

# Perché binari sopraelevati?

**Presso ogni località in cui sarà rimosso un passaggio a livello ogni possibile alternativa ingegneristica è stata presa in considerazione da una squadra di esperti del progetto - compresa l'idea di scavare trincee lungo il corridoio per far passare la linea ferroviaria al di sotto degli incroci stradali.**

## ANALISI DELLA PROPOSTA

### Difficoltà tecniche e ingegneristiche

- La soluzione di costruire tratti di binari sopraelevati mira a minimizzare l'impatto sulle reti di distribuzione locale della luce e del gas. Una grossa conduttura per la trasmissione del gas passa direttamente di traverso al corridoio ferroviario nella zona di Grange Road - il che significa che questo passaggio a livello deve essere rimosso sopraelevando i binari per scavalcare la strada. Spostare la conduttura del gas avrebbe un impatto altamente dannoso alla fornitura del gas in gran parte di Melbourne, e lo spostamento richiederebbe molti anni ad un costo rilevante.
- Una soluzione che preveda estese trincee a cielo aperto avrebbe in pratica l'effetto di interrompere o ridirigere le traiettorie alluvionali e inciderebbe sulla possibilità di sopravvivenza della vegetazione esistente comportando inoltre il rischio d'alluvione del trincea e dei binari (con gravi conseguenze per i servizi ferroviari).
- La presenza di un'alta falda acquifera lungo il corridoio presenta serie difficoltà ingegneristiche. Una soluzione che preveda estese trincee a cielo aperto causerebbe modifiche temporanee e forse a lungo termine alle condizioni della falda. L'impatto di modifiche alle condizioni della falda possono dare origine ad assestamenti con danni potenziali alle proprietà residenziali e alla vegetazione circostanti.
- Inoltre, la presenza di una falda acquifera alta lungo il corridoio significa che dovrà essere rimossa l'acqua nel caso di una soluzione che preveda l'interramento in trincea. Ciò comporterebbe notevoli ritardi nella costruzione e la necessità di aspirare e decontaminare l'acqua della falda.
- Il progetto dell'interramento in trincea richiederebbe anche lo spostamento d'importanti reti esistenti interrato di distribuzione come la conduttura idrica di Murrumbeena, la linea di trasmissione 66kV a Poath Road, e i servizi di telecomunicazione presso tutti gli incroci stradali lungo tutti i 20 chilometri del corridoio ferroviario.
- L'ubicazione del torrente Mile Creek a Noble Park significa che la soluzione dell'interramento in trincea non è un'alternativa possibile per la rimozione del passaggio a livello di Chandler Road.

Anche se la soluzione dell'interramento in trincea può funzionare bene in alcune aree, in particolare per rimuovere singoli passaggi, in questo progetto **si tolgono nove passaggi a livello vicini l'uno con l'altro - il più grande progetto di rimozione di passaggi a livello nella storia di Melbourne.** La soluzione dell'interramento risulterebbe in lunghe e larghe trincee attraverso aree locali che dividerebbero le comunità e, date le associate difficoltà ingegneristiche e di costruzione, risulterebbero in un allungamento dei tempi di costruzione con maggiori disagi per la comunità locale durante la costruzione e la messa in opera.


La ferrovia sopraelevata evita di disturbare importanti servizi del gas dell'elettricità e dell'acqua nella regione, il che significa che può essere completata più rapidamente e senza interrompere l'erogazione dell'acqua, dell'elettricità e del gas nelle case. Non richiede l'acquisizione di case o parchi, consente di conservare alberi maturi esistenti nelle zone locali, riduce il numero di camion necessari per trasportare detriti lungo le strade locali. Inoltre il progetto proposto può essere costruito senza che siano necessarie numerose interruzioni alla linea ferroviaria e alle strade adiacenti il che significa che le vie non saranno intasate di traffico e le persone del luogo non dovranno prendere autobus sostitutivi invece del treno per mesi e mesi.

## CONTATTACI

- 🌐 [levelcrossings.vic.gov.au](http://levelcrossings.vic.gov.au)
- 📧 [contact@levelcrossings.vic.gov.au](mailto:contact@levelcrossings.vic.gov.au)
- ☎ 1800 762 667
- ✉ Level Crossing Removal Authority  
GPO Box 4509  
Melbourne VIC 3001

Seguici sui social media  
[@levelcrossings](#)



 **Servizio traduzione**  
Per lingue diverse dall'inglese,  
chiama il 9280 0780

## Alberi maturi e vegetazione

Una soluzione che prevede binari sopraelevati consente il mantenimento di molti più alberi maturi e dà l'opportunità di piantare nuove specie di alberi di dimensioni più grandi vicino alla linea ferroviaria, ed anche nella nuove aree di spazio aperto che saranno create.

L'interramento in trincea richiederebbe, per consentire i lavori di costruzione, la rimozione della maggioranza degli alberi all'interno del corridoio ferroviario. Specie di alberi di dimensioni più grandi non potrebbero venire piantate vicino ad uno scavo a causa di problemi di spazio e di sicurezza associati al pericolo che tali alberi possano cadere sui binari. Inoltre, ci sarebbero forti effetti negativi per gli alberi rimanenti poiché arriverà meno acqua nei sistemi radicalari.

La rimozione della vegetazione ha un impatto significativo sulla fauna locale – e bisogna notare che alcune delle zone locali del corridoio ferroviario sono altamente popolate da uccelli e altre specie di animali selvatici importanti per la comunità locale.

## Nessuna espropriazione forzata

Uno dei benefici principali della proposta di binari sopraelevati è che non richiede l'espropriazione di abitazioni residenziali, immobili commerciali o aree di parco.

## Si evitano rilevanti disagi sulle strade e sulla rete ferroviaria

Eseguire la rimozione di tutti e nove i passaggi a livello mediante l'interramento in trincea richiederebbe 230 giorni di chiusura della linea ferroviaria nel corso dei due anni di durata dei lavori di costruzione – il triplo dei disagi per la comunità rispetto al progetto attualmente proposto.

Il progetto proposto attualmente prevede disagi molto minori per la comunità locale oltre ad una forte riduzione nel numero dei movimenti di camion (fino a 70.000 movimenti in meno) rispetto alla soluzione dell'interramento in trincea, poiché si scaverà molto meno.

Inoltre, il progetto minimizza anche l'impatto dei lavori sul trasporto di merci su ferrovia. Una chiusura prolungata della linea ferroviaria per realizzare la soluzione dell'interramento in trincea richiederebbe approssimativamente 11.000 movimenti di camion in più sulle strade locali di Melbourne.

## Lunghi ritardi per la rimozione dei passaggi a livello

A causa di problemi tecnici e ingegneristici, una soluzione che prevede l'interramento in trincea potrebbe ritardare la rimozione dei passaggi a livello sulla linea ferroviaria più frequentata di Melbourne, dove le barriere dei passaggi a livello rimangono abbassate in media fino a 87 minuti durante l'ora di punta mattutina.

## Accesso più vicino e più sicuro alle stazioni

Questa proposta fornisce un accesso migliore e più sicuro per tutti, sia i residenti locali che per i passeggeri degli autobus e per chi viene accompagnato alla stazione in automobile.

## Spazio aperto

Il metodo dell'interramento in trincea richiede lunghi tratti di profonde trincee e ciò limita l'ammontare di nuovi spazi comunitari con la possibilità che sia necessario persino ridurre le aree esistenti.

La proposta dei binari sopraelevati rimuove le zone di "terra di nessuno" che attualmente separano i sobborghi in "nord e sud" della linea ferroviaria, e fornisce spazi aperti di cui c'è tanto bisogno per piste ciclabili, sentieri pedonali, parchi gioco, vegetazione e altre strutture comunitarie.

## Interscambio autobus/treni

Ogni chiusura prolungata di una linea ferroviaria normalmente deve avere luogo durante le vacanze scolastiche, quando gli autobus scolastici diventano disponibili per i servizi sostitutivi. Il progetto proposto prevede che la chiusura della linea ferroviaria coincida con le vacanze scolastiche, quando il numero di passeggeri di solito si riduce del 50 per cento rispetto ai livelli normali e le strade sono generalmente più tranquille.

Con la soluzione dell'interramento in trincea, la chiusura si estenderebbe oltre la durata delle vacanze scolastiche e quando la disponibilità di autobus sarebbe estremamente limitata. In più, al già alto volume di traffico sulle strade al di fuori delle vacanze scolastiche si aggiungerebbero 120 autobus in più sulle strade locali due volte al giorno durante i periodi di punta peraltro già molto congestionati, il che provocherebbe ulteriori ritardi e disagi.

Il progetto proposto, con l'associata riduzione nei disagi sulle linee ferroviarie e nella necessità d'utilizzo degli autobus, consentirà una riduzione della congestione sulle strade locali.

## Zone commerciali locali

Queste interruzioni alle strade renderebbero congestionate le strade residenziali e impedirebbero l'accesso dei pedoni alle zone dei negozi d'importanza vitale localmente causando forti disagi per le attività commerciali locali.

Una soluzione che prevede binari sopraelevati avrà un impatto minimo sulle zone dello shopping locali su entrambi i lati del corridoio.

Un numero minore di chiusure di strade e tempi più brevi di chiusura della linea ferroviaria comporteranno una riduzione del periodo di disagi per i commercianti locali.

## Infrastruttura di alta qualità

Una vasta porzione dei costi di costruzione di trincee a cielo aperto riguarda le spese per l'escavazione di materiale, lo spostamento delle reti di distribuzione d'elettricità, acqua, gas ecc. e per i servizi sostitutivi d'autobus durante i prolungati periodi di chiusura della linea ferroviaria. Il costo di questi lavori di preparazione è rilevante e può assorbire una buona porzione del budget complessivo per il progetto.

La soluzione a binari sopraelevati minimizza questi costi preparatori e permette il riutilizzo dei fondi del progetto per l'erogazione di soluzioni infrastrutturali d'alta qualità (ad es. stazioni con copertura completa delle pensiline) e spazi aperti comunitari (parchi, piste ciclabili/pedonali condivise ecc).

FEBRUARY 2016