

Comune di Oderzo

Piano Urbano Del Traffico
Piano Generale Del Traffico Urbano
(PGTU)

Adottato con delibera di G.C. n° 57 del 11.03.19

CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI

In relazione Piano Urbano Del Traffico Piano Generale Del Traffico Urbano (PGTU) del Comune di Oderzo, adottato con deliberazione di Giunta Comunale n° 57 del 11/03/2019 sono pervenute all'amministrazione comunale n° 8 osservazioni, di cui una (la numero 3, al punto 2) tratta temi direttamente connessi con gli aspetti ambientali esaminati nel procedimento di Valutazione Ambientale Strategica o che possono avere attinenza con essi.
Si riporta di seguito la sintesi dell'osservazione inerente alla VAS, la proposta di controdeduzione e il parere di competenza del valutatore.

N° Oss.	Prot.	data	SINTESI OSSERVAZIONE	Giudizio tecnico	Parere di coerenza del valutatore
3	11938	10.04.2019	<p>Si riportano di seguito i principali punti relativi all'osservazione:</p> <p>1) Si constata che il confronto tra l'amministrazione Comunale e i diversi interlocutori della città non sia effettivamente stato attuato;</p> <p>2) Ritiene più efficace per il raggiungimento degli obiettivi enunciati e condivisi dall'osservante, l'adozione generalizzata delle Zone 30, mediante l'uso anche di elementi di arredo urbano, in quanto avrebbero l'effetto di rallentare la velocità dei veicoli e di salvaguardare l'utenza debole. Non ritiene accettabile l'adozione di sensi unici ai fini della riduzione del traffico in quanto tale soluzione causa la redistribuzione dei veicoli su altre strade con l'effetto di allungare i tragitti, aumentare le emissioni e i consumi;</p>	<p>Si riportano di seguito le considerazioni relative a ciascun punto:</p> <p>1) L'osservazione non dà luogo a procedere poiché trattasi di mera considerazione. Pur tuttavia si fa presente che l'Amministrazione Comunale ha svolto l'attività di partecipazione e confronto nei tempi e nei modi adeguati ai contenuti del Piano, di cui l'osservante medesimo dà atto nell'osservazione medesima; Si respinge l'osservazione.</p> <p>2) L'individuazione delle specifiche zone 30 o "residenziali" è uno degli strumenti individuati dal PUT per rendere maggiormente fruibile dagli utenti deboli (pedoni e biciclette) il Centro urbano quando la careggiata stradale non ha le dimensioni per ricavare percorsi dedicati in sicurezza. Tuttavia non può essere genericamente applicata come soluzione per raggiungere tutti gli obiettivi del PUT. Si rileva che si tratta di semplice asserzione non motivata, né documentata. D'altra parte la generica riduzione della velocità, se non accompagnata da un insieme sistematico di azioni, come quelle individuate dal PUT – sensi unici, riduzione del traffico di attraversamento, riduzione del ritardo totale nella rete,</p>	<p>Si concorda con quanto controdedotto al punto n. 2</p> <p>In particolare, si ritiene che le soluzioni proposte dal piano contribuiscono ad un miglioramento degli indicatori relativi alla salute e vivibilità in quanto riducono il traffico di attraversamento, aumentano la fluidità della circolazione, riducono i tempi di ritardo dei veicoli nelle intersezioni, attribuiscono maggiore superficie stradale destinata alla mobilità lenta, in sintesi tendono a rimuovere quelle criticità che contribuiscono all'aumento delle emissioni di NOx in atmosfera.</p> <p>Relativamente ai punti 1,3,4,5, e 6 si ritiene che gli stessi non abbiano attinenza ambientale.</p>

N° Oss.	Prot.	data	SINTESI OSSERVAZIONE	Giudizio tecnico	Parere di coerenza del valutatore
				<p>miglioramento delle condizioni di deflusso nelle intersezioni, individuazione delle piste ciclabili in sede propria a completamento di una rete comunale, ecc., comporterebbe un semplice incremento delle emissioni in atmosfera. Al contrario, nello scenario di piano, il ritardo totale (maggior tempo rispetto al deflusso libero, per impegnare le intersezioni) diminuisce da circa 340 s dello stato di fatto a non oltre 320 s in giorno di mercato nello scenario più sfavorevole (ca. -6%), ed a meno di 300 s negli scenari progettuali (ca. -12%); ciò significa minori accodamenti, minori tempi di permanenza in prossimità delle intersezioni, e fluidità di circolazione; inoltre, il tempo totale di viaggio si riduce, da oltre 2.800 s a meno di 2.550 s in tutti gli scenari di progetto (-9%), con o senza mercato, segno di maggior fluidità di circolazione e di minor occupazione della sede stradale da parte della globalità dei veicoli. Infine, la riduzione della velocità correlata con l'attuazione del PGTU non è "sensibile" come paventato: infatti, quando la velocità non aumenta (scenario 3), si riduce in caso di mercato (ma non si può far alcun confronto con dati attuali, perché la simulazione</p>	

N° Oss.	Prot.	data	SINTESI OSSERVAZIONE	Giudizio tecnico	Parere di coerenza del valutatore
---------	-------	------	----------------------	------------------	-----------------------------------

			<p>3) Propone quale unica concreta soluzione il completamento della circonvallazione sud;</p> <p>4) Segnala che la soppressione dei parcheggi di via Roma contribuirà a peggiorare la situazione critica di Piazzale Europa;</p> <p>5) Ritiene che nel piano non siano stati considerati quali obiettivi: conferire maggior vitalità al centro urbano,</p>	<p>dello scenario odierno non contempla questa situazione) o nello scenario 2, ma la diminuzione è dello 0,85% al mattino e dell'1,9% la sera, quando tutti gli altri indicatori citati subiscono miglioramenti di molti punti superiori; pertanto, complessivamente tutti gli scenari di progetto risultano più sostenibili dello stato di fatto. Si respinge l'osservazione.</p> <p>3) Pur comprendendo le ragioni dell'osservazione si ritiene la stessa non pertinente col PUT, poiché afferisce ad investimenti di carattere strategico, ad opera di altri enti. Si respinge l'osservazione.</p> <p>4) Si tratta di un'asserzione non condivisibile né documentata, che non tiene conto delle azioni complessive previste relativamente al sistema della sosta. Si ricorda che la distribuzione capillare di parcheggi lungo le careggiate del centro urbano aumenta i tempi di percorrenza dei veicoli e i fenomeni di congestione proprio incentivati dalla ricerca del parcheggio diffuso. Al contrario parcheggi ampi, dislocati nei punti strategici riducono i tempi di ricerca del parcheggio. Si respinge l'osservazione.</p>	
--	--	--	--	---	--

N° Oss.	Prot.	data	SINTESI OSSERVAZIONE	Giudizio tecnico	Parere di coerenza del valutatore
			<p>innalzare il livello della sicurezza nella circolazione, rafforzare il tessuto commerciale e la fruibilità dei servizi, qualificare gli spazi urbani e ampliare la "città pubblica".</p> <p>6) Chiede, in conclusione, l'elaborazione di un nuovo scenario di piano che prevedano il maggior utilizzo delle Zone 30, l'eliminazione dei nuovi sensi unici previsti, lasciando quindi i doppi sensi di circolazione, e il mantenimento di maggiori spazi di sosta gestiti all'interno di "Aree a preferenza ciclabile".</p>	<p>5) Alcuni degli obiettivi enunciati sono condivisibili, altri non pertinenti con il campo di applicazione del PUT. Per di più, si tratta di obiettivi di cui l'osservante non indica né le modalità di declinazione tecnica, né fornisce elementi analitici a sostegno, al di là della generica estensione della zona 30 già precedentemente valutata. Si respinge l'osservazione.</p> <p>6) Si ritiene l'osservazione generica, non circostanziata, poiché il PGTU ha valutato diversi e specifici scenari di piano, considerando tutti gli aspetti quantitativi e qualitativi definiti in sede di analisi, coerentemente con gli obiettivi programmati enunciati. Si respinge l'osservazione.</p> <p>Sulla base delle considerazioni di cui ai punti precedenti si respinge l'osservazione.</p>	