

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE n. 569 del 25 febbraio 2005

Art. 19 della L.R. 13 agosto 2004, n. 15. Studi sull'impatto di viabilità per le grandi e medie strutture di vendita. Disposizioni per la presentazione della documentazione.

[Commercio, fiere e mercati]

La Giunta regionale

(omissis)

delibera

1) Di approvare le disposizioni in merito alla presentazione della documentazione relativa alle condizioni viabilistiche di cui all'allegato "A", che forma parte integrante del presente provvedimento, in attuazione di quanto disposto dall'articolo 19, comma 6 della Legge Regionale n. 15 del 13 agosto 2004.

Allegato A alla D.G.R. n. 569 del 25 febbraio 2005

Disposizioni attuative dell'art. 19 della legge regionale 13 agosto 2004, n. 15. Prescrizioni relative agli elaborati tecnici in ordine alla viabilità e al traffico .

INQUADRAMENTO TERRITORIALE:

a) Descrizione del bacino di utenza della struttura: centri insediativi interessati/gravitanti, dimensione demografica degli stessi, popolazione complessiva interessata (minima - massima);

b) Ambito di localizzazione della struttura: area urbana, periurbana, sub-urbana, extraurbana;

c) Stima dell'utenza potenziale a regime.

1. STUDIO SULLA VIABILITA' DI AFFERENZA/SERVIZIO - ELABORAZIONI RICHIESTE:

A) GRANDI STRUTTURE DI VENDITA E PARCHI COMMERCIALI

1. Rete viaria: rappresentazione e descrizione della rete viaria interessante l'ambito territoriale in cui è localizzata la struttura (scala 1:5.000 - 1:10.000);

2. Elaborazioni richieste:

a) descrizione della tratta stradale o delle tratte stradali interessate dall'intervento per un raggio di almeno 1.000 m rispetto ai punti di accesso e recesso dell'area di indicazione degli incroci ed intersezioni più prossimi, e degli eventuali caselli di autostrade e/o superstrade;

b) geometria della tratta o delle tratte stradali interessate dalla struttura:

- larghezza della/e carreggiata/e, delle corsie;

- pendenze longitudinali;

- tortuosità;

- intersezioni e vincoli (puntuali, laterali);

c) indagine e rappresentazione dei flussi di traffico diurno per fasce orarie (08.00÷20.00) divise per intervalli di 15 minuti delle giornate di venerdì e sabato, con evidenziazione delle ore di punta mattinali e pomeridiane (statisticamente 11.00÷12.00 e 17.00÷18.00);

d) dimostrazione di ammissibilità degli accessi sulla viabilità principale (direttamente o tramite viabilità secondaria e/o di servizio appositamente realizzata), in relazione alla capacità teorica di questa, dei livelli di congestione esistenti e dei margini di capacità residua;

e) studi, analisi ed idonea rappresentazione dell'impatto sulla circolazione in funzione delle soluzioni adottate e delle prevedibili frequenze di rotazione della sosta, eseguiti - secondo i principi della "Teoria e Tecnica della Circolazione" - con modelli di assegnazione / simulazione dei flussi, calcolo delle curve di deflusso e relativa previsione di livelli di servizio, tempi d'attesa e/o lunghezza delle eventuali code;

f) studio, analisi e verifica funzionale dettagliata dei nodi e delle intersezioni esistenti e previste verificati come al precedente punto e). Nel caso di intersezioni semaforizzate dovranno essere rappresentati/ottimizzati i cicli e le fasi semaforiche, nonché formulate eventuali proposte di adeguamento dell'impianto.

B) MEDIE STRUTTURE DI VENDITA

1. Rete viaria: rappresentazione e descrizione della rete viaria interessante l'ambito territoriale in cui è localizzata la struttura (scala 1:5.000 - 1:10.000);

2. Elaborazioni richieste:

a) descrizione della tratta stradale o delle tratte stradali interessate dall'intervento per un raggio di almeno 500 m rispetto ai punti di accesso e recesso dell'area di indicazione degli incroci ed intersezioni più prossimi, e degli eventuali caselli di autostrade e/o superstrade;

b) geometria della tratta stradale o delle tratte stradali interessate dalla struttura (larghezza della/e carreggiata/e, delle corsie, pendenze longitudinali, tortuosità, ecc...);

c) nel caso di localizzazione in comuni con popolazione superiore ai 10.000 ab. indagine e rappresentazione dei flussi di traffico diurno per fasce orarie (08.00÷20.00) divise per intervalli di 15 minuti delle giornate di venerdì e sabato, con evidenziazione delle ore di punta mattinali e pomeridiane (statisticamente 11.00÷12.00 e 17.00÷18.00);

d) ammissibilità degli accessi direttamente sulla viabilità principale (in assenza di alternative sulla rete viaria secondaria);

e) nel caso di localizzazione in comuni con popolazione superiore ai 10.000 ab., analisi dell'impatto sul traffico in funzione delle soluzioni adottate e della frequenza di rotazione della sosta, qualora gli accessi siano posizionati direttamente sulla viabilità principale.

f) rappresentazione geometrica delle soluzioni viarie proposte.

Studio, analisi e verifica funzionale dei nodi eseguita secondo i principi della "Teoria e Tecnica della Circolazione"; nel caso di intersezioni semaforizzate dovranno essere rappresentati / ottimizzati cicli e fasi semaforiche, nonché formulate eventuali proposte di adeguamento dell'impianto.

NOTE ESPLICATIVE

GRANDI STRUTTURE DI VENDITA E PARCHI COMMERCIALI

(prevalentemente ambiti extraurbani / periurbani / suburbani esterni alle delimitazioni di centro abitato):

L'indagine sui flussi di traffico della rete stradale sulla quale andranno a confluire le correnti di traffico attratte dalla nuova struttura, comporterà un rilevamento dei flussi veicolari nell'arco diurno 08.00÷20.00.

La rappresentazione va effettuata per fasce orarie con intervalli suddivisi per 15 minuti, tenendo distinte le varie categorie di veicoli (autovetture, mezzi commerciali, veicoli pesanti, bus).

I rilievi di traffico -qualora non disponibili in forma aggiornata ed esaustiva c/o l'Ente proprietario della/e strada/e- dovranno essere effettuati sotto la direzione di tecnici abilitati e da questi sottoscritti.

Le rilevazioni dovranno essere concordate con gli Enti proprietari della/e strada/e, cui sarà inviata copia dei risultati (oltre a quella allegata alla domanda presentata al Comune competente per territorio).

L'organizzazione della circolazione sulla rete viaria di afferenza -viabilità principale e viabilità secondaria e/o di servizio appositamente realizzata- dovrà tenere conto dell'opportunità di diluire su detta rete i flussi veicolari generati/attratti dalle strutture commerciali, evitandone l'immissione diretta sulla viabilità principale in situazioni di criticità.

Va pertanto verificata la disponibilità di aree per la realizzazione di eventuali allargamenti necessari alla costruzione di corsie d'accumulo, incroci delivellati, rotatorie, ecc.

E' altresì fatto l'obbligo al richiedente di accordarsi con gli Enti proprietari delle strade al fine di definire i rispettivi oneri in ordine al miglioramento/adequamento della viabilità.

Qualora gli accessi non possano che essere posizionati direttamente sulla viabilità principale, per quanto possibile dovranno essere accorpati ad altri contigui preesistenti mediante controstrade, sempre con l'obbligo di adeguare le intersezioni.

Dette intersezioni vanno accuratamente studiate con idonei raccordi delivellati o adeguate soluzioni alternative a raso, tali da garantire un elevato/adeguato livello di servizio.

In via di principio le immissioni sulla viabilità principale (strade di primaria importanza) dovranno avvenire mediante svincoli delivellati ove le condizioni del luogo lo consentano.

Le geometrie delle soluzioni adottate/proposte alle intersezioni, vanno verificate con studi e modelli di simulazione della circolazione/circuitazione dei flussi veicolari previsti, e concordati con l'Ente proprietario della/e strada/e o territorialmente competente.

La stima dei flussi in entrata/uscita dalle grandi strutture deve essere proporzionata alla frequenza della sosta per tipologia di vendita (media statistica per centri commerciali \approx 60÷90 min).

Nei Centri Storici l'organizzazione della circolazione -pur assicurando l'accessibilità delle strutture per il traffico specializzato- dovrà privilegiare la modalità pedonale e dei mezzi pubblici, contribuendo a possibili interventi di riqualificazione e sistemazione ambientale degli stessi Centri storici.

MEDIE STRUTTURE

(prevalentemente ambiti urbani / periurbani / suburbani interni alle delimitazioni di centro abitato):

L'organizzazione della circolazione sulla rete viaria di afferenza -viabilità principale e viabilità secondaria- dovrà tenere conto dell'opportunità di diluire su detta rete i flussi veicolari generati/attratti, evitandone per quanto possibile- l'immissione diretta sulla viabilità principale in situazioni di criticità.

E' altresì fatto l'obbligo al richiedente di accordarsi con gli Enti proprietari delle strade al fine di definire i rispettivi oneri in ordine al miglioramento/adequamento della viabilità.

Qualora gli accessi non possano che essere posizionati direttamente sulla viabilità principale, per quanto possibile dovranno essere accorpati ad altri contigui preesistenti mediante controstrade, sempre con l'obbligo di adeguare le intersezioni.

La stima dei flussi in entrata/uscita dalle medie strutture deve essere proporzionata alla frequenza della sosta per tipologia di vendita (media statistica per super/ipermercati \approx 30÷45 min).

Nei Centri Storici l'organizzazione della circolazione -pur assicurando l'accessibilità delle strutture per il traffico specializzato- dovrà privilegiare la modalità pedonale e dei mezzi pubblici, contribuendo a possibili interventi di riqualificazione e sistemazione ambientale degli stessi Centri storici.