

Comune di San Pietro in Casale

P.U.A. IN VARIANTE AL POC

ambito per nuovi insediamenti
su area libera (ANS-C n.3) sub comparto B

Relazione aspetti acustici flussi veicolari

proprietari:

Agena s.r.l.;
Basis s.r.l.;
Casamica s.r.l.;
Cooperativa costruzioni;
Sira s.r.l.;
Rimondi costruzioni s.r.l.;

progettisti urbanistica ed edilizia:

Simone Gheduzzi architetto
Nicola Rimondi architetto
Gabriele Sorichetti architetto
Gianluca Gallerani ingegnere
Gianni Gamberini architetto

Impianti elettrici e illuminazione:
Alberto Montanari p.i.

Ingegneria idraulica
Ing. Marco Maglionico

Acustica
ing. Enrico Reatti

Geologia
Luca Tondi

PSC - ambito ANS-C n.3 sub comparto B

gruppo	numero	data	Luglio 2019
L	05	aggiornamenti	
		scala	

L05 Relazione aspetti acustici connessi al flusso veicolare indotto

Piano Urbanistico Attuativo (PUA) relativo all'Ambito 3B, in variante al vigente Piano Operativo Comunale (POC), adottato dal Comune di San Pietro in Casale con delibera del Consiglio Comunale n. 82 del 20.12.2018

Indice:

1. Inquadramento, localizzazione e caratteristiche del progetto
2. Analisi dei flussi veicolari indotti
2. Valutazione aspetti acustici connessi
3. Conclusioni

diverserigestudio srl
bologna
40127 via della torretta 47a
cf + pi 03164671202
t + f 0039 051 504269
architetti@diverserigestudio.it
www.diverserigestudio.it

Ing. **Gianluca Gallerani**
San Pietro in Casale
40018 via Rubizzano 280
335 1304651
gianluca.gallerani@yahoo.it

1. Inquadramento, localizzazione e caratteristiche del progetto

Il presente documento costituisce valutazione degli effetti acustici indotti dall'impatto sulla rete stradale dei flussi veicolari generati con l'attuazione dei PUA (Piano Urbanistico Attuativo) del POC relativi ai seguenti areali in Comune di San Pietro in Casale (BO):

1. Sub Ambito 1.1
2. Sub Ambito 1.2
3. Sub Ambito 3.B
4. Sub Ambito 3.C
5. Sub Ambito 5.1
6. Sub Ambito 5.1
7. Sub Ambito 9.1

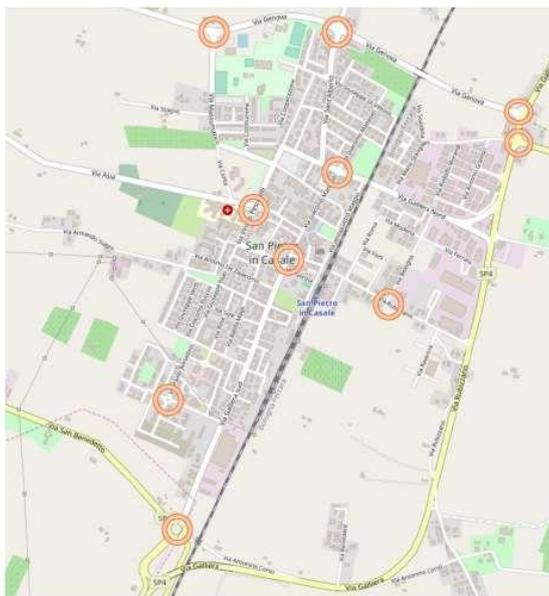
L'attuazione di un intervento insediativo produce effetti diretti sulla generazione-attrazione di veicoli che andranno ad interessare la rete stradale dell'area con effetti che si riducono progressivamente allontanandosi dal luogo dell'intervento.

Partendo dai risultati dello studio dell'impatto sulla rete stradale dei flussi veicolari relativi ai PUA previsti nel POC, che andranno a insistere sulla viabilità circostante il comparto e la rete principale del Comune di San Pietro in Casale, si intende valutare gli effetti indotti dal progetto con l'obiettivo di fornire un quadro degli effetti acustici che influenzano il sito in oggetto.

Gli effetti acustici dei flussi veicolari sulla viabilità interna ai singoli comparti sono stati studiati mediante le Relazioni sul clima acustico relative al singolo comparto, e nella presente relazione si valuteranno gli effetti acustici relativi ai nodi viari individuati nello studio dell'impatto sulla rete stradale dei flussi veicolari relativi ai PUA previsti nel POC, condotto dall'ing. Giampiero Bruno Sticchi ed allegato alla presente integrazione, che riporta in conclusione:

*L'analisi e il confronto fra l'aumento dei flussi veicolari sulla rete stradale e la capacità di questa ad accogliere i carichi aggiuntivi prodotti dalla realizzazione dei comparti non evidenzia criticità di natura funzionale, la rete in esame con i flussi veicolari dello scenario futuro **continuerà ad offrire livelli di servizio della rete accettabili.***

Lo studio ha considerato i flussi veicolari nelle intersezioni stradali più rappresentative del territorio, riportate nella figura seguente:



diverserighestudio srl
bologna
40127 via della torretta 47a
cf + pi 03164671202
t + f 0039 051 504269
architetti@diverserighestudio.it
www.diverserighestudio.it

Ing. **Gianluca Gallerani**
San Pietro in Casale
40018 via Rubizzano 280
335 1304651
gianluca.gallerani@yahoo.it

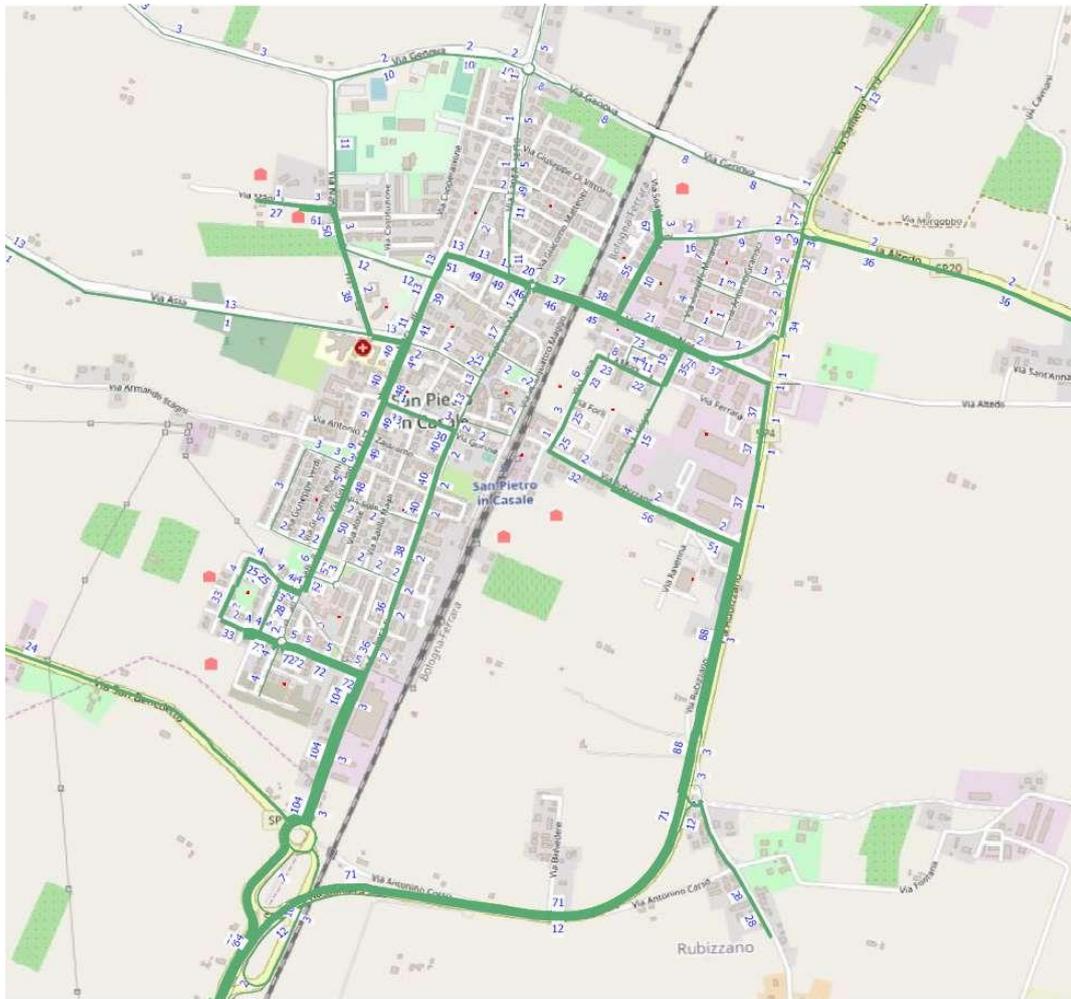
2. Analisi dei flussi veicolari indotti

La tabella che segue mostra la quantificazione dei flussi di traffico generati dall'attuazione degli interventi previsti, suddivisi per subambito e per ingressi e uscite nell'ora di punta e nei differenti periodi della giornata tipo (ora di punta, periodo diurno e periodo notturno).

Si prevede che i movimenti auto giornalieri saranno 1'141 in ingresso e altrettanti in uscita.

	Ora di punta		Diurno		Notturno		24 Ore	
	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Sub Ambito 1.1	1	34	107	110	5	2	112	112
Sub Ambito 1.2	1	26	84	86	4	1	87	87
Sub Ambito 3.B	2	58	185	190	8	3	193	193
Sub Ambito 3.C	3	69	218	224	9	3	227	227
Sub Ambito 5.1	2	56	178	183	8	3	186	186
Sub Ambito 5.2	1	36	113	116	5	2	118	118
Sub Ambito 9.A	3	66	209	214	9	3	218	218
Totale	14	345	1'093	1'123	47	18	1'141	1'141

Il numero previsto di veicoli generati dagli interventi in progetto su ciascun arco della rete stradale è riportato in forma grafica nel diagramma di flusso seguente.

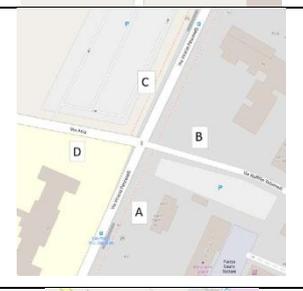


diverserigestudio srl
 bologna
 40127 via della torretta 47a
 cf + pi 03164671202
 t + f 0039 051 504269
architetti@diverserigestudio.it
www.diverserigestudio.it

Ing. Gianluca Gallerani
 San Pietro in Casale
 40018 via Rubizzano 280
 335 1304651
gianluca.gallerani@yahoo.it

3. Valutazione aspetti acustici connessi

Sulla base di tali dati, si riporta di seguito l'incremento previsto del flusso veicolare generato dall'attuazione dei PUA previsti nel POC sui nodi e sulle tratte contigue della viabilità principale, con indicazione delle considerazioni tecniche connesse.

<p>1 - Rot. Via Genova / Sant'Alberto Flussi Attuali veic.equ./h 815 - Flussi Indotti veic.equ./h 16 - Flussi Futuri veic.equ./h 831 L'incremento di flusso veicolare su tale nodo e sulle tratte contigue pare trascurabile rispetto al flusso attuale, per cui a seguito degli interventi previsti non si prevede un peggioramento del clima acustico per le residenze.</p>	
<p>2 -Incr. Massumatico – Genova Flussi Attuali veic.equ./h 426 - Flussi Indotti veic.equ./h 13 - Flussi Futuri veic.equ./h 439 L'incremento di flusso veicolare su tale nodo e sulle tratte contigue pare trascurabile rispetto al flusso attuale, per cui a seguito degli interventi previsti non si prevede un peggioramento del clima acustico per le residenze rispetto a quello attuale.</p>	
<p>3 - Incrocio Via Asia-Pescerelli Flussi Attuali veic.equ./h 1482 - Flussi Indotti veic.equ./h 92 - Flussi Futuri veic.equ./h 1574 L'incremento di flusso veicolare su tale nodo e sulle tratte contigue pare trascurabile rispetto al flusso attuale, il livello di servizio futuro previsto è B (intersection delay 12 sec), e su questi la circolazione avviene a velocità ridotta, per cui a seguito degli interventi previsti non si prevede un peggioramento del clima acustico per le residenze rispetto a quello attuale.</p>	
<p>4 - Rotatoria SP4 – Galliera Flussi Attuali veic.equ./h 1448 - Flussi Indotti veic.equ./h 115 - Flussi Futuri veic.equ./h 1563 L'incremento di flusso veicolare su tale nodo e sulle tratte contigue pare trascurabile rispetto al flusso attuale, e questi sono localizzati ai margini esterni del centro abitato, per cui a seguito degli interventi previsti non si prevede un peggioramento del clima acustico per le residenze rispetto a quello attuale.</p>	
<p>5 - Rotatoria Galliera – Matteotti Flussi Attuali veic.equ./h 849 - Flussi Indotti veic.equ./h 83 - Flussi Futuri veic.equ./h 932 L'incremento di flusso veicolare su tale nodo e sulle tratte contigue pare trascurabile rispetto al flusso attuale, il livello di servizio futuro previsto è A (tempi di attesa < 4 sec), e su questi la circolazione avviene a velocità ridotta, per cui a seguito degli interventi previsti non si prevede un peggioramento del clima acustico per le residenze rispetto a quello attuale.</p>	

<p>6 - Rot. Galliera – Matteotti Flussi Attuali veic.equ./h 893 - Flussi Indotti veic.equ./h 45 - Flussi Futuri veic.equ./h 938 L'incremento di flusso veicolare su tale nodo e sulle tratte contigue pare trascurabile rispetto al flusso attuale e su questi la circolazione avviene a velocità ridotta, per cui a seguito degli interventi previsti non si prevede un peggioramento del clima acustico per le residenze rispetto a quello attuale.</p>	
<p>7 - Incrocio SP4 – SP20 Flussi Attuali veic.equ./h 984 - Flussi Indotti veic.equ./h 51 - Flussi Futuri veic.equ./h 1035 L'incremento di flusso veicolare su tale nodo e sulle tratte contigue pare trascurabile rispetto al flusso attuale, per cui a seguito degli interventi previsti non si prevede un peggioramento del clima acustico per le residenze rispetto a quello attuale.</p>	
<p>8 - Incr. Rubizzano – Bologna Flussi Attuali veic.equ./h 251 - Flussi Indotti veic.equ./h 75 - Flussi Futuri veic.equ./h 326 Su tale nodo sarà realizzata una mini rotonda, che avrà l'effetto di ridurre la velocità di percorrenza del nodo e delle tratte contigue rispetto a quella attuale; la tratta verso la strada provinciale Galliera, che avrà il maggior incremento di flusso veicolare, attraversa una zona artigianale; a seguito degli interventi previsti non si prevede un peggioramento del clima acustico per le residenze rispetto a quello attuale.</p>	

3. Conclusioni

Viste le premesse e quanto sopra citato, si ritiene che l'attuazione degli interventi previsti non produrrà un peggioramento del clima acustico per le zone residenziali esistenti rispetto a quello attuale tale da richiedere interventi di mitigazione acustica.

In base alle considerazioni precedentemente elencate si può concludere che la situazione acustica attuale è compatibile per il progetto proposto.

Bologna, li 30/07/2019

arch. Nicola Rimondi
ing. Gianluca Gallerani