

**BORGO TOSSIGNANO • CASALFIUMANESE • CASTEL DEL RIO • CASTEL GUELFO •
CASTEL SAN PIETRO TERME • DOZZA • FONTANELICE • IMOLA • MEDICINA • MORDANO**

COMUNE DI IMOLA

Sindaco	Daniele Manca
Assessore all'Urbanistica	Davide Tronconi
Segretario Comunale	Simonetta D'Amore
Dirigente	Michele Zanelli
Adozione	Delibera C.C.
Approvazione	Delibera C.C.

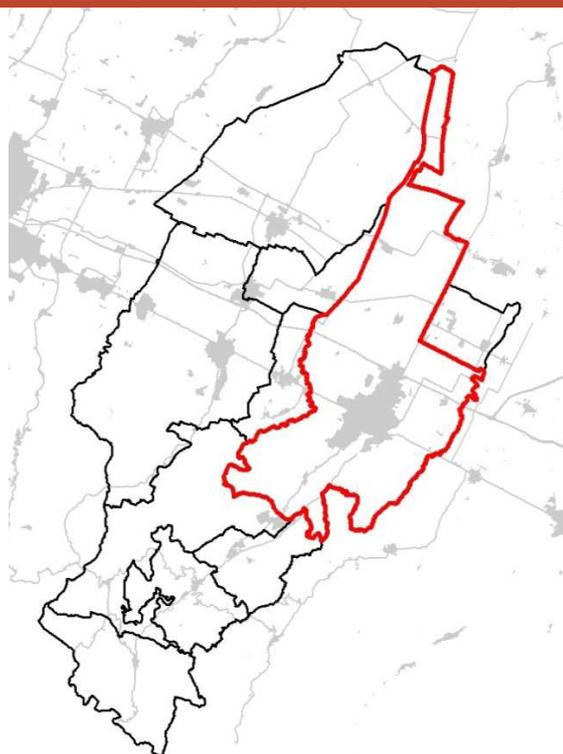
POC
2017-2022

DOCUMENTO
DI VALSAT

ALLEGATO 3 – MATRICE TRAFFICO

PROGETTO POC
Comune di Imola
Servizio
Pianificazione, Edilizia Privata e Ambiente

ELABORAZIONE CARTOGRAFICA
Ufficio di Piano Federato



INDICE

Ambito AR.14: SILVIO ALVISI
Ambito AR.4: R13A EX PEMPA
Ambito AR.2: R9 FONDERIA EX CIR
Ambito AR.5: R13B VIA CESENA – VIA SERRAGLIO
Ambito AR.10: VIA DI VITTORIO
Ambito ANS_C2.5: CARLINA MONTANARA
Ambito ASP_AN2.9: LASIE
Ambito AR.11: COOP CERAMICA



Comune di Imola

Matrice Traffico

Valutazioni di impatto



Ing. Alfredo Drufuca
Ing. Arch. Daniela Bittini

N.1	AMBITO AR.14 SILVIO ALVISI
	St 15.666 mq
	Su residenziale 7300 mq
	Alloggi teorici 102
	Su altri usi 700 mq

In termini di sostenibilità generale il comparto si colloca a distanze molto contenute rispetto ai principali poli attrattori: stazione ferroviaria (1,9 km), centro (1,2 km), ospedale (1,4 km), centro commerciale (1,2 km), polo scolastico Guicciardini (1,6 km).

Si tratta cioè di distanze ancora ragionevolmente pedonali e più che comodamente ciclabili, con conseguente positivo effetto di contenimento della necessità d'uso dell'auto individuale.

Risulta pertanto opportuna la concentrazione di pesi urbanistici in un'area caratterizzata da un tale profilo di accessibilità.

In termini locali, sulla base delle superfici previste, attribuendo il 50% della superficie per altri usi a commercio e il restante 50% a terziario, si ottengono i seguenti carichi di traffico nell'ora di punta del mattino (auto/ora):

- 97 veicoli in uscita, 19 veicoli in ingresso

flussi che verranno a sommarsi a quelli esistenti generati dal complesso scolastico.

Nello schema grafico seguente sono riportati i carichi di traffico misurati in corrispondenza del nodo semaforizzato D'Agostino/Saffi.

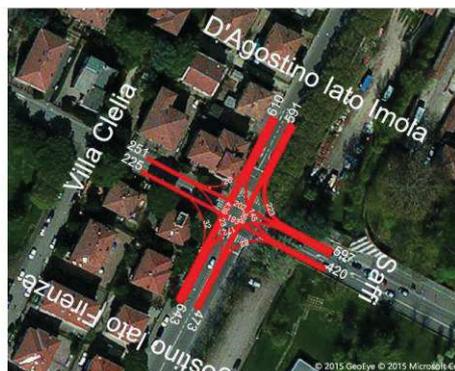
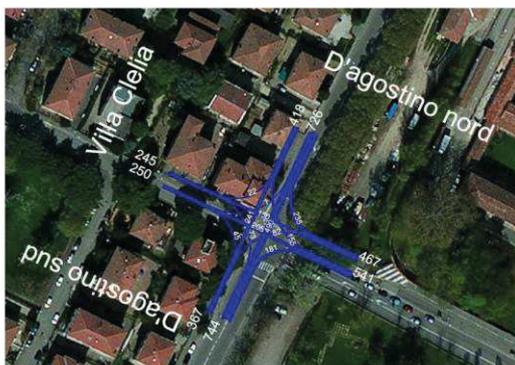
I carichi di traffico correnti sulla via D'Agostino, per quanto non intensissimi, giustificano appieno la necessità di attrezzare il nodo di immissione secondo le modalità indicate (vedi schema seguente), eventualmente anche ipotizzando la possibile installazione di un impianto semaforico.

CONTEGGI MATTINA - ORA DI PUNTA 8.00-9.00

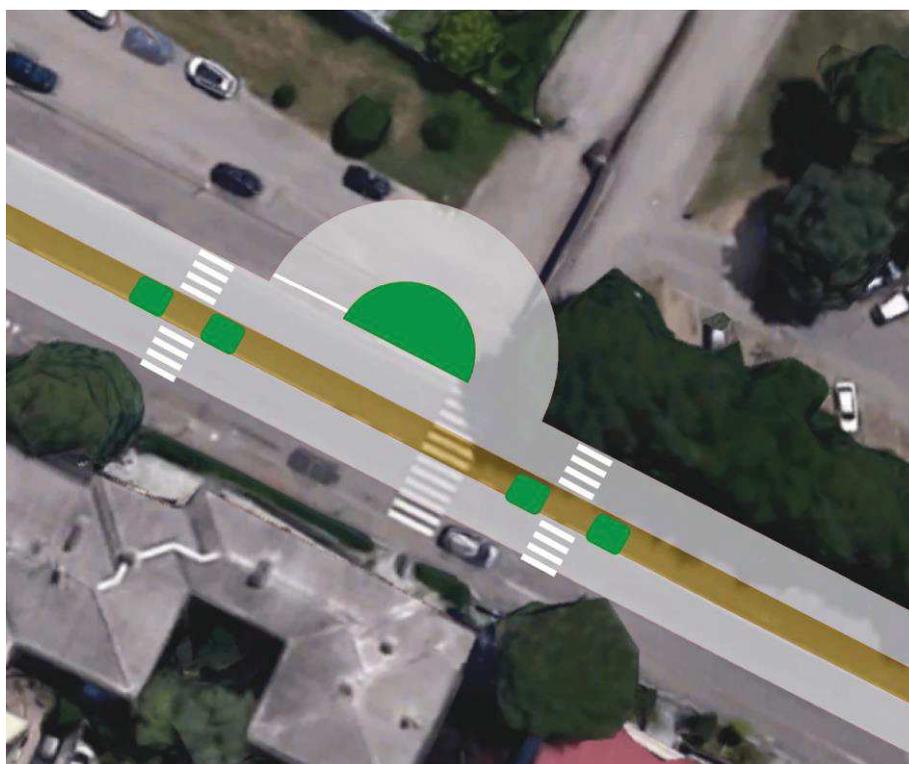
	D'Agostino lato Imola	Villa Clelia	D'Agostino lato Firenze	Saffi	totali
D'Agostino lato Imola	0	22	241	155	418
Villa Clelia	1	0	45	205	251
D'Agostino lato Firenze	490	73	0	181	744
Saffi	235	150	82	0	467
totali	726	245	368	541	1880

CONTEGGI SERA - ORA DI PUNTA 17.45-18.45

	D'Agostino lato Imola	Villa Clelia	D'Agostino lato Firenze	Saffi	totali
D'Agostino lato Imola	0	26	439	145	610
Villa Clelia	0	0	32	193	225
D'Agostino lato Firenze	368	23	0	82	473
Saffi	223	202	172	0	597
totali	591	251	643	420	1905



La quota –prevalente- di flussi diretti a nord verso il semaforo con via Saffi può contare su margini di capacità di quest'ultimo impianto relativamente ridotti e richiede di operare gli interventi di potenziamento previsti dal PGTU.



N.2	AMBITO AR.4 R13A EX PEMPA
N.4	AMBITO AR.2 R9 FONDERIA EX CIR
N.5	AR.5 R13B VIA CESENA-VIA SERRAGLIO
N.6	AR.10 VIA DI VITTORIO

Gli ambiti in oggetto ricadono tutti nel comparto nord ferrovia, all'interno del bacino di diretta influenza della stazione ferroviaria.

Essi presentano pertanto, in una logica di città metropolitana, un eccellente profilo di accessibilità dato dalla presenza del Servizio Ferroviario Metropolitano e Regionale e si prestano pertanto a ospitare funzioni anche di alto potenziale attrattivo e con elevate densità.

Dal punto di vista locale invece possono disporre di una maglia stradale poco adeguata e che già oggi presenta evidenti segni di sofferenza.

Su questo specifico aspetto è stato svolto un approfondito studio, che considera tutti i nuovi pesi insediativi previsti, e precisamente:

AMBITO	RESIDENZIALE		ALTRE UTILIZZAZIONI (DIREZIONALE/ PRODUTTIVO)		Parcheggi pubblici		
			Su (m2)	Addetti			
AR2	ex R9	Fonderia - ex CIR	7220	219	1000	25	1300
AR3	ex R10	del Lavoro	5500	167	1000	25	2500
R	12 A	Conor	0	0	1600	40	1300
R	12 B	Conor	3900	118	0	0	300
AR4	ex R13A	Ex Pempa	9250	280	7596	190	14750
AR5	ex R13B	Ex Pempa	1013	31	656	16	1145
AR6	ex R13C	Ex Pempa	537	16	348	9	610
AR7	ex R14	Molino Poiano	7250	220	0	0	2900
V	11.00 €	Ex Cogne	23100	700	11297	282	9050
N	8.00 €	Nord Ferrovia	19690	597	1500	38	8900
N	9.00 €	Coop Trasporti	0	0	27000	675	2400

I carichi di traffico stimati a fronte di tali pesi sono i seguenti:

AMBITO			ORA DI PUNTA DEL MATTINO		ORA DI PUNTA DELLA SERA	
			Auto generate	Auto attratte	Auto generate	Auto attratte
AR2	ex R9	Fonderia - ex CIR	55	21	22	33
AR3	ex R10	del Lavoro	42	21	19	25
AR4	ex R13A	Ex Pempa	70	161	95	42
AR5	ex R13B	Ex Pempa	8	14	9	5
AR6	ex R13C	Ex Pempa	4	7	5	2
AR7	ex R14	Molino Poiano	55	0	11	33
N	8	Nord Ferrovia	149	32	46	90
TOTALI			382	257	205	229

Lo studio ha consentito di individuare e dimensionare sia gli interventi generali di riassetto e potenziamento della maglia stradale del comparto, sia le indicazioni per migliorare le immissioni locali degli ambiti per i quali già era disponibile un disegno planivolumetrico.

Gli esiti dello studio, al quale senz'altro si rimanda per ogni altro approfondimento, sono riassumibili nelle seguenti affermazioni, tratte dal capitolo conclusivo:

“Dall’esercizio di simulazione effettuato lo schema ipotizzato di assetto della viabilità dell’area nord risulta in grado di far fronte agli incrementi di carico conseguenti alla realizzazione dei nuovi carichi urbanistici previsti per i diversi ambiti.”

[...]

Condizione che rende possibile tale giudizio positivo [...] è il prolungamento di via don Sturzo, che consente di ottenere un significativo alleggerimento della domanda sulle relazioni est-ovest”.

N.7	ANS_C2.5 CARLINA MONTANARA
St 167.953 mq	
Su residenziale privata (CEP) 25.572 mq	
Su residenziale pubblica (CEC) 6.719 mq	
Alloggi teorici 455	

L'ambito si colloca a sud del quartiere Pedagna, del quale dovrebbe costituire, assieme all'adiacente ambito, l'ultima espansione urbanistica.

La collocazione dell'ambito, per quanto periferica, consente in ogni caso di contenere le distanze per i principali poli attrattori entro i 5/6 km, cioè entro limiti della ciclabilità.

Da qui l'importanza di completare e potenziare i collegamenti ciclabili con il centro, così come previsti dal PGTU vigente.

In ogni caso la destinazione d'uso delle superfici, esclusivamente residenziale, e la parallela assenza di funzioni attrattive risulta essere coerente con i profili di accessibilità del comparto.

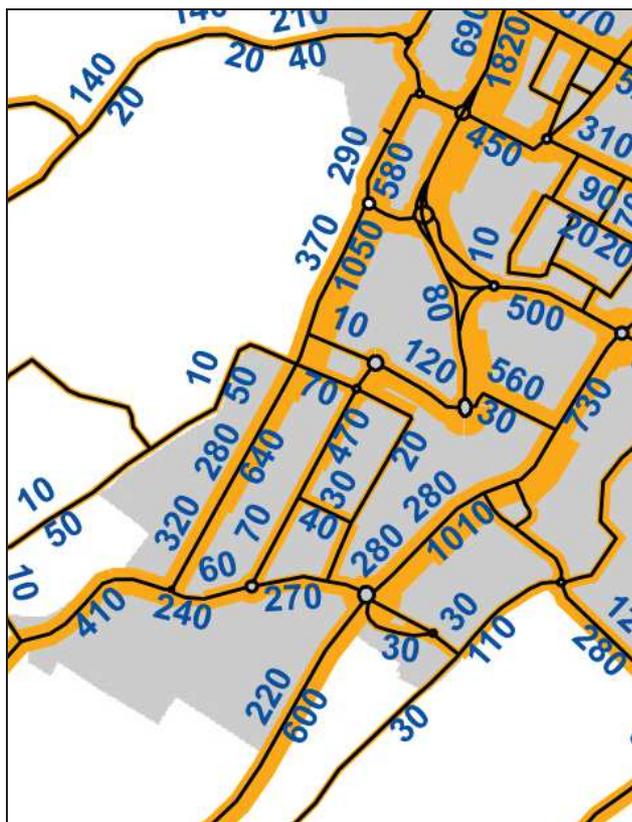
Le dimensioni dell'intervento richiederanno di poter estendere ad esso la copertura del servizio di trasporto pubblico, che dovrà pertanto poter programmare e realizzare in modo efficace una estensione dei servizi già presenti: il disegno urbanistico dovrà di conseguenza garantire tale possibilità.

Ciò premesso, è anche evidente come una quota rilevante di mobilità generata sarà comunque servita dall'auto privata, quota che potrà tuttavia contare sul completamento dell'asse attrezzato.

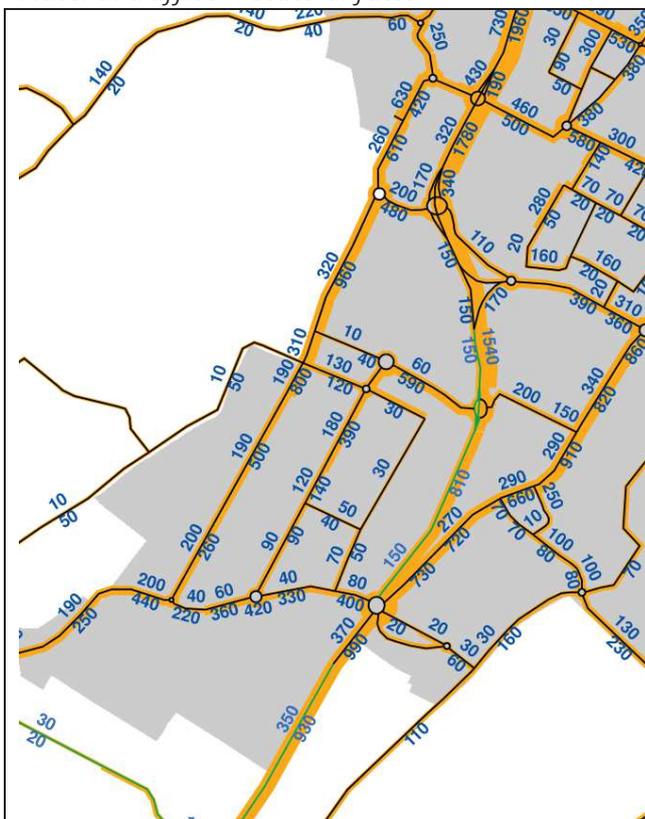
I carichi stimati per l'ora di punta del mattino sono infatti i seguenti:

- 232 veicoli in uscita, 26 veicoli in ingresso.

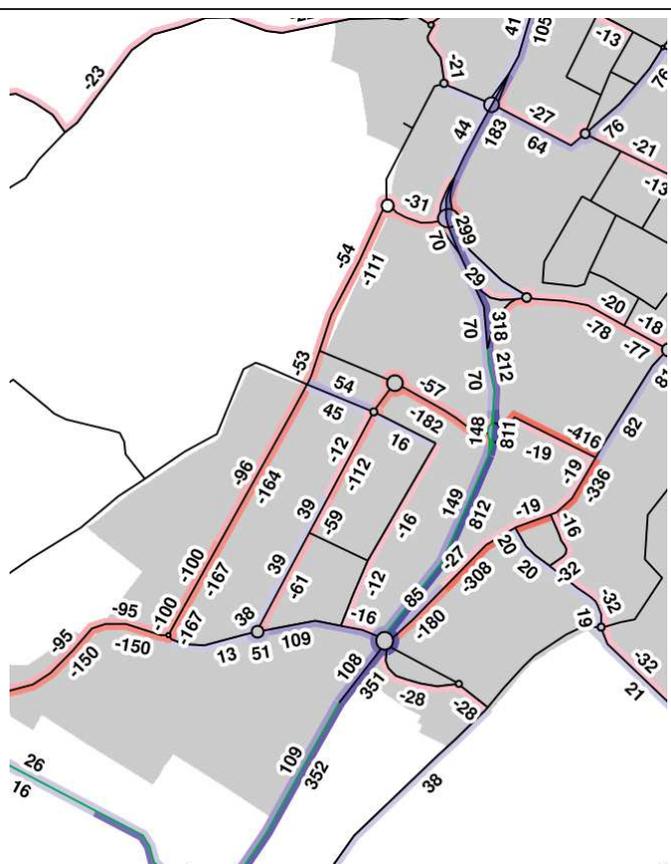
L'adeguatezza di tale intervento è stata valutata applicando il modello di simulazione; i flussi stimati con la nuova espansione e il prolungamento dell'asse attrezzato evidenziano l'efficacia di quest'ultimo nel servire i carichi generati oltre che nell'alleggerire la rete viaria dell'intero comparto.



Flussi di traffico – stato di fatto



Flussi di traffico – scenario futuro



Variazione nei flussi di traffico

N.8	ASP_AN2.9 LASIE
St 81.435 mq	
SU produttiva 23.950 mq	
SU commerciale 6.400 mq	
N.9	ASP_AN2.7 SELICE A14
St 75.322 mq	
Su commerciale e terziaria 24.532 mq	

Gli ambiti in questione sono direttamente serviti dal casello autostradale, mentre distano notevolmente dalla stazione ferroviaria e dai servizi urbanistici per i residenti.

Il loro profili di accessibilità sono pertanto perfettamente coerenti con le destinazioni d'uso – produttive e commerciali- loro assegnate.

I flussi di traffico generati nell'ora di punta del mattino sono i seguenti:

- 685 veicoli equivalenti in ingresso, 264 veicoli equivalenti in uscita.

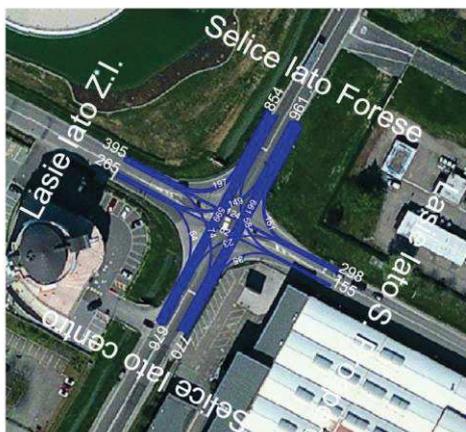
Il traffico generato investirà in primo luogo la rotatoria dell'autostrada, che tuttavia presenta ancora buoni margini di capacità residua.

Il carico attuale complessivamente entrante in rotatoria è infatti dell'ordine dei 2500 veic/h, mentre la capacità di un dispositivo dimensionato come quello in oggetto è stimabile nell'ordine dei 3500 veic/h.

Più critico dovrebbe risultare l'impatto sull'intersezione Lasie-Selice, anche se la prevista sostituzione dell'incrocio semaforizzato con una rotatoria, la possibilità di 'scaricare' parte del traffico verso via Lughese e il potenziamento della via Molino Rosso offrono la capacità necessaria per gestirlo.

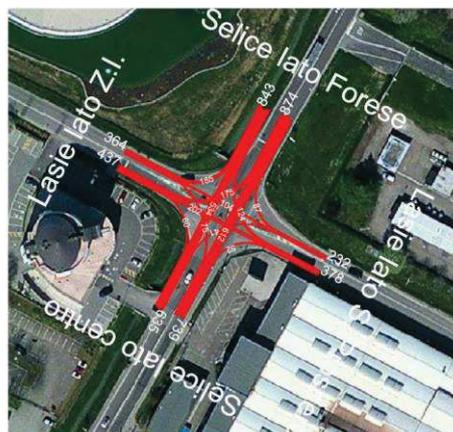
CONTEGGI MATTINA - ORA DI PUNTA 8.00-9.00

	Lasio lato Z.I.	Selice lato centro	Lasio lato S. Prospero	Selice lato Forese	
Lasio lato Z.I.	0	54	62	149	265
Selice lato centro	74	0	35	661	770
Lasio lato S. Prospero	124	23	0	151	298
Selice lato Forese	197	599	58	0	854
totali	395	676	155	961	2187



CONTEGGI SERA - ORA DI PUNTA 17.45-18.45

	Lasio lato Z.I.	Selice lato centro	Lasio lato S. Prospero	Selice lato Forese	
Lasio lato Z.I.	0	60	202	175	437
Selice lato centro	75	0	52	612	739
Lasio lato S. Prospero	104	41	0	87	232
Selice lato Forese	185	534	124	0	843
totali	364	635	378	874	2251



N.17	AR.11 COOP CERAMICA
Superficie territoriale 29.000 mq	
Su terziaria 16.000 mq	

L'intervento insiste su un'area immediatamente adiacente alla stazione ferroviaria, e presenta pertanto un profilo di accessibilità adatto per insediamenti residenziali a elevata densità e terziario attrattivo.

In tali ambiti le destinazioni commerciali dovrebbero essere marginali ed essenzialmente intese come servizi diretti alle residenze e/o di supporto agli utenti della stazione ferroviaria.

Le destinazioni d'uso previste nell'attuale convenzione prevedono tuttavia una notevole quota di superficie utile a destinazione commerciale (7900 mq), poco coerente pertanto con le caratteristiche di accessibilità dell'ambito, mentre la restante parte, destinata a direzionale, altro terziario e ricettivo, è invece con queste ultime coerente.

In termini di traffico indotto, le quantità sopra elencate generano nell'ora di punta del mattino le seguenti quantità:

- 288 veicoli equivalenti in ingresso, 107 veicoli equivalenti in uscita.

Si tratta di valori destinati a incidere negativamente sulla via Marconi e sui due nodi semaforizzati adiacenti al punto di immissione del comparto, e cioè via Costa e via I Maggio, incroci che già oggi non presentano margini significativi di capacità residua.

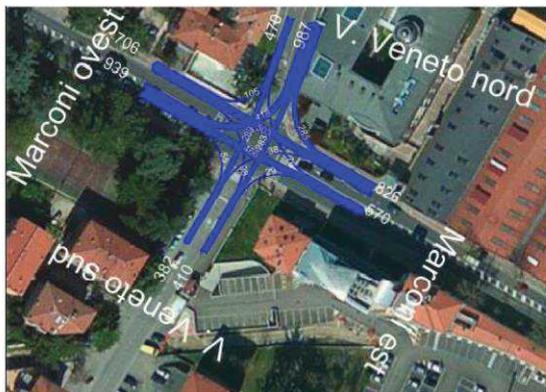
Il problema maggiore tuttavia è da attendersi durante la punta serale, in particolare del venerdì sera, quando al normale traffico di punta del rientro si sovrapporrebbe quello generato dalle attività commerciali.

Si tratta di circa 700 veic/h per il solo commerciale (420 in uscita e 280 in ingresso), cui aggiungere circa 100 veicoli in uscita e 10 in ingresso per le funzioni direzionali e ricettive; sono valori tali da condizionare non marginalmente la funzionalità della circonvallazione nord di Imola.

Questo significa che parte delle funzioni attuali di asse primario di distribuzione urbana sarebbero assorbite da quelle di accesso alle nuove attività insediate, con conseguente parallelo ricarico delle assi alternative (in primis circonvallazione sud e via del Lavoro); anche perché, come già si è sottolineato, le funzioni commerciali, contrariamente a quelle direzionali o residenziali, non potrebbero sfruttare l'alternativa fornita dal servizio ferroviario all'uso dell'auto privata.

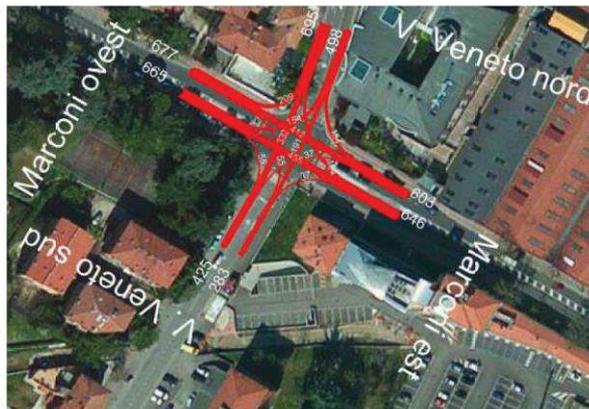
CONTEGGI MATTINA - ORA DI PUNTA 8.00-9.00

	V. Veneto nord	Marconi ovest	V. Veneto sud	Marconi est	totali
V. Veneto nord	-	105	289	76	470
Marconi ovest	418	-	55	465	939
V. Veneto sud	283	98	-	29	410
Marconi est	285	503	38	-	826
totali	987	706	383	570	2645



CONTEGGI SERA - ORA DI PUNTA 17.45-18.45

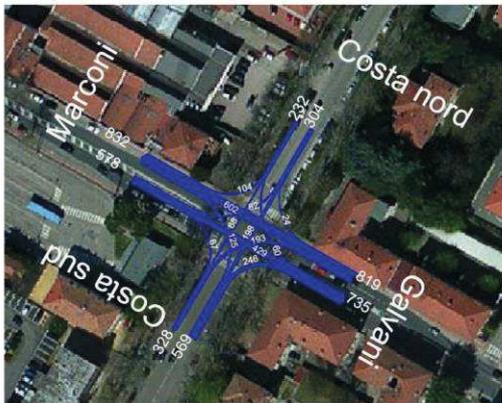
	V. Veneto nord	Marconi ovest	V. Veneto sud	Marconi est	totali
V. Veneto nord	-	209	332	154	695
Marconi ovest	154	-	55	455	665
V. Veneto sud	191	55	-	37	283
Marconi est	154	412	37	-	603
totali	498	677	425	646	2246



FLUSSI DI TRAFFICO DELLE ORE DI PUNTA

CONTEGGI MATTINA - ORA DI PUNTA 8.00-9.00

	Costa nord	Marconi	Costa sud	Galvani	totali
Costa nord	-	125	82	72	280
Marconi	82	-	67	429	578
Costa sud	198	125	-	246	569
Galvani	24	602	193	-	819
totali	304	853	342	747	2246



CONTEGGI SERA - ORA DI PUNTA 17.45-18.45

	Costa nord	Marconi	Costa sud	Galvani	totali
Costa nord	-	58	63	39	159
Marconi	67	-	67	540	675
Costa sud	24	77	-	227	328
Galvani	43	525	140	-	708
totali	135	660	270	805	1870

