

elaborato

16

oggetto

Analisi impatto
viabilistico

scala

Comune di Verona

PIANO URBANISTICO ATTUATIVO

Lottizzazione denominata "PEGASO VILLAGE"

Scheda Norma n. 192 e 529 del P.I.

I PROGETTISTI

Dott. Arch. Gian Arnaldo Caleffi

Dott. Arch. Antonio Biondani

STAFF DI PROGETTAZIONE

LA PROPRIETA'

Pegaso srl
(Sig. Iliano Beltrame in qualità di legale rappresentante)

Cordioli Marisa

Cordioli Davide

TOPOGRAFIA
geom. Fidenzio Pasqualini

IMPIANTI


TECNOLOGIE INTEGRATE
p.i. Stefano Maggiotto

GEOLOGIA

Geol. Alessandro Rebonato

COMPATIBILITA' IDRAULICA
ing. Carlo Tagliaro

file: 3050_C11_a_A008_00_copertine rel.dwg

data	destinazione	OdP/FT	RPt	RPg
25/03/2014	Comune di Verona	GP	GG	AB

Sistema di Qualità Architer certificato UNI EN ISO 9001:2000. Dati del controllo interno e archiviazione C1_08

Sistema di Qualità Architer
dati del controllo interno
validazione e archiviazione
C1_08_04 app. 28/04/09

ARCHITER srl

Via Gobetti, 9 - 37138 Verona tel. 045 890 39 22 (3 linee r.a.) fax 045 890 42 22 architer@architer.it www.architer.it



arch. Antonio Biondani biondani@architer.it arch. Gian Arnaldo Caleffi caleffi@architer.it arch. Giulia Ghirardi ghirardi@architer.it geom. Laura Muner muner@architer.it
N. di iscrizione del registro delle imprese di Verona, Autorità per la Vigilanza sui Lavori Pubblici, Codice Fiscale e Partita IVA 03085680233 INARCASSA SI003257 CCIAA
di Verona n° 307754 Capitale sociale: € 10.000,00 i.v. UNICREDIT BANCA ag. B 3084 VR Borgo Milano Codice IBAN IT 72 J 02008 11717 000040729077

Società di ingegneria certificata UNI EN ISO 9001:2008 per il campo di applicazione: Progettazione integrale, direzione lavori e coordinamento della sicurezza per la
costruzione e la ristrutturazione di: edifici civili ed industriali; opere di urbanizzazione. Sviluppo di piani territoriali ed esecuzione di studi ambientali.



Indice

1. INTRODUZIONE	2
2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE E VIABILITÀ D'AREA	2
3. IL PROGETTO PROPOSTO E LA RELATIVA VIABILITÀ.....	4
4. STIMA DEL TRAFFICO ATTUALE E FUTURO	5
5. CONCLUSIONI.....	6

1. Introduzione

Il presente documento si configura quale studio della viabilità d'area, per la valutazione dell'impatto sul traffico a seguito del progetto del piano urbanistico inserite nell'ambito di strumenti urbanistici specifici (P.U.A.) e generali (PRG e PATI).

L'elaborato vede dapprima l'analisi della mobilità attuale per proseguire poi alla valutazione dell'impatto che avrà la realizzazione del futuro PUA.

2. Inquadramento territoriale e viabilità d'area

Il territorio entro il quale si inserisce il progetto proposto, si colloca amministrativamente entro i confini del territorio comunale di Verona in località San Massimo. L'area coinvolta riguarda gli spazi coincidenti e prospicienti l'attuale zona edificatoria, collocata a Nord-Ovest dell'abitato.

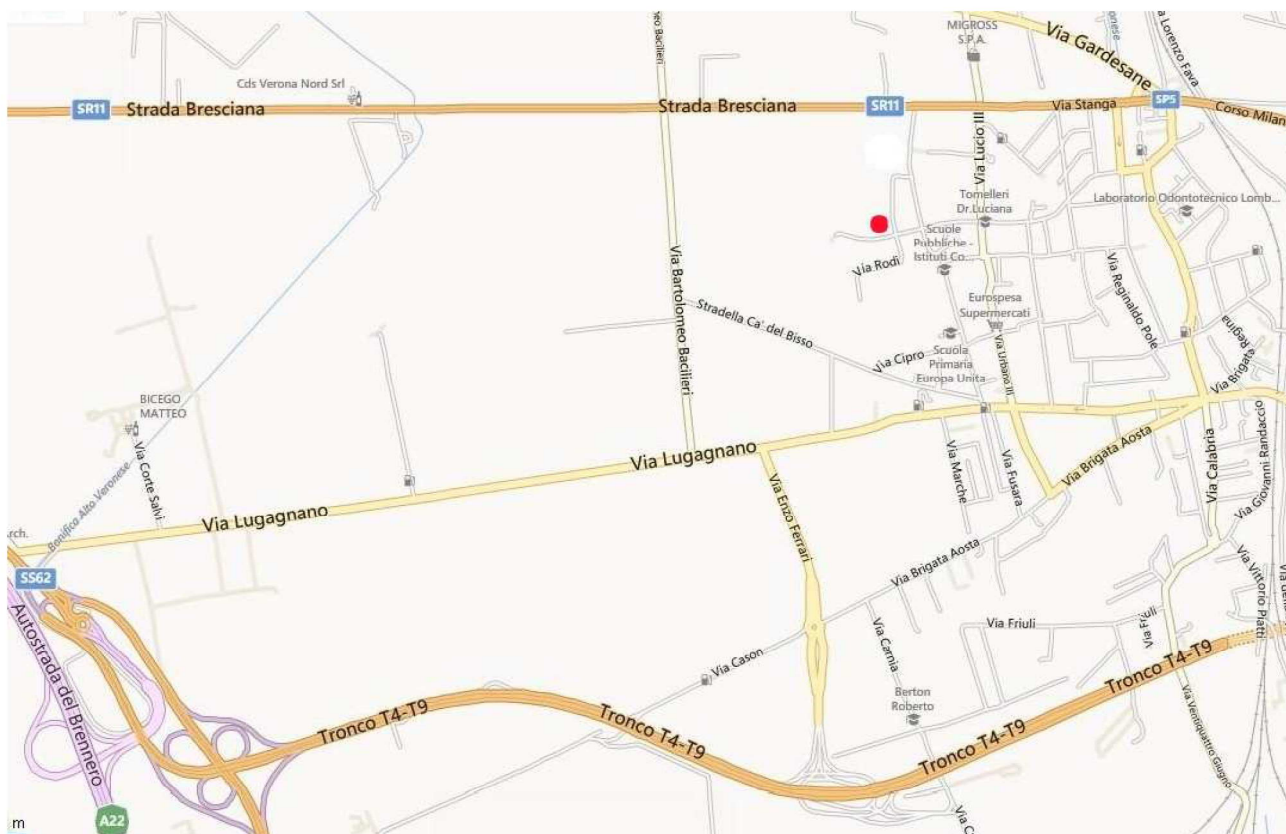


Figura 1 - viabilità d'area

Sono presenti strade di livello regionale come il tronco T4-T9, Tangenziale Nord, la strada SS62 (Strada Bresciana), la SR11(Strada Gardesane), la SP5 ed, infine, la rimanente viabilità di livello locale per la connessione delle aree insediative locali.

L'area d'intervento ed il territorio circostante si presentano pressoché pianeggianti.

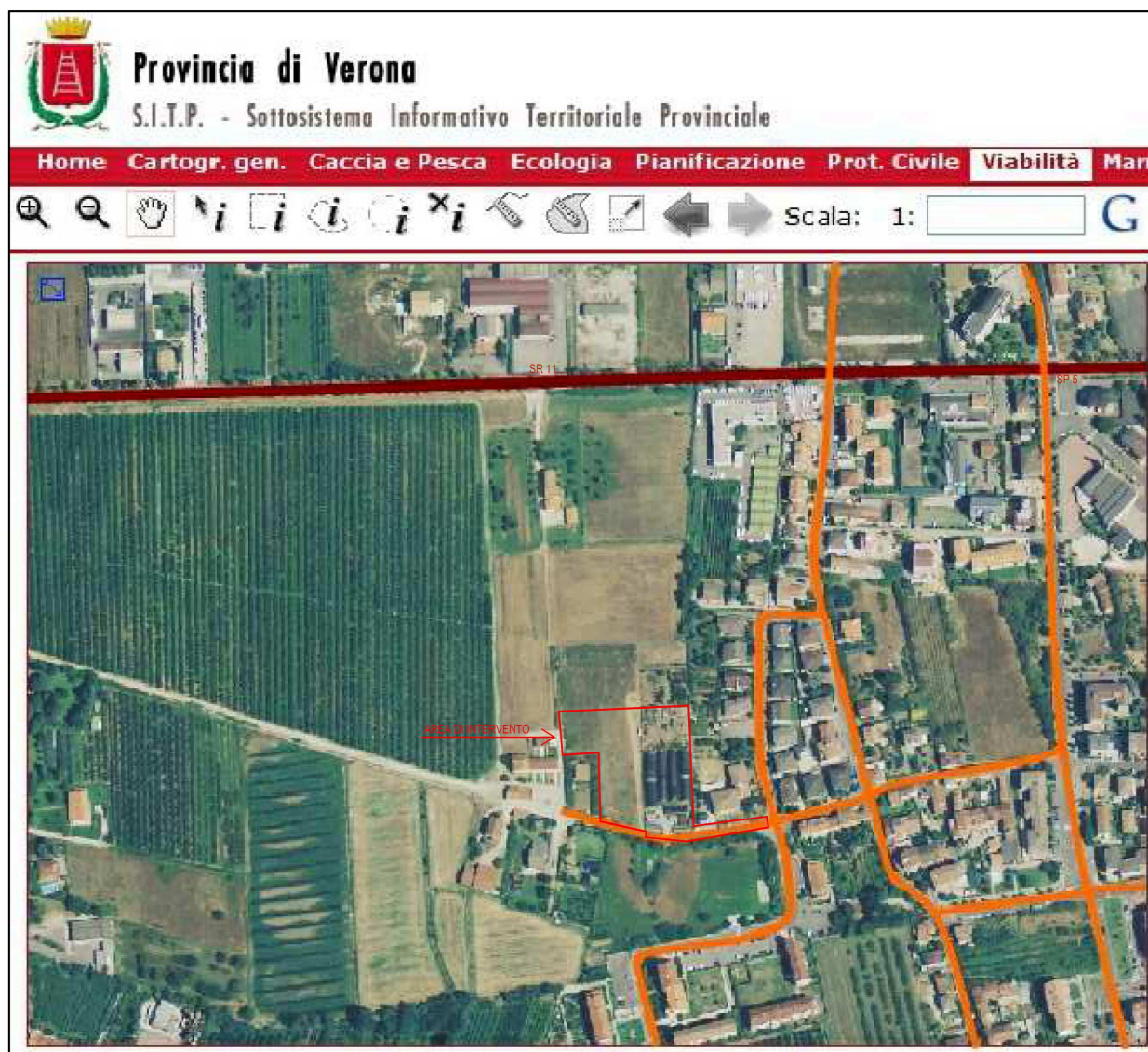


Figura 2 - viabilità da S.I.T.P. della Provincia di Verona

3. Il progetto proposto e la relativa viabilità

Il principio fondamentale che ha guidato le scelte progettuali dal punto di vista viabilistico e che ha condotto alla soluzione proposta è stato quello di massimizzare i livelli di sicurezza per lo svolgimento della circolazione, compatibilmente all'entità dei flussi e delle manovre previste inserendo una strada cortile di larghezza pari a otto metri e velocità ridotta a 10 km/h. La medesima strada è inoltre dotata di due ampi spazi che garantiranno la circolazione a velocità ridotta, la possibilità di manovre agevoli e l'eventuale inversione di marcia.



Figura 3 - ipotesi d'assetto viario

L'assetto viabilistico proposto per l'accesso all'area prevede l'inserimento di un'area per l'inversione di marcia in corrispondenza dell'accesso principale alla lottizzazione.

4. Stima del traffico attuale e futuro

Per quanto attiene la situazione attuale sono stati esaminati i seguenti dati:

- Consistenza parco veicoli a livello provinciale	572.790 veicoli
- Numero famiglie a livello provinciale	388.361 famiglie
- Numero famiglie residenti in Via Ormanetto e Via De Besi	143 famiglie

e ricavato il numero di macchine in circolazione nelle Vie sopra citate dalla seguente proporzione:

$$572.790 \text{ veicoli} : 388.361 \text{ famiglie} = x \text{ veicoli} : 143 \text{ famiglie} \quad x = 211 \text{ veicoli}$$

Da quanto espresso si deduce che, considerato l'insediamento di circa n. 15 famiglie nell'area di progetto, la nuova lottizzazione aumenterà il carico viabilistico di:

$$211 \text{ veicoli} : 143 \text{ famiglie} = x \text{ veicoli} : 15 \text{ famiglie} \quad x = 22 \text{ veicoli}$$

Si ritiene pertanto che la viabilità esistente riesca a soddisfare il carico viabilistico degli utenti futuri.



Figura 4 – popolazione residente

5. Rete linee pubbliche

L'area di intervento risulta servita anche dalle reti di linee pubbliche ATV entro il raggio di trecento metri.

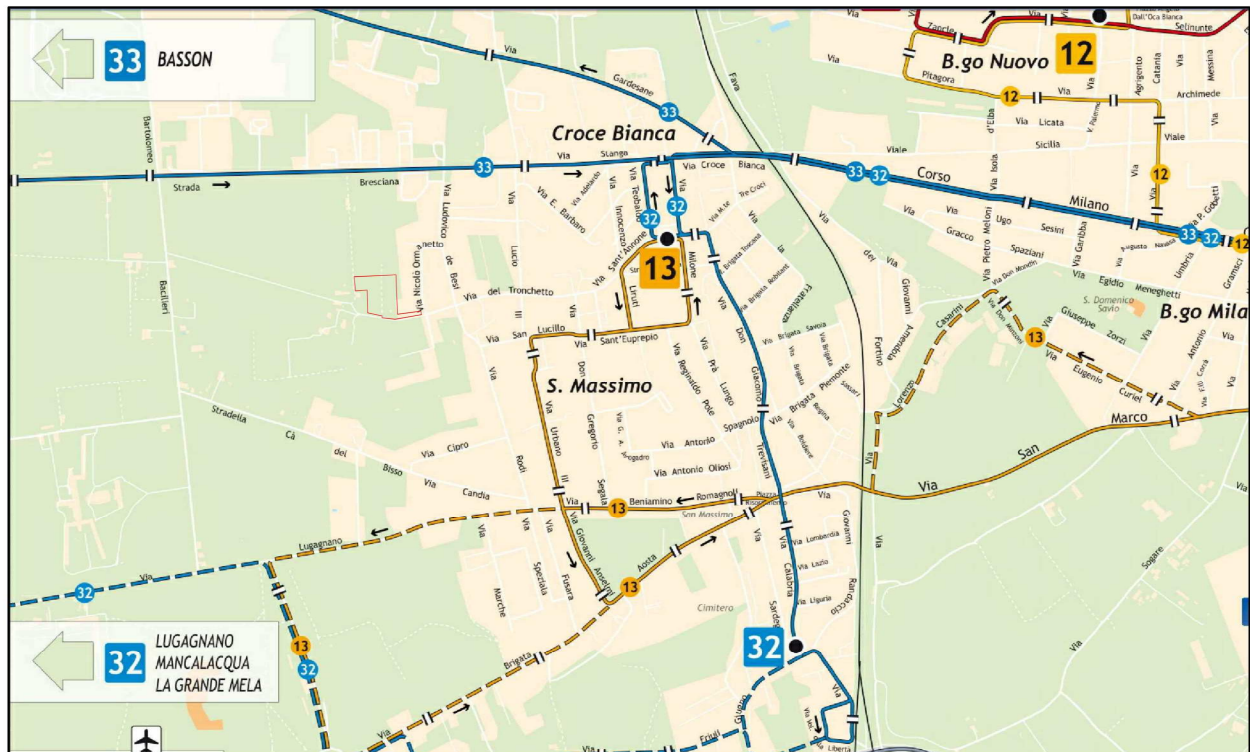


Figura 5 – reti ATV

6. Conclusioni

L'insieme delle valutazioni condotte attraverso lo sviluppo del presente studio di traffico, consentono di affermare che:

- ❖ Il progetto valutato è viabilisticamente compatibile con il reticolo stradale a servizio dell'area e con le dinamiche della mobilità che caratterizzano la stessa;
- ❖ la viabilità progettata consente la sostenibilità dell'intervento nei confronti dei livelli di servizio in quanto la strada cortile interna si immetterà su Via Rodi per collegarsi poi a Via Ormanetto e Via De Besi e raggiungere così l'arteria principale della viabilità limitrofa costituita dalla Strada Bresciana (SR11).