

UNICOMM S.r.l. - IMMOBILIARE SERENA S.r.l.

STROBE GIULIO E ANTONIO

Comune di Vicenza

Provincia di Vicenza

MEDIA STRUTTURA DI VENDITA

ALLEGATO ALLA DELIBERA GC.

N. DEL ...2...11...2008

IMMOBILIARE SERENA S.R.L.

Il Presidente

SORRENTI

Il Segretario Gen.le
TACCONA

STUDIO DI IMPATTO VIABILISTICO

IL DIRETTORE DEL

DIPARTIMENTO DELLO SVILUPPO DEL TERRITORIO

E.to Arch. Lorenza Drossanello

UNICOMM s.r.l.

Via Enrico Mattei, 50

36031 DUEVILLE (VI)

C.F. e P. IVA 01274580248

ai sensi dell'art. 19 della
L.R. n. 15 del 13/08/2004

Titolo:

IL DIRETTORE DEL SETTORE URBANISTICA
E.to arch. Franco Zanella

RELAZIONE GENERALE

Elaborato:

1

Consulenza:



CSC MILANO 45+35 39 FADOVA - tel 039 649 8704611 - fax 039 649 8770 71
VIA CAVO.IR 1 - 46030 S. GIORGIO (MN) - tel e fax 039 5376 371721
www.planstudio.it

planstudio
ingegneri associati

Viabilità e Pianificazione

Ing. Stefano Rossi

Ing. Diego Galliazzo

N. Pratica Plan :

197

Scala:

Data: Settembre 2006

Revisione:

INDICE

INDICE.....	1
1. Premessa.....	2
2. Generalità.....	3
3. Stato di fatto e Viabilità attuale.....	5
5. Viabilità futura e di progetto	8
6. Parcheggi di progetto.....	11
7. Conclusioni	12

1. Premessa

Il sorgere di nuove attività, di vendita o commerciali in generale, crea, nell'area geografica circostante, dei cambiamenti generati dalla presenza di nuove opportunità di lavoro (attività commerciali, magazzini, laboratori, ecc.), d'acquisto (centri commerciali, negozi) o di svago in generale (giardini, locali enogastronomici, discobar ecc.).

Tale sviluppo trasforma l'area di studio in un polo di origine e destinazione di nuovi spostamenti con la conseguente variazione dei flussi veicolari nella rete stradale circostante, sia come intensità che come modalità.

Il presente documento si pone lo scopo di analizzare l'impatto viabilistico generato dalla nascita di nuove attività commerciali legate allo sviluppo del Piano di Lottizzazione n° 215 nel Comune di Vicenza.

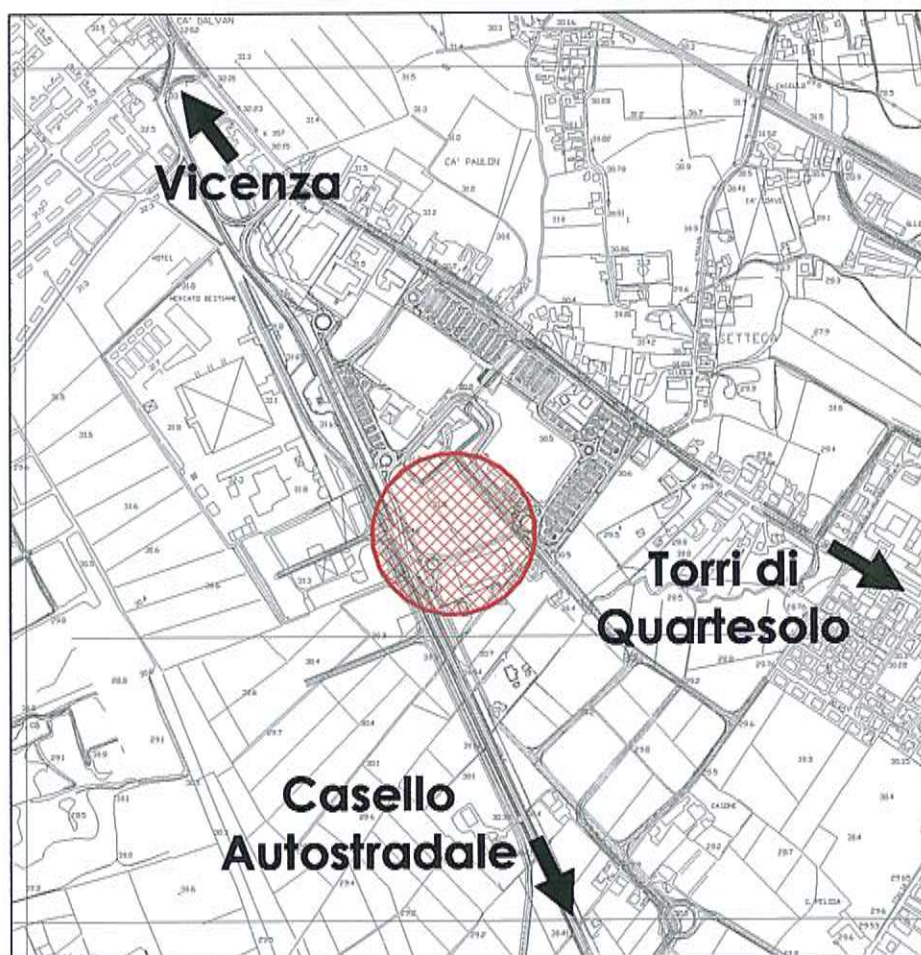
Questo studio di impatto viabilistico, ai sensi della L.R. del 13 agosto 2004, n. 15 "Norme di programmazione per l'insediamento di attività commerciali nel Veneto" e successive delibere, analizzerà gli aspetti viabilistici conseguenti all'apertura della struttura commerciale :

- ▣ l'influenza sui volumi di traffico delle principali arterie presenti nell'area oggetto di studio;
- ▣ l'analisi dell'attuale stato e dello sviluppo urbanistico della viabilità dell'area circostante;
- ▣ l'analisi della viabilità propria del nuovo insediamento, delle aree destinate alla circolazione e al parcheggio dei veicoli.

2. Generalità

Il nuovo insediamento in esame interessa un'area situata nel Comune di Vicenza limitrofa all'uscita Vicenza-Ovest dell'autostrada A4 Milano-Venezia compresa tra la S.R. 11 "Padana Superiore", Viale della Serenissima e Via Italia Unita.

L'area oggetto di studio riguarda una struttura commerciale di tipo non-alimentare di 2.500 mq di superficie di vendita, inserita in un Piano di Lottizzazione più vasto comprendente 4.000 mq di destinazione commerciale-annonaria, e 16.000 mq a destinazione artigianale. In totale circa 20.000 mq di Piano.



Inquadramento territoriale

Il potenziale bacino di utenza di questa struttura commerciale è rappresentato principalmente dagli abitanti dei Comuni di Vicenza e Torri di Quartesolo e delle località limitrofe.

Vista la particolare localizzazione del fondo interessato, questo studio ha lo scopo di sviluppare quanto descritto in premessa, con particolare attenzione alla nuova viabilità di accesso in rapporto alla viabilità esistente e futura.

Per una valutazione attenta dei flussi di traffico, attuali e futuri, su queste strade sono stati eseguiti dei rilievi di traffico con macchinette in grado registrare sia il numero dei veicoli sia il tipo (auto, furgoncini, autocarri...). Inoltre, per eseguire uno studio più esaustivo, in aggiunta ai suddetti rilievi, si sono utilizzati dei dati di traffico ricavati da precedenti studi viabilistici.

Con tale documentazione a disposizione è stato valutato l'impatto delle nuove attività commerciali sia sulla circolazione che sul territorio in termini di potenziali spostamenti originati.

Le stime hanno considerato numerosi fattori tra cui il costante aumento di traffico sulle strade ordinarie e soprattutto la costante crescita del numero di visitatori di tali strutture.

3. Stato di fatto e Viabilità attuale

L'area su cui sorgerà la nuova struttura di vendita è delimitata a nord-ovest dalla S.R. 11 denominata anche Padana Superiore e a sud-est da Viale della Serenissima, bretella di collegamento tra il casello autostradale e la strada regionale stessa.

Più a sud si trova Strada Italia Unita, che funge da collegamento tra Viale della Serenissima e la Padana Superiore. Sono queste le tre arterie sulle quali si è concentrata l'analisi, oltre ai rilievi del traffico veicolare.

I recenti sviluppi, hanno portato all'apertura di altre strutture commerciali, individuando per ogni "step" una situazione viabilistica in crescente evoluzione.

Allo stato attuale, nei pressi della struttura di vendita in esame, più precisamente a nord e a ovest, sono già presenti due centri commerciali ai quali fa riferimento un sistema viabilistico interno articolato in rotatorie e sensi unici che agevolano l'ingresso e l'uscita dell'utenza dai lotti considerati.

I paesi più vicini all'area di prossimo sviluppo sono:

- o il comune di Vicenza, su cui sorgerà la nuova attività, che è a nord-est della struttura in parola;
- o Torri di Quartesolo e Grumolo delle Abbadesse, posti a sud-ovest dell'appezzamento in oggetto;
- o la località di Settecà localizzata a nord-ovest;
- o Longara situata a sud-est.

Le strade di collegamento tra questi paesi sono:

- o la S.R. n° 11 Padana Superiore che collega Vicenza con Padova attraversando più comuni delle rispettive province tra i quali Torri di Quartesolo, è una strada a doppio senso di circolazione;
- o gli utenti provenienti da Grumolo delle Abbadesse utilizzano la S.P. n° 24, che collega la S.P. n° 47 Cittadella-Padova con la Padana Superiore, a doppio senso di circolazione;
- o per quanto riguarda le località di Settecà e Longara la viabilità di collegamento alla struttura in parola si può classificare come viabilità locale;
- o tuttavia oltre ai sopradetti comuni limitrofi, l'utenza può avere un'origine più lontana in quanto Viale della Serenissima è una bretella rivolta a smistare il flusso in

uscita dal casello autostradale dell'A4 e della A31 visto che lo svincolo tra tali autostrade è collocato poco più a sud.

La viabilità locale è rappresentata da :

- Strada di Settecà, strada a doppio senso di marcia che collega la località di Settecà con la S.R. n°11;
- la viabilità interna al Piano di Lottizzazione composta da rotatorie, sensi unici e un'intersezione semaforizzata posta ad ovest della struttura di vendita in esame che collega il PL alla Padana Superiore.

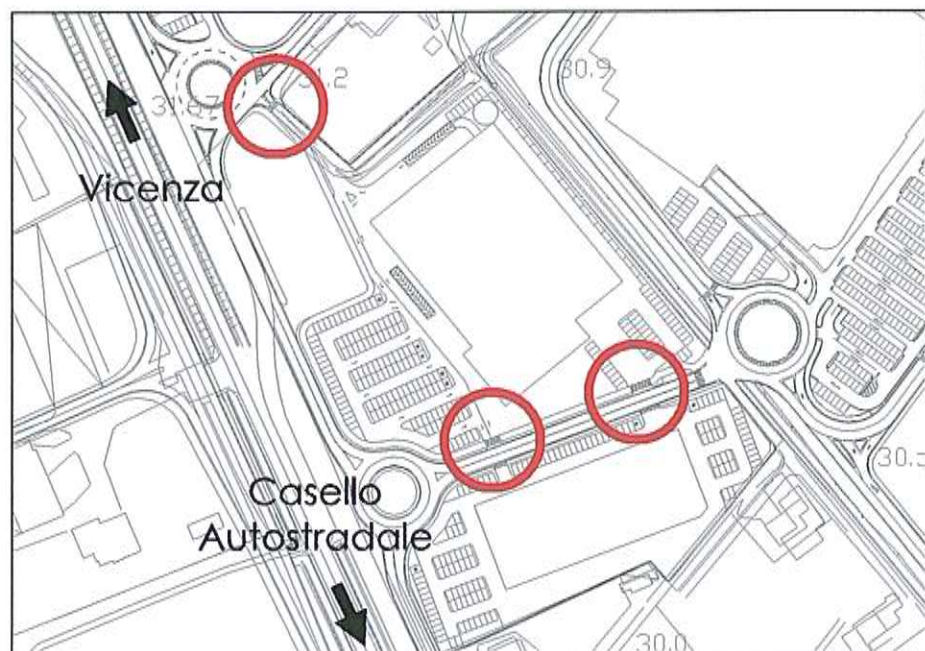
Dall'analisi del traffico veicolare rilevato si evince che la maggior parte degli spostamenti avvengono nelle classiche ore mattutine e serali dettate dagli spostamenti sistematici quali casa-scuola e casa-lavoro.

5. Viabilità futura e di progetto

Il progetto della nuova struttura di vendita prevede la realizzazione della viabilità funzionale al collegamento della struttura alla viabilità esistente e di quella interna di adduzione alle aree di parcheggio.

Accessibilità al centro

All'area su cui sorgerà la nuova struttura di vendita si accederà sia dalla S.R. n°11 tramite due intersezioni a raso di cui una semaforizzata e l'altra a rotatoria, mentre per chi proviene dalla rotatoria posta all'inizio di Viale della Serenissima le alternative sono quelle di seguire tale strada ed entrare nel Piano di Lottizzazione attraverso un ingresso laterale oppure utilizzando una controstrada a est parallela a Viale della Serenissima che permette l'accesso alla struttura di vendita attraverso una rotatoria interna al Piano di Lottizzazione n° 215.



Pianta Struttura di Vendita – in rosso gli accessi –

Sono previsti tre accessi all'area di parcheggio entrambi dalla viabilità posta attorno alla struttura in parola. Il flusso generato/attratto è stimato, secondo gli abachi regionali, in 550 veic./h di punta di cui il 60% entra e il 40% esce.

Viabilità futura

Sono previste delle modifiche alla viabilità attuale che interessano la struttura di vendita in parola. Gli interventi sopracitati sono in parte compresi nel Piano di Lottizzazione n° 215 e in parte no (come illustrato nell'allegato "Planimetrie flussi attuali e flussi futuri"):

1. i primi consistono nella realizzazione di una rotatoria interna al PL, capace di collegare la viabilità dell'intervento commerciale stesso alla controstrada già descritta. La suddetta rotatoria ha un anello perimetrale a due corsie di larghezza 8,00 m e il raggio dell'isola centrale è di 10,00 m. Inoltre è prevista la realizzazione della viabilità di collegamento tra tale rotatoria e le altre due limitrofe al PL (una a nord e una ad est) tramite sedi stradali previste di circa 8,00 m;
2. per quanto riguarda il resto della viabilità futura sono previste ad est di Viale della Serenissima e a nord di Strada Italia Unita una serie di rotatorie con la corrispondente viabilità di collegamento capaci di smistare il traffico interessante il casello autostradale. Inoltre ad ovest di Viale della Serenissima sarà realizzata un'ulteriore controstrada capace di supportare il traffico locale cosicché il traffico circolante su Viale della Serenissima sarà quasi esclusivamente quello di

attraversamento interessante l'asse Vicenza-Autostrada A4.

Da un'analisi complessiva emerge che gli interventi relativi all'inserimento della nuova viabilità contestuale all'insediamento commerciale consentiranno di poter disporre di una rete viaria adeguata al prevedibile incremento di flussi veicolari generato dal nuovo assetto territoriale ed in grado di riservare una capacità residua in previsione di ulteriori futuri sviluppi urbanistici dell'area.

6. Parcheggi di progetto

Le aree di parcheggio prevedono complessivamente un numero di posti auto abbondantemente sufficiente in considerazione sia della superficie-tipologia di vendita che della rotazione veicolare che generalmente, per questo tipo di strutture, è di circa 30 minuti. Ogni 50 posti auto o frazione è previsto un posto per disabili da localizzarsi in prossimità dei percorsi privi di barriere architettoniche.

7. Conclusioni

A conclusione dell'analisi, la struttura di progetto e le infrastrutture viarie esistenti e di prossima realizzazione, sono tali da consentire l'inserimento dell'attività commerciale all'interno della maglia territoriale in via di sviluppo, senza creare particolari problemi alla circolazione.

Relativamente alla proposta progettuale, il numero di parcheggi di cui sarà dotato il nuovo insediamento rispetta gli standard della normativa vigente, la presenza di un parcheggio per disabili è ogni 50 posti auto o frazione da localizzare possibilmente in prossimità degli accessi principali della struttura e di conseguenza tutti quegli accorgimenti tecnico-strutturali che favoriscano loro gli spostamenti.

La verifica degli elementi viari ritenuti significativi con i flussi di traffico futuri (esistente + indotto) ha dato esito positivo confermando che la maglia territoriale afferente e di servizio alla superficie commerciale riserva ampi margini di capacità residua, anche in previsione di ulteriori sviluppi urbanistici.