

COMUNE DI SANSEPOLCRO

Provincia di Arezzo

PIANO PARTICOLAREGGIATO DI DETTAGLIO

Art. 65 L.R. Toscana 1/2005 - Art. 3 N.T.A. Variante al P.R.G. per le aree produttive



PROGETTO: PIANO PARTICOLAREGGIATO DI DETTAGLIO
COMPARTO D5: via Senese Aretina - via Marco Buitoni

UBICAZIONE: VIA SENESE ARETINA - VIA MARCO BUITONI
ZONA ALTO TEVERE

COMMITTENTE: ATTIVITA' CERBONI S.R.L. - CERBONI DINA

ALLEGATO

18

STUDIO SULLA MOBILITA'

PROGETTISTI

plot 10=1 data MAGGIO 2009

file D:\via SENESE-ARETINA\piano dett.

Rilievi ed elaborazioni grafiche STUDIO RONDINA - E' VIETATA LA RIPRODUZIONE ANCHE PARZIALE DI QUESTO ELABORATO SENZA LA NOSTRA AUTORIZZAZIONE SCRITTA

STUDIO SULLA MOBILITA'

Piano Particolareggiato di Dettaglio comparto D5, via Senese Aretina angolo via Marco Buitoni attuato dalla Ditta Attività Cerboni s.r.l. prevede la sistemazione di spazi pubblici (viabilità, parcheggi e verde) e privati (realizzazione di un complesso commerciale-direzionale).

Con la presente relazione verranno illustrati e calcolati i flussi di traffico, derivanti dalle attività presenti nei vari orari che andranno a sovraccaricare le infrastrutture viarie esistenti e di progetto..

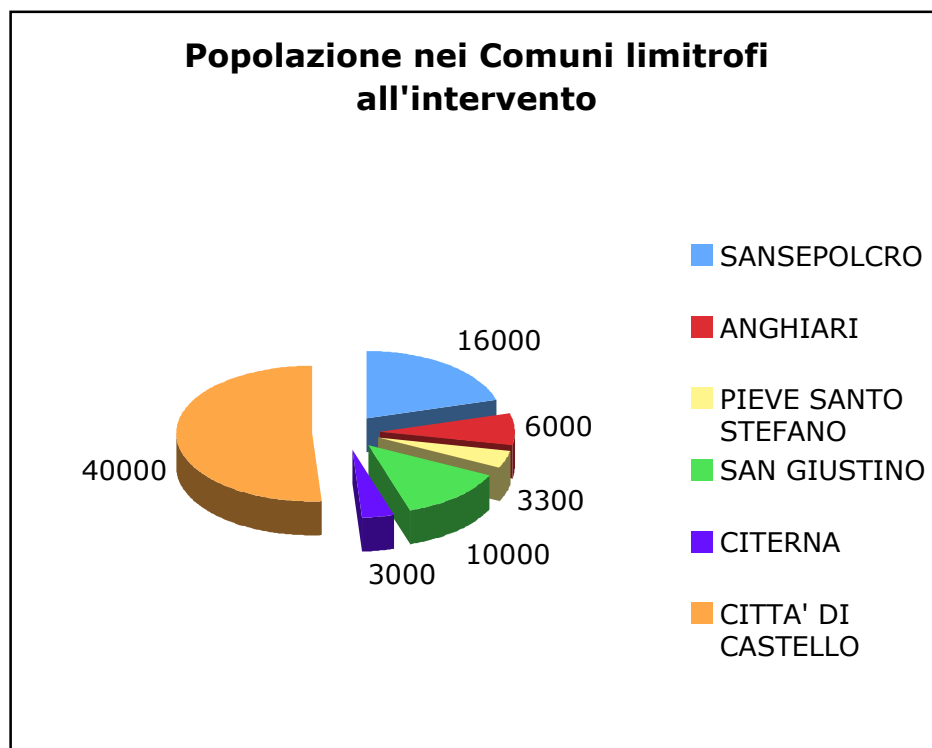
Verranno presi in considerazione diversi fattori:

- 1- Flusso di traffico e grado di congestione delle infrastrutture stradali , da valutare in base al numero dei mezzi, numero di innesti e di accessi diretti, numero delle funzioni svolte, sull'idoneità delle caratteristiche delle infrastrutture rispetto alle funzioni svolte.
- 2- Valutazione di eventuali aree da preservare ai fini del riequilibrio ecologico e paesaggistico.
- 3- Valutazione di eventuali interventi che le amministrazioni pubbliche interessate sono tenute a sostenere ai fini dell'adeguamento delle infrastrutture e della tutela delle risorse essenziali del territori.
- 4- Il livello di emissioni inquinanti dovute al traffico veicolare ed alle attività produttive e commerciali già insediate tramite dichiarazione del progettista;

1- ANALISI DEL FLUSSO DI TRAFFICO VEICOLARE E GRADO DI CONGESTIONE DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI

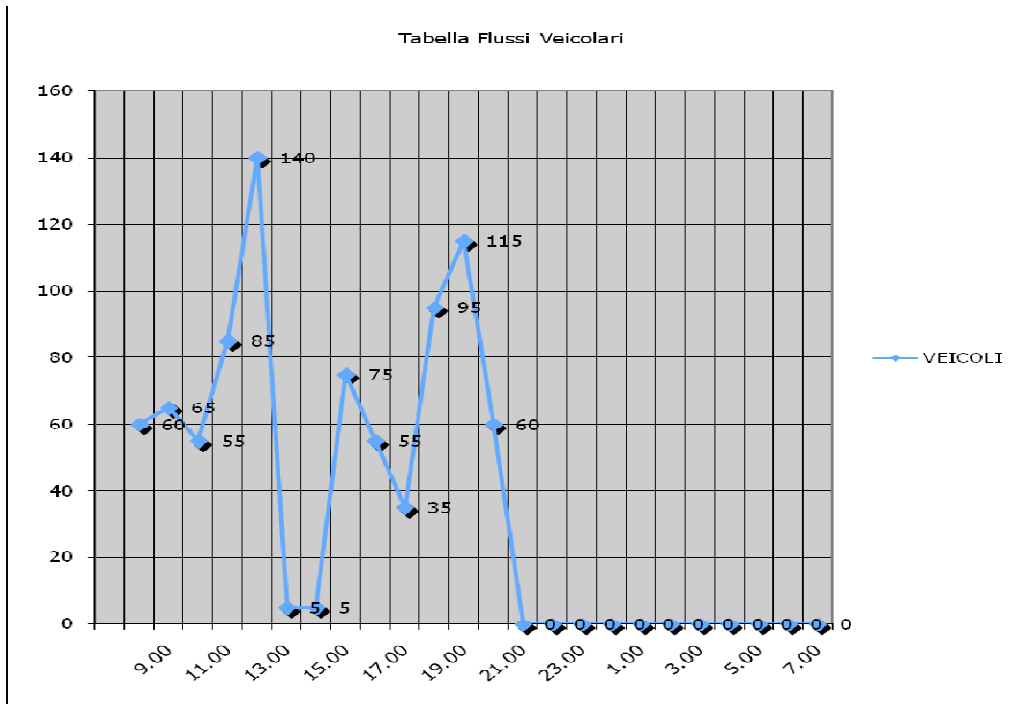
Lo studio della mobilità prenderà a riferimento il nuovo tratto di strada parallelo a via Aenese Aretina ad unico senso di marcia della larghezza di ml. 7,50 trascurando, a tutto vantaggio di sicurezza, l'apporto veicolare del tratto della nuova strada di lottizzazione in fregio allo stabilimento Buitoni della larghezza di ml. 12,00 che in effetti rappresenta l'accesso secondario all'impianto commerciale-direzionale previsto, ma anzi andrà ad assorbire ed alleggerire la viabilità principale sul fronte del traffico pesante di servizio e di supporto alle zone carico-scarico e dei magazzini chi vi insistono.

Per la determinazione del flusso di traffico, si tiene conto di alcune informazioni di base quali::



- Veicoli in transito dei dipendenti all'interno della struttura in oggetto : 50 circa
- Veicoli in transito dei clienti per le attività direzionali: 250 circa
- Veicoli in transito dei clienti per le attività commerciali: 600 circa
- Orari di massimo carico dei flussi veicolari 10:00 – 14:00 e 17:00 – 20:00

Determinati tali dati, viene riportata la seguente tabella dei flussi veicolari, nei periodi di massima intensità, durante le ore del giorno .



ORARIO	DIREZIONALE	COMMERCIALE	VEICOLI
8.00	40	20	60
9.00	15	50	65
10.00	5	50	55
11.00	5	80	85
12.00	60	80	140
13.00	5		5
14.00	5		5
15.00	25	50	75
16.00	15	40	55
17.00	5	30	35
18.00	5	90	95
19.00	65	50	115
20.00		60	60
21.00			0
22.00			0
23.00			0
0.00			0
1.00			0
2.00			0
3.00			0
4.00			0
5.00			0
6.00			0
7.00			0
	250	600	

La letteratura propone diversi metodi di calcolo per la valutazione della capacità delle intersezioni (siano esse libere, semaforizzate o con rotonda) ed ad essi si fa rimando, considerando che la sistemazione complessiva prevede un innesto da via Senese Aretina dalla rotonda esistente e un accesso diretto fra il parcheggio pubblico-privato e la nuova parallela a via Senese-Aretina che dalla presente viene presa in considerazione.

In alternativa, è possibile valutare la misura della prestazione della strada nello smaltire il traffico, attraverso la tecnica della stima del livello di servizio delle tratte stradali.

Tale tecnica si fonda sostanzialmente sulla valutazione di elementi strutturali e geometrici (quantitativi e qualitativi) della piattaforma stradale nei tratti interessati.

In base a tale metodo, il livello di utilizzo delle sezioni stradali interessate, dovrà indicativamente essere inferiore all'80% del flusso di saturazione teorico, calcolato in termini di veicoli per senso di marcia, come da norme tecniche CNR – Bollettino n. 91/83, secondo il seguente schema:

LARGHEZZA CARREGGIATA	N° MAX VEICOLI/ORA
< m 7,00	960
≥ m 7,00	1200
Carreggiate indipendenti	2400

Le caratteristiche strutturali, la geometria, il livello di sicurezza delle strade possono costituire quindi ulteriori elementi di valutazione che influiscono sulla stima dei volumi di traffico sostenibili.

Seguendo tale metodo come riferimento per la verifica dello smaltimento del traffico si ottengono i seguenti risultati :

Consideriamo 1200 come numero massimo di veicoli/ora per la strada in oggetto ed ipotizzando il carico massimo veicolare di 218 mezzi, dato dal numero totale di parcheggi interni ed esterni alla struttura, si ottiene che lo smaltimento del traffico avverrà in un tempo massimo di 11' circa.

Considerando come carico veicolare la situazione media di 175 veicoli si ottiene un tempo di smaltimento di 9' circa.

VERIFICA:

In entrambi i casi il flusso di saturazione teorico sarà ampiamente entro i termini di utilizzo ammessi cioè :

Utilizzo effettivo 18,2 – 14,5%

Utilizzo massimo ammesso 80%

Quindi visto il numero dei mezzi, il numero di innesti e di accessi diretti, e considerate le caratteristiche delle infrastrutture viarie rispetto alle funzioni svolte nell'intervento proposto, esse risultano adeguate al flusso di traffico e al grado di congestione massimo ammesso.

2- AREE DI RIEQUILIBRIO ECOLOGICO E PAESAGGISTICO

Per l'attuazione del Piano Particolareggiato di Dettaglio comparto "D5" via Senese Aretina angolo via Marco Buitoni non necessitano particolari interventi per la presenza di aree di particolare rilievo da preservare ai fini del riequilibrio ecologico e paesaggistico.

3- ADEGUAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE

Per l'attuazione del Piano Particolareggiato di Dettaglio comparto "D5" via Senese Aretina angolo via Marco Buitoni non sono necessari, ai fini della mobilità, interventi che le amministrazioni pubbliche interessate sono tenute a sostenere ai fini dell'adeguamento delle infrastrutture e della tutela delle risorse essenziali del territorio.

Città di Castello, li 31/07/09

Dott. Arch. RONDINA Leonardo

4- DICHIARAZIONE AMMISSIBILITA' DELLE EMISSIONI INQUINANTI

Il sottoscritto progettista abilitato Dott. Arch. *RONDINA Leonardo*, nato a Città di Castello (PG) il 23/11/1974, residente in Città di Castello (PG), via G. Deledda n. 2, C.F. RND LRD 74S23 C745Y; iscritto all'Ordine degli Architetti P.P.C. della Provincia di Perugia in qualità di tecnico incaricato dalla ditta ATTIVITA' CERBONI s.r.l., in relazione al Piano Particolareggiato di Dettaglio - realizzazione di un edificio commerciale-direzionale comparto "D5" via Senese Aretina angolo via Marco Buitoni zona industriale Alto Tevere in Sansepolcro (AR),

CONSIDERATE

le analisi effettuate sul flusso di traffico veicolare e di congestione delle infrastrutture stradali e quindi delle possibili emissioni inquinanti ad esso dovute (norme tecniche CNR – Bollettino n. 91/83) nonché l'analisi delle attività esistenti limitrofe e quelle previste da progetto che non hanno presentato particolari livelli di emissioni inquinanti;

DICHIARA

Che le previsioni contenute nel Piano Particolareggiato di Dettaglio comparto D5, via Senese Aretina angolo via Marco Buitoni, sono ammissibili ed attuabili.

Città di Castello, lì 31/07/09

Dott. Arch. *RONDINA Leonardo*