

VARIANTE ALLA S.S. 1 "VIA AURELIA"
Viabilità di accesso all'hub portuale di La Spezia
Lavori di costruzione della variante alla S.S. 1 Via Aurelia - 3°Lotto
2° Stralcio Funzionale B dallo Svincolo di Buon Viaggio allo Svincolo di San Venerio
COMPLETAMENTO

PRECEDENTI LIVELLI DI PROGETTAZIONE DELL'APPALTO INTEGRATO ORIGINALE

PD n°1861 del 09/07/03 aggiornato al 10/12/08 - Delibera CIPE n°60 del 02/04/08

PE n° 103 del 14/07/2011 - D.A. CDG-103321-P del 20/07/11

PVT n°112 del 21/01/16 aggiornata al 28/10/16 - D.A. CDG-92950-P del 21/02/17

Progetto Esecutivo Cantierabile Opere da Completare

PROGETTO ESECUTIVO

COD. GE266

PROGETTAZIONE: ANAS - DIREZIONE PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE LAVORI

PROGETTISTA:

Dott. Ing. Antonio Scalamandrè
Ordine Ing. di Frosinone n. 1063

IL GEOLOGO

Dott. Geol. Flavio Capozucca
Ordine Geol. del Lazio n. 1599

COORDINATORE DELLA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE

Geom. Emiliano Paiella

VISTO IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Dott. Ing. Fabrizio Cardone

PROTOCOLLO

DATA

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

TRAFFICO

Relazione

CODICE PROGETTO		NOME FILE			REVISIONE	SCALA
PROGETTO	LIV. PROG.	TOOM007MOARE01A				
DPGE0266	E 20	CODICE ELAB.	TOOM007MOARE01		A	-
D						
C						
B						
A	Emissione		OTT 2020			
REV.	DESCRIZIONE		DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

PIANO DI MONITORAGGIO
TRAFFICO
RELAZIONE TECNICA

INDICE

1.	PREMESSA	1
2.	RIFERIMENTI NORMATIVI	2
3.	DEFINIZIONE DEI PUNTI DI MONITORAGGIO	3
3.1	CRITERI DI SCELTA E DEFINIZIONE DEI RICETTORI	3
3.2	DEFINIZIONE DEI PARAMETRI E DEGLI INDICATORI DI MONITORAGGIO	3
4.	METODOLOGIE DI RILEVAMENTO E CAMPIONAMENTO	4
5.	PROGRAMMA DELLE ATTIVITA' DI MONITORAGGIO	5
5.1	ANTE OPERAM	5
5.2	CORSO D'OPERA	5

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

1. PREMESSA

Il presente documento definisce gli obiettivi e i criteri metodologici generali del Piano di del Traffico con un apposito esame relativo alla viabilità.

Le indagini iniziali devono individuare le reti interessate dalle attività di cantiere, la capacità di progetto e le direzioni dei flussi delle linee stradali che intessono dette reti e lo stato attuale del traffico sia in termini numerici che temporali.

Accentrando l'attenzione sulle aree interessate dai singoli cantieri dovranno essere considerate variazioni locali e temporali della configurazione fisica della rete attorno al cantiere stesso mettendo in evidenza criticità dovute alla presenza fisica dei cantieri, allargando l'indagine al corridoio intorno alla linea di interpolazione dei singoli cantieri si metteranno in evidenza eventuali criticità provocate dal traffico indotto dai mezzi di cantiere. Lo scopo è definire i livelli attuali di traffico, determinati dalle sorgenti in essere e di seguirne l'evoluzione in fase costruttiva e di esercizio, al fine di verificare le condizioni di criticità preesistenti e la compatibilità con il traffico indotto dalle attività di cantiere.

Il monitoraggio del traffico verrà eseguito lungo le viabilità di cantiere individuate e proposte come migliorative, e perseguirà lo scopo di:

- Verificare i livelli di traffico pesante e le relative variazioni fra Ante Operam e Corso d'Opera;
- Verificare i livelli di traffico leggero e le relative variazioni (eventualmente correlabili alle interferenze con il traffico urbano) fra Ante Operam e Corso d'Opera;
- Correlare le misurazioni della tipologia ATMT e RUMS con i dati di traffico.

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

2. RIFERIMENTI NORMATIVI

Si riporta di seguito l'analisi del complesso contesto normativo vigente in materia di traffico, oggetto di continua evoluzione e mutamento sia a livello nazionale che internazionale.

- UNI ENV 13563:2003 Attrezzatura per il controllo del traffico - Rilevatori di veicolo;
- DECRETO-LEGGE 20 giugno 2002, n. 121 Disposizioni urgenti per garantire la sicurezza nella circolazione stradale;
- LEGGE 1 agosto 2002, n.168 Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 20 giugno 2002, n. 121, recante disposizioni urgenti per garantire la sicurezza nella circolazione stradale;

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

3. DEFINIZIONE DEI PUNTI DI MONITORAGGIO

3.1 CRITERI DI SCELTA E DEFINIZIONE DEI RICETTORI

L'obiettivo principale del monitoraggio proposto della viabilità è la gestione pianificata e automatizzata dei flussi di traffico in ingresso e in uscita dai cantieri per consentire un utilizzo funzionale e una riduzione dei tempi di movimentazione dei mezzi, quindi, in ultima analisi, una minore soggezione apportata al traffico privato e pubblico, un minor consumo di carburante da cui derivano minori emissioni in atmosfera e minore rumore prodotto presso i ricettori esposti lungo la viabilità interessata dal transito dei mezzi di cantiere.

Il sistema è predisposto a funzionalità di archiviazione, download, report statistici:

- rappresentazione topologica delle sezioni di rilevamento;
- database dei dati storici, raccolti secondo gli intervalli di aggregazione;
- software per la visualizzazione e l'elaborazione statistica dei dati (trend di crescita, individuazione fasce orarie critiche, ecc.);
- funzionalità di download di dati dal database dei dati storici;
- funzionalità di aggregazione dei dati contenuti nel database secondo intervalli di aggregazione più ampi (esempio: aggregazione sulla base di 60 minuti dei dati aggregati nel database sulla base di 15 minuti).

3.2 DEFINIZIONE DEI PARAMETRI E DEGLI INDICATORI DI MONITORAGGIO

I parametri oggetto del monitoraggio del traffico su prefissate sezioni stradali saranno:

- distribuzione numerica per tipologia dei veicoli e velocità dei flussi in una determinata sezione.

Tali parametri dopo elaborazione forniranno il livello di servizio della viabilità monitorata e, come risultati di output, un utile supporto alla programmazione settimanale dei flussi di cantiere (n° di mezzi su distribuzione oraria dei percorsi).

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

4. METODOLOGIE DI RILEVAMENTO E CAMPIONAMENTO

La scelta della metodologia di monitoraggio e campionamento prevede un sistema in grado di restituire il conteggio del flusso di traffico: lo strumento, posizionato in corrispondenza di una sezione stradale, conta il numero n di veicoli transitati e fornisce quindi una misura del flusso in un periodo di tempo.

L'installazione dell'apparecchio avviene su di un palo collocato ai margini della strada in modo da registrare i veicoli senza interferire con il normale scorrere del traffico.

I dati sono memorizzati in base al veicolo: ogni singolo archivio di dati (data record) contiene informazioni su un particolare veicolo ed è composto dai parametri di velocità del veicolo in Km/h, lunghezza del veicolo in decimetri, intervallo di tempo in secondi, ora e data.

I conteggi dei flussi saranno effettuati per 24 ore consecutive per 7 giorni consecutivi, sempre aggregati ad intervalli di 15 minuti, classificando i veicoli in 4 categorie: autovetture, veicoli commerciali leggeri, autocarri e autobus, autotreni e articolati.

Si avrà cura di evitare di effettuare i rilievi di traffico in particolari periodi dell'anno, coincidenti con feste comandate, festività locali, mese di agosto o particolari periodi in cui il traffico veicolare potrebbe essere soggetto a flussi anomali o poco rappresentativi.

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

5. PROGRAMMA DELLE ATTIVITA' DI MONITORAGGIO

5.1 ANTE OPERAM

Al fine di tutelarne la qualità, l'ambiente viene monitorato in due distinte fasi: prima della realizzazione dell'opera (monitoraggio ante operam) e durante i lavori di costruzione (monitoraggio in corso d'opera). Tale metodica viene applicata al monitoraggio della componente "Viabilità".

L'attività di monitoraggio, si sviluppa attraverso rilevamenti in campo dei principali fattori d'interferenza opera-ambiente.

Si prevede l'esecuzione di n.1 campagna di monitoraggio per la fase AO durante la quale saranno raccolti i dati relativi alla viabilità elaborati da precedenti studi trasportistici e per integrare tali dati verranno installate e configurate le sezioni di rilievo del traffico. I dati raccolti serviranno per validare lo studio della viabilità attuale e fornire una solida base di confronto.

La localizzazione di detti punti risulterà congruente con quella dei punti ATMT e RUMS.

PUNTO	LOCALIZZAZIONE	FREQUENZA	PERIODO	Totale misure
TRAF_01	Lungo SP1 via Sarzana incrocio Via Rossi	Semestrale	6 MESI	1
TRAF_02	Lungo Via della Pieve	Semestrale	6 MESI	1

5.2 CORSO D'OPERA

La localizzazione di detti punti risulterà congruente con quella dei punti ATMT e RUMS e saranno effettuate campagne semestrali per tutta la durata delle lavorazioni.

PUNTO	LOCALIZZAZIONE	FREQUENZA	PERIODO	Totale misure
TRAF_01	Lungo SP1 via Sarzana incrocio Via Rossi	Semestrale	32 MESI	5
TRAF_02	Lungo Via della Pieve	Semestrale	32 MESI	5