzazione dello **schema della circolazione**;
- migliorie generali per la mobilità dei **mezzi pubblici** di trasporto collettivo urbano;
- attuazione di politiche di **gestione della sosta**.

Zone di Traffico



Zone di Traffico



Indagini di **Traffico**

N.	Sezione	STRADA	Coordinate Y e X	Posizione	Tipo	Codice_Manovre
1	A	via Cagliari	39.915608, 8.585126	Via Cagliari Nord	al cordone	A1-A2
2	B	via Cagliari	39.886011, 8.603122	Via Cagliari Sud	al cordone	B1-B2
3	C	via Cagliari	39.902799, 8.588427	Via Cagliari (tra via Ugo Foscolo - via S. Francesco D'Assisi)	stradali	C1-C2
4	D	via Sardegna	39.908761, 8.593420	Via Sardegna (tra via Gaetano Donizetti - via Domenico Cimarosa)	stradali	D1-D2
5	E	via Armando Diaz	39.9050012, 8.586724	via Armando Diaz (tra via Cavour e via XX Settembre)	stradali	E1-E2
6	F	via Vandalino Casu	39.913904, 8.610632	Via Vandalino Casu (SP55)	al cordone	F1-F2
7	G	via degli Artigiani	39.911583, 8.585611	Via Degli Artigiani (tra le intersezioni con Via Cagliari e Via Salvo D'Acquisto)	stradali	G1-G2
8	H	via Dorando Petri	39.895752, 8.590564	Via Dorando Petri (a Sud dell'intersezione con Via Limbara)	stradali	H1-H2
9	I	viale Brianza	39.910629, 8.590581	Viale Brianza (tra le intersezioni con Via Lombardia e Via Lazio)	stradali	I1-I2
10	L	via Cagliari	39.911110, 8.587915	Via Cagliari (tra le intersezioni con Via Tirso e Via Campania)	stradali	L1-L2
11	M	via Fondazione Rockfeller	39.900123, 8.585503	Via Fondazione Rockfeller (tra le intersezioni con via G. D'Annunzio e Viale A. Diaz)	stradali	M1-M2
12	N	via Solferino	39.901620, 8.595032	Via Solferino (tra le intersezioni con via Nazario Sauro e via Leonardo Alagon)	stradali	N1-N2
13	O	via Renato Marroccu	39.904366, 8.607218	Via Renato Marroccu (a est dell'intersezione con Via Neapolis)	stradali	O1-O2
14	P	via Sassari	39.902943, 8.601314	Via Sassari (a sud dell'intersezione con Via Lepanto)	stradali	P1-P2
15	Q	via Arborea	39.900117, 8.599915	Via Arborea (tra le intersezioni con Via Palamas e Via Amsicora)	stradali	Q1-Q2
16	R	viadotto Tonino Franceschi	39.913422, 8.543127	Viadotto Tonino Franceschi	al cordone	R1-R2

Indagini di Traffico



Indagini di Traffico



Scheda-Tipo di Rilievo

Sezione A1 Fascia oraria dalle 17:00 - 19:00 - Data 06/02/25

	AUTO	VEIC. COM	VEIC. Pes.	Bus	Scoter
17:00 - 17:15	307	6	3	2	1
17:15 - 17:30	250	1	1	2	1
17:30 - 17:45	316	2	0	1	1
17:45 - 18:00	246	0	1	1	3
18:00 - 18:15	223	0	0	2	0
18:15 - 18:30	234	2	0	2	1
18:30 - 18:45	259	2	1	3	3
18:45 - 19:00	229	1	0	0	0
Totale	2064	14	6	13	10

Sezione A2 Fascia oraria dalle 17:00 - 19:00 - Data 06/02/25

PERIODO	AUTO	VEIC. COM	VEIC. Pes.	Bus	Scoter
17:00 - 17:15	275	6	3	1	1
17:15 - 17:30	266	5	0	0	0
17:30 - 17:45	310	1	0	3	4
17:45 - 18:00	244	1	1	4	1
18:00 - 18:15	291	1	1	2	1
18:15 - 18:30	267	2	1	0	2
18:30 - 18:45	258	3	2	0	0
18:45 - 19:00	290	0	0	1	3
Totale	2201	19	8	11	12



Codice Manovra

Schede di Rilievo

Sezione A1 Fascia oraria dalle 07:00 - 09:00 - Data 06/02/25

PERIODO	AUTO	VEIC. COM	VEIC. Pes.	Bus	Scoter
07:00 - 07:15	137	23	2	0	0
07:15 - 07:30	188	9	3	0	0
07:30 - 07:45	254	12	4	4	2
07:45 - 08:00	350	8	3	29	2
08:00 - 08:15	370	10	2	4	5
08:15 - 08:30	161	2	3	0	1
08:30 - 08:45	361	10	4	4	1
08:45 - 09:00	578	7	5	5	1
Totale	2399	81	26	46	12

Sezione A2 Fascia oraria dalle 07:00 - 09:00 - Data 06/02/25

PERIODO	AUTO	VEIC. COM	VEIC. Pes.	Bus	Scoter
07:00 - 07:15	72	9	6	5	1
07:15 - 07:30	89	10	3	11	0
07:30 - 07:45	101	10	2	4	0
07:45 - 08:00	128	7	1	0	0
08:00 - 08:15	122	10	1	5	1
08:15 - 08:30	53	3	0	6	0
08:30 - 08:45	164	5	3	1	0
08:45 - 09:00	339	11	8	1	0
Totale	1068	65	24	33	2



Codice Manovra

Analisi della **domanda di Mobilità**

SPOSTAMENTI GIORNALIERI (ISTAT 2011)	TOTALE GIORNALIERO	% sul totale
su mezzi privati ^[1]	8.272	69%
su mezzi pubblici urbani ^[2]	549	5%
A piedi	3.089	26%
Totale spostamenti	11.910	100%

^[1] mezzi privati considerati sono auto privata, motocicletta e ciclomotori, bicicletta e altro mezzo.

^[2] mezzi pubblici considerati sono autobus urbano/ extraurbano, corriera, filobus e autobus aziendale o scolastico.

Elaborazione su dati ISTAT 2011

Analisi della **domanda di Mobilità**

SPOSTAMENTI IN INGRESSO (ISTAT 2011)	TOTALE GIORNALIERO	% sul totale
su mezzi privati	7.987	67,6%
su mezzi pubblici urbani	3.753	31,8%
A piedi	67	0,6%
Totale spostamenti	11.808	100%

SPOSTAMENTI IN USCITA (ISTAT 2011)	TOTALE GIORNALIERO	% sul totale
su mezzi privati	1.920	88%
su mezzi pubblici urbani	269	12%
A piedi	0	0%
Totale spostamenti	2189	100%

[1] mezzi privati considerati sono auto privata, motocicletta e ciclomotori, bicicletta e altro mezzo.

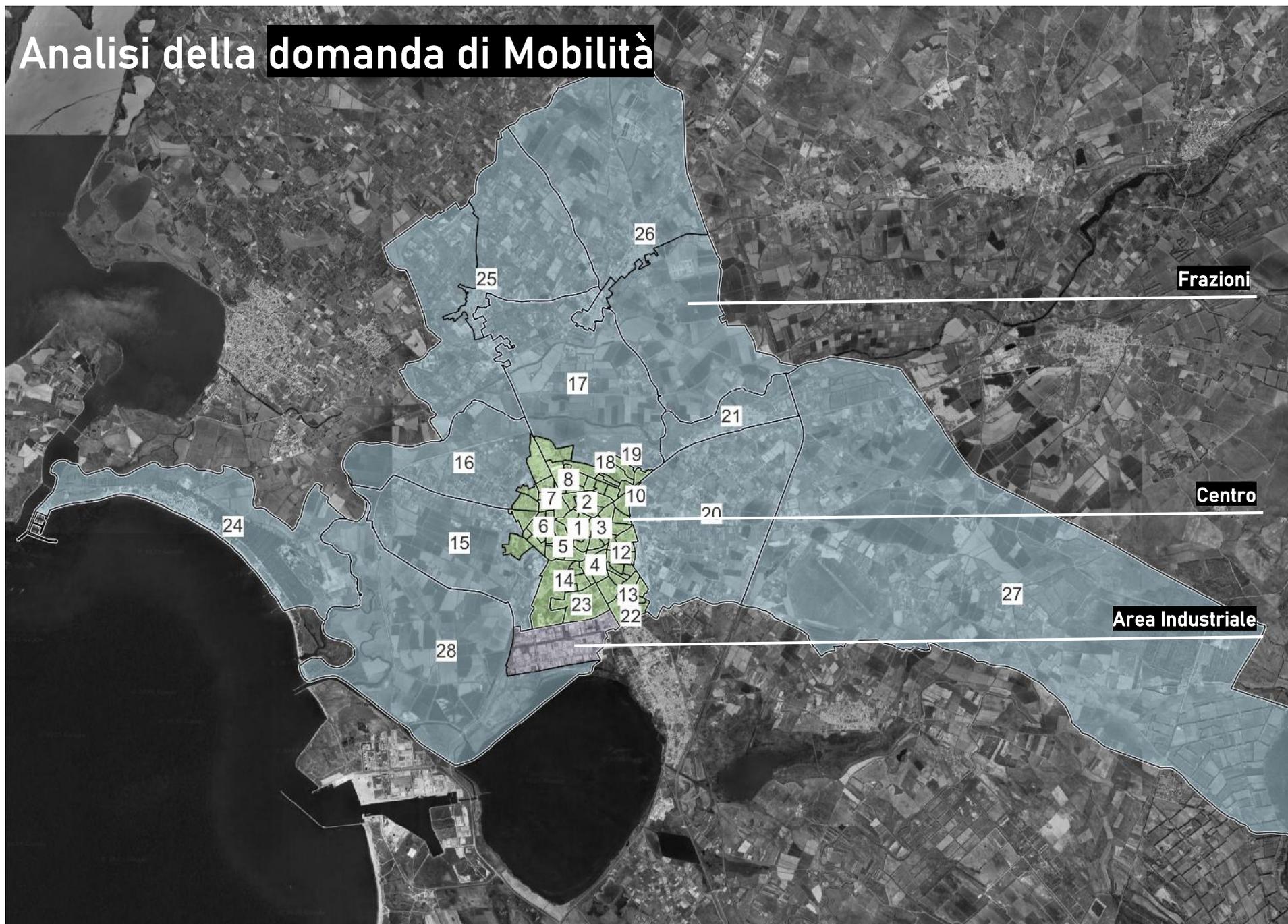
[2] mezzi pubblici considerati sono autobus urbano/ extraurbano, corriera, filobus e autobus aziendale o scolastico.

Analisi della **domanda di Mobilità**

Comuni	Spostamenti in ingresso a Oristano	Spostamenti in uscita da Oristano	totale	% sul totale	% cumulata
CABRAS	1384	207	1591	11%	11%
SANTA GIUSTA	1222	320	1542	11%	22%
TERRALBA	604	72	676	5%	27%
MARRUBIU	457	78	535	4%	31%
SIMAXIS	384	66	450	3%	34%
SOLARUSSA	377	34	411	3%	37%
ARBOREA	372	102	474	3%	41%
PALMAS ARBOREA	343	50	393	3%	43%
NURACHI	300	34	334	2%	46%
RIOLA SARDO	298	51	349	2%	48%
SAN VERO MILIS	295	58	353	3%	51%
VILLAURBANA	225	20	245	2%	53%
SIAMAGGIORE	217	57	274	2%	54%
URAS	216	7	223	2%	56%
MOGORO	204	32	236	2%	58%
OLLASTRA	202	8	210	1%	59%
NARBOLIA	194	18	212	2%	61%
BARATILI SAN PIETRO	193	18	211	2%	62%
Altri comuni	4321	959	5280	38%	100%
Totale complessivo (ISTAT 2011)	11808	2189	13997	100%	100%

Elaborazione su dati ISTAT 2011

Analisi della domanda di Mobilità



Analisi della **domanda di Mobilità**

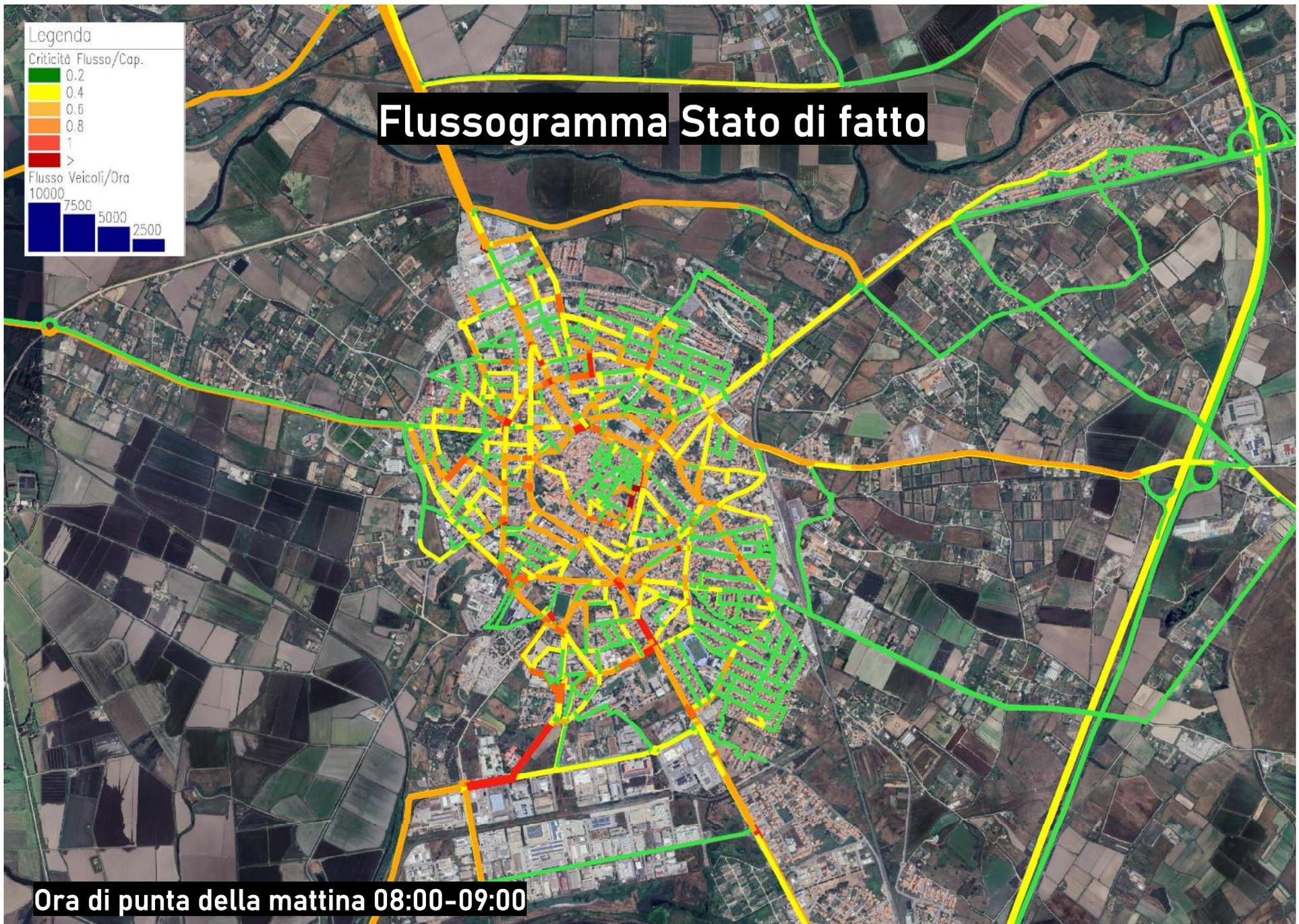
AREE DI ORIGINE	AREE DI DESTINAZIONE				TOTALE
	Centro	Frazioni	Area Industriale	Esterno	
Centro	9133	1356	261	1674	12424
Frazioni	2626	440	85	301	3451
Area Industriale	370	28	1	30	428
Esterno	3533	882	258	2005	6678
AREE DI ORIGINE	AREE DI DESTINAZIONE				TOTALE
	Centro	Frazioni	Area Industriale	Esterno	
Centro	9075	2014	241	2155	13484
Frazioni	1510	349	42	760	2661
Area Industriale	296	58	1	194	549
Esterno	1838	216	33	1806	3893
TOTALE	12718	2637	317	4914	20587

Elaborazione su dati ISTAT 2011

Flussogramma Stato di fatto



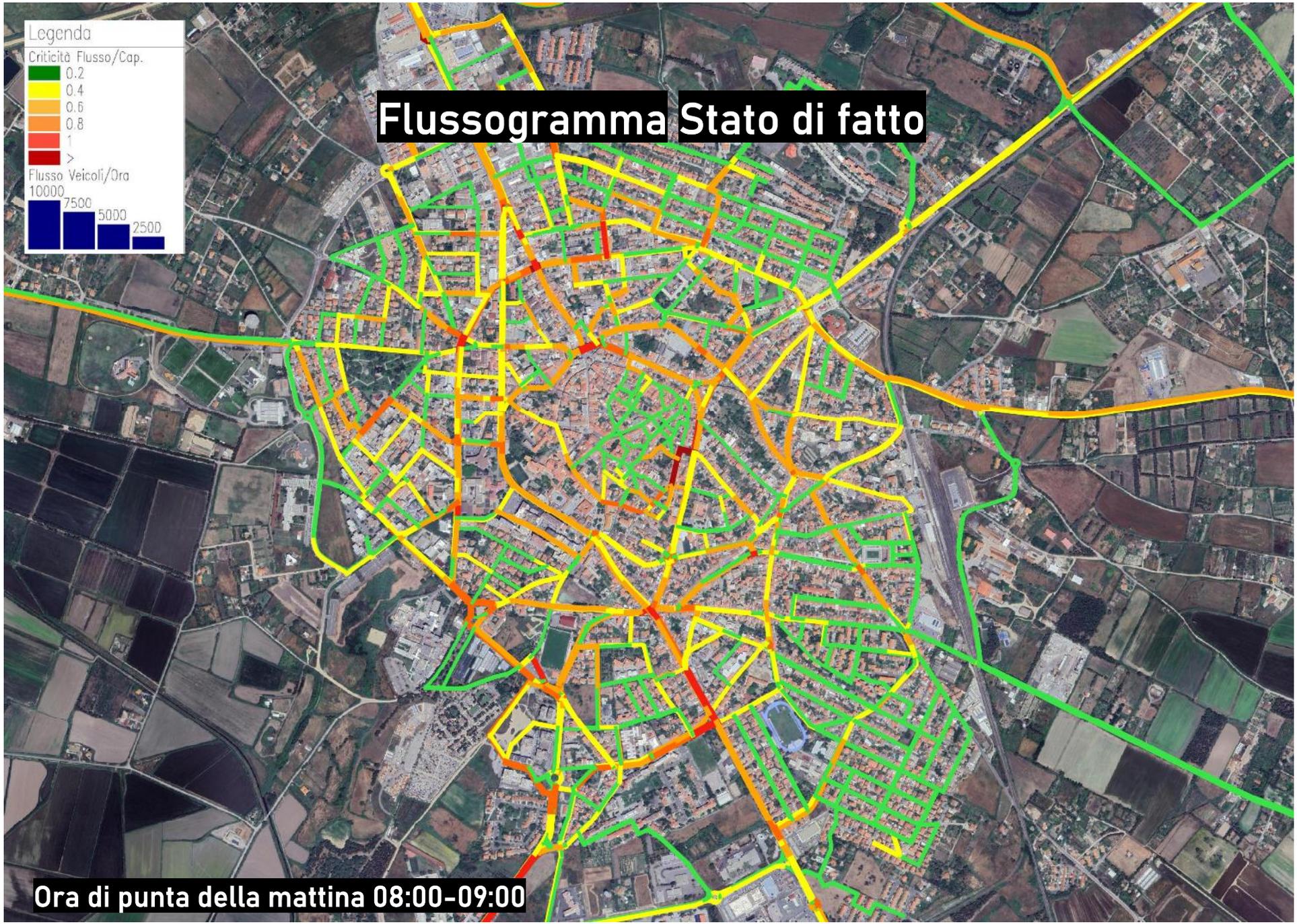
Ora di punta della mattina 08:00-09:00



Flussogramma Stato di fatto



Ora di punta della mattina 08:00-09:00

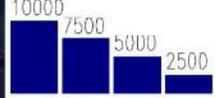


Legenda

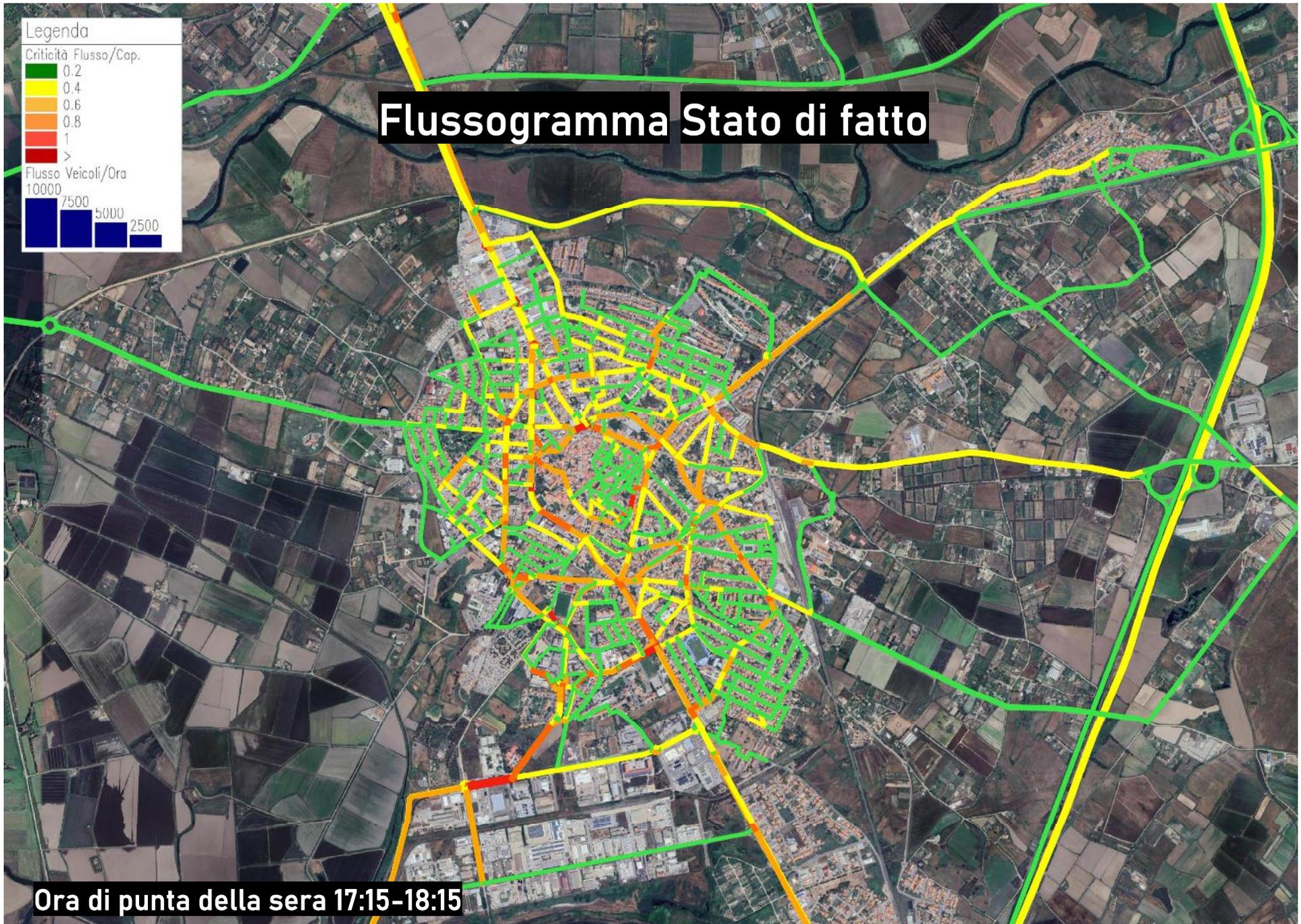
Criticità Flusso/Cap.



Flusso Veicoli/Ora
10000



Flussogramma Stato di fatto

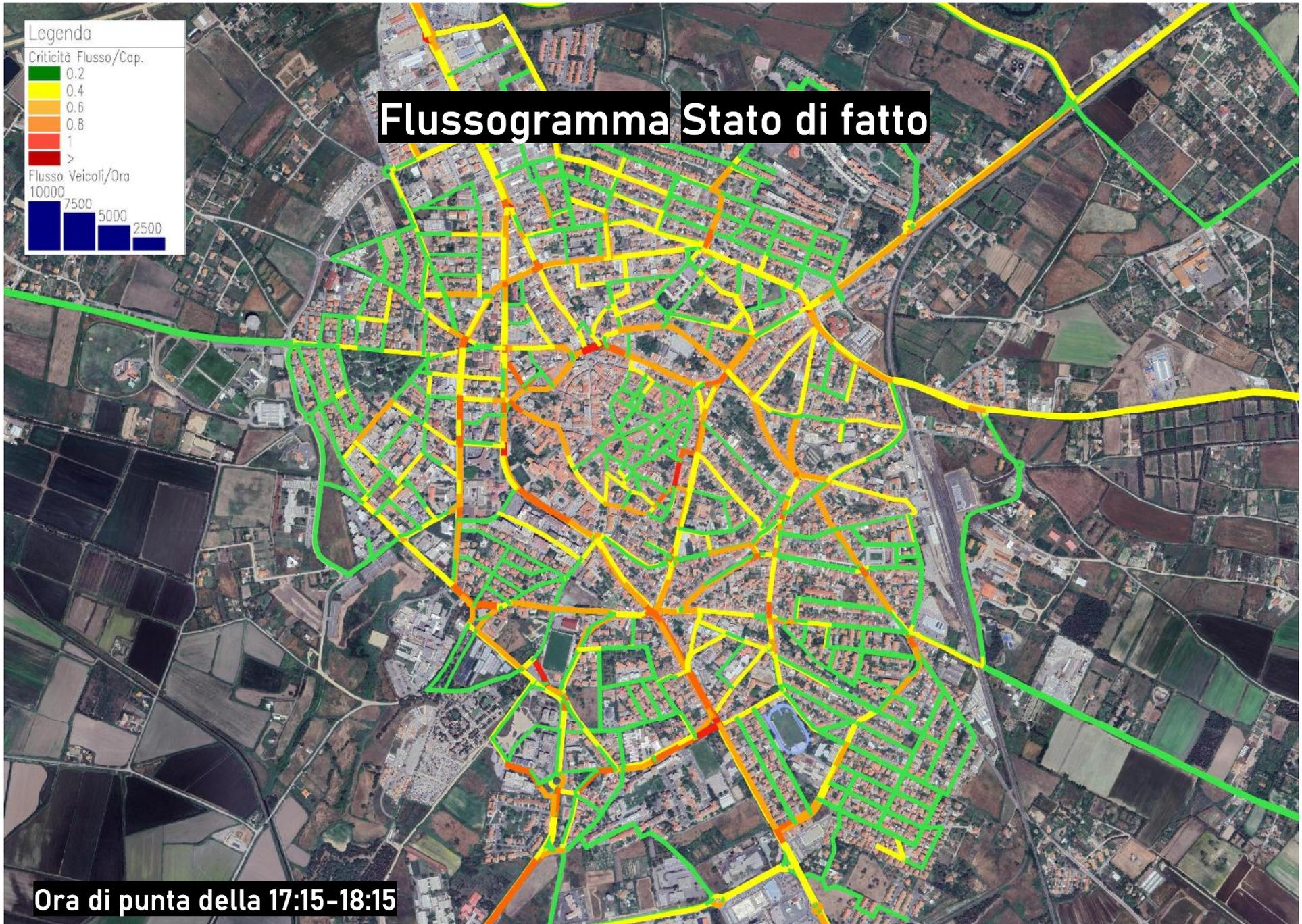


Ora di punta della sera 17:15-18:15

Flussogramma Stato di fatto



Ora di punta della 17:15-18:15



Le criticità del Sistema

- L'intersezione tra **via Cagliari, via Torino, e via Gennargentu** rappresenta un ulteriore **nodo critico del sistema di traffico cittadino;**
- In **via Gennargentu** il traffico è congestionato sia nelle ore di punta mattutina sia nelle ore di punta della sera;
- Il **traffico veicolare su via Cagliari nord in direzione centro città risulta congestionato fino all'intersezione con via M. Pira,** sia in entrambe le direzioni durante l'ora di punta del mattino che in quella serale;
- **Via Giuseppe Mazzini e via Diego Contini,** strade a senso unico al confine nord del centro storico, **registrano un aumento della congestione fino al primo tratto di via Ricovero;**
- A nord del centro urbano, **l'intersezione tra via Sebastiano Satta, Via Cagliari (SP56), e Viale Armando Diaz, rappresenta un nodo congestionato,** in direzione di viale Armando Diaz;
- **In Piazza san Martino,** in prossimità del centro storico, confluiscono i flussi di traffico provenienti da Via Giovanni Pau, Viale Severino Ibba, via Dante Alighieri, Via Fondazione Rockefeller, Via Michele Pira, **generando fenomeni di congestionamento frequenti;**
- **La strada provinciale SP56 presenta fenomeni di congestione in ingresso e in uscita dal centro città, e conseguentemente**

Le **Proposte** di Piano

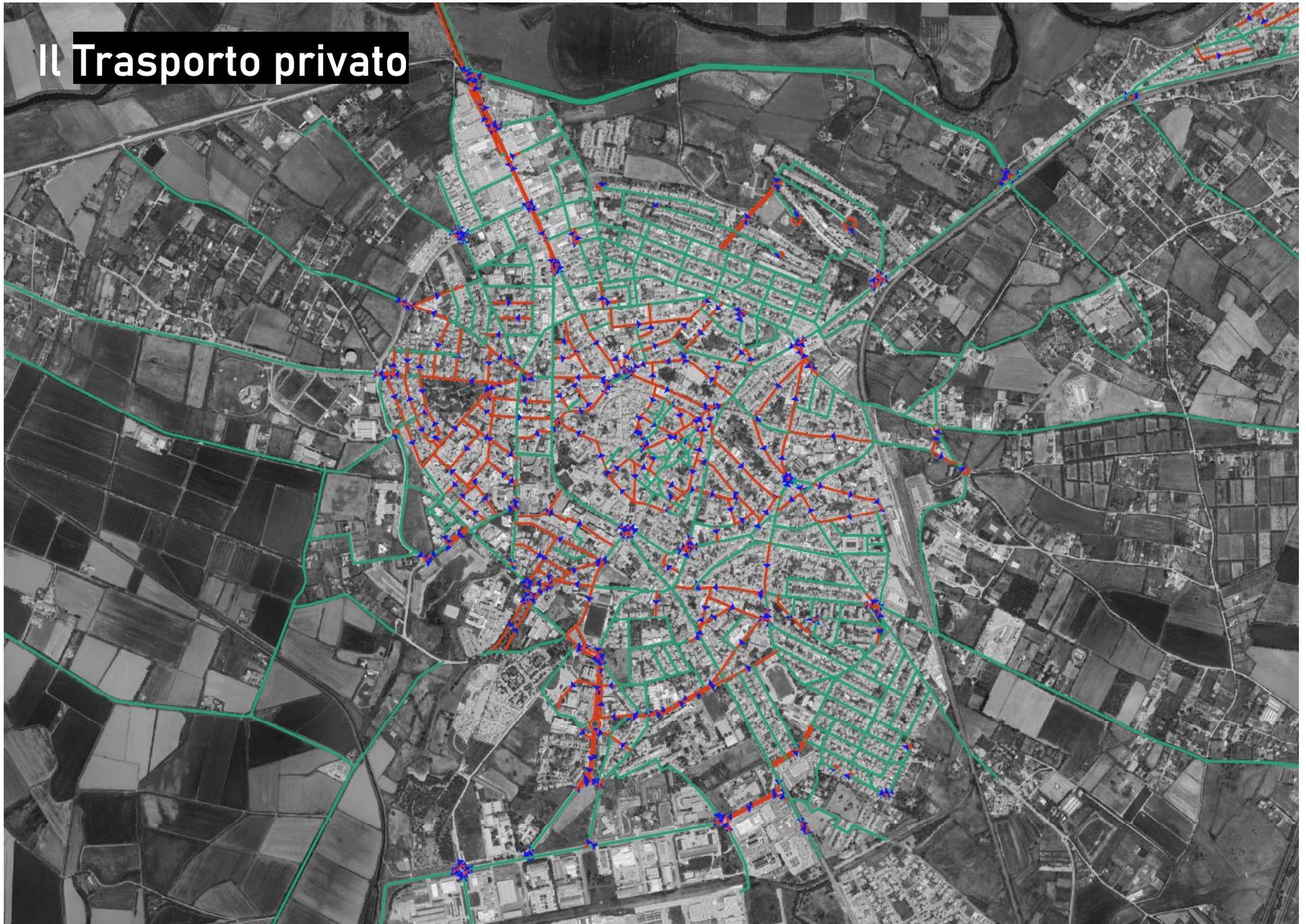
Il presente Piano propone, nel rispetto della struttura portante della rete stradale della città e dello schema di circolazione consolidato, alcuni interventi di modifica dei sensi di marcia e di utilizzo di tratti stradali esistenti il cui fine è:

- distribuire in **maniera più equilibrata i flussi veicolari** che impegnano il sistema senza concentrarli lungo alcune direttrici ancora critiche;
- **salvaguardare parti di territorio dai flussi di puro attraversamento abbattendo le emissioni di inquinanti ed elevandone la qualità urbana;**
- garantire sezioni stradali tali da **consentire l'adeguamento o la nuova realizzazione di marciapiedi** per il miglioramento della mobilità pedonale.

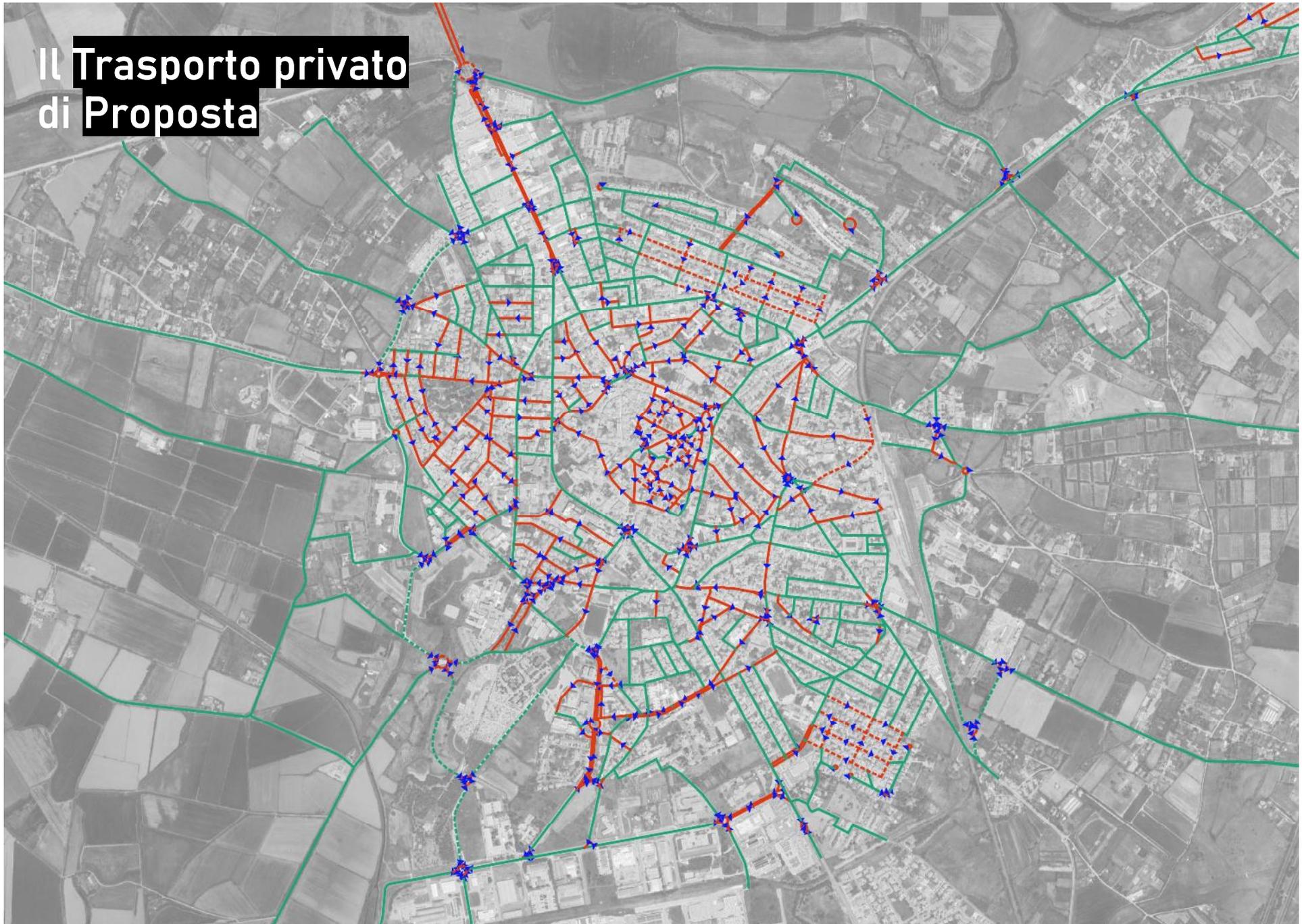
Il Trasporto privato



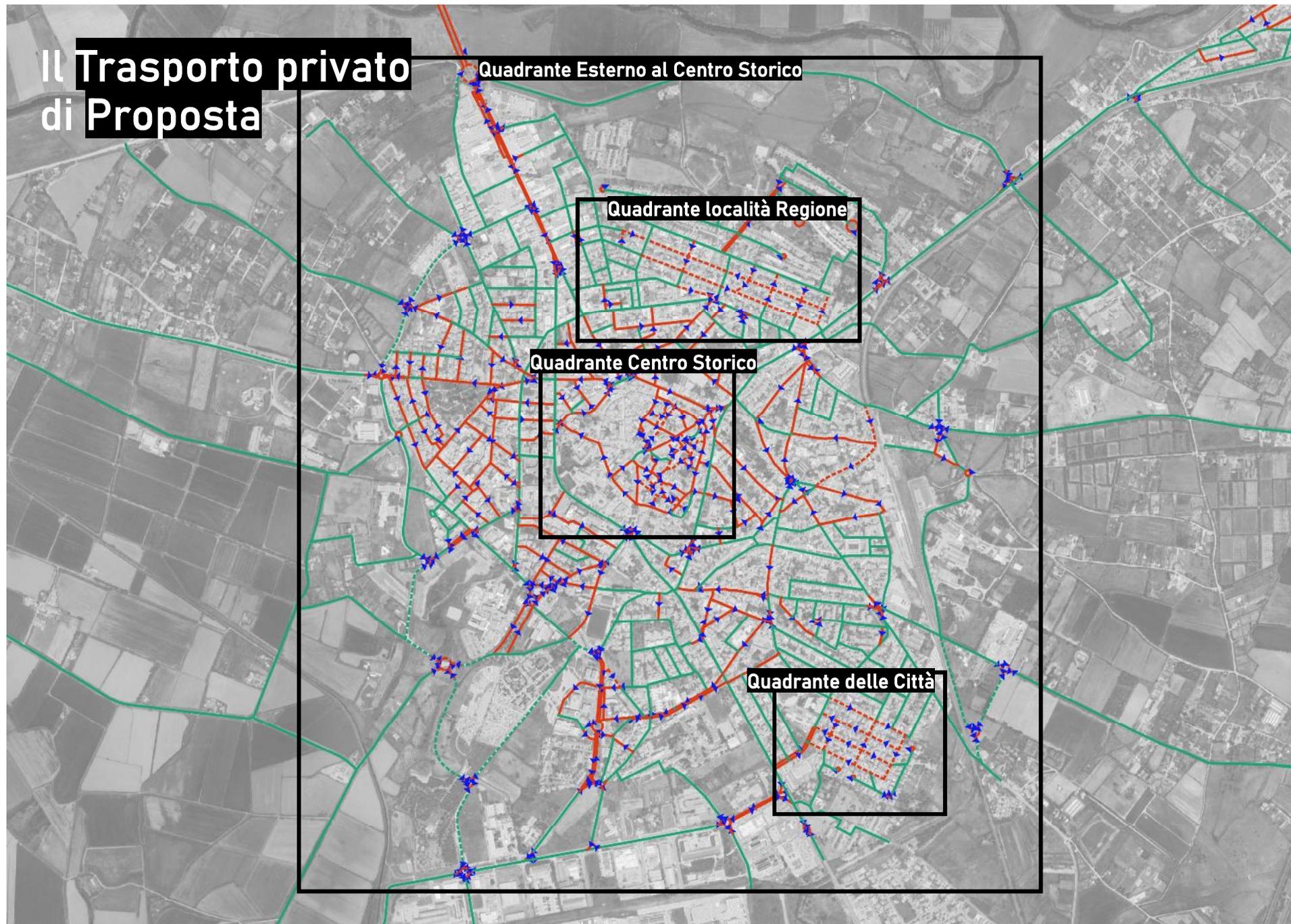
Il Trasporto privato



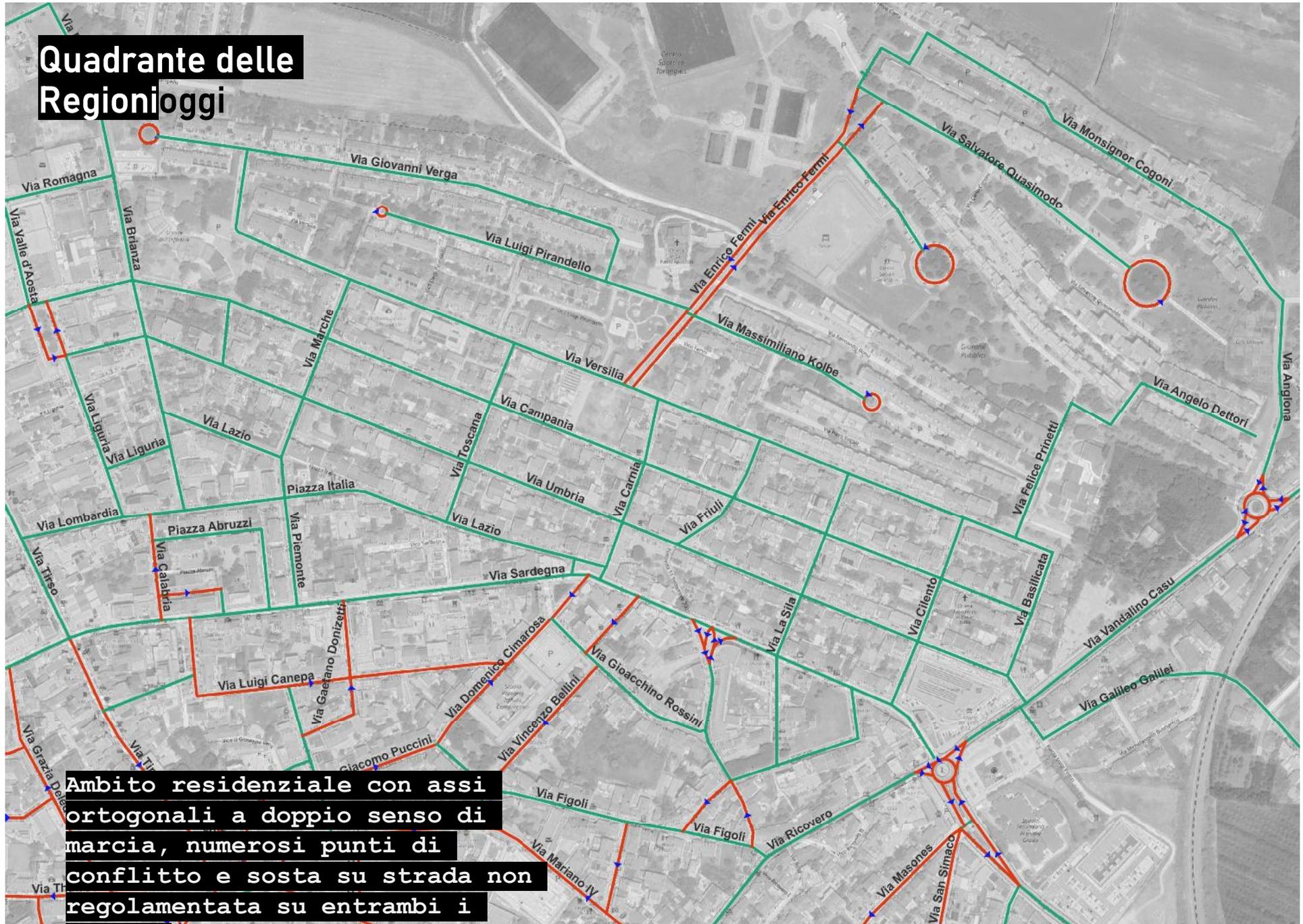
Il Trasporto privato di Proposta



Il Trasporto privato di Proposta



Quadrante delle Regionioggi

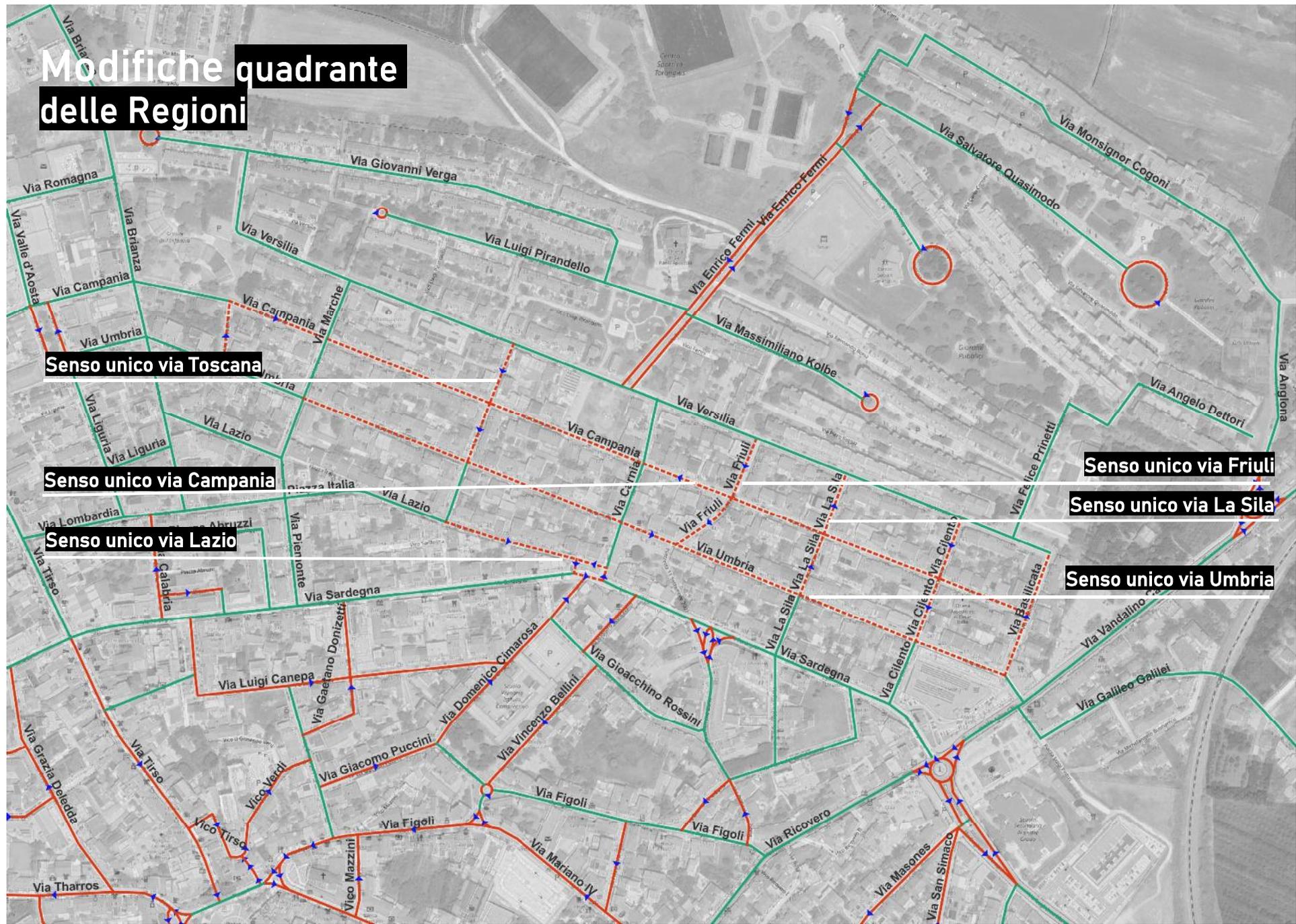


Ambito residenziale con assi ortogonali a doppio senso di marcia, numerosi punti di conflitto e sosta su strada non regolamentata su entrambi i fronti.

Quadrante delle Regioni oggi



Modifiche quadrante delle Regioni



Senso unico via Toscana

Senso unico via Campania

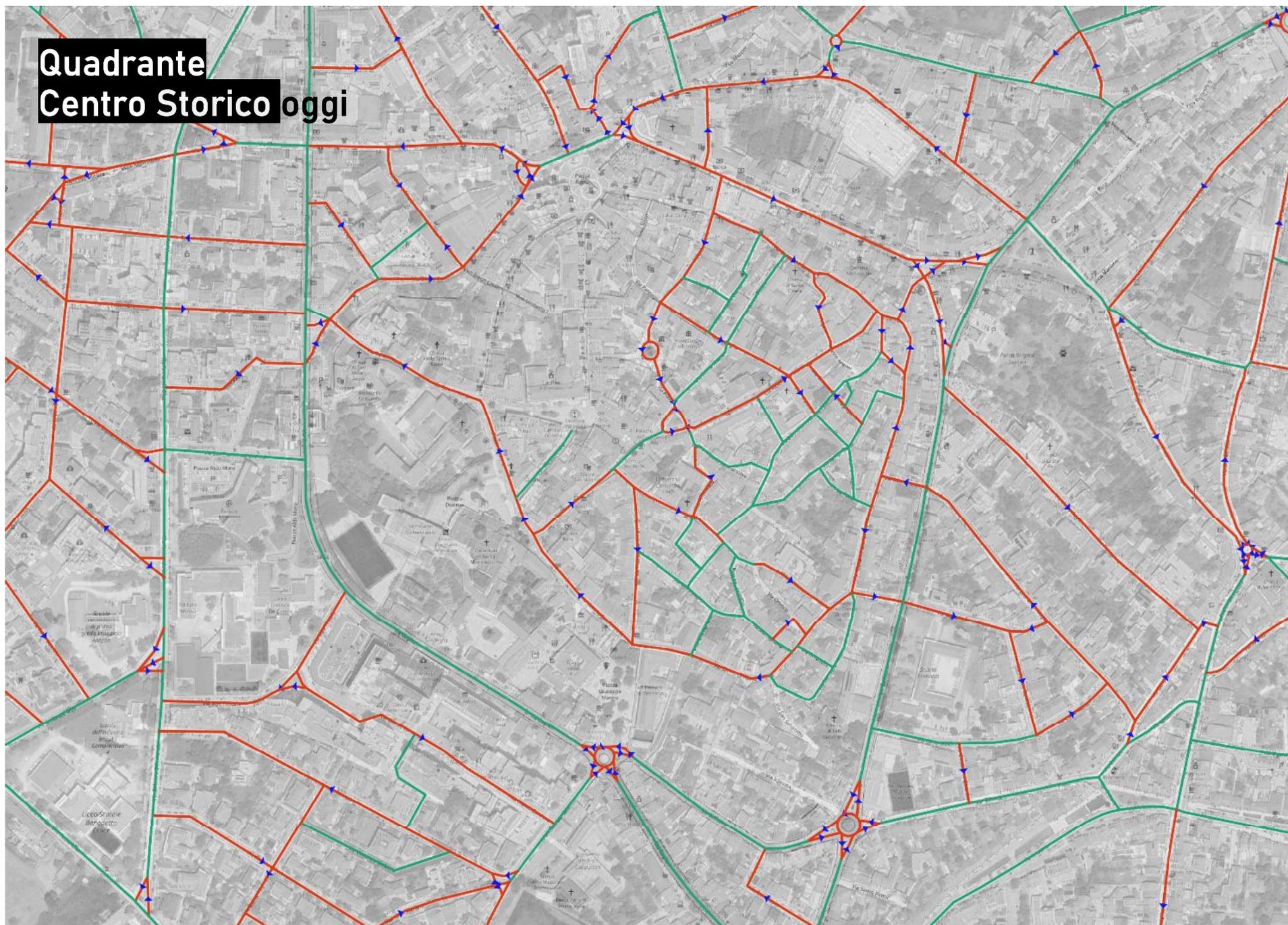
Senso unico via Lazio

Senso unico via Friuli

Senso unico via La Sila

Senso unico via Umbria

Quadrante Centro Storico oggi

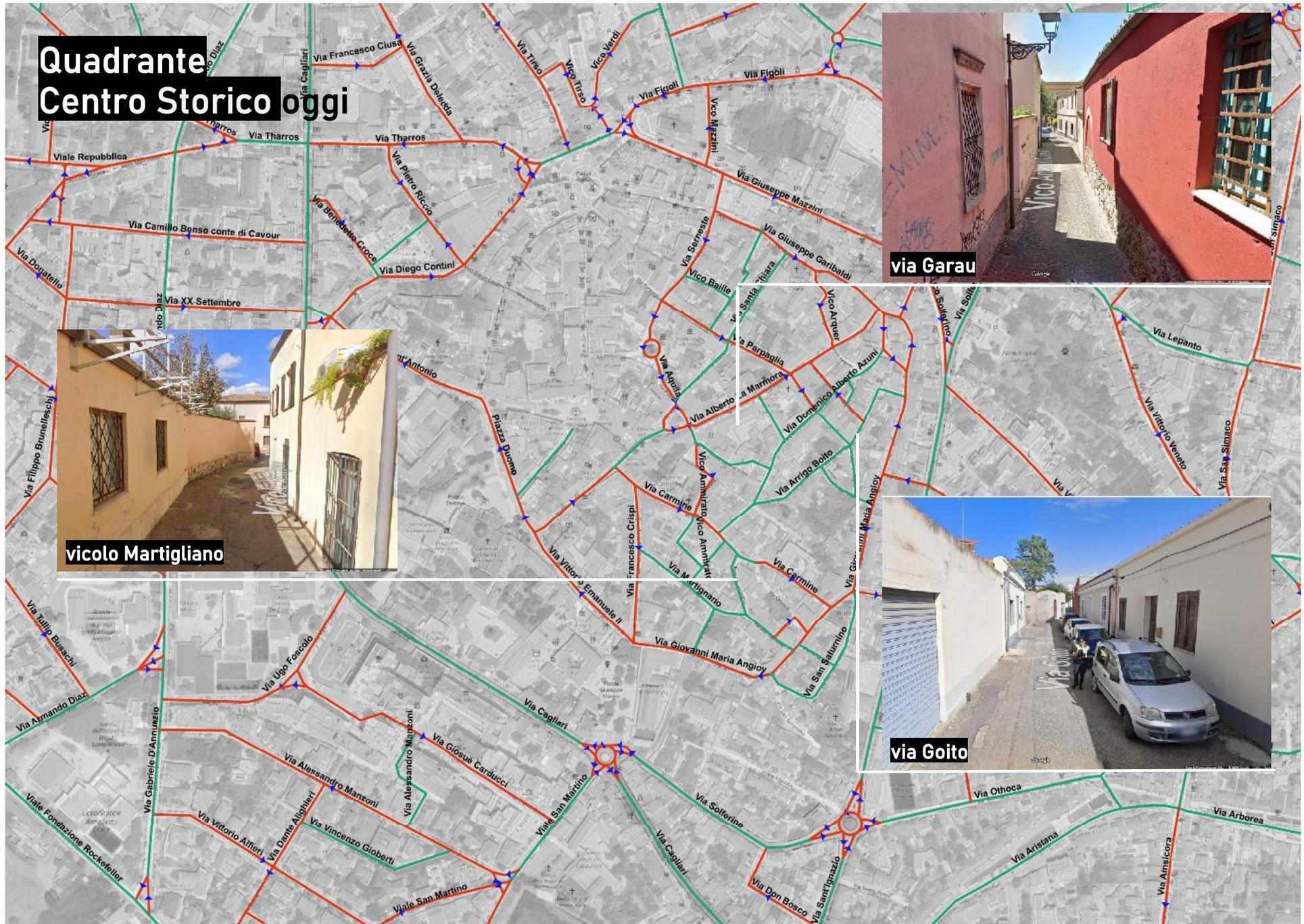


Quadrante Centro Storico oggi

Centro storico caratterizzato da un ricco patrimonio artistico monumentale da preservare e dalla forte presenza di attività commerciali. La struttura viaria è composta da assi con una ridotta sezione stradale e



Quadrante Centro Storico oggi



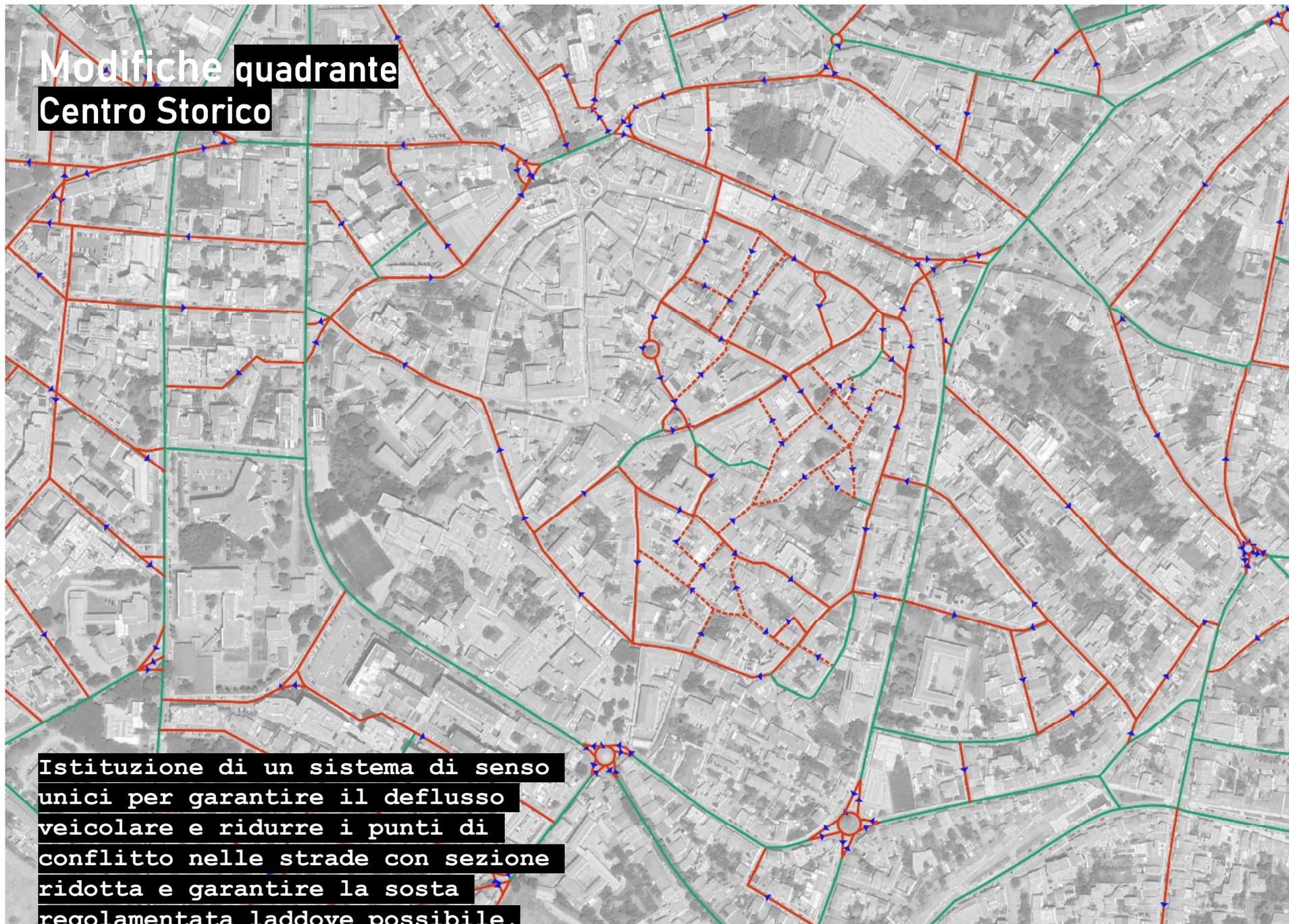
vicolo Martigliano

via Garau

via Goito

Modifiche quadrante Centro Storico

Istituzione di un sistema di senso
unici per garantire il deflusso
veicolare e ridurre i punti di
conflitto nelle strade con sezione
ridotta e garantire la sosta
regolamentata laddove possibile.



Modifiche quadrante Centro Storico

Senso unico Via Garrau

Senso unico Vico Baille

Senso unico Via Santa Chiara

Senso unico Via Tuveri

Senso unico Via Boito

Senso unico Via Parpaglia

Senso unico Via La Pace

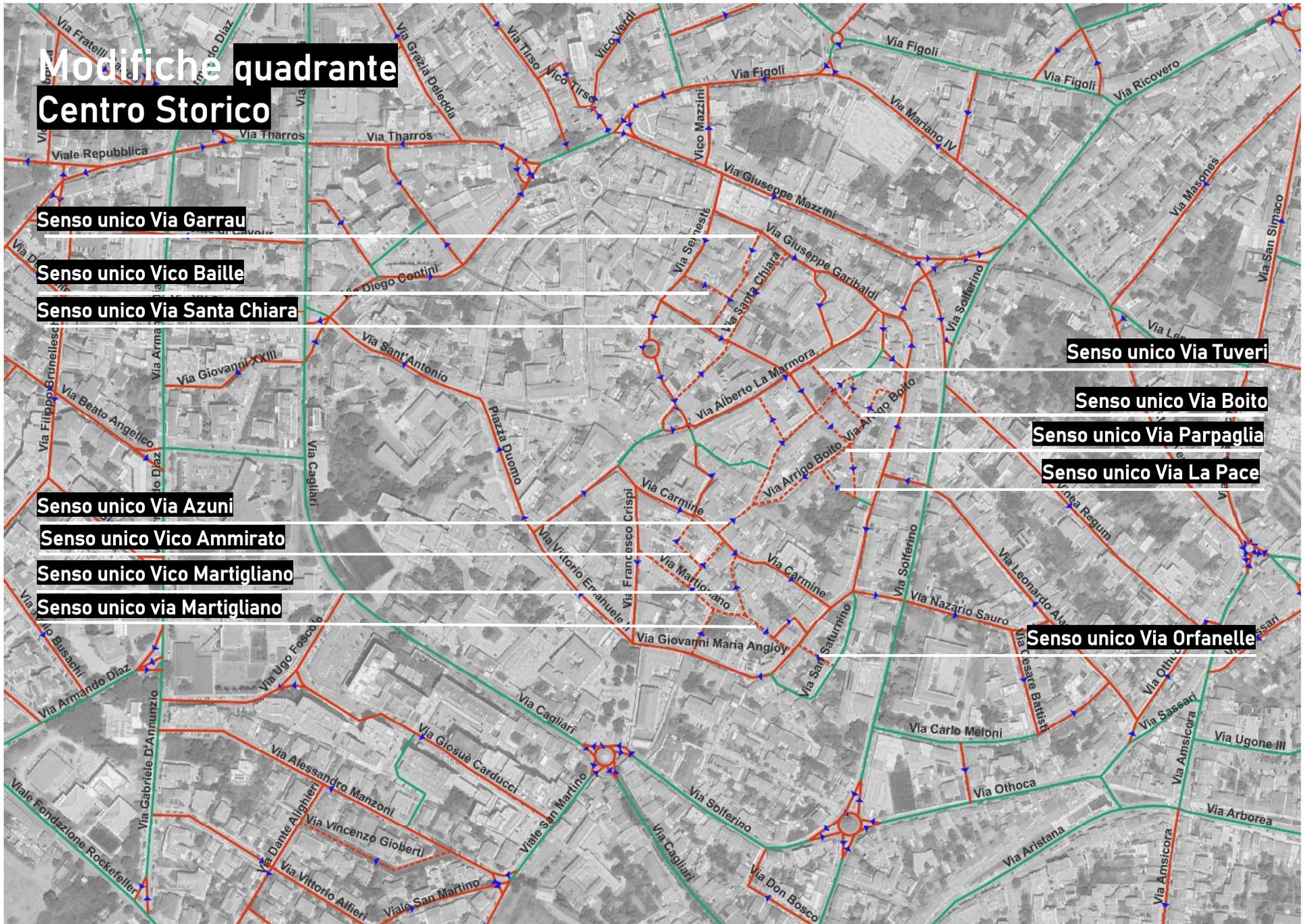
Senso unico Via Azuni

Senso unico Vico Ammirato

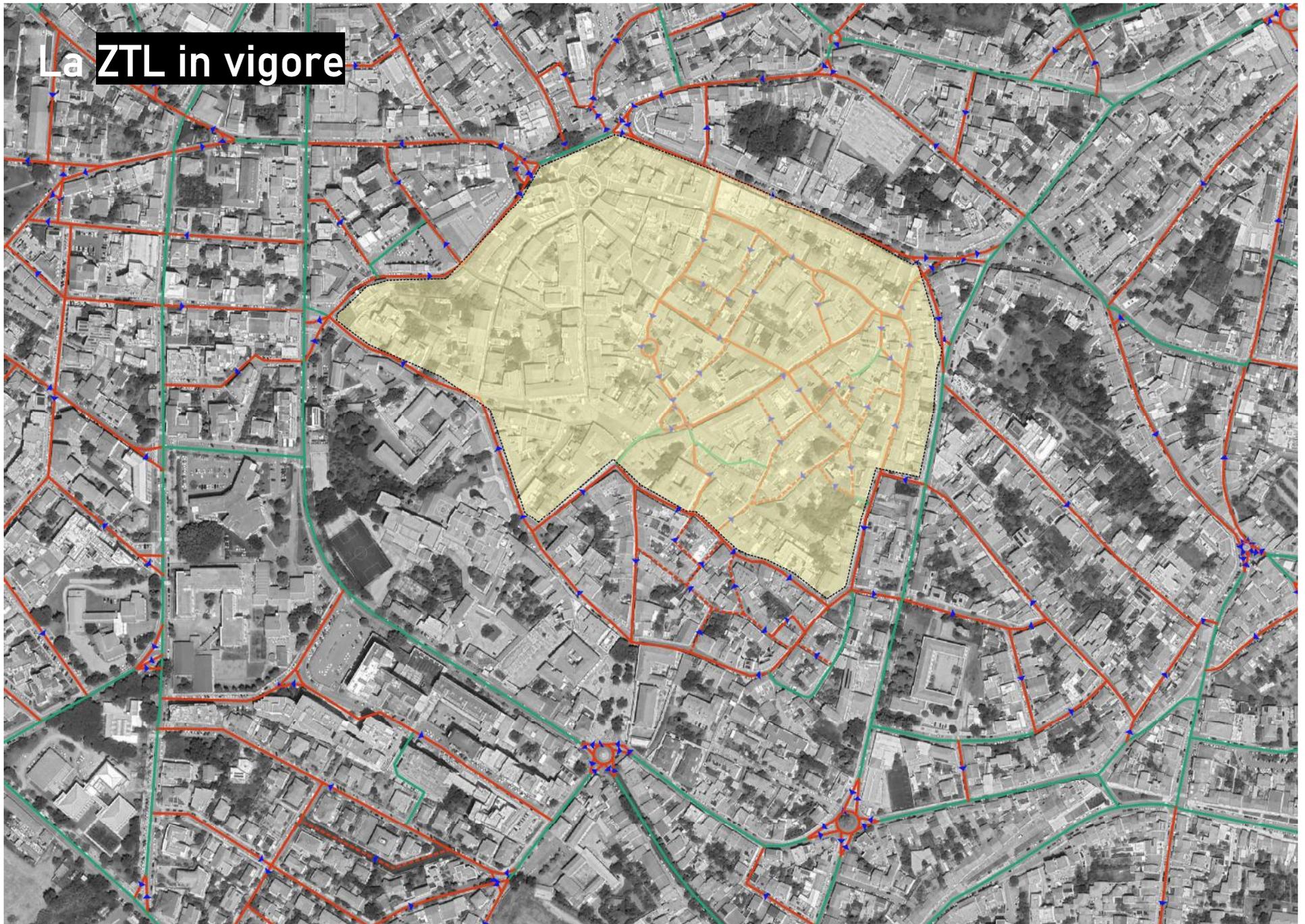
Senso unico Vico Martigliano

Senso unico via Martigliano

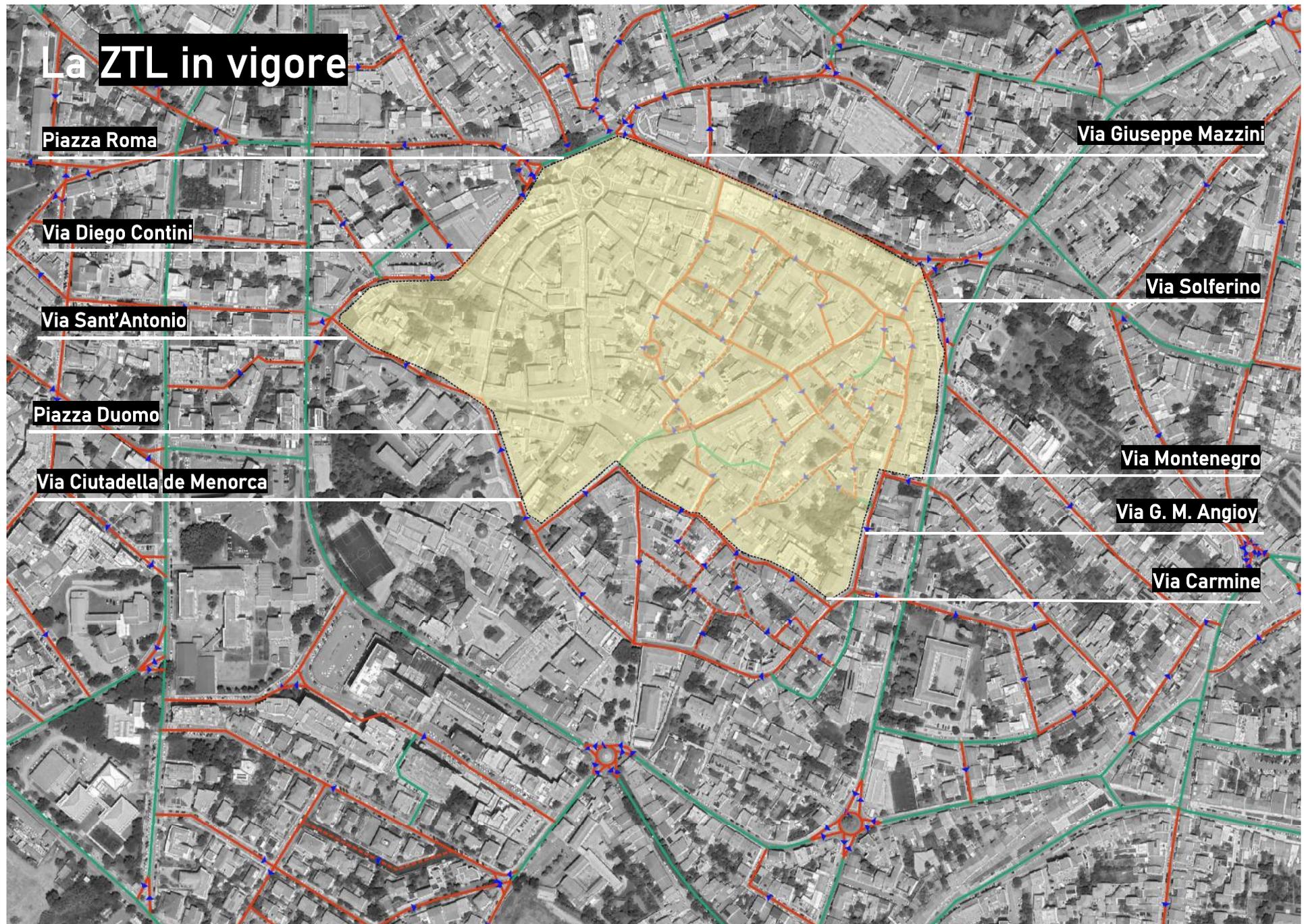
Senso unico Via Orfanelle



La ZTL in vigore



La ZTL in vigore



Piazza Roma

Via Giuseppe Mazzini

Via Diego Contini

Via Solferino

Via Sant'Antonio

Via Montenegro

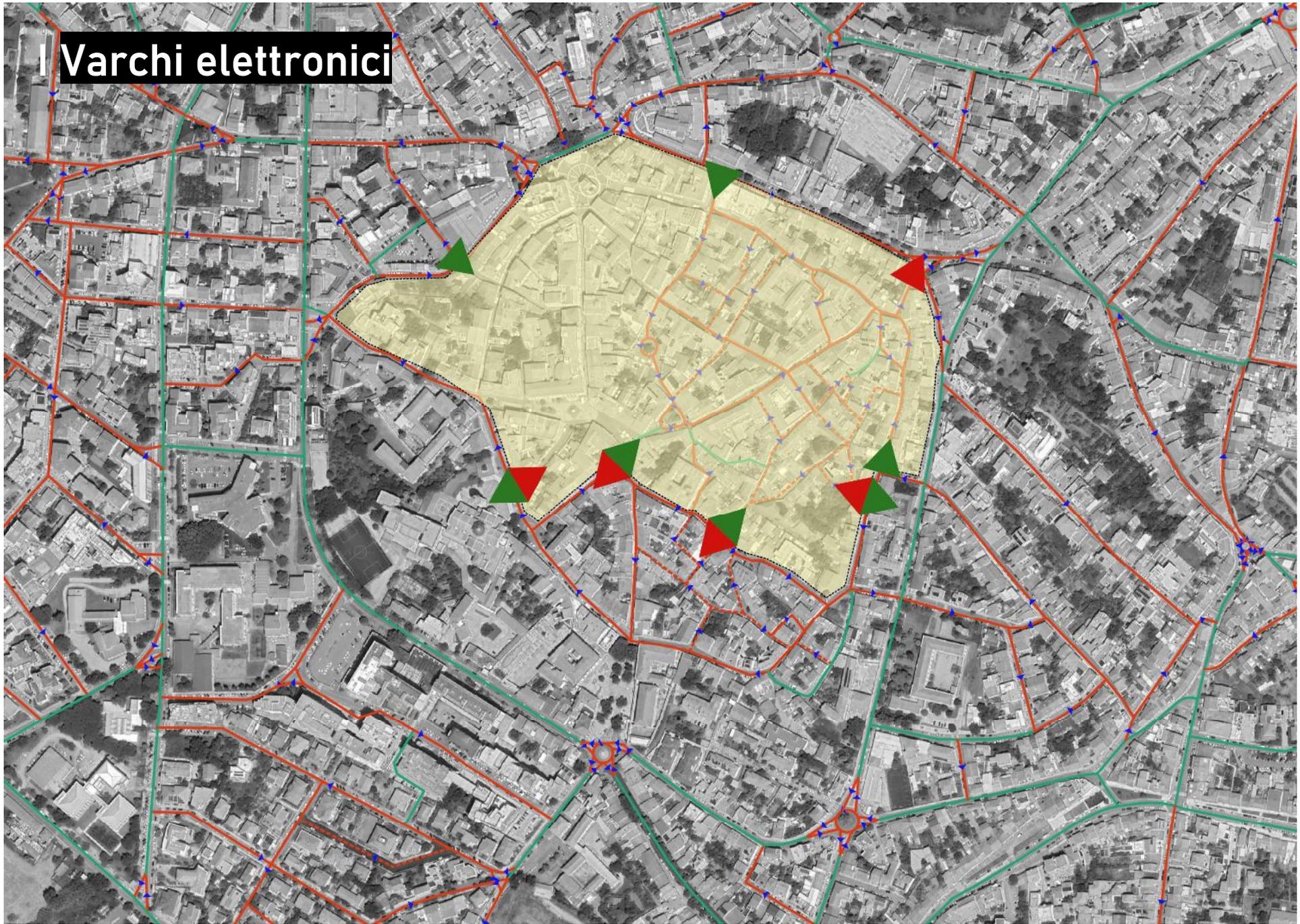
Piazza Duomo

Via G. M. Angioy

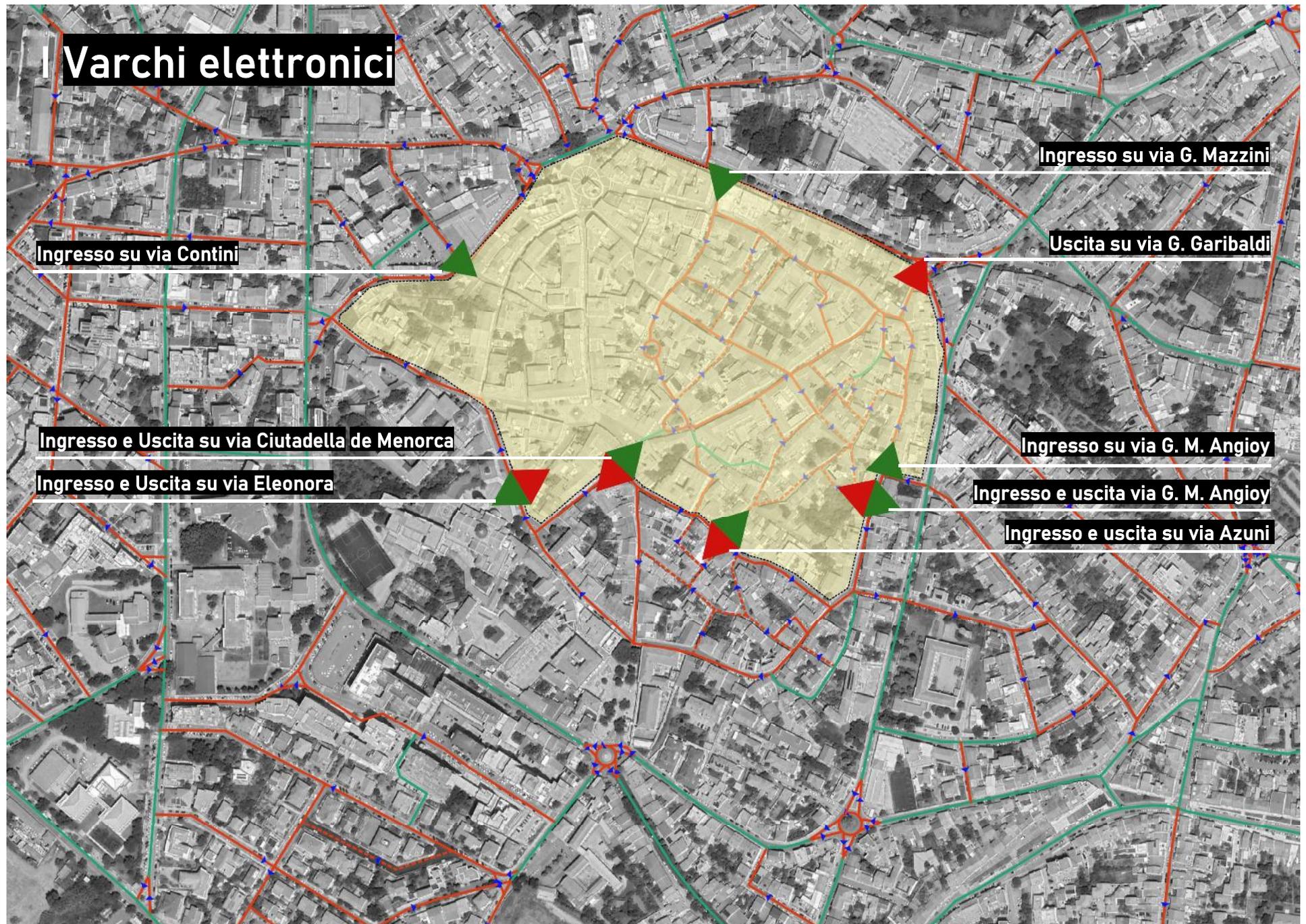
Via Ciudadella de Menorca

Via Carmine

I Varchi elettronici



I Varchi elettronici



Ingresso su via Contini

Ingresso su via G. Mazzini

Uscita su via G. Garibaldi

Ingresso e Uscita su via Ciutadella de Menorca

Ingresso su via G. M. Angioy

Ingresso e Uscita su via Eleonora

Ingresso e uscita via G. M. Angioy

Ingresso e uscita su via Azuni

Quadrante Delle Città oggi



Ambito residenziale con assi ortogonali a doppio senso di marcia, numerosi punti di conflitto e sosta su strada non regolamentata su entrambi i fronti.

Quadrante Delle Città oggi

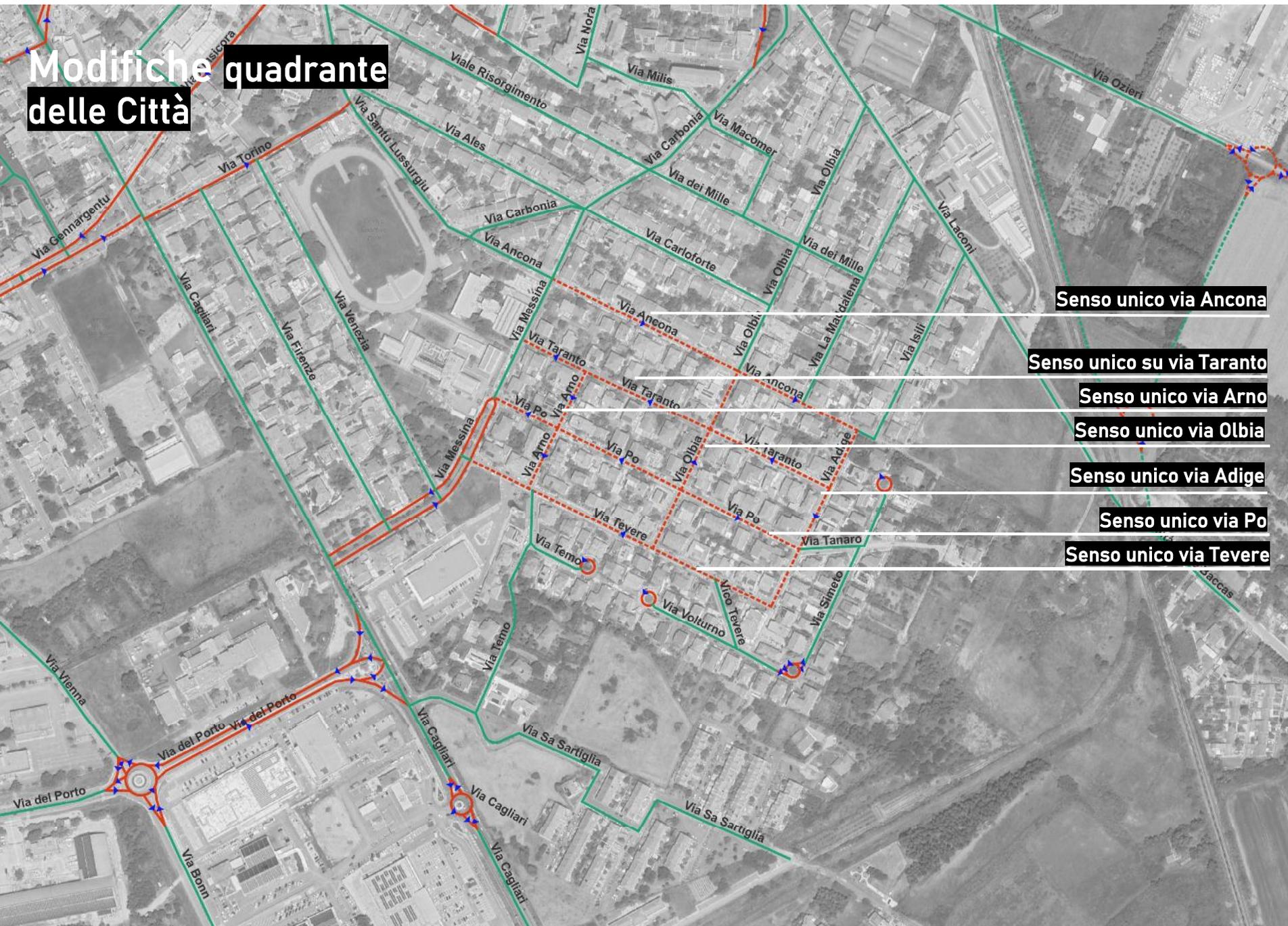


Modifiche quadrante Delle Città



Istituzione del senso di marcia per ridurre i punti di conflitto e garantire la sosta regolamentazione su un fronte

Modifiche quadrante della Città



Senso unico via Ancona

Senso unico su via Taranto

Senso unico via Arno

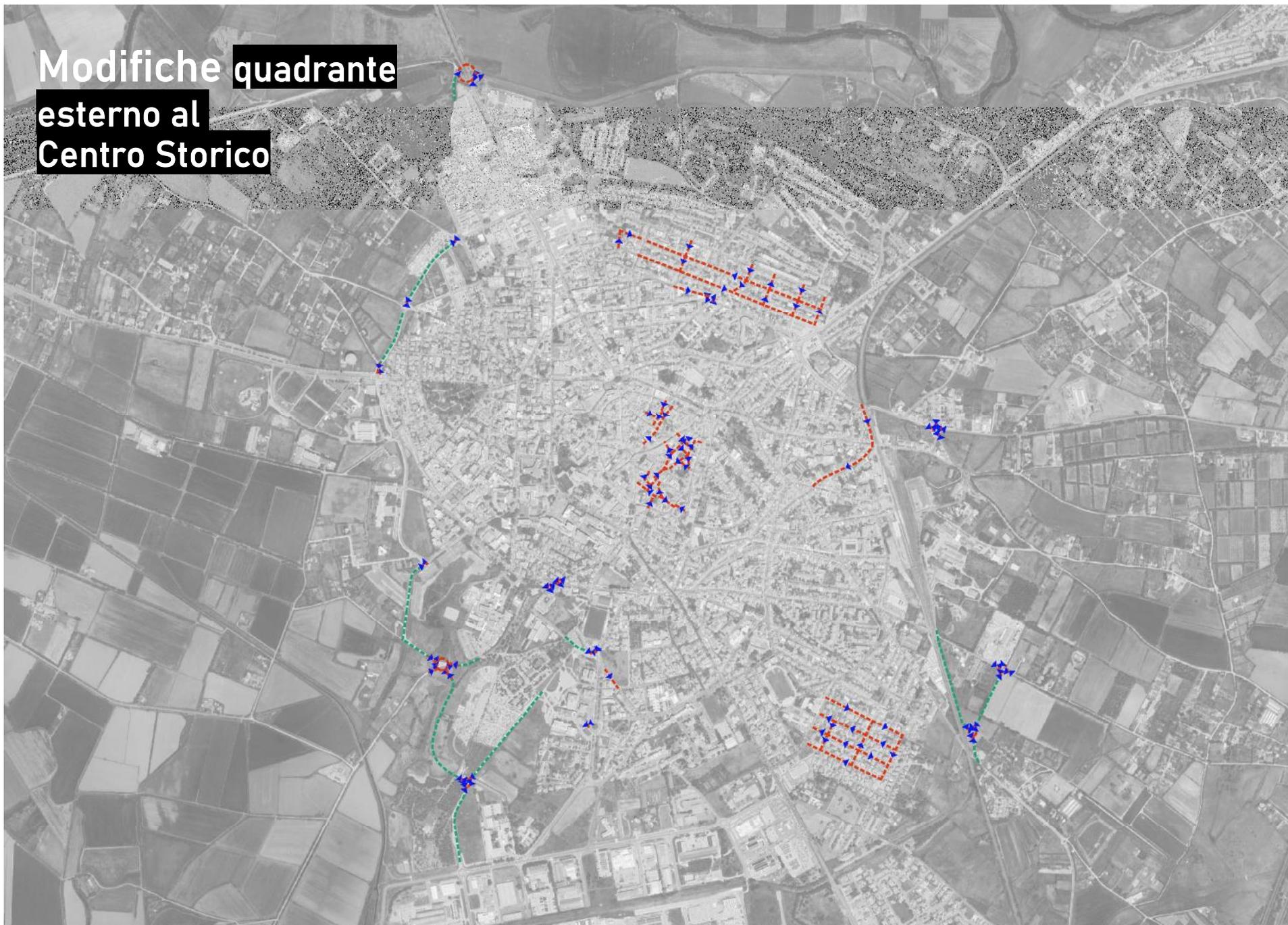
Senso unico via Olbia

Senso unico via Adige

Senso unico via Po

Senso unico via Tevere

**Modifiche quadrante
esterno al
Centro Storico**



Modifiche quadrante esterno al Centro Storico

Rotatoria di nuova realizzazione su via Cagliari con via Ponti Mannu e collegamento con la viabilità esistente "Completamento circonvallazione ovest - Lotto 2 - Collegamento nord"

Nuova viabilità di collegamento tra via degli Artigiani e la Circonvallazione Ovest

Sistemazione incrocio Piazza San Martino e via M. Pira

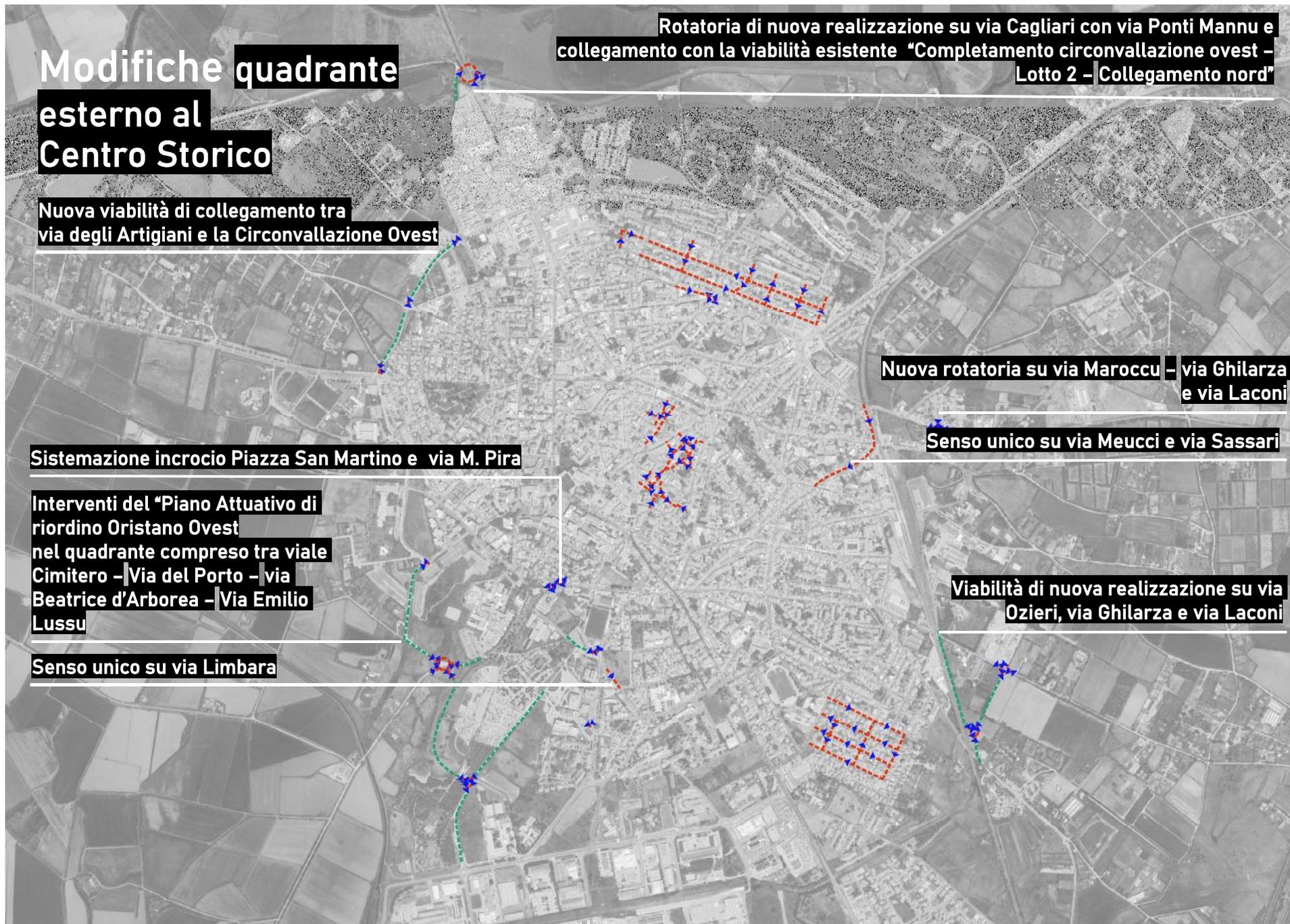
Interventi del "Piano Attuativo di riordino Oristano Ovest" nel quadrante compreso tra viale Cimitero - Via del Porto - via Beatrice d'Arborea - Via Emilio Lussu

Senso unico su via Limbara

Nuova rotatoria su via Maroccu - via Ghilarza e via Laconi

Senso unico su via Meucci e via Sassari

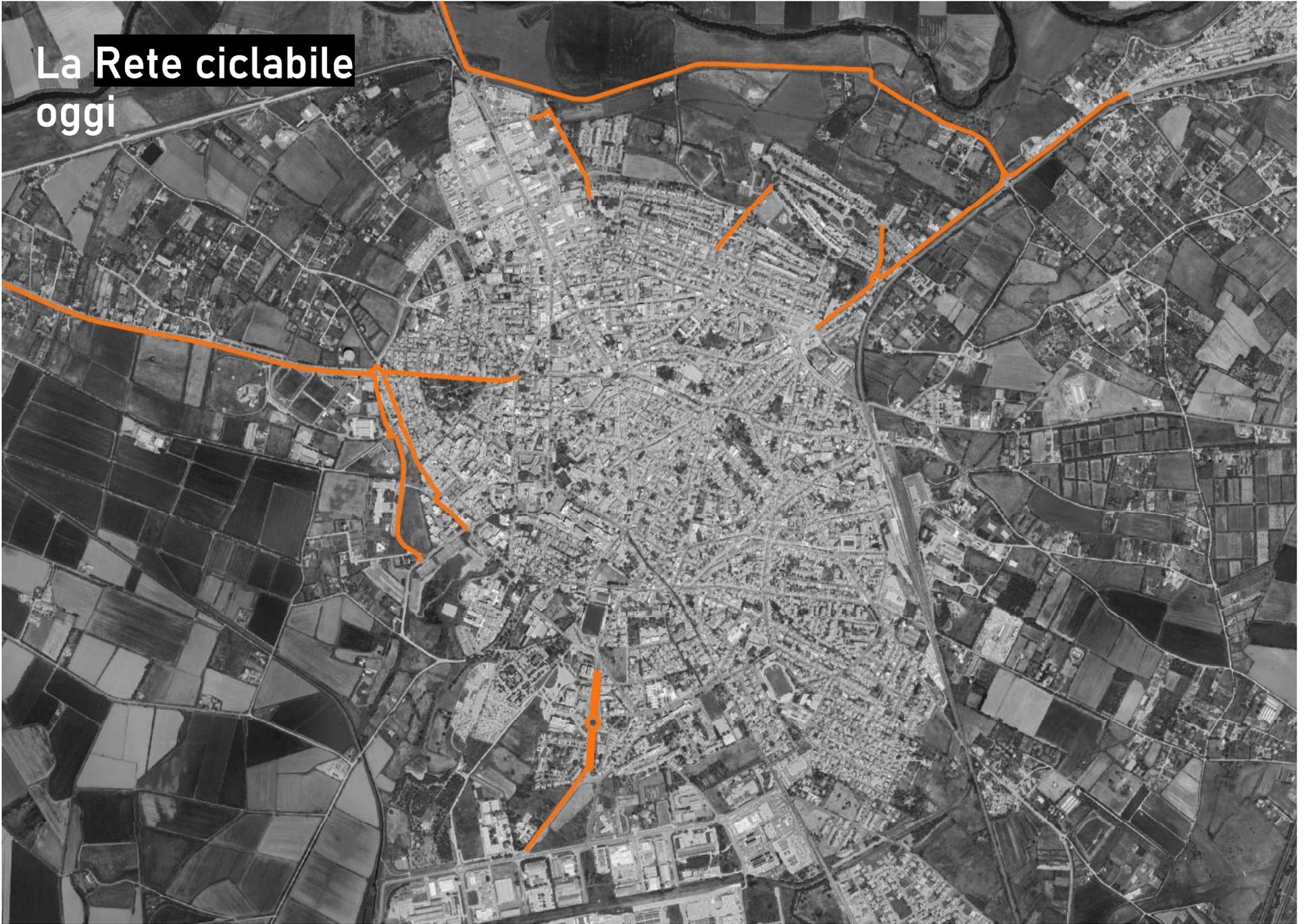
Viabilità di nuova realizzazione su via Ozieri, via Ghilarza e via Laconi



**La Rete ciclabile di
proposta**

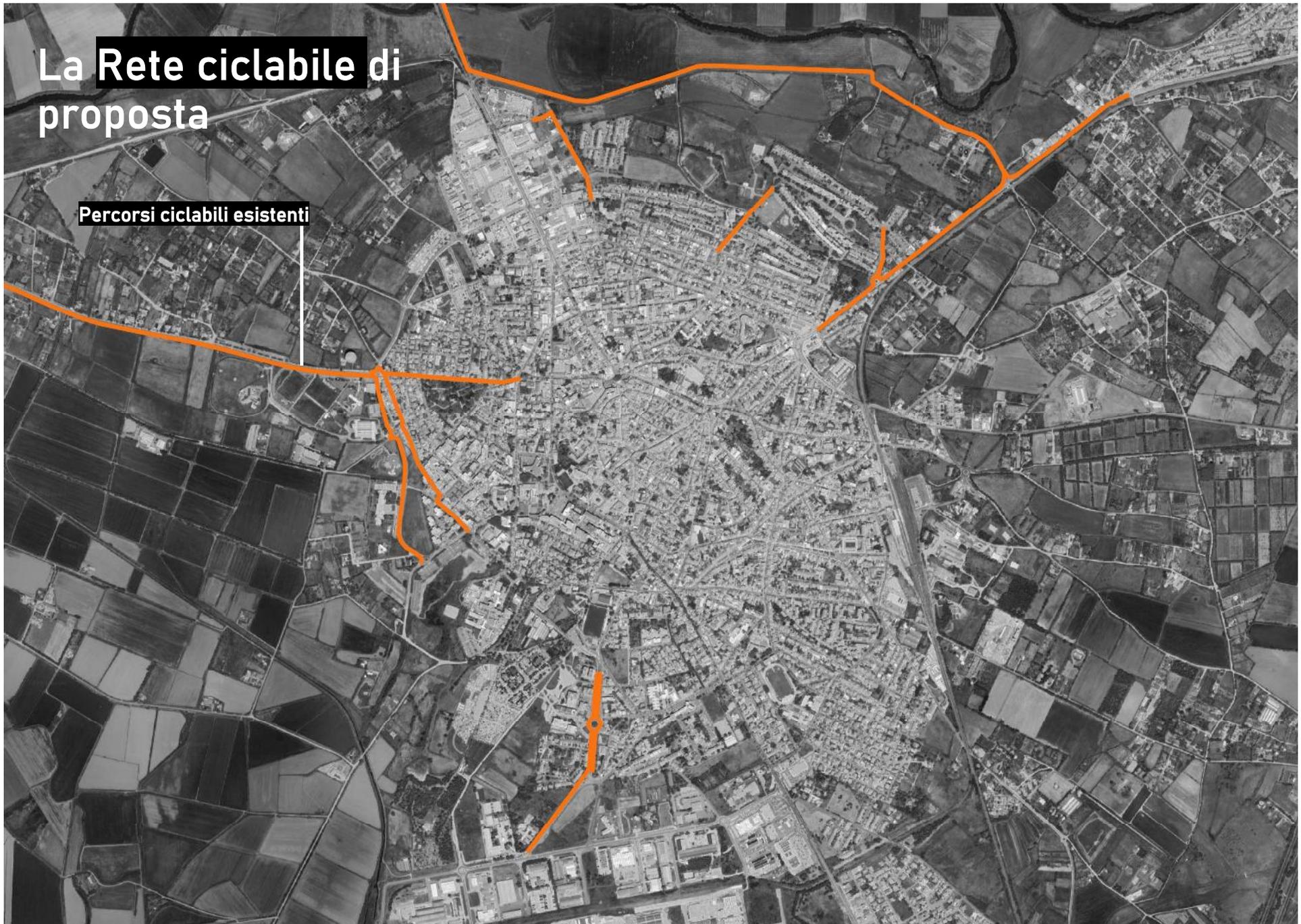


La Rete ciclabile oggi



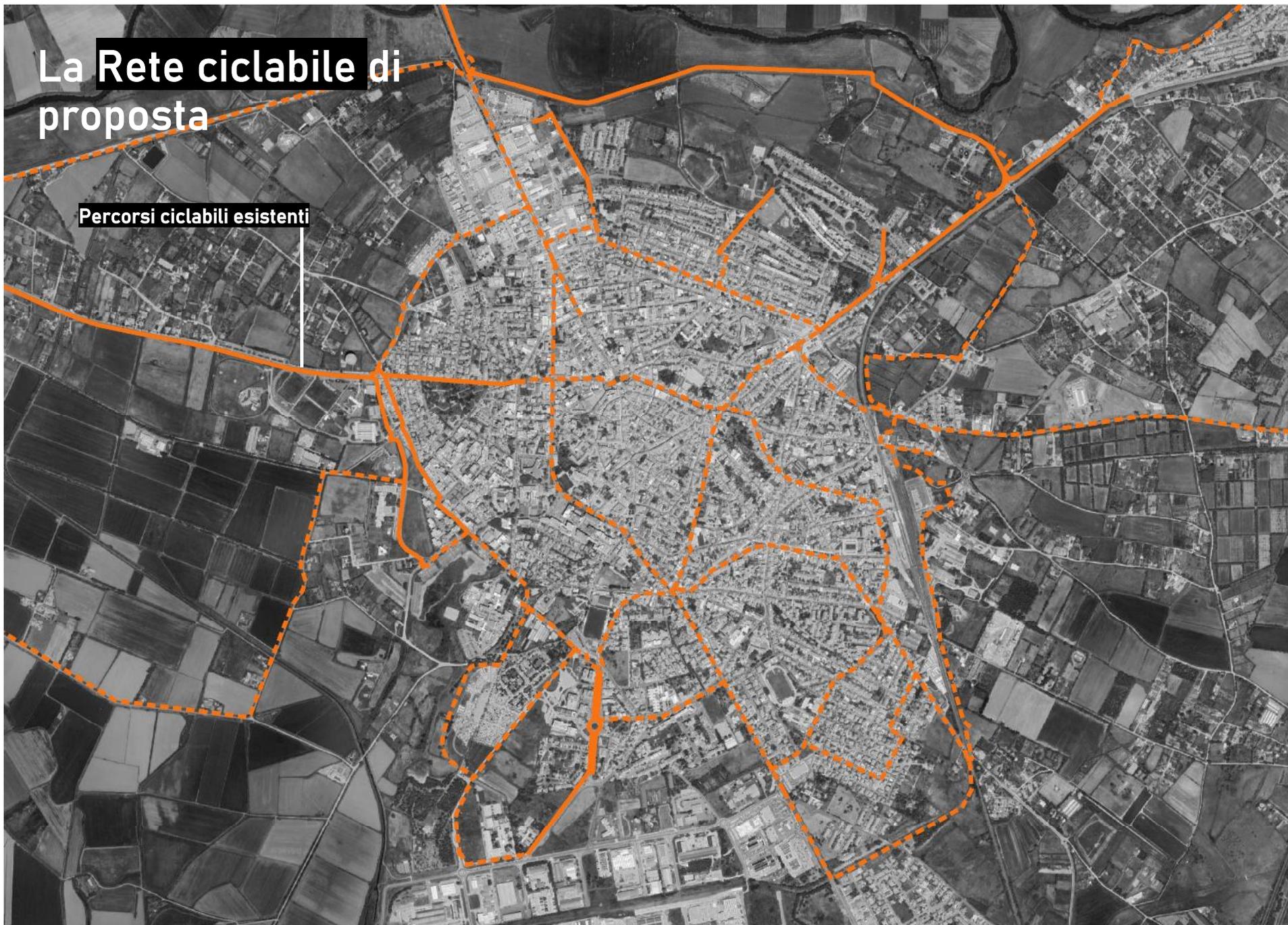
La Rete ciclabile di proposta

Percorsi ciclabili esistenti



La Rete ciclabile di proposta

Percorsi ciclabili esistenti

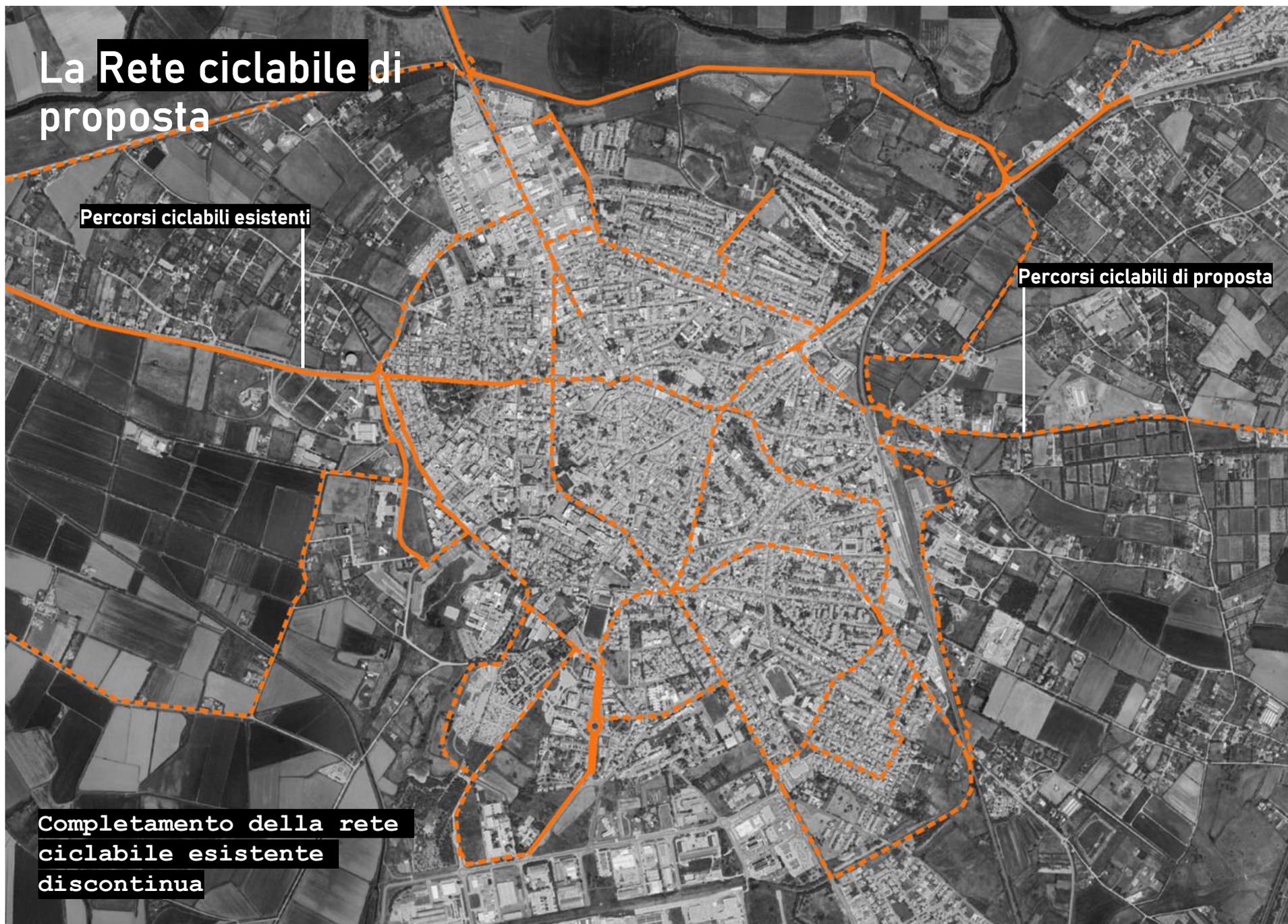


La Rete ciclabile di proposta

Percorsi ciclabili esistenti

Percorsi ciclabili di proposta

Completamento della rete
ciclabile esistente
discontinua

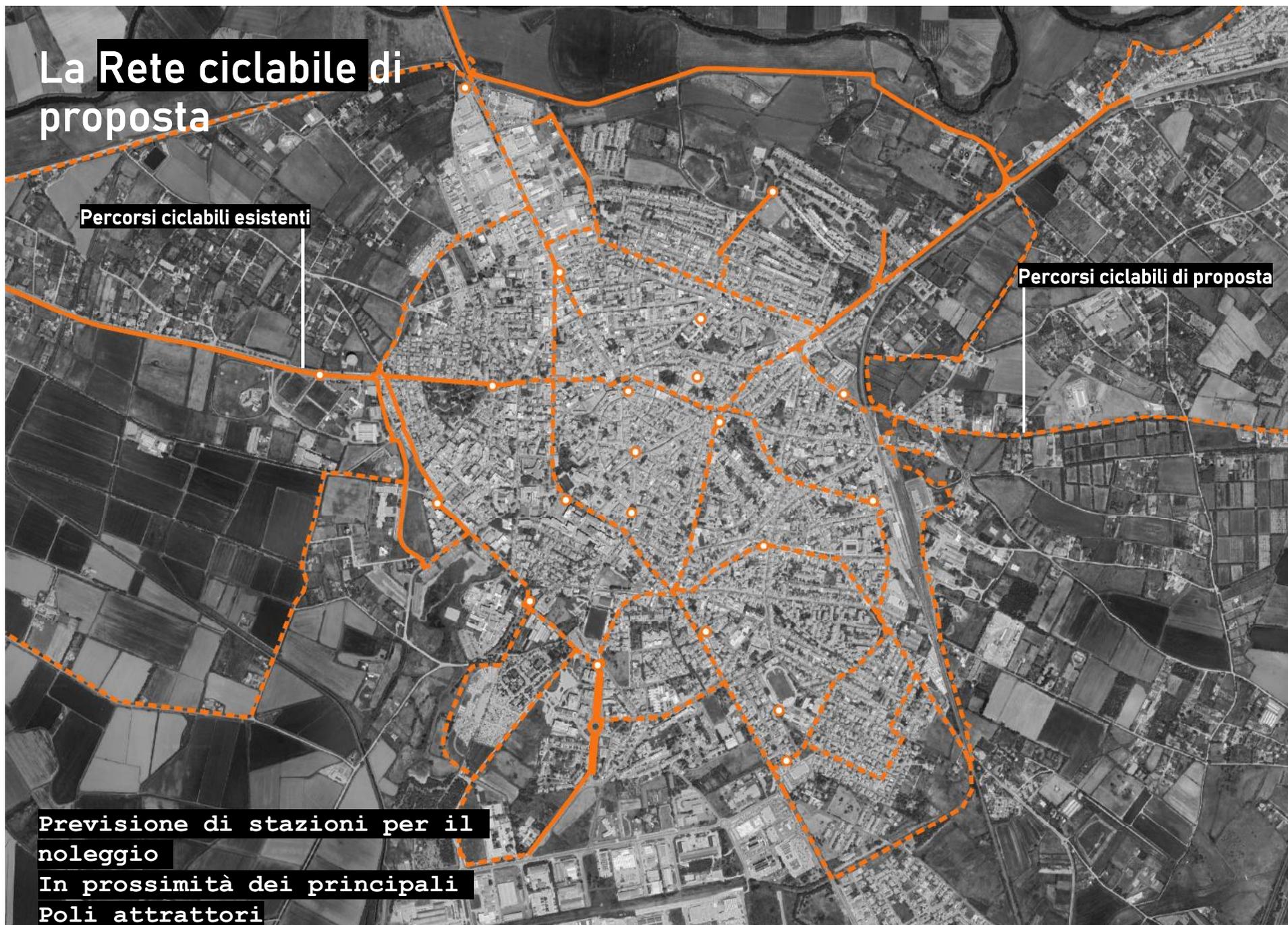


La Rete ciclabile di proposta

Percorsi ciclabili esistenti

Percorsi ciclabili di proposta

Previsione di stazioni per il noleggio
In prossimità dei principali Poli attrattori

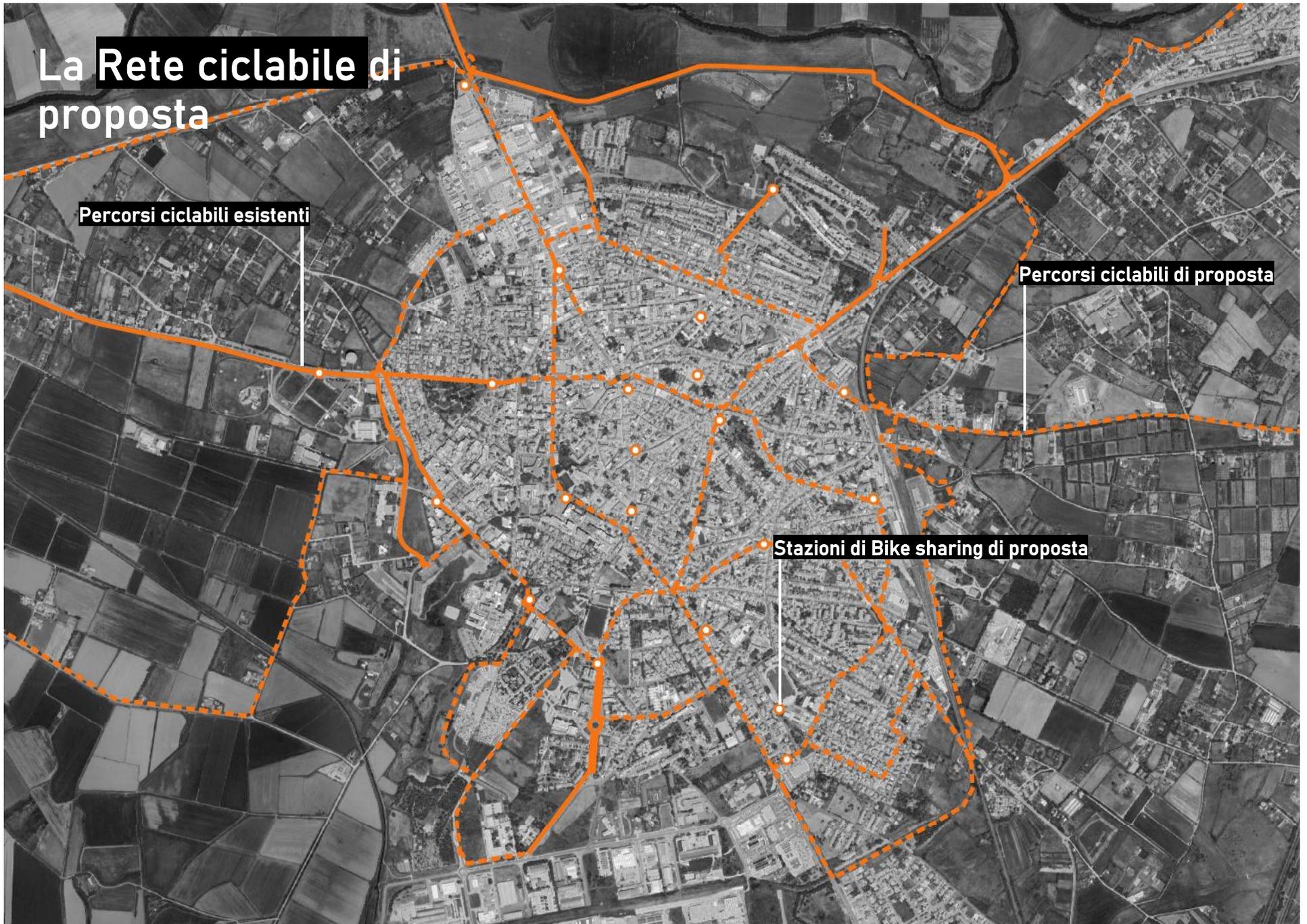


La Rete ciclabile di proposta

Percorsi ciclabili esistenti

Percorsi ciclabili di proposta

Stazioni di Bike sharing di proposta



Le Zone 30 di proposta

Proposta di istituzione di zone 30 km/h
nel centro abitato al fine di
migliorare la sicurezza per i pedoni ,
ridurre l'incidentalità e le emissioni
di inquinanti

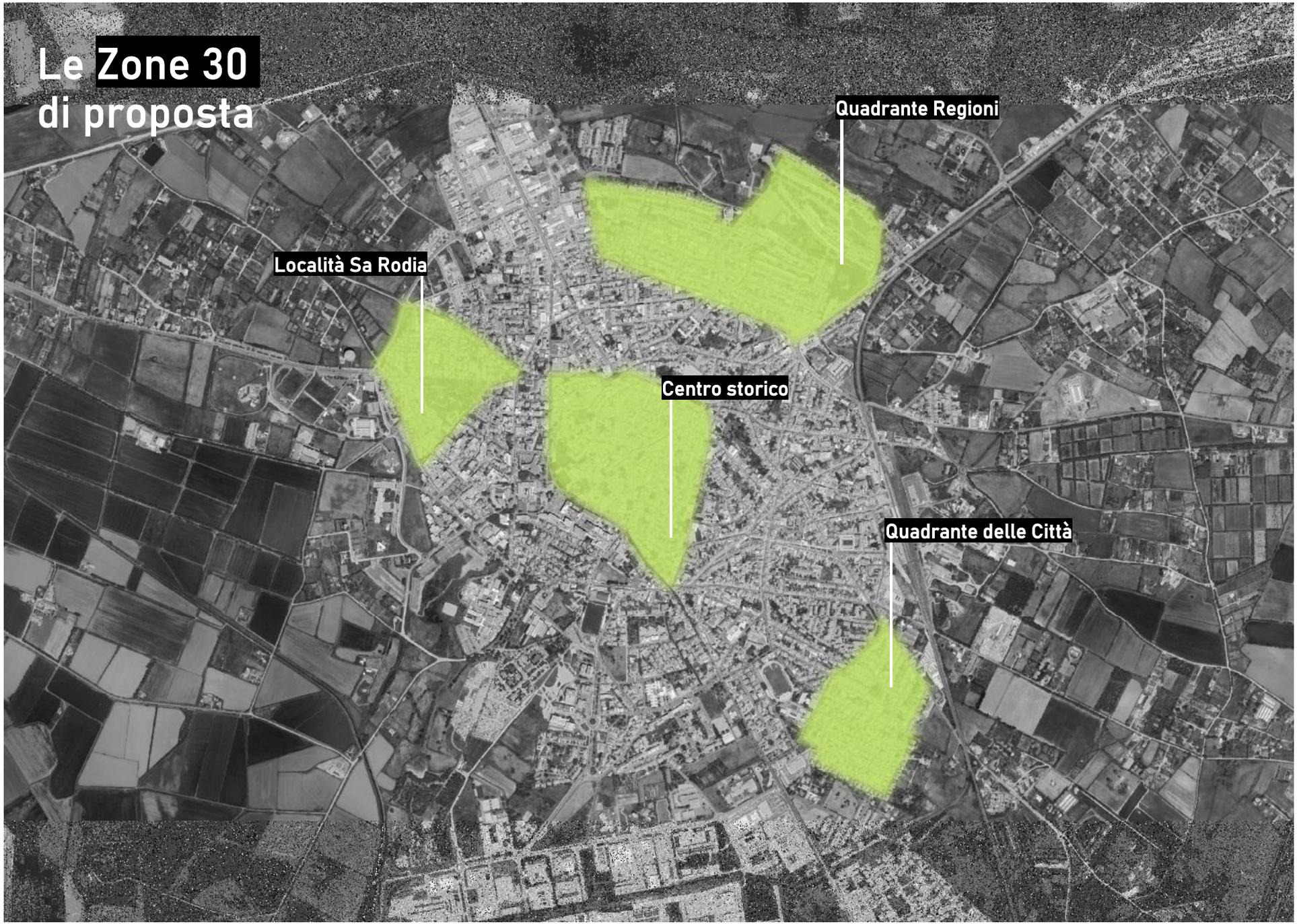
Le Zone 30 di proposta

Località Sa Rodia

Quadrante Regioni

Centro storico

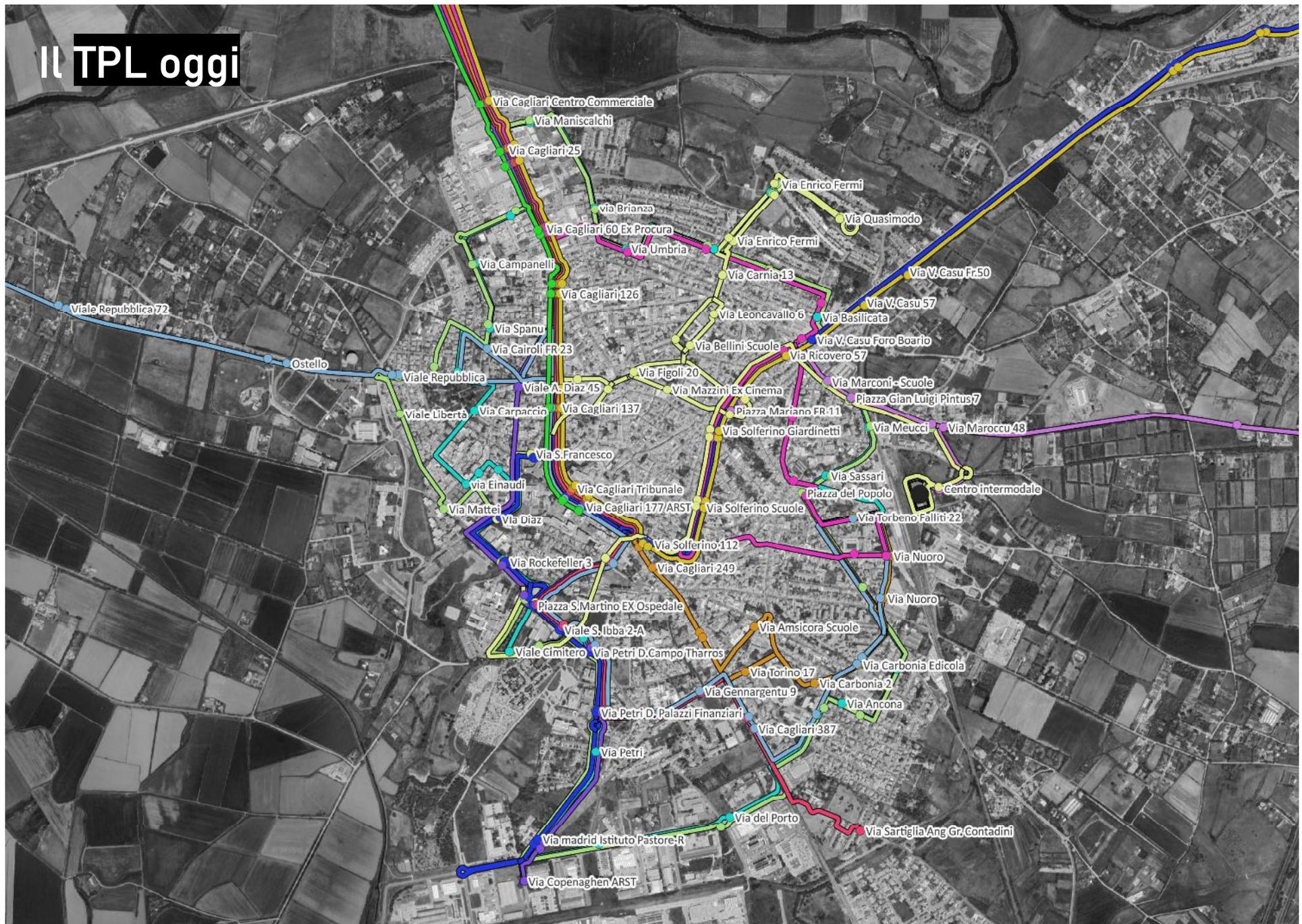
Quadrante delle Città



IL TPL



Il TPL oggi



La Linea 1

Circolare Destra oggi



La Linea 1 Circolare Destra oggi



La Linea 1 Circolare Destra
attraversa via Versilia e via
Basilicata e prevede una
fermata in via Basilicata

La Linea 1

Circolare Destra oggi

Percorso su via Versilia

Percorso e Fermata su via Basilicata



Modifiche alla Linea 1

Circolare Destra



La modifica allo schema di circolazione di Via Basilicata da doppio senso a senso unico di marcia, modifica il percorso della Linea 2 su via Cilento e via Umbria e la fermata su via Umbria

Modifiche alla Linea 1

Circolare Destra

Nuovo percorso su via Cilento e via Umbria

Nuova fermata su via Umbria



La Linea 2

Circolare Sinistra oggi



La Linea 2 Circolare Sinistra oggi



La Linea 2 Circolare Sinistra
attraversa via Sassari e via
Meucci e prevede su ciascuna
strada una fermata

La Linea 2

Circolare Sinistra oggi



Modifiche alla Linea 2

Circolare Sinistra



Modifiche alla Linea 2

Circolare Sinistra

Nuova fermata su via S. Simaco

Nuovo percorso su via Vittorio Veneto e via S. Simmaco

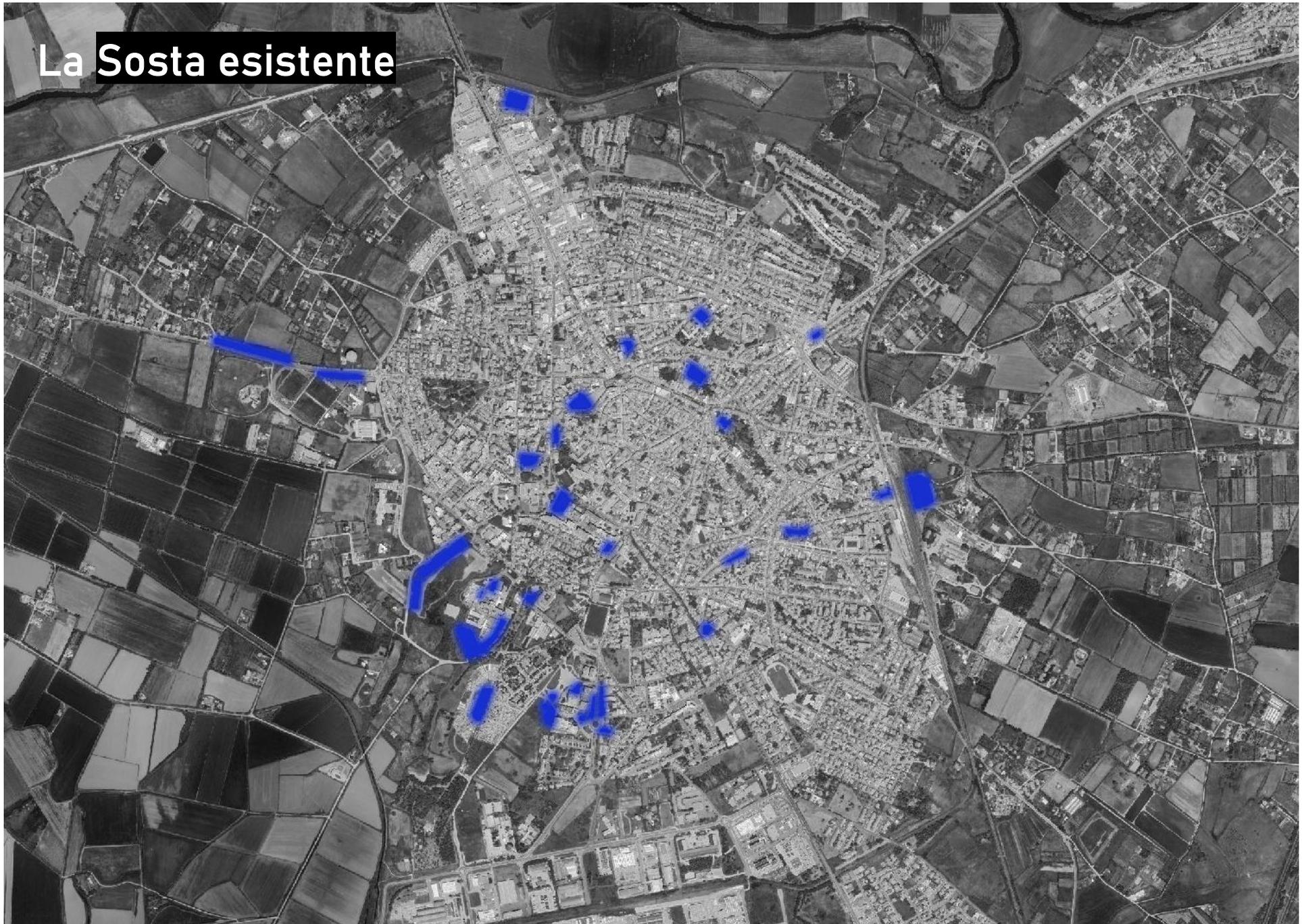
Nuova fermata su via Vittorio Veneto



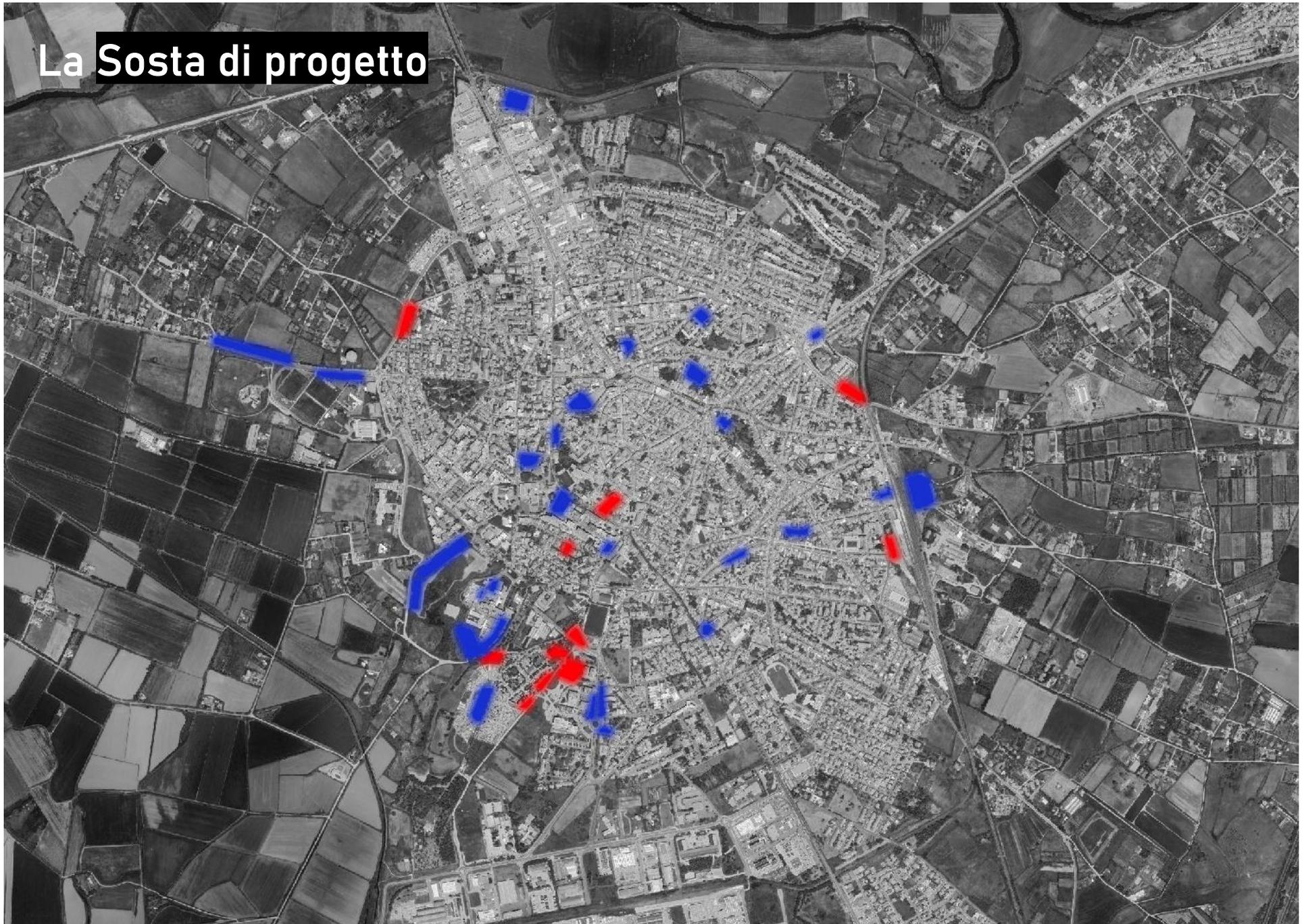
La Sosta



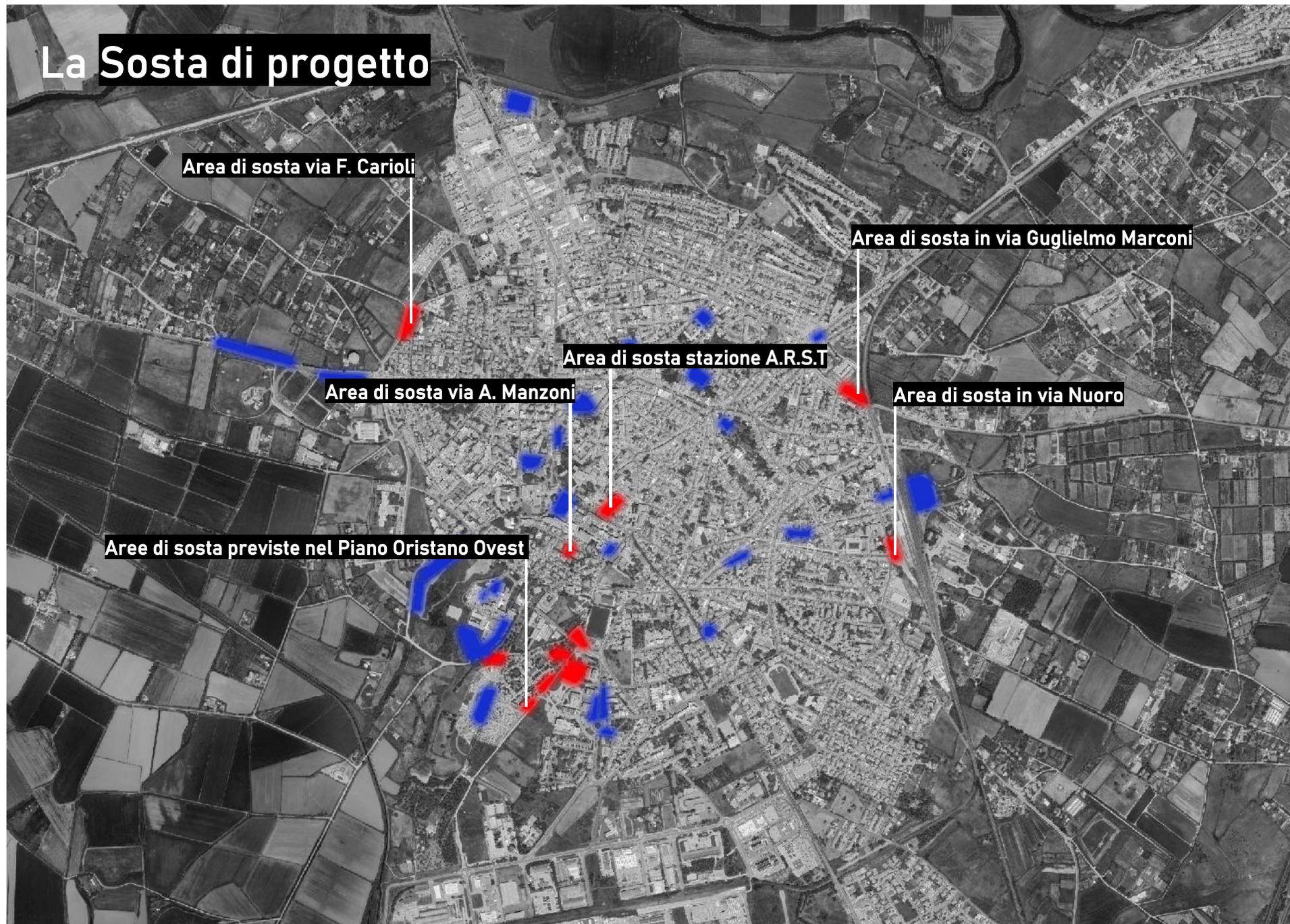
La Sosta esistente



La Sosta di progetto



La Sosta di progetto



Area di sosta via F. Carlioli

Area di sosta in via Guglielmo Marconi

Area di sosta stazione A.R.S.T

Area di sosta via A. Manzoni

Area di sosta in via Nuoro

Aree di sosta previste nel Piano Oristano Ovest

La Sosta di proposta

Riduzione Offerta di sosta a seguito della
realizzazione delle piste ciclabili di
progetto

Via Cagliari

Via G. Mazzini

Via Ricovero

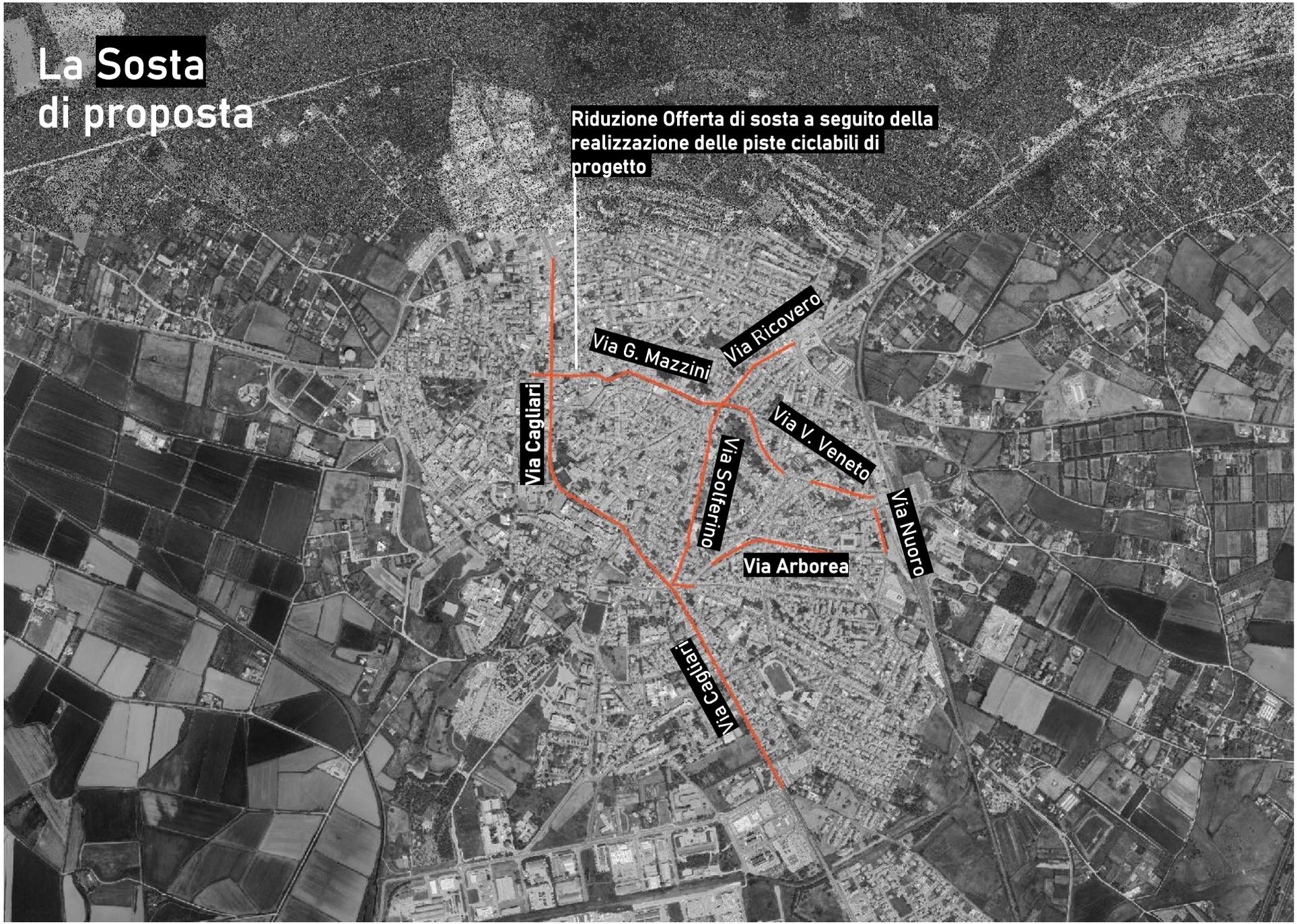
Via V. Veneto

Via Solferino

Via Arborea

Via Nuoro

Via Cagliari



La Sosta di proposta

Regolamentazione Offerta di sosta
Quadrante Sa Rodia

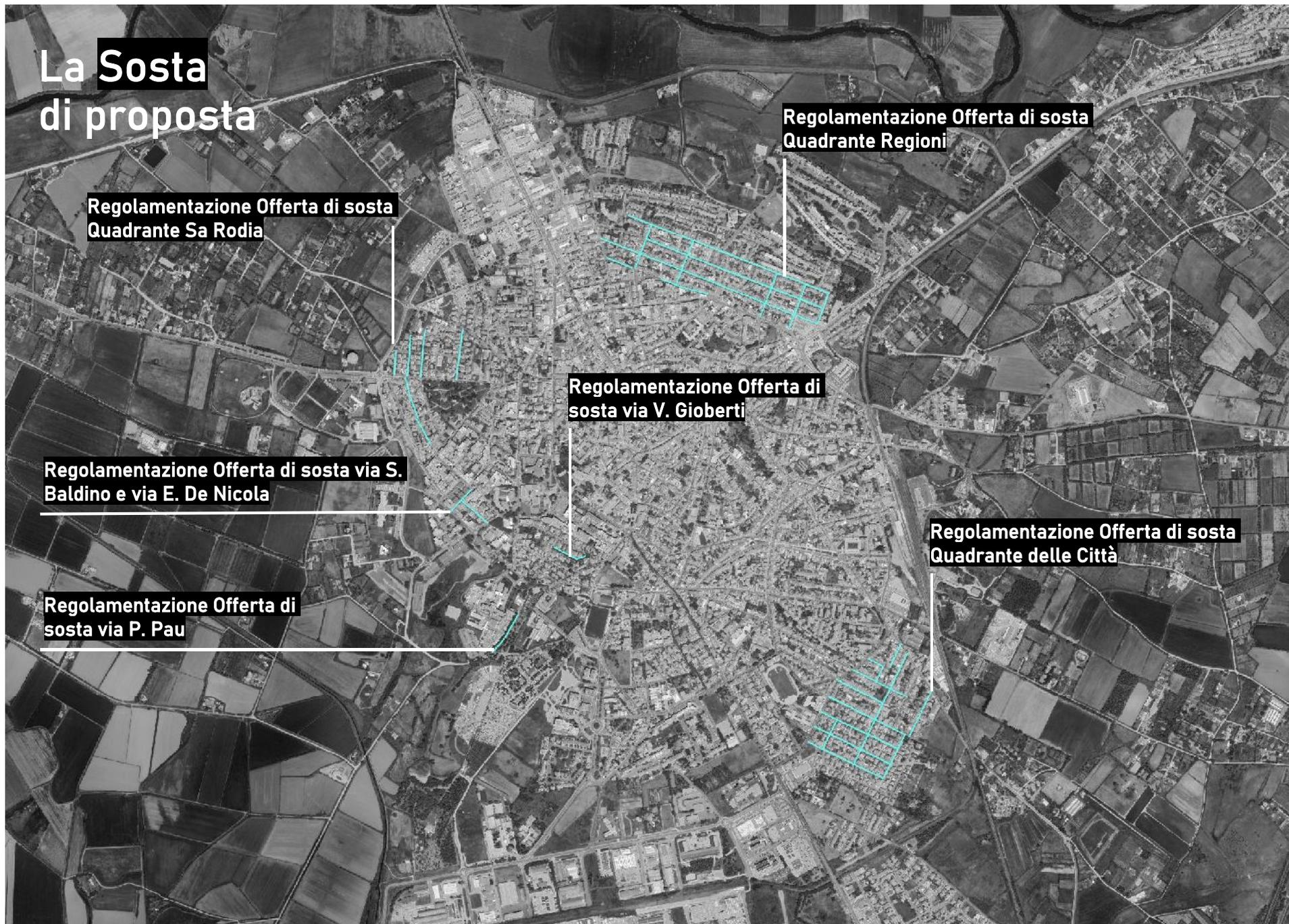
Regolamentazione Offerta di sosta
Quadrante Regioni

Regolamentazione Offerta di
sosta via V. Gioberti

Regolamentazione Offerta di sosta via S.
Baldino e via E. De Nicola

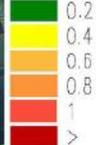
Regolamentazione Offerta di
sosta via P. Pau

Regolamentazione Offerta di sosta
Quadrante delle Città

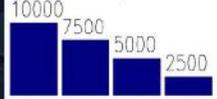


Legenda

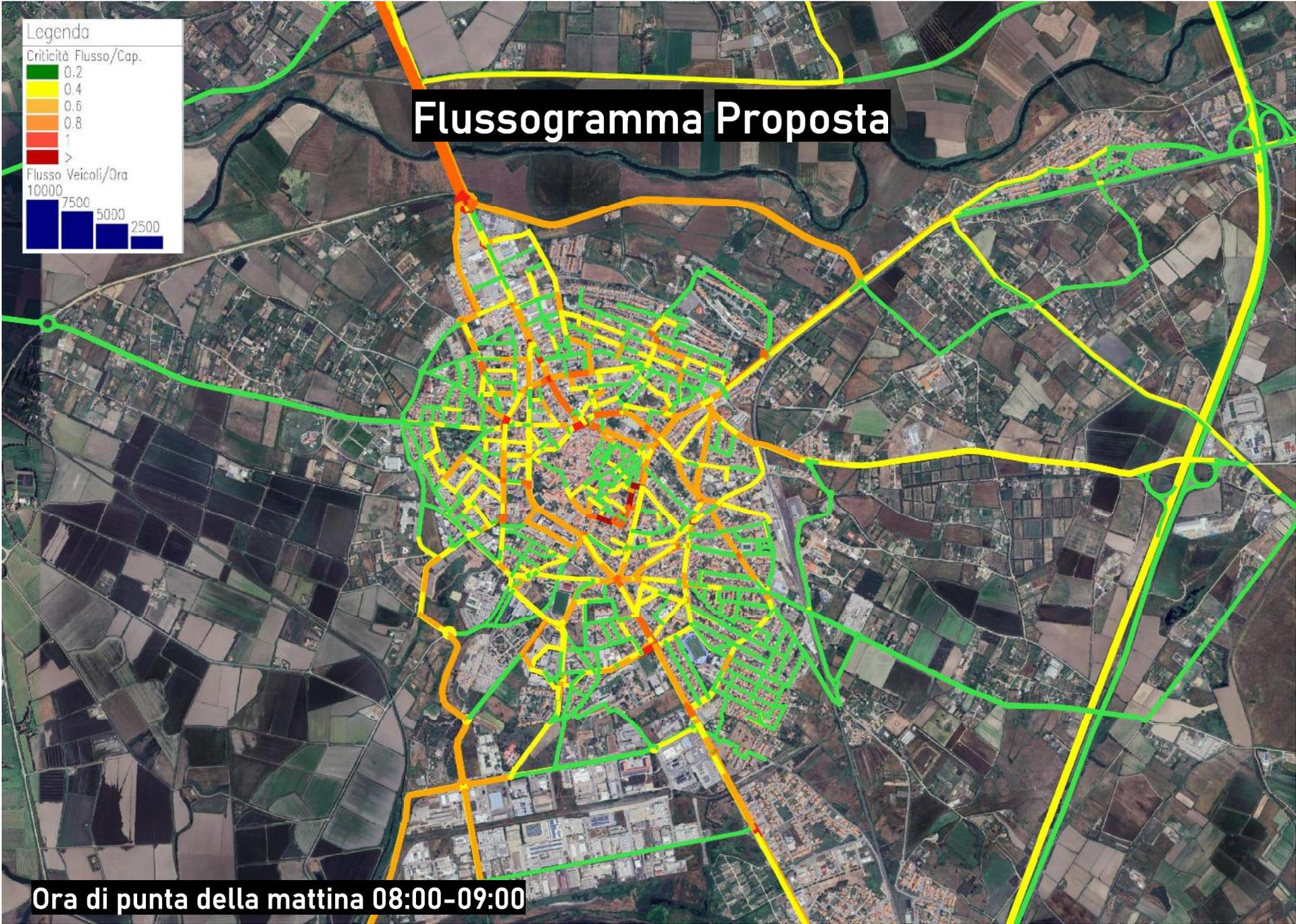
Criticità Flusso/Cap.



Flusso Veicoli/Ora



Flussogramma Proposta

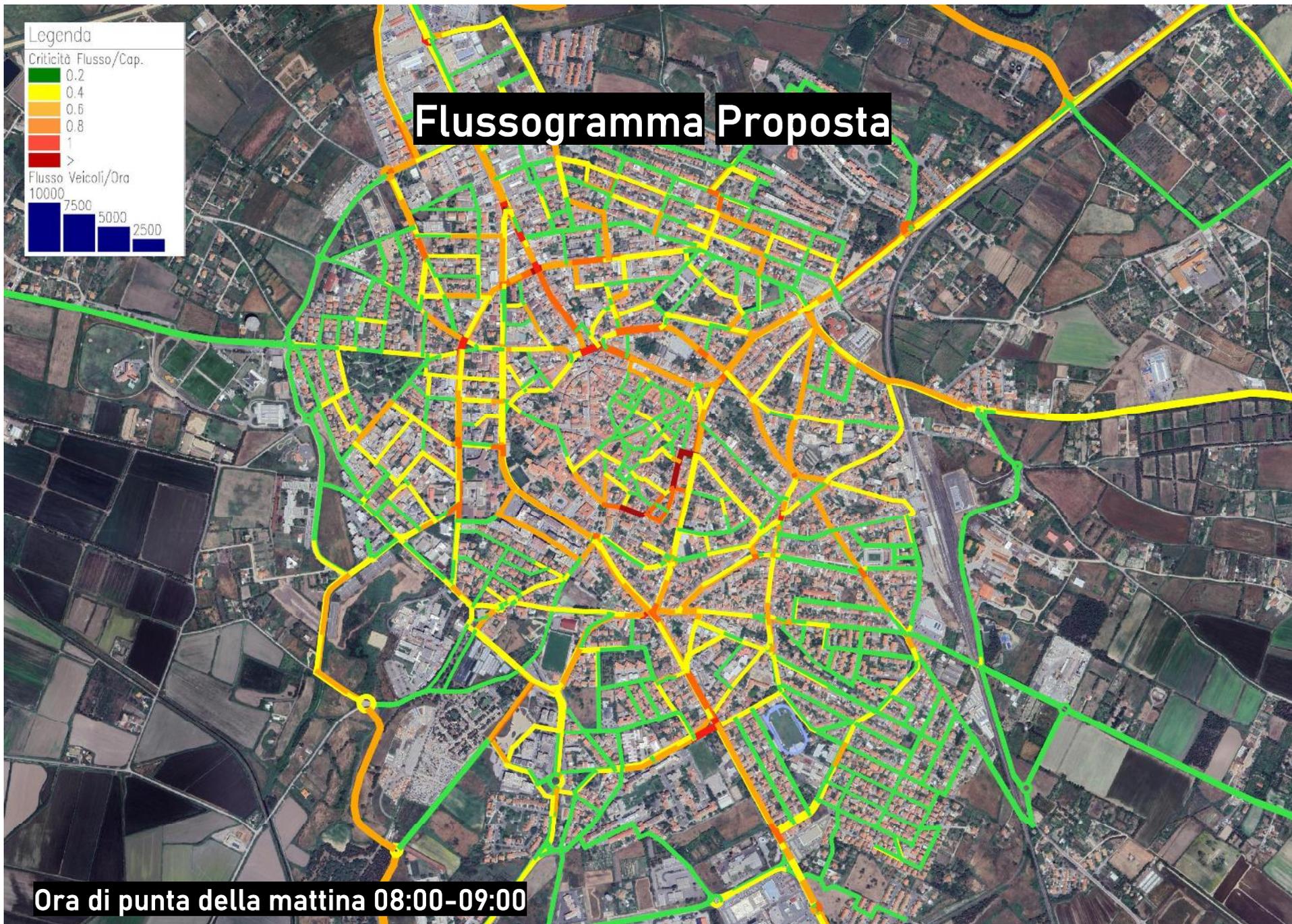


Ora di punta della mattina 08:00-09:00

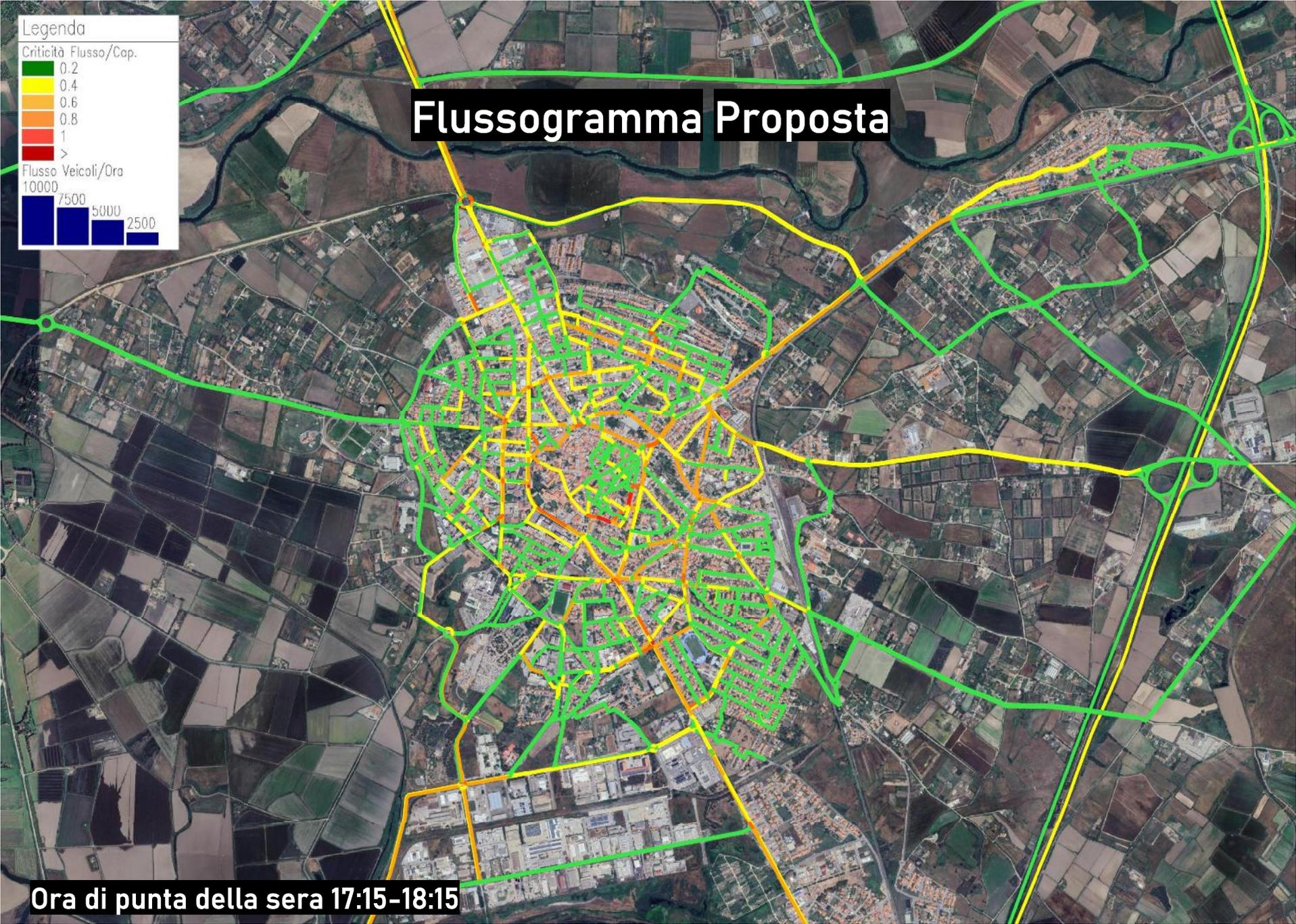
Flussogramma Proposta



Ora di punta della mattina 08:00-09:00



Flussogramma Proposta

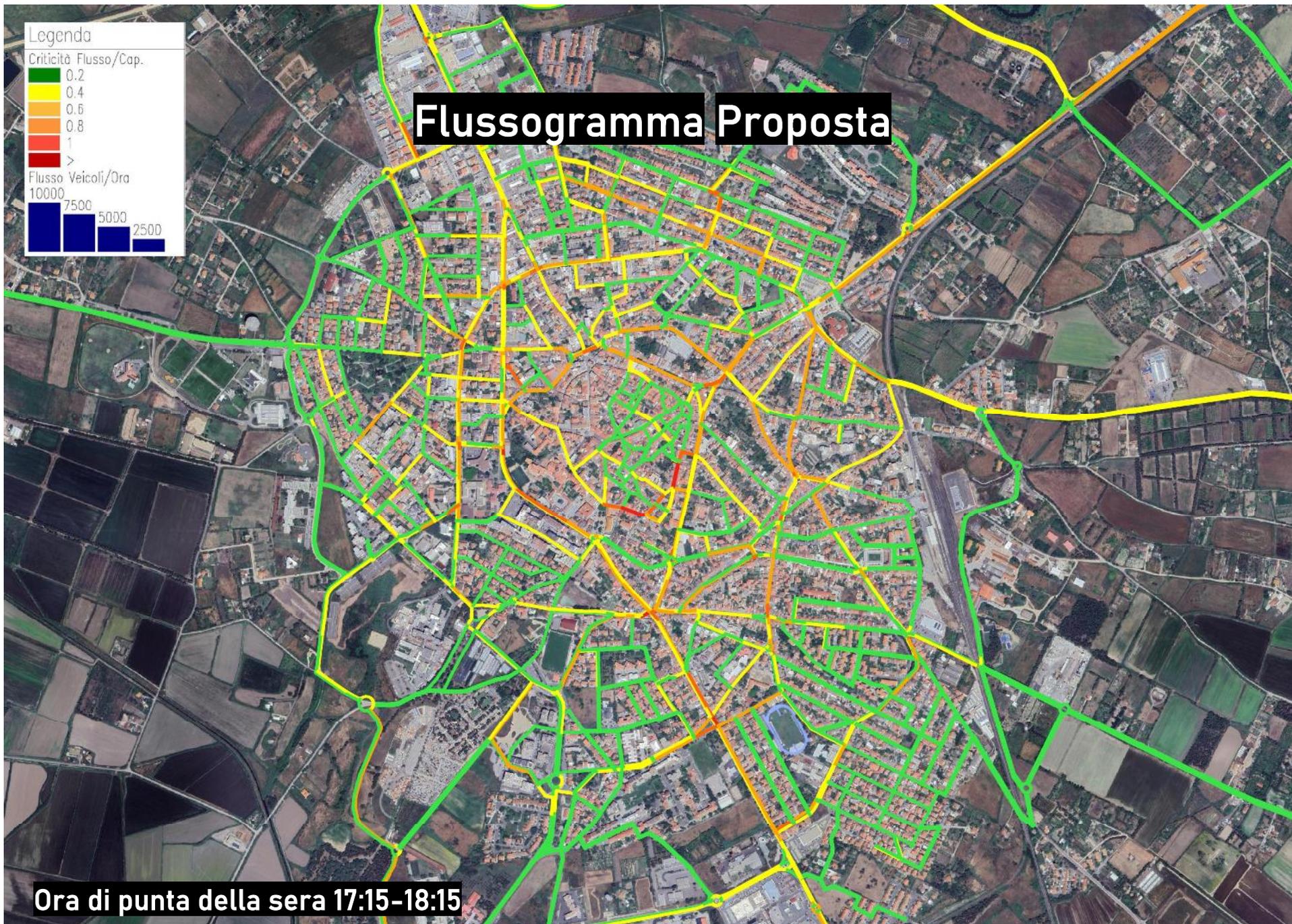


Ora di punta della sera 17:15-18:15

Flussogramma Proposta



Ora di punta della sera 17:15-18:15



Piano Urbano del Traffico

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

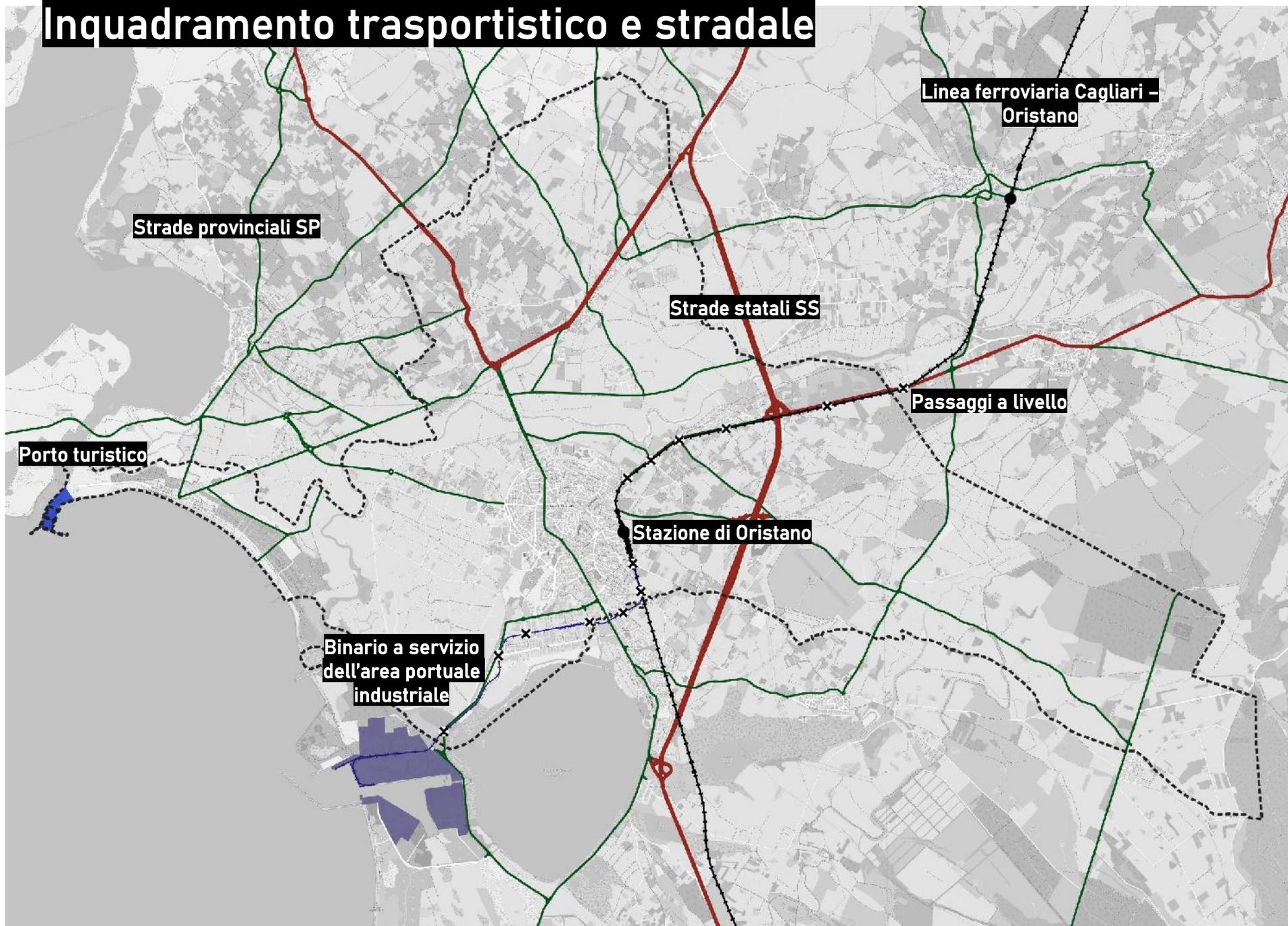


Piano Urbano della Mobilità Sostenibile [PUMS]

Il PUMS è uno strumento di **pianificazione strategica di medio-lungo periodo** (10 anni) che sviluppa una **visione di sistema della mobilità urbana**, proponendo il raggiungimento di obiettivi raggruppabili in quattro macro-aree:

- **Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità;**
- **Sostenibilità energetica ed ambientale;**
- **Sicurezza della mobilità stradale;**
- **Sostenibilità socio-economica.**

Inquadramento trasportistico e stradale



Le criticità e opportunità

- **Barriera fisica infrastrutturale della linea ferroviaria da superare;**
- **Barriere fisica del fiume Tirso da superare;**
- **Congestionamento di via Cagliari nelle ore di punta;**
- **Mancanza di relazione tra la città e il fiume Tirso;**
- **Mancanza di percorsi privilegiati tra il centro storico e la stazione;**
- **Mancanza di connessioni ciclo-pedonali tra il centro città e il Porto turistico;**
- **Mancanza di intermodalità;**
- **Mancanza di una rete di percorsi ciclabili;**
- **Mancanza di connessioni ciclo-pedonali tra il centro città e il Porto turistico;**
- **Mancanza di valorizzazione degli itinerari turistici;**
- **Assenza di una rete continua di tracciati ciclabili.**
- **Percorso fluviale da rendere fruibile;**
- **Presenza di un Centro storico protetto con aree pedonali e ZTL;**
- **Presenza di un litorale e di un'area Archeologica da valorizzare e rendere fruibile;**
- **Stazione di Oristano raggiungibile a piedi dal centro storico;**
- **Offerta di trasporto pubblico con un Nuovo Centro intermodale del TPL nei pressi della Stazione di Oristano;**
- **Sistema viario con Impianto radiale per la distribuzione dei flussi veicolari; e presenza dell'asse via Cagliari di attraversamento nord-Sud**

La fase di Partecipazione

CLICCA QUI PER COMPILARE IL QUESTIONARIO SUL PUMS



La fase di Partecipazione



Sezione 1 di 3

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Oristano

B *I* U ↻ ✕

QUESTIONARIO SULLA MOBILITÀ DELLE PERSONE

L'amministrazione comunale, nell'ambito della definizione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, ha avviato un percorso di analisi del sistema della mobilità delle persone e delle merci sul territorio comunale. Rispondendo a questo questionario, ogni cittadino ha l'occasione per indirizzare l'amministrazione verso strategie e azioni atte a migliorare la mobilità delle persone, la qualità della vita e dell'ambiente.

Sei **residente** nel Comune di Oristano? *

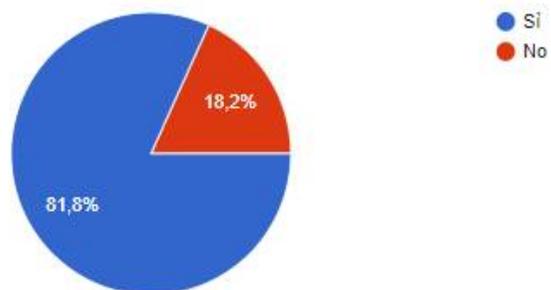
Sì

No

La fase di Partecipazione

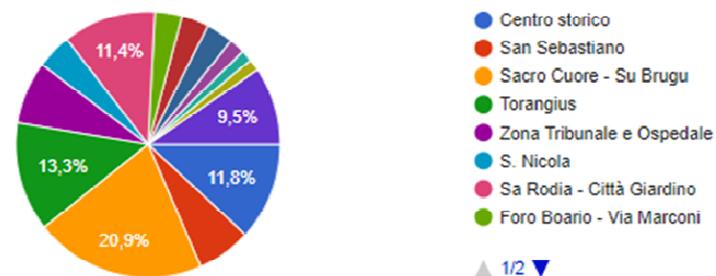
Sei **residente** nel Comune di Oristano?

258 risposte



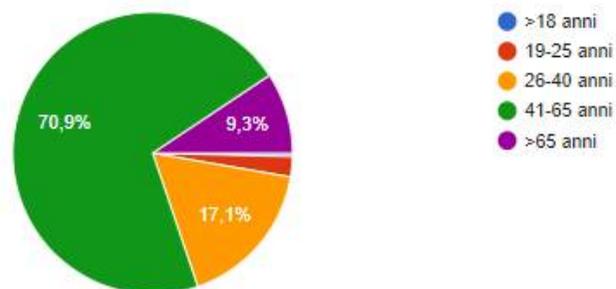
Se sei di Oristano, indica il tuo **quartiere/frazione di residenza**

211 risposte



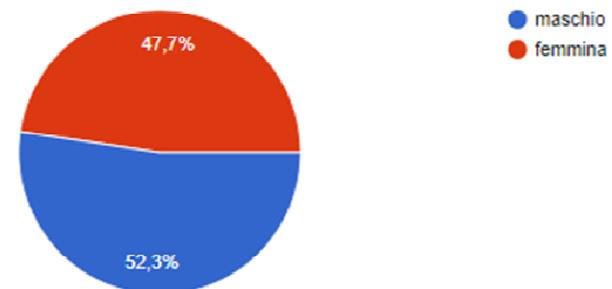
Età

258 risposte



Sesso

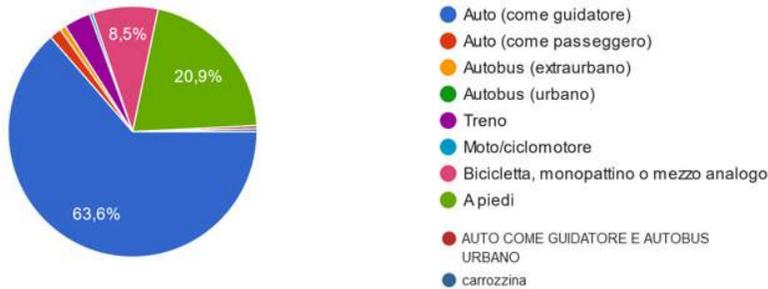
258 risposte



La fase di Partecipazione

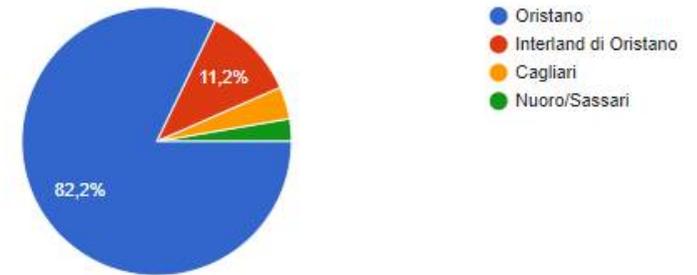
Qual è il mezzo che usi di più per gli spostamenti pendolari (scuola/ufficio)?

258 risposte



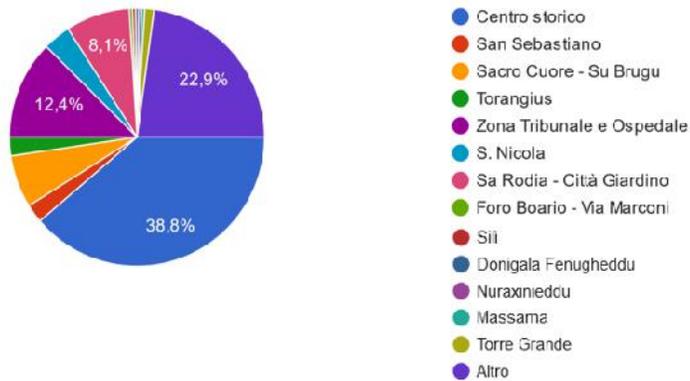
Qual è il **luogo** dove studi/lavori?

258 risposte



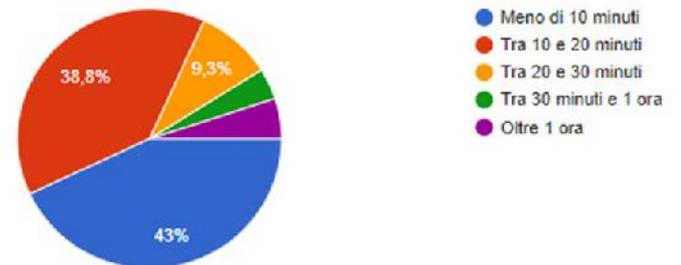
Se studi/lavori a Oristano, indica in quale zona

258 risposte



Quanto **tempo** (in minuti) impieghi per raggiungere il luogo in cui studi/lavori?

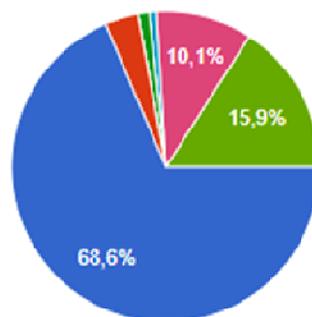
258 risposte



La fase di Partecipazione

Qual è il mezzo che usi di più per gli spostamenti occasionali (commissioni, visite, svago, ecc...)?

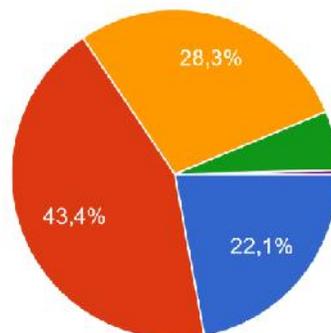
258 risposte



- Auto (come guidatore)
- Auto (come passeggero)
- Autobus (extraurbano)
- Autobus (urbano)
- Treno
- Moto/ciclomotore
- Bicicletta, monopattino o mezzo analogo
- A piedi

Come valuti il trasporto pubblico locale? (inteso come servizio erogato nel territorio comunale)

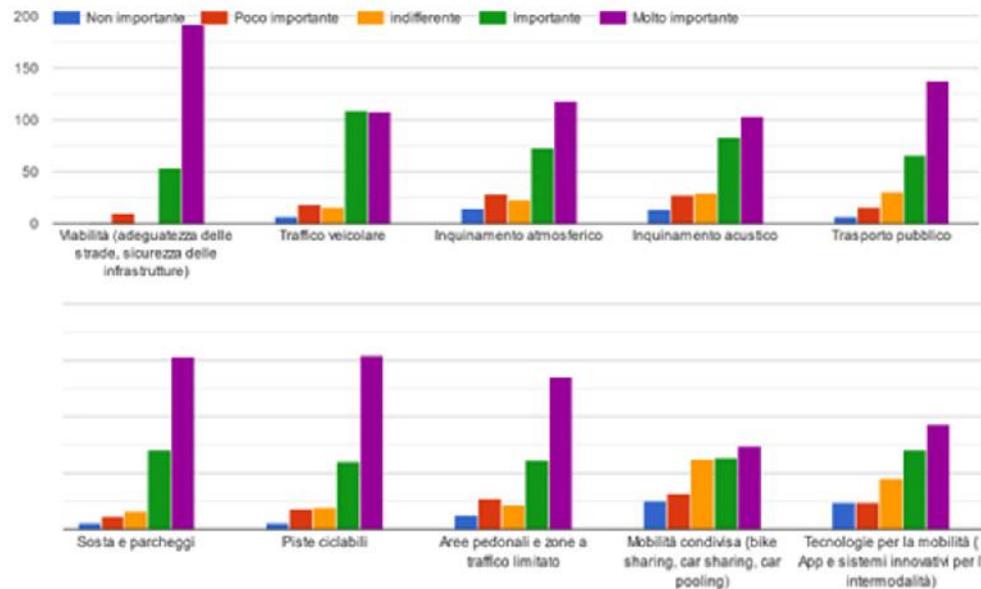
258 risposte



- Fortemente carente
- Non adeguato
- Nè male, nè bene
- Bene
- Molto bene

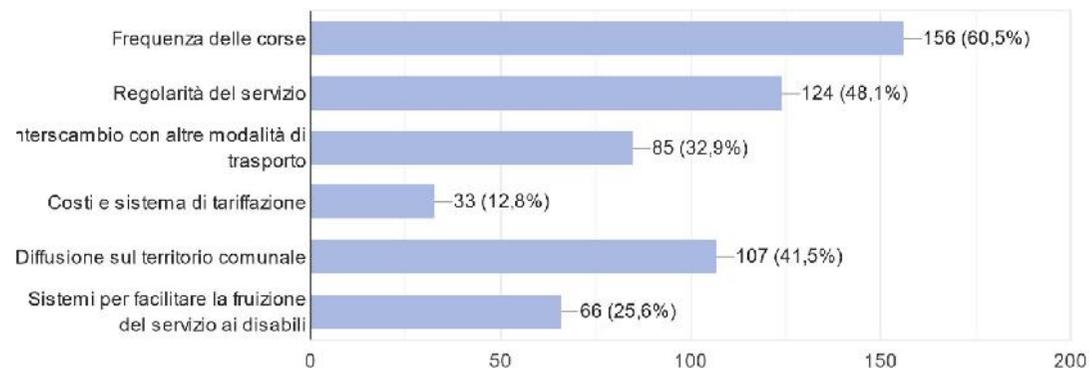
La fase di Partecipazione

Dai un voto ai temi principali della mobilità riferita al territorio di Oristano



In merito al trasporto pubblico locale, quali tra questi ambiti ritieni prioritari?

258 risposte



Gli obiettivi generali del PUMS

A. Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità

- Miglioramento del TPL;
- Riequilibrio modale della mobilità;
- Riduzione della congestione;
- Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci;
- Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici);
- Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano.

Gli obiettivi generali del PUMS

B. Sostenibilità energetica ed ambientale

- Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi;
- Miglioramento della qualità dell'aria;
- Riduzione dell'inquinamento acustico.

Gli obiettivi generali del PUMS

C. Sicurezza della mobilità stradale

- Riduzione dell'incidentalità stradale;
- Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti;
- Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti;
- Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65).

Gli obiettivi generali del PUMS

D. Sostenibilità socio-economica

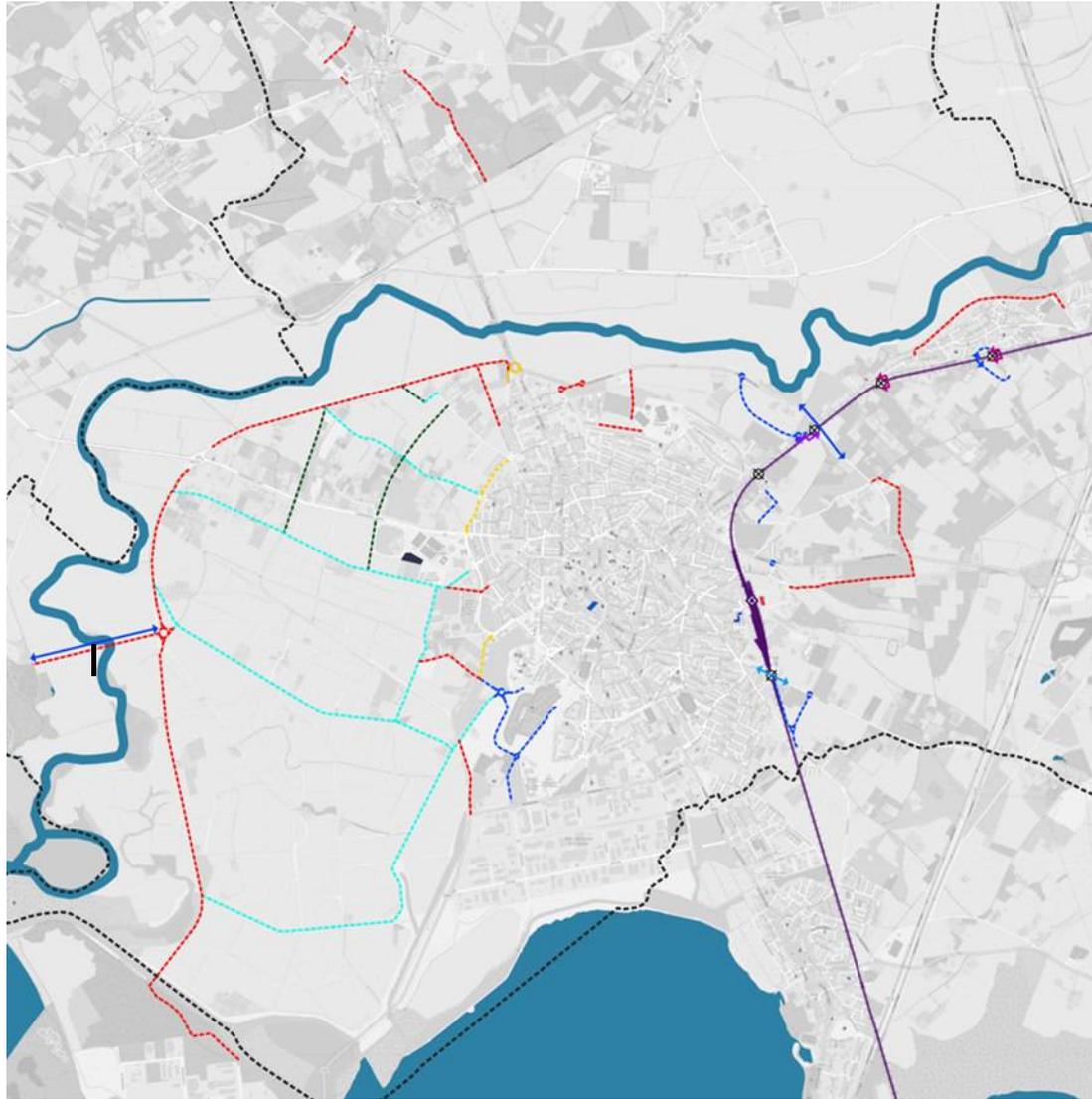
- Miglioramento della inclusione sociale;
- Aumento della soddisfazione della cittadinanza;
- Aumento del tasso di occupazione;
- Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato).

Gli obiettivi generali del PUMS

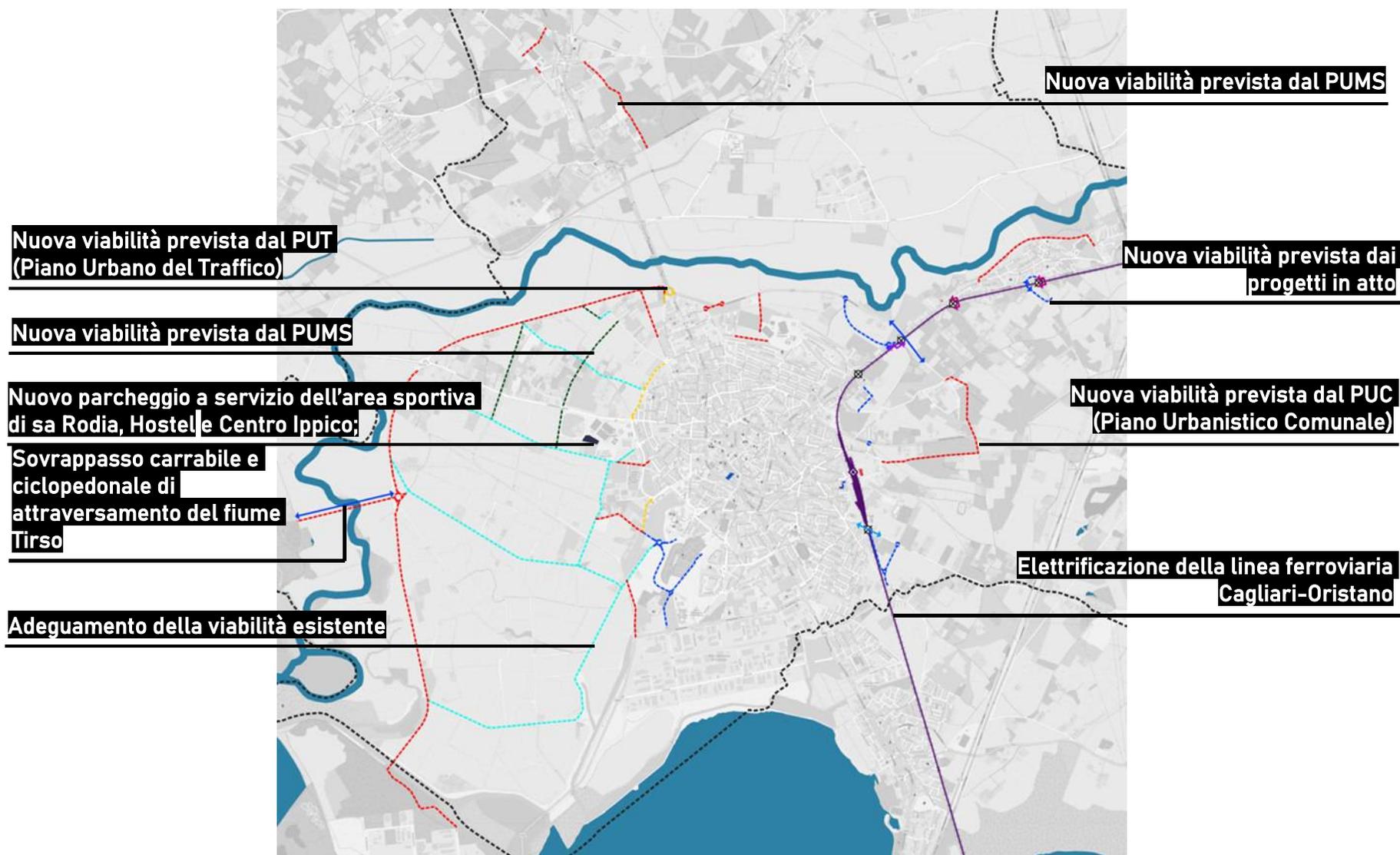
D. Sostenibilità socio-economica

- Miglioramento della inclusione sociale;
- Aumento della soddisfazione della cittadinanza;
- Aumento del tasso di occupazione;
- Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato).

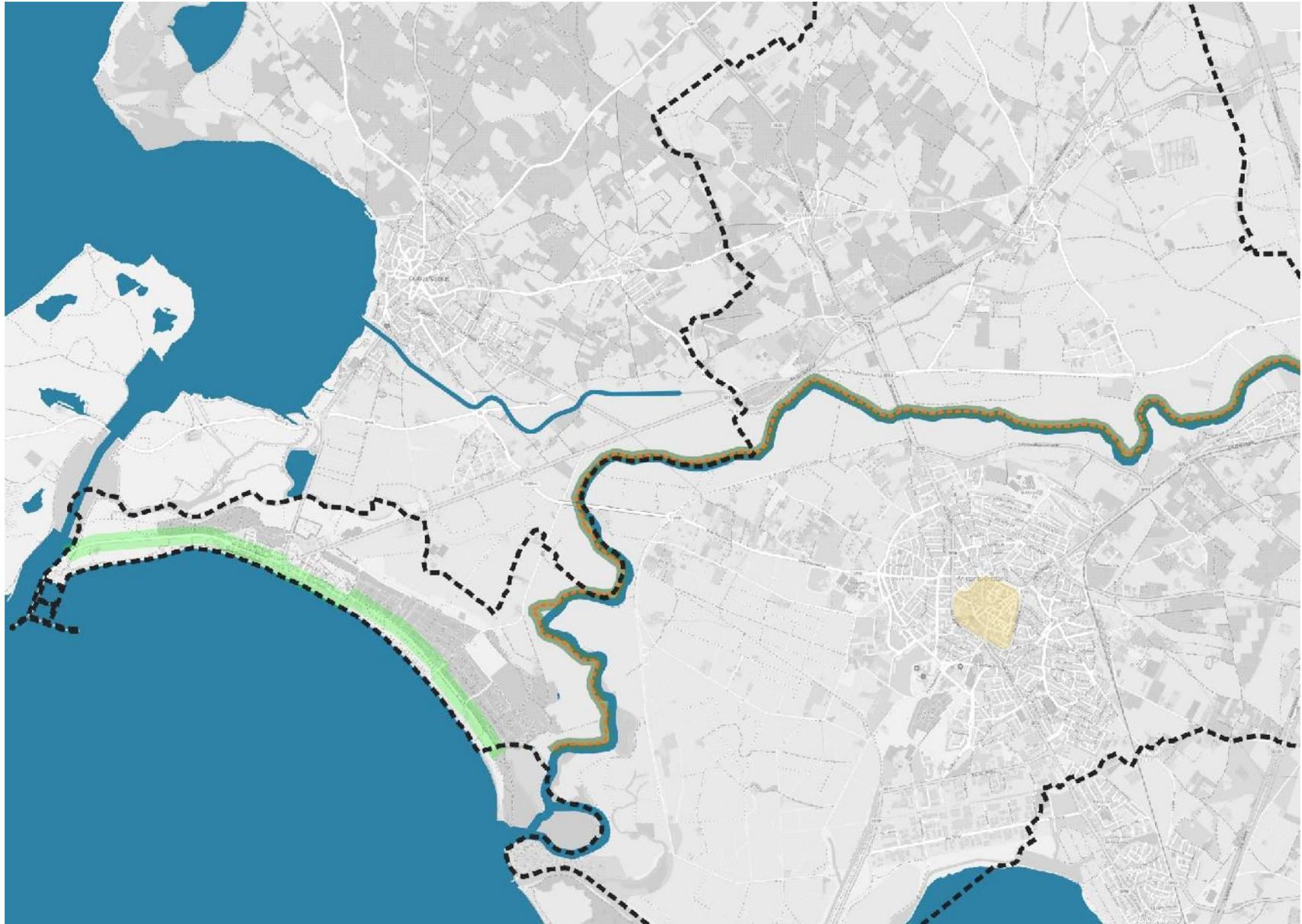
1. Potenziamento infrastrutturale



1. Potenziamento infrastrutturale



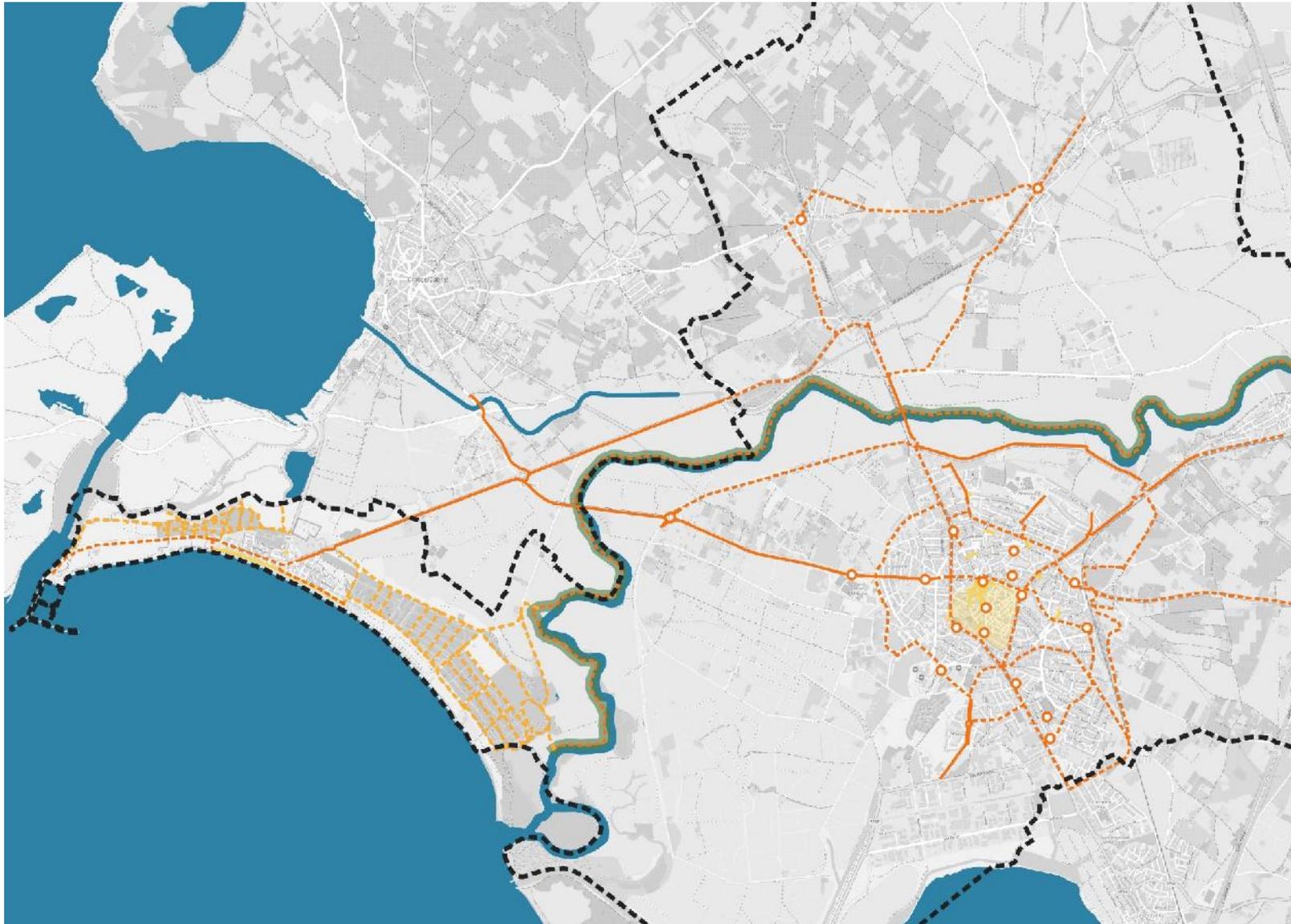
2. Protezione delle aree sensibili



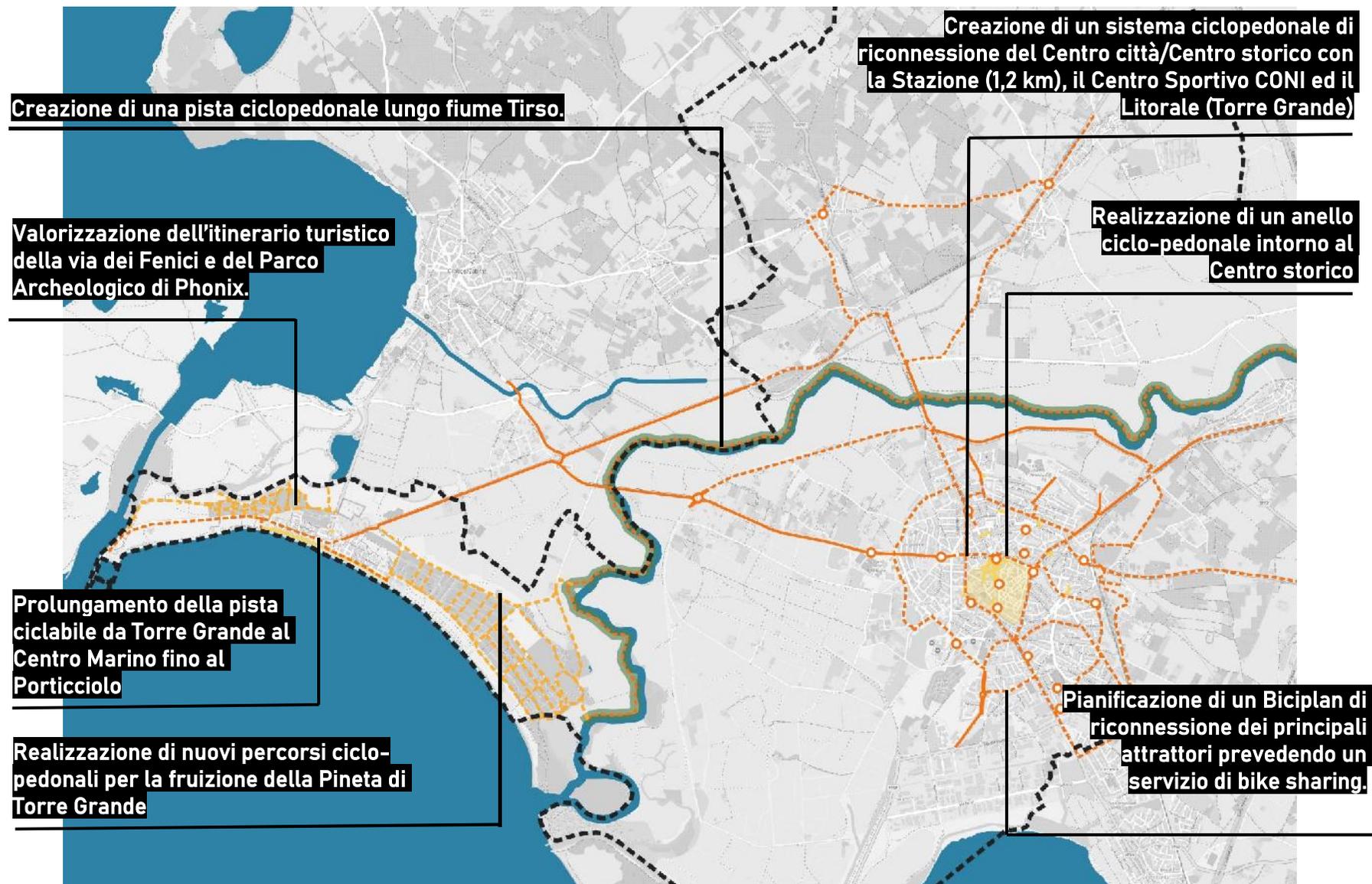
2. Protezione delle aree sensibili



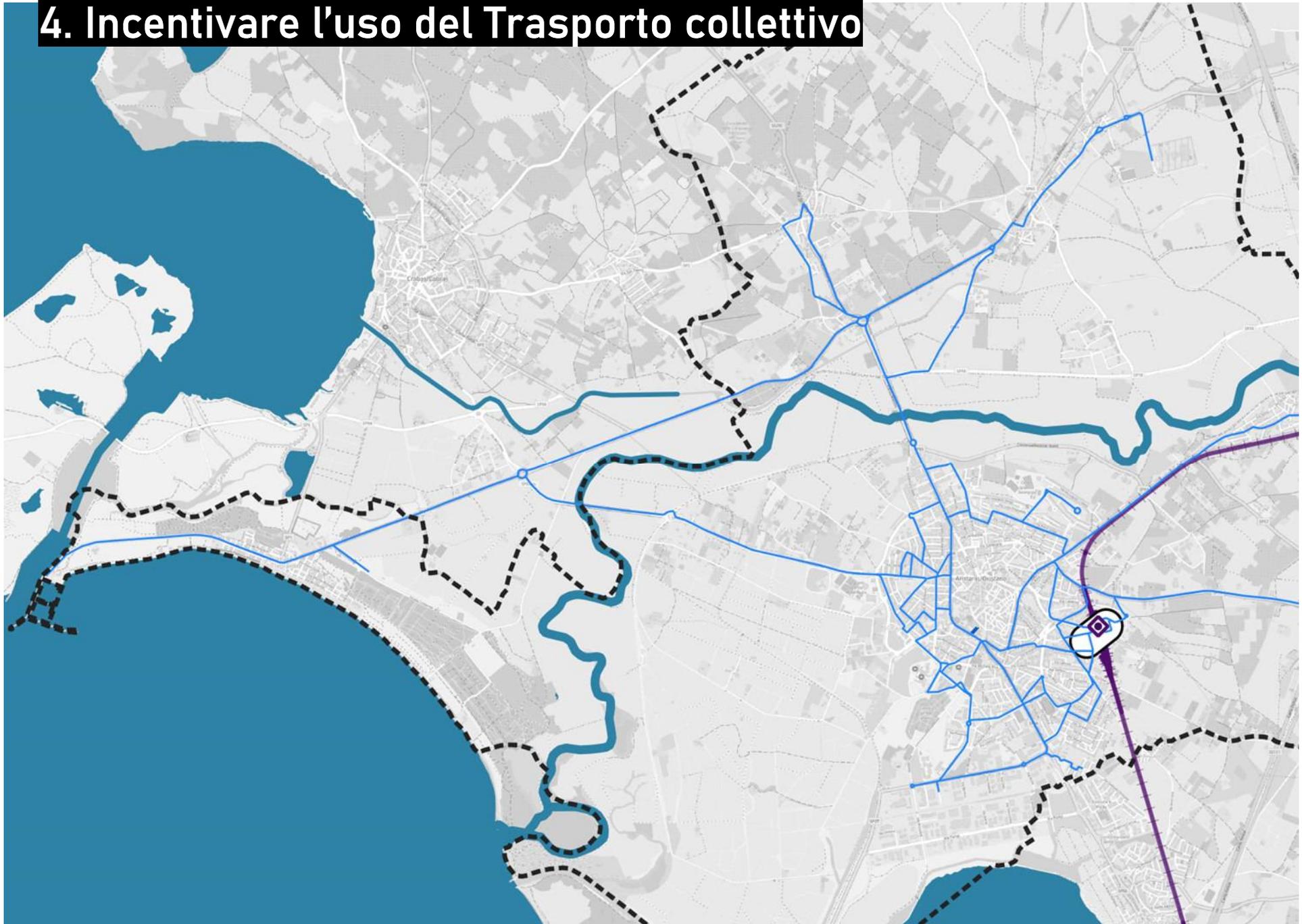
3. Incentivare la mobilità ciclo-pedonale



3. Incentivare la mobilità ciclo-pedonale



4. Incentivare l'uso del Trasporto collettivo



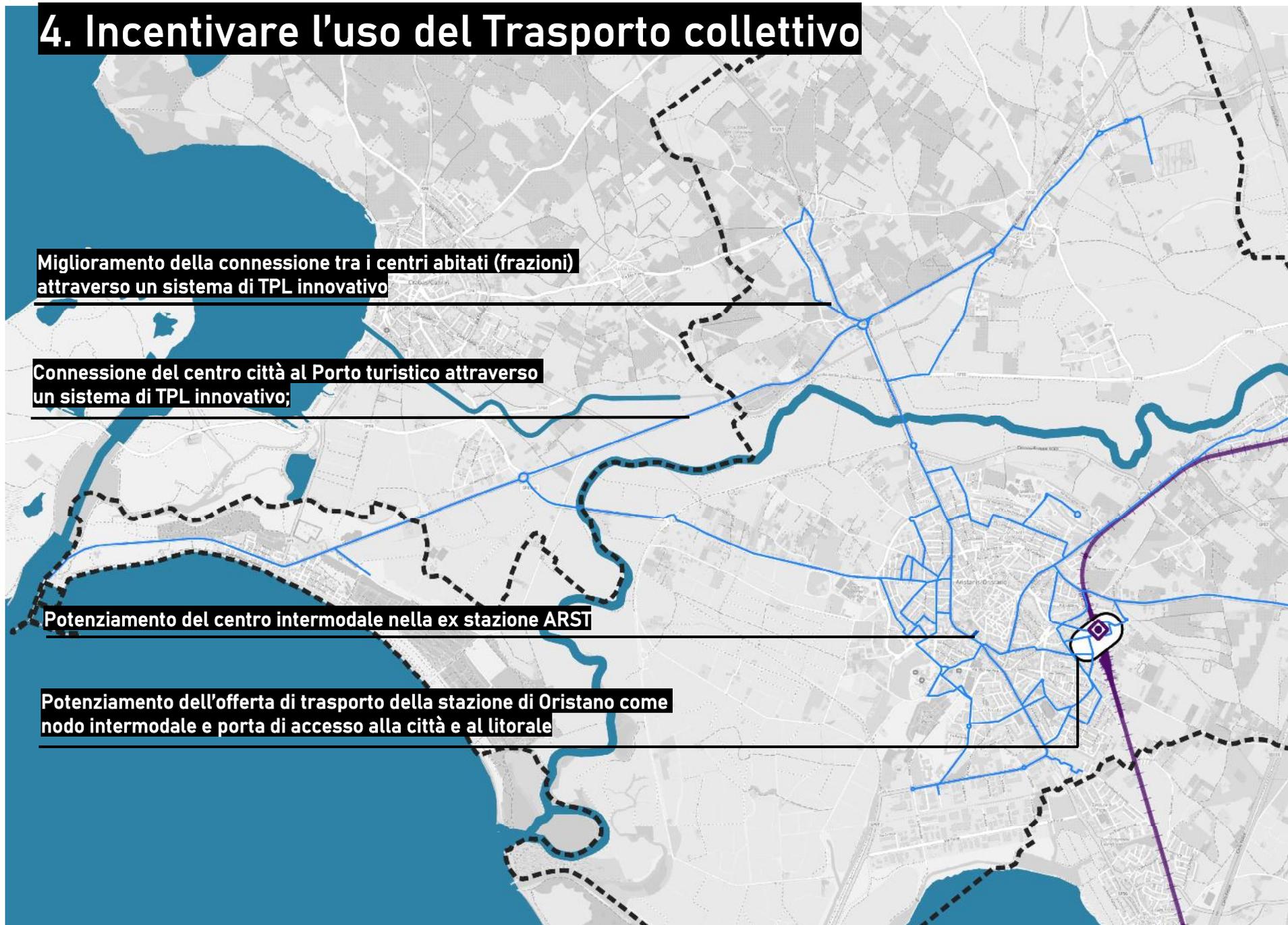
4. Incentivare l'uso del Trasporto collettivo

Miglioramento della connessione tra i centri abitati (frazioni) attraverso un sistema di TPL innovativo

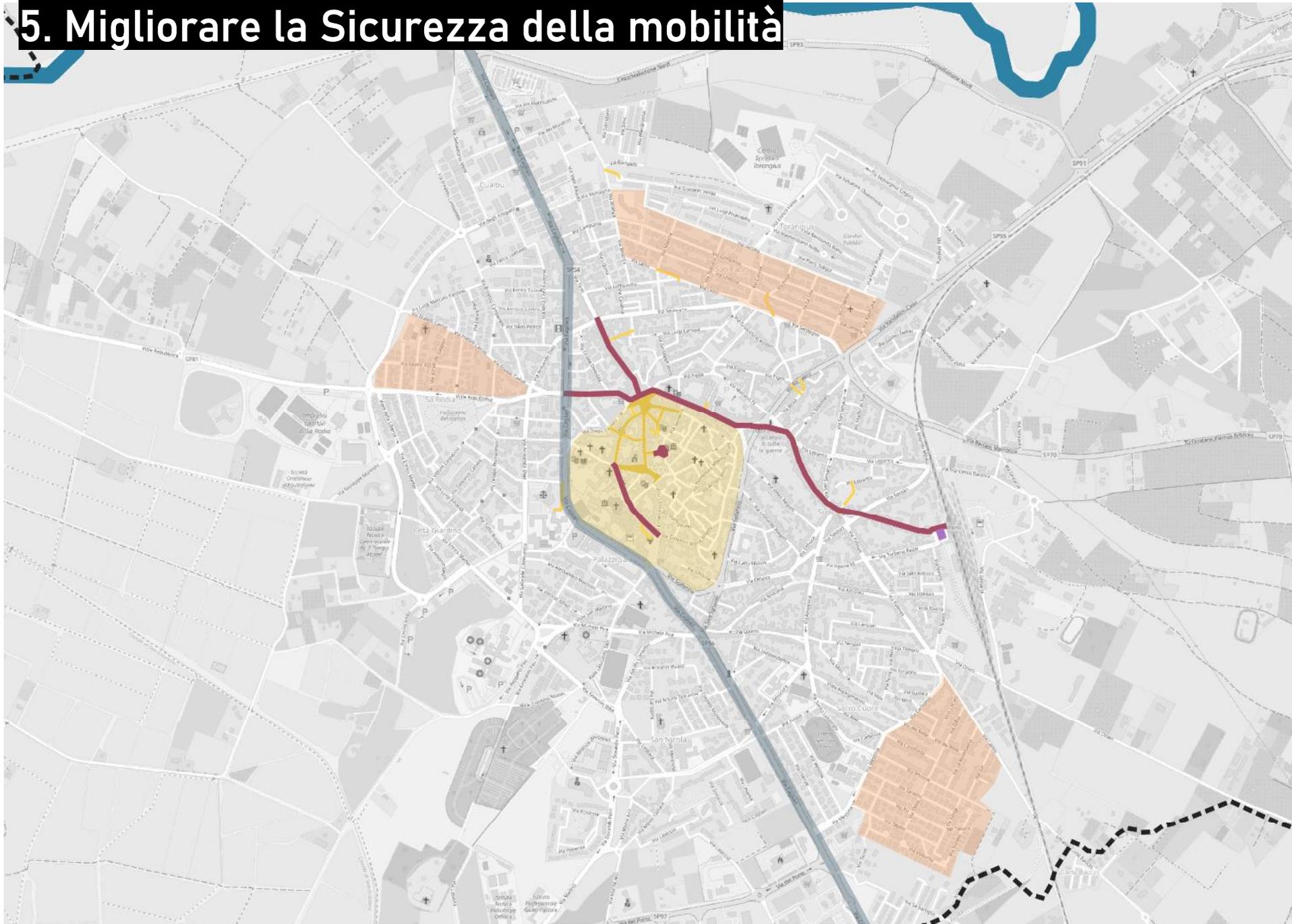
Connessione del centro città al Porto turistico attraverso un sistema di TPL innovativo;

Potenziamento del centro intermodale nella ex stazione ARST

Potenziamento dell'offerta di trasporto della stazione di Oristano come nodo intermodale e porta di accesso alla città e al litorale



5. Migliorare la Sicurezza della mobilità



5. Migliorare la Sicurezza della mobilità

Riduzione del traffico veicolare su Via Cagliari

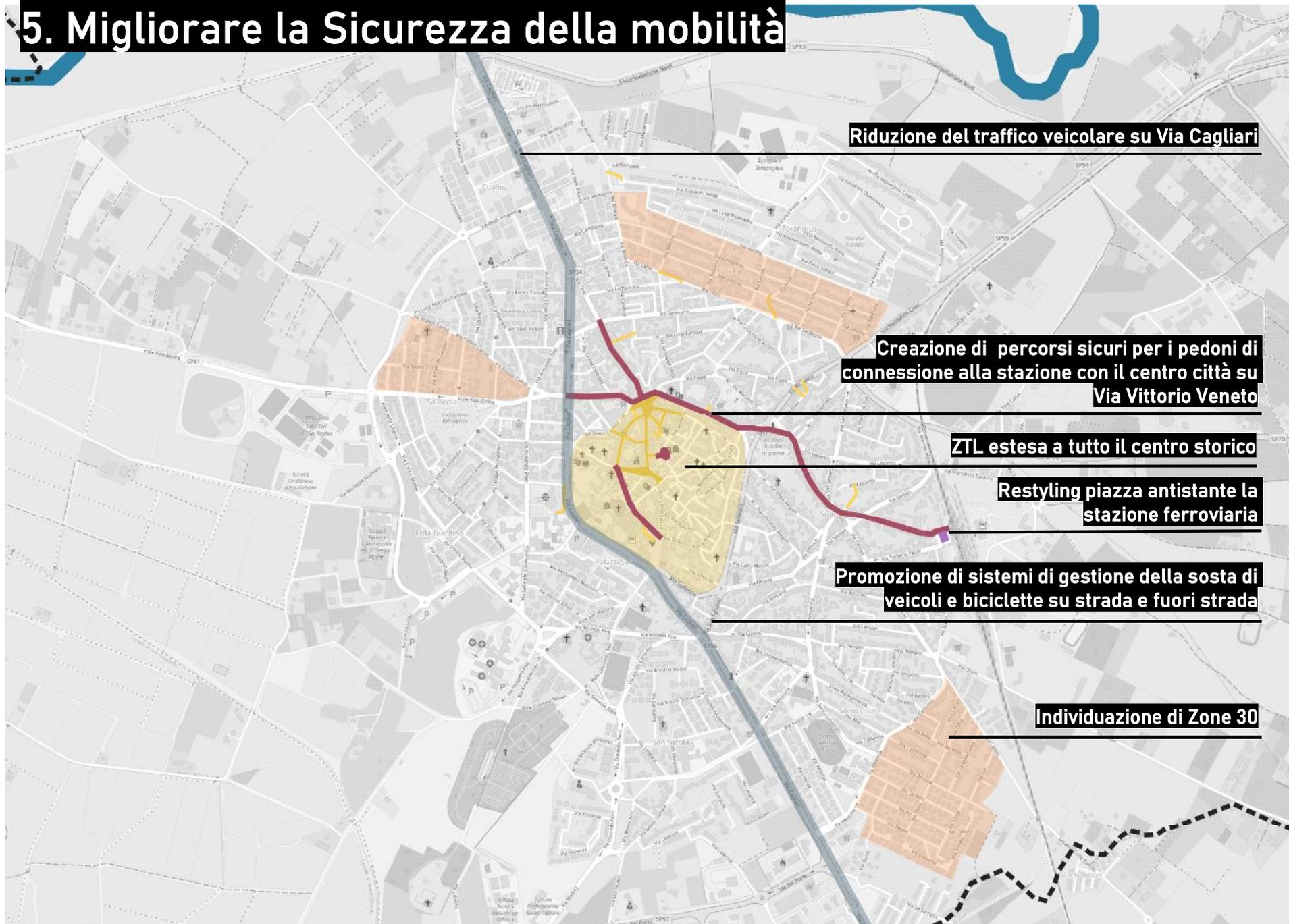
Creazione di percorsi sicuri per i pedoni di
connessione alla stazione con il centro città su
Via Vittorio Veneto

ZTL estesa a tutto il centro storico

Restyling piazza antistante la
stazione ferroviaria

Promozione di sistemi di gestione della sosta di
veicoli e biciclette su strada e fuori strada

Individuazione di Zone 30



La proposta di una Z.T.L. estesa a tutto il centro storico di Oristano



L'estensione nel tempo e nello spazio la zona a traffico limitato (ZTL) vigente, mira a:

- **Incentivare nuove forme di micro-mobilità** a basso impatto ambientale, al fine di **limitare la circolazione dei veicoli più inquinanti**,
- **Rendere più accessibile il centro storico ai pedoni e migliorare la sicurezza urbana;**
- **Limitare il traffico ad alcune categorie di veicoli** nel centro storico promuovendo la **ciclo-logistica** per le consegne a domicilio nell'ultimo miglio tramite l'utilizzo di cargo bike.

Alcuni esempi in Italia di politiche urbane per la **tutela dei centri storici** attraverso l'istituzione di

La ZTL ~~di Salerno~~ **ZTL estese** sono...

La ZTL di Genova



Grazie per l'attenzione.

