



Comune di Creazzo

Provincia di Vicenza
Piazza del Comune, 6
Tel. 0444/338202 - Fax 0444/338297 - C.F. P.IVA 00264180241

PEC/2016/ATU/gb

Creazzo, 2 febbraio 2016

Spett.le

PROVINCIA DI VICENZA

Area servizi al cittadino e al territorio

Settore tutela e valorizzazione risorse

naturali - protezione civile - **ufficio VIA**

C.trà Gazzolle, 1

36100 Vicenza VI

PEC: provincia.vicenza@cert.ip-veneto.net;
e-mail: giada.via@provincia.vicenza.it;

Oggetto: Domanda di compatibilità ambientale ai sensi del D.Lgs. 152/06 e ss.mm. e ii.
Proponente - MIGROSS SpA e CASABELLA snc
Progetto: realizzazione di un centro commerciale con superficie di vendita di mq. 5.750.
Localizzazione: comune di Altavilla Vicentina
Comuni interessati: Vicenza e Creazzo.
Vss. comunicazioni prot. 84915 del 16/12/2015 e prot. 3668 del 20/01/2016.
Trasmissione Integrazione osservazione del Comune di Creazzo trasmessa con prot. 001548/2016/ATU/gb del 26/01/2016.

In riferimento al progetto "*Realizzazione di un centro commerciale con superficie di vendita di mq. 5.750*" proposto dalle società MIGROSS SpA e CASABELLA snc da realizzarsi nel territorio comunale di Altavilla Vicentina, con la presente si trasmette l'integrazione all'osservazione in merito formulata dal Comune di Creazzo con prot. 001548/2016/ATU/gb del 26 gennaio 2016.

Distinti saluti.



Il Sindaco

Giacomin dr. Stefano

Comune di Altavilla Vicentina – Provincia di Vicenza

CENTRO COMMERCIALE SV 5.750 – committenti: MIGROSS SPA – CASABELLA SNC

OSSERVAZIONI ALL'ELABORATO RT-01:

STUDIO DEL TRAFFICO rev. B del 12.10.2015

INTEGRAZIONE ALL'OSSERVAZIONE PRESENTATA

CON PROT. 001548/2016/ATU/gb del 26/01/2016

prot. PEC...../2016/ATU/gb

In riferimento alla analisi proposta nell'elaborato RT-01 a firma di ing. Fabbiani si ritiene opportuno rilevare quanto segue, richiedendo gli opportuni approfondimenti.

1. ESTENSIONE ANALISI DEI FLUSSI INDOTTI ANCHE (E SOPRATTUTTO) ALLA GIORNATA DI SABATO

L'analisi proposta non si ritiene esaustiva, in quanto i flussi lungo la strada statale nell'ora di punta del sabato sera sono evidentemente riconosciuti, così come da rilievi e studi pregressi, al pari di quelli della giornata di venerdì, in alcuni casi superiori per la particolare area in esame. E' NECESSARIO E PRIORITARIO estendere l'analisi proposta anche all'ora di punta del sabato pomeriggio/sera, che costituisce anche il maggiore carico sulla rete derivante dal flusso indotto

2. ESEGUIRE ANALISI ANCHE NELL'ORA DI PUNTA 18.00 – 19.00

Dai dati di traffico a disposizione, la S.R. 11 presenta un picco di flusso nell'ora di punta 18.00 – 19.00. E' pertanto necessario integrare l'analisi riferita a tale fascia oraria.

3. PREDISPOSIZIONE IDONEA INDAGINE O/D PER LA CORRETTA VALUTAZIONE DELLA DISTRIBUZIONE DEI FLUSSI INDOTTI – MODELLO DI ASSEGNAZIONE

Al fine di meglio comprendere l'esatta ripartizione dei percorsi veicolari attuali è necessario relazionare i flussi indotti con una indagine O/D (es. con indagine targhe). Tale operazione consente di valutare con migliore approssimazione la esatta ripartizione dei flussi indotti sulla rete. La distribuzione dei percorsi predisposta con modello non risulta derivante da analisi sul bacino di indotto e sui percorsi dei veicoli.

4. SCENARI DI VALUTAZIONE DA INTEGRARE CON STRUTTURA DI VENDITA ATTUALE

Nell'analisi non è riportato l'effettivo scenario di analisi del traffico attuale, riferito alla apertura della struttura di vendita alimentare ora presente e attiva all'interno della struttura. E' necessari esplicitare la dinamica dei flussi in ingresso ed in uscita dalla struttura, al fine di consentire una completezza degli scenari

valutati. Va chiarito quale sia l'effettivo scenario dei flussi attuali e va quantificato l'effettivo flusso indotto oggi interessante il comparto comprendente sia Migross che Pittarello.

5. CALCOLO FLUSSI INDOTTI

Il calcolo dei flussi indotti riportato al paragrafo 7.1 non risulta adeguatamente giustificato e suffragato, e risulta particolarmente esiguo in ragione delle numerose riduzioni effettuate. La riduzione del 40% dei flussi indotti calcolati (% derivante dal Pass-by trips) non risulta applicabile nella sua interezza trattandosi di nuove superfici di vendita.

E' necessario estendere (come descritto ai punti 1 e 2 della presente) le verifiche e le valutazioni anche alla giornata di sabato, senza alcuna riduzione di flusso al fine di verificare il massimo carico sulla rete. Anche la percentuale di traffico assorbito dal trasporto pubblico non trova adeguato fondamento e giustificazione, che va pertanto eventualmente motivata sulla base di uno studio specifico, individuando la effettiva possibilità di utilizzo del mezzo pubblico e fruibilità dello stesso in relazione alla struttura (presenza di fermate dedicate, attraversamenti in sicurezza,).

6. NECESSARIA UNA ANALISI DELLA ACCESSIBILITA' PEDONALE / CICLABILE ALLA STRUTTURA E ATTRAVERSO I MEZZI PUBBLICI

7. OMOGENIZZAZIONE DEI FLUSSI RISPETTO AL TRAFFICO PESANTE

E' necessario procedere, prima delle verifiche, alla corretta omogeneizzazione dei flussi di traffico, per tenere conto dell'apporto "negativo" derivante dalla componente dei mezzi pesanti, con un coefficiente di omogeneizzazione pari almeno a C.E. = 2,0 - 2,5.

Tale componente non è stata in alcun modo considerata nelle analisi così come verificabile tra le schermate del modello di assegnazione e le matrici riportate in forma tabellare nello studio.

8. NON E' STATO RIPORTATO NELLO STUDIO L'ANALISI DEL FATTORE DELL'ORA DI PUNTA

9. TABELLA 8-9 (LOS INTERSEZIONI) NON CORRETTA

In merito alle verifiche riportate all'interno del documento si rileva che la tabella 8-1 riporta dati non corretti, così come da HCM 2000. Nella realtà, i tempi di ritardo indicati per le rotatorie sono quelli riportati in seconda colonna, in ragione di ciò tutte le verifiche dei LOS delle intersezioni riportate nei paragrafi successivi non risultano soddisfatte in quanto sottostimano il livello di servizio reale dell'intersezione.

Pertanto, da pagina 33 a 48, i LOS schematizzati per le singole manovre non corrispondono ai tempi medi di attesa dichiarati nella tabella 8-9.

Pertanto buona parte delle verifiche relative alle rotatorie più significative non risultato soddisfatte.

In particolare:

INTERSEZIONE 3 – rotatoria Migross

FASE 1: il livello di servizio passa da B a C

FASE 2: il livello di servizio passa da B a C. Si segnala che nella suddetta intersezione il ritardo medio diminuisce a fronte di un aumento dei flussi complessivi che interessano l'intersezione (da 3.050 veic/h a 3.327 v/h). Tale evenienza non è plausibile ed è necessario un chiarimento.

10. SCENARI DA MACROMODELLO INCOERENTI

In riferimento all'asse stradale della SR 11, si rileva da macromodello (fig. 5-1 ante operam e fig. 5-2 post operam) una diminuzione dei flussi lungo la stessa statale, senza trovare riscontro degli stessi flussi nella parte restante della rete. Es: vedi flussi generati dalla zona 6 nei due scenari.

11. ASSEGNAZIONI INGRESSO / USCITA CON MACROMODELLO DA RIVEDERE

In riferimento ai flussi in ingresso ed uscita dalla zona commerciale così come calcolati al paragrafo 7.1, si rileva da macromodello (fig. 5-3 fase 1 e fig. 5-4 fase 2) il macromodello prevede l'ingresso alla struttura di 132 veicoli mediante svolta in sinistra da Via Sottopasso Olmo, mentre è necessario prevedere svolta in rotatoria dei suddetti veicoli, che vanno pertanto considerati nelle verifiche di capacità.

12. SOTTOPASSO OLMO

Risulta necessario e vincolante una verifica delle problematiche legate all'interferenza dovuta alla sezione ridotta del sottopasso ferroviario che genera problemi di rigurgito della coda in SR 11 e di conseguenza ripercuote le problematiche sulla scorrevolezza della statale. Per tale motivo, inoltre, i LOS delle intersezioni non possono rispecchiare l'effettiva stato della rete.

13. SCENARI INFRASTRUTTURALI FUTURI

E' necessario un approfondimento tecnico rispetto agli scenari infrastrutturali futuri tra cui: progetto SI.TA.VE. e ALTA VELOCITA' e eventuali altri interventi programmati da parte delle singole amministrazioni.

14. INTERAZIONE CON STRUTTURA COMMERCIALE "SIAD SRL"

L'interazione con la struttura SIAD, e con i flussi indotti legati a tale intervento, va valutata anche in relazione alla rotatoria posta in corrispondenza all'intervento Migross-Casabella e non solamente in merito alla rotatoria SIAD a sé stante. Verificare anche la corretta applicazione dei flussi SIAD e approfondire l'analisi anche in relazione ai flussi della giornata di sabato, che in particolare risultano pari a 428 in ingresso + 428 in uscita. Lo scenario di riferimento è quello della fase 2.

15. PROPOSTE DI INTERVENTO STRUTTURALE A COMPENSAZIONE DEL DECADIMENTO DEI "LOS"

Nello studio non si evince alcuna proposta di intervento per il miglioramento della condizioni di deflusso della circolazione.

Al fine di limitare ed eliminare le interazioni negative dovute all'insediamento del Centro Commerciale, anche alla luce della effettivo stato dei luoghi e della già gravosa situazione viaria, è necessario prioritariamente intervenire sulla rotatoria posta proprio in corrispondenza del punto vendita al fine di migliorarne le condizioni di deflusso e scorrevolezza, attraverso il potenziamento in termini infrastrutturali (es. allargamento manufatto, corsie svincolate, aumento numero di rami di ingresso,).

E' anche prioritario valutare la possibilità di intervenire sul manufatto di sottopasso della ferrovia. Il decadimento dei LOS inoltre si ripercuoterà negativamente sul territorio comunale di Creazzo, in

particolare lungo la SR 11, per cui la situazione futura rende necessari interventi compensativi nelle attuali intersezioni poste verso Vicenza (es, intersezione SR 11 – Viale Italia e intersezione SR 11 – Via Trieste).

APPROFONDIMENTI AL PUNTO 15– PROPOSTE PROGETTUALI

Come già evidenziato nei punti precedenti nello studio viabilistico proposto non si evince alcuna proposta di intervento per il miglioramento della condizioni di deflusso della circolazione.

Il territorio urbano di Creazzo, con particolare riferimento alle percorrenze lungo la SR 11, risente pesantemente dell'intervento in oggetto (come anche della recente attivazione della struttura di vendita in corrispondenza dell'edificio in esame). Di fatto è il Comune che più di tutti (Vicenza ed Altavilla) vede riversarsi sulla propria viabilità i flussi che interessano la nuova struttura.

A tal fine, al di là delle opportune e puntuali verifiche viabilistiche, si rende opportuna una riflessione in merito alla necessità di rivedere, riqualificare e mettere in sicurezza punti nodali della viabilità lungo la SR 11, oggi ancora più in crisi a seguito della nuova rotatoria in corrispondenza di Via Sottopasso Olmo.

Si ricorda a tal che in data 21.11.2011 è stata indetta la conferenza di servizi per l'approvazione del Progetto Preliminare relativo agli interventi di decongestione della SR 11 (verbale di conferenza di servizi del 21.11.2011 prot. 251997/2011/ATLP/AT – vedi anche successiva delibera di C.C. del 22.12.2011 n. 62) a cui tutti gli enti interessati hanno preso parte ed espresso parere favorevole.

L'intento della amministrazione, attraverso il progetto preliminare e i relativi studi di traffico, è quello di promuovere interventi viari tra cui: rotatorie e spartitraffico centrale lungo la SR 11, al fine di valorizzare e mettere in sicurezza i percorsi ciclopedonali lungo la strada regionale e prevedere un sistema viabilisticamente più efficiente eliminando o limitando la possibilità di svolte a sinistra.

In tale contesto, l'inserimento di una Grande Struttura di Vendita al limite del confine comunale, **non può prescindere dalla necessità di intervenire sui nodi individuati dalla Amministrazione Comunale di Creazzo come "critici"**.

In particolare, di seguito si evidenziano gli attuali elementi di criticità e che l'intervento allo studio contribuirebbe a mettere ulteriormente in crisi, con le relative proposte di intervento progettuale.

1. RIPROGETTAZIONE DELL'INNESTO IN ROTATORIA (IN CORRISPONDENZA DELLA STRUTTURA DI VENDITA) PER LE PROVENIENZE DALLA SR11 LATO VICENZA

Risulta prioritaria una rivisitazione generale del nodo (dal punto di vista geometrico/funzionale) con particolare riferimento alla componente di flusso in attraversamento da Vicenza/Creazzo direzione Altavilla (vedi foto).



Ingresso in rotatoria per i veicoli provenienti da Vicenza e Creazzo

Tale componente risulta fortemente influenzata dal traffico di disturbo proveniente dal sottopasso. Il rallentamento in quel punto, rispetto alla condizione di progetto "ante operam", ha provocato il forte rallentamento dei flussi e la creazione di code che nella normalità si prolungano fino all'intersezione semaforizzata di Viale Trieste.

Tale componente andrebbe certamente liberata consentendo di sgravare il centro abitato di Creazzo da ricadute ulteriormente negative, e per consentire la riduzione dei ritardi legati a quella particolare manovra.

2. MESSA IN SICUREZZA PASSAGGI PEDONALI LUNGO SR 11

L'aggravio di flusso derivante anche e soprattutto dalla struttura di vendita proposta rende necessario la messa in sicurezza degli attuali attraversamenti pedonali, attraverso interventi di moderazione del traffico, creazione di isole salvagente ed evidenziazione con illuminazione dedicata degli stessi. Ciò al fine di rendere meno difficoltoso l'attraversamento di una sezione stradale che in quel punto risulta particolarmente generosa.



Attraversamento stradale esistente in corrispondenza di Viale Italia



Attraversamento stradale esistente localizzato tra Viale Italia e Via Trieste

3. RIQUALIFICAZIONE INTERSEZIONE SEMAFORIZZATA SR 11 - VIA TRIESTE E SEPARAZIONE DEI FLUSSI LUNGO LA SR 11

L'analisi proposta non ha tenuto in alcuna considerazione il nodo semaforizzato di Via Trieste in corrispondenza della S.R. 11.

L'intersezione in oggetto invece ricade nell'ambito di un progetto preliminare di fluidificazione del traffico già valutato e approvato da opportuna Conferenza di Servizi, alla presenza di Provincia di Vicenza, Comune di Vicenza e Veneto Strade Spa.

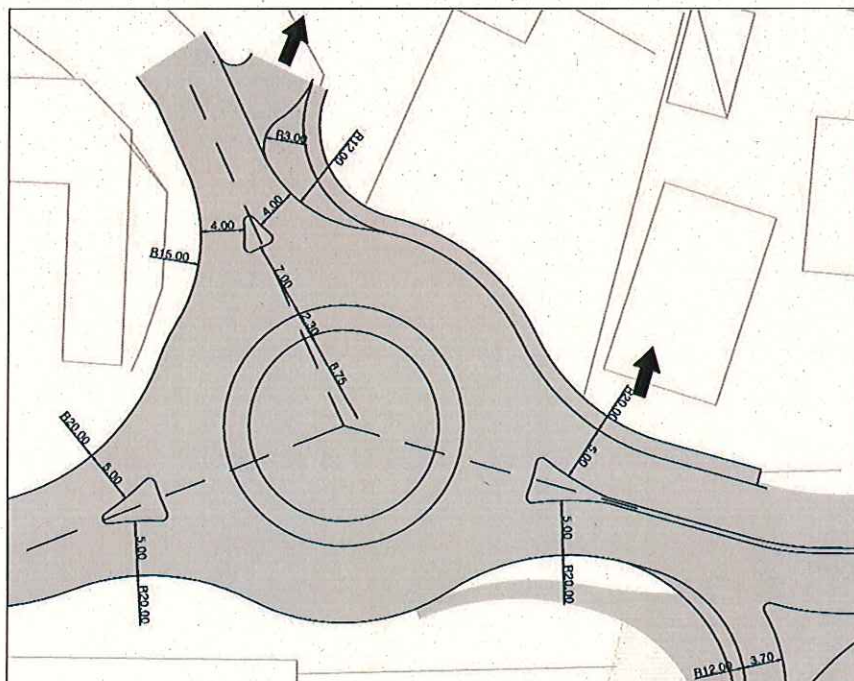
Nell'ottica di una più ampia riqualificazione dell'asse, in quel punto singolare l'amministrazione ritiene il nodo particolarmente rilevante in quanto costituisce il naturale punto di accesso all'abitato di Creazzo. L'intersezione, che connette viale Trieste e la SR11, è attualmente regolamentata da un impianto

semaforico e dotata di segnaletica orizzontale e verticale adeguata, nonché di isole spartitraffico, lungo viale Trieste, che separano i flussi in attestamento all'intersezione. Questa intersezione permette l'immissione sulla SR11 per i veicoli che provengono dal comune di Creazzo ed è sprovvista di attraversamenti pedonali.

Il progetto preliminare approvato prevede l'eliminazione del semaforo e la realizzazione di una intersezione a rotatoria.



Intersezione semaforizzata tra S.R. 11 e Via Trieste



Schema di riqualificazione intersezione tra S.R. 11 e Via Trieste

L'attuale proposta di riqualificazione prevede una rotatoria con le seguenti caratteristiche:

- Diametro esterno 36.00 m,
- Anello di rotazione 7.00 m;
- Diametro isola centrale 17.50 m;
- Fascia sormontabile di 2.30 m;
- Larghezza corsie di entrata e di uscita 3.00 – 4.00 m.

Saranno realizzate anche cordolature centrali necessarie alla separazione dei flussi in transito nei due sensi, volti al fine di impedire le svolte a sinistra e limitare l'incidentalità.

L'amministrazione ritiene quale elemento fondante legato all'intervento proposto la realizzazione di tale opera quale sgravio degli effetti negativi indotti.

4. RIORGANIZZAZIONE E RIQUALIFICAZIONE INTERSEZIONE SR 11 - VIALE ITALIA

La realizzazione della rotatoria di cui sopra consentirà la semplificazione del nodo di intersezione tra Viale Italia e la SR 11. Attualmente è possibile svoltare a sinistra provenendo da Altavilla, e svoltare a destra provenendo da Creazzo / Viale Italia.



Attuale intersezione tra S.R. 11 e Viale Italia

Allo stato attuale i veicoli sostano al centro della carreggiata nella canalizzazione in attesa di svoltare, sopportando spesso ritardi notevoli in conseguenza dell'intenso flusso di veicoli provenienti da Vicenza.

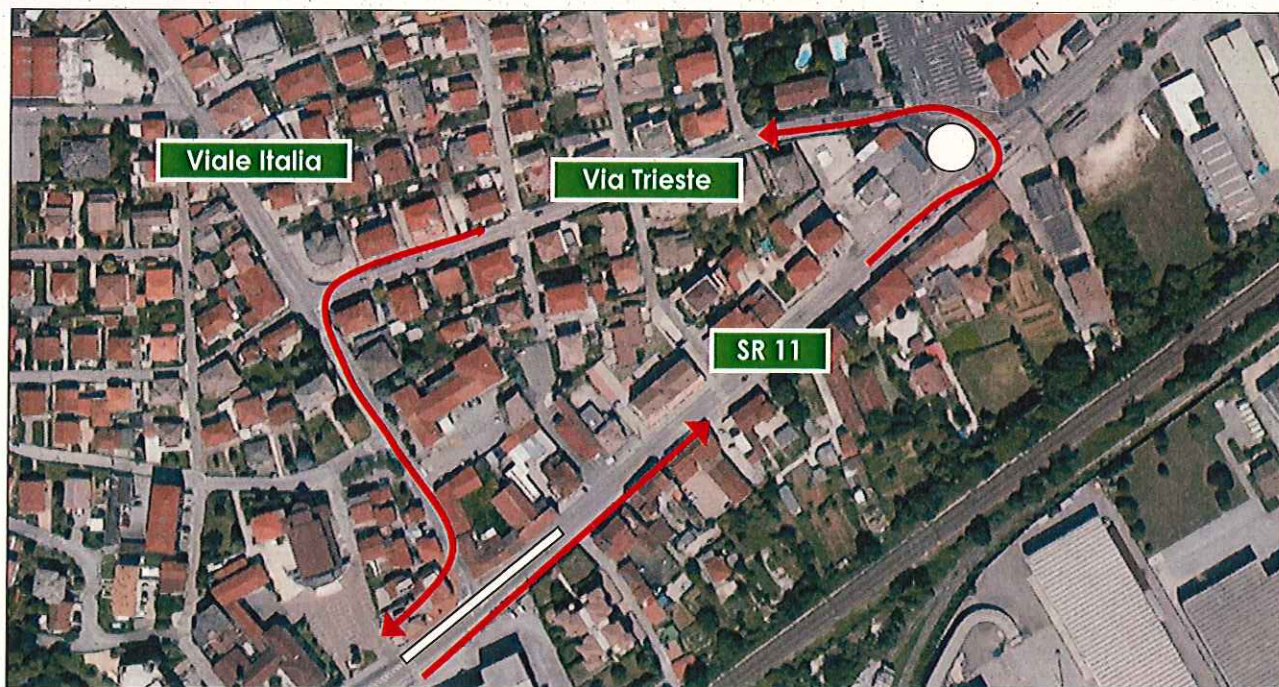
Inoltre la mancanza di separazioni fisiche e gli spazi in gioco, portano alcuni conducenti provenienti dalla strada secondaria a svoltare a sinistra verso Vicenza nonostante l'obbligo imposto dalla segnaletica orizzontale e verticale.



Attuale intersezione tra S.R. 11 e Viale Italia

Il nodo va rivisto attraverso la realizzazione di cordolature spartitraffico e opportuna segnaletica orizzontale e verticale al fine di trasformare l'ultimo tratto di Viale Italia a senso unico in uscita verso la S.R. 11. E' necessario dare anche continuità al percorso pedonale parallelo alla SR 11.

In ragione della realizzazione a rotatoria di cui al punto precedente l'ingresso a Creazzo sarebbe consentito quindi su Viale Trieste in manovra agevolata attraverso l'impegno della rotatoria. In tal modo anche l'ingresso e l'uscita dal distretto sanitario sarebbe agevolato, fattore determinante anche per gli abitanti di Altavilla.



Nuova circuitazione tra SR 11 – Via Trieste – Viale Italia

Creazzo, 2 febbraio 2016
 Il responsabile dell'Area Territorio e Lavori Pubblici
 arch. Andrea Testolin



COMUNE DI CREAZZO
 Il Sindaco
 dr. Stefano Giacomini

