



studio Fortuna

COPIA

PIANO DI LOTTIZZAZIONE "BENACO"

IL DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO
DELLO SVILUPPO DEL TERRITORIO
F.T.O. (Arch. Lorella Bressanello)

IL DIRETTORE DEL SETTORE URBANISTICA
F.T.O. arch. Franco Zanella

VALUTAZIONE DELL'IMPATTO SUL TRAFFICO
INSULA IMMOBILIARE SITA IN VICENZA LOCALITA' LAGHETTO,
POSTA FRA VIA LAGO DI GARDA, LAGO MAGGIORE, STRADA
MAROSTICANA E VIA LAGO DI LUGANO

ALLEGATO ALLA DELIBERA CONS.

N. ...36... D.F.L. ... 07 NOV. 2004

Il Presidente
F.T.O. SARRACCO

Il Segretario Gen.le
F.T.O. VEZZARO

I proprietari

**BLUE
HILL** s.p.a.

Annetta S.r.l. Jagan Vgo

Leonard S. S. S. S.

Nassimo Antoniaci

Atomen Alenduk

Maria Persele

De Bon Paol

Giustini Paolo

Il Tecnico

arch. Carlo Andriolo

Dr. Ric. Ingegneria dei Trasporti



Ordine degli Architetti
Pianificatori, Paesaggisti e
Conservatori Provincia di Vicenza

**CARLO
ANDRIOLO**
n° 920



Ordine degli Architetti
Pianificatori, Paesaggisti e
Conservatori Provincia di Vicenza

**SEBASTIANO
ZANETELLO**
n° 368

Sebastiano Zanetello

geom. Domenico Fortuna

contra' Canove vecchie, 4 36100 Vicenza tel.: 0444 322 835 tel./fax: 0444 540 713 e-mail:
studiofortunadomenico@tin.it

c. f.: FRT DNC 44S04 Z326W p.l.V.A.00 538 580 242

INDICE DEL RAPPORTO

Testi

1. INTRODUZIONE	2
2. OFFERTA E DOMANDA DI TRASPORTO	3
2.1 AMBITO DI ANALISI	
2.2 ARCHI STRADALI ED INTERSEZIONI	
2.3 DOMANDA DI TRAFFICO	
2.4 FUNZIONAMENTO DELLA RETE ATTUALE	
3. ANALISI DEI NUOVI CARICHI PREVISTI.....	8
3.1 METODOLOGIA DELLA SIMULAZIONE	
3.2 DAI CARICHI URBANISTICI AI CARICHI VEICOLARI	
3.3 COMPOSIZIONE DI FLUSSI PER DIRETTRICI	
3.4 DISTRIBUZIONE DEI NUOVI CARICHI VEICOLARI SULLA RETE	
4. VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI SUL TRAFFICO E SULLA VIABILITÀ	13
4.1 SALVAGUARDIA DELL'EFFICIENZA TRASPORTISTICA DELLA RETE	
4.2 DISEGNO DELLA RETE	

Tavole (alla fine del Rapporto)

Localizzazione PdL e classificazione rete stradale

Grafo considerato: nodi e archi

1. INTRODUZIONE

Il Piano di Lottizzazione (PdL) in località Laghetto compreso tra le vie Lago Maggiore, Lago di Garda, Lago di Lugano ed ex-SS.248 è sottoposto a valutazione d'impatto sul traffico come stabilito dal Regolamento Viario vigente del Comune di Vicenza all'articolo 11.2.

A tal fine è stato prodotto il presente documento.

Il lavoro si è svolto attraverso due fasi fondamentali di analisi:

- analisi della domanda e dell'offerta di trasporto: descrizione della rete interessata, calcolo della capacità di archi ed intersezioni direttamente influenzate dal nuovo PdL, raccolta e rielaborazione di *data base* esistenti circa i carichi veicolari nell'intorno della struttura, valutazione dell'attuale livello di servizio della rete;
- analisi dell'intervento e studio degli impatti sulla viabilità: traduzione dei carichi urbanistici in carichi veicolari, stima degli incrementi di traffico, simulazione del livello di congestione atteso, valutazione dell'impatto sul traffico in termini di mantenimento dell'efficienza della rete.

Chiude lo Studio il capitolo di **valutazione dell'impatto sul traffico**, che riassume anche i risultati delle analisi.

2. OFFERTA E DOMANDA DI TRASPORTO

2.1 Ambito di analisi

Il piano di lottizzazione studiato è posto in località Laghetto in una porzione di territorio compreso tra via Lago Maggiore a nord, via Lago di Garda ad ovest, via Lago di Lugano a sud e la ex-SS.248 ad est.

Il totale della superficie del PdL è di circa 29.000 mq, con una superficie edificata od edificabile di circa 18.000 mq.

Il carattere dell'ambito territoriale di ubicazione è *intermedio* tra un quartiere periferico ben delimitato – Laghetto – a prevalente destinazione residenziale con manufatti di piccola-media dimensione, e la fascia insediativa consolidata lungo la ex-SS.248 "Marosticana", dove si sovrappongono diverse funzioni, dalla residenza al produttivo (strada dei Mulini) al terziario prevalentemente anonario, con la presenza in particolare di un centro commerciale ad est della ex-SS.248.

A livello infrastrutturale, all'interno del comparto di analisi l'unica presenza di scala sovra-locale è costituita dalla ex-SS.248 che ancora oggi garantisce la principale connessione tra il capoluogo e gli ambiti nord-orientali della provincia. È pertanto evidente che il maggior carico veicolare che la interessa sia originato o destinato esternamente al comune di Vicenza.

Per quanto riguarda l'accessibilità al PdL esaminato, le connessioni territoriali si sviluppano essenzialmente sulle due direzioni garantite dalla direttrice dell'ex-SS.248:

- verso nord direttamente lungo la ex-SS.248;
- verso sud lungo le due aste della ex-SS.248 e di via dei Laghi, entrambe connesse con il sistema di circonvallazione nord del capoluogo (viale Cricoli e viale Dal Verme).

2.2 Archi stradali ed intersezioni

Il sistema viario che risulta direttamente interessato dai nuovi flussi veicolari prodotti dagli insediamenti previsti nel PdL coincide proprio con le due aste della ex-SS.248 e di via dei Laghi.

Il complesso di strade sulle quali viene effettuata la simulazione di nuovi carichi veicolari è composta dalle seguenti aste:

- ex-SS.248 (archi '6.1↔6', '6↔1' e '1↔4' nella Tav. 2): il Piano Generale del Traffico Urbano vigente la classifica come strada urbana di interquartiere per il suo carattere fisico-funzionale legato prevalentemente a relazioni sovra-locali e territoriali. Il contesto attraversato è prevalentemente urbano. La sezione trasversale media è quella tipica di un tracciato di strada statale, con corsie larghe 3,75 m e banchina mediamente da 1,5 m;
- via dei Laghi (arco '3↔5' nella Tav. 2): strada urbana di quartiere, rappresenta la principale asta di accesso al quartiere di Laghetto. La sua sezione trasversale, come quelle di quasi tutte le vie del quartiere, è di circa 10 m, molto sovradimensionata rispetto alle quantità di traffico che vi insistono ed alle funzioni locali che la interessano;
- via Lago Maggiore (arco '6↔7' nella Tav. 2): strada urbana di quartiere, costituisce la chiusura di via dei Laghi sulla ex-SS.248. La sezione trasversale media è ancora di circa 10 m;
- via Lago di Garda (arco '7↔2' nella Tav. 2): strada urbana locale interzonale, con funzioni di distribuzione interne al quartiere. L'attuale sezione è di circa 10 m, ma nella simulazione si è adottata la riduzione di dimensione a 6,2 m complessivi, come già concordato con l'Amministrazione;
- via Lago di Lugano (archi '1↔2' e '2↔3' nella Tav. 2): strada urbana locale interzonale.

Nell'ambito della rete interessata dalla simulazione, le intersezioni sono tutte di tipo 'semplice' regolate da segnali di precedenza tra traversa e strada principale.

Le intersezioni consentono l'effettuazione di tutte le manovre. L'unica eccezione è il divieto di svolta a sinistra su via Lago Maggiore provvedendo da sud lungo la ex-SS.248.

Le intersezioni a diversa regolazione più prossime all'ambito considerato sono la rotatoria 'Cricoli' ed il semaforo Laghi-Curtatone-Dal Verme. Tali incroci non sono oggetto di simulazione in quanto l'apporto del nuovo traffico generato dal PdL è di rango nettamente inferiore rispetto agli attuali carichi che vi insistono.

Nel caso della rotatoria, i nuovi veicoli prodotti dal PdL sono pari allo 0,4% del carico complessivo nell'ora di punta del mattino. Nel caso del semaforo all'estremità sud di via dei Laghi, i nuovi carichi corrispondono all'1,2%.

Com'è evidente, i nuovi carichi non richiedono la verifica della capacità delle intersezioni.

2.3 Domanda di traffico

La ricostruzione del quadro quantitativo necessario alla simulazione ha attinto a diverse fonti:

- *output* del modello di assegnazione *Visum*, implementato presso l'Amministrazione comunale, con indicazioni sui carichi della rete urbana nell'ora di punta del mattino;
- sezioni di conteggio lungo la ex-SS.248 rilevate sia nelle indagini del PUT attuale (indagine PUT1992) sia dalla nuova campagna di rilievi del 2001 (indagine Redas2001);
- rilievi veicolari compiuti nel dicembre 2002 per la valutazione di impatto sulla mobilità del PP10 e relativi alla rilevazione delle quantità di traffico e della componente di traffico di attraversamento lungo via dei Laghi, via Lago di Garda, via Lago di Lugano e via Lago Maggiore.

La rielaborazione di tali dati ha offerto le seguenti quantità fondamentali relativamente all'ora di punta del mattino:

- l'ex-SS.248 è mediamente carica in direzione sud di circa 1.000 veicoli equivalenti/ora ed in direzione nord di circa 700;
- via dei Laghi allo sbocco sud del quartiere ha un carico di 489 veicoli/ora verso viale Dal Verme e di 283 veicoli in direzione nord;
- via Lago Maggiore è interessata da 160 veicoli in ingresso al quartiere di Laghetto e da 88 veicoli in uscita;

- via Lago di Lugano è percorsa da 164 veicoli in ingresso al quartiere e da 39 veicoli in uscita.

2.4 Funzionamento della rete attuale

Le informazioni sull'offerta stradale hanno consentito di calcolare la capacità degli archi.

Dall'incrocio tra domanda ed offerta di trasporto, è possibile quantificare e qualificare l'attuale funzionamento della rete direttamente influenzata dal nuovo traffico prodotto.

La seguente tabella presenta i dati relativi ai flussi rilevati sugli archi, alla capacità di traffico sugli archi stessi ed al rapporto tra flusso e capacità, un indicatore sintetico del livello di congestione e di efficienza trasportistica della rete considerata

Tab. 2.1 Rete attuale: capacità C, flussi F e rapporto F/C

Dal nodo	Al nodo	Denominazione	Lungh.arco (m)	Capacità (veic/h)	Flusso (veic/h)	F/C
6,1	6,0	SS.248 NdS	120	1753	1058	0,60
6,0	6,1	SS.248 NdN	120	1753	723	0,41
6,0	1,0	SS.248 CdS	370	1835	967	0,53
1,0	6,0	SS.248 CdN	370	1740	704	0,40
1,0	4,0	SS.248 SdS	660	1783	1002	0,56
4,0	1,0	SS.248 SdN	660	1783	704	0,39
6,0	7,0	L.Maggiore dW	110	1952	160	0,08
7,0	6,0	L.Maggiore dE	110	1952	88	0,05
7,0	2,0	L.Garda dS	350	1039	n.r.	--
2,0	7,0	L.Garda dN	350	1173	n.r.	--
1,0	2,0	L.Lugano EdW	110	1961	164	0,08
2,0	1,0	L.Lugano EdE	110	1961	39	0,02
2,0	3,0	L.Lugano WdW	265	1635	164	0,10
3,0	2,0	L.Lugano WdE	265	1774	39	0,02
3,0	5,0	Laghi dS	550	1556	489	0,31
5,0	3,0	Laghi dN	550	1697	283	0,17

Come si evince dalla tabella, la rete considerata ha un livello di funzionamento buono, con nessuna difficoltà di deflusso lungo gli archi.

I valori più elevati nel rapporto tra flusso e capacità si presentano come atteso lungo la ex-SS.248, in particolare in direzione sud dato che la simulazione si riferisce all'ora di punta del mattino. Il valore più

alto di F/C è comunque pari a 0,60, garantendo condizioni di deflusso ampiamente regolari.

La seconda asta maggiormente caricata è via dei Laghi, dove però le buone prestazioni della strada garantiscono un livello F/C massimo pari a 0,31 in direzione sud.

Gli altri archi presentano margini di capacità non utilizzata decisamente elevati. Non è invece disponibile il valore di carico per via Lago di Garda: qui i flussi veicolari sono sicuramente più ridotti rispetto alle aste di accesso a Laghetto di via Lago Maggiore e di via Lago di Lugano, che rappresentano invece aste di penetrazione al quartiere. Si può quindi dedurre che il valore F/C non sarà certo superiore a quanto già calcolato per dette strade.

In sintesi, la rete direttamente interessata dai nuovi flussi veicolari prodotti presenta oggi una buona efficienza trasportistica, con livelli di servizio ben al di sotto della soglia di congestione e con margini tali da non essere messi in crisi da normali variazioni dei flussi.

3. ANALISI DEI NUOVI CARICHI PREVISTI

Si procede ora alla traduzione dei nuovi carichi urbanistici in carichi veicolari.

3.1 Metodologia della simulazione

La stima dell'utenza potenziale a regime è tesa a quantificare i nuovi carichi veicolari che le attività previste genereranno in termini di veicoli prodotti e di veicoli attratti.

I parametri per la trasformazione dei carichi urbanistici in carichi veicolari sono tratti da letteratura, ma anche da alcuni studi analoghi relativi al contesto vicentino¹.

La simulazione dei nuovi carichi sulla rete è stata riferita al giorno feriale medio ed all'ora di punta del mattino (7.30-8.30), quella cioè in cui si sommano il momento di punta nell'ordinario funzionamento della rete urbana ed il principale momento di punta per il traffico prodotto dalle attività quasi esclusivamente residenziali previste nel PdL.

¹

I principali documenti di riferimento sono:

- Comune di Bologna, "Studio di Impatto Ambientale del PP 'R5.8b-Ferrovia Veneta' a Bologna", Airis srl (Bologna);
- Comune di Bologna, "Studio di Compatibilità Ambientale Bertalia-Lazzareto a Bologna", Oikos (Bologna);
- Comune di Bologna, "Valutazione degli Studi di Impatto Ambientale (Val.S.I.A.)"
- Comune di Vicenza, "Studio di impatto sul traffico del nuovo centro commerciale sito nell'area PP12 a Vicenza", Andriolo (Vicenza) e Polinomia (Milano), 1996;
- Comune di Vicenza, Dipartimento Territorio, "Piano Particolareggiato 'Granatieri di Sardegna'. Analisi dell'impatto sul traffico", Andriolo (Vicenza), 2000;
- Valutazione dell'impatto sul traffico del piano di lottizzazione 'Laghetto' a Vicenza, Andriolo (Vicenza), 2000;
- Nuovo insediamento residenziale in zona 'Cricoli Nord' a Vicenza, "Valutazione degli impatti sul traffico e sulla viabilità", Andriolo (Vicenza), 2002;
- PIRUEA 'Ferrotranvie' (Vicenza), "Analisi degli impatti sul traffico", Andriolo (Vicenza), 2003

3.2 Dai carichi urbanistici ai carichi veicolari

La prevalente destinazione d'uso prevista nel PdL è quella residenziale, con alcune minori presenze di superfici artigianali, commerciali e direzionali.

Al netto delle attività già presenti nel comparto, le nuove superfici utili da realizzare sono complessivamente di 83 mq a destinazione commerciale, di 123 mq a destinazione direzionale e di 5.599 mq a destinazione residenziale.

Le attività già presenti nel perimetro del PdL, e per le quali non viene ovviamente simulato il carico aggiuntivo, sono artigianali (103 mq), commerciali (366 mq) e residenziali (1.027 mq).

Il sistema degli accessi e la distribuzione degli edifici sono tali per cui il traffico generato dalla residenza gravita su via Lago di Garda, mentre quello generato dalle altre destinazioni d'uso gravita direttamente sulla ex-SS.248, a margine della quale è posta la relativa offerta di stalli per la sosta.

Su tali grandezze si sono applicati i parametri di seguito riportati, ottenendo i seguenti risultati:

- i residenti sono 1 ogni 25 mq di superficie utile abitativa. Si calcolano quindi 224 nuovi residenti;
- gli addetti all'attività commerciale sono 1 ogni 60 mq di superficie di vendita. Si calcolano perciò 1,4 addetti/giorno aggiuntivi;
- gli addetti all'attività direzionale sono 1 ogni 40 mq. Si calcolano quindi nuovi 3,1 addetti/giorno;
- i clienti di attività commerciali di piccola dimensione sono quantificati in 10 per ogni addetto. Si ottengono perciò 14 clienti/giorno;
- gli utenti dell'attività direzionale sono quantificati in 1 ogni addetto. Si calcolano quindi 3,1 utenti/giorno;
- i conferimenti e prelevamenti per l'attività commerciali sono 1 ogni 2 addetti. Si ottengono quindi 2 movimenti/giorno;
- i conferimenti e prelevamenti per l'attività direzionale sono 1 ogni 7 addetti, per un totale di 0,8 movimenti/giorno.

Per quanto riguarda clienti e movimenti operativi, si ipotizza che ad ogni unità corrisponda la movimentazione di un veicolo.

Per il calcolo invece dei veicoli movimentati dai residenti, si applica il tasso medio di motorizzazione per la provincia di Vicenza pari a 1,8 (ossia un'auto ogni 1,8 persone – fonte ACI). Si evince perciò un 'parco' auto a disposizione dei nuovi residenti pari a 124 veicoli.

Un'ulteriore ipotesi riguarda il *modal split* dei residenti: poiché la localizzazione del PdL è decentrata rispetto alle linee di forza del trasporto pubblico, si assume pari al 100% la scelta modale dell'auto. Perciò, si ipotizza che per ogni spostamento, i residenti utilizzeranno l'auto, ponendosi anche in posizione prudentiale rispetto al rischio di sottostima del nuovo traffico generato.

Per quanto riguarda la distribuzione giornaliera dei flussi, l'ora di punta del mattino (7.30-8.30) è caratterizzata dai seguenti movimenti:

- gli usi residenziali generano il 35% dei movimenti complessivi giornalieri. Considerando che ogni auto viene spostata almeno una volta al dì, si calcola un movimento in ora di punta di 44 nuovi veicoli;
- l'attività commerciale movimentata nella stessa ora l'1,6% dei clienti giornalieri: data l'esiguità dei numeri, si approssima tale quantità a 0;
- gli addetti raggiungono il posto di lavoro nel 60% dei casi in tale orario: i veicoli attratti sono quindi 2;
- conferimenti e prelevamenti si ripartiscono nell'arco della giornata. Anche tale valore nell'ora di punta del mattino è approssimabile a 0;

I valori complessivi calcolati di nuovi movimenti veicolari prodotti dal PdL nell'ora di punta del mattino (7.30-8.30) sono quindi:

- 2 veicoli attratti;
- 44 veicoli generati;
- 46 veicoli complessivamente prodotti.

3.3 Composizione di flussi per direttrici

I nuovi carichi veicolari così calcolati devono ora essere caricati sulla rete viaria considerata.

I riferimenti quantitativi adottati sono:

- le indicazioni del modello di assegnazione *Visum* relativamente alla composizione di flusso del traffico generato e attratto per zona di trasporto; poiché il PdL è compreso nella zona di trasporto "Laghetto" e le destinazioni d'uso sono identiche a quelle prevalenti in zona, si può assumere che il nuovo traffico prodotto si comporterà esattamente come quello già esistente;
- *data base*, già prima indicato, costruito per le simulazioni relative al PP10 che ha calcolato su via dei Laghi una quantità di traffico di attraversamento pari a 1/3 del totale.

Se ne evincono le seguenti indicazioni.

Per il traffico prodotto dalle attività che insistono su via Lago di Garda, la composizione di flusso è la seguente:

- da nord proviene il 14,9% del traffico attratto, da sud il rimanente 85,1%. Di questo, il 35,3% (riferito al totale attratto) proviene da via dei Laghi, mentre il 49,8% proviene dalla ex-SS.248;
- verso nord si dirige invece il 5,8% del traffico generato, verso sud il 94,2%, suddiviso tra il 61,8% (riferito al totale generato) dei veicoli che utilizza via dei Laghi ed il 32,4% che utilizza la ex-SS.248.

Per il traffico prodotto dalle attività che insistono direttamente sulla ex-SS.248, la quantità di traffico che utilizzerà direttamente la vecchia statale sarà sicuramente più elevata, ma non pari alla totalità del nuovo traffico prodotto se si considera la quota di traffico di attraversamento che comunque insiste su via dei Laghi. I valori adottati sono quindi i seguenti:

- la ripartizione di traffico tra direttrice nord e sud rimane invariata, mentre le provenienze da sud sono modificate in una quantità pari al 56,7% del traffico totale attratto che accede sulla ex-SS.248 ed un 28,4% che accede da via dei Laghi;
- il traffico generato si distribuisce verso sud per il 62,7% del totale sulla ex-SS.248 e per il 31,4% su via dei Laghi.

Si assume infine che il traffico della direttrice nord accede a via Lago di Garda attraverso via Lago Maggiore e che il traffico proveniente da sud percorre i due possibili istradamenti (via dei Laghi ed ex-SS.248) accedendo a via Lago di Garda attraverso via Lago di Lugano.

Ne derivano le seguenti indicazioni.

3.4 Distribuzione dei nuovi carichi veicolari sulla rete

Note le quantità di traffico prodotte e la composizione dei flussi, viene ricavata la tabella seguente che evidenzia le quantità di flussi attuali e previsti.

Tab. 3.1 Carichi attuali e previsti

Dal nodo	Al nodo	Denominazione	Flussi attuali	Flussi generati	Flussi attratti	Flussi totali generati	Nuovi flussi sull'arco	Incremento %
6,1	6,0	SS.248 NdS	1058	0	0	0	1058	+0,0%
6,0	6,1	SS.248 NdN	723	3	0	3	726	+0,4%
6,0	1,0	SS.248 CdS	967	0	0	0	967	+0,0%
1,0	6,0	SS.248 CdN	704	0	2	2	706	+0,3%
1,0	4,0	SS.248 SdS	1002	14	0	14	1016	+1,4%
4,0	1,0	SS.248 SdN	704	0	1	1	705	+0,1%
6,0	7,0	L.Maggiore dW	160	0	0	0	160	+0,0%
7,0	6,0	L.Maggiore dE	88	3	0	3	91	+3,4%
7,0	2,0	L.Garda dS	n.r.	41	0	41	41	--
2,0	7,0	L.Garda dN	n.r.	3	0	3	3	--
1,0	2,0	L.Lugano EdW	164	0	0	0	164	+0,0%
2,0	1,0	L.Lugano EdE	39	14	1	15	54	+38,5%
2,0	3,0	L.Lugano WdW	164	27	0	27	191	+16,5%
3,0	2,0	L.Lugano WdE	39	0	1	1	40	+2,6%
3,0	5,0	Laghi dS	489	27	0	27	516	+5,5%
5,0	3,0	Laghi dN	283	0	1	1	284	+0,4%

Come atteso, il maggiore incremento percentuale si presenta su via Lago di Lugano, con un aumento delle percorrenze verso la ex-SS.248 del 38,5% e verso via dei Laghi del 16,5%. È l'effetto del nuovo traffico residenziale generato.

Occorre però sottolineare che l'incremento è percentualmente rilevante data l'esiguità del traffico che attualmente insiste su tale via. In valore assoluto, infatti, l'incremento è di 15 veicoli (mediamente 1 ogni 4') in direzione est e di 27 veicoli (mediamente 1 ogni 2'2") in direzione ovest. Rispettivamente i valori complessivi passano da 39 a 54 veicoli/ora e da 164 a 191 veicoli/ora.

Un incremento del 5,5% si registra anche su via dei Laghi in direzione sud, passando da 489 veicoli/ora a 516.

Percentualmente più esigui gli incrementi sugli altri archi, in particolare quelli sulla ex-SS.248 dati i maggiori carichi oggi esistenti su quest'asta.

4. VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI SUL TRAFFICO E SULLA VIABILITÀ

In questo capitolo, si verificano le ricadute in termini di efficienza trasportistica dei nuovi carichi veicolari prodotti dal PdL, procedendo alla valutazione d'impatto sul traffico dal punto di vista *trasportistico*.

4.1 Salvaguardia dell'efficienza trasportistica della rete

Gli archi considerati vengono ora caricati con i nuovi veicoli prodotti dal PdL. La tabella seguente indica le variazioni di carichi e livelli di servizio sugli archi.

Tab. 4.1 Efficienza della rete nelle ipotesi senza e con PdL

Dal nodo	Al nodo	Denominazione	Capacità	Senza nuovi carichi PdL		Con nuovi carichi PdL		
				Flusso	F/C	Flusso	F/C	Variazione %
6,1	6,0	SS.248 NdS	1753	1058	0,60	1058	0,60	+0,0%
6,0	6,1	SS.248 NdN	1753	723	0,41	726	0,41	+0,4%
6,0	1,0	SS.248 CdS	1835	967	0,53	967	0,53	+0,0%
1,0	6,0	SS.248 CdN	1740	704	0,40	706	0,41	+0,3%
1,0	4,0	SS.248 SdS	1783	1002	0,56	1016	0,57	+1,4%
4,0	1,0	SS.248 SdN	1783	704	0,39	705	0,40	+0,1%
6,0	7,0	L.Maggiore dW	1952	160	0,08	160	0,08	+0,0%
7,0	6,0	L.Maggiore dE	1952	88	0,05	91	0,05	+3,4%
7,0	2,0	L.Garda dS	1039	n.r.	--	41	0,04	--
2,0	7,0	L.Garda dN	1173	n.r.	--	3	0,00	--
1,0	2,0	L.Lugano EdW	1961	164	0,08	164	0,08	+0,0%
2,0	1,0	L.Lugano EdE	1961	39	0,02	54	0,03	+38,5%
2,0	3,0	L.Lugano WdW	1635	164	0,10	191	0,12	+16,5%
3,0	2,0	L.Lugano WdE	1774	39	0,02	40	0,02	+2,6%
3,0	5,0	Laghi dS	1556	489	0,31	516	0,33	+5,5%
5,0	3,0	Laghi dN	1697	283	0,17	284	0,17	+0,4%

Gli archi che oggi presentano i valori di F/C più elevati (ex-SS.248) subiscono incrementi assolutamente contenuti: il più forte è +1,4% nell'arco sud della vecchia statale, variando il rapporto F/C da 0,56 a 0,57. L'incremento più debole è +0,1% sullo stesso tratto in direzione nord.

I valori ottenuti si collocano perciò in fascia nettamente lontana dal rischio di sovraccarico o saturazione dell'arco.

Le variazioni percentuali più consistenti del rapporto F/C sono ancora una volta registrate sulle strade che oggi presentano i minori carichi veicolari.

Il tratto iniziale di via Lago di Lugano 'peggiora' il livello di servizio del 38%, passando da un valore F/C di 0,02 ad uno di 0,03.

Si può considerare che, al di là del calcolo quantitativo, il significato di tali incrementi è puramente formale e non certo sostanziale per l'efficienza della strada.

Analogo discorso vale per le altre strade locali considerate.

Si può pertanto affermare che i nuovi carichi veicolari prodotti dal PdL analizzato non pregiudicheranno il buon funzionamento della rete nell'intorno, garantendo il mantenimento di buoni livelli di servizio e di una buona efficienza trasportistica sugli archi ed alle intersezioni considerate.

4.2 Disegno della rete

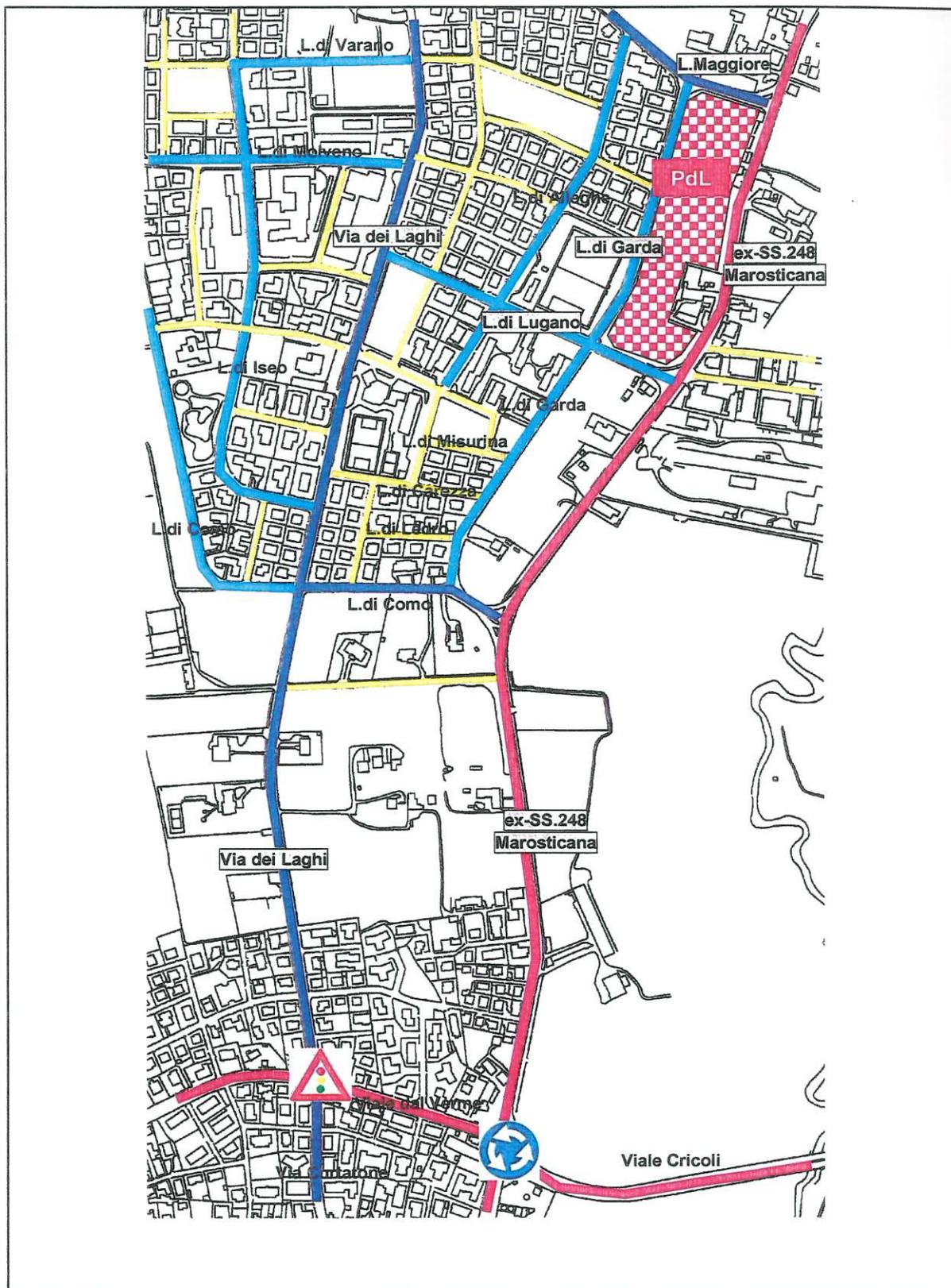
Nella simulazione dell'efficienza della rete in presenza di nuovi carichi veicolari si sono adottate le seguenti modifiche già proposte dall'Amministrazione e recepite dalla progettazione del PdL:

- riduzione a 6,2 m della sezione trasversale di via Lago di Garda per tutta l'estensione tra via Lago Maggiore e via Lago di Lugano. L'intervento è alquanto opportuno in quanto l'attuale larghezza della strada è eccessiva sia rispetto ai volumi di traffico che la percorrono, sia rispetto alle velocità di percorrenza desiderate per una strada locale residenziale (una strada larga facilita elevate velocità).

Il sedime stradale residuo sarà opportunamente riutilizzato per la sosta e per altre funzioni diverse da quelle della circolazione stradale;

- ridisegno della geometria degli accessi di via Lago di Garda su via Lago Maggiore e su via Lago di Lugano: si riduce il raggio di curvatura per rendere le intersezioni quanto più possibile a "T" e per ridurre le velocità in ingresso ed egresso.

PdL a Laghetto (Vicenza) tra le vie L.Maggiore, L.di Garda, L.di Lugano ed ex-SS.248
Valutazione d'impatto sul traffico (art. 11.2, Regolamento Viario-Com.Vicenza)



-  Strada urbana di interquartiere
- Strada urbana di quartiere
- Strada urbana locale interzonale
- Strada urbana locale
- Localizzazione del PdL

Tav. 1
Localizzazione PdL e classificazione rete stradale
(classificazione rete stradale da Put)

