

**PROROGA VALIDITA' AUTORIZZAZIONE VIA  
AMPLIAMENTO DI GRANDE STRUTTURA DI VENDITA E  
TRASFORMAZIONE IN CENTRO COMMERCIALE DEI  
SETTORI ALIMENTARE E NON ALIMENTARE  
IN COMUNE DI MIRA – LOCALITA' GAMBARARE**

**AGGIORNAMENTO STUDIO DEL TRAFFICO**

Ditta F.Ili Lando SpA  
Via degli Scrovegni 1  
35131 Padova

Redatto da:  
dott. Damiano Solati



collaborazione ing. Riccardo Nosandoni



## **Sommario**

1	PREMESSA.....	3
2	INQUADRAMENTO.....	5
3	STRUTTURA VIARIA CONNESSA ALL'INTERVENTO.....	6
3.1	Stato situazione viaria esistente.....	8
3.2	Inquadramento rete viaria "Secondaria".....	8
3.3	Inquadramento rete viaria "Locale".....	9
3.4	Descrizione delle intersezioni principali.....	10
4	ANALISI DEI FLUSSI VEICOLARI LUNGO LE PRINCIPALI ARTERIE STRADALI DELL'AREA – STATO DI FATTO ANNO 2020.....	13
4.1	Approccio metodologico.....	13
4.2	Flussi veicolari sulle sezioni di rilievo – stato attuale.....	15
4.3	Calcolo fattore dell'ora di punta (PHF).....	20
5	CONFRONTO TRA IL RILIEVO DELL'ANNO 2015 CON L'ANNO 2020.....	23
6	VALUTAZIONE DEI LIVELLI DI SERVIZIO ATTUALI SULLE ASTE.....	24
7	STIMA DEL TRAFFICO GENERATO DALL'INTERVENTO IN PROGETTO.....	27
8	LIVELLI DI SERVIZIO SULLE ASTE DELLA RETE IN SEGUITO ALLO AMPLIAMENTO DELL'AREA DI PROGETTO.....	28
9	ANALISI DEI NODI DELLA RETE IN SEGUITO ALL'AMPLIAMENTO.....	31
10	ANALISI E VALUTAZIONI CONCLUSIVE.....	32



## 1 PREMESSA

Il presente rapporto ha il fine di aggiornare il rilievo del traffico precedentemente effettuato nel 2015 e di verificare la capacità ed il livello di Servizio delle aste stradali prese in esame. Tenendo conto della componente di mobilità indotta dall'ampliamento dell'edificio commerciale situato lungo la S.S. n. 309 Romea in località Gambare in Comune di Mira (VE).

Lo studio è finalizzato a verificare se le condizioni dello stato attuale del sistema della mobilità dell'asse di adduzione alla realtà in oggetto siano variate in modo significativo rispetto a quanto già valutato, e sulla base dei nuovi rilievi effettuare viene verificata la compatibilità dell'intervento al fine di confermare le conclusioni a cui si è giunti all'interno del processo di VIA già concluso.

Si riporta come venga confermato l'assetto progettuale dell'ampliamento della struttura di vendita prevede alcune modifiche marginali riferite ad adeguamenti dell'involucro edilizio, senza comunque alterare il contesto o il sistema della viabilità. Come già evidenziato nello studio di impatto viabilistico del 2015 infatti, l'assetto *"è stato pensato, progettato e già testato per l'insediamento di realtà commerciali e il fatto che l'intervento non comporterà modifiche dell'involucro totale ma solamente occupazione e riorganizzazione degli spazi già esistenti permette di affermare che l'assetto viabilistico esistente sarà in grado di ben supportare l'intervento"*.

Il presente studio prevede:

- Descrizione delle tratte stradali interessate dall'intervento rispetto ai punti di accesso e recesso dell'area;
- Geometria delle tratte stradali interessate dal nuovo intervento;
- Indagine e rappresentazione dei flussi di traffico diurno per la fascia oraria (17.00 -18.00) di punta della giornata di venerdì e sabato;
- Dimostrazione di ammissibilità degli accessi sulla viabilità principale;

Lo studio si articola nelle seguenti fasi:

- Fase 1. Al fine di determinare preliminarmente le componenti di viabilità che interessano le principali aste viarie dell'area, nonché i principali nodi di accesso, sono state condotte delle specifiche indagini sul traffico veicolare;
- Fase 2. È stata valutata la stima del traffico indotto dall'intervento in progetto, traffico che sommato al traffico esistente, consente di disporre di una previsione complessiva del traffico veicolare che interesserà la rete viaria esistente nonché agli accessi all'area;
- Fase 3. Sulla base delle analisi sviluppate è stato possibile individuare quali elementi della rete esistente saranno interessati da un maggior flusso di traffico, e attraverso opportune verifiche tecniche, definire il livello di servizio delle intersezioni e delle sezioni analizzate.

In sintesi, il presente documento presenta i seguenti contenuti:

- a) Inquadramento dell'area oggetto di studio;
- b) Inquadramento del sistema infrastrutturale esistente;
- c) Analisi dei flussi di traffico attuali sulla rete e sui nodi prossimi dell'area di analisi;
- d) Valutazione dei livelli di servizio attuali sulla base dei dati di traffico rilevati e prime valutazioni sui

livelli di capacità residua del sistema viario sulle aste;

- e) Determinazione della consistenza e della distribuzione dei flussi attratti/generati dalle strutture urbanistiche in progetto;
- f) Verifica della capacità residua della rete e calcolo dei Livelli di Servizio attesi sulla viabilità e sui nodi tenuto conto del traffico indotto dall'ampliamento in progetto;
- g) Analisi e considerazioni conclusive.

## 2 INQUADRAMENTO

L'area della Struttura di Vendita è ubicata in località Gambarare nel Comune di Mira nell'area commerciale, e più precisamente è posta lungo la S.S. n. 309 "Romea" strada di collegamento, tra Venezia, Chioggia e Ravenna. Si tratta di un'area a destinazione prevalentemente produttiva e commerciale caratterizzata da una presenza di varie attività che affluiscono sulla S.S. n. 309. Oltre alla S.S. n. 309 "Romea" si evidenziano come strada di avvicinamento/accesso all'area commerciale le seguenti viabilità:

- Via Bastie: arteria stradale locale tagliata in due dalla statale. Suddetta strada mette in collegamento la località di Dogaletto posta a sud della statale con le località di Piazza Vecchie a Gambarare poste a nord della statale;
- Via Bastiette: arteria stradale locale tagliata in due dalla statale. Suddetta strada mette in collegamento la località di Dogaletto posta a sud della statale con la località di Gambarare poste a nord della statale.

L'area si trova, quindi, in una posizione ideale per l'accessibilità attraverso la statale S.S. n. 309 "Romea" in quanto l'area è collocata in prossimità del Comune di Venezia a soli 4 km dall'intersezione con la S.R. 11 "Padana Superiore" e la S.P. n. 81 "Spinea-Marghera".

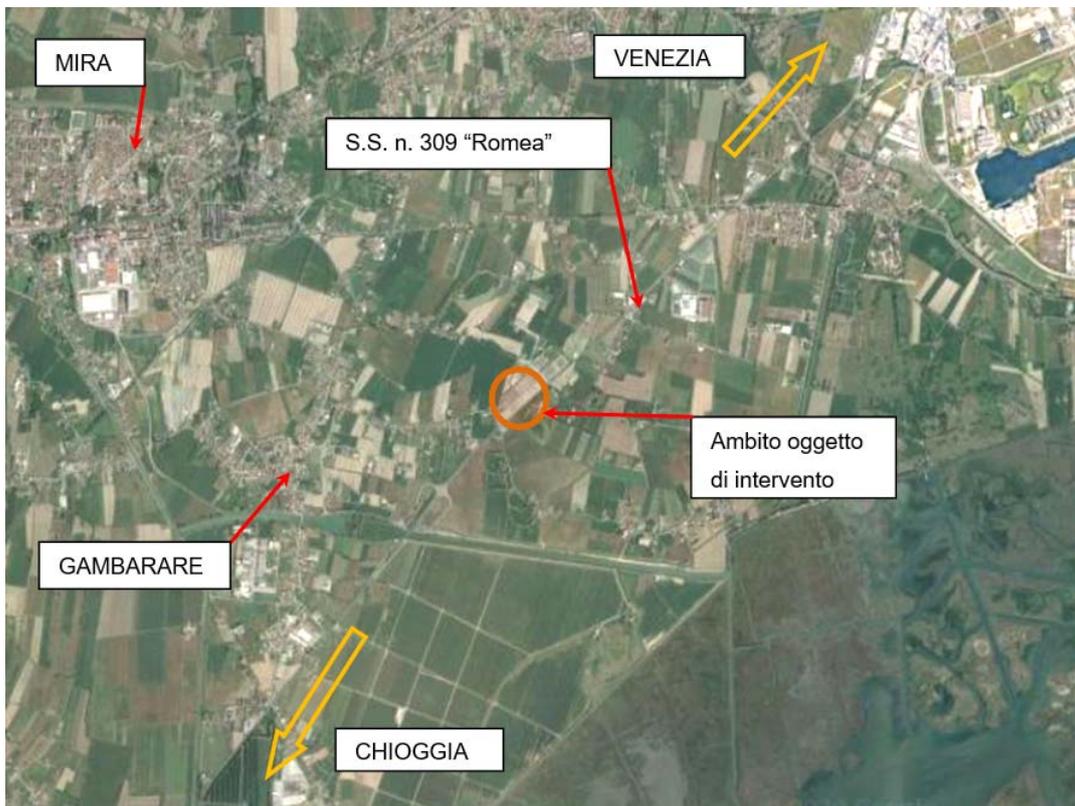


Figura 1 Inquadramento

### 3 STRUTTURA VIARIA CONNESSA ALL'INTERVENTO

Gli itinerari di accesso all'area oggetto di studio si localizzano sostanzialmente lungo la S.S. n. 309 "Romea". L'area oggetto di intervento infatti è posta fronte statale tra le due viabilità locali di Via Bastie e Via Bastiette dove sia ha l'accesso e recesso dall'area.

Il sistema di accessi dell'area gravita quindi lungo la S.S. n. 309 "Romea".

Relativamente alla viabilità di Entrata – Uscita, l'area oggetto di studio presenta la seguente viabilità di accesso/recesso:

1. Accesso entrata/uscita posto a nord su Via Bastiette, strada a doppio senso di marcia, con manovre di svolta destra in entrata ed in uscita, mediante intersezione a T.
2. Accesso entrata/uscita posto a sud su Via Bastie (accesso principale), strada a doppio senso di marcia, con manovre di svolta a destra in entrata ed in uscita, mediante intersezione a T.

Rispetto a quanto analizzato nello studio analizzato all'interno procedura di VIA già conclusa non si rilevano modifiche della rete viaria connessa all'area d'intervento, permangono pertanto le condizioni al contorno verificate nello studio del 2015.

L'accessibilità all'area in esame avviene da più direzioni sia da nord sia da sud



Figura 2 Viabilità di Entrata/Uscita dal "Iperlando".

SUD. Via Bastie - Si accede dalla S.S. n. 309 "Romea" fino all'Intersezione con Via Bastie per poi immettersi su Via Bastie utilizzando la corsia di centrale di accumulo per la svolta a sinistra lungo la statale ed infine si svolta a destra per accedere all'area parcheggio.

Per quanto riguarda l'uscita verso sud, questa avviene con percorso inverso dell'entrata mediante svolta a destra da Via Bastie verso la S.S. n. 309 "Romea".

Per quanto riguarda l'uscita verso nord, questa avviene con svolta a sinistra sulla Statale.



Figura 3 Intersezione "sud"

NORD – Via Bastietto. Si accede dalla S.S. n. 309 "Romea" fino all'Intersezione con Via Bastietto per poi svoltare a destra su Via Bastietto stessa ed infine si svolta a sinistra per accedere all'area parcheggio.

Per chi proviene da sud utilizza la corsia di centrale di accumulo per la svolta a sinistra lungo la statale.

Per quanto riguarda l'uscita verso nord, questa avviene con svolta a sinistra sulla Statale. La svolta da Via Bastietto è regolata da segnale di "Stop".

L'uscita verso sud avviene con svolta a destra regolata da segnale di "Dare precedenza".

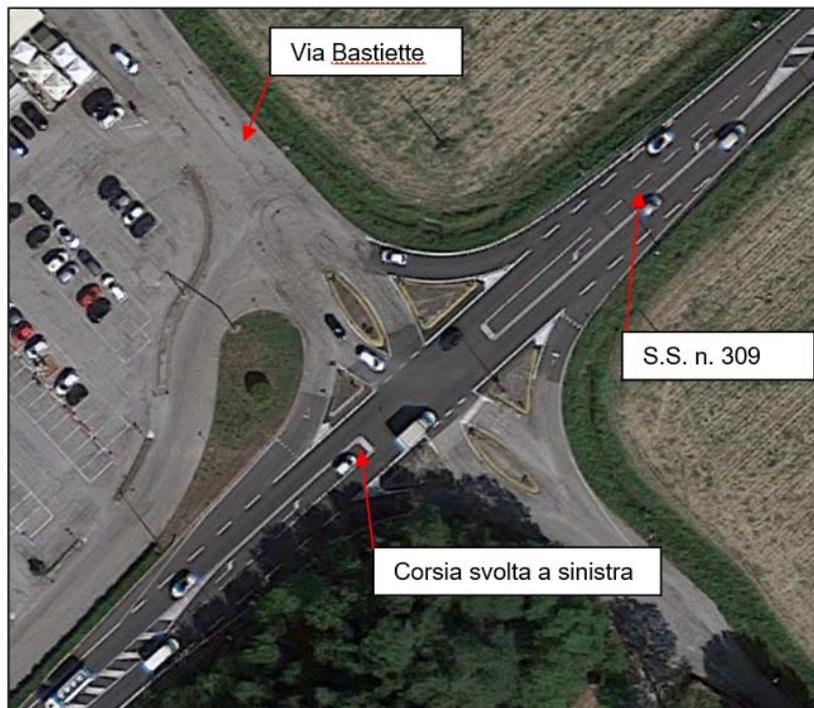


Figura 4 Intersezione "nord"

### 3.1 Stato situazione viaria esistente

L'ambito di intervento si colloca a sud del Comune di Mira in località Gambarare, in adiacenza della S.S. n. 309 "Romea".

Si procede, pertanto, all'inquadramento viario dell'area oggetto di studio, al fine di una migliore comprensione dell'assetto della viabilità con cui il nuovo insediamento di ampliamento in progetto si troverà ad interferire.

### 3.2 Inquadramento rete viaria "Secondaria"

Ai sensi del D.M. 5.11. 2001, la rete viaria "secondaria" assolve a funzioni di penetrazione (ingresso) verso la rete locale, connettendosi e scambiando flussi di traffico con la rete "principale". La rete

“secondaria” raccoglie lo spostamento di tutte le componenti veicolari su distanze ridotte, in ambito provinciale e interlocale in ambito extraurbano, o di quartiere in ambito urbano

La S.S. n. 309 “Romea” è una arteria che da Venezia arriva fino a Ravenna per una lunghezza complessiva di circa 127 km.

Nel tratto interessato al presente studio, suddetta arteria presenta una carreggiata bidirezionale, con singola corsia per direzione di marcia; con larghezza media di 7,80 m e banchina laterale pavimentata. Non sono presenti né marciapiedi, né piste ciclabili.

L'andamento planimetrico è rettilineo, l'andamento altimetrico è pianeggiante. Lo stato di manutenzione della pavimentazione è discreto. La segnaletica stradale è presente, in buone condizioni. Il tratto è dotato di illuminazione pubblica solo per le aree in prossimità delle intersezioni.

### 3.3 Inquadramento rete viaria “Locale”

Per quanto riguarda la rete viaria “locale”, questa, come indicato dal D.M. 5.11.2001, ha funzione di smistamento dei flussi veicolari in spostamento su brevi distanze, e serve un movimento di accesso verso le zone del territorio di importanza locale.

Nell'area oggetto di studio, le strade locali sono a servizio principalmente di ambiti residenziali ed artigianali e possiedono caratteristiche geometriche e strutturali strettamente collegate al luogo in cui si sviluppano.

Tra le strade locali di tipo extraurbano si possono annoverare, Via Bastie e Via Bastiette.

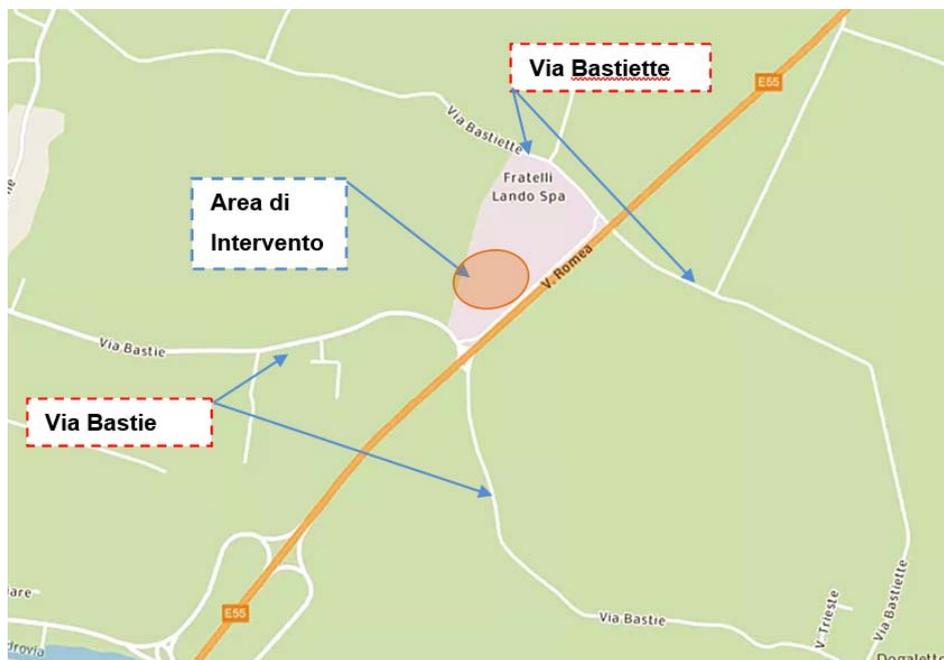


Figura 5 Rete viaria locale

**Via Bastie:** arteria stradale locale tagliata in due dalla statale. Suddetta strada mette in collegamento la località di Dogaletto posta a sud della statale con le località di Piazza Vecchie a Gambarare poste a nord della statale.

La carreggiata presenta un'ampiezza di circa 5,00 m con banchina laterale pavimentata ed inerbita. Non vi sono marciapiedi né pista ciclabile.

L'andamento planimetrico è rettilineo alternato a curvilineo, l'andamento altimetrico è pianeggiante. Lo stato di manutenzione della pavimentazione è discreto. La segnaletica stradale è presente, in discrete condizioni. L'asse è dotato di illuminazione pubblica.

**Via Bastiette:** arteria stradale locale tagliata in due dalla statale. Suddetta strada mette in collegamento la località di Dogaletto posta a sud della statale con la località di Gambarare.

La carreggiata presenta un'ampiezza di circa 5,00 m con banchina laterale pavimentata ed inerbita. Non vi sono marciapiedi né pista ciclabile.

L'andamento planimetrico è rettilineo alternato a curvilineo, l'andamento altimetrico è pianeggiante. Lo stato di manutenzione della pavimentazione è mediocre. La segnaletica stradale è a tratti assente e nei tratti presenti è in mediocre condizioni. L'asse non è dotato di illuminazione pubblica.

### 3.4 Descrizione delle intersezioni principali

Dallo studio dell'area limitrofa all'intervento in esame, risulta che le principali intersezioni più prossime all'area oggetto di studio sono quelle collocate lungo l'asse della statale con le rispettive laterali che hanno la funzione di distribuire il flusso veicolare tra le varie e diverse attività presenti.



Figura 6 Intersezioni prossime all'area

### Intersezione n. 1: Intersezione tra Via Bastiette e la S.S. n. 309

Intersezione a raso a quattro bracci. Lungo la S.S. n. 309 sono presenti corsie di accumulo per la svolta a sinistra. Non sono presenti marciapiedi.

L'andamento altimetrico è pianeggiante. Lo stato di manutenzione della pavimentazione è buono. La segnaletica stradale è presente, in buone condizioni. L'intersezione è dotata di illuminazione pubblica.



Figura 7 Foto aerea intersezione 1



Figura 8 Stato attuale dell'intersezione 1

## Intersezione n. 2: Intersezione tra Via Bastie e la S.S. n. 309

Intersezione a raso a quattro bracci. Lungo la S.S. n. 309 sono presenti corsie di accumulo per la svolta a sinistra. Non sono presenti marciapiedi.

L'andamento altimetrico è pianeggiante. Lo stato di manutenzione della pavimentazione è buono. La segnaletica stradale è presente, in buone condizioni. L'intersezione è dotata di illuminazione pubblica.



*Figura 9 Foto aerea intersezione 2*



*Figura 10 Stato attuale dell'intersezione 2*

## 4 ANALISI DEI FLUSSI VEICOLARI LUNGO LE PRINCIPALI ARTERIE STRADALI DELL'AREA – STATO DI FATTO ANNO 2020

### 4.1 Approccio metodologico

Analizzate le caratteristiche geometrico - funzionali della rete viaria interessata dall'attuazione dell'intervento di progetto, si è proceduto alla caratterizzazione quali/quantitativa del traffico veicolare nell'ambito considerato. In considerazione dell'attuale struttura viaria, si è considerato di fissare l'attenzione sulle strade ed intersezioni più prossime al nuovo insediamento di ampliamento, poiché saranno destinate a raccogliere e smistare tutto il volume di traffico generato/attratto dall'intervento in progetto in conformità con quanto già definito nell'analisi trasportistica del 2015. Pertanto, si è proceduto al monitoraggio dei flussi in corrispondenza dell'intersezione di Via Bastie e di Via Bastiette, considerando il flusso veicolare transitante lungo la S.S. n. 309.

I dati sono stati strutturati come richiesto dalla D.G.R. n. 1047 del 18.06.2013, procedendo al monitoraggio diretto del traffico, mediante conteggio e classificazione dei flussi. In ottemperanza ai disposti della Delibera innanzi citata, si è rilevato il traffico veicolare diurno nei giorni di venerdì 11 e sabato 12 Settembre 2020 nell'ora di punta del pomeriggio 17:00 – 18:00 così come descritto nella relazione trasportistica del 2015.

Come fascia oraria di conteggio si è considerata pertanto quella dalle 17:00 – 18:00, suddiviso per intervalli di 15 minuti.

Il monitoraggio è stato effettuato "visivamente" da rilevatori addestrati allo scopo. Oltre al mero conteggio dei flussi, sono state poi rilevate le manovre di svolta fra i diversi rami del nodo viario, al fine di poter costruire la successiva matrice origine/destinazione degli spostamenti. La procedura adottata ha previsto la determinazione dei parametri richiesti dalla legge regionale. Non si sono effettuate misure di velocità, perché poco significative nei siti presi in esame

Il conteggio è stato effettuato sulla seguente arteria stradale:

#### S. S. n. 309 "Romea"

Il rilievo del flusso veicolare è stato condotto tenendo conto della tipologia di mezzo circolante. Il traffico è stato quindi suddiviso in 2 diverse tipologie di classi:

- a) I Classe: autovetture, furgoni autocarri leggeri;
- c) III Classe: Veicoli pesanti e Autobus.

I dati raccolti, divisi per tipologie di automezzo, sono stati uniformati applicando appositi coefficienti di equivalenza; tale operazione si rende necessaria in quanto ogni veicolo, per le sue caratteristiche

dimensionali e prestazionali, interferisce in modo proporzionale con la sede stradale e con il traffico. I coefficienti utilizzati sono:

- 1 per i veicoli leggeri (autovetture+ furgoni);
- 2 per i veicoli pesanti;

Le sezioni di conteggio dei veicoli sono state localizzate rispettivamente:

- Sez. 1 a – sezione monodirezionale con direzione verso nord direzione Venezia: da Via Bastiette => Mestre/Venezia;
- Sez. 1 b – sezione monodirezionale con direzione con direzione verso sud direzione Chioggia: da Via Bastiette => Chioggia;
- Sez. 2 a – sezione monodirezionale con direzione verso nord direzione Venezia: da Via Bastie => Mestre/Venezia;
- Sez. 2 b - sezione monodirezionale con direzione con direzione verso sud direzione Chioggia: da Via Bastiette => Chioggia;

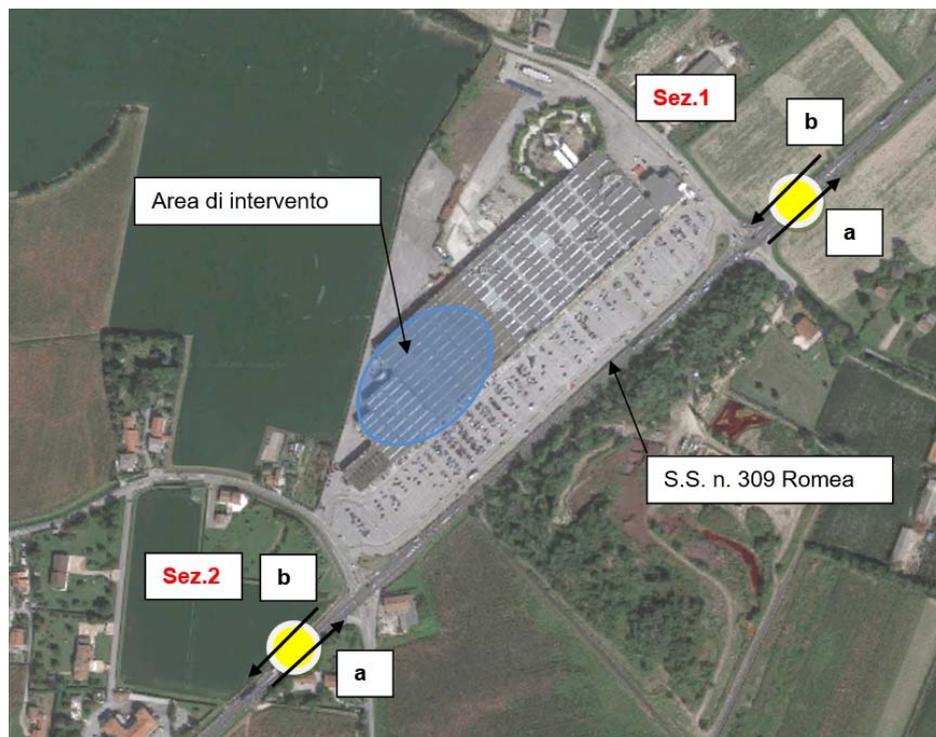


Figura 11 Sezioni di rilievo

Operando la composizione dei dati rilevati, considerato che nel corso delle rilevazioni non vi sono state condizioni di alterazione dei flussi abituali del periodo dovute a chiusure o rallentamenti per lavori nell'area di interesse dello studio e, conseguentemente, che i dati rilevati potessero essere considerati rappresentativi dell'andamento medio della domanda di mobilità, è possibile disporre una stima dei valori del flusso veicolare diurno nelle varie sezioni considerate e le relative ore esaminate.

Si rileva come rispetto allo scenario all'interno del quale è stato definito lo studio del 2015 non sono state realizzate strutture o nuovi elementi che possano incidere in modo rilevante rispetto alla capacità attrattiva

o generatrice di traffico all'interno della tratta e viabilità prossima all'area oggetto di analisi, come risulta evidente dai dati di seguito riportati.

#### 4.2 Flussi veicolari sulle sezioni di rilievo – stato attuale

Sulla base delle indagini effettuate, e premettendo che i valori misurati rappresentano il dato medio di riferimento per il presente rapporto, si evince che il flusso lungo la S.S. n. 309 "Romea" risulta alquanto sostenuto con un flusso sulla sezione di rilievo nell'ora di punta del venerdì sera di quasi 2.300 veic.equiv/h.

Venerdì: nell'ora di punta del venerdì sera il flusso per entrambe le sezioni supera i 2.200 veic equiv/h somma delle due direzioni con un flusso così distribuito: il 40 % lungo la direzione nord verso Venezia ed il 60% ungo la direzione sud verso Chioggia.

Sabato: nell'ora di punta del sabato sera il flusso per entrambe le sezioni supera i 1.700 veic equiv/h somma delle due direzioni con un flusso distribuito quasi equamente tra le due direzioni di marcia.

#### SEZIONE N. 1 VENERDI' E SABATO:

MIRA - RILIEVO VENERDI' 11.09.2020								
SEZIONE 1 - S.S. n. 309 ROMEA - LATO EST								
		DIREZIONE A (Nord)			DIREZIONE B (Sud)			
ORA	TIME	Auto	Veicoli pesanti	TOTALE VEIC/EQUI V. ORARIO	Auto	Veicoli pesanti	TOTALE VEIC/EQUI V. ORARIO	TOTALE A+B
17.00-18.00	0-15	190	34	975	280	28	1.228	2.203
	15-30	220	28		244	26		
	30-45	115	33		247	30		
	45-60	196	32		239	25		

MIRA - RILIEVO SABATO 12.09.2020								
SEZIONE 1 - S.S. n. 309 ROMEA - LATO EST								
		DIREZIONE A (Nord)			DIREZIONE B (Sud)			
ORA	TIME	Auto	Veicoli pesanti	TOTALE VEIC/EQUI V. ORARIO	Auto	Veicoli pesanti	TOTALE VEIC/EQUI V. ORARIO	TOTALE A+B
17.00-18.00	0-15	232	12	976	185	10	919	1.895
	15-30	237	4		231	2		
	30-45	244	2		249	3		
	45-60	223	2		210	7		

SEZIONE N. 2 VENERDI' E SABATO:

<b>MIRA - RILIEVO VENERDI' 11.09.2020</b>								
<b>SEZIONE 2 - S.S. n. 309 ROMEA - LATO OVEST</b>								
		<b>DIREZIONE A (Nord)</b>			<b>DIREZIONE B (Sud)</b>			<b>TOTALE A+B</b>
<b>ORA</b>	<b>TIME</b>	<b>Auto</b>	<b>Veicoli pesanti</b>	<b>TOTALE VEIC/EQUI V. ORARIO</b>	<b>Auto</b>	<b>Veicoli pesanti</b>	<b>TOTALE VEIC/EQUI V. ORARIO</b>	
<b>17.00-18.00</b>	<b>0-15</b>	186	39	980	280	31	1.312	2.292
	<b>15-30</b>	199	31		247	30		
	<b>30-45</b>	175	31		258	35		
	<b>45-60</b>	164	27		273	31		

<b>MIRA - RILIEVO SABATO 12.09.2020</b>								
<b>SEZIONE 2 - S.S. n. 309 ROMEA - LATO OVEST</b>								
		<b>DIREZIONE A (Nord)</b>			<b>DIREZIONE B (Sud)</b>			<b>TOTALE A+B</b>
<b>ORA</b>	<b>TIME</b>	<b>Auto</b>	<b>Veicoli pesanti</b>	<b>TOTALE VEIC/EQUI V. ORARIO</b>	<b>Auto</b>	<b>Veicoli pesanti</b>	<b>TOTALE VEIC/EQUI V. ORARIO</b>	
<b>17.00-18.00</b>	<b>0-15</b>	209	16	918	169	10	864	1.782
	<b>15-30</b>	210	5		222	9		
	<b>30-45</b>	224	5		223	4		
	<b>45-60</b>	207	8		186	9		

Relativamente ai flussi misurati nelle ore di punta, considerando distintamente le sezioni di rilievo, con i dati suddivisi per tipologie di veicolo, si evidenzia quanto segue:

**COMUNE DI MIRA - CONTEGGI DI TRAFFICO PER CLASSI**

**VENERDI' 11/09/2020 - ORA 17:00 - 18:00**

<i>DENOMINAZIONE</i>	<i>SEZIONE 1 DIREZIONE</i>	<i>ORA</i>	<i>Auto</i>	<i>Veicoli pesanti</i>	<i>TOTALE</i>	<i>TOTALE VEIC. EQUIV.</i>
S.S. N. ROMEA - LATO EST	A - FLUSSO DIREZIONE NORD VENEZIA	17:00-18:00	721	127	848	975
	B - FLUSSO DIREZIONE SUD CHIOGGIA		1.010	109	1.119	1.228

<i>DENOMINAZIONE</i>	<i>SEZIONE 2 DIREZIONE</i>	<i>ORA</i>	<i>Auto</i>	<i>Veicoli pesanti</i>	<i>TOTALE</i>	<i>TOTALE VEIC. EQUIV.</i>
S.S. N. ROMEA - LATO OVEST	A - FLUSSO DIREZIONE NORD VENEZIA	17:00-18:00	724	128	852	980
	B - FLUSSO DIREZIONE SUD CHIOGGIA		1.058	127	1.185	1.312

**SABATO 12/09/2020 - ORA 17:00 - 18:00**

<i>DENOMINAZIONE</i>	<i>SEZIONE 1 DIREZIONE</i>	<i>ORA</i>	<i>Auto</i>	<i>Veicoli pesanti</i>	<i>TOTALE</i>	<i>TOTALE VEIC. EQUIV.</i>
S.S. N. ROMEA - LATO EST	A - FLUSSO DIREZIONE NORD VENEZIA	17:00-18:00	936	20	956	976
	B - FLUSSO DIREZIONE SUD CHIOGGIA		875	22	897	919

<i>DENOMINAZIONE</i>	<i>SEZIONE 2 DIREZIONE</i>	<i>ORA</i>	<i>Auto</i>	<i>Veicoli pesanti</i>	<i>TOTALE</i>	<i>TOTALE VEIC. EQUIV.</i>
S.S. N. ROMEA - LATO OVEST	A - FLUSSO DIREZIONE NORD VENEZIA	17:00-18:00	850	34	884	918
	B - FLUSSO DIREZIONE SUD CHIOGGIA		800	32	832	864

Nelle tabelle seguenti sono riassunti i flussi veicolari equivalenti nelle ore di punta nelle due giornate di rilievo per le singole sezioni.

<b>VENERDI' 11/09/2020 - ORA 17:00 - 18:00</b>					
<b>N. Sezione</b>	<b>Nome Direzione</b>	<b>Direzione</b>	<b>Flusso veicolare per direzione</b>	<b>Flusso veicolare Sezione</b>	<b>% V.P.</b>
<b>SEZIONE 1</b>	S.S. N. ROMEA - LATO EST	A - FLUSSO DIREZIONE NORD VENEZIA	975	2.203	14,98%
		B - FLUSSO DIREZIONE SUD CHIOGGIA	1.228		9,74%
<b>SEZIONE 2</b>	S.S. N. ROMEA - LATO OVEST	A - FLUSSO DIREZIONE NORD VENEZIA	980	2.292	15,02%
		B - FLUSSO DIREZIONE SUD CHIOGGIA	1.312		10,72%

<b>SABATO 12/09/2020 - ORA 17:00 - 18:00</b>					
<b>N. Sezione</b>	<b>Nome Direzione</b>	<b>Direzione</b>	<b>Flusso veicolare per direzione</b>	<b>Flusso veicolare Sezione</b>	<b>% V.P.</b>
<b>SEZIONE 1</b>	S.S. N. ROMEA - LATO EST	A - FLUSSO DIREZIONE NORD VENEZIA	976	1.895	2,05%
		B - FLUSSO DIREZIONE SUD CHIOGGIA	919		2,45%
<b>SEZIONE 2</b>	S.S. N. ROMEA - LATO OVEST	A - FLUSSO DIREZIONE NORD VENEZIA	918	1.782	3,85%
		B - FLUSSO DIREZIONE SUD CHIOGGIA	864		3,85%

Si evince che la sezione più carica risulta la sezione n. 2 con quasi 2.300 veic equiv/h nell'ora di punta del venerdì sera. Per quanto riguarda il flusso di mezzi pesanti, si può notare come questo incide per senso di marcia tra il 10-15% nell'ora di punta del venerdì sera e tra il 2-4% nell'ora di punta del sabato sera.

Dalla disamina dei dati di traffico desunti dai rilievi effettuati, si evince quindi che, l'intervallo orario che presenta il più elevato volume di traffico veicolare nell'arco temporale oggetto di indagine, ove maggiormente si enfatizza la commistione tra spostamenti sistematici e non.

Riassumendo il flusso rilevato, in termini di veicoli equivalenti è descritto nelle tabelle sottostanti:

RILIEVO FLUSSO VEICOLARE (Veic. Equiv) - VENERDI' 11.09.2020						
ORA	SEZIONE 1			SEZIONE 2		
	DIREZIONE		TOTALE SEZIONE	DIREZIONE		TOTALE SEZIONE
	A	B	A+B	A	B	A+B
17:00 - 18:00	975	1.228	2.203	980	1.312	2.292

RILIEVO FLUSSO VEICOLARE (Veic. Equiv) - SABATO 12.09.2020						
ORA	SEZIONE 1			SEZIONE 2		
	DIREZIONE		TOTALE SEZIONE	DIREZIONE		TOTALE SEZIONE
	A	B	A+B	A	B	A+B
17:00 - 18:00	976	919	1.895	918	864	1.782

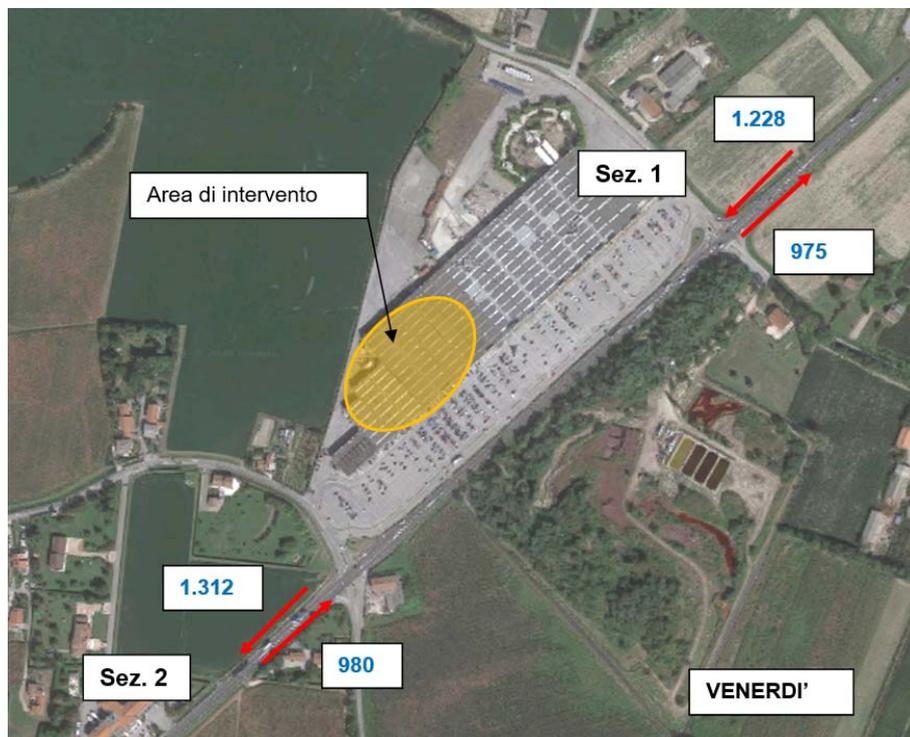


Figura 12 Flussi rilevato - venerdì

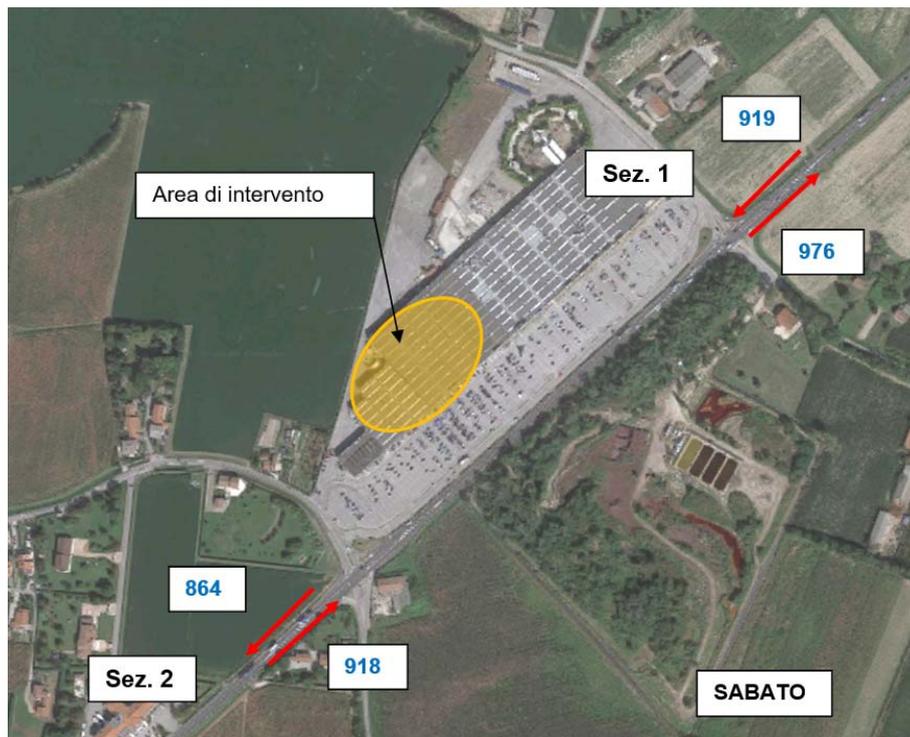


Figura 13 Flussi rilevati – sabato

#### 4.3 Calcolo fattore dell'ora di punta (PHF)

Si definisce fattore dell'ora di punta, PHF, il rapporto tra il volume orario e la portata riferiti all'ora di punta:

$$PHF = \frac{V}{4 \cdot V_{15}}$$

con:

- V: volume orario, definito come il numero di veicoli che attraversa una data sezione di una corsia o di una strada nell' intervallo orario di punta;
- V15: volume osservato durante i quindici minuti di punta, definito come il numero di veicoli che attraversa una data sezione di una corsia o di una strada nell' intervallo dei quindici minuti più carichi nell'ora.

Generalmente il PHF risulta compreso 0,70-0,95 ed in particolar modo:

- PHF = 0,80-0,90 per strade extraurbane;
- PHF = 0,85-0,93 per strade extraurbane con traffico elevato;
- PHF = 0,90-0,95 per strade urbane a forte traffico;
- PHF = 0,85-0,90 per strade autostrade

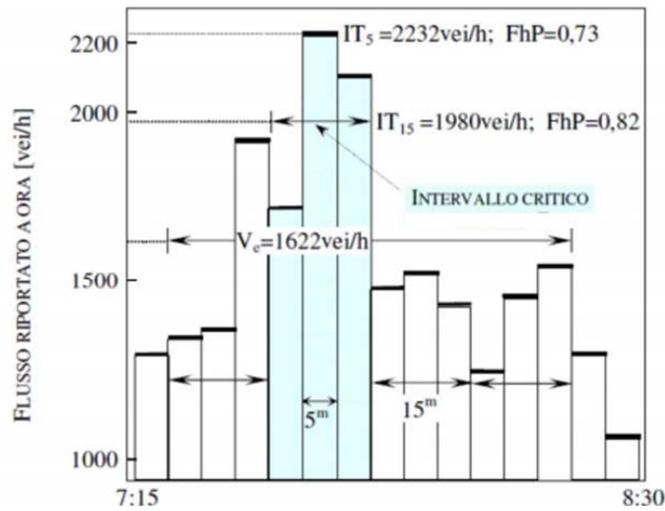


Figura 14 Schema dei flussi in frazione d'ora di 5min

Tanto più il valore sarà inferiore ad uno, tanto più la strada risulta essere soggetta a fenomeni di carico veicolare concentrato in tempi limitati.

Di seguito si propone il PHF per le sezioni di rilievo del traffico eseguite nell'ambito dello studio di impatto viabilistico per l'intervento di progetto relativo all'ampliamento.

MIRA - RILIEVO VENERDI' 11.09.2020											
SEZIONE 1 - S.S. n. 309 ROMEA - LATO EST											
		DIREZIONE A (Nord)					DIREZIONE B (Sud)				
ORA	TIME	Auto	Veicoli pesanti	VEIC/EQUI V.	TOTALE VEIC/EQUI V. ORARIO	PHF	Auto	Veicoli pesanti	VEIC/EQUI IV.	TOTALE VEIC/EQUI V. ORARIO	PHF
17.00-18.00	0-15	190	34	258	975	88,3%	280	28	336	1.228	91,4%
	15-30	220	28	276			244	26	296		
	30-45	115	33	181			247	30	307		
	45-60	196	32	260			239	25	289		

MIRA - RILIEVO SABATO 12.09.2020											
SEZIONE 1 - S.S. n. 309 ROMEA - LATO EST											
		DIREZIONE A (Nord)					DIREZIONE B (Sud)				
ORA	TIME	Auto	Veicoli pesanti	VEIC/EQUI V.	TOTALE VEIC/EQUI V. ORARIO	PHF	Auto	Veicoli pesanti	VEIC/EQUI IV.	TOTALE VEIC/EQUI V. ORARIO	PHF
17.00-18.00	0-15	232	12	256	976	95,3%	185	10	205	919	90,1%
	15-30	237	4	245			231	2	235		
	30-45	244	2	248			249	3	255		
	45-60	223	2	227			210	7	224		

MIRA - RILIEVO VENERDI' 11.09.2020											
SEZIONE 2 - S.S. n. 309 ROMEA - LATO OVEST											
		DIREZIONE A (Nord)					DIREZIONE B (Sud)				
ORA	TIME	Auto	Veicoli pesanti	VEIC/EQUI V.	TOTALE VEIC/EQUI V. ORARIO	PHF	Auto	Veicoli pesanti	VEIC/EQUI IV.	TOTALE VEIC/EQUI V. ORARIO	PHF
17.00-18.00	0-15	186	39	264	980	92,8%	280	31	342	1.312	95,9%
	15-30	199	31	261			247	30	307		
	30-45	175	31	237			258	35	328		
	45-60	164	27	218			273	31	335		

MIRA - RILIEVO SABATO 12.09.2020											
SEZIONE 2 - S.S. n. 309 ROMEA - LATO OVEST											
		DIREZIONE A (Nord)					DIREZIONE B (Sud)				
ORA	TIME	Auto	Veicoli pesanti	VEIC/EQUI V.	TOTALE VEIC/EQUI V. ORARIO	PHF	Auto	Veicoli pesanti	VEIC/EQUI IV.	TOTALE VEIC/EQUI V. ORARIO	PHF
17.00-18.00	0-15	209	16	241	918	95,2%	169	10	189	864	90,0%
	15-30	210	5	220			222	9	240		
	30-45	224	5	234			223	4	231		
	45-60	207	8	223			186	9	204		

Dall'analisi si può verificare che, nel complesso, per singola direzione di marcia si ha una sostanziale omogeneità della distribuzione di veicoli all'interno dei sub periodi dell'ora di punta.

## 5 CONFRONTO TRA IL RILIEVO DELL'ANNO 2015 CON L'ANNO 2020

In ragione dei flussi veicolari misurati è possibile calcolare i valori di flusso massimo corrispondenti a ciascuna zona interessata da impianto semaforico e le relative

<b>CONFRONTO RILIEVO TRAFFICO VENERDI' ORA 17:00 - 18:00</b>										
DENOMINAZIONE	SEZIONE 1 DIREZIONE	ORA	ANNO							
			2020				2015			
			Auto	Veicoli pesanti	TOTALE	TOTALE VEIC. EQUIV.	Auto	Veicoli pesanti	TOTALE	TOTALE VEIC. EQUIV.
S.S.N. ROMEA - LATO EST	A - FLUSSO DIR. NORD VENEZIA	17:00-18:00	721	127	848	975	608	120	728	848
	B - FLUSSO DIR. SUD CHIOGGIA		1.010	109	1.119	1.228	1.045	140	1.185	1.325
DENOMINAZIONE	SEZIONE 2 DIREZIONE	ORA	Auto	Veicoli pesanti	TOTALE	TOTALE VEIC. EQUIV.	Auto	Veicoli pesanti	TOTALE	TOTALE VEIC. EQUIV.
S.S.N. ROMEA - LATO OVEST	A - FLUSSO DIR. NORD VENEZIA	17:00-18:00	724	128	852	980	528	132	660	792
	B - FLUSSO DIR. SUD CHIOGGIA		1.058	127	1.185	1.312	816	223	1.039	1.262

<b>CONFRONTO RILIEVO TRAFFICO SABATO ORA 17:00 - 18:00</b>										
DENOMINAZIONE	SEZIONE 1 DIREZIONE	ORA	ANNO							
			2020				2015			
			Auto	Veicoli pesanti	TOTALE	TOTALE VEIC. EQUIV.	Auto	Veicoli pesanti	TOTALE	TOTALE VEIC. EQUIV.
S.S.N. ROMEA - LATO EST	A - FLUSSO DIR. NORD VENEZIA	17:00-18:00	936	20	956	976	950	56	1.006	1.062
	B - FLUSSO DIR. SUD CHIOGGIA		875	22	897	919	907	78	985	1.063
DENOMINAZIONE	SEZIONE 2 DIREZIONE	ORA	Auto	Veicoli pesanti	TOTALE	TOTALE VEIC. EQUIV.	Auto	Veicoli pesanti	TOTALE	TOTALE VEIC. EQUIV.
S.S.N. ROMEA - LATO OVEST	A - FLUSSO DIR. NORD VENEZIA	17:00-18:00	850	34	884	918	849	58	907	965
	B - FLUSSO DIR. SUD CHIOGGIA		800	32	832	864	699	206	905	1.111

Dall'analisi del confronto tra i due periodi di rilievo si può constatare che l'ora di punta del sabato sera del 2015 presenta valori più alti rispetto a quelli misurati nell'anno in corso, mentre nell'ora di punta del venerdì si hanno valori più alti oggi rispetto a quelli del 2015 ad eccezione della direzione sud nella sezione 1.

## 6 VALUTAZIONE DEI LIVELLI DI SERVIZIO ATTUALI SULLE ASTE

In ragione dei flussi veicolari misurati è possibile calcolare i valori di flusso massimo corrispondenti a ciascuna sezione e le relative portate di servizio.

Premettendo che la tipologia di asse stradale oggetto di analisi appartiene alla seguente categoria (ai sensi del D.M. 05.11.2001 e successivi aggiornamenti e integrazioni):

- S.S. n. 309 "Romea" – strada tipo C,

in ragione dei flussi veicolari misurati è possibile calcolare i valori di flusso massimo corrispondenti.

Si precisa che a seguito del confronto tra i dati di rilievo del 2015 con quelli del 2020, poiché i valori di misurazione del traffico oggi nell'ora di punta del sabato sera presenta valori inferiori rispetto a quelli del 2015, la verifica del Livello di Servizio sia per lo stato di fatto che di progetto risulterà soddisfatta visto che era già stata verificata con condizioni di flusso più alti nel 2015. Col presente studio si valuterà il Livello di Servizio per la sola ora di punta del venerdì sera.

### VENERDÌ – ORE 17:00-18:00

#### SEZIONE 1: S.S. N. 309 "ROMEA" - STRADA AD UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA

Caratteristiche funzionali della strada:

- Portata oraria (veic/h max misurato nella direzione più carica) = 1.344 veic.
- % di veicoli pesanti media = 12,36%

La distribuzione del traffico nell'ora di punta desunta dai rilievi è pari a:

Venerdì (17:00 – 18:00): 1.228/2.203 = 55%

Viene di seguito calcolato il Livello di Servizio, che nel caso di strade a due corsie di tipo C è funzione nella percentuale del tempo in coda PTC

Definito il tasso di flusso (Q) (o portata) dato dalla seguente formula:

$$Q = \frac{VHP}{p_{hf} \cdot f_G \cdot f_{HV}}$$

Con

- VHP: volume orario (totale per le due direzioni) = 1.228+975= 2.203 veic/h;
- p<sub>hf</sub>: fattore dell'ora di punta = 0,89
- f<sub>G</sub>: coefficiente che tiene conto dell'andamento altimetrico = 1;
- f<sub>HV</sub>: coefficiente che tiene conto della presenza dei veicoli lenti = 0,98.

Da cui:

$$Q = 2.490 \text{ veic/h}$$

Il flusso massimo direzionale risulta:

$$Q_{d \max} = 0,55 \cdot 2.490 = 1.360 \text{ veic/h}$$

E quindi risultano soddisfatte le condizioni relative alla capacità  $2.490 < 3.200$  e  $1.360 < 1.700$ .

Si calcola la Percentuale di Tempo speso in coda PTC:

$$PTC = BPTC + f_{d/np}$$

Dati di input:

$$BPTC = 100 \cdot (1 - e^{-0,000879 \cdot Q}) = 88,49\%$$

PTC è pari a 92,29%

In base ai valori della percentuale del tempo speso in coda, si trova che il **L.d.S.** della strada nella condizione di traffico è pari a **E**.

Inoltre, la strada presenta, nei periodi di punta una riserva di capacità pari a  $[100 \cdot (c - Q/c)] = 22,18\%$

## SEZIONE 2: S.S. N. 309 "ROMEA" - STRADA AD UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA

Caratteristiche funzionali della strada:

- Portata oraria (veic/h max misurato nella direzione più carica) = 1.368
- % di veicoli pesanti media = 12,87%

La distribuzione del traffico nell'ora di punta desunta dai rilievi è pari a:

$$\text{Venerdì (17:00 - 18:00): } 1.312/2.292 = 57\%$$

Viene di seguito calcolato il Livello di Servizio, che nel caso di strade a due corsie di tipo C è funzione nella percentuale del tempo in coda PTC

Definito il tasso di flusso (Q) dato dalla seguente formula:

$$Q = \frac{VHP}{phf \cdot f_G \cdot f_{HV}}$$

Con

- VHP: volume orario (totale per le due direzioni) = 1.312+980= 2.292 veic/h;
- pfh: fattore dell'ora di punta = 0,94
- fG: coefficiente che tiene conto dell'andamento altimetrico = 1;
- fHV: coefficiente che tiene conto della presenza dei veicoli lenti = 0,98.

Da cui:

$$Q = 2.436 \text{ veic/h}$$

Il flusso massimo direzionale risulta:

$$Q_d \text{ max} = 0,57 \cdot 2.436 = 1.388 \text{ veic/h}$$

E quindi soddisfatte le condizioni relative alla capacità  $2.436 < 3.200$  e  $1.388 < 1.700$ .

Si calcola la Percentuale di Tempo speso in coda PTC:

$$PTC = BPTC + f_d/n_p$$

Dati di input:

$$BPTC = 100 \cdot (1 - e^{-0,000879 \cdot Q}) = 88,25\%$$

PTC è pari a 91,35%

In base ai valori della percentuale del tempo speso in coda, si trova che il **L.d.S.** della strada nella condizione di traffico è pari a **E**.

Inoltre, la strada presenta, nei periodi di punta una riserva di capacità pari a  $[100 \cdot (c - Q/c)] = 23,87\%$

Riassumendo, il Livello di Servizio nell' ora di punta del venerdì sera, nella giornata di rilievo considerata risulta il seguente:

LIVELLO DI SERVIZIO - STATO DI FATTO		
Sezione / Postazione	VENERDI' ora punta h 17:00 - 18:00	
	Flusso veicoli /ora	Livello di Servizio
Sezione. n. 1	2.203	E
Sezione. n. 2	2.292	E

## 7 STIMA DEL TRAFFICO GENERATO DALL'INTERVENTO IN PROGETTO

Relativamente alla stima del traffico indotto dall'intervento in progetto, si è considerato quanto analizzato e considerato nella relazione trasportistica del 2015, dal momento che la proposta in oggetto conferma in toto quanto già proposto nel 2015 e pertanto si fa riferimento ai carichi aggiuntivi definiti all'interno degli studi già esaminati dagli enti competenti.

Sulla base dei 174 posti previsti in seguito all'ampliamento, e considerando, come da normativa regionale, per una grande struttura di vendita una rotazione oraria di 90 minuti, si ottiene un numero di veicoli pari a 116 in entrata ed altrettanti in uscita nell'ora di punta. Relativamente alla ripartizione del traffico indotto, si sono, infatti, utilizzate le considerazioni presenti nella relazione del 2015: *"sulla base dei flussi rilevati, della realtà commerciale e residenziale della zona, si assume che il traffico veicolare indotto dall'ampliamento della struttura si ripartisca secondo le seguenti percentuali"*:

- Sezione n. 1 (Lato Est): 51% pari a 59 veic./h per senso di marcia;
- Sezione n. 2 (Lato Ovest): 49% pari a 57 veic./h)

Sommando il flusso rilevato nell'ora di punta di venerdì anno 2020 con il flusso stimato indotto dall'ampliamento si ottiene come segue:

Flussi veicolari attuali + indotto: ora di punta sulla rete – VENERDI' (h 17:00 - 18:00)				
Sezione N.	Direzione/Postazione	Veicoli attuali	Indotto	Totale
1	A – S.S. N. 309 ROMEA - NORD VENEZIA	975	59	1.034
	B – S.S. N. 309 ROMEA - SUD CHIOGGIA	1.228	59	1.287
2	A – S.S. N. 309 ROMEA - NORD VENEZIA	980	57	1.037
	B – S.S. N. 309 ROMEA - SUD CHIOGGIA	1.312	57	1.369

Sulla base delle considerazioni e dei dati riportati nei precedenti capitoli di raffronto tra lo stato attuale (2020) e precedente documentazione (2015), la stima del traffico post operam risulta paragonabile nelle due condizioni di progetto (2015 e 2020).

## 8 LIVELLI DI SERVIZIO SULLE ASTE DELLA RETE IN SEGUITO ALLO AMPLIAMENTO DELL'AREA DI PROGETTO.

Determinato il flusso attratto/generato dall'intervento in oggetto, in termini di veicoli equivalenti/h, definita la distribuzione del flusso veicolare in entrata/uscita sulle aste considerate nell'ora di punta della giornata presa in esame, si è stimata la distribuzione del flusso indotto sui singoli archi dei nodi della rete. La distribuzione del flusso generato è stata calcolata a partire dalla distribuzione della situazione attuale così come definito.

Sulla base delle stime relative ai flussi veicolari nella configurazione "futura" indotta dall'ampliamento, si sono stimate le portate di servizio.

Applicando le stesse modalità di calcolo dello stato di fatto, ma considerando i nuovi valori di flusso veicolare per l'asta in esame, si riportano le portate di servizio future nell'asta viaria esaminata.

### VENERDI' SERA

Sezione / Postazione	Flussi veicoli /ora –VENERDI' (h 17:00 - 18:00)			
	Attuale	Indotto (a)	Indotto (b)	Totale
Sezione 1 – Lato Nord	2.203	59	59	2.321
Sezione 2 – Lato Sud	2.292	57	57	2.406

SEZIONE 1: S.S. N. 309 "ROMEA" - STRADA AD UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA

Tasso di flusso (Q) (o portata) dato dalla seguente formula:

$$Q = \frac{VHP}{phf \cdot f_G \cdot f_{HV}}$$

Da cui:

$$Q = 2.560 \text{ veic/h}$$

Il flusso massimo direzionale risulta:

$$Q_d \text{ max} = 0,55 \cdot 2.560 = 1.400 \text{ veic/h}$$

Risultano soddisfatte le condizioni relative alla capacità  $2.560 < 3.200$  e  $1.400 < 1.700$ .

Percentuale di Tempo speso in coda PTC:

$$PTC=BPTC+fd/np$$

Dati di input:

$$BPTC = 100 \cdot (1 - e^{-0,000879 \cdot Q}) = 89,46\%$$

PTC è pari a 93,26%

In base ai valori della percentuale del tempo speso in coda, si trova che il **L.d.S.** della strada nella condizione di traffico di progetto è pari a **E**.

Inoltre, la strada presenta, nei periodi di punta una riserva di capacità pari a  $[100 \cdot (c-Q/c) = 20,00\%$

SEZIONE 2: S.S. N. 309 "ROMEA" - STRADA AD UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA

Tasso di flusso (Q) (o portata) dato dalla seguente formula:

$$Q = \frac{VHP}{phf \cdot f_G \cdot f_{HV}}$$

Da cui:

$$Q = 2.540 \text{ veic/h}$$

Il flusso massimo direzionale risulta:

$$Qd \text{ max} = 0,55 \cdot 2.540 = 1.397 \text{ veic/h}$$

Risultano soddisfatte le condizioni relative alla capacità  $2.540 < 3.200$  e  $1.397 < 1.700$ .

Percentuale di Tempo speso in coda PTC:

$$PTC=BPTC+fd/np$$

Dati di input:

$$BPTC = 100 \cdot (1 - e^{-0,000879 \cdot Q}) = 89,28\%$$

PTC è pari a 92,28%

In base ai valori della percentuale del tempo speso in coda, si trova che il **L.d.S.** della strada nella condizione di traffico di progetto è pari a **E**.

Inoltre, la strada presenta, nei periodi di punta una riserva di capacità pari a  $[100 \cdot (c-Q/c) = 20,10\%$

Riassumendo, il Livello di Servizio nell'ora di punta del venerdì sera, nella giornata di rilievo considerata risulta il seguente:

LIVELLO DI SERVIZIO - STATO DI PROGETTO		
Sezione / Postazione	VENERDI' ora punta h 17:00 - 18:00	
	Flusso veicoli /ora	Livello di Servizio
Sezione. n. 1	2.321	E
Sezione. n. 2	2.406	E

Il confronto con lo stato esistente:

LIVELLO DI SERVIZIO - CAPACITA' RESIDUA	STATO DI FATTO			STATO DI PROGETTO		
	VENERDI' ora punta h 17:00 - 18:00					
Sezione / Postazione	Portata rilevata veicoli /ora	Livello di Servizio	Capacità residua %	Portata stimata veicoli /ora	Livello di Servizio	Capacità residua %
Sezione. n. 1	2.203	E	22,18	2.321	E	20,00
Sezione. n. 2	2.292	E	23,87	2.406	E	20,10

Dall'analisi del Livello di Servizio, relativo all'ora di punta considerata, emerge che l'ampliamento del comparto in progetto induce sulla rete viaria esistente naturale incremento del traffico, senza modificare sostanzialmente il Livelli di Servizio: il flusso risulta al limite di capacità, anche modeste perturbazioni possono causare fenomeni di congestione.

Si riduce la capacità residua attestandosi comunque sopra il 20%

Si può pertanto affermare che il traffico veicolare indotto generato/attratto dall'ampliamento è assorbito senza grave ripercussione sui livelli di deflusso complessivi della rete viaria dell'area sull'asta oggetto di analisi.

## **9 ANALISI DEI NODI DELLA RETE IN SEGUITO ALL'AMPLIAMENTO**

Relativamente alle intersezioni di accesso/recesso posti a ad est e ad ovest dell'area commerciale, valgono le stesse analisi e considerazioni esplicitate nella relazione trasportistica del 2015: il nuovo carico che si ha sui singoli nodi sono di circa 1 veicoli in uscita ed in entrata al minuto in più.

Pertanto si può supporre che, la situazione che si instaurerà, subirà una impercettibile variazione rispetto a quanto a tutt'oggi si riscontra, soprattutto se si considera che le possibilità sia di entrata che di uscita dall'area sono 2, una su Via Bastie ed una su Via Bastiette.

Si può pertanto ribadire a conferma di quanto descritto nel documento 2015 che l'assetto delle entrate/uscite sarà in grado di gestire i flussi indotti dalla struttura di vendita in maniera corretta e funzionale alle esigenze e senza arrecare disturbi alla circolazione esterna esistente.

## **10 ANALISI E VALUTAZIONI CONCLUSIVE**

Il presente rapporto ha analizzato il flusso veicolare esistente lungo la S.S. n. 309 di fronte all'area oggetto di studio e confrontandolo con il flusso rilevato nell'anno 2015.

Lo studio infatti ha esaminato i flussi veicolari attuali misurati lungo i principali assi della rete viaria dell'area afferente al sistema nonché determinato le componenti incrementali di traffico connesse all'ampliamento in progetto.

I rilievi del traffico, si sono svolti nella giornata di venerdì 11 e sabato 12 anno 2020 lungo l'asse viario della S.S. n. 309. I rilievi sono stati eseguiti nella fascia oraria più carica, in termini di flusso veicolare per area commerciali, della sera nell'ora di punta 17.00 -18.00.

Le verifiche condotte, negli intervalli orari specifici presi a riferimento – venerdì (h 17:00 – 18:00) e sabato (17.00 – 18.00) evidenziano che complessivamente la rete dell'area risulta essere interessata da un flusso veicolare alquanto sostenuto. Tale situazione rappresenta sia le condizioni attuali sia quelle analizzate all'interno dello studio sottoposto a procedura di VIA nel 2015.

L'entrata in esercizio dell'intervento di ampliamento in progetto indurrà un naturale incremento dei carichi veicolari commisurato alle dimensioni del comparto.

Dalle verifiche tecniche effettuate, la realizzazione dell'intervento di ampliamento in progetto non è destinata a determinare condizioni di esercizio, espresse in termini di Livello di servizio, molto più gravose di quelle attuali, nonostante l'aumento del traffico veicolare. Si confermano pertanto le conclusioni espresse nel documento trasportistico del 2015.