Comune di Selvazzano Dentro
Prot. Cat. Cl. Fs
24 SET. 1998

COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO

PIANO DEL TRAFFICO

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (P.G.T.U.)

Relazione illustrativa

ing. Marco Pasetto

ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI PADOVA
ING. MARCO PASETTO N° 2217

Via Lamarmora, 14 - 35030 SELVAZZANO DENTRO (PD)

Dipartimento Costruzioni e Trasporti - Università
Via Marzolo, 9 - 35131 PADOVA - tel. 049/8275569

UFFICIO SEGRETERIA
IN ATTI ALLA DELIBERA DI CC
N° 64 IN DATA 28.9.98

COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO
PIANO DEL TRAFFICO

"Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.)": Relazione illustrativa.

Introduzione.

Con Delibera n° 213 del 29 Aprile 1996 l'Amministrazione Comunale di Selvazzano Dentro (PD) conferiva all'Ing. Marco Pasetto l'incarico di redigere il Piano Urbano del Traffico per il medesimo Comune, ai sensi dell'art. 36, 2° comma, D. L.vo 30.04.92 n° 285.

L'incarico, articolato così come in Disciplinare Rep. n° 1212 del 10 Ottobre 1996, risultava precisamente costituito da :

A) Fase di analisi: Zonizzazione del territorio e processo conoscitivo (traffico - inquinamento acustico);
B) Fase di progetto.

Sia il processo conoscitivo che l'elaborazione del progetto erano da intendersi estesi all'intero territorio comunale, comprensivo dunque delle Località di: Selvazzano Capoluogo, Caselle, Feriole, San Domenico, Tencarola.

La prima fase dell'incarico è stata espletata nei mesi di Maggio-Luglio 1996 attraverso l'esecuzione di alcune indagini conoscitive volte a caratterizzare la mobilità veicolare nel suo *stato di fatto.* A tal fine, si sono effettuati:

- rilievi dei flussi veicolari leggeri e pesanti nella viabilità principale e secondaria oltre che nei parcheggi;
- indagini Origine/Destinazione nelle direttrici principali;
- studio della mobilità nei giorni di mercato;
- rilievi di inquinamento acustico.

La necessità di eseguire alcuni interventi sulla viabilità, per ragioni contingenti, precorrendo i tempi tecnici ed amministrativi di approvazione ed attuazione del Piano nella sua articolazione e sviluppo, ha consigliato l'Amministrazione di ripetere alcune delle sopracitate indagini (rilevamento di flussi ed inquinamento acustico) nella località Caselle. La nuova campagna di rilievi è stata eseguita nel mese di Aprile 1997.

I risultati delle analisi sono stati consegnati e successivamente portati all'attenzione dell'Amministrazione Comunale di Selvazzano Dentro e della cittadinanza nelle presentazioni del 16

Dicembre 1996, 9 Aprile e 10 Maggio 1997, nonché 2 Aprile 1997 (Feriole), 26 Marzo e 30 Aprile 1997 (Caselle).

Secondo quanto previsto in Delibera G.C. n° 213/96, terminata la fase di analisi della Mobilità, studiata la viabilità esistente, considerati gli strumenti urbanistici vigenti, recepite le indicazioni fornite dall'Amministrazione Comunale nelle sue componenti, si è provveduto all'elaborazione del Piano del Traffico, con formulazione delle *linee guida* del Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.), contenenti gli indirizzi progettuali ritenuti più idonei alla definizione della nuova viabilità in Selvazzano Dentro.

Le stesse ragioni che hanno consigliato di anticipare l'esecuzione del Piano in ambiti territoriali circoscritti (località Caselle), hanno giustificato l'anteposizione, all'approvazione del P.G.T.U., della particolarizzazione di quasi tutti gli interventi progettuali previsti. Operazione ritenuta, peraltro, necessaria anche dal Tecnico incaricato, al fine di rendere maggiormente intelligibili i criteri informatori che hanno ispirato la progettazione stessa.

Parallelamente all'elaborazione del Piano, e contestualmente alle fasi di analisi e progettazione preliminare, si è provveduto a mantenere attivo un coordinamento con gli interventi progettuali *in fieri* attinenti al tema della mobilità in Selvazzano Dentro e, in particolare:

- progetto di nuova viabilità lungo Via Scapacchiò, con particolar riguardo a P.R. 28, P.P.E. 35, P.d.L. 10;
- grande viabilità di Padova sud-ovest, con particolar riguardo al progetto della cosiddetta "bretella" Boston;

oggetto di studio in separata sede.

Piano Urbano del Traffico (P.U.T.): il Progetto. "Linee guida" del Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.). I Piani Particolareggiati.

1. Premessa. Analisi dello stato di fatto.

La Mobilità interna al territorio Comunale di Selvazzano Dentro si sviluppa col *contributo* differenziato di tutte le componenti veicolari:

- la circolazione dei veicoli privati (autovetture e veicoli commerciali);
- la circolazione (e la fermata) dei veicoli in servizio pubblico di linea (servizio urbano ed extraurbano);
- la sosta dei veicoli privati;
- i movimenti pedonali (o, più generalmente, delle *utenze deboli*).

Tali componenti - secondo quanto emerso dal programma di indagini previsto dal P.U.T. - utilizzano in modo promiscuo e spesso disomogeneo (dal punto di vista qualitativo come quantitativo) una rete viabile che, peraltro, possiede caratteristiche geometrico-funzionali inidonee a soddisfare una *domanda* di mobilità cresciuta negli anni sino a saturazione della *capacità* delle infrastrutture, alle quali competono *livelli di servizio* spesso insufficienti.

Tutto ciò è manifestazione palese dello squilibrio crescente tra *domanda* ed *offerta* di trasporto, che trova giustificazione, principalmente, in due ragioni:

- il fatto che molte strade, nate o a servizio di limitati insediamenti, o come collegamento fra quartieri o frazioni, siano divenute fondamentali arterie percorse da un traffico veicolare privato di *penetrazione* e/o *attraversamento,* con origine/destinazione sovracomunale degli spostamenti;
- il fatto che i flussi veicolari per i quali le singole strade sono state dimensionate abbiano raggiunto livelli di consistenza estremamente elevati, come conseguenza dell'intenso inurbamento che ha interessato le aree dell'*hinterland* padovano.

Peraltro:

- fenomeni di spiccato pendolarismo (per lavoro o studio) fra Padova e i limitrofi Comuni della Provincia occidentale (Selvazzano, Rubano, Mestrino, Saccolongo, Terme Euganee e Colli);
- la sempre più ampia diffusione di servizi e attività commerciali/artigianali/industriali, con l'inevitabile moltiplicazione di poli attrattori/generatori di spostamenti, al di fuori del Capoluogo di Provincia e all'interno o in prossimità del territorio comunale di Selvazzano;
- la crescita delle Frazioni di Selvazzano, da agglomerati di case sparse sino a vere e proprie Cittadine con mutate esigenze e necessità (antropizzazione del territorio);

hanno contribuito a evidenziare carenze infrastrutturali e inadeguatezza d'uso della rete viabile comunale.

Non si può poi non rilevare come, oggigiorno, le problematiche che scaturiscono da tali aspetti non siano più né solo identificabili in *entità meramente numeriche* (flussi, percentuale di veicoli pesanti, posti auto mancanti o eccedenti), essendo gravi le *ripercussioni concrete* che esse determinano sulla vivibilità, la qualità della vita e i valori ambientali (inquinamento acustico, atmosferico).

Nel rispetto di tale importante constatazione si è provveduto ad eseguire le indagini e formulare il progetto di Piano Urbano del Traffico di Selvazzano Dentro, di cui si riferisce con il seguente documento.

Il progetto sviluppato, oltre a concedere spazio alla individuazione delle componenti veicolari, all'analisi di domanda ed offerta di trasporto, alla definizione dei livelli di servizio connessi all'esercizio delle singole infrastrutture, alla caratterizzazione delle problematiche attinenti alla Mobilità, ha inteso attribuire un ruolo non secondario alla definizione delle misure più idonee da attuare ai fini della tutela della circolazione delle cosiddette *utenze deboli*.

Tali componenti (pedoni, biciclette, motoveicoli, portatori di handicap) abbisognano, infatti, di spazi specifici di movimentazione, necessari sia per la sicurezza della loro circolazione e sosta, sia per l'eliminazione delle interferenze con le componenti veicolari più *forti*, sia per l'incentivazione quali *modi* di trasporto alternativi rispetto al veicolo privato.

Allo stato attuale, le utenze deboli non vedono soddisfatta la reale (e potenzialmente crescente) domanda di spostamento, e ciò per varie ragioni:

a) Mancanza di infrastrutture adeguate.

- Non esiste una rete compiuta di piste ciclabili protette e in sede propria. Le infrastrutture *dedicate* esistenti sono costituite da tratte di modesta lunghezza (quindi *scollegate*) e talora destinate ad uso promiscuo di pedoni e biciclette: è il caso di Via Montecchia, Via Pelosa, Via Scapacchiò.
- Analogamente, non esistono nella globalità del territorio comunale percorsi pedonali completi e privi di soluzione di continuità: persino talune strade comprese nei *centri abitati* sono prive di marciapiedi (a Caselle come a San Domenico, a Selvazzano, come a Tencarola).
- Sono carenti (qualitativamente e quantitativamente, sotto il profilo della sicurezza e dell'accessibilità) i collegamenti tra Frazioni, Frazioni e Capoluogo comunale, Frazioni di Selvazzano e Comuni limitrofi.
- I percorsi ciclo-pedonali di maggior valenza *paesaggistico-ambientale* mancano per lo più di funzionalità: o si snodano su rilevati arginali (Bacchiglione) con piattaforma irregolare, dubbia sicurezza, itinerari talora di scarso interesse pratico; o si sviluppano nell'ambito della stessa viabilità ordinaria (Via Montecchia), senza itinerari esclusivi e senza raccordo con percorsi omologhi.
- Gli itinerari ciclabili di comune utilizzo si sviluppano per lo più a raso, nella carreggiata di strade a flussi veicolari rilevanti e veloci, con manifeste situazioni di pericolosità. E' il caso di: Via Padova, Via Monte Grappa, Via Euganea, Via Scapacchiò, Via Roma, Via Don Bosco, Via Pelosa, Via Brentella. Le dimensioni dei marciapiedi sono ivi spesso inadeguate.

b) Sviluppo geografico ed urbanistico del territorio comunale.

- Lo sviluppo *a macchia di leopardo* delle singole Località di Selvazzano rende chilometriche le distanze di collegamento fra i Quartieri, oltre che fra alcuni Quartieri e i Comuni limitrofi.
- L'accessibilità della confinante città di Padova è garantita da due assi, costituiti da S.S. 11-Via Chiesanuova-Via Vicenza e S.S. 250-Strada dei Colli-Via Sorio che, pur dotati di piste ciclabili e marciapiedi protetti, non garantiscono l'optimum in termini di sicurezza, venendo le utenze deboli ad intersecarsi più volte con un traffico veicolare privato consistente (e spesso veloce).
- Alcune aree del territorio comunale (Feriole, Montecchia e Via Schiavo; la zona agricola di Selvazzano capoluogo e Caselle, tra Bacchiglione, Sarmeola, Mestrino, Via Don Bosco; il Cimitero

di Caselle) sono peraltro raggiungibili e percorribili preferibilmente con la sola autovettura, mentre altre (le Vie Fogazzaro-Zanella) sono persino isolate dal resto del territorio.

Nonostante tutto ciò, la domanda di spostamento non assorbita dal trasporto privato è forte e potenzialmente ancora più elevata di quella attuale, sicché abbisogna di essere disciplinata oltre che assoggettata ad un'adeguata tutela.

Le suesposte considerazioni rendono dunque pressante la necessità di ridefinire pure per le utenze deboli un equilibrio tra domanda e offerta di trasporto, anche attraverso la previsione di nuove infrastrutture dedicate, a completamento e razionalizzazione della rete viabile esistente.

A fronte delle valutazioni precedenti, va poi evidenziata l'importanza che assume l'assetto viabilistico del *Comprensorio* in cui Selvazzano Dentro si colloca, assetto caratterizzato dai seguenti motivi:

- l'incompletezza delle infrastrutture di *grande viabilità*, prive dell'indispensabile ed inevitabile collegamento, ad ovest, fra Autostrada A4 Padova-Brescia, S.S. 11 e Tangenziale Sud;
- la presenza di assi viari esclusivi (S.S. 250 *delle Terme*, S.P. 89 *dei Colli*), a servizio dei luoghi viciniori a più elevata ricettività turistica (Abano e Montegrotto Terme, Colli Euganei);
- l'organizzazione geometrico-funzionale della viabilità urbana in Padova, al confine con Selvazzano e tra Selvazzano e centro città, *marcata* specialmente dai *colli di bottiglia* dei Cavalcavia Chiesanuova e Brusegana, del ponte sul Brentella e da peculiari scelte progettuali-pianificatorie poste in essere dall'Amministrazione patavina (parcheggio di interscambio di Brusegana, connessione con Padova 2000...);
- il ridisegno in atto dell'attuale viabilità padovana e provinciale, pilotato da peculiari esigenze e volontà delle Amministrazioni comunali contermini (protezione del territorio comunale di Abano Terme dal traffico di attraversamento e/o penetrazione; interruzione della bretella Boston su Via Euganea; redirezionamento del traffico pesante proveniente da Limena-Villaguattera su Via Brentella e suo incanalamento su una radiale, intermedia alle SS.SS. 11 e 250, connessa con Corso Australia; *specializzazione* di Via Chiesanuova con realizzazione di corsia preferenziale per mezzi pubblici...).

Il quadro sopra illustrato richiede un'attenta considerazione, sia in fase di studio della viabilità attuale (per i condizionamenti che ne derivano), sia in fase di progettazione degli interventi a breve-medio termine. Ciò anche in relazione al fatto che diverse situazioni ed ipotesi sopra elencate hanno, o si prestano ad avere, pesanti ripercussioni sulla Mobilità interna in Selvazzano Dentro.

La rete viabile esterna a Selvazzano presenta, ad esempio, rami o nodi spesso congestionati (Chiesanuova, Brusegana, Padova Centro, Autostrada A4), che inducono gli utenti in spostamento sulle relative direttrici alla ricerca di itinerari alternativi che consentano un'ottimizzazione dei tempi di percorrenza e una riduzione dei perditempo. Ciò si ripercuote negativamente sul *livello di servizio* delle infrastrutture comunali, poiché i *travasi* di flussi fra le strade congestionate e le rimanenti infrastrutture determinano:

- intensificazione del traffico sulla viabilità secondaria (locale e residenziale);
- appesantimento dei flussi sulla viabilità principale interna, comunque già prossima al collasso nelle ore di punta;
- peggioramento generalizzato della qualità della vita nell'intero territorio comunale (rumore, inquinamento, riduzione della sicurezza);
- incremento dei costi di trasporto (costi di esercizio per gli utenti, oneri di costruzione e manutenzione per gli amministratori).

Analoghe problematiche scaturiscono dall'incompletezza della rete stradale extraurbana sovracomunale sulla direttrice sud-nord e sud-ovest: il traffico pesante da/per/tra autostrade e tangenziale è necessariamente costretto a gravitare sulla viabilità ordinaria di Selvazzano, per lo più inadeguata a sopportarne, per le intrinseche caratteristiche costruttive e dimensionali, il transito reiterato.

A questo flusso si somma il traffico delle autovetture da/per i vicini comuni termali o i Colli Euganei che, prima di incanalarsi in alcuni percorsi obbligati (Via Monte Grappa, Via Euganea) sovraccaricandoli, trova sfogo proprio nella viabilità urbana ed extraurbana locale.

Quest'ultima, peraltro, oltre ad assolvere alle sue funzioni più naturali di smistamento di traffico *porta a porta*, costituisce anche richiamo di traffico pesante (e leggero) diretto agli insediamenti produttivi che, numerosi, trovano collocazione sia nella Zona Industriale e Artigianale, sia anche in zone a diversa destinazione d'uso (residenziale o commerciale).

Alla luce delle precedenti considerazioni, emerge dunque la necessità di un'analisi e ridiscussione del rapporto (attuale e potenziale) fra *domanda* ed *offerta* di trasporto nel territorio di Selvazzano Dentro.

A tale proposito, considerate attentamente le caratteristiche (attuali e potenziali) della Mobilità su strada, si è provveduto a formulare un Piano di interventi, strutturato in modo da cercare di garantire un più razionale utilizzo della rete stradale urbana ed extraurbana in Selvazzano Dentro.

In accordo con le premesse introduttive, tale Piano attribuisce particolare rilevanza ad un riequilibrio del peso delle varie componenti di traffico che caratterizzano la Mobilità, strategia che si concretizza sostanzialmente, ma non unicamente, nei seguenti obiettivi:

- riordino e adeguamento della viabilità esistente, a servizio di veicoli pubblici e privati;
- piano delle piste ciclabili;
- piano dei percorsi pedonali;
- ridefinizione degli spazi destinati alla sosta.

senza dimenticare i successivi traguardi:

- possibilità di incentivazione d'uso del mezzo di trasporto pubblico;
- creazione di Aree Protette o Zone a Traffico Limitato.

Il conseguimento dei suesposti obiettivi viene perseguito nell'ambito di un Piano globale e intersettoriale, poiché è da escludersi nel modo più assoluto l'adozione di provvedimenti estemporanei e fini a se stessi che nulla risolvono se non problemi peculiari e limitati. Tutte le ipotesi di intervento formulate sono dunque strettamente connesse e devono essere considerate il frutto di un approccio di studio onnicomprensivo.

Rinviando alla descrizione di dettaglio l'illustrazione circostanziata degli interventi previsti sulla viabilità, si riassumono i principali aspetti qualificanti il Piano proposto.

2. Riordino e adeguamento della viabilità esistente.

Il riordino e l'adeguamento della viabilità esistente in ordine al miglioramento della sicurezza stradale, all'aumento della protezione dell'ambiente e della salute umana (vivibilità), alla razionale gestione della mobilità passa, in particolare, secondo le previsioni del Piano, attraverso i seguenti interventi:

a) classificazione tecnico-funzionale e definizione della destinazione d'uso della rete viaria, anche in funzione della classifica amministrativa delle strade (cfr. a riguardo par. 7, 8);
b) eliminazione della promiscuità d'uso delle infrastrutture stradali, con separazione (preferibilmente fisica) di utenze *forti* da utenze *deboli*, intervenendo prioritariamente sugli assi viari principali (ovvero le strade *extraurbane secondarie* e le strade *urbane di quartiere*, definite ai sensi del precedente punto a)
c) disciplina delle singole componenti di traffico, mediante la loro separazione e l'individuazione di spazi *dedicati*;
d) fluidificazione (ma non per questo velocizzazione) del traffico veicolare privato, soprattutto in corrispondenza dei tronchi stradali a più basso *livello di servizio* (Via Padova, Via Euganea, Via Monte Grappa, Via Scapacchiò);
e) verifica delle alternative modali esistenti e delle loro reali potenzialità, anche in relazione alla politica dei trasporti attuati dai Comuni limitrofi (in primis, Padova);
f) protezione dei quartieri (individuazione di *isole ambientali* o *corti urbane*, che ad una prima analisi possono essere identificate con i quartieri di Selvazzano centro, Feriole-Via Miazzo, San Domenico vecchia, Tencarola sud, Tencarola vecchia, Caselle Sante-Patrioti);
g) identificazione di una viabilità *dedicata* per il traffico di attraversamento (da *stornare* dalla viabilità *locale*, di cui in a).

E' prevista l'attuazione di:

1. Interventi sulle infrastrutture, ovvero:
   a) Nuove infrastrutture viarie
   b) Adeguamento di infrastrutture esistenti (completamento, allargamento della piattaforma)
   c) Nuove opere d'arte o manufatti (a servizio di 1.a e 1.b)
   d) Isole spartitraffico o direzionali
   e) Dissuasori di traffico

2. Interventi su segnaletica ed impiantistica, ovvero:
   a) Impianti semaforici
   b) Impianti di illuminazione
   c) Rallentatori di velocità
   d) Modifiche ed integrazioni alla segnaletica verticale e/o orizzontale

3. Interventi sulla circolazione, ovvero:
   a) Individuazione direzioni di marcia consentite
   b) Piste ciclabili
   c) Percorsi pedonali (e marciapiedi)
   d) Stalli di sosta, parcheggi
   e) Corsie preferenziali

Si rimarca la necessità che gli interventi in questione, siano in ogni caso realizzati nell'ambito di un Piano organico corrispondente al progetto formulato nel P.G.T.U. o nei susseguenti Piani Particolareggiati, senza estrapolazione alcuna delle singole soluzioni dal contesto in cui sono state proposte.

3. Piano delle piste ciclabili.

Fra i criteri informatori del Piano del Traffico figura la sicurezza di circolazione e movimentazione di tutte le componenti veicolari. In particolare, dalle considerazioni svolte in Premessa emerge poi, in modo inequivocabile, l'esigenza di una maggiore tutela delle *utenze deboli* attraverso la realizzazione di percorsi protetti a sede propria, di modo che l'eliminazione della promiscuità d'uso delle infrastrutture stradali si possa tradurre in un globale miglioramento delle loro condizioni di esercizio.

Su tale principio avviene l'orientamento del Piano delle piste ciclabili.

Allo stato attuale si può dire che un Piano organico di interventi infrastrutturali a favore dei velocipedi sia inesistente. Esistono oggi alcuni percorsi ciclabili utilizzati promiscuamente da pedoni e biciclette, ma non risultano essere inquadrati in una rete di infrastrutture specializzate, mancando peraltro qualsiasi collegamento fra essi. E' altresì in fase di costruzione il nuovo percorso ciclabile che si sviluppa lungo Via Euganea, come anche sono in fase di progettazione i suoi raccordi con Via Scapacchiò e Selvazzano capoluogo.

Alla luce di tutto ciò si è allora provveduto a valutare l'opportunità e, quindi, la modalità di realizzazione di itinerari specifici, da destinare alle *due ruote*, da caratterizzare sotto il profilo geometrico-dimensionale in relazione alla loro diversa valenza.

Sono stati individuati percorsi ciclabili prioritari rispetto alle esigenze di mobilità, con lo scopo di garantire un collegamento agevole e il più possibile diretto fra i quartieri e i principali poli attrattori di capoluogo e *frazioni*, completando la rete ciclabile con tratte in grado di accentuarne funzionalità e razionalità.

Si sono poi proposti ulteriori itinerari ciclabili di prevalente interesse turistico-paesaggistico a completamento dei percorsi principali. Gli uni e gli altri utilizzano la viabilità esistente - ove questa lo permette - o comprendono nuove infrastrutture - ove la viabilità attuale non lo consente. Comunque, devono avere una sede propria; la promiscuità d'uso rappresenta espediente particolare riservato alla soluzione di singolarità.

I percorsi ciclabili proposti possono essere dunque così suddivisi:

A) Itinerari prioritari.

a) Via Brentella - Via Pelosa. Completamento del percorso ciclo-pedonale di Via Pelosa mediante pista bidirezionale protetta in Via Brentella, prevedendo i seguenti raccordi:
   1. con Via Sette Martiri in Padova, mediante passerella ciclo-pedonale sul canale Brentella, dall'intersezione tra Via Pelosa e Via Treponti (Padova);
   2. con Via Pelosa, attraverso Via Mazzini e Via Garibaldi; nella prima, si prevede una pista ciclabile promiscua, destinata alla circolazione di biciclette e veicoli privati dei soli residenti; nella seconda, la pista ciclabile viene collocata nell'ambito di una sede stradale riorganizzata;
   3. con Via D. Chiesa, nell'ambito di nuovo percorso est-ovest in Caselle (vd. b).

b) Via D. Chiesa - Scolo Mestrina - Via Ceresina - Via Pirandello - P.zza Leoni - Via Monti - Cimitero. Il nuovo itinerario ciclabile attraversa la Frazione di Caselle da est ad ovest, collegando la S.P. 83 con la S.P. 13 e il Cimitero di Caselle. Prevede infrastrutture specializzate, bidirezionali in sede propria, nell'ambito della viabilità esistente riorganizzata, con costruzione di nuovi tronchi in corrispondenza di:
   1. Raccordo tra Via D. Chiesa, Via S.M. Ausiliatrice e Via Ceresina mediante Via S. Anna e Scolo Mestrina, con percorso ciclo-pedonale (promiscuo), comunque a sede propria;
   2. Raccordo tra Via Pirandello e Via Monti mediante percorso ciclo-pedonale (promiscuo), a sede propria.

c) Via Padova - Via Trieste - Via Udine - Via Don Bosco - Via Piave - Via Asiago. Il percorso ciclabile prevede una riorganizzazione degli spazi stradali disponibili in Via Padova, lato sud, mediante realizzazione di piste bidirezionali ad uso promiscuo, per traffico pedonale e ciclabile. La piattaforma

stradale di Via Piave viene completata mediante una pista ciclabile bidirezionale protetta che può essere portata: a nord, mediante Via Asiago (in sede promiscua), sino a Piazza Vittorio Veneto e Via Don Bosco; a sud, mediante un itinerario che utilizza promiscuamente con il traffico dei residenti la viabilità locale (Via Udine, Via Trieste), sino a Via Padova.

d) Via Don Bosco. Un itinerario ciclabile bidirezionale e protetto costruito in direzione nord-sud, lungo Via Don Bosco, è fondamentale per un collegamento celere e sicuro tra Caselle e Tencarola. Tale ipotesi progettuale è tuttavia subordinata alla possibilità di un adeguamento della sede stradale della S.P. 13, oggi inadatta persino al transito veicolare.
e) Via Euganea - Via Euganea Feriole. Pista bidirezionale protetta (già in costruzione sino a Via P. Schiavo). E' previsto il raccordo di Via Euganea-Feriole con Via Montecchia, attraverso Via Miazzo, con pista bidirezionale protetta (con eccezione del tratto tra Via Forzatè e Via Miazzo).
f) Via S. Giuseppe - Via S. Domenico. Pista ciclabile bidirezionale protetta da ricavare nell'ampia piattaforma delle due strade: raccorda S.S. 250 con il centro di S. Domenico e la "nuova" lottizzazione.
g) Via Scapacchiò. Il percorso ciclabile si snoda in sede propria, bidirezionale e protetto, tra la S.P. 89 (Via Euganea) e la S.P. 82 (Via Roma), correndo sul fronte sud della strada sino all'altezza di Via Monache, sul fronte nord da Via Monache a Via Cesarotti. Quest'ultima viene percorsa per l'intera lunghezza sino a Via Roma: con infrastruttura specializzata bidirezionale per tutto il tratto iniziale da Via Scapacchiò sino a Via Rossini; in sede promiscua, pur sempre bidirezionale, di qui a Via Roma.

B) Itinerari di interesse turistico.

a) Via Argine Sinistro. Si ritiene opportuno migliorare il piano calpestabile della sommità arginale, ricavando una pista ciclo-pedonale (per utilizzo occasionale e promiscuo di autovetture), a condizione che siano regolamentate - mediante appositi dissuasori - le condizioni di circolazione.
b) Via S. Maria di Quarta - Vicolo Bassetto. Si propone il prolungamento del percorso esistente sino all'Argine del fiume Bacchiglione.

4. Piano dei percorsi pedonali.

Come il piano delle piste ciclabili, persegue l'ottimizzazione della sicurezza di circolazione e movimentazione, nonché la tutela delle *utenze deboli* attraverso la realizzazione di sovrastrutture dotate di sede propria che garantiscano la separazione dei pedoni dal traffico veicolare. E' fondamentale che gli spostamenti dei pedoni possano avvenire nell'ambito della piattaforma stradale, ma comunque sempre fuori della carreggiata o della banchina, e in spazi protetti.

Il Piano dei percorsi pedonali persegue due obiettivi:

- l'individuazione delle infrastrutture prive di marciapiedi o sovrastrutture protette per il transito pedonale;
- la definizione di percorsi di collegamento e coordinamento fra gli itinerari pedonali esistenti, in modo tale da garantire l'accessibilità dell'intero territorio comunale.

In realtà, però, è soltanto il secondo obiettivo a costituire motivo di pianificazione, poiché i marciapiedi, in sé, costituiscono elemento fondamentale della piattaforma stradale, la cui realizzazione non dovrebbe rappresentare (e in genere non ha rappresentato) motivo di discrezionalità.

Conseguentemente ci si limita a segnalare le direttrici in corrispondenza delle quali si ritiene necessario un intervento progettuale che vada a sanare le carenze esistenti in termini di accessibilità del territorio. I percorsi pedonali proposti sono i seguenti:

2. Via Cassolo, da Via Brentella a Via S.M. Ausiliatrice;
3. Via Don Bosco;
4. Via Pelosa, da Via Manzoni verso ovest;
5. Via Forno;
6. Via Scapacchiò;
7. Via De Gasperi;
8. Via Euganea, Via Euganea-Feriole.

Inoltre, si ritiene necessario un completamento delle sovrastrutture (ove lo spazio non lo consente, anche mediante il mero ricorso alla segnaletica orizzontale) nei seguenti quartieri:

1. San Domenico, zona "Santi/Monti";
2. Tencarola "vecchia".

5. Ridefinizione degli spazi destinati alla sosta.

Le indagini effettuate al fine di caratterizzare la domanda di sosta sono state impostate considerando la tipologia e l'ubicazione dei parcheggi oggi esistenti. L'analisi condotta ha rilevato alcuni motivi di interesse:

- Più che la *sosta* è la *fermata* degli autoveicoli a determinare situazioni di criticità: è del tutto generale la tendenza degli utenti ad abbandonare per brevi periodi (dell'ordine dei minuti o decine di minuti) i propri veicoli nel luogo più prossimo alla destinazione dello spostamento, prescindendo da indicazioni segnaletiche (divieti), pericolosità della manovra, dimensioni della sede stradale, vicinanza di regolari parcheggi; ciò riduce inevitabilmente il *livello di servizio* (e sicurezza) delle strade interessate.
- Normalmente sono gli esercizi commerciali a determinare la maggiore domanda di sosta e/o fermata, ma nemmeno le zone residenziali sono immuni dalle problematiche conseguenti, e anzi, spesso, proprio in queste zone si verificano situazioni che richiedono una più attenta regolamentazione.
- In Selvazzano esistono alcuni parcheggi che costituiscono effettivi centri di attrazione veicolare: i contro-viali di Via Padova (Via Aquileia e lato sud) e piazza Vittorio Veneto in Tencarola, il parcheggio Davanzo e il parcheggio di Via San Domenico nel quartiere S. Domenico, il piazzale della Chiesa di Selvazzano capoluogo, Via Manzoni in Caselle. Stante la variabilità dei modi di esercizio, si rileva come in generale l'*offerta* di posti auto sia comunque esuberante rispetto a una *domanda* fluttuante e concentrata in intervalli temporali limitati.
- I parcheggi collocati in prossimità dei principali poli commerciali o dei servizi hanno una capacità solo relativamente elevata, ma l'offerta di posti auto nella viabilità più prossima consente di rimediare alle carenze che si registrano nelle ore di punta.
- Alcuni parcheggi assumono la valenza di parcheggi scambiatori e sono utilizzati per periodi di tempo prolungati; in tal caso le superfici disponibili permettono di soddisfare la domanda dei veicoli stanziali, così come anche di assorbire le punte di traffico legate a necessità contingenti.

Queste considerazioni, portano a valutare, in sintesi, le seguenti necessità:

a) regolamentazione di sosta e fermata nella viabilità principale, come in quella secondaria, in relazione alla classifica tecnico-funzionale delle strade, con ridefinizione degli spazi *dedicati*;

b) allo stesso tempo, mantenimento - di massima - dell'attuale assetto dei posti auto, salvo limitate modifiche legate all'aumento della funzionalità dei parcheggi, in relazione ai loro modi di utilizzo.

6. Potenzialità di un piano del trasporto pubblico.

Allo stato attuale la domanda di trasporto di persone è soddisfatta in larga misura dagli autoveicoli privati, anche se il contributo dei cosiddetti *mezzi di trasporto collettivo* raccoglie una quota-parte significativa della domanda di spostamento.

Il trasporto pubblico è garantito da ACAP nei giorni feriali sulle tratte suburbane con le linee 7 (Caselle), 12 (Tencarola, Selvazzano) e 18 (notturno, Tencarola), sulle tratte extraurbane con le linee M e T; nei giorni festivi il servizio è fornito dalla linea 32 (Tencarola, Selvazzano).

Sulla direttrice costituita da S.S. 250 e S.P. 89 (Dei Colli) l'Azienda SITA svolge un servizio per destinazioni extraurbane (Valbona, Cologna Veneta, Cervarese S. Croce); lungo Via Scapacchiò è attivato il collegamento con Barbarano Vicentino.

Se si escludono le ore di punta coincidenti con inizio e termine di scuole e attività lavorative, si può verificare come il mezzo di trasporto pubblico goda, tutto sommato, del favore dell'utenza, anche se lo si può ritenere sottoutilizzato in relazione a quelle che sono le effettive necessità di spostamento.

Del resto un'esame dell'uso del trasporto pubblico rivela che:

- le corse, escluse le ore di punta, sono (considerate) troppo poco frequenti (in alcune linee i passaggi sono cadenzati ogni 30 minuti);
- nelle ore di punta l'offerta di trasporto è inferiore alla domanda, o comunque a quanto sarebbe necessario per garantire livelli di servizio (efficienza e comfort) elevati;
- su alcune linee, nelle ore di punta specialmente, si verificano ritardi rispetto agli orari schedulati, come conseguenza inevitabile dei lunghi tragitti che i mezzi di trasporto percorrono tra un capolinea e l'altro; per di più gli itinerari, attraversando il centro di Padova, si snodano in zone a traffico necessariamente congestionato;
- le tariffe sono ritenute inadeguate al servizio offerto (frequenza delle corse, itinerari, comfort), considerato che Selvazzano si sviluppa in quello che è considerato ambito sub-urbano di Padova (ovvero a prezzo di biglietto più elevato);
- il mezzo di trasporto pubblico, oltre a non avere la flessibilità garantita dal mezzo privato, non consente tempi di spostamento minori, non potendo contare su corsie preferenziali sino al centro di Padova;
- manca inoltre un servizio di collegamento diretto fra tutte le Frazioni di Selvazzano.

Le indagini O/D compiute in fase di analisi della mobilità interna a Selvazzano Dentro, attraverso lo studio delle motivazioni degli spostamenti, hanno altresì evidenziato l'esistenza di una potenziale utenza del mezzo pubblico (attualmente circolante su veicolo privato) da reindirizzare verso tale *modo* di trasporto attraverso peculiari incentivazioni.

E' acclarato che mezzo pubblico e mezzo privato oggi, a parità di percorsi, consentano spostamenti in tempi uguali; e che in Selvazzano e tra Selvazzano e Padova tali mezzi si muovono utilizzando per lo più la medesima viabilità, essendo disponibile un'unica tratta (limitata) di corsia preferenziale (Via Aquileia). In mancanza di un'adeguata tariffazione del servizio, di un adeguato cadenzamento delle corse, di adeguate infrastrutture in corrispondenza delle fermate, di adeguati

itinerari, si deve ritenere impensabile che il mezzo pubblico possa assorbire significative aliquote di domanda di spostamento.

Allora, si può ritenere che i principali strumenti progettuali e di pianificazione da utilizzare nell'incentivazione dell'uso del mezzo di trasporto pubblico in Selvazzano debbano essere i seguenti:

a) ampliamento del bacino di utenza mediante modifica, in accordo con l'Azienda concessionaria, del percorso servito dalle linee sub-urbane;
b) equiparazione dei titoli di viaggio urbani e sub-urbani, oppure sub-urbani ACAP ed extraurbani SITA e ACAP;
c) realizzazione di corsie preferenziali per i mezzi di trasporto pubblico;
d) modifica degli itinerari delle linee sub-urbane in modo da prevedere, quanto meno, un collegamento nord-sud (Caselle-Tencarola);
e) creazione di parcheggi scambiatori.

Tuttavia, a tal riguardo si può osservare come:

- una importante ridefinizione degli itinerari dei mezzi pubblici sia oggi impensabile, sia in relazione alla politica delle Aziende di trasporto pubblico, sia in relazione alle caratteristiche della rete infrastrutturale esistente;
- la politica tariffaria di ACAP e SITA può consentire un'equiparazione dei costi dei titoli di viaggio sub-urbani, ma non permetterà - probabilmente - mai di ripristinare l'ambito *urbano* (a tariffe più vantaggiose) nel territorio di Selvazzano;
- la rete stradale esistente, come innanzi precisato, non possiede caratteristiche geometrico-funzionali tali da consentire la realizzazione di corsie preferenziali, soprattutto lungo gli assi su cui queste avrebbero maggior bisogno di svilupparsi (Via Padova, Via Euganea, Via Monte Grappa, Via Scapacchiò, Via Pelosa, Via Brentella);
- la rete esistente tanto meno consente di utilizzare le infrastrutture necessarie per realizzare i collegamenti mancanti tra le Frazioni (si pensi all'angusta Via Don Bosco);
- il trasporto pubblico interno a Selvazzano può, allo stato attuale, essere realizzato solo con mini-bus, ma si richiede un attento studio di fattibilità economica.

Più complesso il discorso relativo ai parcheggi scambiatori.

Un precedente studio di fattibilità, evidenziava l'opportunità di realizzare alcune infrastrutture da dedicare alla sosta degli autoveicoli privati e alla fermata dei mezzi pubblici, al fine di consentire il cambio di modalità di trasporto. Si riteneva che un parcheggio scambiatore ubicato lungo Via Monte Grappa ed un secondo parcheggio da costruire lungo la S.P. 89, in prossimità del collegamento con la bretella Boston, potessero servire a drenare il traffico veicolare privato provenienti dai Comuni limitrofi a Selvazzano Dentro, trasferendolo sul mezzo pubblico. Tali infrastrutture non sono state realizzate.

A distanza di alcuni anni dall'ipotesi progettuale, si può ritenere che la domanda di spostamento con il mezzo pubblico, sulle citate direttrici, sia rimasta pressoché inalterata: ciò potrebbe essere sufficiente a riconsiderare i progetti precedentemente formulati. In realtà, gli interventi eseguiti sul territorio negli ultimi anni, l'aumento del traffico veicolare privato su tutta la viabilità ad ovest di Padova, l'impronta che la politica dei trasporti ha dato alla destinazione d'uso delle infrastrutture ivi esistenti, sconsigliano di procedere in tal senso.

I parcheggi scambiatori non costituiscono soluzione attuale ai problemi del traffico innanzi illustrati, sino a che non si riuscirà ad avviare, soprattutto coi Comuni limitrofi una diversa politica di pianificazione del trasporto pubblico e privato. In sostanza non si intravede da un'analisi costi-benefici la convenienza economica per Amministrazione od utenti ad optare per una soluzione che, oggi come oggi, si presenta costosa e scarsamente utile.

Si ritiene semmai più opportuno il potenziamento di quelle aree che in modo *spontaneo*, a causa dell'ubicazione e delle caratteristiche intrinseche, costituiscono parcheggio anche a servizio del mezzo pubblico, come la piazza di Selvazzano capoluogo e il contro-viale di Via Padova. In tali zone può essere conveniente studiare la ripartizione degli stalli di sosta in modo da soddisfare, senza squilibri, la domanda proveniente dalle distinte quote di utenza.

7. Classifica amministrativa delle strade.

La classificazione amministrativa delle strade viene eseguita ai sensi dei seguenti riferimenti legislativi:

a) commi 5-6-7, art. 2, D. Lgs. 30.04.92 n° 285 "Nuovo Codice della Strada";
b) art. 2 D.P.R. 16.12.92 n° 495 "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della strada" e relative modifiche contenute in D.P.R. 16.09.96 n° 610 "Regolamento recante modifiche al D.P.R. n° 495";
c) Direttive Ministero LL.PP. pubblicate su Suppl. Ord. G.U. n° 146 del 24.06.95.

In ottemperanza alle prescrizioni legislative sopra elencate, dal punto di vista amministrativo, le infrastrutture componenti la rete stradale di Selvazzano Dentro possono essere ricondotte alle seguenti classi:

- STRADE STATALI
  a) S.S. 250 "Delle Terme" (Vie Padova - Monte Grappa)
- STRADE PROVINCIALI
  a) S.P. 13 "Pelosa" (Vie Don Bosco - Pelosa)
  b) S.P. 38 "Scapacchiò" (Via P. Schiavo)
  c) S.P. 82 "Taglierina" (Via Vittorio Emanuele III)
  d) S.P. 83 "Pandella" (Vie Brentella - Pelosa)
  e) S.P. 89 "dei Colli" (Vie Euganea - Euganea Feriole)
- STRADE COMUNALI

Non esistono strade regionali.

Si rrileva, tuttavia, che per quanto concerne le strade urbane (statali o provinciali) il Codice della Strada prevede al comma 7, art. 2, che - fatta eccezione per i Centri abitati con meno di 10.000 abitanti (nella fattispecie Caselle e Feriole) - esse siano sempre *comunali*. Inoltre il D.P.R. 16.09.96 n° 610 (art. 3) introduce nel Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada la seguente precisazione (comma 4, art. 4, D.P.R. 16.12.92 n° 495 mod.): "I tratti di strade statali o provinciali che attraversano i centri abitati con popolazione superiore a diecimila abitanti, individuati a seguito della delimitazione del centro abitato prevista dall'articolo 4 del Codice, sono classificati quali strade comunali con la stessa deliberazione della giunta municipale con la quale si procede alla delimitazione medesima".

Ciò implica che, essendo la delibera della Giunta Comunale di Selvazzano risalente al 4.05.94 (n° 289), le strade S.S. 250 - S.P. 89 - S.P. 13 - S.P. 82, nei tratti interni al centro abitato di Tencarola-San Domenico-Selvazzano sono *in nuce* <strade comunali> (come ulteriormente precisa l'art.4, D.P.R. 16.09.96, a modifica e integrazione dell'art. 5 del Codice) per le quali manca soltanto la declassificazione da esperire ai sensi dell'art. 2 del Codice e artt. 3 e 4 del Regolamento (e relative modifiche ed integrazioni).

Si richiama l'attenzione dell'Amministrazione sulla rilevanza che può assumere agli effetti della gestione e della manutenzione delle infrastrutture il passaggio di proprietà legato ai provvedimenti legislativi di cui sopra.

8. Classifica tecnico-funzionale delle strade.

Intervento preliminare a qualsiasi riordino o riorganizzazione della viabilità è la classificazione funzionale delle strade. Si tratta, in sostanza, di definire esattamente le funzioni dei singoli componenti della rete viaria urbana, in modo da garantire l'omogeneità in termini di sicurezza e la regolarità d'uso delle infrastrutture, tenendo conto delle esigenze peculiari e degli spazi necessari a tutte le componenti di traffico (veicoli privati, veicoli in servizio pubblico, sosta, movimenti delle utenze deboli: pedoni, biciclette, portatori di handicap...). Ciò con l'obiettivo di bandire radicalmente le tanto comuni situazioni di promiscuità di mansioni svolte dalle corsie o carreggiate stradali.

La classificazione funzionale viene svolta ai sensi dei seguenti riferimenti legislativi:

a) commi 2-3, art. 2, D. Lgs. 30.04.92 n° 285 "Nuovo Codice della Strada";
b) art. 2 D.P.R. 16.12.92 n° 495 "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della strada" e relative modifiche contenute in D.P.R. 16.09.96 n° 610 "Regolamento recante modifiche al D.P.R. n° 495";
c) Direttive Ministero LL.PP. pubblicate su Suppl. Ord. G.U. n° 146 del 24.06.95;
d) Norme Tecniche C.N.R. n° 60 del 26.04.78;

ed ha funzione integrativa nei riguardi della classificazione amministrativa sopra descritta.

In ottemperanza alle prescrizioni legislative sopra elencate, dal punto di vista funzionale, le infrastrutture componenti la rete stradale di Selvazzano Dentro possono essere ricondotte alle seguenti tipologie:

- strade extraurbane secondarie (classe C, Nuovo Codice della Strada);
- strade extraurbane locali (classe F);
- strade urbane di quartiere (classe E);
- strade urbane locali (classe F).

L'ambito *urbano* (e, conseguentemente, quello *extraurbano*) è individuato dalla "delimitazione di centro abitato" approvata con Delibera Giunta Comunale n° 289 del 4.05.94 su progetto Cattiodoro-Tamiazzo-Marchetti del 5.04.94. La Delibera individua n° 3 distinti centri abitati, corrispondenti alle località:

- Tencarola, San Domenico, Selvazzano capoluogo;
- Caselle e Zona Industriale Caselle;
- Feriole.

Agli effetti della classificazione funzionale si definiscono:

- Strade *extraurbane secondarie* (classe C, Nuovo Codice della Strada) quelle infrastrutture ad unica carreggiata, con almeno una corsia per senso di marcia e banchine.
- Strade *urbane di quartiere* (classe E, Nuovo Codice della Strada) quelle infrastrutture che fungono da collegamento fra quartieri limitrofi o fra zone estreme di un medesimo quartiere internamente al centro abitato. Si tratta di strade destinate a servire gli insediamenti principali dell'abitato, anche se attraverso elementi viari complementari. In esse sono consentite tutte le componenti veicolari, eccezion fatta per la sosta, possibile solo esternamente alla carreggiata e con apposita corsia di manovra.

- Strade *urbane ed extraurbane locali* (classe F, Nuovo Codice della Strada) quelle infrastrutture, opportunamente sistemate in modo da consentire la circolazione di pedoni, veicoli, animali (ai sensi del comma 1, art. 2 C.d.S.), non facenti parte degli altri tipi di strada.

Non si ritiene di ravvisare nella rete viaria di Selvazzano infrastrutture ascrivibili ad elementi di diversa tipologia funzionale, ovvero:

- Strade *extraurbane principali* (classe B, Nuovo Codice della Strada), cioè infrastrutture a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchine pavimentate, prive di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati, riservate alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore, spazi appositamente definiti per altre categorie di utenti, aree di sosta con accessi dotati di corsie di accelerazione e decelerazione.
- Strade *urbane di scorrimento* (classe D, Nuovo Codice della Strada), cioè infrastrutture a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia e corsia riservata ai mezzi pubblici, marciapiedi e banchine pavimentate, intersezioni a raso semaforizzate, aree di sosta con immissioni/uscite concentrate.

In considerazione dell'ubicazione e della geometria delle infrastrutture viarie esistenti, della composizione qualitativa e quantitativa dei flussi veicolari, nonché delle condizioni di esercizio, al fine di rendere più razionale l'utilizzo della rete viaria perseguendo gli obiettivi di "una razionale gestione della mobilità, della protezione dell'ambiente e del risparmio energetico" (comma 1, art. 1, C.d.S.), si propone una riclassificazione funzionale delle strade in Selvazzano Dentro.

L'obiettivo primario è la riqualificazione delle strade, da restituire a funzioni specifiche e compatibili con la destinazione d'uso del territorio che attraversano, anche e soprattutto attraverso interventi di regolamentazione della circolazione e progetti di arredo urbano e segnaletica, mediante i quali condizionare l'utenza verso comportamenti conformi alle esigenze di sicurezza che il Codice della Strada perora.

La classificazione proposta divide sostanzialmente le strade esterne al centro abitato fra strade extraurbane secondarie e strade locali.

Sono state classificate come *extraurbane secondarie* tutte le strade che costituiscono assi viari principali (collegamento tra le frazioni, tra frazioni e capoluogo, tra frazioni e comuni limitrofi) e possiedono le caratteristiche prescritte dal Codice per le strade di tipo C. Si tratta di:

Via Don Bosco (S.P. 13), fra Caselle e Tencarola;
Via Pelosa (S.P. 13), fra Caselle e confine est di Rubano;
Via Pelosa (S.P. 13) fra confine ovest di Rubano e confine di Saccolongo;
Via Vittorio Emanuele III (S.P. 82), fra confine di Rubano e Selvazzano;
Via P. Schiavo (S.P. 38);
Via Euganea (S.P. 89) fra San Domenico e Feriole.

Le rimanenti strade extraurbane sono state classificate come *locali*, perché a diretto servizio degli insediamenti, con caratteristiche geometriche inadeguate o destinate a traffico locale. In relazione a ciò si è ritenuto di escludere Via Vegri, Via Montecchia e Via Penghe (fra Via Don Bosco e il limite del centro abitato di Caselle) dalla qualifica di strade extraurbane secondarie. Così è stato fatto per Via Scapacchiò, fra Selvazzano e Via P. Schiavo, nell'ipotesi di sottrarla ai flussi di attraversamento.

La classificazione presuppone dunque che si debbano porre in essere, nell'ambito del Piano del Traffico, quei provvedimenti che consentono di restituire le infrastrutture in oggetto alla funzione stabilita per esse, che non è certo quella di asse viario portante *di attraversamento*.

All'interno dei *centri abitati* le infrastrutture sono state suddivise fra strade *di quartiere* e strade *locali*.

Fra le *strade urbane di quartiere* possono essere inserite:

S.S. 250 (Via Padova, Via Monte Grappa);
S.P. 83 (Via Brentella, Via Pelosa);
S.P. 13 (Via Pelosa, Via Don Bosco);
S.P. 89 (Via Euganea, Via Euganea-Feriole);
S.P. 82 (Via Roma, Via Vittorio Emanuele III),

che sono utilizzate come tronchi passanti delle sopra citate strade extraurbane secondarie; sia anche:

Via Scapacchiò;
Viale della Repubblica,

che, pur venendo utilizzate come strade interne di scorrimento veloce, non hanno le caratteristiche geometrico-funzionali peculiari delle infrastrutture di categoria superiore (strade *di scorrimento*, classe D del C.d.S.).

Tutta la rimanente rete viabile può essere considerata di carattere *locale*, perché a diretto servizio degli insediamenti, spesso anche attraverso strade cieche (cul de sac) o sterrate.

La classificazione sopra descritta è espressiva delle scelte progettuali alla base del Piano del Traffico, scelte orientate a:

- individuare pochi assi viabilistici principali deputati allo smaltimento del traffico di attraversamento sovracomunale;
- scaricare la viabilità secondaria dagli spostamenti che non abbiano origine o destinazione nell'area asservita;
- allontanare il traffico veicolare dalle zone centrali delle frazioni e, ove non possibile, rallentarlo.

Resta inteso che le cosiddette "strade di quartiere" dovranno possedere (eventualmente, previo adeguamento) caratteristiche geometriche, funzionali e di esercizio compatibili con quanto previsto dalla tipologia di infrastruttura.

Via S. Maria Ausiliatrice, Via Foscolo, Via Don Bosco (in Tencarola), Via S. Giuseppe, Via S. Domenico, Via Miazzo, attraverso provvedimenti viabilistici di cui appresso si dà descrizione, devono essere restituite al loro ruolo di strada locale.

La classificazione tecnico-funzionale è aggiornabile, nel senso che può (e deve) essere integrata e corretta in seguito alla realizzazione di nuovi tronchi stradali e di nuovi collegamenti, i quali possono contribuire a modificare le condizioni di circolazione e gli schemi viari. Dimensionando tali infrastrutture in modo da avere *ex-novo* le caratteristiche geometriche e di percorrenza peculiari delle strade urbane di quartiere (o, al limite, di scorrimento), su tutta la rimanente viabilità si porranno in essere quegli interventi di adeguamento, riorganizzazione e regolamentazione che le infrastrutture esistenti richiederanno e consentiranno, con eventuale verifica della loro funzione e destinazione d'uso.

Nel caso particolare di Selvazzano Dentro si possono sin d'ora prevedere alcuni interventi infrastrutturali destinati a richiedere, una volta realizzati, una riclassificazione delle direttrici viarie principali:

- prolungamento di Via Parini verso Rubano:
  - nuova strada extraurbana secondaria o locale;
- "bretella Salata", ovvero collegamento di Viale della Repubblica con la Zona Industriale di Caselle:

- la bretella diventa strada extraurbana secondaria fuori *centro abitato*, strada urbana di quartiere dentro *centro abitato* e fino a Via Penghe;
- il prolungamento della bretella da Via Penghe fino a Via Meucci, Via Meucci sino a Via Don Bosco diventano strade urbane di quartiere;
- Via Penghe verso Via Monte Cero (PD), Via Marconi, Volta, Galilei vanno ripensate in relazione alla nuova viabilità;

• nuovo collegamento fra Via Don Bosco e Via Pelosa:
- strada extraurbana secondaria;

• prolungamento di Via Cristoforo Colombo sino a Via Monte Grappa:
- trasformazione di Via Cristoforo Colombo e Via Vespucci in strada urbana di quartiere;

• nuovo collegamento fra Via Euganea e Via Veronese, a servizio dell'I.R.A.:
- classificazione da definire in relazione alla pianificazione degli interventi sulle aree Scapacchiò e San Domenico Nuova.

9. Zonizzazione funzionale ai rilievi di traffico veicolare.

Preliminarmente all'esecuzione delle indagini sul traffico veicolare si è eseguita una zonizzazione del territorio comunale di Selvazzano Dentro, al fine di individuare ambiti insediativi omogenei, sulla cui base aggregare geograficamente la domanda di spostamento.

Le "Zone" in cui è avvenuta la suddivisione del territorio comunale in fase di redazione del P.U.T. sono 17 (n° 1-17). Esse corrispondono a parti di Località e Frazioni, generalmente caratterizzate da tipologie insediative comuni o affini; in ogni caso, tali zone corrispondono a bacini di utenza univocamente individuabili per quanto concerne origine e destinazione di spostamenti.

La zonizzazione è stata successivamente estesa ai territori extracomunali, tenuto conto della collocazione geografica delle aree contermini, del loro sviluppo e delle infrastrutture che le asservono. Ne sono risultate ulteriori 7 zone (convenzionalmente indicate col numero 30-36) che, con le 17 precedenti, completano l'ambito territoriale di riferimento.

Le zone previste, per la cui delimitazione territoriale si rimanda all'apposito elaborato grafico (Tav. 1), sono di seguito elencate; a ogni zona corrispondono un numero, utilizzato come indice ricorrente in tutte le elaborazioni progettuali, ed una denominazione convenzionale, utile solo ad una identificazione più intuitiva:

1- SELVAZZANO CENTRO (CAPOLUOGO)	
2 - SELVAZZANO "OLTRE BACCHIGLIONE"	(a nord del fiume Bacchiglione)
3 - SELVAZZANO "PITTORI"/"LAGHI"	(dall'intestazione delle vie)
4 - SAN DOMENICO NUOVA	
5 - SAN DOMENICO CENTRO	
6 - SAN DOMENICO "SEMINARIO"	
7 - TENCAROLA "CITTÁ"	(dall'intestazione delle vie)
8 - TENCAROLA "VECCHIA"	
9 - TENCAROLA "FRIULI"	(dall'intestazione delle vie)
10 - CASELLE "PATRIOTI"	(dall'intestazione delle vie)
11 - CASELLE "SANTE"	(dall'intestazione delle vie)
12 - CASELLE "SCRITTORI"	(dall'intestazione delle vie)
13 - CASELLE "MOTORIZZAZIONE"	
14 - CASELLE - ZONA INDUSTRIALE	(Zona Industriale e Artigianale Sud)
15 - SELVAZZANO - ZONA AGRICOLA	(territorio extraurbano)
16 - MONTECCHIA	
17 - FERIOLE	

30 - PADOVA NORD
31 - PADOVA SUD
32 - TERME EUGANEE (ABANO E MONTEGROTTO TERME)
33 - COLLI EUGANEI
34 - SACCOLONGO
35 - MESTRINO - VICENZA
36 - RUBANO

Si indicano di seguito, a titolo esemplificativo, Vie e località indicate dagli utenti nel corso dell'indagine Origine/ Destinazione, suddivise per zone. Alcune località possono risultare inquadrate in più zone, secondochè siano state citate come origine o come destinazione degli spostamenti e in funzione dell'itinerario seguito.

A) TERRITORIO COMUNALE DI SELVAZZANO DENTRO

ZONA 1. SELVAZZANO CAPOLUOGO

Selvazzano Centro

Bellini, Via	Campania, Via	Cesarotti, Via	Cimabue, Via
De Gasperi, Via	Giotto, Via	Lombardia, Via	Mascagni, Via
Molise, Via	Montesanto, Via	Piemonte, Via	Puccini, Via
Puglia, Via	Respighi, Via	Roma, Via	Rossini, Via
Scapacchiò, Via	Veneto, Via	Verdi, Via	Vivaldi, Via

ZONA 2. SELVAZZANO OLTRE BACCHIGLIONE

Bassetto, Via	Molini, Via	Pralungo, Via	V. Emanuele III, Via

ZONA 3. SELVAZZANO "PITTORI/LAGHI"

Bolsena, Via	Botticelli, Via	Bracciano, Via	Buonarroti, Via
Canaletto, Via	Caravaggio, Via	Donatello, Via	Euganea, Via
L. da Vinci, Via	Mantegna, Via	Monache, Via	Raffaello, Via
Tiepolo, Via	Tintoretto, Via	Tiziano Vecellio, Via	Trasimeno, Via
Tripoli, Via	Veronese, Via		

ZONA 4. SAN DOMENICO NUOVA

Abano, Via	Caboto, Via	Cadamosto, Via	Caldaro, Via
Caldonazzo, Via	G. da Verrazzano, Via	Magellano, Via	Turchia, Via
Vasco de Gama, Via	Vespucci, Via		

ZONA 5. SAN DOMENICO CENTRO

Carso, Via
Egeo, Via
Garda, Via
Levico, Via
Misurina, Via
Monte Cengio, Via
Monte Cimone, Via
Monte Civetta, Via
Monte Nero, Via
Monte Ortigara, Via
Monte Solarolo, Via
Montello, Via
Pasubio, Via
San Bartolomeo, Via
San Domenico Quartiere
San Domenico, Via
San Francesco, Via
San Giuseppe, Via
San Luigi, Via
San Marco, Via
San Massimo, Via
San Matteo, Via
San Paolo, Via
San Pietro, Via
San Pio X, Via
Sant'Andrea, Via

ZONA 6. SAN DOMENICO "SEMINARIO"

Monte Grappa, Via
Sabotino, Via
Sant'Antonio, Via

ZONA 7. TENCAROLA "CITTÀ"

Tencarola "Città"
Ancona, Via
Aosta, Via
Bologna, Via
Firenze, Via
Genova, Via
Milano, Via
Napoli, Via
Padova, Via
Palermo, Via
Sant'Alessandro, Via
Torino, Via
Venezia, Via
Vicenza, Via

ZONA 8. TENCAROLA "VECCHIA"

Tencarola Vecchia
Abbazia, Via
Argine Sinistro, Via (parziale in zona 15)
Asiago, Via
Bassano, Via
Buccari, Via
Carnia, Via
Cefalonia, Via
Dei Mille, Via
Don Bosco, Via
Due Giugno, Via
Fiume, Via
Indipendenza, Via
Isonzo, Via
IV Novembre, Via
Livenza, Via
Moro A., Piazzetta
Piave, Via
Risorgimento, Via
Rodi, Via
Rovigno, Via
Tagliamento, Via
Timavo, Via
XXIV Maggio, Via
Zara, Via
Vittorio Veneto, Piazza

ZONA 9. TENCAROLA "FRIULI"

Tencarola "Friuli"
Aquileia, Via
Carnaro, Via
Dalmazia, Via
Forno, Via
Forno, Vicolo
Friuli, Via
Giovanni XXIII, Via
Gorizia, Via
Istria, Via
Pola, Via
Postumia, Via
Redipuglia, Via
Rovereto, Via
Repubblica, Viale della
Spalato, Via
Trentino, Via
Trento, Via
Trieste, Via
Udine, Via

ZONA 10. CASELLE "PATRIOTI"

Caselle "Patrioti"

Baracca F. , Via	Battisti C. , Via	Bixio N. , Via	Brentella, Via
Caselle, Via	Cavour C. , Via	Chiesa D. , Via	Diaz A. , Via
Filzi F. , Via	Garibaldi G. , Via	Gioberti, Via	Lamarmora, Via
Mameli G. , Via	Mazzini G. , Via	Menotti C. , Via	Nievo I. , Via
Pellico S. , Via	Pelosa, Via	Pisacane, Via	Rubano, Via
Sauro N. , Via	Santorre di Santarosa, Via	Toti E. , Via	

ZONA 11. CASELLE "SANTE"

Caselle Centro

Ceresina, Via	Collodi, Via	De Amicis, Via	De Sanctis, Via
Deledda, Via	Leoni C., Piazza	Pirandello, Via	S. Agata, Via
S. Agnese, Via	S. Barbara, Via	S. Caterina, Via	S. Cecilia, Via
S. Chiara, Via	S. Elena, Via	S. Giustina, Via	S. Marta, Via
S. Monica, Via	S. Maria Ausiliatrice, Via	S. Rita, Via	S. Tecla, Via
S. Teresa, Via	S. Anna, Via	Svevo, Via	Ungaretti, Via
Verga, Via			

ZONA 12. CASELLE "SCRITTORI"

Caselle "Scrittori"

Aleardi A. , Via	Ariosto L. , Via	Boccaccio G. , Via	Boiardo, Via
Dante A. , Via	Foscolo U. , Via	Gozzi G., Via	Leopardi G. , Via
Manzoni A., Via	Monti, Via	Pascoli G. , Via	Petrarca F. , Via
Tasso T. , Via			

ZONA 13. CASELLE "CIMITERO"

Caselle "Cimitero"

Canton, Via (parziale in zona 15)	Parini, Via

ZONA 14. CASELLE - ZONA INDUSTRIALE

Fermi E. , Via	Galilei G. , Via	Galvani, Via	Marconi G., Via
Meucci, Via	Monte Cero, Via	Penghe, Via	Volta A. , Via

ZONA 15. SELVAZZANO - ZONA AGRICOLA

Argine Sinistro, Via (parziale in zona 8)		Bressan, Via	Eritrea, Via
Canton, Via (parziale in zona 13)		Fogazzaro, Via	Rondinelle, Via
Vegri, Via	Vignale, Via	Zanella , Via	

ZONA 16. MONTECCHIA

Montecchia, Via	Perarolo, Via	Schiavo, Via	Selve, Via

ZONA 17. FERIOLE

Feriole Quartiere			
Forzatè, Via	Miazzo, Via	Pierobon, Via	Pighin, Via

B) TERRITORIO ESTERNO A SELVAZZANO DENTRO

ZONA 30. PADOVA NORD-OVEST

Padova Centro			
Padova Nord/Ovest			
Altichiero	Arcella	Autostrada A/4 - Ingresso Padova Est-Ovest	
Camin	Cave	Chiesanuova	Fiera
Montà	Mortise	Ponte di Brenta	Pontevigodarzere
Portello	Savonarola	Stanga	Stazione FFSS
Zona Industriale Padova Est			
Provincia di Padova			
Arsego	Borgoricco	Busa di Vigonza	Cadoneghe
Campo San Martino	Campodarsego	Camposampiero	Castagnara
Cittadella	Curtarolo	Fontaniva	Galliera Veneta
Grantorto	Limena	Loreggia	Marsango
Mejaniga	Noventa Padovana	Piazzola sul Brenta (anche in zona 36)	
Piombino Dese	Reschigliano	San Giorgio delle Pertiche	San Giorgio in Bosco
S. Martino di Lupari	San Michele delle Badesse	Santa Giustina in Colle	Santa Maria di Non
Tombolo	Trebaseleghe	Tremignon di Piazzola s/B	Vigodarzere
Vigonza	Villa del Conte	Villanova di Camposampiero	Villatora di Saonara
Provincia di Venezia			
Dolo	Fiesso d' Artico	Jesolo	Marcon
Marghera	Mestre	Mira	Mirano
Noale	Salzano	San Donà di Piave	Santa Maria di Sala
Scorzé	Spinea	Strà	Venezia
Vigonovo			
Provincia di Treviso			
Casale sul Sile	Castelfranco Veneto	Conegliano	Cornuda
Mogliano Veneto	Montebelluna	Pederobba	Pieve di Soligo
Roncade	Treviso	Zero Branco	

Provincia di Vicenza

Bassano del Grappa (anche in zona 36)	Marostica	Rosà

Altra Provincia, via Autostrada

Belluno	Bergamo	Bolzano	Brescia
Como	Feltre (BL)	Genova	Gorizia
Milano	Lozzo di Cadore (BL)	Parma	Piacenza
Pordenone	Reggio Emilia	Roma	Sacile (UD)
Trento	Trieste	Udine	Verona

ZONA 31. PADOVA SUD-OVEST

Padova Sud-Ovest

Aeroporto	Armistizio	Autostrada A13 - Ingresso Padova Sud	
Bassanello	Brusegana	Città Giardino	Guizza
Maserà di Padova	Ospedale	Paltana	Porta San Giovanni Prato
della Valle	Sacra Famiglia	Salboro	Santa Croce
Volta Brusegana	Santo Stefano d'Ungheria	Voltabarozzo	

Provincia di Padova

Agna	Albignasego (anche in zona 32)		Anguillara
Arre	Arzergrande	Bagnoli di Sopra	Bertipaglia
Boara Pisani	Bovolenta	Brugine	Cagnola
Candiana	Casalserugo (anche in zona 32)		Cavarzere
Codevigo	Cornegliana	Correzzola	Gazzo Padovano
Legnaro	Este (anche in zona 32)	Monselice (anche zona 32)	Piove di Sacco
Polverara	Ponte San Nicolò	Pontecasale	Pozzonovo
Pontelongo (anche in zona 32)		Roncaglia Ponte S. Nicolò	Sant'Angelo di Piove
Saonara	Stanghella		

Provincia di Rovigo

Adria	Badia Polesine (anche in zona 32)	Rovigo

Provincia di Venezia

Boion	Campolongo Maggiore	Chioggia	Cona
Fossò	Rosolina Mare		

Altra Provincia, via Autostrada

Ascoli Piceno	Bari	Bologna	Ferrara
Firenze	Forlì	Lucca	Occhiobello (FE)
Palermo	Perugia	Pesaro	Ravenna
Rimini	Siena		

ZONA 32. TERME EUGANEE

Abano Terme (PD)
Albignasego (PD) (anche in zona 31)
Arquà Petrarca (PD)
Autostrada A-13 - Terme Euganee (PD)
Badia Polesine (RO) (anche in zona 31)
Baone (PD)
Battaglia Terme (PD)
Carceri (PD)
Cartura (PD)
Carmignano di S. Urbano (PD) (anche in zona 36)
Casalserugo (PD) (anche in zona 31)
Cinto Euganeo (PD)
Conselve (PD)
Due Carrare (PD)
Giarre (PD)
Este (PD) (anche in zona 31)
Galzignano Terme (PD)
Lendinara (RO)
Luvigliano (PD)
Mandria (PD)
Mantova
Masi (PD)
Megliadino San Vitale (PD)
Monselice (PD) (anche in zona 31)
Montagnana (PD)
Montegrotto (PD)
Monteortone di Abano Terme (PD)
Monterosso (PD)
Pernumia (PD)
Pontelongo (PD) (anche in zona 31)
Pozzonovo (PD)
Saletto Umberto (PD)
San Pietro Viminario (PD)
Sant'Urbano (PD)
Solesino (PD)
Terradura (PD)
Torreglia (PD)
Tramonte (PD)
Tribano (PD)
Villa Estense (PD)

ZONA 33. COLLI EUGANEI

Agugliaro (VI)
Albettone (VI) (anche in zona 35)
Bresseo (PD)
Autostrada A/13, Terme Euganee (PD) (anche in zona 32)
Carbonara (PD)
Bastia di Rovolon (PD) (anche in zona 34)
Castelnuovo di Teolo (PD)
Cologna Veneta (VR)
Faedo (VI)
Frassenelle (PD)
Granze (PD)
Lozzo Atestino (PD)
Montemerlo (PD)
Noventa Vicentina (VI)
Ospedaletto Euganeo (PD)
Praglia (PD)
Rovolon (PD)
San Biagio di Teolo (PD)
Teolo (PD)
Valbona (PD)
Tramonte (PD) (anche in zona 32)
Treponti di Teolo (PD)
Villa di Teolo (PD)
Vò Euganeo (PD)

ZONA 34. SACCOLONGO

Arcugnano (VI)
Barbarano (VI)
Bastia di Rovolon (PD) (anche in zona 33)
Campiglia dei Berici (VI)
Cervarese Santa Croce (PD)
Creola (PD)
Fossona (PD)
Grancona (VI)
Montegalda (VI)
Mossano (VI)
Orgiano (VI)
Saccolongo (PD)
Sossano (VI)
Trambacche (PD)
Villaganzerla (VI)

ZONA 35. MESTRINO

Albettone (VI) (anche in zona 33)
Arlesega (PD)
Arzignano (VI)
Asiago (VI)
Camisano (VI)
Campodoro (PD) (anche in zona 36)
Chiampo (VI)
Desenzano (VR)
Grisignano del Zocco (VI)
Legnago (VR)
Lissaro (PD)
Lonigo (VI)
Mestrino (PD)
Monticello (VI)
Riva del Garda (VR)
Romano d'Ezzelino (VI)
Ronchi di Campanile (PD)
Sandrigo (VI)
Schio (VI)
Thiene (VI)
Torri di Quartesolo (VI)
Valpolicella (VR)
Veggiano (PD)
Vicenza
Zovoncedo (VI)
Zugliano (VI)

ZONA 36. RUBANO

Bassano del Grappa (VI) (anche in zona 30)
Campodoro (PD) (anche in zona 35)
Fontaniva (PD) (Anche in zona 30)
Piazzola sul Brenta (PD) (anche in zona 30)
San Pietro in Gu (PD)
Tezze sul Brenta (PD)

Bosco di Rubano (PD)
Carmignano sul Brenta (PD) (anche in zona 32)
Industria, Via (Rubano - PD)
Ponterotto - Padova
Rubano (PD)
Sarmeola di Rubano (PD)
Taggì di Sotto (PD)
Villafranca Padovana (PD)
Villaguattera (PD)

COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO
PIANO DEL TRAFFICO

Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.)
Piani Particolareggiati

Elaborati di progetto.

Il Progetto di Piano Urbano del Traffico si articola nei seguenti elaborati:

- n° 1 volume "Piano Generale del Traffico Urbano: Relazione illustrativa".

- n° 5 volumi "Rilievi del traffico veicolare sulla rete stradale urbana ed extraurbana del territorio comunale di Selvazzano Dentro", così suddivisi:
  Volume 1: Caselle
  Volume 2: Tencarola
  Volume 3: San Domenico
  Volume 4: Selvazzano capoluogo
  Volume 5: Feriole, Montecchia.

- n° 1 volume "Rilievi di traffico veicolare ed inquinamento acustico in Caselle, zona "Sante", in seguito alle modifiche alla viabilità".

- n° 1 volume "Elaborazione rilevamenti del traffico veicolare: flussi veicolari e indagini O/D".

- n° 3 volumi "Analisi dell'inquinamento acustico nel Comune di Selvazzano Dentro".

- n° 1 relazione "Analisi dell'inquinamento acustico nel Comune di Selvazzano Dentro. Zonizzazione: analisi normativa. Criteri di applicazione della Normativa regionale. Regolamento per la zonizzazione ai sensi della Legge Quadro sull'inquinamento acustico".

- n° 1 volume "Monitoraggio dei parcheggi e analisi della sosta nel Comune di Selvazzano Dentro".

- n° 1 volume "Analisi delle interviste ai pedoni al Mercato di Tencarola".

- n° 15 Tavole grafiche progressive, illustrative degli interventi proposti (globalmente 21):
  TAV. 1. Zonizzazione del territorio comunale;
  TAV. 2/A. Classificazione funzionale della rete stradale urbana ed extraurbana nel territorio comunale di Selvazzano Dentro: Caselle e Z. Industriale;
  TAV. 2/B. Classificazione funzionale della rete stradale urbana ed extraurbana nel territorio comunale di Selvazzano Dentro: Tencarola, San Domenico, Selvazzano centro;

TAV. 2/C. Classificazione funzionale della rete stradale urbana ed extraurbana nel territorio comunale di Selvazzano Dentro: Selvazzano, Feriole, Montecchia;
TAV. 2/D. Classificazione funzionale della rete stradale urbana ed extraurbana nel territorio comunale di Selvazzano Dentro: Selvazzano Nord-Ovest;
TAV. 3bis (sostituisce TAV. 3). Quadro sinottico degli interventi previsti sulla viabilità in Selvazzano e Frazioni;
TAV. 4/A. Zonizzazione acustica del territorio comunale di Selvazzano Dentro: Caselle e Z. Industriale;
TAV. 4/B. Zonizzazione acustica del territorio comunale di Selvazzano Dentro: Tencarola, San Domenico, Selvazzano capoluogo;
TAV. 4/C. Zonizzazione acustica del territorio comunale di Selvazzano Dentro: Selvazzano capoluogo, Feriole, Montecchia;
TAV. 4/D. Zonizzazione acustica del territorio comunale di Selvazzano Dentro: Selvazzano Nord-Ovest;
TAV. 5bis (sostituisce TAV. 5). Quadro riassuntivo degli interventi previsti su infrastrutture, segnaletica, impiantistica e circolazione in Località Caselle;
TAV. 6bis (sostituisce TAV. 6). Schema particolareggiato degli interventi previsti su infrastrutture, segnaletica, impiantistica e circolazione in Caselle, Zona "Sante": Vie Ceresina, S. Maria Ausiliatrice, da S.S. 11 a Via Pelosa;
TAV. 7. Quadro riassuntivo degli interventi previsti su infrastrutture, segnaletica, impiantistica e circolazione in Località Tencarola;
TAV. 8. Schema particolareggiato degli interventi previsti su infrastrutture, segnaletica, impiantistica e circolazione in Tencarola, S.S. 250: Ipotesi di intervento su Via Padova, Aquileia, Don Bosco, Postumia;
TAV. 9. Quadro riassuntivo degli interventi previsti su infrastrutture, segnaletica, impiantistica e circolazione in Località San Domenico;
TAV. 10. Schema particolareggiato degli interventi previsti su infrastrutture, segnaletica, impiantistica e circolazione in San Domenico: 1) Incrocio Vie Euganea, M. Grappa; 2) Via Scapacchiò e Zona "Laghi";
TAV. 11. Quadro riassuntivo degli interventi previsti su infrastrutture, segnaletica, impiantistica e circolazione in Località Selvazzano capoluogo (sud Bacchiglione);
TAV. 12. Quadro riassuntivo degli interventi previsti su infrastrutture, segnaletica, impiantistica e circolazione in Località Selvazzano capoluogo (nord Bacchiglione);
TAV. 13. Quadro riassuntivo degli interventi previsti su infrastrutture, segnaletica, impiantistica e circolazione in Località Feriole;
TAV. 14. Schema particolareggiato degli interventi previsti su infrastrutture, segnaletica, impiantistica e circolazione in Feriole e Montecchia: Vie Miazzo, Montecchia; Via Euganea-Feriole;
TAV. 15. Applicazione del modello olandese di "strada vivibile" (Woonerf) a Via Montecchia, località Feriole.

COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO
PIANO DEL TRAFFICO

Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.)
Piani Particolareggiati

I PARTE: FASE DI ANALISI

1. Rilievi automatici di traffico

Mediante l'utilizzo di rilevatori automatici di traffico, è stata eseguita un'indagine sui flussi veicolari che percorrono la viabilità principale di Selvazzano Dentro. Gli strumenti impiegati nel monitoraggio del traffico veicolare sono rilevatori ad induzione magnetica che, mediante la registrazione delle variazioni del campo magnetico terrestre locale (determinate dal transito veicolare), permettono di quantificare i veicoli transitati, caratterizzandoli tipologicamente e mediante la velocità.

I dati raccolti sono stati elaborati mediante software dedicato, appositamente predisposto per lo studio descritto, e successivamente rappresentati graficamente in alcune tavole riassuntive che sono contenute in:

- n° 5 volumi intitolati: "Rilievi del traffico veicolare sulla rete stradale urbana ed extraurbana del territorio comunale di Selvazzano Dentro", così suddivisi:
  - Volume 1: Caselle
  - Volume 2: Tencarola
  - Volume 3: San Domenico
  - Volume 4: Selvazzano capoluogo
  - Volume 5: Feriole, Montecchia.
- n° 1 volume intitolato: "Elaborazione rilevamenti del traffico veicolare: flussi veicolari e indagini O/D".

Il traffico veicolare è stato rilevato continuativamente, in alcune sezioni prescelte sulle principali direttrici urbane ed extraurbane, nel territorio comunale di Selvazzano Dentro; in taluni casi, laddove ciò risultava fondamentale per la completezza delle indagini, previa autorizzazione dell'Ente proprietario della strada (ANAS, Comuni di Padova, Rubano, Saccolongo), si è eseguito il monitoraggio di strade extracomunali.

Il lavoro è stato comunque impostato nel seguente modo:

- in tutte le strade si è rilevato il flusso per ogni singola direzione di marcia;

- nelle intersezioni più importanti, ove la canalizzazione dei flussi lo consentiva, si sono rilevate separatamente le singole correnti di traffico in manovra (svolta a destra, svolta a sinistra);
- con la sola eccezione dell'incrocio tra S.S. 250 e S.P. 89, i rilievi sono stati eseguiti nei giorni feriali, perché dopo una serie di rilevamenti campionari si è avuta conferma che i flussi domenicali (e le relative eventuali punte) sono poco significativi agli effetti dello studio della viabilità;
- per un'attendibilità dei risultati, i rilievi si sono protratti per più giorni, con durata variabile in relazione ai flussi da caratterizzare; per alcune infrastrutture il rilievo è stato ripetuto in periodi diversi;
- la durata e la successione dei rilievi è stata programmata anche in funzione di:
    - esecuzione contestuale dei rilevamenti di inquinamento acustico,
    - esecuzione contestuale delle indagini al cordone,
    - condizioni climatiche (l'utilizzo del veicolo privato nel periodo primaverile è fortemente influenzato dalle condizioni atmosferiche, che possono favorire o meno l'utilizzo di modi di trasporto alternativi),
    - disponibilità di Polizia Municipale per installazione/disinstallazione dell'attrezzatura di rilievo del traffico,
    - rifacimento della segnaletica orizzontale e interventi sui sottoservizi concomitanti al monitoraggio delle strade,
    - manomissioni e furti subiti dalla strumentazione.

I rilievi automatici effettuati sui flussi veicolari possono essere così suddivisi:

- Sezioni uni- o bi-direzionali (restituite) sottoposte a monitoraggio del traffico totale n° 73, del traffico pesante n° 32:

S.P. 82 ponte sul Bacchiglione - 2 corsie
Via Aquileia, incrocio Via Padova - 1 direzione, 2 corsie
Via Brentella (S.P. 83), incrocio Via Pelosa - 2 corsie
Via Don Bosco (S.P. 13), incrocio Via Pelosa - 2 corsie
Via Don Bosco, senso unico tra Via Padova e Via Forno - 1 corsia
Via Euganea (S.P. 89), incrocio Via M. Grappa - 2 corsie
Via Euganea-Feriole - 2 corsie
Via M. Grappa (S.S. 250), confine Abano Terme - 2 corsie
Via M. Grappa (S.S. 250), incrocio Via Euganea - 2 corsie
Via Mantegna, incrocio Via Euganea - 2 corsie
Via Montecchia, incrocio Via P. Schiavo - 2 direzioni, 4 corsie
Via P. Schiavo (S.P. 38), confine Saccolongo - 2 corsie
Via Padova (S.S. 250), incrocio Via M. Grappa - 2 corsie
Via Pelosa (S.P. 13), prima e dopo incrocio Via Bibano (Rubano) - 4 corsie
Via Pelosa (SS.PP. 13, 83), prima e dopo incrocio Via Don Bosco - 4 corsie
Via Pelosa (S.P. 83), incrocio Via Brentella - 2 corsie
Via Penghe (Vie Monte Cero, Treponti in Padova) - 2 direzioni, 4 corsie
Via Roma (S.P. 82), incrocio Via Scapacchiò - 2 direzioni, 4 corsie
Via S. Antonio, incrocio Via Padova - 2 corsie
Via S. Domenico, incrocio Via M. Grappa - 2 direzioni, 4 corsie
Via S. Giuseppe, incrocio Via Euganea - 2 corsie
Via S. Maria Ausiliatrice, confine Rubano - 2 corsie
Via Scapacchiò, incrocio Via Euganea - 2 direzioni, 4 corsie
Via Scapacchiò, prima e dopo incrocio Via Roma - 4 corsie
Via Schiavo (S.P. 38), incrocio Via Euganea - 2 direzioni, 4 corsie

Via Vittorio Emanuele III (S.P. 82, Via Bibano in Rubano) - 2 corsie
Viale della Repubblica, incrocio Via Padova - 2 direzioni, 4 corsie

- Sezioni uni- o bi-direzionali (restituite) sottoposte a rilievo delle velocità: Totale n° 32 (coincidenti con quelle in cui si è caratterizzato il traffico pesante).

- Altre sezioni uni- o bi-direzionali (non restituite) sottoposte a monitoraggio del traffico totale n° 90, del traffico pesante n° 15:

Via Boccaccio, incrocio Via Foscolo - 2 corsie
Via Brentella (S.P. 83), confine Padova - 2 corsie
Via Caldonazzo, incrocio Via Euganea - 2 corsie
Via Caselle, incrocio Via M. Ausiliatrice - 2 corsie
Via Ceresina, incrocio Via Pelosa - 2 corsie
Via Ceresina, incrocio Vicolo Ceresina - 4 corsie
Via Deledda, incrocio Via M. Ausiliatrice - 2 corsie
Via dell'Industria (Rubano), incrocio Via Padova - 2 direzioni, 4 corsie
Via Don Bosco (S.P. 13), incrocio Viale della Repubblica - 3 corsie
Via Don Bosco (S.P. 13), incrocio Vie Vegri e Penghe - 2 corsie
Via Firenze, incrocio Via Padova - 1 corsia
Via Forno, incrocio Via Aquileia - 2 corsie
Via Forno, incrocio Via Don Bosco - 2 corsie
Via Forno, prima e dopo incrocio Viale della Repubblica - 4 corsie
Via Foscolo, incrocio Via Pelosa - 2 corsie
Via Garda, incrocio Via Euganea - 2 corsie
Via M. Ausiliatrice, incrocio Via Pelosa - 2 corsie
Via M. Ausiliatrice, incrocio Vicolo Ceresina - 2 corsie
Via M. Ausiliatrice, incrocio Vie Caselle e Deledda - 2 corsie
Via Manzoni, incrocio Via Pelosa - 2 corsie
Via Miazzo, incrocio Via Euganea-Feriole - 2 direzioni, 4 corsie
Via Miazzo, incrocio Via Montecchia - 1 direzione, 2 corsie
Via Milano, incrocio Via Padova - 2 corsie
Via Montecchia, incrocio Via Euganea - 2 direzioni, 4 corsie
Via Monte Santo, incrocio Via Scapacchiò - 2 corsie
Via Monti, incrocio Via Foscolo - 2 corsie
Via Padova (S.S. 250), confine Padova - 2 corsie
Via Padova (S.S. 250), ponte sul Bacchiglione - 2 corsie
Via Pascoli, incrocio Via Foscolo - 2 corsie
Via Penghe, incrocio Via Don Bosco - 2 corsie
Via Perarolo, incrocio Via Montecchia - 2 corsie
Via S. Bartolomeo, incrocio Via S. Luigi - 2 corsie
Via S. Luigi, incrocio Via S. Giuseppe - 2 corsie
Via S. Marco, incrocio Via S. Domenico - 2 corsie
Via Vegri, incrocio Via Don Bosco - 2 corsie
Via Vegri, incrocio Via Vittorio Emanuele III - 2 corsie
Via Vergani (Abano Terme), incrocio Via Euganea Feriole - 2 corsie
Vicolo Ceresina, incrocio Via M. Ausiliatrice - 2 direzioni, 4 corsie
Vicolo Padova, incrocio Via Padova - 1 direzione, 2 corsie

- Altre sezioni bidirezionali (restituite) sottoposte a rilievo delle velocità: Totale n° 15 (coincidenti con quelle in cui si è caratterizzato il traffico pesante).

A - Descrizione contenuti dei volumi: "Rilievi del traffico veicolare sulla rete stradale urbana ed extraurbana del territorio comunale di Selvazzano Dentro".

I risultati dell'elaborazione dei rilievi dei flussi veicolari sono stati rappresentati mediante tabelle e grafici che ne forniscono un quadro sintetico.

Le elaborazioni sono state raccolte in 5 volumi, corrispondenti alle "località" di Selvazzano Dentro che, a loro volta, costituiscono unione delle 17 zone in cui preliminarmente è stato suddiviso il territorio comunale:

Località Caselle corrisponde alle zone: 10, 11, 12, 13, 14;
Località Tencarola corrisponde alle zone: 7, 8, 9;
Località San Domenico corrisponde alle zone: 4, 5, 6;
Località Selvazzano capoluogo corrisponde alle zone: 1, 2, 3, 15;
Località Feriole, Montecchia corrisponde alle zone: 16, 17.

Per ogni direzione di marcia è stata realizzata una scheda, variamente articolata in funzione della tipologia di rilievo eseguito:
i) rilievo di flussi, classificazione veicolare, determinazione della velocità: 4 pagine
ii) rilievo di flussi, classificazione veicolare, determinazione della velocità per i giorni feriali + flussi veicolari del sabato: 5 pagine
iii) rilievo dei soli flussi: 1 pagina.

Descrizione delle schede.

Tutte le schede sono intestate con nome, luogo della postazione e settimana in cui si è eseguito il rilievo.

I dati riportati, salvo che non sia diversamente indicato, sono relativi a giorni feriali, perché i flussi dei giorni festivi e pre-festivi sono quantitativamente e qualitativamente diversi (oltre che, di regola, poco significativi agli effetti dello studio predisposto); se mediati con i flussi relativi ai giorni feriali conducono ad una sottostima del traffico.

Il traffico è suddiviso nelle seguenti classi:

a) I Classe: autovetture e autocarri leggeri
b) II Classe (l = 5-8 m): autocarri medi e pesanti, autocaravan, rimorchi medi
c) III Classe (l = 8-12 m): autobus, autocarri pesantissimi, rimorchi grandi
d) IV Classe (l = 12-16.5 m): autoarticolati, autosnodati
e) V Classe (l > 16.5 m): autotreni, autosnodati per trasporto persone

Caso i).

Pagina 1.

Diagramma 1: Andamento giornaliero dei flussi orari veicolari totali medi, nell'intervallo 0.00-24.00.

Diagramma 2: Andamento giornaliero dei flussi orari veicolari medi, distinti fra traffico leggero (I Classe: autoveicoli e veicoli, in genere, di lunghezza inferiore a 5 m) e traffico pesante, nell'intervallo 0.00-24.00.

Pagina 2.

Diagramma 1: Ripartizione percentuale del traffico giornaliero totale fra veicoli leggeri (I Classe) e veicoli pesanti (Classi II-V), nel periodo di rilievo.

Diagramma 2: Ripartizione percentuale del traffico giornaliero pesante fra classi di lunghezza (Classi II-V), nel periodo di rilievo.

Tabella 1: Traffico giornaliero medio (TGM) di veicoli leggeri (I Classe) e veicoli pesanti (Classi II-V). Traffico medio, nell'intervallo 7.00-19.00, di veicoli leggeri (I Classe) e veicoli pesanti (Classi II-V). Traffico giornaliero medio (TGM) totale.

Tabella 2: Traffico giornaliero medio (TGM) di veicoli pesanti suddiviso fra le classi di lunghezza II, III, IV, V.

Tabella 3: Flusso orario di picco (flusso massimo) rilevato nel periodo di rilievo, con relativa ora e data. Velocità di picco rilevata nel periodo di rilievo, con relativa ora e data.

Diagramma 3: Curva delle percentili di velocità: indica, per ogni velocità, la percentuale di veicoli che viaggia al di sopra di quella velocità. La curva è stata costruita utilizzando tutti i dati raccolti nel periodo del rilevamento.

Pagina 3.

Diagramma 1: Ripartizione delle velocità veicolari nelle ore diurne. La curva è stata costruita utilizzando i dati raccolti nel periodo del rilevamento.

Diagramma 2: Ripartizione delle velocità veicolari nelle ore notturne. La curva è stata costruita utilizzando i dati raccolti nel periodo del rilevamento.

Pagina 4.

Tabella 1: Riepilogo dei valori dei flussi orari veicolari totali medi, nel periodo di rilevamento; riepilogo dei valori dei flussi orari medi di veicoli leggeri e pesanti, nel periodo di rilevamento. Traffico giornaliero medio totale, leggero e pesante; traffico medio totale, leggero e pesante nel periodo 7.00-19.00.

Caso ii).

Pagine 1, 2, 3, 4.

Come nel caso i).

Pagina 5.

Tabella 1: Riepilogo dei valori dei flussi orari veicolari totali nel periodo di rilevamento (sabato); riepilogo dei valori dei flussi orari medi di veicoli leggeri e pesanti, nel periodo di rilevamento (sabato). Traffico giornaliero medio totale, leggero e pesante (sabato); traffico medio totale, leggero e pesante nel periodo 7.00-19.00 (sabato).

Caso iii).

Pagina 1.

Diagramma 1: Andamento giornaliero dei flussi orari veicolari totali medi, nell'intervallo 0.00-24.00.

Tabella 1: Traffico giornaliero medio (TGM) di veicoli leggeri pesanti (tutte le Classi). Traffico medio, nell'intervallo 7.00-19.00, di veicoli leggeri e pesanti (tutte le classi).

Tabella 2: Flusso orario di picco (flusso massimo) rilevato nel periodo di rilievo, con relativa ora e data.

Tabella 3: Riepilogo dei valori dei flussi orari veicolari totali medi, nel periodo di rilevamento.

B - Descrizione contenuti del volume: "Elaborazione rilevamenti del traffico veicolare: flussi veicolari e indagini O/D".

Per una lettura più intuitiva dei dati relativi al traffico veicolare sono stati costruiti flussogrammi che correlano, per i vari ambiti territoriali, i flussi che percorrono la relativa viabilità.

L'elaborato si compone di schede costituite da 4 tavole che, per ogni località di Selvazzano, identificano le direttrici sottoposte a monitoraggio del traffico veicolare (evidenziate in rosso). Le tavole successive esemplificano i risultati delle indagini cordonali che verranno successivamente descritte.

Gli ambiti territoriali per i quali è stata eseguita una rappresentazione grafica dei flussi veicolari sono i seguenti:

- Caselle e Zona Industriale di Caselle;
- Tencarola;
- San Domenico;
- Selvazzano, Feriole e Montecchia;
- Selvazzano Nord-Ovest: territorio comunale esterno ai centri abitati.

Le tavole rappresentano i flussi medi rilevati nei giorni feriali, nel periodo 07.00-19.00, rapportati alle settimane 13-19 Maggio 1996 e 20-27 Maggio 1996. L'intervallo orario è stato scelto in modo da risultare coincidente con quello in cui è stata svolta l'indagine cordonale.

Descrizione delle schede.

Tavola 1. Riguarda il traffico veicolare complessivo (leggero e pesante). Si compone di una planimetria e di una tabella. La tabella indica l'ambito territoriale preso in esame, con elenco delle postazioni in corrispondenza delle quali è stato eseguito il rilevamento dei flussi. La planimetria rappresenta l'area in esame e reca evidenziate in colore rosso tutte le strade sottoposte a monitoraggio del traffico.

Tavola 2. Con riferimento all'ambito territoriale in precedenza circoscritto, si rappresentano i diagrammi dei flussi veicolari lungo le strade in precedenza evidenziate: il flussogramma rappresenta le direttrici fondamentali indicate in Tavola 1, ridisegnate sovrapponendo, in apposita scala, le entità dei flussi ivi rilevati. Per ogni direzione di marcia è fornito il relativo valore di flusso (al quale è proporzionale lo spessore della linea che lo rappresenta). Per le intersezioni in cui si ha canalizzazione dei flussi, con possibilità di quantificazione delle correnti in svolta, viene fornita una rappresentazione di dettaglio. Le linee tratteggiate indicano, per strade, zone o quartieri specifici non direttamente oggetto di rilevamenti, i bilanci netti di entrate/uscite rispetto alla viabilità principale, desunti dai conteggi effettuati sulla medesima.

Tavola 3. Riguarda il traffico veicolare pesante (Classi di lunghezza II, III, IV, V). Si compone di una planimetria e di una tabella. La tabella indica ancora l'ambito territoriale preso in esame, con elenco delle postazioni in corrispondenza delle quali è stato eseguito il rilevamento dei flussi pesanti (tali strade costituiscono un sottoinsieme di quelle elencate in Tavola 1, poiché non è, di regola, necessario conoscere tale componente veicolare sulla viabilità secondaria). La planimetria rappresenta l'area in esame e reca evidenziate in colore rosso le strade sottoposte a monitoraggio del traffico.

Tavola 4. Con riferimento all'ambito territoriale in precedenza circoscritto, si rappresentano i diagrammi dei flussi veicolari pesanti lungo le strade in precedenza evidenziate: il flussogramma rappresenta le direttrici fondamentali indicate in Tavola 3, ridisegnate sovrapponendo, in apposita scala, le entità dei flussi ivi rilevati. Per ogni direzione di marcia è fornito il relativo valore di flusso (al quale è proporzionale lo spessore della linea che lo rappresenta). Per le intersezioni in cui si ha canalizzazione dei flussi, con possibilità di quantificazione delle correnti in svolta, viene fornita una rappresentazione di dettaglio. Le linee tratteggiate indicano ancora, per strade, zone o quartieri specifici non direttamente oggetto di rilevamenti, i bilanci netti di entrate/uscite rispetto alla viabilità principale, desunti dai conteggi effettuati sulla medesima.

2. Analisi dei flussi veicolari.

Rimandando alle tavole allegate per un maggior dettaglio, si sintetizzano e commentano i dati più rappresentativi raccolti, suddivisi per località.

CASELLE

Via Brentella (incrocio Via Pelosa).

Totale sulle due direzioni h 0.00 - 24.00:	12.810 (mezzi pesanti 14.1 %)
Totale sulle due direzioni h 7.00 - 19.00:	9.900 (mezzi pesanti 15.1 %)
Picco flusso orario direzione Padova:	560 veicoli h. 18.00 del 22.05
Picco flusso orario direzione Pelosa:	495 veicoli h. 18.00 del 22.05
Velocità di picco:	130 km/h direzione Padova

Via Don Bosco (incrocio Via Pelosa).

Totale sulle due direzioni h 0.00 - 24.00:	7.885 (mezzi pesanti 11.5 %)
Totale sulle due direzioni h 7.00 - 19.00:	5.940 (mezzi pesanti 12.4 %)
Picco flusso orario direzione Tencarola:	410 veicoli h. 18.00 del 24.05
Picco flusso orario direzione Pelosa:	320 veicoli h. 08.00 del 24.05
Velocità di picco:	110 km/h direzione Tencarola

Via Pelosa (incrocio Don Bosco, lato Via Foscolo).

Totale sulle due direzioni h 0.00 - 24.00:	10.065 (mezzi pesanti 11.3 %)
Totale sulle due direzioni h 7.00 - 19.00:	7.920 (mezzi pesanti 13.3 %)
Picco flusso orario direzione Padova:	550 veicoli h. 18.00 del 23.05
Picco flusso orario direzione Creola:	505 veicoli h. 08.00 del 23.05
Velocità di picco:	120 km/h direzione Padova

Via S. Maria Ausiliatrice (uscita S.S. 11)

Totale sulle due direzioni h 0.00 - 24.00:	6.255 (mezzi pesanti 6.0 %)
Totale sulle due direzioni h 7.00 - 19.00:	4.410 (mezzi pesanti 6.8 %)
Picco flusso orario direzione Sarmeola:	265 veicoli h. 08.00 del 07.05
Picco flusso orario direzione Caselle:	275 veicoli h. 18.00 del 06.05
Velocità di picco:	120 km/h direzione Caselle

Da evidenziare quanto segue:

- Il traffico nelle ore diurne (7.00-19.00) corrisponde a circa l'80% del totale.
- Il traffico pesante è consistente lungo la viabilità principale (con punte del 15% sul totale) e non è strettamente legato alle attività produttive, poiché nelle ore diurne è di poco superiore a quello medio giornaliero.
- Di regola, sulle strade provinciali i flussi non sono equilibrati nelle due direzioni di marcia; nelle ore diurne i picchi denotano un prevalente movimento in uscita da Caselle.
- Nella viabilità interna i flussi sono maggiormente equilibrati, denotando minori spostamenti per pendolarismo.
- Le velocità massime sono ovunque elevate e oltre del 100% superiori al limite massimo consentito dal Codice della Strada.

TENCAROLA

Via Aquileia (senso unico).

Totale sulle due corsie h 0.00 - 24.00:	5.270
Totale sulle due corsie h 7.00 - 19.00:	4.010
Picco flusso orario:	410 veicoli h. 18.00 del 28.05

Via Don Bosco (senso unico).

Totale h 0.00 - 24.00:	3.965
Totale h 7.00 - 19.00:	2.805
Picco flusso orario:	300 veicoli h. 08.00 del 16.05

Via Padova (incrocio M. Grappa): media giorni feriali.

Totale prov. Tencarola h 0.00 - 24.00:	15.395 (mezzi pesanti 11.8 %)
Totale prov. Tencarola h 7.00 - 19.00:	10.480 (mezzi pesanti 13.2 %)
Picco flusso orario:	1.240 veicoli h. 20.00 del 16.05
Velocità di picco:	130 km/h

Via Padova (incrocio M. Grappa): sabato.

Totale prov. Tencarola h 0.00 - 24.00:	17.220 (mezzi pesanti 9.5 %)
Totale prov. Tencarola h 7.00 - 19.00:	10.340 (mezzi pesanti 10.5 %)
Picco flusso orario:	1.235 veicoli h. 20.00 del 18.05

Via Padova (incrocio M. Grappa): media giorni feriali.

Totale dir. Tencarola h 0.00 - 24.00:	15.160 (mezzi pesanti 14.3 %)
Totale dir. Tencarola h 7.00 - 19.00:	10.480 (mezzi pesanti 15.9 %)
Picco flusso orario:	1.050 veicoli h. 08.00 del 17.05
Velocità di picco:	130 km/h

Via Padova (incrocio M. Grappa): sabato.

Totale dir. Tencarola h 0.00 - 24.00:	14.320 (mezzi pesanti 11.7 %)
Totale dir. Tencarola h 7.00 - 19.00:	8.665 (mezzi pesanti 13.0 %)
Picco flusso orario:	880 veicoli h. 11.00 del 18.05

Da evidenziare quanto segue:

- Il traffico nelle ore diurne (7.00-19.00) corrisponde a circa il 70% del totale lungo la S.S. 250; si approssima all'80% nella viabilità secondaria.
- Nei giorni prefestivi (sabato) il traffico diurno scende sino al 60% del totale, denotando un utilizzo dell'infrastruttura per ragioni diverse dall'attività lavorativa e scolastica (turismo, svago).
- Il traffico pesante è consistente lungo la viabilità principale (con punte del 16% sul totale) e non è strettamente legato alle attività produttive, poiché nelle ore diurne è di poco superiore a quello medio giornaliero.
- Di regola, sulle strade provinciali i flussi non sono equilibrati nelle due direzioni di marcia; nelle ore diurne i picchi denotano un prevalente movimento in uscita da Tencarola.
- Il massimo flusso veicolare giornaliero della settimana si verifica lungo la S.S. 250 di sabato, soprattutto in uscita da Tencarola.
- Le velocità massime sono ovunque elevate e oltre del 100% superiori al limite massimo consentito dal Codice della Strada.

SAN DOMENICO

Via S. Antonio.

Totale sulle due direzioni h 0.00 - 24.00:	4.345 veicoli
Totale sulle due direzioni h 7.00 - 19.00:	3.280 veicoli
Picco flusso orario direzione S.S. 250:	195 veicoli h. 18.00 del 15.05
Picco flusso orario prov. S.S. 250:	215 veicoli h. 18.00 del 15.05

Via S. Domenico.

Totale sulle due direzioni h 0.00 - 24.00:	6.465 veicoli
Totale sulle due direzioni h 7.00 - 19.00:	4.790 veicoli
Picco flusso orario direzione S.S. 250:	440 veicoli h. 19.00 del 29.05
Picco flusso orario prov. S.S. 250:	210 veicoli h. 19.00 del 29.05

Via S. Giuseppe.

Totale sulle due direzioni h 0.00 - 24.00:	4.770 veicoli
Totale sulle due direzioni h 7.00 - 19.00:	3.475 veicoli
Picco flusso orario dir. Via Euganea:	250 veicoli h. 19.00 del 29.05
Picco flusso orario prov. Via Euganea:	375 veicoli h. 18.00 del 29.05

Via Monte Grappa (confine Abano Terme).

Totale sulle due direzioni h 0.00 - 24.00:	16.385 (mezzi pesanti 11.1 %)
Totale sulle due direzioni h 7.00 - 19.00:	11.235 (mezzi pesanti 12.6 %)
Picco flusso orario prov. Abano T.:	575 veicoli h. 08.00 del 31.05
Picco flusso orario dir. Abano T.:	685 veicoli h. 18.00 del 29.05
Velocità di picco:	130 km/h

Via Euganea (incrocio M. Grappa): media giorni feriali.

Totale prov. S. Domenico h 0.00 - 24.00:	9.695 (mezzi pesanti 14.4 %)
Totale prov. S. Domenico h 7.00 - 19.00:	6.870 (mezzi pesanti 16.0 %)
Picco flusso orario:	765 veicoli h. 07.00 del 15.05
Velocità di picco:	130 km/h

Via Euganea (incrocio M. Grappa): sabato.

Totale prov. S. Domenico h 0.00 - 24.00:	7.685 (mezzi pesanti 12.1 %)
Totale prov. S. Domenico h 7.00 - 19.00:	5.060 (mezzi pesanti 13.3 %)
Picco flusso orario:	515 veicoli h. 09.00 del 18.05

Via Euganea (incrocio M. Grappa): media giorni feriali.

Totale dir. S. Domenico h 0.00 - 24.00:	10.995 (mezzi pesanti 10.3 %)
Totale dir. S. Domenico h 7.00 - 19.00:	7.650 (mezzi pesanti 11.7 %)
Picco flusso orario:	920 veicoli h. 20.00 del 16.05
Velocità di picco:	120 km/h

Via Euganea (incrocio M. Grappa): sabato.

Totale dir. S. Domenico h 0.00 - 24.00:	12.040 (mezzi pesanti 7.6 %)
Totale dir. S. Domenico h 7.00 - 19.00:	7.550 (mezzi pesanti 8.5 %)
Picco flusso orario:	985 veicoli h. 20.00 del 18.05
Totale sulle due direzioni h 0.00 - 24.00:	**20.690 (mezzi pesanti 8.9 %)**
Totale sulle due direzioni h 7.00 - 19.00:	**14.520 (mezzi pesanti 13.7 %)**

Via M. Grappa (incrocio Euganea): media giorni feriali.

Totale dir. incrocio h 0.00 - 24.00:	7.615 (mezzi pesanti 13.7 %)
Totale dir. incrocio h 7.00 - 19.00:	5.140 (mezzi pesanti 15.2 %)
Picco flusso orario:	535 veicoli h. 17.00 del 17.05
Velocità di picco:	110 km/h

Via M. Grappa (incrocio Euganea): sabato.

Totale dir. incrocio h 0.00 - 24.00:	7.685 (mezzi pesanti 12.1 %)
Totale dir. incrocio h 7.00 - 19.00:	5.060 (mezzi pesanti 13.3 %)
Picco flusso orario:	515 veicoli h. 09.00 del 18.05

Via M. Grappa (incrocio Euganea): media giorni feriali.

Totale prov. incrocio h 0.00 - 24.00:	6.545 (mezzi pesanti 14.6 %)
Totale prov. incrocio h 7.00 - 19.00:	4.355 (mezzi pesanti 16.3 %)
Picco flusso orario:	495 veicoli h. 19.00 del 16.05
Velocità di picco:	130 km/h

Via M. Grappa (incrocio Euganea): sabato.

Totale prov. incrocio h 0.00 - 24.00:	7.765 (mezzi pesanti 12.5 %)
Totale prov. incrocio h 7.00 - 19.00:	4.370 (mezzi pesanti 14.3 %)
Picco flusso orario:	615 veicoli h. 23.00 del 18.05

Totale sulle due direzioni h 0.00 - 24.00:	**14.160 (mezzi pesanti 14.1 %)**
Totale sulle due direzioni h 7.00 - 19.00:	**9.495 (mezzi pesanti 15.7 %)**

Da evidenziare quanto segue:

- Il traffico nelle ore diurne (7.00-19.00) corrisponde a circa il 70% del totale lungo la S.S. 250 (Via Monte Grappa), il 65% lungo la S.P. 89 (Via Euganea); ciò denota che, a fronte dei rilevantissimi volumi di traffico che percorrono nelle ore diurne i due assi viari (9.500 veicoli nell'una, 14.500 nell'altra), questi presentano un traffico considerevole anche nelle ore notturne.
- Nei giorni prefestivi (sabato) il traffico diurno subisce riduzioni non superiori al 15%, denotando anche in questo caso un utilizzo dell'infrastruttura per ragioni diverse dall'attività lavorativa e scolastica (9.300 + 12.500 veicoli su statale e provinciale rispettivamente). Nel complesso (24 ore), tuttavia, il traffico subisce incrementi anche del 10% in direzione Abano, riduzioni del 5% in direzione Colli.
- Il traffico pesante è consistente lungo la viabilità principale (con punte percentuali superiori al 16%); nei giorni feriali, a differenza del sabato, non è strettamente legato alle attività produttive, poiché nelle ore diurne è di poco superiore a quello medio giornaliero.
- I flussi all'ingresso di Selvazzano Dentro lungo la S.S. 250 sono superiori a quelli che raggiungono l'intersezione con Via Padova (circa di 2.000 unità), fatto che denota l'utilizzo della viabilità secondaria (Via S. Domenico, principalmente) per spostamenti in attraversamento e penetrazione.
- La viabilità interna a San Domenico è interessata da volumi di traffico eccessivi in relazione alla natura locale delle strade. I flussi sono squilibrati nelle due direzioni: l'asse S. Giuseppe-S. Domenico, ad esempio, è prevalentemente percorso da nord verso sud.
- Le velocità massime sono ovunque elevate, anche in prossimità delle intersezioni semaforizzate, con creazione di evidenti situazioni di pericolo.

SELVAZZANO "CAPOLUOGO"

Via Roma (incrocio Via Scapacchiò).

Totale sulle due direzioni h 0.00 - 24.00:	11.890 veicoli
Totale sulle due direzioni h 7.00 - 19.00:	9.215 veicoli
Picco flusso orario dir. Via Scapacchiò:	590 veicoli h. 18.00 del 20.05
Picco flusso orario prov. Scapacchiò:	705 veicoli h. 08.00 del 21.05

Via Scapacchiò (incrocio Via Euganea).

Totale sulle due direzioni h 0.00 - 24.00:	7.590 (mezzi pesanti 11.7 %)
Totale sulle due direzioni h 7.00 - 19.00:	5.445 (mezzi pesanti 12.0 %)
Picco flusso orario dir. Via Euganea:	235 veicoli h. 18.00 del 29.05
Picco flusso orario prov. Via Euganea:	425 veicoli h. 08.00 del 29.05
Velocità di picco:	130 km/h direzione Selvazzano

Via Scapacchiò (incrocio Via Schiavo).

Totale sulle due direzioni h 0.00 - 24.00:	8.165 (mezzi pesanti 8.7 %)
Totale sulle due direzioni h 7.00 - 19.00:	6.360 (mezzi pesanti 9.5 %)
Picco flusso orario dir. Via Schiavo:	420 veicoli h. 18.00 del 20.05
Picco flusso orario prov. Via Schiavo:	380 veicoli h. 08.00 del 21.05
Velocità di picco:	130 km/h

Via Schiavo (ingresso Saccolongo).

Totale sulle due direzioni h 0.00 - 24.00:	10.670 (mezzi pesanti 11.3 %)
Totale sulle due direzioni h 7.00 - 19.00:	8.410 (mezzi pesanti 12.0 %)
Picco flusso orario dir. Saccolongo:	470 veicoli h. 08.00 del 03.06
Picco flusso orario prov. Saccolongo:	510 veicoli h. 18.00 del 03.06
Velocità di picco:	130 km/h

S.P. 82 (Ponte sul Bacchiglione).

Totale sulle due direzioni h 0.00 - 24.00:	11.360 (mezzi pesanti 11.5 %)
Totale sulle due direzioni h 7.00 - 19.00:	8.840 (mezzi pesanti 12.5 %)
Picco flusso orario dir. Selvazzano:	655 veicoli h. 18.00 del 20.05
Picco flusso orario prov. Selvazzano:	670 veicoli h. 08.00 del 21.05
Velocità di picco:	130 km/h prov. Selvazzano

Da evidenziare quanto segue:

- Il traffico nelle ore diurne (7.00-19.00) corrisponde a circa il 75% del totale. La media dei mezzi pesanti è inferiore a quella riscontrabile lungo altri assi viabilistici, anche perché attraverso Via Roma e Via Scapacchiò non è raggiungibile il vicino territorio di Saccolongo, dotato di svariati insediamenti industriali che fungerebbero da poli di attrazione.
- Nonostante la viabilità di Selvazzano capoluogo non sia apparentemente inseribile tra le grandi direttrici di traffico, essa risulta spesso caratterizzata da flussi veicolari notevoli, con strade aventi picchi superiori a 1.300 veicoli nelle due direzioni di marcia.
- Come lungo altri assi stradali, anche in quelli di Selvazzano si verifica uno squilibrio dei flussi nelle due direzioni di marcia. Lungo la direttrice Via Euganea-Scapacchiò-Roma-S.P. 82 si ha la preponderanza di movimenti in direzione nord. Tale fatto evidenzia l'esistenza di itinerari alternativi privilegiati nella direzione opposta (Via Mantegna, Via Trasimeno), con interessamento anche di zone residenziali mediante flussi di attraversamento.

- La geometria di Via Scapacchiò, Via Roma e Via Vittorio Emanuele III favorisce l'alta velocità, con gravi limitazioni della sicurezza sia nel centro abitato, sia al di fuori di esso, ove le caratteristiche dimensionali della piattaforma stradale sono anche più carenti.

FERIOLE

Via Euganea-Feriole.

Totale sulle due direzioni h 0.00 - 24.00:	9.815 (mezzi pesanti 10.5 %)
Totale sulle due direzioni h 7.00 - 19.00:	7.145 (mezzi pesanti 11.6 %)
Picco flusso orario dir. Colli Euganei:	525 veicoli h. 19.00 del 04.06
Picco flusso orario prov. Colli Euganei:	430 veicoli h. 07.00 del 04.06
Velocità di picco:	130 km/h

Via Montecchia (incrocio Via Schiavo).

Totale sulle due direzioni h 0.00 - 24.00:	3.860 veicoli
Totale sulle due direzioni h 7.00 - 19.00:	3.080 veicoli
Picco flusso orario dir. Via Schiavo:	250 veicoli h. 07.00 del 04.06
Picco flusso orario prov. Via Schiavo:	225 veicoli h. 18.00 del 03.06

Via Schiavo (incrocio Via Euganea).

Totale sulle due direzioni h 0.00 - 24.00:	5.145 veicoli
Totale sulle due direzioni h 7.00 - 19.00:	3.885 veicoli
Picco flusso orario dir. Via Euganea:	300 veicoli h. 18.00 del 04.06
Picco flusso orario prov. Via Euganea:	180 veicoli h. 07.00 del 31.05

Da evidenziare quanto segue:

- Il traffico nelle ore diurne (7.00-19.00) corrisponde a circa il 70% del totale. La media dei mezzi pesanti in transito lungo Via Euganea-Feriole, da/per i Colli Euganei, è relativamente limitata (circa 11%).
- I movimenti veicolari avvengono principalmente lungo Via Schiavo (S.P. 38), ma i flussi di Via Montecchia sono ragguardevoli, se è vero che ammontano al 75-80% di quelli che percorrono la Provinciale.
- Sia sulle direttrici nord-sud (Via Montecchia, Via Schiavo) che su quella est-ovest (Via Euganea-Feriole) le velocità sono estremamente elevate; se la S.P. 38 si sviluppa in un'area disabitata (per quanto con accessi/uscite in/da aree agricole), le altre strade attraversano aree residenziali che richiedono tutela.

3. Interviste al cordone (Indagini Origine/Destinazione).

I rilievi automatici del traffico veicolare permettono di caratterizzare sotto l'aspetto quantitativo e qualitativo la Mobilità interna al territorio comunale di Selvazzano Dentro. I flussi veicolari, raffrontati con le caratteristiche geometriche e funzionali delle strade, forniscono un'idea circa le condizioni di esercizio della viabilità principale (*livelli di servizio*), permettendo di individuare le criticità della circolazione.

Il progetto degli interventi da effettuare per migliorare la Mobilità, tuttavia, non può esclusivamente basarsi su mere considerazioni quali-quantitative, ma deve tener conto di ulteriori parametri, idonei a comprendere e giustificare le ragioni delle succitate criticità. Da ciò l'importanza di disporre di elementi ulteriori di valutazione che solo un'indagine cordonale può fornire.

L'indagine cordonale si basa sui seguenti principi:

- identificazione di Origini e Destinazioni degli spostamenti che interessano le singole infrastrutture;
- individuazione degli itinerari effettivamente percorsi dai veicoli;
- caratterizzazione delle motivazioni degli spostamenti.

Le informazioni che si possono desumere dall'indagine O/D permettono quindi di ricostruire gli itinerari degli spostamenti, distinguendo i movimenti veicolari del traffico *di attraversamento*, del traffico *di penetrazione* e del traffico *interno o locale*. La conoscenza di questi elementi è fondamentale per la programmazione degli interventi di rete, poiché diverso può essere l'approccio del progettista alla soluzione dei problemi che investono la circolazione veicolare comunale e quella sovracomunale. Nemmeno bisogna dimenticare che la metodologia di studio, la tipologia di intervento e la sua tempistica di attuazione possono risultare sufficientemente diversificate nei casi esaminati.

Le indagini O/D sono state eseguite contestualmente ai rilevamenti di traffico veicolare, essendo necessario proiettare le informazioni da esse ricavate sui valori assoluti dei flussi transitati nei medesimi intervalli temporali.

Le indagini O/D sono state eseguite mediante intervista campionaria ai conducenti degli automezzi transitati nella postazione considerata, utilizzando i tempi di rosso agli impianti semaforici (ove esistenti) o le fermate imposte agli autoveicoli da agenti della Polizia Municipale, allo scopo impiegati.

L'indagine cordonale si è protratta, in ognuna delle 19 postazioni, per 12 ore: dalle 7.00 alle 13.00, dalle 14.00 alle 20.00. In talune circostanze, l'indisponibilità della Polizia Municipale ha determinato l'interruzione dell'indagine alle 19.00, sicché si è stabilito di proiettare tutti i dati alla fascia oraria 7.00-19.00.

Le postazioni sono state individuate sui principali nodi della rete stradale, in modo da poter intercettare origine e destinazione degli spostamenti lungo tutte le direttrici fondamentali:

N.	*Data*	*Postazione e direzione*	*Interviste, domande, dati.*		
1	15/05/1996	Monte Grappa, incrocio Euganea, dir. Padova	1468	5	7340
2	15/05/1996	Monte Grappa, incrocio Euganea, dir. Colli	497	5	2485
3	16/05/1996	Padova, incrocio Euganea, dir.Colli	829	6	4974
4	16/05/1996	Padova, incrocio Euganea, dir. Abano	958	5	4790
5	17/05/1996	Aquileia, incrocio Padova, dir. Colli	1484	6	8904
6	14/05/1996	Euganea, incrocio M. Grappa, dir. Padova	1806	5	9030
7	28/05/1996	Don Bosco, senso unico tra Padova e Forno	1357	6	8142
8	14/05/1996	Euganea, incrocio M. Grappa, dir.Abano	181	5	905
9	17/05/1996	Aquileia, incrocio Padova, dir. Padova	336	5	1680
10	23/05/1996	Don Bosco, incrocio Pelosa, dir. Caselle	1044	6	6264
11	23/05/1996	Pelosa, incrocio Don Bosco, prov. Padova	845	6	5070
12	24/05/1996	Pelosa, incrocio Don Bosco, dir. Padova	770	6	4620
13	24/05/1996	Manzoni, incrocio Pelosa	459	5	2295
14	22/05/1996	Monte Cero (Penghe), dir. Via Pelosa	779	6	4674

15	22/05/1996	Monte Cero (Penghe), dir. Via Padova	625	6	3750
16	21/05/1996	Scapacchiò, incrocio Roma, da Padova	586	6	3516
17	21/05/1996	Scapacchiò, incrocio Roma, da Saccolongo	524	6	3144
18	21/05/1996	Roma, incrocio Scapacchiò, direzione Padova	421	6	2526
19	21/05/1996	Roma, incrocio Scapacchiò, direzione Saccolongo	321	6	1926

Eliminate le risposte di dubbia interpretazione o poco coerenti, è risultato quanto segue:

- Totale delle interviste utili effettuate: 15.290;
- Totale domande utili effettuate: n° 86.035;
- Minima percentuale interviste proiettate sui flussi: Via Padova direzione Colli, 12.1 % (durata breve della fermata degli automezzi, con rosso, all'impianto semaforico; impossibilità di fermare gli autoveicoli senza ripercussioni sulla circolazione);
- Massima percentuale interviste proiettate sui flussi: Via Monte Grappa, direzione Colli 64.2 %.

Nel corso delle interviste all'utenza sono state registrate le seguenti informazioni:

a) Automezzo utilizzato per lo spostamento
b) Origine dello spostamento (località e via)
c) Destinazione dello spostamento (località e via)
d) Itinerario percorso e da percorrere (entro il territorio di Selvazzano Dentro)
e) Motivazione dello spostamento

Le informazioni sono state successivamente elaborate mediante apposito software e, incrociate con le indicazioni della zonizzazione, hanno permesso di ricostruire gli spostamenti globali sulla rete viaria. Gli esiti dell'elaborazione sono stati rappresentati graficamente in apposite schede, allegate al sopra citato volume *"Elaborazione rilevamenti del traffico veicolare: flussi veicolari e indagini O/D"*, in coda alle tavole contenenti i flussogrammi di riferimento.

Descrizione delle schede.

Per ogni postazione di intervista sono state redatte tavole (1 o 2, secondo il numero delle origini o delle destinazioni individuate) sintetiche, le quali rappresentano gli spostamenti avvenuti lungo i distinti itinerari passanti per la medesima postazione.

Le tavole contengono un'intestazione che individua la postazione e la direzione di marcia caratterizzata. A seconda dei casi si sono rappresentati:

1. percorsi aventi origini predefinite e destinazioni qualsiasi;
2. percorsi aventi destinazioni predefinite e origini qualsiasi.

Ad origini/destinazioni predefinite sono stati attribuiti colori precisi (giallo, verde, rosso, ciano, magenta): seguendo le linee di desiderio monocromatiche si ricavano le destinazioni/origini degli spostamenti corrispondenti, ricordando che tali linee sono da abbinare al grafo di rete che nel medesimo volume è stato utilizzato per la costruzione dei flussogrammi.

In taluni casi zone di origine e zone di destinazione hanno subito parziali aggregazioni, resesi necessarie a causa di:

- eccessiva distanza della destinazione/origine rispetto alla postazione,

- affinità delle zone agli effetti dello studio condotto,
- comunanza dei percorsi o dei poli di attrazione/generazione.

Si è in particolare fatto uso del meccanismo di aggregazione ove si aveva ragione di credere che le risposte dell'utenza potessero essere affette da un'imprecisione determinata dalla distanza fra origine/destinazione dello spostamento e postazione (errore e distanza sono direttamente proporzionali).

Nelle tavole sono stati infine indicati i valori dei flussi relativi ai singoli spostamenti descritti.

4. Analisi delle indagini O/D.

Si fornisce di seguito la sintesi tabellare dei principali elementi emersi nell'elaborazione dei dati delle indagini cordonali. Ogni tabella indica, per direzione di marcia, la ripartizione percentuale di movimenti in origine e destinazione fra zone singole o aggregate. L'aggregazione tiene conto della sovrapponibilità degli itinerari utilizzati dai veicoli in spostamento.

Per la correlazione fra spostamenti in origine e spostamenti in destinazione si rimanda all'elaborato grafico costituito dalle sopra descritte schede del volume: *"Elaborazione rilevamenti del traffico veicolare: flussi veicolari e indagini O/D"*.

VIA PENGHE (VIA M. CERO - PD), direzione Via Padova

Origine spostamenti	***Numero veicoli***	***Percentuale veicoli***
CASELLE	1170	45.3
PADOVA	564	21.8
RUBANO	598	23.2
MESTRINO, SACCOLONGO	251	9.7
TOTALE	2583	100

Destinazione spostamenti	***Numero veicoli***	***Percentuale veicoli***
PADOVA via BRUSEGANA	1162	45.0
TENCAROLA	783	30.3
SAN DOMENICO	97	3.8
SELVAZZANO	88	3.4
FERIOLE, COLLI	72	2.8
TERME EUGANEE	381	14.7
TOTALE	2583	100

VIA PENGHE (VIA M. CERO - PD), direzione Via Pelosa

Origine spostamenti	***Numero veicoli***	***Percentuale veicoli***
PADOVA via BRUSEGANA	1656	68.2
TENCAROLA	390	16.1
SAN DOMENICO	44	1.8
SELVAZZANO	44	1.8
FERIOLE, COLLI	38	1.6
TERME EUGANEE	254	10.5
TOTALE	2426	100

Destinazione spostamenti	***Numero veicoli***	***Percentuale veicoli***
CASELLE	1288	53.1
PADOVA	230	9.5
RUBANO	616	25.4
MESTRINO, SACCOLONGO	292	12.0
TOTALE	2426	100

Da rilevare:

- Il 54.7% degli spostamenti in direzione sud, il 78.7% in direzione nord ha origine esterna a Selvazzano.
- Il 59.7% degli spostamenti in direzione sud, il 46.9% in direzione nord ha destinazione esterna a Selvazzano.
- Gli spostamenti con origine/destinazione interna riguardano quasi esclusivamente le frazioni di Caselle e Tencarola. Di questi: in direzione sud il 100% proviene da Caselle, il 75.1% va a Tencarola; in direzione nord il 75.6% proviene da Tencarola, il 100% va a Caselle.

VIA PELOSA, INCROCIO VIE MANZONI, DON BOSCO, direzione Creola

Origine spostamenti	***Numero veicoli***	***Percentuale veicoli***
CASELLE	1782	37.8
PADOVA NORD	1644	34.9
RUBANO	508	10.8
PADOVA SUD, TENCAROLA	782	16.5
TOTALE	4716	100

Destinazione spostamenti	*Numero veicoli*	*Percentuale veicoli*
CASELLE	1148	24.3
TENCAROLA	834	17.7
SAN DOMENICO	423	9.0
SELVAZZANO	531	11.3
FERIOLE, COLLI	739	15.7
RUBANO	637	13.5
PADOVA	15	0.3
SACCOLONGO	389	8.2
TOTALE	4716	100

VIA PELOSA, INCROCIO VIE MANZONI-DON BOSCO, direzione Padova

Origine spostamenti	*Numero veicoli*	*Percentuale veicoli*
CASELLE	880	22.5
SELVAZZANO, SAN DOMENICO	550	14.1
MESTRINO	566	14.5
TERME EUGANEE	169	4.3
FERIOLE, COLLI, SACCOLONGO	869	22.3
RUBANO	869	22.3
TOTALE	3903	100

Destinazione spostamenti	*Numero veicoli*	*Percentuale veicoli*
CASELLE	913	23.4
PADOVA NORD	1565	40.2
RUBANO	193	4.9
SAN DOMENICO, TERME E.	209	5.3
PADOVA SUD, TENCAROLA	1023	26.2
TOTALE	3903	100

Da rilevare:

- Almeno il 45.7% degli spostamenti in direzione ovest, fino al 77.5% in direzione est ha origine esterna a Selvazzano.
- Il 22% degli spostamenti in direzione ovest, almeno il 45.1% in direzione est ha destinazione esterna a Selvazzano.
- Gli spostamenti con origine/destinazione interna riguardano un po' tutte le frazioni, con ovvia predominanza di Caselle.

VIA DON BOSCO, Direzione Via Forno (senso unico)

Origine spostamenti	***Numero veicoli***	***Percentuale veicoli***
SELVAZZANO	152	5.4
TENCAROLA	357	12.7
SAN DOMENICO	546	19.5
TERME EUGANEE	1130	40.3
PADOVA	410	14.6
FERIOLE, COLLI	210	7.5
TOTALE	2805	100

Destinazione spostamenti	***Numero veicoli***	***Percentuale veicoli***
TENCAROLA	1426	50.8
TOTALE	2805	100

Da rilevare:

- Almeno il 54.6% degli spostamenti ha origine esterna a Selvazzano.
- Il 49.2% degli spostamenti ha destinazione esterna a Tencarola, utilizzando Via Don Bosco per l'attraversamento.
- Gli spostamenti con origine interna riguardano prevalentemente le frazioni di Tencarola e San Domenico, situate a sud dell'asse costituito dalla S.P. 89 e dalla S.S. 250.

VIA DON BOSCO, Direzione Via Pelosa

Destinazione spostamenti	***Numero veicoli***	***Percentuale veicoli***
CASELLE	1030	35.8
RUBANO	1008	35.0
PADOVA	442	15.3
MESTRINO, SACCOLONGO	400	13.9
TOTALE	2880	100

In relazione alle indicazioni precedenti, si può rilevare che:

- Solo il 35.8% degli spostamenti con destinazione esterna a Tencarola, ha meta interna a Selvazzano (Caselle), elemento che conferma l'utilizzo della S.P. 13 (Via Don Bosco) a servizio della mobilità sovracomunale.
- Questo dato, abbinato a quello relativo a Via Monte Cero, richiama l'attenzione sul ruolo giocato dai due assi nord-sud, agli effetti del collegamento trasversale fra Padova e comuni della "cintura", prima ancora che tra le frazioni interne a Selvazzano Dentro.

VIA AQUILEIA, Direzione Via Padova (senso unico)

Origine spostamenti	*Numero veicoli*	*Percentuale veicoli*
TENCAROLA	2119	52.8
TOTALE	4010	100

Destinazione spostamenti	*Numero veicoli*	*Percentuale veicoli*
SELVAZZANO, MESTRINO	661	16.5
TENCAROLA	672	16.8
SAN DOMENICO	482	12.0
TERME EUGANEE	1526	38.1
PADOVA	332	8.3
FERIOLE, COLLI	337	8.3
TOTALE	4010	100

Da rilevare:

- Almeno il 47.2% degli spostamenti ha origine esterna a Selvazzano.
- L'83.2% degli spostamenti ha destinazione esterna a Tencarola, ma almeno il 46.4% anche esterna a Selvazzano Dentro. Via Aquileia e, a monte, Via Forno e Via Don Bosco, sono utilizzate per spostamenti di "attraversamento".
- Gli spostamenti con destinazione interna riguardano in ugual modo tutte le frazioni.

VIA DON BOSCO, provenienza Via Pelosa

Origine spostamenti	*Numero veicoli*	*Percentuale veicoli*
CASELLE	1091	35.7
RUBANO	832	27.2
PADOVA	698	22.8
MESTRINO, SACCOLONGO, SELVAZZANO	438	14.3
TOTALE	3059	100

In relazione alle indicazioni precedenti, si può rilevare che:

- Solo il 35.7% degli spostamenti su Via Don Bosco, in direzione sud e in ingresso in Tencarola, ha origine in Caselle, fatto che ulteriormente conferma l'utilizzo della S.P. 13 (Via Don Bosco) a servizio della mobilità sovracomunale.
- Questo dato, abbinato a quello relativo a Via Monte Cero, porta a conclusioni analoghe a quelle effettuate per la stessa Via Don Bosco, direzione nord.

VIA PADOVA, INCROCIO VIE EUGANEA/M. GRAPPA, provenienza Tencarola

Origine spostamenti	***Numero veicoli***	***Percentuale veicoli***
CASELLE, RUBANO	922	8.8
TENCAROLA, S. DOMENICO	1934	18.5
PADOVA NORD	3872	37.0
PADOVA SUD, TERME EUGANEE	3748	35.7
TOTALE	10476	100

Destinazione spostamenti	***Numero veicoli***	***Percentuale veicoli***
SAN DOMENICO	1587	15.1
SELVAZZANO	1946	18.6
FERIOLE, COLLI	2793	26.7
TERME EUGANEE, PADOVA	2932	28.0
MESTRINO, RUBANO	323	3.1
SACCOLONGO	895	8.5
TOTALE	10476	100

Da rilevare:

- Il 72.7% degli spostamenti in direzione ovest ha origine esterna a Selvazzano (generalmente Padova).
- Almeno il 39.5% degli spostamenti ha destinazione esterna a Selvazzano.
- Gli spostamenti con origine/destinazione interna riguardano in modo simile tutte le frazioni: in origine prevalentemente Tencarola, in destinazione la zona a sud del Bacchiglione (S. Domenico, Selvazzano, Feriole).

VIA EUGANEA, INCROCIO VIE PADOVA/M. GRAPPA, direzione Tencarola

Origine spostamenti	***Numero veicoli***	***Percentuale veicoli***
SELVAZZANO	1934	28.2
SAN DOMENICO	718	10.5
FERIOLE, MONTECCHIA	395	5.8
RUBANO, SELVAZZANO NORD	153	2.2
COLLI, SACCOLONGO, MESTRINO	3664	53.3
TOTALE	6864	100

Destinazione spostamenti	***Numero veicoli***	***Percentuale veicoli***
SAN DOMENICO	230	3.3
TENCAROLA	1184	17.2
CASELLE, RUBANO	143	2.1
TERME EUGANEE	434	6.4
PADOVA	4873	71.0
TOTALE	6864	100

Da rilevare:

- Il 55.5% degli spostamenti in direzione est ha origine esterna a Selvazzano.
- Oltre il 77% degli spostamenti ha destinazione esterna a Selvazzano (71% Padova).
- Gli spostamenti con origine/destinazione interna riguardano particolarmente Selvazzano come origine (63.4%), Tencarola come destinazione (76.1%), evidenziando ciò uno spostamento verso la S.S. 250 dei flussi generati da San Domenico.

VIA M. GRAPPA, INCROCIO VIE EUGANEA/PADOVA, provenienza Abano Terme

Origine spostamenti	***Numero veicoli***	***Percentuale veicoli***
SAN DOMENICO	1230	24.0
TERME EUGANEE	3783	73.6
FERIOLE, COLLI	65	1.3
PADOVA SUD	56	1.1
TOTALE	5134	100

Destinazione spostamenti	***Numero veicoli***	***Percentuale veicoli***
TENCAROLA	962	18.7
SAN DOMENICO	33	0.6
SELVAZZANO	258	5.0
CASELLE	446	8.7
FERIOLE, COLLI	91	1.8
MESTRINO, SELVAZZANO NORD	182	3.5
RUBANO	414	8.1
SACCOLONGO	122	2.4
PADOVA NORD	1836	35.8
PADOVA SUD	790	15.4
TOTALE	5134	100

Da rilevare:

- Almeno il 74.7% degli spostamenti in direzione nord ha origine esterna a Selvazzano (principalmente dalla zona di Abano e Montegrotto Terme: 73.6%).
- Oltre il 61.7% degli spostamenti ha destinazione esterna a Selvazzano (ed oltre il 50% avviene verso Padova).
- Gli spostamenti con origine/destinazione interna riguardano particolarmente San Domenico come origine (95%), Tencarola e Caselle come destinazione (48.8 e 22.7% rispettivamente).

VIA ROMA, INCROCIO VIA SCAPACCHIO', direzione Via Scapacchiò

Origine spostamenti	***Numero veicoli***	***Percentuale veicoli***
SELVAZZANO	1256	29.1
MESTRINO, SACCOLONGO	495	11.5
RUBANO	900	20.9
PADOVA NORD	783	18.2
TENCAROLA	125	2.9
CASELLE	751	17.4
TOTALE	4310	100

Destinazione spostamenti	***Numero veicoli***	***Percentuale veicoli***
TENCAROLA	255	5.9
SAN DOMENICO	322	7.5
SELVAZZANO	947	22.0
FERIOLE, MONTECCHIA	242	5.6
COLLI EUGANEI	410	9.5
SACCOLONGO, MESTRINO	950	22.0
PADOVA	232	5.4
TERME EUGANEE	952	22.1
TOTALE	4310	100

Da rilevare:

- Il 50.6% degli spostamenti in direzione sud ha origine esterna a Selvazzano.
- Il 59% degli spostamenti ha destinazione esterna a Selvazzano (per lo più ripartita fra Saccolongo Mestrino, 38%, e Terme Euganee, 38%).
- Gli spostamenti con origine/destinazione interna riguardano particolarmente Selvazzano e Caselle come origine (58.9 e 35.2% rispettivamente), ancora Selvazzano come destinazione (53.7%), evidenziando per Via Roma - rispetto ad altri assi stradali - un più spiccato carattere di supporto alla viabilità locale.

VIA SCAPACCHIO', INCROCIO VIA ROMA, provenienza Saccolongo

Origine spostamenti	***Numero veicoli***	***Percentuale veicoli***
SELVAZZANO	542	18.6
FERIOLE, MONTECCHIA	304	10.5
ABANO TERME	205	7.0
COLLI EUGANEI	523	18.0
SACCOLONGO, MESTRINO	1335	45.9
TOTALE	2909	100

Destinazione spostamenti	*Numero veicoli*	*Percentuale veicoli*
TENCAROLA	150	5.2
SAN DOMENICO	62	2.1
SELVAZZANO	871	29.9
CASELLE	430	14.8
RUBANO	483	16.7
MESTRINO	97	3.3
PADOVA	754	25.9
TERME EUGANEE	62	2.1
TOTALE	2909	100

Da rilevare:

- Il 70.9% degli spostamenti in direzione est ha origine esterna a Selvazzano.
- Solo il 48% degli spostamenti ha destinazione esterna a Selvazzano (25.9% Padova).
- Gli spostamenti con origine/destinazione interna riguardano particolarmente Selvazzano e Feriole come origine (63.9 e 36.9 % rispettivamente), ancora Selvazzano e Caselle come destinazione (57.5 e 28.5% rispettivamente), evidenziando anche per Via Scapacchiò un ruolo di supporto alla mobilità locale.

5. Interviste (random) ai pedoni in giorno di Mercato

A corredo del lavoro di indagine svolto, sono state eseguite alcune interviste "a campione" ai pedoni circolanti in Piazza Vittorio Veneto di Tencarola durante il giorno di Mercato. Ciò al fine di caratterizzare soprattutto la mobilità delle utenze deboli in prossimità di esercizi commerciali univocamente localizzati ed accertarne le relative necessità.

Le interviste sono state articolate in una serie di domande sulla viabilità e la sosta, differenziando i quesiti in relazione al veicolo impiegato per raggiungere il luogo di mercato. Sono state effettuate domande al fine di accertare:

- veicolo utilizzato per raggiungere il mercato;
- tempo di permanenza al mercato;
- luogo di provenienza (zona);
- motivazione dello spostamento;
- per gli spostamenti con autovettura: disponibilità di parcheggio e:
  - in caso di risposta affermativa: luogo di sosta;
  - in caso di risposta negativa: luogo di primo tentativo di sosta;
- per spostamenti con veicolo a due ruote: luogo di sosta del veicolo (bicicletta o moto); itinerario percorso;
- per spostamenti con mezzo pubblico: linea utilizzata e fermata.

L'indagine è stata effettuata in data 17 maggio 1997 e ha consentito la raccolta di n° 380 interviste valide.

6. Monitoraggio dei parcheggi e delle aree di sosta.

Nell'ambito delle indagini conoscitive effettuate per la redazione del Piano Urbano del Traffico di Selvazzano Dentro, sono state effettuate alcune analisi sulla domanda e sull'offerta di sosta (per veicoli privati) in alcuni parcheggi comunali. Obiettivo dello studio era verificare se, allo stato delle cose, fosse possibile ravvisare carenze nella distribuzione e nella definizione degli spazi destinati alla sosta ovvero questa fosse oggetto di cattiva organizzazione.

L'indagine, condotta nei giorni feriali, può essere integrata con gli esiti della campagna di interviste al Mercato di Tencarola, di cui sopra si riferisce più diffusamente, fornendo un quadro di quella che è l'attuale antinomia fra domanda ed offerta di sosta.

I parcheggi sottoposti a monitoraggio sono risultati i seguenti:

1. Via Pelosa, incrocio Ceresina e centro commerciale Pegaso - località Caselle
2. Via Manzoni, Chiesa parrocchiale - località Caselle
3. Via Ceresina, lati est ed ovest (Palestra Kolbe) - località Caselle
4. Via Manzoni, incrocio Via Monti (edicola) - località Caselle
5. Controviale di Via Padova, lato sud (negozi) - località Tencarola
6. Controviale di Via Padova (Via Aquileia), lato nord - località Tencarola
7. Via S. Antonio (Magazzini Davanzo, parcheggio comunale) - località San Domenico
8. Via S. Giuseppe, lato nord (negozi) - località San Domenico
9. Via S. Domenico, lato ovest (aiuola, negozi) - località San Domenico
10. Via Roma, Chiesa parrocchiale - località Selvazzano capoluogo

L'indagine è stata completata dal rilievo dei veicoli siti in:

11. Via Manzoni, lati est (carreggiata) ed ovest (parcheggio privato negozi), località Caselle
12. Piazza Vittorio Veneto, Via Don Bosco, laterali (giorno di Mercato) - località Tencarola.

Nei casi 1-11, l'indagine è consistita in una rilevazione continuativa, nei periodi 8.30 - 13.00 e 15.30-20.00, delle auto entrate e/o uscite dai parcheggi monitorati, tramite rilevazione delle targhe. La verifica è stata ripetuta con frequenza di 30 minuti, intervallo temporale ritenuto sufficiente alla quantificazione e qualificazione completa delle soste veicolari. Per ogni periodo, il rilievo è stato preceduto e seguito dal monitoraggio dei veicoli presenti nel parcheggio, al fine di poter distinguere fra *movimenti* e *permanenze* nell'area di sosta.

L'elaborazione numerica dei dati si è esplicitata nell'individuazione, per singolo veicolo, del momento di ingresso nel parcheggio e della successiva uscita, nonché della durata della sosta.

Per ogni parcheggio si è fornita una rappresentazione grafica di tali informazioni nell'allegato volume: *"Monitoraggio dei parcheggi e analisi della sosta nel Comune di Selvazzano Dentro"*.

Descrizione delle schede.

Per ogni parcheggio sono state predisposte 2 schede con 3 grafici, e tabelle articolate in 1 o più pagine.

Pagina 1.

Grafico 1. Numero veicoli entrati nel parcheggio, numero di veicoli usciti dal parcheggio per ogni intervallo di 30 minuti. Gli ingressi delle 8.30 e delle 15.30 corrispondono al numero di veicoli in sosta al momento dell'inizio del monitoraggio; le uscite delle 13.00 e delle 20.00 corrispondono al numero di veicoli in sosta al momento del termine del monitoraggio.

Grafico 2. Numero di autoveicoli presenti nell'area di sosta: è dato dal numero di veicoli presenti nel periodo precedente, aumentato del numero di veicoli entrati e diminuito del numero di veicoli usciti.

Pagina 2.

Grafico 3. Correlazione fra tempi di permanenza nell'area di sosta e numero di veicoli corrispondente. Permette di valutare la destinazione d'uso del parcheggio e la frequenza degli avvicendamenti nel medesimo.

Pagina 3 e segg.

Tabella 1. Indica le cifre di targa identificative del veicolo, seguite da ora di ingresso e ora di uscita dal parcheggio, con computo conseguente del tempo di permanenza.

7. Analisi della domanda e dell'offerta di sosta.

Come la *Mobilità* non è riferibile esclusivamente al *traffico veicolare* privato, così la *circolazione* non è da intendersi esclusivamente come *movimentazione* di autoveicoli. La "sosta", ad esempio, rappresenta a tutti gli effetti una componente di traffico, la quale richiede apposita disciplina, perché contribuisce ad un utilizzo ottimale delle superfici stradali. Ma perché ciò possa avvenire è necessario che *domanda* ed *offerta* di sosta si equilibrino.

In generale, nelle città moderne, congestionate dal traffico, si assiste ad un esubero della domanda rispetto alle potenzialità dei parcheggi esistenti; ciò obbliga, in fase di pianificazione degli interventi sulla Mobilità, ad esercitare un'energica azione disincentivante nei confronti dell'utilizzo del veicolo privato, ricorrendo a onerose politiche tariffarie e a svariati strumenti di dissuasione della circolazione.

Nel caso di Selvazzano Dentro, le cose vanno diversamente, così come premesso nella discussione delle Linee Guida del P.G.T.U. Infatti, si può ritenere che il problema predominante non sia la *domanda* di spazi di sosta (l'*offerta* è, di regola, prevalente), ma la regolamentazione del loro utilizzo. Le indagini condotte evidenziano come solo occasionalmente siano carenti gli spazi per lo stazionamento dei veicoli privati, anche perché tutti i principali poli di attrazione degli spostamenti possono avvalersi di una viabilità limitrofa con notevole capacità ricettiva.

Semmai si deve segnalare come prioritario un intervento di riassetto degli spazi di sosta, al quale rendere funzionale la definizione della destinazione d'uso delle infrastrutture, attuata mediante classificazione delle medesime.

Per quanto concerne i parcheggi monitorati, è possibile comunque porgere le seguenti indicazioni:

1 - Via Pelosa, incrocio Ceresina e centro commerciale Pegaso - località Caselle: posti auto globali 87 (77 del parcheggio Asilo, 10 del parcheggio fronte strada del Centro Commerciale Pegaso).
Il parcheggio di Via Ceresina è sempre fortemente sottoutilizzato, e non per presunti problemi di accessibilità; assume una certa utilità solo in occasione di particolari manifestazioni religiose o sportive. E' *troppo* lontano da qualsiasi destinazione perché l'utente stabilisca di lasciarvi l'autovettura.
Viceversa, il parcheggio del centro commerciale Pegaso può rivelarsi insufficiente, anche perché possiede in Via Pelosa pochi posti auto; ne consegue, con frequenza, la sosta in carreggiata di Via S. Maria Ausiliatrice. Il problema non riguarda il parcheggio, ma l'utenza....

2 - Via Manzoni, lato est, Chiesa parrocchiale - località Caselle: posti auto 21.
Valgono le considerazioni precedenti. L'utilizzo medio è del 50%, perché è più facile parcheggiare nella carreggiata di Via Manzoni o nel parcheggio privato sito nel lato ovest. Prevalgono le soste brevi, ma qualcuno utilizza il parcheggio per soste prolungate.

2bis - Via Manzoni, lati est (carreggiata) ed ovest (parcheggio privato negozi): posti auto 14.

Il parcheggio privato è completo per il 100% del tempo, sia a causa dei negozi che fronteggia, sia per la vicina presenza di condominio. Ciò giustifica la sosta in carreggiata di Via Manzoni, in taluni momenti confrontabile quantitativamente con quella dell'area privata.

3 - Via Ceresina, lati est ed ovest (Palestra Kolbe) - località Caselle: posti auto 58 (est) + 37 (ovest).
Valgono le considerazioni precedenti: domanda molto inferiore all'offerta se non in occasione di manifestazioni particolari. Prevale la sosta breve, anche se per taluni utenti il parcheggio è... fisso.

4 - Via Manzoni, incrocio Via Monti (edicola) - località Caselle: posti auto 38.
Rappresenta uno dei parcheggi a più elevato rapporto di utilizzazione in Caselle, sia per la presenza dei vicini negozi e servizi, sia per la vicinanza del PEEP. Prevalgono marcatamente le soste brevi.

5 - Controviale di Via Padova, lato sud (negozi) - località Tencarola: posti auto complessivi 68, ma è possibile la sosta in Via Firenze, Via Torino e Vicolo Padova, in ulteriori parcheggi in linea.
La domanda è molto elevata, ma non tale da saturare regolarmente l'offerta. Va rilevato il fatto che per la durata del monitoraggio il 50% degli stalli risultava occupato, con prevalenza di soste brevi e medio-brevi.

6 - Controviale di Via Padova (Via Aquileia), lato nord - località Tencarola: posti auto stimati 85 + 17 di fronte al ristorante Manfrin.
Si tratta dell'unico caso di parcheggio per il quale l'offerta si sia rivelata insufficiente in rapporto alla domanda di sosta. Le carenze si verificano nelle ore centrali del mattino, essendo di pomeriggio occupati gli stalli solo per metà. In realtà va rimarcato come il piazzale delimitato da Via Spalato, Via Aquileia, Via Padova e Via Postumia possa essere, in alternativa, agevolmente utilizzato per lo stazionamento veicolare, così come la stessa Via Spalato, assorbendo i picchi di domanda.
In questo caso si segnalano, oltre alle consuete soste brevi, anche stazionamenti prolungati, evidenziando l'utilizzo del parcheggio come nodo di interscambio.

7 - Via S. Antonio (Magazzini Davanzo, parcheggio comunale) - località San Domenico: posti auto 49.
Si tratta di parcheggio sottoutilizzato, sia perché manca la domanda, sia perché l'offerta si dimezza essendo il parcheggio a nord parzialmente occupato da venditore ambulante. Soste brevi e occasionali permanenze prolungate.

8 - Via S. Giuseppe, lato nord (negozi): posti auto stimati 34.
La domanda di sosta eguaglia l'offerta, soprattutto nel pomeriggio e in tarda serata. Tale elemento, congiunto con la constatazione delle durate elevate di permanenza nel parcheggio, lascia intendere l'utilizzo del medesimo da parte dei residenti degli antistanti condomini.

9 - Via S. Domenico, lato ovest (aiuola, negozi) - località San Domenico: posti auto non segnati, per capacità del parcheggio quasi illimitata.
Il parcheggio, molto ampio, è sottoutilizzato e comunque viene adoperato dai vicini residenti, come si può constatare considerando la durata delle soste (non c'è possibilità di interscambio).

10 - Via Roma, Chiesa parrocchiale - località Selvazzano capoluogo: posti auto 45.
Valgono sostanzialmente le considerazioni effettuate per il parcheggio di Caselle-Asilo. Utilizzo occasionale e inferiore alla disponibilità. Prevalenza di soste brevi, ma non mancano stazionamenti prolungati, correlabili con la presenza vicina del capolinea di autobus ACAP.

8. Rilievi di inquinamento acustico (indagini fonometriche).

L'analisi dell'inquinamento acustico ha fornito precise indicazioni circa le condizioni di esposizione al rumore nel territorio comunale di Selvazzano Dentro.

Descritti negli appositi elaborati i criteri, la metodologia e le modalità operative adottati nel monitoraggio del rumore, in relazione alle prescrizioni normative, si fornisce un'ulteriore precisazione sulle procedure di indagine seguite.

variamente diffuse nel territorio, si da poter caratterizzare compiutamente, dal punto di vista qualitativo e quantitativo, il fenomeno studiato.

L'ubicazione delle postazioni e la distanza tra le medesime sono state tarate sulla base delle caratteristiche di destinazione d'uso del territorio, così come emerse dalla zonizzazione acustica e dalla sua conoscenza diretta.

Sono state escluse dal rilevamento quelle aree su cui l'impatto acustico, a causa di una limitata densità abitativa e un'altrettanto scarsa frequenza di utilizzo, si rivela meno importante.

Il monitoraggio si è sempre protratto continuativamente per 24 ore, in modo da poter seguire le variazioni di inquinamento acustico, con il mutare delle condizioni che del rumore sono la causa prima: il traffico, la mobilità, le attività umane. Per ogni ora si è eseguita la valutazione del "livello sonoro continuo equivalente", ovvero del livello di rumore che, prodotto con continuità da una sorgente sonora, è equivalente, in termini di disturbo, al rumore realmente prodotto dalle cause sopra citate.

Essendo il rumore manifestamente variabile con le condizioni ambientali, si è stabilito di eliminare dall'elenco di postazioni *restituite* quelle in cui eventi atmosferici (pioggia, temporali) prolungati potessero aver alterato gli esiti dei rilevamenti fonometrici.

Così facendo si è venuti a disporre di dati relativi a 50 postazioni, così distribuite:

Caselle (Tav. 4/A):

(1) Via Caselle, 9
(2) Via S. Maria Ausiliatrice, 81
(3) Via S. Maria Ausiliatrice, 57
(4) Via S. Maria Ausiliatrice, 38
(5) Via Brentella, 10
(6) Via Garibaldi, 2 - Intersezione Via Pelosa
(7) Via Galilei, 135
(8) Via Monte Cero (Penghe), 52A (Padova)
(9) Via Ariosto, 5 - Lato Via Pelosa
(10) Via Pelosa, 41
(11) Via Manzoni, 5
(12) Via Boccaccio, 8
(13) Via Foscolo, 21
(14) Via Don Bosco, 139
(15) Via Vegri, 34

Tencarola (Tav. 4/B):

(16) Via Don Bosco, 115A
(17) Via Don Bosco, 75
(18) Via Rovereto, 39
(19) Via Forno, 45
(20) Via Padova, 80
(21) Via Spalato, 1 - Intersezione Via Aquileia
(22) Via Padova, 81
(23) Via Padova, 34
(24) Via Genova, 3
(25) Via Padova, 55
(26) Via Don Bosco, 1

San Domenico (Tav. 4/B):

(27) Via Euganea, 30
(28) Via Euganea, 5A
(29) Via Monte Grappa, 38
(30) Via San Domenico, 1
(31) Via San Marco, 5
(32) Via San Bartolomeo, 38
(33) Via San Giuseppe, 26
(34) Via San Giuseppe, 60
(35) Via Garda, 3B
(37) Via Caldonazzo, 11A
(38) Via Euganea, 139

Feriole (Tav. 4/C):

(36) Via Montecchia, 2
(42) Via Montecchia, 26
(43) Via Miazzo, 13
(44) Via Euganea-Feriole, 288

Selvazzano capoluogo (Tavv. 4/B e C):

(39) Via Canaletto, 1
(40) Via Respighi, 1A
(41) Via Euganea, 240
(45) Via Scapacchiò, 49
(46) Via Roma, 2
(47) Via Roma, 47
(48) Via Vittorio Emanuele, 19
(49) Via Vegri, 28A

Territorio esterno ai centri abitati (Tav. 4/D):

(50) Via Vittorio Emanuele, 47

L'indagine acustica è stata programmata contestualmente ai rilievi di flussi veicolari per il Piano Urbano del Traffico, essendo proprio il traffico il parametro che, nella quasi totalità delle circostanze, determina il livello di rumorosità ambientale. Il solo rilevamento fonometrico eseguito in Zona Industriale di Caselle (Via Galilei) autorizza a prescindere dalle precedenti considerazioni, dal momento che la limitatezza del traffico e le attività lavorative protratte in ore notturne modificano l'andamento giornaliero "tipo" dei livelli sonori.

9. Analisi del monitoraggio del rumore.

Per ogni postazione si sono elaborate alcune informazioni, per mezzo delle quali ricostruire - con la maggior precisione possibile - gli standard di qualità della vita (con riguardo all'inquinamento acustico) nel territorio di Selvazzano.

Al di là dell'espressione numerica dei risultati conseguiti (che si commenta da sé), si forniscono alcune valutazioni in merito agli esiti delle indagini effettuate. Si ricorda che i dati sono stati rilevati in postazioni esterne, prive di schermatura, in corrispondenza del fronte strada.

Località Caselle.

Si può distinguere fra:

a) Zone sottese dagli assi viari principali (SS.PP. 13, 83);
b) Zone residenziali;
c) Zona Industriale.

a) Assi viari principali. Sono costituiti dalle SS.PP. 83 (Via Brentella, Via Pelosa) e 13 (Via Pelosa, Via Don Bosco), caratterizzate da traffico di *penetrazione* e *attraversamento* intenso (anche traffico commerciale sulle Strade Provinciali). Emerge quanto segue:
   - Lungo Via Brentella il livello sonoro si mantiene praticamente costante e prossimo a 70 dB(A) fra le 7.00 e le 20.00, con superamento dei limiti consentiti per almeno il 75% del tempo (lieve flessione

solo nelle prime ore pomeridiane). Nella stessa fascia oraria il rumore di fondo si mantiene a lungo sopra i 60 dB(A) (per un limite legale diurno medio di 65).

- Lungo Via Pelosa, l'arretramento dei fabbricati rispetto alla carreggiata, dovuta alla presenza di pista ciclabile, marciapiedi, strada di servizio (lato nord), fosso di scolo (lato sud), rende meno critica la situazione, abbassando il rumore di fondo anche di 10 dB(A) (Via Pelosa, ad ovest di Via Don Bosco).
- Il traffico leggero o pesante che circola lungo Via Don Bosco costituisce sorgente sonora di particolare rilievo. All'interno del centro abitato di Caselle si hanno, infatti, livelli di rumorosità particolarmente elevati, mediamente superiori ai limiti di Legge; nel corso del monitoraggio si è rilevato tra le 7.00 e le 20.00 un superamento momentaneo dei limiti massimi di esposizione al rumore per almeno il 40% del tempo, con punte di *sforamento* superiori all'80%.

b) Zone residenziali ("Patrioti", "Sante", "Scrittori"). Trattasi di zone che, al di fuori degli assi viari principali di attraversamento, sono caratterizzate da un modesto inquinamento acustico, dovuto a traffico locale e attività commerciali-artigianali-terziarie di relativamente limitato sviluppo. Emerge quanto segue:

- A fronte di un traffico locale e di attività non residenziali contenute, si tratta di zone relativamente tranquille, in cui persino il livello sonoro medio diurno è inferiore al limite di Legge notturno (es. Via Caselle). Il superamento del livello limite è occasionale nel corso della giornata ed avviene per frazioni limitate di tempo. In ogni caso, un ruolo non trascurabile è giocato, agli effetti della caratterizzazione del rumore, dalla localizzazione geometrica della postazione monitorata (rettifilo, curva, incrocio...). Non è raro, infine, osservare cause di rumorosità prettamente estranee al traffico veicolare (es. Via Manzoni), imputabili ad attività umane occasionali (svago).
- Caso particolare rappresenta Via Vegri, la quale si sviluppa in zona agricola. La strada in oggetto, su cui si affacciano poche abitazioni, è percorsa da traffico di attraversamento in spostamento fra Selvazzano capoluogo e le rimanenti frazioni. Nonostante il rumore di fondo sia relativamente basso (fino a 30 dB(A) nelle ore notturne), nelle ore diurne il superamento delle soglie legali di esposizione è abbastanza frequente (punte del 60%, anche con postazione sita ad una distanza di circa 30 m dall'asse-strada).
- Per l'intera lunghezza di Via S. Maria Ausiliatrice si rileva un livello di rumore uniforme, con valori orari medi diurni e notturni oscillanti attorno ai corrispondenti limiti di Legge (65 e 55 dB(A) rispettivamente). Interessante rilevare come, viceversa, il rumore di fondo (espresso, ogni ora, dal 90-mo percentile), risenta marcatamente della vicinanza della S.S. 11 Padana Superiore che determina incrementi di svariati dB al livello sonoro misurato lungo la stessa via, verso il centro di Caselle.
- Lungo Via M. Cero (Padova), altezza Via Penghe, è significativo notare la rilevanza del rumore di fondo (L90 e, a maggior ragione, L99) che parzialmente risente delle attività della vicina zona industriale.
- L'asse viario urbano costituito da Via Foscolo e Via Boccaccio richiama l'attenzione sulla necessità di una ridefinizione della destinazione d'uso delle strade locali urbane, oggi percorse da un traffico di attraversamento eccessivo. Se Via Foscolo è caratterizzata da livelli di rumorosità quasi confrontabili con quelli di zone residenziali ciò è dovuto solo alla dimensione della strada e alla presenza di vegetazione che esercita localmente funzioni fonoassorbenti. Dove queste condizioni vengono a mancare e i flussi si incrementano per effetto dell'immissione veicolare da altre strade locali, i livelli medi diurno e giornaliero e il rumore di fondo crescono fino a 3 dB(A) (es. Via Boccaccio, che costituisce una delle zone urbane a maggior inquinamento acustico, in relazione alla classe di destinazione d'uso di appartenenza).

c) Zona Industriale di Caselle: si è eseguito il monitoraggio dell'inquinamento acustico in una sola postazione, sita in Via Galilei, dunque nella zona industriale sud. Emerge quanto segue:

- Trattandosi di zona situata in classe di destinazione d'uso con limiti di rumore più elevati (70 dB(A) diurni e notturni), si rileva come il superamento dei livelli massimi consentiti sia occasionale

(3% nelle ore di punta). Il contributo del traffico veicolare all'inquinamento acustico è poco significativo (per la sua limitatezza), mentre deve essere rimarcato come il rumore di fondo non scenda mai sotto i 45-46 dB(A), attestandosi per oltre 10 dB(A) sopra i valori caratteristici delle zone residenziali a nord di Via Pelosa (ad es. lungo Via S. M. Ausiliatrice).

Località Tencarola.

Si può distinguere fra:

a) Zone sottese dall'asse viario di Via Padova (S.S. 250);
b) Zone sottese da assi stradali secondari;
c) Zone residenziali.

a) Asse viario della S.S. 250. Emerge quanto segue:
   - Le 5 postazioni di monitoraggio installate lungo Via Padova forniscono dati concordanti: la S.S. 250 nell'attraversamento di Tencarola rappresenta una pesante causa di inquinamento acustico. Pur con le differenze dovute all'ubicazione, si registrano ovunque livelli sonori incompatibili con quei criteri di protezione ambientale e salute umana che costituiscono i principi informatori del nuovo Codice della strada: in una postazione (n° 25), per il 90% del tempo, fra le 6.00 e le 20.00, è superato il limite massimo di Legge; in una seconda postazione (n° 20), per un'ora intera, il livello sonoro non è mai sceso sotto il limite massimo; in una terza postazione (n° 22), sebbene separata da Via Padova mediante contro-viale, a fronte di livelli sonori giornalieri inferiori di 1-2 dB rispetto alle altre postazioni (attenuazione per effetto della distanza), si sono misurati *sforamenti* notturni dovuti all'esistenza di poli attrattori (gelateria, ristorante) e superamento continuato fino all'1.00 della soglia legale per il 90-98% del tempo. Il rumore di fondo varia nelle ore diurne tra i 59-62 dB(A) (postazione n° 22, con tali valori sino all'1.00) e i 65-67 dB(A) (n° 25).
   - A parte va considerata la stazione di rilievo situata all'incrocio fra Via Don Bosco e Via Padova, la cui ubicazione esaspera le situazioni più critiche innanzi descritte: rumore di fondo diurno compreso fra 67-69 dB(A), livello diurno medio di oltre 73 dB(A), quando la soglia massima di Legge è fissata in 65 dB(A).

b) Zone sottese da assi stradali secondari (Via Don Bosco, Via Aquileia). Trattasi di zone interessate non troppo marginalmente da traffico di attraversamento e penetrazione, che gravita, principalmente, sulla direttrice Caselle-Tencarola. Sono zone caratterizzate da un discreto inquinamento acustico, dovuto a un traffico non esclusivamente locale, su strade a destinazione d'uso da ridefinire, in presenza di attività commerciali-artigianali-terziarie di medio sviluppo. Emerge quanto segue:
   - Lungo Via Don Bosco il livello di rumorosità è variabile, in relazione alla geometria e alle dimensioni della strada, nonché all'ubicazione della postazione monitorata. Ciò determina situazioni di impatto acustico più significative (postazione n° 16) accanto ad altre meno importanti (n° 17): l'avvicinamento alla S.S. 250, così come l'uscita della S.P. 13 dall'ambito urbano elevano tutti i livelli sonori misurati.
   - La rumorosità di Via Aquileia, rilevata mediante postazione fonometrica sita in Via Spalato, evidenzia l'uniformità del rumore nel tempo: esso è dovuto sostanzialmente a un traffico non circolante, ma in fermata temporanea all'impianto semaforico sito all'incrocio con la S.S. 250. Ne consegue: rumore di fondo costante ed elevato nelle ore diurne (56-59 dB(A), anche per la vicinanza di Via Padova), livello sonoro medio relativamente elevato, a causa del basso regime di giri del motore dei veicoli durante l'attesa.

c) Zone residenziali di Tencarola Nord ("Friuli") e Sud ("Città"). Si tratta di zone a traffico per lo più locale, a causa dell'esistenza di strade chiuse o a servizio di singoli isolati. Emerge quanto segue:
   - Gli assi viari percorsi da traffico di attraversamento sono costituiti da Via Rovereto e Via Forno. Via Rovereto, pur inserita in zona di classe III, non presenta, se non nelle ore pomeridiane e serali,

livelli di rumorosità notevoli: i livelli diurni e notturni medi sono di circa 4 dB(A) inferiori ai limiti massimi di Legge, mentre persino il livello di picco (L10) li supera occasionalmente. Via Forno presenta caratteristiche analoghe, seppure inserita in una classe superiore.

- In Tencarola sud si segnalano occasionali rumori notturni che portano al superamento dei limiti di esposizione tra le 22.00 e l'1.00. Tali rumori sono imputabili alla natura della zona (residenziale) che, nel periodo e nella stagione considerati, si presta al transito pedonale e ad attività di transito per svago.

Località San Domenico.

Si può distinguere fra:

a) Zone sottese dagli assi viari principali (S.S. 250, S.P. 89);
b) Zone sottese da assi stradali secondari;
c) Zone residenziali.

a) Gli assi viari principali in S. Domenico sono costituiti dalla S.S. 250 (ad est) e dalla S.P. 89 (a nord), caratterizzate da notevoli volumi di traffico. Emerge quanto segue:
   - L'assenza di abitazioni sul lato est, l'arretramento delle medesime sul lato ovest (contro-viale di Via M. Solarolo) di Via M. Grappa fanno sì che i livelli sonori si mantengano relativamente elevati presso gli insediamenti esistenti. Tuttavia, ciò non basta a garantire che il livello diurno e notturno medio e i singoli livelli orari siano inferiori ai limiti di esposizione previsti dalla Legge: dalle 7.00 all'1.00, per oltre il 65% del tempo, avviene il superamento del limite massimo di rumore; il livello notturno medio supera di oltre 8 dB(A) il valore consentito; nelle ore centrali della giornata (7.00-19.00) il rumore di fondo non scende mai sotto i 58-60 dB(A).
   - Per quanto concerne Via Euganea, si possono ripetere le considerazioni effettuate precedentemente riguardo Via Padova: la S.P. 89 rappresenta una pesante causa di inquinamento acustico. Pur con le differenze dovute all'ubicazione, si registrano ovunque livelli sonori estremamente elevati: per il 65% del tempo, fra le 7.00 e le 24.00, è superato il limite massimo di Legge; il livello diurno medio supera il livello massimo di esposizione per 3-5 dB(A), il livello notturno medio per circa 7 dB(A); il rumore di fondo (L90) nelle ore diurne non scende sotto i 62 dB(A), né quello di picco (L10) sotto i 72 dB(A); non sono infrequenti livelli di rumore, nei singoli intervalli di integrazione (10 s), dell'ordine di 80 dB(A).

b) Zone sottese da assi stradali secondari (Via S. Giuseppe, Via S. Domenico). Come per Caselle e Tencarola, si tratta di zone interessate non troppo marginalmente da traffico di attraversamento e penetrazione, per lo più nel tentativo di by-passare il nodo semaforico Davanzo (Vie Padova, Euganea, M. Grappa). Le aree interessate dagli assi viabilistici in oggetto sono inquadrate in classe IV: presentano livelli di inquinamento acustico sensibili, ma non particolarmente elevati, dovuti a un traffico non esclusivamente locale, su strade a destinazione d'uso da ridefinire ed a circolazione veicolare da regolamentare. Emerge quanto segue:
   - Lungo la direttrice nord-sud costituita da Via S. Giuseppe e Via S. Domenico si hanno situazioni di rumore confrontabili: livelli medi diurni e notturni inferiori ai valori massimi (di 3-5 dB(A) e 2-3 dB(A) rispettivamente) con superamento occasionale della soglia legale; rumore mediamente elevato nelle prime ore notturne. Il rumore di fondo è decisamente influenzato dalla vicinanza della S.S. 250 in Via S. Domenico, attestandosi sui 52-56 dB(A) nelle ore diurne, e superando di almeno 3-4 dB(A) l'equivalente rumore di Via S. Giuseppe; il rumore di picco è, viceversa, maggiore in Via S. Giuseppe (almeno 4 dB(A) superiore ai valori di Via S. Domenico), fatto che rende meno importante il rumore residuo della S.P. 89.
   - A parte va considerato il ramo ovest di Via S. Giuseppe: essendo esterno all'asse viario nord-sud, è interessato dal traffico di attraversamento e penetrazione in misura più marginale. Il livello sonoro

diurno medio è relativamente basso, poco influenzato dal traffico e più dalla presenza di esercizi commerciali presso la postazione monitorata; qualche problema si riscontra nelle prime ore notturne, a causa della vicina presenza di poli attrattori (pizzeria, videoteca) e degli ampi spazi talora utilizzati come luogo di ritrovo. In effetti, il livello sonoro equivalente raggiunge i valori massimi nelle ore centrali della mattinata, nelle ore serali e notturne.

c) Zone residenziali di San Domenico vecchia (non sono state collocate postazioni di misura in San Domenico Nuova perché ancora interessata da un limitato traffico di residenti). Si tratta di zone a traffico locale. Emerge quanto segue:
   - Le caratteristiche residenziali di San Domenico "vecchia" e la presenza di attività commerciali e servizi hanno suggerito la classificazione dell'area come classe non inferiore a III. Ciò determina livelli di inquinamento acustico per lo più modesti, salvo che lungo strade utilizzate da traffico di attraversamento. E', quest'ultimo, il caso di Via S. Bartolomeo, Via Garda e Via Caldonazzo. Livello medio diurno stabile attorno ai 57 dB(A), quindi inferiore ai limiti di Legge; livello notturno medio oscillante, ma anche superiore alla soglia corrispondente, soprattutto nelle prime e nelle ultime ore notturne. In alcuni casi (postazione n° 37), il rumore di fondo è determinato dalla vicinanza di importanti assi viabilistici.

Località Feriole.

Si può distinguere fra:

a) Zone sottese da assi viari principali (S.P. 89);
b) Zone sottese da assi stradali secondari (Via Montecchia);
c) Zona residenziale.

a) L'asse viario principale per Feriole è costituito dalla S.P. 89, caratterizzata da rilevanti volumi di traffico (punte di oltre 700 veicoli), viaggiante ad alta velocità (la media è mai inferiore a 60 km/h). Emerge quanto segue:
   - Dalle 7.00 alle 21.00 i limiti di Legge sono superati per il 60 % del tempo; il limite diurno medio supera il limite corrispondente di 3 dB(A); il limite notturno medio supera il limite corrispondente di 7 dB(A); il rumore di fondo non scende mai sotto i 35 dB(A); escluse poche ore notturne, il livello sonoro di picco supera i 70 dB(A). L'elevato inquinamento acustico è manifestamente legato al traffico e alla sua velocità, sul cui contenimento si deve intervenire.

b) Zone sottese da assi stradali secondari (Via Montecchia). Emerge quanto segue:
   - La limitatezza del traffico garantisce un limitato inquinamento acustico, come dimostra il fatto che il livello diurno medio si mantenga 7-8 dB(A), i livelli equivalenti orari diurni 5-6 dB(A), il livello notturno medio 5-10 dB(A) sotto i corrispondenti limiti massimi legali che non vengono superati nemmeno dal rumore di picco (L10). Le situazioni più sfavorevoli si hanno alle estremità di Via Montecchia, presso le intersezioni con le SS. PP. 89 e 38.

c) Zona prettamente residenziale è quella che si sviluppa attorno a Via Miazzo e laterali. Il traffico locale dei residenti è talora incrementato da flussi di attraversamento fra Selvazzano capoluogo e la zona dei Colli. Emerge quanto segue:
   - L'analisi dei rilevamenti fonometrici effettuati nell'unica postazione utilizzata (n° 43) denotano livelli di rumore compatibili con la classe di destinazione d'uso (e potrebbero esserlo anche con una classe inferiore). Il rumore di fondo supera occasionalmente i 46 dB(A), ma nelle ore notturne si abbatte fino a 27-28 dB(A); così, anche, il rumore di picco supera solo occasionalmente i 60 dB(A). Si può ritenere che l'area sia assoggettata ad un impatto acustico modesto.

Località Selvazzano (capoluogo).

Si può distinguere fra:

a) Zone sottese dagli assi viari principali (SS.PP. 82 e 89, Via Scapacchiò);
b) Zone residenziali.

a) Direttrici viarie principali. Sono costituite da S.P. 89 (Via Euganea) e Via Scapacchiò, che delimitano Selvazzano sud, e da S.P. 82 (Via Roma, Via Vittorio Emanuele III) che rappresenta l'asse di Selvazzano nord. Emerge quanto segue:
   - La postazione di Via Euganea (n° 38) fornisce la situazione più critica, dal punto di vista dell'inquinamento acustico, per la S.P. 89: dalle 7.00 all'1.00, il superamento dei limiti di Legge avviene per oltre il 70% del tempo; il livello diurno medio supera il livello massimo di esposizione consentito per oltre 6 dB(A); il livello notturno medio supera la soglia corrispondente per oltre 11 dB(A); il rumore di fondo non scende sotto i 37 dB(A) e supera i 60 dB(A) per buona parte della giornata; il rumore di picco fra 6.00 e 1.00 non scende sotto i 73 dB(A). Il forte traffico (punte di oltre 1000 veicoli all'ora), con significativa componente di veicoli commerciali, è causa determinante di inquinamento acustico.
   - L'impatto acustico prodotto dal traffico in transito lungo Via Scapacchiò è sostanzialmente uniforme, a prescindere dalla postazione di rilievo e dalla geometria della strada. Escludendo dall'analisi le condizioni esistenti all'incrocio con la S.P. 82, si rileverà come i livelli medi diurni e notturni siano perfettamente allineati ai limiti di Legge, attorno ai quali oscillano nelle singole ore. Viceversa, il rumore di fondo dipende in modo marcato dalla posizione della zona monitorata, con differenze comunque non imputabili alle attività poste in essere in prossimità della postazione: nel centro di Selvazzano capoluogo si hanno valori diurni di L90 dell'ordine di 52-54 dB(A), mentre in prossimità dell'incrocio con Via Monache i valori salgono a 56-59 dB(A) (postazione di Via Respighi, peraltro arretrata rispetto all'asse-strada di circa 30 m). Nel complesso, si può ritenere più grave l'inquinamento acustico nell'area circostante il ramo di Via Scapacchiò, ad est di Via Roma.
   - Lungo la S.P. 82 si rileva una decisa variazione delle condizioni di inquinamento acustico, secondoché si sia in ambito urbano od extraurbano. Sono state ubicate due postazioni di rilievo in Via Roma ed altrettante in Via Vittorio Emanuele: nelle prime, il livello diurno medio si assesta attorno ai 67 dB(A), nelle seconde attorno ai 71.5 dB(A); così si passa, nelle ore notturne, da una media di 54 dB(A) in centro Selvazzano, ai 58 dB(A) dell'incrocio di Via Scapacchiò, ai 63 dB(A) dell'ambito extraurbano. In ogni caso, superando abbondantemente i limiti di esposizione al rumore. Nelle singole ore è molto frequente il superamento delle soglie legali, fatto che evidenzia come l'asse costituito dalla S.P. 82 rappresenti un importante generatore di rumore, il che rileva soprattutto in ambito urbano, essendo relativamente scarsi gli insediamenti residenziali che si sviluppano lungo Via Vittorio Emanuele.
b) Zone residenziali. Si tratta di zone interessate marginalmente da traffico di attraversamento (Via Canaletto) e caratterizzate da un modesto inquinamento acustico. Emerge quanto segue:
   - In Selvazzano capoluogo, anche in prossimità di itinerari di attraversamento (postazione n° 39), il rumore è moderato: né i livelli medi, né quelli orari superano le soglie di Legge, che solo occasionalmente vengono oltrepassate durante gli intervalli di misura. E ancora solo occasionalmente il rumore di picco (L10) supera i medesimi limiti.
   - Fuori del centro abitato, le condizioni di inquinamento acustico sono relativamente peggiori, un po' per la vicinanza della S.P. 82 alla stazione di monitoraggio, un po' per il declassamento dell'area (zona III, anziché IV, con limiti più bassi) in cui si è eseguito il rilevamento. Anche i livelli di picco sono parzialmente più elevati.

In conclusione, si può asserire che l'analisi dell'inquinamento acustico condotta nell'ambito del Piano Urbano del Traffico abbia permesso un'efficace mappatura del rumore nel territorio di Selvazzano Dentro. I rilievi fonometrici, eseguiti in ambito urbano ed extraurbano, in zone residenziali, commerciali, artigianali e industriali, in prossimità delle grandi direttrici di traffico così come di strade locali, hanno evidenziato alcuni problemi:

- La spiccata dipendenza del rumore dal traffico veicolare lungo gli assi viari principali e secondari;
- L'importanza delle condizioni di moto e della velocità dei veicoli sull'inquinamento acustico (strade semaforizzate caratterizzate da fermata prolungata delle autovetture producono meno rumore di strade a transito continuativo);
- L'influenza di poli attrattori diversificati (ristoranti, bar, gelaterie, piazzali aperti), sul rumore ambientale, soprattutto nelle ore notturne;
- La relativa quiete delle zone prettamente residenziali che un occasionale traffico di attraversamento turba solo occasionalmente.

Rimandando per valutazioni specifiche alle precedenti analisi, si può in questa sede rilevare come l'inquinamento acustico in Selvazzano Dentro costituisca problema grave ed attuale, anche se non generalizzabile.

La ragione prima del rumore va individuata nel traffico veicolare, rilevante in tutta la viabilità urbana ed extraurbana. I monitoraggi dei flussi veicolari condotti per il P.U.T. hanno evidenziato come il Comune di Selvazzano Dentro sia oggi "oppresso" dal traffico che determina danno alla sicurezza e alla salute umana, nuocendo alla vivibilità del territorio.

Il Piano Urbano del Traffico consente, attraverso la regolamentazione della circolazione, la riclassificazione delle strade, la definizione della più idonea destinazione d'uso degli spazi pubblici (interventi previsti), un miglioramento della qualità della vita, certamente contribuendo alla riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico.

Ma ulteriori provvedimenti mirati sono necessari per riportare i livelli di rumore entro limiti accettabili. Tali provvedimenti devono essere contenuti nel Piano di Risanamento Acustico, da realizzare ai sensi dell'art. 7 della Legge quadro 26.10.95 n°447, in coordinazione con il Piano Urbano del Traffico.

Gli strumenti tecnici oggi disponibili per un risanamento ambientale sono molteplici e possono richiedere interventi diversificati:

- sulle sovrastrutture stradali (manti fonoassorbenti);
- sulle piattaforme stradali (barriere fonoisolanti integrate con l'ambiente);
- sull'impiantistica (percorsi semaforizzati *ad onda verde*);
- sulla circolazione (zone *a tempo, car sharing*);
- sul parco veicolare (impiego di mezzi pubblici ecologici a carburanti alternativi);
- sulla gestione "fisica" degli spazi deputati ad attività commerciali, terziarie, svago...

Il Piano di Risanamento Acustico deve essere approvato entro 3 anni dall'entrata in vigore della Legge Regionale 30.03.95 n° 15.

COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO
PIANO DEL TRAFFICO

Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.)
Piani Particolareggiati

II PARTE: IPOTESI DI INTERVENTO

Il Piano Generale del Traffico Urbano per Selvazzano Dentro, inteso come "linee guida" del P.U.T., si articola in una serie di ipotesi progettuali, ritenute idonee a costituire soluzione di breve periodo alle problematiche della Mobilità, nel tentativo di migliorare le condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, ridurre l'inquinamento acustico ed atmosferico, contenere i consumi energetici, nel rispetto dei valori ambientali.

Tali ipotesi sono illustrate mediante apposite tavole progettuali (Tav. 3, 5-15), contenenti numerose particolarizzazioni utili a meglio comprendere le scelte formulate, pur precorrendo approfondimenti che dovrebbero, in realtà, essere demandati al Progetto Esecutivo. In realtà, secondo le *Direttive del Ministero LL.PP. per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico* il P.G.T.U. dovrebbe avere solo il carattere di "piano quadro" di valenza generale.

Per ogni Frazione e per le più importanti infrastrutture della rete si è provveduto a redigere una serie di schede che illustrano, in sintesi, gli interventi previsti, specificandone i contenuti, tenuto soprattutto conto delle motivazioni che li determinano. In tal senso, deve essere sottolineato il fatto che nessuna scelta progettuale può e deve essere analizzata o giudicata prescindendo dalle sue cause prime.

Si evidenzia ancora l'opportunità, ai fini di una corretta interpretazione dello studio effettuato e di seguito descritto, di un'analisi unitaria delle ipotesi di intervento, ricordando che queste devono essere inquadrate in un Piano globale, coordinato ed intersettoriale. La parzializzazione delle scelte espresse in sede progettuale può comportare risultati anche contrari a quelli che un approccio organico può permettere di conseguire.

Si rammenta, infine, che le ipotesi progettuali costituiscono, pur con i relativi approfondimenti, scelte di *indirizzo*, da sottoporre ad un'analisi di dettaglio solo una volta che i criteri informatori siano stati ritenuti idonei alla soluzione delle tematiche affrontate.

COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

AMBITO DI INTERVENTO: **CASELLE, ZONA "SANTE" (1)**
RIF. : TAVV. 5 bis, 6 bis

INTERVENTI PROPOSTI E GIA' ATTUATI

1. ISTITUZIONE SENSO UNICO IN VIA CERESINA, DA VIA S. CHIARA SINO AL CIVICO 15
2. ISTITUZIONE SENSO UNICO IN VIA S. CHIARA DA VIA S. MARIA AUSILIATRICE A VIA CERESINA E DA VIA S. MARIA AUSILIATRICE A VIA S. AGNESE
3. ISTITUZIONE SENSO UNICO IN VIA S. AGNESE, DA VIA PELOSA A VIA S. CHIARA
4. ISTITUZIONE SENSI UNICI IN VIA S. AGATA - S. GIUSTINA - S. MARTA, DA VIA S.M. AUSILIATRICE A VIA S. AGNESE; IN VIA S. TECLA E S. RITA DA VIA S. AGNESE A VIA S. MARIA AUSILIATRICE
5. ISTITUZIONE SENSO UNICO IN VIA DELEDDA, DA VIA S. M. AUSILIATRICE A VIA CERESINA
6. ISTITUZIONE SENSO UNICO IN VIA UNGARETTI, DA VIA S. M. AUSILIATRICE A VIA CERESINA
7. APPLICAZIONE DISSUASORI DI VELOCITA' IN VIA CERESINA E VIA S. M. AUSILIATRICE

MOTIVAZIONE

Gli interventi elencati rappresentano lo stralcio di Progetto messo a punto per la nuova viabilità in Caselle, zona "Sante", e già attuato dall'Amministrazione Comunale nel Maggio 1997. Per un completamento del Piano si propongono ulteriori interventi, descritti nella successiva scheda riassuntiva.

Il riordino della viabilità nella zona centrale di Caselle, convenzionalmente denominata "delle Sante", ha costituito una necessità a fronte di quanto emerso nella fase conoscitiva del Piano del Traffico e di quanto suggerito da problemi contingenti. In effetti:

a) l'apertura di Via Ceresina sulla S.S. 11 con semaforizzazione del relativo incrocio;
b) la consistenza e la velocità del traffico veicolare lungo Via S.M. Ausiliatrice e l'incremento dei flussi previsto su Via Ceresina in conseguenza di a);
c) il traffico di attraversamento lungo Via S.M. Ausiliatrice, costituente direttrice preferenziale di collegamento tra Padova Nord-Rubano e Selvazzano Sud-Colli-Terme Euganee;

rappresentavano ragioni di immediato intervento su viabilità e circolazione locale.
Ma se a ciò si aggiungono in fase di pianificazione della nuova Mobilità:

d) la previsione di declassamento di Via S.M. Ausiliatrice a strada locale, elemento viario a servizio esclusivo di insediamenti e servizi della zona;

e) la identificazione dell'area centrale di Caselle (denominata "Sante") in un'*isola ambientale*, costituita da una rete viabile locale e finalizzata al recupero della vivibilità degli spazi urbani (ai sensi dell'art. 3.1.2. *Direttive* 24.06.95);

si comprende come fosse necessario un intervento coordinato su infrastrutture, segnaletica, impiantistica e circolazione, che aumentasse la tutela dei residenti, nel rispetto dei principi generali cui il Codice della Strada richiede di uniformarsi: razionale gestionale della Mobilità, sicurezza, protezione dell'ambiente, risparmio energetico.

L'ipotesi di intervento formulata in prima istanza (Tav. 6) prevedeva una riduzione dei flussi di attraversamento mediante l'eliminazione dei percorsi diretti fra S.S. 11 e Via Pelosa. Tale risultato doveva essere conseguito mediante i seguenti provvedimenti: riduzione degli accessi da Via Pelosa al solo tratto iniziale di Via S.M. Ausiliatrice (fino a via S. Chiara), reso a senso unico; uscita su Via Pelosa da Via S. Agnese e Via Ceresina, rese a senso unico a partire da Via S. Chiara; chiusura al traffico veicolare di Via Ceresina, poco più a sud di Via S. Caterina; immissione nella S.S. 11 *per Padova* da Via S. Maria Ausiliatrice (con obbligo di svolta a destra), *per tutte le direzioni* da Via Ceresina (eventualmente raggiungibile da Via Deledda, a senso unico). Inoltre, per proteggere gli insediamenti residenziali di Via S.Agnese e traverse dai percorsi alternativi del traffico *di attraversamento,* era prevista l'istituzione di sensi unici alternati in 5 laterali ad est di Via S. M. Ausiliatrice (da Via S. Agata a Via S. Marta), tenendo anche conto delle condizioni di visibilità alle intersezioni. Sempre per ragioni di visibilità veniva interdetta l'immissione su Via S. Maria Ausiliatrice da Via Ungaretti, resa a senso unico. Per limitare i flussi diretti verso Via Ceresina e Via S. Agnese, in uscita su Via Pelosa, erano previsti due sensi unici di marcia contrapposti in Via S. Chiara, a partire da Via S. Maria Ausiliatrice. Era inoltre prevista la collocazione di dissuasori di velocità in Via Ceresina e Via S.M. Ausiliatrice.

Tali interventi venivano realizzati, in modo *sperimentale*, nella prima settimana di Aprile 1997, modificando la viabilità secondo quanto indicato. L'impatto degli interventi su traffico e, soprattutto, cittadinanza era negativo; non risultavano accetti gli allungamenti di percorso previsti a scopo dissuasivo, ritenuti troppo penalizzanti per i residenti e i commercianti e insufficienti a limitare un traffico di attraversamento creduto non apprezzabile, a dispetto di quanto emerso dalle indagini eseguite.

Obiettivamente, doveva essere riconosciuta la necessità di un adeguamento degli interventi, considerato che:

a) risultava più difficilmente accessibile (e non più utilizzato) il parcheggio sito all'angolo Via Ceresina-Via Pelosa;

b) tutto il traffico diretto verso Via Pelosa si incanalava sostanzialmente sulla sola Via S. Chiara, lato ovest;

c) non veniva risolta la pericolosità dell'immissione di Via S. Agnese su Via Pelosa (nonostante l'aumentata larghezza della carreggiata a 2 corsie);

d) molti utenti non rispettavano la nuova segnaletica verticale (obblighi e divieti).

Peraltro la nuova viabilità era attuata in modo incompleto, perché:

e) l'effettiva apertura di Via Ceresina avveniva successivamente alla data concordata con l'A.C. di Rubano, dopo che la segnaletica orizzontale e verticale nel quartiere era già stata modificata;

f) parte della segnaletica (es. dossi) non era disponibile;

g) il Comune di Rubano non provvedeva a collocare preso gli accessi della S.S. 11 apposita segnaletica che interdicesse il transito ai mezzi pesanti.

Al fine di verificare gli effetti della nuova viabilità sul traffico veicolare l'A.C. provvedeva a richiedere un nuovo rilevamento dei flussi veicolari e dell'inquinamento acustico nella zona "Sante". Il monitoraggio di traffico e rumore era effettuato nell'ultima settimana di Aprile 1997 e i dati relativi erano consegnati in data 6 Maggio 1997.

L'esito del rilevamento era, negli elementi essenziali, il seguente:

A) Traffico.

• Via S. Maria Ausiliatrice, ingresso da S.S. 11.

Riduzione del traffico totale del 21,2% (18,6% di autovetture, 70,7% di mezzi pesanti);
Riduzione del traffico diurno 7.00-19.00 del 19,5% (16,4% di autovetture, 72,3% di mezzi pesanti);
Riduzione del flusso orario di picco del 9,1%;
Aumento della velocità massima media rilevata dell'8,4%.

• Via S. Maria Ausiliatrice, uscita su S.S. 11.

Riduzione del traffico totale del 50,0% (48,2% di autovetture, 74,8% di mezzi pesanti);
Riduzione del traffico diurno 7.00-19.00 del 47,9% (45,7% di autovetture, 74,3% di mezzi pesanti);
Riduzione del flusso orario di picco del 43,8%;
Aumento della velocità massima media rilevata del 10%.

• Via S. Maria Ausiliatrice, ingresso da Via Pelosa (senso unico).

Riduzione del traffico totale del 9,4% (6% di autovetture, 54,8% di mezzi pesanti);
Riduzione del traffico diurno 7.00-19.00 del 9,5% (6,2% di autovetture, 52% di mezzi pesanti);
Aumento del traffico totale nella sola direzione nord (unica consentita) del 121,3%, del traffico diurno 7-19 del 110,5%; eliminato il transito nella direzione sud.

• Via Ceresina, uscita su Via Pelosa.

Aumento del traffico diurno 7.00-19.00 del 25,6%; aumento nella sola direzione sud (unica consentita) del 121,1%; eliminato il transito nella direzione nord.

• Via Ceresina, ingresso/uscita su S.S. 11, Via S. Chiara, Via S. Agnese.

Non esistono dati di raffronto precedenti. Su via Ceresina il traffico nei due sensi di marcia è fortemente sbilanciato: in entrata dalla S.S. 11 è il 28,2% del traffico totale; nelle ore diurne è il 27,2% del totale.
In Via S. Chiara, ramo ovest, il traffico giornaliero totale è di 1416 veicoli; il traffico diurno è di 1144 veicoli, ovvero supera del 18,6% il traffico che prima dell'intervento percorreva Via S.M. Ausiliatrice verso Via Pelosa (diventata a senso unico).
In Via S. Agnese, incrocio Via Pelosa, il traffico equivale al 28,5% di quello transitante su Via S. Chiara.

• Via Deledda, senso unico da Via S. Maria Ausiliatrice.

Riduzione del traffico totale del 18,8%; aumento nella sola direzione ovest (unica consentita) del 55,2%; eliminato il transito nella direzione est. Riduzione del traffico diurno 7.00-19.00 del 18,0%; aumento nella sola direzione ovest del 51,8%.

B) Rumore.

E' stato rilevato in 4 postazioni: 2 già utilizzate nel precedente monitoraggio dell'inquinamento acustico (n. 2, 3 - Vol. 1) e 2 nuove. Nelle rimanenti postazioni di Caselle non è stato ripetuto il rilevamento, o a causa della loro ubicazione, di scarso interesse in relazione ai nuovi interventi sulla viabilità, o perché inagibili (n. 4, in Via S. M. Ausiliatrice).

• Postazione 2 bis, Via S. Maria Ausiliatrice presso confine di Rubano.

Riduzione del livello diurno medio di 2,4 dB(A), del livello notturno medio di 0,6 dB(A), del livello giornaliero medio di 2,3 dB(A).

• Postazione 3 bis, Via S. Maria Ausiliatrice, tra vicolo Ceresina e Via Deledda.

Riduzione del livello diurno medio di 2,2 dB(A), aumento del livello notturno medio di 0,4 dB(A), riduzione del livello giornaliero medio di 2 dB(A).

• Postazione 51, Via S. Chiara, angolo S. Maria Ausiliatrice.

Rispetto alla meno rumorosa delle postazioni precedenti: Riduzione del livello diurno medio di 0,9 dB(A), del livello notturno medio di 7,2 dB(A), del livello giornaliero medio di 1,3 dB(A).

• Postazione 52, Via Ceresina, angolo S. Chiara.

Rispetto al precedente riferimento: Riduzione del livello diurno medio di 0,4 dB(A), del livello notturno medio di 4,9 dB(A), del livello giornaliero medio di 0,7 dB(A).

L'analisi dei dati illustrava come a beneficiare degli interventi effettuati fosse tutta l'area della "Zona Sante" sviluppantesi ad est di Via S. Maria Ausiliatrice e, lungo la medesima, a nord di Vicolo Ceresina: riduzione dei flussi lungo Via S. Maria Ausiliatrice e riduzione sensibile di rumore. Punti critici per la nuova viabilità risultavano, invece, essere il ramo ovest di Via S. Chiara (che, pur avendo 3 alternative per l'immissione in Via Pelosa era, di fatto, la sola strada utilizzata) e, conseguentemente, il tratto terminale di Via Ceresina, nell'immissione su Via Pelosa.

Al di là dell'aumento moderato di traffico rilevato in quest'ultima strada, la situazione più *difficile* si presentava in Via S. Chiara, lungo la quale si verificava l'incanalamento di quasi tutto il traffico diretto verso Via Pelosa; inoltre, alle intersezioni fra Via S. Chiara e le Vie S. M. Ausiliatrice e Ceresina si rilevava un comportamento poco rispettoso e poco prudente degli utenti (di cui il Piano non era, fino a prova contraria, responsabile), con immediate proteste dei residenti. I livelli di rumore risultavano comunque senz'altro inferiori a quelli simultaneamente misurati in Via S. M. Ausiliatrice.

In conseguenza di quanto sopra rilevato, si provvedeva alla modifica delle ipotesi progettuali, che venivano esplicitate secondo le indicazioni inizialmente riportate, trasmesse all'Amministrazione Comunale con nota 14 Maggio 1997, prot. 17018.

COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

AMBITO DI INTERVENTO: **CASELLE, ZONA "SANTE" (2)**
RIF. : TAVV. 5 bis, 6 bis

INTERVENTI PROPOSTI

1. POTENZIAMENTO ILLUMINAZIONE ALLE INTERSEZIONI TRA VIA DELEDDA E VIA S.M. AUSILIATRICE, VIA DELEDDA E VIA CERESINA, VIA S.M. AUSILIATRICE E VIA S. BARBARA
2. ISTITUZIONE SENSO UNICO IN VIA S. TERESA DA VIA S.M. AUSILIATRICE A VICOLO CERESINA
3. COMPLETAMENTO SEGNALETICA VERTICALE (IN PARTICOLARE: DIVIETO ACCESSO MEZZI PESANTI DA VIA PELOSA E S.S. 11; REGOLAMENTAZIONE SOSTA E FERMATA; OBBLIGO DI SVOLTA A DESTRA PER IMMISSIONI DA VIA S. MARIA AUSILIATRICE A S.S. 11)
4. ISTITUZIONE SENSO UNICO IN VIA CASELLE, DA VIA RUBANO A VIA S. M. AUSILIATRICE
5. PROLUNGAMENTO DI VIA S. CECILIA ED APERTURA SU VIA CASELLE (CON COSTRUZIONE DI PONTICELLO SU SCOLO LAZZARETTO); ISTITUZIONE SENSO UNICO VERSO VIA CASELLE
6. PROLUNGAMENTO DI VIA S. MARTA SINO A VIA D. CHIESA (CON COSTRUZIONE DI PONTICELLO SU SCOLO LAZZARETTO)
7. PISTA CICLABILE LUNGO SCOLO MESTRINA E RACCORDI CON: PISTA LUNGO SCOLO LAZZARETTO SINO A VIA S. MARTA E VIA D. CHIESA; PISTA LUNGO VIA CERESINA, VIA PIRANDELLO, SINO A PIAZZA C. LEONI E VIA MONTI

MOTIVAZIONE

Gli interventi qui elencati rappresentano il secondo stralcio di Progetto messo a punto per la nuova viabilità in Caselle, zona "Sante", ad integrazione di quanto previsto ed attuato nel Maggio 1997.

Le ipotesi progettuali qui descritte perseguono due obiettivi fondamentali: il completamento degli interventi già attuati; l'adeguamento funzionale della viabilità alle necessità emerse in corso di studio del Piano.

Al primo ambito vanno ascritti tutti gli interventi di messa in sicurezza delle intersezioni stradali urbane (interventi n. 1 e 2 per aumentare la visibilità); essi sono da attuare mèdiante provvedimenti sulla segnaletica o l'impiantistica.

Allo stesso ambito sono da attribuire gli ulteriori interventi di disciplina delle componenti di traffico (nella fattispecie: movimento mezzi pesanti, sosta, fermata veicolare) da realizzare mediante segnaletica (interventi n. 3).

Altri interventi sono orientati al miglioramento funzionale della viabilità nella parte nord della "Zona Sante", in particolare in corrispondenza di quelle aree che oggi appaiono fisicamente separate

dallo scolo Lazzaretto e dalla parallela Via Caselle e che, in ragione dell'ubicazione geografica, gravitano come spostamenti più sulla vicina Sarmeola che non sulla Frazione di appartenenza.

Via Caselle, congiuntamente ad un inderogabile adeguamento della piattaforma (mancano marciapiedi, il fondo stradale è sconnesso, c'è lo spazio effettivo per una sola corsia) reclama una ridefinizione delle condizioni di circolazione: l'andamento planimetrico tortuoso, le dimensioni anguste non consentono la circolazione nelle due direzioni di marcia, tanto meno garantendo gli adeguati standard di sicurezza, specie se si considera il frequente utilizzo della strada come percorso alternativo alla vicina S.S. 11.

Il prolungamento di Via S. Cecilia (in fase di realizzazione) e la sua successiva immissione in Via Caselle, suggeriscono, in virtù della destinazione locale delle due strade, di separare i sensi di marcia, istituendo sensi unici contrapposti a partire da Via Rubano.

Per alleggerire il traffico che graviterà sulle suddette strade ed avvicinare la zona orientale della frazione Caselle al centro del quartiere, si propone il collegamento fra Via D. Chiesa e Via S. Marta, attraverso lo scolo Lazzaretto. In corrispondenza del relativo ponticello è possibile saldare due nuovi percorsi ciclabili, rispettivamente a servizio delle zone "Sante" e "Patrioti"; il primo dovrebbe svilupparsi in continuazione di Via S. Anna sino allo scolo Mestrina, ove costeggerebbe il percorso pedonale esistente, sino a Via Ceresina, per poi proseguire verso sud lungo la medesima, immettersi in Via Pirandello, costeggiare il PEEP sino a Piazzetta C. Leoni e proseguire in Via Monti; il secondo, mediante Via D. Chiesa, dovrebbe congiungersi con il percorso di Via Brentella.

La pista ciclabile deve essere specializzata bidirezionale protetta in Via Ceresina, come in Via Brentella e Via Monti; lungo lo scolo Mestrina può essere anche ammesso un percorso ciclo-pedonale (promiscuo), comunque a sede propria, come anche in zona PEEP. In Via D. Chiesa può essere costituita da un'infrastruttura promiscua bidirezionale a livello della piattaforma stradale.

COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

AMBITO DI INTERVENTO: **CASELLE, VIA BRENTELLA**
RIF. : TAV. 5 bis

INTERVENTI PROPOSTI

1. POTENZIAMENTO ILLUMINAZIONE ALL'INTERSEZIONE TRA VIA BRENTELLA, VIA PELOSA E VIA TREPONTI (PADOVA)
2. PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE PROTETTA LUNGO VIA BRENTELLA
3. PASSERELLA CICLO-PEDONALE SUL CANALE BRENTELLA
4. MIGLIORAMENTO DEGLI STANDARD DI SICUREZZA DI VIA BRENTELLA CON INTERVENTI SU SEGNALETICA E INFRASTRUTTURE, ANCHE NELLE TRAVERSE

MOTIVAZIONE

Via Brentella (S.P. 83), tra la S.S. 11 e Via Pelosa, rappresenta un'asse viario fondamentale per il collegamento fra Caselle (e, più in generale, Selvazzano e comuni sud-occidentali confinanti) e Padova-Rubano. Ne sono la prova i rilevanti flussi veicolari che percorrono l'infrastruttura quotidianamente nelle due direzioni (oltre 13.000 automezzi nel complesso). Peraltro, la vicina Zona Industriale-Artigianale di Caselle costituisce polo di attrazione di traffico pesante, al punto che la percentuale di veicoli commerciali in transito sulla strada in questione supera anche il 16%.

Allo stesso tempo si deve considerare che l'andamento rettilineo di Via Brentella favorisce l'instaurarsi di un traffico "veloce", causa frequente di gravi incidenti, in relazione alle seguenti motivazioni:

a) su Via Brentella si immettono 11 strade locali, a servizio dei limitrofi insediamenti residenziali ("Zona Patrioti"), con conseguenti intersecazioni fra le correnti veicolari in transito e in manovra;
b) sulla stessa Via si aprono numerosi passaggi carrabili diretti, con gli inconvenienti di cui sopra;
c) lungo Via Brentella vi sono diversi esercizi commerciali che costituiscono polo di attrazione e generazione di traffico (edicola, panificio, tabaccheria, negozi di generi alimentari...), ma mancano di aree dedicate per la sosta o la fermata, che avvengono spesso in carreggiata (direzione sud) o in modo non regolamentato ai margini della piattaforma (direzione nord);
d) lungo il lato est di Via Brentella (territorio di Padova) si trovano banchine sterrate che fungono da marciapiede o parcheggio ed ospitano pensiline per la fermata dei mezzi pubblici, determinando la necessità di ripetuti attraversamenti pedonali, privi di protezione alcuna;
e) Via Brentella è utilizzata promiscuamente da tutte le componenti di traffico, con grave nocumento alla sicurezza ed alla funzionalità.

Tutto ciò è sufficiente per giustificare interventi di riadeguamento della piattaforma stradale, volti a separare - ove possibile - le componenti veicolari (biciclette, pedoni, veicoli pubblici e privati), completando la sede stradale dal punto di vista funzionale e compositivo.

Gli interventi progettuali, da concordarsi con Comune (cui appartiene il territorio a est dell'asse stradale) e Provincia di Padova (cui appartiene la proprietà della strada), dovranno concernere:

- la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale protetta sul lato est di Via Brentella;
- la definizione di aree di sosta circoscritte con immissioni/uscite concentrate, anche in relazione a quanto richiesto dalla qualifica funzionale della strada (*urbana di quartiere*);
- la realizzazione di attraversamenti pedonali e ciclabili, protetti con isole di traffico, dotate di delineatori d'ostacolo, appositamente illuminati; per gli attraversamenti ciclabili si propone la segnalazione con lanterna semaforica gialla lampeggiante.

Presupposto a tali interventi progettuali è la sistemazione della piattaforma stradale sul lato est di Via Brentella, a cura del Comune di Padova.

Si prevedono inoltre:

- la realizzazione di passerella ciclo-pedonale sul canale Brentella, in modo da migliorare l'accessibilità e l'intercomunciabilità tra i Comuni limitrofi, eliminando gli attuali percorsi obbligati imperniati sull'immissione sulla S.S. 11;
- il potenziamento dell'illuminazione dell'incrocio fra Via Treponti (Padova), Via Brentella, Via Pelosa, anche in relazione agli interventi di cui al punto precedente.

COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

AMBITO DI INTERVENTO: **CASELLE, ZONA "PATRIOTI"**
RIF. : TAV. 5 bis

INTERVENTI PROPOSTI

1. ADEGUAMENTO DELLA SEGNALETICA VERTICALE ED ORIZZONTALE NELLE STRADE LOCALI
2. PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE PROMISCUA IN VIA D. CHIESA
3. PISTA CICLABILE PROMISCUA IN VIA MAZZINI - VIA GARIBALDI
4. PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE PROTETTA IN VIA N. SAURO

MOTIVAZIONE

Le problematiche suesposte, inerenti la circolazione in Via Brentella, interessano di rimando la viabilità locale che con tale strada interferisce. Le laterali di Via Brentella sono numerose, ravvicinate, talora con piattaforma inadeguata o incompleta; esse si immettono sulla strada principale in condizioni di visibilità spesso limitata, sia per le inadeguate caratteristiche edificatorie dell'area, sia per l'improprio uso di Via Brentella operato dall'utenza (sosta e fermata in carreggiata, elevata velocità...cfr. scheda Via Brentella).

Diventa indispensabile, pertanto, regolamentare la circolazione in modo da garantire la massima sicurezza, senza penalizzare l'accessibilità del quartiere. In tal senso va la revisione dei sensi di circolazione, da attuare preliminariamente in tutte le immissioni su Via Brentella e Via Pelosa. Segnaletica orizzontale e verticale dovranno comunque essere integrate in tutto il quartiere.

L'itinerario ciclabile di Via Brentella si prevede debba essere raccordato con il percorso analogo di Via Pelosa. A tal fine si intende utilizzare Via Mazzini e parte di Via Garibaldi; nella prima, si prevede una pista ciclabile promiscua, destinata alla circolazione di biciclette e veicoli privati dei soli residenti; nella seconda, la pista ciclabile viene collocata nell'ambito di una sede stradale riorganizzata (cfr. interventi su Via Pelosa).

Lo stesso itinerario di Via Brentella si propone sia collegato, attraverso Via D. Chiesa, al percorso ciclo-pedonale di Via S. Anna-Scolo Mestrina. In Via D. Chiesa si ipotizza la realizzazione di un percorso promiscuo ciclo-pedonale, da affiancare ad una piattaforma stradale su cui ricavare, mediante strettoie (a senso unico alternato), appositi spazi per la sosta dei residenti. In tal modo si ritiene di poter ottenere anche il risultato di ridurre la velocità di transito, causa di pericolo in corrispondenza delle strade intersecanti, per insuffcienza di visibilità.

A completamento della rete di percorsi ciclabili a servizio del quartiere si propone un nuovo asse nord-sud interno, parallelo ed alternativo rispetto a quello costituito da Via Brentella, da realizzare in Via N. Sauro, ove sarebbe collocato come prolungamento ideale di Via Filzi. La sede deve essere specializzata, la pista è bidirezionale e protetta.

COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

AMBITO DI INTERVENTO: **CASELLE, VIA PELOSA**
RIF. : TAV. 5 bis

INTERVENTI PROPOSTI

1. SISTEMAZIONE INTERSEZIONI TRA VIA PELOSA E LATERALI
2. ADEGUAMENTO PIATTAFORMA STRADALE DI VIA PELOSA, DA VIA CANTON AL CONFINE OVEST DI CASELLE

MOTIVAZIONE

Per quanto concerne Via Pelosa, valgono considerazioni analoghe a quelle effettuate per Via Brentella, di cui essa costituisce la naturale prosecuzione.

Via Pelosa (S.P. 83 ad est, S.P. 13 ad ovest di Via Don Bosco) rappresenta il principale asse di collegamento fra Caselle, Rubano e Padova a nord, le altre frazioni di Selvazzano, Saccolongo, Colli, Terme Euganee a sud. Anche in questo caso si segnalano rilevanti flussi veicolari (circa 12.000 autoveicoli giornalieri nelle due direzioni), in parte costituiti da traffico pesante da/per le vicine Zone Industriali di Caselle e Rubano (circa il 13%). Ed anche Via Pelosa, come Via Brentella, avendo un andamento planimetrico rettilineo per alcuni chilometri, favorisce il transito veicolare ad alta velocità, con l'aggravante costituita dalle più ridotte dimensioni della sede stradale, priva di banchine e, in parte, marciapiedi, nonché costeggiata da un fosso di scolo.

Peraltro:

a) l'esistenza di ripetute intersezioni fra strade locali e Via Pelosa, in alcuni casi con limitata o nulla visibilità (Vie S. Agnese e Tasso, ora risolte, Via Foscolo...);
b) l'esistenza di esercizi commerciali, servizi o strutture, fuori di Via Pelosa, ma accessibili dalla stessa (fruttivendolo, Chiesa, negozi tra Via Ariosto e Boiardo, Cimitero), causa di ulteriore intersecazione dei flussi veicolari in manovra;
c) l'utilizzo promiscuo della piattaforma stradale da Via Don Bosco verso ovest;

richiedono interventi di riadeguamento dell'infrastruttura, al fine di elevare la sicurezza e migliorare le condizioni di esercizio.

Si prevedono allora:

a) la sistemazione planimetrica delle intersezioni a minor sicurezza, verificando specificatamente ove gli interventi possano essere deputati alla sola segnaletica, o anche ad interventi sulla circolazione: nel caso particolare dell'immissione di Via Garibaldi e Via Foscolo, per esempio, è necessaria la regolamentazione del transito;
b) l'allargamento della sede stradale di Via Pelosa, da Via Canton verso ovest;
c) la realizzazione di una pista ciclabile fuori sede stradale, bidirezionale e specializzata, a nord di Via Pelosa e del relativo fosso di guardia, in prosecuzione del percorso promiscuo (per soli autoveicoli dei residenti) lungo Via Monti, sino al Cimitero; si richiede adeguato impianto semaforico in corrispondenza del passaggio ciclabile.

COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

AMBITO DI INTERVENTO: **CASELLE, "ZONA SCRITTORI"**
RIF. : TAV. 5 bis

INTERVENTI PROPOSTI

1. PARZIALIZZAZIONE DELLA SEDE STRADALE DI VIA FOSCOLO ALL'ALTEZZA DI VIA GOZZI
2. MODIFICA PLANIMETRICA DELL'ASSE STRADALE DI VIA FOSCOLO IN PROSSIMITA' DELL'INCROCIO CON VIA BOCCACCIO
3. PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN VIA MONTI
4. DISSUASORI DI VELOCITÀ IN VIA FOSCOLO
5. REGOLAMENTAZIONE DELLA SOSTA NELLE VIE MANZONI E FOSCOLO

MOTIVAZIONE

La zona occidentale di Caselle centro, convenzionalmente denominata "degli scrittori", è soggetta a varie problematiche:

a) traffico veloce di attraversamento in direzione nord-sud (tra Rubano, Mestrino e Selvazzano sud);
b) una viabilità con carattere *locale*, ma tuttavia a servizio di residenze, come anche di esercizi commerciali e di sparsi insediamenti artigianali;
c) immissioni di strade locali in strade di quartiere o intersezione fra strade locali in condizioni di limitata visibilità (Via Foscolo con Via Pelosa o Via Boccaccio, Via Carducci con le Vie Dante, Petrarca e Boccaccio);
d) sosta e fermata non organizzate e frequenti in carreggiata;
e) strade con piattaforma incompleta, ovvero senza marciapiedi.

In particolare, Via Foscolo da un lato, le Vie Manzoni e Monti dall'altro, costituiscono direttrici preferenziali di spostamento del traffico tra Rubano-Mestrino e tutta la zona sud del territorio comunale (e comuni limitrofi). Un dato è sufficiente a illustrare la *serietà* della situazione: oltre 4.000 veicoli percorrono Via Boccaccio giornalmente. Se si considera quanto sia angusto e tortuoso il percorso che conduce da Sarmeola a Via Foscolo, si comprende come sia improcrastinabile una revisione della circolazione su tale asse, revisione che non può non interessare le strade comunicanti.

A tal fine, si ritiene allora di intervenire secondo i seguenti criteri:

a) Via Tasso mantenuta a senso unico in direzione nord: improponibile l'immissione su Via Pelosa;
b) Via Foscolo mantenuta a doppio senso di circolazione sino all'altezza dell'intersezione con Via Gozzi, ma solo per i frontisti; è consentito il solo transito in direzione nord, mediante disssuasori di traffico da collocarsi sul lato ovest della carreggiata e da abbinare alla realizzazione di stalli di sosta per i residenti;

c) Via Monti, tra Via Foscolo e Via Aleardi a senso unico in direzione est; in tal modo avviene una netta separazione tra le correnti veicolari in salita e quelle in discesa lungo l'asse Boccaccio-Foscolo; peraltro le immissioni da Via Foscolo in Via Pelosa sono possibili per i soli residenti, restando escluso da tale manovra il traffico extracomunale. Non si elimina completamente la possibilità di svolta in Via Pelosa per non sottoporre i residenti a percorsi alternativi eccessivamente penalizzanti.
d) Via Monti, tra Via Foscolo e Via Manzoni, è dotata di pista ciclabile specializzata bidirezionale protetta, che prosegue nel *sentiero* sterrato ad ovest di Via Foscolo con le caratteristiche innanzi illustrate;
e) si deve procedere alla regolamentazione di sosta e fermata, a partire dagli assi viari direttamente interessati dagli interventi di cui in a-d;
f) si prevede l'installazione di dissuasori di velocità lungo Via Foscolo, specialmente a tutela della sicurezza delle intersezioni con le Vie Pascoli e Monti;
g) la piattaforma stradale di Via Foscolo, all'estremità del lungo rettifilo avente origine in Via Pelosa e prima del successivo breve rettifilo che immette in Via Boccaccio, viene modificata, prevedendo un'isola di traffico che risagomi planimetricamente la curva antistante il negozio Pilanmarket, in modo da ridurre la velocità e consentire una più ampia visibilità;
h) si interviene sulla segnaletica verticale (ed orizzontale) della zona nord, al fine di interdire la circolazione di mezzi pesanti in ambito residenziale.

Gli interventi proposti possono eventualmente essere resi meno *rigorosi*, pur senza essere snaturati, rinunciando al senso unico di Via Monti, fatte salve tutte le rimanenti modifiche sulla viabilità locale.

COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

AMBITO DI INTERVENTO: **CASELLE, VIA PARINI**
RIF. : TAV. 5 bis

INTERVENTI PROPOSTI

1. PROLUNGAMENTO ED USCITA DI VIA PARINI IN ZONA INDUSTRIALE DI RUBANO

MOTIVAZIONE

La viabilità principale a servizio della località Caselle è sostanzialmente caratterizzata da uno schema a pettine, con un'asse portante est-ovest (Via Pelosa), su cui insistono 4 distinti assi nord-sud (Via Brentella, Via S. Maria Ausiliatrice, Via Ceresina, Via Foscolo - Via Manzoni/Monti - Via Boccaccio). Escludendo le due Strade Provinciali che corrono a margine della frazione, i rimanenti percorsi attraversano Caselle in zone urbanizzate, prevalentemente residenziali, e si sviluppano lungo strade di carattere prettamente locale, non attrezzate per sopportare i volumi di traffico attuali.

Se si considera che tali strade consentono un agevole collegamento con la vicina S.S. 11 e i limitrofi Comuni di Padova, Rubano e Mestrino, si comprende come il traffico di attraversamento in esse rilevato costituisca fenomeno indesiderato e inaccettabile, da deviare su infrastrutture diverse e adeguate.

Il prolungamento di Via Parini sino alla Zona Industriale di Sarmeola consente di rimediare alla problematica evidenziata, in quanto possiede la capacità di drenare *a monte* (o *a valle*) del centro abitato di Caselle i flussi che altrimenti si riverserebbero sulla viabilità secondaria.

Se si considera che, oggigiorno, la parallela e prossima Via dell'Industria (in territorio di Rubano), pur con un andamento tortuoso e con itinerari articolati, permette il transito di oltre 7.000 veicoli, si giustifica l'opportunità del nuovo collegamento nell'ambito della viabilità del Comune.

COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

AMBITO DI INTERVENTO: **CASELLE, VIA DON BOSCO E ZONA SUD**
RIF. : TAVV. 5 bis, 7

INTERVENTI PROPOSTI

1. ADEGUAMENTO DELLA SEDE STRADALE DI VIA DON BOSCO
2. REALIZZAZIONE DI PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE PROTETTA LUNGO VIA DON BOSCO
3. NUOVO BY-PASS OCCIDENTALE DELL'INTERSEZIONE TRA VIE DON BOSCO-PELOSA
4. BRETELLA "SALATA"

MOTIVAZIONE

Via Don Bosco (S.P. 13) rappresenta oggi l'unico asse viario che collega Caselle con Tencarola. Costituisce inoltre il percorso più diretto tra la frazione di Caselle e le altre località del Comune, così come anche tra Padova nord-Sarmeola e Terme Euganee-Colli.

La riprova del ruolo strategico detenuto da tale infrastruttura è fornita dai flussi veicolari particolarmente intensi in tutte le ore della giornata e dal TGM (traffico giornaliero medio) che per le due direzioni di marcia si assesta sulle 8.000 unità veicolari (traffico pesante tra 11 e 13%).

Tuttavia, a ciò fa fronte una piattaforma stradale del tutto insufficiente allo spostamento veicolare, costituito per minima parte da traffico locale e in misura rilevante da traffico di attraversamento. La sede stradale manca di banchine pavimentate, marciapiedi e piste ciclabili, mentre la carreggiata ha dimensioni appena sufficienti al transito simultaneo di veicoli commerciali; numerosi passaggi carrabili si aprono sulla piattaforma, in condizioni di visibilità non sempre ottimali, anche in considerazione della geometria del tracciato e dell'alta velocità veicolare.

Il Piano proposto prevede allora di intervenire su due obiettivi:

a) elevare l'efficienza, quindi il *livello di servizio*, di Via Don Bosco, attraverso un ampliamento ed adeguamento (completamento) della piattaforma stradale;
b) allo stesso tempo, pur mantenendo la ristrutturata S.P. 13 come *strada urbana di quartiere* (e, fuori del centro abitato, *strada extraurbana secondaria*), dirottare il traffico di attraversamento su una nuova infrastruttura con caratteristiche tecnico-funzionali idonee allo scopo.

Quest'ultimo obiettivo dovrebbe essere conseguito mediante la realizzazione della cosiddetta "bretella Salata" che andrebbe a collegare Viale della Repubblica in Tencarola, con la Zona Industriale di Caselle. Tale nuovo collegamento, insieme ad altri provvedimenti previsti a protezione di Tencarola "vecchia", consentirebbe l'allontanamento del traffico sovracomunale dal centro di quest'ultima, limitando i flussi sulle Vie Aquileia, Forno, Postumia e soprattutto su Via Don Bosco che potrebbe essere restituita ad un traffico a diretto servizio della frazione (eventualmente, anche delle frazioni vicine).

L'adeguamento della piattaforma stradale di Via Don Bosco richiede la realizzazione dei marciapiedi e di una pista ciclabile bidirezionale protetta, al fine di separare le componenti di traffico che oggi ne fanno promiscuamente uso.

La realizzazione della "bretella Salata" rientra fra i provvedimenti progettuali che mirano ad una riclassificazione tecnico-funzionale della rete viaria in Selvazzano, al fine di migliorarne le condizioni di esercizio, nel rispetto dei principi informatori del Codice della Strada (economicità, sicurezza, risparmio energetico, razionalizzazione dei flussi). Il nuovo collegamento tra Viale della Repubblica e la Zona Industriale di Caselle ha lo scopo di costituire un by-pass della frazione di Tencarola, idoneo ad incanalare i flussi *di attraversamento*, non aventi sola origine/destinazione dalla/nella Frazione.

Il nuovo schema di viabilità previsto per Selvazzano Dentro (cfr. relative schede e Tavv. 2/A, B) individua come assi viari principali la S.S. 250 (Via Padova), Viale della Repubblica e, a partire da questo e verso nord, Via Don Bosco. Ciò significa che tutto il traffico proveniente da est (Padova) od ovest (ponte sul Bacchiglione) e diretto verso Caselle è costretto ad immettersi in Viale della Repubblica, e di qui a proseguire verso nord.

La nuova "bretella" verrebbe a proteggere la parte settentrionale di Tencarola e la passante Via Don Bosco dai flussi conseguenti, i quali verrebbero scaricati in una zona a minor impatto e più basso livello di protezione ambientale, dotata anche di infrastrutture adeguate.

Lo smistamento del traffico della nuova "bretella" in Caselle avviene, in tali condizioni, mediante la viabilità esistente (Via Meucci su Via Don Bosco, le Vie Fermi, Marconi e Galilei su Via Pelosa).

Al fine di circoscrivere l'incremento di traffico che la nuova infrastruttura può generare, con riduzione della capacità già limitata dell'intersezione fra S.P. 83 e S.P. 13, si prevede la realizzazione di un ulteriore tronco stradale, da concepire come prosecuzione ideale di Via Meucci, ad ovest di Via Don Bosco e sino a Via Pelosa (tra Via Monti e Via Foscolo).

La nuova strada servirebbe a drenare il traffico pesante proveniente da sud-est e diretto ad ovest (o viceversa), risparmiando dall'attraversamento il nodo semaforizzato di Via Manzoni.

COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

AMBITO DI INTERVENTO: **TENCAROLA, VIA ROVERETO**
RIF. : TAV. 7

INTERVENTI PROPOSTI

1. INSTALLAZIONE DISSUASORI DI TRAFFICO E VELOCITA'

MOTIVAZIONE

Via Rovereto è una strada urbana locale che attraversa in direzione nord-sud la frazione di Tencarola, collegando Viale della Repubblica con Via Forno. Essa, dunque, costituisce potenziale allacciamento fra Caselle e Tencarola, in alternativa alle più frequentate Vie Don Bosco (Viale della Repubblica) e Monte Cero-Treponti (in Padova).

Considerato che Via Rovereto:

a) si sviluppa in area prettamente residenziale (pur essendovi in zona insediamenti con diversa destinazione d'uso);
b) è percorsa da traffico di attraversamento, non giustificabile né con la posizione geografica dell'asse viario, né con la vocazione dell'area di cui esso è a servizio;

e che inoltre:

c) il traffico veicolare vi circola a velocità incompatibile con i limiti vigenti (derivanti oltre che dalle caratteristiche insediative della Frazione, anche dal fatto che essa si trovi in *centro abitato*), a causa delle elevate dimensioni della piattaforma stradale (soprattutto fra Viale della Repubblica e le Vie Friuli-Redipuglia);

si ritiene di dover intervenire a regolamentare le condizioni di circolazione.

La classifica tecnico-funzionale delle strade di Selvazzano Dentro proposta in redazione del P.U.T. (Tav. 2/B) prevede Via Rovereto quale *strada urbana locale*, da destinare perciò ad esclusivo traffico proveniente/diretto da/a gli insediamenti ivi esistenti.

La stessa classificazione persegue inoltre l'eliminazione del traffico di attraversamento dalle zone residenziali di Tencarola, con conseguente incanalamento dei flussi veicolari - in spostamento fra Caselle (o altra località a nord) e Tencarola (o altra località a sud) - su Viale della Repubblica, *strada urbana di quartiere*.

Tale obiettivo si ritiene debba essere conseguito mediante interventi da effettuare sulla sede stradale di Via Rovereto, da modificare, a partire da Via Redipuglia e verso nord, con inserimento di dissuasori di velocità costituiti da: aiuole, stalli di sosta, strettoie da percorrere a senso unico alternato, sopraelevazioni della piattaforma stradale e manti differenziati, ricorrendo, in particolare, agli strumenti di "arredo urbano" che meglio si adattino alle caratteristiche dell'area interessata.

Tali interventi devono possibilmente essere realizzati come estensione e parte integrante della sistemazione a verde del parco pubblico sito all'incrocio con Via Friuli. A completamento di quanto sopra, mediante opportuna segnaletica, deve essere evidenziata come prioritaria la circolazione lungo Via Friuli e Via Redipuglia.

Non si rtitiene debba essere effettuata alcuna chiusura invalicabile di Via Rovereto al fine di non isolare il quartiere dai poli attrattori viciniori, sovraccaricando peraltro una viabilità locale che, per le sue caratteristiche geometrico-funzionali, più di altrove, non abbisogna di incrementi di flussi veicolari.

COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

AMBITO DI INTERVENTO: **TENCAROLA, VIA DUE GIUGNO**
RIF. : TAV. 7

INTERVENTI PROPOSTI

1. PROLUNGAMENTO E COLLEGAMENTO CON VIA VEGRI

MOTIVAZIONE

Allo stato attuale, la frazione Tencarola è priva di un collegamento viario diretto con il capoluogo comunale. Selvazzano centro è infatti raggiungibile o da nord, tramite Via Vegri-Via Vittorio Emanuele III, o da sud, tramite Via Padova-Via Euganea-Via Scapacchiò, in ogni caso mediante percorsi esterni alla frazione (talora anche al centro abitato).

Il percorso più immediato, costituito da Via Argine sinistro (eventualmente attraverso Via Risorgimento), è interdetto al transito dei veicoli non autorizzati.

Ne consegue la necessità di prevedere un collegamento viario, alternativo a quelli precedentemente citati, che permetta una migliore intercomunicabilità tra Selvazzano e Tencarola. Considerando che il fiume Bacchiglione costituisce un ostacolo fisico e territoriale poco agevole da *valicare* mediante nuove infrastrutture e che Tencarola si sviluppa a nord del corso d'acqua, si ritiene che l'ubicazione della nuova strada debba essere individuata tenendo conto dei seguenti elementi:

a) accessibilità dalla viabilità locale di Tencarola "vecchia", senza che sia necessario uscire dal centro abitato;
b) collocazione in aree con un contesto insediativo in espansione verso Selvazzano e dotate di infrastrutture opportunamente dimensionate;
c) possibilità di un agevole interfacciamento con la viabilità extraurbana.

Via Due Giugno sembra ottimizzare i requisiti richiesti e viene pertanto proposta come elemento di collegamento tra Frazioni, prestandosi anche a sostituire la infelice (in termini di sicurezza) immissione di Via Vegri su Via Don Bosco (cfr. scheda Selvazzano, Nord Bacchiglione).

COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

AMBITO DI INTERVENTO: **TENCAROLA CENTRO, VIA PADOVA**
RIF. : TAVV. 7, 8

INTERVENTI PROPOSTI

SOLUZIONE I
1. DIVIETO DI SVOLTA A SINISTRA IN VIA DON BOSCO, DA VIA PADOVA
2. ISTITUZIONE SENSO UNICO IN VIA AQUILEIA, DIREZIONE NORD, PIU' CORSIA PREFERENZIALE MEZZI PUBBLICI, DIREZIONE SUD
3. SVOLTA A SINISTRA SEMIDIRETTA DA VIA PADOVA A VIA AQUILEIA, ATTRAVERSO VIA FIRENZE, VIA TORINO, VICOLO PADOVA
4. ISTITUZIONE SENSO UNICO IN VIA POSTUMIA, DIREZIONE SUD
5. REALIZZAZIONE CORSIA DI ACCELERAZIONE DA VIA POSTUMIA IN VIA PADOVA
6. INSTALLAZIONE DISSUASORI DI VELOCITA' IN VIA FORNO E VIA TORINO
7. REVISIONE DELLA SEGNALETICA ORIZZONTALE E VERTICALE ALLE INTERSEZIONI TRA VIA FORNO E LE VIE AQUILEIA E POSTUMIA
8. DIVIETO DI SVOLTA A SINISTRA DA VIA MILANO A VIA PADOVA
9. PERCORSO CICLO-PEDONALE PROTETTO SPECIALIZZATO LUNGO VIA PADOVA

SOLUZIONE II
1. DIVIETO DI SVOLTA A SINISTRA IN VIA DON BOSCO, DA VIA PADOVA
2. SEMAFORIZZAZIONE INTERSEZIONE TRA VIA PADOVA E VIA FIRENZE
3. ISTITUZIONE DOPPIO SENSO DI CIRCOLAZIONE IN VIA AQUILEIA
4. ISTITUZIONE SENSO UNICO IN VIA FIRENZE, DIREZIONE NORD
5. ISTITUZIONE SENSO UNICO IN VICOLO PADOVA, DIREZIONE SUD
6. INSTALLAZIONE DISSUASORI DI VELOCITA' IN VIA FORNO
7. REVISIONE DELLA SEGNALETICA ORIZZONTALE E VERTICALE ALLE INTERSEZIONI TRA VIA FORNO E LE VIE AQUILEIA E POSTUMIA
8. DIVIETO DI SVOLTA A SINISTRA DA VIA MILANO A VIA PADOVA
9. PERCORSO CICLO-PEDONALE PROTETTO SPECIALIZZATO LUNGO VIA PADOVA

MOTIVAZIONE

Dovendo studiare la Mobilità nel territorio di Selvazzano Dentro si rileva immediatamente come l'elemento infrastrutturale soggetto alle condizioni di esercizio più critiche sia costituito da Via Padova, ovvero dalla S.S. 250 "delle Terme" nell'attraversamento del centro abitato di Tencarola.

Alcuni dati numerici forniscono un'idea immediata di quanto siano bassi i livelli di servizio forniti dall'infrastruttura:
a) il TGM (Traffico Giornaliero Medio) sulle due direzioni è di 30.500 veicoli (sostanzialmente ripartito a metà fra i due sensi di marcia);

b) il traffico pesante giornaliero totale è di circa 4.000 veicoli commerciali, corrispondenti al 13% del totale;
c) nelle ore diurne (7.00-19.00) il traffico complessivo varia dai 21.800 veicoli presso il confine con Padova ai 23.700 veicoli presso il ponte sul fiume Bacchiglione;
d) il 72.7% dei veicoli che attraversa il ponte sul Bacchiglione in uscita da Tencarola origina il proprio spostamento esternamente al Comune (generalmente Padova);
e) almeno il 39.5% degli spostamenti sulla stessa direttrice non ha destinazione in Selvazzano o frazioni;
f) l'85% dei veicoli provenienti da via Monte Grappa si immette su Via Padova;
g) di tali veicoli, almeno il 74% proviene da origine esterna a Selvazzano (principalmente dalla zona di Abano e Montegrotto Terme), oltre il 61% ha destinazione esterna a Selvazzano (per la metà è Padova);
h) l'89% dei veicoli provenienti da Via Euganea si immette su Via Padova;
i) di tali veicoli, almeno il 55% proviene da origine esterna a Selvazzano, oltre il 77% ha destinazione esterna a Selvazzano (che per il 71% è Padova).

A ciò si aggiunge che:
l) il TGM in Via Aquileia (senso unico) è di quasi 5.300 veicoli;
m) nelle ore diurne (7.00-19.00) il traffico complessivo nella stessa strada è superiore a 4.000 veicoli, con picchi orari di oltre 400 automezzi;
n) almeno il 47% degli spostamenti su Via Aquileia ha origine esterna a Selvazzano, mentre l'83% ha destinazione esterna a Tencarola (per il 46% anche a Selvazzano Dentro)
o) il TGM in Via Don Bosco, tra Via Padova e Via Forno (senso unico), è di quasi 4.000 veicoli;
p) nelle ore diurne (7.00-19.00) il traffico complessivo nella stessa strada è superiore a 2.800 veicoli, con picchi orari di 300 automezzi;
q) almeno il 54% degli spostamenti su Via Don Bosco ha origine esterna a Selvazzano, mentre quasi il 50% degli spostamenti ha destinazione esterna a Tencarola.

Ad abbassare il livello di servizio concorrono, oltre ai flussi veicolari, anche le caratteristiche geometriche e di esercizio dell'infrastruttura:
A) il "collo di bottiglia" costituito dal ponte sul Bacchiglione (2 corsie, senza banchine) e, verso Padova, dal ponte sul canale Brentella;
B) la semaforizzazione dell'intersezione tra Via Padova, Vicolo Padova e Via Aquileia, preceduta e seguita dalle semaforizzazioni di Via Padova-Viale della Repubblica e Via Euganea-Via Monte Grappa;
C) le frequenti immissioni/uscite non regolamentate in/da Via Padova, con possibilità di svolte a sinistra ed intersecazioni di correnti veicolari; in particolare con: Piazza della Chiesa parrocchiale, Via Don Bosco, Via Firenze, Via Postumia, Via Milano;
D) le dimensioni della sede stradale, che non consente - in genere - più di due corsie di marcia, o per insufficienza di spazio o per la realizzazione di corsie di accumulo per le svolte;
E) l'uso promiscuo dell'infrastruttura;
F) la presenza lungo Via Padova di numerosi poli di attrazione di spostamenti (U.L.S.S., edicola, ambulatori medici, negozi, servizi...).

La conclusione che si può trarre dall'analisi di tali informazioni è che, nell'impossibilità di disporre di assi viari diversi, necessari per una migliore ripartizione dei flussi (la "bretella Boston" può concorrere allo scopo), l'intervento principale da realizzare sia costituito da una *regolamentazione e fluidificazione* del traffico, eliminando le cause di rallentamento e interferenza delle correnti veicolari e disciplinando le componenti di traffico.

Ciò significa, sostanzialmente, eliminare le svolte a sinistra non regolamentate aventi origine nella viabilità principale, soprattutto laddove esse avvengano in corrispondenza di singolarità del tracciato. Il

caso più evidente è rappresentato da Via Don Bosco: le immissioni da Via Padova per i veicoli provenienti dal ponte sul Bacchiglione determinano una perturbazione dei flussi a monte ed a valle dell'incrocio, con ripercussioni sugli altri nodi critici della viabilità (in particolare: semaforo Vie Euganea-Monte Grappa, semaforo Vie Padova-Aquileia).

In realtà, la fluidificazione del traffico non costituisce il solo obiettivo che si intende conseguire mediante gli interventi viabilistici sopra enunciati. Come evidenziato, infatti, dall'analisi dei dati di traffico emerge la frequente tendenza dell'utenza veicolare ad utilizzare la viabilità locale come scorciatoia per il raggiungimento di destinazioni esterne alla Frazione di Tencarola: Via Don Bosco e Via Aquileia, ad esempio, sono percorse da un traffico di *attraversamento* più che di *penetrazione*, traffico che deve essere altrimenti instradato.

Conseguentemente si propone un riordino della viabilità in Tencarola centro, con ridefinizione delle condizioni di circolazione in Via Padova e relative traverse.

In considerazione della delicatezza dell'intervento, che andrebbe ad interessare uno dei nodi più critici della rete viaria di Selvazzano, vengono proposte due soluzioni che, pur equivalenti come risultato, comportano un diverso impatto sulle condizioni e le modalità di circolazione, oltre che sulle abitudini dell'utenza.

Ambedue le soluzioni sono accomunate dal prevedere il divieto di svolta da Via Padova a Via Don Bosco per i veicoli in transito in direzione est, da Via Milano a Via Padova per i veicoli in direzione ovest; la manovra deve essere vietata, oltre che mediante apposita segnaletica verticale, anche con dispositivi segnaletici orizzontali che, fisicamente, impediscano la svolta (isole di traffico, delineatori).

Lungo Via Padova, lato sud, è prevista la sistemazione dello spazio sterrato antistante le abitazioni, con realizzazione di un percorso ciclo-pedonale bidirezionale, protetto dall'aiuola esistente. Il percorso si raccorda con il nuovo itinerario che si snoda, a nord di Via Padova, con la pista ciclabile di Via Piave (cfr. scheda Tencarola "vecchia").

Soluzione I, o "della svolta a sinistra semidiretta". L'elemento caratterizzante questa soluzione progettuale è il fatto di rendere possibile il raggiungimento di Tencarola nord solo da Via Aquileia, cui si accede mediante svolta semidiretta attraverso: Via Firenze, Via Torino, Vicolo Padova e l'attraversamento semaforizzato di Via Padova. Questa ipotesi non modifica le condizioni di circolazione nella viabilità locale di Tencarola sud. Il divieto di svolta a sinistra dal ponte sul Bacchiglione a Via Padova ha una duplice funzione: eliminare un punto di intersecazione delle correnti veicolari (contribuendo a migliorare i *livelli di servizio*); ridurre il traffico *di attraversamento* in Tencarola che, a causa dell'allungamento di percorso, i virtuali maggiori tempi di percorrenza e l'effetto psicologico della svolta a destra, è invece indotto a proseguire sino alla più agevole deviazione di Viale della Repubblica.

In Via Aquileia si ribaltano i sensi di marcia, creando una corsia a senso unico in direzione nord ed una corsia preferenziale per il mezzo pubblico in direzione sud.

Le immissioni da Tencarola "vecchia" su Via Padova vengono regolamentate in corrispondenza di Via Postumia: i veicoli provenienti da Via Don Bosco e diretti a Padova devono proseguire diritti lungo Via Forno sino a Viale della Repubblica, mentre i veicoli diretti verso i Colli percorrono Via Postumia (senso unico direzione sud), immettendosi in Via Padova attraverso un varco ricavato nell'aiuola tra Via Aquileia e Via Padova (contro-viale) con realizzazione di corsia di *accelerazione*. Questi ultimi interventi prevedono lo spostamento parziale di aiuola e posti auto, esclusivamente per quanto reso necessario dalle esigenze di visibilità.

Per quanto concerne le immissioni da Tencarola sud su Via Padova, si prevede una regolamentazione simile a quella ipotizzata per le laterali nord della S.S. 250: il traffico diretto a Padova può svoltare a destra attraverso Vicolo Padova (semaforizzato) o Via Milano; il traffico diretto verso nord può uscire su Via Padova da Vicolo Padova (semaforizzato) o può immettersi in Viale della Repubblica attraverso la svolta a destra da Via Milano; il traffico diretto ai Colli può svoltare a sinistra esclusivamente da Vicolo Padova.

Si prevede inoltre l'installazione di dissuasori di velocità (costruiti in opera, quindi a limitazione massima di velocità) sia lungo Via Forno, sia lungo Via Torino. Si richiede infine l'adeguamento della segnaletica alle intersezioni di Via Forno con Via Aquileia e Via Postumia, in modo da ridefinire le priorità di circolazione.

Soluzione II, o "della doppia semaforizzazione". L'elemento caratterizzante questa soluzione progettuale è il fatto di rendere accessibile Tencarola nord sia da Via Aquileia, cui si accede mediante regolamentazione semaforica della svolta da Via Padova (ove si crea una corsia di accumulo), sia da Via Postumia. Questa ipotesi apporta una radicale modifica delle condizioni di circolazione nella viabilità di Tencarola sud, mentre in Tencarola nord cambia la circolazione nella sola Via Aquileia. Il divieto di svolta a sinistra dal ponte sul Bacchiglione verso Via Don Bosco permane. In Via Aquileia sono resi possibili gli spostamenti nelle due direzioni di marcia, senza corsia preferenziale specializzata per il mezzo pubblico.

Le immissioni da Tencarola "vecchia" su Via Padova rimangono immutate, anche se viene fornita indicazione per i veicoli diretti a Padova di proseguire sino a Viale della Repubblica.

Per quanto concerne le immissioni da Tencarola sud su Via Padova, essendo necessario prevedere nella stessa Via Padova una corsia per la svolta a sinistra in Via Aquileia, si prevede un rovesciamento degli attuali sensi di marcia, che si esplica in: senso unico direzione nord in Via Firenze e direzione sud in Vicolo Padova da/sino Via Torino; senso unico direzione ovest in Via Torino tra Vicolo Padova e Via Firenze. Per consentire le svolte in sicurezza da Via Firenze a Via Padova si prevede la semaforizzazione dell'intersezione, da coordinare con l'impianto esistente.

Il semaforo di Via Padova-Via Aquileia-Vicolo Padova, oggi a cicli fissi, viene rifasato, prevedendo:

Fase I) Svolta a destra da Via Aquileia + transito lungo Via Padova + svolte a destra da Via Padova;
Fase II) Tutte le direzioni da Via Aquileia + svolte a sinistra da Via Firenze ;
Fase III) Svolte a destra da Via Aquileia + tutte le direzioni per transiti su Via Padova direzione est.

Gli accessi in Tencarola sud da Via Padova sono così ripartiti: per i veicoli in transito in direzione ovest, da Via Milano; per i veicoli in transito in direzione est da Via Milano o da Vicolo Padova.

La regolamentazione delle immissioni da sud sulla S.S. 250 è la seguente: il traffico diretto a Padova può svoltare a destra attraverso Via Firenze (semaforizzata) o Via Milano; il traffico diretto verso nord può uscire su Via Padova da Via Firenze (semaforizzata) o può immettersi in Viale della Repubblica attraverso la svolta a destra da Via Milano; il traffico diretto ai Colli può svoltare a sinistra esclusivamente da Via Firenze.

Si prevede l'installazione di dissuasori di velocità, con le modalità descritte nella *I soluzione*, lungo Via Forno e Via Torino. Analogamente si richiede l'adeguamento della segnaletica nelle intersezioni interessate dai nuovi interventi.

COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

AMBITO DI INTERVENTO: **TENCAROLA "VECCHIA"**
RIF. : TAV. 7

INTERVENTI PROPOSTI

1. INSTALLAZIONE DISSUASORI DI VELOCITA' (CUSCINI "BERLINESI") IN VIA DON BOSCO
2. INSTALLAZIONE DISSUASORI DI VELOCITA' IN VIA PIAVE
3. PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE
4. REVISIONE DELLA SEGNALETICA

MOTIVAZIONE

Gli interventi progettuali da realizzare in Tencarola centro sono funzionali alla restituzione della parte settentrionale della Frazione (Tencarola "vecchia" e Tencarola "Friuli") alle condizioni di vivibilità peculiari di una zona residenziale, in cui esercizi commerciali e servizi sono preferibilmente strumentali alle attività locali. Si è innanzi evidenziato come, in realtà, il traffico di attraversamento abbia snaturato la vocazione residenziale del nucleo storico di Tencarola, determinando tutti quei problemi che sempre accompagnano la crescita della Mobilità: inquinamento acustico ed atmosferico, riduzione della quiete pubblica e della sicurezza...

Intervenendo su Via Padova e relative traverse ci si pone l'obiettivo di limitare l'accessibilità della Frazione al traffico sovracomunale. Ulteriori provvedimenti sono necessari tuttavia per regolamentare il traffico locale e i flussi in attraversamento che comunque percorrono la viabilità secondaria.

Fra tali provvedimenti si prevede l'installazione di dissuasori di velocità lungo Via Don Bosco, al fine di proteggere il Quartiere ai suoi estremi geografici. Considerato che il trasporto pubblico oggi utilizza tale via sino a Piazza Vittorio Veneto, si ritiene di proporre quali dissuasori i cosiddetti "cuscini berlinesi" (o Moabiter): si tratta di dossi costruiti in opera e dimensionati, anziché sull'intera larghezza della strada, sull'interasse delle ruote degli autobus, in modo da non arrecare turbativa al loro transito, rallentando invece le più "piccole" autovetture. Lungo la stessa Via Don Bosco, possono essere invece previsti dissuasori di velocità standard in prossimità di Piazza A. Moro, relativamente alla sola direzione sud.

Analoghi provvedimenti possono essere presi nella larga Via Piave, la cui piattaforma stradale può essere completata mediante una pista ciclabile bidirezionale protetta che può essere fatta arrivare, mediante Via Asiago (in sede promiscua), sino a Piazza Vittorio Veneto e Via Don Bosco. A sud, la pista ciclabile viene portata sino a Via Padova, mediante un itinerario che utilizza promiscuamente con il traffico dei residenti la viabilità locale (Via Udine, Via Trieste).

E' infine prevista la revisione della segnaletica e delle condizioni di circolazione (in particolare precedenze e sensi di marcia), in funzione della geometria delle strade e della capacità delle intersezioni.

COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

AMBITO DI INTERVENTO: **SAN DOMENICO, S.S. 250**
RIF. : TAVV. 9, 10

INTERVENTI PROPOSTI

1. PROLUNGAMENTO E NUOVA IMMISSIONE VIA S. ANTONIO SU VIA MONTE GRAPPA
2. ARRETRAMENTO IMPIANTO SEMAFORICO IN VIA MONTE GRAPPA
3. REGOLAMENTAZIONE SVOLTE TRA S.S. 250 ED AREA "DAVANZO"

MOTIVAZIONE

Lo stabilimento commerciale "Davanzo", in Selvazzano - località San Domenico, è localizzato su un lotto delimitato ad ovest da Via Monte Grappa (S.S. 250), a nord da Via Padova (S.S. 250), a est - parzialmente - da Via S. Antonio. Su tale area sono ubicate due aree di sosta private, rispettivamente a sud (48 posti) e a nord (120 posti) del fabbricato, aventi accesso comune da Via Monte Grappa.

Sul lato nord, verso Via Padova, sono stati di recente realizzati interventi infrastrutturali volti a creare ulteriori parcheggi ad uso pubblico (per 50 posti complessivi), serviti da Via S. Antonio, il cui tracciato planimetrico, in corrispondenza dell'immissione su Via Padova, è stato modificato, avvicinando la stessa all'intersezione tra Via Monte Grappa e Via Euganea. Una strada a servizio del parcheggio pubblico si immette in Via S. Antonio, a 38 metri dal suo sbocco su Via Padova.

Le entrate e le uscite nel/dal Centro Commerciale sono concentrate in due posizioni: Via Monte Grappa, all'altezza del primo ingresso di Via Monte Solarolo, a circa 110 m dall'impianto semaforico; Via S. Antonio, a circa 38 m dalla sua intersezione con Via Padova, in corrispondenza di una rotatoria circolare compatta di 8 m di diametro.

L'attuale viabilità, determina tuttavia difficoltà alla circolazione veicolare, specialmente nelle ore di punta, nelle aree di intersezione, per manovre di svolta a sinistra da/per la Strada Statale; ciò è dovuto al fatto che esistono varie "intersezione disomogenee", fra strade di diversa importanza come categoria e come flussi di traffico, con punti di collisione delle traiettorie veicolari ricadenti nelle tipologie di intersecazione (IN), deviazione (D) ed immissione (IM)".

Nella fattispecie, si hanno:

A) Entrata/Uscita di Via Monte Grappa.
- Via Monte Grappa direzione semaforo: D (svolta a destra ingresso Davanzo), IM (svolta a destra uscita Davanzo);
- Via Monte Grappa provenienza semaforo: D, IN (svolta a sinistra ingresso Davanzo), IM, IN (svolta a sinistra uscita Davanzo).

B) Entrata/Uscita di Via S. Antonio.
- Via Padova provenienza Tencarola: D, IN (svolta a sinistra ingresso Via S. Antonio), IM, IN (svolta a sinistra uscita Via S. Antonio).

- Via Padova direzione Tencarola: D (svolta a destra ingresso Via S. Antonio), IM (svolta a destra uscita Via S. Antonio).

I flussi veicolari in corrispondenza dell'intersezione fra Via Monte Grappa, Via Padova e Via Euganea sono regolati da impianto semaforico, il cui ciclo è costituito da tre fasi:

1^ fase: Verde per Via Monte Grappa, svolta a destra in Via Padova, e per la corrente reciproca di Via Padova, svolta a sinistra in Via Monte Grappa; verde per corrente diretta da Via Padova a Via Euganea.

2^ fase: Verde per Via Monte Grappa, svolta a destra in Via Padova e a sinistra in Via Euganea; verde per la corrente reciproca a quest'ultima, di svolta a destra da Via Euganea a Via Monte Grappa.

3^ fase: Verde per Via Padova direzione Via Euganea e per la reciproca corrente da Via Euganea a Via Padova; verde per svolta a destra da Via Euganea a Via Monte Grappa.

La temporizzazione dei cicli è gestita tramite sensori stradali, pulsanti chiamata pedoni e programmi giornalieri (uguali per tutti i giorni della settimana). I programmi, variabili per fasce orarie, privilegiano comunque le correnti in ingresso/uscita di/da Padova, in conformità delle esigenze di esercizio.

Raffrontando le fasi semaforiche con le esigenze delle correnti veicolari in ingresso/uscita dall'area Davanzo, si rilevano le seguenti criticità:

- 1^ fase, uscita in Via Monte Grappa: IM in corrente con precedenza (svolte a destra), IN e poi IM in corrente con precedenza (svolte a sinistra);
- 1^ fase, entrata in Via Monte Grappa: IN con corrente con precedenza (svolte a sinistra);
- 1^ fase, uscita in Via S. Antonio: IM in corrente con precedenza (svolte a destra), IN e poi IM in corrente con precedenza (svolte a sinistra);
- 1^ fase, entrata in Via S. Antonio: IN con corrente con precedenza (svolte a sinistra);
- 2^ fase, uscita in Via Monte Grappa: IM in corrente con precedenza (svolte a destra), IN e poi IM in corrente con precedenza (svolte a sinistra);
- 2^ fase, entrata in Via Monte Grappa: IN con corrente con precedenza (svolte a sinistra);
- 2^ fase, uscita in Via S. Antonio: IM in corrente con precedenza (svolte a destra), IN con corrente con precedenza e poi IM in corrente ferma (svolte a sinistra);
- 2^ fase, entrata in Via S. Antonio: IN con corrente con precedenza (svolte a sinistra);
- 3^ fase, uscita in Via Monte Grappa: IM in corrente ferma (se possibile, per formazione di code) (svolte a destra), IN (se possibile, per esistenza di code) e poi IM in corrente con precedenza (svolte a sinistra);
- 3^ fase, entrata in Via Monte Grappa: IN con corrente ferma (se possibile, per formazione di code) (svolte a sinistra);
- 3^ fase, uscita in Via S. Antonio: IM in corrente con precedenza (svolte a destra), IN con corrente con precedenza e poi IM in corrente con precedenza (svolte a sinistra);
- 3^ fase, entrata in Via S. Antonio: IN con corrente con precedenza (svolte a sinistra).

Tutto ciò, senza dimenticare che l'intersezione in questione rappresenta il nodo della rete viaria interna a Selvazzano a maggior "rischio" di congestione, a causa dei rilevanti flussi veicolari in transito:

- in prossimità dell'incrocio, il TGM su Via Euganea è di 20.700 veicoli giornalieri medi, su Via Monte Grappa è di 14.200, su Via Padova è di 30.600 (il traffico pesante varia dal 10 al 16%);
- nello stesso incrocio, nelle ore diurne (7.00-19.00) si ha un traffico rispettivamente di: 14.600, 9.500, 21.000 veicoli.

Di conseguenza, si propone un intervento progettuale volto ad eliminare i punti di conflitto tra correnti veicolari in intersecazione, in entrata/uscita nella/dall'area Davanzo. Le svolte a destra sono fatte salve, poiché determinano manovre di deviazione/immissione che, regolate dal principio della

precedenza alle correnti principali, non determinano - con manovre corrette - turbative particolari al traffico locale.

Si suggerisce invece di vietare le attuali svolte a sinistra e in particolare:

- accesso a Via S. Antonio per i veicoli di Via Padova provenienti da Tencarola;
- accesso a Via Padova direzione Colli (svolta a sinistra) per i veicoli di Via S. Antonio;
- immissione in Via Monte Grappa direzione Abano per le correnti provenienti dall'area Davanzo.

Non viene impedita la svolta a sinistra esistente da Via Monte Grappa al centro commerciale, poiché già esiste una corsia di accumulo che la disciplina.

La soluzione proposta prevede un arretramento verso Abano dell'impianto semaforico di Via Monte Grappa, in corrispondenza dell'intersezione con una nuova uscita della strada di servizio; l'esistente accesso all'area dello stabilimento rimane invariato, poiché il suo avanzamento sino al semaforo (e al nuovo sbocco) determinerebbe ripercussioni sul traffico proveniente da nord (riduzione della corsia di accumulo e formazione di code nell'area di intersezione).

In sintesi, la proposta formulata è la seguente:

a) prolungamento della strada di servizio di nuovo progetto (Via S. Antonio) con sua uscita in Via Monte Grappa;
b) regolamentazione dell'immissione mediante l'impianto semaforico già esistente, arretrato di m 35, e opportunamente modificato nella fasatura e nella temporizzazione dei cicli. Il varco verrà utilizzato esclusivamente per le uscite e, in ragione della sua ubicazione, sarà destinato ai soli veicoli diretti ad Abano o ai Colli Euganei. La strada di servizio viene allargata ad almeno 7.50 m, con spostamento del marciapiede a ridosso dell'alberatura esistente.

Non potendo modificare la circolazione in Via S. Antonio (es. senso unico, direzione Padova-Guizza), causa la necessità di salvaguardare le unità residenziali che si affacciano sulla stessa, la strada di servizio dovrà smaltire anche i flussi provenienti da Padova e diretti a sud o ad ovest. L'uscita di Via S. Antonio su Via Padova dovrà avvenire con obbligo di svolta a destra, mediante cordoli spartitraffico.

La viabilità in oggetto è interdetta al transito dei mezzi pesanti; i veicoli commerciali provenienti da sud (Padova) e in transito verso Via S. Antonio devono essere dirottati sul tratto iniziale della stessa Via, situato al di sotto del rilevato arginale, quindi su Via Sartorio (Abano Terme).

La nuova viabilità diventa allora la seguente:

a) Via S. Antonio, entrata da Via Padova: consentita alle correnti provenienti dall'incrocio, non consentita a quelle provenienti da Tencarola.
b) Via S. Antonio, uscita su Via Padova: sola svolta a destra; svolte a sinistra indirette, al semaforo o, in alternativa, vietate.
c) Via Monte Grappa, entrata già esistente nell'area privata: consentita alle correnti provenienti da Abano, consentita a quelle provenienti dall'incrocio attraverso corsia di accumulo.
d) Via Monte Grappa, uscita esistente dall'area privata: vietata.
e) Via Monte Grappa, nuova uscita: svolta a destra (per Via Euganea) o a sinistra: semaforizzata.

Nell'impianto semaforico, il ciclo sarà modificato con introduzione di una fase intermedia fra la 2^ e la 3^ , per una durata di circa 10 s (+ 2s di giallo e 4 s di rosso totale, da recuperare nella fase 2). La fase 2bis proposta è affine alla 2^: Verde per immissione in Via Monte Grappa direzione incrocio (destra) con successiva svolta a sinistra in Via Euganea; verde per la corrente di svolta a destra da Via Euganea a Via Monte Grappa. Le uscite dall'area Davanzo con direzione Abano (svolta a sinistra) possono avvenire nella fase 3, con precedenza ai veicoli provenienti da Via Euganea.

COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

AMBITO DI INTERVENTO: **SAN DOMENICO, VIA EUGANEA (S.P. 89)**
TAVV. 9, 10

INTERVENTI PROPOSTI

1. INSERIMENTO ROTATORIA ALL'INTERSEZIONE TRA LE VIE SCAPACCHIÒ ED EUGANEA
2. CHIUSURA ACCESSO DI VIA S. FRANCESCO SU VIA EUGANEA
3. PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE PROTETTA, CON ATTRAVERSAMENTI SEGNALATI E PROTETTI
4. SEMAFORIZZAZIONE INTERSEZIONE TRA LE VIE VESPUCCI ED EUGANEA

MOTIVAZIONE

La S.P. 89 "dei Colli" (Via Euganea) costituisce, congiuntamente col tronco passante in Tencarola della S.S. 250 (Via Padova), il più importante asse viario di Selvazzano nella direzione est-ovest. Parimenti, le sue intersezioni con Via Monte Grappa e Via Scapacchiò, in ragione dei flussi che scambiano, rappresentano i nodi della rete viabile a maggior criticità. Diventa naturale, quindi, prevedere, nell'ambito del P.U.T., di prendere in considerazione un riassetto delle condizioni di circolazione nelle aree in oggetto.

Per quanto concerne l'esercizio dell'incrocio fra Via Euganea, Via Padova e Via Monte Grappa, si rimanda alla scheda precedente (cfr. S.S. 250). Ci si sofferma, in questo caso, sull'intersezione Via Euganea-Via Scapacchiò.

Nell'ambito del *centro abitato* di "Selvazzano capoluogo - Tencarola - San Domenico", Via Scapacchiò assume il ruolo di asse viario fondamentale fra Selvazzano capoluogo e la S.P. 89 "Dei Colli" (Via Euganea). Conseguentemente, essa costituisce la direttrice preferenziale di collegamento tra il territorio di Selvazzano nord-ovest e Comuni contermini (Saccolongo, Cervarese S.C., Mestrino, Rubano) da un lato, e quello di Selvazzano sud (San Domenico, Tencarola), Terme Euganee (Abano Terme, Montegrotto Terme) e Padova sud dall'altro. Attraverso la viabilità secondaria che si sviluppa a sud, verso e fino la S.P. 89 (cfr. scheda relativa a "Zona laghi"), Via Scapacchiò rappresenta poi un'importante arteria di comunicazione fra la parte settentrionale di Selvazzano e i Colli Euganei.

Le indagini eseguite nell'ambito del Piano Urbano del Traffico hanno infatti dimostrato che:

- Ogni giorno, oltre 2.800 veicoli si immettono da Via Scapacchiò su Via Euganea, mentre quasi 4.800 si muovono nella direzione opposta (il traffico pesante supera il 15%);
- Nelle ore diurne (h. 7.00-19.00) i flussi si attestano su valori dell'ordine di 2.000 e 3.500 veicoli rispettivamente nelle due direzioni, con picchi di oltre 420 automezzi orari per singola corsia;
- Su Via Euganea, presso Via M. Grappa, il TGM feriale è di 20.700 veicoli, di cui 11.000 in direzione Colli e 9.700 in direzione Tencarola;

- Nelle ore diurne (h. 7.00-19.00) il flusso si attesta su valori superiori a 14.500 veicoli, di cui 6.900 in direzione Tencarola e 7.600 in direzione Colli, con picchi orari superiori a 920 automezzi per singola corsia;
- Il sabato si ha un traffico complessivamente minore che nei giorni feriali, ma il flusso di picco raggiunge le 990 autovetture per singola direzione;
- Il 64% dei veicoli in movimento su Via Euganea, provenienza Tencarola, si sposta verso i Colli, mentre il 36% si immette in Via Scapacchiò; per quanto concerne il traffico dai Colli, solo il 12% svolta verso Via Scapacchiò;
- L'indagine O/D eseguita in Via Euganea, all'incrocio con Via Monte Grappa, rivela che quasi il 50% dei veicoli provenienti da Via Scapacchiò ha iniziato il suo spostamento fuori del centro abitato di Selvazzano o del territorio comunale; l'86% degli spostamenti aventi origine in Selvazzano capoluogo e destinazione a valle dell'incrocio tra S.P. 89 e S.S. 250 utilizza Via Scapacchiò per raggiungere Via Euganea. A questi devono essere sommati: gli spostamenti originati dalla zona "Laghi" e quelli da Saccolongo (per il 63% lungo Via Scapacchiò);
- Le indagini cordonali eseguite in Via Roma, all'incrocio con Via Scapacchiò, e in Via Scapacchiò, all'incrocio con Via Monte Santo, confermano l'utilizzo di Via Scapacchiò quale asse di attraversamento: l'82% dei veicoli provenienti da Via Roma e diretti a Padova percorre Via Scapacchiò, così come il 66% dei veicoli diretti verso le Terme Euganee. Anche il traffico con destinazione interna al centro abitato si riversa su Via Scapacchiò: il 94% dei veicoli di Via Roma diretti a Tencarola e il 52% dei veicoli diretti a San Domenico transita per la strada in oggetto;
- In direzione opposta, l'indagine cordonale eseguita in Via Padova, all'incrocio con Via Monte Grappa, rivela che il 24% dei veicoli provenienti dalla città di Padova si sposta nel centro abitato di Selvazzano attraverso Via Scapacchiò. A questi si devono aggiungere i veicoli provenienti da Tencarola e Caselle. L'8% del totale di spostamenti con origine a monte di Via Monte Grappa, incrocio Via Euganea, ma il 54% di quelli con destinazione ad ovest dell'incrocio tra S.P. 89 e S.S. 250, utilizza Via Scapacchiò. Fra gli spostamenti che avvengono in direzione sudest-nordovest (cioè, verso Selvazzano capoluogo, Saccolongo, Mestrino...), il 73% interessa Via Scapacchiò.

L'analisi dei dati permette di caratterizzare le condizioni di deflusso del traffico veicolare all'intersezione fra Via Euganea e Via Scapacchiò, evidenziando che:

1. Lo squilibrio dei flussi veicolari (il cui andamento manifesta il pendolarismo degli spostamenti) lungo Via Scapacchiò è legato sia alla difficoltà di immissione sulla S.P. 89, sia al consistente ricorso a percorsi alternativi negli spostamenti nord-sud e ovest-est, con utilizzo della viabilità secondaria (cfr. scheda "Zona Laghi").
2. Via Scapacchiò è fondamentalmente utilizzata per gli spostamenti di lunga distanza sulla direttrice ovest-est, mentre per gli spostamenti più brevi e gli spostamenti nord-sud si fa maggiormente uso della viabilità locale; peraltro, il traffico pesante su Via Scapacchiò ha obbligatoriamente origine/destinazione locale o, alternativamente, esterna al centro abitato e a Nord dello stesso (Caselle, Selvazzano zona agricola, Mestrino, Rubano...), essendo la medesima strada, nel suo tratto terminale tra Via Roma e Via Schiavo, interdetta al transito di veicoli con massa superiore a 5 t.
3. Quanto evidenziato in 1) non può ritenersi diretta conseguenza della distribuzione quantitativa dei flussi su Via Euganea, ove è molto meno marcata la differenziazione del traffico sulle due direzioni di marcia, nonostante esso sia numericamente molto più rilevante. I picchi di flusso orario testimoniano comunque la prevalenza degli spostamenti sulla direttrice est-ovest.

Alla luce delle precedenti considerazioni si evince la necessità di un intervento migliorativo della capacità e della sicurezza dell'intersezione tra Via Euganea e Via Scapacchiò, anche in relazione alla presenza di ulteriori immissioni in prossimità dell'incrocio (Vie S. Giuseppe, S. Francesco, Trasimeno). L'ipotesi adottata, già oggetto di studio preliminare da parte di altro Progettista, è quella della rotatoria.

Preliminarmente esclusa l'alternativa della semaforizzazione, gli sforzi progettuali si sono concentrati sulla definizione della geometria e delle dimensioni della rotatoria più idonee ad un inserimento dell'elemento in un contesto insediativo già sviluppato, anche in considerazione del fatto che:

1. sulla S.P. 89 si hanno picchi di flusso superiori ai 900 veicoli/ora per direzione di marcia;
2. essendo questi flussi in movimento prevalente sull'asse est-ovest, l'occupazione delle zone di scambio della rotatoria può essere stimata come totale e continuativa;
3. alcune manovre di svolta sono non rilevanti (da Via Euganea a sinistra verso Via Scapacchiò, da Via Scapacchiò a destra verso Via Euganea), mentre, viceversa, altre manovre sono talmente problematiche da determinare frequenti deviazioni dei flussi sulla viabilità locale e secondaria (svolte a sinistra da Via Scapacchiò, a Via Euganea);
4. l'apertura di un nuovo Centro Commerciale-Direzionale in Via Scapacchiò (P.R. 28), autorizza a prevedere un incremento di traffico sulla stessa strada pari a 250 veicoli orari + 150 veicoli in 4 distinti periodi di punta (cfr. scheda Via Scapacchiò);
5. parte del traffico di Via Scapacchiò si prevede possa essere assorbita dal ramo ovest di Via Trasimeno, a senso unico verso sud (cfr. scheda "Zona Laghi").

L'intervento proposto si articola nei seguenti termini:

a) rotatoria circolare con diametro di 25,00 m e due corsie di 4,00 m cadauna;
b) isola spartitraffico per l'incanalamento dei veicoli in ingresso nella rotatoria da Via Euganea, provenienza Colli; l'elemento delineatore non consente l'accesso in Via S. Giuseppe ai veicoli che impegnano la rotatoria;
c) eliminazione delle interferenze fra correnti in ingresso/uscita nella/dalla rotatoria e la viabilità locale circostante mediante: obbligo di svolta a destra dalle uscite di Via Trasimeno e Via Bracciano, dietro il negozio Supermercati Vicentini; chiusura di Via S. Francesco;
d) regolamentazione delle immissioni nella rotatoria, accordando la precedenza ai veicoli che la impegnano;
e) incentivazione, mediante segnaletica, della diversione dei flussi per la S.P. 89 da Via Scapacchiò su diversi elementi viari individuati nella viabilità secondaria a sud di Via Scapacchiò (Via Trasimeno, ramo ovest; nuovo collegamento dell'I.R.A., Via Mantegna), ma a monte della rotatoria.

Considerando l'attuale promiscuità d'uso dell'infrastruttura stradale di Via Euganea, causa di pericolo, effettivo e potenziale, soprattutto per le utenze deboli, si ritiene fondamentale un completamento della piattaforma stradale con marciapiedi e pista ciclabile, quest'ultima già in fase di realizzazione. Si auspica un completamento del percorso ciclo-pedonale sino a Via P. Schiavo.

Gli attraversamenti ciclo-pedonali di Via Euganea devono essere protetti con isole di traffico dotate di delineatori d'ostacolo, appositamente illuminati per gli attraversamenti ciclabili si propone la segnalazione con lanterna semaforica gialla lampeggiante.

Si propone infine la semaforizzazione dell'intersezione fra Via Vespucci (ingresso primario a San Domenica Nuova) e la S. P. 89 (presso l'incrocio è destinata ad immettersi anche una nuova strada a servizio del costruendo I.R.A.). Come descritto in altra scheda (cfr. San Domenico Nuova), si può prevedere un impianto semaforico con lanterne "di onda verde" (sincronizzate con il semaforo di Via Monache), a regolazione di velocità o semiattuato, a seconda delle priorità che l'Amministrazione riterrà di individuare.

COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

AMBITO DI INTERVENTO: **SAN DOMENICO, ZONA "LAGHI"**
RIF. : TAVV. 9, 10

INTERVENTI PROPOSTI

1. ISTITUZIONE SENSI UNICI NEGLI ACCESSI A ZONA "LAGHI" DA VIA SCAPACCHIO'
2. REGOLAMENTAZIONE VIABILITA' LOCALE

MOTIVAZIONE

Nell'ambito del *centro abitato* di "Selvazzano capoluogo - Tencarola - San Domenico", l'asse stradale costituito dalla S.P. 89 (Via Euganea), rappresenta l'elemento di separazione tra le due località di Selvazzano capoluogo e San Domenico. Tuttavia, tra la S.P. 89 e la convergente Via Scapacchiò e, più in particolare, in prossimità della loro intersezione, si sviluppa un ambito territoriale - con caratteristica forma a cuneo - che, nonostante la localizzazione geografica a nord di Via Euganea, dal punto di vista amministrativo può essere ascritto alla frazione di San Domenico.

Tale ambito, convenzionalmente denominato come "Zona Laghi" (Vie Bolsena, Trasimeno, Bracciano), costituisce oggi - col vicino nodo costituito dall'incrocio fra S.P. 89 e Via Scapacchiò (cfr. scheda precedente) - uno degli elementi critici per la viabilità di Selvazzano occidentale. In corrispondenza ad esso, in effetti, i rilevanti flussi veicolari in movimento lungo la S.P. 89 (direzione prevalente Padova/Abano - Colli) vengono ad interferire con le correnti veicolari dirette/provenienti a/da Via Scapacchiò (direzione prevalente Padova/Abano - Selvazzano/Saccolongo).

L'entità dei flussi veicolari sulle due direttrici principali, la non elevata capacità della loro intersezione, la vicinanza delle immissioni delle Vie S. Giuseppe - S. Francesco - Montello - Trasimeno su cui gravitano carichi veicolari spesso non trascurabili, la visibilità non ottimale in corrispondenza degli incroci, sono spesso origine di congestione del traffico e sinistrosità, che si manifestano con la maggior gravità proprio alla convergenza di Via Scapacchiò su Via Euganea. Ciò peraltro comporta che gli autoveicoli, al fine di minimizzare il perditempo, cerchino itinerari alternativi a quelli costituiti dai due assi viari principali e vadano ad immettersi nella viabilità locale, con detrimento della sicurezza e della vivibilità delle zone residenziali, le cui strade vengono ad essere interessate da un significativo traffico di attraversamento.

Quanto sopra descritto rappresenta ciò che avviene, ad esempio, nell'ambito territoriale identificato come "Zona Laghi". La sua ubicazione geografica, tra due importanti direttrici di traffico, e l'esistenza di ripetute immissioni sui due citati assi, favorisce l'insorgere, in tale ambito, di un traffico di attraversamento nord-sud compreso in due itinerari (complessivamente il 12% dei veicoli che raggiungono attraverso la S.P. 89 l'intersezione con Via Scapacchiò proviene proprio dalla "Zona Laghi"):

- Selvazzano ovest (capoluogo, Saccolongo, Mestrino, Rubano) - San Domenico - Terme Euganee;
- Selvazzano ovest (capoluogo, Saccolongo, Mestrino, Rubano) - Tencarola - Padova.

A fronte di tutto ciò, si propone una soluzione progettuale, per l'ambito territoriale considerato, che si basa sui seguenti presupposti:

1. E' necessario un adeguamento della viabilità locale alle condizioni di circolazione lungo Via Scapacchiò e la S.P. 89, in procinto di subire radicali mutamenti in relazione ad alcuni importanti interventi progettuali già approvati e parzialmente in fase di esecuzione: la rotatoria fra i due assi viari con il riassetto della viabilità afferente (chiusura di Via S. Francesco, limitazione degli accessi in Via S. Giuseppe); la nuova pista ciclabile su Via Euganea e il tratto terminale di Via Scapacchiò, con i relativi apprestamenti; il P.R. 28 con la realizzazione di un nuovo centro commerciale nell'area ex-EBOS e gli inerenti provvedimenti viabilistici (senso unico su Via Trasimeno);
2. E' richiesto un più elevato livello di tutela della zona residenziale "dei Laghi", che deve essere drasticamente interdetta al traffico di attraversamento da/per i vicini (o meno vicini) poli attrattori, senza eccessivo aggravio all'accessibilità locale.

Tali presupposti trovano interpretazione nelle seguenti scelte progettuali:

a) Previsione di un unico asse nord-sud nell'area "Laghi", in corrispondenza del ramo ovest di Via Trasimeno; tale asse è a senso unico, direzione sud, tra Via Scapacchiò e Via Bracciano; è invece consentito l'accesso da Via Euganea;
b) Nelle due successive laterali di Via Scapacchiò e Via Euganea, istituzione di sensi unici contrapposti, e rispettivamente: in direzione nord da Via Euganea a Via Bracciano, in direzione sud da Via Scapacchiò a Via Trasimeno;
c) Mantenimento della chiusura di Via Bolsena su Via Scapacchiò;
d) Il collegamento diretto nord-sud, tra Via Scapacchiò e S.P. 89, tra il condominio ex Unionfur e l'incrocio Vie Trasimeno-Bracciano, parallelamente alla nuova pista ciclabile, è separato dalla viabilità locale limitrofa mediante marciapiede (zona "Laghi" comunica con i due assi viari principali solo mediante gli accessi descritti in a e b);
e) Lungo Via Trasimeno e Via Bracciano si realizza un senso unico rotatorio che ha la funzione di dissuadere l'utilizzo della viabilità locale nell'ambito di itinerari alternativi.

La proposta presentata nel P.U.T. garantisce una protezione assoluta per i residenti, ma a prezzo di un allungamento dei percorsi interni e di quelli terminali in Selvazzano capoluogo. Pertanto, può costituire soluzione di compromesso fra la protezione dell'area e le esigenze dei residenti una modifica della viabilità nei seguenti termini:

a_1) Previsione di un unico asse nord-sud in corrispondenza del ramo ovest di Via Trasimeno; tale asse è a senso unico, direzione sud, tra Via Scapacchiò e Via Bracciano; è consentito l'accesso da Via Euganea;
b_1) Nelle due successive laterali di Via Scapacchiò e Via Euganea, istituzione di senso unico in direzione nord, rispettivamente da Via Trasimeno a Via Scapacchiò e da Via Euganea a Via Bracciano; l'attraversamento diretto dell'area è impedito da un ulteriore senso unico in direzione sud, da Via Trasimeno a Via Bracciano;
c_1) Conservazione della chiusura di Via Bolsena su Via Scapacchiò;
d_1) Il collegamento diretto nord-sud, tra Via Scapacchiò e S.P. 89, tra il condominio ex Unionfur e l'incrocio Vie Trasimeno-Bracciano, parallelamente alla nuova pista ciclabile, è separato dalla viabilità locale limitrofa mediante marciapiede;
e_1) Le Vie Trasimeno e Bracciano possono essere percorse nei due sensi di marcia.

In tal caso, i residenti, sia in arrivo che in partenza, non sono costretti a itinerari tortuosi più di quanto lo siano quelli attuali; allo stesso tempo, il traffico di attraversamento non trova itinerari diretti fra Via Scapacchiò e Via Euganea, salvo che in direzione sud, ma comunque con un percorso meno agevole di quello lungo Via Scapacchiò. Tale itinerario può contribuire a sgravare in parte il ramo Scapacchiò convergente nella rotatoria di progetto dai flussi veicolari, allontanando parzialmente le correnti veicolari dall'intersezione.

COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

AMBITO DI INTERVENTO: **SAN DOMENICO "NUOVA"**
RIF. : TAV. 9

INTERVENTI PROPOSTI

1. PROLUNGAMENTO DI VIA C. COLOMBO SINO A VIA MONTE GRAPPA
2. SEMAFORIZZAZIONE DELL'IMMISSIONE DI VIA VESPUCCI SU VIA EUGANEA
3. RIDISEGNO DEL TRACCIATO PLANIMETRICO DELL'ASSE STRADALE NELLA INTERSEZIONE FRA LE VIE VESPUCCI E C. COLOMBO
4. INSERIMENTO ROTATORIA COMPATTA ALL'INTERSEZIONE FRA LE VIE S. GIUSEPPE E C. COLOMBO

MOTIVAZIONE

Località San Domenico è strutturalmente costituita da 3 distinti ambiti territoriali, che possono essere identificati in relazione alla loro collocazione geografica: la "Zona laghi" e i limitrofi Impianti Sportivi "Ceron", a nord di Via Euganea; la zona "Seminario" ad est di Via Monte Grappa; il centro della frazione, delimitato da S.S. 250 (Via Monte Grappa), S.P. 89 (Via Euganea) e il territorio di Abano Terme.

Il centro storico della frazione ha subito di recente un'espansione verso ovest e verso sud, mediante la lottizzazione che risponde al nome di San Domenico *Nuova*. Si tratta di un'area residenziale, in fase di progressiva urbanizzazione e che, pertanto, possiede oggi una capacità di attrazione e generazione di traffico piuttosto modesta.

Dal punto di vista viabilistico si segnala come la *Nuova* San Domenico, con le sue strade interne di lottizzazione, risulti relativamente "esposta" ai grossi flussi di traffico, essendo accessibile direttamente dalla S.P. 89 solo mediante Via Vespucci e, più a ovest, ma indirettamente, da Via Abano, Via Caldonazzo e Via Caldaro; è inoltre raggiungibile, ad est, mediante le Vie S. Giuseppe e S. Marco, che costituiscono itinerario preferenziale per i veicoli provenienti dalla S.S. 250.

Per quanto concerne l'accessibilità della Frazione si puntualizzano i seguenti dati di fatto:

1. Essa non ha sfoghi diretti sulla S.S. 250: ad est il percorso obbligato da seguire per raggiungere la Strada Statale "delle Terme"- per questioni di geometria, praticità e visibilità - è quello costituito da Via San Giuseppe (o Via San Marco) e Via San Domenico;
2. Lo stesso itinerario è indifferentemente utilizzato per spostamenti verso le Terme Euganee (è il più diretto) e verso Tencarola-Caselle-Padova (più rapido e agevole il superamento del nodo semaforizzato di Via Monte Grappa-Euganea, all'altezza dei magazzini Davanzo);
3. Lo stesso itinerario è anche d'obbligo per raggiungere San Domenico *vecchia* (ovvero il centro, sede di scuole, Chiesa, impianti sportivi, negozi e servizi);
4. L'immissione più immediata sulla S.P. 89 è costituita da Via Vespucci, che presenta peraltro seri limiti alla sicurezza, per problemi di visibilità (in uscita) ed accessibilità (in entrata).

Se si aggiunge che:

5. L'esistente intersezione tra Via San Domenico e Via Monte Grappa non è adeguatamente funzionale perché la S.S. "delle Terme" presenta un tracciato planimetrico poco sicuro, con curve senza visibilità presso l'incrocio, assenza di idonee corsie di accumulo per la svolta verso il quartiere, rettifili che incoraggiano le alte velocità;
6. Via San Giuseppe e Via San Domenico sono già interessate da flussi veicolari rilevanti, incompatibili con le caratteristiche tecnico-funzionali della viabilità locale e con la destinazione d'uso dell'area che attraversano (il TGM, Traffico Giornaliero Medio su Via S. Domenico è di 6.500 veicoli, su Via S. Giuseppe di 4.700);
7. Via San Domenico già raccoglie e smista il traffico di Via S. Giuseppe e delle laterali di Via Euganea, in attraversamento sud-nord, tra Terme Euganee e Selvazzano (capoluogo, Colli, Saccolongo, Rubano...) e viceversa;
8. Non esistono sulla stessa direttrice (in attesa della bretella Boston) percorsi diretti alternativi che incanalino il traffico di attraversamento, drenandolo dalla viabilità locale;
9. In località Selvazzano capoluogo è previsto, nell'ambito del P.P.E. 35, il prolungamento di Via Veronese sino a Via Monache e l'innesto di una sua nuova laterale sulla S.P. 89, con conseguente intersezione di fronte all'uscita di Via Vespucci;

si comprende la necessità di una revisione della viabilità a servizio del quartiere.

La soluzione proposta si basa sulle seguenti ipotesi progettuali:

a) Prolungamento di Via C. Colombo sino a Via Monte Grappa, con creazione di un secondo asse nord-sud (avente origine in Via Vespucci), da proporre come alternativa all'itinerario imperniato sulle Vie S. Giuseppe e S. Domenico; la sua collocazione, ad ovest di S. Domenico *vecchia* ed in allineamento con la nuova prevista strada a servizio dell'I.R.A., risulta idonea all'incanalamento dei flussi di attraversamento tra Selvazzano/Colli e Terme Euganee;
b) Inserimento di rotatoria compatta all'incrocio tra Via C. Colombo e Via San Giuseppe, da intendere come dissuasore di velocità e delimitatore ideale (con le rotatorie di Via S. Giuseppe-S. Andrea e S. Domenico-S.Marco) del nucleo centrale della Frazione.
c) Ridisegno del tracciato planimetrico dell'asse stradale presso l'intersezione di Via Vespucci con Via C. Colombo, e raccordo fra le due strade; sistemazione dell'intersezione, con creazione di isola spartitraffico per la separazione delle correnti da/per la lottizzazione, lato ovest.
d) Semaforizzazione dell'intersezione fra Via Vespucci e S.P. 89 (e nuova strada a servizio dell'I.R.A.). Si può ricorrere ad un impianto semaforico con lanterne "di onda verde" (sincronizzate con il semaforo di Via Monache), a regolazione di velocità o semiattuato, a seconda delle priorità che si vorranno individuare e delle condizioni di circolazione che si determineranno (cfr. scheda S.P. 89).

Con tali interventi si mira fondamentalmente a rispondere alle seguenti esigenze:

A) E' necessario intercettare a monte di San Domenico *vecchia* e a valle di Selvazzano capoluogo tutto il traffico di *attraversamento*, non destinato a proseguire verso Selvazzano est o Padova; così facendo si viene ad alleggerire la viabilità locale di San Domenico, e si riducono i flussi in entrata nei successivi nodi critici, costituiti dalla costruenda rotatoria, dall'intersezione Vie Euganea-Monte Grappa, dal ponte sul Bacchiglione. Il nuovo asse imperniato su Via Vespucci e Via Colombo può contribuire allo scopo. Le stesse funzioni potrebbe assolvere la bretella Boston (se dotata di accesso sulla S.S. 250).
B) Il nuovo tracciato di Via Vespucci-Via Colombo fornisce un collegamento diretto tra S.P. 89 e S.S. 250; l'andamento planimetrico è studiato in modo da incentivarne l'utilizzo, controllando la velocità di transito e garantendo un adeguato collegamento tra San Domenico *nuova* e San Domenico *vecchia*.

COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

AMBITO DI INTERVENTO: **SAN DOMENICO, VIE S. GIUSEPPE E S. DOMENICO**

TAV. 9

INTERVENTI PROPOSTI

1. REGOLAMENTAZIONE CIRCOLAZIONE NELLA ROTATORIA TRA LE VIE S. GIUSEPPE - S. ANDREA
2. ROTATORIA COMPATTA ALL'INTERSEZIONE VIE S. GIUSEPPE - S. DOMENICO
3. ROTATORIA COMPATTA ALL'INTERSEZIONE VIE S. DOMENICO - S. MARCO
4. RESTRINGIMENTO PIATTAFORMA STRADALE DI VIA SAN DOMENICO
5. RIDEFINIZIONE AIUOLE VERDI DI VIA S. DOMENICO
6. PISTA CICLABILE IN VIA S. DOMENICO - VIA S. GIUSEPPE
7. INSTALLAZIONE DISSUASORI DI VELOCITÀ IN VIA S. GIUSEPPE

MOTIVAZIONE

Via S. Giuseppe e Via S. Domenico rappresentano le più dirette vie di collegamento tra il centro di San Domenico e i principali assi viari che cingono il quartiere (S.P. 89 e S.S. 250). La loro facile accessibilità, la geometria e le dimensioni ampie della carreggiata (soprattutto di Via S. Domenico), l'ubicazione "strategica" in prossimità del nodo critico costituito dall'incrocio semaforizzato tra le Vie M. Grappa, Euganea e Padova, costituiscono richiamo di flussi veicolari troppo consistenti e veloci per strade con caratteristiche meramente "locali" quali esse sono.

In effetti, il traffico di attraversamento tra nord e sud del quartiere trova nelle infrastrutture di Via San Giuseppe e Via San Domenico l'itinerario più breve, rapido e diretto per i propri spostamenti, anche quando le immissioni/uscite interessano le strade locali contermini (es. Via Garda, Via S. Bartolomeo). I dati rilevati in fase di indagine del P.U.T. lo dimostrano:

- Il TGM su Via S. Domenico (intersezione S.S. 250) è di 6.500 veicoli, su Via S. Giuseppe (intersezione S.P. 89) di 4.800 veicoli;
- In Via S. Domenico i flussi di picco si hanno in direzione sud, con punte orarie di 440 veicoli; in Via S. Giuseppe nella stessa direzione, con punte orarie di 380 veicoli;
- Nelle ore diurne (7.00-19.00) i flussi veicolari si attestano su 4.800 unità in Via S. Domenico, 3.500 in Via S. Giuseppe;
- Nelle stesse fasce orarie, il flusso lungo Via S. Bartolomeo è di 1.200 veicoli, lungo Via Garda di 1.800 veicoli.

Ne deriva la necessità di un intervento di regolamentazione della circolazione, che abbia - allo stesso tempo - un'azione dissuasiva nei confronti dei veicoli e della loro velocità. Si ritiene, in tal senso, di poter intervenire secondo i seguenti criteri:

a) Segnale "fermarsi e dare precedenza" (stop) su tutti i rami che si immettono nella rotatoria tra Via S. Giuseppe e Via S. Andrea; per far funzionare la rotatoria "alla francese" è necessario ricorrere alla piantumazione di essenze vegetali (al suo interno) che limitino la visibilità per ogni ramo ai soli tronchi di scambio compresi tra i rami attigui;
b) Inserimento di rotatoria compatta all'intersezione fra Via S. Giuseppe e Via S. Domenico e contestuale adeguamento della sede stradale presso la medesima, al fine di rallentare la velocità mediante una maggior tortuosità della traiettoria veicolare; in corrispondenza della stessa rotatoria deve essere continuativamente regolata l'altezza della siepe che cinge la piattaforma stradale sul lato est (Chiesa) in relazione alle necessità di visibilità;
c) Collegamento delle aiuole verdi di Via San Domenico, lato negozi, in modo da rendere possibile l'accesso agli esercizi commerciali in due sole posizioni, comunque le più lontane possibile dall'intersezione di cui in b); vanno definiti gli spazi destinati alla sosta.
d) Inserimento di rotatoria compatta all'intersezione fra Via S. Marco e Via S. Domenico, al fine di rallentare la velocità ed aumentare la sicurezza dell'incrocio; lungo Via S. Domenico si ritiene di effettuare un restringimento della sede stradale mediante barriere fisiche o isole spartitraffico (che hanno anche la funzione di incanalare i flussi verso l'asse della rotatoria), ricavando al contempo stalli di sosta (lato nord);
e) Realizzazione pista ciclabile specializzata, bidirezionale protetta, lungo Via S. Domenico (lato sud) e Via S. Giuseppe (lato nord);
f) Installazione dissuasore di velocità (dosso), preferibilmente costruito in opera, quindi con altezza massima consentita dal Codice della Strada (7 cm), lungo Via S. Giuseppe, in prossimità dell'intersezione con Via Garda.

COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

AMBITO DI INTERVENTO: **SAN DOMENICO, ZONA "SANTI/MONTI"**
TAV. 9

INTERVENTI PROPOSTI

1. COMPLETAMENTO PIATTAFORMA STRADALE E REGOLAMENTAZIONE SOSTA E CIRCOLAZIONE LUNGO LE STRADE LOCALI
2. PROLUNGAMENTO VIA S. FRANCESCO SU VIA S. ANDREA
3. INSTALLAZIONE DISSUASORI DI VELOCITÀ
4. ISTITUZIONE SENSO UNICO IN VIA S. ANDREA, RAMO SUD-NORD
5. INSTALLAZIONE DISSUASORI DI TRAFFICO NEL CONTRO-VIALE DI VIA EUGANEA, LATO EST VIA S. PIO X

MOTIVAZIONE

Nell'ambito del riordino della viabilità in frazione San Domenico, deve porsi particolare attenzione alla definizione delle condizioni di circolazione e sosta lungo le strade locali della zona nord-est, che potremmo convenzionalmente denominare "dei Santi" (a nord) e "dei Monti" (ad est), costituente il quadrilatero delimitato da S.S. 250, Via S. Domenico, Via S. Giuseppe e S.P. 89.

Si tratta di un ambito territoriale non particolarmente esteso, nel quale sono localizzati numerosi insediamenti, abitativi e commerciali, in un'area che, per vocazione, è comunque prevalentemente residenziale e, come tale, risulta solcata da strade strette e ravvicinate, talora chiuse ("cul de sac").

Ciò nonostante, le infrastrutture in oggetto risultano percorse, come le vicine strade meglio strutturate, da flussi elevati e veloci, sempre alla ricerca di itinerari alternativi alla viabilità principale spesso congestionata.

L'incompletezza della piattaforma stradale, la sosta e la fermata irregolari, la vicinanza delle intersezioni, l'insufficiente visibilità dovuta alle recinzioni delle proprietà private, rendono poco sicuro il transito delle utenze deboli come di quelle forti; il traffico di attraversamento che interessa anche quest'area contribuisce a peggiorare la vivibilità.

Gli interventi progettuali descritti mirano a una ridefinizione della Mobilità per tutte le componenti di traffico, attraverso una dissuasione delle utenze forti e una maggior tutela delle utenze deboli (pedoni, biciclette). Nella proposta si formulano alcune soluzioni, per il cui affinamento (o particolarizzazione) si deve però rinviare al progetto esecutivo, una volta che i principi informatori siano stati ritenuti idonei all'obiettivo da perseguire.

In sostanza, si ritiene di:

a) installare dissuasori di velocità nelle strade di penetrazione (Vie S. Paolo, S. Pietro, S. Bartolomeo, S. Pio X, M. Nero, M. Solarolo), possibilmente costruiti in opera e con altezza massima di 7 cm, in modo da realizzare una "Zona 30" a velocità controllata, eventualmente da estendere all'intero quartiere, anche in relazione agli interventi precedentemente descritti;

b) installare dissuasore di velocità tra Via S. Marco e Via S. Andrea, in prossimità dell'area a verde pubblico;
c) rendere a senso unico, direzione nord, il tratto terminale di Via S. Andrea, ove questa si immette su Via S. Luigi, causa mancanza di visibilità per manovre in direzione opposta;
d) regolamentazione sosta su Via S. Luigi, presso l'area a verde pubblico;
e) ridefinizione precedenze tra assi nord-sud ed assi est-ovest (es. Vie Monte Nero - S. Pio X - S. Bartolomeo);
f) apertura di Via S. Francesco su Via S. Andrea e contestuale chiusura dell'accesso su Via Euganea: l'intervento rientra nel progetto di risistemazione dell'intersezione fra Via Scapacchiò e Via Euganea (cui si rimanda: cfr. schede S.P. 89, Zona "Laghi", Via Scapacchiò);
g) installazione dissuasori di traffico a chiusura dell'accesso del contro-viale di Via Euganea ad est di Via S. Pio X, al fine di interdire il traffico di attraversamento in corrispondenza del parcheggio a servizio degli esercizi commerciali e delle abitazioni.

COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

AMBITO DI INTERVENTO: **SAN DOMENICO, VIA GARDA**
TAV. 9

INTERVENTI PROPOSTI

1. APPLICAZIONE DISSUASORI DI VELOCITÀ
2. REGOLAMENTAZIONE CIRCOLAZIONE NELLE INTERSEZIONI

MOTIVAZIONE

Come illustrato in altra occasione (scheda Vie S. Giuseppe e S. Domenico), l'ubicazione di Via Garda, tra la S.P. 89 e Via S. Giuseppe, favorisce lo scambio di flussi veicolari tra il Quartiere San Domenico e le località a nord (capoluogo, Saccolongo, Colli...). Pur trattandosi di strada locale, essendo da ovest il primo accesso diretto al Centro di frazione, Via Garda è percorsa da flussi significativi: 1800 autoveicoli nelle ore diurne, con picchi orari - per direzione di marcia - superiori a 130 automezzi. A causa dell'andamento rettilineo, Via Garda è percorsa generalmente a velocità superiore al minimo prescritto in *centro abitato* (50 km/h).

In realtà, rispetto a Via S. Giuseppe o a Via S. Domenico, Via Garda non possiede caratteristiche dimensionali adeguate a supportare un traffico elevato; peraltro, la piattaforma stradale è in taluni punti incompleta (mancano marciapiedi), mentre la frequenza delle intersezioni con le strade laterali determina problemi di visibilità e sicurezza.

Le ipotesi di intervento sono, di conseguenza, così articolate:

a) installazione di dissuasori di velocità presso le intersezioni con le laterali omonime e Via S. Massimo; si ritiene debba trattarsi di dossi costruiti in opera, di altezza massima pari a 7 cm;
b) ridefinizione condizioni di circolazione con precedenza per veicoli da/per Via S. Massimo, rispetto a quelli provenienti/diretti da/a nord (Via Euganea).

COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

AMBITO DI INTERVENTO: **SAN DOMENICO, VIA TURCHIA**
TAV. 9

INTERVENTI PROPOSTI

1. COMPLETAMENTO PIATTAFORMA STRADALE
2. PROLUNGAMENTO VIA TURCHIA SINO A VIA CABOTO

MOTIVAZIONE

Nell'ambito del centro abitato di San Domenico, Via Turchia costituisce, caso unico, una strada locale, sterrata, con piattaforma incompleta e dall'andamento curiosamente tortuoso.

Si ritiene fondamentale dotare l'infrastruttura di tutti quegli apprestamenti necessari alla normale movimentazione dei veicoli e delle persone, ovvero una sede stradale pavimentata con un fondo permanente e durevole (conglomerato bituminoso), banchine, marciapiedi.

Inoltre, essendo la strada sostanzialmente isolata (o comunque non comunicante direttamente) rispetto alla frazione San Domenico, si propone il prolungamento su Via Caboto sino alla lottizzazione "Nuova".

COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

AMBITO DI INTERVENTO: **SELVAZZANO, VIA SCAPACCHIO'**
TAV. 11

INTERVENTI PROPOSTI

1. INSERIMENTO ROTATORIA ALL'INTERSEZIONE TRA LE VIE SCAPACCHIÒ ED EUGANEA
2. ISTITUZIONE SENSI UNICI NELLE LATERALI SUD DI VIA SCAPACCHIO', TRA VIA BOLSENA E VIA EUGANEA
3. ADEGUAMENTO SEDE STRADALE IN PROSSIMITA' ACCESSI NUOVO CENTRO COMMERCIALE (P.R. 28, AREA EX EBOS)
4. PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE PROTETTA, CON ATTRAVERSAMENTI SEGNALATI E PROTETTI
5. COMPLETAMENTO PERCORSI PEDONALI
6. ALLARGAMENTO ROTATORIA ALL'INTERSEZIONE TRA LE VIE SCAPACCHIO' E VERONESE
7. ADEGUAMENTO DELL'INTERSEZIONE DI VIA MOLISE CON VIA SCAPACCHIO'

MOTIVAZIONE

Nell'ambito del *centro abitato* di "Selvazzano capoluogo", Via Scapacchiò costituisce l'asse viario principale di collegamento fra Selvazzano capoluogo e la S.P. 89 "Dei Colli" (Via Euganea) e, di conseguenza, fra questa e la parte sud del territorio Comunale e della Provincia, come già evidenziato nella discussione delle ipotesi progettuali relative alla Località San Domenico (cfr. schede "Zona Laghi" e Via Euganea).

Ciò comporta l'assoggettamento della strada in oggetto a un rilevante traffico veicolare: nelle sole ore diurne (7.00-19.00) il flusso veicolare bidirezionale varia lungo l'intera asta fra i 5.400 (intersezione con Via Euganea) e i 7.500 veicoli (intersezione con Via Roma, ramo est). Anche se gli spostamenti veicolari privilegiano la direttrice Via Roma-Via Scapacchiò est, anche il ramo ovest (verso Saccolongo, interdetto ai veicoli commerciali superiori ai 50 quintali) è interessato da flussi significativi, con 6.400 veicoli nelle ore diurne.

Tutto ciò lascia intendere l'importanza che riveste l'infrastruttura in questione ai fini degli spostamenti interni al capoluogo e al Comune, nonché ai fini degli spostamenti da/per i Comuni limitrofi: si consideri, ad esempio, che l'81% dei veicoli che sopraggiungono all'intersezione di Via Monte Santo lungo Via Scapacchiò, ramo ovest, non proviene dal capoluogo, mentre il 71% non proviene dal Comune.

L'indagine cordonale eseguita lungo la stessa direttrice ovest-est, ma più a valle, in Via Euganea-incrocio Via Monte Grappa, rivela che il 50% dei veicoli provenienti da Via Scapacchiò inizia il suo spostamento fuori del centro abitato di Selvazzano o del territorio comunale. L'86% degli spostamenti aventi origine in Selvazzano capoluogo e destinazione a valle dell'incrocio tra S.P. 89 e S.S. 250

utilizza proprio Via Scapacchiò per raggiungere Via Euganea, così come il 13% degli spostamenti originati dalla zona "Laghi", e il 63% degli spostamenti con origine Saccolongo.

Anche le indagini O/D eseguite in Via Roma confermano l'utilizzo di Via Scapacchiò quale asse di attraversamento: l'82% dei veicoli provenienti da Via Roma e diretti a Padova percorre Via Scapacchiò, così come il 66% dei veicoli diretti verso le Terme Euganee; in più, il 94% dei veicoli di Via Roma diretti a Tencarola e il 52% dei veicoli diretti a San Domenico transita per la stessa strada.

Tra tutti i veicoli diretti da ovest ad est lungo Via Scapacchiò, tra Via Roma e la S.P. 89, solo il 40% non raggiunge Via Euganea, immettendosi nella viabilità locale.

In direzione est-ovest, l'indagine eseguita all'incrocio Via Padova-Via Monte Grappa, rivela che il 24% dei veicoli provenienti dalla città di Padova si sposta nel centro abitato di Selvazzano attraverso Via Scapacchiò; con essi si muove il 49% dei veicoli provenienti da Tencarola. L'8% del totale di spostamenti con origine a sud di Via Euganea, ma il 54% di quelli con destinazione ad ovest dell'incrocio S.P. 89-S.S. 250, utilizza Via Scapacchiò. Fra gli spostamenti che avvengono in direzione sudest-nordovest (cioè, verso Selvazzano capoluogo, Saccolongo, Mestrino...), ben il 73% interessa Via Scapacchiò, mentre la quota rimanente si ripartisce sulla viabilità minore.

L'analisi quali-quantitativa del traffico permette dunque di evidenziare come il carico veicolare sull'asse viario in oggetto sia tutt'altro che irrilevante, andando ad incidere - peraltro pesantemente - sulla viabilità esterna al capoluogo.

Se a ciò si aggiungono gli interventi *in fieri* relativi a:

- P.R. 28, nuovo Centro Commerciale, lato nord di Via Scapacchiò;
- P.P.E. 35, complesso edilizio I.R.A., a sud di Via Scapacchiò, con accesso da Via Veronese;
- P.d.L. 10, centro direzionale, lato sud Via Scapacchiò, angolo Via Monache-Veronese;

si individua la necessità di definire un riassetto della viabilità locale, in ragione delle nuove esigenze di Mobilità determinate dai nuovi insediamenti.

Vengono pertanto formulate alcune ipotesi progettuali per la disciplina della circolazione lungo Via Scapacchiò, per l'attuazione delle quali si dovrà provvedere ad un coordinamento con gli interventi in corso di elaborazione.

Le soluzioni proposte sono le seguenti:

1. Rotatoria stradale fra Via Scapacchiò e Via Euganea (cfr. scheda Via Euganea). La necessità di intervento su un contesto insediativo già sviluppato esclude la possibilità di un progetto della rotatoria secondo i canoni correnti (es. HCM del T.R.B.), poiché si richiederebbero diametri inaccettabili. Tuttavia i dati emersi in fase di analisi dei flussi, nonché le caratteristiche dimensionali definite per l'intervento in oggetto, possono rendere accettabile il dimensionamento proposto, a condizione che:
   a) avvenga la regolamentazione delle immissioni nella rotatoria, accordando la precedenza ai veicoli che la impegnano;
   b) si favorisca la diversione dei flussi per la S.P. 89 da Via Scapacchiò su elementi viari appositamente individuati nella viabilità secondaria a sud della stessa (Via Trasimeno, ramo ovest; nuovo collegamento dell'I.R.A., Via Mantegna), ma a monte della rotatoria;
   c) venga eliminata ogni causa di interferenza fra correnti in ingresso/uscita nella/dalla rotatoria e la viabilità locale circostante (obbligo di svolta a destra dalle uscite di Via Trasimeno e Via Bracciano, dietro l'Unionfur; chiusura di Via S. Francesco).
2. Istituzione sensi unici nella viabilità locale afferente a sud di Via Scapacchiò, presso Via Euganea (cfr. "Zona Laghi").
3. Realizzazione terza corsia stradale, specializzata per: svolta a destra (decelerazione), in ingresso del costruendo Centro Commerciale da est; svolta a sinistra (decelerazione ed accumulo) in ingresso del Centro Commerciale da ovest. Lo sviluppo lineare deve essere conforme ai flussi previsti (superiore a 30 m per il tronco di manovra, 10 m per il tronco di decelerazione, mentre il tronco di accumulo va commisurato al numero di veicoli in svolta).

4. Realizzazione di un percorso ciclabile onde eliminare le attuali situazioni di promiscuità d'uso dell'infrastruttura stradale. La pista ciclabile protetta bidirezionale deve avere una larghezza non inferiore alle dimensioni minime di sezione ristretta di "infrastrutture specializzate" a doppio senso di circolazione. Il percorso ciclabile corre sul lato sud di Via Scapacchiò sino a Via Veronese e, a seguire (passando dietro l'ambito di intervento del P.d.L. 10), sino a Via Monache, in corrispondenza della quale avviene l'attraversamento a nord di Via Scapacchiò. L'attraversamento deve essere opportunamente segnalato e protetto. Di qui la pista prosegue verso ovest, attraversando Via Veneto (dotata di isola spartitraffico), in sede promiscua pedonale sino a raggiungere Via Cesarotti.
5. Completamento dei percorsi pedonali per un aumento della sicurezza di circolazione delle utenze deboli. Attualmente, le dimensioni della piattaforma stradale non consentono la continuità dei percorsi pedonali per l'intera lunghezza di Via Scapacchiò. Si ritiene, comunque, senz'altro opportuno il completamento dei marciapiedi tra Via Bolsena e Via Trasimeno, nonché tra i vari rami di quest'ultima e Via Euganea, realizzando il percorso pedonale sul lato nord della strada, in corrispondenza del fosso di scolo che si sviluppa tra il nuovo Centro Commerciale e Via Euganea, anche mediante soluzioni che prevedano l'impiego di strutture leggere prefabbricate (a cavallo del fosso stesso).
6. Ampliamento della rotatoria esistente all'incrocio tra Via Scapacchiò e Via Veronese, sino a un diametro minimo di 25 m, con corsie di 4 m cadauna. Il provvedimento ha due funzioni: esercitare una più marcata azione di dissuasione della velocità sui flussi in movimento lungo Via Scapacchiò; garantire un più adeguato smaltimento dei flussi veicolari in uscita dal nuovo Centro Commerciale, dal momento che non si prevede la possibilità di svolte a sinistra, direzione Padova, se non in modo indiretto, utilizzando la rotatoria in oggetto.
7. L'immissione di Via Molise sulla rotatoria tra le Vie Scapacchiò-Veronese viene modificata, in relazione alla previsione di rendere possibile l'uscita diretta, sulla stessa Via Molise, dei veicoli provenienti dal nuovo Centro Commerciale. Viene anche prevista un'isola spartitraffico in corrispondenza dell'intersezione.

COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

AMBITO DI INTERVENTO: **SELVAZZANO, VIA VERONESE**
TAV. 11

INTERVENTI PROPOSTI

1. REALIZZAZIONE NUOVA BRETELLA TRA VIA VERONESE E VIA EUGANEA
2. SEMAFORIZZAZIONE DELL'IMMISSIONE NUOVO COLLEGAMENTO SU VIA EUGANEA

MOTIVAZIONE

Nell'ambito del P.P.E. 35 è prevista la realizzazione del complesso edilizio dell'I.R.A., il quale, secondo le previsioni di P.R.G., verrà a collocarsi nell'area delimitata da Via Scapacchiò a nord, Via Veronese ad ovest, Via Euganea a sud, Vie Bolsena-Trasimeno ad est.

Tale complesso si prevede sia dotato di viabilità autonoma rispetto a quella esistente, ovvero di una strada urbana locale che costituirà infrastruttura *dedicata* a servizio del nuovo insediamento e che si svilupperà, da nord-ovest a sud-est, a raccordare Via Veronese con la S.P. 89 (Via Euganea).

Considerando la destinazione d'uso dell'area servita, che deve risultare accessibile da nord come da sud, si prevede che la nuova bretella possa essere percorsa da flussi circolanti nei due sensi. Tuttavia, se il traffico generato/attratto dall'I.R.A. e diretto verso Via Scapacchiò avrà un immissione su questa regolamentata dalla rotatoria esistente di Via Veronese (e di cui comunque si prevede l'ampliamento), più problematica potrà risultare l'immissione dei flussi su Via Euganea.

Lungo la S.P. "dei Colli", infatti, si riscontra un traffico veicolare veloce e quantitativamente elevato (11.000 veicoli nelle sole ore diurne), l'interferenza con il quale può risultare di pericolo per la circolazione degli automezzi diretti/provenienti alla/dalla limitrofa viabilità locale. Se, in aggiunta, si considera che il previsto nuovo asse imperniato su Via Vespucci-Via Colombo (cfr. scheda S. Domenico Nuova), potrà raccogliere il traffico di attraversamento, realizzando by-pass della Località San Domenico, si comprende l'opportunità di semaforizzare l'intersezione della nuova bretella con la S.P. 89 (cfr. schede relative a Via Euganea e San Domenico Nuova).

COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

AMBITO DI INTERVENTO: **SELVAZZANO, VIE P. SCHIAVO, MONTE SANTO, MONACHE, MANTEGNA**

TAV. 11

INTERVENTI PROPOSTI

1. MESSA IN SICUREZZA DELLE INTERSEZIONI TRA VIA P. SCHIAVO E LE VIE SCAPACCHIO', MONTECCHIA, EUGANEA
2. PROLUNGAMENTO DI VIA MONTE SANTO SINO A VIA P. SCHIAVO
3. INSTALLAZIONE DISSUASORI DI VELOCITA' IN VIA MONACHE

MOTIVAZIONE

Uno degli obiettivi che hanno caratterizzano la definizione delle soluzioni progettuali del P.U.T. per Selvazzano Dentro è la salvaguardia della vivibilità delle Frazioni mediante la riduzione del *traffico di attraversamento*. Dall'analisi origine/destinazione è infatti emerso che i flussi provenienti/diretti da/a località esterne al territorio comunale, in movimento lungo la viabilità interna, costituiscono quota-parte significativa del traffico totale. La ragione di ciò può essere trovata nella localizzazione geografica del Comune e delle singole Frazioni, che si prestano a fornire con le proprie infrastrutture percorsi più brevi e diretti tra i vicini poli di attrazione/generazione degli spostamenti.

Ciò avviene anche per Selvazzano capoluogo. La parte di Frazione sita a sud del fiume Bacchiglione è sostanzialmente divisa in due parti da Via Scapacchiò, la quale di per sé costituisce un importante asse viario nella direzione est-ovest e rappresenta la via preferenziale di collegamento tra Padova, Terme Euganee e i Comuni della Provincia occidentale (Saccolongo, Cervarese S.C., Veggiano...). In aggiunta a ciò, Via Vittorio Emanuele III e Via Roma (S.P. 82) scaricano su Via Scapacchiò il traffico che si sposta lungo l'asse nord-sud, deputando la medesima strada a smaltirlo verso altre direzioni, in mancanza di un collegamento diretto fra la S.P. 82 e la S.P. 89. Nella direzione opposta (sud-nord), Via Scapacchiò funge da elemento di raccolta e incanalamento dei flussi diretti verso nord mediante Via Roma.

Lo scambio di flussi veicolari tra Via Scapacchiò e Via Euganea avviene in parte direttamente, attraverso l'intersezione sita in località San Domenico (cfr. schede Via Scapacchiò, Via Euganea, "Zona Laghi"), in parte indirettamente, mediante le Vie P. Schiavo, Monache-Mantegna e Trasimeno-Bracciano.

Dall'indagine O/D risulta, ad esempio, che gli spostamenti aventi origine in Saccolongo e destinazione a valle dell'incrocio tra S.P. 89 e S.S. 250 utilizzano Via Scapacchiò per il 63%, Via Schiavo per il 28%, Via Mantegna per l'8% e Via Montecchia solo per l'1%.

In direzione opposta, fra gli spostamenti che avvengono in direzione sudest-nordovest (cioè, verso Selvazzano capoluogo, Saccolongo, Mestrino...), il 73% interessa Via Scapacchiò, solo il 22% Via Mantegna, il 4% Via Schiavo, l'1% Via Montecchia.

Se si considerano poi le problematiche connesse con l'esercizio dell'intersezione fra Via Scapacchiò e Via Euganea (cfr. schede relative) si comprende come tutti gli assi viari secondari orientati nord-sud giochino in realtà un ruolo non indifferente agli effetti della circolazione veicolare tra Selvazzano capoluogo e Frazioni/Comuni limitrofi.

Di conseguenza è necessario prevedere alcuni interventi progettuali che disciplinino l'utilizzo delle singole strade in funzione della loro destinazione d'uso e delle caratteristiche amministrative e tecnico-funzionali possedute.

Per quanto concerne Via P. Schiavo, in attesa che nell'ambito del progetto di "bretella Boston" (cfr. scheda) venga adeguata sino a costituire elemento di completamento della Tangenziale Ovest di Padova, si segnala l'opportunità di una messa in sicurezza delle intersezioni con le strade laterali interferenti:

a) rendendo non libere le immissioni dalle/nelle proprietà private confinanti (ovvero concentrandole);
b) potenziando l'illuminazione agli incroci di Via Schiavo con Via Euganea, Via Montecchia e Via Scapacchiò;
c) migliorando la visibilità nelle stesse intersezioni, considerato che la stessa segnaletica verticale *copre* pericolosamente le manovre di svolta.

Si ritiene opportuna l'installazione di dissuasori di velocità in Via Monache, specialmente in prossimità delle intersezioni con Via Scapacchiò e Via Mantegna. Potrebbe trattarsi di dossi prefabbricati (limite di velocità 40 km/h) o costruiti in opera (30 km/h), rammentando che tuttavia il loro ruolo prevalente deve essere quello di limitatori di velocità e non di flussi, in ragione del ruolo *strategico* della strada agli effetti degli spostamenti nord-sud (vd. sopra).

Al fine di sgravare Via Scapacchiò e relative laterali dal traffico di attraversamento, composto anche da veicoli commerciali tra Via Roma e Via Euganea, si propone il prolungamento di Via Monte Santo sino alla S.P. 38. Tale ipotesi progettuale ha la funzione di convogliare su Via Schiavo un traffico veicolare altrimenti costretto a muoversi in centro abitato e in aree prevalentemente residenziali.

Infatti:

1. I veicoli provenienti da Via Roma e diretti a Saccolongo o verso i Colli oggi non possono svoltare a destra e sono obbligati ad immettersi in Via Scapacchiò, attraversando tutto il capoluogo di Selvazzano sino alla S.P. 89 che devono percorrere sino a Via Schiavo, con percorsi lunghi, dispendiosi ed inquinanti;
2. I veicoli provenienti da Via Roma e diretti verso Padova e Terme Euganee devono seguire il percorso di cui in 1) sino alla S.P. 89, con pari conseguenze economiche ed ambientali;
3. Gli spostamenti nelle direzioni opposte a quelle descritte in 1) e 2) presentano problematiche speculari.

Il nuovo asse nord-sud contribuirebbe a sgravare Via Scapacchiò dai flussi di attraversamento, migliorandone al contempo *i livelli di servizio*, soprattutto in prossimità delle aree interessate dalla realizzazione di nuovi insediamenti.

COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

AMBITO DI INTERVENTO: **SELVAZZANO, "BRETELLA BOSTON"**
TAV. 3

INTERVENTI PROPOSTI

1. NUOVO COLLEGAMENTO FRA TANGENZIALE SUD DI PADOVA ("CURVA BOSTON" E S.P. 89 (VIA EUGANEA)

MOTIVAZIONE

Da alcuni anni si discute sull'opportunità di realizzare un collegamento viario fra Corso Australia in Padova (innesto in curva Boston) e la S.P. 89 "Dei Colli" in Selvazzano Dentro, con suo eventuale prolungamento verso la S.P. 13 "Pelosa" (Selvazzano Dentro) e la S.S. 11 "Padana superiore" (Rubano).

I rilievi di traffico veicolare eseguiti per il P.U.T. nel territorio comunale di Selvazzano Dentro hanno permesso di quantificare i flussi che giornalmente transitano sulla rete viaria nella sua globalità. Tale operazione ha reso possibile la costruzione di un quadro aggiornato di quello che è la Mobilità nel Comune e nei principali itinerari di ingresso/uscita nel/dallo stesso (quantificazione e classifica tipologica dei flussi, rilievo della velocità media). La caratterizzazione del traffico è stata completata mediante un'indagine Origine/Destinazione (O/D) che ha consentito di qualificare i flussi, attribuendo a ciascuno di essi nuovi elementi di identificazione, costituiti da: luogo di provenienza, luogo di destinazione, percorso seguito. Ciò ha consentito di evidenziare quale quota-parte di traffico veicolare si sposti internamente al territorio comunale di Selvazzano Dentro, quale attraversi il territorio e quale si muova da/verso il territorio stesso.

L'analisi effettuata ha fornito diversi spunti di riflessione che di seguito si sintetizzano:

A) Molte strade in Selvazzano Dentro sono soggette ad un elevato carico veicolare, mediamente incompatibile con la loro *capacità*. I *livelli di servizio* sono minimi. Gli accessi/uscite in/da Padova limitati.

Nella rete viaria di Selvazzano Dentro si riscontrano diverse criticità, dovute agli elevati flussi veicolari e alle caratteristiche talora inadeguate della rete viaria. Le condizioni di circolazione più difficili si manifestano soprattutto nei giorni feriali, in concomitanza con gli spostamenti pendolari legati ad attività lavorative e scolastiche; tuttavia, su alcune direttrici, le suaccennate difficoltà non mancano neppure di manifestarsi (sebbene con minori ripercussioni socio-economiche) in talune fasce orarie dei giorni pre-festivi e festivi.

Quando i suddetti spostamenti interessano infrastrutture aventi caratteristiche geometrico-costruttive e di esercizio inadeguate (presenza di *colli di bottiglia*, semaforizzazioni ripetute o mal coordinate, intersezioni frequenti con la viabilità secondaria, immissioni ed uscite diffuse da stalli o aree di sosta e proprietà private, insufficiente regolamentazione delle svolte), si verifica un peggioramento della circolazione (abbassamento del *livello di servizio*), con conseguente forte penalizzazione delle

condizioni di deflusso veicolare, sia nella viabilità direttamente interessata che in quella limitrofa (ricerca di itinerari alternativi).

La situazione descritta si rivela essere piuttosto frequente, in genere, lungo gli accessi alla Città di Padova. L'ingresso/uscita in/da l'area di Padova Ovest è oggi possibile lungo due direttrici radiali fondamentali (S.S. 11 a nord, S.S. 250 a sud) con le seguenti problematiche:

a) mancano accessi intermedi a causa della presenza vincolante della linea ferroviaria Padova-Bologna;
b) gli accessi esistenti (Via Chiesanuova e Strada dei Colli) comprendono riduzioni di sezione in concomitanza dei sovrappassi ferroviari (*colli di bottiglia*);
c) le due direttrici sono costituite da un asse viario su cui si innestano numerose strade locali e su cui si affacciano stalli ed aree di sosta, proprietà private con immissione libera, numerosi poli attrattori e generatori di traffico (per di più, sempre più frequente è la sosta o la fermata illegale in piattaforma o carreggiata);
d) la circolazione lungo le due strade di penetrazione, anche in relazione al punto c), è soggetta a regolamentazione mediante semaforizzazione che spesso contribuisce, con le relative corsie di canalizzazione, a rendere difficoltoso il deflusso veicolare;
e) gli innesti della viabilità tangenziale (Corso Australia) avvengono proprio in corrispondenza dei restringimenti di sezione costituiti dai sovrappassi ferroviari di cui in b);
f) mentre nel territorio comunale di Padova le due direttrici citate hanno una connessione reciproca obbligata solo in Via Sette Martiri e Via Cave, nei territori comunali di Selvazzano Dentro e Rubano la distribuzione della rete viaria favorisce l'utilizzo, oltre che di alcuni collegamenti principali (Via Maria Ausiliatrice, Via Brentella, Via Treponti-Penghe-Monte Cero, Via Aquileia, Via Don Bosco, Via Scapacchiò, Via Monte Grappa, Via Euganea) già gravati da un forte carico veicolare, anche quello di una viabilità secondaria utilizzata come viabilità alternativa;
g) le due direttrici attraversano aree a forte sviluppo residenziale (e di insediamenti, in genere).

B) Il traffico veicolare è non più compatibile con quegli standard di sicurezza, protezione ambientale, risparmio energetico che il Codice della Strada fissa come propri principi informatori.

Il rilievo del traffico veicolare eseguito per il P.U.T. di Selvazzano Dentro ha fornito preziose indicazioni sui flussi orari e giornalieri che percorrono le infrastrutture viarie in Selvazzano e Comuni limitrofi (Padova, Rubano, Abano Terme, Saccolongo, Mestrino).

In particolare, si è avuta conferma che in Selvazzano l'asse viario a più elevato livello di criticità di circolazione si sviluppa in direzione est-ovest ed è costituito da Via Padova e Via Euganea, corrispondenti al tronco passante della S.S. 250 "Delle Terme" e della S.P. 89 "Dei Colli" (cfr. schede relative).

Per meglio inquadrare lo stato attuale della Mobilità si riportano i dati più significativi che schematizzano le condizioni medie di circolazione monitorate all'intersezione fra S.S. 250 e S.P. 89, ovvero fra Via Padova, Via Euganea e Via Monte Grappa, ove si intersecano le correnti veicolari di scambio fra Padova, Abano Terme, Colli Euganei (e naturalmente Selvazzano Dentro):

- Via Padova (incrocio M. Grappa), prov. Tencarola.
  h 0.00 - 24.00: 15.395 (mezzi pesanti 11.8 %) giorni feriali, 17.220 (mezzi pesanti 9.5 %) sabato
  h 7.00 - 19.00: 10.480 (mezzi pesanti 13.2 %)* giorni feriali, 10.340 (mezzi pesanti 10.5 %) sabato
  * h 7.00 - 19.00, ponte sul Bacchiglione: 11.890
  Picco flusso orario: 1.240 veicoli h. 20.00 del 16.05, 1.235 veicoli h. 20.00 del 18.05 (sabato)
- Via Padova (incrocio M. Grappa), dir. Tencarola.
  h 0.00 - 24.00: 15.160 (mezzi pesanti 14.3 %) giorni feriali, 14.320 (mezzi pesanti 11.7 %) sabato
  h 7.00 - 19.00: 10.480 (mezzi pesanti 15.9 %)** giorni feriali, 8.665 (mezzi pesanti 13.0 %) sabato
  ** h 7.00 - 19.00, ponte sul Bacchiglione: 11.760
  Picco flusso orario: 1.050 veicoli h. 8.00 del 17.05, 880 veicoli h. 11.00 del 18.05 (sabato)
- Via Padova (incrocio M. Grappa), totale due direzioni

h 0.00 - 24.00: 30.555 (mezzi pesanti 13.0 %) giorni feriali
h 7.00 - 19.00: 20.960 (mezzi pesanti 14.5 %) giorni feriali

- Via Euganea (incrocio M. Grappa), prov. San Domenico.
  h 0.00 - 24.00: 9.695 (mezzi pesanti 14.4 %) giorni feriali, 7.685 (mezzi pesanti 12.1 %) sabato
  h 7.00 - 19.00: 6.870 (mezzi pesanti 16.0 %) giorni feriali, 5.060 (mezzi pesanti 13.3 %) sabato
  Picco flusso orario: 765 veicoli h. 07.00 del 15.05, 515 veicoli h. 09.00 del 18.05 (sabato)
- Via Euganea (incrocio M. Grappa), dir. San Domenico.
  h 0.00 - 24.00: 10.995 (mezzi pesanti 10.3 %) giorni feriali, 12.040 (mezzi pesanti 7.6 %) sabato
  h 7.00 - 19.00: 7.650 (mezzi pesanti 11.7 %) giorni feriali, 7.550 (mezzi pesanti 8.5 %) sabato
  Picco flusso orario: 920 veicoli h. 20.00 del 16.05, 985 veicoli h. 20.00 del 18.05 (sabato)
- Via Euganea (incrocio M. Grappa), totale due direzioni
  h 0.00 - 24.00: 20.690 (mezzi pesanti 8.9 %) giorni feriali
  h 7.00 - 19.00: 14.520 (mezzi pesanti 13.7 %) giorni feriali
- Via M. Grappa (incrocio Euganea), dir. incrocio.
  h 0.00 - 24.00: 7.615 (mezzi pesanti 13.7 %) giorni feriali, 7.685 (mezzi pesanti 12.1 %) sabato
  h 7.00 - 19.00: 5.140 (mezzi pesanti 15.2 %) giorni feriali, 5.060 (mezzi pesanti 13.3 %) sabato
  Picco flusso orario: 535 veicoli h. 17.00 del 17.05, 515 veicoli h. 09.00 del 18.05 (sabato)
- Via M. Grappa (incrocio Euganea), prov. incrocio.
  h 0.00 - 24.00: 6.545 (mezzi pesanti 14.6 %) giorni feriali, 7.765 (mezzi pesanti 12.5 %) sabato
  h 7.00 - 19.00: 4.355 (mezzi pesanti 16.3 %) giorni feriali, 4.370 (mezzi pesanti 14.3 %)
  Picco flusso orario: 495 veicoli h. 19.00 del 16.05, 615 veicoli h. 23.00 del 18.05 (sabato)
- Via M. Grappa (incrocio Euganea), totale due direzioni.
  h 0.00 - 24.00: 14.160 (mezzi pesanti 14.1 %) giorni feriali
  h 7.00 - 19.00: 9.495 (mezzi pesanti 15.7 %) giorni feriali

Rapportando i valori assoluti dei flussi alle caratteristiche tecnico-funzionali delle strade ed alla tipologia insediativa delle aree attraversate (carreggiata a due corsie - con dimensioni ridotte obbligate sul ponte Bacchiglione - che diventano tre per canalizzazioni, semaforizzazione degli incroci, traverse frequenti e ravvicinate, zona residenziale con presenza di attività commerciali, terziarie, servizi), si può immaginare l'inadeguatezza delle condizioni di circolazione, di cui si ha conferma quotidiana.

Peraltro, le criticità innanzi descritte sono comuni ad altri nodi della rete viaria, ove il traffico - seppure numericamente più contenuto - determina parimenti situazioni di squilibrio nell'uso delle infrastrutture, con ripercussioni gravi sulla fluidità di circolazione lungo i due assi viari principali innanzi descritti.

A) S.S. 11 PADANA SUPERIORE

- Via Brentella (incrocio Via Pelosa).
  Totale h 0.00 - 24.00: 12.810 (mezzi pesanti 14.1 %); h 7.00 - 19.00: 9.900 (mezzi pesanti 15.1 %)
  Picco flusso orario dir. Padova: 560 veicoli h 18.00 (22.05); dir. Pelosa: 495 veicoli h 18.00 (22.05)
- Via S. Maria Ausiliatrice (uscita S.S. 11)
  Totale h 0.00 - 24.00: 6.255 (mezzi pesanti 6.0 %); h 7.00 - 19.00: 4.410 (mezzi pesanti 6.8 %)
  Picco flusso orario dir. Sarmeola: 265 veicoli h 08.00 (7.05); dir. Caselle: 275 veicoli h 18.00 (6.05)
- Via Don Bosco (incrocio Via Pelosa).
  Totale h 0.00 - 24.00: 7.885 (mezzi pesanti 11.5 %); h 7.00 - 19.00: 5.940 (mezzi pesanti 12.4 %)
  Picco flusso orario dir. Tencarola: 410 veicoli h 18.00 (24.5); dir. Pelosa: 320 veicoli h 08.00 (24.5)

B) S.S. 250 DELLE TERME

- Via Monte Grappa (confine Abano Terme).
  Totale h 0.00 - 24.00: 16.385 (mezzi pesanti 11.1 %); h 7.00 - 19.00: 11.235 (mezzi pesanti 12.6 %)
  Picco flusso orario prov. Abano: 575 veicoli h. 08.00 (31.5); dir. Abano: 685 veicoli h. 18.00 (29.5)
- Via Roma (incrocio Via Scapacchiò).
  Totale h 0.00 - 24.00: 11.890 veicoli; h 7.00 - 19.00: 9.215 veicoli

Picco flusso dir. Via Scapacchiò: 590 veicoli h 18 (20.5); prov. Scapacchiò: 705 veicoli h 8 (21.5)

- Via Scapacchiò (incrocio Via Euganea).
  Totale h 0.00 - 24.00: 7.590 (mezzi pesanti 11.7 %); h 7.00 - 19.00: 5.445 (mezzi pesanti 12.0 %)
  Picco flusso dir. Via Euganea: 235 veicoli h 18 (29.5); prov. Via Euganea: 425 veicoli h 8.00 (29.5)

C) S.S. 11 PADANA SUPERIORE E S.S.250 DELLE TERME

- Via Scapacchiò (incrocio Via Schiavo).
  Totale h 0.00 - 24.00: 8.165 (mezzi pesanti 8.7 %); h 7.00 - 19.00: 6.360 (mezzi pesanti 9.5 %)
  Picco flusso dir. Via Schiavo: 420 veicoli h 18 (20.5); prov. Via Schiavo: 380 veicoli h 8.00 (21.5)
- Via Schiavo (ingresso Saccolongo).
  Totale h 0.00 - 24.00: 10.670 (mezzi pesanti 11.3 %); h 7.00 - 19.00: 8.410 (mezzi pesanti 12.0 %)
  Picco flusso dir. Saccolongo: 470 veicoli h 8 (3.06); prov. Saccolongo: 510 veicoli h 18.00 (3.06)
- S.P. 82 (Ponte sul Bacchiglione) - Via V. Emanuele III (Via Bibano - Rubano).
  Totale h 0.00 - 24.00: 11.360 (mezzi pesanti 11.5 %); h 7.00 - 19.00: 8.840 (mezzi pesanti 12.5 %)
  Picco flusso dir. Selvazzano: 655 veicoli h 18 (20.5); prov. Selvazzano: 670 veicoli h 8.00 (21.05)

C) Il traffico che percorre la rete viaria urbana ed extraurbana in Selvazzano Dentro è costituito, per quota-parte significativa, da veicoli in attraversamento del territorio comunale. Analoga situazione si verifica nei Comuni contermini (es. Rubano). E raramente per piccoli spostamenti.

Ciò si deve all'ubicazione geografica di Selvazzano, crocevia di spostamenti sovracomunali. Posizione non dissimile da quella di altri Comuni della *"cintura"* (Rubano, Limena, Albignasego...) che con i loro assi viari principali fungono da collettori e smistatori del traffico locale e provinciale da/per il capoluogo.

L'elevata densità di insediamenti residenziali, commerciali, industriali, servizi, ha favorito la diffusione nel territorio di poli generatori ed attrattori di traffico, con caratteristiche non più né solo locali. Di conseguenza, il traffico interno al territorio comunale viene a caratterizzarsi come somma tra spostamenti su brevi distanze, spostamenti aventi Origini o Destinazioni *in* Comuni contermini e spostamenti *fra* Comuni contermini (o meno).

Per garantire un corretto utilizzo della rete viaria, si presenta dunque la necessità di individuare itinerari alternativi rispetto a quelli facenti capo alle direttrici fondamentali esistenti (sovraccaricate), da restituire alle primitive funzioni. Ovviamente, un'analisi costi-benefici fornirà la dovuta giustificazione all'ipotesi progettuale, che dovrà sempre essere suffragata da un'adeguata analisi tecnica.

Quest'ultima analisi può essere abbozzata avuto riguardo alla situazione viabilistica in Selvazzano Dentro, la quale può ritenersi già sufficientemente e approfonditamente caratterizzata dalle indagini sopra descritte. In più, si segnala come anche dalle indagini al cordone siano emersi diversi motivi di interesse:

1. Sulla S.P. 89 (Via Euganea), direzione S.S. 250 sono stati rilevati 6864 veicoli tra le 7.00 e le 19.00:
   - Il 46.6% degli spostamenti ha origine in Selvazzano, il 22.0% destinazione, il 12.9% origine e destinazione interna.
   - Il 44.3% degli spostamenti è costituito da traffico di attraversamento.
   - Il traffico globale diretto alle Terme Euganee è esiguo (6.3%). Notevole il traffico diretto a Padova (71%).
   - Il traffico di origine extracomunale è anche significativo: 50.5% dalla zona Colli-Saccolongo-Mestrino + 2.9% dalla zona delle Terme Euganee.
2. Sulla S.S. 250 (Via Monte Grappa), direzione nord (S.P. 89) sono stati rilevati 5134 veicoli tra le 7.00 e le 19.00:
   - Il 24.0% degli spostamenti ha origine in Selvazzano, il 34.0% destinazione, l'8.1% origine e destinazione interna.
   - Il 50.1% degli spostamenti è costituito da traffico di attraversamento.

- Il traffico globale proveniente dalle Terme Euganee è notevole (73.8%); il traffico che proviene da percorsi alternativi (Colli, Padova) trascurabile (2.2%).
- Il traffico diretto verso Rubano e Mestrino rappresenta una quota-parte non trascurabile (11.3%), ma preponderanti sono i movimenti verso Padova Nord (35.8%) e, in minor misura, verso Padova Sud (15.1%).

3. Sulla S.S. 250 (Via Padova), direzione S.P. 89 sono stati rilevati 10476 veicoli tra le 7.00 e le 19.00:
   - Il 27.3% degli spostamenti ha origine in Selvazzano, il 38.2% destinazione, il 9.9% origine e destinazione interna.
   - Il 44.4% degli spostamenti è costituito da traffico di attraversamento.
   - Il traffico globale proveniente dalla zona Sud di Padova è significativo (35.7%); ma ancora di più lo è quello proveniente da Padova Nord (37%).
   - Il 27.8% degli utenti si reca verso le Terme Euganee, il 30.7% verso i Colli e Saccolongo.

Rinviando alle tabelle già illustrate nel capitolo "Interviste al cordone (indagini Origine/Destinazione)" per un maggior dettaglio, si riporta di seguito la matrice Origine/Destinazione degli spostamenti relativa alle più significative postazioni di intervista (sono diversamente evidenziati i flussi effettivamente deviabili sulla bretella - doppia sottolineatura - e i flussi potenziali - singola sottolineatura).

Tab. I. Via Euganea, incrocio Vie M. Grappa, Padova: direzione Tencarola

O\D	SELVAZZ.	TERME E.	PD NORD	PD SUD	RUBANO
SELVAZZANO	883	255	1243	789	30
TERME EUGANEE	35	0	111	46	4
COLLI, MESTRINO, SACCOLONGO	589	179	1738	946	16

Tab. II. Via M. Grappa, incrocio Vie Euganea, Padova: provenienza Abano Terme

O\D	SELVAZZ.	MESTRINO RUBANO	PD NORD	PD SUD	COLLI SACCOL.
SELVAZZANO	418	67	468	238	39
TERME EUGANEE	1289	505	1342	513	131
PADOVA SUD	19	4	13	3	17
COLLI	19	5	13	13	8

Tab. III. Via Padova, incrocio Vie Euganea, M. Grappa: provenienza Tencarola

O\D	SELV.	RUBANO MESTRINO	PD NORD PD SUD	TERME EUG.	COLLI	SACC.
SELVAZZANO	1037	49	16	1187	361	206
PADOVA NORD	1533	78	4	1102	815	340
PADOVA SUD, TERME EUGANEE	1434	196	0	623	1146	349

Un esame dei dati, riferito all'ipotetico nuovo asse viario nord-sud, con innesto su S.P. 89 e curva Boston, lascia intuire la possibilità di dirottare aliquote significative di traffico al di fuori della viabilità urbana oggi pesantemente condizionata.

Prescindendo dalla generazione di ulteriori flussi che il collegamento potrebbe determinare, si avrebbe sostanzialmente l'opportunità di spostare quote rilevanti di traffico leggero (e soprattutto pesante) sulla nuova direttrice:

1125 veicoli diretti da Colli, Mestrino, Saccolongo a Terme Euganee e Padova Sud
1044 veicoli potenziali da Selvazzano a Terme Euganee e Padova Sud
1170 veicoli da Terme Euganee e Padova Sud a Mestrino, Colli, Padova
1647 veicoli potenziali da Selvazzano e Terme Euganee verso Padova, Mestrino, Rubano
4428 veicoli da Padova Sud a Selvazzano, Rubano, Mestrino, Colli, Saccolongo, Terme E.
2257 veicoli da Padova Nord a Terme Euganee e Colli
1533 veicoli potenziali da Padova Nord a Selvazzano
1187 veicoli potenziali da Selvazzano a Terme Euganee.

Complessivamente, dunque, si avrebbe, per i soli flussi che percorrono l'intersezione fra S.P. 89 e S.S. 250, lo spostamento di 1125 veicoli (3356 potenziali) in direzione sud, 7855 veicoli (11035 potenziali) in direzione nord.

Le cifre sono comunque meramente indicative di ciò che l'intervento progettuale può determinare, poiché:

1. rappresentano lo stato di fatto, precedente l'attuazione del P.U.T.;
2. sono riferite a macroaree, utilizzate per comodità di illustrazione;
3. sono relative ad un nodo di rete che costituisce passaggio preferenziale, ma non unico, dei flussi di scambio tra Colli, Zona Termale, Padova, Rubano, Mestrino, Saccolongo.

In realtà, esistono ulteriori elementi che potrebbero lasciare intendere l'opportunità di realizzare la bretella in questione, completandola sino a un raccordo con la S.S. 11.

Mancando dati relativi alla specifica realtà di Rubano e Saccolongo, ci si riferisce a quanto emerso dall'indagine cordonale effettuata su altre sezioni site nel territorio di Selvazzano, lungo le tre principali direttrici nord-sud: Via Roma, Via Don Bosco, Via Penghe (M. Cero). Lo spostamento di flussi potrebbe interessare:

1375 veicoli in transito su Via Roma, verso Terme, Colli e Saccolongo (+ 1176 potenziali)
351 veicoli in transito su Via Don Bosco, direzione nord (+ 1089 potenziali)
1137 veicoli in transito su Via Don Bosco, direzione sud (+ 216 potenziali)
590 veicoli in transito su Via Penghe, direzione nord (+ 1265 potenziali)
944 veicoli in transito su Via Penghe, direzione sud (+ 895 potenziali).

In questo caso, tuttavia, un generico trasferimento in blocco dei veicoli sulla nuova viabilità sarebbe da studiare con maggior attenzione, in considerazione delle distanze esistenti fra attuali percorsi e itinerario alternativo. I dati di Via Roma possono invece essere ritenuti sufficientemente significativi, in virtù della sua collocazione nella rete urbana di Selvazzano.

Tab. IV. Via Roma, incrocio Via Scapacchiò: direzione Via Scapacchiò

O\D	SELVAZZ.	PADOVA	TERME EUG.	COLLI	SACCOLON.
SELVAZZANO	1054	141	306	147	484
PADOVA NORD	221	0	102	154	306
RUBANO	379	42	293	73	113
MESTRINO	112	49	251	36	47

Tab. V. Via Don Bosco, direzione Via Pelosa

O\D	SELVAZZANO	PADOVA	RUBANO	MESTRINO
TERME EUGANEE	682	112	285	39
PADOVA	175	16	150	66
COLLI EUGANEI	167	16	27	0

Tab. VI. Via Don Bosco, provenienza Via Pelosa

O\D	SELVAZZANO	COLLI E.	TERME E.	PADOVA
RUBANO	489	17	296	30
PADOVA	429	37	189	3
MESTRINO	243	3	37	22

Tab. VII. Via Monte Cero, direzione Via Pelosa

O\D	SELVAZZANO	RUBANO	MESTRINO	PADOVA
SELVAZZANO	167	131	29	151
TERME, PD SUD	954	408	147	66
COLLI, SACCOL.	9	13	0	13

Tab. VIII. Via Monte Cero, provenienza Via Pelosa

O\D	SELVAZZANO	COLLI E.	TERME E.	PADOVA
SELVAZZANO	275	0	180	715
PADOVA	376	35	118	0
RUBANO	271	19	107	201
MESTRINO	45	0	29	119

D) Conclusioni. Alla luce delle valutazioni effettuate, si può ritenere che la "bretella" di collegamento fra curva Boston e S.P. 89 possieda sicuri requisiti di fattibilità. Giustificato un suo prolungamento verso la S.S. 11.

Il collegamento, non solo potrebbe raccogliere significative aliquote di traffico oggi insistenti sulla viabilità principale, sgravandola consistentemente, ma consentirebbe di liberare, o quanto meno alleggerire, la viabilità secondaria da flussi di attraversamento.

Valutazioni numeriche di massima indicano in 9000 i veicoli che possono utilizzare la bretella come percorso alternativo fra Origine e Destinazione di spostamento; altrettanti i veicoli che contemporaneamente potrebbero ridurre il carico sulla S.S. 250 nell'attraversamento di Tencarola. Ciò senza tener conto dei flussi che la strada potrebbe ulteriormente smistare a nord della S.P. 89, fra i Comuni contermini (Selvazzano, Saccolongo, Mestrino e Rubano).

E tutto ciò, volendo prescindere dai flussi generati dalla nuova infrastruttura.

COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

AMBITO DI INTERVENTO: **SELVAZZANO, VIA CESAROTTI**
TAV. 11

INTERVENTI PROPOSTI

1. PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE, IN PARTE PROTETTA, IN PARTE IN SEDE PROMISCUA
2. INTERVENTI SU SEGNALETICA E IMPIANTISTICA ALL'INTERSEZIONE CON VIA ROMA E VIA SCAPACCHIO'
3. INSTALLAZIONE DISSUASORI DI VELOCITA'

MOTIVAZIONE

L'inadeguatezza delle dimensioni della piattaforma stradale di Via Scapacchiò non rende possibile, salvo interventi infrastrutturali su aiuole e marciapiedi esistenti, la prosecuzione del percorso ciclabile che collega Selvazzano capoluogo a San Domenico. Ciò significa che l'unica alternativa possibile è la seguente: interrompere la pista ciclabile alle porte del *centro* di Frazione, oppure individuare per la medesima dei percorsi al di fuori dell'asse viario principale. Si ritiene sia quest'ultima la soluzione da adottare.

L'ipotesi formulata prevede che l'itinerario ciclabile abbandoni Via Scapacchiò, immettendosi in Via Cesarotti, che può costeggiare con infrastruttura specializzata bidirezionale per tutto il tratto iniziale sino a Via Rossini. Di qui la pista prosegue sino a Via Roma in sede promiscua, ma protetta, pur rimanendo bidirezionale.

Tale percorso permette di raggiungere il centro del capoluogo così come i principali poli di attrazione ivi situati (Municipio, U.T.C., Chiesa parrocchiale, Scuola media), by-passando il nodo più critico per la viabilità, costituito dall'incrocio tra Via Roma e Via Scapacchiò.

La presenza della pista ciclabile in Via Cesarotti, giustifica poi i seguenti provvedimenti:

a) protezione e segnalamento (anche luminoso) degli attraversamenti ciclabili all'intersezione con Via Roma e Via Scapacchiò;
b) installazione di dissuasori di velocità (possibilmente costruiti in opera, di altezza massima) in Via Cesarotti, sia nel ramo di immissione in Via Scapacchiò, sia in prossimità della Scuola Media pubblica.

COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

AMBITO DI INTERVENTO: **SELVAZZANO, VIA ROMA (S.P. 82)**
TAV. 11

INTERVENTI PROPOSTI

1. MESSA IN SICUREZZA INTERSEZIONE CON VIA SCAPACCHIO'
2. RISISTEMAZIONE SEDE STRADALE ALL'INTERSEZIONE CON VIA DE GASPERI

MOTIVAZIONE

Via Roma costituisce il tratto terminale della S.P. 82, ovvero di Via Vittorio Emanuele III, che è collegamento tra capoluogo comunale di Selvazzano e la S.P. 13 (Via Pelosa). Lo sviluppo lineare prevalente in direzione nord-sud fa sì che tale infrastruttura rappresenti un importante elemento di raccolta e smistamento del traffico tra le località a settentrione ed a meridione del fiume Bacchiglione. Ciò significa che, anche in questo caso, si è in presenza di un asse viario soggetto a rilevanti volumi di traffico *di attraversamento*, più che *di penetrazione*.

Quasi 12.000 veicoli percorrono giornalmente Via Roma da/per Via Scapacchiò (9.300 nelle sole ore diurne), con picchi di traffico superiori ai 700 automezzi orari (direzione nord) per direzione e ai 1.100 per intera carreggiata. Questo traffico attraversa dunque la frazione, *separando* letteralmente insediamenti e servizi siti ad est e ad ovest della medesima.

L'indagine Origine/Destinazione compiuta in Via Roma, incrocio Via Scapacchiò, ha peraltro segnalato all'attenzione che solo il 29 % degli spostamenti che vi avviene ha origine interna al capoluogo e il 49 % interna al Comune; il 33% del traffico è generato dai Comuni contermini (Rubano, Saccolongo, Mestrino), il 18 % da Padova.

Per quanto attiene alle destinazioni a valle di Via Roma, si evidenzia come il 41% degli spostamenti sia interno al Comune (poco più della metà resta nel capoluogo), mentre la quota-parte rimanente si ripartisce in modo pressoché uguale tra mete ad est e ad ovest della frazione (31 % verso Colli, Saccolongo..., 28 % verso Padova, Abano, Montegrotto...).

Tutto ciò depone a favore di un utilizzo consistente di Via Roma da parte del traffico interno ed esterno a Selvazzano. E di qui deriva la necessità di un intervento che vada a regolamentare le condizioni di circolazione dentro il centro abitato del capoluogo. Tale intervento, oltre a migliorare i *livelli di servizio* della strada, deve garantirvi un'elevazione degli standard di sicurezza, considerato che il transito veicolare avviene spesso a velocità elevata e non conforme alla geometria del nastro stradale.

Soprattutto nei transiti verso sud, il tracciato planimetrico prevalentemente rettilineo di Via Vittorio Emanuele III, così come il rettifilo successivo del ponte sul fiume Bacchiglione con relativa rampa in ingresso a Selvazzano, determinano spesso situazioni di marcia non compatibili con quelle rese possibili dalla piattaforma stradale di Via Roma (curva stretta destrorsa di fronte all'Auditorium S. Michele, curva destrorsa di fronte a Via Cesarotti, stalli di sosta in carreggiata, presenza di esercizi commerciali e servizi che determinano fermate veicolari in piattaforma, manovre di svolta senza corsie di accumulo...).

Pertanto si propone un ridisegno della piattaforma stradale di Via Roma in corrispondenza dell'intersezione con Via De Gasperi e il piazzale della Chiesa parrocchiale, anche in relazione al ruolo che il riadeguamento strutturale della prima (con sbocco su Via Scapacchiò) può assumere ai fini di una ridistribuzione dei flussi di attraversamento (cfr. scheda Via De Gasperi).

L'ipotesi formulata prevede che Via Roma sia utilizzata come strada *urbana di quartiere*, fatto che presuppone l'eliminazione di fermata e sosta dalla carreggiata. Non essendo state ravvisate, in fase di indagine sui parcheggi, problematiche particolari circa la disponibilità di posti auto in Selvazzano capoluogo, si ritiene che tale intervento non debba determinare ripercussione alcuna sugli spostamenti veicolari.

L'intervento progettuale più significativo proposto è costituito dalla risistemazione della sede stradale all'intersezione con Via De Gasperi, ove mediante isole spartitraffico e 2 mini-rotatorie si vuole imporre un ridisegno delle traiettorie veicolari che obblighi, soprattutto, ad una marcata riduzione di velocità. Si rammenta che è vietato dal Codice della Strada l'impiego di dossi sulle strade che costituiscono itinerario preferenziale di veicoli impiegati per servizi di soccorso o pronto intervento (come Via Roma).

E' infine necessario che, mediante apposita segnaletica verticale e luminosa, sia evidenziata la collocazione di passaggi pedonali e ciclabili in Via Roma.

COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

AMBITO DI INTERVENTO: **SELVAZZANO, VIA DE GASPERI**
TAV. 11

INTERVENTI PROPOSTI

1. ADEGUAMENTO PIATTAFORMA STRADALE IN SEDE ESISTENTE
2. PROLUNGAMENTO DI VIA DE GASPERI SINO A VIA SCAPACCHIO'

MOTIVAZIONE

Fra gli interventi che possono contribuire a sgravare Selvazzano capoluogo dal traffico veicolare di attraversamento, si ritiene debba prevedersi il by-pass costituito dal prolungamento di Via De Gasperi e la sua connessione con Via Scapacchiò.

Evidenziando i problemi relativi all'intensa circolazione lungo la S.P. 82 (cfr. scheda Via Roma), si è sottolineato come tale infrastruttura sia frequentemente utilizzata per spostamenti fra origini e destinazioni sovracomunali. Alcuni di questi spostamenti interessano la direttrice nordest-sudovest e si snodano su Via Vittorio Emanuele III - Via Roma - Via Scapacchiò - Via Schiavo.

Ad esempio, il 43 % degli spostamenti su Via Roma, direzione sud, si muove verso ovest (svolta a destra) in Via Scapacchiò; sul totale, solo il 6 % si ferma in Selvazzano, mentre la percentuale rimanente prosegue verso Saccolongo, Colli Euganei, Feriole....

Così, il 73 % degli spostamenti su Via Scapacchiò, direzione est, si muove verso nord (svolta a sinistra), ma appena il 19% si ferma a Selvazzano capoluogo.

Al fine di ridurre i transiti e gli attraversamenti nel centro di Selvazzano, salvaguardando - per quanto possibile - la vivibilità della Frazione, si propone la realizzazione di un percorso alternativo che convogli il traffico estraneo alle attività locali, perimetralmente al centro abitato.

Via De Gasperi si presta a tale funzione, purché siano posti in essere i seguenti interventi:

a) adeguamento della sede stradale esistente, con completamento della piattaforma;
b) prolungamento della strada (come da Tav. progettuale) sino all'immissione su Via Scapacchiò;
c) riassetto dell'intersezione con Via Roma;
d) progetto con studio della visibilità all'intersezione con Via Scapacchiò.

E' fondamentale che mediante ulteriori interventi su segnaletica ed impiantistica sia evidenziata la funzione prioritaria del nuovo itinerario.

COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

AMBITO DI INTERVENTO: **SELVAZZANO, VIA V. EMANUELE III**
TAV. 12

INTERVENTI PROPOSTI

1. ADEGUAMENTO DELLA PIATTAFORMA STRADALE DELLA S.P. 82 A NORD DI VIA VEGRI
2. RIFACIMENTO DEL MANTO STRADALE CON CONGLOMERATI ANTI-SKID
3. MESSA IN SICUREZZA DELL'INTERSEZIONE CON VIA VEGRI
4. INSTALLAZIONE DI DISPOSITIVI PER LA DISSUASIONE DI VELOCITA'
5. MESSA IN SICUREZZA DELL'INTERSEZIONE CON VIA PRALUNGO

MOTIVAZIONE

I recenti insediamenti residenziali realizzati lungo Via Vittorio Emanuele III (S.P. 82) hanno consentito la risistemazione della piattaforma di una strada che, nonostante il rilevante traffico veicolare che giornalmente la percorre, non possiede caratteristiche geometrico-dimensionali e funzionali adeguate alle esigenze.

Tuttavia, la S.P. 82, tra Via Vegri e il confine comunale (con Rubano), rimane ancora sottodimensionata rispetto alle necessità, che sono quelle di consentire la circolazione di autovetture come di veicoli commerciali, di motoveicoli (o peggio, biciclette) come di mezzi agricoli: non esistono banchine, marciapiedi, né piazzole di sosta d'emergenza, la carreggiata ha dimensioni limitate, il tracciato planimetrico è tortuoso, la visibilità è in alcuni punti limitata dalle colture o dai filari di alberi che costeggiano la strada, il piano viabile è sdrucciolevole perché i trattamenti superficiali monostrato applicati hanno perso la graniglia.

Valutando gli interventi progettuali da eseguire sulla viabilità a servizio della parte di territorio comunale a nord del Bacchiglione, non ci si può quindi esimere dal segnalare come prioritari i provvedimenti da attuare sulla piattaforma della S.P. 82, in modo da raggiungere caratteristiche funzionali e strutturali idonee all'esercizio da parte del traffico veicolare.

Si ritiene fondamentale il completamento della piattaforma in modo da garantire la sicurezza di circolazione, intervenendo sul manto stradale con tappeti anti-skid appositamente formulati, senza ricorrere a interventi di precaria manutenzione. Deve essere potenziata l'illuminazione all'incrocio con le due principali traverse, costituite da Via Vegri e Via Pralungo-Vicolo Bassetto, ove devono essere previsti passaggi pedonali opportunamente segnalati.

E' fondamentale poi il ricorso a dispositivi per la dissuasione della velocità che, esclusi i dossi, potranno essere bande sonore, trattamenti superficiali del manto e dispositivi segnaletici, da collocare soprattutto tra Via Vegri e il ponte sul Bacchiglione.

COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

AMBITO DI INTERVENTO: **SELVAZZANO, NORD BACCHIGLIONE: VIABILITA' SECONDARIA**

TAV. 12

INTERVENTI PROPOSTI

1. PROLUNGAMENTO DI VIA 2 GIUGNO SINO A VIA VEGRI
2. RIDEFINIZIONE DELLA CIRCOLAZIONE SULLE VIE VEGRI E BRESSAN
3. INSTALLAZIONE DISSUASORI DI VELOCITA' IN VIA VEGRI
4. MESSA IN SICUREZZA DELL'INTERSEZIONE DI VIA VEGRI CON VIA ERITREA
5. INSTALLAZIONE SEGNALETICA IN VIA PRALUNGO
6. RACCORDO DEL PERCORSO CICLO-PEDONALE DI VIA S.M. DI QUARTA - VICOLO BASSETTO CON VIA ARGINE SINISTRO

MOTIVAZIONE

A differenza di quanto avviene nel resto del territorio comunale, nella zona di Selvazzano a nord del fiume Bacchiglione si assiste ad una rarefazione delle infrastrutture stradali, a causa del diradarsi degli insediamenti residenziali e produttivi. Quest'area, sita a nord-ovest del Comune, è prevalentemente destinata ad uso agricolo, sicché la viabilità locale o è prevalentemente a servizio delle singole aziende rurali (quindi privata) o costituisce elemento idoneo più al collegamento con le frazioni vicine che al richiamo di nuove e diverse attività.

Ecco che allora, oltre alla S.P. 82, unica infrastruttura che si sviluppa in direzione nord-sud, si hanno, in direzione est-ovest, soltanto altri due assi viari significativi, rappresentati da Via Vegri e Via Pralungo.

Via Vegri, tra le Strade Provinciali 82 e 13, permette il collegamento di Selvazzano con Caselle e Tencarola, come alternativa all'itinerario costruito su Via Pelosa e Via Vittorio Emanuele III, meno agevole come sviluppo, tracciato geometrico, dimensioni e traffico.

La prosecuzione di Via Vegri ad ovest di Via Vittorio Emanuele III e Via Pralungo costituiscono invece elementi di collegamento con Creola e Saccolongo.

In ogni caso si tratta di strade con piattaforma incompleta, carreggiata insufficiente, illuminazione scarsa o mancante, andamento planimetrico costituito da alternanza di lunghi rettifili e curve strette che rendono piuttosto basso il livello di sicurezza della circolazione. D'altro canto, non si può dire che i flussi veicolari su queste strade siano limitati: Via Vegri, ramo est, è percorsa quotidianamente da 3.700 veicoli, di cui oltre 3.000 nelle sole ore diurne (7.00-19.00), con punte orarie superiori a 250 veicoli per direzione di marcia.

Un intervento progettuale deve tener conto dell'utilizzo di queste strade, puntando a garantire la massima efficienza tecnico-economica dell'infrastruttura. A tal fine, si ritiene di dover innanzitutto intervenire sulle intersezioni con la S.P. 82, di modo che sia incrementata la visibilità nelle ore diurne e nelle ore notturne (illuminazione, segnaletica orizzontale e verticale).

Successivamente, si propone l'installazione di dissuasori di velocità in prossimità delle singolarità geometriche dei tracciati, considerato che la velocità di percorrenza delle strade, unita alla falsa sicurezza del percorso "meno" trafficato, porta gli utenti a impegnare la carreggiata in modo non regolamentare.

Si formula quindi l'ipotesi progettuale di prolungare Via 2 Giugno sino a Via Vegri, nel rispetto delle previsioni del P.R.G., in modo da poter individuare un'immissione più agevole di quest'ultima strada su Via Pelosa: l'attuale intersezione tra Via Pelosa, Via Vegri e l'antistante Via Penghe non garantisce visibilità sufficiente per le immissioni sulla S.P. 13; d'altro canto si ritiene non esistano spazi adeguati per un riassetto di tale incrocio, anche in relazione ai volumi di traffico (leggero, ma soprattutto pesante) che lo impegnano quotidianamente.

Al fine di incentivare l'utilizzo del nuovo asse, si propone di rendere a senso unico parte di Via Vegri e parte di Via Bressan (come da tavola progettuale).

In Via Vegri e Via Pralungo, ad ovest della S.P. 82, si ritiene siano opportuni interventi sulla segnaletica, principalmente orizzontale, volti a moderare la velocità (dossi, bande sonore, ma anche trattamenti irruvidenti del manto). Deve essere migliorata la visibilità all'intersezione tra Via Vegri e Via Eritrea.

Si giudica infine opportuna la connessione del percorso ciclo-pedonale che lungo Via S. Maria di Quarta raggiunge Vicolo Bassetto, con l'Argine sinistro del fiume Bacchiglione, al fine di spostare il più vicino possibile a Selvazzano l'inserimento delle utenze deboli nella viabilità principale e impostare un itinerario che possa altresì acquisire una valenza paesaggistico-ambientale.

COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

AMBITO DI INTERVENTO: **FERIOLE, VIA EUGANEA-FERIOLE**
TAV. 13

INTERVENTI PROPOSTI

1. MIGLIORAMENTO ILLUMINAZIONE DELL'INTERSEZIONE TRA S.P. 89 (VIA EUGANEA-FERIOLE) E S.P. 38 (VIA P. SCHIAVO)
2. ADEGUAMENTO IMPIANTO SEMAFORICO ALL'INTERSEZIONE TRA S.P. 89 E VIA MONTECCHIA
3. INSTALLAZIONE NUOVO IMPIANTO SEMAFORICO ALL'INTERSEZIONE TRA S.P. 89 E VIA MIAZZO
4. RIFACIMENTO DEL MANTO STRADALE CON CONGLOMERATI BITUMINOSI FONOASSORBENTI

MOTIVAZIONE

La S.P. 89 "dei Colli" che, nell'attraversamento del centro abitato di Feriole, assume la denominazione di Via Euganea-Feriole, costituisce l'asse viario principale di collegamento fra la parte centro-settentrionale della Provincia di Padova ed i Colli Euganei. Ciò significa che tale infrastruttura, oltre a raccogliere e smistare il traffico diretto/proveniente ai/dai Comuni della zona collinare e pedecollinare, ha l'importante funzione di veicolare i flussi che, principalmente nelle ore serali e nei giorni pre-festivi e festivi, "ruotano" attorno ad una delle principali aree di svago e turismo dell'ambito patavino.

Alcune ragioni spingono ad estendere gli interventi progettuale del P.U.T. a tale asse:

1. Via Euganea-Feriole è "tratto interno" della S.P. 89 al centro abitato di Feriole (ovvero trattasi di tronco *passante di strada provinciale in centro abitato con meno di 10.000 abitanti*, ai sensi della modifica b), comma 1, art. 4 del D.P.R. 16.09.96, n° 610), con ciò che ne consegue in merito alla disciplina della circolazione;
2. L'andamento rettilineo della S.P. 89 all'interno del territorio comunale di Selvazzano Dentro, in assenza di dissuasori di velocità diversi dalla segnaletica verticale (non rispettata), favorisce la circolazione in condizioni di limitata sicurezza, sia per gli utenti forti, che, a maggior ragione, per le utenze deboli (biciclette, motoveicoli, pedoni);
3. La piattaforma stradale è incompleta (mancano marciapiedi protetti, bànchine pavimentate, talora piazzole per sosta di emergenza) e inadeguata alla circolazione (carreggiata non ovunque realizzata secondo standard idonei);
4. Nel centro abitato di Feriole si hanno varie situazioni di pericolosità, costituite dalla esistenza di accessi carrabili diretti sulla Strada Provinciale e dalla frequenza delle soste in piattaforma presso gli esercizi commerciali;

5. Con Via Euganea-Feriole si connettono alcune strade che rappresentano importanti elementi di collegamento con le Frazioni e i Comuni limitrofi a Feriole: Via P. Schiavo (S.P. 38), Via Montecchia, Via Vergani/Foscolo (Abano Terme), Via Miazzo;
6. I flussi veicolari sulla S.P. 89 sono elevati, con quasi 10.000 automezzi in transito giornaliero sulle due direzioni e oltre 7.000 nelle sole ore diurne; i picchi di flusso superano gli 800 veicoli orari complessivi;
7. Il traffico pesante varia tra il 9 e il 12% del traffico totale, con aliquota non trascurabile di autotreni ed autoarticolati.

Le soluzioni progettuale proposte mirano ad incrementare il livello di sicurezza per la circolazione dei veicoli in transito, oltre che per i cittadini di Feriole che nell'ambito di tale strada risiedono o svolgono attività a qualsiasi titolo.

Si ritiene innanzitutto fondamentale potenziare ulteriormente l'illuminazione notturna dell'incrocio di Via Euganea-Feriole con Via Schiavo, specie in relazione al ruolo che la S.P. 38 è chiamata ad assolvere nel nuovo progetto di viabilità di Selvazzano.

Per l'intersezione fra Via Montecchia-Via Foscolo/Vergani-S.P.89 si propone di sostituire l'attuale impianto con lanterne lampegganti, con un impianto semaforico con regolazione automatica mediante velocità veicolare (rimane attivato il verde sino a che apposite sonde - a distanza predefinita dall'incrocio - non rilevino il superamento di un'assegnata velocità: es. 50 km/h). Per quanto non si ritenga di rendere preferenziale l'immissione su Via Euganea-Feriole dei veicoli provenienti da Via Montecchia e Via Vergani (soprattutto la prima non deve costituire percorso alternativo a Via Schiavo), è opportuna una regolazione dell'impianto che salvaguardi le correnti veicolari in attraversamento dell'incrocio.

Una tutela delle utenze deboli deve essere garantita con attraversamenti segnalati ed illuminati, oltre che dotando il previsto impianto semaforico di chiamata pedonale.

Un secondo impianto semaforico può essere installato all'intersezione tra Via Miazzo e la S.P. 89. Il tipo di impianto verrà scelto in relazione agli interventi che verranno effettuati nel quartiere a nord dell'incrocio e in Via Montecchia: potrà trattarsi di ulteriore semaforo a regolazione automatica di velocità, così come di impianto semiattuato (non opportuni i cicli fissi). Potrà studiarsi il coordinamento dei 2 semafori successivi di Via Euganea-Feriole.

Al fine di ridurre l'inquinamento acustico nella Località, si suggerisce il rifacimento del manto stradale con conglomerati bituminosi fonoassorbenti; un'adeguata formulazione della miscela, eventualmente mediante l'ausilio di inerte sintetico, può consentire oltre che l'abbattimento del rumore, un recupero di resistenza allo scivolamento e un miglioramento di visibilità per effetto drenante. Le sperimentazioni su tali materiali sono numerose e in taluni casi possono risultare economicamente vantaggiose per l'Amministrazione (convenzioni per costruzione di tratte pilota).

COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

AMBITO DI INTERVENTO: **FERIOLE, VIA MIAZZO**
TAVV. 13, 14

INTERVENTI PROPOSTI

1. ISTITUZIONE SENSI UNICI CONTRAPPOSTI IN VIA MIAZZO
2. ISTITUZIONE SENSO UNICO IN VIA PIEROBON
3. INSTALLAZIONE DISSUASORI DI VELOCITA' IN VIA FORZATE'
4. MODIFICA DELL'ANDAMENTO PLANIMETRICO DELL'ASSE STRADALE E INSERIMENTO DI ROTATORIA ELLITTICA IN VIA MIAZZO
5. INSTALLAZIONE IMPIANTO SEMAFORICO ALL'INTERSEZIONE TRA VIA MIAZZO E VIA EUGANEA-FERIOLE
6. PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE, PARZIALMENTE IN SEDE PROTETTA, LUNGO VIA MIAZZO

MOTIVAZIONE

L'ubicazione della località Feriole nel territorio comunale di Selvazzano Dentro, in posizione *strategica* per gli spostamenti fra Selvazzano, Saccolongo, Abano e Teolo, ha favorito l'insorgere di un significativo traffico di attraversamento in Via Miazzo, strada locale con vocazione prettamente residenziale.

Via Miazzo, infatti, permette agli utenti una riduzione dei tempi di percorrenza rispetto agli itinerari che hanno origine/destinazione nella zona dei Colli Euganei o Abano e destinazione/origine a nord di Montecchia. Essa consente un abbreviamento di percorso che può essere globalmente quantificato, in termini di lunghezza, in 650 metri rispetto all'itinerario alternativo di Via Montecchia-S.P. 89 (oggi frequentemente utilizzato) e in 1100 metri rispetto all'itinerario di Via P. Schiavo (S.P. 38)- S.P. 89.

Ad oggi, sono stati presi alcuni provvedimenti sulla viabilità; essi consistono sostanzialmente nella chiusura dell'accesso a Via Miazzo da Via Montecchia; permane invece la possibilità di un'uscita da Via Miazzo sulla stessa Via Montecchia. Di fatto, tale uscita, consentendo a mezzo di isola spartitraffico una svolta in ambedue le direzioni (verso Via Euganea-Feriole, e verso Via Montecchia-Via Schiavo), è parzialmente ed illegalmente utilizzata in senso opposto anche dai veicoli provenienti da Via Montecchia, i quali, peraltro, possono immettervisi anche mediante Via Selvè.

Il quartiere è *protetto* mediante due dissuasori di velocità (dossi) installati in via Miazzo, con riduzione del limite a 40 km/h.

L'intervento sul traffico di attraversamento che interessa gli insediamenti abitativi che si sviluppano attorno a Via Miazzo si ritiene debba essere articolato nei seguenti termini:

a) Risistemazione dell'intersezione tra Via Miazzo e Via Montecchia, mediante realizzazione di rotatoria compatta e isole spartitraffico per direzionare e proteggere le correnti in transito e in manovra: non è più vietata l'immissione in Via Miazzo da Via Montecchia, mentre per ragioni di visibilità l'uscita da Via Selve richiede l'eventuale impegno della rotatoria;
b) tra i due principali rettifili di cui è costituita Via Miazzo viene inserita una rotatoria ellittica, con funzione dissuasiva di transito e, soprattutto, velocità;
c) vengono istituiti due sensi unici contrapposti in Via Miazzo (da Via Pierobon a Via Curiel; da Via Pierobon a Via Pighin) al fine di rendere impossibile l'attraversamento diretto del quartiere;
d) considerando che, in ragione di c), il traffico residuo sarebbe indotto a circolare sulle laterali di Via Miazzo, si prevede la loro protezione mediante i seguenti provvedimenti: senso unico in Via Pierobon, verso Via Miazzo; installazione dissuasori di velocità (costruiti in opera, di altezza massima) in Via Forzatè;
e) onde impedire l'utilizzo *contro mano* dei sensi unici di nuova introduzione, si ipotizza la parziale chiusura (agli estremi) delle corsie corrispondenti ai sensi di marcia vietati e la collocazione di stalli di sosta in linea fra le isole corrispondenti;
f) si prevede un percorso ciclabile bidirezionale protetto (ove la dimensione della carreggiata lo consente) secondo le indicazioni delle tavole progettuali; la pista ciclabile si connette col percorso ciclo-pedonale esistente in Via Montecchia.
g) l'intersezione di Via Miazzo con Via Euganea-Feriole può essere regolata mediante impianto semaforico (cfr. scheda Via Euganea-Feriole).

Si precisa che l'efficacia delle soluzioni progettuali previste è strettamente legata all'attuazione dei concomitanti interventi progettuali di Via Montecchia. La rotatoria Miazzo-Montecchia, in caso contrario, non si ritiene possa essere sufficiente a calmierare i flussi veicolari di attraversamento.

COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

AMBITO DI INTERVENTO: **FERIOLE, VIA MONTECCHIA**
TAV. 13, 14, 15

INTERVENTI PROPOSTI

1. INSERIMENTO ROTATORIA COMPATTA ALL'INTERSEZIONE TRA VIA MONTECCHIA E VIA MIAZZO
2. ADEGUAMENTO IMPIANTO SEMAFORICO ALL'INTERSEZIONE TRA S.P. 89 E VIA MONTECCHIA
3. PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROMISCUA
4. INSTALLAZIONE DISSUASORI DI VELOCITA'
5. STRADA VIVIBILE (WOONERF)

MOTIVAZIONE

Via Montecchia costituisce itinerario preferenziale per le correnti veicolari che da Selvazzano, Saccolongo e comuni limitrofi desiderano immettersi sulla S.P. 89 (Via Euganea-Feriole), per poi eventualmente proseguire o verso Padova o verso i Colli Euganei.

In particolare, Via Montecchia costituisce il percorso più diretto soprattutto per raggiungere destinazioni ad ovest di Feriole, specialmente se si completa tale percorso attraverso il quartiere di Via Miazzo. I dossi di rallentamento qui applicati e l'attuale regolamentazione dell'incrocio Miazzo-Montecchia con interdizione dei transiti verso sud, contribuiscono certamente a ridurvi la velocità e a moderare i flussi. Ma ciò non è sufficiente ad eliminare il traffico di attraversamento che turba la quiete e la sicurezza della zona residenziale.

Peraltro, Via Montecchia attraversa l'omonima zona di elevato interesse paesaggistico-ambientale, in cui si collocano le attrazioni turistiche costituite dalla Villa Emo Capodilista, dal Castello di Montecchia e dal golf club. Diventa pertanto prioritario l'allontanamento del traffico di attraversamento da tale infrastruttura, allontanandone i movimenti veicolari estranei agli insediamenti esistenti e rallentando le elevate velocità incentivate dall'andamento rettilineo del tratto nord della strada. Occorre poi rendere sicure le intersezioni fra Via Montecchia e le strade intersecate (Via Miazzo e Via Euganea-Feriole), e destinare spazi riservati alle singole componenti di traffico.

La soluzione principale proposta prevede la realizzazione di una strada *vivibile* secondo il modello della *woonerf* olandese in Via Montecchia, all'altezza del golf club, e in Via Perarolo. La riduzione della velocità veicolare e la dissuasione del traffico di attraversamento sono ottenute mediante un ridisegno globale della piattaforma stradale che, mediante interventi sugli elementi di completamento e di arredo, viene posta al servizio prioritario delle utenze deboli. Nel tronco da riprogettare, la sede stradale viene completata con stalli di sosta, aiuole, panchine, isole spartitraffico (da adibire a luogo per giochi), manti differenziati, al fine di esaltarne la fruizione da parte dell'utenza pedonale e consentire, solo in subordine, la circolazione veicolare a velocità limitata. L'intervento sarebbe riqualificante poiché consentirebbe un miglior utilizzo da parte dei residenti e dei visitatori dell'area in oggetto. Per questa

ragione si ritiene che l'attuazione dovrebbbe essere concordata con la proprietà delle aree interessate (in particolare del golf club), a cui carico porre l'onere dell'intervento.

I principali risultati attesi sono: la riduzione dei flussi di attraversamento in Via Montecchia e, conseguentemente, in Via Miazzo; la diminuzione di velocità lungo l'intero asse; una maggior sicurezza per pedoni e *utenti deboli* in Montecchia (dai nuovi insediamenti abitativi sino al parcheggio del golf club).

Al fine di rallentare i flussi provenienti da sud e in avvicinamento a Scuola, Palestra e incrocio di Via Miazzo-Selve, così come anche i flussi provenienti dal Woonerf, si prevede l'installazione di dissuasori di velocità, che dovranno essere del tipo costruito in opera e armonizzati con le tipologie costruttive della zona in cui si collocano. Si ritiene che Via Montecchia debba essere considerata "Zona 30", a limitazione di velocità sin dai suoi accessi e che tale vincolo possa essere parimenti esteso all'intero quartiere di Via Miazzo che, per la sua posizione, si potrebbe comunque prestare ai transiti di attraversamento.

L'intersezione tra Via Montecchia e la S.P. 89 è da regolamentare secondo le indicazioni riportate negli allegati progettuali (cfr. scheda Via Euganea-Feriole e relative tavole). L'intersezione tra Via Montecchia e le Vie Miazzo-Selve è da regolamentare secondo le indicazioni riportate negli allegati progettuali (cfr. scheda Via Miazzo e relative tavole).