

Comune di
Susegana

Provincia di Treviso
Regione del Veneto

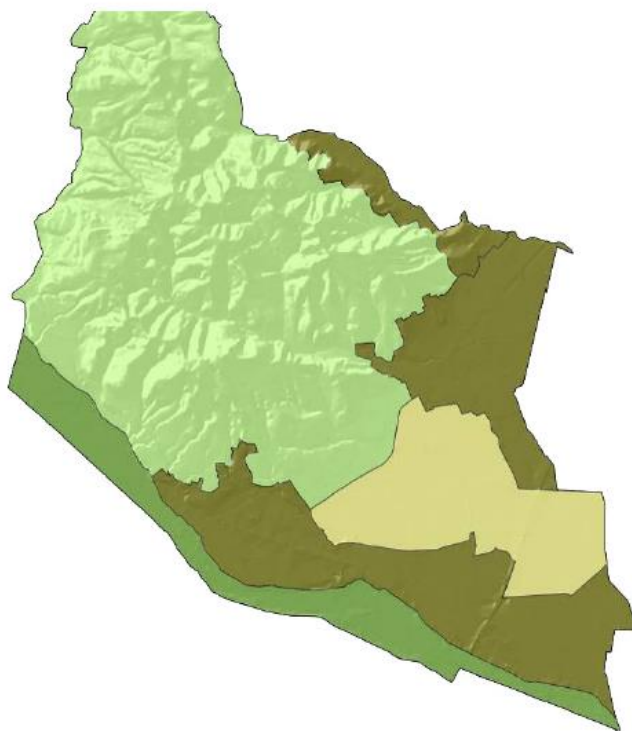


P.A.T.

Piano di Assetto del Territorio

Relazione Tecnica Allegato: analisi viabilistica

Variante 3 “revisione viabilità by-pass”



Progettisti:
Urb. Roberto Rossetto
Urb. Francesco Finotto
Arch. Leopoldo Saccon
Con:
Arch. Stefano Maria Doardo
Dott. Urb. Michele Saccon

Progettista
Variante 3 “revisione viabilità by-pass”

pianif. Matteo Gobbo
con
dott.ssa Alessia Rosin

Co-progettazione:
Provincia di Treviso

dicembre 2022

INDICE

1. PREMESSA	3
2. INQUADRAMENTO VIABILISTICO DELL'AREA	7
3. RILIEVO DEI FLUSSI E STRUMENTAZIONE	8
3.1 Nodo 1 – Ingresso Nord ZI - Via Lovera e Via Condotti Bardini	11
3.2 Nodo 2 – Ingresso Sud ZI - SP 34 e Via Fornace Vecchia.....	11
3.3 Nodo 3 – SS13 intersezione semaforizzata con via G. Garibaldi	13
4. Sintesi delle manovre verso la zona industriale	14
5. CONCLUSIONI	16

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1 – PAT Piano di Assetto del Territorio Vigente – Estratto Tavola 4 - Carta della Trasformabilità e legenda	3
Figura 2 – PTCP Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – Estratto Tavola 4.1.A – Sistema Insediativo -Infrastrutturale e legenda	4
Figura 3 – PI Piano degli Interventi vigente – Estratto Tav.2.1 Zonizzazione Funzionale	5
Figura 4 – Estratto elementi del PTRC Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale su base Ortofotopiano 2018. Fonte: geoportale dati territoriali Regione del Veneto	6
Figura 10: Posizionamento radar lungo la S.S. 13	8
Figura 6 – Inquadramento dei nodi oggetto di indagine	10
Figura 7 – Intersezione Via Lovera / via Condotti Bardini	11
Figura 8 – Intersezione SP34 / Via Fornace Vecchia	12
Figura 9 – Intersezione semaforizzata SS13 via / G. Garibaldi	13
Figura 10 – Sintesi delle manovre mezzi che accedono alla ZI – Ora di punta 7.30-8.30	14

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1: Flusso totale bidirezionale per ogni giorno di rilievo	8
Tabella 2: Flusso orario - via IV Novembre SS13 direzione nord	9
Tabella 3: Flusso orario - via IV Novembre SS13 direzione sud	9

ANALISI VIABILISTICA

1. PREMESSA

Il Comune di Susegana ha adottato con Deliberazione di Giunta Comunale n. 63 del 26/04/2022 il Documento Preliminare per la Variante al Piano di Assetto del Territorio per "Revisione Viabilità By-Pass". Con nota prot. n. 11186 del 16/06/2022 è stata avviata la procedura di concertazione con le categorie economiche e sociali portatrici di rilevanti interessi sul territorio e di interessi diffusi.

Oggetto della Variante è la revisione della previsione viabilistica dei by-pass del capoluogo, in coerenza con le direttive e i contenuti specialistici del PTCP.

Con nota prot. n. 40312 del 12/07/2022, in atti al n. 13076 del 14/07/2022, il Settore Viabilità della Provincia di Treviso, in riferimento alla variante avviata, visto l'innesto con la S.S. 13 Pontebbana, ritiene indispensabile l'acquisizione del parere dell'ente proprietario della strada A.N.A.S. A tal fine è stata redatta la presente relazione con lo scopo di acquisire il relativo parere.

Inoltre con nota prot. n. 40373 del 13/07/2022, in atti al n. 13076 del 14/07/2022, il Settore Ambiente e Pianificazione Territoriale facendo proprie le indicazioni espresse dal Settore Viabilità, rileva che non sussistono elementi di dissenso circa la coerenza degli obiettivi di Variante con la Pianificazione Provinciale.

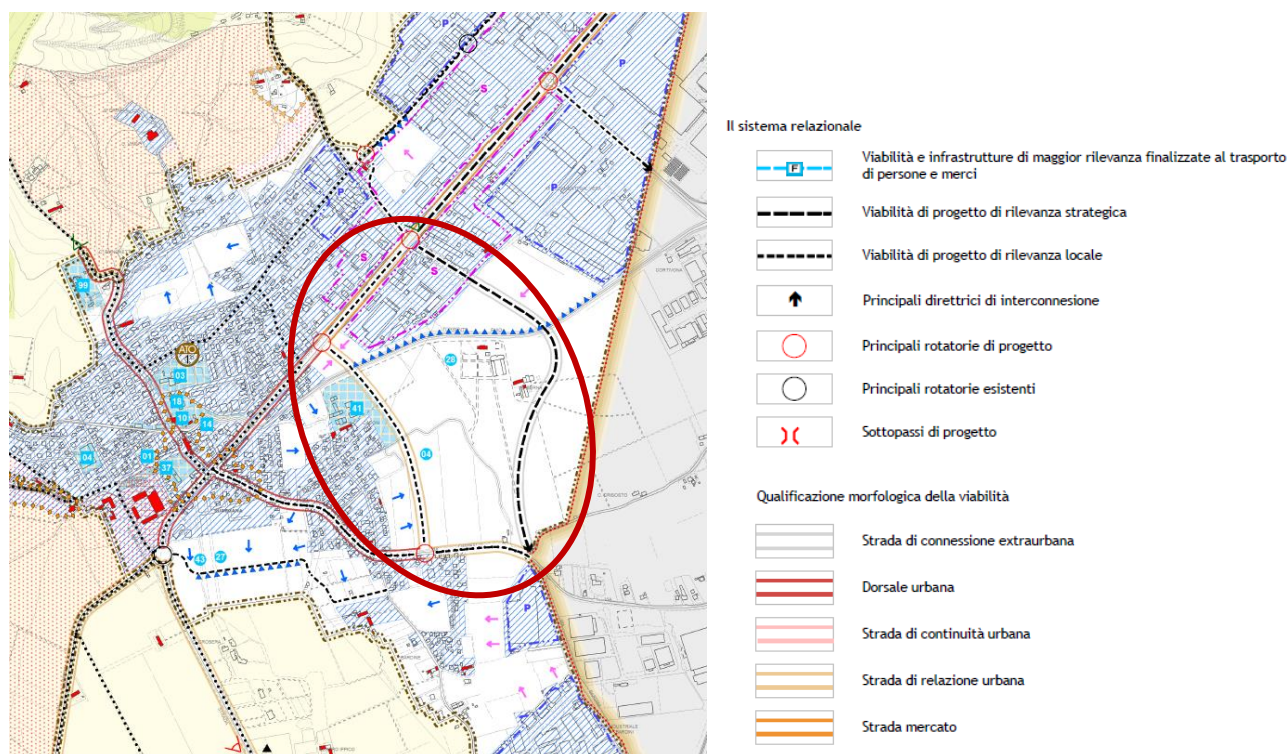


Figura 1 – PAT Piano di Assetto del Territorio Vigente – Estratto Tavola 4 - Carta della Trasformabilità e legenda

Nel Documento Preliminare della Variante si è fatta una sintesi delle ragioni che avevano inizialmente portato all'inserimento della nuova viabilità di interesse comunale di raccordo tra la SS 13 "Pontebbana" a nord dell'abitato di Susegana e la SP 34 "Via Stradonelli", il cui tracciato, in fase di approvazione del PAT, come quello di collegamento alla tangenziale di Conegliano, era già stato peraltro indicato soltanto in via ideogrammatica, in adeguamento al Parere del Comitato Tecnico Provinciale. In particolare (rif. Parere settore Viabilità Provincia di Treviso), si rappresenta quanto segue:

- la viabilità di cui si propone lo stralcio era stata già declassata a livello comunale rispetto alle previsioni del PTCP in sede di approvazione del PAT e divisa in due parti, entrambe non utili all'attraversamento intercomunale (vedi immagine sopra);
- la stessa non può costituire variante alla SS13 sino alla realizzazione della prevista tangenziale di Conegliano (Figura 2 – ambito n.2);
- non sarà realizzato il Casello Autostradale di Santa Maria di Piave (iter comune del tutto indipendente dalle previsioni del Comune di Santa Lucia di Piave) ed elemento fondamentale per poter attribuire al by-pass valenza di viabilità per l'attraversamento intercomunale (Figura 2 – ambito n.1).

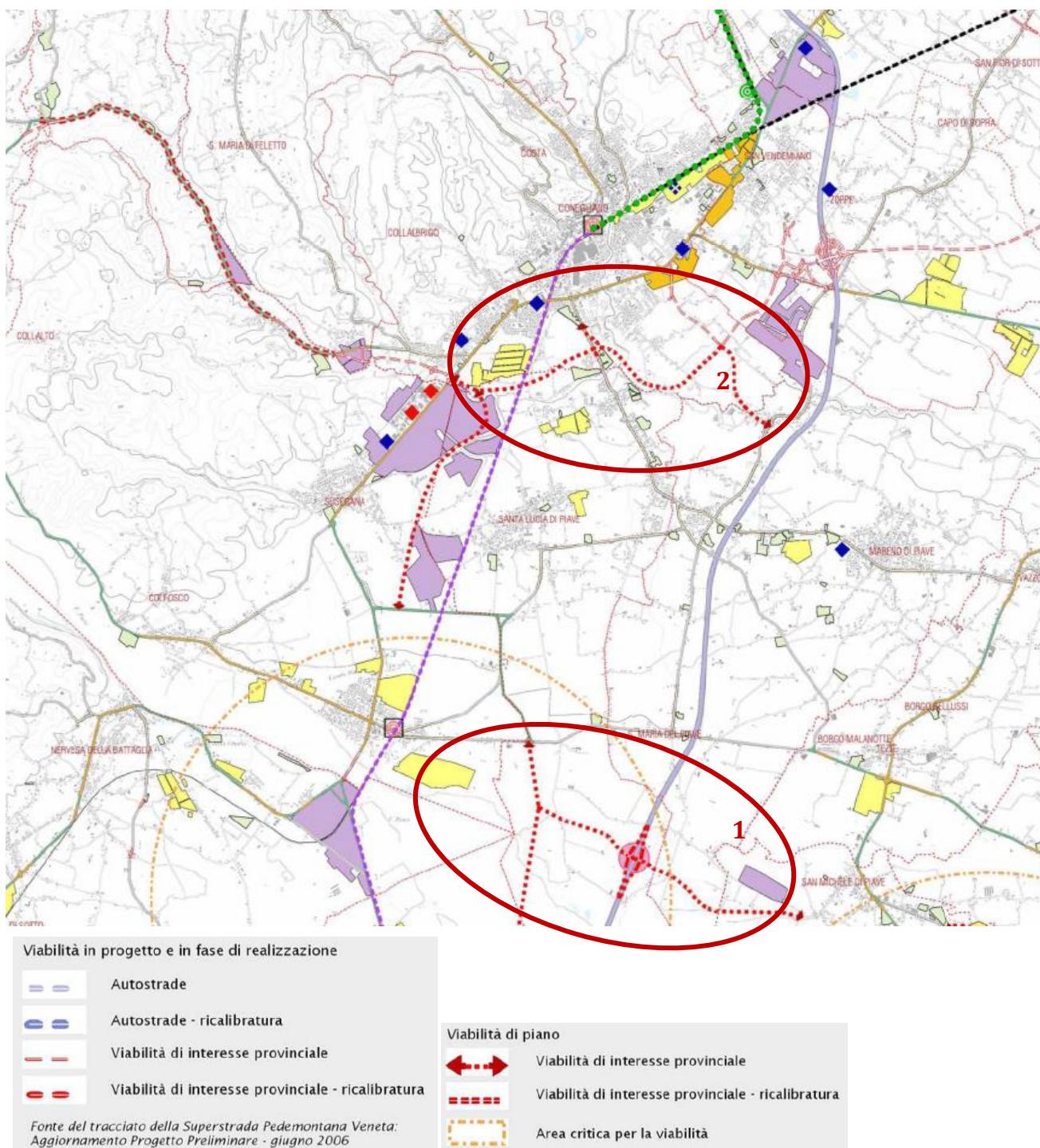


Figura 2 – PTCP Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – Estratto Tavola 4.1.A – Sistema Insediativo -Infrastrutturale e legenda

Inoltre, nella Variante n.1 al Piano degli Interventi del Comune di Susegana, l'Amministrazione comunale ha eliminato la bretella viaria di progetto di rango locale inserita nel primo PI e in occasione della Variante n. 4 al Piano degli Interventi sono stati fatti degli approfondimenti conseguenti la presentazione di un'istanza di modifica puntuale di un ambito produttivo nel quale sarebbe previsto il by-pass, evidenziando anche come la realizzazione dello stesso comprometterebbe una importante attrezzatura di interesse collettivo finalizzata ad attività socio-ricreative (fattoria didattica) oggi esistente.

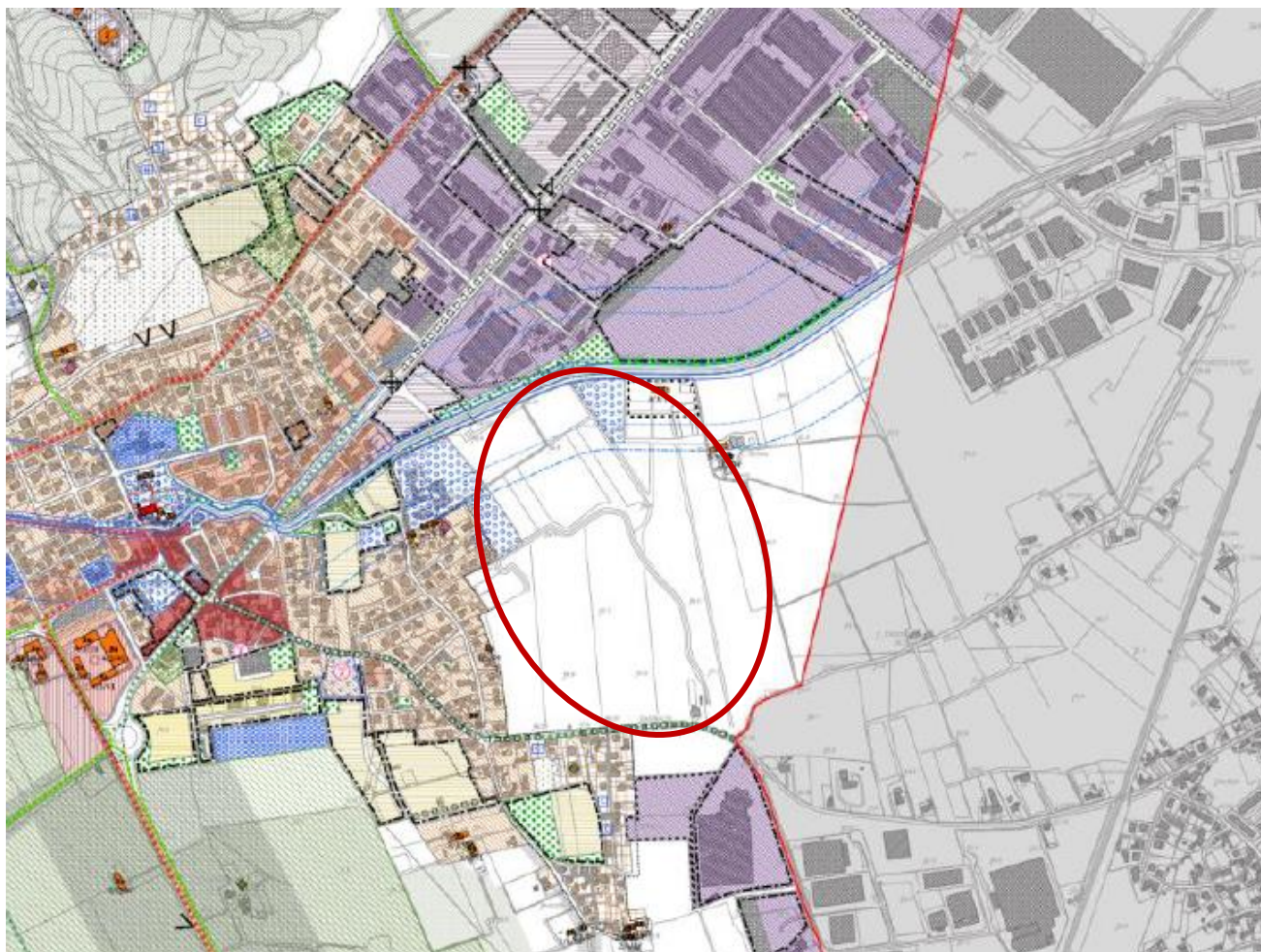
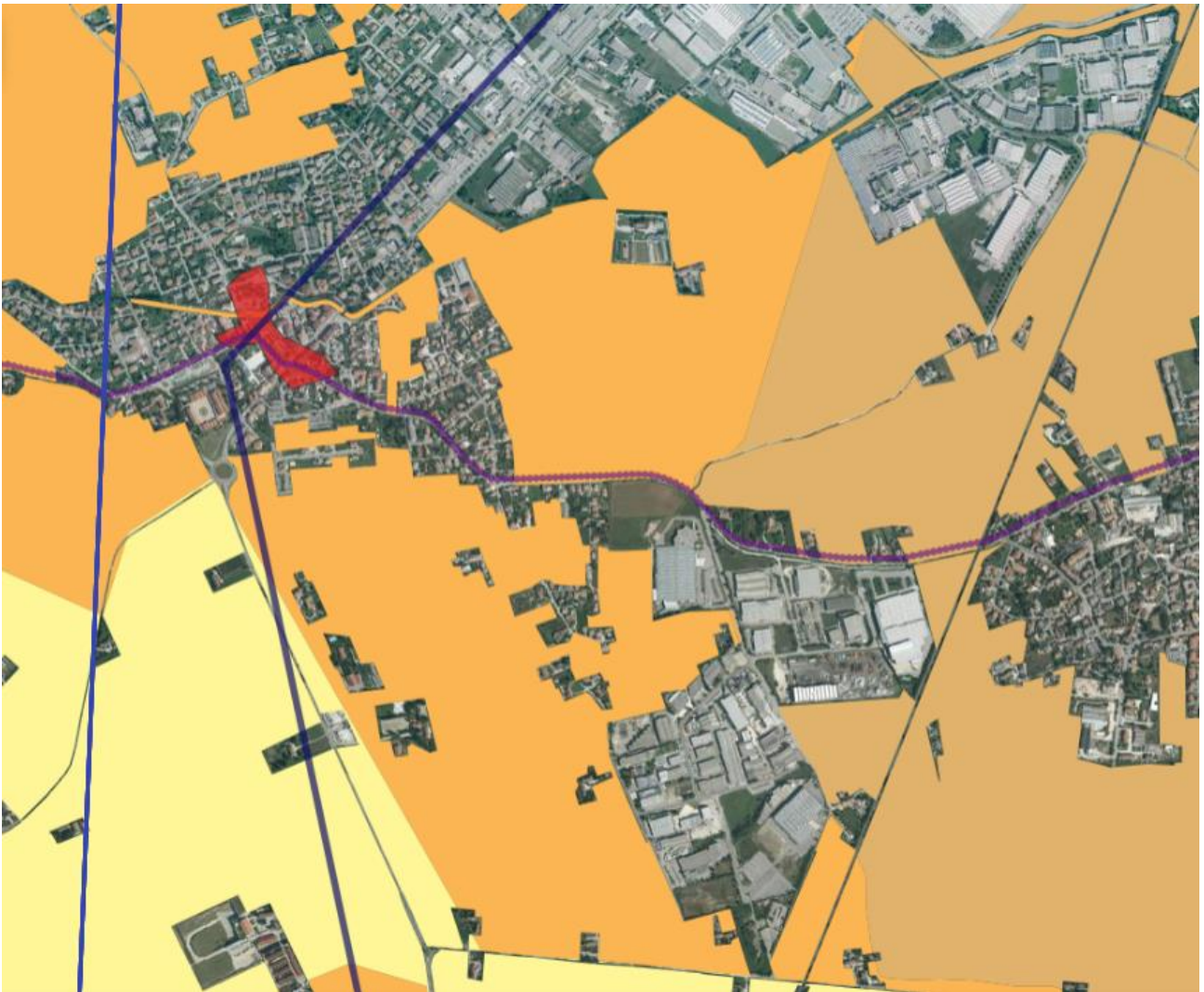


Figura 3 - PI Piano degli Interventi vigente - Estratto Tav.2.1 Zonizzazione Funzionale

A completamento di quanto sopra, come da richiesta del settore Viabilità provinciale, si è fatta un'analisi rispetto alle previsioni del PTRC Piano Territoriale di Coordinamento Regionale vigente, che evidenziano come nell'area oggetto di intervento non siano indicate viabilità di progetto di interesse regionale, ma piuttosto viene confermata l'indicazione della SS 13 quale strada mercato (tracciato continuo in colore viola scuro). La nuova viabilità attraverserebbe un ambito di agricoltura mista a naturalità diffusa (campitura piena color arancio), oltre al percorso archeologico delle vie Claudia Augusta e Annia (tracciato in tratteggio di colore magenta). Allo scopo si sono analizzate le seguenti tavole:

- TAV. 04 - Mobilità
- TAV. 05a - Sviluppo economico produttivo
- TAV. 05b - Sviluppo economico turistico
- TAV. 06 - Crescita sociale e culturale
- TAV. 08 - Città, motore di futuro
- TAV. 09 - Sistema del territorio rurale e della rete ecologica



**Figura 4 - Estratto elementi del PTRC Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale su base Ortofotopiano 2018.
Fonte: geoportale dati territoriali Regione del Veneto**

2. INQUADRAMENTO VIABILISTICO DELL'AREA

La rete stradale oggetto di indagine riguarda la nuova viabilità di raccordo tra la SS 13 "Pontebbana" a nord dell'abitato di Susegana e via Lovera prima e SP 34 "Via Stradonelli" poi. Identificato in via ideogrammatica nella strumentazione urbanistica previgente, il tracciato attraverserebbe l'area agricola in un primo tratto fino all'altezza della Via Lovera, per poi proseguire lungo la viabilità esistente nell'area produttiva sottostante, caratterizzata da incroci a raso e curve di piccolo raggio. Tale viabilità appare immediatamente priva di standard adeguati ad una viabilità intercomunale e ad un uso misto.

Inoltre, come anticipato, il previsto Casello Autostradale di Santa Maria, che avrebbe determinato l'innesto di un considerevole flusso di traffico nel nodo meridionale della nuova viabilità (SP34), non verrà realizzato. Ugualmente non è stato definito l'innesto alla tangenziale di Conegliano, anche questa con tempi di realizzazione poco certi, ma che verrà presumibilmente posto più a nord.

Dall'analisi del contesto più ampio si desume quindi che la strada oggetto di studio possa ora trovare uno scopo limitato allo stretto ambito locale ed in particolare di accesso all'area industriale di Susegana per chi proviene da nord e da nord-est. La possibilità che possa fungere da by.pass di collegamento tra la SP34 Stradonelli e la SS13 per il traffico di attraversamento è da escludersi a causa della viabilità non idonea della attuale zona industriale.

Al fine quindi di esprimere delle valutazioni sull'opportunità della nuova strada, intesa con i limiti funzionali sopra citati, si sono analizzati i flussi di traffico relativi ai nodi posti alle estremità del centro abitato e della zona industriale del Comune di Susegana.

Ai fini del presente studio, si sono quindi ritenuti significativi:

- il nodo semaforizzato lungo la SS13 nel centro di Susegana, intersezione con via G. Garibaldi, su cui confluiscono le direttrici provenienti da nord: di Conegliano, del Felettano, di Pieve di Soligo;
- il nodo di accesso alla Zona Industriale da nord, intersezione via Lovera via Condotti Bardini, su cui confluiscono le direttrici provenienti da est e i veicoli in arrivo dal nodo precedente;
- il nodo a sud della Zona Industriale, intersezione via SP34 via Fornace Vecchia, in cui confluiscono i veicoli provenienti da sud.

In tale contesto la SS13 rappresenta l'asse portante della rete, su cui si concentrano i flussi di attraversamento e i mezzi pesanti che hanno come destinazione le varie Zone Industriali dell'area, Conegliano (Campidui), Crevada e quella a sud di Susegana. Proprio l'ingresso a quest'ultima, in corrispondenza rispettivamente degli accessi a nord, all'intersezione tra la Via Lovera e la Via Condotti Bardini, e a Sud, tra la SP 34 e Via Fornace Vecchia, è stato oggetto di rilievo dei flussi nelle ore di punta, valutando quale potesse essere il fattore discriminante per determinare l'opportunità di mantenere o meno la previsione viabilistica di piano.

3. RILIEVO DEI FLUSSI E STRUMENTAZIONE

Per l'identificazione dell'ora di punta per i flussi sulla SS13, strada principale nell'area di riferimento, si è fatto riferimento a rilevazioni precedenti eseguite appena a sud del centro abitato di Susegana risalenti al 2019, in occasione dei quali sono stati installati due dispositivi radar su dei pali dell'illuminazione pubblica adiacenti alla carreggiata stradale (Figura 5). Il dispositivo ha registrato il passaggio dei veicoli per otto giorni consecutivi, rilevando i flussi giornalieri riportati in Tabella 1. In Tabella 2 e Tabella 3 sono riportati, per ciascun giorno di rilievo e per ogni ora della giornata, il numero totale dei veicoli transitati (leggeri e pesanti) e il numero di veicoli pesanti.



Figura 5: Posizionamento radar lungo la S.S. 13

GIORNO DI RILIEVO	DATA	GIORNO DELLA STTIMANA	FLUSSO TOTALE BI-DIREZIONALE
1	19/11/2019	Martedì	15.342
2	20/11/2019	Mercoledì	18.210
3	21/11/2019	Giovedì	18.353
4	22/11/2019	Venerdì	19.473
5	23/11/2019	Sabato	14.862
6	24/11/2019	Domenica	11.806
7	25/11/2019	Lunedì	17.299

Tabella 1: Flusso totale bidirezionale per ogni giorno di rilievo

		19/11/2019		20/11/2019		21/11/2019		22/11/2019		23/11/2019		24/11/2019		25/11/2019	
		Martedì		Mercoledì		Giovedì		Venerdì		Sabato		Domenica		Lunedì	
		V TOT	VP	V TOT	VP	V TOT	VP	V TOT	VP	V TOT	VP	V TOT	VP	V TOT	VP
0:00	1:00	40	1	56	3	70	2	76	2	212	5	121	0	54	1
1:00	2:00	20	2	32	0	33	1	30	0	96	0	82	0	27	1
2:00	3:00	11	2	17	0	21	2	17	1	61	2	34	0	25	1
3:00	4:00	27	7	22	3	35	7	22	3	40	4	18	1	34	6
4:00	5:00	41	9	34	13	47	11	39	7	24	1	18	0	56	9
5:00	6:00	87	14	88	16	94	23	90	18	59	4	24	0	97	21
6:00	7:00	227	31	219	37	220	36	221	41	130	12	26	0	228	39
7:00	8:00	460	47	476	55	440	44	474	49	270	13	60	2	496	55
8:00	9:00	467	43	494	50	504	42	530	48	299	9	105	1	497	59
9:00	10:00	364	37	477	52	485	70	459	60	247	13	210	2	435	60
10:00	11:00	420	51	562	64	549	53	509	48	365	12	274	1	479	75
11:00	12:00	397	38	604	73	603	62	586	63	471	7	443	0	528	62
12:00	13:00	460	24	630	39	674	47	688	45	503	7	408	0	603	55
13:00	14:00	392	39	527	56	533	59	597	44	453	7	235	0	487	46
14:00	15:00	375	41	581	45	561	61	581	50	432	4	361	1	537	47
15:00	16:00	393	44	566	62	537	62	575	67	552	3	355	0	551	64
16:00	17:00	590	50	711	53	673	56	686	47	602	0	464	0	674	55
17:00	18:00	610	26	671	32	698	49	683	39	584	0	550	26	675	36
18:00	19:00	566	15	543	24	536	20	589	19	403	0	510	15	537	23
19:00	20:00	557	7	517	13	538	9	606	6	321	0	435	7	513	11
20:00	21:00	306	4	340	4	335	5	443	5	244	1	276	4	304	3
21:00	22:00	188	0	216	4	189	1	316	4	247	0	224	0	166	3
22:00	23:00	224	0	218	1	249	1	327	0	207	4	189	0	167	0
23:00	0:00	136	0	159	1	141	2	293	1	221	1	110	0	85	1
Totale		7358	532	8760	700	8765	725	9437	667	7043	109	5532	60	8255	733

Tabella 2: Flusso orario - via IV Novembre SS13 direzione nord

		19/11/2019		20/11/2019		21/11/2019		22/11/2019		23/11/2019		24/11/2019		25/11/2019	
		Martedì		Mercoledì		Giovedì		Venerdì		Sabato		Domenica		Lunedì	
		V TOT	VP	V TOT	VP	V TOT	VP	V TOT	VP	V TOT	VP	V TOT	VP	V TOT	VP
0:00	1:00	52	3	69	1	101	2	78	1	213	3	156	0	77	1
1:00	2:00	34	2	37	1	47	3	47	2	200	4	135	0	34	0
2:00	3:00	13	5	18	5	25	6	20	6	136	2	81	0	31	3
3:00	4:00	20	6	14	3	19	9	21	6	73	6	38	0	20	6
4:00	5:00	44	12	42	11	53	11	48	16	52	5	51	0	45	11
5:00	6:00	192	22	187	14	199	23	185	20	104	13	47	0	203	20
6:00	7:00	358	40	377	65	406	51	377	53	192	15	43	1	380	51
7:00	8:00	704	69	745	61	777	74	799	71	431	17	71	1	787	65
8:00	9:00	630	60	786	65	786	75	836	82	461	16	171	1	751	65
9:00	10:00	574	63	707	92	696	94	688	80	540	14	340	1	594	79
10:00	11:00	518	61	628	80	645	94	576	78	470	8	475	0	555	82
11:00	12:00	428	47	543	74	466	63	551	71	467	11	372	0	453	75
12:00	13:00	436	42	536	47	525	37	498	71	397	10	406	1	525	62
13:00	14:00	517	57	631	65	625	68	636	51	374	4	280	1	625	79
14:00	15:00	449	57	643	76	608	69	679	88	491	7	462	2	603	74
15:00	16:00	487	57	653	78	647	85	681	82	606	1	607	0	644	69
16:00	17:00	487	54	571	61	582	62	543	52	680	2	576	2	601	57
17:00	18:00	463	29	527	37	577	43	584	46	527	4	433	29	604	43
18:00	19:00	484	36	536	22	536	17	582	25	312	2	407	36	518	23
19:00	20:00	368	19	394	15	453	18	539	14	267	1	355	19	373	16
20:00	21:00	245	10	269	9	281	6	389	10	246	3	225	10	254	3
21:00	22:00	166	1	209	5	228	6	205	5	187	2	226	1	154	1
22:00	23:00	143	1	177	3	169	4	244	4	199	0	169	1	122	3
23:00	0:00	172	5	151	3	137	2	230	2	194	0	148	5	91	1
Totale		7984	758	9450	893	9588	922	10036	936	7819	150	6274	111	9044	889

Tabella 3: Flusso orario - via IV Novembre SS13 direzione sud

Nella S.S. 13 "Pontebbana" (via IV Novembre) è stato registrato un traffico elevato, che conta dai 15 mila ai 19 mila veicoli totali giornalieri. Il traffico pesante è circa del 9% del totale.

In direzione sud (verso Spresiano) l'ora di punta della strada è alla mattina dalle 7:30 alle 8:30 con un flusso medio, nei giorni lavorativi, di 812 veicoli/ora. In direzione nord, nella stessa ora, si contano una media di 555 veicoli/ora.

In direzione nord (verso Susegana, Conegliano), l'ora di punta della giornata è alla sera, dalle 16:30 alle 17:30, dove si contano 688 veicoli/ora. Nella stessa ora in direzione sud transitano in media 531 veicoli/ora.

Considerando la somma delle due direzioni si ha che il picco massimo si ha la mattina tra le 7.30 e le 8.30.

La campagna di rilievi ha previsto quindi una ulteriore fase di monitoraggio dettagliata dei nodi finalizzata a determinare il numero di veicoli leggeri e pesanti che effettuano le varie manovre nelle intersezioni principali nei momenti più critici della giornata ed in particolare nell'ora di picco della mattina tra le 7.30 e le 8.30 identificata in precedenza.

Le intersezioni rappresentano i veri punti critici di una rete viaria in quanto possono rappresentare il collo di bottiglia in grado di influenzare gli indici di performance del sistema di trasporto. Per questo motivo, uno studio approfondito delle intersezioni è stato necessario per identificare le criticità a livello puntuale, oltre che l'ottenimento di dati di flusso a livello nodale utili per la stima della matrice degli spostamenti. I video registrati con i droni nell'ora di punta hanno permesso di ricostruire tutti gli spostamenti e manovre ai nodi (matrice del nodo) dei veicoli leggeri e pesanti nella rete.

Considerato che il tratto stradale oggetto di analisi collega la SS13 con la zona industriale di Susegana, i nodi che si ritengono significativi e sono stati rilevati sono:

- Nodo 1: Ingresso Nord ZI - Via Lovera e Via Condotti Bardini;
- Nodo 2: Ingresso Sud ZI - SP 34 e Via Fornace Vecchia;
- Nodo 3: SS13 intersezione semaforizzata con via G. Garibaldi;

La campagna di rilievi delle manovre nei nodi si è svolta il 21 settembre 2022, dalle 7:30 alle 8:30.

Nell'immagine seguente si riportano i nodi oggetto di indagine e i dati rilevati sono riportati nelle rispettive tabelle ai paragrafi successivi.

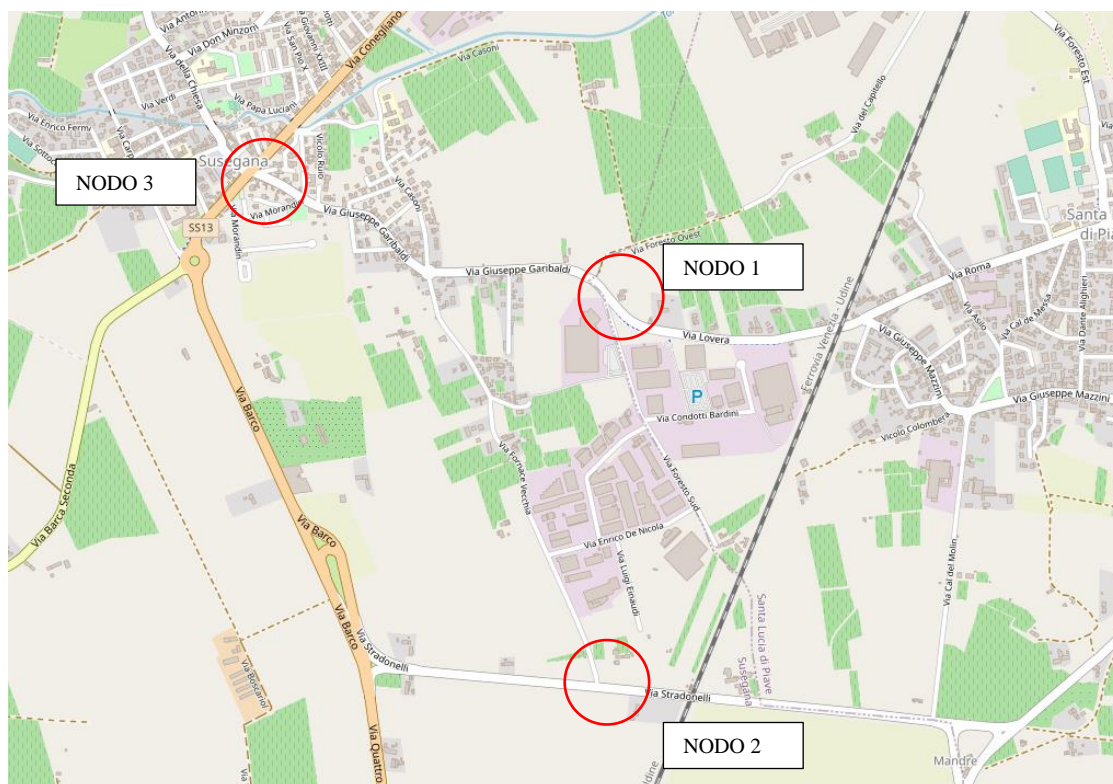


Figura 6 - Inquadramento dei nodi oggetto di indagine

La tecnica di rilievo adottata nei nodi ha previsto l'utilizzo di **droni** DJI Mavic Mini dotati di telecamere ad alta definizione, utilizzati per una ripresa aerea. I video registrati sono stati poi elaborati con il software DFS Areal che, oltre al conteggio dei veicoli che compiono ciascuna manovra, ha permesso di individuare:

- le traiettorie dei mezzi;
- i parametri comportamentali dell'utenza in prossimità di un'intersezione;
- i tempi di attraversamento del nodo;
- le eventuali interferenze tra i percorsi automobilistici e pedonali/ciclabili.

Sono state discriminate due classi veicolari:

- Veicoli leggeri: automobili o commerciali leggeri, comprendendo le autovetture ed i veicoli commerciali con due assi e due ruote per asse;
- Veicoli pesanti: sono definiti in tal modo quelli con due o più assi e ruote "gemellate" su almeno un asse (corriere, bilici, camion, etc.).

3.1 Nodo 1 – Ingresso Nord ZI - Via Lovera e Via Condotti Bardini

MEZZI LEGGERI				
07:30-08:30	A	B	C	TOT
A	0	100	106	206
B	6	0	10	16
C	44	156	0	200
TOT	50	256	116	422

MEZZI PESANTI				
07:30-08:30	A	B	C	TOT
A	0	2	0	2
B	0	0	0	0
C	0	0	0	0
TOT	0	2	0	2



Figura 7 – Intersezione Via Lovera / via Condotti Bardini

3.2 Nodo 2 – Ingresso Sud ZI - SP 34 e Via Fornace Vecchia

MEZZI LEGGERI				
07:30-08:30	A	B	C	TOT
A	0	134	140	274
B	16	0	20	36
C	114	90	0	204
TOT	130	224	160	514

MEZZI PESANTI				
07:30-08:30	A	B	C	TOT
A	0	4	54	58
B	12	0	0	12
C	64	4	0	68
TOT	76	8	54	138

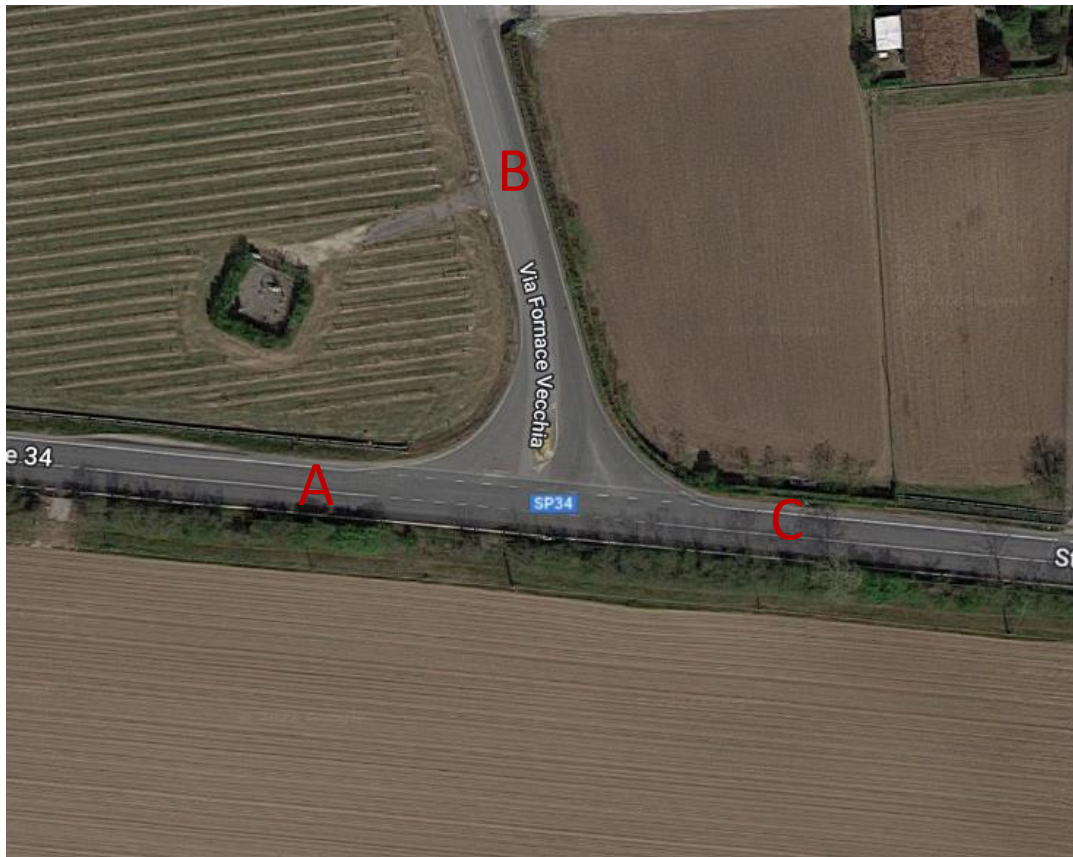


Figura 8 - Intersezione SP34 / Via Fornace Vecchia

3.3 Nodo 3 - SS13 intersezione semaforizzata con via G. Garibaldi

MEZZI LEGGERI						MEZZI PESANTI					
07:30-08:30	A	B	C	D	TOT	07:30-08:30	A	B	C	D	TOT
A	0	88	704	6	798	A	0	6	76	0	82
B	68	0	20	60	148	B	0	0	0	0	0
C	436	10	0	44	490	C	56	0	0	0	56
D	108	0	2	0	110	D	4	0	0	0	4
TOT	612	98	726	110	1546	TOT	60	6	76	0	142



Figura 9 - Intersezione semaforizzata SS13 via / G. Garibaldi

4. Sintesi delle manovre verso la zona industriale

Dai rilievi delle manovre ai nodi analizzati è stato possibile estrapolare il dato di mezzi leggeri e pesanti che hanno come destinazione la Zona Industriale.

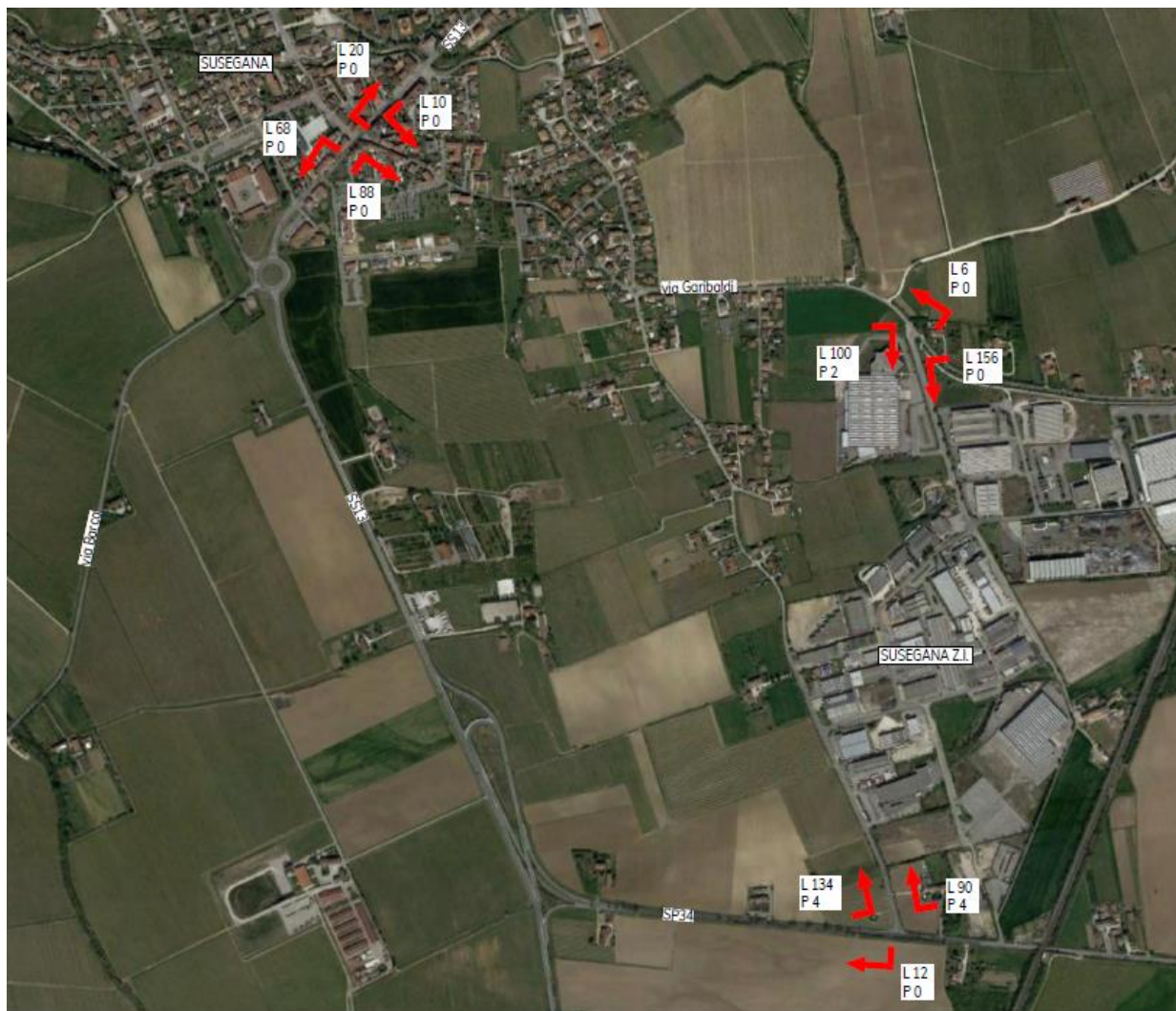


Figura 10 - Sintesi delle manovre mezzi che accedono alla ZI - Ora di punta 7.30-8.30

Dall'analisi delle manovre, considerando i vari nodi analizzati, è possibile stimare il numero di veicoli orari che hanno come destinazione la zona industriale e quindi potrebbero essere potenziali fruitori della bretella stradale oggetto di studio.

In sequenza le manovre con i relativi valori di tali mezzi sono le seguenti:

- Semaforo SS13: svolta a sx da SS13 (Conegliano) verso via G. Garibaldi - n. 10 auto
- Semaforo SS13: svolta a dx da via G. Garibaldi verso SS13 (Conegliano) - n. 20 auto

Le altre manovre di questo nodo non verrebbero interessate dalla eventuale realizzazione della nuova bretella.

- Intersezione Lovera Bardini: svolta a sx da via Lovera a via Bardini - n. 156 auto, parte di queste potrebbero essere deviate sul nuovo arco;
- Intersezione Lovera Bardini: svolta a sx da via Bardini a via Garibaldi - n. 6 auto, parte di queste potrebbero essere deviate sul nuovo arco;

- Intersezione Lovera Bardini: svolta a dx da via Garibaldi a via Bardini – n. 2 mezzi pesanti, questi mezzi pesanti potrebbero essere deviati sul nuovo arco.

Le altre manovre di questo nodo non verrebbero interessate dalla eventuale realizzazione della nuova bretella.

Per quanto riguarda il nodo sulla SP34 a sud della Zona Industriale, si ritiene che i flussi dei mezzi leggeri non vengano alterati in maniera rilevabile dalla realizzazione della nuova bretella per i concetti sopra esposti relativamente al fatto che la sequenza infrastrutturale nuova bretella-via Bardini- Croce, Fornace Vecchia non può costituire un asse di attraversamento per la mancanza di caratteristiche dimensionali e funzionali idonee.

Per i mezzi pesanti si può pensare che dei 4 camion che arrivano dalla SS13 e entrano alla Zona Industriale tramite la SP 34 circa metà arrivino dalla direzione Treviso e metà dalla direzione Conegliano, per cui 2 mezzi pesanti potrebbero utilizzare la nuova bretella per accedere alla Zona Industriale direttamente da nord. Lo stesso discorso si può applicare ai 12 mezzi pesanti in uscita dalla zona industriale e diretti verso ovest. Il totale quindi di mezzi pesanti in generazione ed attrazione da sud sono 8 (2+6).

In sintesi, si può stimare che i probabili flussi che verrebbero deviati sul nuovo arco sono:

AUTO IN ATTRAZIONE VERSO LA Z.I.

- N. 10 veicoli della manovra di svolta a sx da SS13 (Conegliano) verso via G. Garibaldi
- Si stima la metà dei 156 veicoli della manovra di svolta a sx da via Lovera a via Bardini, l'altra metà rimarrebbe nel percorso attuale facendo riferimento al bacino est di Santa Lucia, Mareno, ecc.

AUTO IN GENERAZIONE DALLA Z.I.

- N. 6 veicoli della manovra di svolta a sx da via Bardini a via Garibaldi

In conclusione, quindi si stima un flusso orario nell'ora di punta della mattina tra le 7.30 e le 8.30 di circa 94 (10+78+6) veicoli leggeri e 8 mezzi pesanti.

5. CONCLUSIONI

Per quanto esposto ai paragrafi precedenti emerge che la mancata realizzazione di alcune previsioni infrastrutturali sovracomunali, come il nuovo casello di Santa Maria di Piave e la tangenziale di Conegliano, fa venir meno l'utilità della bretella stradale oggetto di studio.

L'unica valenza che rimane in carico alla sua eventuale realizzazione è quella di ulteriore accesso da nord alla Zona Industriale di Susegana.

Infatti, l'ipotesi che tale arco, in prosecuzione della viabilità interna della Zona Industriale, possa costituire un tragitto di collegamento tra la SP 34 "Stradonelli" e la SS13 ad est dell'abitato di Susegana, è da escludersi a causa della mancanza degli adeguati standard funzionali della viabilità interna alla Zona Industriale ed in particolare delle vie Bardini, Croce e Fornace Vecchia, che presentano un tracciato tortuoso e caratterizzato da diverse intersezioni a T.

Dalle analisi dei flussi nell'ora di picco della mattina tra le 7.30 e le 8.30 emerge che il numero di veicoli che potrebbe rivelarsi fruitore del nuovo arco sono molto limitati e quantificabili in 94 veicoli leggeri e 8 mezzi pesanti.

Tale condizione, evidentemente già poco significativa sotto l'aspetto quantitativo dei flussi, si verifica inoltre solamente in pochi momenti di picco della giornata mentre nelle ore di morbida i flussi sono ulteriormente ridotti.

Si può quindi affermare che la realizzazione del nuovo tracciato stradale di collegamento tra via Lovera e la SS13 ad est dell'abitato di Susegana, a fronte di un elevato costo dell'opera e di consumo e impatto del territorio, ottiene una utilità in termini di attrazione di flussi veicolari molto ridotta, rendendo molto sfavorevole l'analisi di valutazione costi benefici.