Provincia di Barletta Andria Trani
Settore Urbanistica, Assetto del Territorio, PTCP, Paesaggio, Genio Civile, Difesa del Suolo
Servizio Assetto del Territorio
Ufficio di Piano - Sistema Informativo Territoriale

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

PIANO PROVINCIALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA e CICLOPEDONALE (Variante)

Novembre 2023

Progetto Pilota "Collegamento Fermata ferroviaria Barletta Ospedale - Ospedale Mons. R. Dimiccoli"

TAV 9

1:75 000

Legenda

LEGENDA SIMBOLI

- Stazione Andria Sud
- Castel del Monte
- Edificio religioso
- Nuovo Ospedale di Andria
- Zona 30
- Istituto scolastico
- Velostazione
- Velostazione addetti
- Attraversamento ciclabile

LEGENDA PERCORSI

- AU2 Percorso A Urbano tratto 2

- Intersezione con Strada Provinciale
- Intersezione con Strada Statale
- Pista ciclabile comunale esistente
- Pista ciclabile comunale di progetto

PPMC BAT

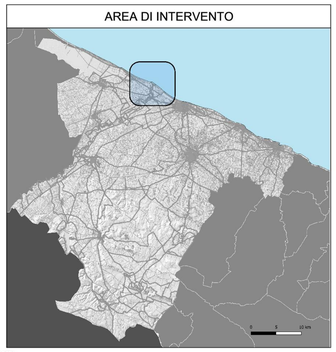
progetto ANDRIA

Nuovo Ospedale di Andria
- Progetto Nuovo Ospedale di Andria
- Viabilità di progetto Nuovo Ospedale di Andria

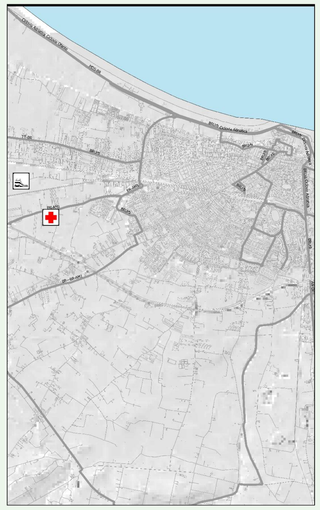
Classificazione viabilità di progetto
- Arginale asfalta
- Complanare asfaltata
- Comunale asfaltata
- Comunale asfaltata_1 corsia per senso di marcia
- Comunale asfaltata_1 corsia per senso di marcia_FN
- Poderale asfaltata
- Poderale non asfaltata
- Provinciale asfaltata_FN
- Statale asfaltata_1 corsia per senso di marcia
- Viabilità di Progetto

Viabilità interessata da mobilità ciclistica
- Statale asfaltata _1 corsia per senso di marcia
- Statale asfaltata _1 corsia per senso di marcia _ Fuori Norma
- Provinciale asfaltata _ 2 corsie per senso di marcia
- Provinciale asfaltata _ 1 corsie per senso di marcia
- Provinciale asfaltata _ 2 corsie per senso di marcia _ Fuori norma
- Complanare asfaltata _ 1 corsia pers senso di marcia
- Comunale asfaltata _1 corsia per senso di marcia
- Comunale asfaltata _1 corsia per senso di marcia _ Fuori Norma
- Arginale asfaltata
- Arginale sterrata
- Poderale asfaltata
- Arginale sterrata
- Urbana

AREA DI INTERVENTO



INQUADRAMENTO DELL'AREA DI PROGETTO



Ospedale di Barletta

Barletta

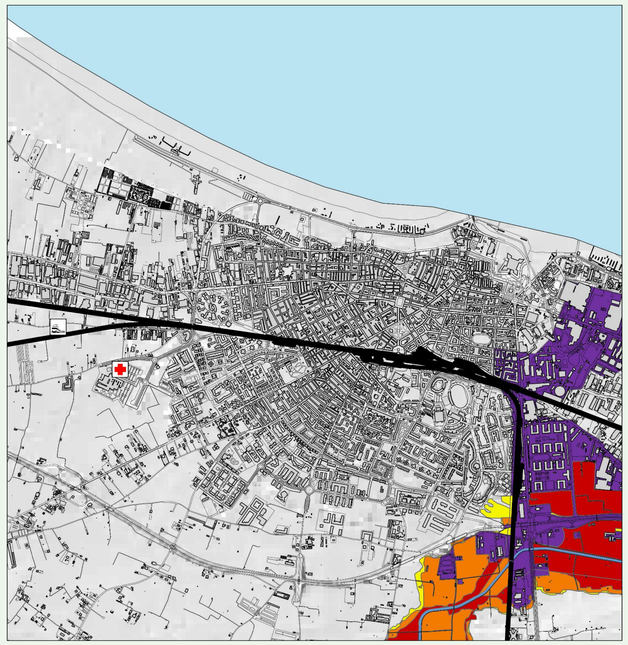
Barletta è un comune italiano di 92 226 abitanti, co-capoluogo insieme ad Andria e Trani della provincia di Barletta-Andria-Trani in Puglia.

Originariamente, sviluppata all'ombra della vicina Canusium, di cui fu scalo marittimo, nell'XI secolo Barletta divenne un fiorente centro commerciale, durante il tempo delle crociate in Terra Santa. Agli inizi del Cinquecento la città fu sede dello storico scontro tra francesi ed italiani, tenutosi il 13 febbraio 1503 in territorio compreso tra Andria e Corato, che prende il nome de la Disfida di Barletta.

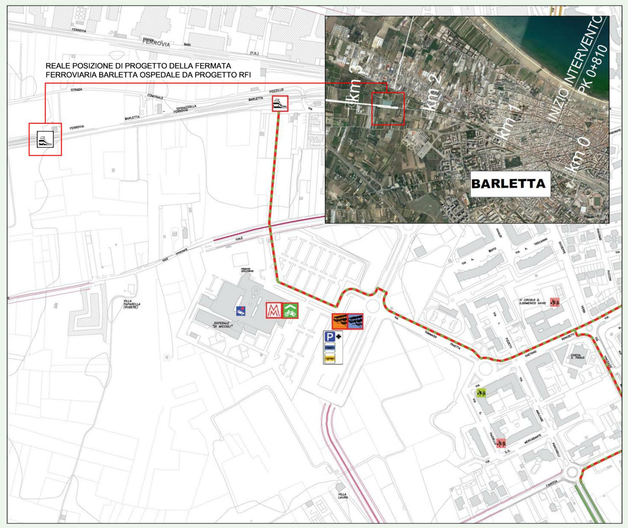
Il territorio comunale fa parte del bacino della valle dell'Ofanto e, oltre a essere bagnato dall'omonimo fiume, che funge amministrativamente come confine territoriale tra Barletta e Margherita di Savoia, ne ospita anche la foce.

Vista aerea

PLANIMETRIA DELL'AREA E RISCHIO IDRAULICO

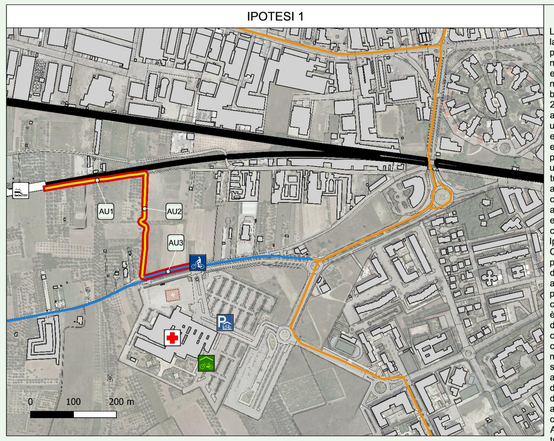


ESTRATTO DELL'AREA DI INTERVENTO - PUMS DI BARLETTA - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile



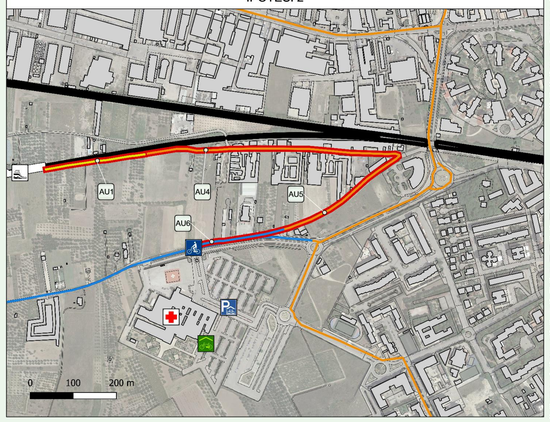
PLANIMETRIE DEGLI INTERVENTI

IPOTESI 1



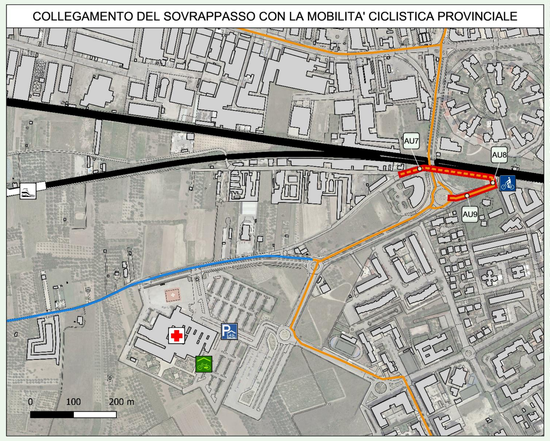
La prima ipotesi prevede la realizzazione di un percorso ciclabile che muovendosi dalla testata est (lato Barletta C.le) del marciapiede di servizio al binario si muove per circa 240 m. parallelamente alla linea ferroviaria su una traccia di poderale esistente da riqualificare e asfaltare per poi piegare verso sud utilizzando ancora una traccia di poderale posta al confine tra particelle catastali differenti e anch'essa da riqualificare e asfaltare sino alla connessione con Viale Ippocrate (250 m.). Questa parte del percorso dovrà essere dotato di illuminazione adattiva comandata dalla presenza di pedoni e ciclisti. Su viale Ippocrate è prevista la realizzazione di un attraversamento ciclopedonale e di due corsie ciclabili monodirezionali ambo lati sino alla rotatoria antistante l'ingresso dell'Ospedale (130 metri) dove è previsto un attraversamento ciclopedonale.
All'interno dell'Ospedale, trattandosi di zona a circolazione a bassa velocità si prevede di mantenere le biciclette in promiscuo e la realizzazione di due velostazioni dedicate, rispettivamente, al pubblico e al personale sanitario (quest'ultima direttamente collegata agli spogliatoi muniti di docce e armadietti).

IPOTESI 2

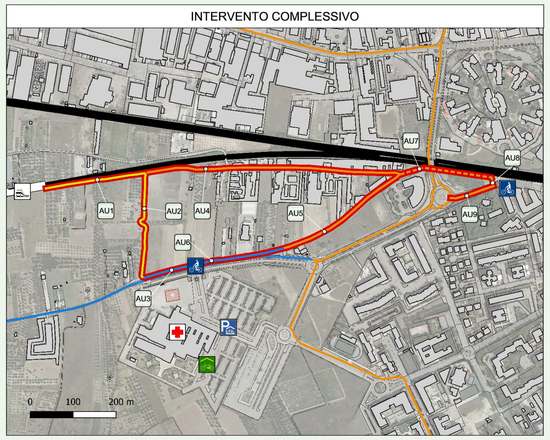


La seconda ipotesi condivide con l'ipotesi 1 il primo tratto adiacente alla linea ferroviaria e la sistemazione prevista all'interno dell'Ospedale.
Il percorso, abbandonata la poderale sterrata da riqualificare prosegue adiacente alla linea ferroviaria in promiscuo su via Cesare Fracanzano sino all'intersezione con strada Vicinale Tittadegna (600 m.) che percorre in promiscuo sino all'intersezione con viale Ippocrate (360 m.). Presso questa intersezione è previsto un attraversamento ciclopedonale e la prosecuzione sino alla rotatoria antistante l'ingresso principale dell'Ospedale su corsie ciclabili monodirezionale ambo lati (200 m.).
Come anticipato, in premessa questa configurazione è passibile di ulteriori integrazioni in special modo per raggiungere i quartieri della città a nord della ferrovia e la ciclovia Adriatica. A tale scopo nella tavola è indicata la modalità di superamento del sottopasso che prevede l'adizione di corsie ciclabili monodirezionali ambo lati e di attraversamenti pedonali su viale Ippocrate e, a seguire, su via Nicola Parrilli. Inoltre si prevede l'istituzione di un tratto di strada ciclabile (precedenza alle biciclette) sul tratto di via Cesare Fracanzano che sovrappassa via Nicola Parrilli creando i presupposti per un collegamento verso l'ospedale anche per i quartieri a sud della ferrovia.

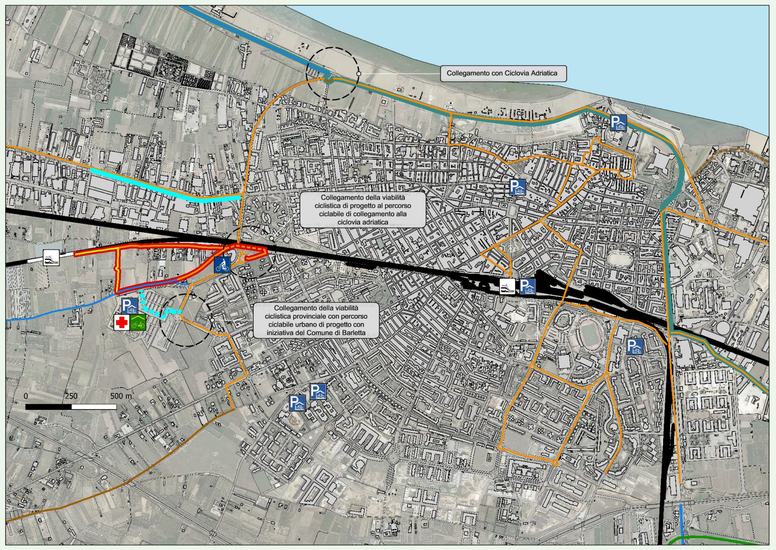
COLLEGAMENTO DEL SOVRAPPASSO CON LA MOBILITA' CICLISTICA PROVINCIALE



INTERVENTO COMPLESSIVO

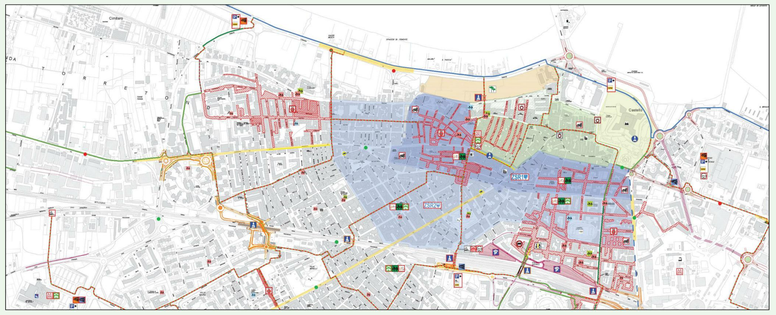


COLLEGAMENTO CON LA CICLOVIA ADRIATICA



Il Progetto Pilota "Connessione Fermata ferroviaria Barletta Ospedale – Ospedale Mons. Di Miccoli" nasce con la duplice volontà di estendere l'azione del PPMCC alla mobilità casa – Studio e Casa – Lavoro (con specifico riferimento al segmento di domanda relativo a spostamenti di rango intercomunale e anche intermodale Treno + bici al seguito e di fornire elementi d'indirizzo utili all'interlocuzione con RFI nelle successive fasi di progettazione dell'intervento di Elettrificazione della linea Barletta – Canosa nell'ambito del qual si colloca la realizzazione della nuova fermata a servizio dell'Ospedale di Barletta.
L'interesse per questa fermata risiede nel modello di esercizio previsto dall'Accordo quadro tra Regione Puglia e RFI il prevede che i treni aventi come capolinea la Stazione di Canosa non siano limitati a barletta ma prolungati sino a bari entrando nel sistema di cadenzamento previsto sulla linea Adriatica. Tale modello di esercizio ha il pregio di prevedere fermate anche a Trani e a Bisceglie consentendo, in tal modo di rendere raggiungibile ogni ora, via treno, l'ospedale di Barletta A ciò si aggiungono naturalmente anche i servizi ferroviari mantenuti sulla restante tratta in prosecuzione da Canosa verso Minervino M. e Spinazzola che, con l'utilizzo di treni ibridi di ultima generazione potrebbero essere parte dei medesimi servizi provenienti da bari (Trenitalia ha recentemente presentato i treni Blues trimodali per il servizio regionale di prossima immissione in servizio).
Il PPMCC ha individuato due ipotesi alternative che, in una prospettiva di sviluppo finalizzata a integrarsi con la rete ciclabile del Comune di Barletta (il comune nel 2017 ha redatto un PUMS che è stato oggetto di una delibera di presa d'atto da parte della Giunta comunale uscente), potrebbero costituire due fasi di sviluppo tra loro integrate finalizzate a collegare l'ospedale e la sua fermata (quindi anche per scopi diversi dall'accesso al polo sanitario) alla parte ovest della città e alla stessa ciclovia adriatica che, in questo tratto corre sulla linea di costa.

PROPOSTA DI PUMS 2018 DEL COMUNE DI BARLETTA ADOTTATA IN LINEA TECNICA



ESEMPI DI INFRASTRUTTURE/ARREDO FUNZIONALE PER LA MOBILITÀ CICLISTICA

Esempi di infrastrutture/arredo funzionale per la mobilità ciciclistica in campo extraurbano

Esempi di infrastrutture per la mobilità ciclistica in campo urbano

Bologna — Reggio Emilia — Firenze — Genova — Milano

IPOTESI 1		COLLEGAMENTO FERMATA FERROVIARIA - OSPEDALE					
Codice tratto	Caratterizzazione	Tipologia	Intervento previsto	Quantità (ml o n°)	Costi unitari	Costo tratto	Costo preliminare dell'intervento
AU1	Comunale asfaltata	Progetto	Zona 30	64	100	6400	129840
AU2	Comunale asfaltata	Progetto	Zona 30	1149	100	114900	
AU3	Comunale asfaltata_1 corsia per senso di marcia	Progetto	Corsie ciclabili monodirezionali ambo i lati	122	70	8540	

IPOTESI 2		COLLEGAMENTO STAZIONE ANDRIA SUD - OSPEDALE					
Codice tratto	Caratterizzazione	Tipologia	Intervento previsto	Quantità (ml o n°)	Costi unitari	Costo tratto	Costo preliminare dell'intervento
AU1	Comunale asfaltata	Progetto	Zona 30	64	100	6400	191100
AU4	Poderale non asfaltata	Progetto	Sistemazione superficiale e segnaletica	256	50	12800	
AU5	Comunale asfaltata_1 corsia per senso di marcia_FN	Progetto	Zona 30	514	100	51400	
AU6	Comunale asfaltata_1 corsia per senso di marcia_FN	Progetto	Zona 30	1205	100	120500	

COLLEGAMENTO DEL PERCORSO DI PROGETTO CON VIALE IPPOCRATE							
Codice tratto	Caratterizzazione	Tipologia	Intervento previsto	Quantità (ml o n°)	Costi unitari	Costo tratto	Costo preliminare dell'intervento
AU7	Comunale asfaltata	Progetto	Zona 30	64	100	6400	70600
AU8	Poderale non asfaltata	Progetto	Sistemazione superficiale e segnaletica	256	50	12800	
AU9	Comunale asfaltata_1 corsia per senso di marcia_FN	Progetto	Zona 30	514	100	51400	

COSTO DELL'INTERVENTO COMPLESSIVO
Costo preliminare dell'intervento
391540