

## OBIETTIVI

	Miglioramento condizioni di circolazione	Incentivazione uso trasporto pubblico	Riduzione incidenti	Riduzione inquinamento atmosferico ed acustico	Rispetto e salvaguardia dei valori ambientali	Contenimento dei costi pubblici e privati	Difesa utenze deboli: pedoni e ciclisti
--	--	---------------------------------------	---------------------	--	---	---	---

### LIVELLI DI CONSEGUIMENTO DEGLI OBIETTIVI E COERENZA TRA AZIONI E RISULTATI RISPETTO AGLI OBIETTIVI STESSI

	insuff	suff	buono	insuff	suff	buono	insuff	suff	buono	insuff	suff	buono	insuff	suff	buono	insu	suff	buono	insuff	suff	buono	
<b>1) Strategia pedoni e ciclisti ( A e B )</b>																						
<b>Azioni</b>																						
• Sedi protette			X						X			X			X			X			X	
• Aree e percorsi esclusivi ed interconnessi soprattutto lungo la viabilità principale			X					X			X			X			X			X		X
• Pedonalizzazione	X			X					X	X				X		X						X
• Limiti di velocità 30km/h nelle aree residenziali			X						X			X			X			X				X
• Biciclette come soluzione modale alternativa alle autovetture			X			X			X			X			X			X				X
<b>2) Veicoli individuali leggeri a motore ( C )</b>																						
<b>Azioni</b>																						
• Gerarchizzazione funzionale		X		X					X	X				X			X			X		X
• Razionalizzazione nodi urbani critici (ex S.S. 14 e S.P. 83)	X			X				X		X				X			X					X
• Riorganizzazione generale della circolazione		X		X					X	X				X			X					X
• Individuazione aree urbane per limitazione e/o rallentamento del traffico veicolare		X		X					X			X			X		X					X
• Rotonde, riduzione svolte negli incroci		X		X					X		X			X			X					X
<b>3) Veicoli individuali pesanti a motore ( D )</b>																						
<b>Azioni</b>																						
• Individuazione delle direttrici ammesse per l'attraversamento e la penetrazione			X	X					X			X			X			X				X
• Regolazione delle operazioni di carico e scarico merci			X	X					X			X			X			X				X
<b>4) Trasporto Pubblico ( E )</b>																						
<b>Azioni</b>																						
• Adeguamento percorsi e fermate	X			X				X		X			X			X			X			X
• Assumere il trasporto pubblico come alternativa modale principale	X			X			X			X			X			X			X			X

## OBIETTIVI

	Miglioramento condizioni di circolazione	Incentivazione uso trasporto pubblico	Riduzione incidenti	Riduzione inquinamento atmosferico ed acustico	Rispetto e salvaguardia dei valori ambientali	Contenimento dei costi pubblici e privati	Difesa utenze deboli: pedoni e ciclisti
--	--	---------------------------------------	---------------------	--	---	---	---

### LIVELLI DI CONSEGUIMENTO DEGLI OBIETTIVI E COERENZA TRA AZIONI E RISULTATI RISPETTO AGLI OBIETTIVI STESSI

5) Regolazione della sosta veicolare ( F )	insuff	suff	buono	insuff	suff	buono	insuff	suff	buono	insuff	suff	buono	insuff	suff	buono	insuff	suff	buono	insuff	suff	buono	
<b>Azioni</b>																						
• Reperire spazi alternativi per realizzare una rete di itinerari ciclabili urbani, prevalentemente in sede propria			X	X					X			X			X		X					X
• Incentivare la rotazione dei veicoli in sosta			X	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A			X			X		X		N/A	N/A	N/A	
• Eliminare la sosta dalle zone di pregio ambientale		X		X					X		X			X		X						X

6) Salvaguardia ambientale ( G )	insuff	suff	buono	insuff	suff	buono	insuff	suff	buono	insuff	suff	buono	insuff	suff	buono	insuff	suff	buono	insuff	suff	buono	
<b>Azioni</b>																						
• Deviazione del traffico di attraversamento	X			X				X		X			X			X						X
• Garantire un flusso ordinato e continuo lungo gli assi urbani	X			X				X		X			X			X						X
• Riduzione dei perditempo per la ricerca della sosta		X		N/A	N/A	N/A			X			X			X			X	N/A	N/A	N/A	
• Uso di barriere e materiali di pavimentazione con caratteristiche fonoassorbenti	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A			X			X			X	X			N/A	N/A	N/A	

**NOTE:**

Dall'esame dei dati e delle relazioni si può sinteticamente affermare che:

- a) le proposte di assetto circolatorio, pur coerenti con la volontà di ampliare la pedonalizzazione di alcune parti del centro, non si dimostrano adeguate ad assorbire i livelli di traffico rilevati;
- b) non vi è un'analisi di capacità su tutti i nodi e quella di rete dimostra l'utilizzo di strade ritenute inadeguate ad assorbire i traffici ipotizzati;
- c) non vi è un'ipotesi di utilizzo delle aree pedonali del centro, le quali per essere attrattive devono avere dei contenuti di accoglienza tali da attrarre il pubblico;
- d) vengono mantenuti parcheggi su vie interessate da forti volumi di traffico, come ad esempio via Jesolo;
- e) alcuni sensi unici potrebbero essere ripensati, come ad esempio via Carbonera;
- f) manca un'analisi dei punti neri a scala comunale complessiva. Il piano riguarda solo il centro;
- g) il trasporto locale extraurbano perde il suo ruolo di distributore di traffico lungo le aste di ingresso/uscita al centro, senza che si formulino ipotesi di un trasporto urbano alternativo;
- h) le fasi temporali di intervento andrebbero invertite; prima gli assetti ciclabili e di messa in sicurezza delle varie aste con il potenziamento del trasporto urbano e poi, con gradualità avviare i processi di pedonalizzazione. Via Silvio Trentin e la regolazione del nodo del Ponte della Vittoria potranno essere attuate a fronte di una significativa riduzione del traffico in ingresso. In alcuni punti il traffico in ingresso presenta valori che superano, con le interferenze pedonali e ciclabili, la capacità dei nodi o dei tronchi.
- i) andrebbero valutate soluzioni tipo "road pricing" per selezionare il traffico e ridurre quello di attraversamento che è ancora rilevante e non risolto dal piano.