



COMUNE DI REGGIO EMILIA
AREA PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE E INVESTIMENTI
Servizio Traffico - Infrastrutture e Verde Pubblico

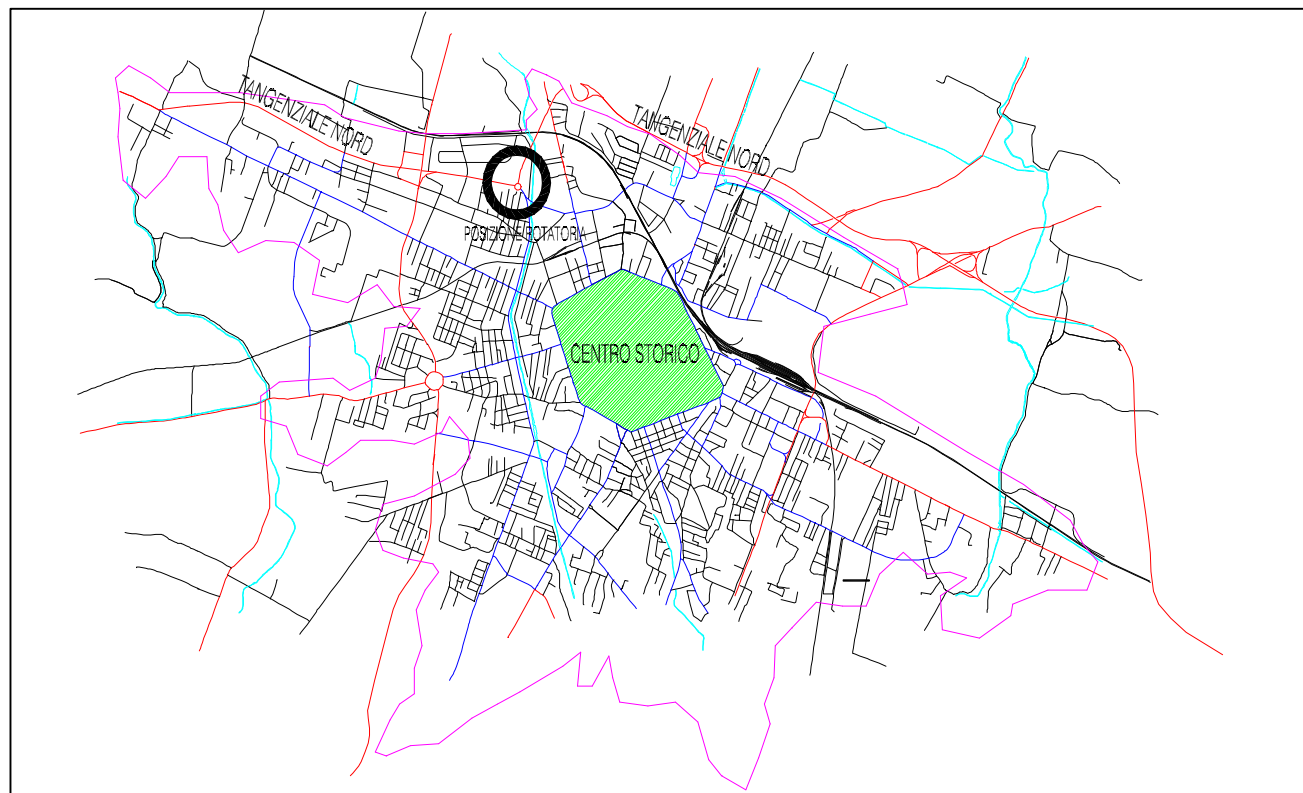
Aprile 2000

Moderazione Del Traffico e Interventi Innovativi - P.U.T 1998 e seguenti

**ROTATORIA ALL'INTERSEZIONE DELLA TANGENZIALE NORD DI
REGGIO EMILIA CON VIA XX SETTEMBRE**

Descrizione dello stato preesistente:

L'intersezione dove è stata realizzata questa rotatoria è uno dei nodi più importanti della rete viaria del Comune di Reggio Emilia, poiché in quel punto la tangenziale Nord interseca la strada che la collega più rapidamente al centro città.

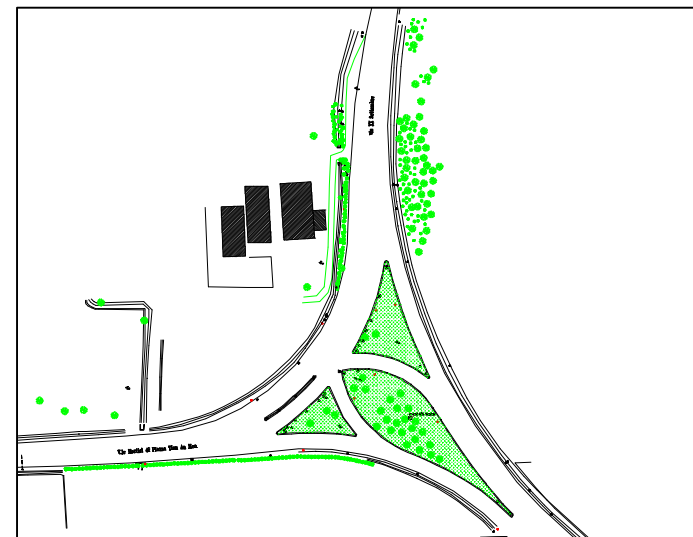


L'impianto semaforico che regolamentava la circolazione prima dell'intervento rendeva questo nodo viario notevolmente critico, con estenuanti tempi di attesa dei veicoli in tangenziale (superiori

ai 10 minuti), scoraggiando di fatto l'utilizzo della tangenziale stessa come viabilità di attraversamento alla città.

E' importante evidenziare che la tangenziale Nord, che in quel tratto ha una corsia per senso di marcia, era percorsa da circa 1200 veicoli/ora per senso di marcia nell'ora di punta con una percentuale molto elevata di traffico pesante (circa il 40%).

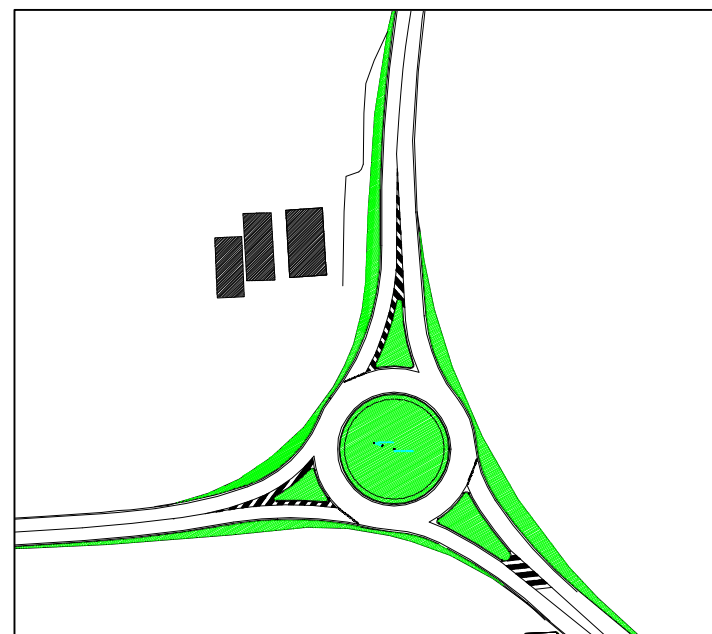
Descrizione dell'intervento:



Dopo una accurata analisi dell'intersezione e delle tipologie di intervento possibili per la soluzione o il miglioramento del problema, si è optato per la realizzazione di una rotatoria di medie dimensioni, soluzione che avrebbe garantito (in base ai calcoli effettuati sulla capacità della rotatoria) un sicuro miglioramento della fluidità della circolazione e una riduzione della pericolosità, unite a bassi costi (rispetto a una intersezione a più livelli come quella prevista dal PRG) e tempi ridotti di intervento.

Nel luglio del 1999, nell'ambito degli interventi di miglioramento della circolazione previsti dal Piano Urbano del Traffico del 1998, è stata realizzata una rotatoria compatta con diritto di precedenza all'anello ed è stato rimosso l'impianto semaforico, lasciando però in funzione le spire ad induzione magnetica e la centralina in modo da mantenere la possibilità di monitorare i flussi di traffico sui rami di ingresso alla rotatoria.

La rotatoria ha un diametro esterno di 55m, larghezza della corsia sull'anello di 9m e larghezza delle corsie di ingresso variabili da 6 a 7m.



La geometria è stata accuratamente progettata tenendo conto che la rotatoria sarebbe stata percorsa da un numero elevato di mezzi pesanti e che attraverso di essa sarebbero circolati anche i transiti eccezionali, in quanto la tangenziale Nord rappresenta uno dei percorsi usuali per i transiti eccezionali.

E' importante evidenziare che la rotatoria è stata costruita utilizzando esclusivamente la superficie occupata dall'intersezione stradale esistente ed ha comportato un aumento delle aree destinate a verde rispetto alla intersezione precedente.

Nella progettazione sono stati considerati in modo prioritario anche gli aspetti ambientali, determinando la modifica di alcune scelte viarie ipotizzate in fase di prima analisi : l'esigenza di salvaguardare un importante esemplare di frassino maggiore ha determinato la forma dell'aiuola spartitraffico nel ramo di ingresso da ovest, mentre la volontà di tutelare le alberature presenti nell'isola centrale ha indirizzato la scelta del tipo di illuminazione stradale verso una serie di punti luce disposti lungo il bordo dell'isola centrale, facendo scartare la scelta della torre faro centrale.

Anche la segnaletica rappresenta un aspetto particolarmente approfondito durante la progettazione poiché la modifica di uno stato di fatto viario può assumere una valenza particolarmente pericolosa se non adeguatamente segnalata.

Sono stati quindi installati su portale segnali di preavviso di grande dimensione (2,5m x 4m) dotati di pellicola ad elevata rifrangenza ("Diamond Grade" di 3M™) , installati lampeggianti in corrispondenza dei segnali di preavviso, installati segnali di obbligo e dare la precedenza di grande formato raddoppiati a sinistra, delineatori modulari di curva sui rami di ingresso, inoltre la segnaletica orizzontale è stata tracciata sotto stretto controllo della direzione lavori.

E' importante inoltre evidenziare come sia stato accuratamente progettata la realizzazione della rotonda stessa: il cantiere è stato realizzato in tre fasi (con la posa di adeguata segnaletica temporanea sia orizzontale che verticale e con l'utilizzo di barriere di separazione prefabbricate tipo new jersey) che hanno permesso di non interrompere mai il transito sulla tangenziale ottenendo comunque un elevato livello di sicurezza all'interno del cantiere.

Risultati dell'intervento:

Il notevole miglioramento ottenuto con la realizzazione della rotonda è provato dalla vistosa riduzione dei tempi di attesa(circa del 50% nelle ore di punta e del 90% durante il resto della giornata) ed è oggettivamente suffragato dall'incremento del numero di veicoli (misurato dalle spire contatraffico) che percorrono attualmente la tangenziale, che sono attualmente circa 1400 veicoli/ora per senso di marcia, con un incremento percentuale di circa il 20%.

Per quanto riguarda l'incidentalità è ancora presto per fare delle statistiche scientificamente valide, però dai primi dati di cui si è in possesso si può affermare che il risultato è interessante, dato atto che in questa intersezione si sono anche nel passato verificati pochi incidenti con feriti e dopo la costruzione della rotonda si è verificata comunque una riduzione, come si può rilevare dalla tabella sottoriportata:

anno	1995	1996	1997	1998	Durante la costruzione	Dal 30/7/1999 al 30/4/2000
Incidenti con feriti	1	2	1	3	0	0

Progetto e Direzione Lavori - Ufficio Traffico del Comune di Reggio Emilia:

ing. Ermes Torreggiani
geom. Giuliana Bolognesi
geom. Gloria Luppi
geom. Maurizio Paradisi

Data di realizzazione:
Luglio 1999

Costo dell'opera :
300.000.000

Tempo impiegato per la realizzazione :
30 gg