

Provincia di Treviso
Comune di Oderzo

**PIANO URBANO DEL TRAFFICO
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU)**

**Relazione tecnica di non necessità alla Valutazione di
Incidenza Ambientale**

Redatto:

dott. urb. Francesco Finotto



via Cesare Battisti 39, 30027 San Donà di Piave (Ve)
tel. 0421.54589

mail: protecoeng@protecoeng.com

Sommario

1. DESCRIZIONE DEL PIANO	2
Obiettivi.....	2
Cronoprogramma.....	2
Gli interventi previsti.....	3
Gli scenari.....	6
2. LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO	15
Inquadramento territoriale del progetto	15
Inquadramento ambientale	17
3. VERIFICA DELLA PRESENZA DI ELEMENTI NATURALI	17
4. VERIFICA DELLA SIGNIFICATIVITÀ DEGLI IMPATTI RISPETTO AI SITI RETE NATURA 2000.....	18
Ambiente idrico	18
Inquinamento luminoso	18
Disturbo acustico	18
5. DESCRIZIONE DELLE ATTIVITÀ PREVISTE DAL PROGETTO E ANALISI DELLE EVENTUALI INTERFERENZE CON GLI ELEMENTI NATURALI	18

RELAZIONE TECNICA DI NON NECESSITÀ ALLA VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE

PIANO URBANO DEL TRAFFICO PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU)

1. DESCRIZIONE DEL PIANO

Obiettivi

Obiettivo generale del piano è stato la definizione di «un'idea della città». Dal confronto tra l'amministrazione e i diversi interlocutori, il piano si è sviluppato non solo come elenco di interventi sulla mobilità, ma come scala comune di valori in grado di mediare tra le diverse esigenze del territorio.

Il PUT non è stato considerato solo come uno strumento di pianificazione della mobilità imposto dalla legislazione esistente, ma anche come un'opportunità per riconsiderare in maniera critica consuetudini e modi di agire spesso irrazionali e riscoprire un modo alternativo di fruizione della città di Oderzo.

La fase di indagine propedeutica alla redazione del Piano Urbano del Traffico (nello specifico, del P.G.T.U.) del Comune di Oderzo, ha permesso di trarre alcune conclusioni utili alla successiva redazione del progetto di Piano. In sintesi, si sono osservati:

1. La necessità di limitare quantitativamente il traffico veicolare in transito nel centro abitato e, in particolare, nel nucleo storico cittadino;
2. L'esigenza di rendere maggiormente fruibile il Centro cittadino da parte delle componenti di traffico deboli (pedoni, biciclette), oggi penalizzate da circolazione e sosta esasperata dei veicoli privati;
3. L'opportunità di individuare percorsi alternativi per il traffico di attraversamento sovra-comunale e per quelle componenti veicolari estranee alle attività poste in essere nelle zone residenziali e centrali del Comune (fortunatamente, tale componente di traffico è sufficientemente contenuta grazie alla circonvallazione, che andrebbe completata opportunamente verso nord-est); il presente obiettivo non rientra tuttavia fra le priorità del Piano, mancando dei presupposti di realizzabilità nel breve periodo e con modesta spesa, alla base del PUT;
4. La necessità di una regolamentazione della sosta mediante una politica tariffaria, che dissuada l'utilizzo indiscriminato degli spazi stradali e disincentivi la mobilità veicolare;
5. L'opportunità di una protezione delle utenze deboli mediante percorsi dedicati e non promiscui;
6. La richiesta di messa in sicurezza della rete stradale, specialmente in corrispondenza delle intersezioni, anche con opere che condizionino la velocità di circolazione;
7. Il bisogno di tutela delle zone residenziali, dal traffico e dal rumore che esso produce;
8. La necessità di una gerarchizzazione tecnica e funzionale delle strade e, con essa l'esigenza di una regolamentazione d'uso delle infrastrutture.

Cronoprogramma

Il piano si è sviluppato nelle seguenti fasi di attività:

I fase: redazione di un documento preliminare che ha illustrato le linee principali del piano affinché l'Ente potesse valutare preliminarmente i contenuti, con particolare riferimento all'ambito che ricade internamente alla circonvallazione;

II fase: messa a sistema della documentazione agli atti del Comune, con verifica della classificazione delle strade così come approvata con il Piano dell'illuminazione per il contenimento dell'inquinamento luminoso (PICIL), indagini sui flussi di traffico, sulle caratteristiche della rete viaria, statistiche sull'incidentalità ed esecuzione di indagini sulle motivazioni di origine/destinazione del traffico mediante interviste ai conducenti, indagini sul sistema della sosta,

costruzione di un quadro conoscitivo;

III fase: costruzione del modello di simulazione dello stato attuale del traffico, valutazione delle criticità e definizione del sistema degli obiettivi, formulazione e valutazione delle strategie di intervento, valutazione delle alternative progettuali, formulazione e valutazione degli interventi;

IV fase: elaborazione bozza del progetto;

V fase: elaborazione definitiva del progetto e stesura della versione definitiva del piano a seguito dell'eventuale accoglimento di osservazioni.

Obiettivo del piano è stato quello di formulare, sulla base della ricostruzione del quadro qualitativo/quantitativo sia della domanda che dell'offerta di trasporto e dell'analisi dei dati raccolti, gli interventi di riorganizzazione complessiva degli spazi per la circolazione e per la sosta finalizzati al miglioramento della mobilità e dell'ambiente urbano.

Gli interventi previsti

Per perseguire gli obiettivi di piano assunti dall'amministrazione comunale, sono stati definiti una serie di interventi sulla maglia viaria del polo urbano di Oderzo. Si tratta di interventi di diversa tipologia quali:

- Redirezionamento dei flussi e del loro incremento su alcuni assi viari attraverso l'attivazione dei sensi unici nel centro storico;
- La previsione di zone a velocità limitata/controllata (Zone 30 o residenziali);
- Il riassetto della composizione della sezione stradale;
- Il ridisegno di nodi viari;

Nel dettaglio gli interventi previsti nell'ambito del PUT sono i seguenti:

- ramo di "Via D'Annunzio" della rotatoria con Via Spinè e S.R. n. 53:
 - intervento regolazione senso di marcia: trasformazione a senso unico;
 - realizzazione di zona 30, a controllo di velocità / woonerf
- tronco stradale di "Via del Bersagliere" delimitato dall'incrocio a rotatoria con Via degli Alpini e l'incrocio con Via D'Annunzio:
 - realizzazione di zona 30, a controllo di velocità / woonerf
- tratto stradale di "Via degli Alpini" tra l'intersezione a rotatoria tra Via del Bersagliere – Via degli Alpini e l'incrocio con Via D'Annunzio:
 - realizzazione di zona 30, a controllo di velocità / woonerf
- tratto stradale di "Via S. Maria Maddalena":
 - intervento regolazione senso di marcia: trasformazione del modo d'uso della corsia (riservata per autobus, taxi e veicoli di emergenza);
 - realizzazione di zona 30, a controllo di velocità / woonerf
- tratto stradale di "Via Luzzatti":
 - intervento regolazione senso di marcia: trasformazione a senso unico dall'intersezione con Piazzale della Vittoria fino Via Gasparinetti;
 - intervento regolazione senso di marcia: trasformazione del modo d'uso della corsia (riservata per autobus, taxi e veicoli di emergenza) tra l'intersezione con Via Cimitero e l'incrocio con Piazzale della Vittoria
- tratto stradale di "Via Gasparinetti":
 - intervento regolazione senso di marcia: trasformazione a senso unico;

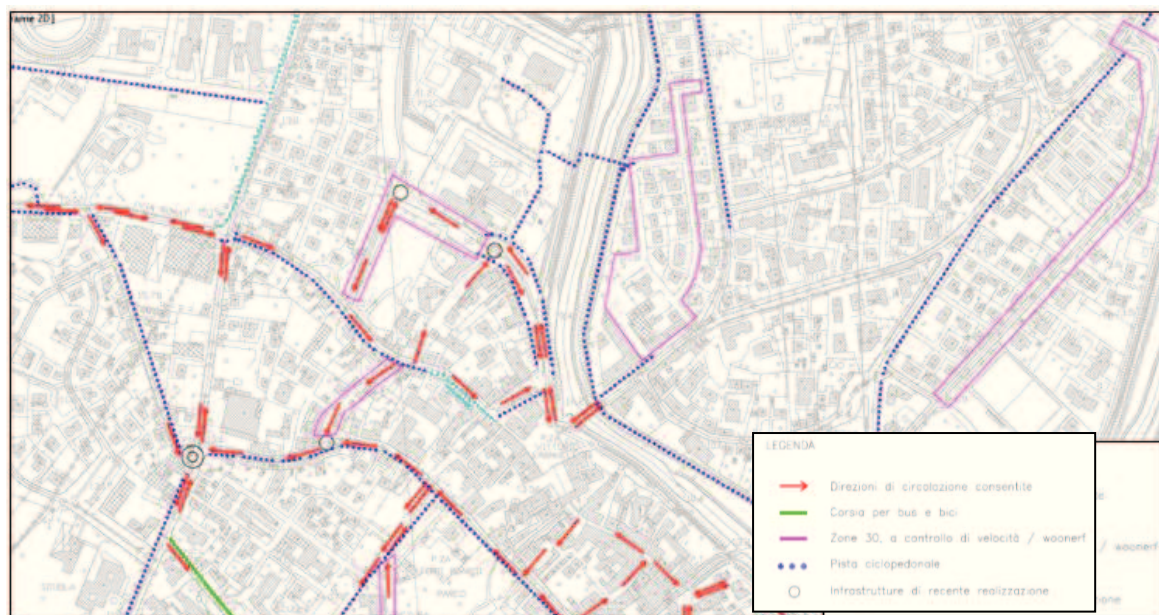
- realizzazione di zona 30, a controllo di velocità / woonerf
- tratto stradale di "Via Garibaldi" delimitato dall'incrocio con Via Luzzatti e l'incrocio con Via D'Annunzio - Via Mazzini – Via Umberto I:
 - intervento regolazione senso di marcia: trasformazione a senso unico;
 - realizzazione di zona 30, a controllo di velocità / woonerf
- tratto stradale di "Via Mazzini" delimitato dall'incrocio con Via Grazie e l'incrocio con Via D'Annunzio - Via Garibaldi – Via Umberto I:
 - intervento regolazione senso di marcia: trasformazione a senso unico;
- tratto stradale di "Via Mazzini" delimitato dall'incrocio con Via Grazie e l'incrocio con Via Roma:
 - intervento regolazione senso di marcia: trasformazione a senso unico;
 - realizzazione di zona 30, a controllo di velocità / woonerf
- ramo di "Via delle Grazie" della rotatoria con Via Cimitero e Via Dalmazia:
 - intervento regolazione senso di marcia: trasformazione a senso unico;
- tratto stradale di "Via Roma" delimitato dall'incrocio con Via Dalmazia – Via Masotti e dall'incrocio con Via Simonetti:
 - intervento regolazione senso di marcia: trasformazione a senso unico;
- tratto stradale di "Via Simonetti" delimitato dall'incrocio con Via Roma e la rotatoria di Piazzale Europa:
 - intervento regolazione senso di marcia: trasformazione a senso unico, ad eccezione del tronco stradale in uscita a destra dal parcheggio ATER-Simonetti;
 - realizzazione di zona 30, a controllo di velocità / woonerf
- tratto stradale di "Piazzale Europa" delimitato dall'incrocio a rotatoria con Via Simonetti e l'incrocio a rotatoria con Via dei Mosaici:
 - intervento regolazione senso di marcia: trasformazione a senso unico;
 - realizzazione di zona 30, a controllo di velocità / woonerf
 - tratti stradali di "Via Francesco Zanusso", "Via Guglielmo Oberdan", "Via Nazario Sauro":
 - realizzazione di zona 30, a controllo di velocità / woonerf
 - tratto stradale di Via S. Martino:
 - intervento regolazione senso di marcia: trasformazione a senso unico
- tratto stradale di "Via Gaetano Donizzetti" delimitato dall'incrocio a rotatoria con Via Arturo Toscanini e l'incrocio con Via Postumia di Fratta (S.R. n. 53):
 - realizzazione di zona 30, a controllo di velocità / woonerf
- "Via Martiri della Libertà":
 - intervento regolazione senso di marcia: trasformazione del modo d'uso della corsia (riservata per autobus, taxi e veicoli di emergenza)
- tratto stradale di "Via Garibaldi" delimitato dall'intersezione con Via Luzzatti e il collegamento con Via della Stazione:
 - intervento regolazione senso di marcia: trasformazione a senso unico
- tratto stradale di "Via Rizzo" frontale al parcheggio e delimitato da Via Gorgazzo:
 - intervento regolazione senso di marcia: trasformazione a senso unico
- tratto stradale di "Piazzale della Vittoria" delimitato da Via Luzzatti e l'incrocio con Via

Gasparinetti:

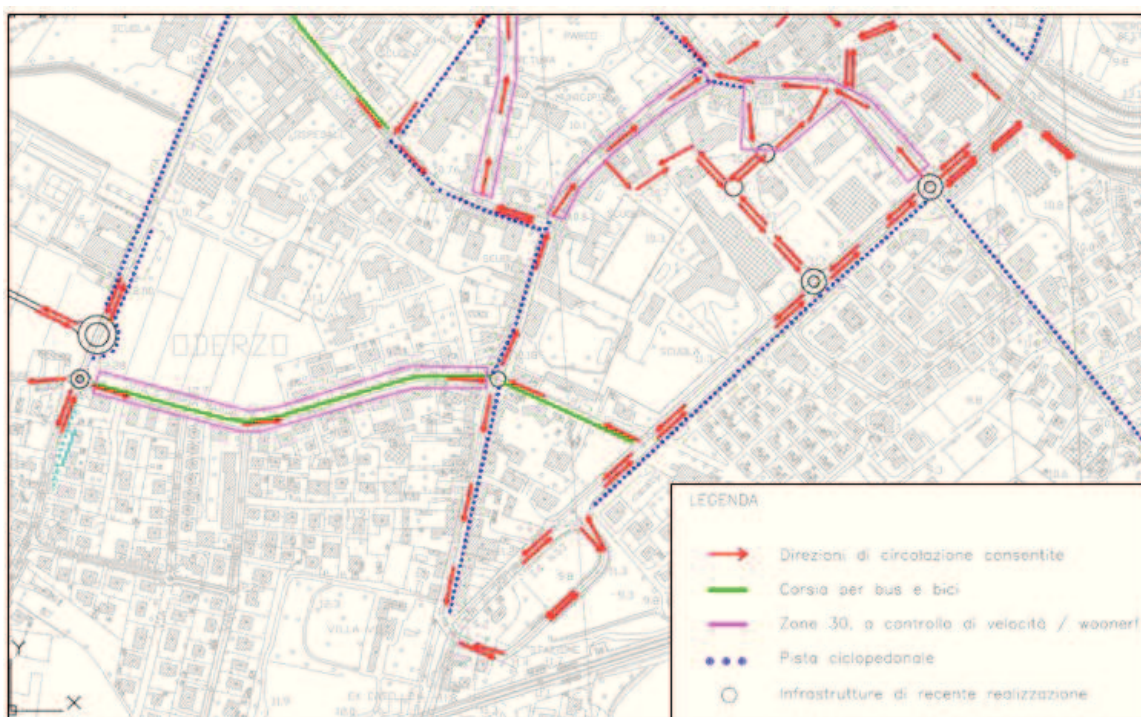
- intervento regolazione senso di marcia: trasformazione a senso unico



Ambito complessivo di intervento del PUP



Ambito di intervento del PUP, zona nord



Ambito di intervento del PUT, zona sud

Gli scenari

Metodo

A partire dall'analisi conoscitiva, per effettuare la verifica delle condizioni di circolazione attuali e future, in ragione della complessità e dell'articolazione della rete viaria del centro urbano di Oderzo, si è utilizzata una procedura basata sulla micro simulazione dinamica del traffico.

Questo approccio ha consentito di valutare gli impatti correlati con l'attuazione di diversi scenari, corrispondenti allo stato di fatto ed a diversi possibili stati di progetto.

L'area interessata dalle analisi corrisponde al centro abitato di Oderzo, orientativamente ricompreso fra le Vie:

- Girardini e Tonello, Verdi, Frassinetti, Massotti a nord;
- Postumia di Fratta, Spiné, Fornase (1° e 2° tronco) a est;
- Postumia 2° Tronco, San Vincenzo a sud;
- Cave, dello Scoutismo, San Pio X a ovest.

E' stata riprodotta inizialmente la rete stradale attuale, con le infrastrutture in servizio e le intersezioni come sono effettivamente regolate (a precedenza, a rotatoria, con semaforo, a livelli sfalsati); le strade sono state implementate con il relativo numero di corsie, dimensioni e geometrie. Successivamente, la rete è stata integrata con le nuove opere ipotizzate e la viabilità attesa in progetto (sensi di circolazione modificati), come ritenuta necessaria per la funzionalità della rete.

In seguito si è proceduto ad indagare l'impatto sulla viabilità dato dalle condizioni attuali della rete viaria e da quelle che si instaureranno a seguito delle modifiche previste per l'attuazione del PUT.

Gli scenari di cui si forniscono le elaborazioni sono i seguenti:

- *Stato di Fatto (SDF)*: simulazione del traffico attuale dell'ora di punta mattutina e serale del giorno feriale, orario 7.30-8.30 e 18.00-19.00, così come ricostruito dai rilievi effettuati in situ (Maggio 2017);
- *Scenario di Progetto PUT (SDP-PUT)*: simulazione effettuata in conseguenza della realizzazione degli interventi previsti nell'ambito del PUT;
- *Scenario di Progetto Mercato (SDP-Mercato)*: scenario SDP-PUT integrato con l'ipotesi di chiusura parziale della circolazione nelle strade centrali per esercizio del mercato cittadino; Strade interessate: Via Umberto I, Via Martini, Via Peschiera e il tratto di Via Mazzini

compreso tra l'incrocio a rotatoria con Via D'Annunzio - Via Umberto - Via Garibaldi e l'intersezione con Piazzale della Vittoria.

Per ciascuno scenario analizzato si è costruito il grafo della rete e sono state determinate le matrici O/D del traffico veicolare (leggero e pesante), sviluppando le attività propedeutiche alla microsimulazione del modello. In particolare, per gli scenari attuale e di progetto, sono state definite 32 zone di Origine/Destinazione, con cui sono state costruite le matrici O/D degli spostamenti per traffico leggero e pesante.

Tali zone corrispondono alle aree sottese dalle principali strade di accesso all'abitato, oltre che ai principali attrattori presenti nel territorio (parcheggi, istituti scolastici ecc.) La rete simulata si compone di 49,3 km di strade, 164 intersezioni, 407 nodi e relativi link di collegamento. Le zone di origine e Destinazione degli spostamenti non cambiano negli scenari diversi analizzati.

A partire dal monitoraggio dei flussi di traffico descritta al precedente capitolo **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** è stato possibile costruire la matrice O/D per ogni scenario.

Per esprimere un giudizio sulle condizioni di circolazione, si ricorre ai parametri di usuale impiego a livello internazionale. In particolare si utilizza il "Livello di Servizio" che fornisce un indice globale che sintetizza il rapporto offerta/domanda di spostamento nella rete in esame. Come è noto, il Livello di Servizio A rappresenta le condizioni ottimali di circolazione (deflusso libero), mentre il Livello F rappresenta le condizioni peggiori (congestione).

Stato di fatto (SDF)

Per quanto concerne lo Stato di Fatto, si osserva che, in generale, pur in presenza di tempi di ritardo di alcuni secondi su tutti i rami delle intersezioni, il Livello di Servizio si mantiene su valori accettabili. Il rapporto flusso/capacità non determina riduzioni di funzionalità degne di nota, eccezion fatta per un'immissione da strada laterale (Via Martiri della Libertà) su Via Postumia 1° Tronco.

Inoltre, nello SDF mattutino (orario 07:30 – 08:30) si osserva una distribuzione maggiore del flusso nella rete e allo stesso tempo una concentrazione veicolare maggiore nella viabilità del centro, come conseguenza dell'effetto di attrattività di spostamenti da parte delle scuole e delle attività insediate nella zona. Nello SDF serale (orario 18:00 – 19:00) si nota una concentrazione veicolare più rilevante nella viabilità primaria (S.R. n. 53, Via Spiné, Via Verdi, ecc.).



Flussogramma relativo allo stato di fatto nell'orario 07:30 – 08:30 (flussi crescenti da blu a verde a marron a rosso)



Flussogramma relativo allo stato di fatto nell'orario 18:00 – 19:00 (flussi crescenti da blu a verde a marron a rosso)

Scenario di Progetto (SDP-PUT)

Nello scenario di Progetto SDP-PUT, l'attivazione del nuovo sistema di sensi unici genera un assestamento dei flussi e, di conseguenza, dei tempi di ritardo, ma i Livelli di servizio rimangono idonei, a scapito solo di un lieve peggioramento nei rami dell'intersezione Viale Dalmazia, Viale S. Pio X, Via Roma e Via Masotti (diventa B). Il flussogramma di seguito riportato evidenzia le modalità di redistribuzione del traffico nella rete, in particolare nel centro storico, dove alcuni nuovi sensi unici di circolazione, da un lato dimezzano il traffico, dall'altro costringono la quota-parte eliminata a diversi tragitti per raggiungere la propria destinazione, generando un incremento generale dell'occupazione della sede stradale.

Per quanto riguarda i Livelli di servizio, pur in presenza di tempi di ritardo leggermente aumentati, non si osservano variazioni degne di nota rispetto allo scenario SDP-PUT del mattino.



Flussogramma relativo allo stato di progetto SDP - PUT nell'orario 07:30 – 08:30 (flussi crescenti da blu a verde a marron a rosso)



Flusso gramma relativo allo stato di progetto SDP - PUT nell'orario 18:00 – 19:00 (flussi crescenti da blu a verde a marron a rosso)

Scenario di Progetto (SDP – Mercato)

Nello scenario SDP-Mercato, la chiusura del tratto di Via Mazzini (compreso tra l'incrocio a rotatoria con Via D'Annunzio - Via Umberto - Via Garibaldi e l'intersezione con Piazzale della Vittoria) riduce l'accessibilità verso il centro dalla rotatoria tra Via Spiné – SR 53 – Via D'Annunzio; ciò comporta un aumento dei flussi nella rotatoria Via Alpini – SR53 e nell'incrocio di Via Martiri – SR53 – Quartiere Marconi, conseguentemente anche in Via Garibaldi e Piazzale della Vittoria, che delimitano la zona centrale chiusa al traffico per l'esercizio del mercato cittadino.

Ponendo a confronto i grafici relativi a velocità, densità, tempo di ritardo, non si osservano variazioni di rilievo, ciò che lascia intendere come dal punto di vista della funzionalità le modifiche alla rete non determinino impatti negativi sul traffico, consentendo di realizzare con efficacia gli interventi di riordino della sede stradale auspicati dall'Amministrazione.



Flussogramma relativo allo stato di progetto SDP – Mercato (flussi crescenti da blu a verde a marron a rosso)

Sintesi degli scenari

Attraverso l'esame del grafico dei tempi di ritardo sovrapposto al grafo della rete, è possibile valutare le principali criticità di deflusso nei diversi scenari.

Attualmente, i maggiori rallentamenti al deflusso si riscontrano in Via Martiri della Libertà oltre che all'intersezione semaforizzata fra Via Dalmazia, Via Masotti, Via Roma e Via San Pio X, per entrambi gli orari analizzati.

Attraverso l'implementazione del sistema di sensi unici previsti nel PUT viene eliminata la criticità di Via Martiri della Libertà; permane qualche difficoltà di immissione fra Quartiere Marconi e la S.R. n. 53. Si osserva inoltre una variazione nei rami dell'intersezione Viale Dalmazia, Viale S. Pio X, Via Roma e Via Masotti (Il livello di servizio del ramo S. Pio X diventa B, sempre accettabile).

Da rilevare che negli scenari progettuali si riduce nel centro storico il numero delle criticità.

Una sintesi dei dati complessivi riguardanti, rispettivamente, la velocità media, il ritardo complessivo, la densità media e il tempo di viaggio nei diversi scenari analizzati, è rappresentata nella tabella di seguito riportata, riferita all'ora di punta del mattino (07:30-08:30) e della sera (18:00-19:00).

Scenario	Velocità media [km/h]	Ritardo totale [s]	Densità media [veic.eq/corsia/km]	Tempo di viaggio totale [s]
----------	-----------------------	--------------------	-----------------------------------	-----------------------------

SDF mattino	46.97	343	9.82	2890
SDF serale	47.07	339	11.27	2860
SDP-PUT mattino	46.32	285	11.26	2525
SDP-PUT serale	45.83	306	13.18	2564
SDP-Mercato	45.28	318	13.05	2485

Sintesi degli scenari del PUM riferiti alle ore di punta

Si deducono le seguenti osservazioni:

1. la situazione attuale (SDF) è caratterizzata da una maggiore densità veicolare durante l'orario serale (18:00 – 19:00) rispetto all'orario del mattino, a causa dell'entità maggiore di flusso circolante nella rete stradale; ne deriva una corrente veicolare più compatta e condizionata, soprattutto sulla viabilità primaria (SR 53, Via Spinè, ecc.).
2. nello scenario di progetto SDP-PUT, per entrambi gli orari considerati, la velocità media si riduce sensibilmente; in particolare, nell'orario del mattino la velocità si riduce di circa l'1.5 %, mentre nell'orario serale la riduzione è del 3.0 %; tale effetto è dovuto alla previsione di zone a velocità limitata/controllata (Zone 30 o residenziali);
3. la densità media di circolazione aumenta nel progetto, per effetto dell'attivazione del nuovo sistema di sensi unici che provoca un redirezionamento dei flussi nella rete e quindi un incremento generale dell'occupazione della sede stradale;
4. il ritardo totale nella rete e il tempo di viaggio totale si riducono nello scenario SDP-PUT, per entrambi gli orari considerati, a causa dell'eliminazione di alcuni punti critici (ritardo in Via Martiri della Libertà, ecc..) e del nuovo equilibrio instaurato nella rete, che garantisce una maggiore efficienza alla circolazione;
5. nello scenario di progetto SDP-mercato, la velocità media nella rete diminuisce ulteriormente mentre la densità media aumenta, rispetto allo scenario SDP-PUT del mattino, come conseguenza della chiusura parziale delle strade per l'esercizio del mercato cittadino.

Interventi complementari

Una delle criticità che interessano direttamente la circolazione delle utenze deboli nel Comune di Oderzo è costituita dalla presenza di percorsi ciclabili e pedonali incompleti, ben lungi da formare la "rete" capillare ed estesa.

Di conseguenza, l'amministrazione Comunale ha posto fra i principi informativi del PUT proprio quello della costruzione di reti ciclabili estese all'intero territorio, eventualmente anche a scapito della circolazione veicolare privata e della sosta. Per allocare i percorsi ciclabili si è dovuto conciliare la struttura della rete stradale costruita con il contesto urbano consolidato e la normazione vigente.

I percorsi ciclabili: soluzioni per il PUT

L'analisi delle soluzioni adottabili per percorsi ciclabili sulla base della vigente normativa, considerando le composizioni e geometrie delle strade del Comune di Oderzo, suggerisce di ampliare il campo delle ipotesi di intervento, anche tenendo in considerazione le indicazioni delle più recenti linee guida ministeriali (aggiornate al 2014, versione 3) in merito alla realizzazione degli itinerari ciclabili.

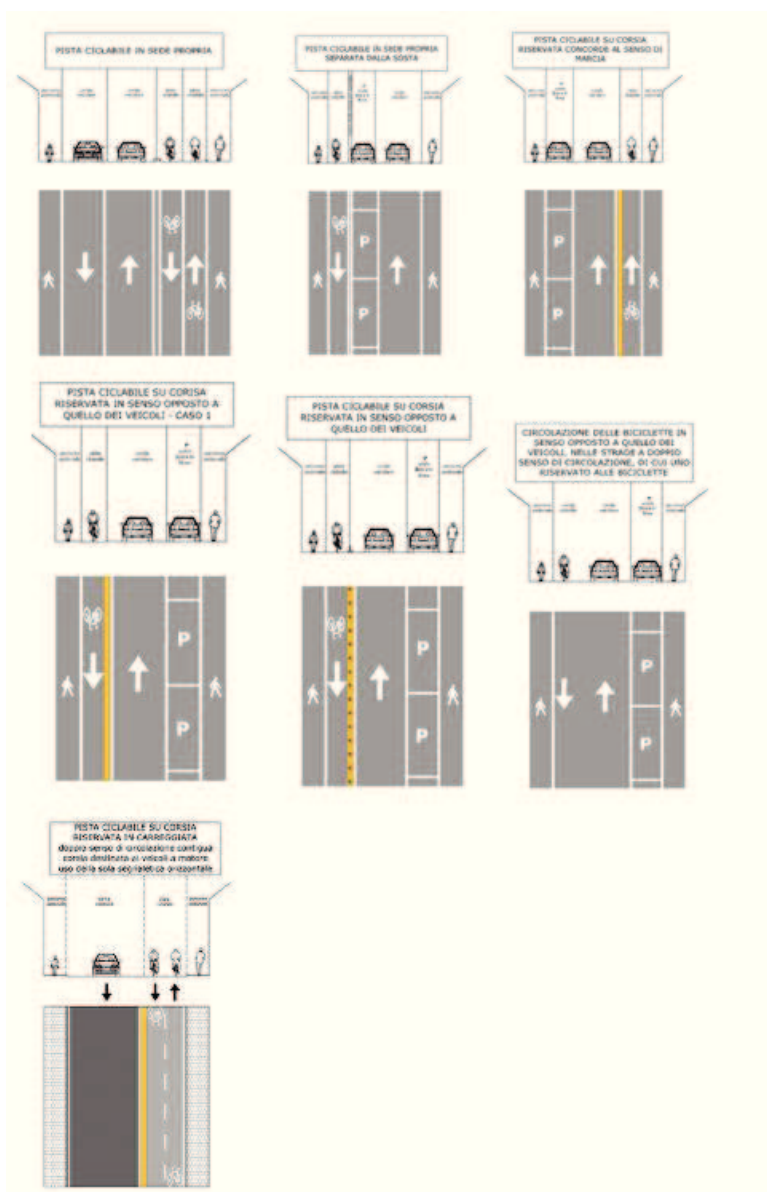
Tale documento, che risulta adottato in alcuni comuni italiani, introduce, innanzitutto un nuovo concetto, che è quello di "Area a preferenza ciclabile" (APC), ovvero di area ricadente in particolari contesti urbani all'interno della quale, in funzione della limitazione alla circolazione di veicoli con massa a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate (eccetto autorizzati) e con velocità consentita non superiore a 30 km/h, non risulta necessario realizzare o individuare piste o percorsi ciclabili attraverso la specifica segnaletica orizzontale, e la circolazione dei velocipedisti, dei pedoni e dei veicoli a motore avviene in promiscuo, nel rispetto della segnaletica e delle regole di comportamento.

Le APC possono identificarsi con un'area pedonale o con la Zona 30, nella quale si istituisca anche la limitazione alla circolazione dei veicoli con massa a pieno carico superiore a 3,5 t (eccetto

autorizzati), ovvero possono coincidere con area residenziale o zona a traffico limitato, nelle quali si istituisca il limite di velocità di 30 km/h e la limitazione alla circolazione dei veicoli con massa a pieno carico superiore a 3,5 t (eccetto autorizzati). Come si può intuire, tali aree possono essere ricondotte agli spazi adibiti a woonerf previsti nel presente Piano.

Le Linee guida, inoltre, individuano i percorsi promiscui come elementi di raccordo di limitato sviluppo longitudinale, costituiti da parte interna o esterna alla strada in cui, non risultando possibile realizzare la pista ciclabile, la circolazione dei ciclisti avviene in promiscuo con gli altri veicoli o con i pedoni, ma la percezione della continuità dell'itinerario ciclabile è garantita attraverso specifica segnaletica. In particolare il percorso promiscuo può essere suddiviso in:

- promiscuo veicolare e ciclabile, realizzato sulla carreggiata stradale, in cui la circolazione delle biciclette, o eventualmente anche degli altri velocipedi, avviene in promiscuo con i veicoli a motore;
- promiscuo pedonale e ciclabile, all'interno di aree pedonali oppure ammesso sul marciapiede o all'interno di parchi o aree verdi, in cui è ammessa la circolazione delle biciclette, o eventualmente anche degli altri velocipedi, in promiscuo con i pedoni.



Principali sezioni tipologiche attese.

Sosta e percorsi per le utenze deboli

In presenza di stalli di sosta le soluzioni previste sono le seguenti:

- nel caso di fascia di sosta a spina o a pettine deve essere garantito un adeguato franco di sicurezza tra la pista ciclabile e la fascia di sosta, in cui apporre dissuasori di sosta e/o fioriere e/o altri elementi, atti ad evitare l'invasione della pista ciclabile da parte dei veicoli in sosta;
- nel caso di fascia di sosta in linea deve essere garantito un adeguato franco di sicurezza di almeno 50 cm tra la pista ciclabile e la fascia di sosta, in cui apporre eventualmente dissuasori di sosta atti ad evitare l'invasione della pista ciclabile da parte degli altri veicoli e di altezza adeguata a consentire l'apertura in sicurezza della portiera dei veicoli; nel caso di verso concorde tra verso di sosta e verso della corsia ciclabile il franco di sicurezza deve essere opportunamente incrementato.

La contiguità della pista ciclabile su corsia riservata con la fascia di sosta, in via generale, deve essere evitata, mentre può essere consentita, adottando le necessarie misure di sicurezza, solamente in particolari contesti in cui la frequenza della rotazione della sosta sia compatibile con la presenza della pista ciclabile.

La contiguità della pista ciclabile, ad una corsia, con la fascia di sosta di tipo in linea è consentita a condizione che la larghezza della pista sia almeno pari al valore standard della larghezza della pista ciclabile a corsia singola precedentemente indicata (pag. 49). Tra la striscia di margine della pista ciclabile e la striscia di delimitazione della sosta deve essere previsto un adeguato franco di sicurezza di almeno 50 cm, misurato tra gli assi delle strisce.

Le strisce di delimitazione della corsia riservata e la striscia di delimitazione della sosta devono essere tracciate discontinue. Il tipo di striscia discontinua da utilizzare è quello prevista dall'art. 138 del Regolamento (c. 3, tipo f). La pavimentazione della pista ciclabile deve essere colorata, in colore rosso rubino (RAL 3003), in pasta nel conglomerato, e gli eventuali additivi non devono alterarne le caratteristiche fisiche e meccaniche; in alternativa il colore può essere ottenuto con trattamenti superficiali a condizione che i materiali impiegati abbiano i necessari requisiti di aderenza, anche in caso di frenata, di antiscivolosità, durabilità, resistenza e stabilità.

Nel caso in cui la sosta sul lato della carreggiata veicolare sia di tipo a spina o a pettine non è consentita la contiguità della pista ciclabile con la fascia di sosta.

Percorsi ciclabili e corsie preferenziali

È consentito, nelle corsie riservate al solo trasporto pubblico locale (TPL) di linea, il transito dei velocipedi, a condizione che sia vietato il transito a tutti gli altri veicoli assimilati al trasporto pubblico (quali taxi, noleggio con conducente, car sharing, ecc.), che sia istituita nella corsia riservata una velocità massima di percorrenza di 30 km/h e la frequenza massima programmata per il TPL di linea non sia superiore a 45 transiti/ora.

Non è consentito, in tali tipologie di corsie riservate, il transito ai veicoli del TPL di lunghezza superiore a 12 metri. Non è consentito, inoltre, autorizzare il transito ad altre tipologie di utenti (disabili, trasporto merci, altri autorizzati, ecc.), mentre è permesso il transito ai soli veicoli in servizio di emergenza di cui all'art. 177 del Codice.

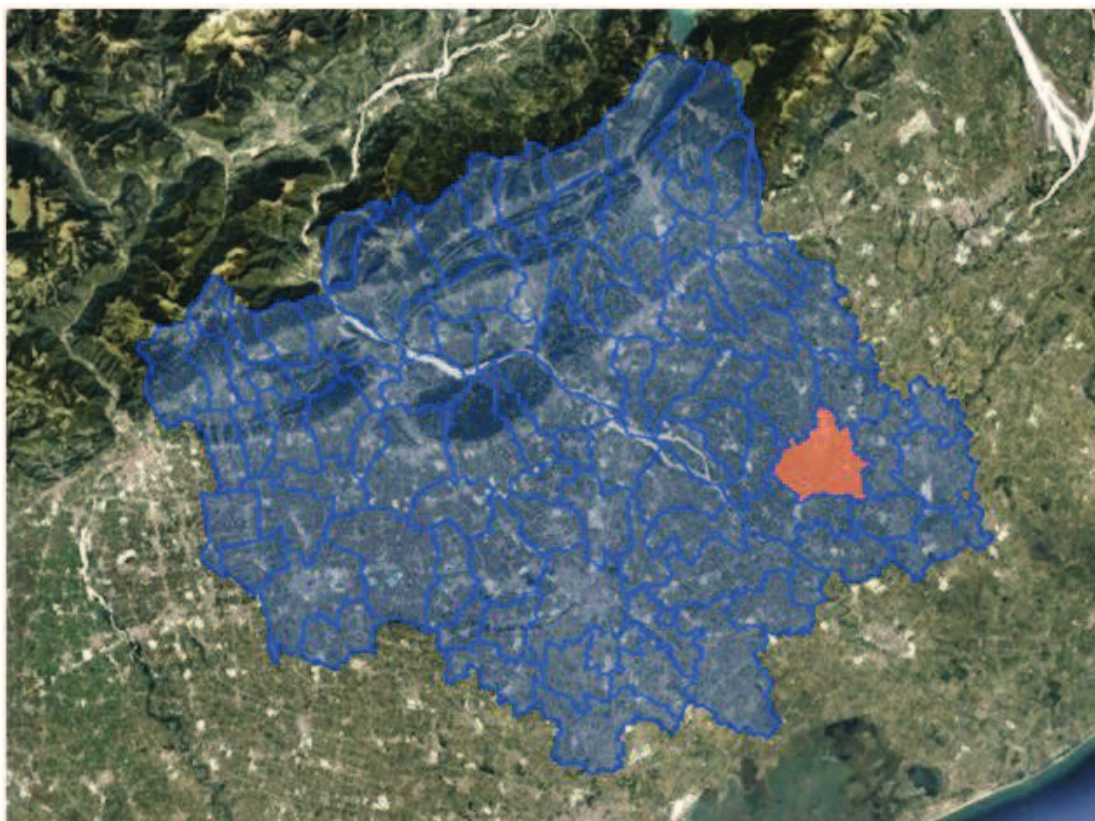
Non è consentito prevedere un allargamento del modulo della corsia riservata al TPL, rispetto ai valori fissati dal Codice e dal Regolamento oltre che dalle norme tecniche per la costruzione delle strade, al fine di prevedere la circolazione in promiscuo con i velocipedi.

In ogni caso, la commistione dei flussi di componenti di traffico fortemente diverse fra loro, sebbene formalmente possibile in base alla definizione di corsia riservata dell'art. 3 del Codice della Strada, non è mai consigliata in generale e, nel caso particolare dell'ipotetica promiscuità biciclette/bus, ne risulterebbe una situazione particolarmente critica, anche perché in tali corsie riservate sono teoricamente ammesse altre categorie di veicoli assimilate al TPL (ad es. taxi, car sharing, ecc..) nonché altre categorie di veicoli autorizzati.

Inoltre, eventuali allargamenti del modulo di corsia riservata al TPL, rispetto ai valori fissati dal Codice e dal Regolamento, oltre che dalle norme tecniche per la costruzione delle strade, al fine di rendere apparentemente maggiormente compatibile la presenza contemporanea delle due categorie, sono assolutamente da evitare in quanto il modulo della corsia non deve essere inteso come valore minimo, il cui aumento sia favorevole, ma come valore ideale da applicare e dal quale non ci si deve discostare, accettando evidentemente delle riduzioni del modulo di corsia, solo in presenza di vincoli.

di Piave a sud, Chiarano a sud est, Gorgo al Monticano a est. Oderzo si colloca dunque nella porzione nord-orientale della provincia di Treviso, quasi ai limiti con le province di Pordenone e Venezia e a circa venti chilometri dal capoluogo di provincia, Treviso.

Le funzioni urbanistiche insediate si sviluppano lungo le direttrici stradali principali – attività produttive, commerciali e direzionali – mentre i nuclei residenziali e dei servizi a essi afferenti si sviluppano intorno al centro, consolidando la struttura urbanizzata. Il territorio presenta dunque un modello insediativo compatto, con una contenuta dispersione residenziale e produttiva, che caratterizza in parte anche i comuni vicini.



Localizzazione di Oderzo nella provincia di Treviso

Le aree produttive sono posizionate prevalentemente nella periferia degli abitati, in continuità (con Ponte di Piave) o sulla stessa direttrice (Oderzo – Fontanelle, Oderzo – Mansuè).

Il paesaggio caratteristico è quello dell'ambiente agricolo di pianura, caratterizzato da aree con prevalenza di vigneti, aree con prevalenza di seminativi, aree a coltivazione mista con vigneti, prati e seminativi, la presenza di filari, siepi e macchie boscate.

L'ambito nel quale ricadono i principali interventi previsti dal PUT di Oderzo è la parte centrale della città.

Inquadramento ambientale

Il comune di Oderzo è interessato dalla presenza di due aree rientranti nella Rete Natura 2000, ovvero:

- SIC/ZPS IT3240017: Bosco di Cavalier;
- SIC IT3240029: Ambito fluviale del Livenza e corso inferiore del Monticano.

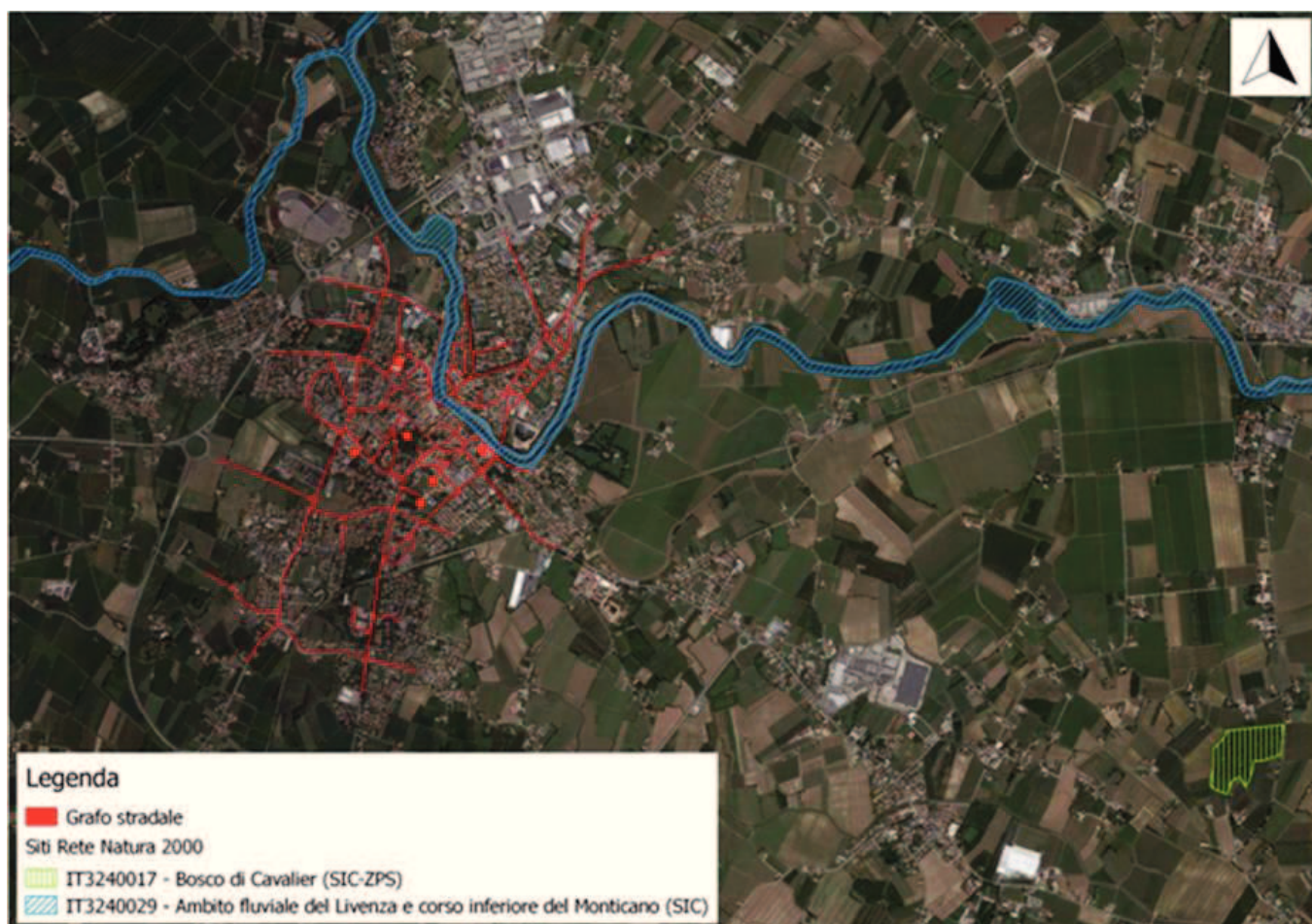
All'interno di Ponte di Piave è presente la ZPS IT3240030: Grave del Piave.

Essendo tali aree prevalentemente di tipo fluviale arginato, i flussi biologici sono prevalentemente direzionati lungo tali corsi idrici che scorrono in direzione nord/ovest - sud/est mentre il territorio agricolo, costituito prevalentemente da vigneti, piccoli scoli e siepi campestri, definisce la matrice per eventuali spostamenti nord sud.

La fauna rinvenibile è varia, specialmente nelle zone in cui sono presenti anche piccoli corsi idrici, potendo quindi riscontrare la presenza di germano reale, gallinella d'acqua, nitticola, gazzetta, airone cenerino, martin pescatore, picchio verde, picchio rosso maggiore, upupa. Per quanto riguarda i mammiferi, è segnalata la presenza della volpe, diffusa su tutto il territorio rurale.

Da un punto di vista vegetazionale, l'ambito dove si attua il PUT è completamente urbanizzato, non sono presenti strutture vegetali particolari o macchie boschive.

In tal senso non emergono criticità prevedibili dall'attuazione del piano.



Distanza dell'area d'intervento dai siti Rete Natura 2000

3. VERIFICA DELLA PRESENZA DI ELEMENTI NATURALI

Le attività riguardano in gran parte una riorganizzazione della viabilità interna al nucleo urbano tali da non determinare effetti sulle componenti naturalistiche. Qualora gli interventi siano accompagnati da interventi di riqualificazione urbana, come elementi di arredo, aiuole, spartitraffico, spazi verdi, ecc. con interventi di piantumazione arbustiva e arborea gli effetti risulteranno indubbiamente positivi per la componente.

4. VERIFICA DELLA SIGNIFICATIVITÀ DEGLI IMPATTI RISPETTO AI SITI RETE NATURA 2000

Ambiente idrico

Gli interventi previsti non interagiscono direttamente con la rete idrica presente, né con la rete di canali, pertanto in riferimento a questo aspetto l'impatto atteso è nullo e non sono previste opere strutturali che interagiscano con la falda superficiale, Gli effetti quindi sulle componenti biologiche dell'ambiente idrico sono trascurabili sia nello scenario di breve sia in quello di medio termine.

Inquinamento luminoso

Considerata la tipologia di interventi che riguardano la riorganizzazione della viabilità interna al nucleo urbano non si prevedono impatti sulle componenti naturalistiche legati ad un alterazione dei livelli di luminescenza.

Disturbo acustico

In generale gli interventi previsti dal piano non tendono a modificare il ruolo dei diversi assi viari della città, che anche a seguito dell'implementazione delle misure contenute nella proposta di Piano manterrebbero la loro funzione preesistente (tale e quale, cioè, a quella individuata nel Piano Urbano del Traffico vigente nonché assunta come riferimento nel momento in cui è stato redatto il citato Piano di Classificazione Acustica).

Pur tuttavia comparando lo scenario SDF con quelli di progetto si assiste ad un generale riduzione della velocità media nella rete che passa dai 47,07 Km/h per lo stato di fatto serale ai 45.83 Km/h per lo scenario SDP-PUT serale. In particolare sensibili miglioramenti nella componente rumore si possono ottenere con l'istituzione di Zone 30. Infatti, la riduzione di velocità dei veicoli è uno dei fattori che contribuisce ad abbassare il livello rumore emesso dagli stessi.

Le attività riguardano in gran parte una riorganizzazione della viabilità interna al nucleo urbano tali da non determinare effetti diretti sulle componenti naturalistiche.

5. DESCRIZIONE DELLE ATTIVITÀ PREVISTE DAL PROGETTO E ANALISI DELLE EVENTUALI INTERFERENZE CON GLI ELEMENTI NATURALI

Il piano così come strutturato andrà ad interessare spazi aperti già urbanizzati, senza occupare nuove superfici di suolo. Nessuna componente del paesaggio dal punto di vista fisico/naturalistico viene direttamente interessata dall'intervento, si escludono inoltre effetti sui siti ambientali di interesse comunitario e di conseguenza impatti diretti e indiretti sugli stessi.

Date le attività sinteticamente riportate nei paragrafi precedenti, in relazione allo stato di fatto dell'area di sviluppo del piano e in relazione alle considerazioni sviluppate; analizzati inoltre gli elaborati progettuali, sia generali che specifici, preso atto delle previsioni dello stesso, non si riscontrano elementi di particolare interferenza con il sistema ambientale rispetto alle condizioni attuali.

San Donà di Piave, 21/02/2019

Il progettista

