



Marchetti Guido Ingegnere
 Marchetti Nicola Ingegnere
 Marchetti Alessandro Architetto

Via Siccardi, 34 - 12039 - Verzuolo (CN)

Tel. +39 0175 85005 fax +39 0175 291307

info@marchettistudiotecnico.eu

Comune di MANTA

Provincia di Cuneo

PIANO ESECUTIVO CONVENZIONATO
 AREA PRODUTTIVA DI ASSESTAMENTO
 E COMPLETAMENTO EDILIZIO
 PC1 PEC-VARIANTE 2

Strada Statale Laghi di Avigliana

Oggetto: **RELAZIONE IMPATTO VIABILISTICO**

COMMITTENTE GULLINO IMPORT - EXPORT srl

Strada Statale Laghi di Avigliana 8/a 12037 Saluzzo CN C.F. e P. IVA 00485030043
 tel. 0175/45591 fax 0175/41212

Progetto

Studio Ing. Guido Marchetti
 ing. Nicola Marchetti
 arch. Alessandro Marchetti
 via Siccardi 34, 12039 VERZUOLO
 tel/fax n. 0175/85005

Incarico di progettazione

Revis.	Data	Aggiornamenti	Visto			TAV. 16V2b
			DISEGN.	R.U.T.	R.P.	
0	18.12.2017					

Introduzione

Lo scopo del presente studio è quello di verificare l'impatto sul traffico indotto dal nuovo insediamento commerciale previsto nell'area PEC PC1 sita in strada provinciale 589 n.40, ricadente nella Localizzazione urbana non addensata L.1 .

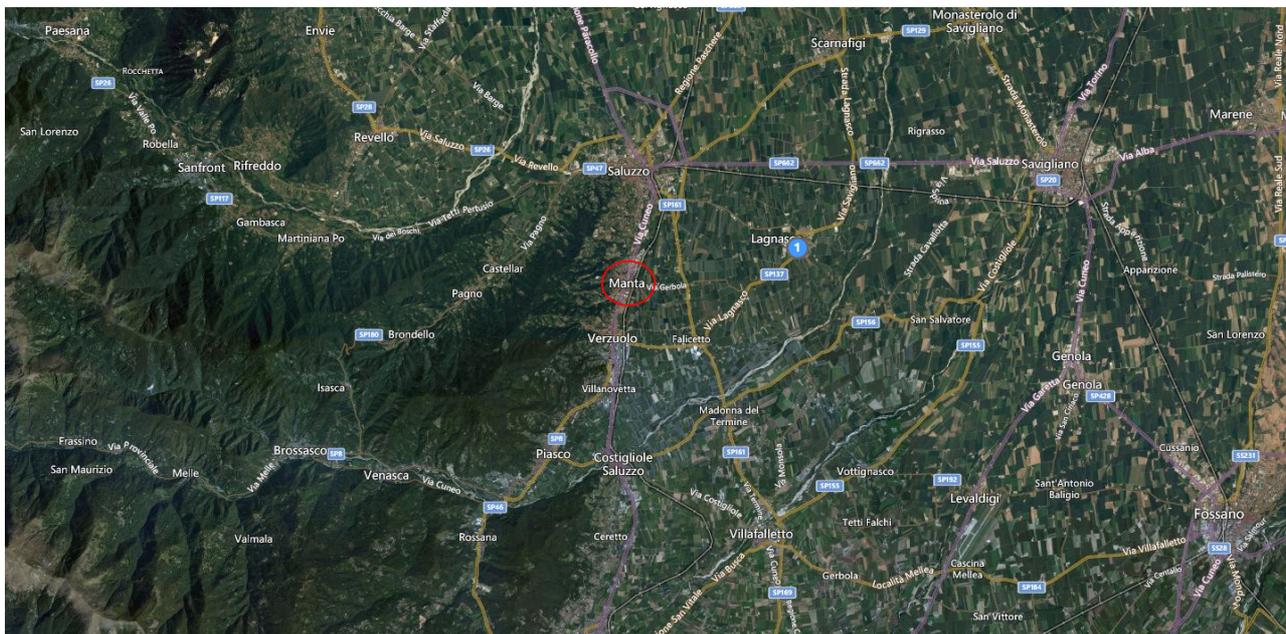
La relazione studia la compatibilità viabilistica dell'intervento, andando ad analizzare sia lo stato attuale, sia quello futuro, in riferimento al traffico generato dalla nuova realizzazione.

Sommario

1) inquadramento territoriale	3
2) descrizione domanda trasporto	6
3) definizione del nuovo scenario di traffico	9
3a) Stima della domanda di trasporto indotta	9
3b) Caratteristiche del progetto di sistemazione della viabilità e degli accessi alla struttura commerciale.	10
3c) Distribuzione dei nuovi spostamenti	10
4) Organizzazione aree interne	11
5) Conclusioni	12

1) Inquadramento territoriale

Il comune di Manta confina a Nord con il comune di Saluzzo e a Sud con il comune di Verzuolo



Il comune è percorso trasversalmente dalla strada provinciale n.589, tratto viario sul quale si inserisce l'intervento in progetto.

La strada provinciale n. 589 per Saluzzo è una strada a singola carreggiata con una corsia per senso di marcia, della larghezza complessiva di 7.5 m, con marciapiedi ai lati.



L'area oggetto di studio è delimitata a nord dall'incrocio tra la strada provinciale e via Stazione, regolato tramite impianto semaforico, mentre a sud è delimitata dalla rotonda di incrocio tra la strada provinciale e Via Carlo Alberto dalla Chiesa. Proseguendo di circa 150 metri in direzione sud, verso Verzuolo, si incontra nuovamente un incrocio regolato da impianto semaforico, tra la strada provinciale e via Matteotti.



L'area di studio presenta una lieve pendenza in direzione Saluzzo, il tratto di strada analizzato è rettilineo.

2) Descrizione domanda trasporto

Il traffico che verrà preso in considerazione è quello generato sulla Strada Provinciale 589.

Il traffico veicolare attuale e indotto dal nuovo intervento su Via Matteotti non viene considerato nel presente studio.

La valutazione dei flussi di traffico è stata dedotta da un conteggio dei veicoli, dal quale si è rilevato un valore da circa 750 veicoli l'ora a circa 1000 veicoli/ora negli orari di punta (17:00-19:00).

Tali valori sono stati confrontati ed integrati con quelli rilevati dalla postazione fissa n.40 della Provincia, situata tra Busca e Costigliole (dati disponibili in rete).

I rilievi della postazione fissa riportano valori di flusso medio di circa 10000 veicoli/giorno, con un massimo di circa 10800 veicoli/giorno (nelle giornate di venerdì) .

In base ai rilievi, le condizioni di traffico possono essere divise in tre gruppi:

-Traffico notturno circa 80 veicoli ora 22:30 06:00

- Traffico basso circa 750 veicoli/ora 6:00-8:00 / 20:00 22:30 (715 veicoli leggeri, 35 veicoli pesanti)

-Traffico medio circa 800 veicoli/ora 8:00-17:00 (760 veicoli leggeri, 40 veicoli pesanti)

-Traffico alto circa 1000 veicoli/ora 17:00/19:00 (950 veicoli leggeri, 50 veicoli pesanti)

Il flusso è inteso nei due sensi di marcia.

CENSIMENTO DEL TRAFFICO - POSTAZIONI 2003/2004 - veicoli/giorno Inverno 2014



CENSIMENTO STRADALE - Inverno 2014 - veicoli/giorno - MAX - MIN (POSTAZIONI 2003)



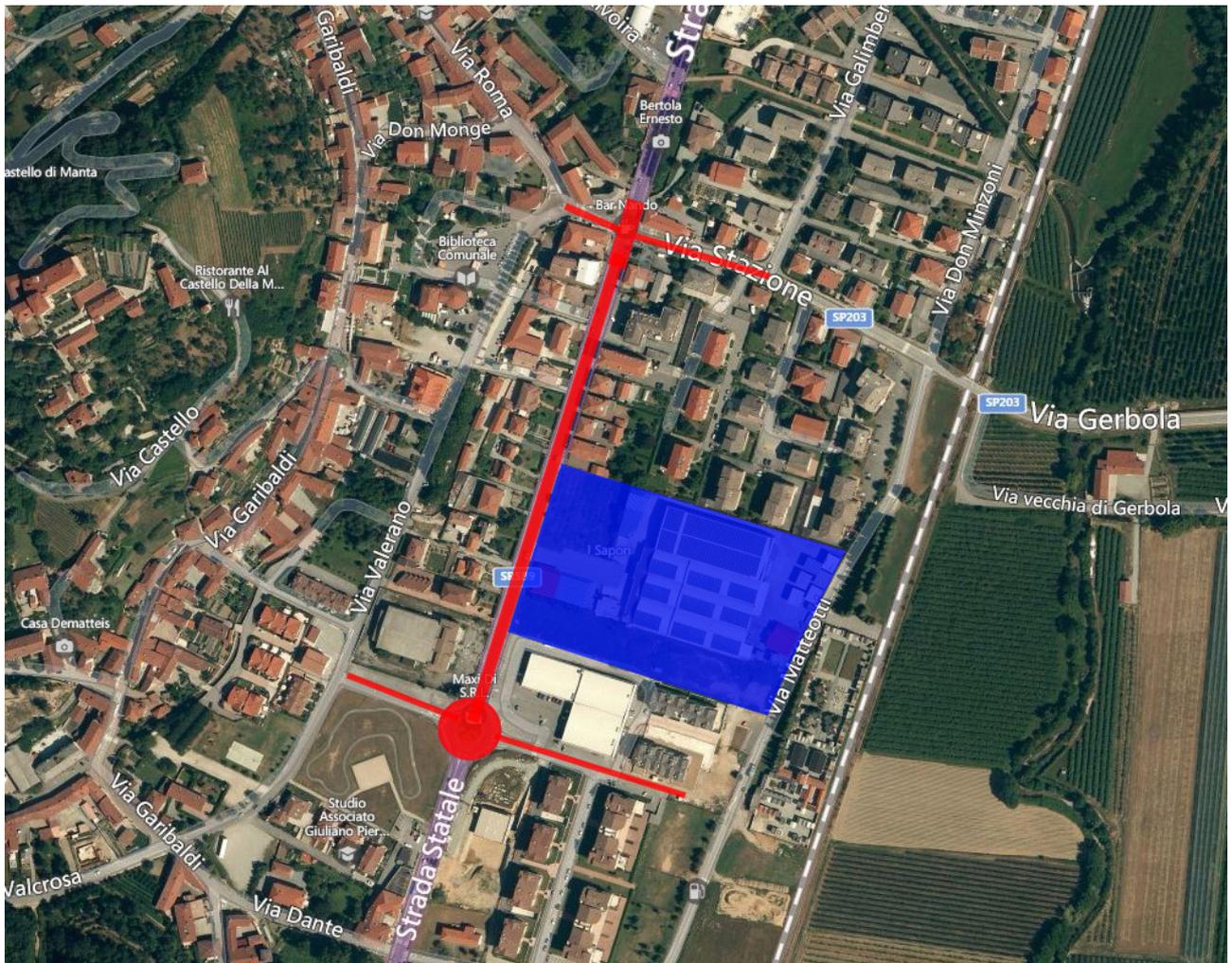
CENSIMENTO DEL TRAFFICO - POSTAZIONI 2003/2004 - veicoli/giorno Gennaio/Aprile 2013



CENSIMENTO STRADALE - Gennaio/Aprile 2013 - veicoli/giorno - MAX - MIN. (POSTAZIONI 2003)



In figura l'area oggetto di analisi, comprendente l'inquadramento territoriale, la posizione dell'insediamento in progetto e il tratto stradale oggetto di rilievo:



In rosso il tratto di viario interessato dall'intervento, in blu l'area di PEC in progetto

Le altre strade visibili in figura non generano traffico in misura tale da renderne necessaria la valutazione del flusso veicolare.

I veicoli sono conteggiati sia come "somma naturale", sia in "unità di veicoli equivalenti" m , e questa seconda famiglia di valori è ciò che è stato utilizzato nelle verifiche funzionali. Le unità di veicoli equivalenti sono state calcolate attribuendo un peso pari a 2,5 ad autobus e veicoli pesanti rispetto a quello attribuito ad una normale autovettura.

I dati evidenziano valori di picco il venerdì.

3) definizione del nuovo scenario di traffico

La stima della domanda di trasporto indotta è stata effettuata in ottemperanza a quanto dettato dal testo coordinato n. 563 -13414 "Indicazioni per lo studio impatto viabilità" , art.26

Il testo coordinato prevede che la domanda di trasporto venga valutata in seguito alla stima del fabbisogno di parcheggi, da effettuare sulla base delle diverse tipologie di strutture distributive che saranno realizzate e sulle loro superfici di vendita. Le caratteristiche dell'intervento in esame ed il fabbisogno di parcheggi sono calcolati nella tabella riportata in seguito e nella tavola di progetto "TAV6v2b- Verifica aree da assoggettare ad uso pubblico"

CALCOLO DEL FABBISOGNO TOTALE DEI POSTI PARCHEGGIO (in riferimento ad articolo 12 tabella 5 del Piano Commerciale del Comune di Manta)		
struttura	superficie di vendita mq (s)	Fabbisogno posti auto
Attività 1: M-SE3	1050 mq	$N = 0,045 \times S = 0,045 \times 1050 = 47$
Attività 2: M-SE3	1111 mq	$N = 0,045 \times S = 0,045 \times 1111 = 50$
Fabbisogno totale 97 parcheggi		

3a) Stima della domanda di trasporto indotta

Il fabbisogno totale di nuovi posti auto da destinare a parcheggio è stato utilizzato per determinare il movimento indotto di vetture private come indicato dall'art. 26 comma 3 del D.C.R n. 563-13414. Le disposizioni di legge impongono di assumere, convenzionalmente, un flusso viario indotto F in ora di punta da calcolarsi secondo la relazione qui riportata . All'interno dell'espressione, N rappresenta il numero di parcheggi calcolato in conformità all'art. 25:

Domanda di trasporto indotta $F = 1 \times C = 1 \times 97 = 97$ veicoli/ora

Dove:

C= Fabbisogno totale di parcheggi

F= Flusso viario indotto dal nuovo intervento

Nel caso in esame il valore complessivo di riferimento è quindi 97 veic/ora. Tale valore rappresenta il numero di veicoli da considerare sia in ingresso che in uscita dalle aree di sosta di pertinenza della struttura di vendita ed è riferito all'ora di punta individuata dai rilievi (17.00-19.00 del venerdì). Ai sensi della normativa regionale il traffico indotto dall'insediamento della struttura commerciale va sommato nella sua totalità al traffico ordinario rilevato.

3b) Caratteristiche del progetto di sistemazione della viabilità e degli accessi alla struttura commerciale.

Per poter valutare l'impatto del traffico generato dal nuovo intervento commerciale, bisogna definire quali nuovi elementi andranno ad incidere sul tessuto viario esistente.

Il progetto prevede il mantenimento degli attuali accessi già presenti nell'area di PEC interessata dall'intervento. L'attuale accesso (ad ovest dell'area di PEC), definibile come principale, presente sulla strada provinciale verrà mantenuto e regolato attraverso un'isola spartitraffico (vedere tavole di progetto). Verrà realizzato un nuovo accesso veicolare e pedonale su via Matteotti (ad est dell'area di PEC).

La progettazione degli incroci a raso, in vista dei molteplici potenziali punti di conflitto tra le diverse traiettorie veicolari, richiede la ripartizione "fisica" dello spazio a disposizione in canali di scorrimento destinati ai singoli flussi, facilitando il regolare svolgersi delle manovre. Possiamo anzi affermare che, già a livello di schema, il progetto di un'intersezione a raso deve richiedere una attenta previsione delle canalizzazioni, da ricavare sia con semplice segnaletica, sia con isole sporgenti e non.

3c) Distribuzione dei nuovi spostamenti

Il nuovo traffico indotto verterà principalmente sull'asse viario della strada provinciale; si ipotizza una minima parte di traffico indirizzata su via Matteotti.

Si ipotizza pertanto una distribuzione pari a :

97 veicoli/ora

90% su provinciale = 88 veicoli

10% su via Matteotti= 9 veicoli

4) Organizzazione aree interne

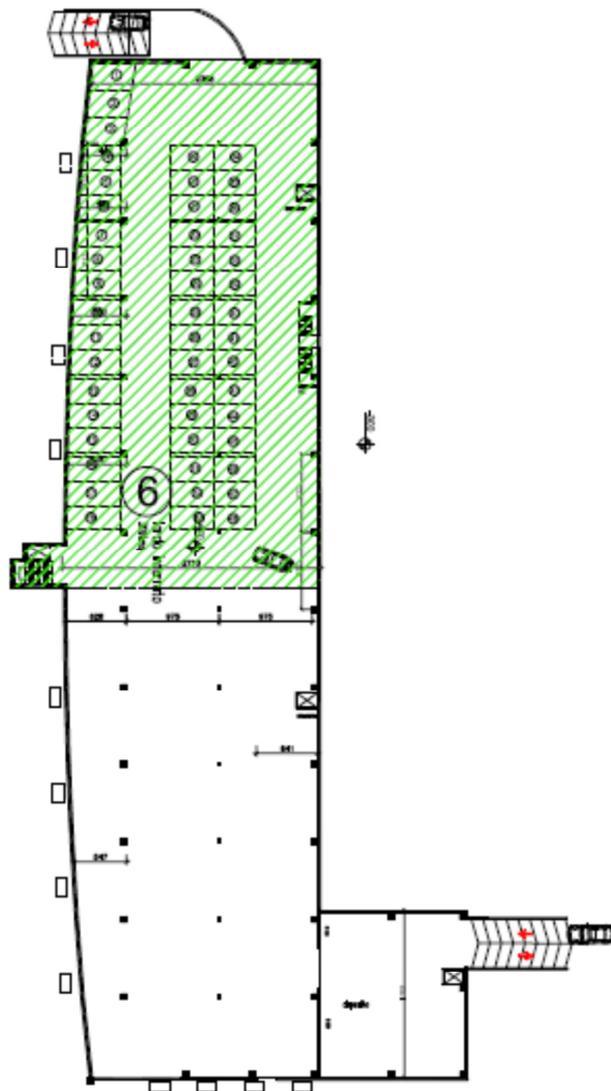
La richiesta di parcheggi ammonta a 97, secondo il calcolo riportato al precedente punto 3).

Si prevede la realizzazione di 105 parcheggi in superficie e 48 parcheggi sotterranei, in grado di soddisfare ampiamente la richiesta di parcheggi dettata dall'art.25 del DCR.

La viabilità interna sarà divisa tra quella pubblica e quella riservata ai percorsi di carico/scarico merci.

Si prevede la realizzazione, su via provinciale, di un ingresso regolato da isola spartitraffico. L'ingresso avrà dimensioni tali da consentire manovre agevolate, in modo da non creare congestioni di traffico. Si ritiene che le dimensioni previste per l'accesso e il basso numero di veicoli che andranno a gravare sull'area in progetto siano in grado di regolare in maniera fluida il nuovo flusso veicolare indotto.

Si prevede inoltre, come indicato nella tavola 6C "Viabilità", un collegamento con l'area confinante di PEC 03TR02, che permetterà sia l'accesso che l'uscita dall'area attraverso la rotonda su strada provinciale, consentendo una minore congestione veicolare nell'area in progetto.



Parcheggio sotterraneo

5) Conclusioni

L'obbiettivo del presente studio, una volta rilevata la domanda attuale di trasporto, riguarda la quantificazione del traffico indotto dal nuovo intervento.

Per il comparto stradale in esame, le soluzioni proposte consistono nel mantenimento degli attuali ingressi e la regolazione dell'ingresso principale su Strada Provinciale 589 attraverso l'inserimento di un'isola spartitraffico.

Visto il basso volume di traffico veicolare indotto, come visibile dai calcoli riportati, non si ritiene necessaria ne si ipotizza una modifica dell'organizzazione stradale attualmente presente.

Per quanto riguarda le verifiche di impatto sulla viabilità, sono state analizzate le caratteristiche progettuali in funzione delle analisi di traffico e delle previsioni, da cui emergono in sintesi i seguenti punti:

- la mobilità indotta, in attrazione e generazione, dei clienti in autovettura propria non causerà un aumento della congestione sulla viabilità ordinaria, in quanto non si offrono parcheggi in aree di sosta esterne, ma solo interne all'area in esame

- la generazione di nuovo traffico e il conseguente impatto sulla circolazione non è tale da saturare le intersezioni principalmente coinvolte

- l'impatto del traffico sulla rete tende ad essere assorbito senza alterare le prestazioni delle intersezioni così come previste nello scenario di progetto.