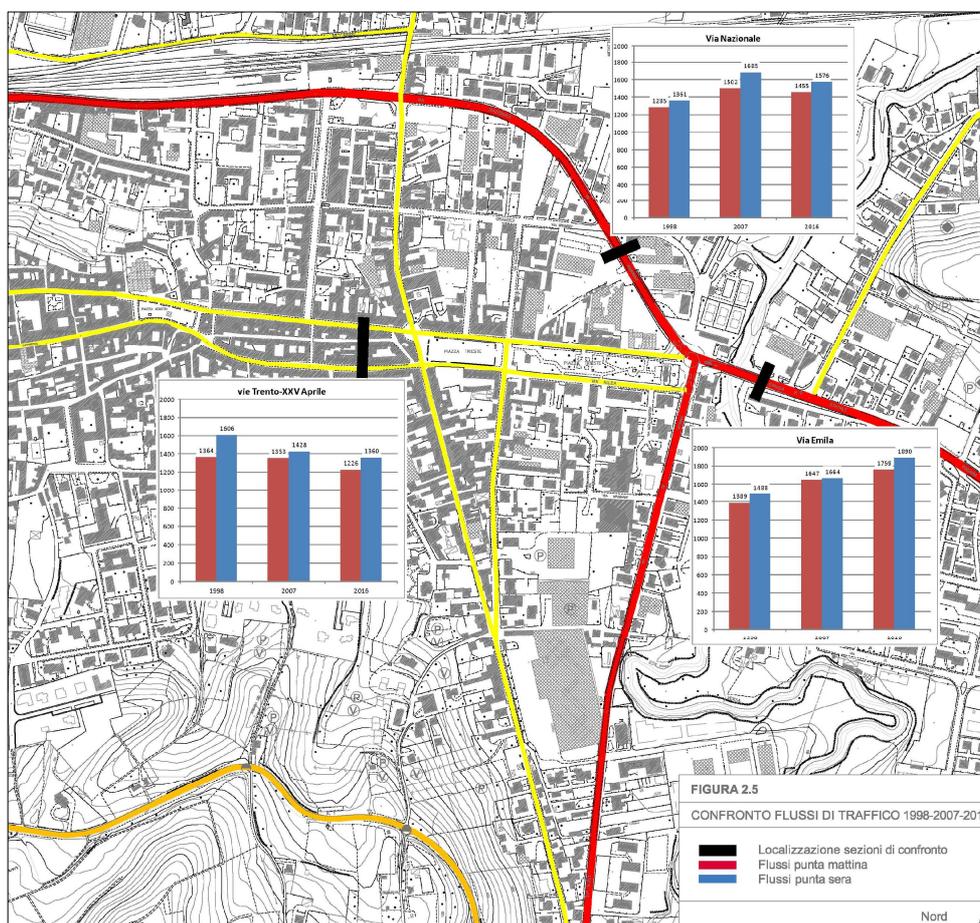




**COMUNE DI STRADELLA**  
PROVINCIA DI PAVIA

**AGGIORNAMENTO  
DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO**  
Documento adottato con Delibera di Giunta Comunale n. 56 del 20/03/2017



Febbraio 2017

# **COMUNE DI STRADELLA AGGIORNAMENTO DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO**

## **INDICE DEI CONTENUTI**

- 0. PREMESSA**
  
- 1. INQUADRAMENTO**
  
- 2. INDAGINI EFFETTUATE**
  - 2.1 Rilievi del Traffico**
  - 2.2 Indagini sulla Sosta**
  - 2.3 L'indagine Origine/Destinazione**
  
- 3. QUESTIONARI ONLINE**
  
- 4. INCIDENTALITÀ**
  
- 5. PROPOSTE DI PIANO**
  - 5.1 interventi sulla Viabilità**
  - 5.2 Interventi di Razionalizzazione della Sosta**
  - 5.3 Interventi per la protezione dei Pedoni e Ciclisti**
  
- 6. INTERVENTI INFRASTRUTTURALI DI MEDIO LUNGO TERMINE**

## **0. PREMESSA**

Il Comune di Stradella ha affidato all'ing. Minoja Michele l'incarico per la redazione dell'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.). L'ing. Minoja aveva seguito, come socio del Centro Studi Traffico i precedenti PGTU redatti nel 1998 e nel 2007.

Gli obiettivi del Piano Urbano del Traffico, ai sensi dell'Art. 36 del Codice della Strada, sono:

- la riduzione degli inquinamenti atmosferico e acustico;
- il risparmio energetico;
- il rispetto dei valori ambientali;
- il miglioramento della mobilità pedonale;
- il miglioramento delle condizioni di circolazione dei mezzi di trasporto pubblico;
- il miglioramento delle condizioni di circolazione e sosta delle automobili;
- la riduzione degli incidenti stradali;

Le Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico definiscono che il Piano Urbano del Traffico (P.U.T.) è costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo (arco temporale biennale) e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate.

Il P.U.T. è un piano di immediata realizzabilità, con l'obiettivo di contenere al massimo, mediante interventi di modesto onere economico, le criticità della circolazione.

Per il P.U.T. sono per altro previsti successivi aggiornamenti biennali, che rendono lo stesso un piano - processo.

Il Piano Urbano del Traffico rappresenta quindi lo strumento di pianificazione e di gestione della mobilità nel breve termine e definisce una serie coordinata di interventi finalizzati ad ottimizzare l'esistente sistema cinematico e a soddisfare le attuali esigenze di mobilità.

Gli interventi riguardano in particolare il sistema di regolamentazione del traffico, il sistema di controllo della sosta, il sistema delle aree pedonali e ambientali, il sistema di privilegio del trasporto pubblico, il sistema dei percorsi ciclabili e sono finalizzati a migliorare le condizioni di sicurezza, a garantire condizioni ambientali accettabili e comunque rispettose degli standards legislativi previsti dalle normative vigenti e a soddisfare le esigenze di sosta delle diverse categorie di utenti.

Le Direttive stesse evidenziano come le criticità potranno generalmente essere interamente rimosse solo attraverso adeguati potenziamenti sull'offerta di infrastrutture e di servizi del trasporto pubblico collettivo, che costituiscono l'oggetto principale del Piano dei Trasporti, realizzabile nel lungo periodo (arco temporale decennale).

Nel caso si prevedano anche interventi relativi alla gestione del sistema di trasporto pubblico collettivo stradale, il P.U.T. può più propriamente essere denominato Piano

della Mobilità.

Secondo le Direttive stesse i contenuti progettuali del P.U.T. sono distinti su tre livelli di progettazione.

Il 1° livello è quello del Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.), inteso come progetto preliminare o piano quadro, relativo all'intero centro abitato ed indicante la politica intermodale, la qualificazione funzionale dei singoli elementi della viabilità principale e degli eventuali elementi della viabilità locale destinati esclusivamente ai pedoni, le priorità di intervento.

Il 2° livello è quello dei Piani Particolareggiati del Traffico Urbano, intesi quali progetti di massima per l'attuazione del P.G.T.U., relativi ad ambiti territoriali più ristretti di quelli dell'intero centro abitato (quartieri, zone urbane).

Definiscono il dimensionamento di massima degli interventi previsti per tutta la viabilità, principale e locale, all'interno dell'ambito territoriale con i rispettivi schemi di circolazione.

Il 3° livello è quello dei Piani Esecutivi del traffico urbano, intesi quali progetti esecutivi dei Piani Particolareggiati.

L'incarico in oggetto è relativo alla definizione del Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.).

Il Piano Generale del Traffico Urbano definisce le proposte progettuali tenendo conto di tutte le problematiche del territorio: l'architettura, il paesaggio, l'ambiente, la storia e la microeconomia, in modo da conseguire il recupero e il miglioramento della vivibilità e delle condizioni ambientali.

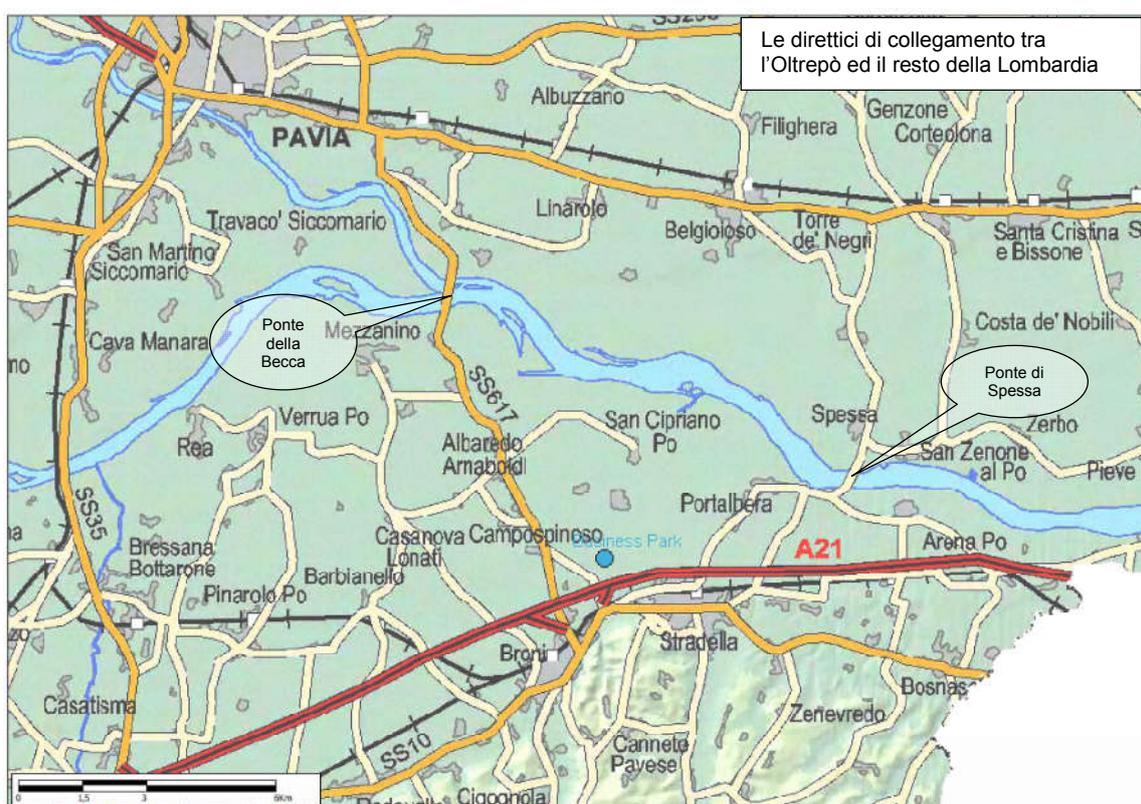
Il Piano si propone di definire un'insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate.

Il Piano si prefigge l'obiettivo di dare una serie di proposte coordinate di intervento relative al sistema viabilistico, al sistema di circolazione, al sistema semaforico, al sistema dei parcheggi e della sosta, al sistema delle aree ambientali e pedonali, al sistema dei percorsi ciclabili e al sistema di protezione dei percorsi del trasporto pubblico.

## 1. INQUADRAMENTO

Stradella è situata nell'Oltrepò Pavese a sud-est di Pavia e si sviluppa lungo due direttrici che la attraversano da nord a sud e da est a ovest ed ha accesso all'autostrada A21 Torino-Piacenza (Figura 1.1). Le principali direttrici che interessano Stradella sono la exSS10 che attraversa il Comune da est a ovest, lungo il tracciato ferroviario e la SP 201 da nord a sud lambendo a sud i confini dell'urbanizzato attraverso le colline.

Le direttrici di collegamento tra l'Oltrepò ed il resto della Lombardia, sono la provinciale SP617 con il ponte della Becca, con il divieto di transito dei mezzi pesanti e la seconda verso le provinciali SP200-SP199 con il ponte di Spessa.



In relazione ai servizi di trasporto pubblico, Stradella è servita dalle linee ferroviarie Alessandria-Piacenza e Pavia-Stradella, la Stazione, senza servizio di assistenza alle persone a ridotta mobilità, è servita nel giorno feriale tipo da 42 treni. Le linee di trasporto pubblico su gomma che interessano il Comune di Stradella sono le seguenti:

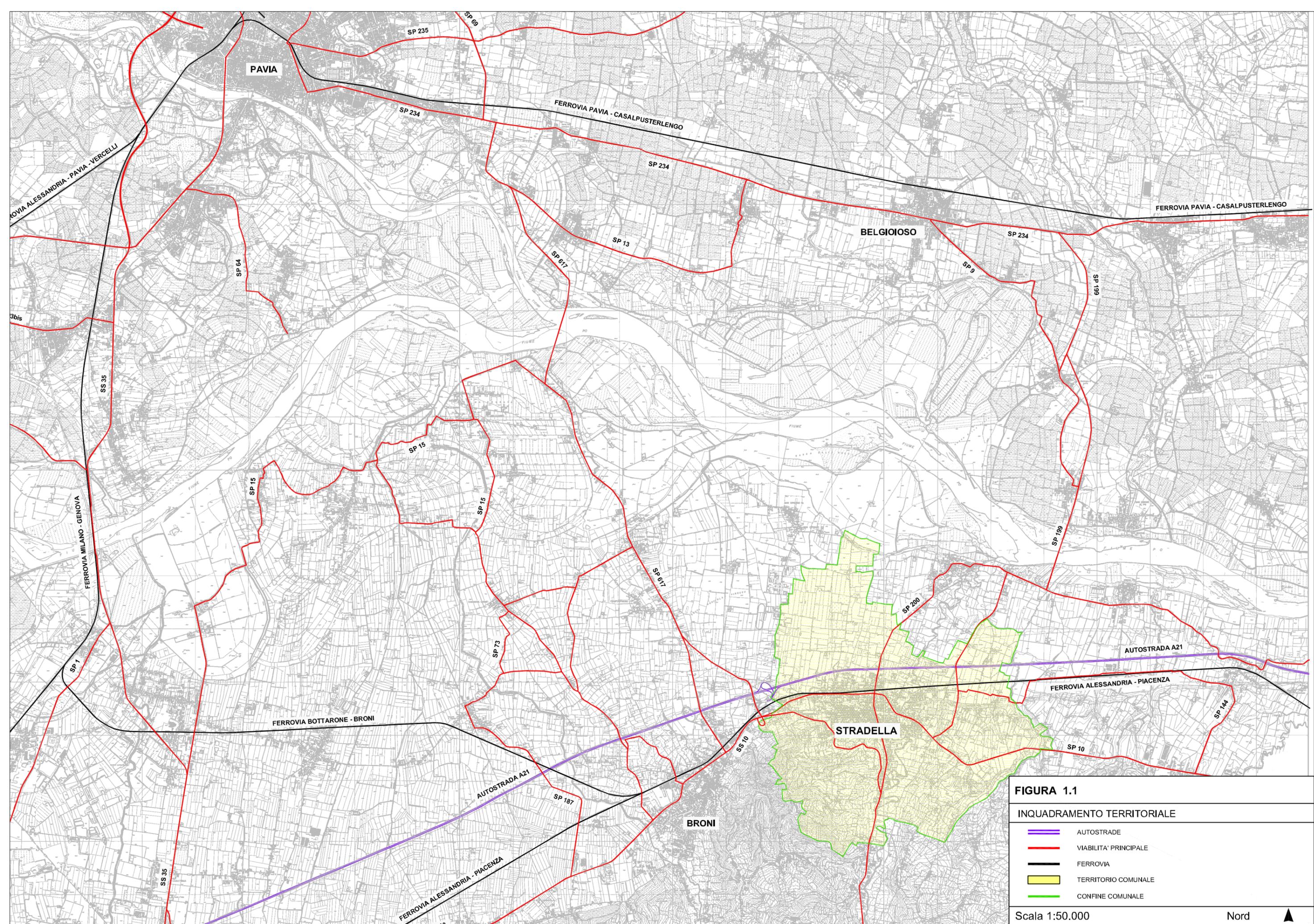
Gestite da Arfea

440 Carmine-Pometo-Broni

484 Casteggio – Stradella

395 Castel San Giovanni-Stradella-Pavia-Milano

380 Mornico Losana-Broni-Stradella-Pavia



- 385 Pavia - Stradella – Romagnese
- 482 Pavia-Rea
- 400 Santa Maria Della Versa e Circondario
- 398 Stradella-Rovescala
- 432 Voghera – Stradella

e Gestite da PMT

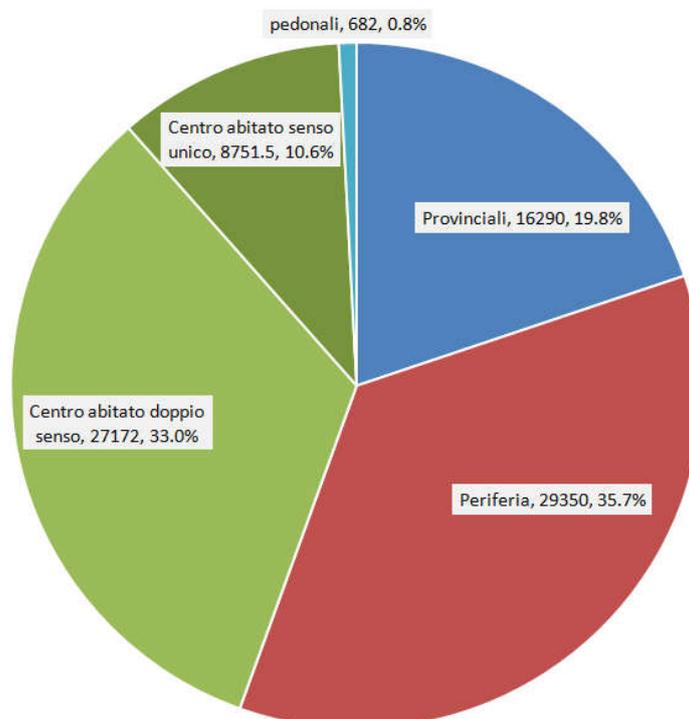
- 133 Stradella-Corteolona
- 179 Monticelli Pavese-Chignolo Po-Pieve Porto Morone-Castel S. G.-Stradella

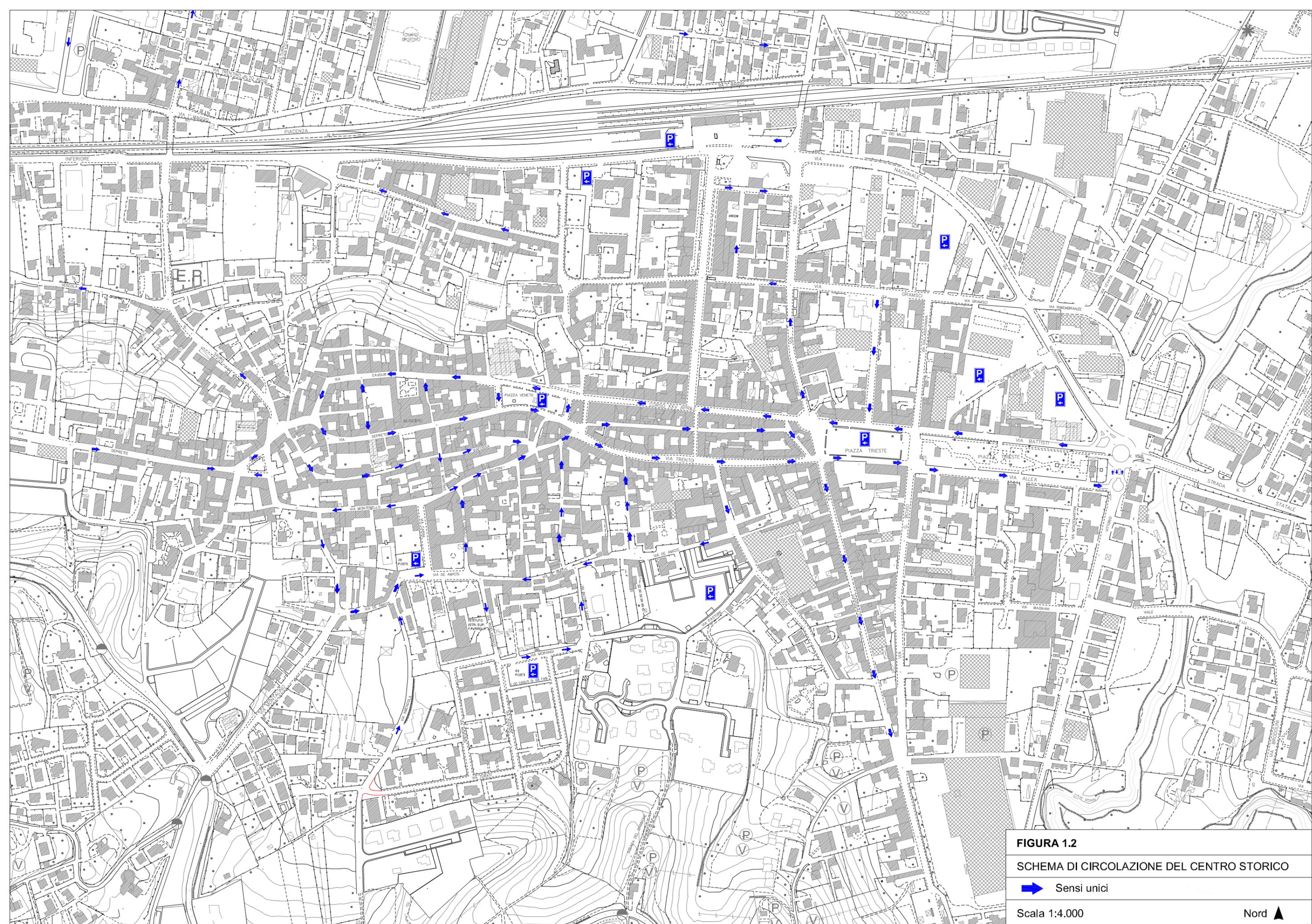
Complessivamente lo sviluppo delle strade del territorio comunale (esclusa l'autostrada) supera gli 82 Km, con 16,3 Km di strade provinciali, 29,4 Km di strade comunali periferiche e 35,9 Km di strade del centro abitato, più 682 metri di tratte pedonali.

L'area centrale di Stradella è caratterizzata da numerosi sensi unici di circolazione (Figura 1.2), che interessano il 24% del totale della viabilità del centro abitato, con i due assi contrapposti di attraversamento del centro storico: Via Battisti-Coro XXV Aprile-Via Cavour in direzione Broni e Via Marconi-Via Trento-Viale Allea in direzione Castel San Giovanni.

Il oltre 41% delle strade comunali è privo di marciapiedi mentre il 25,1% ha il marciapiede da un solo lato.

**Distribuzione tipologica delle strade del territorio comunale in metri**





## 2. INDAGINI EFFETTUATE

Nell'ambito dell'incarico della redazione dell'Aggiornamento del PGTU sono state programmate ed effettuate indagini specifiche sul traffico e sulla sosta coinvolgendo nelle attività di rilievo studenti universitari residenti a Stradella. Le indagini sono effettuate nel periodo compreso tra il 16 e il 27 maggio 2016, per un impegno complessivo di 243 ore-uomo, pari ad oltre 30 giorni-uomo.

### 2.1 Rilievi del Traffico

I conteggi di traffico si sono articolati mediante conteggi delle manovre di svolta ai principali incroci (Figura 2.1) e conteggi classificati nelle sezioni di intervista al cordone del centro abitato:

- A Viale Libertà;
- B Via Nazionale;
- C Via Emilia;
- D SP 201.

I conteggi classificati, hanno interessato le fasce orarie di punta del mattino 7.30-9.30 e della sera 17.00-19.00 e sono stati effettuati conteggiando i veicoli suddivisi in 9 categorie, al fine di ricostruire la composizione del traffico:

- autovetture;
- autobus;
- veicoli commerciali leggeri;
- veicoli commerciali pesanti senza rimorchio;
- veicoli commerciali pesanti con rimorchio;
- veicoli commerciali articolati;
- motociclette;
- biciclette;
- altri veicoli.

Il rilievo è stato effettuato in un giorno feriale tipo per ogni sezione, per periodi di 15' al fine individuare le ore di punta all'interno delle due fasce di indagine. Nell'Allegato 1 sono stati memorizzati e riportati i dati raccolti in forma tabellare per ciascuna sezione di indagine e per il totale delle quattro sezioni, mentre nelle Figure 2.2a-e si riporta la distribuzione del traffico per tipologia di mezzo e la distribuzione oraria del traffico in transito.

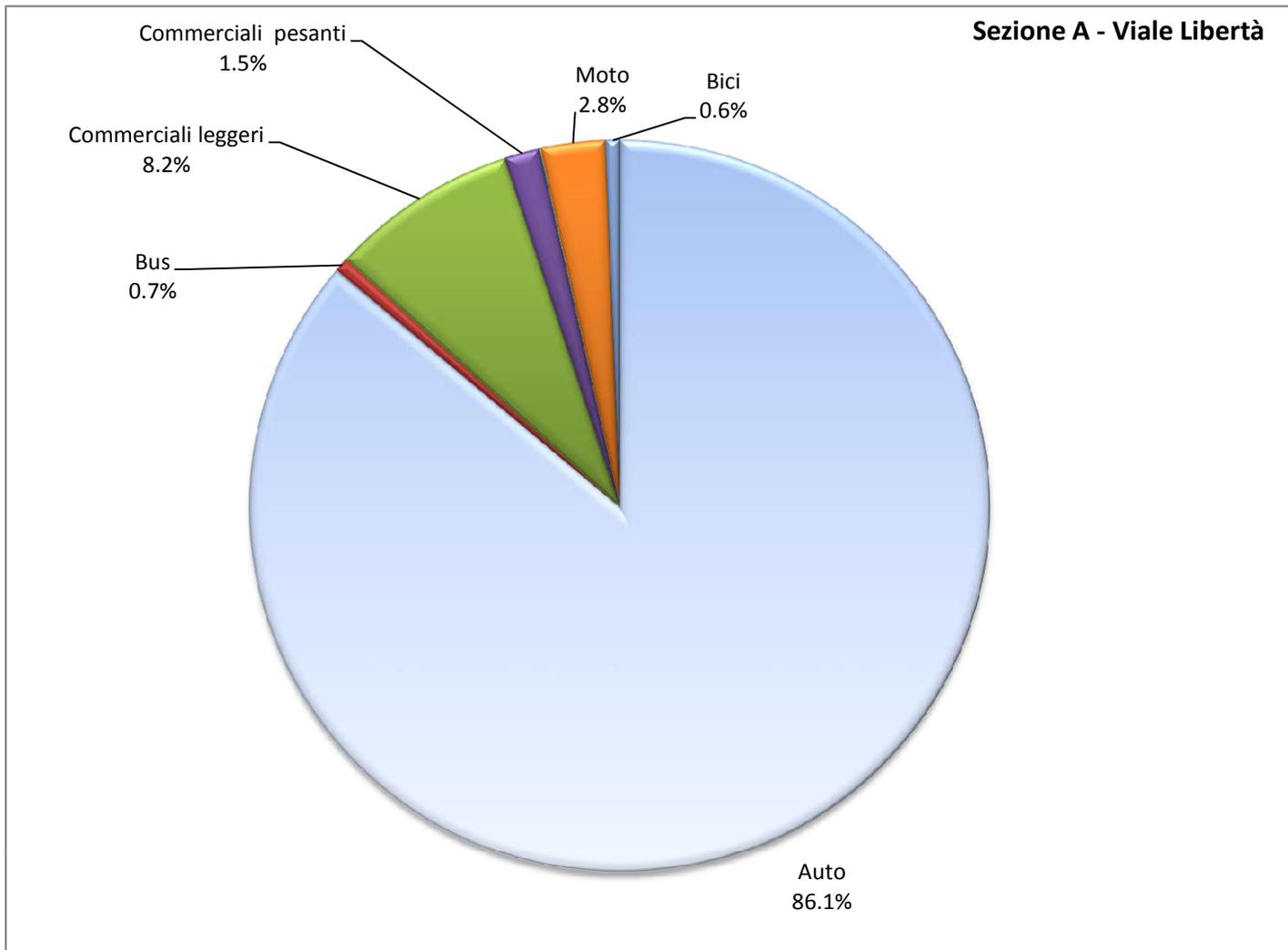
Complessivamente, nelle quattro sezioni e nelle quattro ore di indagine sono stati conteggiati 17.327 veicoli equivalenti bidirezionali in transito (escluse 124 bici), 8.414 nella fascia 7.30-9.30 e 8.914 nella fascia 17.00-19.00, la percentuale di traffico commerciale pesante complessiva è significativa, pari al 4,2%, più elevata nella fascia 7.30-9.30 (5,2%) mentre scende al 3,3% nella fascia serale 17.00-19.00. Relativamente bassa è la componente delle moto e motorini, inferiore al 2%, così come quella delle biciclette che si attesta allo 0,74%.

La distribuzione oraria risulta relativamente "piatta", senza un'ora di punta particolarmente concentrata; nella fascia del mattino l'ora di punta si registra al cordone tra le 7.30 e le 8.30 con 4.488 veicoli equivalenti, 2.449 in ingresso a

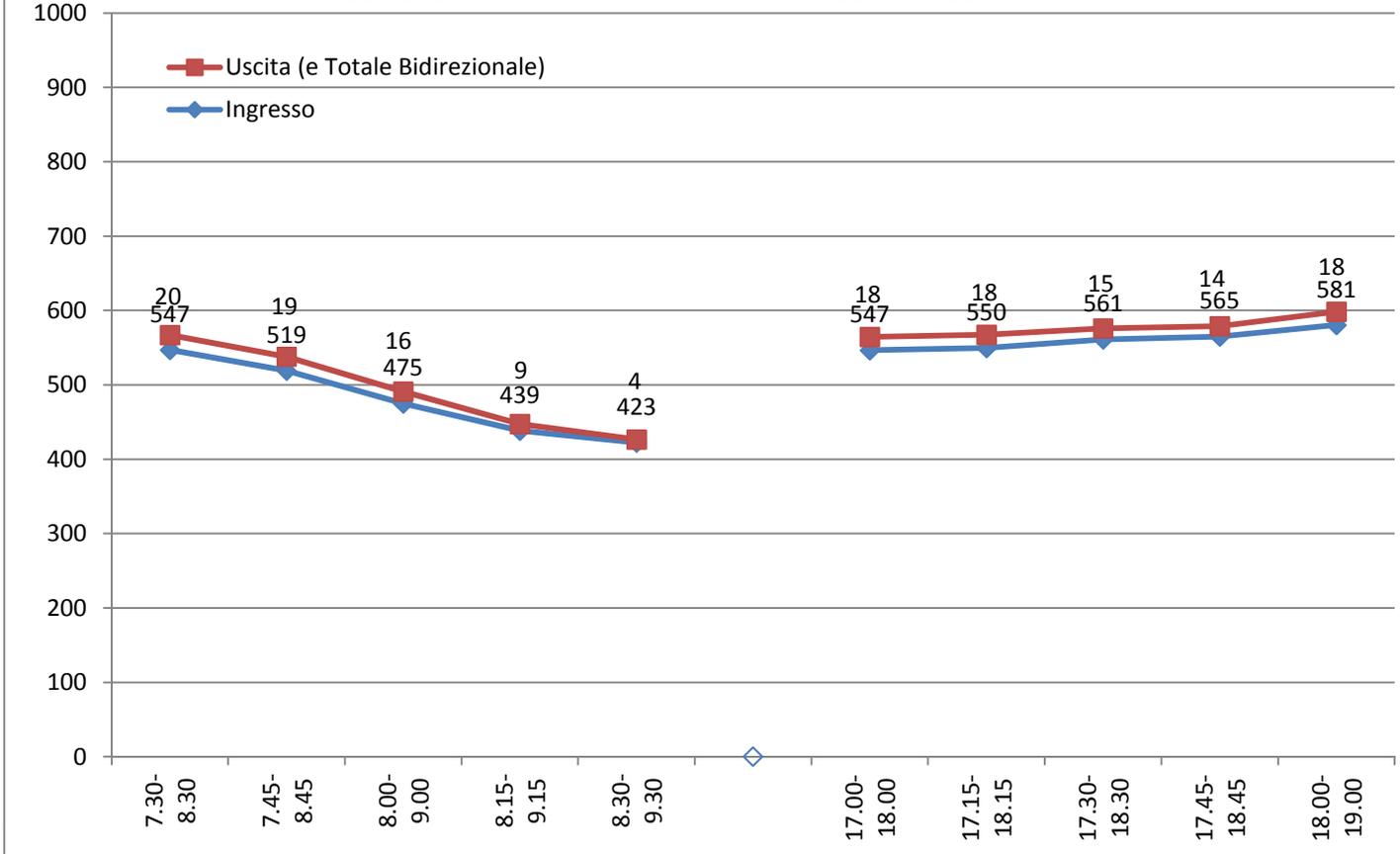


**FIGURA 2.2a - CONTEGGI CLASSIFICATI - TIPOLOGIA DEI VEICOLI E DISTRIBUZIONE ORARIA**

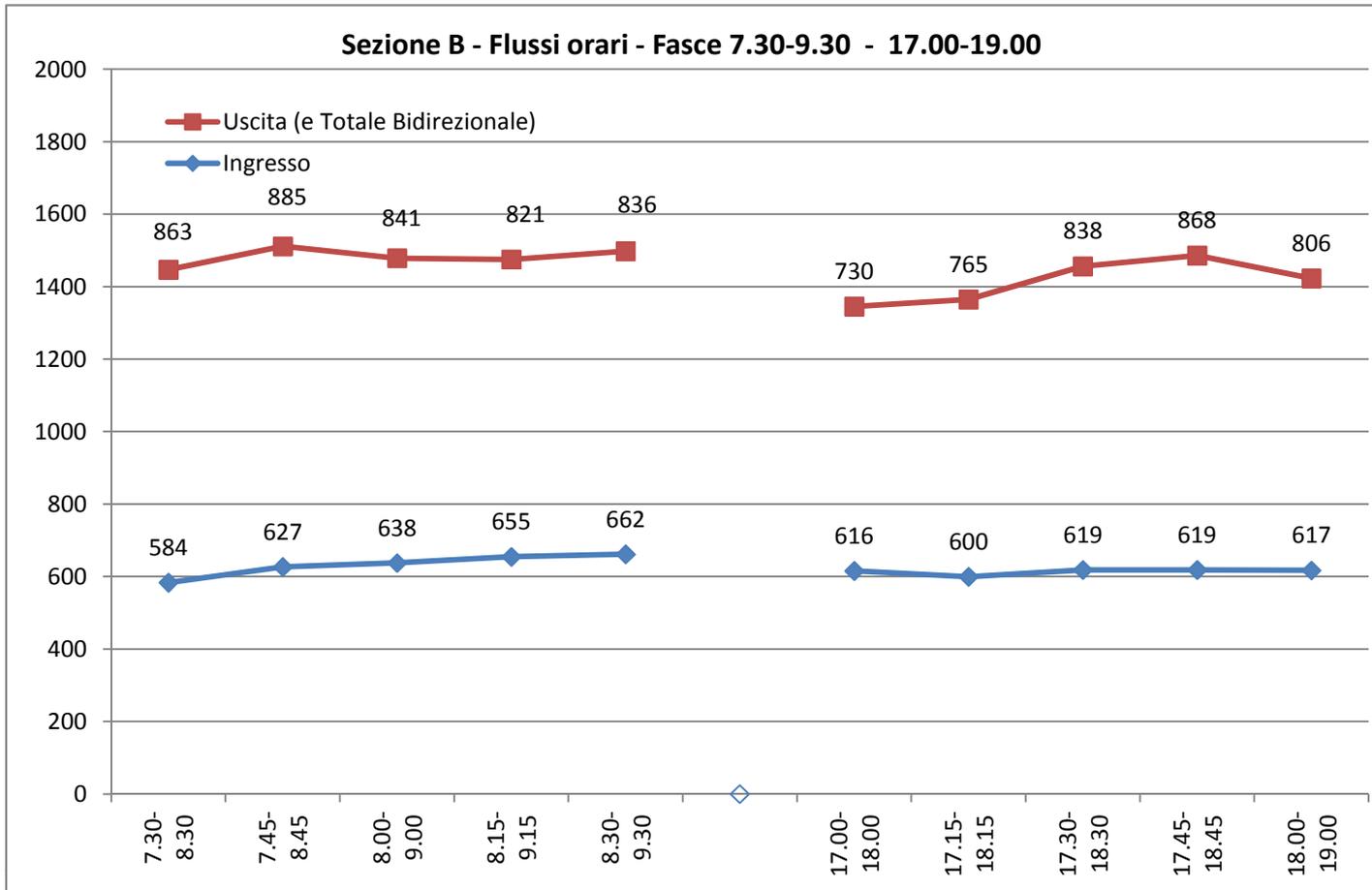
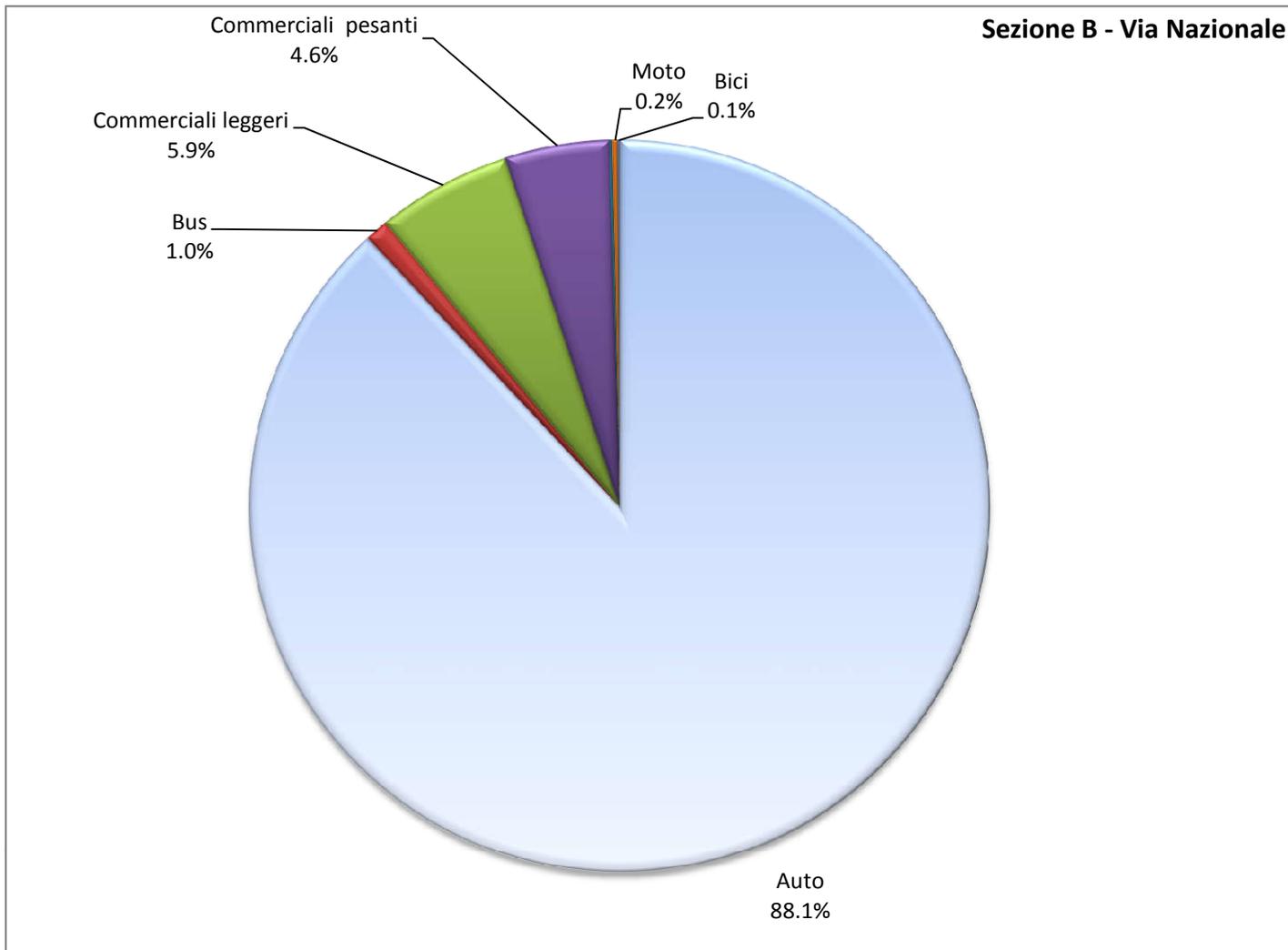
**Sezione A - VIALE LIBERTA'**



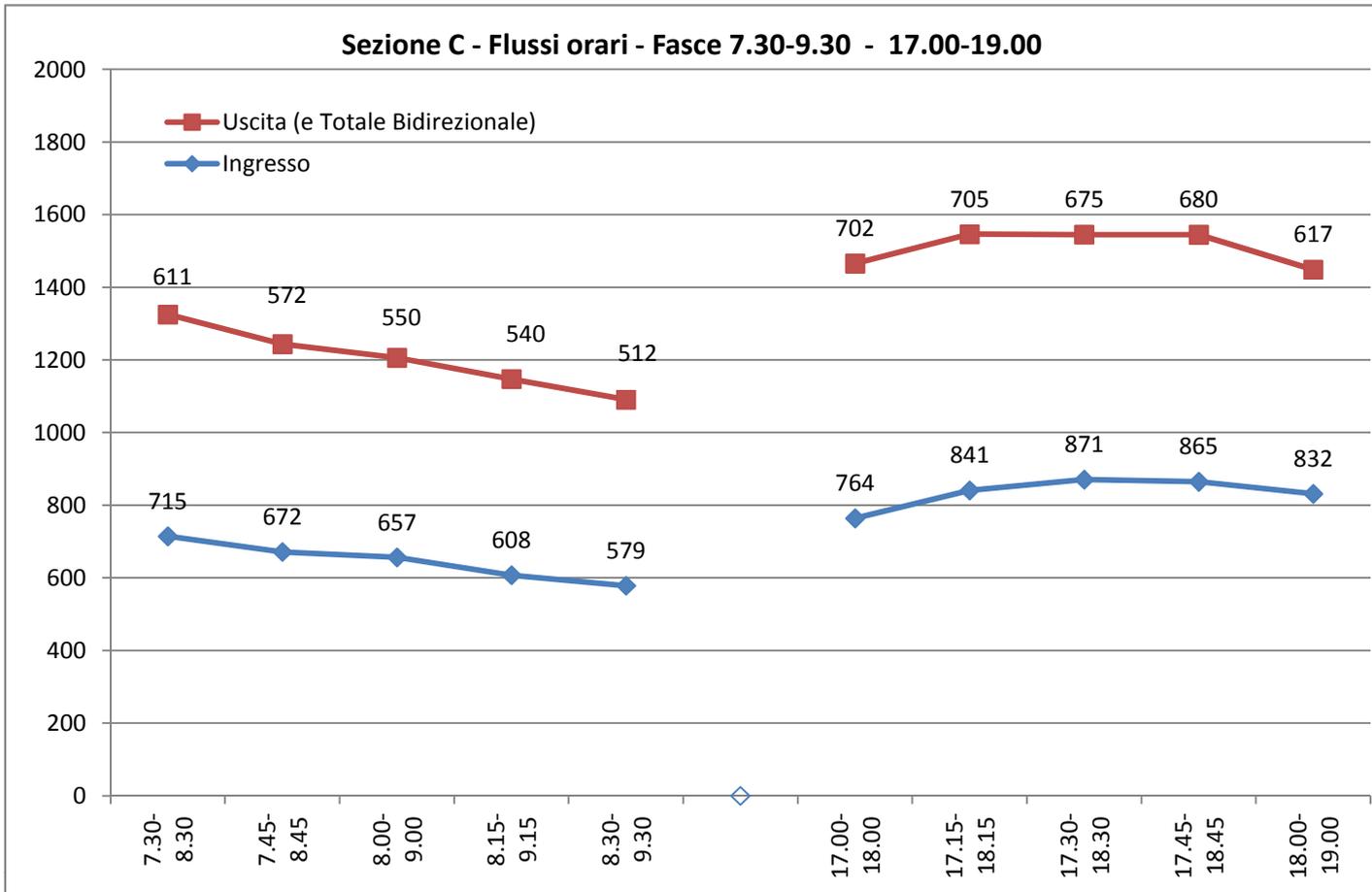
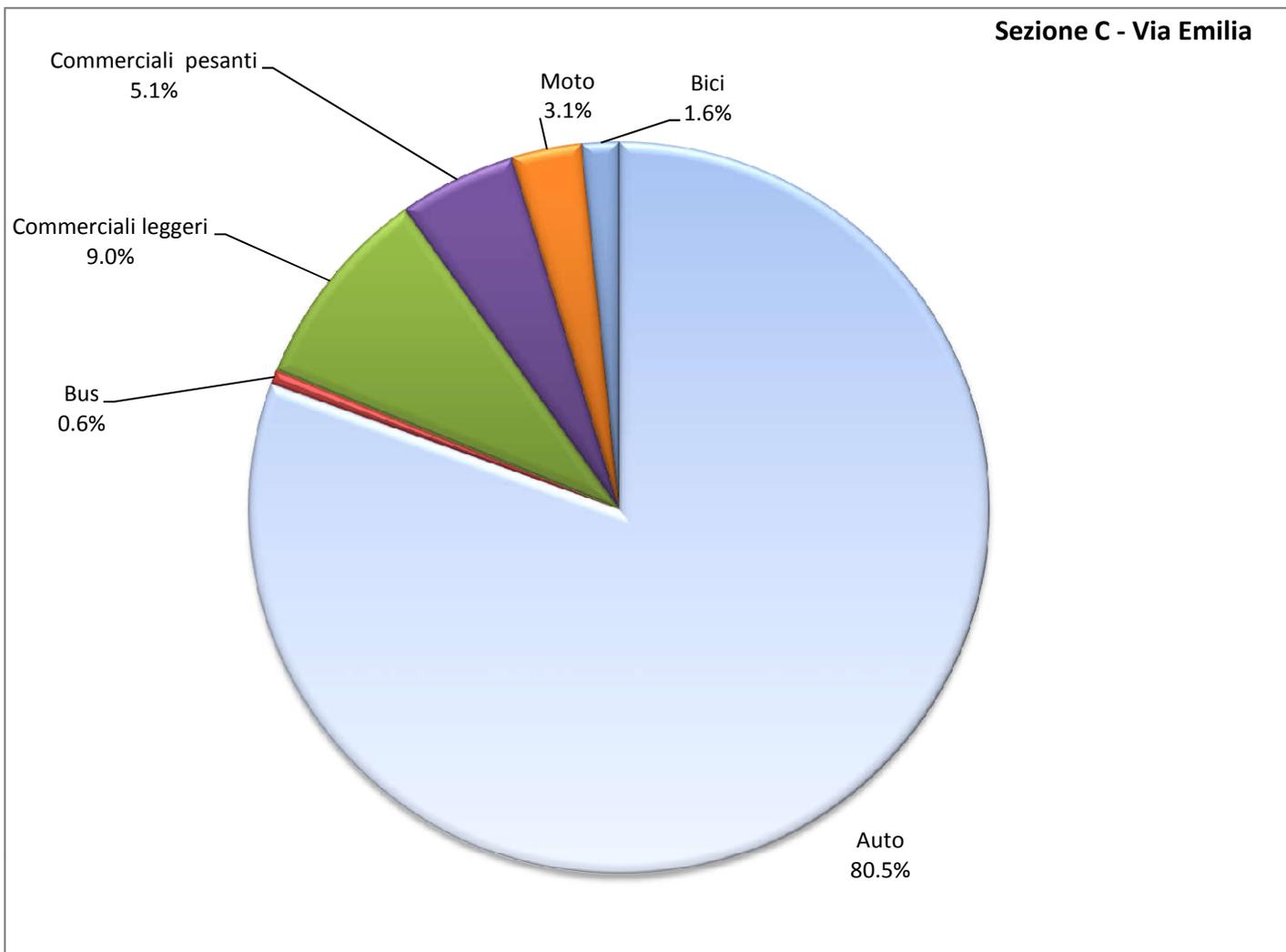
**Sezione A - Flussi orari - Fasce 7.30-9.30 - 17.00-19.00**



**FIGURA 2.2b - CONTEGGI CLASSIFICATI - TIPOLOGIA DEI VEICOLI E DISTRIBUZIONE ORARIA  
SEZIONE 2 - VIA NAZIONALE**

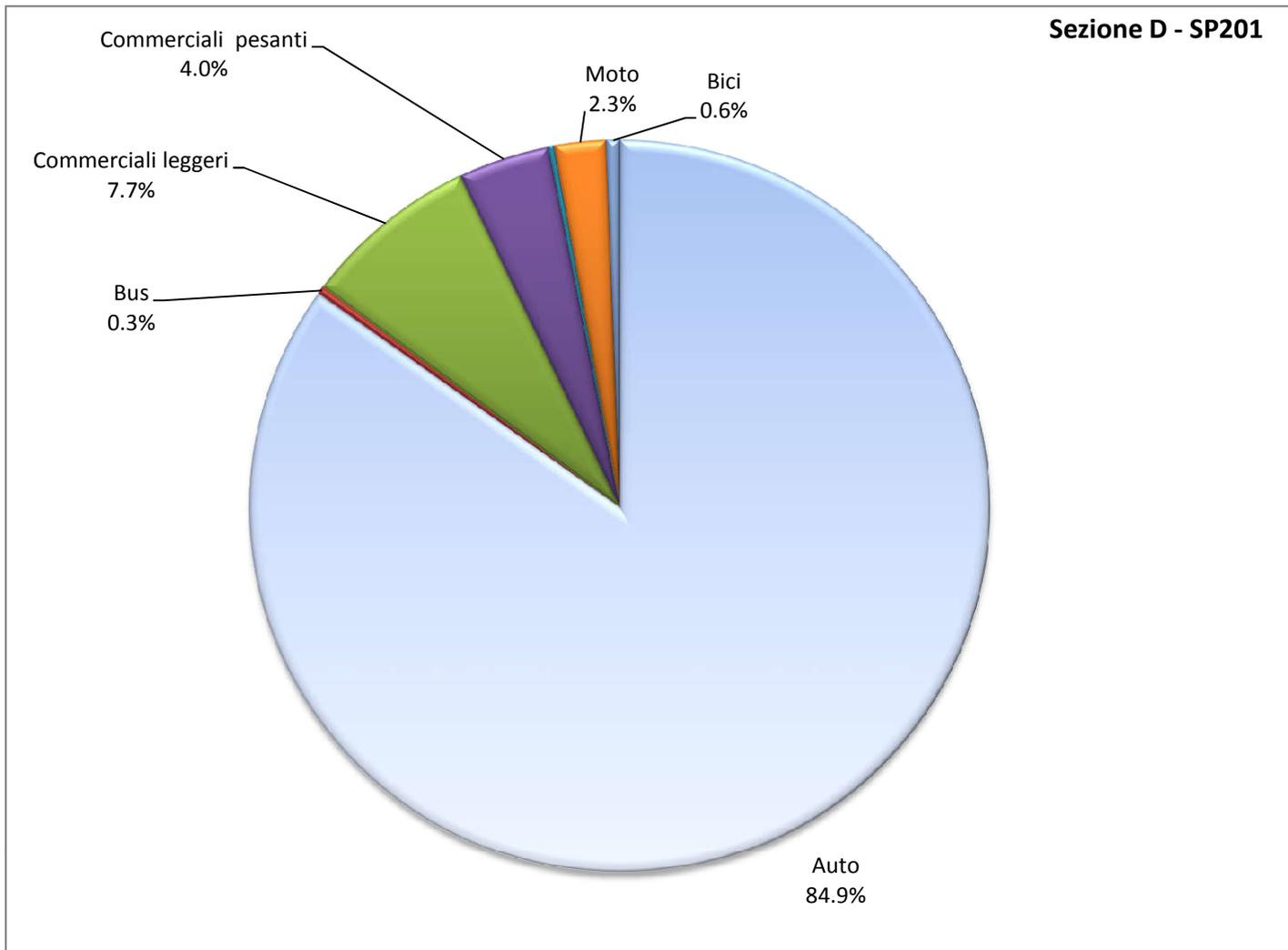


**FIGURA 2.2c - CONTEGGI CLASSIFICATI - TIPOLOGIA DEI VEICOLI E DISTRIBUZIONE ORARIA**  
**Sezione C - VIA EMILIA**

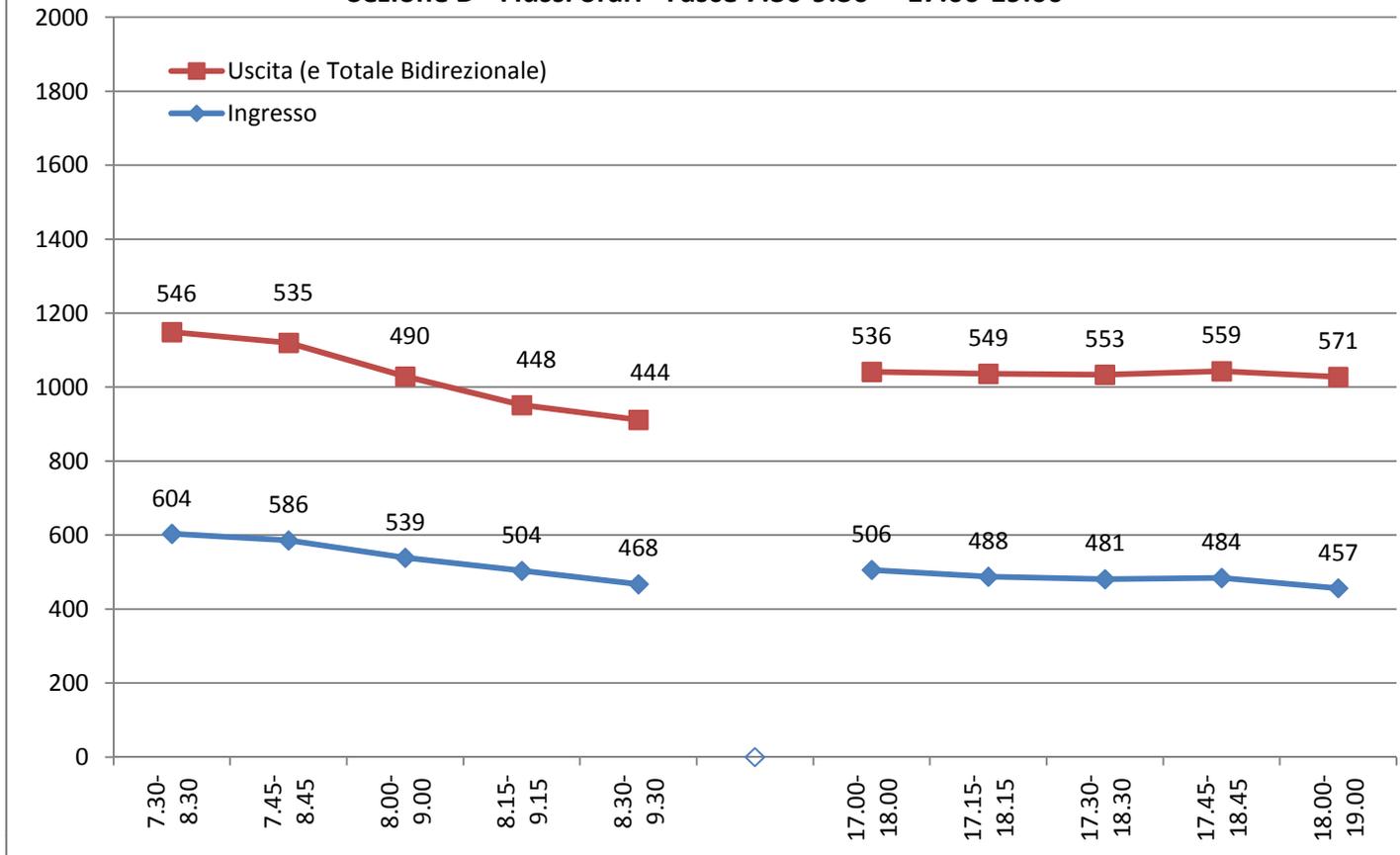


**FIGURA 2.2d - CONTEGGI CLASSIFICATI - TIPOLOGIA DEI VEICOLI E DISTRIBUZIONE ORARIA**

**Sezione D - SP 201**

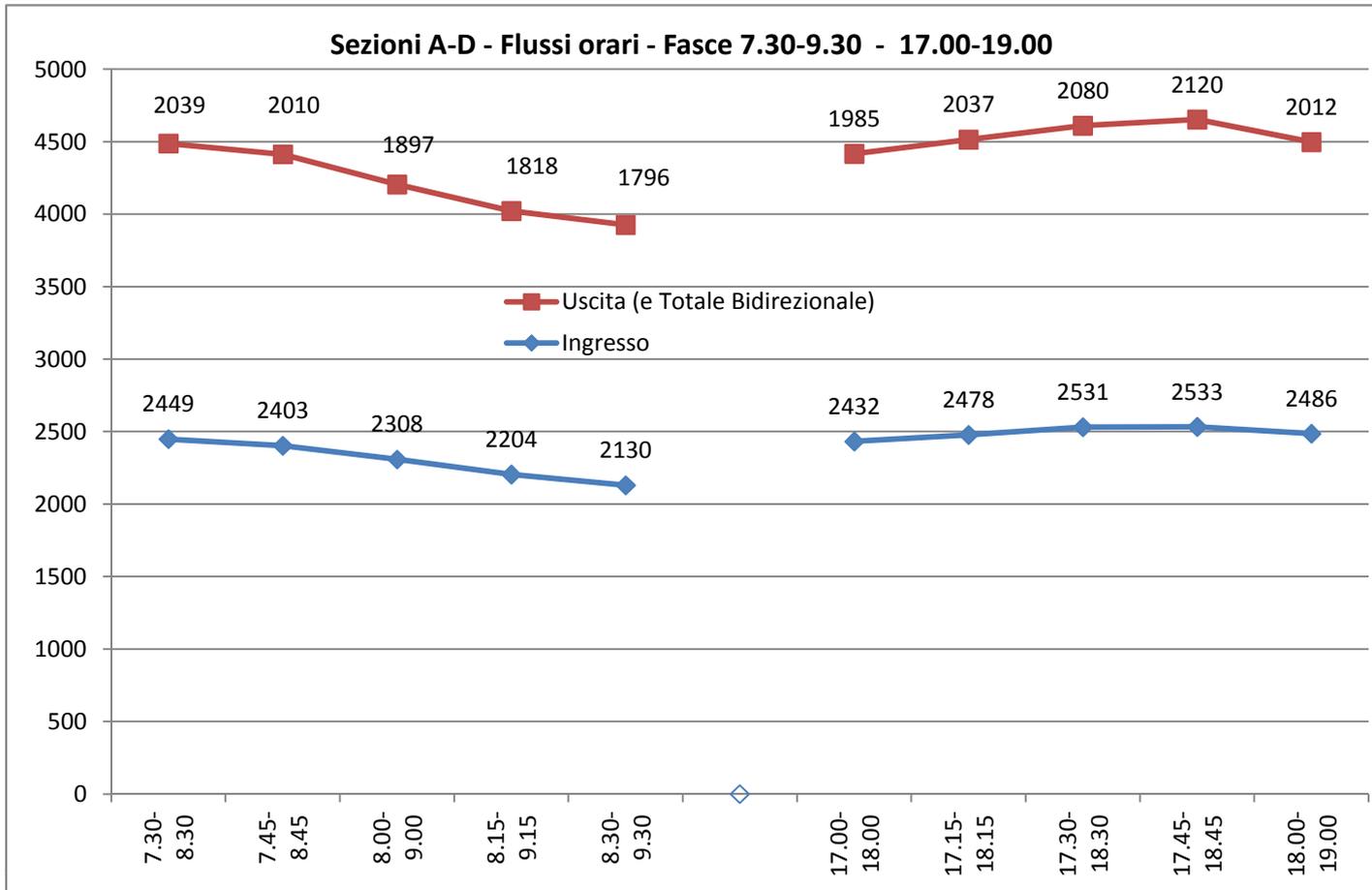
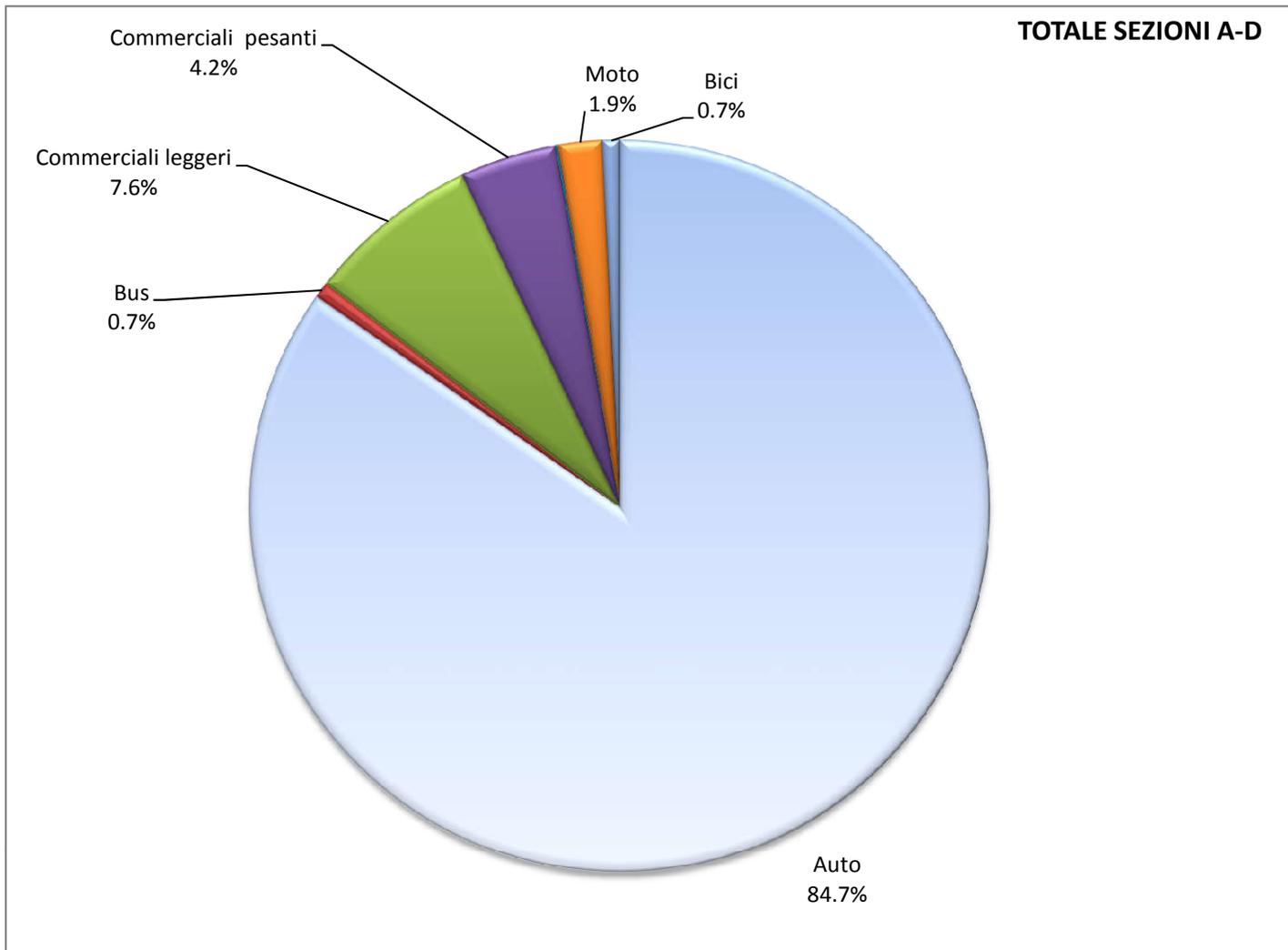


**Sezione D - Flussi orari - Fasce 7.30-9.30 - 17.00-19.00**



**FIGURA 2.2e - CONTEGGI CLASSIFICATI - TIPOLOGIA DEI VEICOLI E DISTRIBUZIONE ORARIA**

**Sezione TOTALE - A-D**



Stradella e 2.039 in uscita, mentre l'ora di punta serale è stata registrata al cordone tra le 17.45 e le 18.45 con 4.653 veicoli equivalenti, 2.533 in ingresso a Stradella e 2.120 in uscita.

I conteggi agli incroci sono stati effettuati in 12 intersezioni, localizzate come di seguito indicato:

- 1 Viale della Repubblica (SP201) – Viale della Resistenza;
- 2 Via Di Vittorio – Via Magnani – Viale F.lli Cervi;
- 3 Via Emilia – Via Bianchi;
- 4 Via Di Vittorio – Viale Allea – Via Battisti – Via Nazionale;
- 5 Via Garibaldi – Via Trento – P.za Trieste – Viale Allea;
- 6 Via Battisti – Via Mazzini – C.so XXVI Aprile – P.za Trieste;
- 7 Via Nazionale – Via Mazzini – Via Po;
- 8 Via Nazionale – Via Martiri Partigiani;
- 9 Via Nazionale – Via Sauro – Via Ticino;
- 10 Via Depretis – Viale Libertà – Via Achilli;
- 11 Viale Resistenza – Viale Libertà – Via Ozzola;
- 12 Via Nazionale – Via Ozzola – accesso Esselunga.

I conteggi agli incroci sono stati effettuati disaggregando tutte le manovre di svolta consentite all'interno degli incroci e classificando i veicoli in leggeri (autovetture e commerciali leggeri) e pesanti (autobus e commerciali pesanti). Il rilievo è stato effettuato in un giorno feriali tipo per ogni incrocio, per periodi di 15' al fine di ricostruire la fluttuazione del traffico.

Il rilievo è stato effettuato per complessive 4 ore, individuate nella fascia oraria di punta del mattino (7.30 - 9.30) e della sera (17.00 – 19.00).

Nell'Allegato 2 sono stati memorizzati e riportati i dati raccolti in forma tabellare per ciascun incrocio.

All'interno delle due fasce di rilievo sono state individuate le due ore di massima punta sul totale delle intersezioni: 7.30-8.30 per il mattino e 17.30-18.30 per la sera.

Il flussogramma del traffico rilevato nelle intersezioni dell'ora di punta del mattino è riportato nelle Figure 2.3a (zona est del centro abitato) e 2.3b (zona ovest), mentre quello della punta serale è riportato nelle Figure 2.4a e 2.4b, i dati rilevati nelle sezioni più significative sono stati confrontati con i dati rilevati nelle analoghe indagini effettuate nel 2007 nell'ambito del precedente PGTU.

Nell'ora di punta del mattino 7.30-8.30 i flussi più elevati, rilevati agli incroci, si registrano sulla Nazionale verso Broni ad est dell'intersezione con Via Ozzola e l'accesso all'Esselunga con oltre 2.000 veicoli bidirezionali con un incremento del 5,4% dei flussi rilevati nel 2007, nel tratto della Via Emilia compreso tra Via Bianchi e la rotatoria all'intersezione con le vie Nazionale-Battisti e Di Vittorio, si sono registrati quasi 1.600 veicoli bidirezionali, con un incremento del 10,1% rispetto ai dati rilevati nel 2007.

Un significativo incremento del traffico rispetto al 2007 si è registrato sulla provinciale SP201 (Via Repubblica) nella sezione dell'incrocio 1 a monte dell'intersezione con Viale della Resistenza, con un 1.066 veicoli bidirezionali per un incremento del 31,8% rispetto alla punta del mattino del 2007.



FIGURA 2.3b

RILIEVO DEL TRAFFICO AGLI INCROCI - PGTU 2016  
LATO EST - CONFRONTO 2007-2016  
Ora di punta del mattino (7.30-8.30)

- Veicoli equivalenti 2007
- Veicoli equivalenti 2016
- ▲ Diminuzione % del traffico
- ▲ Incremento % del traffico

Nord

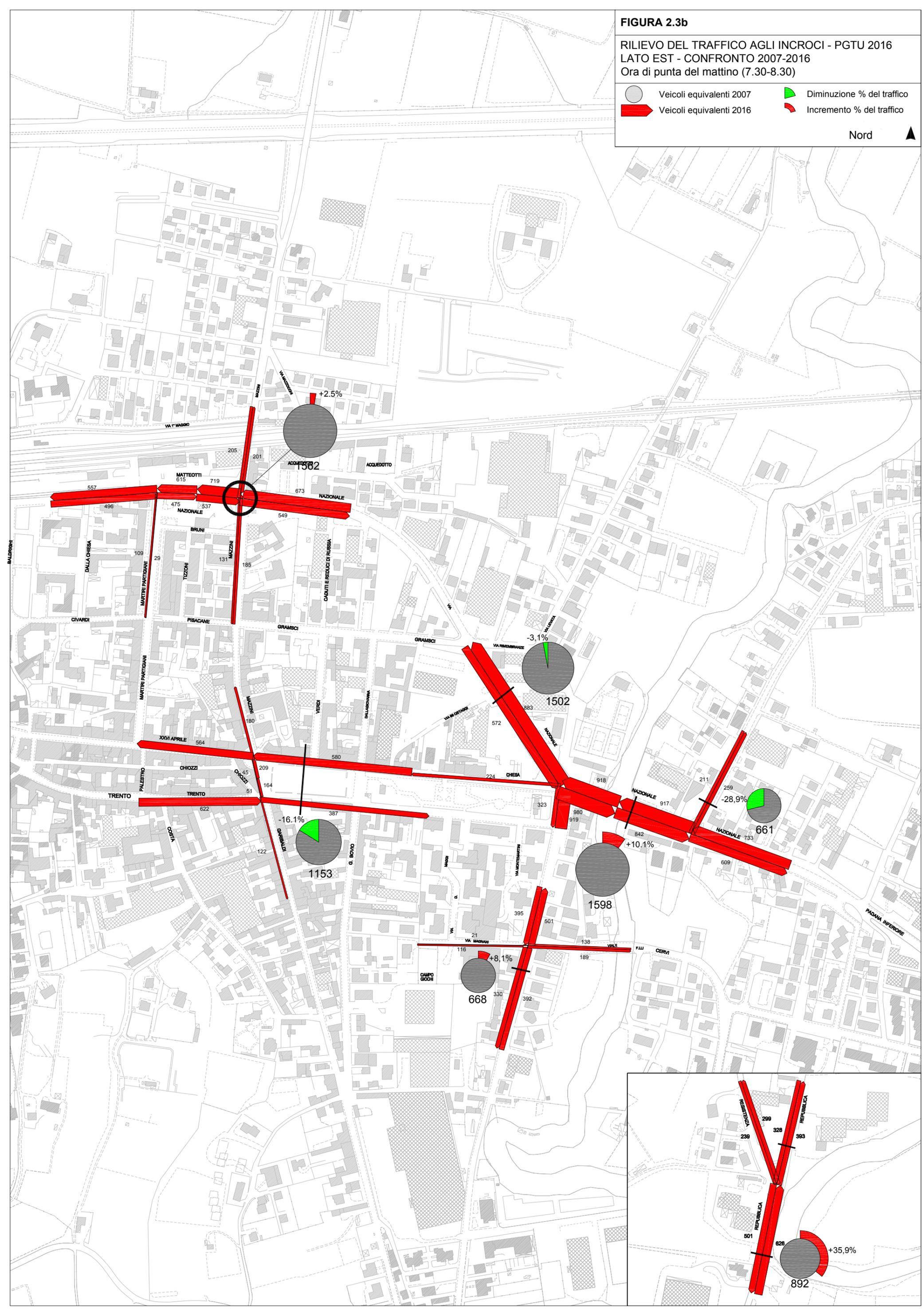


FIGURA 2.4a

RILIEVO DEL TRAFFICO AGLI INCROCI - LATO OVEST  
CONFRONTO ANNO 2007-2016  
Ora di punta del sera (17.30-18.30)

- Veicoli equivalenti 2007
- ➔ Veicoli equivalenti 2016
- 🟢 Diminuzione % del traffico
- 🔴 Incremento % del traffico

Nord

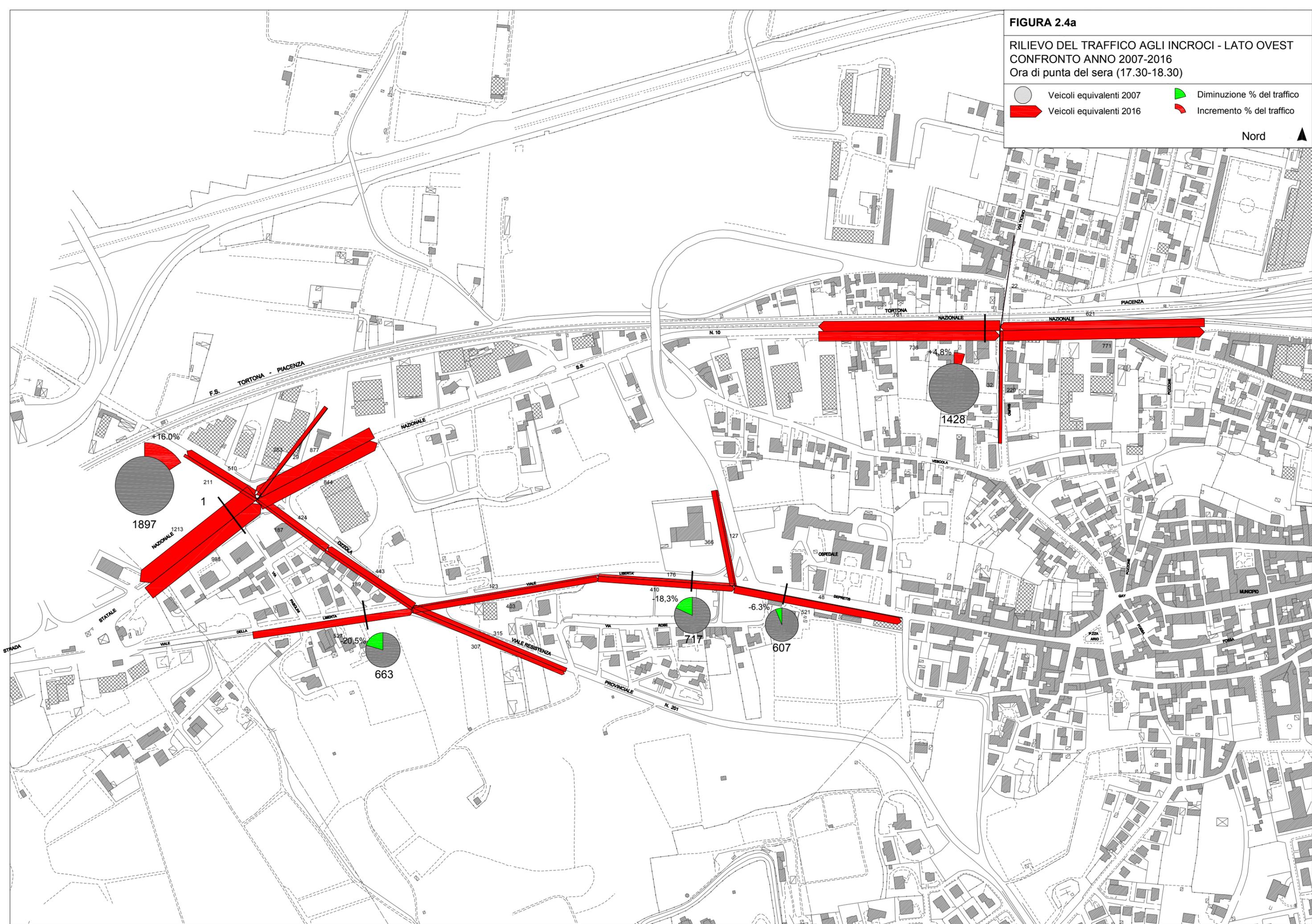
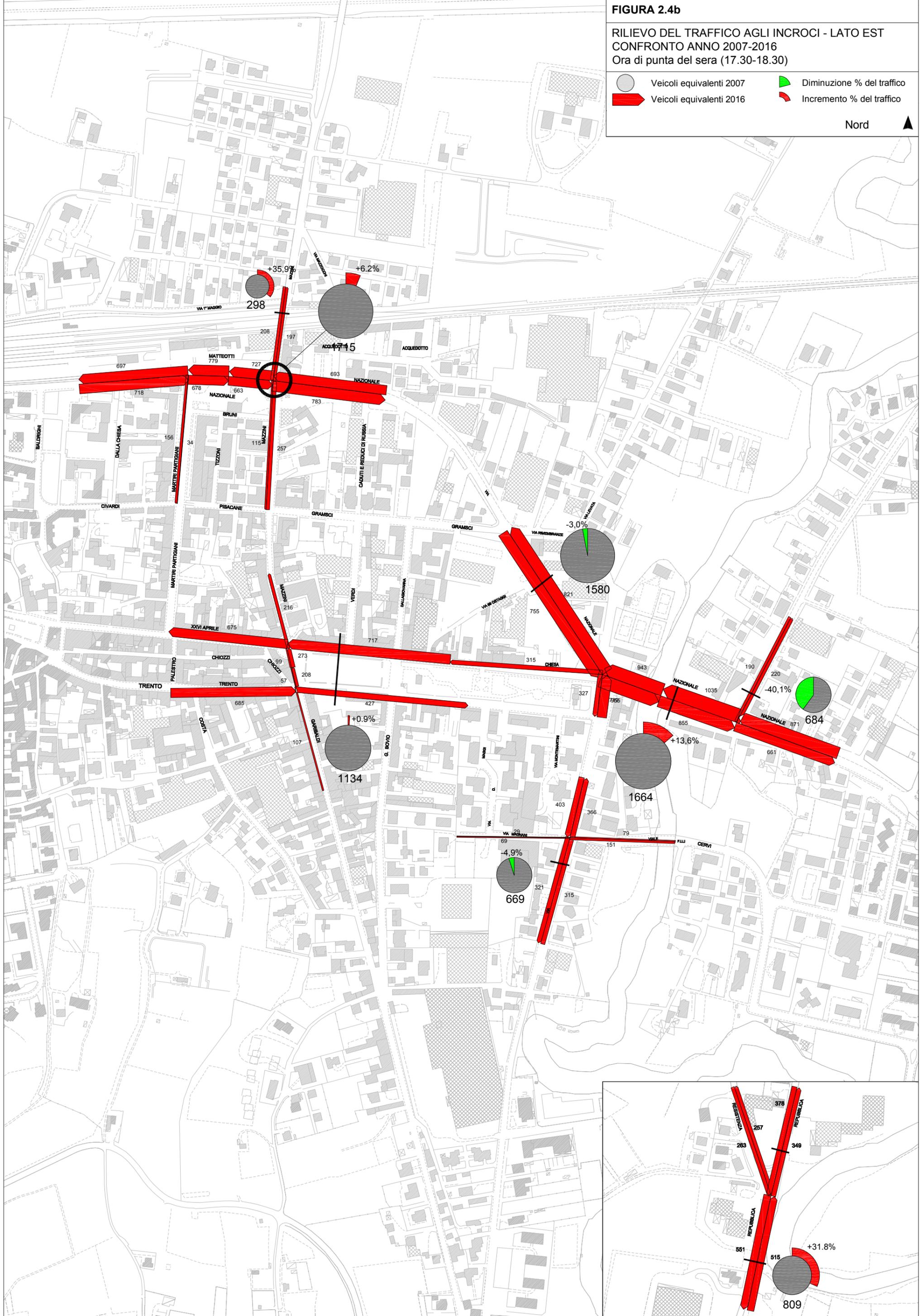


FIGURA 2.4b

RILIEVO DEL TRAFFICO AGLI INCROCI - LATO EST  
CONFRONTO ANNO 2007-2016  
Ora di punta del sera (17.30-18.30)

- Veicoli equivalenti 2007
- Diminuzione % del traffico
- ➔ Veicoli equivalenti 2016
- ➔ Incremento % del traffico

Nord



Sempre rispetto al 2007 si segnala una riduzione dei flussi veicolari in attraversamento del Centro Storico nella punta del mattino, da Viale Libertà alle vie Allea e Battisti, con riduzioni comprese tra il 15 e il 30%.

Lungo l'asse di Via Nazionale compreso tra le rotatorie alle intersezioni ad est con le vie Battisti, Emilia e Di Vittorio e ad ovest con Via Ozzola e Via E. Ge, dal 2007 a oggi si sono sovrapposti fenomeni legati a diverse trasformazioni dell'assetto infrastrutturale ed urbanistico, che hanno portato ad aumenti e riduzioni dei flussi veicolari lungo la ex SS10, in primo luogo il significativo addensamento di funzioni commerciali nel tratto verso Broni, concentrando in circa 500 metri oltre 30 funzioni commerciali per superfici di media e grande distribuzione per oltre 35.000 mq, configurandosi come un grande centro commerciale lineare, vi sono stati poi la modifica all'accessibilità all'Ospedale con la nuova rotatoria all'altezza di Via Lentini, il completamento del tratto di Gronda est tra la Via Emilia (exSP10) e la provinciale SP200 verso Spessa e Arena Po e il divieto di transito dei mezzi pesanti dal ponte della Becca.

Nella punta serale 17.30-18.30. per la presenza delle funzioni commerciali, aumentano rispetto alla mattina i flussi di traffico lungo la ex SP10, con oltre 2.200 veicoli bidirezionali nella sezione ad est dell'intersezione con Via Ozzola e Via Gè con un incremento di ben il 16,0% dei flussi rilevati nel 2007, mentre nel tratto della Via Emilia compreso tra Via Bianchi e la rotatoria all'intersezione con le vie Nazionale-Battisti e Di Vittorio, si sono registrati quasi 1.900 veicoli bidirezionali (nella punta del mattino erano 1.600), con un incremento del 13,6% rispetto ai dati rilevati nel 2007.

Nella punta serale non si registra, rispetto al 2007, la significativa riduzione del traffico d'attraversamento nel Centro Storico, con le riduzioni del traffico limitate a Viale Libertà indotte dalla nuova accessibilità all'Ospedale.

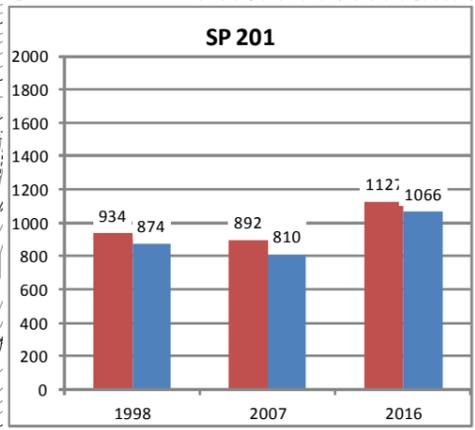
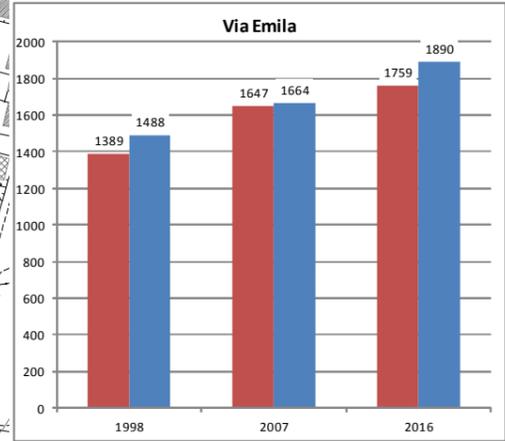
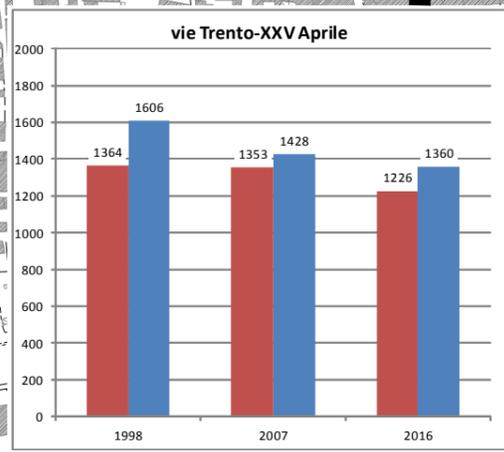
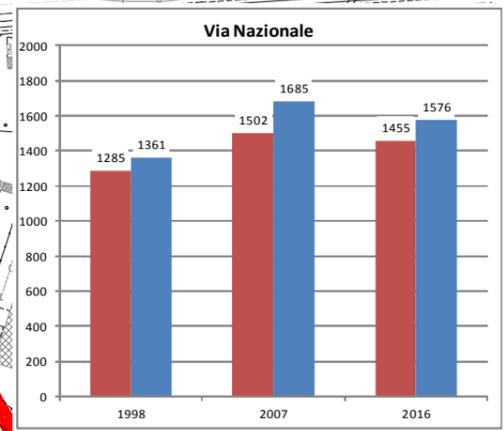
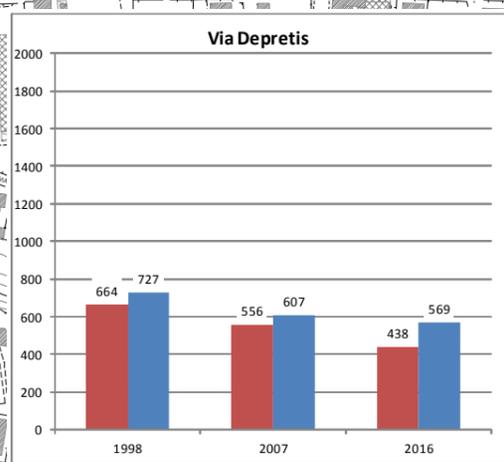
Il completamento del tratto di Gronda est tra la Via Emilia (exSP10) e la provinciale SP200 ha portato a significative riduzioni del traffico in Via Bianchi di quasi il 30% nella punta del mattino e oltre il 40% nella punta serale, senza però eliminare completamente le componenti di traffico d'attraversamento.

Nella Figura 2.5 si riporta il raffronto. nelle sezioni confrontabili (nel 1998 le indagini erano concentrate sul Centro Storico), dei dati di traffico delle ore di punta, raccolti nella redazione del PGTU del 1998 e del 2007 con i dati rilevati nella primavera del 2016, con la decrescita costante dei flussi in Via Depretis, Via Trento e Corso XXV Aprile ed il costante aumento in Via Emilia.

## 2.2 Indagini sulla Sosta

E' stato effettuato il rilievo dell'offerta di sosta in spazi di uso pubblico, per le singole tratte stradali distinguendo la tipologia di controllo e la disposizione degli stalli.

Si è quindi effettuato il rilievo dell'occupazione degli stessi spazi per 2 fasce



**FIGURA 2.5**  
CONFRONTO FLUSSI DI TRAFFICO 1998-2007-2016

 Localizzazione sezioni di confronto  
 Flussi punta mattina  
 Flussi punta sera

orarie diurne (10.00-11.00, 16.00-17.00) e per la fascia oraria notturna (dopo le 24.00).

I dati rilevati sono stati aggregati per zone, facendo riferimento alla zonizzazione definita nell'ambito dell'indagine Origine/Destinazione per la quasi totalità del territorio urbanizzato.

Nella Tabella 2.1 e in Figura 2.6, si riporta l'offerta di sosta ad uso pubblico per zona, disaggregata per tipologia di controllo. Nell'intera area analizzata si registra un'offerta di sosta pari a 2.456 posti–auto. L'offerta di sosta ad uso pubblico è composta da 1.922 posti–auto liberi ossia circa il 78,3%, 306 posti–auto regolamentati a pagamento, con un'incidenza di circa il 12,5%, 123 posti–auto regolamentati con disco orario, con un'incidenza del 5,0%. Si hanno infine 105 posti–auto riservati a particolari categorie di utenti, con un'incidenza di circa il 4%.

La sosta regolamentata a pagamento è localizzata principalmente nella zona del centro, relativamente alla sosta riservata si registrano posti riservati per la Polizia Locale, Carabinieri, carico e scarico merci e posti per disabili.

Nella Tabella 2.2 si riportano i livelli di occupazione della sosta nelle tre fasce orarie di rilievo ed il confronto con gli stesse dati raccolti nel 2007.

Complessivamente, sul totale dei 2.351 posti auto (esclusi i riservati), si sono rilevate 1.879 auto in sosta nella fascia di punta della mattina e 1.619 nella fascia di punta del pomeriggio, mentre nella fascia notturna le auto in sosta su strada sono risultate 1.337, con un incremento della domanda di sosta in tutte le tre fasce di rilievo, rispetto all'analogo indagine del 2007, ed un incremento in particolare nella fascia notturna.

Nella Figura 2.7a sono rappresentati per le singole zone i livelli d'occupazione diurna, ove si evidenziano le forti criticità di carenza di offerta di posti auto relative alle zone 6 (comprendente le vie Montebello, Carini, Bottini ecc) e 19 (comprendente le vie Turati, Morandi, Allende, Montalino, Amendola, ecc.), con un numero di auto presenti in sosta superiore ai posti offerti, nella zona 6 in entrambe le fasce orarie diurne di rilievo mentre nella zona 19 limitatamente alla fascia di punta del mattino. Nella Figura 2.7b si riporta il confronto con l'analogo indagine diurna del 2007.

Nella Figura 2.8a sono rappresentati per le singole zone i livelli d'occupazione notturna, ove restano le forti criticità di carenza di offerta di posti auto relative solo nella zona 6 (comprendente le vie Montebello, Carini, Bottini ecc), criticità che nel 2007 non si registrava.

### **2.3 L'indagine Origine/Destinazione**

L'indagine Origine/Destinazione sul traffico privato (autovetture) è stata effettuata mediante interviste dirette agli automobilisti in corrispondenza delle principali radiali di penetrazione al Centro per la direzione in ingresso, per un totale di 4

**TABELLA 2.1 - TIPOLOGIA DELL'OFFERTA DI SOSTA PER ZONA**

Offerta	Tipo				Totale	
Zona	Libera	Pagamento	Disco	Riservati		
01	20			34	8	62
02	3		54	10	6	73
03	27		103	26	15	171
04	343		108	40	14	505
05	224		19		4	247
06	66				3	69
07	482				2	484
08	297		22	13	40	372
09	64				2	66
10	58				2	60
11	85				2	87
18	126				1	127
19	84					84
20	43				6	49
<b>Totale</b>	<b>1922</b>	<b>306</b>	<b>123</b>	<b>105</b>		<b>2456</b>

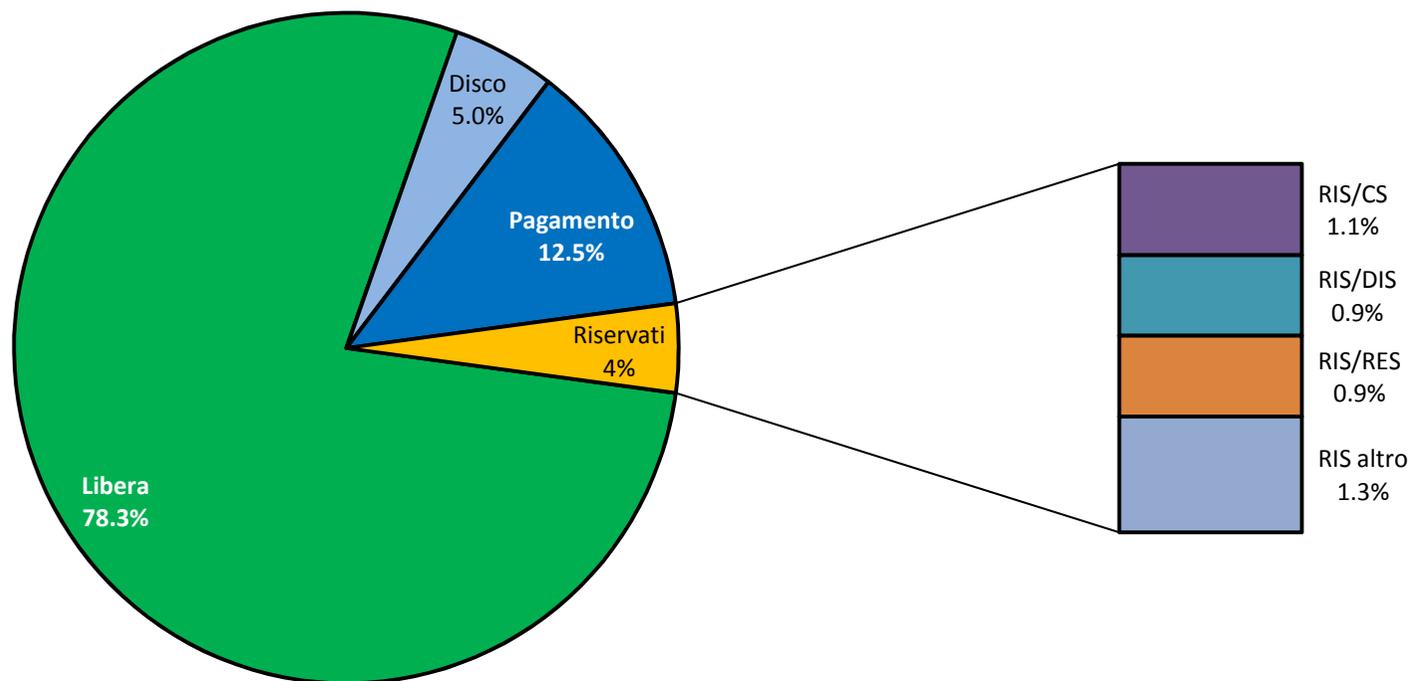


FIGURA 2.6

RILIEVO DELLA SOSTA:  
OFFERTA E TIPOLOGIA DELLA SOSTA

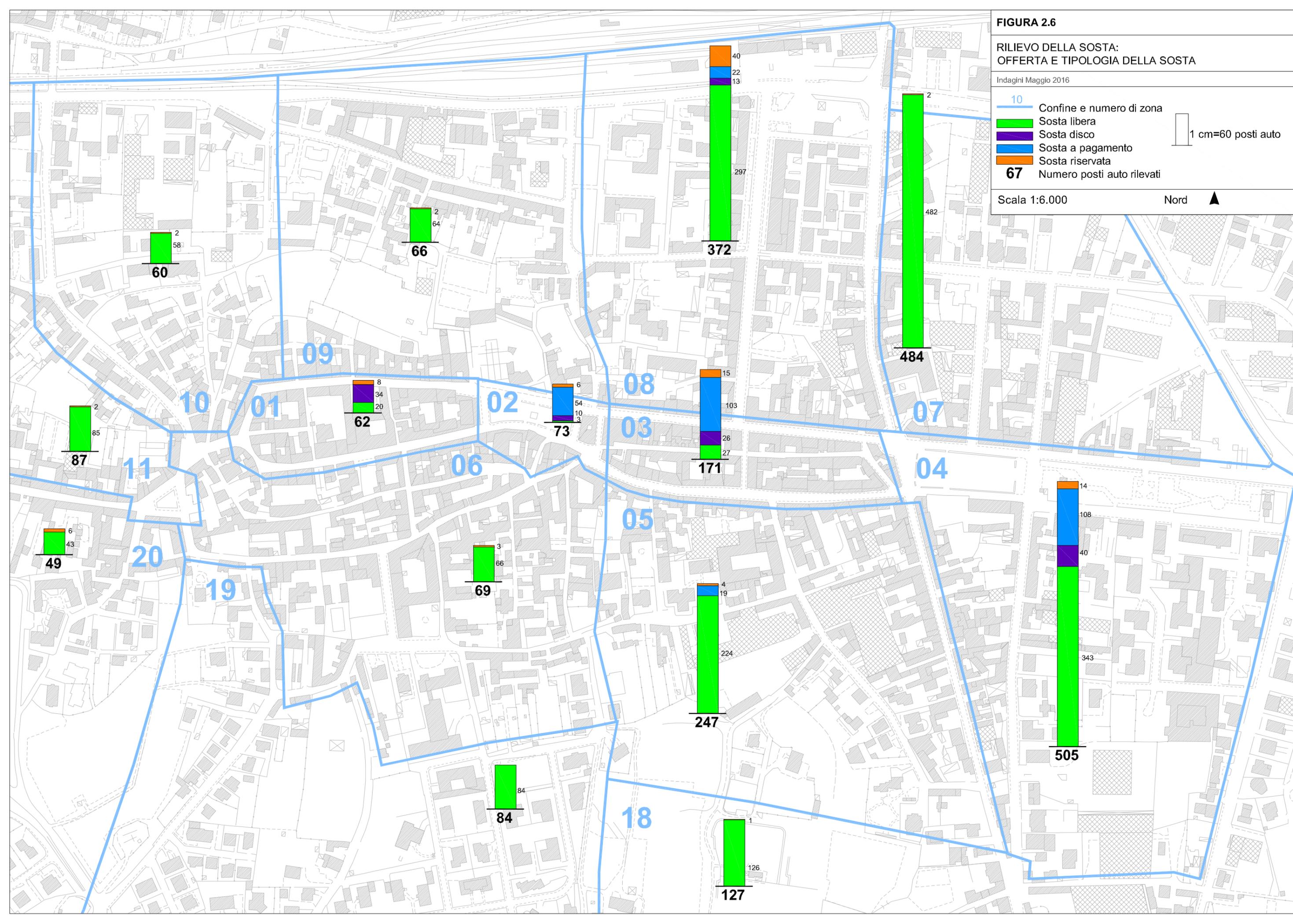
Indagini Maggio 2016

- 10 Confine e numero di zona
- Sosta libera
- Sosta disco
- Sosta a pagamento
- Sosta riservata
- 67 Numero posti auto rilevati

Scala 1:6.000

Nord ▲

1 cm=60 posti auto



**TABELLA 2.2 - OCCUPAZIONE DEI PARCHEGGI PER ZONA E FASCIA ORARIA**

2007				
Zona	Offerta	Occupazione		
		10-11	16-17	Notte
01	54	51	52	40
02	67	66	57	26
03	155	150	142	102
04	553	283	291	200
05	168	143	144	97
06	64	69	72	47
07	476	258	233	49
08	330	334	298	132
09	41	19	15	12
10	58	39	32	24
11	197	54	54	15
18	62	34	24	7
19	84	80	29	15
20	43	35	36	33
<b>Tot.</b>	<b>2352</b>	<b>1615</b>	<b>1479</b>	<b>799</b>
<b>% Occup.</b>		<b>69%</b>	<b>63%</b>	<b>34%</b>

2016				
Zona	Offerta	Occupazione		
		10-11	16-17	Notte
01	54	51	50	33
02	67	68	41	51
03	156	132	129	124
04	491	347	297	354
05	243	213	189	182
06	66	144	103	99
07	482	265	240	117
08	332	299	287	176
09	64	40	27	16
10	58	49	43	41
11	85	79	67	25
18	126	40	40	23
19	84	114	66	60
20	43	38	40	36
<b>Tot.</b>	<b>2351</b>	<b>1879</b>	<b>1619</b>	<b>1337</b>
<b>% Occup.</b>		<b>80%</b>	<b>69%</b>	<b>57%</b>
<b>Δ% 2007-2016</b>		<b>+16%</b>	<b>+9%</b>	<b>+67%</b>

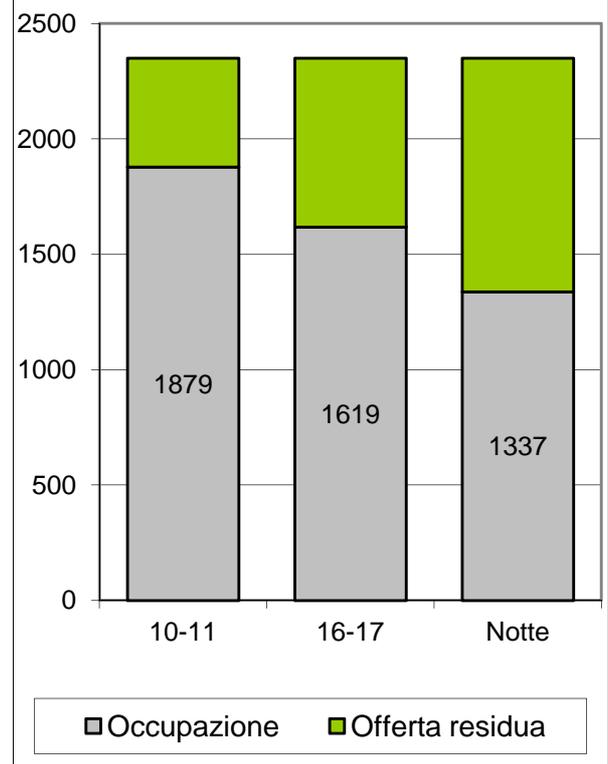
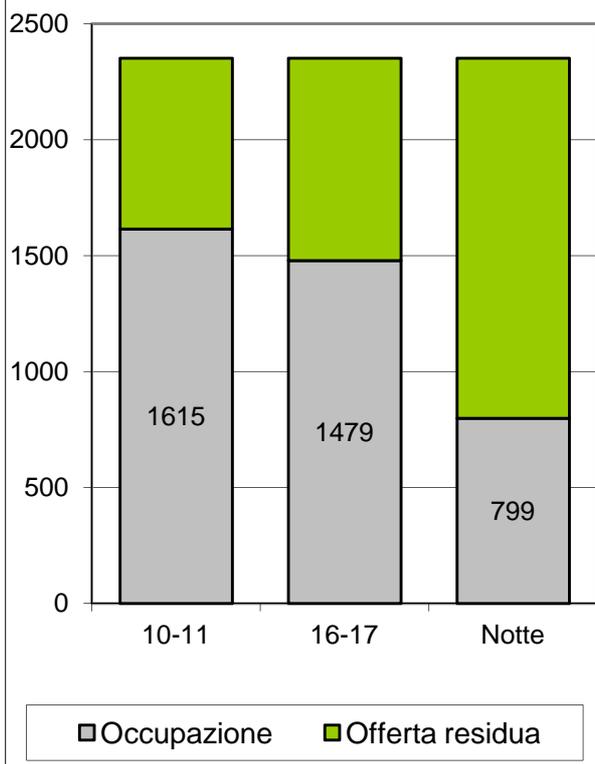


FIGURA 2.7a

RILIEVO DELLA SOSTA: OCCUPAZIONE  
FASCE ORARIE DIURNE (10.00-11.00/16.00-17.00)

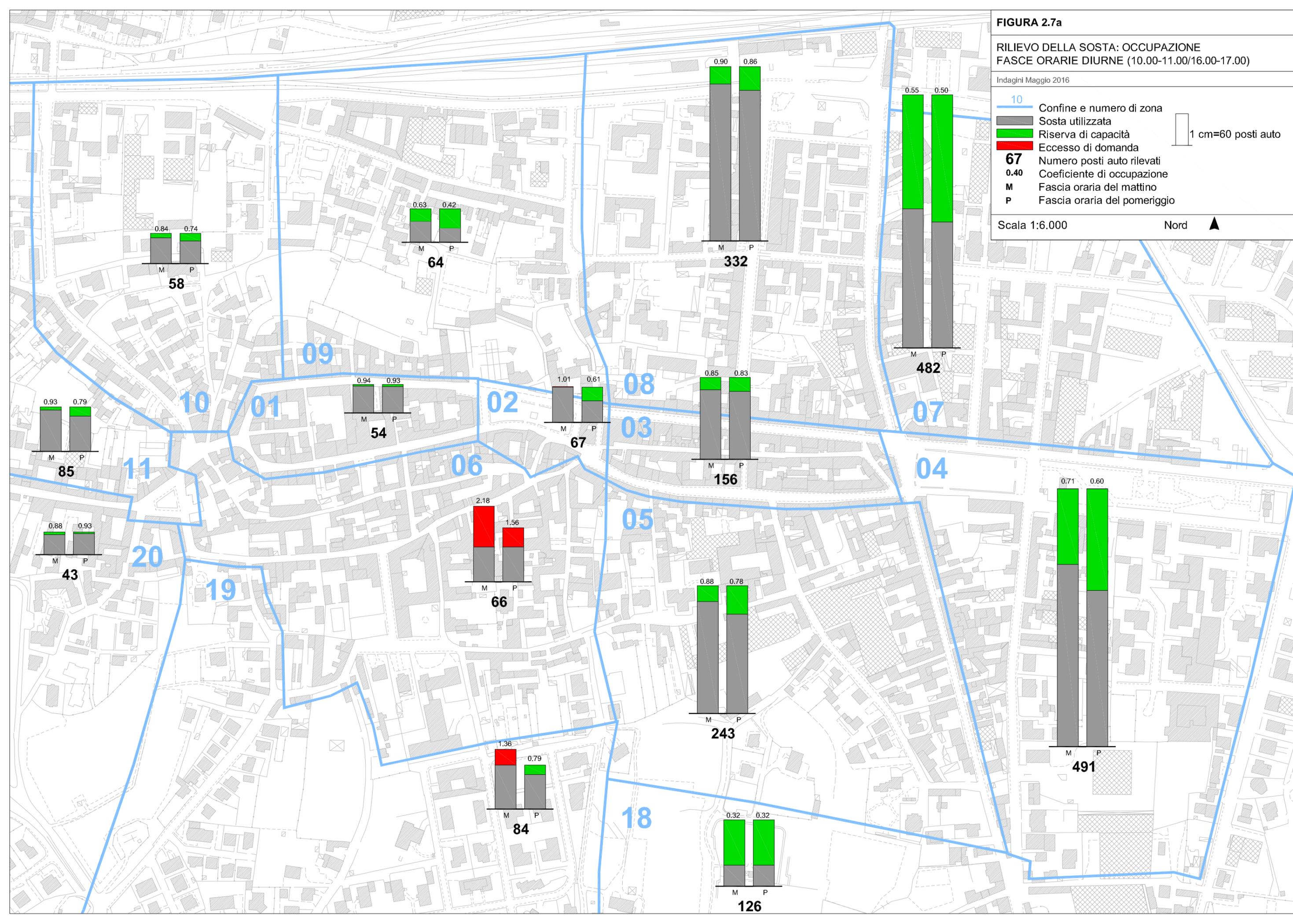
Indagini Maggio 2016

- 10 Confine e numero di zona
- Sosta utilizzata
- Riserva di capacità
- Eccesso di domanda
- 67 Numero posti auto rilevati
- 0.40 Coefficiente di occupazione
- M Fascia oraria del mattino
- P Fascia oraria del pomeriggio

Scala 1:6.000

Nord

1 cm=60 posti auto



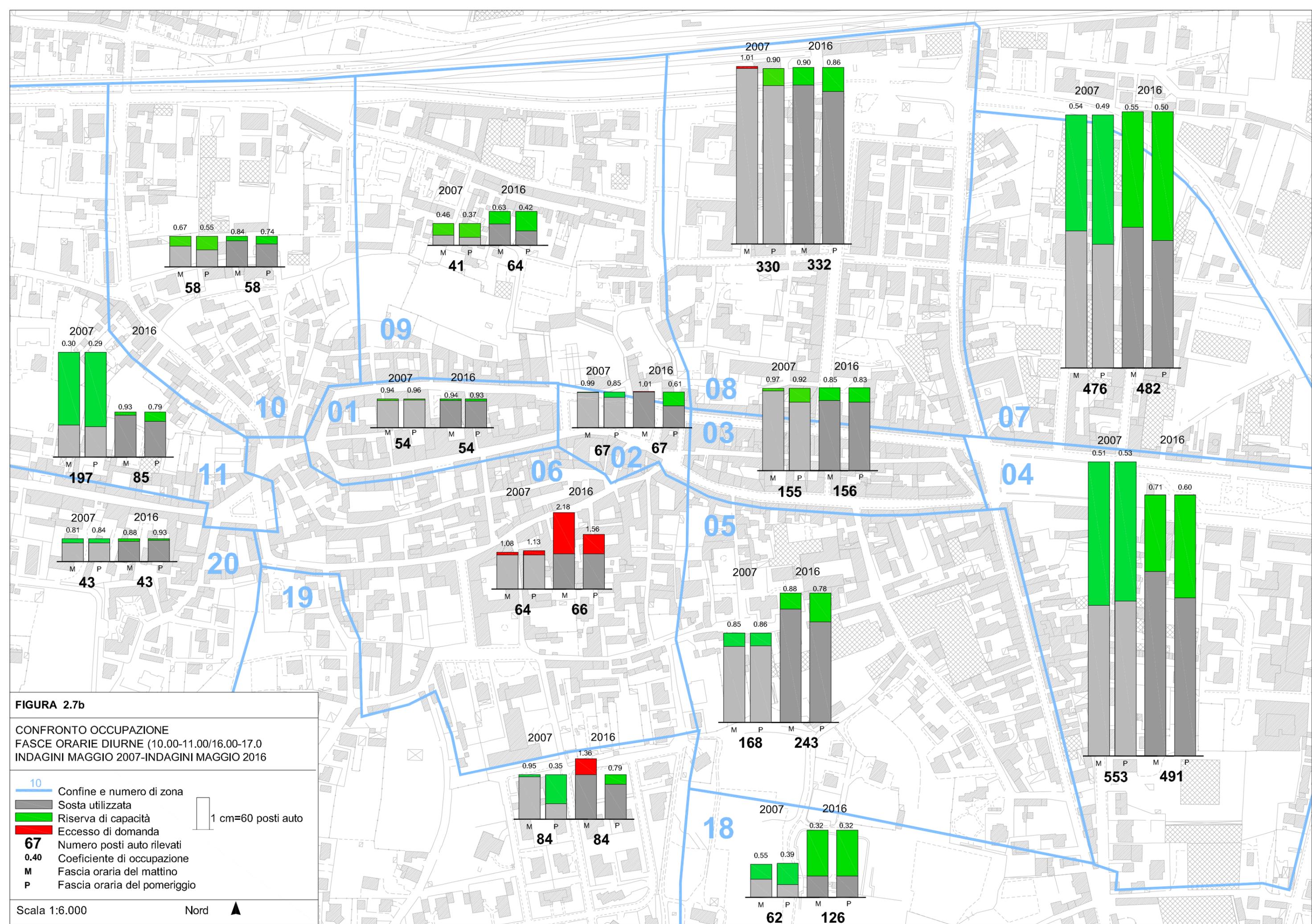


FIGURA 2.8a

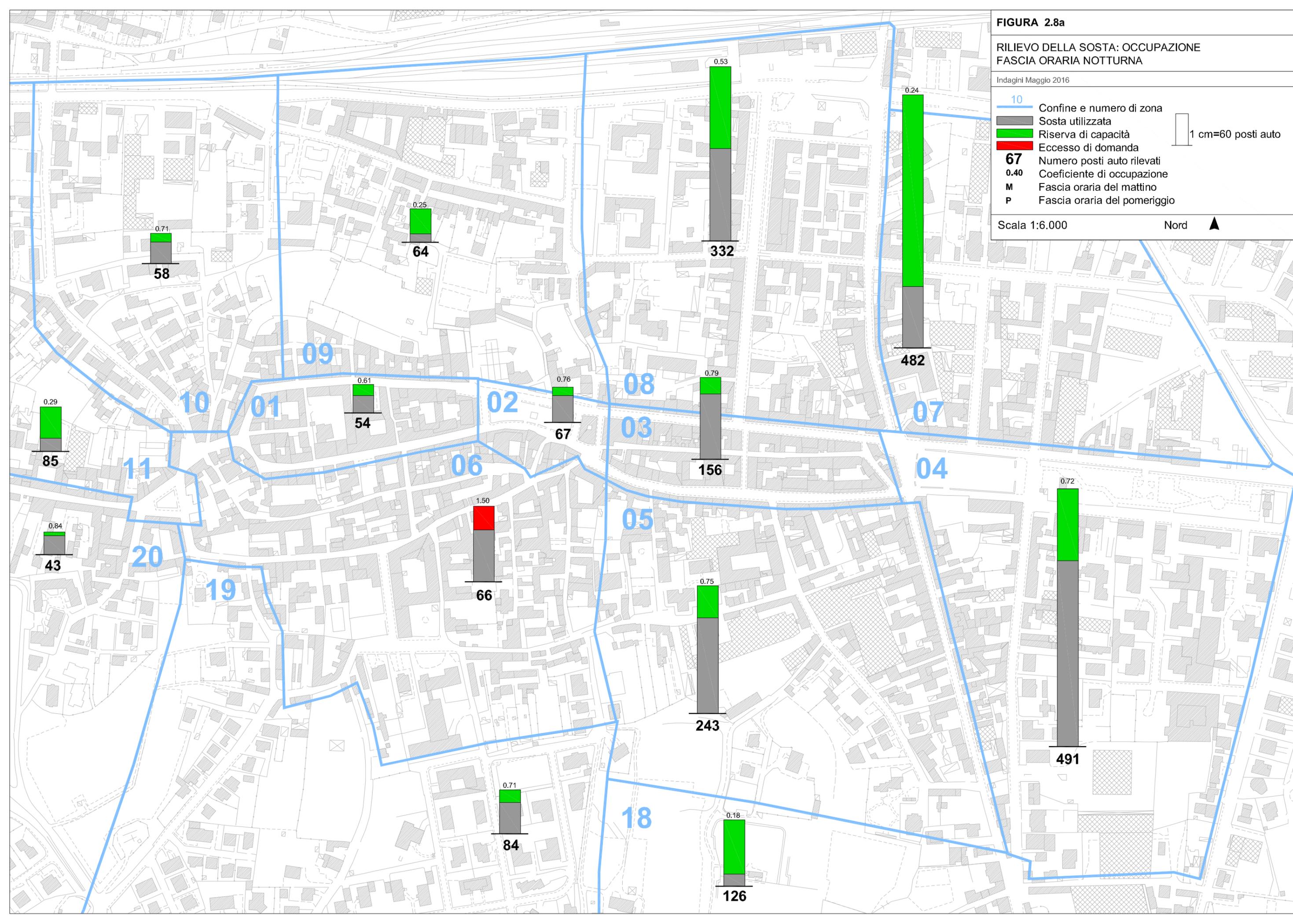
RILIEVO DELLA SOSTA: OCCUPAZIONE  
FASCIA ORARIA NOTTURNA

Indagini Maggio 2016

- 10 Confine e numero di zona
- Sosta utilizzata
- Riserva di capacità
- Eccesso di domanda
- 1 cm=60 posti auto
- 67** Numero posti auto rilevati
- 0.40** Coefficiente di occupazione
- M** Fascia oraria del mattino
- P** Fascia oraria del pomeriggio

Scala 1:6.000

Nord



**FIGURA 2.8b**

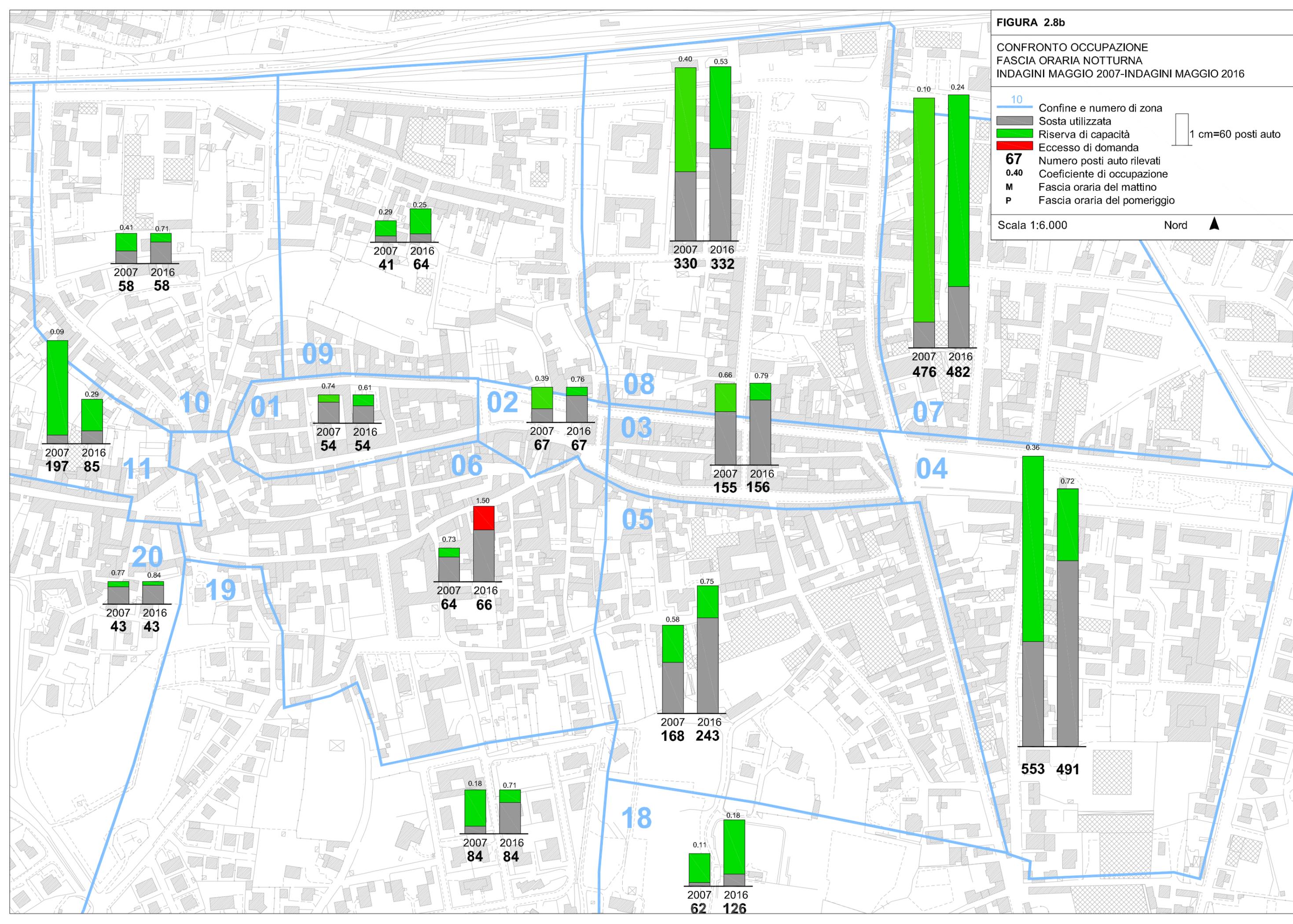
**CONFRONTO OCCUPAZIONE  
FASCIA ORARIA NOTTURNA  
INDAGINI MAGGIO 2007-INDAGINI MAGGIO 2016**

- 10 Confine e numero di zona
- Sosta utilizzata
- Riserva di capacità
- Eccesso di domanda
- 67** Numero posti auto rilevati
- 0.40** Coefficiente di occupazione
- M** Fascia oraria del mattino
- P** Fascia oraria del pomeriggio

Scala 1:6.000

Nord

1 cm=60 posti auto



sezioni monodirezionali:

- Sezione A Viale Libert  (tra il confine comunale e Viale Resistenza);
- Sezione B Via Nazionale (supermercato Basko);
- Sezione C Via Emilia (vicinanze Via Bianchi);
- Sezione D Viale Repubblica (SP201 a monte dell'incrocio con Via Resistenza).

Con la collaborazione della Polizia Locale sono stati intervistati, nella fascia 7.30-9.30, 422 automobilisti, pari al 10,4% del totale del traffico leggero in transito ingresso nelle quattro sezioni. Il coefficiente d'occupazione medio dei veicoli intercettati risulta pari a 1,19 persone per auto.

Nelle Tabelle 2.3a-e si   ricostruita la struttura del traffico in ingresso a Stradella, per singole sezione di indagine e per il totale delle quattro sezioni (Tabella 2.3e), complessivamente si   registrata una componente di traffico d'attraversamento, con origine e destinazione esterna al territorio comunale, pari al 40,8%, di poco inferiore al 41,2% rilevato nel 2007. Se complessivamente la componente di traffico d'attraversamento   molto simile a quella rilevata nell'ambito del precedente PGTU, nelle singole sezione emergono significative differenze, la sezione sulla Via Emilia presenta le maggiori componenti di traffico d'attraversamento con il 44,7% mentre nel 2007 era inferiore al 39%.

Nella Figura 2.9 si riportano le distribuzioni tra direttrici degli spostamenti in destinazione intercettati nelle singole sezioni utilizzate per le analisi delle componenti di traffico trasferibili alla nuova viabilit  denominata Gronda nord.

In coda al questionario di intervista   stato chiesto agli automobilisti un giudizio sulle problematiche del traffico di Stradella, nella Figura 2.10 sono state elaborate le risposte raccolte ed il confronto con l'analoga indagine del 2007.

Rispetto al 2007 si   ridotta la percentuale di risposte con giudizio generalmente positivo, passato dal 38,9% al 23,4%, ma parallelamente   aumentata significativamente la percentuale di chi non risponde, e quindi ragionevolmente non percepisce particolari problematiche, dal 10,8% al 29,4% e si molto ridotta la percentuale dei giudizi generalmente negativi dal 10,8% a meno del 2%. Le problematiche pi  segnalate sono, come nel 2007, i fenomeni di congestione, complessivamente attorno al 30% in entrambe le indagini, con prima la "congestione generalizzata", per  scesa dal 14,8% al 9,9%, la "congestione in particolare zone" (tutte riferite alla Via Nazionale)   salita all'8,8% e la "congestione nelle ore di punta" rimasta al 7,6%.

TABELLA 2.3a

MATRICE DEGLI SPOSTAMENTI ORIGINE - DESTINAZIONE - SEZIONE A-VIALE LIBERTA'

Origini	Destinazioni				Totale	Totale Spostam.	2016%		2007%
	Centro Urbano	Resto del Comune	Prima corona	Altri comuni					
Centro Urbano	0	0	0	0	36	28	3.2%	Interni	2.2%
Resto del Comune	21	7	8			8	0.9%	Uscite	1.8%
Prima corona	236	21	59	104	420	473	53.4%	Ingressi	60.6%
Altri comuni	210	7	80	134	431	377	42.6%	Attraversamento	35.4%
<b>Totale</b>	467	35	147	238	887	887	100%		

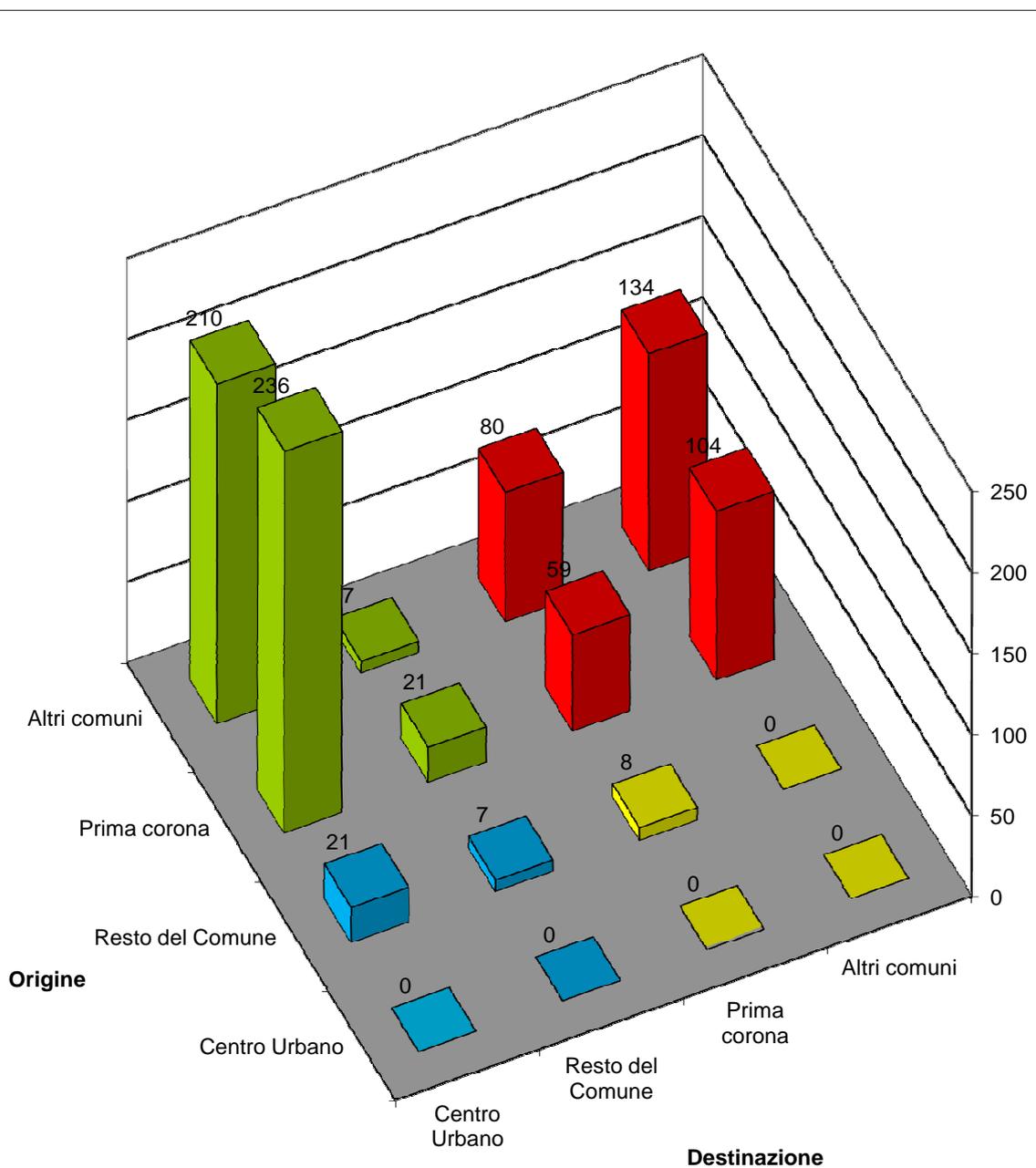


TABELLA 2.3b

MATRICE DEGLI SPOSTAMENTI ORIGINE - DESTINAZIONE - SEZIONE B - VIA NAZIONALE

Origini	Destinazioni				Totale	Totale Spostam.	2016%		2007%
	Centro Urbano	Resto del Comune	Prima corona	Altri comuni					
Centro Urbano	0	0	0	0	178	125	11.7%	Interni	5.7%
Resto del Comune	85	40	12	40		53	4.9%	Uscite	4.4%
Prima corona	185	32	16	121	355	496	46.6%	Ingressi	42.4%
Altri comuni	238	40	53	202	533	391	36.7%	Attraversamento	47.4%
Totale	509	113	81	363	1065	1065	100%		

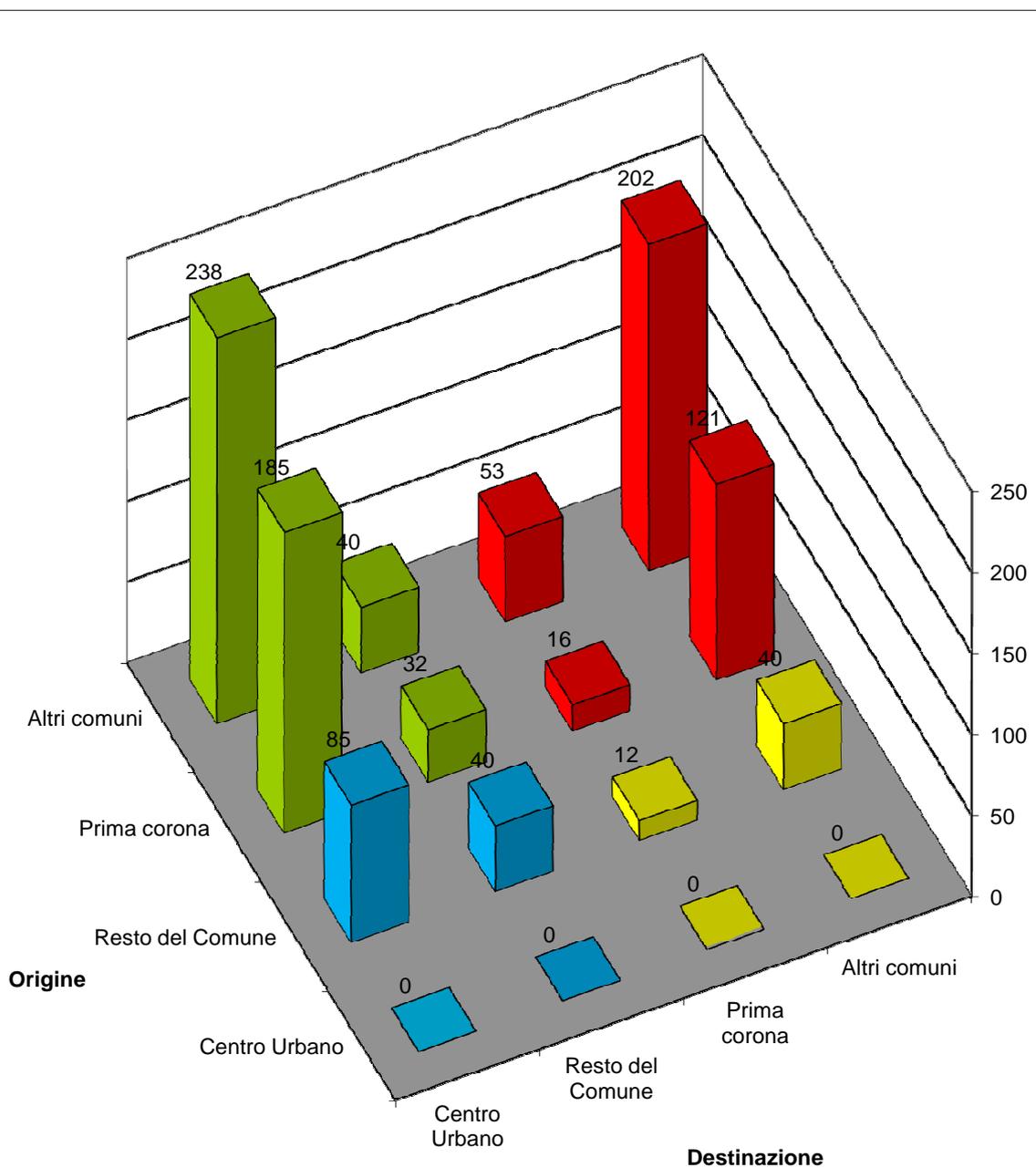


TABELLA 2.3c

MATRICE DEGLI SPOSTAMENTI ORIGINE-DESTINAZIONE - SEZIONE C - VIA EMILIA

Origini	Destinazioni				Totale	Totale Spostam.	2016%		2007%
	Centro Urbano	Resto del Comune	Prima corona	Altri comuni					
Centro Urbano	0	0	0	0	300	156	14.0%	Interni	16.4%
Resto del Comune	156		77	67		144	12.9%	Uscite	10.7%
Prima corona	146	10	65	86	308	318	28.5%	Ingressi	34.1%
Altri comuni	150	12	157	190	510	499	44.7%	Attraversamento	38.8%
<b>Totale</b>	452	22	300	343	1118	1118	100%		

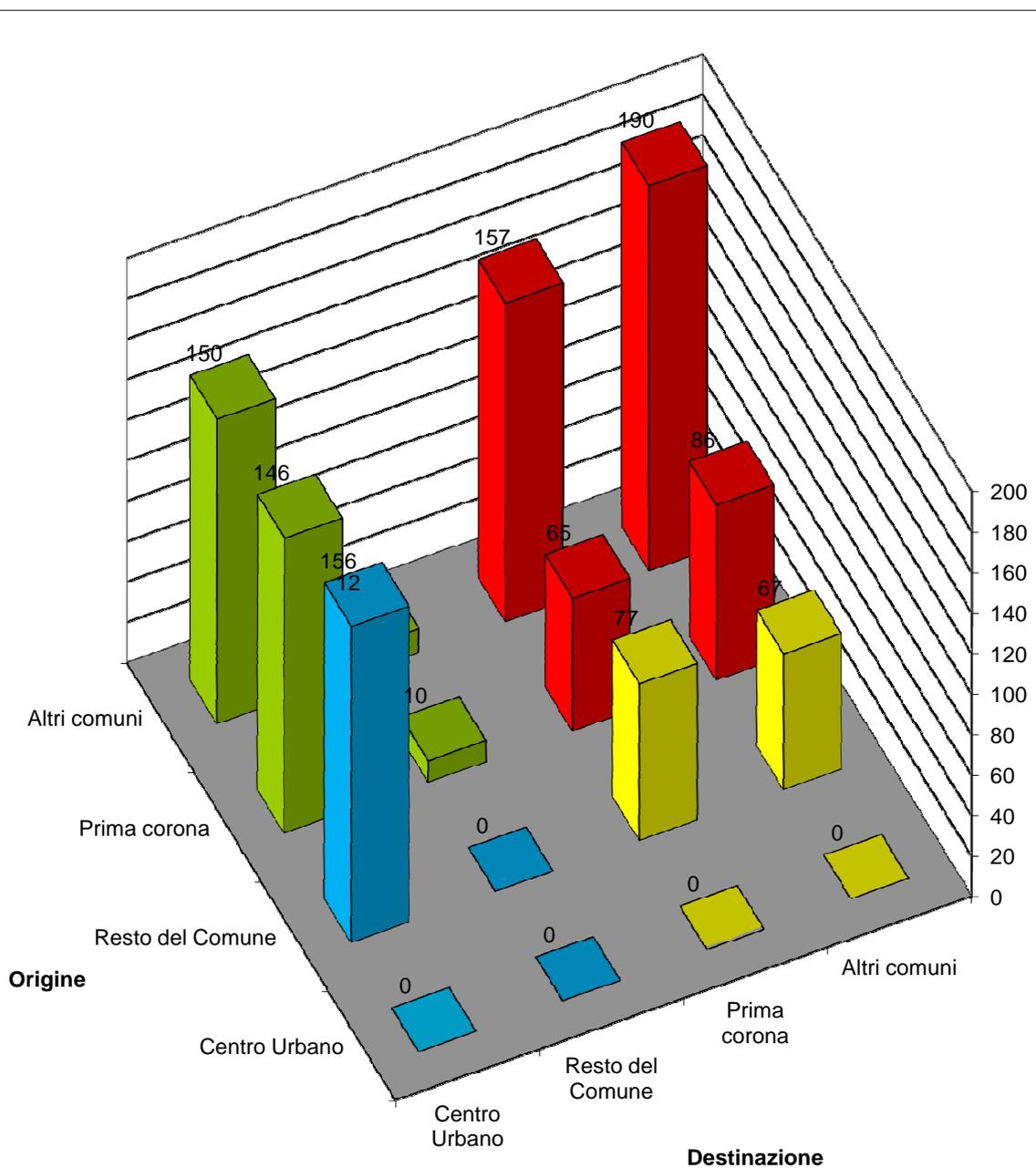


TABELLA 2.3d

MATRICE DEGLI SPOSTAMENTI ORIGINE-DESTINAZIONE - SEZIONE D - SP201

Origini	Destinazioni				Totale	Totale Spostam.	2016%		2007%
	Centro Urbano	Resto del Comune	Prima corona	Altri comuni					
Centro Urbano	0	0	0	0	51	16	1.6%	Interni	1.6%
Resto del Comune	16			35		35	3.5%	Uscite	2.9%
Prima corona	262	35	48	131	476	553	55.6%	Ingressi	47.5%
Altri comuni	250	7	85	126	468	391	39.3%	Attraversamento	47.9%
<b>Totale</b>	528	41	133	292	995	995	100%		

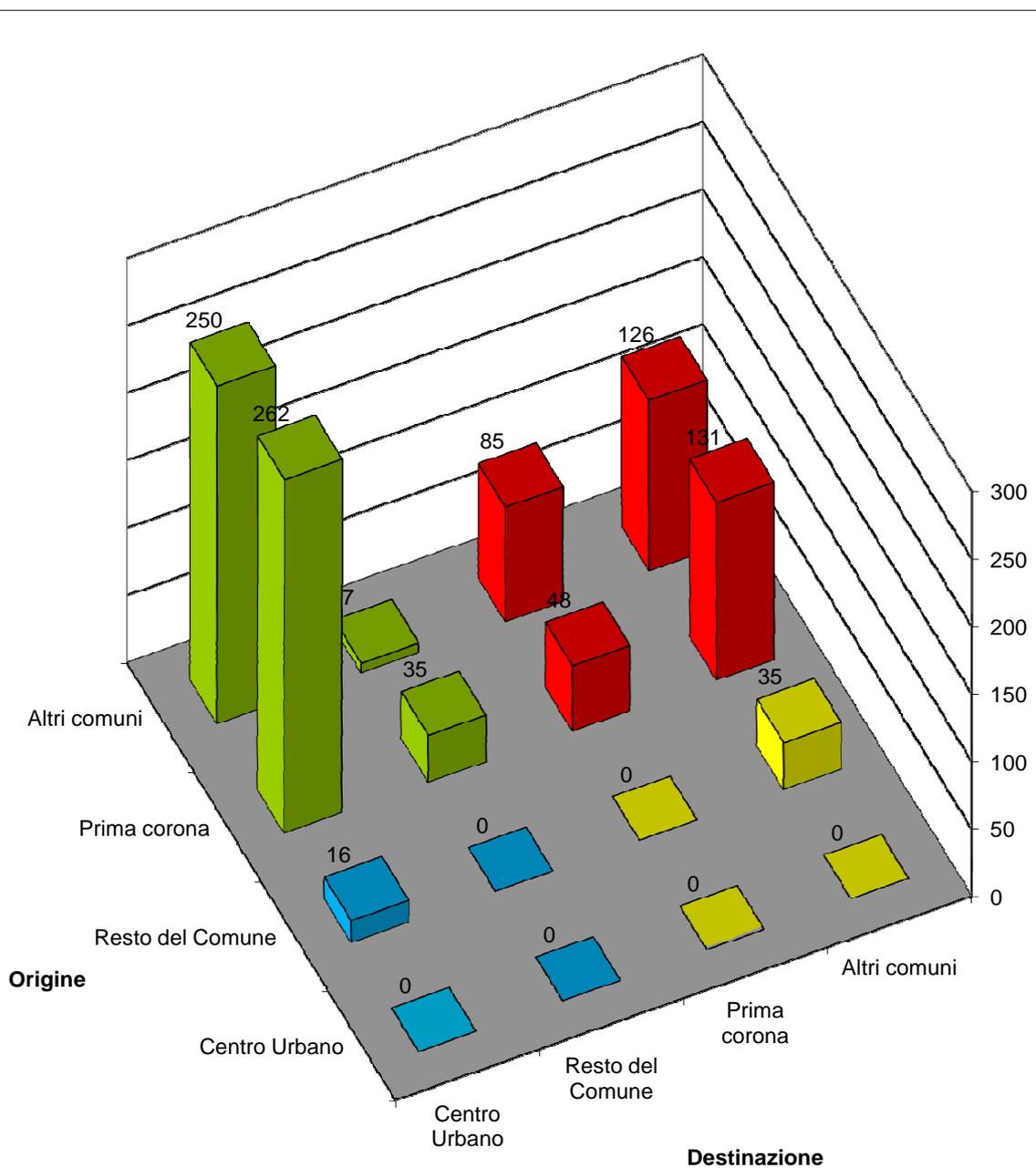
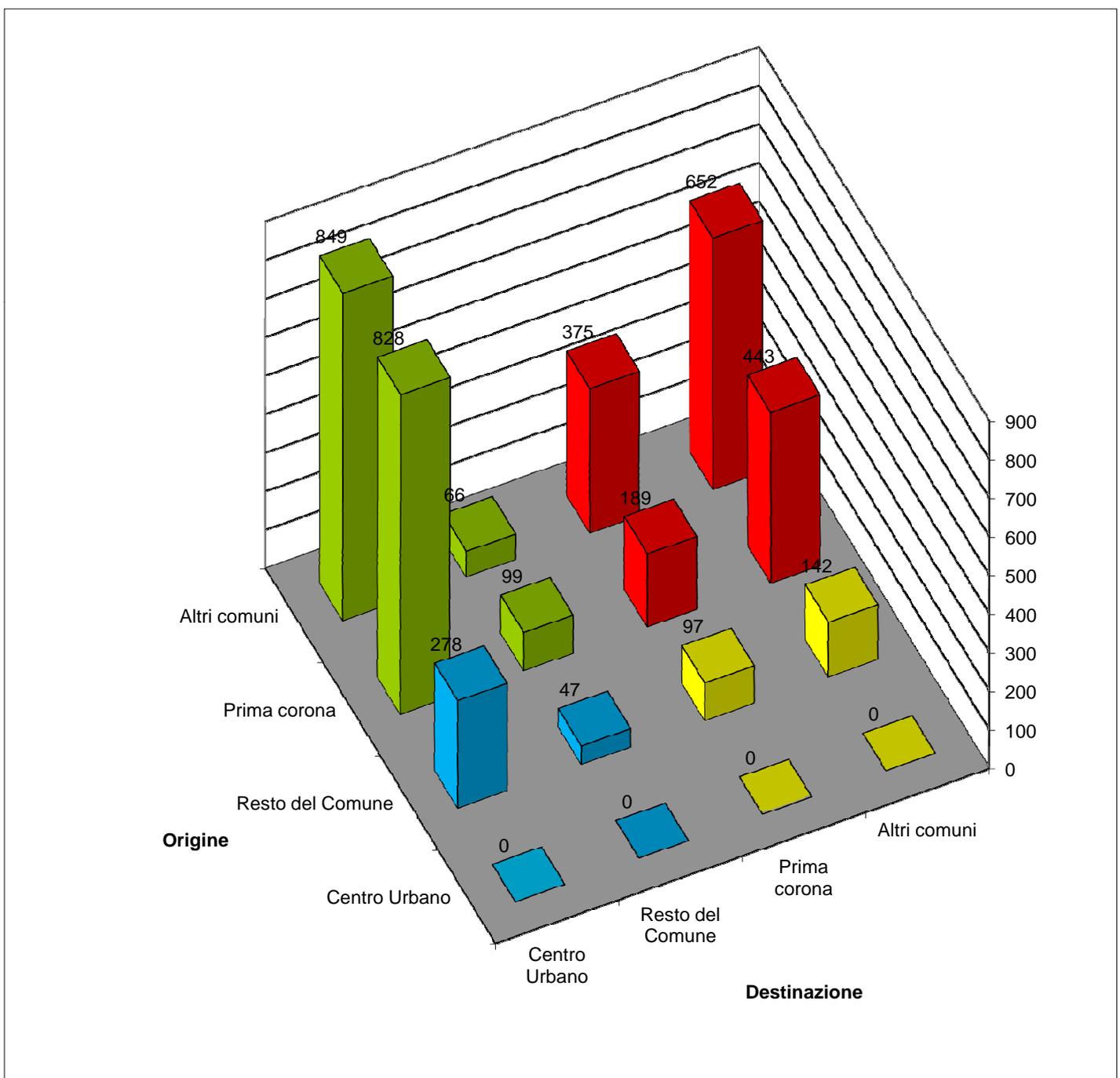
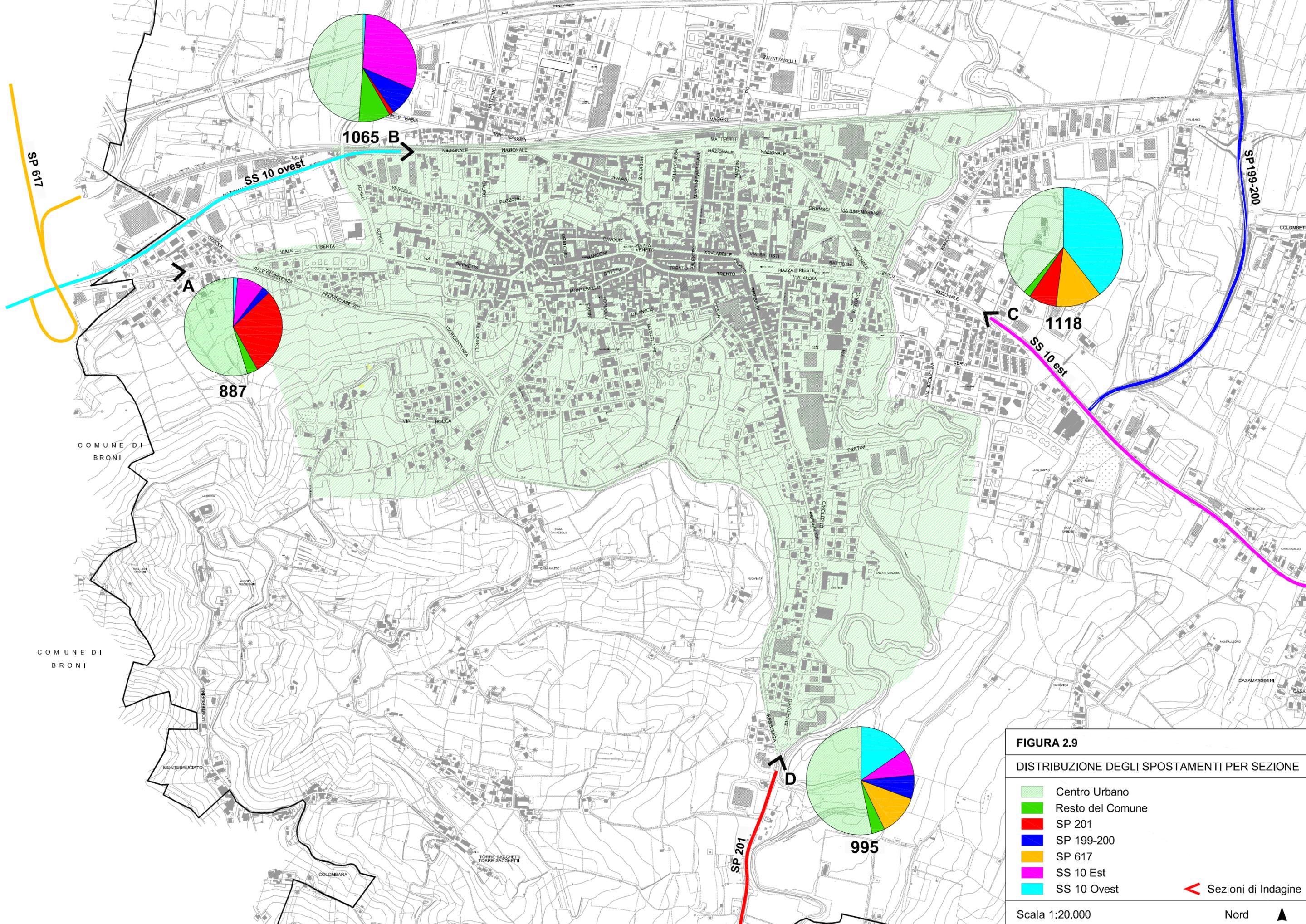


TABELLA 2.3e

MATRICE DEGLI SPOSTAMENTI ORIGINE -DESTINAZIONE TOTALE SEZIONI A-D

Origini	Destinazioni				Totale	Totale Spostam.	2016%		2007%
	Centro Urbano	Resto del Comune	Prima corona	Altri comuni					
Centro Urbano	0	0	0	0	565	326	8.0%	Interni	6.8%
Resto del Comune	278	47	97	142		239	5.9%	Uscite	5.0%
Prima corona	828	99	189	443		1842	45.3%	Ingressi	47.0%
Altri comuni	849	66	375	652		1659	40.8%	Attraversamento	41.2%
<b>Totale</b>	1955	212	661	1237	4065	4065	100%		



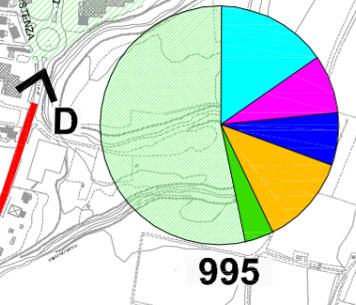
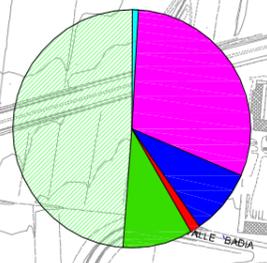
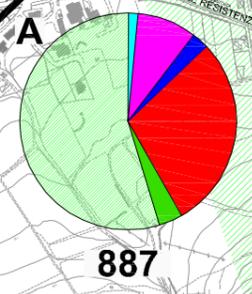


**FIGURA 2.9**  
**DISTRIBUZIONE DEGLI SPOSTAMENTI PER SEZIONE**

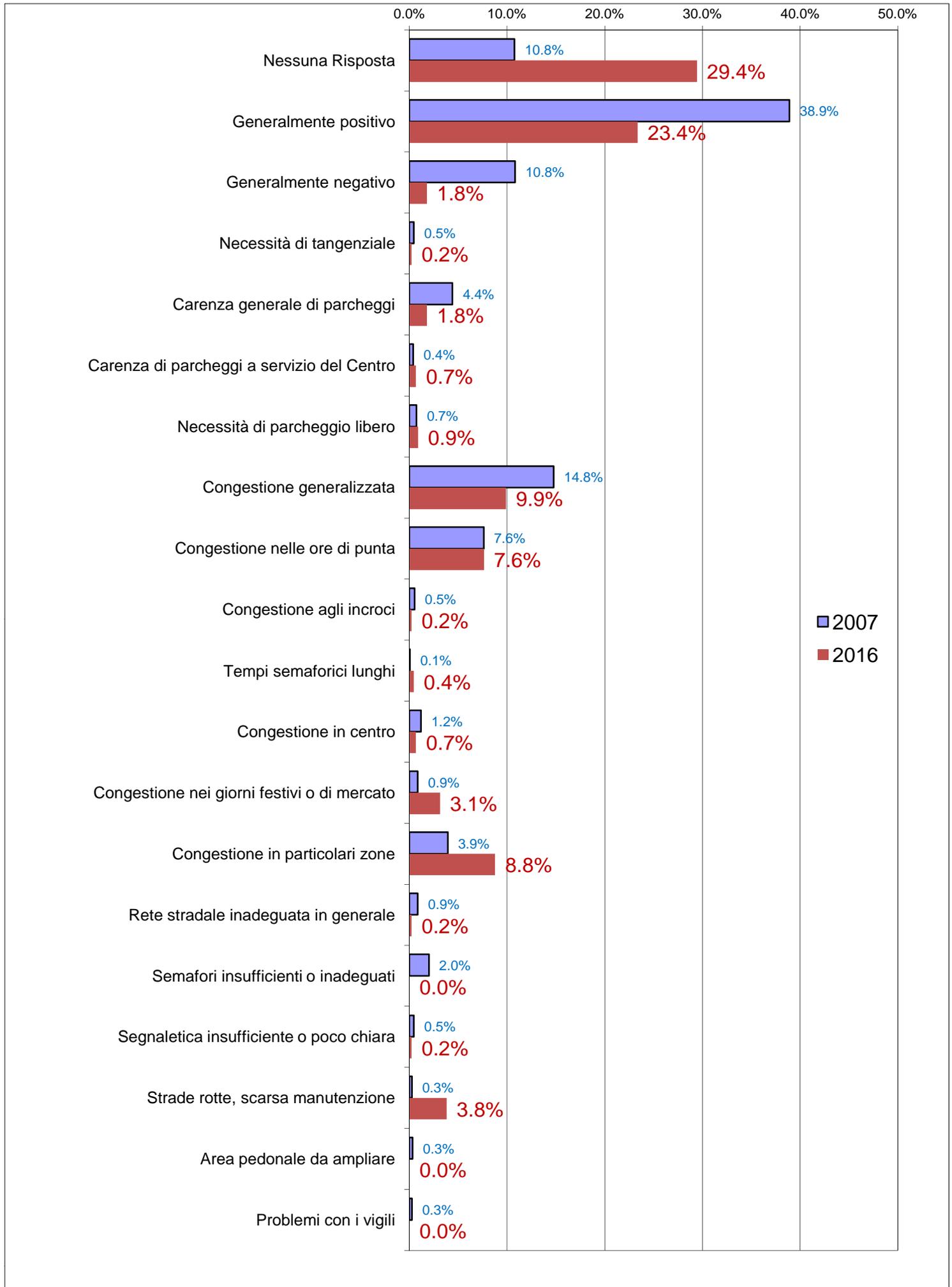
	Centro Urbano
	Resto del Comune
	SP 201
	SP 199-200
	SP 617
	SS 10 Est
	SS 10 Ovest

Sezioni di Indagine

Scala 1:20.000 Nord



**FIGURA 2.10 - INTERVISTE AGLI AUTOMOBILISTI - PROBLEMI DEL TRAFFICO CONFRONTO 2007-2016**



### 3. QUESTIONARI ONLINE

Per la redazione del Piano Generale del Traffico Urbano, in un'ottica di "pianificazione partecipata", sono state raccolte, elaborate ed analizzate le segnalazioni della popolazione residente in relazione alle problematiche sulla mobilità percepite dai singoli cittadini.

Per la raccolta delle segnalazioni, oltre a quelle registrate nel tempo dall'Amministrazione e dalla Polizia Locale, è stato predisposto uno specifico questionario (Figura 3.1), compilabile online sul sito del Comune. Complessivamente sono stati raccolti 109 questionari compilati, 95 dei quali di residenti a Stradella e 14 di persone che lavorano o studiano a Stradella.

Nella Figura 3.2 si riporta la distribuzione per tipologia di "utente" della città, di chi a compilato il questionario.

Nella valutazione dell'importanza delle tematiche del PGTU (Figura 3.3), la priorità è stata data agli interventi sulla viabilità (adeguatezza delle strade, sicurezza delle infrastrutture), con un voto vicino all'8,0, seguito dal tema del traffico e congestione che ha totalizzato una media di 7,6 e dalle problematiche di inquinamento atmosferico con quasi 7,5. L'interesse per il tema della mobilità alternativa (car sharing, bike sharing, car pooling) è risultato il più basso con un voto medio pari a 5,6, anche il tema delle tecnologie per la gestione del traffico e della mobilità ha suscitato poco interesse superando di poco la sufficienza con 6,2.

Rispetto al tema della viabilità e sicurezza delle infrastrutture è stato chiesto di indicare la localizzazione dove si riscontrano le problematiche da affrontare (Figura 3.4), e in primo luogo è stata indicata la Via Nazionale con 26 segnalazioni sommando alle 19 relative all'intera via, le segnalazioni alle intersezioni della Via Nazionale con le vie Sauro (3), Gramsci/Rimembranze (2) e Partigiani (2), seguita da Via Emilia con 13 segnalazioni. Rispetto alla problematica della sosta la grande maggioranza delle indicazioni è riferita al centro storico e le zone limitrofe.

Nella Figura 3.5 si riporta la distribuzione delle priorità di intervento rispetto al trasporto pubblico, ove la priorità è data all'aumento delle frequenze offerte (24 segnalazioni), seguita a distanza dal miglioramento dell'interscambio modale (12), dall'aumento di capillarità del servizio (11) e dalla maggiore regolarità (10).

# FIGURA 3.1 - IL QUESTIONARIO PER LA PARTECIPAZIONE

## STRADELLA PGTU

Questionario per l'individuazione delle priorità e della problematiche sul tema mobilità.  
L'Amministrazione comunale di Stradella ha avviato l'iter di Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano - Aiutateci a migliorare la mobilità di Stradella compilando questo breve questionario - GRAZIE PER LA COLLABORAZIONE

\*Campo obbligatorio

### Comune di Stradella



#### 1. TIPOLOGIA DI UTENTE \*

Seleziona tutte le voci applicabili.

- Abito a Stradella  
 Lavoro a Stradella  
 Studio a Stradella

#### 2. ZONA DI RESIDENZA O LAVORO O STUDIO A STRADELLA: in Via:

una sola risposta

#### 3. CLASSE D'ETA'

una sola risposta

Contrassegna solo un ovale.

- < 18 anni  
 19-25 anni  
 26-40 anni  
 41-65 anni  
 > 65 anni

#### 4. SESSO

Contrassegna solo un ovale.

- Maschio  
 Femmina  
 ND

#### 5. MEZZO PREFERITO E PRINCIPALE PER GLI SPOSTAMENTI PENDOLARI (SCUOLA O LAVORO)

Contrassegna solo un ovale.

- auto guidatore  
 auto accompagnato  
 moto o motorino  
 bicicletta  
 treno  
 bus extraurbano  
 bus urbano  
 a piedi  
 altro mezzo

#### 6. se sono un pendolare STUDIO O LAVORO A:

Contrassegna solo un ovale.

- Stradella  
 Broni  
 Pavia  
 Resto Provincia di Pavia  
 Fuori Provincia

#### 7. MEZZO PREFERITO PER GLI SPOSTAMENTI OCCASIONALI (acquisti, visite, commissioni,...)

Contrassegna solo un ovale.

- auto guidatore  
 auto accompagnato  
 moto o motorino  
 bicicletta  
 treno  
 bus extraurbano  
 bus urbano  
 a piedi  
 altro mezzo

#### 8. L'IMPORTANZA DELLE TEMATICHE SULLA MOBILITA'

voto da 1 a 10 - 1 poco importante - 10 molto importante - scorri la barra sotto la griglia per i voti sopra il 6

Contrassegna solo un ovale per riga.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Viabilità (adeguatezza delle strade, sicurezza delle infrastrutture)	<input type="radio"/>									
Traffico veicolare (congestione e accodamenti)	<input type="radio"/>									
Inquinamento atmosferico	<input type="radio"/>									
Inquinamento acustico	<input type="radio"/>									
Trasporto pubblico	<input type="radio"/>									
Parcheggio-Sosta	<input type="radio"/>									
Piste e percorsi ciclabili	<input type="radio"/>									
Zone Pedonali e a Traffico Limitato	<input type="radio"/>									
Sicurezza per pedoni e ciclisti	<input type="radio"/>									
Mobilità alternativa (car e bike sharing, car pooling)	<input type="radio"/>									
ITS Tecnologie per la gestione del traffico e della mobilità	<input type="radio"/>									
Altra tematica ,specificare:	<input type="radio"/>									

#### 9. Specifica l'eventuale altra tematica

#### 10. Rispetto al tema VIABILITA' indicare eventualmente le vie o gli incroci dove si riscontrano problematiche relative al traffico

.....  
 .....  
 .....

#### 11. Rispetto al tema PARCHEGGI indicare eventualmente le vie o le zone nelle quali si riscontra maggiore difficoltà a sostare

.....  
 .....  
 .....

#### 12. Rispetto al tema CICLABILITA' indicare eventualmente le zone o tratte dove si riscontrano problematiche

.....  
 .....  
 .....

#### 13. Rispetto al tema PEDONALITA' indicare eventualmente le zone nelle quali si riscontra maggiore difficoltà

.....  
 .....  
 .....

#### 14. Rispetto al tema TRASPORTO PUBBLICO, se interessati, indicare l'aspetto prioritario su cui intervenire

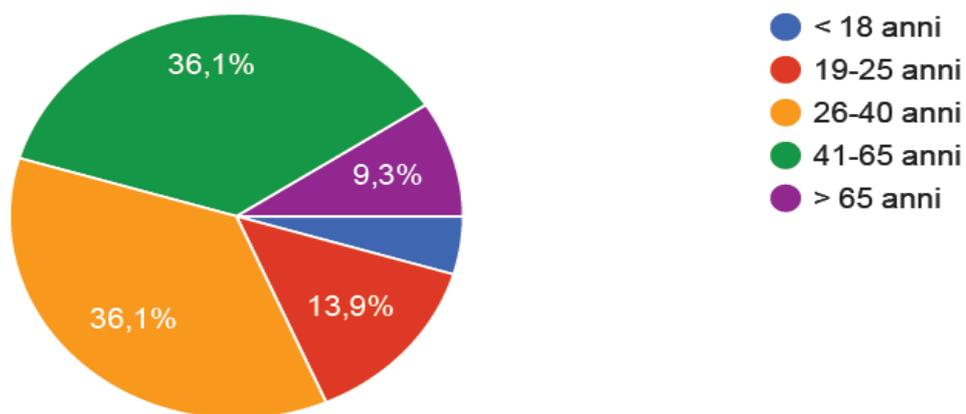
Contrassegna solo un ovale.

- Frequenza delle corse offerte  
 Puntualità Regolarità del servizio  
 Interscambio modale (con treno, linee extraurbane, auto privata)  
 Capillarità - Zone non servite  
 Sistema tariffario, Costo  
 Nuovi servizi a chiamata  
 Altro: .....

### Grazie per il contributo

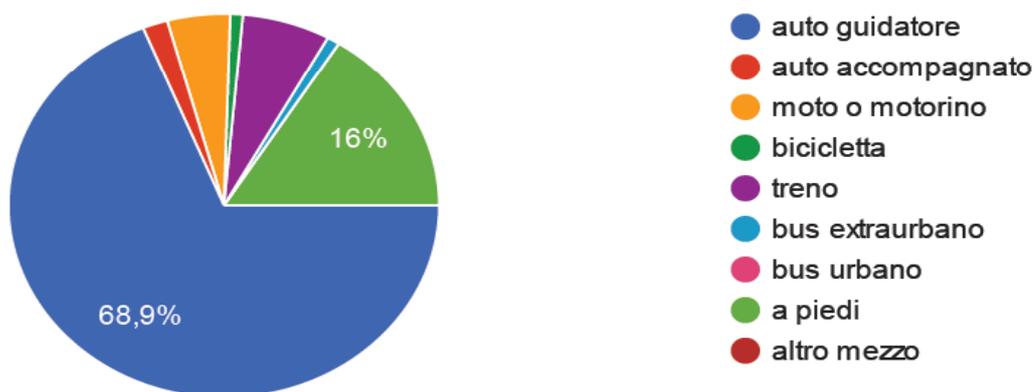


### CLASSE D'ETA' (108 risposte)

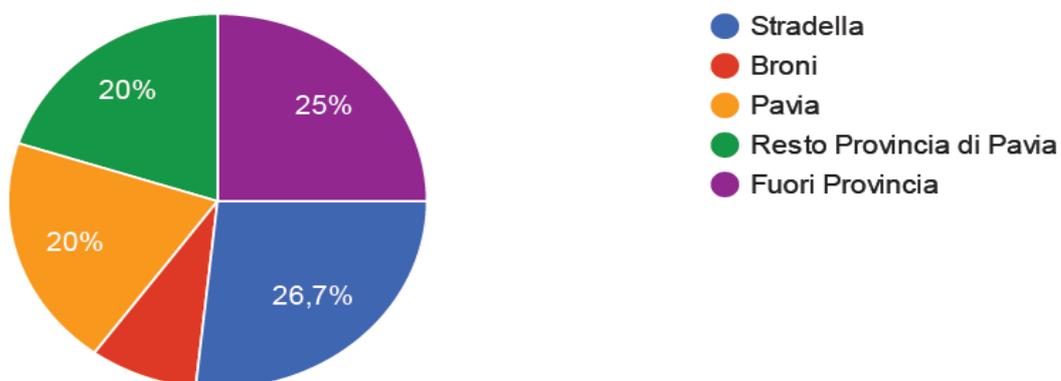


### MEZZO PREFERITO E PRINCIPALE PER GLI SPOSTAMENTI PENDOLARI (SCUOLA O LAVORO)

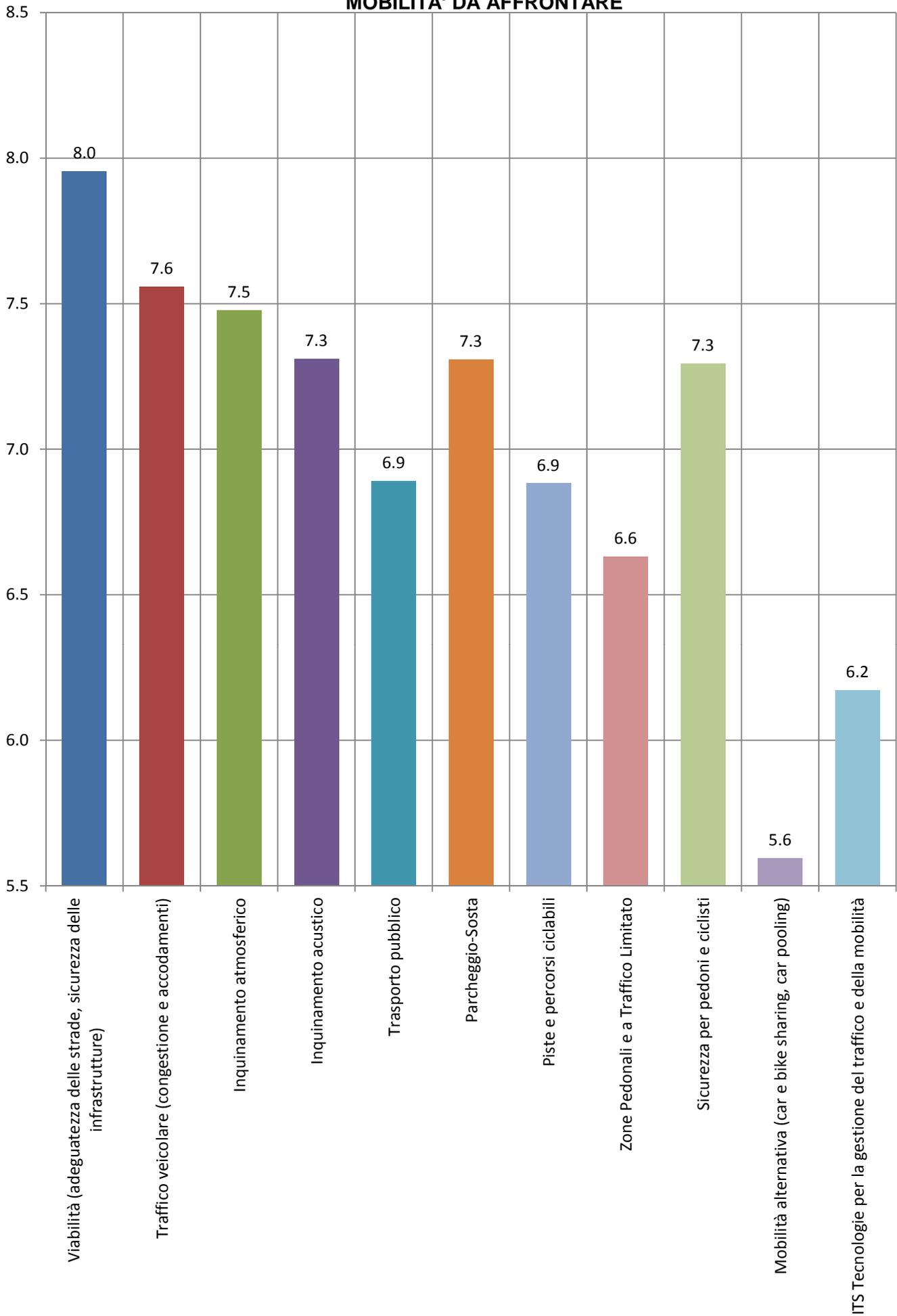
(106 risposte)



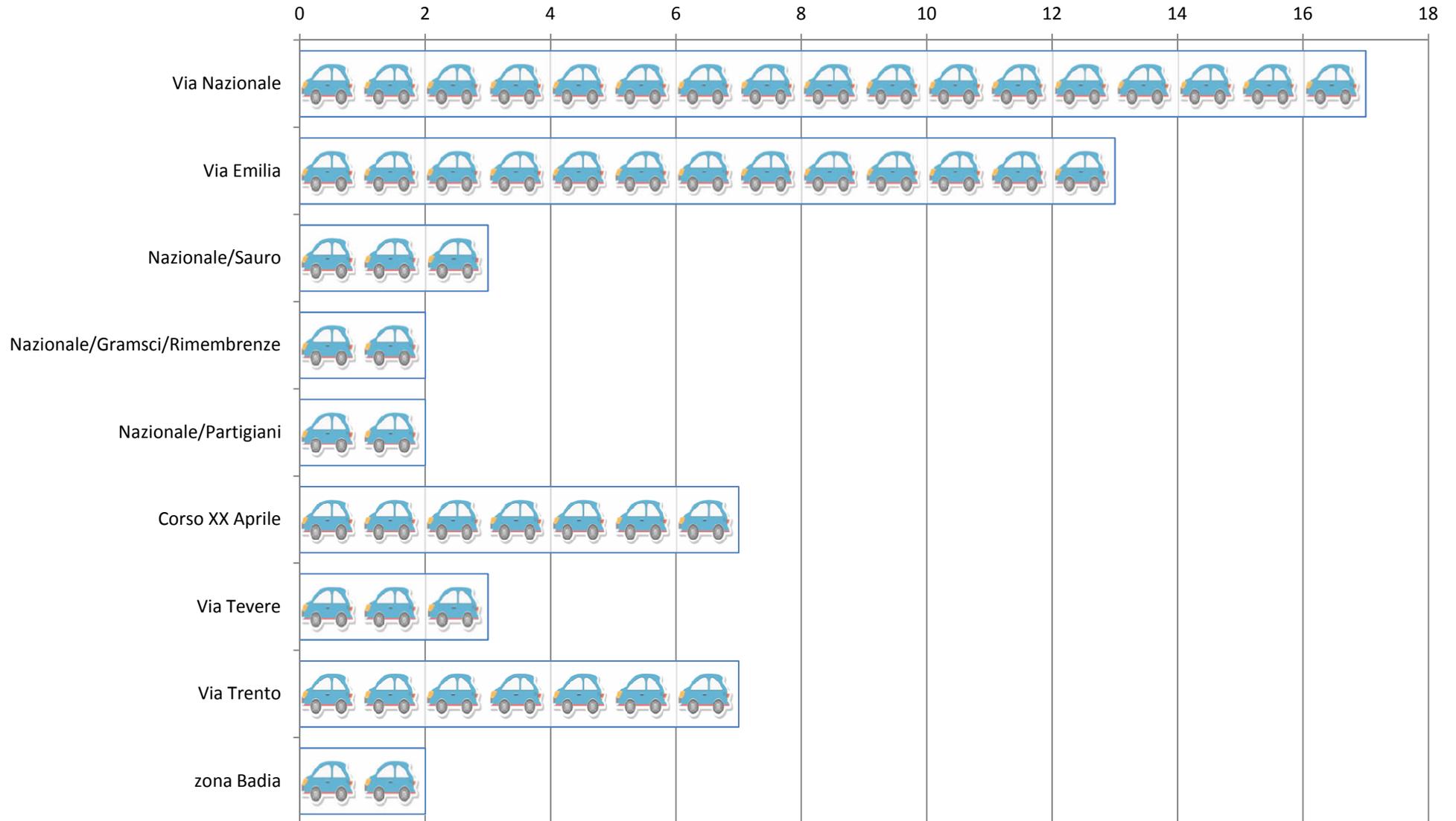
### se sono un pendolare STUDIO O LAVORO A: (60 risposte)



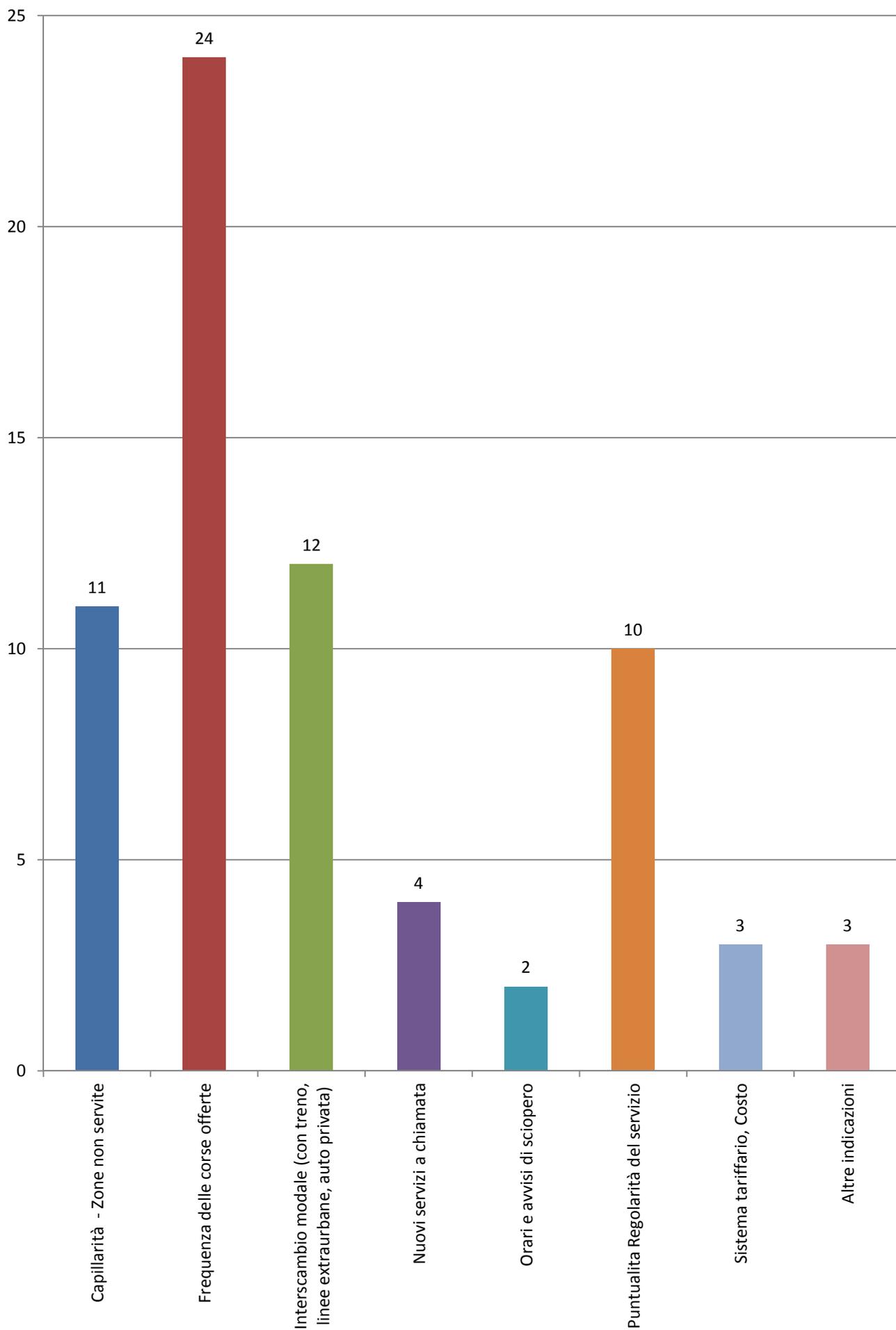
**FIGURA 3.3 - QUESTIONARIO ONLINE - IMPORTANZA DEI TEMI SULLA MOBILITA' DA AFFRONTARE**



**FIGURA 3.4 - Rispetto al tema VIABILITA' indicare eventualmente le vie o gli incroci dove si riscontrano problematiche relative al traffico**



**FIGURA 3.5 - Questionari online - Le priorità di intervento rispetto al tema Trasporto pubblico**



#### 4. INCIDENTALITÀ

Sono stati analizzati i dati sull'incidentalità, forniti dalla piattaforma Si.Sel. (Sistema Informatico Statistico Enti Locali) per il periodo dal 2006 al 2014 e dalla Polizia Locale di Stradella per il periodo dal 2006 al 2015 (Figura 4.1).

Nei dati della piattaforma Si.Sel., rispetto a quelli raccolti dalla Polizia Locale emerge una forte incidenza nel numero di feriti, questo è dato dal fatto che raccoglie anche i dati dei Carabinieri e della Polizia Stradale che intervengono più frequentemente in incidenti nelle ore notturne e sulla viabilità extraurbana (compresa l'autostrada) in contesti ove statisticamente l'indice di lesività è più elevato rispetto agli incidenti in ambito urbano.

Dalla lettura dei dati complessivi sembra in atto dal 2012 un leggero trend in calo del numero di feriti.

Dai dati della Polizia Locale, che forniscono la data, la localizzazione degli incidenti, il numero di feriti ed il numero di morti, è stato possibile ricostruire la mappatura degli incidenti (Figura 4.2) per il periodo 2010-2015. Dalla mappatura non emergono particolari "punti neri" con elevate concentrazioni di incidenti, le maggiori concentrazioni si registrano in Piazza Trieste e lungo la Via Nazionale nel tratto compreso tra le vie Mazzini e Baldrighi. Una certa densità di incidenti, ma senza feriti, si registra anche in Piazza Vittorio Veneto, probabilmente legata alle manovre nel parcheggio.

**FIGURA 4.1 - I DATI SULL'INCIDENTALITA'**

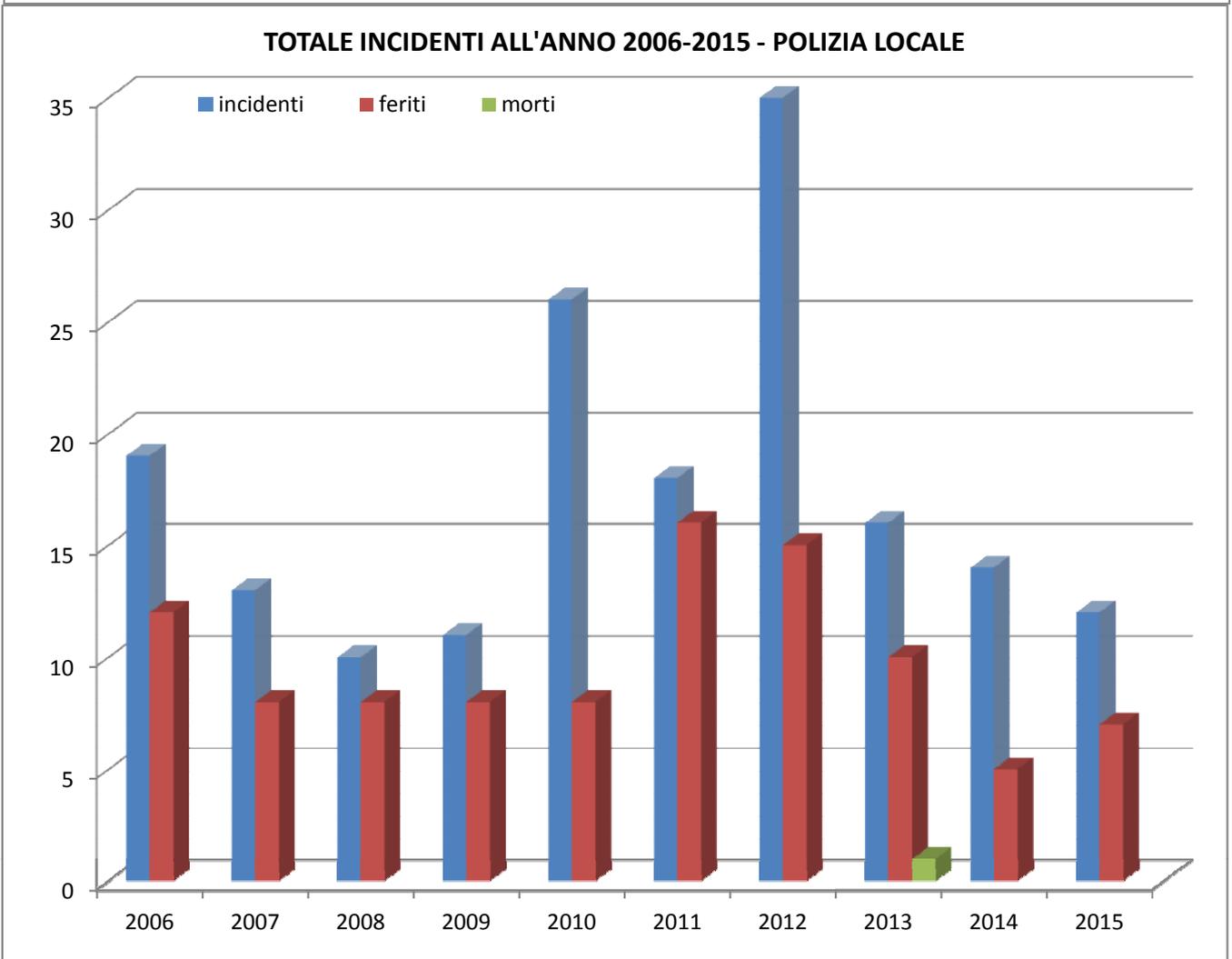
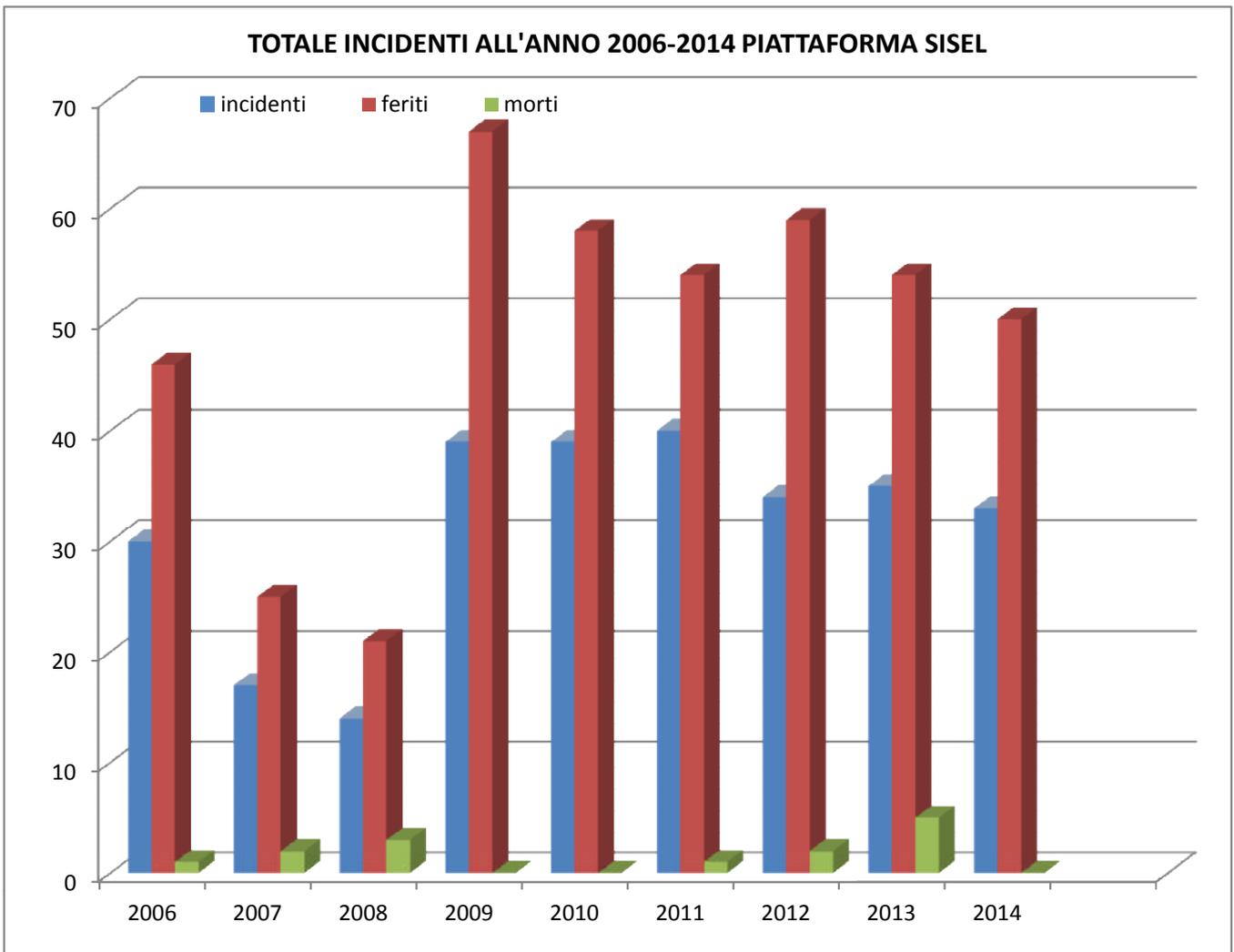


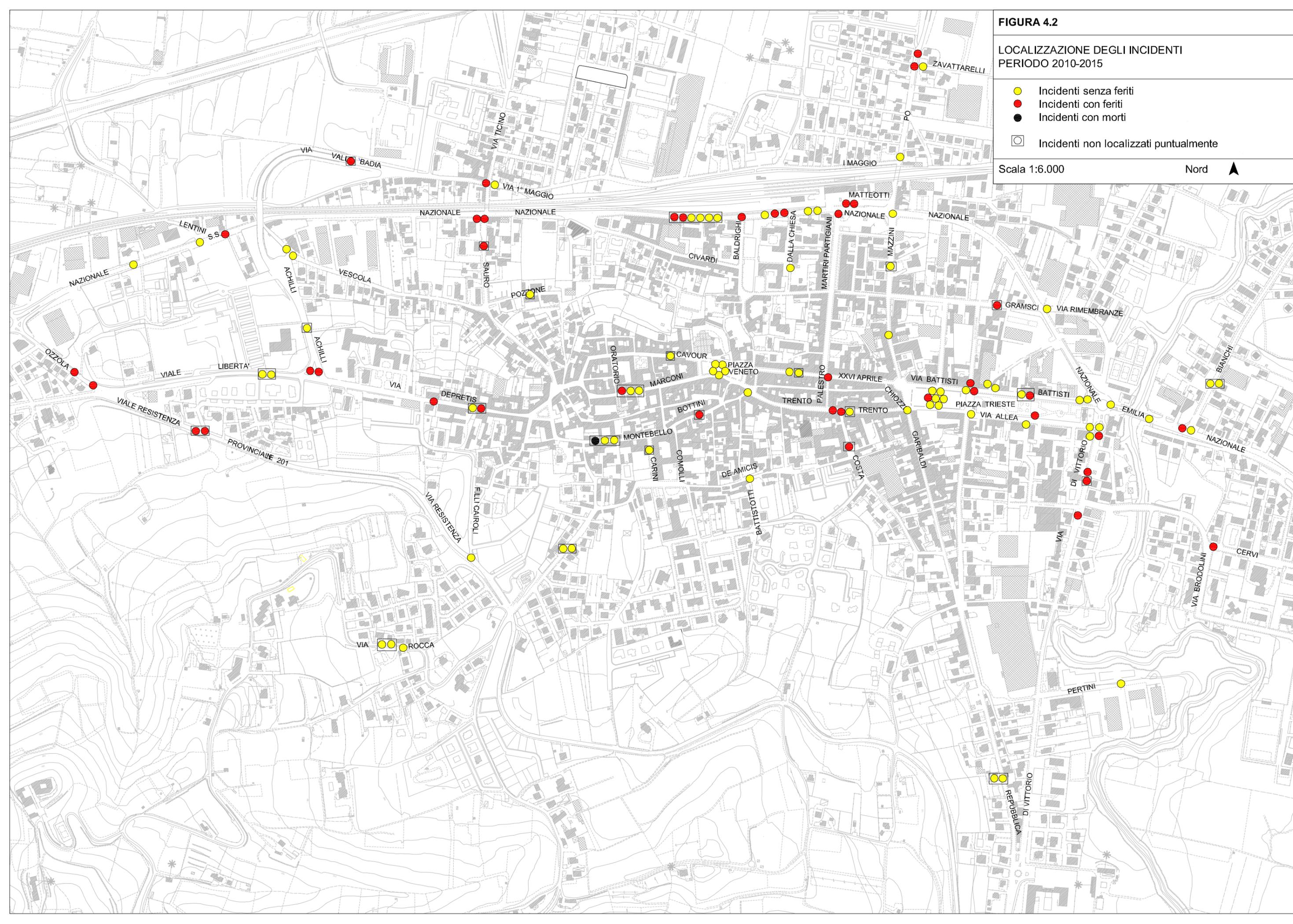
FIGURA 4.2

LOCALIZZAZIONE DEGLI INCIDENTI  
PERIODO 2010-2015

- Incidenti senza feriti
- Incidenti con feriti
- Incidenti con morti
- Incidenti non localizzati puntualmente

Scala 1:6.000

Nord



## 5. PROPOSTE DI PIANO

Sulla base dell'analisi dei dati raccolti, dalle indicazioni dell'Amministrazione e dei Cittadini, si sono individuati gli interventi legati alla viabilità, quindi riassetto della circolazione stradale e delle intersezioni, alla riorganizzazione della sosta e alla creazione di percorsi protetti per la mobilità ciclopedonale finalizzati al miglioramento del sistema mobilità e della sicurezza degli spostamenti di tutte le tipologie di utenti.

### 5.1 interventi sulla Viabilità

L'intervento più importante ed articolato proposto di riassetto della viabilità, e che interessa anche le tematiche della mobilità pedonale e della sosta e il tema della riqualifica urbanistica, prevede il riassetto del nodo Stazione-Nazionale-Mazzini-Partigiani (Figura 5.1), con il ridisegno della Piazza della Stazione e l'estensione dell'impianto semaforico all'intersezione con Via Partigiani; risolvendo in Via Mazzini la criticità del conflitto tra il semaforo e la chiusura del passaggio a livello e riducendo il numero di manovre conflittuali, migliorando nella punta pomeridiana (fascia oraria che registra i maggiori livelli di traffico) le performance con la riduzione, rispetto allo "stato di fatto", dei fenomeni di accodamento nell'intersezione.

La soluzione proposta è solo uno schema funzionale di tipo viabilistico, che sarà possibile, in fase progettuale arricchire di contenuti di riqualifica urbana trasformando quest'incrocio pericoloso, in una delle porte di accesso della città.

In questa fase ci si è limitati ad un'analisi modellistica del sistema semaforico proposto e ad una verifiche degli spazi di manovra veicolari (Figura 5.2).



**FIGURA 5.1**  
RIASSETTO VIABILITICO DEL NODO  
DELLA STAZIONE FERROVIARIA  
Scala 1:400 Nord ▲

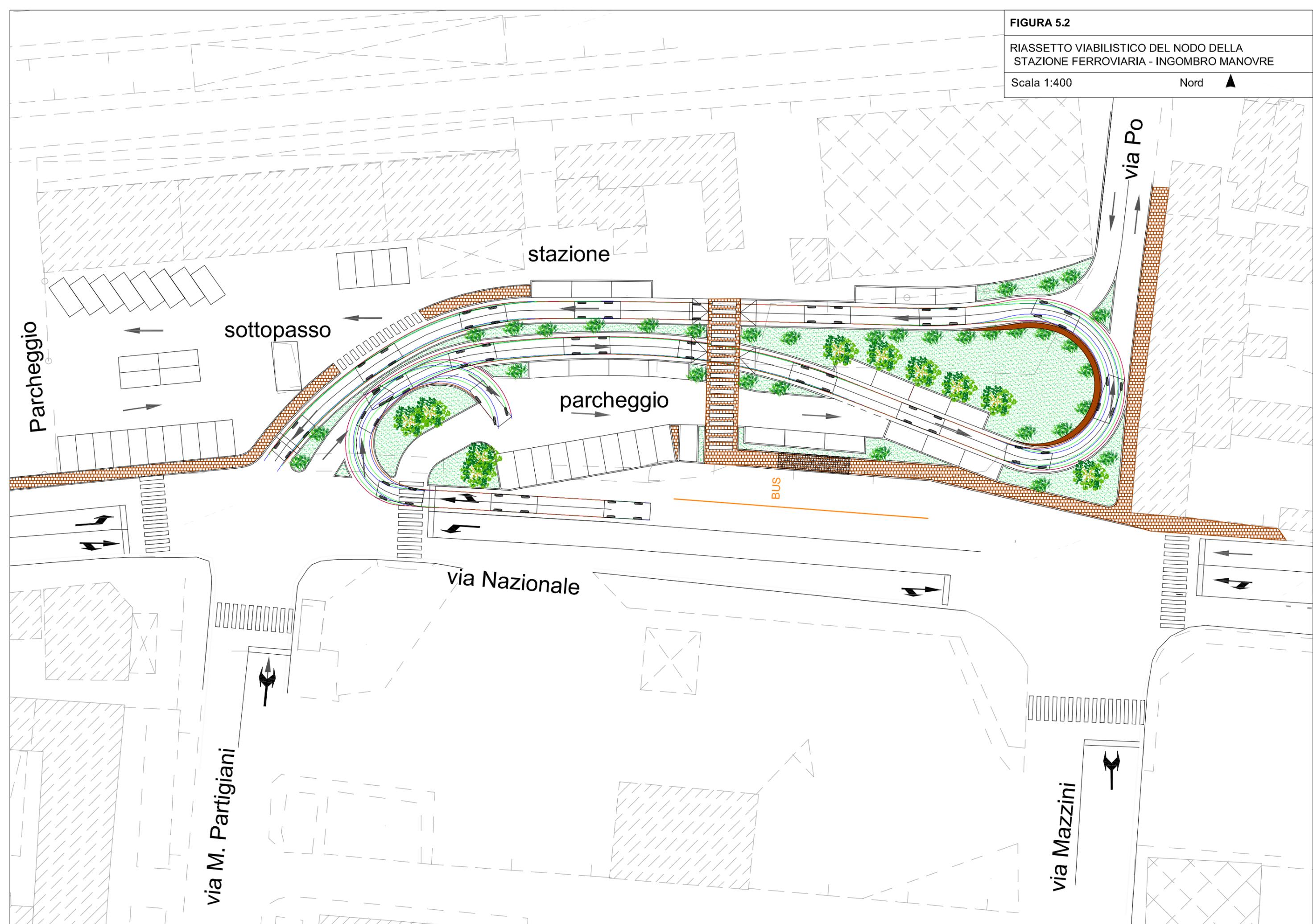


FIGURA 5.2

RIASSETTO VIABILISTICO DEL NODO DELLA STAZIONE FERROVIARIA - INGOMBRO MANOVRE

Scala 1:400

Nord ▲



Per il tratto di Via Nazionale all'altezza delle Poste, si propone il recupero terza corsia fino all'intersezione con Via Baldrighi (Figura 5.3) intervenendo sull'attuale marciapiede e sul parcheggio, per migliorare la sicurezza della manovra di svolta a sinistra in Via Baldrighi e facilitare l'uscita dal parcheggio delle Poste, nell'ambito della progettazione definitiva dell'intervento si potrà verificare la possibilità di ampliamento parcheggio esistente.

Tra gli interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza si propone l'istituzione del senso unico in Piazza Trieste nel tratto di collegamento tra il nodo Trento-Garibaldi e il nodo Battisti-Mazzini-XXV Aprile (senso da Via Garibaldi verso Via Battisti) con il ridisegno della parte terminale della Piazza (Figura 5.4) e la messa in asse del collegamento con la Via Mazzini, riducendo l'area di conflitto tra i veicoli in transito sull'asse Battisti-XXV Aprile e i veicoli in attraversamento da Piazza Trieste a Via Mazzini. L'intervento proposto permette anche la riduzione degli spazi di attraversamento pedonale migliorando la sicurezza dei pedoni. I flussi veicolari, inferiori alle 2 unità al minuto anche nelle ore di punta, che oggi svoltano da Via Battisti verso Via Garibaldi, possono raggiungere ancora Via Garibaldi svoltando in Via Chiozzi, uscendo in Via Trento con una migliore visibilità.

Il ridisegno della Figura 5.4 riporta la possibilità di ampliare il parcheggio esistente, ma sarà anche possibile una riqualifica diversa dell'area, con interventi di arredo urbano in una zona così centrale della città.



In Via Rividizzolo si propone l'inversione dell'attuale senso unico e l'istituzione di una Zona a Traffico Limitato (Figura 5.5), per evitare del traffico d'attraversamento nelle relazioni Repubblica-Resistenza senza utilizzare la rotonda esistente, a completamento dell'intervento si propone l'istituzione del senso unico anche Via Ennio Chiesa (verso Via Rividizzolo) la creazione di un percorso pedonale in Via Rividizzolo e il riordino della sosta in carreggiata.

Tra gli interventi proposti sullo schema di circolazione si prevede l'istituzione di un senso unico in Via Bianchi in ingresso a Stradella dalla Gronda Est fino a Via Previano, per togliere una componente residua del traffico di attraversamento dalla Via Bianchi. Venendo dal centro in Via Emilia dovrà essere disposta

**FIGURA 5.3**

RIORGANIZZAZIONE INGRESSO-USCITE  
PARCHEGGIO UFFICIO POSTALE

Scala 1:400

Nord ▲



FIGURA 5.4

IPTESI DI SENSO UNICO E ALLARGAMENTO  
DI PIAZZA TRIESTE

Scala 1:400

Nord ▲

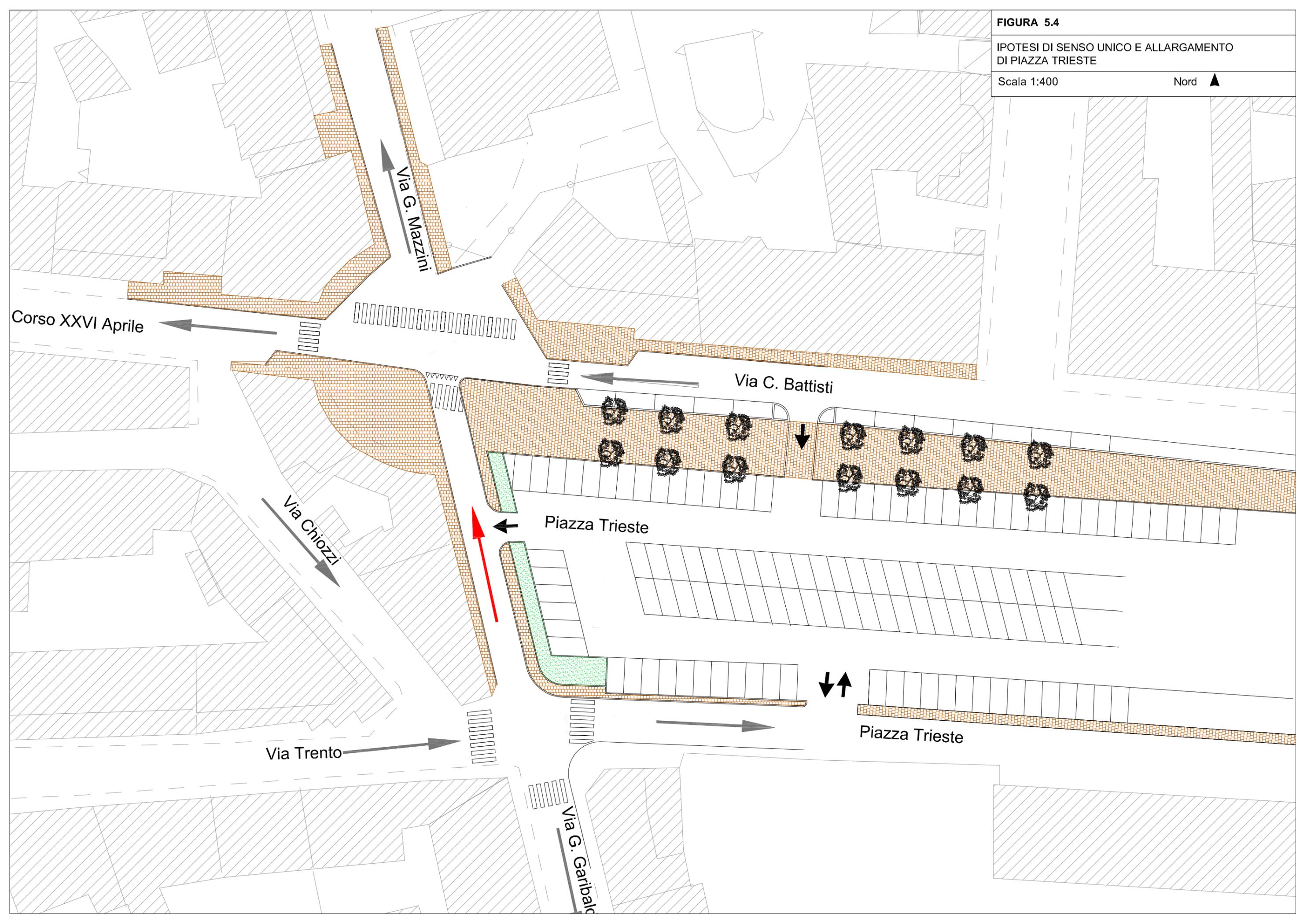


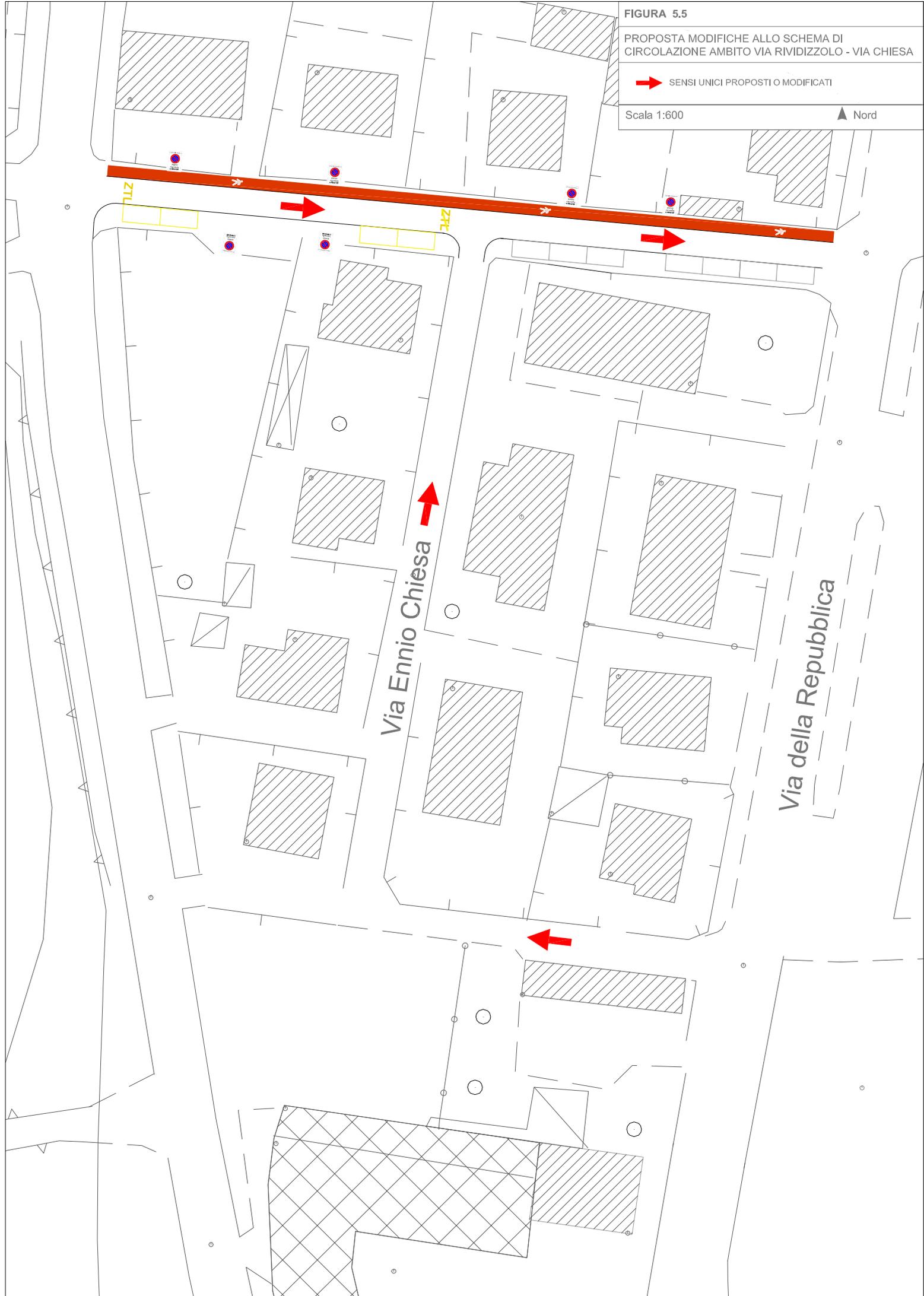
FIGURA 5.5

PROPOSTA MODIFICHE ALLO SCHEMA DI CIRCOLAZIONE AMBITO VIA RIVIDIZZOLO - VIA CHIESA

➔ SENSI UNICI PROPOSTI O MODIFICATI

Scala 1:600

▲ Nord





adeguata segnaletica per comunicare la “chiusura” nel tratto terminale di Via Bianchi nella direzione verso la provinciale SP200. All’incrocio della Via Emilia con Via Bianchi si prevede l’istituzione del divieto di svolta a sinistra nell’immissione dalla Via Bianchi sulla Via Emilia, per migliorare la sicurezza dell’intersezione, sfruttando la rotonda all’intersezione con Via Di Vittorio e Via Battisti, per le direzioni verso Castel San Giovanni.

Tra gli interventi per il miglioramento della sicurezza della viabilità riducendo le manovre in conflitto, si propone con il Piano Generale del Traffico Urbano l’istituzione del senso unico nel breve tratto di Via Montebello compreso tra Via San Martino e Via Carini, in direzione di Via Carini, realizzando in questo tratto un marciapiede o percorso pedonale protetto da dissuasori della sosta tipo “parigine”.

Si propone il miglioramento della visibilità nell’intersezione Cairoli-Depretis, arretrando di 6-8 metri la sosta a cassetta in Via Depretis, prima dell’incrocio con la Via Cairoli.

Tra gli interventi sulla viabilità si propone la redazione di un Piano particolareggiato della segnaletica per la circolazione dei mezzi pesanti, per evitare inutili attraversamenti del tratto di Via Nazionale.

## 5.2 Interventi di Razionalizzazione della Sosta

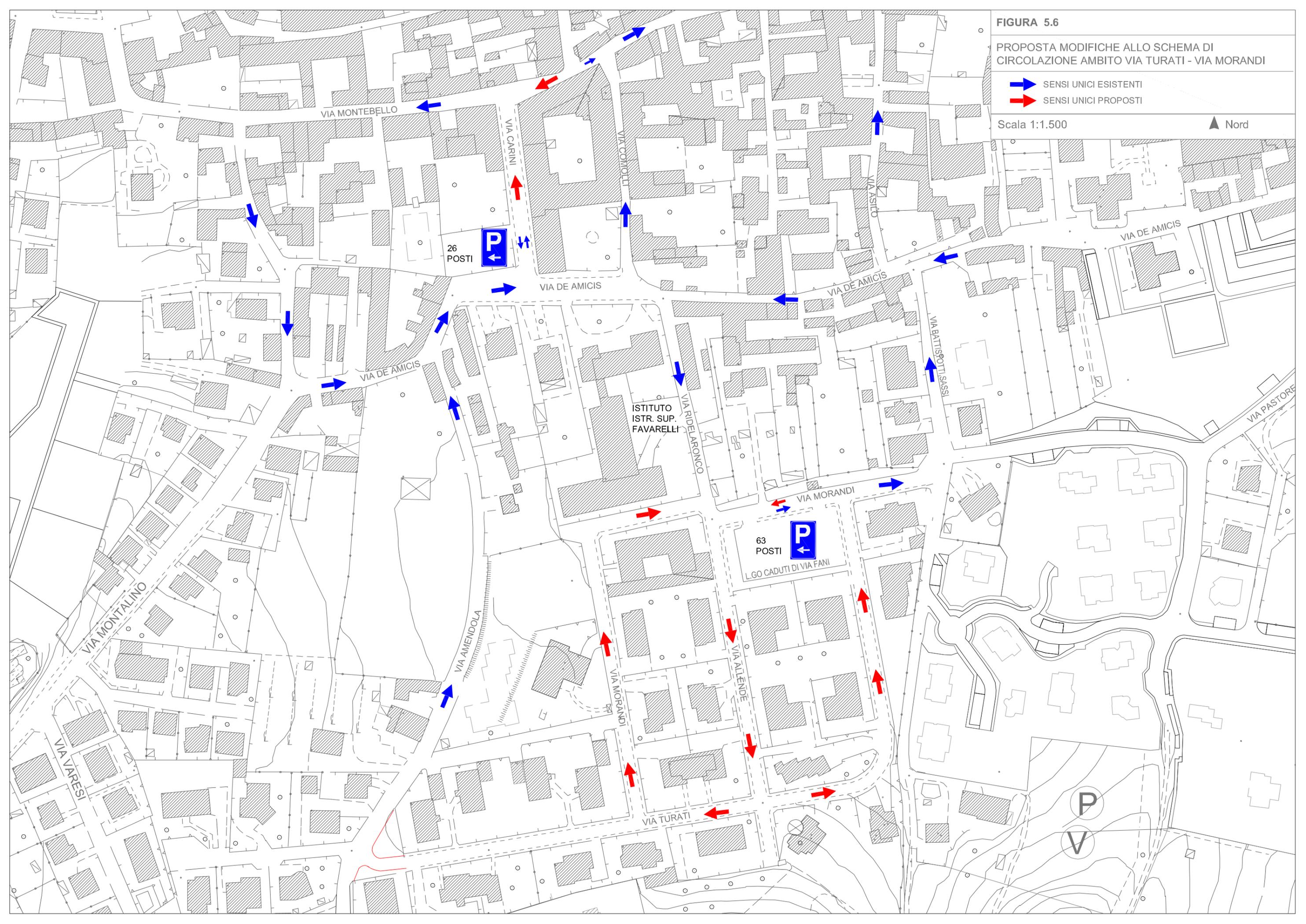
Di seguito si riportano una serie di sensi unici finalizzati al recupero e alla messa a norma di spazi di sosta in carreggiata. Il primo intervento per il recupero e la messa a norma di spazi per la sosta interessa la zona delle vie Turati, Allende e Morandi (Figura 5.6), che ha evidenziato una carenza di offerta di sosta. Si prevede l’istituzione del senso unico in Via Allende in direzione di Via Turati, della Via Turati nel tratto compreso tra Via Allende e Via Battistotti Sassi in direzione di quest’ultima e nel tratto tra le vie Allende e Via Morandi in direzione di Via Amendola. Con l’istituzione dei sensi unici si potranno disegnare sul lato destro della carreggiata gli stalli per la sosta a cassetta. Si prevede il mantenimento del doppio senso di marcia nel tratto di Via Turati compreso tra Via Morandi e Via Amendola, per non penalizzare l’accessibilità del comparto. Il senso unico in Via Morandi si prevede in direzione da Via Turati e Via Allende, si propone il ripristino del doppio senso di marcia in Via Morandi limitatamente al tratto in corrispondenza di Largo Caduti di Via Fani, sfruttando la possibilità di allargarsi sul lato nord della tratta, senza sacrificare posti auto in carreggiata, per non penalizzare l’accessibilità al parcheggio.

FIGURA 5.6

PROPOSTA MODIFICHE ALLO SCHEMA DI CIRCOLAZIONE AMBITO VIA TURATI - VIA MORANDI

- ➡ SENSI UNICI ESISTENTI
- ➡ SENSI UNICI PROPOSTI

Scala 1:1.500



Sempre in questo comparto si prevede l'istituzione del senso unico in Via Carini finalizzato alla messa a norma della sosta in carreggiata da entrambi i lati, nel tratto compreso tra l'uscita del parcheggio e Via Montebello.

Finalizzato al riordino della sosta si prevede l'istituzione del senso unico in Via Dino Maggi da Via Magnani verso Viale Allea, con messa a norma della sosta a cassetta da entrambi i lati.

Nel comparto compreso tra la ferrovia e l'autostrada si prevede l'istituzione di sensi unici finalizzati al riordino e messa a norma della sosta in carreggiata ed al recupero di spazi pedonali. Gli



interventi sullo schema di circolazione proposti (Figura 5.7) riguardano Via Tevere, migliorando l'accessibilità ciclopedonale alla piscina e al campo sportivo, con il senso di marcia previsto da Via Primo Maggio verso Largo Caduti di Nassiriya, la Via Volturmo con il senso di marcia da Largo Caduti di Nassiriya a Via Primo Maggio. In Via Tevere si prevede la realizzazione di un marciapiede o un percorso pedonale a raso dal lato degli impianti sportivi.

Si propongono interventi sulla gestione della sosta a pagamento, introducendo sistemi

più innovativi e flessibili nelle modalità di pagamento della sosta. L'utilizzo di parcometri tecnologicamente più avanzati, con il rilascio di un doppio ticket,



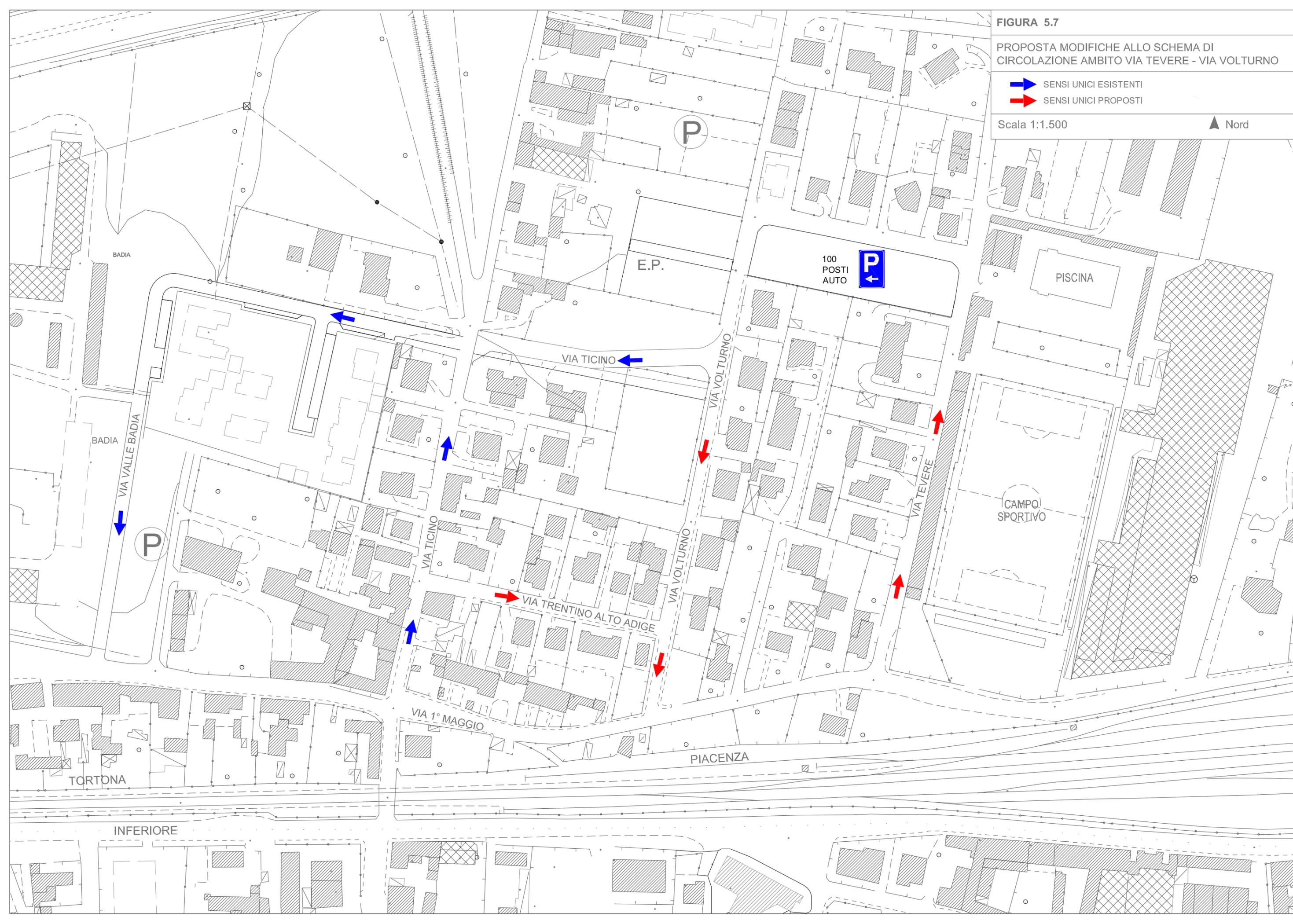
FIGURA 5.7

PROPOSTA MODIFICHE ALLO SCHEMA DI CIRCOLAZIONE AMBITO VIA TEVERE - VIA VOLTURNO

- ➡ SENSI UNICI ESISTENTI
- ➡ SENSI UNICI PROPOSTI

Scala 1:1.500

▲ Nord



permettono anche, attraverso la stipula di apposite convenzioni tra l'amministrazione comunale, gli esercenti e l'azienda di gestione dei parcheggi, di incentivare le attività commerciali del centro cittadino, introducendo agevolazioni tariffarie per i clienti dei negozi, scontando parte della tariffa (es. costo della prima mezzora) nella fase d'acquisto nei negozi convenzionati e i cui oneri da mancati introiti saranno ripartiti tra gli attori della convenzione.

Tra gli interventi previsti vi è la sistemazione a parcheggio dell'area RFI a lato della stazione, agevolare la sosta dei pendolari che interscambiano con la ferrovia.

### **5.3 Interventi per la protezione dei Pedoni e Ciclisti**

Tra gli interventi finalizzati alla protezione e al miglioramento della sicurezza degli spostamenti di pedoni e ciclisti, oltre al senso unico già descritto nel capitolo degli interventi sulla viabilità, nel breve tratto di Via Montebello compreso tra Via San Martino e Via Carini, con la realizzazione di un marciapiede o di un percorso pedonale protetto, si propone di realizzare il completamento del marciapiede esistente in Via San Martino, oggi limitato al tratto tra Via Marconi e Via Fossa, fino all'intersezione con Via Montebello, per agevolare l'accessibilità pedonale al plesso scolastico della Primaria De Amicis di Via Montebello.

Per migliorare la sicurezza nell'attraversamento della Via Emilia e nell'accessibilità al Cimitero, si propone lo spostamento dell'attraversamento pedonale esistente, troppo vicino all'intersezione con Via Ruta e l'uscita dalle vie Curiel e Buozzi, con la realizzazione di un'isola spartitraffico in Via Emilia per rallentare il traffico veicolare e spezzare l'attraversamento in due parti (Figura 5.8).

Analogo intervento di protezione dell'attraversamento pedonale, funzionale a rallentare il traffico veicolare, si propone in Via Po all'altezza di Via Zavattari, con la realizzazione di un'isola spartitraffico centrale, per moderare in particolare le velocità dei veicoli in discesa dal cavalcavia dell'autostrada (Figura 5.9).

Per migliorare l'accessibilità in bicicletta lungo la Via Emilia e scoraggiare la sosta irregolare lungo l'asse si propone di realizzare una pista ciclabile dalla rotatoria con la Gronda est al ponte sul torrente Versa sul lato destro della carreggiata in direzione del Centro Storico (Figura 5.10).

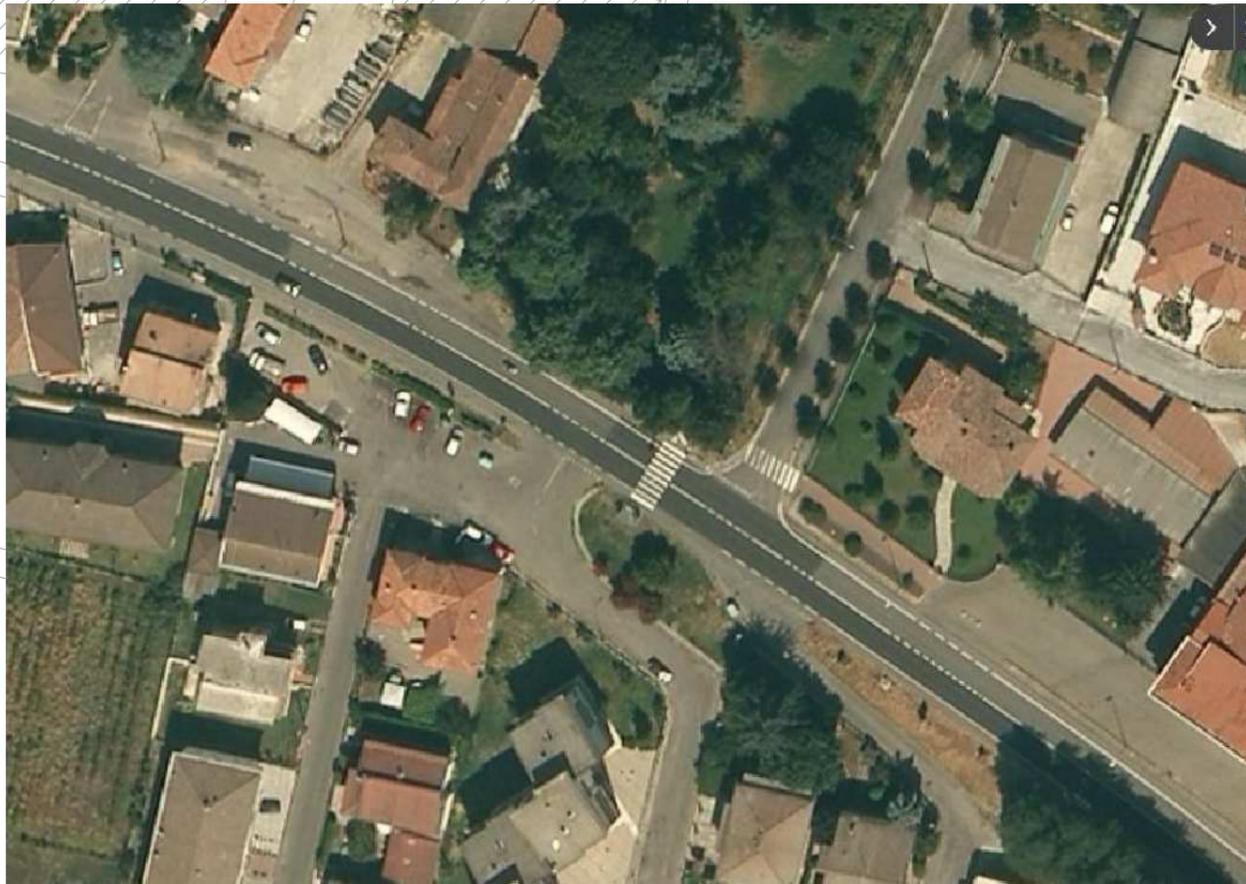
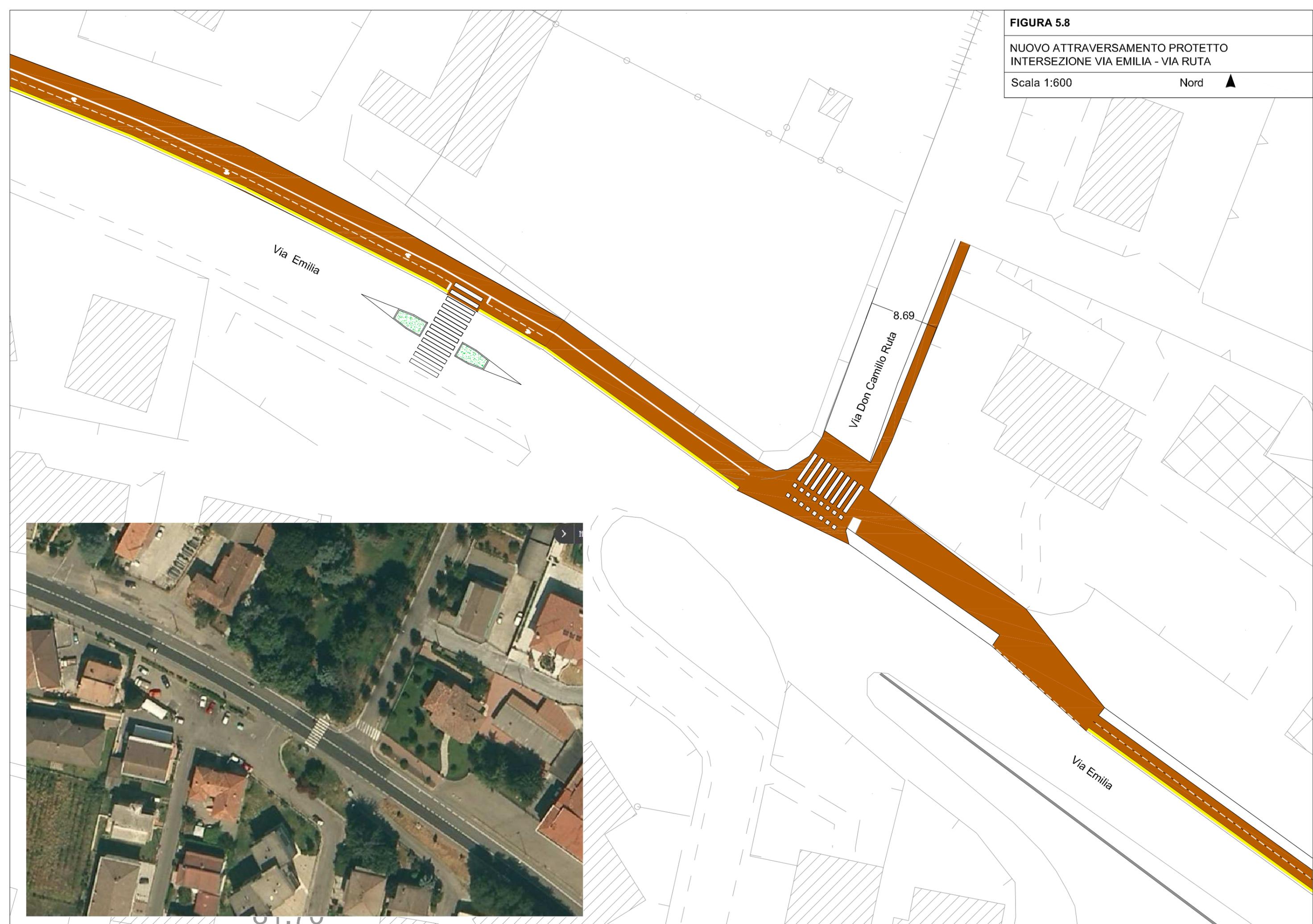
Infine si propone, nell'intersezione semaforizzata di Viale Libertà con Viale Resistenza la realizzazione di un attraversamento pedonale di Viale Resistenza sul lato verso Via Nazionale.

FIGURA 5.8

NUOVO ATTRAVERSAMENTO PROTETTO  
INTERSEZIONE VIA EMILIA - VIA RUTA

Scala 1:600

Nord ▲



**FIGURA 5.9**

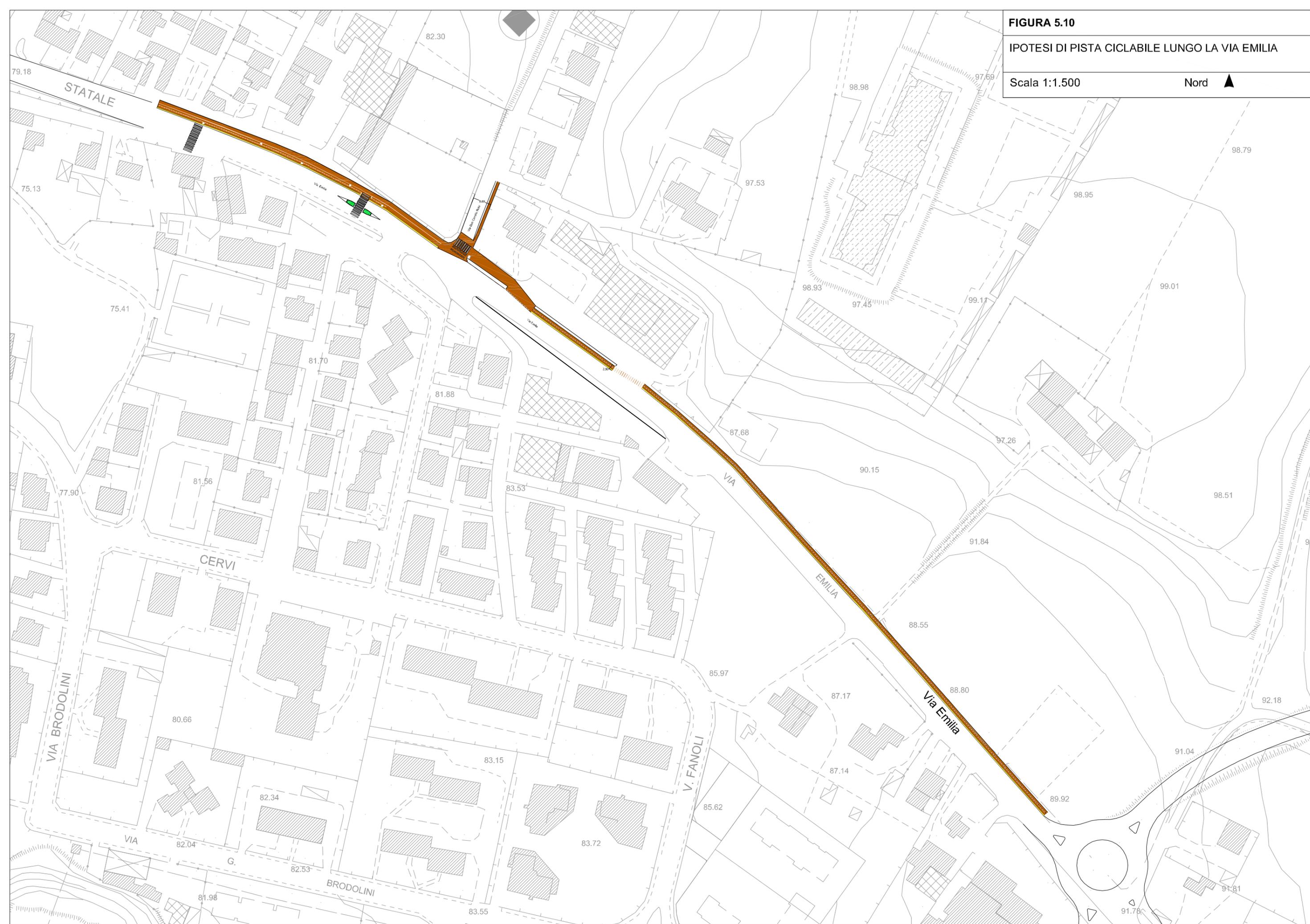
**NUOVO ATTRAVERSAMENTO PEDONALE  
ALL'INTERSEZIONE VIA PO - VIA ZAVATTARELLI**

Scala 1:400

Nord ▲



**FIGURA 5.10**  
**IPOTESI DI PISTA CICLABILE LUNGO LA VIA EMILIA**  
Scala 1:1.500 Nord ▲



## 6. INTERVENTI INFRASTRUTTURALI DI MEDIO LUNGO TERMINE

Con le banche dati raccolte sono stati valutati, attraverso simulazioni modellistiche ipotesi di interventi infrastrutturali che vanno aldilà dello scenario temporale e degli obiettivi indicati dalla normativa per la redazione de Piani Urbani del Traffico.

**Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico. (Art. 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Nuovo codice della strada). 1 – DEFINIZIONI:** Il Piano urbano del traffico (PUT) è costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo arco temporale biennale e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate.

*In particolare il PUT deve essere inteso come "piano di immediata realizzabilità", con l'obiettivo di contenere al massimo - mediante interventi di modesto onere economico - le criticità della circolazione; tali criticità - specialmente nelle aree urbane di maggiori dimensioni - potranno infatti essere interamente rimosse solo attraverso adeguati potenziamenti sull'offerta di infrastrutture e di servizi del trasporto pubblico collettivo, che costituiscono l'oggetto principale del Piano dei trasporti, realizzabile nel lungo periodo – arco temporale decennale -.*

Oltre allo Stato di fatto (Scenario 0) utilizzato come scenario di riferimento per il confronto delle simulazioni, sono stati simulati due scenari, il primo (Scenario 1) con l'ipotesi di dismissione della rampa di collegamento diretta verso il casello della A21 dalla Via Nazionale/Via Quartiere Piave a Broni e il secondo (Scenario 2) valuta l'ipotesi di collegamento di Viale Libertà alla rotonda di Broni di innesto della SP202.

Per le valutazioni degli impatti sul traffico è stato utilizzato il modello di microsimulazione dinamica del traffico AIMSUN NG (ver. 7.0) della TSS (Transport Simulation Systems), che 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 grafo della viabilità ricostruito per le simulazioni dinamiche, comprende 109 archi stradali ciascuno caratterizzato da una funzione di costo generalizzato, dal numero e dalla larghezza delle corsie, dalla capacità e dalla velocità massima consentita e 125 movimenti di svolta, per un totale di circa 16,8 Km di rete, con 18 centroidi di origine e/o destinazione degli spostamenti.

Per gli scenari simulati sono stati rappresentati i flussi veicolari assegnati (Flow) per ciascuna tratta in veicoli totali-ora e il perditempo (Delay time) rappresentato in tempo medio in secondi perso rispetto ad un percorso a rete libera.

Per ogni scenario sono state effettuate 10 simulazioni con differenti distribuzioni casuali dei flussi assegnati calcolandone la media, per le ore di punta del mattino 7.30-8.30 e della sera (17.30-18.30).

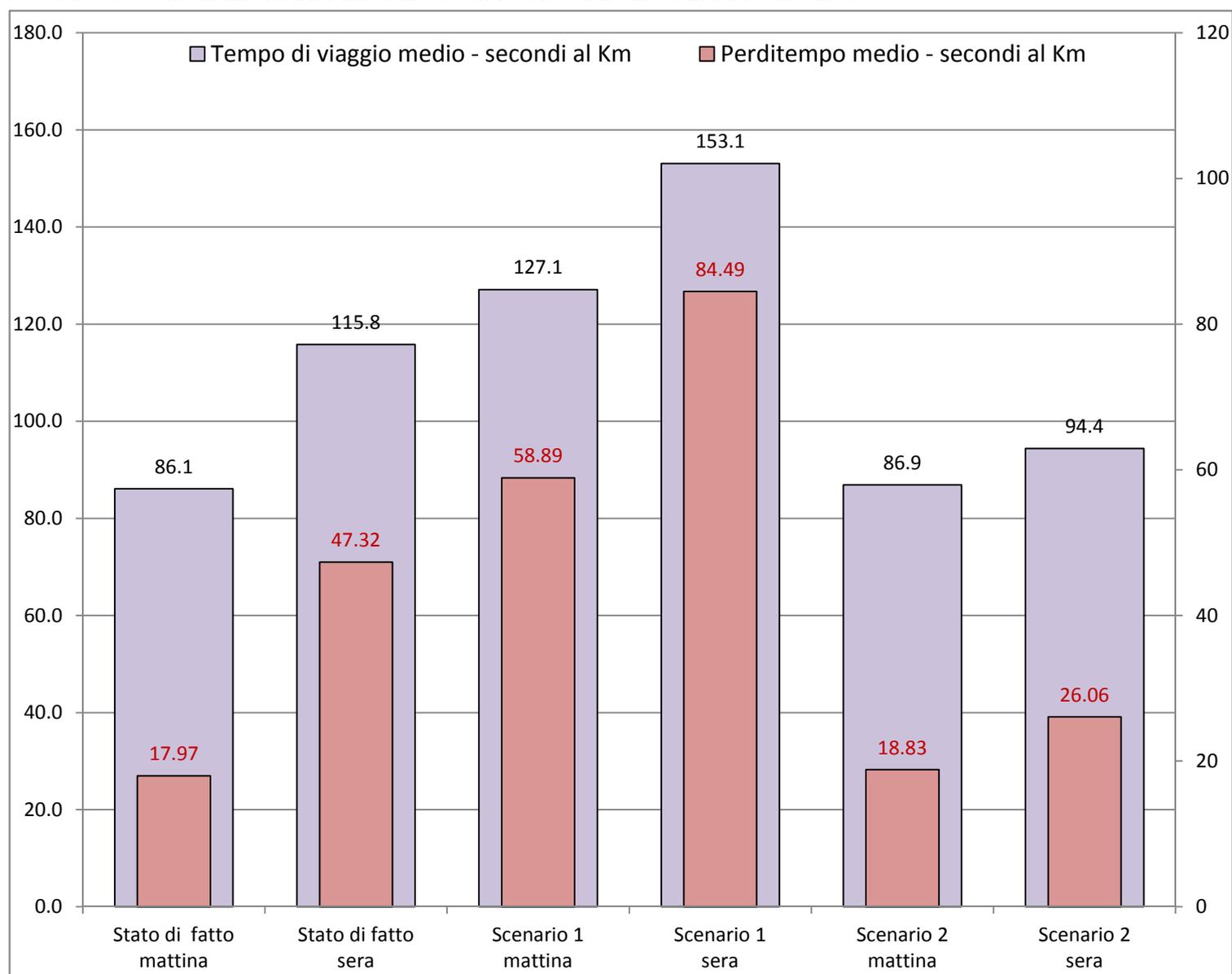
Le matrici sono state ricostruite sulla base della struttura delle relazioni delle interviste Origine/Destinazione e dei flussi di traffico conteggiati al cordone del grafo simulato.

Nella Figura 6.1 si riportano i dati di sintesi delle simulazioni del traffico effettuate e il loro confronto evidenziando graficamente i perditempo medi e i tempi medi di viaggio la Km.

I dati di sintesi della punta del mattino (7.30-8.30) della simulazione dinamica dello “Stato di fatto”, utilizzata per calibrare il modello e come base di confronto delle simulazioni di progetto (Figure 6.2a e 6.2b), sono, per i 3.494 veicoli assegnati (3.307 leggeri + 187 pesanti), di un tempo di viaggio complessivo di 125,4 ore e percorrenze totali di 5.084 Km, con un tempo medio di viaggio di 86,1 secondi al Km e con 18 secondi al Km di perditempo rispetto agli spostamenti a rete libera; mentre nella simulazione dell'ora di punta della sera (17.30-18.30) (Figure 6.3a e 6.3b) i dati di sintesi sono, per i 4.050 veicoli assegnati (3.868 leggeri + 182 pesanti), di un tempo di viaggio complessivo di 168 ore e 5.738 Km di percorrenze totali, con un tempo medio di viaggio per singolo veicolo di 115,8 secondi al Km e con 47 secondi al Km di perditempo, rispetto agli spostamenti a rete libera.

L'analisi dei perditempo per tratta mostrano fenomeni di accodamento, in particolare nella punta serale negli innesti tra la SP202 e la SPexSS10 e nella rotonda della Via Nazionale all'incrocio con Via Ozzola, sovrapponendosi lungo la Padana Inferiore, al traffico pendolare, il traffico indotto dalle numerose funzione commerciali insediate negli ultimi anni e l'aumento del traffico pesante trasferito lungo la SPexSS10 dalla chiusura del ponte della Becca.



**FIGURA 6.1 - SIMULAZIONI DINAMICHE - CONFRONTO DEGLI SCENARI SIMULATI**


		Stato di fatto mattina	Stato di fatto sera	Scenario 1 mattina	Scenario 1 sera	Scenario 2 mattina	Scenario 2 sera
Time Series	Units	SDFMT Value	SDSR Value	PR1MT Value	PR1SR Value	PR2MT Value	PR2SR Value
Delay Time All	sec/km	17.97	47.32	58.89	84.49	18.83	26.06
Delay Time Car	sec/km	17.7	48.24	59.61	85.61	18.63	26.01
Delay Time Truck	sec/km	22.74	28	46.36	60.81	22.23	27.25
Flow All	veh/h	3494.1	4050.5	3407.2	3964.9	3486.9	4067.4
Flow Car	veh/h	3307.2	3868.1	3223.7	3785.9	3300.3	3884.9
Flow Truck	veh/h	186.9	182.4	183.5	179	186.6	182.5
Speed All	km/h	40.6	34.0	31.4	28.5	39.8	37.0
Speed Car	km/h	40.7	33.9	31.1	28.1	39.9	37.1
Speed Truck	km/h	38.5	35.3	35.6	33.7	38.2	35.4
Total Distance Travelled All	km	5084	5738	5272	5995	5056	5731
Total Distance Travelled Car	km	4730	5350	4899	5588	4703	5343
Total Distance Travelled Truck	km	354	388	373	407	353	388
Total Travel Time All	h	125.4	168.9	167.9	210.7	127.2	155.1
Total Travel Time Car	h	116.2	157.9	157.4	198.6	117.9	144.1
Total Travel Time Truck	h	9.2	11.0	10.5	12.1	9.3	11.0
Travel Time All	sec/km	86.1	115.8	127.1	153.1	86.9	94.4
Travel Time Car	sec/km	85.7	116.6	127.7	154.1	86.5	94.3
Travel Time Truck	sec/km	93.4	98.6	117.1	131.4	92.9	97.9
Travel Time All Δ%		-	-	47.7%	32.2%	0.9%	-18.5%

FIGURA 6.2a - SIMULAZIONI DINAMICHE - STATO DI FATTO - PUNTA MATTINA 7.30-8.30 - VEICOLI TOTALI



FIGURA 6.2b - SIMULAZIONI DINAMICHE - STATO DI FATTO - PUNTA MATTINA 7.30-8.30 - VEICOLI TOTALI

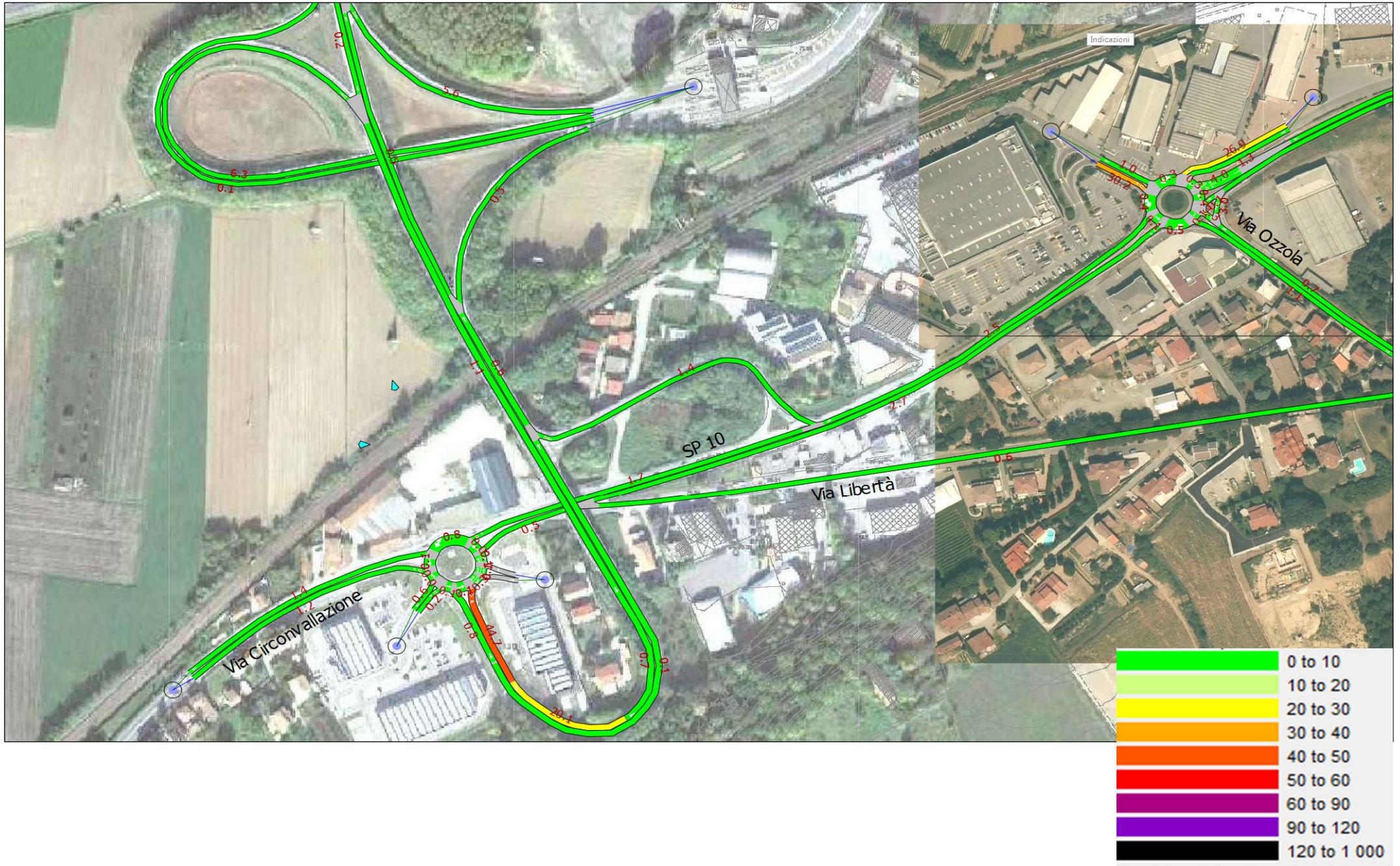
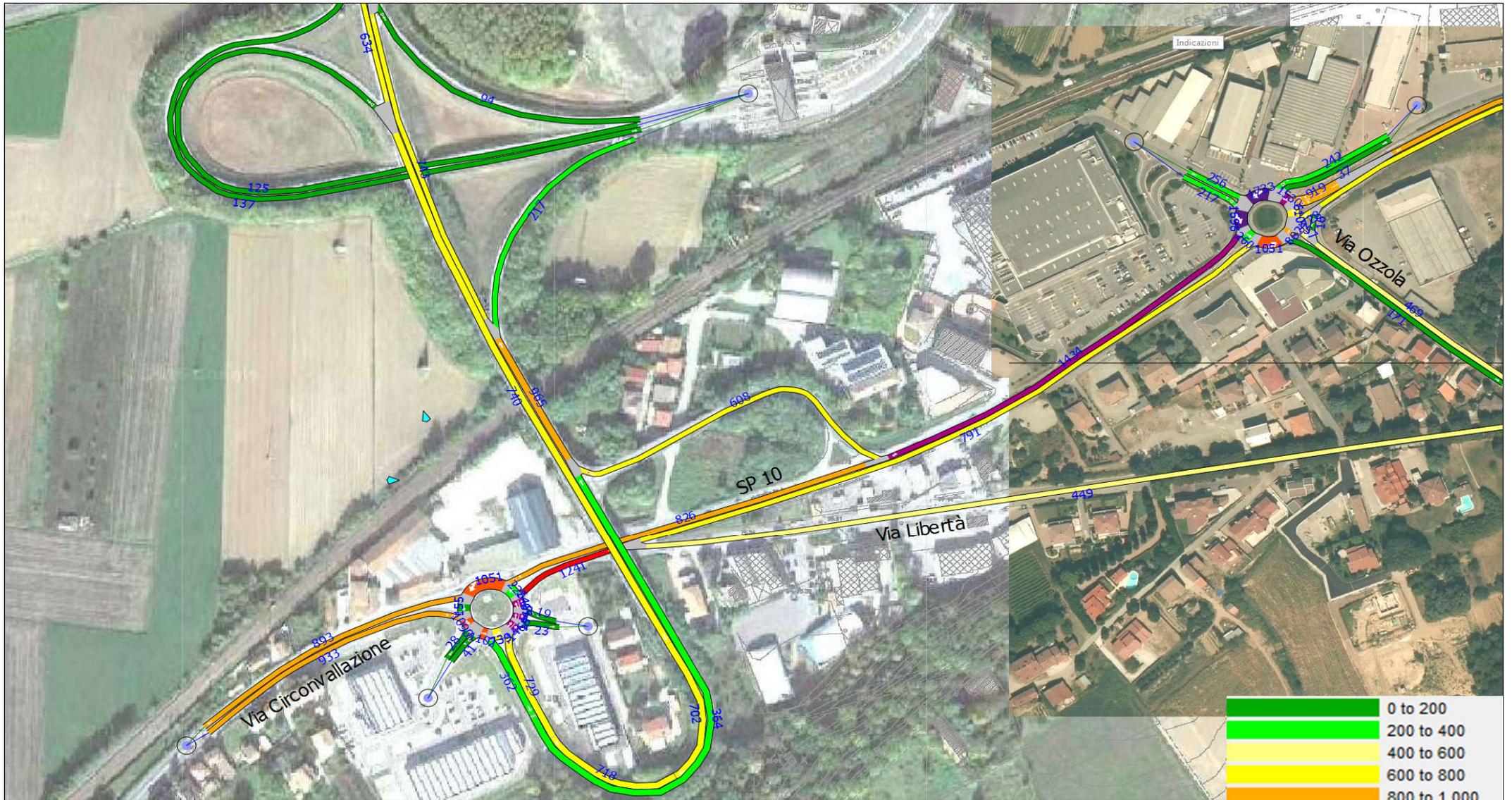
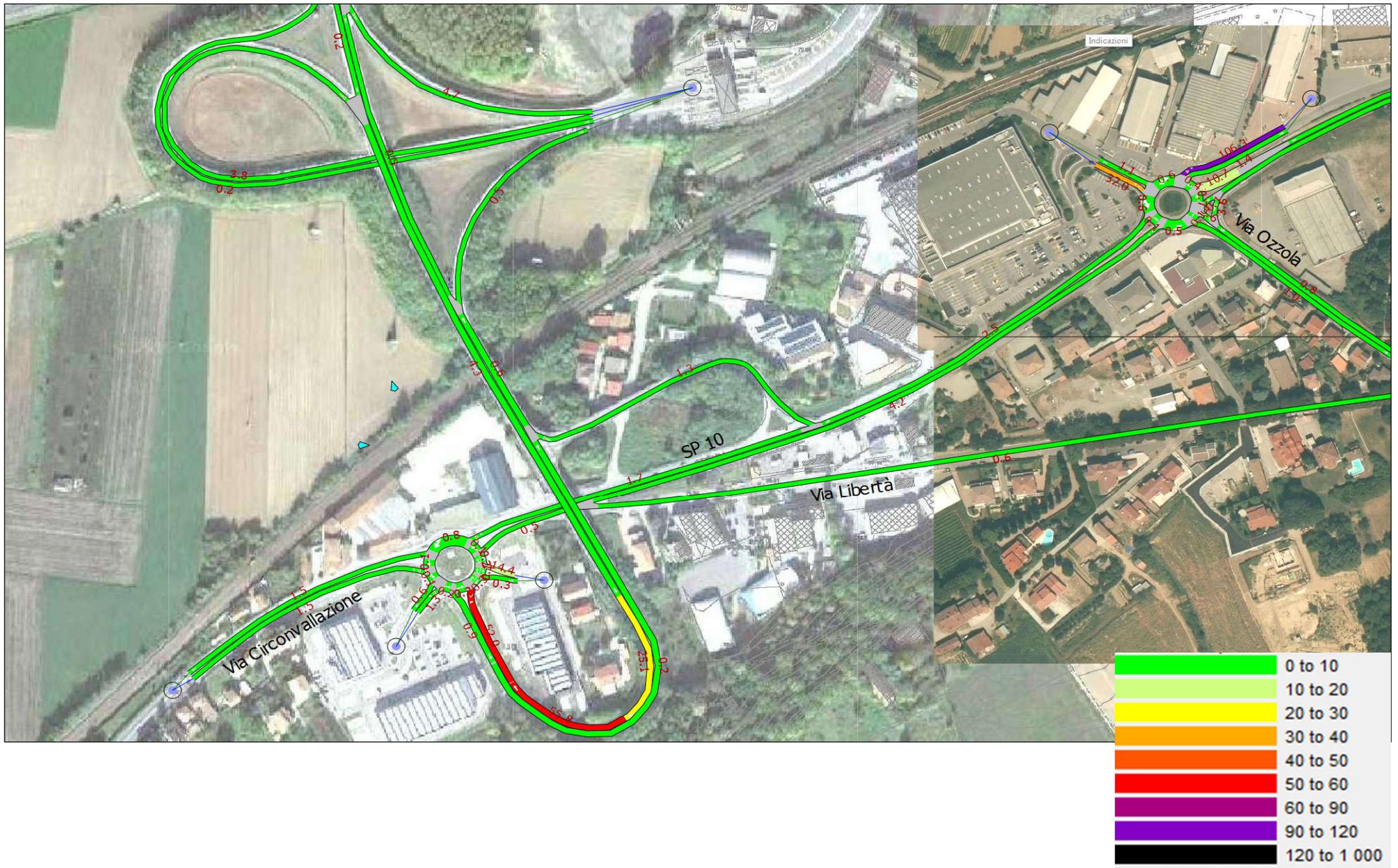


FIGURA 6.3a - SIMULAZIONI DINAMICHE - STATO DI FATTO - PUNTA SERA 17.30-18.30 - VEICOLI TOTALI



Green	0 to 200
Light Green	200 to 400
Yellow-Green	400 to 600
Yellow	600 to 800
Orange	800 to 1 000
Red-Orange	1 000 to 1 200
Red	1 200 to 1 400
Purple	1 400 to 1 600
Dark Purple	1 600 to 1 800
Dark Blue	1 800 to 2 000
Black	2 000 to 5 000

FIGURA 6.3b - SIMULAZIONI DINAMICHE - STATO DI FATTO - PUNTA SERA 17.30-18.30 - VEICOLI TOTALI



Si è valutato quindi lo Scenario 1, con l'ipotesi di dismissione della rampa di collegamento diretta verso il casello della A21 dalla Via Nazionale/Via Quartiere Piave a Broni.

I dati di sintesi della punta del mattino (7.30-8.30) della simulazione dinamica dello Scenario 1 (Figure 6.4a e 6.4b) sono, per i 3.407 veicoli assegnati (3.224 leggeri + 183 pesanti), di un tempo di viaggio complessivo di 167,9 ore (+34% rispetto allo stato di fatto) e percorrenze totali di 5.272 Km, con un tempo medio di viaggio di 127,1 secondi al Km e con 58.9 secondi al Km di perditempo rispetto agli spostamenti a rete libera. Si segnala che il numero di veicoli assegnati rappresenta il numero di veicoli che riescono ad entrare nel grafo nell'ora di simulazione effettuata e possono risultare inferiori alla matrice assegnata in funzione di fenomeni di accodamenti.

Nella simulazione dell'ora di punta della sera (17.30-18.30) dello Scenario 1 (Figure 6.5a e 6.5b) i dati di sintesi sono, per i 3.965 veicoli assegnati (3.786 leggeri + 179 pesanti), di un tempo di viaggio complessivo di 210,7 ore e 5.995 Km di percorrenze totali, con un tempo medio di viaggio per singolo veicolo di 153,1 secondi al Km e con 85,5 secondi al Km di perditempo.

Rispetto allo stato di fatto, con l'eliminazione della rampa verso l'A21, si generano forti fenomeni di congestione, con un incremento del 47% del tempo medio di viaggio al Km nella punta del mattino e del 32% nella punta serale, con un aumento dei perditempo significativo in particolare in Via Circonvallazione a Broni nell'attestamento in rotatoria, in questo scenario paradossalmente la difficoltà nell'immissione da Broni facilita l'ingresso in rotatoria dalla rampa della SP202.

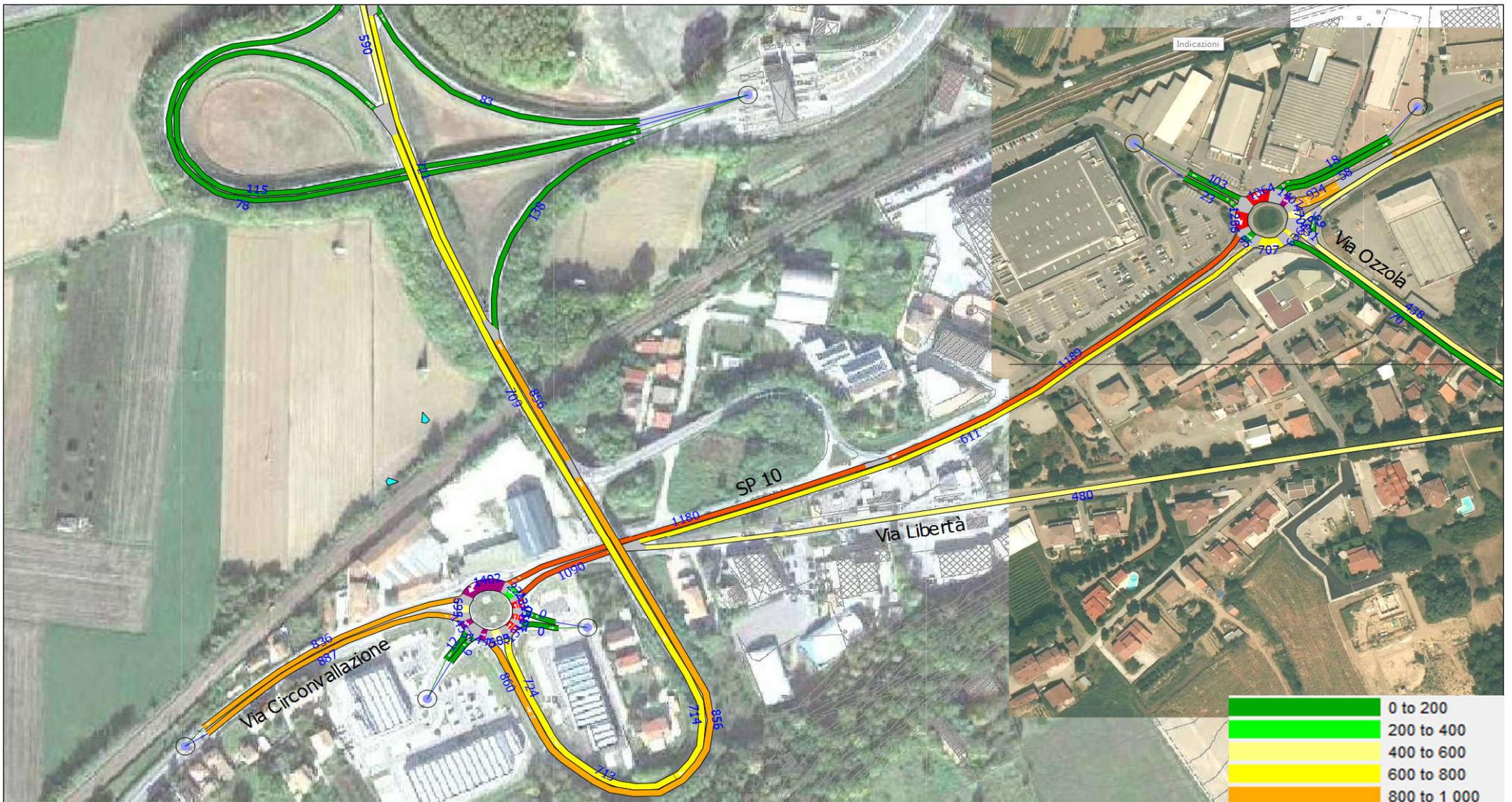
Si è valutato quindi lo Scenario 2, con l'ipotesi di collegamento di Viale Libertà alla rotatoria di Broni di innesto della SP202, prevedendo il doppio senso di circolazione in Viale Libertà.

I dati di sintesi della punta del mattino (7.30-8.30) della simulazione dinamica dello Scenario 2 (Figure 6.6a e 6.6b) sono, per i 3.487 veicoli assegnati (3.300 leggeri + 187 pesanti), di un tempo di viaggio complessivo di 127,2 ore e percorrenze totali di 5.056 Km, con un tempo medio di viaggio di 86,9 secondi al Km (+0,9% rispetto allo stato di fatto) e con 18.8 secondi al Km di perditempo rispetto agli spostamenti a rete libera. Nella simulazione dell'ora di punta della sera (17.30-18.30) dello Scenario 2 (Figure 6.7a e 6.7b) i dati di sintesi sono, per i 4.067 veicoli assegnati (3.885 leggeri + 182 pesanti), di un tempo di viaggio complessivo di 155,1 ore e 5.731 Km di percorrenze totali, con un tempo medio di viaggio per singolo veicolo di 94,4 secondi al Km e con 26 secondi al Km di perditempo.

Rispetto allo stato di fatto si ha un leggero peggioramento delle performance con un incremento dello 0,9% del tempo medio di viaggio al Km nella punta del mattino ma un significativo beneficio nella punta serale con una riduzione del tempo medio di viaggio al Km del 18,5% con una riduzione dei perditempo e degli accodamenti in particolare nella rotatoria dell'Esselunga.

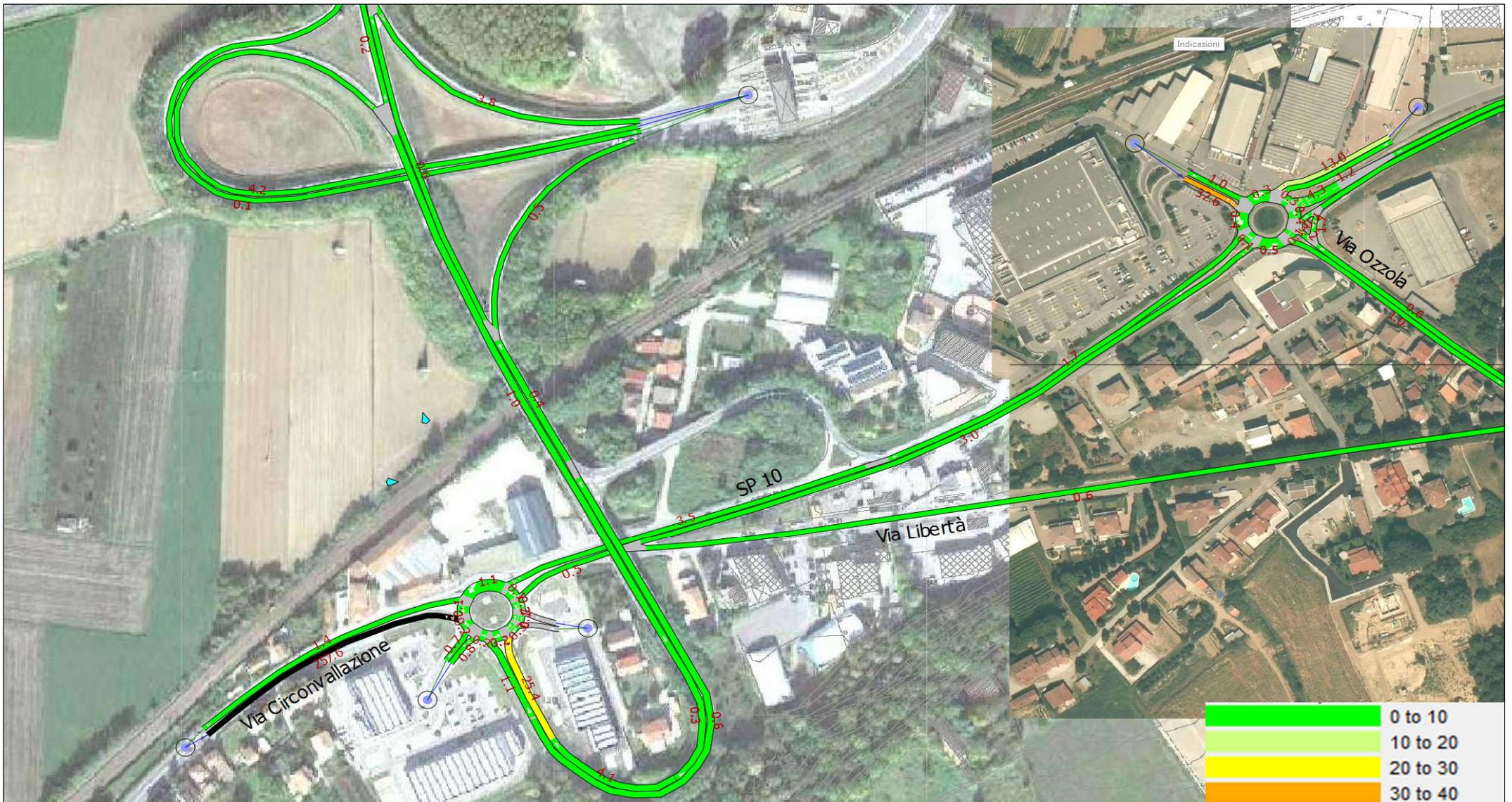
Nell'ambito delle valutazioni di medio-lungo termine sono stati valutati anche gli effetti potenziali del completamento del progetto Gronda Nord (Figura 6.8) Per la quantificazione degli spostamenti di traffico leggero d'attraversamento, attratti dal completamento della Gronda Nord, si è utilizzata la matrice degli spostamenti intercettati nelle 4 sezioni di intervista al cordone del Centro urbano di Stradella.

FIGURA 6.4a - SIMULAZIONI DINAMICHE - SCENARIO 1 - PUNTA MATTINA 7.30-8.30 - VEICOLI TOTALI



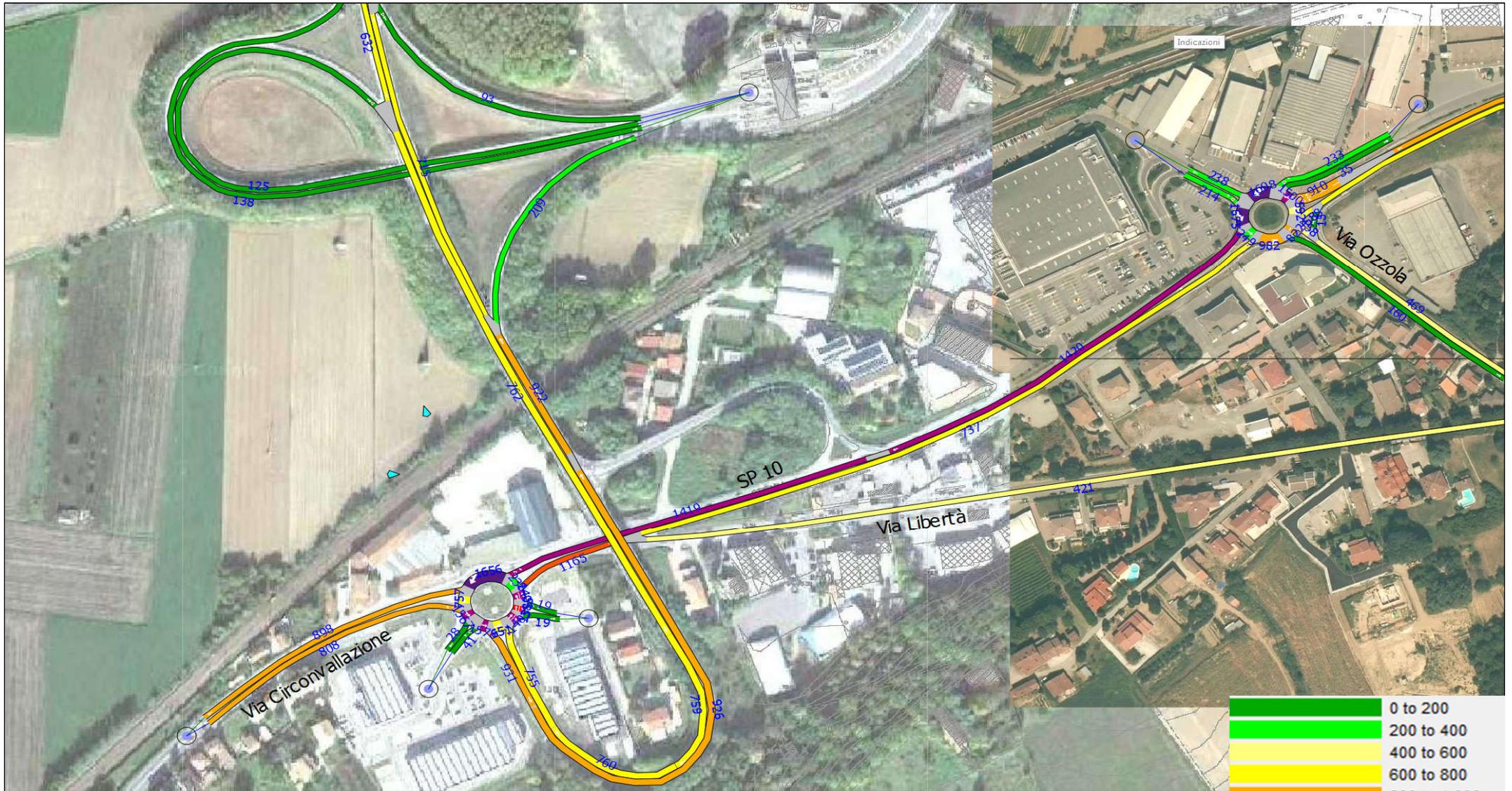
SCENARIO 1: ELIMINAZIONE DELLA RAMPA DIRETTA DI COLLEGAMENTO SS10-SP202

FIGURA 6.4b - SIMULAZIONI DINAMICHE - SCENARIO 1 - PUNTA MATTINA 7.30-8.30 - VEICOLI TOTALI



SCENARIO 1: ELIMINAZIONE DELLA RAMPA DIRETTA DI COLLEGAMENTO SS10-SP202

FIGURA 6.5a - SIMULAZIONI DINAMICHE - SCENARIO 1 - PUNTA SERA 17.30-18.30 - VEICOLI TOTALI



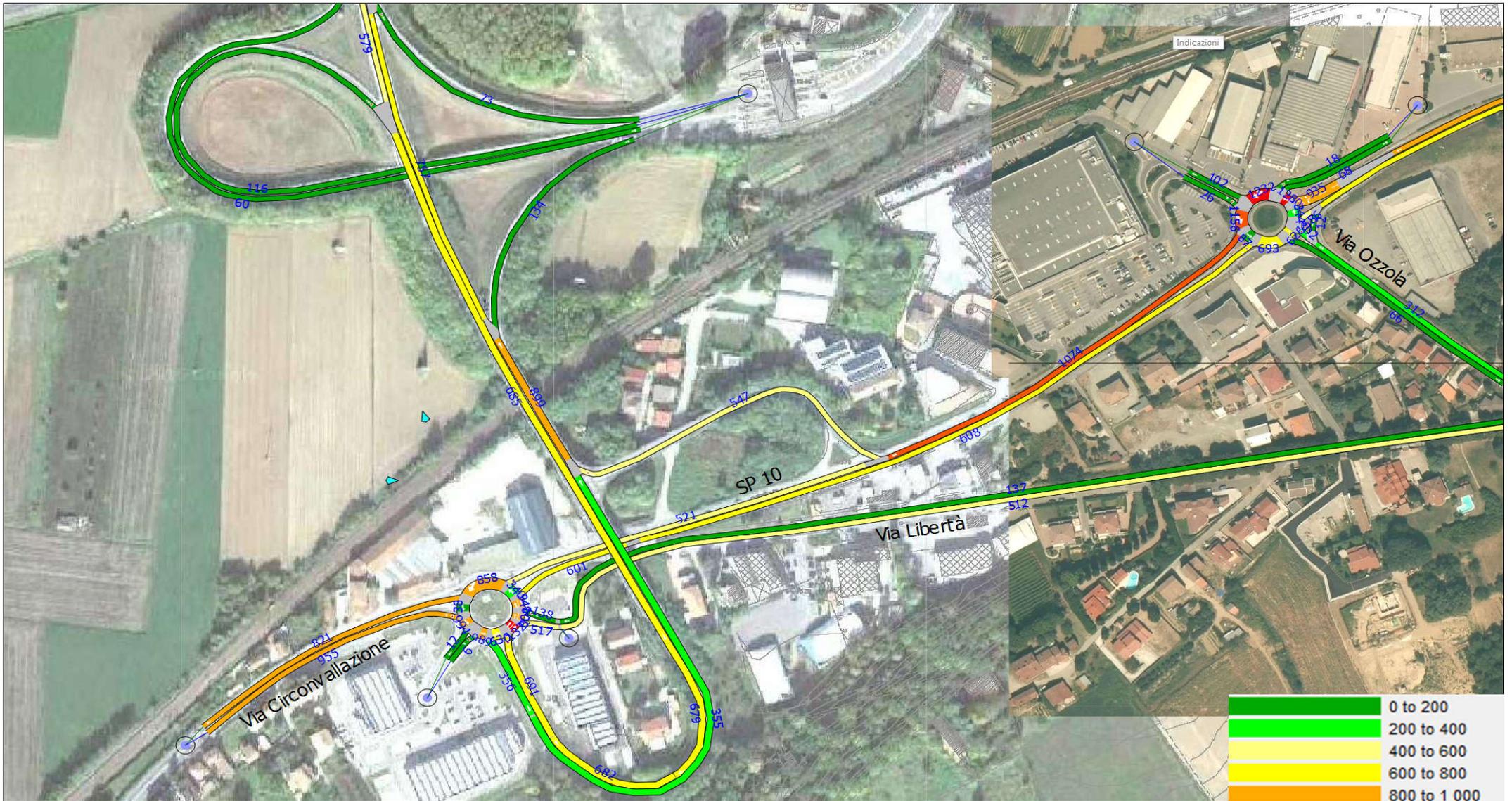
SCENARIO 1: ELIMINAZIONE DELLA RAMPA DIRETTA DI COLLEGAMENTO SS10-SP202

FIGURA 6.5b - SIMULAZIONI DINAMICHE - SCENARIO 1 - PUNTA SERA 17.30-18.30 - VEICOLI TOTALI



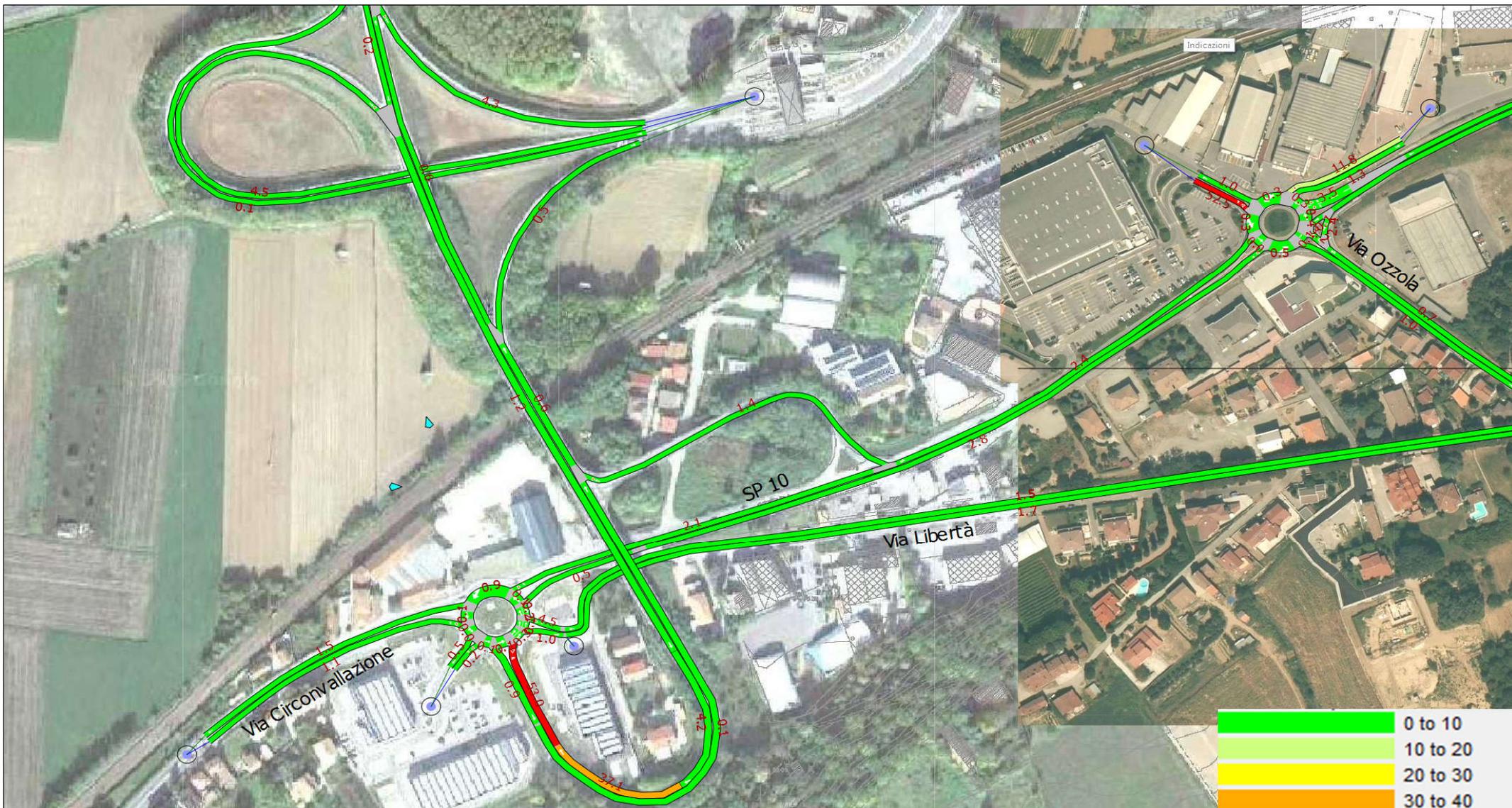
SCENARIO 1: ELIMINAZIONE DELLA RAMPA DIRETTA DI COLLEGAMENTO SS10-SP202

FIGURA 6.6a - SIMULAZIONI DINAMICHE - SCENARIO 2 - PUNTA MATTINA 7.30-8.30 - VEICOLI TOTALI



SCENARIO 2 DOPPIO SENSO IN VIA LIBERTA' CON INNESTO DIRETTO IN ROTATORIA

FIGURA 6.6b - SIMULAZIONI DINAMICHE - SCENARIO 2 - PUNTA MATTINA 7.30-8.30 - VEICOLI TOTALI



SCENARIO 2 DOPPIO SENSO IN VIA LIBERTA' CON INNESTO DIRETTO IN ROTATORIA

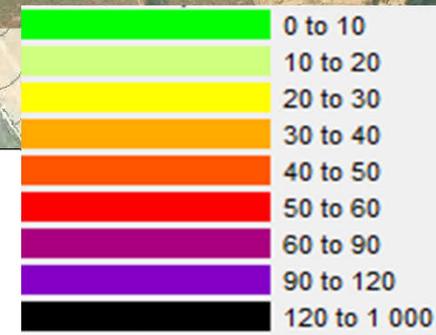
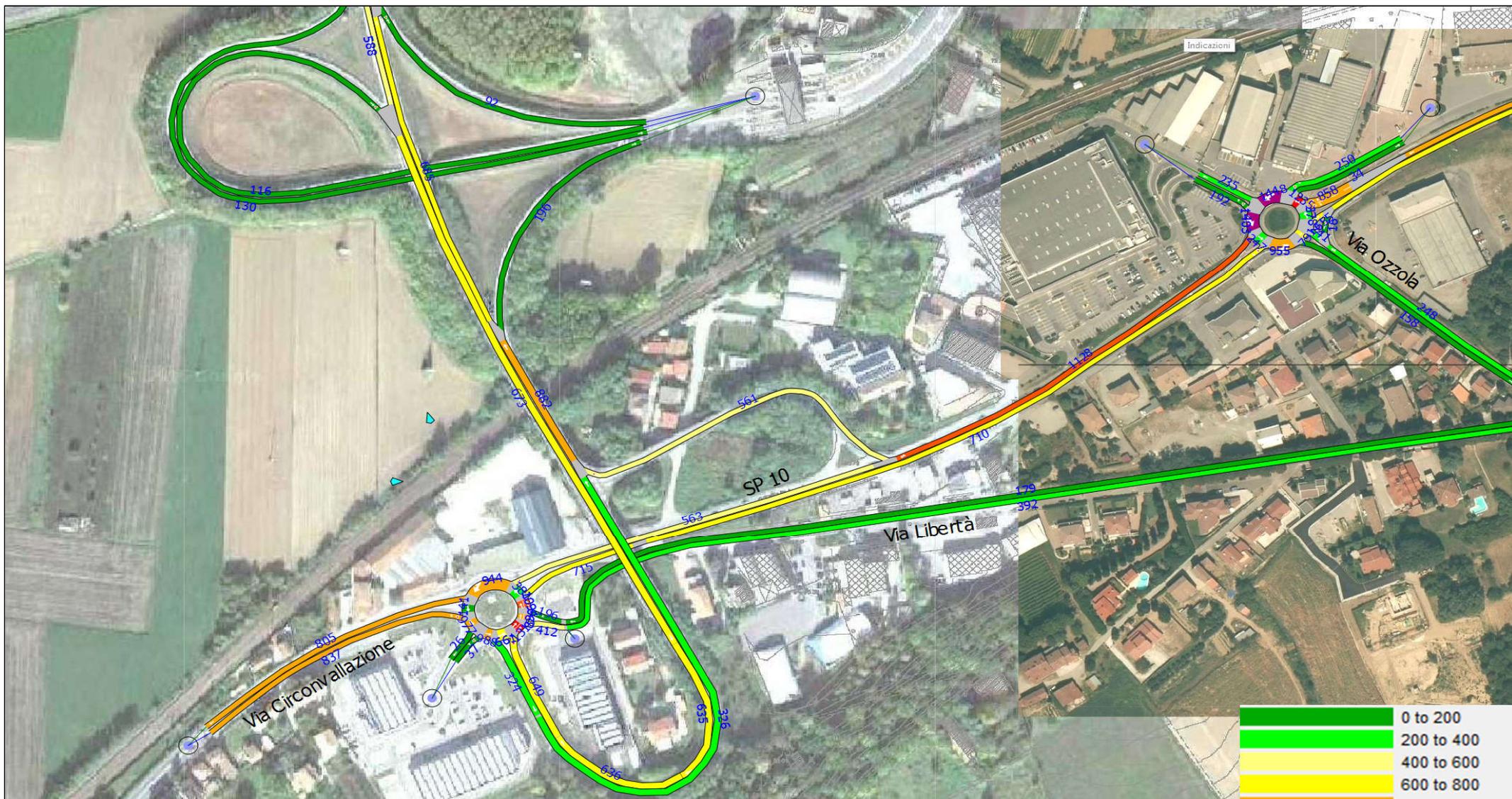
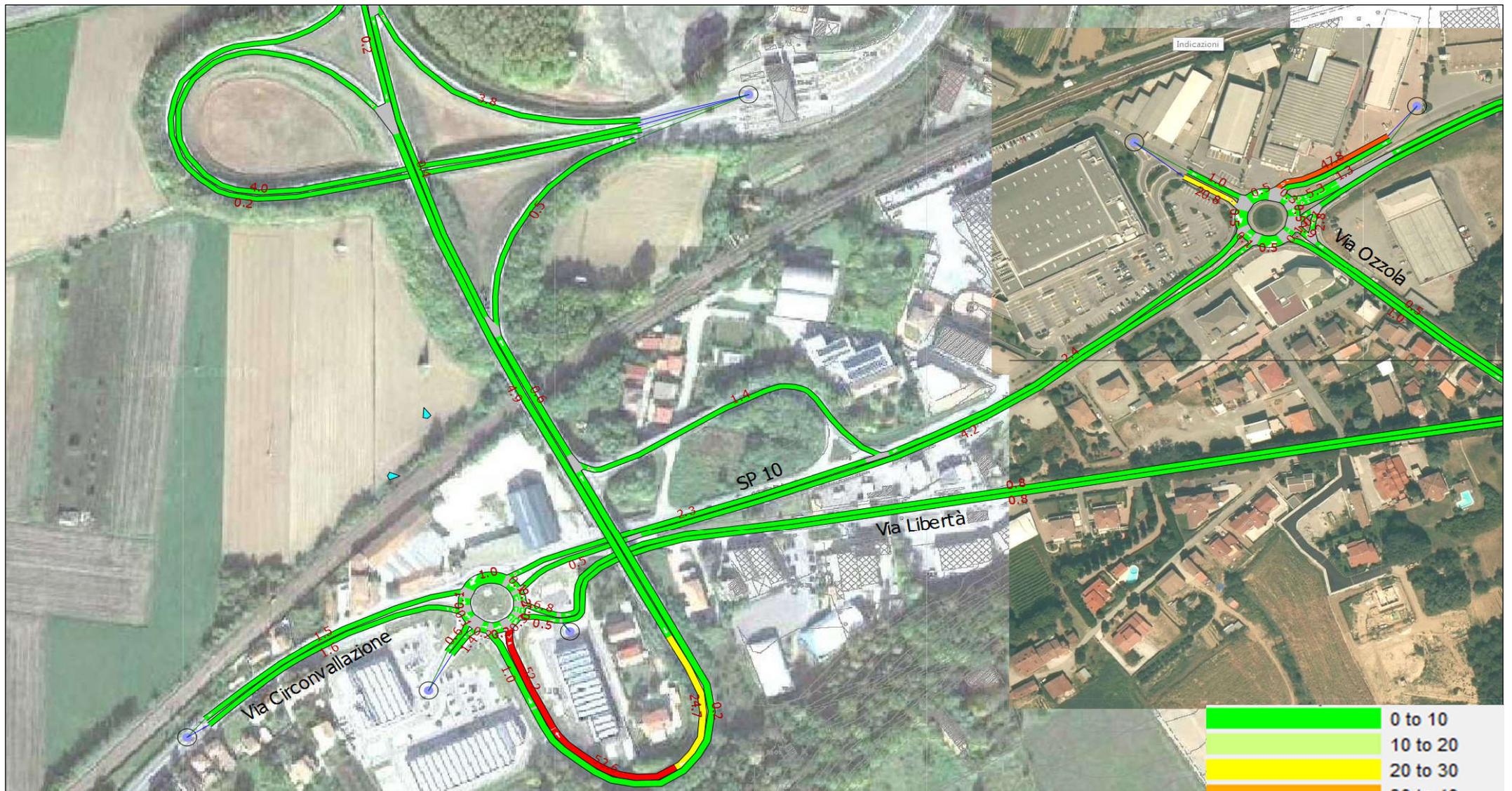


FIGURA 6.7a - SIMULAZIONI DINAMICHE - SCENARIO 2 - PUNTA SERA 17.30-18.30 - VEICOLI TOTALI

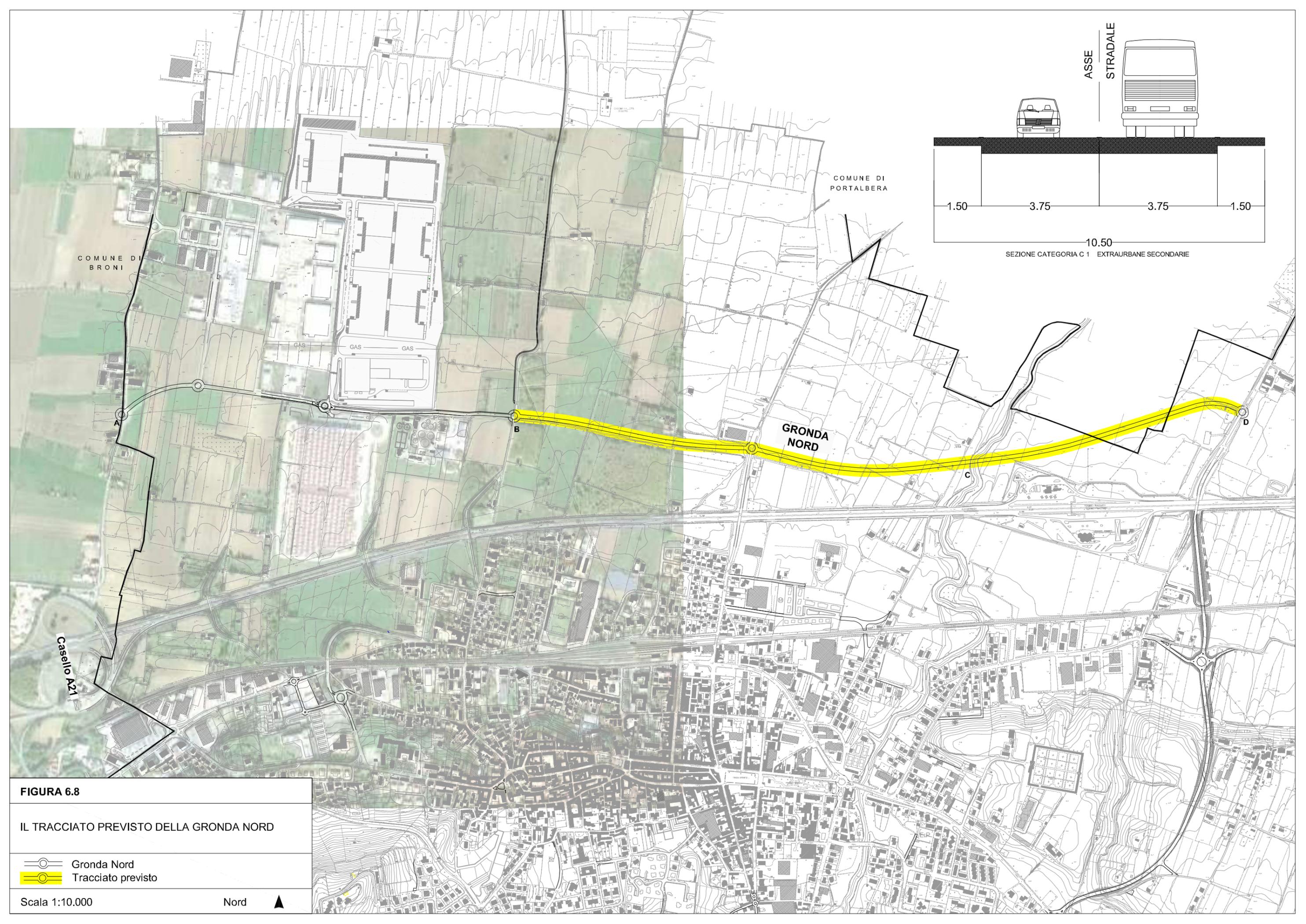


SCENARIO 2 DOPPIO SENSO IN VIA LIBERTA' CON INNESTO DIRETTO IN ROTATORIA

FIGURA 6.7b - SIMULAZIONI DINAMICHE - SCENARIO 2 - PUNTA SERA 17.30-18.30 - VEICOLI TOTALI

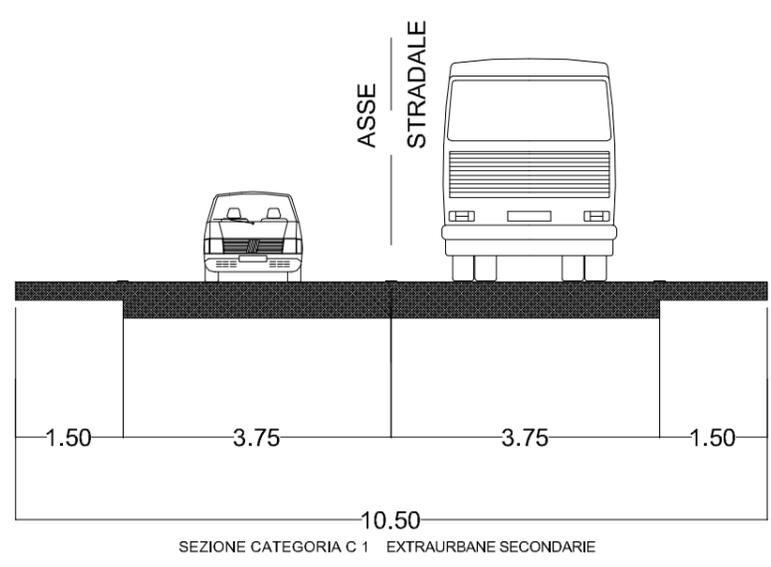


SCENARIO 2 DOPPIO SENSO IN VIA LIBERTA' CON INNESTO DIRETTO IN ROTATORIA



COMUNE DI  
BRONI

COMUNE DI  
PORTALBERA



GRONDA  
NORD

Casello A21

**FIGURA 6.8**  
IL TRACCIATO PREVISTO DELLA GRONDA NORD

-  Gronda Nord
-  Tracciato previsto

Scala 1:10.000 Nord 

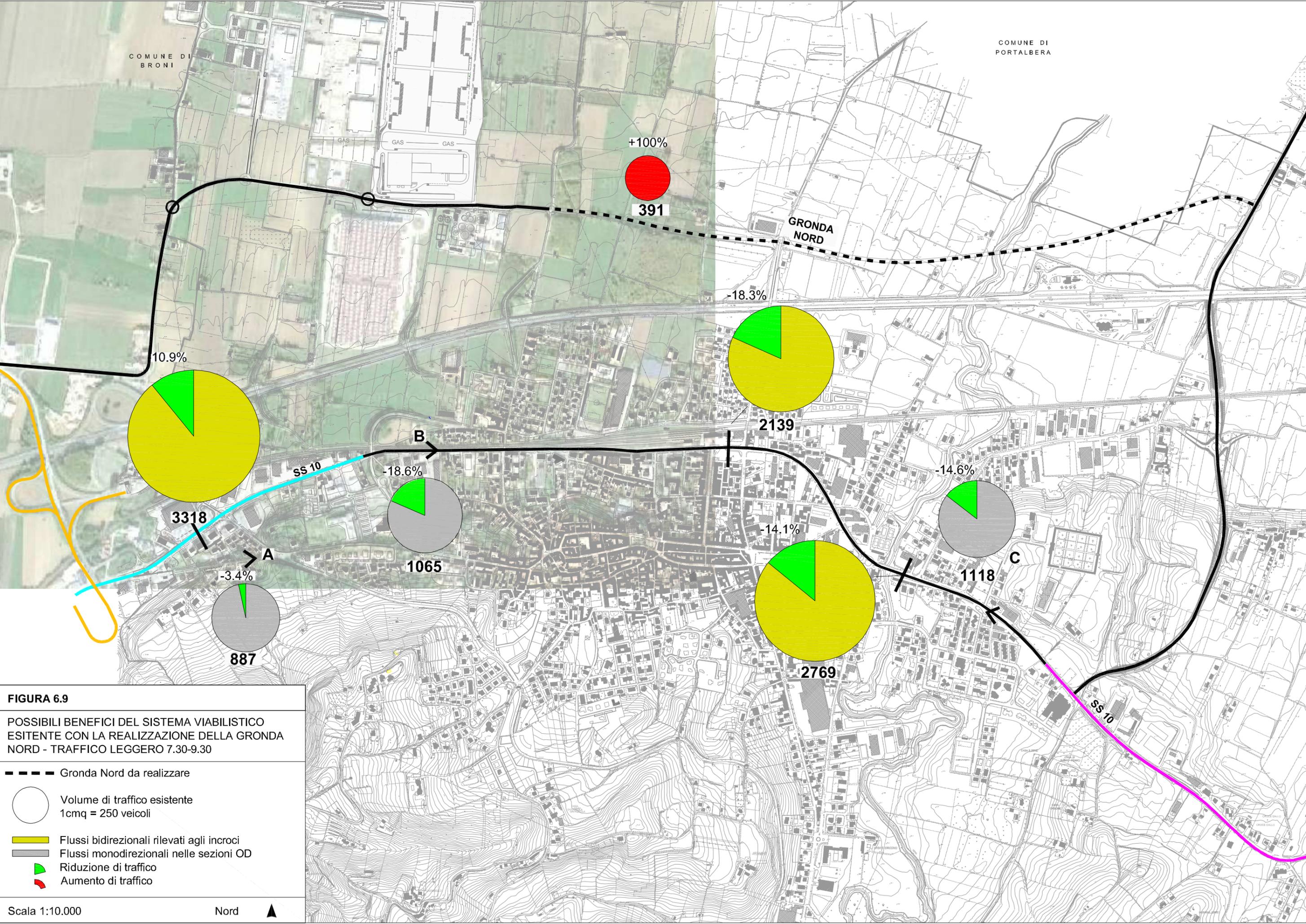
Nella fascia 7.30-9.30 si sono considerati acquisibili alla nuova infrastruttura completata, le relazioni O/D esistenti del traffico leggero, tra la SP617 e la SPexSS10 lato est, tra la SP617 e la direttrice SP200-SP199 e tra la direttrice della SPexSS10 lato ovest e la direttrice SP200-SP199. Complessivamente si tratta di 391 veicoli leggeri bidirezionali di traffico d'attraversamento del comune di Stradella, che allo stato di fatto percorre la exSS10.

Nella Figura 6.9 si evidenziano i benefici in termini di riduzione dei flussi veicolari nelle sezioni di intervista (monodirezionali in ingresso) e nelle sezioni lungo la Padana Inferiore (bidirezionale). Nell'ora di punta del mattino il traffico d'attraversamento esistente trasferito alla Gronda Nord (sull'intero tracciato) è calcolato in 208 veicoli leggeri, 121 nella direzione ovest-est e 87 nella direzione opposta, con riduzioni attese dei flussi di traffico lungo la Padana Inferiore comprese tra il 10,8% della sezione verso Broni e il 18,3% all'altezza delle intersezioni con Via Mazzini e Via Martiri Partigiani. Più elevate saranno le componenti di traffico pesante sia trasferibili "naturalmente" per la competitività del tracciato sia attraverso provvedimenti di divieto di transito lungo la Via Nazionale, avendo realizzato con la Gronda nord, per il traffico pesante, un percorso alternativo anche per le relazioni est-ovest.

Tra le proposte di medio e lungo termine, vincolate ad accordi con RFI, si propongono il prolungamento del sottopasso pedonale in Stazione per collegare la zona di Via Primo Maggio alla Stazione e al Centro e la chiusura del passaggio a livello all'altezza di Via Sauro e Via Ticino con la realizzazione in sostituzione di un sovrappasso pedonale, entrambe finalizzate ad una parziale ricucitura al centro storico della zona tra la ferrovia e l'autostrada.

COMUNE DI  
BRONI

COMUNE DI  
PORTALBERA



**FIGURA 6.9**  
POSSIBILI BENEFICI DEL SISTEMA VIABILISTICO ESISTENTE CON LA REALIZZAZIONE DELLA GRONDA NORD - TRAFFICO LEGGERO 7.30-9.30

- Gronda Nord da realizzare
- Volume di traffico esistente  
1cmq = 250 veicoli
- Flussi bidirezionali rilevati agli incroci
- Flussi monodirezionali nelle sezioni OD
- Riduzione di traffico
- Aumento di traffico

Scala 1:10.000 Nord ▲

# **ALLEGATO 1**

**CONTEGGI CLASSIFICATI DEI FLUSSI DI TRAFFICO  
SEZIONI O/D - FASCIA 7.30-9.30 E 17.00-19.00**

ALLEGATO 1 - CONTEGGI CLASSIFICATI DEI FLUSSI DI TRAFFICO - SEZIONI O/D - FERIALE SCOLASTICO

Sezione A

Strada VIALE LIBERTA'

Tratto Confine comunale - SP201

FLUSSI PER ORA E PER CATEGORIA

giorno di rilievo

18/05/2016

Mercoledì

Senso ingresso

	Categorie di veicoli											Flusso Ora (3)	
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale		Totale Commer.
				senza rim.	con rimor.	articolati							
7.30-7.45	105	2	3	8	1	0	0	119	4	0	123	12	
7.45-8.00	138	2	7	1	0	0	0	148	16	0	164	8	
8.00-8.15	120	0	12	0	0	0	1	133	8	1	142	12	
8.15-8.30	101	1	10	2	0	0	0	114	1	0	115	12	547
8.30-8.45	79	1	15	4	0	0	0	99	1	1	101	19	519
8.45-9.00	102	0	13	0	0	0	0	115	0	0	115	13	475
9.00-9.15	83	0	9	3	1	0	0	96	2	2	100	13	439
9.15-9.30	79	0	11	4	0	1	0	95	2	1	98	16	423
17.00-17.15	106	0	13	1	0	0	0	120	3	0	123	14	
17.15-17.30	126	0	12	0	0	0	0	138	3	0	141	12	
17.30-17.45	120	4	13	0	0	0	0	137	2	0	139	13	
17.45-18.00	128	1	9	1	0	0	0	139	3	0	142	10	547
18.00-18.15	113	0	8	1	0	0	0	122	5	3	130	9	550
18.15-18.30	130	3	11	0	1	0	0	145	3	2	150	12	561
18.30-18.45	127	0	15	0	1	0	0	143	3	1	147	16	565
18.45-19.00	139	0	12	1	1	0	0	153	5	0	158	14	581
<b>TOTALE</b>	<b>1796</b>	<b>14</b>	<b>173</b>	<b>26</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1863</b>	<b>61</b>	<b>11</b>	<b>1930</b>	<b>191</b>	
Var % (1)	96.40%	0.75%	9.29%	1.40%	0.27%	0.05%	0.05%	100.00%					10.25%
Var % (2)	93.06%	0.73%	8.96%	1.35%	0.26%	0.05%	0.05%	96.53%	3.16%	0.57%	100.00%	9.90%	

Senso uscita

	Categorie di veicoli											Flusso Ora (3)	
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale		Totale Commer.
				senza rim.	con rimor.	articolati							
7.30-7.45	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	
7.45-8.00	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	
8.00-8.15	8	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8	0	
8.15-8.30	5	0	1	0	0	0	0	6	0	0	6	1	20
8.30-8.45	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	19
8.45-9.00	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	16
9.00-9.15	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	9
9.15-9.30	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	4
17.00-17.15	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	1	
17.15-17.30	7	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	
17.30-17.45	4	0	0	0	0	0	0	4	0	1	5	0	
17.45-18.00	5	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	18
18.00-18.15	2	0	0	0	0	0	0	2	0	1	3	0	18
18.15-18.30	3	0	1	0	0	0	0	4	0	0	4	1	15
18.30-18.45	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	14
18.45-19.00	8	0	1	0	0	0	0	9	0	0	9	1	18
<b>TOTALE</b>	<b>55</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>59</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>61</b>	<b>4</b>	
Var % (1)	93.22%	0.00%	5.08%	1.69%	0.00%	0.00%	0.00%	100.00%					6.78%
Var % (2)	90.16%	0.00%	4.92%	1.64%	0.00%	0.00%	0.00%	96.72%	0.00%	3.28%	100.00%	6.56%	

Senso Bidirezionale

	Categorie di veicoli											Flusso Ora (3)	
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale		Totale Commer.
				senza rim.	con rimor.	articolati							
7.30-7.45	107	2	3	8	1	0	0	121	4	0	125	12	
7.45-8.00	142	2	7	1	0	0	0	152	16	0	168	8	
8.00-8.15	128	0	12	0	0	0	1	141	8	1	150	12	
8.15-8.30	106	1	11	2	0	0	0	120	1	0	121	13	567
8.30-8.45	80	1	15	4	0	0	0	100	1	1	102	19	538
8.45-9.00	103	0	13	0	0	0	0	116	0	0	116	13	491
9.00-9.15	84	0	9	3	1	0	0	97	2	2	101	13	448
9.15-9.30	80	0	11	4	0	1	0	96	2	1	99	16	427
17.00-17.15	106	0	13	2	0	0	0	121	3	0	124	15	
17.15-17.30	133	0	12	0	0	0	0	145	3	0	148	12	
17.30-17.45	124	4	13	0	0	0	0	141	2	1	144	13	
17.45-18.00	133	1	9	1	0	0	0	144	3	0	147	10	565
18.00-18.15	115	0	8	1	0	0	0	124	5	4	133	9	568
18.15-18.30	133	3	12	0	1	0	0	149	3	2	154	13	576
18.30-18.45	130	0	15	0	1	0	0	146	3	1	150	16	579
18.45-19.00	147	0	13	1	1	0	0	162	5	0	167	15	599
<b>TOTALE</b>	<b>1851</b>	<b>14</b>	<b>176</b>	<b>27</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2075</b>	<b>61</b>	<b>13</b>	<b>2149</b>	<b>209</b>	
Var % (1)	89.20%	0.67%	8.48%	1.30%	0.24%	0.05%	0.05%	100.00%					10.07%
Var % (2)	86.13%	0.65%	8.19%	1.26%	0.23%	0.05%	0.05%	96.56%	2.84%	0.60%	100.00%	9.73%	

(1)Riferito al totale escluso Moto-Bici

(2)Riferito al totale generale

(3)Riferito al totale escluso Bici

ALLEGATO 1 - CONTEGGI CLASSIFICATI DEI FLUSSI DI TRAFFICO - SEZIONI O/D - FERIALE SCOLASTICO

Sezione B

Strada VIA NAZIONALE

giorno di rilievo

Tratto dopo Supermercato Basko

19/05/2016

FLUSSI PER ORA E PER CATEGORIA

Giovedì

Senso ingresso

	Categorie di veicoli												Flusso Ora (3)
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale	Totale Commer.	
				senza rim.	con rimor.	articolati							
7.30-7.45	94	1	11	2	5	0	0	113	0	0	113	18	
7.45-8.00	109	1	14	4	5	0	0	133	0	0	133	23	
8.00-8.15	112	0	16	0	8	3	0	139	1	0	140	27	
8.15-8.30	112	1	18	2	6	3	0	142	0	1	143	29	
8.30-8.45	110	3	22	8	3	2	0	148	0	1	149	35	
8.45-9.00	127	0	18	3	2	0	0	150	1	0	151	23	
9.00-9.15	136	1	14	1	4	2	2	160	0	0	160	21	
9.15-9.30	135	0	17	3	2	1	0	158	0	0	158	23	
17.00-17.15	136	1	12	3	5	0	0	157	0	0	157	20	
17.15-17.30	131	0	10	0	3	2	0	146	0	0	146	15	
17.30-17.45	130	0	13	2	3	0	0	148	0	0	148	18	
17.45-18.00	122	0	8	3	1	0	0	134	1	0	135	12	
18.00-18.15	127	1	12	2	3	0	0	145	0	0	145	17	
18.15-18.30	141	0	14	4	3	0	0	162	4	0	166	21	
18.30-18.45	132	0	11	2	3	0	0	148	0	0	148	16	
18.45-19.00	126	0	7	1	1	0	0	135	0	0	135	9	
<b>TOTALE</b>	<b>1980</b>	<b>9</b>	<b>217</b>	<b>40</b>	<b>57</b>	<b>13</b>	<b>2</b>	<b>2183</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>2192</b>	<b>318</b>	
Var % (1)	90.70%	0.41%	9.94%	1.83%	2.61%	0.60%	0.09%	100.00%				14.57%	
Var % (2)	90.33%	0.41%	9.90%	1.82%	2.60%	0.59%	0.09%	99.59%	0.32%	0.09%	100.00%	14.51%	

Senso uscita

	Categorie di veicoli												Flusso Ora (3)
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale	Totale Commer.	
				senza rim.	con rimor.	articolati							
7.30-7.45	170	4	7	10	1	0	0	192	1	0	193	18	
7.45-8.00	190	1	7	4	3	0	1	206	1	0	207	14	
8.00-8.15	200	3	9	5	3	0	0	220	1	0	221	17	
8.15-8.30	178	2	6	5	1	1	1	194	0	1	195	13	
8.30-8.45	170	7	10	14	1	2	0	204	0	0	204	27	
8.45-9.00	134	7	4	7	3	0	0	155	0	1	156	14	
9.00-9.15	160	9	11	8	3	0	0	191	0	0	191	22	
9.15-9.30	157	6	12	11	7	0	0	193	0	0	193	30	
17.00-17.15	138	1	8	5	0	0	0	152	0	0	152	13	
17.15-17.30	143	0	4	3	0	0	1	151	0	0	151	7	
17.30-17.45	185	0	4	6	3	1	0	199	0	0	199	14	
17.45-18.00	187	1	4	5	1	0	0	198	0	0	198	10	
18.00-18.15	166	4	2	6	1	1	0	180	1	0	181	10	
18.15-18.30	210	1	4	3	2	0	0	220	1	0	221	9	
18.30-18.45	220	1	3	3	2	2	0	231	0	1	232	10	
18.45-19.00	133	0	4	1	0	1	1	140	0	0	140	6	
<b>TOTALE</b>	<b>2741</b>	<b>47</b>	<b>99</b>	<b>96</b>	<b>31</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>3026</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>3034</b>	<b>234</b>	
Var % (1)	90.58%	1.55%	3.27%	3.17%	1.02%	0.26%	0.13%	100.00%				7.73%	
Var % (2)	90.34%	1.55%	3.26%	3.16%	1.02%	0.26%	0.13%	99.74%	0.16%	0.10%	100.00%	7.71%	

Senso Bidirezionale

	Categorie di veicoli												Flusso Ora (3)
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale	Totale Commer.	
				senza rim.	con rimor.	articolati							
7.30-7.45	264	5	18	12	6	0	0	305	1	0	306	36	
7.45-8.00	299	2	21	8	8	0	1	339	1	0	340	37	
8.00-8.15	312	3	25	5	11	3	0	359	2	0	361	44	
8.15-8.30	290	3	24	7	7	4	1	336	0	2	338	42	
8.30-8.45	280	10	32	22	4	4	0	352	0	1	353	62	
8.45-9.00	261	7	22	10	5	0	0	305	1	1	307	37	
9.00-9.15	296	10	25	9	7	2	2	351	0	0	351	43	
9.15-9.30	292	6	29	14	9	1	0	351	0	0	351	53	
17.00-17.15	274	2	20	8	5	0	0	309	0	0	309	33	
17.15-17.30	274	0	14	3	3	2	1	297	0	0	297	22	
17.30-17.45	315	0	17	8	6	1	0	347	0	0	347	32	
17.45-18.00	309	1	12	8	2	0	0	332	1	0	333	22	
18.00-18.15	293	5	14	8	4	1	0	325	1	0	326	27	
18.15-18.30	351	1	18	7	5	0	0	382	5	0	387	30	
18.30-18.45	352	1	14	5	5	2	0	379	0	1	380	26	
18.45-19.00	259	0	11	2	1	1	1	275	0	0	275	15	
<b>TOTALE</b>	<b>4721</b>	<b>56</b>	<b>316</b>	<b>136</b>	<b>88</b>	<b>21</b>	<b>6</b>	<b>5344</b>	<b>12</b>	<b>5</b>	<b>5361</b>	<b>561</b>	
Var % (1)	88.34%	1.05%	5.91%	2.54%	1.65%	0.39%	0.11%	100.00%				10.50%	
Var % (2)	88.06%	1.04%	5.89%	2.54%	1.64%	0.39%	0.11%	99.68%	0.22%	0.09%	100.00%	10.46%	

(1)Riferito al totale escluso Moto-Bici

(2)Riferito al totale generale

(3)Riferito al totale escluso Bici

ALLEGATO 1 - CONTEGGI CLASSIFICATI DEI FLUSSI DI TRAFFICO - SEZIONI O/D - FERIALE SCOLASTICO

Sezione C

Strada VIA EMILIA

giorno di rilievo

Tratto prima di Via Bianchi

20/05/2016

FLUSSI PER ORA E PER CATEGORIA

Venerdi

Senso ingresso

	Categorie di veicoli											Flusso Ora (3)	
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale		Totale Commer.
				senza rim.	con rimor.	articolati							
7.30-7.45	122	2	21	11	0	1	0	157	7	0	164	33	
7.45-8.00	135	3	18	9	1	0	0	166	2	2	170	28	
8.00-8.15	117	1	26	14	1	1	0	160	2	1	163	42	
8.15-8.30	124	3	22	9	3	0	0	161	5	3	169	34	715
8.30-8.45	106	0	14	0	3	1	0	124	4	0	128	18	672
8.45-9.00	128	1	23	1	4	0	0	157	1	2	160	28	657
9.00-9.15	110	0	13	1	2	0	0	126	0	2	128	16	608
9.15-9.30	120	1	19	3	1	0	0	144	3	3	150	23	579
17.00-17.15	141	0	5	3	1	0	0	150	4	1	155	9	
17.15-17.30	153	0	7	8	3	0	0	171	7	2	180	18	
17.30-17.45	167	0	13	10	1	0	0	191	7	5	203	24	
17.45-18.00	169	2	13	11	1	0	0	196	8	0	204	25	764
18.00-18.15	189	3	20	5	1	1	0	219	7	5	231	27	841
18.15-18.30	171	1	14	11	1	0	0	198	10	3	211	26	871
18.30-18.45	164	0	14	9	0	0	0	187	9	9	205	23	865
18.45-19.00	152	0	15	4	1	0	0	172	7	5	184	20	832
<b>TOTALE</b>	<b>2268</b>	<b>17</b>	<b>257</b>	<b>109</b>	<b>24</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>2507</b>	<b>83</b>	<b>43</b>	<b>2621</b>	<b>374</b>	
Var % (1)	90.47%	0.68%	10.25%	4.35%	0.96%	0.16%	0.00%	100.00%				14.92%	
Var % (2)	86.53%	0.65%	9.81%	4.16%	0.92%	0.15%	0.00%	95.65%	3.17%	1.64%	100.00%	14.27%	

Senso uscita

	Categorie di veicoli											Flusso Ora (3)	
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale		Totale Commer.
				senza rim.	con rimor.	articolati							
7.30-7.45	129	1	19	10	2	0	0	161	6	3	170	31	
7.45-8.00	108	0	16	8	1	1	0	134	6	2	142	26	
8.00-8.15	101	2	14	7	1	0	0	125	4	1	130	22	
8.15-8.30	112	0	19	5	2	0	0	138	2	0	140	26	611
8.30-8.45	105	1	14	7	0	1	0	128	4	0	132	22	572
8.45-9.00	94	0	8	9	1	1	0	113	1	1	115	19	550
9.00-9.15	98	0	10	6	2	1	0	117	1	2	120	19	540
9.15-9.30	89	1	10	6	1	1	0	108	2	4	114	18	512
17.00-17.15	142	2	10	9	0	1	0	164	5	2	171	20	
17.15-17.30	149	3	13	11	3	0	0	179	6	3	188	27	
17.30-17.45	132	0	5	5	0	1	0	143	7	1	151	11	
17.45-18.00	130	1	18	6	2	0	0	157	4	6	167	26	702
18.00-18.15	132	3	21	7	2	0	0	165	9	2	176	30	705
18.15-18.30	141	0	16	4	0	0	0	161	10	2	173	20	675
18.30-18.45	137	0	11	3	1	0	0	152	3	9	164	15	680
18.45-19.00	95	1	5	1	0	0	0	102	5	2	109	6	617
<b>TOTALE</b>	<b>1894</b>	<b>15</b>	<b>209</b>	<b>104</b>	<b>18</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>2247</b>	<b>75</b>	<b>40</b>	<b>2362</b>	<b>338</b>	
Var % (1)	84.29%	0.67%	9.30%	4.63%	0.80%	0.31%	0.00%	100.00%				15.04%	
Var % (2)	80.19%	0.64%	8.85%	4.40%	0.76%	0.30%	0.00%	95.13%	3.18%	1.69%	100.00%	14.31%	

Senso Bidirezionale

	Categorie di veicoli											Flusso Ora (3)	
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale		Totale Commer.
				senza rim.	con rimor.	articolati							
7.30-7.45	251	3	40	21	2	1	0	318	13	3	334	64	
7.45-8.00	243	3	34	17	2	1	0	300	8	4	312	54	
8.00-8.15	218	3	40	21	2	1	0	285	6	2	293	64	
8.15-8.30	236	3	41	14	5	0	0	299	7	3	309	60	1325
8.30-8.45	211	1	28	7	3	2	0	252	8	0	260	40	1244
8.45-9.00	222	1	31	10	5	1	0	270	2	3	275	47	1206
9.00-9.15	208	0	23	7	4	1	0	243	1	4	248	35	1148
9.15-9.30	209	2	29	9	2	1	0	252	5	7	264	41	1091
17.00-17.15	283	2	15	12	1	1	0	314	9	3	326	29	
17.15-17.30	302	3	20	19	6	0	0	350	13	5	368	45	
17.30-17.45	299	0	18	15	1	1	0	334	14	6	354	35	
17.45-18.00	299	3	31	17	3	0	0	353	12	6	371	51	1466
18.00-18.15	321	6	41	12	3	1	0	384	16	7	407	57	1546
18.15-18.30	312	1	30	15	1	0	0	359	20	5	384	46	1545
18.30-18.45	301	0	25	12	1	0	0	339	12	18	369	38	1545
18.45-19.00	247	1	20	5	1	0	0	274	12	7	293	26	1449
<b>TOTALE</b>	<b>4162</b>	<b>32</b>	<b>466</b>	<b>213</b>	<b>42</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>4926</b>	<b>158</b>	<b>83</b>	<b>5167</b>	<b>732</b>	
Var % (1)	84.49%	0.65%	9.46%	4.32%	0.85%	0.22%	0.00%	100.00%				14.86%	
Var % (2)	80.55%	0.62%	9.02%	4.12%	0.81%	0.21%	0.00%	95.34%	3.06%	1.61%	100.00%	14.17%	

(1)Riferito al totale escluso Moto-Bici

(2)Riferito al totale generale

(3)Riferito al totale escluso Bici

ALLEGATO 1 - CONTEGGI CLASSIFICATI DEI FLUSSI DI TRAFFICO - SEZIONI O/D - FERIALE SCOLASTICO

Sezione D

Strada SP 201

Tratto inc. Via della Repubblica

FLUSSI PER ORA E PER CATEGORIA

giorno di rilievo

25/05/2016

Mercoledì

Senso ingresso

	Categorie di veicoli											Flusso Ora (3)	
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale		Totale Commer.
				senza rim.	con rimor.	articolati							
7.30-7.45	127	1	4	2	1	0	0	135	1	0	136	7	
7.45-8.00	133	0	14	4	1	0	0	152	4	0	156	19	
8.00-8.15	125	0	19	3	0	0	0	147	7	0	154	22	
8.15-8.30	124	0	18	2	1	0	0	145	4	0	149	21	604
8.30-8.45	101	0	10	5	0	0	0	116	2	0	118	15	586
8.45-9.00	100	0	6	3	0	0	0	109	2	0	111	9	539
9.00-9.15	100	0	8	3	0	0	1	112	4	1	117	11	504
9.15-9.30	94	0	12	3	0	0	1	110	1	1	112	15	468
17.00-17.15	103	1	14	9	1	0	0	128	2	0	130	24	
17.15-17.30	101	1	10	1	2	0	1	116	5	2	123	13	
17.30-17.45	107	0	7	4	1	0	0	119	2	1	122	12	
17.45-18.00	97	2	10	2	0	0	0	111	1	0	112	12	506
18.00-18.15	112	0	5	1	0	0	0	118	6	0	124	6	488
18.15-18.30	100	0	8	3	1	0	0	112	3	0	115	12	481
18.30-18.45	115	1	7	2	0	0	0	125	1	1	127	9	484
18.45-19.00	81	0	2	2	0	0	0	85	2	0	87	4	457
<b>TOTALE</b>	<b>1720</b>	<b>6</b>	<b>154</b>	<b>49</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>1855</b>	<b>47</b>	<b>6</b>	<b>1906</b>	<b>207</b>	
Var % (1)	92.72%	0.32%	8.30%	2.64%	0.43%	0.00%	0.16%	100.00%				11.16%	
Var % (2)	90.24%	0.31%	8.08%	2.57%	0.42%	0.00%	0.16%	97.32%	2.47%	0.31%	100.00%	10.86%	

Senso uscita

	Categorie di veicoli											Flusso Ora (3)	
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale		Totale Commer.
				senza rim.	con rimor.	articolati							
7.30-7.45	117	0	9	8	0	0	0	134	3	0	137	17	
7.45-8.00	112	1	19	6	0	0	1	139	1	0	140	25	
8.00-8.15	107	0	10	9	0	0	0	126	0	1	127	19	
8.15-8.30	93	1	9	7	0	0	0	110	3	0	113	16	546
8.30-8.45	88	1	12	12	0	1	2	116	0	0	116	25	535
8.45-9.00	83	1	6	6	0	0	0	96	0	2	98	12	490
9.00-9.15	72	0	4	4	0	2	1	83	4	1	88	10	448
9.15-9.30	80	0	11	11	0	0	1	103	1	1	105	22	444
17.00-17.15	105	0	11	10	0	1	1	128	2	0	130	22	
17.15-17.30	116	0	5	2	0	0	0	123	5	2	130	7	
17.30-17.45	111	1	10	4	0	0	0	126	3	1	130	14	
17.45-18.00	109	0	10	6	0	0	0	125	6	2	133	16	536
18.00-18.15	128	0	9	6	1	1	0	145	1	3	149	17	549
18.15-18.30	118	0	9	1	0	0	0	128	5	4	137	10	553
18.30-18.45	120	1	8	3	0	0	0	132	6	0	138	11	559
18.45-19.00	122	2	12	2	0	0	1	139	4	0	143	14	571
<b>TOTALE</b>	<b>1681</b>	<b>8</b>	<b>154</b>	<b>97</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>1953</b>	<b>44</b>	<b>17</b>	<b>2014</b>	<b>257</b>	
Var % (1)	86.07%	0.41%	7.89%	4.97%	0.05%	0.26%	0.36%	100.00%				13.16%	
Var % (2)	83.47%	0.40%	7.65%	4.82%	0.05%	0.25%	0.35%	96.97%	2.18%	0.84%	100.00%	12.76%	

Senso Bidirezionale

	Categorie di veicoli											Flusso Ora (3)	
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale		Totale Commer.
				senza rim.	con rimor.	articolati							
7.30-7.45	244	1	13	10	1	0	0	269	4	0	273	24	
7.45-8.00	245	1	33	10	1	0	1	291	5	0	296	44	
8.00-8.15	232	0	29	12	0	0	0	273	7	1	281	41	
8.15-8.30	217	1	27	9	1	0	0	255	7	0	262	37	1149
8.30-8.45	189	1	22	17	0	1	2	232	2	0	234	40	1120
8.45-9.00	183	1	12	9	0	0	0	205	2	2	209	21	1029
9.00-9.15	172	0	12	7	0	2	2	195	8	2	205	21	952
9.15-9.30	174	0	23	14	0	0	2	213	2	2	217	37	912
17.00-17.15	208	1	25	19	1	1	1	256	4	0	260	46	
17.15-17.30	217	1	15	3	2	0	1	239	10	4	253	20	
17.30-17.45	218	1	17	8	1	0	0	245	5	2	252	26	
17.45-18.00	206	2	20	8	0	0	0	236	7	2	245	28	1042
18.00-18.15	240	0	14	7	1	1	0	263	7	3	273	23	1036
18.15-18.30	218	0	17	4	1	0	0	240	8	4	252	22	1034
18.30-18.45	235	2	15	5	0	0	0	257	7	1	265	20	1043
18.45-19.00	203	2	14	4	0	0	1	224	6	0	230	18	1028
<b>TOTALE</b>	<b>3401</b>	<b>14</b>	<b>308</b>	<b>146</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>10</b>	<b>3893</b>	<b>91</b>	<b>23</b>	<b>4007</b>	<b>468</b>	
Var % (1)	87.36%	0.36%	7.91%	3.75%	0.23%	0.13%	0.26%	100.00%				12.02%	
Var % (2)	84.88%	0.35%	7.69%	3.64%	0.22%	0.12%	0.25%	97.15%	2.27%	0.57%	100.00%	11.68%	

(1)Riferito al totale escluso Moto-Bici

(2)Riferito al totale generale

(3)Riferito al totale escluso Bici

ALLEGATO 1 - CONTEGGI CLASSIFICATI DEI FLUSSI DI TRAFFICO - SEZIONI O/D - FERIALE SCOLASTICO

Sezione TOTALE

Strada A-D

Tratto

FLUSSI PER ORA E PER CATEGORIA

giorno di rilievo

25/05/2016

Mercoledì

Senso ingresso

	Categorie di veicoli												
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale	Totale Commer.	Flusso Ora (3)
				senza rim.	con rimor.	articolati							
7.30-7.45	448	6	39	23	7	1	0	524	12	0	536	70	
7.45-8.00	515	6	53	18	7	0	0	599	22	2	623	78	
8.00-8.15	474	1	73	17	9	4	1	579	18	2	599	103	
8.15-8.30	461	5	68	15	10	3	0	562	10	4	576	96	2449
8.30-8.45	396	4	61	17	6	3	0	487	7	2	496	87	2403
8.45-9.00	457	1	60	7	6	0	0	531	4	2	537	73	2308
9.00-9.15	429	1	44	8	7	2	3	494	6	5	505	61	2204
9.15-9.30	428	1	59	13	3	2	1	507	6	5	518	77	2130
17.00-17.15	486	2	44	16	7	0	0	555	9	1	565	67	
17.15-17.30	511	1	39	9	8	2	1	571	15	4	590	58	
17.30-17.45	524	4	46	16	5	0	0	595	11	6	612	67	
17.45-18.00	516	5	40	17	2	0	0	580	13	0	593	59	2432
18.00-18.15	541	4	45	9	4	1	0	604	18	8	630	59	2478
18.15-18.30	542	4	47	18	6	0	0	617	20	5	642	71	2531
18.30-18.45	538	1	47	13	4	0	0	603	13	11	627	64	2533
18.45-19.00	498	0	36	8	3	0	0	545	14	5	564	47	2486
<b>TOTALE</b>	<b>7764</b>	<b>46</b>	<b>801</b>	<b>224</b>	<b>94</b>	<b>18</b>	<b>6</b>	<b>8408</b>	<b>198</b>	<b>62</b>	<b>8649</b>	<b>1090</b>	
Var % (1)	92.34%	0.55%	9.53%	2.66%	1.12%	0.21%	0.07%	100.00%					12.96%
Var % (2)	89.77%	0.53%	9.26%	2.59%	1.09%	0.21%	0.07%	97.21%	2.29%	0.72%	100.00%		12.60%

Senso uscita

	Categorie di veicoli												
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale	Totale Commer.	Flusso Ora (3)
				senza rim.	con rimor.	articolati							
7.30-7.45	418	5	35	28	3	0	0	489	10	3	502	66	
7.45-8.00	414	2	42	18	4	1	2	483	8	2	493	65	
8.00-8.15	416	5	33	21	4	0	0	479	5	2	486	58	
8.15-8.30	388	3	35	17	3	1	1	448	5	1	454	56	2039
8.30-8.45	364	9	36	33	1	4	2	449	4	0	453	74	2010
8.45-9.00	312	8	18	22	4	1	0	365	1	4	370	45	1897
9.00-9.15	331	9	25	18	5	3	1	392	5	3	400	51	1818
9.15-9.30	327	7	33	28	8	1	1	405	3	5	413	70	1796
17.00-17.15	385	3	29	25	0	2	1	445	7	2	454	56	
17.15-17.30	415	3	22	16	3	0	1	460	11	5	476	41	
17.30-17.45	432	1	19	15	3	2	0	472	10	3	485	39	
17.45-18.00	431	2	32	17	3	0	0	485	10	8	503	52	1985
18.00-18.15	428	7	32	19	4	2	0	492	11	6	509	57	2037
18.15-18.30	472	1	30	8	2	0	0	513	16	6	535	40	2080
18.30-18.45	480	2	22	9	3	2	0	518	9	10	537	36	2120
18.45-19.00	358	3	22	4	0	1	2	390	9	2	401	27	2012
<b>TOTALE</b>	<b>6371</b>	<b>70</b>	<b>465</b>	<b>298</b>	<b>50</b>	<b>20</b>	<b>11</b>	<b>7285</b>	<b>124</b>	<b>62</b>	<b>7471</b>	<b>833</b>	
Var % (1)	87.45%	0.96%	6.38%	4.09%	0.69%	0.27%	0.15%	100.00%					11.43%
Var % (2)	85.28%	0.94%	6.22%	3.99%	0.67%	0.27%	0.15%	97.51%	1.66%	0.83%	100.00%		11.15%

Senso Bidirezionale

	Categorie di veicoli												
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale	Totale Commer.	Flusso Ora (3)
				senza rim.	con rimor.	articolati							
7.30-7.45	866	11	74	51	10	1	0	1013	22	3	1038	136	
7.45-8.00	929	8	95	36	11	1	2	1082	30	4	1116	143	
8.00-8.15	890	6	106	38	13	4	1	1058	23	4	1085	161	
8.15-8.30	849	8	103	32	13	4	1	1010	15	5	1030	152	4488
8.30-8.45	760	13	97	50	7	7	2	936	11	2	949	161	4413
8.45-9.00	769	9	78	29	10	1	0	896	5	6	907	118	4205
9.00-9.15	760	10	69	26	12	5	4	886	11	8	905	112	4022
9.15-9.30	755	8	92	41	11	3	2	912	9	10	931	147	3926
17.00-17.15	871	5	73	41	7	2	1	1000	16	3	1019	123	
17.15-17.30	926	4	61	25	11	2	2	1031	26	9	1066	99	
17.30-17.45	956	5	65	31	8	2	0	1067	21	9	1097	106	
17.45-18.00	947	7	72	34	5	0	0	1065	23	8	1096	111	4417
18.00-18.15	969	11	77	28	8	3	0	1096	29	14	1139	116	4514
18.15-18.30	1014	5	77	26	8	0	0	1130	36	11	1177	111	4611
18.30-18.45	1018	3	69	22	7	2	0	1121	22	21	1164	100	4653
18.45-19.00	856	3	58	12	3	1	2	935	23	7	965	74	4497
<b>TOTALE</b>	<b>14135</b>	<b>116</b>	<b>1266</b>	<b>522</b>	<b>144</b>	<b>38</b>	<b>17</b>	<b>16238</b>	<b>322</b>	<b>124</b>	<b>16684</b>	<b>1970</b>	
Var % (1)	87.05%	0.71%	7.80%	3.21%	0.89%	0.23%	0.10%	100.00%					12.13%
Var % (2)	84.72%	0.70%	7.59%	3.13%	0.86%	0.23%	0.10%	97.33%	1.93%	0.74%	100.00%		11.81%

(1)Riferito al totale escluso Moto-Bici

(2)Riferito al totale generale

(3)Riferito al totale escluso Bici

## **ALLEGATO 2**

**CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI**

**ALLEGATO 2**  
**CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI**

Giorno di rilievo  
lunedì 16 maggio 2016

**Incrocio 1**

Strade: SP201 Viale della Repubblica - Via della Resistenza

Flussi per categoria di veicoli e movimento

**MATTINA 7.30-9.30**

Movimento		7.30-7.45			7.45-8.00			8.00-8.15			8.15-8.30			8.30-8.45			8.45-9.00			9.00-9.15			9.15-9.30			Tot. 7.30-9.30			Eq. 7.30-8.30		
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Equiv.			
Ramo <b>SP201 lato S.M.d.Versa</b>	Uscita verso SP201 lato S.M.d.Versa	124	4	128	140	1	141	117	3	120	100	0	100	90	3	93	93	3	96	85	2	87	105	6	111	854	22	876	481	8	501
	in Rotatoria	9	0	9	30	1	31	4	0	4	7	1	8	16	1	17	7	0	7	9	0	9	6	0	6	88	3	91	50	2	55
	Ingresso da SP201 lato S.M.d.Versa	115	6	121	162	1	163	147	6	153	147	9	156	105	1	106	140	6	146	103	2	105	91	7	98	1010	38	1048	571	22	626
Da SP201 lato S.M.d.Versa	a Viale Repubblica lato Strad	124	6	130	192	2	194	151	6	157	154	10	164	121	2	123	147	6	153	112	2	114	97	7	104	1098	41	1139	621	24	681
Ramo <b>Viale Repubblica lato Strad</b>	Uscita verso Viale Repubblica lato Strad	82	6	88	115	2	117	67	3	70	82	8	90	88	0	88	89	0	89	78	2	80	53	3	56	654	24	678	346	19	394
	in Rotatoria	42	0	42	77	0	77	84	3	87	72	2	74	33	2	35	58	6	64	34	0	34	44	4	48	444	17	461	275	5	288
	Ingresso da Viale Repubblica lato Strad	86	3	89	94	2	96	71	1	72	62	0	62	61	6	67	56	5	61	58	3	61	57	3	60	545	23	568	313	6	328
Da Viale Repubblica lato Strad	a SP201 Viale Resistenza	128	3	131	171	2	173	155	4	159	134	2	136	94	8	102	114	11	125	92	3	95	101	7	108	989	40	1029	588	11	616
Ramo <b>SP201 Viale Resistenza</b>	Uscita verso SP201 Viale Resistenza	40	0	40	84	0	84	88	3	91	74	2	76	34	5	39	57	9	66	39	2	41	41	4	45	457	25	482	286	5	299
	in Rotatoria	88	3	91	87	2	89	67	1	68	60	0	60	60	3	63	57	2	59	53	1	54	60	3	63	532	15	547	302	6	317
	Ingresso da SP201 Viale Resistenza	45	1	46	83	0	83	54	2	56	47	1	48	46	1	47	43	1	44	41	1	42	51	3	54	410	10	420	229	4	239
Da SP201 Viale Resistenza	a SP201 lato S.M.d.Versa	133	4	137	170	2	172	121	3	124	107	1	108	106	4	110	100	3	103	94	2	96	111	6	117	942	25	967	531	10	556
<b>Totale</b>	<b>Ingressi</b>	<b>246</b>	<b>10</b>	<b>256</b>	<b>339</b>	<b>3</b>	<b>342</b>	<b>272</b>	<b>9</b>	<b>281</b>	<b>256</b>	<b>10</b>	<b>266</b>	<b>212</b>	<b>8</b>	<b>220</b>	<b>239</b>	<b>12</b>	<b>251</b>	<b>202</b>	<b>6</b>	<b>208</b>	<b>199</b>	<b>13</b>	<b>212</b>	<b>1965</b>	<b>71</b>	<b>2036</b>	<b>1113</b>	<b>32</b>	<b>1193</b>
<b>Totale</b>	<b>Uscite</b>	<b>246</b>	<b>10</b>	<b>256</b>	<b>339</b>	<b>3</b>	<b>342</b>	<b>272</b>	<b>9</b>	<b>281</b>	<b>256</b>	<b>10</b>	<b>266</b>	<b>212</b>	<b>8</b>	<b>220</b>	<b>239</b>	<b>12</b>	<b>251</b>	<b>202</b>	<b>6</b>	<b>208</b>	<b>199</b>	<b>13</b>	<b>212</b>	<b>1965</b>	<b>71</b>	<b>2036</b>	<b>1113</b>	<b>32</b>	<b>1193</b>
		dati 2007																								<b>1801</b>	<b>46</b>	<b>1847</b>	<b>974</b>	<b>19</b>	<b>1022</b>
		Δ%																								<b>10%</b>	<b>10%</b>	<b>17%</b>	<b>17%</b>	<b>17%</b>	

**SERA 17.00-19.00**

Movimento		17.00-17.15			17.15-17.30			17.30-17.45			17.45-18.00			18.00-18.15			18.15-18.30			18.30-18.45			18.45-19.00			Tot. 17.00-19.00			Eq. 17.30-18.30		
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Equiv.			
Ramo <b>SP201 lato S.M.d.Versa</b>	Uscita verso SP201 lato S.M.d.Versa	105	4	109	101	6	107	120	9	129	134	2	136	121	0	121	133	6	139	130	4	134	106	7	113	950	38	988	508	17	551
	in Rotatoria	10	1	11	20	0	20	23	0	23	13	0	13	13	1	14	13	0	13	6	0	6	22	0	22	120	2	122	62	1	65
	Ingresso da SP201 lato S.M.d.Versa	118	5	123	114	4	118	123	4	127	114	1	115	141	4	145	109	2	111	112	2	114	90	3	93	921	25	946	487	11	515
Da SP201 lato S.M.d.Versa	a Viale Repubblica lato Strad	128	6	134	134	4	138	146	4	150	127	1	128	154	5	159	122	2	124	118	2	120	112	3	115	1041	27	1068	549	12	579
Ramo <b>Viale Repubblica lato Strad</b>	Uscita verso Viale Repubblica lato Strad	84	1	85	88	0	88	89	0	89	82	1	83	111	3	114	57	0	57	77	1	78	84	2	86	672	8	680	339	4	349
	in Rotatoria	44	5	49	46	4	50	57	4	61	45	0	45	43	2	45	65	2	67	41	1	42	28	1	29	369	19	388	210	8	230
	Ingresso da Viale Repubblica lato Strad	78	3	81	72	3	75	79	9	88	93	2	95	87	1	88	84	2	86	58	3	61	36	4	40	587	27	614	343	14	378
Da Viale Repubblica lato Strad	a SP201 Viale Resistenza	122	8	130	118	7	125	136	13	149	138	2	140	130	3	133	149	4	153	99	4	103	64	5	69	956	46	1002	553	22	608
Ramo <b>SP201 Viale Resistenza</b>	Uscita verso SP201 Viale Resistenza	51	6	57	55	4	59	63	6	69	51	0	51	46	3	49	69	2	71	18	1	19	8	1	9	361	23	384	229	11	257
	in Rotatoria	71	2	73	63	3	66	73	7	80	87	2	89	84	0	84	80	2	82	81	3	84	56	4	60	595	23	618	324	11	352
	Ingresso da SP201 Viale Resistenza	44	3	47	58	3	61	70	2	72	60	0	60	50	1	51	66	4	70	55	1	56	72	3	75	475	17	492	246	7	264
Da SP201 Viale Resistenza	a SP201 lato S.M.d.Versa	115	5	120	121	6	127	143	9	152	147	2	149	134	1	135	146	6	152	136	4	140	128	7	135	1070	40	1110	570	18	615
<b>Totale</b>	<b>Ingressi</b>	<b>240</b>	<b>11</b>	<b>251</b>	<b>244</b>	<b>10</b>	<b>254</b>	<b>272</b>	<b>15</b>	<b>287</b>	<b>267</b>	<b>3</b>	<b>270</b>	<b>278</b>	<b>6</b>	<b>284</b>	<b>259</b>	<b>8</b>	<b>267</b>	<b>225</b>	<b>6</b>	<b>231</b>	<b>198</b>	<b>10</b>	<b>208</b>	<b>1983</b>	<b>69</b>	<b>2052</b>	<b>1076</b>	<b>32</b>	<b>1156</b>
<b>Totale</b>	<b>Uscite</b>	<b>240</b>	<b>11</b>	<b>251</b>	<b>244</b>	<b>10</b>	<b>254</b>	<b>272</b>	<b>15</b>	<b>287</b>	<b>267</b>	<b>3</b>	<b>270</b>	<b>278</b>	<b>6</b>	<b>284</b>	<b>259</b>	<b>8</b>	<b>267</b>	<b>225</b>	<b>6</b>	<b>231</b>	<b>198</b>	<b>10</b>	<b>208</b>	<b>1983</b>	<b>69</b>	<b>2052</b>	<b>1076</b>	<b>32</b>	<b>1156</b>
		dati 2007																								<b>1600</b>	<b>30</b>	<b>1630</b>	<b>902</b>	<b>15</b>	<b>940</b>
		Δ%																								<b>26%</b>	<b>26%</b>	<b>23%</b>	<b>23%</b>	<b>23%</b>	

**ALLEGATO 2**  
**CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI**

**Incrocio 2**

Strade: Via Di Vittorio – Via Magnani – Viale F.lli Cervi  
Flussi per categoria di veicoli e movimento

**Movimenti Incrocio**

- 1 Via Di Vittorio lato Nazion.
- 2 Via Magnani
- 3 Via Di Vittorio lato S.M.d.Versa
- 4 Viale Cervi

**Giorno di rilievo**  
lunedì 16 maggio 2016

**MATTINA 7.30-9.30**

Movimento da a	7.30-7.45			7.45-8.00			8.00-8.15			8.15-8.30			8.30-8.45			8.45-9.00			9.00-9.15			9.15-9.30			Tot. 7.30-9.30			Eq. 7.30-8.30																								
	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Equiv.																						
1	Via Di Vittorio lato Nazion.	Via Magnani	3	0	3	4	0	4	3	0	3	2	0	2	1	0	1	2	0	2	4	0	4	1	0	1	20	0	20	12	0	12																				
	Via Di Vittorio lato Nazion.	Via Di Vittorio lato S.M.d.Versa	68	3	71	89	12	101	54	6	60	59	3	62	51	3	54	50	4	54	46	3	49	41	4	45	458	38	496	270	24	330																				
	Via Di Vittorio lato Nazion.	Viale Cervi	7	0	7	11	0	11	12	1	13	21	0	21	21	0	21	18	0	18	15	1	16	15	0	15	120	2	122	51	1	54																				
	<b>Totale da Via Di Vittorio lato Nazion.</b>		78	3	81	104	12	116	69	7	76	82	3	85	73	3	76	70	4	74	65	4	69	57	4	61	598	40	638	333	25	396																				
2	Via Magnani	Via Di Vittorio lato S.M.d.Versa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	1	0	1	1	0	1	4	0	4	0	0	0																				
	Via Magnani	Viale Cervi	24	0	24	46	1	47	23	0	23	11	0	11	10	0	10	12	0	12	8	0	8	6	0	6	140	1	141	104	1	107																				
	Via Magnani	Via Di Vittorio lato Nazion.	0	0	0	2	0	2	3	1	4	2	0	2	1	0	1	1	0	1	0	0	0	3	0	3	12	1	13	7	1	10																				
	<b>Totale da Via Magnani</b>		24	0	24	48	1	49	26	1	27	13	0	13	11	0	11	15	0	15	9	0	9	10	0	10	156	2	158	111	2	116																				
3	Via Di Vittorio lato S.M.d.Versa	Viale Cervi	6	0	6	7	0	7	9	0	9	7	0	7	5	0	5	0	0	0	8	0	8	44	0	44	86	0	86	29	0	29																				
	Via Di Vittorio lato S.M.d.Versa	Via Di Vittorio lato Nazion.	69	9	78	86	7	93	70	8	78	62	4	66	66	6	72	58	2	60	53	4	57	46	3	49	510	43	553	287	28	357																				
	Via Di Vittorio lato S.M.d.Versa	Via Magnani	4	0	4	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	7	0	7	6	0	6																				
	<b>Totale da Via Di Vittorio lato S.M.d.Versa</b>		79	9	88	95	7	102	79	8	87	69	4	73	71	6	77	58	2	60	61	4	65	91	3	94	603	43	646	322	28	392																				
4	Viale Cervi	Via Di Vittorio lato Nazion.	38	0	38	43	0	43	25	0	25	29	0	29	23	0	23	32	0	32	21	0	21	24	0	24	235	0	235	135	0	135																				
	Viale Cervi	Via Magnani	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	1	6	0	6	3	0	3																				
	Viale Cervi	Via Di Vittorio lato S.M.d.Versa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0																				
	<b>Totale da Viale Cervi</b>		41	0	41	43	0	43	25	0	25	29	0	29	25	0	25	32	0	32	22	0	22	25	0	25	242	0	242	138	0	138																				
	<b>Totale verso</b>	<b>Via Di Vittorio lato Nazion.</b>	107	9	116	131	7	138	98	9	107	93	4	97	90	6	96	91	2	93	74	4	78	73	3	76	757	44	801	429	29	502																				
	<b>Totale verso</b>	<b>Via Magnani</b>	10	0	10	6	0	6	3	0	3	2	0	2	3	0	3	2	0	2	4	0	4	3	0	3	33	0	33	21	0	21																				
	<b>Totale verso</b>	<b>Via Di Vittorio lato S.M.d.Versa</b>	68	3	71	89	12	101	54	6	60	59	3	62	51	3	54	52	4	56	48	3	51	42	4	46	463	38	501	270	24	330																				
	<b>Totale verso</b>	<b>Viale Cervi</b>	37	0	37	64	1	65	44	1	45	39	0	39	36	0	36	30	0	30	31	1	32	65	0	65	346	3	349	184	2	189																				
	<b>TOTALE</b>		222	12	234	290	20	310	199	16	215	193	7	200	180	9	189	175	6	181	157	8	165	183	7	190	1599	85	1684	904	55	1042																				
			dati 2007																							1500	52	1552	825	21	878																					
			Δ%																							9%	Δ%	19%																								

**SERA 17.00-19.00**

Movimento da a	17.00-17.15			17.15-17.30			17.30-17.45			17.45-18.00			18.00-18.15			18.15-18.30			18.30-18.45			18.45-19.00			Tot. 17.00-19.00			Eq. 17.30-18.30				
	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Equiv.		
1	Via Di Vittorio lato Nazion.	Via Magnani	2	0	2	6	0	6	3	0	3	8	0	8	10	0	10	2	0	2	5	0	5	5	0	5	41	0	41	23	0	23
	Via Di Vittorio lato Nazion.	Via Di Vittorio lato S.M.d.Versa	54	3	57	62	6	68	70	7	77	76	5	81	71	3	74	59	1	60	67	6	73	72	2	74	531	33	564	276	16	316
	Via Di Vittorio lato Nazion.	Viale Cervi	17	0	17	25	0	25	12	0	12	13	0	13	12	0	12	25	1	26	21	0	21	26	1	27	151	2	153	62	1	65
	<b>Totale da Via Di Vittorio lato Nazion.</b>		73	3	76	93	6	99	85	7	92	97	5	102	93	3	96	86	2	88	93	6	99	103	3	106	723	35	758	361	17	404
2	Via Magnani	Via Di Vittorio lato S.M.d.Versa	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	0	2	1	0	1	6	0	6	1	0	1
	Via Magnani	Viale Cervi	8	0	8	11	0	11	21	0	21	18	0	18	16	0	16	6	0	6	4	0	4	10	0	10	94	0	94	61	0	61
	Via Magnani	Via Di Vittorio lato Nazion.	3	0	3	2	0	2	4	0	4	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	0	0	0	13	0	13	7	0	7
	<b>Totale da Via Magnani</b>		12	0	12	14	0	14	25	0	25	19	0	19	17	0	17	8	0	8	7	0	7	11	0	11	113	0	113	69	0	69
3	Via Di Vittorio lato S.M.d.Versa	Viale Cervi	5	0	5	8	0	8	5	0	5	5	0	5	13	0	13	3	0	3	16	0	16	7	0	7	62	0	62	26	0	26
	Via Di Vittorio lato S.M.d.Versa	Via Di Vittorio lato Nazion.	88	0	88	54	1	55	77	1	78	69	0	69	64	1	65	69	1	70	77	0	77	59	1	60	557	5	562	279	3	287
	Via Di Vittorio lato S.M.d.Versa	Via Magnani	1	0	1	0	0	0	2	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4	3	0	3
	<b>Totale da Via Di Vittorio lato S.M.d.Versa</b>		94	0	94	62	1	63	84	1	85	75	0	75	77	1	78	72	1	73	93	0	93	66	1	67	623	5	628	308	3	316
4	Viale Cervi	Via Di Vittorio lato Nazion.	25	0	25	11	0	11	9	0	9	23	1	24	22	0	22	16	0	16	12	0	12	24	0	24	142	1	143	70	1	73
	Viale Cervi	Via Magnani	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	1	3	0	3	7	0	7	3	0	3
	Viale Cervi	Via Di Vittorio lato S.M.d.Versa	0	0	0	5	0	5	1	0	1	0	0	0	1	0	1	2	0	2	0	0	0	3	0	3	12	0	12	4	0	4
	<b>Totale da Viale Cervi</b>		25	0	25	16	0	16	11	0	11	25	1	26	23	0	23	18	0	18	13	0	13	30	0	30	161	1	162	77	1	80
	<b>Totale verso</b>	<b>Via Di Vittorio lato Nazion.</b>	116	0	116	67	1	68	90	1	91	93	1	94	87	1	88	86	1	87	90	0	90	83	1	84	712	6	718	356	4	366
	<b>Totale verso</b>	<b>Via Magnani</b>	3	0	3	6	0	6	6	0	6	11	0	11	10	0	10	2	0	2	6	0	6	8	0	8	52	0	52	29	0	29
	<b>Totale verso</b>	<b>Via Di Vittorio lato S.M.d.Versa</b>	55	3	58	68	6	74	71	7	78	76	5	81	72	3	75	62	1	63	69	6	75	76	2	78	549	33	582	281	16	321
	<b>Totale verso</b>																															

**ALLEGATO 2**  
**CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI**  
**Incrocio 3**

Strade: Via Emilia – Via Bianchi  
 Flussi per categoria di veicoli e movimento

**Movimenti Incrocio**

- 1 Via Emilia lato Castel S. Giovanni
- 2 Via Emilia lato Centro
- 3 Via Bianchi

**Giorno di rilievo**  
 lunedì 16 maggio 2016

**MATTINA 7.30-9.30**

Movimento da	a	7.30-7.45			7.45-8.00			8.00-8.15			8.15-8.30			8.30-8.45			8.45-9.00			9.00-9.15			9.15-9.30			Tot. 7.30-9.30			Eq. 7.30-8.30								
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Equiv.						
1	Via Emilia lato Castel S. Giovanni	Via Emilia lato Centro	139	13	152	150	11	161	137	17	154	143	15	158	115	16	131	147	13	160	120	20	140	132	10	142	1083	115	1198	569	56	709					
	Via Emilia lato Castel S. Giovanni	Via Bianchi	4	1	5	3	2	5	6	0	6	3	0	3	5	0	5	4	1	5	3	0	3	7	0	7	35	4	39	16	3	24					
	<b>Totale da Via Emilia lato Castel S. Giovanni</b>			143	14	157	153	13	166	143	17	160	146	15	161	120	16	136	151	14	165	123	20	143	139	10	149	1118	119	1237	585	59	733				
2	Via Emilia lato Centro	Via Bianchi	64	0	64	59	0	59	65	1	66	45	0	45	47	0	47	48	0	48	40	0	40	41	0	41	409	1	410	233	1	236					
	Via Emilia lato Centro	Via Emilia lato Castel S. Giovanni	145	14	159	115	12	127	116	8	124	128	7	135	116	8	124	98	11	109	105	9	114	97	8	105	920	77	997	504	41	607					
	<b>Totale da Via Emilia lato Centro</b>			209	14	223	174	12	186	181	9	190	173	7	180	163	8	171	146	11	157	145	9	154	138	8	146	1329	78	1407	737	42	842				
3	Via Bianchi	Via Emilia lato Castel S. Giovanni	1	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	1	3	0	3	3	0	3	3	0	3	2	0	2	14	0	14	3	0	3					
	Via Bianchi	Via Emilia lato Centro	49	1	50	37	1	38	55	3	58	44	4	48	51	2	53	53	0	53	33	0	33	35	1	36	357	12	369	185	9	208					
	<b>Totale da Via Bianchi</b>			50	1	51	38	1	39	55	3	58	45	4	49	54	2	56	56	0	56	36	0	36	37	1	38	371	12	383	188	9	211				
<b>Totale verso</b>		<b>Via Emilia lato Castel S. Giovanni</b>	146	14	160	116	12	128	116	8	124	129	7	136	119	8	127	101	11	112	108	9	117	99	8	107	934	77	1011	507	41	610					
<b>Totale verso</b>		<b>Via Emilia lato Centro</b>	188	14	202	187	12	199	192	20	212	187	19	206	166	18	184	200	13	213	153	20	173	167	11	178	1440	127	1567	754	65	917					
<b>Totale verso</b>		<b>Via Bianchi</b>	68	1	69	62	2	64	71	1	72	48	0	48	52	0	52	52	1	53	43	0	43	48	0	48	444	5	449	249	4	259					
<b>TOTALE</b>			402	29	431	365	26	391	379	29	408	364	26	390	337	26	363	353	25	378	304	29	333	314	19	333	2818	209	3027	1510	110	1785					
			dati 2007																							2478	252	2730	1348	123	1656						
			Δ%																							Δ%	11%	Δ%	8%								

**SERA 17.00-19.00**

Movimento da	a	17.00-17.15			17.15-17.30			17.30-17.45			17.45-18.00			18.00-18.15			18.15-18.30			18.30-18.45			18.45-19.00			Tot. 17.00-19.00			Eq. 17.30-18.30								
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Equiv.						
1	Via Emilia lato Castel S. Giovanni	Via Emilia lato Centro	141	4	145	157	11	168	176	11	187	178	11	189	204	10	214	179	13	192	176	9	185	164	5	169	1375	74	1449	737	45	850					
	Via Emilia lato Castel S. Giovanni	Via Bianchi	5	0	5	3	0	3	4	0	4	4	1	5	5	0	5	6	0	6	2	0	2	3	0	3	32	1	33	19	1	22					
	<b>Totale da Via Emilia lato Castel S. Giovanni</b>			146	4	150	160	11	171	180	11	191	182	12	194	209	10	219	185	13	198	178	9	187	167	5	172	1407	75	1482	756	46	871				
2	Via Emilia lato Centro	Via Bianchi	38	0	38	25	0	25	35	1	36	45	0	45	51	0	51	65	0	65	55	0	55	60	0	60	374	1	375	196	1	199					
	Via Emilia lato Centro	Via Emilia lato Castel S. Giovanni	148	12	160	159	14	173	128	6	134	145	8	153	157	10	167	156	4	160	146	6	152	90	4	94	1129	64	1193	586	28	656					
	<b>Totale da Via Emilia lato Centro</b>			186	12	198	184	14	198	163	7	170	190	8	198	208	10	218	221	4	225	201	6	207	150	4	154	1503	65	1568	782	29	855				
3	Via Bianchi	Via Emilia lato Castel S. Giovanni	3	0	3	2	0	2	0	0	0	3	0	3	1	0	1	1	0	1	2	0	2	1	0	1	13	0	13	5	0	5					
	Via Bianchi	Via Emilia lato Centro	44	1	45	44	0	44	35	1	36	46	1	47	52	2	54	42	0	42	45	0	45	32	0	32	340	5	345	175	4	185					
	<b>Totale da Via Bianchi</b>			47	1	48	46	0	46	35	1	36	49	1	50	53	2	55	43	0	43	47	0	47	33	0	33	353	5	358	180	4	190				
<b>Totale verso</b>		<b>Via Emilia lato Castel S. Giovanni</b>	151	12	163	161	14	175	128	6	134	148	8	156	158	10	168	157	4	161	148	6	154	91	4	95	1142	64	1206	591	28	661					
<b>Totale verso</b>		<b>Via Emilia lato Centro</b>	185	5	190	201	11	212	211	12	223	224	12	236	256	12	268	221	13	234	221	9	230	196	5	201	1715	79	1794	912	49	1035					
<b>Totale verso</b>		<b>Via Bianchi</b>	43	0	43	28	0	28	39	1	40	49	1	50	56	0	56	71	0	71	57	0	57	63	0	63	406	2	408	215	2	220					
<b>TOTALE</b>			379	17	396	390	25	415	378	19	397	421	21	442	470	22	492	449	17	466	426	15	441	350	9	359	3263	145	3408	1718	79	1916					
			dati 2007																							2774	106	2880	1583	56	1723						
			Δ%																							Δ%	18%	Δ%	11%								

**ALLEGATO 2**
**CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI**
**Incrocio 4**

Strade: Via Di Vittorio – Via Allea – Via Battisti – Via Nazionale

Flussi per categoria di veicoli e movimento

**MATTINA 7.30-9.30**

 Giorno di rilievo  
 lunedì 23 maggio 2016

Movimento		7.30-7.45			7.45-8.00			8.00-8.15			8.15-8.30			8.30-8.45			8.45-9.00			9.00-9.15			9.15-9.30			Tot. 7.30-9.30			Eq. 7.30-8.30		
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Equiv.																								
Ramo <b>Via Di Vittorio</b>	Uscita verso Via Di Vittorio	65	3	68	97	1	98	58	6	64	75	1	76	60	3	63	58	0	58	52	4	56	49	1	50	514	19	533	295	11	323
	in Rotatoria	115	6	121	84	11	95	97	9	106	105	13	118	88	6	94	83	12	95	110	11	121	80	9	89	762	77	839	401	39	499
	Ingresso da Via Di Vittorio	166	10	176	186	4	190	228	6	234	284	2	286	152	3	155	177	7	184	151	2	153	132	4	136	1476	38	1514	864	22	919
Da Via Di Vittorio	a Via Emilia	281	16	297	270	15	285	325	15	340	389	15	404	240	9	249	260	19	279	261	13	274	212	13	225	2238	115	2353	1265	61	1418
Ramo <b>Via Emilia</b>	Uscita verso Via Emilia	217	7	224	174	11	185	216	4	220	283	14	297	163	8	171	158	14	172	178	9	187	137	10	147	1526	77	1603	890	36	980
	in Rotatoria	64	9	73	96	4	100	109	11	120	106	1	107	77	1	78	102	5	107	83	4	87	75	3	78	712	38	750	375	25	438
	Ingresso da Via Emilia	145	17	162	210	18	228	196	16	212	182	23	205	190	19	209	152	6	158	134	17	151	160	17	177	1369	133	1502	733	74	918
Da Via Emilia	a Via Nazionale	209	26	235	306	22	328	305	27	332	288	24	312	267	20	287	254	11	265	217	21	238	235	20	255	2081	171	2252	1108	99	1356
Ramo <b>Via Nazionale</b>	Uscita verso Via Nazionale	130	23	153	168	18	186	176	23	199	196	21	217	134	19	153	150	10	160	127	18	145	157	19	176	1238	151	1389	670	85	883
	in Rotatoria	79	3	82	138	4	142	129	4	133	92	3	95	133	1	134	104	1	105	90	3	93	78	1	79	843	20	863	438	14	473
	Ingresso da Via Nazionale	130	8	138	123	10	133	102	11	113	117	11	128	98	10	108	118	11	129	139	12	151	118	8	126	945	81	1026	472	40	572
Da Via Nazionale	a Via Battisti	209	11	220	261	14	275	231	15	246	209	14	223	231	11	242	222	12	234	229	15	244	196	9	205	1788	101	1889	910	54	1045
Ramo <b>Via Battisti</b>	Uscita verso Via Battisti	29	2	31	80	2	82	76	0	76	29	0	29	83	2	85	81	0	81	67	0	67	67	-1	66	512	5	517	214	4	224
	in Rotatoria	180	9	189	181	12	193	155	15	170	180	14	194	148	9	157	141	12	153	162	15	177	129	10	139	1276	96	1372	696	50	821
Da Via Battisti	a Via Di Vittorio	180	9	189	181	12	193	155	15	170	180	14	194	148	9	157	141	12	153	162	15	177	129	10	139	1276	96	1372	696	50	821
<b>Totale</b>	<b>Ingressi</b>	<b>441</b>	<b>35</b>	<b>476</b>	<b>519</b>	<b>32</b>	<b>551</b>	<b>526</b>	<b>33</b>	<b>559</b>	<b>583</b>	<b>36</b>	<b>619</b>	<b>440</b>	<b>32</b>	<b>472</b>	<b>447</b>	<b>24</b>	<b>471</b>	<b>424</b>	<b>31</b>	<b>455</b>	<b>410</b>	<b>29</b>	<b>439</b>	<b>3790</b>	<b>252</b>	<b>4042</b>	<b>2069</b>	<b>136</b>	<b>2409</b>
<b>Totale</b>	<b>Uscite</b>	<b>441</b>	<b>35</b>	<b>476</b>	<b>519</b>	<b>32</b>	<b>551</b>	<b>526</b>	<b>33</b>	<b>559</b>	<b>583</b>	<b>36</b>	<b>619</b>	<b>440</b>	<b>32</b>	<b>472</b>	<b>447</b>	<b>24</b>	<b>471</b>	<b>424</b>	<b>31</b>	<b>455</b>	<b>410</b>	<b>29</b>	<b>439</b>	<b>3790</b>	<b>252</b>	<b>4042</b>	<b>2069</b>	<b>136</b>	<b>2409</b>
		dati 2007																								<b>3302</b>	<b>214</b>	<b>3516</b>	<b>1799</b>	<b>95</b>	<b>2037</b>
																										<b>Δ%</b>		<b>15%</b>	<b>Δ%</b>		<b>18%</b>

**SERA 17.00-19.00**

Movimento		17.00-17.15			17.15-17.30			17.30-17.45			17.45-18.00			18.00-18.15			18.15-18.30			18.30-18.45			18.45-19.00			Tot. 17.00-19.00			Eq. 17.30-18.30		
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Equiv.																					
Ramo <b>Via Di Vittorio</b>	Uscita verso Via Di Vittorio	64	4	68	85	3	88	77	2	79	81	1	82	85	2	87	72	0	72	78	0	78	96	1	97	638	13	651	315	5	328
	in Rotatoria	108	4	112	102	10	112	115	9	124	124	7	131	152	3	155	169	2	171	147	8	155	139	3	142	1056	46	1102	560	21	613
	Ingresso da Via Di Vittorio	194	1	195	138	5	143	159	2	161	183	3	186	195	0	195	170	0	170	163	2	165	152	1	153	1354	14	1368	707	5	720
Da Via Di Vittorio	a Via Emilia	302	5	307	240	15	255	274	11	285	307	10	317	347	3	350	339	2	341	310	10	320	291	4	295	2410	60	2470	1267	26	1332
Ramo <b>Via Emilia</b>	Uscita verso Via Emilia	199	0	199	164	13	177	195	9	204	214	7	221	248	1	249	251	2	253	218	10	228	216	3	219	1705	45	1750	908	19	956
	in Rotatoria	103	5	108	76	2	78	79	2	81	93	3	96	99	2	101	88	0	88	92	0	92	75	1	76	705	15	720	359	7	377
	Ingresso da Via Emilia	161	20	181	204	9	213	197	14	211	221	13	234	181	8	189	232	10	242	189	9	198	152	5	157	1537	88	1625	831	45	944
Da Via Emilia	a Via Nazionale	264	25	289	280	11	291	276	16	292	314	16	330	280	10	290	320	10	330	281	9	290	227	6	233	2242	103	2345	1190	52	1320
Ramo <b>Via Nazionale</b>	Uscita verso Via Nazionale	188	23	211	174	7	181	150	14	164	192	15	207	158	8	166	203	10	213	167	9	176	144	5	149	1376	91	1467	703	47	821
	in Rotatoria	76	2	78	106	4	110	126	2	128	122	1	123	122	2	124	117	0	117	114	0	114	83	1	84	866	12	878	487	5	500
	Ingresso da Via Nazionale	141	7	148	150	9	159	178	9	187	173	8	181	179	3	182	170	2	172	171	8	179	163	3	166	1325	49	1374	700	22	755
Da Via Nazionale	a Via Battisti	217	9	226	256	13	269	304	11	315	295	9	304	301	5	306	287	2	289	285	8	293	246	4	250	2191	61	2252	1187	27	1255
Ramo <b>Via Battisti</b>	Uscita verso Via Battisti	45	1	46	69	0	69	112	0	112	90	1	91	64	0	64	46	0	46	60	0	60	11	0	11	497	2	499	312	1	315
	in Rotatoria	172	8	180	187	13	200	192	11	203	205	8	213	237	5	242	241	2	243	225	8	233	235	4	239	1694	59	1753	875	26	940
Da Via Battisti	a Via Di Vittorio	172	8	180	187	13	200	192	11	203	205	8	213	237	5	242	241	2	243	225	8	233	235	4	239	1694	59	1753	875	26	940
<b>Totale</b>	<b>Ingressi</b>	<b>496</b>	<b>28</b>	<b>524</b>	<b>492</b>	<b>23</b>	<b>515</b>	<b>534</b>	<b>25</b>	<b>559</b>	<b>577</b>	<b>24</b>	<b>601</b>	<b>555</b>	<b>11</b>	<b>566</b>	<b>572</b>	<b>12</b>	<b>584</b>	<b>523</b>	<b>19</b>	<b>542</b>	<b>467</b>	<b>9</b>	<b>476</b>	<b>4216</b>	<b>151</b>	<b>4367</b>	<b>2238</b>	<b>72</b>	<b>2418</b>
<b>Totale</b>	<b>Uscite</b>	<b>496</b>	<b>28</b>	<b>524</b>	<b>492</b>	<b>23</b>	<b>515</b>	<b>534</b>	<b>25</b>	<b>559</b>	<b>577</b>	<b>24</b>	<b>601</b>	<b>555</b>	<b>11</b>	<b>566</b>	<b>572</b>	<b>12</b>	<b>584</b>	<b>523</b>	<b>19</b>	<b>542</b>	<b>467</b>	<b>9</b>	<b>476</b>	<b>4216</b>	<b>151</b>	<b>4367</b>	<b>2238</b>	<b>72</b>	<b>2418</b>
		dati 2007																								<b>3991</b>	<b>120</b>	<b>4111</b>	<b>2041</b>	<b>71</b>	<b>2219</b>
																										<b>Δ%</b>		<b>6%</b>	<b>Δ%</b>		<b>9%</b>



**ALLEGATO 2**  
**CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI**

**Incrocio 6**

Strade: Via Battisti - Corso XXV Aprile - P.le Trieste - Via Mazzini

Flussi per categoria di veicoli e movimento

**Movimenti Incrocio**

- 1 Via Battisti
- 2 Via Mazzini
- 3 C.so XXV Aprile
- 4 P.le Trieste

**Giorno di rilievo**  
giovedì 19 maggio 2016

**MATTINA 7.30-9.30**

Movimento da	a	7.30-7.45			7.45-8.00			8.00-8.15			8.15-8.30			8.30-8.45			8.45-9.00			9.00-9.15			9.15-9.30			Tot. 7.30-9.30			Eq. 7.30-8.30			
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Equiv.				
1	Via Battisti	Via Mazzini	9	0	9	17	1	18	27	3	30	20	2	22	21	4	25	22	1	23	27	0	27	24	0	24	167	11	178	73	6	88
	Via Battisti	C.so XXV Aprile	76	4	80	122	0	122	120	3	123	106	2	108	73	3	76	91	0	91	101	0	101	90	3	93	779	15	794	424	9	447
	Via Battisti	P.le Trieste	4	0	4	9	1	10	12	0	12	18	0	18	10	2	12	18	0	18	26	0	26	13	0	13	110	3	113	43	1	46
<b>Totale da Via Battisti</b>			89	4	93	148	2	150	159	6	165	144	4	148	104	9	113	131	1	132	154	0	154	127	3	130	1056	29	1085	540	16	580
4	P.le Trieste	Via Mazzini	14	0	14	22	2	24	25	2	27	21	0	21	23	2	25	22	0	22	25	0	25	21	0	21	173	6	179	82	4	92
	P.le Trieste	C.so XXV Aprile	20	2	22	33	1	34	28	1	29	24	1	25	25	0	25	26	1	27	38	1	39	52	0	52	246	7	253	105	5	118
	<b>Totale da P.le Trieste</b>			34	2	36	55	3	58	53	3	56	45	1	46	48	2	50	48	1	49	63	1	64	73	0	73	419	13	432	187	9
<b>Totale verso</b>		<b>Via Mazzini</b>	23	0	23	39	3	42	52	5	57	41	2	43	44	6	50	44	1	45	52	0	52	45	0	45	340	17	357	155	10	180
<b>Totale verso</b>		<b>C.so XXV Aprile</b>	96	6	102	155	1	156	148	4	152	130	3	133	98	3	101	117	1	118	139	1	140	142	3	145	1025	22	1047	529	14	564
<b>Totale verso</b>		<b>P.le Trieste</b>	4	0	4	9	1	10	12	0	12	18	0	18	10	2	12	18	0	18	26	0	26	13	0	13	110	3	113	43	1	46
<b>TOTALE</b>			<b>123</b>	<b>6</b>	<b>129</b>	<b>203</b>	<b>5</b>	<b>208</b>	<b>212</b>	<b>9</b>	<b>221</b>	<b>189</b>	<b>5</b>	<b>194</b>	<b>152</b>	<b>11</b>	<b>163</b>	<b>179</b>	<b>2</b>	<b>181</b>	<b>217</b>	<b>1</b>	<b>218</b>	<b>200</b>	<b>3</b>	<b>203</b>	<b>1475</b>	<b>42</b>	<b>1517</b>	<b>727</b>	<b>25</b>	<b>790</b>
																											<b>1820</b>	<b>26</b>	<b>1846</b>	<b>1040</b>	<b>12</b>	<b>1070</b>
																												<b>Δ%</b>	<b>-18%</b>	<b>Δ%</b>	<b>-26%</b>	

**SERA 17.00-19.00**

Movimento da	a	17.00-17.15			17.15-17.30			17.30-17.45			17.45-18.00			18.00-18.15			18.15-18.30			18.30-18.45			18.45-19.00			Tot. 17.00-19.00			Eq. 17.30-18.30			
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Equiv.				
1	Via Battisti	Via Mazzini	25	2	27	18	2	20	23	1	24	26	0	26	27	2	29	23	1	24	28	0	28	25	1	26	195	9	204	99	4	109
	Via Battisti	C.so XXV Aprile	112	1	113	114	2	116	119	3	122	123	0	123	128	0	128	129	1	130	117	0	117	120	1	121	962	8	970	499	4	509
	Via Battisti	P.le Trieste	14	1	15	19	0	19	20	1	21	19	0	19	31	0	31	27	0	27	19	0	19	19	0	19	168	2	170	97	1	100
<b>Totale da Via Battisti</b>			151	4	155	151	4	155	162	5	167	168	0	168	186	2	188	179	2	181	164	0	164	164	2	166	1325	19	1344	695	9	718
<b>Totale da Via Mazzini</b>			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	P.le Trieste	Via Mazzini	28	2	30	23	1	24	24	1	25	26	0	26	26	1	27	26	0	26	25	0	25	30	0	30	208	5	213	102	2	107
	P.le Trieste	C.so XXV Aprile	54	1	55	65	0	65	46	0	46	32	1	33	47	1	48	36	0	36	42	0	42	46	0	46	368	3	371	161	2	166
	<b>Totale da P.le Trieste</b>			82	3	85	88	1	89	70	1	71	58	1	59	73	2	75	62	0	62	67	0	67	76	0	76	576	8	584	263	4
<b>Totale verso</b>		<b>Via Mazzini</b>	53	4	57	41	3	44	47	2	49	52	0	52	53	3	56	49	1	50	53	0	53	55	1	56	403	14	417	201	6	216
<b>Totale verso</b>		<b>C.so XXV Aprile</b>	166	2	168	179	2	181	165	3	168	155	1	156	175	1	176	165	1	166	159	0	159	166	1	167	1330	11	1341	660	6	675
<b>Totale verso</b>		<b>P.le Trieste</b>	14	1	15	19	0	19	20	1	21	19	0	19	31	0	31	27	0	27	19	0	19	19	0	19	168	2	170	97	1	100
<b>TOTALE</b>			<b>233</b>	<b>7</b>	<b>240</b>	<b>239</b>	<b>5</b>	<b>244</b>	<b>232</b>	<b>6</b>	<b>238</b>	<b>226</b>	<b>1</b>	<b>227</b>	<b>259</b>	<b>4</b>	<b>263</b>	<b>241</b>	<b>2</b>	<b>243</b>	<b>231</b>	<b>0</b>	<b>231</b>	<b>240</b>	<b>2</b>	<b>242</b>	<b>1901</b>	<b>27</b>	<b>1928</b>	<b>958</b>	<b>13</b>	<b>991</b>
																											<b>1997</b>	<b>10</b>	<b>2007</b>	<b>1012</b>	<b>5</b>	<b>1024.5</b>
																											<b>Δ%</b>	<b>-4%</b>	<b>Δ%</b>	<b>-3%</b>		

**ALLEGATO 2**  
**CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI**

**Incrocio 7**

Strade:

Flussi per categoria di veicoli e movimento

**Movimenti Incrocio**

- 1 Via Nazionale Lato Broni
- 2 Via Mazzini lato Centro
- 3 Via Nazionale lato Castel S.G.
- 4 Via Mazzini lato ferrovia

**Giorno di rilievo**  
mercoledì 25 maggio 2016

**MATTINA 7.30-9.30**

Movimento da	a	7.30-7.45			7.45-8.00			8.00-8.15			8.15-8.30			8.30-8.45			8.45-9.00			9.00-9.15			9.15-9.30			Tot. 7.30-9.30			Eq. 7.30-8.30								
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Equiv.									
<b>1</b>	Via Nazionale Lato Broni	Via Mazzini lato Centro	10	2	12	10	0	10	12	0	12	19	0	19	22	0	22	10	0	10	18	0	18	21	1	22	122	3	125	51	2	56					
	Via Nazionale Lato Broni	Via Nazionale lato Castel S.G.	78	11	89	81	14	95	76	13	89	86	11	97	97	18	115	99	12	111	86	4	90	87	11	98	690	94	784	321	49	444					
	Via Nazionale Lato Broni	Via Mazzini lato ferrovia	4	1	5	8	0	8	9	1	10	9	1	10	8	1	9	10	1	11	2	0	2	5	0	5	55	5	60	30	3	38					
	<b>Totale da Via Nazionale Lato Broni</b>			92	14	106	99	14	113	97	14	111	114	12	126	127	19	146	119	13	132	106	4	110	113	12	125	867	102	969	402	54	537				
<b>2</b>	Via Mazzini lato Centro	Via Nazionale lato Castel S.G.	4	0	4	5	1	6	1	0	1	5	0	5	5	0	5	3	1	4	8	0	8	8	2	10	39	4	43	15	1	18					
	Via Mazzini lato Centro	Via Mazzini lato ferrovia	12	0	12	20	1	21	15	0	15	7	0	7	11	2	13	9	0	9	5	0	5	11	0	11	90	3	93	54	1	57					
	Via Mazzini lato Centro	Via Nazionale Lato Broni	22	0	22	25	0	25	29	0	29	35	0	35	49	0	49	27	0	27	26	0	26	33	0	33	246	0	246	111	0	111					
	<b>Totale da Via Mazzini lato Centro</b>			38	0	38	50	2	52	45	0	45	47	0	47	65	2	67	39	1	40	39	0	39	52	2	54	375	7	382	180	2	185				
<b>3</b>	Via Nazionale lato Castel S.G.	Via Mazzini lato ferrovia	21	0	21	25	1	26	32	0	32	24	1	25	19	0	19	18	0	18	13	0	13	8	0	8	160	2	162	102	2	107					
	Via Nazionale lato Castel S.G.	Via Nazionale Lato Broni	81	13	94	94	12	106	119	13	132	132	10	142	120	14	134	95	18	113	107	15	122	120	11	131	868	106	974	426	48	546					
	Via Nazionale lato Castel S.G.	Via Mazzini lato Centro	5	1	6	4	0	4	6	0	6	3	0	3	3	0	3	4	0	4	4	0	4	6	0	6	35	1	36	18	1	21					
	<b>Totale da Via Nazionale lato Castel S.G.</b>			107	14	121	123	13	136	157	13	170	159	11	170	142	14	156	117	18	135	124	15	139	134	11	145	1063	109	1172	546	51	674				
<b>4</b>	Via Mazzini lato ferrovia	Via Nazionale Lato Broni	14	0	14	15	0	15	19	0	19	14	0	14	31	0	31	26	0	26	20	0	20	19	0	19	158	0	158	62	0	62					
	Via Mazzini lato ferrovia	Via Mazzini lato Centro	18	0	18	15	0	15	10	0	10	12	0	12	12	0	12	14	0	14	6	0	6	9	0	9	96	0	96	55	0	55					
	Via Mazzini lato ferrovia	Via Nazionale lato Castel S.G.	24	1	25	31	2	33	11	1	12	9	1	10	12	1	13	12	0	12	15	1	16	10	1	11	124	8	132	75	5	88					
	<b>Totale da Via Mazzini lato ferrovia</b>			56	1	57	61	2	63	40	1	41	35	1	36	55	1	56	52	0	52	41	1	42	38	1	39	378	8	386	192	5	205				
<b>Totale verso Via Nazionale Lato Broni</b>			117	13	130	134	12	146	167	13	180	181	10	191	200	14	214	148	18	166	153	15	168	172	11	183	1272	106	1378	599	48	719					
<b>Totale verso Via Mazzini lato Centro</b>			33	3	36	29	0	29	28	0	28	34	0	34	37	0	37	28	0	28	28	0	28	36	1	37	253	4	257	124	3	132					
<b>Totale verso Via Nazionale lato Castel S.G.</b>			106	12	118	117	17	134	88	14	102	100	12	112	114	19	133	114	13	127	109	5	114	105	14	119	853	106	959	411	55	549					
<b>Totale verso Via Mazzini lato ferrovia</b>			37	1	38	53	2	55	56	1	57	40	2	42	38	3	41	37	1	38	20	0	20	24	0	24	305	10	315	186	6	201					
<b>TOTALE</b>			293	29	322	333	31	364	339	28	367	355	24	379	389	36	425	327	32	359	310	20	330	337	26	363	2683	226	2909	1320	112	1600					
			dati 2007																							2511	165	2676	1354	83	1561.5						
			Δ%																							9%	Δ%	2%									

**SERA 17.00-19.00**

Movimento da	a	17.00-17.15			17.15-17.30			17.30-17.45			17.45-18.00			18.00-18.15			18.15-18.30			18.30-18.45			18.45-19.00			Tot. 17.00-19.00			Eq. 17.30-18.30			
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Equiv.				
<b>1</b>	Via Nazionale Lato Broni	Via Mazzini lato Centro	13	1	14	15	1	16	8	1	9	11	0	11	18	0	18	15	0	15	10	0	10	15	0	15	105	3	108	52	1	55
	Via Nazionale Lato Broni	Via Nazionale lato Castel S.G.	89	10	99	119	10	129	125	9	134	121	14	135	124	7	131	113	5	118	126	9	135	134	7	141	951	71	1022	483	35	571
	Via Nazionale Lato Broni	Via Mazzini lato ferrovia	9	0	9	12	0	12	3	0	3	11	0	11	15	0	15	9	0	9	11	0	11	8	0	8	78	0	78	38	0	38
	<b>Totale da Via Nazionale Lato Broni</b>			111	11	122	146	11	157	136	10	146	143	14	157	157	7	164	137	5	142	147	9	156	157	7	164	1134	74	1208	573	36
<b>2</b>	Via Mazzini lato Centro	Via Nazionale lato Castel S.G.	37	0	37	31	0	31	26	0	26	31	0	31	37	1	38	46	1	47	36	0	36	21	0	21	265	2	267	140	2	145
	Via Mazzini lato Centro	Via Mazzini lato ferrovia	19	1	20	17	0	17	17	0	17	20	0	20	15	0	15	23	0	23	28	0	28	11	0	11	150	1	151	75	0	75
	Via Mazzini lato Centro	Via Nazionale Lato Broni	5	0	5	5	0	5	2	0	2	9	1	10	7	0	7	17	0	17	12	1	13	11	0	11	68	2	70	35	1	38
	<b>Totale da Via Mazzini lato Centro</b>			61	1	62	53	0	53	45	0	45	60	1	61	59	1	60	86	1	87	76	1	77	43	0	43	483	5	488	250	3
<b>3</b>	Via Nazionale lato Castel S.G.	Via Mazzini lato ferrovia	15	4	19	20	1	21	16	2	18	14	1	15	22	0	22	17	3	20	20	0	20	22	0	22	146	11	157	69	6	84
	Via Nazionale lato Castel S.G.	Via Nazionale Lato Broni	95	11	106	126	11	137	130	8	138	126	10	136	139	4	143	134	6	140	121	5	126	93	1	94	964	56	1020	529	28	599
	Via Nazionale lato Castel S.G.	Via Mazzini lato Centro	4	1	5	5	0	5	3	0	3	1	0	1	2	0	2	4	0	4	2	1	3	5	0	5	26	2	28	10	0	10
	<b>Totale da Via Nazionale lato Castel S.G.</b>			114	16	130	151	12	163	149	10	159	141	11	152	163	4	167	155	9	164	143	6	149	120	1	121	1136	69	1205	608	34
<b>4</b>	Via Mazzini lato ferrovia	Via Nazionale Lato Broni	19	0	19	21	0	21	25	0	25	15	0	15	27	1	28	21	0	21	13	0	13	9	0	9	150	1	151	88	1	91
	Via Mazzini lato ferrovia	Via Mazzini lato Centro	19	0	19	11	0	11	17	0	17	13	0	13	12	0	12	8	0	8	6	0	6	4	0	4	90	0	90	50	0	50
	Via Mazzini lato ferrovia	Via Nazionale lato Castel S.G.	25	1	26	19	0	19	9	1	10	17	0	17	19	1	20	15	1	16	14	0	14	18	2	20	136	6	142	60	3	68
	<b>Totale da Via Mazzini lato ferrovia</b>			63	1	64	51	0	51	51	1	52	45	0	45	58	2	60	44	1	45	33	0	33	31	2	33	376	7	383	198	4
<b>Totale verso Via Nazionale Lato Broni</b>			119	11	130	152	11	163	157	8	165	150	11	161	173	5	178	172	6	178	146	6	152	113	1	114	1182	59	1241	652	30	727
<b>Totale verso Via Mazzini lato Centro</b>			36	2	38	31	1	32	28	1	29	25	0	25	32	0	32	27	0	27	18	1	19	24	0	24	221	5	226	112	1	115
<b>Totale verso Via Nazionale lato Castel S.G.</b>			151	11	162	169	10	179	160	10	170	169	14	183	180																	

**ALLEGATO 2**  
**CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI**

**Incrocio 8**

Strade: Via Nazionale lato Broni-Via Martiri Partigiani-

Flussi per categoria di veicoli e movimento

**Movimenti Incrocio**

- 1 Via Nazionale lato Broni
- 2 Via Martiri Partigiani
- 3 Via Nazionale
- 4

**Giorno di rilievo**  
giovedì 26 maggio 2016

**MATTINA 7.30-9.30**

Movimento da	a	7.30-7.45			7.45-8.00			8.00-8.15			8.15-8.30			8.30-8.45			8.45-9.00			9.00-9.15			9.15-9.30			Tot. 7.30-9.30			Eq. 7.30-8.30		
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Equiv.																					
1	Via Nazionale lato Broni	8	2	10	6	0	6	7	0	7	14	0	14	5	1	6	8	0	8	2	0	2	9	0	9	59	3	62	35	2	40
	Via Nazionale lato Broni	96	8	104	82	5	87	85	15	100	103	8	111	106	10	116	98	13	111	94	11	105	109	13	122	773	83	856	366	36	456
	<b>Totale da Via Nazionale lato Broni</b>	<b>104</b>	<b>10</b>	<b>114</b>	<b>88</b>	<b>5</b>	<b>93</b>	<b>92</b>	<b>15</b>	<b>107</b>	<b>117</b>	<b>8</b>	<b>125</b>	<b>111</b>	<b>11</b>	<b>122</b>	<b>106</b>	<b>13</b>	<b>119</b>	<b>96</b>	<b>11</b>	<b>107</b>	<b>118</b>	<b>13</b>	<b>131</b>	<b>832</b>	<b>86</b>	<b>918</b>	<b>401</b>	<b>38</b>	<b>496</b>
2	Via Martiri Partigiani	5	0	5	3	1	4	6	0	6	2	0	2	5	0	5	3	0	3	3	0	3	5	0	5	32	1	33	16	1	19
	Via Martiri Partigiani	1	0	1	5	0	5	2	0	2	3	0	3	4	0	4	6	0	6	1	0	1	6	0	6	28	0	28	11	0	11
	<b>Totale da Via Martiri Partigiani</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>60</b>	<b>1</b>	<b>61</b>	<b>27</b>	<b>1</b>	<b>30</b>
3	Via Nazionale	120	11	131	94	14	108	105	10	115	97	17	114	109	9	118	105	8	113	101	15	116	119	10	129	850	94	944	416	52	546
	Via Nazionale	22	0	22	14	0	14	14	1	15	16	0	16	10	0	10	9	1	10	8	0	8	11	0	11	104	2	106	66	1	69
	<b>Totale da Via Nazionale</b>	<b>142</b>	<b>11</b>	<b>153</b>	<b>108</b>	<b>14</b>	<b>122</b>	<b>119</b>	<b>11</b>	<b>130</b>	<b>113</b>	<b>17</b>	<b>130</b>	<b>119</b>	<b>9</b>	<b>128</b>	<b>114</b>	<b>9</b>	<b>123</b>	<b>109</b>	<b>15</b>	<b>124</b>	<b>130</b>	<b>10</b>	<b>140</b>	<b>954</b>	<b>96</b>	<b>1050</b>	<b>482</b>	<b>53</b>	<b>615</b>
<b>Totale verso</b>	<b>121</b>	<b>11</b>	<b>132</b>	<b>99</b>	<b>14</b>	<b>113</b>	<b>107</b>	<b>10</b>	<b>117</b>	<b>100</b>	<b>17</b>	<b>117</b>	<b>113</b>	<b>9</b>	<b>122</b>	<b>111</b>	<b>8</b>	<b>119</b>	<b>102</b>	<b>15</b>	<b>117</b>	<b>125</b>	<b>10</b>	<b>135</b>	<b>878</b>	<b>94</b>	<b>972</b>	<b>427</b>	<b>52</b>	<b>557</b>	
<b>Totale verso</b>	<b>30</b>	<b>2</b>	<b>32</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>21</b>	<b>1</b>	<b>22</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>30</b>	<b>15</b>	<b>1</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>1</b>	<b>18</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>163</b>	<b>5</b>	<b>168</b>	<b>101</b>	<b>3</b>	<b>109</b>	
<b>Totale verso</b>	<b>101</b>	<b>8</b>	<b>109</b>	<b>85</b>	<b>6</b>	<b>91</b>	<b>91</b>	<b>15</b>	<b>106</b>	<b>105</b>	<b>8</b>	<b>113</b>	<b>111</b>	<b>10</b>	<b>121</b>	<b>101</b>	<b>13</b>	<b>114</b>	<b>97</b>	<b>11</b>	<b>108</b>	<b>114</b>	<b>13</b>	<b>127</b>	<b>805</b>	<b>84</b>	<b>889</b>	<b>382</b>	<b>37</b>	<b>475</b>	
<b>TOTALE</b>	<b>252</b>	<b>21</b>	<b>273</b>	<b>204</b>	<b>20</b>	<b>224</b>	<b>219</b>	<b>26</b>	<b>245</b>	<b>235</b>	<b>25</b>	<b>260</b>	<b>239</b>	<b>20</b>	<b>259</b>	<b>229</b>	<b>22</b>	<b>251</b>	<b>209</b>	<b>26</b>	<b>235</b>	<b>259</b>	<b>23</b>	<b>282</b>	<b>1846</b>	<b>183</b>	<b>2029</b>	<b>910</b>	<b>92</b>	<b>1140</b>	

**SERA 17.00-19.00**

Movimento da	a	17.00-17.15			17.15-17.30			17.30-17.45			17.45-18.00			18.00-18.15			18.15-18.30			18.30-18.45			18.45-19.00			Tot. 17.00-19.00			Eq. 17.30-18.30		
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Equiv.																					
1	Via Nazionale lato Broni	5	0	5	9	1	10	15	0	15	13	0	13	16	0	16	16	0	16	8	0	8	15	0	15	97	1	98	60	0	60
	Via Nazionale lato Broni	116	8	124	129	9	138	124	14	138	149	8	157	146	8	154	149	6	155	115	4	119	127	6	133	1055	63	1118	568	36	658
	<b>Totale da Via Nazionale lato Broni</b>	<b>121</b>	<b>8</b>	<b>129</b>	<b>138</b>	<b>10</b>	<b>148</b>	<b>139</b>	<b>14</b>	<b>153</b>	<b>162</b>	<b>8</b>	<b>170</b>	<b>162</b>	<b>8</b>	<b>170</b>	<b>165</b>	<b>6</b>	<b>171</b>	<b>123</b>	<b>4</b>	<b>127</b>	<b>142</b>	<b>6</b>	<b>148</b>	<b>1152</b>	<b>64</b>	<b>1216</b>	<b>628</b>	<b>36</b>	<b>718</b>
2	Via Martiri Partigiani	3	0	3	2	0	2	2	0	2	3	0	3	8	0	8	7	0	7	2	0	2	8	0	8	35	0	35	20	0	20
	Via Martiri Partigiani	7	0	7	8	0	8	2	0	2	3	0	3	7	0	7	2	0	2	2	0	2	7	0	7	38	0	38	14	0	14
	<b>Totale da Via Martiri Partigiani</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>73</b>	<b>0</b>	<b>73</b>	<b>34</b>	<b>0</b>	<b>34</b>
3	Via Nazionale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Via Nazionale	235	10	245	190	11	201	148	5	153	162	7	169	179	6	185	141	3	144	160	0	160	141	4	145	1356	46	1402	630	21	683
	Via Nazionale	17	0	17	19	0	19	29	0	29	21	0	21	26	0	26	20	0	20	16	0	16	23	0	23	171	0	171	96	0	96
<b>Totale da Via Nazionale</b>	<b>252</b>	<b>10</b>	<b>262</b>	<b>209</b>	<b>11</b>	<b>220</b>	<b>177</b>	<b>5</b>	<b>182</b>	<b>183</b>	<b>7</b>	<b>190</b>	<b>205</b>	<b>6</b>	<b>211</b>	<b>161</b>	<b>3</b>	<b>164</b>	<b>176</b>	<b>0</b>	<b>176</b>	<b>164</b>	<b>4</b>	<b>168</b>	<b>1527</b>	<b>46</b>	<b>1573</b>	<b>726</b>	<b>21</b>	<b>779</b>	
<b>Totale verso</b>	<b>242</b>	<b>10</b>	<b>252</b>	<b>198</b>	<b>11</b>	<b>209</b>	<b>150</b>	<b>5</b>	<b>155</b>	<b>165</b>	<b>7</b>	<b>172</b>	<b>186</b>	<b>6</b>	<b>192</b>	<b>143</b>	<b>3</b>	<b>146</b>	<b>162</b>	<b>0</b>	<b>162</b>	<b>148</b>	<b>4</b>	<b>152</b>	<b>1394</b>	<b>46</b>	<b>1440</b>	<b>644</b>	<b>21</b>	<b>697</b>	
<b>Totale verso</b>	<b>22</b>	<b>0</b>	<b>22</b>	<b>28</b>	<b>1</b>	<b>29</b>	<b>44</b>	<b>0</b>	<b>44</b>	<b>34</b>	<b>0</b>	<b>34</b>	<b>42</b>	<b>0</b>	<b>42</b>	<b>36</b>	<b>0</b>	<b>36</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>24</b>	<b>38</b>	<b>0</b>	<b>38</b>	<b>268</b>	<b>1</b>	<b>269</b>	<b>156</b>	<b>0</b>	<b>156</b>	
<b>Totale verso</b>	<b>119</b>	<b>8</b>	<b>127</b>	<b>131</b>	<b>9</b>	<b>140</b>	<b>126</b>	<b>14</b>	<b>140</b>	<b>152</b>	<b>8</b>	<b>160</b>	<b>154</b>	<b>8</b>	<b>162</b>	<b>156</b>	<b>6</b>	<b>162</b>	<b>117</b>	<b>4</b>	<b>121</b>	<b>135</b>	<b>6</b>	<b>141</b>	<b>1090</b>	<b>63</b>	<b>1153</b>	<b>588</b>	<b>36</b>	<b>678</b>	
<b>TOTALE</b>	<b>383</b>	<b>18</b>	<b>401</b>	<b>357</b>	<b>21</b>	<b>378</b>	<b>320</b>	<b>19</b>	<b>339</b>	<b>351</b>	<b>15</b>	<b>366</b>	<b>382</b>	<b>14</b>	<b>396</b>	<b>335</b>	<b>9</b>	<b>344</b>	<b>303</b>	<b>4</b>	<b>307</b>	<b>321</b>	<b>10</b>	<b>331</b>	<b>2752</b>	<b>110</b>	<b>2862</b>	<b>1388</b>	<b>57</b>	<b>1531</b>	

**ALLEGATO 2**  
**CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI**

**Incrocio 9**

Strade: Via Nazionale-Via Sauro-

Flussi per categoria di veicoli e movimento

**Movimenti Incrocio**

- 1 Via Nazionale
- 2 Via Sauro
- 3 Via Ticino
- 4 Via Nazionale lato San Gio.

**Giorno di rilievo**  
venerdì 20 maggio 2016

**MATTINA 7.30-9.30**

Movimento da	a	7.30-7.45			7.45-8.00			8.00-8.15			8.15-8.30			8.30-8.45			8.45-9.00			9.00-9.15			9.15-9.30			Tot. 7.30-9.30			Eq. 7.30-8.30			
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Equiv.				
1	Via Nazionale	Via Sauro	0	0	0	1	0	1	3	0	3	1	0	1	3	0	3	0	0	0	7	0	7	1	0	1	16	0	16	5	0	5
	Via Nazionale	Via Ticino	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	2	0	2	0	0	0
	Via Nazionale	Via Nazionale lato San Gio.	110	6	116	90	15	105	106	9	115	115	14	129	100	6	106	102	18	120	108	15	123	106	9	115	837	92	929	421	44	531
	<b>Totale da Via Nazionale</b>		110	6	116	91	15	106	109	9	118	116	14	130	104	6	110	102	18	120	116	15	131	107	9	116	855	92	947	426	44	536
2	Via Sauro	Via Ticino	2	0	2	0	0	0	4	0	4	5	0	5	5	0	5	1	0	1	1	0	1	1	0	1	19	0	19	11	0	11
	Via Sauro	Via Nazionale lato San Gio.	15	2	17	18	1	19	14	0	14	18	0	18	14	0	14	11	0	11	12	0	12	17	0	17	119	3	122	65	3	73
	Via Sauro	Via Nazionale	48	0	48	34	1	35	31	1	32	44	0	44	35	0	35	34	0	34	36	0	36	42	1	43	304	3	307	157	2	162
	<b>Totale da Via Sauro</b>		65	2	67	52	2	54	49	1	50	67	0	67	54	0	54	46	0	46	49	0	49	60	1	61	442	6	448	233	5	246
4	Via Nazionale lato San Gio.	Via Nazionale	97	4	101	112	11	123	105	7	112	136	3	139	141	9	150	110	7	117	140	3	143	110	3	113	951	47	998	450	25	513
	Via Nazionale lato San Gio.	Via Sauro	7	0	7	3	0	3	4	0	4	4	0	4	4	0	4	0	0	0	2	0	2	6	1	7	30	1	31	18	0	18
	Via Nazionale lato San Gio.	Via Ticino	1	0	1	0	0	0	1	0	1	2	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	5	0	5	4	0	4
	<b>Totale da Via Nazionale lato San Gio.</b>		105	4	109	115	11	126	110	7	117	142	3	145	145	9	154	110	7	117	143	3	146	116	4	120	986	48	1034	472	25	535
<b>Totale verso</b>	<b>Via Nazionale</b>	145	4	149	146	12	158	136	8	144	180	3	183	176	9	185	144	7	151	176	3	179	152	4	156	1255	50	1305	607	27	675	
<b>Totale verso</b>	<b>Via Sauro</b>	7	0	7	4	0	4	7	0	7	5	0	5	7	0	7	0	0	0	9	0	9	7	1	8	46	1	47	23	0	23	
<b>Totale verso</b>	<b>Via Ticino</b>	3	0	3	0	0	0	5	0	5	7	0	7	6	0	6	1	0	1	3	0	3	1	0	1	26	0	26	15	0	15	
<b>Totale verso</b>	<b>Via Nazionale lato San Gio.</b>	125	8	133	108	16	124	120	9	129	133	14	147	114	6	120	113	18	131	120	15	135	123	9	132	956	95	1051	486	47	604	
<b>TOTALE</b>		<b>280</b>	<b>12</b>	<b>292</b>	<b>258</b>	<b>28</b>	<b>286</b>	<b>268</b>	<b>17</b>	<b>285</b>	<b>325</b>	<b>17</b>	<b>342</b>	<b>303</b>	<b>15</b>	<b>318</b>	<b>258</b>	<b>25</b>	<b>283</b>	<b>308</b>	<b>18</b>	<b>326</b>	<b>283</b>	<b>14</b>	<b>297</b>	<b>2283</b>	<b>146</b>	<b>2429</b>	<b>1131</b>	<b>74</b>	<b>1316</b>	
		dati 2007																								<b>2506</b>	<b>181</b>	<b>2687</b>	<b>1266</b>	<b>91</b>	<b>1493.5</b>	
		Δ%																														
		Δ%																														

**SERA 17.00-19.00**

Movimento da	a	17.00-17.15			17.15-17.30			17.30-17.45			17.45-18.00			18.00-18.15			18.15-18.30			18.30-18.45			18.45-19.00			Tot. 17.00-19.00			Eq. 17.30-18.30			
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Equiv.				
1	Via Nazionale	Via Sauro	6	0	6	2	0	2	2	0	2	5	0	5	8	0	8	4	0	4	4	0	4	2	0	2	33	0	33	19	0	19
	Via Nazionale	Via Ticino	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	0	1	4	0	4	2	0	2
	Via Nazionale	Via Nazionale lato San Gio.	144	14	158	150	12	162	200	9	209	142	5	147	158	10	168	140	6	146	155	9	164	173	5	178	1262	70	1332	640	30	715
	<b>Totale da Via Nazionale</b>		150	14	164	152	12	164	202	9	211	148	5	153	166	10	176	145	6	151	160	9	169	176	5	181	1299	70	1369	661	30	736
2	Via Sauro	Via Ticino	2	2	4	3	0	3	3	0	3	4	0	4	3	0	3	5	0	5	4	0	4	2	0	2	26	2	28	15	0	15
	Via Sauro	Via Nazionale lato San Gio.	13	0	13	9	0	9	14	0	14	20	0	20	11	0	11	11	0	11	7	0	7	13	0	13	98	0	98	56	0	56
	Via Sauro	Via Nazionale	32	0	32	54	0	54	45	0	45	36	0	36	46	0	46	31	0	31	40	0	40	38	0	38	322	0	322	158	0	158
	<b>Totale da Via Sauro</b>		47	2	49	66	0	66	62	0	62	60	0	60	60	0	60	47	0	47	51	0	51	53	0	53	446	2	448	229	0	229
4	Via Nazionale lato San Gio.	Via Nazionale	126	12	138	150	7	157	130	4	134	128	6	134	147	4	151	150	5	155	166	5	171	155	2	157	1152	45	1197	555	19	603
	Via Nazionale lato San Gio.	Via Sauro	4	1	5	3	0	3	2	0	2	4	0	4	3	0	3	4	0	4	3	0	3	4	0	4	27	1	28	13	0	13
	Via Nazionale lato San Gio.	Via Ticino	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	1	0	1	2	0	2	0	0	0	1	0	1	6	0	6	5	0	5
	<b>Totale da Via Nazionale lato San Gio.</b>		130	13	143	153	7	160	132	4	136	134	6	140	151	4	155	156	5	161	169	5	174	160	2	162	1185	46	1231	573	19	621
<b>Totale verso</b>	<b>Via Nazionale</b>	158	12	170	204	7	211	175	4	179	164	6	170	193	4	197	181	5	186	206	5	211	193	2	195	1474	45	1519	713	19	761	
<b>Totale verso</b>	<b>Via Sauro</b>	10	1	11	5	0	5	4	0	4	9	0	9	11	0	11	8	0	8	7	0	7	6	0	6	60	1	61	32	0	32	
<b>Totale verso</b>	<b>Via Ticino</b>	2	2	4	3	0	3	3	0	3	7	0	7	4	0	4	8	0	8	5	0	5	4	0	4	36	2	38	22	0	22	
<b>Totale verso</b>	<b>Via Nazionale lato San Gio.</b>	157	14	171	159	12	171	214	9	223	162	5	167	169	10	179	151	6	157	162	9	171	186	5	191	1360	70	1430	696	30	771	
<b>TOTALE</b>		<b>327</b>	<b>29</b>	<b>356</b>	<b>371</b>	<b>19</b>	<b>390</b>	<b>396</b>	<b>13</b>	<b>409</b>	<b>342</b>	<b>11</b>	<b>353</b>	<b>377</b>	<b>14</b>	<b>391</b>	<b>348</b>	<b>11</b>	<b>359</b>	<b>380</b>	<b>14</b>	<b>394</b>	<b>389</b>	<b>7</b>	<b>396</b>	<b>2930</b>	<b>118</b>	<b>3048</b>	<b>1463</b>	<b>49</b>	<b>1586</b>	
		dati 2007																								<b>2810</b>	<b>93</b>	<b>2903</b>	<b>1417</b>	<b>47</b>	<b>1534.5</b>	
		Δ%																														
		Δ%																														

**ALLEGATO 2**
**CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI**
**Incrocio 10**

Strade: Via Libertà-Via Depretis-

Flussi per categoria di veicoli e movimento

**Movimenti Incrocio**

- 1 Via Libertà
- 2 Via Depretis
- 3 Via Achilli
- 4

**Giorno di rilievo**

lunedì 23 maggio 2016

**MATTINA 7.30-9.30**

	Movimento da a	7.30-7.45			7.45-8.00			8.00-8.15			8.15-8.30			8.30-8.45			8.45-9.00			9.00-9.15			9.15-9.30			Tot. 7.30-9.30			Eq. 7.30-8.30			
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Equiv.				
1	Via Libertà	Via Depretis	29	0	29	67	7	74	52	3	55	51	4	55	51	1	52	42	2	44	41	1	42	42	1	43	375	19	394	199	14	234
	Via Libertà	Via Achilli	15	0	15	20	3	23	24	1	25	14	0	14	21	1	22	15	0	15	21	0	21	16	0	16	146	5	151	73	4	83
	<b>Totale da Via Libertà</b>			44	0	44	87	10	97	76	4	80	65	4	69	72	2	74	57	2	59	62	1	63	58	1	59	521	24	545	272	18
	Via Depretis	Via Achilli	3	1	4	16	1	17	6	0	6	9	0	9	10	0	10	11	0	11	4	1	5	7	2	9	66	5	71	34	2	39
	Via Depretis	Via Libertà	5	0	5	1	0	1	0	0	0	2	0	2	3	0	3	2	0	2	3	0	3	4	0	4	20	0	20	8	0	8
	<b>Totale da Via Depretis</b>			8	1	9	17	1	18	6	0	6	11	0	11	13	0	13	13	0	13	7	1	8	11	2	13	86	5	91	42	2
3	Via Achilli	Via Libertà	15	0	15	27	1	28	21	1	22	20	1	21	23	2	25	26	2	28	23	1	24	24	2	26	179	10	189	83	3	91
	Via Achilli	Via Depretis	22	3	25	46	2	48	33	2	35	36	1	37	31	2	33	39	1	40	36	0	36	31	0	31	274	11	285	137	8	157
	<b>Totale da Via Achilli</b>			37	3	40	73	3	76	54	3	57	56	2	58	54	4	58	65	3	68	59	1	60	55	2	57	453	21	474	220	11
<b>Totale verso</b>		Via Libertà	20	0	20	28	1	29	21	1	22	22	1	23	26	2	28	28	2	30	26	1	27	28	2	30	199	10	209	91	3	99
<b>Totale verso</b>		Via Depretis	51	3	54	113	9	122	85	5	90	87	5	92	82	3	85	81	3	84	77	1	78	73	1	74	649	30	679	336	22	391
<b>Totale verso</b>		Via Achilli	18	1	19	36	4	40	30	1	31	23	0	23	31	1	32	26	0	26	25	1	26	23	2	25	212	10	222	107	6	122
<b>TOTALE</b>			89	4	93	177	14	191	136	7	143	132	6	138	139	6	145	135	5	140	128	3	131	124	5	129	1060	50	1110	534	31	612
			dati 2007																							1389	49	1438	727	30	802	
			Δ%																									-23%			-24%	

**SERA 17.00-19.00**

	Movimento da a	17.00-17.15			17.15-17.30			17.30-17.45			17.45-18.00			18.00-18.15			18.15-18.30			18.30-18.45			18.45-19.00			Tot. 17.00-19.00			Eq. 17.30-18.30			
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Equiv.				
1	Via Libertà	Via Depretis	54	1	55	75	1	76	71	3	74	73	1	74	80	0	80	81	0	81	84	2	86	60	2	62	578	10	588	305	4	315
	Via Libertà	Via Achilli	18	0	18	14	0	14	20	0	20	19	2	21	30	0	30	21	0	21	26	0	26	21	0	21	169	2	171	90	2	95
	<b>Totale da Via Libertà</b>			72	1	73	89	1	90	91	3	94	92	3	95	110	0	110	102	0	102	110	2	112	81	2	83	747	12	759	395	6
	Via Depretis	Via Achilli	6	1	7	5	0	5	0	1	1	7	0	7	13	0	13	10	0	10	5	0	5	3	0	3	49	2	51	30	1	33
	Via Depretis	Via Libertà	3	0	3	2	0	2	1	0	1	1	0	1	4	0	4	7	1	8	0	0	0	2	0	2	20	1	21	13	1	16
	<b>Totale da Via Depretis</b>			9	1	10	7	0	7	1	1	2	8	0	8	17	0	17	17	1	18	5	0	5	5	0	5	69	3	72	43	2
3	Via Achilli	Via Libertà	28	0	28	22	0	22	32	1	33	50	0	50	33	0	33	43	0	43	41	1	42	27	0	27	276	2	278	158	1	161
	Via Achilli	Via Depretis	36	0	36	34	1	35	41	1	42	69	0	69	49	0	49	44	0	44	44	2	46	32	0	32	349	4	353	203	1	206
	<b>Totale da Via Achilli</b>			64	0	64	56	1	57	73	2	75	119	0	119	82	0	82	87	0	87	85	3	88	59	0	59	625	6	631	361	2
<b>Totale verso</b>		Via Libertà	31	0	31	24	0	24	33	1	34	51	0	51	37	0	37	50	1	51	41	1	42	29	0	29	296	3	299	171	2	176
<b>Totale verso</b>		Via Depretis	90	1	91	109	2	111	112	4	116	142	1	143	129	0	129	125	0	125	128	4	132	92	2	94	927	14	941	508	5	521
<b>Totale verso</b>		Via Achilli	24	1	25	19	0	19	20	1	21	26	2	28	43	0	43	31	0	31	31	0	31	24	0	24	218	4	222	120	3	128
<b>TOTALE</b>			145	2	147	152	2	154	165	6	171	219	3	222	209	0	209	206	1	207	200	5	205	145	2	147	1441	21	1462	799	10	824
			dati 2007																							1551	26	1577	826	8	846	
			Δ%																									-7%			-3%	



**ALLEGATO 2**

**CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI**

**Giorno di rilievo**

**Incrocio 12**

giovedì 26 maggio 2016

Strade: Nazionale - Ozzola - Accesso Esselunga - Circonvallazione

Flussi per categoria di veicoli e movimento

**MATTINA 7.30-9.30**

Movimento		7.30-7.45		7.45-8.00		8.00-8.15		8.15-8.30		8.30-8.45		8.45-9.00		9.00-9.15		9.15-9.30		Tot. 7.30-9.30		Eq. 7.30-9.30					
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Equiv.															
Ramo <b>controstrada</b>	Uscita verso controstrada	2	0	2	3	0	0	0	3	5	8	9	0	9	2	0	2	2	2	4	23	7	30		
	in Rotatoria	227	22	249	356	17	373	308	25	333	354	16	370	266	22	288	268	23	291	240	22	262	281	15	296
	Ingresso da controstrada	11	2	13	25	0	25	13	5	18	14	5	19	7	0	7	12	0	12	10	0	10	23	0	23
Da controstrada	a Accesso Esselunga	238	24	262	381	17	398	321	30	351	368	21	389	273	22	295	280	23	303	250	22	272	304	15	319
Ramo <b>Accesso Esselunga</b>	Uscita verso Accesso Esselunga	20	3	23	36	6	42	23	7	30	18	0	18	5	0	5	24	1	25	61	0	61	132	0	132
	in Rotatoria	218	21	239	345	11	356	298	23	321	350	21	371	268	22	290	256	22	278	189	22	211	172	15	187
	Ingresso da Accesso Esselunga	0	0	0	2	0	2	3	0	3	6	2	8	7	1	8	16	0	16	34	1	35	37	1	38
Da Accesso Esselunga	a Via Circonval. Broni	218	21	239	347	11	358	301	23	324	356	23	379	275	23	298	272	22	294	223	23	246	209	16	225
Ramo <b>Via Circonval. Broni</b>	Uscita verso Via Circonval. Broni	209	21	230	344	11	355	292	22	314	343	22	365	252	22	274	235	21	256	192	22	214	171	15	186
	in Rotatoria	9	0	9	3	0	3	9	1	10	13	1	14	23	1	24	37	1	38	31	1	32	38	1	39
	Ingresso da Via Circonval. Broni	135	8	143	195	9	204	159	21	180	162	13	175	163	21	184	165	15	180	145	19	164	156	13	169
Da Via Circonval. Broni	a Via Ozzola	144	8	152	198	9	207	168	22	190	175	14	189	186	22	208	202	16	218	176	20	196	194	14	208
Ramo <b>Via Ozzola</b>	Uscita verso Via Ozzola	13	0	13	16	2	18	16	1	17	17	3	20	17	1	18	20	0	20	23	0	23	18	0	18
	in Rotatoria	131	8	139	182	7	189	152	21	173	158	11	169	169	21	190	182	16	9	153	20	173	176	14	190
	Ingresso da Via Ozzola	81	1	82	112	0	112	116	0	116	123	0	123	85	0	85	77	1	78	71	1	72	97	0	97
Da Via Ozzola	a Via Nazionale	212	9	221	294	7	301	268	21	289	281	11	292	254	21	275	259	17	276	224	21	245	273	14	287
Ramo <b>Via Nazionale</b>	Uscita verso Via Nazionale	115	6	121	156	2	158	156	16	172	124	8	132	162	13	175	119	7	126	133	18	151	156	8	164
	in Rotatoria	97	3	100	138	5	143	112	5	117	157	3	160	92	8	100	140	10	150	91	3	94	117	6	123
	Ingresso da Via Nazionale	132	19	151	221	12	233	196	20	216	200	18	218	183	14	197	130	13	143	151	19	170	166	11	177
Da Via Nazionale	a controstrada	229	22	251	359	17	376	308	25	333	357	21	378	275	22	297	270	23	293	242	22	264	283	17	300
<b>Totale</b>	<b>Ingressi</b>	<b>359</b>	<b>30</b>	<b>389</b>	<b>555</b>	<b>21</b>	<b>576</b>	<b>487</b>	<b>46</b>	<b>533</b>	<b>505</b>	<b>38</b>	<b>543</b>	<b>445</b>	<b>36</b>	<b>481</b>	<b>400</b>	<b>29</b>	<b>429</b>	<b>411</b>	<b>40</b>	<b>451</b>	<b>479</b>	<b>25</b>	<b>504</b>
<b>Totale</b>	<b>Uscite</b>	<b>359</b>	<b>30</b>	<b>389</b>	<b>555</b>	<b>21</b>	<b>576</b>	<b>487</b>	<b>46</b>	<b>533</b>	<b>505</b>	<b>38</b>	<b>543</b>	<b>445</b>	<b>36</b>	<b>481</b>	<b>400</b>	<b>29</b>	<b>429</b>	<b>411</b>	<b>40</b>	<b>451</b>	<b>479</b>	<b>25</b>	<b>504</b>
<b>Da Via Ozzola</b>	<b>a Via Nazionale</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>12</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>5</b>
																		dati 2007		<b>3443</b>	<b>255</b>	<b>3698</b>	<b>1807</b>	<b>125</b>	<b>2120</b>
																		Δ%		6%	Δ%	6%	Δ%	6%	

**SERA 17.00-19.00**

Movimento		17.00-17.15		17.15-17.30		17.30-17.45		17.45-18.00		18.00-18.15		18.15-18.30		18.30-18.45		18.45-19.00		Tot. 17.00-19.00		Eq. 17.30-18.30					
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Equiv.			
Ramo <b>controstrada</b>	Uscita verso controstrada	5	0	5	3	1	4	8	1	9	2	0	2	8	0	8	6	1	7	3	0	3	3	1	4
	in Rotatoria	319	13	332	350	18	368	328	19	347	343	20	363	338	13	351	354	11	365	354	7	361	321	7	328
	Ingresso da controstrada	33	1	34	51	1	52	68	3	71	87	0	87	64	2	66	51	0	51	41	1	42	35	0	35
Da controstrada	a Accesso Esselunga	352	14	366	401	19	420	396	22	418	430	20	450	402	15	417	405	11	416	395	8	403	356	7	363
Ramo <b>Accesso Esselunga</b>	Uscita verso Accesso Esselunga	93	2	95	129	0	129	113	2	115	144	0	144	105	2	107	138	0	138	132	1	133	120	1	121
	in Rotatoria	259	12	271	272	19	291	283	20	303	286	20	306	297	13	310	267	11	278	263	7	270	236	6	242
	Ingresso da Accesso Esselunga	45	0	45	47	1	48	45	2	47	47	0	47	54	0	54	60	0	60	59	0	59	61	1	62
Da Accesso Esselunga	a Via Circonval. Broni	304	12	316	319	20	339	328	22	350	333	20	353	351	13	364	327	11	338	322	7	329	297	7	304
Ramo <b>Via Circonval. Broni</b>	Uscita verso Via Circonval. Broni	253	12	265	249	19	268	271	19	290	272	19	291	270	12	282	250	10	260	239	6	245	221	7	228
	in Rotatoria	51	0	51	70	1	71	57	3	60	61	1	62	81	1	82	77	1	82	83	1	84	76	0	76
	Ingresso da Via Circonval. Broni	148	14	162	182	11	193	204	17	221	205	16	221	214	16	230	205	15	220	200	12	212	224	10	234
Da Via Circonval. Broni	a Via Ozzola	199	14	213	252	12	264	261	20	281	266	17	283	295	17	312	282	16	298	283	13	296	300	10	310
Ramo <b>Via Ozzola</b>	Uscita verso Via Ozzola	24	0	24	34	2	36	39	2	41	46	1	47	40	0	40	52	1	53	51	0	51	55	0	55
	in Rotatoria	175	14	189	218	10	228	222	18	240	220	16	236	255	17	272	230	15	245	232	13	245	245	10	255
	Ingresso da Via Ozzola	95	1	96	112	0	112	111	1	112	112	1	113	106	0	106	90	0	90	84	0	84	82	1	83
Da Via Ozzola	a Via Nazionale	270	15	285	330	10	340	333	19	352	332	17	349	361	17	378	320	15	335	316	13	329	327	11	338
Ramo <b>Via Nazionale</b>	Uscita verso Via Nazionale	131	12	143	162	6	168	187	15	202	162	11	173	210	13	223	165	9	174	170	11	181	201	7	208
	in Rotatoria	139	3	142	168	4	172	146	4	150	170	6	176	151	4	155	155	6	161	146	2	148	126	4	130
	Ingresso da Via Nazionale	185	10	195	185	15	200	190	16	206	175	14	189	195	9	204	205	6	211	211	5	216	198	4	202
Da Via Nazionale	a controstrada	324	13	337	353	19	372	336	20	356	345	20	365	346	13	359	360	12	372	357	7	364	324	8	332
<b>Totale</b>	<b>Ingressi</b>	<b>506</b>	<b>26</b>	<b>532</b>	<b>577</b>	<b>28</b>	<b>605</b>	<b>618</b>	<b>39</b>	<b>657</b>	<b>626</b>	<b>31</b>	<b>657</b>	<b>633</b>	<b>27</b>	<b>660</b>	<b>611</b>	<b>21</b>	<b>632</b>	<b>595</b>	<b>18</b>	<b>613</b>	<b>600</b>	<b>16</b>	<b>616</b>
<b>Totale</b>	<b>Uscite</b>	<b>506</b>	<b>26</b>	<b>532</b>	<b>577</b>	<b>28</b>	<b>605</b>	<b>618</b>	<b>39</b>	<b>657</b>	<b>626</b>	<b>31</b>	<b>657</b>	<b>633</b>	<b>27</b>	<b>660</b>	<b>611</b>	<b>21</b>	<b>632</b>	<b>595</b>	<b>18</b>	<b>613</b>	<b>600</b>	<b>16</b>	<b>616</b>
<b>Da Via Ozzola</b>	<b>a Via Nazionale</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>11</b>



**COMUNE DI STRADELLA**  
PROVINCIA DI PAVIA

**AGGIORNAMENTO**  
**DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO**

Osservazioni approvate con Delibera delibera di Consiglio Comunale n. 39 del 23/05/2017



**Maggio 2017**

## **OSSERVAZIONI AL PIANO URBANO DEL TRAFFICO**

Il presente documento integra il rapporto dell'Aggiornamento del Piano Urbano del Traffico adottato con Delibera di Giunta Comunale n. 56 del 20/03/2017, con le Osservazioni approvate assieme al Piano con la delibera di Consiglio Comunale n. 39 del 23/05/2017 ad oggetto "ESAME ED APPROVAZIONE DELLE OSSERVAZIONI AL PIANO URBANO DEL TRAFFICO. APPROVAZIONE DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO."

Vengono inoltre Allegate le Figure 1.2, e 5.6 corrette con la conferma del doppio senso di circolazione in Via Morandi da via Riledaronco a via Battistotti Sassi, coma da Osservazione 5.

<u>PROT. N°</u>	<u>DATA PROT.</u>	<u>RICHIEDENTE</u>	<u>VIA INTERESSATA</u>	<u>TIPO DI RICHIESTA</u>	<u>RISPOSTA</u>	<u>ESITO</u>
1	20/03/2017	Danilo Manstretta	Via Tevere	Richiesta di modifica dell'assetto proposto di ridisegno della carreggiata, in attuazione del senso unico. Realizzando o la sosta o il percorso pedonale	Lo schema proposto era solo indicativo, per questo tipo di interventi la normativa per i Piano Urbani del Traffico prevede per l'attuazione la redazione di piano particolareggiati e/o progetti esecutivi con il rilievo topografico dell'area. Avendo dalla cartografia comunale rilevato sezioni di carreggiata tra i 6 e gli 8 metri di larghezza, ove non sussistono spazi adeguati ai sensi del Nuovo Codice della Strada, in quei tratti non si prevederà la sosta a cassetta, salvaguardando la corsia veicolare e gli spazi per la mobilità pedonale.	Accolta

Foto Fonte Google Maps



	<u>PROT. N°</u>	<u>DATA PROT.</u>	<u>RICHIEDENTE</u>	<u>VIA INTERESSATA</u>	<u>TIPO DI RICHIESTA</u>	<u>RISPOSTA</u>	<u>ESITO</u>
2	6191	19/04/2017	Ferrari Gisella	Via Civardi	Richiesta di allargamento del marciapiede in Via Civardi lato sud, nella tratta Via Martiri Partigiani a Via Capitelli	Intervento non compatibile con la sezione di carreggiata ed il doppio senso di circolazione. La proposta di senso unico in via Civardi può essere valutata dopo l'attuazione di quanto previsto per tratto di via Nazionale da via Baldrighi a via Mazzini (come dalla richiedente indicato) si interviene all'intersezione via Capitelli – Civardi con il posizionamento di uno specchio parabolico per migliorare la sicurezza nell'intersezione.	Temporaneamente non Accolta

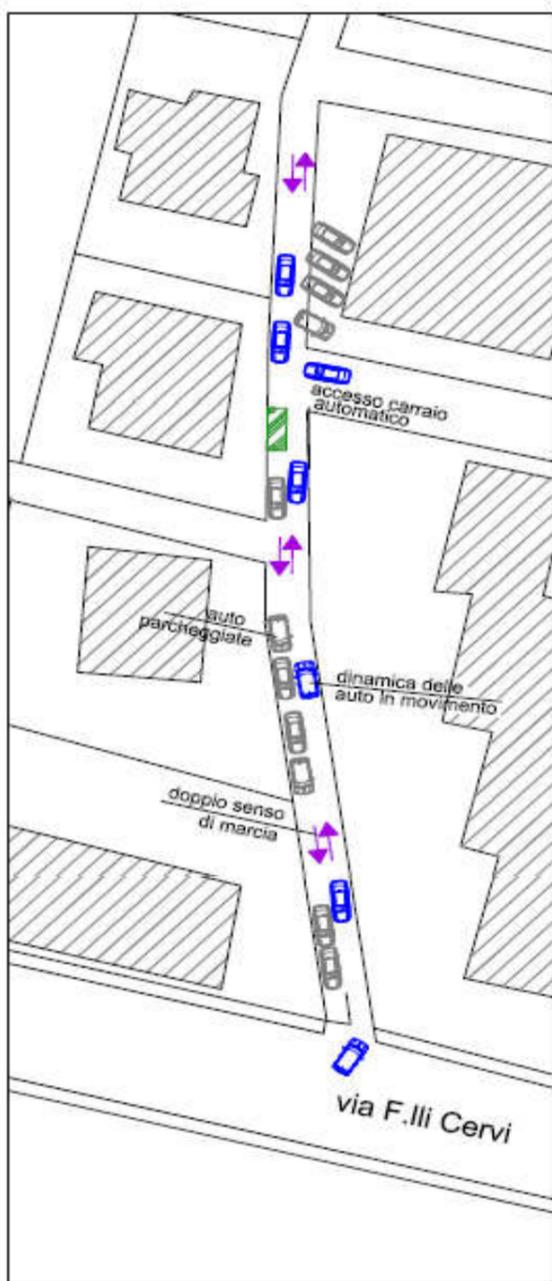


	<u>PROT. N°</u>	<u>DATA PROT.</u>	<u>RICHIEDENTE</u>	<u>VIA INTERESSATA</u>	<u>TIPO DI RICHIESTA</u>	<u>RISPOSTA</u>	<u>ESITO</u>
3	6662	27/04/2017	Rovati Riccardo	Via Costa	Richiesta di istituzione del senso unico in Via Costa	l'osservazione viene accolta per quanto riguarda l'istituzione del senso unico di marcia da Via De Amicis a Via Garibaldi.	Accolta



	<u>PROT. N°</u>	<u>DATA PROT.</u>	<u>RICHIEDENTE</u>	<u>VIA INTERESSATA</u>	<u>TIPO DI RICHIESTA</u>	<u>RISPOSTA</u>	<u>ESITO</u>
4	6711	28/04/2017	Massari Sara - Condominio Village Hope	Via Togliatti	Richiesta di modifica dell'assetto della Via Togliatti e di istituzione del senso unico	l'osservazione viene accolta per quanto riguarda la realizzazione di idonea segnaletica orizzontale degli stalli di sosta. Respinta la richiesta di modifica della regolamentazione della circolazione. La regolamentazione attuata è finalizzata a ridurre gli accessi sulla via Emilia al fine di evitare interferenze con l'attiguo incrocio tra la via Emilia stessa, via Curiel, via Buozzi e attraversamento pedonale.	Parzialmente Accolta

SITUAZIONE ATTUALE



Osservazioni all'Aggiornamento del piano generale del traffico

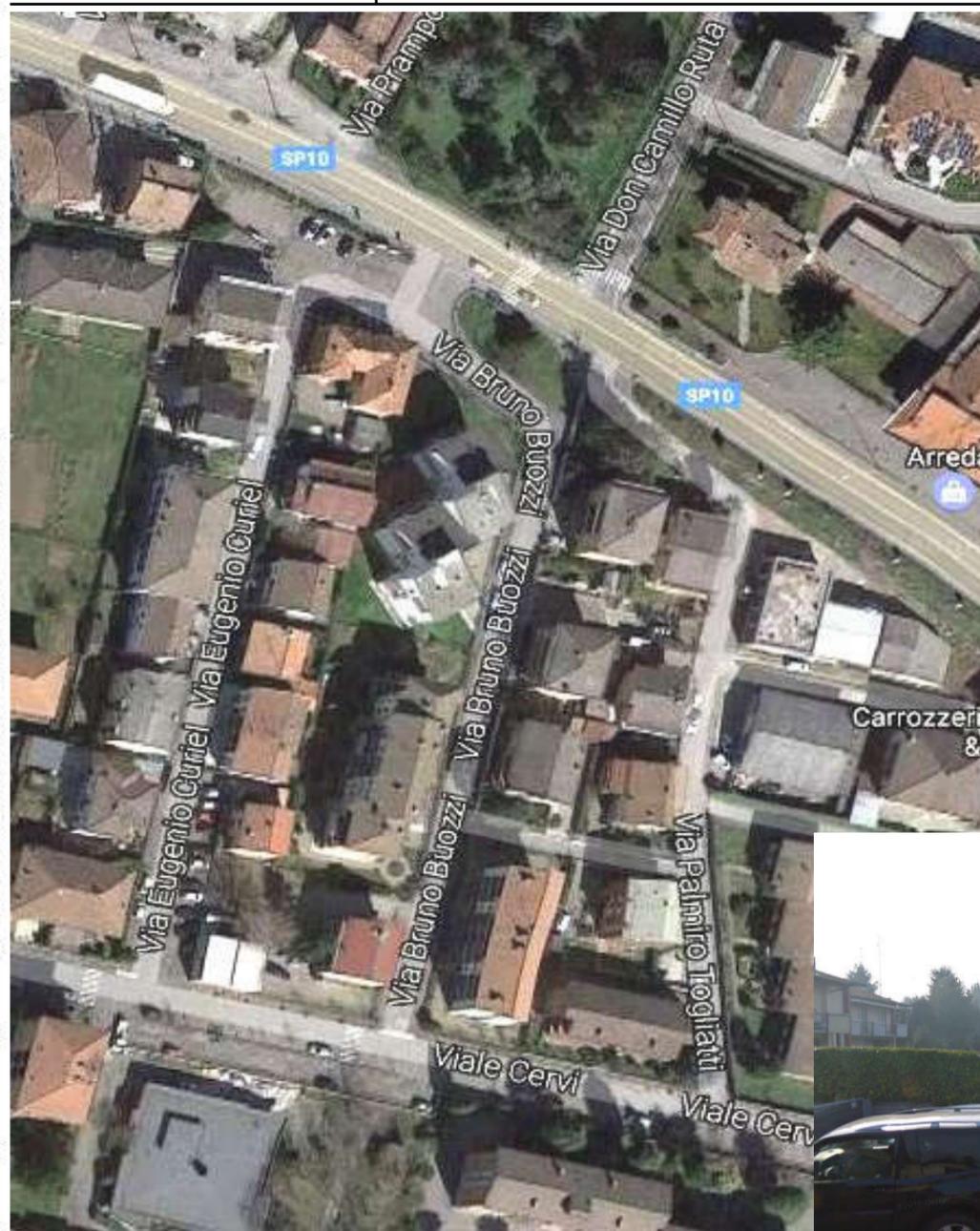
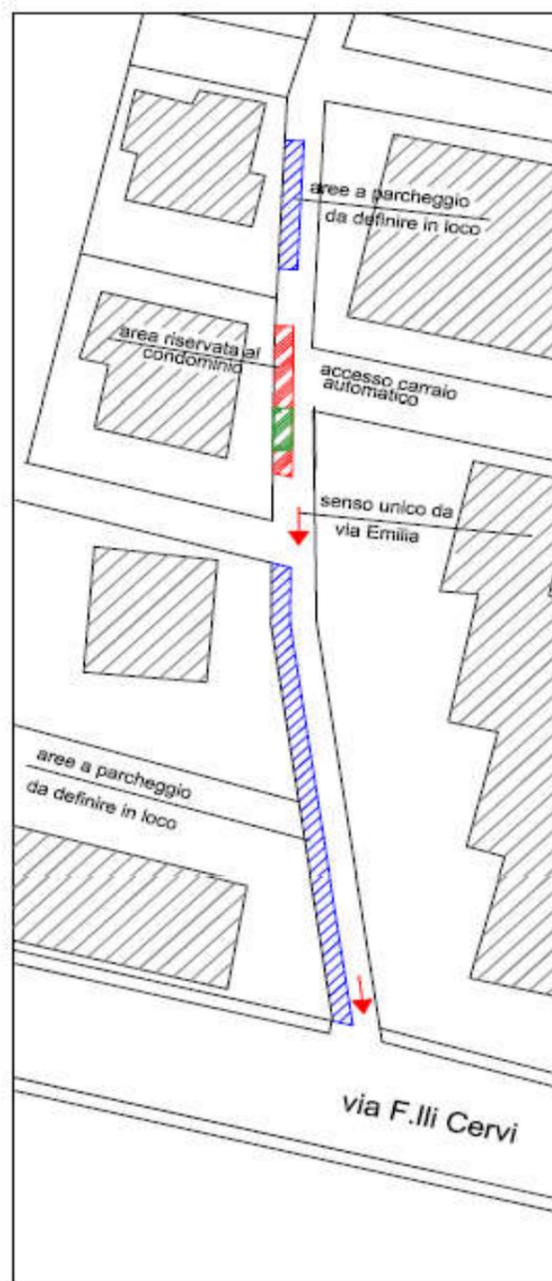


Foto Fonte Google Maps



	<u>PROT. N°</u>	<u>DATA PROT.</u>	<u>RICHIEDENTE</u>	<u>VIA INTERESSATA</u>	<u>TIPO DI RICHIESTA</u>	<u>RISPOSTA</u>	<u>ESITO</u>
5		28/04/2017	Vecchietti Ermanno	Via Turati - Via Amendola - Via Morandi - Via De Amicis	Richiesta di rotatoria all'intersezione Via Amendola-Via Turati -Via Moro: richiesta di messa in opera di rallentatore in Via De Amicis	L'osservazione esprime giudizio positivo in merito alla modifiche alla circolazione nella zona sud – non viene accolta la proposta di rotonda all'intersezione delle vie Amendola – Moro – Turati in quanto l'area non ne consente la realizzazione per il disassamento delle strade in intersezione – SI accoglie la richiesta di confermare il doppio senso di circolazione in Via Morandi da via Riledaronco a via Battistotti Sassi (il Piano prevede l'introduzione del doppio senso nella tratta Turati-Allende, mentre il senso unico tra Via Turati e Via Pastore è un errore materiale) – non viene accolta la proposta di posizionare un rallentatore di velocità in Via De Amicis in un tratto a doppia curva e privo di protezione per le utenze deboli – non pertinente la realizzazione di marciapiede.	Parzialmente Accolta

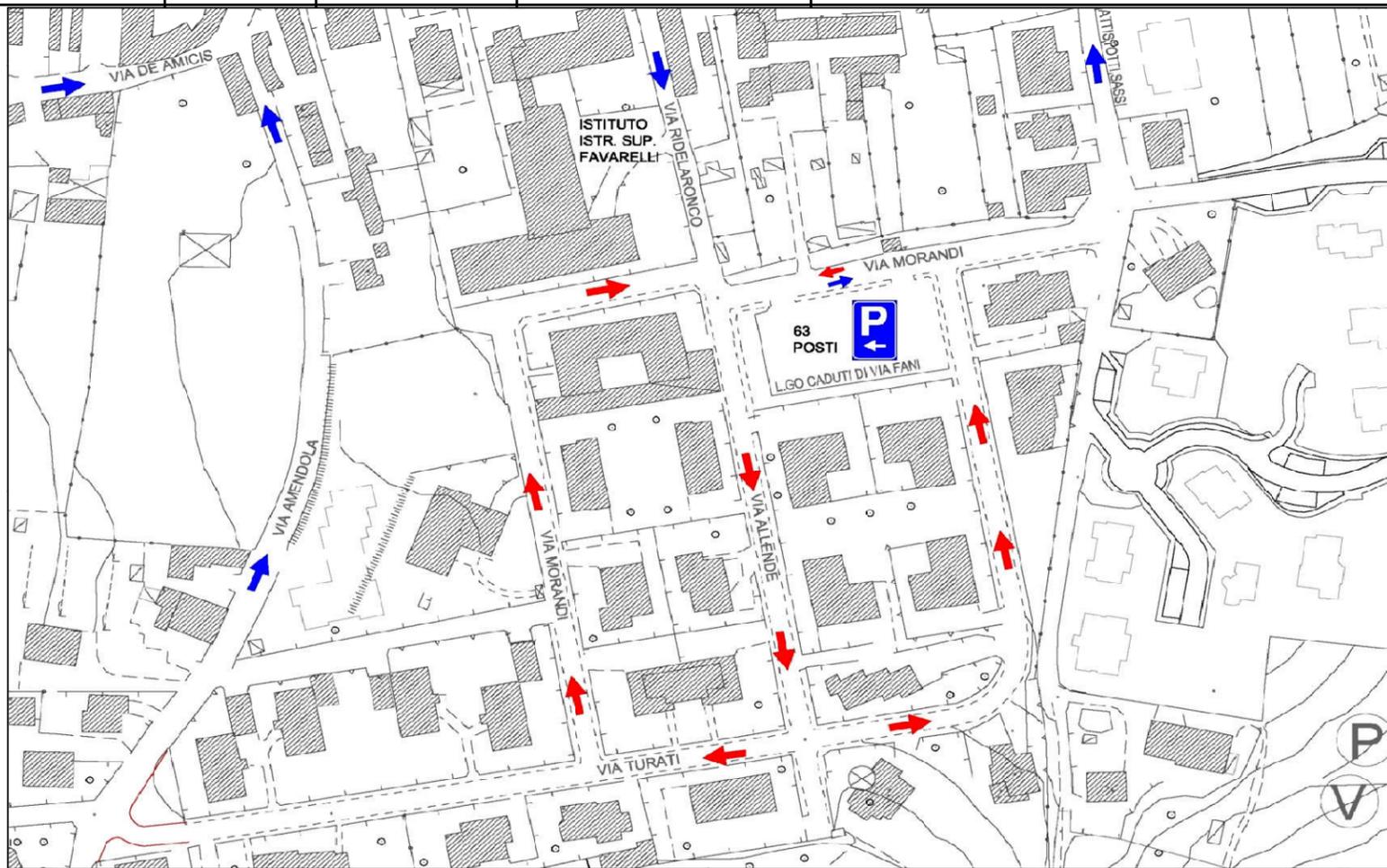


Foto Fonte Google Maps





FIGURA 5.6

PROPOSTA MODIFICHE ALLO SCHEMA DI CIRCOLAZIONE AMBITO VIA TURATI - VIA MORANDI

- ➡ SENSI UNICI ESISTENTI
- ➡ SENSI UNICI PROPOSTI

Scala 1:1.500

