
Girolamo Segato Architetto
Via San Giuseppe 24/E
30015 Chioggia (VE)
tel-fax: 041.5500915
c.f.: SGTGLM60E26C638E - p.i.: 02777030277
e.mail: studioarch.segato@tin.it
pec.: girolamo.segato@archiworldpec.it

PROVINCIA DI VENEZIA - COMUNE DI CHIOGGIA

Progetto
SUA
Piano
Nuovissimo

Particolareggiato

Elaborato
RELAZIONE MOBILITÀ

Scala: 1:5.000

Data: MAGGIO 2020

Note:

027008 - Comune di Chioggia
AOO - COMUNE DI CHIOGGIA
REGISTRO UFFICIALE
0054495 - 30/11/2020 - INGRESSO
Classificazioni: 06.03



Rev.	Data.	Oggetto
1		
2	-	-
3	-	-

1.0 – INDIRIZZI E PROGRAMMAZIONE REGIONALE

Il tema della mobilità è uno dei problemi principali per i cittadini, per le imprese e per le amministrazioni locali. Il quadro di competenze e di strumenti in corso di rafforzamento a seguito di trasferimenti di potestà normative, di dotazioni patrimoniali e di risorse finanziarie alle amministrazioni locali, fanno intravedere uno scenario di maggiori capacità operative, regionali e locali, per il presente e per il futuro prossimo.

Da un'analisi delle principali opere avviate e nell'ultimo decennio in Veneto, si individuano circa quaranta interventi di tipo infrastrutturale. Lo scopo degli interventi regionali è di garantire l'accessibilità all'intero territorio organizzando la viabilità in senso gerarchico con particolare sensibilità all'inserimento paesaggistico, concentrando i flussi in alcune direttrici principali organizzate in nodi, secondo un sistema policentrico, per preservare il resto del paesaggio .

Al fine di migliorare la circolazione delle persone e delle merci in tutto il territorio regionale, viene promossa una maggiore razionalizzazione dei sistemi insediativi e delle reti di collegamento viario di supporto, anche mediante la ristrutturazione delle infrastrutture esistenti.

Viene incentivata, su tutti i livelli della pianificazione, la realizzazione di una adeguata estensione rete di piste ciclabili in ambito urbano ed extraurbano per creare percorsi sicuri da destinare a tale forma di mobilità e al fine di permettere una visita sostenibile e poco impattante del territorio.

La Regione promuove la realizzazione di un numero adeguato di posti barca secondo criteri di sostenibilità infrastrutturale, ambientale, logistica.

2.0 – MOBILITA' DI PROGETTO: MOBILITA' SLOW

La mobilità slow viene sviluppata attraverso interventi che prevedano la possibilità di realizzare un adeguato chilometraggio di piste ciclabili sia in ambito urbano che extraurbano e nelle aree di particolare pregio storico, paesaggistico o ambientale, per creare percorsi sicuri da destinare a tale forma di mobilità e permettere una visita sostenibile e poco impattante del territorio.

Nel SUA sono stati inseriti percorsi ciclabili extraurbani che garantiscono il collegamento tra centro urbano di Valli e la zona periferica. I percorsi attraversano aree di particolare pregio paesaggistico e ambientale, gli stessi facilitano e incentivano, inoltre, l'uso della bicicletta anche in area extraurbana come sistema alternativo all'automobile con l'obiettivo di ridurre l'uso dell'automobile per piccoli tratti prima non percorribili in sicurezza senza l'uso della stessa.

La viabilità acquea, nel progetto potenziata, si inserisce, quindi, da una parte come incentivazione della mobilità slow e dall'altro potenzia l'offerta turistica, differenziandola e integrando l'attività balneare tradizionale fornita dalle spiagge di Sottomarina e Isolaverde con percorsi e itinerari su acque marittime e dell'entroterra, portando alla riscoperta di un ambiente naturale, prossimo ai tradizionali siti del turismo inesplorato.

3.0 – MOBILITA' DI PROGETTO: STRADE

Il progetto non prevede l'inserimento di nuovi assi stradali ma solo potenziamento di quelli esistenti mediante anche la modifica dei sensi di marcia, con particolare attenzione ai

condizionamenti derivanti dalla morfologia dei siti, all'inserimento nel paesaggio e quant'altro necessario, a fini di restauro e risanamento del territorio. Tali provvedimenti riguardano anche la sicurezza e, più in generale, il miglioramento della qualità ambientale sempre per quanto inerisce mobilità, traffico, circolazione, ecc. a. la segnaletica, l'illuminazione e l'arredo. Alla segnaletica orizzontale e verticale non verrà assegnata esclusivamente la funzione di corretto convogliamento dei flussi ma anche quella di consentire la gestione del traffico influenzando sulle decisioni dell'utente consigliando percorsi alternativi in base ai mezzi utilizzati.

Verrà inoltre studiata una appropriata illuminazione stradale in relazione alle proprietà funzionali della strada con apposita indagine su tipologie, differenze di intensità, di colore, ecc. Per quanto attiene, infine, l'arredo stradale, l'interesse andrà posto, in particolare, su come offrire indicazioni sull'inserimento di spazi di sosta e relativo corredo di servizi e attrezzature con particolare attenzione alle piantagioni arboree e alla formazione di assi alberati e al controllo della pubblicità stradale.

In merito all'inquinamento acustico verranno messi in atto i seguenti accorgimenti al fine di evitare un aumento dello stesso:

- divieti di transito di mezzi pesanti;
- fluidificazione dello scorrimento previo studio delle disposizioni degli assi viabili atte a mantenere una velocità limitata e la eliminazione ad esempio delle zone di riaccelerazione (es. contenimento della larghezza di carreggiata, divieto di sorpasso, disallineamento agli svincoli);
- adozione, ove possibile, di pavimentazioni idonee e rivestimenti strutturali assorbenti nelle zone critiche;
- difesa attiva delle zone residenziali incrementando la difficoltà di immissione nelle stesse del traffico di scorrimento (immissione per passi calibrati o controstrade, insulae senza strade di uscita, ecc.).

4.0 – MOBILITA' DI PROGETTO: CALCOLI

Il traffico indotto dalle darsene a sud della SS309 Statale Romea viene completamente assorbito dalla stessa e pertanto è da considerarsi ininfluenza dal punto di vista dei calcoli dell'aggravio.

In merito all'aggravio sulle strade secondarie, il Manuale americano delle capacità delle strade: HIGHWAY CAPACITY MANUAL (NATIONAL RESEARCH COUNCIL-WASHINGTON D.C.) al quale fa riferimento anche il nostro Ministero dei trasporti, classifica le strade a doppio senso di circolazione dell'area in questione attribuendogli una portata di servizio per ogni senso di marcia (in condizioni di traffico interrotto) di n. 2.000 veicoli/h con velocità di marcia di 48 km/h. Nelle strade ad unica direzione (senso unico) tale portata aumenta fino a quasi il doppio.

A scopo cautelativo anziché adottare il valore 2.000 veicoli/h si prevede di considerare la metà e cioè 1.000 veicoli/h per le strade in questione. In queste condizioni l'intervallo temporale tra i due veicoli è:

$$h = 3.600(\text{secondi/ora}) / P (\text{portata di servizio}) = 3.600/1.000 = 3,6 \text{ sec.}$$

L'intervallo spaziale è:

$$S = h \times v (\text{velocità}) = 3,6 \times [(48\text{Km/h})/3,6] = 48 \text{ metri (distanza tra i veicoli)}$$

Il valore sopra calcolato denota una densità ottimale e quindi un flusso ottimale.

Nell'Area in questione (località Piovini) il bacino d'utenza è di n. 300 abitanti corrispondente è circa n.76 famiglie, calcolando n. 2 veicoli per famiglia risultano n.152 potenziali veicoli di carico stradale.

Tali numeri risultano influenti per i flussi di traffico in merito alla portata di servizio delle strade in questione.

Consideriamo il periodo di massimo traffico in entrata per accedere alle darsene, dalle 7:30 alle 8:30 di Sabato e Domenica mattina.

Si calcola il seguente flusso di traffico:

n.1 veicolo ogni posto barca ipotizzando che contemporaneamente nell'arco temporale sopraccitato acceda alla darsena il 70% degli utenti dei posti barca, risulta:

raulli n. 600 posti barca x 70% = n. 420 veicoli.

Questo flusso nel tratto iniziale di Via Montalbano risulta intero, mentre poi all'altezza di Via Ponte-vecchio dopo il ponte sul novissimo si ripartisce per n. 210 veicoli verso la darsena ad Ovest e n. 210 veicoli verso la darsena ad est..

Alla luce di quanto sopraesposto il progetto di viabilità proposto soddisfa chiaramente i flussi di traffico rimanendo al di sotto dei valori della densità critica e della portata di servizio delle strade in questione n. 420 veicoli/h < n. 2.000 veicoli/h previsti per la capacità limite di portata per le strade in questione.

Si precisa inoltre che nella situazione attuale sono presenti circa n. 231 posti barca contro i n. 600 (compreso esistenti) previsti dal PIANO e dal PRG (darsene a nord del novissimo oltre il ponte) , complessivamente con un incentivo quindi, rispetto alla situazione attuale, di n.369 posti in piu' , dei quali n.199 verso le darsene a est del ponte e n. 170 verso ovest . Con questi numeri nell'attuale situazione non si sono determinate in passato congestioni o criticità al traffico per accesso alle darsene.

La proposta progettuale di viabilità migliora ulteriormente l'accessibilità ed il deflusso per una situazione che già ora non evidenziava criticità.

5.0 – MOBILITA' DI PROGETTO: MODIFICHE ALLA VIABILITA' ESISTENTE

- Realizzazione di 2 piazzole di scambio.
- Asfaltatura di un tratto di via Novissimo e tratto nuovo di strada di prolungamento fino al cul de sach alla fine per l'inversione di marcia.
- Sensi marcia unici e obbligati per i mezzi con carrello che dovranno entrare dall'incrocio di Conche e percorrere via Frignolo e Cà Sabbion solo da ovest a est in entrata con l'obbligo di uscire all'incrocio di Valli percorrendo obbligatoriamente solo da est a ovest via Novissimo, via Pontevecchio da sud a nord e via Montalbano da nord a sud.
- Realizzazione nuove piste ciclabili a doppio senso di marcia.

