

Manutentiamo le nostre siepi lungo le strade comunali

Quante volte è necessario richiedere l'intervento della Polizia Municipale per sollecitare i cittadini, proprietari di una siepe o di un filare di piante a contorno degli appezzamenti di un terreno agricolo, affinché questi provvedano al taglio delle fronde che invadono, rendono pericoloso o, in qualche modo, interferiscono con l'utilizzo pubblico di strade, marciapiedi, linee dell'illuminazione pubblica e piste ciclabili.

La maggior parte dei casi riguarda la presenza di alberi di altofusto radicati sul margine di una strada comunale o di un marciapiede che, con l'accrescimento dei rami, possono interferire e creare intralcio agli utenti, compromettendo la visibilità dei segnali stradali o la diffusione della pubblica illuminazione creando così condizioni di pericolo per tutti.

Non mancano, poi, i casi delle siepi domestiche mantenute a confine delle nostre abitazioni, che se non mantenute regolarmente, possono generare fastidi e pericoli non indifferenti, soprattutto per la visibilità alle intersezioni con altre strade o per il restringimento delle corsie di marcia; pensiamo solo ai nostri bambini che si muovono in bicicletta, molto spesso sopra i marciapiedi o lungo le piste ciclabili. L'Amministrazione Comunale, dal canto suo, regola la materia mediante gli articoli 18 e 20 del regolamento di Polizia Urbana che prevede anche una sanzione amministrativa pecuniaria in caso di violazione. E' conveniente quindi per tutti, sia per motivi di ordine pubblico sia per motivi economici, ma soprattutto come dovere civico, provvedere alla manutenzione regolare delle nostre siepi e della vegetazione del nostro giardino o proprietà privata per garantire l'efficiente utilizzo della viabilità pubblica, tanto voluta da tutta la collettività ma molto spesso compromessa dalla stessa nostra incuranza. La modernizzazione della nostra società ha



Una siepe da sistemare

determinato la scomparsa di personale operativo dedicato alla manutenzione dei filari alberati lungo i fondi agricoli determinando così un abbandono di tutte le operazioni di pulizie delle rive dei fossati, compresa la pulizia e la rimozione dei rami bassi delle piante che molto spesso sono motivo di ostruzione della visibilità.

Non mancano poi situazioni di abbandono di fossati, scoline, aree marginali dei coltivi, siepi, che oltre a creare situazioni di degrado ambientale favoriscono e inducono abbandoni abusivi di rifiuti, accumuli di cartacce, senso di disordine e incuria generale. Pertanto lo sforzo che l'Amministrazione fa per migliorare e curare il mantenimento delle strutture pubbliche può essere reso vano dal comportamento dei singoli. Si fa quindi appello al senso di responsabilità di tutti per un generale miglioramento della vivibilità dell'ambiente che comunemente ogni giorno condividiamo.

Lavori in corso del percorso pedonale giardino delle absidi

Sono in corso i lavori dell'opera pubblica denominata "Percorso pedonale Giardino delle Absidi", il quale prevede il collegamento del centro storico con i giardini pubblici e tutta l'area a sud del Castello.

Il progetto dell'opera pubblica è stato redatto dal raggruppamento temporaneo di professionisti costitui-

to dagli architetti Manlio Brusatin, Paolo Zaro e Nicola Zaro, per un importo di spesa di € 292.000,00 sul quale la Regione ha concesso un contributo di 66.000,00 €.

La direzione dei lavori è stata affidata all'ufficio opere pubbliche del Comune di Castelfranco Veneto che sta seguendo l'opera con l'assistenza archeologica

della Soprintendenza Regionale.

L'area interessata dall'intervento si trova sul lato sud della cinta muraria di Castelfranco Veneto, sul terrapieno dietro le absidi del Duomo e in prossimità del "ponte dei morti".

Il percorso pedonale delle absidi si propone come prosecuzione di un precedente progetto che ha riguardato la realizzazione del ponte in legno, con il quale si completa il collegamento pedonale tra il percorso esterno delle Fosse ed il quartiere "ex Scardassi" ed il centro storico, quindi il Duomo, il Municipio, la Biblioteca, la Casa del Giorgione e tante attività commerciali e servizi.

Il lasso di tempo passato tra la realizzazione del ponte ed oggi, grazie anche al consolidarsi di un'area di qualità culturale interna al Castello dopo il restauro della Biblioteca e della Casa di Giorgione, ha confermato la necessità e l'importanza di questo collegamento pedonale.

Il percorso, ovviamente progettato e realizzato



Lavori quasi ultimati

secondo i criteri di accessibilità stabiliti dalle norme in materia di abbattimento delle barriere architettoniche, si articola in più rampe per superare il dislivello tra l'arrivo del ponte ed il varco nella mura, oltre la quale la rampa di discesa si incunea tra il fianco ovest dell'abside e la torre campanaria.

Le opere previste nel progetto si distinguono in opere edili, impianti, sistemazioni a verde ed arredo.

Il programma dei lavori e l'inizio degli stessi sono stati concertati con la Parrocchia di Santa Maria Assunta e San Liberale al fine di ridurre le interferenze del cantiere con le attività della Scuola dell'Infanzia gestite dalla Parrocchia

stessa.

I lavori sono iniziati il 4 giugno 2008, e la conclusione è prevista per la fine di quest'anno: sarà un momento "storico" per l'accessibilità del centro cittadino, finalmente recuperata anche da sud e una valorizzazione per tutte le attività presenti dentro le mura!

Nuove rotatorie per migliorare la viabilità

Nove interventi hanno migliorato la viabilità in diversi punti critici della Città, mediante la costruzione di rotatorie e riqualificazione di marciapiedi e passaggi pedonali.

Gli interventi più significativi sono stati nei seguenti incroci:

- ***Borgo Treviso con via Colombo in prossimità della Grotta.***

È stata costruita un'aiuola centrale in rilevato con adeguata corona sormontabile per consentire la svolta più agevole ai bus e aiuole di incanalamento su ogni immissione.

Sono stati posati alcuni pozzetti per la raccolta delle acque meteoriche, necessari nei punti di variazione della pendenza della pavimentazione in seguito alle modifiche e un punto luce centrale costituito da un palo con altezza di 11 metri e corpo illuminante ad alto rendimento per poter illuminare adeguatamente tutta l'area dell'intersezione ed è stata adeguata la segnaletica orizzontale e verticale.

La costruzione della rotatoria ha determinato lo spostamento ad ovest dell'incrocio della piazzola esistente per la fermata dei bus, restringendo l'aiuola verde esistente che ospita la pista ciclabile e modificando in parte il percorso di quest'ultima. È stato creato uno



La rotatoria della Grotta

slargo adeguatamente pavimentato per il nuovo alloggiamento della pensilina.

La scelta della nuova ubicazione della fermata dei bus prima della rotatoria e non dopo è motivata dall'intento di evitare che il bus fermo dopo l'anello possa in qualche modo intralciare il regolare flusso rotatorio dei veicoli, ostacolandone la marcia anche per i provenienti da Salvarosa.

Questo incrocio è stato luogo di numerosi incidenti

causati dall'elevato numero di veicoli che vi transitano: dopo la realizzazione della rotatoria la situazione è migliorata sensibilmente, con la riduzione della velocità e la messa in sicurezza di tutti gli innesti in rotonda.

- **A Salvarosa, incrocio via Montebelluna di Salvarosa con via dei Carpani e con via Capitello.**

Il primo intervento mirava ad eliminare le code che si formavano in via dei Carpani per la difficoltà di immissione in via Colombo. Invece il secondo voleva ridurre la velocità mettendo in sicurezza coloro che escono dal piazzale della Chiesa e facilitare l'attraversamento pedonale.

Nelle due rotatorie sono state costruite delle aiuole centrali con corona sormontabile che ospitano al centro un punto luce e delle aiuole disassate sulle immissioni, che sulla direttrice principale hanno anche la funzione di rallentatori di velocità. Sono stati razionalizzati gli attraversamenti pedonali a congiungimento dei percorsi pedonali esistenti ed è stata adeguata la segnaletica orizzontale e verticale.

Questi tre interventi hanno comportato una spesa complessiva di € 200.000,00.

- **Borgo Vicenza con via Don E. Bordignon e via Podgora.**

Questa opera ha consentito l'eliminazione del semaforo esistente e modificato la circolazione stradale con nuovo senso rotatorio antiorario di marcia.

L'intervento intendeva proprio rendere più fluido il traffico all'intersezione, in particolare quello nel senso est-ovest, dato che in alcune ore della giornata la colonna di veicoli ferma al semaforo intasava anche l'incrocio con via Filzi e via Cazzaro.

Sono state costruite un'aiuola centrale in rilevato con adeguata corona sormontabile per consentire la svolta più agevole ai bus, aiuole di incanalamento e attraversamenti pedonali evidenziati in rilevato su ogni immissione, con funzione anche di rallentatori di velocità. Ancora è stata adeguata la fognatura bianca per lo



La rotatoria di Salvarosa

tuito da palo di altezza 11 metri e corpo illuminante ad alto rendimento per poter illuminare adeguatamente tutta l'area dell'intersezione.

È stata ristrutturata inoltre tutta la segnaletica orizzontale e verticale.

L'importo complessivo del progetto è stato di € 181.000,00 e ha permesso di risolvere contestualmente anche l'incrocio con via Castellana di Treville che ora vede, in uscita, l'obbligo di svolta a destra.

La presenza di un Vigile Urbano, costantemente presente finora nelle ore di punta, non è più necessaria ed è stata quindi liberata una importante risorsa.

- *L'intervento ha aumentato la sicurezza riducendo sensibilmente la velocità in direzione est-ovest e facilita l'uscita da Via Soranza che ha una viabilità limitata.*

Sono state costruite un'aiuola centrale in rilevato con adeguata corona sormontabile per consentire la svolta più agevole ai bus e aiuole di incanalamento su ogni immissione, con funzione anche di salvapedoni.

Sono stati realizzati gli attraversamenti pedonali in rilevato a congiungimento dei percorsi pedonali esistenti, con abbattimento delle barriere architettoniche.

Sono stati posati alcuni pozzetti per la raccolta delle acque meteoriche, necessari nei punti di variazione della pendenza della pavimentazione in seguito alle modifiche, installato un punto luce centrale costituito da un palo con altezza di 11 metri e corpo illuminante ad alto rendimento per poter illuminare adeguatamente tutta l'area dell'intersezione e l'impianto di irrigazione automatizzato delle 4 aiuole ed è stata adeguata la segnaletica orizzontale e verticale.

L'importo complessivo del progetto è stato di € 50.000,00.

Altri interventi sono stati realizzati all'incrocio di via Damini e di via Veronese con via Pochini grazie al PIRUEA attuato dai privati. Altri ancora sono in programma a breve:

- *rotonda su via San Pio X con via dei Carpani sempre realizzata dai privati che hanno rifatto le protezioni e le sponde dell'Avenale;*
- *rotonda fra SP 102 e SP 667 dai Cateni;*
- *rotonda fra SP 102 con via Montebelluna in località San Floriano;*
- *rotonda fra via Lovara con via Larga in località Campigo;*
- *rotonda fra via Sile con via Pozzetto in località Salvatronda;*
- *rotonda fra via Malvolta con Borgo Padova.*



La rotatoria di Sant'Andrea

smaltimento delle acque meteoriche, necessaria in seguito alla variazione della pendenza della pavimentazione, installato un punto luce centrale costi-

Studio della viabilità

Per una mobilità più sicura, più fluida, meno inquinante

L'Amministrazione Comunale di Castelfranco Veneto ha individuato la necessità di redigere uno studio della viabilità relativo all'area *urbana centrale*, cioè di quella porzione del territorio delimitata a Nord dalla SR 53 (circonvallazione), a Sud dalla linea ferroviaria Vicenza-Treviso, ad Ovest dalla linea ferroviaria Venezia-Trento e ad Est dalla linea ferroviaria Castelfranco – Montebelluna.

A questo scopo l'amministrazione ha affidato un incarico specifico alla società TRT Trasporti e Territorio di Milano e all'architetto Francesco Magro di Udine, chiedendo di elaborare uno studio con quattro obiettivi prioritari:



La nuova strada di Villarazzo

1. fornire una rappresentazione (“mappatura”) della domanda di mobilità e della sosta nell'area urbana con specifica attenzione all'area urbana centrale;
2. predisporre uno strumento di simulazione della domanda e offerta di mobilità e di sosta coerente al contesto territoriale ed in grado di fornire un supporto alle decisioni pubbliche;
3. sviluppare una serie di ipotesi (scenari di intervento) tra loro alternativi, e valutati nella loro fattibilità tecnico-economica mediante l'impiego di moderni strumenti informatici di modellazione e rappresentazione del traffico e della sosta;
4. individuare le possibili azioni sulla rete viaria della città tenendo conto del contesto locale e dell'ascolto dalla realtà locale.

Dal mese di ottobre, quando le scuole hanno già ripreso le loro attività e le aziende e i cittadini sono tornati pienamente ad utilizzare la rete stradale, pedonale, ciclabile e ferroviaria per loro attività quotidiane, vengono eseguite le rilevazioni del traffico dislocando in alcuni punti particolari della città del personale che effettua i conteggi in base alle direttrici di spostamento, i tempi di percorrenza e ritorno, e quant'altro

necessario.

È possibile che il personale incaricato possa eseguire alcune interviste agli automobilisti, e in tal caso sono accompagnati da un agente di Polizia Municipale.

Successivamente verrà ricostruito a partire dai dati raccolti un esaustivo quadro quantitativo (“linee di desiderio” degli spostamenti, flussi di traffico, impegno della rete, fabbisogno di sosta, percorsi e fermate del trasporto pubblico, ecc.), su cui iniziare le valutazioni che saranno, secondo gli indirizzi dell'Amministrazione Comunale, inerenti principalmente a: **sicurezza stradale, funzionalità delle reti pedonali e ciclabili, accessibilità veicolare e pedonale alle aree di sosta, accessibilità alle fermate e ai nodi del trasporto pubblico.**

Si potrà così valutare quali politiche mettere in atto su una molteplicità di temi, che andranno dalle forme di protezione di particolari aree di pregio o caratterizzate da una significativa vulnerabilità ambientale (inquinamento da PM10, benzene ecc.), all'individuazione di **isole ambientali** nelle quali creare delle protezioni dal traffico veicolare soprattutto nei quartieri residenziali e nelle aree del centro storico in cui gli spostamenti pedonali rivestono un ruolo di rilievo nel garantire la qualità della vita, alle Zone 30 con limite massimo di 30 km/ora, alle Zone a Traffico Limitato, alle Aree Pedonali.

Con il progetto finale numerosi altri temi dovranno essere affrontati e analizzati:

- la **rete pedonale e ciclabile** da completare e da mettere in sicurezza nei punti di attraversamento;
- la **velocizzazione** dei percorsi dei mezzi pubblici in adduzione ai servizi ferroviari, attraverso l'analisi dei percorsi attuali e l'eventuale revisione degli stessi;
- le **politiche di gestione della sosta** che dovranno individuare le aree, gli spazi e le forme di regolamentazione più idonee per ogni ambito (sosta libera, limitazioni temporali, tariffazione, eventuali riserve per residenti, punti di carico e scarico);
- il **sistema di circolazione** con particolare riguardo all'alleggerimento del traffico nell'area centrale e alla razionalizzare dei percorsi di accesso/uscita rispetto all'area urbana centrale verso le direttrici esterne (Vicenza, Treviso, Padova, Montebelluna ecc.), al fine di minimizzare l'intrusività della circolazione rispetto al centro abitato di Castelfranco Veneto e agevolare l'accessibilità alle aree di sosta.