



Nuovo insediamento "Site 35"

Aggiornamento rilievi di traffico e analisi accessibilità

Gennaio 2023

Nuovo insediamento "Site 35"

Aggiornamento rilievi di traffico e analisi accessibilità

Indice

| | |
|--|---|
| 1. Introduzione..... | 2 |
| 2. Aggiornamento rilievi di traffico..... | 2 |
| 3. Aggiornamento analisi di accessibilità..... | 6 |

1. Introduzione

Nel 2020 Jacobs ha condotto una Site Due Diligence riguardante l'area Ex Postalmarket in Comune di Peschiera Borromeo (MI). Nell'ambito dello studio è stata valutata anche la componente traffico, con uno studio preliminare di impatto viabilistico.

Nel 2021 Jacobs ha aggiornato la Site Due Diligence in considerazione di un nuovo layout progettuale e del traffico potenzialmente indotto dal sito in caso di riqualificazione dell'area.

Nel 2023 Jacobs ha aggiornato nuovamente la Site Due Diligence in considerazione del nuovo layout progettuale dell'accesso al sito, posizionato su via Trieste.

Il presente documento analizza l'evoluzione nel tempo del traffico veicolare insistente sulle principali arterie stradali a servizio dell'area di studio e aggiorna l'analisi di accessibilità al sito secondo il nuovo layout progettuale aggiornato a gennaio 2023.

2. Aggiornamento rilievi di traffico

Per la predisposizione del modello di micro-simulazione del traffico e per la stesura dello studio di impatto viabilistico sono stati effettuati rilievi di traffico sulle principali arterie stradali a servizio dell'area di studio e di attraversamento sull'asse nord-sud.

La frazione di San Bovio, nella quale sorge l'area Ex Postalmarket, è situata nella porzione settentrionale del territorio comunale ed è servita dalle direttrici nord-sud SP 15 B e SP 160 che collegano tra loro la SP 14 – Rivoltana e la SP 415 – Paullese.

L'ingresso principale all'area di intervento è situato su via Trieste che collega il nucleo abitativo di San Bovio con la SP 160.

Il monitoraggio ha interessato le arterie stradali illustrate in Figura 1 e descritte di seguito:

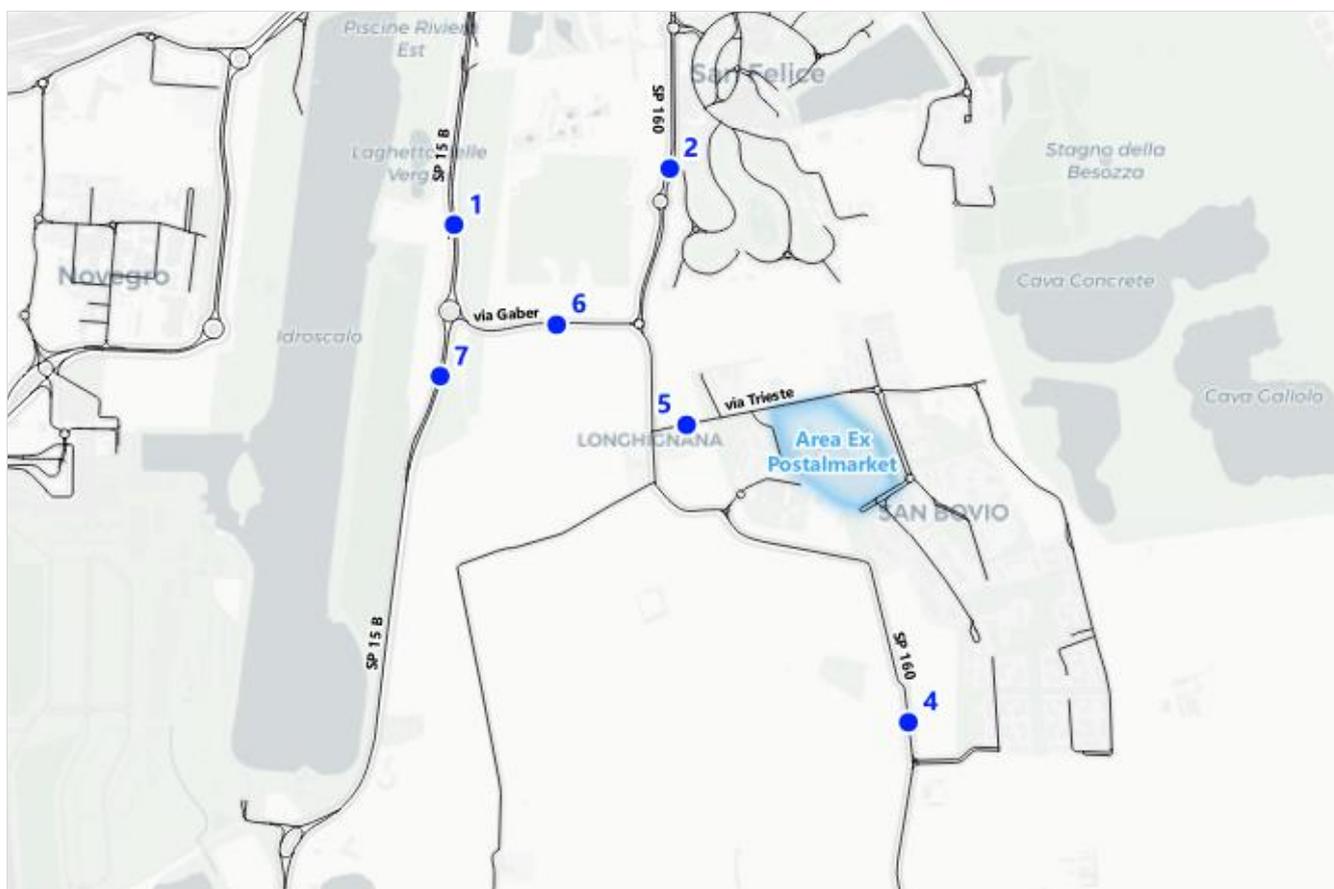
- 2 sezioni bidirezionali sulla SP 15 B (n° 1 e n° 7), strada a carreggiate separate con 2 corsie per senso di marcia
- 2 sezioni bidirezionali sulla SP 160, la n° 2 a carreggiate separate con 2 corsie per senso di marcia e la n° 4 a carreggiata singola con 1 corsia per direzione
- 1 sezione bidirezionale su via Gaber, di connessione tra la SP 15 B e la SP 160
- 1 sezione bidirezionale su via Trieste, nei pressi dell'accesso al "Site 35"

Nel corso del periodo 2020-2023 durante il quale sono state registrati affinamenti al layout progettuale, sono stati effettuati rilievi di traffico in 3 differenti periodi:

- Maggio 2020, periodo però influenzato dalla pandemia di Covid-19 con restrizioni negli spostamenti e il ricorso allo smart working e/o alla didattica a distanza nelle scuole
- Luglio 2021, periodo in cui non si registravano particolari limitazioni dovute alla pandemia (Lombardia in zona gialla) ma in cui le scuole e parte delle attività lavorative erano chiuse
- Gennaio 2023, periodo con regolare svolgimento di attività scolastiche e lavorative

La Figura 1 illustra la localizzazione delle sezioni monitorate.

Figura 1 – Localizzazione sezioni



Nel 2020, ipotizzando che i flussi di traffico rilevati sarebbero risultati inferiori (causa pandemia) rispetto a quelli rappresentativi della mobilità "tipica", era stato effettuato il monitoraggio anche su una sezione sulla SP 14 – Rivoltana, denominata "benchmark", che era stata oggetto di monitoraggio da parte di REDAS engineering poco prima della pandemia.

Nel 2021 è stato ripetuto il monitoraggio al fine di valutare l'evoluzione nel tempo del traffico veicolare una volta allentate le restrizioni dovute alla pandemia in corso.

Nel 2023, a seguito di avanzamento del progetto di riqualificazione dell'area Ex Postalmarket, è stato ripetuto il monitoraggio sulle stesse arterie stradali monitorate nelle due campagne precedenti al fine di aggiornare i flussi assegnati al modello di simulazione del traffico. Tali dati possono essere ad oggi considerati pienamente rappresentativi della mobilità "tipica" che si esplica nell'area di studio in quanto il periodo di rilievo è caratterizzato da regolare svolgimento di attività scolastiche e lavorative.

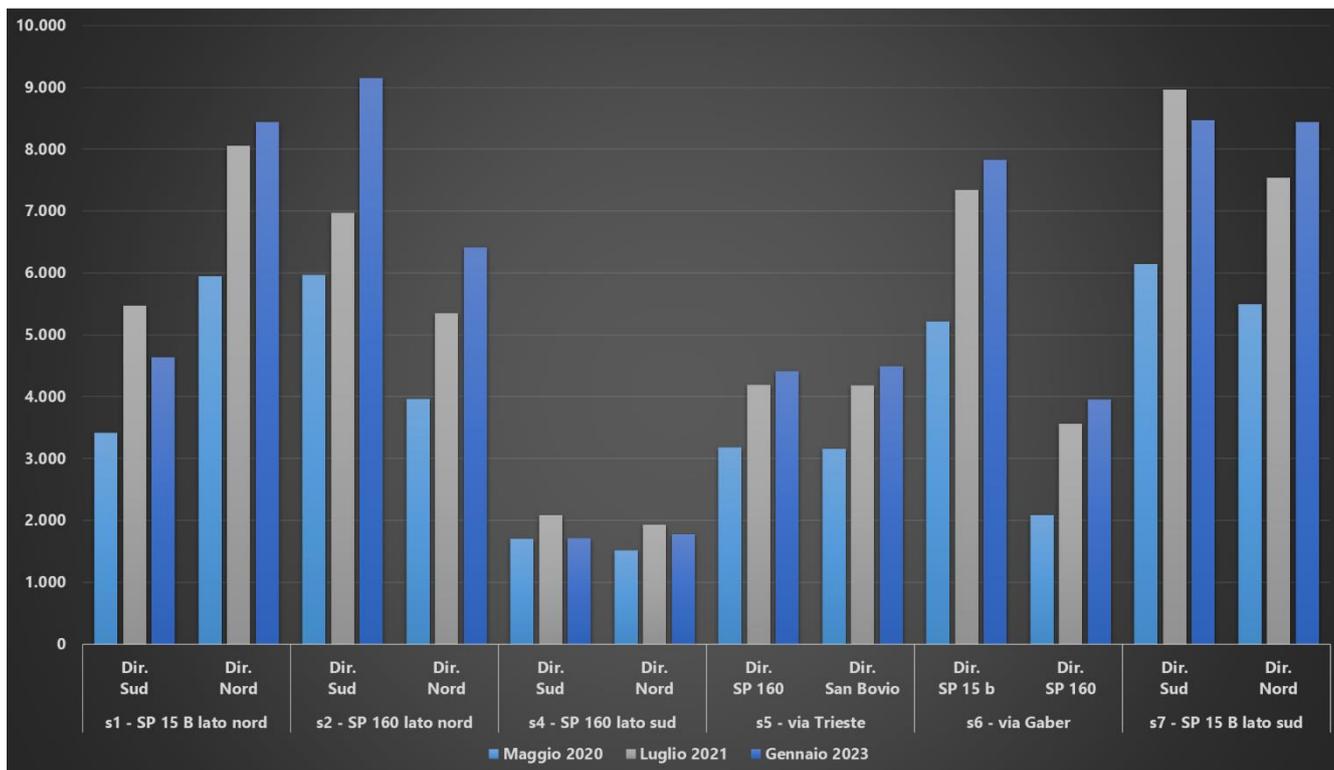
In Tabella 1 si propone il confronto tra i flussi di traffico rilevati nei diversi periodi di indagine, in termini di veicoli totali. In allegato al presente documento si forniscono le tabelle riassuntive dei flussi rilevati con aggregazioni temporali di 60 minuti, ripartizione in 4 classi veicolari (moto, auto, < 35 q.li, > 35 q.li) e 4 classi di velocità (< 30 km/h, 30-50 km/h, 50-70 km/h, > 70 km/h).

Tabella 1 – Confronto flussi di traffico

| Sezione | Direzione | 05/2020 | 07/2021 | 01/2023 |
|------------------------|----------------|---------|---------|---------|
| s1 - SP 15 B lato nord | Dir. Sud | 3.420 | 5.476 | 4.637 |
| | Dir. Nord | 5.951 | 8.060 | 8.443 |
| s2 - SP 160 lato nord | Dir. Sud | 5.964 | 6.970 | 9.155 |
| | Dir. Nord | 3.961 | 5.345 | 6.411 |
| s4 - SP 160 lato sud | Dir. Sud | 1.698 | 2.080 | 1.711 |
| | Dir. Nord | 1.516 | 1.932 | 1.771 |
| s5 - via Trieste | Dir. SP 160 | 3.177 | 4.191 | 4.409 |
| | Dir. San Bovio | 3.155 | 4.181 | 4.491 |
| s6 - via Gaber | Dir. SP 15 b | 5.212 | 7.343 | 7.829 |
| | Dir. SP 160 | 2.081 | 3.556 | 3.957 |
| s7 - SP 15 B lato sud | Dir. Sud | 6.149 | 8.964 | 8.474 |
| | Dir. Nord | 5.491 | 7.534 | 8.442 |

Nel Grafico 1 si propone il confronto tra i flussi di traffico rilevati nei diversi periodi di indagine.

Grafico 1 - Confronto flussi di traffico



Nel 2021 si registra un incremento medio dei flussi di traffico rispetto al 2020 pari al 38%, significativo di una mobilità fortemente influenzata da pandemia durante la prima campagna di monitoraggio. Nel 2023 i flussi si mantengono in linea con quelli rilevati nel 2021, con un incremento medio pari al 4%.

L'accesso principale all'area Ex Postalmarket è situato su via Trieste, arteria interessata da circa 4.500 transiti per direzione di marcia. Nell'ora di punta del mattino (8.00-9.00) si registrano circa 600 transiti in uscita da San Bovio (direzione SP 160) e circa 200 in direzione opposta. Visto il numero contenuto di veicoli in transito sia a livello giornaliero sia in ora di punta, si ritiene che anche le manovre di svolta a sinistra, da e per il nuovo sito, possano essere effettuate senza generare particolari criticità né accodamenti o rallentamenti. È ragionevole quindi stimare che l'effettuazione delle diverse manovre nell'area di intersezione possa avvenire in sicurezza e senza condizionare il deflusso veicolare.

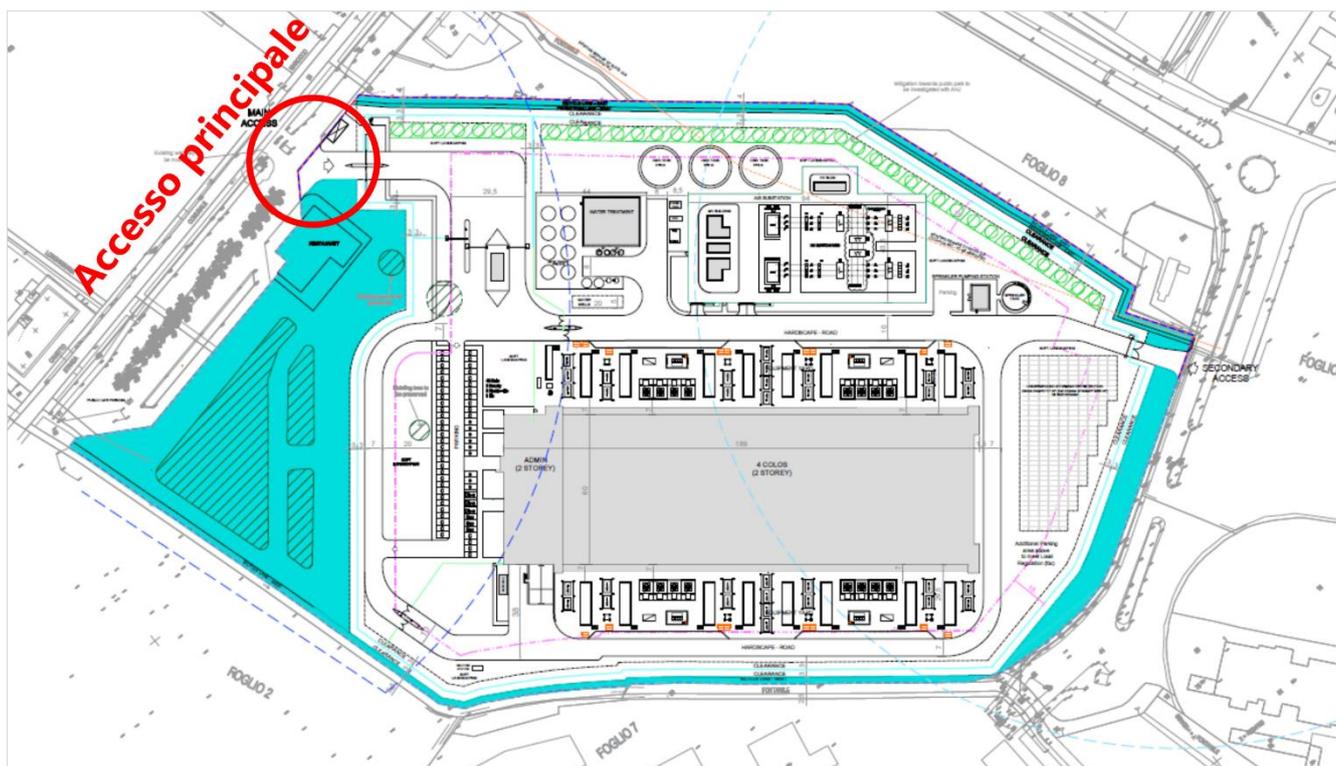
3. Aggiornamento analisi di accessibilità

A gennaio 2023 è stata modificata la configurazione geometrica dell'accesso principale al sito. Esso sarà localizzato in prossimità dell'accesso attualmente esistente ma il layout sarà differente rispetto a quello preliminarmente ipotizzato nel 2020.

La scelta della nuova configurazione è stata effettuata nell'ottica di garantire la sicurezza della pista ciclabile e dell'attraversamento pedonale esistenti e di agevolare le manovre di ingresso e uscita al/dal comparto anche di veicoli pesanti.

Si propone in Figura 2 il Masterplan aggiornato al 2023 in cui si evidenzia il nuovo accesso al comparto che si innesta su via Trieste.

Figura 2 – Masterplan 2023

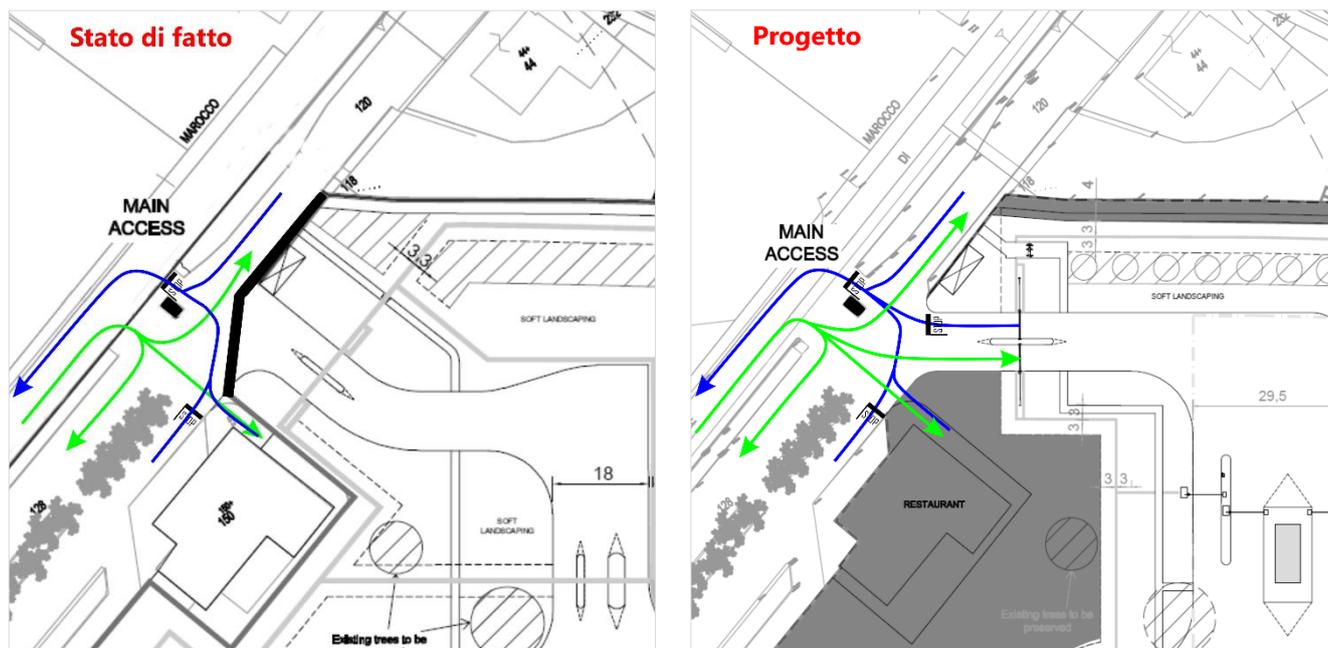


Allo stato attuale l'area antistante l'accesso ex Postalmarket è interessata da spostamenti provenienti/diretti sul lato ovest da/a ristorante e area di parcheggio, sul lato est da/a residenze e stalli di sosta.

Nello scenario futuro si inserirà l'accesso al nuovo insediamento. I veicoli in ingresso al sito provenienti da via Trieste avranno diritto di precedenza rispetto ai veicoli in uscita dall'area di parcheggio lato ovest. Quest'ultimi anche nello stato attuale rispettano segnale di STOP. I veicoli in uscita dal sito diretti verso via Trieste dovranno rispettare segnale di STOP e dare precedenza ai veicoli che hanno già impegnato il piazzale antistante l'accesso e/o che provengono dalle residenze lato est.

In Figura 3 si propone il confronto tra la configurazione attuale e quella di progetto.

Figura 3 – Confronto accesso stato di fatto e di progetto



Nello scenario di progetto non si segnalano particolari criticità nell'area di intersezione dovute in modo specifico a possibili manovre conflittuali nel piazzale antistante l'accesso al sito. Con la realizzazione di opportuna segnaletica orizzontale e verticale in uscita dal sito, infatti, sarebbe certamente possibile garantire la circolazione in completa sicurezza a tutti gli utenti dell'area.

Ad ulteriore approfondimento dell'analisi, si è ritenuto opportuno effettuare anche una verifica delle manovre di svolta di veicoli in ingresso e in uscita al/dal sito e che utilizzerebbero l'accesso su via Trieste.

Tale verifica è stata effettuata utilizzando il software specialistico AutoTURN e prendendo in considerazione veicoli merci autoarticolati di lunghezza pari a 16,97 metri a rappresentare uno scenario estremamente cautelativo.

In Figura 4 è rappresentata la manovra di ingresso al sito con provenienza SP 160. Lo spartitraffico attualmente presente costituirebbe un impedimento alla regolare effettuazione della manovra da parte di veicoli merci autoarticolati.

Figura 4 – Verifiche Autoturn – ingresso al sito



In Figura 5 è rappresentata la manovra di uscita dal sito in direzione SP 160. Come riscontrato in fase di ingresso al sito, anche per l'uscita lo spartitraffico attualmente presente costituirebbe un impedimento alla regolare effettuazione della manovra da parte di veicoli merci autoarticolati.

Figura 5 – Verifiche Autoturn – uscita dal sito



Alla luce di queste verifiche, si potrebbe ritenere necessario un intervento specifico che dovrebbe prevedere la demolizione dello spartitraffico attuale e il ripristino della pavimentazione stradale e della segnaletica orizzontale e verticale in attestazione su via Trieste.

Il quadro degli interventi da realizzare, comprensivo della segnaletica orizzontale e verticale di STOP per i veicoli in uscita dall'area ex Postalmarket, potrebbe essere quello rappresentato in Figura 6.

Figura 6 – Quadro interventi

