

Comune di Altavilla Vicentina

Provincia di Vicenza

**Progetto complessivo (esistente +
ampliamento in sede) di una pista
permanente di go-kart denominata Vicenza
Kart Indoor classificata come grande
attrazione dello spettacolo viaggiante, ubicata
in viale Verona n.74/W del Comune di
Altavilla Vicentina (VI)**

**Caratterizzazione dell'impatto
viabilistico**

Committente

Kartland srl



Gruppo di lavoro

dott. ing. Francesco Avesani

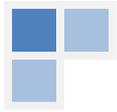
dott. ing. Francesco Seneci

Versione documento

16 marzo 2019

Rev 01

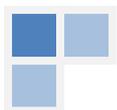




SOMMARIO

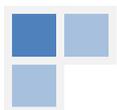
1	PREMESSA.....	6
2	ASSETTO VIABILISTICO LOCALE	8
3	FLUSSI DI TRAFFICO ATTUALI.....	14
3.1	Andamento giornaliero del traffico veicolare sulla s.r.11	14
3.2	Flussi veicolari sugli accessi alla controstrada nelle ore di punta del venerdì' e del sabato 15	
4	VALUTAZIONE DI IMPATTO DEL TRAFFICO.....	18
4.1	Stima del traffico indotto dal vicenza kart indoor	18
4.2	Livello di servizio sulla S.R.11	19
4.3	La questione degli accessi alla controstrada	21

ALLEGATO | Risultati dei rilievi giornalieri del traffico veicolare lungo la S.R.11



INDICE DELLE TAVOLE, DELLE FIGURE E DELLE TABELLE

§ 1	Inquadramento generale del sistema viabilistico e di accessibilità al sito	12
§ 2	Rappresentazione schematica del sistema di circolazione sulla viabilità di accesso al sito	13
§ 3	Flussi di traffico giornalieri, diurni e nelle ore di punta 17-18 e 18-19 sulla S.R.11, ripartiti in veicoli leggeri e pesanti per ogni direzione di marcia	14
§ 4	Raffronto tra i flussi in transito sulla S.R.11, i flussi che impegnano la controstrada e i flussi realmente indotti dal Vicenza Kart Indoor nelle ore di punta pomeridiane del venerdì e del sabato	16
§ 5	Rappresentazione schematica dei flussi veicolari nelle ore di punta 17-18 e 18-19 del venerdì e del sabato sulla S.R.11 e sulla viabilità di accesso al Vicenza Kart Indoor. .	17



1 PREMESSA

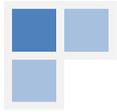
Il presente elaborato ha l'obiettivo di soddisfare le richieste di integrazioni allo studio preliminare ambientale per la verifica di assoggettabilità a VIA del progetto complessivo (esistente + ampliamento in sede) di una pista permanente di go-kart denominata Vicenza Kart Indoor, ubicata in viale Verona 74/W (nome che prende la S.R.11 in quel tratto) del Comune di Altavilla Vicentina (VI).

In particolare le richieste di integrazione su cui il presente elaborato si concentra sono quelle relative alla caratterizzazione dell'impatto viabilistico, nel seguito riportate per esteso come formulate nella richiesta del Servizio VIA della Provincia di Vicenza (rif. Prot. N.9298 datato 15 febbraio 2019).

Per agevolare la lettura del documento, nel seguente prospetto è affiancato ad ogni richiesta del Servizio VIA della Provincia il riferimento al punto del documento in cui viene fornita l'adeguata risposta.

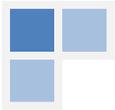
Richiesta integrazione	Riferimento documento
7. Predisporre rilevazioni di traffico aggiornate lungo la SR 11, la controstrada e le intersezioni di attestamento della regionale (sia venerdì che sabato).	Capitolo 3
8. Ricostruire la situazione attuale dei flussi in transito lungo la SR 11, la controstrada e le manovre alle intersezioni.	Capitolo 3
9. Rappresentare il funzionamento del sistema viario attuale dei nodi di ingresso/uscita dalla controstrada.	Capitolo 2
10. Verificare il LOS del sistema viario e proporre eventuali misure di mitigazione delle criticità delle intersezioni.	Capitolo 4

Merita di essere stigmatizzato già in premessa che, come già riportato nel Paragrafo 5.8 dello Studio Preliminare Ambientale per la verifica di assoggettabilità a VIA, il progetto di ampliamento in sede della struttura non comporta la previsione di un aumento dei flussi veicolari indotti, dal momento che il progetto non cambia la capienza della pista (n.25 piloti per sessione di mezzora), legata, più che al progetto in sé, al tipo di autorizzazione di cui dispone l'impianto, che non viene modificata.



CARATTERIZZAZIONE DELL'IMPATTO VIABILISTICO

PROGETTO COMPLESSIVO (ESISTENTE + AMPLIAMENTO IN SEDE) DI UNA PISTA PERMANENTE DI GO-KART DENOMINATA VICENZA KART INDOOR CLASSIFICATA COME GRANDE ATTRAZIONE DELLO SPETTACOLO VIAGGIANTE, UBICATA IN VIALE VERONA N.74/W DEL COMUNE DI ALTAVILLA VICENTINA (VI)



2 ASSETTO VIABILISTICO LOCALE

Demandando allo Studio Preliminare Ambientale per la descrizione dell'inquadramento territoriale di macroarea, si vuole qui approfondire la rappresentazione del funzionamento del sistema locale di viabilità e accessibilità al Vicenza Kart Indoor (VKI).

La planimetria § 1 ne riporta su ortofoto le caratteristiche principali.

La struttura in oggetto si trova lungo l'asse della S.R.11 "Padana Superiore", nel tratto in Comune di Altavilla Vicentina che prende il nome di viale Verona. La tratta è di competenza di Veneto Strade e attraversa il centro abitato di Tavernelle (si tratta quindi di strada urbana), il cui limite a ovest è collocato in prossimità della nuova rotatoria all'intersezione con via del Sasso Moro.

Il tratto, da leggere nella relazione territoriale Montecchio Maggiore – Vicenza, si caratterizza per un insediamento urbano fortemente contraddistinto dalla presenza di strutture commerciali e artigianali (la "Strada Mercato" così definita dal PTRC), che nella maggior parte dei casi hanno accesso diretto sull'asse della strada regionale.

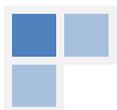
I nodi viari rilevanti più prossimi alla struttura in oggetto sono ad ovest (a circa 300 m) la rotatoria all'intersezione con via Sasso Moro, ad est (a circa 650 m) l'intersezione con via Cardellina gestita con un impianto semaforico.

Stringendo l'obiettivo sul sistema viabilistico che interessa la struttura del VKI, si evidenzia la presenza di una controstrada sul lato nord della carreggiata, che dà accesso al VKI e ad una serie di altre attività.



Vista in sezione della S.R.11 e della controstrada in prossimità dell'accesso lato ovest

L'asse della S.R.11 ha corsie larghe 3,70 m e banchine di larghezza variabile intorno ai 0,50 m. La controstrada è separata dalla strada regionale da un'aiuola inverdita con siepe e da



una pista ciclabile, separata a sua volta dalla controstrada da un doppio cordolo riempito con autobloccante.

Alla controstrada, lungo la quale, circa a metà della sua lunghezza, è posizionato ortogonalmente lo stradello che dà accesso alla struttura del Vicenza Kart Indoor e ad altre attività retrostanti, si accede da est (lato Vicenza) o da ovest attraverso due varchi.

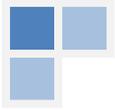
La planimetria § 2 rappresenta lo schema di funzionamento del sistema della controstrada e dei suoi accessi, riportando graficamente le diverse manovre di svolta consentite sulle intersezioni.

L'accesso ovest (lato Verona) è sdoppiato, ma quello esistente in opposizione rispetto a via Solferino di fatto è utilizzato solamente da lavoratori e clienti delle attività che si affacciano in quel breve tratto di controstrada.

Il varco utilizzato per l'accesso al VKI ed alla controstrada vera e propria è quello più spostato ad est, da dove ha inizio anche la pista ciclabile. Su detti varchi sono consentite tutte le manovre di svolta in ingresso e in uscita da e per la S.R.11, anche se si registra l'assenza o carenza di segnaletica verticale ed orizzontale.

L'accesso est (lato Vicenza) presenta geometria ed organizzazione più articolate. L'ingresso è reso possibile solo a chi proviene da est attraverso una corsia di diversione dedicata protetta da una piccola aiuola spartitraffico nel suo tratto terminale. La svolta in ingresso per i veicoli provenienti da ovest è invece vietata.

Per l'uscita è disponibile l'intero ampio varco che si affaccia sulla S.R.11 in corrispondenza del cancello di accesso al parcheggio del comparto commerciale (dove operano Sapone di Mare e Carrera tra le altre), da cui è possibile svoltare sia verso est che verso ovest. In realtà la svolta a sinistra in uscita dalla controstrada verso est, direzione Vicenza, richiede in modo anomalo di oltrepassare la fascia centrale zebra che è stata delimitata ai margini con strisce bianche tratteggiate; in questo caso quindi la segnaletica orizzontale e verticale risulta di più difficile lettura.



CARATTERIZZAZIONE DELL'IMPATTO VIABILISTICO

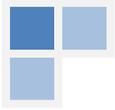
PROGETTO COMPLESSIVO (ESISTENTE + AMPLIAMENTO IN SEDE) DI UNA PISTA PERMANENTE DI GO-KART DENOMINATA VICENZA KART INDOOR CLASSIFICATA COME GRANDE ATTRAZIONE DELLO SPETTACOLO VIAGGIANTE, UBICATA IN VIALE VERONA N.74/W DEL COMUNE DI ALTAVILLA VICENTINA (VI)



Primo accesso alla controstrada da ovest. Vista in direzione Vicenza.



Secondo accesso alla controstrada da ovest con Vicenza Kart Indoor visibile al centro. Vista in direzione Vicenza.



CARATTERIZZAZIONE DELL'IMPATTO VIABILITICO

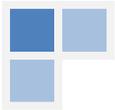
PROGETTO COMPLESSIVO (ESISTENTE + AMPLIAMENTO IN SEDE) DI UNA PISTA PERMANENTE DI GO-KART DENOMINATA VICENZA KART INDOOR CLASSIFICATA COME GRANDE ATTRAZIONE DELLO SPETTACOLO VIAGGIANTE, UBICATA IN VIALE VERONA N.74/W DEL COMUNE DI ALTAVILLA VICENTINA (VI)



Accesso alla controstrada da est. Vista in direzione Verona, con visibile, a destra, la corsia specializzata per l'immissione in controstrada

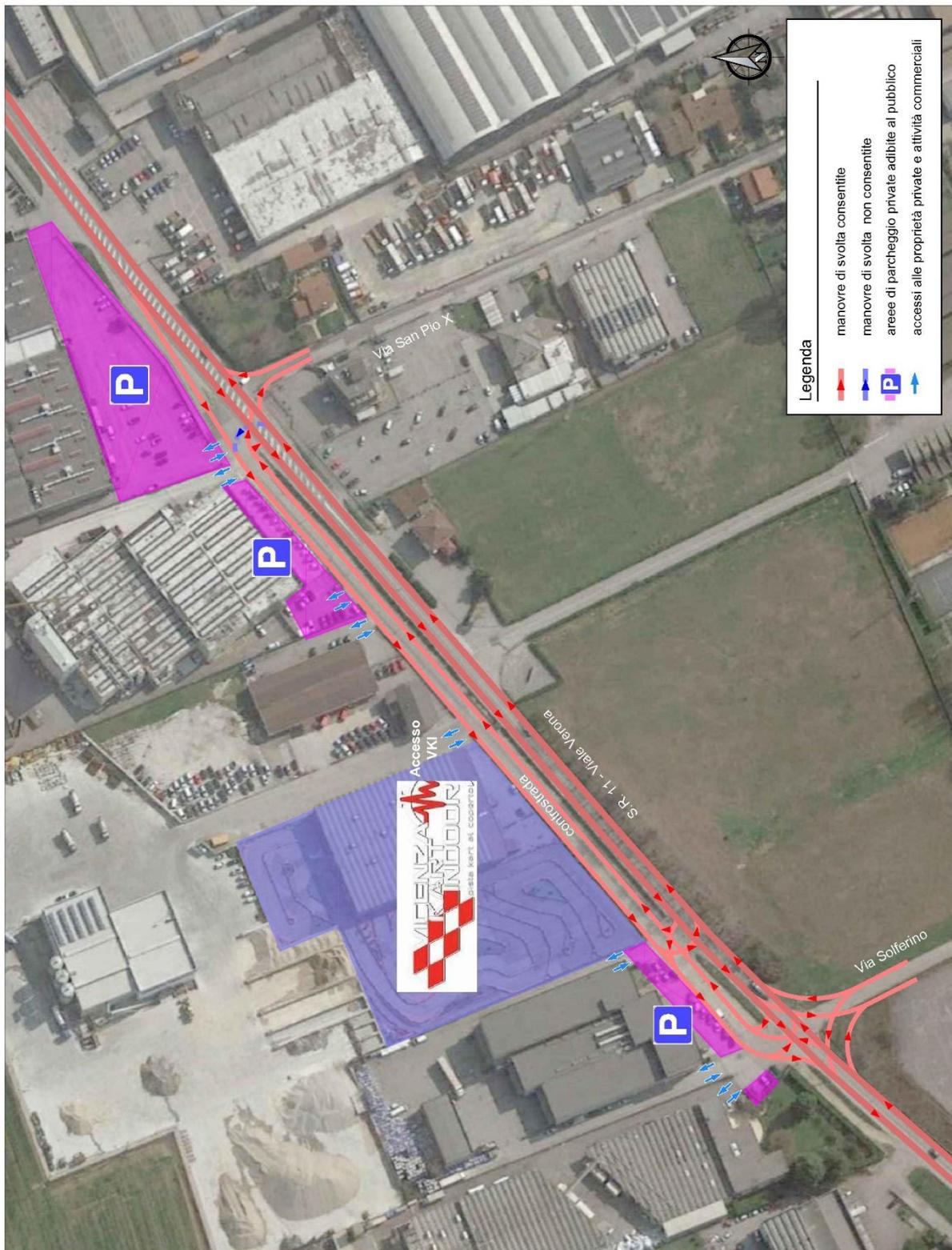


Accesso alla controstrada da ovest. Vista in direzione Vicenza, con visibile, al centro, la fascia zebra con linee di margine tratteggiate e, a sinistra, il cancello di ingresso al parcheggio del comparto commerciale

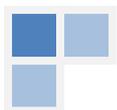


CARATTERIZZAZIONE DELL'IMPATTO VIABILITICO

PROGETTO COMPLESSIVO (ESISTENTE + AMPLIAMENTO IN SEDE) DI UNA PISTA PERMANENTE DI GO-KART DENOMINATA VICENZA KART INDOOR CLASSIFICATA COME GRANDE ATTRAZIONE DELLO SPETTACOLO VIAGGIANTE, UBICATA IN VIALE VERONA N.74/W DEL COMUNE DI ALTAVILLA VICENTINA (VI)



§ 2 Rappresentazione schematica del sistema di circolazione sulla viabilità di accesso al sito



3 FLUSSI DI TRAFFICO ATTUALI

3.1 ANDAMENTO GIORNALIERO DEL TRAFFICO VEICOLARE SULLA S.R.11

La ricostruzione dell'andamento giornaliero del traffico veicolare sulla S.R.11 si rifà a specifici conteggi eseguiti nel marzo 2017 al km 343+200 della S.R.11, a pochissima distanza dal sito di interesse.

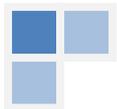
I rilievi sono stati eseguiti appositamente per la predisposizione dello Studio di Impatto Viabilistico relativo alla verifica di assoggettabilità a VIA del progetto di un edificio commerciale (IperTosano) nelle immediate vicinanze dell'intersezione tra la S.R.11 e via Sasso Moro (PUA denominato "ex Faeda").

Avendo avuto la disponibilità, da parte degli estensori e della committenza del suddetto studio, di poter citare i risultati dei conteggi eseguiti e visto il breve periodo intercorso dalla loro esecuzione, non si è ritenuto di eseguire nuovi rilievi del traffico di questa tipologia.

In allegato sono riportate integralmente le schede dei risultati dei rilievi inserite nello studio curato dalla società di ingegneria Plan srl, di cui si propone qui una sintesi per le componenti di interesse.

FASCIA ORARIA	VENERDI'			SABATO			
	dir. Vicenza	dir. Verona	TOT 2DIR	dir. Vicenza	dir. Verona	TOT 2DIR	
00-24	leggeri	7861	8148	16009	7915	8855	16770
	pesanti	776	833	1609	225	313	538
	% pesanti	9.0%	9.3%	9.1%	2.8%	3.4%	3.1%
	reali	8637	8981	17618	8140	9168	17308
	equivalenti	9413	9814	19227	8365	9481	17846
07-20	leggeri	5834	6231	12065	5950	6395	12345
	pesanti	653	731	1384	154	222	376
	% pesanti	10.1%	10.5%	10.3%	2.5%	3.4%	3.0%
	reali	6487	6962	13449	6104	6617	12721
	equivalenti	7140	7693	14833	6258	6839	13097
17-18	leggeri	473	635	1108	581	639	1220
	pesanti	93	42	135	9	10	19
	% pesanti	16.4%	6.2%	10.9%	1.5%	1.5%	1.5%
	reali	566	677	1243	590	649	1239
	equivalenti	659	719	1378	599	659	1258
18-19	leggeri	476	559	1035	500	570	1070
	pesanti	63	35	98	9	14	23
	% pesanti	11.7%	5.9%	8.6%	1.8%	2.4%	2.1%
	reali	539	594	1133	509	584	1093
	equivalenti	602	629	1231	518	598	1116

§ 3 Flussi di traffico giornalieri, diurni e nelle ore di punta 17-18 e 18-19 sulla S.R.11, ripartiti in veicoli leggeri e pesanti per ogni direzione di marcia



Questi i principali elementi che emergono dal monitoraggio del traffico:

- il venerdì il traffico giornaliero totale in termini di veicoli equivalenti (veicoli reali con mezzi pesanti moltiplicati per 2) è poco sotto i 20.000 ve/g, contro i poco meno di 18.000 ve/g del sabato;
- il traffico diurno, tra le 7:00 e le 20:00, è pari al 77% del traffico totale per il venerdì ed al 73% per il sabato;
- tra il venerdì e il sabato cambia sostanzialmente la ripartizione tra veicoli leggeri e pesanti, per cui la quota di traffico pesante passa rispettivamente dal 9% al 3% e il numero di veicoli leggeri di fatto risulta maggiore il sabato rispetto al venerdì, a conferma di un forte uso della S.R.11 anche per motivi occasionali (tipicamente acquisti) oltre che sistematici (lavoro);
- i grafici degli andamenti giornalieri mostrano chiaramente come la fascia oraria di punta massima durante la giornata sia localizzata tra le 17:00 e le 19:00, con volumi di traffico compresi tra i 1100 e i 1400 ve/h bidirezionali; nelle due ore i flussi massimi registrati interessano il venerdì tra le 17:00 e le 18:00 con circa 660 ve/h in direzione Vicenza e 720 ve/h in direzione Verona, per totali 1380 ve/h sulle due direzioni.

3.2 FLUSSI VEICOLARI SUGLI ACCESSI ALLA CONTROSTRADA NELLE ORE DI PUNTA DEL VENERDI' E DEL SABATO

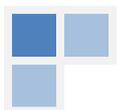
L'andamento del traffico sulla S.R.11 conferma la fascia bi-oraria compresa tra le 17:00 e le 19:00 come quella in cui il sistema viabilistico locale versa nelle condizioni più gravose.

Come richiesto anche dal Servizio VIA della Provincia si sono quindi eseguiti nei primi due weekend di marzo 2019 (venerdì e sabato nelle due ore di punta citate) dei rilievi specificatamente mirati a conteggiare le singole manovre di svolta in corrispondenza dei due accessi alla controstrada lungo cui si trova il Vicenza Kart Indoor.

I risultati sono rappresentati graficamente negli schemi a seguire (§ 5) insieme ai valori di flusso sulla S.R.11 estrapolati dai rilievi già descritti nel Paragrafo 3.1.

Si evince chiaramente come il numero di veicoli che entra o esce dalla controstrada sui due accessi esistenti sia di un ordine di grandezza inferiore rispetto al numero di veicoli che percorre la S.R.11. La percentuale dei veicoli realmente indotti dal Vicenza Kart Indoor sul totale dei flussi in transito sulla S.R.11 è sempre sotto l'1%, tranne che il sabato tra le 18 e le 19 dove comunque è sempre sotto il 2%.

Se rapportati invece ai flussi che impegnano i due accessi alla controstrada, sul lato est e ovest, i flussi veicolari indotti dal Vicenza Kart Indoor sono pari a quote variabili, più basse in generale il venerdì (14% e 24% nelle due ore di punta monitorate separatamente) che non il sabato (45% e 64%), quando, essendo chiuse altre attività dell'area, i flussi pendolari legati ai rientri a casa dal posto di lavoro calano mentre il kartodromo è più attrattivo.



CARATTERIZZAZIONE DELL'IMPATTO VIABILISTICO

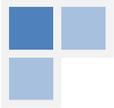
PROGETTO COMPLESSIVO (ESISTENTE + AMPLIAMENTO IN SEDE) DI UNA PISTA PERMANENTE DI GO-KART
DENOMINATA VICENZA KART INDOOR CLASSIFICATA COME GRANDE ATTRAZIONE DELLO SPETTACOLO
VIAGGIANTE, UBICATA IN VIALE VERONA N.74/W DEL COMUNE DI ALTAVILLA VICENTINA (VI)

La differenza tra il numero di veicoli conteggiato agli accessi e quello realmente indotto dal kartodromo, anch'esso conteggiato, è imputabile infatti alle altre attività che operano in zona.

Tra queste si ricordano per rilevanza rispetto al caso di studio da un lato la stazione di betonaggio retrostante rispetto al kartodromo, che movimentata anche mezzi pesanti che però per la maggior parte già prima delle 17:00 hanno terminato le loro attività, dall'altro, in corrispondenza dell'accesso est alla controstrada, la ditta Julius Meini e l'adiacente comparto commerciale più ad est dove operano Sapone di Mare, Carrera ed altri due esercizi commerciali. È utile far presente che, per l'accesso a quest'ultimo, viene anche utilizzato rispetto all'accesso alla controstrada un varco spostato più ad est che si affaccia tramite una cancellata direttamente sulla S.R.11.

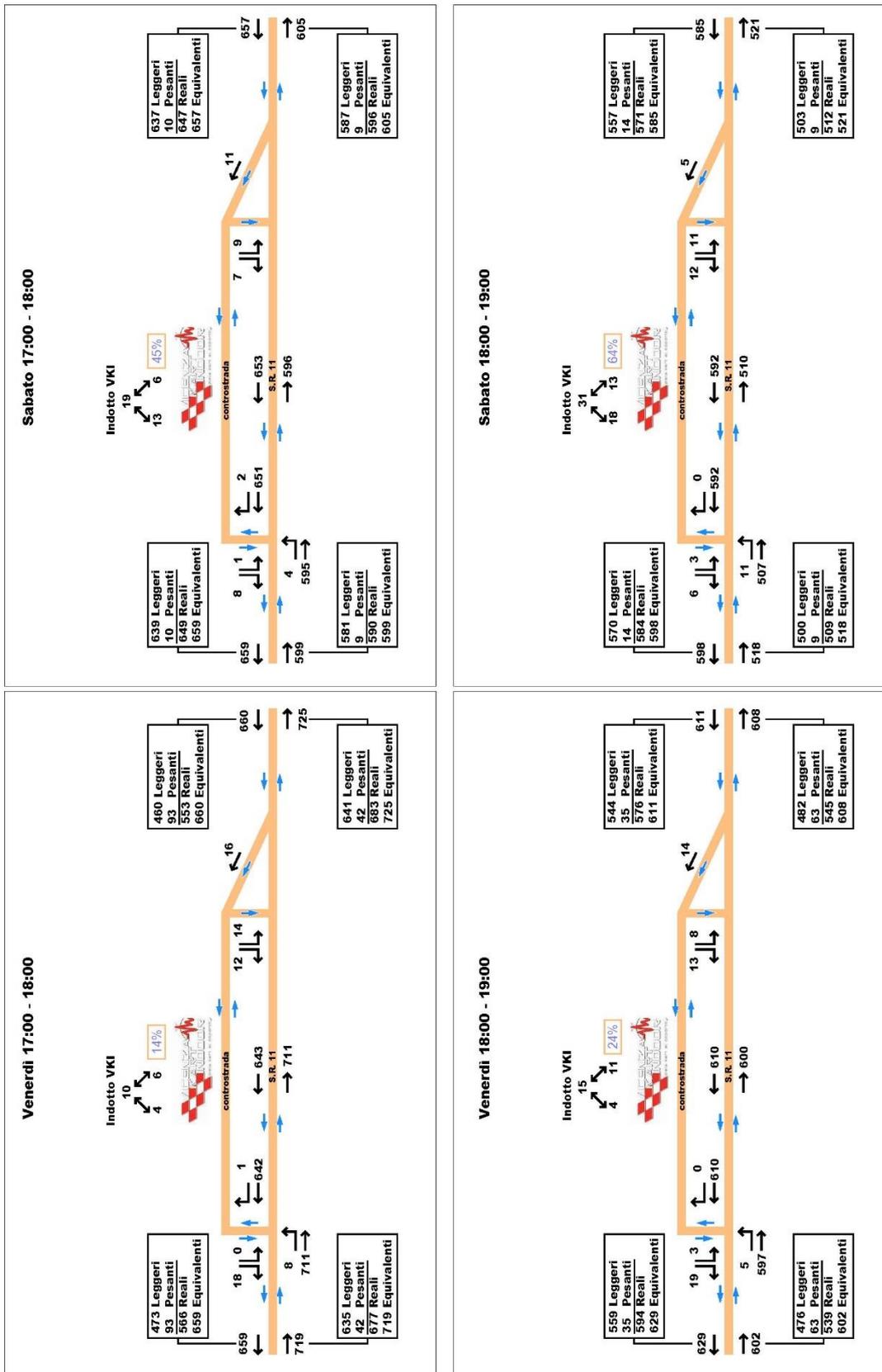
FLUSSI BIDIREZIONALI	VENERDI'		SABATO	
	accesso ovest	accesso est	accesso ovest	accesso est
17 - 18				
totale S.R.11	1378	1385	1258	1262
totale accesso	27	42	15	27
% accesso su S.R.11	2.0%	3.0%	1.2%	2.1%
indotto VKI	4	6	13	6
% indotto VKI su totale accesso	14.8%	14.3%	86.7%	22.2%
% indotto VKI su totale S.R.11	0.3%	0.4%	1.0%	0.5%
18 - 19				
totale S.R.11	1231	1219	1116	1106
totale accesso	27	35	20	28
% accesso su S.R.11	2.2%	2.9%	1.8%	2.5%
indotto VKI	4	11	18	13
% indotto VKI su totale accesso	14.8%	31.4%	90.0%	46.4%
% indotto VKI su totale S.R.11	0.3%	0.9%	1.6%	1.2%

§ 4 *Raffronto tra i flussi in transito sulla S.R.11, i flussi che impegnano la controstrada e i flussi realmente indotti dal Vicenza Kart Indoor nelle ore di punta pomeridiane del venerdì e del sabato*

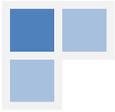


CARATTERIZZAZIONE DELL'IMPATTO VIABILISTICO

PROGETTO COMPLESSIVO (ESISTENTE + AMPLIAMENTO IN SEDE) DI UNA PISTA PERMANENTE DI GO-KART
DENOMINATA VICENZA KART INDOOR CLASSIFICATA COME GRANDE ATTRAZIONE DELLO SPETTACOLO
VIAGGIANTE, UBICATA IN VIALE VERONA N.74/W DEL COMUNE DI ALTAVILLA VICENTINA (VI)



§ 5 Rappresentazione schematica dei flussi veicolari nelle ore di punta 17-18 e 18-19 del venerdì e del sabato sulla S.R.11 e sulla viabilità di accesso al Vicenza Kart Indoor.



4 VALUTAZIONE DI IMPATTO DEL TRAFFICO

4.1 STIMA DEL TRAFFICO INDOTTO DAL VICENZA KART INDOOR

Il progetto oggetto di verifica di assoggettabilità a VIA non comporta né è associato ad una variazione dell'autorizzazione all'esercizio dell'attività, che limita la capienza della pista indoor a 25 piloti per sessione di mezzora. Inoltre, come già evidenziato, l'impianto non può ospitare eventi e manifestazioni aperti al pubblico.

Inoltre gli orari di apertura sono i seguenti:

- 18:00-01:00 dal lunedì al giovedì;
- 18:00-02:00 il venerdì;
- 17:00-02:00 il sabato;
- 17:00-22:00 la domenica.

Dai rilievi eseguiti sull'accesso diretto alla struttura la ripartizione degli ingressi nelle diverse fasce orarie è così stimata:

- il venerdì 13% tra le 17:00 e le 19:00, 32% tra le 19:00 e le 21:00, 55% tra le 21:00 e le 23:00,
- il sabato 28% tra le 17:00 e le 19:00; 22% tra le 19:00 e le 21:00, 49% tra le 21:00 e le 23:00,

mostrando la netta preponderanza degli ingressi nelle ore serali. È in queste fasce orarie che si concentrano chiaramente anche le uscite dalla struttura.

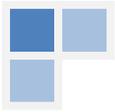
È evidente pertanto la sola parziale sovrapposizione con gli orari di punta del traffico veicolare registrati sulla S.R.11, come dimostrano anche le cifre ed i confronti analizzati nel Paragrafo 3.2.

Pertanto, in conclusione:

- alla luce dei rilievi degli accessi attuali alla struttura del Vicenza Kart Indoor e del loro andamento negli orari di apertura (con flussi sotto i 20 ve/h nelle fasce 17-18 e 18-19),
- visto che il progetto di ampliamento in sede non implica in alcun modo un aumento del picco delle presenze, che ha già una sua soglia di 25 piloti per sessione di mezzora vincolata dall'autorizzazione all'attività,

la stima già inserita nello Studio Preliminare Ambientale di un carico massimo di 50 autovetture/h si ritiene ampiamente cautelativa rispetto alle ore di punta da prendere in considerazione con maggior attenzione (17-18 e 18-19).

Ripartendo questo carico sulle due direzioni di accesso al 50%, si evince che un carico massimo teorico di 25 autovetture/h nell'ora di punta del pomeriggio su un volume di traffico in transito sulla S.R.11 misurato in 1100-1300 ve/h, rappresenta una quota intorno al 2%.



Si precisa nuovamente che si tratta di una stima teorica che NON dipende dalla natura del progetto presentato.

Vale a dire che si tratta di una situazione teorica che potrebbe venire a crearsi anche allo stato attuale, dal momento che, come spiegato, la variazione nel traffico indotto tra stato attuale e stato di progetto determinata dalla realizzazione del progetto stesso è da considerarsi nulla.

4.2 LIVELLO DI SERVIZIO SULLA S.R.11

Nonostante al progetto in esame non sia da imputare alcun traffico indotto aggiuntivo e quindi nessun aggravio delle condizioni di circolazione attuali, come richiesto dal Servizio VIA, ad integrazione di quanto già presentato per lo Studio Preliminare Ambientale, si è proceduto alla valutazione del livello di servizio della S.R.11 nel tratto in esame.

La metodologia HCM, secondo la formulazione HCM 2000, suggerisce per le strade urbane di far dipendere la stima del livello di servizio da quella delle intersezioni semaforizzate o non di un certo rilievo per flussi conflittuali in gioco. In effetti, in ambito urbano sono perlopiù le intersezioni, e non le caratteristiche in sé della strada, a determinare le “soglie” dei massimi volumi di traffico smaltibili, i ritardi e la formazione di eventuali accodamenti.

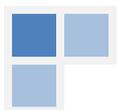
Nel caso in esame, pur trovandosi formalmente in ambito urbano, l'asse della S.R.11, come visto, presenta ancora caratteristiche extraurbane, con gli accessi accorpati sulla controstrada.

Si è proceduto pertanto con la metodologia utilizzata da HCM per le strade extraurbane, considerando una strada con carreggiata di 7,40m + 0.50m di banchina, un flusso di 1243 veicoli reali / h bidirezionali con una ripartizione tra le due direzioni di 55%/45% ed una percentuale di traffico pesante pari all'11%.

I risultati indicano un LoS (Livello di Servizio) = D (accettabile) e un rapporto Flusso/Capacità = 0.43.

Valutazioni più specifiche sulla rotatoria all'intersezione con via Sasso Moro sono state inserite all'interno dello studio di impatto viabilistico per la verifica di assoggettabilità a VIA del PUA denominato “ex Faeda”. Sul ramo della S.R.11 di interesse per il presente studio, il livello di servizio stimato negli scenari di progetto è “B” o “C” a seconda degli scenari presi in esame, quindi comunque migliore di quello qui calcolato sull'asta considerandola strada extraurbana.

La verifica è stata eseguita con la metodologia HCS Two Lane Highways; di cui qui di seguito si riporta il report con i principali parametri utilizzati.



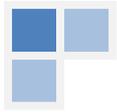
4.3 LA QUESTIONE DEGLI ACCESSI ALLA CONTROSTRADA

L'accessibilità all'esistente kartodromo e alle altre attività può contare sulla presenza di una controstrada alla S.R.11, in grado di gestire i volumi di traffico indotti dalle attività insediate in modo adeguato.

Tuttavia, come già evidenziato nel Capitolo 2, l'organizzazione geometrica ed il funzionamento dei due varchi di accesso alla controstrada può risultare oggi non del tutto ottimale, ma, se si esclude il miglioramento della segnaletica orizzontale e verticale che fa parte degli ordinari programmi di manutenzione del gestore delle strade, eventuali altri interventi richiederebbero necessariamente di essere ragionati nell'ambito di indirizzi, piani e programmi che interessino tutto il tratto della S.R.11 che connette Altavilla Vicentina a Montecchio Maggiore (la "Strada Mercato" del PTRC). In questo contesto potranno essere valutate le possibili migliorie da apportare con la realizzazione della rotonda all'intersezione con via Sasso Moro.

In ogni caso è evidente che l'utilizzo della controstrada interessa numerose attività dislocate lungo di essa e perciò eventuali misure di tipo viabilistico sugli accessi alla controstrada non possono essere applicate al solo sistema di accessibilità al Vicenza Kart Indoor, anche in virtù dell'impatto nullo, in termini di traffico indotto aggiuntivo rispetto all'attuale, che il progetto presentato comporta.

Si rilevi, infine, che, al momento della costruzione della controstrada, l'insediamento del VKI era già esistente e, quindi, valutato nei suoi carichi indotti con il progetto della controstrada stessa.



CARATTERIZZAZIONE DELL'IMPATTO VIABILISTICO

PROGETTO COMPLESSIVO (ESISTENTE + AMPLIAMENTO IN SEDE) DI UNA PISTA PERMANENTE DI GO-KART
DENOMINATA VICENZA KART INDOOR CLASSIFICATA COME GRANDE ATTRAZIONE DELLO SPETTACOLO
VIAGGIANTE, UBICATA IN VIALE VERONA N.74/W DEL COMUNE DI ALTAVILLA VICENTINA (VI)

ALLEGATO

RISULTATI DEI RILIEVI GIORNALIERI DEL TRAFFICO VEICOLARE LUNGO LA S.R.11

(schede messe a disposizione da Plan srl e da IperTosano)

ALTAVILLA VICENTINA (VI)

POSTAZIONE 3 - SR 11 km 343+200 - direzione Vicenza

venerdì 17/03/2017 - lunedì 20/03/2017



VALORI MEDI AUTOMEZZI E MEZZI PESANTI

TOTALI PESANTI

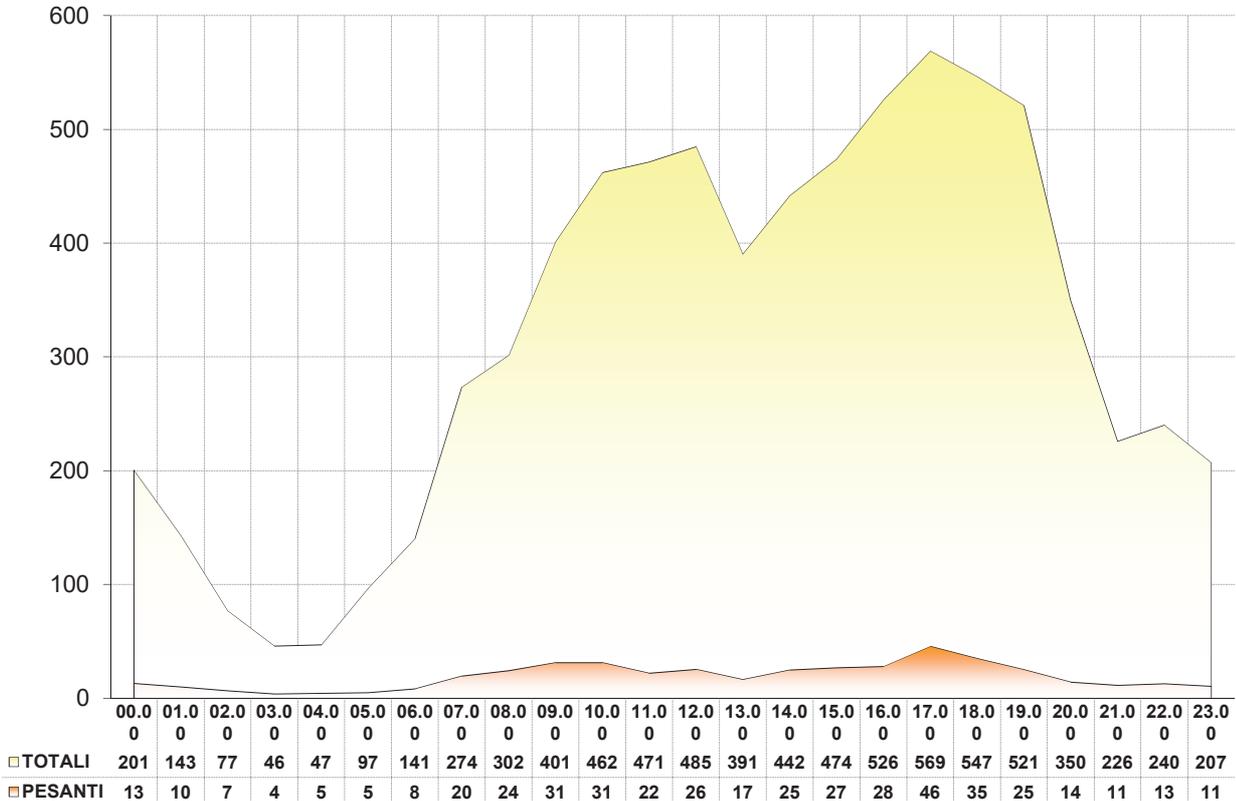


Tabelle rilevamento

	MEDIA GIORNALIERA				17/03/2017 ven				18/03/2017 sab			
	LEGGERI	PESANTI	TOTALI	TOT.equ	LEGGERI	PESANTI	TOTALI	TOT.equ	LEGGERI	PESANTI	TOTALI	TOT.equ
00.00	188	13	201	214	172	16	188	204	259	15	274	289
01.00	133	10	143	153	93	7	100	107	182	16	198	214
02.00	71	7	77	84	34	0	34	34	109	9	118	127
03.00	42	4	46	50	13	1	14	15	69	2	71	73
04.00	43	5	47	52	19	3	22	25	57	0	57	57
05.00	92	5	97	102	79	3	82	85	133	3	136	139
06.00	132	8	141	149	170	12	182	194	116	6	122	128
07.00	254	20	274	293	363	32	395	427	198	8	206	214
08.00	277	24	302	326	375	47	422	469	252	11	263	274
09.00	370	31	401	433	407	59	466	525	407	27	434	461
10.00	431	31	462	493	480	62	542	604	504	11	515	526
11.00	449	22	471	493	493	45	538	583	504	14	518	532
12.00	459	26	485	510	497	45	542	587	507	10	517	527
13.00	374	17	391	407	421	23	444	467	473	11	484	495
14.00	417	25	442	467	413	39	452	491	497	10	507	517
15.00	447	27	474	501	453	45	498	543	507	9	516	525
16.00	498	28	526	554	469	50	519	569	541	11	552	563
17.00	523	46	569	615	473	93	566	659	581	9	590	599
18.00	512	35	547	582	476	63	539	602	500	9	509	518
19.00	496	25	521	546	514	50	564	614	479	14	493	507
20.00	335	14	350	364	417	24	441	465	345	6	351	357
21.00	215	11	226	237	304	21	325	346	240	5	245	250
22.00	227	13	240	253	369	21	390	411	205	4	209	213
23.00	197	11	207	218	357	15	372	387	250	5	255	260
07-20	5 507	356	5 863	6 219	5 834	653	6 487	7 140	5 950	154	6 104	6 258
00 - 24	7 180	456	7 636	8 091	7 861	776	8 637	9 413	7 915	225	8 140	8 365

	19/03/2017 dom				20/03/2017 lun			
	LEGGERI	PESANTI	TOTALI	TOT.equ	LEGGERI	PESANTI	TOTALI	TOT.equ
00.00	298	7	305	312	21	14	35	49
01.00	215	5	220	225	42	12	54	66
02.00	114	7	121	128	25	10	35	45
03.00	76	3	79	82	11	9	20	29
04.00	65	2	67	69	29	13	42	55
05.00	69	3	72	75	86	11	97	108
06.00	74	4	78	82	169	11	180	191
07.00	98	7	105	112	357	31	388	419
08.00	127	5	132	137	355	34	389	423
09.00	288	4	292	296	378	35	413	448
10.00	359	4	363	367	380	48	428	476
11.00	408	1	409	410	392	28	420	448
12.00	474	7	481	488	359	40	399	439
13.00	248	4	252	256	354	28	382	410
14.00	325	9	334	343	433	41	474	515
15.00	424	9	433	442	404	44	448	492
16.00	529	4	533	537	453	47	500	547
17.00	558	5	563	568	481	76	557	633
18.00	566	7	573	580	504	61	565	626
19.00	510	7	517	524	480	30	510	540
20.00	300	8	308	316	279	19	298	317
21.00	112	7	119	126	202	12	214	226
22.00	113	10	123	133	222	16	238	254
23.00	24	10	34	44	155	12	167	179
07-20	4 914	73	4 987	5 060	5 330	543	5 873	6 416
00 - 24	6 374	139	6 513	6 652	6 571	682	7 253	7 935

ALTAVILLA VICENTINA (VI)

POSTAZIONE 4 - SR 11 km 343+200 - direzione Verona

venerdì 17/03/2017 - lunedì 20/03/2017



VALORI MEDI AUTOMEZZI E MEZZI PESANTI

TOTALI PESANTI

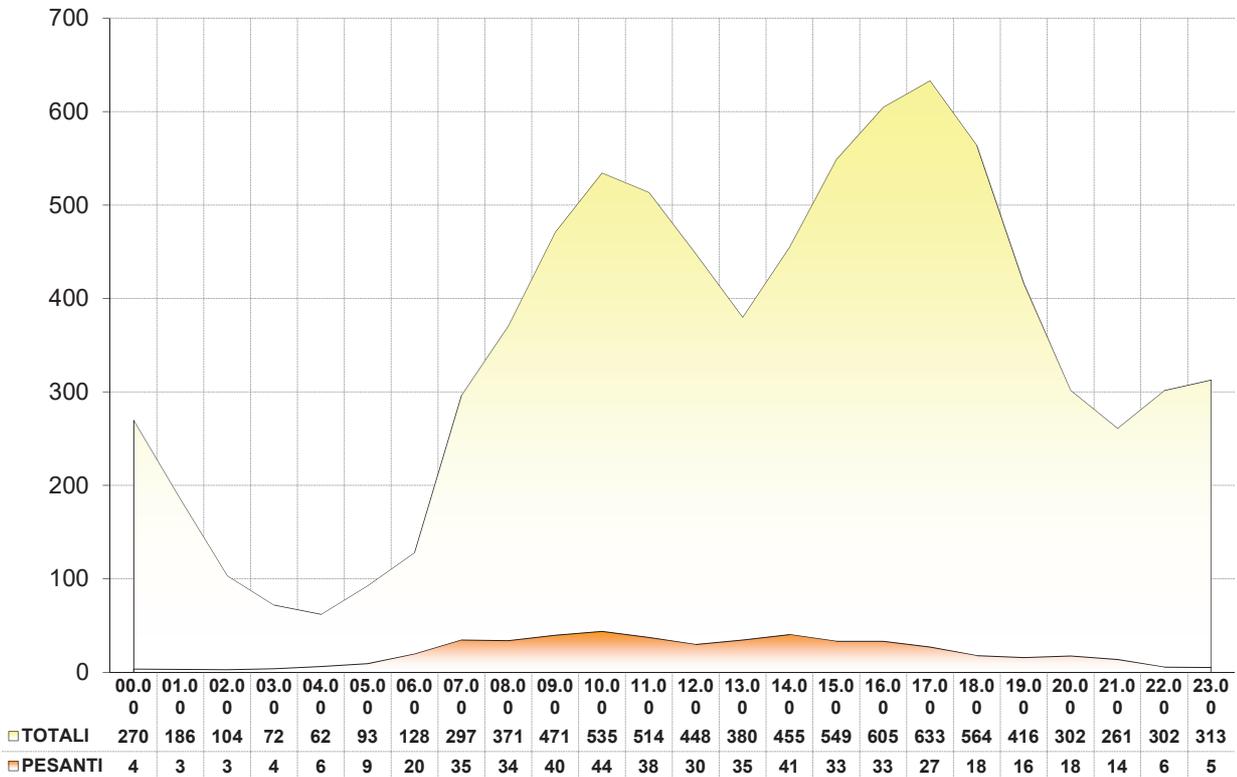


Tabelle rilevamento

	MEDIA GIORNALIERA				17/03/2017 ven				18/03/2017 sab			
	LEGGERI	PESANTI	TOTALI	TOT.equ	LEGGERI	PESANTI	TOTALI	TOT.equ	LEGGERI	PESANTI	TOTALI	TOT.equ
00.00	266	4	270	274	243	1	244	245	338	3	341	344
01.00	182	3	186	189	111	4	115	119	270	4	274	278
02.00	101	3	104	106	32	3	35	38	171	4	175	179
03.00	68	4	72	76	23	6	29	35	107	3	110	113
04.00	56	6	62	68	32	9	41	50	70	5	75	80
05.00	84	9	93	102	82	13	95	108	94	6	100	106
06.00	109	20	128	148	145	31	176	207	94	17	111	128
07.00	262	35	297	332	381	60	441	501	172	26	198	224
08.00	337	34	371	405	460	65	525	590	257	23	280	303
09.00	432	40	471	511	456	77	533	610	500	17	517	534
10.00	491	44	535	578	507	67	574	641	648	22	670	692
11.00	476	38	514	551	463	65	528	593	628	21	649	670
12.00	418	30	448	478	427	46	473	519	510	11	521	532
13.00	345	35	380	415	365	51	416	467	428	25	453	478
14.00	415	41	455	496	444	85	529	614	430	16	446	462
15.00	516	33	549	582	521	56	577	633	547	19	566	585
16.00	572	33	605	638	588	57	645	702	634	10	644	654
17.00	606	27	633	661	635	42	677	719	639	10	649	659
18.00	546	18	564	582	559	35	594	629	570	14	584	598
19.00	401	16	416	432	425	25	450	475	432	8	440	448
20.00	285	18	302	320	272	15	287	302	320	39	359	398
21.00	248	14	261	275	253	6	259	265	265	3	268	271
22.00	296	6	302	307	343	9	352	361	331	5	336	341
23.00	308	5	313	318	381	5	386	391	400	2	402	404
07-20	5 815	423	6 238	6 660	6 231	731	6 962	7 693	6 395	222	6 617	6 839
00 - 24	7 815	514	8 329	8 843	8 148	833	8 981	9 814	8 855	313	9 168	9 481

	19/03/2017 dom				20/03/2017 lun			
	LEGGERI	PESANTI	TOTALI	TOT.equ	LEGGERI	PESANTI	TOTALI	TOT.equ
00.00	352	1	353	354	131	10	141	151
01.00	283	3	286	289	65	2	67	69
02.00	166	3	169	172	34	1	35	36
03.00	126	4	130	134	16	3	19	22
04.00	76	0	76	76	45	11	56	67
05.00	59	2	61	63	99	16	115	131
06.00	48	0	48	48	147	31	178	209
07.00	98	4	102	106	397	49	446	495
08.00	196	4	200	204	435	44	479	523
09.00	366	3	369	372	404	62	466	528
10.00	426	12	438	450	382	74	456	530
11.00	419	8	427	435	395	56	451	507
12.00	355	8	363	371	380	55	435	490
13.00	244	2	246	248	344	61	405	466
14.00	388	4	392	396	397	57	454	511
15.00	477	1	478	479	517	57	574	631
16.00	542	10	552	562	522	56	578	634
17.00	566	11	577	588	584	46	630	676
18.00	497	6	503	509	558	17	575	592
19.00	382	7	389	396	363	23	386	409
20.00	322	7	329	336	224	9	233	242
21.00	262	38	300	338	210	8	218	226
22.00	276	6	282	288	233	3	236	239
23.00	230	12	242	254	219	2	221	223
07-20	4 956	80	5 036	5 116	5 678	657	6 335	6 992
00 - 24	7 156	156	7 312	7 468	7 101	753	7 854	8 607