

BAU

Bassani Architettura e Urbanistica

Bassani Architettura e Urbanistica s.r.l.

Comune di Corte Franca
Provincia di Brescia

Domanda per l'approvazione del
Piano Attuativo
Ambito ATP2 – UMI1
Number One

ET REL **STUDIO PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO SUL** **TRAFFICO**

Maggio 2026





COMUNE DI CORTE FRANCA

STUDIO PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO SUL TRAFFICO
FUTURA REALIZZAZIONE ATP2 - UMI1



Via Papa Giovanni XXIII, 6
Sordio (LO)

Gruppo di lavoro:

Ing. Andrea Bruni
Arch. Piera Simonetta Pala
Dott. Giovanni Milesi

Sommario

1.	PREMESSA	3
2.	L'AMBITO DI INTERVENTO ED IL SISTEMA DELLA MOBILITA'	4
3.	APPROCCIO METODOLOGICO E ATTIVITA' DELLO STUDIO	6
3.1	PRIMA FASE: QUADRO CONOSCITIVO	6
3.2	SECONDA FASE: MODELLIZZAZIONE	6
3.3	TERZA FASE: SCENARI DI PROGETTO	8
4.	QUADRO CONOSCITIVO	9
4.1	FLUSSI DI TRAFFICO NELL'AMBITO DI STUDIO	9
4.2	FLUSSI DI TRAFFICO NELL'AMBITO DI STUDIO	11
4.3	I LIVELLI DI SERVIZIO - AIMSUN	25
5.	LO SCENARIO DI PROGETTO	28
5.1	GLI INSEDIAMENTI PROPOSTI	28
5.2	LE CONNESSIONI CON LA VIABILITÀ ESISTENTE	30
5.3	TRAFFICI GENERATI	35
5.4	RISULTATI DELLE SIMULAZIONI	37
5.5	EFFETTI INDOTTI SULLA VIABILITÀ DALLE NUOVE FUNZIONI	38
6.	CONCLUSIONI	43

1. PREMESSA

Questo documento rappresenta le verifiche di impatto trasportistico relativo alla proposta di intervento, con cambio di destinazione d'uso, nell'ambito di trasformazione ATP2 – UMI1 nel Comune di Corte Franca, atte ad individuare eventuali criticità dovute alla messa a regime del progetto in questione, ed indirizzare in modo corretto ed efficace le scelte progettuali di riassetto della rete viaria necessario per la sostenibilità del futuro scenario urbanistico.

Lo studio si propone di analizzare lo stato attuale della viabilità gravitante sull'area di progetto sia in termini di offerta (capacità di strade e incroci), sia in termini di domanda (flussi di traffico), di valutare l'ipotesi progettuale e di verificarla alla luce dei parametri viabilistici previsti dalle normative, di definire e valutare possibili interventi di risistemazione funzionale della viabilità che tengano conto delle variazioni di traffico indotti dalla nuova funzione.

A questo scopo sono stati effettuati rilievi del traffico esistente nell'intorno dell'Area di Intervento, nelle ore di maggior punta del mattino e del pomeriggio.

2. L'AMBITO DI INTERVENTO ED IL SISTEMA DELLA MOBILITA'

L'intervento oggetto del presente studio è localizzato in territorio del Comune di Corte Franca, a circa 3 km da Centro Abitato e a circa 4.5 km dal Casello Autostradale di Rovato.

L'accessibilità all'ambito è garantita dal SPXI (Iseo-Rovato) arteria fondamentale per il collegamento tra il comune di Rovato e il Lago d'Iseo, attraverso la zona della Franciacorta (Figura 2.1.1).



Figura 2.1.1 - Localizzazione dell'Area di Intervento– Inquadramento generale

Si tratta di una strada a doppio senso di circolazione, una corsia per senso di marcia e sezione stradale di circa 8 metri, con banchine laterali, priva di percorsi pedonale dedicati; allo Stato di Fatto l'intersezione dell'Ambito con la viabilità esterna avviene con intersezione canalizzata, organizzata con sistema di precedenza.

A circa 20 m dall'intersezione sono presenti le fermate del servizio di Trasporto Pubblico (una per direzione) (Figura 2.1.2)

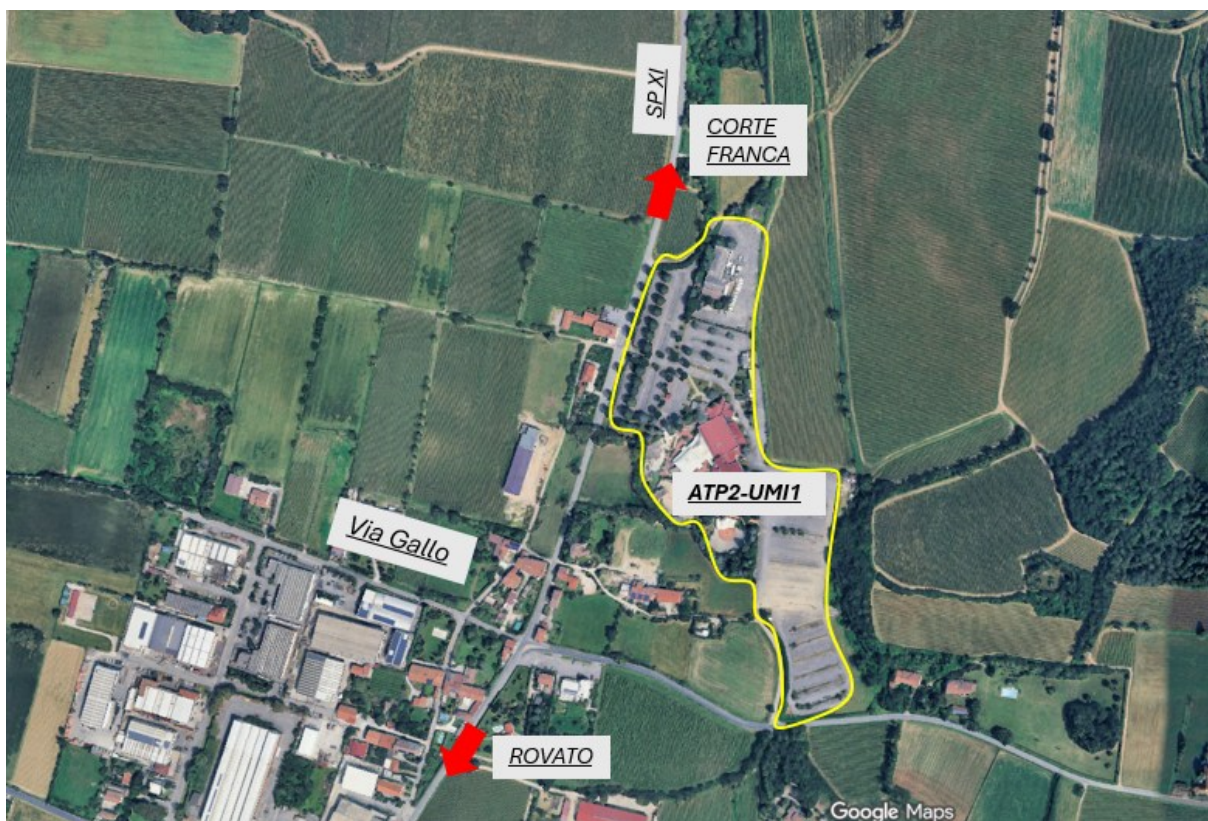


Figura 2.1.2 – Inquadramento dell'Area di Studio

3. APPROCCIO METODOLOGICO E ATTIVITA' DELLO STUDIO

Questo capitolo contiene la descrizione delle attività svolte per la redazione dello Studio riguardante la valutazione degli impatti sul traffico indotti dalla riconversione urbanistica.

Lo studio è stato articolato in tre fasi (Figura 3.1.1).

La prima fase ha definito il Quadro Diagnostico dei problemi, la seconda fase ha sviluppato e calibrato gli strumenti scientifici (modelli di assegnazione del traffico) per simulare gli scenari viabilistici futuri, la terza ha definito gli interventi progettuali necessari per eliminare le criticità individuate nell'ambito di questo Studio.

La metodologia proposta prevede una serie di attività i cui risultati devono portare alla definizione di progetti in grado di essere esaustivi rispetto ai problemi esistenti, essere coerenti con la pianificazione esistente infrastrutturale e di essere fattibili sia sotto l'aspetto tecnico che sotto l'aspetto economico.



Figura 3.1.1 – Inquadramento dell'Area di Studio

Elenco delle fasi di sviluppo dello Studio di Impatto:

3.1 Prima fase: Quadro Conoscitivo

La prima fase nel dettaglio ha compreso:

- i) raccolta ai vari livelli della documentazione, della cartografia e dei progetti inerenti all'area interessata dall'intervento di Trasformazione;
- ii) ricostruzione tramite conteggi classificati sul campo dell'attuale flussogramma veicolare della fascia di punta del Venerdì mattina (7:30 – 9:30), della fascia di punta del Venerdì pomeriggio (17:00-19:00) e della fascia di punta del Sabato pomeriggio (17.00-19.00).

3.2 Seconda fase: Modellizzazione

La seconda fase nel dettaglio ha compreso (Figura 3.2.1):

- i) applicazione del modello di generazione per quantificare il traffico privato aggiuntivo generato dalle nuove funzioni all'interno delle Aree di Trasformazione ATP2-UMI1;
- ii) applicazione del modello di simulazione del traffico, costruzione dello Scenario Stato di Fatto;
- iii) definizione del futuro flussogramma di traffico della viabilità urbana principale, cioè calcolo dei traffici futuri;
- iv) calcolo delle variazioni di traffico stimate rispetto allo Stato di Fatto, per ogni singola strada appartenente al grafo viario preso in considerazione, dovute alle nuove funzioni proposte.



Figure 3.2.1 – Localizzazione delle nuove funzioni proposte

3.3 Terza Fase: Scenari di progetto

Infine, la terza fase nel dettaglio ha compreso:

- i) Stima dei parametri prestazionali nell'ipotesi di uno scenario di non intervento tramite modello dinamico;
- ii) Stima dei parametri prestazionali nell'ipotesi dello Scenario di Progetto tramite modello dinamico;
- iii) individuazione di eventuali criticità;
- iv) definizione e valutazione di soluzioni planimetrico - funzionali e infrastrutturali alternative;
- v) definizione delle soluzioni progettuali in grado di garantire alle strade e agli incroci un livello di servizio soddisfacente in gran parte delle ore di punta del traffico.

4. QUADRO CONOSCITIVO

4.1 Flussi di traffico nell'ambito di studio

I conteggi agli incroci assolvono la duplice funzione di contribuire al completamento e alla verifica del flussogramma della maglia viaria a servizio dell'Ambito di Studio e di consentire l'acquisizione di tutta una serie di informazioni sulla capacità, da parte degli incroci più critici, di smaltire i flussi di traffico in tutti i momenti della giornata.

I conteggi classificati di traffico agli incroci sono stati effettuati nelle seguenti intersezioni (Figura 4.1.1):

- SPXI – Via Gallo - Via Risorgimento (**I1**);
- SPXI – Via Diaz – Number One (**I2**);
- SPXI – Via Fontane (**I3**);
- SPXI – Via Dosso – Via Tito Speri (**I4**).

I rilievi sono stati svolti nelle fasce orarie più critiche per la viabilità dell'Ambito di Studio:

- Ora di punta Venerdì Mattina (7:30 – 9:30);
- Ora di punta Venerdì Pomeriggio (17:00 – 19.00);
- Ora di punta Sabato Pomeriggio (17:00 – 19.00).

I rilievi sono stati effettuati disaggregando i flussi in due componenti: veicoli leggeri (autovetture più veicoli commerciali leggeri) e veicoli pesanti (veicoli commerciali pesanti, con rimorchio, articolati e snodati). I conteggi sono stati memorizzati in un data base omogeneizzando in veicoli equivalenti il traffico pesante con il coefficiente 2.

Il rilievo dei traffici di questi incroci ha consentito di ricostruire il flussogramma in ingresso e in uscita di tutte le principali strade che interessano l'Area di Studio. Le indagini sono state effettuate, coinvolgendo personale non specializzato.

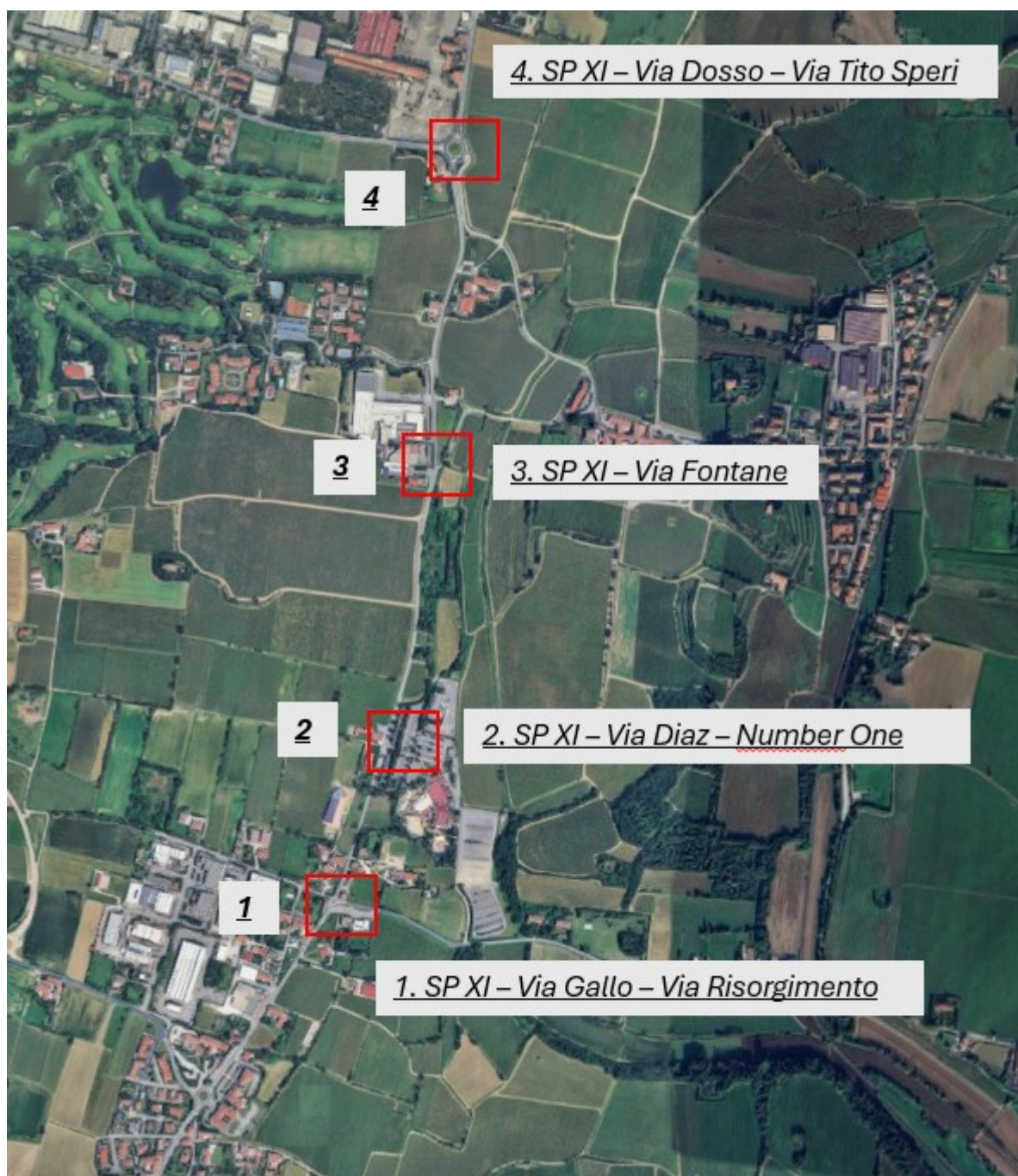


Figure 4.1.1 – Localizzazione delle intersezioni oggetto d'indagine

4.2 Flussi di traffico nell'ambito di studio

Con i conteggi classificati agli incroci sono stati raccolti i dati che hanno consentito di evidenziare: il livello di pressione del traffico sul sistema viario compreso all'interno del Cordone individuato ed in particolare su tutti i principali incroci oggetto di indagini (Figura 4.2.1).



Figure 4.2.1 – Individuazione del Cordone d'Indagine

Complessivamente sono stati rilevati circa 24.000 veq/h:

- Venerdì mattina 5.837 veq/h;
- Venerdì pomeriggio 11.529 veq/h;
- Sabato pomeriggio 6.638 veq/h.

Le ore di punta individuate corrispondono a: 7:30-8:30 il venerdì mattina, 17:00-18:00 il venerdì pomeriggio e 17:30-18:30 il sabato pomeriggio; in queste ore di punta sono stati conteggiati in totale:

- 3.648 veq/h venerdì mattina (7:30-8:30);
- 6.621 veq/h venerdì pomeriggio (17:00-18:00);
- 3.682 veq/ sabato pomeriggio (17:30-18:30).

Nell'ora di punta del Venerdì mattino (7:30 – 8:30), nell'incrocio I1 entrano complessivamente 1.093 veicoli equivalenti suddivisi in 917 veicoli leggeri e 88 veicoli pesanti.

Nell'incrocio I2 e I3 entrano complessivamente 1.454 veicoli equivalenti suddivisi in 582 veicoli leggeri e 71 veicoli pesanti (per intersezione).

Nell'incrocio I4 entrano complessivamente 1.101 veicoli equivalenti suddivisi in 909 veicoli leggeri e 96 veicoli pesanti.

Nell'ora di punta del Venerdì pomeriggio (17:00 – 18:00), nell'incrocio I1 entrano complessivamente 1.640 veicoli equivalenti suddivisi in 1.496 veicoli leggeri e 72 veicoli pesanti.

Nell'incrocio I2 e I3 entrano complessivamente 2.626 veicoli equivalenti suddivisi in 1.215 veicoli leggeri e 49 veicoli pesanti (per intersezione).

Nell'incrocio I4 entrano complessivamente 2.354 veicoli equivalenti suddivisi in 2.194 veicoli leggeri e 80 veicoli pesanti.

Nell'ora di punta del Sabato pomeriggio (17:30 – 18:30), nell'incrocio I1 entrano complessivamente 949 veicoli equivalenti suddivisi in 917 veicoli leggeri e 16 veicoli pesanti.

Nell'incrocio I2 e I3 entrano complessivamente 1.508 veicoli equivalenti suddivisi in 754 veicoli leggeri e 15 veicoli pesanti (per intersezione).

Nell'incrocio I4 entrano complessivamente 1.223 veicoli equivalenti suddivisi in 1.193 veicoli leggeri e 15 veicoli pesanti (da Figura 4.2.2 a Figura 4.2.13).

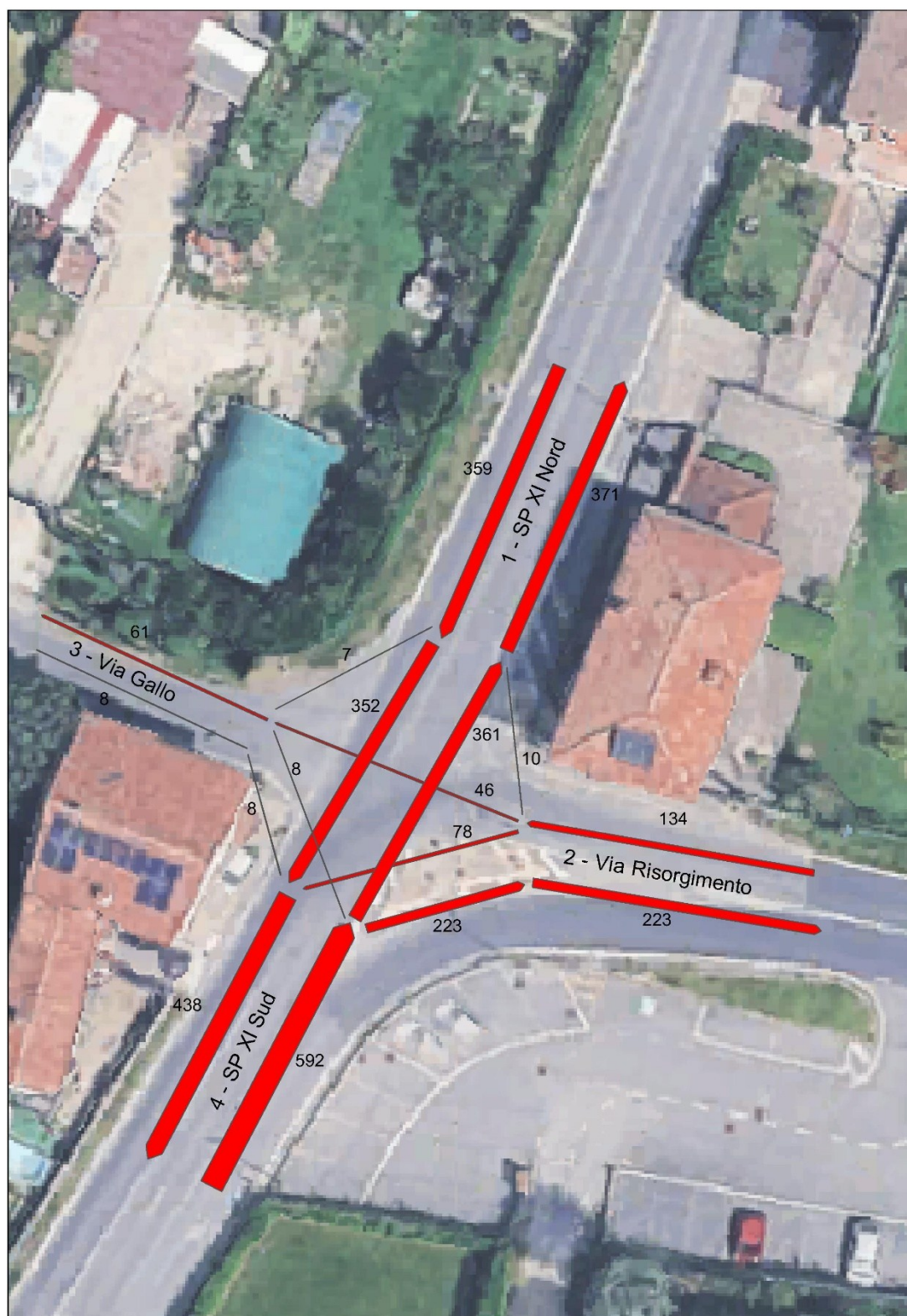


Figure 4.2.2 – Flussogramma conteggi di traffico in un giorno feriale tipo - Ora di punta del venerdì mattina 07.30 - 08.30 - INCROCIO 1: SP XI - Via Gallo - Via Risorgimento

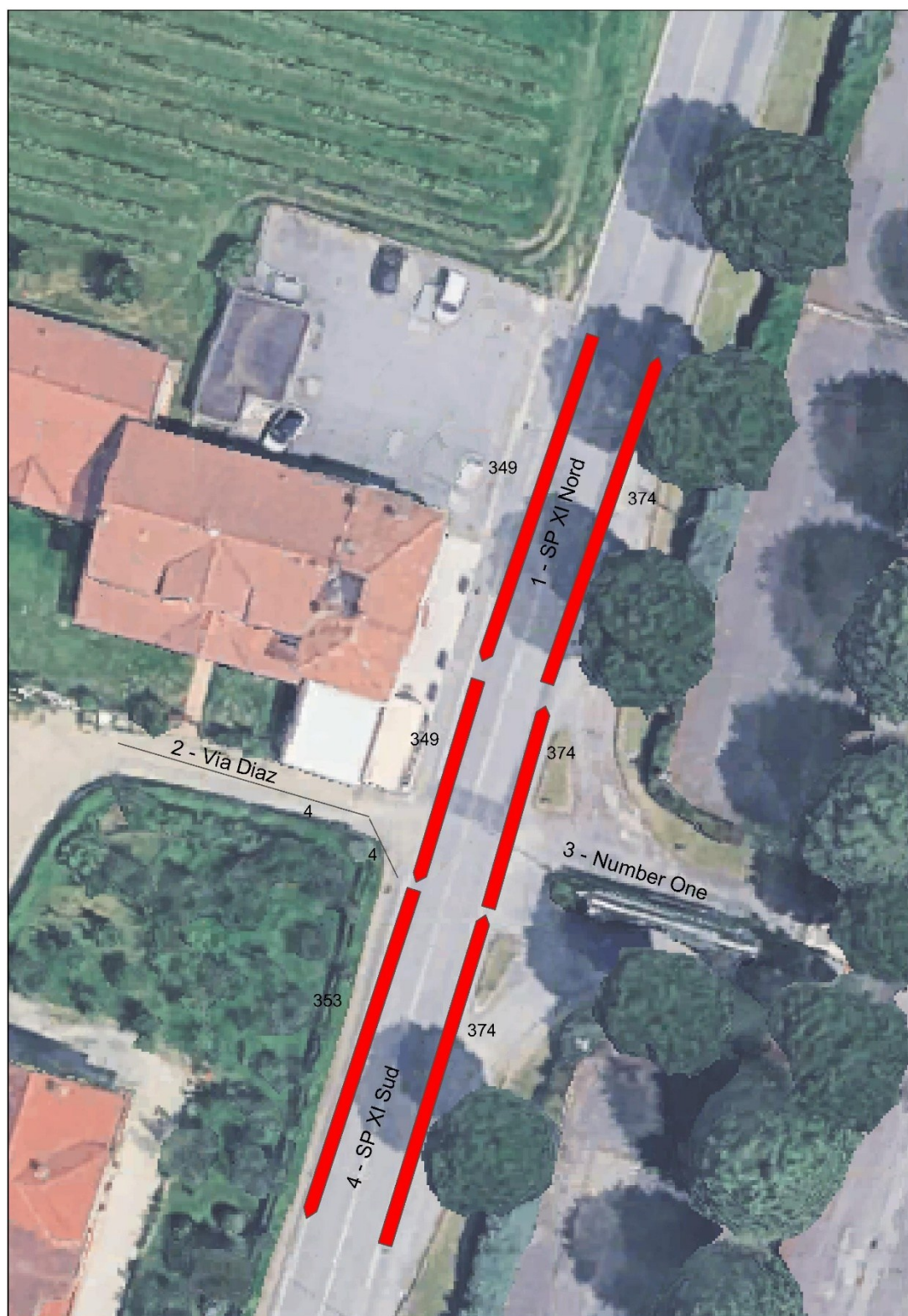


Figure 4.2.3 – Flussogramma conteggi di traffico in un giorno feriale tipo - Ora di punta del venerdì mattina 07.30 - 08.30 - INCROCIO 2: SP XI - Via Diaz - Number One



Figure 4.2.4 – Flussogramma conteggi di traffico in un giorno feriale tipo - Ora di punta del venerdì mattino 07.30 - 08.30 - INCROCIO 3: SP XI - Via Fontane

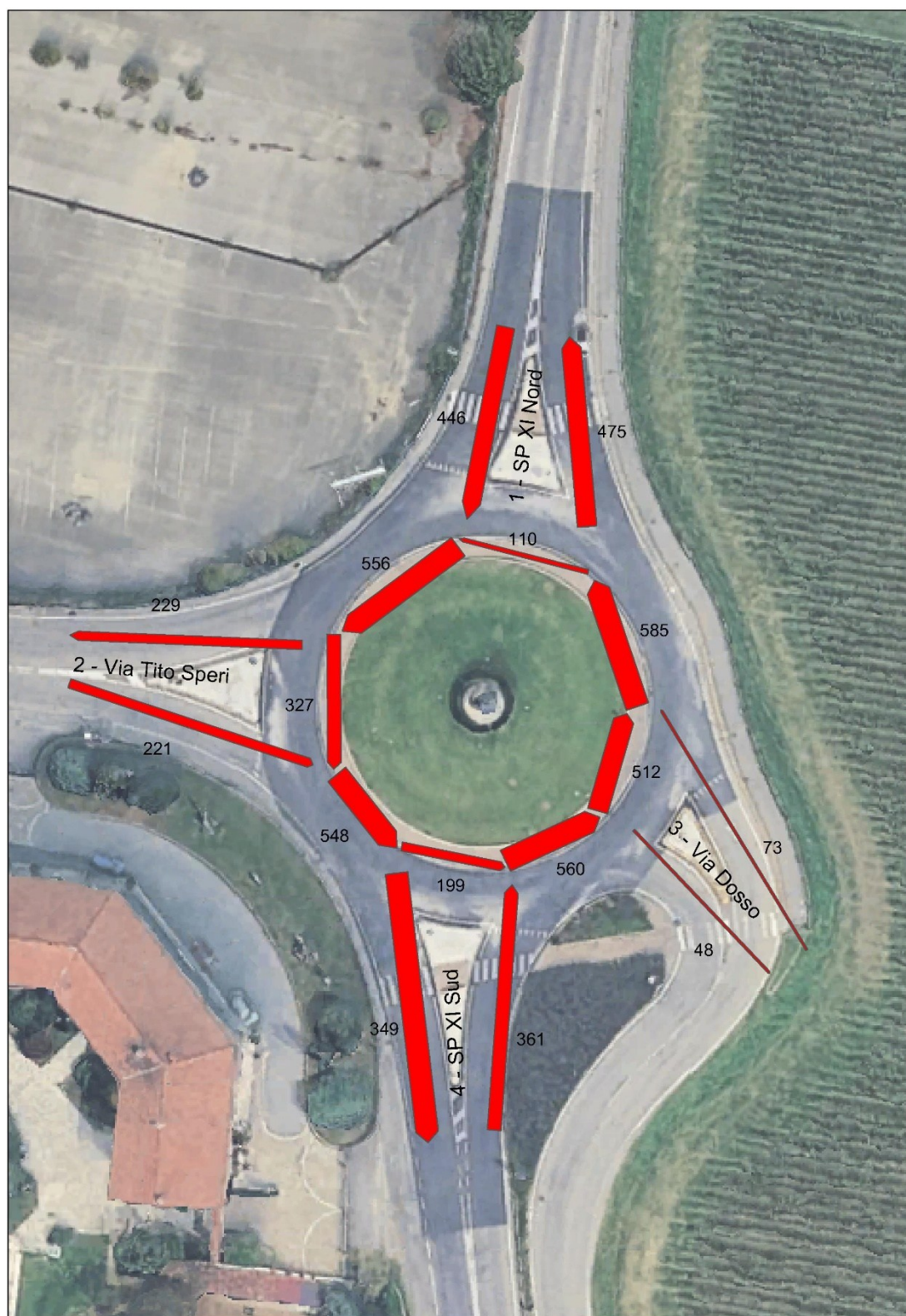


Figure 4.2.5 – Flussogramma conteggi di traffico in un giorno ferialo tipo - Ora di punta del venerdì mattino 07.30 - 08.30 - INCROCIO 4: SP XI - Via Tito Speri - Via Dosso

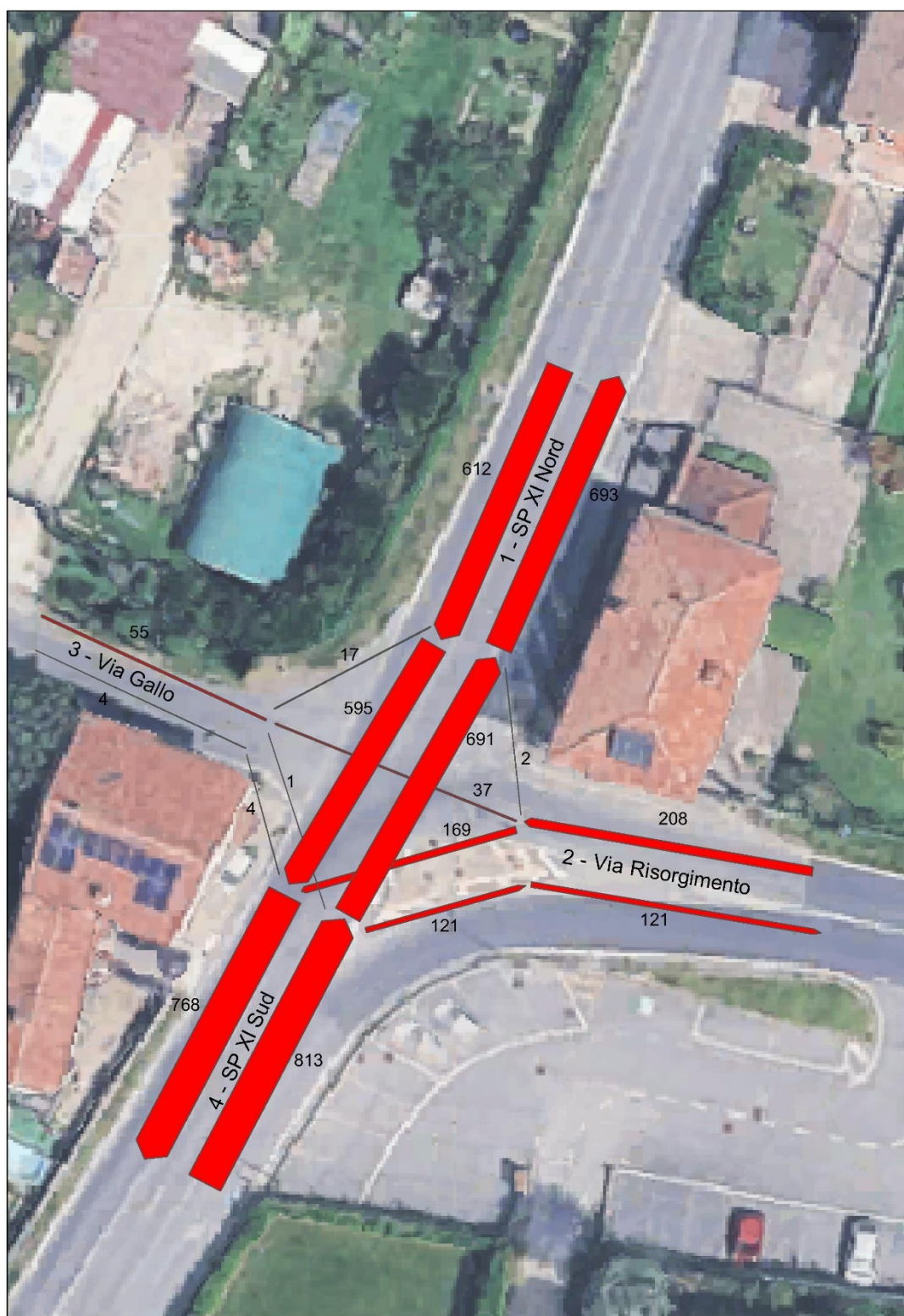


Figure 4.2.6 – Flussogramma conteggi di traffico in un giorno ferialo tipo - Ora di punta del venerdì pomeriggio 17.30 - 18.30 - INCROCIO 1: SP XI - Via Gallo - Via Risorgimento

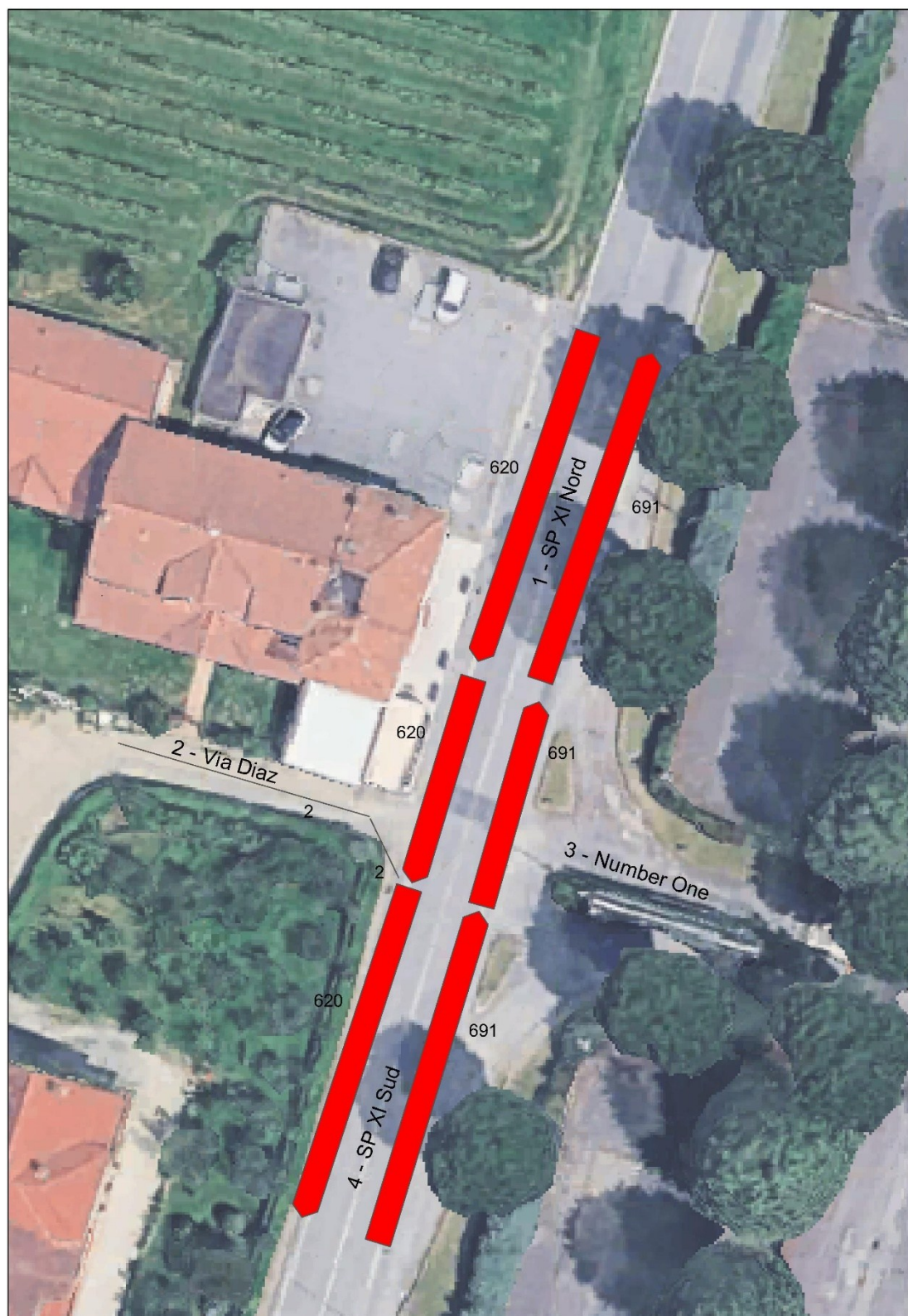


Figure 4.2.7 – Flussogramma conteggi di traffico in un giorno feriale tipo - Ora di punta del venerdì pomeriggio 17.30 - 18.30 - INCROCIO 2: SP XI - Via Diaz - Number One



Figure 4.2.8 – Flussogramma conteggi di traffico in un giorno ferialo tipo - Ora di punta del venerdì pomeriggio 17.30 - 18.30 - INCROCIO 3: SP XI - Via Fontane

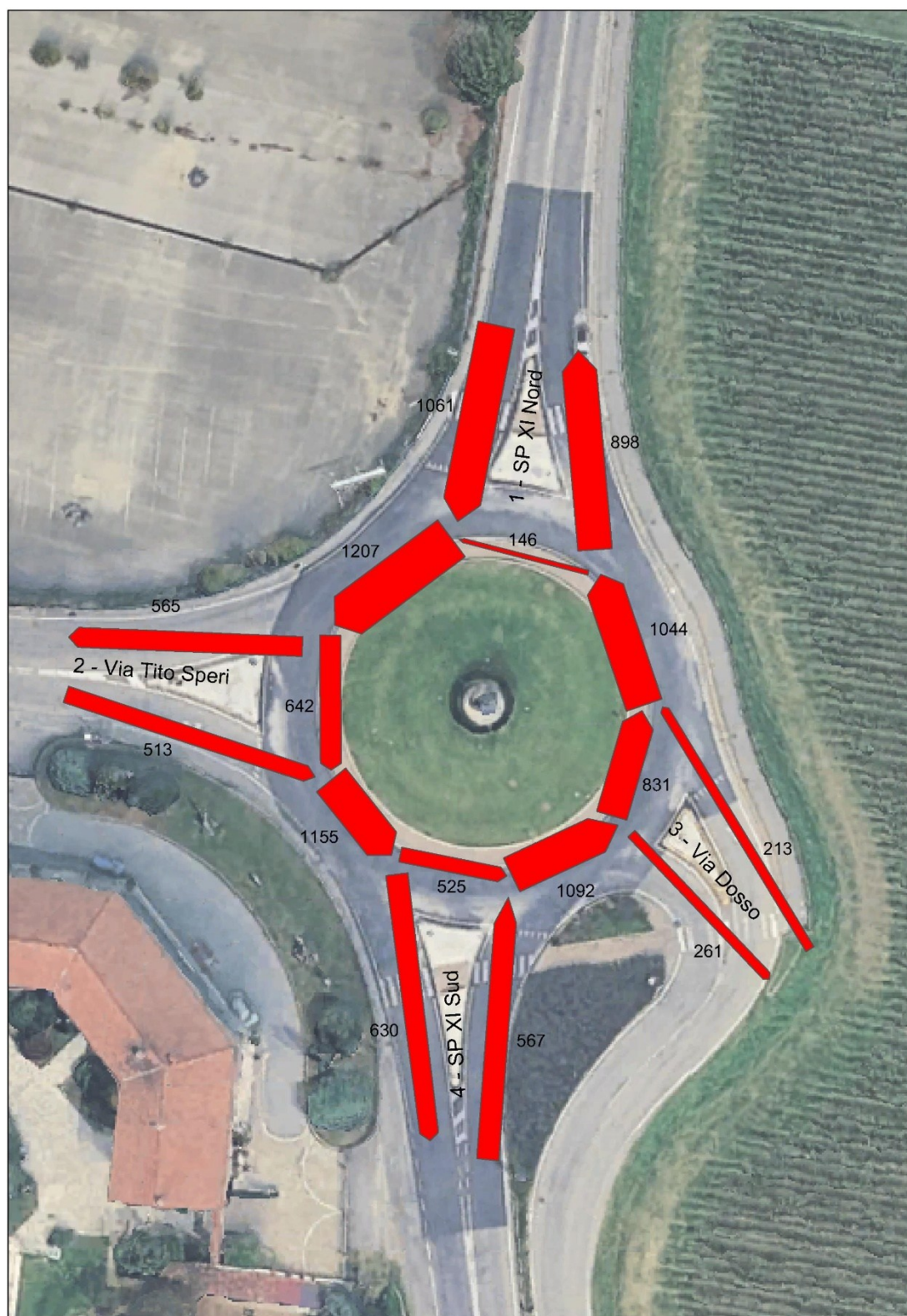


Figure 4.2.9 – Flussogramma conteggi di traffico in un giorno ferialo tipo - Ora di punta del venerdì pomeriggio 17.30 - 18.30 - INCROCIO 4: SP XI - Via Tito Speri - Via Dosso

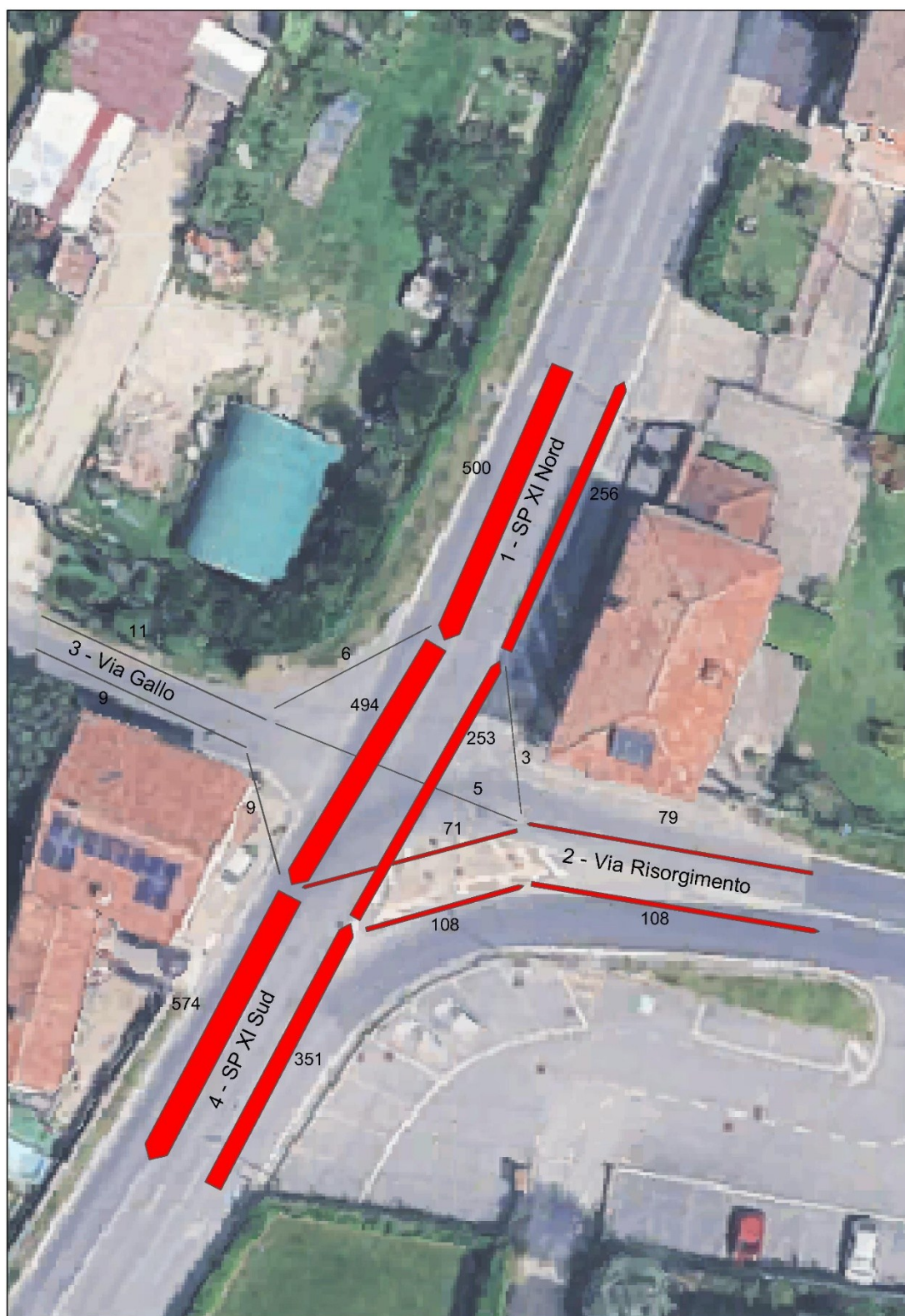


Figure 4.2.10 – Flussogramma conteggi di traffico in un giorno feriale tipo - Ora di punta del sabato pomeriggio 17.00 - 18.00 - INCROCIO 1: SP XI - Via Gallo - Via Risorgimento

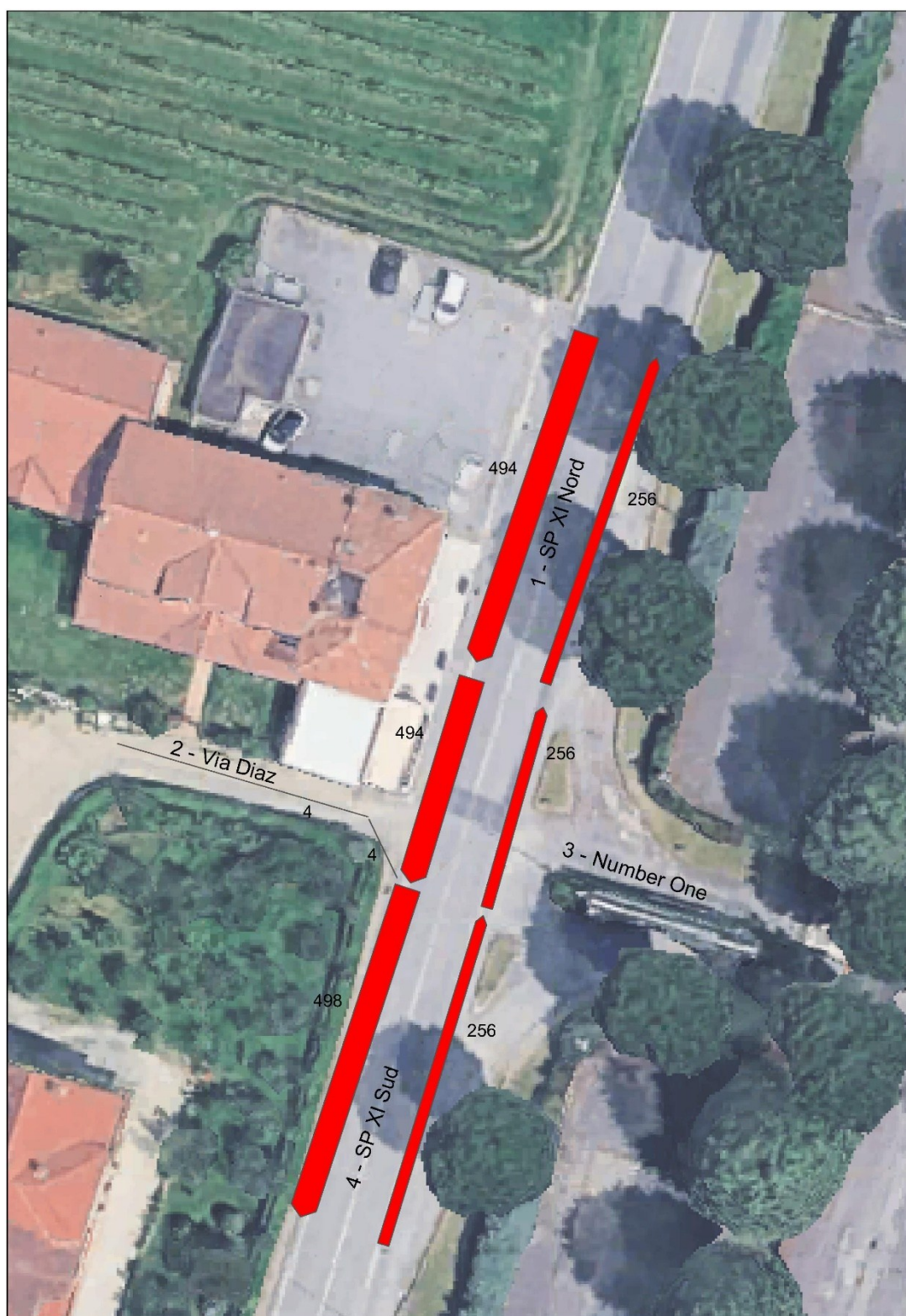


Figure 4.2.11 – Flussogramma conteggi di traffico in un giorno ferialo tipo - Ora di punta del sabato pomeriggio 17.00 - 18.00 - INCROCIO 2: SP XI - Via Diaz - Number One



Figure 4.2.12 – Flussogramma conteggi di traffico in un giorno feriale tipo - Ora di punta del sabato pomeriggio 17.00 - 18.00 - INCROCIO 3: SP XI - Via Fontane

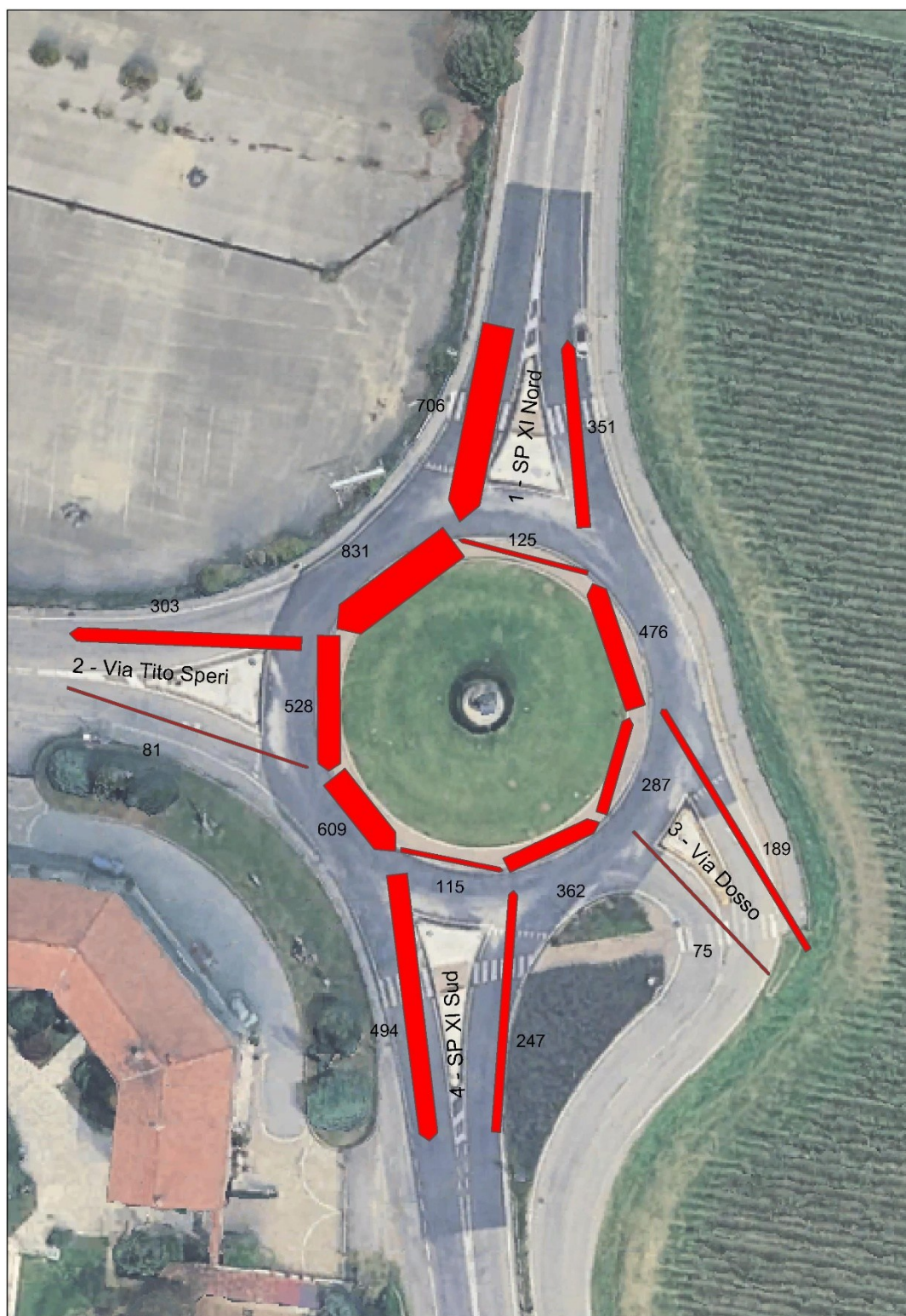


Figure 4.2.13 – Flussogramma conteggi di traffico in un giorno ferialo tipo - Ora di punta del sabato pomeriggio 17.00 - 18.00 - INCROCIO 4: SP XI - Via Tito Speri - Via Dosso

4.3 I Livelli di Servizio - Aimsun

Per analizzare la situazione del traffico lungo le strade, sia allo stato attuale che per la situazione di progetto è stato utilizzato il modello di simulazione dinamica AIMSUN. Esso riproduce il comportamento di ogni veicolo che utilizza la rete di trasporto stradale con la propria origine e destinazione e le caratteristiche cinematiche proprie del tipo di veicolo, riprodotte in modo coerente alle informazioni disponibili.

Il comportamento di ogni singolo veicolo viene simulato istante per istante, sulla base di algoritmi decisionali di tipo comportamentale (noti con il nome di car following) che stabiliscono di volta in volta il cambio di corsia, regolano la distanza dal veicolo che precede, l'immissione nelle corsie di accelerazione e decelerazione, ecc.

Ad ogni veicolo sono associate caratteristiche fisiche, geometriche, funzionali e comportamentali secondo valori medi, facendoli variare nei singoli casi intorno a tali valori medi, in modo da riprodurre le reali condizioni di non uniformità del parco veicolare e dei comportamenti dei conducenti. Il software restituisce complessivamente e per singola tratta stradale i flussi veicolari assegnati, la densità dei veicoli, i tempi di viaggio, le velocità medie, i perditempo e sulle singole tratte le lunghezze di coda massime e medie.

Partendo dai risultati dei rilievi effettuati sono state costruite le matrici per le tre ore di punta considerate: venerdì mattina, venerdì pomeriggio e sabato pomeriggio.

Una volta definito il grafo di riferimento ed aver assegnato per ogni arco le velocità e le capacità, dopo aver assegnato la matrice e dopo aver calibrato il modello si è simulato lo Stato di Fatto dell'Area di Studio (Figure 4.3.1).

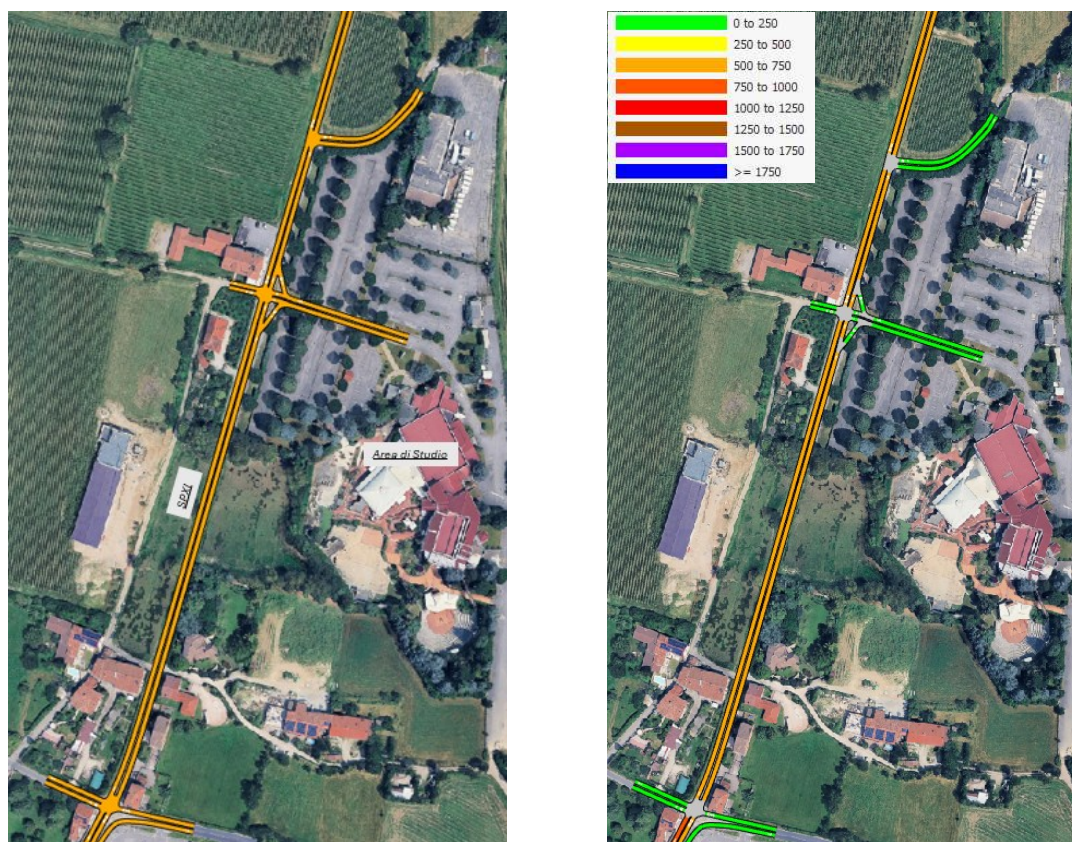


Figure 4.3.1 – Grafo utilizzato per le simulazioni dinamiche e la simulazione dello Stato di Fatto

Il risultato delle elaborazioni, della situazione allo Stato di Fatto del venerdì pomeriggio, evidenzia che:

- i) Nella tratta di SPXI compresa tra le due intersezioni di Via Gallo e Via Dosso, i flussi in transito corrispondono a circa 1.330 veq/h;
- ii) I livelli di servizio lungo la SPXI risultano soddisfacenti. I traffici esistenti conducono a rapporti F/C che non superano il valore di 0.80 in entrambe le direzioni, un indice che rappresenta una buona riserva di capacità;
- iii) Anche per quanto riguarda le code massime non si evidenziano criticità, con valori del tutto trascurabili.
- iv) I valori più elevati, sia per quanto riguarda i LOS che le Code Massime risultano all'intersezione con Via Gallo, in particolare in corrispondenza del tratto Sud. Qui i valori dei LOS appaiono più elevati ma non determinano code e perditempo; accodamenti avvengono, anche se contenuti, nell'attestamento di Via Risorgimento (Figure 4.3.2).

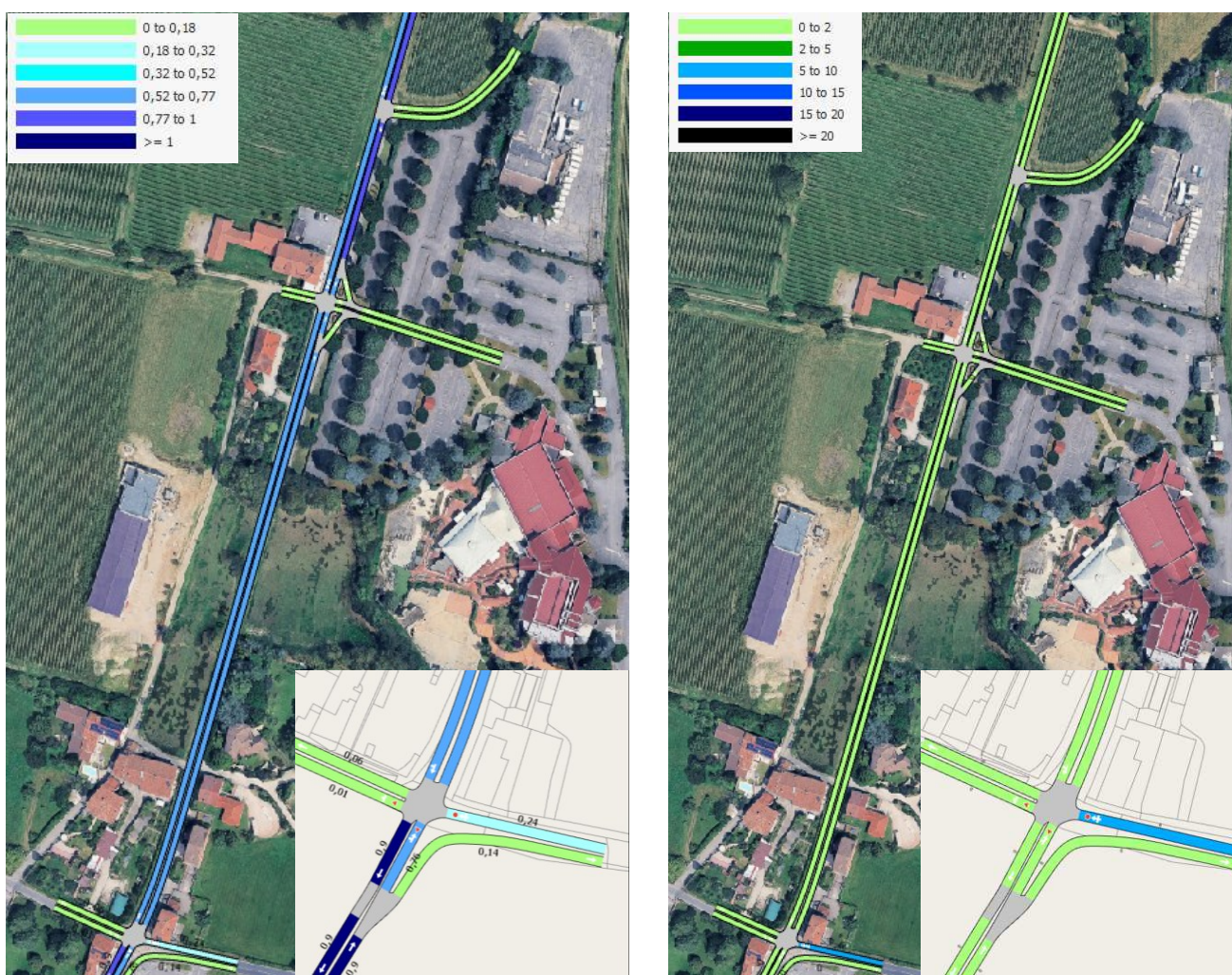


Figure 4.3.2 – Diagramma dei Los e delle code massime

A conclusione delle analisi effettuate emerge che:

- non sono presenti particolari criticità o situazioni di stress.
- La SPXI è interessata da importanti flussi di traffico che non generano situazioni al limite della capacità stradale nella fascia oraria di punta del venerdì pomeriggio.

5. LO SCENARIO DI PROGETTO

A conclusione della presentazione e dell'analisi delle indagini di traffico svolte, si ritiene opportuno evidenziare in sintesi ciò che di rilevante emerge dall'interpretazione critica dei dati:

- 1) l'Area di Studio è servita direttamente da una importante rete viaria di trasporto con funzioni territoriali la SPXI che la collega con numerosi centri abitati della Provincia di Brescia, a Nord con i principali Comuni del Lago di Iseo e a Sud con i territori di Rovato e Chiari ma soprattutto con il Casello autostradale dell'A4;
- 2) dai dati dei rilievi si evince che l'ora di punta più elevata è quella del venerdì pomeriggio.

Pertanto, a conclusione di questa prima fase delle attività è possibile affermare che non sono emerse particolari criticità sulla circolazione.

5.1 Gli insediamenti proposti

Nei capitoli precedenti si sono illustrate le caratteristiche viabilistiche e le criticità legate alla porzione di territorio comunale in cui andrà a collocarsi l'intervento che ipotizza il cambio di destinazione d'uso, da "locale di pubblico spettacolo" a Mix Funzionale (Residenza, Commercio e Terziario) (Figura 5.1.1).

ART. 16.7 AMBITO DI TRASFORMAZIONE POLIFUNZIONALE ATP2 (EX ATR15)

DATI GENERALI E STATO DI FATTO	
Localizzazione	Il comparto si trova a a a Borgonato, a est della strada Provinciale Rovato-Iseo
Stato	Conferma di Ambito già previsto da PGT vigente
Situazione previgente	Ambito di trasformazione ATR15
Classe di sensibilità paesistica	Sensibilità paesistica molto elevata
Verifica del consumo di suolo	Superficie già urbanizzata

INQUADRAMENTO CARTOGRAFICO

Ortofotografia

(da GeoPortale Provincia di Brescia – fonte: AGEA, ortofoto 2018)



Piano delle Regole vigente

(per la legenda si rimanda alle relative tavole)



Figure 5.1.1 – Ambito di Trasformazione ATP2-UMI1 – Fonte: PGT Comune di Corte Franca

La proposta di progetto prevede l'inserimento di 17 edifici ed una SL di progetto totale di 19.547.06 mq suddivisi in (Figura 5.1.2):

- Residenziale 17.931,50;
- Commerciale 1.211,67;
- Terziario 403,89



Figure 5.1.2 – Proposta di Progetto – Planimetria generale – Fonte: Richiesta Parere Preventivo

5.2 Le connessioni con la viabilità esistente

Dal PGT del Comune di Corte Franca e dalla Relazione Istruttoria del Settore Pianificazione Territoriale della Provincia di Brescia di Valutazione di Compatibilità del PGT con il PTCP della Provincia di Brescia e con il PTR di Franciacorta risulta:

- 1) La SP XI "Iseo – Rovato" nel tratto considerato è classificata Strada di Tipo I "Urbana Interzonale"
- 2) La SP 49-D1 "Nigoline – Bettole di Saiano" nel tratto considerato è classificata Strada Tipo F "Extraurbana Locale"
- 3) L'ambito ATP2 (a sua volta suddiviso in due sub-comparti, denominati UMI1 e UMI2) è situato in fregio alle SPXI e SP49-D1 ed è stato oggetto di precedenti valutazioni della Provincia, attinenti in sintesi: alla riqualificazione dell'intersezione della SPXI con la strada comunale delle Fornaci, che può assumere la funzione di collegamento ciclopeditonale con la frazione di Borgonato; alla predisposizione di percorsi ciclopeditonali e riqualificazione delle due fermate degli autobus poste in prossimità dell'ambito di trasformazione

Si prende atto della necessità espressa dal PGT di rendere indipendenti le singole unità urbanistiche, ferma restando l'esigenza, peraltro già riportata nella scheda d'ambito, di riqualificare le intersezioni esistenti, sia in corrispondenza della SPXI, sia in corrispondenza della SP49-D1 "Deviante per Passirano". Entrambi gli interventi di riqualificazione sono soggetti a preventivo provvedimento autorizzativo da parte dello scrivente settore, che valuterà la geometria dell'intersezione in relazione alle manovre di svolta previste, in modo che siano garantite le necessarie condizioni di sicurezza. Al riguardo si anticipa che il Settore delle Strade e dei Trasporti si riserva nelle successive fasi di progettazione di indicare raggi più ampi per i raccordi circolari, tali da garantire le necessarie condizioni di sicurezza in fase di manovra di svolta in mano destra (DM 19/4/2006). Ciò implicherà una maggiore ampiezza dell'area di intersezione rispetto a quanto previsto nelle tavole del PGT in esame.

Si ricorda per completezza che in precedenti valutazioni della Provincia (prot. 5180/92 PG 2898/92 UT del 24/7/1992) si era auspicato che, a mezzo di apposita strada di servizio, le utenze di entrambi i sub-comparti UMI1 e UMI2 confluissero in un unico accesso alla strada provinciale.

Di seguito sono elencate le ulteriori condizioni che permettono di ottimizzare l'accessibilità ai sub-comparti UMI1 e UMI2 dell'ambito APT2, in linea con quanto già prescritto dalla Provincia di Brescia in fase di valutazione della compatibilità al PTCP del PGT adottato con Deliberazione del C.C. n. 23 del 14/10/2010, e che qui viene confermato come prescrizione:

predisposizione in lato est alla SPXI di un percorso di collegamento ciclopeditonale dalla già citata intersezione con la strada comunale delle Fornaci di Borgonato fino all'accesso sulla SPXI dell'UMI1, affinché il flusso ciclopeditonale non si riversi direttamente sulla carreggiata della SPXI, caratterizzata da un traffico veicolare elevato, circa 16.000 veicoli/giorno;

coordinatamente al suddetto percorso ciclopeditonale, riqualificazione delle due fermate degli autobus poste in prossimità dell'ambito di trasformazione in oggetto secondo i criteri progettuali indicati nelle "Direttive tecniche per la progettazione e l'adeguamento delle fermate degli autobus" della Provincia di Brescia e dell'Agenzia del Trasporto Pubblico Locale di Brescia;

A ciò si aggiunge la prescrizione di adeguare le condizioni di illuminazione delle tre intersezioni che danno accesso all'ambito di trasformazione e delle aree della sede stradale di possibile attraversamento o percorrenza pedonale.

In conformità a quanto indicato da Comune di Corte Franca e Provincia di Brescia si propone la seguente soluzione viabilistica (Figura 5.2.1):



Figure 5.2.1 – Proposta connessioni con la viabilità esistente

L'accesso all'ambito ATP2 UMI1 resta unico e centrale direttamente sulla SP XI (Figura 5.2.2) regolato con corsie dedicate per le svolte a sinistra sia in ingresso che uscita.



Figure 5.2.2 – L'accesso all'ambito ATP2 – UMI1

Si prevede di realizzare un accesso con isole spartitraffico con corsie di svolta di larghezza 4.00 metri. La larghezza delle corsie della SP XI in corrispondenza dell'accesso è pari a 3.25 metri. Le corsie per ingresso e uscita in mano sinistra hanno una larghezza di 3.25 metri. Le fermate dell'autobus sono posizionate a sud dell'accesso all'ATP2 – UMI1 e verranno realizzate secondo le "Direttive tecniche per la progettazione e l'adeguamento delle fermate degli autobus" della Provincia di Brescia e dell'Agenzia del Trasporto Pubblico Locale di Brescia. In particolare, si prevede di realizzare anche un attraversamento pedonale rialzato con una piattaforma di larghezza 6.50 metri e lunghezza 6.00 metri con rampe di lunghezza 2.50 metri ciascuna. Entrambe le fermate sono dotate di palina e pensilina secondo gli standard delle Direttive sopra citate con un marciapiede di larghezza minima 1.50 metri. Sul lato ovest di SP XI il marciapiede prosegue fino al parcheggio esistente dell'attività commerciale esistente (bar/pizzeria). Sul lato est si prevede di realizzare un percorso ciclopeditonale di larghezza 2.50 che prosegue fino all'accesso all'ATP2 – UMI1, attraversa la strada di accesso collegandosi con i percorsi interni del parcheggio e prosegue in adiacenza alla SP XI fino alla strada comunale delle Fornaci anch'essa oggetto di riqualifica (Figura 5.2.3). Si prevede di allargare questa strada portandola ad una larghezza di 7.50 metri complessivi oltre al percorso ciclopeditonale di larghezza 2.50 metri. L'innesto sulla SP XI sarà regolamentato con il segnale di STOP.



Figure 5.2.3 – La riqualifica della strada comunale delle Fornaci

L'ultimo intervento che si prevede di realizzare è la riqualifica dell'accesso sud all'ATP2 – UMI 1 sulla SP49-D1 "Deviante per Passirano" (Figura 5.2.4). Si tratta di un accesso di "servizio" in cui si prevede di far entrare soltanto i veicoli addetti alla manutenzione delle aree dell'ambito di trasformazione. La strada che si immetterà sulla SP 49 avrà una larghezza di 7.00 metri e sarà regolamentata con il segnale di STOP.



Figure 5.2.4 – La riqualifica dell'accesso sulla SP 49

Per una miglior lettura in scala adeguata si allega Tavola 1.

Per quanto riguarda l'illuminazione pubblica, la segnaletica, lo smaltimento delle acque meteoriche e tutte le altre scelte progettuali si rimanda alle successive fasi progettuali.

5.3 Traffici generati

La domanda potenziale complessiva di mobilità generata dal progetto è stata calcolata sulla base delle previsioni urbanistiche per un giorno feriale medio; successivamente, la domanda è stata ulteriormente elaborata attraverso l'applicazione di opportuni parametri, per definire con precisione l'entità dei traffici generati per mezzo di trasporto, per l'ora di punta della mattina e del pomeriggio di un giorno feriale tipo.

Attraverso l'analisi di queste quantità che caratterizzano in modo specifico i diversi fenomeni legati al sistema della mobilità è possibile stimare gli effetti indotti sul sistema della viabilità dal perseguimento di determinate ipotesi di nuovi scenari urbanistici.

I dati disponibili e utilizzati in queste analisi riguardanti le diverse funzioni sono tratti:

- dagli studi forniti dal Committente;
- dalla localizzazione delle aree di intervento;
- dai pesi insediativi previsti per tipologia di funzione;
- dai parametri generazionali utilizzati in studi precedenti e presenti in letteratura scientifica.

Per il calcolo dei veicoli attratti/generati dalle funzioni commerciali previste dal nuovo intervento sono stati presi in considerazione i coefficienti riportati nella Tabella 1 del punto 5.5 DGR 20/12/2013, riferiti ad una struttura di vendita alimentare, con una superficie di vendita inferiore ai 3000 mq (Tabella 5.3.1).

Tab. 2 - Veicoli attratti + generati ogni mq di superficie di vendita non alimentare [1]

Superficie di vendita non alimentare [mq]	Veicoli ogni mq di superficie di vendita non alimentare			
	Venerdì (1)	Venerdì (2)	Sabato-Domenica (1)	Sabato-Domenica (2)
0 - 5.000	0,10	0,09	0,18	0,15
5.000 - 12.000	0,08	0,06	0,14	0,12
> 12.000	0,05	0,04	0,06	0,04

Tabella 5.3.1 – Tabella coefficienti per tipologia di Comuni (DGR 20/12/2013)

Non essendo il Comune di Corte Franca inserito nell'elenco dei Comuni critici/confinanti con Comuni critici, è stato utilizzato il coefficiente 0.09 per il venerdì ed il coefficiente 0.18 per la giornata di sabato.

Per le funzioni non commerciali sono stati utilizzati parametri recuperati da precedenti studi aventi medesime caratteristiche territoriali e funzionali, già riprodotti nella letteratura scientifica.

In base alla distribuzione oraria dei traffici privati assunta, si sono calcolati i volumi di traffico privato complessivi generati ed attratti nelle ore di punta di un giorno feriale tipo (mattino e pomeriggio) e del sabato (solo pomeriggio), e si sono ricostruiti i vettori in ingresso e in uscita dall'Area di Progetto (Tabella 5.3.2).

COMUNE DI CORTE FRANCA

ANALISI DEI TRAFFICI INDOTTI DA NUOVI INSEDIAMENTI (Feriale Tipo)

Periodo	FUNZIONI	mq Sup. lorda di pav.	PRESENZE/UTENZE	VIAGGI (andata e ritorno) GENERATI AL GIORNO x persona/utente	VIAGGI COMPLESSIVI AL GIORNO	SCELTA MODALE				Coeff. Occupaz.	VIAGGI PER MEZZO DI TRASPORTO (+)					CONCENTRAZIONE SPOSTAMENTI ORA DI PUNTA DEL MATTINO (7.30-8.30) ((%) U/I) (*)		TRAFFICO AUTO GENERATO ORA DI PUNTA DEL MATTINO (7.30-8.30)			CONCENTRAZIONE SPOSTAMENTI ORA DI PUNTA DELLA SERA (17.30-18.30) ((%) U/I) (*)		TRAFFICO AUTO GENERATO ORA DI PUNTA DELLA SERA (17.30-18.30)		
						Auto	Trasporto Pubblico	Moto Bici	A Piedi		Auto		Trasporto pubblico	Bici/ moto	a piedi										
											n. pers.	n. auto													
FERIALE TIPO	Residenza	17931,5	304 occupati occupati	1,4 per lavoro	426	77,0%	17,0%	6,0%	0,0%	1,00	328	328	72	26	0	U	I	U	I	U+I	U	I	U+I		
			241 non occupati	0,7 per altri motivi	213	77,0%	17,0%	6,0%	0,0%	1,00	164	164	36	13	0	40%	0%	131	0	131	0%	30%	0	98	98
			52 studenti	1,0	241	77,0%	17,0%	6,0%	0,0%	1,00	186	186	41	14	0	0%	0%	0	0	0	10%	10%	16	16	33
			52 studenti abituali	0,8 abituali	42	77,0%	17,0%	6,0%	0,0%	1,00	32	32	7	2	0	10%	0%	19	0	19	10%	10%	19	19	37
			52 studenti occasionali	0,8 occasionali	42	77,0%	17,0%	6,0%	0,0%	1,00	32	32	7	2	0	40%	0%	13	0	13	0%	20%	0	6	6
	Terziario e Servizi	403,89	8 addetti	1,5	12	77,0%	17,0%	6,0%	0,0%	1,00	9	9	2	1	0	U	I	U	I	U+I	U	I	U+I		
			8 utenti	1	8	89,0%	5,0%	6,0%	0,0%	1,60	7	4	0	0	0	40%	10%	0	4	4	10%	0%	1	0	1
	Media Struttura di vendita Non alimentare (Sup. di vendita x 0,7)	1.211,27	30 addetti	1,0	30	77,0%	17,0%	6,0%	0,0%	1,00	23	23	5	2	0	U	I	U	I	U+I	U	I	U+I		
			423,94 utenti	1,0	424	95,0%	0,0%	5,0%	0,0%	1,60	403	252	0	21	0	40%	2%	0	9	9					
TOTALE a.m.																	166	19	184	TOTALE p.m.		40	144	183	
GENERAZIONE DI TRAFFICO - PARAMETRI DI REGIONE LOMBARDIA (Comune non critico) Punta venerdi pomeriggio																	Commerc.		31	46	77				
																	TOTALE p.m.		71	190	260				

GENERAZIONE DI TRAFFICO - PARAMETRI DI REGIONE LOMBARDIA (Comune non critico) Punta venerdì pomeriggio

VEICOLI BIDIR./ORA PER MQ DI SUPERFICIE DI VENDITA				
Superficie Lorda	Non Alimentare (Sup. di vendita x 0.7)	U	I	U+I
1.211,27	848	31	46	77

ANALISI DEI TRAFFICI INDOTTI DA NUOVI INSEDIAMENTI (Sabato pomeriggio)

LOCALIZZAZIONE	FUNZIONI	mq Sup. lorda di pav.	PRESENZE/UTENZE	VIAGGI (andata e ritorno) GENERATI AL GIORNO x persona/utente	VIAGGI COMPLESSIVI AL GIORNO	SCELTA MODALE				Coeff. Occupaz.	VIAGGI PER MEZZO DI TRASPORTO (+)					CONCENTRAZIONE SPOSTAMENTI ORA DI PUNTA DEL MATTINO (7.30-8.30) ((%) U/I) (*)		TRAFFICO AUTO GENERATO ORA DI PUNTA DEL MATTINO (7.30-8.30)			CONCENTRAZIONE SPOSTAMENTI ORA DI PUNTA DELLA SERA (17.30-18.30) ((%) U/I) (*)		TRAFFICO AUTO GENERATO ORA DI PUNTA DELLA SERA (17.30-18.30)					
						Auto	Trasporto Pubblico	Moto Bici	A Piedi		Auto		Trasporto pubblico	Bici/ moto	a piedi			U	I	U+I			U	I	U+I			
											n. pers.	n. auto																
Ambiti territoriali	Residenza	17931,5	304 occupati occupati	0,4 per lavoro	122	77,0%	17,0%	6,0%	0,0%	1,00	94	94	21	7	0	40%	0%	37	0	37	0%	30%	0	28	28			
			241 non occupati	0,4 per altri motivi	122	77,0%	17,0%	6,0%	0,0%	1,00	94	94	21	7	0	0%	0%	0	0	0	10%	10%	9	9	19			
			52 studenti	0,4	96	77,0%	17,0%	6,0%	0,0%	1,00	74	74	16	6	0	10%	0%	7	0	7	10%	10%	7	7	15			
			52 studenti abituali	0,1 abituali	5	77,0%	17,0%	6,0%	0,0%	1,00	4	4	1	0	0	40%	0%	2	0	2	0%	20%	0	1	1			
			52 studenti occasionali	0,8 occasionali	42	77,0%	17,0%	6,0%	0,0%	1,00	32	32	7	2	0	10%	0%	3	0	3	10%	10%	3	3	6			
	Terziario e Servizi	403,89	8 addetti	0	0	77,0%	17,0%	6,0%	0,0%	1,00	0	0	0	0	0	0%	40%	0	0	0	10%	0%	0	0	0			
			8 utenti	0,0	0	89,0%	5,0%	6,0%	0,0%	1,60	0	0	0	0	0	0%	10%	0	0	0	15%	15%	0	0	0			
GENERAZIONE DI TRAFFICO - PARAMETRI DI REGIONE LOMBARDIA (Comune non critico) Punta sabato pomeriggio																		TOTALE a.m.			50	0	50	TOTALE p.m.		20	49	69
																					Commerc.		51	76	127			
																					TOTALE p.m.		71	125	196			

GENERAZIONE DI TRAFFICO - PARAMETRI DI REGIONE LOMBARDIA (Comune non critico) Punta sabato pomeriggio

VEICOLI BIDIR./ORA PER MQ DI SUPERFICIE DI VENDITA				
Superficie Lorda	Non Alimentare (Sup. di vendita x 0.7)	U	I	U+I
1.211,27	848	51	76	127

Tabella 5.3.2– Stima del traffico generato dalle nuove funzioni

Complessivamente si stima che il traffico indotto dalle nuove funzioni sia così dimensionato:

- 184 veicoli/h per la punta del venerdì mattina;
- 260 veicoli/h per la punta del venerdì pomeriggio;
- 196 veicoli/ per la punta del sabato pomeriggio

Per quanto riguarda la funzione commerciale, non trattandosi di alimentare, si ha un peso più contenuto nella generazione del traffico e risulta così definito negli orari più incisivi:

- Punta del venerdì pomeriggio 77 veicoli/h;
- Punta del sabato pomeriggio 127 veicoli/h

Nell'analisi dei traffici generati e attratti dalle funzioni commerciali, a scopo cautelativo, non viene considerata la quota parte di veicoli che già percorrono la rete stradale oggetto di analisi e che si servono delle nuove funzioni in quanto di "passaggio" (non dovrebbero essere considerati come traffici aggiuntivi rispetto al traffico esistente).

I risultati della generazione rivelano che il venerdì pomeriggio è lo Scenario più impattante sulla situazione esistente.

Per quanto riguarda la ripartizione dei traffici generati sulle due direttrici, (Nord e Sud della SPXI) si è considerata la posizione centrale dell'ambito rispetto ai principali nodi di attrazione e si sono considerati i traffici rilevati durante la campagna di indagine per il venerdì pomeriggio; tali dati rivelano flussi molto simili nelle due direzioni, pertanto, la ripartizione è avvenuta al 50%.

5.4 Risultati delle simulazioni

Analizzando i traffici generati dalle nuove funzioni e i traffici ottenuti dai conteggi dello Stato di Fatto negli incroci presi a riferimento, emerge che l'ora di punta del Venerdì mattina risulta meno gravosa dell'ora di punta del Venerdì pomeriggio perché, nonostante i valori rilevati siano del tutto equiparabili; i traffici generati al mattino dalla funzione commerciale sono praticamente trascurabili rispetto a quelli generati al pomeriggio.

Questo aspetto condiziona anche il confronto con i traffici del Sabato pomeriggio, essi hanno un'incidenza maggiore rispetto ai traffici del Venerdì mattina in quanto la componente dovuta alla funzione commerciale risulta più alta. (Tabella 5.3.2)

A seguito dei dati risultati dalla stima dei carichi generati, si ritiene di procedere alla verifica dei livelli di servizio degli incroci soltanto per l'ora di punta del Venerdì pomeriggio.

5.5 Effetti indotti sulla viabilità dalle nuove funzioni

Analizzando i traffici generati dalla nuova media struttura di vendita e i traffici ottenuti dai conteggi dello Stato di Fatto si deduce che i flussi aggiuntivi equivalgono, al Cordone complessivo dell'Area di Studio, ad un incremento di circa il 20% rispetto allo Stato di Fatto nella punta del venerdì pomeriggio (Figure 5.5.1).

Attualmente l'accesso all'Area avviene tramite un'intersezione canalizzata, per le svolte a destra per chi esce/entra, in corrispondenza dell'intersezione con Via Diaz, organizzata con segnali di stop e precedenza.

La proposta di intervento prevede anche una riorganizzazione dell'intersezione, mettendo in rete la viabilità di accesso all'Area.

STATO DI FATTO

SCENARIO DI PROGETTO



Figure 5.5.1 – Confronto dei flussi in ingresso al cordone di indagine

L'impatto del traffico indotto dal progetto nel suo complesso, sulla viabilità di accesso all'Area di Studio, è stato valutato anche con il modello dinamico.

Per la simulazione dinamica è stata aggiunta, alla matrice dello Stato di Fatto, la matrice del traffico indotto.

Successivamente, le matrici sono state assegnate sul grafo della rete di accesso all'Area di Studio determinando lo Scenario di Progetto. Le simulazioni sono state effettuate secondo la nuova organizzazione dell'intersezione Ingresso/Uscita ambito – SPXI (Figura 5.5.2).



Figure 5.5.2 – Proposta progettuale dell'intersezione Ingresso/Uscita Area di Progetto

Dai risultati delle simulazioni dinamiche, per la fascia oraria del venerdì pomeriggio, non emergono particolari criticità, gli incrementi maggiori di flussi si evidenziano sulla SPXI in direzione Nord (Figura 5.5.3).



Figure 5.5.3 – Simulazione dello Scenario di Progetto: diagramma dei flussi – punta venerdì pomeriggio

Per quanto riguarda le code non si evidenziano sostanziali variazioni e/o criticità (Figura 5.5.4)



Figure 5.5.4 – Simulazione dello Scenario di Progetto: diagramma delle code – punta venerdì pomeriggio

Per quanto riguarda i livelli di servizi (LOS) si evidenzia un incremento dei valori sulla SPXI in direzione Nord dovuto all'aumento dei flussi (Figura 5.5.5).

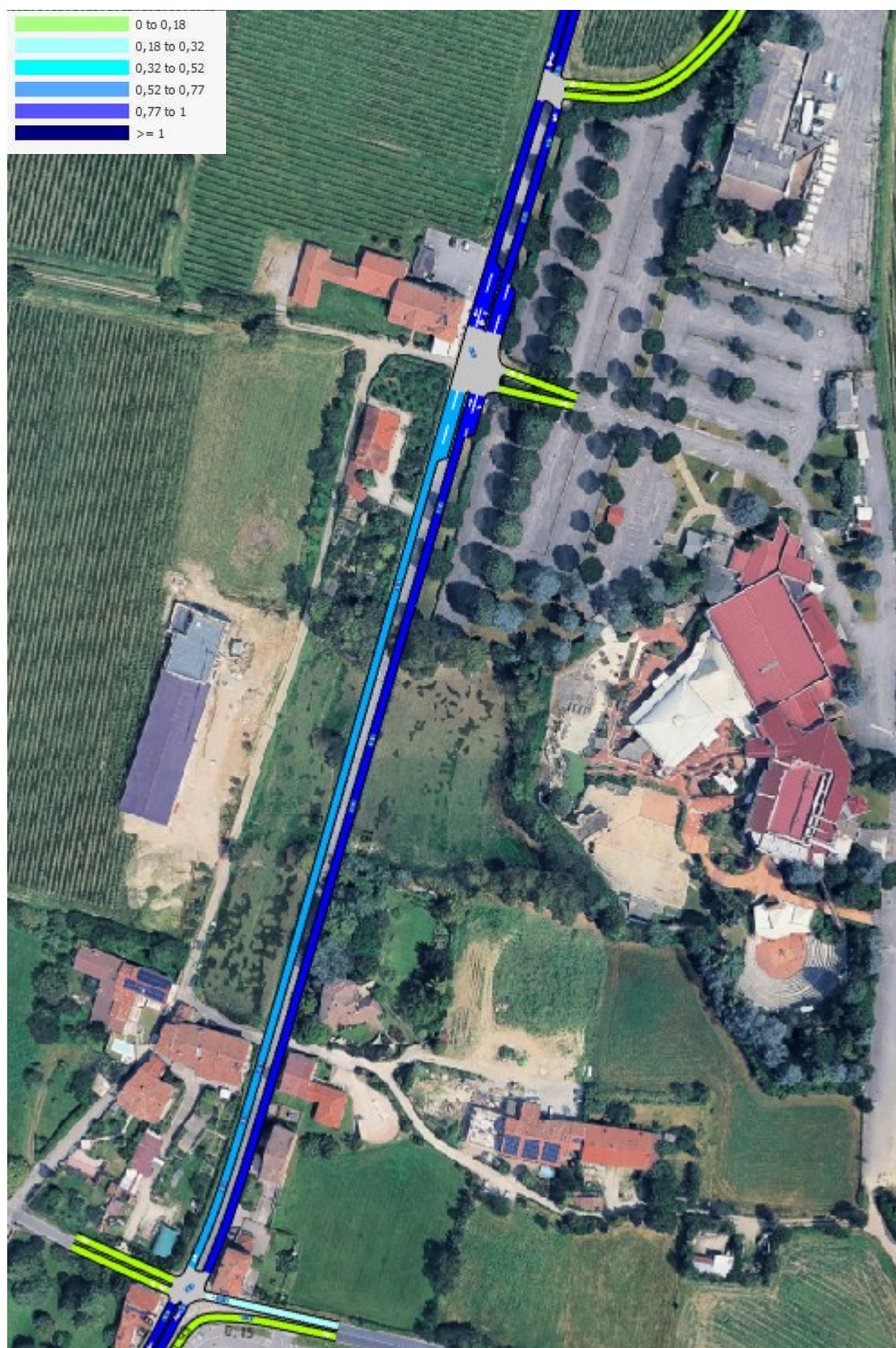


Figure 5.5.5 – Simulazione dello Scenario di Progetto: diagramma dei LOS – punta venerdì pomeriggio

6. CONCLUSIONI

Questo documento rappresenta le verifiche di impatto del progetto relativo alla proposta preliminare per l'Ambito di Trasformazione Urbanistica ATP2-UMI1, atte ad individuare eventuali criticità dovute alla messa a regime del progetto in questione, ed indirizzare in modo corretto ed efficace le scelte progettuali di riassetto della rete viaria necessario per la sostenibilità del futuro scenario.

Lo studio si è sviluppato in tre fasi riguardanti:

- Elaborazione del Quadro Conoscitivo (analisi della documentazione esistente, rilievo dei traffici nelle ore più critiche, ecc.)
- Calibrazione degli strumenti scientifici (modelli di assegnazione del traffico) per simulare gli scenari viabilistici futuri.
- Definizione degli interventi progettuali necessari per eliminare o mitigare eventuali criticità o situazioni di stress.

I risultati delle analisi e delle simulazioni effettuate nell'ambito del presente studio evidenziano che allo Stato di Fatto, nelle ore di punta rilevate, non sono presenti particolari criticità, la capacità della SPXI è sufficientemente adeguata al carico veicolare che la impegna. Anche le due intersezioni (SPXI-Via Gallo e SPXI-Via Fontane) alla luce dei traffici rilevati presentano livelli di servizio accettabili.

Secondo i rilievi effettuati nell'ambito della redazione di questo Studio, sulla SPXI insiste un traffico bidirezionale nell'ora di punta del venerdì mattina di circa 723 veicoli/h.

Nell'ora di punta del venerdì pomeriggio il traffico bidirezionale rilevato è risultato superiore rispetto ai risultati della fascia del mattino con valori bidirezionali pari a circa 1.311 veicoli/h sulla SPXI.

Per quanto riguarda il sabato pomeriggio il carico dei flussi è molto simile al carico del venerdì mattina: si hanno sulla SPXI 750 veicoli/h.

L'impatto sulla viabilità indotto dalle nuove previsioni è molto contenuto, limitandosi ad un traffico aggiuntivo orario bidirezionale di circa 185 veicoli nella fascia oraria del venerdì mattina, circa 260 veicoli bidirezionali nella fascia oraria del venerdì pomeriggio e di circa 196 veicoli bidirezionali nella fascia oraria del sabato pomeriggio.

Le considerazioni sull'impatto dovuto alle nuove funzioni sono state effettuate il venerdì pomeriggio, essendo risultato il periodo più critico sia in termini di traffico esistente che in termini di traffico generato.

I risultati della simulazione dello Scenario Proposto si scostano di poco dai livelli di servizio degli incroci esistenti.

Infine, si può affermare che, la soluzione viabilistica proposta è coerente con le richieste/osservazioni degli enti Comune di Corte Franca e Provincia di Brescia ed ha un impatto sui traffici delle strade interessate dallo Studio del tutto supportabile.

ALLEGATI

TABELLA 1.1

CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI

Incrocio

1

Strade:

SPXI - Via Gallo - Via Risorgimento

Giorno:

Venerdi

FLUSSI PER ORA PER CATEGORIA DI VEICOLI E PER MOVIMENTO

FLUSSI PER ORA PER CATEGORIA DI VEICOLI E PER MOVIMENTO											ORA DI PUNTA			ORA DI PUNTA					
											TOTALI			VEICOLI OMOGENEI					
Movimento da	a	7.30-8.00			08.00-08.30			08.30-09.00			09.00-09.30			7.30-8.30			7.30-8.30		
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.
1 - SPXI Nord	2 - Via Risorgimento	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1 - SPXI Nord	3 - Via Gallo	2	0	2	5	0	5	1	0	1	1	0	1	7	0	7	7	0	7
1 - SPXI Nord	4 - SPXI Sud	145	10	155	153	17	170	133	7	140	116	6	122	298	27	325	298	27	352
1 - SPXI Nord	Totale	147	10	157	158	17	175	134	7	141	117	6	123	305	27	332	305	27	359
2 - Via Risorgimento	3 - Via Gallo	20	0	20	26	0	26	14	0	14	8	0	8	46	0	46	46	0	46
2 - Via Risorgimento	4 - SPXI Sud	33	0	33	41	2	43	30	0	30	19	0	19	74	2	76	74	2	78
2 - Via Risorgimento	1 - SPXI Nord	4	0	4	6	0	6	2	0	2	1	0	1	10	0	10	10	0	10
2 - Via Risorgimento	Totale	57	0	57	73	2	75	46	0	46	28	0	28	130	2	132	130	2	134
3 - Via Gallo	4 - SPXI Sud	4	0	4	4	0	4	0	0	0	0	0	0	8	0	8	8	0	8
3 - Via Gallo	1 - SPXI Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 - Via Gallo	2 - Via Risorgimento	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 - Via Gallo	Totale	4	0	4	4	0	4	0	0	0	0	0	0	8	0	8	8	0	8
4 - SPXI Sud	1 - SPXI Nord	128	18	146	145	26	171	117	13	130	103	12	115	273	44	317	273	44	361
4 - SPXI Sud	2 - Via Risorgimento	90	4	94	103	11	114	88	4	92	71	3	74	193	15	208	193	15	223
4 - SPXI Sud	3 - Via Gallo	4	0	4	4	0	4	2	0	2	1	0	1	8	0	8	8	0	8
4 - SPXI Sud	Totale	222	22	244	252	37	289	207	17	224	175	15	190	474	59	533	474	59	592
Totale	1 - SPXI Nord	132	18	150	151	26	177	119	13	132	104	12	116	283	44	327	283	44	371
Totale	2 - Via Risorgimento	90	4	94	103	11	114	88	4	92	71	3	74	193	15	208	193	15	223
Totale	3 - Via Gallo	26	0	26	35	0	35	17	0	17	10	0	10	61	0	61	61	0	61
Totale	4 - SPXI Sud	182	10	192	198	19	217	163	7	170	135	6	141	380	29	409	380	29	438
TOTALE		430	32	462	487	56	543	387	24	411	320	21	341	917	88	1005	917	88	1093
	Flusso complessivo orario						1005			954			752						

TABELLA 1.2

CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI

Incrocio

1

Strade:

SP11 - Via Gallo - Via Risorgimento

Giorno:

Venerdi

FLUSSI PER ORA PER CATEGORIA DI VEICOLI E PER MOVIMENTO

FLUSSI PER ORA PER CATEGORIA DI VEICOLI E PER MOVIMENTO											ORA DI PUNTA			ORA DI PUNTA					
											TOTALI			VEICOLI OMOGENEI					
Movimento da	a	17.00-17.30			17.30-18.00			18.00-18.30			18.30-19.00			17.00-18.00			17.00-18.00		
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.
1 - SPXI Nord	2 - Via Risorgimento	1	0	1	2	0	2	1	0	1	0	0	0	3	0	3	3	0	3
1 - SPXI Nord	3 - Via Gallo	5	0	5	12	0	12	5	0	5	3	0	3	17	0	17	17	0	17
1 - SPXI Nord	4 - SPXI Sud	276	4	280	293	9	302	247	3	250	213	2	215	569	13	582	569	13	595
1 - SPXI Nord	Totale	282	4	286	307	9	316	253	3	256	216	2	218	589	13	602	589	13	615
2 - Via Risorgimento	3 - Via Gallo	10	1	11	17	4	21	7	0	7	6	0	6	27	5	32	27	5	37
2 - Via Risorgimento	4 - SPXI Sud	62	5	67	75	11	86	53	5	58	39	2	41	137	16	153	137	16	169
2 - Via Risorgimento	1 - SPXI Nord	0	0	0	2	0	2	1	0	1	0	0	0	2	0	2	2	0	2
2 - Via Risorgimento	Totale	72	6	78	94	15	109	61	5	66	45	2	47	166	21	187	166	21	208
3 - Via Gallo	4 - SPXI Sud	1	0	1	3	0	3	1	0	1	0	0	0	4	0	4	4	0	4
3 - Via Gallo	1 - SPXI Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 - Via Gallo	2 - Via Risorgimento	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 - Via Gallo	Totale	1	0	1	3	0	3	1	0	1	0	0	0	4	0	4	4	0	4
4 - SPXI Sud	1 - SPXI Nord	303	16	319	316	20	336	291	13	304	263	6	269	619	36	655	619	36	691
4 - SPXI Sud	2 - Via Risorgimento	117	2	119	0	0	0	0	0	0	0	0	0	117	2	119	117	2	121
4 - SPXI Sud	3 - Via Gallo	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1
4 - SPXI Sud	Totale	421	18	439	316	20	336	291	13	304	263	6	269	737	38	775	737	38	813
Totale	1 - SPXI Nord	303	16	319	318	20	338	292	13	305	263	6	269	621	36	657	621	36	693
Totale	2 - Via Risorgimento	118	2	120	2	0	2	1	0	1	0	0	0	120	2	122	120	2	124
Totale	3 - Via Gallo	16	1	17	29	4	33	12	0	12	9	0	9	45	5	50	45	5	55
Totale	4 - SPXI Sud	339	9	348	371	20	391	301	8	309	252	4	256	710	29	739	710	29	768
TOTALE		776	28	804	720	44	764	606	21	627	524	10	534	1496	72	1568	1496	72	1640
	Flusso complessivo orario						1568			1391			1161						

TABELLA 1.3

CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI

Incrocio

1

Strade:

SP11 - Via Gallo - Via Risorgimento

Giorno:

Sabato

FLUSSI PER ORA PER CATEGORIA DI VEICOLI E PER MOVIMENTO

FLUSSI PER ORA PER CATEGORIA DI VEICOLI E PER MOVIMENTO										ORA DI PUNTA			ORA DI PUNTA						
										TOTALI			VEICOLI OMOGENEI						
Movimento da	a	17.00-17.30			17.30-18.00			18.00-18.30			18.30-19.00			17.30-18.30			17.30-18.30		
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.
1 - SPXI Nord	2 - Via Risorgimento	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1 - SPXI Nord	3 - Via Gallo	1	0	1	2	0	2	4	0	4	2	0	2	6	0	6	6	0	6
1 - SPXI Nord	4 - SPXI Sud	211	1	212	233	3	236	249	3	252	223	1	224	482	6	488	482	6	494
1 - SPXI Nord	Totale	212	1	213	235	3	238	253	3	256	225	1	226	488	6	494	488	6	500
2 - Via Risorgimento	3 - Via Gallo	0	0	0	2	0	2	3	0	3	1	0	1	5	0	5	5	0	5
2 - Via Risorgimento	4 - SPXI Sud	27	0	27	34	0	34	37	0	37	28	0	28	71	0	71	71	0	71
2 - Via Risorgimento	1 - SPXI Nord	1	0	1	1	0	1	2	0	2	0	0	0	3	0	3	3	0	3
2 - Via Risorgimento	Totale	28	0	28	37	0	37	42	0	42	29	0	29	79	0	79	79	0	79
3 - Via Gallo	4 - SPXI Sud	1	0	1	3	0	3	6	0	6	1	0	1	9	0	9	9	0	9
3 - Via Gallo	1 - SPXI Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 - Via Gallo	2 - Via Risorgimento	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 - Via Gallo	Totale	1	0	1	3	0	3	6	0	6	1	0	1	9	0	9	9	0	9
4 - SPXI Sud	1 - SPXI Nord	96	3	99	114	4	118	121	5	126	101	0	101	235	9	244	235	9	253
4 - SPXI Sud	2 - Via Risorgimento	43	0	43	51	0	51	55	1	56	44	0	44	106	1	107	106	1	108
4 - SPXI Sud	3 - Via Gallo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4 - SPXI Sud	Totale	139	3	142	165	4	169	176	6	182	145	0	145	341	10	351	341	10	361
Totale	1 - SPXI Nord	97	3	100	115	4	119	123	5	128	101	0	101	238	9	247	238	9	256
Totale	2 - Via Risorgimento	43	0	43	51	0	51	55	1	56	44	0	44	106	1	107	106	1	108
Totale	3 - Via Gallo	1	0	1	4	0	4	7	0	7	3	0	3	11	0	11	11	0	11
Totale	4 - SPXI Sud	239	1	240	270	3	273	292	3	295	252	1	253	562	6	568	562	6	574
TOTALE		380	4	384	440	7	447	477	9	486	400	1	401	917	16	933	917	16	949
	Flusso complessivo orario						831			933			887						

TABELLA 2.1
CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI
Incrocio 2
Strade: SP XI - Via Diaz - Number One
Giorno: Venerdì

FLUSSI PER ORA PER CATEGORIA DI VEICOLI E PER MOVIMENTO

FLUSSI PER ORA PER CATEGORIA DI VEICOLI E PER MOVIMENTO													ORA DI PUNTA			ORA DI PUNTA			
													TOTALI			VEICOLI OMOGENEI			
Movimento da	a	7.30-8.00			08.00-08.30			08.30-09.00			09.00-09.30			7.30-8.30			7.30-8.30		
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.
1 - SPXI Nord	2 - Via Diaz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1 - SPXI Nord	3 - Number One	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1 - SPXI Nord	4 - SPXI Sud	142	10	152	153	17	170	133	7	140	116	6	122	295	27	322	295	27	349
1 - SPXI Nord	Totale	142	10	152	153	17	170	133	7	140	116	6	122	295	27	322	295	27	349
2 - Via Diaz	3 - Number One	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2 - Via Diaz	4 - SPXI Sud	2	0	2	2	0	2	1	0	1	0	0	0	4	0	4	4	0	4
2 - Via Diaz	1 - SPXI Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2 - Via Diaz	Totale	2	0	2	2	0	2	1	0	1	0	0	0	4	0	4	4	0	4
3 - Number One	4 - SPXI Sud	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 - Number One	1 - SPXI Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 - Number One	2 - Via Diaz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 - Number One	Totale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4 - SPXI Sud	1 - SPXI Nord	139	18	157	147	26	173	117	13	130	103	12	115	286	44	330	286	44	374
4 - SPXI Sud	2 - Via Diaz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4 - SPXI Sud	3 - Number One	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4 - SPXI Sud	Totale	139	18	157	147	26	173	117	13	130	103	12	115	286	44	330	286	44	374
Totale	1 - SPXI Nord	139	18	157	147	26	173	117	13	130	103	12	115	286	44	330	286	44	374
Totale	2 - Via Diaz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	3 - Number One	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	4 - SPXI Sud	144	10	154	155	17	172	134	7	141	116	6	122	299	27	326	299	27	353
TOTALE		283	28	311	302	43	345	251	20	271	219	18	237	585	71	656	585	71	727
	Flusso complessivo orario						656			616			508						

TABELLA 2.2
CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI
Incrocio 2
Strade: SP XI - Via Diaz - Number One
Giorno: Venerdì

FLUSSI PER ORA PER CATEGORIA DI VEICOLI E PER MOVIMENTO

FLUSSI PER ORA PER CATEGORIA DI VEICOLI E PER MOVIMENTO													ORA DI PUNTA			ORA DI PUNTA			
													TOTALI			VEICOLI OMOGENEI			
Movimento da	a	17.00-17.30			17.30-18.00			18.00-18.30			18.30-19.00			17.00-18.00			17.00-18.00		
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.
1 - SPXI Nord	2 - Via Diaz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1 - SPXI Nord	3 - Number One	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1 - SPXI Nord	4 - SPXI Sud	291	4	295	303	9	312	247	3	250	213	2	215	594	13	607	594	13	620
1 - SPXI Nord	Totale	291	4	295	303	9	312	247	3	250	213	2	215	594	13	607	594	13	620
2 - Via Diaz	3 - Number One	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2 - Via Diaz	4 - SPXI Sud	0	0	0	2	0	2	2	0	2	1	0	1	2	0	2	2	0	2
2 - Via Diaz	1 - SPXI Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2 - Via Diaz	Totale	0	0	0	2	0	2	2	0	2	1	0	1	2	0	2	2	0	2
3 - Number One	4 - SPXI Sud	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 - Number One	1 - SPXI Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 - Number One	2 - Via Diaz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 - Number One	Totale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4 - SPXI Sud	1 - SPXI Nord	303	16	319	316	20	336	291	13	304	263	6	269	619	36	655	619	36	691
4 - SPXI Sud	2 - Via Diaz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4 - SPXI Sud	3 - Number One	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4 - SPXI Sud	Totale	303	16	319	316	20	336	291	13	304	263	6	269	619	36	655	619	36	691
Totale	1 - SPXI Nord	303	16	319	316	20	336	291	13	304	263	6	269	619	36	655	619	36	691
Totale	2 - Via Diaz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	3 - Number One	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	4 - SPXI Sud	291	4	295	305	9	314	249	3	252	214	2	216	596	13	609	596	13	622
TOTALE		594	20	614	621	29	650	540	16	556	477	8	485	1215	49	1264	1215	49	1313
	Flusso complessivo orario						1264			1206			1041						

TABELLA 2.3
CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI
Incrocio 2
Strade: SP XI - Via Diaz - Number One
Giorno: Sabato

FLUSSI PER ORA PER CATEGORIA DI VEICOLI E PER MOVIMENTO

FLUSSI PER ORA PER CATEGORIA DI VEICOLI E PER MOVIMENTO													ORA DI PUNTA			ORA DI PUNTA			
													TOTALI			VEICOLI OMOGENEI			
Movimento da	a	17.00-17.30			17.30-18.00			18.00-18.30			18.30-19.00			17.30-18.30			17.30-18.30		
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.
1 - SPXI Nord	2 - Via Diaz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1 - SPXI Nord	3 - Number One	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1 - SPXI Nord	4 - SPXI Sud	211	1	212	233	3	236	249	3	252	223	1	224	482	6	488	482	6	494
1 - SPXI Nord	Totale	211	1	212	233	3	236	249	3	252	223	1	224	482	6	488	482	6	494
2 - Via Diaz	3 - Number One	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2 - Via Diaz	4 - SPXI Sud	0	0	0	2	0	2	2	0	2	1	0	1	4	0	4	4	0	4
2 - Via Diaz	1 - SPXI Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2 - Via Diaz	Totale	0	0	0	2	0	2	2	0	2	1	0	1	4	0	4	4	0	4
3 - Number One	4 - SPXI Sud	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 - Number One	1 - SPXI Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 - Number One	2 - Via Diaz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 - Number One	Totale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4 - SPXI Sud	1 - SPXI Nord	96	3	99	114	4	118	124	5	129	101	0	101	238	9	247	238	9	256
4 - SPXI Sud	2 - Via Diaz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4 - SPXI Sud	3 - Number One	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4 - SPXI Sud	Totale	96	3	99	114	4	118	124	5	129	101	0	101	238	9	247	238	9	256
Totale	1 - SPXI Nord	96	3	99	114	4	118	124	5	129	101	0	101	238	9	247	238	9	256
Totale	2 - Via Diaz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	3 - Number One	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	4 - SPXI Sud	211	1	212	235	3	238	251	3	254	224	1	225	486	6	492	486	6	498
TOTALE		307	4	311	349	7	356	375	8	383	325	1	326	724	15	739	724	15	754
	Flusso complessivo orario				667			739			709								

TABELLA 3.1
CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI
Incrocio 3
Strade: SP XI - Via Fontane
Giorno: Venerdì
FLUSSI PER ORA PER CATEGORIA DI VEICOLI E PER MOVIMENTO

FLUSSI PER ORA PER CATEGORIA DI VEICOLI E PER MOVIMENTO														ORA DI PUNTA			ORA DI PUNTA		
														TOTALI			VEICOLI OMOGENEI		
Movimento da	a	7.30-8.00			08.00-08.30			08.30-09.00			09.00-09.30			7.30-8.30			7.30-8.30		
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Auto	Pes.	Tot.	Auto	Pes.	Tot.
1 - SP XI Nord	2 - Via Fontane	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	1	1	0	1
1 - SP XI Nord	3 - SP XI Sud	142	10	152	152	17	169	132	7	139	116	6	122	294	27	321	294	27	348
1 - SP XI Nord	Totale	142	10	152	153	17	170	133	7	140	116	6	122	295	27	322	295	27	349
2 - Via Fontane	3 - SP XI Sud	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2 - Via Fontane	1 - SP XI Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2 - Via Fontane	Totale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 - SP XI Sud	1 - SP XI Nord	141	18	159	145	26	171	114	13	127	103	12	115	286	44	330	286	44	374
3 - SP XI Sud	2 - Via Fontane	1	0	1	3	0	3	3	0	3	0	0	0	4	0	4	4	0	4
3 - SP XI Sud	Totale	142	18	160	148	26	174	117	13	130	103	12	115	290	44	334	290	44	378
Totale	1 - SP XI Nord	141	18	159	145	26	171	114	13	127	103	12	115	286	44	330	286	44	374
Totale	2 - Via Fontane	1	0	1	4	0	4	4	0	4	0	0	0	5	0	5	5	0	5
Totale	3 - SP XI Sud	142	10	152	152	17	169	132	7	139	116	6	122	294	27	321	294	27	348
TOTALE		284	28	312	301	43	344	250	20	270	219	18	237	585	71	656	585	71	727
	Flusso complessivo orario				656			614			507								

TABELLA 3.2
CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI
Incrocio 3
Strade: SP XI - Via Fontane
Giorno: Venerdì
FLUSSI PER ORA PER CATEGORIA DI VEICOLI E PER MOVIMENTO

FLUSSI PER ORA PER CATEGORIA DI VEICOLI E PER MOVIMENTO														ORA DI PUNTA			ORA DI PUNTA		
														TOTALI			VEICOLI OMOGENEI		
Movimento da	a	17.00-17.30			17.30-18.00			18.00-18.30			18.30-19.00			17.00-18.00			17.00-18.00		
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Auto	Pes.	Tot.	Auto	Pes.	Tot.
1 - SP XI Nord	2 - Via Fontane	1	0	1	2	0	2	2	0	2	0	0	0	3	0	3	3	0	3
1 - SP XI Nord	3 - SP XI Sud	291	4	295	303	9	312	245	3	248	213	2	215	594	13	607	594	13	620
1 - SP XI Nord	Totale	292	4	296	305	9	314	247	3	250	213	2	215	597	13	610	597	13	623
2 - Via Fontane	3 - SP XI Sud	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2 - Via Fontane	1 - SP XI Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2 - Via Fontane	Totale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 - SP XI Sud	1 - SP XI Nord	301	16	317	311	20	331	286	13	299	262	6	268	612	36	648	612	36	684
3 - SP XI Sud	2 - Via Fontane	2	0	2	5	0	5	5	0	5	1	0	1	7	0	7	7	0	7
3 - SP XI Sud	Totale	303	16	319	316	20	336	291	13	304	263	6	269	619	36	655	619	36	691
Totale	1 - SP XI Nord	301	16	317	311	20	331	286	13	299	262	6	268	612	36	648	612	36	684
Totale	2 - Via Fontane	3	0	3	7	0	7	7	0	7	1	0	1	10	0	10	10	0	10
Totale	3 - SP XI Sud	291	4	295	303	9	312	245	3	248	213	2	215	594	13	607	594	13	620
TOTALE		595	20	615	621	29	650	538	16	554	476	8	484	1216	49	1265	1216	49	1314
	Flusso complessivo orario				1265			1204			1038								

TABELLA 3.3
CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI
Incrocio 3
Strade: SP XI - Via Fontane
Giorno: Sabato
FLUSSI PER ORA PER CATEGORIA DI VEICOLI E PER MOVIMENTO

FLUSSI PER ORA PER CATEGORIA DI VEICOLI E PER MOVIMENTO														ORA DI PUNTA			ORA DI PUNTA		
														TOTALI			VEICOLI OMOGENEI		
Movimento da	a	17.00-17.30			17.30-18.00			18.00-18.30			18.30-19.00			17.30-18.30			17.30-18.30		
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Auto	Pes.	Tot.	Auto	Pes.	Tot.
1 - SP XI Nord	2 - Via Fontane	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	2	0	2	2	0	2
1 - SP XI Nord	3 - SP XI Sud	211	1	212	232	3	235	248	3	251	223	1	224	480	6	486	480	6	492
1 - SP XI Nord	Totale	211	1	212	233	3	236	249	3	252	223	1	224	482	6	488	482	6	494
2 - Via Fontane	3 - SP XI Sud	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2 - Via Fontane	1 - SP XI Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2 - Via Fontane	Totale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 - SP XI Sud	1 - SP XI Nord	95	3	98	118	4	122	120	5	125	101	0	101	238	9	247	238	9	256
3 - SP XI Sud	2 - Via Fontane	1	0	1	3	0	3	3	0	3	0	0	0	6	0	6	6	0	6
3 - SP XI Sud	Totale	96	3	99	121	4	125	123	5	128	101	0	101	244	9	253	244	9	262
Totale	1 - SP XI Nord	95	3	98	118	4	122	120	5	125	101	0	101	238	9	247	238	9	256
Totale	2 - Via Fontane	1	0	1	4	0	4	4	0	4	0	0	0	8	0	8	8	0	8
Totale	3 - SP XI Sud	211	1	212	232	3	235	248	3	251	223	1	224	480	6	486	480	6	492
TOTALE		307	4	311	354	7	361	372	8	380	324	1	325	726	15	741	726	15	756
	Flusso complessivo orario				672			741			705								

TABELLA 4.1
CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI
Incrocio 4
Strade: SP XI - Via Tito Speri - Via Dosso
Giorno: Venerdì

FLUSSI PER ORA PER CATEGORIA DI VEICOLI E PER MOVIMENTO

FLUSSI PER ORA PER CATEGORIA DI VEICOLI E PER MOVIMENTO													ORA DI PUNTA			ORA DI PUNTA			
													TOTALI			VEICOLI OMOGENEI			
Movimento da	a	7.30-8.00			08.00-08.30			08.30-09.00			09.00-09.30			7.30-8.30			7.30-8.30		
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.
1 - SPXI Nord	2 - Via Tito Speri	54	3	57	57	5	62	43	3	46	35	1	36	111	8	119	111	8	127
1 - SPXI Nord	3 - Via Dosso	6	0	6	7	0	7	4	0	4	3	0	3	13	0	13	13	0	13
1 - SPXI Nord	4 - SPXI Sud	129	10	139	127	15	142	110	4	114	98	6	104	256	25	281	256	25	306
1 - SPXI Nord	Totale	189	13	202	191	20	211	157	7	164	136	7	143	380	33	413	380	33	446
2 - Via Tito Speri	3 - Via Dosso	12	0	12	14	0	14	8	0	8	6	0	6	26	0	26	26	0	26
2 - Via Tito Speri	4 - SPXI Sud	11	0	11	20	2	22	23	3	26	15	0	15	31	2	33	31	2	35
2 - Via Tito Speri	1 - SPXI Nord	68	4	72	72	6	78	55	4	59	43	3	46	140	10	150	140	10	160
2 - Via Tito Speri	Totale	91	4	95	106	8	114	86	7	93	64	3	67	197	12	209	197	12	221
3 - Via Dosso	4 - SPXI Sud	2	0	2	6	0	6	7	0	7	3	0	3	8	0	8	8	0	8
3 - Via Dosso	1 - SPXI Nord	11	0	11	13	0	13	8	0	8	6	0	6	24	0	24	24	0	24
3 - Via Dosso	2 - Via Tito Speri	12	4	16	15	3	18	8	1	9	3	0	3	27	7	34	27	7	41
3 - Via Dosso	Totale	25	4	29	34	3	37	23	1	24	12	0	12	59	7	66	59	7	73
4 - SPXI Sud	1 - SPXI Nord	102	15	117	115	22	137	98	11	109	87	10	97	217	37	254	217	37	291
4 - SPXI Sud	2 - Via Tito Speri	21	3	24	26	4	30	17	2	19	15	2	17	47	7	54	47	7	61
4 - SPXI Sud	3 - Via Dosso	5	0	5	4	0	4	2	0	2	1	0	1	9	0	9	9	0	9
4 - SPXI Sud	Totale	128	18	146	145	26	171	117	13	130	103	12	115	273	44	317	273	44	361
Totale	1 - SPXI Nord	181	19	200	200	28	228	161	15	176	136	13	149	381	47	428	381	47	475
Totale	2 - Via Tito Speri	87	10	97	98	12	110	68	6	74	53	3	56	185	22	207	185	22	229
Totale	3 - Via Dosso	23	0	23	25	0	25	14	0	14	10	0	10	48	0	48	48	0	48
Totale	4 - SPXI Sud	142	10	152	153	17	170	140	7	147	116	6	122	295	27	322	295	27	349
TOTALE		433	39	472	476	57	533	383	28	411	315	22	337	909	96	1005	909	96	1101
	Flusso complessivo orario						1005			944			748						

TABELLA 4.2
CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI
Incrocio 4
Strade: SP XI - Via Tito Speri - Via Dosso
Giorno: Venerdì

FLUSSI PER ORA PER CATEGORIA DI VEICOLI E PER MOVIMENTO

FLUSSI PER ORA PER CATEGORIA DI VEICOLI E PER MOVIMENTO													ORA DI PUNTA			ORA DI PUNTA				
													TOTALI			VEICOLI OMOGENEI				
Movimento da	a	17.00-17.30			17.30-18.00			18.00-18.30			18.30-19.00			17.00-18.00			17.00-18.00			
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	
1 - SPXI Nord	2 - Via Tito Speri	200	9	209	207	12	219	193	7	200	181	5	186	407	21	428	407	21	449	
1 - SPXI Nord	3 - Via Dosso	56	2	58	61	5	66	49	1	50	36	0	36	117	7	124	117	7	131	
1 - SPXI Nord	4 - SPXI Sud	221	4	225	234	9	243	195	3	198	169	2	171	455	13	468	455	13	481	
1 - SPXI Nord	Totale	477	15	492	502	26	528	437	11	448	386	7	393	979	41	1020	979	41	1061	
2 - Via Tito Speri	3 - Via Dosso	60	0	60	64	0	64	52	0	52	45	0	45	124	0	124	124	0	124	
2 - Via Tito Speri	4 - SPXI Sud	50	3	53	53	5	58	43	2	45	37	1	38	103	8	111	103	8	119	
2 - Via Tito Speri	1 - SPXI Nord	112	8	120	118	12	130	101	6	107	95	5	100	230	20	250	230	20	270	
2 - Via Tito Speri	Totale	222	11	233	235	17	252	196	8	204	177	6	183	457	28	485	457	28	513	
3 - Via Dosso	4 - SPXI Sud	14	0	14	16	0	16	9	0	9	7	0	7	30	0	30	30	0	30	
3 - Via Dosso	1 - SPXI Nord	60	0	60	57	0	57	51	0	51	53	0	53	117	0	117	117	0	117	
3 - Via Dosso	2 - Via Tito Speri	33	0	33	33	0	33	25	0	25	21	0	21	66	0	66	66	0	66	
3 - Via Dosso	Totale	107	0	107	106	0	106	85	0	85	81	0	81	213	0	213	213	0	213	
4 - SPXI Sud	1 - SPXI Nord	249	2	251	248	5	253	232	3	235	247	6	253	497	7	504	497	7	511	
4 - SPXI Sud	2 - Via Tito Speri	21	1	22	21	3	24	15	0	15	16	0	16	42	4	46	42	4	50	
4 - SPXI Sud	3 - Via Dosso	2	0	2	4	0	4	2	0	2	1	0	1	6	0	6	6	0	6	
4 - SPXI Sud	Totale	272	3	275	273	8	281	249	3	252	264	6	270	545	11	556	545	11	567	
Totale	1 - SPXI Nord	421	10	431	423	17	440	384	9	393	395	11	406	844	27	871	844	27	898	
Totale	2 - Via Tito Speri	254	10	264	261	15	276	233	7	240	218	5	223	515	25	540	515	25	565	
Totale	3 - Via Dosso	118	2	120	129	5	134	103	1	104	82	0	82	247	7	254	247	7	261	
Totale	4 - SPXI Sud	285	7	292	303	14	317	247	5	252	213	3	216	588	21	609	588	21	630	
TOTALE		1078	29	1107	1116	51	1167	967	22	989	908	19	927	2194	80	2274	2194	80	2354	
	Flusso complessivo orario				2274			2156			1916									

TABELLA 4.3
CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI
Incrocio 4
Strade: SP XI - Via Tito Speri - Via Dosso
Giorno: Sabato

FLUSSI PER ORA PER CATEGORIA DI VEICOLI E PER MOVIMENTO

FLUSSI PER ORA PER CATEGORIA DI VEICOLI E PER MOVIMENTO												ORA DI PUNTA			ORA DI PUNTA				
												TOTALI			VEICOLI OMOGENEI				
Movimento da	a	17.00-17.30			17.30-18.00			18.00-18.30			18.30-19.00			17.30-18.30			17.30-18.30		
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.
1 - SPXI Nord	2 - Via Tito Speri	95	0	95	106	0	106	115	0	115	89	0	89	221	0	221	221	0	221
1 - SPXI Nord	3 - Via Dosso	18	0	18	24	0	24	28	0	28	16	0	16	52	0	52	52	0	52
1 - SPXI Nord	4 - SPXI Sud	191	1	192	203	3	206	218	3	221	197	1	198	421	6	427	421	6	433
1 - SPXI Nord	Totale	304	1	305	333	3	336	361	3	364	302	1	303	694	6	700	694	6	706
2 - Via Tito Speri	3 - Via Dosso	5	0	5	7	0	7	9	0	9	4	0	4	16	0	16	16	0	16
2 - Via Tito Speri	4 - SPXI Sud	6	0	6	8	0	8	10	0	10	6	0	6	18	0	18	18	0	18
2 - Via Tito Speri	1 - SPXI Nord	17	0	17	23	0	23	24	0	24	16	0	16	47	0	47	47	0	47
2 - Via Tito Speri	Totale	28	0	28	38	0	38	43	0	43	26	0	26	81	0	81	81	0	81
3 - Via Dosso	4 - SPXI Sud	16	0	16	22	0	22	21	0	21	17	0	17	43	0	43	43	0	43
3 - Via Dosso	1 - SPXI Nord	40	0	40	46	0	46	49	0	49	35	0	35	95	0	95	95	0	95
3 - Via Dosso	2 - Via Tito Speri	23	0	23	26	0	26	25	0	25	17	0	17	51	0	51	51	0	51
3 - Via Dosso	Totale	79	0	79	94	0	94	95	0	95	69	0	69	189	0	189	189	0	189
4 - SPXI Sud	1 - SPXI Nord	77	3	80	93	4	97	98	5	103	90	0	90	191	9	200	191	9	209
4 - SPXI Sud	2 - Via Tito Speri	15	1	16	15	0	15	16	0	16	10	0	10	31	0	31	31	0	31
4 - SPXI Sud	3 - Via Dosso	3	0	3	3	0	3	4	0	4	1	0	1	7	0	7	7	0	7
4 - SPXI Sud	Totale	95	4	99	111	4	115	118	5	123	101	0	101	229	9	238	229	9	247
Totale	1 - SPXI Nord	134	3	137	162	4	166	171	5	176	141	0	141	333	9	342	333	9	351
Totale	2 - Via Tito Speri	133	1	134	147	0	147	156	0	156	116	0	116	303	0	303	303	0	303
Totale	3 - Via Dosso	26	0	26	34	0	34	41	0	41	21	0	21	75	0	75	75	0	75
Totale	4 - SPXI Sud	213	1	214	233	3	236	249	3	252	220	1	221	482	6	488	482	6	494
TOTALE		506	5	511	576	7	583	617	8	625	498	1	499	1193	15	1208	1193	15	1223
	Flusso complessivo orario						1094			1208			1124						