dott. ATTILIO COMERLATI architetto
verona - via g. fincato n. 5 - tel./fax 045--8401551

MASSIMILIANO ROSSI architetto
verona - via - tel./fax

COMUNE DI VERONA

DISEGNO N' 283/a
16/04/2015

Accordo pubblico-privato Piano Interventi scheda n. 532 per la realizzazione di edifici residenziali per conto della ditta Ottolini Costruzioni s.r.l.

AGGIORNAMENTI

OGGETTO: Analisi impatto viabilistico

TAVOLA N
16

DISEGNO SCALA 1:200

il progettista F.to

il costruttore

il dir. lavori F.to

il proprietario F.to

ANALISI DI IMPATTO VIABILISTICO

PREMESSA

Il presente studio ha lo scopo di valutare le possibili ricadute viabilistiche conseguenti la realizzazione dell'intervento urbanistico previsto nell'accordo di programma n. 532 del Piano degli Interventi.

L'intervento oggetto del presente studio, è situato in un'area posta nel quartiere di San Massimo in via La Fratellanza di circa 2680,00 mq di superficie. In particolare il PUA in progetto prevede la realizzazione di edifici residenziali per una SUL complessiva di 600,00 mq.

Lo studio è articolato in due parti:

- La prima parte ha l'obbiettivo di fornire un'analisi dettagliata volta a caratterizzare l'attuale grado di accessibilità all'area di studio in riferimento all'assetto viario, al regime di circolazione e al sistema di trasporto pubblico locale.
- La seconda parte dello studio è finalizzata alla stima dei flussi di traffico aggiuntivi generati e attratti dal nuovo insediamento proposto ed alla verifica del funzionamento della rete stradale attuale, in relazione alla scenario di domanda ed offerta che si verrà a creare.

L'obbiettivo proposto è pertanto quello di analizzare e di verificare il funzionamento dello schema di viabilità attuale e futuro.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

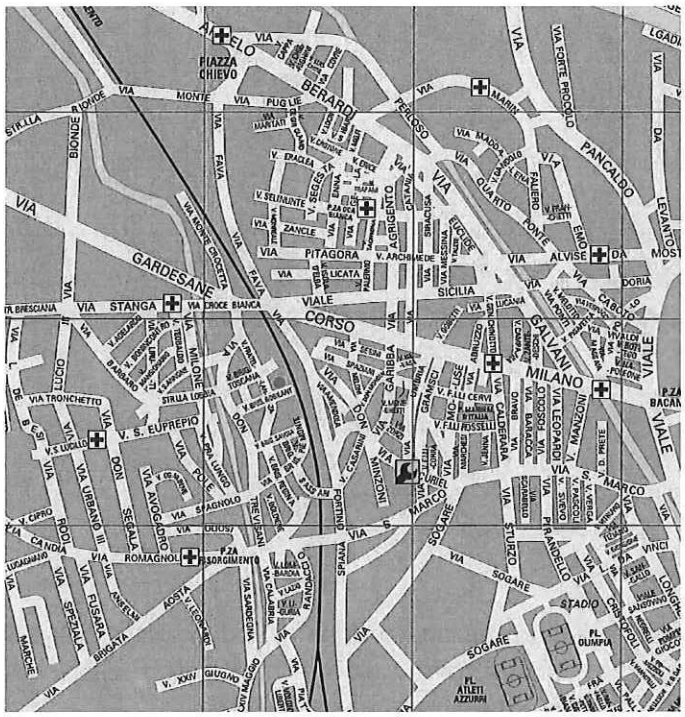


Fig. 1 – Sistema infrastrutturale

SISTEMA STRADALE

Il sistema stradale extraurbano si sviluppa come sistema policentrico che vede Verona come fulcro di tutto lo sviluppo. Una delle arterie più importanti è la strada statale 11 che taglia la città in due, che dista circa un chilometro dall'area d'intervento. Altra arteria importante è Corso Milano che passa a poche centinaia di metri dalla nostra area.

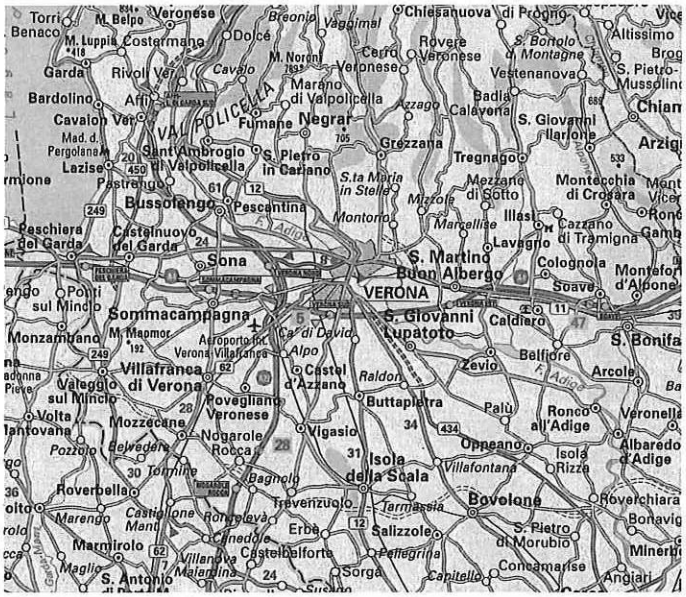


Fig. 2 - Sistema autostradale

SISTEMA AUTOSTRADALE

Verona è il crocevia di un fitto sistema autostradale, infatti da qui passa l'autostrada A4 Milano-Venezia e l'autostrada A22 Brennero-Modena. Il più vicino sbocco autostradale è il casello di Verona Nord della A22 Brennero-Modena

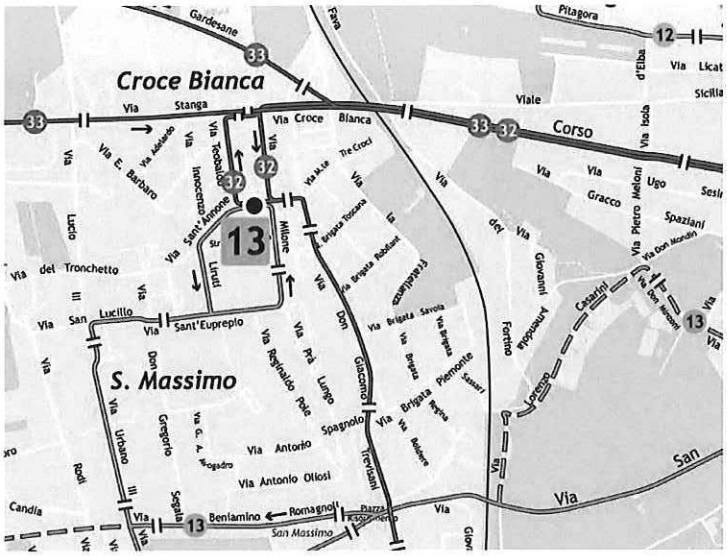


Fig. 3 – Sistema Trasporto locale

SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Il sistema di trasporto pubblico nelle zone limitrofe all'area d'intervento risulta abbastanza sviluppato per la posizione che l'area ricopre. Le linee di trasporto pubblico più vicine all'area sono le seguenti:

- Linea autobus n. 13-32

SCENARIO DI OFFERTA

ANALISI ASSI VIARI

Le principali vie d'accesso all'area sono Via La Fratellanza e Via Brigata Robilant.

Via La Fratellanza

Via La Fratellanza è una strada di quartiere di scarso traffico che è in collegamento con Via Don G. Trevisani e Via Brigata Robilant. La sede stradale non è molto ampia, ed è a doppio senso di marcia con degli stalli di sosta su un lato. Su lato di sosta è stato predisposto un passaggio per i pedoni.

Via Brigata Robilant

Via Brigata Robilant è una strada di quartiere con un livello di traffico scarso. La strada è ha doppio senso di marcia, su entrambi i lati sono presenti i marciapiedi e dei stalli di sosta.

ANALISI INTERSEZIONI

Vengono ora analizzate le intersezioni limitrofe all'area oggetto d'intervento, in modo da ottenere un quadro ricognitivo esaustivo in ordine all'assetto viario esistente.

Intersezione Via La Fratellanza-Via Brigata Robilant

L'intersezione non è gestita da un impianto semaforico, ma da semplice segnaletica orizzontale e verticale. Tutte le strade che vi confluiscono sono a doppio senso di marcia.

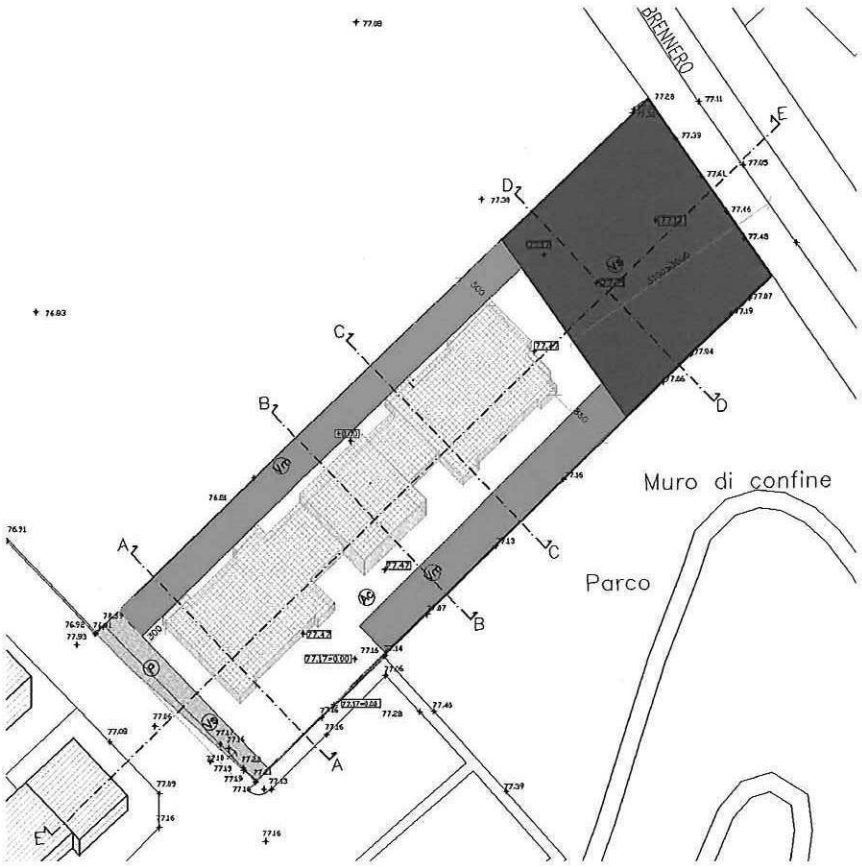
Intersezione Via La Fratellanza - Via Don Giacomo Trevisani - Via Monte Tre Croci

L'intersezione non è gestita da un impianto semaforico, ma da semplice segnaletica orizzontale e verticale. Tutte le strade che vi confluiscono sono a doppio senso di marcia, tranne che per il tratto di collegamento di via Don Trevisani con Corso Milano che è a senso unico con provenienza da

Corso Milano. Via Don Trevisani è strada con priorità di marcia, su via La Fratellanza è stato installato un segnale di dare la precedenza, mentre su via Monte Tre Croci è stato installato un segnale di Stop.

CONCLUSIONI

L'intervento ricade all'interno di un'area fortemente urbanizzata, già servita da arterie stradali. Sul lato nord-ovest del lotto scorre via La Fratellanza. Gli accessi pedonali e carrai verranno realizzati sull'area a parcheggio di via La Fratellanza. Questa strada, dalle analisi condotte per la stesura del PAT, ha un grado di saturazione di traffico nelle ore di punta molto basso. Le criticità maggiori riscontrate sono localizzate all'incrocio tra via La Fratellanza, via Don Trevisani e via Monte Tre Croci, ma dato l'esiguo numero di potenziali nuovi veicoli previsti non si avranno delle ripercussioni sulla viabilità esistente.



Estratto progetto

Il nostro intervento, date le sue ridotte dimensioni non andrà a modificare se non marginalmente questi flussi esistenti. Infatti l'ingresso carraio previsto su via La Fratellanza servirà da accesso alle nuove unità immobiliari con esclusiva destinazione residenziale. Queste unità abitative dovrebbero essere all'incirca 6 per un totale di 12 auto, che si muoveranno nella peggiore delle ipotesi dalle tre quattro volte al giorno negli orari di maggior traffico. Questo numero limitato di autoveicoli che accederanno all'area non porterà grosse modificazioni ai flussi di traffico esistenti.

Nel suo complesso si ritiene che l'intervento in progetto non vada a modificare in maniera negativa la viabilità esistente.