



Città di Villorba

PIANO URBANO DEL TRAFFICO (PUT)
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO – P.G.T.U.
AGGIORNAMENTO 2023

ELABORATO
PROPOSTA PROGETTUALE

CODICE ELABORATO
23-07.PT.ST.RE.02.0

Revisione:
0 - Prima emissione

Data:
Luglio 2023

Redatto:
Fasiol

Verificato:
Fasan

Approvato:
Fasan

SERVICE A CURA DI:



Via Mario Brunetti 15, 30173
Mestre-Venezia
P.via - C.F. : 04707150274
M +39.366.6618298 / +39.340.6872963
@ info@mfaingegneria.it

Dott. Pian. Marco Fasan



Dott. ing. Anna Fasiol





Città di Villorba

Sindaco

Sig. Francesco Soligo

Vicesindaco

Sig. Giacinto Bonan

Assessore Lavori pubblici, Bilancio e Patrimonio

Sig. Alessandro Dussin

Referenti per Settore Tecnico:

arch. Stefano Anzanello

Com. Barbara Ciambotti

geom. Giuseppe Puppinato

Il gruppo di lavoro che ha curato la realizzazione del documento è composto da:



dott. Pian. Marco Fasan

ing. Anna Fasiol

Sommario

PREMESSA.....	4
OBIETTIVI E FINALITÀ.....	5
I. NORMATIVA DI RIFERIMENTO.....	6
II. STRATEGIA ED OBIETTIVI DEL PUT.....	6
III. STRUTTURA DEL DOCUMENTO.....	7
IV. OBIETTIVI.....	8
PARTE A STATO DI ATTUAZIONE DEL P.U.T. VIGENTE.....	9
1. IL PUT VIGENTE – PUT 2005.....	10
1.1. STATO DI ATTUAZIONE DEL PUT VIGENTE.....	10
1.1.1. Assi e nodi viari.....	10
1.1.2. Ciclabilità.....	11
1.1.3. Sistema della sosta.....	12
1.1.4. Trasporto pubblico.....	12
1.2. EFFETTI SULLA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE.....	13
PARTE B QUADRO DIAGNOSTICO ED ESIGENZIALE.....	14
2. QUADRO DIAGNOSTICO ED ESIGENZIALE.....	15
PARTE C INTERVENTI DI PIANO.....	18
3. INTERVENTI DI PIANO.....	19
3.1. LA RETE INFRASTRUTTURALE.....	19
3.1.1. Classificazione funzionale.....	19
3.2. IL SISTEMA DELLA VIABILITÀ.....	21
3.2.1. Proposta di piano: nuova viabilità.....	23
3.2.2. Proposta di piano: interventi infrastrutturali ai nodi.....	25
3.2.3. Proposta di piano: interventi di messa in sicurezza ai nodi.....	29
3.3. ISOLE AMBIENTALI, ZONE 30 E MODERAZIONE DEL TRAFFICO.....	33
3.3.1. Proposta di piano: Zone 30, Zone residenziali e ZTL.....	34
3.3.2. Proposta di Piano: Ambiti oggetto di Piano Particolareggiato.....	37
3.3.3. Proposta di piano: Ambiti di riqualificazione.....	40
3.3.4. Proposta di Piano: Mobilità scolastica.....	42
3.3.5. Proposta di Piano: Schede di dettaglio aree urbane.....	43
3.4. IL SISTEMA DELLA SOSTA.....	48
3.5. TRASPORTO PUBBLICO.....	50
3.6. PEDONI E CICLISTI.....	52
3.7. MOBILITÀ INNOVATIVA.....	54
3.7.1. Mobilità elettrica.....	54
4. ITER DEGLI INTERVENTI DI PIANO E CONCERTAZIONE DELLE SCELTE.....	55
5. SINTESI DELLE PROPOSTE DI PIANO E FASI DI ATTUAZIONE.....	55
GLOSSARIO.....	57

Indice delle figure

Figura 1 – struttura della pianificazione.....	6
Figura 2 Processo di formazione e approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano.....	6
Figura 3 Obiettivi del PGTU 2023	8
Figura 4 Piste proposte dal PUT 2005 realizzate (verde) e non (rosso)	10
Figura 5 Assi viari proposti dal PUT 2005 non realizzati	11
Figura 6 Piste proposte dal PUT 2005 realizzate (verde) e non (rosso)	11
Figura 7 Parcheggi proposti dal PUT 2005 realizzati (verde) e non (rosso)	12
Figura 8 Incidenti per abitanti: andamento 2005-2021 (Elaborazioni su dati Regione Veneto)	13
Figura 9 Tasso di pericolosità: andamento 2005-2021 (Elaborazioni su dati Regione Veneto).....	13
Figura 10 Le azioni di Piano	19
Figura 11 Classificazione della rete varia (estratto tavola grafica 23-07.PT.ST.EG.01).....	21
Figura 12 interventi infrastrutturali	22
Figura 13 esempio di intersezione rialzata.....	25
Figura 14 elementi di separazione a protezione dei percorsi ciclabili	25
Figura 15 - raffronto tra punti di conflitto di una intersezione tradizionale e a rotonda.....	25
Figura 16 soluzioni di illuminazione dedicata agli attraversamenti pedonali.....	29
Figura 17 soluzioni per la messa in sicurezza di attraversamenti pedonali	30
Figura 18 segnaletica di inizio e fine Zona a Traffico Residenziale	33
Figura 19 segnaletica di inizio e fine Zona a Traffico Limitato	33
Figura 20 segnaletica di inizio e fine Area Pedonale.....	33
Figura 21 segnaletica di inizio e fine Zona 30.....	34
Figura 22 Zone 30 esistenti e di proposte di piano	35
Figura 23 Spazio di arresto necessario in base alla velocità del veicolo	35
Figura 24: Segnaletica orizzontale e verticale per indicare l'inizio di una zona 30.....	36
Figura 25: Segnale per indicare la fine di una zona 30.....	36
Figura 26: esempio di pannelli indicatori della velocità.....	36
Figura 27: esempio di dossi e attraversamenti pedonali rialzati	36
Figura 28: esempio di chicane.....	36
Figura 29 paletti parapetonali	37
Figura 30 alcuni esempi di elementi di arredo urbano	37
Figura 31 Ambito oggetto di Piano Particolareggiato – A: Villorba centro	37
Figura 32 Ambito oggetto di Piano Particolareggiato – C: Area centrale via Roma - via Marconi.....	38
Figura 33 Schema di distribuzione verso le principali aree di sosta e segnaletica di indicazione	38
Figura 34 Segnaletica di indicazione aree di sosta integrata con numero di stalli disponibili.....	38
Figura 35 esempio di progetto del verde in parco urbano	38
Figura 36 Ambito oggetto di Piano Particolareggiato – B: Zona industriale	39
Figura 37 aree oggetto di riqualificazione.....	40
Figura 38 sistemazione piazze comunali riqualificazione centro di catena - 2° stralcio	40
Figura 39 sistemazione piazze comunali riqualificazione centro di catena - complessivo	41
Figura 40 piano particolareggiato di Carità 2020 - estratto.....	41
Figura 41 Localizzazione plessi scolastici.....	42
Figura 42 esempio di strisce pedonali fronte edificio scolastico	42
Figura 43 segnaletica di strada scolastica	43
Figura 44 Proposta di piano aree di sosta	48
Figura 45 progetto del nuovo parcheggio di Catena.....	48
Figura 46 attuale parcheggio di Piazza Umberto I	49
Figura 47 area di sosta pubblica Fontane Bianche – via Fagarè	49
Figura 48 area di sosta pubblica Fontane Bianche – vicolo Leopardi	49
Figura 49 attuale area di sosta esterna al casello autostradale Treviso nord.....	50
Figura 50 ipotesi di prolungamento della linea urbana 12 a servizio della ZI.....	50

Figura 51 attuale fermata di via Franchini ed estratto planimetria di progetto.....	51
Figura 52 attuale fermata di piazza Umberto I.....	51
Figura 53 Proposta di piano: mobilità ciclabile.....	52
Figura 54 postazioni automanutenzione e ricarica bici	53
Figura 55 Stalli di ricarica elettrica (a sinistra esempio piazza Umberto I)	54

Indice delle tabelle

Tabella 1 dati incidentalità (2005-2021) - Elaborazioni su dati Regione Veneto.....	13
Tabella 2 Quadro esigenziale (fonte: Quadro conoscitivo del PGTU 2023).....	15
Tabella 3 Proposte di Piano: interventi viabilistici	21
Tabella 4 Proposte di piano: nuova viabilità.....	23
Tabella 5 proposte di piano: Interventi infrastrutturali ai nodi	25
Tabella 6 proposte di piano: interventi di messa in sicurezza ai nodi	29
Tabella 7 proposte di piano: isole ambientali – Zone 30 - moderazione del traffico	34
Tabella 8 proposte di piano: Zona a Traffico Residenziale (ZTR) e Zone30	34
Tabella 9 proposte di piano: Ambiti oggetto di Piano Particolareggiato.....	37
Tabella 10 Proposte di piano: Ambiti oggetto di riqualificazione.....	40
Tabella 11 Proposte di piano: Mobilità scolastica	42
Tabella 12 Proposte di piano: il sistema della sosta	48
Tabella 13 Proposte di piano: trasporto pubblico	50
Tabella 14 Proposte di piano: ciclabili e ciclopedonali	52
Tabella 15 Proposte di piano: mobilità innovativa	54
Tabella 16 Priorità delle proposte di piano.....	55

Indice delle tavole grafiche

TAVOLA 01 - Quadro Esigenziale	17
TAVOLA Z.01 - Proposte di piano Ambito 1: CARITA'	44
TAVOLA Z.02 - Proposte di piano Ambito 2: LANCENIGO.....	45
TAVOLA Z.03 - Proposte di piano Ambito 3: CATENA	46
TAVOLA Z.04 - Proposte di piano Ambito 4: VILLORBA	47

PREMESSA

La redazione del PUT è regolata dall'art. 36 del Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, *Nuovo Codice della Strada*, che prevede l'obbligo per i comuni con più di 30.000 abitanti, ovvero comunque interessati da rilevanti problematiche di circolazione stradale di dotarsi di un Piano Urbano del Traffico, da elaborare nel rispetto delle *"Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico"*, emanate dal Ministero dei Lavori pubblici il 24 giugno 1995.

Nel caso specifico, il Comune di Villorba attualmente dispone di Piano Urbano del Traffico, approvato con DCC 23 del 25.05.2005, ha una popolazione residente di circa 18.000 abitanti, e pur tuttavia presenta caratteristiche tali per l'Amministrazione ha ritenuto opportuno valutarne l'aggiornamento. Infatti, il territorio comunale è storicamente attraversato da importanti flussi di traffico, in particolare lungo la direttrice nord-sud caratterizzata dalla presenza dell'asse della SS 13 Pontebbana, nonché lungo la direttrice della SP 102 Postumia Romana nell'itinerario est-ovest, oltre che in corrispondenza degli assi viari di adduzione alla nuova Superstrada Pedemontana Veneta di recente realizzazione, nel comparto nord-est del territorio comunale.

Pertanto, con Determinazione n.186 del 09/03/2023 e successiva rettifica del settore lavori pubblici, impianti e assetto del territorio del 05/04/2023, l'Amministrazione comunale ha affidato il servizio tecnico di *"Aggiornamento Piano Urbano del Traffico del comune di Villorba"* alla Società *MFA Ingegneria Srl*.

Il P.U.T. si compone di tre livelli di progettazione:

1. il Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.);
2. i Piani Particolareggiati del Traffico Urbano (P.P.T.U.);
3. i Piani Esecutivi del Traffico Urbano o di Segnaletica.

Il presente documento, articolato in due parti distinte, una di analisi ed una di progetto e relativi allegati, costituisce il primo livello di progettazione, il Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.), che può essere inteso come "progetto preliminare del P.U.T.": il P.G.T.U. costituisce in un piano-quadro, esteso all'intero centro abitato e volto a definire ed a dimensionare gli interventi complessivi del P.U.T. in termini di politica intermodale, qualificazione funzionale della viabilità, occupazioni di suolo pubblico, servizi di trasporto collettivo, e deve individuare lo schema generale della circolazione, gli interventi a favore della mobilità pedonale e ciclabile e le scelte strategiche in relazione al tema della sosta e della sicurezza stradale.

La presente relazione tecnica *23-07.PT.ST.RE.02 Proposta Progettuale* costituisce la seconda parte del Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.), e fa seguito al documento *23-07.PT.ST.RE.01 Quadro Conoscitivo*.

OBIETTIVI E FINALITÀ

I. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Il Codice della Strada, all'art.36, istituisce l'obbligo della redazione del Piano Urbano del Traffico (P.U.T.) ai Comuni con popolazione residente superiore a trentamila abitanti ma anche a quei Comuni con popolazione residente inferiore i quali però registrano, in alcuni periodi dell'anno, una particolare affluenza turistica o sono soggetti a grossi flussi di pendolarismo. Il comune di Villorba è caratterizzato quotidianamente da ingenti flussi veicolari e da significativi volumi di traffico pendolare, in particolare lungo la direttrice nord-sud caratterizzata dalla presenza dell'asse della SS 13 Pontebbana, nonché lungo la direttrice della SP 102 Postumia Romana nell'itinerario est-ovest, oltre che in corrispondenza degli assi viari di adduzione alla nuova Superstrada Pedemontana Veneta di recente realizzazione, nel comparto nord-est del territorio comunale, e l'Amministrazione Comunale ha ritenuto di sviluppare l'aggiornamento del P.U.T. per pianificare ed intervenire sulle esigenze trasportistiche interne al Comune.

È bene evidenziare fin da subito che il P.U.T. costituisce uno strumento tecnico-amministrativo di breve periodo che, mediante successivi aggiornamenti, può rappresentare le fasi attuative di un disegno strategico di lungo periodo, con il fine ultimo di conseguire il miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico e il contenimento dei consumi energetici, nel rispetto dei valori ambientali. Il P.U.T., dunque, deve essere inteso come uno strumento di pianificazione della mobilità che è costituito da un insieme coordinato d'interventi, finalizzati al miglioramento delle condizioni di circolazione stradale, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, che può essere applicato nel breve periodo, nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate.

La necessità, dunque, di dotarsi di uno strumento di governo della mobilità da parte dell'Amministrazione Comunale deriva da una motivazione principale: impostare in un quadro organico i temi legati alla mobilità, al fine di contribuire alla formazione delle scelte che compongono il quadro di medio-lungo termine e di favorire il processo di armonizzazione dei diversi livelli di pianificazione comunale e sovra-comunale.

A tal fine, il P.U.T. può tenere in considerazione lo sviluppo di infrastrutture che sono in previsione ma non può darne, per esempio, per accertata la loro realizzazione.

Il P.U.T., infatti, deve essere inteso come un piano "immediatamente realizzabile" e in grado di soddisfare tutte le esigenze trasportistiche contenendo al massimo i costi, mediante la realizzazione d'interventi discreti in termini d'impatto ambientale, economico e sociale.

L'attuale quadro normativo prevede che la pianificazione della mobilità avvenga secondo una specifica articolazione per scala di intervento, a ciascuna delle quali corrispondono differenti contenuti progettuali. Il Decreto Ministeriale del 4 agosto 2017 ha individuato i PUMS come il livello di pianificazione della mobilità superiore ai piani urbani del traffico.

È il PUMS che traccia la strategia per una mobilità sostenibile con tutti i modi di trasporto: comprende valutazioni degli scenari di intervento prospettati e definisce tempi e risorse per l'attuazione delle azioni previste.

Normativamente il Piano Urbano del Traffico (P.U.T.), previsto come detto dall'art. 36 del Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, Nuovo Codice della Strada, deve essere elaborato nel rispetto delle "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico", emanate dal Ministero dei Lavori pubblici il 24 giugno 1995.

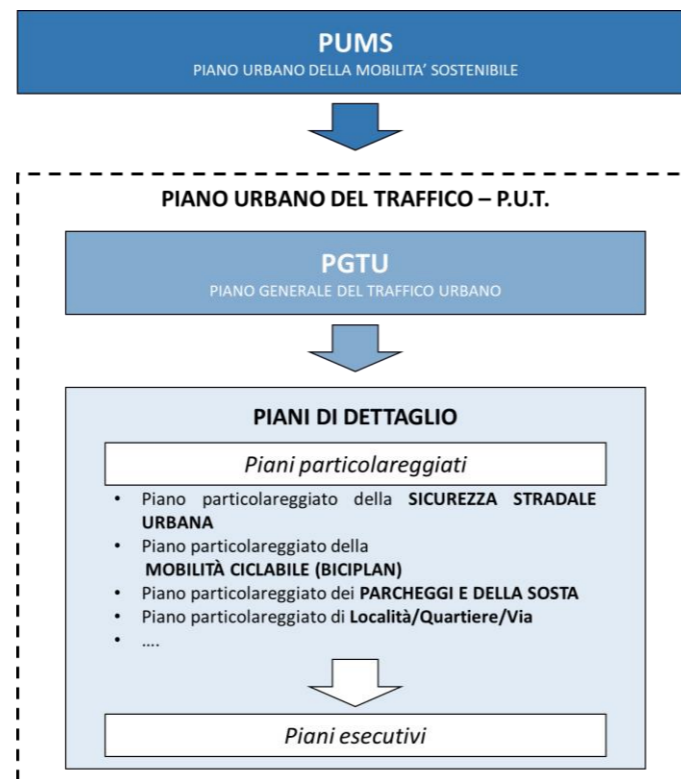


Figura 1 – struttura della pianificazione

I contenuti del PUT vengono distinti su tre livelli di progettazione.

- Il 1° è il **Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)**, inteso come piano quadro che regola di tutte le componenti di mobilità nell'intero territorio comunale, e si articola in una prima parte di analisi che ricostruisce il quadro conoscitivo ed esigenziale ed individua le criticità nel territorio; una successiva che dettaglia le progettualità.
- Il 2° sono i Piani Particolareggiati, intesi quali progetti per l'attuazione del PGTU, relativi ad ambiti ristretti (esempio i singoli quartieri) o a particolari tematiche. Ne sono esempi il *Piano particolareggiato della sicurezza stradale urbana*, il *Piano particolareggiato della mobilità ciclabile (Biciplan)*, il *Piano particolareggiato dei parcheggi e della sosta*, il *Piano particolareggiato di quartiere*.
- Il 3° sono i Piani Esecutivi, intesi quali progetti esecutivi dei Piani Particolareggiati e che contengono una definizione puntuale degli interventi.

Il PGTU viene adottato dalla Giunta comunale e viene poi depositato in visione al pubblico, con relativa contestuale comunicazione di possibile presentazione di osservazioni anche da parte dei cittadini. Successivamente il Consiglio comunale delibera sulle proposte di Piano e sulle eventuali osservazioni presentate (con possibilità di rinviare il PGTU in sede tecnica per le modifiche necessarie) e procede, infine alla sua adozione definitiva.

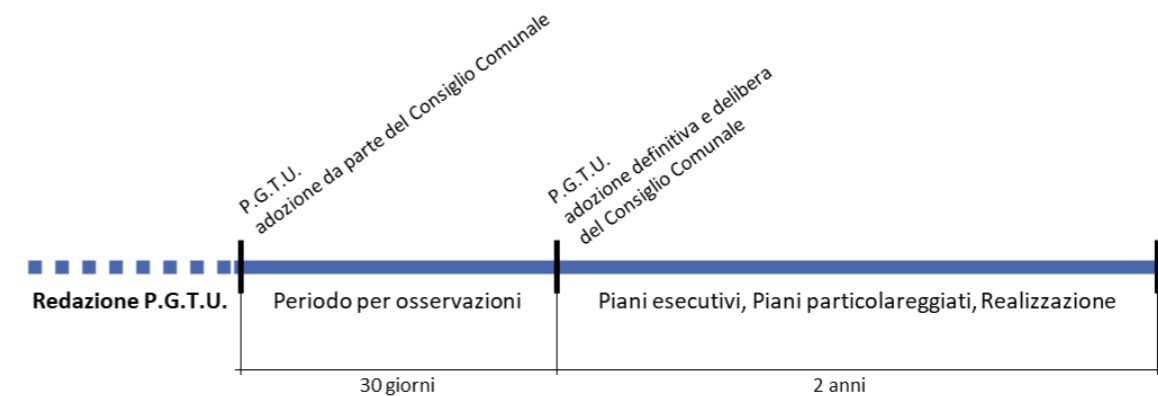


Figura 2 Processo di formazione e approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano

II. STRATEGIA ED OBIETTIVI DEL PUT

La progettazione di un P.U.T. rappresenta la volontà e la possibilità di coordinare le opere stradali e governare il traffico, con lo scopo di ottenere un miglioramento della mobilità seppur con "risorse infrastrutturali inalterate". Gli obiettivi che un P.U.T. deve saper perseguire, secondo le direttive ministeriali, ed elencate in ordine di importanza, sono:

- miglioramento delle condizioni di circolazione;
- miglioramento della sicurezza stradale;
- riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico;
- risparmio energetico;
- accordo con gli strumenti urbanistici e i Piani dei trasporti vigenti;
- rispetto dei valori ambientali sfruttando al meglio le risorse esistenti.

Un P.U.T., in sintesi, deve saper perseguire i seguenti obiettivi:

- tutelare gli utenti della strada più deboli;
- mettere in sicurezza il traffico;
- fluidificare gli assi di attraversamento e delle principali strade interne;
- ridurre l'impatto ambientale di origine veicolare utilizzando opere efficaci per moderare il traffico sia nelle aree centrali sia in quelle residenziali;
- ridurre l'inquinamento acustico e atmosferico;
- recuperare gli spazi urbani eliminando le barriere della mobilità e della socialità;
- favorire il trasporto pubblico in modo da razionalizzare l'uso delle risorse e il contenimento del costo di trasporto.

III. STRUTTURA DEL DOCUMENTO

Il PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO – P.G.T.U. del *Comune di Villorba* si articola in tre documenti corredati da relativi allegati:

CODICE ELABORATO	TITOLO	ALLEGATI
RELAZIONI		
23-07.PT.ST.RE.01.0	P.G.T.U. - Quadro Conoscitivo	ALLEGATO 1: Rilievi di traffico veicolare ALLEGATO 2: Matrici o-d dei nodi viari
23-07.PT.ST.RE.02.0	P.G.T.U. - Proposta Progettuale	-
23-07.PT.ST.RE.03.0	P.G.T.U. - Regolamento Viario Comunale	-
TAVOLE GRAFICHE		
23-07.PT.ST.EG.01.0	Classificazione funzionale della rete viaria	
23-07.PT.ST.EG.02.0	Proposta progettuale - opere viarie	
23-07.PT.ST.EG.03.0	Proposta progettuale - mobilità ciclabile	
23-07.PT.ST.EG.04.0	Proposta progettuale – interventi di moderazione del traffico	

Il **Quadro Conoscitivo** è un elaborato di analisi finalizzato alla ricostruzione del quadro esigenziale in materia di mobilità ed all'individuazione delle criticità del sistema. È corredato da tavole grafiche tematiche.

La seconda parte, la **Proposta Progettuale**, dettaglia le strategie e le progettualità, definendo priorità di intervento e quantificando gli investimenti, è corredato da schede per ciascun intervento proposto dal Piano e dagli elaborati grafici che inquadrano gli interventi nel territorio comunale.

Infine, il **Regolamento Viario Comunale** ha per oggetto la definizione delle caratteristiche geometriche e la disciplina d'uso di ciascuna strada di competenza del Comune. Accompagna l'elaborato grafico della Classificazione della rete viaria.

La presente (documento 23-07.PT.ST.RE.02) rappresenta la Relazione della Proposta Progettuale ed è strutturato nelle sezioni e capitoli seguenti:

PARTE A: STATO DI ATTUAZIONE DEL P.U.T. VIGENTE

Il primo capitolo è articolato in due paragrafi:

- STATO DI ATTUAZIONE DEL PUT VIGENTE

In primo luogo sono sintetizzati gli obiettivi e linee d'azione del PUT vigente (PUT 2005), per poi analizzarne i contenuti ed elencare gli interventi proposti, per ciascuno dei quali è valutato il livello di attuazione.

- EFFETTI SULLA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE

Il secondo paragrafo illustra una disamina della sicurezza stradale su territorio comunale, sulla base di dati rappresentativi del periodo che intercorre tra l'orizzonte temporale dei PUT vigente (2005) e del redigendo documento (2023).

PARTE B: QUADRO DIAGNOSTICO ED ESIGENZIALE

L'analisi delle criticità e delle esigenze in materia di mobilità a livello comunale è condotta sulla base dei dati di input desunti da due fonti informative:

- QUADRO CONOSCITIVO del presente PGTU (PGTU 2023)

Il primo elaborato del PGTU (23-07.PT.ST.RE.01), sulla base di rilievi e sopralluoghi effettuati nel maggio del 2023, traccia una fotografia del sistema di mobilità comunale, analizzando domanda e offerta di trasporto, e mette in luce esigenze e criticità del territorio;

- PUT vigente (PGTU 2005)

Nel capitolo corrispondente sono elencate, tra le criticità individuate nel 2005, quelle rimaste irrisolte. Queste sono mutate nel quadro esigenziale complessivo.

L'insieme degli elementi di cui alle citate fonti informative consentono di tracciare UN QUADRO ESIGENZIALE E DIAGNOSTICO COMPLESSIVO.

Si riporta qui l'elenco delle tavole grafiche (schede di intervento) inserite nella sezione Parte A della presente:

TAVOLA	TITOLO	SCALA
01	Quadro Esigenziale	1:35.000

PARTE C: PROPOSTA INTERVENTI DI PIANO

- PROPOSTA INTERVENTI DI PIANO e DETTAGLIO DEGLI INTERVENTI

Descrive, con l'ausilio di schede grafiche, gli interventi di piano, suddivisi per categoria e dettaglia le azioni proposte per ciascun ambito territoriale (località o frazione). Per i maggiori interventi relativi ad opere infrastrutturali sono elaborati flussogrammi del traffico veicolare mediante un modello di macro simulazione, rappresentativi delle reti differenza con lo stato di fatto, atti ad evidenziare le modifiche alla distribuzione dei flussi veicolari indotte dall'intervento infrastrutturale in oggetto.

Le proposte di piano sono supportate da *tavole grafiche* (schede di intervento) inserite nella sezione Parte C della presente:

AMBITO	TAVOLA	TITOLO	SCALA
	Z.01	Proposte di piano Ambito 1: Carità	1:5.000
SCHEDE DI	Z.02	Proposte di piano Ambito 2: Lancenigo	1:5.000
DETTAGLIO	Z.03	Proposte di piano Ambito 3: Catena	1:5.000
	Z.04	Proposte di piano Ambito 4: Villorba	1:5.000

Completano la descrizione delle proposte di piano i seguenti paragrafi:

- ITER DEGLI INTERVENTI DI PIANO E CONCERTAZIONE DELLE SCELTE

Descrive l'iter conseguente all'approvazione del piano.

- SINTESI DELLE AZIONI DI PIANO E FASI DI ATTUAZIONE

Sono elencate tutte le azioni (proposte) di piano e definite le priorità di ciascuna proposta.

A supporto del documento:

- GLOSSARIO
- APPENDICE A: STRUMENTI ANALITICI

Costituiscono parte integrante del documento le relazioni:

- 23-07.PT.ST.RE.03 P.G.T.U. - Regolamento Viario Comunale

E gli elaborati grafici:

- 23-07.PT.ST.EG.01 Classificazione funzionale della rete viaria
- 23-07.PT.ST.EG.01 Proposta progettuale - opere viarie
- 23-07.PT.ST.EG.02 Proposta progettuale - mobilità ciclabile
- 23-07.PT.ST.EG.03 Proposta progettuale – interventi di moderazione del traffico

IV. OBIETTIVI

Il presente Piano declina gli obiettivi di cui alle direttive ministeriali in quattro macro obiettivi:

- MASSIMIZZARE LA SICUREZZA STRADALE per tutte le componenti di mobilità;
- RIDURRE LA CONGESTIONE DEL TRAFFICO VEICOLARE, mediante il miglioramento delle condizioni di circolazione, con implicito obiettivo di ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico;
- MIGLIORARE L'ACCESSIBILITA' agendo sul sistema della sosta, ed introducendo nuove connessioni ciclabili e ciclopedonali;
- RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE degli ambiti urbani, privilegiando il decoro urbano e rendendo le strade di quartiere strade residenziali sicure.

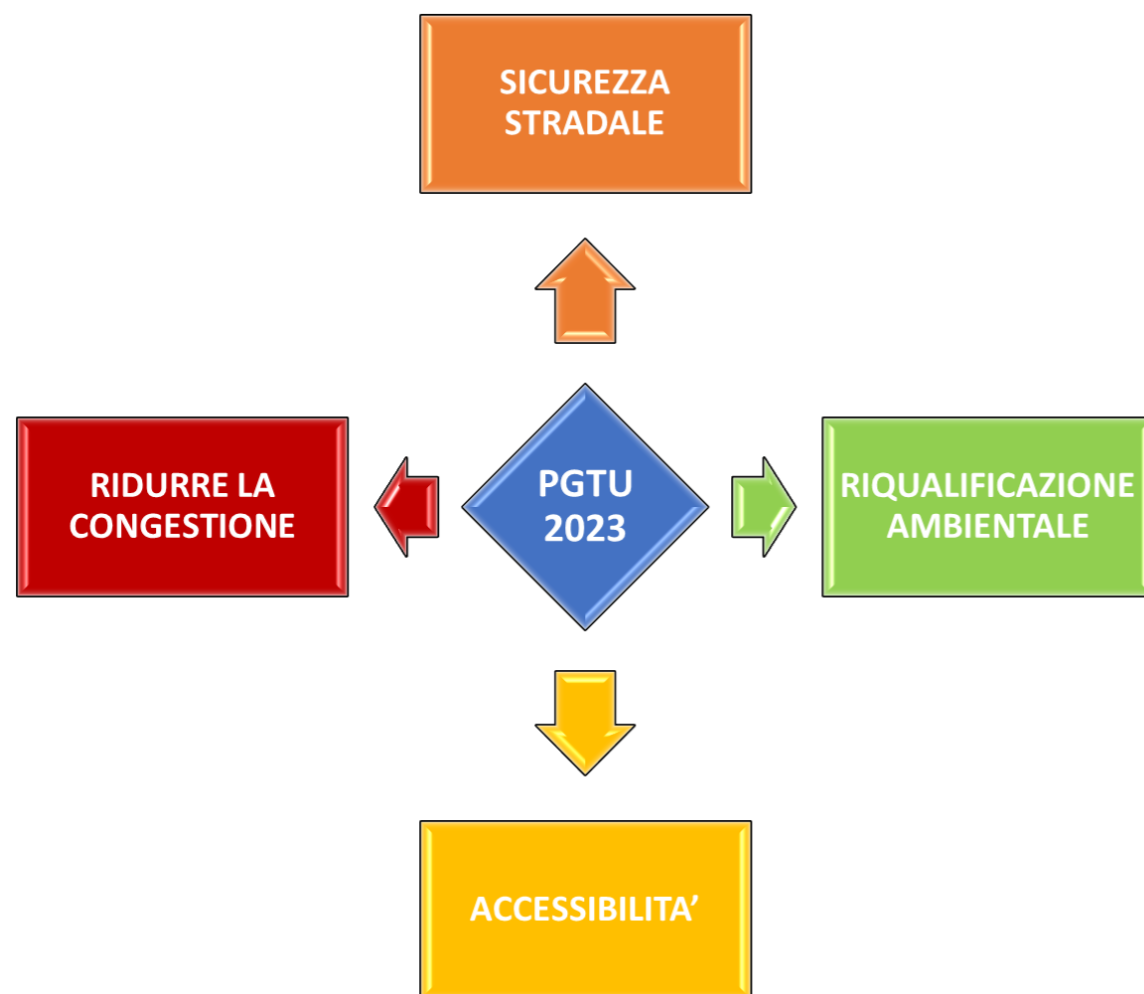
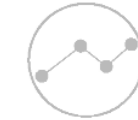


Figura 3 Obiettivi del PGTU 2023



PARTE A STATO DI ATTUAZIONE DEL P.U.T. VIGENTE

1. IL PUT VIGENTE – PUT 2005

Il comune di Villorba si è dotato di Piano Urbano del Traffico redatto nel 2005, piano approvato con DCC 23 del 25.05.2005, di seguito menzionato come *PUT 2005*.

Tale strumento pianificatorio, attualmente vigente, pone le sue basi sui seguenti orientamenti cardine:

- *la necessità di progettare gli interventi considerando il sistema mobilità nel suo complesso e non per singoli elementi o sistemi modali;*
- *l'uso di misure per la razionalizzazione e l'ampliamento dell'offerta di trasporto congiuntamente a misure di controllo ed orientamento della domanda di mobilità*

Orientamenti che sono esplicitati in sei obiettivi specifici:

- *l'alleggerimento della pressione del traffico nell'area centrali;*
- *la tutela delle componenti "deboli" del traffico;*
- *attenuare i fenomeni di congestione in corrispondenza ai raccordi con la viabilità principale;*
- *favorire l'integrazione modale;*
- *potenziare i percorsi ciclopedonali;*
- *contenere l'impatto ambientale dovuto al traffico.*

Gli interventi di Piano sono perseguiti cooperando attivamente per mezzo della pianificazione sovracomunale e proponendo interventi di abito puntuale e di valenza comunale. Detti interventi sono riferibili sia all'infrastruttura viaria propria che deve essere eventualmente potenziata, che alle infrastrutture di contorno che la completano, con particolare riferimento a piste ciclabili e aree di sosta.

Sulla base dell'analisi dello stato attuale, il PUT 2005 evidenzia le criticità della rete viaria e, al fine di mitigare l'effetto delle criticità esistenti, individua soluzioni che consentano di migliorare l'attuale situazione, in particolare per quelle situazioni puntali che insistono sul sistema infrastrutturale interno al territorio del comune di Villorba, ipotizzando inoltre alcuni interventi "diffusi", che in alcuni casi interessano anche parti del territorio esterni al confine amministrativo, ipotizzando un intervento congiunto tra amministrazioni.

Di seguito si elencano le azioni o proposte di piano, indicando lo stato di attuazione di tali interventi. Infine, al paragrafo successivo, è illustrata una disamina della sicurezza stradale su territorio comunale, sulla base di dati rappresentativi del periodo che intercorre tra l'orizzonte temporale dei PUT vigente (2005) e del redigendo (2023).

1.1. STATO DI ATTUAZIONE DEL PUT VIGENTE

1.1.1. Assi e nodi viari

Di seguito si elencano le azioni e proposte di piano in merito a nuova viabilità e revisione delle intersezioni, indicando lo stato di attuazione di tali interventi.

1.1.1.1 Potenziamento e riqualificazione

Particolare attenzione è rivolta dal PUT 2005 alla riqualificazione e potenziamento di assi viari ed all'adeguamento dei nodi.

Tra gli interventi proposti, ad oggi permane irrisolto l'adeguamento del nodo tra via Roma e via Marconi, mentre non si è dato corso al potenziamento di via Amendola e via Silvello, quest'ultima connessa ad un disegno più ampio denominato variante di Fontane, non perseguito dall'Amministrazione.

In tabella l'elenco delle proposte PUT2005.

PROPOSTA DI PIANO	OPERE REALIZZATE
Potenziamento di Via Amendola e delle intersezioni, in particolare l'intersezione tra via Trieste e via Amendola	-
Potenziamento di Via Silvello	-
Sistemazione incrocio tra via Fontane e Piazzale Cadorna	Realizzato
Sistemazione incrocio tra via Roma e via Marconi	-
Sistemazione incrocio tra via Fontane e V.le della Repubblica	Realizzato
Allargamento intersezione tra Sp 92 - via Delle Grave e SS13	Realizzato
Sistemazione incrocio tra via Piave e via Della Libertà	Realizzato

L'immagine seguente illustra quali proposte dal PUT2005 sono state realizzate (verde) o non lo sono state (rosso).

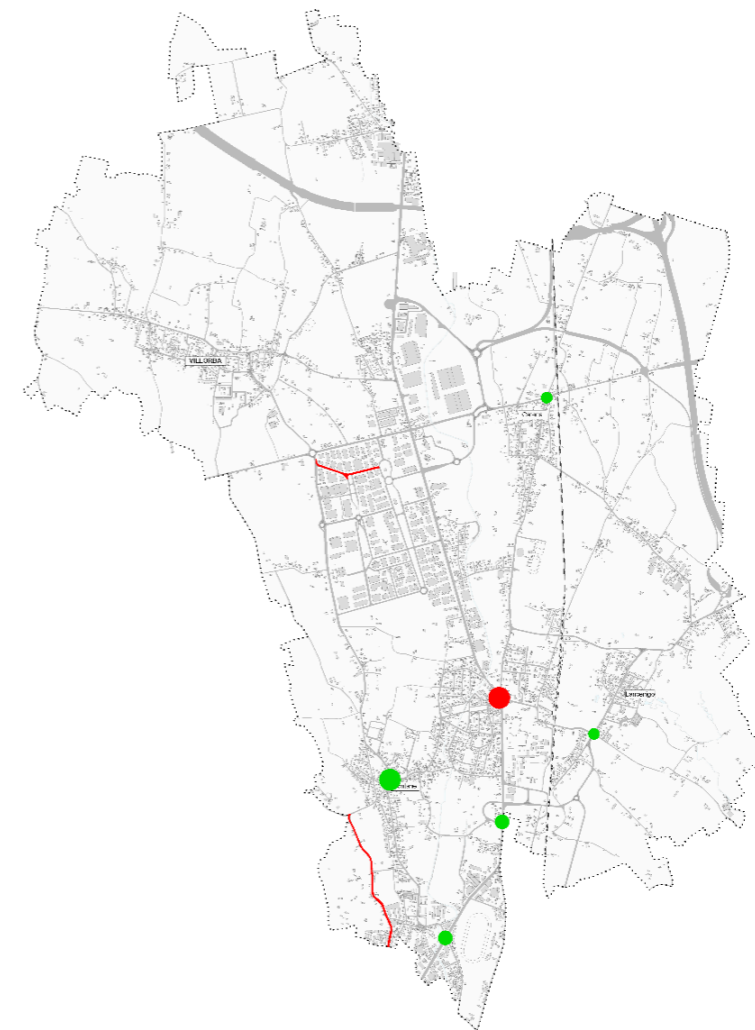


Figura 4 Piste proposte dal PUT 2005 realizzate (verde) e non (rosso)



1.1.1.2 Nuova viabilità

Il PUT 2005 introduce nuovi collegamenti viari, alcuni dei quali già contemplati dagli strumenti di pianificazione territoriale allora vigenti (PAT) nessuno dei quali realizzato, come rappresentato in figura seguente.

PROPOSTA DI PIANO	OPERE REALIZZATE
Collegamento tra viale della Repubblica e via Fontane	-
Collegamento tra via Torricelli - via Edison e via Roma – SS13	-
Collegamento tra via Roma – SS 13 e via Marconi – via Selghere	-
Variante nord di Fontane	-
Variante alla SP 92 tra Lancenigo e il casello di Treviso Nord	-

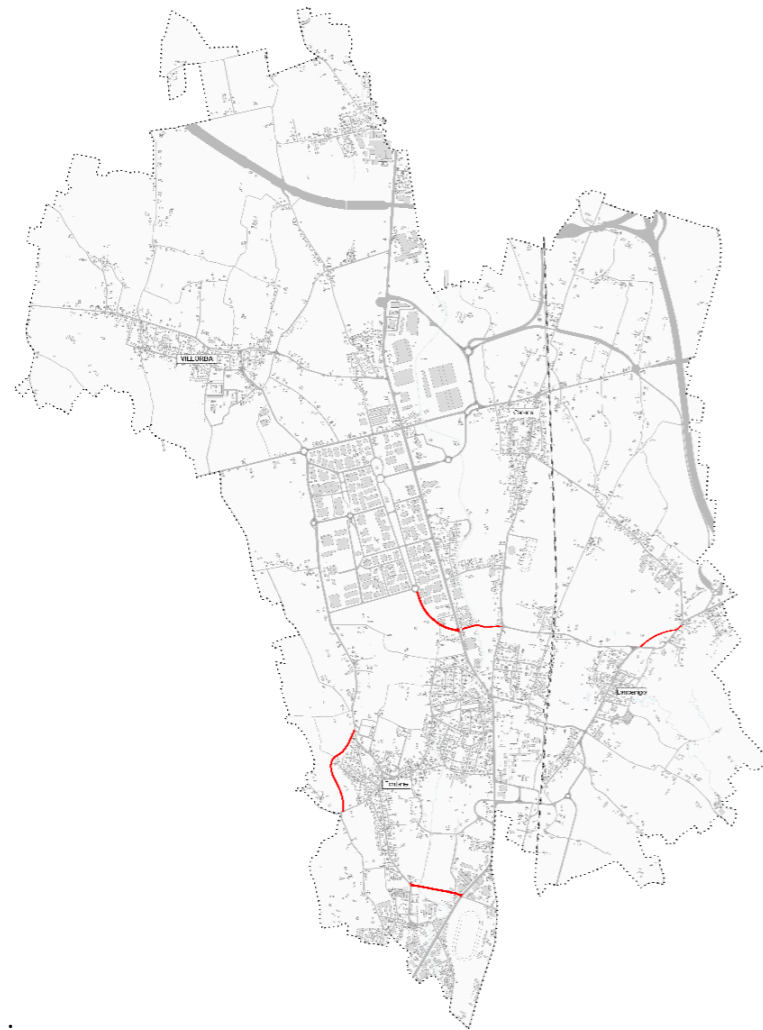


Figura 5 Assi viari proposti dal PUT 2005 non realizzati

1.1.1.3 Sensi unici

Il PUT2005 introduce un sistema di sensi unici in località Carità, ad oggi quasi completamente attuati, e a seguito della modifica proposta per la viabilità di Piazza Cadorna in Fontane, prevedeva un anello circolatorio, oggi attuato.

PROPOSTA DI PIANO	OPERE REALIZZATE
Fontane:	
Piazza Cadorna	Realizzato
Carità:	
Piazza A Moro	Realizzato
Via Solferino	Realizzato
Via Pastrengo	-
Via San Martino	Realizzato
Via Pastro	-

1.1.2. Ciclabilità

Tra gli obiettivi del PUT2005, vi era il potenziamento dei percorsi ciclabili e ciclopedonali relativi ai collegamenti tra frazioni, ed il miglioramento dei percorsi esistenti interni alle frazioni stesse. Alcune tra le nuove realizzazioni proposte sono state attuate, altre solo parzialmente, mentre non è stato dato seguito alla previsione di nuovi percorsi ciclopedonali su via Piave fino all'intersezione con via Pisolera.

PROPOSTA DI PIANO	OPERE REALIZZATE
Collegamento Villorba - Fontane - Chiesa Vecchia: Ciclabile via Trieste tra la pista esistente e la ciclopedonale di via Trento	Realizzata
Collegamento Catena - Carità Completamento ciclabile via Marconi tra piazza del Municipio e Piazza Europa a Catena	Realizzata
Collegamento via Centa - via Montello: ciclabile su via Battisti	Parziale. La ciclopedonale si ferma agli impianti sportivi, non è completo il collegamento a via Montello.
Collegamento Villorba – Castrette: completamento ciclopedonale di via Centa	Parziale. Realizzato a meno del tratto tra via Guizze e via Roma.
Collegamento via Piave – Ospedale Psichiatrico: pista tra via Piave e l'intersezione con via Pisolera	-
Accesso ciclabile attrezzature scolastiche e sportive: itinerario protetto lungo via Franchini e via Libertà	Parziale. Realizzato solo un tratto di 200m tra le scuole e la stazione ferroviaria.
Collegamento Lancenigo – San Sisto: completamento dell'itinerario ciclabile lungo via Piave	Realizzata
Collegamento via della Cartiera - cimitero di Catena: ciclabile lungo SP102	Parziale. La pista si arresta in Piazza Europa. Il cimitero non è collegato.

L'immagine seguente illustra quali piste proposte dal PUT2005 sono state realizzate (verde) o non lo sono state (rosso).

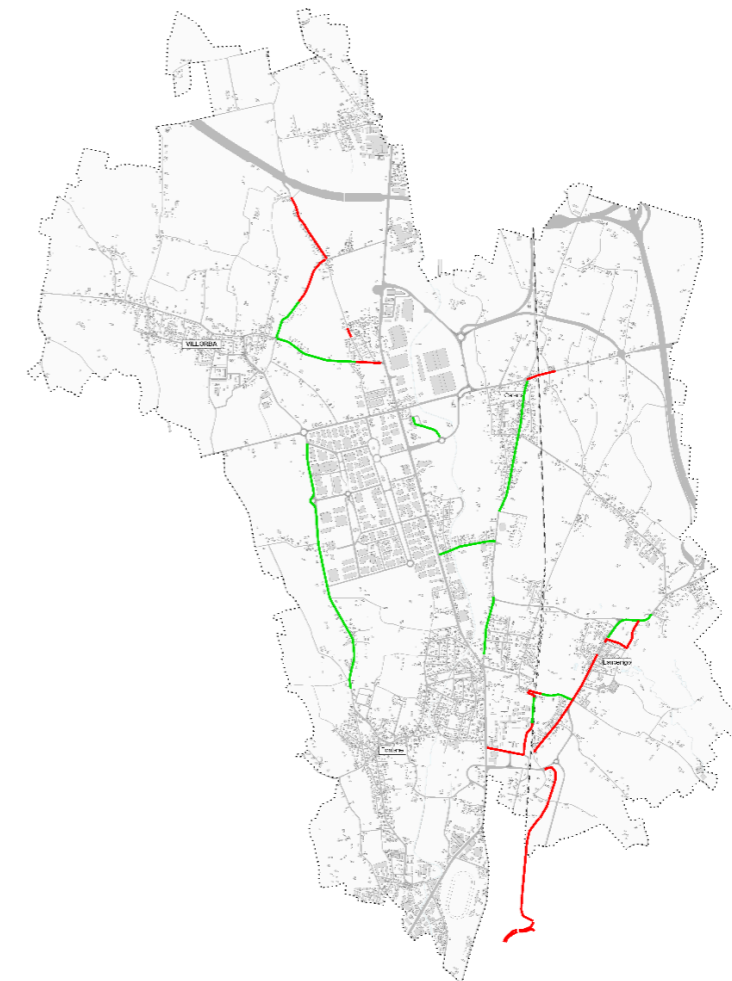


Figura 6 Piste proposte dal PUT 2005 realizzate (verde) e non (rosso)



1.1.3. Sistema della sosta

Il PUT 2005 non ravvisava criticità nel sistema della sosta, a meno di due puntuali situazioni di raggiungimento della capacità:

- parcheggio di Piazza Aldo Moro, area centrale della frazione di Carità: spesso saturo;
- parcheggio Palaverde: nelle giornate di particolare afflusso, l'area di sosta adiacente alla struttura risulta completamente saturata e quindi insufficiente a soddisfare la domanda.

Il Piano vigente mappa i parcheggi di prossima realizzazione, ed indica come *eventuale* la realizzazione di un parcheggio scambiatore a ridosso dell'uscita autostradale di Treviso Nord, posto a fronte dell'attuale casello, con una capacità prevista di almeno 50 unità.

Si segnala che delle 15 aree previste, 9 sono state realizzate, e tra queste sia l'ampliamento del parcheggio del Palaverde che il parcheggio scambiatore all'uscita autostradale di Treviso Nord.

PROPOSTA DI PIANO	OPERE REALIZZATE
15 aree parcheggio in progetto	9 parcheggi realizzati 6 NON realizzati

L'immagine seguente illustra quali aree parcheggio previste dal PUT2005 sono state realizzate (verde) o non lo sono state (rosso).



Figura 7 Parcheggi proposti dal PUT 2005 realizzati (verde) e non (rosso)

1.1.4. Trasporto pubblico

IL PUT 2005 vedeva il servizio TPL a carico di ACTT e LA MARCA.

La Linea 1 di trasporto pubblico urbano su gomma era momentaneamente deviata su via Roma in concomitanza con l'accantieramento del sottopasso di Castrette, e il piano vigente ne auspicava il ridisegno a Castrette, per esempio lungo via Trento (Villorba) e via Postioma, valutando l'opportunità di servire la casa di riposo Marani a Castrette.

Per quanto riguarda la Linea 12, sempre in termini di trasporto pubblico urbano su gomma, era invece auspicata la ristrutturazione della linea 12, ritornando all'attestazione a S. Sisto.

Infine, il PUT 2005 confidava nella bigliettazione unica tra le varie aziende allora operanti sul territorio (ACTT, LA MARCA, RFI), da cui sarebbe potuta conseguire una ottimizzazione del servizio, limitando a Carità alcune corse extraurbane, che proseguivano fino a Treviso, anche in virtù del fatto che in alcuni orari il riempimento parziale dei mezzi giustificava il limitato disturbo del trasbordo che si sarebbe potuto chiedere all'utenza a fronte, per esempio, di un infittimento di orari.

Ad oggi MOM è gestore unico del servizio su gomma, urbano ed extraurbano; le linee 1 e 12 sono state parzialmente riconfigurate, ed in particolare la linea 12 è stata prolungata fino alla casa di Riposo Marani a Castrette.





1.2. EFFETTI SULLA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE

L'obiettivo della sicurezza va misurato sia in termini di riduzione del numero assoluto di incidenti che di diminuzione della percezione di insicurezza. Un indice attendibile dell'efficacia degli interventi attuati negli ultimi 18 anni (tra il 2005 ed il 2023), sebbene si tratti di un periodo molto lungo ed in cui sono intervenuti fattori di modifica della domanda (dovuta ad esempio a nuovi poli attrattori, quali nuovi centri di vendita), dell'offerta di mobilità (nuova variante connessa alla SPV, e la stessa SPV, per fare un esempio), ma anche innovazioni in fatto di mezzi di trasporto (si pensi all'introduzione dei monopattini elettrici, agli attuali standard di sicurezza dei veicoli) è il tasso di incidentalità per abitante, mortalità, lesività, pericolosità.

Per un raffronto significativo ed attendibile si è fatto riferimento ai dati pubblicati dall'ufficio statistico regionale (fonte: <https://statistica.regione.veneto.it/jsp/incidenti>), confrontando i dati tra il 2005 ed il 2021 (ultima annualità disponibile). Se ne desume un andamento incostante dei parametri della sicurezza, tuttavia il numero di incidenti per abitanti è sostanzialmente in calo, attestandosi negli ultimi anni intorno ai 3,8 per mille abitanti su base annua. Fa eccezione il 2020, anno in cui a causa della pandemia e delle conseguenti restrizioni alla mobilità, si assiste ad un significativo calo del numero di incidenti.

Tabella 1 dati incidentalità (2005-2021) - Elaborazioni su dati Regione Veneto

Anno	Tasso di mortalità	Tasso di lesività	Tasso di pericolosità	Incidenti per abitanti
2005	2,02	134,34	1,48	5,62
2006	2,56	128,21	1,96	4,40
2007	0,00	140,00	0,00	5,28
2008	3,45	134,48	2,50	4,83
2009	1,27	151,90	0,83	4,39
2010	1,12	138,20	0,81	4,93
2011	3,49	143,02	2,38	4,82
2012	2,20	132,97	1,63	5,10
2013	2,63	151,32	1,71	4,21
2014	1,56	156,25	0,99	3,55
2015	1,45	147,83	0,97	3,82
2016	3,70	123,46	2,91	4,50
2017	0,00	156,16	0,00	4,08
2018	1,41	138,03	1,01	4,02
2019	7,46	168,66	4,24	3,79
2020	1,79	137,50	1,28	3,15
2021	1,47	145,59	1,00	3,83

Elaborazioni dell'Ufficio di Statistica della Regione del Veneto
Fonte dati Istat-ACI - Regione Veneto

NOTE

Tasso di mortalità = (Numero morti) / (Numero incidenti) *100

Tasso di lesività = (Numero feriti) / (Numero incidenti) *100

Tasso di pericolosità = (Numero morti) / (Numero morti + Numero feriti) *100

Incidenti per abitanti = (Numero incidenti) / (Popolazione) *1.000

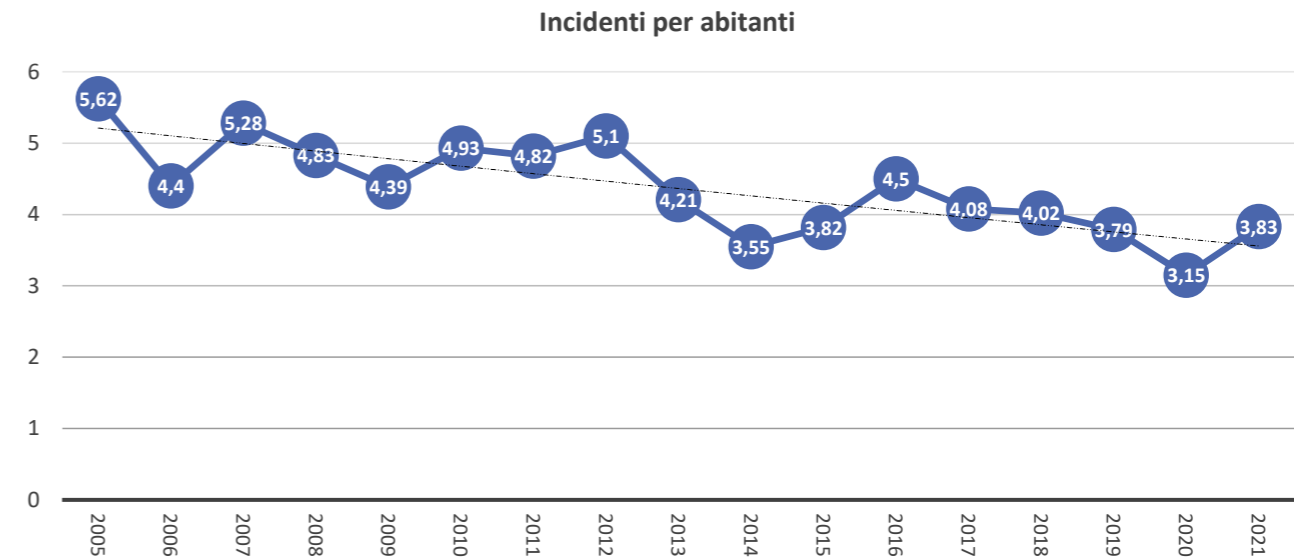


Figura 8 Incidenti per abitanti: andamento 2005-2021 (Elaborazioni su dati Regione Veneto)

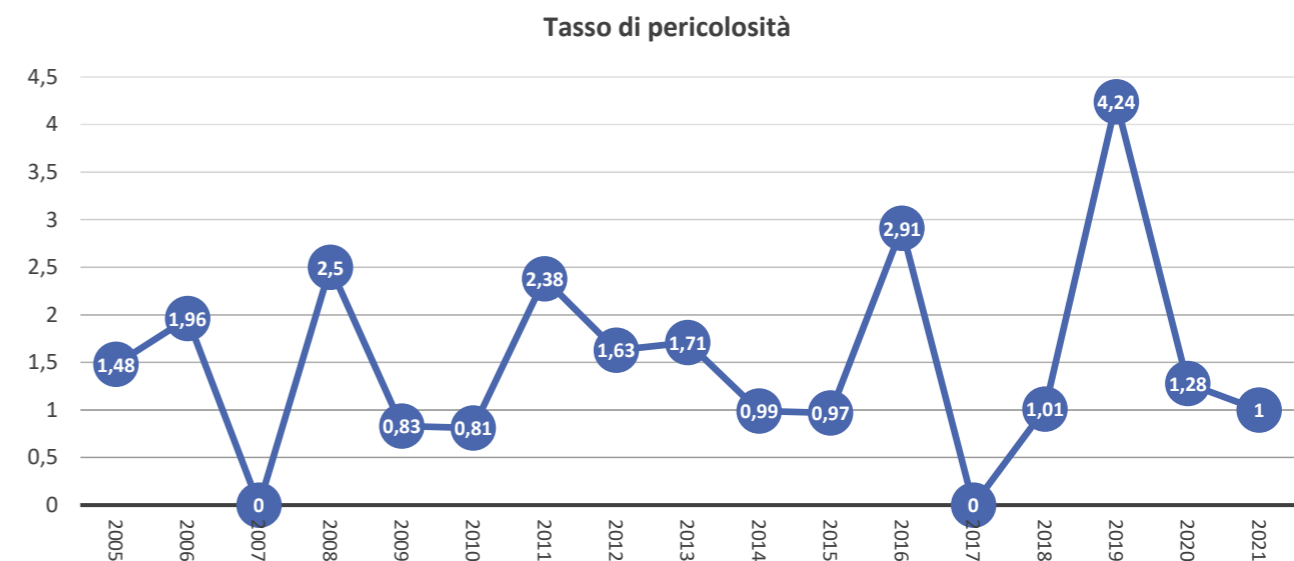


Figura 9 Tasso di pericolosità: andamento 2005-2021 (Elaborazioni su dati Regione Veneto)

PARTE B QUADRO DIAGNOSTICO ED ESIGENZIALE

2. QUADRO DIAGNOSTICO ED ESIGENZIALE

Il Quadro conoscitivo (elaborato 23-07.PT.ST.RE.01.0), sulla base delle indagini condotte, dei dati e documenti analizzati, traccia un “quadro diagnostico” della mobilità sul territorio comunale; tra gli elementi di definizione del quadro sono:

- I **volumi di traffico** che insistono sulla rete viaria, misurati e simulati con l’ausilio del modello di macro simulazione, rappresentati mediante flussogramma di traffico veicolare;
- I **livelli di servizio della rete**, indice della qualità del deflusso veicolare;
- I **punti neri** ed i **tronchi neri**, determinati sulla base dell’analisi dell’incidentalità nel quinquennio 2018-2022;
- L’analisi degli ambiti che presentano deficit di segnaletica, visibilità, commistione tra componenti di traffico (pedoni-ciclisti-veicoli) o aventi caratteristiche inadeguate al contesto urbano, individuati quali **ambiti da riqualificare**.

A ciò si associano le esigenze relative a tutte le componenti di mobilità: viabilità e traffico veicolare, componenti pedonale e ciclabile, parcheggi e aree di sosta, trasporto pubblico, sicurezza.

Infine, oltre ai dati di input di cui sopra, si è analizzato il PGTU 2005, con particolare riferimento alle criticità allora evidenziate permangono irrisolte. Tra queste, alcuni sono segnalati anche dal Quadro conoscitivo del redigendo PGTU, in quanto ad esempio in corrispondenza di nodi caratterizzati da elevata incidentalità.

Tabella 2 Quadro esigenziale (fonte: Quadro conoscitivo del PGTU 2023)

FRAZIONE o LOCALITA'	ELEMENTO	ESIGENZA	LIVELLO
VILLORBA	Rete ciclabile e ciclopedonale	Completamento rete ciclabile	OPPORTUNITA'
		Istituzione percorsi sicuri da/per le scuole	NECESSITA'
	Interventi di moderazione del traffico	Ampliamento Zona30	OPPORTUNITA'
		Intervento sui punti neri: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nodo via Cesare Battisti – SS13 ▪ Nodo via Cesare Battisti – via Centa ▪ Nodo via Centa – via Roma SS13 Intervento su nodi pericolosi: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nodo Via Battisti – via Guizze; ▪ Nodo via Centa - via Donizetti Intervento sui tronchi neri: <ul style="list-style-type: none"> ▪ SS13 ▪ SP102 tratto al confine di Ponzano Intervento su tratti pericolosi: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Curve di via Guizze. 	PRIORITA'
	Traffico veicolare	Risoluzione dei fenomeni di congestione: <ul style="list-style-type: none"> ▪ via Roma - via Grandi - via Cavour - via Noalese ▪ asse SR515 	PRIORITA'
	Riqualificazioni	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Via Caseggiato ▪ Area centrale 	OPPORTUNITA'
LANCENIGO e Carità	Rete ciclabile e ciclopedonale	Completamento rete ciclabile	OPPORTUNITA'
		Istituzione percorsi sicuri da/per le scuole	NECESSITA'
	Interventi di moderazione del traffico	Istituzione Zona30	OPPORTUNITA'
	Traffico veicolare	Risoluzione dei fenomeni di congestione: <ul style="list-style-type: none"> ▪ SP92 ▪ Semaforo SS13 – via della Libertà 	PRIORITA'

Ne emerge un quadro complessivo, in cui le esigenze sono classificate su tre livelli così definiti:

- **OPPORTUNITA'**: intervento non indispensabile, ma funzionale a perseguire gli obiettivi di Piano;
- **NECESSITA'**: intervento necessario al conseguimento degli obiettivi di Piano;
- **PRIORITA'**: intervento prioritario per risolvere criticità in materia di sicurezza della circolazione.

La tabella seguente riassume le esigenze e la loro classificazione raggruppandole su base territoriale per località o frazione. Gli elementi analizzati sono:

- La rete ciclabile e pedonale
- La moderazione del traffico veicolare nelle aree residenziali dei centri urbani
- La sicurezza intesa come:
 - messa in sicurezza dei nodi individuati come *punti neri*
 - messa in sicurezza delle aste individuate come *tronchi neri*;
- Il traffico veicolare e la risoluzione di fenomeni di congestione sulla rete;
- Ambiti che, siano essi nodi o tratti di viabilità presentino evidenti deficit di sicurezza per una o più componenti di mobilità e richiedano una riqualificazione.

⇒ TAVOLA 01

QUADRO ESIGENZIALE



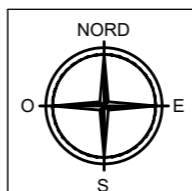
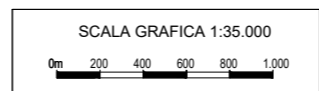
FRAZIONE o LOCALITA'	ELEMENTO	ESIGENZA	LIVELLO
	Sicurezza	<p>Intervento sui punti neri:</p> <ul style="list-style-type: none"> Nodo via Selghere – via Marconi Semaforo SS13 – via della Libertà Nodo SS13 – via Pastro Nodo SS13 – via Pastrengo Nodo Via della Libertà – via Capitello – via Piave Nodo via Galanti – via Piave Nodo via XXV aprile – via Marconi <p>Intervento su nodi pericolosi:</p> <ul style="list-style-type: none"> Nodo via Piave – via Selghere Nodo via Chesa Lancenigo - via Piave Nodo via delle Grave - via Franchini Nodo via Cesare Battisti - via Montello Nodo via San Martino - via Pio X Nodo via Piavesella - via Gramsci <p>Intervento sui tronchi neri:</p> <ul style="list-style-type: none"> Via Piave SS13 Via Codette <p>Intervento su tratti pericolosi:</p> <ul style="list-style-type: none"> Via della libertà. 	PRIORITA'
	Riqualificazioni	<ul style="list-style-type: none"> Via San Pio X - Carità Via Gramsci - via Ragazzi del '99 - Carità via della Libertà - Lancenigo Via Monte Grappa - San Sisto 	OPPORTUNITA'
FONTANE	Rete ciclabile e ciclopedonale	<p>Completamento rete ciclabile</p> <p>Istituzione percorsi sicuri da/per le scuole</p>	<p>OPPORTUNITA'</p> <p>NECESSITA'</p>
	Sicurezza	<p>Intervento sui punti neri:</p> <ul style="list-style-type: none"> Nodo Viale della Repubblica – via Doberdò – via Muri Nodo SS13 – vicolo Mazzini Nodo via Fontane- via Giavera – via Silvello <p>Intervento sui tronchi neri:</p> <ul style="list-style-type: none"> Viale della Repubblica SS13 	PRIORITA'
	Traffico veicolare	<p>Risoluzione dei fenomeni di congestione:</p> <ul style="list-style-type: none"> Viale della Repubblica 	PRIORITA'
	Riqualificazioni	<ul style="list-style-type: none"> Area centrale 	OPPORTUNITA'
	Rete ciclabile e ciclopedonale	<p>Completamento rete ciclabile</p>	OPPORTUNITA'
	Sicurezza	<p>Intervento sui punti neri:</p> <ul style="list-style-type: none"> Nodo SP102 – via Borgo Nodo Via Monte Grappa – via Marconi Nodo via Marconi – via XXV aprile <p>Intervento sui tronchi neri:</p> <ul style="list-style-type: none"> SP102 <p>Intervento su tratti pericolosi:</p> <ul style="list-style-type: none"> Via Marconi 	PRIORITA'
CATENA	Traffico veicolare	<p>Risoluzione dei fenomeni di congestione:</p> <ul style="list-style-type: none"> Nodo via Scattolon – SP102 	PRIORITA'
	Riqualificazioni	<ul style="list-style-type: none"> Area centrale 	OPPORTUNITA'
	Rete ciclabile e ciclopedonale	<p>Realizzazione rete ciclabile</p>	OPPORTUNITA'
	Sicurezza	<p>Intervento sui punti neri:</p> <ul style="list-style-type: none"> Nodi di accesso dalla SS13, dalla SP132 e dalla SP102 	PRIORITA'
	Traffico veicolare	<p>Risoluzione dei fenomeni di congestione:</p> <ul style="list-style-type: none"> Nodo SP102 – via Trieste 	PRIORITA'
	Riqualificazioni	<ul style="list-style-type: none"> Intera viabilità 	NECESSITA'
ZONA INDUSTRIALE	Sicurezza	<p>Intervento sui punti neri:</p> <ul style="list-style-type: none"> Nodi di accesso dalla SS13, dalla SP132 e dalla SP102 	PRIORITA'
	Traffico veicolare	<p>Risoluzione dei fenomeni di congestione:</p> <ul style="list-style-type: none"> Nodo SP102 – via Trieste 	PRIORITA'
	Riqualificazioni	<ul style="list-style-type: none"> Intera viabilità 	NECESSITA'





LEGENDA

- Assi veicolari congestionati
- Nodi con significativi accodamenti in ora di punta
- Punti neri
- Tronchi neri
- Nodi che presentano accodamenti e sono punti neri
- Nodi con manovre pericolose o segnaletica inadeguata
- Assi stradali che necessitano riqualificazione
- Perimetrazioni
- Confini comunali
- Confine Comunale di Villorba



VILLORBA

- Ampliamento della zona 30
- Riqualificazione via Caseggiato
- Riqualificazione area centrale
- Percorsi ciclabili incompleti



LANCENIGO

- Fluidificare il traffico sulla SP92
- Mettere in sicurezza i nodi di via Selghere
- Istituire Zona30
- Migliorare accessibilità agli istituti scolastici
- Completamento itinerari ciclopedonali
- Riqualificazione e riordino viabilistico della zona industriale



CATENA

- Riqualificazione area centrale
- Completamento itinerari ciclabili
- Adeguamento intersezioni pericolose



FONTANE

- Riqualificazione area centrale
- Completamento itinerari ciclabili



CARITA'

- Ultimazione degli interventi di riqualificazione nell'area centrale
- Completamento itinerari ciclabili
- Ampliamento della Zona 30
- Risoluzione del nodo via Roma-via della Libertà



PARTE C INTERVENTI DI PIANO

3. INTERVENTI DI PIANO

Le azioni di questo PUT riguardano l'intero territorio comunale, sia gli assi caratterizzati da significativi volumi di traffico pendolare, ovvero gli assi viari di rilevanza sovracomunale (SS13, SP102, SP92, SP132, SP168), ma propone anche un riordino delle aree urbane, nell'ottica di introdurre elementi di moderazione del traffico, di incrementare la sicurezza di tutte le componenti di mobilità e di riqualificare gli ambiti centrali delle diverse località e frazioni.

Gli interventi inclusi nella presente proposta progettuale possono essere articolati nelle seguenti categorie:

- **INTERVENTI VIABILISTICI:**
 - nuova viabilità
 - interventi infrastrutturali ai nodi
 - interventi di messa in sicurezza ai nodi
- **ISOLE AMBIENTALI, ZONE 30 E MODERAZIONE DEL TRAFFICO:**
 - introduzione ed ampliamento delle Zone 30;
 - Modifiche ai sensi di circolazione;
 - Interventi rivolti alla mobilità scolastica;
 - Ambiti di riqualificazione urbana;
- **SISTEMA DELLA SOSTA;**
- **TRASPORTO PUBBLICO LOCALE;**
- **PISTE CICLABILI E CICLOPEDONALI;**
- **MOBILITÀ INNOVATIVA.**

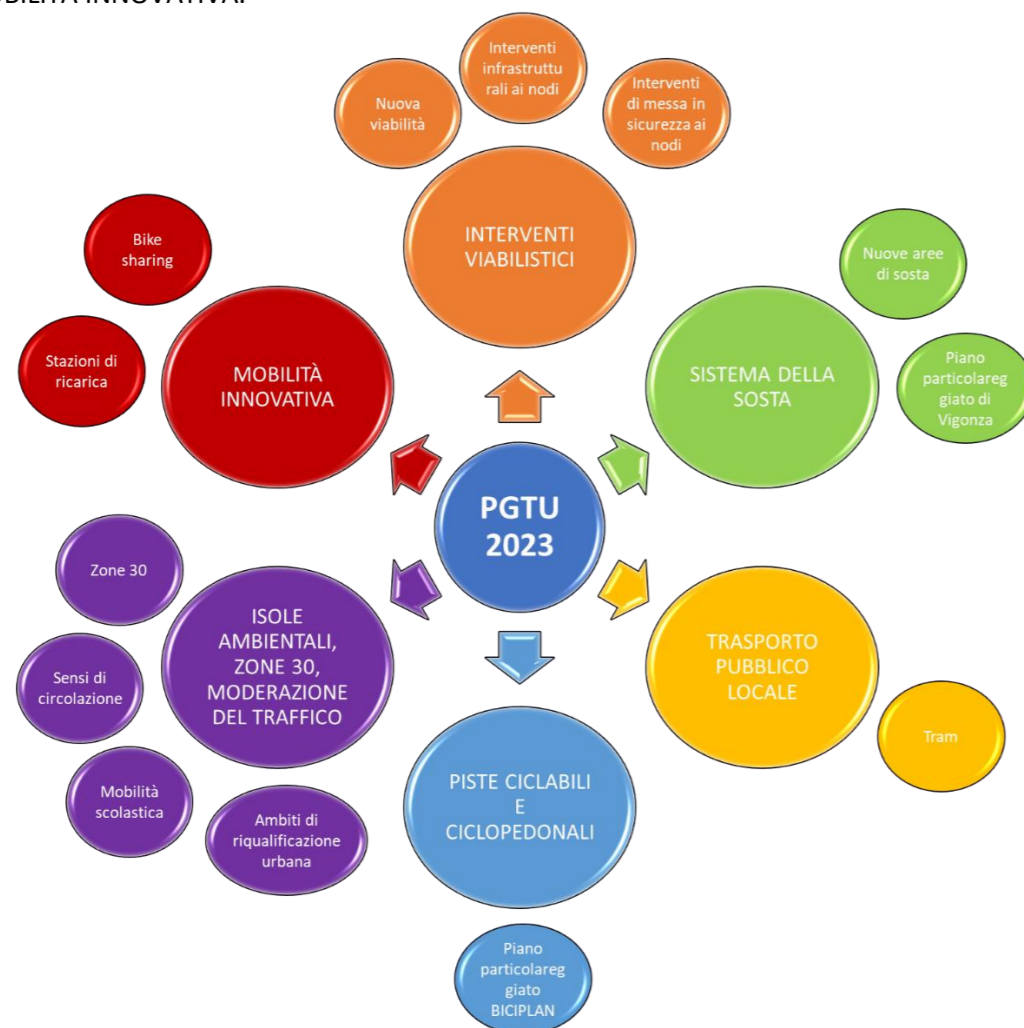


Figura 10 Le azioni di Piano

3.1. LA RETE INFRASTRUTTURALE

Il Comune di Villorba appartiene alla prima cintura di Treviso, delimitato ad est dall'autostrada A27 Venezia-Belluno, a nord dalla Superstrada Pedemontana Veneta. Il sistema insediativo è articolato in 4 frazioni e numerose località. I principali **nuclei urbani** che caratterizzano la struttura insediativa del territorio urbanizzato sono **7: Villorba (capoluogo), Catena (frazione), Fontane (frazione), Lancenigo (frazione), Venturali (località), Carità (località sede municipale), San Sisto (località)**. Ciascun nucleo urbano è fornito dei principali servizi quali chiesa, scuola, cimitero, parchi pubblici, centri sportivi.

Oltre che dai principali nuclei abitati la struttura insediativa è caratterizzata da: agglomerati sviluppati nella zona agricola; grandi aree destinate a sport e servizi: il polo sportivo del Palaverde, posizionato tra le due frazioni di Catena e Carità; l'area dell'ippodromo, posizionata a sud del territorio comunale; l'area nella frazione di Catena, a nord della Postumia, con le scuole, gli impianti sportivi e il Centro Fabbrica di Benetton; l'area a sud-est dell'intersezione tra Pontebbana e Postumia, in località Castrette, costituita dall'istituto di riposo per anziani "Casa Marani" ed altri servizi; il centro riabilitativo e gli impianti sportivi localizzati a sud della frazione di Villorba; il polo scolastico e sportivo localizzato a sud della frazione di Fontane.

Tra le infrastrutture di maggior rilevanza che interessano il territorio comunale si individuano, in ordine gerarchico:

- **AUTOSTRADALE:** A27 tratta Treviso Nord – svincolo SPV e SPV Superstrada Pedemontana Veneta
- **STRADE STATALI:**
 - SS 13 PONTEBBANA: La SS13 è il principale asse con direttrice nord-sud, e collega Treviso a Conegliano, per proseguire in direzione nord per Pordenone, Udine e Tarvisio - confine di stato. In comune di Villorba costituisce il cardo della viabilità, l'asse che da sud a nord, dal confine con Treviso, attraversa la località di Carità, costeggia la zona industriale sul fronte est, e ancora attraversa Castrette e Venturali fino al confine con Spresiano. Su di essa si innesta la viabilità di rango inferiore, ed in particolare la SP102 e la SP92, con intersezioni a livelli sfalsati.
- **STRADE PROVINCIALI:**
 - SP 92 delle Grave: Con uno sviluppo di circa 17km, la SP92 attraversa Tezze di Piave - San Michele di Piave - Cimadolmo - Salettuol - Maserada sul Piave - Varago - Vascon – per terminare in comune di Villorba presso Lancenigo ove si innesta sulla SS13. Il suo asse collega lo svincolo stradale di Treviso Nord con la S.S. "Pontebbana" interessando la frazione di Lancenigo.
 - SP 102 Postumia Romana: Asse con direttrice est-ovest, intercetta perpendicolarmente la SS13, costeggia il fronte settentrionale della zona industriale e attraversa la località di Catena, ove viene declassata a strada urbana.
 - SP 108 di Vascon: Con uno sviluppo di circa 9km, origina dalla SP57 in località Lovandina di Spresiano, e procede in direzione sud verso Postioma e Vascon, per attestarsi sulla SP59 a Vacil, in comune di Breda di Piave. Lambisce il confine orientale tra Villorba e Carbonera.
 - SP 168 di Sant'Artemio: breve tratto di strada di competenza provinciale, tra la sede della Provincia a Treviso e la SP92 presso Lancenigo.

Elemento significativo sul territorio è inoltre la presenza della linea ferroviaria Venezia-Udine, con andamento nord-sud, pressoché parallelo alla SS13, da cui si discosta leggermente verso est. Essa costituisce una cesura sul territorio: è attraversata da sottopassi stradali, alcuni con limite di sagoma. Non vi sono passaggi a livello e la linea corre poco più di 1m sul piano campagna.

3.1.1. Classificazione funzionale

Attraverso la classificazione funzionale della rete viaria si possono individuare gli itinerari specializzati per le differenti tipologie di spostamenti al fine di minimizzare le interferenze tra esigenze diverse e di migliorare le caratteristiche degli itinerari in funzione delle tipologie di traffico ad essi destinate.

I riferimenti normativi per la classificazione della rete stradale sono il Codice della Strada e i suoi Regolamenti, le normative in materia e le "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico".



I parametri presi in considerazione sono:

- il ruolo della strada;
- le caratteristiche geometriche e di traffico;
- la disciplina d'uso.

Nel definire la classifica dei singoli elementi della rete viaria nascono, quindi, tre ordini di problemi:

- soddisfare la domanda di mobilità, attraverso le strategie di politica intermodale coerenti con gli obiettivi di ripartizione modale fissati dal PGU;
- coordinare le esigenze dei diversi utenti della strada, con particolare attenzione alle categorie più deboli, con le altre esigenze determinate dalle attività che si svolgono sulla strada e dall'ambito urbano in cui essa è inserita;
- rendere compatibile la funzione prescelta per ogni tipo di strada con i flussi di traffico e con le reali dimensioni delle sedi e carreggiate stradali.

La classificazione determina inevitabilmente le regole di spostamento delle varie componenti del traffico il cui funzionamento va protetto e potenziato con opportuni provvedimenti di fluidificazione, di rimozione della sosta, di adeguamento delle intersezioni, ecc... Questi provvedimenti sono specificati nel Regolamento Viario che accompagna la classificazione.

Il PGU affronta la classificazione delle strade urbane situate all'interno del centro abitato capoluogo: la distinzione in strade extraurbane e strade urbane è correlata al perimetro del centro abitato. Infatti si intendono urbane quelle comprese al suo interno e ne rappresentano la maglia viaria urbana. Tuttavia, considerando la particolare morfologia e composizione stradale del Comune di Villorba, caratterizzata da un'elevata quota di strade comunali extraurbane e numerosi centri abitati, oltre che il fatto che il capoluogo a tutti gli effetti non è sede municipale né rappresenta l'abitato di maggiori dimensioni, si ritiene opportuno estendere la classificazione all'intera rete delle strade comunali e alle strade di altri Enti in corrispondenza dell'attraversamento di Centri Abitati. Inoltre viene recepita, quando nota, la classificazione di strade appartenenti ad altri Enti (Strade Statali, Strade Provinciali, ecc.).

Il riferimento adottato per la classificazione delle strade extraurbane comunali è l'art. 2 del CdS; pertanto la classificazione è avvenuta esclusivamente sulla base delle caratteristiche geometriche.

Per la classificazione delle strade di altri Enti, che interessano sia aree extraurbane che urbane, come nel caso della SP102 che attraversa il centro di Catena, ci si è riferiti alla classificazione operata dall'Ente proprietario.

Per la classificazione delle strade urbane comunali, ci si è riferiti non solo all'art. 2 del CdS, ma anche alle descrizioni contenute nelle *Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico*, direttiva ministeriale sui PUT del 1995 che ha articolato ulteriormente tale classificazione introducendo categorie intermedie rispetto ai tipi previsti dal Codice della Strada, come ad esempio le strade di interquartiere, strade intermedie tra quelle di scorrimento e quelle di quartiere. Questi sottotipi di strade mantengono le stesse funzioni urbanistiche e di traffico assegnate ai tipi originari di appartenenza, ma si accetta che tali funzioni vengano svolte ad un livello di servizio più modesto, attraverso la deroga su alcune caratteristiche geometriche e di regolazione dei tipi originari senza mai pregiudicare gli elementi di sicurezza. Pertanto la classificazione è avvenuta sulla base sia delle caratteristiche geometriche, sia di quelle funzionali.

Le **strade urbane comunali** sono state suddivise in:

- **STRADE URBANE DI SCORRIMENTO (classe D):** hanno la funzione di garantire la fluidità agli spostamenti veicolari di scambio anche all'interno della rete viaria cittadina, nonché consentono un elevato livello di servizio agli spostamenti a più lunga distanza interni all'area urbana. In questa categoria rientrano, in particolare, le strade veloci urbane, con deroga sul limite generalizzato di velocità urbana (art. 142 del CdS);
- **STRADE URBANE DI QUARTIERE (classe E)** strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata (CdS)

- **STRADE URBANE LOCALI INTERZONALI (E-F)** come definite nelle *Direttive "con funzione di collegamento tra settori e quartieri limitrofi [...]. In questa categoria rientrano, in particolare, le strade destinate a servire gli insediamenti principali urbani e di quartiere (servizi, attrezzature, ecc.), attraverso gli opportuni elementi viari complementari. Sono ammesse tutte le componenti di traffico, compresa anche la sosta delle autovetture purché esterna alla carreggiata e provvista di apposite corsie di manovra"*;
- **STRADE LOCALI URBANE (classe F):** strada urbana opportunamente sistemata ai fini di cui al comma 1 non facente parte degli altri tipi di strade (CdS) e come definite nelle *Direttive "a servizio diretto degli edifici per gli spostamenti pedonali e per la parte iniziale o finale degli spostamenti veicolari privati. In questa categoria rientrano, in particolare, le strade pedonali e le strade parcheggio; su di esse non è comunque ammessa la circolazione dei mezzi di trasporto pubblico collettivo"*. Sono qui suddivise in asfaltate e sterrate.

Per una descrizione completa e comparata delle caratteristiche geometriche e funzionali, si veda "Nuovo Codice della Strada", D. Lgs. 30 aprile 1992 n. 285 all'Art. 2. Definizione e classificazione delle strade e "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico" del giugno 1995, ai sensi dell'art. 36 del CdS successive modificazioni. Le categorie individuate sono allora le seguenti:

- Strada tipo A - Autostrade
- Strada tipo B - Extraurbane principali
- Strada tipo C - Extraurbane secondarie
- Strada tipo D - Urbane di scorrimento (non presenti)
- Strada tipo E - Urbane di quartiere
- Strada tipo E-F - Urbane locali interzonali
- Strada tipo F urbana - Locali Urbane
- Strada tipo F extraurbana - Locali Extraurbane (tipo F1 e F2)

Infine, si sono distinte le strade comunali bianche/sterrate, indipendentemente dall'ambito urbano o extraurbano, aperte al traffico veicolare.

Per una più esauriente e chiara individuazione della classificazione funzionale delle strade si fa comunque espresso riferimento alla tavola grafica 23-07.PT.ST.EG.01 – Classificazione della rete viaria, della quale si riporta una miniatura.

⇒ 23-07.PT.ST.EG.01

CLASSIFICAZIONE DELLA RETE VIARIA

All'interno della maglia viaria urbana, il Piano individua gli itinerari che rappresentano gli assi di accesso alla città, di collegamento fra i quartieri e località e destinati ad assorbire la quota di traffico di attraversamento (veicoli leggeri e pesanti). A complemento di questi itinerari di connessione con i comuni contermini e con la viabilità esterna al Centro abitato, viene individuata la maglia che svolge un ruolo di puntuale distribuzione ai singoli insediamenti; tale viabilità è destinata quindi ad assorbire i flussi di traffico volti ad alimentare la viabilità locale ed è utilizzata anche dal trasporto pubblico su gomma. La quota restante della viabilità urbana, rappresentata dalle strade locali, è destinata ad assorbire esclusivamente i movimenti veicolari dei residenti e degli utenti delle funzioni presenti nelle singole zone. All'interno di queste zone devono essere il più possibile scoraggiati i flussi di attraversamento.

Proprio queste ultime sono state oggetto dei principali interventi del Piano a favore della mobilità pedonale e ciclabile. Qui, infatti, sono state istituite delle Zone 30 e previsti una serie di specifici interventi per mettere in sicurezza l'utenza debole.



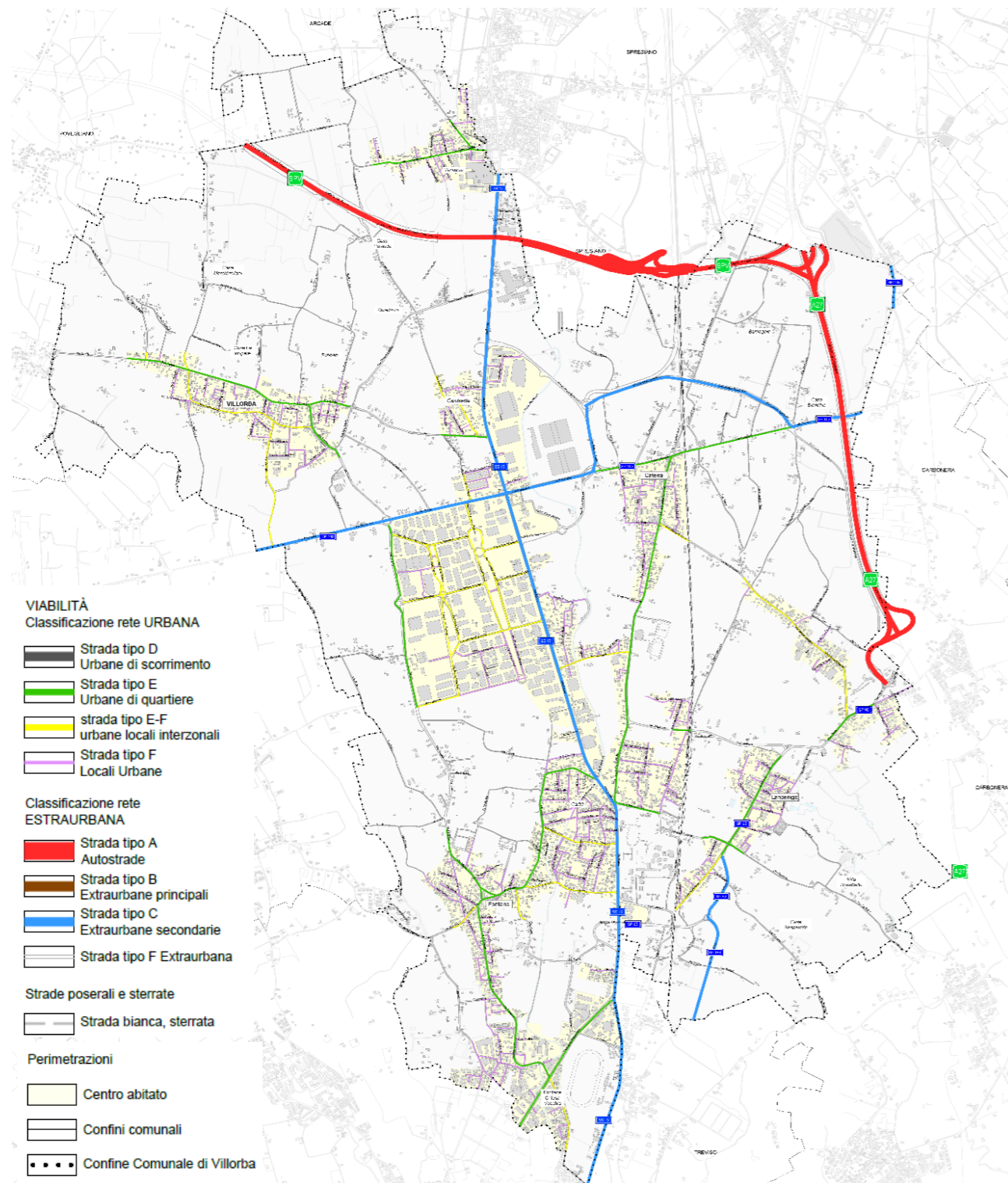


Figura 11 Classificazione della rete varia (estratto tavola grafica 23-07.PT.ST.EG.01)

3.2. IL SISTEMA DELLA VIABILITÀ

La *proposta di Piano* in materia di interventi infrastrutturali vuole perseguire i seguenti obiettivi principali:

- **Fluidificazione del traffico veicolare**, mediante la risoluzione delle maggiori criticità sul territorio in termini di congestione;
- **Sicurezza della circolazione**, attraverso la messa in sicurezza dei punti neri finalizzata all'incremento del livello di sicurezza, per tutte le componenti di mobilità, alle intersezioni più pericolose.

Gli interventi proposti sono articolati in:

- nuova viabilità
- interventi infrastrutturali ai nodi
- interventi di messa in sicurezza ai nodi.

Tabella 3 Proposte di Piano: interventi viabilistici

TIPOLOGIA	INTERVENTI VIABILISTICI	
	CODICE	INTERVENTO
NUOVA VIABILITÀ	V.01	Connessione Visnadello - ex Filatura
	V.02	Nuovo asse zona industriale
	V.03	Connessione zona industriale - SS13 via Roma
	V.04	Connessione SS13 via Roma - via Marconi (nord)
	V.05	Connessione SS13 via Roma - via Marconi (sud)
	V.06	Connessione via Marconi - via Galvani
	V.07	Variante SP92: connessione via Selghere - via Piave
INTERVENTI INFRASTRUTTURALI AI NODI	N.01	Rotatoria connessione variante di Venturati
	N.02	Rotatoria via Pastro - via Roma SS13
	N.03	Rotatoria via Marconi - via 25 aprile
	N.04	Rotatoria via Marconi - via Selghere
	N.05	Rotatoria via Selghere - via Piave
	N.06	Nodo via Centa - via Roma SS13
	N.07	Nodo via delle Grave - via Franchini
	N.08	Nodo via Trieste - via Torricelli
	N.09	Nodo via Cesare Battisti - via Montello
	N.10	Rotatoria via Donizetti - via Centa
	N.11	Rotatoria via Fratelli Rosselli - via Alessandro Volta
	N.12	Rotatoria via Roma SS13 - connessioni con via Selghere e Zona Industriale
	N.13	Rotatoria via Marconi - Connessione SS13 via Roma - via Marconi
INTERVENTI DI MESSA IN SICUREZZA AI NODI	N.14	via Chesa Lancenigo - via Piave
	N.15	via Cesare Battisti - via Roma SS13
	N.16	via Cesare Battisti - via Centa
	N.17	via Postioma SP102 - via Borgo
	N.18	SP102 - vicolo Verdi - via Edison
	N.19	via Amendola - via Trieste
	N.20	via Talpon - via Marconi - via Monte Grappa
	N.21	via Pacinotti - via Roma SS13
	N.22	via Volta - via Nobel
	N.23	via Volta - via Roma SS13
	N.24	via 25 Aprile - via Roma SS13
	N.25	via Piave - via Udine - vicolo Cavour
	N.26	via San Martino - via Pio X
	N.27	via Pastrengo - via XX settembre
	N.28	via Pastrengo - via Magenta
	N.29	via Pastrengo - via Roma SS13
	N.30	via Fratelli Bandiera - via Piavesella



INTERVENTI VIABILISTICI		
TIPOLOGIA	CODICE	INTERVENTO
INTERVENTI DI MESSA IN SICUREZZA AI NODI	N.31	via Piavesella - via Gramsci
	N.32	via Giavera - via Silvello
	N.33	vicolo Mazzini - viale G. Felissent SS13
	N.34	viale della Repubblica - via Muri - via Doberdò

Per un inquadramento complessivo delle proposte infrastrutturali si rimanda all'elaborato grafico 23-07.PT.ST.EG.02. Alle pagine seguenti una breve descrizione degli interventi, con il dettaglio per i più rilevanti.

⇒ 23-07.PT.ST.EG.02 PROPOSTA PROGETTUALE – OPERE VIARIE

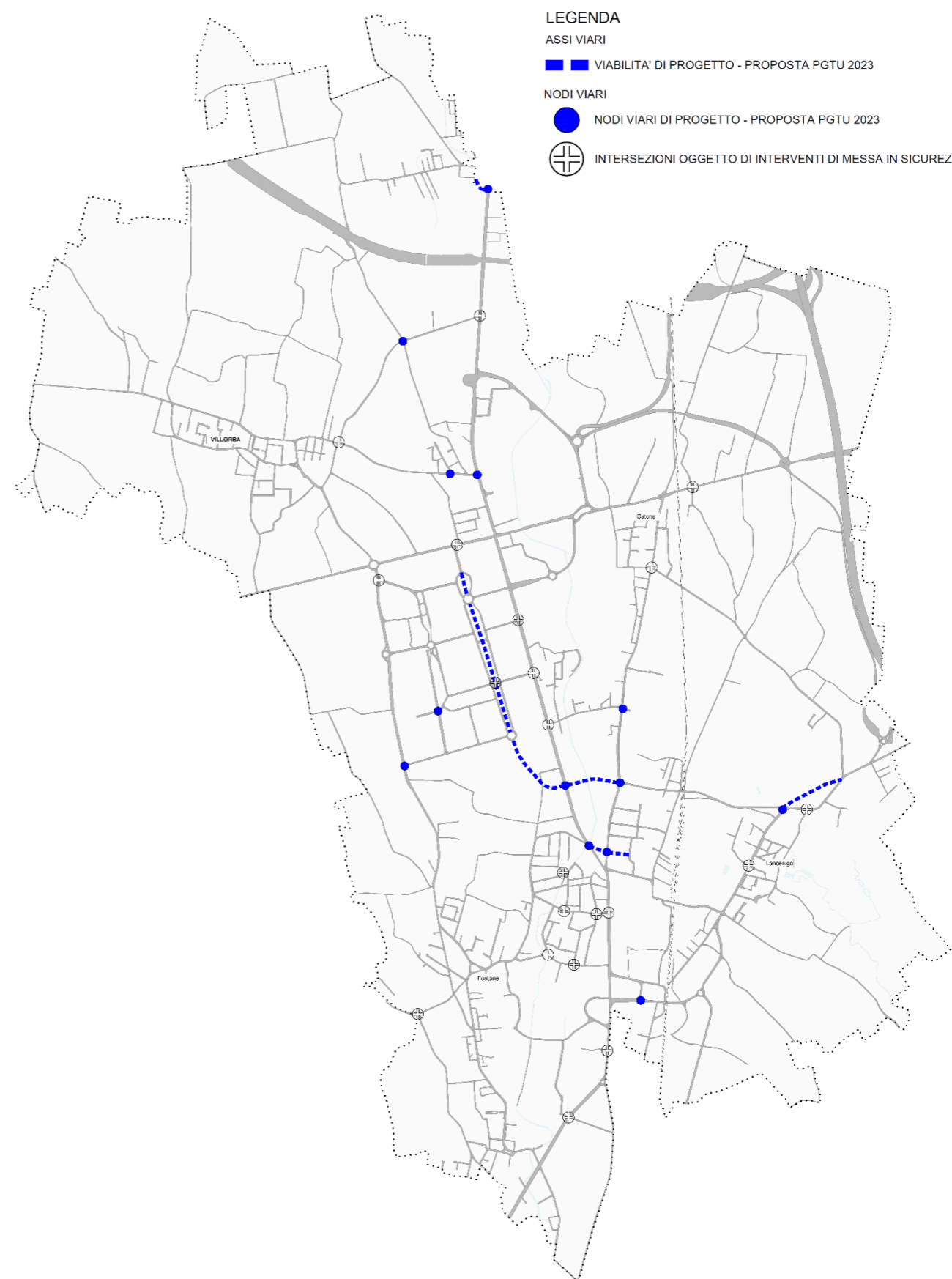


Figura 12 interventi infrastrutturali

3.2.1. Proposta di piano: nuova viabilità

Il Piano propone 7 nuovi assi viari, elencati in tabella.

Tabella 4 Proposte di piano: nuova viabilità

INTERVENTI VIABILITICI		
TIPOLOGIA	CODICE	INTERVENTO
NUOVA VIABILITÀ	V.01	Connessione Visnadello - ex Filatura
	V.02	Nuovo asse zona industriale
	V.03	Connessione zona industriale - SS13 via Roma
	V.04	Connessione SS13 via Roma - via Marconi (nord)
	V.05	Connessione SS13 via Roma - via Marconi (sud)
	V.06	Connessione via Marconi - via Galvani
	V.07	Variante SP92: connessione via Selghere - via Piave

V.01 CONNESSIONE VISNADELLO - EX FILATURA



L'intervento consta nella realizzazione di una rotonda a quattro rami sulla SS13 in corrispondenza del confine comunale tra Villorba e Spresiano e del canale Piavesella, tra la stessa SS13, via Isonzo (Spresiano) e un asse veicolare di nuova realizzazione che ricade a cavallo dei due comuni che andrà a raccordarsi, in parte su sedime esistente, a via Campagnola.

L'intervento è funzionale alla messa in sicurezza di un tratto della SS13 ed all'eliminazione dell'intersezione semaforizzata circa 200m a nord della rotonda di progetto, in comune di Spresiano, che ad oggi genera significativi accodamenti nelle ore di punta mattutine e serali.

Attuale stato di progettazione: PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA (in corso)

V.02 NUOVO ASSE ZONA INDUSTRIALE



A fianco un estratto della Carta delle trasformabilità, tav.4.1, elaborato28 del PAT vigente che individua l'opera.

Trattasi del ridisegno dell'asse centrale della Zona industriale via Thomas Edison – via Alfred Nobel, tra le intersezioni a rotonda esistenti con via Silvio Marsoni a nord, e via Evangelista Torricelli a sud. Il PUT promuove la proposta del PAT e propone una complessiva riorganizzazione della viabilità in Zona Industriale, prevedendo un Piano Particolareggiato d'ambito che riveda e razionalizzi l'assetto viario.

L'intervento si pone inoltre in sinergia con il successivo V.03 CONNESSIONE ZONA INDUSTRIALE - SS13 VIA ROMA che ne rappresenta la naturale prosecuzione in direzione sud.

Attuale stato di progettazione: - Sviluppo: 1km circa

V.03 CONNESSIONE ZONA INDUSTRIALE - SS13 VIA ROMA



A fianco un estratto della Carta delle trasformabilità, tav.4.1, elaborato28 del PAT vigente che individua l'opera.

Trattasi del proseguimento dell'asse centrale della Zona Industriale, oggetto dell'intervento V.02, che si attesta a nord sulla rotonda esistente tra via Evangelista Torricelli e via Thomas Edison – via Alfred Nobel, a sud se ne prevede l'attestazione con nuovo nodo a rotonda sulla SS13. Rappresenterebbe l'accesso principale alla ZI dalla SS13.

Attuale stato di progettazione: - Sviluppo: 600m circa



V.04 CONNESSIONE SS13 VIA ROMA - VIA MARCONI (NORD)



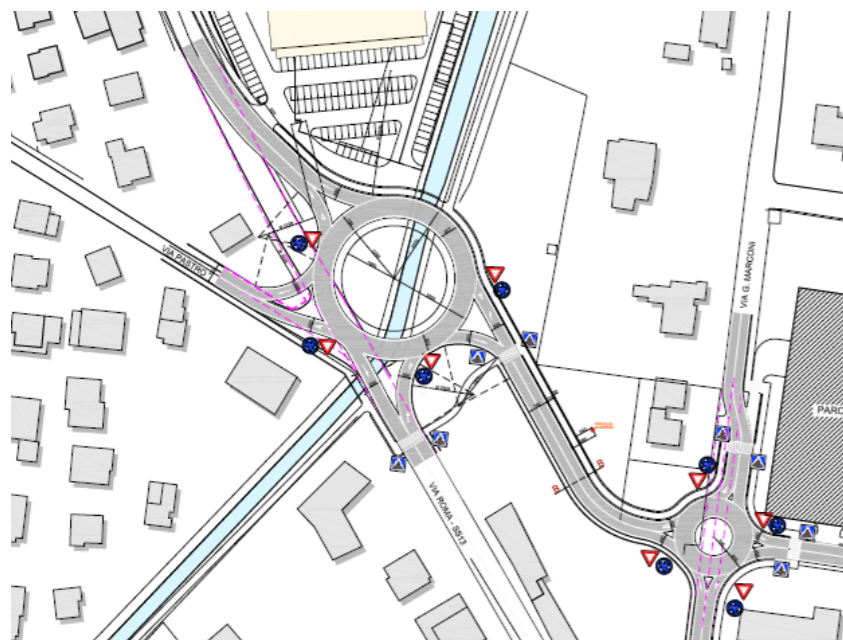
L'asse in progetto collegherà via Roma a via Marconi all'altezza del nodo con via Selghere.

A fianco un estratto della Carta delle trasformabilità, tav.4.1, elaborato dal PAT vigente che individua l'opera.

L'asse si atterrerà ad ovest su via Roma con una nuova rotatoria, sulla quale convergerà anche la connessione Zona Industriale - SS13 (intervento V.03), ad est con ulteriore nodo a rotatoria tra via Marconi e via Selghere che andrà a riconfigurare l'attuale trivio canalizzato.

Attuale stato di progettazione: PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA
Sviluppo: 400m circa

V.05 CONNESSIONE SS13 VIA ROMA - VIA MARCONI (SUD)



La connessione metterà in relazione la SS13 e via Marconi immediatamente a nord dell'attuale intersezione semaforizzata e si pone, in sinergia con la realizzazione di due nodi a rotatoria di attestazione sui due assi viari, quale intervento di messa in sicurezza e riqualificazione dell'area, funzionale all'eliminazione del semaforo, principale punto di congestione della rete viaria su territorio comunale.

Attuale stato di progettazione: STUDIO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA
Sviluppo: 100m circa

V.06 CONNESSIONE VIA MARCONI - VIA GALVANI



L'asse di progetto andrà a collegare via Marconi a via Galvani, a nord dell'area di piazza Umberto I, con andamento rettilineo, a una corsia per senso di marcia. Il progetto in fase di redazione prevede inoltre di affiancare marciapiedi ambo i lati della carreggiata e realizzare alcuni stalli di sosta. La previsione è di attestazioni a T sia ad est su via Marconi che su via Galvani, tuttavia il nodo con via Marconi, coerentemente con il disegno del V.05, potrà essere convertito in rotatoria a 4 rami a valle della realizzazione della connessione con via Roma.

Attuale stato di progettazione: PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA
Sviluppo: 150m circa

V.07 VARIANTE SP92: CONNESSIONE VIA SELGHERE - VIA PIAVE



Attuale stato di progettazione: -
Sviluppo: 500m circa

Il PUT ripropone la soluzione viaria contemplata dal PAT che rappresenta una variante alla SP92 via Piave, tra il nodo di via Selghere e quello con via Monte Grappa. Si prevede inoltre di mettere in sicurezza l'attuale trivio tra via Piave e via Selghere mediante la riconfigurazione a rotatoria, sulla quale si atterrerà la nuova variante. A fianco un estratto della Carta delle trasformabilità, tav.4.1, elaborato dal PAT vigente che individua l'opera.

3.2.2. Proposta di piano: interventi infrastrutturali ai nodi

Il PGTU propone interventi infrastrutturali in corrispondenza di 13 nodi viari, individuati come critici sulla base dell'analisi dell'incidentalità (punti neri).

Tabella 5 proposte di piano: Interventi infrastrutturali ai nodi

INTERVENTI VIABILITICI		
TIPOLOGIA	CODICE	INTERVENTO
INTERVENTI INFRASTRUTTURALI AI NODI	N.01	Rotatoria connessione variante di Venturali
	N.02	Rotatoria via Pastro - via Roma SS13
	N.03	Rotatoria via Marconi - via 25 aprile
	N.04	Rotatoria via Marconi - via Selghere
	N.05	Rotatoria via Selghere - via Piave
	N.06	Nodo via Centa - via Roma SS13
	N.07	Nodo via delle Grave - via Franchini
	N.08	Nodo via Trieste - via Torricelli
	N.09	Nodo via Cesare Battisti - via Montello
	N.10	Rotatoria via Donizetti - via Centa
	N.11	Rotatoria via Fratelli Rosselli - via Alessandro Volta
	N.12	Rotatoria via Roma SS13 - connessioni con via Selghere e Zona Industriale
	N.13	Rotatoria via Marconi - Connessione SS13 via Roma - via Marconi

Tra le strategie di intervento ai nodi il PGTU privilegia l'adozione di schemi che massimizzino la sicurezza della circolazione e la fluidità della circolazione. Tra queste si segnalano:

La realizzazione di piastre rialzate

Per la riqualificazione dei nodi critici il Piano propone di adottare intersezioni rialzate. Si tratta di un'area piana sopraelevata che copre l'intero spazio dell'intersezione, con rampe in tutti i punti di approccio. Permettono di ridurre (o talvolta di eliminare del tutto) il dislivello presente fra la carreggiata e i marciapiedi, garantendo la continuità della rete pedonale da cui vengono eliminate le barriere architettoniche costituite dai gradini dei marciapiedi. L'intersezione rialzata è sempre accompagnata da un allargamento dei marciapiedi, volto a produrre un restringimento della carreggiata (chocker) tale da impedire la sosta dei veicoli in corrispondenza dell'intersezione. Essa, dunque, si presenta come una misura duplice di continuità dei marciapiedi e di liberazione dell'intersezione dalla sosta delle auto. L'intersezione rialzata e le rampe sono evidenziate con pavimentazione, che si differenzia dal resto della strada per colore e/o per materiale.



Figura 13 esempio di intersezione rialzata

Le intersezioni rialzate hanno lo scopo fondamentale di rendere più sicuro l'attraversamento pedonale, in quanto, con questa misura, si afferma il principio che, all'intersezione, il veicolo a motore "sale sul marciapiede", contrariamente a quanto accade per la viabilità tradizionale, dove è il pedone che, per attraversare, "scende sulla strada veicolare".

Per questo è fondamentale che la misura di innalzamento della piattaforma sia accompagnata da quella di allargamento dei marciapiedi per impedire la sosta dei veicoli, non solo per ovvi problemi di agibilità e di

visibilità, ma anche per affermare che la piattaforma rialzata non è uno spazio a disposizione dei veicoli, se non per transitarvi con prudenza e dando precedenza ai pedoni. Le intersezioni rialzate hanno la finalità di **diminuire l'incidentalità** non solo fra veicoli e pedoni, ma anche tra gli stessi veicoli: dovendo questi accostarsi alle intersezioni rialzate a **velocità moderata** e offrendo l'intersezione una buona visibilità, si riducono la probabilità e la gravità degli incidenti.

In corrispondenza delle intersezioni rialzate e dove risulti necessario, potranno essere adottati dispositivi di protezione dell'utenza pedonale e ciclabile.



Figura 14 elementi di separazione a protezione dei percorsi ciclabili

La realizzazione di rotatorie

L'introduzione delle rotatorie comporta diversi vantaggi, su tutti una maggior sicurezza dell'intersezione:

- o maggior sicurezza, per la notevole riduzione dei punti di conflitto da 32 a 8, rispetto a un incrocio fra strade urbane, con riduzione dell'incidentalità. Inoltre, riducendosi le velocità in ingresso ed in circolo e l'angolo del potenziale impatto fra veicoli, si riducono sia la probabilità di incidenti sia la gravità delle conseguenze.
- o maggiore capacità di smaltire il traffico con snellimento nella circolazione, che prima era spesso bloccata dalle precedenze circolari con effetto di autosaturazione;
- o tempi di attesa ridotti con regolarizzazione del flusso del traffico ed eliminazione totale dei tempi morti tra le commutazioni del semaforo, di norma imposti negli incroci semaforici come margini di sicurezza.
- o minor inquinamento acustico e atmosferico, per la ridotta e più costante velocità e per l'abbattimento degli ingorghi interni all'anello e per l'eliminazione delle lunghe attese ai semafori che ne controllavano gli accessi;
- o possibilità di inversione del senso di marcia;
- o riduzione e moderazione del traffico.

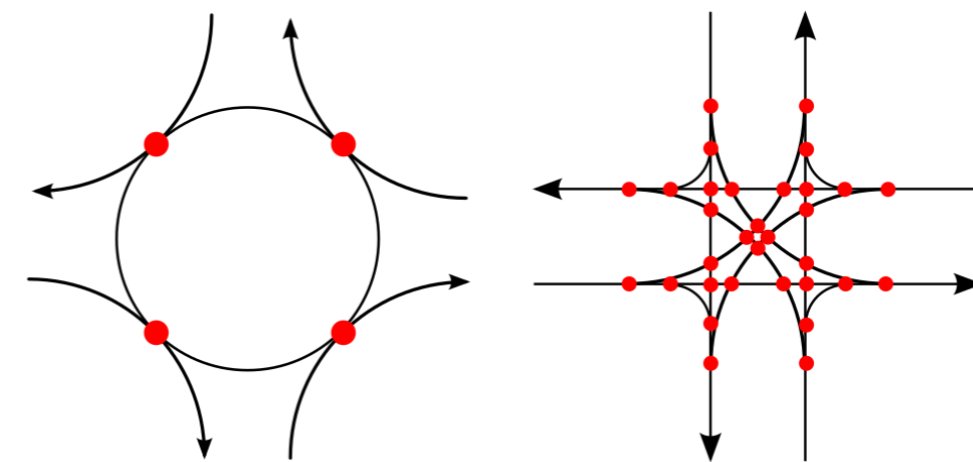


Figura 15 - raffronto tra punti di conflitto di una intersezione tradizionale e a rotatoria



N.01 ROTATORIA CONNESSIONE VARIANTE DI VENTURALI

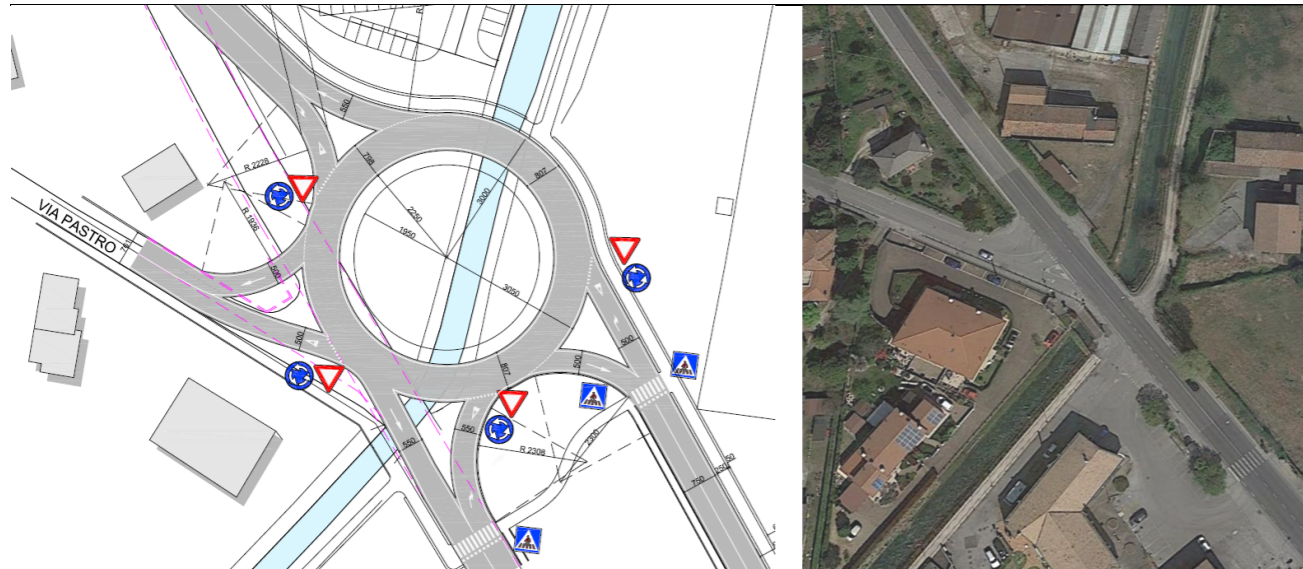


L'intervento consta nella realizzazione di una rotatoria a quattro rami sulla SS13 in corrispondenza del confine comunale tra Villorba e Spresiano e del canale Piavesella, tra la stessa SS13, via Isonzo (Spresiano) e un asse veicolare di nuova realizzazione che ricade a cavallo dei due comuni che andrà a raccordarsi, in parte su sedime esistente, a via Campagnola.

L'intervento è funzionale alla messa in sicurezza di un tratto della SS13 ed all'eliminazione dell'intersezione semaforizzata circa 200m a nord della rotatoria di progetto, in comune di Spresiano, che ad oggi genera significativi accodamenti nelle ore di punta mattutine e serali.

Attuale stato di progettazione: PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA (in corso)

N.02 ROTATORIA VIA PASTRO - VIA ROMA SS13



Rotatoria a grande diametro in corrispondenza del canale Piavesella, va a riqualificare l'attuale trivio tra via Pastro e via Roma SS13. Su di essa andrà ad attestarsi inoltre la connessione di progetto (V.05) SS13 Via Roma - Via Marconi, per complessivi 4 rami convergenti al nodo.

Attuale stato di progettazione: STUDIO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA

N.03 ROTATORIA VIA MARCONI - VIA 25 APRILE



In previsione della futura realizzazione di un nuovo centro sportivo e fisioterapico su area in fregio a via G. Marconi, è prevista la realizzazione di una nuova rotatoria che rappresenterà l'accesso al comparto in progetto. Sul nodo convergerà anche l'asse di via 25 aprile, che attualmente si attesta su via Marconi con trivio regolato a precedenza che necessita di messa in sicurezza.

Attuale stato di progettazione: opera inserita nella variante n.7 al PI.

N.04 ROTATORIA VIA MARCONI - VIA SELGHERE

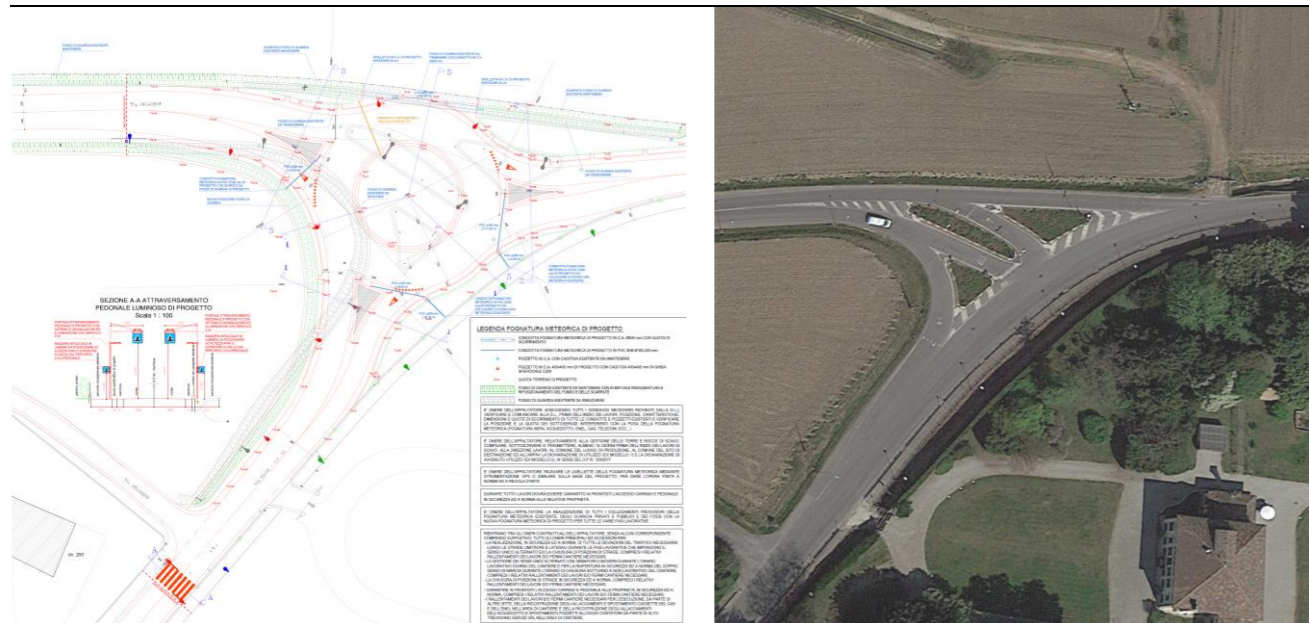


Il PUT propone la riconfigurazione del nodo tra via Marconi e via Selghere, attualmente regolato con ampio trivio canalizzato, e la realizzazione di una rotatoria. Su di essa andrà ad innestarsi l'asse della connessione SS13 via Roma - via Marconi (nord) – V.04.

Attuale stato di progettazione: -



N.05 ROTATORIA VIA SELGHERE - VIA PIAVE



All'estremità est di via Selghere, all'intersezione con via Piave, attualmente regolata con ampio trivio canalizzato, il PUT prevede, coerentemente con la progettazione in corso, la riconfigurazione del nodo con una nuova rotatoria. Infatti l'attuale configurazione comporta accodamenti e manovre pericolose, ponendosi in corrispondenza di una curva di via Piave.

Sul nodo in progetto andrà ad innestarsi anche l'asse della variante alla SP92 (V.07) che collegherà via Selghere a via Piave in prossimità del nodo con via Monte Grappa.

Attuale stato di progettazione: PROGETTO ESECUTIVO

N.06 NODO VIA CENTA - VIA ROMA SS13



Il PUT propone la riconfigurazione del nodo tra via Centa e via Roma, sede di numerosi incidenti. Una soluzione, illustrata in figura tratta dalle planimetrie di progetto definitivo del PUA via Centa del maggio 2021, ne prevede l'adeguamento delle geometrie e l'inserimento di un percorso protetto per ciclisti e pedoni sul lato sud.

Attuale stato di progettazione: PROGETTO DEFINITIVO

N.07 NODO VIA DELLE GRAVE - VIA FRANCHINI



Il nodo in oggetto ha oggi una regolamentazione ibrida, si tratta infatti di un trivio su via della Grave, che presenta anche corsie centrali di accumulo, ma è presente anche un sistema rotatorio su via Franchini che consente l'inversione di marcia sulla direttrice est-ovest. La pericolosità del nodo è data anche dal fatto che è posto nelle immediate vicinanze del sottopasso ferroviario di via delle Grave.

In considerazione delle ampie geometrie del nodo, il PUT propone la realizzazione di una rotatoria, con il vantaggio di mettere in sicurezza tutte le manovre, semplificare la segnaletica e renderla di più semplice lettura, oltre che di rallentare il flusso su via delle Grave.

Attuale stato di progettazione: -

N.08 NODO VIA TRIESTE - VIA TORRICELLI



Accesso sud-ovest alla zona industriale, il nodo in oggetto è oggi un trivio con isola centrale. I livelli di sicurezza del nodo sono inadeguati alla sua funzione, e soprattutto non sono presenti percorsi protetti per pedoni e ciclisti che colleghino via Torricelli alla pista sul lato ovest di via Trieste.

Il PUT propone la riconfigurazione del nodo con la realizzazione di una rotatoria e di percorsi protetti per l'utenza debole, e si impone particolare attenzione al disegno e protezione degli attraversamenti pedonali e ciclabili.

Attuale stato di progettazione: -

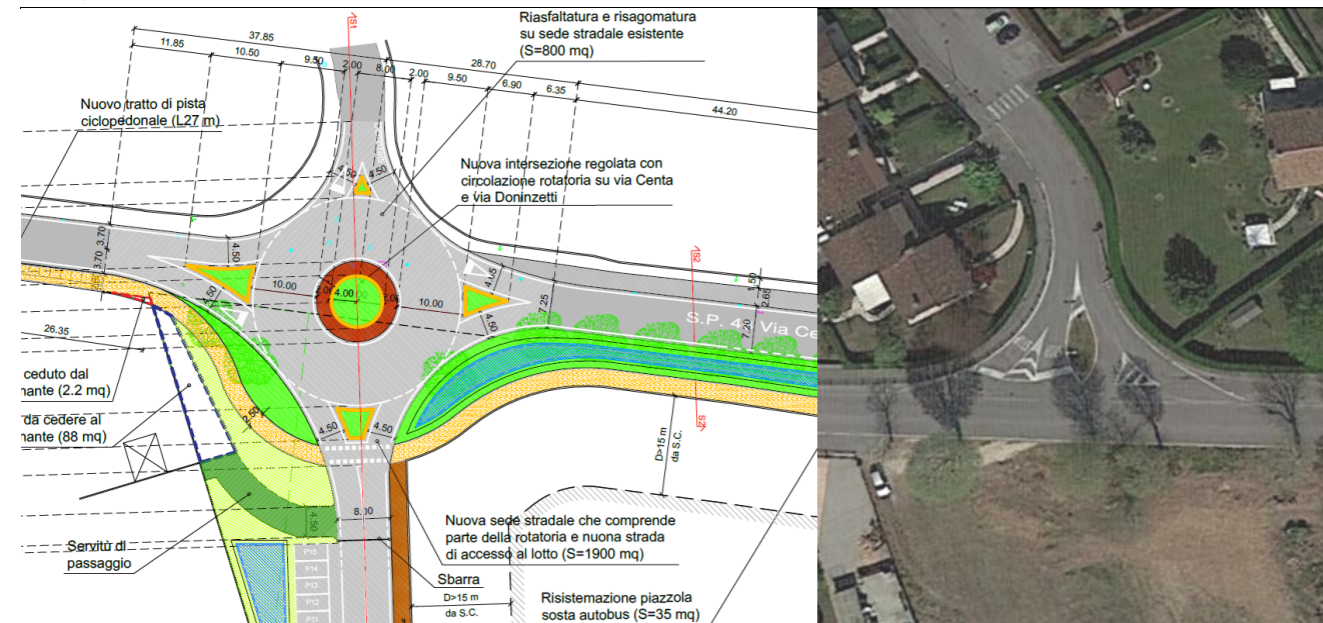
N.09 NODO VIA CESARE BATTISTI - VIA MONTELLO



Segnalato oggi come intersezione pericolosa, il nodo è un quadrivio in cui via C. Battisti gode di diritto di precedenza. La geometria e la posizione di siepi e fabbricati limitano fortemente l'intervisibilità al nodo tra veicoli provenienti dalle quattro direttrici, e la presenza di specchi parabolici vuole sopperire a tale deficit. Il PUT propone un intervento infrastrutturale al nodo, che privilegi la visibilità tra correnti veicolari, limiti le velocità in attraversamento e metta in sicurezza tutte le componenti di traffico.

Attuale stato di progettazione: -

N.10 ROTATORIA VIA DONIZETTI - VIA CENTA



Il nodo tra via Donizetti e via Centa è oggi un trivio canalizzato di ampie dimensioni. La messa in sicurezza dell'intersezione, carente quanto a visibilità e priva di percorsi ciclopeditoni protetti, ne prevede la modifica in rotatoria e l'inserimento di un percorso protetto per ciclisti e pedoni sul lato sud, come illustrato in figura, tratta dalle planimetrie di progetto definitivo del PUA via Centa del maggio 2021,.

Attuale stato di progettazione: PROGETTO DEFINITIVO

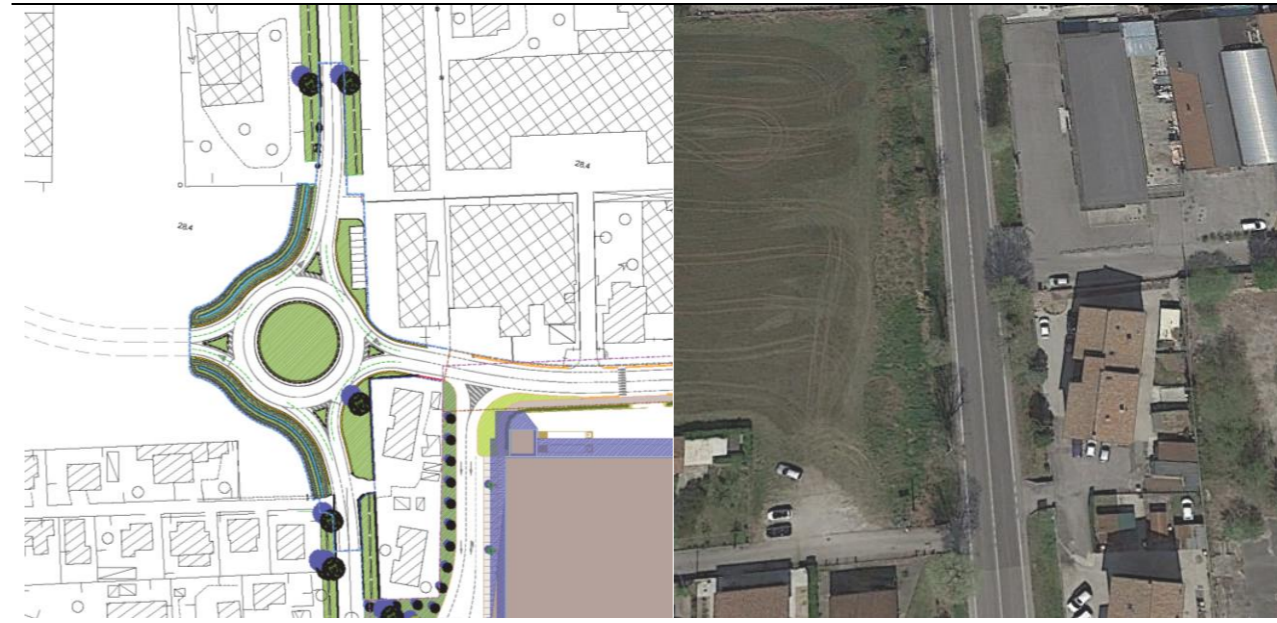
N.11 ROTATORIA VIA FRATELLI ROSSELLI - VIA ALESSANDRO VOLTA



Nodo interno all'area della zona industriale, l'incrocio tra Via Fratelli Rosselli e Via Alessandro Volta è un trivio con precedenza su via Fratelli Rosselli. La riqualificazione dell'ambito a nordovest del nodo (rif. PUA polo commerciale Castrette) aumenterà in rango di via Colombo, che fungerà da accesso/recesso al comparto. Di conseguenza si rende ancor più opportuna la riconfigurazione del nodo, in luogo del quale è proposta la realizzazione di una rotatoria a quattro rami.

Attuale stato di progettazione: PIANO URBANISTICO ATTUATIVO (PUA) AMBITO D2/4 - VIA FRATELLI ROSSELLI

N.12 ROTATORIA VIA ROMA SS13 - CONNESSIONI CON VIA SELGHIERE E ZONA INDUSTRIALE



Il nodo a rotatoria sarà il punto di connessione tra l'asse della SS13 e le opere denominate V.03 e V.04, ovvero le connessioni tra zona industriale e SS13 Via Roma a ovest e tra SS13 Via Roma e Via Marconi ad est.

Attuale stato di progettazione: opera inclusa nella RICHIESTA DI VARIANTE N. 2 AL P.I.R.U.E.A. "MONDIAL"

N.13 ROTATORIA VIA MARCONI - CONNESSIONE SS13 VIA ROMA – CONNESSIONE VIA GALVANI



Il nodo a rotatoria a quattro rami sarà il punto di connessione tra l'asse di via Marconi e le opere denominate V.05 e V.06, ovvero le connessioni tra via Marconi e SS13 Via Roma a ovest e tra Via Marconi e via Galvani ad est.

Attuale stato di progettazione: opera inclusa nello STUDIO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA dell'opera connessione tra via Marconi e SS13 Via Roma.

3.2.3. Proposta di piano: interventi di messa in sicurezza ai nodi

Il PGU propone interventi di messa in sicurezza in corrispondenza di ulteriori 21 nodi viari, individuati come critici sulla base dell'analisi dell'incidentalità (punti neri) e dell'analisi di sicurezza (segnaletica e regolamentazione).

Tabella 6 proposte di piano: interventi di messa in sicurezza ai nodi

TIPOLOGIA	INTERVENTI VIABILISTICI	
	CODICE	INTERVENTO
INTERVENTI DI MESSA IN SICUREZZA AI NODI	N.14	via Chesa Lancenigo - via Piave
	N.15	via Cesare Battisti - via Roma SS13
	N.16	via Cesare Battisti - via Centa
	N.17	via Postioma SP102 - via Borgo
	N.18	SP102 - vicolo Verdi - via Edison
	N.19	via Amendola - via Trieste
	N.20	via Talpon - via Marconi - via Monte Grappa
	N.21	via Pacinotti - via Roma SS13
	N.22	via Volta - via Nobel
	N.23	via Volta - via Roma SS13
	N.24	via 25 Aprile - via Roma SS13
	N.25	via Piave - via Udine - vicolo Cavour
	N.26	via San Martino - via Pio X
	N.27	via Pastrengo - via XX settembre
	N.28	via Pastrengo - via Magenta
	N.29	via Pastrengo - via Roma SS13
	N.30	via Fratelli Bandiera - via Piavesella
	N.31	via Piavesella - via Gramsci
	N.32	via Giavera - via Silvello
	N.33	vicolo Mazzini - viale G. Felissent SS13
	N.34	viale della Repubblica - via Muri - via Doberdò

Si tratta generalmente di nodi a modesto traffico veicolare rispetto a quelli analizzati al paragrafo precedente, e dove si rende necessario un adeguamento della segnaletica e/o l'introduzione di elementi di moderazione del traffico, o ancora la messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali mediante colorazione a terra, attraversamenti rialzati, illuminazione dedicata, isole salvagente, chicane per rallentare il traffico veicolare.

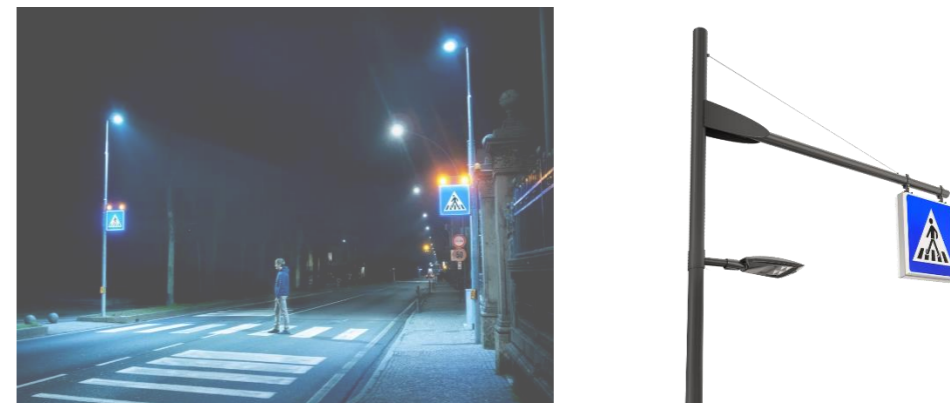


Figura 16 soluzioni di illuminazione dedicata agli attraversamenti pedonali





Figura 17 soluzioni per la messa in sicurezza di attraversamenti pedonali

N.14 VIA CHESA LANCENIGO - VIA PIAVE



Attestazione di via Chesa Lancenigo, strada a senso unico, su via Piave, è regolata a precedenza e sono consentite sia le svolte destre che sinistre per l'asse principale; in particolare le svolte sinistre risultano pericolose e si pone inoltre il tema dell'interferenza con la ciclopedonale lungo via Piave. Il piano ne suggerisce la riqualificazione con la messa in sicurezza dell'attraversamento ciclopedonale (es colorazione differente) e la limitazione degli accessi a via Chiesa Lancenigo ai soli residenti. Potrà inoltre essere

imposto l'obbligo di svolta destra in funzione delle riconfigurazioni che verranno prospettate su via Piave.

N.15 VIA CESARE BATTISTI - VIA ROMA SS13

Attestazione di via Battisti sulla SS13, è regolata a precedenza e sono consentite sia le svolte destre che sinistre da e per l'asse principale. Il piano ne suggerisce la riqualificazione, nell'ottica di mettere in sicurezza l'utenza debole e separare le correnti di marcia (canalizzazione), con l'obiettivo di ridurre l'incidentalità al nodo.



N.16 VIA CESARE BATTISTI - VIA CENTA



Il nodo tra via Cesare Battisti e via Centa, a Villorba, è una minirotatoria decisamente disassata rispetto all'asse stradale, e dunque con angolo di deflessione pressoché nullo sulle direttrici nord-sud ed est-ovest, fatto che comporta il venir meno dei benefici di una soluzione a rotatoria quali il rallentamento dei flussi veicolare, tanto che sono installati dissuasori di velocità. Si propone allora di riqualificare il nodo rivedendone le geometrie e di mettere in sicurezza gli attraversamenti, con possibilità di realizzare una nuova minirotatoria e/o una piastra rialzata e di prevedere illuminazione dedicata agli attraversamenti.

N.17 VIA POSTIOMA SP102 - VIA BORGIO

L'intersezione è un quadrivio regolato a STOP con precedenza sulla SP102 posto a ridosso del sottopasso ferroviario. La visibilità è deficitaria e sono presenti specchi parabolici; inoltre vi sono due attraversamenti sulla SP102 a ovest ed est del nodo, in corrispondenza del cimitero, ed uno a nord su via Borgo. Il Piano propone la messa in sicurezza contestuale di nodo e attraversamenti, nell'ottica di mettere in sicurezza l'utenza debole massimizzare la visibilità, rallentare i flussi sulla SP102, con l'obiettivo di ridurre l'incidentalità al nodo.



N.18 SP102 - VICOLO VERDI - VIA EDISON



Accesso e uscita dalla zona industriale, il nodo presenta numerosi incidenti. Il Piano ne propone la messa in sicurezza, con revisione delle geometrie e degli angoli di attestazione.

N.19 VIA AMENDOLA - VIA TRIESTE

Attestazione di via Amendola su via Trieste SP132 a trivio regolato a dare precedenza, con diritto di precedenza su via Trieste. Si rileva scarsa visibilità e elevata velocità su via Trieste. Il piano propone la riqualificazione dell'intersezione mediante la moderazione della velocità su via Trieste e l'adeguamento delle attestazioni, con possibilità di realizzare ulteriori canalizzazioni o di imporre sole svolte destre, a valle della riorganizzazione complessiva della viabilità e degli accessi in zona industriale. Particolare riguardo dovrà essere posto alla sicurezza dell'utenza debole ciclopedonale.



N.20 VIA TALPON - VIA MARCONI - VIA MONTE GRAPPA



Intersezione su piastra rialzata in area urbana tra via Marconi, che gode di diritto di precedenza, via Monte Grappa, che si attesta con segnale di dare precedenza, e via Talpon, a senso unico. Il nodo ha un deficit di visibilità e sono diversi i sinistri registrati. Il piano ne propone la riqualificazione mediante la moderazione della velocità su via Marconi all'interno di una riqualificazione complessiva d'ambito, e l'adeguamento

dell'attestazione di via Monte Grappa, con particolare riguardo alla sicurezza ciclopedonale, oltre al completamento dei marciapiedi ed alla protezione dell'attraversamento esistente a nord del nodo.

N.21 VIA PACINOTTI - VIA ROMA SS13



Accesso e uscita dalla zona industriale, il nodo presenta numerosi incidenti. Il Piano ne propone la messa in sicurezza, con revisione delle geometrie e degli angoli di attestazione.

N.22 VIA VOLTA - VIA NOBEL

Quadrivio tra via Volta e via Nobel, regolato a precedenza, pericoloso per geometrie e traffico pesante che lo impegna. Il piano ne propone la riconfigurazione all'interno del progetto di revisione della viabilità della Zona Industriale (piano particolareggiato).



N.23 VIA VOLTA - VIA ROMA SS13



Accesso e uscita dalla zona industriale, il nodo presenta numerosi incidenti. Il Piano ne propone la messa in sicurezza, con revisione delle geometrie e degli angoli di attestazione.

N.24 VIA 25 APRILE - VIA ROMA SS13



Trivio tra via 25 Aprile e via Roma. Particolarmente problematiche le manovre di svolta sinistra che richiedono lunghi tempi di svolta e causano accodamenti. Si tratta di un trivio regolato a fermarsi e dare precedenza (stop), con precedenza su via Roma SS13.

Oltre ad una riconfigurazione geometrica, il piano auspica una limitazione delle manovre al nodo (divieto di svolta sinistra) a seguito del nuovo assetto

della circolazione che si verrà a creare con i collegamenti e le rotatorie in progetto tra via Roma e via Marconi.

N.25 VIA PIAVE - VIA UDINE - VICOLO CAVOUR



L'intersezione è un quadrivio in località Lancenigo, regolato a precedenza, con diritto di precedenza su via Piave. La visibilità è deficitaria; inoltre vi è un solo attraversamento a nord del nodo, con interruzione di un percorso ciclopeditonale.

Il Piano propone la messa in sicurezza contestuale di nodo e attraversamenti, nell'ottica di mettere in sicurezza l'utenza debole massimizzare la visibilità, rallentare i flussi su via Piave, con l'obiettivo di ridurre l'incidentalità al nodo.

N.26 VIA SAN MARTINO - VIA PIO X

Ampio trivio non canalizzato tra via San Martino, a senso unico e via Pio X.

Il Piano ne propone una revisione di geometrie e segnaletica sia per massimizzare l'attenzione dell'utente che provenendo da un senso unico si immette su strada ad doppio senso che per segnalare l'immissione al flusso su via Pio X.



N.27 VIA PASTRENGO - VIA XX SETTEMBRE



Trivio tra via Pastrengo e via XX settembre, a senso unico, in Zona 30. Come previsto dal piano particolareggiato di Carità 2020, si ripropone la realizzazione di piastra rialzata al nodo sia per massimizzare l'attenzione dell'utente che provenendo da via Pastrengo entra in zona residenziale, che per proteggere l'utenza debole.

N.28 VIA PASTRENGO - VIA MAGENTA



Quadrivio tra via Pastrengo e via Magenta, in Zona 30. Come previsto dal piano particolareggiato di Carità 2020, si ripropone la realizzazione di piastra rialzata al nodo che caratterizzi la Zona 30, sia per massimizzare l'attenzione dell'utente che in Zona 30 incontra una intersezione in zona residenziale, che per proteggere l'utenza debole.



N.29 VIA PASTRENGO - VIA ROMA SS13

Trivio tra via Roma e via Pastrengo, asse principale di accesso alla località di Carità, si configura regolato a STOP e presenta corsie di accumulo sulla SS13 e deficit di visibilità. Sono presenti specchi parabolici. Non sono presenti percorsi protetti per cicli e pedoni. Il piano ne suggerisce la riqualificazione, nell'ottica di mettere in sicurezza l'utenza debole, adeguare le geometrie e massimizzare la visibilità, con l'obiettivo di ridurre l'incidentalità al nodo.



N.30 VIA FRATELLI BANDIERA - VIA PIAVESELLA



Intersezione semaforizzata in curva a tre rami di ampie dimensioni, con due attraversamenti. La riqualificazione deve porre massima attenzione alla protezione dei ciclisti che transitano sull'itinerario della Piavesella.

N.31 VIA PIAVESELLA - VIA GRAMSCI

Trivio tra via Piavesella e via Gramsci al limitare della Zona 30 di progetto. Come previsto dal piano particolareggiato di Carità 2020, si ripropone la realizzazione di piastra rialzata al nodo sia per massimizzare l'attenzione dell'utente che provenendo da via Piavesella entra in zona residenziale, che per proteggere l'utenza debole.



N.32 VIA GIAVERA - VIA SILVELLO



Intersezione segnalata anche da quadro conoscitivo per l'incidentalità che la caratterizza. Si tratta di un trivio tra via Giavera e via Silvello, regolata a precedenza e non canalizzata, di ampie dimensioni. Il Piano ne propone una revisione di geometrie e segnaletica sia per massimizzare l'attenzione dell'utente che percorre via Giavera e non si avvede dell'intersezione, sia per canalizzare i flussi e separare le correnti veicolari, mettendo in sicurezza pedoni e ciclisti.

N.33 VICOLO MAZZINI - VIALE G. FELISSENT SS13

Intersezione a T regolata a STOP tra vicolo Mazzini e la SS13, con obbligo di svolta destra, disatteso. L'intersezione si trova di fronte al distributore di carburante, che comporta manovre di svolta da e per la SS13.

Il Piano propone una riconfigurazione della geometria del nodo per impedire le svolte sinistre.



N.34 VIALE DELLA REPUBBLICA - VIA MURI - VIA DOBERDÒ



Intersezione a quattro rami tra v.le della Repubblica, via Muri e via Doberdò, regolata a precedenza.

Presenta interferenze con le corsie ciclabili lungo viale della Repubblica. Inoltre la sezione del viale è molto ampia, rendendo pericolose le manovre di attraversamento.

Dal momento che il nodo è equidistante da due rotatorie su viale della repubblica, che distano meno di 400m, è possibile ipotizzare uno schema che imponga sole svolte destre. La riconfigurazione dovrà essere geometrica e

migliorare la segnaletica delle corsie ciclabili, per renderle più evidenti, o modificarne il tracciato arretrandolo ad almeno 5m dall'attestazione della viabilità secondaria sulla principale.



3.3. ISOLE AMBIENTALI, ZONE 30 E MODERAZIONE DEL TRAFFICO

Il concetto di “isole ambientali” è stato introdotto dalle Direttive per la redazione del Piano Urbano del Traffico (GU 146/95, par.3.1.2 – Viabilità principale e isole ambientali) che le definisce “aree con movimenti veicolari ridotti”: “isole”, perché interne alla maglia viaria comunale principale, “ambientali” in quanto finalizzate al recupero della vivibilità degli spazi urbani.

All'interno delle isole ambientali è possibile applicare particolari regimi circolatori.

Il codice della strada (art.3) definisce tre tipologie:

- **Zona a Traffico Residenziale (ZTR)**, una zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine. Permette di imporre particolari regole di circolazione (ad esempio velocità a 30 km/h) consentendo il transito a tutti i veicoli;



Figura 18 segnaletica di inizio e fine Zona a Traffico Residenziale

- **Zona a Traffico Limitato (ZTL)**, un'area in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli. Permette di imporre particolari regole di circolazione, di vietare il transito a determinate categorie di utenti e di regolare l'accesso degli aventi diritto. È possibile, ad esempio, vietare il transito ai mezzi pesanti e specificare l'intervallo orario in cui vige il divieto, oppure, vietare il transito a tutti i veicoli eccetto particolari categorie autorizzate (residenti, mezzi di soccorso, polizia, vigili del fuoco, ecc.);



Figura 19 segnaletica di inizio e fine Zona a Traffico Limitato

- **Area Pedonale**, una zona in cui è interdetta la circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza, carico/scarico merci (solo in determinati intervalli orari) e salvo deroghe per cicli e per i veicoli diretti all'interno delle proprietà. Permette quindi di vietare la circolazione ai veicoli in un particolare ambito e di privilegiare la mobilità dei pedoni e dei ciclisti.



Figura 20 segnaletica di inizio e fine Area Pedonale

Tutti e tre i provvedimenti (art.135 Regolamento Codice della Strada) devono essere segnalati da apposito segnale in ingresso e in uscita dall'area. In ingresso all'area, un pannello integrativo a fondo bianco deve

riassumere le norme da osservare. Tali provvedimenti (art.7 comma 9 CdS) vengono attuati con deliberazione della Giunta Comunale. In caso di urgenza possono essere adottati con ordinanza del Sindaco, ancorché di modifica o integrazione della deliberazione della Giunta.

Gli obiettivi delle azioni volte alla moderazione del traffico nelle “Isole ambientali” sono:

- miglioramento della qualità urbana e sviluppo delle attività sociali che possono avere luogo negli spazi pubblici (incontro, commercio, svago);
- riduzione dell'incidentalità;
- incentivo alla mobilità non motorizzata.

Queste zone sono oggetto di interventi di riqualificazione e arredo urbano e di specifici interventi di moderazione del traffico volti a ridurre drasticamente i volumi di traffico e le velocità, tanto da presentarsi e funzionare come ambienti dove il traffico pedonale è privilegiato. Anche in questo caso, la riduzione della velocità, infatti, non è ottenibile con la sola segnaletica di divieto, di “Zona 30”, ma attraverso adeguate sistemazioni fisiche degli spazi stradali.

La riduzione dei volumi di traffico, invece, è affidata all'organizzazione della rete stradale, in modo tale da:

- disincentivare i traffici di attraversamento con l'eliminazione dei percorsi rettilinei diametrali aperti al traffico veicolare e la riduzione del numero delle “porte” di ingresso all'isola;
- facilitare i percorsi dei pedoni e dei cicli: devono essere corti e diretti, chiari, sicuri e di larghezza adeguata all'entità dei pedoni e dei ciclisti.

La riduzione dell'inquinamento dell'aria e del rumore (fino a 4-5 db(A) in meno) nelle isole ambientali è affidata non solo alla riduzione del traffico che percorre lunghe distanze, ma anche al disincentivo dell'uso della vettura per viaggi molto brevi, come l'accompagnamento dei bambini a scuola: le vetture catalitiche funzionano efficientemente solo al raggiungimento di adeguate temperature, altrimenti non trattengono pericolosi gas nocivi alla salute.

Gli interventi proposti dal presente PGU in materia di isole ambientali, zone 30 e moderazione del traffico sono articolati in:

- **Zona a Traffico Residenziale (ZTR)**: ampliamento delle Zone 30 esistenti ed istituzione di nuove Zone;
- **Zona a Traffico Limitato (ZTL)**: realizzazione ZTL sperimentale in frazione di San Vito. Anche le altre zone 30 proposte dal Piano, in una fase successiva, potranno essere accompagnate dall'attivazione di una ZTL;
- **Ambito oggetto di piano particolareggiato**: per l'area centrale di Vigonza il PGU propone di elaborare un Piano Particolareggiato, inteso quale progetto relativo ad ambito ristretto: un *Piano particolareggiato dell'area centrale di Vigonza* che attui le strategie del PGU (vedasi paragrafo dedicato);
- **Ambiti di riqualificazione**: assi stradali e nodi che necessitano di una complessiva riqualificazione, da attuare privilegiando il decoro urbano, la messa in sicurezza di tutte le componenti di traffico e l'adeguamento della piattaforma stradale all'ambito (urbano/extraurbano) ed alla tipologia di cui alla classificazione viaria. Tra gli ambiti di riqualificazione sono inserite anche le aree centrali delle località di Busa, Perarolo e San Vito, e le relative piazze e piazzali per le quali il piano propone di perseguire un disegno di riqualificazione urbana, con attenzione alla qualità degli spazi comuni;
- **Ambiti scolastici**: il Piano individua i plessi scolastici sul territorio e propone, in un'area di almeno 250m di raggio da questi, una riqualificazione degli spazi pedonali e ciclabili, inclusa la messa in sicurezza degli attraversamenti, finalizzata a favorire l'attivazione in sicurezza da parte degli istituti del servizio Pedibus, iniziative che consentono di avvicinare gli studenti ad un uso più consapevole della strada, e comportano vantaggi per i bambini, i genitori, la scuola e la città.

La tabella elenca gli interventi di piano. Ai paragrafi successivi questi sono illustrati nel dettaglio.

Tabella 7 proposte di piano: isole ambientali – Zona 30 - moderazione del traffico

INTERVENTI MODERAZIONE DEL TRAFFICO		
TIPOLOGIA	CODICE	INTERVENTO
Zona a Traffico Residenziale (ZTR) e Zone 30	1	Z30 Villorba
	2	Z30 Carità
	3	Z30 Municipio
	4	Z30 Lancenigo
AMBITO OGGETTO DI PIANO PARTICOLAREGGIATO	A	Villorba centro
	B	Zona industriale
	C	Area centrale via Roma - via Marconi
AMBITI DI RIQUALIFICAZIONE	R1	via Caseggiato - Villorba
	R2	Area centrale di Catena e via Marconi - Catena
	R3	Via San Pio X - Carità
	R4	Via Gramsci - via Ragazzi del '99 - Carità
	R5	via della Libertà - Lancenigo
	R6	Area centrale di Fontane
	R7	Via Monte Grappa - San Sisto
	R8	Via Guizze
AMBITI SCOLASTICI	S1	Scuola dell'Infanzia Maria Immacolata Villorba e Nido Integrato La Chiocciola
	S2	Scuola dell'Infanzia San Pio X Lancenigo
	S3	Scuola dell'Infanzia Maria Immacolata
	S4	Scuola dell'Infanzia "C. Collodi" - Ex Monfort - Carità
	S5	Scuola dell'infanzia "G. Matteotti" - Venturali
	S6	Scuola primaria "Marco Polo" - Villorba
	S7	Scuola primaria "G. Marconi" - Catena
	S8	Scuola primaria "G. Pascoli" - San Sisto
	S9	Scuola primaria "Don L. Pelizzari" - Fontane
	S10	Scuola primaria "E. De Amicis" - Fontane
	S11	Scuola secondaria di primo grado "G. Scarpa" - Villorba
S12	Scuola secondaria di primo grado "A. Manzoni" - Carità	
S13	Istituto Tecnico Industriale Statale Max Planck	

Per un inquadramento complessivo delle proposte infrastrutturali si rimanda all'elaborato grafico 23-07.PT.ST.EG.04. Alle pagine seguenti una breve descrizione degli interventi, con relativa scheda di dettaglio per i più rilevanti.

⇒ 23-07.PT.ST.EG.04

PROPOSTA PROGETTUALE - INTERVENTI DI MODERAZIONE DEL TRAFFICO

3.3.1. Proposta di piano: Zone 30, Zone residenziali e ZTL

➤ Zone 30, Zone residenziali

Tabella 8 proposte di piano: Zona a Traffico Residenziale (ZTR) e Zona30

INTERVENTI MODERAZIONE DEL TRAFFICO		
TIPOLOGIA	CODICE	INTERVENTO
Zona a Traffico Residenziale (ZTR), ZTL e Zone 30	1	Z30 Villorba
	2	Z30 Carità
	3	Z30 Municipio
	4	Z30 Lancenigo

Il Piano individua le "Isole ambientali", zone prevalentemente residenziali intercluse all'interno della maglia viaria urbana delimitate dagli assi di quartiere, dove propone di imporre limite di velocità sia 30 km/h, dove lo schema di circolazione è tale da disincentivare/impedire i traffici di attraversamento e dove vige la precedenza generalizzata ai pedoni.

All'ingresso delle isole ambientali dovranno essere apposti i segnali di "Zona 30" (DPR 610/1996, art. 84) e di "Zona a Traffico Residenziale" (art.135), con pannello integrativo che indica le particolari norme di circolazione (precedenza generalizzata ai pedoni, eventuale regolamentazione della sosta, ecc.).



Figura 21 segnaletica di inizio e fine Zona 30

Nelle Zone 30 si persegue la politica della mobilità a favore della residenzialità e della tutela dei servizi di quartiere presenti, riducendo l'impatto automobilistico di attraversamento improprio. Gli interventi destinati a favorire la mobilità ciclabile e pedonale, nell'ottica di ridurre il tasso di veicoli circolanti, la congestione e quindi andare a migliorare la qualità dello spazio pubblico, vanno distinti necessariamente in base alla tipologia di itinerario viario preso in considerazione.

Sugli itinerari urbani di quartiere, in relazione al loro ruolo, è necessario separare le componenti deboli (ciclisti e pedoni) dal traffico veicolare.

Sulle strade urbane locali, in relazione al ruolo di adduzione ad uno specifico ambito e generalmente alle limitate sezioni stradali, devono essere adottati interventi di moderazione che permettano la coesistenza in sicurezza di tutte le componenti veicolari e non.

Il piano introduce ed amplia 4 Zone 30 e residenziali nelle principali località dell'area comunale.



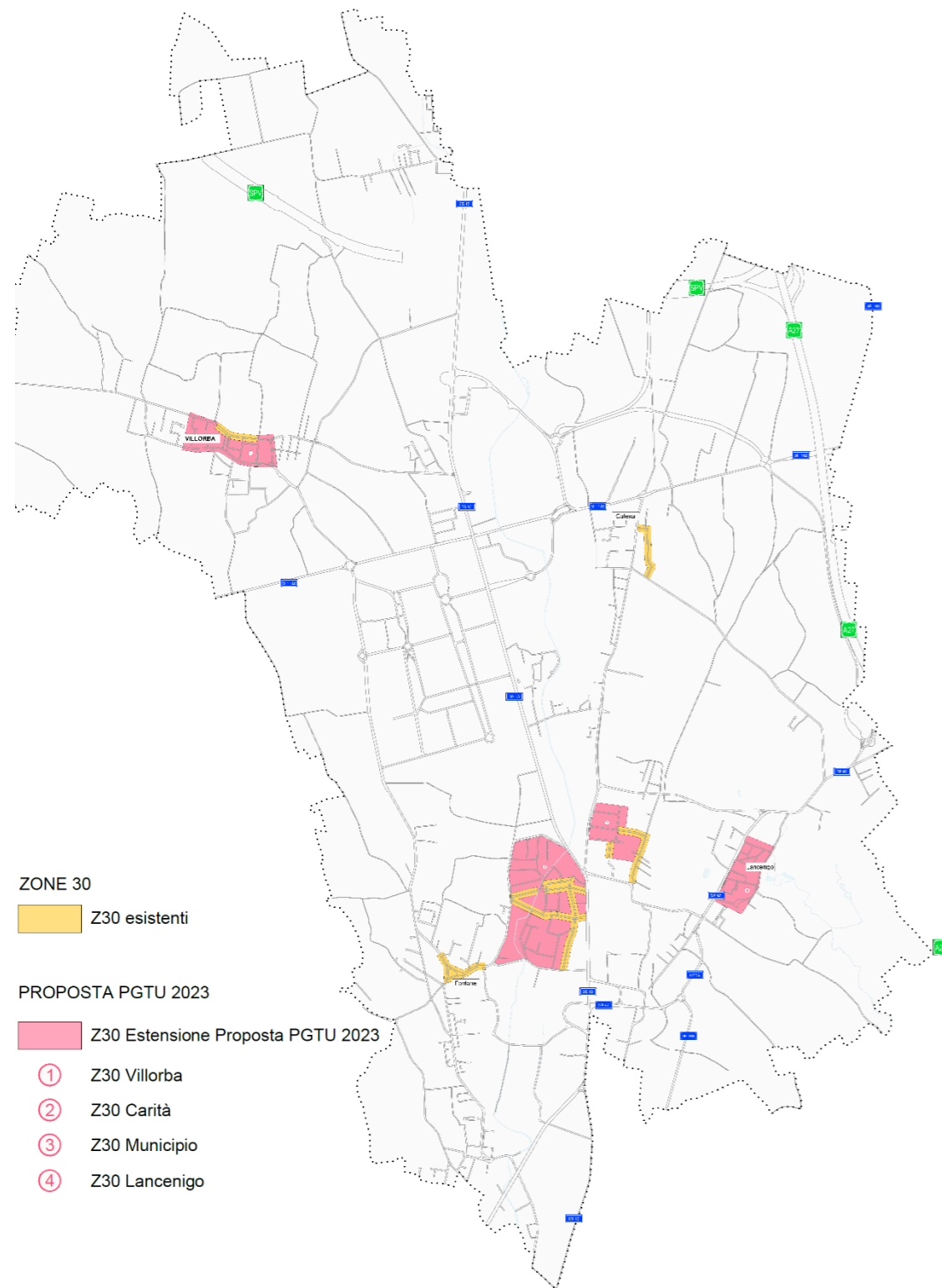


Figura 22 Zone 30 esistenti e di proposte di piano

Al suo interno la Zona 30 viene pensata come spazio di relazione tra una pluralità di utenti (automobilisti, pedoni, ciclisti, residenti) e di funzioni; l'adozione di limiti di velocità pari a 30 km/h rende maggiormente compatibile la circolazione veicolare con i bisogni essenziali della vita urbana, grazie all'aumento dell'interazione automobilista-pedone assicurata dall'incremento della percezione delle reciproche intenzioni minimizzando i comportamenti pericolosi ed ottenendo una diminuzione della probabilità di incidenti e della gravità delle conseguenze (riduzione del rischio di incidentalità). I 30 km/h permettono di salvare vite umane:

a questa velocità la distanza di arresto può evitare la collisione con una persona apparsa improvvisamente a 14 m dal veicolo; nelle stesse condizioni, ma con un veicolo che si muove a 50 km/h, si verifica l'urto con il pedone prima dell'inizio della frenata.

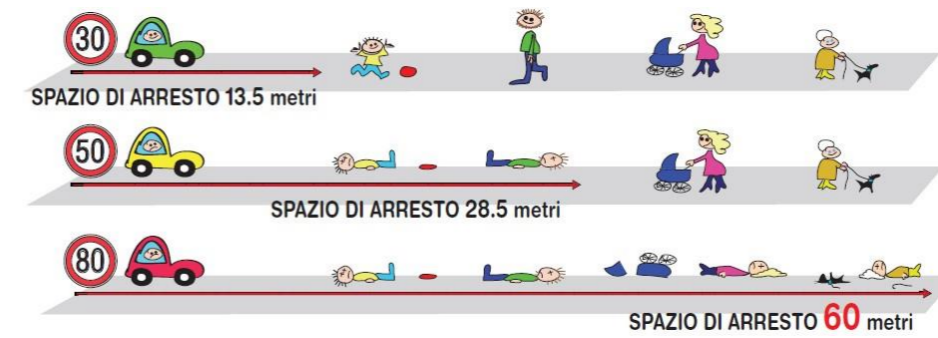


Figura 23 Spazio di arresto necessario in base alla velocità del veicolo

Per i velocipedisti il Codice della Strada consente l'istituzione del Doppio Senso Ciclabile nelle strade con limite di velocità massimo di 30 km/h, da attuare con corsia ciclabile dedicata. Inoltre, sono inoltre introdotte recentemente nel Codice della Strada le Strade Ciclabili, ambiti a precedenza ciclabile volti a incentivare e mettere in sicurezza la mobilità debole (pedoni e ciclisti) e a disincentivare l'uso dell'autovettura.

La Zona 30 viene presentata come strumento per delineare un'area di gestione del traffico e di riqualificazione urbana a basso impatto, con l'obiettivo di:

- renderla più fruibile e sicura per le categorie di utenti "deboli" della strada come pedoni e ciclisti;
- privilegiare le funzioni urbane attraverso una riduzione delle velocità ed una maggiore multifunzionalità;
- garantire migliori condizioni di vivibilità anche attraverso la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico.

I vantaggi dell'adozione di una Zona 30 possono quindi essere riassunti in:

- multifunzionalità dello spazio urbano;
- diminuzione dei traffici grazie alla disincentivazione del traffico di attraversamento;
- diminuzione numero e gravità degli incidenti;
- miglioramento della qualità dello spazio urbano;
- riduzione delle emissioni e del rumore.

I criteri guida nella progettazione della zona 30 sono i seguenti: sicurezza degli utenti, multifunzionalità della strada e qualità del design dello spazio pubblico. Ognuno di questi si traduce nell'esigenza di prevedere interventi sia progettuali che di adeguamento funzionale.

Criterio della sicurezza

- Segnalazione della zona a velocità moderata;
- Andamento planimetrico della strada;
- Ampiezza della sede stradale;
- Requisiti del piano stradale;
- Tipo di paesaggio stradale;
- Visibilità alle intersezioni;
- Funzionalità delle intersezioni;
- Modalità di deflusso veicolare.

Criterio della multifunzionalità

- Percorsi pedonali continui, sicuri, senza barriere architettoniche, sufficientemente spaziosi e gradevoli;
- Percorsi pedonali cadenzati dalla presenza di zone di sosta e di incontro;
- Percorsi ciclabili continui, sicuri e gradevoli;
- Spazi di gioco confortevoli, protetti e facilmente sorvegliabili da parte degli abitanti.



Criterio della qualità del design

- Miglioramento della qualità architettonica dello spazio pubblico.

Il disegno delle singole misure di moderazione del traffico è preceduto da uno studio al fine di fornire linee guida del design urbano della Zona 30, così da pervenire ad una caratterizzazione unitaria e di qualità dell'area in merito alla scelta dei materiali delle pavimentazioni, dei particolari costruttivi, degli elementi di arredo, delle scelte illuminotecniche, della composizione del materiale vegetale.

Le **tipologie di intervento proposte** in tali ambiti sono:

- piano di pre-segnalamento, al fine di comunicare all'utenza automobilistica in avvicinamento la realizzazione della nuova area sperimentale con limite di velocità a 30 km/h ed invogliare i veicoli che intendevano utilizzare le strade interessate dall'intervento con funzione di attraversamento a scegliere percorsi alternativi;
- collocamento e trattamento delle "porte" di ingresso/uscita dall'Isola ambientale: oltre alla segnaletica prescritta dal Codice della Strada, sono da prevedere interventi di arredo urbano e l'uso di specifici materiali di colore e natura diversi, per le pavimentazioni delle strade, dei marciapiedi e dei passaggi pedonali, che segnalino efficacemente il cambiamento di ambiente;



Figura 24: Segnaletica orizzontale e verticale per indicare l'inizio di una zona 30

- segnaletica di fine zona 30, per comunicare all'utenza l'uscita dalla zona oggetto dell'intervento;



Figura 25: Segnale per indicare la fine di una zona 30

- pannelli indicatori della velocità, in grado di rilevare e comunicare la velocità agli utenti invitandoli ad adattarla alla zona nella quale si stanno immettendo;



Figura 26: esempio di pannelli indicatori della velocità

- calibro delle strade di larghezza minima (3,50 m), per la parte carrabile e massima, per la parte riservata ai pedoni, eventualmente con l'introduzione di elementi separatori tra marciapiede e carreggiata;

- introduzione di elementi di moderazione della velocità, quali: dossi, strumenti di disassamento verticale (porte, intersezioni, passaggi pedonali) al fine di invitare gli utenti a moderare le velocità;



Figura 27: esempio di dossi e attraversamenti pedonali rialzati

- restringimenti della corsia carrabile, introduzione di una fascia sormontabile a separazione delle corsie veicolari, introduzione di isole centrali spartitraffico (in particolare in corrispondenza di passaggi pedonali);
- Disassamento planimetrico dell'asse mediante la realizzazione di chicane grazie all'utilizzo di fioriere o attraverso una diversa configurazione degli stalli di sosta laterali (es. sosta a 45°);



Figura 28: esempio di chicane

- interventi sulle fasi delle intersezioni semaforiche, con aumento dei tempi di verde riservati agli attraversamenti pedonali;
- variazione del colore della pavimentazione (effetto ottico che induce al rallentamento);
- trattamento degli incroci, con:
 - restringimento delle corsie carrabili,
 - ampliamento del marciapiede, in corrispondenza degli imbocchi,
 - rialzamento dell'intera area dell'incrocio a livello del marciapiede;
- realizzazione di rotatorie (anche "mini", con isola centrale totalmente sormontabile) con precedenza all'anello, previa verifica dell'entità e della tipologia dei flussi circolanti;
- sulle strade locali-residenziali non servite dal trasporto pubblico, introduzione di aree di sosta con criteri anche funzionali all'obiettivo del rallentamento del traffico e della creazione di un ambiente urbano gradevole. Per esempio, stalli organizzati in gruppi alternati nei due lati della strada, intervallati da tratti privi di parcheggi eventualmente disassati;
- creazione di percorsi diretti riservati ai pedoni e ai ciclisti, di collegamento alle destinazioni principali (scuole, chiese, aree commerciali, parchi urbani), con particolare cura alla pavimentazione e all'arredo urbano;
- uso "intelligente" dell'illuminazione per evidenziare le zone di incrocio e di attraversamento e le aree pedonali, senza provocare inquinamento visivo;
- uso di siepi e alberi, per un'adeguata profondità, che contribuiscono a ridurre l'inquinamento;
- interventi di riqualificazione/messa in sicurezza e fluidificazione di determinati assi stradali e di specifiche intersezioni;
- Dissuasori stradali come paletti, cordoli, blocchi, elementi atti ad impedire la sosta e a delimitare zone di pertinenza dei pedoni e dei percorsi ciclabili.





Figura 29 paletti parapetonali

- Inserimento di elementi di arredo come fioriere, panchine, e riconfigurazione di spazi di incontro, funzionali al miglioramento della qualità dello spazio pubblico per pedoni e ciclisti, e al tempo stesso in grado di far percepire all'utenza automobilistica la priorità riservata alle funzioni urbane in tale area.



Figura 30 alcuni esempi di elementi di arredo urbano

- modifica/introduzione di sensi unici, nelle vie prettamente residenziali, al fine di disincentivare la dispersione a pioggia del traffico di attraversamento e per migliorare la mobilità interna e recuperare spazi per la sosta, per la realizzazione di adeguati marciapiedi.

⇒ 23-07.PT.ST.EG.04

PROPOSTA PROGETTUALE - INTERVENTI DI MODERAZIONE DEL TRAFFICO

3.3.2. Proposta di Piano: Ambiti oggetto di Piano Particolareggiato

Tabella 9 proposte di piano: Ambiti oggetto di Piano Particolareggiato

INTERVENTI MODERAZIONE DEL TRAFFICO		
TIPOLOGIA	CODICE	INTERVENTO
AMBITO OGGETTO DI PIANO	A	Villorba centro
	B	Zona industriale
PARTICOLAREGGIATO	C	Area centrale via Roma - via Marconi

Le esigenze che caratterizzano l'area centrale di Villorba, la zona industriale e l'area centrale di via Roma- via Marconi, seppur tra loro differenti, determinano la necessità di ricorrere ad uno strumento di pianificazione dedicato, che sviluppi nel dettaglio le azioni da mettere in atto.

Il presente documento vuole qui illustrare le strategie da attuare in funzione degli obiettivi da perseguire, di modo da costituire una linea guida per la successiva stesura dei tre **Piani particolareggiati**, cui si fa riferimento con le lettere corrispondenti, come indicato in tabella ([A][B][C]).

I piani dovranno contenere elementi tali da poter essere condivisi e sviluppati in sinergia con l'Amministrazione, ma anche con i diversi stakeholders coinvolti

- A: Villorba centro
- C: Area centrale via Roma - via Marconi

In funzione delle analisi condotte, si individuano quattro principali tematiche ed i corrispondenti **obiettivi** per gli ambiti centrali di Villorba e Lancenigo, zona municipio [A][C]:

- **SOSTA** Riorganizzazione della sosta
- **QUALITÀ DELLO SPAZIO URBANO** Aumentare la qualità dello spazio urbano
- **SICUREZZA** Aumentare la sicurezza di pedoni e ciclisti
- **TRAFFICO** Ridurre la congestione e limitare l'impiego della viabilità più interna in ambito urbano, dello spazio pubblico e della sosta da parte di utenti esterni o di residenti in altri settori del centro.

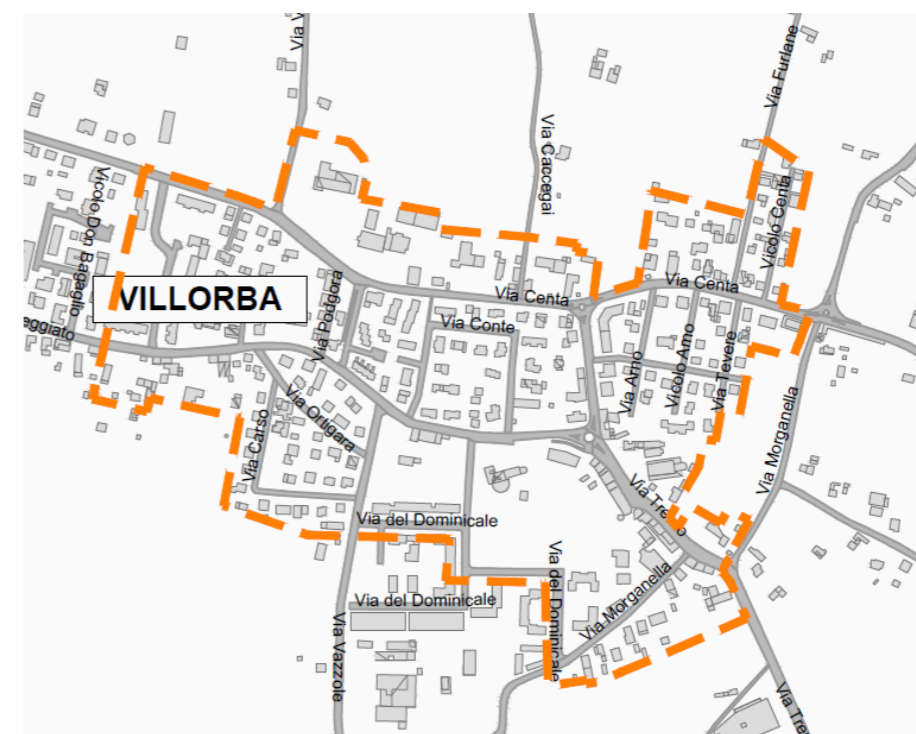


Figura 31 Ambito oggetto di Piano Particolareggiato – A: Villorba centro



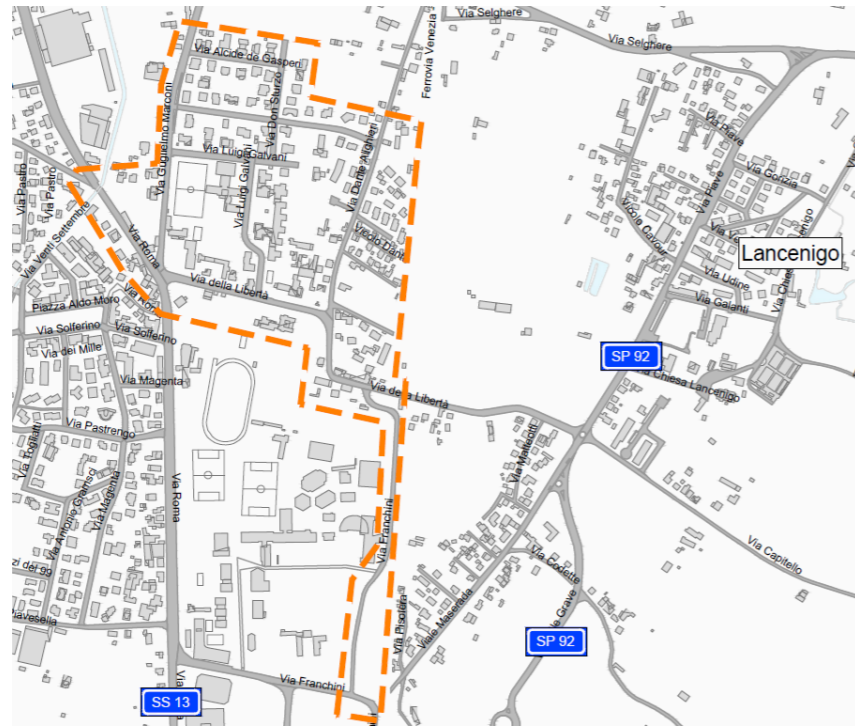


Figura 32 Ambito oggetto di Piano Particolareggiato – C: Area centrale via Roma - via Marconi



Figura 34 Segnaletica di indicazione aree di sosta integrata con numero di stalli disponibili

Le strategie da attuare possono essere così sintetizzate:

- **SOSTA:** la riorganizzazione e razionalizzazione della sosta non può prescindere da:
 - Una politica di presegnalamento dei maggiori spazi di sosta a servizio dell'area centrale, così che l'utente in auto venga guidato dalla segnaletica ai parcheggi con maggior disponibilità di sosta e più prossimi alla direttrice di avvicinamento, minimizzando il traffico parassita rappresentato dall'utenza alla ricerca di stalli liberi;
 - Una politica unitaria sull'intero centro urbano, con individuazione di zone tariffarie e/o di sosta temporizzata volte ad incentivare la rotazione nell'area centrale a favore di una dislocazione della sosta lunga in aree più periferiche;
 - Una riqualificazione dei percorsi pedonali che collegano il centro alle maggiori aree di sosta, inclusi attraversamenti pedonali, a mezzo di arredo e materiali che rendano più gradevole e confortevole lo spostamento a piedi. Spesso è proprio l'assenza di un collegamento diretto e agevole a disincentivare la sosta a poche centinaia di metri dalla propria destinazione.

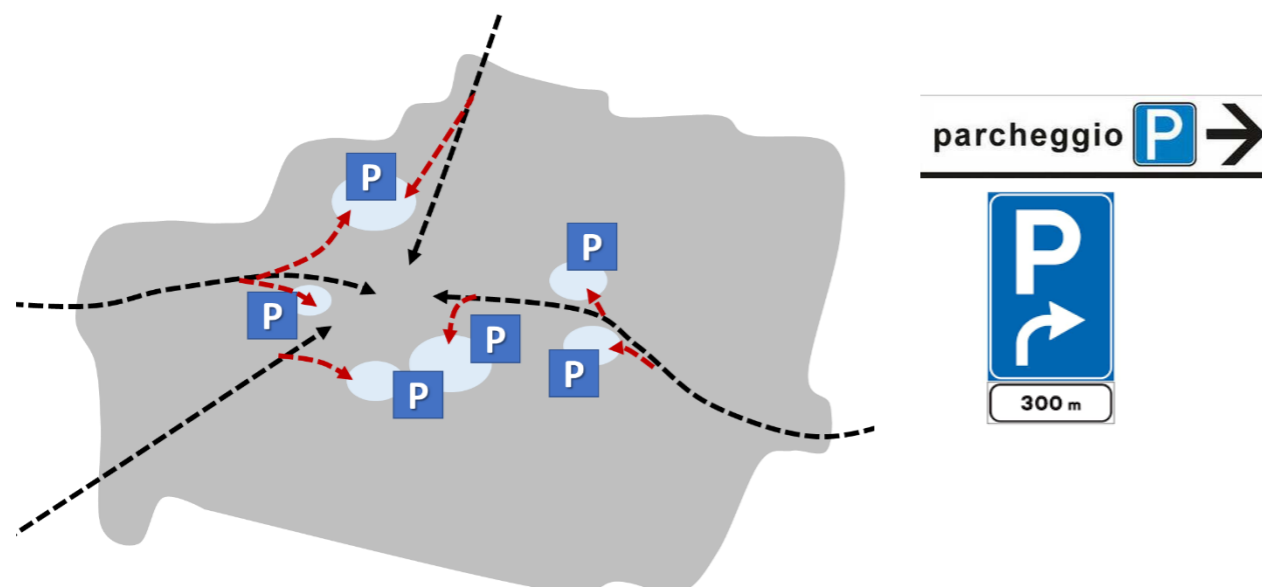


Figura 33 Schema di distribuzione verso le principali aree di sosta e segnaletica di indicazione

▪ **QUALITÀ DELLO SPAZIO URBANO**

- Strategia unitaria e caratterizzante del centro urbano: scelta coerente ed unitaria di materiali, arredi e pavimentazioni in tutta l'area centrale, che costituiscano un aiuto anche nell'individuare le utenze cui è riservata una porzione di carreggiata (es. pavimentazione differenziata delle piste ciclabili, intersezioni rialzate e con pavimentazione differente, ecc).
- Valorizzazione ed arredo delle aree verdi.



Figura 35 esempio di progetto del verde in parco urbano

- Riqualificazione delle aree sensibili (area della stazione di Lancenigo, piazza Umberto I, parchi, scuole, chiese)
- Riqualificazione delle strade scolastiche e dei percorsi ciclabili e pedonali da e per le scuole
- Uso intelligente dell'illuminazione pubblica quale elemento di arredo;
- Riqualificazione di assi viari centrali, quali via della Libertà, via Centa;
- Riqualificazione delle fermate TPL e dei percorsi di avvicinamento.

▪ **SICUREZZA**

- Massimizzazione della sicurezza ai nodi: riqualificazione con attenzione alle componenti deboli e dunque agli attraversamenti ed alle interferenze tra percorsi ciclopedonali e viabilità ordinaria;
- Completamento dei percorsi ciclabili e ciclopedonali.

▪ **TRAFFICO:** al fine di ridurre la congestione e limitare l'impiego della viabilità più interna, dello spazio pubblico e della sosta da parte di utenti esterni o di residenti in altri settori del centro si propone di:

- istituire Zone30
- di realizzare interventi di riqualificazione correlati alle Z30, quali chokers, piastre rialzate, nuova illuminazione, valorizzazione degli attraversamenti
- di realizzare quelle opere funzionali alla riorganizzazione della circolazione nei pressi di piazza Umberto I, come i nuovi assi viari e rotonde che consentono l'eliminazione della lanterna semaforica esistente sulla SS13 al nodo con via Marconi e via della Libertà.

➤ **B: Zona industriale**

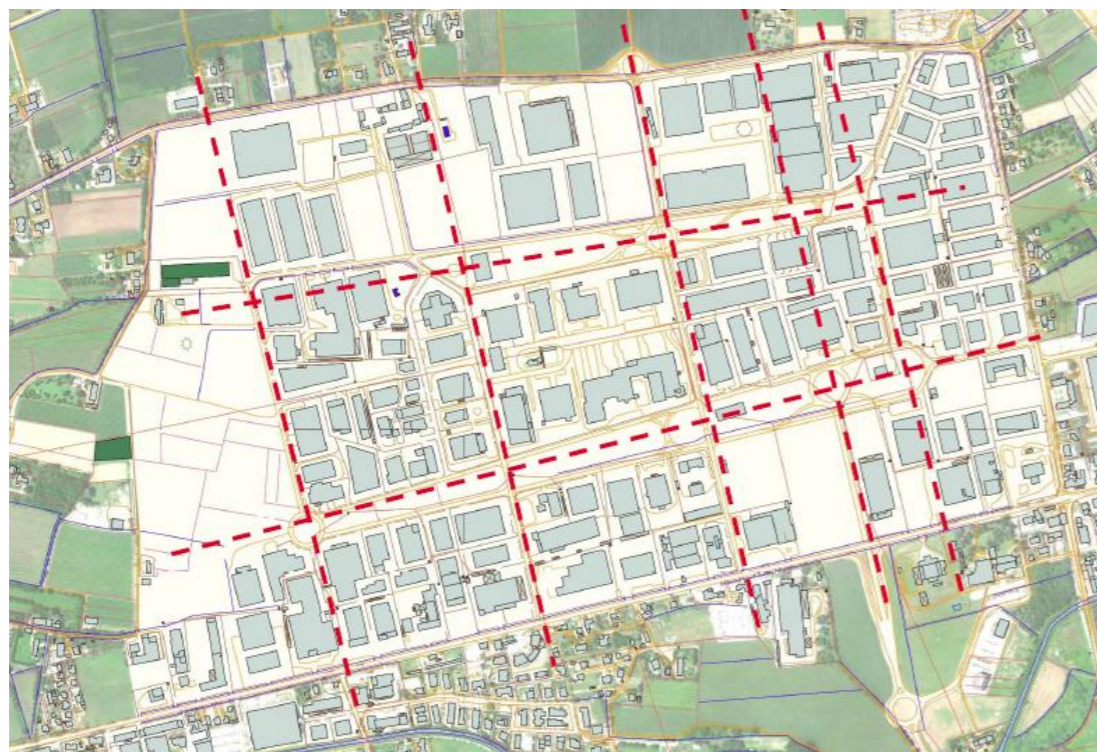


Figura 36 Ambito oggetto di Piano Particolareggiato – B: Zona industriale

Tematiche ed **obiettivi** per l'ambito della zona industriale sono [B]:

- **QUALITÀ DELLO SPAZIO URBANO** Aumentare la qualità dello spazio urbano; valorizzazione delle aree verdi
- **SICUREZZA** Aumentare la sicurezza di pedoni e ciclisti; riqualificare assi e nodi viari
- **TRAFFICO** Revisione degli accessi/recessi dall'area
Razionalizzazione dello schema viario.

⇒ 23-07.PT.ST.EG.02

PROPOSTA PROGETTUALE – OPERE VIARIE



3.3.3. Proposta di piano: Ambiti di riqualificazione

Tabella 10 Proposte di piano: Ambiti oggetto di riqualificazione

INTERVENTI MODERAZIONE DEL TRAFFICO		
TIPOLOGIA	CODICE	INTERVENTO
AMBITI DI RIQUALIFICAZIONE	R1	via Caseggiato - Villorba
	R2	Area centrale di Catena e via Marconi - Catena
	R3	Via San Pio X - Carità
	R4	Via Gramsci - via Ragazzi del '99 - Carità
	R5	via della Libertà - Lancenigo
	R6	Area centrale di Fontane
	R7	Via Monte Grappa - San Sisto
	R8	Via Guizze



Figura 37 aree oggetto di riqualificazione

Il Piano individua 8 aree che necessitano di riqualificazione. Gli obiettivi delle progettualità di piano sono:

- adeguare la viabilità esistente per aumentarne la fruibilità, unitamente alla sicurezza;
- migliorare i percorsi pedonali e caratterizzare i vari spazi destinati a parcheggio o ad area verde;
- preferire modalità esecutive che consentano il massimo rispetto della situazione esistente dei vari sottoservizi nell'area interessata dalle opere di progetto e delle aree verdi ed alberature esistenti;
- utilizzo di materiali uniformi, durevoli e a bassa necessità di manutenzione;
- minimizzare le occupazioni e gli espropri.

R.01 VIA CASEGGIATO - VILLORBA

Obiettivo della riqualificazione è l'urbanizzazione di un asse centrale.

R.02 AREA CENTRALE DI CATENA E VIA MARCONI - CATENA

Nel caso dell'area R.02 il piano ripropone la soluzione recentemente sviluppata ed in fase di realizzazione che include la nuova rotatoria (realizzata), la sistemazione del piazzale verde a nord, un'area parcheggio a sud e nuova pista ciclopedonale lungo la SP102.



Figura 38 sistemazione piazze comunali riqualificazione centro di catena - 2° stralcio



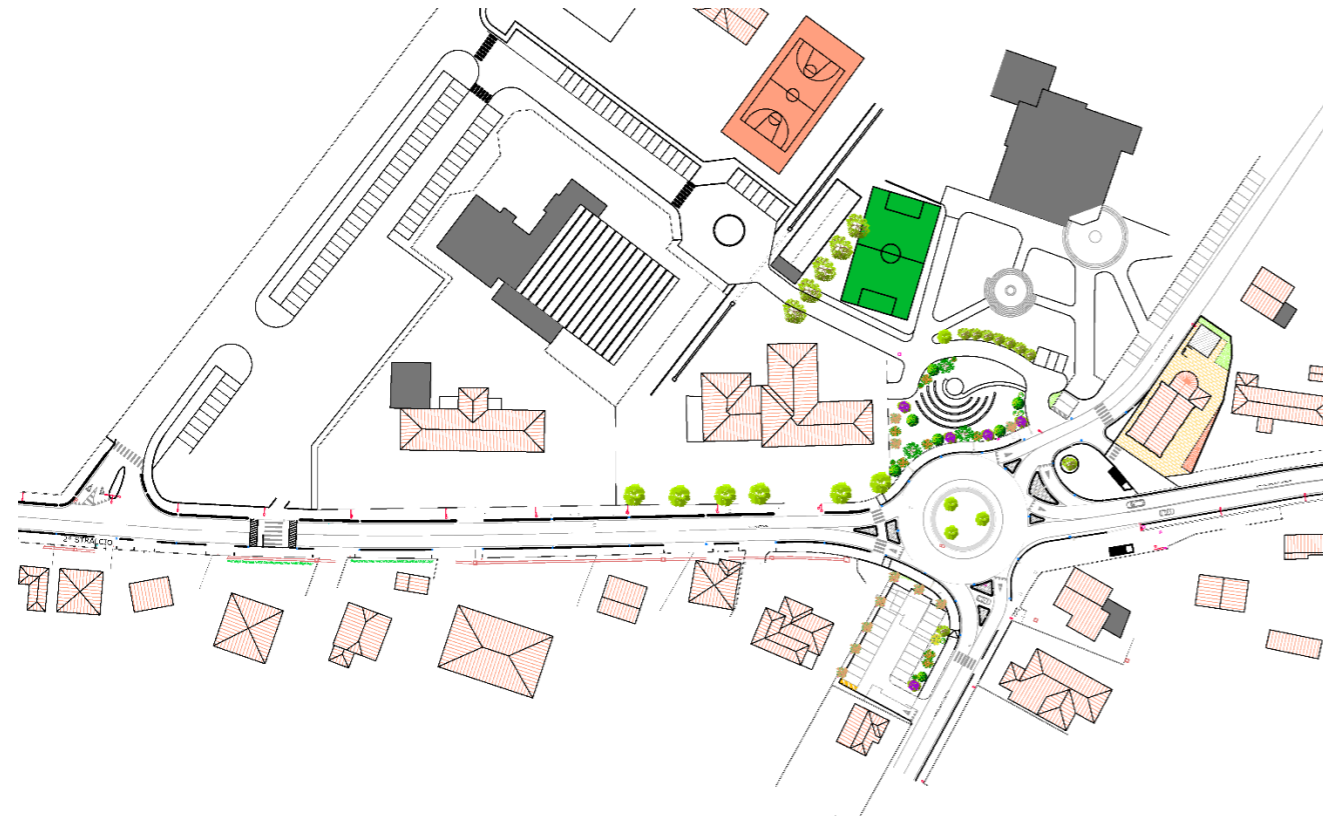


Figura 39 sistemazione piazze comunali riqualificazione centro di catena - complessivo

R.03 VIA SAN PIO X - CARITÀ

Obiettivo della riqualificazione è il completamento delle azioni previste dal piano particolareggiato di Carità 2020.

R.04 VIA GRAMSCI - VIA RAGAZZI DEL '99 - CARITÀ

Obiettivo della riqualificazione è il completamento delle azioni previste dal piano particolareggiato di Carità 2020.

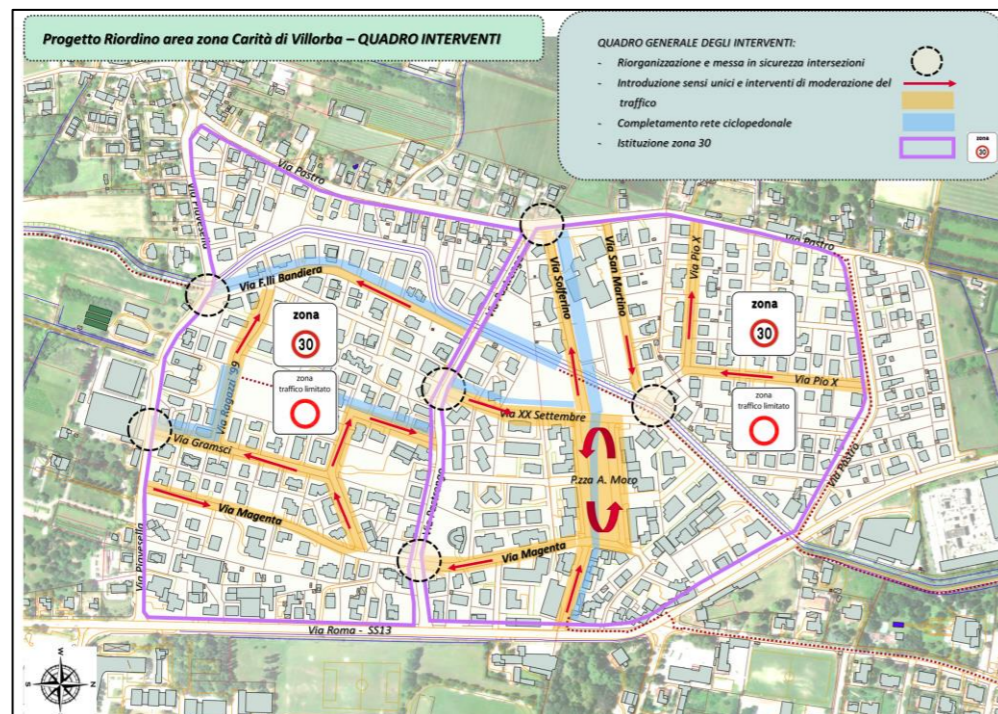
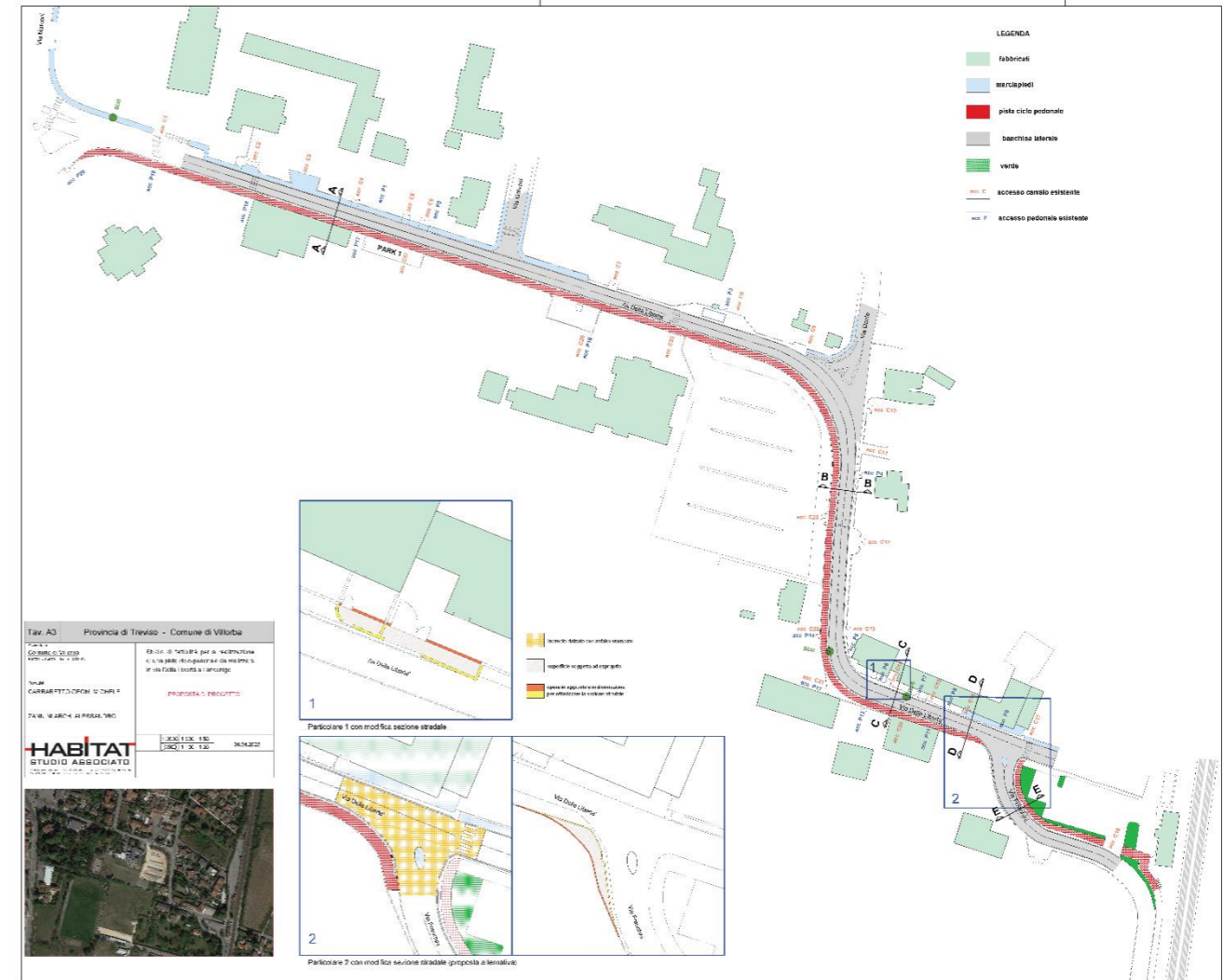


Figura 40 piano particolareggiato di Carità 2020 - estratto

R.05 VIA DELLA LIBERTÀ - LANCENIGO

Nel caso dell'area R.05 il piano ripropone la soluzione recentemente sviluppata con studio di fattibilità tecnico-economica che introduce una pista ciclabile sul lato sud, ma propone di inserire la riqualificazione in un progetto complessivo d'ambito (rif. Piano particolareggiato area via Marconi – via Roma).



R.06 AREA CENTRALE DI FONTANE

Obiettivo della riqualificazione è l'adeguamento e messa in sicurezza di percorsi ciclopedonali, con particolare riguardo agli attraversamenti, carenti nell'area di piazza Cadorna.

R.07 VIA MONTE GRAPPA - SAN SISTO

Obiettivo è la riqualificazione dell'asse su cui si sviluppa la località San Sisto, la messa in sicurezza dell'utenza debole, oltre alla valorizzazione dell'area urbana.

R.08 VIA GUIZZE

Obiettivo della riqualificazione è l'adeguamento della sezione stradale e la moderazione del traffico in corrispondenza di curve pericolose.

3.3.4. Proposta di Piano: Mobilità scolastica

Tabella 11 Proposte di piano: Mobilità scolastica

INTERVENTI MODERAZIONE DEL TRAFFICO		
TIPOLOGIA	CODICE	INTERVENTO
AMBITI SCOLASTICI	S1	Scuola dell'infanzia San Pio X Lancenigo
	S2	Scuola dell'infanzia Maria Immacolata
	S3	Scuola dell'infanzia "C. Collodi" - Ex Monfort - Carità
	S4	Scuola dell'infanzia "G. Matteotti" - Venturati
	S5	Scuola primaria "Marco Polo" - Villorba
	S6	Scuola primaria "G. Marconi" - Catena
	S7	Scuola primaria "G. Pascoli" - San Sisto
	S8	Scuola primaria "Don L. Pelizzari" - Fontane
	S9	Scuola primaria "E. De Amicis" - Fontane
	S10	Scuola secondaria di primo grado "G. Scarpa" - Villorba
	S11	Scuola secondaria di primo grado "A. Manzoni" - Carità
	S12	Istituto Tecnico Industriale Statale Max Planck
	S13	Scuola dell'infanzia San Pio X Lancenigo

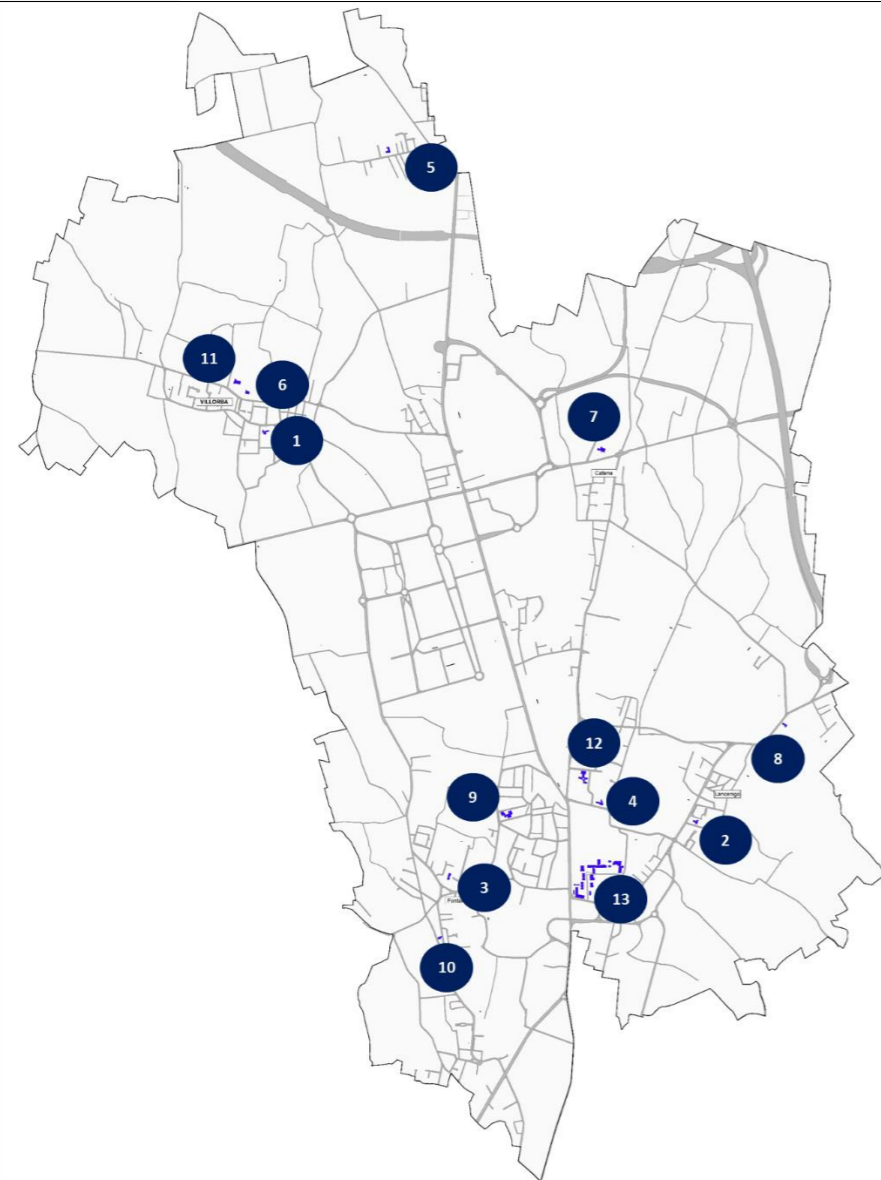


Figura 41 Localizzazione plessi scolastici

1- Scuola dell'infanzia Maria Immacolata - Nido Integrato La Chiocciola; 2- Scuola dell'infanzia San Pio X; 3- Scuola dell'infanzia Maria Immacolata; 4- Scuola dell'infanzia "C. Collodi" - Ex Monfort; 5- Scuola dell'infanzia "G. Matteotti"; 6- Scuola Primaria "Marco Polo"; 7-

Scuola Primaria "G. Marconi"; 8- Scuola Primaria "G. Pascoli"; 9- Scuola Primaria "Don L. Pelizzari"; 10- Scuola Primaria "E. De Amicis"; 11- Scuola Secondaria I Grado "G. Scarpa"; 12 - Scuola Secondaria I Grado "A. Manzoni"; 13- Scuola Secondaria II Grado Istituto Tecnico Industriale Statale Max Planck

Il Piano individua 13 plessi scolastici sul territorio e propone, due tipologie di interventi:

- La **riqualificazione degli spazi pedonali e ciclabili** nell'intorno dei plessi scolastici;
- L'introduzione di **"Strade scolastiche"**.



Figura 42 esempio di strisce pedonali fronte edificio scolastico

La prima misura consiste in una riqualificazione degli spazi pedonali e ciclabili, inclusa la messa in sicurezza degli attraversamenti, in un'area di almeno 250m dalla scuola ed auspicabilmente di 500m, finalizzata a favorire l'attivazione in sicurezza da parte degli istituti del servizio Pedibus, iniziative che consentono di avvicinare gli studenti ad un uso più consapevole della strada, e comportano vantaggi per i bambini, i genitori, la scuola e la città:

- Vantaggi per i genitori**
 - contribuisce ad una armoniosa crescita del bambino
 - favorisce la salute del bambino a lungo termine
 - contribuisce ad aumentare la sicurezza del traffico negli orari di entrata/uscita da scuola
 - contribuisce a migliorare la qualità dell'aria, riducendo le emissioni nocive
 - garantisce più tempo libero per le proprie incombenze, qualora i bambini vadano a scuola da soli
 - migliora il budget familiare, diminuendo i costi di auto e carburante
- Vantaggi per i bambini**
 - favorisce la salute fisica, attraverso il movimento quotidiano
 - favorisce l'indipendenza, rendendoli autonomi
 - aumenta l'autostima e l'equilibrio psichico
 - sviluppa buone capacità di analisi
 - stimola la socializzazione
 - è essenziale per imparare a muoversi in sicurezza
 - insegna a rispettare gli altri
 - insegna a conoscere l'ambiente e a rispettarlo
- Vantaggi per la scuola**
 - è un fattore di eccellenza
 - qualifica la scuola come attenta alle esigenze degli allievi e delle famiglie
 - contribuisce alla buona salute dei propri allievi
 - stimola l'attenzione e la concentrazione degli allievi
 - aumenta la sicurezza stradale della zona, diminuendo il traffico attorno alla scuola
 - migliora ambiente e qualità dell'aria attorno alla scuola
 - consente un nuovo uso dello spazio attorno alla scuola, a favore degli allievi e della collettività
- Vantaggi per la città**
 - è un intervento efficace e condiviso di miglioramento della qualità dell'aria





- aumenta la qualità della vita degli abitanti della zona
- aumenta la sicurezza sulle strade della zona
- riqualifica la zona e ne aumenta l'attrattività residenziale
- rende ai cittadini spazi pubblici prima occupati dalle autovetture
- contribuisce al nuovo modello di sviluppo sostenibile.

Ad oggi, nel comune di Villorba, il servizio pedibus è attivato presso due istituti: la Scuola Primaria "G. Pascoli", con due itinerari lungo via Piave verso Lancenigo e verso San Sisto, e la scuola primaria "Marco Polo" di Villorba, con percorso che parte dai campi sportivi di via Cesare Battisti per percorrere via Cesare Battisti e via Centa; tutti i percorsi hanno sviluppo di circa 900m.

Ulteriore misura da adottarsi in prossimità delle scuole è l'introduzione di "strade scolastiche". Dal 2020 è stata introdotta nel Codice della Strada la "zona scolastica" (art. 3 comma 58-bis del CdS), definita come "zona urbana in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico, in cui è garantita una particolare protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine". In queste zone scolastiche urbane potranno essere limitate o escluse la circolazione, la sosta o la fermata di tutte o di alcune categorie di veicoli, in orari e con modalità definiti con ordinanza del sindaco, ad eccezione degli scuolabus, degli autobus destinati al trasporto degli alunni frequentanti istituti scolastici, come anche dei titolari di contrassegno per invalidi. Per l'istituzione di una strada scolastica è sufficiente che il Sindaco emetta un provvedimento limitativo della circolazione, sosta o fermata di tutte o di alcune categorie di veicoli (art. 7 comma 11 bis del CdS).

Ad oggi, nel comune di Villorba, non vi sono strade scolastiche.



Figura 43 segnaletica di strada scolastica

3.3.5. Proposta di Piano: Schede di dettaglio aree urbane

Le seguenti schede di dettaglio illustrano ad una scala adeguata le azioni di piano elencate.

⇒ Z.01	PROPOSTE DI PIANO AMBITO 1: CARITA'
⇒ Z.02	PROPOSTE DI PIANO AMBITO 2: LANCENIGO
⇒ Z.03	PROPOSTE DI PIANO AMBITO 3: CATENA
⇒ Z.04	PROPOSTE DI PIANO AMBITO 4: VILLORBA

⇒ 23-07.PT.ST.EG.04

PROPOSTA PROGETTUALE - INTERVENTI DI MODERAZIONE DEL TRAFFICO

AMBITO 3: CATENA

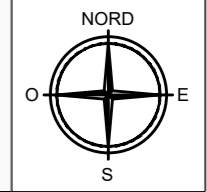
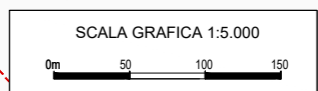
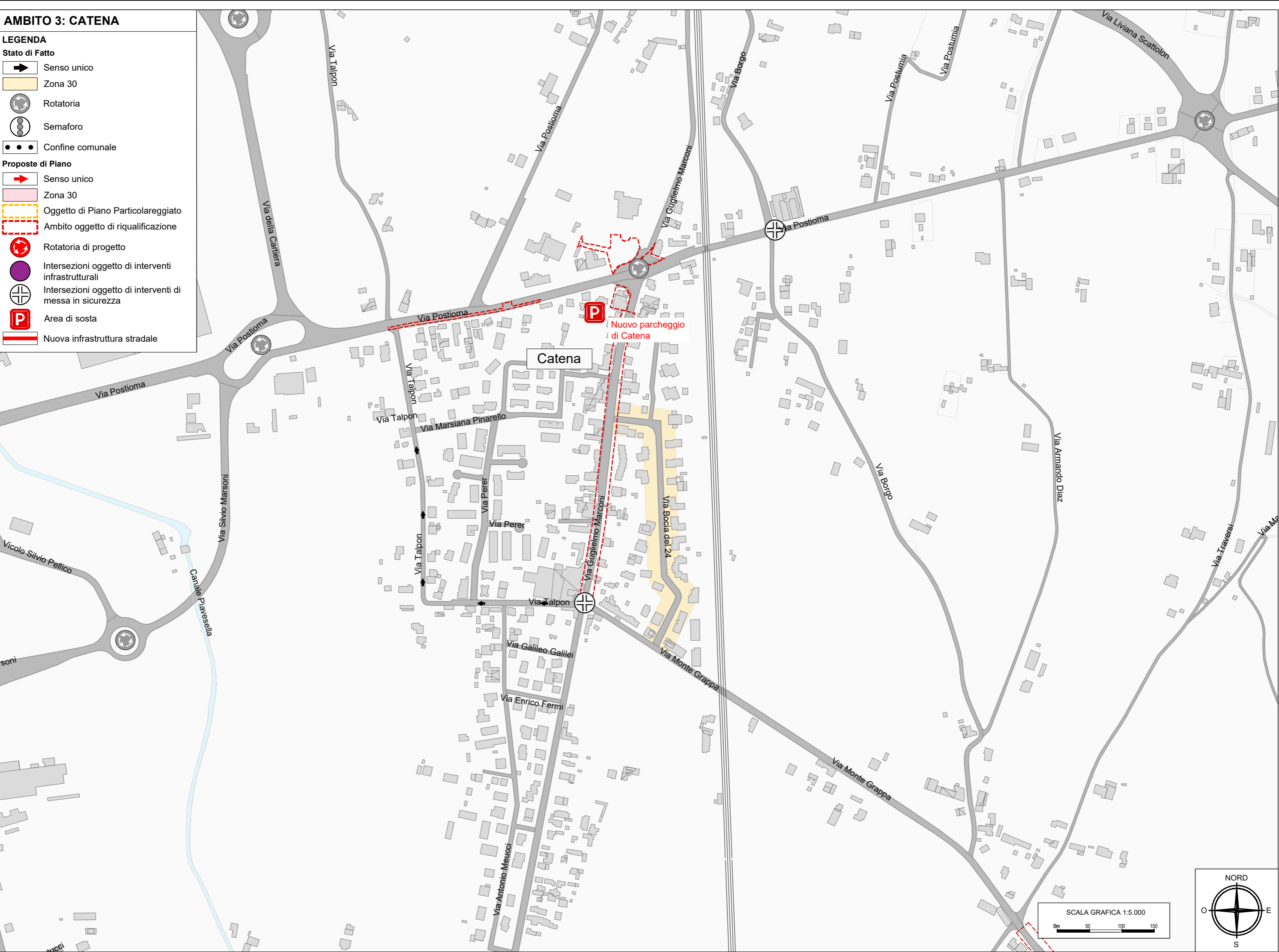
LEGENDA

Stato di Fatto

-  Senso unico
-  Zona 30
-  Rotatoria
-  Semaforo
-  Confine comunale

Proposte di Piano

-  Senso unico
-  Zona 30
-  Oggetto di Piano Particolareggiato
-  Ambito oggetto di riqualificazione
-  Rotatoria di progetto
-  Intersezioni oggetto di interventi infrastrutturali
-  Intersezioni oggetto di interventi di messa in sicurezza
-  Area di sosta
-  Nuova infrastruttura stradale



3.4. IL SISTEMA DELLA SOSTA

Tabella 12 Proposte di piano: il sistema della sosta

IL SISTEMA DELLA SOSTA		
TIPOLOGIA	CODICE	INTERVENTO
AREE DI SOSTA	P1	PARCHEGGIO di Catena
	P2	PARCHEGGIO di piazza Umberto I (da riqualificare/ampliare)
	P3	PARCHEGGIO FONTANE BIANCHE - via Fagaré
	P4	PARCHEGGIO FONTANE BIANCHE – vicolo Leopardi
	P5	PARCHEGGIO TV NORD - ampliamento

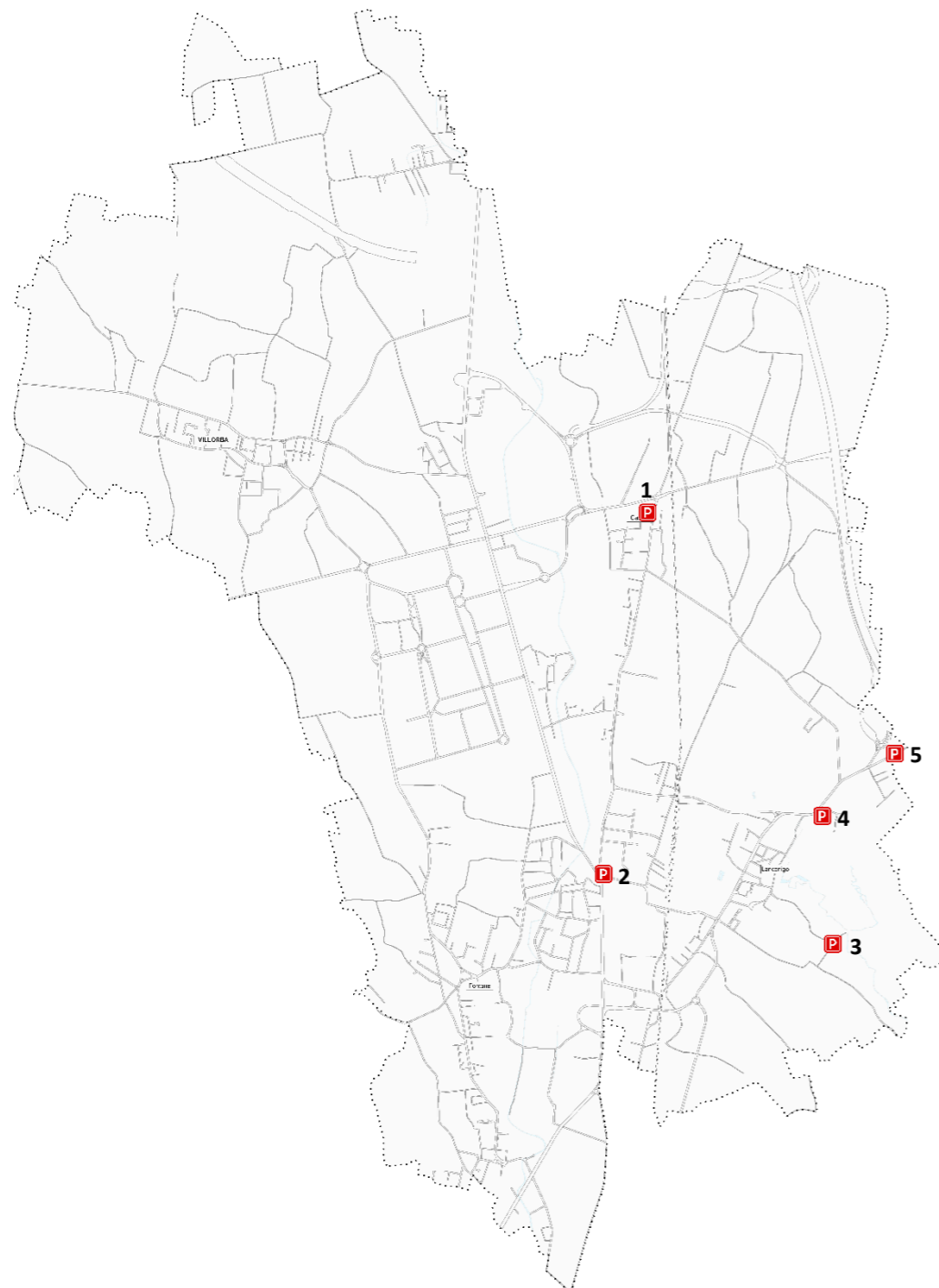


Figura 44 Proposta di piano aree di sosta

Il PGTU individua 5 nuove aree di sosta, identificate nell'elaborato grafico 23-07.PT.ST.EG.02 Proposta progettuale – opere viarie.

Ulteriore azione in materia di disciplina della sosta riguarda l'area centrale di Villorba e l'area di via Marconi – via della Libertà – zona Municipio, disciplina della sosta che è inclusa tra le strategie da attuare a mezzo di Piano Particolareggiato di cui sono oggetto le due aree centrali (riferimento paragrafo 3.3.2 Proposta di Piano: Ambiti oggetto di Piano Particolareggiato).



Infine, si propone di adottare su tutto il territorio comunale una politica a favore dei *parking rosa*.

Secondo il Decreto Legislativo n. 121 del 10/09/2021, i *parking rosa* sono stalli di sosta dedicati ai veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore ai due anni. Si propone qui di individuare stalli su cui apporre l'opportuna segnaletica in tutte le località comunali, con particolare riferimento agli ambiti in cui siano presenti servizi: uffici pubblici e postali, ambulatori medici, negozi, chiese, centri sportivi. La sosta consentita ai titolari di apposito *permesso rosa* da richiedere all'Amministrazione e da esibire sul veicolo, avrà una durata massima limitata (da certificare con disco orario).

⇒ 23-07.PT.ST.EG.02 PROPOSTA PROGETTUALE – OPERE VIARIE

P.1 PARCHEGGIO di Catena

Il parcheggio rappresenta il 3° stralcio del progetto di riqualificazione in corso di realizzazione dell'area centrale di Catena. Verrà realizzato nel quadrante sudovest all'intersezione tra SP102 via Postioma e via Marconi e prevede circa 20 stalli auto, oltre ad uno stallone riservato a disabili.



Figura 45 progetto del nuovo parcheggio di Catena



P.2 PARCHEGGIO di piazza Umberto I

L'attuale area di sosta di Piazza Umberto I conta 74 stalli, alcuni dei quali regolamentati a disco orario, con differenti intervalli orari. Il parcheggio insiste sull'intero sedime della Piazza, così come l'attuale fermata e capolinea delle linee urbane TPL.

Il PUT, nell'ottica di revisione della circolazione che riguarda tutto l'ambito (eliminazione del semaforo, nuove bretelle di collegamento tra via Galvani – via Marconi – via Roma, riqualificazione di via della Libertà) e che si inserisce nel Piano Particolareggiato di via Roma – via Marconi, propone la riqualificazione dell'area di sosta e della piazza in generale: una riorganizzazione degli spazi potrebbe consentire infatti un'urbanizzazione dell'area, l'inserimento di aree verdi, la differenziazione della pavimentazione coerentemente con la funzione (marciapiede, parcheggio, pista ciclabile, area pedonale), il mantenimento delle alberature esistenti, cui si associa una revisione del regime di regolamentazione della sosta.



Figura 46 attuale parcheggio di Piazza Umberto I

P.3 PARCHEGGIO FONTANE BIANCHE - via Fagaré

L'amministrazione prevede la realizzazione di una piccola area di sosta con 6 stalli di accesso alle Fontane Bianche, tra via Galanti e via Fagaré a Lancenigo.

Rif. RICHIESTA DI PERMESSO DI COSTRUIRE PER LE OPERE DI URBANIZZAZIONE RELATIVE AL PIANO GUIDA, INTERVENTO COMPLESSO SCHEDA 1 - ZONA N/4 AREA NATURALISTICA FONTANE BIANCHE, VIA FAGARÉ - VILLORBA



Figura 47 area di sosta pubblica Fontane Bianche – via Fagaré

P.4 PARCHEGGIO FONTANE BIANCHE – vicolo Leopardi

L'amministrazione prevede la realizzazione di una piccola area di sosta, con 20 stalli, di accesso alle Fontane Bianche, tra via Piave e vicolo Leopardi a Lancenigo.

Rif. OPERE PEREQUATIVE IN ATTUAZIONE DELL'ACCORDO PUBBLICO PRIVATO DI CUI ALLA VARIANTE N. 2 AL P.I. - SCHEDA 5



Figura 48 area di sosta pubblica Fontane Bianche – vicolo Leopardi



P.5 PARCHEGGIO TV NORD - ampliamento

L'attuale area di sosta esterna al casello di Treviso nord della A27 conta circa 30 stalli, ed è molto utilizzato proprio per la posizione prossima al casello autostradale. Il PUT ne propone l'ampliamento portando la capacità a circa 50 stalli, come peraltro già indicato dal PUT 2005.

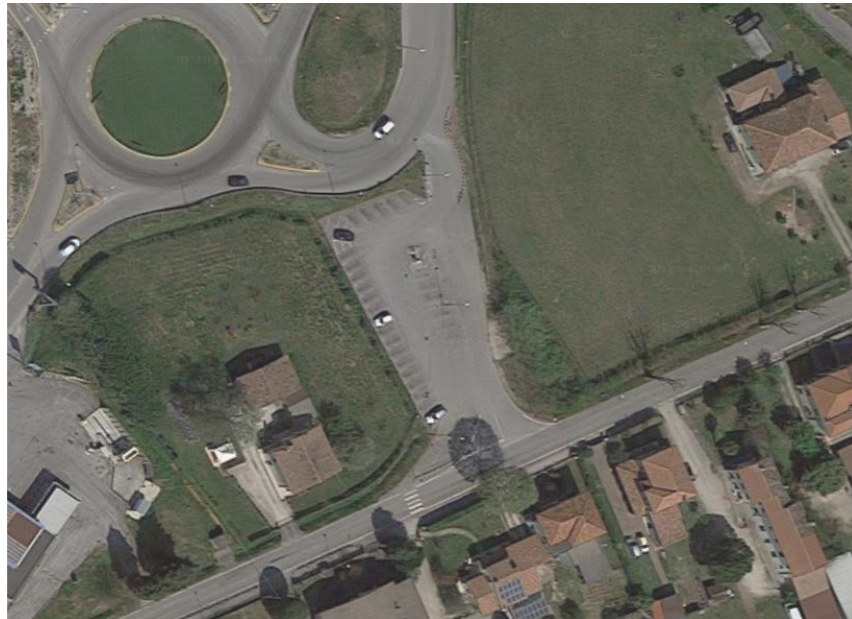


Figura 49 attuale area di sosta esterna al casello autostradale Treviso nord

3.5. TRASPORTO PUBBLICO

Tabella 13 Proposte di piano: trasporto pubblico

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE		
TIPOLOGIA	CODICE	INTERVENTO
TRASPORTO PUBBLICO	TPL 1	Nuova FERMATA TPL ZONA INDUSTRIALE
	TPL 2	Riqualificazione FERMATA TPL VIA FRANCHINI
	TPL 3	Riqualificazione FERMATA TPL PIAZZA UMBERTO I (capolinea)

Gli interventi sulla rete TPL mirano ad ottimizzare il servizio attuale, inserendo una nuova fermata in Zona Industriale, ad oggi non servita da alcuna linea, e riqualificando le fermate esistenti.

Oltre alle elencate azioni di piano si segnala l'opportunità di introdurre una ulteriore fermata in corrispondenza dell'attuale Centro Vaccinale, qualora pervenga conferma che la struttura verrà mantenuta nella sede attuale. Tutti gli interventi dovranno essere condivisi con il gestore del servizio (MOM Mobilità di Marca).

TPL.1 Nuova FERMATA TPL ZONA INDUSTRIALE

Il Piano propone di servire la zona industriale con linea di trasporto pubblico; ad oggi infatti nessuna linea né urbana né extraurbana effettua tale servizio.

Il tracciato della linea, la posizione ed il numero di fermate dovranno essere concordati con l'ente gestore del servizio (MOM Mobilità di Marca).

Lo schema in figura riporta un'ipotesi di massima che prevede di prolungare l'attuale linea 12 urbana, circolare S. Sisto Catena - Carità - Catena - S. Sisto: dal capolinea di Catena si verrebbe a creare un anello più o meno ampio lungo la viabilità interna alla ZI su cui valutare numero e posizione delle fermate. Si verrebbe così a creare un collegamento diretto tra la stazione ferroviaria di Lancenigo e la ZI.

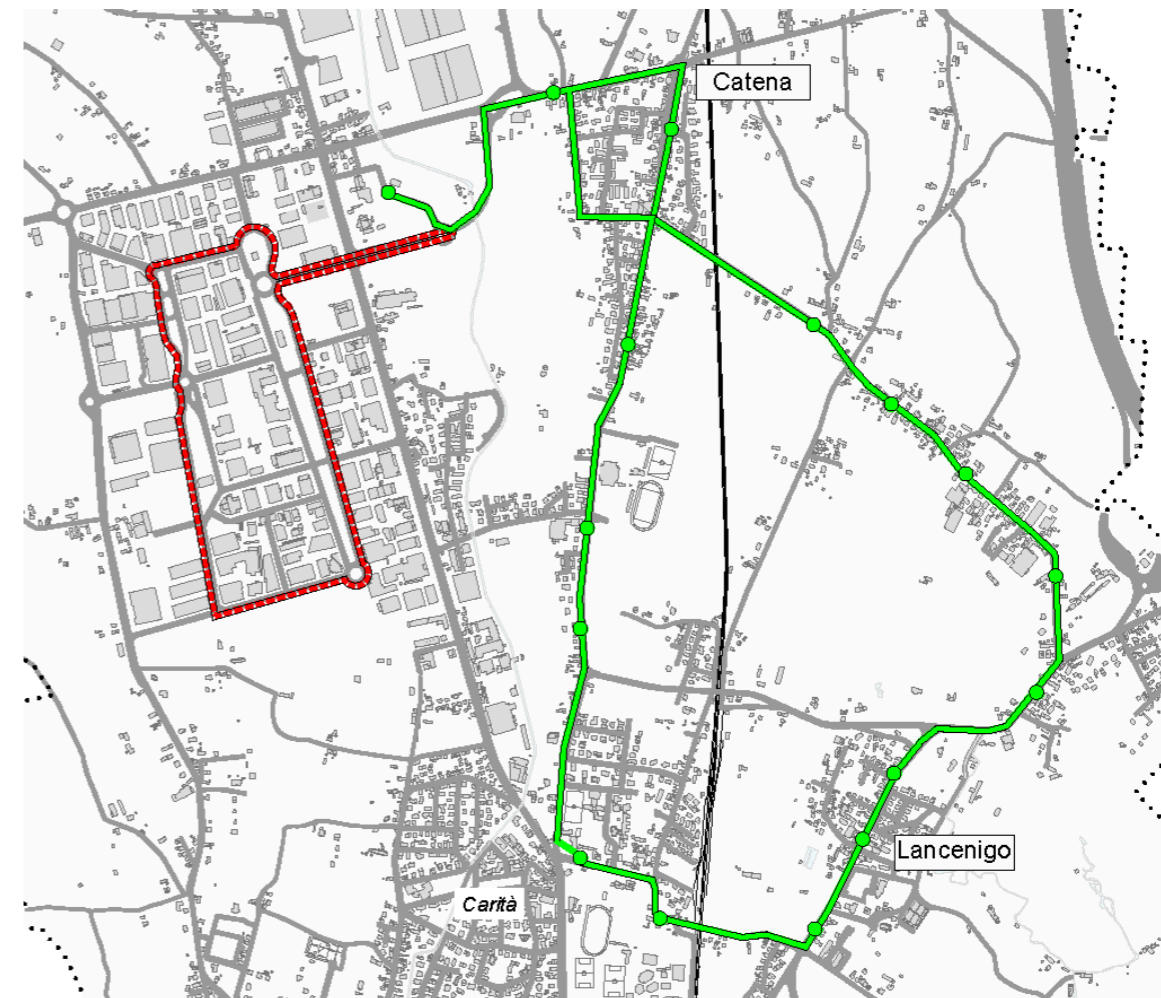


Figura 50 ipotesi di prolungamento della linea urbana 12 a servizio della ZI



Alternativa potrebbe essere la deviazione e prolungamento della linea urbana 1 Ospedale - Stazione Fs - P. Matteotti - S.M. del Rovere - S. Artemio - Carità – Villorba, che avrebbe il vantaggio di collegare direttamente Treviso, ma ciò comporterebbe la revisione del tracciato attuale.

TPL.2 Riqualificazione FERMATA TPL VIA FRANCHINI

Come previsto dallo studio di fattibilità 2023 *Interventi di sistemazione della viabilità di Via Franchini con realizzazione di area di fermata/attesa autobus e nuovo percorso protetto di collegamento ad istituti scolastici*, il Piano propone la riqualificazione della fermata di via Franchini, attualmente rappresentata dalla sola palina. L'intervento si pone nell'ambito oggetto di PPTU denominato via Marconi – via Roma.



Figura 51 attuale fermata di via Franchini ed estratto planimetria di progetto

TPL.3 Riqualificazione FERMATA TPL PIAZZA UMBERTO I (capolinea)

Ad oggi il capolinea di piazza Umberto I (linee 1 e 4) consta in due stalli segnati a terra sulla piazza, senza alcuno spazio dedicato alla salita e discesa o all'attesa dei passeggeri. Il PUT, nell'ambito della riqualificazione della piazza che si pone nell'area oggetto di PPTU denominato via Marconi – via Roma, propone la riqualificazione della fermata, con la previsione di aree di attesa accessibili.



Figura 52 attuale fermata di piazza Umberto I



3.6. PEDONI E CICLISTI

Tabella 14 Proposte di piano: ciclabili e ciclopedonali

PEDONI E CICLISTI		
TIPOLOGIA	CODICE	INTERVENTO
	1	via Campagnola (Venturali)
	2	SS13 via Roma tra Venturali e via della Cartiera (Venturali - Castrette)
	3	via Montello (Quadrivio)
	4	via Cesare Battisti (Quadrivio)
	5	via Centa (Villorba)
	6	via Centa (Castrette)
	7	Torrente Giavera
	8	via Marconi nord (Catena)
	9	via Borgo (Catena)
	10	via Postioma est (Catena)
	11	via Traversi (Catena)
	12	via Monte Grappa (Catena)
	13	via Amendola (Zona Industriale)
	14	via Selghere (Lancenigo)
NUOVE PISTE CICLABILI E CICLOPEDONALI	15	via Chiesa Lancenigo - via Gorizia (Lancenigo)
	16	via Galanti (Lancenigo)
	17	via Capitello est (Lancenigo)
	18	via della Provincia sud (Lancenigo)
	19	via Colombero (Lancenigo)
	20	via della Provincia nord (Lancenigo)
	21	via Fanchini (Lancenigo)
	22	via della Libertà (Lancenigo)
	23	Connessione via Pastrengo (Carità)
	24	via Pastro (Carità-Fontane)
	25	Nuova connessione Z.I. - via Roma SS13
	26	Villorba centro
	27	Fontane centro
	28	Pontebbana
	29	via Piavesella
	30	connessione via Cavini - via Torricelli
	31	via Trieste lato est
PISTE CICLABILI E CICLOPEDONALI ESISTENTI DA RIQUALIFICARE	1	via Cesre Battisti (Quadrivio)
	2	via San Pio X (Carità)
	3	via Fratelli Bandiera (Carità)
	4	via Po - via Astico (Fontane)
	5	viale della Repubblica (Fontane Chiesa Vecchia)
POSTAZIONI BIKE SERVICE	P1	VILLORBA scuole
	P2	CATENA chiesa
	P3	LANCENIGO chiesa
	P4	FONTANE chiesa

LEGENDA

PISTE CICLABILI E CICLOPEDONALI

- CICLABILI E CICLOPEDONALI ESISTENTI
- ○ ○ ○ CICLABILI E CICLOPEDONALI PREVISTI DAL PAT E PI
- CICLABILI E CICLOPEDONALI ESISTENTI DA RIQUALIFICARE
- CICLABILI E CICLOPEDONALI PROPOSTE DAL PGTU

- Attraversamenti ciclopedonali semaforizzati ESISTENTI

DIRETTRICI DEGLI ITINERARI CICLABILI SOVRACOMUNALI
(fonte: Masterplan inerente la pianificazione e lo sviluppo della mobilità ciclabile nei territori appartenenti all'IPA - Intesa Programmatica Area "Marca Trevigiana")

- DIRETTRICE 9 "VIE ROMANE" (via Claudia Augusta)
- DIRETTRICE 5 "MONACO-VENEZIA"

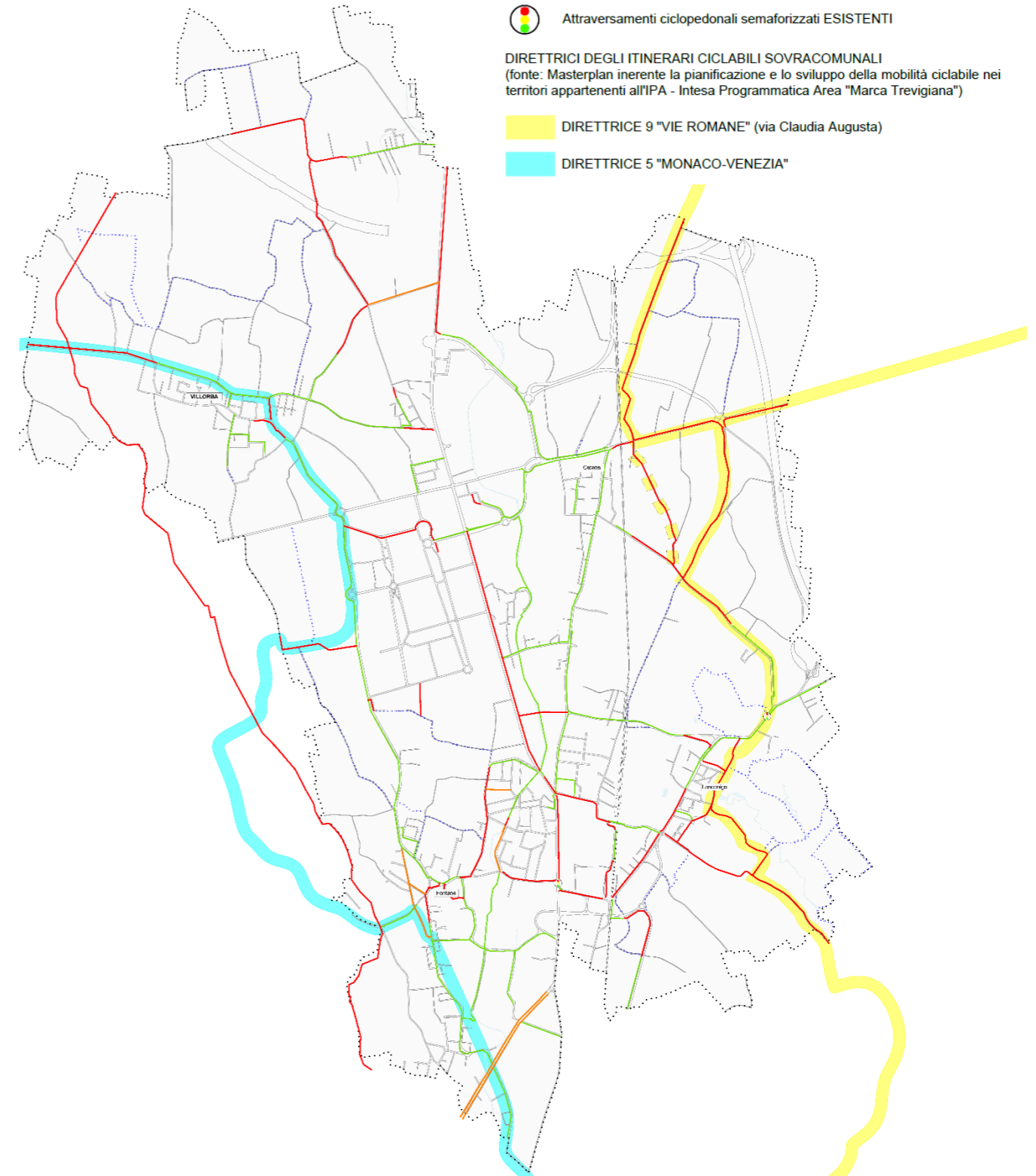


Figura 53 Proposta di piano: mobilità ciclabile

⇒ 23-07.PT.ST.EG.03

PROPOSTA PROGETTUALE – MOBILITA' CICLABILE



Tra gli obiettivi del PGTU uno dei più impegnativi riguarda la diversione modale di un numero importante di spostamenti fatti con l'utilizzo di mezzi motorizzati privati verso la modalità ciclistica.

La promozione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto alternativo ai veicoli a motore rappresenta, infatti, una delle chiavi di volta per una mobilità urbana diversa e innovativa e uno degli impegni più significativi per uno sviluppo sostenibile, concorrendo alla riduzione della congestione del traffico urbano e alla riduzione delle emissioni di gas inquinanti nell'atmosfera connesse al traffico stesso.

La bicicletta non è però solo un mezzo di trasporto sostenibile: è anche un modo veloce per spostarsi quotidianamente in città e arrivare direttamente in luoghi dove altri mezzi non arrivano, dando autonomia negli spostamenti e facendo quindi risparmiare tempo e denaro.

La bicicletta è dunque un mezzo di trasporto agile e flessibile, che ben si adatta alla vita della città: occorre quindi creare le condizioni per riconoscerla come "mezzo di trasporto quotidiano" garantendo ai ciclisti sicurezza e dignità e dando spazio a una nuova cultura della ciclabilità urbana.

L'obiettivo quindi è realizzare le condizioni per una mobilità in bicicletta sicura e competitiva con l'automobile, perché una città "adatta" alle biciclette è una città che migliora la propria qualità urbana generale, non solo per i ciclisti ma per tutti coloro che vivono in città e si muovono ogni giorno all'interno della stessa, anche con altri mezzi.

Il piano individua gli interventi utili a completare ed integrare, oltre che mettere in sicurezza, la rete ciclabile e ciclopedonale di Villorba. Prima di scendere nel dettaglio delle proposte di piano, va tuttavia premesso che, per una scelta ottimale dei percorsi pedonali e ciclabili e una corretta esecuzione dei progetti, è importante che in ogni fase vengano osservati alcuni **criteri progettuali** qualitativi che si basano sui principi di:

- **Accessibilità:** la rete pedonale deve essere praticabile in sicurezza e comfort da tutte le categorie di persone, dai portatori di handicap ai bambini e agli anziani.
- **Continuità:** la continuità è l'elemento fondamentale affinché la rete sia attrattiva nei confronti dell'utente; si intende sia continuità della rete pedonale in riferimento ai passaggi di elementi di disturbo (assi viari, ...) ma anche continuità di collegamento con le altre modalità di trasporto (fermate del trasporto collettivo, stazione ferroviaria, parcheggi scambiatori).
- **Sicurezza:** la sicurezza dei pedoni sul marciapiede dipende dalla larghezza dello stesso, dalla sua percorribilità, dall'intensità dei flussi di traffico motorizzato a lato e dalla velocità di scorrimento delle autovetture; per quanto riguarda gli attraversamenti pedonali anche in questo caso è necessario valutare i flussi veicolari e le velocità di transito abbinato alla larghezza dell'attraversamento e alla visuale libera reciproca pedone-conduttore. È necessario tener conto anche della sensazione di sicurezza verso eventi non legati al traffico (microcriminalità, danneggiamenti del percorso per vandalismo, ...) curando l'illuminazione e un arredo urbano funzionale (panchine per gli anziani, ...) che dia una percezione di serenità del percorso.
- **Riconoscibilità:** La riconoscibilità del percorso e di alcuni suoi elementi specifici (per esempio gli attraversamenti pedonali) sono fondamentali da un lato per la loro utilizzazione dall'altro per attirare l'attenzione degli automobilisti; la riconoscibilità si realizza tramite l'omogeneità dei materiali e delle soluzioni utilizzate.

Gli obiettivi generali per un investimento ampio nel miglioramento della mobilità ciclistica sono:

- il miglioramento della sicurezza;
- lo spostamento del modal split dall'auto verso un mezzo non inquinante;
- il miglioramento della qualità della vita.

Nell'incentivazione della mobilità ciclistica il Comune ha il ruolo principale. Quasi tutti i possibili campi di intervento sono di sua competenza:

- Realizzazione di una rete di percorsi ciclabili
- Segnaletica
- Parcheggi per bici
- Intermodalità con il trasporto pubblico
- Marketing e servizi.

Gli interventi proposti dal Piano si articolano in:

- interventi infrastrutturali per la realizzazione di nuove connessioni ciclabili: **31 NUOVI TRATTI DI PISTA;**
- riqualificazione di tratti esistenti che per tipologia (es. corsie ciclabili utilizzate come spazi di sosta) risultino inadeguate all'uso da parte di pedoni e/o ciclisti: **5 TRATTI DI PISTE ESISTENTI DA RIQUALIFICARE;**
- realizzazione di postazioni a servizio dell'utenza ciclabile: **4 POSTAZIONI DI BIKE SERVICE**, con kit di automanutenzione e stazioni di ricarica elettrica.



Figura 54 postazioni automanutenzione e ricarica bici

- **STRADE CICLABILI:** [●●●●] Alle piste elencate si sommano numerosi tratti di strade secondarie da attrezzare a strade ciclabili, secondo i tracciati previsti dal PAT vigente, ed individuati in blu negli elaborati grafici. Si tratta di tracciati che interessano strade a basso traffico, sulle quali non si ritiene necessaria la realizzazione di infrastrutture (cordoli, pista su marciapiede, altro), ma ove è sufficiente l'apposizione di adeguata segnaletica orizzontale e verticale ed alcuni puntuali interventi di riqualificazione (pavimentazione, caditoie, radici sporgenti su manto stradale, ecc).

3.7. MOBILITÀ INNOVATIVA

Il PGTU non può prescindere da quella che oggi è definita *mobilità innovativa* o *smart mobility*. Mobilità innovativa significa in primo luogo migliorare nel concreto la vita delle persone, aumentare la vivibilità e accessibilità della città. Rispetto agli ambiti di applicazione la *smart mobility* è funzionale ad assicurare:

- una gestione ottimale del traffico, strada e dati di viaggio (l'infomobilità ha rivoluzionato negli anni il sistema di gestione dei trasporti urbani dando l'opportunità di regolamentare, controllare e fornire servizi per i cittadini e l'avvento delle *mobile technologies* ha dato un'ulteriore spinta innovativa per rendere ancora più semplici e fruibili i servizi);
- fruibilità ed inclusività: una mobilità "semplice" in quanto sempre più userfriendly e pertanto disponibile per tutte le categorie di utenze anche quelle tecnologicamente meno evolute, poiché fornisce dispositivi sempre più versatili, autoapprendenti e intuitivi e "condivisa" (si pensi allo sviluppo di politiche pubbliche di opendata o alle soluzioni di sharing mobility);
- sicurezza ed incolumità (safety and security) sulla strada e controllo;
- una mobilità door-to-door, ovvero per mezzo di sistemi integrati di trasporto multimodale basati su nuovi concetti di veicoli, infrastruttura e servizio; una mobilità che tenda ad incoraggiare gli utenti ad utilizzare modi di trasporto alternativi all'auto privata, quali bicicletta e mezzi pubblici, consentendo loro di pianificare in maniera efficace, veloce e a costi ridotti il proprio percorso. In estrema sintesi, è indispensabile aiutare lo sviluppo di piattaforme intelligenti che garantiscano la piena integrazione tra le diverse modalità di trasporto innovative già in corso di implementazione (sharing mobility, mobilità elettrica, smart ticketing, etc.), favorendone una maggiore riconoscibilità e fruibilità da parte degli utenti verso la piena realizzazione della cosiddetta Mobilità come servizio ("Mobility as a Service" o Maas).

Tabella 15 Proposte di piano: mobilità innovativa

MOBILITÀ INNOVATIVA		
TIPOLOGIA	CODICE	INTERVENTO
MOBILITÀ INNOVATIVA	1	Nuove stazioni di ricarica elettrica

3.7.1. Mobilità elettrica

Smart mobility in ottica di approccio integrato alla mobilità significa anche nuove tecnologie di propulsione: la consapevolezza della necessità di un ripensamento delle tecnologie di alimentazione dei trasporti è parte integrante del paradigma della mobilità intelligente.

Se da un lato metano e GPL rappresentano già realtà importanti anche grazie alla buona copertura locale del livello di distribuzione, i veicoli elettrici (full electric) possono contribuire a risolvere i problemi dell'emissione di sostanze nocive e di inquinamento.

Prioritaria è allora la pianificazione e realizzazione di una rete di ricarica per veicoli elettrici diffusa sul territorio, e che preveda un adeguato numero di postazioni ai parcheggi che rappresentano hub intermodali:

- Parcheggio esterno al casello autostradale di Treviso Nord
- Parcheggio della stazione ferroviaria
- Parcheggio di piazza Umberto I (1 punto di ricarica esistente)
- Parcheggi a servizio di centri sportivi
- Parcheggi di nuova realizzazione, come quello di Catena

La futura espansione delle colonnine, sia alla luce della nuova normativa urbanistica, sia attraverso eventuali strumenti incentivanti, dovrà coinvolgere necessariamente i posti auto delle abitazioni private e delle aziende, nonché gli impianti di distribuzione carburanti: sarà quindi necessario istituire dei tavoli di lavoro per facilitare le iniziative dei distributori energia con i condomini e le aziende.

Ulteriori strategie da attuare per incentivare l'uso di auto elettriche sono le agevolazioni in materia di circolazione e di sosta nel territorio del Comune per i veicoli elettrici, ad esempio: diritto a circolare in eventuale Zona a Traffico Limitato del Centro Storico; diritto alla sosta gratuita, in tutte le aree su strada soggette a tariffazione; diritto a circolare quando sono in vigore i provvedimenti di limitazione per la qualità dell'aria).

Tali permessi avrebbero comunque una valenza temporanea, ovvero nel momento in cui il parco veicolare circolante sarà composto da più del 10% da veicoli full electric, tali misure dovranno essere rimodulate.



Figura 55 Stalli di ricarica elettrica (a sinistra esempio piazza Umberto I)

Si segnala infine la massima attenzione alle altre forme di micromobilità elettrica (es. monopattini e monopattini assistiti, eventualmente anche in sharing) che possono rappresentare un utile tassello della mobilità integrata urbana.

Una opportunità per la città in quest'ambito è l'istituzione di un **servizio di bike-sharing**, che potrebbe essere coordinato con il limitrofo comune di Treviso.



4. ITER DEGLI INTERVENTI DI PIANO E CONCERTAZIONE DELLE SCELTE

Le azioni e gli interventi proposti in questo Piano saranno realizzati per stralci man mano che lo sviluppo stesso del piano porterà al raggiungimento di determinati obiettivi di breve e medio termine.

In questo modo si potranno fare i dovuti approfondimenti sui singoli interventi e valutare l'avvio di una fase di sperimentazione degli stessi, alla luce dei risultati raggiunti dall'applicazione degli interventi già attuati.

L'attuazione delle azioni previste dal PUT sarà preceduta da momenti di partecipazione e condivisione verso la cittadinanza e gli stakeholders, in un'ottica di mobilità partecipata vicina a quella dello strumento del PUMS.

La necessità di avviare una fase concertativa su alcuni temi o aree del territorio comunale e le eventuali modalità, saranno valutate dall'amministrazione comunale.

Infine, per il monitoraggio dell'attuazione del Piano e dei suoi effetti e la valutazione degli stralci attuativi potrà essere istituito un Tavolo Permanente della Mobilità, che coinvolga comitati, associazioni di categoria e stakeholders operanti sul territorio, oltre che i rappresentanti dell'Amministrazione delegati su questi temi: ancora una volta in questo modo si trasporterà anche per il PUT la visione di pianificazione partecipata e di estensione della fase di pianificazione al suo monitoraggio tipiche del PUMS e coerenti con i più moderni principi pianificatori dell'Unione Europea.

5. SINTESI DELLE PROPOSTE DI PIANO E FASI DI ATTUAZIONE

Il Piano Urbano del Traffico è uno strumento di pianificazione di breve periodo. Individua delle linee di azione che verranno verificate e definite nel dettaglio attraverso progetti dedicati.

Le azioni descritte nei precedenti capitoli sono volte a soddisfare gli obiettivi dell'Amministrazione Comunale, ma anche di quelli fissati dalle linee guida del MIT per il Piano Urbano del Traffico.

Il sistema di azioni previste dovrà essere monitorato nei suoi effetti tramite campagne mirate o dall'analisi dei dati provenienti dai rilievi di traffico.

Il presente documento costituisce la base per la progettazione di dettaglio degli interventi ed è soggetto ad una revisione biennale in cui si verificano gli obiettivi fissati.

La tabella seguente elenca le proposte di piano fin qui esposte e definisce per ciascuna la priorità, distinguendo in:

- **P** – interventi prioritari: si tratta degli interventi individuati come più urgenti, prioritari al raggiungimento degli obiettivi del PGU;
- **N** – interventi necessari: interventi meno urgenti, necessari al raggiungimento degli obiettivi del PGU.

Tabella 16 Priorità delle proposte di piano

PROPOSTE DI PIANO			
TIPOLOGIA	CODICE	INTERVENTO	PRIORITA'
NUOVA VIABILITÀ	V.01	Connessione Visnadello - ex Filatura	P
	V.02	Nuovo asse zona industriale	P
	V.03	Connessione zona industriale - SS13 via Roma	N
	V.04	Connessione SS13 via Roma - via Marconi (nord)	N
	V.05	Connessione SS13 via Roma - via Marconi (sud)	P
	V.06	Connessione via Marconi - via Galvani	N
	V.07	Variante SP92: connessione via Selghere - via Piave	P
INTERVENTI INFRASTRUTTURALI AI NODI	N.01	Rotatoria connessione variante di Venturati	P
	N.02	Rotatoria via Pastro - via Roma SS13	P
	N.03	Rotatoria via Marconi - via 25 aprile	N
	N.04	Rotatoria via Marconi - via Selghere	N
	N.05	Rotatoria via Selghere - via Piave	P
	N.06	Nodo via Centa - via Roma SS13	N
	N.07	Nodo via delle Grave - via Franchini	N
	N.08	Nodo via Trieste - via Torricelli	N
INTERVENTI DI MESSA IN SICUREZZA AI NODI	N.09	Nodo via Cesare Battisti - via Montello	N
	N.10	Rotatoria via Donizetti - via Centa	N
	N.11	Rotatoria via Fratelli Rosselli - via Alessandro Volta	P
	N.12	Rotatoria via Roma SS13 - connessioni con via Selghere e Zona Industriale	N
	N.13	Rotatoria via Marconi - Connessione SS13 via Roma - via Marconi	P
	N.14	via Chesa Lancenigo - via Piave	P
	N.15	via Cesare Battisti - via Roma SS13	P
	N.16	via Cesare Battisti - via Centa	P
	N.17	via Postioma SP102 - via Borgo	N
	N.18	SP102 - vicolo Verdi - via Edison	N
	N.19	via Amendola - via Trieste	P
	N.20	via Talpon - via Marconi - via Monte Grappa	N
	N.21	via Pacinotti - via Roma SS13	N
	N.22	via Volta - via Nobel	N
	N.23	via Volta - via Roma SS13	P
	N.24	via 25 Aprile - via Roma SS13	N
	N.25	via Piave - via Udine - vicolo Cavour	N

PROPOSTE DI PIANO			
TIPOLOGIA	CODICE	INTERVENTO	PRIORITA'
	N.26	via San Martino - via Pio X	N
	N.27	via Pastrengo - via XX settembre	N
	N.28	via Pastrengo - via Magenta	N
	N.29	via Pastrengo - via Roma SS13	N
	N.30	via Fratelli Bandiera - via Piavesella	N
	N.31	via Piavesella - via Gramsci	N
	N.32	via Giavera - via Silvello	N
	N.33	vicolo Mazzini - viale G. Felissent SS13	N
	N.34	viale della Repubblica - via Muri - via Doberdò	N
Zona a Traffico Residenziale (ZTR) e Zone30	1	Z30 Villorba	P
	2	Z30 Carità	P
	3	Z30 Municipio	N
	4	Z30 Lancenigo	N
AMBITO OGGETTO DI PIANO PARTICOLAREGGIATO	A	Villorba centro	N
	B	Zona industriale	P
	C	Area centrale via Roma - via Marconi	P
AMBITI DI RIQUALIFICAZIONE	R1	via Caseggiato - Villorba	N
	R2	Area centrale di Catena e via Marconi - Catena	P
	R3	Via San Pio X - Carità	N
	R4	Via Gramsci - via Ragazzi del '99 - Carità	N
	R5	via della Libertà - Lancenigo	P
	R6	Area centrale di Fontane	P
	R7	Via Monte Grappa - San Sisto	N
	R8	Via Guizze	N
AMBITI SCOLASTICI	S1	Scuola dell'Infanzia San Pio X Lancenigo	N
	S2	Scuola dell'Infanzia Maria Immacolata	N
	S3	Scuola dell'Infanzia "C. Collodi" - Ex Monfort - Carità	N
	S4	Scuola dell'infanzia "G. Matteotti" - Venturali	N
	S5	Scuola primaria "Marco Polo" - Villorba	N
	S6	Scuola primaria "G. Marconi" - Catena	N
	S7	Scuola primaria "G. Pascoli" - San Sisto	N
	S8	Scuola primaria "Don L. Pelizzari" - Fontane	N
	S9	Scuola primaria "E. De Amicis" - Fontane	N
	S10	Scuola secondaria di primo grado "G. Scarpa" - Villorba	N
	S11	Scuola secondaria di primo grado "A. Manzoni" - Carità	N
	S12	Istituto Tecnico Industriale Statale Max Planck	N
	S13	Scuola dell'Infanzia San Pio X Lancenigo	P
AREE DI SOSTA	P1	PARCHEGGIO di Catena	P
	P2	PARCHEGGIO di piazza Umberto I (da riqualificare/ampliare)	P
	P3	PARCHEGGIO FONTANE BIANCHE - via Fagaré	N
	P4	PARCHEGGIO FONTANE BIANCHE – vicolo Leopardi	N
	P5	PARCHEGGIO TV NORD - ampliamento	N
	P	PARCHEGGI ROSA	N
TPL	TPL1	Nuova FERMATA TPL ZONA INDUSTRIALE	N
	TPL2	Riqualificazione FERMATA TPL VIA FRANCHINI	N
	TPL3	Riqualificazione FERMATA TPL PIAZZA UMBERTO I (capolinea)	N
NUOVE PISTE CICLABILI E CICLOPEDONALI	1	via Campagnola (Venturali)	N
	2	SS13 via Roma Venturali e via della Cartiera (Venturali-Castrette)	N
	3	via Montello (Quadrivio)	N
	4	via Cesare Battisti (Quadrivio)	N
	5	via Centa (Villorba)	N

PROPOSTE DI PIANO			
TIPOLOGIA	CODICE	INTERVENTO	PRIORITA'
	6	via Centa (Castrette)	N
	7	Torrente Giavera	N
	8	via Marconi nord (Catena)	N
	9	via Borgo (Catena)	N
	10	via Postioma est (Catena)	N
	11	via Traversi (Catena)	N
	12	via Monte Grappa (Catena)	N
	13	via Amendola (Zona Industriale)	N
	14	via Selghere (Lancenigo)	N
	15	via Chiesa Lancenigo - viaGorizia (Lancenigo)	N
	16	via Galanti (Lancenigo)	N
	17	via Capitello est (Lancenigo)	N
	18	via della Provincia sud (Lancenigo)	N
	19	via Colombero (Lancenigo)	N
	20	via della Provincia nord (Lancenigo)	N
	21	via Fanchini (Lancenigo)	P
	22	via della Libertà (Lancenigo)	P
	23	Connessione via Pastrengo (Carità)	P
	24	via Pastro (Carità-Fontane)	N
	25	Nuova connessione Z.I. - via Roma SS13	N
	26	Villorba centro	N
	27	Fontane centro	N
	28	Pontebbana	N
	29	via Piavesella	N
	30	connessione via Cavini - via Torricelli	N
	31	via Trieste lato est	N
PISTE CICLABILI E CICLOPEDONALI ESISTENTI DA RIQUALIFICARE	1	via Cesre Battisti (Quadrivio)	N
	2	via San Pio X (Carità)	N
	3	via Fratelli Bandiera (Carità)	N
	4	via Po - via Astico (Fontane)	N
	5	viale della Repubblica (Fontane Chiesa Vecchia)	N
POSTAZIONI BIKE SERVICE	P1	VILLORBA scuole	N
	P2	CATENA chiesa	N
	P3	LANCENIGO chiesa	N
	P4	FONTANE chiesa	N
MOBILITÀ INNOVATIVA	1	Nuove stazioni di ricarica	N



GLOSSARIO

BREVE GLOSSARIO

LOS	Level of Service (Livello di servizio)
O-D	Origine - Destinazione
P.P.T.U.	Piani Particolareggiati del Traffico Urbano
PAT	Piano di assetto del territorio
PGTU	Piano Generale del Traffico Urbano
PI	Piano degli Interventi
POI	Piont of Interest
PRT	Piano Regionale dei Trasporti
PTCP	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale
PTRC	Piano Territoriale Regionale di Coordinamento
PUA	Piani Urbanistici attuativi
PUT	Piano Urbano del Traffico
TPL	Trasporto Pubblico Locale
Z30	Zona 30
ZTL	Zona a Traffico Limitato