

COMUNE DI CEGGIA

PROVINCIA DI VENEZIA

PIANO PER L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE
ARCHITETTONICHE.

RELAZIONE PROGETTO DI MASSIMA (PBRARCG)




architetto Ernes Drigo




ingegnere Arturo Zulian

INDICE

1- PREMESSA. pag. 03

2- ANALISI. pag. 05

3- PROGETTO:

A. Filosofia generale del piano; pag. 10

B. Obiettivi di carattere generale; pag. 11

C. Indirizzi tecnici di piano;

1. Percorso pedonale attrezzato; pag. 11

2. Viabilità meccanica; pag. 14

3. Viabilità ciclo-pedonale. pag. 20

D. Attuazione. pag. 20

1-PREMESSA.

La Giunta Comunale del Comune di Ceggia, con delibera n.205 del 22-04-1995, diventata esecutiva il 26-07-1995, ha incaricato l'architetto Ermes Drigo e l'ingegnere Arturo Zulian alla redazione del Piano per l'eliminazione delle Barriere Architettoniche nel centro urbano del Comune sopra indicato.

L'incarico è stato accompagnato successivamente dalla convenzione per conferimento di incarico a liberi professionisti redatta in conformità allo schema di disciplinare deliberato dalla Giunta Regionale del Veneto.

Nella premessa della delibera della Giunta si fa riferimento all'obbligo della legge regionale n. 41 del 28-02-1986 per la redazione del piano in oggetto.

La legge n.41 del 1986, (legge finanziaria) all'art. 32 comma 21 obbliga, per gli edifici pubblici, le Amministrazioni Comunali ad adottare i piani per la eliminazione delle barriere architettoniche.

Nel 1992 con la legge n.104 del 05-02-1992, "Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate" lo Stato Italiano riferendosi alla citata legge n.41, introduce all'art. 24 comma 9, l'obbligo della accessibilità anche degli spazi urbani con particolare riferimento all'individuazione e alla realizzazione di percorsi accessibili, all'installazione di semafori acustici per non vedenti, alla rimozione della segnaletica installata in modo da ostacolare la circolazione delle persone handicappate.

L'art.1 "Finalità" della stessa legge n.104/92 così recita;

1. La Repubblica:

a) garantisce il pieno rispetto della dignità umana e i diritti di libertà e di autonomia della persona handicappata e ne promuove la piena integrazione nella famiglia, nella scuola, nel lavoro e nella società;

b) previene e rimuove le condizioni invalidanti che impediscono lo sviluppo della persona umana, il raggiungimento della massima autonomia possibile e la partecipazione della persona handicappata alla vita della collettività, nonché la realizzazione dei diritti civili, politici e patrimoniali;

c) persegue il recupero funzionale e sociale della persona affetta da minorazioni fisiche, psichiche e sensoriali e assicura i servizi e le prestazioni per la prevenzione la cura e la riabilitazione delle minorazioni, nonché la tutela giuridica ed economica delle persone handicappate;

d) predispone interventi volti a superare stati di emarginazione e di esclusione sociale delle persone handicappate. Il Piano dunque è stato pensato e redatto per sviluppare nelle persone handicappate la massima autonomia possibile e dunque facilitare la partecipazione alla vita della collettività.

E' nostra convinzione che permettere una buona accessibilità in un centro urbano alle persone con handicap faciliti comunque il transito al resto della popolazione e dia origine conseguentemente ad una zona urbana qualitativamente più vivibile.

Facilitiamo dunque il transito alle persone handicappate, faremo un grosso favore a tutti in particolare modo alle persone anziane, ai bambini e ai genitori con la carrozzella.

Il Piano oggetto di relazione garantisce l'accessibilità agli edifici pubblici o privati di uso pubblico progettando i relativi spazi urbani esterni.

Gli elaborati che formano il presente piano sono:

Tav.1: Individuazione delle strutture pubbliche o private ad uso pubblico;

Tav.2: Analisi dei percorsi pedonali;

Tav.3: Analisi dei parcheggi;

Tav.4: Analisi delle piste ciclabili;

Tav.5: Analisi delle linee di trasporto pubblico;

Tav.6: Analisi dei punti di conflitto;

Tav.7: Progetto di massima della viabilità meccanica;

Tav.8: Progetto di massima della viabilità ciclo-pedonale;

Elab.1: Schede di analisi dei punti di conflitto;

Elab.2: Schede di analisi dei parcheggi (DPR n.384).

Elab.3: Schede di progetto per l'eliminazione delle barriere architettoniche.

Elab.4: Relazione di analisi e di progettazione di massima del Piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche.

Elab.5: Preventivo sommario.

All. A: Ipotesi di circolazione della viabilità meccanica.

RELAZIONE DI ANALISI

2- ANALISI.

Il Piano per la eliminazione delle barriere architettoniche, è innanzi tutto un piano urbanistico che deve tener conto delle molteplici funzioni presenti in un centro abitato.

Come piano urbanistico però, a differenza di molti altri non ha avuto una elaborazione tale da poter essere codificato e dunque inserito nella specifica manualistica urbanistica; tutto ciò lascia dunque ampia libertà di azione e pensiero ai progettisti.

I sottoscritti progettisti si sono avvalsi comunque dello schema di direttive tecniche per la redazione del piano-programma per l'eliminazione delle barriere architettoniche che molto opportunamente la regione Veneto ha emanato in applicazione della legge n° 41 e relative successive modifiche e inoltre hanno partecipato all'ultimo corso di aggiornamento tenuto dai funzionari della stessa Regione presso il centro produttività veneto di Vicenza nel mese di maggio 1995.

Le analisi svolte sono state condotte in attuazione ad una ipotesi di progetto preliminare con una metodologia atta a garantire una continua verifica del progetto suddetto e le sue eventuali modifiche.

Le analisi dunque non solo sono state di supporto alla progettazione per forza precedentemente definita, ma in alcuni casi anche esse stesse elemento progettuale.

Gli elaborati di analisi dello stato di fatto prodotti sono i seguenti:

Tav.1: Individuazione delle strutture pubbliche o private ad uso pubblico;

Tav.2: Analisi dei percorsi pedonali;

Tav.3: Analisi dei parcheggi;

Tav.4: Analisi delle piste ciclabili;

Tav.5: Analisi delle linee di trasporto pubblico;

Tav.6: Analisi dei punti di conflitto;

Elab.1: Schede di analisi dei punti di conflitto;

Elab.2: Schede di analisi dei parcheggi (DPR n.384).

I dati ricavati dalle tavole sopra indicate così si possono riassumere:

Tav.1. Individuazione delle strutture pubbliche o private ad uso pubblico.

Difficile ed importate è apparso subito individuare le strutture pubbliche o private di uso pubblico indispensabili per sviluppare le finalità di autonomia e di partecipazione alla vita sociale delle persone portatrici di handicap.

I progettisti hanno ritenuto di individuare n. 31 strutture che possono soddisfare i criteri sopra esposti coprendo anche la frazione di Gainiga. (10 % circa)

La gran parte di questi servizi sono ubicati lungo via Roma che si organizza oggi soprattutto come asse commerciale.

Le strutture pubbliche sono n.19 che corrispondono al 60 % circa del totale e fra queste citiamo le varie scuole, il municipio, la biblioteca, il cimitero, gli impianti sportivi, il verde, i sotto passi ferroviari e la relativa stazione.

I rimanenti servizi privati di uso pubblico individuati fanno riferimento soprattutto alle strutture sanitarie, ambulatori, casa per anziani, la farmacia ed alcuni importanti negozi.

Tav. 2. Analisi dei percorsi pedonali.

L'analisi dei percorsi pedonali esistenti è stata fatta su tutto il centro urbano in uno spazio territoriale più vasto rispetto a quello interessato al progetto preliminare di piano.

Si è pensato utile avere la situazione generale dei marciapiedi esistenti per poter in fase di progettazione scegliere la soluzione più idonea anche dal punto di vista economico.

Sono stati rilevati circa 7 chilometri di marciapiede metà dei quali abbisogna di interventi di sistemazione molte volte anche di rifacitura.

I percorsi pedonali rilevati sono ubicati nella zona centrale del aggregato urbano lungo via Roma con le due strade perpendicolari, via Alighieri e via Duca d'Aosta, la zona di nuova formazione fra via 4 novembre e via XXV Aprile e la zona industriale lungo la statale.

Un grosso problema nei marciapiedi esistenti è dato dalla presenza di alberature molte volte ubicate in mezzo allo spazio pedonale che ne impedisce o rende difficoltoso il passaggio.

Una parte consistente del centro urbano oggi non presenta percorsi pedonali definiti rendendo difficile e pericoloso lo spostamento dei residenti a piedi o anche in bicicletta.

Inevitabile dunque appare oggi l'uso dell'automobile per limitati spostamenti.

Tav.3 Analisi dei parcheggi

La tavola in oggetto riporta gli spazi individuati come aree adibite al parcheggio di automobili nel centro urbano del capoluogo suddivisi per tipologia; a zona, in linea ed a pettine.

Le aree analizzate sono quelle organizzate appositamente per lo stallo delle auto con l'esclusione di tutte quelle non regolari anche se comunemente usate per parcheggiare come gli stessi marciapiedi o una parte della carreggiata.

Sono state compilate anche le schede previste dal DPR 384 ed è stato inoltre calcolato il numero di posti a parcheggio oggi disponibile.

Le schede raccolte nell'elaborato n.2 ci danno un quadro della situazione dei parcheggi non soddisfacente in quanto non vengono rispettate le norme richieste dalla legislazione vigente in materia.

Quasi sempre i parcheggi non hanno l'apposita segnaletica e lo spazio per i portatori di handicap; quasi mai lo spazio a parcheggio è collegato senza barriere architettoniche al marciapiede.

Sono stati individuati circa 500 posti auto di questi quasi il 70 % sono previste in aree appositamente costruite e ben delimitate; il 14% dei posti auto sono in linea su strade esistenti e il rimanente 16 % a pettine su aree di nuova formazione; il 20 % dei posti auto sono collocati di fronte e nelle vicinanze del Municipio .

Appare inevitabile pensare per lo spazio antistante al Palazzo Comunale la sua sistemazione a piazza con la relativa pedonalizzazione ed esclusione di qualsiasi viabilità meccanica togliendo i 24 posti macchina oggi esistenti.

Via Roma ospita 19 posti auto mentre l'area a ridosso della scuola elementare può contenere 34 parcheggi.

Il 35 % dei posti auto sono ubicati nella zona industriale non usufruibili dunque dagli utilizzatori del centro urbano.

Tav.4. Analisi piste ciclabili.

Nella tavola n. 4 sono indicate le piste ciclabili o ciclopedonali esistenti nel territorio del capoluogo che si estendono per una lunghezza di oltre 3.5 chilometri senza peraltro avere punti di contatto.

Si possono distinguere tre zone servite da altrettante piste; il territorio lungo la strada statale, l'area industriale di via Fossò e il tratto ciclo pedonale di via Noghera e via XXV Aprile.

Ci sono inoltre tre spezzoni di piste intorno a via 4 Novembre e accanto alla scuola Elementare.

Evidente appare lo sforzo amministrativo per eseguire le piste sopra indicate; le opere realizzate non sono però funzionalmente collegate e dunque non permettono un loro giusto utilizzo.

Queste opere, pur lodevoli, molte volte frutto di notevoli investimenti economici devono far parte di un unico sistema di viabilità che se attuato potrebbe diventare per una parte dei residenti, una valida alternativa allo spostamento meccanico

Tav.5. Analisi linee di trasporto pubblico.

La tavola in esame riporta le linee di trasporto pubblico che oggi servono il territorio oggetto di piano.

Il centro urbano di Ceggia è servito dalla linea ferroviaria VE-TS ed ospita alla fine di viale Duca D'Aosta la relativa stazione.

Se da una parte la presenza della ferrovia ha creato disagi nel sistema della mobilità del centro urbano di Ceggia per le numerose interruzioni e relativi passaggi a livello (tre, uno oggetto di lavori per sotto passo) dall'altra parte, essa può per le sue caratteristiche, diventare elemento fondamentale nel trasporto pubblico e di conseguenza fattore di sviluppo economico per l'intera comunità.

Il territorio è inoltre servito da linee di autobus gestite dall'ATVO e precisamente la linea n.8 e n.15. Tutte due le linee attraversano il centro passando lungo via Roma per poi dirigersi una verso la statale e l'altra verso Cessalto.

Ci sono tre fermate, una nella zona industriale, una lungo via Roma di fronte alle scuole elementari ed una alla fine di Via 4 Novembre.

Poco usato il servizio di autobus pubblico oggi non offre una valida alternativa allo spostamento meccanico individuale.

Tav.6. Analisi punti di conflitto.

La tavola in esame riporta le situazioni di conflitto dell'esistente viabilità pedonale lungo le strade che nel progetto preliminare formano la struttura portante del piano.

L'esame diretto ha messo in luce 48 punti di conflitto, situazioni particolari che impediscono il passaggio ai portatori di handicap e non solo, per i quali è stata fatta una scheda riportata poi nell'elaborato n.1.

L'analisi ha prodotto come già precedentemente riportato anche ipotesi di lavoro che hanno modificato il progetto preliminare escludendo di conseguenza alcune strade ed inserendone altre di nuove.

Le vie analizzate con le relative schede riportate nell'elaborato n.1 sono: via Alighieri, via Roma, via Pola, via Giovanni XXIII, via Puccini, viale Vittoria, via Marconi, viale Duca d'Aosta, via Piavon, via 4 Novembre e via Noghera.

I punti di conflitto più frequenti riguardano soprattutto le alberature che collocate in mezzo al marciapiede ne impediscono il normale uso oltre a rendere accidentale la pavimentazione per la presenza di un notevole apparato di radici.

Spesso i marciapiedi non sono fra loro raccordati oppure non esiste la possibilità di attraversamento della sede stradale; i cassonetti dei rifiuti solidi urbani ne occupano alcune volte una parte per la mancanza di idonei spazi.

I marciapiedi diventano ogni tanto uno spazio commerciale per ospitare clienti o vendere prodotti.

Alcune vie sono prive di marciapiedi, via Pola, via Giovanni XXIII, via Puccini ecc..

Una attenzione particolare merita viale Vittoria per la quantità di traffico molte volte pesante che questa arteria assieme a via Marconi scarica dall'autostrada rendendo impossibile il transito pedonale e ciclabile; necessario sembra essere il sotto passo ferroviario.

Importante infine appare la sistemazione dei due incroci sopra il canale Piavon, quello sulla statale che è oggi molto pericoloso nonostante i lavori eseguiti e quello con via 4 Novembre e via Piavon che deve essere organizzato.

RELAZIONE DI PROGETTO

3- PROGETTO.

A. Filosofia del progetto.

1- Il Piano per tutti.

Spesso nell'attività di progettazione urbanistica si è chiamati a pensare soluzioni di problemi che sembrano interessare una piccola minoranza, una piccola parte di cittadini residenti; quando però ci si avvia alla progettazione concreta allora ci si accorge che ciò che si va a fare, pur partendo dalle necessità di una numero ristretto di persone, è di grande utilità anche per la maggioranza.

Il Piano per la eliminazione delle barriere architettoniche è stato progettato per tutti, perchè con esso si tenta di organizzare una parte di territorio che da tutti è utilizzata.

2- Il Piano e la sua complessità.

Il Piano per la eliminazione delle barriere architettoniche si organizza intorno ad un percorso pedonale attrezzato che diventa elemento fondamentale per il quale si è costretti a rivedere e a pensare al funzionamento di tutto il centro urbano in relazione alle rimanenti parti di territorio e alle sue molteplici funzioni.

Il Piano dunque pone la necessità di intervenire sulla viabilità meccanica attraverso la istituzione di sensi unici e la relativa organizzazione del sistema dei parcheggi e della viabilità alternativa garantita dai trasporti pubblici e dalle piste ciclabili.

E' necessario dunque accompagnare il Piano per l' eliminazione delle barriere architettoniche con il Piano del Traffico per il quale abbisogna uno studio di analisi più approfondito e più specifico.

Il presente piano dunque garantisce l'accessibilità urbana agli edifici pubblici o privati di uso pubblico, organizzando una limitata parte del centro urbano.

Il progetto comunque dà indicazioni anche sul resto del territorio tracciando alcune ipotesi progettuali che devono per forza trovare più o meno riscontro attraverso futuri studi.

B. Obiettivi di carattere generale .

Il presente Piano intende:

Prevenire e rimuovere le condizioni invalidanti che impediscono il raggiungimento per un portatore di handicap di:

- 1- Massima autonomia possibile;
- 2- Partecipazione alla vita collettiva;
- 3- Realizzazione dei diritti civili, politici e patrimoniali.

Prevenire e rimuovere le condizioni invalidanti che impediscono a tutti i cittadini di:

- 4- Muoversi con facilità;
- 5- Spostarsi anche senza usare l'automobile;
- 6- Vivere in un ambiente urbano rispettoso della persona.

C. Indirizzi tecnici di piano.

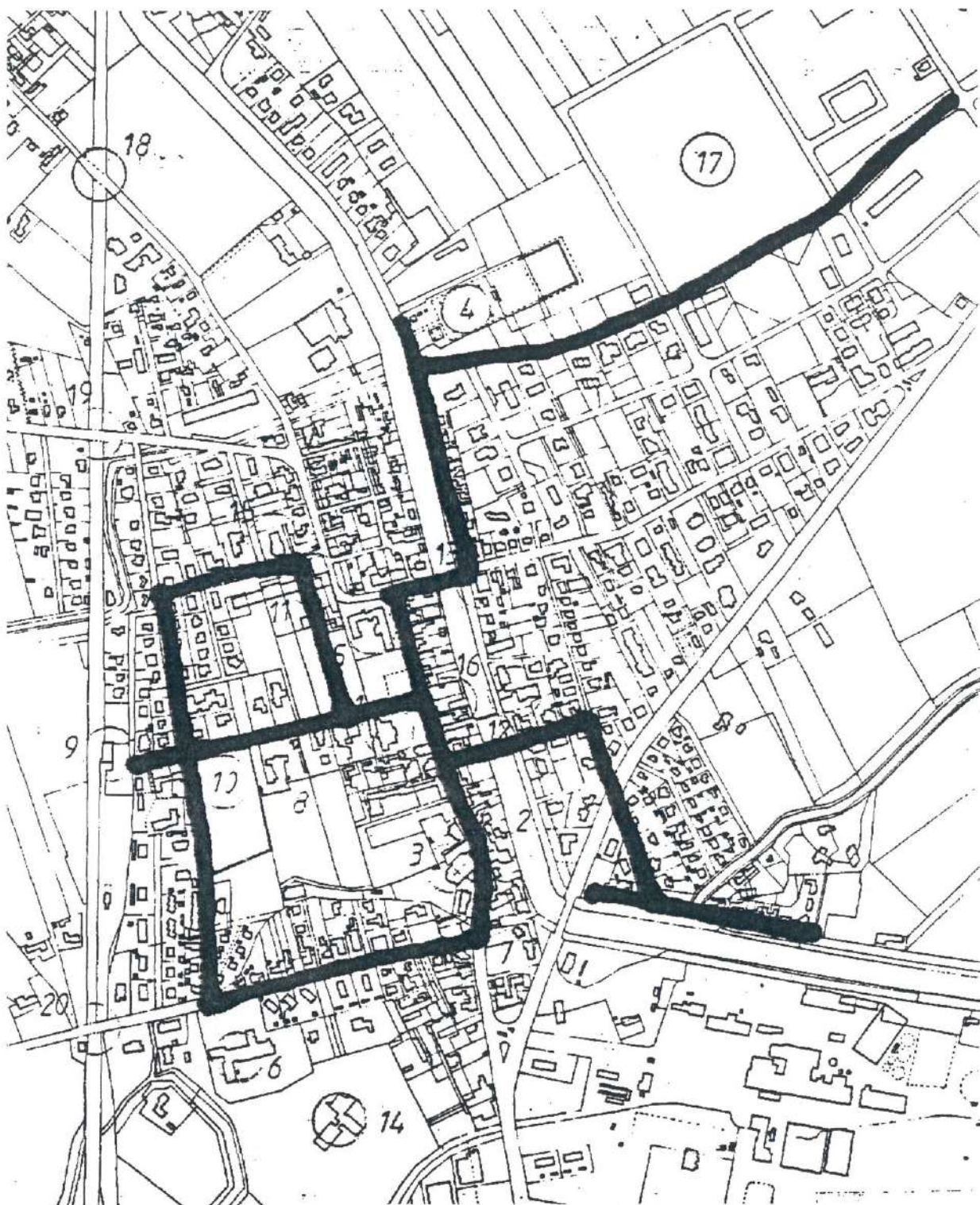
1- Percorso pedonale attrezzato

Il progetto di massima del piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche prevede la creazione di un percorso pedonale attrezzato che collegando tutti i servizi pubblici e privati ad uso pubblico precedentemente valutati come indispensabili per raggiungere gli obiettivi sopra indicati, permetta ad un portatore di handicap di accedere alle singole strutture in maniera facile, protetta e funzionante.

Il percorso attrezzato di larghezza utile non inferiore a m.1,50 protetto dal traffico meccanico attraverso una pista ciclabile oppure un filare di alberi od arbusti, crea lungo via Roma uno spazio pedonale organizzato che assume il ruolo di piazza in linea; continua verso via Alighieri, attraversa tutto il centro urbano con il senso unico di via Pola, via Giovanni XXIII, via Puccini e viale Duca d'Aosta arriva alla stazione ferroviaria; continua lungo via Noghera per giungere al cimitero e al nuovo centro sportivo, attraversa il canale Piavon per servire il quartiere oltre la strada statale.

Esso organizza il centro, lo attraversa e lo collega con le parti di città esterne. Il percorso pedonale attrezzato dunque potrà permettere a una persona qualsiasi per esempio di uscire da casa, fare le compere, andare in municipio, portare i figli a scuola, andare a fare visita agli ospiti della casa di riposo, andare in farmacia, frequentare la palestra e prendere il treno camminando in uno spazio organizzato e protetto dalle macchine.

L'asse attrezzato pedonale così può essere schematizzato:



Ogni via di questo percorso pedonale attrezzato e stata individuata e progettata così come riportato nell'elaborato n.3 (schede di progettazione).
In particolare gli interventi proposti così si possono riassumere:

VIA ROMA.

- 1) Viabilità meccanica: Limitata a senso unico;
- 2) Viabilità pedonale: Percorso attrezzato e marciapiede;
- 3) Viabilità ciclabile: Pista con due sensi di marcia;
- 4) Parcheggio: In linea su un lato;
- 5) Altro: Presenza di alberatura a basso fusto.

VIALE DUCA D'AOSTA.

- 1) Viabilità meccanica: Limitata a senso unico;
- 2) Viabilità pedonale: Percorso attrezzato e marciapiede;
- 3) Viabilità ciclabile: Pista con due sensi di marcia;
- 4) Parcheggio: In linea su un lato;
- 5) Altro: Presenza di alberatura.

VIA DANTE ALIGHIERI.

- 1) Viabilità meccanica: In doppio senso;
- 2) Viabilità pedonale: Percorso attrezzato e marciapiede;
- 3) Viabilità ciclabile: Pista limitata;
- 4) Parcheggio: Assente;
- 5) Altro: Presenza di alberatura su un lato.

VIA POLA.

- 1) Viabilità meccanica: Limitata a senso unico;
- 2) Viabilità pedonale: Percorso attrezzato e marciapiede;
- 3) Viabilità ciclabile: Presente nel percorso attrezzato;
- 4) Parcheggio: Assente;
- 5) Altro:

VIA GIOVANNI XXIII.

- 1) Viabilità meccanica: Limitata a senso unico;
- 2) Viabilità pedonale: Percorso attrezzato e marciapiede;
- 3) Viabilità ciclabile: Presente nel percorso attrezzato;
- 4) Parcheggio: Assente;
- 5) Altro:

VIA PUCCINI.

- 1) Viabilità meccanica: Limitata a senso unico;
- 2) Viabilità pedonale: Percorso attrezzato e marciapiede;
- 3) Viabilità ciclabile: Assente;
- 4) Parcheggio: Presente nel percorso Assente;
- 5) Altro: Si prevede un attraversamento che metta in collegamento via Puccini con il Municipio.

VIA FERMI.

- 1) Viabilità meccanica: Limitata a senso unico;
- 2) Viabilità pedonale: Percorso attrezzato ;
- 3) Viabilità ciclabile: Assente;
- 4) Parcheggio: In linea su un lato;
- 5) Altro:

VIA MATTEOTTI (TRATTO)

- 1) Viabilità meccanica: Limitata a senso unico;
- 2) Viabilità pedonale: Percorso attrezzato ;
- 3) Viabilità ciclabile: Assente;
- 4) Parcheggio: In linea su un lato;
- 5) Altro:

VIA NOGHERA.

- 1) Viabilità meccanica: Presente a doppio senso;
- 2) Viabilità pedonale: Percorso attrezzato e marciapiede;
- 3) Viabilità ciclabile: Pista con due sensi di marcia;
- 4) Parcheggio: Assenti;
- 5) Altro: Sistemare il canale Piavon.

Questo tipo di organizzazione comporta per forza dei mutamenti soprattutto nella viabilità meccanica a causa della necessità di introdurre i sensi unici in quelle strade che presentano una carreggiata ristretta.

Attenzione deve essere posta nella progettazione esecutiva alla sistemazione di n. 3 nodi di interferenza posti due sopra al canale Piavon ed uno fra via Alighieri e via Roma.

Il sistema pedonale attrezzato prevede inoltre la sistemazione dell'attuale ponte pedonale sul Piavon che diventa elemento di unione fra le due parti della città.

Il ponte in oggetto, oggi si presenta più come opera autostradale che come passaggio pedonale dentro un centro urbano con due sistemi di entrata-uscita impossibile per i portatori di handicap.

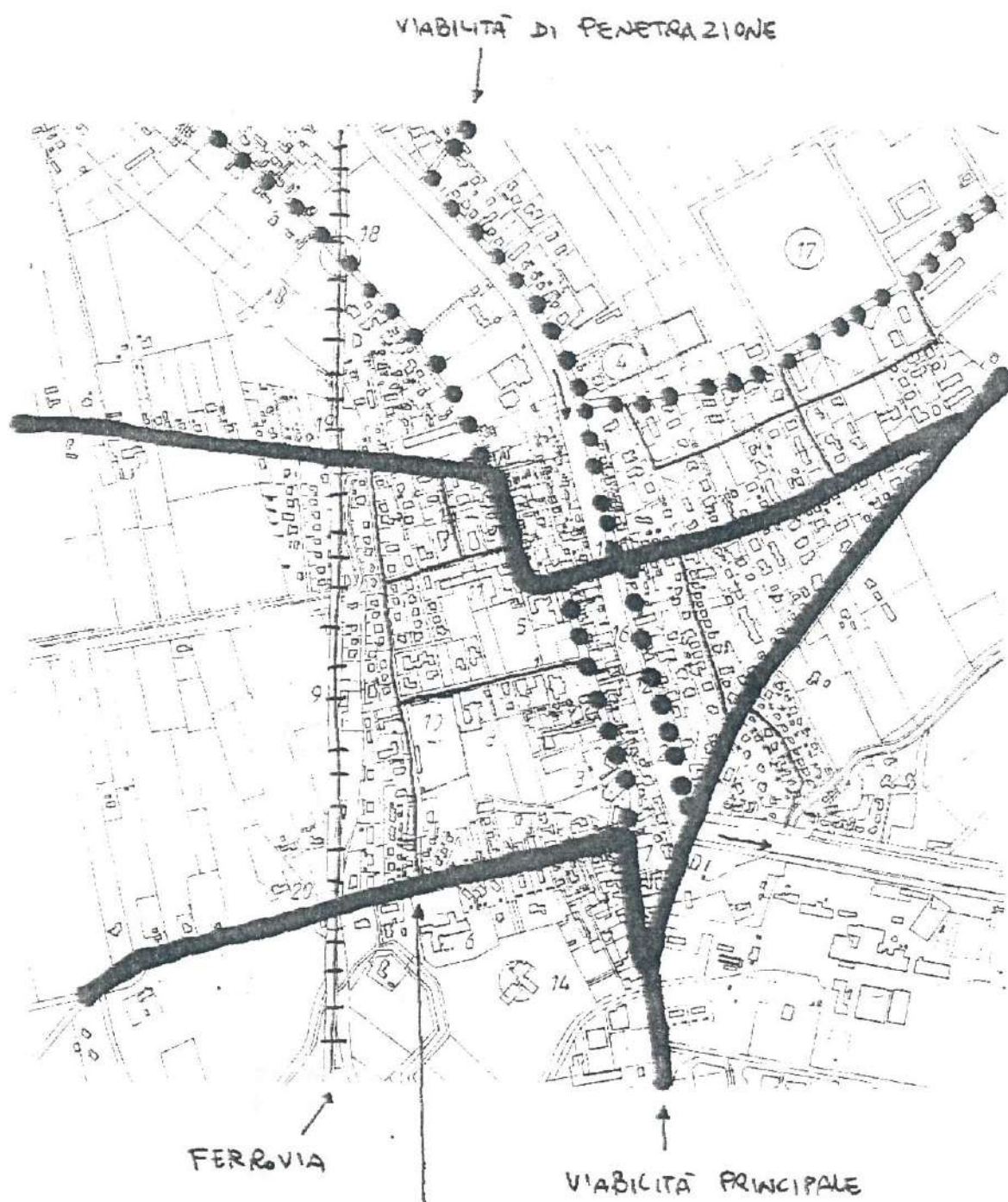
Sarebbe auspicabile un suo rifacimento con una struttura leggera, ipotizzo ferro, anche ubicato più a sud, con due pedane di sollevamento meccanico per permettere a qualsiasi persona l'accesso assieme alle inevitabili scalinate.

In relazione ai parcheggi, il piano prevede il potenziamento del sistema degli spazi di sosta attraverso l'uso previsto dal vigente PRGC del dismesso campo da calcio in via Pola e l'ampliamento dell'area esistente accanto alla scuola elementare; tutto ciò ci permette inoltre di recuperare i parcheggi eliminati su via Roma e viale Duca D'Aosta.

Inevitabile appare dunque infine rivedere la viabilità meccanica con l'intento di definire una soluzione che permette di valutare anche a livello di progetto di massima la bontà generale dell'intervento.

2- Viabilità meccanica.

La tavola n.7 del progetto di piano per le eliminazione delle barriere architettoniche prevede una organizzazione della viabilità in tre livelli a seconda delle differenti funzioni e quantità di traffico così come indicato nella sottostante planimetria:



Strada di I° livello, viabilità principale: Viale Vittoria, Via IV Novembre, Via Alighieri e la statale n. 14.

Strada di II° Livello, viabilità di penetrazione: Via Roma, Via Noghera, Via Piavon e Via XXV Aprile.

Strada di III° livello, viabilità di quartiere.

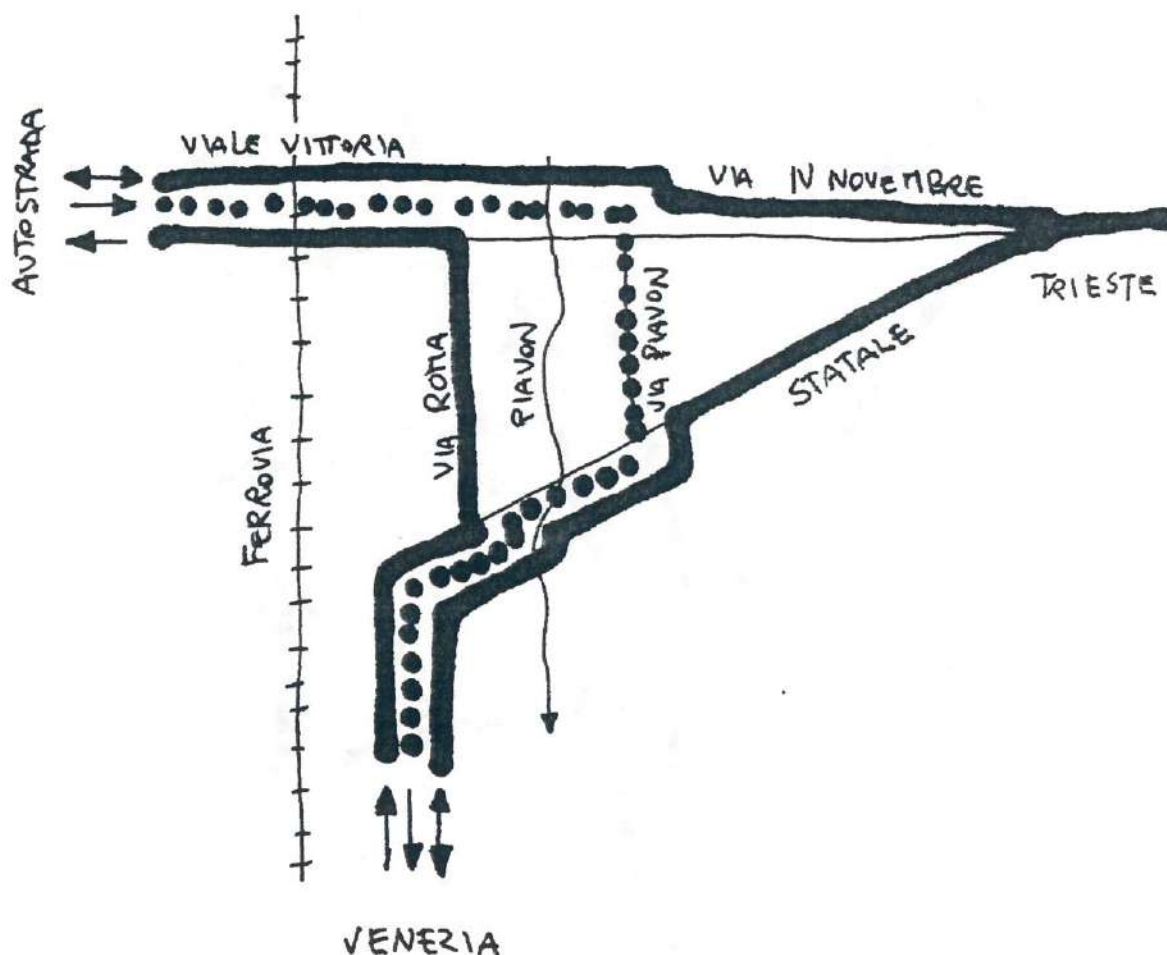
Prioritario comunque rimane l'esigenza per il Comune di Ceggia di liberare il traffico pesante soprattutto autostradale che oggi circola nel centro urbano attraverso via Roma o via IV Novembre per immettersi sulla statale n. 14.

Nel presente Piano il sistema viario meccanico tiene conto dell'esistente assegnando un nuovo ruolo a via Roma che, con la limitazione del traffico diventa una strada urbana di sola penetrazione.

Si orienta il traffico con un senso unico impedendo dunque il transito meccanico di uscita dell'autostrada.

Con questa scelta urbanistica si dovrebbe liberare dal traffico di transito il centro urbano di Ceggia che comincia ad essere pensato come possibile spazio a servizio del pedone.

Lo schema di transito è il seguente:



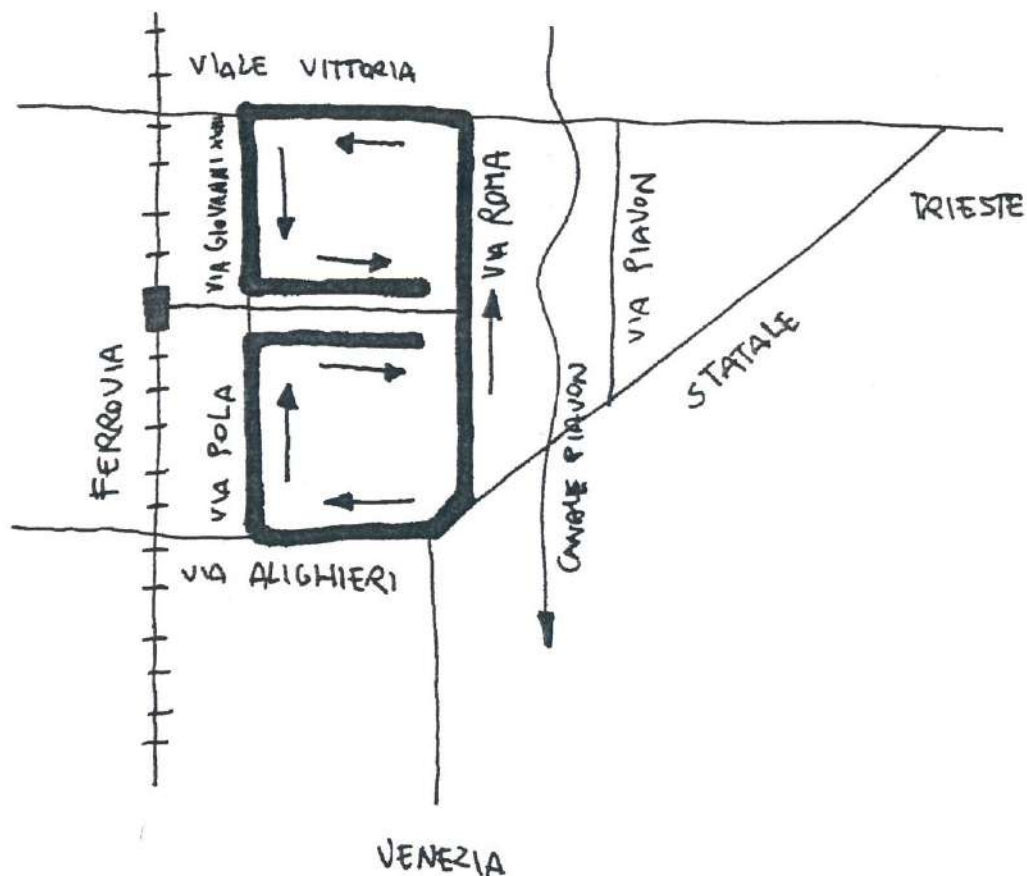
Il sistema prevede inoltre la creazione di una viabilità di penetrazione che permette ai residenti di entrare ed usufruire del centro urbano collegandolo anche con la frazione e con il centro sportivi, senza interferire con la viabilità precedente. La viabilità di penetrazione è organizzata inoltre intorno ad ampi spazi per parcheggio che possono essere distinti come punti di possibile interscambio con un eventuale servizio di trasporto pubblico. Il terzo livello di viabilità, quella di quartiere, viene progettata per collegare le singole abitazioni al sistema più generale prima definito. Il Piano individua inoltre n. 2 nodi di interferenza posti sul ponte del canale Piavon dove il sistema viario principale e quello di penetrazione si incrociano; la soluzione di questi due nodi diventa fondamentale per il buon funzionamento dell'intero sistema viario.

Nell'allegato A il Piano indica una ipotesi di circolazione meccanica che partendo dalla situazione di fatto tenta di regolare il traffico creando una sistema viario basato sui sensi unici così come indicato nello schema seguente:

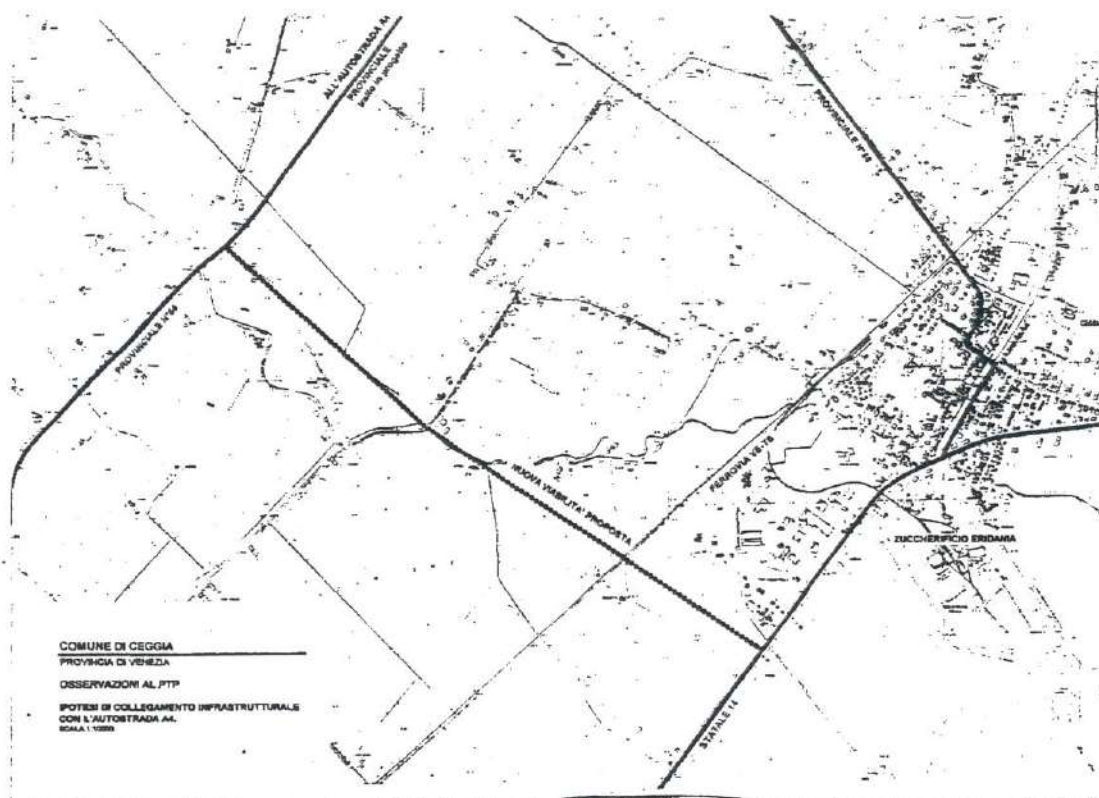


Fondamentale comunque rimane l'esigenza per il Comune di Ceggia di liberare il traffico pesante soprattutto autostradale che oggi percorre il centro urbano attraverso via Roma o via IV Novembre per immettersi sulla statale n. 14.

In riferimento alla viabilità interna relativa al centro urbano la ipotesi di progetto è la seguente:



Opportuno appare richiamare quanto l'Amministrazione ha fatto in occasione della osservazioni al PTP nel 1994 ribadendo la necessità di attuare una nuova viabilità meccanica che sviluppi lo schema sotto riportato



3- Viabilità ciclo-pedonale.

Il progetto di piano si completa con una ipotesi di sistema ciclo-pedonale pensato come possibile alternativa alla macchina per lo spostamento d'auto e per il centro urbano.

Il sistema in oggetto prevede l'arrivo di piste ciclabili dalle zone esterne al centro, l'attraversamento dell'area centrale lungo via Roma e lungo l'asse via Pola e via Giovanni XXIII passando accanto alla stazione ferroviaria.

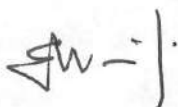
Non solo dunque regolare la viabilità meccanica ma soprattutto creare una alternativa all'automobile attraverso la organizzazione di piste ciclabili protette.

4-Attuazione.

Il Piano per la eliminazione delle barriere architettoniche deve essere attuato ovviamente a stralci con i relativi progetti esecutivi all'interno del programma triennale delle opere pubbliche partendo dalla scelta delle priorità che l'amministrazione comunale deve indicare.

Importante rimane infine la possibilità di verificare il piano periodicamente in maniera da sistemare eventuali incongruenze risultanti dalla sua materiale applicazione ma soprattutto per rispondere a nuovi bisogni dovuti alla variazione delle condizioni di analisi sopra indicate.

Ceggia 06-09-1996



arch. Ermes Drigo



ing. Arturo Zulian