COMUNE DI CASTELFRANCO VENETO

Provincia di Treviso

PIANO URBANO DEL TRAFFICO

Aggiornamento del PIANO GENERALE del TRAFFICO URBANO

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

AREA engineering s.r.l.
Via G. dall'Armi 3/3 - 30027 San Donà di Piave (VE)
Tel.: 0421 65543 - Fax: 0421 308688
e-mail: area@areasrl.cc

AZIENDA CON SISTEMA DI GESTIONE PER LA QUALITA' CERTIFICATO DA DNV
UNI EN ISO 9001:2008

Ing. Michele Artusato

Urb. Marco Fasan

DATA	REV.	NOME FILE	DESCRIZIONE DELLA MODIFICA	REDATTO	CONTROLLATO	APPROVATO
Nov 2015	2	11013R001S2_REL_ILL	Recepimento ulteriori osservazioni	Urb. M.Fasan	Urb. M.Fasan	Ing. M. Artusato
Nov 2014	1	11013R001S1_REL_ILL	Recepimento Osservazioni	Urb. M.Fasan	Urb. M.Fasan	Ing. M. Artusato
Marzo 2012	0	11013R001S0_REL_ILL	PRIMA EMISSIONE	Urb. M.Fasan	Urb. M.Fasan	Ing. M. Artusato

SCALA	-	FORMATO: -	Elaborato nÁ R001
DATA:	Marzo 2012	COD. COMMESSA: 11-013-S-023	

INDICE

PREMESSA 6

1. QUADRO DI RIFERIMENTO TECNICO - NORMATIVO 8

1.1 IL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU) 9
1.2 I PIANI PARTICOLAREGGIATI 10
1.3 I PIANI ESECUTIVI 10
1.4 PIANO URBANO DEL TRAFFICO: MODALITÀ DI ATTUAZIONE 11
1.5 CONTENUTI ED ARTICOLAZIONE DEL PGTU 12
1.6 VALIDITÀ ED EFFETTI DEL PGTU 12
1.7 RAPPORTI FRA PGTU E ALTRI STRUMENTI DI PIANO 13

2. LE ANALISI – ATTIVITA' OPERATIVE E INDAGINI SUL CAMPO 14

2.1 ZONIZZAZIONE 14
2.2 ANALISI DELLE CARATTERISTICHE DELLA RETE VIARIA 16
2.3 DEFINIZIONE DELLA DOMANDA DI TRASPORTO 16
2.4 DISPONIBILITÀ DELLE AREE DI SOSTA 21
2.4.1. L'ANALISI DELL'OCCUPAZIONE DEI PARCHEGGI 23
2.5 SENSI DI CIRCOLAZIONE E ZTL 26
2.6 CENSIMENTO DELLA DISPONIBILITÀ DI PERCORSI CICLABILI E PEDONALI 28
2.7 TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 30
2.8 INCIDENTALITÀ 32
2.8.1 L'ANALISI DELL'INCIDENTALITÀ 32
2.9 PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA 33

3. IL QUADRO PROGRAMMATICO 34

3.1 STATO DI ATTUAZIONE DEL PGTU VIGENTE 34
3.2 GLI ALTRI PIANI 36
3.2.1 PIANO DELLE PISTE CICLABILI 36
3.2.2 PIANO URBANO DEI PARCHEGGI 37

4. OBBIETTIVI E STRATEGIE PROGETTUALI 38

5. INTERVENTI PROPOSTI E LORO PRIORITA' 42

5.1 INTERVENTI DI RIORGANIZZAZIONE DELLA SOSTA – PIANO DELLA SOSTA 42
5.2 INTERVENTI DI RIORGANIZZAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE VEICOLARE 44
5.3 INTERVENTI A FAVORE DEI PEDONI E DELLE UTENZE DEBOLI 45

6. PIANO DELLE PISTE CICLABILI E CICLO-PEDONALI 48

6.1 INTERVENTO 1: PISTA CICLABILE QUARTIERE BORGO PADOVA - VIA PIAGNON 48
6.2 INTERVENTO 2: COLLEGAMENTO VIA CASTELLANA-SENTIERO DEGLI EZZELINI 49
6.3 INTERVENTO 3: PISTA CICLABILE IN VIA PANIGAIA A TREVILLE 49
6.4 INTERVENTO 4: PISTA CICLABILE S.ANDREA O.M.- SORANZA 50
6.5 INTERVENTO 5: PISTA CICLABILE SALVATRONDA – ALBAREDO 51
6.6 INTERVENTO 6: PISTA CICLABILE LUNGO VIA MONTEGRAPPA 52
6.7 INTERVENTO 7: PISTA CICLABILE VIA PONTE DI LEGNO 52
6.8 INTERVENTO 8: PISTA CICLABILE IN VIA POSTIOMA 54
6.9 INTERVENTO 9: PISTA CICLABILE S.FLORIANO-SALVAROSA - II° STRALCIO 55
6.10 INTERVENTO 10: PISTA CICLABILE CASTELFRANCO – CAMPIGO – VIA LARGA 55
6.11 INTERVENTO 11: PISTA CICLABILE IN VIA BELLA VENEZIA 56
6.12 INTERVENTO 12: PISTA CICLABILE VIA PER RESANA A CAMPIGO 57
6.13 INTERVENTO 13: COMPLETAMENTO PISTA LUNGO LINEA FS TRA VIA COMMERCIO E VIA DELL'IMPRESA 58
6.14 INTERVENTO 14: VIA LOREGGIA DI SALVAROSA 58
6.15 INTERVENTO 15: COLLEGAMENTO VIA MELCHIORI – VIA BORDIGNON – SENTIERO DEGLI EZZELINI 59
6.16 INTERVENTO 16: COLLEGAMENTO DI CONTINUITÀ TRA I PERCORSI CICLABILI DELLA SR53 E VIA SORANZA 59
6.17 INTERVENTO 17: COLLEGAMENTO TRA BRETELLA SR245 ED IL RIO MUSONELLO 59
6.18 INTERVENTO 18: PISTA CICLABILE VIA S.FRANCESCO - VIA S.DANIELE A TREVILLE 59
6.19 INTERVENTO 19: COLLEGAMENTO VIA SORANZA – VIA SAN FRANCESCO 60
6.20 INTERVENTO 20: SOTTOPASSO CICLOPEDONALE IN VIA BRENTA 60
6.21 INTERVENTO 21: PERCORSI CICLABILI COMPLANARI ALLA CIRCONVALLAZIONE SUD 60
6.22 INTERVENTO 23: COLLEGAMENTO VIA SORANZA – VIA PAGNANA 60

6.23 INTERVENTO 24: COLLEGAMENTO TRA VIA CASTELLANA ED IL QUARTIERE PEEP DI TREVILLE 61
6.24 INTERVENTO 25: PERCORSO CICLABILE IN VIA CASTELLANA 61
6.25 INTERVENTO 26: PERCORSO CICLO-TURISTICO VIA CALCARA – VIA LARGA 62
6.26 INTERVENTO 28: COLLEGAMENTO VIA FORCHE – STAZIONE FS 63
6.27 INTERVENTO 29: PISTA CICLABILE VIA DEL COMMERCIO TRA LA SR 53 E VIA STAIZZA 63
6.28 INTERVENTO 30: PISTA CICLABILE IN VIALE ITALIA 64
6.29 INTERVENTO A: PERCORSO CICLOPEDONALE DA VIALE ITALIA A VIA OSPEDALE – COMPLETAMENTO 64
6.30 INTERVENTO B: ELIMINAZIONE DEI PL DI VIA CASTELLANA, VIA PIAVE E VIA BRENTA 65
6.31 INTERVENTO D: ELIMINAZIONE DEI PL DI VIA LARGA 65
6.32 INTERVENTO E: ATTRAVERSAMENTO DI CONTINUITÀ DELLA BRETELLA DI ACCESSO ALLA VARIANTE SR245 65
6.33 INTERVENTO F: COLLEGAMENTO CON IL COMUNE DI RESANA LUNGO LA SR245 66
6.34 INTERVENTO G: COLLEGAMENTO PIRUEA STAZIONE 66

7. PROPOSTE DI INTERVENTO INFRASTRUTTURALE: SCHEDE DI DETTAGLIO 67

7. 1 INTERVENTO 1-A: RIQUALIFICAZIONE DI VIA SAN MARTINO E SOLFERINO 69
7. 2 INTERVENTO 1-B: COLLEGAMENTO DI VIA DAMINI CON VIA BORGO MONTE GRAPPA 70
7. 3 INTERVENTO 2: COLLEGAMENTO DI VIA SAN PIO X° - VIA AVENALE 71
7. 4 INTERVENTO 3: RIQUALIFICAZIONE DEL NODO TRA VIA VALSUGANA E VIA REDIPUGLIA 72
7. 5 INTERVENTO 4: VARIANTE DI TREVILLE 73
7. 6 INTERVENTO 5: RIQUALIFICAZIONE DEL NODO TRA VIA MATTEOTTI E VIA RIZZETTI E RIORDINO DELLA VIABILITÀ AL MARGINE DEL CAVALCAVIA DELLA SR 245 E COLLEGAMENTO CON VIA MELCHIORI-STAZIONE FS 74
7. 7 INTERVENTO 6: INTERVENTO SFMR – RIQUALIFICAZIONE STAZIONE FS E COLLEGAMENTO CON VIA DELLE FORCHE 75
7. 8 INTERVENTO 7-A: SOTTOPASSO FERROVIARIO E COLLEGAMENTO VIA DELLE FORCHE - VIA GROTTA 76
7. 9 INTERVENTO 7-B: RIQUALIFICAZIONE NODO TRA VIA LOVARA DI CAMPIGO E VIA GROTTA 77
7. 10 INTERVENTO 8: INTERVENTO SFMR – SOTTOPASSO DI VIA SILE – BORGO TREVISO 78
7. 11 INTERVENTO 9: COMPLETAMENTO COLLEGAMENTO VIALE EUROPA – VIA A. VESPUCCI ... 79
7. 12 INTERVENTO 10: COLLEGAMENTO VIA DEL COMMERCIO – VIA COLOMBO 80

7. 13 INTERVENTO 11: RIQUALIFICAZIONE NODO TRA VIA MONTEBELLUNA DI SALVAROSA E VIA STAIZZA....81
7. 14 INTERVENTO 12: ATTRAVERSAMENTO PEDONALE SR 245 IN LOC. VILLARAZZO....82
7. 15 INTERVENTO 14: DELIVELLAMENTO NODO SR 53 – VIA BELLA VENEZIA....83
7. 16 INTERVENTO 15: RIQUALIFICAZIONE NODO SR 53 – SP 667....85
7. 17 INTERVENTO 21: RIQUALIFICAZIONE NODO VIA CERVAN-VIA LAMA....86
7. 18 INTERVENTO 16: COLLEGAMENTO SR 245 - VIA LOVARA DI CAMPIGO....89
7. 19 INTERVENTO 18: COLLEGAMENTO LOC. SORANZA – SP 83....90
7. 20 INTERVENTO 20: BY- PASS SUD DI TREVILLE....91
7. 21 INTERVENTO 22: COLLEGAMENTO VIA DEL LAVORO – VIA CERCHIARA IN LOC. SALVATRONDA....92
7. 22 INTERVENTO 23: RIQUALIFICAZIONE NODO SR 53 – VIA MONTEBELLUNA DI SALVAROSA....93
7. 23 INTERVENTO 24: COLLEGAMENTO VIA LOVARA DI CAMPIGO – SP 19....96
7. 24 INTERVENTO 25: POTENZIAMENTO VIABILITÀ ZONA INDUSTRIALE EST....97
7. 25 INTERVENTO 26: VARIANTE ALLA SR 245 TRA VIA BORDIGNON E LA SR 245 BIS....98

8. VALUTAZIONE ANALITICA DEGLI EFFETTI DEGLI INTEVENTI PROPOSTI....99

8. 1 L'APPROCIO METODOLOGIO E GLI SCENARI DI RIFERIMENTO....99
8. 2 RISULTATI: OPERE SCENARIO 1....101
8. 3 RISULTATI: OPERE SCENARIO 2....102
8. 4 RISULTATI: OPERE SCENARIO 3....102

9. TRASPORTO PUBBLICO....114

10. INDICAZIONI SULLA STESURA DEL PIANO D'AZIONE PER L'ENERGIA SOSTENIBILE (P.A.E.S.)....117

10. 1 LE FASI DEL PAES....118
10. 2 I DIECI ELEMENTI CHIAVE....119
10. 3 PREPARAZIONE DEL PAES....122

11. INDICAZIONI PER L'AGGIORNAMENTO DEL VIGENTE PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA....125

12. CLASSIFFICAZIONE FUNZIONALE DELLE STRADE 126

12.1. CLASSIFICAZIONE TECNICA DELLE STRADE 127

PREMESSA

Il Comune di Castelfranco Veneto si è dotato, nel periodo compreso tra 1996 e il 1998, del Piano Generale del Traffico (PUT) e nel corso dell'anno 2004 si è dotato del Piano di Classificazione Acustica.
Nel giugno 2011 ad Area Engineering srl è stato affidato l'incarico di redigere, in coordinamento con agli Uffici Comunali, l'aggiornamento del vigente PGTU quale strumento di pianificazione del traffico per il successivo biennio di validità, 2012-2013.

Il presente aggiornamento del Piano Urbano del Traffico è stato redatto in conformità all'art. 36 del Nuovo Codice della Strada (D.L. 295/1992 e succ. mod. e int.) e alle Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei P.U.T. emanate dal Ministero dei LL.PP. e pubblicate sulla G.U. del 24.06.1995.

L'aggiornamento del Piano Urbano del Traffico del Comune di Castelfranco Veneto ha il fine di confermare ed aggiornare gli obbiettivi specifici di riordino e potenziamento del sistema della mobilità della rete viaria esistente, contribuendo a risolvere i principali elementi di criticità.
Ampio spazio è stato dedicato all'individuazione di interventi mirati al completamento dell'ampio quadro di interventi infrastrutturali sviluppati e realizzati in Castelfranco nel recente passato, nell'ottica di migliorare ulteriormente l'accessibilità all'area centrale del paese e la circolazione interna ed esterna al centro urbano.
Parallelamente, le analisi sviluppate nell'ambito del presente aggiornamento al PGTU, hanno esaminato la dimensione della domanda di sosta e valutato una proposta di miglioramento e potenziamento dell'offerta esistente.
Infine, la proposta di potenziamento della rete delle piste ciclabili e ciclopedonali e alcuni interventi di potenziamento del sistema infrastrutturale, completano un quadro di proposte di intervento mirate al miglioramento complessivo del sistema della mobilità dell'utenza debole inserito in un contesto in cui le dinamiche del trasporto privato di persone e merci risultano tra loro fortemente correlate.
Il presente Piano, pertanto, costituisce il riferimento per la programmazione generale degli interventi di adeguamento e miglioramento delle rete viaria del Comune di Castelfranco Veneto.
Nella fase successiva di progettazione di dettaglio ciascun intervento potrà trovare compimento tecnico ed il relativo finanziamento.

La presente relazione illustra i principali contenuti della Fase di Indagine e della Fase Progettuale del Piano Generale del Traffico Urbano.
La relazione è stata articolata in diverse parti tra loro correlate, con il supporto delle grafiche allegate.

La struttura base utilizzata nella descrizione è la seguente:

- il quadro di riferimento tecnico normativo
- la fase di analisi
- il quadro programmatico
- gli obiettivi e le strategie progettuali
- le proposte di intervento

Completano le relazioni allegate del PGTU due volumi denominati “Rilevamento del traffico veicolare, vol. 1 e 2”, e il volume “Analisi della sosta”, nei quali vengono descritti i risultati ottenuti dalle elaborazioni ed i dati raccolti sul traffico e sul sistema della mobilità e della sosta.

1. QUADRO DI RIFERIMENTO TECNICO - NORMATIVO

L'adozione di un Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) è resa obbligatoria, ai sensi dell'Art. 36 del nuovo Codice della Strada (D.L. 295/1992 e succ. mod. e int.), per Comuni con popolazione superiore a trentamila abitanti o per quelli di particolare rilevanza turistica nonché interessati da elevati fenomeni di pendolarismo o siano impegnati per altre particolari ragioni alla soluzione di rilevanti problematiche derivanti da congestione della circolazione stradale.

Il Comune di Castelfranco Veneto ricade nell'elenco delle casistiche in quanto ha una popolazione superiore ai trentamila abitanti e risulta interessato sia da elevati fenomeni di pendolarismo che da problematiche derivanti da fenomeni di congestione veicolare, sia puntali che di rete.

Il PGTU costituisce uno strumento tecnico-amministrativo di breve periodo, finalizzato a conseguire il miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico e il contenimento dei consumi energetici nel rispetto dei valori ambientali.

OBBIETTIVI DEL PGTU

Miglioramento delle condizioni di circolazione per le diverse componenti del traffico	Miglioramento della sicurezza stradale
Risparmio Energetico	Riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico

Il PGTU deve essere coordinato, oltre che con i piani del traffico per la viabilità extraurbana previsti dallo stesso *articolo 36 – Dlg 30 aprile 1992, n° 285* , con gli strumenti urbanistici superiori, con i piani di risanamento e tutela ambientale e con i piani di trasporto.

Il PGTU è costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo (arco temporale biennale) e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e di mezzi di trasporto sostanzialmente invariata (offerta bloccata).

I livelli di progettazione del PUT sono quelli di seguito illustrati.

1.1 IL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU)

Il PGTU è da intendersi quale progetto preliminare o piano quadro del PUT, relativo all'intero centro abitato e deve indicare:

- la politica intermodale adottata;
- la qualificazione funzionale della rete stradale;
- il regolamento viario e di occupazione del suolo pubblico;
- il dimensionamento preliminare degli interventi previsti;
- il programma generale di esecuzione.

I principali argomenti trattati nel PGTU sono pertanto:

- il piano di miglioramento della mobilità pedonale, con eventuale definizione di aree perdonali (AP) e/o zone a traffico limitato (ZTL);
- il piano di miglioramento della mobilità dei mezzi pubblici con la definizione di corsie o assi riservati e dei principali nodi di interscambio;
- il piano di riorganizzazione della circolazione dei veicoli privati;
- il piano di riorganizzazione della sosta.

1.2 I PIANI PARTICOLAREGGIATI

Sono da intendersi quali progetti di massima per l'attuazione del PGTU, relativi ad ambiti territoriali più ristretti di quelli dell'intero centro abitato (circoscrizioni, settori urbani, quartieri o fasce di influenza di singoli itinerari della viabilità principale) e vengono elaborati rispettando il programma generale di esecuzione del PGTU.

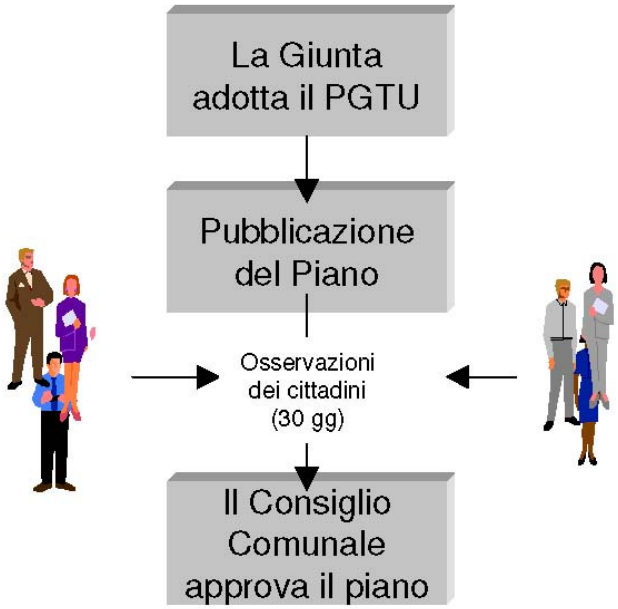
Essi in particolare comprendono:

- gli schemi di dettaglio per la circolazione e l'organizzazione delle intersezioni stradali;
- il piano della segnaletica;
- il piano dettagliato per l'organizzazione e la gestione della sosta su strada;
- l'organizzazione di fermate, capolinea e punti di interscambio del sistema di trasporto pubblico e l'eventuale progettazione di massima dei parcheggi di interscambio (piano di dettaglio della riorganizzazione delle linee di trasporto pubblico se il PUT è inteso come piano della mobilità).

1.3 I PIANI ESECUTIVI

Sono da intendersi quali piani esecutivi dei piani particolareggiati. La progettazione esecutiva può riferirsi sia al complesso degli interventi di un singolo piano particolareggiato che a lotti funzionali dello stesso piano. I piani esecutivi costituiscono la fase operativa successiva e conseguente al PGTU ed ai Piani Particolareggiati direttamente correlati con il Programma Triennale delle Opere Pubbliche.

L'iter amministrativo per l'adozione del piano prevede:



Per i piani di dettaglio (Piani particolareggiati e Piani esecutivi) non è prevista la fase di approvazione da parte del Consiglio Comunale, poiché le opere previste sono sottoposte al approvazione con il loro inserimento nel Piano Triennale delle Opere Pubbliche.

1.4 PIANO URBANO DEL TRAFFICO: MODALITÀ DI ATTUAZIONE

1° Triennio		**Trienni successivi**	
1° anno	**2° e 3° anno**	**1° anno**	**2° anno**
Redazione del Piano Generale del Traffico Urbano	Attuazione degli interventi tramite la redazione di Piani di dettaglio	Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano	Attuazione degli interventi previsti tramite Piani particolareggiati

1.5 CONTENUTI ED ARTICOLAZIONE DEL PGTU

Il *Piano Generale del Traffico Urbano* si compone della presente relazione illustrativa del PGTU, con i suoi elaborati grafici, e negli specifici elaborati contenenti le analisi relative al regime di traffico veicolare e le analisi della sosta nonché dalle schede degli interventi dove si approfondiscono gli schemi progettuali proposti articolati nelle diverse tematiche a cui ciascuna scheda si riferisce, quali ad es: sistemazione intersezione, introduzione di modifiche ai sensi di circolazione, ecc..

L'elenco completo degli elaborati e delle tavole che compongono il PGTU è il seguente:

- Zonizzazione del territorio comunale funzionale al PGTU (scala 1: 12.000) – elab D001;
- Classificazione tecnico-funzionale e amministrativa della rete viaria (scala 1: 12.000) elab D002;
- Zone di Sosta: spazi e disciplina della sosta – stato di fatto (scala 1: 2.500) - elab D003;
- Incidentalità - aggiornamento anni 2008-2009-2010-2011 (scala 1: 10.000) - elab D004;
- Piano della Rete degli Itinerari Ciclabili (1:10.000) - elab D005;
- Schemi per la circolazione del traffico privato e ZTL vigenti – stato di fatto (scala 1: 4.000) - elab D006,
- Inquadramento interventi di adeguamento della rete viaria – progetto (scala 1: 10.000 - 1:5.000) – elaborati da D007 a D012;
- Schede di dettaglio degli interventi proposti (scale varie) - elab D013.

1.6 VALIDITÀ ED EFFETTI DEL PGTU

Dal momento della sua definitiva approvazione da parte del Consiglio Comunale il PGTU entra in vigore. La sua validità dura fino all'approvazione, con lo stesso iter, degli aggiornamenti previsti dalle Direttive Ministeriali, anche se questi dovessero intervenire in ritardo rispetto alla cadenza biennale indicata nelle norme.

Con l'approvazione del PGTU il Consiglio dà mandato all'Amministrazione Comunale di provvedere, nei tempi e secondo le priorità previste, all'attuazione del Piano medesimo tramite la redazione dei Piani Particolareggiati prima e dei Piani Attuativi poi (o direttamente mediante

questi ultimi, che possono assumere forme anche molto semplici). L'adozione definitiva del PGTU renderà altresì operativi gli impegni per l'A.C. richiamati in tale documento, ed in particolare:

- entro 4 mesi dall'adozione definitiva del PGTU, redazione di un piano-programma relativo agli adeguamenti prioritari da apportare alla viabilità, entro i tempi di validità del PGTU (entro 1 anno dall'adozione per le zone di maggiore pericolosità), in base alle indicazioni del Regolamento Viario;
- entro 1 anno dall'adozione, introduzione negli altri strumenti di Piano (PAT, Piano del Commercio, ecc.) degli adeguamenti resi necessari dalle norme del Regolamento Viario.

Tra gli strumenti generali che consentono di avere una base comune per il perseguimento dell'intero sistema di obiettivi, il PGTU rende disponibili e cogenti la Classificazione della rete stradale ed il Regolamento Viario.

L'opera di controllo e monitoraggio sui risultati e gli effetti del PUT, dunque, non si esplica soltanto mediante misurazioni di vario tipo (analisi di mobilità, rilievi di traffico, tasso di inquinamento, livello di incidentalità, ecc.), ma anche attraverso un'attività di indirizzo e di controllo delle compatibilità fra i diversi obiettivi da perseguire.

Nella fase di attuazione non possono essere apportate al PGTU variazioni significative che ne modifichino la struttura essenziale o le regole; per tale tipo di varianti occorrerà provvedere in sede di aggiornamento del PGTU stesso. Ciò vale sia per gli strumenti attuativi del PGTU, sia per gli ordinari strumenti di intervento su traffico e circolazione (ordinanze, ecc.), sia per tutti i Piani di settore e piani generali che possono avere effetti sulla mobilità, sul traffico e sul trasporto pubblico.

1.7 RAPPORTI FRA PGTU E ALTRI STRUMENTI DI PIANO

Il Piano Urbano del Traffico intrattiene con gli altri Piani di settore un rapporto di mutuo scambio: il PGTU assicura l'accessibilità del territorio attraverso la gestione della rete viaria e del servizio di trasporto pubblico, chiedendo agli altri Piani di garantire a loro volta il mantenimento della funzionalità del sistema.

Rispetto a ciascuno di essi il PGTU fornisce elementi integrativi di diversa valenza. Va anche tenuto conto che il governo di tutto ciò che si svolge sugli spazi stradali e le loro pertinenze è affidato, dal Codice della Strada, al PGTU ed ai suoi strumenti attuativi: quest'ultimo quindi amministra e disciplina, attraverso il Regolamento Viario, tutte le occupazioni di suolo pubblico e le relative concessioni.

2. LE ANALISI – ATTIVITA' OPERATIVE E INDAGINI SUL CAMPO

Sono state raccolte le principali informazioni inerenti le dinamiche demografiche, viabilistiche e lo stato dell'incidentalità del territorio Comunale di Castelfranco Veneto, ed altre informazioni che potessero contribuire a completare e aggiornare il quadro conoscitivo del territorio, evidenziando le criticità attuali o fornendo indicazioni sul suo sviluppo futuro, in relazione agli aspetti legati alla mobilità ed alle sue variazioni nel tempo.

2.1 ZONIZZAZIONE

La zonizzazione dell'area oggetto di studio rappresenta il primo e fondamentale passo di ogni studio di pianificazione dei trasporti. Questa operazione è finalizzata ad ottenere la partizione del territorio rispetto alla quale strutturare le banche dati disponibili.
Nel concreto per zonizzare il territorio si deve fare attenzione a:

- mettere in relazione la partizione territoriale con la suddivisione del territorio in sezioni di censimento (perciò le zone di traffico debbono risultare accorpamenti di sezioni censuarie intere);
- ottenere zone il più possibile omogenee, delimitando porzioni di territorio che costituiscano un'unità dal punto di vista dell'uso del suolo, caratteristiche socio-economiche e demografiche, ecc.
- correlare la dimensione delle zone al livello di approfondimento dello studio effettuato.

Al fine del presente aggiornamento del PGTU di Castelfranco Veneto, e volendo rendere confrontabili i dati delle recenti analisi svolte con quelli esistenti datate 1996-2005, la zonizzazione dell'area è stata allineata a quella già prevista dal vigente PGTU, ma aggiornata in ragione degli sviluppi antropici del territorio negl'ultimi quindici anni.
L'elenco delle zone definite è i seguente:

ELENCO ZONE INTERNE	
Nr. Zona	Nome zona
01	Centro
02	Via Stazione – Redipuglia
03	Via Canaletto
04	Borgo Piave
05	Via Bordignon

06	FS-Via Verdi
07	Via Piave
08	Quartiere Valsugana
09	Via Porchini
10	Via dei Pini
11	Ospedale
12	Via Rossini
13	Viale Italia
14	Centro Direzionale - Commerciale
15	Salvarosa
16	Via Sile - Grotta
17	Pagnane
18	Villarazzo
19	Via Montebelluna – via Baciocchi
20	San Floriano
21	Salvatronda
22	Campigo
23	Borgo Padova
24	Treville
25	Poisolo
26	Bella Venezia
27	Zona industriale di Castelfranco V. Est
28	Case lungo via Sile
29	Cerchiara
30	Carità – Casoni
31	Sant'Andrea
32	Sanguettara – Panigaia
33	Ca'Rossa – Cartiera

ELENCO ZONE ESTERNE	
40	Valla –Riese Pio X°
41	Castello di Godego – Bassano del Grappa
42	San Martino di Lupari – Cittadella
43	Resana
44	Vedelago – Istrana
45	Barcon - Montebelluna

Nell'elaborato tecnico "**D001 - Zonizzazione funzionale al PGTU**" viene riportata cartograficamente la zonizzazione dell'intero territorio comunale.

2.2 ANALISI DELLE CARATTERISTICHE DELLA RETE VIARIA

Mediante analisi diretta e documentale si sono rilevate le caratteristiche salienti di ogni singolo tratto stradale rilevante, ponendo in particolare l'attenzione sui seguenti punti:

- tipologia di strada,
- caratteristiche geometriche (larghezza della carreggiata, dimensioni dei marciapiedi, ecc.),
- caratteristiche funzionali (numero di corsie, presenza di segnaletica, sistema di controllo viario, possibilità di sorpasso, ecc.),
- presenza della sosta e sue caratteristiche (numero di stalli presenti e percentuale di stalli occupati, tipologia di parcheggio, ecc.),
- numero e caratteristiche delle intersezioni con altre strade.

Le informazioni ricavate, utili all'individuazione delle criticità e delle disfunzioni delle strade, sono state impiegate al fine di individuare in fase preliminare le principali criticità emergenti.
Per la classificazione delle strade dal punto di vista *amministrativo, tecnico e funzionale si rimanda al capitolo 12 della presente, nonché alla visione dell'elaborato* ***R005*** *– Regolamento viario e* ***D002*** *– Classificazione tecnico-funzionale ed amministrativa della rete viaria.*

2.3 DEFINIZIONE DELLA DOMANDA DI TRASPORTO

Scopo principale dell'analisi della domanda di trasporto è quello di tracciare e aggiornare nel modo più completo e ampio possibile, la mappa degli spostamenti che interessano la rete viaria del Comune di Castelfranco Veneto. Questa fase risulta fondamentale ai fini della determinazione della componente di domanda di mobilità che interessa la rete viaria oggetto di esame.
Complessivamente sono state monitore 54 sezioni stradali monodirezionali, lungo le aste principali e secondaria della rete viaria esistenti. Tali sezioni sono state in parte localizzate in prossimità delle medesime sezioni stradali effettuate nel corso della stesura del PGTU (1996-2005), al fine di rendere confrontabili i dati disponibili con i nuovi rilevamenti. In parte alcune postazioni sono state realizzate ex-novo al fine di meglio dettagliare alcuni itinerari di mobilità.

La rilevazione automatica dei flussi di traffico alle sezioni ha permesso di quantificare i veicoli transitanti e di distinguerne la tipologia e la velocità. Nei volumi denominati "**Rilevamento del traffico veicolare, vol. 1 e 2** - elaborati **R002 e R003**, sono contenuti tutti gli elaborati in cui i

volumi di traffico vengono riportati in intervalli di ora di 15' sull'arco delle 24 ore per ogni sezione stradale monitorata.

In sede di rilevamento i veicoli sono stati raggruppati in due macrocategorie a seconda dell'ingombro: veicoli lunghi meno di 5 metri, e veicoli con lunghezza superiore ai 5 metri (commerciali, autobus e veicoli pesanti).

La tabella tab 2.3.1 elenca i risultati ottenuti dai rilievi effettuati, relativamente ai flussi veicolari medi sulle 24h, in un giorno feriale.

Dal esame dei dati emerge che le sezioni maggiormente interessate dai flussi di traffico sono: la SR 53 - Via Circonvallazione , la SR 245 Castellana e la SP 667, in corrispondenza degli accessi principali al territorio comunale di Castelfranco Veneto.

Esse sostengono flussi di traffico corrispondenti per oltre l'80% del volume di traffico complessivo in ingresso sulle sezioni cordonali monitorate.

TAB. 2.3.1: RILIEVI FLUSSI VEICOLARI DATO MEDIO/24 H - GIORNO FERIALE

Sezione		Localizzazione	Direzione	Flussi veicolari medi 24h- giorno feriale	% VP
1	1 a	SR 667 – km 1+000 - Via San Pio X	SR 53	9.230	10,3 %
	1 b		Montebelluna	9.615	10,0 %
2	2 a	Via Montebelluna di San Floriano – loc. San Floriano	SR 53	5.392	8,4 %
	2 b		Loc. San Floriano	5.068	9,0 %
3	3 a	SP 102 – km 29+000 – Via Postumia	SR 53	5.051	19,4 %
	3 b		Treviso	5.087	22,3 %
4	4 a	Via Sile – Loc. Salvatronda	Castelfranco Veneto centro	7.073	6,8 %
	4 b		Vedelago	7.054	6,3 %
5	5 a	Via Larga – Loc. Campigo	Loc. Campigo	2.892	1,7 %
	5 b		Castelfranco Veneto	2.828	3,4 %
6	6 a	SR 245 – km 32+100 – via Borgo Padova	Castelfranco Veneto	8.560	2,4 %
	6 b		Resana	8.150	1,6 %
7	7 a	Via Castellana – Loc. Treville	Castelfranco Veneto centro	4.447	5,2 %
	7 b		Loc. Treville	3.083	6,7 %
8	8 a	SP 83 – km 2+000- via Soranza	Castelfranco Veneto centro	5.172	3,1 %
	8 b		Cittadella	4.654	2,5 %
9	9 a	SR 53 – km 30+500 – via Brenta	Treviso	11.848	16,8 %
	9 b		Cittadella	10.694	16,0 %
10	10 a	SR 245 – km 36+000 – via Valsugana – Loc. Villarazzo	Bassano del Grappa	9.049	9,2 %
	10 b		Castelfranco Veneto	8.122	9,7 %
11	11 a	Via Borgo Monte Grappa	Castelfranco Veneto centro	2.670	3,4 %

	11 b		SR 53	2.442	2,0 %
12	12 a	Via San Pio X (a sud dell'asse della SR 53)	Castelfranco Veneto centro	7.661	2,7 %
	12 b		SR 53	7.775	4,1 %
13	13 a	Viale Europa (a sud di via dei Carpani)	Sud	8.460	4,5 %
	13 b		Via Carpani	7.814	2,7 %
14	14 a	Via Borgo Treviso	Castelfranco Veneto centro	8.490	2,5 %
	14 b		Vedelago	8.435	3,0 %
15	15 a	Viale Brigata C. Battisti	via Borgo Treviso	3.850	3,5 %
	15 b		Stazione FS	3.157	2,5 %
16	16 a	Via Borgo Pieve	Stazione FS	3.800	5,2 %
	16 b		Castelfranco Veneto centro	2.676	6,7 %
17	17 a	SR 245 – via Giacomo Matteotti	Resana	9.088	4,2 %
	17 b		Castelfranco Veneto centro	9.338	3,4 %
18	18 a	SR 245 bis – km 33bis (4 corsie)	Padova	7.086	23,9 %
	18 b		SR 53	5.791	20,5 %
19	19 a	SR 53 al km 32+200 – via Circonvallazione Ovest	Cittadella	10.238	17,7 %
	19 b		Treviso	10.149	22,7 %
20	20 a	Via Bella Venezia	Nord	3.369	1,8 %
	20 b		SR 53	4.012	0,9 %
21	21 a	Via Ponte di Legno	Loc. Bella Venezia	2.247	1,4 %
	21 b		SP 667	2.019	1,9 %
22	22 a	Via Postioma di San Floriano, ad ovest dell'incrocio con via Montebelluna	Loc. San Floriano	4.880	4,8 %
	22 b		SP 667	4.944	5,7 %
23	23 a	SR 53 al km 36+000 – via Circonvallazione Est	Cittadella	10.377	13,0 %
	23 b		Vedelago	10.465	10,5 %
24	24 a	Viale Europa (a nord di via dei Carpani)	via Carpani	8.925	3,8 %
	24 b		SR 53	4.102	4,7 %
25	25 a	Via dei Carpani (a est di Viale Europa)	Ospedale	7.849	5,2 %
	25 b		via PIO X°	8.202	4,9 %
26	26 a	Via delle Forche	via Borgo Treviso	3.900	3,6 %
	26 b		via Borgo Padova	3.630	3,0 %
27	27 a	Via Lovara di Campigo (loc. Campigo)	Loc. Campigo	4.882	3,1 %
	27 b		via SIle	4.719	1,5 %
28	28 a	Via dell'Impresa	SR 53	3.145	12,3 %
	28 b		via Sile	3.162	13,6 %

Relativamente al peso dei mezzi pesanti le sezioni stradali che risultano più significative impegnate sono: SR 53 (18%) valore medio nelle varie tratte, Var SR 245 (22,0%), via dell'Impresa (12,7%), e SP 667 (10,1%).

Per quanto concerne le sezioni interne, particolare attenzione va posta sugli elevati flussi veicolari che interessano Borgo Padova, Via Carpani, Via Sile e via Europa, assi di ingresso urbano e circolazione interna della città.
Via Sile-Borgo Treviso è una via con funzione di penetrazione verso il centro urbano che evidenza una forte propensione a raccogliere i flussi in ingresso/uscita all'area centrale e presenta forti rallentamenti e difficoltà di smaltimento dei flussi veicolari, in particolare in prossimità del esistente passaggio a livello.
Anche via Pio X, strada di penetrazione da nord a sud verso il centro, che collega via Circonvallazione al centro storico,.presenta fenomeni di rallentamento e viscosità in prossimità del centro storico a causa delle limitate capacità dei nodi esistenti.

TAB. 2.3.2: RILIEVI FLUSSI VEICOLARI CONFRONTO ANNO 2011 – ANNI 1996-2002
24H GIORNO FERIALE

		Dato 2011		Dato 1996/2002		% Diff. ASSOLUTA
Sezione	**Localizzazione**	**Media 7-19**	**% VP**	**Media 7-19**	**% VP**	**Rilievi 2011-1996/2002**
1	SR 667 – km 1+000	7.285	9,8 %	7.240**	18,3 %	+ 0,6%
2	Via Montebelluna di San Floriano	9.575	9,5 %	3.120	10,2 %	+ 206,9%
3	SP 102 – km 29+000	7.989	20,5 %	New	--	--
4	Via Sile – Loc. Salvatronda	11.321	7,5 %	9.640	8,1 %	+ 17,4%
5	Via Larga – Loc. Campigo	4.566	2,8 %	New	--	--
6	SR 245 – km 32+100	12.728	2,2 %	13.881*	10,8 %	- 8,3%
7	Via Castellana – Loc. Treville	5.616	6,2 %	5.270	7,2 %	+ 6,6%
8	SP 83 – km 2+000- via Soranza	7.610	3,4 %	New	--	--
9	SR 53 – km 30+500 – via Brenta	16.737	20,8%	11.810	25,5 %	+ 41,7%
10	SR 245 – km 36+000	12.885	10,2 %	12.100	16,1 %	+ 6,5%
11	Via Borgo Monte Grappa	4.527	2,6 %	3.180	3,4 %	+ 42,4%
12	Via San Pio X (a sud della SR 53)	11.377	3,7 %	New	--	--
13	Viale Europa (a sud di via dei Carpani)	13.372	3,8 %	7.236	4,5 %	+ 84,8%

14	Via Borgo Treviso	13.501	3,0 %	9.540	9,2 %	+ 41,5%
15	Viale Brigata C. Battisti	5.774	3,2 %	5.050	6,3 %	+ 14,3%
16	Via Borgo Pieve	5.163	5,3 %	3.610	3,7 %	+ 43,0%
17	SR 245 – via Giacomo Matteotti	13.748	4,2 %	17.090	12,5 %	- 19,6%
18	SR 245 bis – km 33bis	9.995	23,3 %	New	--	--
19	SR 53 al km 32+200	15.971	20.9 %	12.288*	26,2 %	+ 30,0%
20	Via Bella Venezia	6.106	1,0 %	New	--	--
21	Via Ponte di Legno	3.623	1,8 %	New	--	--
22	Via Postioma di San Floriano	7.716	5,8 %	New	--	--
23	SR 53 al km 36+000	17.310	11,9 %	12.980	22,5 %	+ 33,4%
24	Viale Europa (a nord di via dei Carpani)	10.141	4,5 %	New	--	--
25	Via dei Carpani (a est di Viale Europa)	13.084	5,1 %	New	--	--
26	Via delle Forche	6.080	3,6 %	New	--	--
27	Via Lovara di Campigo	7.754	2,8 %	2.800	8,8 %	+ 176,9%
28	Via dell'Impresa	6.316	14,5 %	New	--	--
MEDIA ASSOLUTA DI INCREMENTO TRAFFICO (Dieci anni)						44,9 %
MEDIA PESATA SUL FLUSSO COMPLESSIVO DI TRAFFICO (Dieci anni)						26,6 %

L'incremento medio registrato nell'ultimo decennio risulta in media al valore definito dalle dinamiche di sviluppo del traffico nella Regione Veneto che si attestano intorno al 2,5 – 3% annuo.

Il modesto incremento lungo gl'assi di circolazione principale è senz'altro dovuto all'attuale trend economico, che tende piuttosto verso una diminuzione della pressione veicolare contestualmente ad una diminuzione dello spostamento delle merci, ma anche alla sensibile viscosità che permane lungo la principale asta di attraversamento del Comune di Castelfranco Veneto, via Circonvallazione SR 53, che trova particolare limiti nei nodi presenti.

Parte della limitata capacità di attraversamento dell'asse è stato risolto con la riqualificazione del nodo tra la SR 53 e la SR 245, ma permangono tuttavia ancora significativi limiti di capacità nei restanti nodi, ed in particolare nel nodo tra la SR 53 e la SP 667.
Relativamente ai valori incrementali delle aste di circolazione interna, si osserva che i principali incrementi si registrano lungo: Viale Europa (+84%), via Borgo Treviso (+41 %), Borgo Pieve (+43 %).
In particolare Viale Europa risente degli ampliamento del comparto commerciale realizzato in prossimità dell'asse stradale nell'ultimo decennio e dello spostamento dell'accesso principale dell'ospedale.
Inoltre particolare attenzione va posta a due aste di collegamento esterne: Via Lovara, a sud est del centro, e via Montebelluna di San Floriano.
I sensibili incrementi registrati lungo questi due assi viaria evidenziano come la pressione veicolare si stia estendendo anche verso l'esterno del nucleo centrale del Comune.
In particolare lungo via Montebelluna di San Floriano, asse viario che corre parallelo a nord della SR 53 via Circonvallazione, si può notare, dai sopraluoghi effettuati, che l'asta, che di fatto collega la SP 102 ad est, con la SP 667, ad ovest, si configuri nelle ore di massimo carico quale usuale alternativa alla SR 53.
Complessivamente nell'ultimo decennio si sta rafforzando il comparto ad ovest del centro urbano ove una significativa mole di traffico gravita attorno ai centri commerciali e direzionali del paese, e che l'asse della SR 53 continua ad essere il principale elemento di attraversamento del territorio il cui ruolo va rafforzato con interventi di fluidificazione.
Infine, anche la circolazione interna presenta fenomeni di viscosità, sia in prossimità del nucleo delle mura che in alcuni nodi di circolazione interna.
Appare pertanto opportuno individuare degli interventi mirati a riqualificare e ove possibile, ridefinire, i collegamento e la circolazione al fine di meglio gerarchizzare gli itinerari di spostamento che caratterizzano principalmente il nucleo urbano centrale.

2.4 DISPONIBILITÀ DELLE AREE DI SOSTA

L'analisi riguardante la dislocazione dell'offerta di sosta è requisito fondamentale per orientare e calibrare gli interventi progettuali. La conoscenza esatta delle risorse disponibili, in termini di stalli, nelle aree centrali della città diventa quanto mai necessaria in realtà urbane che vantano centri storici di valore, come quello di Castelfranco Veneto.
I centri storici rappresentano i punti chiave degli organismi urbani, luoghi prediletti per la concentrazione di strutture attrattive, in quanto sede di attività culturali, ricreative, economiche

e sociali, il cui interesse spesso esula l'ambito cittadino per assumere valenze più ampie (anche a livello territoriale).

E' stato perciò necessario procedere al rilievo completo della sosta nelle zone già individuate nel vigente PGTU, per definire le intervenute variazioni che si sono manifestate nell'ultimo decennio ed esibire una fotografia più aggiornata della entità e regolamentazione attuale della sosta: infatti la notevole importanza e flessibilità che il centro storico riveste come contenitore di numerose funzioni e luoghi topici fortemente attrattivi, condiziona l'uso del suolo adibito a parcheggio, suscettibile di interessi diversi, a volte difficilmente conciliabili.

Nelle indagini sulla sosta veicolare si è pertanto rilevata la capacità di offerta del sistema rapportandola alla domanda, monitorando tutte le aree di sosta del centro abitato più prossime al centro storico, e quantificando le aree su tutta la zona centrale del Comune, sia su strada che fuori sede stradale. Per ciascuna via o piazza di interesse è stata rilevata l'offerta di sosta per tipologia, distinguendo tra posti auto liberi, posti auto a disco orario, posti auto a pagamento.

Il livello di occupazione delle aree di sosta è stato monitorato di giorno feriale con un passaggio diurno tra le ore 9:00 e le ore 13:00 e tra le 15:00 e le 19:00. Con le informazioni ricavate si è definito per ogni parcheggio individuato l'indice di occupazione, corrispondente al rapporto tra il numero di stalli occupati sul totale disponibile. Una esauriente descrizione dei risultati è riportata nello specifico elaborato: "**Analisi della sosta" - elaborato R004"** dove sono riportate le risultanze di tale rilevamento.

L'analisi della domanda svolta ha permesso di calcolare la disponibilità degli stalli, il coefficiente di occupazione di ciascuna area di sosta monitorata ed evidenziare eventuali situazioni di saturazione o congestione.

Il censimento dell'offerta di parcheggio sul territorio comunale è stata effettuata internamente al centro abitato distinguendo la tipologia e regolamentazione di sosta tra posti auto:

- liberi con segnaletica orizzontale;
- a disco orario;
- a pagamento.

Degli oltre 2.100 posti auto censiti nell'area centrale della città di Castelfranco Veneto, circa il 70% sono stalli di sosta libera.

La sosta a pagamento è presente a ridosso del centro storico e conta 350 stalli, mentre la regolamentazione a disco orario è presente perlopiù nel centro (oltre 300 stalli), ma anche nelle zone ad esso adiacenti.

Quantitativamente l'offerta di sosta è in generale distribuita in modo abbastanza equilibrato sulle diverse zone di accesso all'area del centro storico del Paese ed in prossimità della stazione ferroviaria, ed in particolar si concentra nelle zone 1 – centro, zona 3 – via Canaletto, zona 5 – Via Bordignon, 11 – Ospedale, e nelle zone prossime alla stazione quali, zona 6 – FS-Via Versi e zona 23 – Borgo Padova.
All'interno delle mura del centro storico dispone di circa 40 posti auto, pari al 2% dell'offerta complessiva censita nell'area centrale del paese.

2.4.1. L'analisi dell'occupazione dei parcheggi

Prima di procedere ad una disamina dei risultati ottenuti è opportuno definire tecnicamente i concetti di saturazione e congestione e gli indicatori utilizzati nella tabella generale riportata nelle pagine seguente (tab 2.4.1).

- Un'area di sosta è satura quando la presenza di veicoli (livello di occupazione) risulta maggiore o uguale al numero di stalli rilevati, siano essi delimitati o meno da segnaletica orizzontale;
- Un'area di sosta si definisce congestionata quando la presenza di veicoli (livello di occupazione) risulta superiore all'80%, e inferiore al 100%, rispetto al numero degli stalli rilevati;
- Il livello, o tasso, di occupazione si definisce come il rapporto tra il numero di stalli occupati e il numero di stalli presenti complessivamente nell'area considerata,
- coefficiente di utilizzo dello stallo è il numero totale di veicoli che in media sostano su di esso nell'arco delle otto ore di monitoraggio, calcolato dividendo il numero totale di auto rilevato per il numero totale di stalli monitorati.

Come accennato il monitoraggio è stato condotto sulle principali aree di sosta della città di Castelfranco Veneto, permettendo di raccogliere informazioni importanti riguardo al loro grado di utilizzo. I parcheggi monitorati sono i seguenti:

- Centro storico (a pagamento);
- Piazza Giorgione (a pagamento – 205 stalli - e libera – 86 stalli);
- Via Filzi, Via Roma, Via 29 Aprile, aste viarie intorno alle mura (a pagamento);
- Stalli Ospedale lato ovest (libero);
- Via Camaro lato Ospedale (disco orario 60');

- Via Carpaccio (libero);
- Via Cappuccini lato ospedale (disco orario 60');
- Borgo Treviso (a pagamento 20 stalli, disco orario 30'/60' – 43 stalli);
- Piazza Fusinato (disco orario 60');
- Via Podgora (disco orario 60'
- Via Bordignon (libero);
- Via Piccinini (libero);
- Borgo Piave (disco orario 60');
- Via Melchiori fronte stazione FS (libero e disco orario 60');
- Area di sosta SFMR lato est della Stazione FS (libero);
- Area di sosta SFMR lato sud della Stazione FS (libero);

TAB. 2.4.1: CENSIMENTO DELLA SOSTA – STATISTICHE RIASSUNTIVE

STALLI CENSITI	Nr. stalli	Tipologia di regolamentazione	Coefficiente di utilizzo dello stallo (veicoli/ giorno)	Coefficiente medio di occupazione	
				9:00 - 13:00	15:00 - 19:00
Centro storico	40	Pagamento	6,2	75%	81%
Piazza Giorgione	205	Pagamento	2,9	37%	36%
Piazza Giorgione	86	Libera	7,4	97%	88%
Via Filzi, Via Roma, Via 29 Aprile	85	Pagamento	3,9	48%	50%
Stalli Ospedale lato ovest	150	Libera	5,9	88%	82%
Via Camaro lato Ospedale	12	Disco orario 60'	6,8	102%	94%
Via Carpaccio	72	Libera	7	85%	90%
Via Cappuccini lato ospedale	18	Disco orario 60'	6,9	93%	81%
Borgo Treviso	20	Pagamento	4,2	58%	47%
Borgo Treviso	43	Disco orario 30' e 60'	5,2	67% / 95%	77% / 93%
Piazza Fusinato	10	Disco orario 60'	7,7	95%	98%
Via Podgora	106	Disco orario 60'	7,2	92%	88%
Via Bordignon	265	Libera	0,6	7%	7%
Via Piccinini	104	Libera	8,4	111%	98%
Borgo Piave	70	Disco orario 60'	6,3	84%	74%
Via Melchiori fronte stazione FS	52	Disco orario 60'	7,7	101%	91%
Area di sosta SFMR lato est della Stazione FS	540	Libera	3,4	44%	41%
Area di sosta SFMR lato sud della Stazione FS	235	Libera	5,4	82%	54%

- Gli stalli presenti nel centro storico dentro le mura, a regolamentazione a pagamento, sono caratterizzati da un grado di utilizzo medio su base giornaliera pari al 78%, con una punta mattutina oltre il 95% tra le 9:30 e le 11:00 ed una pomeridiana del 90% tra le 15:00 e le 16:00 circa. L'andamento dell'occupazione nell'arco delle ore diurne si mantiene quindi su livelli elevati con tendenze alla saturazione e nelle ore di punta suddette dà luogo a momenti di congestione. Oltre il 70% dei veicoli sosta meno di 60', determinando un ricambio sostenuto, con un buon coefficiente di utilizzo dello stallo, pari a 6.2.;
- Gli stalli su Piazza Giorgione, parte a pagamento e parte liberi, seguono dinamiche diverse correlate essenzialmente alla tipologia di regolamentazione. Scarso risulta l'utilizzo degli stalli a pagamento con tassi di occupazione medi interno al 35% con punte del 50% interno alle ore 12:00, ed un indice di fruizione pari a 2,9 auto/stallo, mentre gli stalli liberi, inferiori in numero presentano tassi di occupazione elevati, oltre il 90% di media, indice di spazi saturi, e livelli di utilizzo superiori a 7 auto/stallo.
- Lungo le mura si localizzano altri spazi di sosta tutti a pagamento, che presentando trend di occupazione leggermente migliori di piazza Giorgione. I tassi di occupazione infatti si attestano interno al 50% e il coefficiente di utilizzo degli stalli è di 3,9 auto/stallo;
- Spostando l'attenzione alle aree di sosta limitrofe al centro troviamo rispettivamente Piazza Fusinato, Via Piccinini e via Carpaccio, rispettivamente ad est, sud e a nord delle strada attorno alle mura. Piazza Fusinato che conta 10 stalli a disco orario, via Puccinini 104 stalli liberi, e via Carpaccio ne conta 72 anch'essi a sosta libera. Le tre aree di sosta mediamente presentano tassi di riempimento superiori al 90%, con tassi di utilizzo superiori a 7 auto su stallo. La vicinanza al centro, ed in particolare le aree con sosta libera, comporta che gli spazi risultino particolarmente appetibili;
- Stalli zona ovest dell'ospedale: L'area di sosta prossima all'ospedale censita è costituita dagli spazi adiacenti all'ospedale e dalle piccole aree di via Camaro e via Cappuccini lato ospedale. Complessivamente le aree sono in parte libere e in parte a disco orario, ma presentano tassi di riempimento simili, tutti prossimi alla saturazione, con medie rilevate di circa 90% di occupazione con punte di oltre il 100% (con soste promiscue). I tassi di utilizzo risultano elevati, mediamente pari a 6,6 auto/stallo su base giornaliera;
- Relativamente alle aste che si attestano nell'area del centro storico ove si localizzano diversi stalli di sosta censiti nell'ambito delle valutazioni sviluppati dal presente aggiornamento del PGTU, si elencano Borgo Treviso,via Podgora e via Borgo Pieve, che presentano complessivamente circa 240 stalli di cui 20 a pagamento su Borgo Treviso e i rimanenti 220 a disco orario. L'esame dei tassi di riempimento consente di evidenziare che mediamente oltre 80% degli stalli risulta occupato manifestando già fenomeni di

saturazione e i tassi di utilizzo degli stalli si attesta mediamente ad oltre 6 auto/stalli, quindi elevati. Relativamente agli stalli a pagamento lungo via Borgo Piave, i tassi di riempimento risultano modesti, inferiori al 50%, con un coefficiente di utilizzo di 4.2 auto per stallo su base giornaliera.

- Allontanandosi dal centro si trova via Bordignon ove si localizza un ampio parcheggio a sosta libera. I tassi di occupazione risultano molto modesti, pari a circa il 7%, con tassi di utilizzo pari a 0,6.
- Nell'area della stazione FS, che si localizza a circa 1 km, si localizzano tre aree di sosta censite, una a fronte della stazione che conta 52 stalli regolamentati a disco orario e due aree per la sosta lunga con regolamentazione libera, ad est e a sud della stazione, che complessivamente offrono 675 stalli. I dati raccolti indicano che l'area a fronte della stazione a tassi di occupazione medi di crica il 95%, quindi l'offerta risulta satura, con coefficienti di utilizzo di 7,7 auto/stallo. Gli spazi liberi per la sosta lunga presentano tassi ci occupazione medi di 40% e 68%, rispettivamente, con tassi di utilizzo medi di 4,5 auto per stallo.

Se considerato nel suo complesso, il sistema della sosta esaminato è caratterizzato da un tasso di occupazione del 75% circa. Tenendo presente che un coefficiente di occupazione pari al 70 – 75% costituisce nel bilancio domanda / offerta la soglia al di sotto della quale non si verificano forme di congestione e, di conseguenza, non si genera traffico parassita, il sistema della sosta in esame presenta carenze generali che implicano una potenziale generazione di traffico parassita per la ricerca della sosta.
Se al valore medio complessivo si escludono gli spazi della stazione esclusivamente dedicati alla sosta di lungo periodo per lo scambio intermodale con il treno, e l'area di via Bordignon attualmente molto sottoutilizzata ad eccezione dei giorni di mercato e di straordinario afflusso, il valore medio occupazione supera l'80%.
Ciò che si può dedurre dall'analisi dei dati raccolti è che allo stato attuale la situazione dell'area centrale del Comune evidenzia la necessità di operare degli interventi sulla politica della sosta in ragione di situazioni di sofferenza per quanto attiene all'offerta di sosta, in particolare le aree con regolamentazione non a pagamento.

2.5 SENSI DI CIRCOLAZIONE E ZTL

L'indagine ha consentito di mappare tutti i sensi di circolazione, unici e bidirezionali, atti a regolamentare il flusso veicolare sia nell'area centrale che in quelle limitrofe, nonché le

limitazioni alla circolazione presenti lungo i tratti viari dell'area centrale del Comune di Castelfranco Veneto. Questo ha consentito di valutare, in rapporto ai flussi veicolari e alle velocità rilevate nei diversi tratti stradali, eventuali modifiche o restrizioni ai sensi di circolazione esistenti, nonché l'eventuale ampliamento delle ZTL esistenti, anche in ragione dell'efficacia degli stessi ai fini di una migliore e più omogenea fluidificazione del flusso veicolare complessivo.

Gli attuali sensi unici sono stati introdotti negli anni e hanno subito ulteriori modifiche e affinazioni, nel tentativo di definire una più adeguata razionalizzazione degli accessi verso il centro storico o a seguito a situazioni contingenti o specifiche necessità, quali ad esempio aumentare gli stalli di sosta con il conseguente restringimento della carreggiata stradali.
Attualmente le vie e relativi tratti regolamentati a senso unico di circolazione sono i seguenti (nella seconda e terza colonna della tabella l'inizio e la fine della tratta riferiti alla via che interseca il tratto stradale elencato):

TAB. 2.5.1: SENSI DI CIRCOLAZIONE – ELENCO SENSI UNICI (MARZO 2012)

Prog.	Nome della via	Senso unico	
		da Via/Piazza	a Via/Piazza
1	Piaza Giorgione, lato nord	Via San Pio X°	Via Borgo Monte Grappa
2	Via Bastia Vecchia	Via Riccati	Via Cappuccini
3	Via Cappuccini	Via San Pio X°	Via Ospedale
4	Via San Giacomo	Via Riccati	Piazza Fusinato
5	Via Ospedale	Borgo Treviso	Via Cappuccini
6	Via Ospedale	Via Cornaro	Via San Pio X°
7	Via Puccinini	Via Matteotti	Via Nugoletti
8	Via Piazza Polo	Via Salvo d'Acquisto	Via Matteotti
9	Via Mazzotti	Via Matteotti	Via Salvo d'Acquisto
10	Via Steffani	Borgo Piave	Viale Battisti
11	Via Puccini	Viale Battisti	Borgo Piave
12	Via Canaletto	Via Veronese	Via Damini
13	Via Poussin	Via Damini	Via Veronese
14	Via Molise (rotazione senso anti-orario)	Borgo Treviso	Borgo Treviso

In co-relazione ai sensi unici di circolazione e alla loro finalità esaminiamo le zone a traffico limitato (ZTL) presenti nell'area centrale di Castelfranco Veneto:

- L'area del centro storico dentro le mura ha un accesso limitato nelle sole giornate festive dalle 9:30 alle 20:00. L'area è chiusa al traffico veicolare tranne aventi diritto.
- Piazza Giorgione e lungo i portici da Venerdì alle 15:00 a domenica alle 24:00, prefestivi infrasettimanali 20:30-24:00 e festivi infrasettimanali 00:00-24:00.

Le limitazioni hanno il fine di salvaguardare l'area del centro storico pur limitatamente nelle giornate prefestive e festive, in quanto nel corso dei giorni feriali le attività direzionali commerciali interne all'area storica risentirebbero altrimenti della mancanza di accessi diretti al centro.
Appare tuttavia opportuno, in relazione alla riorganizzazione della sosta, valutare una diversa politica degli accessi all'area centrale e quindi anche della gestione delle ZTL, o con il loro ampliamento, o con la ridefinizione degli orari di accesso.

2.6 CENSIMENTO DELLA DISPONIBILITÀ DI PERCORSI CICLABILI E PEDONALI

L'indagine svolta ha permesso di individuare tutti i percorsi ciclabili e ciclopedonali esistenti. La determinazione dell'infrastrutture per l'utenza debole esistente consente di definire un aggiornamento del Piano dei Percorsi ciclabili per poter proseguire l'attività di sviluppo della ciclo-pedonalità, al fine di perseguire politiche a favore della mobilità debole.
Le piste ciclabili e ciclo-pedonali esistenti censite vengono elencate nella seguente tabella.

TAB. 2.6.1: PERCORSI CICLABILI E CICLOPEDONALI ESISTENTI (MARZO 2012)

Prog.	Nome della via	Tratta		Lunghezza
		da Via/Piazza	a Via/Piazza	
1	SR 53 – via Brenta	Via Circonvallazione	Confine Comunale	2 km
2	Via Soranza – Via Brenta - SP 83	Via Soranda di sant'Andrea	Via Piave	2,5 km
3	Via Piave	Loc. Treville	Borgo Vicenza	1,9 km
4	Via Poisolo – via Roana	Via Poisolo	Via Brenta	1,25 km
5	Via Valsugana SR 245	Confine Comunale	SR 53	1,5 km

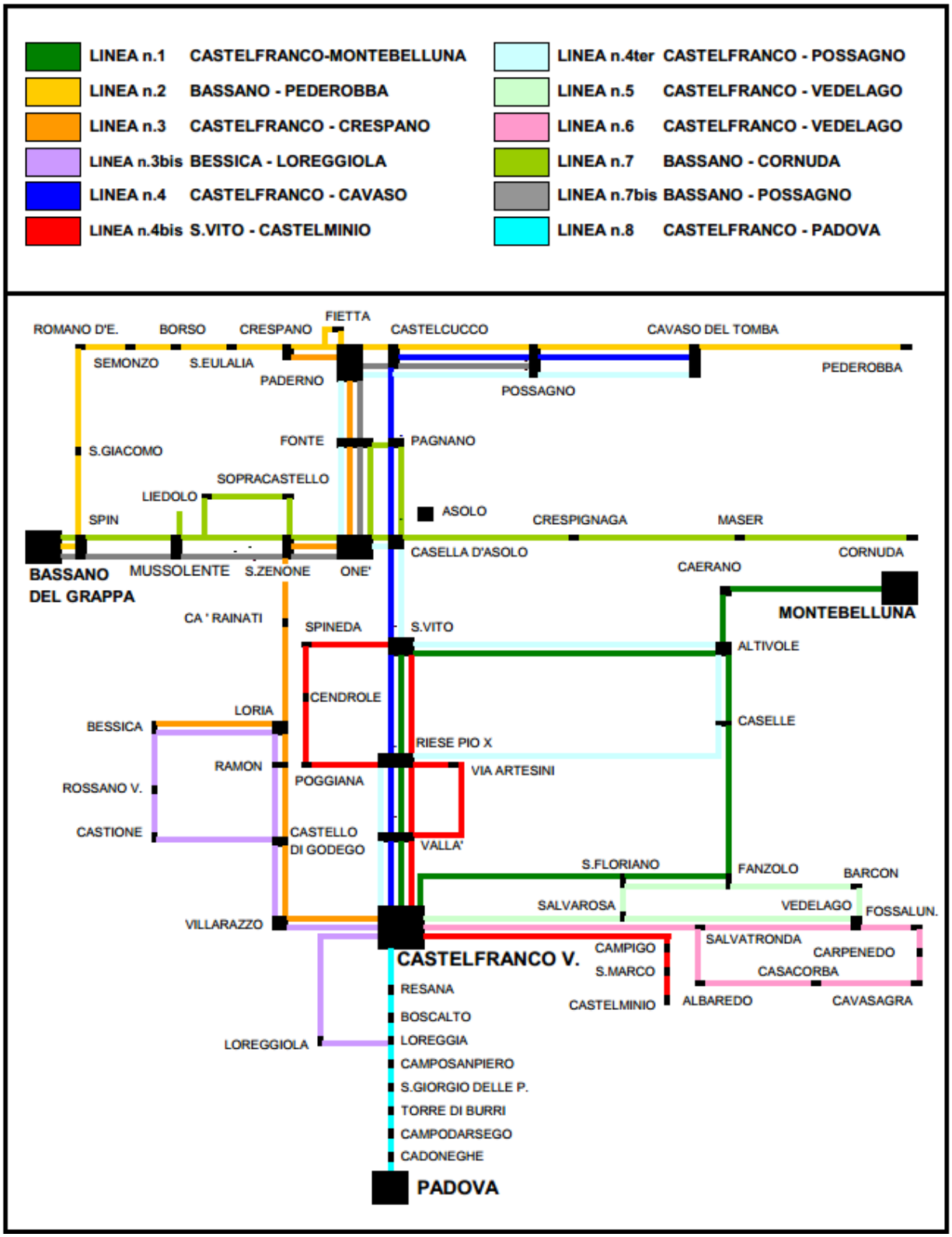
6	Pista lungo il Muson a Villarazzo			0,8 km
7	Via J. Kennedy SP 667	Confine Comunale	SR 53	1,2 km
8	Vio Pio X°	SR 53	Via Carpani	0,5 km
9	Via Carpani	Via Pio X°	Via Colombo	2,1 km
10	Via Colombo	Via Sile	SR 53	1,5 km
11	Via Ospedale	Via San Pio X°	Via Cornaro	0,45 km
12	Percorso interno area ospedale	Via Carpani	Ospedale	0,8 km
13	Pista in fregio al campo sportivo di via Carpani	Via Carpani	Via Sicili	0,15 km
14	Sp 102 San Floriano	Via Montebelluna di Salvarosa	Via Montebelluna di San Floriano	1,6 km
15	Via Valsugna	SR 53	Borgo Vicenza	1 km
16	Via Redipuglia – via Muson	Via Valsugana	Linea Ferrovia	1,1 km
17	Pista lungo il Muson (ambo i lati)	Linea Ferrovia	Loc. Panigaia	8,2 km
18	Via Viscon	Via Piave	Via Ca' Rossa	1,2 km
19	Pista Sant'Andrea – Treville	Via Lama	Via Fornace	1,5 km
20	Percorsi a Treville	Via Fornace	Via San Daniele	1,2 km
21	Via Ca' Rossa	Via Panigaia di Treville	Via San Giorgio	0,95 km
22	Percorso sterrato Var SR 245	Torrente Muson	Via Castellana SR 245	1,6 km
23	Percorso in parte sterrato	Var SR 245	Borgo Padova sottopasso linea FS	1,25 km
24	Via Melchiori – via Forche (in fase di ultimazione)	Via Pieve	Via delle Forche	1,2 km
25	Piste via Malvolta e laterali	Via Borgo Padova	Via delle Forche	1,2 km
26	Via De Amicis e nuova viabilità	Borgo Padova	Via delle Forche	1,5 km
27	Viale Europa – via Forche	Via Carpani	Sottopasso FS	1,5 km
28	Via Castellana SR 245	Via De Amicis	"Cartiera Giorgione"	0,9 km
29	Via del Lavoro (ambo i lati)	Via Lovara di Campigo	Via Lovara di Salvatronda	0,9 km
30	Borgo Treviso – via Sile	Via delle Forche	Loc. Salvatronda	3 km
31	Via Larga	Loc. Campigo		0,35 km
32	Via per San Marco	Loc. Campigo		0,22 km
33	Pista via della Grotta	Via delle Forche	Via De Amicis	1,2 km
34	Via dell'industria	Via Sile	Via del Lavoro	0,35 km

35	Via del Commercio	Via Scuole	Via della Cooperazione	0,48 km
36	Pista lungo la linea FS	Via del Commercio	Via dell'Impresa	1,1 km
Sommano				**Circa 50 km**

Gli elencati percorsi ciclo pedonali si sviluppano per complessivi 50 km circa.
Sulla scorta delle opere realizzate e quelle in programma riferite al vigente PGTU appare opportuno ridefinire le priorità al fine di completare una quadro di viabilità ciclabile il più possibile omogeneo con quanto già realizzato.
La tematica verrà ripresa nell'ambito del Piano delle Rete degli Itinerari Ciclabili.

2.7 TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Attualmente la città di Castelfranco non dispone di un servizio pubblico urbano. Alcune linee del servizio autobus extraurbano esercitano una parziale funzione sub-urbana nel collegamento del centro con le frazioni.
In particolare il servizio offerto dalla società CTM spa prevede, tra le altre, 9 linee extraurbane in servizio di collegamento tra Castelfranco Veneto e comuni della Marca Trevigiana, quali: Montebelluna, Vedelago, Loria, Riese Pio X°, e altri, oltra a Bassano del Grappa e Padova.
I percorsi delle linee sono riportati nella figura di seguito riportata.


LINEA n.1 CASTELFRANCO-MONTEBELLUNA
LINEA n.2 BASSANO - PEDEROBBA
LINEA n.3 CASTELFRANCO - CRESPANO
LINEA n.3bis BESSICA - LOREGGIOLA
LINEA n.4 CASTELFRANCO - CAVASO
LINEA n.4bis S.VITO - CASTELMINIO
LINEA n.4ter CASTELFRANCO - POSSAGNO
LINEA n.5 CASTELFRANCO - VEDELAGO
LINEA n.6 CASTELFRANCO - VEDELAGO
LINEA n.7 BASSANO - CORNUDA
LINEA n.7bis BASSANO - POSSAGNO
LINEA n.8 CASTELFRANCO - PADOVA
ROMANO D'E.
BORSO
CRESPANO
FIETTA
CASTELCUCCO
CAVASO DEL TOMBA
SEMONZO
S.EULALIA
PADERNO
POSSAGNO
PEDEROBBA
S.GIACOMO
FONTE
PAGNANO
SOPRACASTELLO
LIEDOLO
SPIN
ASOLO
CRESPIGNAGA
MASER
CASELLA D'ASOLO
CORNUDA
BASSANO DEL GRAPPA
MUSSOLENTE
S.ZENONE
ONE'
CAERANO
MONTEBELLUNA
CA ' RAINATI
SPINEDA
S.VITO
ALTIVOLE
CENDROLE
LORIA
BESSICA
CASELLE
RIESE PIO X
RAMON
POGGIANA
VIA ARTESINI
ROSSANO V.
CASTIONE
CASTELLO DI GODEGO
VALLA'
S.FLORIANO
FANZOLO
BARCON
SALVAROSA
VEDELAGO
FOSSALUN.
VILLARAZZO
CASTELFRANCO V.
CAMPIGO
S.MARCO
SALVATRONDA
CARPENEDO
CASACORBA
RESANA
CASTELMINIO
ALBAREDO
CAVASAGRA
BOSCALTO
LOREGGIOLA
LOREGGIA
CAMPOSANPIERO
S.GIORGIO DELLE P.
TORRE DI BURRI
CAMPODARSEGO
CADONEGHE
PADOVA

Nel corso degli anni è stato sviluppato uno specifico studio sul trasporto pubblico urbano che proponeva la realizzazione di tre linee urbane.
Lo studio, ripreso anche dal precedente PGTU, prevede nel dettaglio la fattibilità dell'istituzione di un servizio di trasporto pubblico urbano finalizzato ad acquisire utenza dal mezzo privato e quindi a diminuire il numero di autovetture in circolazione, ed offrire la possibilità di spostarsi a chi non ha un proprio mezzo di trasporto.
Nel capitolo relativo alla proposta progettuale verranno nel dettaglio definite le linee guida della proposta di definizione del trasporto pubblico per il Comune di Castelfranco Veneto.

2.8 INCIDENTALITÀ

Il Comando di Polizia Municipale di Castelfranco Veneto ha reso disponibili i dati relativi agli incidenti registrati sul territorio Comunale relativi all'ultimo quadriennio 2008 - 2011, periodo ritenuto significativo e suggerito dalla direttiva ministeriale in merito al Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Il database esaminato localizza temporalmente e spazialmente ciascun incidente, indicandone anche la tipologia, il numero di veicoli coinvolti e l'eventuale presenza di feriti e/o morti.
Nel seguente paragrafo viene illustrata un'analisi dettagliata dell'incidentalità e lo stato attuale della rete viaria, attraverso la quale è possibile individua i "punti neri" e le criticità più rilevanti.

2.8.1 L'analisi dell'incidentalità

I dati resi disponibili da Comando di Polizia Municipale, consentono di definire alcune rilevanti statistiche sull'andamento del fenomeno dell'incidentalità, ed in particolare individuare i principali assi di viabilità ove maggiormente si verificano incidenti, e la loro gravità.

TAB. 2.7.1: INCIDENTALITA' – STATISTICA ANNI 2008-2009-2010-2011

Anno	Totale incidenti	Feriti	Morti
2008	134	62	0
2009	98	50	1
2010	88	44	2
2011	85	46	0

TAB. 2.7.2: ANNI 2008-2009-2010-2011 – ASSI VIARI CON MAGGIOR NUMERO DI INCIDENTI

Anno	Asse stradale	Totale incidenti
2008	Via Pio X°	19
	Borgo Treviso	13
	Via Circonvallazione SR 53	9
2009	Borgo Treviso	9
	Corso XXIX Aprile	9
	Via Circonvallazione SR 53	8
2010	Borgo Treviso	11
	Via Circonvallazione SR 53	7
	Via Pio X°	4
2011	Via Pio X°	13
	Viale Europa	7
	Borgo Treviso	6
	Via Circonvallazione SR 53	4

Dalla lettura dei dati sono state ricavate le statistiche riportate nelle tabelle 2.7.1 e 2.7.2, dalle quali si evince che il numero di incidenti tende a diminuire dall'anno 2008 all'anno 2011, passando da 134 a 85 incidenti/anno, con una diminuzione pari al -36% a fronte di un diminuzione relativa di feriti, da 62 a 44, pari a -29%.

Il fenomeno non appare correlato all'andamento del traffico veicolare, il quale, come si è ampiamente illustrato nel paragrafo 2.3, nell'ultimo decennio ha registrato un complessivo aumento medio del 2,6% annuo.

Gli assi stradali nei quali tende a verificarsi il maggior numero di incidenti sono via Pio X°, Borgo Treviso e via Circonvallazione. In particolare lungo via Pio X° la statistica appare molto variabile, mentre su via Circonvallazione e Borgo Treviso l'incidenza dell''incidentalità è mediamente più stabile anche se in diminuzione (vedi tab. 2.7.1).

Tali tematiche sull'incidentalità verranno riprese nel corso della valutazione degli interventi di potenziamento e risoluzione degli assi e dei nodi critici della rete viaria e consentono di definire un quadro di priorità nell'ambito degli interventi di progetto proposti dal presente aggiornamento al PGTU. Infine vi è da segnalare l'incremento dei sinistri su Viale Europa.

2.9 PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA

Il vigente PCA (Piano di Classificazione Acustica) approvato nel 2004, costituisce l'attuale documento di riferimento per la parte acustica ambientale. Di tale Piano è stato tenuto conto nella redazione delle proposte progettuali del PGTU.

3. IL QUADRO PROGRAMMATICO

Nel proseguo dell'analisi di Piano, sulla scorta delle valutazioni emerse dalle articolate analisi svolte, nei paragrafi seguenti vengono riportati gli elementi di programmazione e progettazione del presente PGTU, dal quadro programmatico di riferimento basato sul vigente PUT e dalle proposte di intervento che ne derivano.

3.1 STATO DI ATTUAZIONE DEL PGTU VIGENTE

Il P.G.T.U. vigente è stato adottato nel 1998.
La prima fase di analisi dello stato di fatto è stata effettuata nel corso del 1996, poi aggiornato tra il 2001 e il 2005, attraverso l'esecuzione delle seguenti indagine sul campo anche se non è stato completato per questo aggiornamento l'iter approvativo:

- Rilievi dei flussi veicolari leggeri e pesante lungo la viabilità principale e secondaria;
- Analisi della sosta;
- Indagine Origine/Destinazione degli spostamenti veicolari;
- Classificazione della rete viaria.

Dai documenti di Piano disponibili si evince che al tempo della stesura del suddetto PGTU e relativi aggiornamento gli elementi fondanti del Piano vigente erano:

1. *Interventi strutturali funzionali alla viabilità di attraversamento e penetrazione:*
   - Interventi Gronda Nord – SR 53;
   - Adeguamento SP 19 di Vedelago;
   - Variante alla SR 245 e suo prolungamento;
   - Completamento della var alla SR 307 del Santo, nuova SR 308.

2. *Principali Interventi strutturali funzionali alla viabilità locale.*
   - Rotatoria Borgo Vicenza;
   - Nuova rotatoria tra via Redipuglia, via Valsugana e via Bassano;
   - Rotatoria via De Amicis via s. Giorgio su SR 245;
   - Rotatoria SP 102 con via Montebelluna di Salvarosa;

- Rotatoria Viale Europa;
- Rotatoria via Staizza con via del Commercio;
- Adeguamento intersezione SP 102 con SP 101 a s. Floriano;
- Viabilita' nuova Zona Industriale;
- Completamento asse Z.I: verso via Cerchiara;
- Riqualificazione di Via Forche;
- Prolungamento di via Carpani e collegamento con via Damini;
- Viabilita' di Treville;
- Variante di Treville;
- Rotatoria SP 5 in Salvatronda;
- Nuovo accesso Ospedale su via Carpani;
- Rotatoria via Borgo Treviso, via Grotta - via Sile;
- Collegamento via Castellana;
- Rotatoria tra via Carpani, via Colombo e via Montebelluna in Salvarosa;
- Rotatoria via Priuli, via Pica' in s. Andrea;
- Rotatoria via Lama, via Cervan in s. Andrea;
- Rotatoria via Ponte di Legno e SP 667;
- Viabilita' di collegamento tra intervento SFMR e via Sile;
- Sistemazione incrocio via Piave - Borgo Vicenza;
- Rotatoria via Montegrappa - via Damini;
- Riqualificazione rotatorie "a pavesino" Viale Europa;
- Intersezione SR 53 con via Pagnana e via Soranzetta.

Gli interventi previsti dal vigente PGTU relativi alla sosta, ai percorsi pedonali, ai percorsi ciclabili o ciclo-pedonali e di messa in sicurezza della rete, sono stati in parte realizzati ed in parte costituiscono ancora il riferimento programmatico per gli anni successivi. Di seguito si dettaglia lo stato dei “lavori”.

Sulla base dell’elenco degli interventi previsti dal vigente PGTU si elencano gli interventi già realizzati all’anno 2014:

1. *Principali interventi strutturali funzionali alla viabilità di attraversamento e penetrazione:*
   - Interventi Gronda Nord – SR 53 – riqualificazione nodo tra SR 245 e SR 53;

- Completamento della var alla SR 307 del Santo;
- Prosecuzione via Forche e riqualificazione di via De Amicis.

2. *Principali interventi strutturali funzionali alla viabilità locale.*
   - Rotatoria Borgo Vicenza;
   - Rotatoria SP 102 con via Montebelluna di Salvarosa;
   - Rotatoria Viale Europa;
   - Rotatoria via Staizza con via del Commercio;
   - Adeguamento intersezione SP 102 con SP 101 a s. Floriano;
   - Riqualificazione di Via Forche;
   - Prolungamento di via Carpani e collegamento con via Damini (parziale);
   - Rotatoria SP 5 in Salvatronda;
   - Nuovo accesso Ospedale su via Carpani;
   - Rotatoria via Borgo Treviso, via Grotta - via Sile;
   - Rotatoria tra via Carpani, via Colombo e via Montebelluna in Salvarosa;
   - Rotatoria via Priuli, via Pica' in s. Andrea;
   - Sistemazione incrocio via Piave - Borgo Vicenza;
   - Riqualificazione rotatorie "a pavesino" Viale Europa;
   - Rotatoria via De Amicis via s. Giorgio su SR 245;
   - Collegamento Calle Carbon – via Castellana in loc. Treville;
   - Adeguamento nodo viario tra via F.Priuli e via Montebelluna di San’Andrea.

3.2 GLI ALTRI PIANI

3.2.1 Piano delle Piste ciclabili

Il presente aggiornamento del PGTU prende a riferimento il vigente Piano della Piste Ciclabili e, come descritto nel cap. 2.6, acquisendone i contenuti, individua le priorità di intervento.
Nello specifico capitolo verranno illustrate le opere previste nell’ambito del tema dei percorsi ciclabili.

3.2.2 Piano Urbano dei Parcheggi

Il vigente PGTU prevedeva più fasi il potenziamento dell'offerta di stalli di sosta, in particolare in prossimità della stazione FS, nel centro storico, in Piazza Giorgione, zona ex Palazzetto e area USL.

Nell'ultimo decennio sono stati realizzati le seguenti aree di sosta:

- Parcheggio nord della stazione – capacità 540 stalli autovetture;
- Parcheggio sud della stazione – capacità 235 stalli autovetture;
- Parcheggio via Bordignon – capacità 265 stalli autovetture;
- Riordino sosta nell'area centrale e in via Podgora;
- Potenziamento stalli a servizio dell'ospedale nell'accesso nord lungo via Carpani – capacità circa 200 stalli autovetture.

Il PGTU vigente proponeva inoltre una serie di interventi finalizzati al potenziamento e ad un più esteso utilizzo dell'aree di sosta esistenti modificandone la regolamentazione.

Nel capitolo seguente verranno riprese le proposte e le valutazione sul Piano della Sosta.

4. OBBIETTIVI E STRATEGIE PROGETTUALI

Al fine di determinare i contenuti programmatici e progettuali dell'aggiornamento del PGTU vengono di seguito enunciati i principi e gli obbiettivi che il presente Piano vuole perseguire.
Obiettivi generali del presente PGTU sono:

► ***Miglioramento della circolazione stradale***: Il miglioramento della circolazione stradale (movimento e sosta degli utenti nelle strade) consiste nel soddisfare la domanda di mobilità con il migliore livello di servizio possibile, nel rispetto dei vincoli del Piano. Il livello di servizio viene identificato con il grado di fluidità del movimento veicolare, il cui miglioramento permette velocità più regolari. Il miglioramento della circolazione stradale riguarda soprattutto l'utenza pedonale e ciclabile (maggiore fruibilità del centro abitato da parte degli utenti della cosiddetta mobilità lenta) e la sosta veicolare (minore perdita di tempo alla ricerca del parcheggio).

► ***Sicurezza***: Il miglioramento della sicurezza stradale, ovvero la riduzione degli incidenti stradali e delle loro conseguenze, si ottiene attraverso la separazione ed il controllo delle diverse componenti di traffico sulla viabilità primaria, attraverso l'introduzione di interventi di moderazione del traffico sulla viabilità locale, e, in generale, mediante l'attuazione delle proposte derivanti da specifiche analisi tecniche sulle cause degli incidenti stradali (carenze infrastrutturali e/o regolazione e controllo del traffico). Nelle aree urbane la sicurezza della circolazione deve interessare specialmente la tutela di ciclisti e pedoni e delle persone con limitate capacità motorie.

► ***Riduzione inquinamenti atmosferico e acustico***: Allo scopo della protezione della salute e dell'ambiente il PGTU deve concorrere alla riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico, cui il traffico veicolare concorre in modo rilevante specialmente nei casi di congestione e in particolari condizioni atmosferiche. Tale riduzione viene perseguita attraverso la fluidificazione del traffico ed interventi di orientamento e di controllo della domanda di mobilità compreso, ove necessario, la limitazione della circolazione veicolare, ed interventi per limitare il traffico parassitario.

► ***Integrazione con gli strumenti urbanistici***: fermo restando che il PGTU è uno strumento di pianificazione subordinato al PAT vigente, il PGTU stesso può proporre eccezionalmente varianti allo stesso PAT o agli strumenti di attuazione vigenti. L'armonizzazione tra PGTU e strumenti urbanistici avviene attraverso:

- la verifica che le eventuali opere infrastrutturali previste dal PGTU siano contenute negli strumenti urbanistici;

- la verifica che le trasformazioni del territorio, le modifiche di destinazione d'uso e in generale l'attuazione delle opere previste dagli strumenti urbanistici siano compatibili con gli indirizzi del PGTU.

► ***Rispetto dei valori storico-ambientali***: Il rispetto dei valori ambientali consiste nel preservare e possibilmente nel migliorare la fruizione dell'ambiente urbano. La riqualificazione ambientale si ottiene in generale attraverso la riduzione dei carichi veicolari stradali, in prossimità di elementi oggetto di tutela.

Per il raggiungimento degli obiettivi e la risoluzione delle problematicità descritte in precedenza, è necessario mettere in atto una ben chiara strategia di intervento, in sintonia con le indicazioni dell'art. 36 del D.L. n. 285 del 30.04.1982 e delle Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei P.U.T. emanate dal Ministero del LL.PP. e pubblicate sulla G.U. del 24.06.1995. A tal proposito gli interventi da sviluppare sull'offerta di trasporto riguardano:

- *Classifica funzionale delle strade:* La principale causa di congestione del traffico è la promiscuità d'uso delle strade (tra veicoli e pedoni, tra movimenti e soste, tra veicoli pubblici e veicoli privati).
  La riorganizzazione della circolazione stradale richiede in primo luogo la definizione di una idonea classifica funzionale delle strade. La classifica fa riferimento in generale a quattro tipi fondamentali di strade urbane (autostrade, strade di scorrimento, strade di quartiere e strade locali).
- *Viabilità principale ed isole pedonali*: L'insieme dei tipi di strade ad esclusione delle strade locali, assume la denominazione di rete principale urbana, caratterizzata dalla preminente funzione di soddisfare le esigenze di mobilità. La viabilità principale così definita, viene a costituire una rete di itinerari stradali le cui maglie racchiudono singole zone urbane. Al loro interno si sviluppa la rete locale urbana che deve preminentemente soddisfare le esigenze di mobilità dei pedoni e quindi essere fruibile in modo facile e sicuro dalle utenze "deboli". In particolare quindi risulta importante la ridefinizione della conformazione delle strade della rete locale, al fine di permettere una convivenza fra pedoni e veicoli, con interventi atti alla moderazione della velocità. Ancora è fondamentale che risultino messi in sicurezza tutti i collegamenti pedonali fra singole zone urbane che interessano la viabilità principale. La rete locale urbana deve anche soddisfare la necessità di sosta veicolare.
- *Interventi di miglioramento della capacità*: I principali strumenti attraverso i quali risulta possibile nel breve termine ottenere il miglioramento della capacità del sistema di trasporto riguardano:

- L'eliminazione della sosta veicolare dalle strade primarie (di scorrimento ed interquartierali);
- L'utilizzo di alcune aree pubbliche ed eventualmente private per destinazione parcheggio;
- La realizzazione di parcheggi ad uso privato (pertinenziali) in sostituzione alla sosta su strada e suolo pubblico;
- L'adeguamento della capacità delle intersezioni ai flussi veicolari in transito;
- Assicurare a tutti i cittadini l'accesso ai beni, ai servizi, alla residenza, all'impiego.
- Diminuire il traffico dei veicoli (evitare la congestione veicolare) per garantire una elevata qualità urbana.
- Creare isole ambientali attraverso la classificazione delle strade;
- Progressiva riduzione del traffico di attraversamento nelle aree di elevato valore urbanistico ed architettonico;
- Graduale pedonalizzare il centro storico;
- Intercettare il traffico di accesso con parcheggi scambiatori;
- Creare parcheggi di attestamento in prossimità del centro storico e delle zone a traffico limitato;
- Attuazione dei programmi ciclopedonali;
- Costituzione dei percorsi per l'accessibilità pedonale in prossimità di servizi scolastici e sanitari;
- Organizzazione del trasporto pubblico, delle merci e dei servizi alla persona;

Nello specifico ambito territoriale di intervento è opportuno meglio definire le valenze e gli elementi di criticità emersi nel corso delle analisi svolte, illustrate nei precedenti capitoli, e traendo spunto dai principi di intervento sin qui descritti definire e dettagliare l'approccio e la filosofia di intervento che ha portato alla stesura del presente Piano.
Come già illustrato in premessa, il fine del Piano Urbano del Traffico del Comune di Castelfranco Veneto è definire ed aggiornare gli obbiettivi specifici di riordino e potenziamento del sistema della mobilità della rete viaria esistente, individuando i principali elementi di criticità, intervenendo su tutte le principali componenti della domanda: traffico veicolare, ciclabile, pedonale e sull'assetto infrastrutturale.
Dal punto di vista del quadro complessivo dell'infrastruttura viaria esistente il quadro analitico raccolto ha evidenziato la necessità di meglio definire le modalità di circolazione dei flussi veicolari interni ed esterni al centro urbano. In particolare il presente aggiornamento al PGTU

ha definito una nuovo approccio all'accessibilità che si basa sostanzialmente sulla definizione di macro itinerari di circolazione denominati *anelli di circolazione* (vedi tavola **D007**).
La determinazione degli anelli di circolazione consente di meglio calibrare le priorità di intervento, in parte mutuate dal vigente PGTU ed in parte specificamente introdotte dal presente aggiornamento.
In particolare l'introduzione degli elementi di moderazione e messa insicurezza di alcuni nodi della rete, quali ad esempio via Valsugna-via Redipuglia, e il collegamento tra via Carpani e via Avenale, si collocano nell'ottica della definizione di un intervento organico finalizzato alla caratterizzazione e consolidamento di due anelli di circolazione, uno esterno ed uno interno.
Lungo l'anello di circolazione esterno si inseriscono le proposte progettuali di riqualificare i nodi lungo la SR 53 nonché il completamento del collegamento nord-sud di Castelfranco Veneto. Alla stessa stregua, come verranno successivamente dettagliati, si collocano gli interventi sull'anello di circolazione interno, quali il riordino della viabilità su via Mazzotti-via Piazza Polo, nonché su via Francia e sua via Borgo Monte Grappa.
Tali proposte hanno anche l'importante fine di mettere in relazione assi di penetrazione urbana che attualmente si trovano disgiunti e di chiudere itinerari esterni all'anello delle mura.
Altro capitolo riguarda gli interventi sulle aree di sosta. L'approccio proposto rivede la generale gestione della sosta. La sosta nell'area centrale è in parte a disco orario ed in parte soggetta a tariffa con esazione tramite parcometri, senza differenziazione di utenza (residenti, esercenti o fruitori temporanei) e di livello tariffario (tariffe decrescenti per i parcheggi meno prossimi al centro).
Infine, in continuità con la filosofia del Piano, la proposta di potenziamento della rete delle piste ciclabili e ciclopedonali che è volta a completare il Piano delle Piste Ciclabili esistenti, con l'obbiettivo di aggiungere ulteriori 25 km circa di piste, tra ciclabili e ciclo-pedonali, agli oltre 50 km già realizzati, completando un quadro di interventi mirato al miglioramento complessivo del sistema della mobilità ciclo pedonale, portando l'attuale dotazione di piste ciclabili del Comune di Castelfranco Veneto da 1,5 km ogni 1000 abitanti a 2,25 km per 1000 abitanti, valore che ben figurerebbe nelle statistiche europee.Il presente Piano, pertanto, costituisce una linea guida di interventi di adeguamento e miglioramento delle rete viaria del Comune di Castelfranco Veneto, ma che solo nelle fasi successive di progettazione di dettaglio ciascun intervento potrà trovare compimento tecnico ed il relativo finanziamento.

5. INTERVENTI PROPOSTI E LORO PRIORITA'

Nella descrizione delle ipotesi progettuali si segue l'ordine di priorità stabilito dalle direttive ministeriali, e quindi si tratterà di:

- interventi a favore dei pedoni e delle utenze deboli;
- interventi di riorganizzazione dell'offerta di sosta;
- interventi di riorganizzazione della circolazione veicolare.

La chiave di lettura degli interventi proposti può essere cosi riassunta:

- il Piano è attuabile per passi successivi, in un processo di avvicinamento continuo alla configurazione finale;
- gli interventi attuati secondo un definito ordine di priorità consentiranno, nell'eventualità i cui il processo di attuazione si interrompa, il raggiungimento di obiettivi ben definiti e comunque tali da conferire al piano un carattere di "completezza";
- ogni intervento potrà essere attuato singolarmente consentendo una valutazione degli effetti;
- indotti insieme ad una continua verifica ed aggiornamento dell'efficacia delle scelte effettuate;
- La sintesi delle proposte di intervento è riportata nell'elaborato di progetto "**D008 - Quadro Generale degli interventi**" mentre nell'elaborato "**D013 - Schede di dettaglio interventi**", sono riportati i dettagli di ogni singolo intervento proposto.
- Come già accennato, si fa presente che gli interventi previsti dal presente aggiornamento del PGTU sono in parte ripresi dalle precedenti stesure del Piano.

5.1 INTERVENTI DI RIORGANIZZAZIONE DELLA SOSTA – PIANO DELLA SOSTA

L'analisi condotta illustrata nel capitolo 2.4 della presente ha evidenziato alcuni motivi di interesse generale. L'analisi riportata fa riferimento ad un giorno feriale tipo:

- Risulta elevato l'utilizzo degli stalli in prossimità degli spazi pubblici del Centro cittadino (P.zza Giorgione, Via Podgora, Via Piccinini, Via Carpaccio,ecc.) per le aree di sosta

libera e a disco orario. Il fenomeno è logicamente correlato alla localizzazione nelle aree centrali di molteplici attività: lavorative, commerciali, amministrative, ecc;

- Risulta modesto il tasso di occupazione ed utilizzo degli stalli a pagamento sulle aree prossime all'anello delle mure. Solo gli stalli all'interno del centro storico, anch'essi a pagamento, presentano tassi di occupazione ed utilizzo apprezzabili;
- La rotazione degli stalli, ad esclusione di quelli a pagamento, risulta modesta e variabile nel corso della giornata come intensità e motivazione, e si sono registrati molti casi di soste prolungate in aree centrali;
- La domanda di sosta risulta complessivamente elevata. I parcheggi collocati in prossimità dei principali poli di attrazione del Centro hanno una capacità non sufficiente, in alcune ore del giorno, in rapporto alla domanda, anche perché nel suo complesso la domanda è sbilanciata verso una sosta prolungata in ragione delle diverse attività lavorative prossime al centro;
- Nell'area degli stalli della stazione ferroviaria, si è osservato un sostanziale equilibrio tra domanda ed offerta. Sole in alcuni periodi del giorno il parcheggio a sud della stazione non risulta sufficiente al soddisfacimento della domanda, mentre l'area di sosta ad est risulta più che adeguata;
- Fenomeni di promiscuità anche di lungo periodo lungo via Matteotti, ove si localizzano lungo l'asse stradale circa 10 auto in sosta in spazi non autorizzati.
- Risulta marcatamente sotto utilizzata l'area di sosta in via Bordignon, la quale pur essendo relativamente vicina al centro storico (300-500 metri) si localizza in un area poco appetibile in quanto il percorso via Bordignon-Centro risulta privo di attrattività per la mancanza di esercizi commerciali o altri servizi.

Sulla base di tali valutazione appare opportuno valutare delle ipotesi di potenziamento e riorganizzazione della gestione degli stalli esistenti, in linea con quelli già proposti dal vigente PGTU:

a) Incentivare una maggiore rotazione della sosta nell'area centrale che disincentivi l'utilizzo continuo degli stalli attualmente non regolamentati;
b) Individuazione di nuovi stalli di sosta, in particolare nell'area libera in prossimità del nodo tra via Giotto e via Veronese;
c) Riordino degli stalli su via Podgora, in prossimità dell'area di sosta dei bus che verrà spostata nell'area di sosta est della stazione FS, attualmente completamente dedicata alla sosta delle autovetture;

L'obbiettivo del piano è potenziare il numero di stalli di sosta disponibili per l'area centrale di Castelfranco.
Nei giorni di mercato nei quali l'ampia area di sosta di P.zza Giorgione viene occupata dalle attività commerciale appare interessante valutare la possibilità di istituire un servizio navetta che colleghi l'area centrale dell'anello attorno alle mura con l'ampia area di sosta libera in via Bordignon.
Per una più ampia definizione dello stato attuale delle aree di sosta presenti nella zona centrale di Castelfranco Veneto si rimanda alla visione dell'elaborato **D003**.

5.2 INTERVENTI DI RIORGANIZZAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE VEICOLARE

Nell'ambito del presente Piano non sono stati sviluppate specifiche tematiche sul riordino dell'assetto della circolazione del area centrale del Comune di Castelfranco Veneto, in quanto tale tematica potrà essere affrontata in un periodo temporale contestuale o successivo alla realizzazione di opere infrastrutturali che in primo luogo devono garantire una valida alternativa di by-pass all'area centrale e limitandone l'attraversamento.
Solo in seguito alla realizzazione degli interventi previsti finalizzati alla definizione dell'anello di circolazione interno si potrà efficacemente perseguire specifiche politiche ed interventi di riordino della circolazione nell'area centrale di Castelfranco Veneto.
Risulta, tuttavia, possibile già in questa fase operare interventi di messa in sicurezza e di delimitazione di percorsi ciclopedonali specie nei tratti convergenti sull'anello delle mura della viabilità urbana o più prossimi ad essa.
In particolare si riportano in sintesi le seguenti ipotesi di riordino della circolazione:
Intervento 1: istituzione senso unico su via Trieste con direzione da viale Battisti a via della Cerva, e contestuale senso unico su via Verdi con direzione da via Forche a Viale Battisti.
Intervento 1, alternativa B: senso unico su via Verdi solo da via della Cerca a viale Battisti e istituzione senso unico su via Cerva da nord a sud.
Le ipotesi sono in fase di valutazione e sarebbero comunque limitate alle principali fasce orario di accesso ed uscita degli studenti dagli edifici scolastici (7:30-9:00; 12:00-14:00).

5.3 INTERVENTI A FAVORE DEI PEDONI E DELLE UTENZE DEBOLI

L'intera rete proposta con il presente aggiornamento del PGTU del Comune di Castelfranco Veneto ha l'obbiettivo di fornire un quadro generale che rappresenta la ricucitura degli interventi fino ad oggi esistenti e di quelli prossimamente realizzabili, per ottenere un sistema ciclabile composto di vari percorsi che definiscono un progetto compiuto ed organico, il cui compito è connettere i quartieri periferici con il centro e tra di loro.
La tavola "**D005 - Piano dei percorsi ciclabili esistenti e di progetto**" illustra il complesso delle opere proposte.
Tra gli altri elementi che hanno guidato la progettazione assume importanza la considerazione che, ove possibile, non siano interessate strade con rilevanti flussi veicolari; per l'inserimento di nuove piste ciclabili si sono privilegiate strade a carattere locale o comunque con velocità di percorrenza ridotta.
Nel dettaglio le tratte di pista ciclabile previste sono le seguenti.

Interventi in Priorità 1

1. Pista ciclabile quartiere Borgo Padova - via Piagnon (lunghezza 1,9 km);
2. Collegamento via Castellana-Sentiero degli Ezzelini (Muson) (lunghezza 0,4 km);
3. Pista Ciclabile in via Panigaia a Treville (lunghezza 2,6 km);
4. Pista Ciclabile S.Andrea O.M.- Soranza (lunghezza 1,3 km);
5. Pista Ciclabile via Pozzetto – collegamento Salvatronda – Albaredo (lunghezza1,4 km);
6. Pista ciclabile lungo via Montegrappa (lunghezza 0,8 km);
7. Pista ciclabile via Ponte di Legno (lunghezza 0,8 km);
8. Pista ciclabile in via Postioma (SP 102) nel tratto compreso tra Via Montebelluna e la SP 667, con adeguamento della sede stradale e realizzazione di una rotatoria nell'intersezione con via Loreggia-via Storta (lunghezza 2,1 km);
9. Pista ciclabile S.Floriano-Salvarosa - II° stralcio (via Montebelluna) (lunghezza 0,7 km);
10. Pista Ciclabile Castelfranco – Campigo – Via Larga (lunghezza 2,2 km);
11. Pista Ciclabile in via Bella Venezia da via Ponte di Legno al confine comunale (lunghezza 1,6 km);
12. Pista ciclabile via per Resana a Campigo (lunghezza 0,35 km);

13. Completamento pista lungo linea FS tra Via Commercio e via dell'impresa (lunghezza 0,3 km);Percorso ciclabile in via Castellana (lunghezza 1,9 km);
25. Percorso ciclabile in via Castellana (lunghezza 1,9 km);
26. Percorso ciclo-turistico via Calcara – via Larga (lunghezza 0,4 km);.

Totale km interventi in priorità 1: circa 17 km

Interventi in Priorità 2

14. Via Loreggia di Salvarosa;
15. Collegamento via Melchiori – via Bordignon – Sentiero degli Ezzelini;
16. Collegamento di continuità tra i percorsi ciclabili della SR53 e via Soranza;
17. Collegamento di continuità strada di servizio a sud della bretella SR245 ed il percorso ciclabile lungo il Rio Musonello;
18. Pista ciclabile via S.Francesco-via s.Daniele a Treville;
19. Collegamento via Soranza – via San Francesco;
20. Sottopasso ciclopedonale in via Brenta per il superamento della linea FS Castelfranco Bassano;
21. Percorsi ciclabili complanari alla circonvallazione sud;
23. Collegamento via Soranza – via Pagnana;
24. Collegamento tra via Castellana ed il quartiere PEEP di Treville;
28. Collegamento via Forche – Stazione FS;
29. Pista ciclabile via del Commercio tra la SR 53 e via Staizza;
30. Pista ciclabile in viale Italia.

Totale km interventi in priorità 2: circa 8,2 km

Percorsi ciclabili previsti in Altri Ambiti

A. Percorso ciclopedonale da viale Italia a via Ospedale – completamento;
B. Eliminazione dei PL di via Castellana, via Piave e via Brenta;
D. Eliminazione del PL di via Larga;
E. Attraversamento di continuità (ad uso prevalentemente agricolo) della bretella di accesso alla variante SR245;
F. Collegamento con il Comune di Resana lungo la SR245;

G. Collegamento PIRUEA Stazione.

Totale km interventi in priorità 3: circa 4,5 km

Si tratta di interventi di completamento e chiusura delle reti dei percorsi ciclabili rispetto ad un disegno omogeneo che si intende pienamente riconfermare nel presente Piano.

6. PIANO DELLE PISTE CICLABILI E CICLO-PEDONALI

Il presente capitolo illustra nel dettaglio la proposta di completamento e potenziamento della rete delle piste ciclabili e ciclo-pedonali.
Nei paragrafi che seguono verranno descritti nel dettaglio gli interventi proposti illustrandone i contenuti e la specificità, nonché lo stato di avanzamento della progettazione.
Si sottolinea, al fine di un'adeguata lettura delle proposte progettuali riportate, che costituiscono elementi di indirizzo per una successiva più approfondita analisi tecnica di dettaglio.
Si evidenzia inoltre che le considerazioni di seguito esposte sono in state in parte recepite dal servizio LL PP del Comune di Castelfranco Veneto.
Per una adeguata individuazione geografica degli interventi descritti si rimanda la visione all'elaborato grafico **D005 – Piano dei percorsi ciclabili esistenti e di progetto.**

6.1 INTERVENTO 1: Pista ciclabile quartiere Borgo Padova - via Piagnon

Finalità dell'intervento previsto è il collegamento al centro di Castelfranco Veneto dei nuclei abitativi che insistono lungo la ex S.S. 245 Castellana e lungo via Piagnon.
In quest'ottica, l'intervento si completa con la realizzazione dell'intervento denominato "Pista ciclabile Borgo Padova (da rotatoria a via De Amicis)" di recente realizzazione.
Il tracciato è stato definito in seguito alle determinazioni della Giunta Comunale formulate in base all'esame dello studio di fattibilità, avvenuto in data 23 Aprile 2002.
La soluzione prevede di sistemare l'attuale tracciato, che fiancheggia il Rio Musonello da Via S. Giorgio fino alla via di accesso al depuratore, quindi di utilizzare, previa risagomatura, la strada di accesso allo stesso impianto con ricavo del percorso ciclopedonale nella nuova piattaforma stradale, per collegarsi al tratto di pista esistente lungo il fronte della SR. 245 prospiciente la Cartiera Giorgione. Al termine di tale tratto ci si riporta lungo il Musonello, previa realizzazione del collegamento nel sedime appositamente riservato nella banchina laterale della strada di accesso realizzata a sud della stessa Cartiera.
Il percorso prosegue lungo il Rio Musonello, in sponda destra, fino alla recinzione dell'attività produttiva esistente, che fiancheggia fino all'angolo nord-ovest per poi entrare all'interno dell'area di proprietà della medesima, immediatamente a ridosso del tratto nord-sud della citata recinzione, fino a collegarsi con via Piagnon.

La lunghezza totale è di 1875 ml.

DOCUMENTO IN ATTI: SDF/DPP	REDATTO: OP	PARZIALMENTE CONFORME CON VINCOLO SCADUTO	STIMA SOMMARIA LAVORI € 370.000	**STIMA SOMMARIA TOTALE € 575.000**

6.2 INTERVENTO 2: Collegamento via Castellana-Sentiero degli Ezzelini

Trattasi di un'ipotesi di collegamento tra via Viscon (e mediante quest'ultima, via Castellana) ed il percorso cicloturistico esistente in sponda destra del torrente Muson dei Sassi, che sfrutta in massima parte il sedime di una strada esistente di accesso a nuclei abitativi la quale si inserisce sulla stessa via Viscon, subito ad est del sottopasso ferroviario.
Il collegamento, di costo modesto e la cui realizzabilità non presenta particolari problematiche, ha tuttavia un rilevo particolare, in quanto con esso si consentirebbe il superamento dei passaggi a livello di via Castellana (linea TV-VI) e via Piave (linea Castelfranco-Bassano) per il transito ciclabile diretto verso il centro, potendosi quest'ultimo riportare, utilizzando il passaggio ciclopedonale in fregio al ponte ferroviario, al percorso in sinistra del Muson, già collegato a Borgo Vicenza mediante la passerella esistente ad di sotto dello stesso ponte.

DOCUMENTO IN ATTI: STIMA SOMMARIA	REDATTO: OP		STIMA SOMMARIA LAVORI € 25.000,00	**STIMA SOMMARIA TOTALE € 45.000,00**

6.3 INTERVENTO 3: Pista Ciclabile In Via Panigaia a Treville

Lo Studio agli atti è stato redatto per valutare la fattibilità tecnica della realizzazione di un percorso ciclabile che colleghi il centro della frazione di Treville con la borgata "Panigaia".
Data l'estensione dell'intervento e le diverse caratteristiche delle zone attraversate, lo studio è stato articolato in due stralci attuativi, il primo collocato fra l'intersezione con via Cà Rossa - ove si collega all'esistente pista ciclabile lungo quest'ultima - e la località "Il Comunetto", in

corrispondenza della trattoria "Al Boccolo", ed il secondo di completamento che va dal "Comunetto" alla borgata "Panigaia".

L'ipotesi sviluppata prevede la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale della sezione di ml. 2,50 separata dalla carreggiata mediante elemento spartitraffico, ubicata in massima parte sul lato ovest di Via Panigaia, sfruttando il sedime del fossato di scolo delle acque meteoriche esistente in fregio alla strada ed occupando marginalmente aree di proprietà privata. Tale situazione dovrà essere ulteriormente verificata in relazione alle problematiche di invarianza idraulica, con riferimento agli elaborati del PAT.

Trattandosi di un percorso dell'estensione di circa 2,6 km e tenuto conto delle differenti densità abitative delle aree servite, lo studio di fattibilità considera due stralci, sviluppando in maniera più dettagliata il primo (ml. 1250 da via Cà Rossa alla borgata "il Comunetto"), di maggiore interesse ed utilità in rapporto al prevedibile utilizzo da parte dell'utenza ivi insediata.

Il 2° stralcio, di ml. 1350, riguarda il tratto più meridionale di via Panigaia, oltre la località "Il Comunetto", sempre sul lato ovest della carreggiata.

Seguendo una regola progettuale di carattere generale, contestualmente alla realizzazione della pista ciclabile è prevista la risagomatura ed adeguamento della sezione trasversale della carreggiata, la quale viene portata alla larghezza costante di mt 6,50 con riferimento alla tipologia "F - Strade locali in ambito extraurbano" del D.M. Infrastrutture del 05/11/2001 (2 corsie di m. 2,75 e banchine laterali di m. 0,50).

DOCUMENTO IN ATTI: SDF/DPP	REDATTO: OP		STIMA SOMMARIA LAVORI € 1.420.000	**STIMA SOMMARIA TOTALE** **€ 2.000.000**

6.4 INTERVENTO 4: Pista Ciclabile S.Andrea O.M.- Soranza

Lo Studio considera la realizzazione di un percorso ciclabile che collega le località di S.Andrea O.M. e Soranza, in fregio a via Soranza di S.Andrea.

L'intervento ha inizio dal marciapiede esistente sul lato est di via Soranza di S. Andrea, in prossimità dell'incrocio con via Priuli. Il percorso prosegue mantenendo le caratteristiche attuali del sito, con l'allargamento delle via e la realizzazione di due nuove scoline a est e a ovest del percorso ciclabile, separato dalla sede stradale da alberature, fino all'area interposta

fra i due fossati esistenti, da riqualificare in modo da consentire ai fruitori del percorso un punto di sosta e relax. Il percorso ciclabile prosegue mediante la realizzazione di una nuova scolina a est del percorso stesso e separazione dalla sede stradale con una nuova aiuola spartitraffico. La dimensione trasversale del sottopasso consente la collocazione di una corsia riservata al percorso ciclabile a condizione di rendere lo stesso sottopasso percorribile, per il transito veicolare, a senso unico alternato: questo sarà possibile ad avvenuta realizzazione dell'opera sostitutiva del PL di via Tevere, prevista in ambito SFMR (rif. intervento 18 del PGTU).
Sono pertanto da approfondire interventi che, nell'eventuale regime transitorio, assicurarino la sicurezza degli utenti, in particolare la realizzazione di attraversamenti rialzati che consentano di portarsi sul marciapiede esistente lato ovest.
A nord del sottopasso si prosegue utilizzando in parte la sede del marciapiede esistente sul lato est; per quanto riguarda l'illuminazione pubblica, è stato previsto di dotare l'intera via di un nuovo impianto e di incrementare la dotazione dei punti luminosi a servizio del sottopasso ferroviario. Restano esclusi dall'intervento i tratti di marciapiede esistente del sottopasso e a nord di via Soranza. Lo sviluppo complessivo della pista è di ml 1.280.
Per tutta la lunghezza del percorso ciclabile è stato previsto l'allargamento dell'attuale sede stradale, che presenta dimensioni insufficienti.

DOCUMENTO IN ATTI:SDF/DPP (IN AGGIORNAMENTO)	REDATTO: OP	NON CONFORME	STIMA SOMMARIA LAVORI € 800.000	**STIMA SOMMARIA TOTALE € 1.300.000**

6.5 INTERVENTO 5: Pista Ciclabile Salvatronda – Albaredo

Lo Studio è stato messo a punto su richiesta dell'Assessorato ai LL.PP., ai fini di valutarne il possibile inserimento nei prossimi Programmi triennali delle Opere Pubbliche del Comune di Castelfranco Veneto.L'obiettivo assegnato, che prende le mosse da un indirizzo espresso dalla Giunta Comunale (seduta del 31 gennaio 2011), è quello di valutare la fattibilità della realizzazione di un percorso ciclabile di collegamento tra le frazioni di Salvatronda e Albaredo (quest'ultima in comune di Vedelago) dove a circa 200 metri dal confine di Comune è stata recentemente realizzata una pista ciclabile lungo la SP 5. L'intervento ha interessanti risvolti

dal punto di vista cicloturistico, in quanto contribuisce al collegamento del centro, mediante la pista esistente lungo via Sile-Borgo Treviso, con i percorsi naturalistici realizzati e da realizzare nella zona delle sorgenti del Sile (Siti S.I.C e Z.P.S. della rete Natura 2000).
Nello studio è stata valutata la fattibilità di tre diverse ipotesi di percorso, tra di esse parzialmente sovrapposte, con ulteriore opzione, che è possibile esercitare in tutti i casi, di attraversamento della linea ferroviaria TV-VI mediante un sottopassaggio ciclopedonale.
Lo sviluppo del percorso è, mediamente, di 1400 ml.

DOCUMENTO IN ATTI: SDF/DPP	REDATTO: OP	NON CONFORME	STIMA SOMMARIA LAVORI € 1.000.000	**STIMA SOMMARIA TOTALE € 1.500.000**

6.6 INTERVENTO 6: Pista ciclabile lungo via Montegrappa

Il progetto preliminare agli atti prevede un percorso che sfrutta in parte l'alveo del canale Musonello, mediante il quale vengono collegate la pista ciclabile lungo la SR245 (mediante il sottopasso realizzato in corripondenza dell'intersezione con la SR 53) e la Piazza Giorgione.
Il progetto definitivo dell'intervento dovrà essere coordinato con la soluzione definitivamente adottata per la risoluzione del nodo tra le vie Damini, Montegrappa, Col di Lana e viale Risorgimento. L'ipotesi progettuale dovrà inoltre essere ulteriormente verificata in relazione alle problematiche di invarianza idraulica, con riferimento agli elaborati del PAT.

DOCUMENTO IN ATTI:PROGETTO PRELIMINARE	REDATTO: ARCH.VALENTE	PARZIALMENTE NON CONFORME	STIMA SOMMARIA LAVORI € 740.000	**STIMA SOMMARIA TOTALE € 1.020.000**

6.7 INTERVENTO 7: Pista ciclabile via Ponte di Legno

L'intervento di cui trattasi era stato inserito nel programma triennale dei lavori pubblici 2004-2006, approvato mediante delibera del Consiglio Comunale n.142 del 18/12/2003.
Lo studio di fattibilità fu quindi elaborato nel marzo 2004 ai sensi dell'articolo 14, comma 2, della legge 109/1994, e s.m.i., al fine di verificare la fattibilità tecnica, economica ed amministrativa dell'intervento in oggetto.

In relazione alle disposizioni varate con le leggi finanziarie, in particolare degli anni 2005 e 2006 relative al c.d. "patto di stabilità", l'intervento è poi stato soppresso dalla programmazione, per essere reinserito programma triennale dei lavori pubblici 2008-2010 adottato con delibera della Giunta Comunale n.244 in data 22/11/2007, nell'anno 2010, quindi nuovamente soppresso nella previsione, poi non attuata, di realizzazione nell'ambito di un accordo urbanistico.

Finalità dell'intervento previsto è quella di garantire un maggiore livello di sicurezza della circolazione sia ciclabile che veicolare, nell'ambito di un disegno generale che prende spunto dal PUT, e viene sviluppandosi in base alla pianificazione urbanistica.

Nel caso specifico, c'è anche una componente di valorizzazione ambientale, che si concretizza con la realizzazione di un percorso arginale lungo la sponda destra dell'Avenale, in aree a caratterizzazione agricola.

L'infrastruttura si inserisce in un contesto generale preciso, che è quello del collegamento ciclabile della località Bella Venezia sia al Centro cittadino che alla zona GST ed al Viale Europa, che si concretizza attraverso i percorsi che insistono lungo via S.Pio X (ovvero la S.R.667), e la pista ciclabile di via dei Carpani; completa il quadro dei collegamenti, previsti nel Piano Urbano del Traffico, la direttrice via Bella Venezia-via Damini.

L'intervento si integra, dal lato di via san Pio X, con il percorso laterale alla rotatoria recentemente realizzata all'intersezione tra la S.P.102 "Postumia Romana", la SP 667 "di Caerano", e con il progetto della "Pista ciclabile di Bella Venezia, da via Ponte di Legno al confine comunale", fatto oggetto di altro studio.

Il tracciato si sviluppa a partire dalla pista ciclabile esistente sul lato sud-ovest di via Ponte di Legno, in prossimità dell'incrocio con Via S. Pio X° e la via Postumia, e prosegue costeggiando il lato sud di via Ponte di legno, quindi oltrepassa la confluenza dei torrenti Brentone ed Avenale mediante due nuove passerelle, proseguendo sul lato sud dell'Avenale fino ad innestarsi sul marciapiede ad ovest di via Bella Venezia, in corrispondenza dello spigolo nord della Scuola Elementare, all'interno della cui pertinenza esterna è ricavata l'ultima parte del tracciato.

Lo sviluppo complessivo della pista è di ml. 740.

DOCUMENTO IN ATTI: SDF/DPP	REDATTO: OP	CONFORME CON VINCOLO SCADUTO	STIMA SOMMARIA LAVORI € 390.000	**STIMA SOMMARIA TOTALE € 671.500**

6.8 INTERVENTO 8: Pista ciclabile in via Postioma

Realizzazione di interventi in continuità e contiguità con quelli contemplati nell'opera pubblica denominata OP755 "Pista ciclabile San Floriano – Salvarosa I° stralcio", collaudati nel mese di giugno del 2012, con i quali si intende dare un assetto definitivo al tratto di strada SP 102 "Postumia Romana" compreso tra l'intersezione con la via Montebelluna e la S.P.667, mediante la realizzazione di un percorso ciclabile bidirezionale, collocato sul lato sud dell'arteria, ed inoltre l'adeguamento della sede stradale alla sezione che la Provincia di Treviso – Ente Proprietario – ha stabilito in occasione dell'accordo di programma stipulato nell'ambito della citata opera pubblica OP755.
Viene inoltre proposta la costruzione di una rotatoria all'intersezione con le vie Loreggia – via Storta, la quale presenta particolari caratteristiche di criticità nelle ore di punta.
L'intersezione con la SP 667 è stata sistemata dalla Provincia di Treviso, in base all'accordo di programma stipulato tra il Comune di Castelfranco e la stessa Provincia in data 14/10/2005.
Lo sviluppo complessivo dell'intervento è di circa ml 2100.
L'ipotesi sviluppata prevede la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale della sezione di ml. 2,50 ubicata sul lato sud di Via Postioma, in continuità con il percorso progettato nell'ambito della citata OP755, e considerato che sullo stesso lato insiste la maggior parte degli edifici prospicenti il tratto di strada interessato.
Il nuovo percorso si potrà congiungere, oltre che con quello esistente lungo la SP 667 (via S.Pio X), con la futura pista ciclabile di Via Ponte di Legno, opera anch'essa inserita nel piano delle piste ciclabili, e con la pista ciclabile lungo via Montebelluna, che costituisce il secondo stralcio del collegamento tra S.Floriano e Salvarosa (OP756 – vedi scheda n.9), anch'essa pianificata e ad oggi progettata a livello preliminare.
Sempre in analogia con la OP755, lo studio prende in esame l'allargamento della sede stradale della Via Postioma, e l'inserimento di una rotatoria all'intersezione con la Via Loreggia, strada che collega il territorio comunale di Castelfranco Veneto con quello di Riese Pio X°, ricalcando quanto già richiesto dalla Provincia di Treviso per i lavori della OP755.

DOCUMENTO IN ATTI: STUDIO SINTETICO	REDATTO: OP	PARZIALMENTE CONFORME CON VINCOLO SCADUTO	STIMA SOMMARIA LAVORI € 2.000.000	**STIMA SOMMARIA TOTALE € 3.100.000**

6.9 INTERVENTO 9: Pista ciclabile S.Floriano-Salvarosa - II° stralcio

Realizzazione di interventi in continuità e contiguità con quelli contemplati nell'opera pubblica denominata OP755 "Pista ciclabile San Floriano – Salvarosa I° stralcio", collaudati nel mese di giugno 2012.
Lo sviluppo complessivo dell'intervento è di circa ml 630.
L'ipotesi sviluppata prevede la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale della sezione di ml. 2,50 ubicata sul lato ovest di Via Montebelluna, in continuità con il percorso progettato nell'ambito della citata OP755, con ricalibratura della sede stradale.
L'intervento prevede inoltre il rifacimento dell'impianto di illuminazione pubblica e l'adeguamento dell'intersezione con la SR.53 con integrazione dell'impianto semaforico per l'introduzione di un attraversamento ciclopedonale.

DOCUMENTO IN ATTI: PROGETTO PRELIMINARE	REDATTO: OP	PARZIALMENTE CONFORME CON VINCOLO SCADUTO	STIMA SOMMARIA LAVORI € 450.000	**STIMA SOMMARIA TOTALE € 700.000**

6.10 INTERVENTO 10: Pista Ciclabile Castelfranco – Campigo – Via Larga

L'obiettivo assegnato in prima analisi (anno 2004) era quello di valutare la realizzabilità di un percorso ciclabile che collegasse il centro della località di Campigo e via Loreggia, in corrispondenza dell'inserimento dell'opera sostitutiva del passaggio a livello di via Larga lungo la linea Castelfranco-Mestre, previsto in ambito SFMR (rif. int.D).
In relazione al "congelamento" di detto intervento nell'ambito del SFMR, si era quindi posta la necessità di valutare anche un'ipotesi di tracciato che consentisse di sfruttare i percorsi ciclabili recentemente realizzati lungo via De Amicis ed il nuovo asse di collegamento tra quest'ultima e via Forche (OP528). Tale ipotesi, che consiste nel dare continuità alla pista ciclabile lungo via Larga nella sua attuale configurazione mediante le strade locali esistenti via Loreggia e via Alfieri - le quali sono impegnate in sostanza dal solo traffico dei residenti - consente infatti di assicurare la continuità dei collegamenti sia verso il centro che la zona GST, non pregiudicando la realizzabilità del by-pass previsto nell'ambito del programma SFMR.

In considerazione della ripresa dell'iter realizzativo dell'intervento SFMR, che la Regione Veneto ha intrapreso nel 2013, nella planimetria generale del PGTU è stata stralciata l'indicazione del tratto compreso tra il PL e via Loreggia.
L'attuale ipotesi di progetto è pertanto quella di costruire, nel tratto di via Larga compreso tra le intersezioni con via Gramegne e via Loreggia, una pista ciclabile bidirezionale in sede propria, della sezione media utile di ml 2.50 e spartitraffico di 0,50 m, ubicata sul lato nord della strada.
L'intervento prevede inoltre l'allargamento a 6,50 mt complessivi della sezione stradale nel tratto di intervento, misura che è stata adottata tenuto conto degli adeguamenti già effettuati nell'ambito della riqualificazione della contigua via De Amicis.
Lo sviluppo del percorso in sede propria lungo via Larga è di circa ml 600.
L'opera ha trovato collocazione nella seconda annualità del programma triennale del lavori pubblici 2014-2016 approvato dal Consiglio Comunale.

DOCUMENTO IN ATTI:SDF/DPP	REDATTO: OP	PARZIALMENTE CONFORME VINCOLO SCADUTO	STIMA SOMMARIA LAVORI € 600.000	**STIMA SOMMARIA TOTALE € 950.000**

6.11 INTERVENTO 11: Pista Ciclabile in via Bella Venezia

Lo Studio ha considerato la fattibilità tecnica per la realizzazione di un percorso ciclabile che colleghi il centro della località Bella Venezia con il confine nord del territorio di Castelfranco Veneto in corrispondenza della trattoria "Ai tre confini".
Detto percorso si coordina inoltre con quello di realizzazione della pista ciclabile di Via Ponte di Legno [OP640].
L'ipotesi sviluppata prevede la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale della sezione di ml. 2,50 ubicata in massima parte (circa ml. 900) sul lato est del canale Avenale, sfruttando le aree agricole adicenti il corso d'acqua ed occupando solo marginalmente le proprietà private, per una sezione prevista di esproprio di circa ml.4,50.
Lo sviluppo complessivo dei tre tratti che compongono il tracciato della pista è di ml 1.580.
Il percorso ciclabile, nei tratti a sud del secondo ponte sul torrente Avenale, potrà essere protetto su ambedue i lati da idonee staccionate, e dotato di impianto di illuminazione; nel tratto a nord dello stesso ponte, la separazione lato strada potrà essere realizzata con apposite aiuole spartitraffico e con staccionate lungo il torrente.

Considerata la valenza dei luoghi e le alberature esistenti, il progetto dovrà preoccuparsi di sfruttarne il pregio: il percorso è quindi stato pensato sul lato destro dell'Avenale, ripercorrendo l'ipotesi progettuale sfruttata nello studio di fattibilità della pista ciclabile di via Ponte di Legno, anche per quanto riguarda tipologia e caratteristiche costruttive del percorso.
Il percorso ciclabile, sentito per gli aspetti di competenza il Consorzio di Bonifica Piave, sarà collegato con passerelle in legno o altri materiali sia al futuro percorso ciclabile di cui al già citato studio di fattibilità di via Ponte di Legno, sia alla sede stradale esistente, sfruttando inoltre gli esistenti ponti di accesso alle abitazioni ubicate a est del corso d'acqua per permettere ai residenti della via Bella Venezia di potervi accedere.
Nel tratto più settentrionale di via Bella Venezia, oltre il secondo ponte sul torrente Avenale, la collocazione della pista ciclabile è stata ipotizzata sul lato destro della carreggiata, dalla quale viene separata con aiuola spartiraffico.
In questo tratto, sentito in via preventiva il competente Consorzio di Bonifica Piave, per circa ml. 400 è inoltre previsto il risezionamento del torrente Avenale, per adeguare nuova sezione trasversale della carreggiata alla dimensione di 6,50 m (due corsie di m 2,75 e banchine laterali di m 0,50) ricalcaldo la tipologia catalogata come F (strade locali in ambito urbano) nel D.M. Infrastrutture del 05/11/2001.
L'intervento prevede infine la realizzazione di nuovi tratti dell'impianto di illuminazione pubblica e l'adeguamento di quello esistente, in conformità con quanto stabilito nel vigente Piano comunale dell'illuminazione Pubblica.

DOCUMENTO IN ATTI:SDF/DPP	REDATTO: OP	PARZIALMENTE CONFORME; VINCOLO SCADUTO	STIMA SOMMARIA LAVORI € 892.000	**STIMA SOMMARIA TOTALE € 1.500.000**

6.12 INTERVENTO 12: Pista ciclabile via per Resana a Campigo

Il progetto, che prende le mosse dalle istanze avanzate dall'Associazione Frazionale di Campigo, ha considerato la fattibilità della la realizzazione di un percorso ciclabile in un tratto di via per Resana a Campigo, sul lato est della stessa, nel tratto (di circa 350 ml) compreso tra l'incrocio con via S.Lucia ed una pista ciclabile esistente, la quale si sviluppa all'interno dell'area verde situata presso il limite nord della lottizzazione, fino al limite sud della stessa.

Vi è la possibilità di un ulteriore prolungamento verso sud del tracciato, nell'ambito del Piano di lottizzazione denominato "ex fornace Montegrappa-sud", il quale peraltro non è, ad oggi, stato avviato a realizzazione.
L'intervento, in base all'ipotesi sviluppata, comporta l'acquisizione di aree private di pertinenza di alcuni degli edifici che insistono lungo la strada e l'esecuzione di un ponticello su di un canale consortile.
L'approvazione del progetto preliminare ha comportato l'adozione di una specifica variante urbanistica finalizzata all'opposizione del vincolo preordinato all'esproprio. L'opera, collocata nella prima annualità del programma triennale 2104-2016 approvato dal Consiglio Comunale, è stata finanziata con il bilancio 2014.

DOCUMENTO IN ATTI:PROGETTO PRELIMINARE (OP639)	REDATTO: OP	CONFORME APPROVATO DAL C.C. LUGLIO 2014	STIMA SOMMARIA LAVORI € 245.000	**STIMA SOMMARIA TOTALE € 370.000**

6.13 INTERVENTO 13: Completamento pista lungo linea FS tra Via Commercio e via dell'Impresa

Trattasi di tratto di pista ciclabile di circa 330 ml che deve unire, a nord, il percorso realizzato nell'ambito del "Piano di lottizzazione industriale di nord ovest" alla passerella esistente e, a sud di quest'ultima, alla via Busa. Il Servizio LL.PP. ha elaborato il progetto. Nell'ambito dei lavori si dovrà provvedere anche alla sostituzione della passerella, danneggiata da un automezzo.

DOCUMENTO IN ATTI: PROGETTO PRELIMINARE/	REDATTO: MAN	CONFORME	STIMA LAVORI € 80.000	**STIMA SOMMARIA TOTALE € 100.000**

6.14 INTERVENTO 14: Via Loreggia di Salvarosa

L'intervento, da definire negli aspetti tecnico-progettuali e di inserimento urbanistico, deriva da valutazioni di indirizzo in merito al c.d. "Parco Urbano", ubicato a sud della zona GST e collegato all'area agricola posta a nord lungo la direttrice della via Loreggia (Aurelia), la quale è considerata ai fini di tutela e valorizzazione nell'ambito del PTP.

6.15 INTERVENTO 15: Collegamento via Melchiori – via Bordignon – Sentiero degli Ezzelini

Previsione di collegare la Stazione Ferroviaria e la Stazione Autocorriere di prossima realizzazione al sistema via Forche-Borgo Treviso-viale Europa. La traccia si sovrappone parzialmente al collegamento viario complanare alla ferrovia previsto tra Borgo Pieve e via Mazzotti/via Paolo Piazza, e prosegue nell'area dell'ex Foro Boario per sboccare sul percorso esistente in sponda sinistra del Muson, incluso nel "Sentiero degli Ezzelini".

6.16 INTERVENTO 16: Collegamento di continuità tra i percorsi ciclabili della SR53 e via Soranza

Trattasi di un modesto intervento per la costruzione di un breve tratto di pista ciclabile sul lato sud di via Brenta al fine di realizzare la continuità dei percorsi esistenti.

6.17 INTERVENTO 17: Collegamento tra bretella SR245 ed il Rio Musonello

Il collegamento completa l'ipotesi di sfruttare la strada di servizio a sud della bretella SR 245, ad uso prevalentemente agricolo, qualora si concretizzi la possibilità di ripristinare la continuità della stessa con la frazione di S.Giorgio, a nord della stessa bretella, mediante la costruzione di un sottopasso, esigenza più volte rappresentata all'Ente proprietario (Veneto strade S.p.A.) il quale ne sta valutando la fattibilità (rif. intervento E).

6.18 INTERVENTO 18: Pista ciclabile via S.Francesco - via S.Daniele a Treville

Completamento della "Nuova Viabilità di Treville" con la costruzione della pista ciclabile. Tale realizzazione va coordinata con l'intervento di soppressione del PL di via Tevere, descritto sotto la lettera C, previa esecuzione a carico del Piano di lottizzazione in Zona Ind.le di Treville, del tratto di collegamento identificato con il n.19.

6.19 INTERVENTO 19: Collegamento via Soranza – via San Francesco

Strettamente correlato all'intervento C (soppressione del PL di via Tevere – II^ fase SFMR – vedi oltre) consiste nel collegamento (sia viario che ciclabile) tra via Soranza e la nuova bretella SFMR. La connessione ciclabile, qualora nell'intervento di competenza SFMR sarà inserita la pista ciclabile (il che è stato fatto oggetto di osservazione) potrà consentire di valutare la soppressione di parte del percorso di cui alla scheda n.4, ed inoltre restrizioni del transito sulla stessa via Soranza.

6.20 INTERVENTO 20: Sottopasso ciclopedonale in via Brenta

L'intervento si renderà possibile una volta che siano state realizzate le opere sostitutive per la soppressione dei PL di via Castellana, via Piave e della stessa via Brenta (vedi intervento rif. B), ed è finalizzato ad eliminare il disagio di dover percorrere un itinerario altrimenti piuttosto lungo per i nuclei abitativi che insistono lungo la stessa via Brenta, la quale è dotata di una pista ciclabile in sede propria, alla quale sarebbe così assicurata la continuità da Soranza al centro cittadino.

6.21 INTERVENTO 21: Percorsi ciclabili complanari alla circonvallazione sud

Detto percorso segue il tracciato della circonvallazione, nel tratto compreso tra la rotatoria della SR245 ed il sottopasso di via Larga, previsto in ambito SFMR (I^ fase – rif.D). Il percorso, in direzione est, si completa mediante i collegamenti, contemplati nell'intervento di competenza regionale - il cui iter realizzativo è stato recentemente riavviato – alla pista di via Larga (rif. intervento 10) ed a via della Grotta.

6.22 INTERVENTO 23: Collegamento via Soranza – via Pagnana

L'ipotesi del collegamento, che sfrutta in buona parte le sedi di strade esistenti a intensità di traffico molto limitata, attua - mediante il percorso ciclabile di via Brenta e la via Tevere - la connessione ciclabile del centro cittadino e della frazioni di Soranza, S.Andrea e Treville con la frazione di Villarazzo ed il complesso privato adibito a servizi denominato "Baita al lago".
La direttrice assume particolare rilievo in uno scenario che veda completati gli interventi di connessione identificati con i nn. 4, 18 e 19.

La principale criticità del percorso, da valutare in sede di valutazione di fattibilità, consiste nell'attraversamento della SR53.

6.23 INTERVENTO 24: Collegamento tra via Castellana ed il quartiere PEEP di Treville

Trattasi di un intervento di carattere locale da tempo programmato e progettato (il progetto esecutivo è stato approvato ad ottobre 2009), rientrante in una variante urbanistica collegata all'insediamento denominato PdL di Treville – IUP n°10+33 al quale inoltre il nuovo tratto di viabilità (sia veicolare che ciclabile) è a servizio.
Il collegamento, a livello di frazione, risolverà il problema dell'inadeguatezza della sede della via Calle del Carbon, consentendo una riorganizzazione dei sensi di circolazione e migliorando la sicurezza delle intersezioni.
L'intervento, che è stato tenuto in sospeso per problemi legati al c.d. "patto di stabilità interno", viene realizzato nell'ambito della Convenzione urbanistica per la realizzazione del citato PdL.

6.24 INTERVENTO 25: Percorso ciclabile in via Castellana

Trattasi di un percorso ciclabile lungo via Castellana, nel tratto compreso tra le intersezioni con via S. Daniele e via Piave, per una lunghezza complessiva di circa 1,9 km.
Date le caratteristiche particolari del contesto, allo studio è stato fatto precedere il rilievo celerimetrico di dettaglio.
Attualmente la strada è dotata, sul lato ovest, di tratti di marciapiede di diversa larghezza (da meno di 1 ad oltre 2 m), all'interno dei quali sono collocati i sostegni dell'impianto di pubblica illuminazione. Oggi, i ciclisti provenienti da Castelfranco e diretti alla frazione di Treville, sfruttano la sede stradale, mentre per quelli che diretti verso il centro cittadino utilizzano la fascia marginale interposta fra la sede stradale e le recinzioni esistenti, dove possibile ed in assenza di auto parcheggiate.
Lungo l'asse viario sono inoltre presenti alcune fermate delle linee del trasporto pubblico ed inoltre i passaggi a livello delle linee ferroviarie Treviso-Vicenza (doppio binario) e Castelfranco-Bassano (binario semplice). L'area è densamente abitata e sono presenti alcune attività commerciali ed un distributore di carburanti.

La proposta progettuale è stata conformata agli obiettivi generali di contenimento della spesa, tenuto conto che lo stato di fatto permette, senza rilevanti modifiche, di convertire in sede ciclabile la fascia marginale presente sul lato est della carreggiata, attualmente utilizzata come parcheggio.
Viene quindi previsto il solo inserimento di cordonate e segnaletica verticale/ orizzontale e dispositivi di segnalazione ottica.
Considerate le sezioni stradali nei diversi tratti, l'asta in esame prevede tre diverse tipologie d'intervento, in base agli spazi disponibili.
L'intervento, che ha trovato collocazione nella prima annualità programma triennale dei lavori pubblici 2014-2016 approvato dal Consiglio Comunale, si integra con quello previsto nell'ambito del piano di lottizzazione a nord del PEEP Treville (collegamento via Castellana-Calle del Carbon – vedi scheda n.24).

DOCUMENTO IN ATTI: FATTIBILITÀ	REDATTO: MAN	NON CONFORME (VINCOLO)	STIMA SOMMARIA LAVORI € 160.000	**STIMA SOMMARIA TOTALE € 240.000**

6.25 INTERVENTO 26: Percorso ciclo-turistico via Calcara – via Larga

La fattibilità è stata valutata in seguito ad alcune osservazioni pervenute dopo la pubblicazione del Piano, con le quali veniva chiesto di realizzare un percorso ciclabile che collegasse la frazione di Campigo al centro, sfruttando le sedi stradali esistenti di via Calcara e via Loreggia di Campigo.
L'intervento, molto semplice, si sostanzia con la costruzione di un percorso collocato a lato dell'argine meridionale di un ampio fossato che insiste nell'area.
La lunghezza del percorso è di circa ml 400,00; la sezione ipotizzata è di mt. 3,00.
Particolare attenzione dovrà essere riservata alla progettazione dell'impianto di illuminazione, il quale dovrà avere caratteristiche compatibili con il contesto ed essere limitato sia nell'estensione che nelle potenze impegnate, sia ai fini del contenimento energetico che della lotta all'inquinamento luminoso (legge regionale n.17 del 07/08/2009).
Il tracciato interessa fondi ad uso agricolo ed è collocato a sud di un fossato sull'argine del quale è piantumato un filare di essenze autoctone di varie dimensioni, il quale potrà contribuire in maniera decisiva alla appetibilità del percorso sotto il profilo paesaggistico.

Per la costruzione del percorso si prevede l'utilizzo di materiali compatibili con il contesto rurale in cui è inserito, evitando l'impiego di pavimentazioni tradizionali in conglomerati bituminosi o cementizi. Potranno essere valutati trattamenti superficiali antipolvere al fine di ridurre l'impegno manutentivo.
La piattaforma ciclabile sarà collocata a debita distanza dalle alberature che insistono sul lato sud del fossato, al fine di non interferire in alcun modo con i relativi apparati radicali. Per lo scolo delle acque meteoriche dei limitrofi fondi agricoli si prevede l'escavo di un fossato a sud del nuovo percorso, il cui recapito, sarà valutato in relazione alla rete esistente sulla base del rilievo di dettaglio dell'area.

DOCUMENTO IN ATTI: FATTIBILITÀ SINTETICA	REDATTO: OP	NON CONFORME	STIMA SOMMARIA LAVORI € 73.000	**STIMA SOMMARIA TOTALE € 135.000**

6.26 INTERVENTO 28: Collegamento via Forche – Stazione FS

Tratto di pista ciclabile affiancata alla bretella che unisce via Forche a via Melchiori ed alla Stazione Ferroviaria, realizzata in ambito SFMR, fino al limite del PIRUEA della Stazione, nell'ambito del quale si attua il completamento verso la Stazione e via Borgo Pieve (intervento G).

6.27 INTERVENTO 29: Pista ciclabile via del Commercio tra la SR 53 e via Staizza

Tratto di pista ciclabile da realizzare previa tombinatura del fossato consortile che insiste sul lato ovest di via del Commercio, nel tratto compreso tra l'intersezione con la SR 53 e quella con via Staizza-via Montebelluna. Il percorso, dopo l'attraversamento nei pressi della rotatoria, prosegue all'interno dell'area verde esistente per congiungersi con la viabilità residenziale della frazione di Salvarosa e quindi il centro della stessa, in corrispondenza della chiesa.
L'opera è stata collocata nella prima annualità programma triennale dei lavori pubblici 2014-2016 approvato dal Consiglio Comunale.

Il percorso integra le previsioni di collegamento ciclabile attuato con la OP756 (pista ciclabile S.Floriano-Salvarosa - II° stralcio) descritta nella scheda n.9.

DOCUMENTO IN ATTI: PROGETTO PRELIMINARE-DEFINITIVO	REDATTO: OP	CONFORME	STIMA SOMMARIA LAVORI € 120.000	**STIMA SOMMARIA TOTALE** **€ 150.000**

6.28 INTERVENTO 30: Pista ciclabile in Viale Italia

Trattasi di una pista ciclabile di tipo bidirezionale che si sviluppa sul margine ovest di di Viale Italia tra le intersezioni con via Sardegna e Borgo Treviso, per una lunghezza complessiva di ml 450.
La sezione trasversale del percorso ha una larghezza di ml 2,50 ad esclusione degli ultimi 60 metri dove la sezione si riduce a ml 2,00 in corrispondenza delle attività commerciali presenti vicino all'incrocio con Borgo Treviso, dove la sezione stradale è ridotta a causa della presenza dei parcheggi esistenti. L'aiuola spartitraffico avrà una larghezza di ml 0.50 e sarà realizzata con una doppia cordonata in cls con interposta una pavimentazione in betonella.
Nel tratto da via Romagna a via Lazio il percorso è collocato all'interno dell'area verde esistente.
Non si prevedono modifiche ai sottoservizi esistenti. L'opera è stata appaltata ed il cantiere è, ad oggi, in fase di avvio.

DOCUMENTO IN ATTI: PROGETTO ESCUTIVO	REDATTO: SERVIZIO MANUTENZIONE STRADE	CONFORME	STIMA SOMMARIA LAVORI € 56.000,00	**STIMA SOMMARIA TOTALE** **€ 72.000,00**

6.29 INTERVENTO A: Percorso ciclopedonale da viale Italia a via Ospedale – completamento

Trattasi del secondo stralcio esecutivo del progetto di collegamento tra viale Italia e via Ospedale, da attuare nell'ambito degli interventi di recupero edilizio dei fabbricati dismessi dell'area ospedaliera, nel cui giardino pertinenziale è infatti collocato il tracciato di progetto,

nell'ambito del Protocollo di intesa in via di definizione tra Comune, Centro Anziani "Sartor" e U.L.S.S. n.8 per la "Realizzazione del nuovo centro diurno Alzheimer".

6.30 INTERVENTO B: Eliminazione dei PL di via Castellana, via Piave e via Brenta

Trattasi delle opere di viabilità, veicolare e ciclabile, previste per la soppressione dei passaggi a livello, segnatamente l'intervento n.117 (soppressione PL Km 34+073 tratta Vicenza Castelfranco – via Castellana) della seconda fase SFMR, integrato con quelli di soppressione dei PL al Km 33+479 della tratta Castelfranco-Bassano (via Piave)e di quello al Km 33+786 della tratta Castelfranco-Bassano (via Brenta), secondo le ipotesi di massima avanzate presso la Regione ed RFI, le quali comportano inoltre l'esecuzione di parte delle opere (gli innesti su via Brenta e parte della viabilità di raccordo) nell'ambito di due Piani di Lottizzazione di iniziativa privata ovvero, rispettivamente, quello relativo al Comparto D e lo I.U.P. n.31-1.

6.31 INTERVENTO D: Eliminazione dei PL di via Larga

L'opera rientra nel programma SFMR di prima fase, di competenza della Regione Veneto.
L'obiettivo dell'intervento è la continuità del percorso ciclabile, in analogia con il collegamento viario. Le connessioni di questa opera (rif. interventi nn.10, 21 ed il sistema delle piste ciclabili esistenti di via de Amicis, via Forche, via Melchiori, Borgo Treviso, Viale Europa) hanno particolare rilievo per tutto il quadrante di sud ovest del territorio comunale, quindi Borgo Padova e Campigo, sia per le mutue relazioni che per i collegamenti con il centro cittadino.
Lo schema della percorrenza ciclabile da attuare nell'ambito dell'intervento è stata ridefinita in accordo con la Regione Veneto, che ha riavviato l'iter realizzativo dell'opera pubblica.

6.32 INTERVENTO E: Attraversamento di continuità della bretella di accesso alla variante SR245

L'opera è stata richiesta a più riprese dal Comune di Castelfranco a Veneto Strade S.p.A., Società proprietaria della bretella di accesso alla variante SR245.

L'obiettivo primario dell'intervento è quello di ripristinare il collegamento a nord della strada complanare a sud della bretella, orientativamente in corrispondenza della strada vicinale ad ovest del raccordo esistente a via S.Giorgio, al fine di risolvere il problema dell'accessibilità dei fondi agricoli attraversati dalla stessa bretella, vista l'entità delle percorrenze che – nei due sensi di marcia - i veicoli lenti (macchine agricole) devono affrontare per raggiungere i terreni sui due lati della bretella stessa.
L'utilizzo del sottopasso potrebbe quindi essere esteso al transito ciclabile, dando così significative opportunità di collegamento anche verso la SR245 ed il realizzando "Sentiero degli Ezzelini" lungo il torrente Muson (vedi intervento n.17).

6.33 INTERVENTO F: Collegamento con il Comune di Resana lungo la SR245

Si tratta della connessione dei percorsi ciclabili esistenti sul lato est della SR 245, la quale insiste in parte in Comune di Resana ed in parte in Comune di Castelfranco Veneto, ovvero tra il confine comunale ed il piazzale antistante la trattoria "Nani Ferro", sul lato esterno del quale è ricavato il primo tratto della pista ciclabile che porta a via De Amicis ed il Centro città.
L'intervento è stato, in via preliminare, valutato positivamente dai due comuni anche ai fini dell'inserimento nei programmi "IPA".

6.34 INTERVENTO G: Collegamento PIRUEA Stazione

Trattasi del completamento del collegamento ciclabile da via Forche alla Stazione (intervento 28) e della sistemazione dei percorsi ciclabili di via Melchiori nel tratto compreso tra viale Cesare Battisti e via Borgo Pieve. Le opere rientrano nell'accordo di programma tra Regione, Comune e la società titolare delle concessioni per l'attuazione del PIRUeA della Stazione, peraltro in fase di superamento.

7. PROPOSTE DI INTERVENTO INFRASTRUTTURALE: SCHEDE DI DETTAGLIO

L'aggiornamento del PGTU del Comune di Castelfranco Veneto propone un'insieme di interventi mirati a costituire soluzioni di breve, medio e lungo periodo finalizzate a migliorare le condizioni della circolazione e sicurezza degli utenti della rete stradale.
Nei paragrafi che seguono verranno illustrati nel dettaglio gli interventi proposti, dettagliando contenuti, specificità e problematiche vanno a risolvere.
Si sottolinea, al fine di un'adeguata lettura delle proposte progettuali riportate, che esse costituiscono elementi di indirizzo per una successiva più approfondita analisi tecnica di dettaglio.
Si evidenzia, inoltre, che alcuni interventi risultano già in fase di progetto avanzato.
I documenti tecnici di riferimento dove sono riportate le planimetrie di dettaglio sono i seguenti:

D 008 Quadro generale degli interventi
D 009 Inquadramento interventi - Castelfranco Veneto ovest
D 010 Inquadramento interventi - Castelfranco Veneto est
D 011 Inquadramento interventi - Castelfranco Veneto sud-est
D 012 Inquadramento interventi - Castelfranco Veneto sud-ovest
D 013 Schede di dettaglio degli interventi infrastrutturali proposti

INTERVENTI IN PRIORITA' 1

Scheda nr.	Denominazione intervento
1 - A	Riqualificazione di via San Martino e Solferino
1 - B	Collegamento di via Damini con via Borgo Monte Grappa
2	Collegamento via San Pio X° - via Avenale
3	Riqualificazione del nodo tra via Valsugana e via Redipuglia
4	Variante di Treville
5	Riqualificazione del nodo tra via Matteotti e via Rizzetti e riordino della viabilità al margine del cavalcavia della SR 245 e collegamento con via Melchiori
6	Intervento SFMR – Riqualificazione Stazione FS e collegamento con via delle Forche

7-A	Sottoppasso ferroviario e collegamento via delle Forche - via Grotta
7-B	Riqualificazione nodo tra via Lovara di Campigo e via Grotta
8	Intervento SFMR – sottopasso di via Sile – Borgo Treviso
9	Collegamento V iale Europa – via A. Vespucci
10	Collegamento Via del Commercio – via Colombo
11	Riqualificazione nodo tra via Montebelluna di Salvarosa e via Staizza
12	Sottopasso pedonale Via Valsugana in località Villarazzo
14	Riqualificazione nodo SR 53 – via Bella Venezia
15	Riqualificazione nodo SR 53 – SP 667
21	Riqualificazione nodo Via Cervan – Via Lama

I valori relativi ai costi monetari preventivati riportati alla fine del presente capitolo, per le sole opere previste in priorità 1, pur tenendo conto di tutte le voci di costo quali ad esempio: espropri, lavorazioni, sicurezza, somma a disposizione, ecc; sono da ritenersi puramente indicativi e calcolati parametricamente su opere simili realizzate dalla scrivente.

7. 1 INTERVENTO 1-A: Riqualificazione di via San Martino e Solferino

OBBIETTIVI:

1. Completamento dell'anello di circolazione interno;
2. Potenziamento e adeguamento della viabilità per i collegamento tra via Damini e via Borgo Monte Grappa;
3. Razionalizzazione degli accessi/egressi verso il centro storico per le direttrici di viabilità provenienti da nord;
4. Fluidificazione e messa in sicurezza dei nodi tra via Borgo Monte Grappa-Via Solferino e tra via Damini e via Solferino.

INTERVENTI PROPOSTI:

a) Razionalizzazione dell'itinerario viario da via Damini a via Borgo Monte Grappa, che si snoda verso ovest trasversalmente da nord a sud, interessando via San Martino e Solferino;
b) Realizzazione di una rotatoria sull'intersezione tra via Borgo Monte Grappa e via Solferino, diametro esterno 20 metri;
c) Riqualificazione dell'incrocio tra via Damini e via Solferino;
d) Riqualificazione di via San Martino e Solferino con adeguamento della sede viaria a 6,5 metri e realizzazione stalli di sosta sul fronte sud dell'asse viario.

DESCRIZIONE INTERVENTO:

L'intervento prevede la riqualificazione di un'asse viario già esistente, tra via Damini e via Borgo Monte Grappa.
Lo scopo è di migliorare il collegamento tra i due assi viari al fine di incentivare un itinerario di circolazione, che correlato agli interventi 2,3, 5, 6, 7 e 10, consente di creare un anello all'interno del più ampio anello di circolazione esterno del territorio di Castelfranco Veneto.
In particolare l'intervento consente di mettere in sicurezza le intersezioni lungo i due assi di penetrazione nord del Comune che intersecano via San Martino e Solferino.

7. 2 INTERVENTO 1-B: Collegamento di via Damini con via Borgo Monte Grappa

OBBIETTIVI:

1. Completamento dell'anello di circolazione interno, in sinergia con l'intervento precedente (1-A);
2. Fluidificazione e messa in sicurezza dell'intersezione tra via Borgo Monte Grappa e via Damini.

INTERVENTI PROPOSTI:

a) Realizzazione di una mini-rotatoria sull'intersezione tra via Damini e via Borgo Monte Grappa.

DESCRIZIONE INTERVENTO:

L'intervento proposto ha per oggetto la realizzazione di una rotatoria tra Via Monte Grappa con Via Damini che è un nodo fondamentale per la gestione della circolazione della viabilità del quartiere.
Le peculiari condizioni geometriche dell'intersezione, la ridotta disponibilità di spazi e l'articolata configurazione dell'edificato non consentono interventi rilevanti. Tuttavia, è possibile realizzare una canalizzazione a rotatoria (o pseudo-rotatoria o mini-rotatoria) dell'intersezione operando un parziale tombinamento del fossato e una limitata esigenza di acquisizione di aree private.

7. 3 INTERVENTO 2: Collegamento di via San Pio X° - via Avenale

OBBIETTIVI:

1. Prolungamento di Via Carpani verso ovest;
2. Ridistribuzione delle correnti veicolari al fine di alleggerire la fascia più prossima al centro storico.

INTERVENTI PROPOSTI:

a) Realizzazione di un punto sul canale che consente di collegare via Avenale con via San Pio X°-Via Carpani;

DESCRIZIONE INTERVENTO (intervento previsto dal vigente PRG):

Questo intervento, già presente nel PUT del 1998, prevede la realizzazione di un nuovo tratto di viabilità in prolungamento a via Carpani in direzione Ovest, realizzando così un collegamento diretto con via Avenale e quindi con via Damini.
L'intervento ha l'obiettivo di produrre un effetto di alleggerimento della circolazione veicolare nella fascia immediatamente a nord della cintura muraria ed in particolare su Piazza Giorgine e via Romanina, realizzando un itinerario alternativo per i flussi con direzione est-ovest.
Anche questo intervento si configura nel quadro del completamento dell'anello di circolazione interno.

7. 4 INTERVENTO 3: Riqualificazione del nodo tra via Valsugana e via Redipuglia

OBBIETTIVI:

1. Migliorare le condizioni di sicurezza dell'attuale quadrivio mediante l'inserimento di una rotatoria e abbassamento dei tempi di attraversamento del nodo.

INTERVENTI PROPOSTI:

a) Realizzazione di una rotatoria sull'intersezione attualmente regolamentata da semaforo, tra via Valsugana e via Redipuglia.

DESCRIZIONE INTERVENTO:

L'intervento prevede l'eliminazione dell'impianto semaforico e la realizzazione di una rotatoria urbana. Via Valsugana, con l'entrata in esercizio della variante alla S.R. 245, non ha più il ruolo di circonvallazione al centro storico ed è interessata da un più limitato traffico pesante. La rotatoria consente di gestire l'intersezione in modo più coerente con la nuova gerarchia delle strade ottimizzando i tempi per superare l'intersezione su ciascun itinerario.

7. 5 INTERVENTO 4: VARIANTE DI TREVILLE

OBBIETTIVI:

1. Superamento del PL sulla linea Castelfranco-Vicenza al fine di migliorare il collegamento viario tra Castelfranco Centro e la frazione di Treville e Sant'Andrea;
2. Collegamento tra la SP 83 e via Piave a sud dell'asse ferroviario.

INTERVENTI PROPOSTI:

a) Realizzazione di strada extraurbana tipo C – piattaforma 10,50 metri, per un sviluppo complessivo di circa 1500 metri;
b) Rotatoria con diametro esterno di 60 metri, diametro interno 40 metri;
c) Sottopasso linea ferroviaria Vicenza-Treviso;
d) Sottopasso linea ferroviaria Venezia Trento.

DESCRIZIONE INTERVENTO (intervento previsto dal vigente PRG):

L'esigenza di operare la soppressione dei due passaggi a livello che fortemente penalizzano il collegamento di Treville con il centro storico, anche alla luce della attivazione del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale sulla tratta Castelfranco-Vicenza.
Coerentemente con le forme ed i tempi dei finanziamenti disponibili, il disegno pianificatorio si è orientato ad una soluzione di by-pass attestata sull'intersezione di via Borgo Vicenza con via Valsugana, in prossimità del sito cimiteriale. L'intervento è già oggetto di accordo con la Regione Veneto.

7. 6 INTERVENTO 5: Riqualificazione del nodo tra via Matteotti e via Rizzetti e riordino della viabilità al margine del cavalcavia della SR 245 e collegamento con via Melchiori-Stazione FS

OBBIETTIVI:

1. Messa in sicurezza nodo tra via Matteotti e via Rizzetti;
2. Adeguamento viabilità tra via Matteotti, via Pieve e via Melchiori;
3. Spostamento di itinerari di traffico da via Pieve e centro Storico su via Matteotti ex SS 245;
4. Creazione di un anello di circolazione a maggior capacità di deflusso e sicurezza tra via Matteotti e via Melchiori.

INTERVENTI PROPOSTI:

a) Riqualificazione degli assi viari di Piazza Polo e via Mazzotti in fregio al cavalcavia ferroviario esistente di Borgo Padova;
b) Senso unico lungo tutta via Piazza Polo, da via Pieve a via Matteotti;
c) Realizzazione di un nuovo asse viario a senso unico che collega via Mazzotti con via Melchiori-Via Pieve, da realizzarsi in fregio alla linea Ferroviaria;
d) Ammodernamento del passaggio pedonale esistente tra Borgo Pieve e Borgo Padova;
e) Rotatoria con diametro esterno di 21 metri, diametro interno 7 metri su nodo via Rizzetti-Via Matteotti;

DESCRIZIONE INTERVENTO:

L'ipotesi di intervento è quella di realizzare due direttrici a senso unico transitabili anche dai mezzi pubblici ed affiancate da percorsi ciclo pedonali.
Per la direzione Stazione-Centro viene sfruttata via Paolo Piazza, mentre nella direzione inversa la percorrenza avviene tramite via Mazzotti ed una nuova complanare alla ferrovia.
La soluzione propone anche l'ammodernamento dell'attuale collegamento pedonale che attraversa il fascio binario, ipotizzando una passerella sopraelevata in luogo dell'attuale sottopasso che presenta problematiche complesse di impermeabilizzazione.

7. 7 INTERVENTO 6: Intervento Sfmr – Riqualificazione stazione Fs e collegamento con Via delle Forche

OBBIETTIVI:

1. Collegamento viario tra via Melchiori e via delle Forche;
2. Riqualificazione nodo via Melchiori-via Battisti;
3. Spostamento della nuova stazione degli autobus;
4. Riordino della viabilità a sud di Castelfranco Veneto.

INTERVENTI PROPOSTI:

a) Riqualificazione degli assi che si attestano sul nodo di via Melchiori-via Battisti;
b) Riorganizzazione dell'area di sosta ad est della stazione ferroviaria con realizzazione di una rotatoria al margine sud-est dell'area e realizzazione della nuova stazione degli autobus;
c) Completamento del collegamento viario tra via Melchiori e via delle Forche;

DESCRIZIONE INTERVENTO (intervento previsto dal vigente PRG):

L'intervento completa una viabilità inter-quartierale a sud dell'area centrale, in affiancamento alla linea ferroviaria che andrà a collegare via Melchiori con via delle Forche. L'intervento risulta in parte già realizzato in quanto l'asse viario previsto tra via delle Forche e l'area di sosta ad est della stazione FS, dove verrà per altro localizzata la nuova stazione dei Bus, è già stato realizzato ma non ancora posto in esercizio. In una seconda fase l'intervento prevede il completamento con la realizzazione di un nuovo asse stradale che dal nodo di via Melchiori - via Battisti, proseguendo verso est, si colleghi direttamente all'area di sosta esistente ed alla viabilità recentemente completata.
Il collegamento viario costituisce uno dei principali interventi funzionali alla realizzazione dell'anello di circolazione interna alla città di Castelfranco Veneto.

7. 8 INTERVENTO 7-A: Sottopasso ferroviario e collegamento via delle Forche - via Grotta

OBBIETTIVI:

1. Alternativa all'eliminazione del PL sulla linea ferroviaria Padova Calalzo lungo via Sile, tra via delle Forche e via Lovara;
2. Dare continuità ad un itinerario di connessione est ovest tra il centro, l'area della stazione ferroviaria e l'ambito territoriale est di Castelfranco V.

INTERVENTI PROPOSTI:

a) Realizzazione di un sottopasso ferroviario con asse stradale in nuova sede.

DESCRIZIONE INTERVENTO:

L'intervento prevede la realizzazione di una viabilità di raccordo con il sottopasso SFMR di via Forche che consenta il by-pass del passaggio a livello su via Sile . La viabilità di progetto, che potrà essere anche collegata con via Grotta, viene attestata sull'asse di recente costruzione che corre in fregio alla ferrovia sul lato nord del sottopasso citato, a sud della rotatoria tra via Forche e via Bellini, fino a collegarsi con via Lovara.
Il nuovo asse stradale dovrà avere una sezione trasversale non inferiore a metri 9 (in continuità con via Sile) e dovrà essere verificata l'opportunità di dotarlo di un percorso ciclopedonale da raccordare con via Grotta/via Lovara.

7. 9 INTERVENTO 7-B: Riqualificazione nodo tra via Lovara di Campigo e via Grotta

OBBIETTIVI:

1. Messa in sicurezza del nodo tra via Lovara e via Grotta;
2. L'intervento si configura in sinergia con l'intervento 7-A "sottoppasso e collegamento via Forche via Grotta" e da continuità all'istituzione e riqualificazione dell'itinerario est ovest interno di Castelfranco, sgravando l'itinerario di via Sile – Borgo Treviso.

INTERVENTI PROPOSTI:

a) Realizzazione di una rotatoria sul nodo tra via Grotta e via Lovara, diametro esterno 36 metri, diametro interno 20 metri.

DESCRIZIONE INTERVENTO:

L'intervento prevede la riqualificazione del nodo a nord dell'esistente sovrappasso della linea ferroviaria localizzato su via Lovara di Campigo e via Grotta. L'intervento è combinato con l'intervento 7-A e consente di dare continuità e fluidità all'itinerario: Centro storico-Stazione FS-Via Forche-Via Locara-Salvatronda, itinerario di circolazione interna di Castelfranco che oggi si concentra essenzialmente su via Sile.

7. 10 INTERVENTO 8: Intervento Sfmr – sottopasso di via Sile – Borgo Treviso

OBBIETTIVI:

1. L'intervento, alternativo agli interventi 7-A e 7-B, ha il fine eliminare il passaggio a livello di via Sile.

INTERVENTI PROPOSTI:

a) Realizzazione di un sottopasso ferroviario lungo via Sile (sull'attuale sedime stradale).

DESCRIZIONE INTERVENTO:

L'intervento prevede la realizzazione di un sottopasso ferroviario lungo via Sile sopprimendo l'attuale passaggio a livello. L'intervento è alternativo agli interventi 7-A e 7-B, e consente, di dare continuità e fluidità all'itinerario: Centro storico-Stazione FS-Via Forche - Salvatronda, itinerario di circolazione interna di Castelfranco.
Per la sua realizzazione sono necessarie importanti opere di spostamento di sottoservizi interferenti.

Si evidenzia tuttavia che l'intervento in parola è stato inserito nella presente proposta di aggiornamento del PGTU allo scopo di evidenziare alla Regione Veneto l'interferenza con l'edificio, quindi la NON fattibilità del tracciato previsto, ed avanzando contestualmente la proposta di prevedere il solo sottopasso ciclopedonale, coordinandone la realizzazione con quella dell'intervento 07-A.

7. 11 INTERVENTO 9: Completamento collegamento Viale Europa – via A. Vespucci

OBBIETTIVI:

1. Connessione diretta tra viale Europa e via Vespucci al fine di canalizzare componenti di traffico tra le due aste che gravitano nell'area dei parchi commerciali-direzionale est di Castelfranco;
2. Riqualificazione nodo tra via Colombo e via Vespucci.

INTERVENTI PROPOSTI:

a) Realizzazione un asse stradale, in parte già esistente su via Francia (piattaforma tipo F - 9,5 metri).
b) Realizzazione di una rotatoria sul nodo tra via Colombo e via Vespucci, diametro esterno 19 metri, diametro interno 7 metri.

DESCRIZIONE INTERVENTO:

L'intervento consente di completare l'asse viario già in parte esistente di via Francia, verso via Colombo, realizzando un nuovo collegamento da e per l'area dei centri commerciale ad est di Castelfranco, avente la funzione di connessione alternativa a quelle già esistenti di Via Carpani, a nord, e via Borgo Treviso, a sud, rispettivamente.
Le opere previste sono in parte già presenti e coordinate con piani particolareggiati di intervento previsti nell'area.

7. 12 INTERVENTO 10: Collegamento via del Commercio – via Colombo

OBBIETTIVI:

1. Connessione diretta tra via Colombo e via del Commercio al fine di ottimizzare la canalizzazione delle componenti di traffico che attualmente impegnano assi a modesta capacità quali via scuole e via Staizza.
2. L'intervento si configura in sinergia con l'intervento 9 e permetterebbe di dare continuità al percorso di connessione est ovest tra l'area centrale - l'area commerciale direzionale ed il comparto territoriale est di Castelfranco V;
3. L'intervento è in sinergia con la programmazione urbanistica.

INTERVENTI PROPOSTI:

a) Nuovo asse viario in sede propria, strada tipo F – 6,5m, tra via Colombo e via del Commercio che si sviluppa per circa 1,2 km;
b) Realizzazione di una rotatoria sul nodo tra via Colombo e il nuovo asse viario, diametro esterno 36 metri, diametro interno 20 metri.
c) Realizzazione di una rotatoria in luogo dell'attuale intersezione sul nodo tra via Scuola e via del Commercio, diametro esterno 38,5 metri, diametro interno 22,7 metri.
d) Realizzazione di una rotatoria in luogo l'asse viario in progetto, diametro esterno 42 metri, diametro interno 26 metri.

DESCRIZIONE INTERVENTO (intervento previsto dal vigente PRG):

La proposta di realizzazione di un nuovo asse viario tra via Colombo e via del Commercio, consente di canalizzare importanti correnti veicolari altrimenti dirette su via Scuole e via Staizza, assi viari a modesta capacità. L'obbiettivo principale dell'intervento è tuttavia di definire un itinerario alternativo per l'accesso all'area commerciale-direzionale di Castelfranco V., in sinergia con l'intervento 9, per le componenti di traffico che attualmente fruiscono di via Sile e Borgo Treviso e via Carpani, più a nord.

7. 13 INTERVENTO 11: Riqualificazione nodo tra via Montebelluna di Salvarosa e via Staizza

OBBIETTIVI:

1. Messa in sicurezza del nodo di via Montebelluna di Salvarosa e via Staizza, attualmente il nodo è regolamento con solo diritto di precedenza da via Montebelluna;

INTERVENTI PROPOSTI:

a) Realizzazione di una rotatoria sul nodo tra via Montebelluna di Salvarosa e via Staizza, di forma allungata.

DESCRIZIONE INTERVENTO:

L'intervento che prevede la realizzazione di una rotatoria sul nodo tra via Montebelluna di Salvarosa e via Staizza, ha lo scopo di mettere in sicurezza un intersezione della rete viaria che è caratterizzata da un livello di traffico sostenuto.

7. 14 INTERVENTO 12: Attraversamento pedonale SR 245 in loc. Villarazzo

OBBIETTIVI:

1. L'intervento consente di garantire la sicurezza nell'attraversamento della Regionale da parte dell'utenza pedonale e ciclabile.

INTERVENTI PROPOSTI:

a) Realizzazione di un sottopassaggio ciclo-pedonale lungo la SR 245 in località Villarazzo.

DESCRIZIONE INTERVENTO:

L'intervento consente di garantire la sicurezza nell'attraversamento ciclo-pedonale della Regionale, asse viario caratterizzato da flussi di traffico sostenuto e costituito da una componente di traffico pesante rilevante (circa 10 %). Inoltre, l'attraversamento attuale è in prossimità dell'accesso alla scuola e al campo sportivo nonché alla vicina piazza della Chiesa di Villarazzo. L'intervento consente anche di dare maggior fruizione dello spazio a fronte della chiesa per i pedioni e i ciclisti.
L'esigenza di spazi disponibili e la prospettiva di una riduzione del traffico sull'attuale SR 245 nella prospettiva della realizzazione della programmata variante hanno indirizzato la scelta verso un intervento di contenute dimensioni atto a soddisfare le esigenze primarie di messa in sicurezza dell'attraversamento pedonale.

7. 15 INTERVENTO 14: Delivellamento nodo SR 53 – via Bella Venezia

OBBIETTIVI:

1. Eliminazione dell'attuale impianto semaforico e razionalizzazione delle svolte sul nodo garantendone la massima sicurezza, aumentando la capacità di deflusso complessiva lungo al SR 53;
2. Continuità a via Bella Venezia attraverso il sottopasso della strada Regionale.

INTERVENTI PROPOSTI:

a) Realizzazione un tratto di strada in nuova sede tra Via Bella Venezia e via Damini sotto passando la SR 53, per una lunghezza di circa 300 metri;
b) Rotatoria su via Bella Venezia, 36 metri di diametro esterno, 16 metri diametro interno;
c) Trivio su via Damini per l'attestazione della nuova viabilità in sottopasso;
d) Riconfigurazione del nodo SR 53 via Damini - via Bella Venezia con sole svolte a destra.

DESCRIZIONE INTERVENTO (intervento previsto dal vigente PRG):

Questo intervento è oggetto di un accordo di programma tra Comune di Castelfranco V. e la Regione Veneto finalizzato alla risoluzione dei quattro punti critici lungo la SR 53.
L'attuale intersezione è gestita da un impianto semaforico che regola i flussi veicolari sulle due viabilità che risultano essere molto diverse sia come caratteristiche geometriche che come quantità e qualità dei flussi che le impegnano. Considerata la ridotta disponibilità di spazi in corrispondenza dell'intersezione, si prevede la realizzazione di un sottopasso carrabile con percorso ciclopedonale fuori asse, ad est dell'attuale incrocio con limitazione delle manovre di svolta in corrispondenza dell'attuale intersezione, garantendo continuità a via Bella Venezia nella direttrice nord-sud.
L'opera di attraversamento avrà una carreggiata stradale di 7,50 m ed una pista ciclabile di larghezza 2,5 m; l'altezza libera prevista è di 4,20m. Il sottopasso si attesta su via Damini con un intersezione a T che consente ai veicoli provenienti da sud di immettersi senza difficoltà sulla nuova opera; mentre per l'attacco a nord, su via Bella Venezia, è prevista la

realizzazione di una mini-rotatoria di raggio esterno 18m , con una corona semitransitabile di due metri e una carreggiata costituita da due corsie con una larghezza complessiva di 8m. Il sistema viabilistico di progetto è in grado di garantire tutte le possibili manovre da e per la Regionale riducendo i punti di conflitto ed eliminando le attuali lunghe attese al semaforo.

7. 16 INTERVENTO 15: Riqualificazione nodo SR 53 – SP 667

OBBIETTIVI:

1. Eliminazione dell'attuale impianto semaforico e messa in sicurezza del nodo, aumentando la capacità di deflusso complessiva;

INTERVENTI PROPOSTI:

a) Realizzazione di un ampio sistema circolatorio sul nodo tra la SR 53 e la SP 667 , di diametro esterno 54 metri, e diametro interno 36 metri, con 3 corsia in anello;
b) Realizzazione di un percorso ciclopedonale dalla SP 667 a via Pio X° passando lungo l'Avenale con possibile soprapasso o sottopasso della strada Regionale ed eventuale prolungamento dell'itinerario verso la località Bella Venezia.

DESCRIZIONE INTERVENTO:

Questo è l'incrocio ove avviene il più elevato scambio tra le correnti di traffico nord-sud ed est-ovest nel territorio di Castelfranco Veneto, ed attualmente è gestito da un impianto semaforico che crea significativi accoramenti sulla SR 53.
L'intervento proposto mira ad eliminare i tempi d'attesa al nodo riducendo i potenziali punti di conflitto e di interferenza delle manovre, garantendo le svolte in tutte le direzioni.

La configurazione proposta supera quella prevista dal vigente PUT e dal PRG, riportando quella più condivida e già coordinata con la Regione Veneto concessionaria dell'asse della SR 53. L'intervento è già inserito nell'accordo di Programma per la risoluzione di quattro nodi critici lungo la SR 53 tra il Comune di Castelfranco Veneto, la Provincia di Treviso e la Regione Veneto, ratificato ed aggiornato il 22 ottobre 2014.

7. 17 INTERVENTO 21: Riqualificazione nodo via Cervan-via Lama

OBBIETTIVI:

1. Messa in sicurezza nodo via Cervan - via Lama;

INTERVENTI PROPOSTI:

a) Realizzazione una rotatoria tra via Cervan a Via Lama, con diametro esterno 21 metri, ed interno 7 metri;

DESCRIZIONE INTERVENTO:

L'attuale trivio viene ricondotto allo schema di rotatoria a tre braccia con dimensione della corona esterna pari a circa 21 m di diametro, con corona semitransitabile per garantire comunque la circolazione di mezzi pesanti e pavimentazione dell'anello circolatorio in asfalto porfidico.

AGGIORNAMENTO PUT CASTELFRANCO VENETO 2012

PRIORITA'	ID intervento	Denominazione	Tipologia di intervento	Stima costi suddivi per macro-voci di lavorazione (Euro): Scavi e demolizioni (mc)	Opere di fondazione (mc)	Impalcati (mq)	Opere di sostegno e manufatti (mc)	Opere idrauliche e raccolta acque meteoriche	Pavimentazione stradale (mq)	Pavimentazione marciapiedi/piste (mq)	Barriere sicurezza (ml)	Opere a verde e arredo	Illuminazione (per punto)	Segnaletica (ml)	Opere di finitura	**STIMA COSTO REALIZZAZIONE OPERA**	Espropri	**Somma a disposizione dell'Amministrazione**	**TOTALE**
1	1-a	**Riqualificazione via San Martino e Solferino**	Riqualificazione viaria	€ 20.000	€ -	€ -	€ -	€ 20.000	€ 90.000	€ 80.000	€ -	€ 5.000	€ 20.000	€ 15.000	€ 30.000	**€ 280.000**	€ 10.000	**€ 110.000**	**€ 400.000**
	1-b	**Collegamento tra via Damini e via Borgo Monte Grappa**	Riqualificazione viaria	€ 10.000	€ -	€ -	€ -	€ 10.000	€ 40.000	€ 25.000	€ -	€ 5.000	€ 10.000	€ 5.000	€ 15.000	**€ 120.000**	€ 15.000	€ 40.000	**€ 175.000**
	2	**Collegamento di via San Pio X° - via Avenale**	Viadotto/ponte	€ 5.000	€ 80.000	€ 250.000	€ 35.000	€ 10.000	€ 60.000	€ 30.000	€ 5.000	€ 5.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 20.000	**€ 520.000**	€ 10.000	**€ 210.000**	**€ 740.000**
	3	**Riqualificazione del nodo tra via Valsugana e via Redipuglia**	Riqualificazione viaria	€ 20.000	€ -	€ -	€ -	€ 15.000	€ 70.000	€ 40.000	€ -	€ 5.000	€ 20.000	€ 15.000	€ 15.000	**€ 200.000**	€ 40.000	**€ 90.000**	**€ 330.000**
	4	**Variante di Treville**	Nuova viabilità	**INTERVENTO IN CARICO AD ALTRO ENTE**															
	5	**Riqualificazione del nodo tra via Matteotti e via Rizzetti e riordino della viabilità al margine del cavalcavia della SR 245 e collegamento con via Melchiori-Stazione FS**	Riqualificazione viaria e nuova viabilità	€ 20.000	€ 20.000	€ -	€ 130.000	€ 22.000	€ 180.000	€ 150.000	€ -	€ 3.000	€ 40.000	€ 15.000	€ 20.000	**€ 600.000**	€ 50.000	**€ 260.000**	**€ 910.000**
	6	**Intervento SFMR – Riqualificazione Stazione FS e collegamento con via delle Forche**	Riqualificazione viaria e nuova viabilità	**INTERVENTO IN CARICO AD ALTRO ENTE**															
	7-A	**Sottopasso ferroviario e collegamento via delle Forche - via Grotta**	Sottopasso/nuova viabilità	€ 50.000	€ 1.350.000	€ 350.000	€ 550.000	€ 150.000	€ 320.000	€ 240.000	€ 120.000	€ 20.000	€ 80.000	€ 20.000	€ 150.000	**€ 3.400.000**	€ 400.000	**€ 1.400.000**	**€ 5.200.000**
	7-B	**Riqualificazione nodo tra via Lovara di Campigo e via Grotta**	Riqualificazione viaria	€ 10.000	€ -	€ -	€ -	€ 15.000	€ 100.000	€ 22.000	€ 60.000	€ 3.000	€ 10.000	€ 15.000	€ 15.000	**€ 250.000**	€ 30.000	**€ 110.000**	**€ 390.000**
	8	**Intervento SFMR – sottopasso di via Sile – Borgo Treviso**	Sottopasso	**INTERVENTO IN CARICO AD ALTRO ENTE**															
	9	**Collegamento via A. Vespucci– viale Europa**	Nuova viabilità	€ 25.000	€ -	€ -	€ 10.000	€ 60.000	€ 170.000	€ 60.000	€ -	€ 5.000	€ 50.000	€ 20.000		**€ 400.000**	€ 40.000	**€ 170.000**	**€ 610.000**
	10	**Collegamento via del Commercio – via Colombo**	Nuova viabilità	€ 40.000	€ 10.000	€ -	€ 10.000	€ 100.000	€ 400.000	€ 600.000	€ -	€ 10.000	€ 120.000	€ 60.000		**€ 1.350.000**	€ 100.000	**€ 580.000**	**€ 2.030.000**
	11	**Riqualificazione nodo tra via Montebelluna di Salvarosa e via Staizza**	Riqualificazione viaria	€ 8.000	€ -	€ -	€ -	€ 30.000	€ 65.000	€ 50.000	€ -	€ 2.000	€ 20.000	€ 15.000	€ 10.000	**€ 200.000**	€ 20.000	**€ 80.000**	**€ 300.000**
	12	**Attraversamento pedonale SR 245 in loc. Villarazzo**	Riqualificazione urbana	€ 25.000	€ 500.000	€ -	€ 700.000	€ 100.000	€ 20.000	€ 20.000	€ -	€ 5.000	€ 25.000	€ 5.000	€ 60.000	**€ 1.460.000**	€ 50.000	**€ 600.000**	**€ 2.110.000**
	14	**Delivellamento nodo SR 53 – via Bella Venezia**	Sottopasso/nuova viabilità	**INTERVENTO IN CARICO AD ALTRO ENTE**															
	15	**Riqualificazione nodo SR 53 – SP 667**	Riqualificazione viaria	€ 150.000	€ -	€ -	€ -	€ 40.000	€ 120.000	€ 70.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 20.000	€ 20.000	€ 30.000	**€ 470.000**		**€ 530.000**	**€ 1.000.000**
	21	**Riqualificazione nodo via Cervan – via Lama**	Riqualificazione viaria	QE da Progetto esecutivo												**€ 208.000**	€ -	**€ 42.000**	**€ 250.000**
		TOTALE INVESTIMENTO OPERE IN PRIORITA' 1														**€ 9.458.000**			**€ 14.445.000**

INTERVENTI IN PRIORITA' 2

Scheda nr.	Denominazione intervento
16	Collegamento SR 245 - via Lovara di Campigo
18	Collegamento loc. Soranza – SP 83
20	By- Pass sud di Treville
22	Collegamento via del Lavoro – via Cerchiara in loc. Salvatronda
23	Riqualificazione nodo SR 53 – via Montebelluna di Salvarosa

7. 18 INTERVENTO 16: Collegamento SR 245 - via Lovara di Campigo

OBBIETTIVI:

1. Collegamento tra la Borgo Padova-SR 245 e via Lovara di Campigo al fine di realizzare una circonvallazione sud di Castelfranco, sgravando dal traffico veicolare l'area della stazione e Borgo Padova;

INTERVENTI PROPOSTI:

a) Realizzazione un tratto di strada in nuova sede da via Borgo Padova-SR 245 a Via Lovara, per una lunghezza di circa 750 metri;
b) Realizzazione di tre rotatorie lungo il nuovo asse stradale per garantire l'interfaccia con la viabilità esistente di via De Amicis e via Lovara;
c) Realizzazione di un sottopasso ferroviaria in prossimità della linea ferroviaria Castelfranco Padova.

DESCRIZIONE INTERVENTO (intervento previsto dal vigente PRG):

L'intervento costituisce la prima parte di un progetto che mira a collegare la SR 245 e la SP 19, realizzando una nuova viabilità a sud dell'asse della ferroviaria che consente di completare un anello di circolazione esterno del Comune di Castelfranco.
La sola realizzazione di questa nuova tratta costituirebbe comunque un importante via di collegamento alternativa alla viabilità esistente poiché consente di mettere in relazione diretta l'area ad ovest di Castelfranco, con l'area ad est, senza dover passare per la SR 53 a nord, o per il centro, o per assi stradali a modesta capacità quali via De Amicis.

7. 19 INTERVENTO 18: Collegamento loc. Soranza – SP 83

OBBIETTIVI:

1. Connessione SP 83 area industriale di Treville;
2. Creazione di un asse di collegamento alternativo a via San Daniele, a est.

INTERVENTI PROPOSTI:

a) Realizzazione un tratto di strada in nuova sede da Sp 83 a Via Carità, connesso all'area industriale di Treville, per uno sviluppo complessivo di circa 1,7 km;
b) Realizzazione di una rotatoria nel nodo tra il nuovo asse viario e via Carità, diametro esterno 40 metri, interno 22,5 metri;
c) Realizzazione di una ampia rotatoria nel nodo tra: SP 83-via Brenta, via Soranza, e il nuovo asse viario, di diametro esterno 82 metri, interno 57,5 metri;

DESCRIZIONE INTERVENTO (intervento previsto dal vigente PRG):

Si tratta di un insieme coordinato di interventi, a diverso stato di sviluppo, che consentono di mettere in relazione in modo più agevole e sicuro l'area produttiva della frazione di Treville con la S.P. 83 e quindi con la S.R. 53, mediante la realizzazione di una nuova viabilità nord-sud caratterizzata da un sottopasso ferroviario sulla linea FS Vicenza – Castelfranco –Treviso e dotata di una pista ciclabile in posizione separata e protetta. La realizzazione della nuova viabilità comporterà la chiusura dell'attuale P.L. di via Tevere.
L'intervento è già previsto nel PRG e oggetto di accordo di Programma con la Provincia di Treviso.

7. 20 INTERVENTO 20: By- pass sud di Treville

OBBIETTIVI:

1. Connessione tra assi viari di interesse locale, via Stradazza-Via Panigaia di Treville-via Ca' Rossa ;

INTERVENTI PROPOSTI:

a) Realizzazione di un tratto di strada in nuova sede da via Stradazza e via Panigaia di Treville, per una lunghezza di circa 600 metri;
b) Realizzazione di un grande sistema circolatorio nel nodo: via Ca'Rossa, via Panigaia di Treville e il nuovo asse stradale;
c) Realizzazione di una rotatoria su nodo nuovo asse stradale – via Montebelluna di Sant'Andrea di diametro esterno 31,5 metri ed interno di 15,5 metri.

DESCRIZIONE INTERVENTO:

L'intervento consente di completare il sistema di circolazione veicolare intorno a Treville, sgravando il centro della località dal traffico di attraversamento, in particolare dai flussi dei veicoli merci.

7. 21 INTERVENTO 22: Collegamento via del Lavoro – via Cerchiara in loc. Salvatronda

OBBIETTIVI:

1. Connessione tra la zona industriale sud est di Castelfranco con via Cerchiara.

INTERVENTI PROPOSTI:

a) Realizzazione un tratto di strada in nuova sede da via del Lavoro a Via Cerchiara, per una lunghezza di circa 500 metri;
b) Realizzazione di una rotonda su via Cerchiara di diametro esterno 38 metri, ed interno di 22 metri.

DESCRIZIONE INTERVENTO:

L'intervento si localizza a sud della località Salvatronda e consiste in un tratto di nuova viabilità che consente di collegare via del Lavoro con via Cerchiara. L'intervento rende possibile l'accesso da via Cerchiara alla zona industriale, senza l'attraversamento del centro di Salvatronda da parte del traffico pesante specialmente diretto al depuratore. La filosofia dell'intervento proposto si basa sull'utilizzo di parti di viabilità già presenti in zona industriale.

7. 22 INTERVENTO 23: Riqualificazione nodo SR 53 – via Montebelluna di Salvarosa

OBBIETTIVI:

1. Eliminazione dell'attuale impianto semaforico e razionalizzazione delle svolte sul nodo garantendone la massima sicurezza, aumentando la capacità di deflusso complessiva dell'intersezione;

INTERVENTI PROPOSTI:

a) Realizzazione un tratto di strada in nuova sede tra Montebelluna di Salvarosa e via Staizza sottopassando la SR 53, per una lunghezza di circa 300 metri;
b) Sottopasso SR 53;
c) Rotatoria su via Montebelluna di Salvarosa, 30 metri di diametro esterno, 10 metri diametro interno;
d) Trivio su via del Commercio per l'attestazione della nuova viabilità in sottopasso;
e) Riconfigurazione del nodo SR 53 via del Commercio - via Montebelluna di Salvarosa con sole svolte a destra.

DESCRIZIONE INTERVENTO (intervento previsto dal vigente PRG):

Questo intervento è già inserito nell'accordo di programma tra Comune di Castelfranco e Regione Veneto per la risoluzione di quattro intersezioni critiche lungo la SR 53.
L'ipotesi di intervento prevede il delivellamento dell'intersezione con la realizzazione di un sottopasso fuori sede per garantire la continuità dei collegamenti tra Salvarosa ed il Centro. La rampa sud interesserà l'attuale viabilità locale mentre il collegamento tra il manufatto di sottopassaggio e la strada per S. Floriano avverrà con la realizzazione di una nuova strada con carreggiata utile di 7,00m. ed un percorso ciclopedonale di larghezza pari a 2,50m in affiancamento. Altezza libera del sottopasso sarà di 4,8m. La nuova viabilità si attesta a sud su via Staizza con un'intersezione a T mentre a nord, su via Montebelluna di Salvarosa, con una mini-rotatoria di diametro esterno pari a 36 m, con raggio interno di 8,00m, corona semicarrabile di 2,00m e una carreggiata di 8,00m. Nell'attuale intersezione Via Montebelluna

di Salvarosa e via del Commercio si attesteranno sulla strada statale con sole svolte a destra sia in ingresso che in uscita ottenute con la realizzazione di due aiuole spartitraffico.

INTERVENTI IN PRIORITA' 3

Scheda nr.	Denominazione intervento
24	Collegamento via Lovara di Campigo – SP 19
25	Potenziamento viabilità zona industriale Est
26	Variante alla SR 245 tra via Bordignon e la SR 245 bis

7. 23 INTERVENTO 24: Collegamento via Lovara di Campigo – SP 19

OBBIETTIVI:

1. Completamento del collegamento tra la SR 245 e la SP 19 e dell'anello di circolazione a sud di Castelfranco Veneto;

INTERVENTI PROPOSTI:

a) Realizzazione un tratto di strada in nuova sede da via Lovara di Campigo a SP 19, per una lunghezza di circa 3,3 km;
b) Realizzazione di due rotatorie in prossimità dei nodi tra il nuovo asse stradale in progetto e via Lovara di Campigo e via Cerchiara, rispettivamente.

DESCRIZIONE INTERVENTO (intervento previsto dal vigente PRG):

L'intervento, in sinergia con l'intervento 16, completa l'asse di connessione tra la SR 245 e la SP 19, configurando la circonvallazione sud di Castelfranco Veneto. L'intervento garantirebbe un ampia risposta in termini di traffico trasferito catturando molteplici itinerari che attualmente impegnano in parte viabilità a modesta capacità, in parte viabilità del centro urbano di Castelfranco.

7. 24 INTERVENTO 25: Potenziamento viabilità Zona Industriale Est

OBBIETTIVI:

1. Ampliamento e potenziamento della viabilità a servizio della ZI est di Castelfranco Veneto: L'intervento recepisce le previsioni urbanistiche del PRG;

INTERVENTI PROPOSTI:

a) Realizzazione un tratto di strada in nuova sede da via dell'Impresa al margine est del confine comunale, per una lunghezza di circa 250 metri;
b) Una rotatoria in prossimità del nodo costituito dal nuovo asse viario in progetto e dall'attestazione dello svincolo a trombetta previsto per la connessione diretta con la SR 53;
c) Svincolo a trombetta lungo la SR 53 localizzato a circa 350 metri ad est della strada comunale dei Pozzi;

DESCRIZIONE INTERVENTO (intervento previsto dal vigente PRG):

Gli indirizzi del PRG prevedono il completamento della zona industriale sul lato sud della S.R. 53, nel tratto compreso tra la linea ferroviaria Castelfranco – Montebelluna ad ovest ed il confine comunale ad est. L'integrazione di tale area con alcune attività produttive presenti sul lato nord della S.R. 53 è stato oggetto di una articolata valutazione che ha portato a prevedere la realizzazione di una nuova strada parallela alla S.R. 53 posta a Sud, che consente di collegare lo svincolo tra la S.R. 53 e la S.P. 102 con la nuova area di sviluppo produttivo, fungendone da asse di spina. Lo schema progettuale riportato recepisce lo schema infrastrutturale relativo al piano particolareggiato dell'ambito di intervento redatto nel aprile 2009.

7. 25 INTERVENTO 26: Variante alla SR 245 tra via Bordignon e la SR 245 BIS

OBBIETTIVI:

1. Creazione di un nuovo accesso sud dell'area centrale di Castelfranco Veneto, alternativo a via Borgo Padova;

INTERVENTI PROPOSTI:

a) Realizzazione un tratto di strada in nuova sede tra la Variante alla SR 245 e via Bordignon, per una lunghezza di circa 1,6 km;
b) Sottopasso in prossimità della linea ferroviaria Vicenza-Castelfranco Veneto;
c) Tre rotatorie in prossimità dei nodi tra la nuova asta viaria, la var alla SR 245, via San Giorgio e l'accesso all'area sportiva, rispettivamente.

DESCRIZIONE INTERVENTO (intervento previsto dal vigente PRG):

L'intervento, mutuato dal vigente PUT ed inserito anche nel vigente PRG, prevede la realizzazione di un asse con giacitura Sud-Nord ed origine in corrispondenza della variante alla S.R. 245, circa 300m ad Ovest della rotatoria d'ingresso, che si colleghi con via E. Bordignon superando il fascio binari ovest.
Gli effetti che l'intervento produrrebbe sulla mobilità sono:
- Diretto: alleggerimento dell'asse storico di Borgo Padova e di ampia parte dell'anello delle mura per la diversione di significative componenti di traffico leggero che oggi accedono da sud al quadrante ovest dell'area urbana di Castelfranco e miglioramento dell'accessibilità alle nuove aree di trasformazione e ai collegamenti dalla rete viaria principale (S.R. 53, S.R. 245, viabilità Sud)
- Indiretto: incremento della criticità di alcune intersezioni nella fragile struttura della viabilità quartierale a nord ovest dell'anello delle mura per l'effetto di attrazione/generazione dei nuovi insediamenti dall'ambito urbano e sub-urbano, e dell'ampio comparto di attività ricreativa che saranno localizzati tra l'asse dell'attuale SR 245 e la nuova asta viaria in parola.

8. VALUTAZIONE ANALITICA DEGLI EFFETTI DEGLI INTEVENTI PROPOSTI

A corollario del presente Piano e al fine di definire le priorità di intervento, nonché valutare gli effetti che tali proposte avranno sulla rete di trasporto del Comune di Castelfranco, sia a livello macro che quartierale, è stata implementata un valutazione trasportistica complessiva suddividendola in diversi scenari di analisi.
Per sviluppare tale valutazione è stato implementato un modello matematico ad hoc, che consente di determinare gli effetti di ogni singola opera infrastrutturale proposta sulla rete viaria dell'area e la sua capacità di "catturare" quote di traffico veicolare, in relazione alla altre opere di scenario.
Nei paragrafi che seguono viene illustrato l'approccio metodologico utilizzato e i risultati della rete ottenuti.

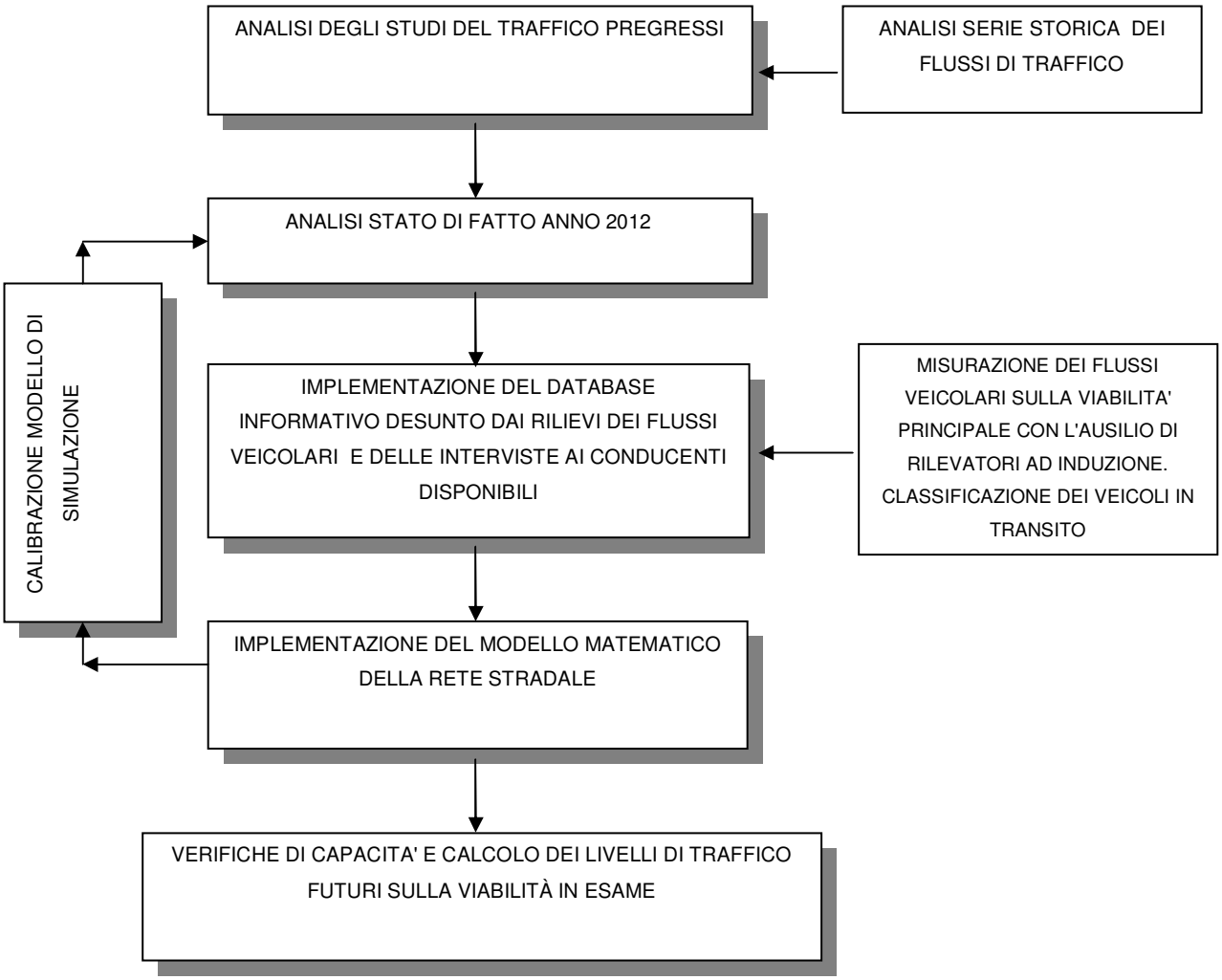
8. 1 L'APPROCIO METODOLOGIO E GLI SCENARI DI RIFERIMENTO

L'approccio metodologico per la valutazione dei flussi veicolari sulla rete del Comune di Castelfranco Veneto e degli effetti correlati alla realizzazione delle opere proposte nell'ambito dell'aggiornamento del PGTU, si basa sul fondamentale assioma secondo il quale è necessario conoscere preliminarmente i flussi esistenti sull'attuale sistema per poi elaborare delle proiezioni secondo le quali individuare le "tendenze" future dell'utenza stradale e dello sviluppo generale della circolazione veicolare nell'area di studio.
La costruzione del grafo della rete, che rappresenta l'attuale sistema infrastrutturale del Comune di Castelfranco e di tutti i comuni contermini di prima e seconda cintura, e la sua caratterizzazione geometrica-funzionale, sono elementi propedeutici attraverso i quali è possibile elaborare stime e analisi.
Nella fase di analisi della situazione attuale (scenario temporale anno 2012) sono stati raccolti i dati necessari all'implementazione del database relativo alla caratterizzazione della rete viaria e dei flussi veicolari circolanti.
L'implementazione del database si è basata sull'ampia indagine campionaria dei rilievi dei flussi veicolari condotta nell'ambito della redazione del presente aggiornamento del PGTU.

Il modello complessivo della mobilità (Domanda + Offerta) è stato poi calibrato al fine di risultare statisticamente rappresentativo dell'assetto della circolazione e dei flussi veicolari sulla rete.

Fase successiva a quella di costruzione del database è stata la proiezione dell'assetto futuro della rete attraverso predefiniti scenari di riferimento.

Le fasi attuative del presente studio sono evidenziate nel diagramma di seguito riportato.



I tre (3) scenari infrastrutturali posti a riferimento per le previsioni dell'assetto della mobilità si riferisco sostanzialmente ai ***tre livelli di priorità*** in cui sono state suddivise le opere proposte dal Piano.

Si è fatto altresì riferimento agli interventi infrastrutturali inseriti nella pianificazione di interesse Regionale che andranno ad interessare direttamente il Comune di Castelfranco Veneto

presupponendo che questi interventi troveranno compimento indipendentemente dalla realizzazione dell'opere oggetto di valutazione (es. Pedemontana Veneta).
Relativamente alle opere infrastrutturali valutate nei diversi scenari, l'analisi è stata strutturata come segue:

- Scenario 0: rete stato di fatto anno 2012 (tavola nr.1);
- Scenario 1 e 1-bis: come scenario 0 con tutte le opere previste in priorità 1 (anno 2012), (tavola nr. 2, 3, 4, 5 e 6);
- Scenario 2: come scenario 0 con tutte le opere previste in priorità 1 e 2 (anno 2012) e opere di programmazione Regionale e Provinciale, quali la SPV e la variante alla SP 19, (tavola nr. 7 e 8);
- Scenario 3: come scenario 2 con tutte le opere previste in priorità 3 (anno 2012), oltre alla SPV e alla variante alla SP 19 si è valutato anche il collegamento Castelfranco Bassano in variante alla SR 245 (tavola nr. 9 e 10);

Tutti gli scenari fanno riferimento ad un unico orizzonte temporale appositamente definito all'anno corrente, 2012. Tale scelta consente di quantificare analiticamente l'impatto in termini di traffico trasferito delle opere di scenario poiché tali valori non risultano alterati da eventuali trend di crescita/decrescita della domanda, altrimenti da considerarsi.

8. 2 RISULTATI: OPERE SCENARIO 1

Il primo scenario di analisi è riferito alla valutazione degli effetti indotti dagli interventi "in priorità 1".
In questo primo scenario le opere in priorità 1 consento di completare l'anello di circolazione interno di Castelfranco Veneto.
Gli effetti benefici di questi interventi si traducono in importanti trasferimento di traffico veicolare dalla viabilità estinte e quella in programma.
Riassumendo i risultati ottenuti per macro quadranti, si evidenzia che nel quadrante sud-est, ove sono previsti gli interventi 5,6 e 7 (a e b) emerge l'importante trasferimento di traffico che da via Sile –Borgo Piave, tende a trasferirsi sulla nuova viabilità, oltre 9.000 veicoli, sgravando anche del 30% gli assi viari esistenti.

Nel settore nord-est, dove sono previsti gli interventi 9,10 ed 11, i flussi trasferiti su nuova viabilità risultano più modesti rispetto agli interventi sul settore sud-est, perché in quest'area la pressione veicolare è meno marcata.
L'asta maggiormente attrattiva è il completamento di via Francia (intervento 9) e il collegamento via Colombo-via Commercio (intervento 10).
Nel quadrante nord-ovest, l'interventi previsti non sono particolarmente efficaci in termini di traffico trasferito, ma risultano funzionali alla soluzione di alcuni nodi e limitati percorsi interni al comune (vedi intervento 4).
Infine, nel quadrante sud-ovest, l'intervento numero 4 (Variante di Treville) risulta il più impattante, sgravando sia la SP 83, a nord, che via Piave, a sud.
A corollario dello scenario 1 è stato valutato lo scenario 1 bis che in lungo degli interventi 7a e 7b simula l'intervento 8 (sottopasso di via Sile). Dall'analisi emerge che pur garantendo una adeguata fluidificazione di via Sile, l'intervento non consente di sgravare significativamente la viabilità esistente del quadrante sud-est, effetto invece evidente con la realizzazione delle opere ipotizzate nello scenario 1.

8. 3 RISULTATI: OPERE SCENARIO 2

Le opere valutate in questo scenario di analisi, completano un importante quadro di interventi su tutto il territorio del Comune di Castelfranco, e sono stati valutati anche in relazione alle opere di programmazione Regionale e Provinciale, quali la SPV e la var alla SP 19.
I maggior effetti valutati si focalizzano nella zona sud-est appaiono importanti i contributi della viabilità a sud di via De Amicis e il collegamento della zona industriale sud est con via Cerchiara. Infine su Treville San'Andrea, gli interventi proposti risultano avere un ottimo impatto sulla viabilità in termini di alleggerimento delle aste viarie esistenti e più prossime ai principali nuclei insediativi (es. loc. Treville).
A livello macro si nota come la Pedemontana tenda a sgravare si ala SP 102 che la SR 53, in particolare quest'ultima trae beneficio anche dalla realizzazione della variante alla SP 19.

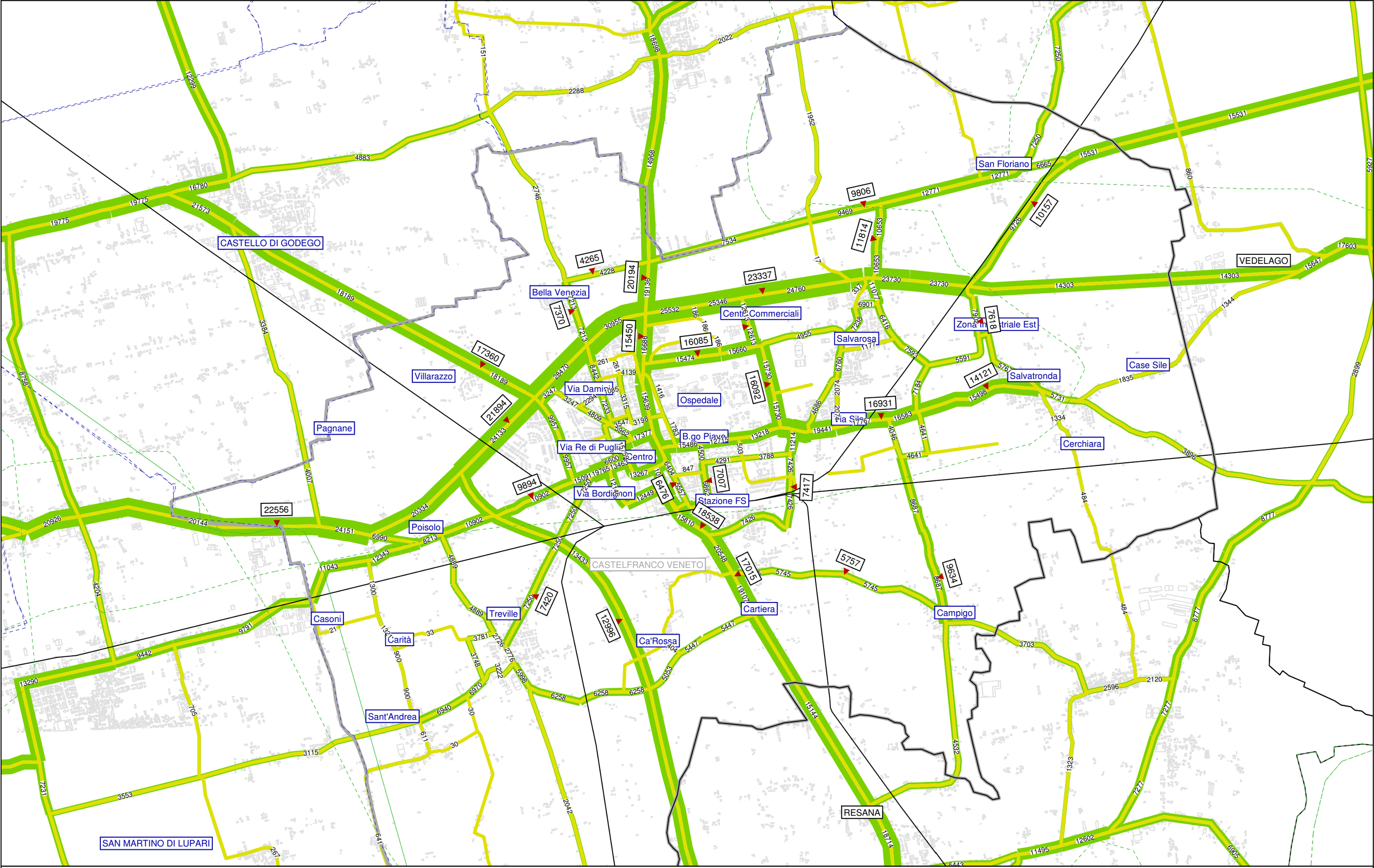
8. 4 RISULTATI: OPERE SCENARIO 3

Gli interventi valutati nel terzo scenario di analisi, completano il quadro di opere proposte nell'ambito del presente aggiornamento del PGTU.

L'effetto complessivo, correlato anche alle opere di scenario previste dalla programmazione Regionale e Provinciale, è un significativo trasferimento dalla rete viarie esistente a quella in progetto, in termini di traffico trasferito.
Questo effetto risulta complessivamente più marcato nei quadranti sud-ovest e sud-est, ove intervengono i maggiori meccanismi di trasferimento in luogo degli interventi di lungo periodo proposti quali il completamento del collegamento SR 245 - SP 19, e della variante alla SR 245 tra Castelfranco e Bassano.

Di seguito si riporta l'elenco delle tavole allegate che sono parte integrante dell'approfondimento trasportistico esposto e che consento una consultazione di dettaglio dei risultati sinteticamente descritti nei precedenti paragrafi.
Elenco tavole allegate:

TAVOLE N°	**Titolo TAVOLA**	**Scala**
1	STATO DI FATTO RETE ATTUALE - ANNO 2012	1:50.000
2	SCENARIO 1 - ANNO 2012 – OPERE SCENARIO 1 - Opere in Priorità 1	1:50.000
2-A	SCENARIO 1 BIS - ANNO 2012 – OPERE SCENARIO 1 BIS – Opere in Priorità 1 bis	1:50.000
3	ANNO 2012 - RETE DI DIFFERENZA SCENARIO 1 – STATO DI FATTO	1:50.000
3-A	ANNO 2012 - RETE DI DIFFERENZA SCENARIO 1 BIS – STATO DI FATTO	1:50.000
4	STATO DI FATTO RETE ATTUALE - ANNO 2012 – ZOOM AREA CENTRALE	1:20.000
5	SCENARIO 1 - ANNO 2012 – OPERE SCENARIO 1 - Opere in Priorità 1 – ZOOM AREA CENTRALE	1:20.000
6	ANNO 2012 - RETE DI DIFFERENZA SCENARIO 1 – STATO DI FATTO – ZOOM AREA CENTRALE	1:20.000
7	SCENARIO 2 - ANNO 2012 – OPERE SCENARIO 2 – Opere in priorità 1 e 2	1:50.000
8	ANNO 2012 - RETE DI DIFFERENZA SCENARIO 2 – STATO DI FATTO	1:50.000
9	SCENARIO 3 - ANNO 2012 – OPERE SCENARIO 3 – Opere in priorità 1,2 e 3	1:50.000
10	ANNO 2012 - RETE DI DIFFERENZA SCENARIO 3 – STATO DI FATTO	1:50.000



Flussogrammi 24h

Intervallo orario 00:00 - 24:00

Scala grafica 1:50.000

Viabilità ordinaria

Sistema autostradale

Ferrovia

Aree urbane

Aree produttive

Corsi d'acqua

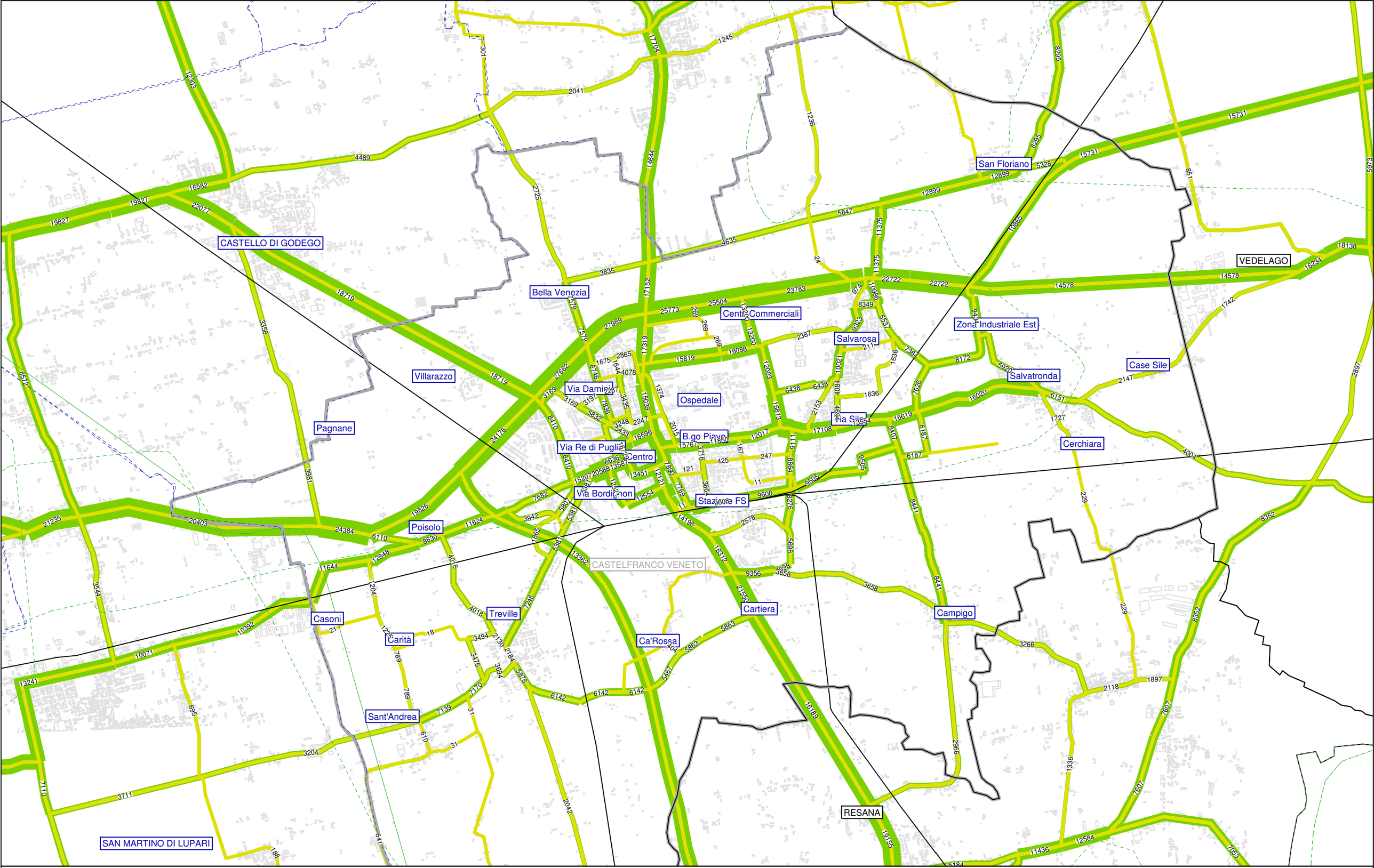
6767

Sezioni di rilievo del traffico veicolare

AGGIORNAMENTO PUT COMUNE DI CASTELFRANCO V.

TAVOLA n° 1

STATO DI FATTO: RETE VIARIA ATTUALE ANNO 2012



Flussogrammi 24h

Intervallo orario 00:00 - 24:00

Scala grafica 1:50.000

Viabilità ordinaria

Sistema autostradale

Ferrovia

Aree urbane

Aree produttive

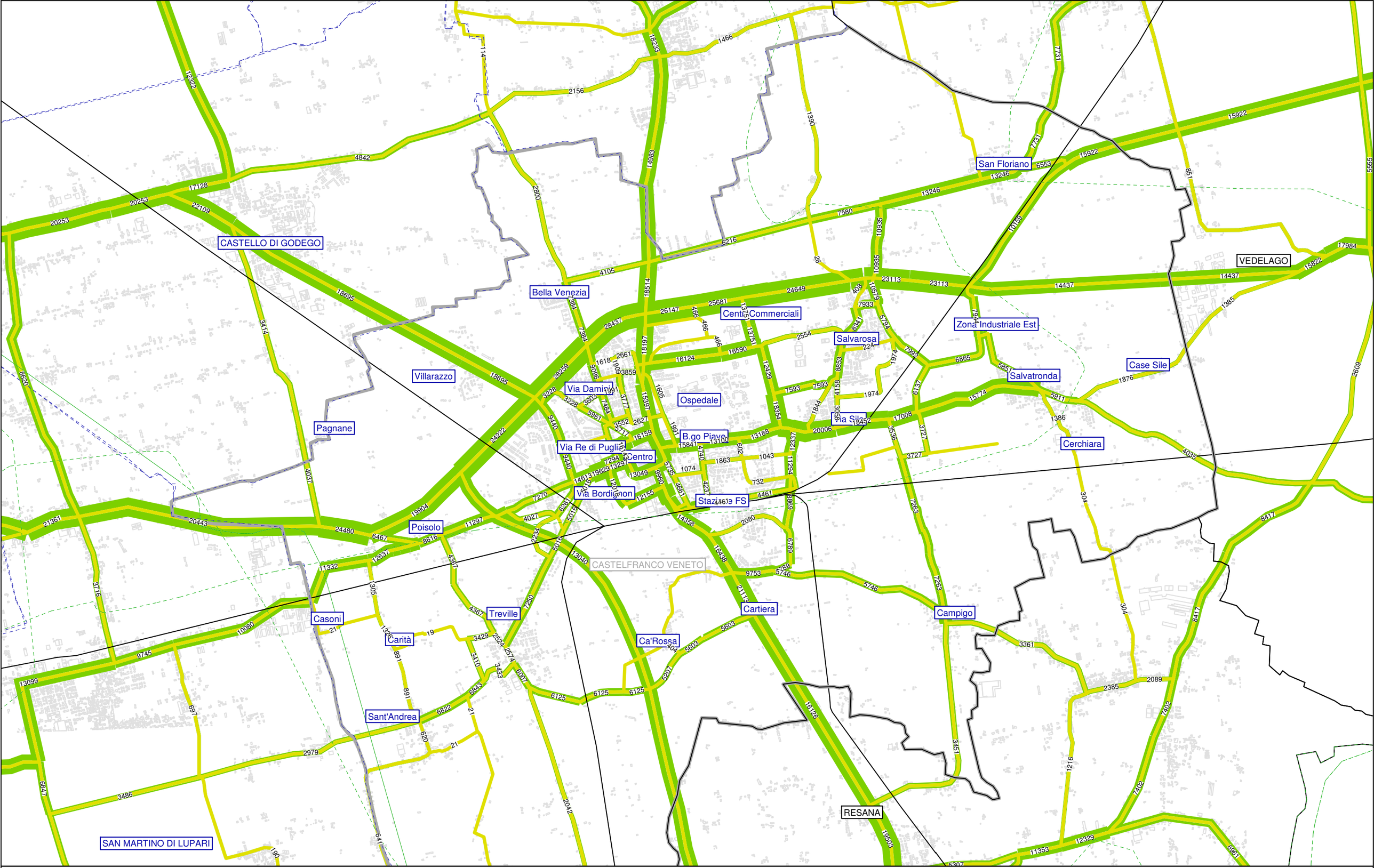
Corsi d'acqua

AGGIORNAMENTO PUT COMUNE DI CASTELFRANCO V.

TAVOLA n° 2

SCENARIO 1: RETE VIARIA ATTUALE CON INTERVENTI PUT IN PRIORITA' 1

15 dicembre 2014



Flussogrammi 24h

Intervallo orario 00:00 - 24:00

Scala grafica 1:50.000

Viabilità ordinaria

Sistema autostradale

Ferrovia

Aree urbane

Aree produttive

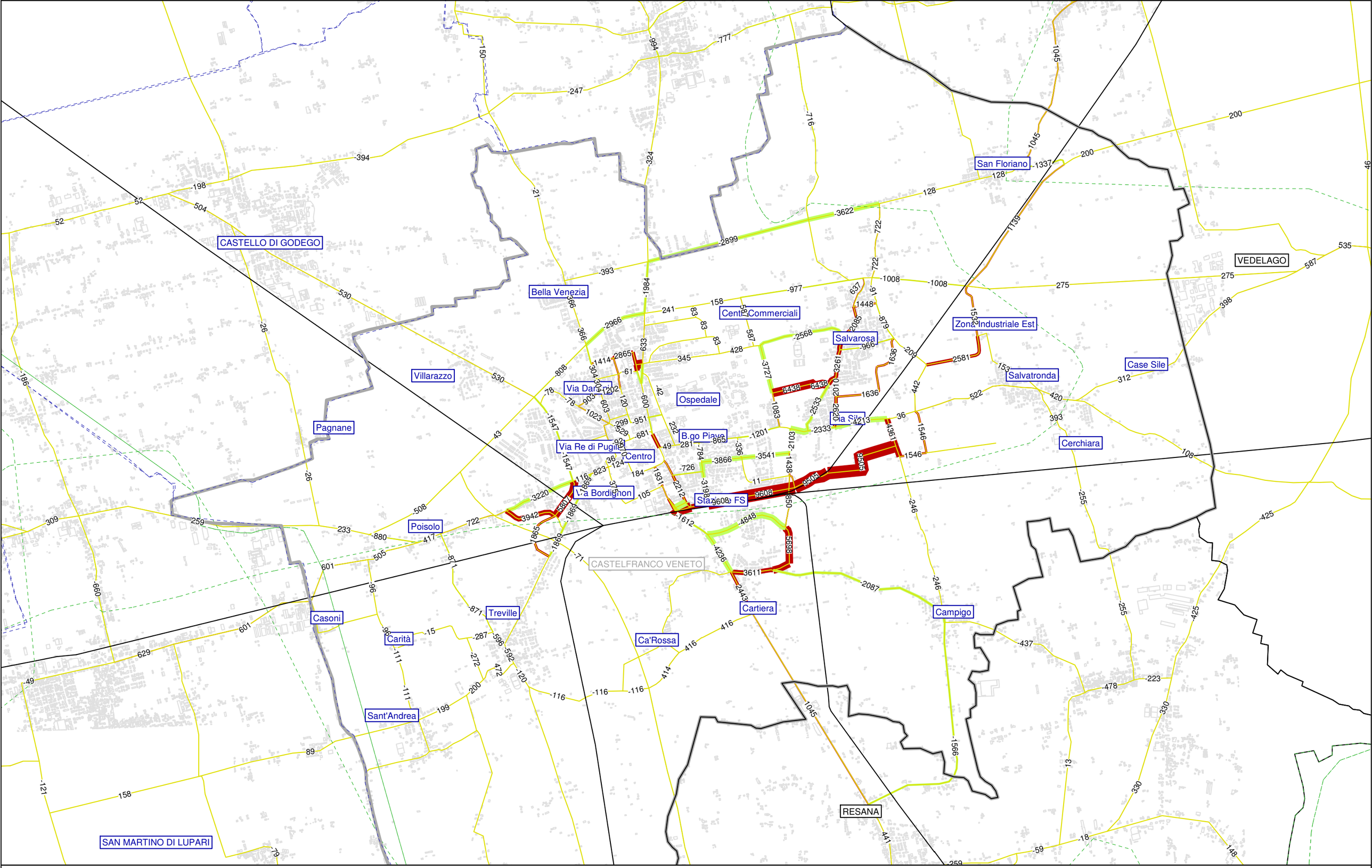
Corsi d'acqua

AGGIORNAMENTO PUT COMUNE DI CASTELFRANCO V.

TAVOLA n° 2-A

SCENARIO 1 - bis: RETE VIARIA ATTUALE CON INTERVENTI PUT IN PRIORITA' 1-bis

15 dicembre 2014



Flussogrammi 24h

Intervallo orario 00:00 - 24:00

Scala grafica 1:50.000

Incremento flussi veicolari

Decremento flussi veicolari

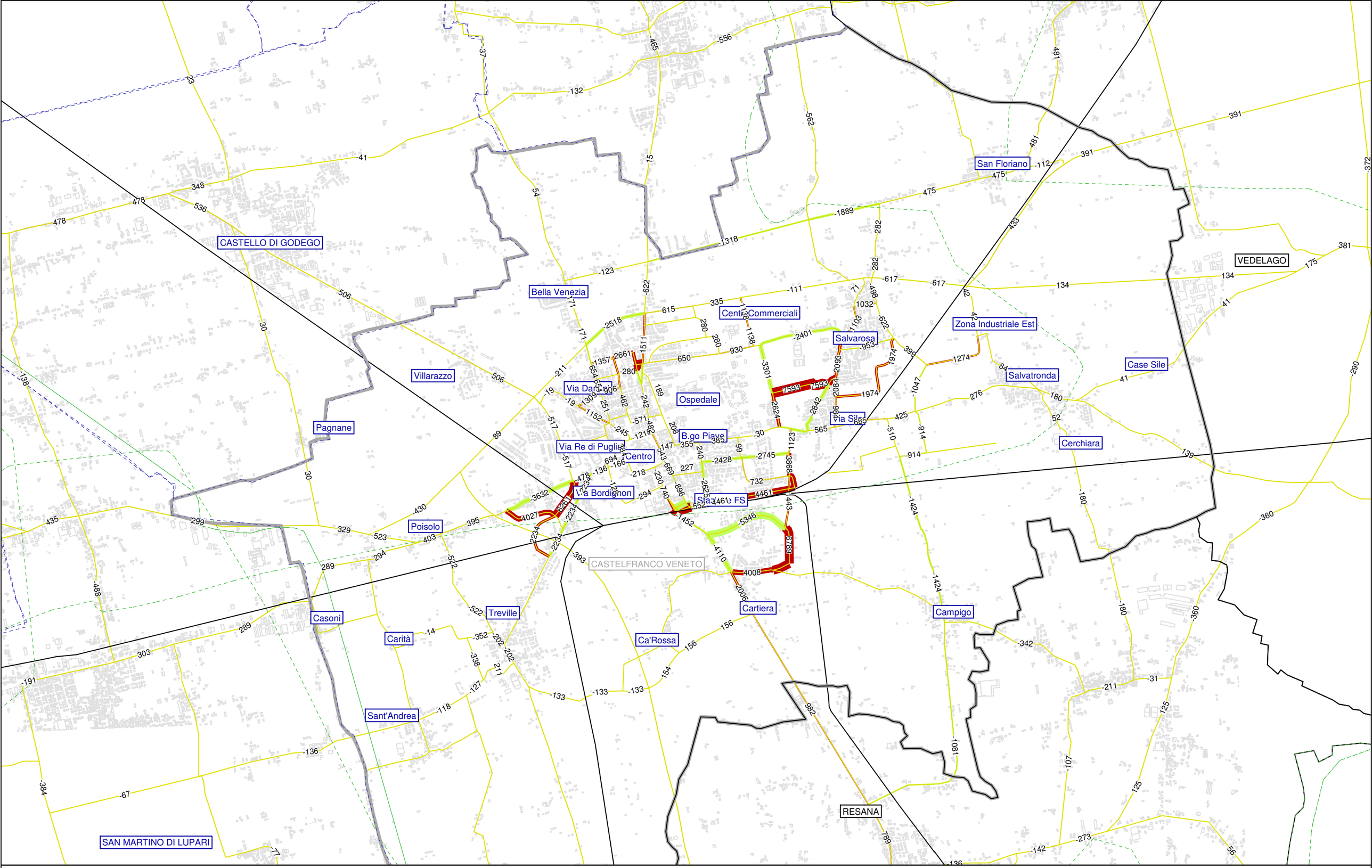
Ferrovia

AGGIORNAMENTO PUT COMUNE DI CASTELFRANCO V.

TAVOLA n° 3

RETE DI DIFFERENZA SC1 - SdF

15 dicembre 2014



Flussogrammi 24h

Intervallo orario 00:00 - 24:00

Scala grafica 1:50.000

Incremento flussi veicolari

Decremento flussi veicolari

Ferrovia

AGGIORNAMENTO PUT COMUNE DI CASTELFRANCO V.

TAVOLA n° 3 - A

RETE DI DIFFERENZA SC1 bis - SdF

15 dicembre 2014

Flussogrammi 24h

Intervallo orario 00:00 - 24:00

Scala grafica 1:20.000

Viabilità ordinaria

Sistema autostradale

Ferrovia

Aree urbane

Aree produttive

Corsi d'acqua

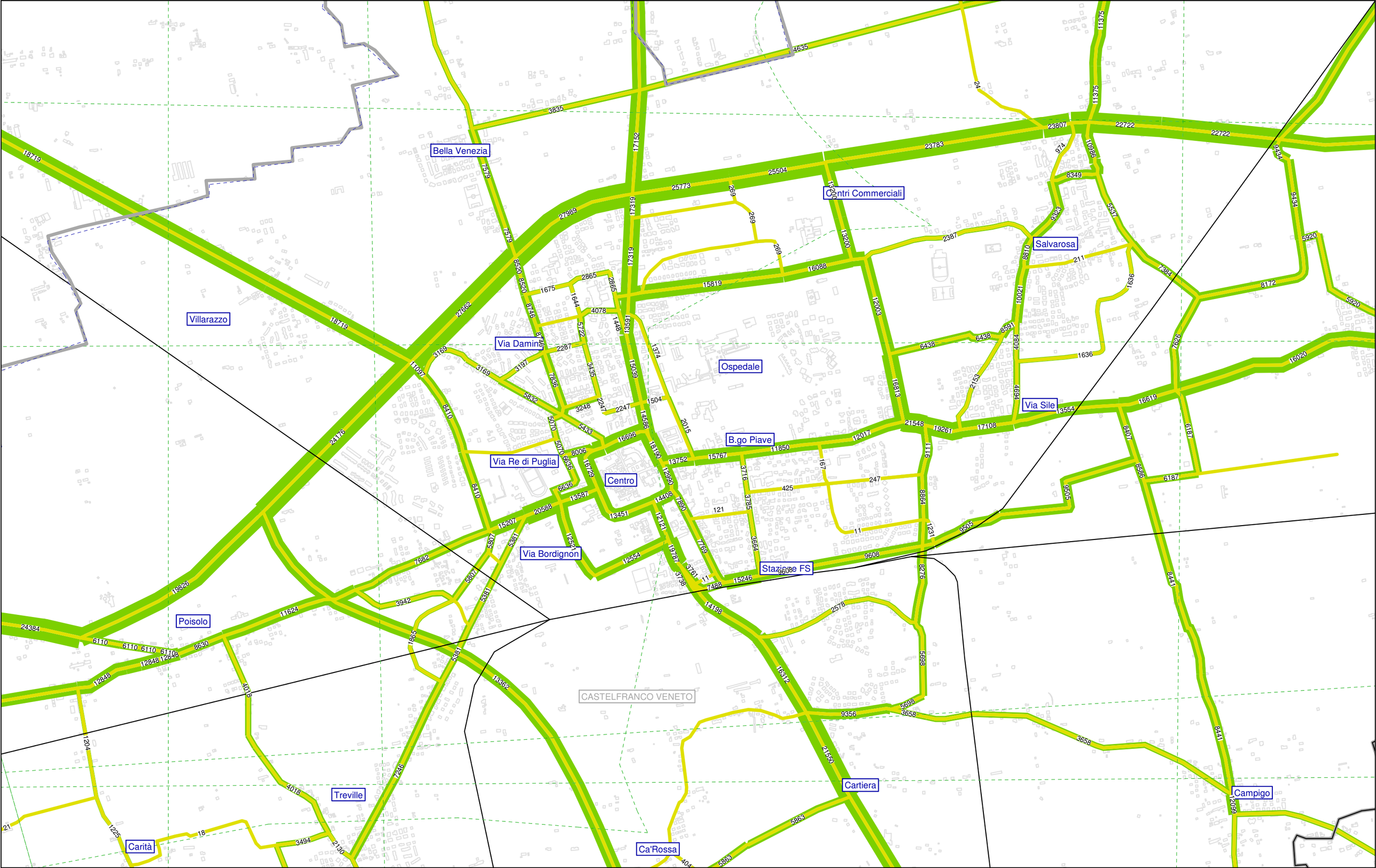
6767

Sezioni di rilievo del traffico veicolare

AGGIORNAMENTO PUT COMUNE DI CASTELFRANCO V.

TAVOLA n° 4

STATO DI FATTO: RETE VIARIA ATTUALE ANNO 2012 - AREA CENTRALE



Flussogrammi 24h

Intervallo orario 00:00 - 24:00

Scala grafica 1:20.000

Viabilità ordinaria

Sistema autostradale

Ferrovia

Aree urbane

Aree produttive

Corsi d'acqua

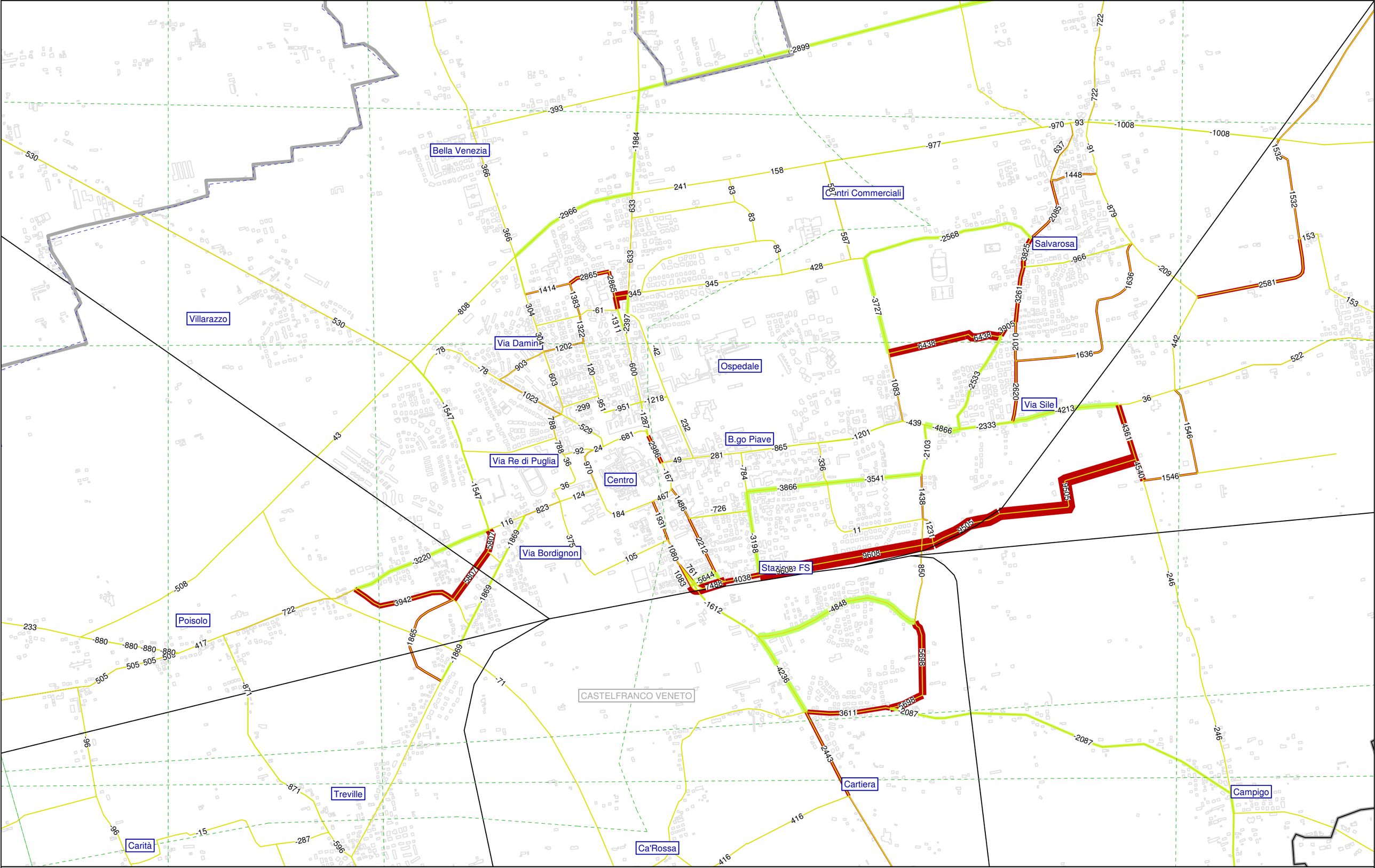
AGGIORNAMENTO PUT COMUNE DI CASTELFRANCO V.

TAVOLA n° 5

SCENARIO 1: RETE VIARIA ATTUALE CON INTERVENTI PUT IN PRIORITA' 1

AREA CENTRALE

15 dicembre 2014



Flussogrammi 24h

Intervallo orario 00:00 - 24:00

Scala grafica 1:50.000

Incremento flussi veicolari

Decremento flussi veicolari

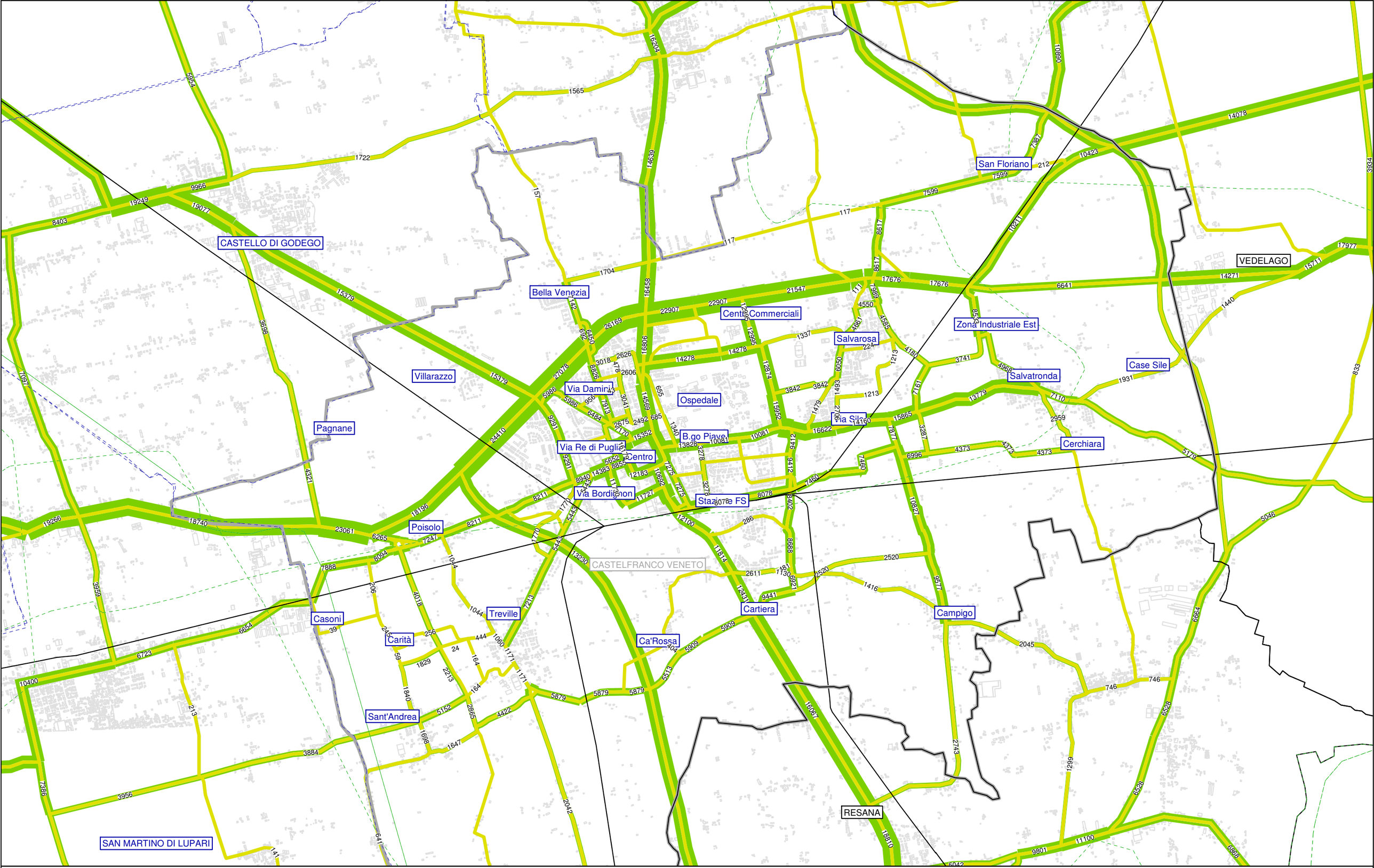
Ferrovia

AGGIORNAMENTO PUT COMUNE DI CASTELFRANCO V.

TAVOLA n° 6

RETE DI DIFFERENZA SC1 - SdF - AREA CENTRALE

15 dicembre 2014



Flussogrammi 24h

Intervallo orario 00:00 - 24:00

Scala grafica 1:50.000

Viabilità ordinaria

Sistema autostradale

Ferrovia

Aree urbane

Aree produttive

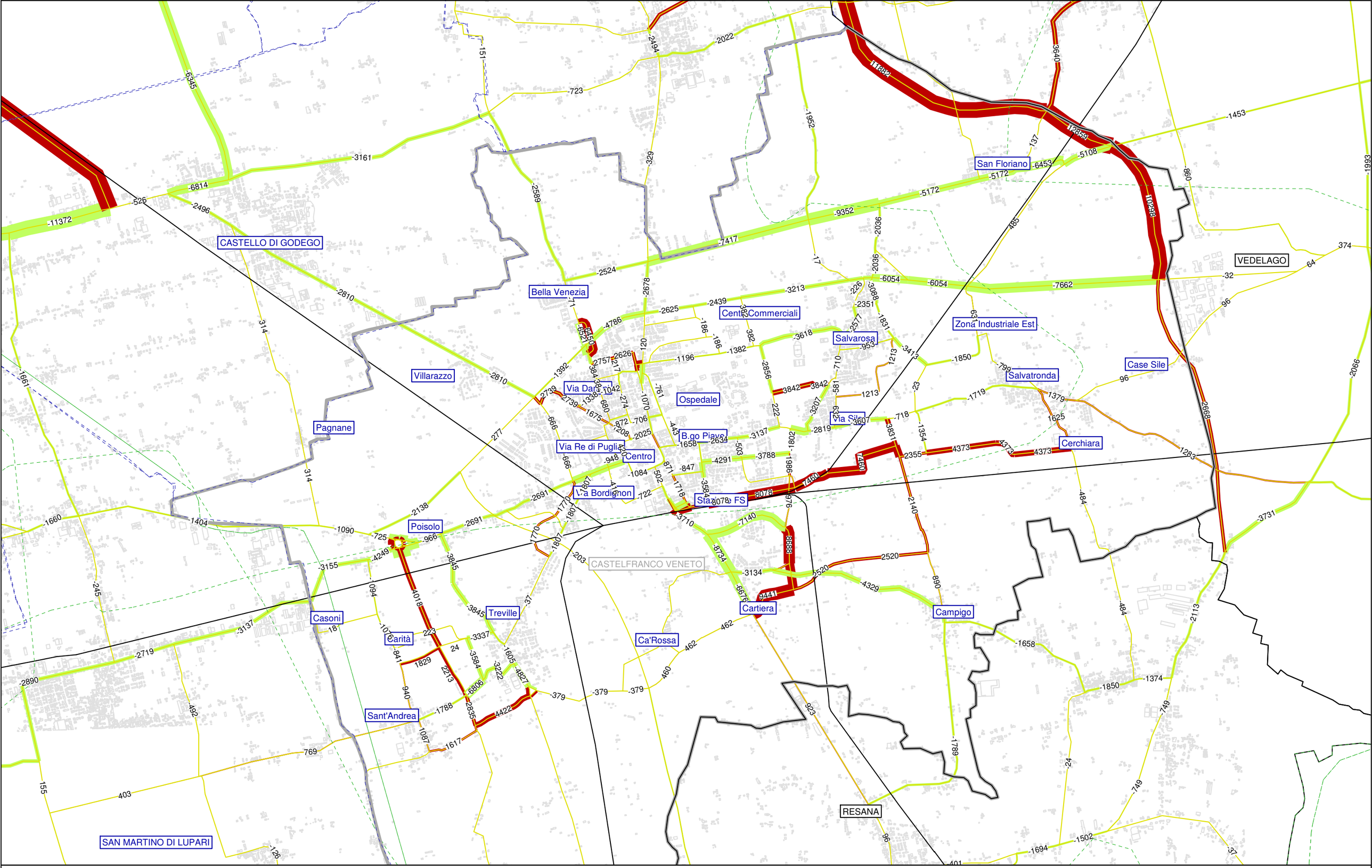
Corsi d'acqua

AGGIORNAMENTO PUT COMUNE DI CASTELFRANCO V.

TAVOLA n° 7

SCENARIO 2: RETE VIARIA ATTUALE CON INTERVENTI PUT IN PRIORITA' 1 e 2 E SUPERSTRADA PEDEMONTANA VENETA E VAR.SP 19

15 dicembre 2014



Flussogrammi 24h

Intervallo orario 00:00 - 24:00

Scala grafica 1:50.000

Incremento flussi veicolari

Decremento flussi veicolari

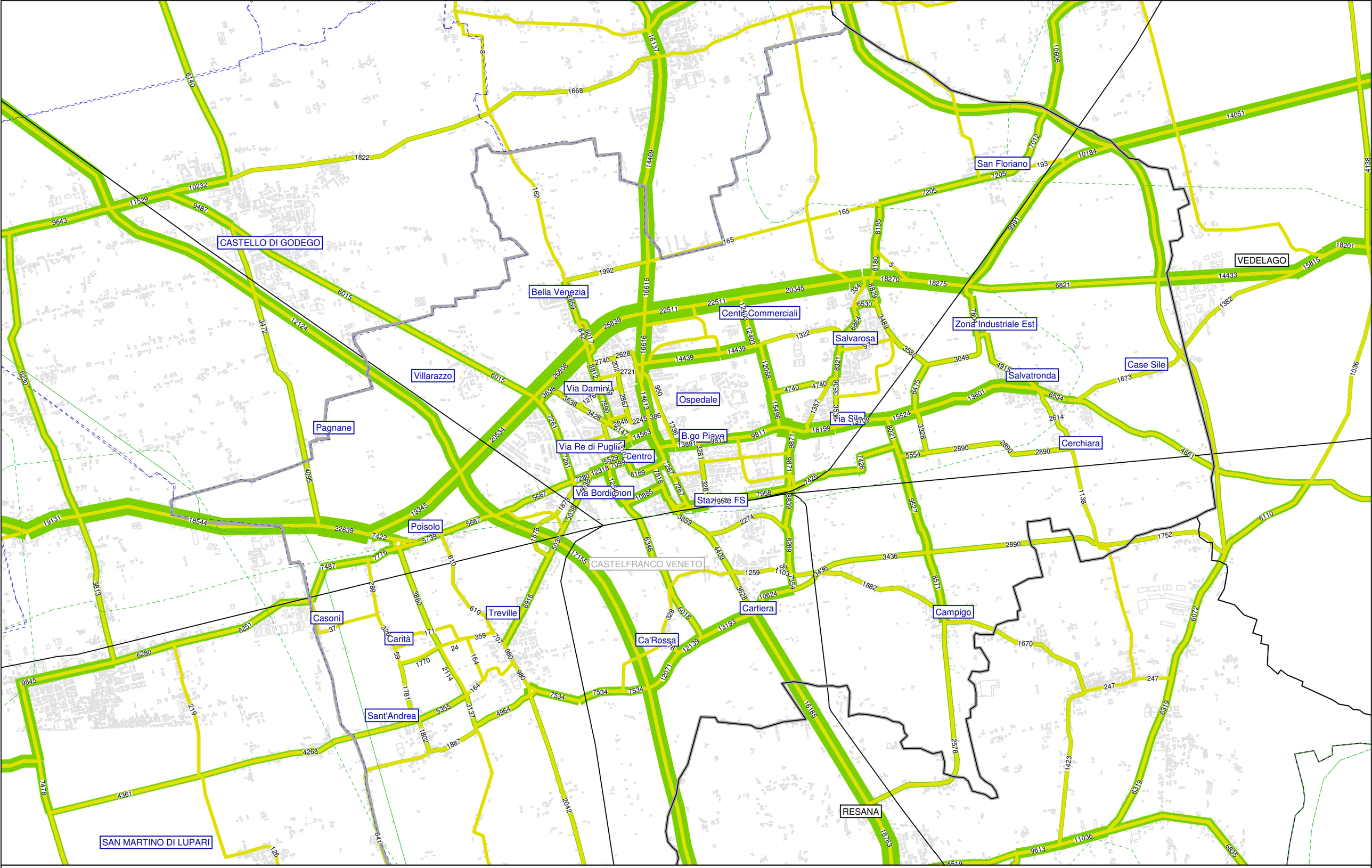
Ferrovia

AGGIORNAMENTO PUT COMUNE DI CASTELFRANCO V.

TAVOLA n° 8

RETE DI DIFFERENZA SC2 - SdF

15 dicembre 2014



Flussogrammi 24h

Intervallo orario 00:00 - 24:00

Scala grafica 1:50.000

Viabilità ordinaria

Sistema autostradale

Ferrovia

Aree urbane

Aree produttive

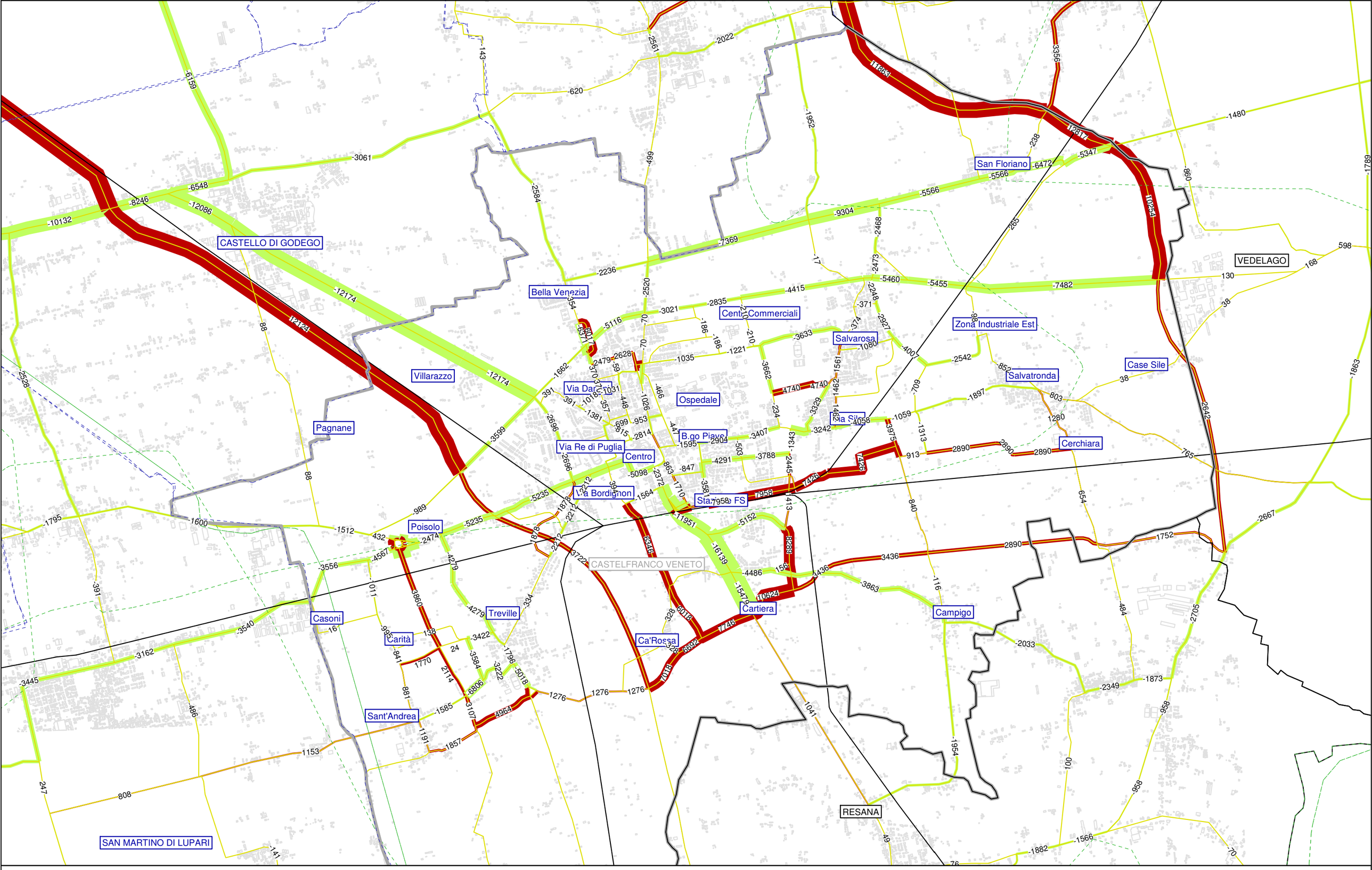
Corsi d'acqua

AGGIORNAMENTO PUT COMUNE DI CASTELFRANCO V.

TAVOLA n° 9

SCENARIO 3: RETE VIARIA ATTUALE CON INTERVENTI PUT IN PRIORITA' 1, 2 e 3 E SUPERSTRADA PEDEMONTANA VENETA E VAR.SP 19

15 dicembre 2014



Flussogrammi 24h

Intervallo orario 00:00 - 24:00

Scala grafica 1:50.000

Incremento flussi veicolari

Decremento flussi veicolari

Ferrovia

AGGIORNAMENTO PUT COMUNE DI CASTELFRANCO V.

TAVOLA n° 10

RETE DI DIFFERENZA SC 3 - SdF

15 dicembre 2014

9. TRASPORTO PUBBLICO

Il presente Piano ha mutuato tra le proposte parte di quelle già presenti nei precedenti aggiornamenti del medesimo. In particolare quella relativa alla realizzazione di un trasporto pubblico locale, attualmente inesistente nella città di Castelfranco Veneto.

Il trasporto pubblico in questo momento storico, pur presentando difficoltà di finanziabilità, assume sempre maggior interesse da una parte della cittadinanza. Gli incrementi alla fruizione del trasporto pubblico locale osservati in questi ultimi mesi nelle grandi ma anche nelle piccole città, ha segnato aumenti in termini di utenza di oltre il 30% in alcuni ambiti territoriali del centro e del nord Italia.

Alla luce di ciò e di altre politiche correlate quali l'attivazione del SFMR nonché in considerazione dell'espansione urbanistica degl'ultimi 10 anni che in particolare ha interessato il settore est di Castelfranco, il presente studio vuole riproporre quanto già valutato in anni precedenti.

La funzionalità del servizio urbano proposto persegue i seguenti obbiettivi:

1. collegare i quartieri maggiormente abitati con il centro storico, l'ospedale e la stazione;
2. garantire un collegamento tra ospedale e stazione ferroviaria con tempi d'attesa medi non superiore ai 10 minuti;
3. offrire un servizio cadenzato, esteso all'intera giornata, con orario mnemonico e con costi contenuti.

A tal fine sono state previste, due linee distinte, ciascuna con cadenza costante delle corse ogni 20/30 minuti.

La ***linea 1*** ha capolinea nel quartiere Valsugana in via Altopiano, si sviluppa verso via Roana, Largo Asiago, via Bassano e accede al centro storico attraverso via Redipuglia e via Pasubio. Attraversa piazza Giorgione e corso XXIX Aprile per poi proseguire in direzione della stazione ferroviaria percorrendo via Borgo Pieve. Dalla stazione ferroviaria il bus percorrerà viale Brigata C. Battisti e successivamente via Borgo Treviso per immettersi in via Ospedale. Attraverso via Cornaro e via Pio X si riporta in piazza Giorgione e ritorna al capolinea percorrendo a ritroso il tratto iniziale precedentemente descritto. Il percorso è lungo 6,5km e si prevede venga coperto in un tempo medio di 17 minuti. La frequenza delle corse è di 20 minuti con partenza del servizio alle ore 6.15 e termine con la corsa che parte alle 19.35 per un totale di 38 corse giornaliere. I km percorsi in un giorno sono 247 e in un anno sono stimati complessivamente pari a 69160.

La ***linea 2*** ha capolinea in corrispondenza del centro commerciale e attraverso via Carpani si sviluppa in direzione di via Pio X per percorrerla sino all'intersezione con via dell'Ospedale e qui svoltare a sinistra per detta via. Attraverso via Cornaro e via Pio X raggiunge corso XXIX Aprile per poi proseguire verso la stazione ferroviaria attraverso via Borgo Pieve. Da via Melchiori si ritorna al capolinea attraverso via Brigata Cesare Battisti, via Borgo Treviso e viale Europa. Anche questo secondo percorso si sviluppa per circa 6,5 km, viene coperto in circa 18 minuti e con una frequenza di 20 minuti. Il servizio inizia alle 6.30 e termina con la corsa delle 19.30 dopo aver percorso 247 km (69160 km in un anno).

Il tempo medio di attesa di 5 minuti nella tratta Ospedale - Stazione FS è ottenuto sfruttando la sovrapposizione dei percorsi avendo opportunamente sfasato gli orari di partenza di dieci minuti, e ottenuto quindi un transito ogni 10'.

L'intero sistema può essere attuato con tre autobus, due in servizio ed uno di riserva.

Giova infine ricordare che l'istituzione di un nuovo servizio pubblico deve necessariamente prevedere una adeguata campagna informativa all'utenza ed una fase attuativa sperimentale di alcuni mesi per verificare ed eventualmente adeguare il servizio alle esigenze dell'utenza.

La configurazione del servizio proposto è rappresentata nell'allegato riportato a pagina seguente.

CAPOLINEA LINEA 1

CAPOLINEA LINEA 1

CAPOLINEA LINEA 1

LEGENDA

- *Percorso linea 1*
- *Percorso linea 2*
- *Percorso linea 3 - attiva solo nei giorni di mercato*

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
AGGIORNAMENTO - ANNO 2012

IPOTESI ISTITUZIONE LINEE
TRASPORTO PUBBLICO URBANO

ALLEGATO
01

Scala 1:12000
Formato: A3

10. INDICAZIONI SULLA STESURA DEL PIANO D'AZIONE PER L'ENERGIA SOSTENIBILE (P.A.E.S.)

Il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile rappresenta un documento volto a dimostrare in che modo l'amministrazione Comunale intende raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni di anidride carbonica entro il 2020. Poiché l'impegno del Patto interessa l'intera area geografica della città, il Piano d'azione deve includere azioni concernenti sia il settore pubblico sia quello privato.
In linea di principio, ci si aspetta che i Piano includa iniziative nei seguenti settori:

- Ambiente urbanizzato, inclusi edifici di nuova costruzione e ristrutturazioni di grandi dimensioni;
- Infrastrutture urbane (teleriscaldamento, illuminazione pubblica, reti elettriche intelligenti ecc.);
- Pianificazione urbana e territoriale;
- Fonti di energia rinnovabile decentrate;
- Politiche per il trasporto pubblico e privato e mobilità urbana;
- Coinvolgimento dei cittadini e, più in generale, partecipazione della società civile;
- Comportamenti intelligenti in fatto di energia da parte di cittadini, consumatori e aziende.

Nell'ambito della Pianificazione urbana e territoriale ricade la sinergia tra il PAES e il PGTU, ed in particolare:

- Risparmiare energia nel settore dei trasporti;
- Migliorare la sicurezza stradale (interventi sui nodi critici della rete);
- Più trasporto pubblico, meno mezzi privati;
- Favorire un parco veicolare più eco-compatibile;
- Ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico;
- Puntare ad un'accessibilità diffusa ma sostenibile.

Tuttavia le azioni proposte dal Piano Urbano del Traffico debbono essere necessariamente coordinate con altre azioni di Piano finalizzate all'abbattimento delle emissioni di anidride carbonica, quali:

- risparmio energetico negli edifici;
- sviluppo delle fonti rinnovabili, solare termico e fotovoltaico;
- risparmio nel settore elettrico;
- risparmio nel settore trasporti.

Tali obbiettivi anzitutto devono prevedere il seguente elenco di attività:

- Inventario delle emissioni;
- Definizione delle azioni di Piano;
- Configurazione delle linee d'azione nei diversi ambiti di intervento (settore produttivo, settore pubblico, settore mobilità e trasporti, ecc.);
- Concertazione e Partecipazione;
- Determinazione della "Pianificazione Sostenibili".

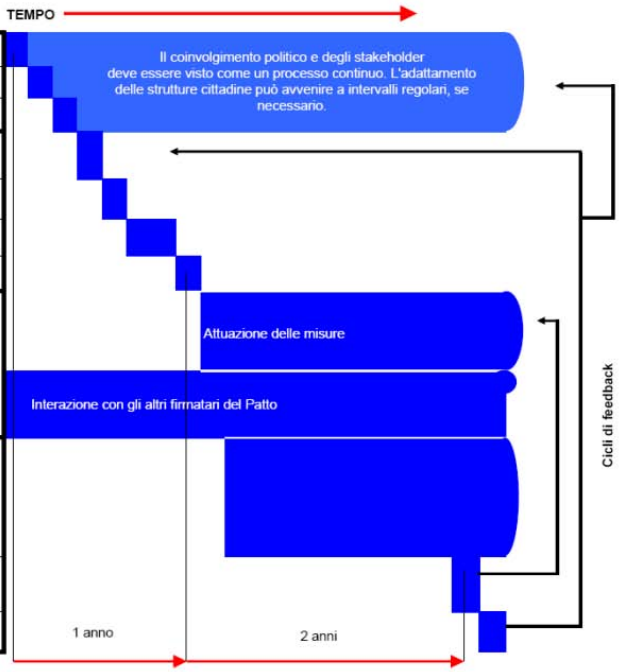
Il fondamentale contributo del presente PGTU al perseguimento degli obbiettivi del PAES consiste nella "fluidificazione" della circolazione, nel potenziamento dell'accessibilità ciclopedonale e nella razionalizzazione delle attestazioni alle principali destinazioni attraverso il potenziamento dei parcheggi e la politica di regolamentazione della sosta.

10. 1 *Le fasi del PAES*

Il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES) identifica i settori di intervento più idonei e le opportunità più appropriate per raggiungere l'obiettivo di riduzione di CO2. Definisce misure concrete di riduzione, insieme a tempi e responsabilità, in modo da tradurre la strategia di lungo termine in azione. I firmatari si impegnano a consegnare il proprio PAES entro un anno dall'adesione.

Le fasi del PAES

FASE	STEP	Capitolo corrispondente delle linee guida
Attivazione	Impegno politico e firma del Patto	Parte I, capitolo 2
	Adattamento delle strutture amministrative della città	Parte I, capitolo 3
	Ottenere il supporto degli stakeholder	Parte I, capitolo 4
Pianificazione	Valutazione della situazione attuale: A che punto siamo?	Parte I, capitolo 5 + parte III
	Definizione della visione a lungo termine: Quali sono i nostri obiettivi?	Parte I, capitolo 6
	Redazione del Piano: Come possiamo raggiungerli?	Parte I, capitolo 7, 8 e 9 + parte II
	Approvazione e presentazione del Piano	-
Attuazione	Attuazione	Parte I, capitolo 10
Monitoraggio e relazioni	Monitoraggio	Parte I, capitolo 11 + linee guida specifiche che verranno pubblicate successivamente
	Invio della relazione sull'attuazione del Piano	Parte I, capitolo 11 + parte III, capitoli 5 e 7
	Revisione	-



Il PAES dovrebbe concentrarsi su azioni volte a ridurre le emissioni di CO2 e il consumo finale di energia da parte degli utenti finali.

Gli interventi del PAES, quindi, dovrebbero riguardare sia il settore pubblico, sia quello privato. Tuttavia, l'autorità locale dovrebbe dare il buon esempio, adottando delle misure di spicco per i propri edifici, gli impianti, il parco automobilistico ecc, e scegliere se definire l'obiettivo complessivo di riduzione delle emissioni di CO2 come "riduzione assoluta" o "riduzione pro capite".

Il PAES deve includere anche degli interventi relativi alla produzione locale di elettricità (energia fotovoltaica, eolica, cogenerazione, miglioramento della produzione locale di energia), generazione locale di riscaldamento/raffreddamento.

10. 2 *I Dieci elementi chiave*

Per riassumere si riportano i 10 principi fondamentali per la preparazione del PAES. Questi principi corrispondono agli impegni presi dai firmatari del Patto e costituiscono gli ingredienti chiave del successo. Il mancato rispetto di questi principi potrebbe ostacolare l'approvazione del PAES.

1. *Approvazione del PAES da parte del Consiglio Comunale* (o un organo decisionale equivalente). Un sostegno politico forte è fondamentale per garantire la riuscita del processo, a partire dall'ideazione del PAES, sino all'attuazione e al monitoraggio.

2. *Impegno a ridurre le emissioni di CO2 almeno del 20% entro il 2020*.:Il PAES deve contenere un riferimento chiaro a questo impegno fondamentale, preso dall'autorità locale con l'adesione al Patto dei Sindaci. L'anno di riferimento consigliato è il 1990. Tuttavia, se l'autorità locale non dispone di dati per compilare un inventario per il 1990, dovrebbe scegliere il primo anno disponibile per il quale possano essere raccolti dati più completi e affidabili. L'impegno a ridurre il livello complessivo di CO2 deve tradursi in azioni e misure concrete. Inoltre, i firmatari devono presentare una stima della riduzione di CO2 in tonnellate prevista per il 2020. Le autorità locali che hanno fissato degli obiettivi a più lungo termine (per esempio il 2030) dovrebbero stabilire degli obiettivi intermedi entro il 2020 per motivi di comparabilità.

3. *Inventario di base delle emissioni di CO2* (IBE) Un'ottima conoscenza della situazione locale riguardo ai fattori energetici e alle emissioni di gas serra dovrebbe essere alla base dell'elaborazione del PAES. Per questo, si dovrebbe valutare la situazione attuale, ivi incluso un Inventario di Base delle Emissioni di CO2 (IBE) che è un impegno chiave assunto con la sottoscrizione del Patto dei Sindaci. L'IBE deve essere compreso nel PAES. L'IBE e gli inventari successivi sono strumenti fondamentali per l'autorità locale, in quanto consentono di chiarire le priorità d'intervento, valutare l'impatto delle misure prese e determinare i progressi rispetto all'obiettivo. Inoltre, motiva tutte le parti coinvolte, essendo uno strumento che consente di quantificare i risultati raggiunti.
   Di seguito alcuni punti da tenere in considerazione:

- l'IBE deve riferirsi alla situazione locale, basandosi, per esempio, su dati di consumo energetico/produzione di energia, di mobilità ecc. raccolti entro il territorio dell'autorità locale. Le stime basate su medie nazionali/regionali nella maggior parte dei casi non sono appropriate, in quanto non consentono di comprendere gli sforzi dell'autorità locale per raggiungere gli obiettivi di riduzione di CO2;
- la metodologia utilizzata e le fonti dei dati devono essere coerenti negli anni;
- l'IBE deve coprire almeno quei settori in cui l'autorità locale intende agire per rispettare l'obiettivo prefissatosi di riduzione delle emissioni (es. tutti i settori che rappresentano delle fonti di emissione di CO2 significative: edifici residenziali, comunali, terziari, impianti e trasporti);

- l'IBE deve essere accurato, o deve almeno rappresentare una visione accettabile della realtà;
- il processo di raccolta dei dati, le fonti e la metodologia per il calcolo dell'IBE devono essere documentati accuratamente (se non nel PAES almeno nella documentazione dell'autorità locale).

4. *Misure dettagliate relative ai settori chiave di attività:* I firmatari si impegnano a ridurre le emissioni di CO2 nei rispettivi territori. Il PAES deve quindi contenere un insieme coerente di misure relative ai settori-chiave di attività. Questi sono non solo gli edifici e gli impianti gestiti dall'autorità locale, ma anche i principali settori di attività nel territorio;

5. *Strategie e azioni sino al 2020:* Il piano deve indicare chiaramente gli interventi strategici che l'autorità locale intende attuare per raggiungere gli obiettivi presi per il 2020. In particolare, deve includere:
- una strategia e degli obiettivi sino al 2020, tra cui un impegno formale in aree come pianificazione territoriale, trasporti e mobilità, appalti pubblici, norme per edifici nuovi o ristrutturati ecc.;
- misure dettagliate per i prossimi 3-5 anni che traducono strategie e obiettivi a lungo termine in azioni. Per ogni misura/intervento, è importante indicare una descrizione, il dipartimento o la persona responsabile, la tempistica (inizio-fine, obiettivi intermedi), una stima dei costi, le fonti di finanziamento, il risparmio energetico/l'aumento della produzione di energia rinnovabile previsti e una stima della riduzione di CO2 associata.

6. *Adattamento delle strutture cittadine:* Uno degli ingredienti del successo è quello di non concepire il PAES come qualcosa di esterno ai vari dipartimenti dell'amministrazione locale, ma integrarlo nella amministrazione quotidiana del territorio. Per questo "adattare le strutture cittadine" è uno degli impegni chiave del Patto. Il PAES deve descrivere quali strutture sono disponibili o verranno organizzate per attuare gli interventi e valutare i risultati. Inoltre, dovrebbe specificare quali sono le risorse umane disponibili.
7. *Mobilitazione della società civile*: Per mettere in atto e raggiungere gli obiettivi previsti nel piano, l'adesione e la partecipazione della società civile sono essenziali. La mobilitazione della società civile è uno degli impegni del Patto dei Sindaci. Il piano deve descrivere come la società civile sia stata coinvolta nella fase di elaborazione e successivamente come verrà coinvolta in quelle di attuazione e verifica.

8. *Finanziamento*: Non è possibile attuare un piano senza avere delle risorse finanziarie. Il piano deve identificare le principali fonti di finanziamento degli interventi previsti.

9. *Monitoraggio e relazioni*: Un controllo regolare utilizzando degli indicatori rilevanti, seguito da revisioni adeguate del PAES permette di valutare il raggiungimento degli obiettivi e, se necessario, adottare delle misure correttive. I firmatari del Patto, quindi, si impegnano a presentare un "Relazione di Attuazione" su base biennale a partire dalla presentazione del PAES. Nel 2010 verranno pubblicate delle linee guida specifiche. Il PAES deve descrivere brevemente come l'autorità intende mettere in atto gli interventi previsti e monitorarne i risultati.

10. *Presentazione del PAES e compilazione del modulo:* I firmatari si impegnano a presentare il proprio PAES entro un anno dall'adesione. Il PAES deve essere caricato nella lingua nazionale (o in inglese) sul sito del Patto dei Sindaci. I firmatari dovranno anche compilare online un modulo PAES in inglese. Ciò permetterà di riassumere i risultati dell'Inventario di Base delle Emissioni e gli elementi chiave del PAES.

10. 3 *Preparazione del PAES*

La parte principale del PAES fa riferimento alle politiche e alle misure che consentiranno il raggiungimento degli obiettivi precedentemente stabiliti (vedi capitolo 6).
La preparazione del PAES costituisce solo una fase del processo generale e non dovrebbe essere considerata un obiettivo, ma uno strumento che consente di:

- definire come la città apparirà in futuro, in termini di energia, politica climatica e mobilità (la visione);
- informare gli stakeholder e condividere con loro il piano;
- tradurre la visione in provvedimenti reali, stabilendo scadenze e un budget per ciascuno di essi;
- essere un punto di riferimento durante il processo di attuazione e monitoraggio.

È auspicabile la creazione di un vasto consenso politico sul PAES, per garantirne il sostegno e la stabilità a lungo termine, indipendentemente dalle variazioni nella leadership politica.

Saranno necessarie discussioni ai livelli più alti per raggiungere un accordo sul modo in cui gli stakeholder e i gruppi politici saranno coinvolti nell'elaborazione del PAES.

Inoltre, si dovrà ricordare che il lavoro non finisce con la definizione del PAES e la sua approvazione formale. Al contrario, questo momento dovrebbe segnare l'inizio del lavoro concreto per la messa in pratica delle azioni programmate. Un PAES chiaro e ben strutturato è essenziale per raggiungere questo scopo (ossia tutte le azioni dovrebbero essere definite con attenzione e descritte adeguatamente, assieme a scadenze, budget, fonti di finanziamento, responsabilità, ecc.).

Di seguito, si fornisce una lista delle procedure consigliate per una corretta preparazione del PAES:

- *Elaborare una lista delle buone pratiche*. Oltre alle risorse fornite in queste linee guida sulle politiche e sulle misure, sarà utile identificare le buone pratiche (esperienze riuscite) che hanno prodotto risultati efficaci in contesti analoghi e con target e obiettivi simili a quelli stabiliti dal Comune, per definire i provvedimenti e le misure più appropriate. A questo scopo, entrare a far parte di una rete di autorità locali può rivelarsi molto utile.
- *Definire le priorità e stabilire le misure e i provvedimenti principali*: Il raggiungimento degli obiettivi può essere ottenuto attraverso diverse tipi di misure e provvedimenti. Mettere in pratica l'intera lista di possibili azioni può spesso superare le capacità attuali dell'autorità locale, in termini di costi, project management, ecc, inoltre, alcune potrebbero escludere le altre. Pertanto, sarà necessario effettuare una selezione adeguata delle azioni da svolgere in un determinato spazio temporale. In questa fase, è necessaria un'analisi preliminare dei provvedimenti possibili per determinare quali sono i costi e i benefici di ciascuno di essi (anche in termini qualitativi).

  Per facilitare la scelta delle misure da intraprendere, l'autorità locale potrà classificare le possibili misure in ordine di importanza, inserendole in una tabella in cui si riassumano le caratteristiche principali di ciascuna azione: durata, risorse necessarie, risultati previsti, rischi associati, ecc. Le azioni potranno essere suddivise in provvedimenti a breve (da tre a cinque anni) e lungo termine (sino al 2020).
- *Svolgere un'analisi dei rischi*:La scelta delle azioni e delle misure si dovrebbe inoltre basare su un'attenta valutazione dei rischi associati alla loro messa in pratica (soprattutto se sono richiesti investimenti significativi): che probabilità ci sono che l'azione non vada a buon fine o che non dia i risultati sperati? Quale sarà l'impatto sugli obiettivi? E quali i possibili rimedi?
- *Definire tempistica, responsabilità chiare, budget e risorse finanziarie di ciascun provvedimento*: Una volta selezionati i provvedimenti, sarà necessario pianificarli con

attenzione per metterli in pratica. Per ogni azione, si dovrà specificare: tempistica (date di inizio e fine); la persona o dipartimento responsabile dell'attuazione;· la modalità di finanziamento. Dal momento che le possibilità dei comuni sono esigue, la competizione per aggiudicarsi le risorse umane e finanziarie disponibili è elevata. Pertanto,sarà necessario un impegno continuo per reperire risorse umane e finanziarie alternative

- *Modalità di monitoraggio*: identificare il tipo di dati da raccogliere per effettuare il monitoraggio dell'avanzamento e dei risultati di ciascuna azione. Specificare come e da chi saranno raccolti e ordinati i dati.
- *Preparare il piano d'azione*: In questa fase, si dovrebbe disporre di tutte le informazioni necessarie per il completamento del PAES.
- *Approvare il piano di azione e il relativo budget*: L'approvazione formale del PAES da parte del Consiglio Comunale è un requisito obbligatorio del Patto. Inoltre, l'autorità locale dovrà stanziare le risorse necessarie nel budget annuale e, qualora possibile, impegnarsi per il budget a lungo termine (da tre a cinque anni).
- *Svolgere revisioni regolari del PAES*: Si dovrà svolgere un monitoraggio continuo per seguire l'attuazione del PAES e l'avanzamento verso gli obiettivi stabiliti per la riduzione del consumo energetico e delle emissioni di CO2, apportando infine le correzioni necessarie. Un monitoraggio costante, seguito da adeguati adattamenti del piano, consente di ottenere un continuo miglioramento del ciclo. Questo è il principio della "ruota" nella gestione del ciclo del progetto: Plan, Do, Check, Act (pianificazione, esecuzione, controllo, azione). È estremamente importante che la leadership politica sia informata dei progressi. Ad esempio, la revisione potrebbe avvenire ogni due anni, dopo la presentazione della Relazione di Attuazione (obbligatorio secondo gli impegni stabiliti dal Patto dei Sindaci).

11. INDICAZIONI PER L'AGGIORNAMENTO DEL VIGENTE PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA

Le "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico" del 24 giugno 1995 ex Art. 36 del D.Lgs. 285/92 N.C.d.S sanciscono che il PUT (nei suoi tre livelli di progettazione PGTU, PPTU e PETU) deve essere coordinato con gli strumenti urbanistici vigenti, con i Piani di risanamento e tutela ambientale e con i Piani di Trasporto, in modo tale da rendere integrate e reciprocamente congrue le azioni e gli interventi che ogni strumento si propone di attuare;

Le Direttive prevedono, inoltre, l'integrazione dei principali contenuti del PUT anche con ulteriori contenuti a carattere "collaterale", relativi alla disaggregazione delle quattro componenti fondamentali del traffico (ad esempio, per i veicoli merci e per i taxi), alle altre componenti del traffico (ad esempio, per i portatori di handicap deambulanti e per i velocipedi), oppure ad altri argomenti di studio (ad esempio, per l'arredo urbano, per campagne di controllo delle emissioni inquinanti e della rumorosità).

I piani relativi a queste ultime componenti di traffico, studiate con riferimento all'intero ambito urbano, assumono in genere la denominazione di Piani di settore, che potranno essere adeguatamente redatti solo dopo la predisposizione del PGTU ed a sua stretta integrazione.

Nel dettaglio, sulla base delle analisi svolte nell'ambito della redazione del presente Piano e in considerazione della recente approvazione ed adozione del nuovo strumento urbanistico, PAT, del Comune di Castelfranco Veneto, appare opportuno che l'Amministrazione Comunale, valuti l'opportunità di aggiornare il vigente Piano di Classificazione Acustica (2004), che dovrà adeguarsi alle previsioni dei nuovi strumenti adottati.

12. CLASSIFFICAZIONE FUNZIONALE DELLE STRADE

La classificazione amministrativa delle strade viene eseguita ai sensi dei seguenti riferimenti legislativi:
a) commi 5-6-7, art. 2, D. Lgs. 30.04.92 n° 285 “Nuovo Codice della Strada” e relative modifiche contenute nel D. L.vo 10.09.93 n° 360 “Disposizioni correttive ed integrative del codice della strada”;
b) art. 2 D.P.R. 16.12.92 n° 495 “Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della strada” e relative modifiche contenute in D.P.R. 16.09.96 n° 610 “Regolamento recante modifiche al D.P.R. n° 495”;
c) Direttive Ministero LL.PP. pubblicate su Suppl. Ord. G.U. n° 146 del 24.06.95.

In ottemperanza alle prescrizioni legislative sopra elencate, dal punto di vista amministrativo, le infrastrutture componenti la rete stradale di Castelfranco Veneto possono essere ricondotte alle seguenti classi:

- **STRADE REGIONALI**

SR 53 Postumia;
SP 667 “di Caerano”;
SR 245 “Castellana”;
SR 245 Bis.

- **STRADE PROVINCIALI**

S.P. n. 83 “Soranza”
S.P. n. 101 “Asolana”
S.P. n. 102 “Postumia Romana”

- **STRADE COMUNALI**

Si rileva che, per quanto concerne le strade urbane (statali o provinciali), il Codice della Strada prevede al comma 7, art. 2, che - fatta eccezione per i Centri abitati con meno di 10.000 abitanti – esse siano sempre comunali. Inoltre il D.P.R. 16.09.96 n° 610 (art. 3) introduce nel Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada la seguente precisazione (comma 4, art. 4, D.P.R. 16.12.92 n° 495 mod.): "I tratti di strade statali o

provinciali che attraversano i centri abitati con popolazione superiore a diecimila abitanti, individuati a seguito della delimitazione del centro abitato prevista dall'articolo 4 del Codice, sono classificati quali strade comunali con la stessa deliberazione della giunta municipale con la quale si procede alla delimitazione medesima".

Al contempo, le strade urbane di scorrimento, di quartiere e locali sono sempre comunali quando siano situate nell'interno dei centri abitati, eccettuati i tratti interni di strade statali, regionali o provinciali che attraversano centri abitati con popolazione non superiore a diecimila abitanti" (art. 2, comma 7, Codice della Strada con successive modifiche); nel qual caso esse costituiscono <i tratti interni> così come statuito dall'art.4, comma 1b) del D.P.R. 16.09.96 n° 610.

Nel caso del Comune di Castelfranco, la presente prende a riferimento la delimitazione dei centri abitati recependola dal vigente PUT.

12.1. CLASSIFICAZIONE TECNICA DELLE STRADE

Intervento preliminare a qualsiasi riordino o riorganizzazione della viabilità è la classifica funzionale della rete stradale. Si tratta, in sostanza, di definire esattamente le funzioni dei singoli componenti della rete viaria urbana, in modo da garantire l'omogeneità in termini di sicurezza e la regolarità d'uso delle infrastrutture, tenendo conto delle esigenze peculiari e degli spazi necessari a tutte le componenti di traffico (veicoli privati, veicoli in servizio pubblico, sosta, movimenti delle utenze deboli: pedoni, biciclette, portatori di handicap...). Ciò con l'obiettivo di bandire radicalmente le tanto comuni situazioni di promiscuità di mansioni svolte dalle corsie o carreggiate stradali.

La classificazione tecnica viene svolta ai sensi dei seguenti riferimenti legislativi:

a. commi 2-3, art. 2, D. Lgs. 30.04.92 n° 285 "Nuovo Codice della Strada";
b. art. 2 D.P.R. 16.12.92 n° 495 "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della strada" e relative modifiche contenute in D.P.R. 16.09.96 n° 610 "Regolamento recante modifiche al D.P.R. n° 495";
c. Direttive Ministero LL.PP. pubblicate su Suppl. Ord. G.U. n° 146 del 24.06.95;
d. D.M. 5.11.2001 recante le "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade"; ed ha valenza integrativa nei riguardi della classificazione amministrativa sopra descritta.

Delimitando i "centri abitati" in Comune di Castelfranco Veneto, si conferisce una connotazione "urbana" o "extraurbana" alle relative strade interne, in più definendo la relativa tipologia.

In ottemperanza alle prescrizioni legislative sopra elencate e tenuto conto di quanto deliberato dall'Amministrazione Comunale di Castelfranco Veneto, si ritiene che, dal punto di vista tecnica, le infrastrutture componenti la rete stradale possano essere ricondotte alle seguenti tipologie:

- strade extraurbane secondarie (classe C, Nuovo Codice della Strada);
- strade urbana di scorrimento (classe D);
- strade urbane di quartiere (classe E);
- strade urbane locali (classe F).

Agli effetti della classificazione tecnica si definiscono:

- Strade extraurbane secondarie (classe C, Nuovo Codice della Strada) quelle infrastrutture ad unica carreggiata, con almeno una corsia per senso di marcia e banchine.
- Strada urbana di scorrimento (classe D, Nuovo Codice della Strada): strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate.
- Strade urbane di quartiere (classe E, Nuovo Codice della Strada) quelle infrastrutture che fungono da collegamento fra quartieri limitrofi o fra zone estreme di un medesimo quartiere internamente al centro abitato. Si tratta di strade destinate a servire gli insediamenti principali dell'abitato, anche se attraverso elementi viari complementari. In esse sono consentite tutte le componenti veicolari, eccezion fatta per la sosta, possibile solo esternamente alla carreggiata e con apposita corsia di manovra.
- Strade urbane ed extraurbane locali (classe F, Nuovo Codice della Strada) quelle infrastrutture, opportunamente sistemate in modo da consentire la circolazione di pedoni, veicoli, animali (ai sensi del comma 1, art. 2 C.d.S.), non facenti parte degli altri tipi di strada.

In considerazione dell'ubicazione e della geometria delle infrastrutture viarie esistenti, della composizione qualitativa e quantitativa dei flussi veicolari, nonché delle condizioni di esercizio, al fine di rendere più razionale l'utilizzo della rete viaria perseguendo gli obiettivi di "una

razionale gestione della mobilità, della protezione dell'ambiente e del risparmio energetico" (comma 1, art. 1, C.d.S.), si propone una classificazione tecnica delle strade in Castelfranco Veneto.
Relativamente alla classificazione funzionale, si rimanda all'allegato Regolamento Viario (elaborato R005).
L'obiettivo primario è la riqualificazione delle strade, da restituire a funzioni specifiche e compatibili con la destinazione d'uso del territorio che attraversano, anche e soprattutto attraverso interventi di regolamentazione della circolazione e progetti di arredo urbano e segnaletica, mediante i quali condizionare l'utenza verso comportamenti conformi alle esigenze di sicurezza che il Codice della Strada perora.

La classificazione proposta divide sostanzialmente le strade esterne al centro abitato fra strade extraurbane secondarie e strade locali, distinguendo il ruolo tecnico, funzionale ed amministrativo di ogni singolo elemento viario che costituisce la rete stradale del Comune di Castelfranco Veneto (Tavola D002).
Sono state classificate come extraurbane secondarie, oltre alle strade Regionali e Provinciali già elencate tutte le strade che costituiscono assi viari principali (collegamento tra le frazioni, tra frazioni e capoluogo, tra frazioni e comuni limitrofi) e possiedono le caratteristiche prescritte dal Codice per le strade di tipo C.
Si tratta di:

1) Via Brenta;
2) Via Montebelluna di Salvarosa (a nord della SR 53);
3) Via Sile;
4) Via dell'Impresa;
5) Via del Commercio.

Le rimanenti strade extraurbane sono state classificate come locali, perché a diretto servizio degli insediamenti, con caratteristiche geometriche inadeguate a un traffico rilevante o destinate a traffico locale. La classificazione presuppone dunque che si debbano porre in essere, nell'ambito del Piano del Traffico, tutti quei provvedimenti che consentono di garantire a queste ultime infrastrutture la funzione distributrice e di penetrazione capillare nel territorio.

All'interno dei centri abitati le infrastrutture sono state suddivise fra strade urbane di scorrimento, di quartiere e strade locali.
Fra le strade di scorrimento possono essere inserite:

1) Via dei Carpani;
2) Viale Europa.

Fra le strade urbane di quartiere possono essere inserite:

1) Via Valsugana;
2) Via Pio X°;
3) Borgo Treviso;
4) Borgo Pieve;
5) Via Bordignon;
6) Viale Monte Grappa;
7) Via Piave;
8) Via Brenta;
9) Via Matteotti;
10) Via Damini;
11) Via Sile;
12) Viale B.C.Battisti;
13) Via della Cooperazione.

utilizzate come tronchi passanti delle sopra citate strade extraurbane secondarie o anche come strade interne di scorrimento veloce, pur senza caratteristiche geometrico-funzionali peculiari delle infrastrutture di categoria superiore (strade di scorrimento, classe D del C.d.S.).
Tutta la rimanente rete viabile può essere considerata di carattere locale, perché a diretto servizio degli insediamenti, spesso anche attraverso strade cieche (cul de sac) o sterrate.
La classificazione sopra descritta è espressiva delle scelte progettuali alla base del Piano del Traffico, scelte orientate a:

- individuare un numero definito di assi viabilistici principali deputati allo smaltimento del traffico di attraversamento sovracomunale;
- scaricare la viabilità secondaria dagli spostamenti che non abbiano origine o destinazione nell'area asservita;
- allontanare il traffico veicolare dalle zone centrali delle frazioni e, ove non possibile, rallentarlo.

Resta inteso che le cosiddette "strade di quartiere" devono possedere (eventualmente, previo adeguamento) caratteristiche geometriche, funzionali e di esercizio compatibili con quanto previsto dalla tipologia di infrastruttura.

La classificazione tecnico-funzionale è aggiornabile, nel senso che può (e deve) essere integrata e corretta in seguito alla realizzazione di nuovi tronchi stradali e di nuovi collegamenti (anche previsti nel Piano), i quali possono contribuire a modificare le condizioni di circolazione e gli schemi viari.

Sulla viabilità esistente si porranno altresì in essere quegli interventi di adeguamento, riorganizzazione e regolamentazione che le infrastrutture richiederanno, con la contestuale verifica della loro funzione e destinazione d'uso.

Per ulteriori specifiche tecniche sulle caratteristiche geometriche e funzionali delle strade, delle intersezione nonché dei percorsi ciclabili e ciclopedonali, si rimanda al Regolamento Viario allegato al presente Piano (**elaborato R005**).