

Sovrappassi e sottopassi ferroviari.

In tema di fluidità del traffico, in particolare per lo studio del superamento della barriera costituita dall'asse ferroviario, si ritiene opportuno individuare quali siano le opere principali, utili e prioritarie, partendo da una analisi delle necessità, delle opportunità e della struttura urbana di Montebelluna.

- Dall'esame delle varie possibilità tecniche di sovrappassare o sottopassare la ferrovia appare subito opportuna la sistemazione del sovrappasso di Boccacavalla, anche per il suo costo limitato e per tutti gli altri vantaggi descritti nella scheda di cui alla pagina 3. Non essendo dotato di barriere, il sovrappasso di Boccacavalla può costituire sempre un'alternativa nei momenti di chiusura del passaggio a livello di Via Piave. Il percorso dalla rotatoria N. 06 di Via Roma/Sansovino alla N. 02 dei Pilastroni, in andata e dalla N. 03 presso la Cantina Montelliana, alla N. 06 in ritorno, si allunga mediamente di meno di 600 m rispetto all'attuale collegamento diretto attraversando il passaggio a livello. A 30 km/h si tratta di un minuto in più di guida ad ogni chiusura delle barriere!
- Di grande importanza appare anche la costruzione del sottopasso alla ferrovia lungo Via Trevignano, come collegamento tra le nuove rotatorie N. 27 e N. 28. Come si rileva anche dalla scheda alla pagina 4, esso è fondamentale sia per collegare San Gaetano al Centro Cittadino, sia per collegare il nuovo casello della Pedemontana sulla Feltrina, al centro Città, attraverso la Circonvallazione Sud.
- Fondamentale per un corretto sviluppo urbanistico della Città e per riqualificare la zona Est della medesima, appare il sottopasso alla ferrovia collocato sulla direttrice Via Galilei - Via Zecchinel tra le rotatorie N. 7 esistente e N. 25 nuova. Esso, come detto nella scheda di pagina 5, oltre al vantaggio di trovarsi nella posizione ideale sulla direttrice della minicirconvallazione Sud, consente di programmare la costruzione di una strada alternativa a Via Piave, lungo il tracciato di via Cal Piccole, riqualificandola opportunamente fino alla rotatoria N. 02 dei Pilastroni. Non solo, la nuova rotatoria N. 25 può essere collegata alla nuova rotatoria N. 26, collocata presso il bioparco Noè, realizzando così una strada parallela e alternativa a Via Risorgimento.
- Dato l'attuale intenso traffico lungo Via Risorgimento e data la difficoltà di adeguarne le caratteristiche tecniche, al momento del collegamento della Città con la Circonvallazione Sud ed il nuovo casello Est della Pedemontana, diventerebbe insopportabile l'aumento del carico di traffico su detta Via. Ecco allora che la deviazione del medesimo lungo il sottopassaggio dei tre rami della ferrovia tra la rotatoria N. 08 esistente e la N. 26 nuova, per collegarlo alla rotatoria N. 25 e quindi con la minicirconvallazione Sud, diventa fondamentale. Il sottopasso della ferrovia in oggetto, consente anche di mettere in sicurezza il traffico ormai sostenuto che percorre l'inadeguata Via Gazie nei due sensi di marcia. Vedi anche la scheda di pagina 6.
- Da ultimo, e per ragioni di completezza, si esamina la possibilità di sottopassare la ferrovia nei pressi della rotatoria N. 01 di Piazza 4 Novembre. Come detto, il disagio dovuto alla presenza delle barriere può essere attenuato mediante la deviazione del traffico nei momenti di chiusura sul vicino sovrappasso di Boccacavalla. La chiusura del passaggio a livello presso Piazza 4 Novembre viene a vantaggio delle Ferrovie, ma crea certamente disagio soprattutto ai ciclisti ed ai pedoni. Per questo a pagina 7 viene proposta una soluzione che prevede la costruzione di un sottopassaggio ciclopedonale di dimensioni adeguate per cicli e pedoni ma di molto ridotte rispetto ad un tunnel carrabile. L'obiettivo di salvaguardare l'area del distributore di benzina anche per usi diversi da quello attuale, e di non togliere aree scoperte ai fabbricati vicini al sottopasso, conducono alla soluzione proposta a pagina 7. In essa il sottopasso della ferrovia viene prolungato sia ad Est che ad Ovest per consentire una maggiore mobilità sopra il tunnel.
- Tenendo conto delle premesse di cui al punto precedente, una seconda soluzione per la costruzione del sottopasso della ferrovia presso la Stazione, viene esaminata alla pagina 8. Essa prevede la costruzione di una seconda rotatoria N. 24 in luogo del distributore, prevede di incanalare i pedoni ed i ciclisti nel tunnel carrabile e di interrompere le aree scoperte attinenti ai fabbricati residenziali vicini alle rampe. Per entrambe le due ultime soluzioni rimane l'incognita della formazione di code sulla rampa di salita verso la rotatoria N. 01 e nel tunnel, per dare la precedenza a sinistra ai veicoli circolanti lungo la rotatoria medesima.

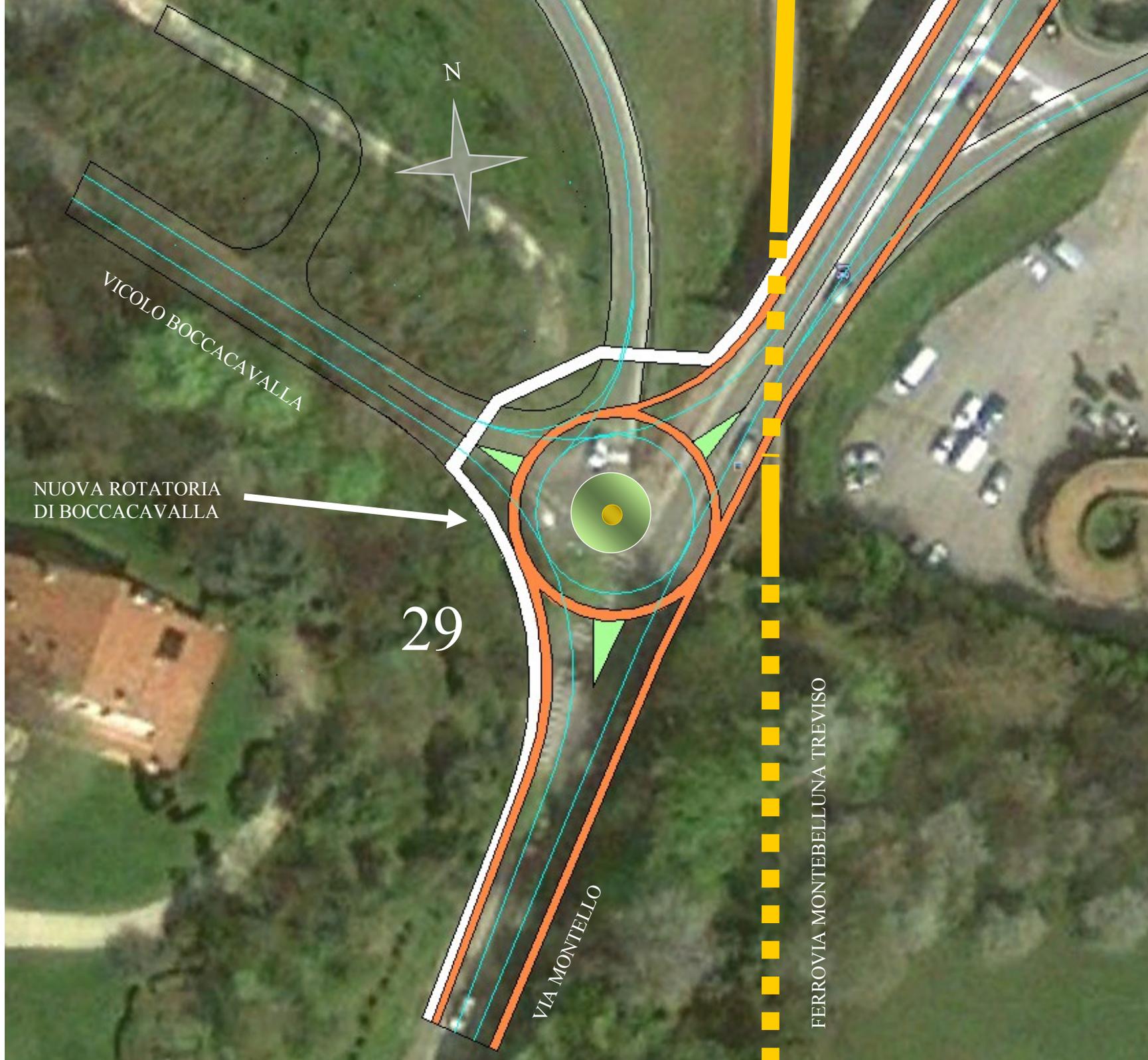




● 08
ROTATORIA
ESISTENTE

● 28
ROTATORIA
IN PREVISIONE





NUOVA ROTATORIA SU BOCCACAVALLA (N. 29)

E' pratico e ormai molto utilizzato il collegamento tra Via Montello e la Feltrina imboccando a sinistra Vicolo Boccacavalla per dirigersi in direzione di Feltre.

Ugualmente utilizzata è l'uscita dalla Feltrina provenendo da Nord per accedere a Biadene Sud, svoltando a sinistra. Sentita è anche l'esigenza di eliminare l'attraversamento di corsia presso il cavalcavia della Fetrina per dirigersi da Biadene verso la rotatoria delle Crozzole e Via San Vigilio.

Mal organizzati e poco razionali sono, inoltre i collegamenti ciclabili e pedonali da e verso Biadene. In aggiunta, le manovre descritte interferiscono pericolosamente con il traffico in uscita dalla Fetrina proveniente da Nord e diretto in Centro Città.

La sistemazione del punto 29 mediante una rotatoria, con un adeguamento anche di Vicolo Boccacavalla, potrebbe risolvere tutte le questioni descritte.

In più il punto 29 diverrebbe una qualificata porta di ingresso al Centro Città.





SOTTOPASSO SU VIA TREVIGNANO (Tra N. 27 - N. 28)

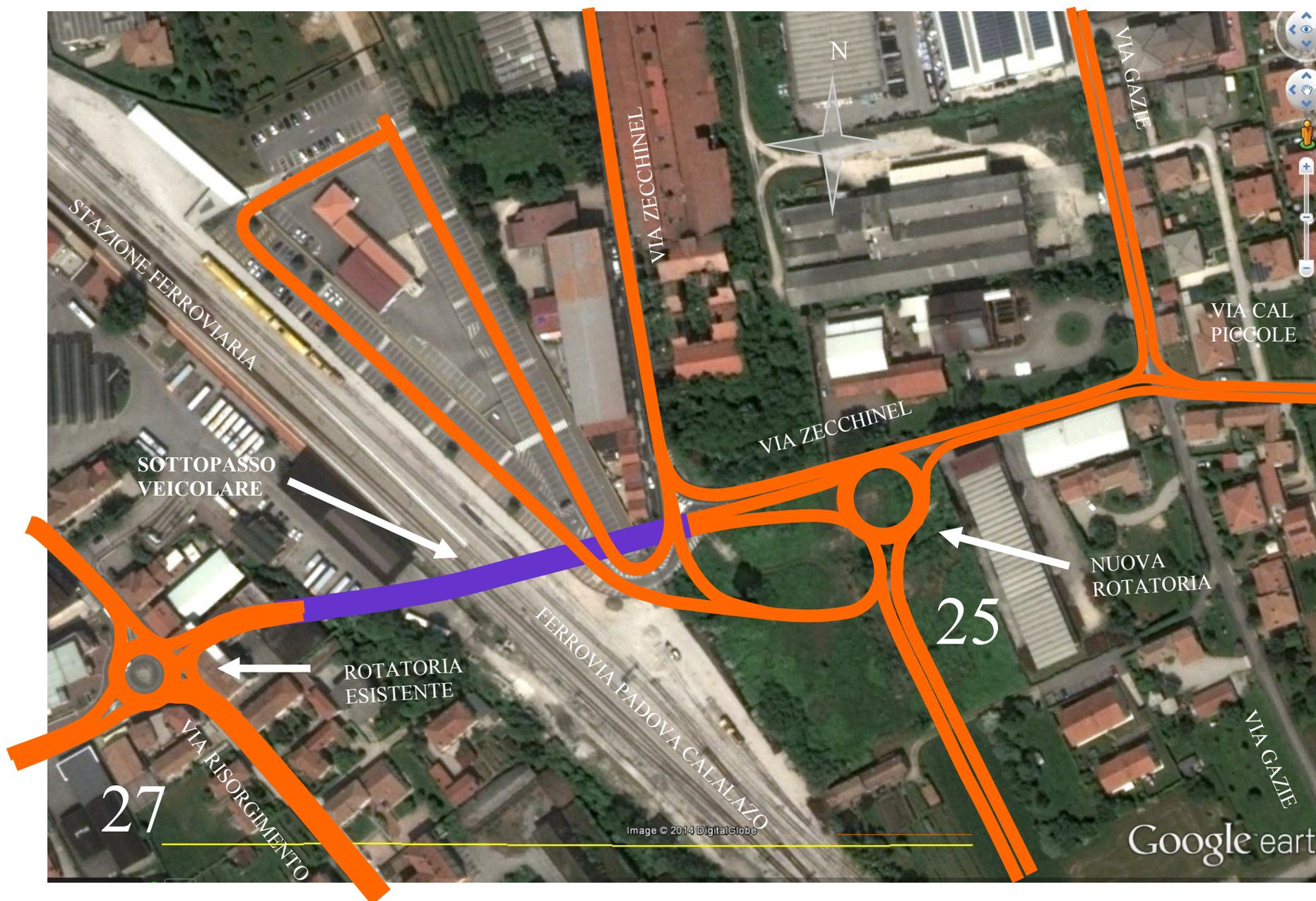
Prevede la costruzione di due rotatorie (N. 27 e N. 28) necessarie per consentire l'inversione di marcia e accedere ai fabbricati esistenti. Esse contribuiscono, inoltre, a rallentare la velocità dei veicoli in prossimità del sottopasso.

Il sottopasso in oggetto, oltre a risolvere un problema annoso di isolamento del quartiere San Gaetano, consente di facilitare un secondo collegamento tra il Centro Città, la Circonvallazione Sud e la Pedemontana (il primo è quello in direzione di Via Risorgimento).

Il sottopasso di lunghezza pari a 90 metri circa (250 con le rampe), consente la massima accessibilità ai fabbricati esistenti e salvaguarda il sedime della Fonda.

La rotatoria N. 27, inoltre provvede a mettere in sicurezza l'incrocio tra Via Trevignano e Via Gramsci.





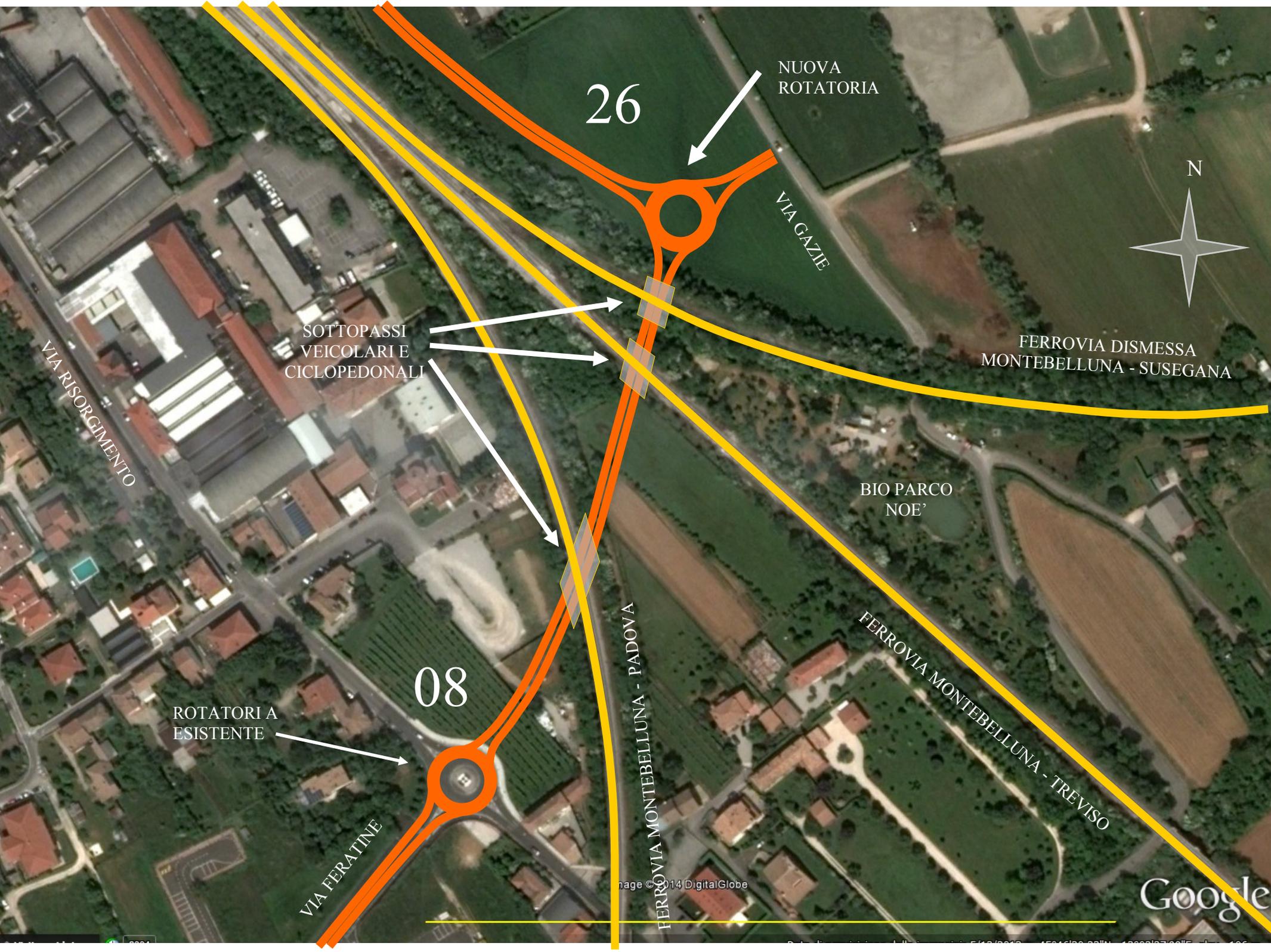
SOTTOPASSO LUNGO VIA GALILEI - VIA ZEC- CHINEL

(Tra N. 27 - N. 25)

Prevede la costruzione di una rotatoria (N. 25) su Via Zecchinel e del collegamento della medesima con quella esistente (N. 27) in Via Risorgimento. Il sottopasso e le rampe di accesso, si sviluppano per un lunghezza di 250 metri circa.

L'accesso al sottopasso è favorito ad Ovest dalla minor quota della strada rispetto alla ferrovia. E necessario abbattere una parte di un vecchio condominio per il quale sono necessari anche provvedimenti urbanistici. Il percorso del flusso principale dei veicoli per il collegamento tra la rotatoria N. 27 e la N. 14 di fronte al Museo, si accorcia, rispetto all'attuale mediamente di 115 m circa. Caratteristiche principali sono anche la predisposizione di due tracciati che dipartendosi dalla nuova rotatoria N. 25 consentono di bypassare Via Piave lungo Via Cal Piccole e la Feltrina vecchia fino alla rotatoria N. 02 dei Pilastroni e Via Risorgimento fino alla rotatoria N. 08 di Via Feratine seguendo la ferrovia ad Est.





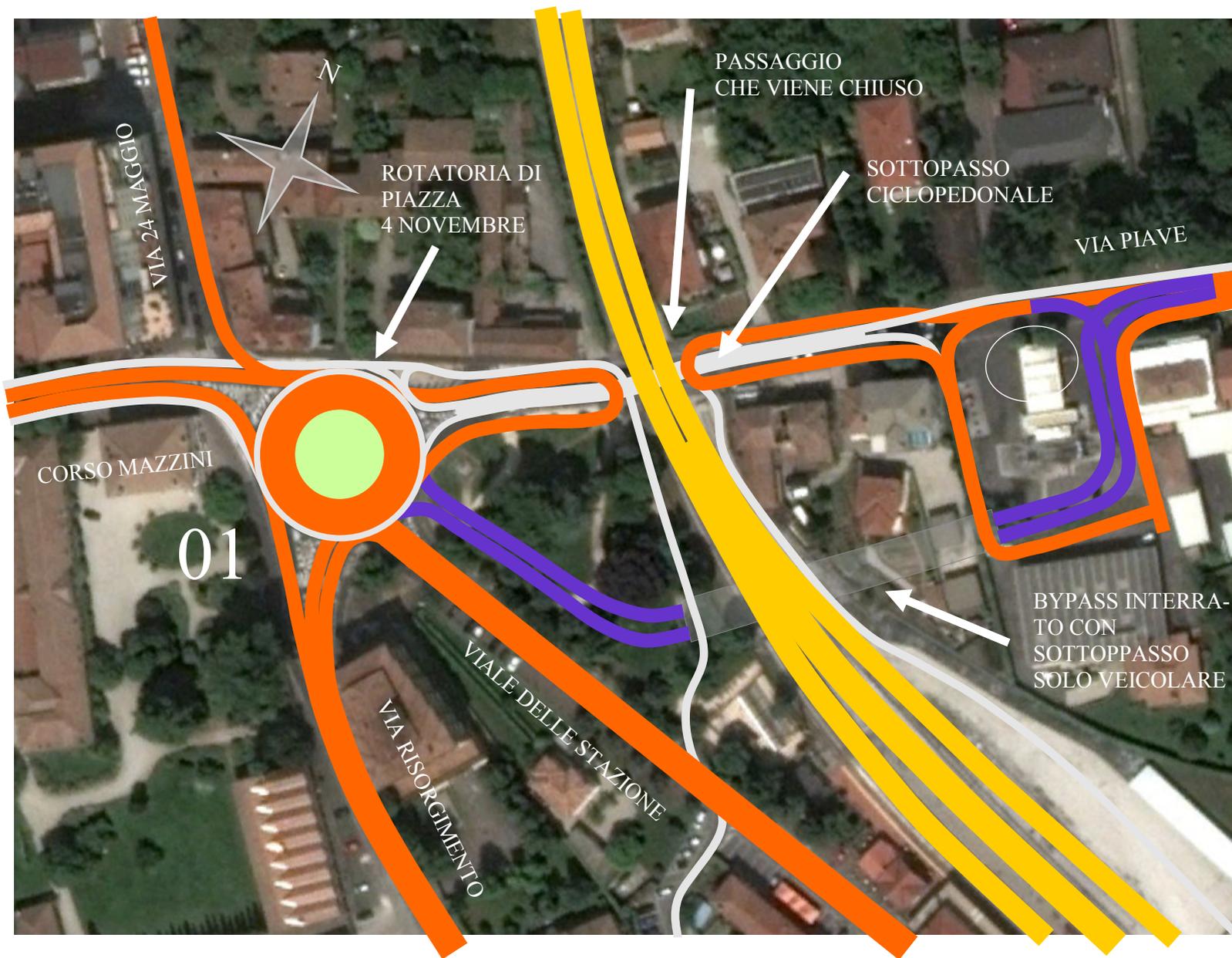
SOTTOPASSO IN PROLUNGAMENTO DI VIA FERATINE (Tra N. 08 - N. 26)

Prevede la costruzione di una rotonda (N. 26) ad Est delle tre diramazioni ferroviarie e del collegamento della medesima con quella esistente (N. 08) in Via Risorgimento.

Il sottopasso in tre tronchi ed i relativi collegamenti, si sviluppa per un lunghezza di 300 m circa. Di facile costruzione in quanto le tre linee ferroviarie sono rialzate, il tracciato consente la deviazione del traffico di accesso al Centro Città e proveniente dalla Circonvallazione Sud (e quindi dal casello Est della Pedemontana) sulla rotonda n. 25 di via Zecchinel (vedi pagina n. 5). Il maggior traffico altrimenti andrebbe a sovraccaricare Via Risorgimento.

Parimenti, il tracciato, consente di collegare San Gaetano con Via Piave sgravando di traffico ancora Via Risorgimento.





SOTTOPASSO DI BYPASS DI VIA PIAVE

Con la realizzazione di un se-
condo tunnel ciclopedonale

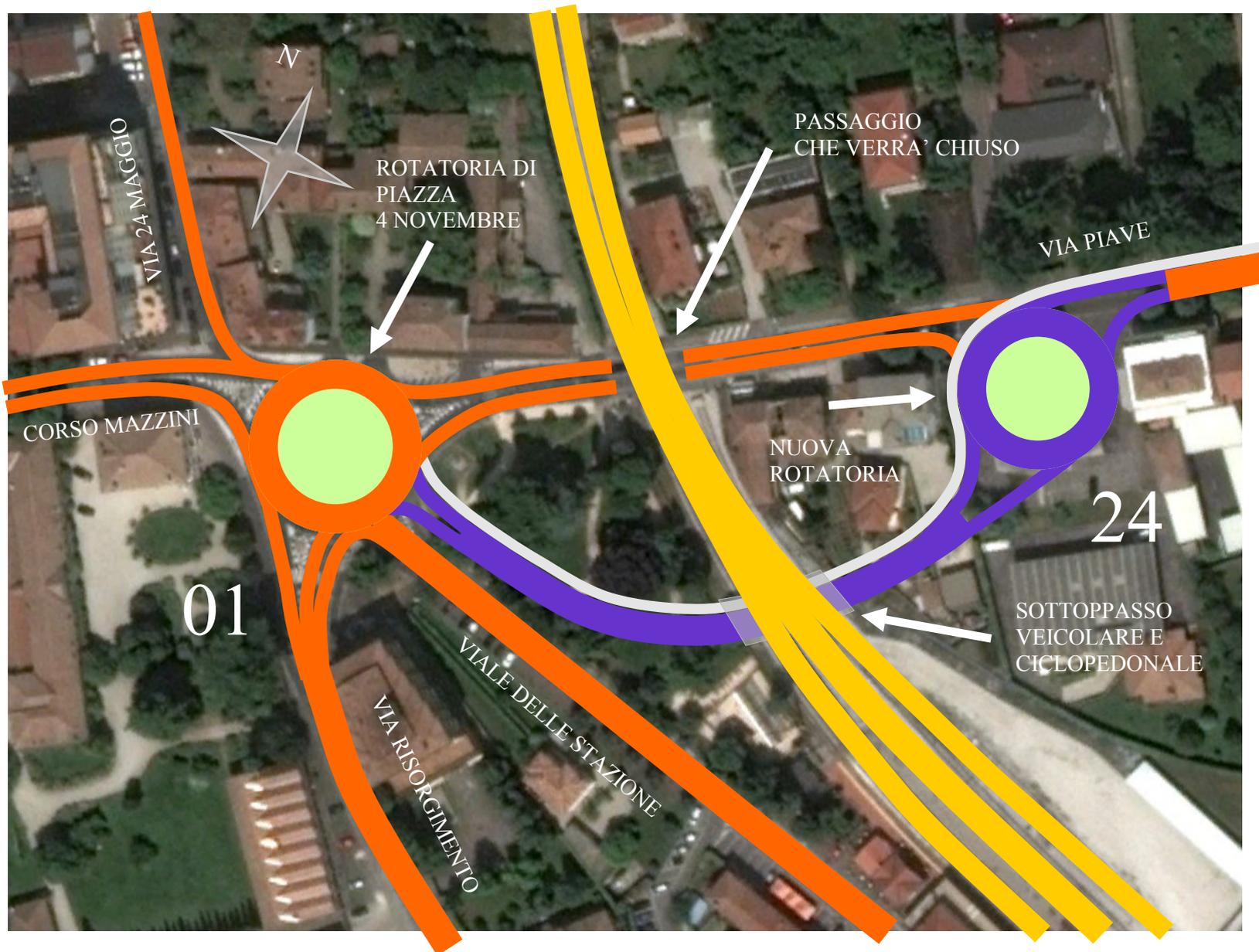
Prevede la chiusura del Passaggio a Livello esistente, con la deviazione del solo traffico veicolare, nel sottopassaggio alla ferrovia. Prevede la deviazione del traffico di Via Piave, conservando la possibilità di utilizzare tutta la superficie lungo tutto il sottopasso (in grigio).

Esso può venire prolungato iniziando le rampe (in viola) presso Via Piave. Non è necessario spostare il distributore della Shell.

In più prevede di realizzare un secondo tunnel di dimensioni e altezze molto più ridotte (tratto in grigio chiaro comprensivo delle rampe) per agevolare la mobilità ciclopedonale.

Quest'ultima soluzione, consente una più razionale mobilità ciclabile anche per il collegamento con gli spazi esistenti e le espansioni future.





SOTTOPASSO LUNGO VIA PIAVE (Tra N. 01 - N. 24)

Prevede la chiusura del Passaggio a Livello esistente, con la deviazione di tutto il traffico veicolare, pedonale e ciclabile nel sottopassaggio alla Ferrovia. Prevede la costruzione di una rotonda (N. 24) nel sedime dell'attuale distributore Shell ed un manufatto di collegamento tra la rotonda 24 e la 01 con relative rampe di accesso.

Il sottopasso, tra rampe e tunnel, si sviluppa per una lunghezza di 170 m circa. Il flusso principale di traffico che percorre Via Piave e Via Risorgimento collegandoli, è forzato a numerose deviazioni.

Il tracciato attuale che collega due rettilinei, viene sostituito da un tracciato tortuoso, allungando il percorso del flusso principale dei veicoli mediamente di 50 metri, comprendendo in essi la rampa di discesa e quella di risalita dal tunnel.

La stessa sorte subiscono sia i pedoni che le biciclette, in quanto entrambi vengono incanalati nel sottopasso.

Il tracciato lungo il sottopasso, inoltre, toglie la caratteristica principale di strada di accesso alla Città di Via Piave.

