

INDAGINI SULLA RETE STRADALE

Finalità. Le indagini sulla rete stradale sono mirate a definire: a) lo schema di circolazione; b) la capacità della rete e delle intersezioni; c) la velocità sulla rete e alle intersezioni.

Schema di circolazione. Il rilievo è finalizzato a ricostruire lo schema di circolazione con particolare dettaglio nelle aree centrali, estendendo comunque le indagini all'intero territorio comunale (fig. A). Si devono quindi rilevare: a) sensi di circolazione; b) indicazioni di stop e precedenza; c) direzioni obbligatorie; d) divieti di accesso; e) corsie o strade riservate a particolari categorie di veicoli (mezzi pubblici, biciclette ecc.); f) zone pedonali e a traffico limitato con indicazione delle modalità di regolamentazione, relativamente agli orari e ai veicoli ammessi all'accesso; g) localizzazione e tipologia degli impianti semaforici.

Capacità della rete stradale. L'indagine sulla capacità stradale viene effettuata mediante il rilievo delle larghezze delle carreggiate stradali, misurazione degli elementi marginali quali spartitraffico, spazi per la sosta, corsie riservate, marciapiedi, alberature, spazi a verde ed elementi di arredo. Si deve rilevare la suddivisione della carreggiata in corsie, individuando il senso di marcia e la dimensione di ogni corsia. Si ricostruisce la sezione trasversale per diverse tratte omogenee della rete, effettuando più rilievi sulla stessa strada quando la sezione cambia in modo significativo. Ai principali incroci semaforizzati e non semaforizzati si rileva anche la specializzazione delle corsie individuando quelle riservate a una o più manovre di svolta. Sulla base delle dimensioni delle strade si potrà definire, con opportune tabelle e formule, la capacità stradale, cioè il numero massimo di veicoli che possono transitare in condizioni ottimali nell'unità di tempo.

Velocità sulla rete stradale. L'indagine sulla velocità viene effettuata mediante il rilievo dei tempi di percorrenza sulle singole tratte stradali elementari della rete, da incrocio a incrocio. Nell'area centrale è opportuno analizzare tratte molto brevi, in quanto tratte adiacenti di una stessa strada possono presentare condizioni cinematiche anche molto diverse, mentre allontanandosi dal centro verso l'esterno le tratte, più omogenee, possono assumere lunghezza maggiore. Per i principali incroci semaforizzati e non semaforizzati si rilevano i tempi di attraversamento per i diversi movimenti di svolta, per poter individuare sui tempi globali dei diversi percorsi le quote imputabili all'attraversamento delle intersezioni, per le diverse tipologie di manovra. Le indagini sulla velocità vanno ripetute, per ogni tratta stradale e per ogni incrocio, più volte durante la giornata in diverse fasce orarie, in un giorno ferialo tipo, in modo da definire una velocità media per diverse fasce orarie caratteristiche di punta e di morbida. Il rilievo sulla rete per tratte lunghe può essere effettuato in auto con cronometrando dei singoli tempi parziali relativi ai tronchi individuati, effettuando più volte nelle diverse fasce orarie i percorsi definiti. Il rilievo delle svolte agli incroci o su tratte stradali molto brevi è opportuno venga effettuato da terra, ripetendo più volte in successione i rilievi per diversi veicoli transitanti. Per le intersezioni semaforizzate, è necessario ripetere il rilievo sia per veicoli che accedono all'incrocio con tempo di verde, sia per veicoli che accedono all'incrocio con tempo di rosso, computando quindi il perditempo di attesa al semaforo, in modo da poter definire, sulla base dello schema di temporizzazione, l'effettiva velocità media di attraversamento per ogni manovra di svolta. I rilievi possono essere effettuati anche mediante riprese video, dalle quali definire successivamente i tempi di percorrenza.

