

**Studio del Traffico:
Riqualificazione del nodo di accesso su Via Roma
e di Via Matteotti in Comune di Spinea (VE)**



Città di Spinea

1. PREMESSA

A fine 2020 l'Amministrazione ha commissionato allo Studio Associato Logit Engineering la redazione di uno **Studio del Traffico** correlato ad una analisi viabilistica preliminare con conseguente riqualificazione di Via Matteotti e dell'intersezione tra la SP32 – Via Roma, Via Matteotti e Via Cattaneo in Comune di Spinea (VE). Tali interventi risultano fondamentali al fine di migliorare gli standard di sicurezza stradale del nodo, caratterizzato da un elevato flusso veicolare e permettere l'accesso diretto al centro di Spinea ad un maggior numero di utenti, favorendo quindi le attività commerciali.

2. STATO DI FATTO**3. SOLUZIONE
INDIVIDUATA****4. IPOTESI DI PROGETTO****5. CONCLUSIONI**

Una parte dell'area di intervento è localizzata in corrispondenza dell'intersezione tra la SP32 – Via Roma, Via Matteotti e Via Cattaneo.

L'intersezione, localizzata in ambito urbano, è regolata da impianto semaforico con corsie dedicate per le svolte a sinistra.

1. PREMESSA

2. STATO DI FATTO

3. SOLUZIONE INDIVIDUATA

4. IPOTESI DI PROGETTO

5. CONCLUSIONI



1. PREMESSA

L'attuale regolazione semaforica dell'incrocio tra la SP32 – Via Roma, Via Matteotti e Via Cattaneo causa inevitabili accodamenti sia lungo le secondarie sia lungo la strada principale. Le lanterne semaforiche sono di tipo veicolare mentre per gli attraversamenti pedonali sono presenti le lanterne semaforiche dedicate.

2. STATO DI FATTO

3. SOLUZIONE INDIVIDUATA

4. IPOTESI DI PROGETTO



Intersezione oggetto di intervento



Palina semaforica e marciapiede

5. CONCLUSIONI

In corrispondenza dell'area di intervento, è stato effettuato un dettagliato rilievo plano-altimetrico, per meglio valutare:

- la posizione delle paline semaforiche e dei pali a sbraccio;
- la posizione di transenne parapedonali, segnaletica verticale e pali di illuminazione pubblica;
- le differenze di quota tra la viabilità principale e quella secondaria.

1. PREMESSA

La rimanente parte dell'area d'intervento risulta essere Via Matteotti.
Attualmente essa presenta un doppio senso di marcia fino all'uscita del parcheggio di Piazza Marconi e successivamente prosegue con un senso unico in direzione sud.

2. STATO DI FATTO

**3. SOLUZIONE
INDIVIDUATA**

4. IPOTESI DI PROGETTO

5. CONCLUSIONI





1. PREMESSA

2. STATO DI FATTO

**3. SOLUZIONE
INDIVIDUATA**



Inizio senso unico



Via Matteotti nord

In corrispondenza dell'area di intervento, è stato effettuato un dettagliato rilievo plano-altimetrico dell'intero asse stradale, per meglio valutare:

4. IPOTESI DI PROGETTO

- la posizione dei cassonetti e degli alberi a bordo strada;
- il reale ingombro dei percorsi ciclabili, dei marciapiedi e degli stalli di sosta;
- le differenze di quota tra la viabilità principale e i percorsi per l'utenza debole attigui.

5. CONCLUSIONI

1. PREMESSA

A seguito dell'accurata analisi caratterizzante il nodo stradale in oggetto, la soluzione ritenuta più opportuna per la messa in sicurezza dell'intersezione è stata individuata nella riqualificazione del nodo in rotatoria.

2. STATO DI FATTO

Una soluzione di questo tipo infatti, permette di migliorare sensibilmente la circolazione del nodo, assicurando al contempo numerosi benefici alla collettività, tra i quali:

**3. SOLUZIONE
INDIVIDUATA**

1. Incremento del livello di sicurezza per gli utenti lungo l'intero tratto della SP32;
2. Diminuzione dei tempi di attesa soprattutto nelle ore di punta attualmente elevati a causa della presenza dell'attuale impianto semaforico;
3. Moderazione del consumo di carburante e contestuale riduzione di emissioni inquinanti rispetto all'attuale intersezione a controllo semaforico;
4. Riconversione urbana: la costruzione di una rotatoria è un'opera che non produce soltanto evidenti vantaggi in termini di fluidità veicolare e sicurezza stradale, ma funge, in molti casi, anche da elemento di arredo urbano favorendo l'abbellimento architettonico ed urbanistico del contesto territoriale in cui viene inserita.

4. IPOTESI DI PROGETTO

Al fine di avallare la soluzione scelta è stata effettuata un'analisi microsimulativa del nodo in oggetto la quale sarà esposta nelle seguenti slides.

5. CONCLUSIONI

1. PREMESSA

2. STATO DI FATTO

**3. SOLUZIONE
INDIVIDUATA**

4. IPOTESI DI PROGETTO

5. CONCLUSIONI

Per il monitoraggio continuativo delle correnti veicolari, ci si è avvalsi della strumentazione automatica. Tali apparecchiature possono essere impostate sulle funzioni «incoming», «outgoing» o «bidirectional» a seconda che si voglia rilevare il flusso in una o due direzioni.

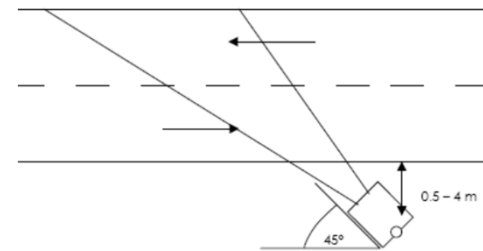
I radar sono dotati di alimentazione a batteria per garantire la continuità del conteggio.

Il posizionamento avviene su pali della segnaletica o di pubblica illuminazione senza arrecare alcun disturbo al normale deflusso veicolare.

L'inclinazione del radar rispetto all'asse stradale deve garantire il corretto conteggio dei veicoli, nonché la misura della lunghezza degli stessi.



Esempio installazione radar



Inclinazione radar rispetto alla direzione di marcia



Strumentazione radar
Wavetech



Strumentazione radar
Via Traffic

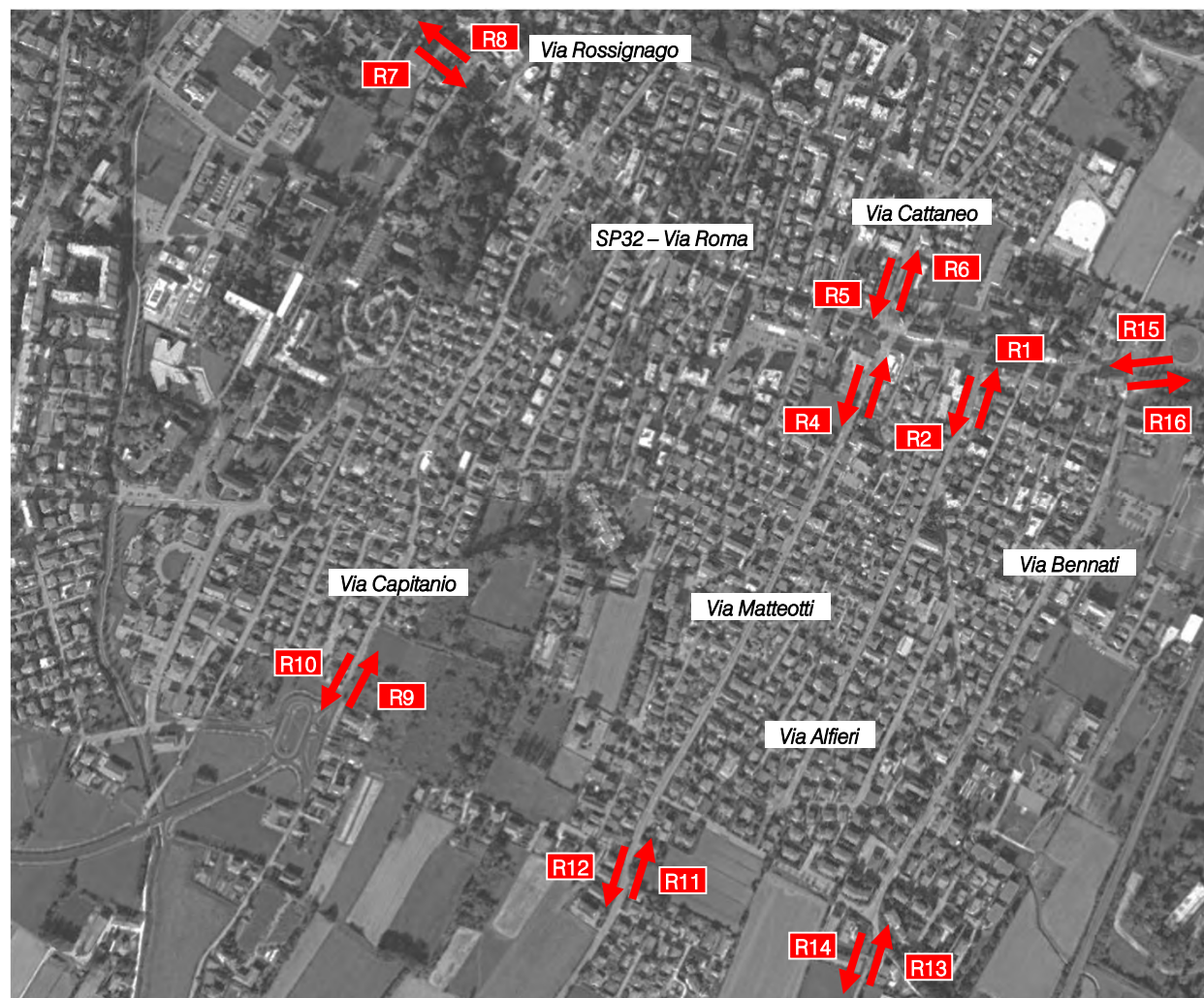
1. PREMESSA

2. STATO DI FATTO

3. SOLUZIONE
INDIVIDUATA

4. IPOTESI DI PROGETTO

5. CONCLUSIONI



1. PREMESSA

2. STATO DI FATTO

Al fine di produrre un'analisi completa e dettagliata sono state eseguite due distinte simulazioni corrispondenti a:

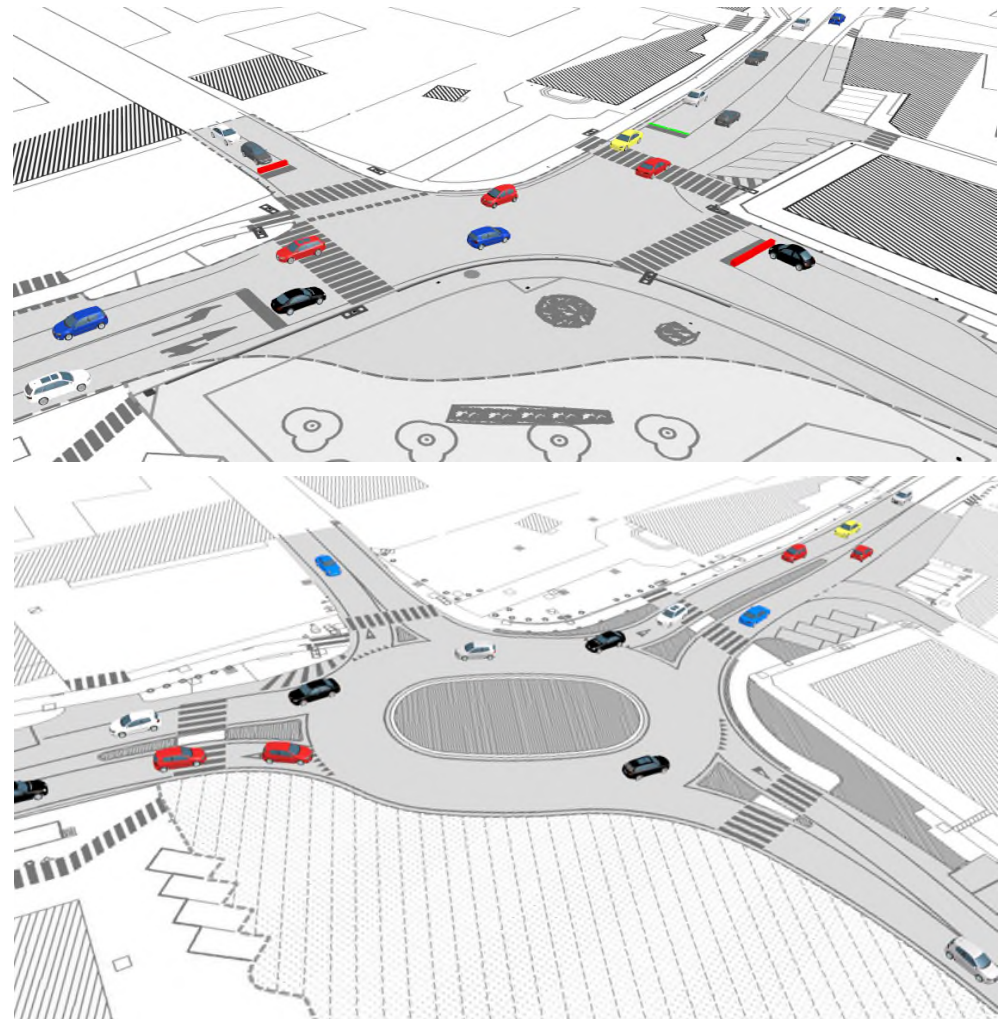
- Stato di fatto: intersezione semaforizzata;
- Stato di progetto: configurazione a rotatoria.

3. SOLUZIONE INDIVIDUATA

4. IPOTESI DI PROGETTO

Tali microsimulazioni sono state riferite all'ora di punta serale (16.15-17.15) che, come riscontrato dai dati di traffico, rappresenta l'intervallo di punta per il sistema viario.

5. CONCLUSIONI





SOLUZIONE INDIVIDUATA

1. PREMESSA

Le seguenti tabelle riportano i risultati ottenuti per lo stato di fatto e di progetto.

2. STATO DI FATTO

Si osserva come, adottando una configurazione a rotatoria, i ritardi diminuiscano per tutti gli approcci, per un ritardo medio globale che risulta inferiore rispetto alla regolazione semaforica.

3. SOLUZIONE INDIVIDUATA

Il livello di servizio globale risulta pari a B nello scenario di progetto, a differenza del livello di servizio C che caratterizza lo stato di fatto.

4. IPOTESI DI PROGETTO

La soluzione di progetto risulta quindi da un punto di vista funzionale nettamente migliorativa.

5. CONCLUSIONI

RAMO	CODA MEDIA [m]	RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
A	1,3	29,2	C
B	16,2	23,7	C
C	8,7	33,4	C
D	17,4	19,2	B
TOT	15,7	22,8	C

Livelli di servizio stato di fatto

RAMO	CODA MEDIA [m]	RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
A	5,1	19,2	C
B	8,4	11,5	B
C	3,7	14,7	B
D	13,3	13,9	B
TOT	9,6	13,5	B

Livelli di servizio stato di progetto

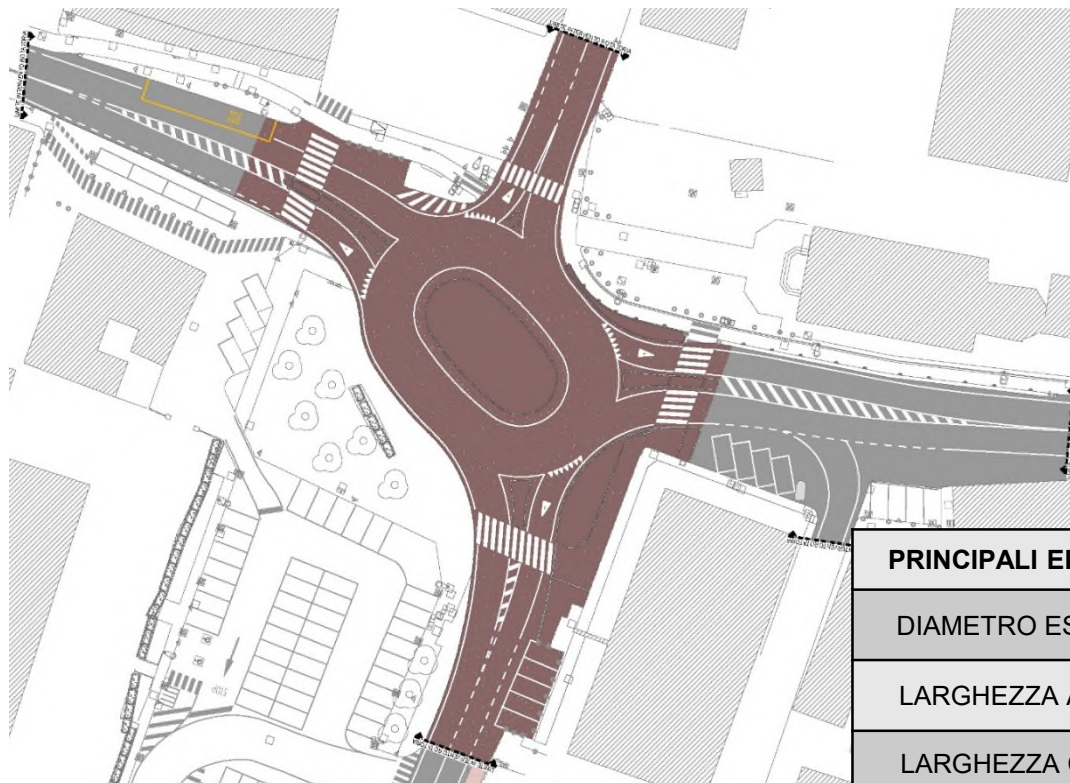
1. PREMESSA

2. STATO DI FATTO

**3. SOLUZIONE
INDIVIDUATA**

4. IPOTESI DI PROGETTO

5. CONCLUSIONI



PRINCIPALI ELEMENTI	DIMENSIONI
DIAMETRO ESTERNO	40.00-29.00 m
LARGHEZZA ANELLO	9.00 m
LARGHEZZA CORSIE INGRESSO	3.50 m
LARGHEZZA CORSIE USCITA	4.50 m
ATTRAVERSAMENTI PEDONALI	4.00-2.50 m

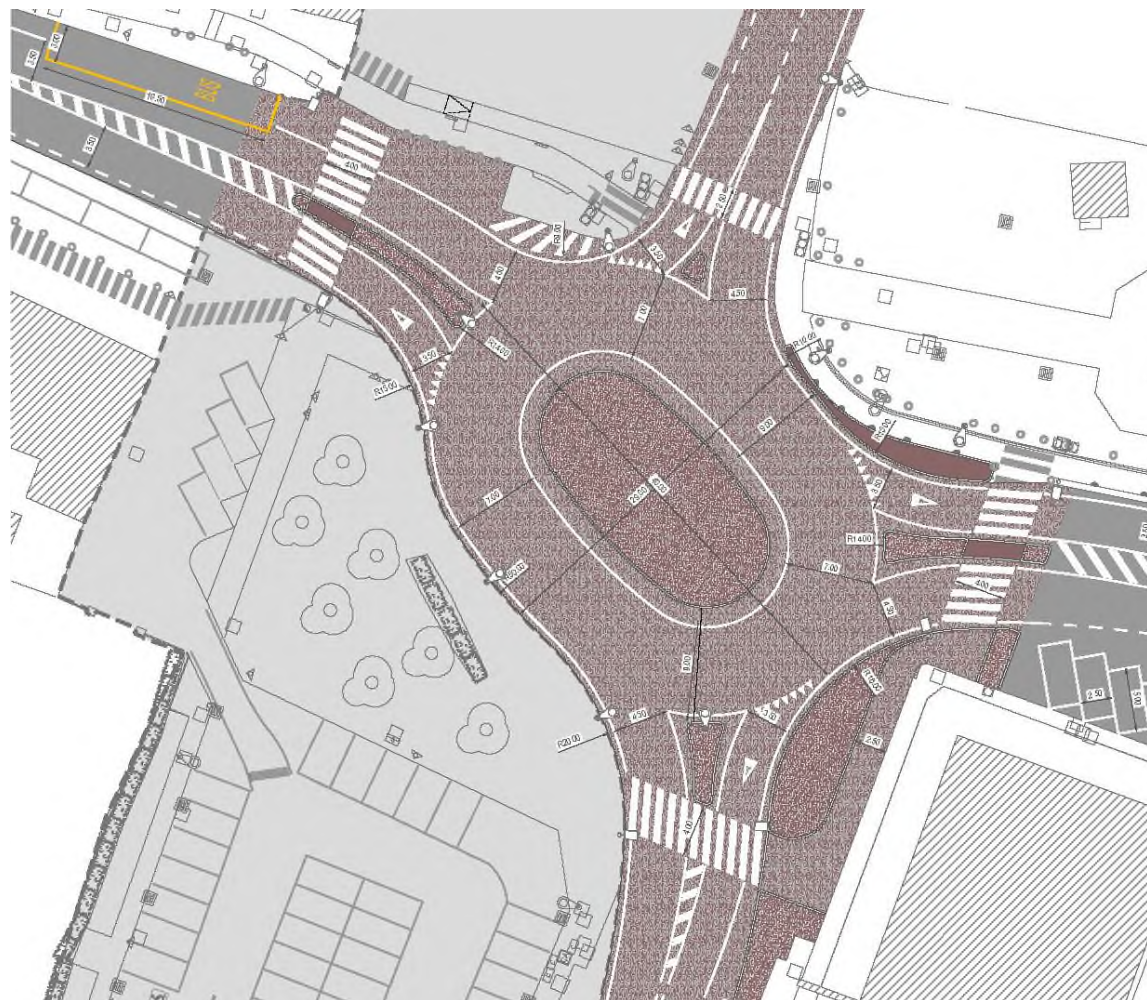
1. PREMESSA

2. STATO DI FATTO

**3. SOLUZIONE
INDIVIDUATA**

4. IPOTESI DI PROGETTO

5. CONCLUSIONI



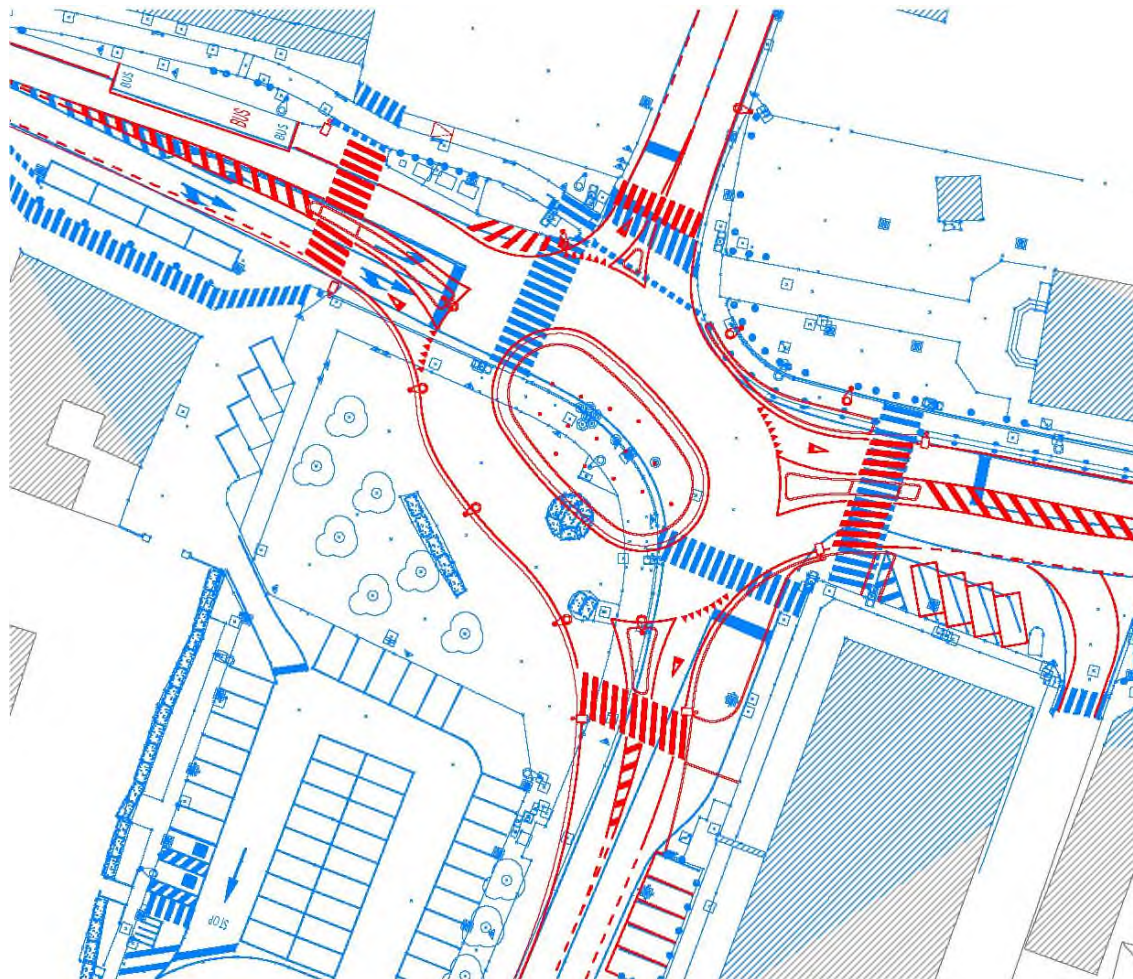
1. PREMESSA

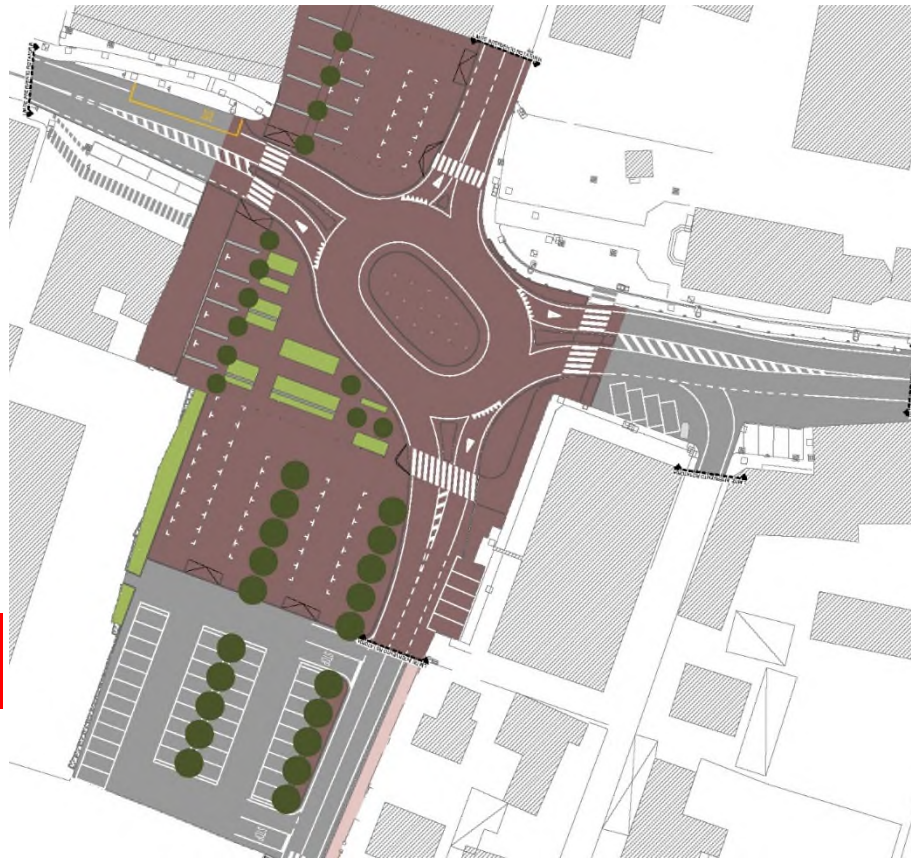
2. STATO DI FATTO

**3. SOLUZIONE
INDIVIDUATA**

4. IPOTESI DI PROGETTO

5. CONCLUSIONI



1. PREMESSA**2. STATO DI FATTO****3. SOLUZIONE
INDIVIDUATA****4. IPOTESI DI PROGETTO****5. CONCLUSIONI****SCENARIO A LUNGO TERMINE**

Il progetto prevede nel lungo periodo la valorizzazione dell'intero ambito di Piazza Marconi rafforzandone la caratteristica di spazio pubblico ed identitario. Gli interventi previsti porteranno a numerosi vantaggi per la collettività quali:

- riduzione superfici asfaltate;
- ottimizzazione aree a parcheggio;
- innalzamento della qualità dell'intera area tramite l'utilizzo di materiali di pregio;
- incremento della presenza di verde con piantumazione di nuove alberature.

1. PREMESSA**2. STATO DI FATTO****3. SOLUZIONE
INDIVIDUATA****4. IPOTESI DI PROGETTO****5. CONCLUSIONI**

Il disegno della pavimentazione in porfido è contraddistinto da fasce in direzione nord-sud di ampiezza variabile – ciascuna realizzata con cubetti di diversa pezzatura – e da linee in direzione est-ovest realizzate in binderi – ricorrenti in ogni fascia con passo variabile.

Il disegno complessivo mira a generare un ambito maggiormente riconoscibile a larga scala, uniformandolo e rendendolo prevalente rispetto ai percorsi veicolari.

In particolare, la quinta alberata e le nuove fontane a getto continuo previste a centro rotonda rafforzano l'impatto visivo della nuova area, creando l'idea de "la porta della città" e risolvendo le criticità veicolari.

1. PREMESSA

2. STATO DI FATTO

**3. SOLUZIONE
INDIVIDUATA**

4. IPOTESI DI PROGETTO

5. CONCLUSIONI



Il disegno del verde mira a meglio definire le nuove fasce introdotte. In particolare:

- consolida la presenza delle fasce lungo l'asse nord-sud;
- definisce il limite ovest dell'ambito di intervento e l'attraversamento pedonale, collegando la parte nord con la zona sud. In questa sede sono previste alberature a portamento alto e snello, ovoidale o piramidale;
- mitiga la presenza delle auto in sosta con alberature di tipo globoso/espanso;
- rafforza la siepe esistente nel tratto sud del lato ovest.

1. PREMESSA

2. STATO DI FATTO

**3. SOLUZIONE
INDIVIDUATA**

4. IPOTESI DI PROGETTO



5. CONCLUSIONI

1. PREMESSA

2. STATO DI FATTO

**3. SOLUZIONE
INDIVIDUATA**

4. IPOTESI DI PROGETTO

5. CONCLUSIONI



1. PREMESSA

2. STATO DI FATTO

**3. SOLUZIONE
INDIVIDUATA**

4. IPOTESI DI PROGETTO

5. CONCLUSIONI



1. PREMESSA

2. STATO DI FATTO

**3. SOLUZIONE
INDIVIDUATA**

4. IPOTESI DI PROGETTO

5. CONCLUSIONI



VIA MATTEOTTI – TRATTO I

Da nord verso sud, l'ipotesi prevede:

- pista ciclabile di larghezza variabile compresa tra 2.00 e 3.00 m variabile in base alle recinzioni adiacenti;
- isola spartitraffico invalicabile di larghezza pari a 0.50 m di separazione tra pista ciclabile e sede stradale;

Lungo il lato ovest è prevista la riqualificazione del marciapiede esistente con larghezza minima pari a 1.50 m e la realizzazione, laddove gli spazi lo consentono, degli stalli di sosta in linea di dimensioni pari a minimo 2.50x6.00 m.

1. PREMESSA

2. STATO DI FATTO

**3. SOLUZIONE
INDIVIDUATA**

4. IPOTESI DI PROGETTO

5. CONCLUSIONI



VIA MATTEOTTI – TRATTO II

Nel tratto di Via Matteotti compreso tra Via Donizzetti e Via Grossi, da nord a sud, sono previsti:

- la realizzazione di un percorso pedonale della larghezza di 1.50 m sul lato est;
- la posa di una pavimentazione di diverso colore al fine di indentificare quest'area inducendo così i veicoli ad una riduzione della velocità. Ciò sarà possibile tramite l'inserimento di elementi di arredo specifici (quali, per esempio, dossi, attraversamenti pedonali rialzati, etc...).

La rimanente parte di Via Matteotti prevede la realizzazione di stalli di sosta sul lato ovest e un percorso ciclopeditonale sul lato est.

IPOTESI DI PROGETTO

1. PREMESSA

2. STATO DI FATTO

3. SOLUZIONE

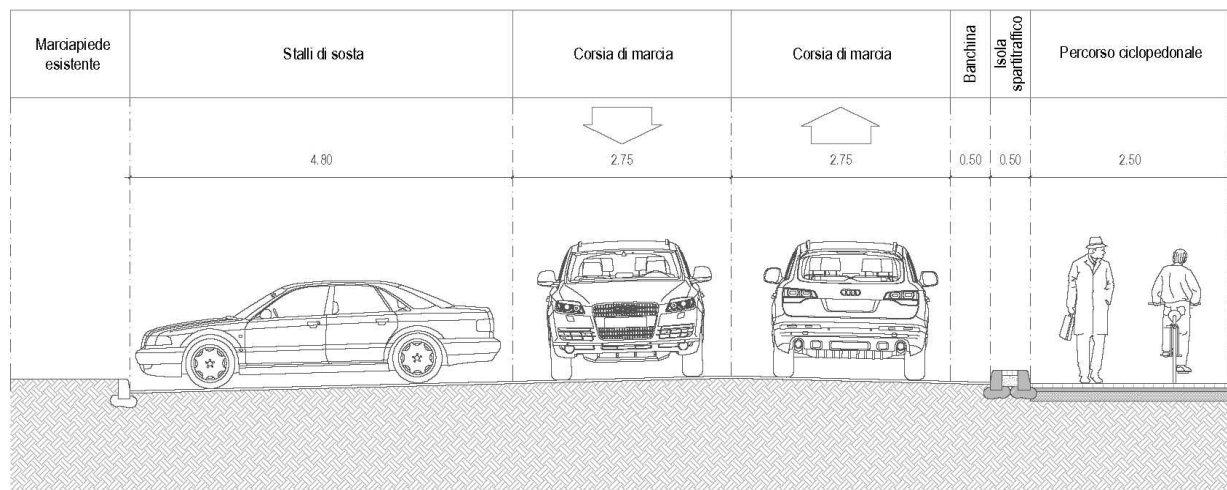
INDIVIDUATA

4. IPOTESI DI PROGETTO

5. CONCLUSIONI

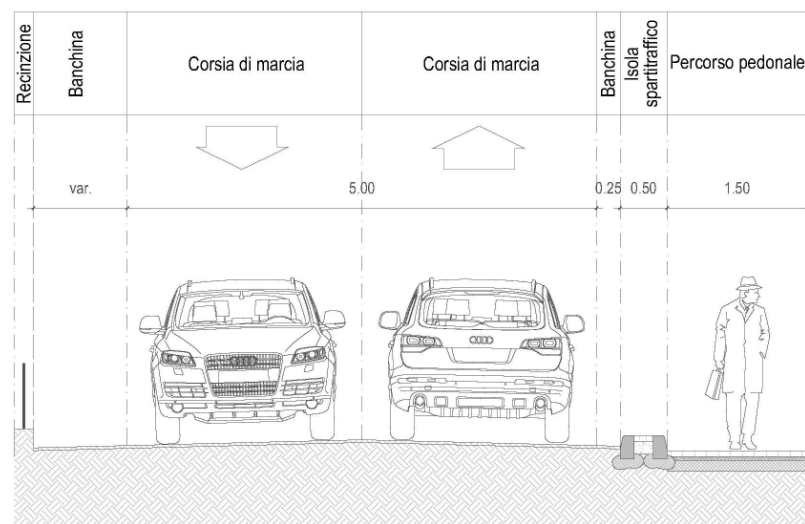
SEZIONE TIPO

TRATTO NORD



SEZIONE TIPO

TRATTO CENTRALE



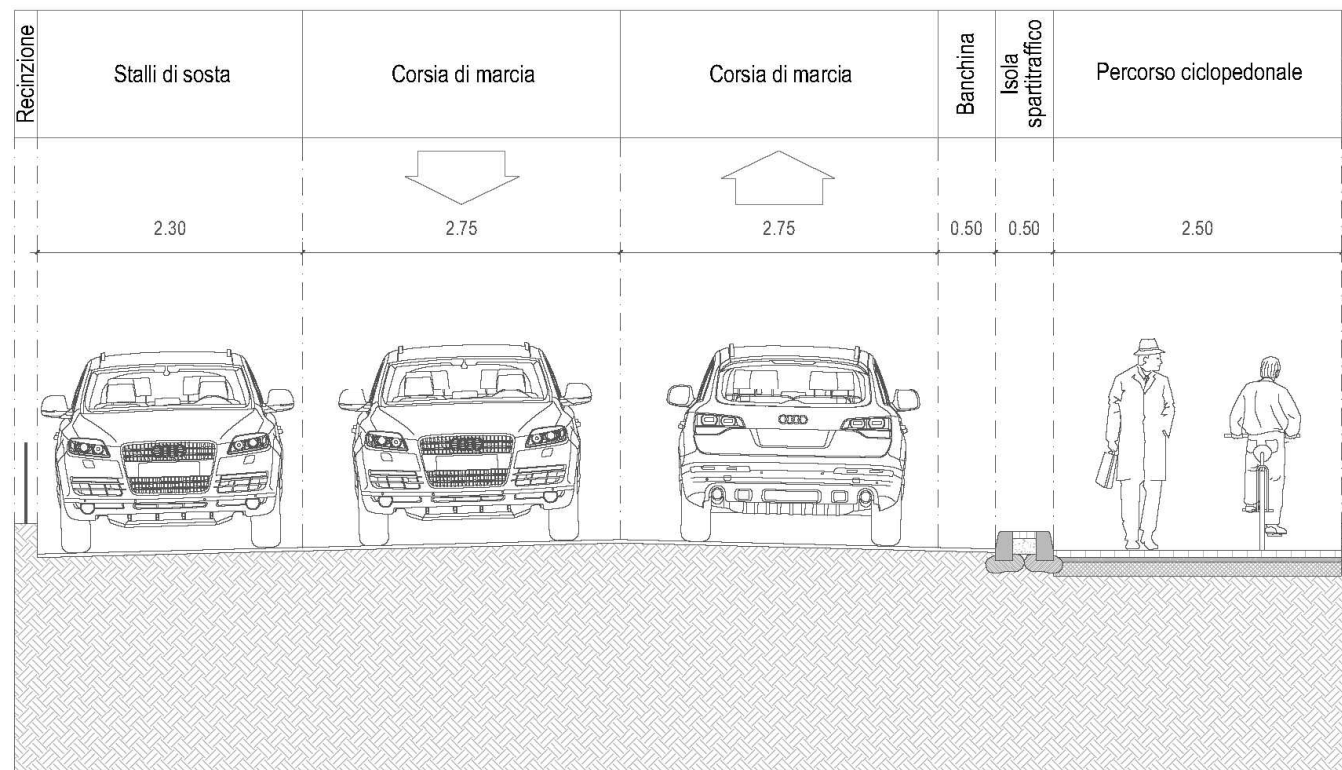
SEZIONE TIPO - TRATTO SUD

1. PREMESSA

2. STATO DI FATTO

**3. SOLUZIONE
INDIVIDUATA**

4. IPOTESI DI PROGETTO



5. CONCLUSIONI



GRAZIE PER L'ATTENZIONE



Città di Spinea