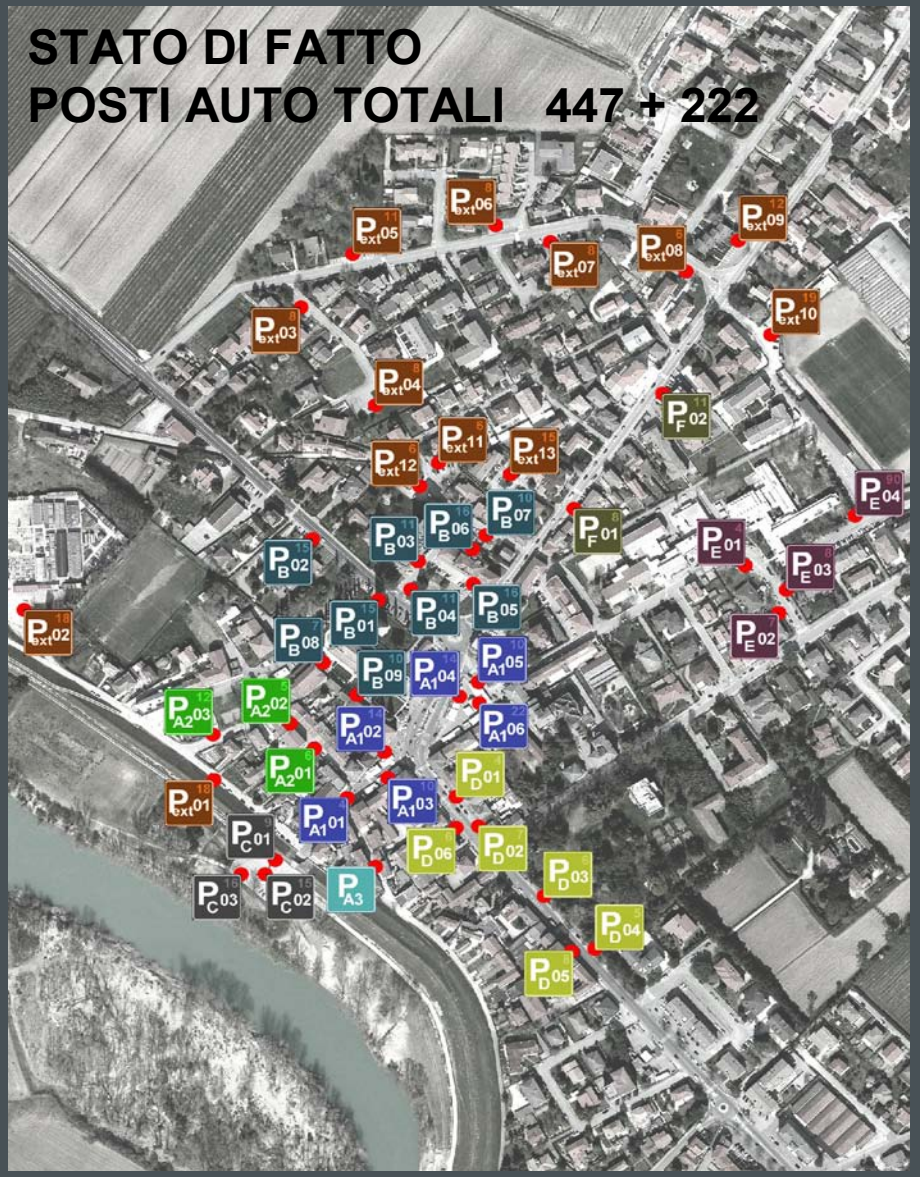
QUANTIFICAZIONE PARCHEGGI - STATO DI FATTO

IDENTIFICAZIONE PARCHEGGI PUBBLICI		N° POSTI AUTO
STRALCIO A1:	$P_{A1\ 01}$	4 POSTI AUTO
	$P_{A1\ 02}$	14 POSTI AUTO
	$P_{A1\ 03}$	10 POSTI AUTO
	$P_{A1\ 04}$	11 POSTI AUTO
	$P_{A1\ 05}$	14 POSTI AUTO
	$P_{A1\ 06}$	22 POSTI AUTO
		TOT. STRALCIO A1: 75 POSTI AUTO
STRALCIO A2:	$P_{A2\ 01}$	6 POSTI AUTO
	$P_{A2\ 02}$	5 POSTI AUTO
	$P_{A2\ 03}$	12 POSTI AUTO
		TOT. STRALCIO A2: 23 POSTI AUTO
STRALCIO B1:	$P_{B1\ 01}$	15 POSTI AUTO
	$P_{B1\ 02}$	15 POSTI AUTO
	$P_{B1\ 03}$	11 POSTI AUTO
	$P_{B1\ 04}$	4 POSTI AUTO
	$P_{B1\ 05}$	16 POSTI AUTO
	$P_{B1\ 06}$	16 POSTI AUTO
	$P_{B1\ 07}$	10 POSTI AUTO
	$P_{B1\ 08}$* (PARCHEGGI PRIVATI AD USO PUBBLICO)	7 POSTI AUTO
	$P_{B1\ 09}$	10 POSTI AUTO
		TOT. STRALCIO B1:104 POSTI AUTO
STRALCIO B3:	$P_{B3\ 01}$	8 POSTI AUTO
		TOT. STRALCIO B3: 8 POSTI AUTO
STRALCIO C:	$P_{C\ 01}$	9 POSTI AUTO
	$P_{C\ 02}$	15 POSTI AUTO
	$P_{C\ 03}$	16 POSTI AUTO
		TOT. STRALCIO C: 40 POSTI AUTO
STRALCIO D:	$P_{D\ 01}$	4 POSTI AUTO
	$P_{D\ 02}$	7 POSTI AUTO
	$P_{D\ 03}$	6 POSTI AUTO
	$P_{D\ 04}$	5 POSTI AUTO
	$P_{D\ 05}$	8 POSTI AUTO
	$P_{D\ 06}$*(PARCHEGGI PRIVATI AD USO PUBBLICO)	6 POSTI AUTO
		TOT. STRALCIO D: 36 POSTI AUTO
STRALCIO E:	$P_{E\ 01}$	4 POSTI AUTO
	$P_{E\ 02}$	7 POSTI AUTO
	$P_{E\ 03}$	8 POSTI AUTO
	$P_{E\ 04}$	90 POSTI AUTO
	$P_{E\ 05}$	33 POSTI AUTO
		TOT. STRALCIO E: 142 POSTI AUTO
STRALCIO F:	$P_{F\ 01}$* (PARCHEGGI PRIVATI AD USO PUBBLICO)	8 POSTI AUTO
	$P_{F\ 02}$* (PARCHEGGI PRIVATI AD USO PUBBLICO)	11 POSTI AUTO
		TOT. STRALCIO F: 19 POSTI AUTO
		TOTALE PARCHEGGI INTERNI AGLI STRALCI: 447 POSTI AUTO
EXTRA:	$P_{EXT\ 01}$	18 POSTI AUTO
	$P_{EXT\ 02}$	18 POSTI AUTO
	$P_{EXT\ 03}$	8 POSTI AUTO
	$P_{EXT\ 04}$	11 POSTI AUTO
	$P_{EXT\ 05}$	8 POSTI AUTO
	$P_{EXT\ 06}$	8 POSTI AUTO
	$P_{EXT\ 07}$	6 POSTI AUTO
	$P_{EXT\ 08}$	12 POSTI AUTO
	$P_{EXT\ 09}$	19 POSTI AUTO
	$P_{EXT\ 10}$	6 POSTI AUTO
	$P_{EXT\ 11}$	6 POSTI AUTO
	$P_{EXT\ 12}$* (PARCHEGGI PRIVATI AD USO PUBBLICO)	15 POSTI AUTO
	$P_{EXT\ 13}$* (PARCHEGGI PRIVATI AD USO PUBBLICO)	16 POSTI AUTO
	$P_{EXT\ 14}$	50 POSTI AUTO
	$P_{EXT\ 15}$	21 POSTI AUTO
		TOT. EXTRA: 222 POSTI AUTO



1B. RIBILANCIAMENTO DI TUTTE LE AREE DI SOSTA

COMUNE DI NOVENTA DI PIAVE – RIQUALIFICAZIONE URBANA DELL'AREA CENTRALE

1. ANALIZZARE I MODI E LA FATTIBILITÀ DELLA RESTITUZIONE DI UN'AMPIA AREA DEL CENTRO E DEL CENTRO STORICO ALL'USO PREVALENTEMENTE PEDONALE

COAZIONI

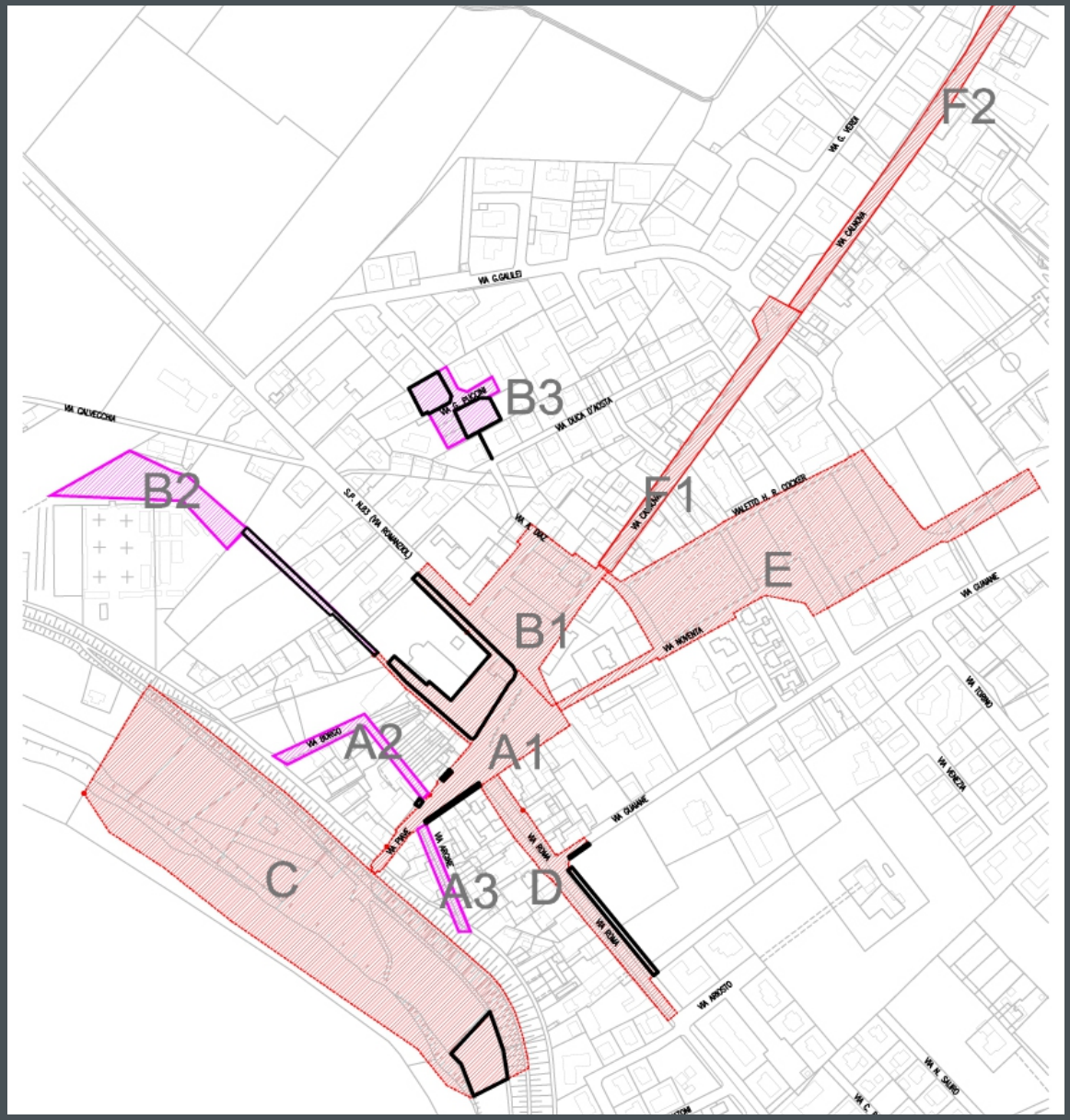
1A. DECLASSIFICAZIONE DELLA STRADA PROVINCIALE N. 82

1B. RIBILANCIAMENTO DI TUTTE LE AREE DI SOSTA

1C. REVISIONE DEL PROFILO DI MOBILITA' CARRABILE

ASSETTO GENERALE DELLE PROPRIETA'

IN MODO ANALOGO ALLE PROCEDURE UTILIZZATE PER GLI ALTRI ELEMENTI DI INDAGINE, È STATA EFFETTUATA UNA VALUTAZIONE DELLE INTERSEZIONI TRA L'ASSETTO DELLE PROPRIETÀ PUBBLICHE E PRIVATE PER L'AREA DI INTERVENTO ED I RELATIVI STRALCI FUNZIONALI, IN MODO DA POTER VALUTARE LA NECESSITÀ DI PROCEDURE D'ESPROPRIO O AZIONI CONSIMILI IN ATTUAZIONE AGLI OBIETTIVI DI PROGETTO.



ULTERIORI ELEMENTI DI INDAGINE

Quadro normativo generale di riferimento – Vincoli

Sono stati individuati con riferimento al Piano di Assetto del Territorio
ed al combinato disposto del complesso delle Norme attualmente in vigore tre macroinsiemi relativi ai vincoli, adeguatamente illustrati negli elaborati grafici 01a, 01b, 01c, 01d, 01e, 01f e così riassumibili :

1. Indirizzi di Piano e vincoli paesaggistici - rif. elaborato 01a/01b
2. Indirizzi di Piano e vincoli idrogeologici - rif. elaborato 01c/01d
3. Indirizzi e vincoli di PRG - rif. elaborato 01e/01f

Esplorazioni presso gli Enti, con colloquio informativo e di indirizzo:

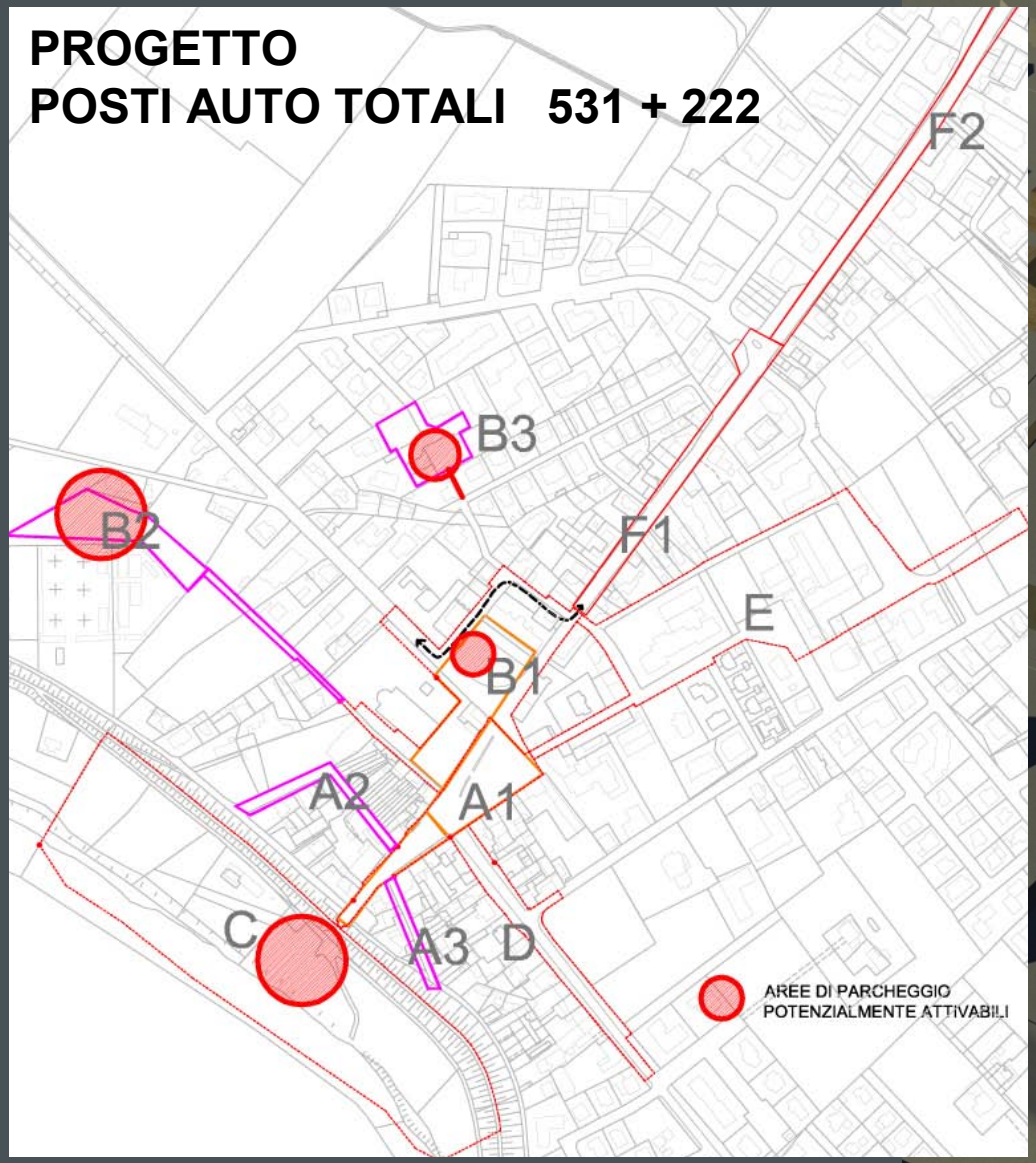
Soprintendenza ai Beni Ambientali e Architettonici - sull'area golenale e sulle pertinenze di Cà Zorzi.
Genio Civile - si esprime prettamente sull'area golenale, su cui segnala il massimo grado di pericolosità idraulica, quanto alle tipologie di interventi consiglia di fare iniziale riferimento alle situazioni riscontrabili nel parco fluviale di San Donà di Piave
può essere considerato un precedente consolidato e collaudato
Provincia di Venezia - si esprime sull'ipotesi di declassamento del tratto di Strada Provinciale che attraversa la piazza indicando sicuramente possibile l'ipotesi prospettata a condizione sia individuato un percorso alternativo.

Infine sono state raccolte le segnalazioni di sottoservizi e reti :

Telecom
Enel
Consorzio di bonifica Veneto orientale
ASI (fognature e acquedotto)
Serenissima gas

QUANTIFICAZIONE PARCHEGGI - STATO DI PROGETTO

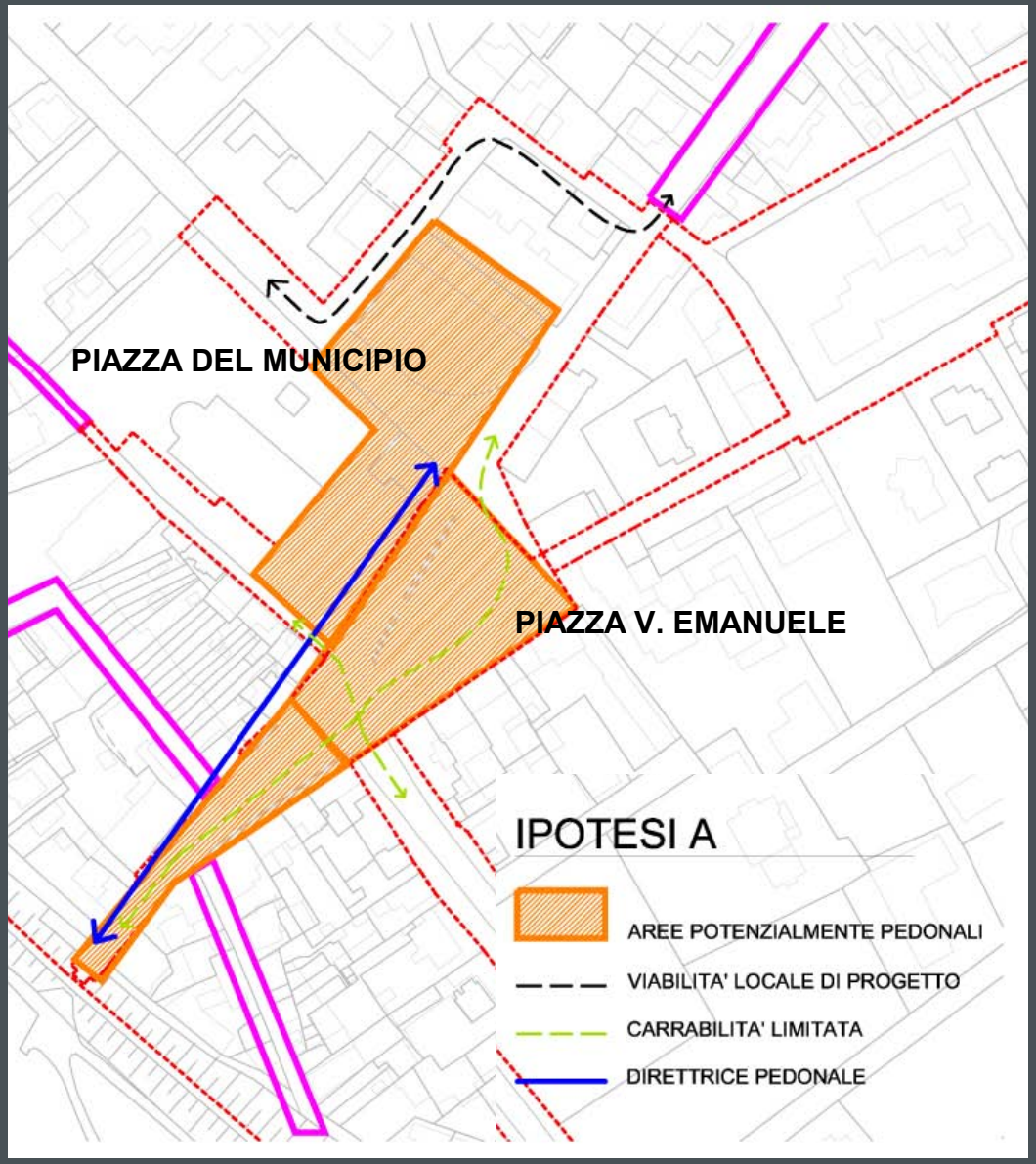
IDENTIFICAZIONE PARCHEGGI PUBBLICI		N° POSTI AUTO
STRALCIO A1:	$P_{A1\ 01}$	5 POSTI AUTO
	$P_{A1\ 02}$	16 POSTI AUTO
	$P_{A1\ 03}$	26 POSTI AUTO
		TOT. STRALCIO A1: 47 POSTI AUTO
STRALCIO A2:	$P_{A2\ 01}$	6 POSTI AUTO
	$P_{A2\ 02}$	5 POSTI AUTO
	$P_{A2\ 03}$	12 POSTI AUTO
		TOT. STRALCIO A2: 23 POSTI AUTO
STRALCIO B1:	$P_{B1\ 01}$	05 POSTI AUTO
	$P_{B1\ 02}$	15 POSTI AUTO
	$P_{B1\ 04}$	16 POSTI AUTO
	$P_{B1\ 06}$	13 POSTI AUTO
	$P_{B1\ 07}$	14 POSTI AUTO
	$P_{B1\ 08}$* (PARCHEGGI PRIVATI AD USO PUBBLICO)	7 POSTI AUTO
	$P_{B1\ 09}$	10 POSTI AUTO
		TOT. STRALCIO B1: 80 POSTI AUTO
STRALCI B2:	$P_{B2\ 01}$	70 POSTI AUTO
		TOT. STRALCI B2: 70 POSTI AUTO
STRALCIO B3:	$P_{B3\ 01}$	28 POSTI AUTO
		TOT. STRALCIO B3: 28 POSTI AUTO
STRALCIO C:	$P_{C\ 01}$	90 POSTI AUTO
		TOT. STRALCIO C: 90 POSTI AUTO
STRALCIO D:	$P_{D\ 01}$	4 POSTI AUTO
	$P_{D\ 02}$	7 POSTI AUTO
	$P_{D\ 03}$	6 POSTI AUTO
	$P_{D\ 04}$	5 POSTI AUTO
	$P_{D\ 06}$*(PARCHEGGI PRIVATI AD USO PUBBLICO)	6 POSTI AUTO
		TOT. STRALCIO D: 28 POSTI AUTO
STRALCIO E:	$P_{E\ 01}$	8 POSTI AUTO
	$P_{E\ 02}$	7 POSTI AUTO
	$P_{E\ 03}$	8 POSTI AUTO
	$P_{E\ 04}$	90 POSTI AUTO
	$P_{E\ 05}$	33 POSTI AUTO
		TOT. STRALCIO E: 146 POSTI AUTO
STRALCIO F:	$P_{F\ 01}$* (PARCHEGGI PRIVATI AD USO PUBBLICO)	8 POSTI AUTO
	$P_{F\ 02}$* (PARCHEGGI PRIVATI AD USO PUBBLICO)	11 POSTI AUTO
		TOT. STRALCIO F: 19 POSTI AUTO
		TOTALE PARCHEGGI INTERNI AGLI STRALCI: 531 POSTI AUTO
EXTRA:	$P_{EXT\ 01}$	18 POSTI AUTO
	$P_{EXT\ 02}$	18 POSTI AUTO
	$P_{EXT\ 03}$	8 POSTI AUTO
	$P_{EXT\ 04}$	11 POSTI AUTO
	$P_{EXT\ 05}$	8 POSTI AUTO
	$P_{EXT\ 06}$	8 POSTI AUTO
	$P_{EXT\ 07}$	6 POSTI AUTO
	$P_{EXT\ 08}$	12 POSTI AUTO
	$P_{EXT\ 09}$	19 POSTI AUTO
	$P_{EXT\ 10}$	6 POSTI AUTO
	$P_{EXT\ 11}$	6 POSTI AUTO
	$P_{EXT\ 12}$* (PARCHEGGI PRIVATI AD USO PUBBLICO)	15 POSTI AUTO
	$P_{EXT\ 13}$* (PARCHEGGI PRIVATI AD USO PUBBLICO)	16 POSTI AUTO
	$P_{EXT\ 14}$	50 POSTI AUTO
	$P_{EXT\ 15}$	21 POSTI AUTO
		TOT. EXTRA: 222 POSTI AUTO



1B. RIBILANCIAMENTO DI TUTTE LE AREE DI SOSTA

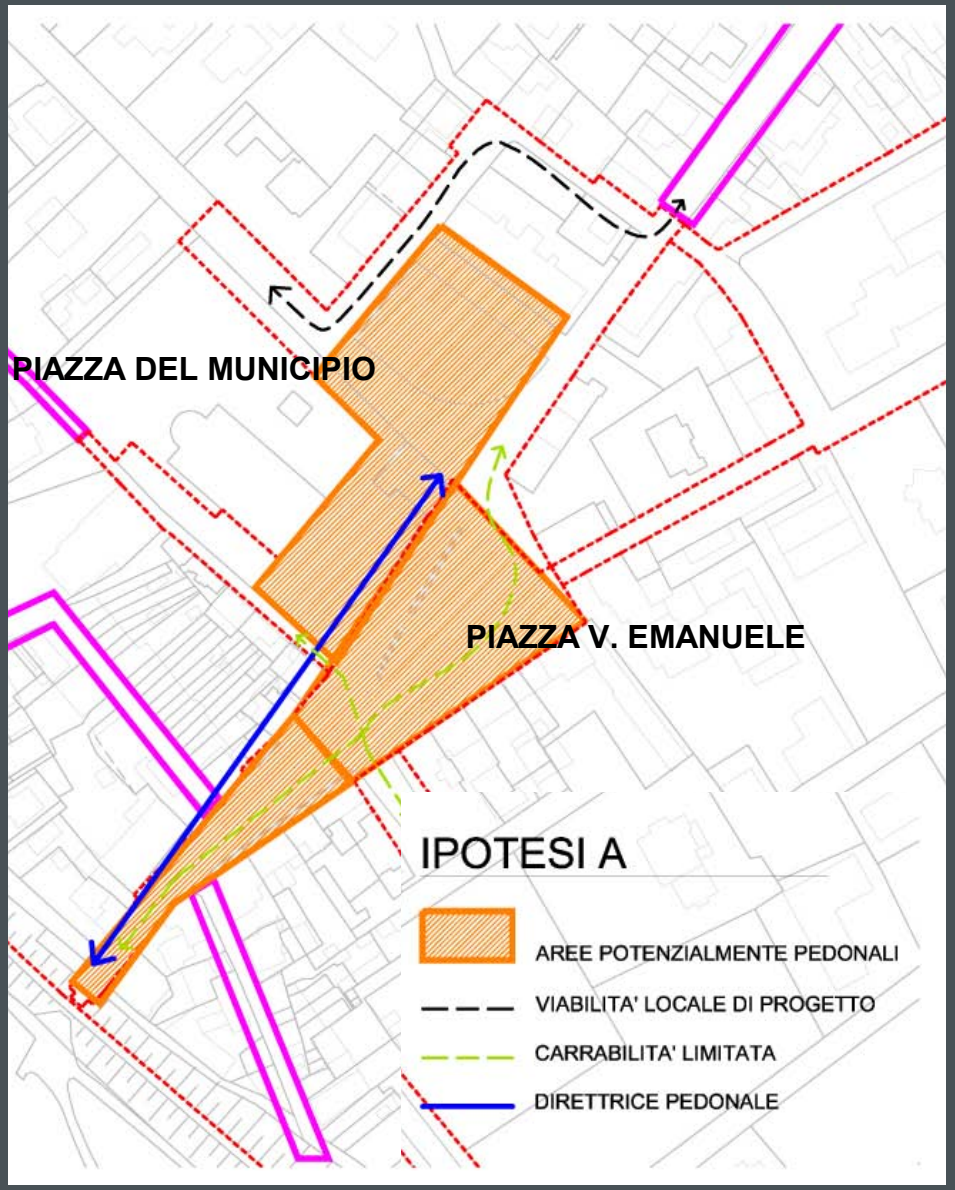
ANALISI DELLE ALTERNATIVE

L'ipotesi A ricalca sostanzialmente quel che si è proposto in sede di concorso, ossia giungere ad una progressiva pedonalizzazione (previa attivazione dei meccanismi di mobilità complementare) di entrambe le Piazze (Vittorio Emanuele e Municipio) attivando tutti i meccanismi di compensazione necessari in termini di mobilità carrabile e di integrazione degli spazi di sosta

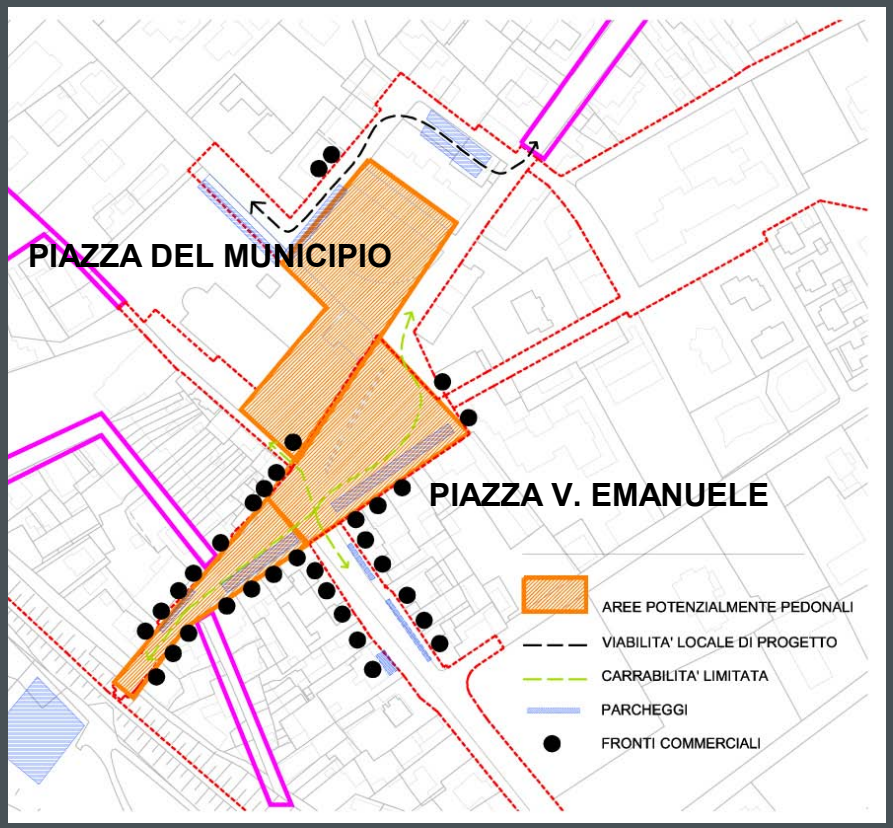


Dal punto di vista funzionale questa soluzione implica:
1 la creazione di una viabilità ad uso locale che si sviluppi a partire dall'incrocio tra via Romanziol e la via ad ovest dell'edificio Municipale (la prosecuzione di via Romanziol dovrebbe esser interdetta in quanto diverrebbe parte di Piazza del Municipio) e che costeggi il retro del Municipio lungo via Diaz e si innesti in via Calnova;
2 la determinazione delle modalità di attraversamento di Piazza Vittorio Emanuele, disciplinando gli accessi e le modalità di sosta;
3 la probabile demolizione dell'edificio che attualmente è sul retro del Municipio, in uso alle associazioni
4 l'individuazione di un percorso alternativo per i mezzi pubblici che attualmente attraversano la Piazza
5 la determinazione delle nuove modalità di raggiungimento dell'area scolastica da parte dei mezzi privati e da parte degli scuolabus negli orari di entrata e di uscita

La miglior soluzione, previa definizione di tutte le fasi di sperimentazione attuabili, dovrebbe comunque contenere in sé un ampio margine di reversibilità.

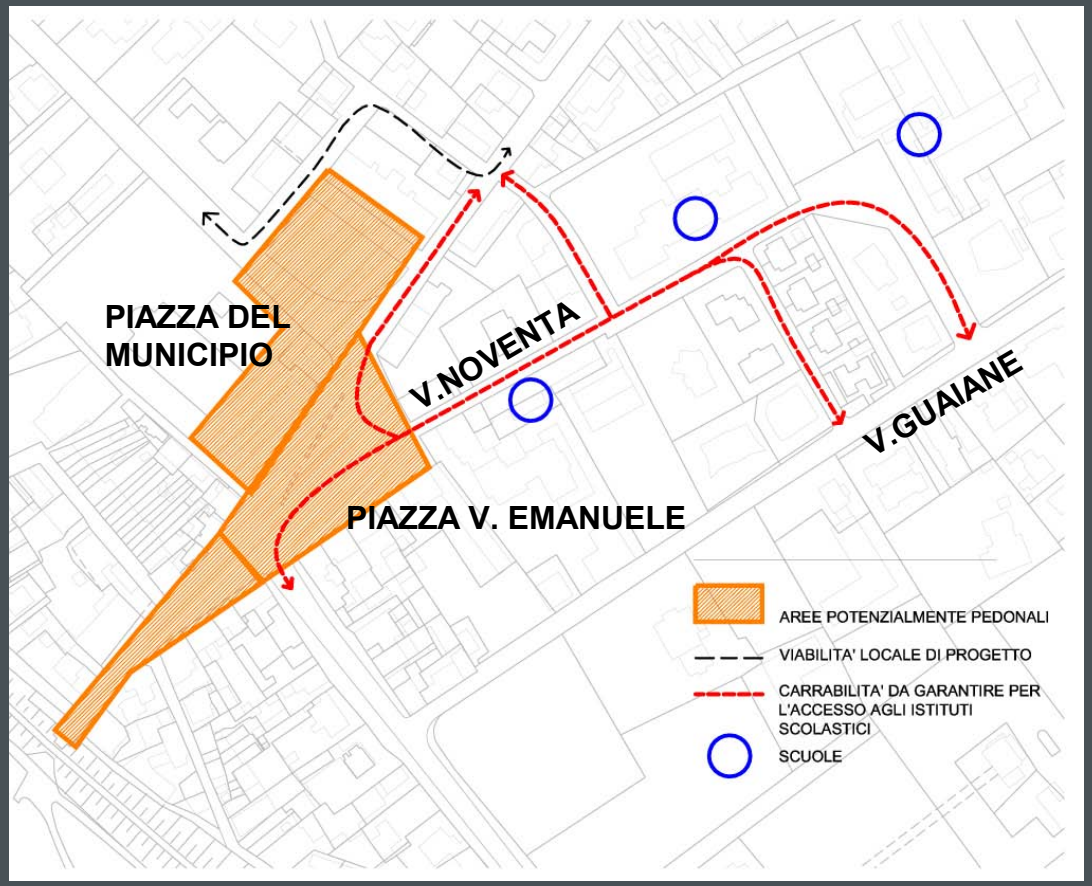


ALTRI ELEMENTI DI INDAGINE / VINCOLI



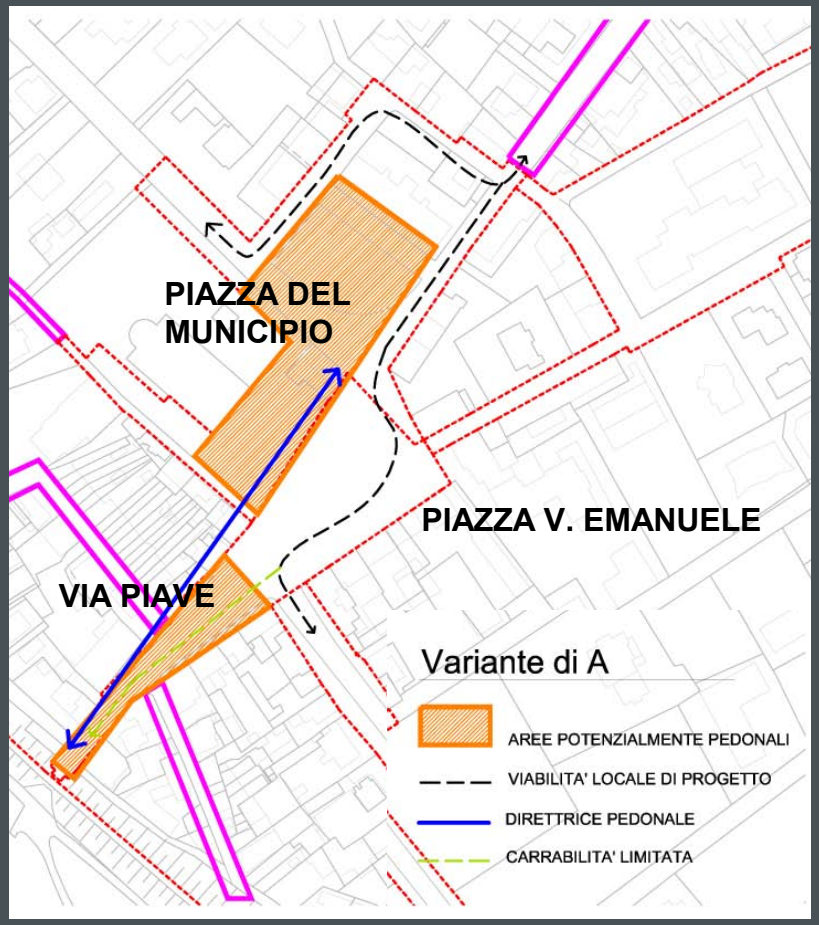
RAPPORTO TRA PARCHEGGI, FRONTI COMMERCIALI ED AREE PEDONALIZZABILI

SCHEMA DEGLI ATTRAVERSAMENTI OBBLIGATI

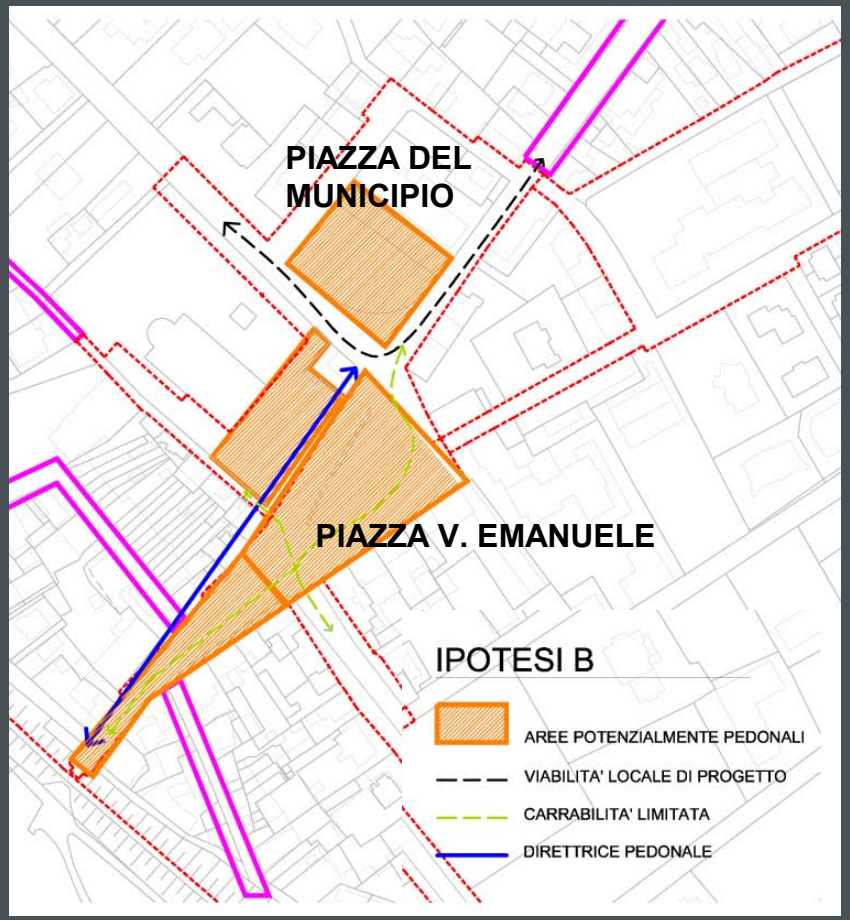


SCHEMA DEGLI ATTRAVERSAMENTI
COLLEGATI AGLI ISTITUTI SCOLASTICI

IPOTESI ALTERNATIVE DI MOBILITA' E PEDONALIZZAZIONE

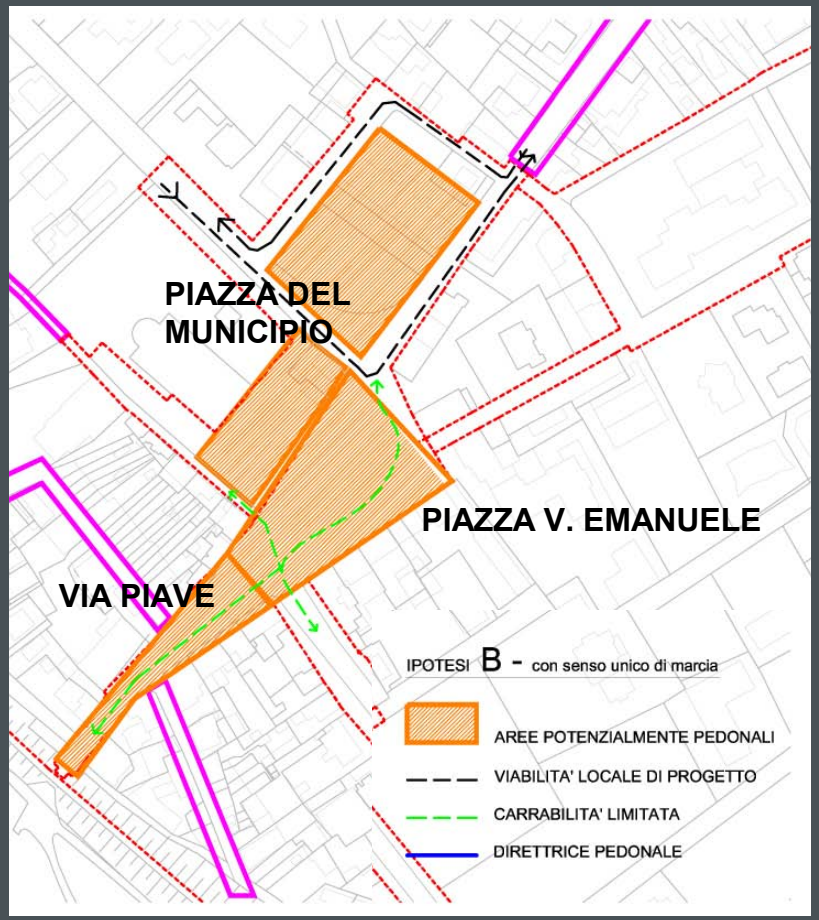


VARIANTE DI A

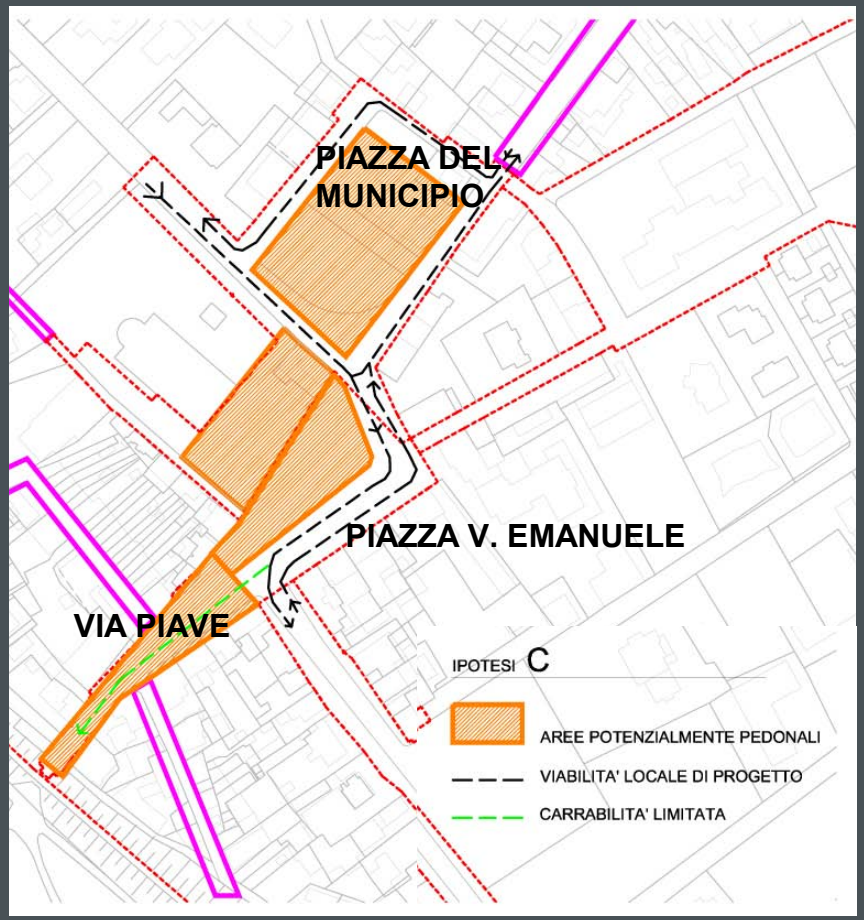


IPOTESI B

IPOTESI ALTERNATIVE DI MOBILITA' E PEDONALIZZAZIONE



IPOTESI B – CON SENSO UNICO DI MARCIA



IPOTESI C