

1. PREMESSA

Il piano del traffico è uno strumento di governo della mobilità introdotto dal nuovo codice della strada che con l'art. 36 ne dispone l'obbligatorietà per tutti i comuni con più di 30.000 abitanti.

Al di là dell'obbligo formale della sua elaborazione, si ritiene che uno strumento di questo tipo possa costituire un'occasione per la razionalizzazione ed il coordinamento degli interventi in un settore così delicato come quello del traffico e della mobilità.

Conformemente a quanto disposto dal codice della strada e dalle direttive ministeriali il PGTU di Belluno è stato elaborato con lo scopo di identificare le azioni praticabili nel breve periodo (secondo un orizzonte temporale biennale) e con lo scopo di offrire un quadro informativo di riferimento adeguato alla valutazione degli obiettivi e la verifica dei risultati. Per quest'ultima ragione il piano è corredato da diverse attività di indagine e rappresentazione sui principali aspetti pertinenti l'assetto della viabilità, la ricostruzione dei volumi di traffico, la dinamica della mobilità, l'evoluzione dell'incidentalità, la regolamentazione e l'uso della sosta.

1.1. Le aspettative dell'amministrazione comunale

Nella elaborazione del piano si sono considerate le indicazioni formulate dall'amministrazione attraverso comunicazioni informali e specifici documenti di indirizzo. In particolare si è fatto riferimento al documento adottato dal consiglio comunale nel 2003 che ha definito i principali aspetti ritenuti prioritari.

Altri riferimenti importanti sono costituiti dalla raccolta di istanze nei diversi incontri avuti con le realtà locali (es. i quartieri) e contributi specifici di organizzazioni di rappresentanza come nel caso dei commercianti dell'area centrale.

Il consiglio comunale nella seduta del 26 giugno 2003 identificava gli indirizzi generali e gli obiettivi cui il Piano del Traffico doveva attenersi. In particolare il documento di indirizzi evidenziava:

1. la necessità di affermare la priorità dei temi della qualità e della valorizzazione urbanistica ed ambientale (punto a);
2. attenzione alle componenti di mobilità costituite da anziani, pedoni, bambini per recuperare un aspetto di accoglienza dell'ambito urbano (punto b);
3. attenzione alle modalità di regolazione degli spazi esistenti ed in particolare del sistema dello stazionamento (sistema dei parcheggi) (punto c);
4. contenimento dei fenomeni di inquinamento acustico ed atmosferico (punto d);

Il documento di indirizzo inoltre specificava l'esplicita richiesta di impostare il piano in modo da consentire una valutazione degli esiti degli interventi attuati. Per questa ragione il piano ha riservato notevoli risorse alla realizzazione di numerose indagini per la ricostruzione di un quadro conoscitivo di tipo qualitativo e quantitativo sui fenomeni di.

1.2. Altre condizioni al contorno e la viabilità sovracomunale

Come abbiamo già precisato il PGTU si occupa in particolare degli interventi attuabili nel breve periodo, tuttavia il piano non può prescindere da alcune "condizioni al contorno", che vincolano gli scenari evolutivi del sistema infrastrutturale cittadino nel prossimo futuro. Sono di particolare rilevanza alcuni interventi infrastrutturali previsti dagli strumenti di programmazione urbanistica:

1. la nuova strada Veneggia sviluppata a nord dell'attuale tracciato della S.S.50;

2. il lotto del progetto denominato FIO2 che dovrà collegare direttamente la Via Dendrofori con la viabilità a nord della ferrovia, eliminando il passaggio a livello;
3. il potenziamento della viabilità in sinistra Piave prevista in accordo con la provincia (nuova rotatoria Ponte Dolomiti).

Le previsioni di questi progetti sono state considerate nelle diverse fasi di elaborazione del piano ed in particolare nelle attività di riclassificazione funzionale della viabilità e di sistemazioni dei nodi (interventi di attuazione delle rotatorie).

Gli interventi a valenza sovracomunale riferiti agli ultimi due punti del precedente elenco riguardano stralci funzionali, da realizzare all'interno dell'orizzonte temporale di valenza del PGTU, di opere di più vasta portata.

a) Adeguamento della SP 1 e superstrada della "Valbelluna"

Gli interventi di adeguamento della SP n.1 nel territorio comunale della città di Belluno fanno parte del progetto di grande viabilità denominato "Superstrada della Valbelluna", da lungo tempo oggetto di discussione con l'obiettivo di ricostituire un asse centrale che costituisca un buon raccordo tra il sistema autostradale ad est e le altre direttrici viarie costituite dalle SS 50, SS 348, SP 1bis.

Il tratto di maggior interesse per la città di Belluno riguarda il tracciato che dopo Sedico attraversa il Piave in una zona prossima agli abitati di S. Fermo e Visome e da qui si estende a sud di Belluno. Una volta raggiunto il territorio comunale di Ponte nelle Alpi, si collega al casello autostradale tramite un percorso in galleria.

L'intero asse vuole dare risposta ai movimenti di lunga percorrenza che rivestono un ruolo importante in particolare per la mobilità turistica, la quale si somma al fitto insieme di spostamenti a medio raggio tipici della mobilità di carattere più locale. Le caratteristiche del tracciato prevedono una velocità di progetto compresa fra 60 km/h e 100 km/h, l'assenza di intersezioni a raso e di accessi privati.

Lo stralcio di attuazione previsto all'interno dell'orizzonte progettuale del PGTU, riguarda in particolare la realizzazione della rotatoria di connessione tra la SP 1 e il ponte Dolomiti, con le predisposizioni per accogliere in tempi successivi il tracciato proveniente dalla prevista galleria del Col Cavalier, identificato come soluzione per la mobilità di attraversamento del tratto urbano della stessa SP 1 ed in particolare della criticità di via Miari, penalizzata dalla curva a gomito all'altezza del ponte della Vittoria e gravata dalla situazione di allarme per potenziali frane.

La nuova rotatoria sarà realizzata grazie all'accordo tra il Comune, la Provincia di Belluno e Veneto Strade, confermando la regolamentazione a rotatoria già oggi sperimentata, attuata tuttavia con un impianto di dimensioni notevolmente superiori. La maggiore dimensione è in parte giustificata proprio dall'esigenza di dover garantire una futura connessione con il nuovo tracciato viario, da realizzare su due livelli sfalsati.

Trattandosi di un intervento puntuale, l'adeguamento della nuova intersezione non fa prevedere, nel breve periodo, effetti significativi sulla struttura della mobilità che interessa il comune di Belluno, sia essa di scambio o di solo attraversamento.

b) Interventi di collegamento della SR 203 (progetti ex ambito "FIO 2")

L'intervento complessivo riguarda il collegamento tra la SR 203 "Agordina" e l'intersezione tra via Prade e via dei Dendrofori, da dove è possibile raccordarsi alla rete principale urbana rappresentata dalla SP 1 e dalla SS 50. L'iniziativa originariamente promossa dal comune di Belluno, in qualità di soggetto attuatore, è ora ricompresa nel Piano Triennale di interventi della Regione Veneto, la cui competenza è pertanto di Veneto Strade spa. La progettazione attualmente in corso riguarda il primo stralcio operativo, che dall'intersezione tra le vie Prade, Feltre e dei Dendrofori, interessa l'attraversamento (con sottopassaggio) di Viale Europa e della linea ferroviaria Calalzo - Montebelluna fino al collegamento con le vie Mier e Marchesi.

L'obiettivo dell'intervento complessivo è quello di definire un nuovo collegamento a servizio della mobilità pendolare e turistica diretta e proveniente dalla vallata Agordina,

riducendo le criticità dell'attuale connessione con l'incrocio della "Cerva" (vie Medaglie d'oro, Internati e Deportati, Col di Lana e Fantuzzi) e configurando un asse maggiormente percepibile all'interno della gerarchizzazione generale della rete.

Gli effetti del primo stralcio funzionale saranno di tipo prevalentemente locale non attuandosi ancora la connessione alla SR "Agordina". Particolare attenzione è da riservare alla configurazione funzionale dell'incrocio Prade, Feltre, Dendrofori.

L'intento progettuale ricerca l'efficienza nella percorribilità del tracciato, eliminando i punti di principale conflitto, tra cui certamente ricade l'intersezione con la SS. 50. La struttura del contesto urbanizzato e la presenza della linea ferroviaria hanno portato ad ipotizzare una soluzione su due livelli non direttamente connessi, ove la relazione con la SS 50 è realizzata in modo indiretto attraverso l'intersezione con via San Gervasio.

L'intervento progettuale comporta pertanto un abbassamento dell'intersezione tra le vie Prade e Dendrofori, tale da consentire un più agevole attacco del sottopassaggio. Nella stessa intersezione viene confermato l'attuale assetto a rotonda che sarà oggetto di una ricalibrazione dimensionale. Una seconda rotonda è localizzata all'altro lato del sottopassaggio per la connessione con la viabilità esistente, in particolare via Marchesi, ma resa comunicante anche con le vie Mier e San Gervasio.

1.3. Le indagini

L'elaborazione del PGTU di Belluno si è accompagnata alla realizzazione di numerose campagne di indagine che hanno consentito di arricchire le proposte progettuali con numerosi elementi di valutazione qualitativa e quantitativa sui fenomeni da governare e che, attraverso un'analisi prima-dopo, consentiranno una verifica oggettiva degli esiti degli interventi che saranno attuati.

1. Un primo gruppo di indagini ha consentito di prevedere e documentare gli esiti di una serie di interventi attuati durante l'elaborazione del piano, che hanno interessato il sistema della viabilità di accesso alla città dalla sinistra Piave. Le indagini hanno consentito la stima di volumi e tempi di percorrenza connessi a diverse ipotesi di regolazione della circolazione nel settore tra i due accessi alla città, rappresentati dal ponte della Vittoria e dal ponte Dolomiti (l'attività è riassunta nel cap. 2).

2. Uno specifico gruppo di rilevazioni ha documentato i volumi di traffico distribuiti dai principali incroci della rete. Questi dati sono stati utilizzati per la calibrazione del modello generale del traffico e per la verifica delle proposte di intervento e razionalizzazione dei nodi, in particolare per gli studi di fattibilità del riassetto a rotonda (cfr. cap. 7).

3. Un'attività importante ha riguardato la classificazione e la rappresentazione cartografica di più di mille incidenti stradali registrati dalle forze dell'ordine (vigili, carabinieri e polizia stradale) nel triennio 2000-2003 (cfr. cap. 4). L'analisi ha consentito di identificare gli ambiti di intervento prioritari per la sicurezza. Le forze dell'ordine hanno già dichiarato la netta riduzione dell'incidentalità nei nodi dove sono state implementate le rotonde sperimentali del ponte Dolomiti, Lungardo, Ospedale, Cusighe, Prade/Dendrofori.

4. È stata realizzata un'indagine di tipo cordonale sulle cinque direttrici di accesso alla città. L'indagine ha riguardato l'intervista di un campione significativo di utenti in accesso alla città ed è stata finalizzata alla ricostruzione del sistema delle relazioni della città con l'esterno, oltre alla stima delle componenti di attraversamento (cap. 2).

5. Uno specifico gruppo di indagini ha consentito al ricostruzione delle caratteristiche della offerta/domanda di sosta nell'area centrale. Per ogni zona di sosta è stato possibile rilevare il numero di posti offerti e il numero e tipo degli attuali utenti. I risultati sono stati determinanti per l'individuazione delle possibili strategie di regolamentazione del sistema dei parcheggi (cfr. relazione specifica).