

7.1.5 Intersezione via Europa – Ospedale Civile

L'intervento di riorganizzazione dell'accessibilità all'area ospedaliera vede le sue motivazioni non tanto con riferimento a particolari problematiche di capacità, quanto piuttosto con riferimento ad aspetti legati alla sicurezza sia per la componente veicolare, che per le utenze ciclo-pedonali.

La proposta di intervento riguarda l'introduzione di una regolamentazione a rotatoria. La valutazione del nuovo assetto risulta congruente relativamente ai modi ed alle quantità di carico che lo interessano nonché rispetto alle dimensioni disponibili nell'attuale area già destinata alla sede viaria. Le dimensioni, senza occupazione di nuove aree non già carrabili, sono dell'ordine dei 33m per il diametro esterno. Gli approcci sono previsti a doppia corsia per le provenienze da est, mentre per gli altri approcci si considera sufficiente un'unica corsia, anche per l'approccio da ovest, al fine di poter attuare una consistente diminuzione delle velocità di percorrenza del tratto.

Un elemento di attenzione riguarda l'esigenza di garantire un'adeguata accessibilità all'area ad est della caserma dei carabinieri e direttamente affacciata sul nuovo sistema rotatorio, in particolare per le provenienze dall'incrocio della "Cerva".

Il nuovo sistema di regolamentazione del nodo troverà la sua maggiore efficacia nella diminuzione delle velocità dei veicoli in transito, garantendo condizioni di attraversamento pedonale più sicure.

L'intervento si inserisce in un piano di riqualificazione funzionale di via Europa, che vede la valutazione di nuove iniziative in prossimità dell'incrocio con via S.Gervasio, per il miglioramento della capacità e fluidità del nodo e dell'intersezione con via S.Lorenzo ove in alcuni momenti è di notevole rilevanza l'entità dell'attraversamento pedonale diretto e proveniente dal sottopasso della stazione.

Nella tabella seguente vengono presentati i dati di verifica della capacità della rotatoria, mentre nelle due figure sono rappresentati la sistemazione provvisoria (Fig. 7.8) e il progetto di sistemazione definitiva dell'intersezione (Fig. 7.9).

	<i>Punta della mattina</i>				<i>Punta della sera</i>				
	Capa-cità	Qe	Residuo	%	Capa-cità	Qe	Residuo	%	
Via Europa Ovest	1315	950	365	38,4%	Via Europa Ovest	1232	820	412	50,2%
Via Europa Est	1690	905	785	86,7%	Via Europa Est	1861	805	1056	131%
Ospedale Civile	960	145	815	562%	Ospedale Civile	973	265	708	267%

con Qe= volume effettivo rilevato all'approccio

Tab. 7.4 – Sintesi della capacità dei rami del nodo tra via Europa e Ospedale (media dei metodi di Bovy e Cetur)

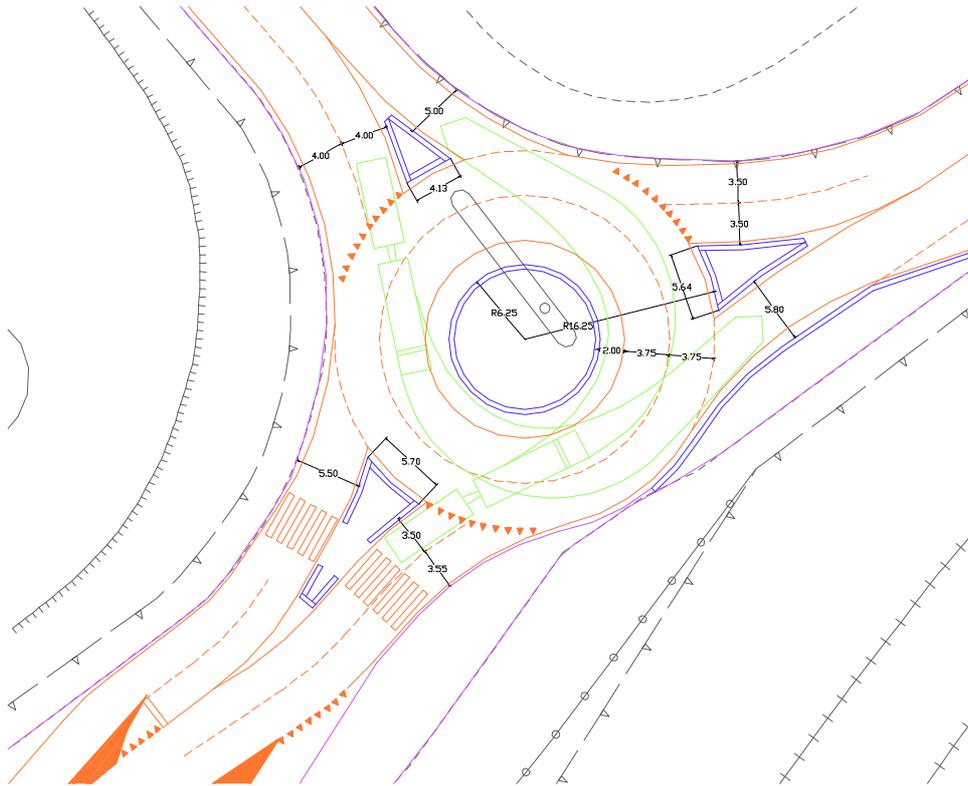


Fig. 7.8 – Ipotesi di sistemazione a rotondella provvisoria dell'intersezione di via Europa - Ospedale

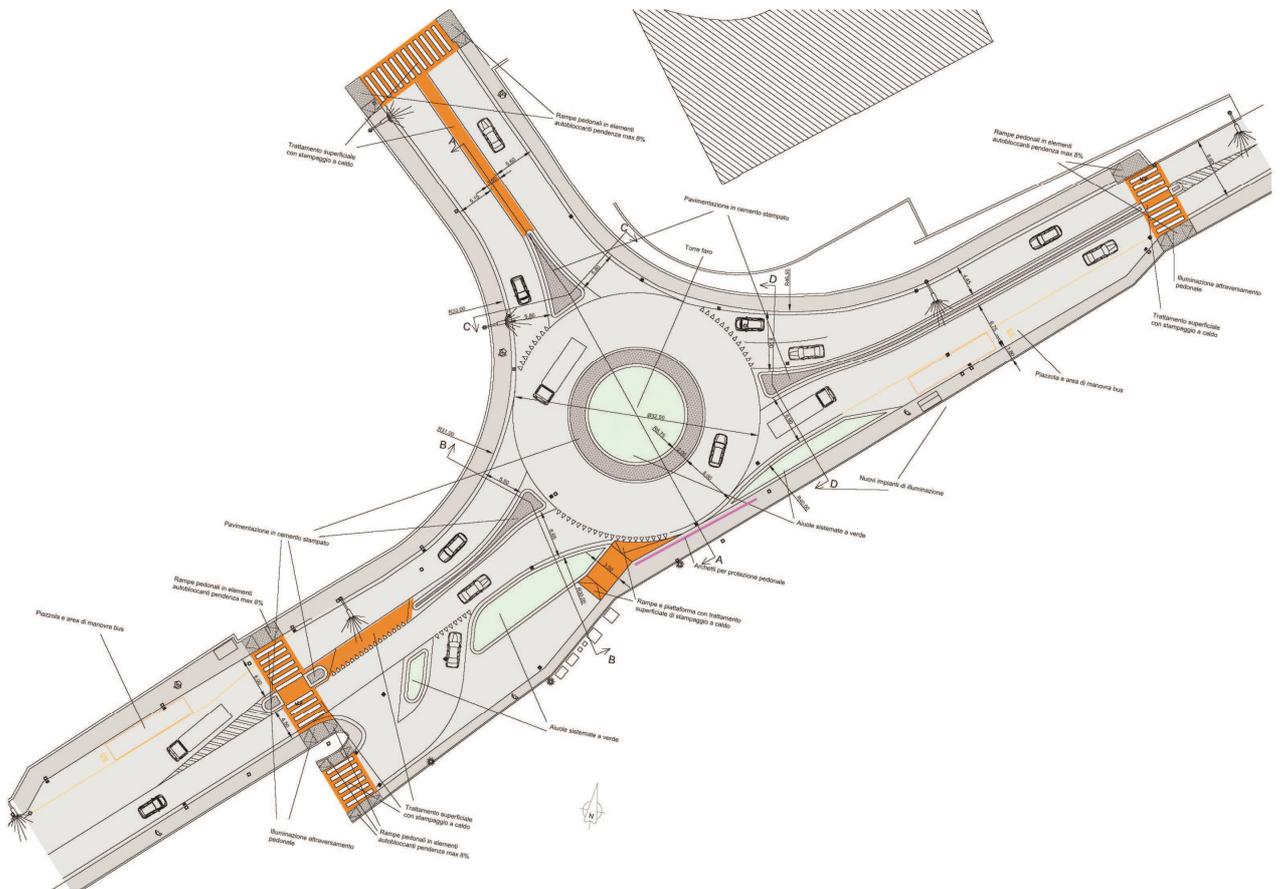


Fig. 7.9 – Ipotesi di sistemazione definitiva dell'intersezione di via Europa - Ospedale

7.1.6 Intersezione vie Mameli, Sala, Cusighe, di Foro

Con analoghi obiettivi di sicurezza, nasce l'esigenza di riorganizzare il nodo tra le vie Mameli, Sala, Cusighe, di Foro, localizzato in un ambito caratterizzato da un ruolo di gestione della mobilità del quartiere, nonché da un discreto movimento pedonale, e da un utilizzo, a volte improprio, quale percorso di by-pass, in alternativa alla percorrenza di via Vittorio Veneto. L'intersezione non è dotata di un'organizzazione adeguata al carico supportato, in termini di regolamentazione delle velocità, delle visibilità e della dotazione di percorsi protetti.

La struttura originaria dell'intersezione è caratterizzata da un'area centrale piuttosto ampia, ma di difficile interpretazione rispetto al sistema delle precedenza, a causa della limitatezza di alcuni coni di visibilità ed alla mancanza di canalizzazioni delle manovre. Per tali condizioni anche il livello delle velocità di transito sulla direttrice principale rappresenta un fattore di notevole disagio.

Sul versante della capacità una soluzione di tipo rotatorio con un anello di circolazione del diametro esterno variabile tra i 24 e i 28m, appare compatibile con il livello dei flussi sul sistema. Appare invece importante garantire con l'intervento, oltre al contenimento delle velocità veicolari dei mezzi in transito, anche un completamento dei percorsi e delle dotazioni per la movimentazione pedonale, sul nodo e verso le fermate del trasporto pubblico.

	<i>Punta della mattina</i>				<i>Punta della sera</i>				
	Cap a- cità	Qe	Resid uo	%	Cap a- cità	Qe	Resid uo	%	
Via Mameli	980	155	825	533%	Via Mameli	1.124	215	909	423%
Via Cusighe E	1.179	300	879	293%	Via Cusighe E	1.192	685	507	74,0%
Via Sala	1.177	170	1.007	593%	Via Sala	826	130	696	536%
Via Di Foro	1.234	710	524	73,8%	Via Di Foro	1.072	505	567	112%
Via Cusighe O	-	-	-	-	Via Cusighe O	-	-	-	-

con Qe= volume effettivo rilevato all'approccio

Tab. 7.5 – Sintesi della capacità dei rami del nodo tra le vie Mameli, Sala, Cusighe, di Foro (media dei metodi di Bovy e Cetur)

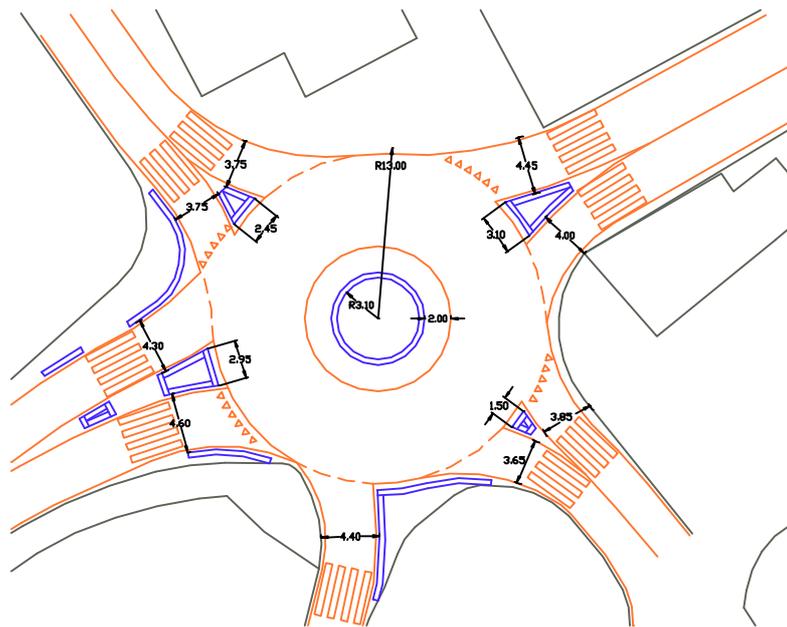


Fig. 7.10 – Ipotesi di sistemazione a rotonda provvisoria dell'intersezione tra le vie Mameli, Sala, Cusighe, Di Foro

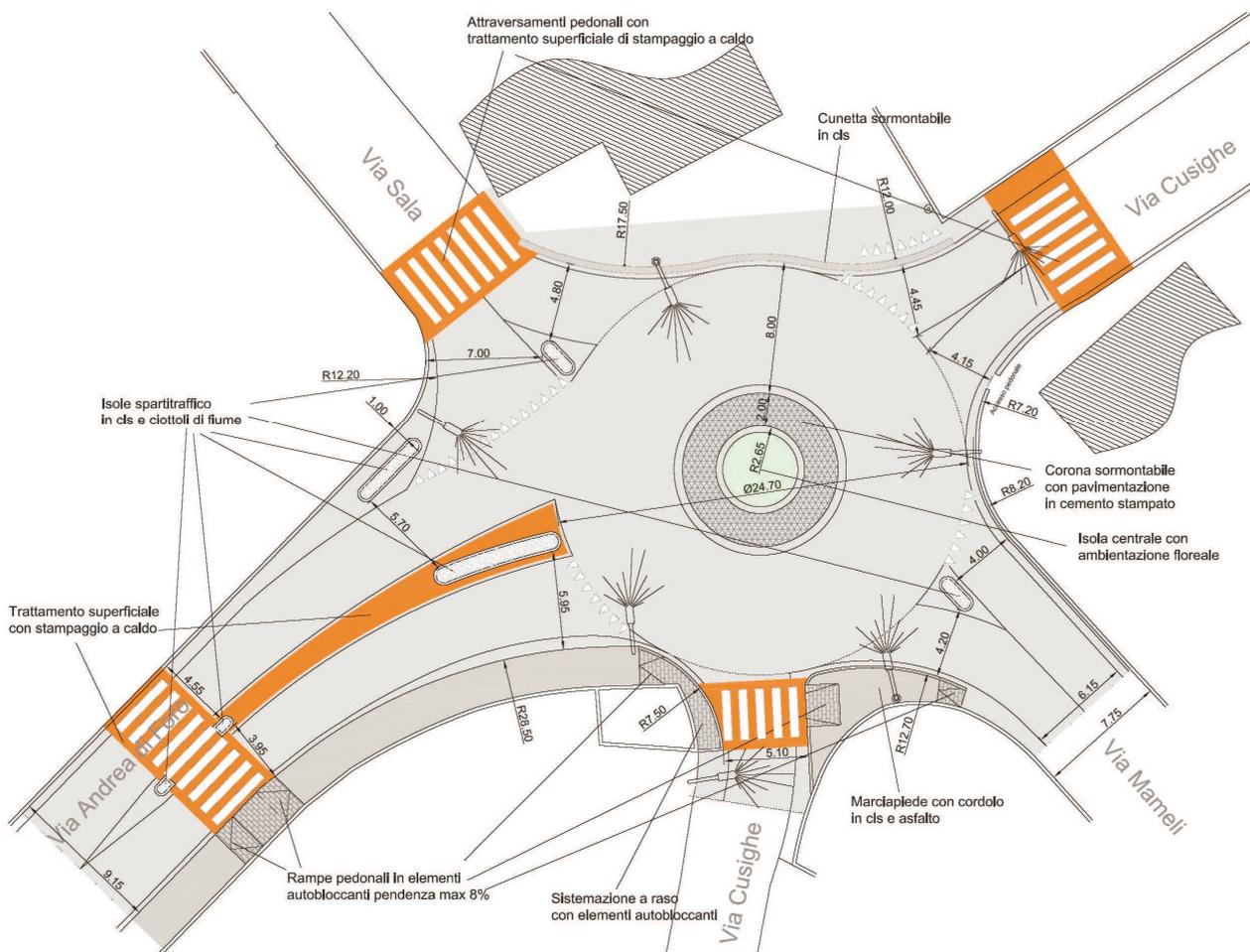


Fig. 7.11 – Ipotesi di sistemazione definitiva dell'intersezione tra le vie Mameli, Sala, Cusighe, Di Foro

7.1.7 Intersezione vie Prade – Dendrofori

Il ruolo dell'intersezione tra le vie Prade e Dendrofori è prevalentemente correlato all'importanza di via Prade sia per il supporto alla penetrazione in città (tramite via Feltre o verso il parcheggio di Lambioi), sia per il ruolo di connessione tra le direttrici in destra e sinistra Piave con la prosecuzione su via dei Dendrofori e via Sarajevo.

Sono stati organizzati dei conteggi utilizzabili per la valutazione di fattibilità di un'organizzazione a rotatoria dell'intersezione, particolarmente critica in via sperimentale per i contenuti spazi disponibili. Un ulteriore e particolarmente importante riassetto del nodo è legato, in prospettiva, all'evoluzione locale della rete con la connessione verso la SR 204, che nel suo primo stralcio prevede il superamento della ferrovia nell'ambito del piano "FIO 2".

Sull'intersezione si registrano volumi che anche nelle ore di punta risultano inferiori a quanto generalmente rilevato sulla viabilità di livello principale, attestandosi su circa 1.400 unità di veicoli equivalenti nelle ore di punta. La distribuzione delle relazioni di scambio tra i diversi rami concorrenti nel nodo appare equilibrata sia nella punta della mattina che della sera.

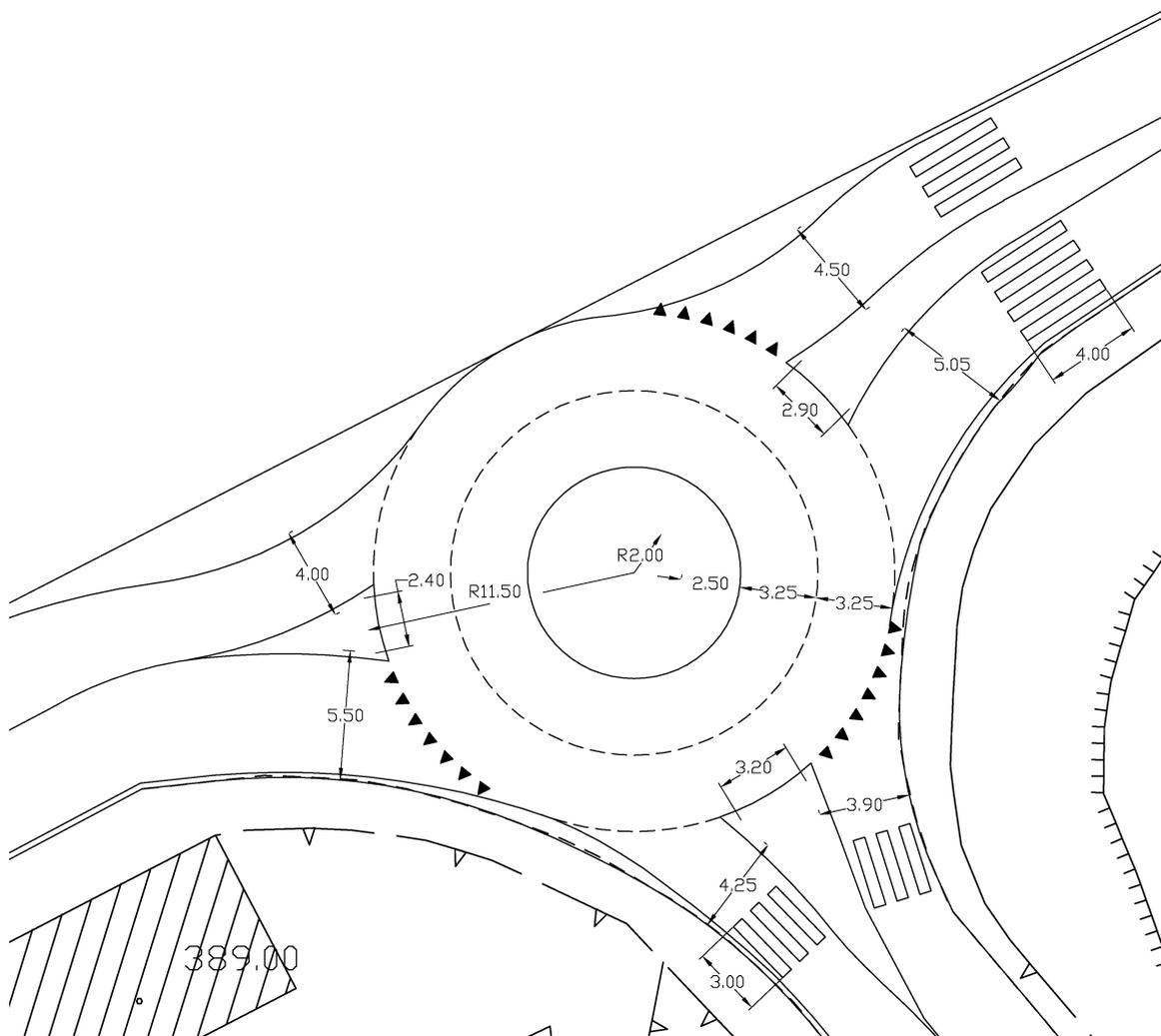


Fig. 7.12 – Ipotesi di sistemazione a rotatoria provvisoria dell'intersezione tra le vie Prade e dei Dendrofori

7.1.8 Piazzale Marconi

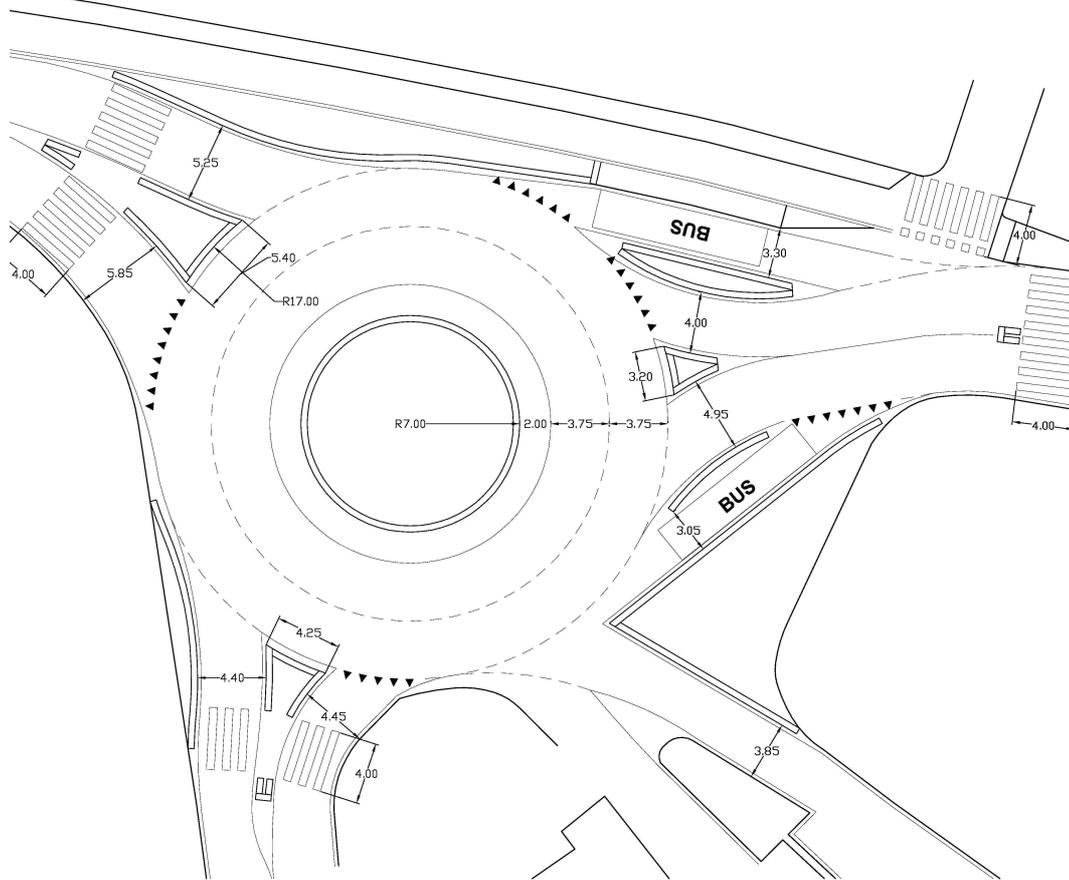


Fig. 7.13 – Ipotesi di sistemazione a rotonda provvisoria del Piazzale Marconi