



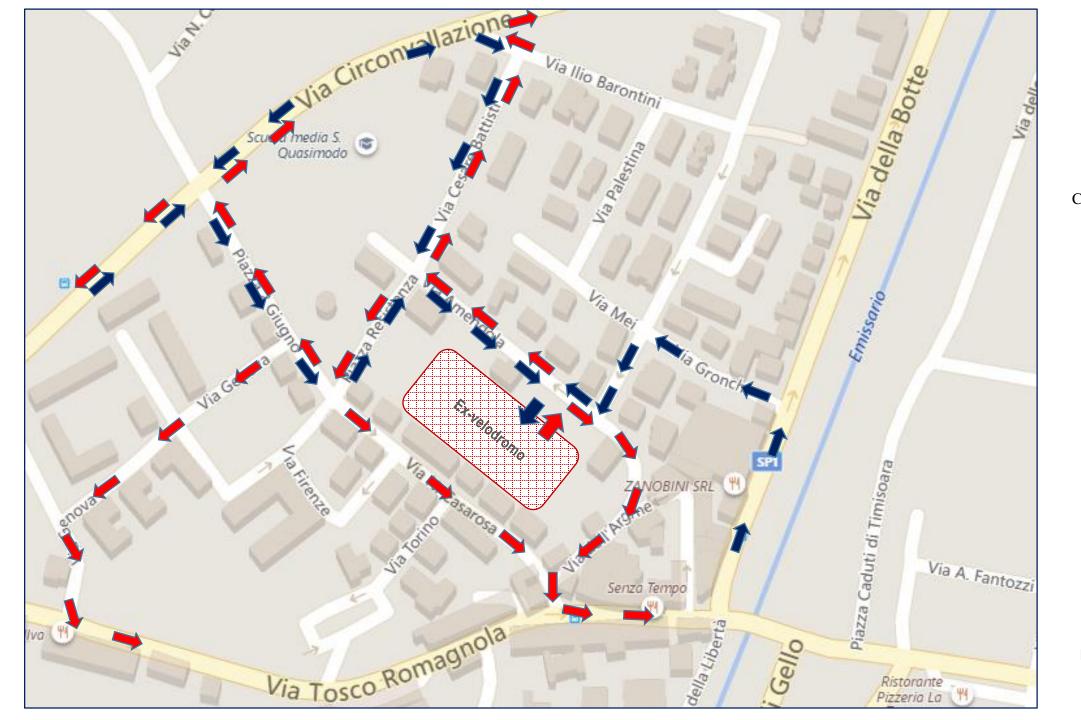


Piano di Recupero -P.D.R. n° 5 per l'area del Velodromo a Fornacette

# 1. Schema della circolazione nell'area d'interesse – STATO ATTUALE

Prof.Ing Antonio Pratelli

\* Agosto 2018 \*





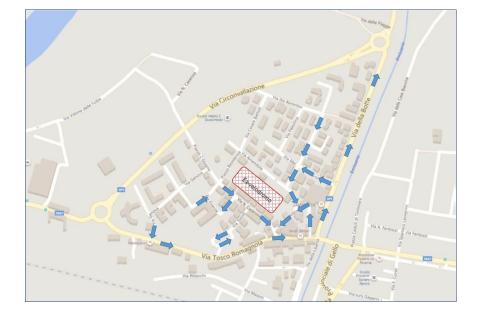


Piano di Recupero -P.D.R. n° 5 per l'area del Velodromo a Fornacette

### 2. Schema dei percorsi in INGRESSO ed USCITA

Prof.Ing Antonio Pratelli

\* Agosto 2018 \*



### 3.1. IL SISTEMA DEI SENSI UNICI DI FORNACETTE

Il controllo del traffico nell'area d'interesse è in prevalenza affidato ad un sistema di sensi unici di circolazione.

Questo sistema protegge in modo efficace i quartieri centrali di Fornacette dal cosiddetto traffico di attraversamento, ovvero da quel traffico che non ha né origine né destinazione nell'area e che è quindi portato ad attraversarla nel modo più diretto e veloce.

Gli attuali sensi unici danno infatti luogo ad un reticolo che non consente, o almeno non rende convenienti, percorsi di collegamento tra le tre strade principali di perimetro: SS67, SP1, Via della Botte.

Con gli attuali sensi unici si ha la realizzazione di:

- a) Una discontinuità diffusa nella rete stradale;
- b) Il permanere di ragionevoli vie d'accesso per i residenti e per i visitatori;
- c) Ridotte lunghezze dei tratti a senso unico con conseguente contenimento delle velocità.

#### 3.2. I PERCORSI DI ACCESSO ALL'AREA DELL'EX-VELODROMO

I percorsi di accesso all'area dell'ex-Velodromo si sviluppano essenzialmente da e per tre direttrici principali: la Via di Circonvallazione, la Via della Botte, la Via Tosco-Romagnola. Il triangolo formato da queste tre strade definisce infatti il perimetro del centro di Fornacette.

Tanto la Via Tosco-Romagnola quanto la Via della Botte sono a senso unico di circolazione. Ciò vincola l'accesso, che risulta in due percorsi in uscita per la Via Tosco-Romagnola, ed in un unico percorso in entrata per la Via della Botte.

Dalla Via di Circonvallazione, attraverso gli incroci di Via Cimarosa e di Via Barontini, si hanno invece sia due percorsi in entrata, sia due percorsi in uscita.

Nel complesso, ci sono quindi 3 percorsi in entrata e 4 percorsi in uscita a disposizione del traffico generato dalle attività di nuovo insediamento nell'area dell'ex-Velodromo.







Piano di Recupero -P.D.R. n° 5 per l'area del Velodromo a Fornacette

## 3. Percorsi d'accesso e sensi dei circolazione nell'area d'interesse

Prof.Ing Antonio Pratelli

#### 4.1. DISTRIBUZIONE DEI FLUSSI DI TRAFFICO GENERATO

Il traffico generato dalle attività di nuovo insediamento nell'area dell'ex-Velodromo accede da Via Amendola mediante i percorsi definiti dall'attuale schema di circolazione, che sono 3 in entrata e 4 in uscita. Nella figura sottostante sono individuati i percorsi e le rispettive strade che li compongono:

- Percorso in1): Via Circonvallazione Sud Via Casarosa Via Battisti
   Via Amendola;
- Percorso in2): Via Circonvallazione Nord Via Casarosa Via Battisti – Via Amendola;
- Percorso in3): Via della Botte Via Gronchi Via Amendola;
- Percorso out1): Via Amendola Via dell'Argine Via Tosco Romagnola;
- Percorso out2): Via Amendola Via Battisti Via Barontini Via Circonvallazione;
- Percorso out3): Via Amendola Via Battisti Via Casarosa Via Circonvallazione:
- Percorso out4): Via Amendola Via Battisti Via Casarosa Via Genova – Via Tosco Romagnola.

Da uno studio specifico è emersa una stima del traffico generato di 83 veic/h nell'ora di punta del mattino e di 220 veic/h nell'ora di punta del pomeriggio. Degli 83 veic/h 55 sono in entrata e 28 in uscita, mentre dei 220 veic/h 84 sono in entrata e 136 in uscita.

Nell'ipotesi ammissibile in prima approssimazione di ugual ripartizione tra i percorsi disponibili si avrebbe quindi per l'ora di punta del mattino un incremento di circa 18 veic/h su ciascun percorso di entrata e di 7 veic/h su ciascun percorso di uscita. Mentre per l'ora di punta del pomeriggio l'incremento sarebbe di 28 veic/h per i percorsi in uscita e di 34 veic/h per quelle dei percorsi di uscita.

Per termine di paragone, sulla SS67 Tosco Romagnola in un giorno feriale nell'ora tra le 7:00 e le 8:00 transitano circa 670 veic/h per direzione di marcia che salgono a circa 1000 veic/h per direzione di marcia nell'ora tra le 17:00 e le 18:00 (dati PTC Prov. di Pisa, http://maps2.ldpgis.it/pisaprovincia/?q=ptcp).

### 4.2. CAPACITÀ E INCIDENZA

Le diverse strade dei percorsi di accesso possono essere assimilate, per caratteristiche geometriche e funzionali, alla categoria F-urbana locale con una capacità di 800 veic/h per corsia secondo la tab. 3.4.c del DM 5.11.2001.

Rispetto a questo valore, nell'ipotesi che una strada faccia parte di tutti i percorsi di accesso, gli incrementi di volume di traffico del punto precedente corrispondono a percentuali che vanno dallo 3,5% al 6,9% nell'ora di punta del mattino e dal 10,5% al 17,0% nell'ora di punta del pomeriggio. Fa eccezione la Via di Circonvallazione che essendo a 2 corsie per senso di marcia vede queste percentuali dimezzate.









Piano di Recupero -P.D.R. n° 5 per l'area del Velodromo a Fornacette

### 4. Distribuzione dei flussi di traffico generato

Prof.Ing Antonio Pratelli