



CIREM

Centro Interuniversitario
Ricerche Economiche e Mobilità



COMUNE DI MONSERRATO

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

Documento di sintesi

NOVEMBRE 2013

Obiettivi

Obiettivi Generali

Indicati nelle strategie generali definite dalle direttive Ministeriali

1. Miglioramento delle condizioni di circolazione (movimenti veicolari e sosta)
2. Miglioramento della sicurezza stradale
3. Riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico e risparmio energetico

Obiettivi Specifici

Risoluzione delle problematiche locali

1. Recupero dell'impianto e degli insediamenti storici (Centro Storico)
2. Miglioramento della qualità della vita urbana attraverso il miglioramento delle infrastrutture
3. Coesistenza ordinata delle diverse componenti di traffico disomogenee (pedoni ed autovetture)
4. Diminuzione dei carichi veicolari che impegnano le aree più pregiate della città
5. Recupero di una modalità di trasporto tradizionale (l'andare a piedi)
6. Potenziamento dei servizi di trasporto collettivo
7. Garantire il soddisfacimento delle esigenze di trasporto delle persone con ridotta capacità motoria.

Obiettivi del PGTU di Monserrato

1. Migliorare l'accessibilità diffusa tra i diversi versanti della città
2. Migliorare le condizioni di deflusso veicolare degli itinerari principali
3. Migliorare il livello di servizio offerto dalla rete viaria primaria e secondaria
4. Migliorare e potenziare i servizi per la mobilità pedonale e ciclabile di accesso al centro storico, alle aree commerciale e complessi scolastici
5. Potenziare le aree di sosta al servizio del centro storico e delle zone a forte attrazione commerciale e differenziarle per tipologia

- Itinerari di collegamento tra il versante orientale ed il versante occidentale
- Gerarchizzazione della rete
- Razionalizzare i percorsi e le intersezioni principali
- Itinerari sicuri casa - scuola - casa
- Misure di controllo e tariffazioni; parcheggi di scambio, attestazione, destinazione, fermate del TPL attrezzate per lo scambio modale (auto, bus, bici)

Obiettivi del PGTU di Monserrato

6. Migliorare l'arredo urbano finalizzato al "traffic calming" e all'eventuale pedonalizzazione di luoghi caratteristici

➤ ZTL, Zone 30, piste ciclabili

7. Restituire vie, piazze, itinerari alla loro identità di luoghi di relazioni sociali, ricreative etc.

➤ Miglioramento della fruibilità pedonale di aree e percorsi anche con attrezzature di arredo urbano

8. Migliorare e potenziare i servizi pubblici individuali (pedoni e bici), semicollettivi (piccoli bus elettrici), collettivi (Bus – Metro leggera)

➤ Interscambio tra servizi extraurbani ed urbani sia individuali che collettivi.

9. Integrazione PGTU PUC

➤ Miglioramento e potenziamento delle relazioni con Cagliari e l' area conurbata

Articolazione del PGTU

Fase 1: Analisi stato di fatto

- Raccolta ed elaborazione dati;
- Costruzione e calibrazione del modello allo stato di fatto;
- Identificazione delle criticità

Fase 2: Gli obiettivi e le strategie di intervento

- Proposte di intervento;
- Verifica delle proposte (modello);

Fase 3: Proposta di PGTU

- Proposta PGTU;
- Lista di priorità;
- Indicazioni per la stesura del regolamento viario
- Individuazione aree da assoggettare ai piani di dettaglio

Prima Fase

Raccolta dei dati

1. Rilievi di traffico (vedi allegato 1 - Rilievi di traffico)
2. Caratteristiche fisico – funzionali della rete
3. Tempi di percorrenza della rete stradale (da Ultimare)
4. Struttura e caratteri della sosta (da Ultimare)

Analisi dei dati

Costruzione del modello di trasporto

Identificazione delle criticità

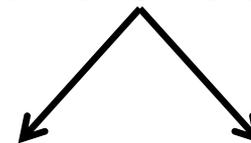
Ipotesi di scenario di pronto intervento

Rilievi di traffico giornalieri

Sezioni al cordone vei/12 h		
Sezione	direzione	
	Ingresso a Monserrato (vei/12h)	Uscita da Monserrato (vei/12h)
Via Decio Mure	1209	1274
Via Cabras pressi cantina sociale	6489	9103
Porto Botte - Caracalla	9840	8998
Via Riu Mortu	8829	8503
Via G.Cesare pressi cimitero	4581	5139
Via Zuddas (confine selargius)	3751	5438
Via Seneca	3579	2576
Ponte Terramaini	6308	5811
Ponte SS 554, lato via S.Fulgenzio	7258	6120
Totale (7:30 - 19:30)	51844	52962

Veicoli transitanti nelle 9 sezioni al cordone:

104.806 veicoli

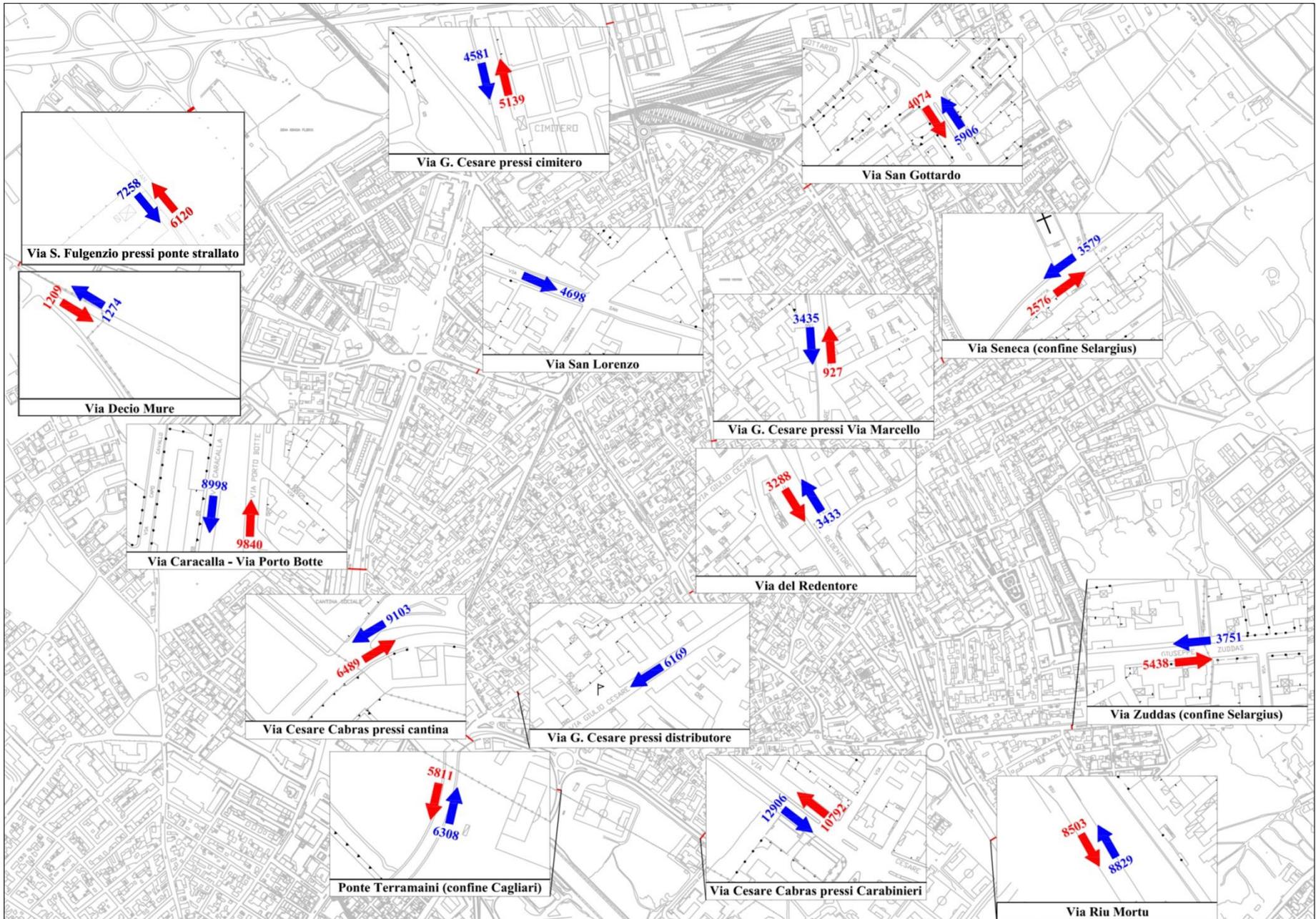


In ingresso
51.844

In uscita
52.962

Altre Sezioni vei/12 h		
Sezione	Direzione	
Ponte SS 554, lato Policlinico	Cittadella	SS554-Monserrato
	7576	7971
Via Giulio Cesare pressi via Marcello	Via d.Redentore	SS554
	3435	927
Via C.Cabras pressi Comando Carabinieri	Via Riu Mortu	Ponte Terramaini
	12906	10792
Via San Gottardo	Stazione Metrocagliari	Via Riu mortu
	5960	4074
Via del Redentore	Via G.Cesare	Piazza P.Serri
	3288	3433
via Giulio Cesare pressi Cantina sociale	Cantina sociale	
	6169	
via San Lorenzo	Via del Redentore	
	4698	

Rilievi di traffico – vei/12h



Identificazione delle criticità

Analisi delle criticità effettuata utilizzando una serie di indicatori , risultato delle diverse fasi:

- **sopralluoghi conoscitivi;**
- **raccolte dati effettuate nella prima fase;**
- **risultati del modello di traffico;**
- **conoscenza e sensibilità locali**

Identificazione delle prime criticità

1. Assenza di itinerari diretti e veloci per il collegamento tra i comparti Nord - Est e Nord – Ovest;
2. Deflusso veicolare congestionato lungo le principali direttrici di macro accessibilità (vie Riu Mortu e Cesare Cabras utilizzate come itinerario di collegamento tra Cagliari e l'area vasta;
3. Insufficiente integrazione tra le differenti modalità di trasporto (auto/metro, auto/bus, metro/bus);
4. Congestione veicolare di alcuni itinerari urbani e locali (specie nel centro storico);
5. Scarsa capillarità del servizio di trasporto pubblico all'interno del centro storico;
6. Pericolosità di alcune importanti intersezioni stradali (tra via Porto Botte, Caracalla, Italia e C. Cabras; Manovre di svolta a sinistra da via Caracalla a via Cabras e da via Cabras a via Porto Botte; tra via Decio Mure, via S. Fulgenzio e via Caracalla);
7. Insufficiente presenza di itinerari pedonali sicuri per mancanza o inadeguatezza di marciapiedi lungo le vie del centro storico (ma non solo);
8. Sezioni stradali nel Centro Storico particolarmente ristrette che non consentono un agevole utilizzo contemporaneo da parte di pedoni e veicoli;
9. Insufficiente dotazione e regolamentazione della sosta dei veicoli (sosta lungo strada, illegale).

Riorganizzazione della circolazione veicolare nell'area di Via Cabras

– Ponte di Terramaini – Via Porto Botte – Via Caracalla



Obiettivi

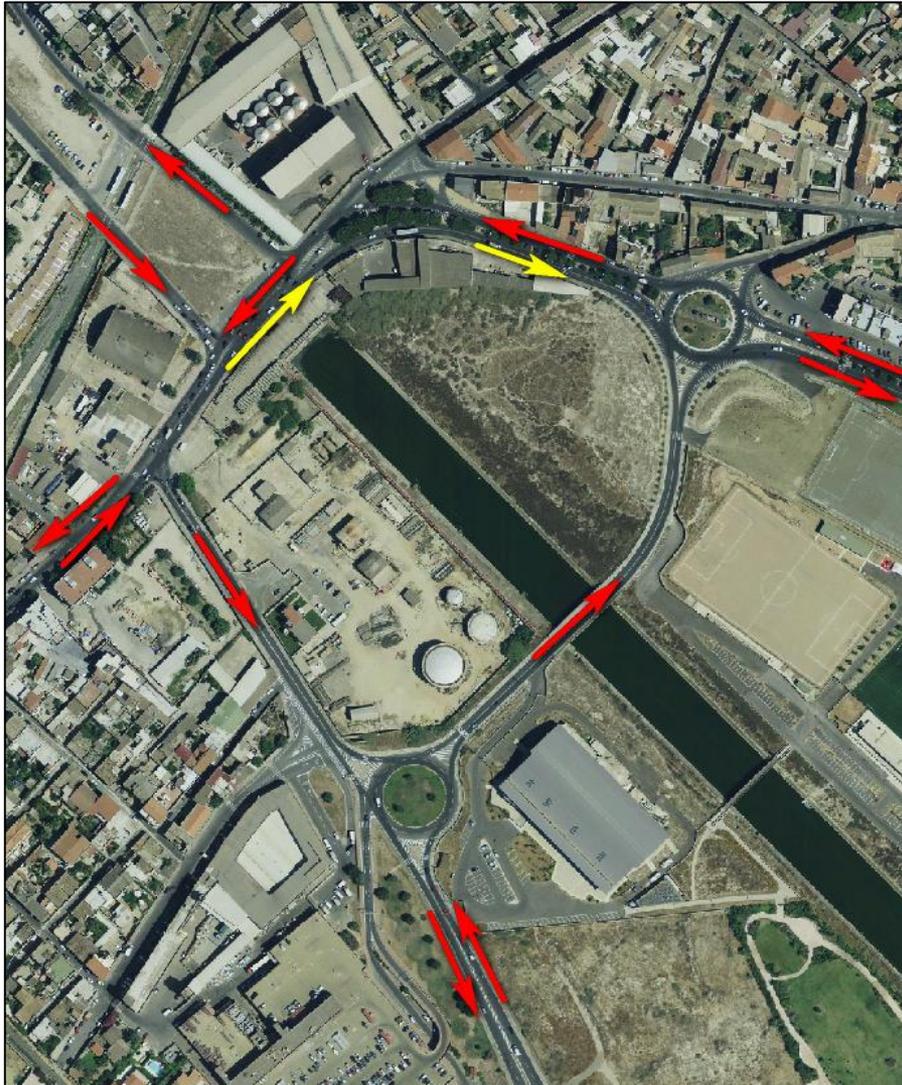
1. Migliorare l'accessibilità diffusa tra i diversi versanti della città;
2. Migliorare le condizioni di deflusso veicolare degli itinerari principali;
3. Migliorare il livello di servizio offerto dalla rete viaria principale e secondaria

Criticità

- flussi di traffico consistenti nelle ore di punta;
- accessi delle rotonde da migliorare;
- svolte a sinistra pericolose;

Scenario CTM

Via Cabras – Ponte di Terramaini – Via Porto botte – Via Caracalla



- **“Grande Rotatoria” in senso antiorario**
- **Ponte Terramaini a senso unico in direzione Monserrato**
- **Via Pisano a senso unico in direzione Cagliari (Tratto da via Italia a rotatoria centro commerciale Marconi)**
- **Via Cabras (Da rotatoria con ponte di Terramaini a via Italia) a senso unico in direzione Cagliari, con eccezione dei soli mezzi pubblici (in giallo)**

Scenario CTM microsimulazione

Via Cabras – Ponte di Terramaini – Via Porto botte – Via Caracalla

VANTAGGI

- Aumento della velocità media
- Flussi in conflitto minori nella rotonda di via Cabras
- Flussi in conflitto minori nella rotonda di via Pisano
- Perditempo minore all' intersezione di via Italia (semaforo rimosso)

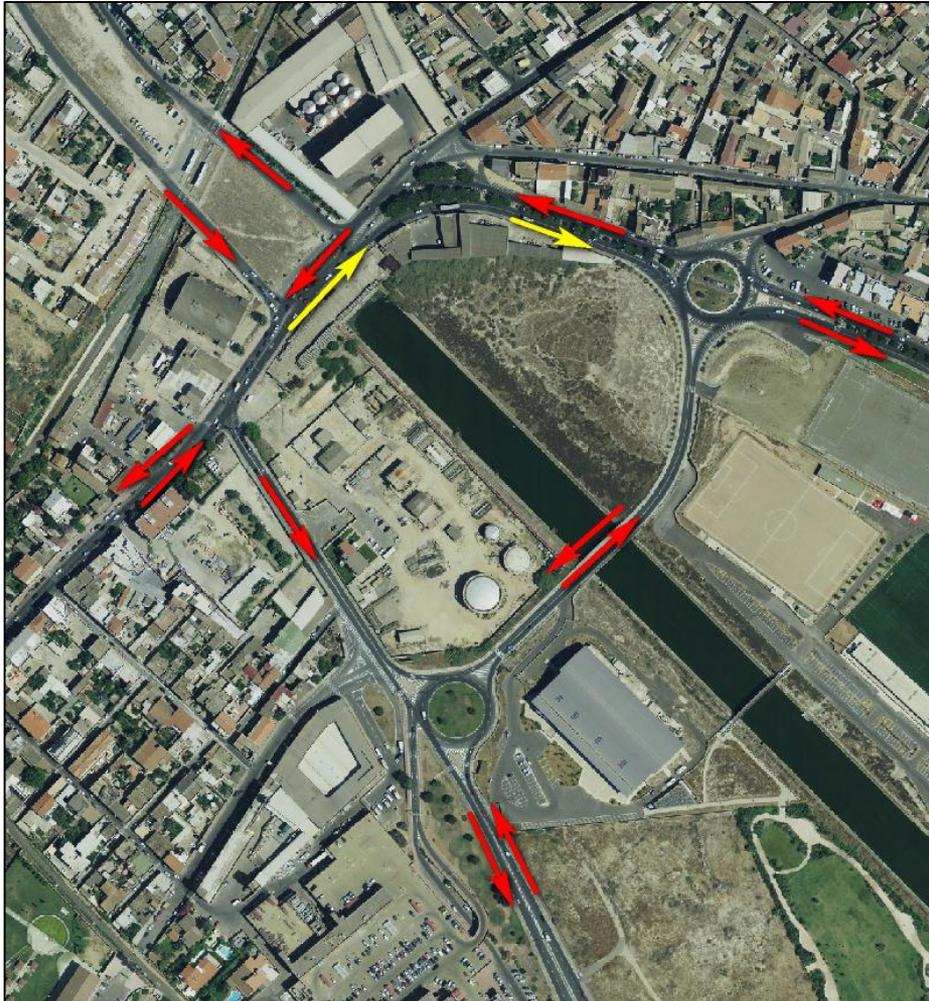


SVANTAGGI

- Aumento della distanza media percorsa
- Tempo medio di percorrenza quasi identico allo stato di fatto
- Zona di scambio in via Cabras molto corta per la svolta a sinistra
- Accodamenti in via Caracalla nell'ora di punta del mattino
- Flussi elevati (circa 2000 vei/h) in quasi tutta la "grande rotonda" nell'ora di punta serale

Scenario 1

Via Cabras – Ponte di Terramaini – Via Porto botte – Via Caracalla



- Ponte Terramaini a doppio senso di circolazione (unica differenza con lo scenario CTM)
- Via Pisano a senso unico in direzione Cagliari (Tratto da via Italia a rotatoria centro commerciale Marconi)
- Via Cabras (Da rotatoria con ponte di Terramaini a via Italia) a senso unico in direzione Cagliari, con eccezione dei soli mezzi pubblici (in giallo)

Scenario 1 microsimulazione

Via Cabras – Ponte di Terramaini – Via Porto botte – Via Caracalla

VANTAGGI

- Aumento della velocità media
- Diminuzione del tempo medio di percorrenza nell'ora di punta del mattino
- Flussi in conflitto minori nella rotatoria di via Cabras
- Perditempo minore all' intersezione di via Italia (semaforo rimosso)



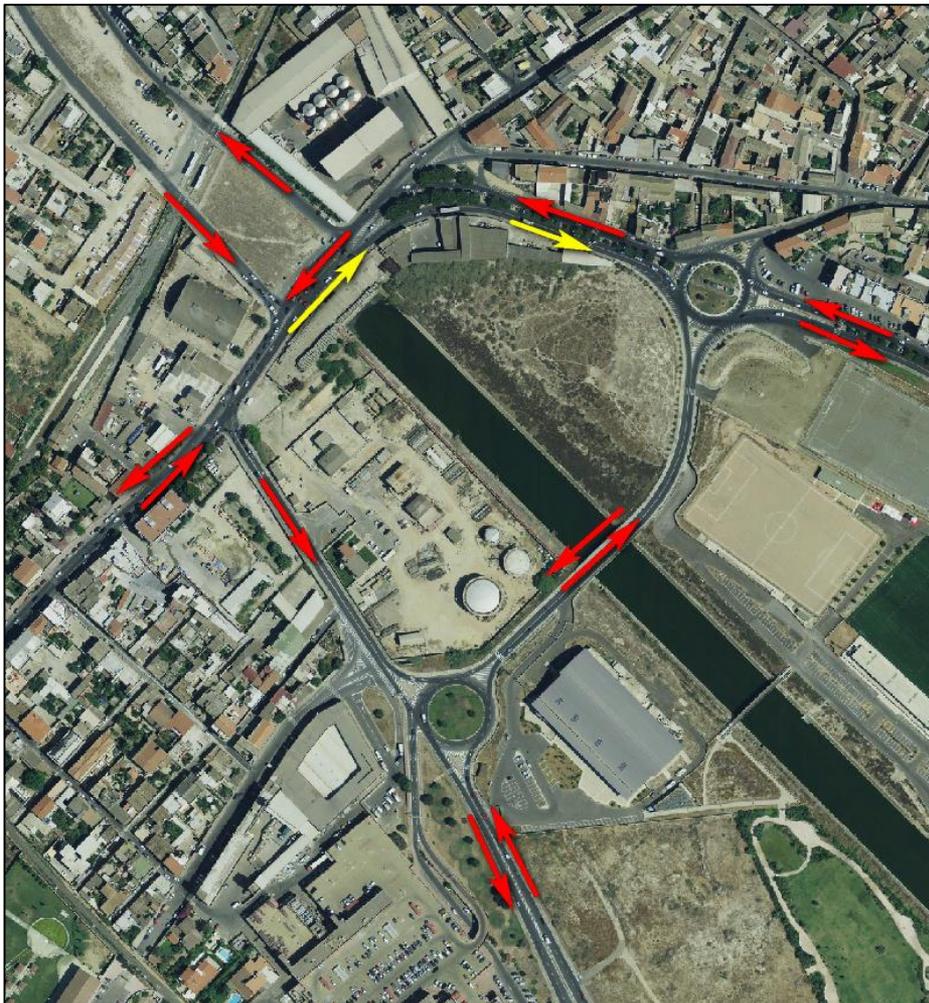
SVANTAGGI

- Aumento della distanza media percorsa
- Zona di scambio in via Cabras molto corta per la svolta a sinistra
- Accodamenti alla rotatoria di via Pisano
- Elevata congestione nell'ora di punta serale (rotatoria di via Pisano)

Scenario 2

Via Cabras – Ponte di Terramaini – Via Porto botte – Via Caracalla

- Ponte Terramaini a doppio senso di circolazione (unica differenza con lo scenario CTM)
- Via Pisano a senso unico in direzione Cagliari (Tratto da via Italia a rotatoria centro commerciale Marconi)
- Bypass nella rotatoria di via Pisano in direzione Cagliari (unica differenza con lo scenario 1)
- Via Cabras (Da rotatoria con ponte di Terramaini a via Italia) a senso unico in direzione Cagliari, con eccezione dei soli mezzi pubblici (in giallo)



Scenario 2 microsimulazione

Via Cabras – Ponte di Terramaini – Via Porto botte – Via Caracalla

VANTAGGI

- Aumento della velocità media
- Diminuzione del tempo medio di percorrenza
- Flussi in conflitto minori nella rotonda di via Cabras
- Flussi in conflitto minori nella rotonda di via Pisano
- Perdite tempo minore all' intersezione di via Italia (semaforo rimosso)



SVANTAGGI

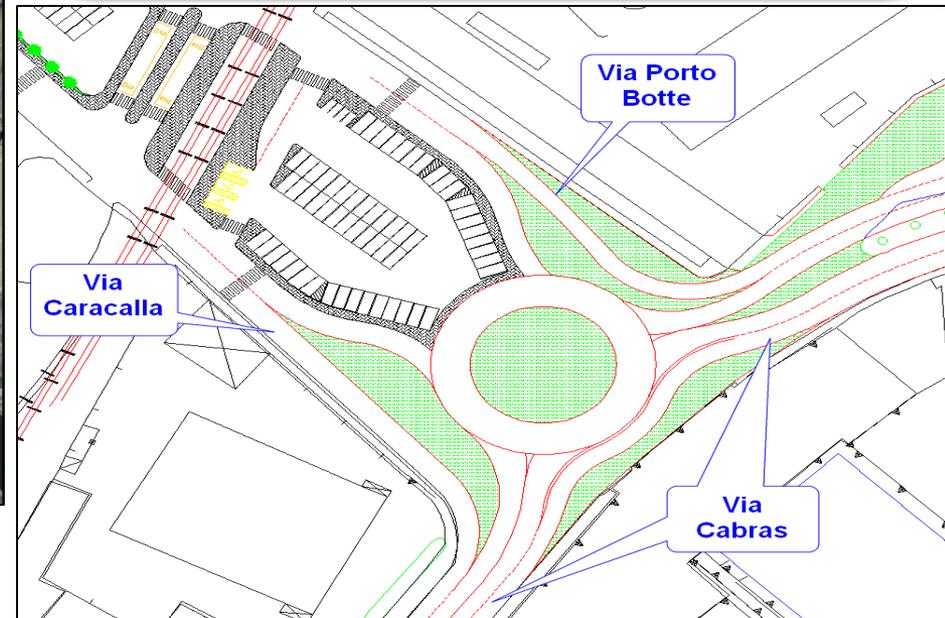
- Aumento della distanza media percorsa
- Zona di scambio in via Cabras molto corta per la svolta a sinistra
- Accodamenti alla rotonda di via Pisano
- Elevata congestione nell'ora di punta serale (rotonda di via Pisano)

Scenario 3

Via Cabras – Ponte di Terramaini – Via Porto botte – Via Caracalla



- Rotatoria via Cabras – via Caracalla/via Porto Botte
- Ponte Terramaini a doppio senso di circolazione
- Via Pisano a doppio senso di circolazione
- Divieto di svolta a sinistra da via Cabras a via Pisano
- Eliminazione dell'impianto semaforico (tra via Italia, via Cabras e via Pisano)



Scenario 3 microsimulazione

Via Cabras – Ponte di Terramaini – Via Porto botte – Via Caracalla

VANTAGGI

- Eliminazione dei punti di conflitto nell'intersezione di via Cabras – via Caracalla – via Porto Botte grazie alla rotatoria
- Eliminazione dell'impianto semaforico (tra via Italia, via Cabras e via Pisano)



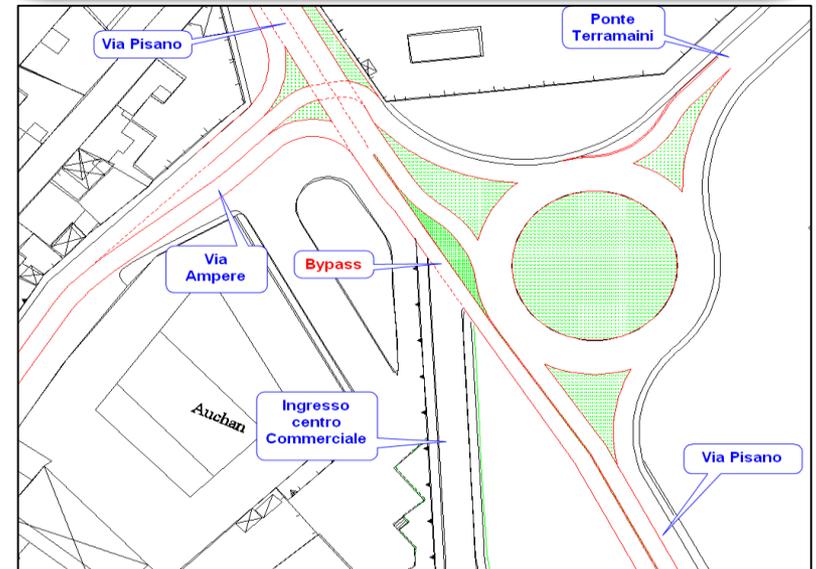
SVANTAGGI

- Lievi accodamenti sul ponte di Terramaini in direzione Cagliari nell'ora di punta del mattino
- Lievi accodamenti nella rotatoria tra via Cabras e il ponte di Terramaini nell'ora di punta della sera
- Costo di realizzazione della nuova rotatoria di via Caracalla

Scenario 4

Via Cabras – Ponte di Terramaini – Via Porto botte – Via Caracalla

- Rotatoria via Cabras – via Caracalla/via Porto Botte
- Ponte Terramaini a doppio senso di circolazione
- Via Pisano a senso unico in direzione via Vesalio (Tratto da via Italia a rotatoria centro commerciale Marconi)
- Bypass nella rotatoria di via Pisano in direzione via Vesalio
- Bypass nella rotatoria di via Cabras da e verso il ponte di Terramaini
- Divieto di svolta a sinistra da via Cabras a via Pisano
- Eliminazione dell'impianto semaforico (tra via Italia, via Cabras e via Pisano)

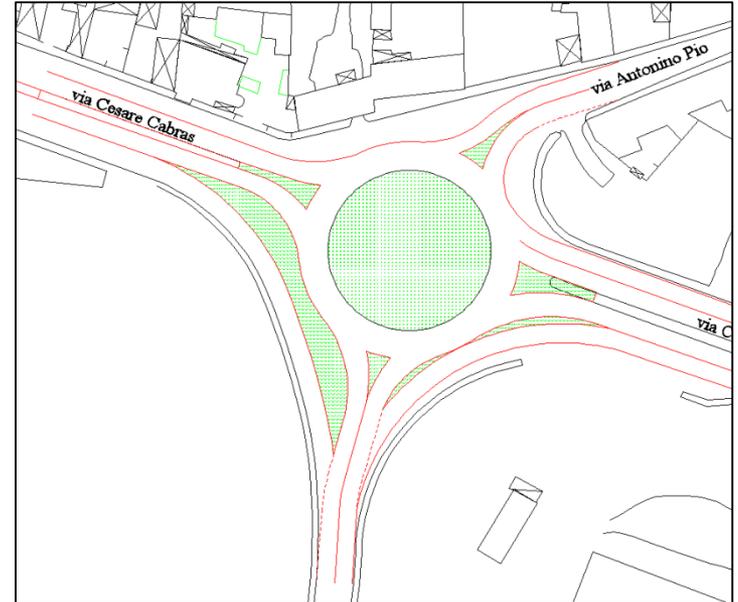


Scenario 4 microsimulazione

Via Cabras – Ponte di Terramaini – Via Porto botte – Via Caracalla

VANTAGGI

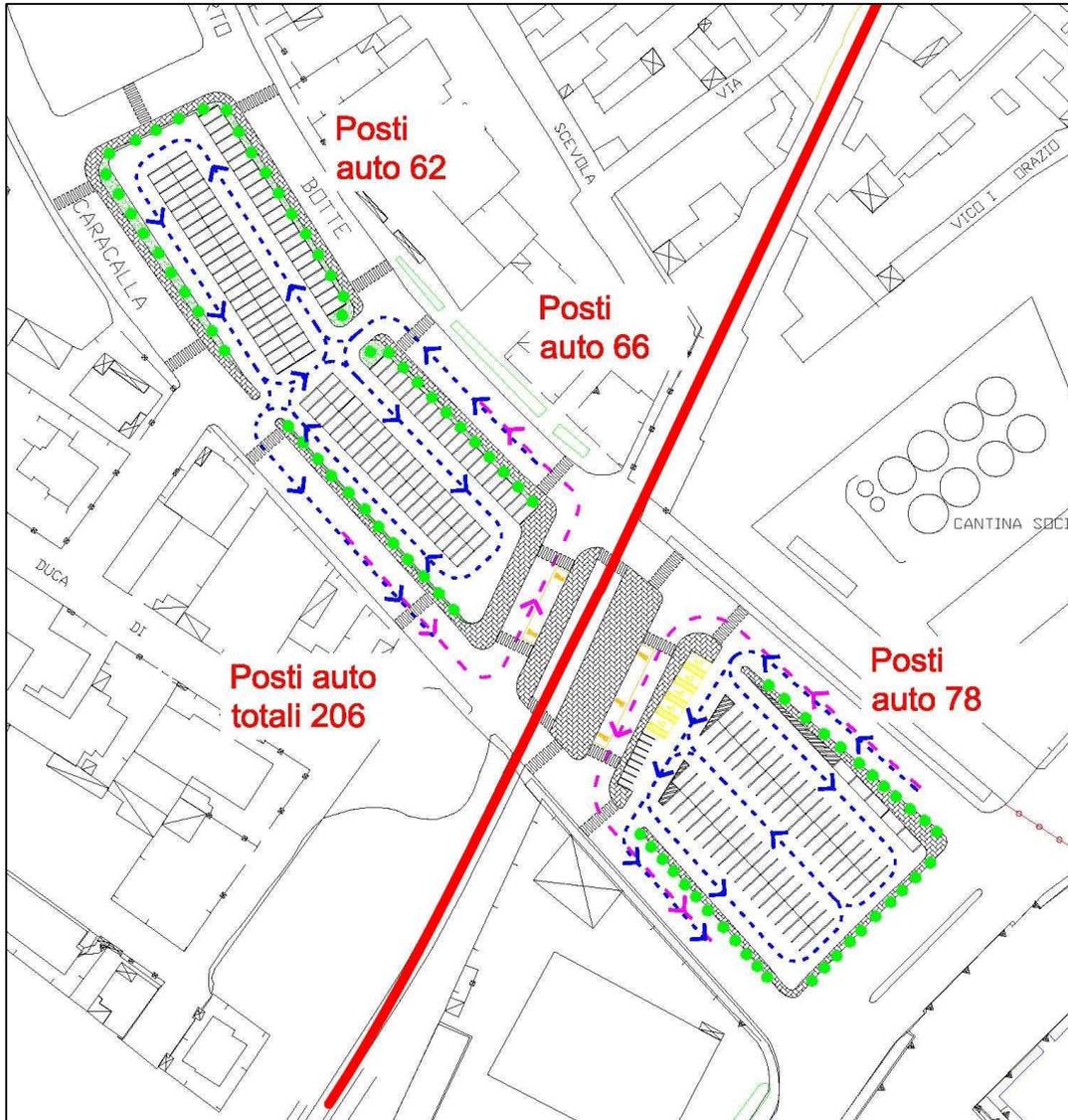
- Eliminazione dei punti di conflitto nell'intersezione di via Cabras – via Caracalla – via Porto Botte grazie alla rotatoria
- Eliminazione dell'impianto semaforico (tra via Italia, via Cabras e via Pisano)
- Risezionamento di tutte le rotatorie con inserimento di bypass e conseguente fluidificazione del traffico



SVANTAGGI

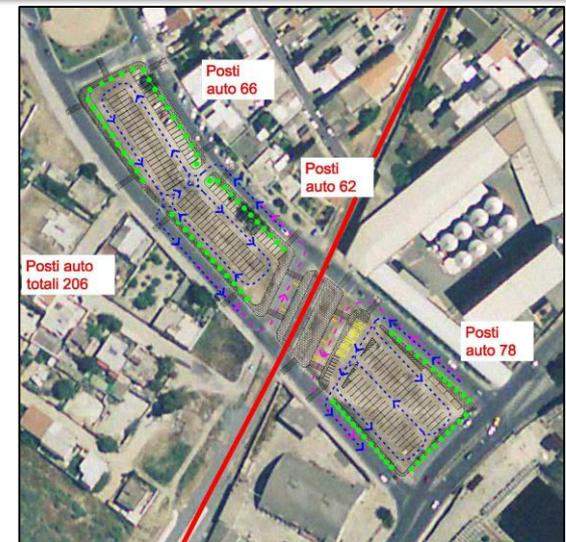
- Eliminazione di parte della corsia preferenziale degli autobus in via Cabras
- Impossibilità di utilizzare l'accesso al centro commerciale Marconi in rotatoria per i veicoli che arrivano dal ponte e da via Vesalio
- Costo di realizzazione della nuova rotatoria di via Caracalla

Nodo di scambio Caracalla Scenari CTM, 1, 2

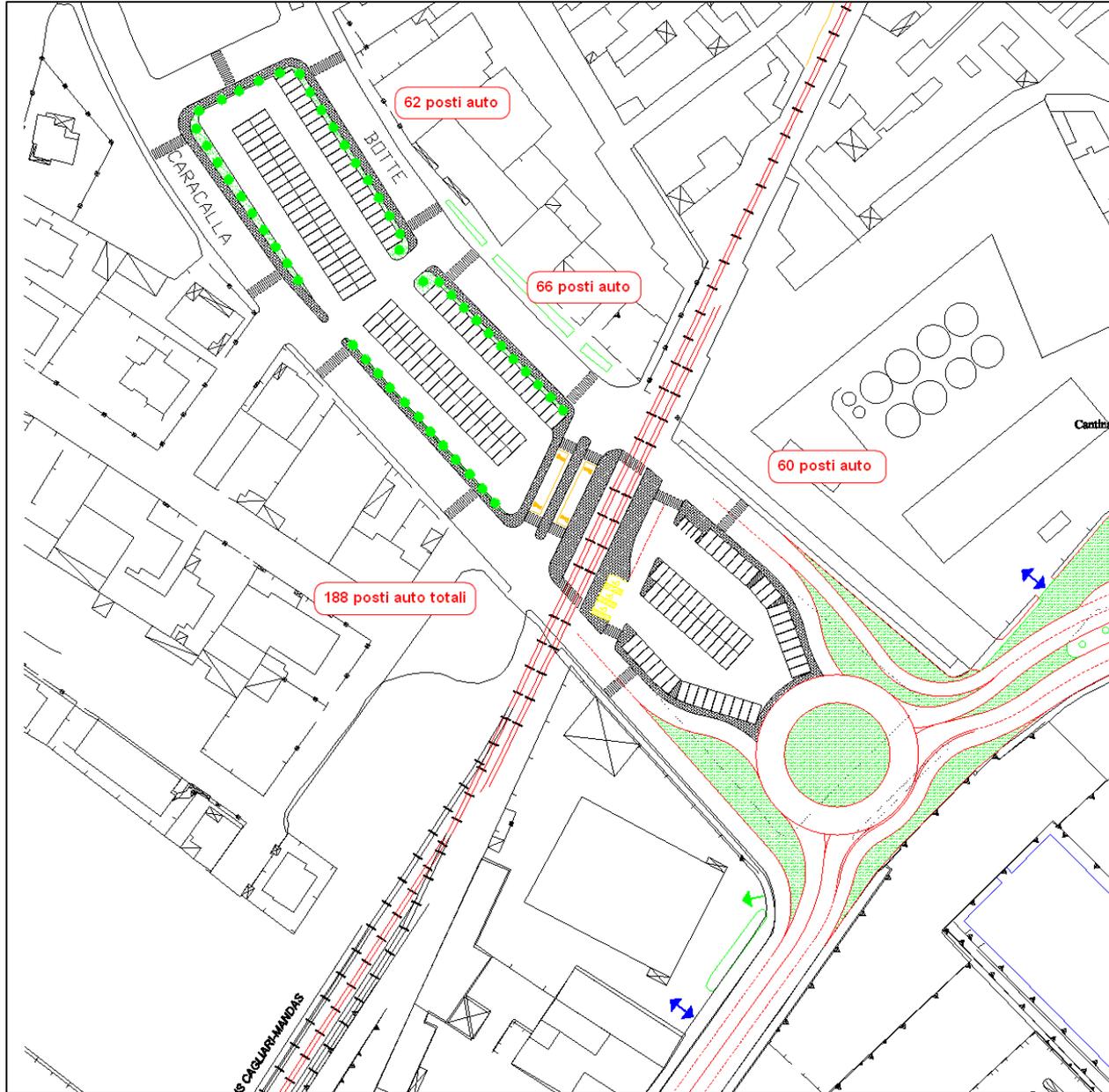


Obiettivi

1. Potenziare le aree di sosta al servizio del centro storico e delle zone a forte attrazione commerciale e differenziarle per tipologie;
2. Migliorare l'arredo urbano finalizzato al "Traffic calming" e all'eventuale pedonalizzazione di luoghi caratteristici;
3. Migliorare e potenziare i servizi pubblici individuali (pedoni e bici), semicollettivi (piccoli bus elettrici), collettivi (bus - metro leggera)



Nodo di scambio Caracalla Scenari 3, 4



Riorganizzazione dei sensi di marcia via Redentore, via Giulio Cesare

Via del Redentore – via Giulio Cesare



Obiettivi

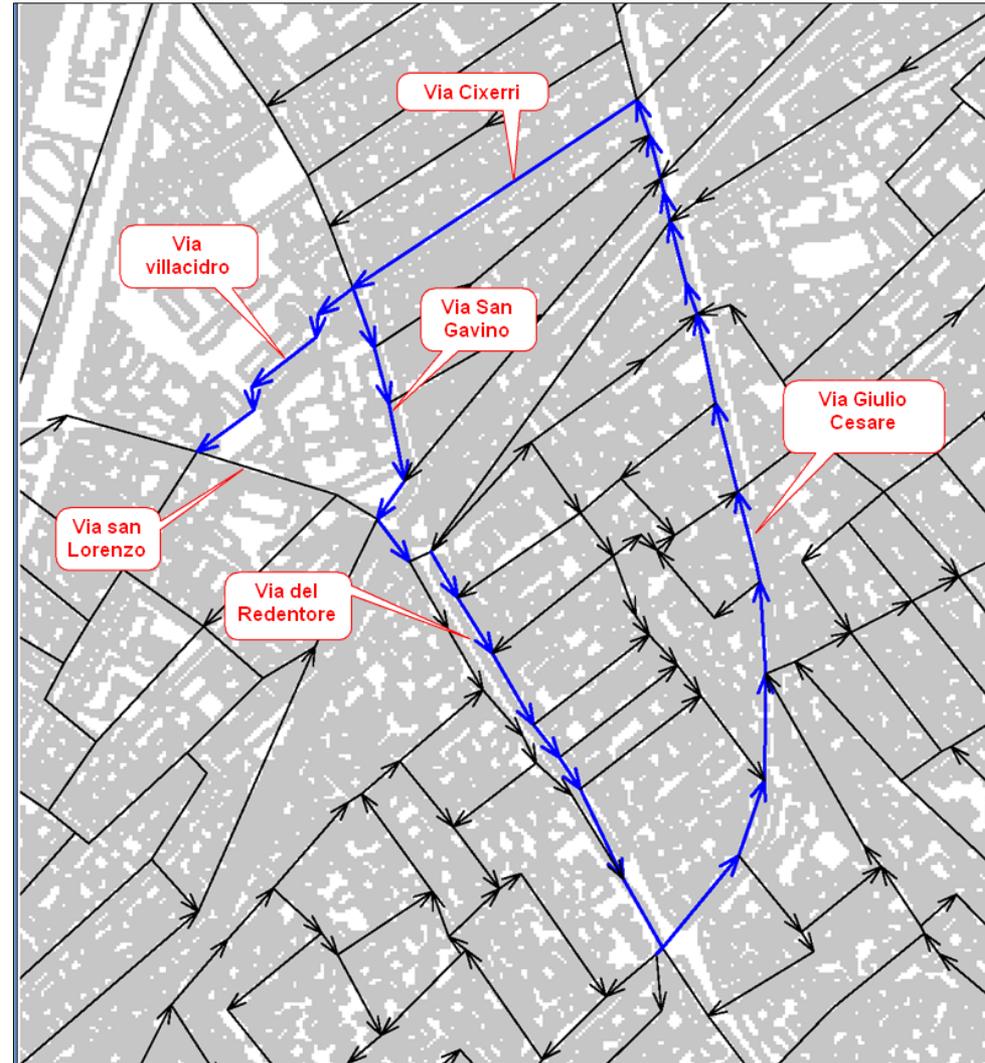
1. Migliorare e potenziare i servizi per la mobilità pedonale e ciclabile di accesso al centro storico, commerciale e complessi scolastici;
2. Migliorare l'arredo urbano finalizzato al "Traffic calming" e all'eventuale pedonalizzazione di luoghi caratteristici;
3. Restituire vie, piazze, itinerari alla loro identità di luoghi di relazioni sociali, ricreative;
4. Migliorare e potenziare i servizi pubblici individuali (pedoni e bici), semicollettivi (piccoli bus elettrici), collettivi (bus – metro leggera)

Criticità

- sezioni stradali strette
- velocità media molto bassa
- carenza di mezzi pubblici in transito nella via Giulio Cesare

Scenario di progetto

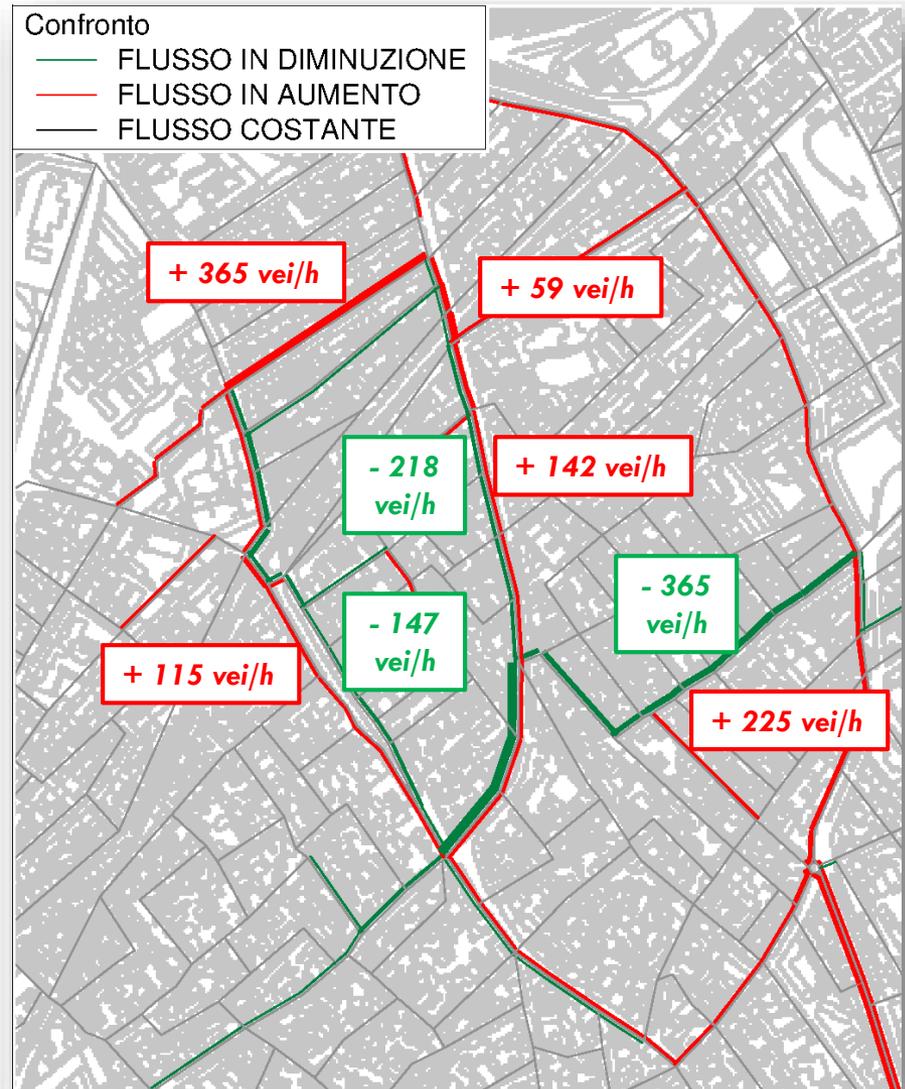
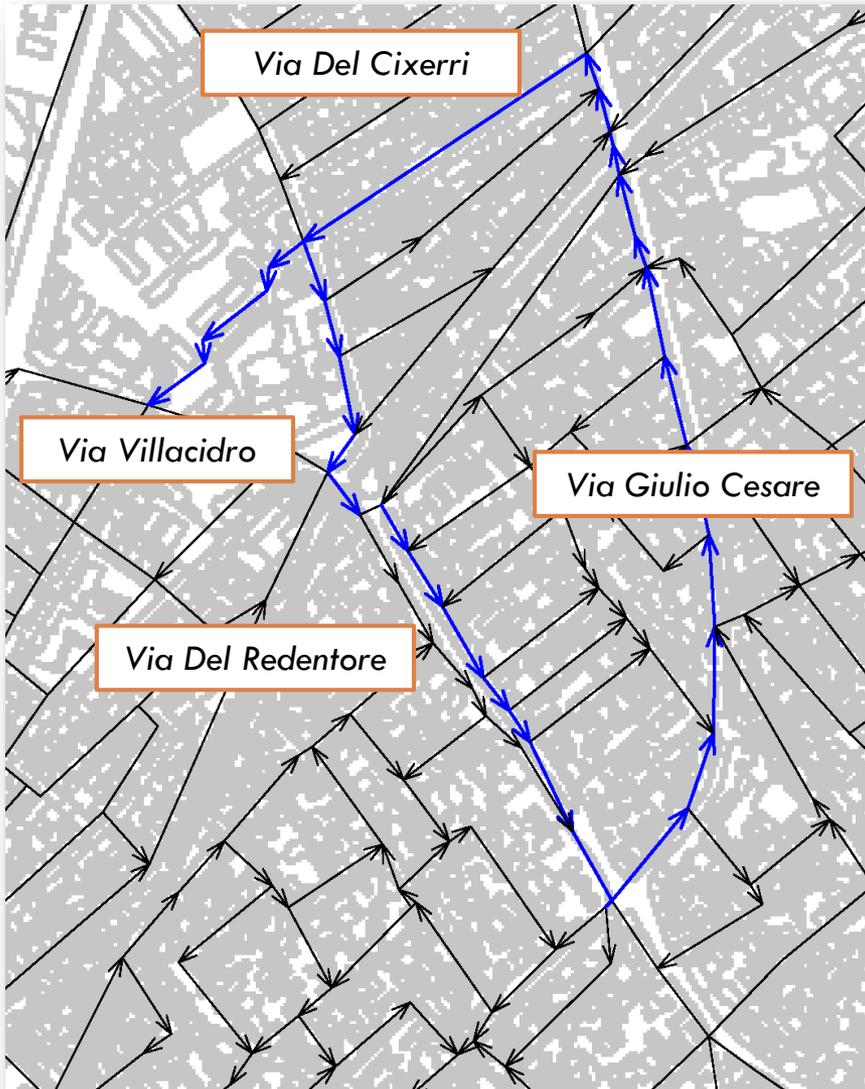
Via del Redentore – via Giulio Cesare



- **via Giulio Cesare a senso unico, da via del Redentore a via Cixerri**
- **Via del Redentore a senso unico, dalla fermata MetroCagliari a via Giulio Cesare**
- **via san Gavino a senso unico, da via Cixerri a via del Redentore**
- **Inversione del senso di circolazione in via Cixerri e in via Villacidro**

Interventi Proposti - via Giulio Cesare/via Del Redentore

Simulazione con il modello macro



Scenario di progetto

Via del Redentore – via Giulio Cesare

VANTAGGI



- **Lieve aumento della velocità media**
- **Possibilità di far transitare gli autobus in via Giulio Cesare**
- **Traffico più fluido in via Giulio Cesare**

SVANTAGGI



- **Aumento della distanza media percorsa**
- **Aumento del tempo medio di percorrenza**
- **Rischio di accodamenti al semaforo di via del Redentore**

Interventi di sistemazione di alcune importanti intersezioni

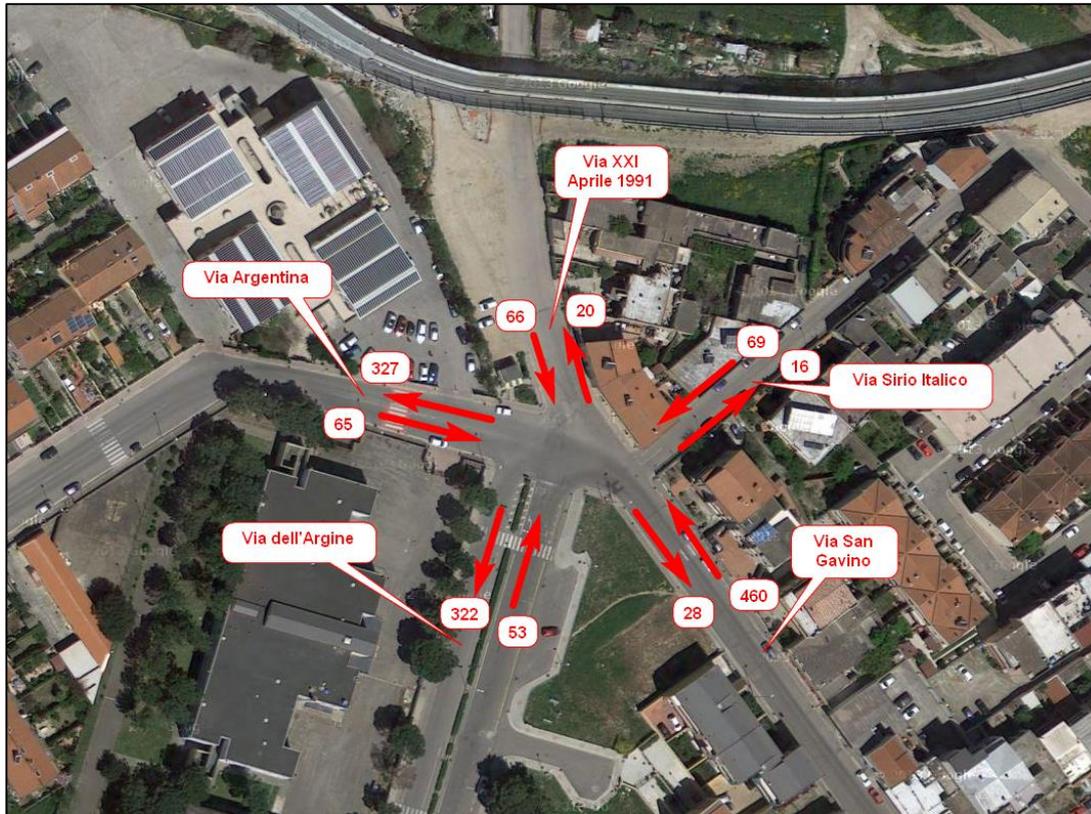
- **Via dell'Argine – via Argentina – via San Gavino;**
- **Via San Fulgenzio – via Decio Mure – via Dell'Argine – via Porto Botte/via Caracalla;**
- **Via Caracalla – via Italia – via Cesare Cabras**
- **Via Cesare Cabras – via Zuddas – via Giulio Cesare**
- **Via Cesare Cabras – via Antonino Pio – Ponte Terramaini**
- **Via Pisano – Ponte Terramaini (Auchan) Via Cesare Cabras – via Riu Mortru – via Zuddas**

Obiettivi

1. **Migliorare le condizioni di deflusso veicolare degli itinerari principali;**
2. **Migliorare il livello di servizio offerto dalla rete viaria principale e secondaria**
3. **Migliorare l'arredo urbano finalizzato al "Traffic calming" e all'eventuale pedonalizzazione di luoghi caratteristici;**

Intervento rotatoria

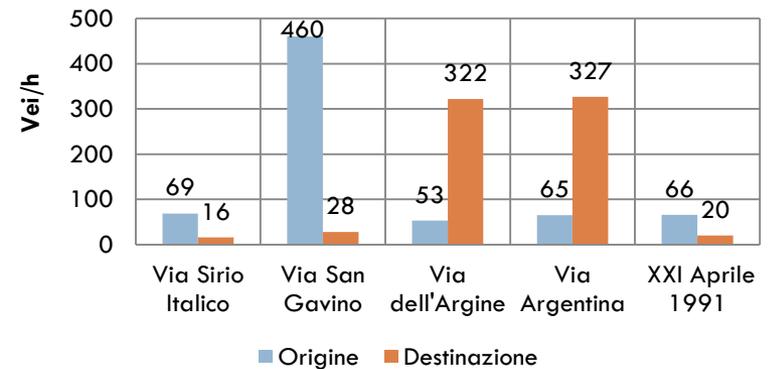
Via dell'Argine – via Argentina – via San Gavino



Criticità

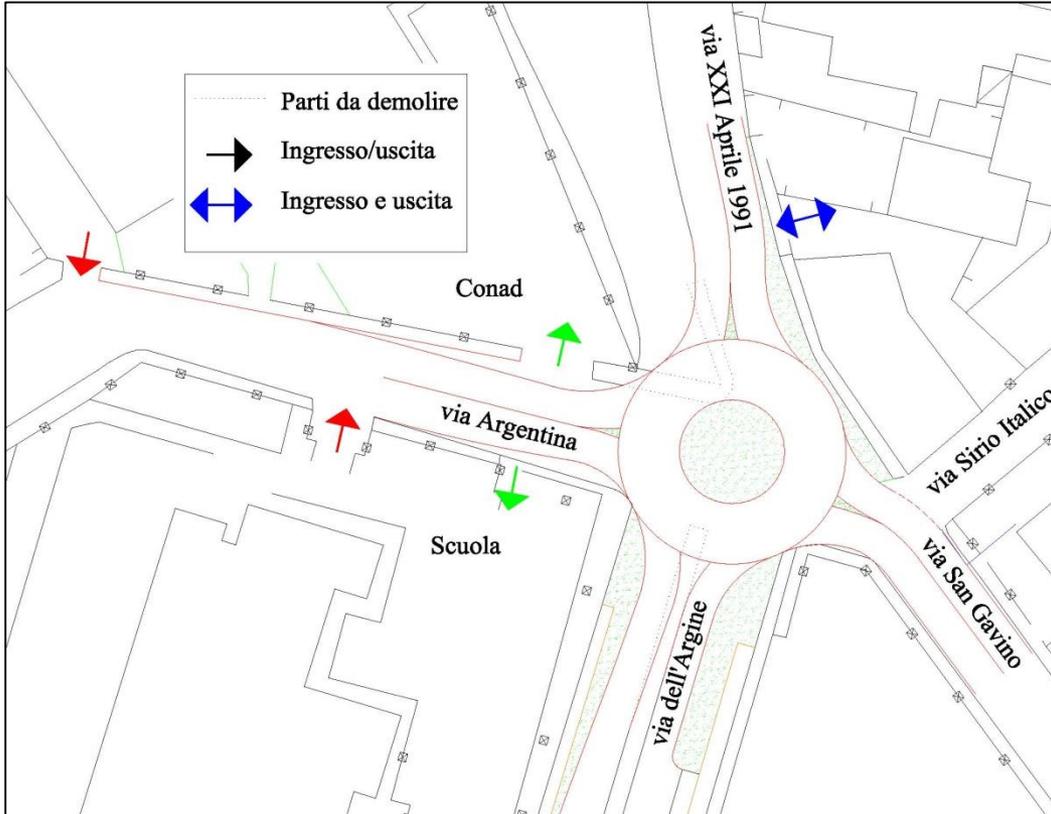
- Scarsa visibilità;
- Numerosi punti di conflitto;
- Basso livello di sicurezza;
- Accesso di una scuola e di un centro commerciale nei pressi dell'intersezione

Flussi veicolari totali per accesso 7:30 – 8:30



Intervento rotatoria

Via dell'Argine – via Argentina – via San Gavino



Caratteristiche

- **Diametro esterno 26 metri;**
- **Diametro isola centrale 12 metri;**
- **Corona giratoria 7 metri;**
- **Larghezza corsie dei bracci 4 metri.**

Vantaggi

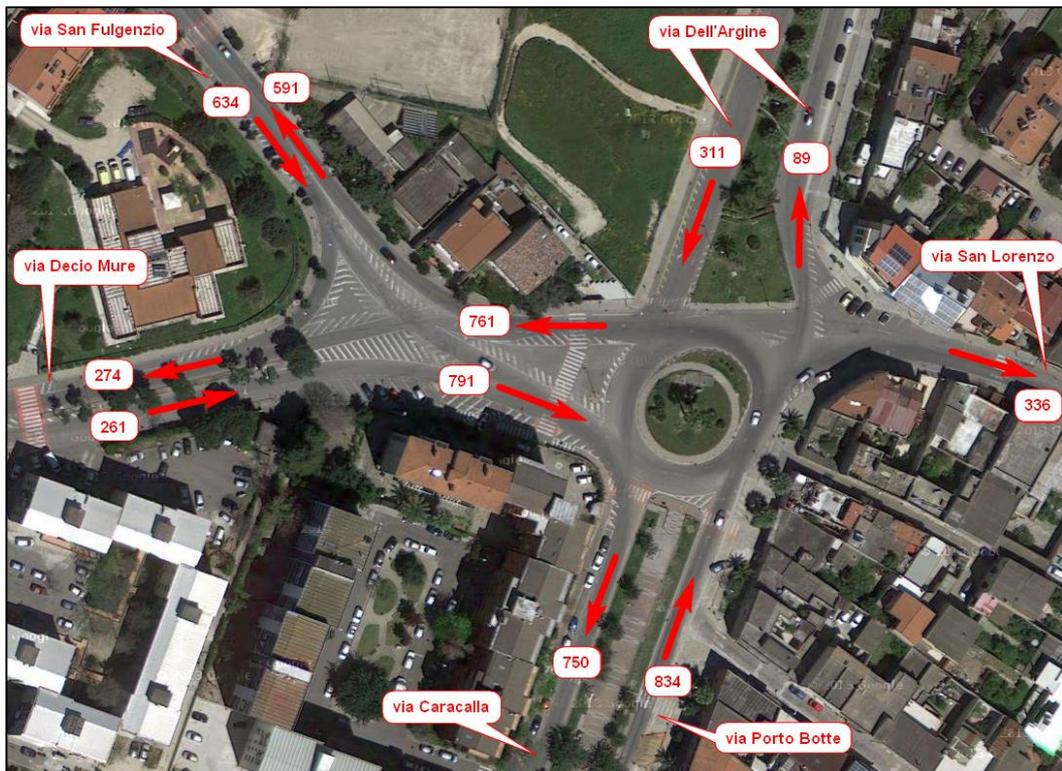
- **Aumento delle condizioni di sicurezza;**
- **Eliminazione punti di conflitto sostituiti con punti di confluenza .**

Svantaggi

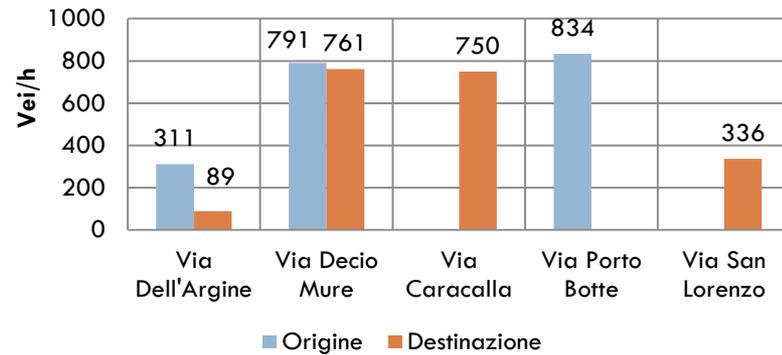
- **Demolizione marciapiede pressi dell'edicola;**
- **Demolizione parte del cordolo centrale via Dell'Argine;**
- **Spostamento dell'edicola;**
- **Regolamentare l'ingresso e l'uscita della scuola e del centro commerciale presenti in via Argentina ;**
- **Divieto di svolta a sinistra da uscita rotatoria in via San Gavino a via Sirio Italico;**
- **Eliminazione di circa 10 stalli di sosta in via San Gavino**

Intervento rotatoria

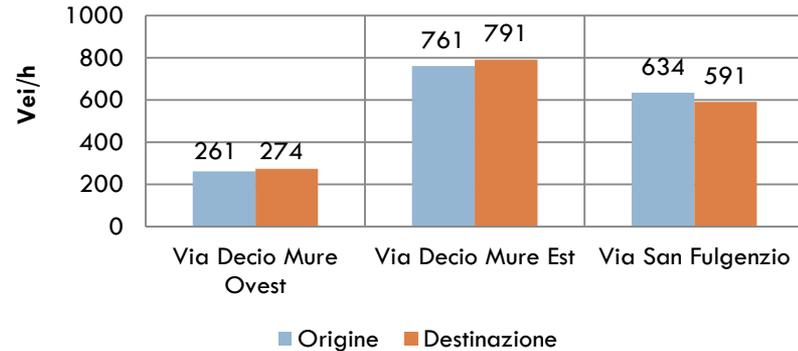
Via San Fulgenzio – via Decio Mure – via Dell'Argine – via Porto Botte/via Caracalla



Flussi veicolari totali per accesso
7:30 – 8:30



Flussi veicolari totali per accesso
7:30 – 8:30

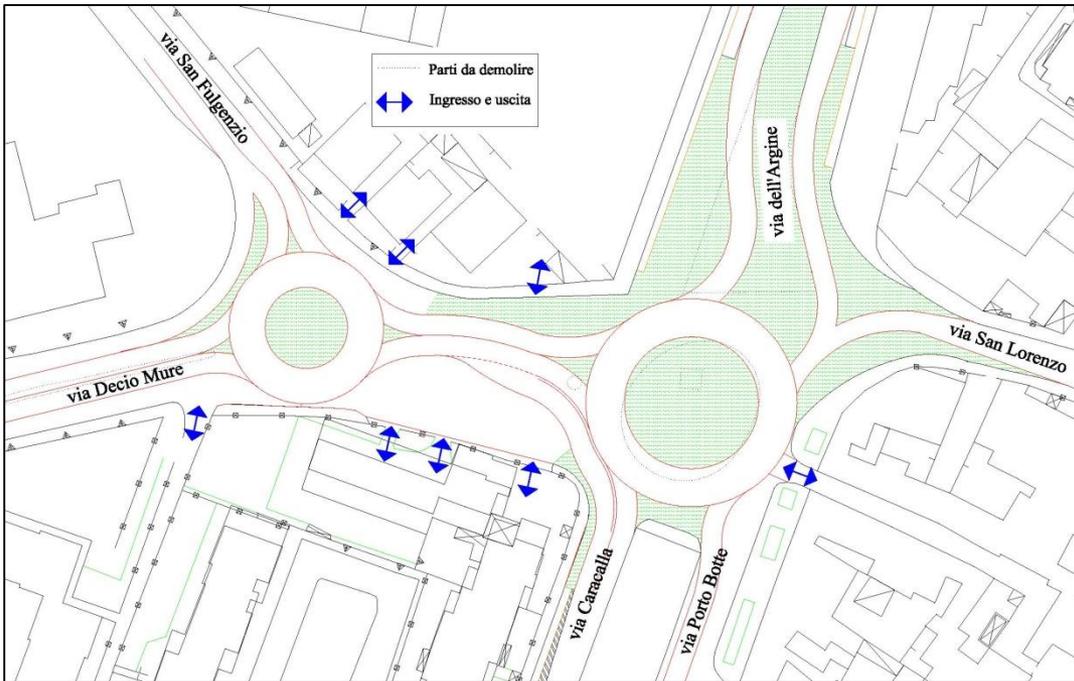


Criticità

- Numerosi punti di conflitto;
- Basso livello di sicurezza;
- Flussi di traffico elevati;
- Ingresso Monserrato da SS554

Intervento rotatoria

Via San Fulgenzio – via Decio Mure – via Dell'Argine – via Porto Botte/via Caracalla



Caratteristiche rotatoria via San Fulgenzio/via Decio Mure

- **Diametro esterno 30 metri;**
- **Diametro isola centrale 16 metri;**
- **Corona giratoria 7 metri;**
- **Larghezza corsie dei bracci 4 metri.**

Risezionamento rotatoria via Dell'Argine/via Decio Mure

- **Diametro esterno 41 metri;**
- **Diametro isola centrale 26 metri;**
- **Corona giratoria 7,5 metri;**
- **Larghezza corsie dei bracci 4 metri.**

Vantaggi

- **Aumento delle condizioni di sicurezza;**
- **Eliminazione punti di conflitto sostituiti con punti di confluenza;**
- **Diminuzione della velocità per i veicoli che arrivano da via San Fulgenzio e da via Decio Mure.**
- **Consentire la manovra diretta da via Decio Mure a via San Fulgenzio attualmente vietata.**

Svantaggi

- **Demolizione parte del cordolo centrale via Dell'Argine;**
- **Risezionamento braccio ingresso/uscita via Dell'Argine, via San Lorenzo;**
- **Parziale demolizione e risezionamento isola centrale rotatoria via Dell'Argine;**
- **Eliminazione di circa 10 stalli di sosta in via Caracalla;**
- **Spostamento di un palo di illuminazione di via Decio Mure**

Intervento rotatoria

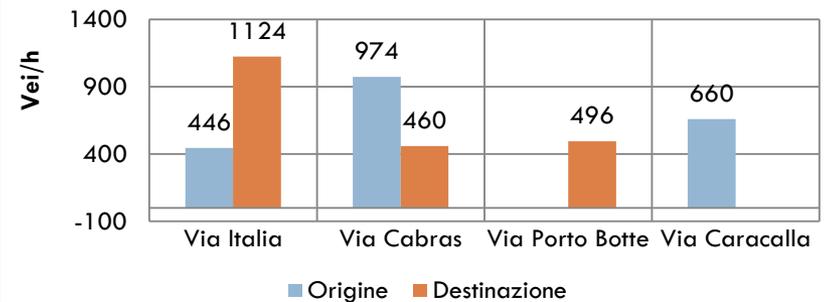
Via Caracalla – via Italia – via Cesare Cabras



Criticità

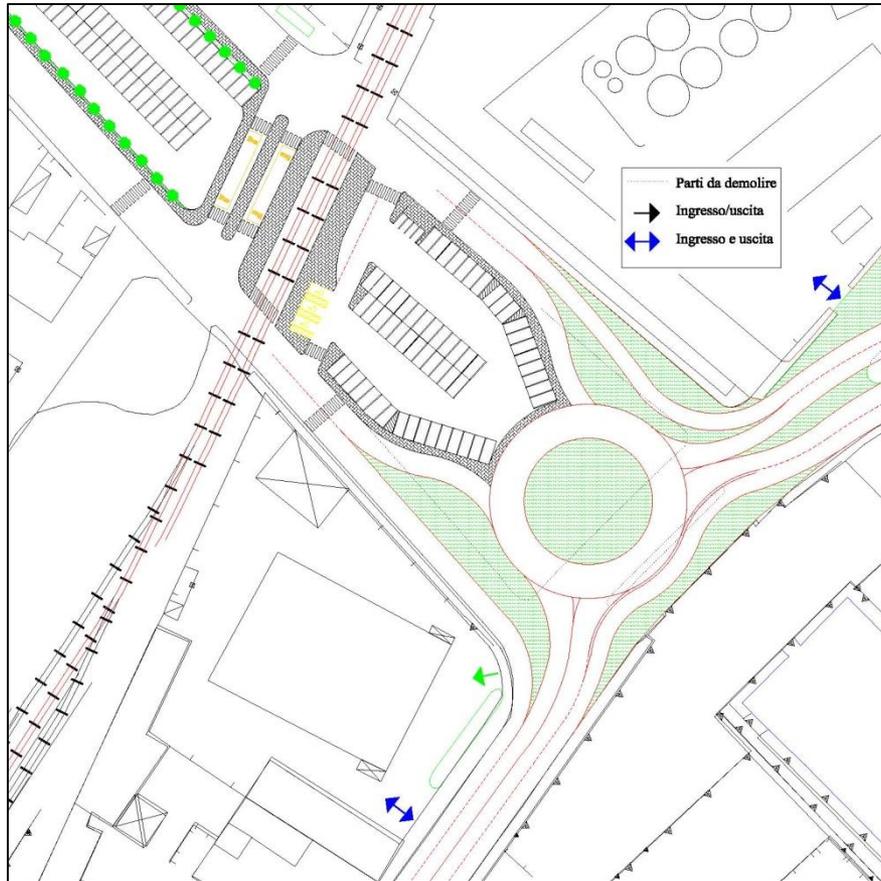
- Numerosi punti di conflitto;
- Basso livello di sicurezza;
- Flussi di traffico elevati;
- Svolte a sinistra pericolose (da via Caracalla a via Cabras / da via Cabras a via Porto Botte.
- Ridotta zona di scambio per effettuare manovra di svolta da via Cabras a via Porto Botte;
- Corsia di accumulo insufficiente per i veicoli che devono svoltare da via Cabras a via Pisano.

Flussi veicolari totali per accesso
7:30 – 8:30



Intervento rotatoria

Via Caracalla – via Italia – via Cesare Cabras



Caratteristiche rotatoria

- **Diametro esterno 40 metri;**
- **Diametro isola centrale 26 metri;**
- **Corona giratoria 7 metri;**
- **Larghezza corsie dei bracci 4 metri.**

Vantaggi

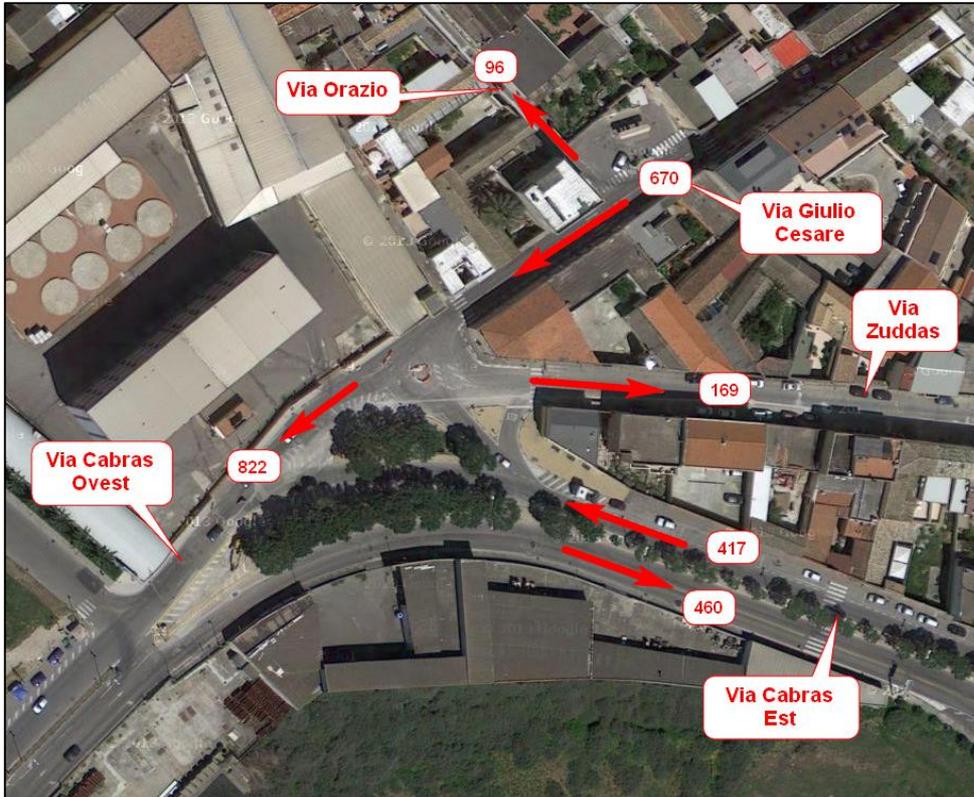
- **Aumento delle condizioni di sicurezza;**
- **Eliminazione punti di conflitto sostituiti con punti di confluenza;**
- **Presenza di tre bypass**
- **Sistemazione area di parcheggio Caracalla**

Svantaggi

- **Costo di realizzazione della rotatoria**

Intervento rotatoria

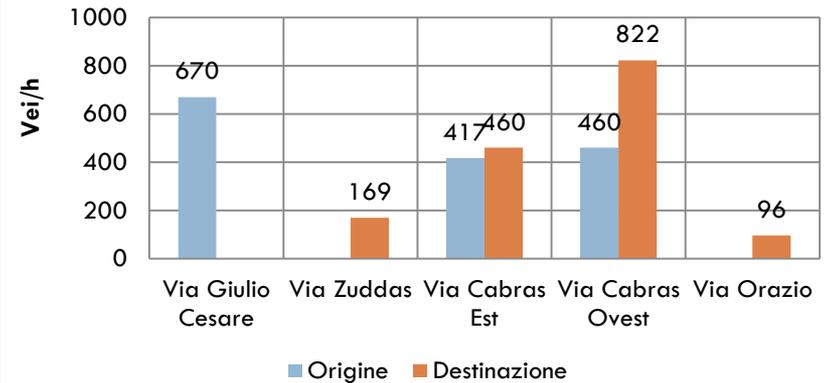
Via Cesare Cabras – via Zuddas – via Giulio Cesare



Criticità

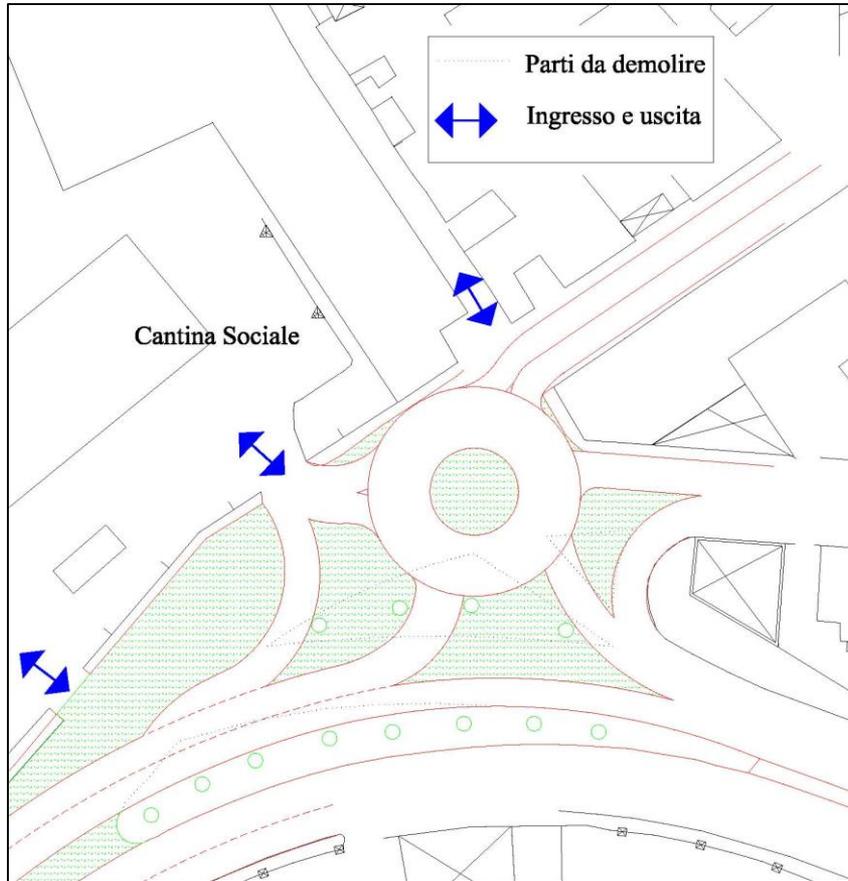
- Numerosi punti di conflitto;
- Basso livello di sicurezza;
- Ingresso ed egresso Cantina Sociale;

Flussi veicolari totali per accesso
7:30 -8:30



Intervento rotatoria

Via Cesare Cabras – via Zuddas – via Giulio Cesare



Caratteristiche rotatoria

- **Diametro esterno 24 metri;**
- **Diametro isola centrale 10 metri;**
- **Corona giratoria 7 metri;**
- **Larghezza corsie dei bracci 4 metri.**

Vantaggi

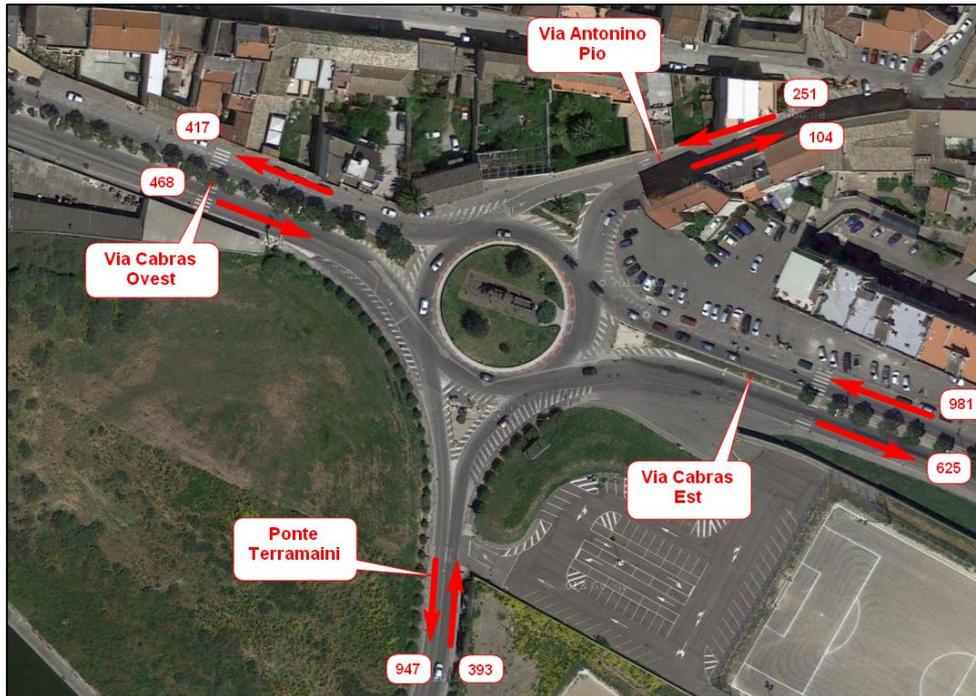
- **Aumento delle condizioni di sicurezza;**
- **Eliminazione punti di conflitto sostituiti con punti di confluenza;**
- **Sistemazione accesso alla Cantina Sociale;**
- **Separazione traffico locale con traffico di attraversamento**
- **Aumento della superficie Area verde**

Svantaggi

- **Demolizione attuale isola centrale tra via Cabras e Cantina Sociale;**
- **Eventuali problematiche legate alla presenza degli alberi**

Intervento rotatoria

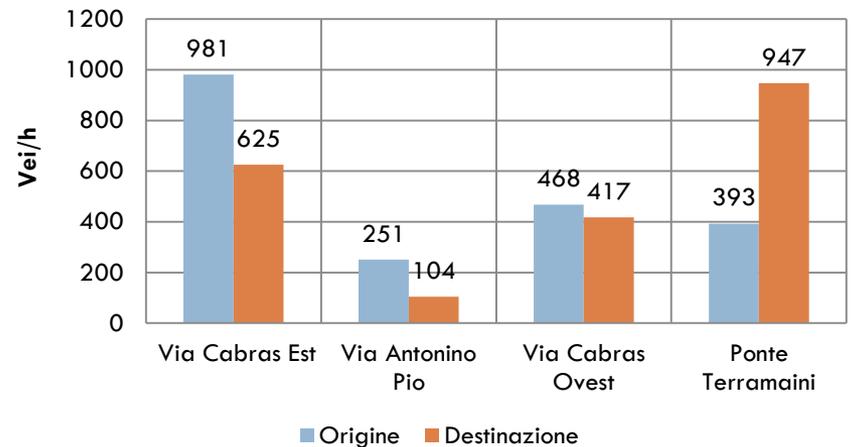
Via Cesare Cabras – via Antonino Pio – Ponte Terramaini



Criticità

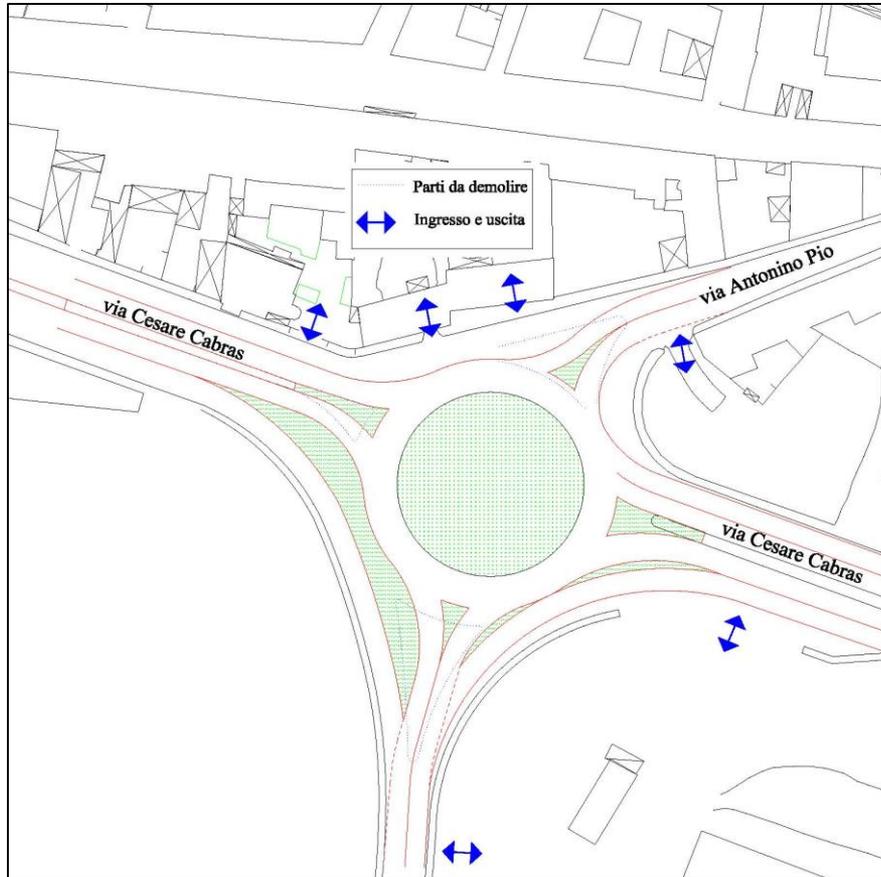
- Flussi di traffico elevati;
- Accessi alla rotatoria troppo svasati
- Presenza di stalli di sosta in prossimità della rotatoria in via Cabras

Flussi veicolari totali per accesso



Intervento rotatoria

Via Cesare Cabras – via Antonino Pio – via Treleani



Risezionamento rotatoria

- **Diametro esterno 45 metri;**
- **Diametro isola centrale 33 metri;**
- **Corona giratoria 6 metri;**
- **Larghezza corsie dei bracci 4 metri.**

Vantaggi

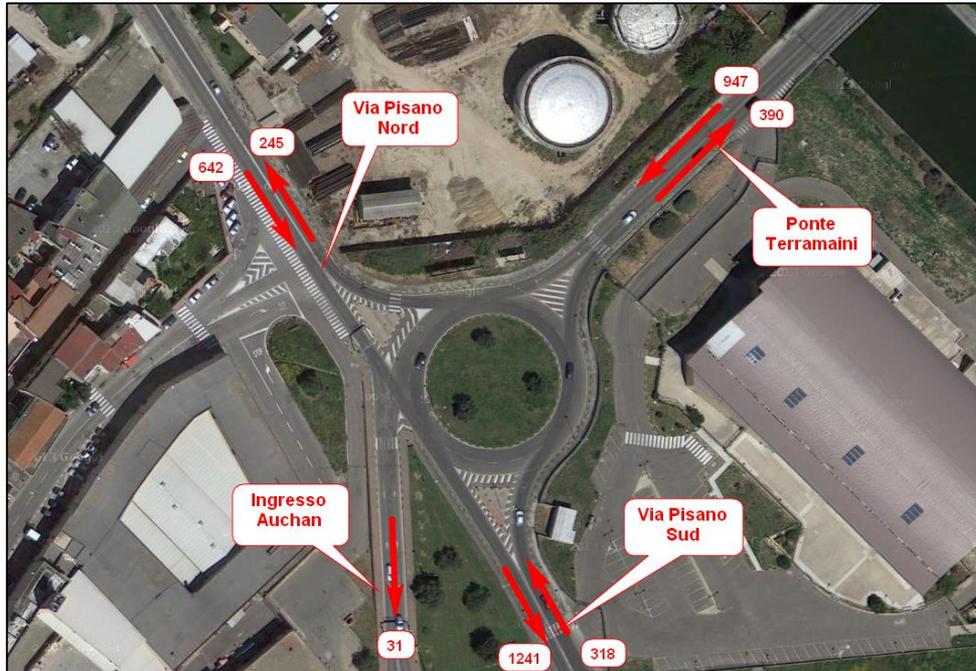
- **Aumento delle condizioni di sicurezza;**
- **Bypass da e verso il ponte di Terramaini**

Svantaggi

- **Demolizione attuali isole spartitraffico centrali**
- **Eliminazione parcheggi di via Cabras**
- **Eliminazione di parte della corsia preferenziale in via Cabras**

Intervento rotatoria

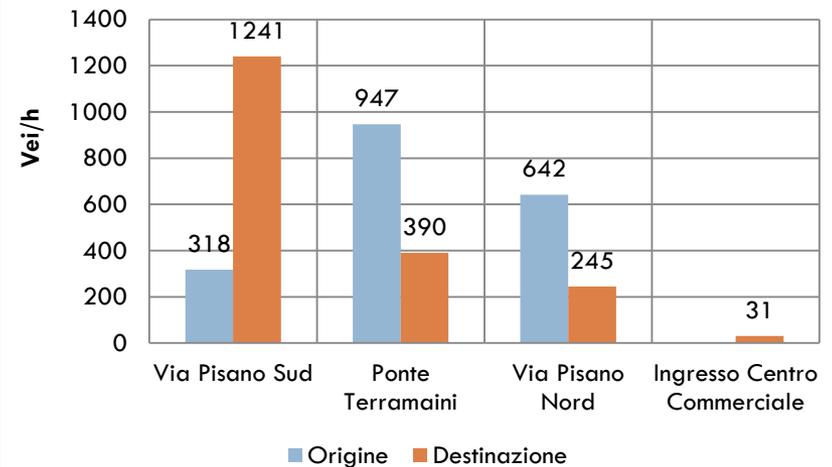
Via Pisano – Ponte Terramaini (Auchan)



Criticità

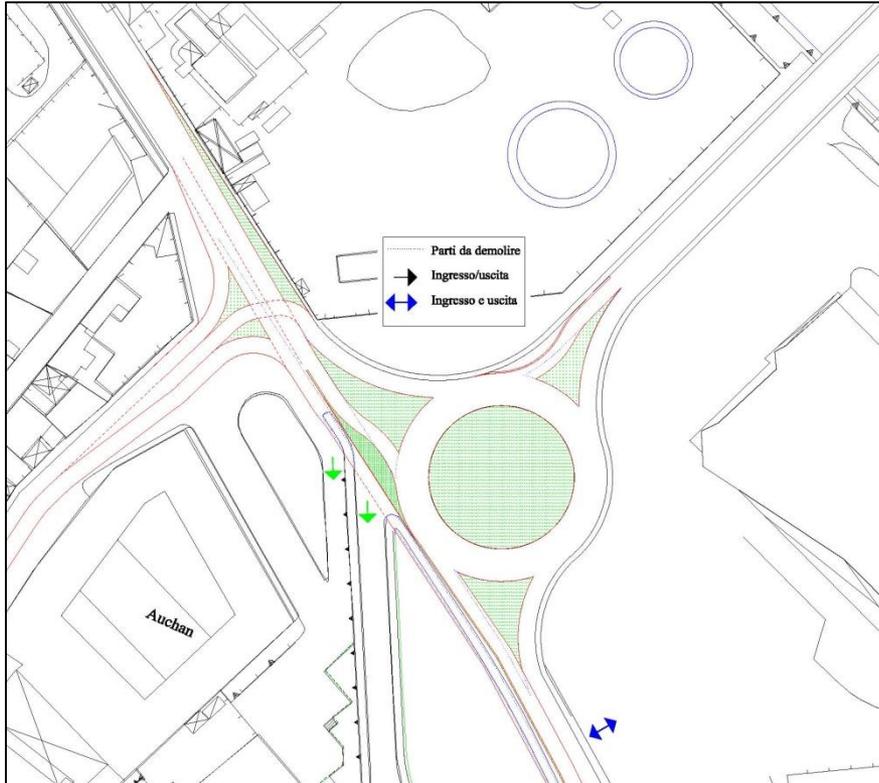
- Flussi di traffico elevati;
- Mancanza di deflessione tra via Pisano Nord e Sud
- Accesso al centro Commerciale pericoloso

Flussi veicolari totali per accesso 7:30 – 8:30



Intervento rotatoria

Via Pisano – Ponte Terramaini (Auchan)



Risezionamento rotatoria

- **Diametro esterno 48 metri;**
- **Diametro isola centrale 33 metri;**
- **Corona giratoria 7,5 metri;**
- **Larghezza corsie dei bracci 4 metri;**
- **Sistemazione accesso via Ampere**

Vantaggi

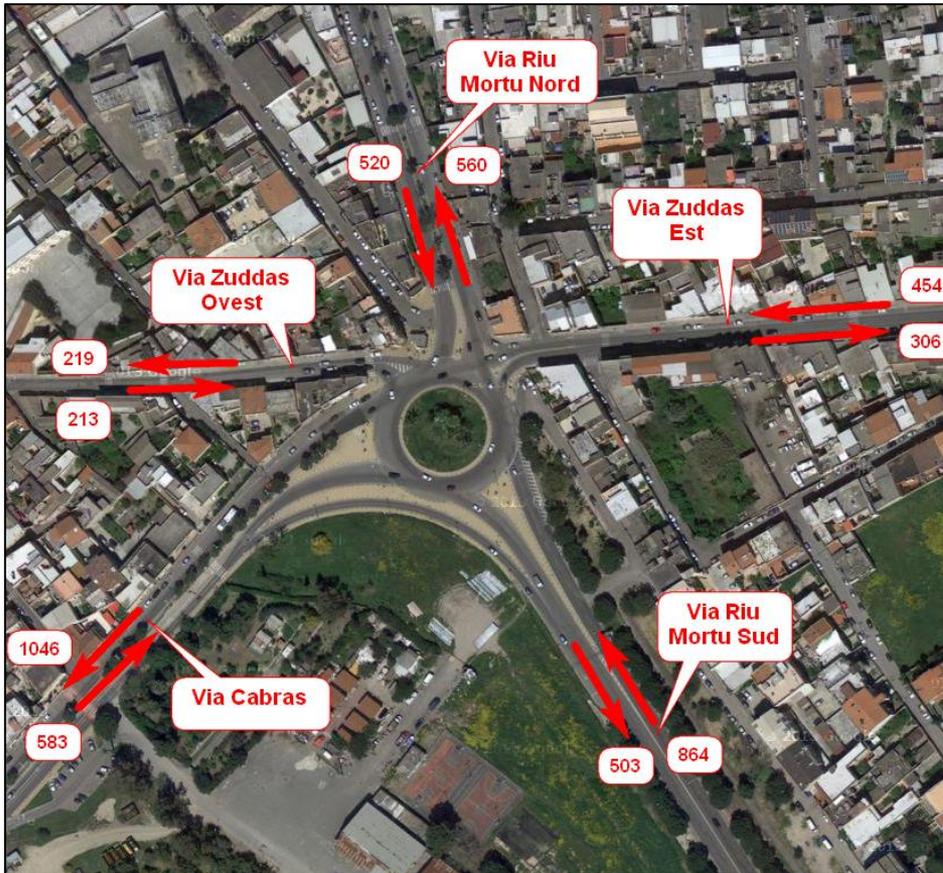
- **Aumento delle condizioni di sicurezza;**
- **Bypass da via Pisano Nord a via Pisano Sud**

Svantaggi

- **Costo realizzazione bypass via Pisano**
- **Impossibilità di accedere al Centro Commerciale provenendo dal ponte di Terramaini**
- **Demolizione del marciapiede in via Pisano**

Intervento rotatoria

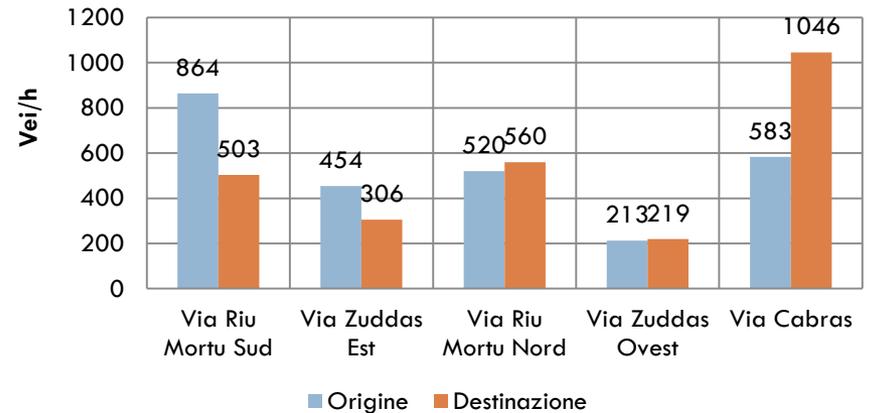
Via Cesare Cabras – via Riu Mortru – via Zuddas



Criticità

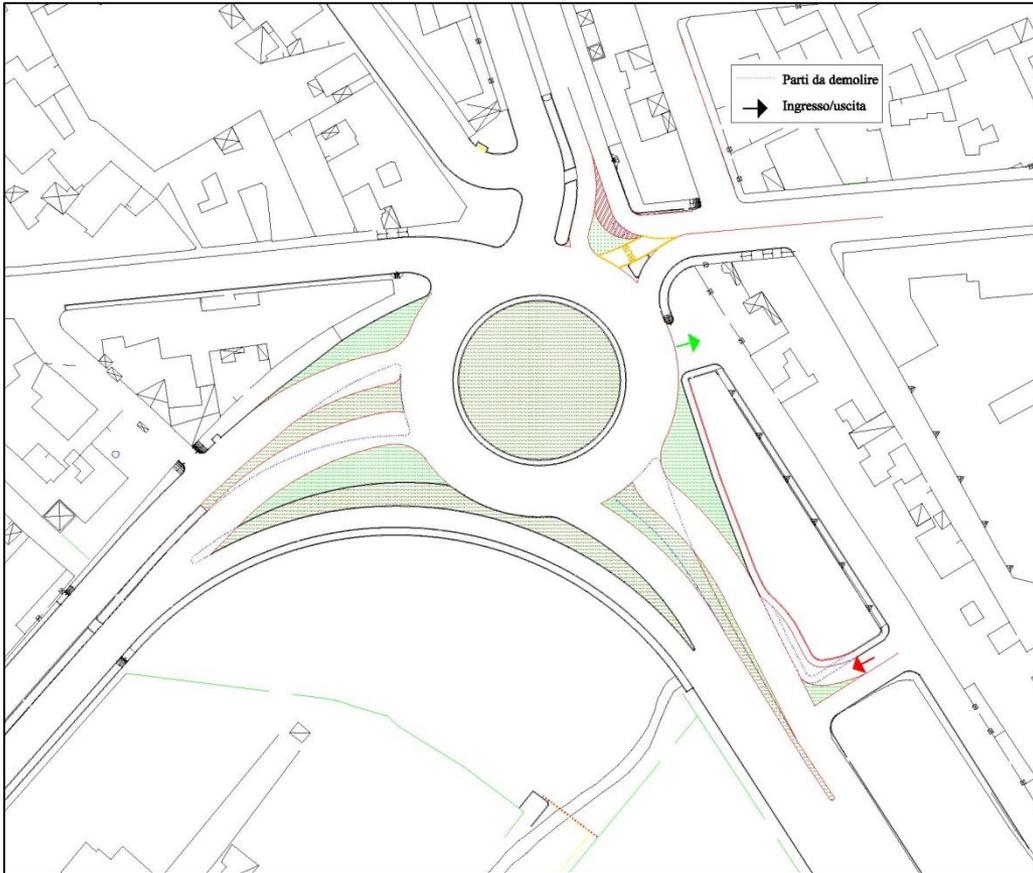
- Flussi di traffico elevati;
- Mancanza di deflessione nella maggior parte delle traiettorie
- presenza di numerosi bracci
- Accessi alla rotatoria troppo svasati
- Corona giratoria troppo larga (11 metri)

Flussi veicolari totali per accesso 7:30 – 8:30



Intervento rotatoria

Via Cesare Cabras – via Riu Mortu – via Zuddas



Risezionamento rotatoria

- **Diametro esterno 60 metri;**
- **Diametro isola centrale 37 metri;**
- **Corona giratoria 11 metri;**
- **Larghezza corsie dei bracci 4 metri.**

Vantaggi

- **Aumento delle condizioni di sicurezza;**
- **Diminuzione della svasatura dagli accessi di via Cabras e via Riu Mortu**

Svantaggi

- **Costi di demolizione**
- **Demolizione parziale delle isole spartitraffico ;**
- **Divieto di accesso alla rotatoria per i veicoli provenienti da via Zuddas con eccezione dei mezzi di trasporto pubblico**