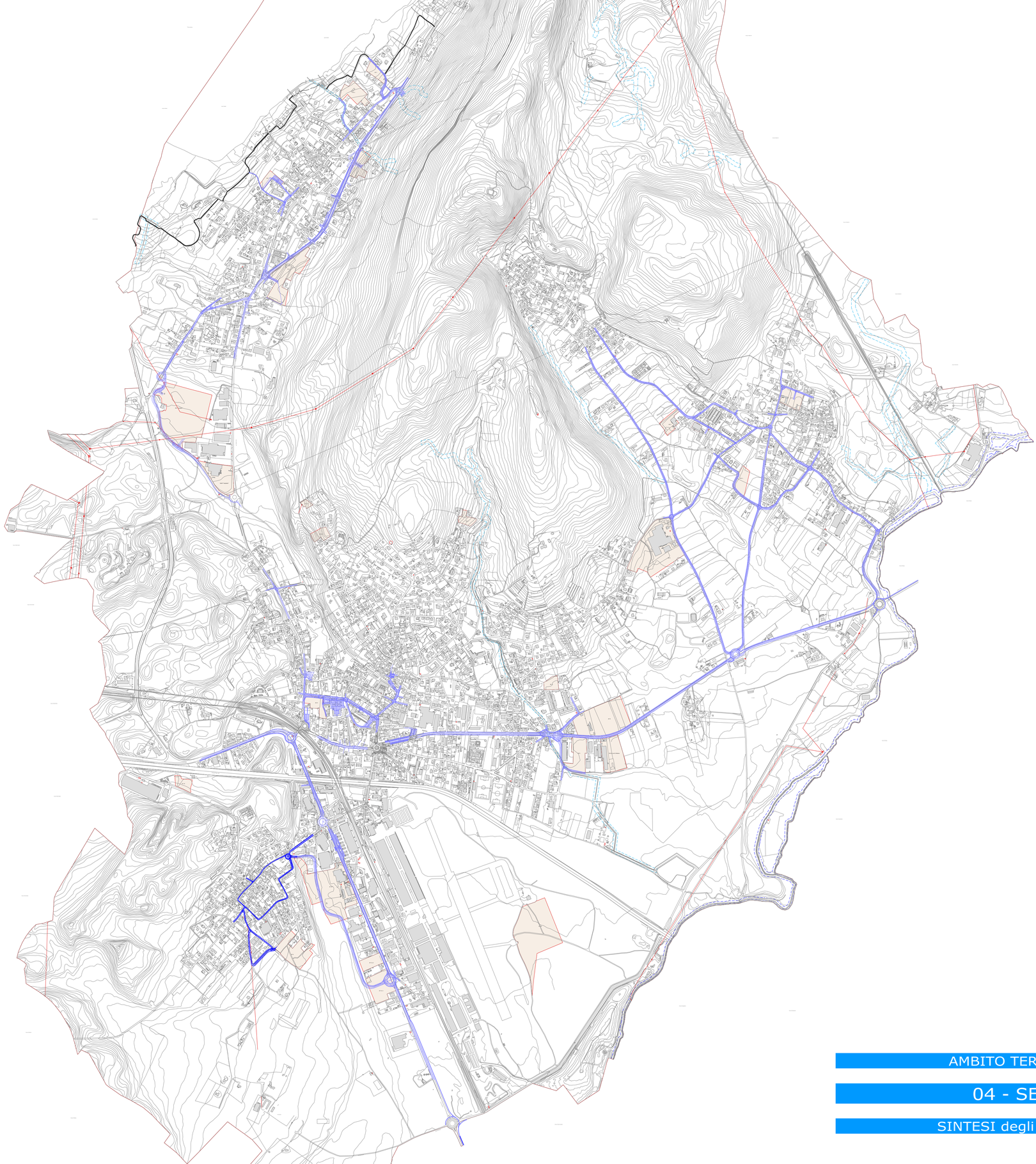


AMBITO TERRITORIALE

04 - SESONA

SINTESI degli INTERVENTI

04 - SESONA

63 Riqualificazione dell'intersezione Treves nord-est / Sassoni / nuova strada / Treves sud-ovest

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	---		planare (mq)
		1.200	

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	L5	L5	L5	---	---

LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

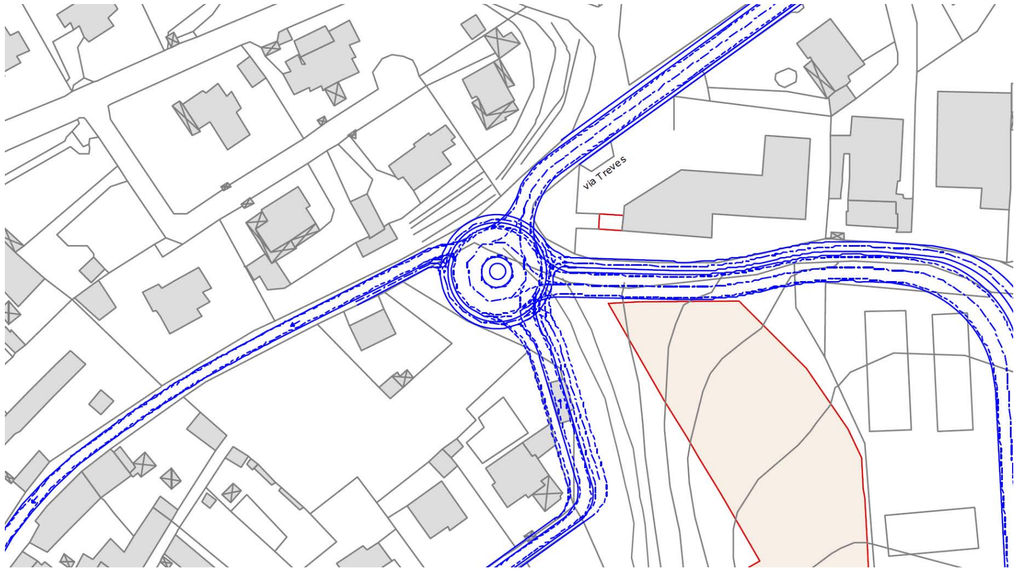
---

	corpo stradale complessivo
valori minimi	
valori massimi	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione		isola centrale		corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
elementi	x	-	x	-	x		x		x	-	x	-	x	
valori minimi	2	-	1	-	8		8		8	-	1	-	2	30,0
valori massimi	2	-	1		8		8		8	-	1	-	2	30,0

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

svolgimento di funzioni di collegamento tra SS 33 - SP 18 - SP 17 ed insediamenti della sponda ovest-ticinese in ambito urbano,
caratterizzato da condizioni di particolare inadeguatezza spaziale e sezionale
accoglimento di quote di traffico interferente
assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

linee-guida di intervento

disincentivazione delle funzioni di collegamento
allontanamento del traffico interferente
incentivazione delle relazioni tra via Golasecca e SS 33 in parziale evitamento dell'abitato
introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
introduzione di ZTL (eventuale)

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

---

linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	276.500,00
importo dei fondi a disposizione	€	165.900,00
importo a finanziamento	€	442.400,00

04 - SESONA

64 — Riqualificazione di via Treves tra le intersezioni con via Sassoni e via Golasecca

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	400	---	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	---	---	---	---	---

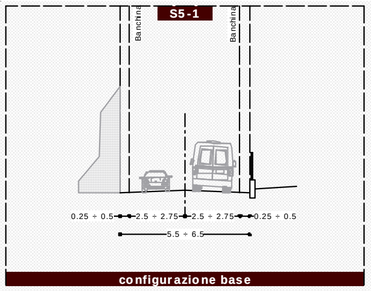
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	5,0
valori massimi	6,0

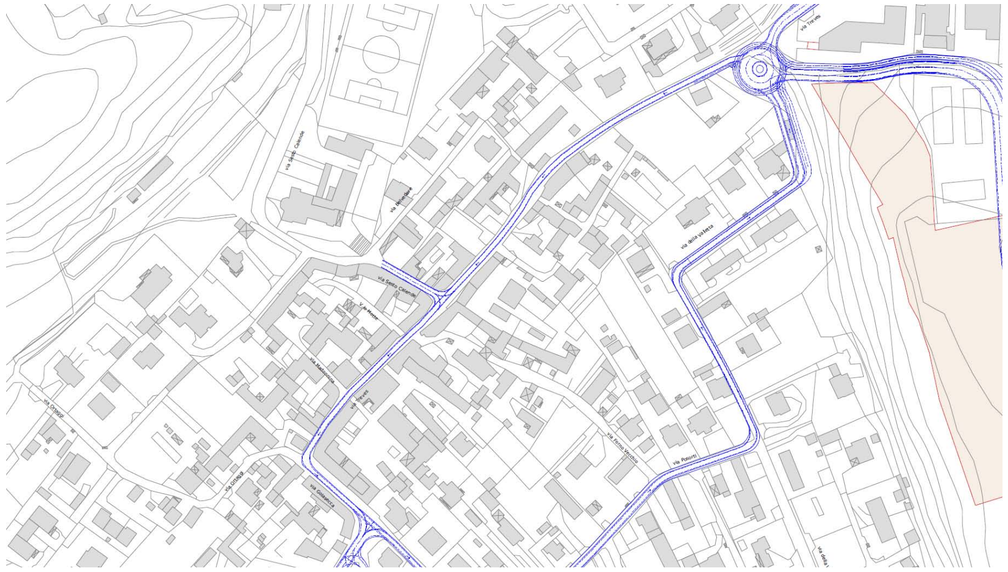
S5-1



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione		isola centrale		corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
elementi	-	-	-	-	-		-		-	-	-	-	-	
valori minimi	-	-	-	-	-		-		-	-	-	-	-	
valori massimi	-	-	-	-	-		-		-	-	-	-	-	

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

- svolgimento di funzioni di collegamento tra SS 33 - SP 18 - SP 17 ed insediamenti della sponda ovest-ticinese in ambito urbano,
- caratterizzato da condizioni di particolare inadeguatezza spaziale e sezionale
- accoglimento di quote di traffico interferente
- assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

linee-guida di intervento

- disincentivazione delle funzioni di collegamento
- allontanamento del traffico interferente
- incentivazione delle relazioni tra via Golasecca e SS 33 in parziale evitamento dell'abitato
- introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
- introduzione di ZTL (eventuale)

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

- presenza di nucleo di antica formazione con edifici religiosi e storici

linee-guida di intervento

- preservazione e valorizzazione del contesto e delle presenze

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	340.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	204.000,00
importo a finanziamento	€	544.000,00

04 - SESONA

65 Riqualificazione di via Posorti

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	300	---	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	---	---	---	---	---

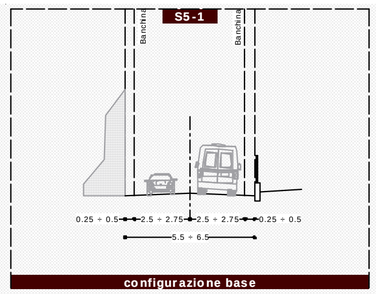
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	5,5
valori massimi	6,5

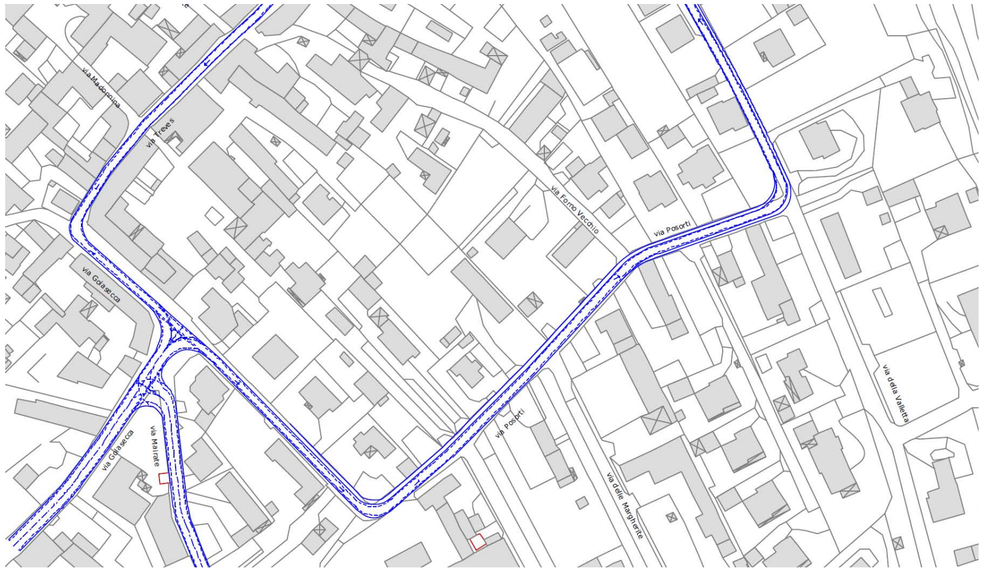
S5-1



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione		isola centrale		corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
elementi	-	-	-	-	-		-		-	-	-	-	-	
valori minimi	-	-	-	-	-		-		-	-	-	-	-	
valori massimi	-	-	-	-	-		-		-	-	-	-	-	

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

svolgimento di funzioni di collegamento tra SS 33 - SP 18 - SP 17 ed insediamenti della sponda ovest-ticinese in ambito urbano,
caratterizzato da condizioni di particolare inadeguatezza spaziale e sezionale
accoglimento di quote di traffico interferente
assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

linee-guida di intervento

disincentivazione delle funzioni di collegamento
allontanamento del traffico interferente
incentivazione delle relazioni tra via Golasecca e SS 33 in parziale evitamento dell'abitato
introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
introduzione di ZTL (eventuale)

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

---

linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	272.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	163.200,00
importo a finanziamento	€	435.200,00

04 - SESONA

66 Riqualificazione di via della Valletta

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	190		---	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	---	---	---	---	---	

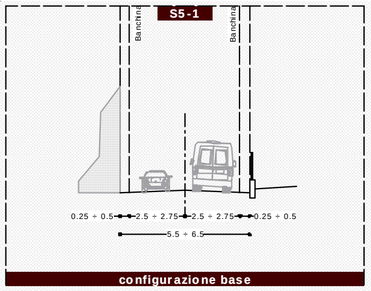
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	5,5
valori massimi	6,5

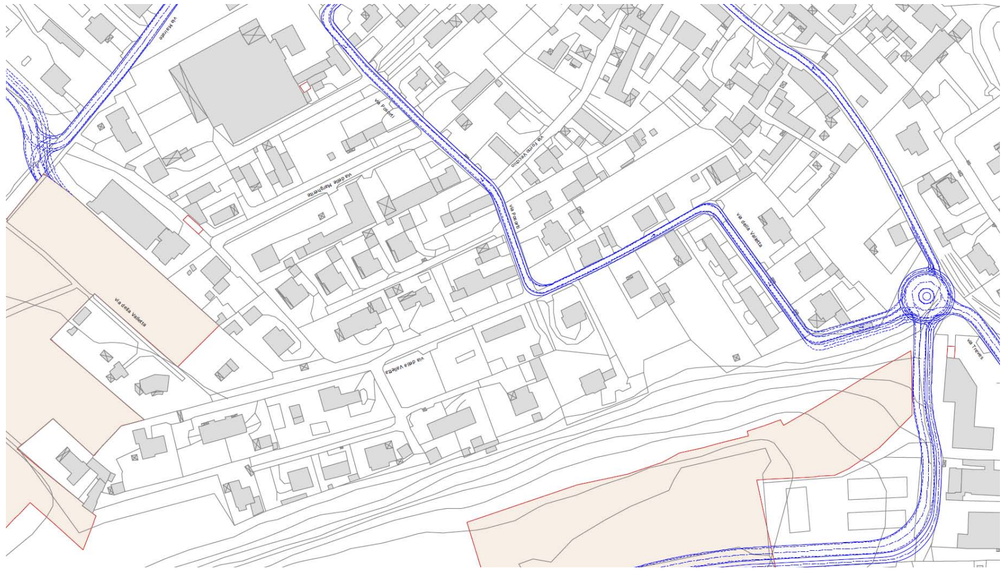
S5-1



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione		isola centrale		corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
elementi	-	-	-	-	-		-		-	-	-	-	-	
valori minimi	-	-	-	-	-		-		-	-	-	-	-	
valori massimi	-	-	-	-	-		-		-	-	-	-	-	

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

- svolgimento di funzioni di collegamento tra SS 33 - SP 18 - SP 17 ed insediamenti della sponda ovest-ticinese in ambito urbano,
- caratterizzato da condizioni di particolare inadeguatezza spaziale e sezionale
- accoglimento di quote di traffico interferente
- assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

linee-guida di intervento

- disincentivazione delle funzioni di collegamento
- allontanamento del traffico interferente
- incentivazione delle relazioni tra via Golasecca e SS 33 in parziale evitamento dell'abitato
- introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
- introduzione di ZTL (eventuale)

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

- presenze boschive lungo i margini

linee-guida di intervento

- compensazione dell'erosione delle presenze boschive

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	180.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	110.000,00
importo a finanziamento	€	290.000,00

04 - SESONA

67 — Formazione di nuova strada di collegamento tra via Valletta e via Treves

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	60	---	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	---	---	---	---	---

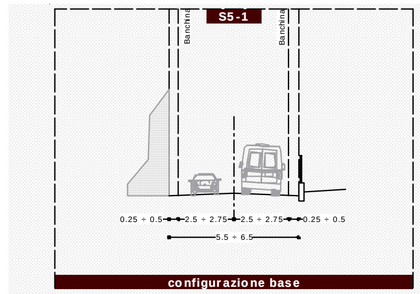
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	5,5
valori massimi	6,5

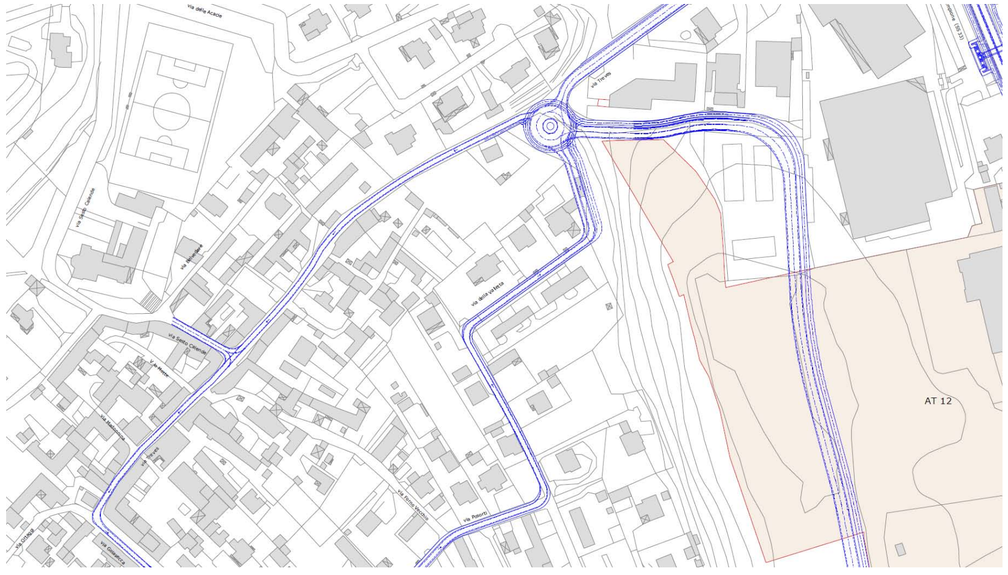
S5-1



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione		isola centrale		corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
elementi	-	-	-	-	-		-		-	-	-	-	-	
valori minimi	-	-	-	-	-		-		-	-	-	-	-	
valori massimi	-	-	-	-	-		-		-	-	-	-	-	

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

svolgimento di funzioni di collegamento tra SS 33 - SP 18 - SP 17 ed insediamenti della sponda ovest-ticinese in ambito urbano,
caratterizzato da condizioni di particolare inadeguatezza spaziale e sezionale
accoglimento di quote di traffico interferente
assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

linee-guida di intervento

disincentivazione delle funzioni di collegamento
allontanamento del traffico interferente
incentivazione delle relazioni tra via Golasecca e SS 33 in parziale evitamento dell'abitato
introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
introduzione di ZTL (eventuale)

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

presenze boschive lungo i margini

linee-guida di intervento

compensazione dell'erosione delle presenze boschive

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	120.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	90.000,00
importo a finanziamento	€	210.000,00

04 - SESONA

68 Riqualificazione di via Mairate tra le intersezioni con via Golasecca e con la nuova circonvallazione frazionale

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	280	---	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	---	---	---	---	---

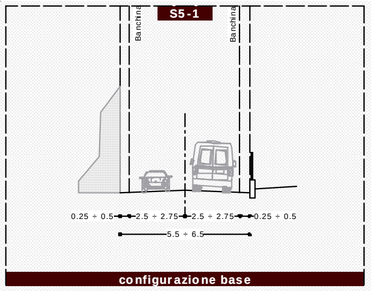
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	5,5
valori massimi	6,5

S5-1



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione		isola centrale		corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
elementi	-	-	-	-	-		-		-	-	-	-	-	
valori minimi	-	-	-	-	-		-		-	-	-	-	-	
valori massimi	-	-	-	-	-		-		-	-	-	-	-	

STATO di PROGETTO

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità: ---

linee-guida di intervento: ---

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità: assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

linee-guida di intervento: incremento di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	150.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	75.000,00
importo a finanziamento	€	225.000,00

04 - SESONA

69 — Riqualificazione di via Garzonera tra le intersezioni con via Mairate e con la nuova circonvallazione frazionale

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	200	---	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	---	---	---	---	---

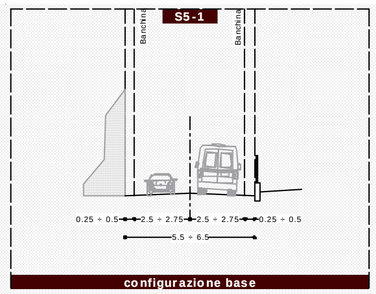
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	5,5
valori massimi	6,5

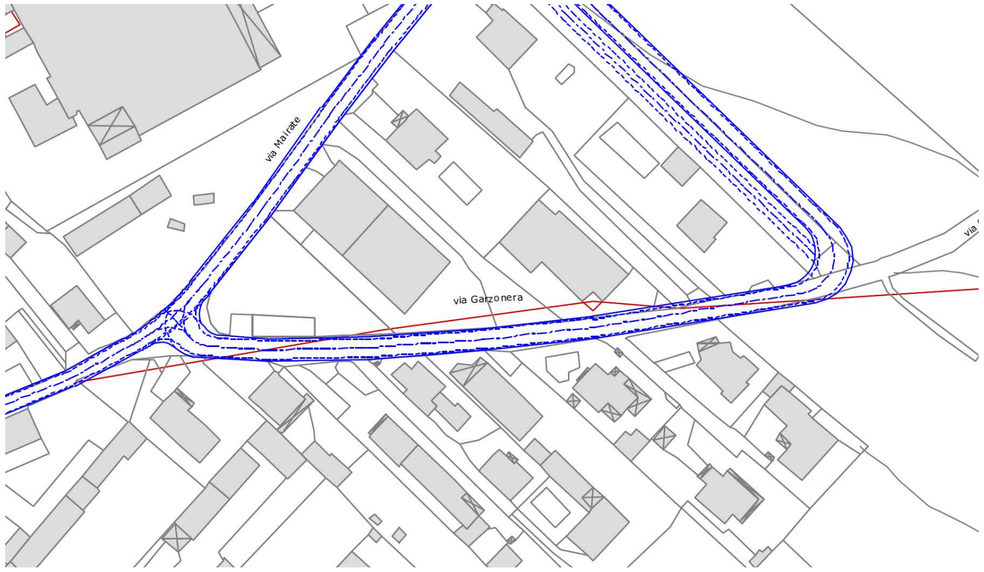
S5-1



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione		isola centrale		corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
elementi	-	-	-	-	-		-		-	-	-	-	-	
valori minimi	-	-	-	-	-		-		-	-	-	-	-	
valori massimi	-	-	-	-	-		-		-	-	-	-	-	

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità: ---

linee-guida di intervento: ---

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità: assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

linee-guida di intervento: incremento di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	120.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	60.000,00
importo a finanziamento	€	180.000,00

04 - SESONA

70-b — Formazione di nuova circonvallazione frazionale (1 ° tratto parziale - da via Garzonera a via Mairate)

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	150	---	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	---	---	---	---	---

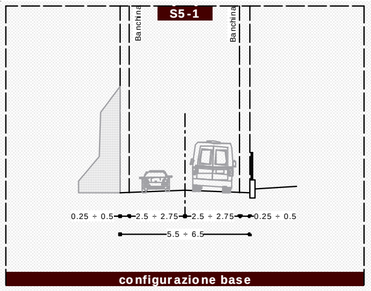
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	5,5
valori massimi	6,5

S5-1



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione		isola centrale		corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
elementi	-	-	-	-	-		-		-	-	-	-	-	
valori minimi	-	-	-	-	-		-		-	-	-	-	-	
valori massimi	-	-	-	-	-		-		-	-	-	-	-	

STATO di PROGETTO

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	---
linee-guida di intervento	---

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	svolgimento di funzioni di collegamento tra via Golasecca ed SS 33 in ambito urbano trasferimento di quote di traffico interferente assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
linee-guida di intervento	disincentivazione di funzioni di collegamento tra via Golasecca ed SS 33 in ambito urbano allontanamento di quote di traffico interferente introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	195.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	115.000,00
importo a finanziamento	€	310.000,00

nr	tema
07	**Gli effetti indotti sulle modalità di utilizzo della rete viaria dall'attuazione delle previsioni di piano**

Gli effetti indotti sulle modalità di utilizzo della rete viaria dall'attuazione delle previsioni di piano appaiono riconducibili a quattro causali fondamentali:

- effetti indotti dall'attuazione delle previsioni di insediamenti residenziali,
- effetti indotti dall'attuazione delle previsioni di insediamenti commerciali,
- effetti indotti dall'attuazione delle previsioni di insediamenti produttivi,
- effetti indotti dall'attuazione delle previsioni di insediamenti poli-funzionali.

Essi vengono analizzati nelle sezioni di seguito elencate, sia mediante un approccio di tipo induttivo che mediante metodi di simulazione modellistica (atttaverso l'uso del *software TSS Aimsun 6.1*, cortesemente messo a dsiposizione dall'Ufficio di Piano del Comune di Vergiate):

07-a - Valutazioni generali,

07-b - Il sistema viario SS 33,

07-c - Il sistema viario SP 17,

07-d - Il sistema viario SP 18.

nr	tema
07-a	Gli effetti indotti dalle previsioni di insediamenti residenziali - Valutazioni generali

Ai fini della valutazione degli effetti indotti dall'attuazione delle previsioni di insediamenti residenziali, è possibile considerare i seguenti elementi:

a) la quantificazione degli abitanti teoricamente insediabili, come di seguito riportato:

ambiti di traformazione residenziale		ambiti di completamento residenziale		piani attuativi conformati		TOTALI
AT 01	59	AC 01	10	PLC 01	43	
AT 02	24	AC 02	28			
AT 03	23	AC 03	8			
AT 04	43	AC 04	32			
AT 05	31	AC 05	28			
AT 06	16					
	197		107		43	347 abitanti

b) l'evoluzione pregressa della popolazione residente nel territorio comunale (fonte: ISTAT);

c) l'evoluzione futura della popolazione residente, stimata in riferimento al corrente anno 2013 ed al periodo presunto di attuazione delle previsioni di piano (2014 - 2018), tenendo debito conto dell'andamento demografico locale e della quantificazione di cui al precedente punto a);

d) l'evoluzione del tasso di motorizzazione rilevato nel territorio provinciale (fonte: Ufficio Studi CCIAA di Varese);

e) la conseguente stima del parco circolante nel territorio comunale attribuibile alla popolazione residente.

Ne deriva il quadro di seguito sinteticamente riportato:

anni	popolazione residente			tasso di motorizzazione	parco circolante		
	abitanti	variazioni assolute	variazioni percentuali	vatture / 1.000 abitanti	vetture	variazioni assolute	variazioni percentuali
2005	8.854						
2006	8.856	+ 2	+ 0,02				
2007	8.886	+ 30	+ 0,34				
2008	8.833	- 53	- 0,60	638	5.635		
2009	8.961	+ 128	+ 1,45				
2010	9.014	+ 53	+ 0,59				
2011	8.961	- 53	- 0,59				
2012	8.928	- 33	- 0,37	636	5.678	+ 43	+ 0,76
2013	8.901	- 27	- 0,30	636	5.661	- 17	- 0,30
2014	8.879	- 22	- 0,25	636	5.647	- 14	- 0,25
2018	8.939	+ 60	+ 0,68	634	5.668	+ 21	+ 0,36

In base alle precedenti valutazioni quantitative, il parco circolante attribuibile alla popolazione residente, nel periodo 2008 - 2012 in modesto incremento, può essere stimato come segue:

- nel corrente anno 2013 e nel prossimo anno 2014, sostanzialmente stabile, non avendo l'attuazione del piano ancora prodotto effetti numericamente significativi, ed essendo il tasso di motorizzazione anch'esso sostanzialmente stabile nel breve periodo.

- al traguardo temporale dell'anno 2018, ancora sostanzialmente stabile (5.678 unità nel 2012, 5.668 unità nel 2018), a fronte di un'inversione di segno del saldo demografico in forza dell'attuazione delle previsioni insediative di piano, nonché a fronte di una lenta ma auspicabilmente costante tendenza al decremento del tasso di motorizzazione.

Conclusivamente, si valutano sostanzialmente ininfluenti gli effetti indotti dall'attuazione delle previsioni di insediamenti residenziali sulle modalità di utilizzo della rete viaria comunale, per i seguenti motivi:

- la sostanziale stabilità del parco circolante nel territorio comunale attribuibile alla popolazione residente;

- il modesto apporto dello stesso rispetto ai flussi complessivi interessanti la rete viaria comunale (ad esempio, supponendo in via cautelativa che ben il 25 % di esso contribuisca quotidianamente al TGM della SS 33, si registrerebbe un contributo al TGM stesso attestato intorno al 6 - 7 %);

- la consistente previsione di interventi di miglioramento della rete viaria comunale (risoluzione di criticità pregresse, fluidificazione delle intersezioni, formazione di assi viari complementari e/o alternativi rispetto all'esistente, etc).

nr	tema
07-b1	Il sistema viario SS 33

Il sistema viario considerato è innervato dalla SS 33 *"del Sempione"*.

Nello stato di fatto (1 , con evoluzioni successive alla data di ripresa dell'ortofoto), esso è caratterizzato dai seguenti elementi fondamentali:

- intersezione SP 17 / SP 18	a rotatoria	realizzata
- intersezione SS 33 / SP 18	a rotatoria	in corso di realizzazione
- intersezione SS 33 / Dante / Treves	a rotatoria	realizzata
- intersezione SS 33 / accesso a ZA	a prorità semplice	
- intersezione SS 33 / SP 47	a rotatria	realizzata

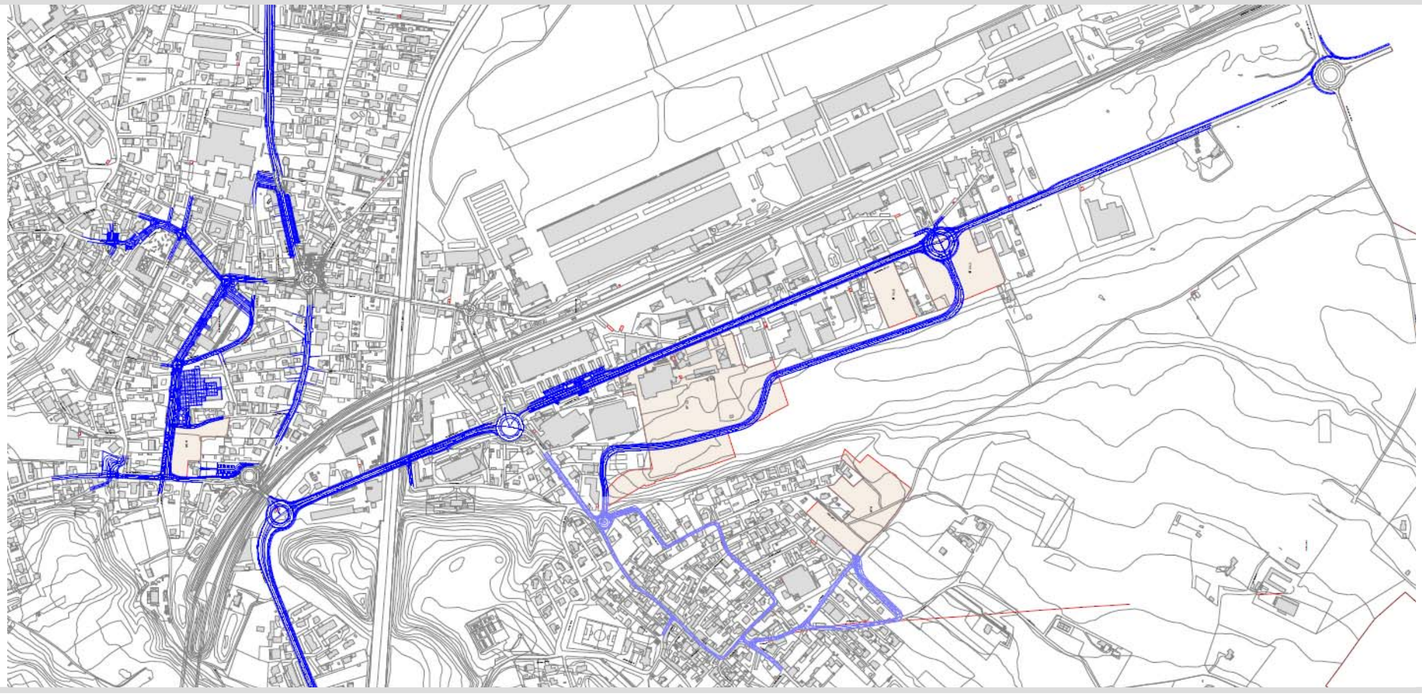
Sempre nello stato di fatto, inoltre, il sistema insediativo circostante risulta ampiamente interessato da insediamenti produttivi e commerciali.

Nello stato di progetto (2), esso sarà invece caratterizzato dai seguenti elementi fondamentali:

- intersezione SP 17 / SP 18	a rotatoria	realizzata
- intersezione SS 33 / SP 18	a rotatoria	realizzata
- intersezione SS 33 / Dante / Treves	a rotatoria	realizzata
- intersezione SS 33 / accesso a ZA / nuovo asse	a rotatoria	da realizzare
- nuovo asse di arroccamento		da realizzare
- intersezione Treves / Sassoni / nuova strada		da realizzare
- via Treves		esistente
- intersezione SS 33 / SP 47	a rotatoria	realizzata

1

2



nr	tema
07-b2	Il sistema viario SS 33 (seguito)

Gli effetti indotti sul sistema viario considerato dall'attuazione delle previsioni di piano appaiono principalmente riconducibili alle previsioni di insediamenti commerciali.

Per la valutazione di tali effetti, è stato adottato il percorso metodologico di seguito delineato:

1 - sono stati assunti ed elaborati i dati relativi ai flussi di traffico rilevati nell'anno 2000 da Errevia per conto della Provincia di Varese;

2 - è stata effettuata negli anni 2011 - 2012 da parte della Polizia Locale un'ulteriore campagna di rilevazione dei flussi di traffico estesa al territorio comunale in generale ed all'intorno del sistema viario considerato in particolare;

3 - sono stati assunti ed elaborati i dati relativi ai flussi di traffico rilevati nel corso della campagna suddetta;

4 - sono stati integrati e coordinati i dati relativi ai flussi di traffico ricavati dalle due fonti suddette;

5-6-7-8 - sono stati conseguentemente delineati gli schemi interettivi ed assegnati i corrispondenti carichi veicolari in relazione alle intersezioni:

- SS 33 / SP 18 e SP 17 / SP 18,
- SS 33 / Dante / Treves,
- SS 33 / accesso a ZA / nuovo asse,
- SS 33 / SP 47;

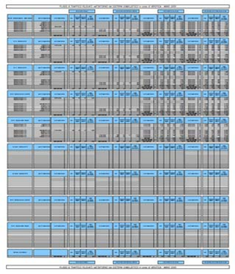
9-10-11 - soono state assunte le risultanze dell'*Indagine Origine / Destinazione 2002* effettuata dal Servizio Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia per quanto attiene la distribuzione degli spostamenti per motivazione;

12 - sono stati infine ricavati i flussi di traffico rilevati allo stato di fatto nell'ora di punta feriale e nell'ora di punta pre-festiva e festiva riconducibili a motivazioni commerciali ed assimilabili, vale a dire:

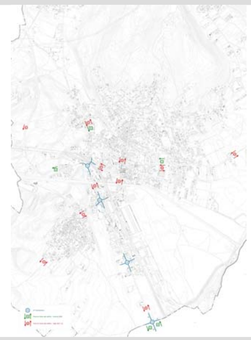
- visitare clienti,
- effettuare commissioni personali,
- fare acquisti,
- svago-turismo, etc,

estrapolandone i corrispondenti flussi di traffico attesi allo stato di progetto nelle ore di punta suddette.

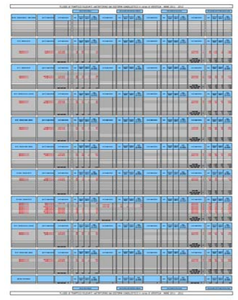
1



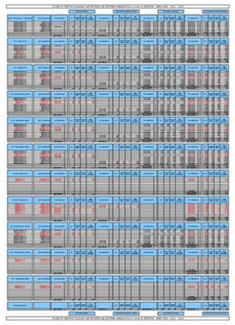
2



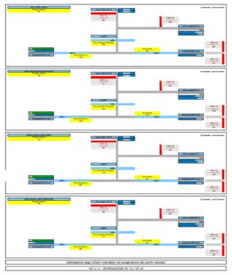
3



4

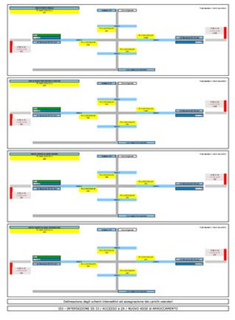


5



6

7



8

9

10

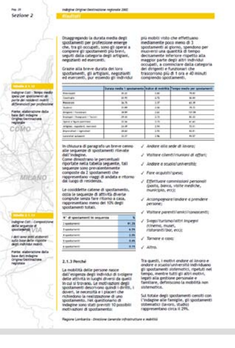


Fig. 21
Sezione 2

Indagine Origine/Destinazione regionale 2002

Disaggregando la ripartizione modale degli spostamenti per motivazione, emerge che, tra gli occupati, sono gli operai a compiere gli spostamenti più brevi, mentre i dirigenti sono i più propensi a viaggiare per lavoro.

Grazie alla breve durata del loro spostamento, gli studenti compiono più spostamenti, pur muovendo gli individui più anziani che effettuano, in media, 3,2 spostamenti al giorno, spendono per ciascuno una quantità di tempo superiore alla media e utilizzano la maggior parte degli altri individui per spostarsi a piedi. Le persone che non dirigono e funzionari che effettuano, in media, 4 di risultati complessivi giornalieri.

	Durata media	spostamenti/giorno	Quota di mobilità	Tempo medio per spostamenti
Occupati	0:26	1,55	71,1%	0:37
Operai	0:25	1,56	69,8%	0:36
Impiegati	0:26	1,54	72,3%	0:38
Dirigenti - Funzionari	0:28	1,51	73,1%	0:41
Artisti - Professioni - Tecnici	0:26	1,53	71,8%	0:38
Addetti alle vendite	0:26	1,55	71,1%	0:37
Addetti ai servizi personali	0:26	1,55	71,1%	0:37
Artigiani - Agricoltori	0:24	1,56	69,8%	0:34
Casalinghe (pensionati)	0:22	1,56	68,5%	0:32

In riferimento ai paragrafi un breve cenno alle seguenti di spostamenti rilevate dalla Regione.
Come illustrato nei percentuali riportate nella tabella seguente, tali spostamenti sono effettuati per compiere da 1 spostamenti che rappresentano il 69% degli spostamenti totali.

Grafico 2.1.1
Indagine Ost / Ripartizione degli spostamenti per motivazione

N° di spostamenti in seguito	%
1 spostamenti	41,3%
2 spostamenti	27,7%
3 spostamenti	15,9%
4 spostamenti	8,4%
5 spostamenti	4,4%
6 spostamenti	2,3%

2.1.3 Perché

La mobilità delle persone nasce dall'esigenza degli individui di svolgere delle attività in luoghi diversi da quelli in cui vivono. Le motivazioni degli spostamenti descrivono quindi i diversi, le necessità e i piaceri che spingono le persone a compiere uno spostamento. Nel questionario di indagine sono stati previsti 10 possibili motivazioni di spostamento:

- ✓ Andare alla sede di lavoro;
- ✓ Visitare clienti (riunioni di affari);
- ✓ Andare a scuola/università;
- ✓ Fare acquisti/spesa;
- ✓ Effettuare commissioni personali (banca, posta, visite mediche, ecc.);
- ✓ Accompagnare/andare a prendere persone;
- ✓ Visitare parenti/amici/conoscenti;
- ✓ Svago/turismo/altro impegni sociali (sport, cinema, cultura/libri, ecc);
- ✓ Tornare a casa;
- ✓ Altro.

Tra questi, i motivi andare al lavoro e andare a scuola/università individuano spostamenti sistematici, che si ripetono nel tempo, mentre tutti gli altri motivi, legati alla gestione personale e familiare, sono definiti come spostamenti occasionali.

Sul totale degli spostamenti censiti con l'indagine ado-hangine, gli spostamenti sistematici (lavoro, studio) rappresentano circa il 29%, mentre quelli occasionali, fatti fenomeno il ricorrente degli spostamenti di ritorno a casa, si distribuiscono quasi allo stesso modo tra motivi degli spostamenti ai siti comuni (acquisti, svago, commissioni, ecc.) e quelli (circa il 13,1%, mentre aumentano, pressoché costanti, le quote degli spostamenti per lavoro (il 16,8%) e di commissioni personali (posta, banca, visite mediche, ecc.) (7,3%), attraverso l'orizzonte dei principali fruitori d'utenza.

11

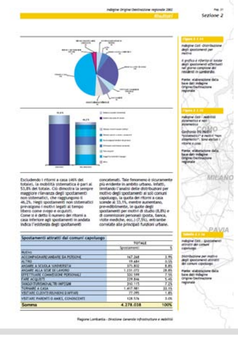
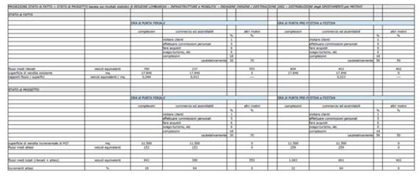


Fig. 21
Sezione 2

Indagine Origine/Destinazione regionale 2002

12



nr	tema	
07-b3	Il sistema viario SS 33	(seguito)

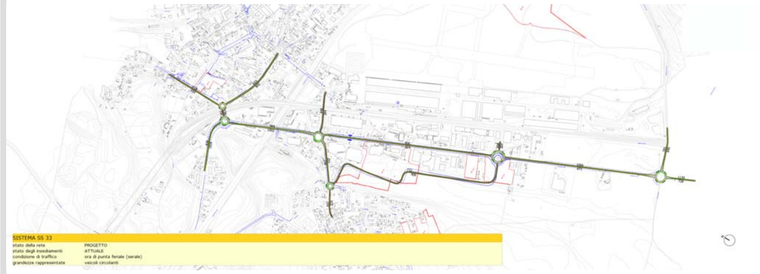
1-2 - sono stati quindi elaborati i diagrammi di confronto capacità / flusso relativi al sistema viario nella configurazione di progetto in assenza dei nuovi insediamenti programmati;

3-4 - sono stati infine elaborati i diagrammi di confronto capacità / flusso relativi al sistema viario nella configurazione di progetto in presenza dei nuovi insediamenti programmati.

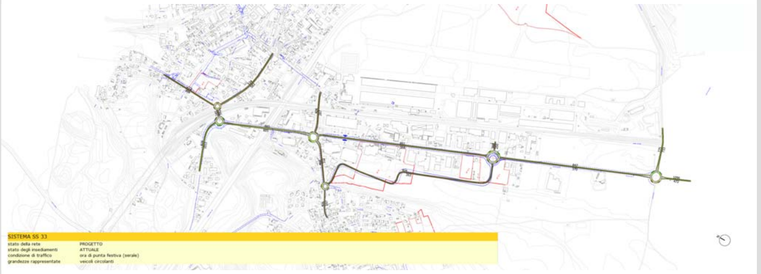
Le simulazioni modellistiche hanno delineato uno scenario di sostanziale compatibilità tra le previsioni di insediamenti commerciali e le corrispondenti indicazioni di miglioramento della rete viaria.

Per ulteriori dettagli, si rinvia all'*Appendice* allegata in calce al presente documento.

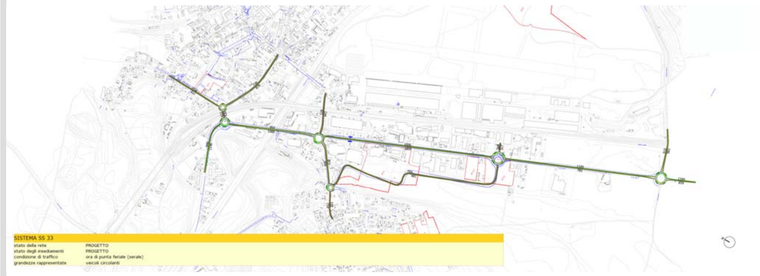
1



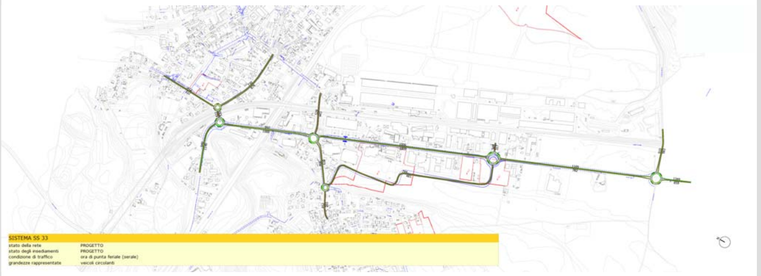
2



3



4



nr	tema
07-c1	Il sistema viario SP 17

Il sistema viario considerato è innervato dalla SP 17 *"del Buon Cammino"*.

Nello stato di fatto (1), esso è caratterizzato dai seguenti elementi fondamentali:

- intersezione SP 17 / Cavallotti / Uguaglianza / Roma	a rotatoria	realizzata
- intersezione SP 17 / Gramsci / Quadri / Ginestre / Uguaglianza	a priorità semplice	
- intersezione S 17 / Prati / Somma L	a priorità semplice	

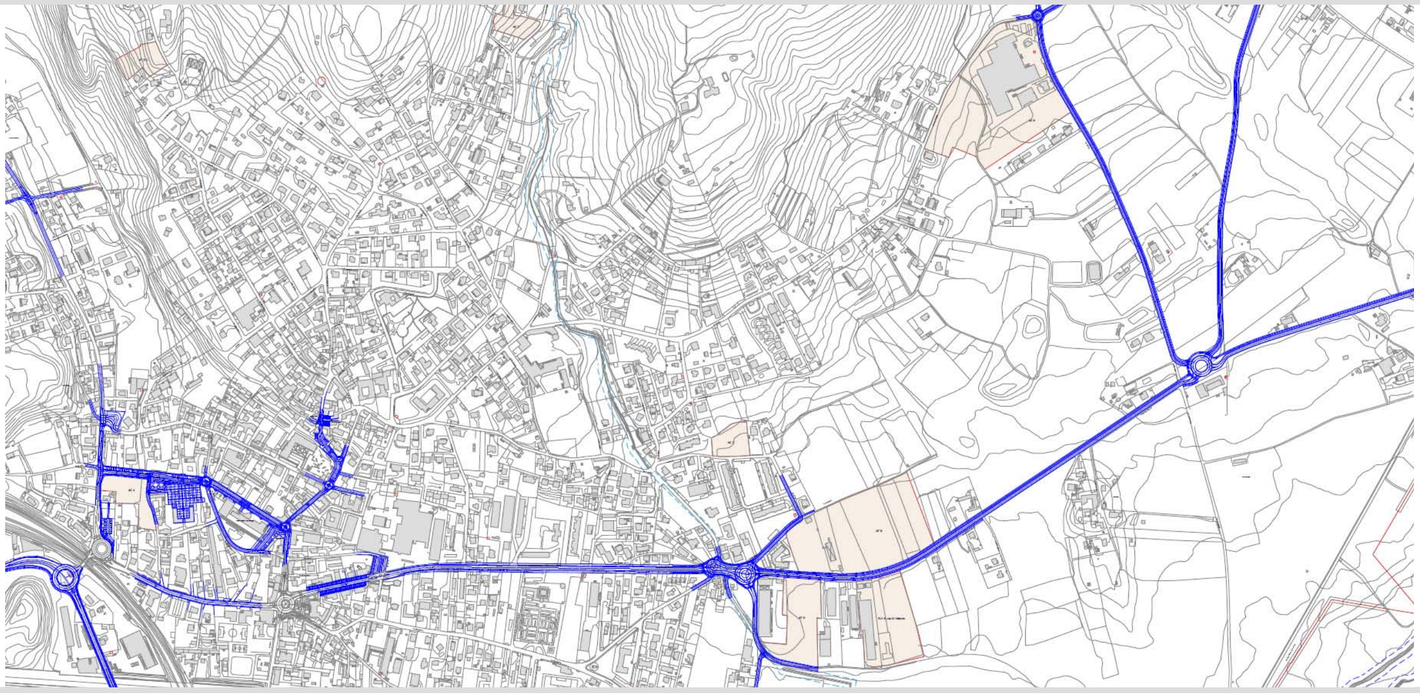
Sempre nello stato di fatto, inoltre, il sistema insediativo circostante risulta interessato da destinazioni sia residenziali che produttivie

Nello stato di progetto (2), esso sarà invece caratterizzato dai seguenti elementi fondamentali:

- intersezione SP 17 / Cavallotti / Uguaglianza / Roma	a rotatoria	realizzata
- intersezione SP 17 / Gramsci / Quadri / Ginestre / Uguaglianza	a rotatoria	da realizzare
- nuova strada di accesso a ZP		da realizzare
- intersezione SP 17 / Prati / Somma L	a rotatoria	da realizzare

1

2



nr	tema
07-c2	Il sistema viario SP 17 (seguito)

Gli effetti indotti sul sistema viario considerato dall'attuazione delle previsioni di piano appaiono principalmente riconducibili agli insediamenti produttivi e poli-funzionali.

Per la valutazione di tali effetti, è stato adottato il percorso metodologico di seguito delineato:

1 - è stata effettuata negli anni 2011 - 2012 da parte della Polizia Locale una campagna di rilevazione dei flussi di traffico estesa al territorio comunale in generale, i cui dati sono stati assunti ed opportunamente elaborati;

2 - sono stati stimati gli incrementi di flusso riconducibili alle previsioni di insediamenti produttivi e poli-funzionali, sia in termini di contributo al TGM che di contributo all'ora di punta feriale;

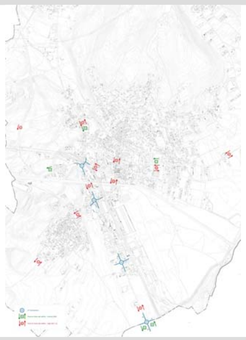
4-5 - sono stati elaborati i diagrammi di confronto capacità / flusso relativi al sistema viario nella configurazione di progetto in assenza dei nuovi insediamenti programmati;

7-8 - sono stati elaborati i diagrammi di confronto capacità / flusso relativi al sistema viario nella configurazione di progetto in presenza dei nuovi insediamenti programmati.

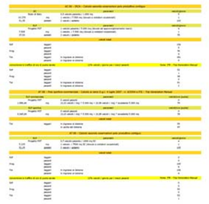
Le simulazioni modellistiche hanno delineato uno scenario di sostanziale compatibilità tra le previsioni di insediamenti produttivi e poli-funzionali e le corrispondenti indicazioni di miglioramento della rete viaria.

Per ulteriori dettagli, si rinvia all'*Appendice* allegata in calce al presente documento.

1



2



3

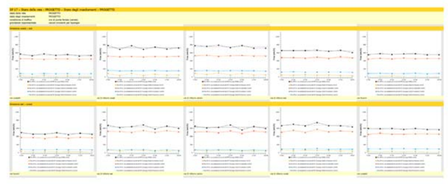
4

5

6

7

8



9

10

11

12

nr	tema
07-d1	Il sistema viario SP 18

Il sistema viario considerato è innervato dalla SP 18 *"dell'Isolino Virginia"*.

Nello stato di fatto (cfr fig 1), esso è caratterizzato dai seguenti elementi fondamentali:

- intersezione SP 18 / Rosselli	a priorità semplice	
- intersezione SP 18 / S Rocco	a rotatoria	realizzata
- via S Rocco sud		
- intersezione S Rocco nord / S Rocco sud	a priorità semplice	
- intersezione SS 629 / S Rocco / Varisnella	a priorità semaforica	
- via S Rocco nord		

Sempre nello stato di fatto, inoltre, il sistema insediativo circostante risulta principalmente interessato da insediamenti produttivi e, in parte, da insediamenti residenziali.

Nello stato di progetto (cfr fig 2), esso sarà invece caratterizzato dai seguenti elementi fomdamentali:

- intersezione SP 18 / Rosselli	a rotatoria	da realizzare
- intersezione SP 18 / S Rocco	a rotatoria	realizzata
- via S Rocco sud		
- intersezione S Rocco nord / S Rocco sud	a rotatoria	da realizzare
- intersezione SS 629 / S Rocco / Varisnella	a priorità semaforica	
- via S Rocco nord		

1

2

nr	tema	
07-d2	Il sistema viario SP 18	(seguito)

Gli effetti indotti sul sistema viario considerato dall'attuazione delle previsioni di piano appaiono principalmente riconducibili agli insediamenti produttivi.

Per la valutazione di tali effetti, è stato adottato il percorso metodologico di seguito delineato:

1 - è stata effettuata negli anni 2011 - 2012 da parte della Polizia Locale una campagna di rilevazione dei flussi di traffico estesa al territorio comunale in generale, i cui dati sono stati assunti ed opportunamente elaborati;

2 - sono stati stimati gli incrementi di flusso riconducibili alle previsioni di insediamenti produttivi, sia in termini di contributo al TGM che di contributo all'ora di punta feriale;

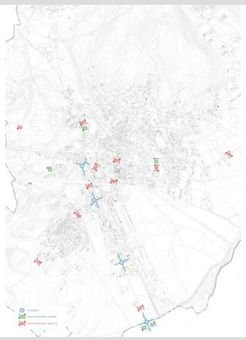
4-5 - sono stati elaborati i diagrammi di confronto capacità / flusso relativi al sistema viario nella configurazione di progetto in assenza dei nuovi insediamenti programmati;

7-8 - sono stati elaborati i diagrammi di confronto capacità / flusso relativi al sistema viario nella configurazione di progetto in presenza dei nuovi insediamenti programmati.

Le simulazioni modellistiche hanno delineato uno scenario di sostanziale compatibilità tra le previsioni di insediamenti produttivi e poli-funzionali e le corrispondenti indicazioni di miglioramento della rete viaria.

Per ulteriori dettagli, si rinvia all'*Appendice* allegata in calce al presente documento.

1



2

3

4

5

6

7

8

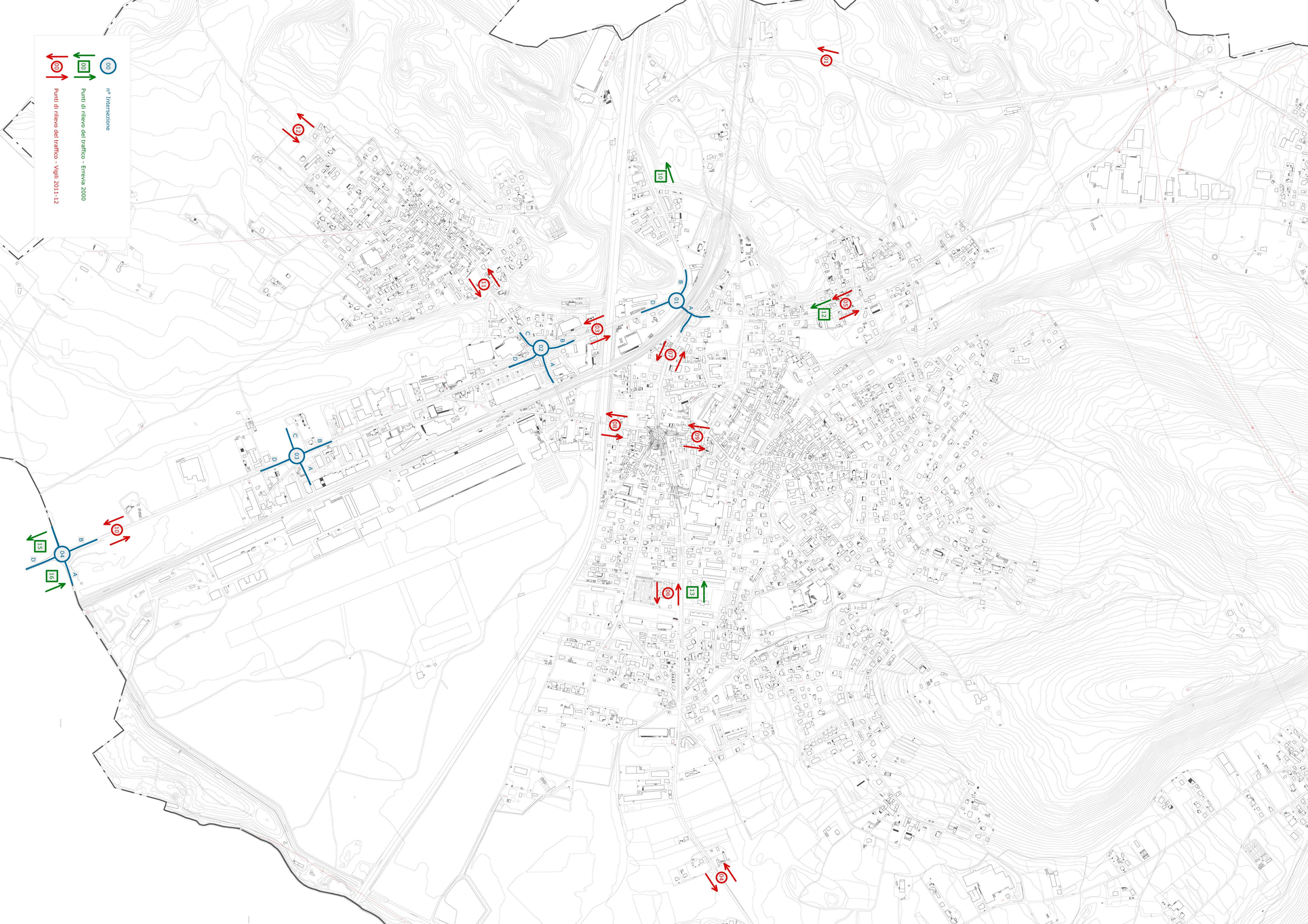
9

10

11

12

nr	tema
08	Appendice


nº Intersezione
Punti di rilievo del traffico - Errevia 2000
Punti di rilievo del traffico - Vigili 2011-12
01
02
03
04
A
B
C
D
00
01
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12
13
14
15
16

Disaggregando la durata media degli spostamenti per professione emerge che, tra gli occupati, sono gli operai a compiere gli spostamenti più brevi, seguiti dalla categoria degli artigiani, negozianti ed esercenti.

Grazie alla breve durata dei loro spostamenti, gli artigiani, negozianti ed esercenti, pur essendo gli individui più mobili visto che effettuano mediamente poco meno di 3 spostamenti al giorno, spendono per muoversi una quantità di tempo decisamente inferiore rispetto alla maggior parte degli altri individui occupati, a cominciare dalla categoria dei dirigenti e funzionari che trascorrono più di 1 ora e 40 minuti compiendo spostamenti.

Tabella 2.1.12

Indagine Cati - Tempo medio speso per spostamenti da parte dei residenti mobili differenziati per professione

Fonte: elaborazione dalla base dati Indagine Origine/Destinazione regionale

	Durata media 1 spostamento	Indice di mobilità	Tempo medio per spostamenti
Disoccupati	30.32	2.60	78.82
Casalinghe	20.90	2.72	56.84
Pensionati	26.75	2.37	63.39
Studenti	31.89	2.50	79.72
Dirigenti / Funzionari	38.89	2.62	101.88
Impiegati / Insegnanti / Tecnici	29.43	2.73	80.33
Operai e figure assimilate	22.56	2.73	61.60
Artigiani, negozianti, esercenti	24.49	2.94	72.01
Imprenditori / Agricoltori	28.60	2.93	83.81
Lavoratori autonomi	33.07	2.86	94.57

In chiusura di paragrafo un breve cenno alle sequenze di spostamenti rilevate dall'indagine.
Come dimostrano le percentuali riportate nella tabella seguente, tali sequenze sono prevalentemente composte da 2 spostamenti che rappresentano viaggi di andata e ritorno dal luogo di residenza.

Le cosiddette catene di spostamento, ossia le sequenze di attività diverse compiute senza fare ritorno a casa, rappresentano meno del 10% degli spostamenti totali.

Tabella 2.1.13

Indagine Cati - Composizione delle sequenze di spostamento

I dati sono stati elaborati sulla base delle risposte degli individui mobili.

Fonte: elaborazione dalla base dati Indagine Origine/Destinazione regionale

N° di spostamenti in sequenza	%
2 spostamenti	91.2%
3 spostamenti	6.3%
4 spostamenti	2.0%
5 spostamenti	0.4%
6 spostamenti	0.1%

2.1.3 Perché

La mobilità delle persone nasce dall'esigenza degli individui di svolgere delle attività in luoghi diversi da quelli in cui si trovano. Le motivazioni degli spostamenti descrivono quindi i diritti, i doveri, le necessità e i piaceri che richiedono la realizzazione di uno spostamento. Nel questionario di indagine sono stati previsti 10 possibili motivazioni di spostamento:

- ✓ *Andare alla sede di lavoro;*
- ✓ *Visitare clienti/riunioni di affari;*
- ✓ *Andare a scuola/università;*
- ✓ *Fare acquisti/spesa;*
- ✓ *Effettuare commissioni personali (posta, banca, visite mediche, municipio, ecc);*
- ✓ *Accompagnare/andare a prendere persone;*
- ✓ *Visitare parenti/amici/conoscenti;*
- ✓ *Svago/turismo/altri impegni (cinema, musei, ristoranti/bar, ecc);*
- ✓ *Tornare a casa;*
- ✓ *Altro.*

Tra questi, i motivi *andare al lavoro* e *andare a scuola/università* individuano gli spostamenti *sistematici*, ripetuti nel tempo, mentre tutti gli altri motivi, legati alla gestione personale e familiare, definiscono la mobilità *non sistematica*.

Sul totale degli spostamenti censiti con l'indagine alle famiglie, gli spostamenti sistematici (lavoro, studio) rappresentano circa il 29%.

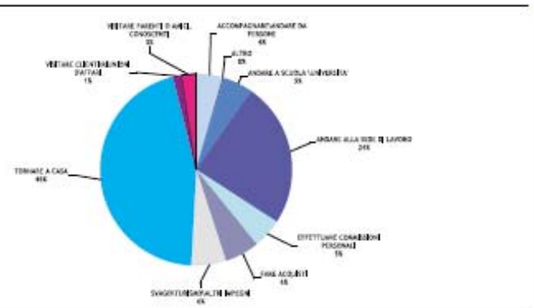
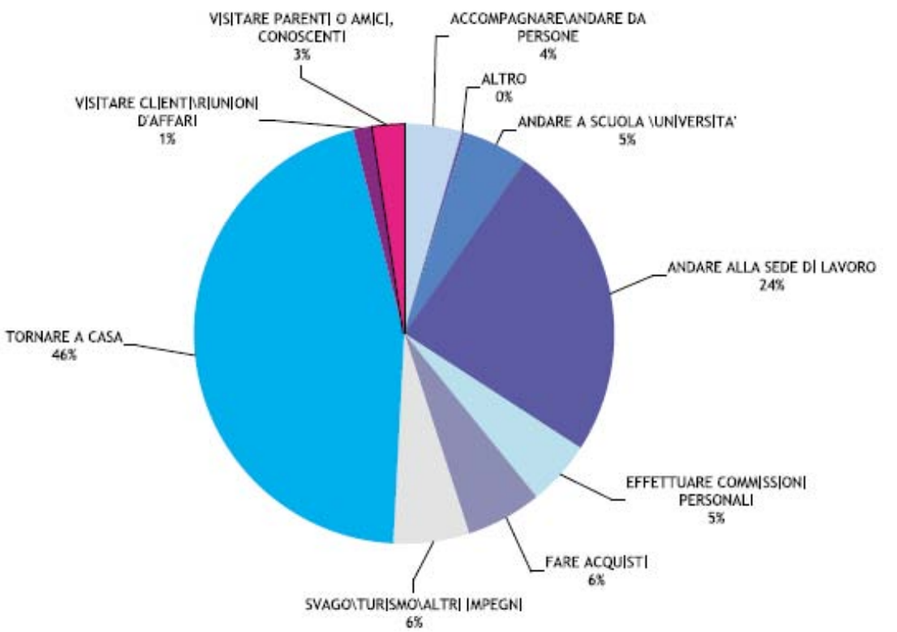


Figura 2.1.14

Indagine Cati -Distribuzione degli spostamenti per motivo

Il grafico è riferito al totale degli spostamenti effettuati nel giorno campione dai residenti in Lombardia.

Fonte: elaborazione dalla base dati Indagine Origine/Destinazione regionale



Escludendo i ritorni a casa (46
totale), la mobilità sistematic
53,8% del totale. Ciò dimostra
maggiore rilevanza degli spost
non sistematici, che raggiungo
46,2%. Negli spostamenti non
prevalgono i motivi legati al te
libero come *svago* e *acquisti*.
Come si è detto il numero dei r
casa inferiore agli spostamenti
indica l'esistenza degli spostam

Spostamenti attratti dai co

Motivo		
ACCOMPAGNARE\ANDARE DA PERSONE	167.266	3.9%
ALTRO	19.684	0.5%
ANDARE A SCUOLA \UNIVERSITA'	375.802	8.8%
ANDARE ALLA SEDE DI LAVORO	1.231.072	28.8%
EFFETTUARE COMMISSIONI PERSONALI	320.599	7.5%
FARE ACQUISTI	229.846	5.4%
SVAGO\TURISMO\ALTRI IMPEGNI	310.115	7.2%
TORNARE A CASA	1.417.981	33.1%
VISITARE CLIENTI\RIUNIONI D'AFFARI	77.095	1.8%
VISITARE PARENTI O AMICI, CONOSCENTI	128.576	3.0%
Somma	**4.278.038**	**100%**

degli spostamenti attratti dai comuni capoluogo.

Fonte: elaborazione dalla base dati Indagine Origine/Destinazione regionale

FLUSSI di TRAFFICO RILEVATI nell'INTORNO del SISTEMA VIABILISTICO in corso di VERIFICA - ANNO 2000

	ORE di PUNTA FERIALI						ORE di PUNTA PRE-FESTIVE e FESTIVE						ORE DIURNE (07.00-20.00)						ORE DIURNE e NOTTURNE (00.00-24.00)					
SS 629 - direzione Bezozzo - Sesto Calende	giorni di osservazione		ore di osservazione				giorni di osservazione		ore di osservazione				giorni di osservazione		ore di osservazione				giorni di osservazione		ore di osservazione			
rilevatore Errevia nr 10																				

FLUSSI di TRAFFICO RILEVATI nell'INTORNO del SISTEMA VIABILISTICO in corso di VERIFICA - ANNI 2011 - 2012

			ORE di PUNTA FERIALI				ORE di PUNTA PRE-FESTIVE e FESTIVE				ORE DIURNE (07:00-20:00)				ORE DIURNE e NOTTURNE (00:00-24:00)			
SS 629 - direzione Besozzo - Sesto Calende	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
SP 18 - direzione SS 33	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore PL nr 5	giovedì 21.07.11	17:00-18:00 1	118	296	1	716											17:00-24:00 7	484	1.150	8	2.832
rilevatore PL nr 5	venerdì 22.07.11	08:00-09:00 1	86	322	5	760											00:00-15:00 15	628	2.028	34	4.888
																	valori totali	1.112	3.178	42	7.720
																	valori medi periodali 11	556	1.589	21	3.860
		valori medi orari	102	309	3	738											valori medi orari	51	144	2	351
SP 17 - direzione SS 33	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore PL nr 7	mercoledì 27.07.11	17:00-18:00 1	468	86	8	688											13:00-24:00 11	2.654	457	24	3.712
rilevatore PL nr 7	giovedì 28.07.11	08:00-09:00 1	369	114	3	615											00:00-10:00 10	1.093	259	22	1.743
																	valori totali	3.747	716	46	5.455
																	valori medi periodali 11	1.874	358	23	2.728
		valori medi orari	419	100	6	652											valori medi orari	170	33	2	248
SS 33 - direzione Somma Lombardo	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore PL nr 3	martedì 26.07.11	19:00-20:00 1	550	127	7	846											11:00-24:00 13	4.858	1.212	122	8.014
rilevatore PL nr 3	mercoledì 27.07.11	09:00-10:00 1	528	144	15	906											00:00-10:00 10	1.424	350	35	2.334
																	valori totali	6.282	1.562	157	10.348
																	valori medi periodali 12	3.141	781	79	5.174
		valori medi orari	539	136	11	876											valori medi orari	262	65	7	431
SS 33 - direzione Sesto Calende	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore PL nr 3	martedì 26.07.11	20:00-21:00 1	651	145	4	965											11:00-24:00 13	5.341	1.590	130	9.301
rilevatore PL nr 3	mercoledì 27.07.11	09:00-10:00 1	287	119	15	615											00.00-10.00 10	1.118	360	30	2.018
																	valori totali	6.459	1.950	160	11.319
																	valori medi periodali 12	3.230	975	80	5.660
		valori medi orari	469	132	10	790											valori medi orari	269	81	7	472
SS 33 - direzione Sesto Calende	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore PL nr 10	mercoledì 20.07.11	17:00-18:00 1	672	195	5	1.092											11:00-24:00 13	5.498	1.841	116	9.876
rilevatore PL nr 10	giovedì 21.07.11	08:00-09:00 1	455	208	18	979											00:00-11:00 10	2.240	939	87	4.640
																	valori totali	7.738	2.780	203	14.516
																	valori medi periodali 12	3.869	1.390	102	7.258
		valori medi orari	564	202	12	1.036											valori medi orari	322	116	8	605
via Dante - direzione SS 33	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore PL nr 8	martedì 26.07.11	17:00-18:00 1	382	35	1	458											10:00-24:00 14	3.025	499	9	4.077
rilevatore PL nr 8	mercoledì 27.07.11	07:00-08:00 1	281	65	3	429											00:00-08:00 8	484	101	3	704
																	valori totali	3.509	600	12	4.781
																	valori medi periodali 11	1.755	300	6	2.391
		valori medi orari	332	50	2	444											valori medi orari	160	27	1	217
via Treves - direzione SS 33	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore PL nr 11	venerdì 24.02.12	16:00-17:00 1	135	11	1	163											16:00-24:00 8	628	81	4	814
rilevatore PL nr 11	sabato 25.02.12						15:00-16:00 1	141	7	1	161						00:00-24:00 24	1.716	125	6	2.002
rilevatore PL nr 11	domenica 26.02.12						18:00-19:00 1	180	16	1	218						00:00-24:00 24	1.363	105	7	1.615
rilevatore PL nr 11	lunedì 27.02.12	08:00-09:00 1	153	29	2	223											00:00-24:00 24	1.709	220	10	2.209
rilevatore PL nr 11	martedì 28.02.12	08:00-09:00 1	168	24	3	234											00:00-24:00 24	1.733	270	17	2.375
rilevatore PL nr 11	mercoledì 29.02.12	08:00-09:00 1	148	32	5	242											00:00-24:00 24	1.697	240	19	2.291
rilevatore PL nr 11	giovedì 01.03.12	08:00-09:00 1	165	27	2	231											00:00-09:00 9	374	55	6	520
																	valori totali	9.220	1.096	69	11.826
																	valori medi periodali 20	1.317	157	10	1.689
		valori medi orari	154	25	3	219	valori medi orari	161	12	1	190						valori medi orari	66	8	0	84
SS 33 - direzione Somma Lombardo	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore PL nr 10	mercoledì 20.07.11	17:00-18:00 1	489	130	16	845											11:00-24:00 13	4.453	1.111	131	7.461
rilevatore PL nr 10	giovedì 21.07.11	08:00-09:00 1	454	152	24	902											00:00-11:00 11	2.321	632	99	4.179
																	valori totali	6.774	1.743	230	11.640
																	valori medi periodali 12	3.387	872	115	5.820
		valori medi orari	472	141	20	874											valori medi orari	282	73	10	485
SS 33 - direzione Sesto Calende	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore PL nr 10	mercoledì 20.07.11	17:00-18:00 1	672	195	5	1.092											11:00-24:00 13	5.498	1.841	116	9.876
rilevatore PL nr 10	giovedì 21.07.11	08:00-09:00 1	455	208	18	979											00:00-11:00 11	2.240	939	87	4.640
																	valori totali	7.738	2.780	203	14.516
																	valori medi periodali 12	3.869	1.390	102	7.258
		valori medi orari	564	202	12	1.036											valori medi orari	322	116	8	605
SISTEMA COMPLESSIVO			auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)		auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)		auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)		auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
		valori medi orari	401	144	9	740											valori medi orari	212	74	5	389

ORE di PUNTA FERIALI | ORE di PUNTA PRE-FESTIVE e FESTIVE | ORE DIURNE (07:00-20:00) | ORE DIURNE e NOTTURNE (00:00-24:00)

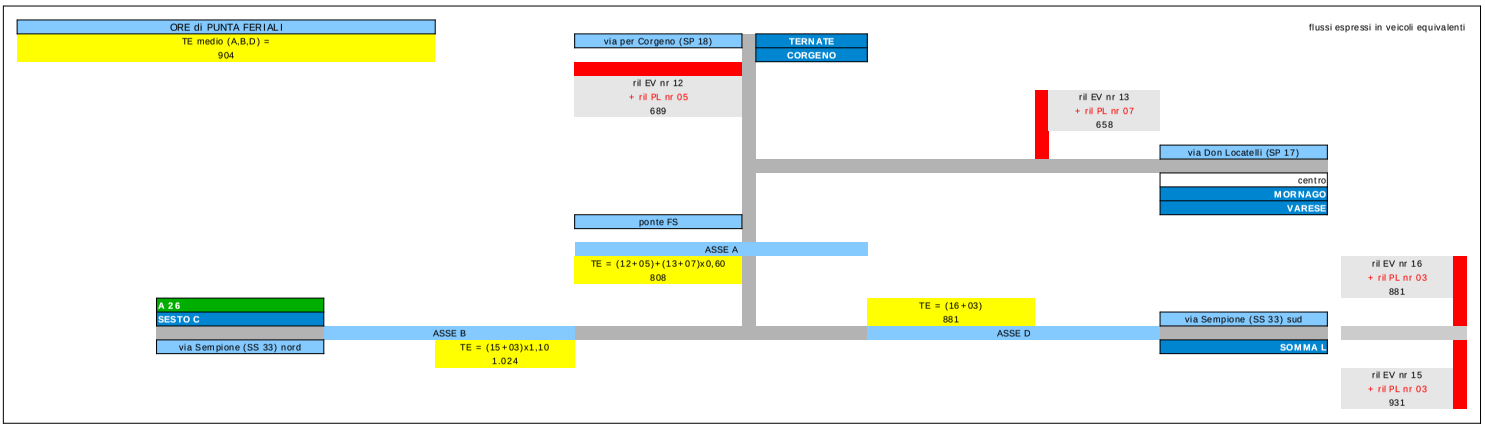
FLUSSI di TRAFFICO RILEVATI nell'INTORNO del SISTEMA VIABILISTICO in corso di VERIFICA - ANNI 2011 - 2012

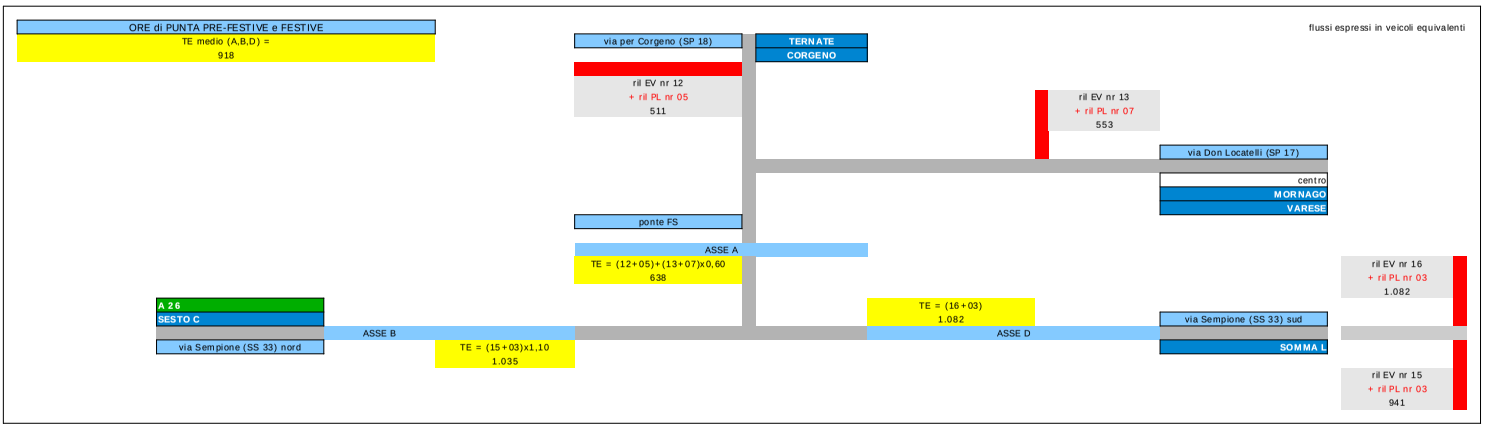
FLUSSI di TRAFFICO RILEVATI nell'INTORNO del SISTEMA VIABILISTICO in corso di VERIFICA - ANNI 2000 - 2011 - 2012

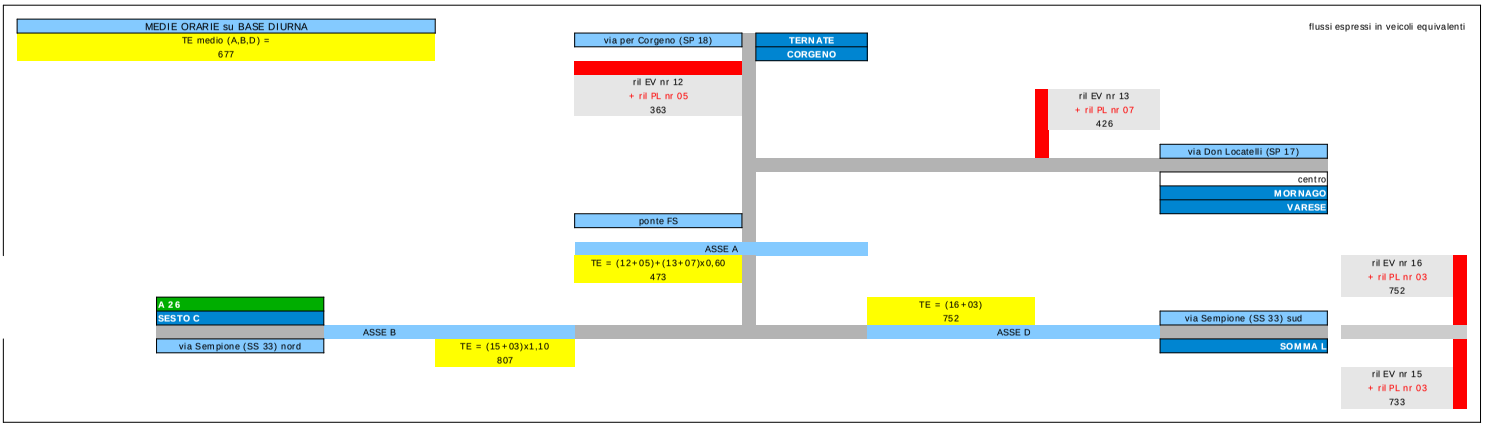
			ORE di PUNTA FERIALI					ORE di PUNTA PRE-FESTIVE e FESTIVE					ORE DIURNE (07:00-20:00)					ORE DIURNE e NOTTURNE (00:00-24:00)			
SS 629 - direzione Besozzo - Sesto Calende	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore Errevia nr 10	lunedì 04.12.00											07:00-20:00 13	4.631	418	182	6.559	00:00-24:00 24	5.595	495	221	7.911
rilevatore Errevia nr 10	martedì 05.12.00											07:00-20:00 13	4.464	361	174	6.230	00:00-24:00 24	5.308	426	207	7.402
rilevatore Errevia nr 10	mercoledì 06.12.00											07:00-20:00 13	4.695	310	169	6.329	00:00-24:00 24	5.665	375	206	7.651
rilevatore Errevia nr 10	giovedì 07.12.00	18:00-19:00 1	563	45	20	773						07:00-20:00 13	4.982	401	179	6.858	00:00-24:00 24	6.043	486	216	8.311
rilevatore Errevia nr 10	venerdì 08.12.00											07:00-20:00 13	4.881	372	169	6.639	00:00-24:00 24	6.256	479	217	8.516
rilevatore Errevia nr 10	sabato 09.12.00						10:00-11:00 1	469	34	16	633	07:00-20:00 13	5.298	271	154	6.764	00:00-24:00 24	6.865	345	193	8.713
rilevatore Errevia nr 10	domenica 10.12.00						18:00-19:00 1	782	16	-	814	07:00-20:00 13	6.267	216	-	6.699	00:00-24:00 24	8.174	294	-	8.762
												valori totali	35.218	2.349	1.027	46.078	valori totali	43.906	2.900	1.260	57.266
												valori medi periodali 13	5.031	336	147	6.583	valori medi periodali 24	6.272	414	180	8.181
		valori medi orari	563	45	20	773	valori medi orari	626	25	8	724	valori medi orari	387	26	11	506	valori medi orari	261	17	8	341
SP 18 - direzione SS 33	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore Errevia nr 12	lunedì 04.12.00	15:00-16:00 1	419	35	17	591						07:00-20:00 13	3.944	328	166	5.596	00:00-24:00 24	4.498	369	187	6.358
rilevatore Errevia nr 12	martedì 05.12.00											07:00-20:00 13	3.560	274	135	4.918	00:00-24:00 24	4.120	328	154	5.700
rilevatore Errevia nr 12	mercoledì 06.12.00											07:00-20:00 13	3.647	276	131	4.985	00:00-24:00 24	4.266	323	153	5.830
rilevatore Errevia nr 12	giovedì 07.12.00											07:00-20:00 13	3.648	262	121	4.898	00:00-24:00 24	4.322	310	143	5.800
rilevatore PL nr 5	giovedì 21.07.11	17:00-18:00 1	118	296	1	716											17:00-24:00 7	484	1.150	8	2.832
rilevatore PL nr 5	venerdì 22.07.11	08:00-09:00 1	86	322	5	760											00:00-15:00 15	628	2.028	34	4.888
rilevatore Errevia nr 12	venerdì 08.12.00											07:00-20:00 13	3.633	285	134	5.007	00:00-24:00 24	4.337	342	157	5.963
rilevatore Errevia nr 12	sabato 09.12.00						16:00-17:00 1	334	14	11	428	07:00-20:00 13	3.448	182	94	4.376	00:00-24:00 24	4.277	220	116	5.413
rilevatore Errevia nr 12	domenica 10.12.00						18:00-19:00 1	565	14	-	593	07:00-20:00 13	3.022	100	-	3.222	00:00-24:00 24	3.910	132	-	4.174
												valori totali	24.902	1.707	781	33.002	valori totali	30.842	5.202	952	46.958
												valori medi periodali 13	3.557	244	112	4.715	valori medi periodali 21	3.427	578	106	5.218
		valori medi orari	208	218	8	689	valori medi orari	450	14	6	511	valori medi orari	274	19	9	363	valori medi orari	163	28	5	248
SP 17 - direzione SS 33	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore Errevia nr 13	lunedì 04.12.00	17:00-18:00 1	472	39	20	670						07:00-20:00 13	4.452	371	185	6.304	00:00-24:00 24	5.156	429	215	7.304
rilevatore Errevia nr 13	martedì 05.12.00											07:00-20:00 13	4.213	329	150	5.771	00:00-24:00 24	4.944	385	176	6.770
rilevatore Errevia nr 13	mercoledì 06.12.00											07:00-20:00 13	4.206	320	144	5.710	00:00-24:00 24	4.971	377	169	6.739
rilevatore PL nr 7	mercoledì 27.07.11	17:00-18:00 1	468	86	8	688											13:00-24:00 11	2.654	457	24	3.712
rilevatore PL nr 7	giovedì 28.07.11	08:00-09:00 1	369	114	3	615											00:00-10:00 10	1.093	259	22	1.743
rilevatore Errevia nr 13	giovedì 07.12.00											07:00-20:00 13	4.014	316	149	5.540	00:00-24:00 24	4.842	383	182	6.700
rilevatore Errevia nr 13	venerdì 08.12.00											07:00-20:00 13	4.174	335	150	5.744	00:00-24:00 24	5.247	421	187	7.211
rilevatore Errevia nr 13	sabato 09.12.00						15:00-16:00 1	419	17	14	537	07:00-20:00 13	4.390	236	142	5.714	00:00-24:00 24	5.790	307	189	7.538
rilevatore Errevia nr 13	domenica 10.12.00						15:00-16:00 1	525	22	-	569	07:00-20:00 13	3.650	179	-	4.008	00:00-24:00 24	4.831	236	-	5.303
												valori totali	29.099	2.086	920	38.791	valori totali	39.528	3.254	1.164	53.020
												valori medi periodali 13	4.157	298	131	5.542	valori medi periodali 21	4.392	362	129	5.891
		valori medi orari	436	80	10	658	valori medi orari	472	20	7	553	valori medi orari	320	23	10	426	valori medi orari	209	17	6	281
SS 33 - direzione Somma Lombardo	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore Errevia nr 15	lunedì 04.12.00	18:00-19:00 1	733	61	31	1.041						07:00-20:00 13	6.644	554	278	9.420	00:00-24:00 24	7.782	648	324	11.022
rilevatore Errevia nr 15	martedì 05.12.00											07:00-20:00 13	7.261	562	259	9.939	00:00-24:00 24	8.799	686	314	12.055
rilevatore PL nr 3	martedì 26.07.11	19:00-20:00 1	550	127	7	846											11:00-24:00 13	4.858	1.212	122	8.014
rilevatore PL nr 3	mercoledì 27.07.11	09:00-10:00 1	528	144	15	906											00:00-10:00 10	1.424	350	35	2.334
rilevatore Errevia nr 15	mercoledì 06.12.00											07:00-20:00 13	7.278	554	247	9.868	00:00-24:00 24	8.990	682	306	12.190
rilevatore Errevia nr 15	giovedì 07.12.00											07:00-20:00 13	7.279	585	260	10.009	00:00-24:00 24	9.117	733	326	12.539
rilevatore Errevia nr 15	venerdì 08.12.00											07:00-20:00 13	7.351	573	262	10.069	00:00-24:00 24	9.590	748	342	13.138
rilevatore Errevia nr 15	sabato 09.12.00						15:00-16:00 1	751	31	26	969	07:00-20:00 13	7.581	405	244	9.855	00:00-24:00 24	10.503	555	343	13.671
rilevatore Errevia nr 15	domenica 10.12.00						14:00-15:00 1	842	35	-	912	07:00-20:00 13	6.888	343	-	7.574	00:00-24:00 24	9.471	468	-	10.407
												valori totali	50.282	3.576	1.550	66.734	valori totali	70.534	6.082	2.112	95.370
												valori medi periodali 13	7.183	511	221	9.533	valori medi periodali 21	7.837	676	235	10.597
		valori medi orari	604	111	18	931	valori medi orari	797	33	13	941	valori medi orari	553	39	17	733	valori medi orari	373	32	11	505
SS 33 - direzione Sesto Calende	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore Errevia nr 16	lunedì 04.12.00											07:00-20:00 13	6.729	609	267	9.549	00:00-24:00 24	8.343	754	330	11.831
rilevatore Errevia nr 16	martedì 05.12.00											07:00-20:00 13	7.549	590	270	10.349	00:00-24:00 24	8.865	691	316	12.143
rilevatore PL nr 3	martedì 26.07.11	20:00-21:00 1	651	145	4	965											11:00-24:00 13	5.341	1.590	130	9.301
rilevatore PL nr 3	mercoledì 27.07.11	09:00-10:00 1	287	119	15	615											00:00-10:00 10	1.118	360	30	2.018
rilevatore Errevia nr 16	mercoledì 06.12.00	17:00-18:00 1	782	60	27	1.064						07:00-20:00 13	7.588	574	260	10.296	00:00-24:00 24	9.151	691	310	12.393
rilevatore Errevia nr 16	giovedì 07.12.00											07:00-20:00 13	7.616	613	273	10.480	00:00-24:00 24	9.366	753	334	12.876
rilevatore Errevia nr 16	venerdì 08.12.00											07:00-20:00 13	7.656	597	272	10.482	00:00-24:00 24	9.460	737	337	12.956
rilevatore Errevia nr 16	sabato 09.12.00						17:00-18:00 1	789	32	27	1.015	07:00-20:00 13	7.455	403	240	9.701	00:00-24:00 24	10.124	554	331	13.218
rilevatore Errevia nr 16	domenica 10.12.00						19:00-20:00 1	1.082	33	-	1.148	07:00-20:00 13	6.895	321	-	7.537	00:00-24:00 24	10.654	494	-	11.642
												valori totali	51.488	3.707	1.582	68.394	valori totali	72.422	6.624	2.118	98.378
												valori medi periodali 13	7.355	530	226	9.771	valori medi periodali 21	8.047	736	235	10.931
		valori medi orari	573	108	15	881	valori medi orari	936	33	14	1.082	valori medi orari	566	41	17	752	valori medi orari	383	35	11	521
SS 33 - direzione Sesto Calende	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore Errevia nr 16	lunedì 04.12.00											07:00-20:00 13	6.729	609	267	9.549	00:00-24:00 24	8.343	754	330	11.831
rilevatore Errevia nr 16	martedì 05.12.00											07:00-20:00 13	7.549	590	270	10.349	00:00-24:00 24	8.865	691	316	12.143
rilevatore PL nr 10	mercoledì 20.07.11	17:00-18:00 1	672	195	5	1.092											11:00-24:00 13	5.498	1.841	116	9.876
rilevatore PL nr 10	giovedì 21.07.11	08:00-09:00 1	455	208	18	979											00:00-11:00 10	2.240	939	87	4.640
rilevatore Errevia nr 16	mercoledì 06.12.00	17:00-18:00 1	782	60	27	1.064						07:00-20:00 13	7.588	574	260	10.296	00:00-24:00 24	9.151	691	310	12.393
rilevatore Errevia nr 16	giovedì 07.12.00											07:00-20:00 13	7.616	613	273	10.480	00:00-24:00 24	9.366	753	334	12.876
rilevatore Errevia nr 16	venerdì 08.12.00											07:00-20:00 13	7.656	597	272	10.482	00:00-24:00 24	9.460	737	337	12.956
rilevatore Errevia nr 16	sabato 09.12.00						17:00-18:00 1	789	32	27	1.015	07:00-20:00 13	7.455	403	240	9.701	00:00-24:00 24	10.124	554	331	13.218
rilevatore Errevia nr 16	domenica 10.12.00						19:00-20:00 1	1.082	33	-	1.148	07:00-20:00 13	6.895	321	-	7.537	00:00-24:00 24	10.654	494	-	11.642
												valori totali	51.488	3.707	1.582	68.394	valori totali	73.701	7.454	2.161	101.575
												valori medi periodali 13	7.355	530	226	9.771	valori medi periodali 21	8.189	828	240	11.286
		valori medi orari	636	154	17	1.045	valori medi orari	936	33	14	1.082	valori medi orari	566	41	17	752	valori medi orari	390	39	11	537

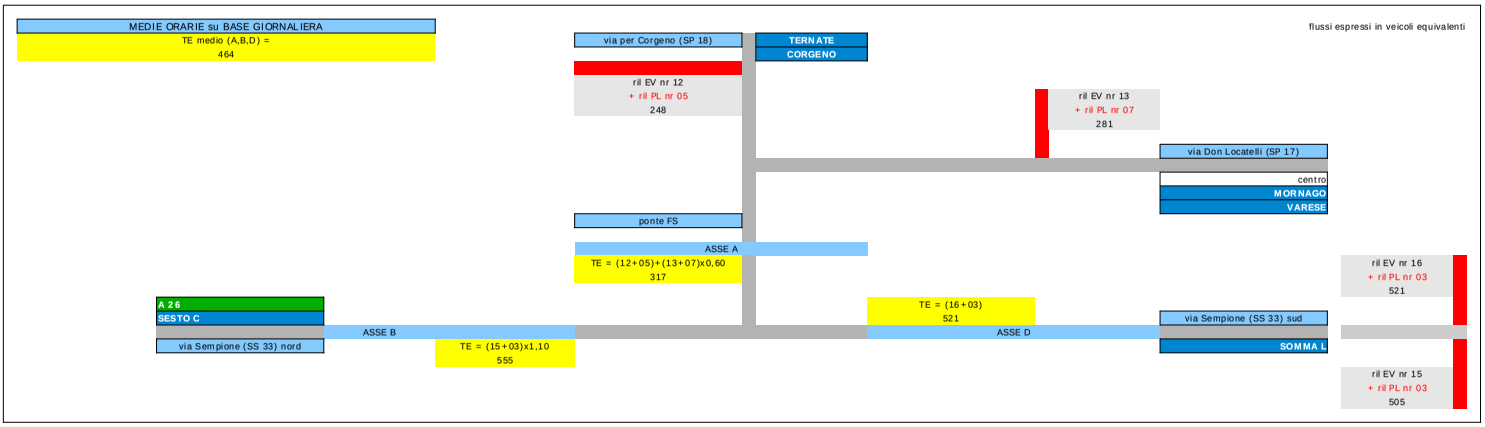
			ORE di PUNTA FERIALI					ORE di PUNTA PRE-FESTIVE e FESTIVE					ORE DIURNE (07:00-20:00)					ORE DIURNE e NOTTURNE (00:00-24:00)			
via Dante - direzione SS 33	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore PL nr 8	martedì 26.07.11	17:00-18:00 1	382	35	1	458											10:00-24:00 14	3.025	499	9	4.077
rilevatore PL nr 8	mercoledì 27.07.11	07:00-08:00 1	281	65	3	429											00:00-08:00 8	484	101	3	704
																	valori totali	3.509	600	12	4.781
																	valori medi periodali 11	1.755	300	6	2.391
		valori medi orari	332	50	2	444											valori medi orari	160	27	1	217
via Treves - direzione SS 33	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore PL nr 11	venerdì 24.02.12	16:00-17:00 1	135	11	1	163											16:00-24:00 8	628	81	4	814
rilevatore PL nr 11	sabato 25.02.12						15:00-16:00 1	141	7	1	161						00:00-24:00 24	1.716	125	6	2.002
rilevatore PL nr 11	domenica 26.02.12						18:00-19:00 1	180	16	1	218						00:00-24:00 24	1.363	105	7	1.615
rilevatore PL nr 11	lunedì 27.02.12	08:00-09:00 1	153	29	2	223											00:00-24:00 24	1.709	220	10	2.209
rilevatore PL nr 11	martedì 28.02.12	08:00-09:00 1	168	24	3	234											00:00-24:00 24	1.733	270	17	2.375
rilevatore PL nr 11	mercoledì 29.02.12	08:00-09:00 1	148	32	5	242											00:00-24:00 24	1.697	240	19	2.291
rilevatore PL nr 11	giovedì 01.03.12	08:00-09:00 1	165	27	2	231											00:00-09:00 9	374	55	6	520
																	valori totali	9.220	1.096	69	11.826
																	valori medi periodali 20	1.317	157	10	1.689
		valori medi orari	154	25	3	219	valori medi orari	161	12	1	190						valori medi orari	66	8	0	84
SS 33 - direzione Somma Lombardo	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore Errevia nr 15	lunedì 04.12.00	18:00-19:00 1	733	61	31	1.041						07:00-20:00 13	6.644	554	278	9.420	00:00-24:00 24	7.782	648	324	11.022
rilevatore Errevia nr 15	martedì 05.12.00											07:00-20:00 13	7.261	562	259	9.939	00:00-24:00 24	8.799	686	314	12.055
rilevatore PL nr 10	mercoledì 20.07.11	17:00-18:00 1	489	130	16	845											11:00-24:00 13	4.453	1.111	131	7.461
rilevatore PL nr 10	giovedì 21.07.11	08:00-09:00 1	454	152	24	902											00:00-11:00 11	2.321	632	99	4.179
rilevatore Errevia nr 15	mercoledì 06.12.00											07:00-20:00 13	7.278	554	247	9.868	00:00-24:00 24	8.990	682	306	12.190
rilevatore Errevia nr 15	giovedì 07.12.00											07:00-20:00 13	7.279	585	260	10.009	00:00-24:00 24	9.117	733	326	12.539
rilevatore Errevia nr 15	venerdì 08.12.00											07:00-20:00 13	7.351	573	262	10.069	00:00-24:00 24	9.590	748	342	13.138
rilevatore Errevia nr 15	sabato 09.12.00						15:00-16:00 1	751	31	26	969	07:00-20:00 13	7.581	405	244	9.855	00:00-24:00 24	10.503	555	343	13.671
rilevatore Errevia nr 15	domenica 10.12.00						14:00-15:00 1	842	35	-	912	07:00-20:00 13	6.888	343	-	7.574	00:00-24:00 24	9.471	468	-	10.407
												valori totali	50.282	3.576	1.550	66.734	valori totali	71.026	6.263	2.185	96.662
												valori medi periodali 13	7.183	511	221	9.533	valori medi periodali 21	7.892	696	243	10.740
		valori medi orari	559	114	24	929	valori medi orari	797	33	13	941	valori medi orari	553	39	17	733	valori medi orari	376	33	12	511
SS 33 - direzione Somma Lombardo	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore PL nr 10	mercoledì 20.07.11	17:00-18:00 1	489	130	16	845											11:00-24:00 13	4.453	1.111	131	7.461
rilevatore PL nr 10	giovedì 21.07.11	08:00-09:00 1	454	152	24	902											00:00-11:00 11	2.321	632	99	4.179
																	valori totali	6.774	1.743	230	11.640
																	valori medi periodali 12	3.387	872	115	5.820
		valori medi orari	472	141	20	874											valori medi orari	282	73	10	485
SS 33 - direzione Sesto Calende	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore PL nr 10	mercoledì 20.07.11	17:00-18:00 1	672	195	5	1.092											11:00-24:00 13	5.498	1.841	116	9.876
rilevatore PL nr 10	giovedì 21.07.11	08:00-09:00 1	455	208	18	979											00:00-11:00 11	2.240	939	87	4.640
																	valori totali	7.738	2.780	203	14.516
																	valori medi periodali 12	3.869	1.390	102	7.258
		valori medi orari	564	202	12	1.036											valori medi orari	322	116	8	605
SISTEMA COMPLESSIVO			auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)		auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)		auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)		auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
		valori medi orari	464	113	13	771	valori medi orari	646	25	9	753	valori medi orari	460	33	14	609	valori medi orari	271	39	8	394
			ORE di PUNTA FERIALI					ORE di PUNTA PRE-FESTIVE e FESTIVE					ORE DIURNE (07:00-20:00)					ORE DIURNE e NOTTURNE (00:00-24:00)			

FLUSSI di TRAFFICO RILEVATI nell'INTORNO del SISTEMA VIABILISTICO in corso di VERIFICA - ANNI 2000 - 2011 - 2012



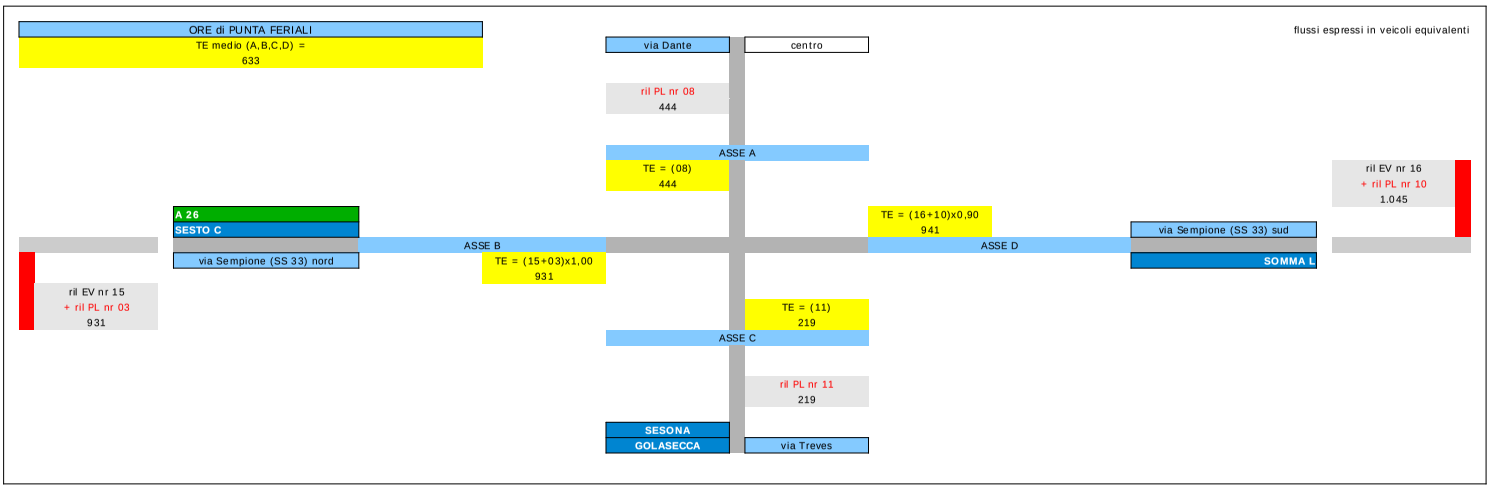


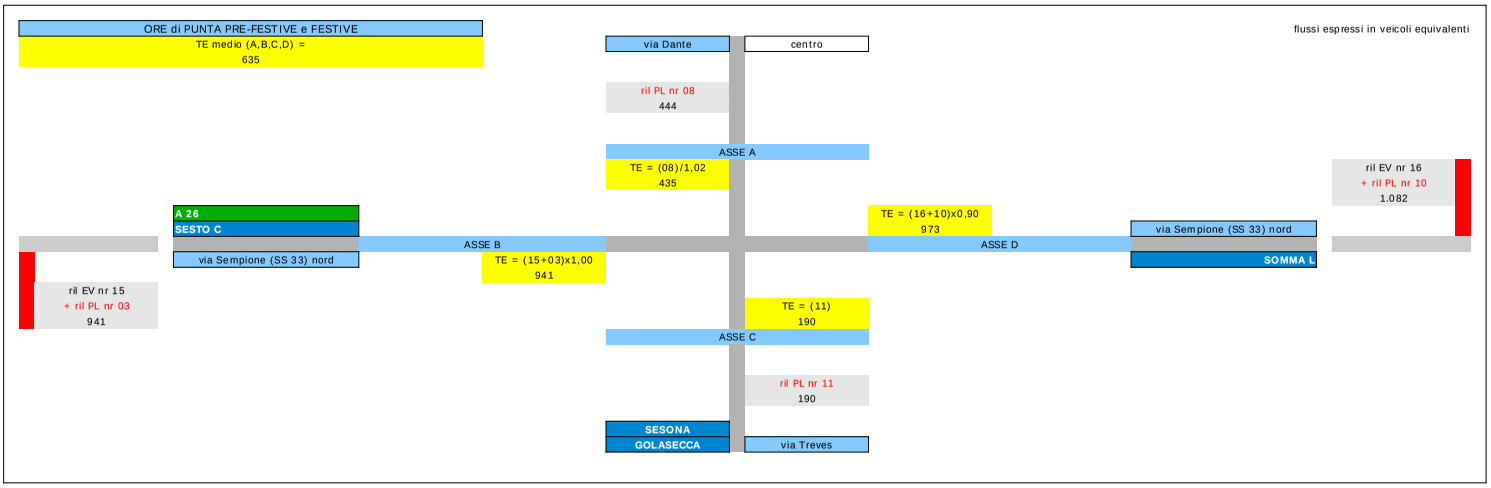


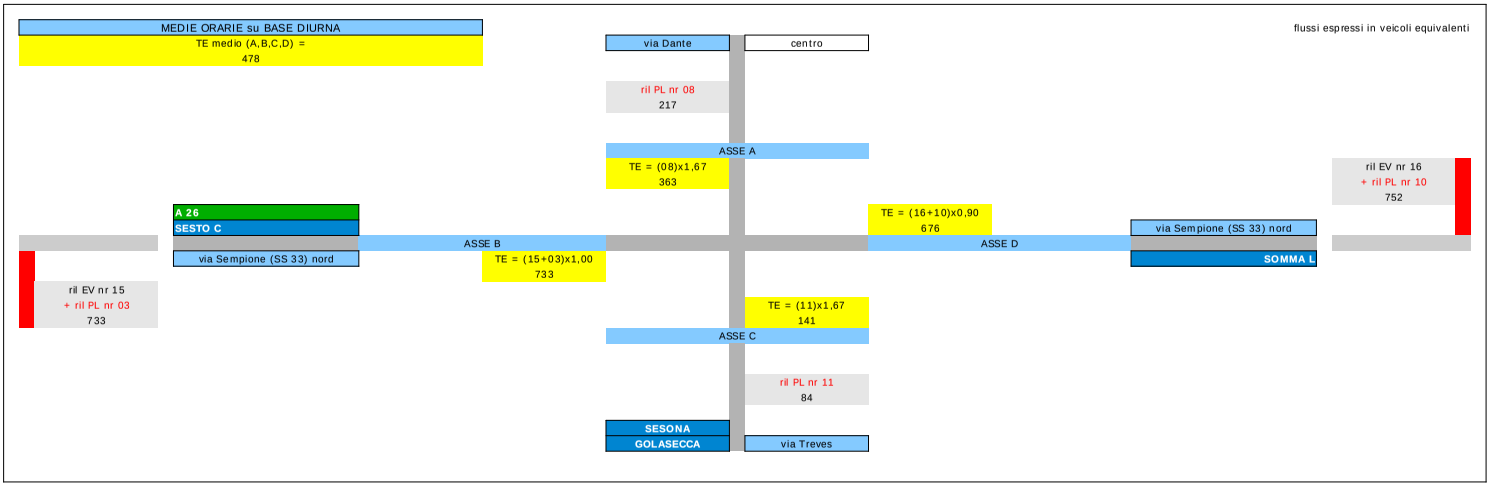


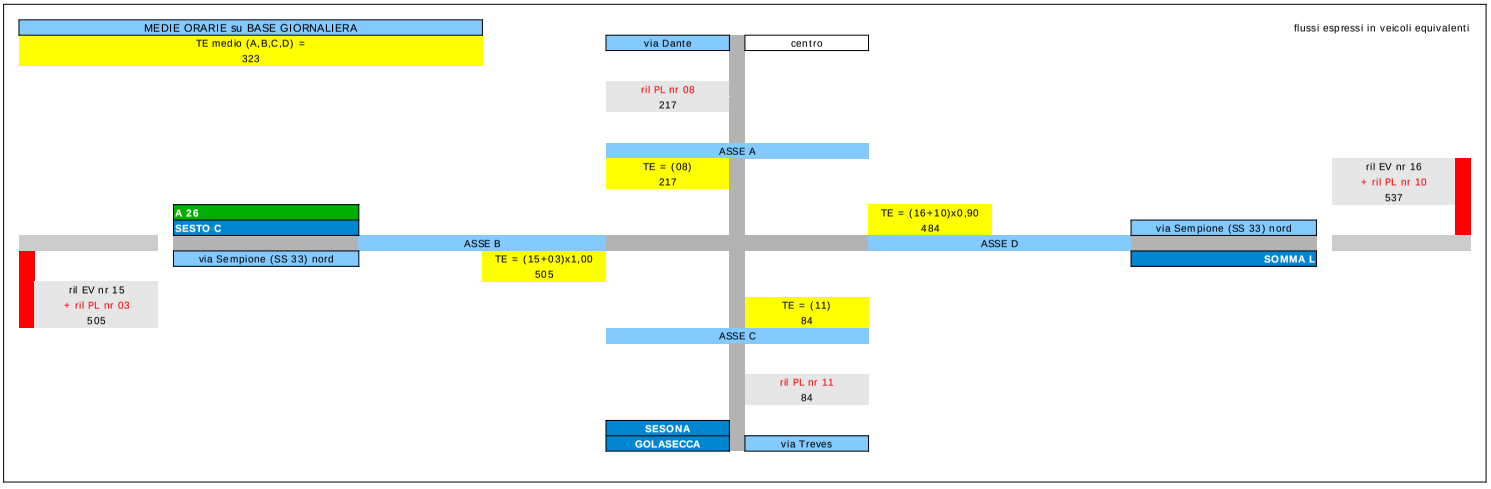
Delineazione degli schemi intersettivi ed assegnazione dei carichi veicolari

I01.1+2 - INTERSEZIONE SS 33 / SP 18



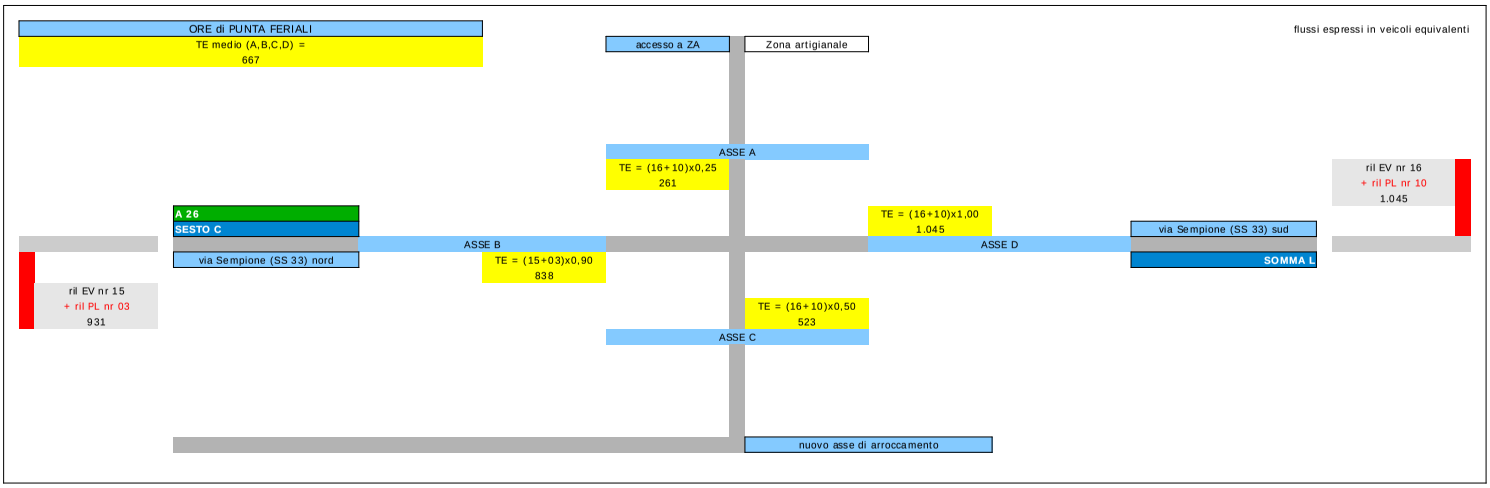


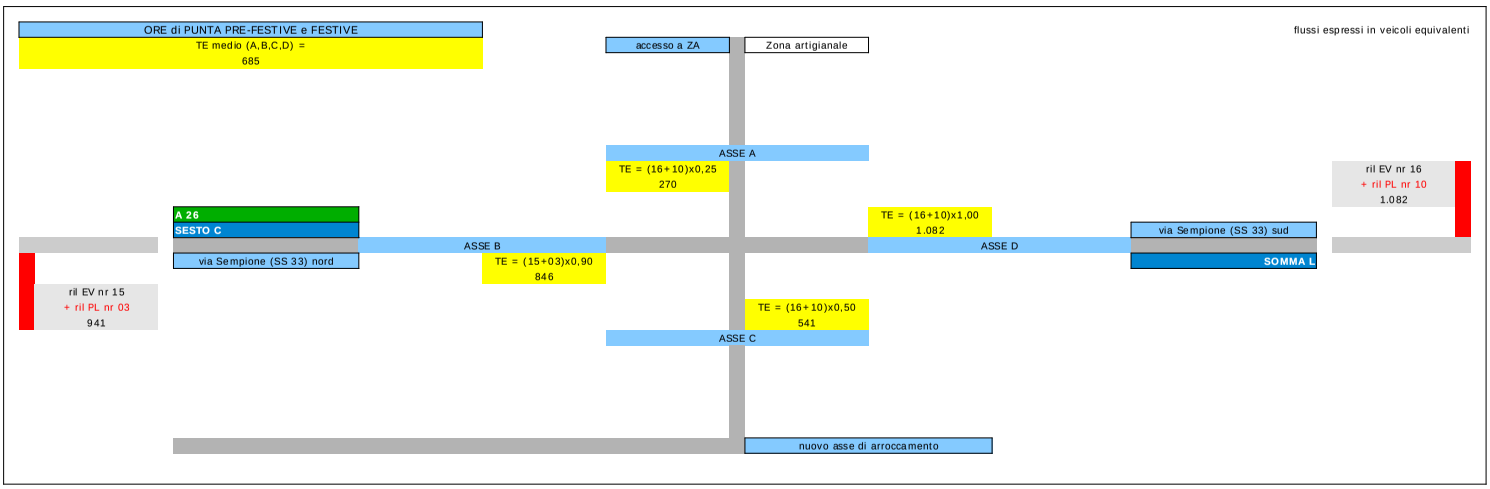


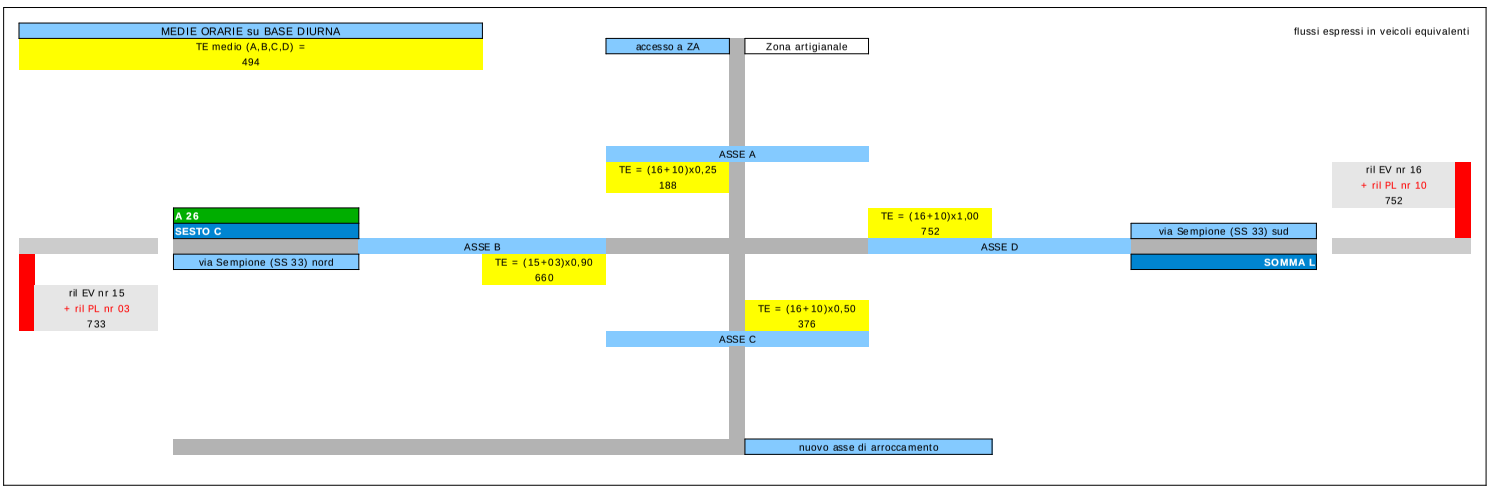


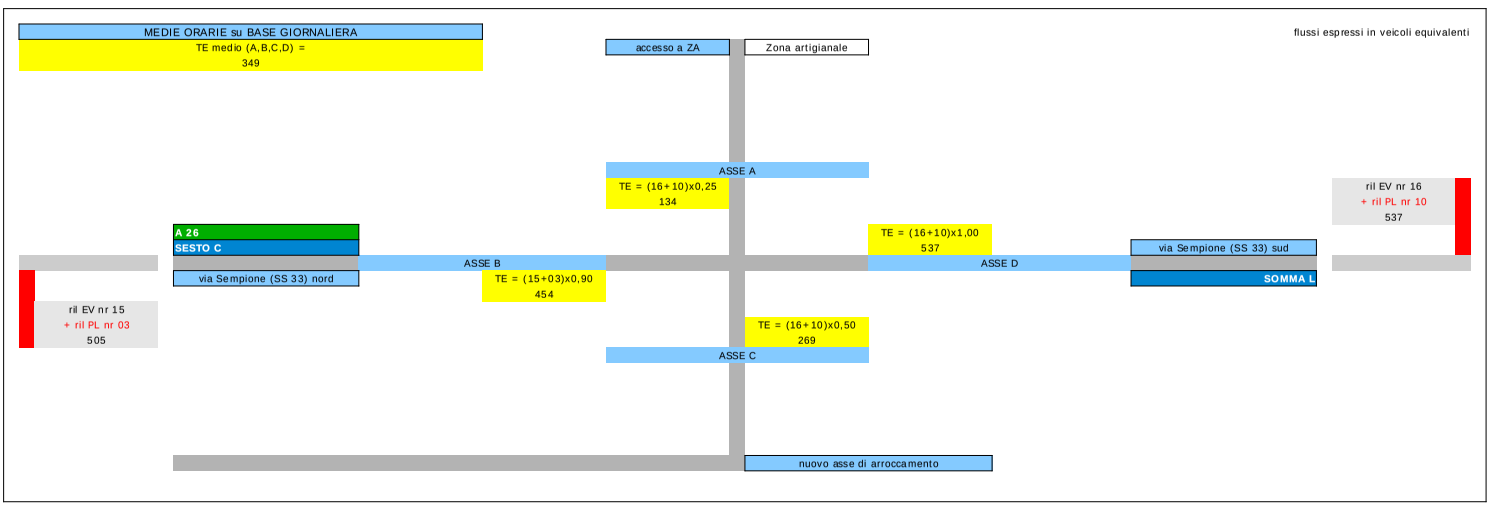
Delineazione degli schemi intersettivi ed assegnazione dei carichi veicolari

I02 - INTERSEZIONE SS 33 / DANTE / TREVES



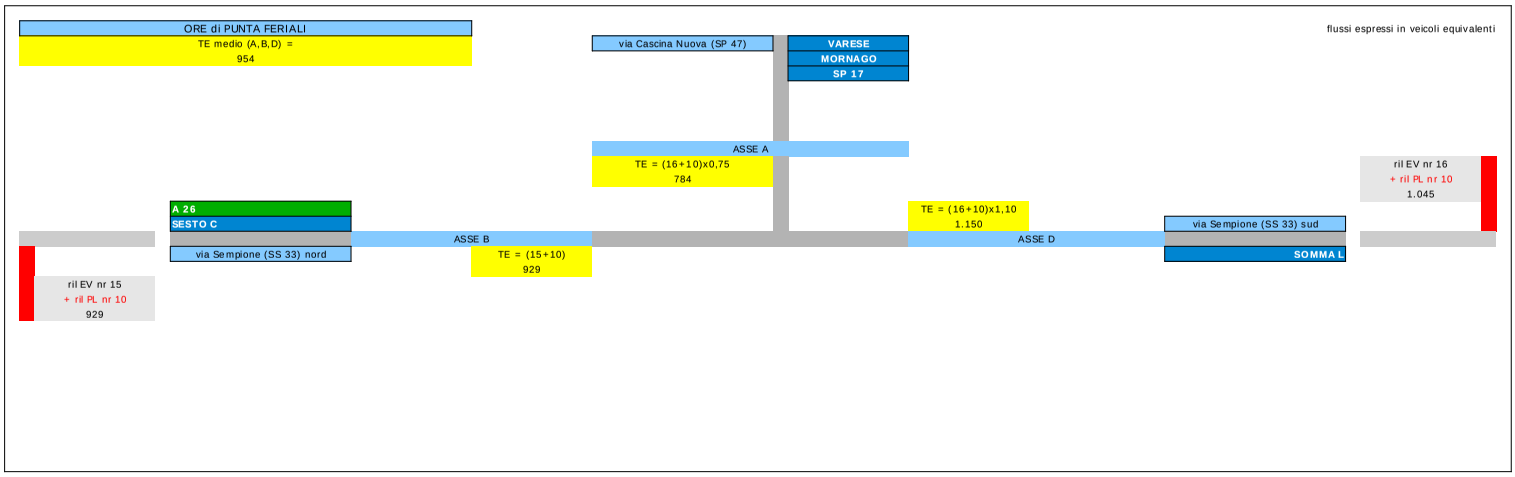


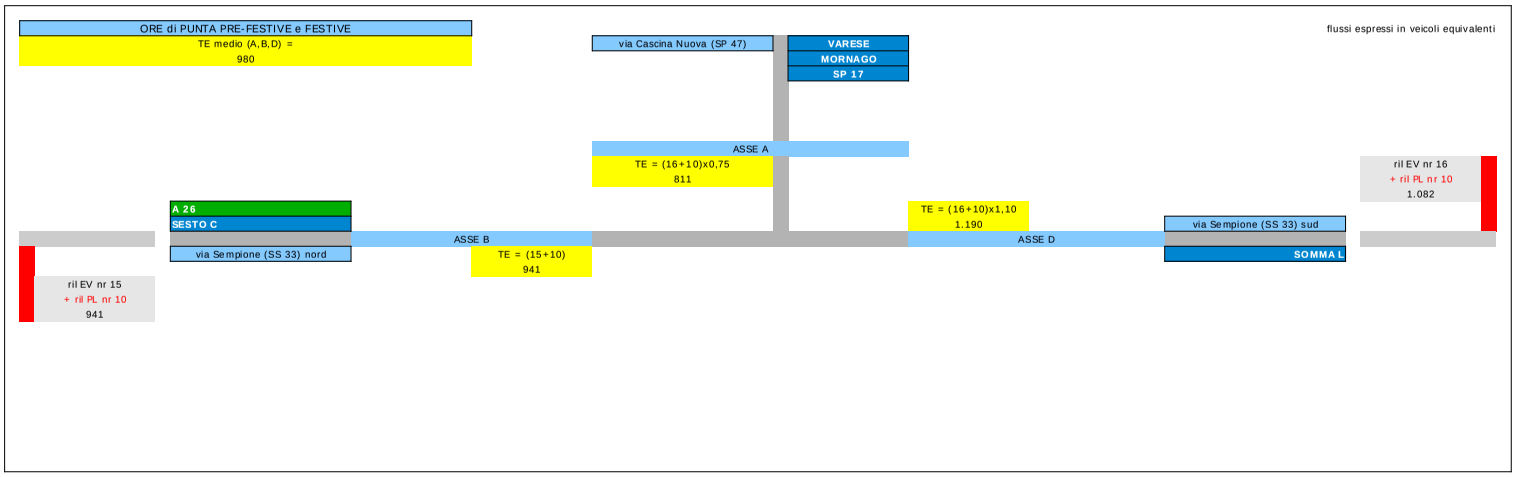


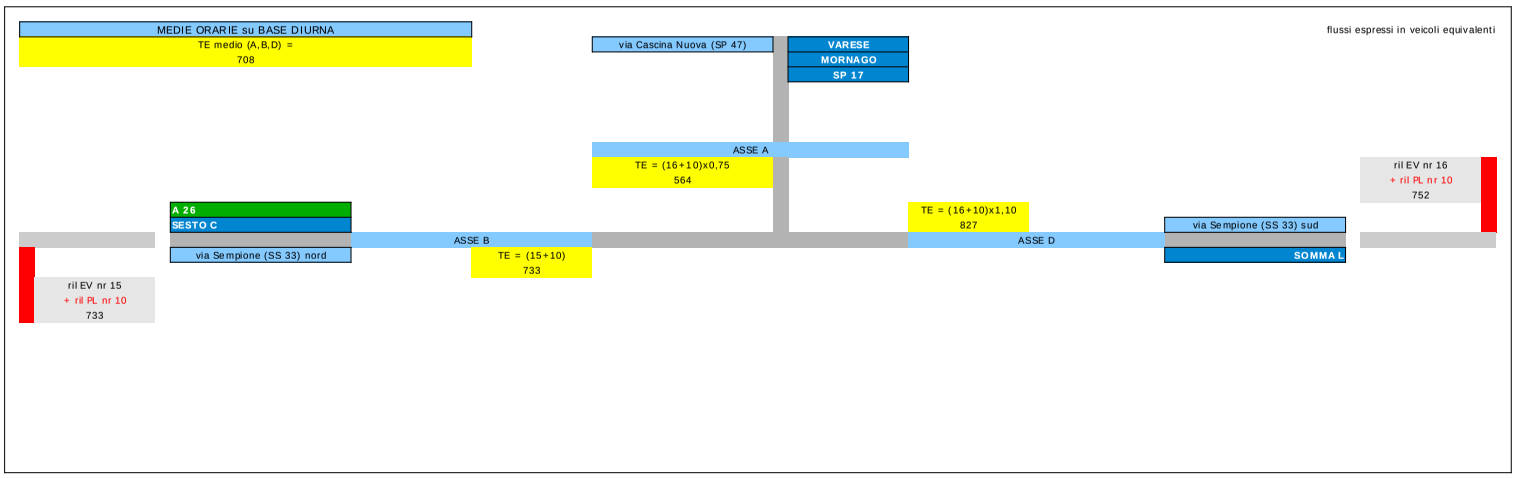


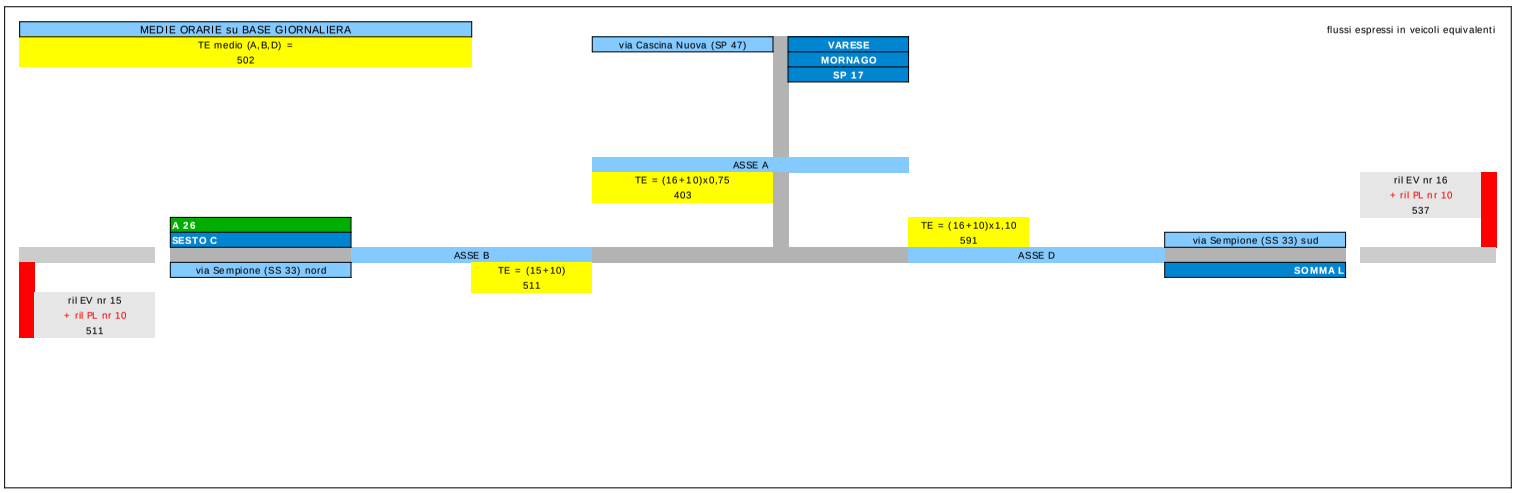
Delineazione degli schemi intersettivi ed assegnazione dei carichi veicolari

I03 - INTERSEZIONE SS 33 / ACCESSO a ZA / NUOVO ASSE di ARROCCAMENTO





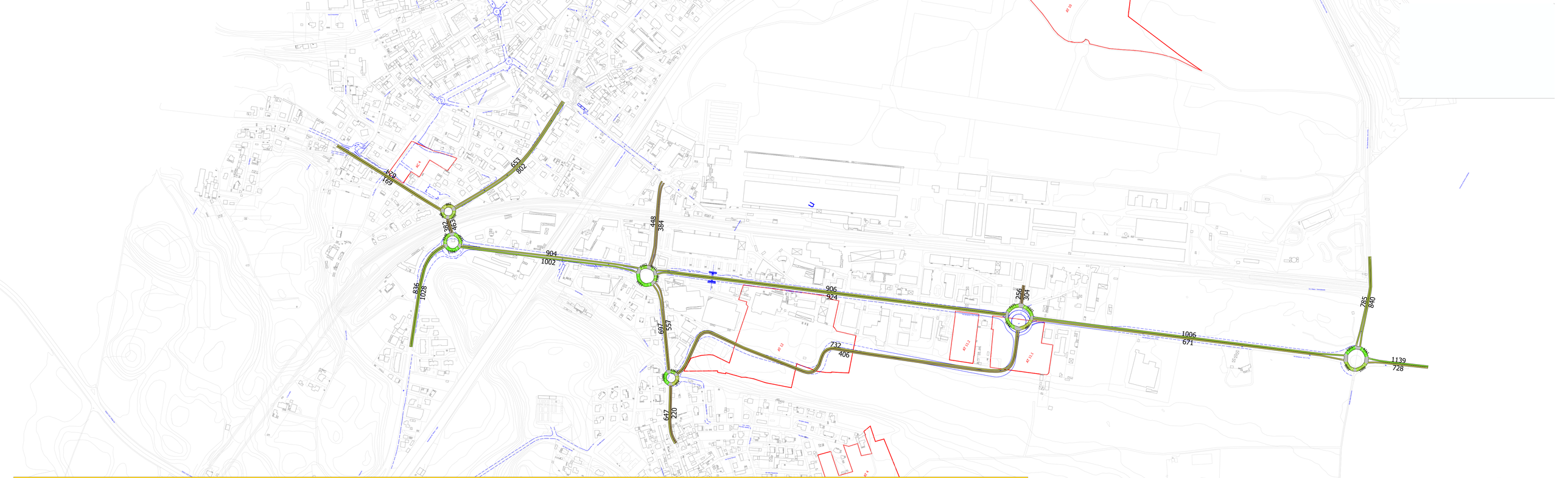




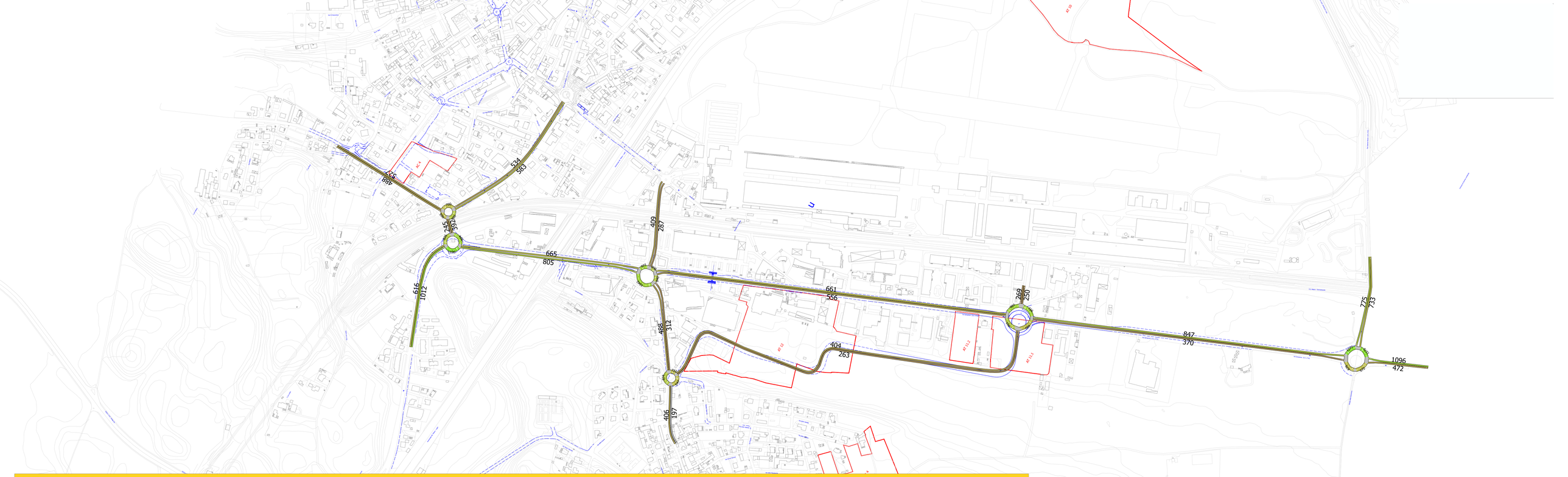
Delineazione degli schemi intersettivi ed assegnazione dei carichi veicolari

I04 - INTERSEZIONE SS 33 / SP 47

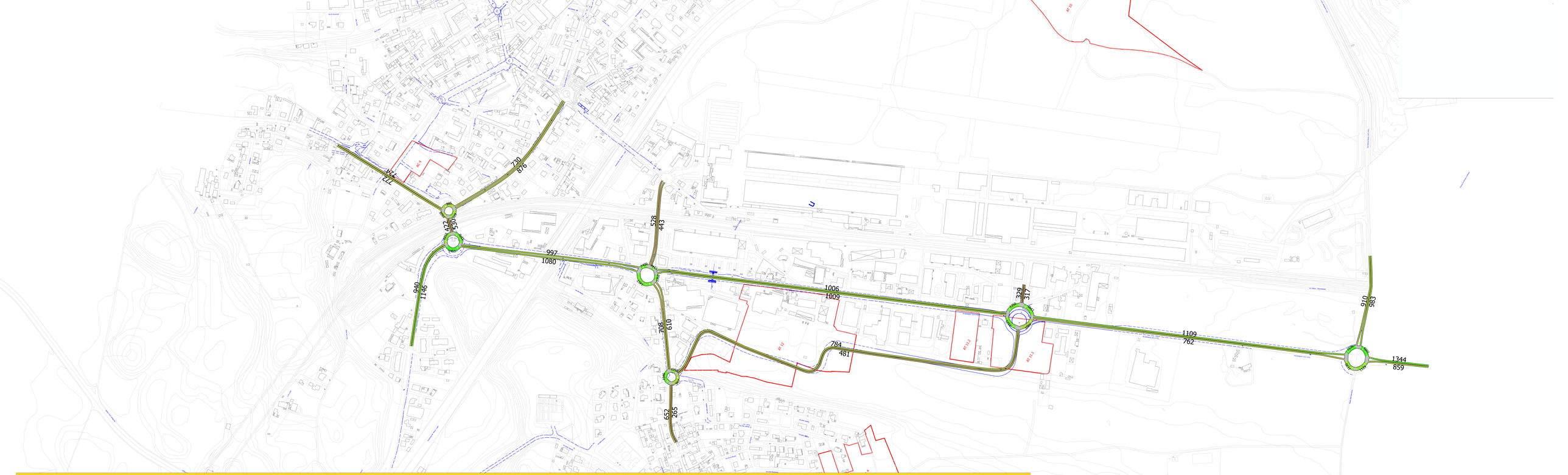
PROIEZIONE STATO di FATTO > STATO di PROGETTO basata sui risultati statistici di *REGIONE LOMBARDIA – INFRASTRUTTURE e MOBILITA' – INDAGINE ORIGINE / DESTINAZIONE 2002 – DISTRIBUZIONE degli SPOSTAMENTI per MOTIVO*										
STATO di FATTO										
		ORA di PUNTA FERIALE					ORA di PUNTA PRE-FESTIVA e FESTIVA			
		complessivi	commercio ed assimilabili		altri motivi		complessivi	commercio ed assimilabili		altri motivi
				%	%				%	%
			visitare clienti	1				visitare clienti	1	
			effettuare commissioni personali	5				effettuare commissioni personali	5	
			fare acquisti	6				fare acquisti	6	
			svago-turismo, etc	6				svago-turismo, etc	6	
			complessivi	18				complessivi	18	
			cautelativamente	30	70			cautelativamente	50	50
flussi medi rilevati	veicoli equivalenti	790	237		553		804	402		402
superficie di vendita esistente	mq	17.846	17.846		0		17.846	17.846		0
rapporti flussi / superfici	veicoli equivalenti / mq	0,044	0,013		---			0,023		---
STATO di PROGETTO										
		ORA di PUNTA FERIALE					ORA di PUNTA PRE-FESTIVA e FESTIVA			
		complessivi	commercio ed assimilabili		altri motivi		complessivi	commercio ed assimilabili		altri motivi
				%	%				%	%
			visitare clienti	1				visitare clienti	1	
			effettuare commissioni personali	5				effettuare commissioni personali	5	
			fare acquisti	6				fare acquisti	6	
			svago-turismo, etc	6				svago-turismo, etc	6	
			complessivi	18				complessivi	18	
			cautelativamente	30	70			cautelativamente	50	50
superficie di vendita incrementale di PGT	mq	11.500	11.500		0		11.500	11.500		0
flussi medi attesi	veicoli equivalenti	153	153		0		259	259		0
flussi medi totali (rilevati + attesi)	veicoli equivalenti	943	390		553		1.063	661		402
incrementi attesi	%	19	64		0		32	64		0



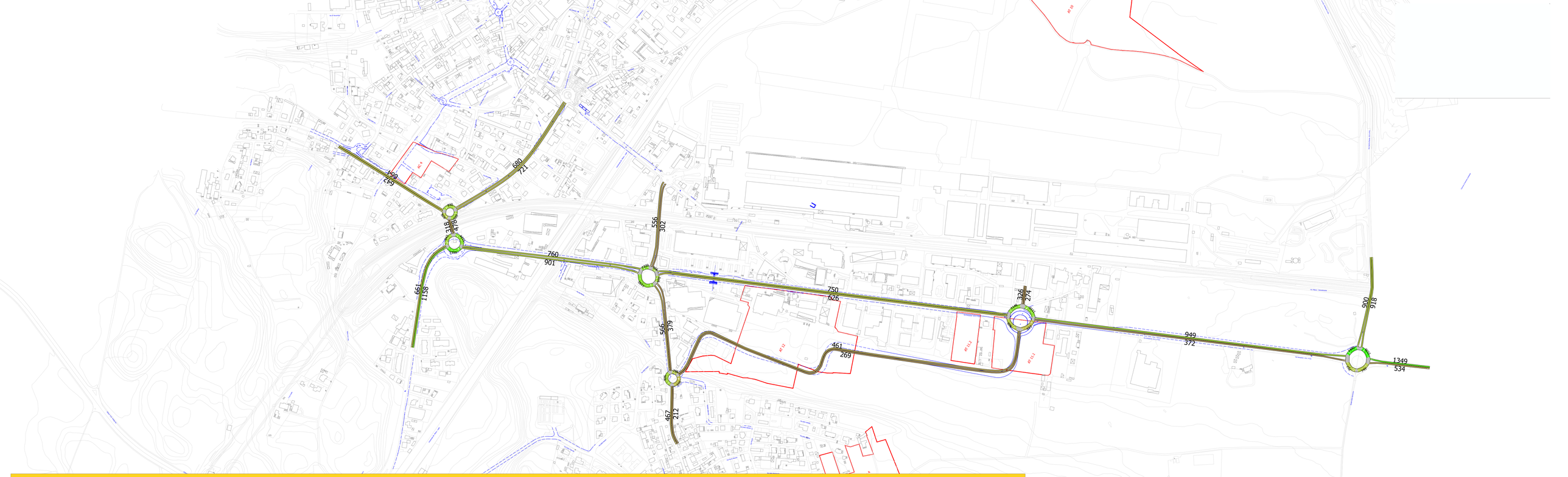
SISTEMA SS 33	
stato della rete	PROGETTO
stato degli insediamenti	ATTUALE
condizione di traffico	ora di punta feriale (serale)
grandezze rappresentate	veicoli circolanti



SISTEMA SS 33	
stato della rete	PROGETTO
stato degli insediamenti	ATTUALE
condizione di traffico	ora di punta festiva (serale)
grandezze rappresentate	veicoli circolanti



SISTEMA SS 33	
stato della rete	PROGETTO
stato degli insediamenti	PROGETTO
condizione di traffico	ora di punta feriale (serale)
grandezze rappresentate	veicoli circolanti



SISTEMA SS 33	
stato della rete	PROGETTO
stato degli insediamenti	PROGETTO
condizione di traffico	ora di punta festiva (serale)
grandezze rappresentate	veicoli circolanti

SISTEMA SP 17 – DATI ed ELABORAZIONI per SIMULAZIONE MODELLISTICA

AC 06 (IRCA) – Elaborazioni basate sull'osservazione di analoghi insediamenti presenti sul territorio

SC		parametri	veicoli/giorno
Stato di fatto		0,5 veicoli pesanti / 1.000 mq	5
10.270	mq	1 veicolo / 7.500 mq (dovuto a visitatori occasionali)	1
51,35	addetti	2 veicoli / addetto	103

SLP		parametri	veicoli/giorno
Progetto PGT		1 veicolo pesante / 5.600 mq (dovuto ad approvvigionamento merci)	4
7.505	mq	1 veicolo / 7.500 mq (dovuto a visitatori occasionali)	1
37,53	addetti	2 veicoli / addetto	75

veicoli totali			
sdf	leggeri		104
	pesanti		5
prog	leggeri		76
	pesanti		4
totali	leggeri	in ingresso al sistema	181
	pesanti	in ingresso al sistema	9

conversione in traffico di ora di punta feriale serale		12 % veicoli / giorno per mezzi pesanti	fonte: ITE – *Trip Generation Manual*
sdf	leggeri		52
	pesanti		1
prog	leggeri		38
	pesanti		0
totali	leggeri	in ingresso al sistema	91
	pesanti	in ingresso al sistema	2

AT 08 (Polo sportivo-commerciale) – Elaborazioni basate su normativa DGR nr 8/5054 del 04.07.07 e ITE – *Trip Generation Manual*

SLP commerciale		parametri	veicoli/ora (di punta)
Progetto PGT		veicoli pesanti	0
1.586,40	mq	veicoli	79

SLP sportiva		parametri	veicoli/ora (di punta)
Progetto PGT		veicoli pesanti	0
6.345,60	mq	veicoli	76

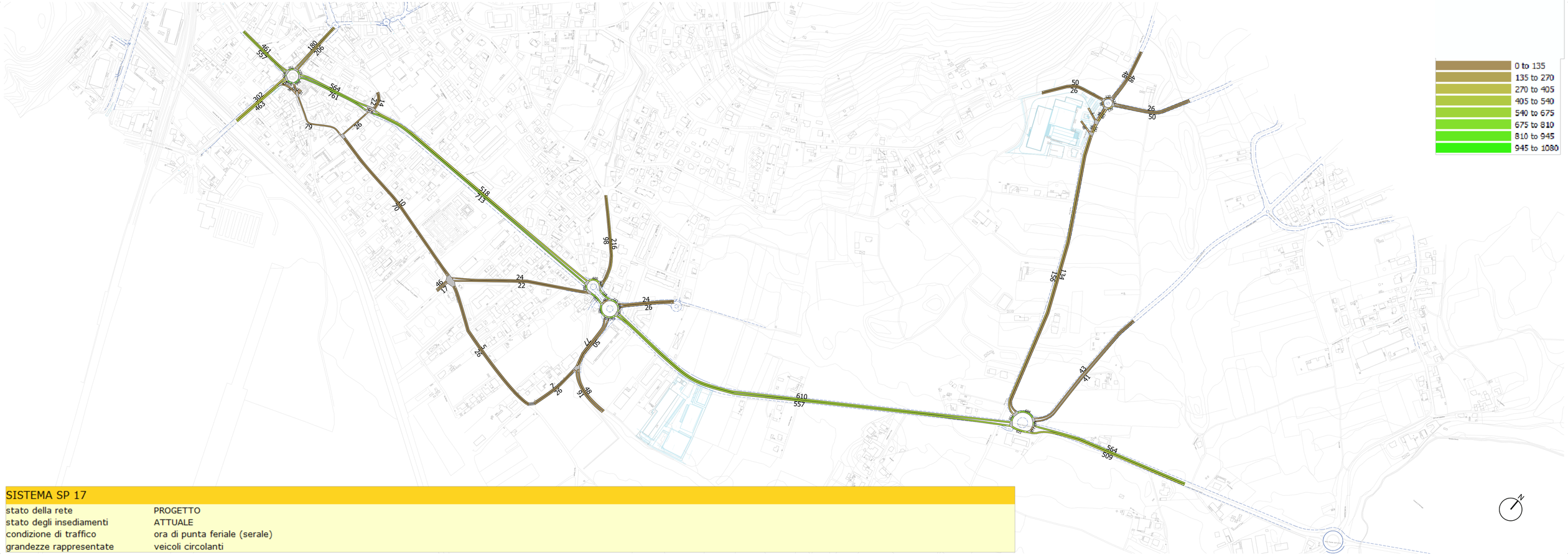
veicoli totali			
totali	leggeri	in ingresso al sistema	59
		in uscita dal sistema	97

AT 09 – Elaborazioni basate sull'osservazione di analoghi insediamenti presenti sul territorio

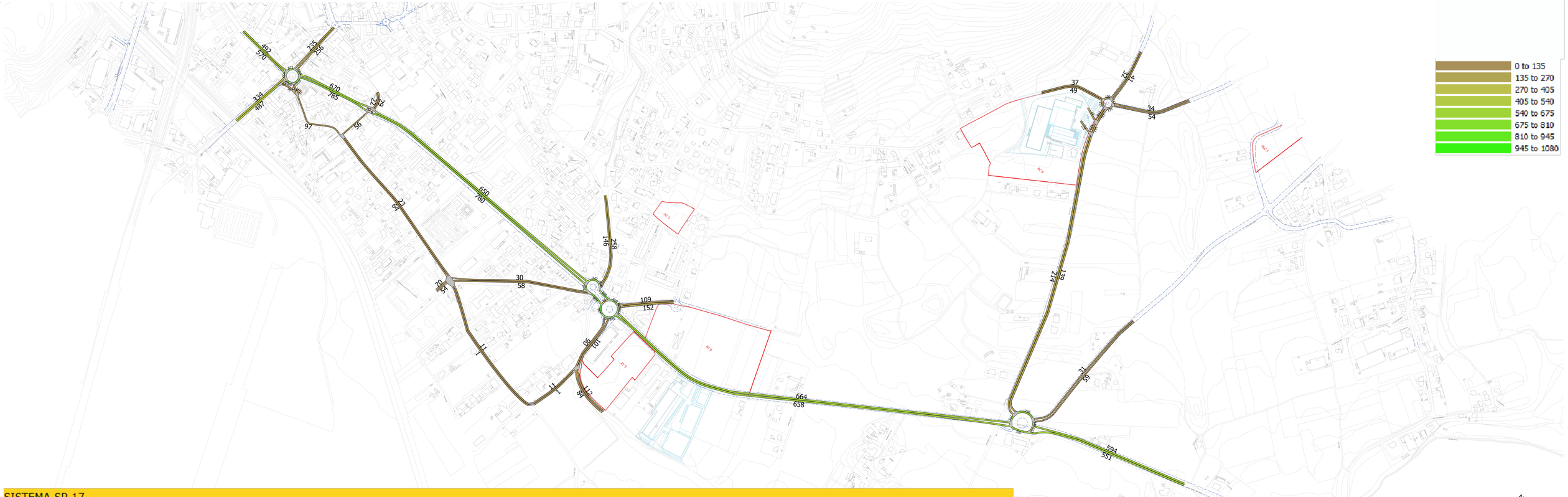
SLP		parametri	veicoli/giorno
Progetto PGT		0,7 veicolo pesante / 1000 mq SC	4
5.225	mq	1 veicolo / 7500 mq SC (dovuto a visitatori occasionali)	1
52,25	addetti	2 veicoli / addetto	105

veicoli totali			
sdf	leggeri		0
	pesanti		0
prog	leggeri		105
	pesanti		4
totali	leggeri	in ingresso al sistema	106
	pesanti	in ingresso al sistema	4

conversione in traffico di ora di punta serale		12 % veicoli / giorno per mezzi pesanti	fonte: ITE – *Trip Generation Manual*
sdf	leggeri		0
	pesanti		0
prog	leggeri		53
	pesanti		0
totali	leggeri		53
	pesanti		1



SISTEMA SP 17	
stato della rete	PROGETTO
stato degli insediamenti	ATTUALE
condizione di traffico	ora di punta feriale (serale)
grandezze rappresentate	veicoli circolanti

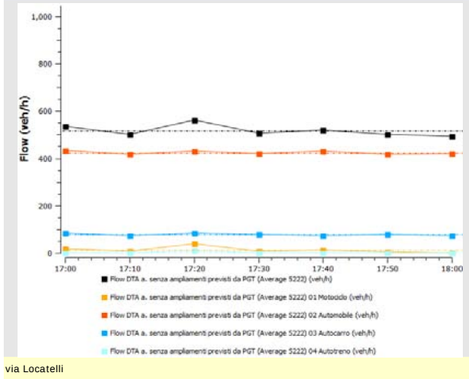


SISTEMA SP 17	
stato della rete	PROGETTO
stato degli insediamenti	PROGETTO
condizione di traffico	ora di punta feriale (serale)
grandezze rappresentate	veicoli circolanti

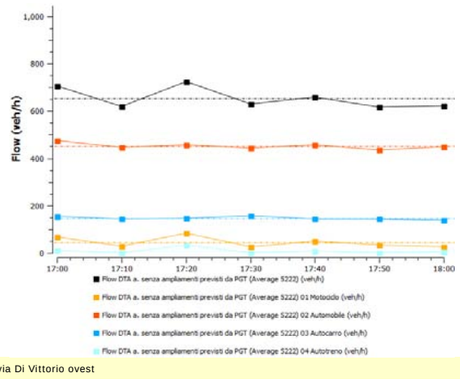
SP 17 – Stato della rete : PROGETTO – Stato degli insediamenti : PROGETTO

stato della rete	PROGETTO
stato degli insediamenti	ATTUALE
condizione di traffico	ora di punta feriale (serale)
grandezze rappresentate	veicoli circolanti per tipologie

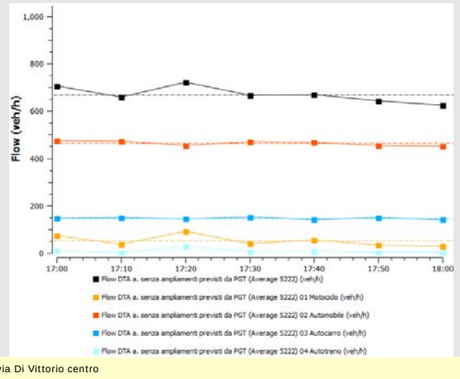
Direzione ovest → est



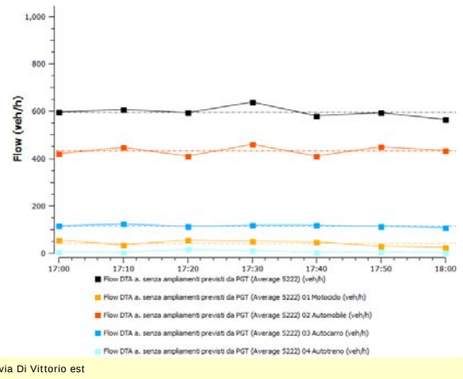
via Locatelli



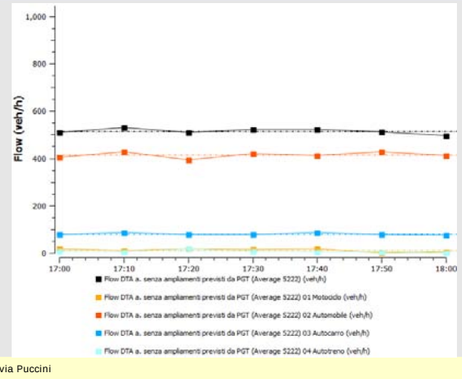
via Di Vittorio ovest



via Di Vittorio centro

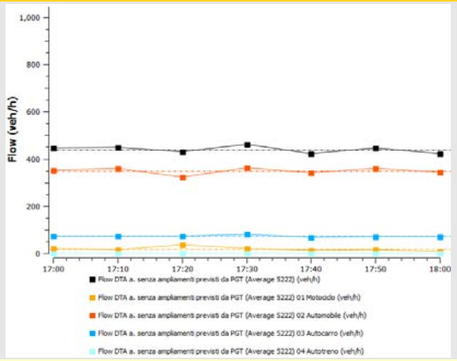


via Di Vittorio est

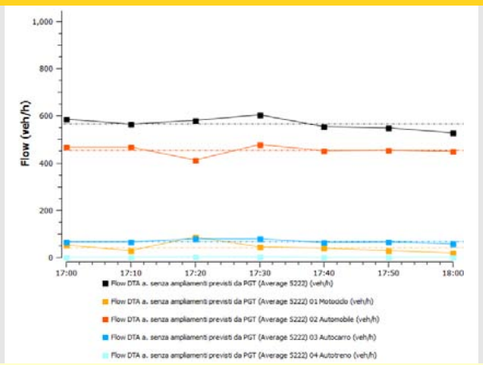


via Puccini

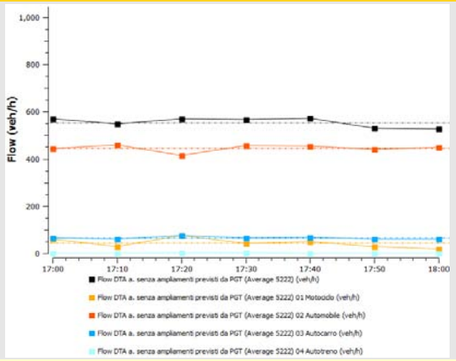
Direzione est → ovest



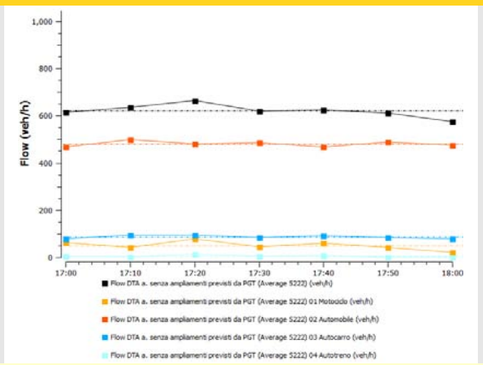
via Puccini



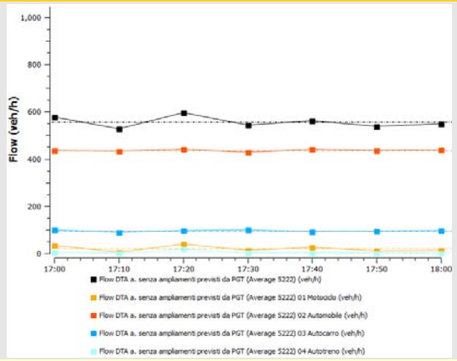
via Di Vittorio est



via Di Vittorio centro



via Di Vittorio ovest

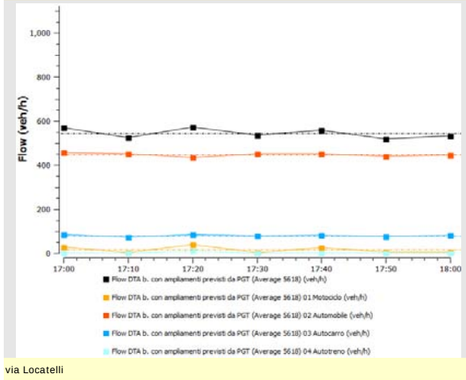


via Locateli

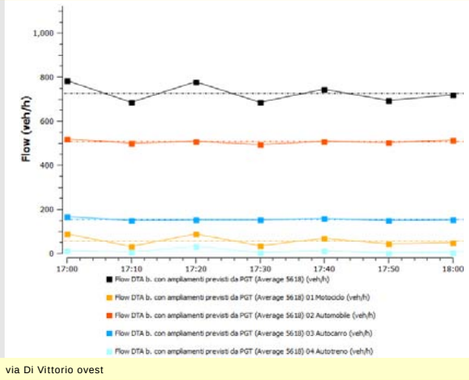
SP 17 – Stato della rete : PROGETTO – Stato degli insediamenti : PROGETTO

stato della rete	PROGETTO
stato degli insediamenti	PROGETTO
condizione di traffico	ora di punta feriale (serale)
grandezze rappresentate	veicoli circolanti per tipologie

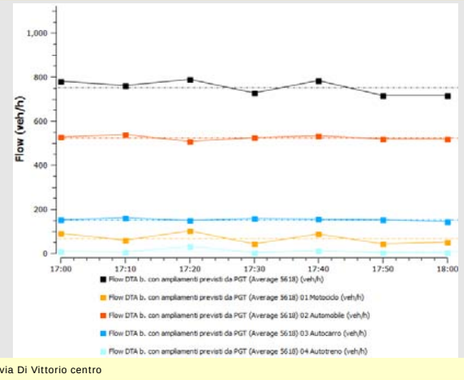
Direzione ovest → est



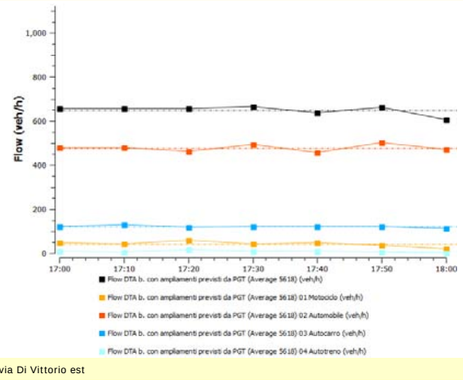
via Locatelli



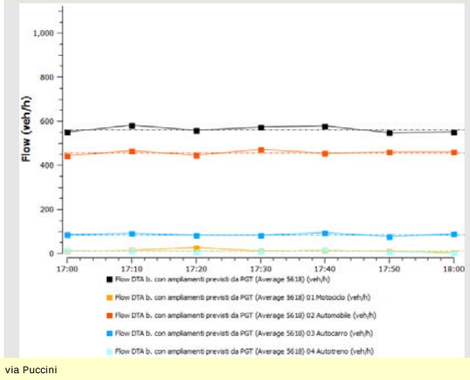
via Di Vittorio ovest



via Di Vittorio centro

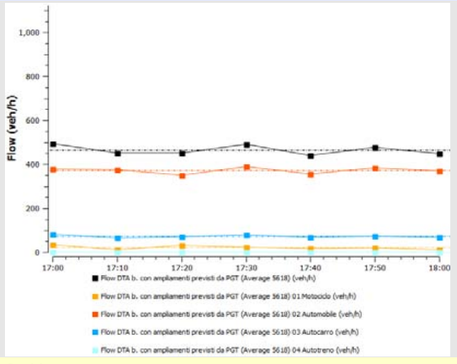


via Di Vittorio est

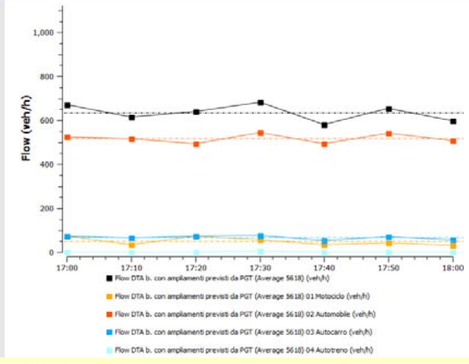


via Puccini

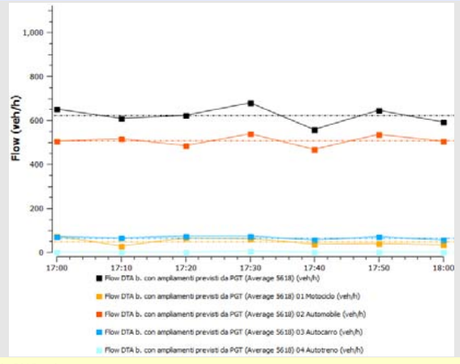
Direzione est → ovest



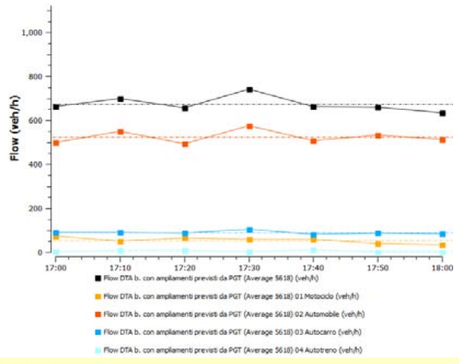
via Puccini



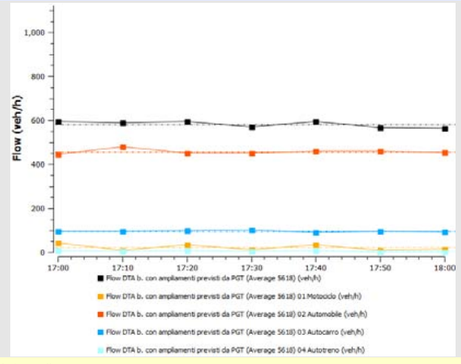
via Di Vittorio est



via Di Vittorio centro



via Di Vittorio ovest



via Locateli

SISTEMA SP 18 – DATI ed ELABORAZIONI per SIMULAZIONE MODELLISTICA

PLP Corgeno – Elaborazioni basate sull'osservazione di analoghi insediamenti presenti sul territorio

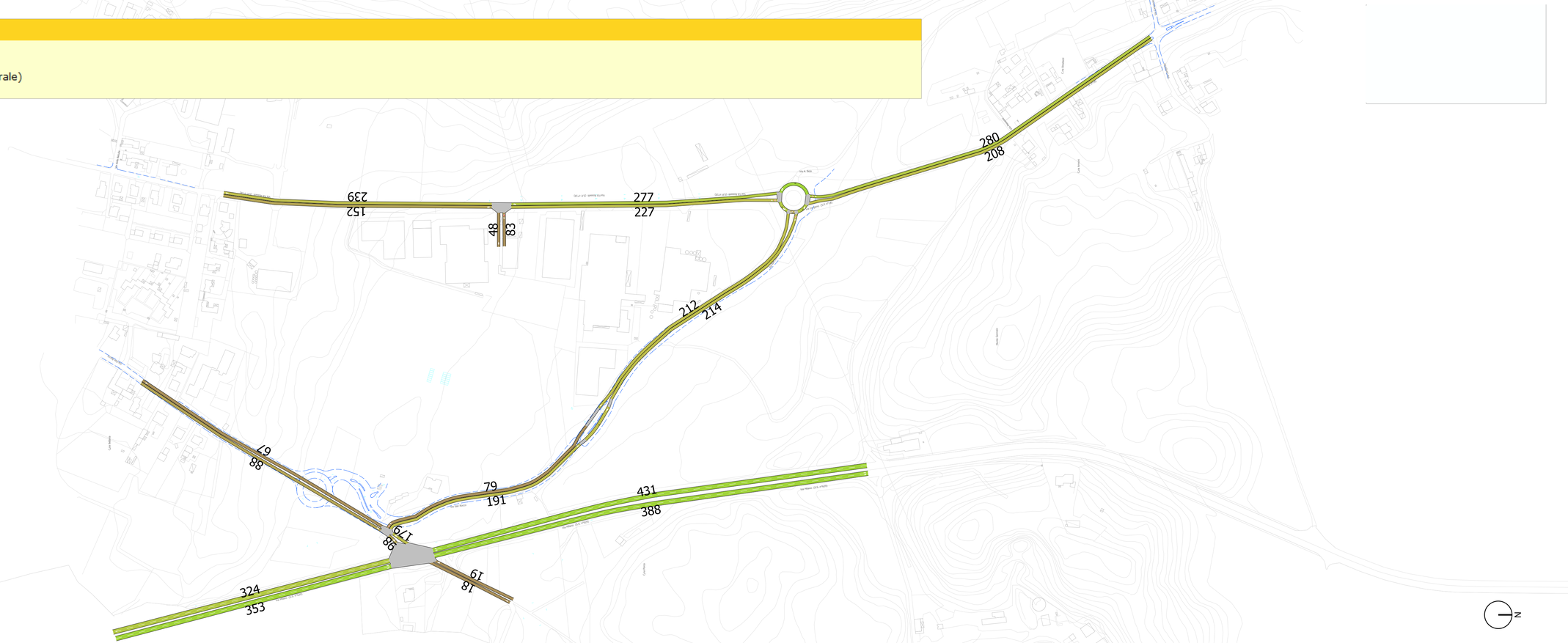
SLP		parametri	veicoli/giorno
Progetto PGT		0,7 veicoli pesanti / 1.000 mq	18
26.375	mq	1 veicolo / 7.500 mq (dovuto a visitatori occasionali)	4
263,75	addetti	2 veicoli / addetto	528

veicoli totali

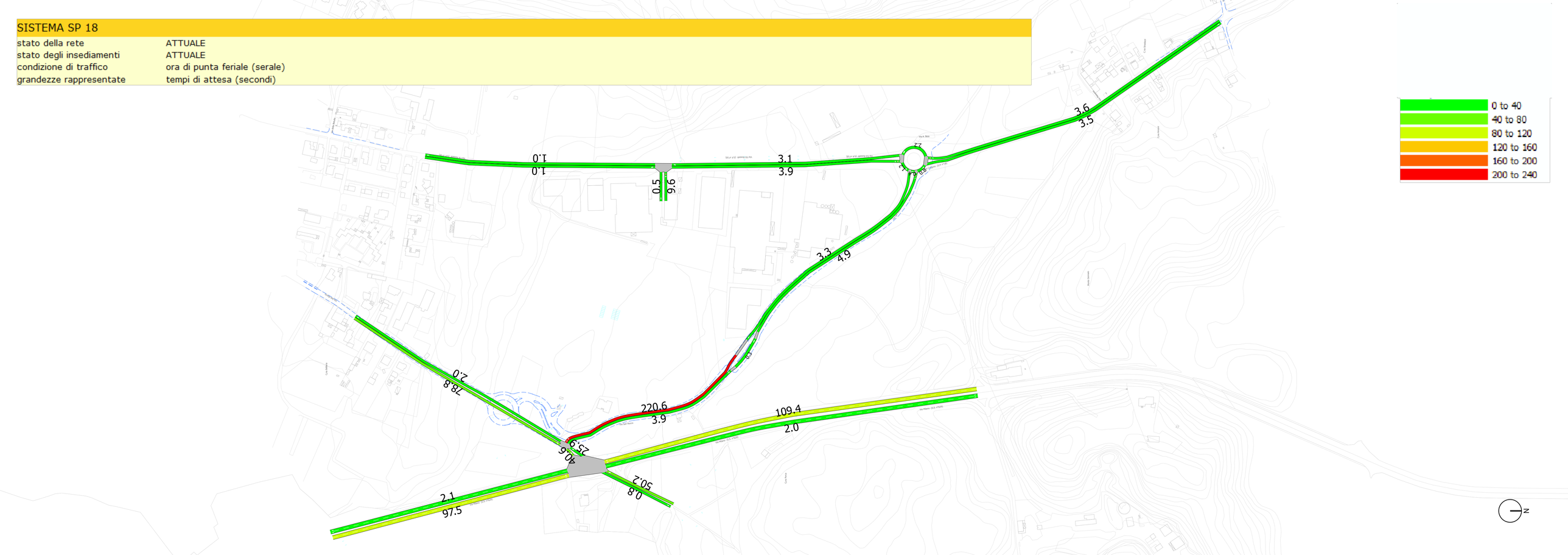
sdf	leggeri		0
	pesanti		0
prog	leggeri		531
	pesanti		18
totali	leggeri	in ingresso al sistema	532
	pesanti	in ingresso al sistema	19

conversione in traffico di ora di punta feriale serale		12 % veicoli / giorno per mezzi pesanti	fonte: ITE – *Trip Generation Manual*
sdf	leggeri		0
	pesanti		0
prog	leggeri		266
	pesanti		2
totali	leggeri		266
	pesanti		3

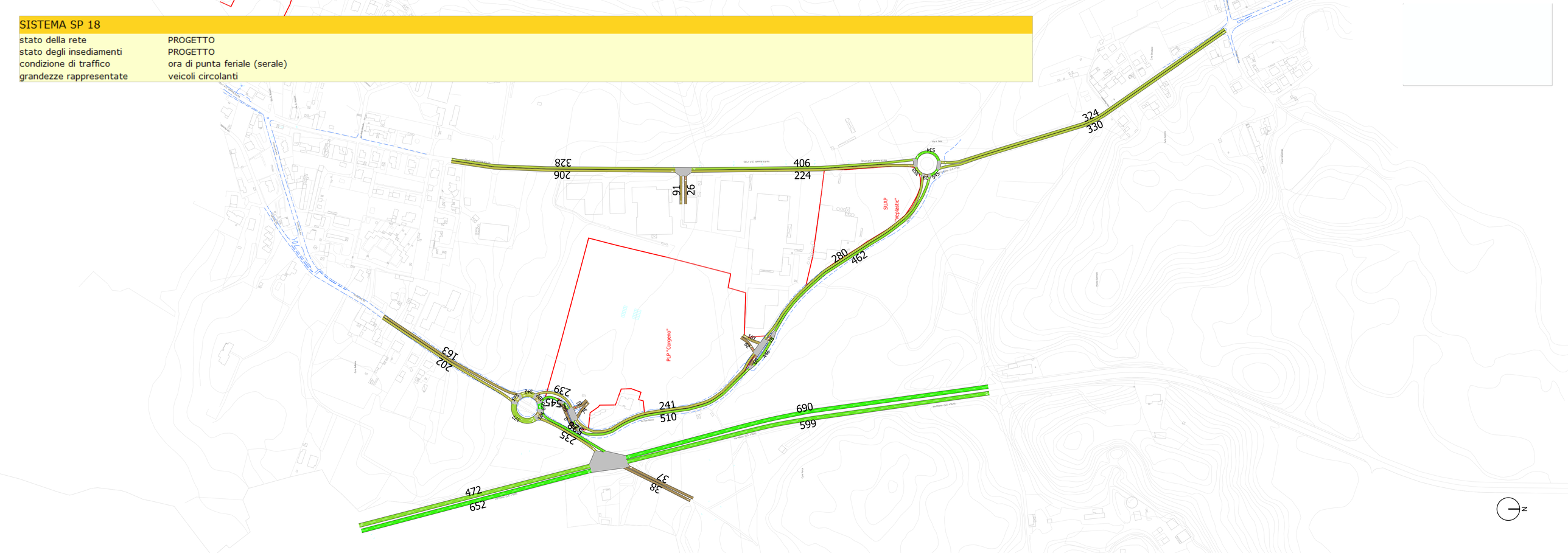
SISTEMA SP 18	
stato della rete	ATTUALE
stato degli insediamenti	ATTUALE
condizione di traffico	ora di punta feriale (serale)
grandezze rappresentate	veicoli circolanti



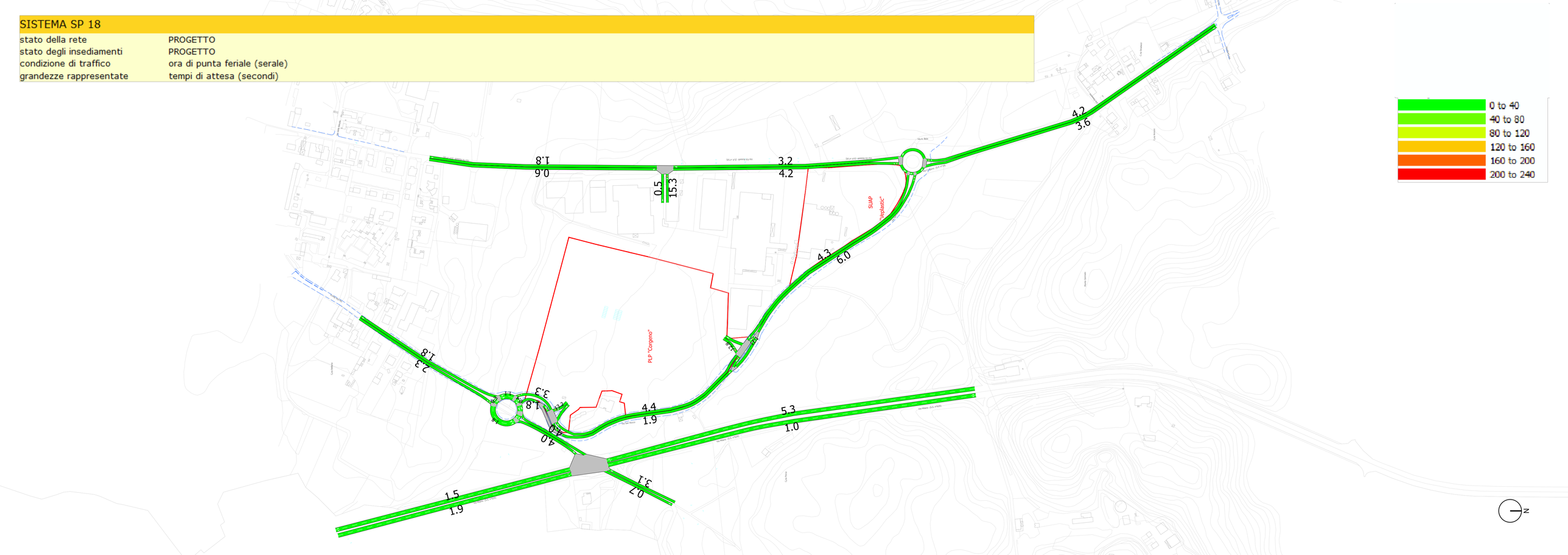
SISTEMA SP 18	
stato della rete	ATTUALE
stato degli insediamenti	ATTUALE
condizione di traffico	ora di punta feriale (serale)
grandezze rappresentate	tempi di attesa (secondi)



SISTEMA SP 18	
stato della rete	PROGETTO
stato degli insediamenti	PROGETTO
condizione di traffico	ora di punta feriale (serale)
grandezze rappresentate	veicoli circolanti



SISTEMA SP 18	
stato della rete	PROGETTO
stato degli insediamenti	PROGETTO
condizione di traffico	ora di punta feriale (serale)
grandezze rappresentate	tempi di attesa (secondi)



VALUTAZIONE di COMPATIBILITA' con il PTCP relativa al PGT del COMUNE di VERGIATE

ALLEGATO A - VERIFICA TECNICA di COMPATIBILITA' con il PTCP

PUNTO 5.4 - INFRASTRUTTURE e TRASPORTI

ULTERIORI CONSIDERAZIONI intorno al SISTEMA VIARIO SS 33

1.

PREMESSA

Il PGT è stato supportato da uno studio settoriale volto a verificare la sostenibilità viabilistica delle scelte di piano.

Tale studio è stato condotto generando un modello rappresentativo del comportamento del sistema viario basato sull'impiego di *software* di meso e micro-simulazione dinamica.

Il modello è stato generato mediante l'applicazione di valori di flusso deliberatamente incrementati sino a raggiungere condizioni di esercizio del sistema viario prossime allo stato di saturazione.

Ne è comunque derivato a nostro avviso uno scenario di sostanziale compatibilità tra le previsioni di insediamenti commerciali e le corrispondenti indicazioni di miglioramento della rete viaria, tenuti nel debito conto i fondamenti stocastici propri allo strumento utilizzato.

Tuttavia, preso atto della mancata convergenza tra le valutazioni risultanti dallo studio citato e le valutazioni effettuate dal *Gruppo di lavoro intersettoriale e multidisciplinare* insediato presso la Provincia di Varese, si è ritenuto opportuno, a scopo di verifica e validazione dei risultati conseguiti in prima istanza, adottare un diverso percorso metodologico, basato;

- sull'applicazione di valori di flusso maggiormente aderenti alle condizioni di esercizio del sistema viario realisticamente prevedibili;

- sull'utilizzo di uno strumento di simulazione di impronta più marcatamente deterministica.

Di tale diverso percorso metodologico si dà conto nei passaggi che seguono.

2.

IL PERCORSO METODOLOGICO

Il sistema viario considerato è innervato dalla SS 33 “del Sempione”.

Nello stato di fatto, esso è caratterizzato dai seguenti elementi fondamentali:

- intersezione I-01.1 - SP 18 / ponte FS / SP 17	a rotatoria	realizzata
- intersezione I-01.2 - ponte FS / SS 33 / SS 33	a rotatoria	in corso di ultimazione
- intersezione I-02 - Dante / SS 33 / Treves / SS 33	a rotatoria	realizzata
- intersezione I-03 - accesso a ZA / SS 33 / nuovo asse di arroccamento / SS 33	a prorità semplice	esistente
- intersezione I-04 - SP 47 / SS 33 / SS 33	a rotatoria	realizzata

Sempre nello stato di fatto, inoltre, il sistema insediativo circostante risulta ampiamente interessato da insediamenti produttivi e commerciali.

Nello stato di progetto, esso sarà invece caratterizzato dai seguenti elementi fondamentali:

- intersezione I-01.1 - SP 18 / ponte FS / SP 17	a rotatoria	realizzata
- intersezione I-01.2 - ponte FS / SS 33 / SS 33	a rotatoria	realizzata
- intersezione I-02 - Dante / SS 33 / Treves / SS 33	a rotatoria	realizzata
- intersezione I-03 - accesso a ZA / SS 33 / nuovo asse di arroccamento / SS 33	a rotatoria	da realizzare
- nuovo asse di arroccamento		da realizzare
- intersezione I-05 - Treves / Treves-Valletta / nuovo asse di arroccamento	a rotatoria	da realizzare
- via Treves		esistente
- intersezione I-04 - SP 47 / SS 33 / SS 33	a rotatoria	realizzata

Gli effetti indotti sul sistema viario considerato dall’attuazione delle previsioni di piano appaiono principalmente riconducibili alle previsioni di insediamenti commerciali.

Per la valutazione di tali effetti, si è proceduto come segue:

1) sono stati assunti ed elaborati i dati relativi ai flussi di traffico rilevati nell’anno 2000 da *Errevia* per conto della Provincia di Varese;

2) è stata effettuata negli anni 2011 - 2012 da parte della Polizia Locale un’ulteriore campagna di rilevazione dei flussi di traffico estesa al territorio comunale in generale ed all’intorno del sistema viario considerato in particolare;

3) sono stati assunti ed elaborati i dati relativi ai flussi di traffico rilevati nel corso della campagna suddetta;

4) sono stati integrati e coordinati i dati relativi ai flussi di traffico ricavati dalle due fonti suddette;

5) sono stati conseguentemente delineati gli schemi intersettivi ed assegnati i corrispondenti carichi veicolari alle intersezioni:

- I-01.1 - SP 18 / ponte FS / SP 17,
- I-01.2 - ponte FS / SS 33 / SS 33,
- I-02 - Dante / SS 33 / Treves / SS 33,
- I-03 - accesso a ZA / SS 33 / nuovo asse di arroccamento / SS 33,
- I-04 - SP 47 / SS 33 / SS 33,
- I-05 - Treves / Treves-Valletta / nuovo asse di arroccamento;

nelle seguenti condizioni di traffico:

- traffico di ora di punta feriale	allo stato di fatto,
- traffico di ora di punta pre-festiva e festiva	allo stato di fatto;

6) sono state assunte le risultanze dell’*Indagine Origine / Destinazione 2002 - Distribuzione degli spostamenti per motivo,* effettuata dal Servizio Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia;

da tale *Indagine* si evince che gli spostamenti riconducibili a motivazioni commerciali ed assimilabili ammontano al 17,0 % degli spostamenti complessivi;

tale aliquota è stata incrementata, a scopo espressamente cautelativo:

- del 25 % per i giorni feriali,	risultando pertanto del 21,3 %,
- del 50 % per i giorni pre-festivi e festivi,	risultando pertanto del 25,5 %;

7) i flussi medi rilevati nel sistema nelle ore di punta, pari, rispettivamente a:

- 473 veicoli equivalenti / ora nei giorni feriali,
- 536 veicoli equivalenti / ora nei giorni pre-festivi e festivi,

sono stati pertanto ripartiti in base alle aliquote suddette, ottenendo i seguenti valori assoluti per gli spostamenti riconducibili a motivazioni commerciali ed assimilabili:

- 100 veicoli equivalenti / ora nei giorni feriali,

- 137 veicoli equivalenti / ora nei giorni pre-festivi e festivi;

8) essendo le superfici a destinazione commerciale esistenti allo stato di fatto pari a 17.846 mq, ne consegue che i rapporti tra flussi e superfici risultino pari a:

- 0,006 veicoli equivalenti / ora a mq nei giorni feriali,

- 0,008 veicoli equivalenti / ora a mq nei giorni pre-festivi e festivi;

9) essendo le superfici incrementali previste dal PGT per lo stato di progetto (derivanti dalla somma degli ambiti di trasformazione AT 11.1, AT 11.2 ed AT 12) pari a 11.500 mq, ed applicando a tale valore i suddetti rapporti tra flussi e superfici, si ottengono infine:

i flussi medi incrementali attesi nel sistema nelle ore di punta (rilevanti solo in relazione alle motivazioni commerciali ed assimilabili, non essendo ovviamente gli spostamenti per altre motivazioni significativamente influenzati, su base statistica, dagli ambiti di trasformazione previsti dal PGT), pari a:

- 65 veicoli equivalenti / ora nei giorni feriali,

- 88 veicoli equivalenti / ora nei giorni pre-festivi e festivi;

i flussi medi totali attesi nel sistema nelle ore di punta, pari a:

- 537 veicoli equivalenti / ora nei giorni feriali,

corrispondenti ad un incremento del 13,7 % rispetto allo stato di fatto,

- 624 veicoli equivalenti / ora nei giorni pre-festivi e festivi,

corrispondenti ad un incremento del 16,4 % rispetto allo stato di fatto;

10) sono stati conseguentemente completate le assegnazioni dei carichi veicolari alle suddete intersezioni:

- I-01.1 - SP 18 / ponte FS / SP 17,

- I-01.2 - ponte FS / SS 33 / SS 33,

- I-02 - Dante / SS 33 / Treves / SS 33,

- I-03 - accesso a ZA / SS 33 / nuovo asse di arroccamento / SS 33,

- I-04 - SP 47 / SS 33 / SS 33,

- I-05 - Treves / Treves-Valletta / nuovo asse di arroccamento;

nelle seguenti condizioni di traffico:

- traffico di ora di punta feriale allo stato di progetto,

- traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di progetto;

nr	tema
07-b1	**Il sistema viario SS 33**

Il sistema viario considerato è innervato dalla SS 33 "*del Sempione*".

Nello stato di fatto (1 . con evoluzioni successive alla data di ripresa dell'ortofoto), esso è caratterizzato dai seguenti elementi fondamentali:

- intersezione SP 17 / SP 18	a rotatoria	realizzata
- intersezione SS 33 / SP 18	a rotatoria	in corso di realizzazione
- intersezione SS 33 / Dante / Treves	a rotatoria	realizzata
- intersezione SS 33 / accesso a ZA	a priorità semplice	
- intersezione SS 33 / SP 47	a rotatria	realizzata

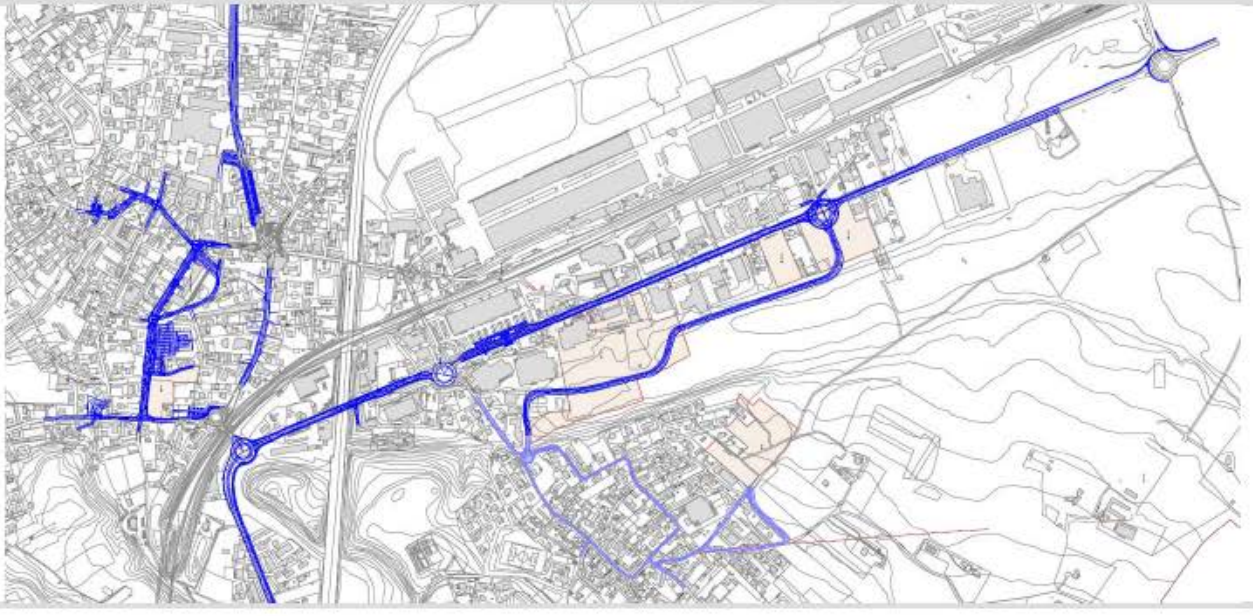
Sempre nello stato di fatto, inoltre, il sistema insediativo circostante risulta ampiamente interessato da insediamenti produttivi e commerciali.

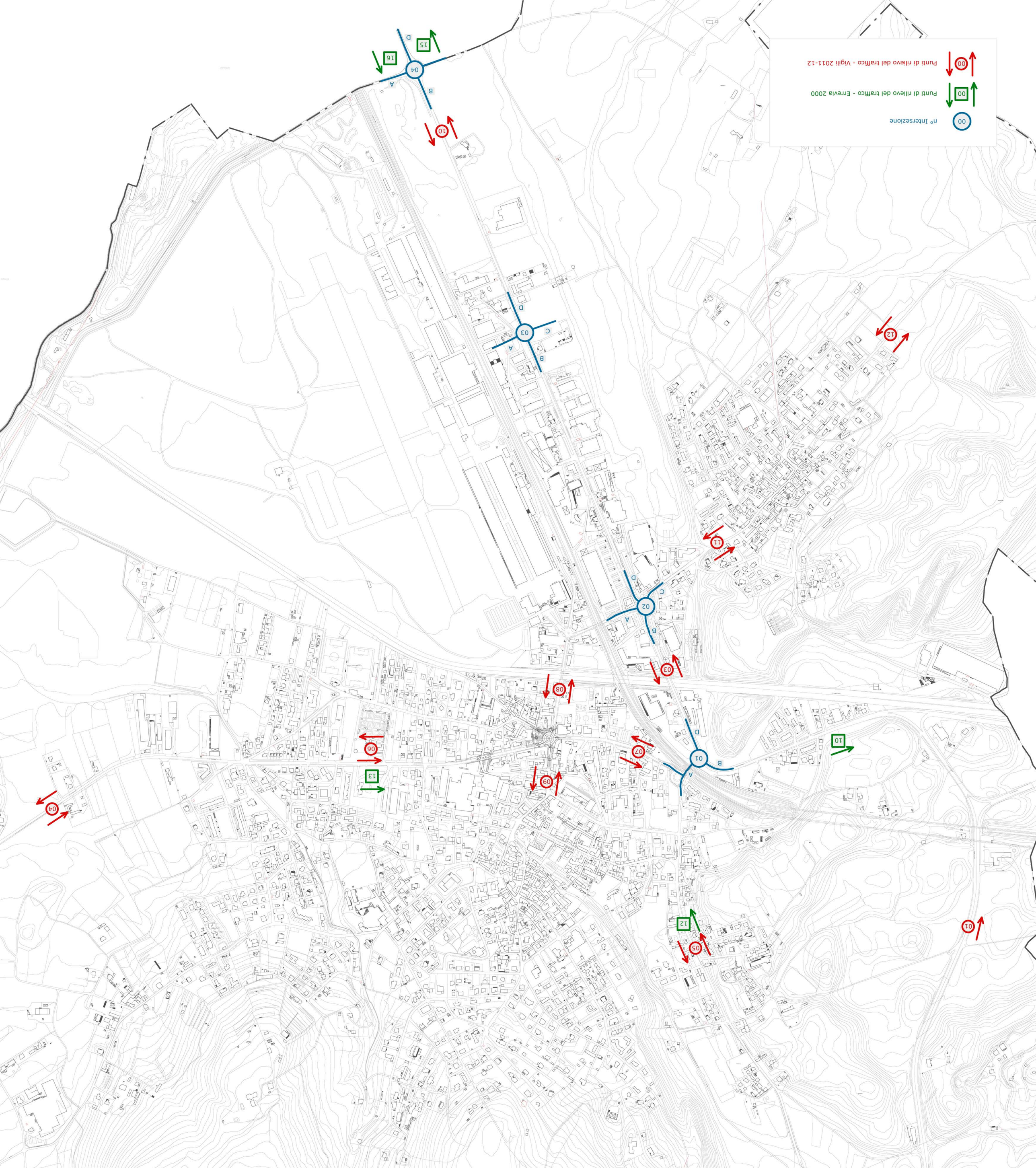
Nello stato di progetto (2), esso sarà invece caratterizzato dai seguenti elementi fondamentali:

- intersezione SP 17 / SP 18	a rotatoria	realizzata
- intersezione SS 33 / SP 18	a rotatoria	realizzata
- intersezione SS 33 / Dante / Treves	a rotatoria	realizzata
- intersezione SS 33 / accesso a ZA / nuovo asse	a rotatoria	da realizzare
- nuovo asse di arroccamento		da realizzare
- intersezione Treves / Sassoni / nuova strada		da realizzare
- via Treves		esistente
- intersezione SS 33 / SP 47	a rotatoria	realizzata

1

2




nº Intersezione
Punti di rilievo del traffico - Errevia 2000
Punti di rilievo del traffico - Vigili 2011-12
01
02
03
04
A
B
C
D
10
11
12
13
15
16
00

FLUSSI di TRAFFICO RILEVATI nell'INTORNO del SISTEMA VIABILISTICO in corso di VERIFICA - ANNI 2000 - 2011 - 2012

			ORE di PUNTA FERIALI					ORE di PUNTA PRE-FESTIVE e FESTIVE					ORE DIURNE (07:00-20:00)					ORE DIURNE e NOTTURNE (00:00-24:00)			
SS 629 - direzione Besozzo - Sesto Calende	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore Errevia nr 10	lunedì 04.12.00											07:00-20:00 13	4.631	418	182	5.497	00:00-24:00 24	5.595	495	221	6.631
rilevatore Errevia nr 10	martedì 05.12.00											07:00-20:00 13	4.464	361	174	5.245	00:00-24:00 24	5.308	426	207	6.233
rilevatore Errevia nr 10	mercoledì 06.12.00											07:00-20:00 13	4.695	310	169	5.405	00:00-24:00 24	5.665	375	206	6.527
rilevatore Errevia nr 10	giovedì 07.12.00	18:00-19:00 1	563	45	20	657						07:00-20:00 13	4.982	401	179	5.821	00:00-24:00 24	6.043	486	216	7.058
rilevatore Errevia nr 10	venerdì 08.12.00											07:00-20:00 13	4.881	372	169	5.665	00:00-24:00 24	6.256	479	217	7.265
rilevatore Errevia nr 10	sabato 09.12.00						10:00-11:00 1	469	34	16	542	07:00-20:00 13	5.298	271	154	5.931	00:00-24:00 24	6.865	345	193	7.665
rilevatore Errevia nr 10	domenica 10.12.00						18:00-19:00 1	782	16	-	801	07:00-20:00 13	6.267	216	-	6.526	00:00-24:00 24	8.174	294	-	8.527
												valori totali	35.218	2.349	1.027	40.091	valori totali	43.906	2.900	1.260	49.906
												valori medi periodali 13	5.031	336	147	5.727	valori medi periodali 24	6.272	414	180	7.129
		valori medi orari	563	45	20	657	valori medi orari	626	25	8	672	valori medi orari	387	26	11	441	valori medi orari	261	17	8	297

SP 18 - direzione SS 33	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore Errevia nr 12	lunedì 04.12.00	15:00-16:00 1	419	35	17	495						07:00-20:00 13	3.944	328	166	4.670	00:00-24:00 24	4.498	369	187	5.315
rilevatore Errevia nr 12	martedì 05.12.00											07:00-20:00 13	3.560	274	135	4.159	00:00-24:00 24	4.120	328	154	4.822
rilevatore Errevia nr 12	mercoledì 06.12.00											07:00-20:00 13	3.647	276	131	4.240	00:00-24:00 24	4.266	323	153	4.960
rilevatore Errevia nr 12	giovedì 07.12.00											07:00-20:00 13	3.648	262	121	4.204	00:00-24:00 24	4.322	310	143	4.980
rilevatore PL nr 5	giovedì 21.07.11	17:00-18:00 1	118	296	1	475											17:00-24:00 7	484	1.150	8	1.880
rilevatore PL nr 5	venerdì 22.07.11	08:00-09:00 1	86	322	5	482											00:00-15:00 15	628	2.028	34	3.130
rilevatore Errevia nr 12	venerdì 08.12.00											07:00-20:00 13	3.633	285	134	4.243	00:00-24:00 24	4.337	342	157	5.061
rilevatore Errevia nr 12	sabato 09.12.00						16:00-17:00 1	334	14	11	373	07:00-20:00 13	3.448	182	94	3.854	00:00-24:00 24	4.277	220	116	4.773
rilevatore Errevia nr 12	domenica 10.12.00						18:00-19:00 1	565	14	-	582	07:00-20:00 13	3.022	100	-	3.142	00:00-24:00 24	3.910	132	-	4.068
												valori totali	24.902	1.707	781	28.512	valori totali	30.842	5.202	952	38.988
												valori medi periodali 13	3.557	244	112	4.073	valori medi periodali 21	3.427	578	106	4.332
		valori medi orari	208	218	8	484	valori medi orari	450	14	6	477	valori medi orari	274	19	9	313	valori medi orari	163	28	5	206

SP 17 - direzione SS 33	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore Errevia nr 13	lunedì 04.12.00	17:00-18:00 1	472	39	20	559						07:00-20:00 13	4.452	371	185	5.267	00:00-24:00 24	5.156	429	215	6.101
rilevatore Errevia nr 13	martedì 05.12.00											07:00-20:00 13	4.213	329	150	4.908	00:00-24:00 24	4.944	385	176	5.758
rilevatore Errevia nr 13	mercoledì 06.12.00											07:00-20:00 13	4.206	320	144	4.878	00:00-24:00 24	4.971	377	169	5.761
rilevatore PL nr 7	mercoledì 27.07.11	17:00-18:00 1	468	86	8	587											13:00-24:00 11	2.654	457	24	3.250
rilevatore PL nr 7	giovedì 28.07.11	08:00-09:00 1	369	114	3	512											00:00-10:00 10	1.093	259	22	1.448
rilevatore Errevia nr 13	giovedì 07.12.00											07:00-20:00 13	4.014	316	149	4.691	00:00-24:00 24	4.842	383	182	5.666
rilevatore Errevia nr 13	venerdì 08.12.00											07:00-20:00 13	4.174	335	150	4.876	00:00-24:00 24	5.247	421	187	6.126
rilevatore Errevia nr 13	sabato 09.12.00						15:00-16:00 1	419	17	14	467	07:00-20:00 13	4.390	236	142	4.957	00:00-24:00 24	5.790	307	189	6.536
rilevatore Errevia nr 13	domenica 10.12.00						15:00-16:00 1	525	22	-	551	07:00-20:00 13	3.650	179	-	3.865	00:00-24:00 24	4.831	236	-	5.114
												valori totali	29.099	2.086	920	33.442	valori totali	39.528	3.254	1.164	45.761
												valori medi periodali 13	4.157	298	131	4.777	valori medi periodali 21	4.392	362	129	5.085
		valori medi orari	436	80	10	553	valori medi orari	472	20	7	509	valori medi orari	320	23	10	367	valori medi orari	209	17	6	242

SS 33 - direzione Somma Lombardo	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore Errevia nr 15	lunedì 04.12.00	18:00-19:00 1	733	61	31	868						07:00-20:00 13	6.644	554	278	7.865	00:00-24:00 24	7.782	648	324	9.208
rilevatore Errevia nr 15	martedì 05.12.00											07:00-20:00 13	7.261	562	259	8.453	00:00-24:00 24	8.799	686	314	10.250
rilevatore PL nr 3	martedì 26.07.11	19:00-20:00 1	550	127	7	716											11:00-24:00 13	4.858	1.212	122	6.556
rilevatore PL nr 3	mercoledì 27.07.11	09:00-10:00 1	528	144	15	731											00:00-10:00 10	1.424	350	35	1.914
rilevatore Errevia nr 15	mercoledì 06.12.00											07:00-20:00 13	7.278	554	247	8.437	00:00-24:00 24	8.990	682	306	10.420
rilevatore Errevia nr 15	giovedì 07.12.00											07:00-20:00 13	7.279	585	260	8.501	00:00-24:00 24	9.117	733	326	10.649
rilevatore Errevia nr 15	venerdì 08.12.00											07:00-20:00 13	7.351	573	262	8.563	00:00-24:00 24	9.590	748	342	11.172
rilevatore Errevia nr 15	sabato 09.12.00						15:00-16:00 1	751	31	26	840	07:00-20:00 13	7.581	405	244	8.555	00:00-24:00 24	10.503	555	343	11.855
rilevatore Errevia nr 15	domenica 10.12.00						14:00-15:00 1	842	35	-	884	07:00-20:00 13	6.888	343	-	7.300	00:00-24:00 24	9.471	468	-	10.033
												valori totali	50.282	3.576	1.550	57.673	valori totali	70.534	6.082	2.112	82.056
												valori medi periodali 13	7.183	511	221	8.239	valori medi periodali 21	7.837	676	235	9.117
		valori medi orari	604	111	18	772	valori medi orari	797	33	13	862	valori medi orari	553	39	17	634	valori medi orari	373	32	11	434

SS 33 - direzione Sesto Calende	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore Errevia nr 16	lunedì 04.12.00											07:00-20:00 13	6.729	609	267	7.994	00:00-24:00 24	8.343	754	330	9.908
rilevatore Errevia nr 16	martedì 05.12.00											07:00-20:00 13	7.549	590	270	8.797	00:00-24:00 24	8.865	691	316	10.326
rilevatore PL nr 3	martedì 26.07.11	20:00-21:00 1	651	145	4	833											11:00-24:00 13	5.341	1.590	130	7.509
rilevatore PL nr 3	mercoledì 27.07.11	09:00-10:00 1	287	119	15	460											00:00-10:00 10	1.118	360	30	1.610
rilevatore Errevia nr 16	mercoledì 06.12.00	17:00-18:00 1	782	60	27	908						07:00-20:00 13	7.588	574	260	8.797	00:00-24:00 24	9.151	691	310	10.600
rilevatore Errevia nr 16	giovedì 07.12.00											07:00-20:00 13	7.616	613	273	8.898	00:00-24:00 24	9.366	753	334	10.938
rilevatore Errevia nr 16	venerdì 08.12.00											07:00-20:00 13	7.656	597	272	8.916	00:00-24:00 24	9.460	737	337	11.018
rilevatore Errevia nr 16	sabato 09.12.00						17:00-18:00 1	789	32	27	881	07:00-20:00 13	7.455	403	240	8.419	00:00-24:00 24	10.124	554	331	11.451
rilevatore Errevia nr 16	domenica 10.12.00						19:00-20:00 1	1.082	33	-	1.122	07:00-20:00 13	6.895	321	-	7.280	00:00-24:00 24	10.654	494	-	11.247
												valori totali	51.488	3.707	1.582	59.100	valori totali	72.422	6.624	2.118	84.607
												valori medi periodali 13	7.355	530	226	8.443	valori medi periodali 21	8.047	736	235	9.401
		valori medi orari	573	108	15	734	valori medi orari	936	33	14	1.002	valori medi orari	566	41	17	649	valori medi orari	383	35	11	448

SS 33 - direzione Sesto Calende	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore Errevia nr 16	lunedì 04.12.00											07:00-20:00 13	6.729	609	267	7.994	00:00-24:00 24	8.343	754	330	9.908
rilevatore Errevia nr 16	martedì 05.12.00											07:00-20:00 13	7.549	590	270	8.797	00:00-24:00 24	8.865	691	316	10.326
rilevatore PL nr 10	mercoledì 20.07.11	17:00-18:00 1	672	195	5	916											11:00-24:00 13	5.498	1.841	116	7.939
rilevatore PL nr 10	giovedì 21.07.11	08:00-09:00 1	455	208	18	741											00:00-11:00 10	2.240	939	87	3.541
rilevatore Errevia nr 16	mercoledì 06.12.00	17:00-18:00 1	782	60	27	908						07:00-20:00 13	7.588	574	260	8.797	00:00-24:00 24	9.151	691	310	10.600
rilevatore Errevia nr 16	giovedì 07.12.00											07:00-20:00 13	7.616	613	273	8.898	00:00-24:00 24	9.366	753	334	10.938
rilevatore Errevia nr 16	venerdì 08.12.00											07:00-20:00 13	7.656	597	272	8.916	00:00-24:00 24	9.460	737	337	11.018
rilevatore Errevia nr 16	sabato 09.12.00						17:00-18:00 1	789	32	27	881	07:00-20:00 13	7.455	403	240	8.419	00:00-24:00 24	10.124	554	331	11.451
rilevatore Errevia nr 16	domenica 10.12.00						19:00-20:00 1	1.082	33	-	1.122	07:00-20:00 13	6.895	321	-	7.280	00:00-24:00 24	10.654	494	-	11.247
												valori totali	51.488	3.707	1.582	59.100	valori totali	73.701	7.454	2.161	86.968
												valori medi periodali 13	7.355	530	226	8.443	valori medi periodali 21	8.189	828	240	9.663
		valori medi orari	636	154	17	855	valori medi orari	936	33	14	1.002	valori medi orari	566	41	17	649	valori medi orari	390	39	11	460

via Dante - direzione SS 33	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore PL nr 8	martedì 26.07.11	17:00-18:00 1	382	35	1	426											10:00-24:00 14	3.025	499	9	3.642
rilevatore PL nr 8	mercoledì 27.07.11	07:00-08:00 1	281	65	3	365											00:00-08:00 8	484	101	3	611
																	valori totali	3.509	600	12	4.253
																	valori medi periodali 11	1.755	300	6	2.127
		valori medi orari	332	50	2	396											valori medi orari	160	27	1	193

via Treves - direzione SS 33	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore PL nr 11	venerdì 24.02.12	16:00-17:00 1	135	11	1	150											16:00-24:00 8	628	81	4	733
rilevatore PL nr 11	sabato 25.02.12						15:00-16:00 1	141	7	1	151						00:00-24:00 24	1.716	125	6	1.878
rilevatore PL nr 11	domenica 26.02.12						18:00-19:00 1	180	16	1	201						00:00-24:00 24	1.363	105	7	1.503
rilevatore PL nr 11	lunedì 27.02.12	08:00-09:00 1	153	29	2	192											00:00-24:00 24	1.709	220	10	1.993
rilevatore PL nr 11	martedì 28.02.12	08:00-09:00 1	168	24	3	203											00:00-24:00 24	1.733	270	17	2.091
rilevatore PL nr 11	mercoledì 29.02.12	08:00-09:00 1	148	32	5	196											00:00-24:00 24	1.697	240	19	2.023
rilevatore PL nr 11	giovedì 01.03.12	08:00-09:00 1	165	27	2	201											00:00-09:00 9	374	55	6	452
																	valori totali	9.220	1.096	69	10.673
																	valori medi periodali 20	1.317	157	10	1.525
		valori medi orari	154	25	3	189	valori medi orari	161	12	1	176						valori medi orari	66	8	0	76

SS 33 - direzione Somma Lombardo	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore Errevia nr 15	lunedì 04.12.00	18:00-19:00 1	733	61	31	868						07:00-20:00 13	6.644	554	278	7.865	00:00-24:00 24	7.782	648	324	9.208
rilevatore Errevia nr 15	martedì 05.12.00											07:00-20:00 13	7.261	562	259	8.453	00:00-24:00 24	8.799	686	314	10.250
rilevatore PL nr 10	mercoledì 20.07.11	17:00-18:00 1	489	130	16	677											11:00-24:00 13	4.453	1.111	131	6.048
rilevatore PL nr 10	giovedì 21.07.11	08:00-09:00 1	454	152	24	684											00:00-11:00 11	2.321	632	99	3.277
rilevatore Errevia nr 15	mercoledì 06.12.00											07:00-20:00 13	7.278	554	247	8.437	00:00-24:00 24	8.990	682	306	10.420
rilevatore Errevia nr 15	giovedì 07.12.00											07:00-20:00 13	7.279	585	260	8.501	00:00-24:00 24	9.117	733	326	10.649
rilevatore Errevia nr 15	venerdì 08.12.00											07:00-20:00 13	7.351	573	262	8.563	00:00-24:00 24	9.590	748	342	11.172
rilevatore Errevia nr 15	sabato 09.12.00						15:00-16:00 1	751	31	26	840	07:00-20:00 13	7.581	405	244	8.555	00:00-24:00 24	10.503	555	343	11.855
rilevatore Errevia nr 15	domenica 10.12.00						14:00-15:00 1	842	35	-	884	07:00-20:00 13	6.888	343	-	7.300	00:00-24:00 24	9.471	468	-	10.033
												valori totali	50.282	3.576	1.550	57.673	valori totali	71.026	6.263	2.185	82.912
												valori medi periodali 13	7.183	511	221	8.239	valori medi periodali 21	7.892	696	243	9.212
		valori medi orari	559	114	24	743	valori medi orari	797	33	13	862	valori medi orari	553	39	17	634	valori medi orari	376	33	12	439

SS 33 - direzione Somma Lombardo	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore PL nr 10	mercoledì 20.07.11	17:00-18:00 1	489	130	16	677											11:00-24:00 13	4.453	1.111	131	6.048
rilevatore PL nr 10	giovedì 21.07.11	08:00-09:00 1	454	152	24	684											00:00-11:00 11	2.321	632	99	3.277
																	valori totali	6.774	1.743	230	9.326
																	valori medi periodali 12	3.387	872	115	4.663
		valori medi orari	472	141	20	681											valori medi orari	282	73	10	389

SS 33 - direzione Sesto Calende	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore PL nr 10	mercoledì 20.07.11	17:00-18:00 1	672	195	5	916											11:00-24:00 13	5.498	1.841	116	7.939
rilevatore PL nr 10	giovedì 21.07.11	08:00-09:00 1	455	208	18	741											00:00-11:00 11	2.240	939	87	3.541
																	valori totali	7.738	2.780	203	11.480
																	valori medi periodali 12	3.869	1.390	102	5.740
		valori medi orari	564	202	12	828											valori medi orari	322	116	8	478

via Treves – direzione SS 33	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore PL nr 12	venerdì 24.02.12	17:00 – 18:00 1	77	3	-	81															
rilevatore PL nr 12	sabato 25.02.12						15:00-16:00 1	65	2	-	67										
rilevatore PL nr 12	domenica 26.02.12						16:00-17:00 1	59	1	-	60										
rilevatore PL nr 12	lunedì 27.02.12	07:00 – 08:00 1	79	5	1	87															
rilevatore PL nr 12	martedì 28.02.12	07:00 – 08:00 1	85	6	0	92															
rilevatore PL nr 12	mercoledì 29.02.12	07:00 – 08:00 1	80	2	1	84															
rilevatore PL nr 12	giovedì 01.03.12	07:00 – 08:00 1	86	7	1	96															
		valori medi orari	81	5	1	88	valori medi orari	62	2	-	64										

via Treves – direzione Golasecca	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore PL nr 11	venerdì 24.02.12	18:00-19:00 1	168	2	-	170															
rilevatore PL nr 11	sabato 25.02.12						12:00-13:00 1	137	3	-	141										
rilevatore PL nr 11	domenica 26.02.12						12:00-13:00 1	110	1	-	111										
rilevatore PL nr 11	lunedì 27.02.12	18:00-19:00 1	157	3	0	161															
rilevatore PL nr 11	martedì 28.02.12	18:00-19:00 1	171	3	0	175															
rilevatore PL nr 11	mercoledì 29.02.12	18:00-19:00 1	173	5	0	179															
rilevatore PL nr 11	giovedì 01.03.12	08:00 – 09:00 1	80	2	1	84															
		valori medi orari	150	3	0	154		124	2	-	126										

SISTEMA COMPLESSIVO			auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)		auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)		auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)		auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
		valori medi orari	410	96	11	549	valori medi orari	536	20	7	575	valori medi orari	460	33	14	527	valori medi orari	271	39	8	333

	ORE di PUNTA FERIALI	ORE di PUNTA PRE-FESTIVE e FESTIVE	ORE DIURNE (07:00-20:00)	ORE DIURNE e NOTTURNE (00:00-24:00)

FLUSSI di TRAFFICO RILEVATI nell'INTORNO del SISTEMA VIABILISTIC

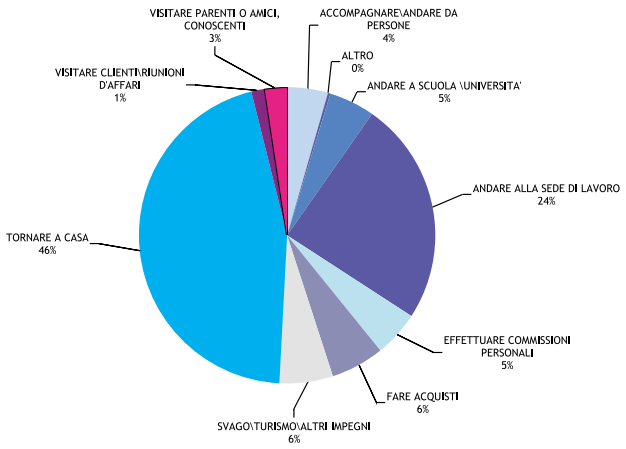


Figura 2.1.14

Indagine Cati -Distribuzione degli spostamenti per motivo

Il grafico è riferito al totale degli spostamenti effettuati nel giorno campione dai residenti in Lombardia.

Fonte: elaborazione dalla base dati Indagine Origine/Destinazione regionale

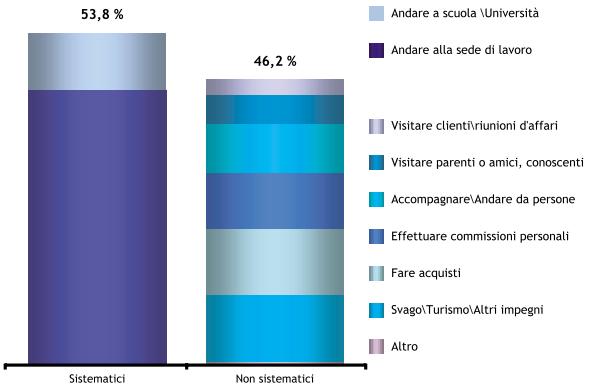


Figura 2.1.15

Indagine Cati – Mobilità sistematica e non sistematica

Confronto tra motivi "sistematici" e motivi "non sistematici". Sono esclusi i ritorni a casa.

Fonte: elaborazione dalla base dati Indagine Origine/Destinazione regionale

Escludendo i ritorni a casa (46% del totale), la mobilità sistematica è pari al 53,8% del totale. Ciò dimostra la sempre maggiore rilevanza degli spostamenti non sistematici, che raggiungono il 46,2%. Negli spostamenti non sistematici prevalgono i motivi legati al tempo libero come *svago* e *acquisti.*
Come si è detto il numero dei ritorni a casa inferiore agli spostamenti in andata indica l'esistenza degli spostamenti concatenati. Tale fenomeno è sicuramente più evidente in ambito urbano. Infatti, limitando l'analisi delle distribuzioni per motivo degli spostamenti ai soli comuni capoluogo, la quota dei ritorni a casa scende al 33,1%, mentre aumentano, prevedibilmente, le quote degli spostamenti per motivi di studio (8,8%) e di commissioni personali (posta, banca, visite mediche, ecc.) (7,5%), entrambe correlate alle principali funzioni urbane.

Tabella 2.1.16

Indagine Cati – Spostamenti attratti dai comuni capoluogo

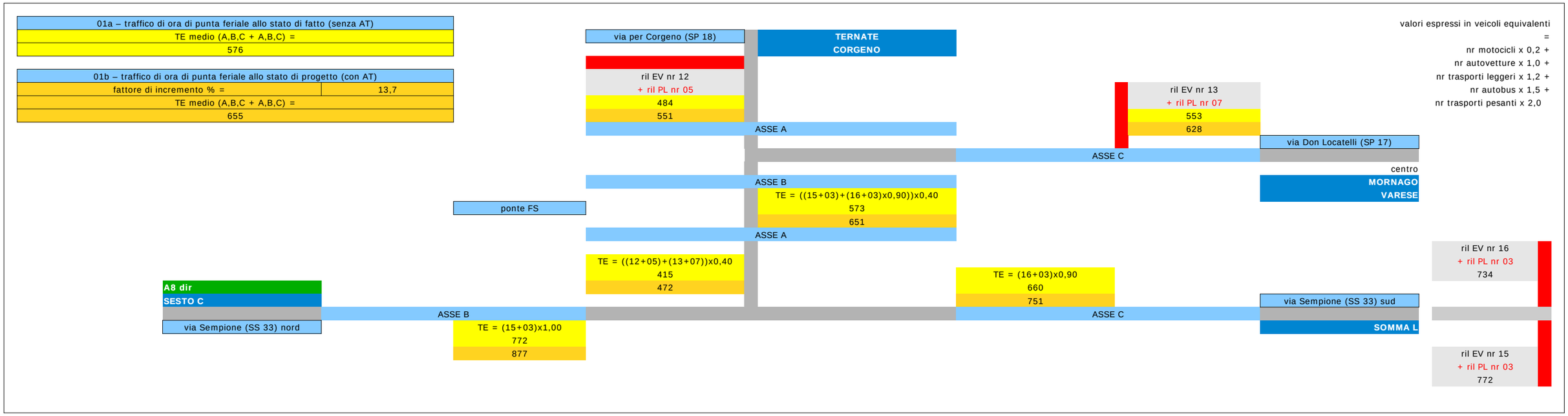
Distribuzione per motivo degli spostamenti attratti dai comuni capoluogo.

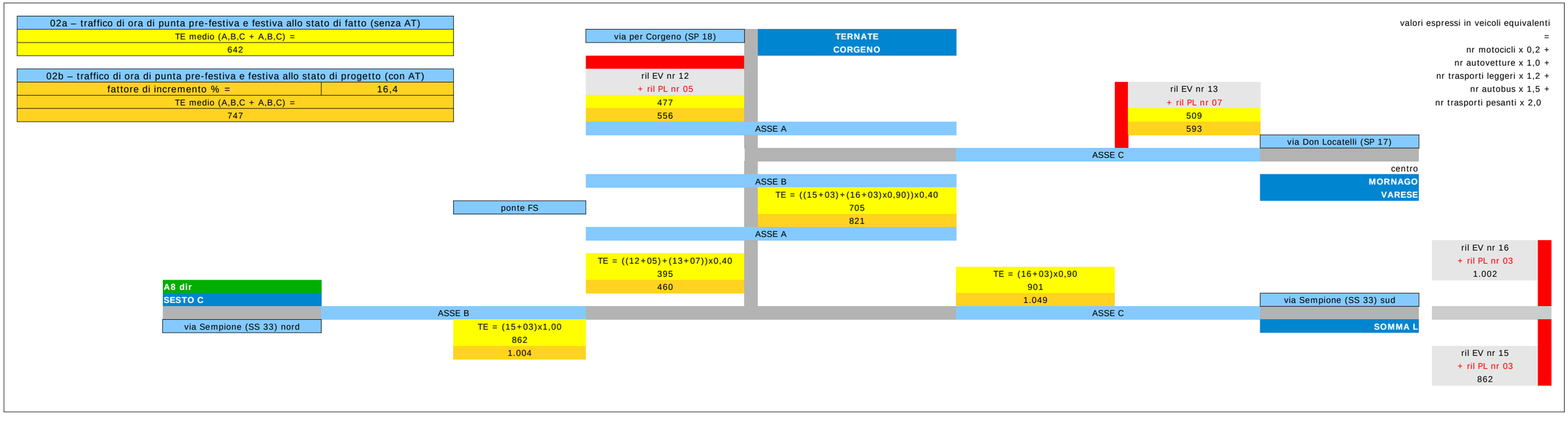
Fonte: elaborazione dalla base dati Indagine Origine/Destinazione regionale

Spostamenti attratti dai comuni capoluogo		
	TOTALE	
	Spostamenti	%
Motivo		
ACCOMPAGNARE\ANDARE DA PERSONE	167.268	3.9%
ALTRO	19.684	0.5%
ANDARE A SCUOLA \UNIVERSITA'	375.802	8.8%
ANDARE ALLA SEDE DI LAVORO	1.231.072	28.8%
EFFETTUARE COMMISSIONI PERSONALI	320.599	7.5%
FARE ACQUISTI	229.846	5.4%
SVAGO\TURISMO\ALTRI IMPEGNI	310.115	7.2%
TORNARE A CASA	1.417.981	33.1%
VISITARE CLIENTI\RIUNIONI D'AFFARI	77.095	1.8%
VISITARE PARENTI O AMICI, CONOSCENTI	128.576	3.0%
Somma	**4.278.038**	**100%**

PROIEZIONE STATO di FATTO > STATO di PROGETTO basata sui risultati statistici di *REGIONE LOMBARDIA – INFRASTRUTTURE e MOBILITA' – INDAGINE ORIGINE / DESTINAZIONE 2002 – DISTRIBUZIONE degli SPOSTAMENTI per MOTIVO*

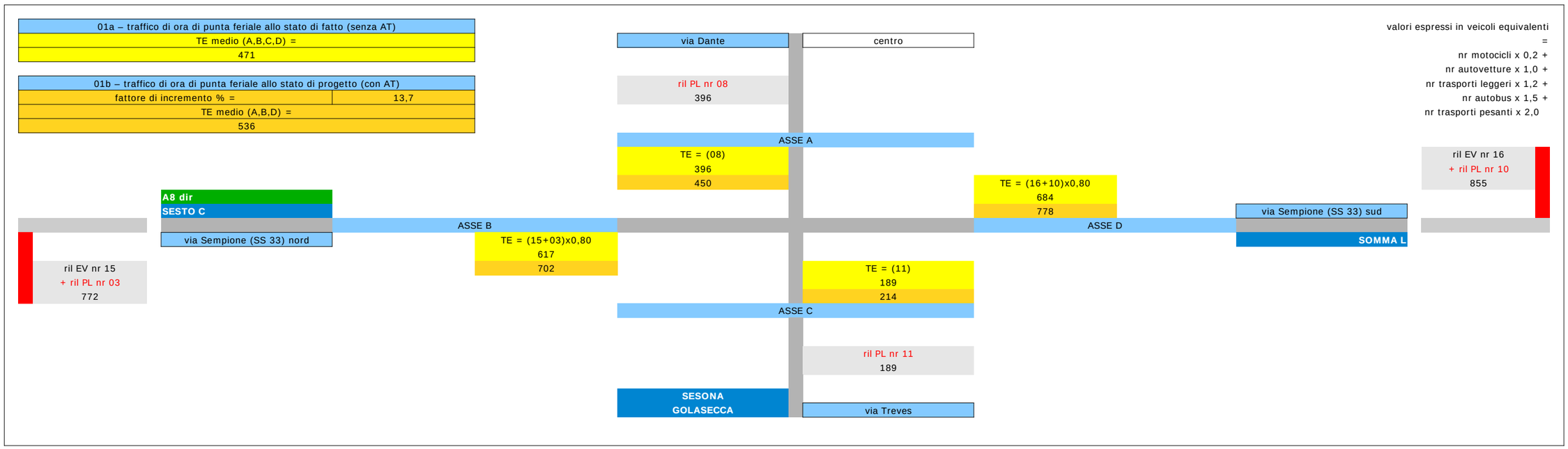
		ORA di PUNTA FERIALE				ORA di PUNTA PRE-FESTIVA e FESTIVA			
	unità di misura	commercio ed assimilabili		altri motivi	complessivi	commercio ed assimilabili		altri motivi	complessivi
	%	effettuare commissioni personali	5,0			effettuare commissioni personali	5,0		
	%	fare acquisti	6,0			fare acquisti	6,0		
	%	svago-turismo, etc	6,0			svago-turismo, etc	6,0		
	%	complessivi	17,0			complessivi	17,0		
	%	aumentati cautelativamente del	25,0			aumentati cautelativamente del	50,0		
	%	risultano pari al	21,3	78,8	100,0	risultano pari al	25,5	74,5	100,0
STATO di FATTO									
superfici esistenti	mq		17.846	---	17.846		17.846	---	17.846
flussi medi rilevati nel sistema nelle ore di punta	veicoli equivalenti / h		100	372	473		137	399	536
rapporti tra flussi e superfici	veicoli equivalenti / h / mq		0,006	---	0,026		0,008	---	0,030
STATO di PROGETTO									
superfici incrementali di PGT (AT11+AT12)	mq		11.500	---	11.500		11.500	---	11.500
flussi medi incrementali attesi nel sistema nelle ore di punta	veicoli equivalenti / h		65	---	65		88	---	88
	%		64,4	---	13,7		64,4	---	16,4
flussi medi totali attesi nel sistema nelle ore di punta	veicoli equivalenti / h		165	372	537		225	399	624





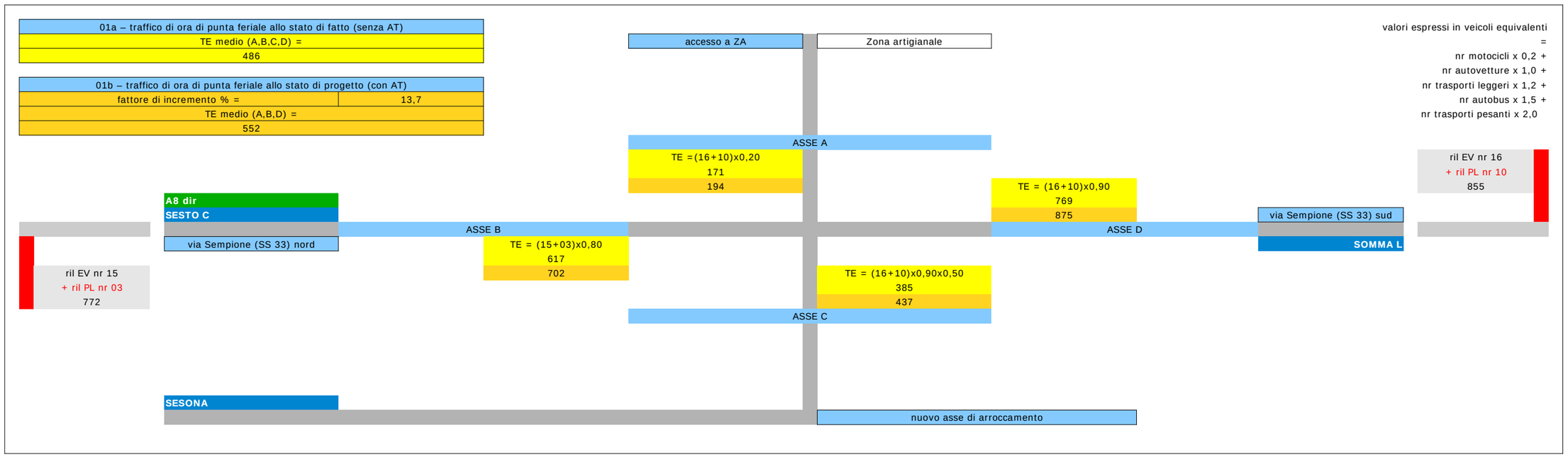
Delineazione degli schemi intersettivi ed assegnazione dei carichi veicolari

I-01.1 - INTERSEZIONE SP 18 / ponte FS / SP 17 + I-01.2 – INTERSEZIONE ponte FS / SS 33 / SS 33



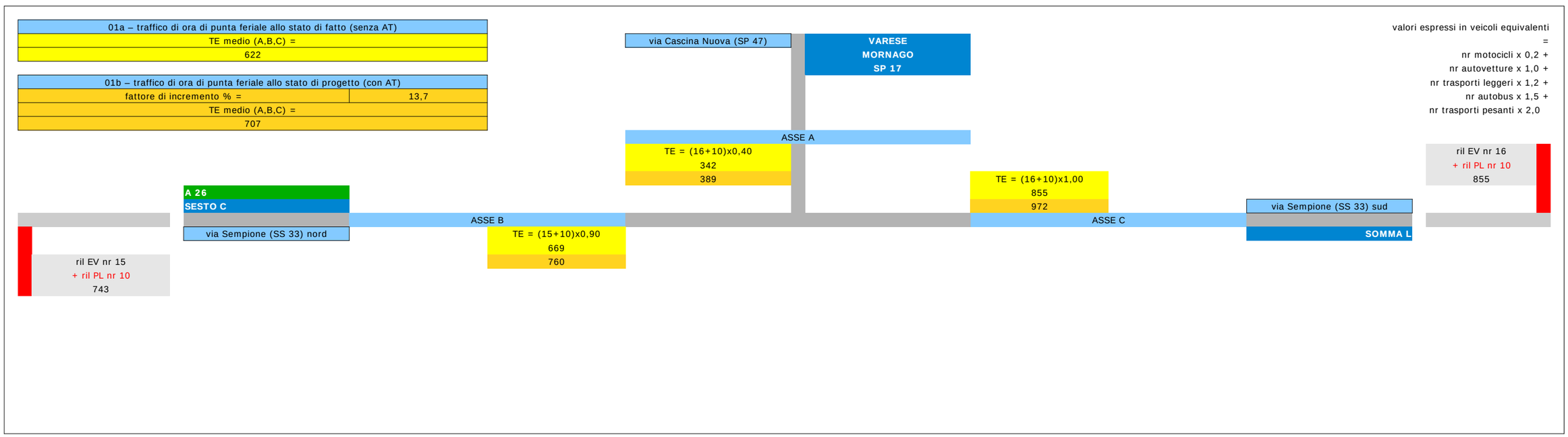
Delineazione degli schemi intersettivi ed assegnazione dei carichi veicolari

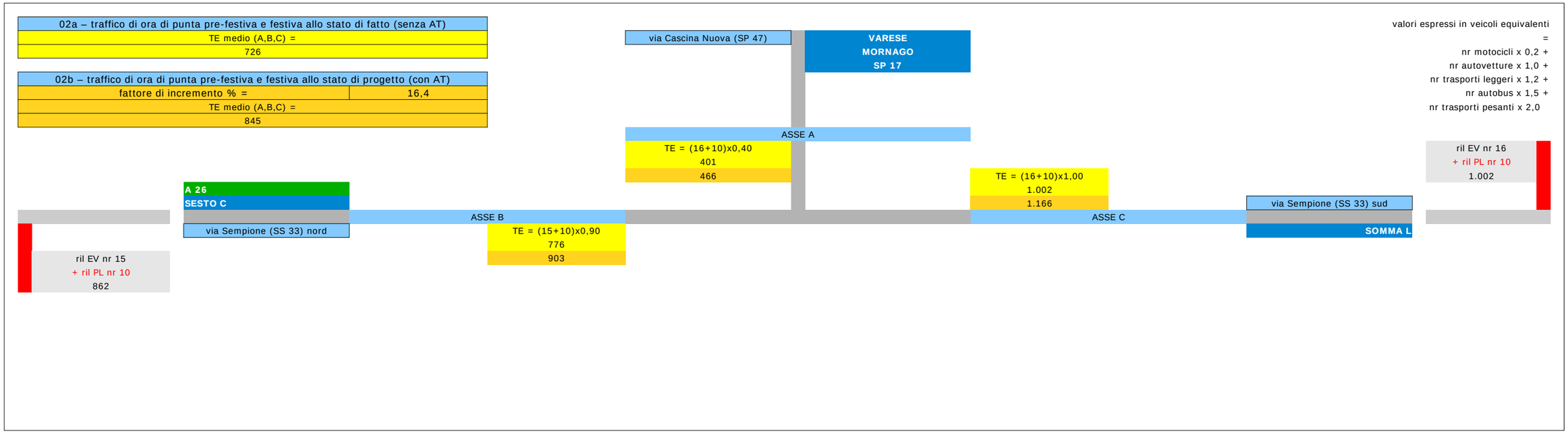
I-02 - INTERSEZIONE SS 33 / DANTE / TREVES



Delineazione degli schemi intersettivi ed assegnazione dei carichi veicolari

I-03 - INTERSEZIONE SS 33 / ACCESSO a ZONA ARTIGIANALE / NUOVO ASSE di ARROCCAMENTO



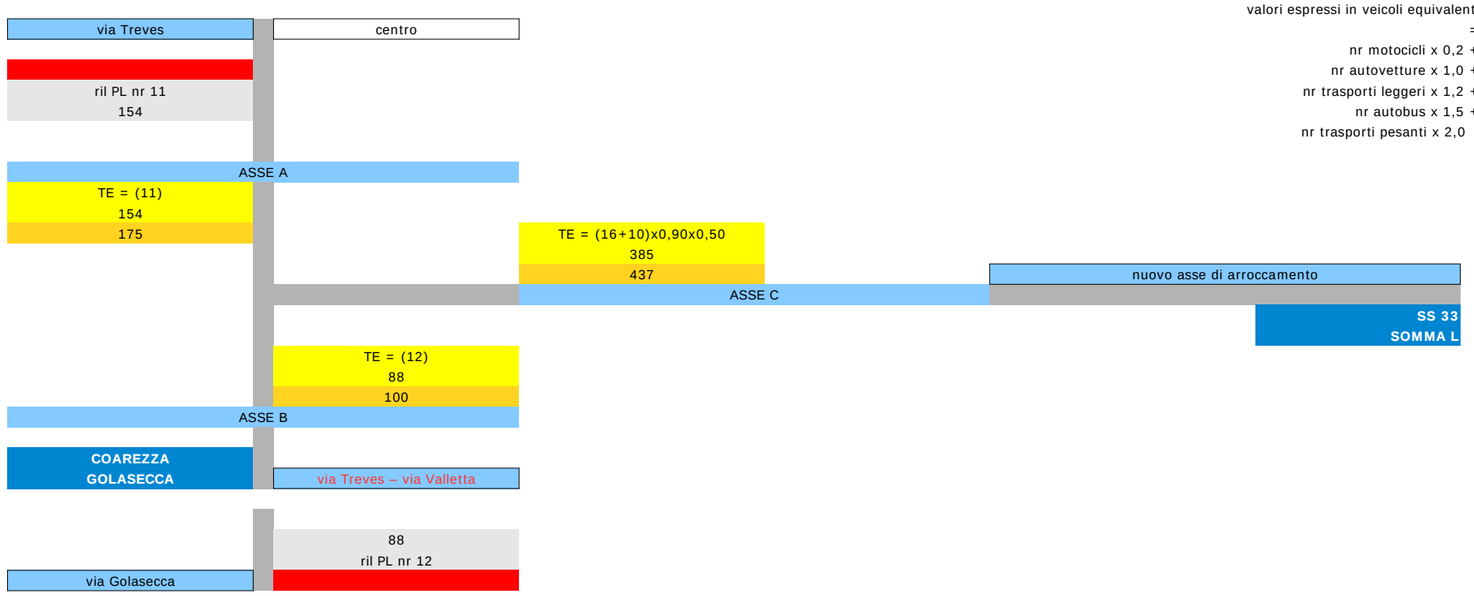


Delineazione degli schemi intersettivi ed assegnazione dei carichi veicolari

I-04 - INTERSEZIONE SS 33 / SP 47

01a – traffico di ora di punta feriale allo stato di fatto (senza AT)	
TE medio (A,B,C) =	
209	

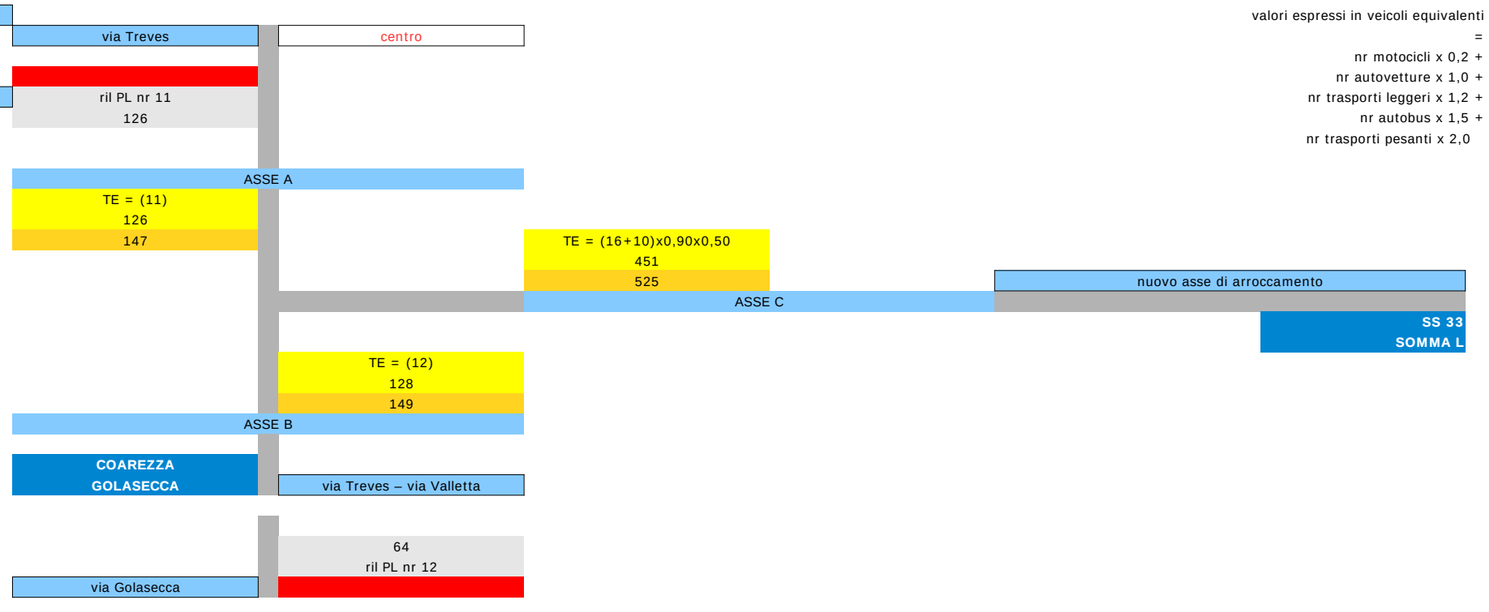
01b – traffico di ora di punta feriale allo stato di progetto (con AT)	
fattore di incremento % =	13,7
TE medio (A,B,C) =	
237	



valori espressi in veicoli equivalenti
=
nr motocicli x 0,2 +
nr autovetture x 1,0 +
nr trasporti leggeri x 1,2 +
nr autobus x 1,5 +
nr trasporti pesanti x 2,0

02a – traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di fatto (senza AT)	
TE medio (A,B,C) =	
235	

02b – traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di progetto (con AT)	
fattore di incremento % =	16,4
TE medio (A,B,C) =	
273	



valori espressi in veicoli equivalenti
=
nr motocicli x 0,2 +
nr autovetture x 1,0 +
nr trasporti leggeri x 1,2 +
nr autobus x 1,5 +
nr trasporti pesanti x 2,0

Delineazione degli schemi intersettivi ed assegnazione dei carichi veicolari

I-05 - INTERSEZIONE TREVES / TREVES-VALLETTA / NUOVO ASSE di ARROCCAMENTO

11) i flussi rilevati (allo stato di fatto) ed estrapolati come sin qui delineato (allo stato di progetto) sono stati quindi utilizzati per simulare la capacità delle suddette intersezioni nelle seguenti condizioni di traffico:

- traffico di ora di punta feriale allo stato di fatto,

- traffico di ora di punta feriale allo stato di progetto,

- traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di fatto,

- traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di progetto,

mediante l'utilizzo di un *software* basato sul metodo *CERTU* (integrato con ulteriori elaborazioni miranti ad affinare la calibrazione del comportamento dinamico delle intersezioni stesse), in analogia a quanto suggerito dalla vigente normativa regionale.

Le simulazioni hanno delineato uno scenario di sostanziale compatibilità tra le previsioni di insediamenti commerciali e le corrispondenti indicazioni di miglioramento della rete viaria, come in particolare indicato dai valori assunti dalle seguenti variabili:

- capacità residue percentuali in entrata;

- capacità residue assolute in entrata;

- attese probabili in entrata.

Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-01.1 - SP 18 / ponte FS / SP 17
Configurazione	A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	01a - traffico di ora di punta feriale allo stato di fatto (senza AT)

FLUSSI

assi in entrata	via per Corgeno (SP 18)	ponte FS	via Don Locatelli (SP 17)	---	totali per assi in entrata
A via per Corgeno (SP 18)		242	242	0	484
B ponte FS	287		287	0	573
C via Don Locatelli (SP 17)	277	277		0	553
D ---	0	0	0		0
totali per assi in uscita	563	519	529	0	1.610

PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

assi in entrata	via per Corgeno (SP 18)	ponte FS	via Don Locatelli (SP 17)	---	totali per assi in entrata
A via per Corgeno (SP 18)		50	50		100
B ponte FS	50		50		100
C via Don Locatelli (SP 17)	50	50			100
D ---					0
totali per assi in uscita	100	100	100	0	

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

assi di entrata dei flussi	assi di uscita dei flussi: via per Corgeno (SP 18)	ponte FS	via Don Locatelli (SP 17)	---	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A via per Corgeno (SP 18)	0,80	0,80	0,80	0,80	A	AB
	0,75		0,75	0,75	B	BC
	0,70			0,70	C	CD
	---				D	DA
B ponte FS		0,70			A	AB
	0,80	0,80	0,80	0,80	B	BC
	0,75	0,75		0,75	C	CD
	---	---			D	DA
C via Don Locatelli (SP 17)		0,80	0,75		A	AB
			0,70		B	BC
	0,80	---	0,80	0,80	C	CD
	---	---	---		D	DA
D ---		0,80	0,80	0,80	A	AB
			0,75	0,75	B	BC
				0,70	C	CD
	---	---	---	---	D	DA

CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

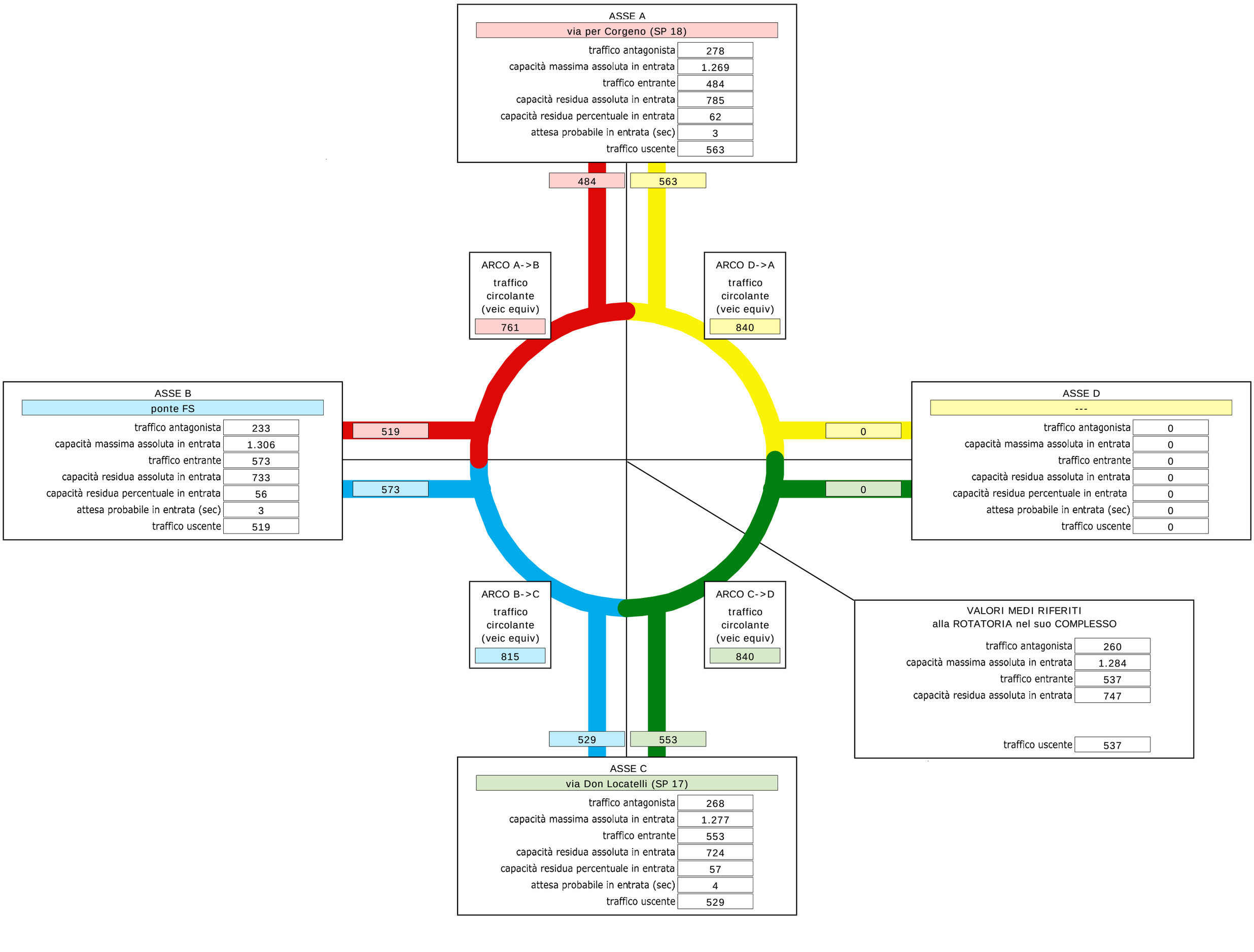
assi di entrata dei flussi	assi di uscita dei flussi: via per Corgeno (SP 18)	ponte FS	via Don Locatelli (SP 17)	---	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A via per Corgeno (SP 18)	0	193,6	193,6	0	A	AB
	0		181,5	0	B	BC
	0			0	C	CD
	0				D	DA
B ponte FS		0			A	AB
	229,2	0	229,2	0	B	BC
	214,875	0		0	C	CD
	0	0			D	DA
C via Don Locatelli (SP 17)		221,2	0		A	AB
			0		B	BC
	221,2	0	0	0	C	CD
	0	0	0		D	DA
D ---		0	0	0	A	AB
			0	0	B	BC
				0	C	CD
	0	0	0	0	D	DA

COEFFICIENTI di CAPACITA' in ENTRATA

A via per Corgeno (SP 18)	1,00
B ponte FS	1,00
C via Don Locatelli (SP 17)	1,00
D ---	

COEFFICIENTI di PERCEPIBILITA' in USCITA

A via per Corgeno (SP 18)	B ponte FS	C via Don Locatelli (SP 17)	D ---
0,10	0,10	0,10	



Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-01.2 - ponte FS / SS 33 / SS 33
Configurazione	A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	01a - traffico di ora di punta feriale allo stato di fatto (senza AT)

FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita	A ponte FS	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	totali per assi in entrata
A ponte FS		208	208	0	415
B via Sempione (SS 33) nord	232		540	0	772
C via Sempione (SS 33) sud	198	462		0	660
D ---	0	0	0		0
totali per assi in uscita	430	670	748	0	1.847

PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita	A ponte FS	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	totali per assi in entrata
A ponte FS		50	50		100
B via Sempione (SS 33) nord	30		70		100
C via Sempione (SS 33) sud	30	70			100
D ---					0
totali per assi in uscita	60	120	120	0	

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

assi di entrata dei flussi \ assi di uscita dei flussi	A ponte FS	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A ponte FS	0,80	0,80	0,80	0,80	A	AB
	0,75		0,75	0,75	B	BC
	0,70			0,70	C	CD
	---				D	DA
B via Sempione (SS 33) nord		0,70			A	AB
	0,80	0,80	0,80	0,80	B	BC
	0,75	0,75		0,75	C	CD
	---	---			D	DA
C via Sempione (SS 33) sud		0,80	0,75		A	AB
			0,70		B	BC
	0,80	---	0,80	0,80	C	CD
	---	---	---		D	DA
D ---		0,80	0,80	0,80	A	AB
			0,75	0,75	B	BC
				0,70	C	CD
	---	---	---	---	D	DA

CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

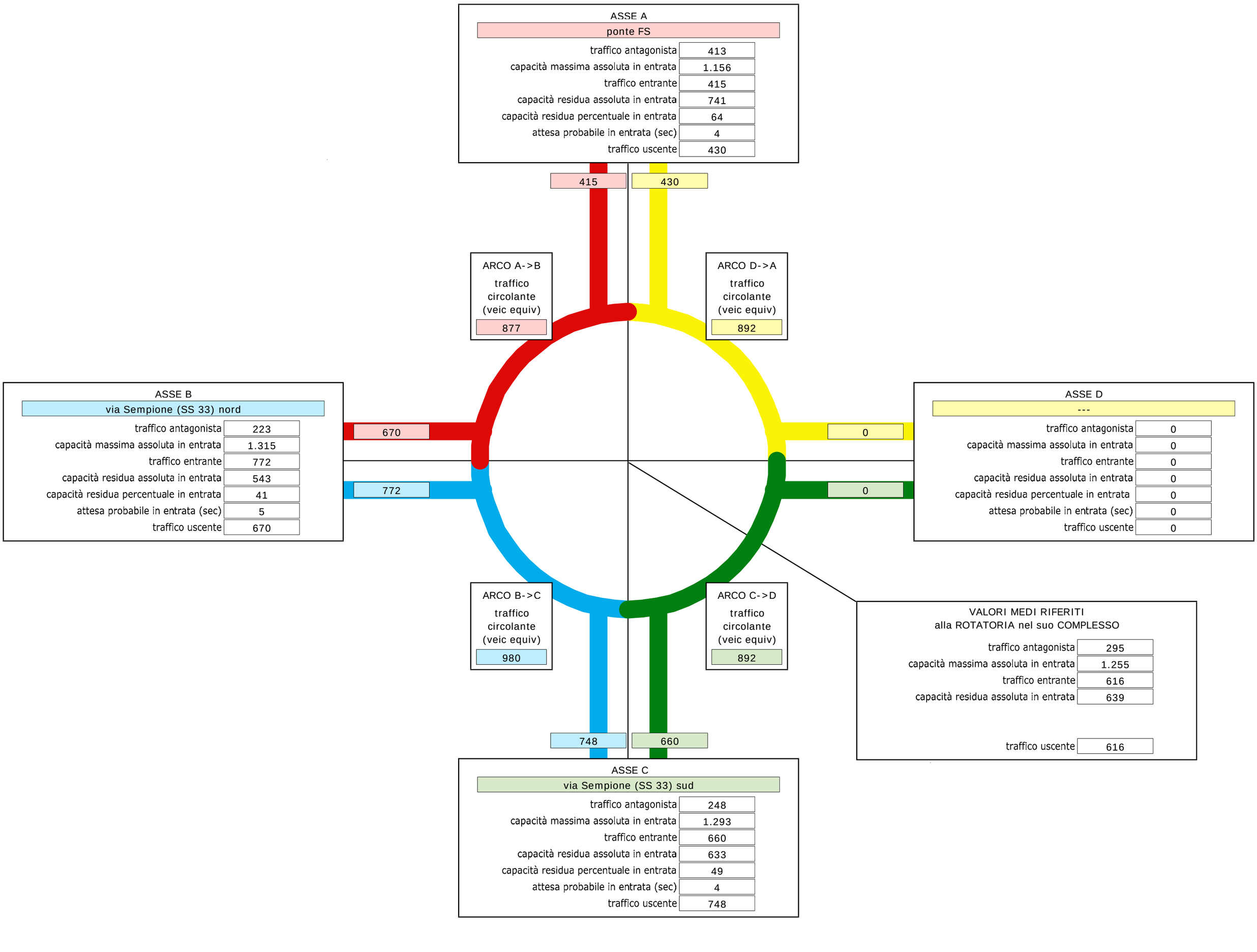
assi di entrata dei flussi \ assi di uscita dei flussi	A ponte FS	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A ponte FS	0	166	166	0	A	AB
	0		155,625	0	B	BC
	0			0	C	CD
	0				D	DA
B via Sempione (SS 33) nord		0			A	AB
	185,28	0	432,32	0	B	BC
	173,7	0		0	C	CD
	0	0			D	DA
C via Sempione (SS 33) sud		369,6	0		A	AB
			0		B	BC
	158,4	0	0	0	C	CD
	0	0	0		D	DA
D ---		0	0	0	A	AB
			0	0	B	BC
				0	C	CD
	0	0	0	0	D	DA

COEFFICIENTI di CAPACITA' in ENTRATA

A ponte FS	1,00
B via Sempione (SS 33) nord	1,00
C via Sempione (SS 33) sud	1,00
D ---	

COEFFICIENTI di PERCEPIBILITA' in USCITA

A ponte FS	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---
0,10	0,10	0,10	



Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-02 - Dante / SS 33 / Treves / SS 33
Configurazione	B - corona di rotazione a 2 corsie - 4 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	01a - traffico di ora di punta feriale allo stato di fatto (senza AT)

FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita	A via Dante	B via Sempione (SS 33) nord	C via Treves	D via Sempione (SS 33) sud	totali per assi in entrata
A via Dante		158	79	158	396
B via Sempione (SS 33) nord	123		123	370	617
C via Treves	38	76		76	189
D via Sempione (SS 33) sud	137	410	137		684
totali per assi in uscita	298	644	339	604	1.886

PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita	A via Dante	B via Sempione (SS 33) nord	C via Treves	D via Sempione (SS 33) sud	totali per assi in entrata
A via Dante		40	20	40	100
B via Sempione (SS 33) nord	20		20	60	100
C via Treves	20	40		40	100
D via Sempione (SS 33) sud	20	60	20		100
totali per assi in uscita	60	140	60	140	

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

assi di entrata dei flussi	assi di uscita dei flussi A via Dante	B via Sempione (SS 33) nord	C via Treves	D via Sempione (SS 33) sud	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A via Dante	0,80	0,80	0,80	0,80	A	AB
	0,75		0,75	0,75	B	BC
	0,70			0,70	C	CD
	---				D	DA
B via Sempione (SS 33) nord		0,70			A	AB
	0,80	0,80	0,80	0,80	B	BC
	0,75	0,75		0,75	C	CD
	---	---			D	DA
C via Treves		0,80	0,75		A	AB
			0,70		B	BC
	0,80	---	0,80	0,80	C	CD
	---	---	---		D	DA
D via Sempione (SS 33) sud		0,80	0,80	0,80	A	AB
			0,75	0,75	B	BC
				0,70	C	CD
	---	---	---	---	D	DA

CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

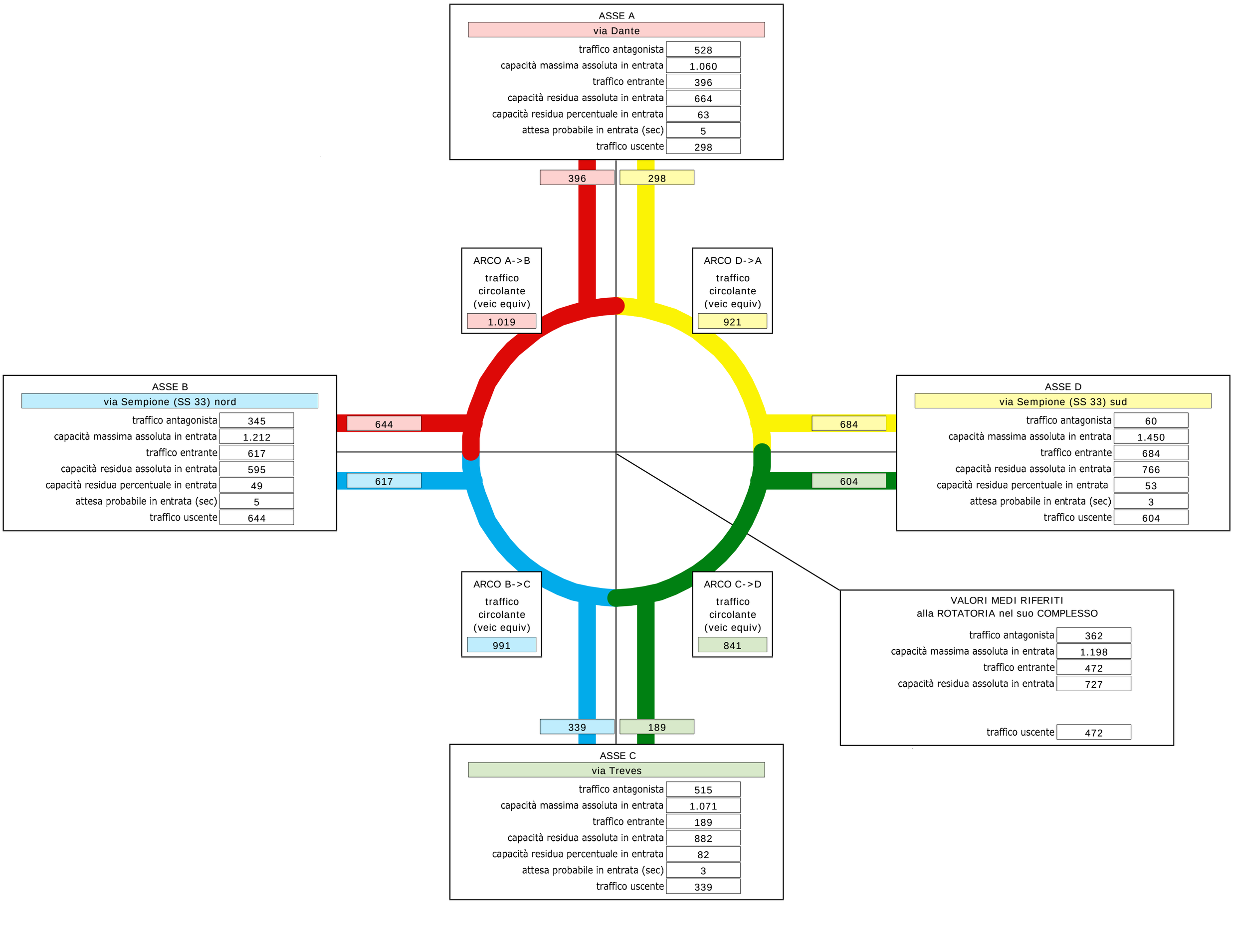
assi di entrata dei flussi	assi di uscita dei flussi A via Dante	B via Sempione (SS 33) nord	C via Treves	D via Sempione (SS 33) sud	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A via Dante	0	126,72	63,36	126,72	A	AB
	0		59,4	118,8	B	BC
	0			110,88	C	CD
	0				D	DA
B via Sempione (SS 33) nord		0			A	AB
	98,72	0	98,72	296,16	B	BC
	92,55	0		277,65	C	CD
	0	0			D	DA
C via Treves		60,48	0		A	AB
			0		B	BC
	30,24	0	0	60,48	C	CD
	0	0	0		D	DA
D via Sempione (SS 33) sud		328,32	109,44	0	A	AB
			102,6	0	B	BC
				0	C	CD
	0	0	0	0	D	DA

COEFFICIENTI di CAPACITA' in ENTRATA

A via Dante	1,00
B via Sempione (SS 33) nord	1,00
C via Treves	1,00
D via Sempione (SS 33) sud	1,00

COEFFICIENTI di PERCEPIBILITA' in USCITA

A via Dante	B via Sempione (SS 33) nord	C via Treves	D via Sempione (SS 33) sud
0,10	0,10	0,10	0,10



Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-03 - accesso a ZA / SS 33 / nuovo asse di arroccamento / SS 33
Configurazione	B - corona di rotazione a 2 corsie - 4 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	01a - traffico di ora di punta feriale allo stato di fatto (senza AT)

FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita	A accesso a ZA	B via Sempione (SS 33) nord	C nuovo asse di arroccamento	D via Sempione (SS 33) sud	totali per assi in entrata
A accesso a ZA		77	17	77	171
B via Sempione (SS 33) nord	62		247	309	617
C nuovo asse di arroccamento	39	173		173	385
D via Sempione (SS 33) sud	77	385	308		769
totali per assi in uscita	177	635	572	559	1.942

PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita	A accesso a ZA	B via Sempione (SS 33) nord	C nuovo asse di arroccamento	D via Sempione (SS 33) sud	totali per assi in entrata
A accesso a ZA		45	10	45	100
B via Sempione (SS 33) nord	10		40	50	100
C nuovo asse di arroccamento	10	45		45	100
D via Sempione (SS 33) sud	10	50	40		100
totali per assi in uscita	30	140	90	140	

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

assi di entrata dei flussi	assi di uscita dei flussi	A accesso a ZA	B via Sempione (SS 33) nord	C nuovo asse di arroccamento	D via Sempione (SS 33) sud	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A	accesso a ZA	0,80	0,80	0,80	0,80	A	AB
		0,75		0,75	0,75	B	BC
		0,70			0,70	C	CD
		---				D	DA
B	via Sempione (SS 33) nord		0,70			A	AB
		0,80	0,80	0,80	0,80	B	BC
		0,75	0,75		0,75	C	CD
		---	---			D	DA
C	nuovo asse di arroccamento		0,80	0,75		A	AB
				0,70		B	BC
		0,80	---	0,80	0,80	C	CD
		---	---	---		D	DA
D	via Sempione (SS 33) sud		0,80	0,80	0,80	A	AB
				0,75	0,75	B	BC
					0,70	C	CD
		---	---	---	---	D	DA

CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

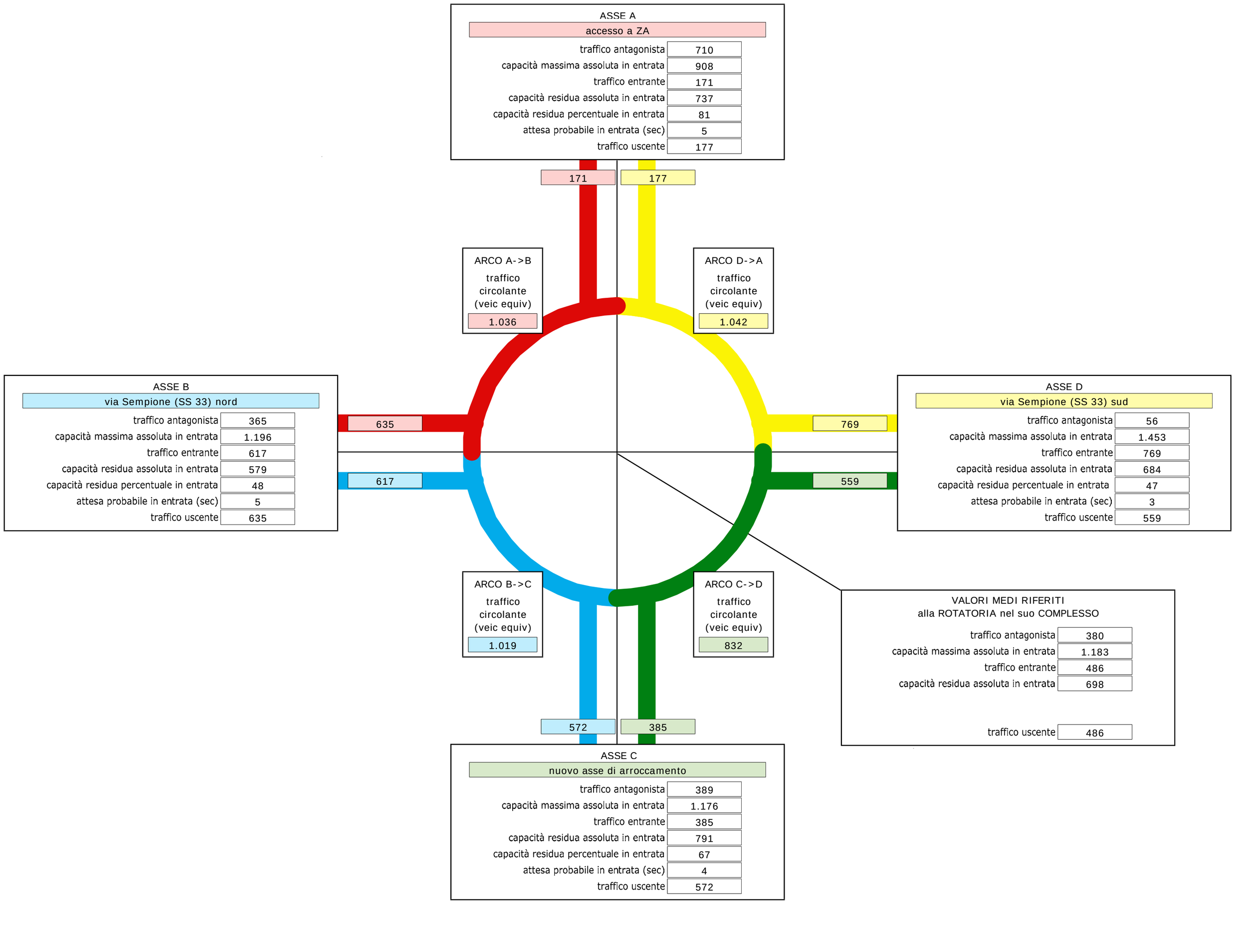
assi di entrata dei flussi	assi di uscita dei flussi	A accesso a ZA	B via Sempione (SS 33) nord	C nuovo asse di arroccamento	D via Sempione (SS 33) sud	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A	accesso a ZA	0	61,56	13,68	61,56	A	AB
		0		12,825	57,7125	B	BC
		0			53,865	C	CD
		0				D	DA
B	via Sempione (SS 33) nord		0			A	AB
		49,36	0	197,44	246,8	B	BC
		46,275	0		231,375	C	CD
		0	0			D	DA
C	nuovo asse di arroccamento		138,6	0		A	AB
				0		B	BC
		30,8	0	0	138,6	C	CD
		0	0	0		D	DA
D	via Sempione (SS 33) sud		307,6	246,08	0	A	AB
				230,7	0	B	BC
					0	C	CD
		0	0	0	0	D	DA

COEFFICIENTI di CAPACITA' in ENTRATA

A accesso a ZA	1,00
B via Sempione (SS 33) nord	1,00
C nuovo asse di arroccamento	1,00
D via Sempione (SS 33) sud	1,00

COEFFICIENTI di PERCEPIBILITA' in USCITA

A accesso a ZA	B via Sempione (SS 33) nord	C nuovo asse di arroccamento	D via Sempione (SS 33) sud
0,10	0,10	0,10	0,10



Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-04 - SP 47 / SS 33 / SS 33
Configurazione	A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	01a - traffico di ora di punta feriale allo stato di fatto (senza AT)

FLUSSI

assi in entrata	assi in uscita	A via Cascina Nuova (SP 47)	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	totali per assi in entrata
A	via Cascina Nuova (SP 47)		137	205	0	342
B	via Sempione (SS 33) nord	167		502	0	669
C	via Sempione (SS 33) sud	214	641		0	855
D	---	0	0	0		0
	totali per assi in uscita	381	778	707	0	1.866

PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

assi in entrata	assi in uscita	A via Cascina Nuova (SP 47)	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	totali per assi in entrata
A	via Cascina Nuova (SP 47)		40	60		100
B	via Sempione (SS 33) nord	25		75		100
C	via Sempione (SS 33) sud	25	75			100
D	---					0
	totali per assi in uscita	50	115	135	0	

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

assi di entrata dei flussi	assi di uscita dei flussi	A via Cascina Nuova (SP 47)	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A	via Cascina Nuova (SP 47)	0,80	0,80	0,80	0,80	A	AB
		0,75		0,75	0,75	B	BC
		0,70			0,70	C	CD
		---				D	DA
B	via Sempione (SS 33) nord		0,70			A	AB
		0,80	0,80	0,80	0,80	B	BC
		0,75	0,75		0,75	C	CD
		---	---			D	DA
C	via Sempione (SS 33) sud		0,80	0,75		A	AB
				0,70		B	BC
		0,80	---	0,80	0,80	C	CD
		---	---	---		D	DA
D	---		0,80	0,80	0,80	A	AB
				0,75	0,75	B	BC
					0,70	C	CD
		---	---	---	---	D	DA

CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

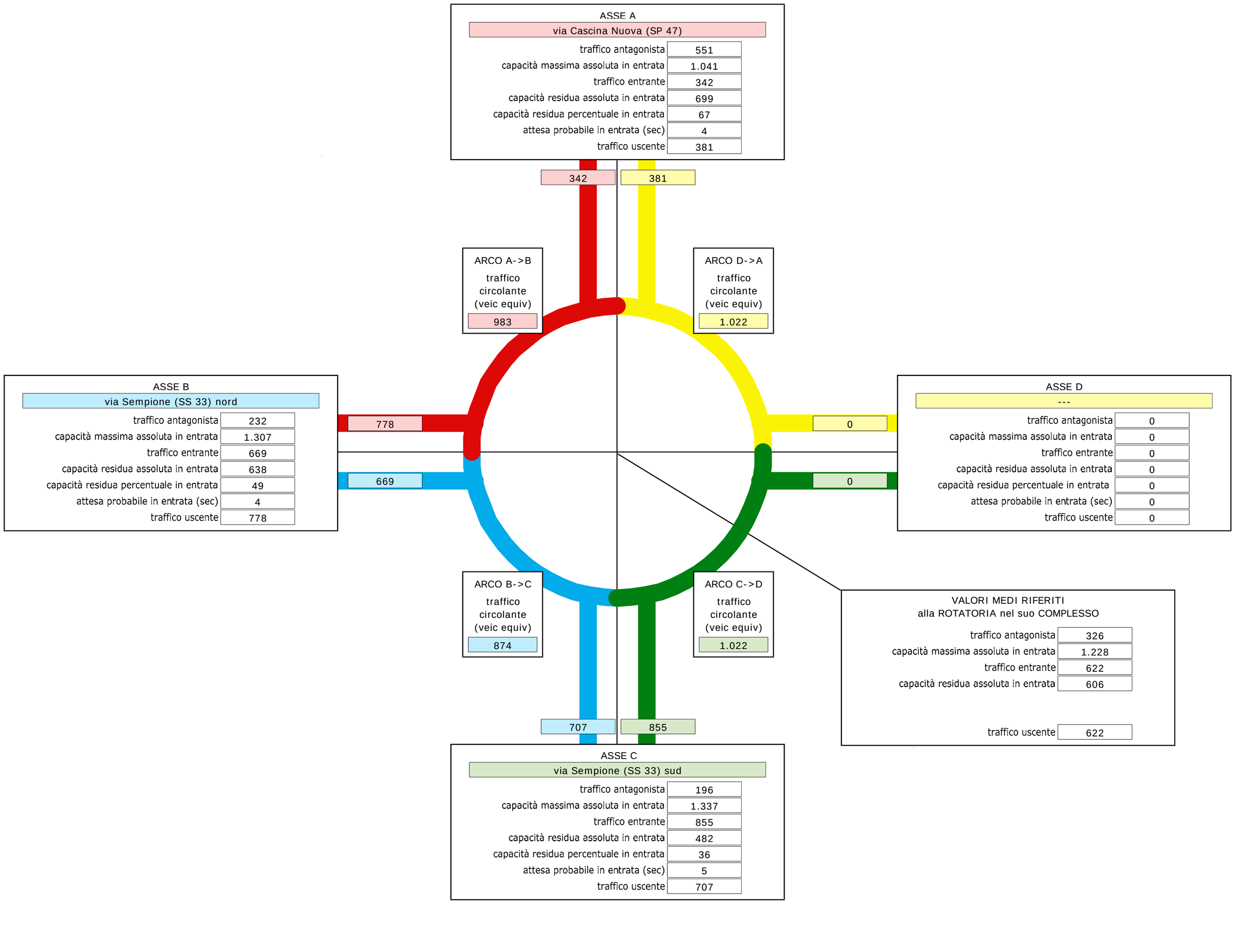
assi di entrata dei flussi	assi di uscita dei flussi	A via Cascina Nuova (SP 47)	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A	via Cascina Nuova (SP 47)	0	109,44	164,16	0	A	AB
		0		153,9	0	B	BC
		0			0	C	CD
		0				D	DA
B	via Sempione (SS 33) nord		0			A	AB
		133,8	0	401,4	0	B	BC
		125,4375	0		0	C	CD
		0	0			D	DA
C	via Sempione (SS 33) sud		513	0		A	AB
				0		B	BC
		171	0	0	0	C	CD
		0	0	0		D	DA
D	---		0	0	0	A	AB
				0	0	B	BC
					0	C	CD
		0	0	0	0	D	DA

COEFFICIENTI di CAPACITA' in ENTRATA

A	via Cascina Nuova (SP 47)	1,00
B	via Sempione (SS 33) nord	1,00
C	via Sempione (SS 33) sud	1,00
D	---	

COEFFICIENTI di PERCEPIBILITA' in USCITA

A via Cascina Nuova (SP 47)	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---
0,10	0,10	0,10	



Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-05 - Treves / Treves-Valletta / nuovo asse di arroccamento
Configurazione	A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	01a - traffico di ora di punta feriale allo stato di fatto (senza AT)

FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita	A via Treves	B via Treves - via Valletta	C nuovo asse di arroccamento	D ---	totali per assi in entrata
A via Treves		46	108	0	154
B via Treves - via Valletta	44		44	0	88
C nuovo asse di arroccamento	270	116		0	385
D ---	0	0	0		0
totali per assi in uscita	314	162	152	0	627

PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita	A via Treves	B via Treves - via Valletta	C nuovo asse di arroccamento	D ---	totali per assi in entrata
A via Treves		30	70		100
B via Treves - via Valletta	50		50		100
C nuovo asse di arroccamento	70	30			100
D ---					0
totali per assi in uscita	120	60	120	0	

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

assi di entrata dei flussi	assi di uscita dei flussi A via Treves	B via Treves - via Valletta	C nuovo asse di arroccamento	D ---	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A via Treves	0,90	0,90	0,90	0,90	A	AB
	0,90		0,90	0,90	B	BC
	0,90			0,90	C	CD
	---				D	DA
B via Treves - via Valletta		0,90			A	AB
	0,90	0,90	0,90	0,90	B	BC
	0,90	0,90		0,85	C	CD
	---	---			D	DA
C nuovo asse di arroccamento		0,90	0,90		A	AB
			0,90		B	BC
	0,90	---	0,90	0,90	C	CD
	---	---	---		D	DA
D ---		0,90	0,90	0,90	A	AB
			0,90	0,90	B	BC
				0,90	C	CD
	---	---	---	---	D	DA

CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

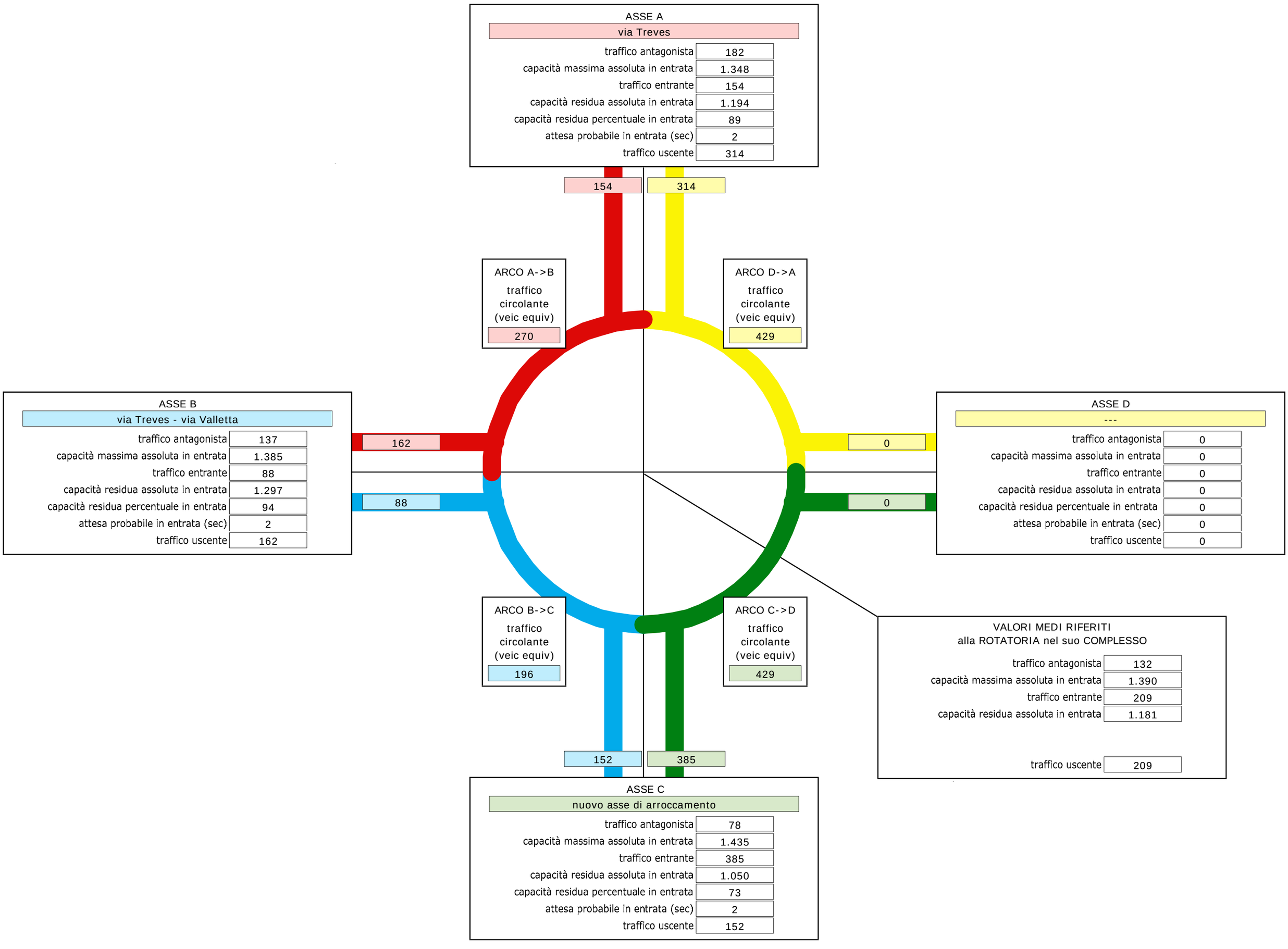
assi di entrata dei flussi	assi di uscita dei flussi A via Treves	B via Treves - via Valletta	C nuovo asse di arroccamento	D ---	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A via Treves	0	41,58	97,02	0	A	AB
	0		97,02	0	B	BC
	0			0	C	CD
	0				D	DA
B via Treves - via Valletta		0			A	AB
	39,6	0	39,6	0	B	BC
	39,6	0		0	C	CD
	0	0			D	DA
C nuovo asse di arroccamento		103,95	0		A	AB
			0		B	BC
	242,55	0	0	0	C	CD
	0	0	0		D	DA
D ---		0	0	0	A	AB
			0	0	B	BC
				0	C	CD
	0	0	0	0	D	DA

COEFFICIENTI di CAPACITA' in ENTRATA

A via Treves	1,00
B via Treves - via Valletta	1,00
C nuovo asse di arroccamento	1,00
D ---	

COEFFICIENTI di PERCEPIBILITA' in USCITA

A via Treves	B via Treves - via Valletta	C nuovo asse di arroccamento	D ---
0,25	0,25	0,25	



Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-01.1 - SP 18 / ponte FS / SP 17
Configurazione	A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	01a - traffico di ora di punta feriale allo stato di fatto (senza AT)

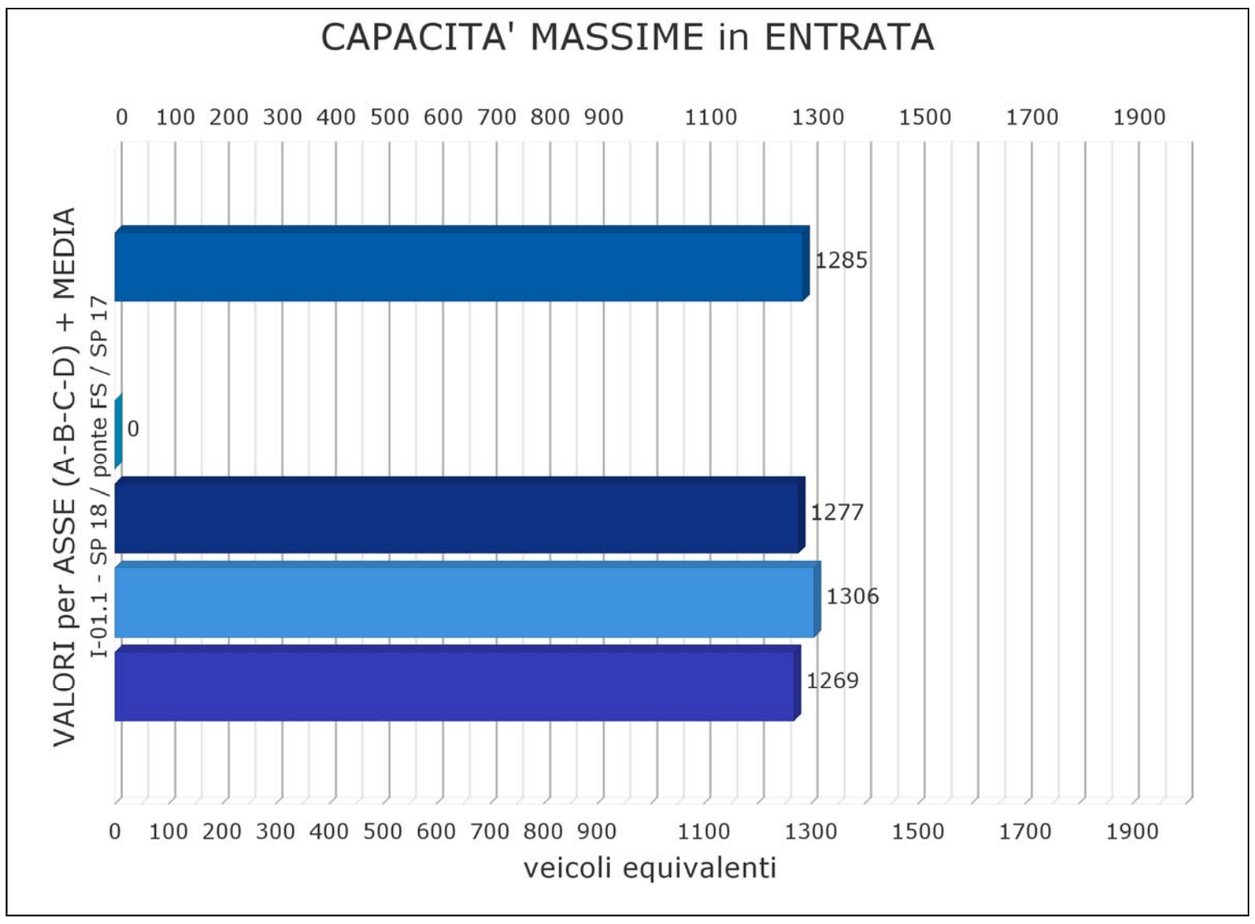
FLUSSI

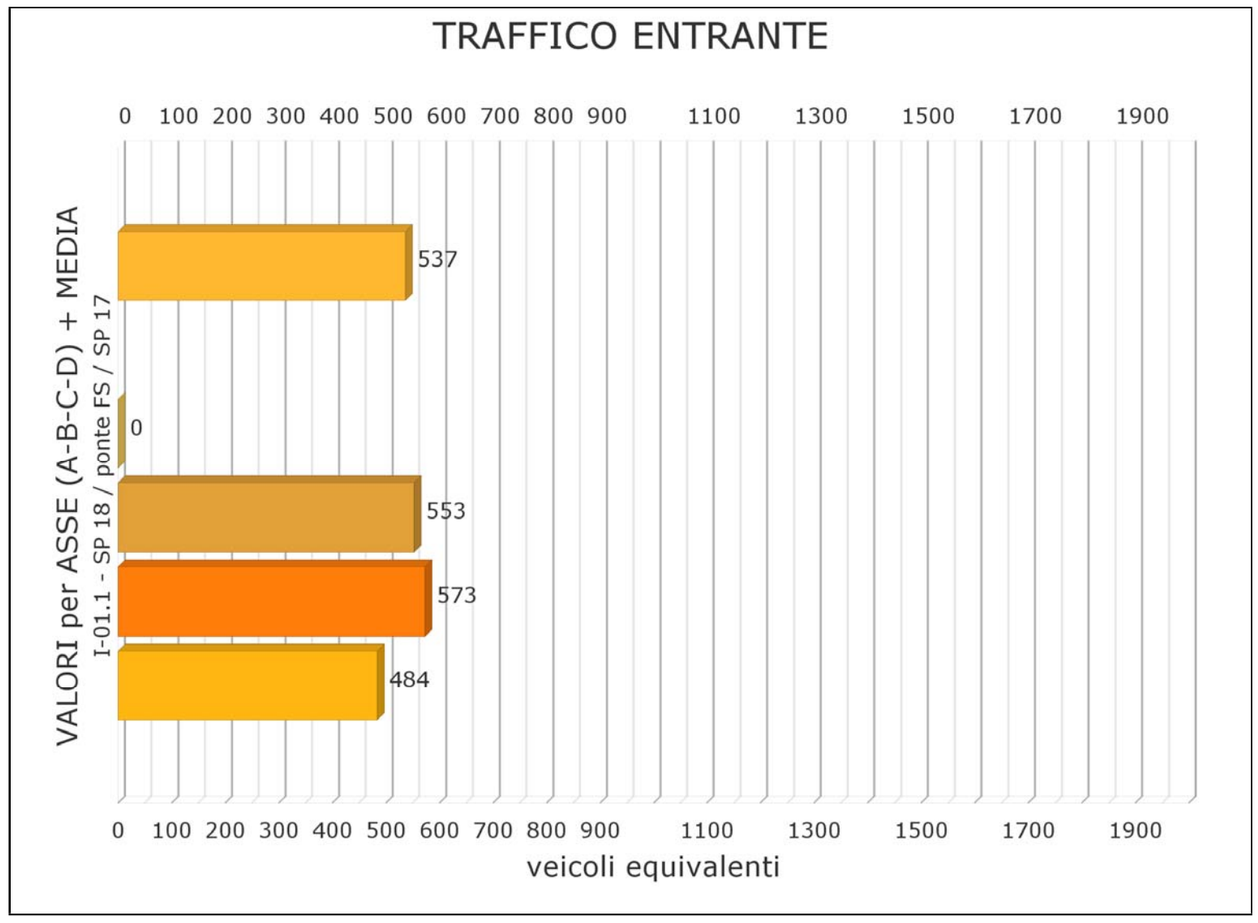
assi in entrata \ assi in uscita	A via per Corgeno (SP 18)	B ponte FS	C via Don Locatelli (SP 17)	D ---	totali per assi in entrata
A via per Corgeno (SP 18)		242	242	0	484
B ponte FS	287		287	0	573
C via Don Locatelli (SP 17)	277	277		0	553
D ---	0	0	0		0
totali per assi in uscita	563	519	529	0	1.610

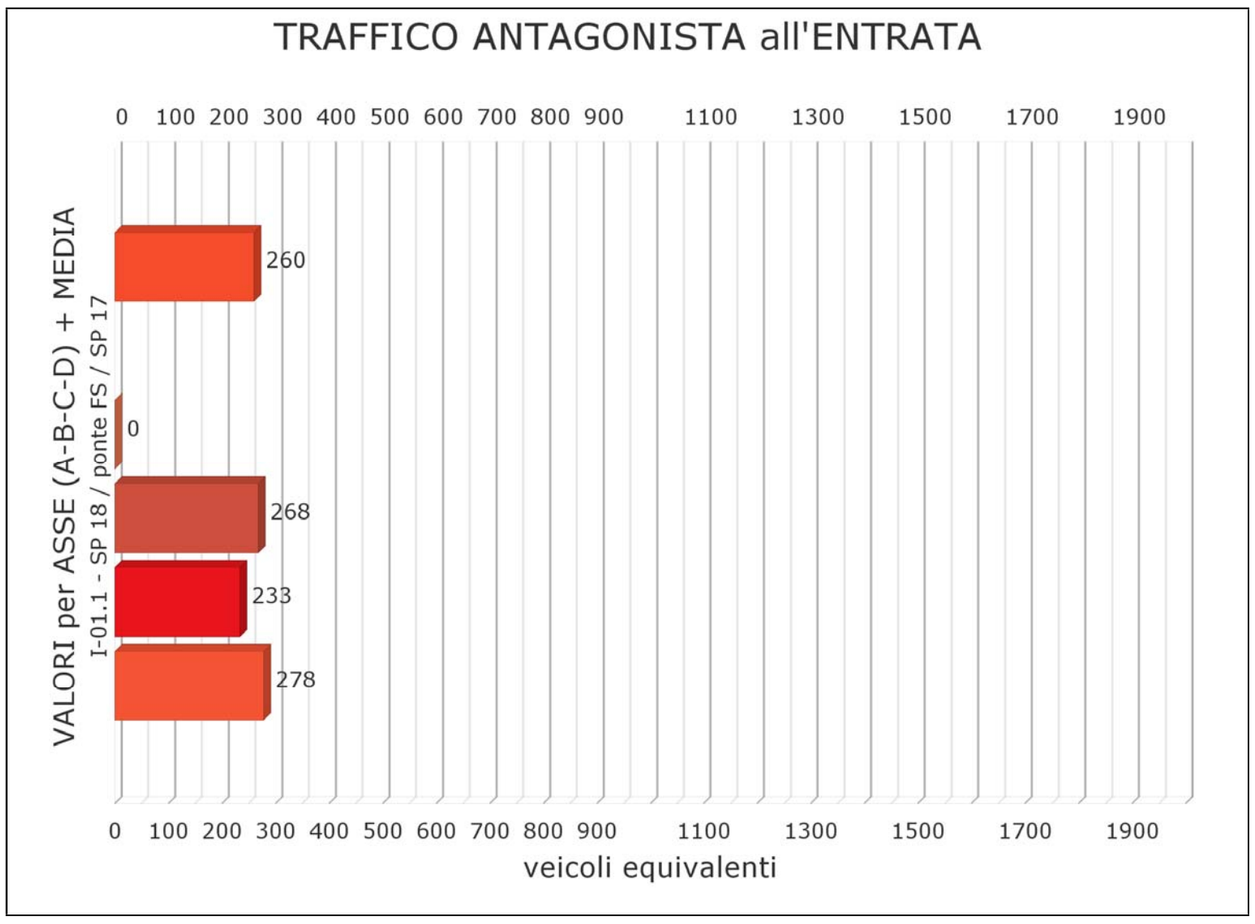
PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

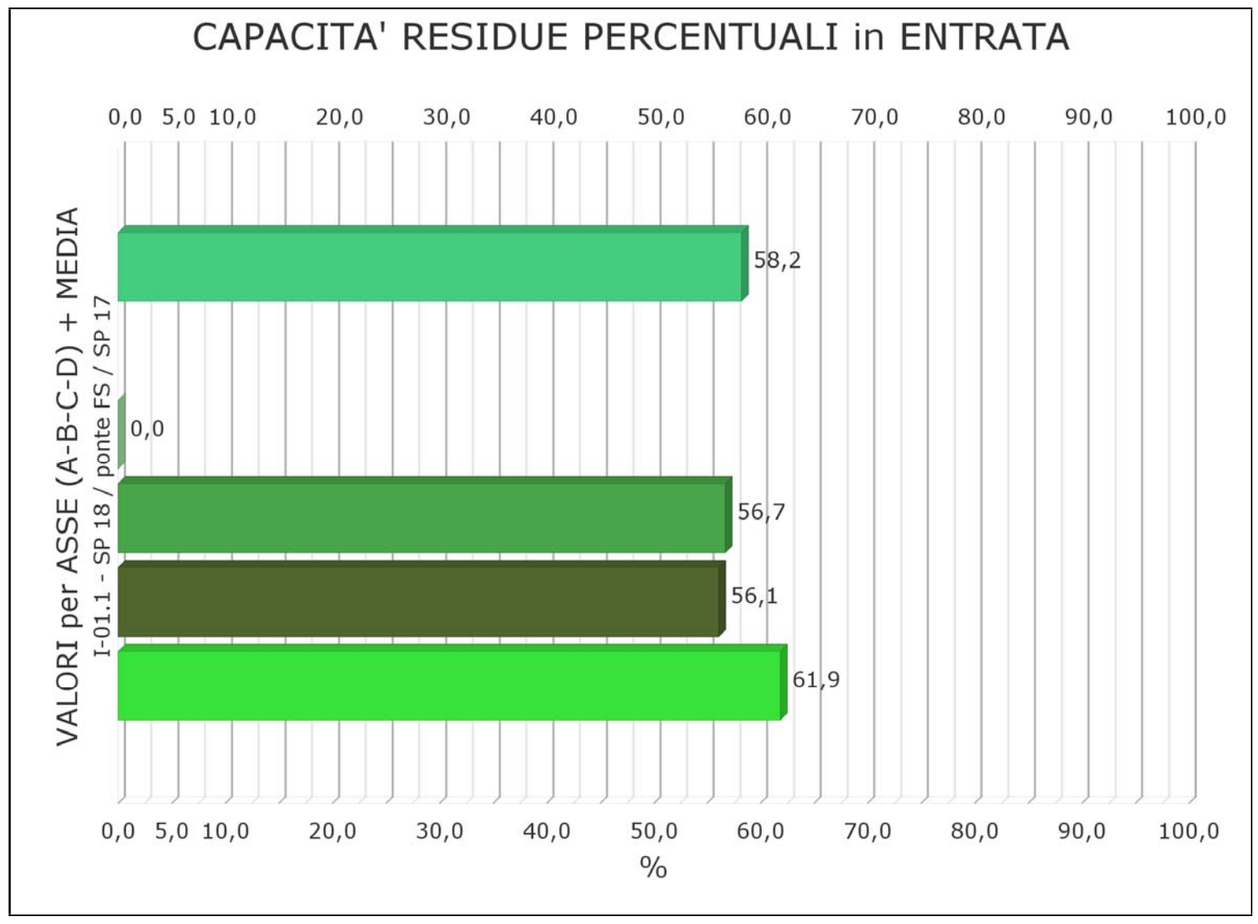
assi in entrata \ assi in uscita	A via per Corgeno (SP 18)	B ponte FS	C via Don Locatelli (SP 17)	D ---	totali per assi in entrata
A via per Corgeno (SP 18)		50	50		100
B ponte FS	50		50		100
C via Don Locatelli (SP 17)	50	50			100
D ---					0
totali per assi in uscita	100	100	100	0	300

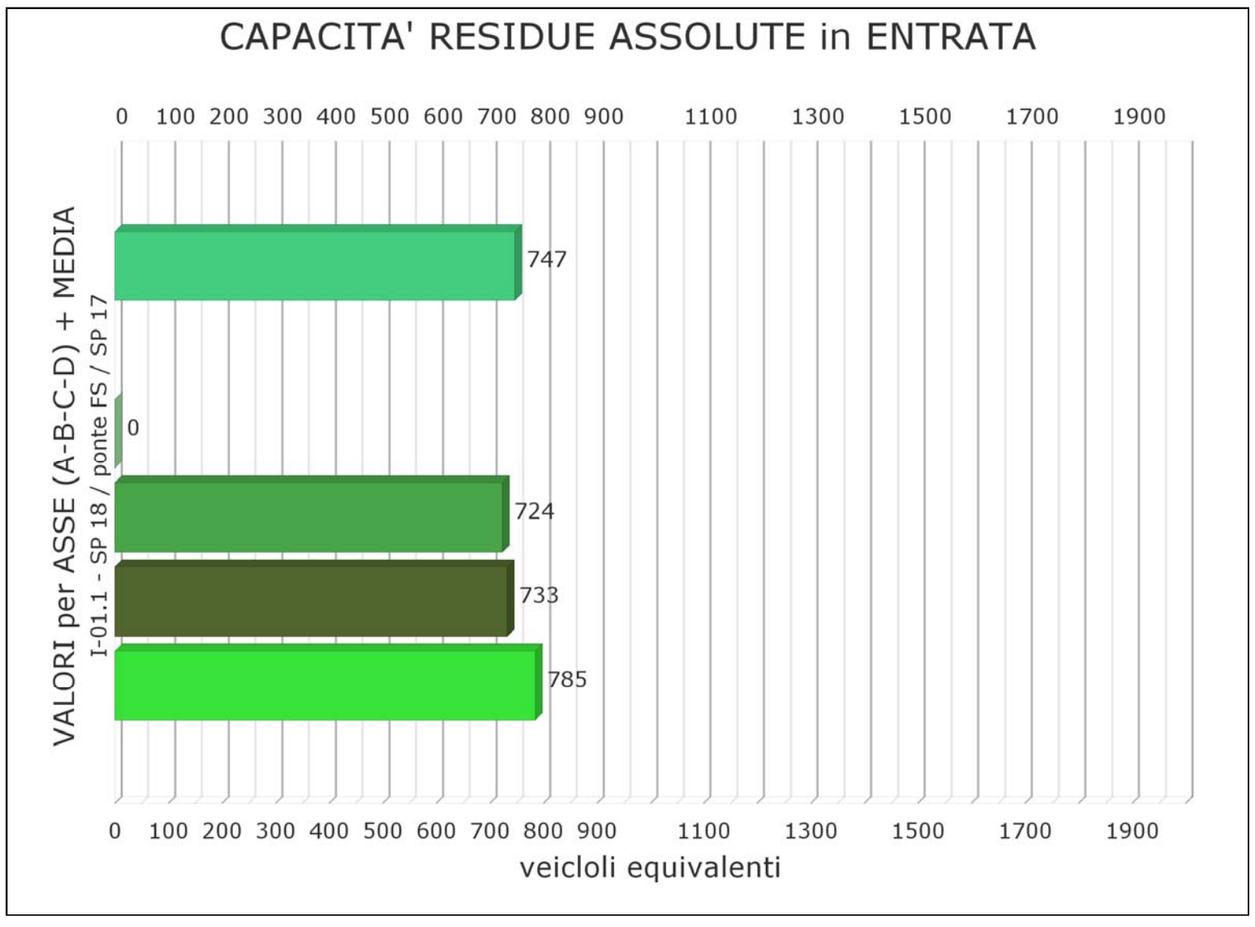
valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

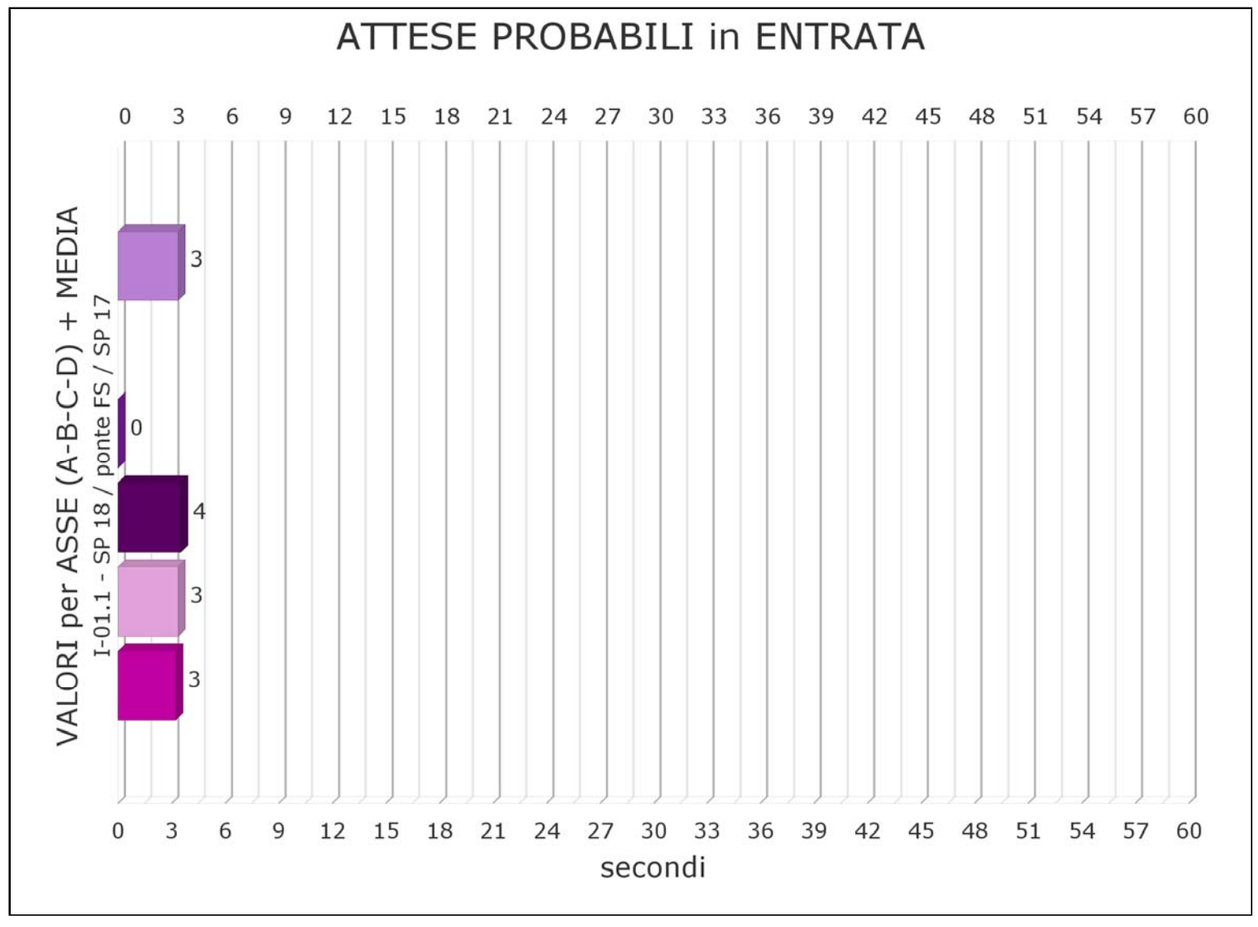












Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-01.2 - ponte FS / SS 33 / SS 33
Configurazione	A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	01a - traffico di ora di punta feriale allo stato di fatto (senza AT)

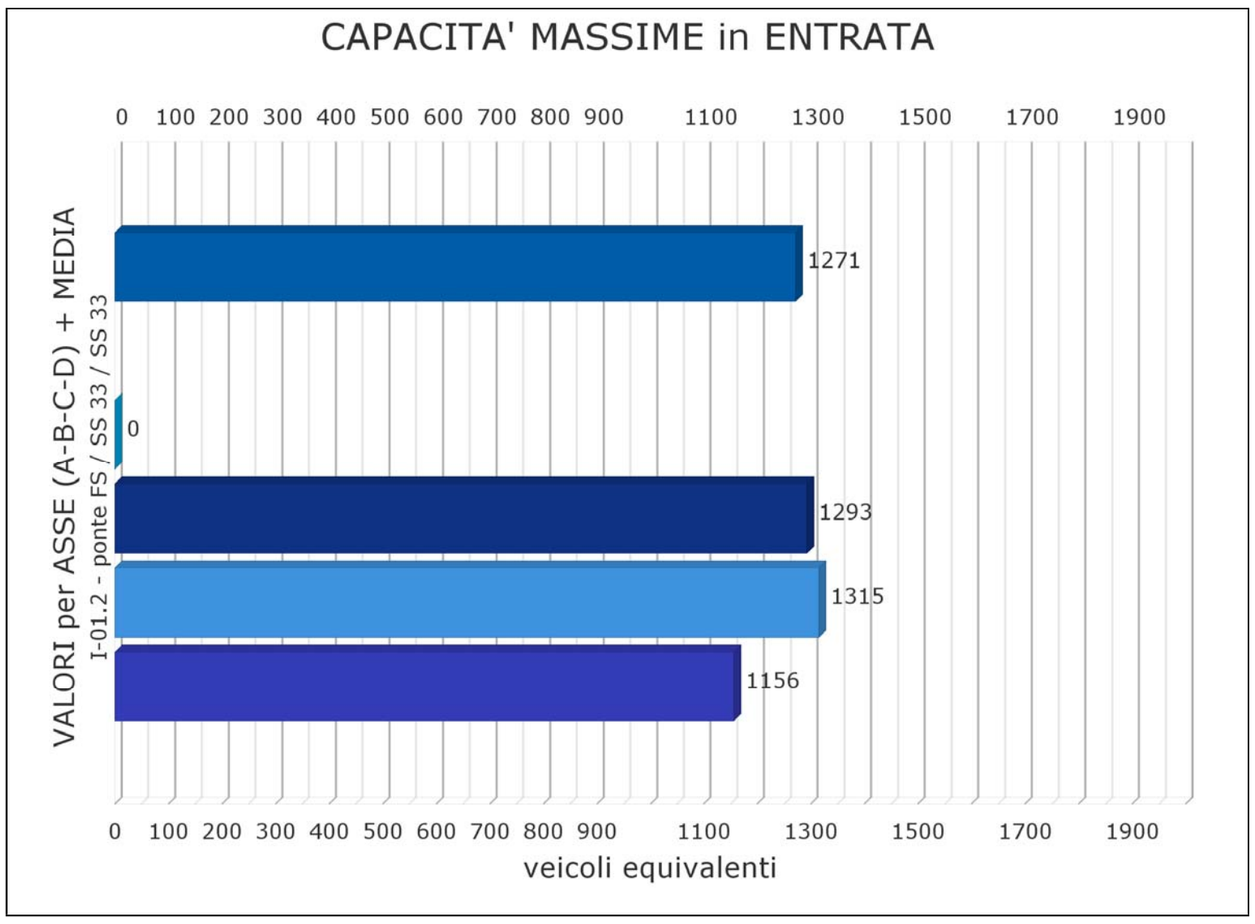
FLUSSI

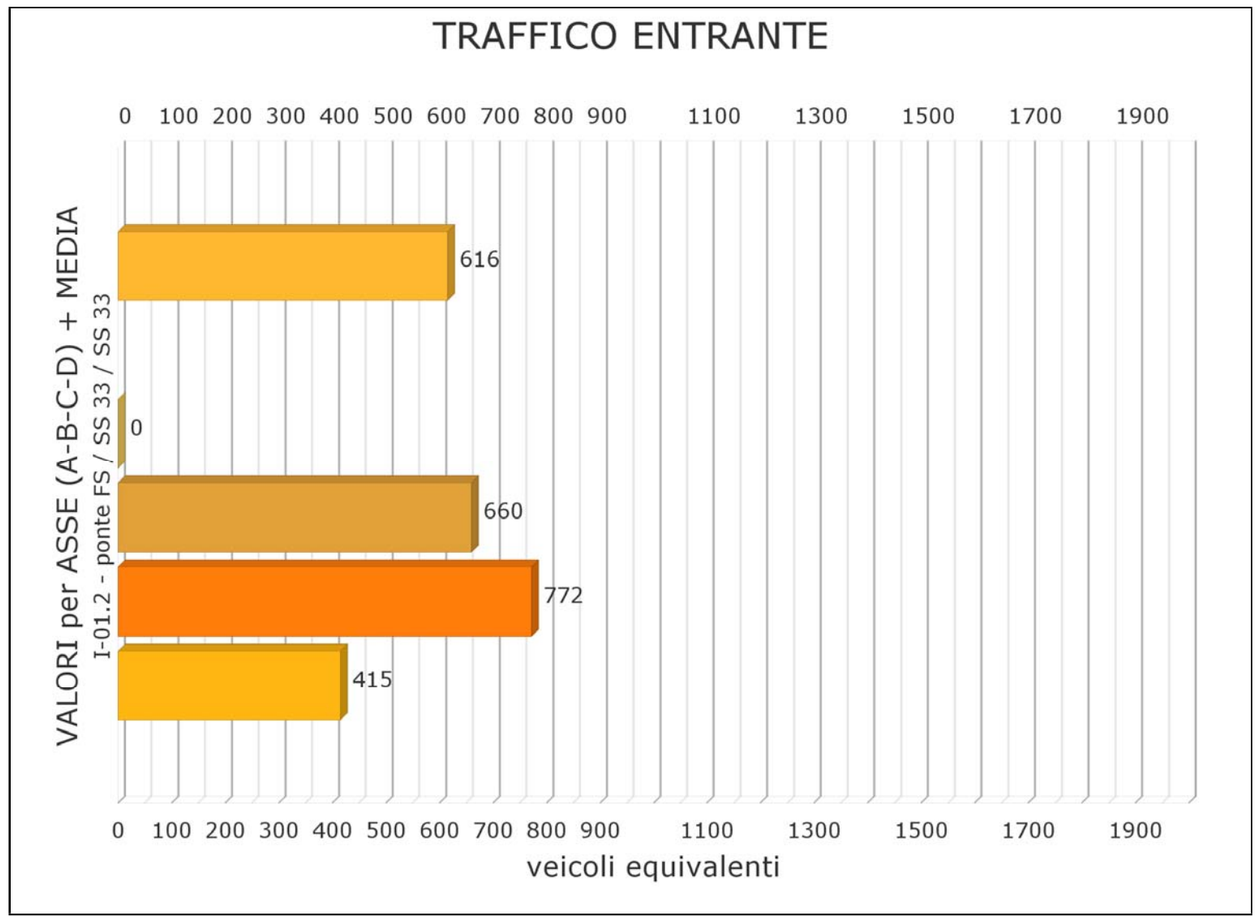
assi in entrata \ assi in uscita		A ponte FS	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	totali per assi in entrata
A	ponte FS		208	208	0	415
B	via Sempione (SS 33) nord	232		540	0	772
C	via Sempione (SS 33) sud	198	462		0	660
D	---	0	0	0		0
	totali per assi in uscita	430	670	748	0	1.847

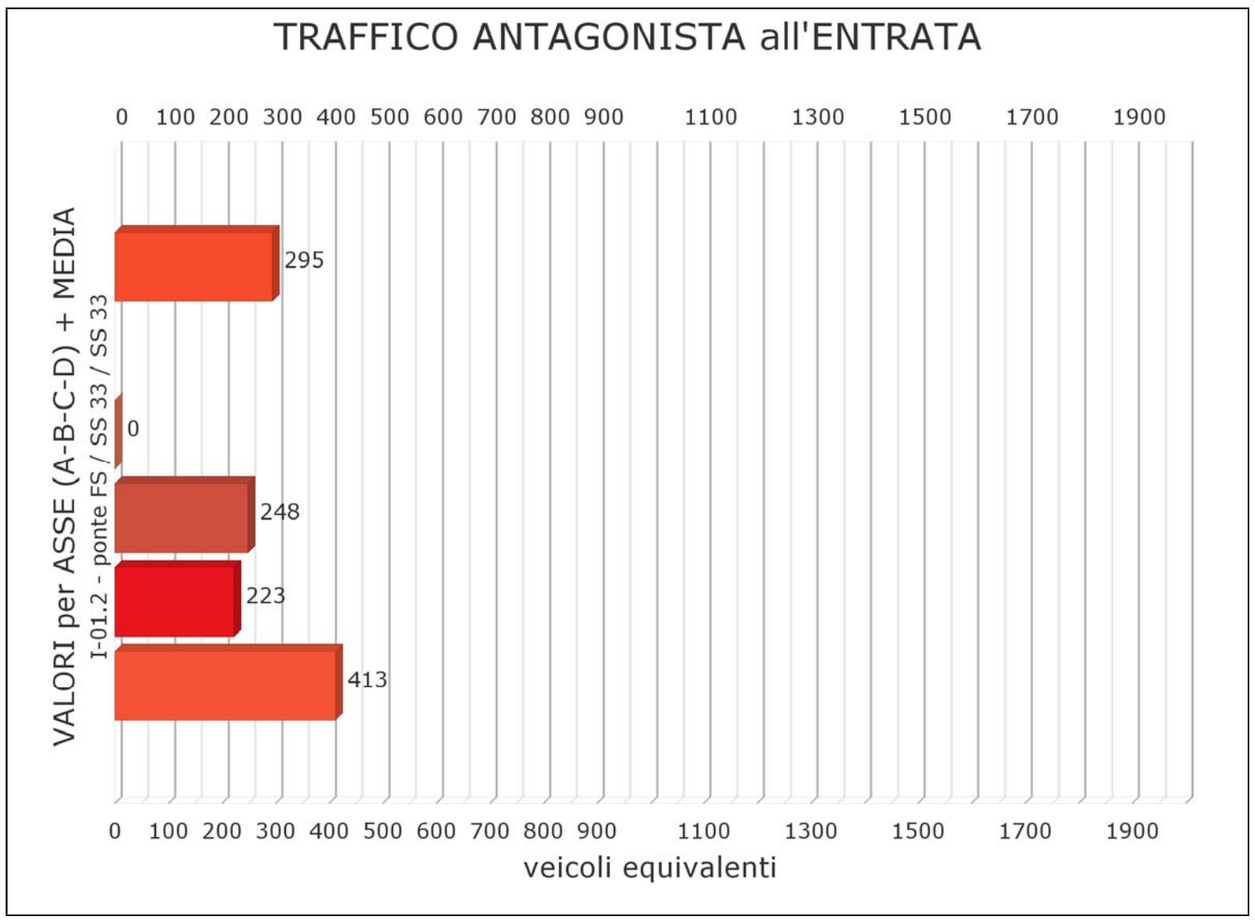
PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

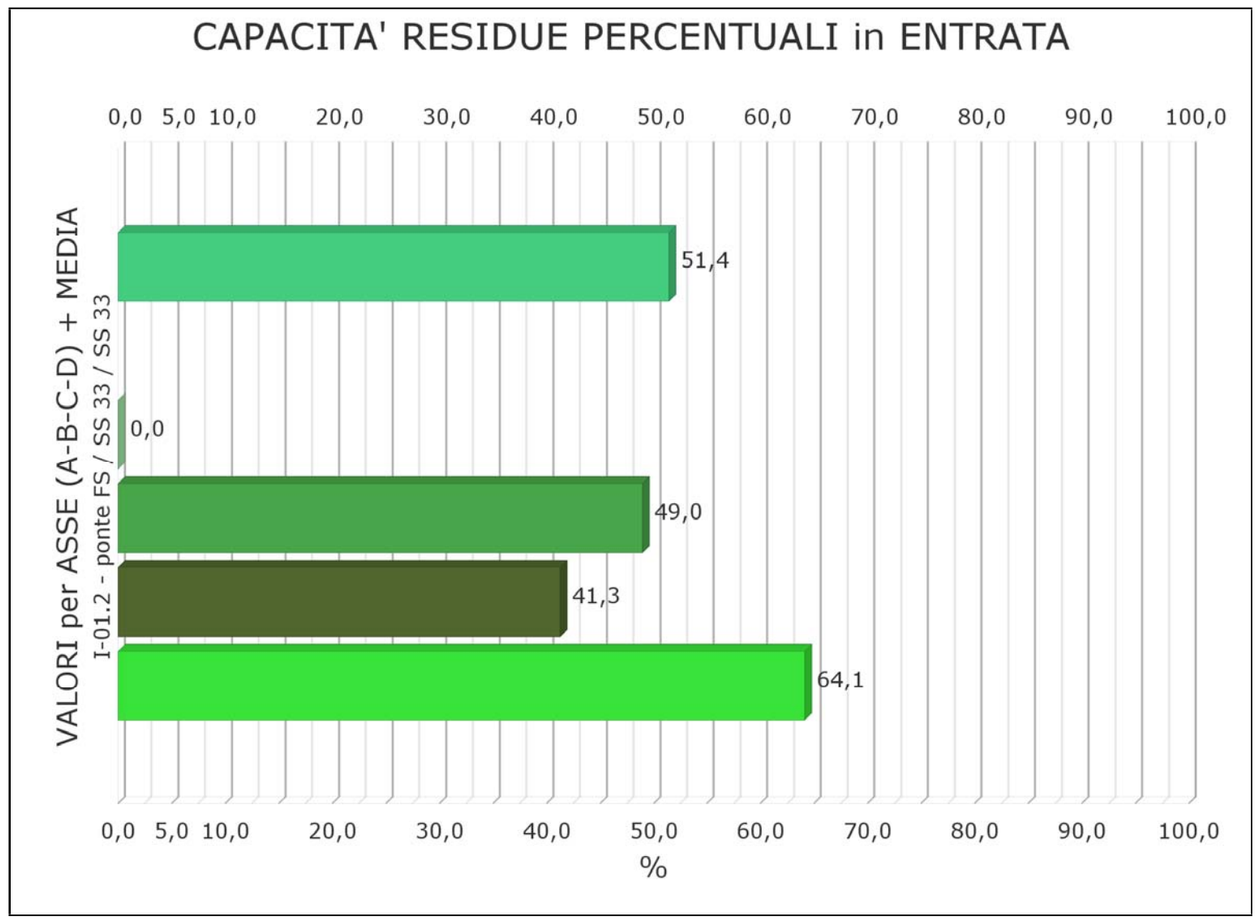
assi in entrata \ assi in uscita		A ponte FS	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	totali per assi in entrata
A	ponte FS		50	50		100
B	via Sempione (SS 33) nord	30		70		100
C	via Sempione (SS 33) sud	30	70			100
D	---					0
	totali per assi in uscita	60	120	120	0	300

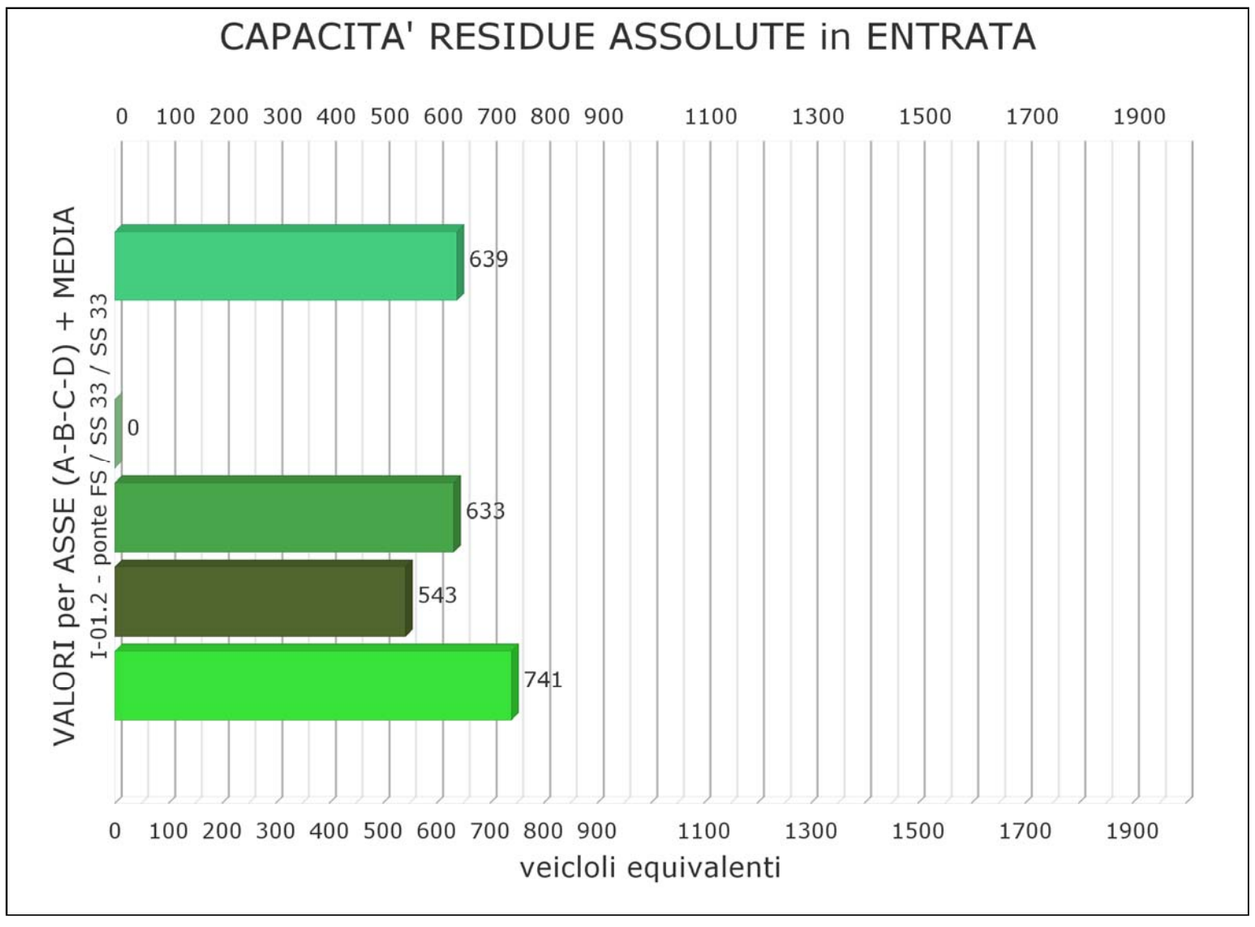
valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

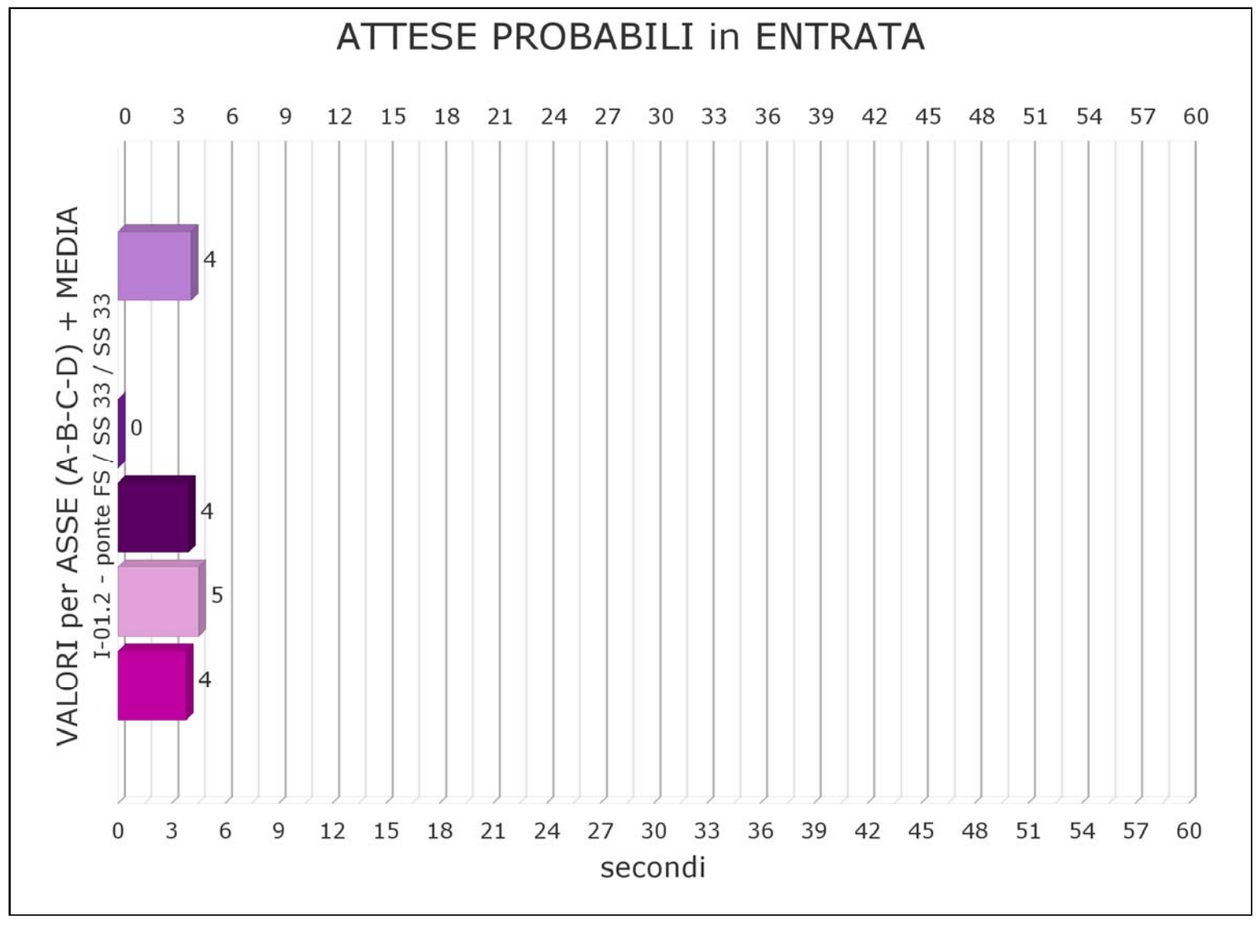












Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-02 - Dante / SS 33 / Treves / SS 33
Configurazione	B - corona di rotazione a 2 corsie - 4 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	01a - traffico di ora di punta feriale allo stato di fatto (senza AT)

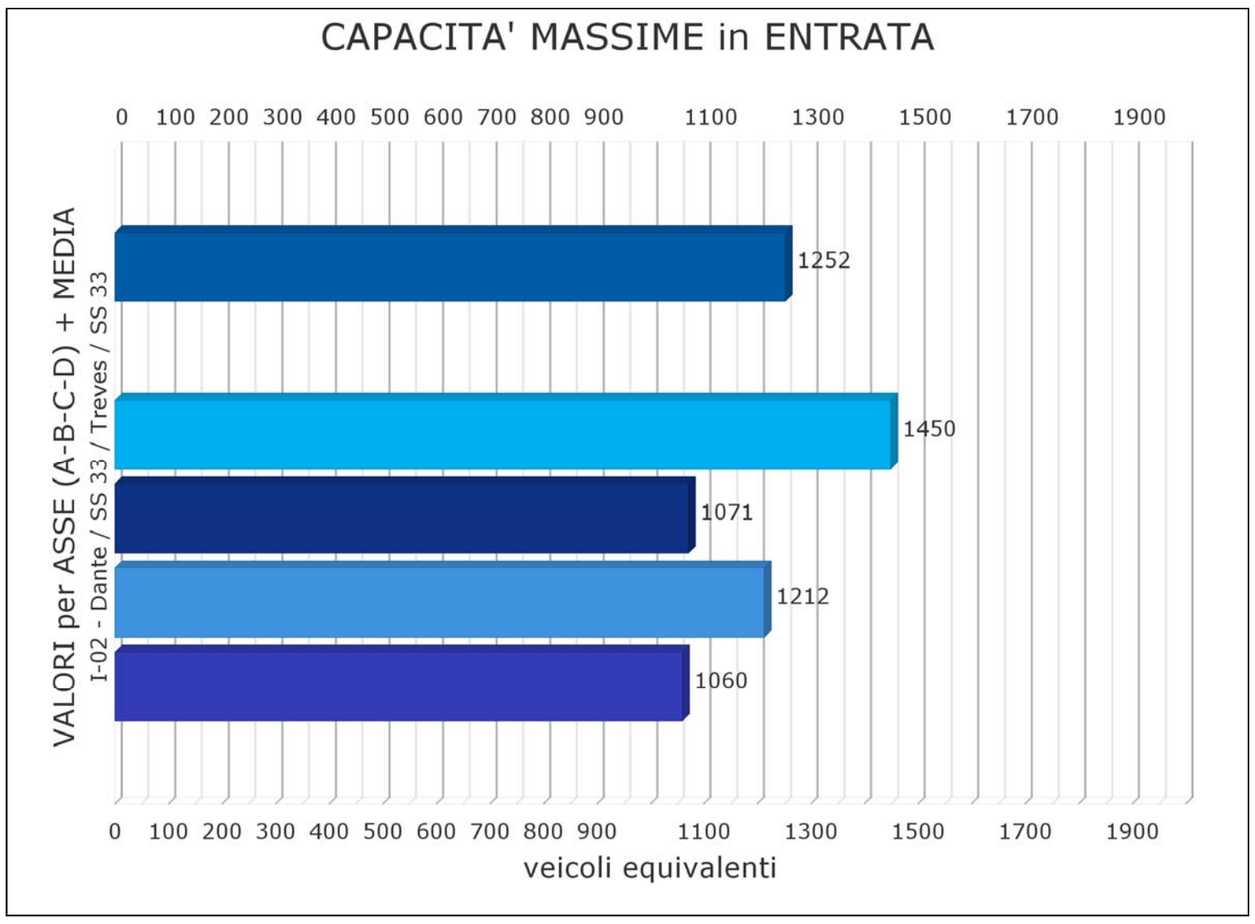
FLUSSI

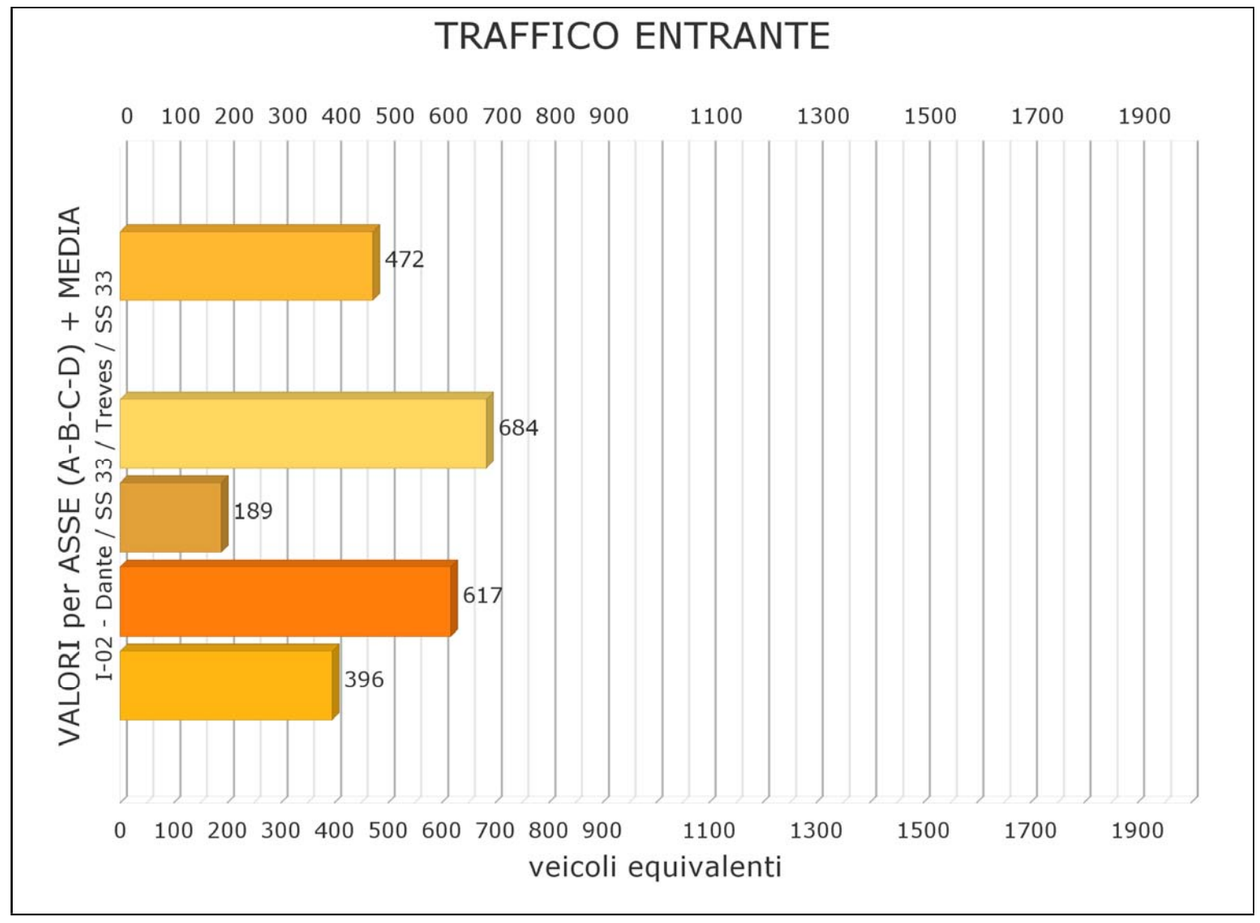
assi in entrata \ assi in uscita	A via Dante	B via Sempione (SS 33) nord	C via Treves	D via Sempione (SS 33) sud	totali per assi in entrata
A via Dante		158	79	158	396
B via Sempione (SS 33) nord	123		123	370	617
C via Treves	38	76		76	189
D via Sempione (SS 33) sud	137	410	137		684
totali per assi in uscita	298	644	339	604	1.886

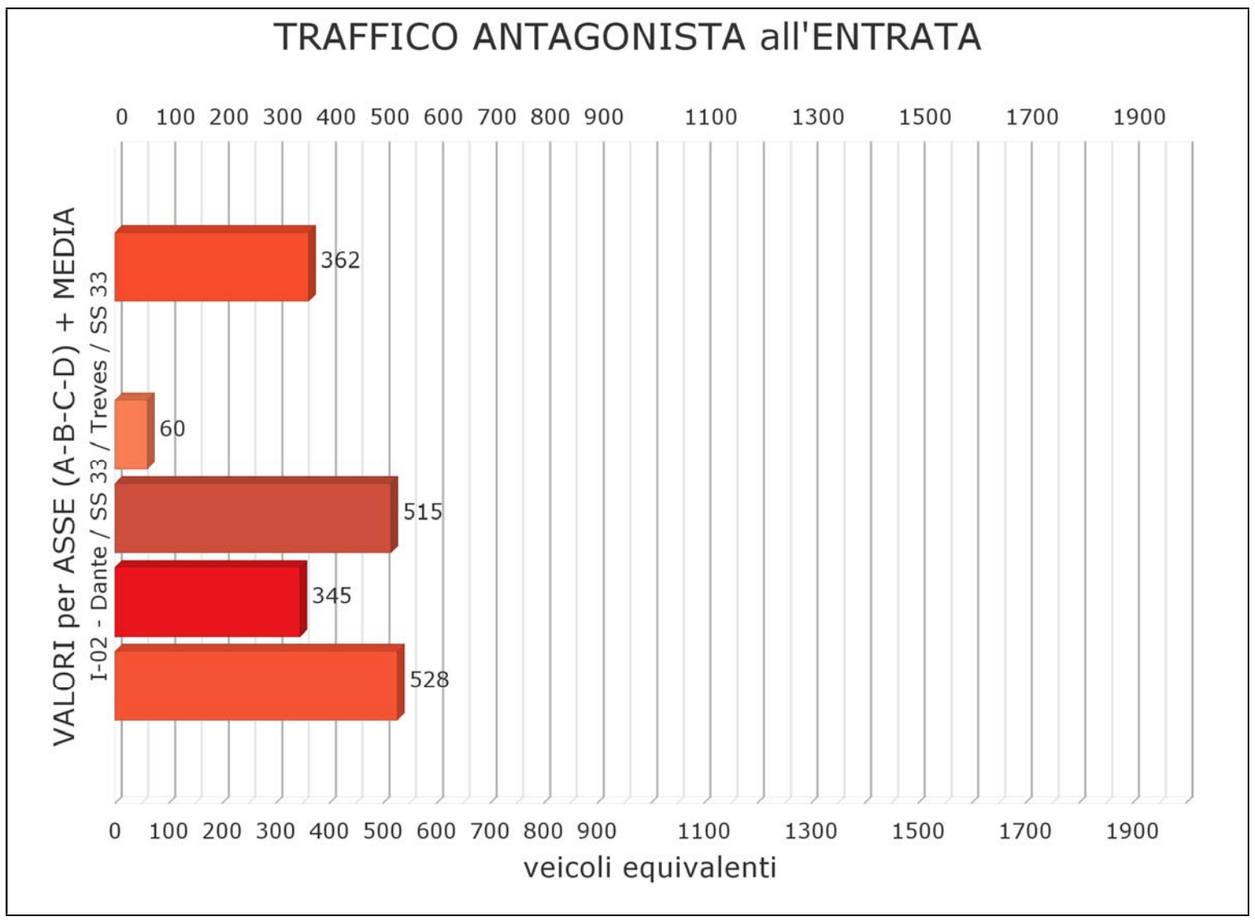
PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

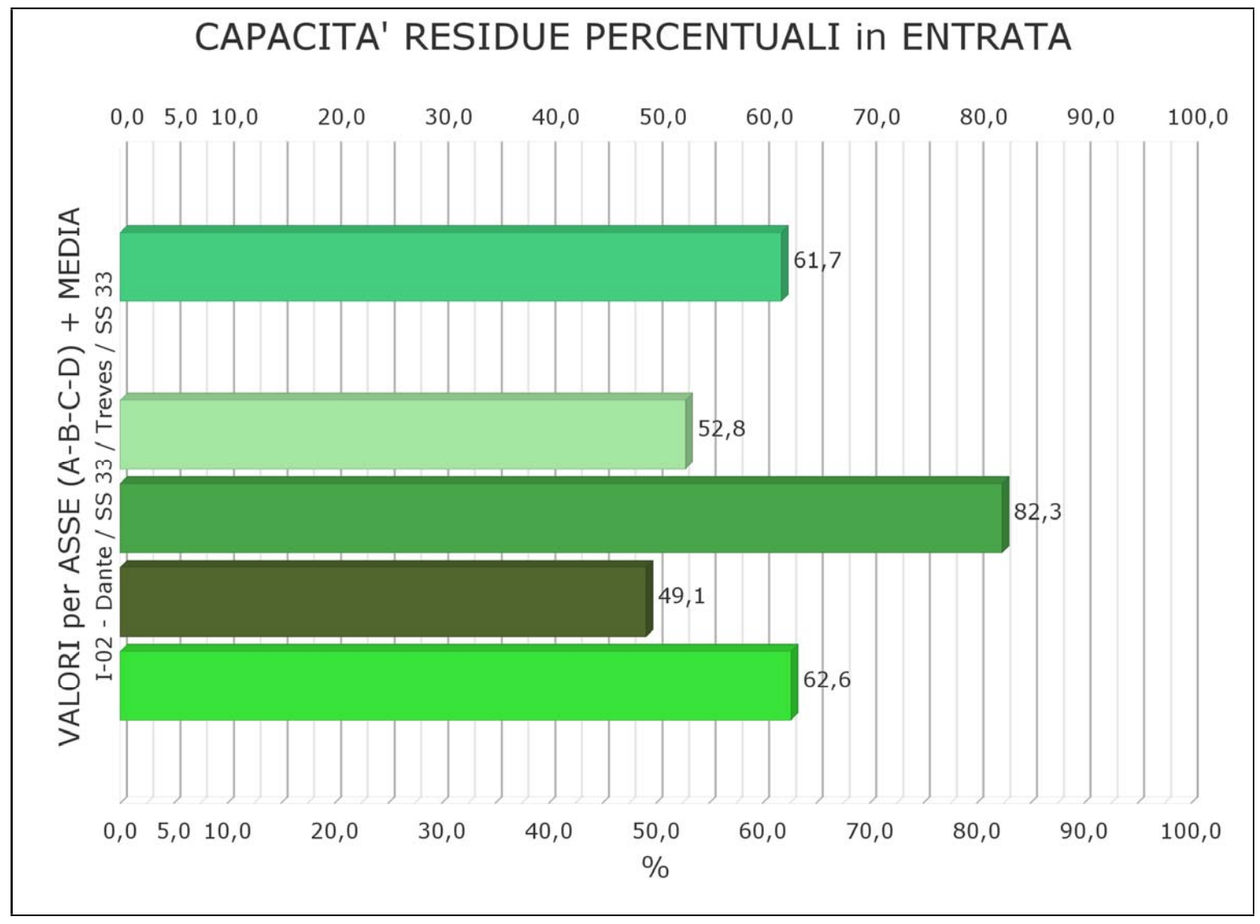
assi in entrata \ assi in uscita	A via Dante	B via Sempione (SS 33) nord	C via Treves	D via Sempione (SS 33) sud	totali per assi in entrata
A via Dante		40	20	40	100
B via Sempione (SS 33) nord	20		20	60	100
C via Treves	20	40		40	100
D via Sempione (SS 33) sud	20	60	20		100
totali per assi in uscita	60	140	60	140	400

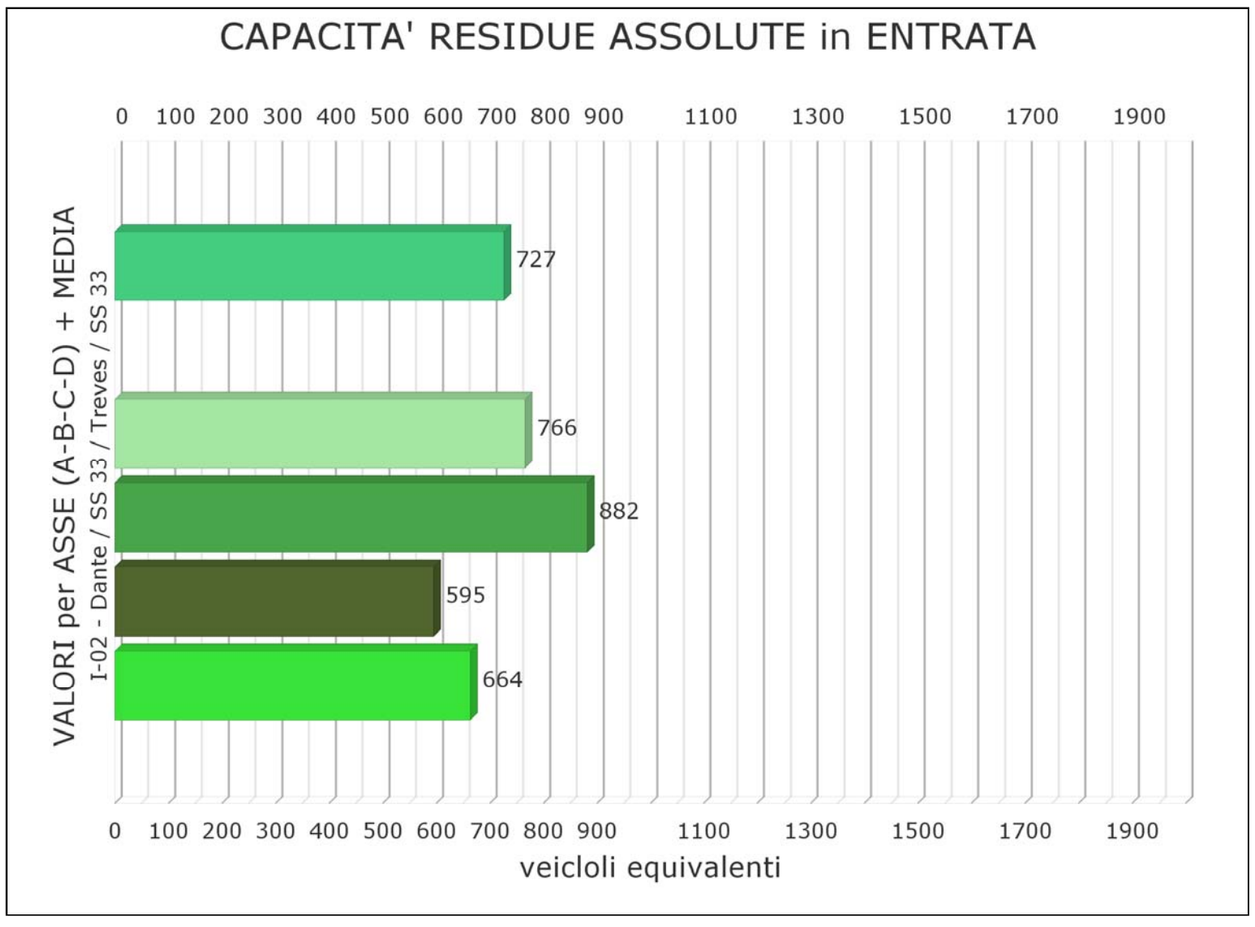
valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

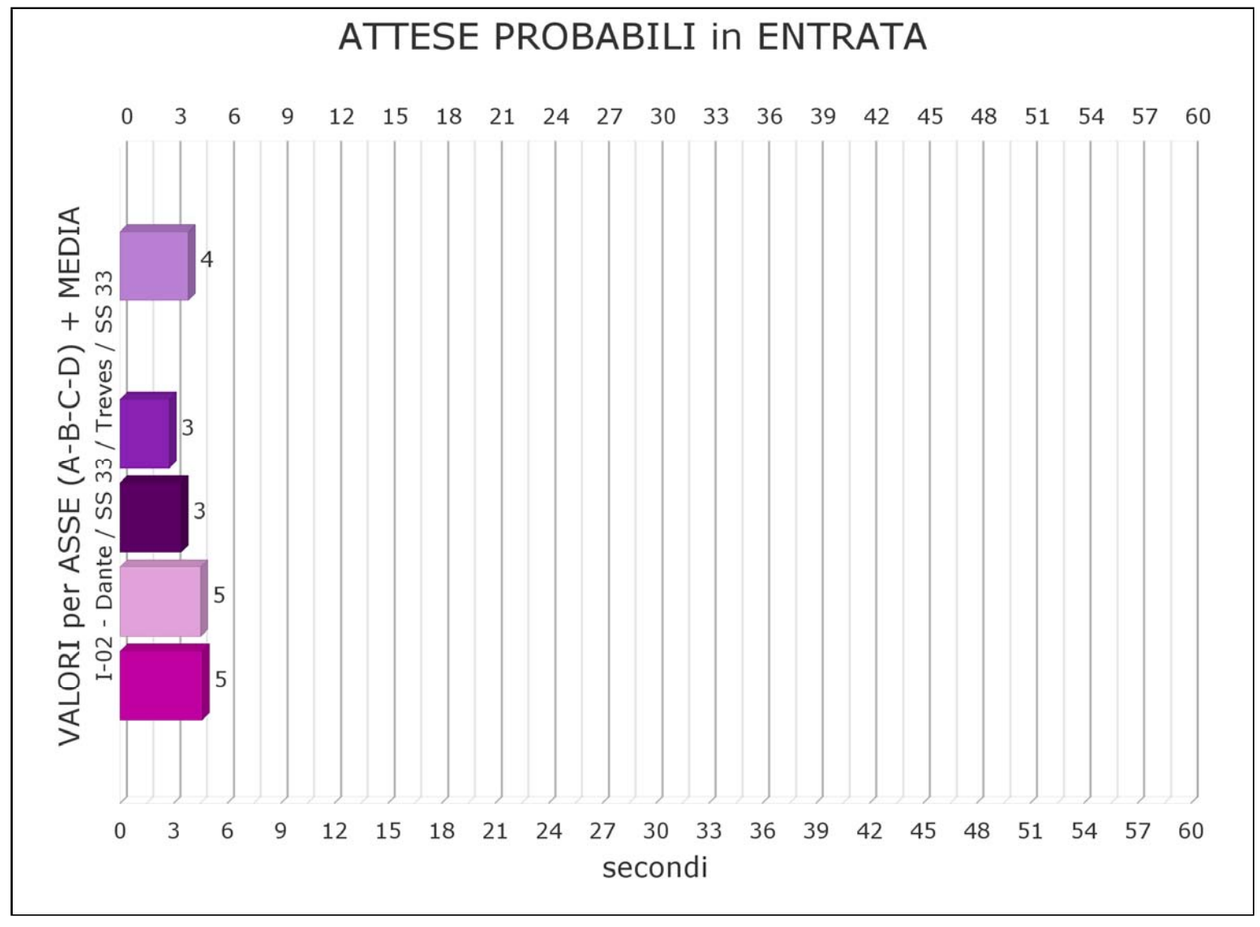












Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-03 - accesso a ZA / SS 33 / nuovo asse di arroccamento / SS 33
Configurazione	B - corona di rotazione a 2 corsie - 4 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	01a - traffico di ora di punta feriale allo stato di fatto (senza AT)

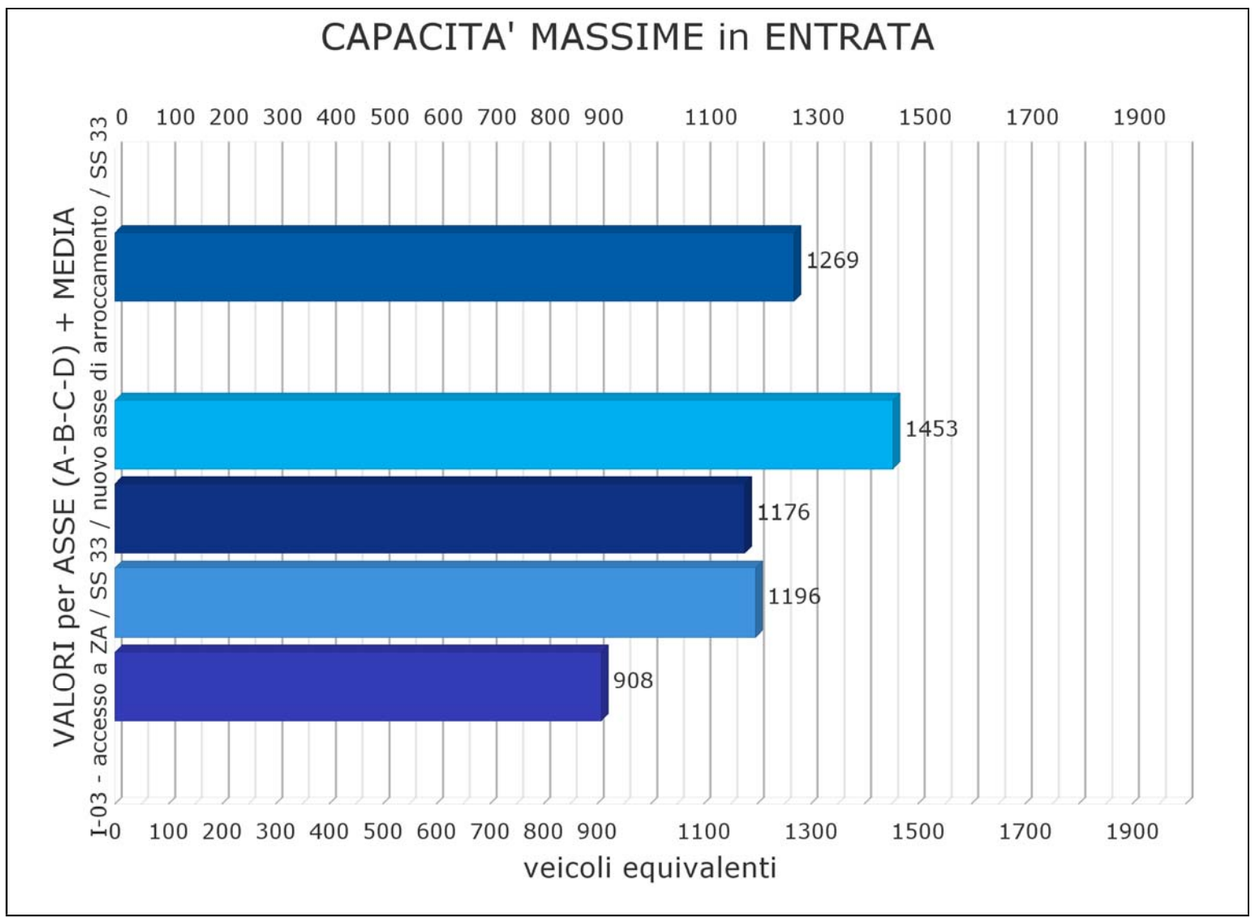
FLUSSI

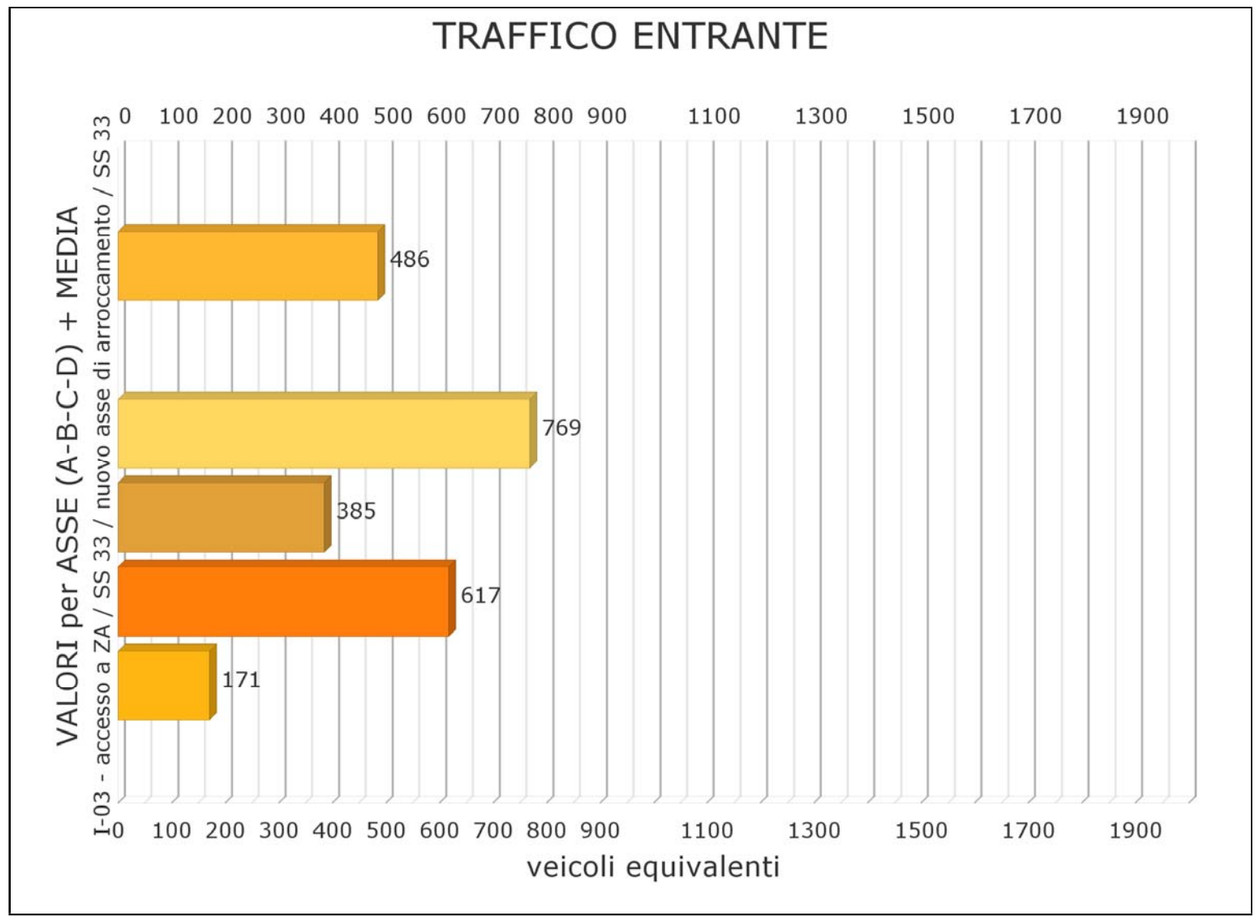
assi in entrata \ assi in uscita	A accesso a ZA	B via Sempione (SS 33) nord	C nuovo asse di arroccamento	D via Sempione (SS 33) sud	totali per assi in entrata
A accesso a ZA		77	17	77	171
B via Sempione (SS 33) nord	62		247	309	617
C nuovo asse di arroccamento	39	173		173	385
D via Sempione (SS 33) sud	77	385	308		769
totali per assi in uscita	177	635	572	559	1.942

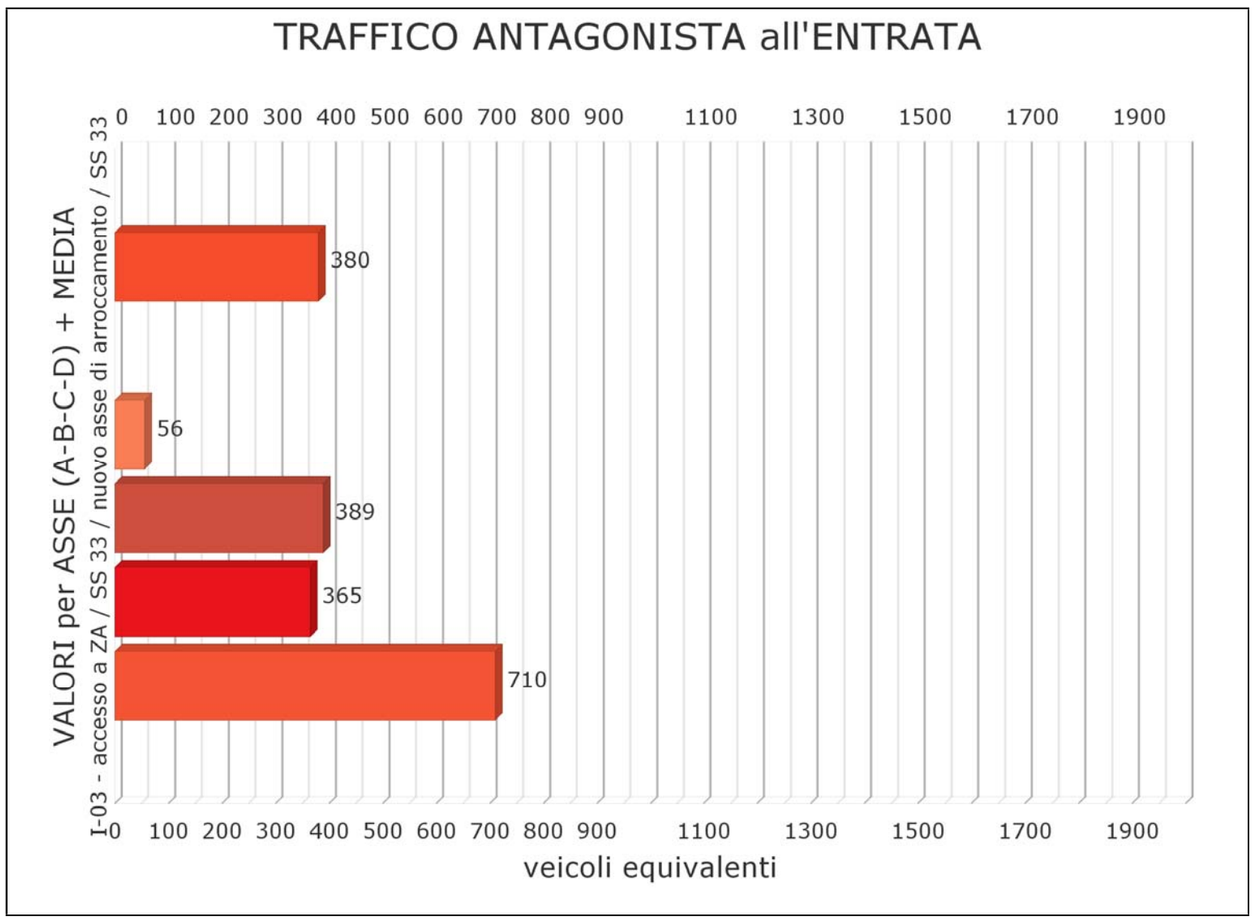
PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

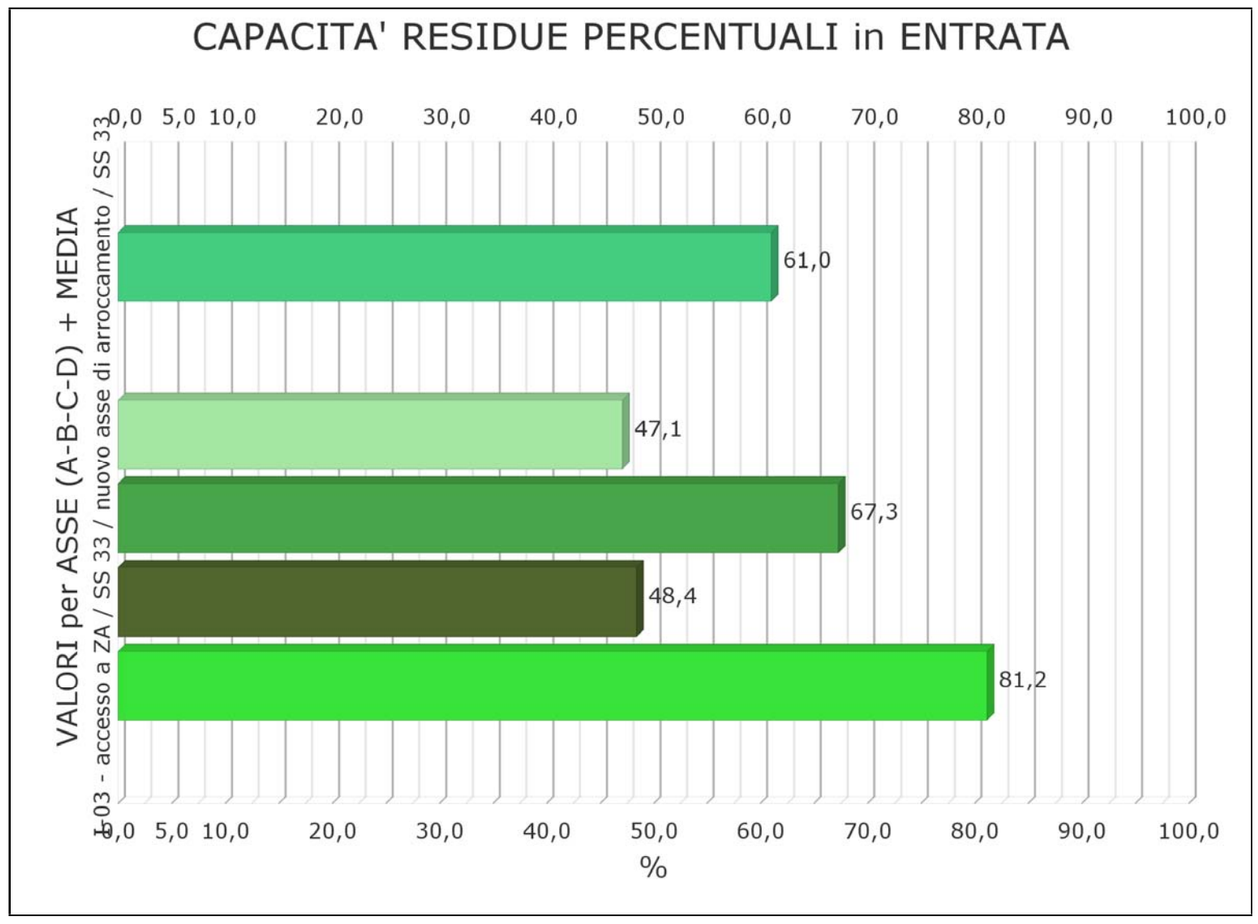
assi in entrata \ assi in uscita	A accesso a ZA	B via Sempione (SS 33) nord	C nuovo asse di arroccamento	D via Sempione (SS 33) sud	totali per assi in entrata
A accesso a ZA		45	10	45	100
B via Sempione (SS 33) nord	10		40	50	100
C nuovo asse di arroccamento	10	45		45	100
D via Sempione (SS 33) sud	10	50	40		100
totali per assi in uscita	30	140	90	140	400

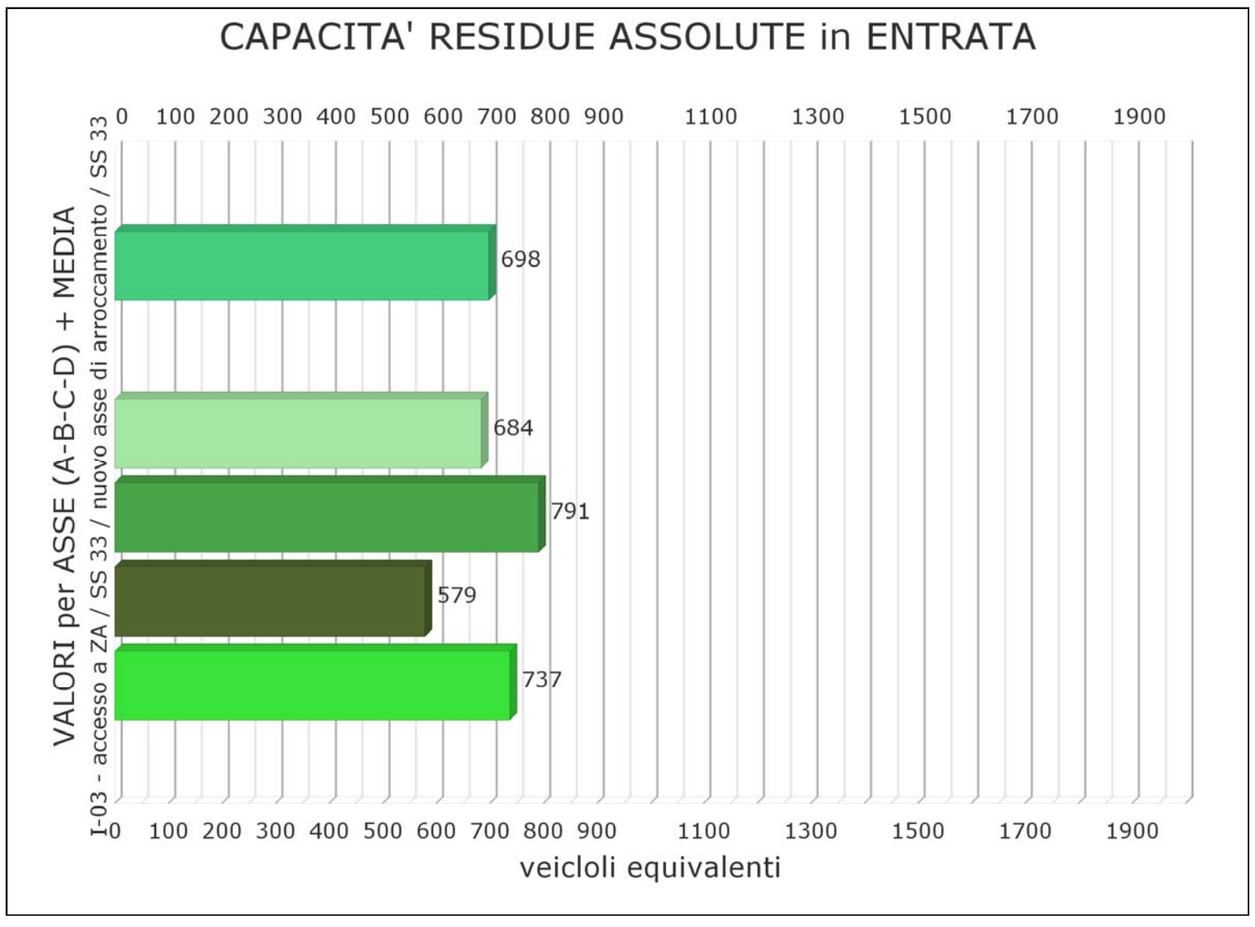
valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

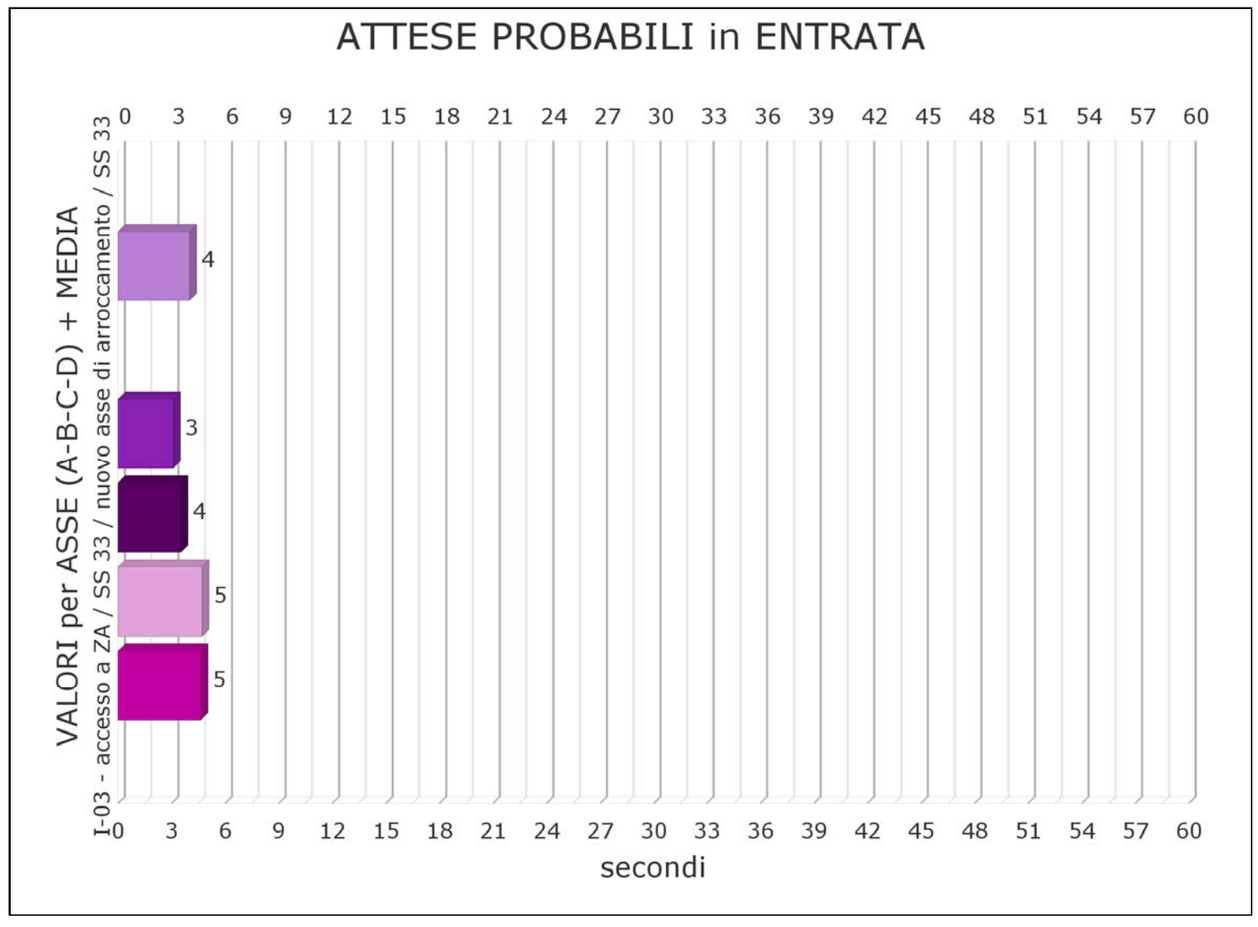












Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-04 - SP 47 / SS 33 / SS 33
Configurazione	A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	01a - traffico di ora di punta feriale allo stato di fatto (senza AT)

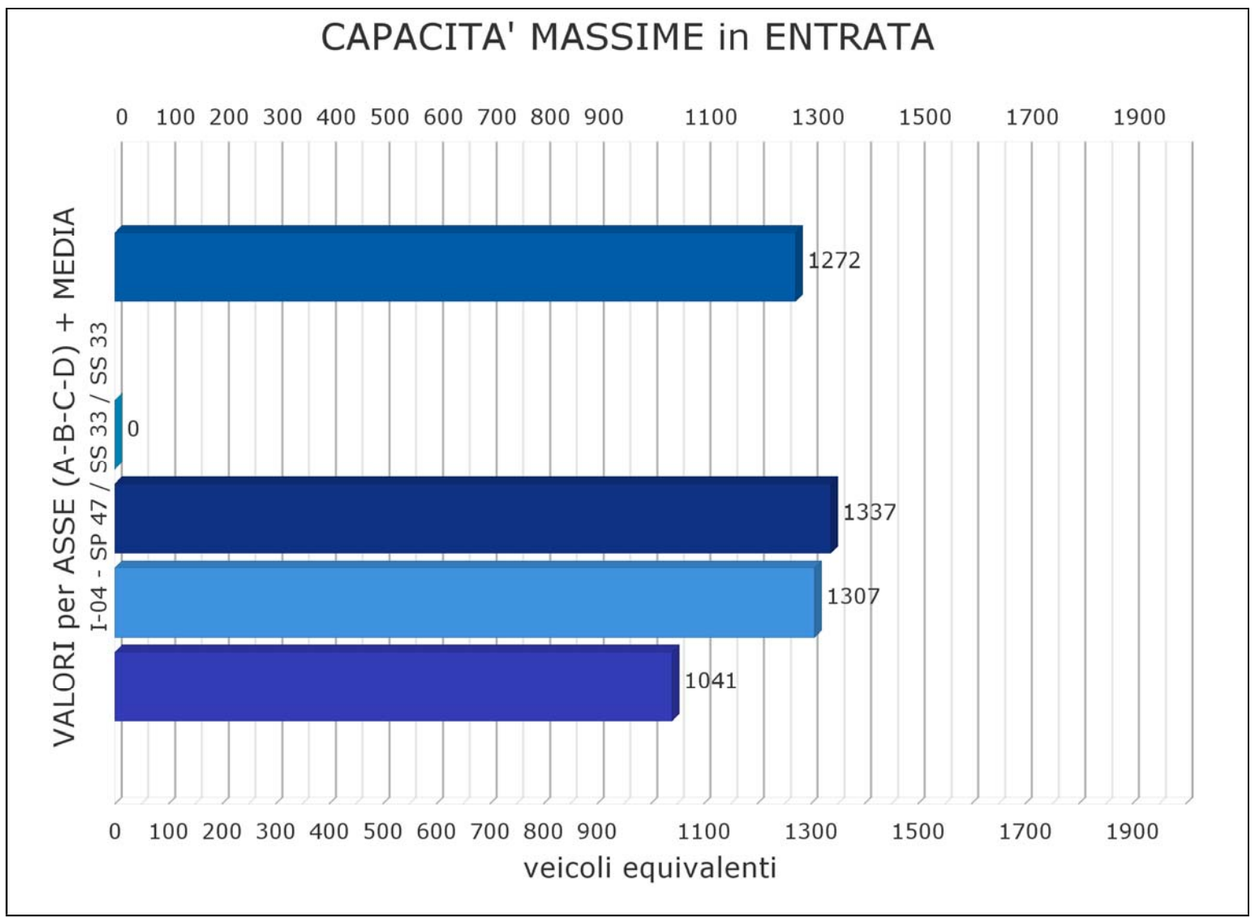
FLUSSI

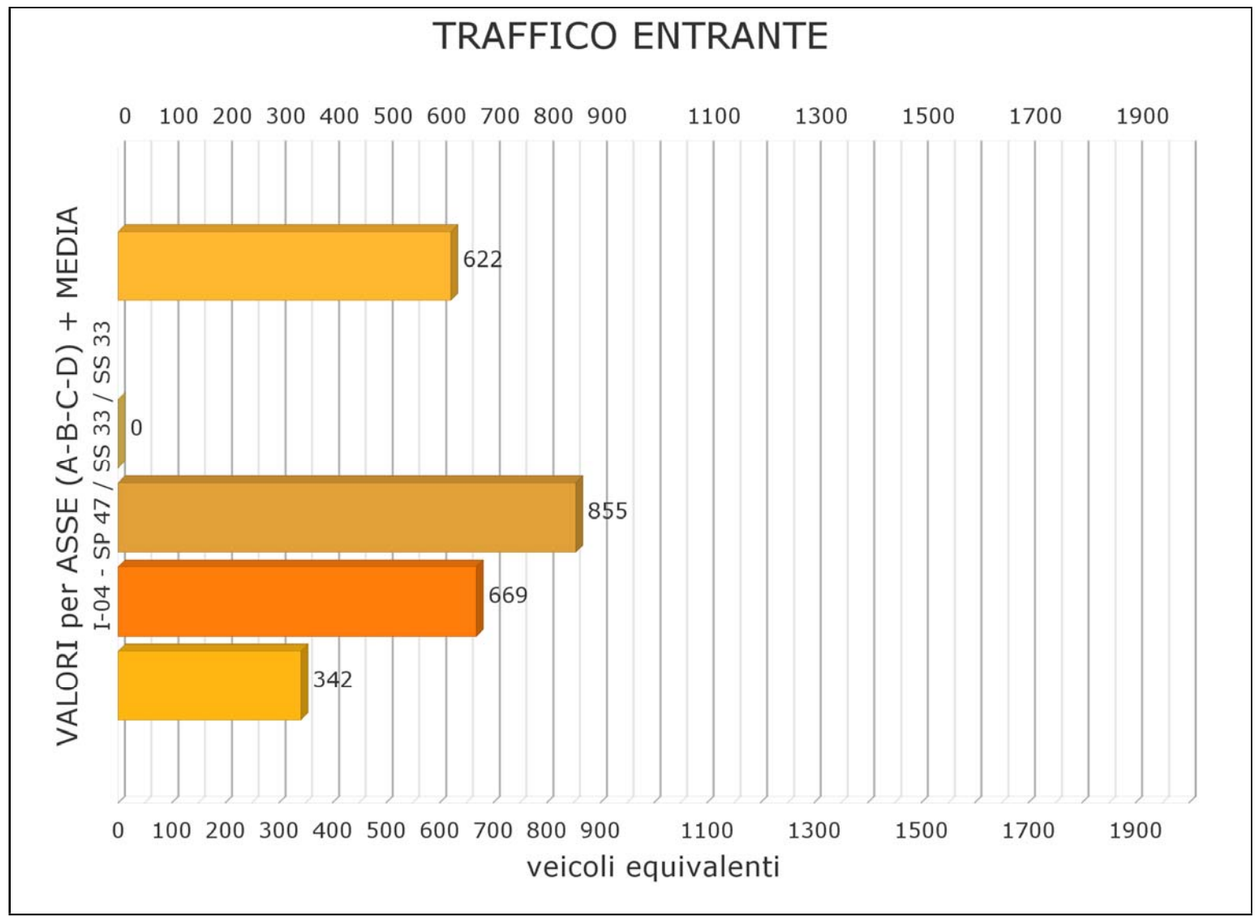
assi in entrata \ assi in uscita	A via Cascina Nuova (SP 47)	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	totali per assi in entrata
A via Cascina Nuova (SP 47)		137	205	0	342
B via Sempione (SS 33) nord	167		502	0	669
C via Sempione (SS 33) sud	214	641		0	855
D ---	0	0	0		0
totali per assi in uscita	381	778	707	0	1.866

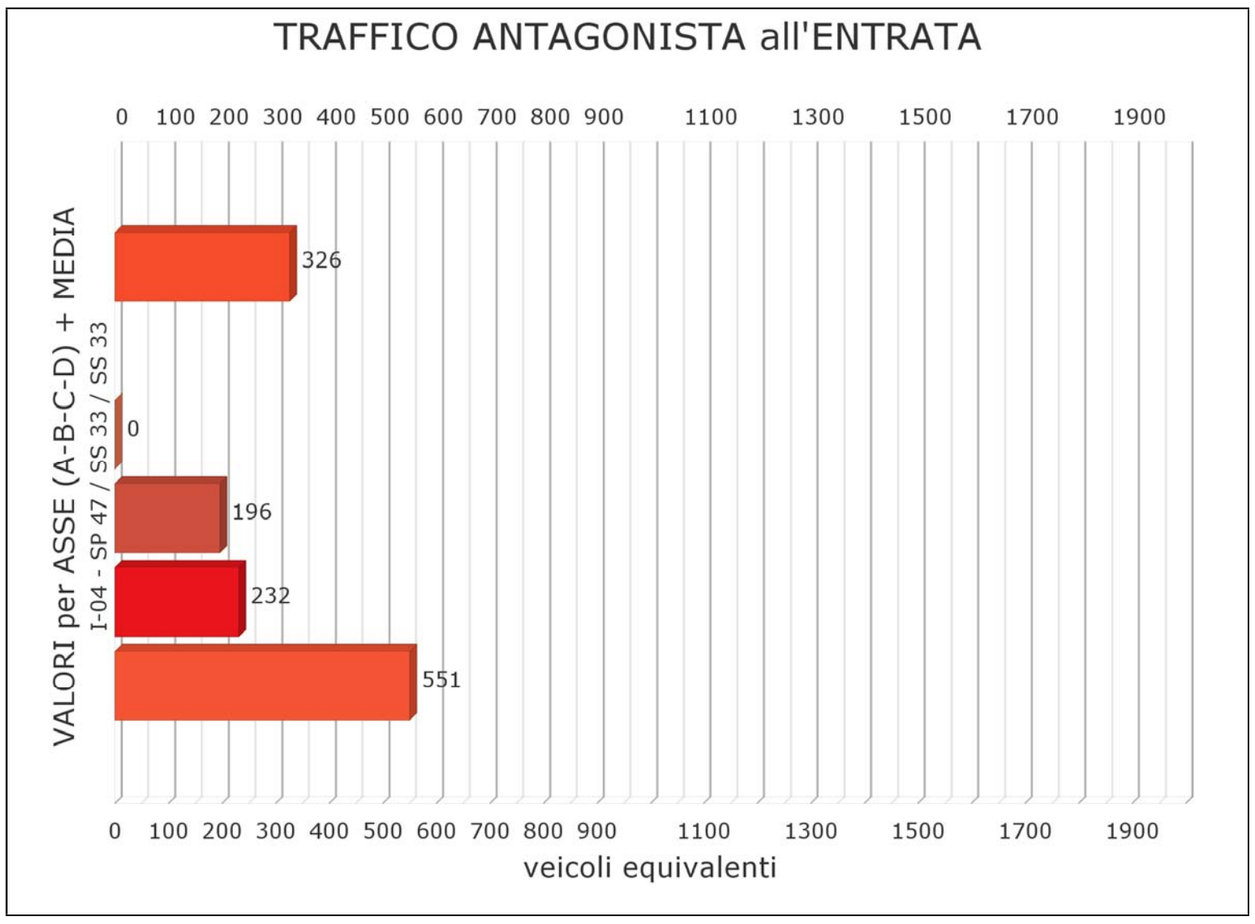
PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

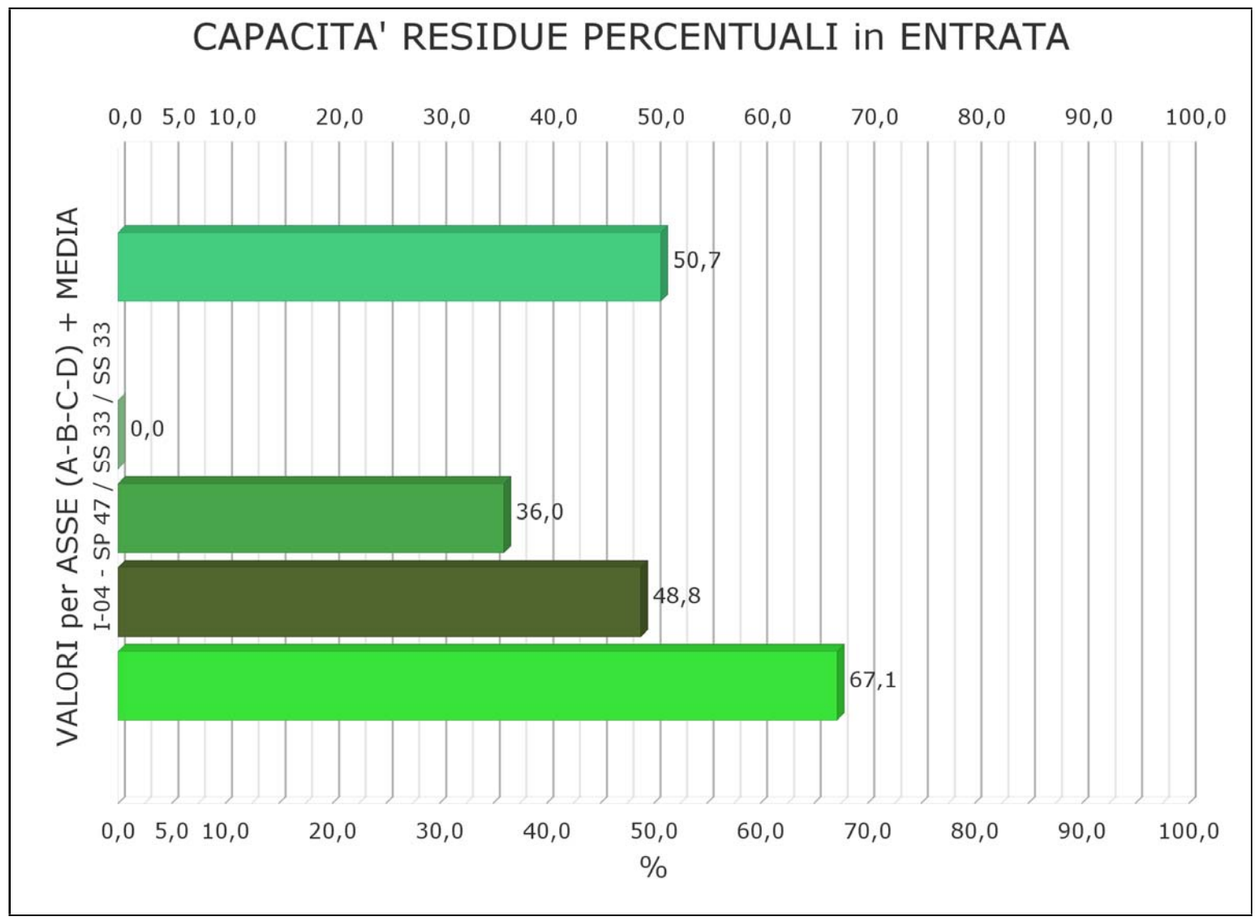
assi in entrata \ assi in uscita	A via Cascina Nuova (SP 47)	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	totali per assi in entrata
A via Cascina Nuova (SP 47)		40	60		100
B via Sempione (SS 33) nord	25		75		100
C via Sempione (SS 33) sud	25	75			100
D ---					0
totali per assi in uscita	50	115	135	0	300

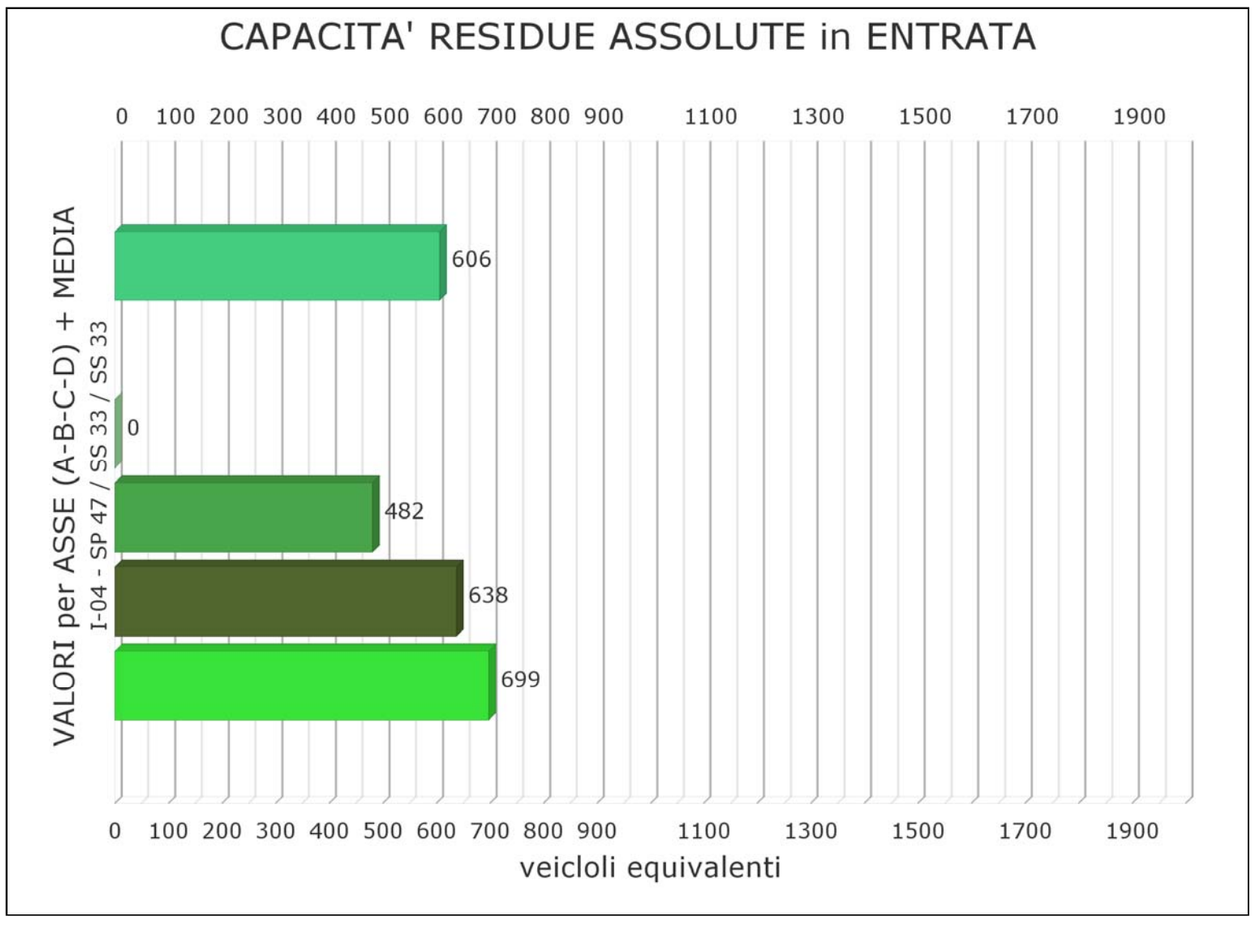
valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

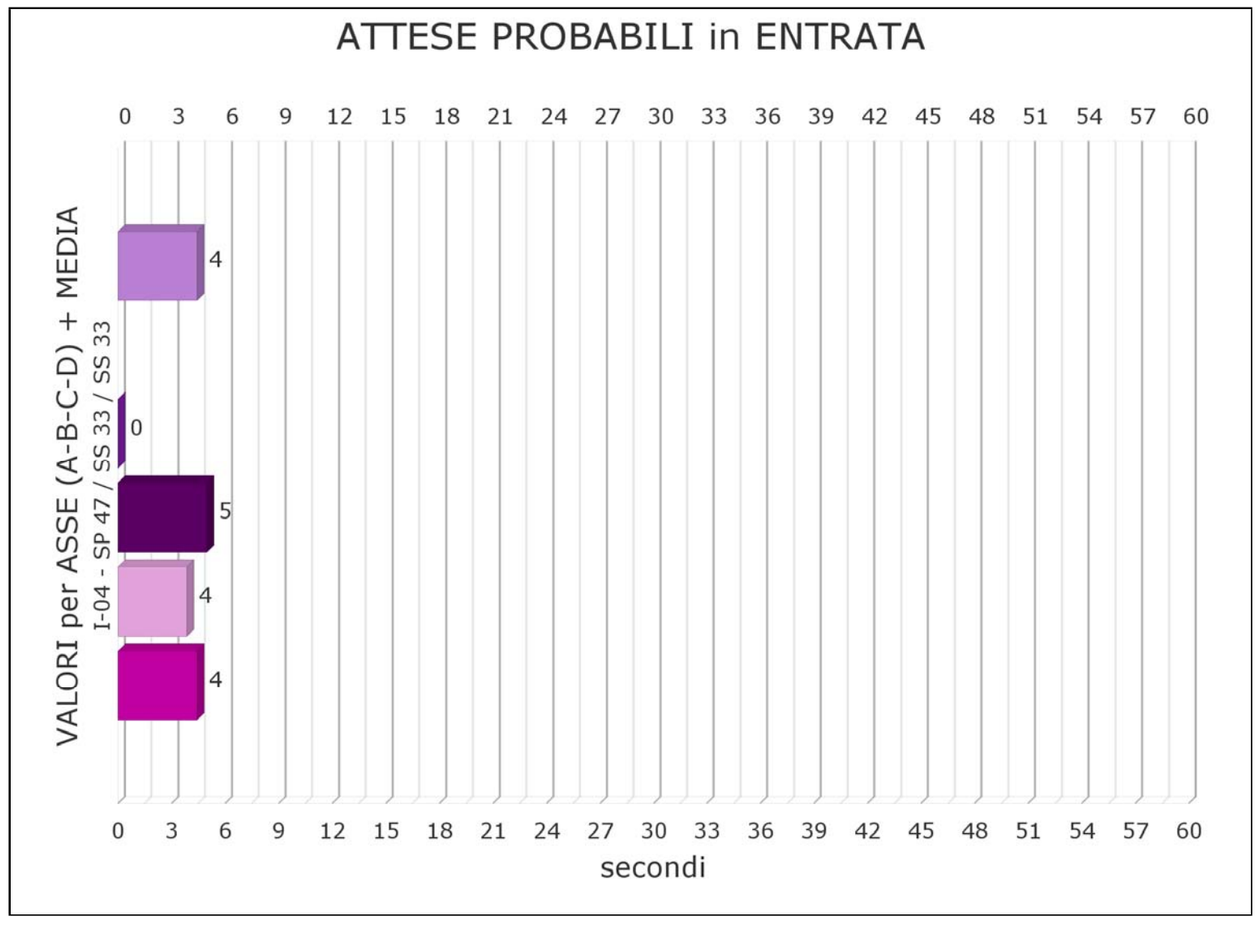












Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-05 - Treves / Treves-Valletta / nuovo asse di arroccamento
Configurazione	A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	01a - traffico di ora di punta feriale allo stato di fatto (senza AT)

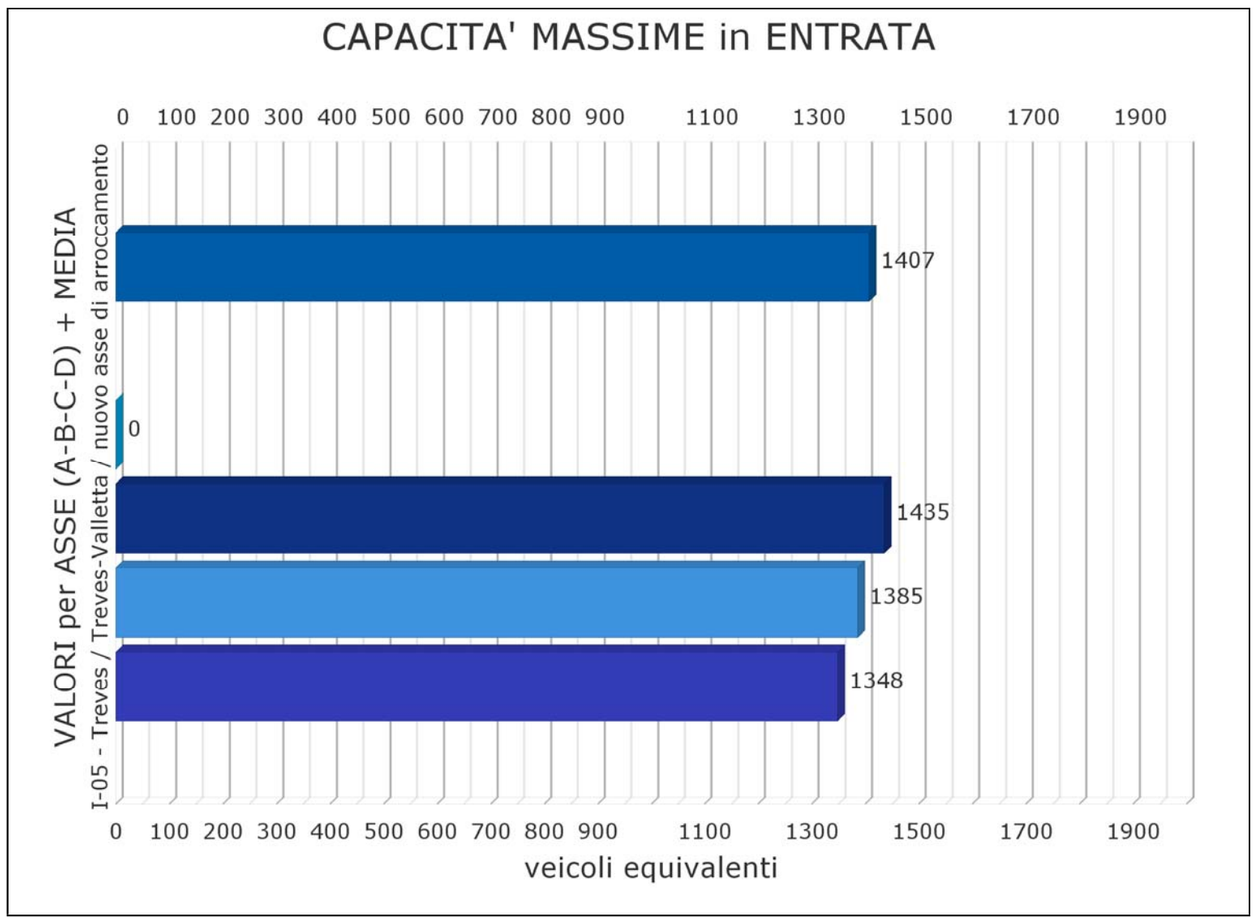
FLUSSI

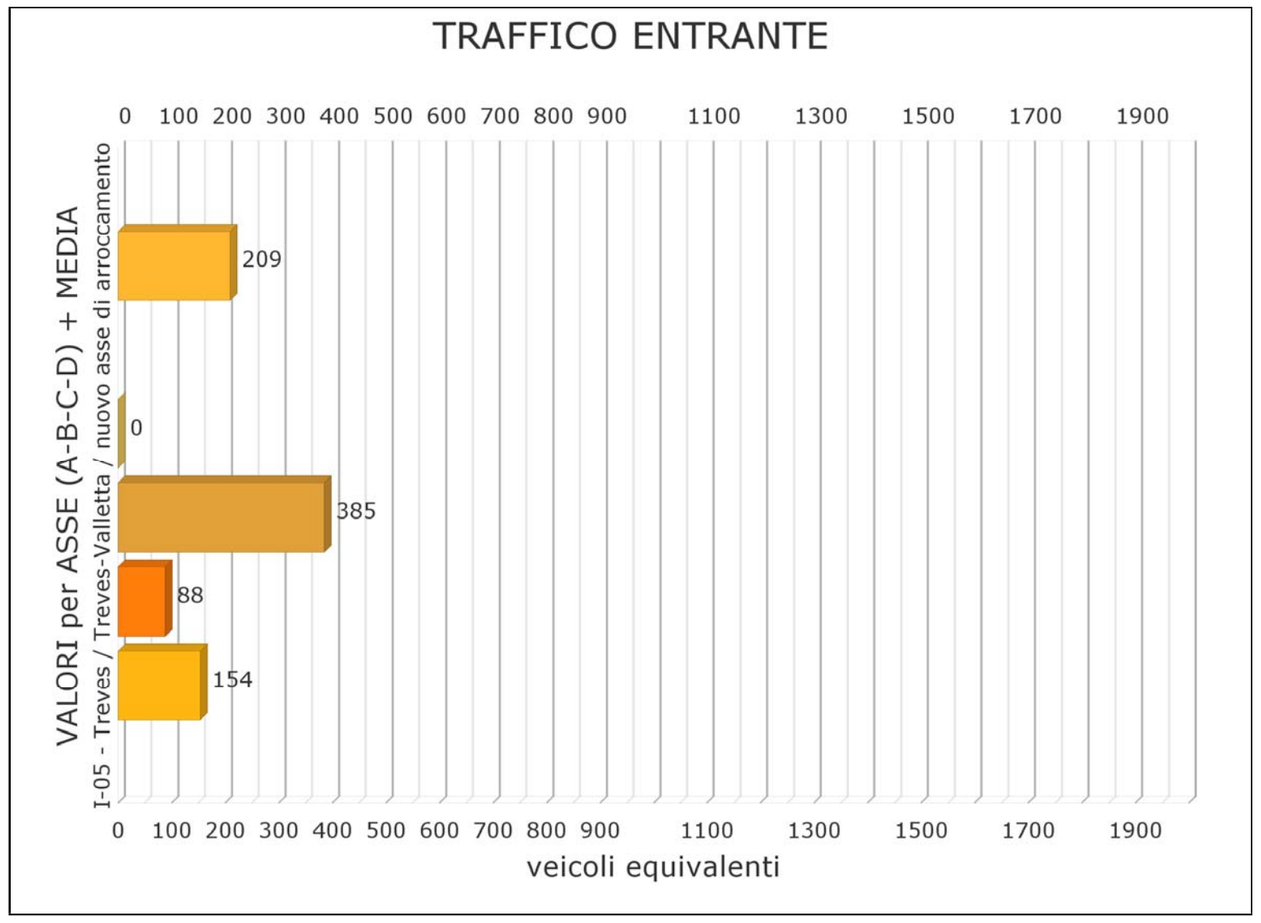
assi in entrata \ assi in uscita	A via Treves	B via Treves - via Valletta	C nuovo asse di arroccamento	D ---	totali per assi in entrata
A via Treves		46	108	0	154
B via Treves - via Valletta	44		44	0	88
C nuovo asse di arroccamento	270	116		0	385
D ---	0	0	0		0
totali per assi in uscita	314	162	152	0	627

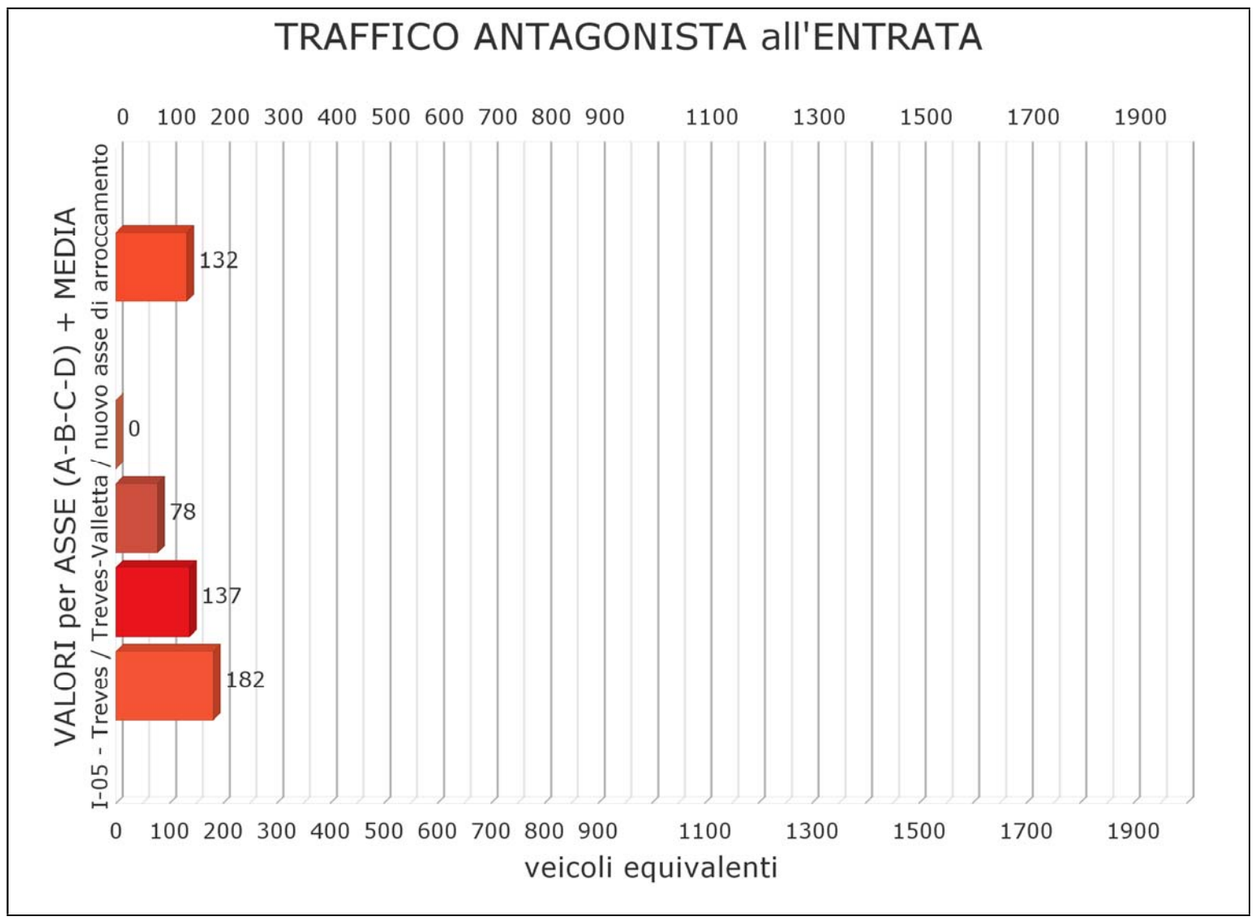
PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

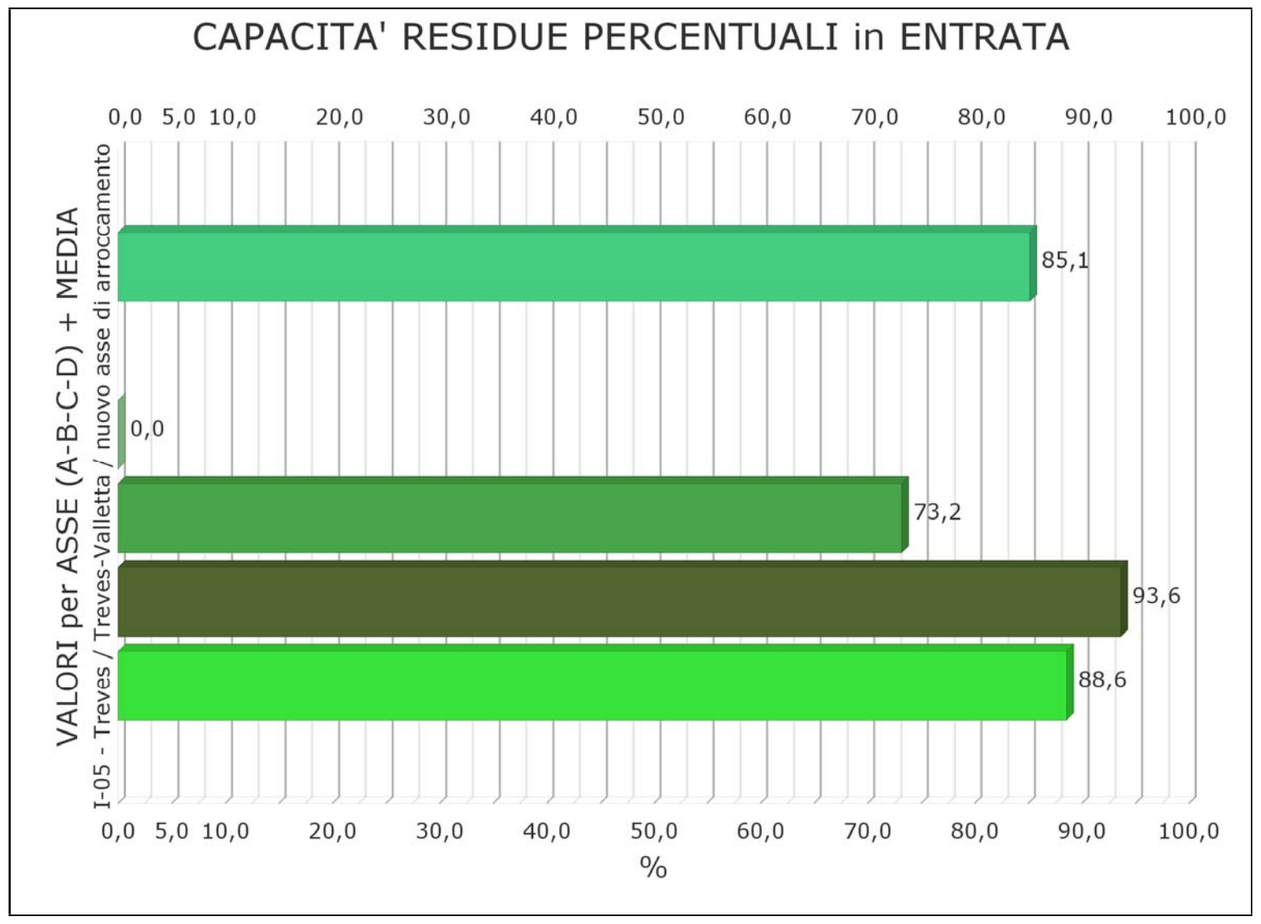
assi in entrata \ assi in uscita	A via Treves	B via Treves - via Valletta	C nuovo asse di arroccamento	D ---	totali per assi in entrata
A via Treves		30	70		100
B via Treves - via Valletta	50		50		100
C nuovo asse di arroccamento	70	30			100
D ---					0
totali per assi in uscita	120	60	120	0	300

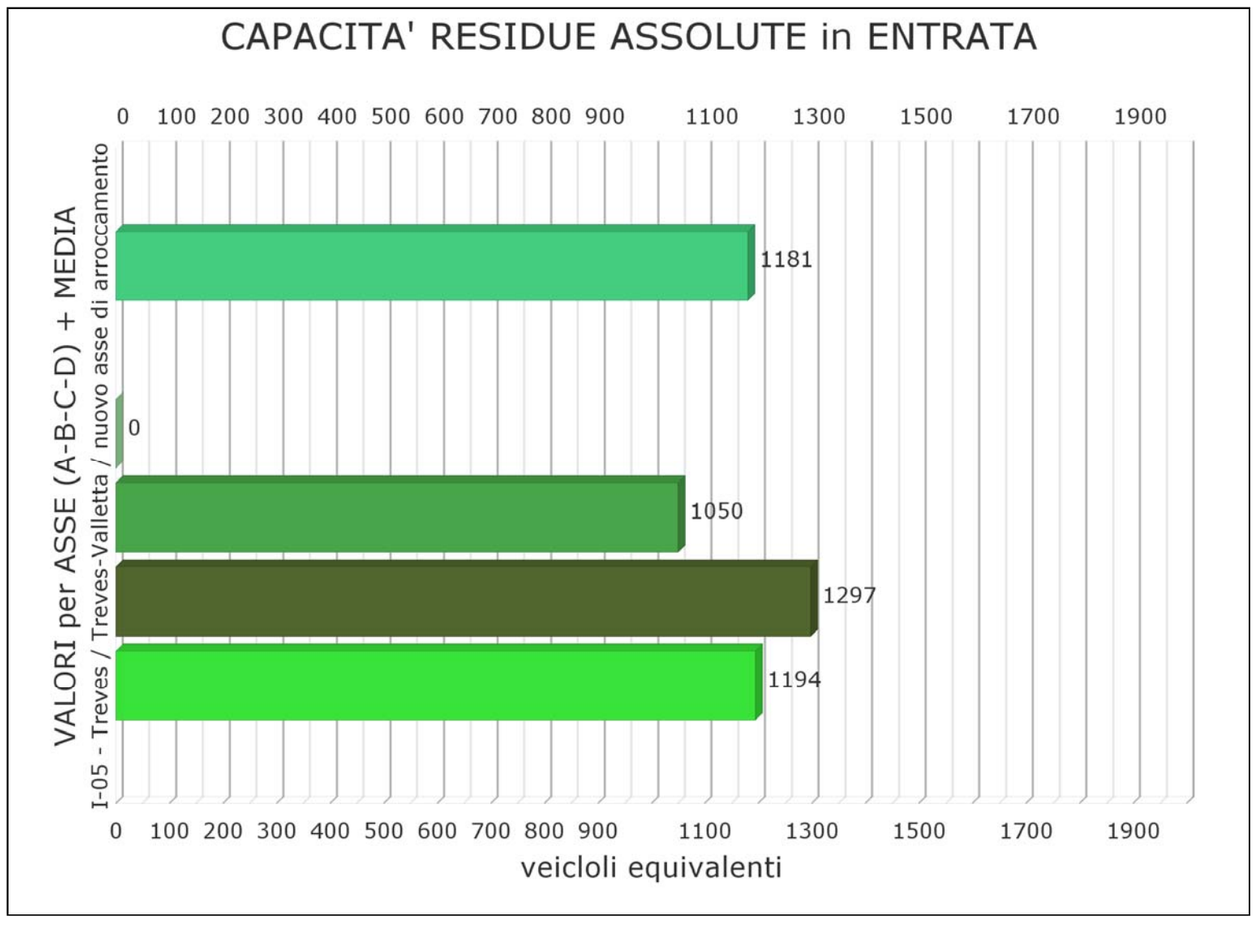
valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

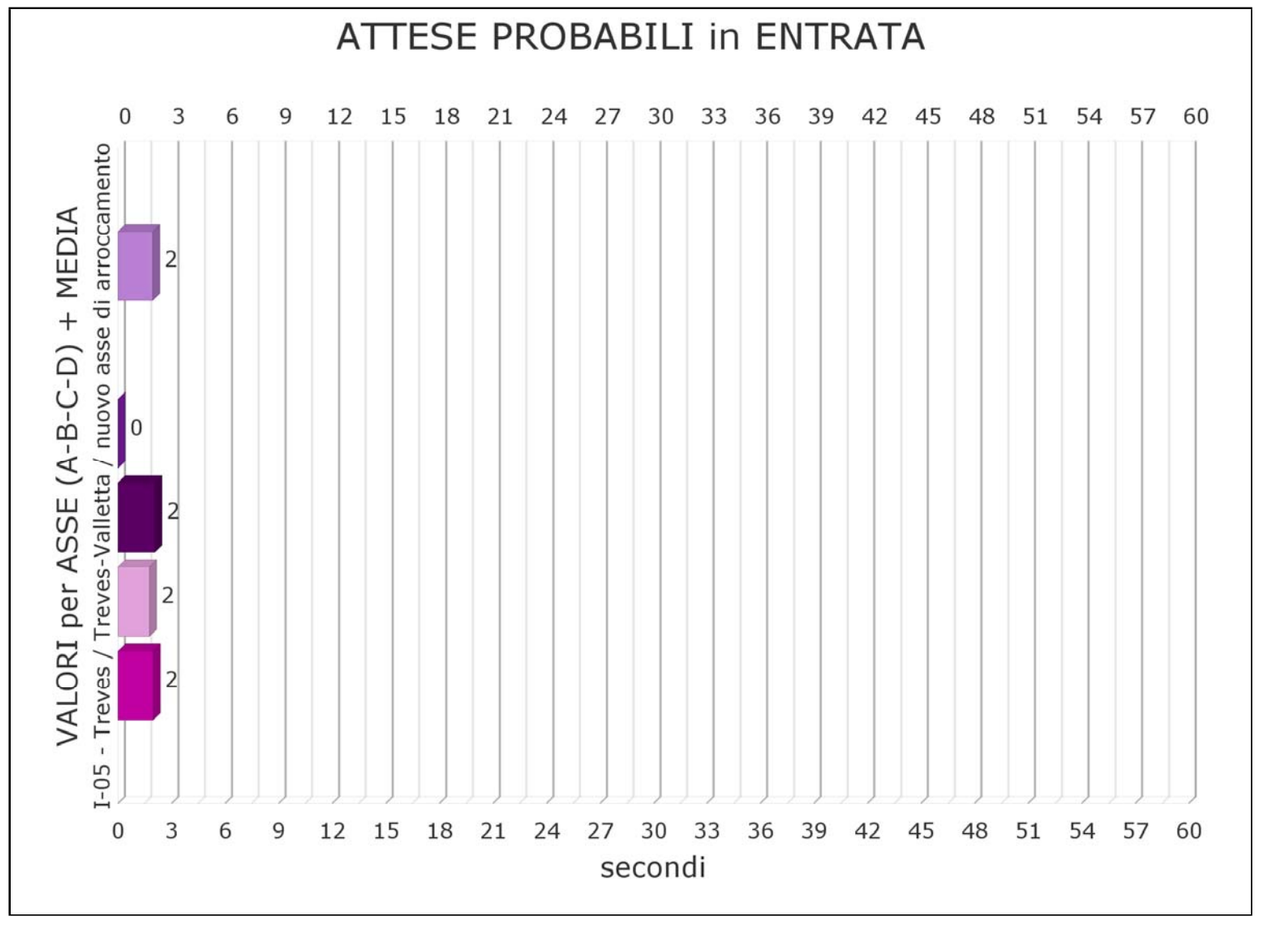












Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-01.1 - SP 18 / ponte FS / SP 17
Configurazione	A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	01b - traffico di ora di punta feriale allo stato di progetto (con AT)

FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita	A via per Corgeno (SP 18)	B ponte FS	C via Don Locatelli (SP 17)	D ---	totali per assi in entrata
A via per Corgeno (SP 18)		276	276	0	551
B ponte FS	326		326	0	651
C via Don Locatelli (SP 17)	314	314		0	628
D ---	0	0	0		0
totali per assi in uscita	640	590	601	0	1.830

PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita	A via per Corgeno (SP 18)	B ponte FS	C via Don Locatelli (SP 17)	D ---	totali per assi in entrata
A via per Corgeno (SP 18)		50	50		100
B ponte FS	50		50		100
C via Don Locatelli (SP 17)	50	50			100
D ---					0
totali per assi in uscita	100	100	100	0	

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

assi di entrata dei flussi \ assi di uscita dei flussi	A via per Corgeno (SP 18)	B ponte FS	C via Don Locatelli (SP 17)	D ---	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A via per Corgeno (SP 18)	0,80	0,80	0,80	0,80	A	AB
	0,75		0,75	0,75	B	BC
	0,70			0,70	C	CD
	---				D	DA
B ponte FS		0,70			A	AB
	0,80	0,80	0,80	0,80	B	BC
	0,75	0,75		0,75	C	CD
	---	---			D	DA
C via Don Locatelli (SP 17)		0,80	0,75		A	AB
			0,70		B	BC
	0,80	---	0,80	0,80	C	CD
	---	---	---		D	DA
D ---		0,80	0,80	0,80	A	AB
			0,75	0,75	B	BC
				0,70	C	CD
	---	---	---	---	D	DA

CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

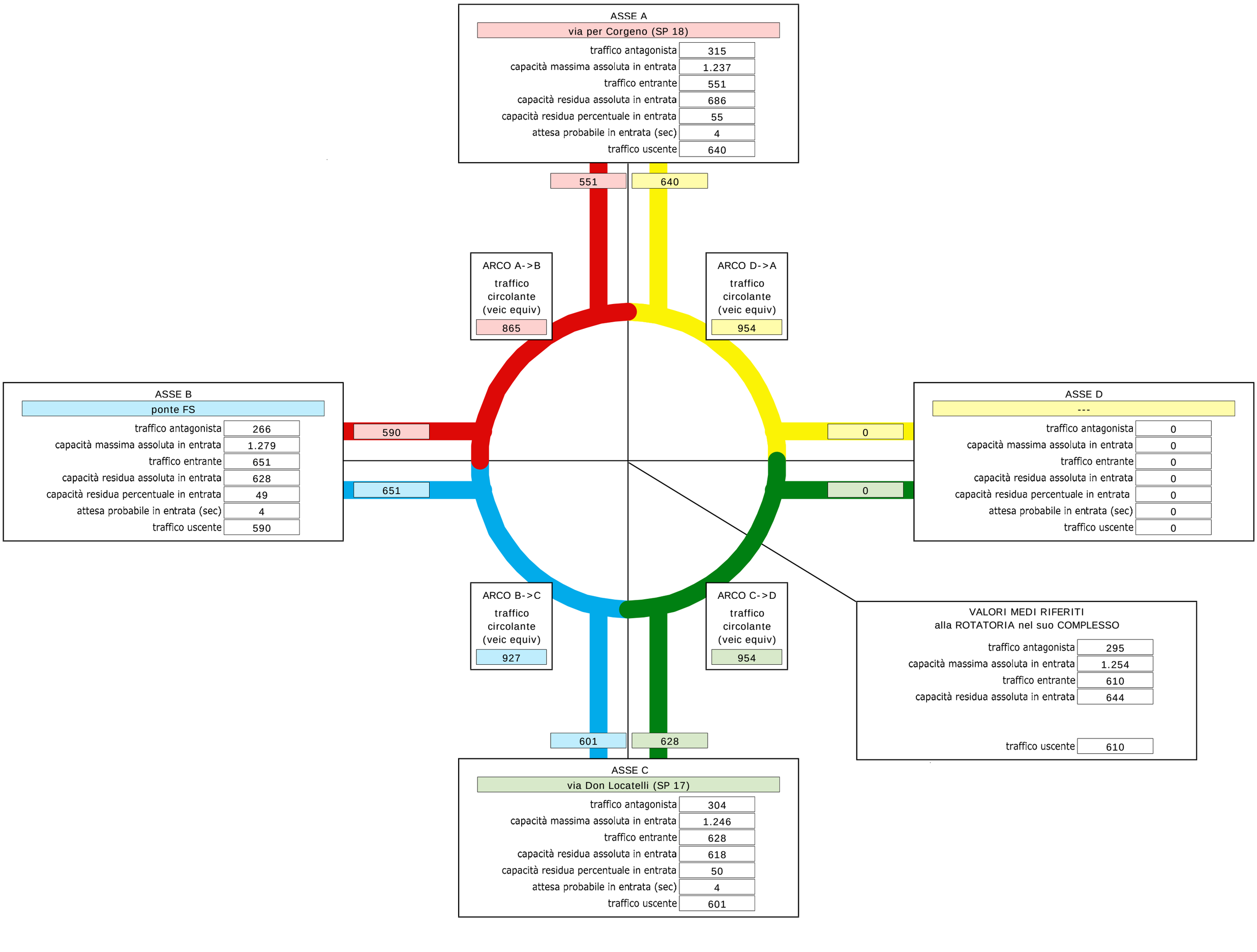
assi di entrata dei flussi \ assi di uscita dei flussi	A via per Corgeno (SP 18)	B ponte FS	C via Don Locatelli (SP 17)	D ---	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A via per Corgeno (SP 18)	0	220,4	220,4	0	A	AB
	0		206,625	0	B	BC
	0			0	C	CD
	0				D	DA
B ponte FS		0			A	AB
	260,4	0	260,4	0	B	BC
	244,125	0		0	C	CD
	0	0			D	DA
C via Don Locatelli (SP 17)		251,2	0		A	AB
			0		B	BC
	251,2	0	0	0	C	CD
	0	0	0		D	DA
D ---		0	0	0	A	AB
			0	0	B	BC
				0	C	CD
	0	0	0	0	D	DA

COEFFICIENTI di CAPACITA' in ENTRATA

A via per Corgeno (SP 18)	1,00
B ponte FS	1,00
C via Don Locatelli (SP 17)	1,00
D ---	

COEFFICIENTI di PERCEPIBILITA' in USCITA

A via per Corgeno (SP 18)	B ponte FS	C via Don Locatelli (SP 17)	D ---
0,10	0,10	0,10	



Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-01.2 - ponte FS / SS 33 / SS 33
Configurazione	A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	01b - traffico di ora di punta feriale allo stato di progetto (con AT)

FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita	A ponte FS	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	totali per assi in entrata
A ponte FS		236	236	0	472
B via Sempione (SS 33) nord	263		614	0	877
C via Sempione (SS 33) sud	225	526		0	751
D ---	0	0	0		0
totali per assi in uscita	488	762	850	0	2.100

PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita	A ponte FS	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	totali per assi in entrata
A ponte FS		50	50		100
B via Sempione (SS 33) nord	30		70		100
C via Sempione (SS 33) sud	30	70			100
D ---					0
totali per assi in uscita	60	120	120	0	

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

assi di entrata dei flussi \ assi di uscita dei flussi	A ponte FS	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A ponte FS	0,80	0,80	0,80	0,80	A	AB
	0,75		0,75	0,75	B	BC
	0,70			0,70	C	CD
	---				D	DA
B via Sempione (SS 33) nord		0,70			A	AB
	0,80	0,80	0,80	0,80	B	BC
	0,75	0,75		0,75	C	CD
	---	---			D	DA
C via Sempione (SS 33) sud		0,80	0,75		A	AB
			0,70		B	BC
	0,80	---	0,80	0,80	C	CD
	---	---	---		D	DA
D ---		0,80	0,80	0,80	A	AB
			0,75	0,75	B	BC
				0,70	C	CD
	---	---	---	---	D	DA

CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

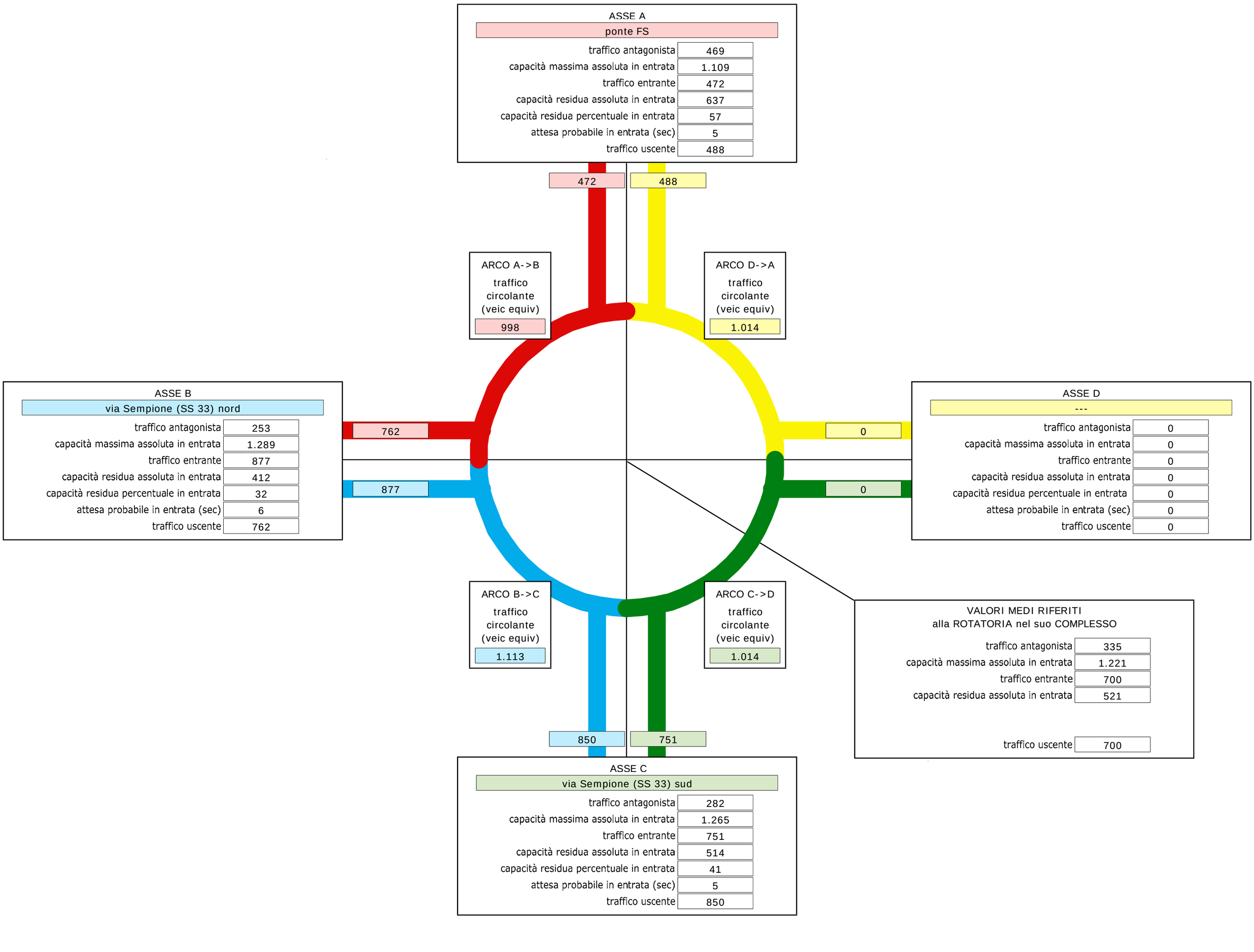
assi di entrata dei flussi \ assi di uscita dei flussi	A ponte FS	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A ponte FS	0	188,8	188,8	0	A	AB
	0		177	0	B	BC
	0			0	C	CD
	0				D	DA
B via Sempione (SS 33) nord		0			A	AB
	210,48	0	491,12	0	B	BC
	197,325	0		0	C	CD
	0	0			D	DA
C via Sempione (SS 33) sud		420,56	0		A	AB
			0		B	BC
	180,24	0	0	0	C	CD
	0	0	0		D	DA
D ---		0	0	0	A	AB
			0	0	B	BC
				0	C	CD
	0	0	0	0	D	DA

COEFFICIENTI di CAPACITA' in ENTRATA

A ponte FS	1,00
B via Sempione (SS 33) nord	1,00
C via Sempione (SS 33) sud	1,00
D ---	

COEFFICIENTI di PERCEPIBILITA' in USCITA

A ponte FS	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---
0,10	0,10	0,10	



Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-02 - Dante / SS 33 / Treves / SS 33
Configurazione	B - corona di rotazione a 2 corsie - 4 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	01b - traffico di ora di punta feriale allo stato di progetto (con AT)

FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita	A via Dante	B via Sempione (SS 33) nord	C via Treves	D via Sempione (SS 33) sud	totali per assi in entrata
A via Dante		180	90	180	450
B via Sempione (SS 33) nord	140		140	421	702
C via Treves	43	86		86	214
D via Sempione (SS 33) sud	156	467	156		778
totali per assi in uscita	339	732	386	687	2.144

PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita	A via Dante	B via Sempione (SS 33) nord	C via Treves	D via Sempione (SS 33) sud	totali per assi in entrata
A via Dante		40	20	40	100
B via Sempione (SS 33) nord	20		20	60	100
C via Treves	20	40		40	100
D via Sempione (SS 33) sud	20	60	20		100
totali per assi in uscita	60	140	60	140	

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

assi di entrata dei flussi	assi di uscita dei flussi A via Dante	B via Sempione (SS 33) nord	C via Treves	D via Sempione (SS 33) sud	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A via Dante	0,80	0,80	0,80	0,80	A	AB
	0,75		0,75	0,75	B	BC
	0,70			0,70	C	CD
	---				D	DA
B via Sempione (SS 33) nord		0,70			A	AB
	0,80	0,80	0,80	0,80	B	BC
	0,75	0,75		0,75	C	CD
	---	---			D	DA
C via Treves		0,80	0,75		A	AB
			0,70		B	BC
	0,80	---	0,80	0,80	C	CD
	---	---	---		D	DA
D via Sempione (SS 33) sud		0,80	0,80	0,80	A	AB
			0,75	0,75	B	BC
				0,70	C	CD
	---	---	---	---	D	DA

CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

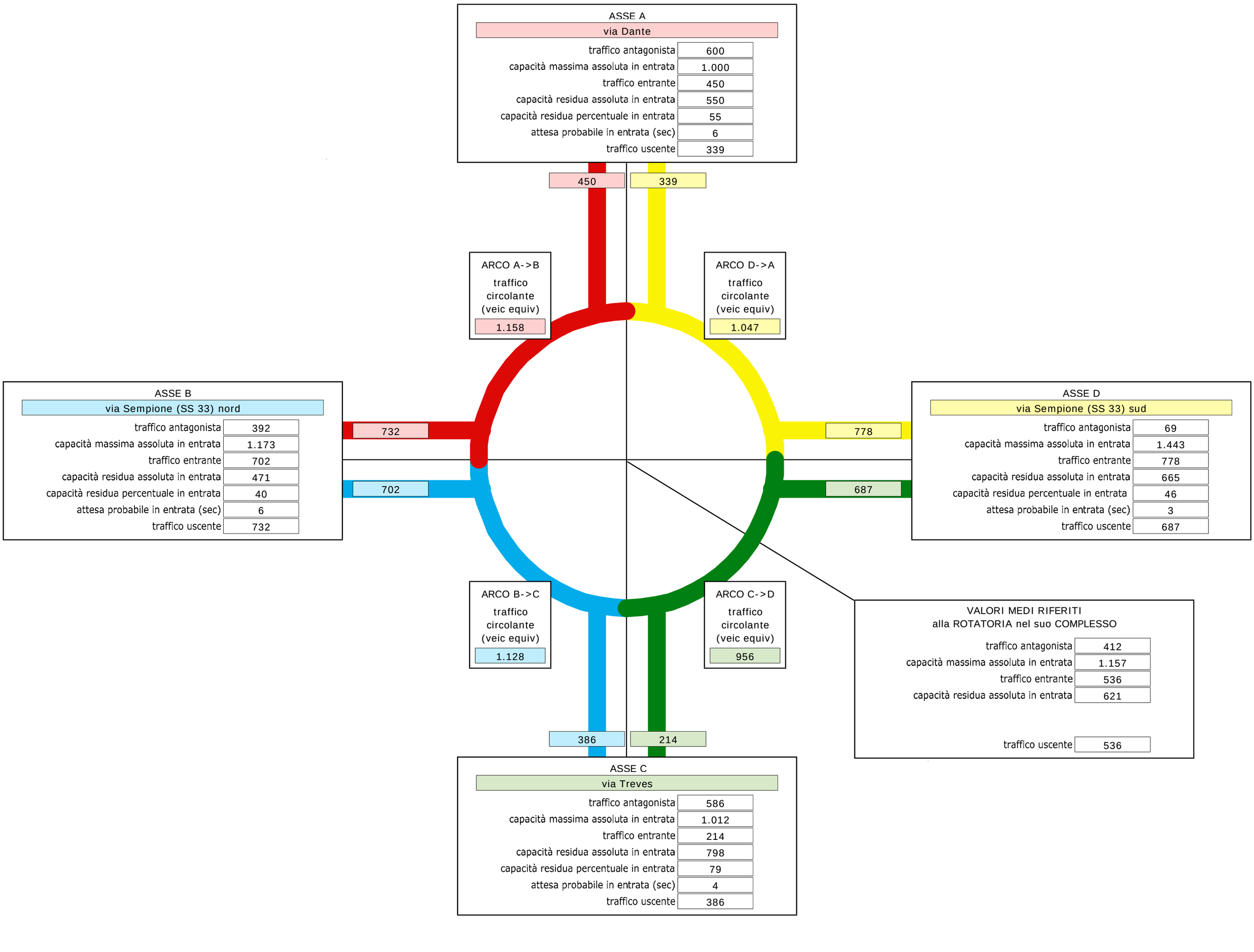
assi di entrata dei flussi	assi di uscita dei flussi A via Dante	B via Sempione (SS 33) nord	C via Treves	D via Sempione (SS 33) sud	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A via Dante	0	144	72	144	A	AB
	0		67,5	135	B	BC
	0			126	C	CD
	0				D	DA
B via Sempione (SS 33) nord		0			A	AB
	112,32	0	112,32	336,96	B	BC
	105,3	0		315,9	C	CD
	0	0			D	DA
C via Treves		68,48	0		A	AB
			0		B	BC
	34,24	0	0	68,48	C	CD
	0	0	0		D	DA
D via Sempione (SS 33) sud		373,44	124,48	0	A	AB
			116,7	0	B	BC
				0	C	CD
	0	0	0	0	D	DA

COEFFICIENTI di CAPACITA' in ENTRATA

A via Dante	1,00
B via Sempione (SS 33) nord	1,00
C via Treves	1,00
D via Sempione (SS 33) sud	1,00

COEFFICIENTI di PERCEPIBILITA' in USCITA

A via Dante	B via Sempione (SS 33) nord	C via Treves	D via Sempione (SS 33) sud
0,10	0,10	0,10	0,10



Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-03 - accesso a ZA / SS 33 / nuovo asse di arroccamento / SS 33
Configurazione	B - corona di rotazione a 2 corsie - 4 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	01b - traffico di ora di punta feriale allo stato di progetto (con AT)

FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita	A accesso a ZA	B via Sempione (SS 33) nord	C nuovo asse di arroccamento	D via Sempione (SS 33) sud	totali per assi in entrata
A accesso a ZA		87	19	87	194
B via Sempione (SS 33) nord	70		281	351	702
C nuovo asse di arroccamento	44	197		197	437
D via Sempione (SS 33) sud	88	438	350		875
totali per assi in uscita	201	721	650	635	2.208

PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita	A accesso a ZA	B via Sempione (SS 33) nord	C nuovo asse di arroccamento	D via Sempione (SS 33) sud	totali per assi in entrata
A accesso a ZA		45	10	45	100
B via Sempione (SS 33) nord	10		40	50	100
C nuovo asse di arroccamento	10	45		45	100
D via Sempione (SS 33) sud	10	50	40		100
totali per assi in uscita	30	140	90	140	

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

assi di entrata dei flussi	assi di uscita dei flussi A accesso a ZA	B via Sempione (SS 33) nord	C nuovo asse di arroccamento	D via Sempione (SS 33) sud	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A accesso a ZA	0,80	0,80	0,80	0,80	A	AB
	0,75		0,75	0,75	B	BC
	0,70			0,70	C	CD
	---				D	DA
B via Sempione (SS 33) nord		0,70			A	AB
	0,80	0,80	0,80	0,80	B	BC
	0,75	0,75		0,75	C	CD
	---	---			D	DA
C nuovo asse di arroccamento		0,80	0,75		A	AB
			0,70		B	BC
	0,80	---	0,80	0,80	C	CD
	---	---	---		D	DA
D via Sempione (SS 33) sud		0,80	0,80	0,80	A	AB
			0,75	0,75	B	BC
				0,70	C	CD
	---	---	---	---	D	DA

CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

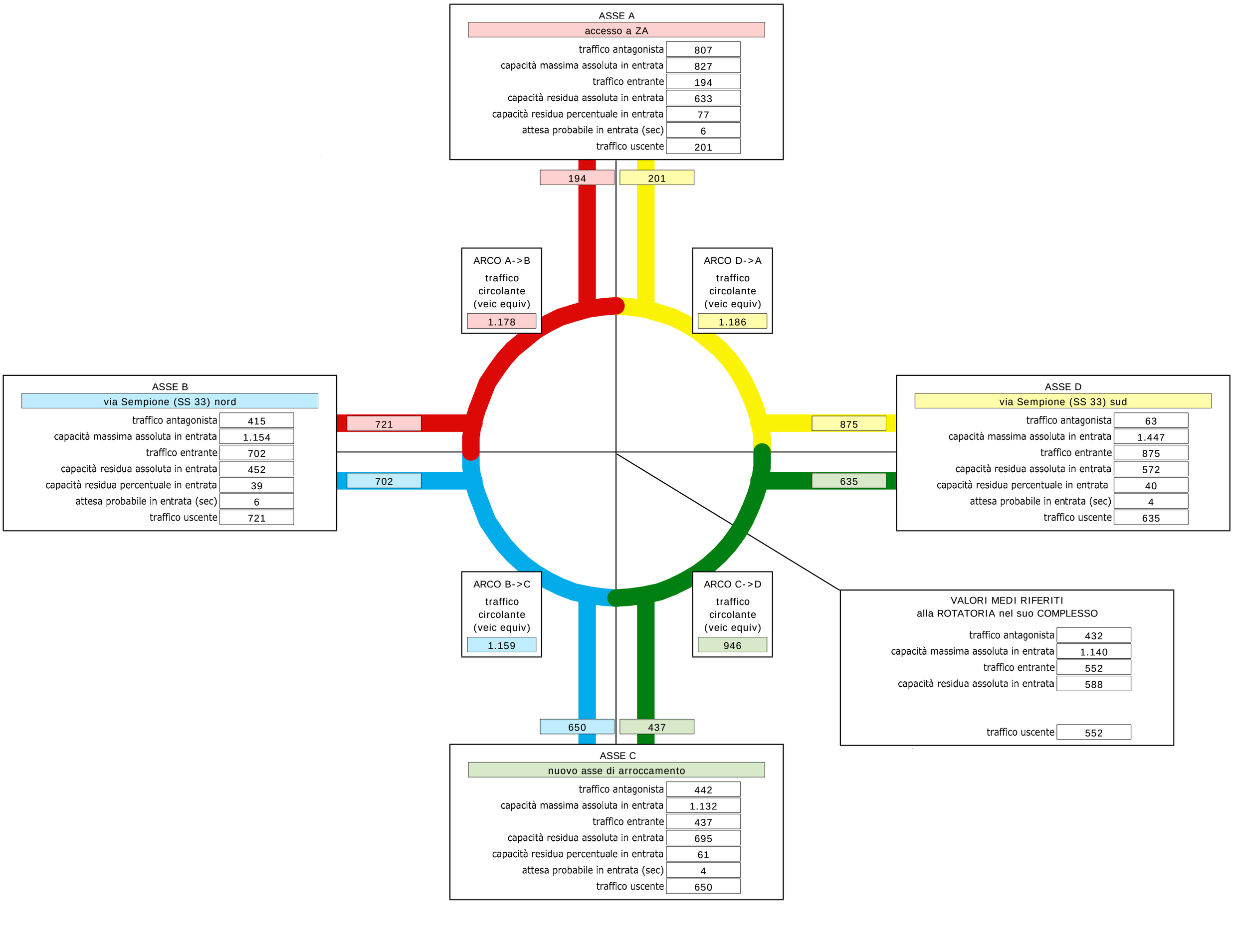
assi di entrata dei flussi	assi di uscita dei flussi A accesso a ZA	B via Sempione (SS 33) nord	C nuovo asse di arroccamento	D via Sempione (SS 33) sud	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A accesso a ZA	0	69,84	15,52	69,84	A	AB
	0		14,55	65,475	B	BC
	0			61,11	C	CD
	0				D	DA
B via Sempione (SS 33) nord		0			A	AB
	56,16	0	224,64	280,8	B	BC
	52,65	0		263,25	C	CD
	0	0			D	DA
C nuovo asse di arroccamento		157,32	0		A	AB
			0		B	BC
	34,96	0	0	157,32	C	CD
	0	0	0		D	DA
D via Sempione (SS 33) sud		350	280	0	A	AB
			262,5	0	B	BC
				0	C	CD
	0	0	0	0	D	DA

COEFFICIENTI di CAPACITA' in ENTRATA

A accesso a ZA	1,00
B via Sempione (SS 33) nord	1,00
C nuovo asse di arroccamento	1,00
D via Sempione (SS 33) sud	1,00

COEFFICIENTI di PERCEPIBILITA' in USCITA

A accesso a ZA	B via Sempione (SS 33) nord	C nuovo asse di arroccamento	D via Sempione (SS 33) sud
0,10	0,10	0,10	0,10



Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-04 - SP 47 / SS 33 / SS 33
Configurazione	A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	01b - traffico di ora di punta feriale allo stato di progetto (con AT)

FLUSSI

assi in entrata	A via Cascina Nuova (SP 47)	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	totali per assi in entrata
A via Cascina Nuova (SP 47)		156	233	0	389
B via Sempione (SS 33) nord	190		570	0	760
C via Sempione (SS 33) sud	243	729		0	972
D ---	0	0	0		0
totali per assi in uscita	433	885	803	0	2.121

PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

assi in entrata	A via Cascina Nuova (SP 47)	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	totali per assi in entrata
A via Cascina Nuova (SP 47)		40	60		100
B via Sempione (SS 33) nord	25		75		100
C via Sempione (SS 33) sud	25	75			100
D ---					0
totali per assi in uscita	50	115	135	0	

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

assi di entrata dei flussi	assi di uscita dei flussi A via Cascina Nuova (SP 47)	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A via Cascina Nuova (SP 47)	0,80	0,80	0,80	0,80	A	AB
	0,75		0,75	0,75	B	BC
	0,70			0,70	C	CD
	---				D	DA
B via Sempione (SS 33) nord		0,70			A	AB
	0,80	0,80	0,80	0,80	B	BC
	0,75	0,75		0,75	C	CD
	---	---			D	DA
C via Sempione (SS 33) sud		0,80	0,75		A	AB
			0,70		B	BC
	0,80	---	0,80	0,80	C	CD
	---	---	---		D	DA
D ---		0,80	0,80	0,80	A	AB
			0,75	0,75	B	BC
				0,70	C	CD
	---	---	---	---	D	DA

CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

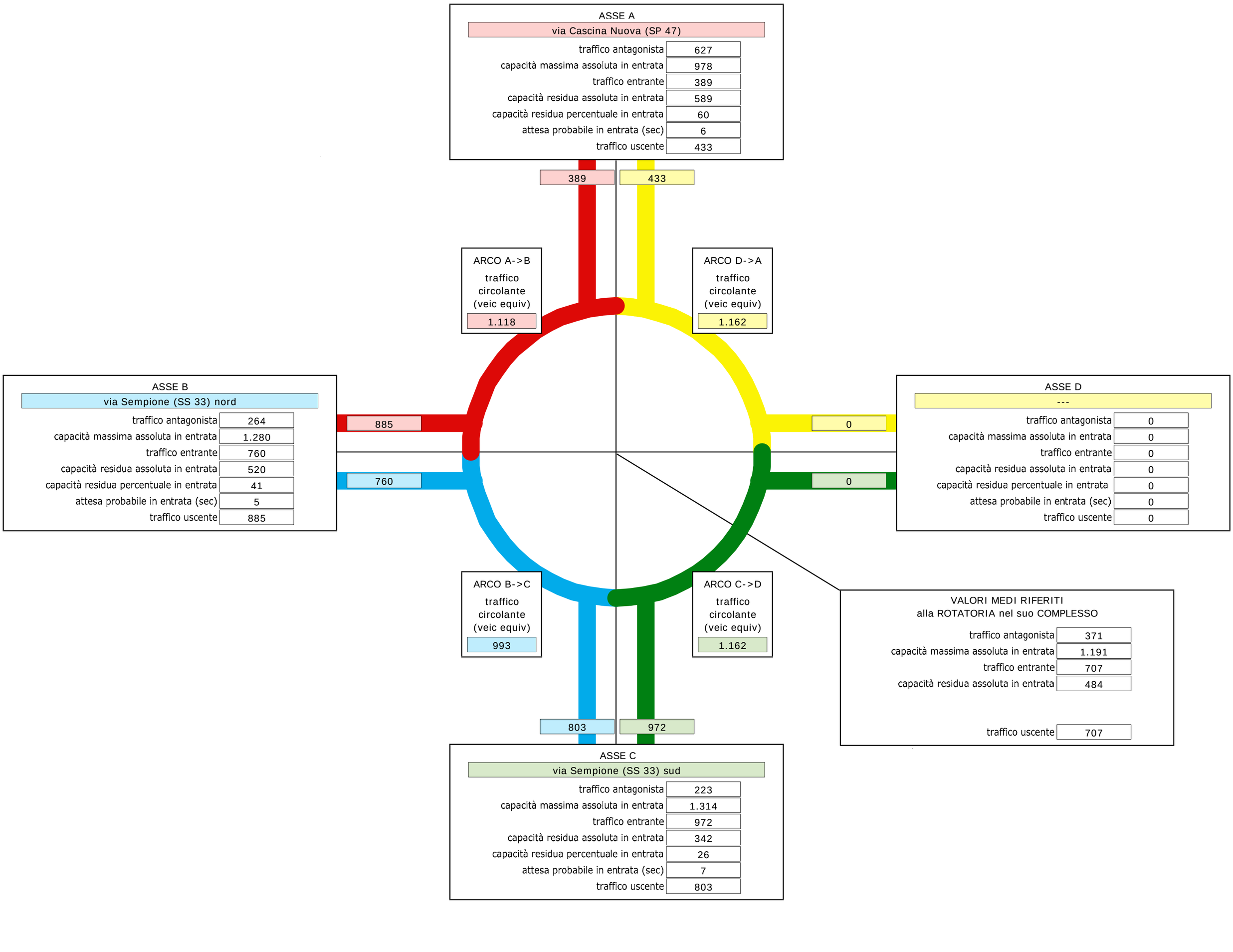
assi di entrata dei flussi	assi di uscita dei flussi A via Cascina Nuova (SP 47)	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A via Cascina Nuova (SP 47)	0	124,48	186,72	0	A	AB
	0		175,05	0	B	BC
	0			0	C	CD
	0				D	DA
B via Sempione (SS 33) nord		0			A	AB
	152	0	456	0	B	BC
	142,5	0		0	C	CD
	0	0			D	DA
C via Sempione (SS 33) sud		583,2	0		A	AB
			0		B	BC
	194,4	0	0	0	C	CD
	0	0	0		D	DA
D ---		0	0	0	A	AB
			0	0	B	BC
				0	C	CD
	0	0	0	0	D	DA

COEFFICIENTI di CAPACITA' in ENTRATA

A via Cascina Nuova (SP 47)	1,00
B via Sempione (SS 33) nord	1,00
C via Sempione (SS 33) sud	1,00
D ---	

COEFFICIENTI di PERCEPIBILITA' in USCITA

A via Cascina Nuova (SP 47)	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---
0,10	0,10	0,10	



Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-05 - Treves / Treves-Valletta / nuovo asse di arroccamento
Configurazione	A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	01b - traffico di ora di punta feriale allo stato di progetto (con AT)

FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita	A via Treves	B via Treves - via Valletta	C nuovo asse di arroccamento	D ---	totali per assi in entrata
A via Treves		53	123	0	175
B via Treves - via Valletta	50		50	0	100
C nuovo asse di arroccamento	306	131		0	437
D ---	0	0	0		0
totali per assi in uscita	356	184	173	0	712

PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita	A via Treves	B via Treves - via Valletta	C nuovo asse di arroccamento	D ---	totali per assi in entrata
A via Treves		30	70		100
B via Treves - via Valletta	50		50		100
C nuovo asse di arroccamento	70	30			100
D ---					0
totali per assi in uscita	120	60	120	0	

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

assi di entrata dei flussi \ assi di uscita dei flussi	A via Treves	B via Treves - via Valletta	C nuovo asse di arroccamento	D ---	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A via Treves	0,90	0,90	0,90	0,90	A	AB
	0,90		0,90	0,90	B	BC
	0,90			0,90	C	CD
	---				D	DA
B via Treves - via Valletta		0,90			A	AB
	0,90	0,90	0,90	0,90	B	BC
	0,90	0,90		0,85	C	CD
	---	---			D	DA
C nuovo asse di arroccamento		0,90	0,90		A	AB
			0,90		B	BC
	0,90	---	0,90	0,90	C	CD
	---	---	---		D	DA
D ---		0,90	0,90	0,90	A	AB
			0,90	0,90	B	BC
				0,90	C	CD
	---	---	---	---	D	DA

CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

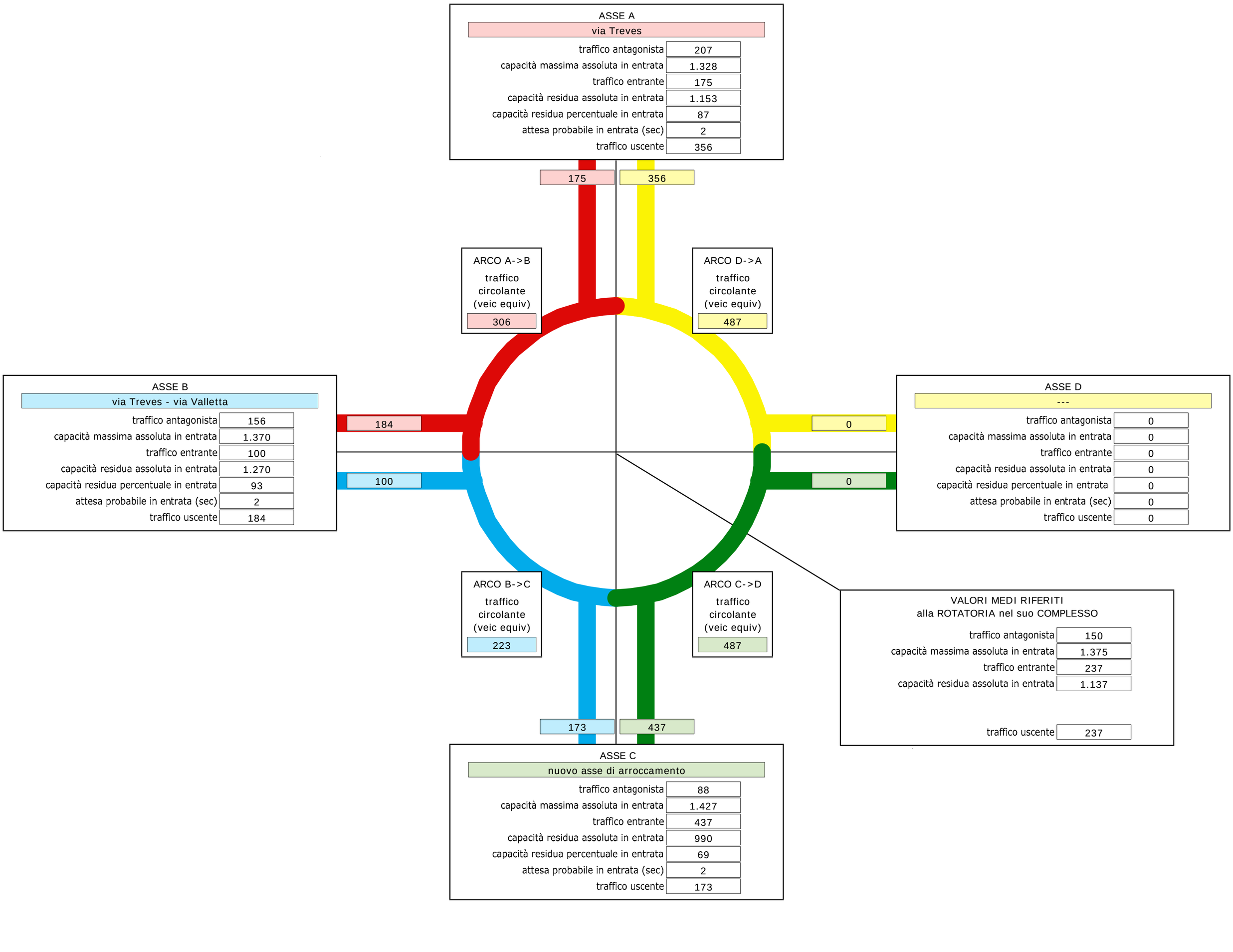
assi di entrata dei flussi \ assi di uscita dei flussi	A via Treves	B via Treves - via Valletta	C nuovo asse di arroccamento	D ---	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A via Treves	0	47,25	110,25	0	A	AB
	0		110,25	0	B	BC
	0			0	C	CD
	0				D	DA
B via Treves - via Valletta		0			A	AB
	45	0	45	0	B	BC
	45	0		0	C	CD
	0	0			D	DA
C nuovo asse di arroccamento		117,99	0		A	AB
			0		B	BC
	275,31	0	0	0	C	CD
	0	0	0		D	DA
D ---		0	0	0	A	AB
			0	0	B	BC
				0	C	CD
	0	0	0	0	D	DA

COEFFICIENTI di CAPACITA' in ENTRATA

A via Treves	1,00
B via Treves - via Valletta	1,00
C nuovo asse di arroccamento	1,00
D ---	

COEFFICIENTI di PERCEPIBILITA' in USCITA

A via Treves	B via Treves - via Valletta	C nuovo asse di arroccamento	D ---
0,25	0,25	0,25	



Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-01.1 - SP 18 / ponte FS / SP 17
Configurazione	A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	01b - traffico di ora di punta feriale allo stato di progetto (con AT)

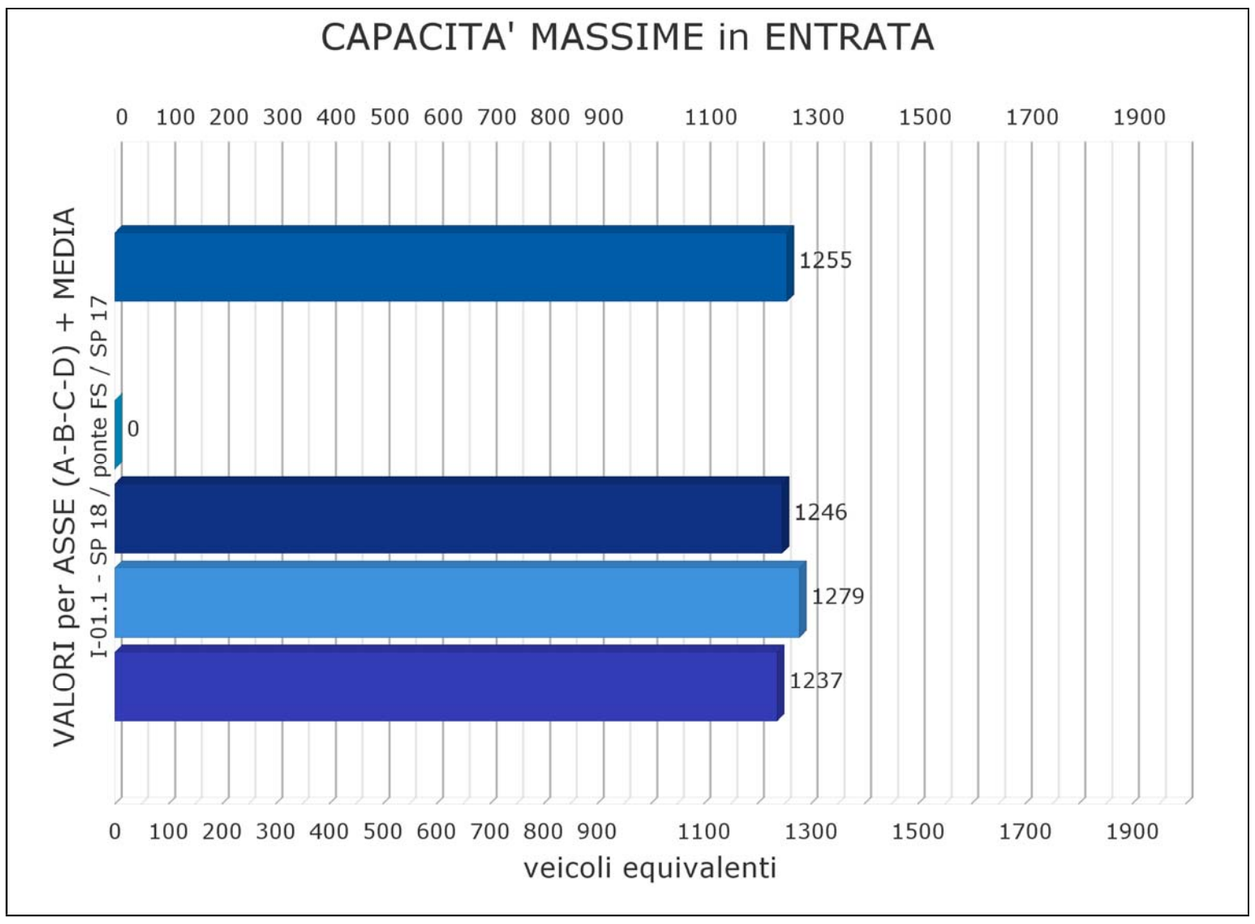
FLUSSI

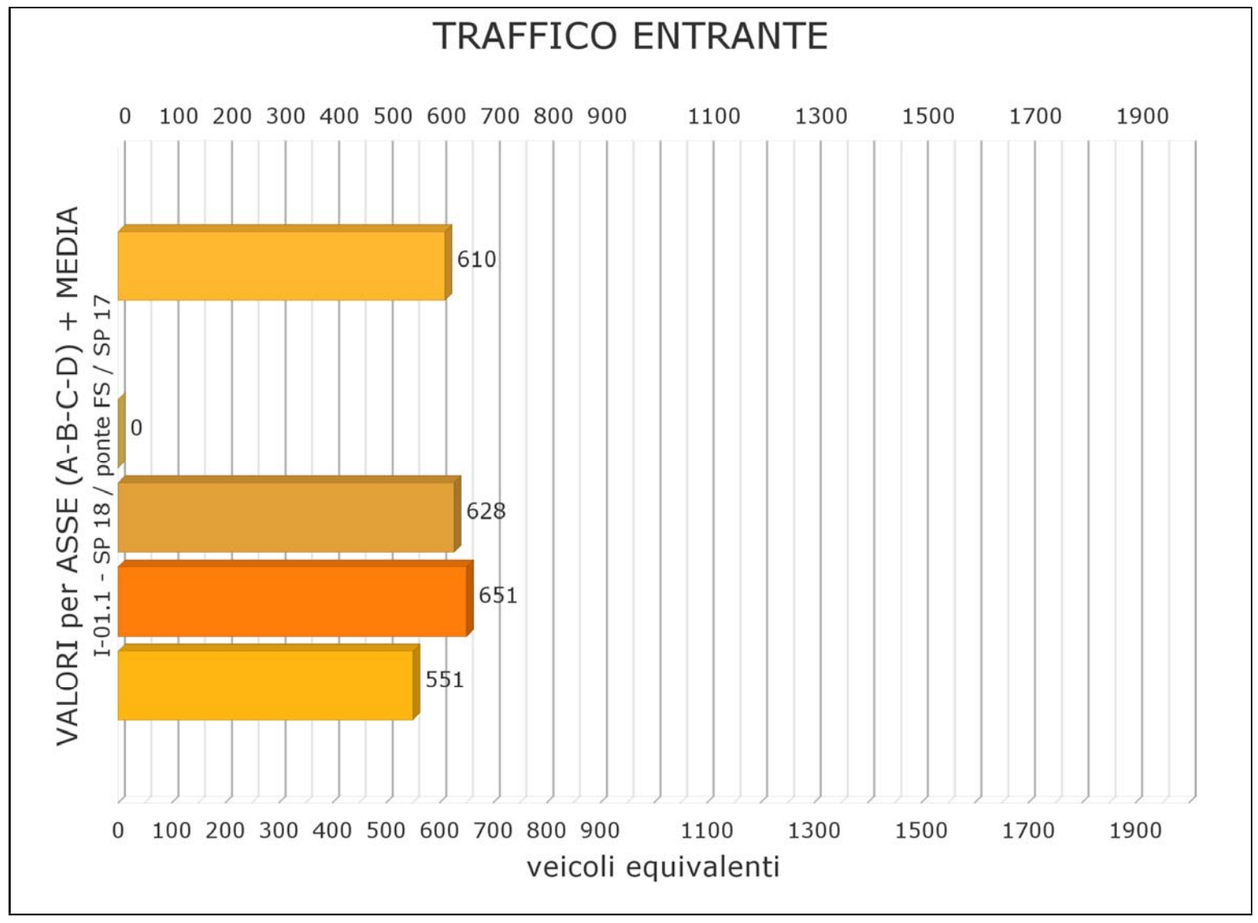
assi in entrata \ assi in uscita	A via per Corgeno (SP 18)	B ponte FS	C via Don Locatelli (SP 17)	D ---	totali per assi in entrata
A via per Corgeno (SP 18)		276	276	0	551
B ponte FS	326		326	0	651
C via Don Locatelli (SP 17)	314	314		0	628
D ---	0	0	0		0
totali per assi in uscita	640	590	601	0	1.830

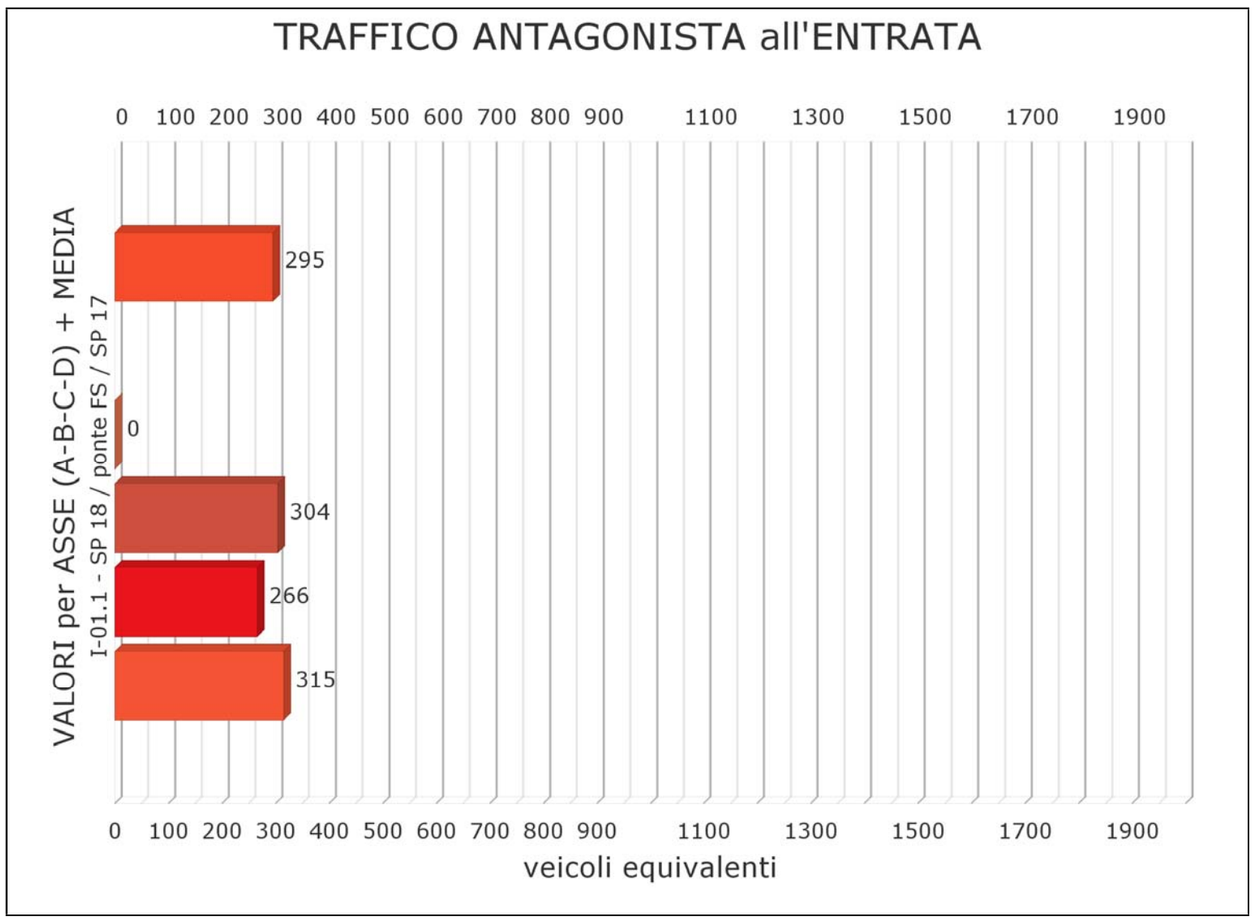
PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

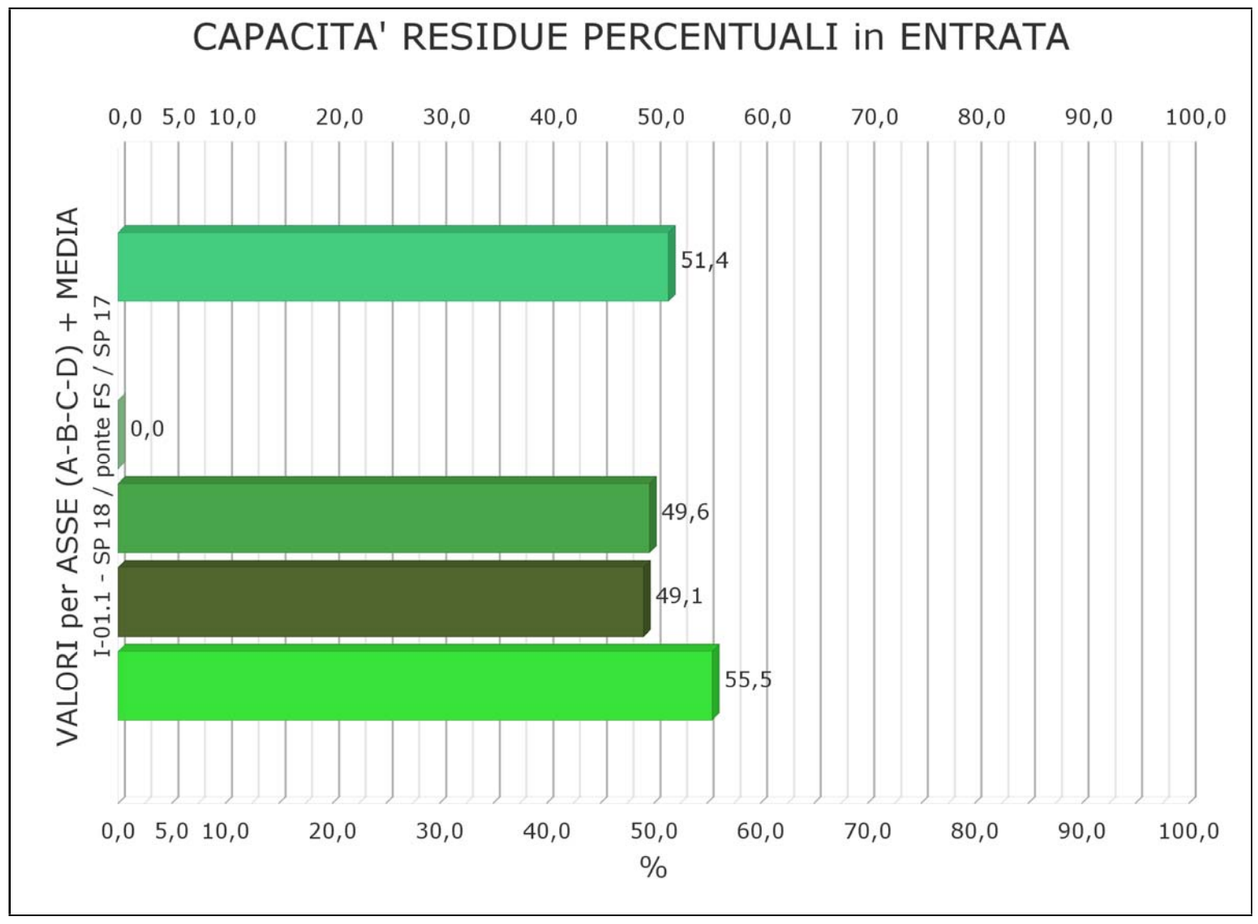
assi in entrata \ assi in uscita	A via per Corgeno (SP 18)	B ponte FS	C via Don Locatelli (SP 17)	D ---	totali per assi in entrata
A via per Corgeno (SP 18)		50	50		100
B ponte FS	50		50		100
C via Don Locatelli (SP 17)	50	50			100
D ---					0
totali per assi in uscita	100	100	100	0	300

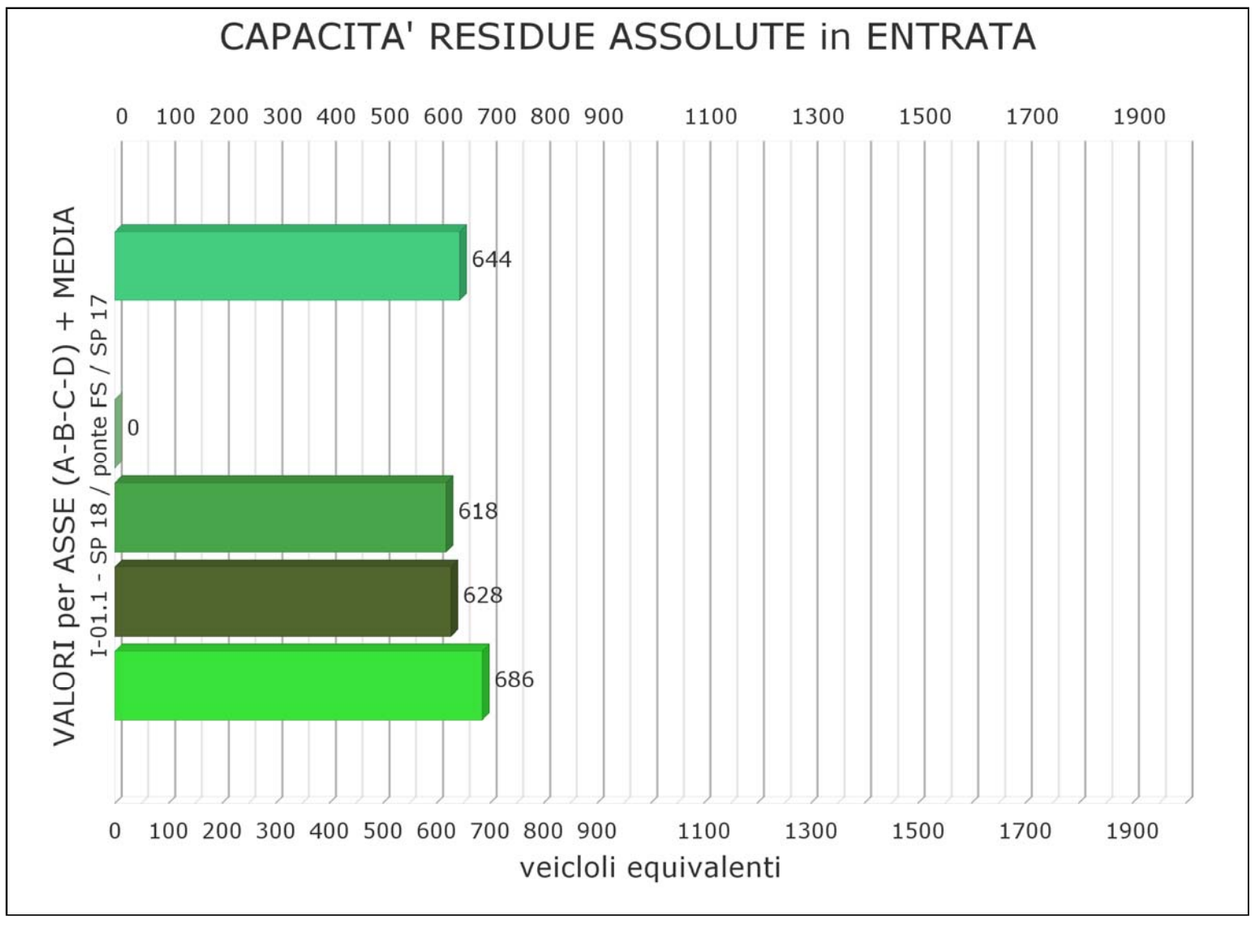
valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

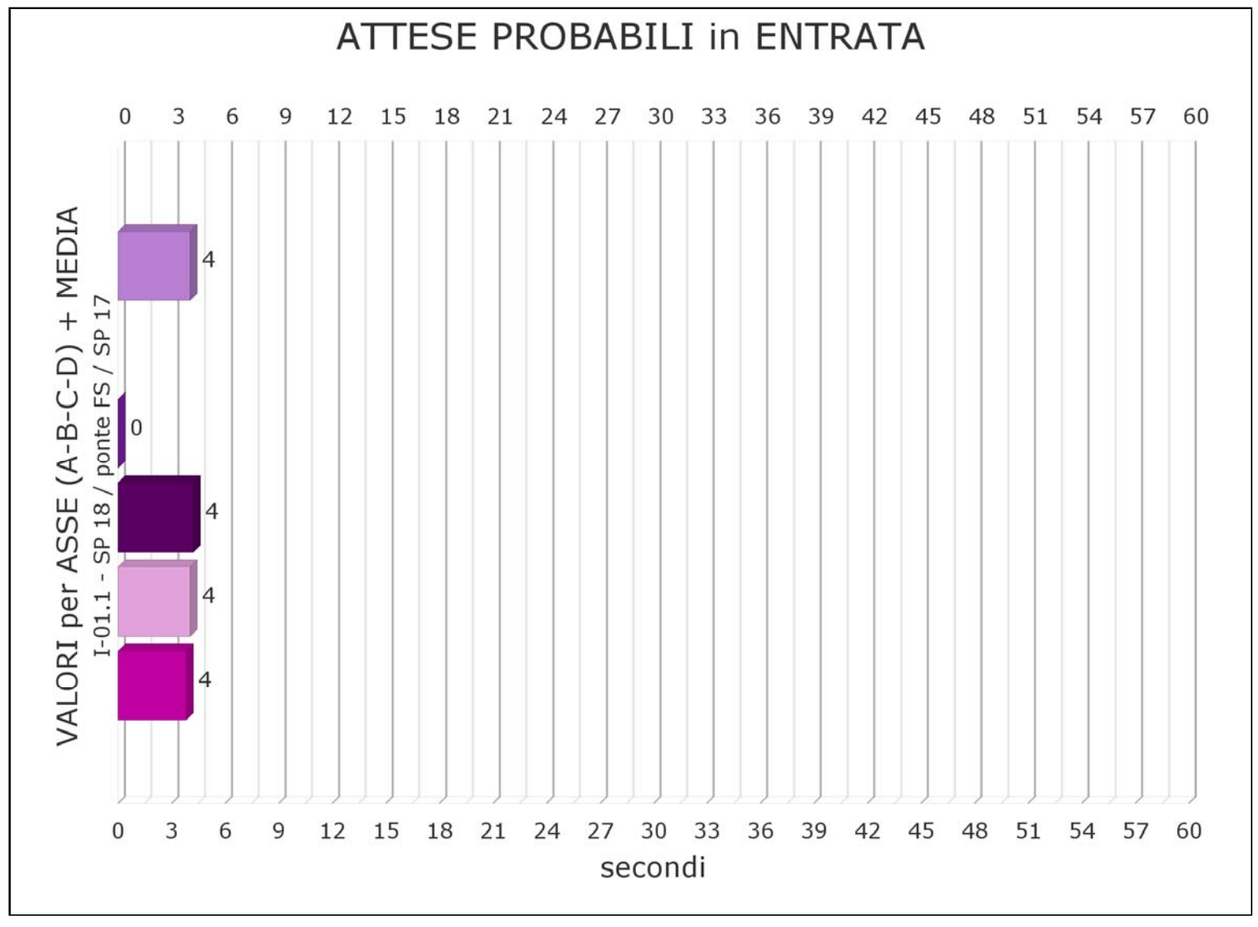












Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-01.2 - ponte FS / SS 33 / SS 33
Configurazione	A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	01b - traffico di ora di punta feriale allo stato di progetto (con AT)

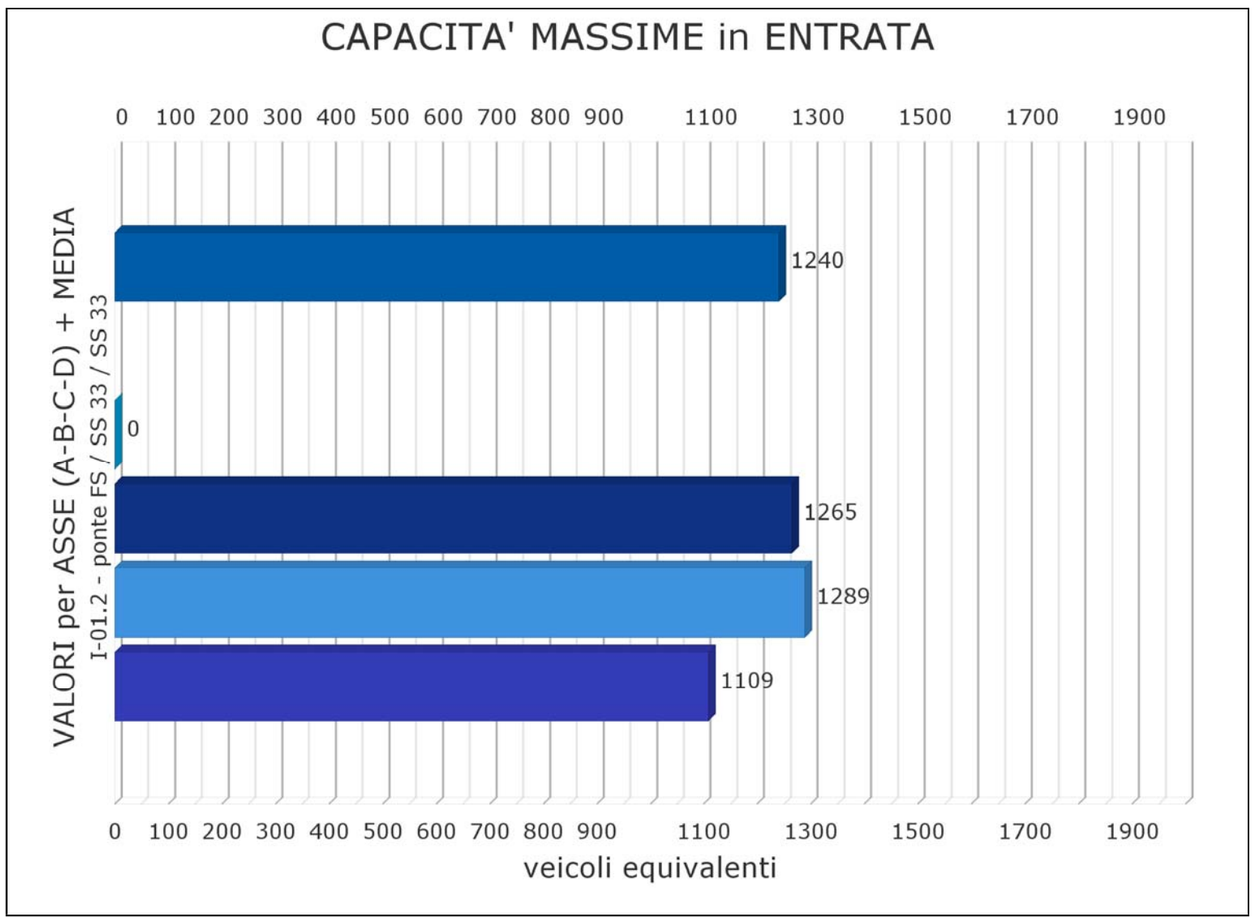
FLUSSI

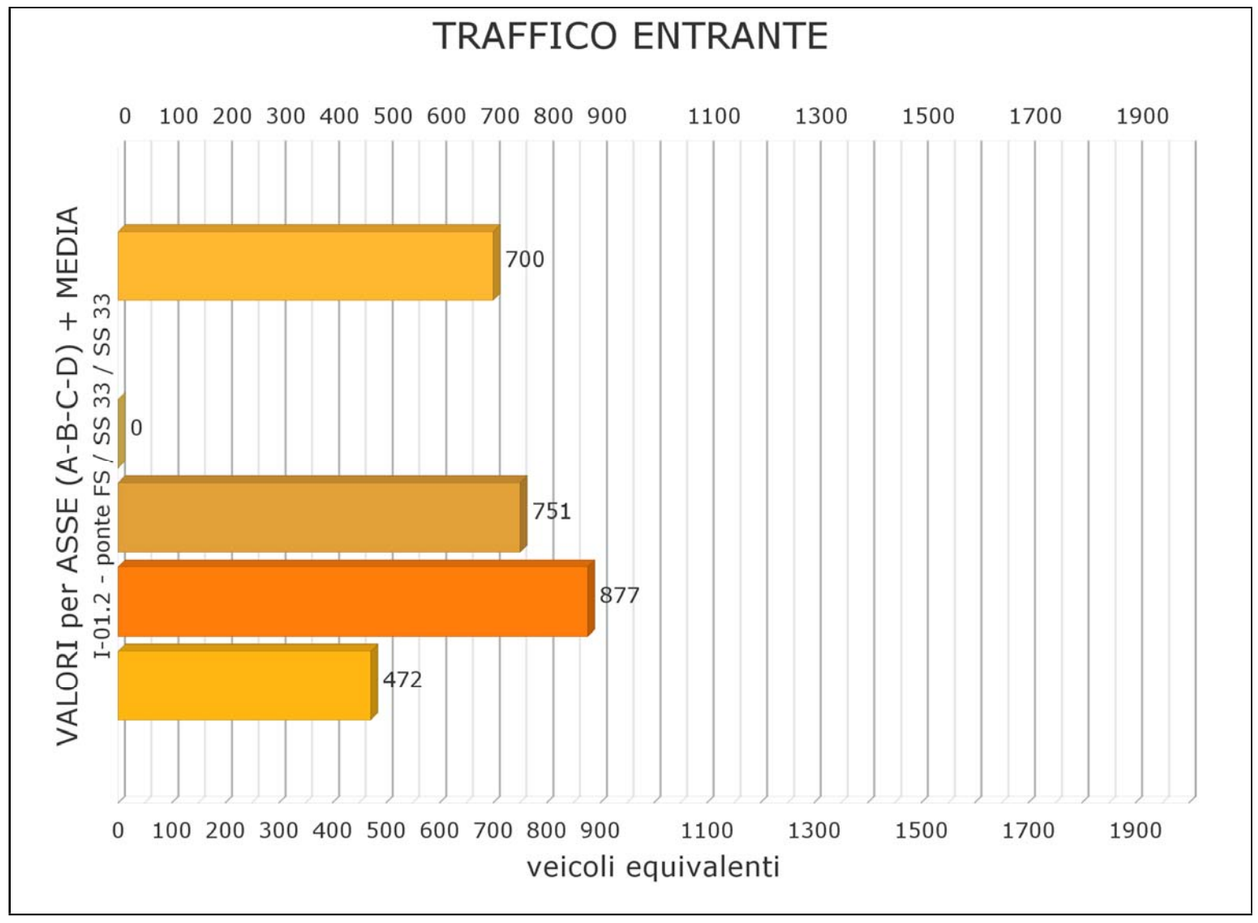
assi in entrata \ assi in uscita	A ponte FS	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	totali per assi in entrata
A ponte FS		236	236	0	472
B via Sempione (SS 33) nord	263		614	0	877
C via Sempione (SS 33) sud	225	526		0	751
D ---	0	0	0		0
totali per assi in uscita	488	762	850	0	2.100

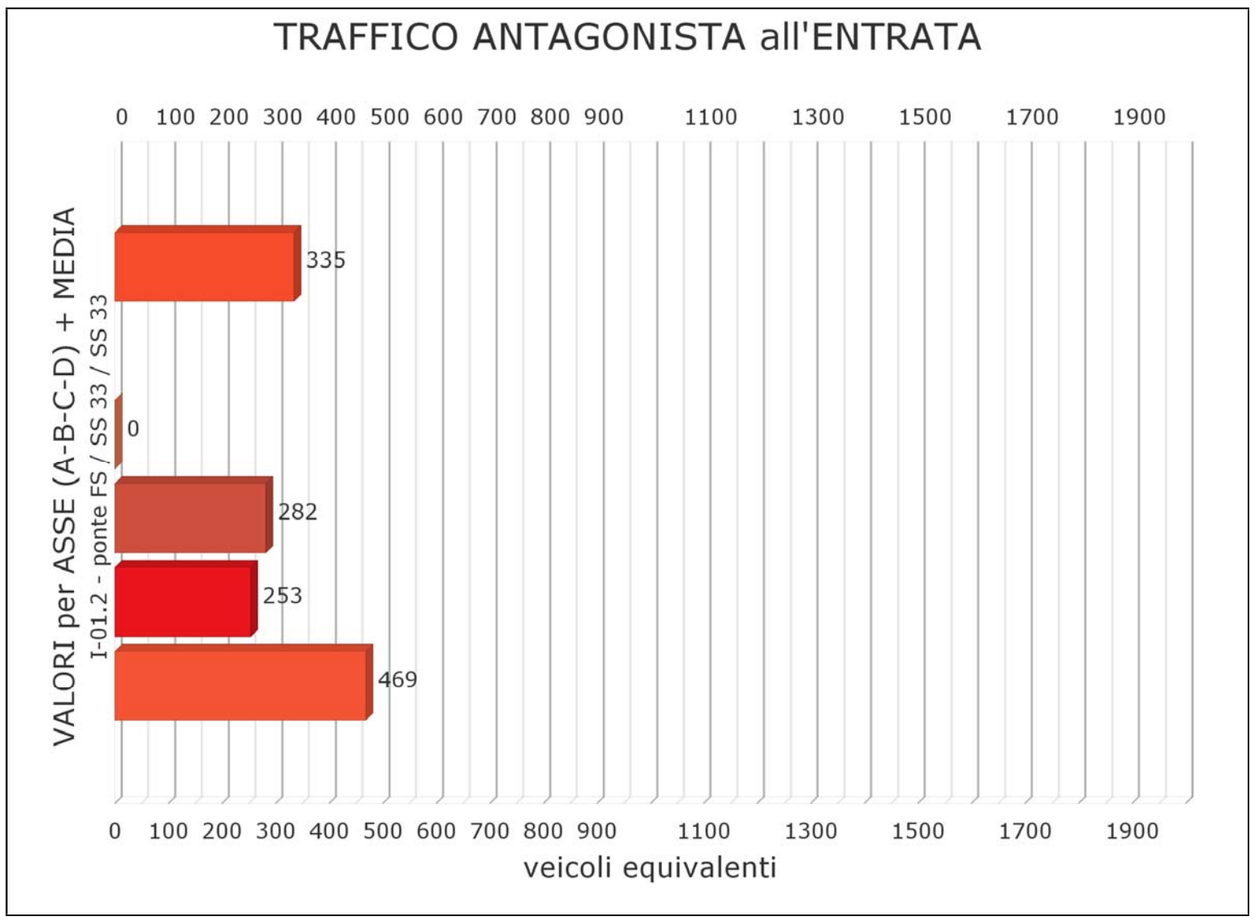
PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

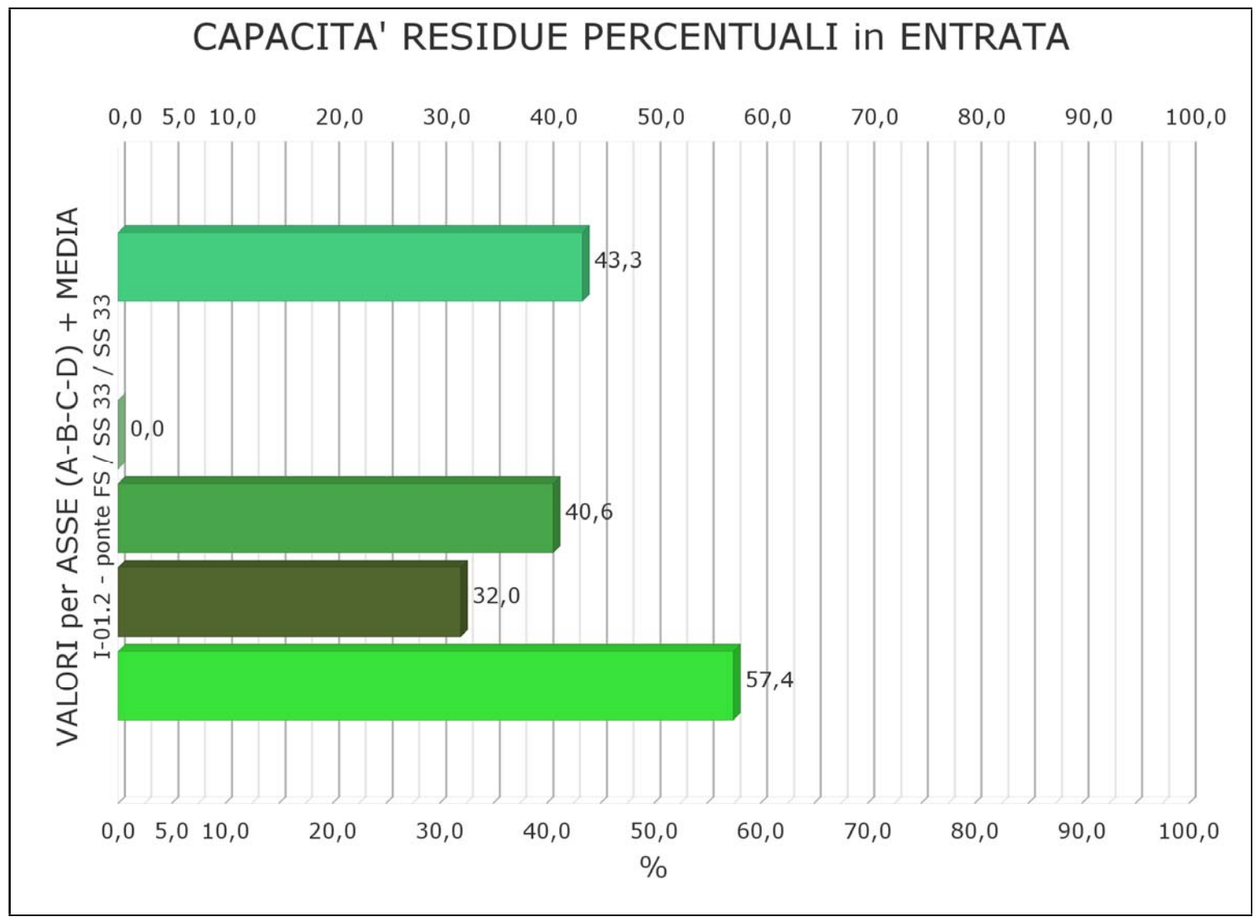
assi in entrata \ assi in uscita	A ponte FS	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	totali per assi in entrata
A ponte FS		50	50		100
B via Sempione (SS 33) nord	30		70		100
C via Sempione (SS 33) sud	30	70			100
D ---					0
totali per assi in uscita	60	120	120	0	300

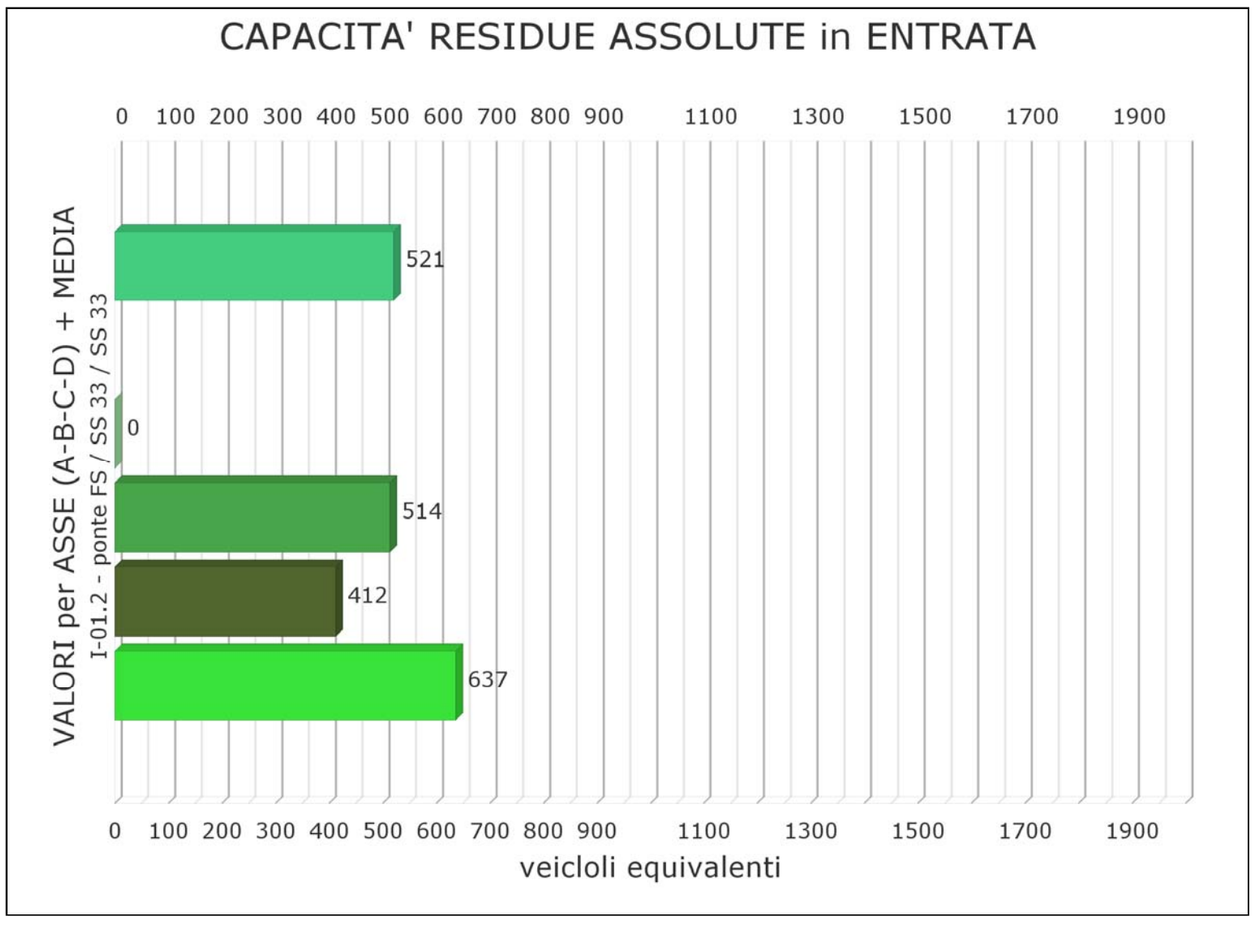
valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

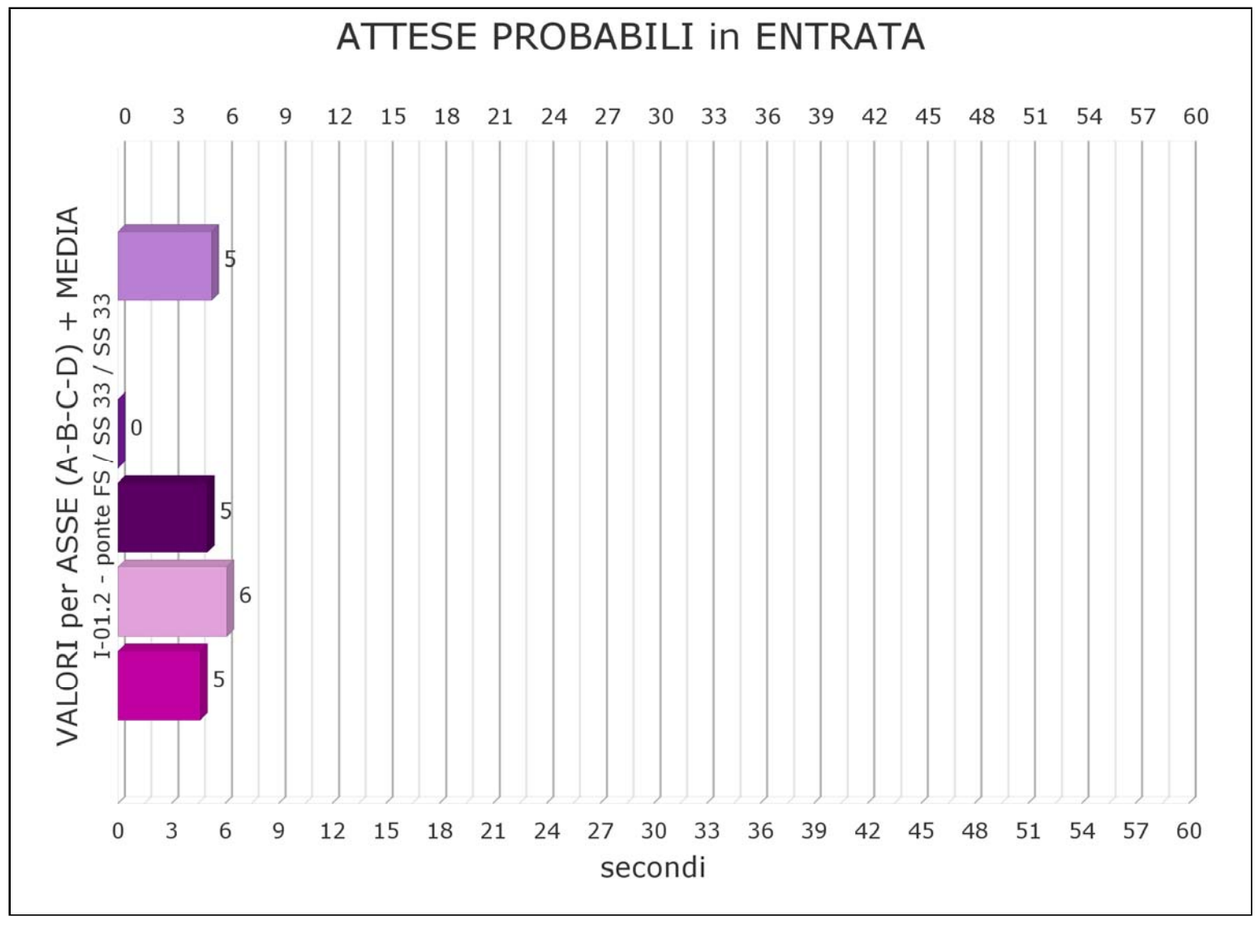












Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-02 - Dante / SS 33 / Treves / SS 33
Configurazione	B - corona di rotazione a 2 corsie - 4 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	01b - traffico di ora di punta feriale allo stato di progetto (con AT)

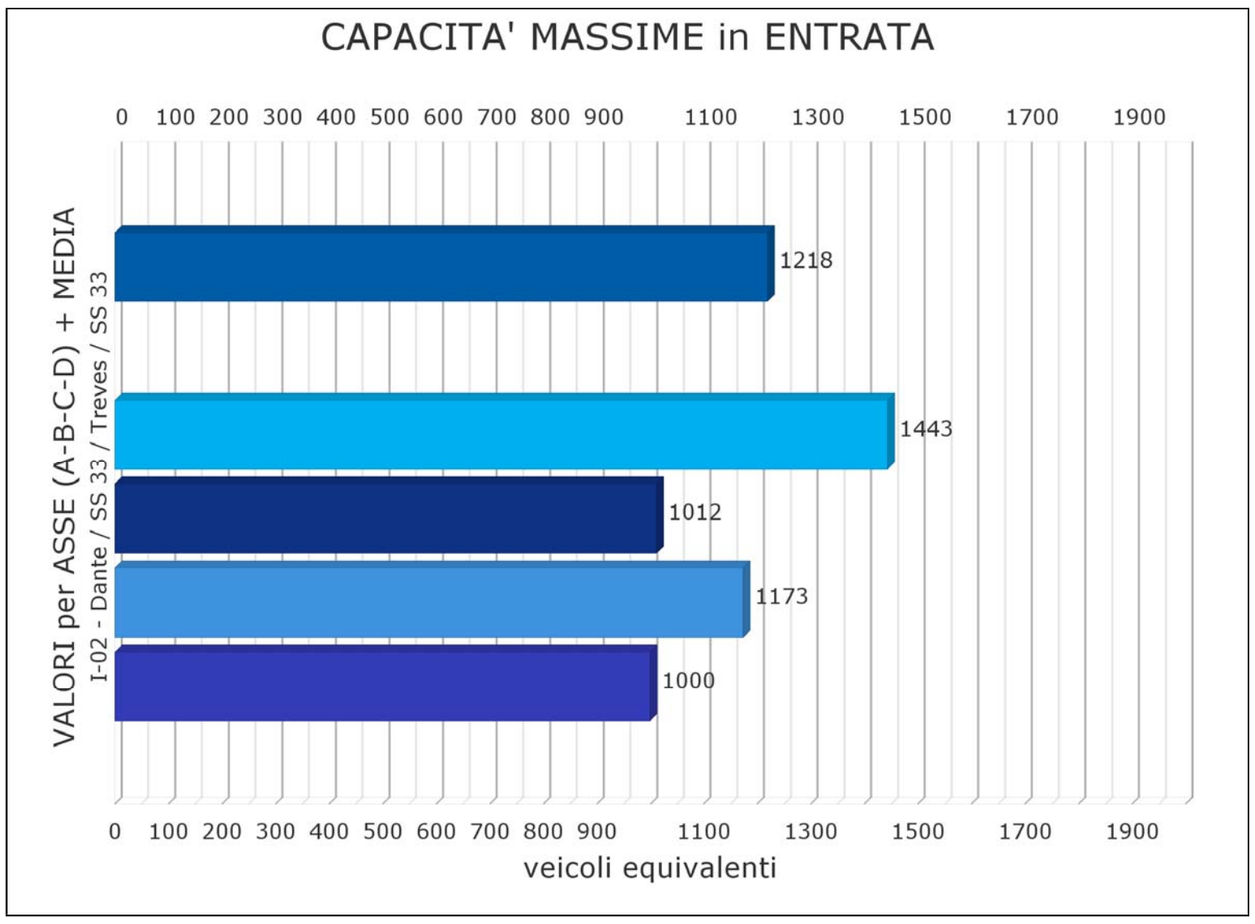
FLUSSI

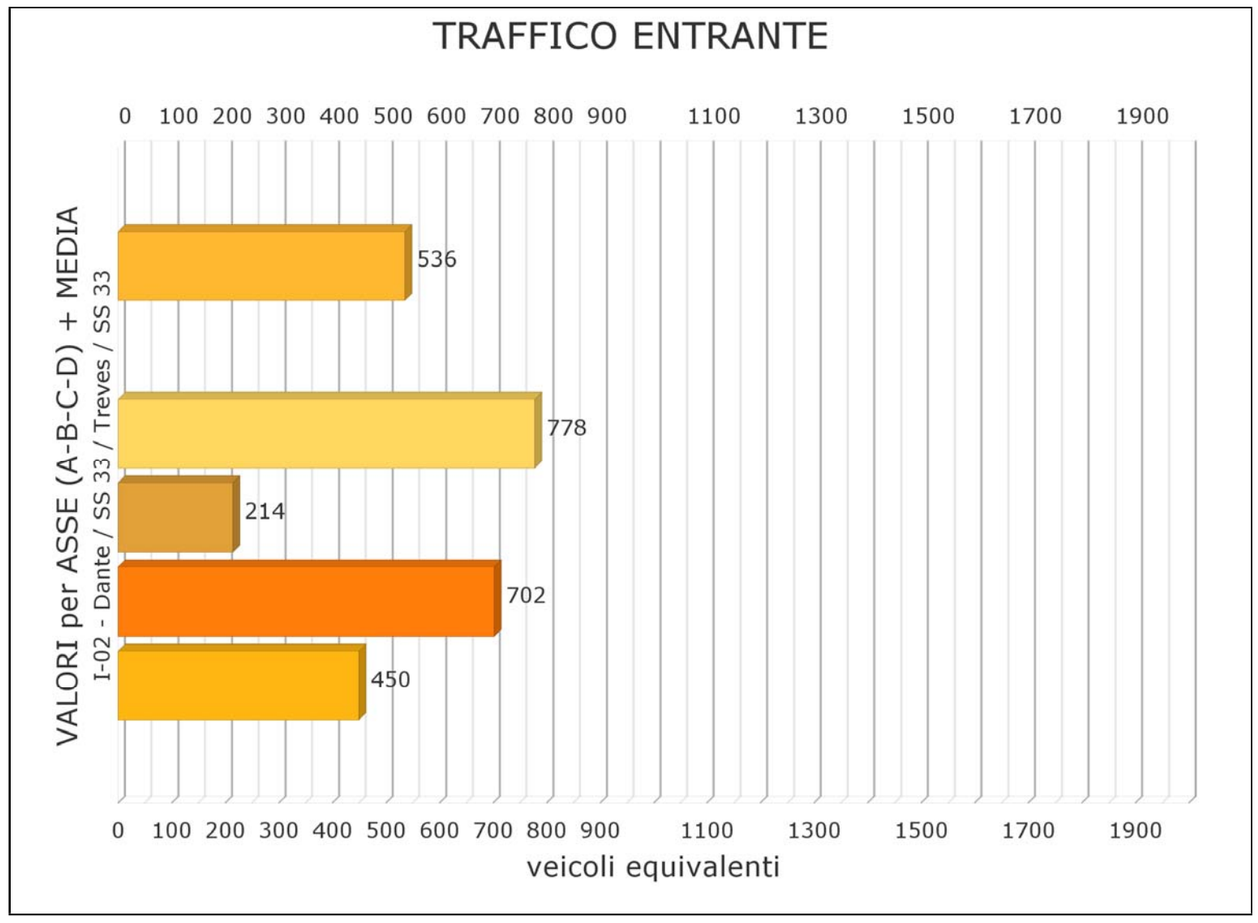
assi in entrata \ assi in uscita	A via Dante	B via Sempione (SS 33) nord	C via Treves	D via Sempione (SS 33) sud	totali per assi in entrata
A via Dante		180	90	180	450
B via Sempione (SS 33) nord	140		140	421	702
C via Treves	43	86		86	214
D via Sempione (SS 33) sud	156	467	156		778
totali per assi in uscita	339	732	386	687	2.144

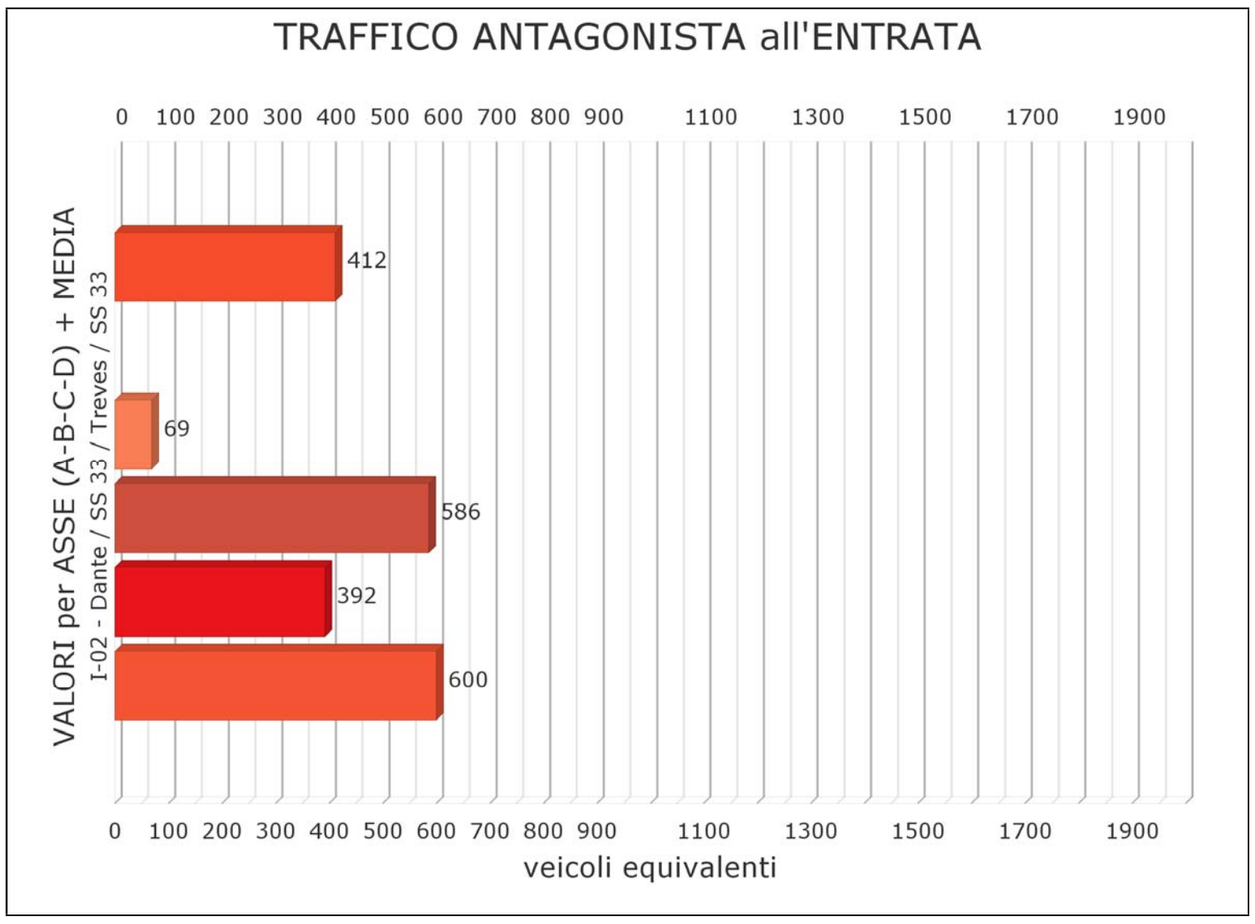
PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

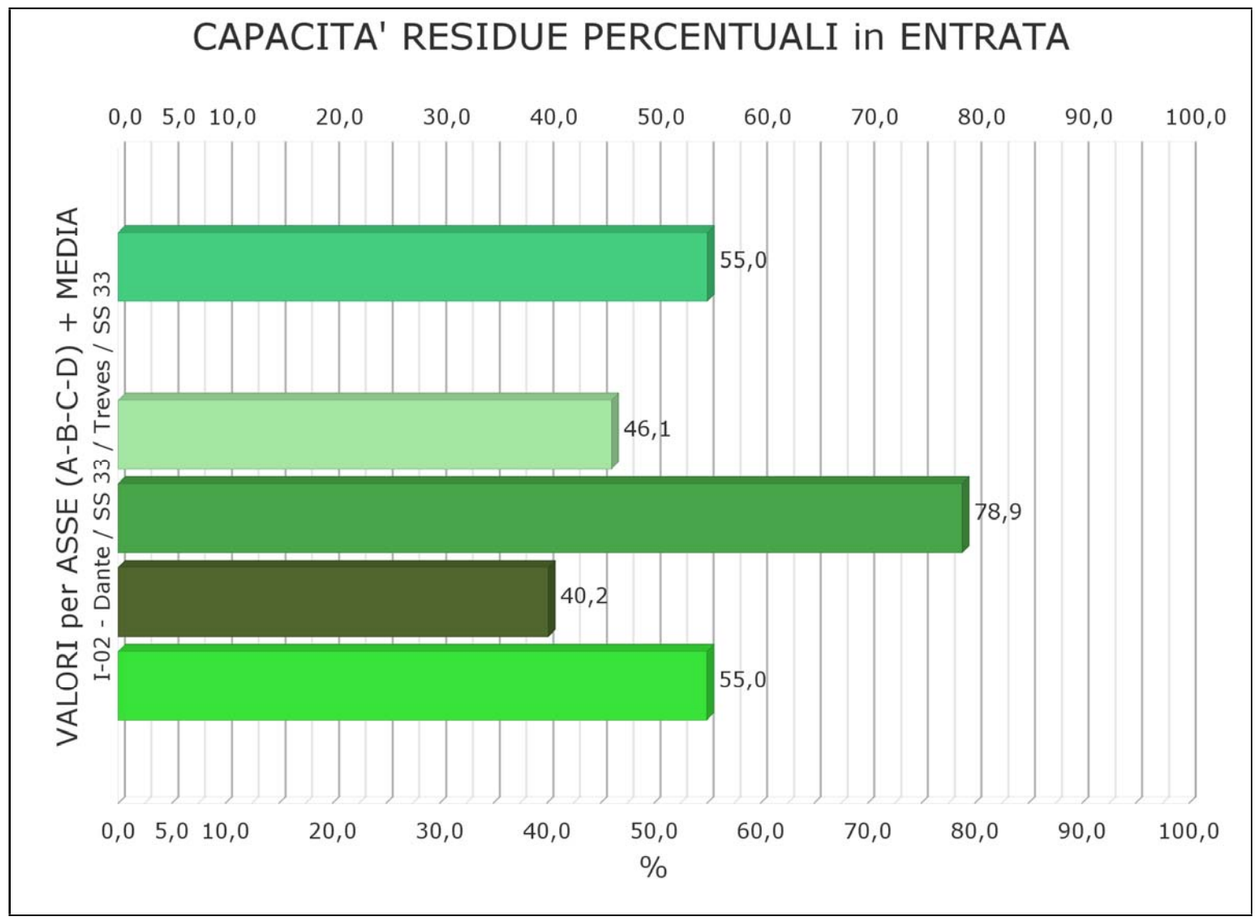
assi in entrata \ assi in uscita	A via Dante	B via Sempione (SS 33) nord	C via Treves	D via Sempione (SS 33) sud	totali per assi in entrata
A via Dante		40	20	40	100
B via Sempione (SS 33) nord	20		20	60	100
C via Treves	20	40		40	100
D via Sempione (SS 33) sud	20	60	20		100
totali per assi in uscita	60	140	60	140	400

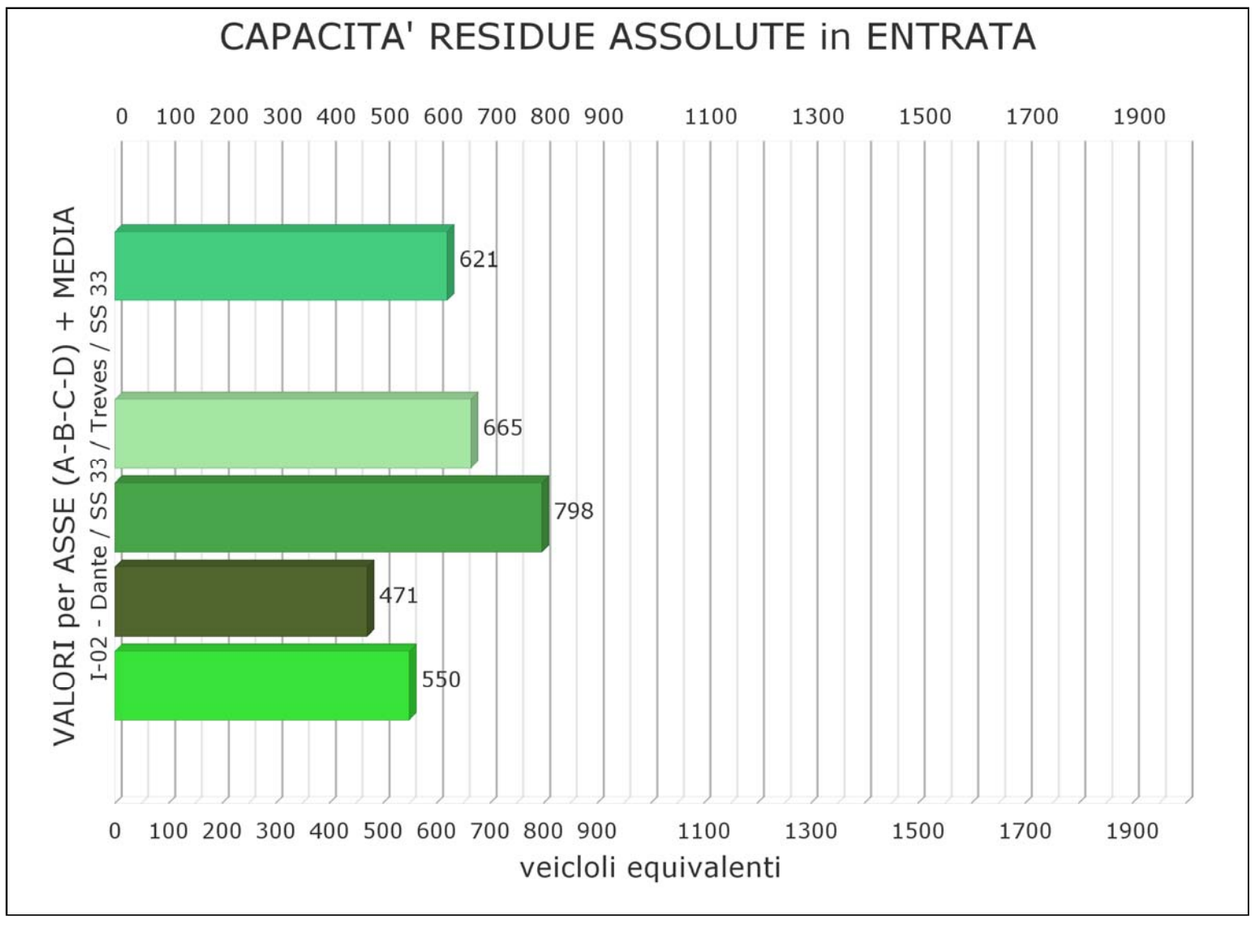
valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

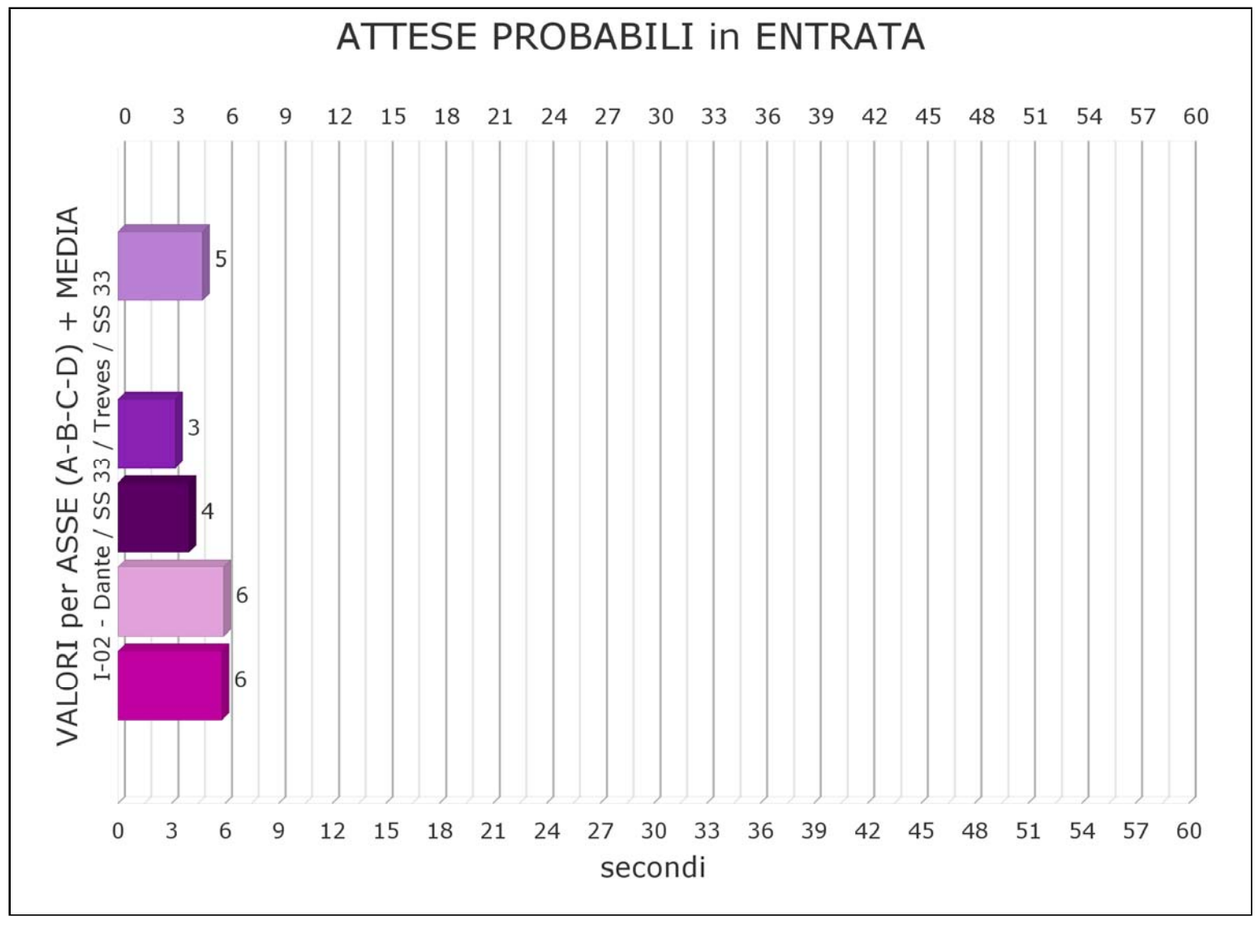












Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-03 - accesso a ZA / SS 33 / nuovo asse di arroccamento / SS 33
Configurazione	B - corona di rotazione a 2 corsie - 4 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	01b - traffico di ora di punta feriale allo stato di progetto (con AT)

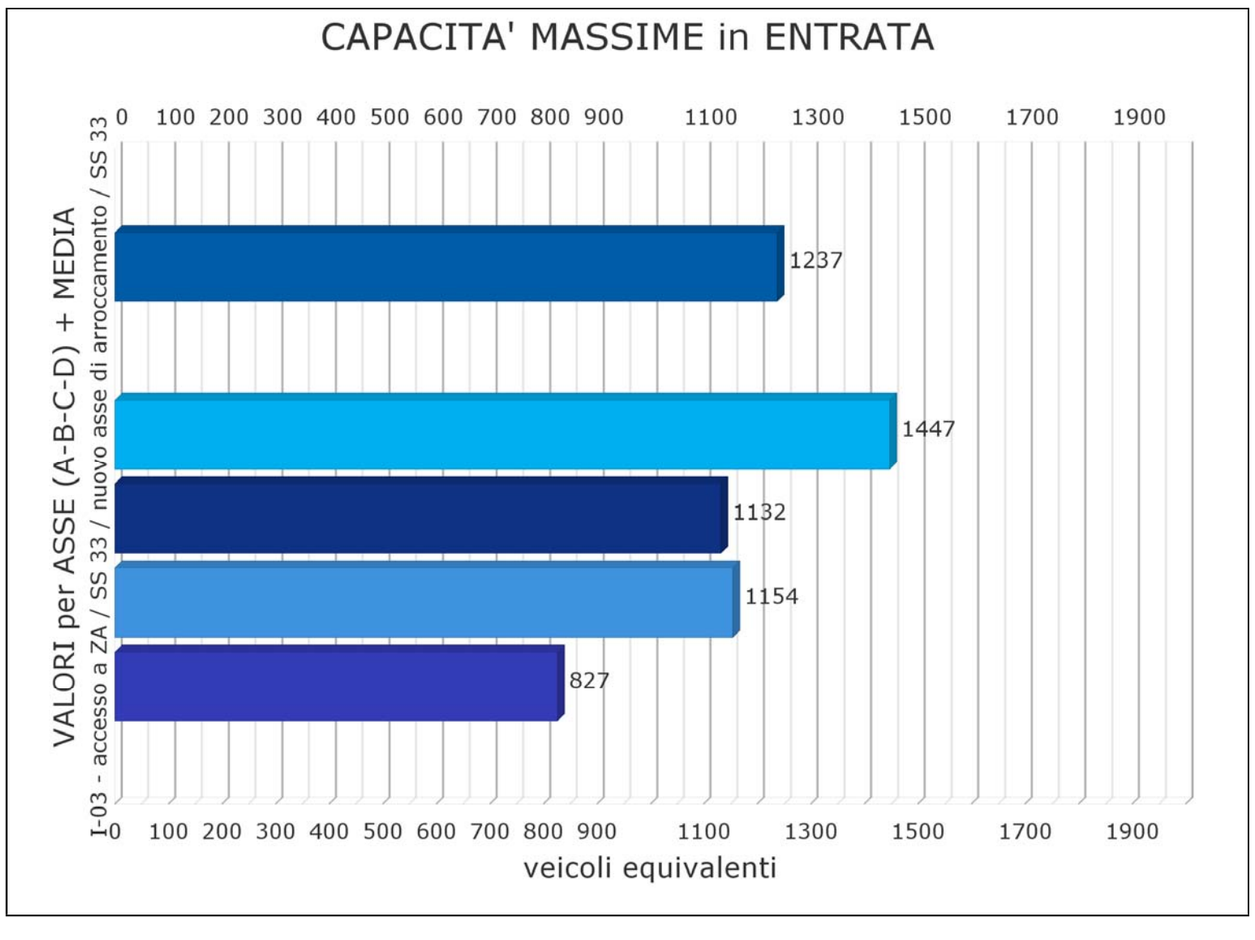
FLUSSI

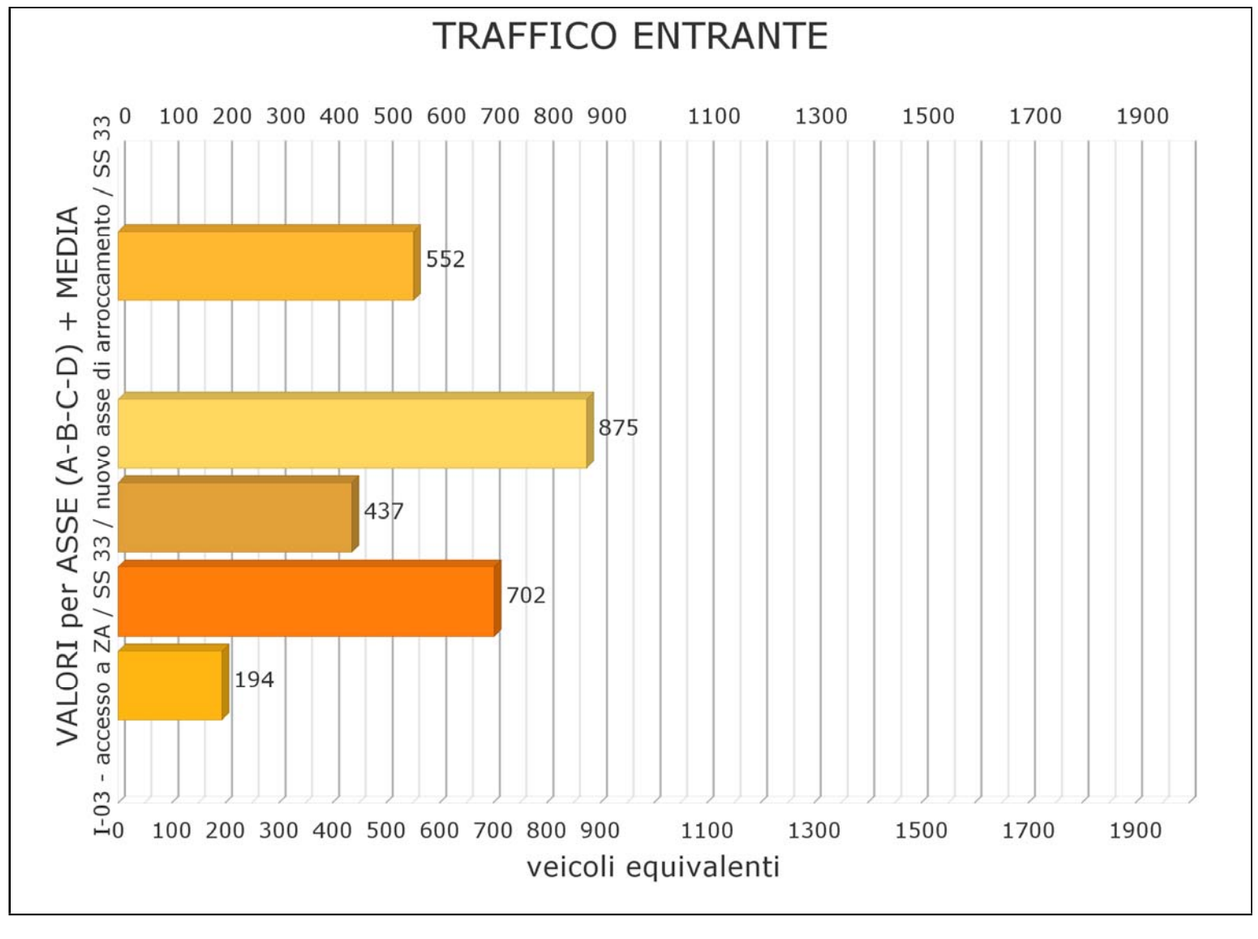
assi in entrata \ assi in uscita	A accesso a ZA	B via Sempione (SS 33) nord	C nuovo asse di arroccamento	D via Sempione (SS 33) sud	totali per assi in entrata
A accesso a ZA		87	19	87	194
B via Sempione (SS 33) nord	70		281	351	702
C nuovo asse di arroccamento	44	197		197	437
D via Sempione (SS 33) sud	88	438	350		875
totali per assi in uscita	201	721	650	635	2.208

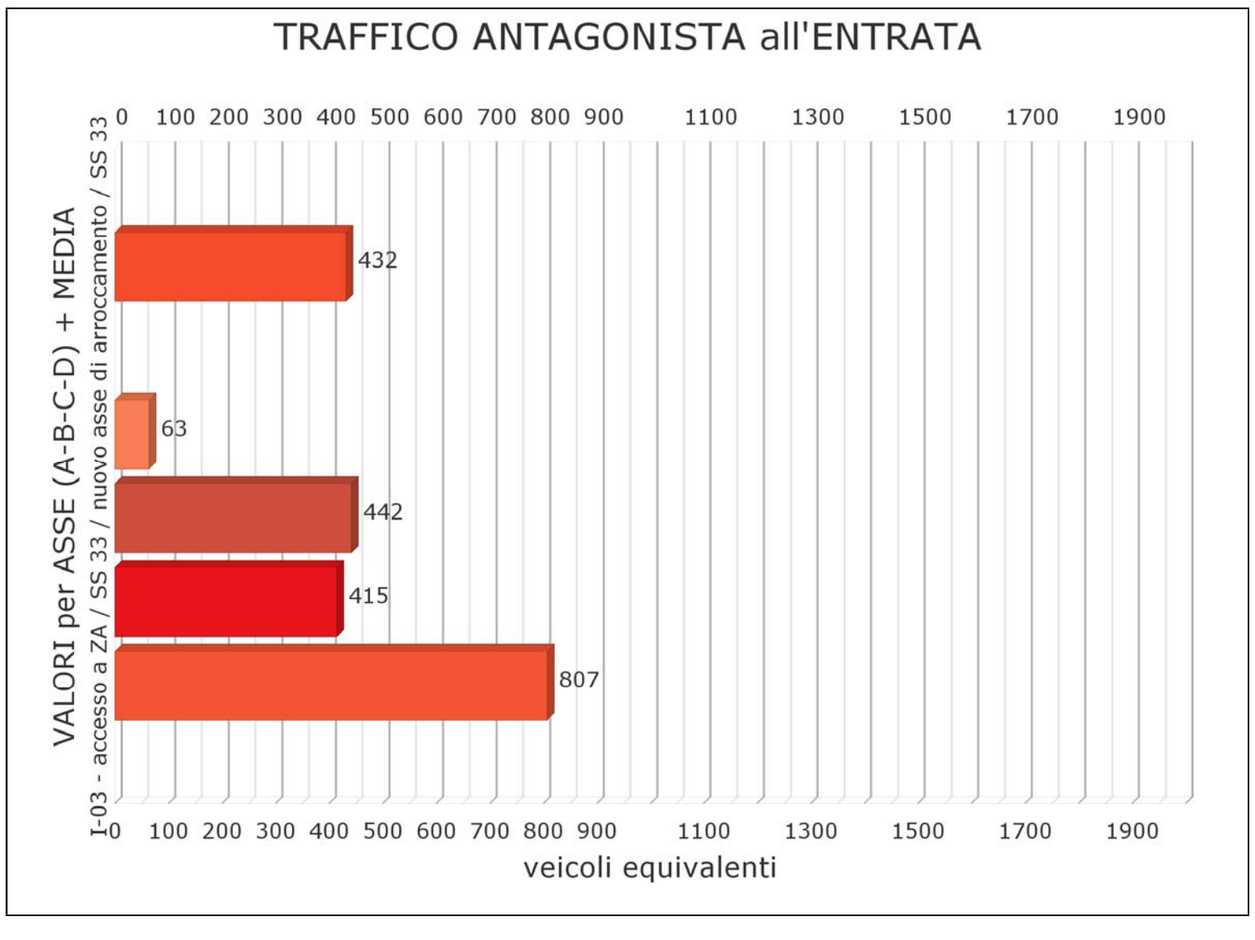
PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

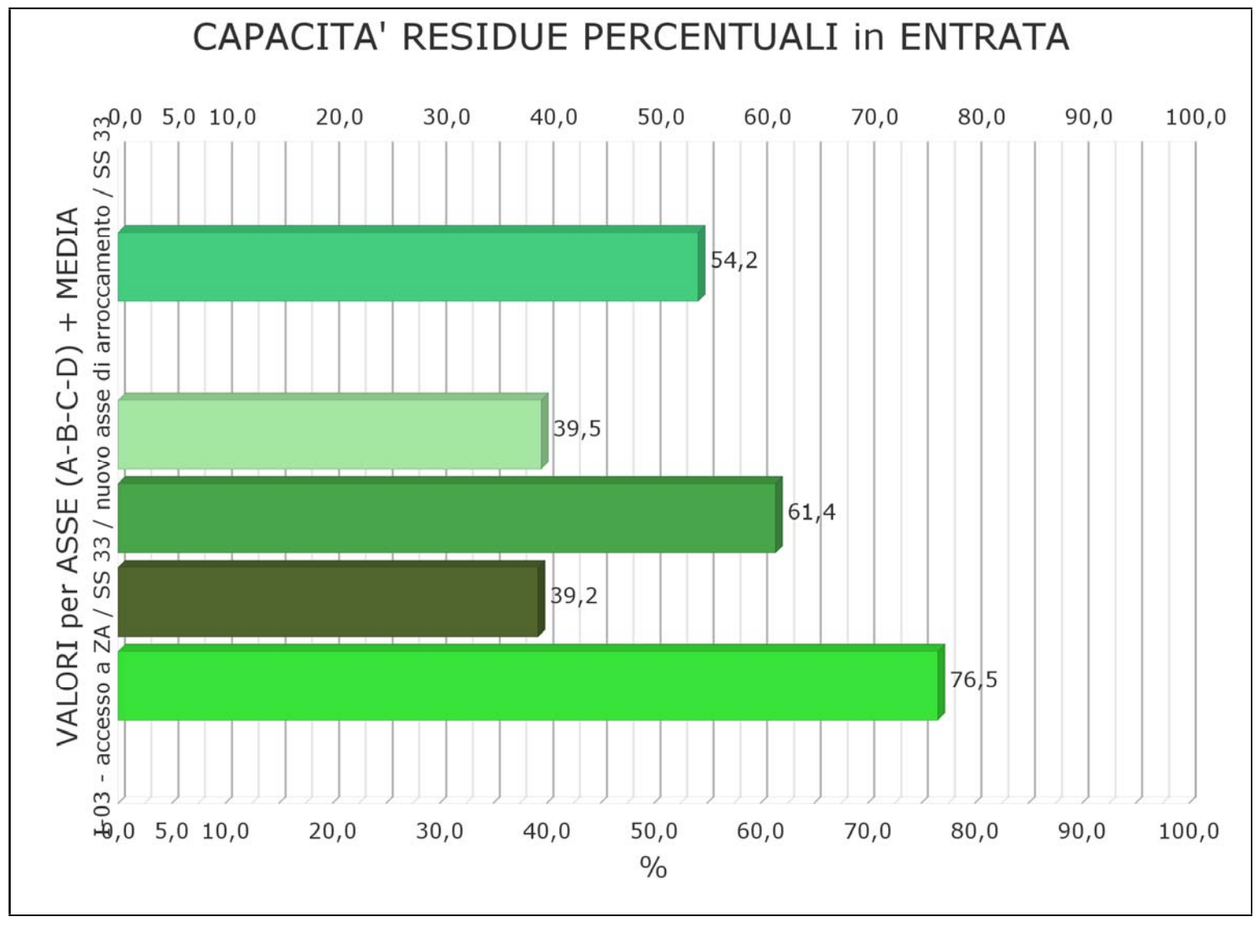
assi in entrata \ assi in uscita	A accesso a ZA	B via Sempione (SS 33) nord	C nuovo asse di arroccamento	D via Sempione (SS 33) sud	totali per assi in entrata
A accesso a ZA		45	10	45	100
B via Sempione (SS 33) nord	10		40	50	100
C nuovo asse di arroccamento	10	45		45	100
D via Sempione (SS 33) sud	10	50	40		100
totali per assi in uscita	30	140	90	140	400

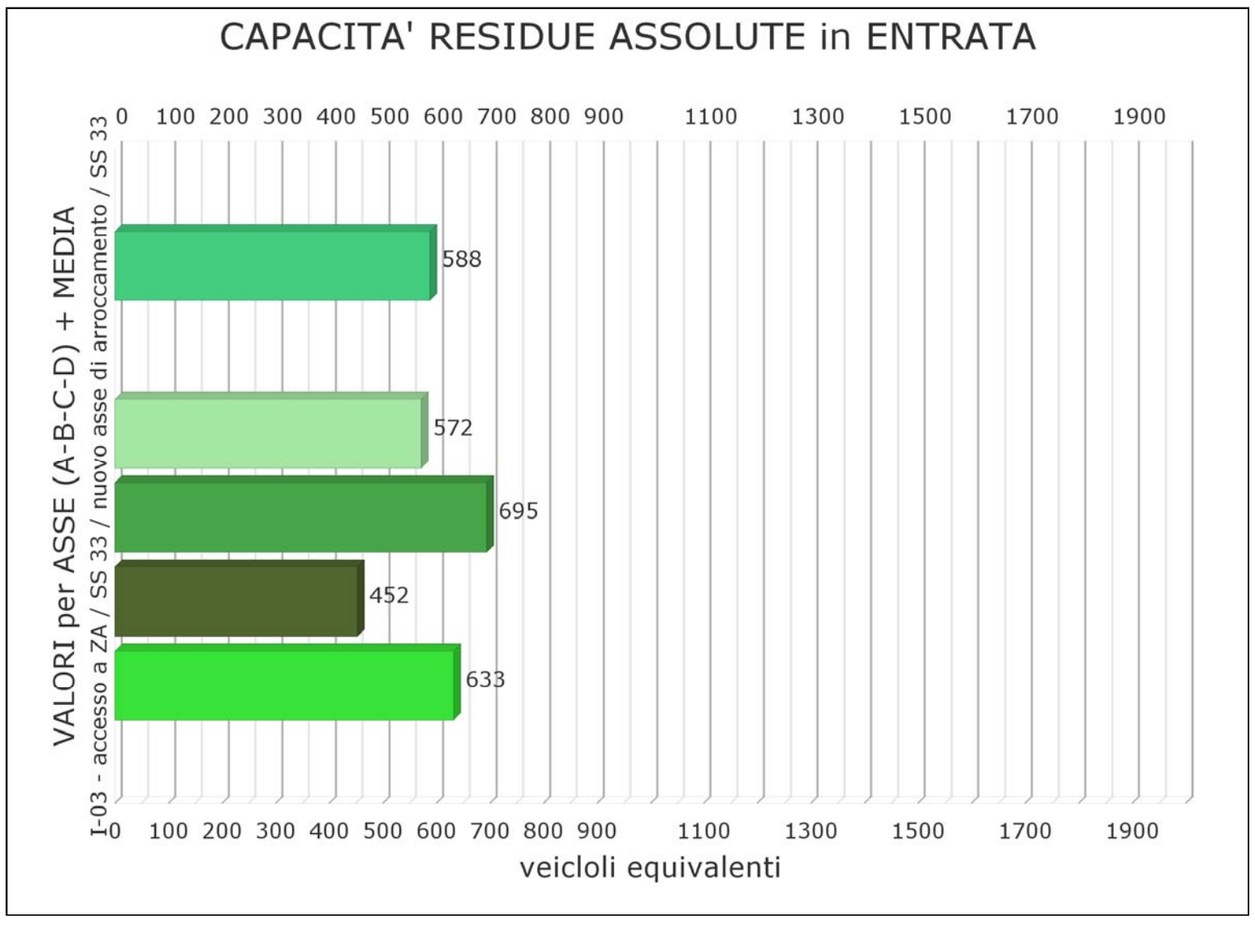
valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

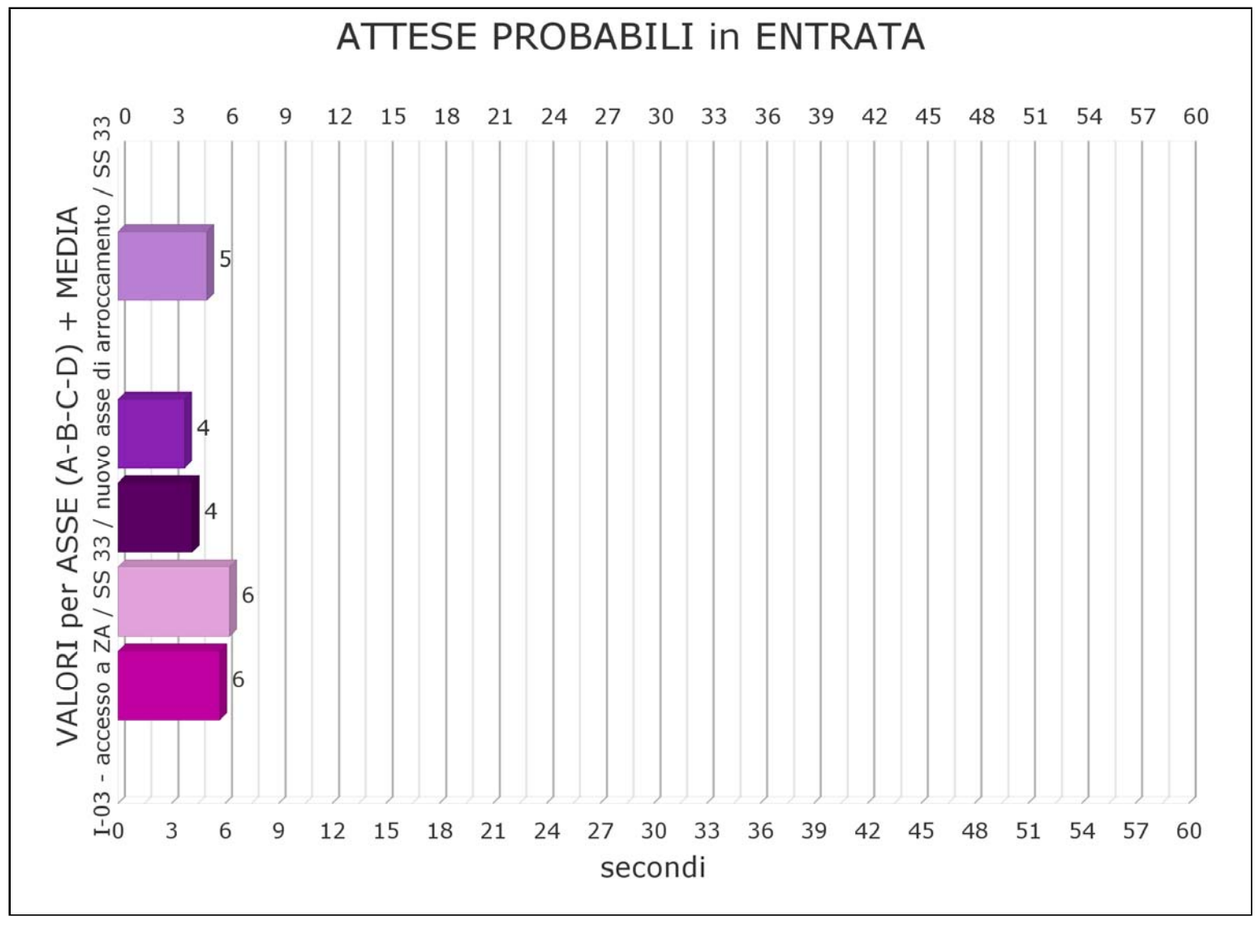












Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-04 - SP 47 / SS 33 / SS 33
Configurazione	A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	01b - traffico di ora di punta feriale allo stato di progetto (con AT)

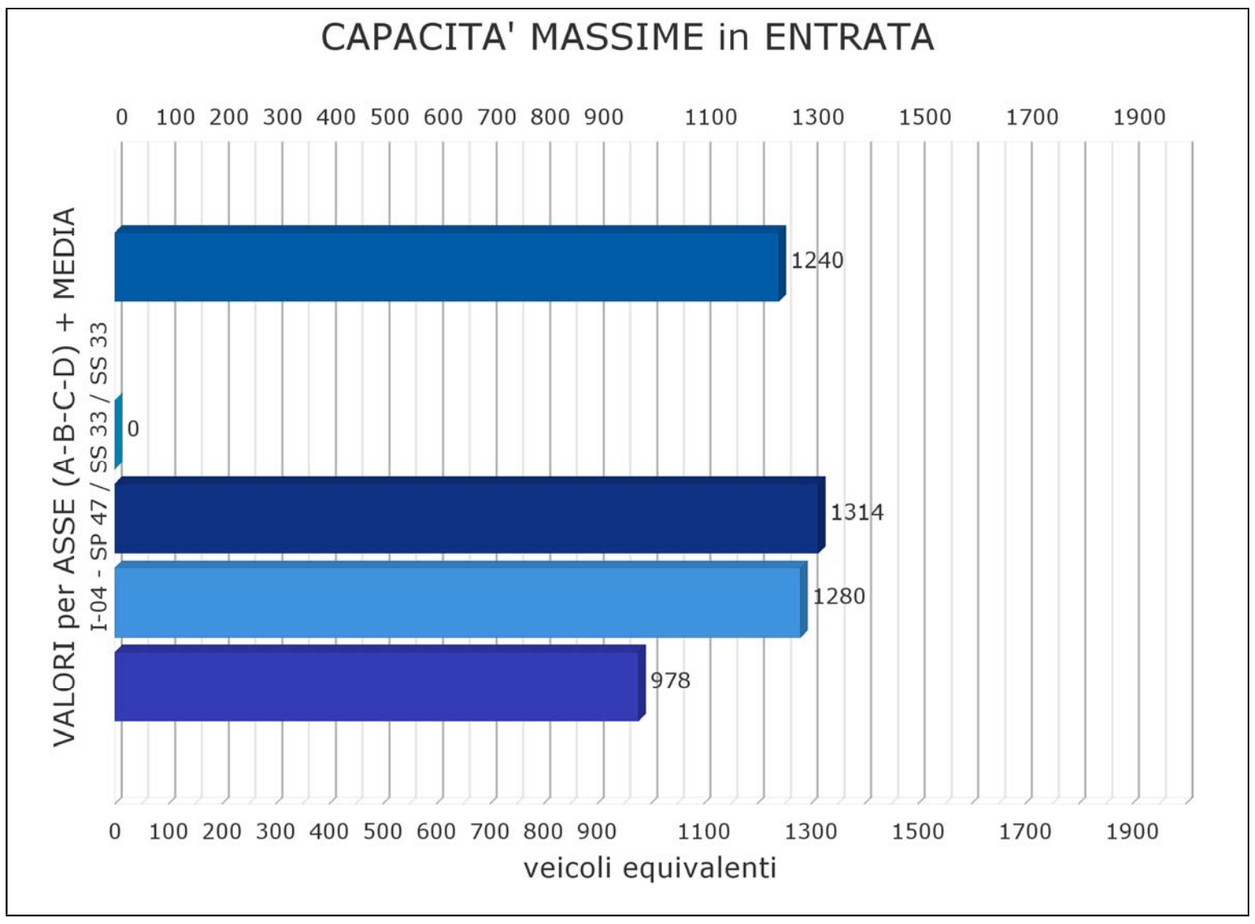
FLUSSI

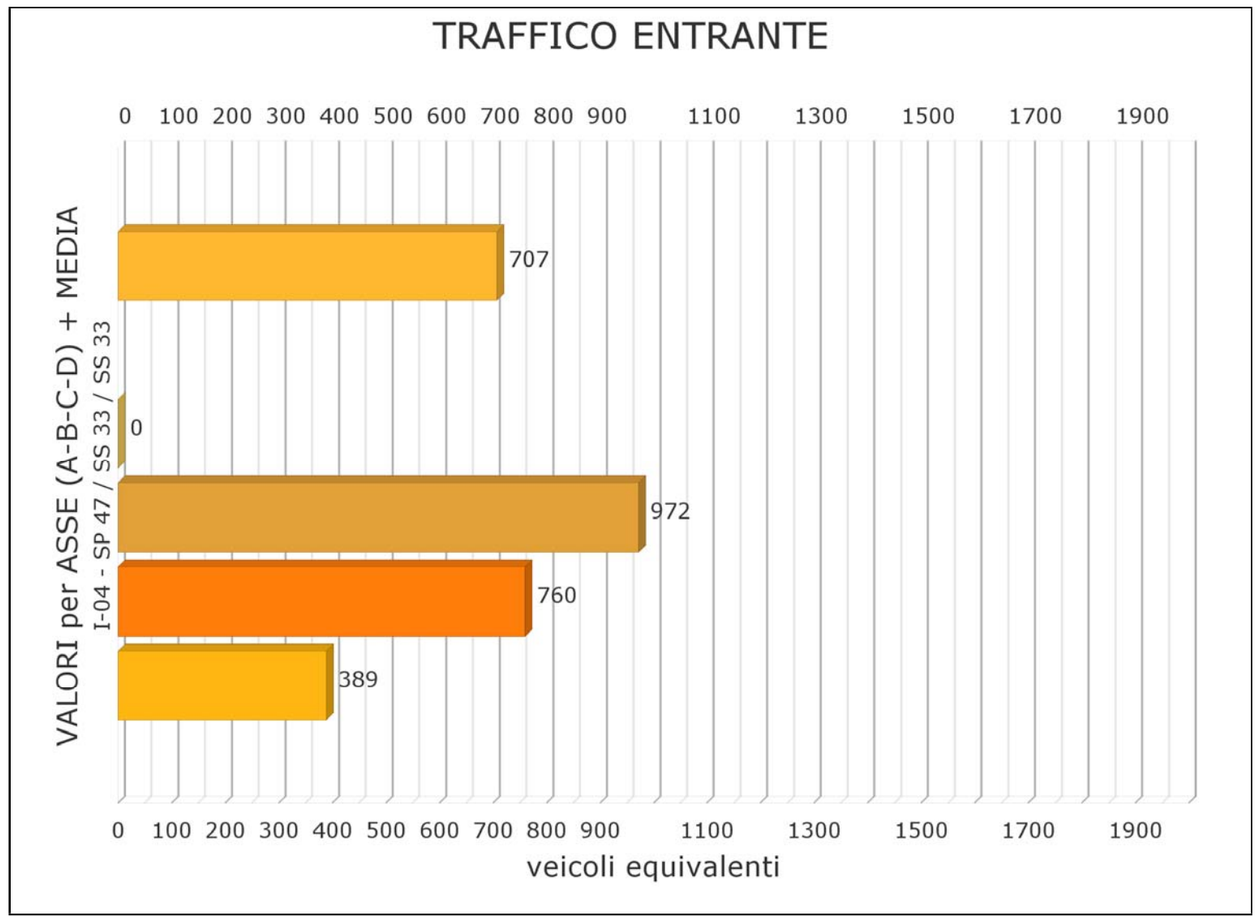
assi in entrata \ assi in uscita	A via Cascina Nuova (SP 47)	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	totali per assi in entrata
A via Cascina Nuova (SP 47)		156	233	0	389
B via Sempione (SS 33) nord	190		570	0	760
C via Sempione (SS 33) sud	243	729		0	972
D ---	0	0	0		0
totali per assi in uscita	433	885	803	0	2.121

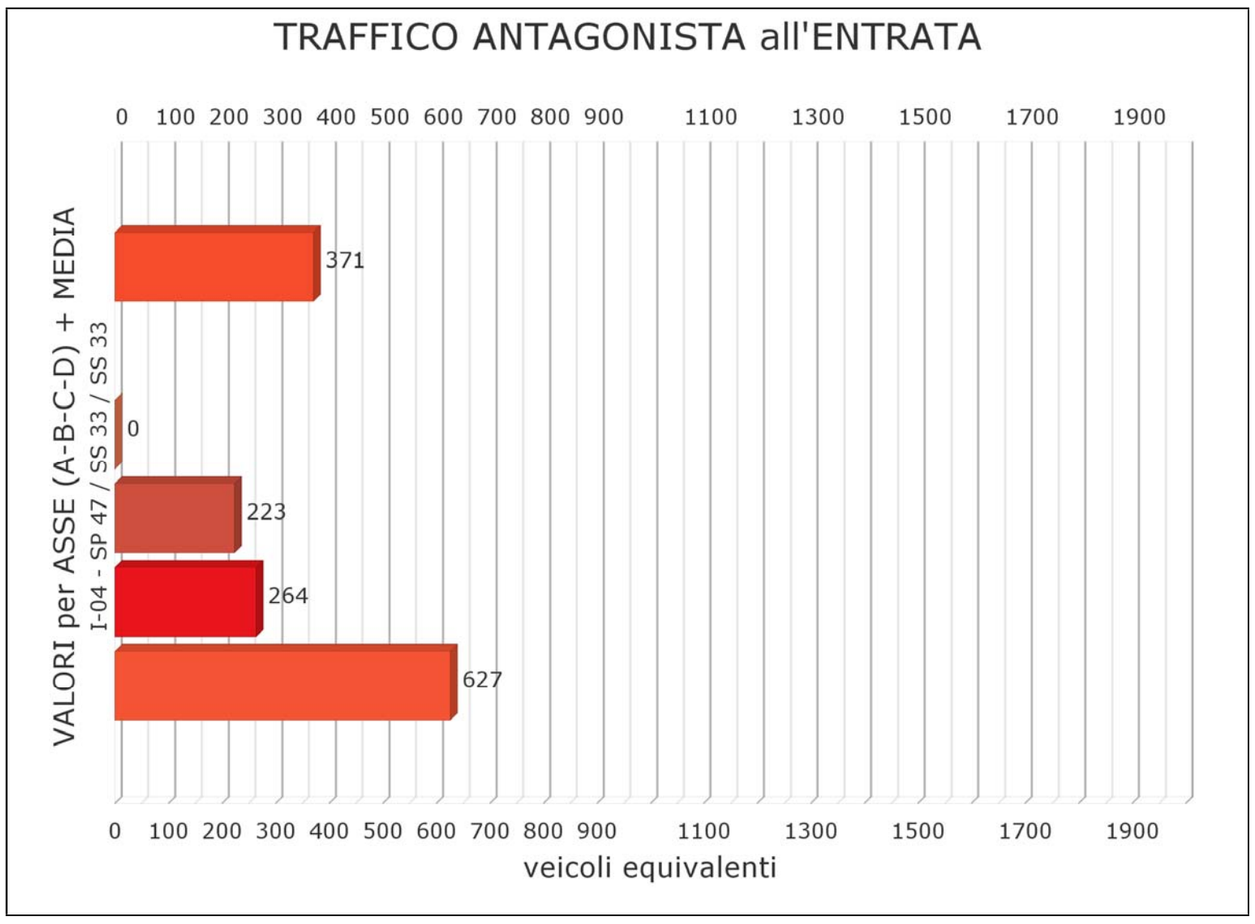
PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

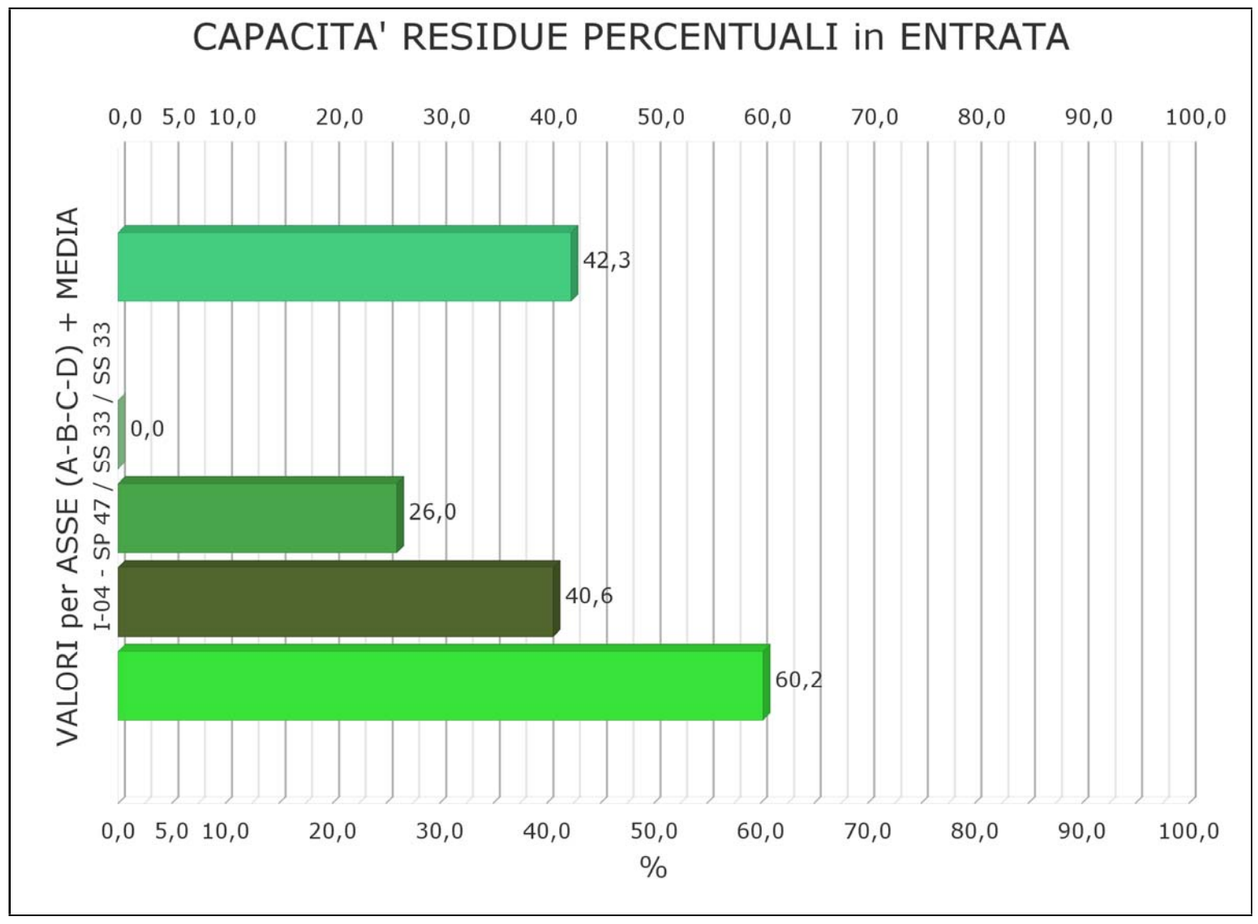
assi in entrata \ assi in uscita	A via Cascina Nuova (SP 47)	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	totali per assi in entrata
A via Cascina Nuova (SP 47)		40	60		100
B via Sempione (SS 33) nord	25		75		100
C via Sempione (SS 33) sud	25	75			100
D ---					0
totali per assi in uscita	50	115	135	0	300

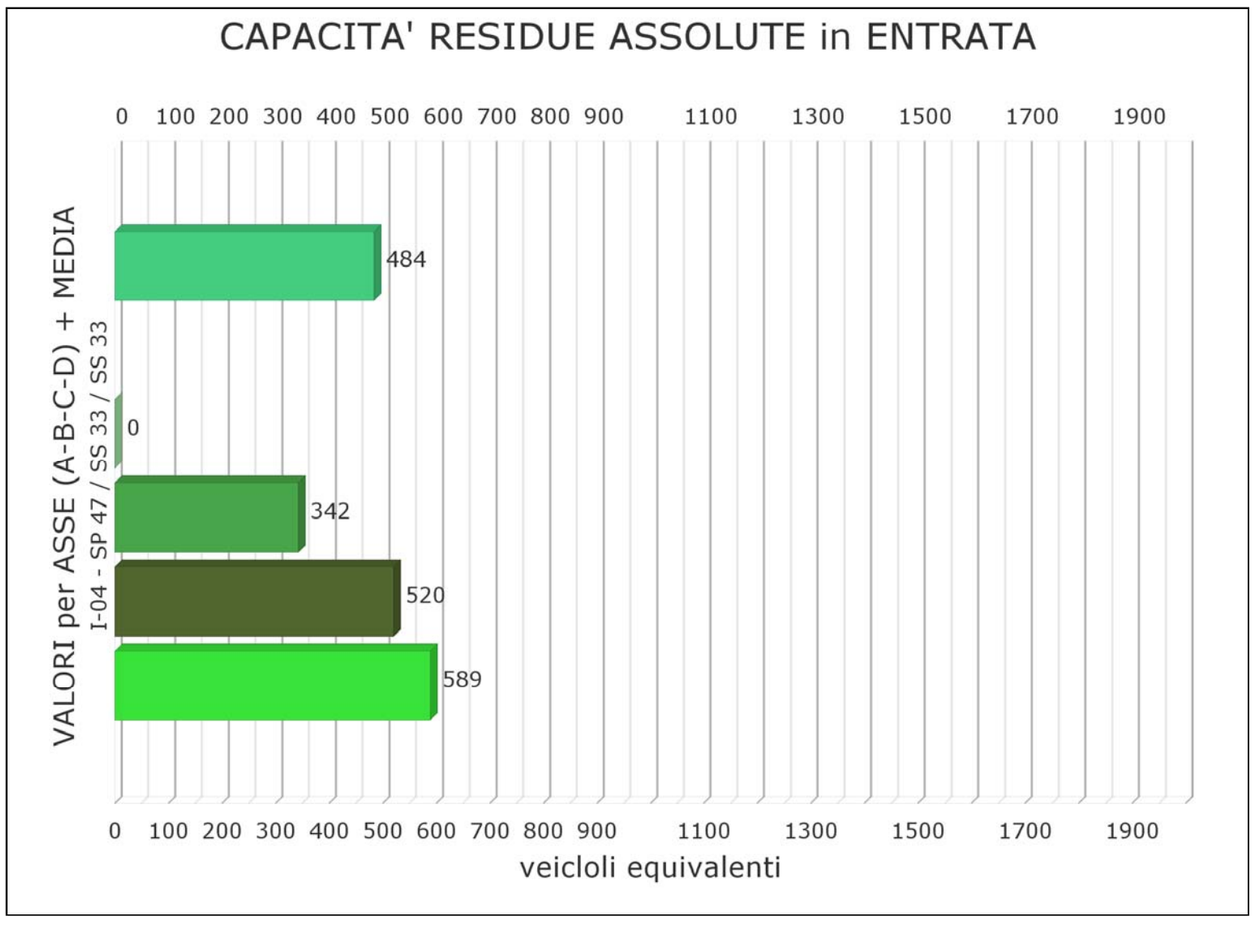
valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

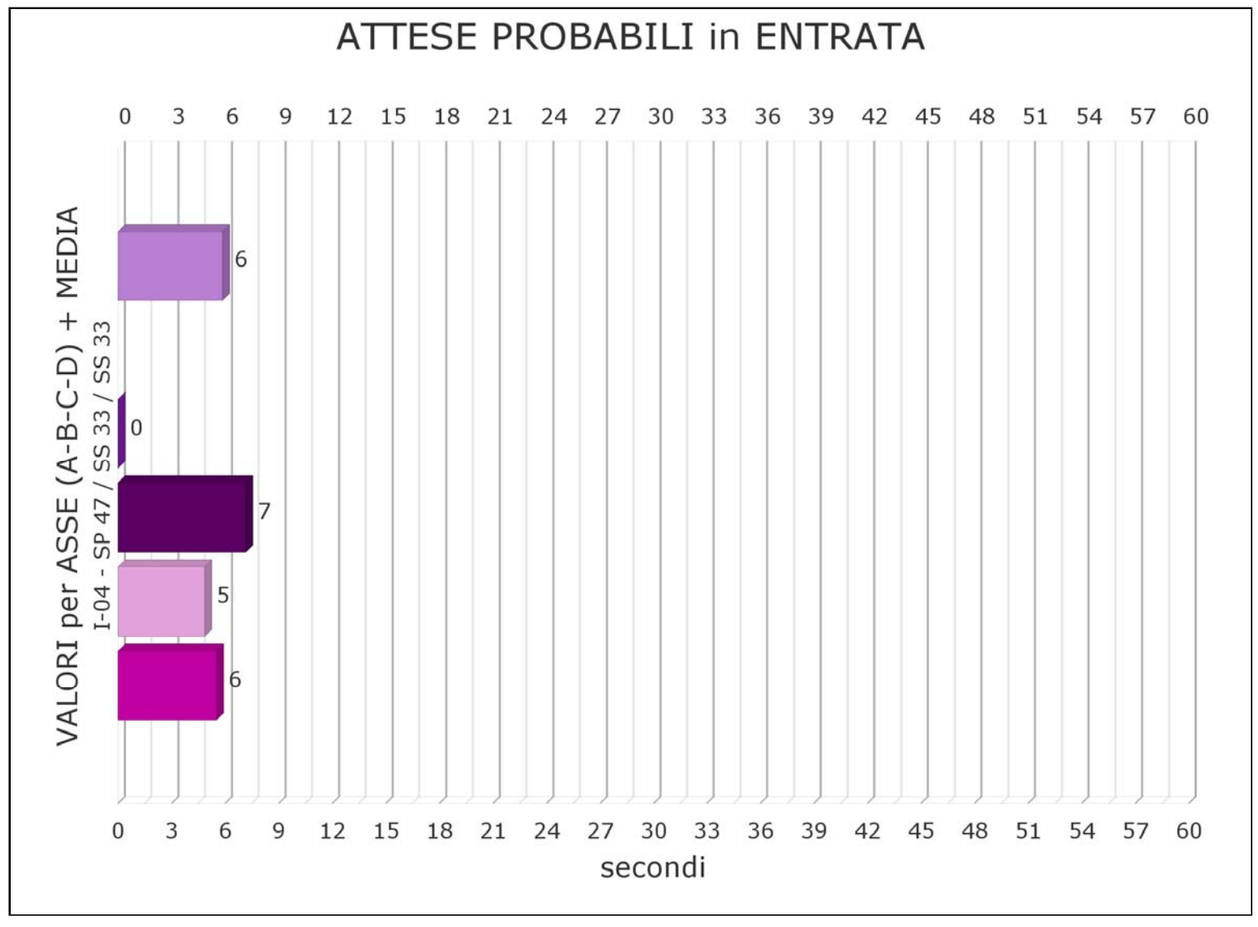












Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-05 - Treves / Treves-Valletta / nuovo asse di arroccamento
Configurazione	A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	01b - traffico di ora di punta feriale allo stato di progetto (con AT)

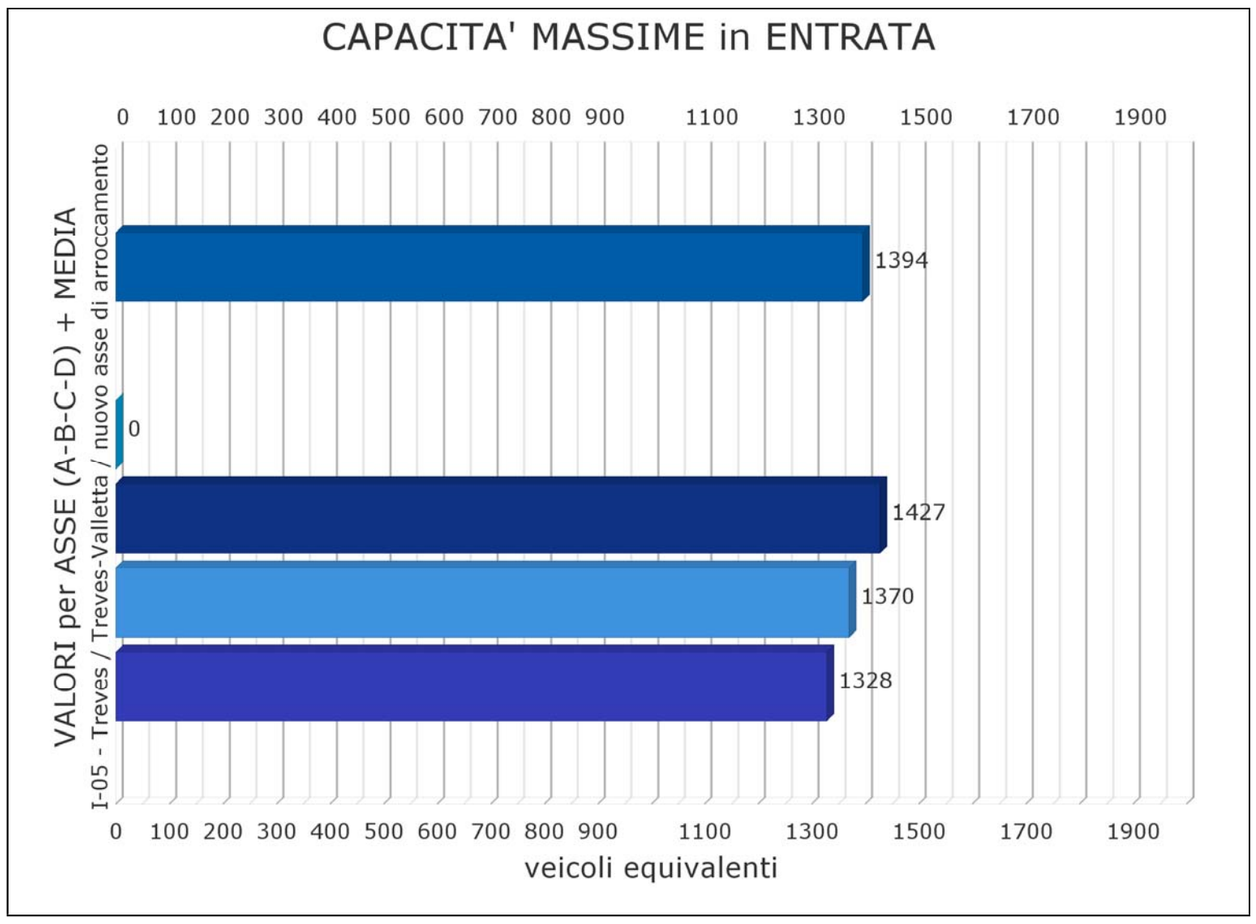
FLUSSI

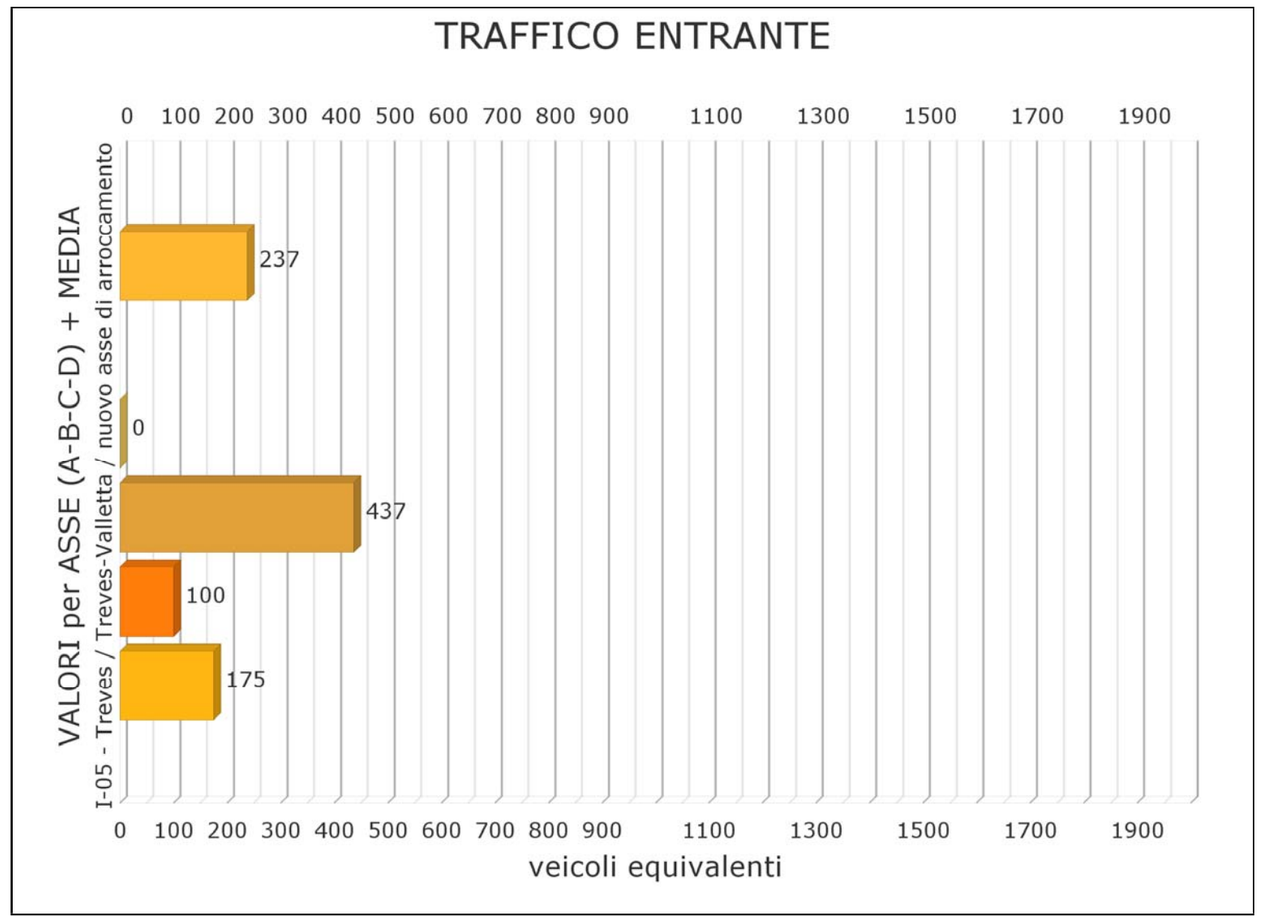
assi in entrata \ assi in uscita	A via Treves	B via Treves - via Valletta	C nuovo asse di arroccamento	D ---	totali per assi in entrata
A via Treves		53	123	0	175
B via Treves - via Valletta	50		50	0	100
C nuovo asse di arroccamento	306	131		0	437
D ---	0	0	0		0
totali per assi in uscita	356	184	173	0	712

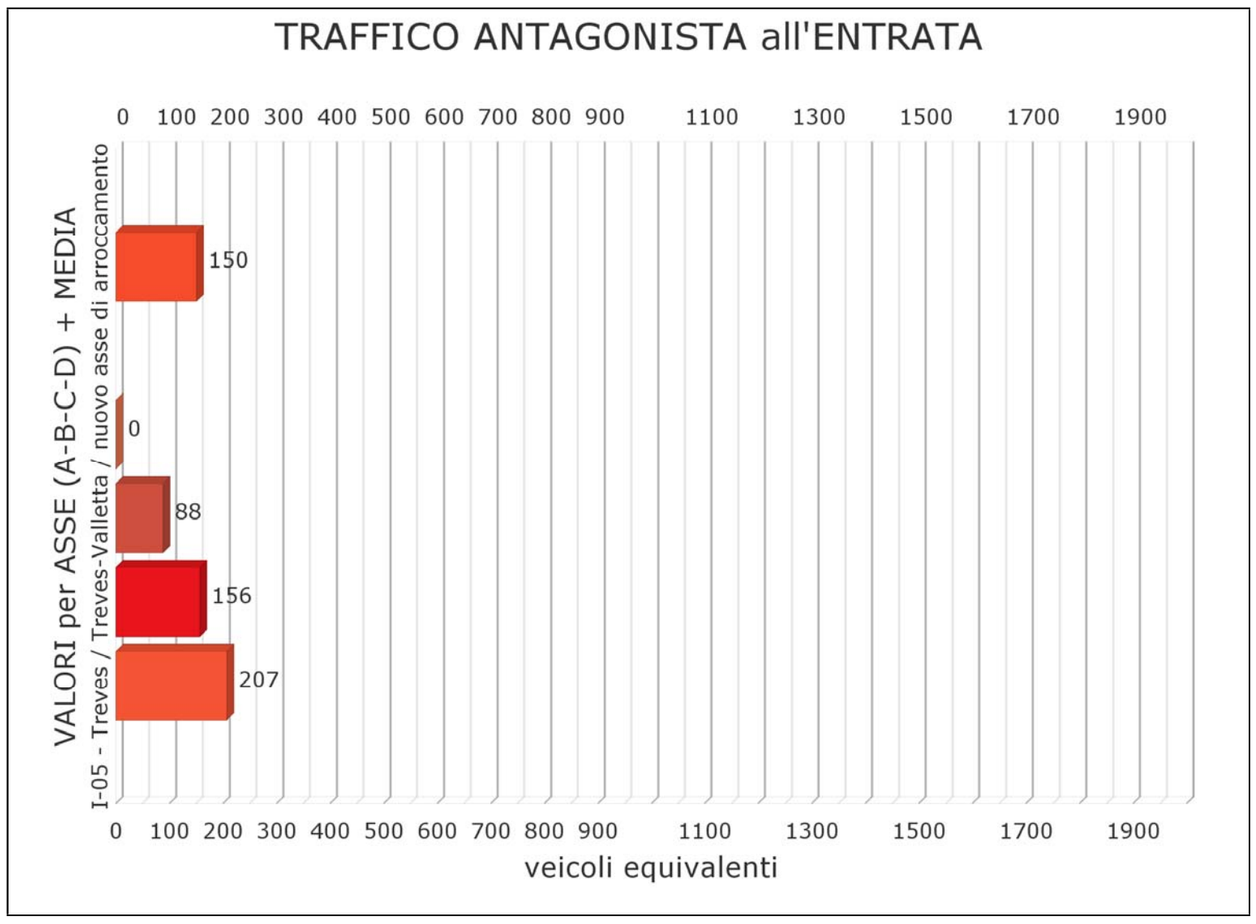
PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

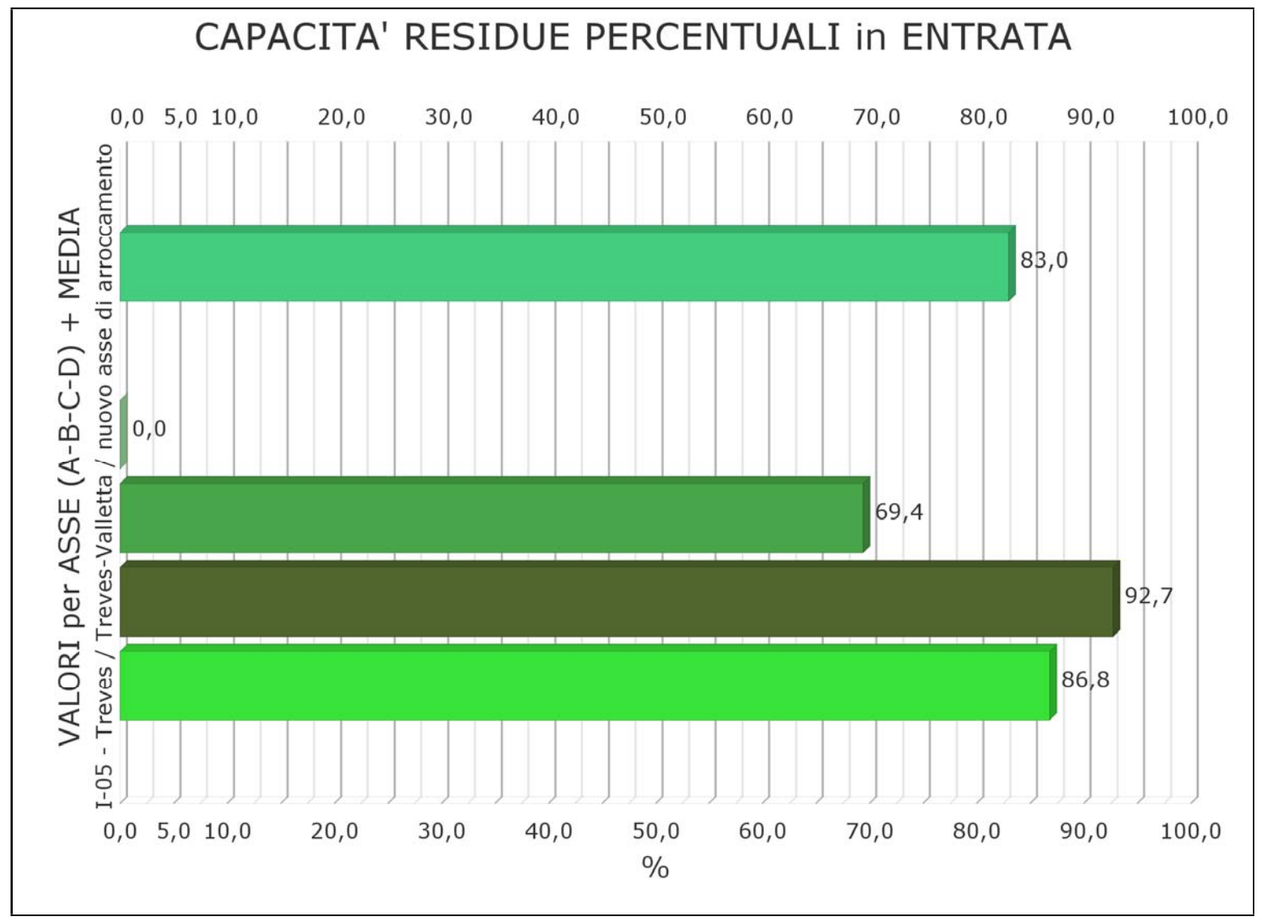
assi in entrata \ assi in uscita	A via Treves	B via Treves - via Valletta	C nuovo asse di arroccamento	D ---	totali per assi in entrata
A via Treves		30	70		100
B via Treves - via Valletta	50		50		100
C nuovo asse di arroccamento	70	30			100
D ---					0
totali per assi in uscita	120	60	120	0	300

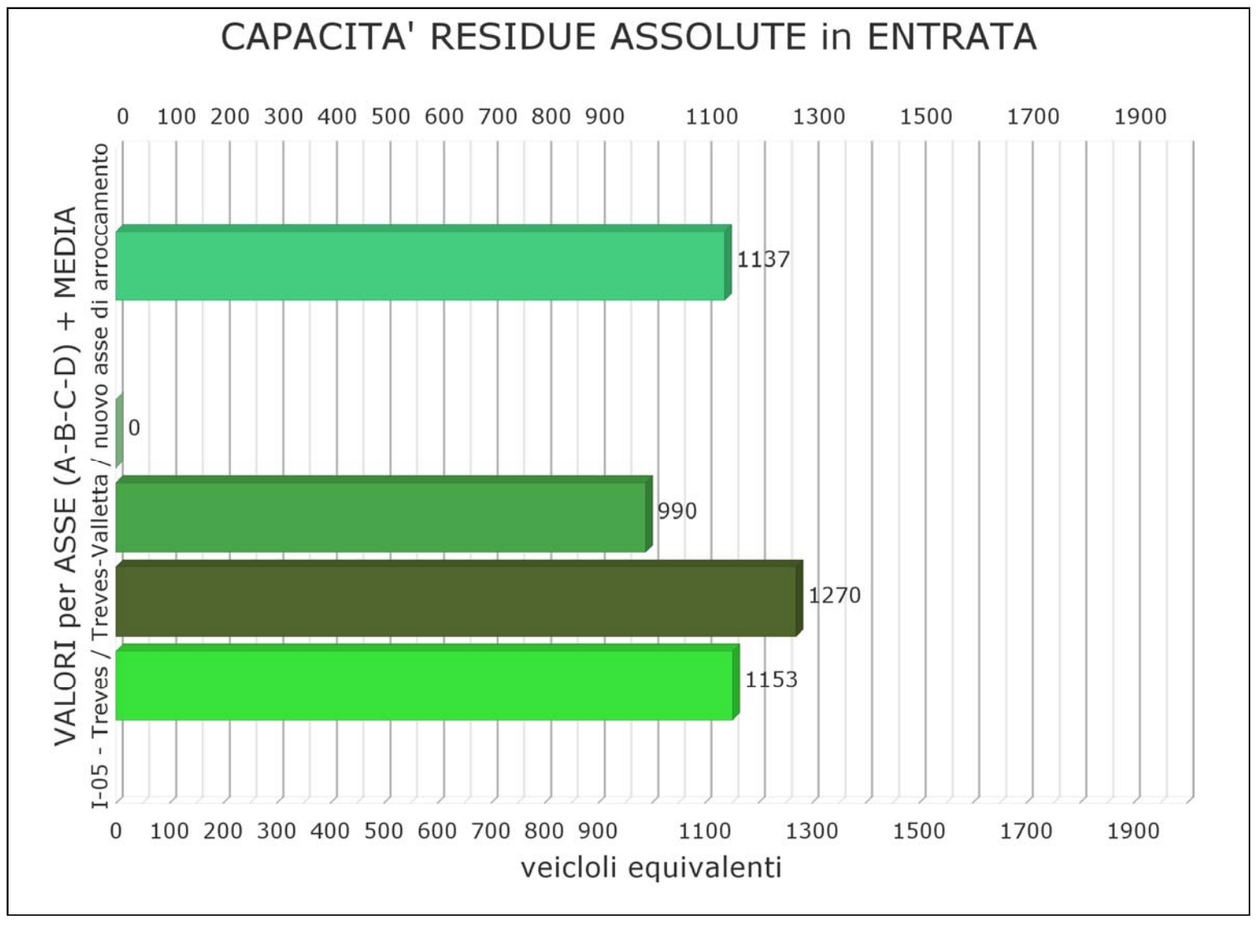
valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

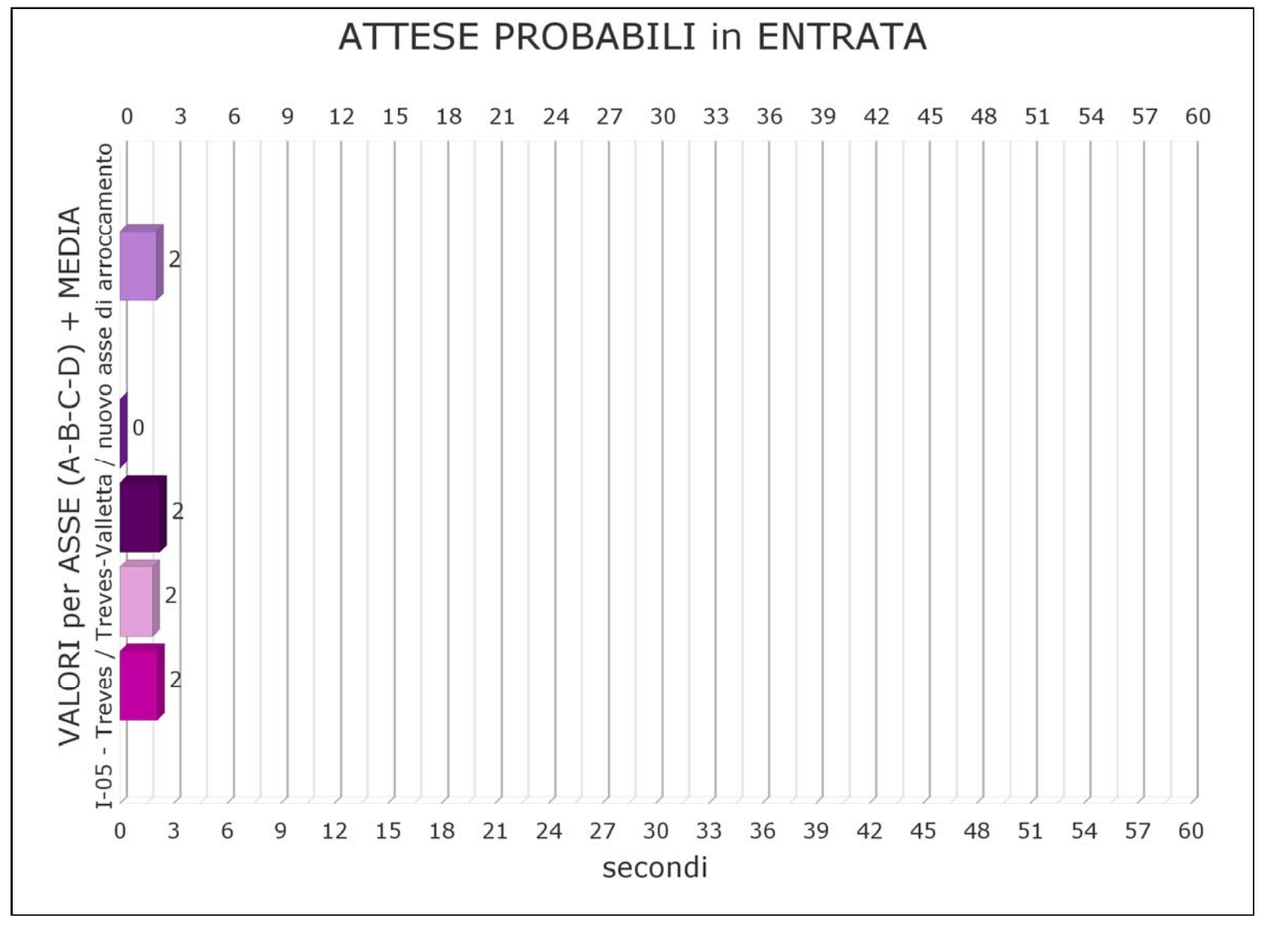












Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-01.1 - SP 18 / ponte FS / SP 17
Configurazione	A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	02a - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di fatto (senza AT)

FLUSSI

assi in entrata	assi in uscita	A via per Corgeno (SP 18)	B ponte FS	C via Don Locatelli (SP 17)	D ---	totali per assi in entrata
A	via per Corgeno (SP 18)		239	239	0	477
B	ponte FS	353		353	0	705
C	via Don Locatelli (SP 17)	255	255		0	509
D	---	0	0	0		0
	totali per assi in uscita	607	493	591	0	1.691

PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

assi in entrata	assi in uscita	A via per Corgeno (SP 18)	B ponte FS	C via Don Locatelli (SP 17)	D ---	totali per assi in entrata
A	via per Corgeno (SP 18)		50	50		100
B	ponte FS	50		50		100
C	via Don Locatelli (SP 17)	50	50			100
D	---					0
	totali per assi in uscita	100	100	100	0	

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

assi di entrata dei flussi	assi di uscita dei flussi	A via per Corgeno (SP 18)	B ponte FS	C via Don Locatelli (SP 17)	D ---	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A	via per Corgeno (SP 18)	0,80	0,80	0,80	0,80	A	AB
		0,75		0,75	0,75	B	BC
		0,70			0,70	C	CD
		---				D	DA
B	ponte FS		0,70			A	AB
		0,80	0,80	0,80	0,80	B	BC
		0,75	0,75		0,75	C	CD
		---	---			D	DA
C	via Don Locatelli (SP 17)		0,80	0,75		A	AB
				0,70		B	BC
		0,80	---	0,80	0,80	C	CD
		---	---	---		D	DA
D	---		0,80	0,80	0,80	A	AB
				0,75	0,75	B	BC
					0,70	C	CD
		---	---	---	---	D	DA

CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

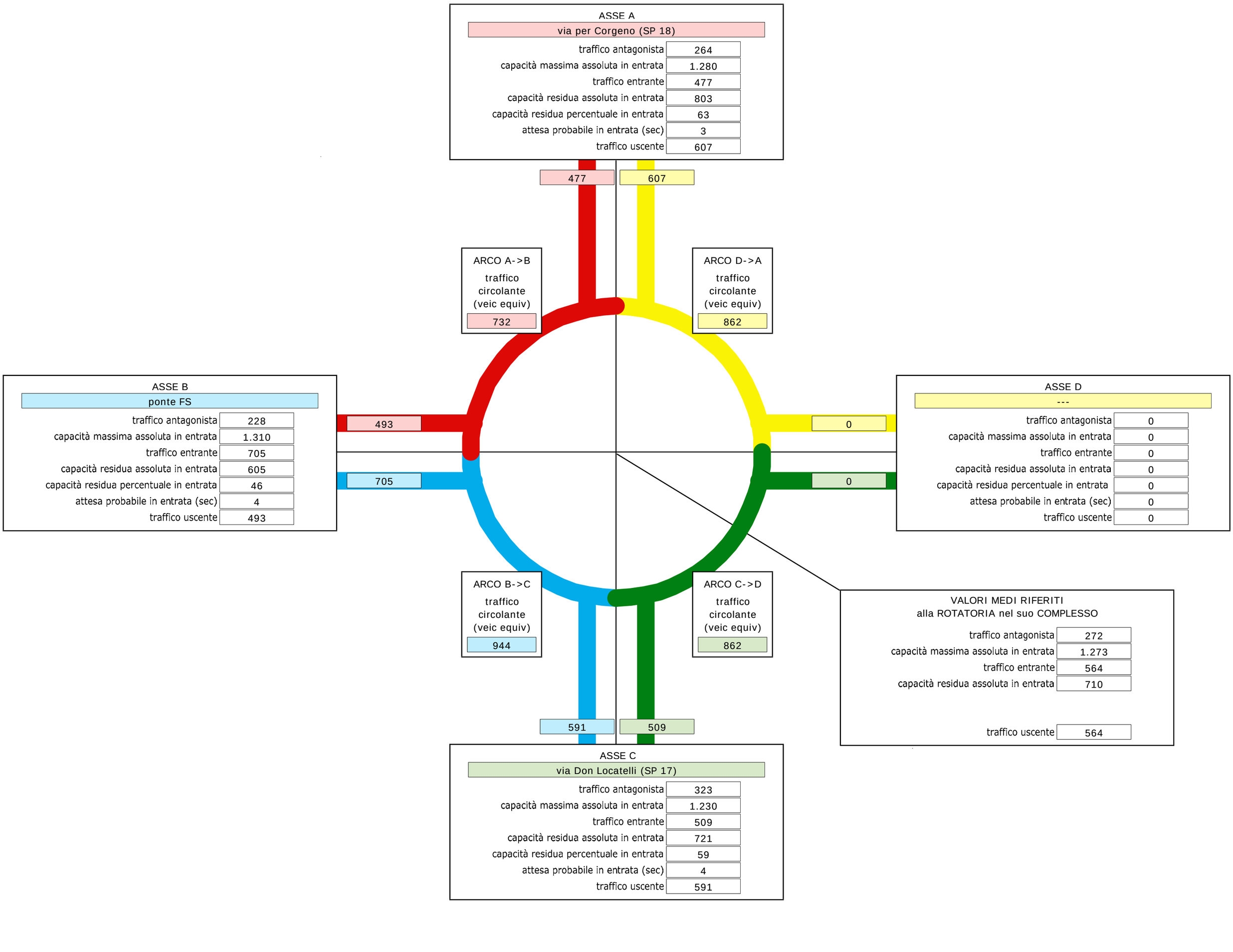
assi di entrata dei flussi	assi di uscita dei flussi	A via per Corgeno (SP 18)	B ponte FS	C via Don Locatelli (SP 17)	D ---	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A	via per Corgeno (SP 18)	0	190,8	190,8	0	A	AB
		0		178,875	0	B	BC
		0			0	C	CD
		0				D	DA
B	ponte FS		0			A	AB
		282	0	282	0	B	BC
		264,375	0		0	C	CD
		0	0			D	DA
C	via Don Locatelli (SP 17)		203,6	0		A	AB
				0		B	BC
		203,6	0	0	0	C	CD
		0	0	0		D	DA
D	---		0	0	0	A	AB
				0	0	B	BC
					0	C	CD
		0	0	0	0	D	DA

COEFFICIENTI di CAPACITA' in ENTRATA

A	via per Corgeno (SP 18)	1,00
B	ponte FS	1,00
C	via Don Locatelli (SP 17)	1,00
D	---	

COEFFICIENTI di PERCEPIBILITA' in USCITA

A via per Corgeno (SP 18)	B ponte FS	C via Don Locatelli (SP 17)	D ---
0,10	0,10	0,10	



Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-01.2 - ponte FS / SS 33 / SS 33
Configurazione	A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	02a - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di fatto (senza AT)

FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita	A ponte FS	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	totali per assi in entrata
A ponte FS		198	198	0	395
B via Sempione (SS 33) nord	259		603	0	862
C via Sempione (SS 33) sud	270	631		0	901
D ---	0	0	0		0
totali per assi in uscita	529	828	801	0	2.158

PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita	A ponte FS	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	totali per assi in entrata
A ponte FS		50	50		100
B via Sempione (SS 33) nord	30		70		100
C via Sempione (SS 33) sud	30	70			100
D ---					0
totali per assi in uscita	60	120	120	0	

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

assi di entrata dei flussi \ assi di uscita dei flussi	A ponte FS	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A ponte FS	0,80	0,80	0,80	0,80	A	AB
	0,75		0,75	0,75	B	BC
	0,70			0,70	C	CD
	---				D	DA
B via Sempione (SS 33) nord		0,70			A	AB
	0,80	0,80	0,80	0,80	B	BC
	0,75	0,75		0,75	C	CD
	---	---			D	DA
C via Sempione (SS 33) sud		0,80	0,75		A	AB
			0,70		B	BC
	0,80	---	0,80	0,80	C	CD
	---	---	---		D	DA
D ---		0,80	0,80	0,80	A	AB
			0,75	0,75	B	BC
				0,70	C	CD
	---	---	---	---	D	DA

CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

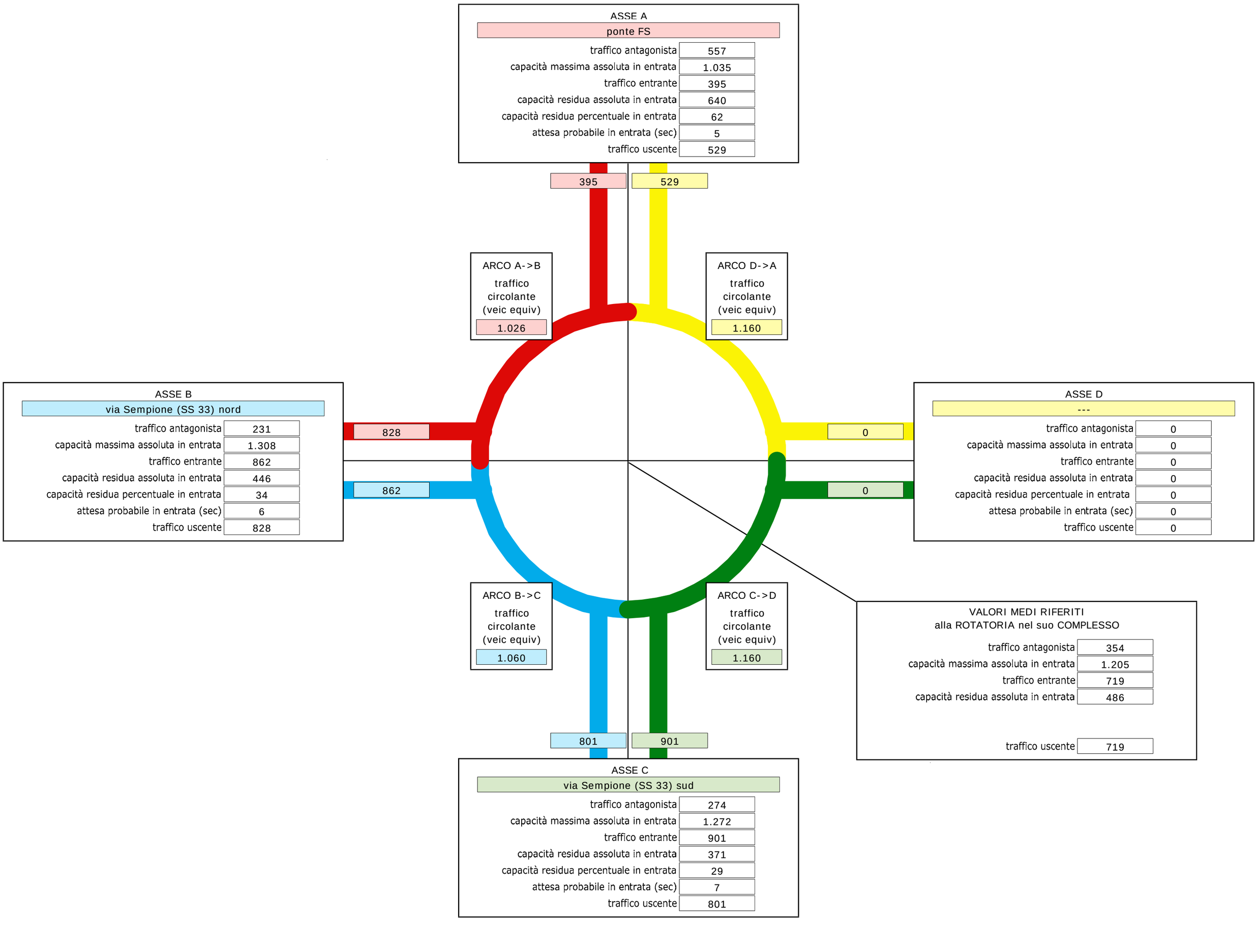
assi di entrata dei flussi \ assi di uscita dei flussi	A ponte FS	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A ponte FS	0	158	158	0	A	AB
	0		148,125	0	B	BC
	0			0	C	CD
	0				D	DA
B via Sempione (SS 33) nord		0			A	AB
	206,88	0	482,72	0	B	BC
	193,95	0		0	C	CD
	0	0			D	DA
C via Sempione (SS 33) sud		504,56	0		A	AB
			0		B	BC
	216,24	0	0	0	C	CD
	0	0	0		D	DA
D ---		0	0	0	A	AB
			0	0	B	BC
				0	C	CD
	0	0	0	0	D	DA

COEFFICIENTI di CAPACITA' in ENTRATA

A ponte FS	1,00
B via Sempione (SS 33) nord	1,00
C via Sempione (SS 33) sud	1,00
D ---	

COEFFICIENTI di PERCEPIBILITA' in USCITA

A ponte FS	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---
0,10	0,10	0,10	



Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-02 - Dante / SS 33 / Treves / SS 33
Configurazione	B - corona di rotazione a 2 corsie - 4 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	02a - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di fatto (senza AT)

FLUSSI

assi in entrata	assi in uscita	A via Dante	B via Sempione (SS 33) nord	C via Treves	D via Sempione (SS 33) sud	totali per assi in entrata
A	via Dante		158	79	158	396
B	via Sempione (SS 33) nord	138		138	414	690
C	via Treves	35	70		70	176
D	via Sempione (SS 33) sud	160	481	160		801
	totali per assi in uscita	333	709	377	643	2.063

PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

assi in entrata	assi in uscita	A via Dante	B via Sempione (SS 33) nord	C via Treves	D via Sempione (SS 33) sud	totali per assi in entrata
A	via Dante		40	20	40	100
B	via Sempione (SS 33) nord	20		20	60	100
C	via Treves	20	40		40	100
D	via Sempione (SS 33) sud	20	60	20		100
	totali per assi in uscita	60	140	60	140	

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

assi di entrata dei flussi	assi di uscita dei flussi	A via Dante	B via Sempione (SS 33) nord	C via Treves	D via Sempione (SS 33) sud	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A	via Dante	0,80	0,80	0,80	0,80	A	AB
		0,75		0,75	0,75	B	BC
		0,70			0,70	C	CD
		---				D	DA
B	via Sempione (SS 33) nord		0,70			A	AB
		0,80	0,80	0,80	0,80	B	BC
		0,75	0,75		0,75	C	CD
		---	---			D	DA
C	via Treves		0,80	0,75		A	AB
				0,70		B	BC
		0,80	---	0,80	0,80	C	CD
		---	---	---		D	DA
D	via Sempione (SS 33) sud		0,80	0,80	0,80	A	AB
				0,75	0,75	B	BC
					0,70	C	CD
		---	---	---	---	D	DA

CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

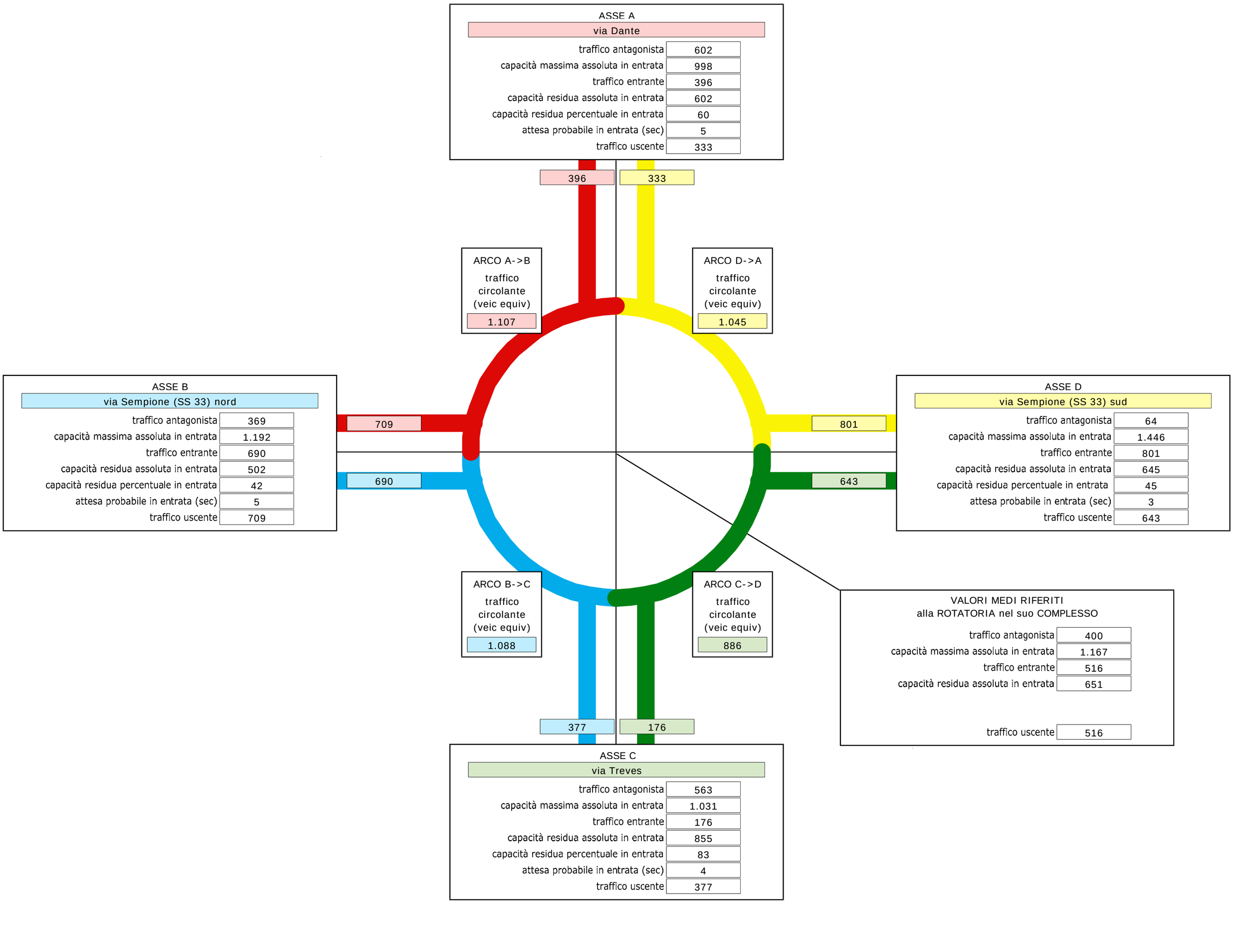
assi di entrata dei flussi	assi di uscita dei flussi	A via Dante	B via Sempione (SS 33) nord	C via Treves	D via Sempione (SS 33) sud	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A	via Dante	0	126,72	63,36	126,72	A	AB
		0		59,4	118,8	B	BC
		0			110,88	C	CD
		0				D	DA
B	via Sempione (SS 33) nord		0			A	AB
		110,4	0	110,4	331,2	B	BC
		103,5	0		310,5	C	CD
		0	0			D	DA
C	via Treves		56,32	0		A	AB
				0		B	BC
		28,16	0	0	56,32	C	CD
		0	0	0		D	DA
D	via Sempione (SS 33) sud		384,48	128,16	0	A	AB
				120,15	0	B	BC
					0	C	CD
		0	0	0	0	D	DA

COEFFICIENTI di CAPACITA' in ENTRATA

A	via Dante	1,00
B	via Sempione (SS 33) nord	1,00
C	via Treves	1,00
D	via Sempione (SS 33) sud	1,00

COEFFICIENTI di PERCEPIBILITA' in USCITA

A via Dante	B via Sempione (SS 33) nord	C via Treves	D via Sempione (SS 33) sud
0,10	0,10	0,10	0,10



Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-03 - accesso a ZA / SS 33 / nuovo asse di arroccamento / SS 33
Configurazione	B - corona di rotazione a 2 corsie - 4 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	02a - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di fatto (senza AT)

FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita	A accesso a ZA	B via Sempione (SS 33) nord	C nuovo asse di arroccamento	D via Sempione (SS 33) sud	totali per assi in entrata
A accesso a ZA		90	20	90	200
B via Sempione (SS 33) nord	69		276	345	690
C nuovo asse di arroccamento	45	203		203	451
D via Sempione (SS 33) sud	90	451	360		901
totali per assi in uscita	204	743	656	638	2.242

PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita	A accesso a ZA	B via Sempione (SS 33) nord	C nuovo asse di arroccamento	D via Sempione (SS 33) sud	totali per assi in entrata
A accesso a ZA		45	10	45	100
B via Sempione (SS 33) nord	10		40	50	100
C nuovo asse di arroccamento	10	45		45	100
D via Sempione (SS 33) sud	10	50	40		100
totali per assi in uscita	30	140	90	140	

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

assi di entrata dei flussi	assi di uscita dei flussi A accesso a ZA	B via Sempione (SS 33) nord	C nuovo asse di arroccamento	D via Sempione (SS 33) sud	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A accesso a ZA	0,80	0,80	0,80	0,80	A	AB
	0,75		0,75	0,75	B	BC
	0,70			0,70	C	CD
	---				D	DA
B via Sempione (SS 33) nord		0,70			A	AB
	0,80	0,80	0,80	0,80	B	BC
	0,75	0,75		0,75	C	CD
	---	---			D	DA
C nuovo asse di arroccamento		0,80	0,75		A	AB
			0,70		B	BC
	0,80	---	0,80	0,80	C	CD
	---	---	---		D	DA
D via Sempione (SS 33) sud		0,80	0,80	0,80	A	AB
			0,75	0,75	B	BC
				0,70	C	CD
	---	---	---	---	D	DA

CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

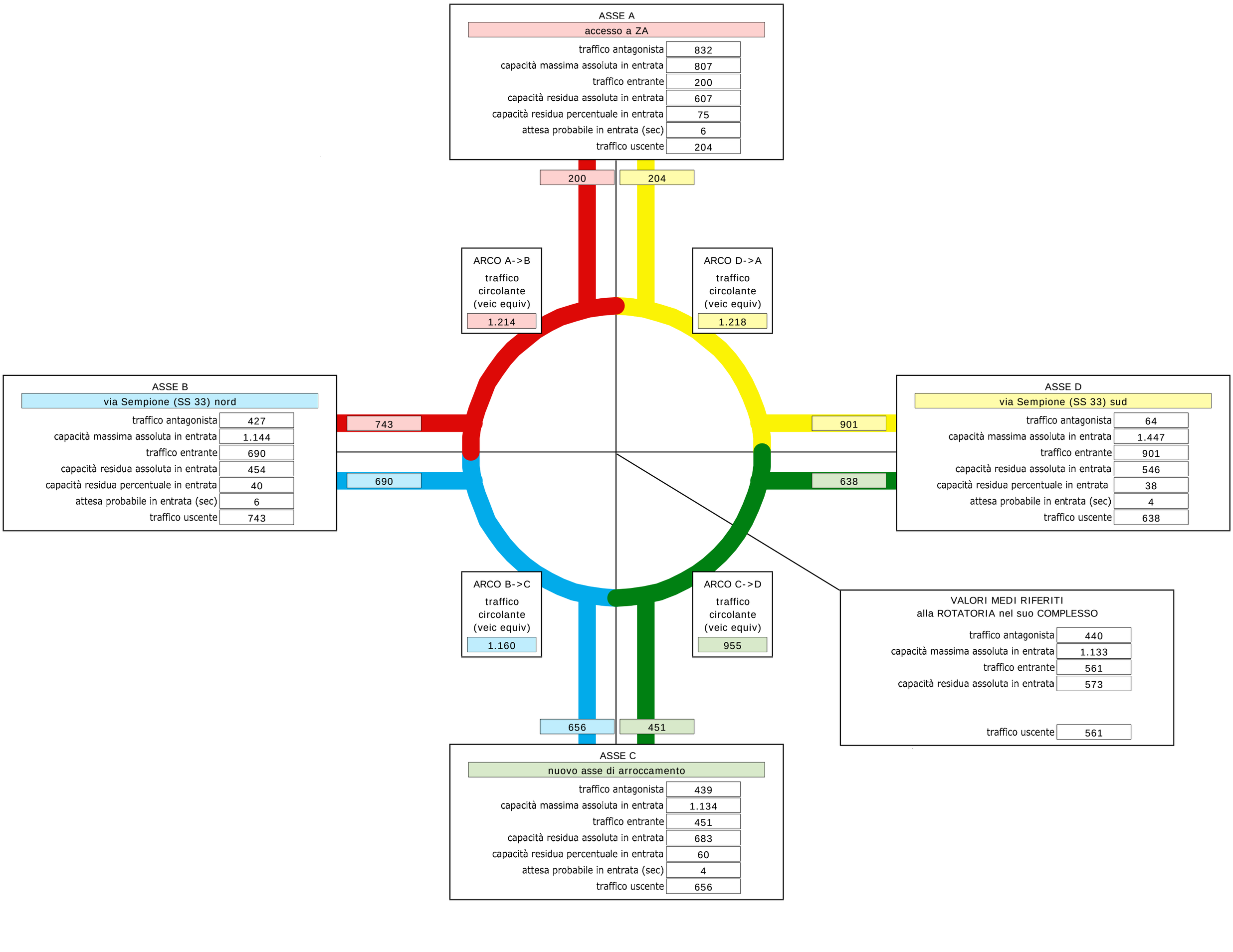
assi di entrata dei flussi	assi di uscita dei flussi A accesso a ZA	B via Sempione (SS 33) nord	C nuovo asse di arroccamento	D via Sempione (SS 33) sud	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A accesso a ZA	0	72	16	72	A	AB
	0		15	67,5	B	BC
	0			63	C	CD
	0				D	DA
B via Sempione (SS 33) nord		0			A	AB
	55,2	0	220,8	276	B	BC
	51,75	0		258,75	C	CD
	0	0			D	DA
C nuovo asse di arroccamento		162,36	0		A	AB
			0		B	BC
	36,08	0	0	162,36	C	CD
	0	0	0		D	DA
D via Sempione (SS 33) sud		360,4	288,32	0	A	AB
			270,3	0	B	BC
				0	C	CD
	0	0	0	0	D	DA

COEFFICIENTI di CAPACITA' in ENTRATA

A accesso a ZA	1,00
B via Sempione (SS 33) nord	1,00
C nuovo asse di arroccamento	1,00
D via Sempione (SS 33) sud	1,00

COEFFICIENTI di PERCEPIBILITA' in USCITA

A accesso a ZA	B via Sempione (SS 33) nord	C nuovo asse di arroccamento	D via Sempione (SS 33) sud
0,10	0,10	0,10	0,10



Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-04 - SP 47 / SS 33 / SS 33
Configurazione	A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	02a - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di fatto (senza AT)

FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita	A via Cascina Nuova (SP 47)	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	totali per assi in entrata
A via Cascina Nuova (SP 47)		160	241	0	401
B via Sempione (SS 33) nord	194		582	0	776
C via Sempione (SS 33) sud	251	752		0	1.002
D ---	0	0	0		0
totali per assi in uscita	445	912	823	0	2.179

PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita	A via Cascina Nuova (SP 47)	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	totali per assi in entrata
A via Cascina Nuova (SP 47)		40	60		100
B via Sempione (SS 33) nord	25		75		100
C via Sempione (SS 33) sud	25	75			100
D ---					0
totali per assi in uscita	50	115	135	0	

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

assi di entrata dei flussi \ assi di uscita dei flussi	A via Cascina Nuova (SP 47)	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A via Cascina Nuova (SP 47)	0,80	0,80	0,80	0,80	A	AB
	0,75		0,75	0,75	B	BC
	0,70			0,70	C	CD
	---				D	DA
B via Sempione (SS 33) nord		0,70			A	AB
	0,80	0,80	0,80	0,80	B	BC
	0,75	0,75		0,75	C	CD
	---	---			D	DA
C via Sempione (SS 33) sud		0,80	0,75		A	AB
			0,70		B	BC
	0,80	---	0,80	0,80	C	CD
	---	---	---		D	DA
D ---		0,80	0,80	0,80	A	AB
			0,75	0,75	B	BC
				0,70	C	CD
	---	---	---	---	D	DA

CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

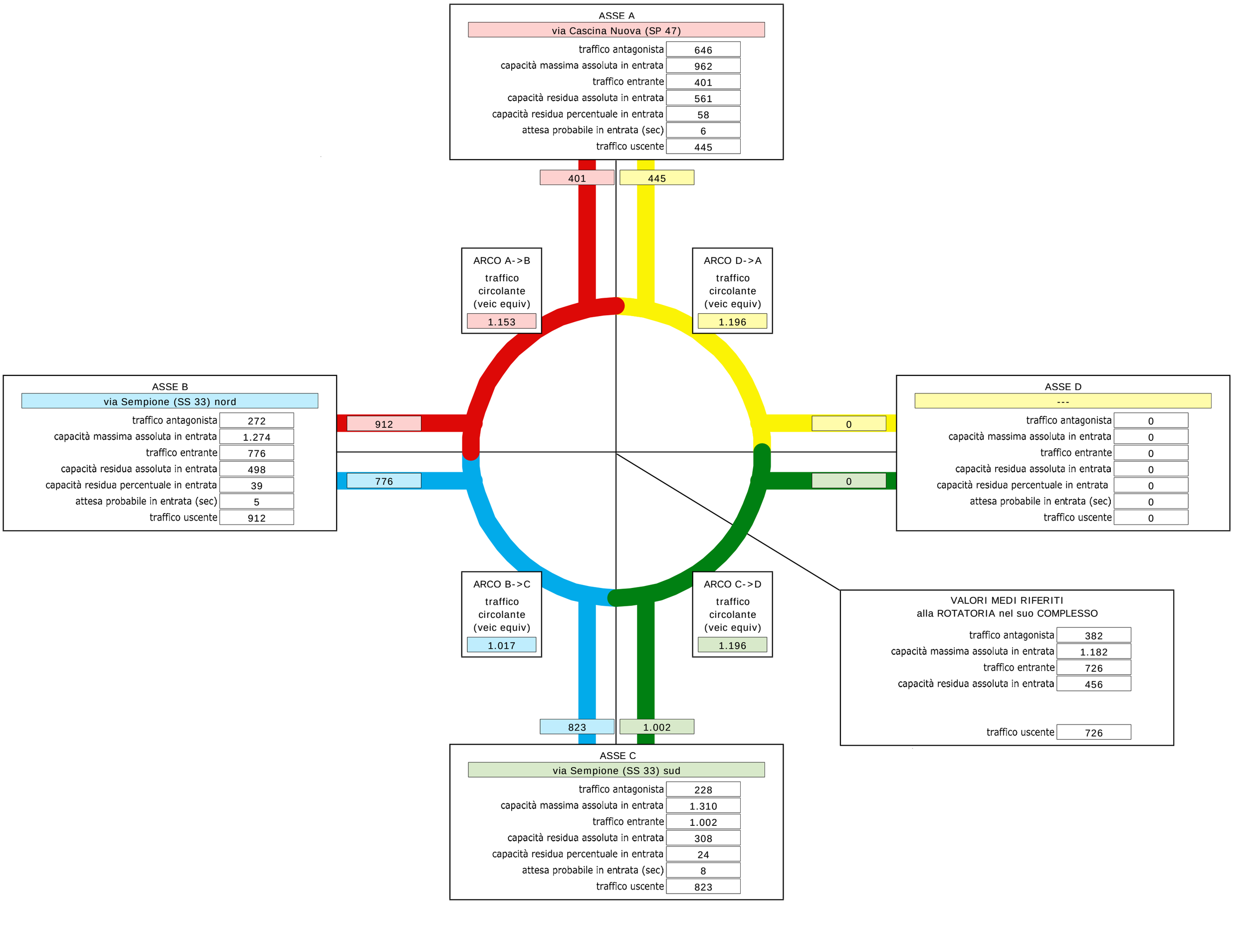
assi di entrata dei flussi \ assi di uscita dei flussi	A via Cascina Nuova (SP 47)	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A via Cascina Nuova (SP 47)	0	128,32	192,48	0	A	AB
	0		180,45	0	B	BC
	0			0	C	CD
	0				D	DA
B via Sempione (SS 33) nord		0			A	AB
	155,2	0	465,6	0	B	BC
	145,5	0		0	C	CD
	0	0			D	DA
C via Sempione (SS 33) sud		601,2	0		A	AB
			0		B	BC
	200,4	0	0	0	C	CD
	0	0	0		D	DA
D ---		0	0	0	A	AB
			0	0	B	BC
				0	C	CD
	0	0	0	0	D	DA

COEFFICIENTI di CAPACITA' in ENTRATA

A via Cascina Nuova (SP 47)	1,00
B via Sempione (SS 33) nord	1,00
C via Sempione (SS 33) sud	1,00
D ---	

COEFFICIENTI di PERCEPIBILITA' in USCITA

A via Cascina Nuova (SP 47)	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---
0,10	0,10	0,10	



Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-05 - Treves / Treves-Valletta / nuovo asse di arroccamento
Configurazione	A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	02a - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di fatto (senza AT)

FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita	A via Treves	B via Treves - via Valletta	C nuovo asse di arroccamento	D ---	totali per assi in entrata
A via Treves		38	88	0	126
B via Treves - via Valletta	64		64	0	128
C nuovo asse di arroccamento	316	135		0	451
D ---	0	0	0		0
totali per assi in uscita	380	173	152	0	705

PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita	A via Treves	B via Treves - via Valletta	C nuovo asse di arroccamento	D ---	totali per assi in entrata
A via Treves		30	70		100
B via Treves - via Valletta	50		50		100
C nuovo asse di arroccamento	70	30			100
D ---					0
totali per assi in uscita	120	60	120	0	

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

assi di entrata dei flussi	assi di uscita dei flussi A via Treves	B via Treves - via Valletta	C nuovo asse di arroccamento	D ---	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A via Treves	0,90	0,90	0,90	0,90	A	AB
	0,90		0,90	0,90	B	BC
	0,90			0,90	C	CD
	---				D	DA
B via Treves - via Valletta		0,90			A	AB
	0,90	0,90	0,90	0,90	B	BC
	0,90	0,90		0,85	C	CD
	---	---			D	DA
C nuovo asse di arroccamento		0,90	0,90		A	AB
			0,90		B	BC
	0,90	---	0,90	0,90	C	CD
	---	---	---		D	DA
D ---		0,90	0,90	0,90	A	AB
			0,90	0,90	B	BC
				0,90	C	CD
	---	---	---	---	D	DA

CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

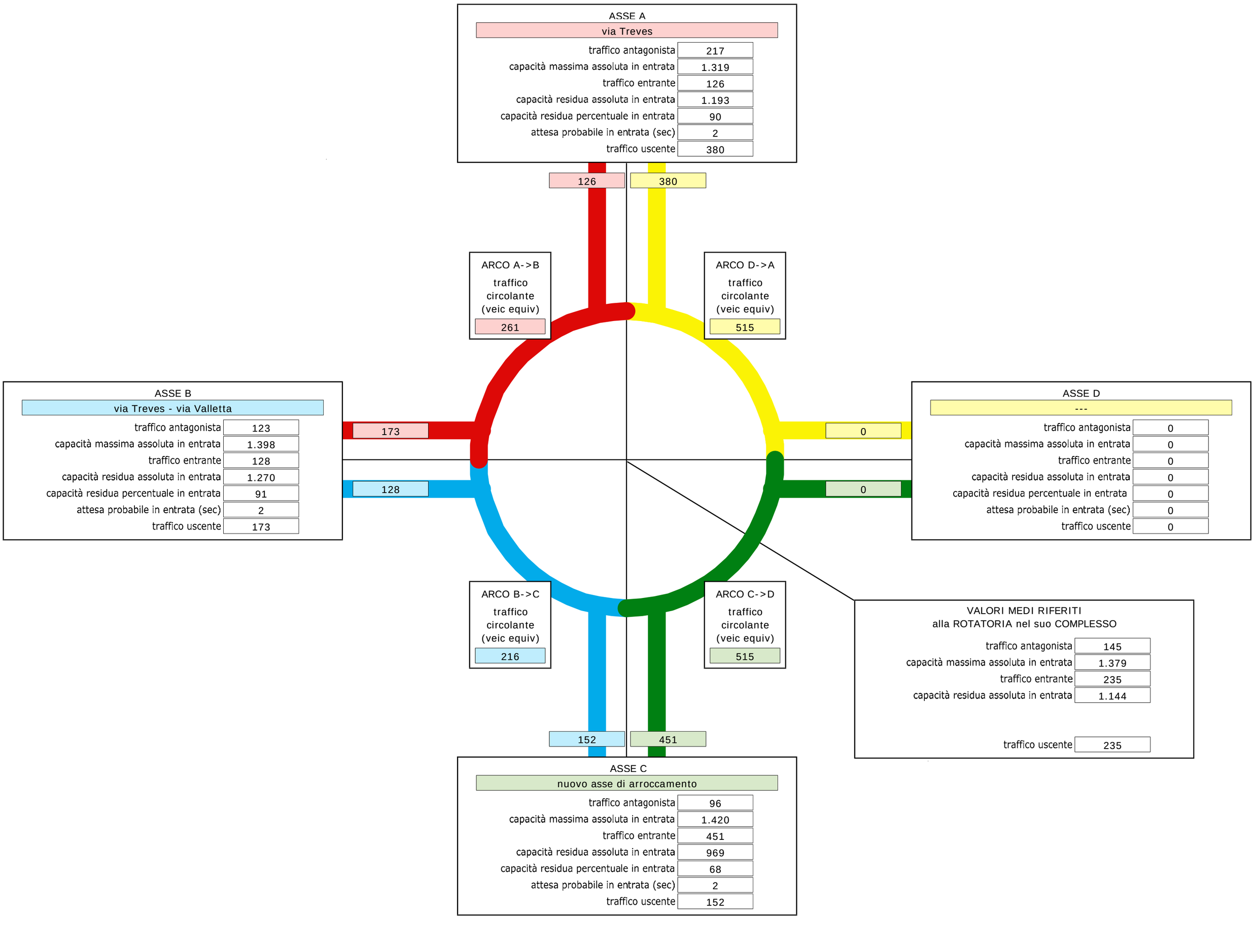
assi di entrata dei flussi	assi di uscita dei flussi A via Treves	B via Treves - via Valletta	C nuovo asse di arroccamento	D ---	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A via Treves	0	34,02	79,38	0	A	AB
	0		79,38	0	B	BC
	0			0	C	CD
	0				D	DA
B via Treves - via Valletta		0			A	AB
	57,6	0	57,6	0	B	BC
	57,6	0		0	C	CD
	0	0			D	DA
C nuovo asse di arroccamento		121,77	0		A	AB
			0		B	BC
	284,13	0	0	0	C	CD
	0	0	0		D	DA
D ---		0	0	0	A	AB
			0	0	B	BC
				0	C	CD
	0	0	0	0	D	DA

COEFFICIENTI di CAPACITA' in ENTRATA

A via Treves	1,00
B via Treves - via Valletta	1,00
C nuovo asse di arroccamento	1,00
D ---	

COEFFICIENTI di PERCEPIBILITA' in USCITA

A via Treves	B via Treves - via Valletta	C nuovo asse di arroccamento	D ---
0,25	0,25	0,25	



Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-01.1 - SP 18 / ponte FS / SP 17
Configurazione	A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	02a - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di fatto (senza AT)

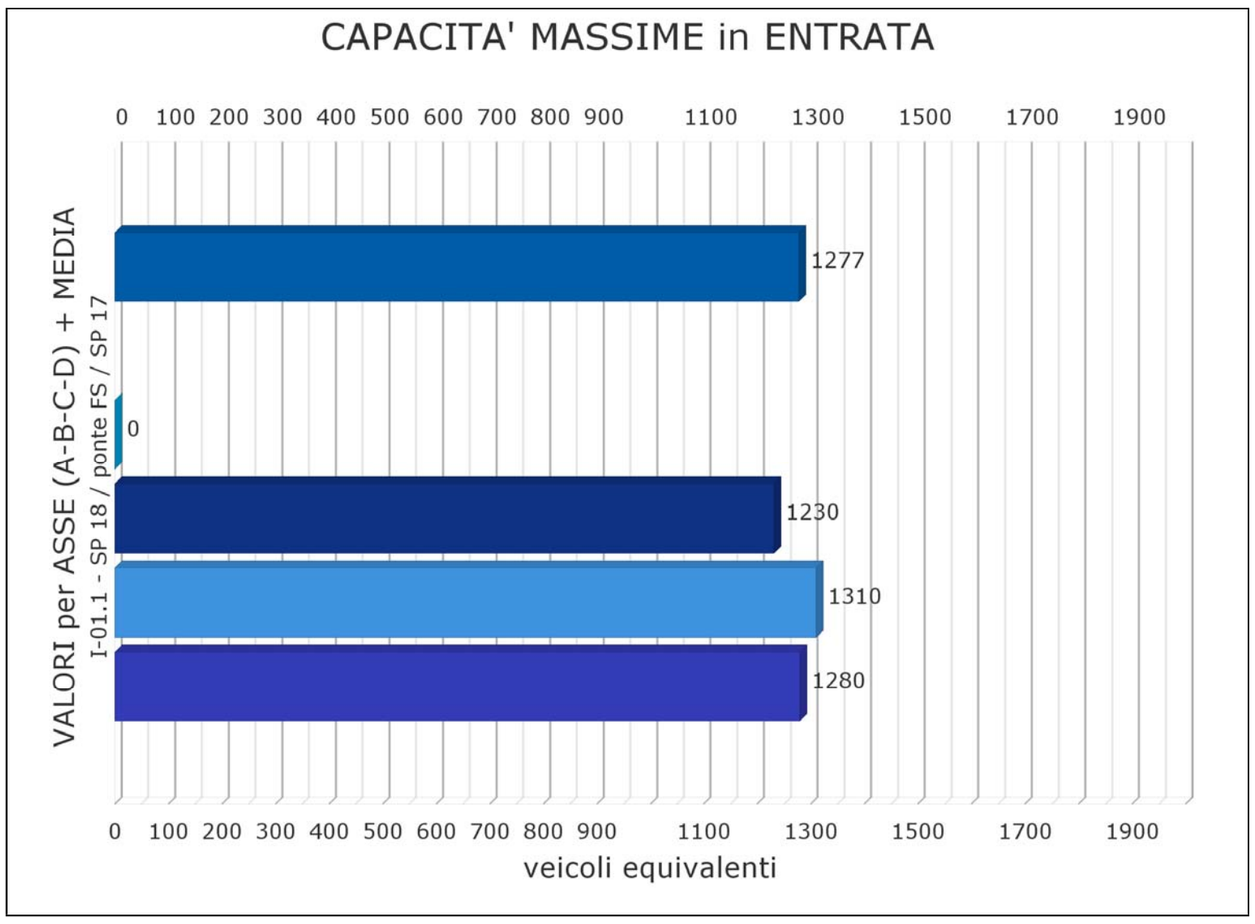
FLUSSI

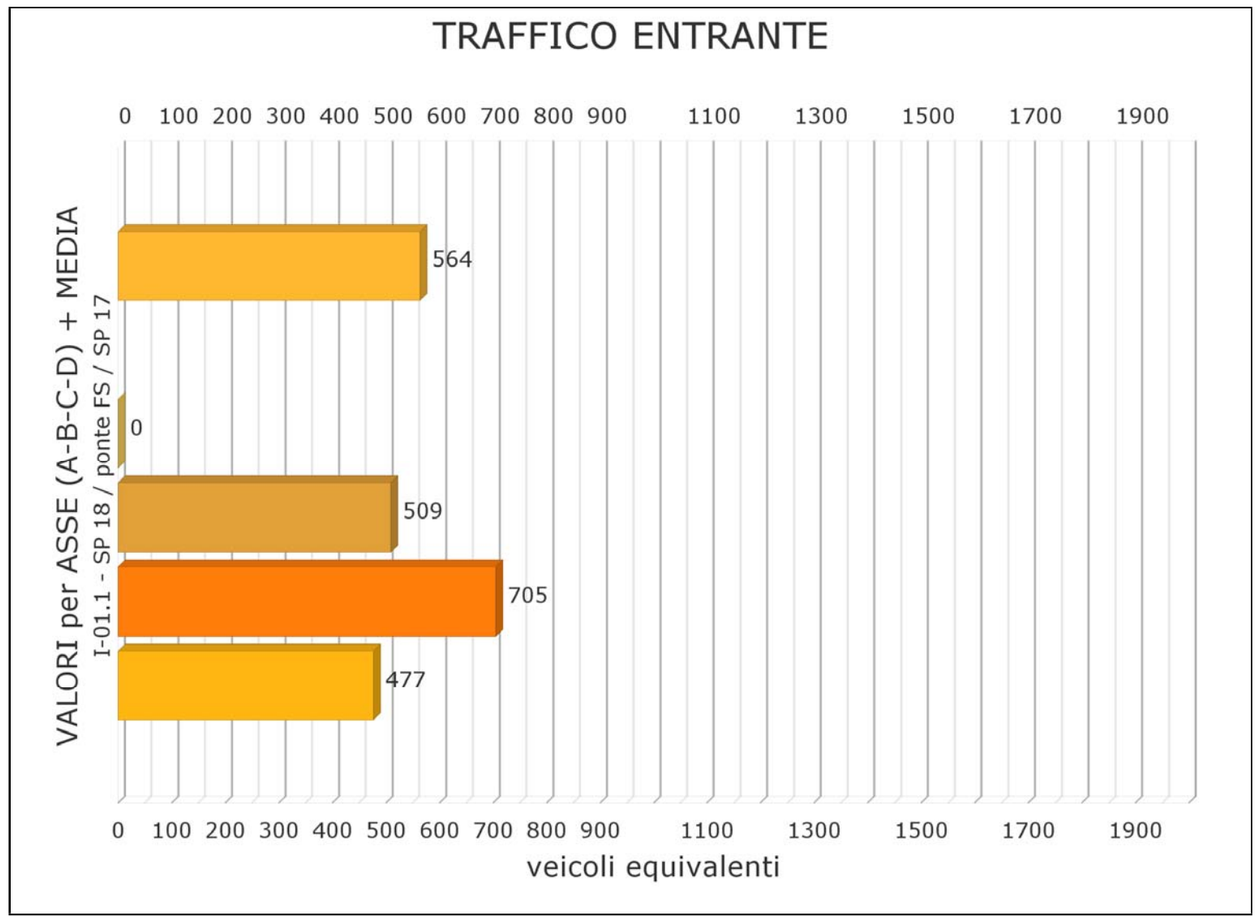
assi in entrata \ assi in uscita	A via per Corgeno (SP 18)	B ponte FS	C via Don Locatelli (SP 17)	D ---	totali per assi in entrata
A via per Corgeno (SP 18)		239	239	0	477
B ponte FS	353		353	0	705
C via Don Locatelli (SP 17)	255	255		0	509
D ---	0	0	0		0
totali per assi in uscita	607	493	591	0	1.691

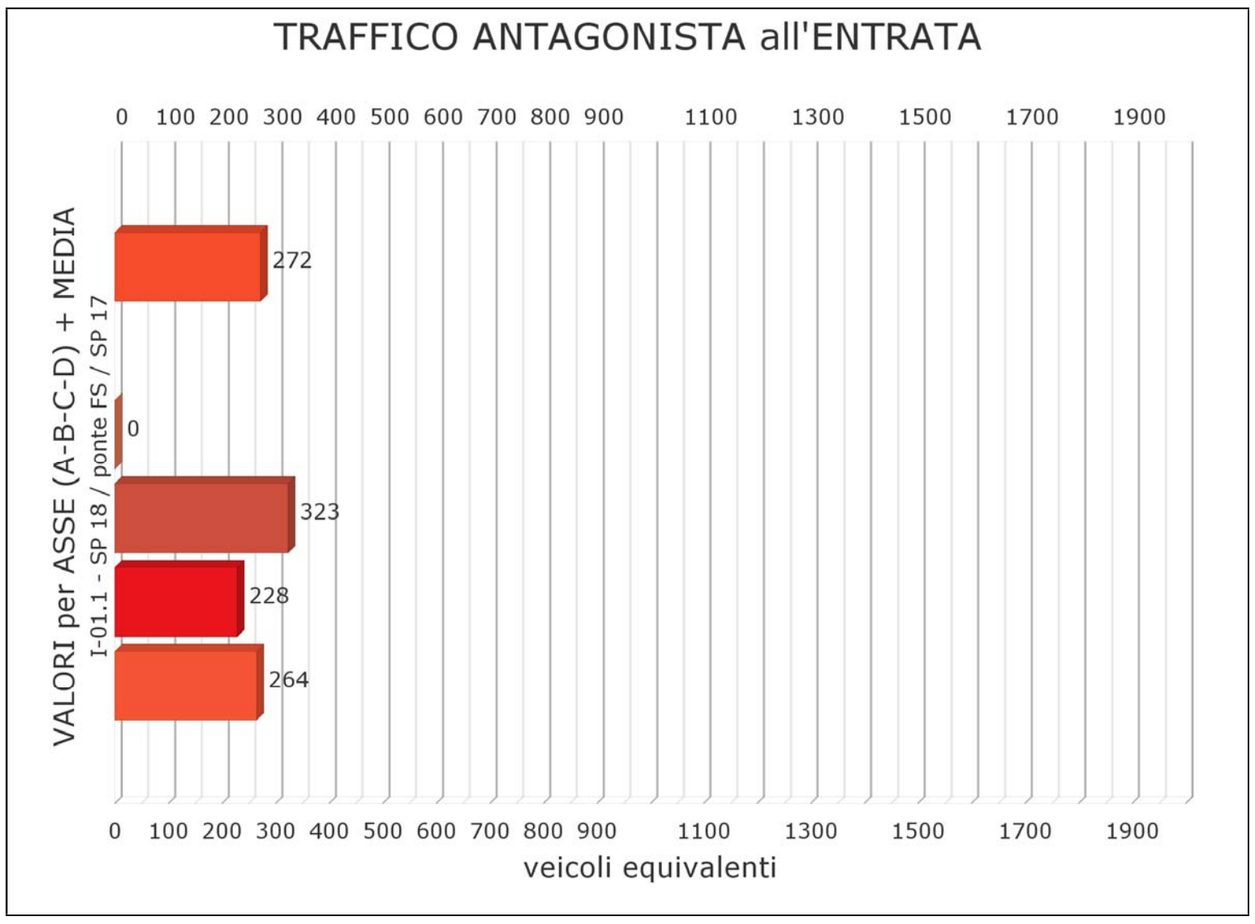
PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

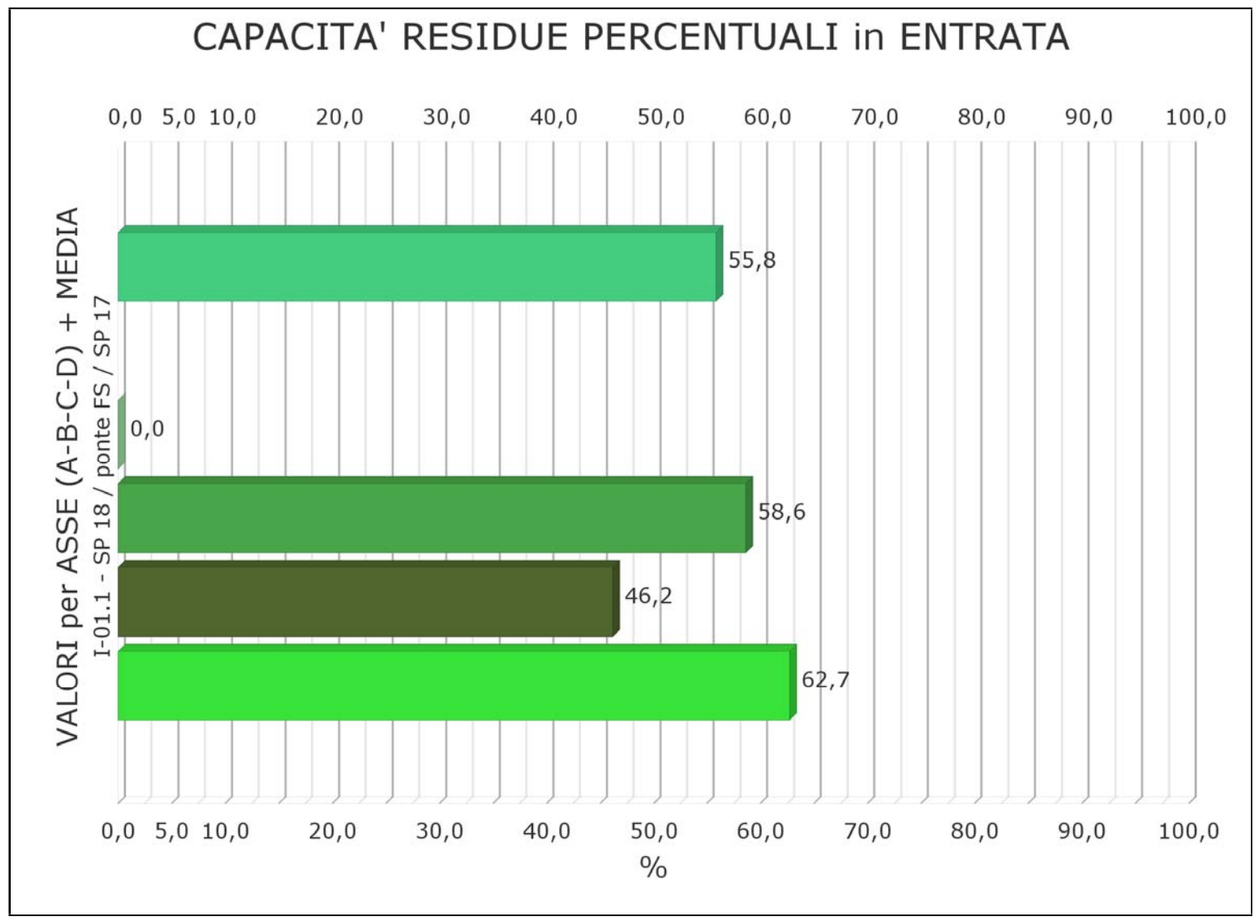
assi in entrata \ assi in uscita	A via per Corgeno (SP 18)	B ponte FS	C via Don Locatelli (SP 17)	D ---	totali per assi in entrata
A via per Corgeno (SP 18)		50	50		100
B ponte FS	50		50		100
C via Don Locatelli (SP 17)	50	50			100
D ---					0
totali per assi in uscita	100	100	100	0	300

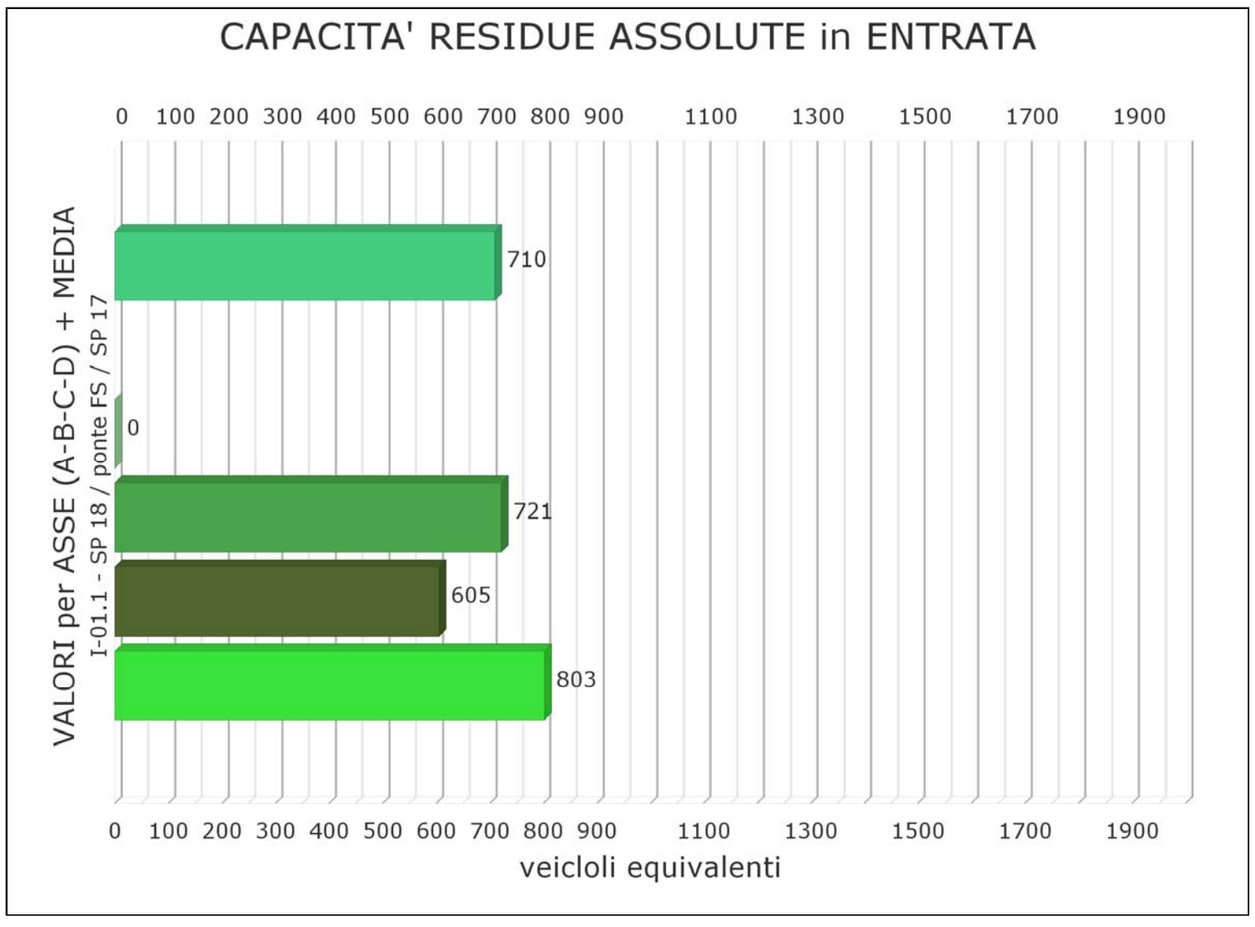
valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

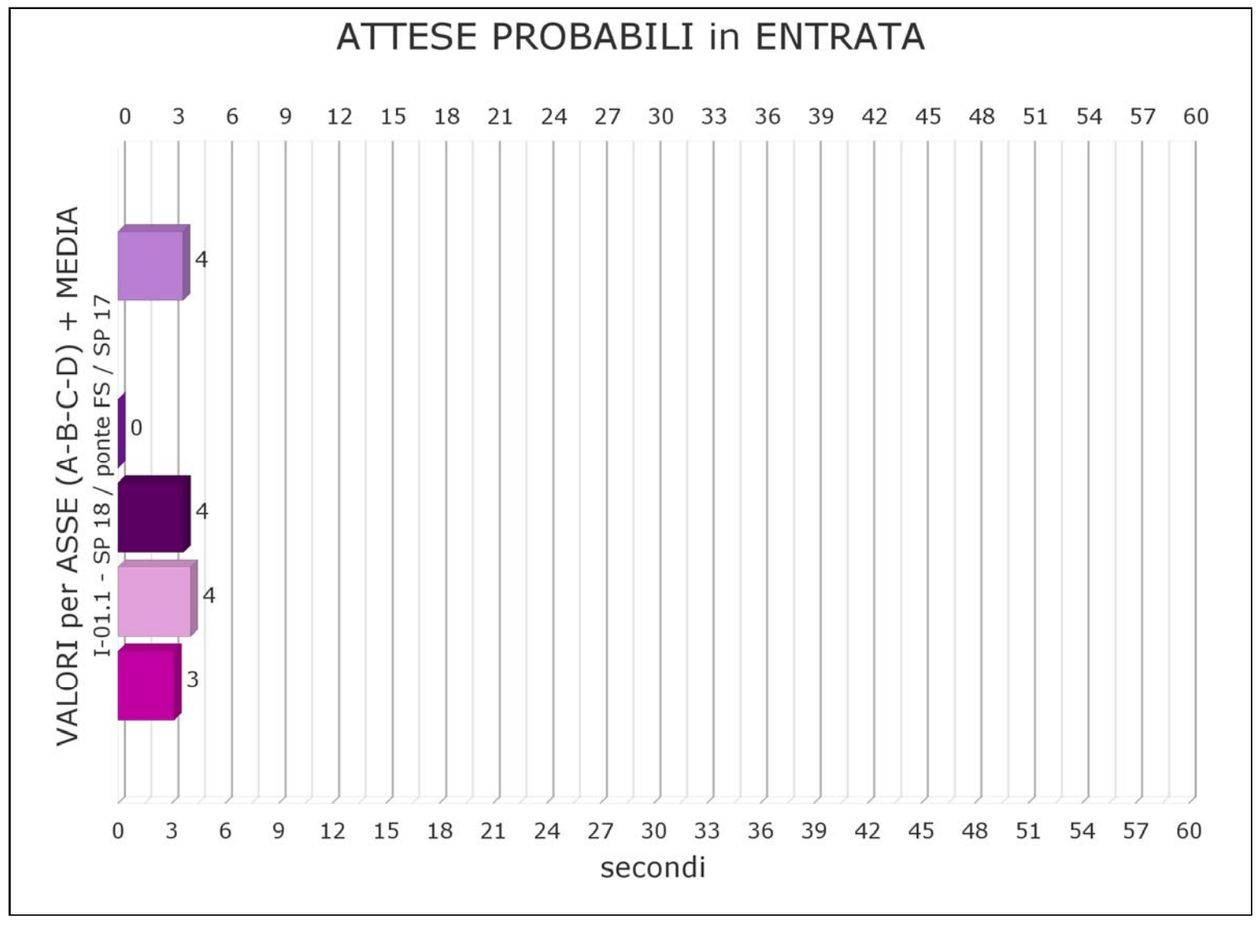












Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-01.2 - ponte FS / SS 33 / SS 33
Configurazione	A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	02a - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di fatto (senza AT)

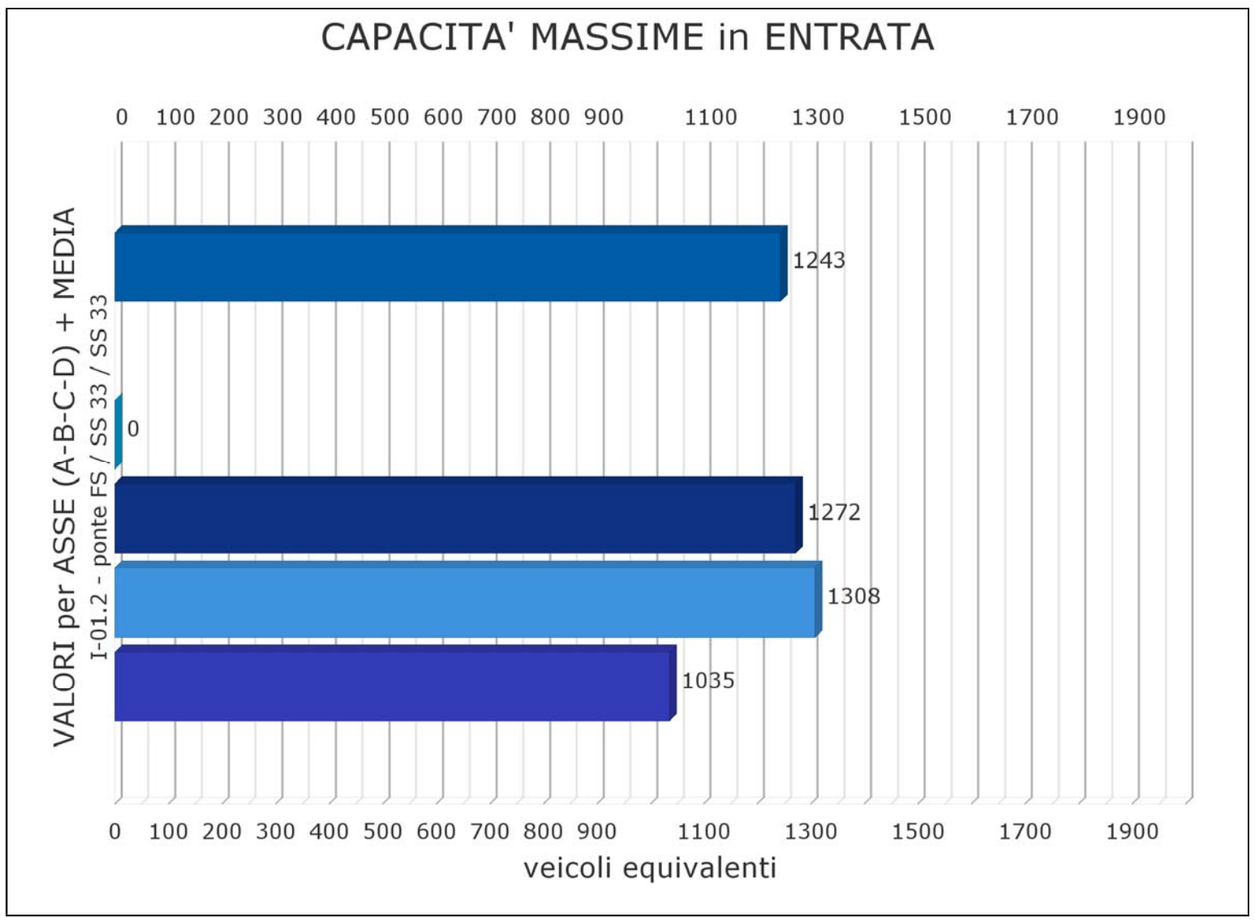
FLUSSI

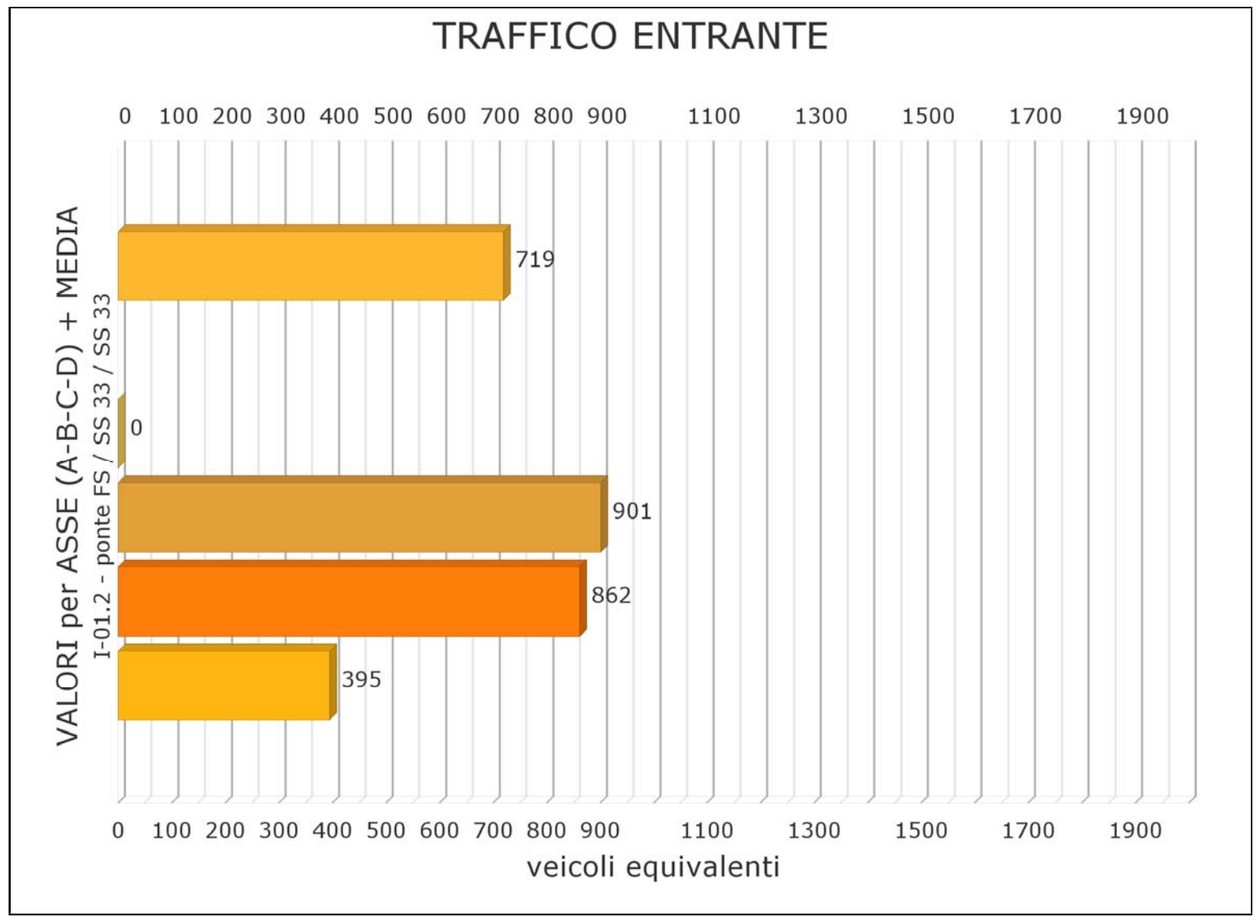
assi in entrata \ assi in uscita	A ponte FS	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	totali per assi in entrata
A ponte FS		198	198	0	395
B via Sempione (SS 33) nord	259		603	0	862
C via Sempione (SS 33) sud	270	631		0	901
D ---	0	0	0		0
totali per assi in uscita	529	828	801	0	2.158

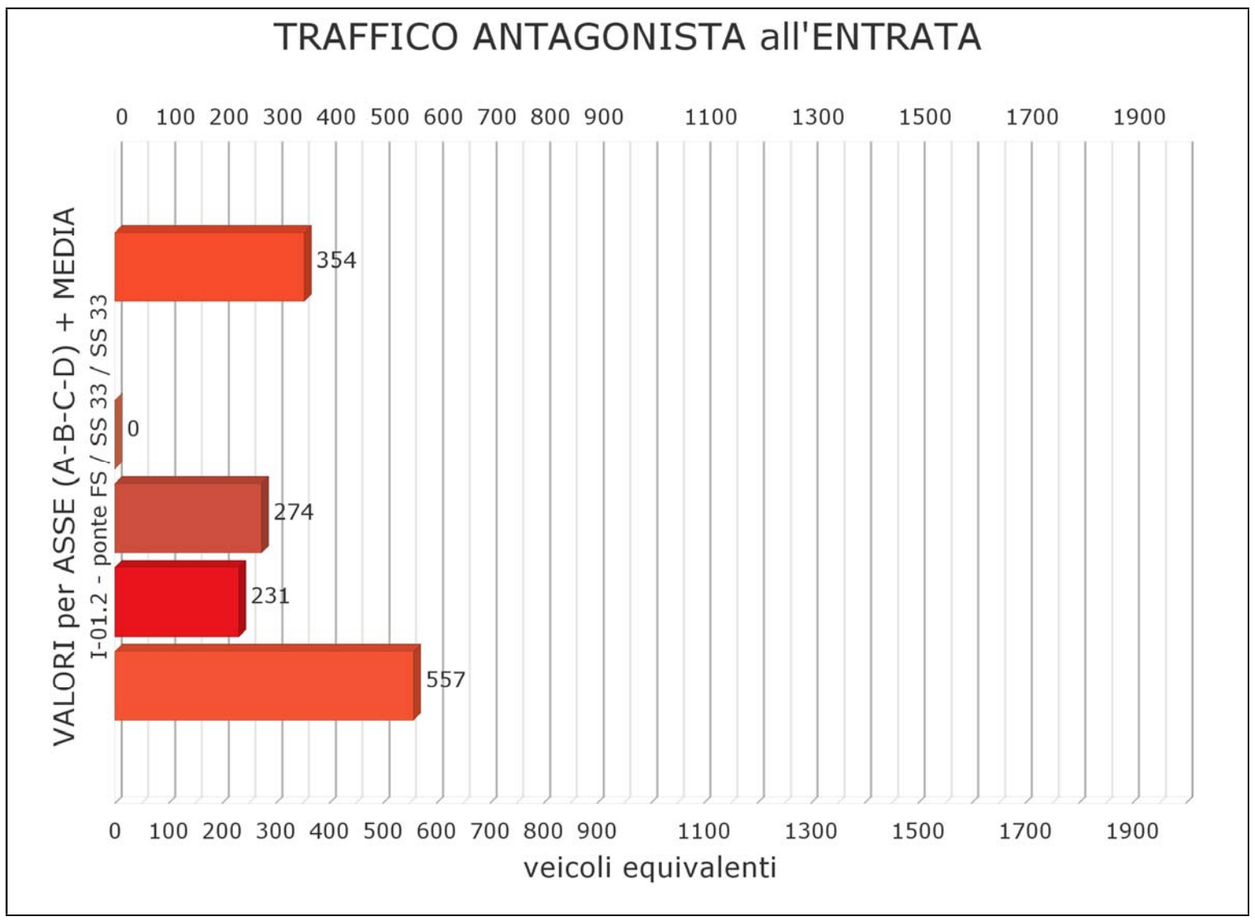
PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

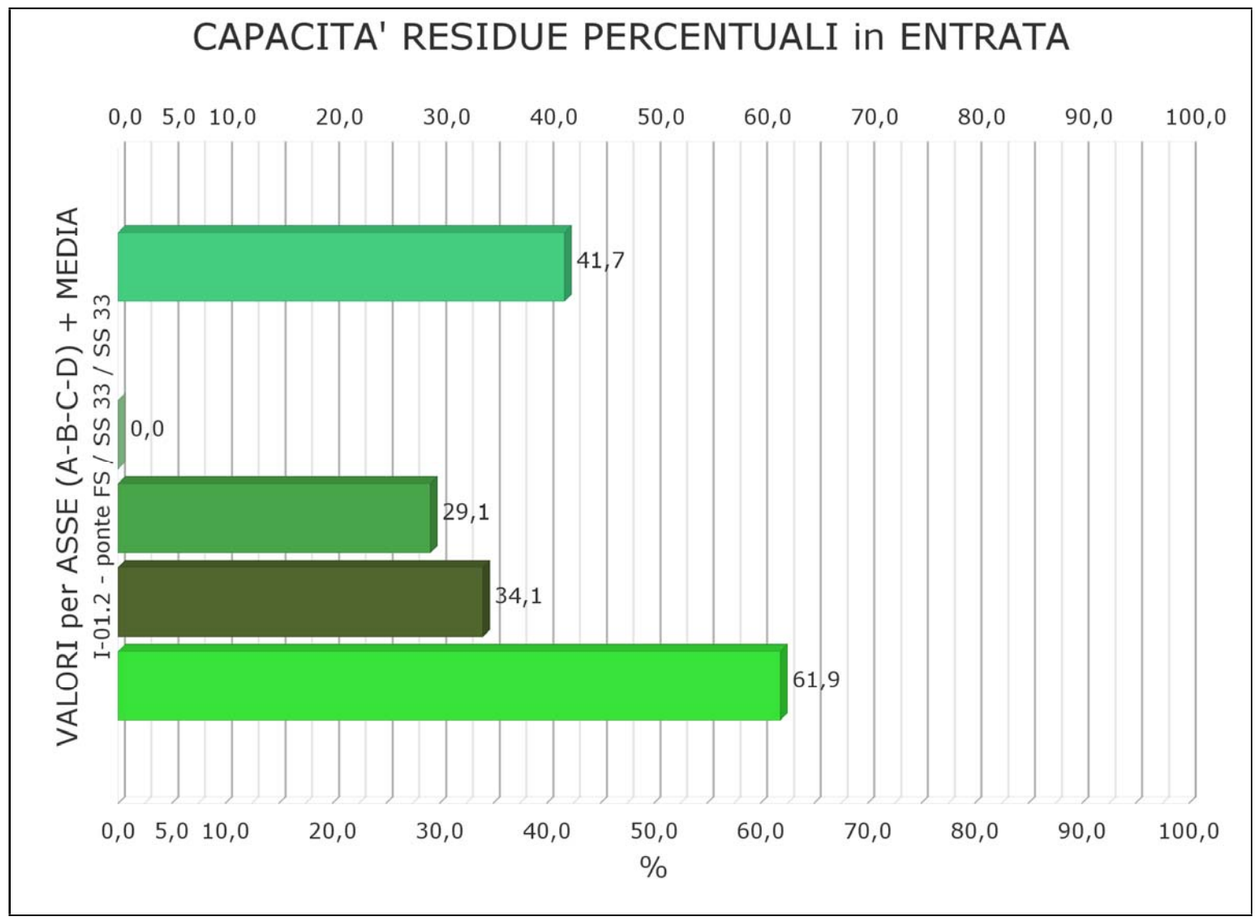
assi in entrata \ assi in uscita	A ponte FS	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	totali per assi in entrata
A ponte FS		50	50		100
B via Sempione (SS 33) nord	30		70		100
C via Sempione (SS 33) sud	30	70			100
D ---					0
totali per assi in uscita	60	120	120	0	300

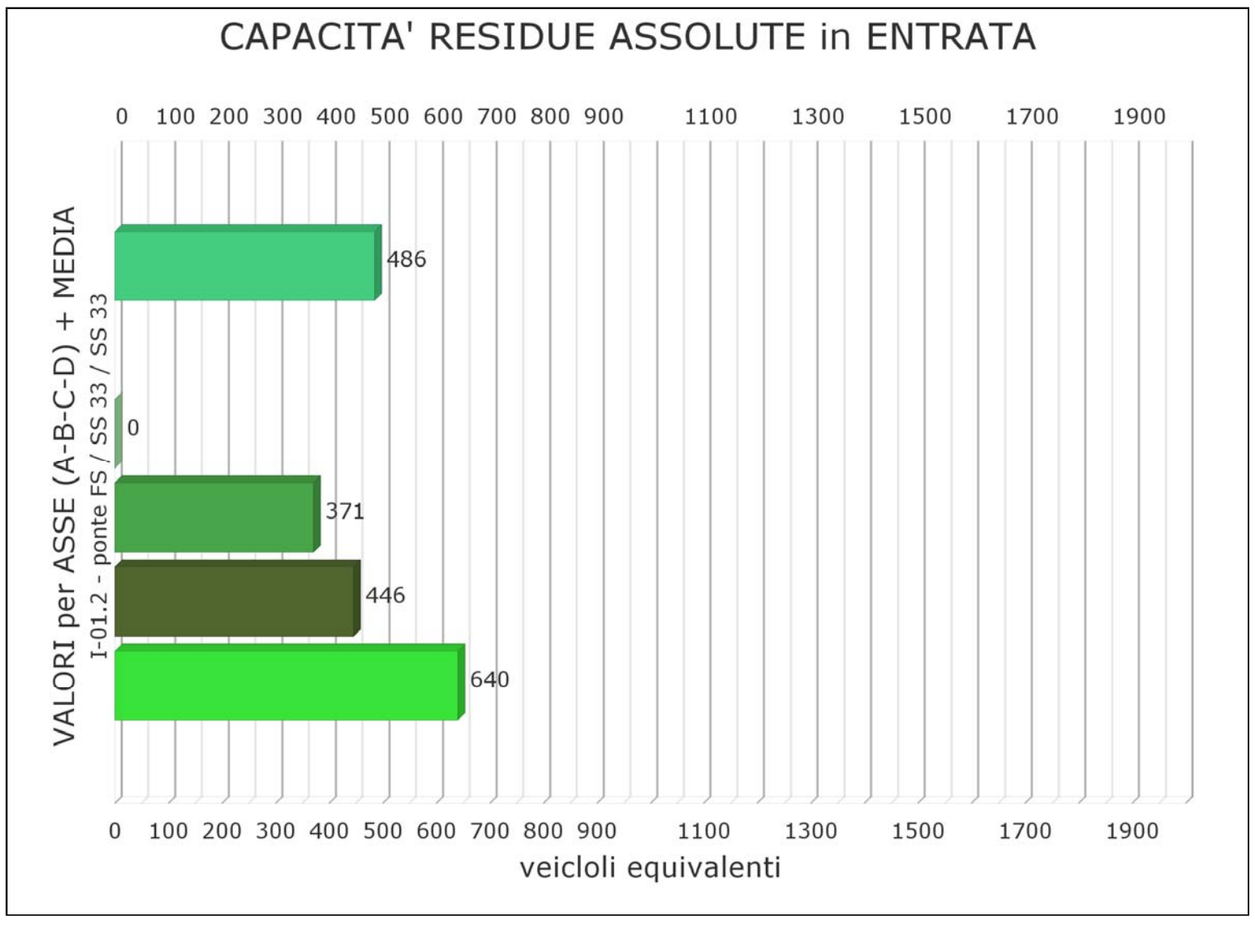
valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

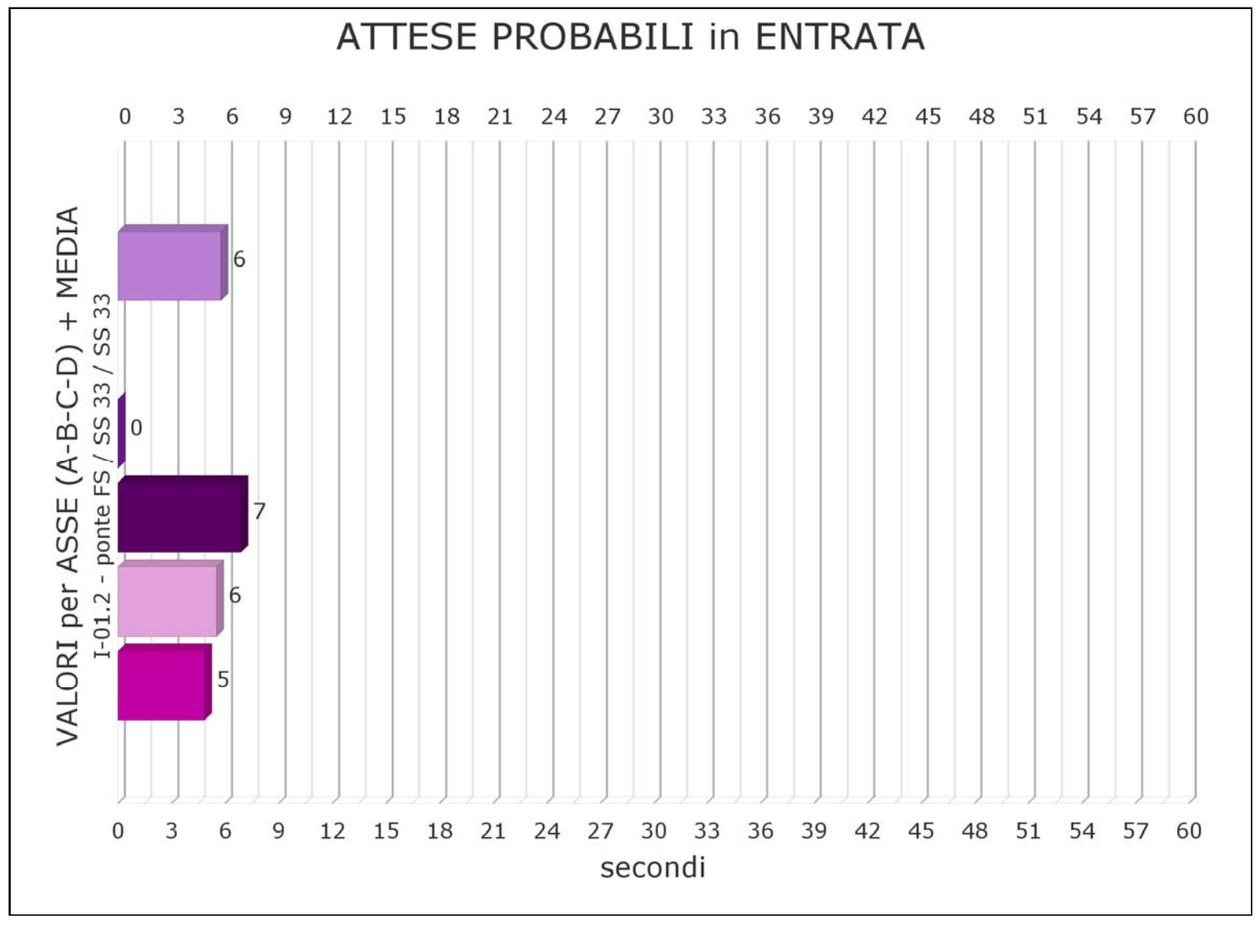












Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-02 - Dante / SS 33 / Treves / SS 33
Configurazione	B - corona di rotazione a 2 corsie - 4 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	02a - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di fatto (senza AT)

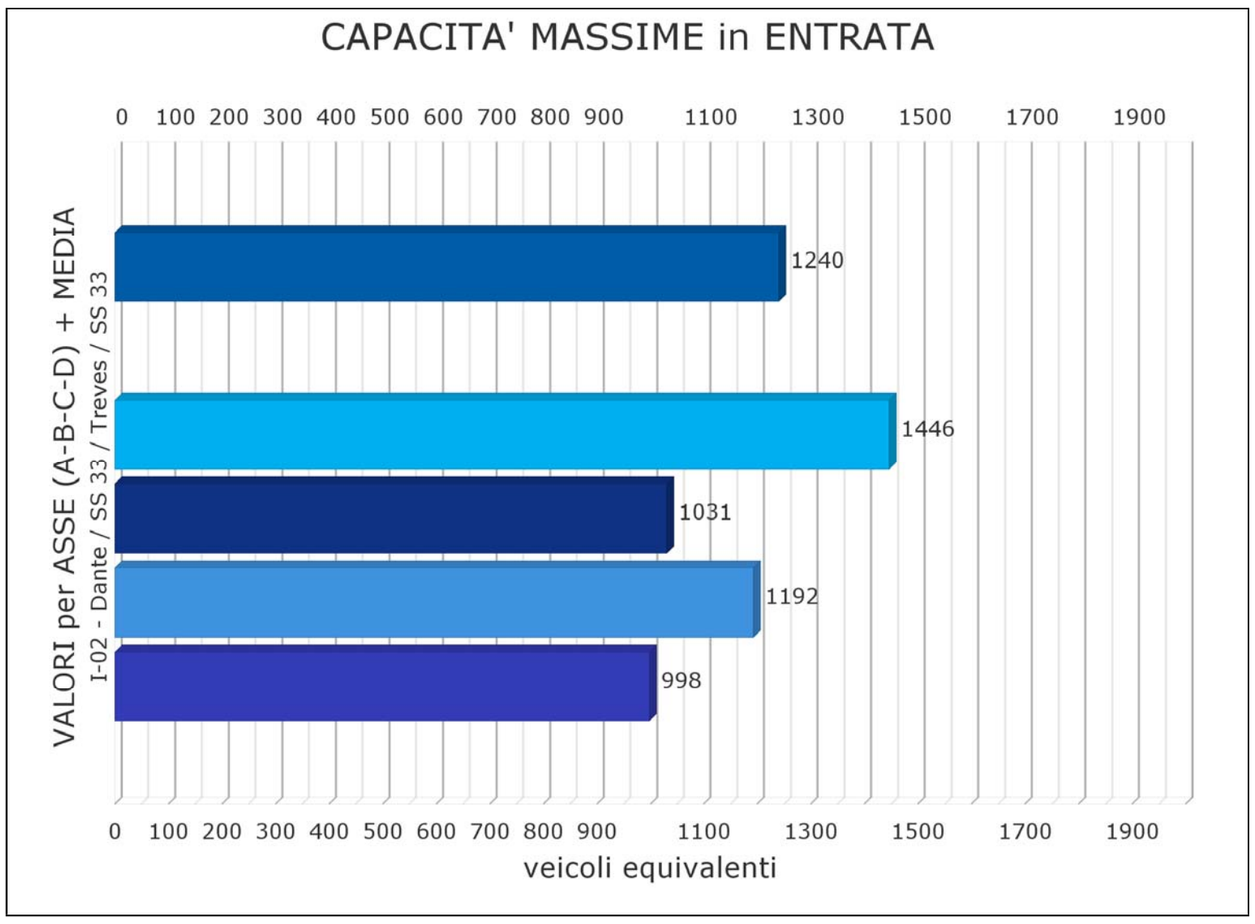
FLUSSI

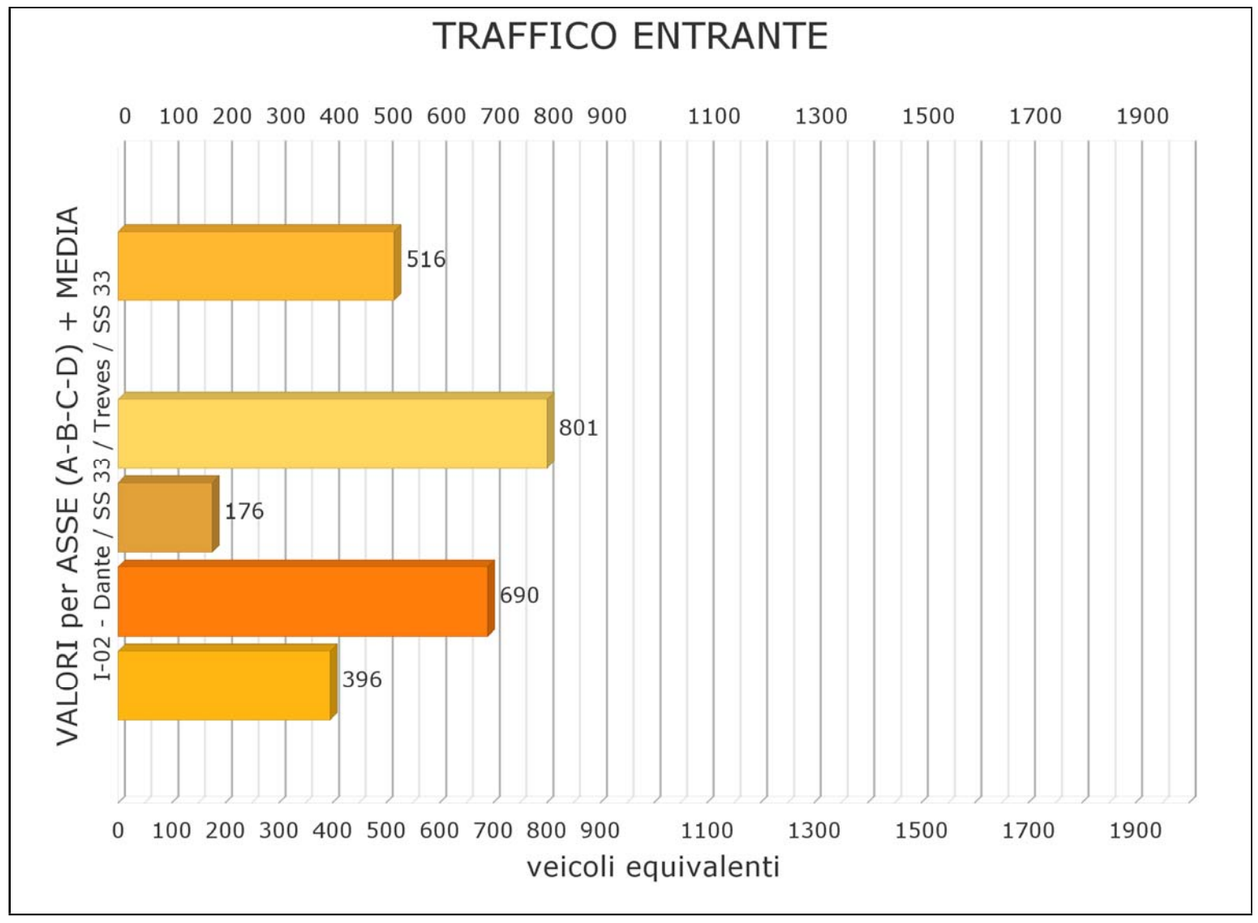
assi in entrata \ assi in uscita	A via Dante	B via Sempione (SS 33) nord	C via Treves	D via Sempione (SS 33) sud	totali per assi in entrata
A via Dante		158	79	158	396
B via Sempione (SS 33) nord	138		138	414	690
C via Treves	35	70		70	176
D via Sempione (SS 33) sud	160	481	160		801
totali per assi in uscita	333	709	377	643	2.063

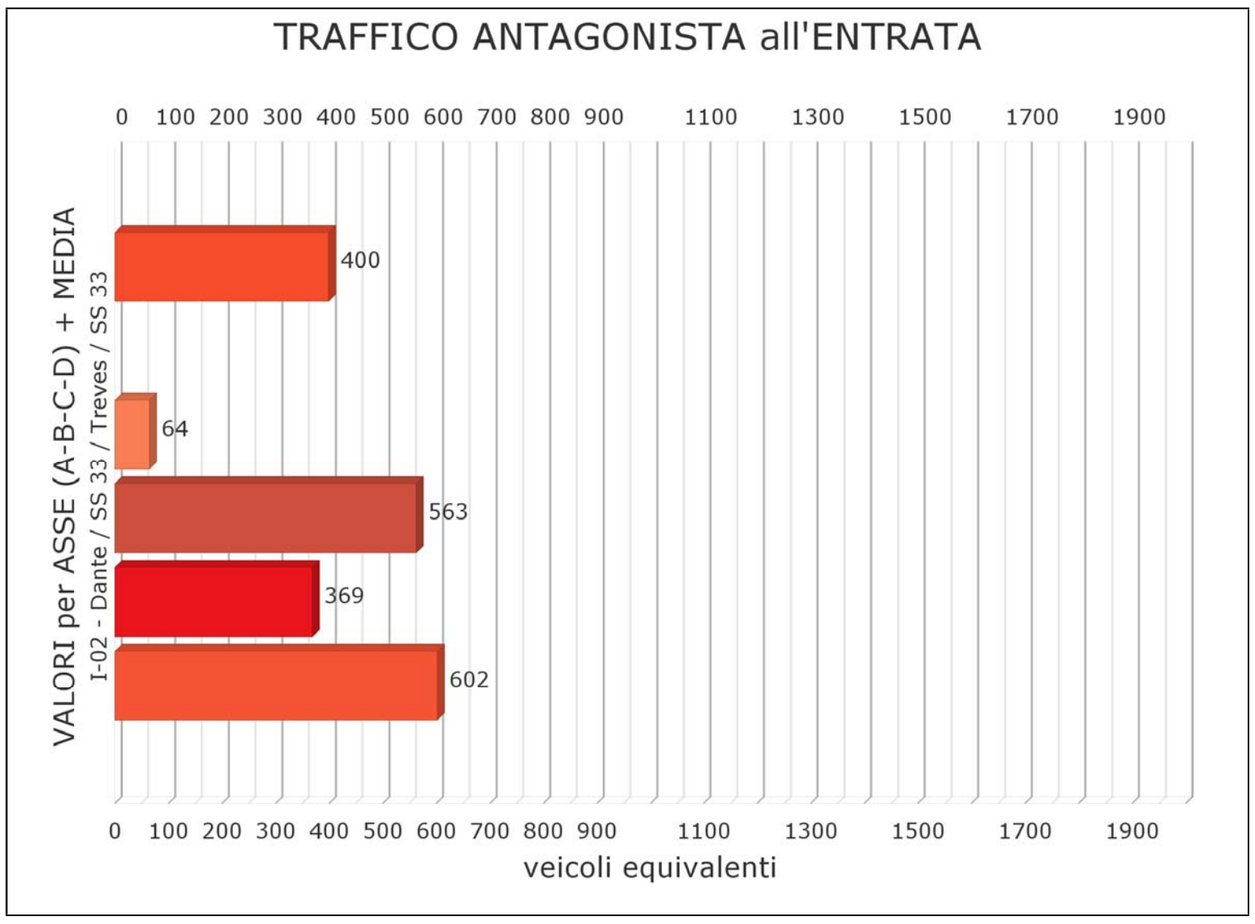
PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

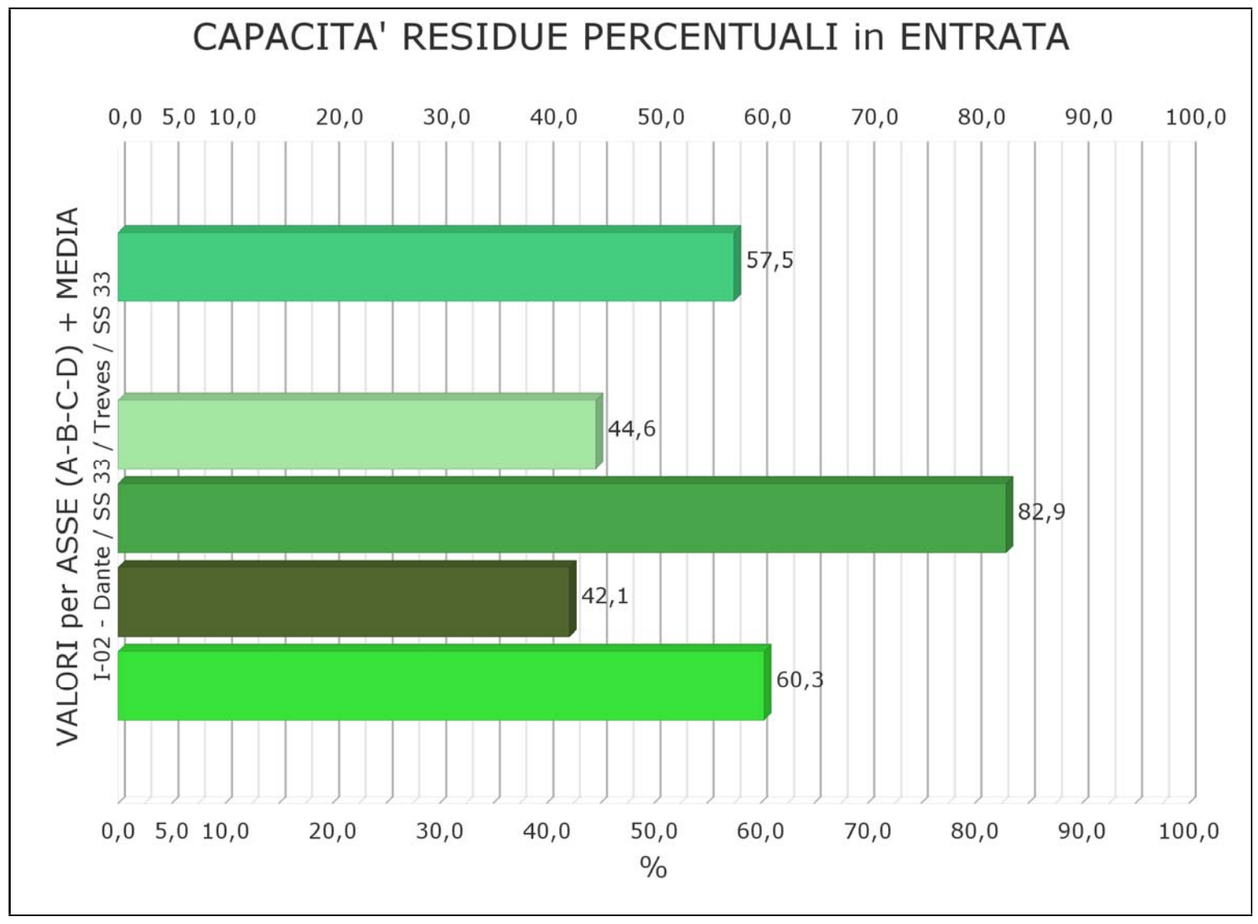
assi in entrata \ assi in uscita	A via Dante	B via Sempione (SS 33) nord	C via Treves	D via Sempione (SS 33) sud	totali per assi in entrata
A via Dante		40	20	40	100
B via Sempione (SS 33) nord	20		20	60	100
C via Treves	20	40		40	100
D via Sempione (SS 33) sud	20	60	20		100
totali per assi in uscita	60	140	60	140	400

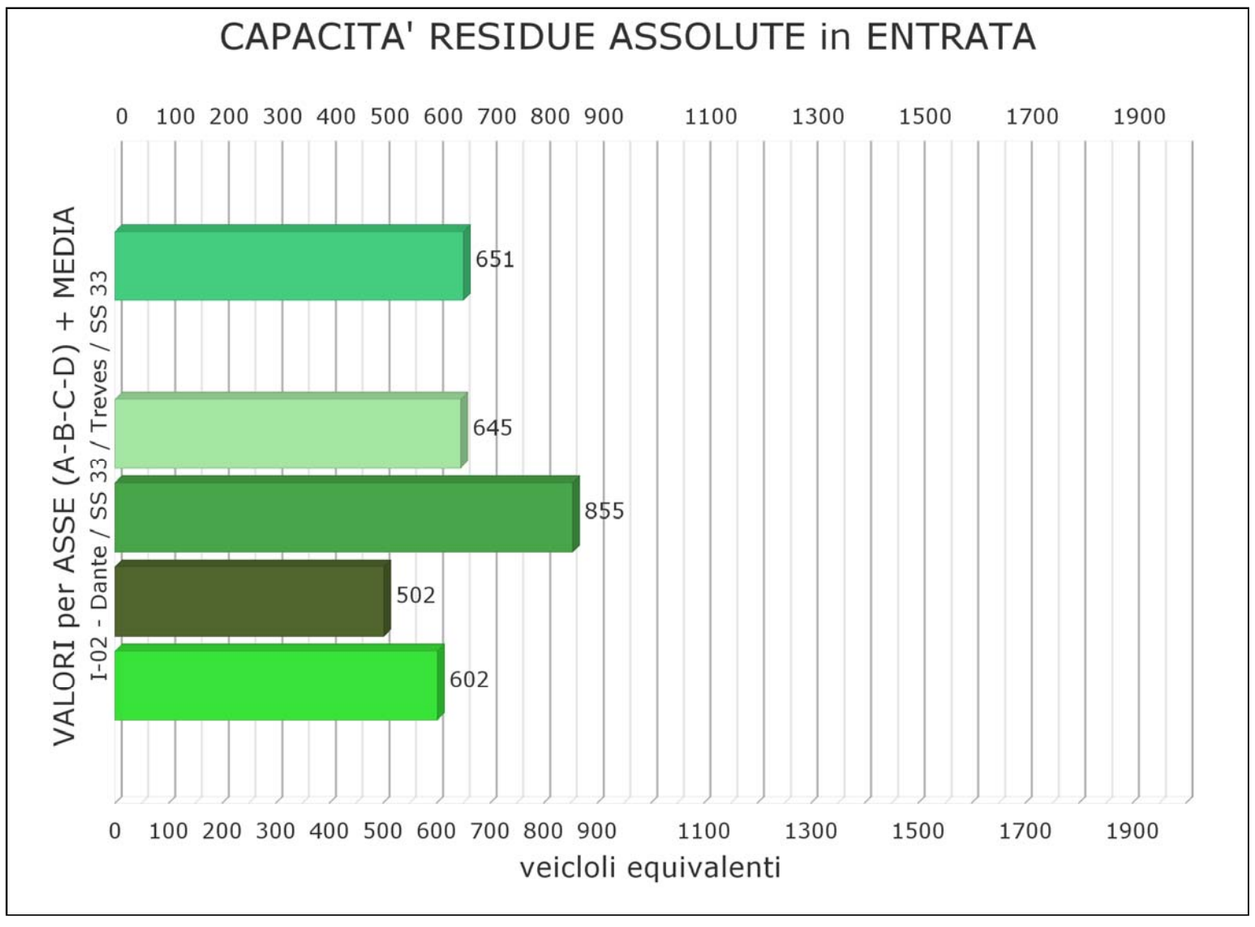
valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

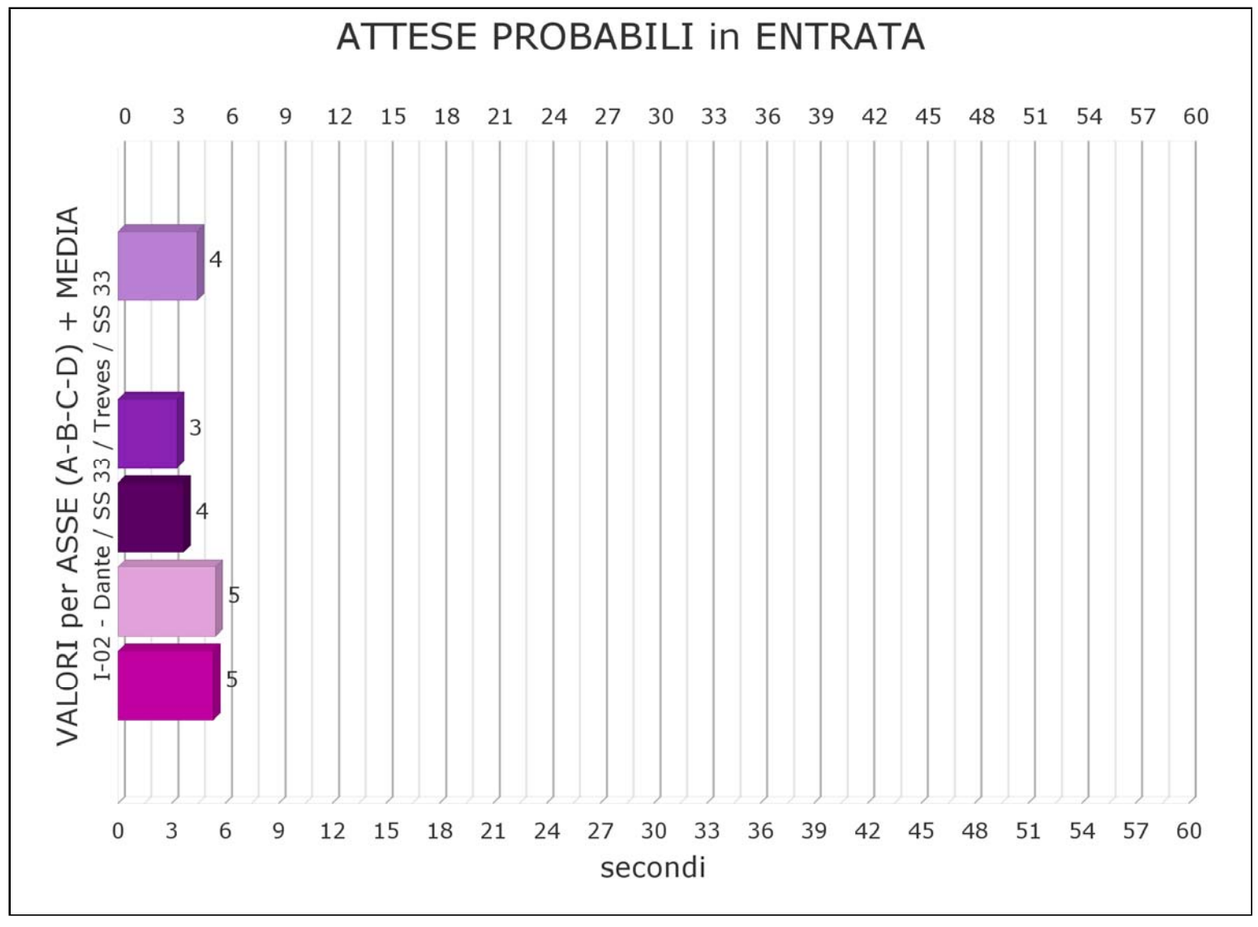












Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-03 - accesso a ZA / SS 33 / nuovo asse di arroccamento / SS 33
Configurazione	B - corona di rotazione a 2 corsie - 4 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	02a - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di fatto (senza AT)

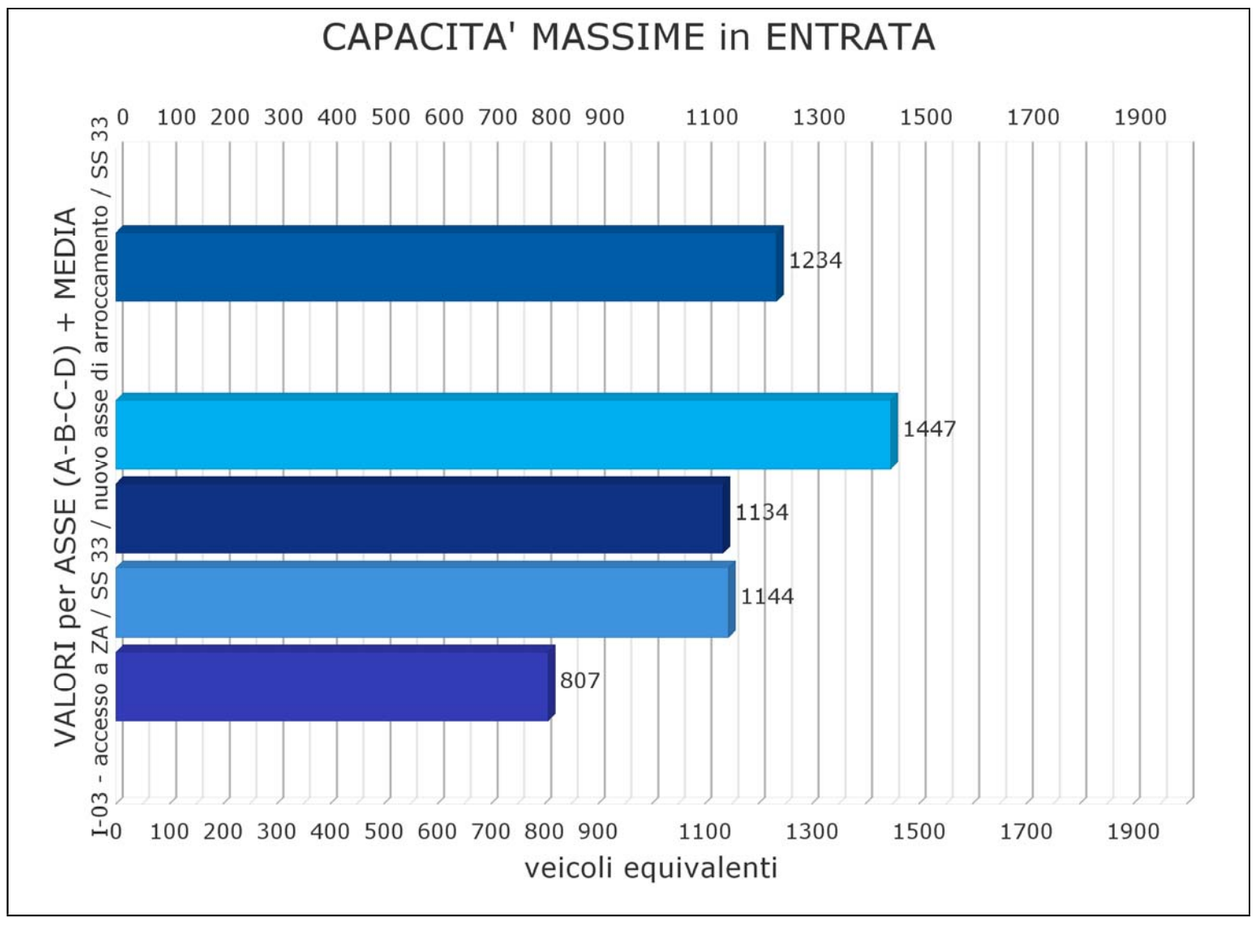
FLUSSI

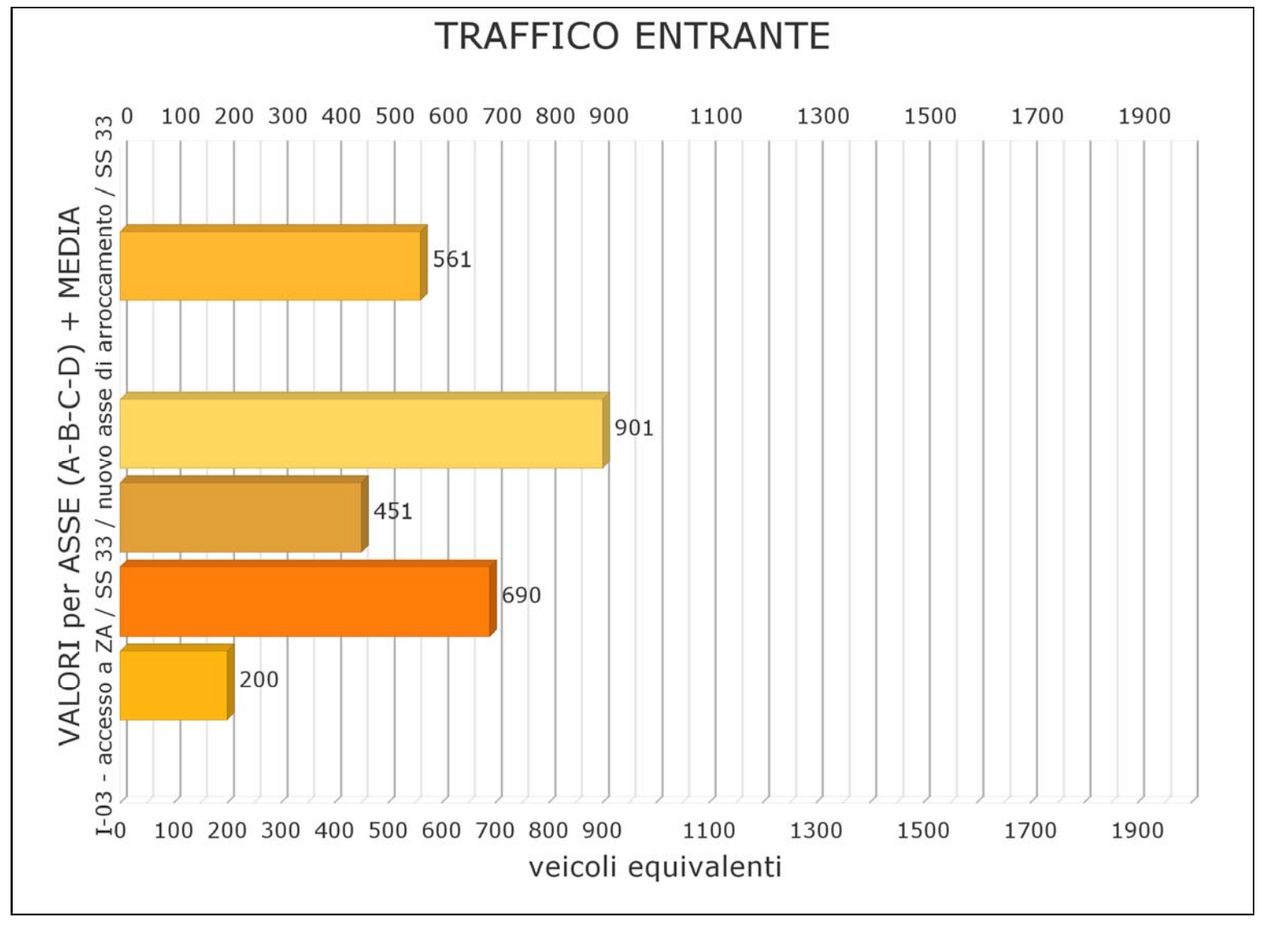
assi in entrata \ assi in uscita	A accesso a ZA	B via Sempione (SS 33) nord	C nuovo asse di arroccamento	D via Sempione (SS 33) sud	totali per assi in entrata
A accesso a ZA		90	20	90	200
B via Sempione (SS 33) nord	69		276	345	690
C nuovo asse di arroccamento	45	203		203	451
D via Sempione (SS 33) sud	90	451	360		901
totali per assi in uscita	204	743	656	638	2.242

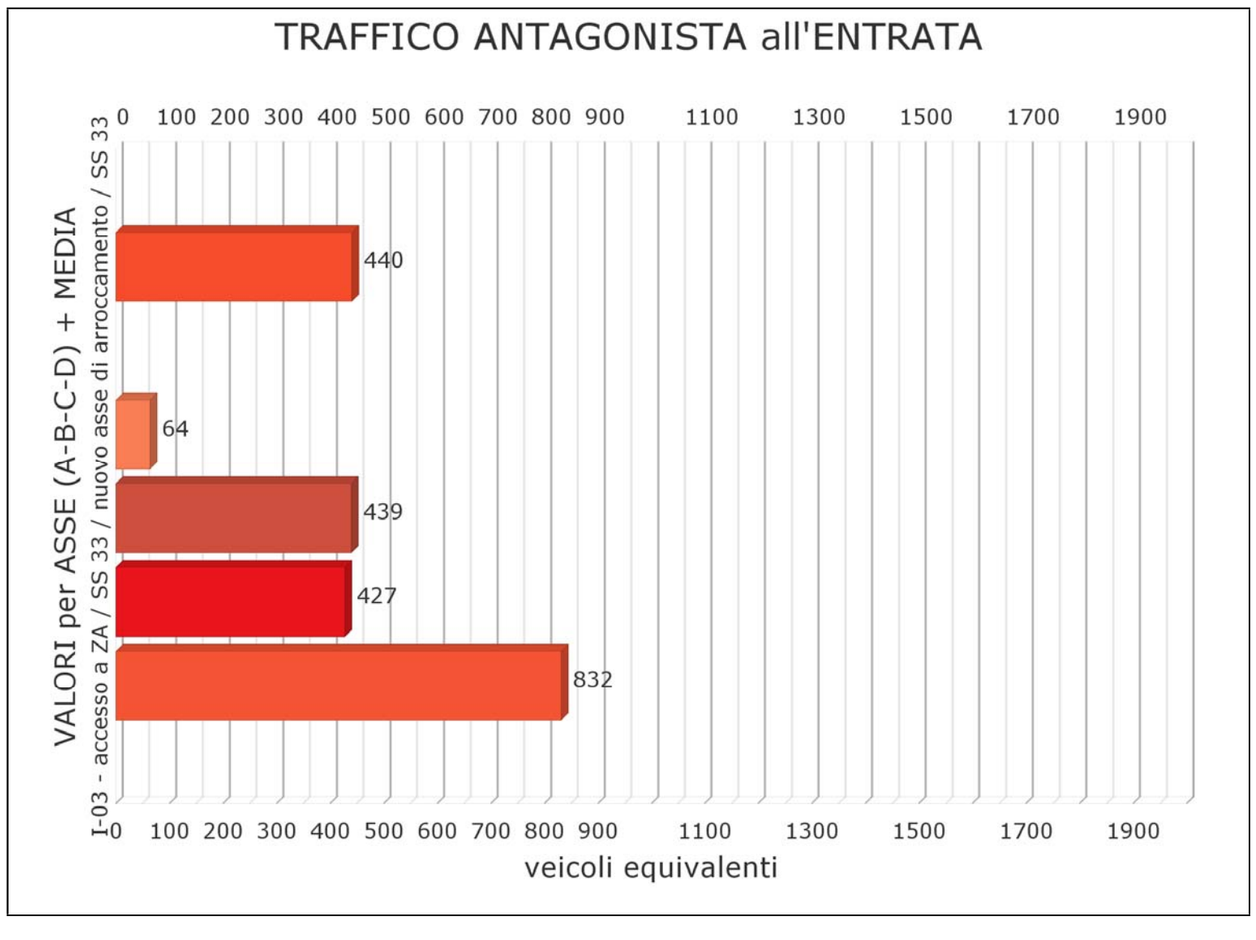
PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

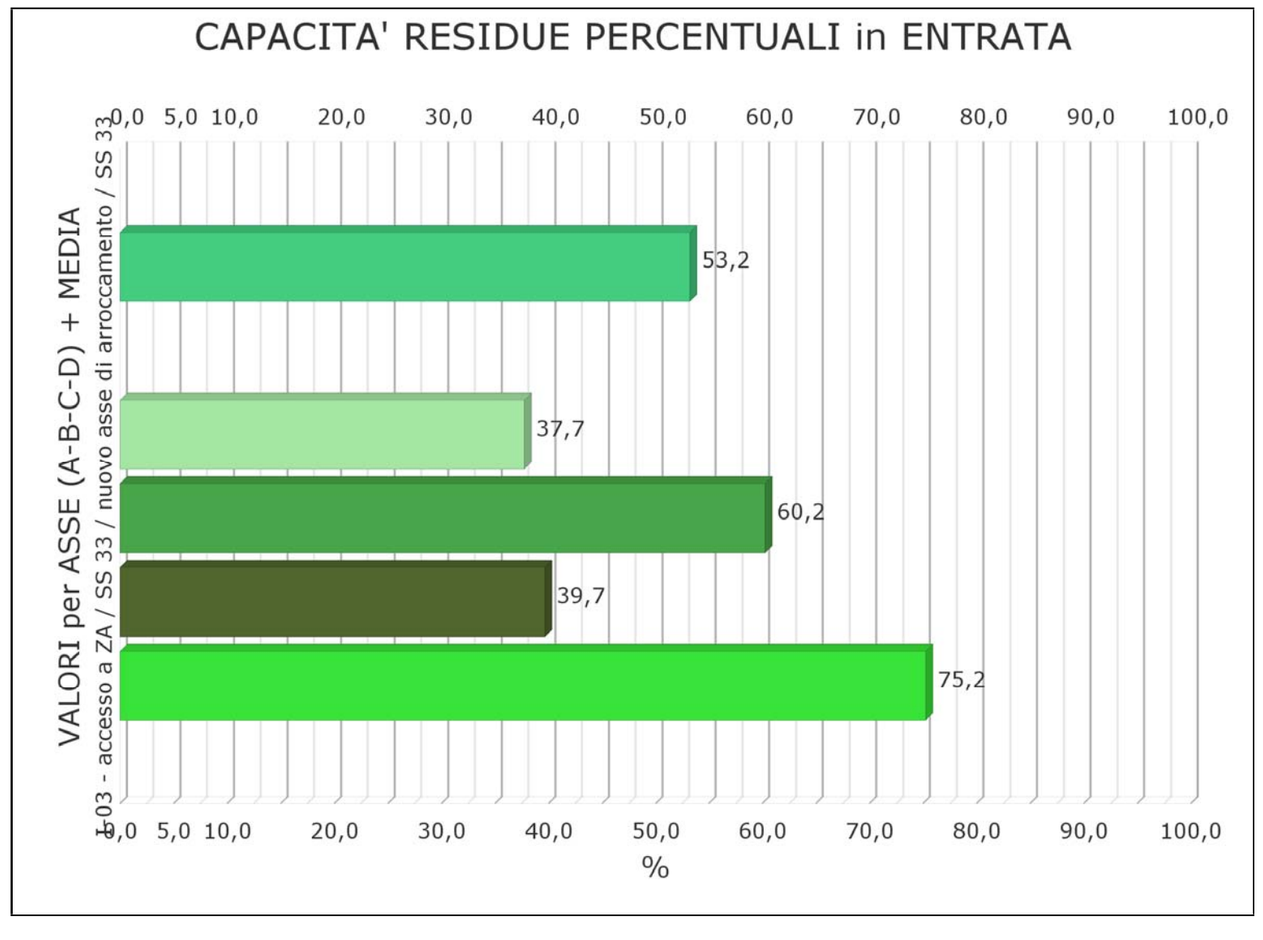
assi in entrata \ assi in uscita	A accesso a ZA	B via Sempione (SS 33) nord	C nuovo asse di arroccamento	D via Sempione (SS 33) sud	totali per assi in entrata
A accesso a ZA		45	10	45	100
B via Sempione (SS 33) nord	10		40	50	100
C nuovo asse di arroccamento	10	45		45	100
D via Sempione (SS 33) sud	10	50	40		100
totali per assi in uscita	30	140	90	140	400

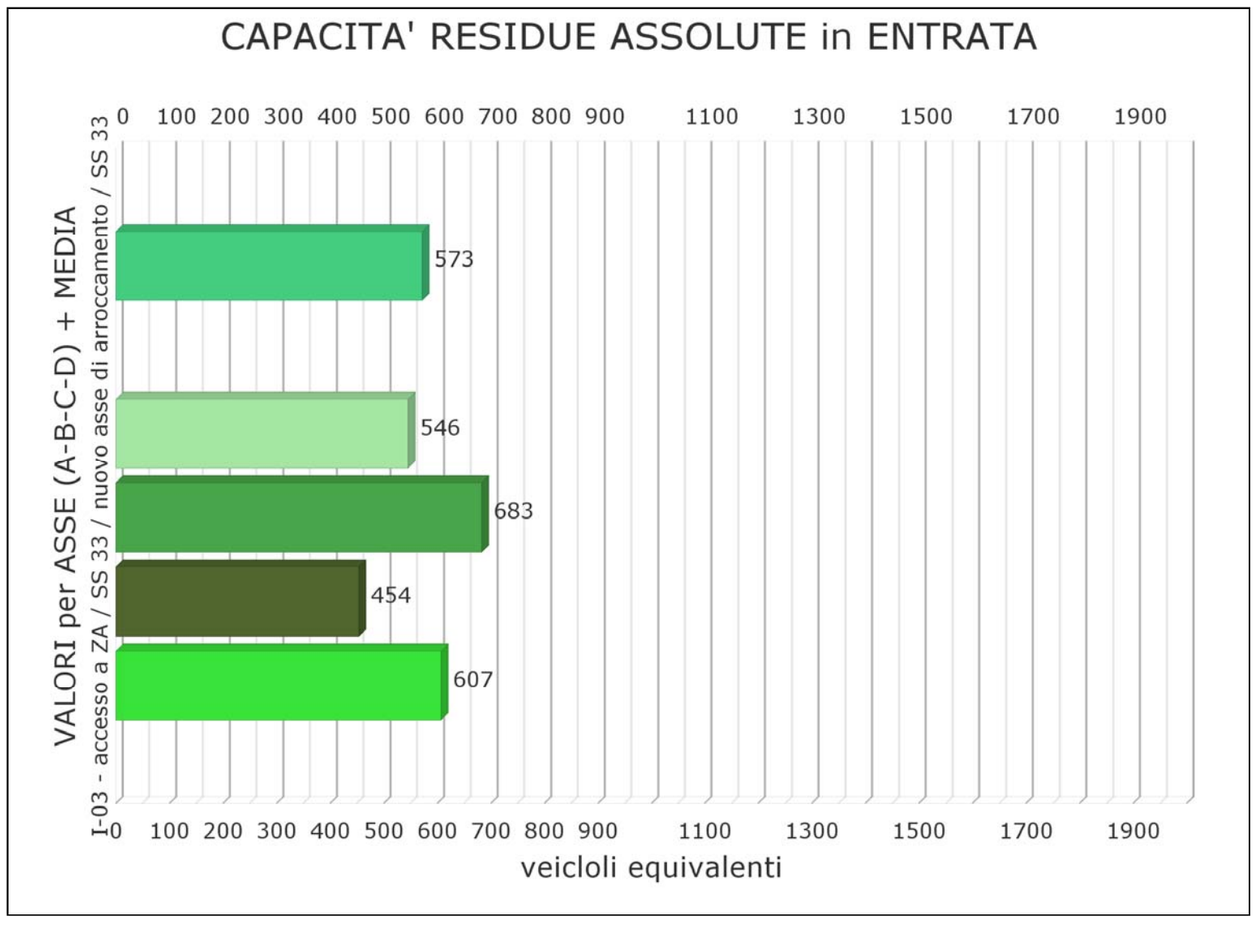
valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

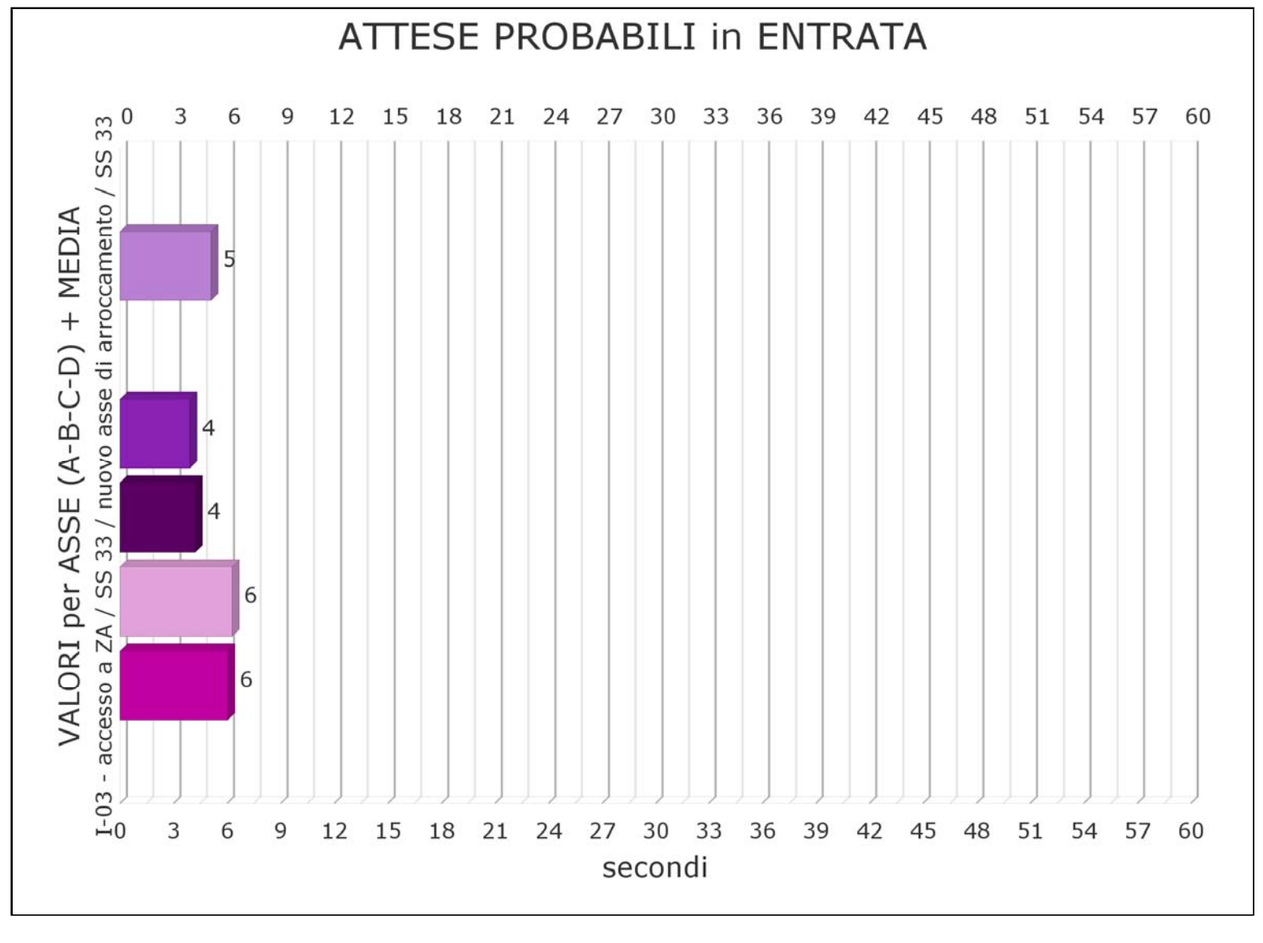












Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-04 - SP 47 / SS 33 / SS 33
Configurazione	A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	02a - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di fatto (senza AT)

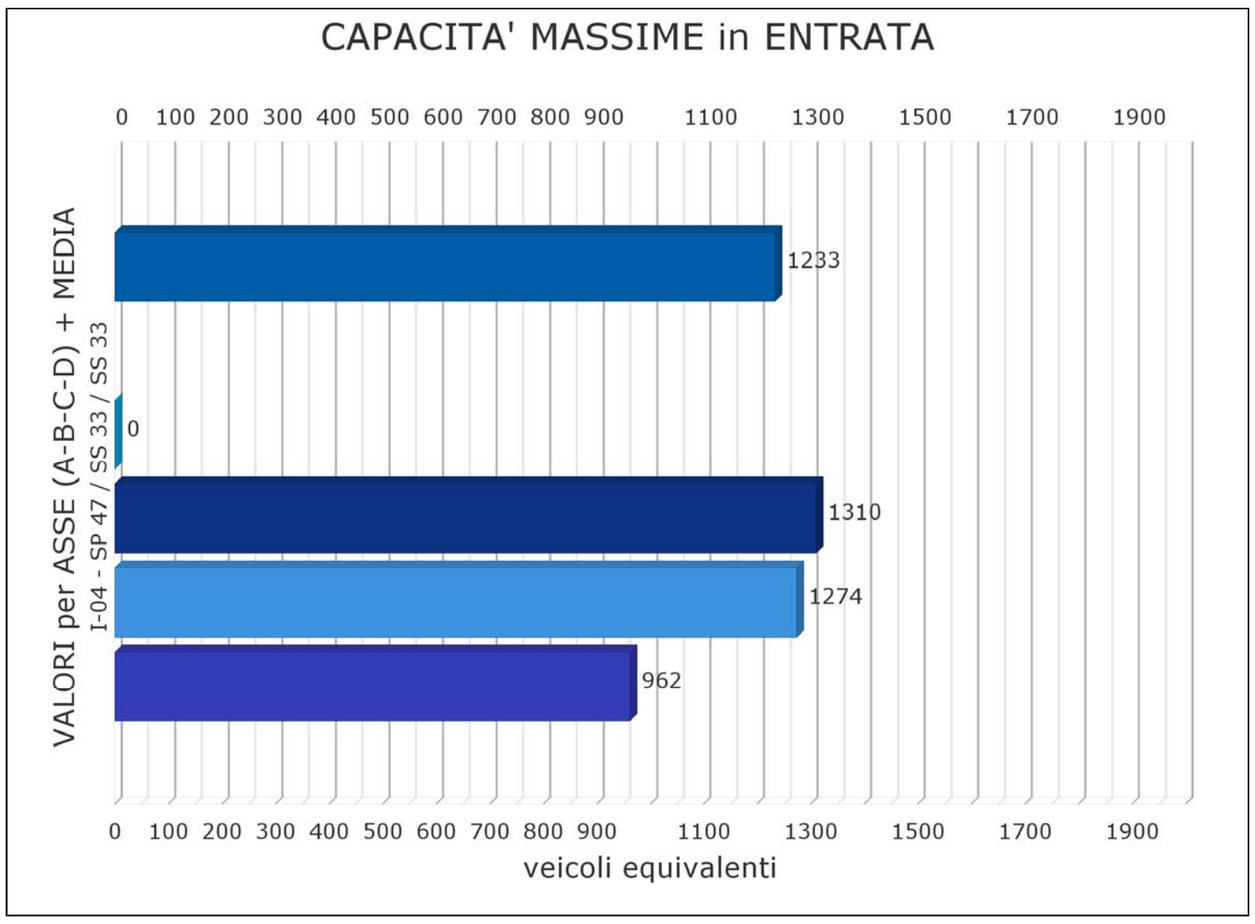
FLUSSI

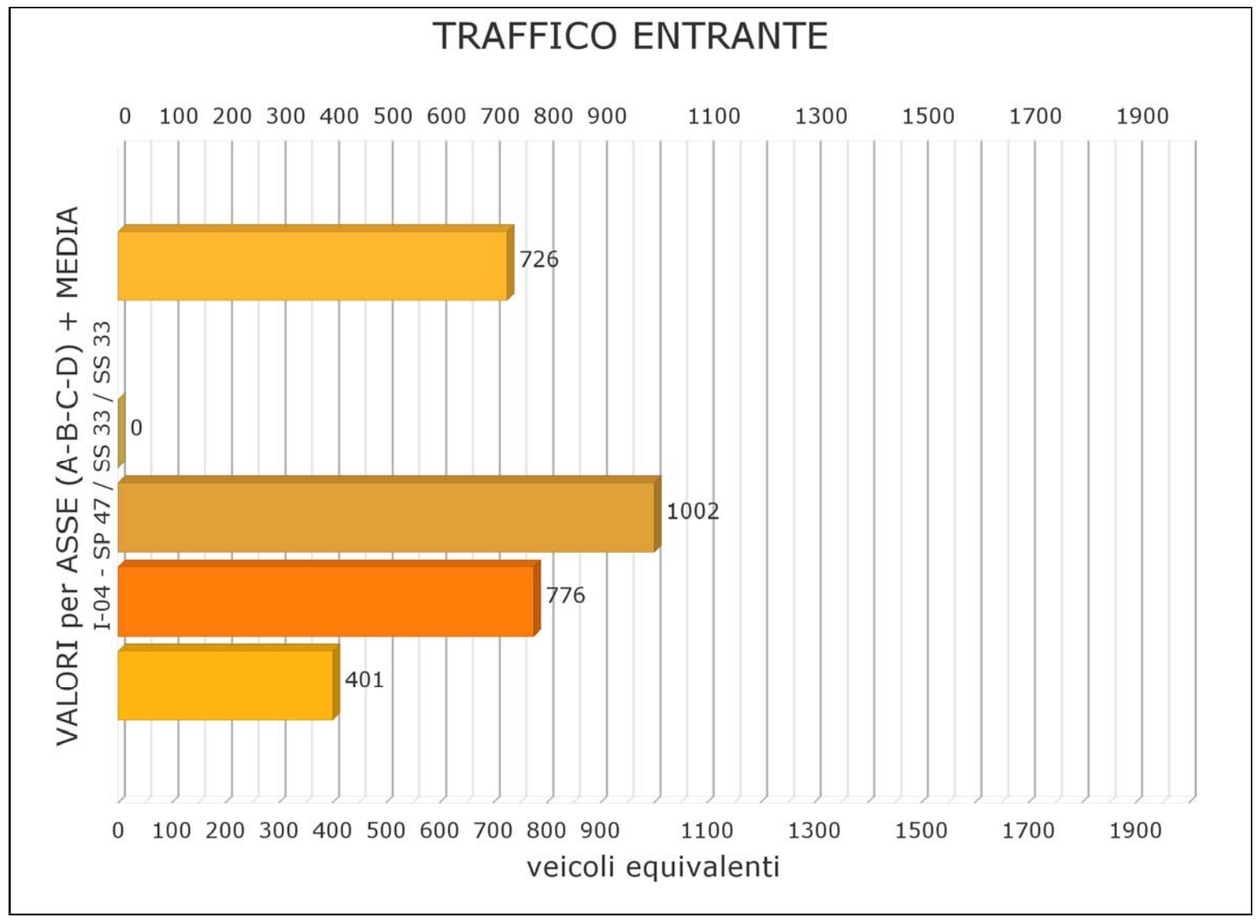
assi in entrata \ assi in uscita	A via Cascina Nuova (SP 47)	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	totali per assi in entrata
A via Cascina Nuova (SP 47)		160	241	0	401
B via Sempione (SS 33) nord	194		582	0	776
C via Sempione (SS 33) sud	251	752		0	1.002
D ---	0	0	0		0
totali per assi in uscita	445	912	823	0	2.179

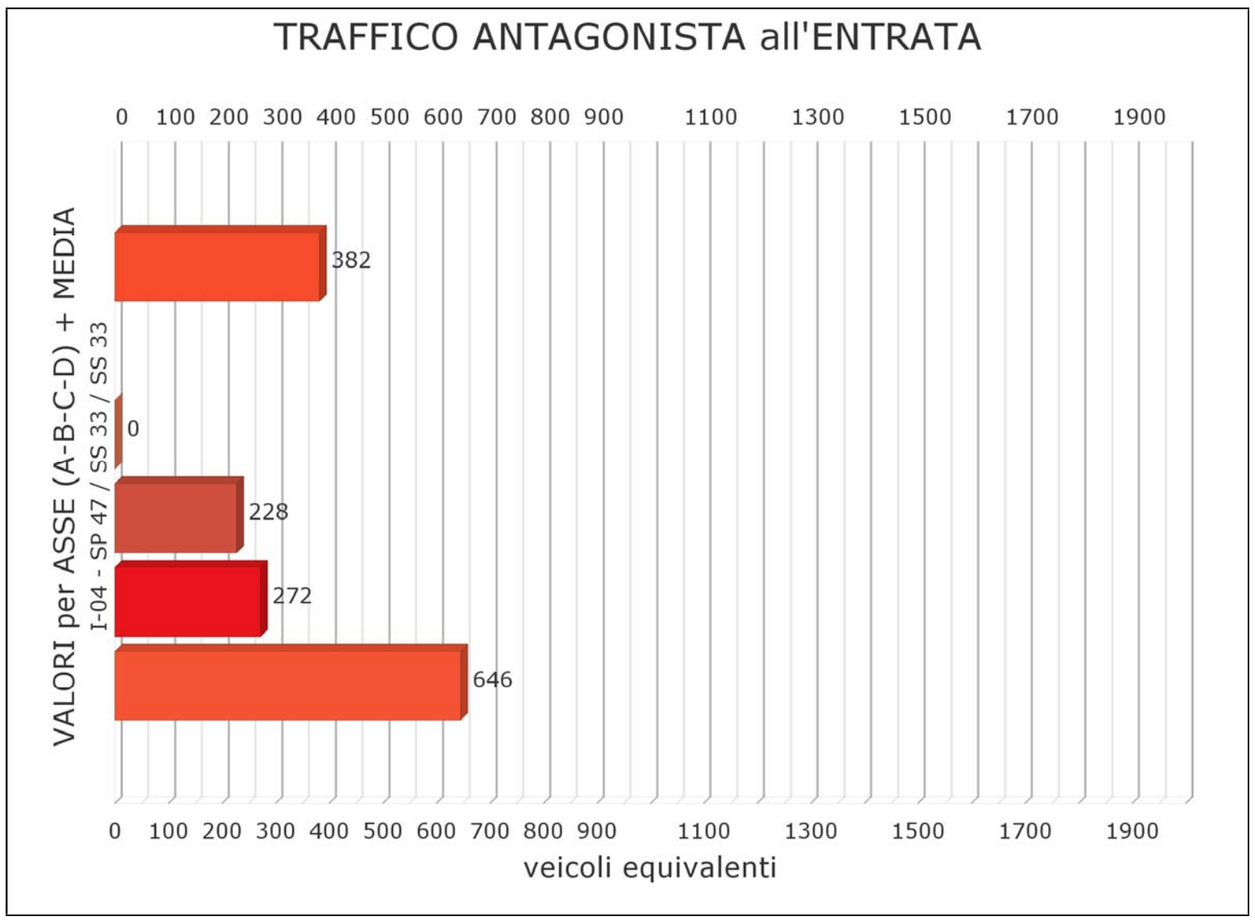
PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

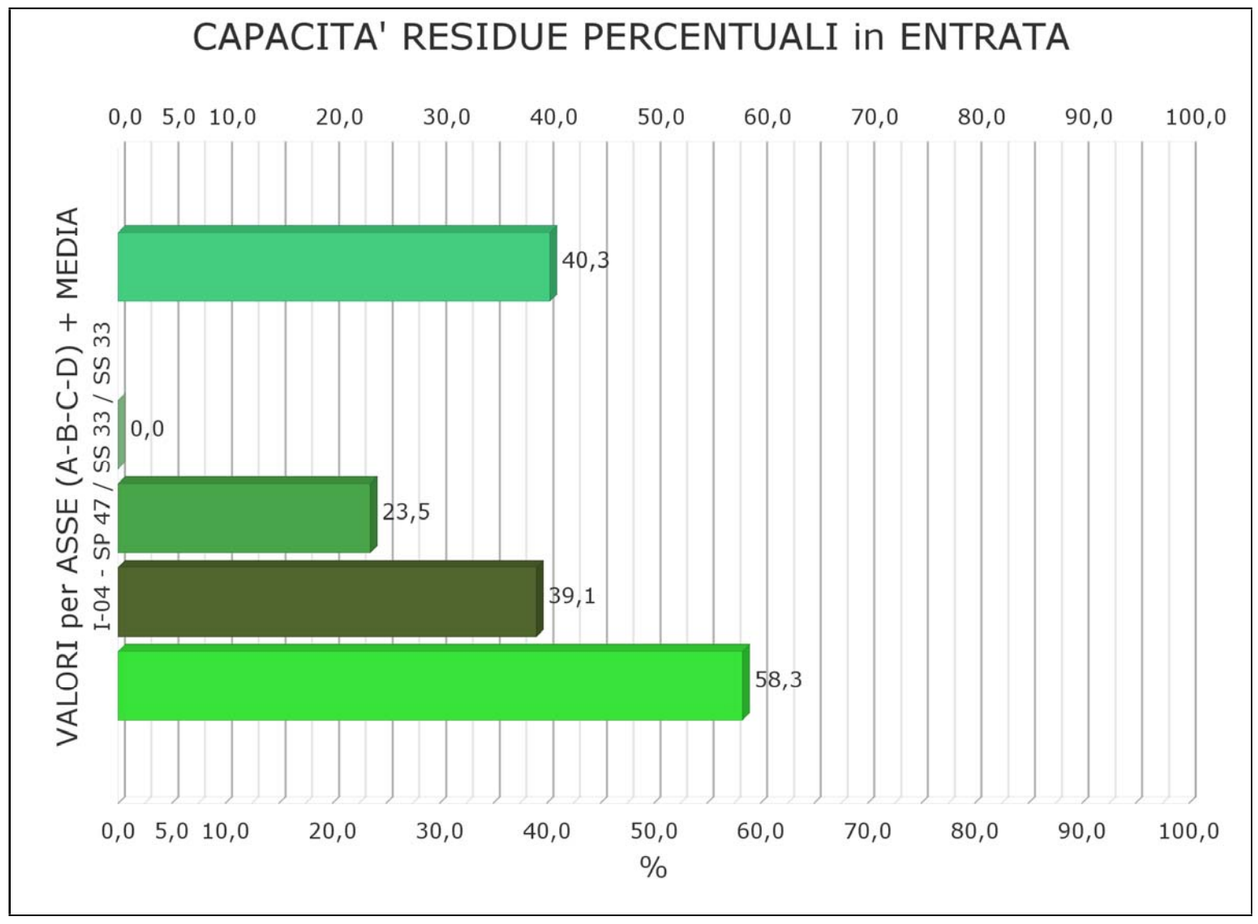
assi in entrata \ assi in uscita	A via Cascina Nuova (SP 47)	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	totali per assi in entrata
A via Cascina Nuova (SP 47)		40	60		100
B via Sempione (SS 33) nord	25		75		100
C via Sempione (SS 33) sud	25	75			100
D ---					0
totali per assi in uscita	50	115	135	0	300

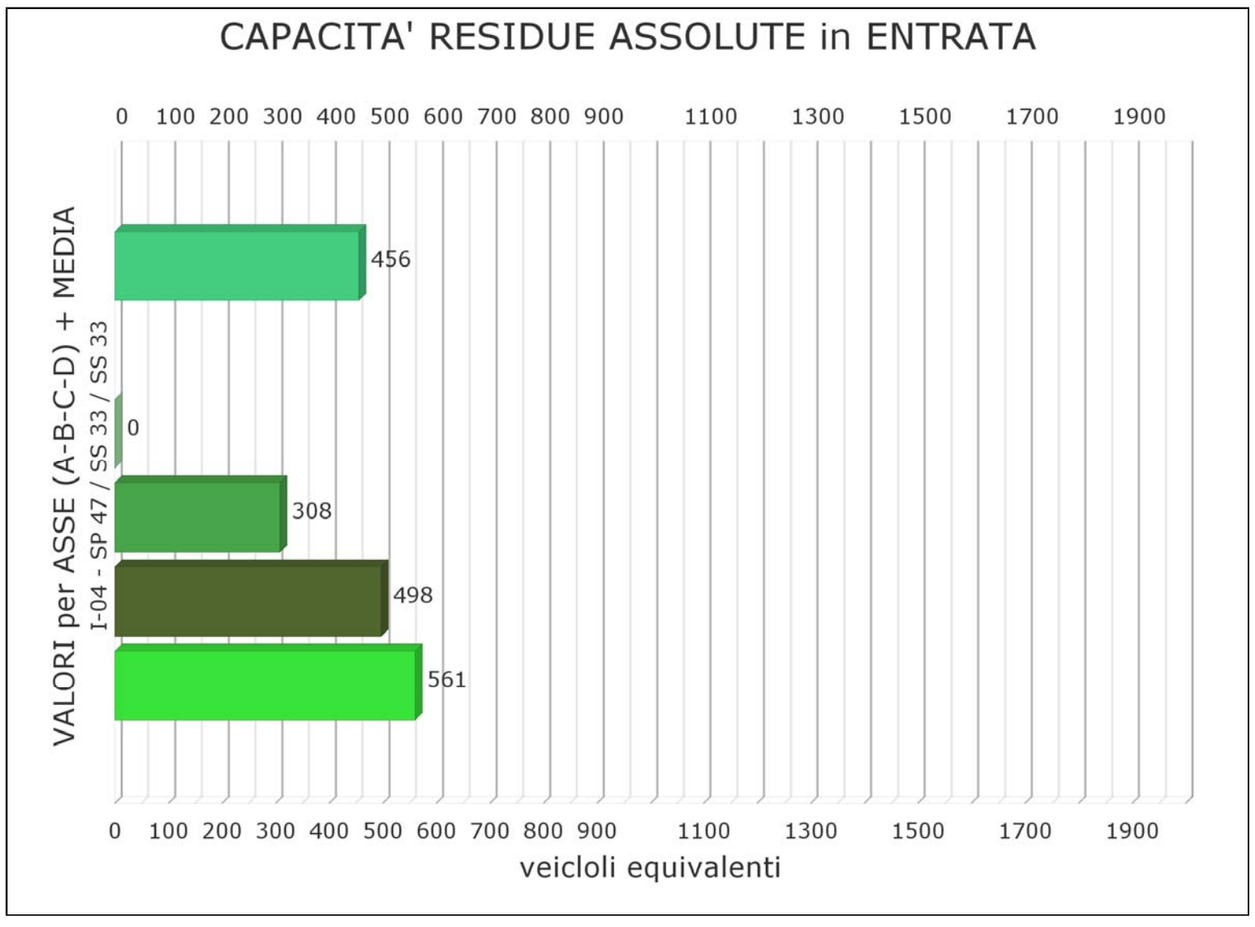
valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

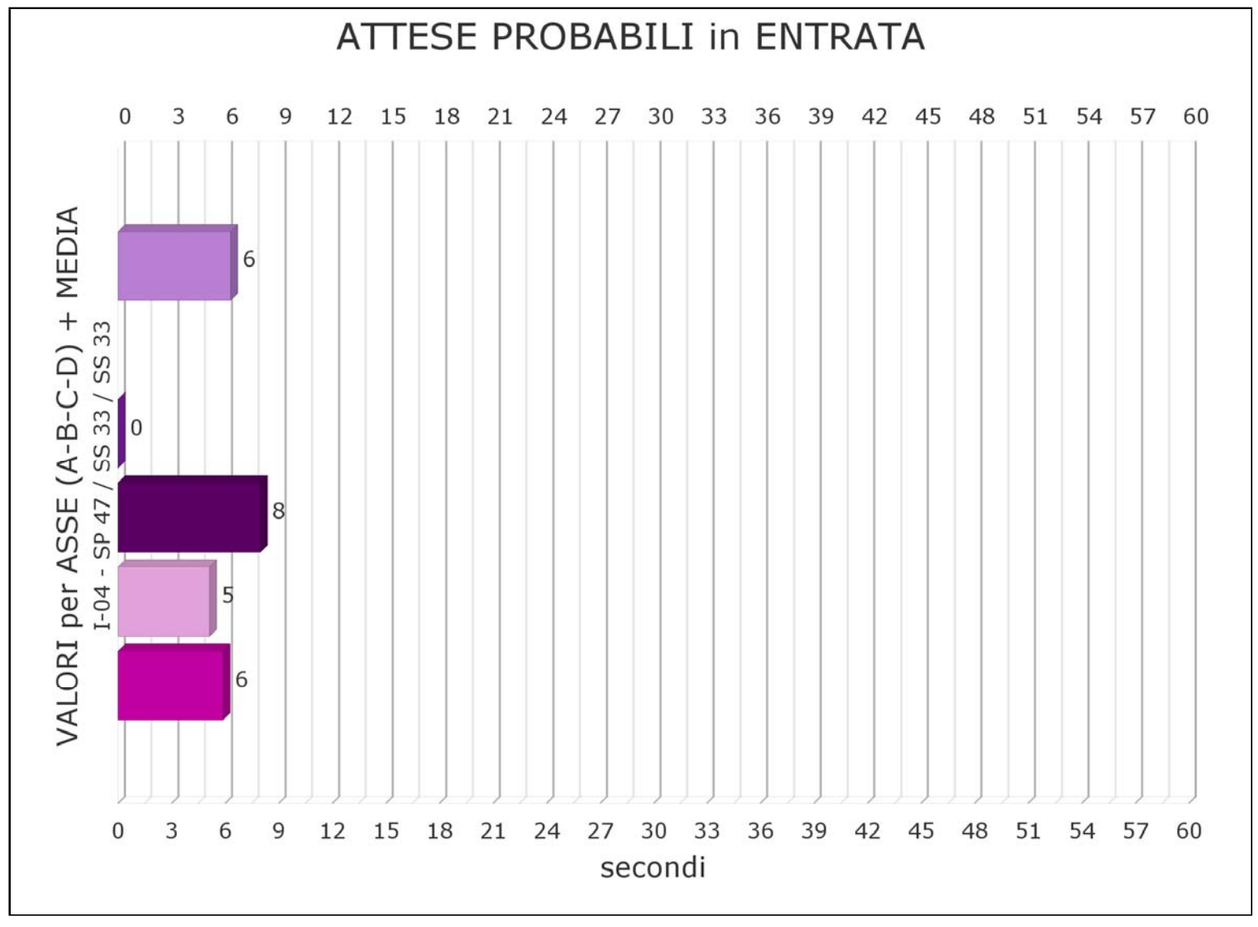












Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-05 - Treves / Treves-Valletta / nuovo asse di arroccamento
Configurazione	A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	02a - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di fatto (senza AT)

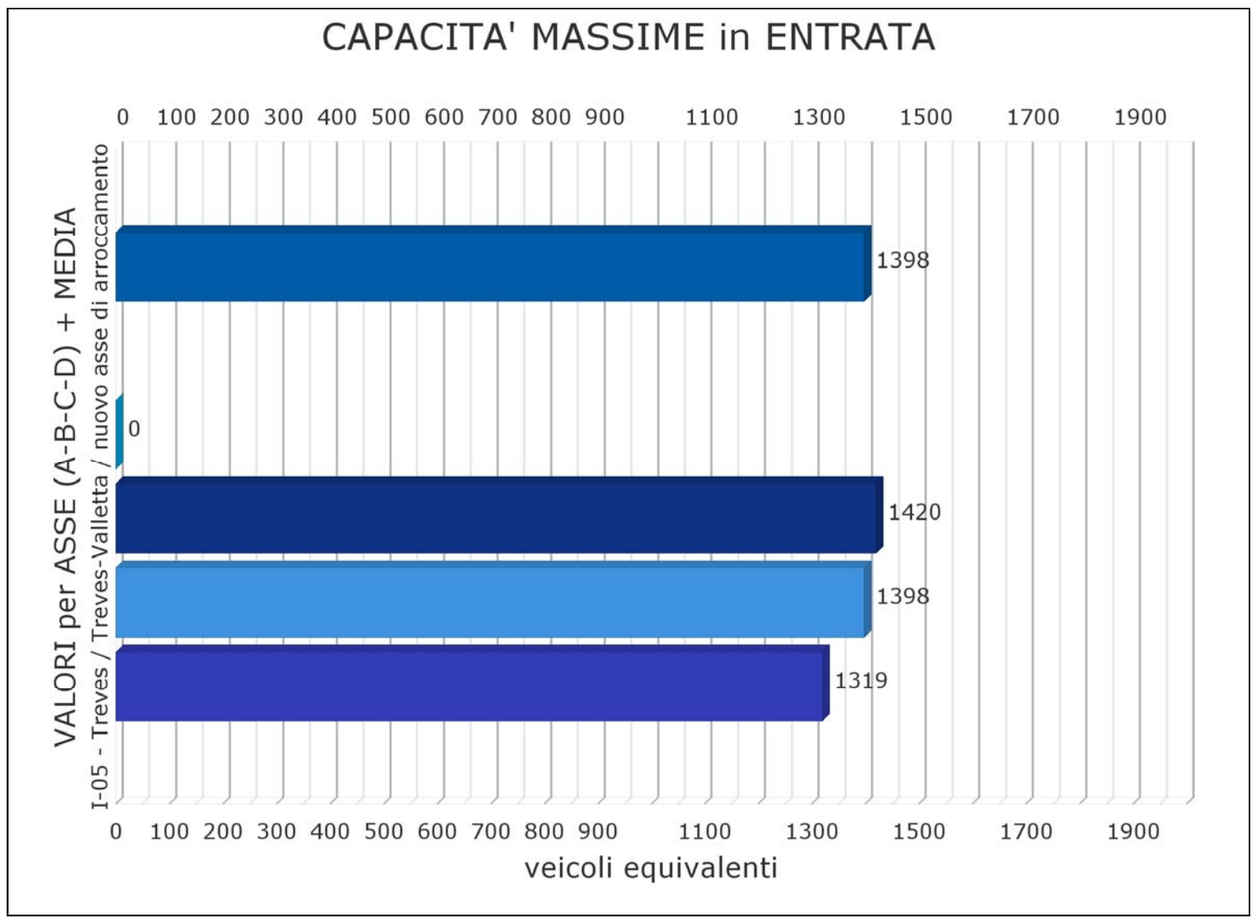
FLUSSI

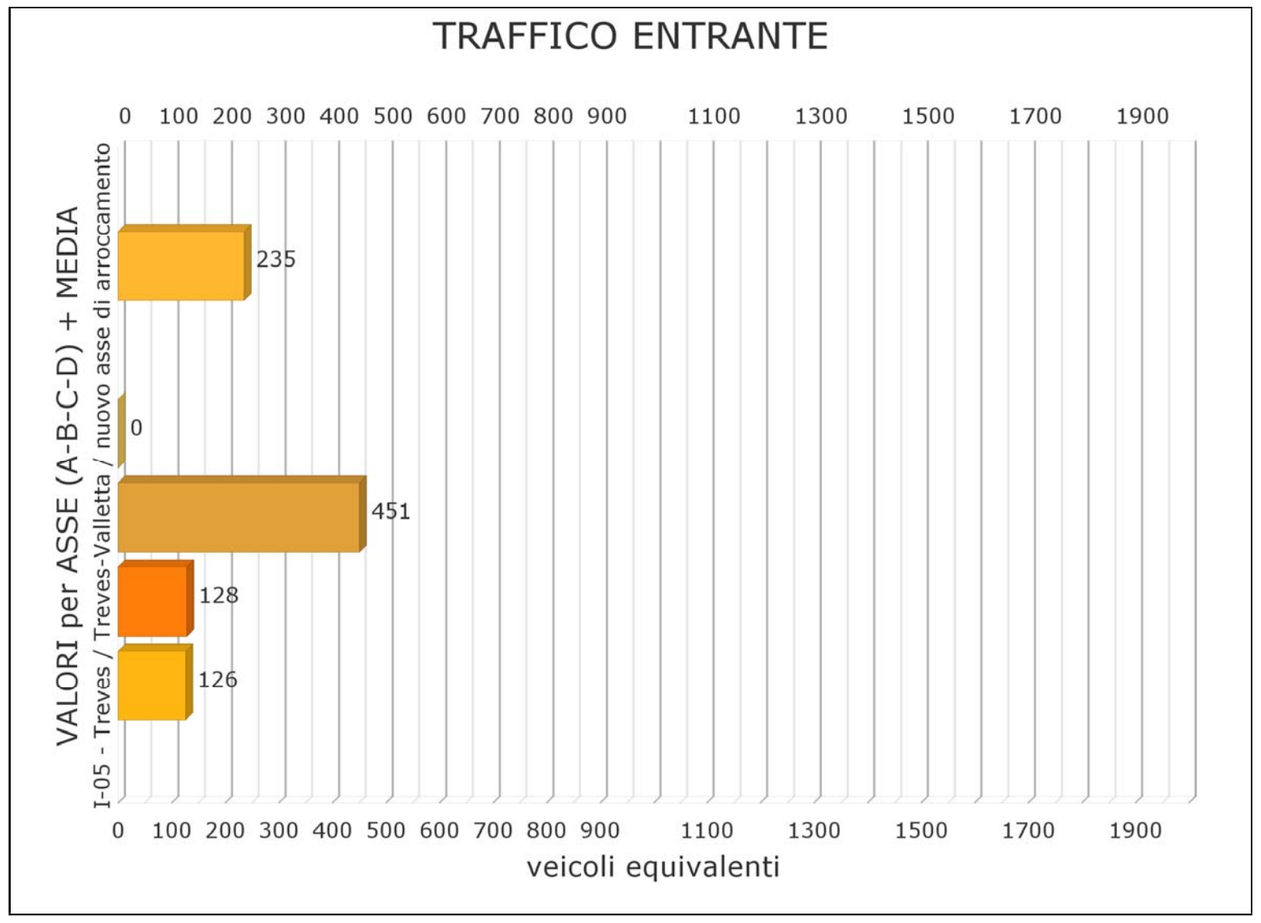
assi in entrata \ assi in uscita	A via Treves	B via Treves - via Valletta	C nuovo asse di arroccamento	D ---	totali per assi in entrata
A via Treves		38	88	0	126
B via Treves - via Valletta	64		64	0	128
C nuovo asse di arroccamento	316	135		0	451
D ---	0	0	0		0
totali per assi in uscita	380	173	152	0	705

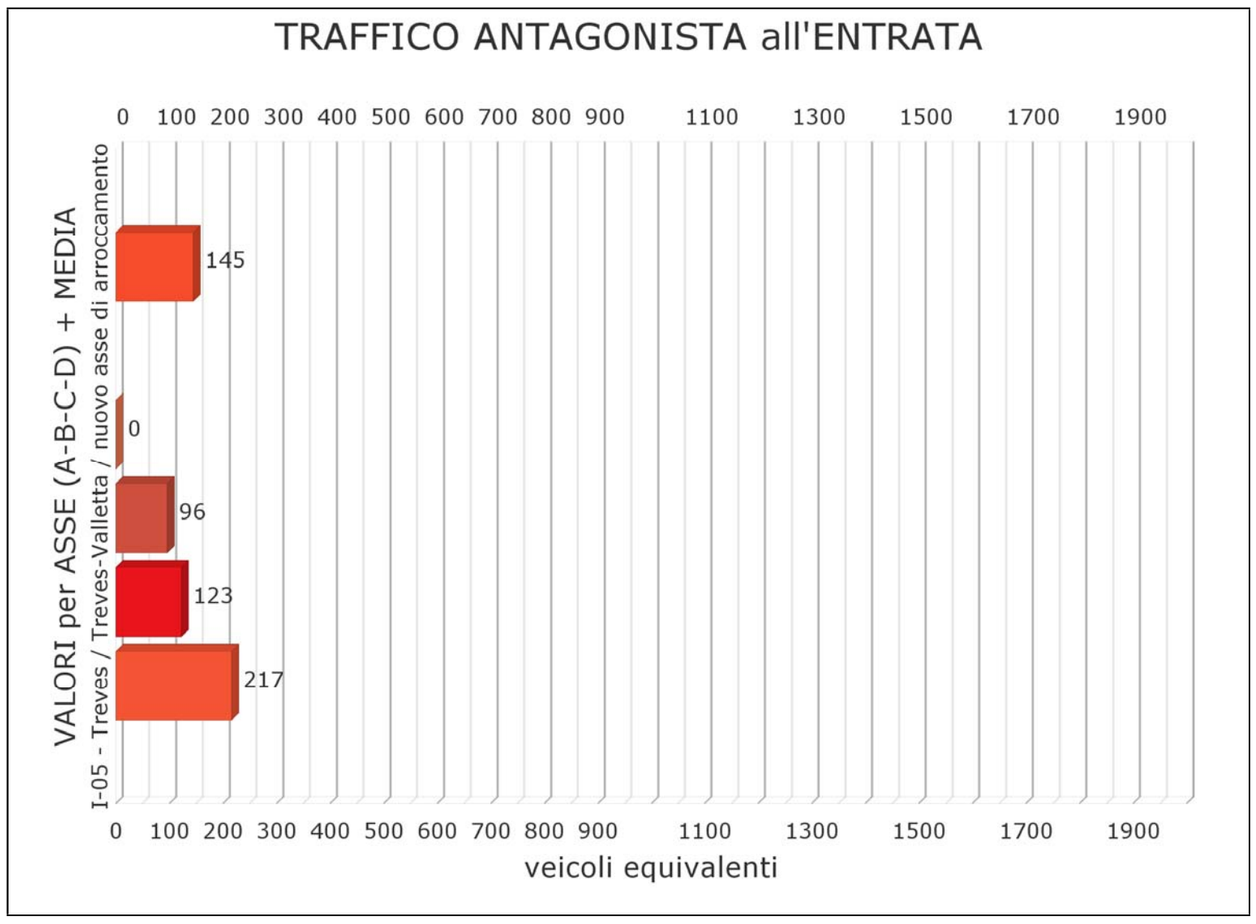
PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

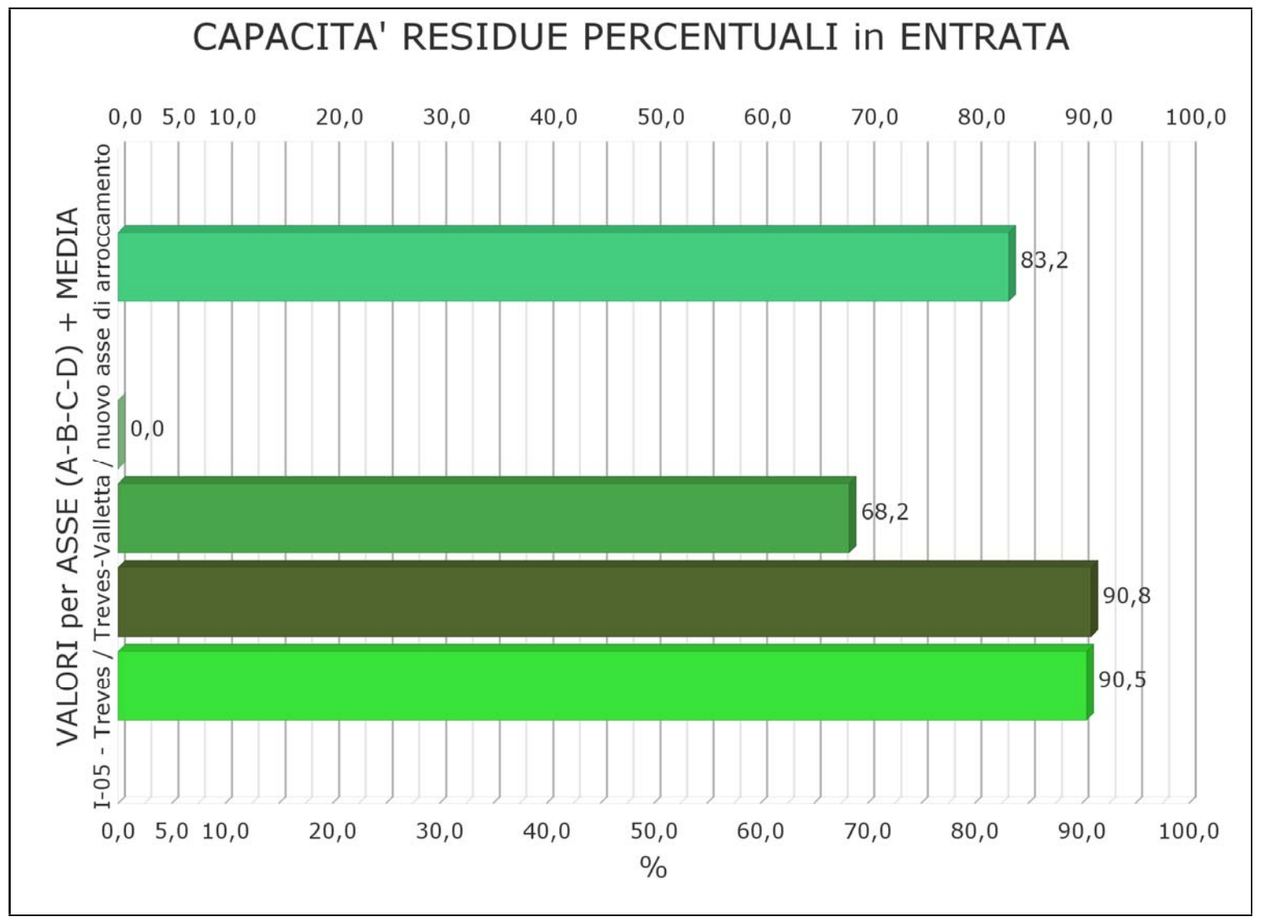
assi in entrata \ assi in uscita	A via Treves	B via Treves - via Valletta	C nuovo asse di arroccamento	D ---	totali per assi in entrata
A via Treves		30	70		100
B via Treves - via Valletta	50		50		100
C nuovo asse di arroccamento	70	30			100
D ---					0
totali per assi in uscita	120	60	120	0	300

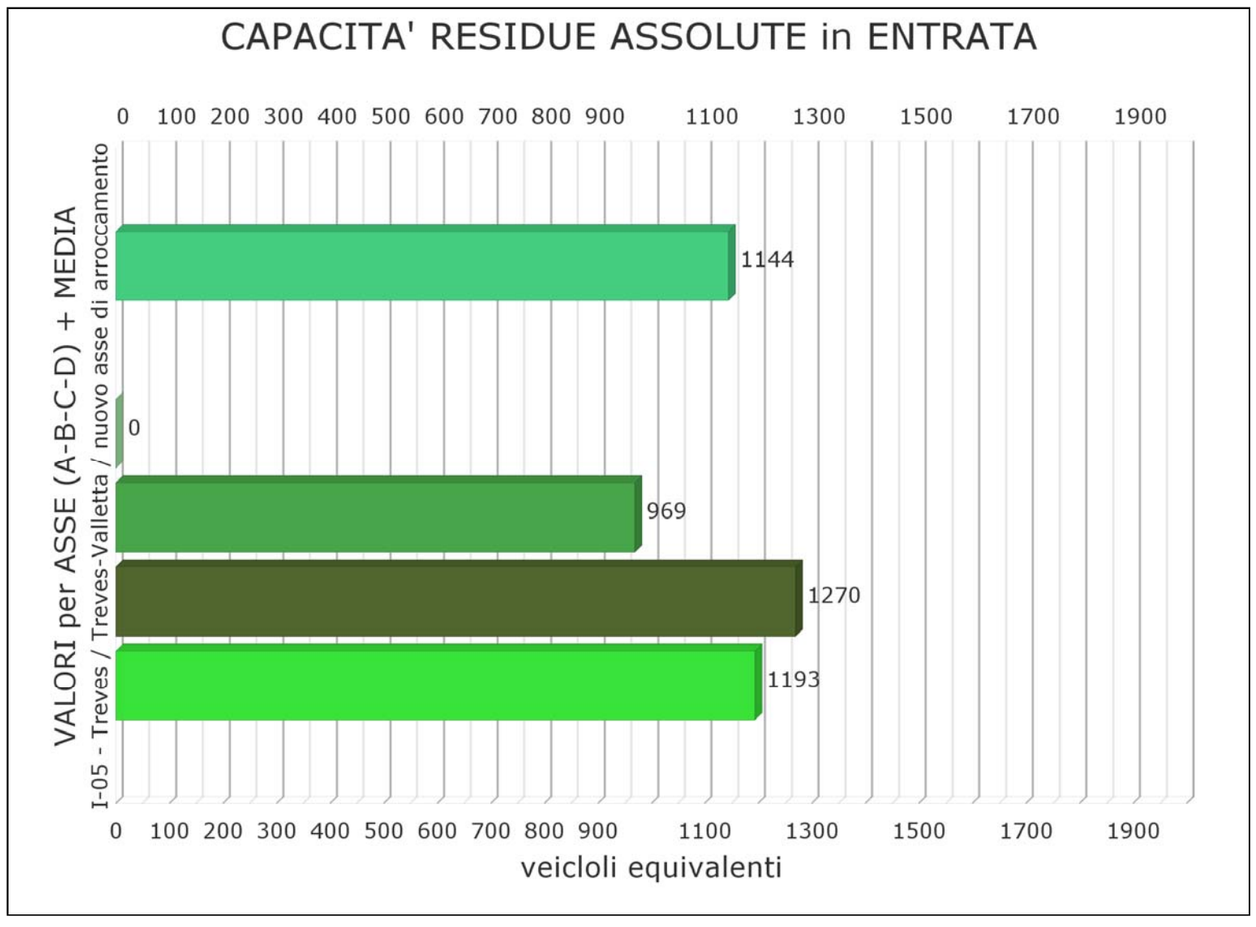
valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

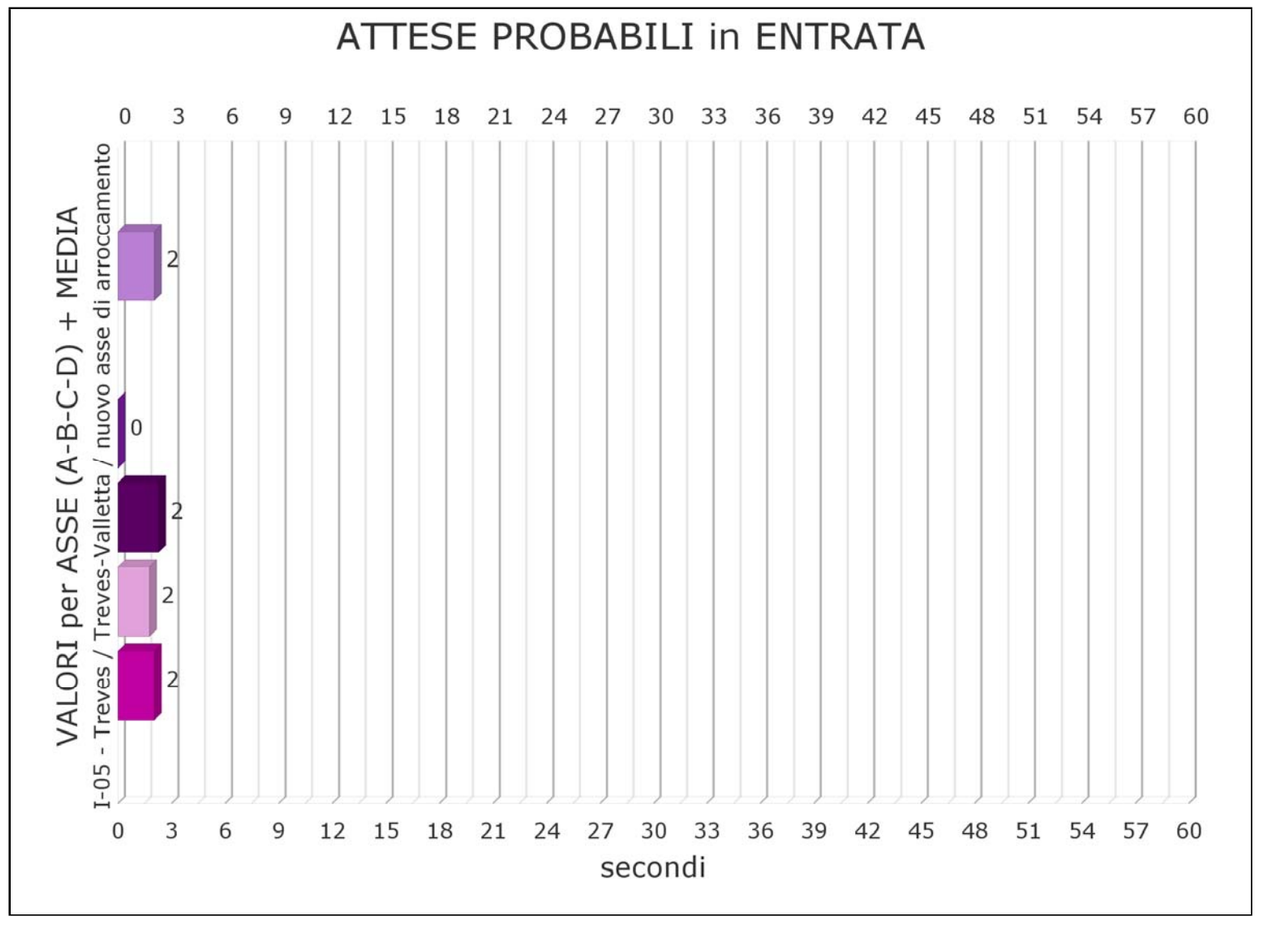












Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-01.1 - SP 18 / ponte FS / SP 17
Configurazione	A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	02b - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di progetto (con AT)

FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita	A via per Corgeno (SP 18)	B ponte FS	C via Don Locatelli (SP 17)	D ---	totali per assi in entrata
A via per Corgeno (SP 18)		278	278	0	556
B ponte FS	411		411	0	821
C via Don Locatelli (SP 17)	297	297		0	593
D ---	0	0	0		0
totali per assi in uscita	707	575	689	0	1.970

PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita	A via per Corgeno (SP 18)	B ponte FS	C via Don Locatelli (SP 17)	D ---	totali per assi in entrata
A via per Corgeno (SP 18)		50	50		100
B ponte FS	50		50		100
C via Don Locatelli (SP 17)	50	50			100
D ---					0
totali per assi in uscita	100	100	100	0	

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

assi di entrata dei flussi \ assi di uscita dei flussi	A via per Corgeno (SP 18)	B ponte FS	C via Don Locatelli (SP 17)	D ---	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A via per Corgeno (SP 18)	0,80	0,80	0,80	0,80	A	AB
	0,75		0,75	0,75	B	BC
	0,70			0,70	C	CD
	---				D	DA
B ponte FS		0,70			A	AB
	0,80	0,80	0,80	0,80	B	BC
	0,75	0,75		0,75	C	CD
	---	---			D	DA
C via Don Locatelli (SP 17)		0,80	0,75		A	AB
			0,70		B	BC
	0,80	---	0,80	0,80	C	CD
	---	---	---		D	DA
D ---		0,80	0,80	0,80	A	AB
			0,75	0,75	B	BC
				0,70	C	CD
	---	---	---	---	D	DA

CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

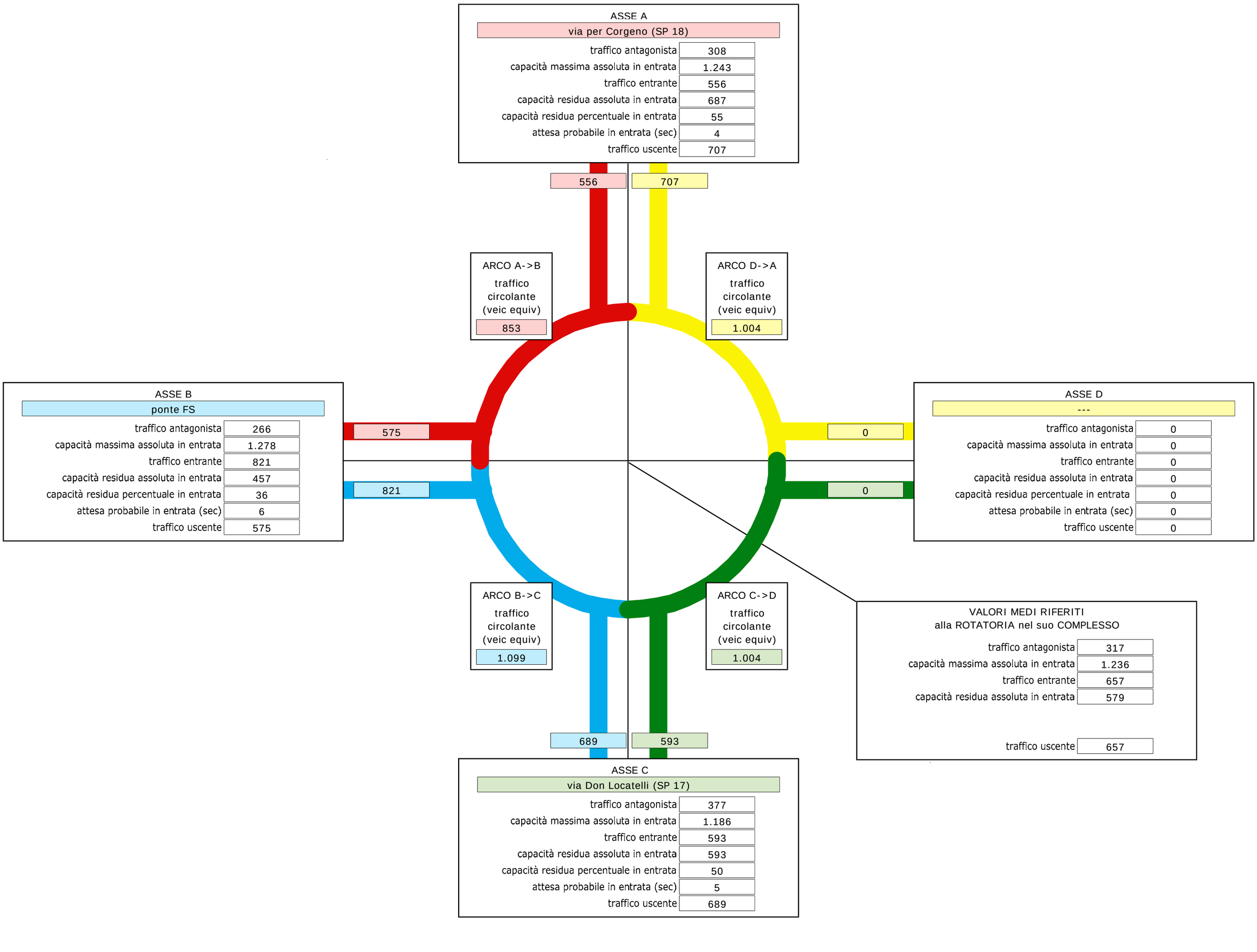
assi di entrata dei flussi \ assi di uscita dei flussi	A via per Corgeno (SP 18)	B ponte FS	C via Don Locatelli (SP 17)	D ---	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A via per Corgeno (SP 18)	0	222,4	222,4	0	A	AB
	0		208,5	0	B	BC
	0			0	C	CD
	0				D	DA
B ponte FS		0			A	AB
	328,4	0	328,4	0	B	BC
	307,875	0		0	C	CD
	0	0			D	DA
C via Don Locatelli (SP 17)		237,2	0		A	AB
			0		B	BC
	237,2	0	0	0	C	CD
	0	0	0		D	DA
D ---		0	0	0	A	AB
			0	0	B	BC
				0	C	CD
	0	0	0	0	D	DA

COEFFICIENTI di CAPACITA' in ENTRATA

A via per Corgeno (SP 18)	1,00
B ponte FS	1,00
C via Don Locatelli (SP 17)	1,00
D ---	

COEFFICIENTI di PERCEPIBILITA' in USCITA

A via per Corgeno (SP 18)	B ponte FS	C via Don Locatelli (SP 17)	D ---
0,10	0,10	0,10	



Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-01.2 - ponte FS / SS 33 / SS 33
Configurazione	A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	02b - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di progetto (con AT)

FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita		A ponte FS	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	totali per assi in entrata
A	ponte FS		230	230	0	460
B	via Sempione (SS 33) nord	301		703	0	1.004
C	via Sempione (SS 33) sud	315	734		0	1.049
D	---	0	0	0		0
	totali per assi in uscita	616	964	933	0	2.513

PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita		A ponte FS	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	totali per assi in entrata
A	ponte FS		50	50		100
B	via Sempione (SS 33) nord	30		70		100
C	via Sempione (SS 33) sud	30	70			100
D	---					0
	totali per assi in uscita	60	120	120	0	

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

assi di entrata dei flussi	assi di uscita dei flussi	A ponte FS	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A	ponte FS	0,80	0,80	0,80	0,80	A	AB
		0,75		0,75	0,75	B	BC
		0,70			0,70	C	CD
		---				D	DA
B	via Sempione (SS 33) nord		0,70			A	AB
		0,80	0,80	0,80	0,80	B	BC
		0,75	0,75		0,75	C	CD
		---	---			D	DA
C	via Sempione (SS 33) sud		0,80	0,75		A	AB
				0,70		B	BC
		0,80	---	0,80	0,80	C	CD
		---	---	---		D	DA
D	---		0,80	0,80	0,80	A	AB
				0,75	0,75	B	BC
					0,70	C	CD
		---	---	---	---	D	DA

CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

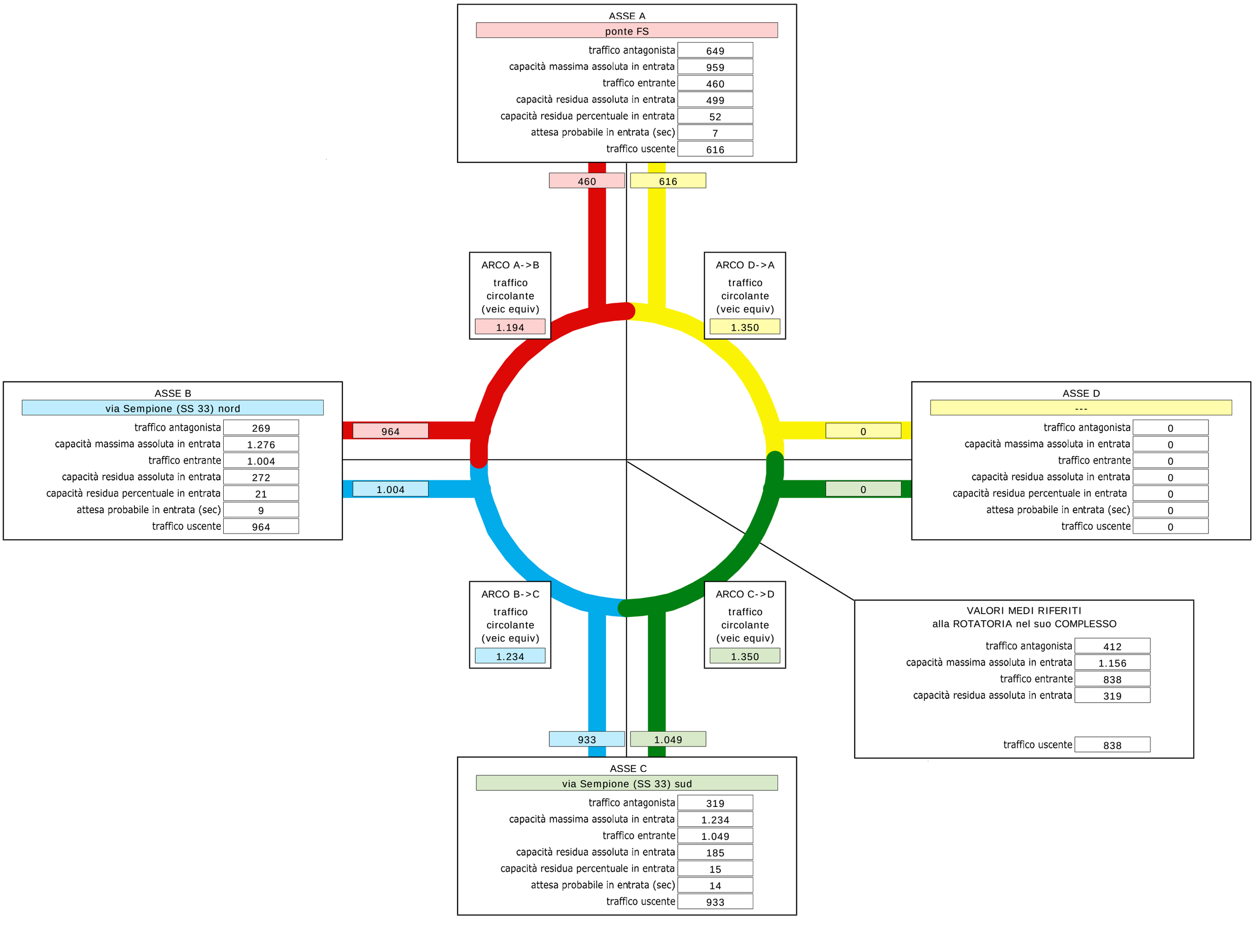
assi di entrata dei flussi	assi di uscita dei flussi	A ponte FS	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A	ponte FS	0	184	184	0	A	AB
		0		172,5	0	B	BC
		0			0	C	CD
		0				D	DA
B	via Sempione (SS 33) nord		0			A	AB
		240,96	0	562,24	0	B	BC
		225,9	0		0	C	CD
		0	0			D	DA
C	via Sempione (SS 33) sud		587,44	0		A	AB
				0		B	BC
		251,76	0	0	0	C	CD
		0	0	0		D	DA
D	---		0	0	0	A	AB
				0	0	B	BC
					0	C	CD
		0	0	0	0	D	DA

COEFFICIENTI di CAPACITA' in ENTRATA

A	ponte FS	1,00
B	via Sempione (SS 33) nord	1,00
C	via Sempione (SS 33) sud	1,00
D	---	

COEFFICIENTI di PERCEPIBILITA' in USCITA

A ponte FS	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---
0,10	0,10	0,10	



Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-02 - Dante / SS 33 / Treves / SS 33
Configurazione	B - corona di rotazione a 2 corsie - 4 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	02b - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di progetto (con AT)

FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita	A via Dante	B via Sempione (SS 33) nord	C via Treves	D via Sempione (SS 33) sud	totali per assi in entrata
A via Dante		184	92	184	460
B via Sempione (SS 33) nord	161		161	482	803
C via Treves	41	82		82	205
D via Sempione (SS 33) sud	187	560	187		933
totali per assi in uscita	388	826	439	748	2.401

PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita	A via Dante	B via Sempione (SS 33) nord	C via Treves	D via Sempione (SS 33) sud	totali per assi in entrata
A via Dante		40	20	40	100
B via Sempione (SS 33) nord	20		20	60	100
C via Treves	20	40		40	100
D via Sempione (SS 33) sud	20	60	20		100
totali per assi in uscita	60	140	60	140	

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

assi di entrata dei flussi	assi di uscita dei flussi A via Dante	B via Sempione (SS 33) nord	C via Treves	D via Sempione (SS 33) sud	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A via Dante	0,80	0,80	0,80	0,80	A	AB
	0,75		0,75	0,75	B	BC
	0,70			0,70	C	CD
	---				D	DA
B via Sempione (SS 33) nord		0,70			A	AB
	0,80	0,80	0,80	0,80	B	BC
	0,75	0,75		0,75	C	CD
	---	---			D	DA
C via Treves		0,80	0,75		A	AB
			0,70		B	BC
	0,80	---	0,80	0,80	C	CD
	---	---	---		D	DA
D via Sempione (SS 33) sud		0,80	0,80	0,80	A	AB
			0,75	0,75	B	BC
				0,70	C	CD
	---	---	---	---	D	DA

CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

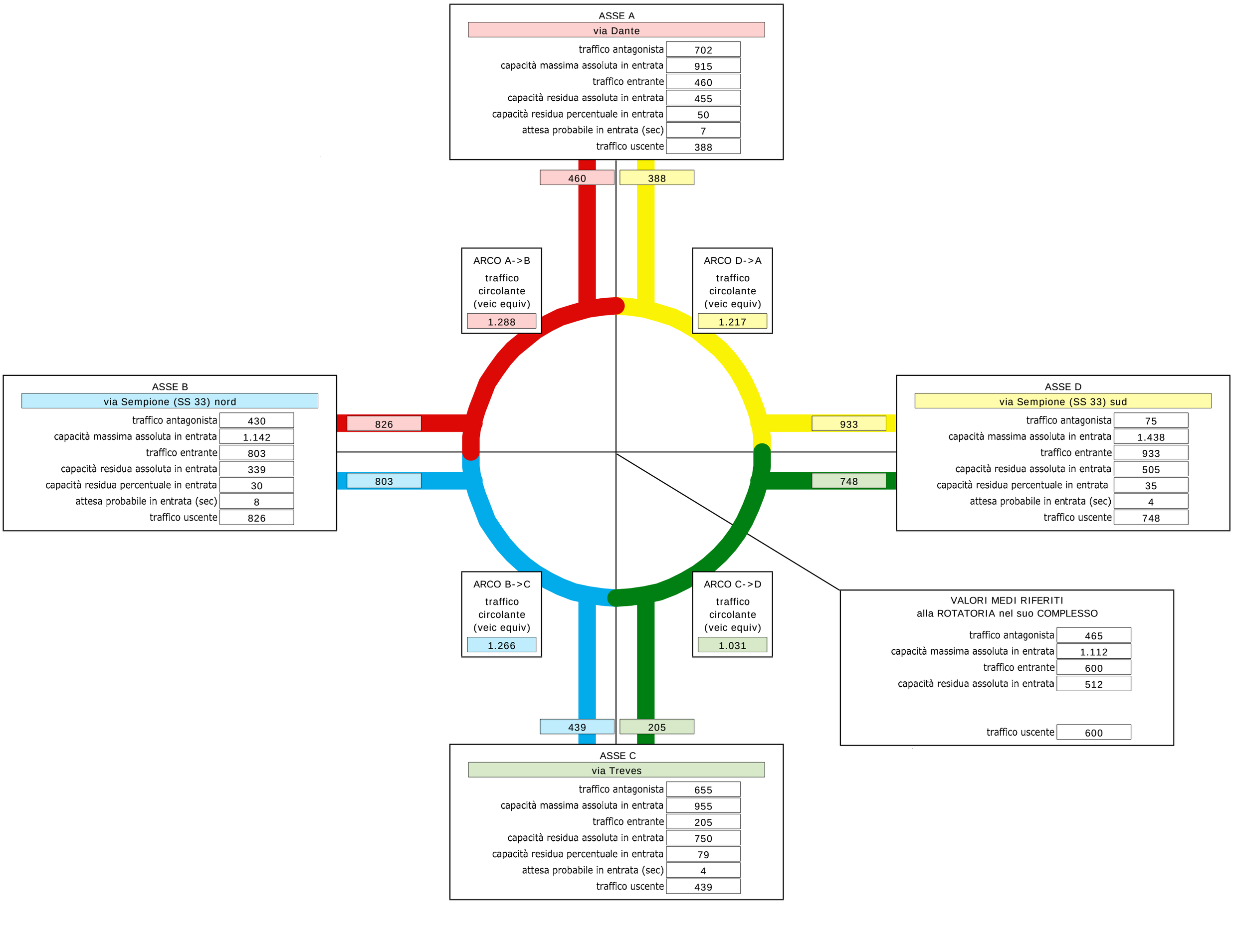
assi di entrata dei flussi	assi di uscita dei flussi A via Dante	B via Sempione (SS 33) nord	C via Treves	D via Sempione (SS 33) sud	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A via Dante	0	147,2	73,6	147,2	A	AB
	0		69	138	B	BC
	0			128,8	C	CD
	0				D	DA
B via Sempione (SS 33) nord		0			A	AB
	128,48	0	128,48	385,44	B	BC
	120,45	0		361,35	C	CD
	0	0			D	DA
C via Treves		65,6	0		A	AB
			0		B	BC
	32,8	0	0	65,6	C	CD
	0	0	0		D	DA
D via Sempione (SS 33) sud		447,84	149,28	0	A	AB
			139,95	0	B	BC
				0	C	CD
	0	0	0	0	D	DA

COEFFICIENTI di CAPACITA' in ENTRATA

A via Dante	1,00
B via Sempione (SS 33) nord	1,00
C via Treves	1,00
D via Sempione (SS 33) sud	1,00

COEFFICIENTI di PERCEPIBILITA' in USCITA

A via Dante	B via Sempione (SS 33) nord	C via Treves	D via Sempione (SS 33) sud
0,10	0,10	0,10	0,10



Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-03 - accesso a ZA / SS 33 / nuovo asse di arroccamento / SS 33
Configurazione	B - corona di rotazione a 2 corsie - 4 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	02b - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di progetto (con AT)

FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita	A accesso a ZA	B via Sempione (SS 33) nord	C nuovo asse di arroccamento	D via Sempione (SS 33) sud	totali per assi in entrata
A accesso a ZA		105	23	105	233
B via Sempione (SS 33) nord	80		321	402	803
C nuovo asse di arroccamento	53	236		236	525
D via Sempione (SS 33) sud	105	525	420		1.049
totali per assi in uscita	238	866	764	743	2.610

PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita	A accesso a ZA	B via Sempione (SS 33) nord	C nuovo asse di arroccamento	D via Sempione (SS 33) sud	totali per assi in entrata
A accesso a ZA		45	10	45	100
B via Sempione (SS 33) nord	10		40	50	100
C nuovo asse di arroccamento	10	45		45	100
D via Sempione (SS 33) sud	10	50	40		100
totali per assi in uscita	30	140	90	140	

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

assi di entrata dei flussi	assi di uscita dei flussi A accesso a ZA	B via Sempione (SS 33) nord	C nuovo asse di arroccamento	D via Sempione (SS 33) sud	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A accesso a ZA	0,80	0,80	0,80	0,80	A	AB
	0,75		0,75	0,75	B	BC
	0,70			0,70	C	CD
	---				D	DA
B via Sempione (SS 33) nord		0,70			A	AB
	0,80	0,80	0,80	0,80	B	BC
	0,75	0,75		0,75	C	CD
	---	---			D	DA
C nuovo asse di arroccamento		0,80	0,75		A	AB
			0,70		B	BC
	0,80	---	0,80	0,80	C	CD
	---	---	---		D	DA
D via Sempione (SS 33) sud		0,80	0,80	0,80	A	AB
			0,75	0,75	B	BC
				0,70	C	CD
	---	---	---	---	D	DA

CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

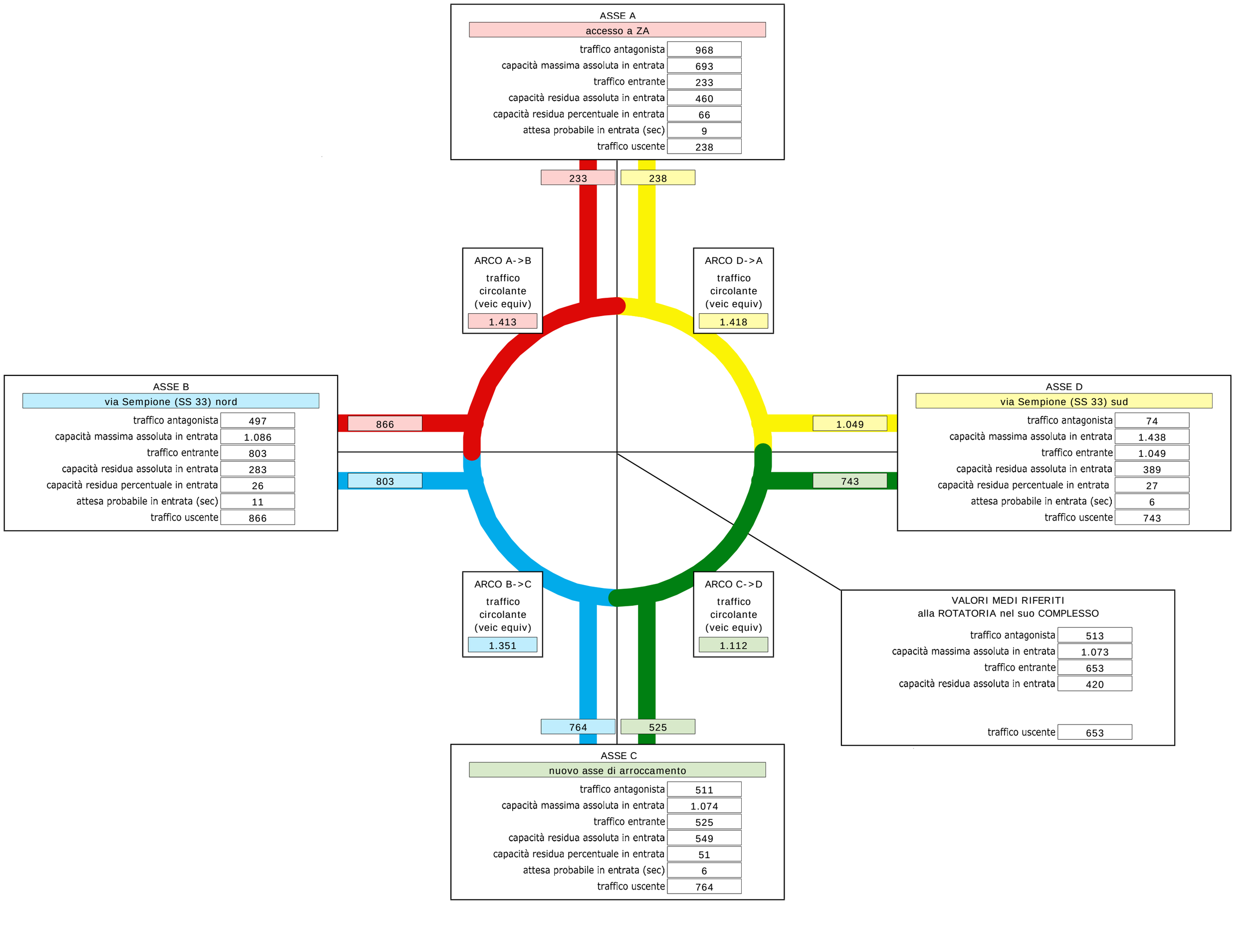
assi di entrata dei flussi	assi di uscita dei flussi A accesso a ZA	B via Sempione (SS 33) nord	C nuovo asse di arroccamento	D via Sempione (SS 33) sud	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A accesso a ZA	0	83,88	18,64	83,88	A	AB
	0		17,475	78,6375	B	BC
	0			73,395	C	CD
	0				D	DA
B via Sempione (SS 33) nord		0			A	AB
	64,24	0	256,96	321,2	B	BC
	60,225	0		301,125	C	CD
	0	0			D	DA
C nuovo asse di arroccamento		189	0		A	AB
			0		B	BC
	42	0	0	189	C	CD
	0	0	0		D	DA
D via Sempione (SS 33) sud		419,6	335,68	0	A	AB
			314,7	0	B	BC
				0	C	CD
	0	0	0	0	D	DA

COEFFICIENTI di CAPACITA' in ENTRATA

A accesso a ZA	1,00
B via Sempione (SS 33) nord	1,00
C nuovo asse di arroccamento	1,00
D via Sempione (SS 33) sud	1,00

COEFFICIENTI di PERCEPIBILITA' in USCITA

A accesso a ZA	B via Sempione (SS 33) nord	C nuovo asse di arroccamento	D via Sempione (SS 33) sud
0,10	0,10	0,10	0,10



Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-04 - SP 47 / SS 33 / SS 33
Configurazione	A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	02b - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di progetto (con AT)

FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita		A via Cascina Nuova (SP 47)	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	totali per assi in entrata
A	via Cascina Nuova (SP 47)		186	280	0	466
B	via Sempione (SS 33) nord	226		677	0	903
C	via Sempione (SS 33) sud	292	875		0	1.166
D	---	0	0	0		0
	totali per assi in uscita	517	1.061	957	0	2.535

PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita		A via Cascina Nuova (SP 47)	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	totali per assi in entrata
A	via Cascina Nuova (SP 47)		40	60		100
B	via Sempione (SS 33) nord	25		75		100
C	via Sempione (SS 33) sud	25	75			100
D	---					0
	totali per assi in uscita	50	115	135	0	

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

assi di entrata dei flussi	assi di uscita dei flussi	A via Cascina Nuova (SP 47)	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A	via Cascina Nuova (SP 47)	0,80	0,80	0,80	0,80	A	AB
		0,75		0,75	0,75	B	BC
		0,70			0,70	C	CD
		---				D	DA
B	via Sempione (SS 33) nord		0,70			A	AB
		0,80	0,80	0,80	0,80	B	BC
		0,75	0,75		0,75	C	CD
		---	---			D	DA
C	via Sempione (SS 33) sud		0,80	0,75		A	AB
				0,70		B	BC
		0,80	---	0,80	0,80	C	CD
		---	---	---		D	DA
D	---		0,80	0,80	0,80	A	AB
				0,75	0,75	B	BC
					0,70	C	CD
		---	---	---	---	D	DA

CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

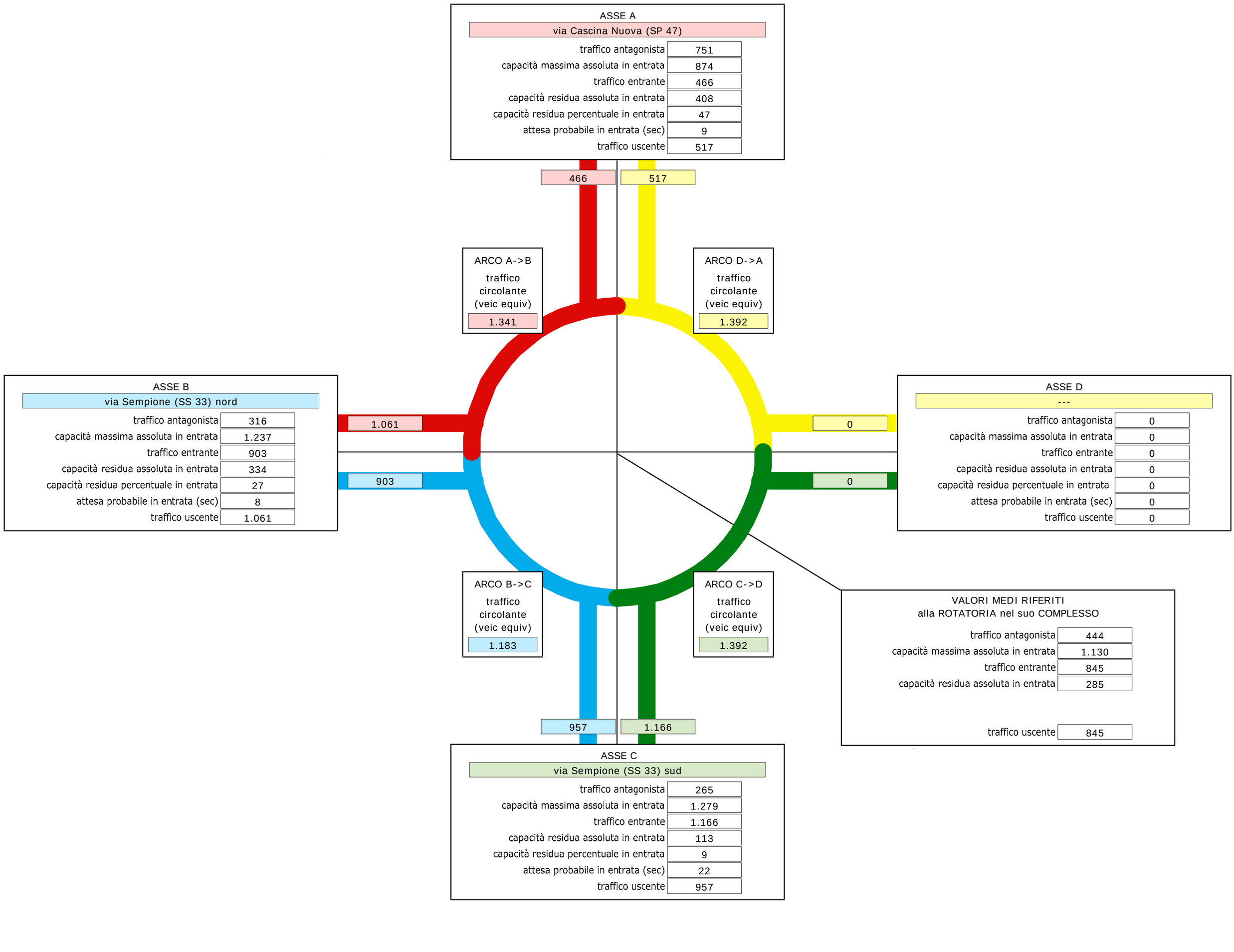
assi di entrata dei flussi	assi di uscita dei flussi	A via Cascina Nuova (SP 47)	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A	via Cascina Nuova (SP 47)	0	149,12	223,68	0	A	AB
		0		209,7	0	B	BC
		0			0	C	CD
		0				D	DA
B	via Sempione (SS 33) nord		0			A	AB
		180,6	0	541,8	0	B	BC
		169,3125	0		0	C	CD
		0	0			D	DA
C	via Sempione (SS 33) sud		699,6	0		A	AB
				0		B	BC
		233,2	0	0	0	C	CD
		0	0	0		D	DA
D	---		0	0	0	A	AB
				0	0	B	BC
					0	C	CD
		0	0	0	0	D	DA

COEFFICIENTI di CAPACITA' in ENTRATA

A	via Cascina Nuova (SP 47)	1,00
B	via Sempione (SS 33) nord	1,00
C	via Sempione (SS 33) sud	1,00
D	---	

COEFFICIENTI di PERCEPIBILITA' in USCITA

A via Cascina Nuova (SP 47)	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---
0,10	0,10	0,10	



Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-05 - Treves / Treves-Valletta / nuovo asse di arroccamento
Configurazione	A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	02b - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di progetto (con AT)

FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita	A via Treves	B via Treves - via Valletta	C nuovo asse di arroccamento	D ---	totali per assi in entrata
A via Treves		44	103	0	147
B via Treves - via Valletta	75		75	0	149
C nuovo asse di arroccamento	368	158		0	525
D ---	0	0	0		0
totali per assi in uscita	442	202	177	0	821

PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

assi in entrata \ assi in uscita	A via Treves	B via Treves - via Valletta	C nuovo asse di arroccamento	D ---	totali per assi in entrata
A via Treves		30	70		100
B via Treves - via Valletta	50		50		100
C nuovo asse di arroccamento	70	30			100
D ---					0
totali per assi in uscita	120	60	120	0	

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

assi di entrata dei flussi	assi di uscita dei flussi A via Treves	B via Treves - via Valletta	C nuovo asse di arroccamento	D ---	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A via Treves	0,90	0,90	0,90	0,90	A	AB
	0,90		0,90	0,90	B	BC
	0,90			0,90	C	CD
	---				D	DA
B via Treves - via Valletta		0,90			A	AB
	0,90	0,90	0,90	0,90	B	BC
	0,90	0,90		0,85	C	CD
	---	---			D	DA
C nuovo asse di arroccamento		0,90	0,90		A	AB
			0,90		B	BC
	0,90	---	0,90	0,90	C	CD
	---	---	---		D	DA
D ---		0,90	0,90	0,90	A	AB
			0,90	0,90	B	BC
				0,90	C	CD
	---	---	---	---	D	DA

CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

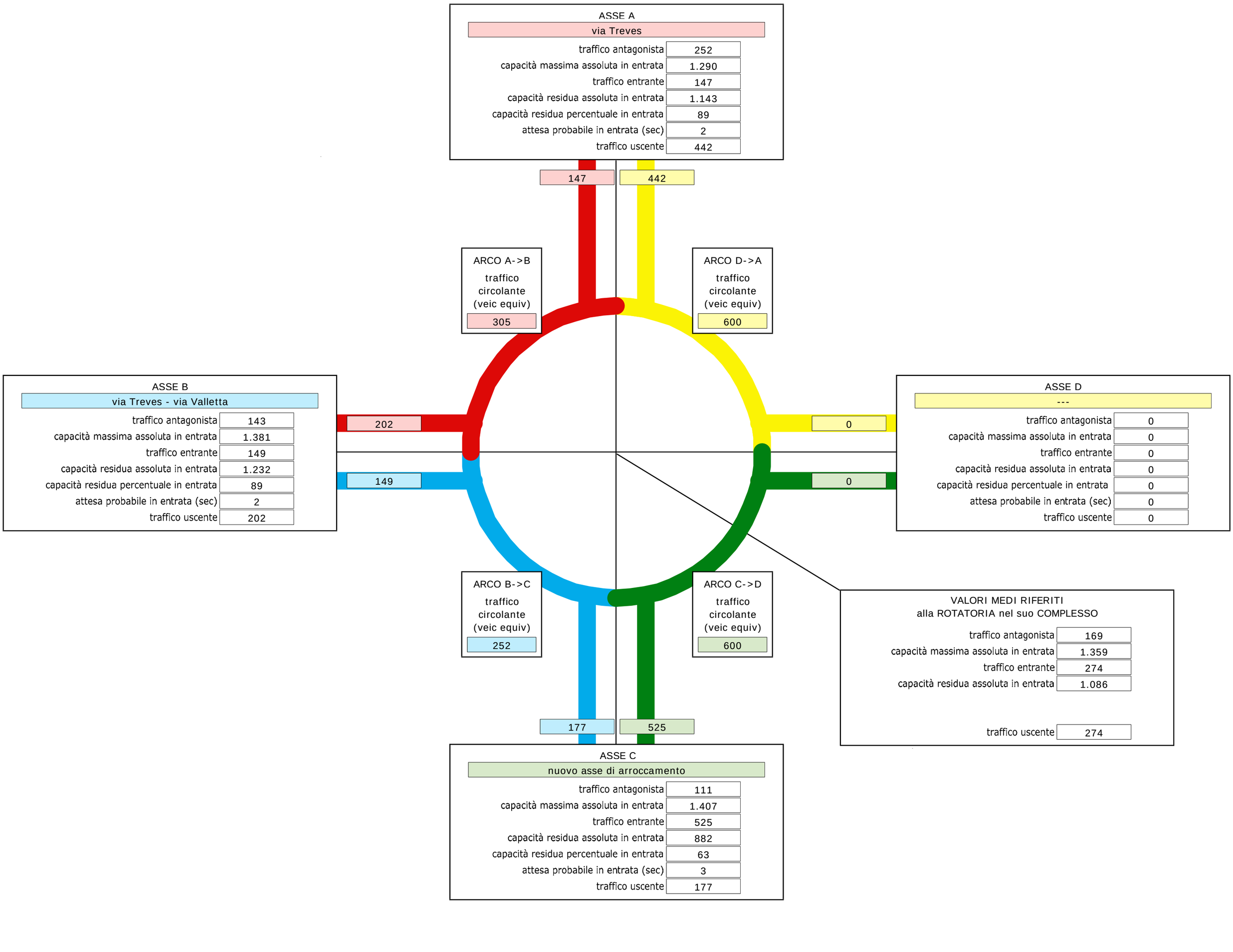
assi di entrata dei flussi	assi di uscita dei flussi A via Treves	B via Treves - via Valletta	C nuovo asse di arroccamento	D ---	assi interessati dal traffico antagonista	archi interessati dal traffico circolante
A via Treves	0	39,69	92,61	0	A	AB
	0		92,61	0	B	BC
	0			0	C	CD
	0				D	DA
B via Treves - via Valletta		0			A	AB
	67,05	0	67,05	0	B	BC
	67,05	0		0	C	CD
	0	0			D	DA
C nuovo asse di arroccamento		141,75	0		A	AB
			0		B	BC
	330,75	0	0	0	C	CD
	0	0	0		D	DA
D ---		0	0	0	A	AB
			0	0	B	BC
				0	C	CD
	0	0	0	0	D	DA

COEFFICIENTI di CAPACITA' in ENTRATA

A via Treves	1,00
B via Treves - via Valletta	1,00
C nuovo asse di arroccamento	1,00
D ---	

COEFFICIENTI di PERCEPIBILITA' in USCITA

A via Treves	B via Treves - via Valletta	C nuovo asse di arroccamento	D ---
0,25	0,25	0,25	



Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-01.1 - SP 18 / ponte FS / SP 17
Configurazione	A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	02b - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di progetto (con AT)

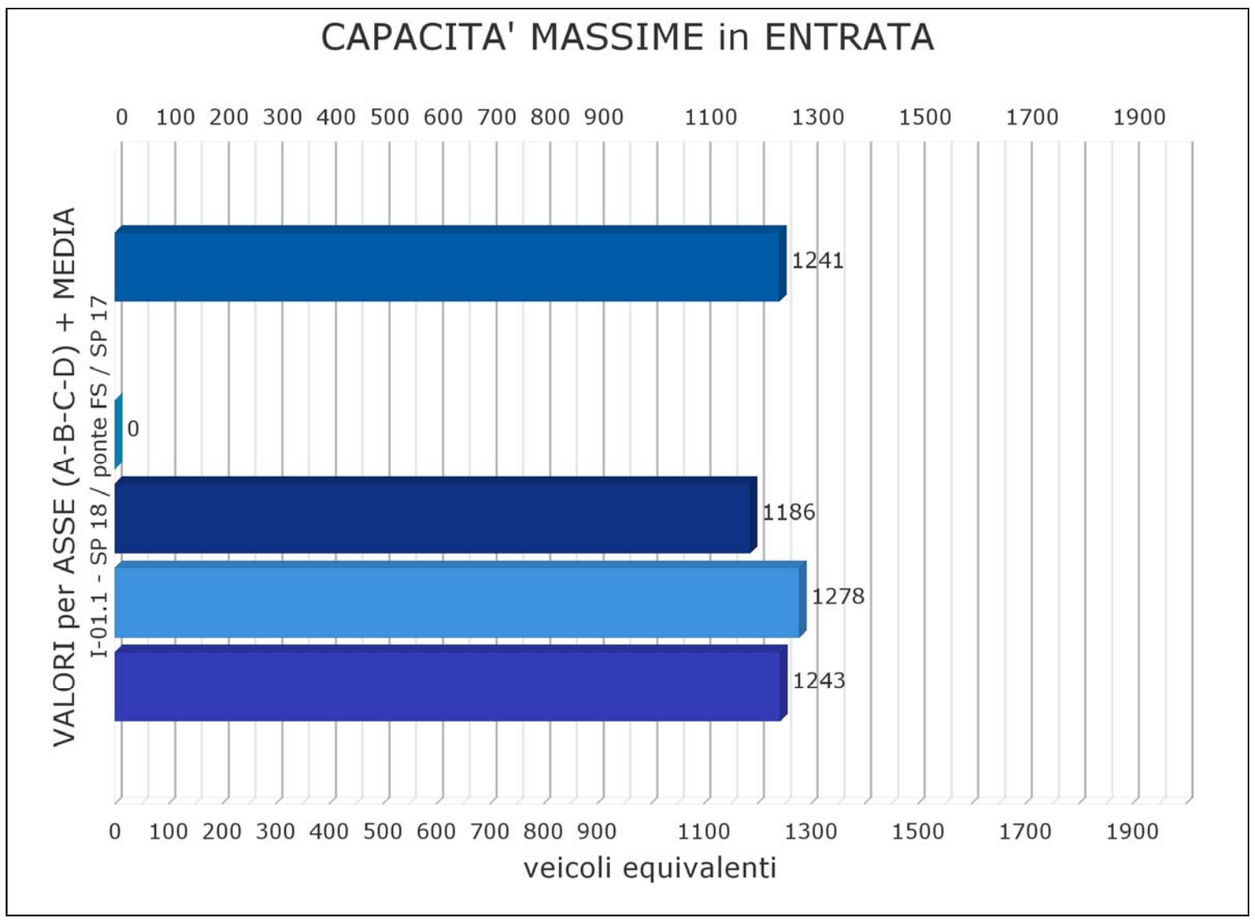
FLUSSI

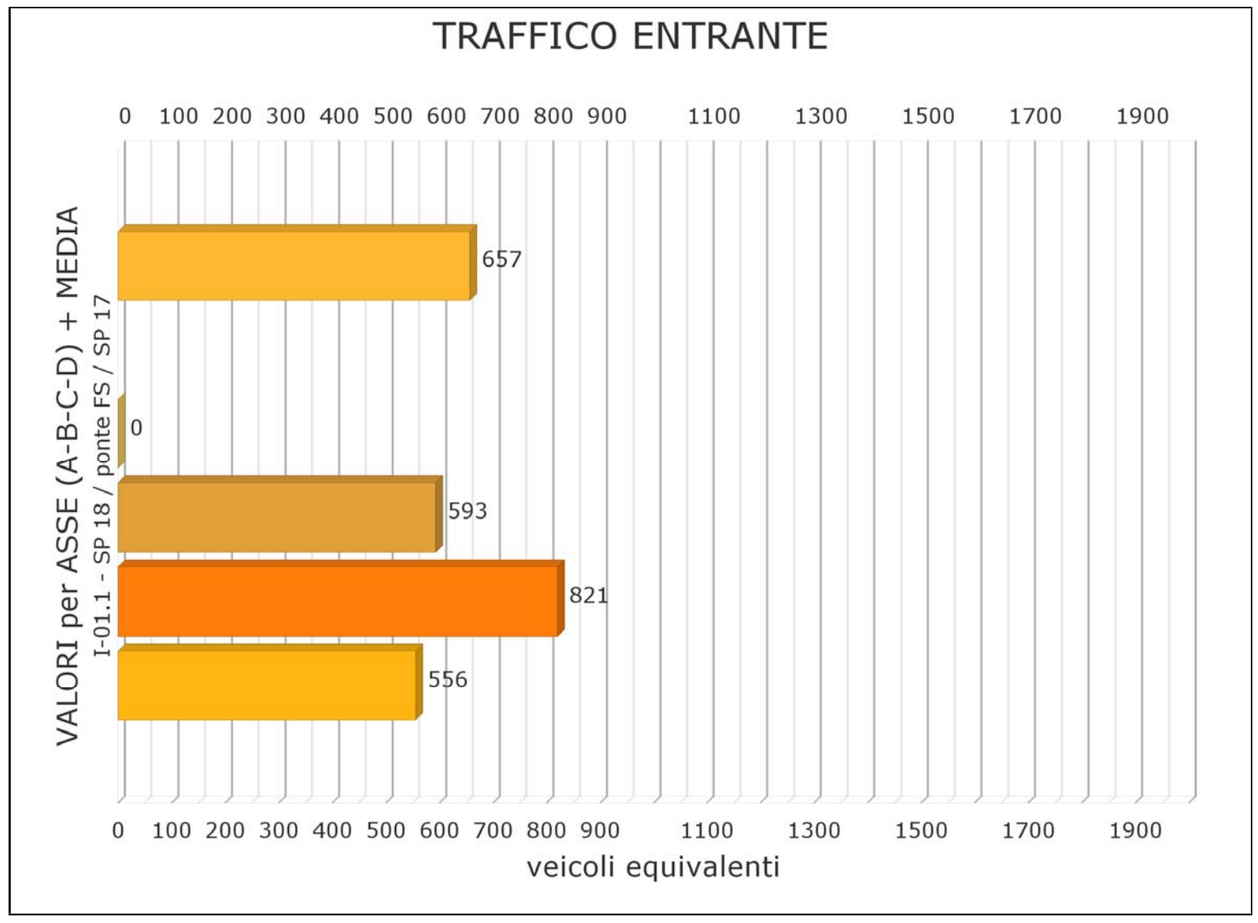
assi in entrata \ assi in uscita	A via per Corgeno (SP 18)	B ponte FS	C via Don Locatelli (SP 17)	D ---	totali per assi in entrata
A via per Corgeno (SP 18)		278	278	0	556
B ponte FS	411		411	0	821
C via Don Locatelli (SP 17)	297	297		0	593
D ---	0	0	0		0
totali per assi in uscita	707	575	689	0	1.970

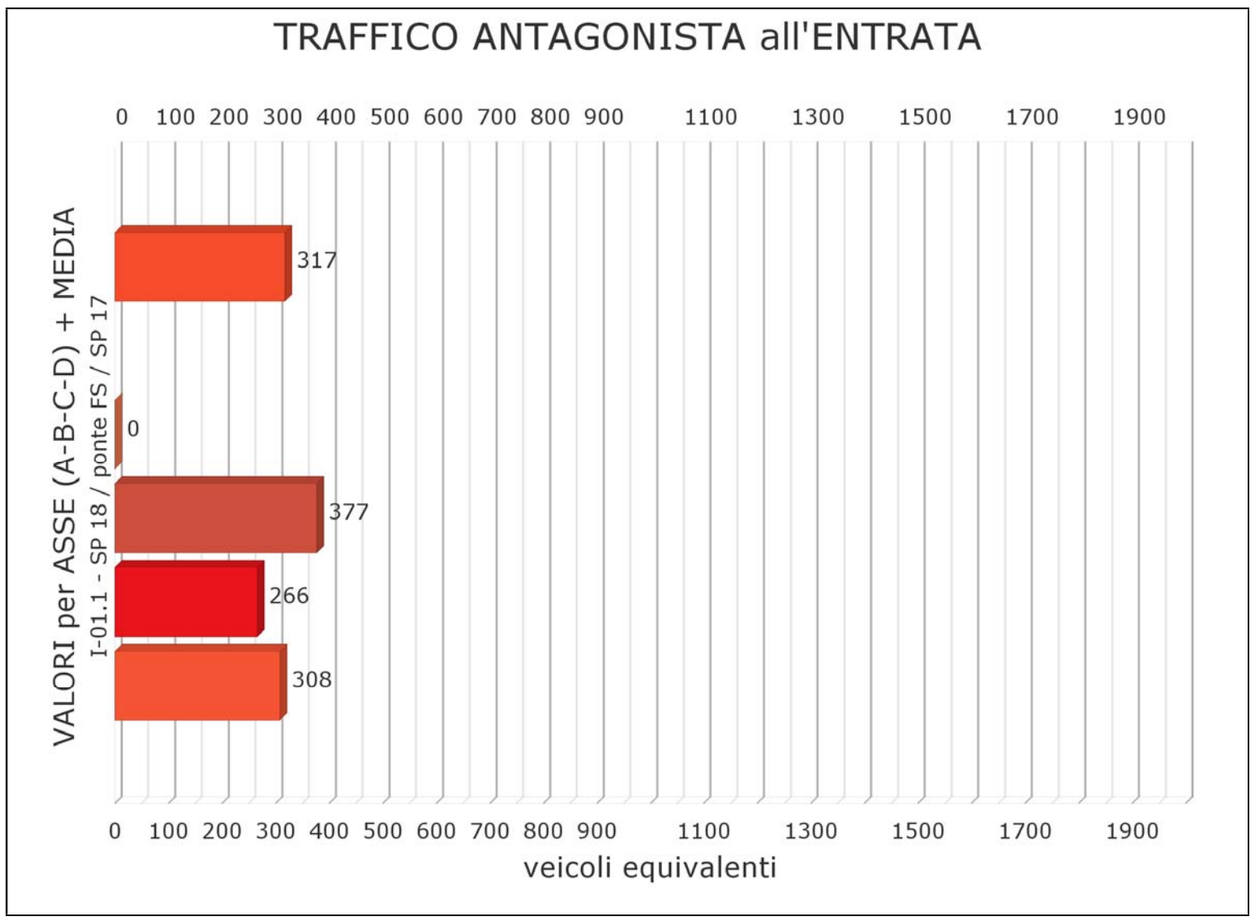
PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

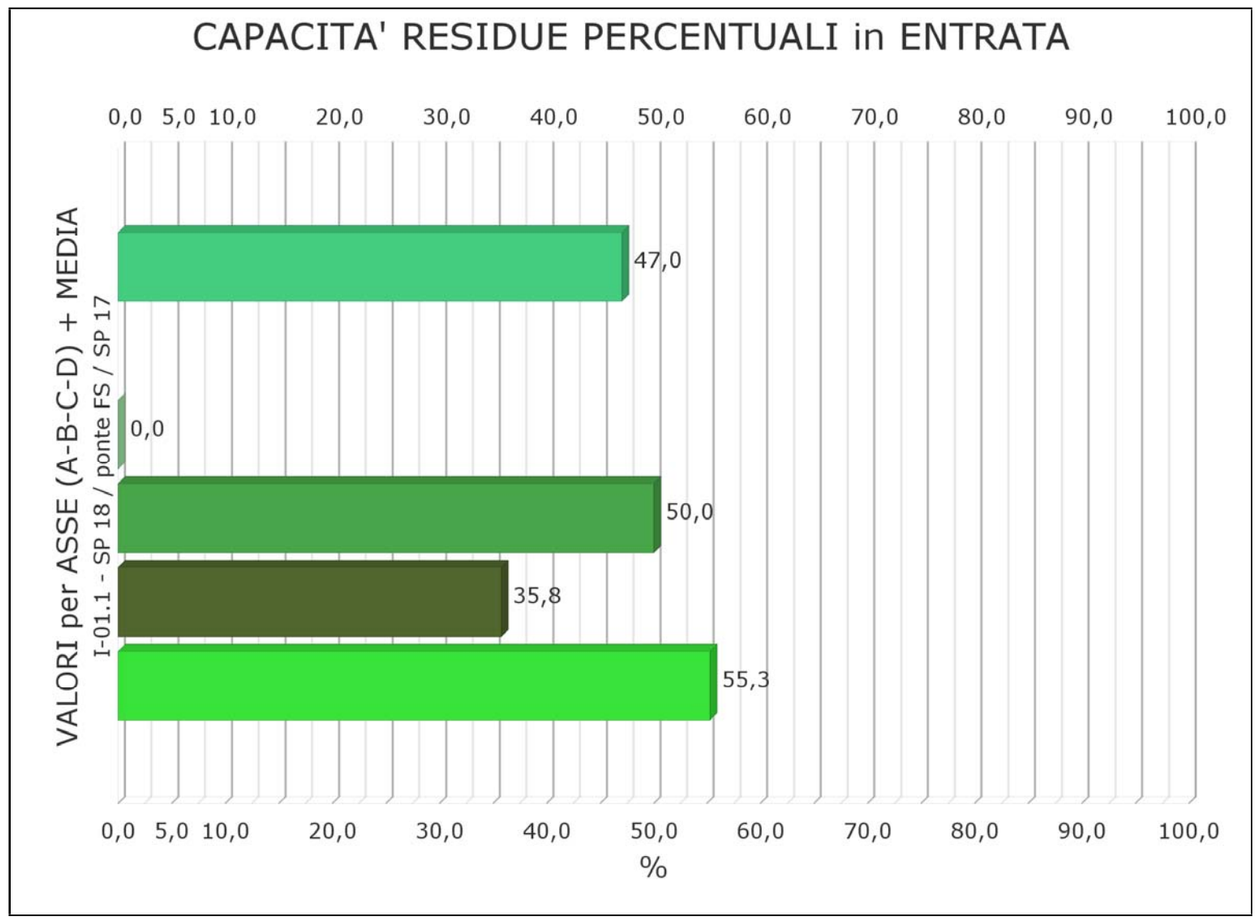
assi in entrata \ assi in uscita	A via per Corgeno (SP 18)	B ponte FS	C via Don Locatelli (SP 17)	D ---	totali per assi in entrata
A via per Corgeno (SP 18)		50	50		100
B ponte FS	50		50		100
C via Don Locatelli (SP 17)	50	50			100
D ---					0
totali per assi in uscita	100	100	100	0	300

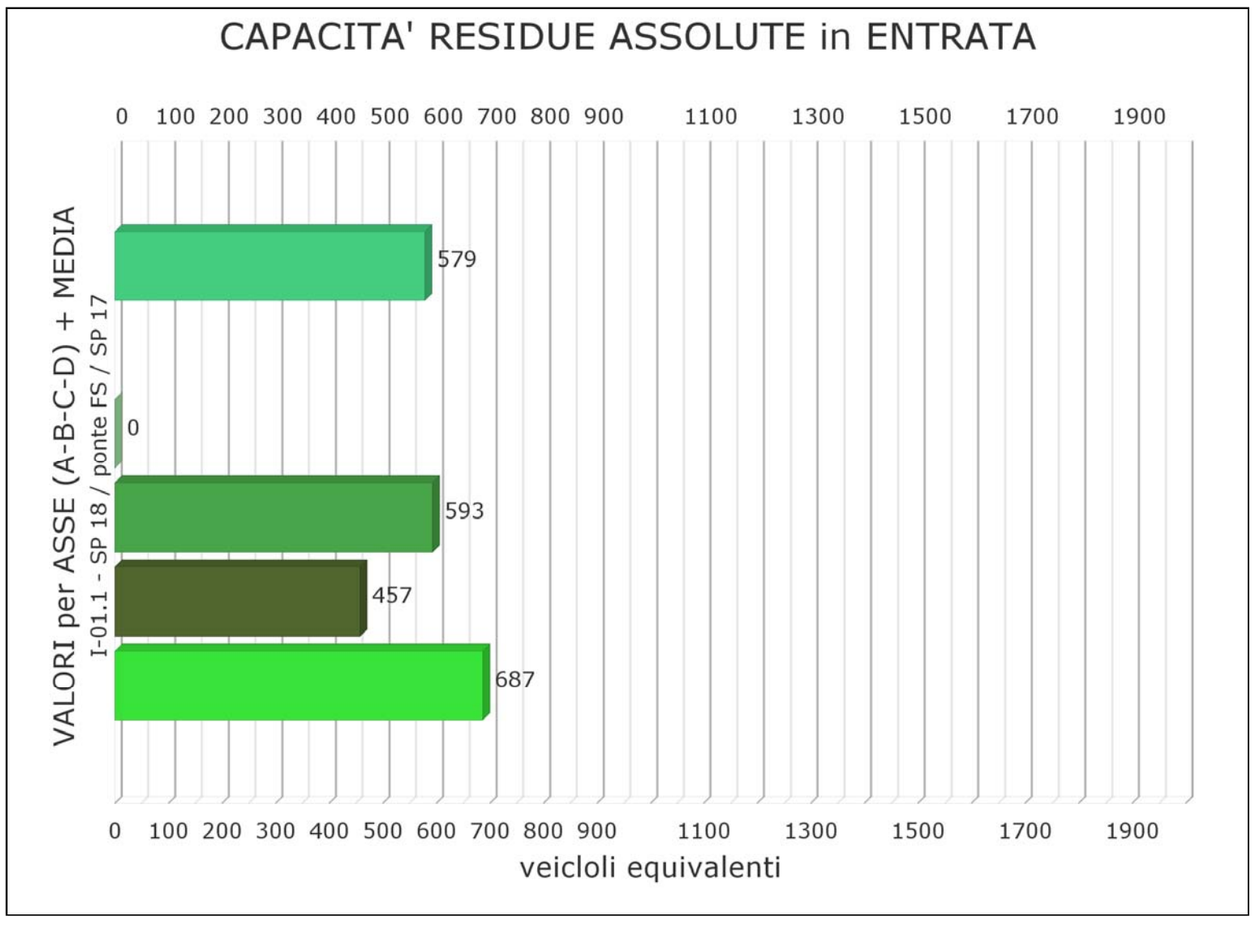
valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

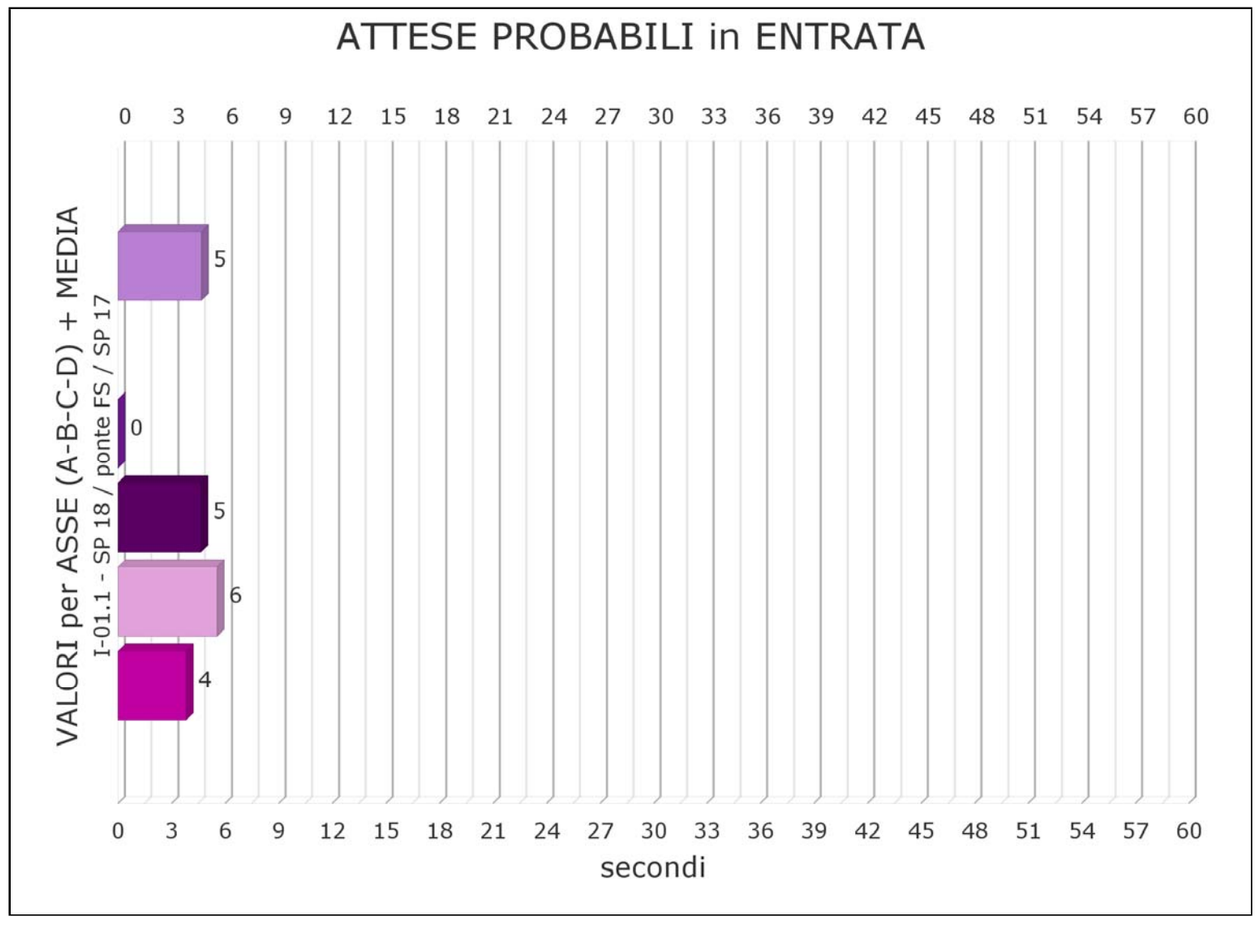












Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-01.2 - ponte FS / SS 33 / SS 33
Configurazione	A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	02b - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di progetto (con AT)

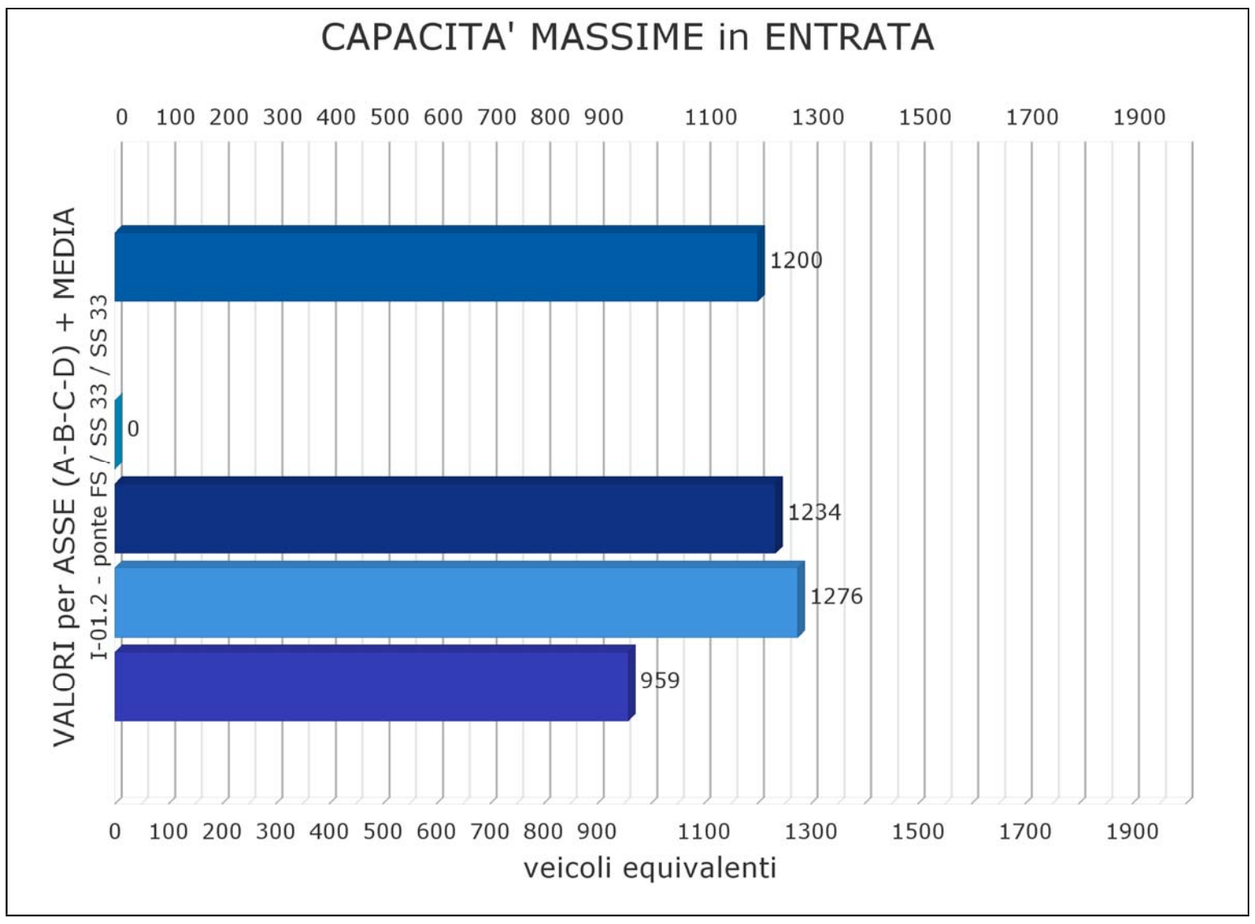
FLUSSI

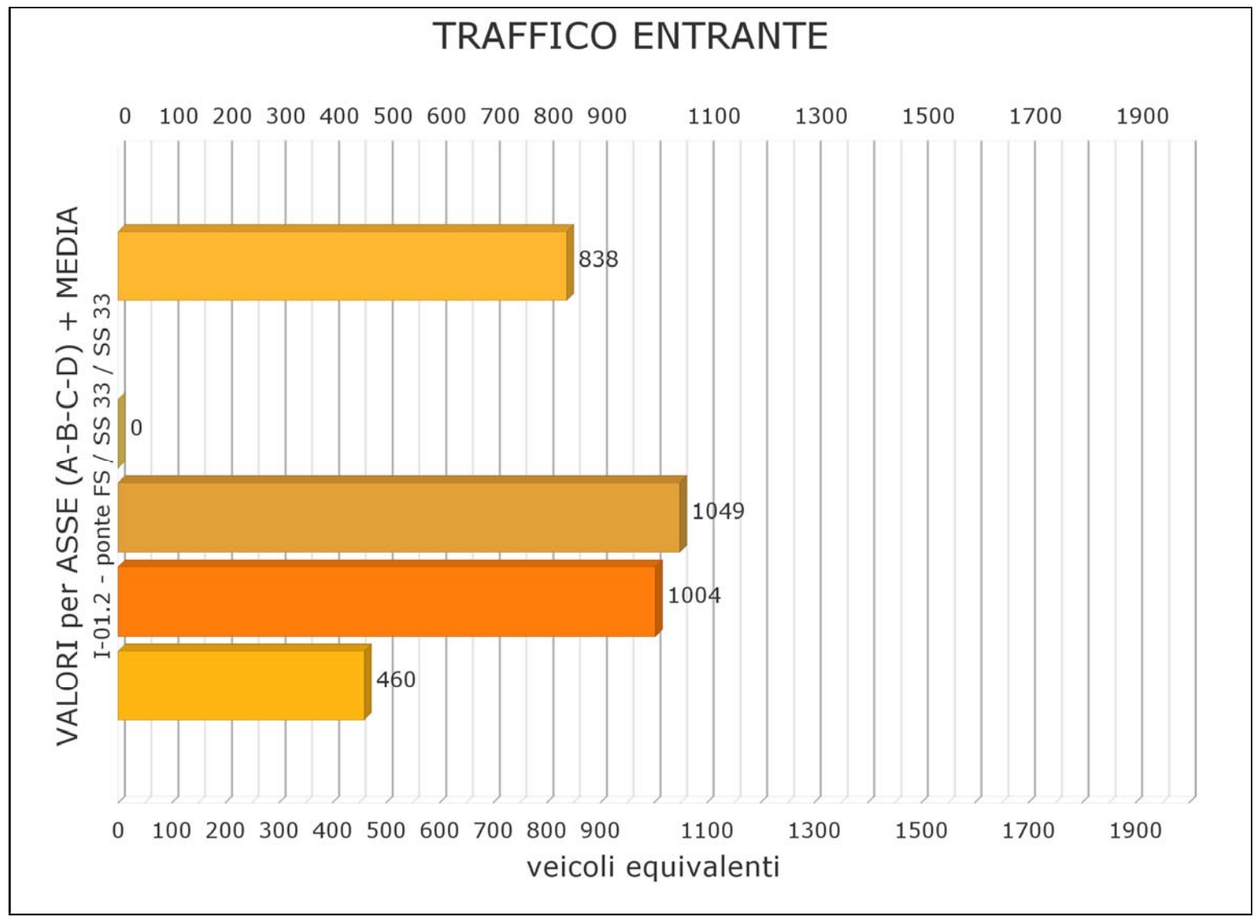
assi in entrata \ assi in uscita	A ponte FS	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	totali per assi in entrata
A ponte FS		230	230	0	460
B via Sempione (SS 33) nord	301		703	0	1.004
C via Sempione (SS 33) sud	315	734		0	1.049
D ---	0	0	0		0
totali per assi in uscita	616	964	933	0	2.513

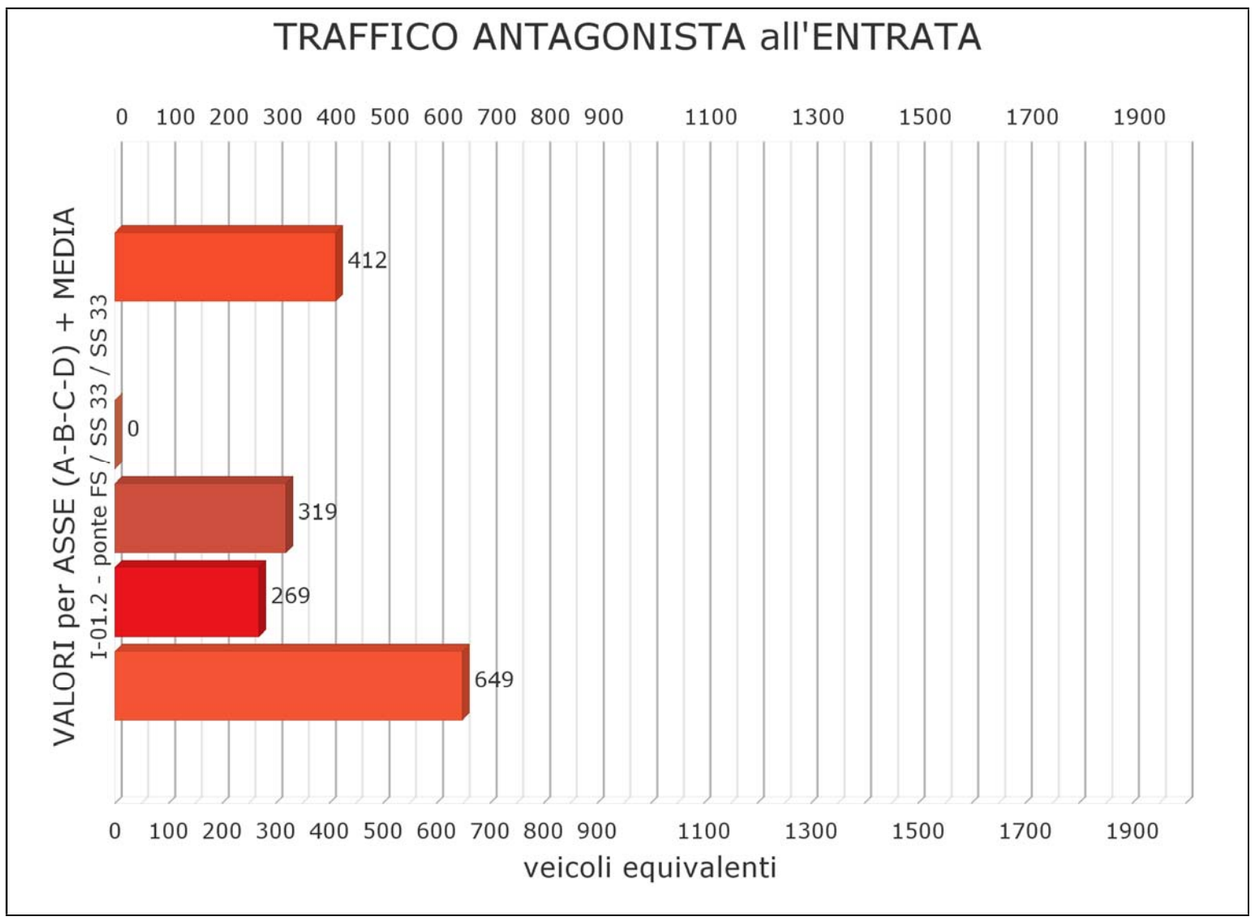
PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

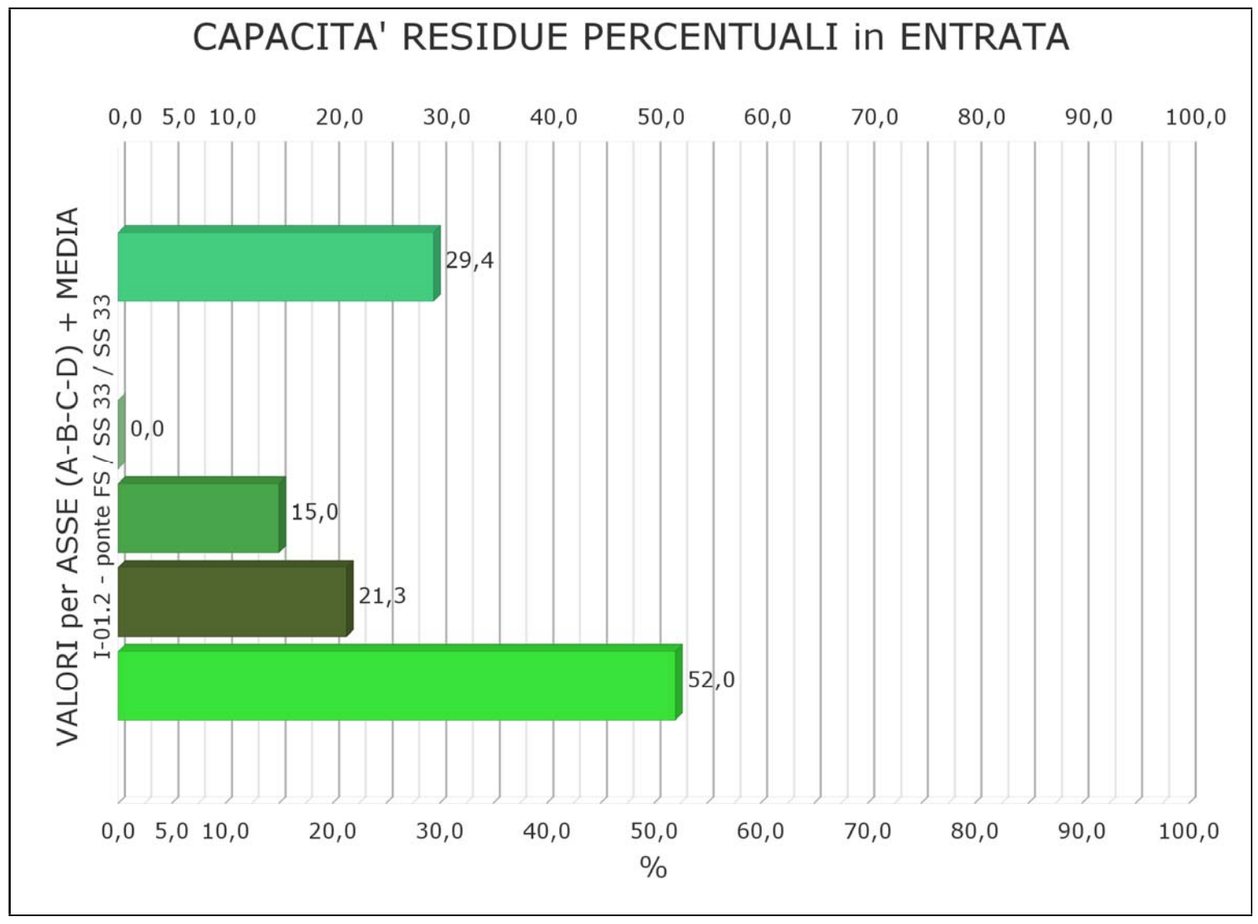
assi in entrata \ assi in uscita	A ponte FS	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	totali per assi in entrata
A ponte FS		50	50		100
B via Sempione (SS 33) nord	30		70		100
C via Sempione (SS 33) sud	30	70			100
D ---					0
totali per assi in uscita	60	120	120	0	300

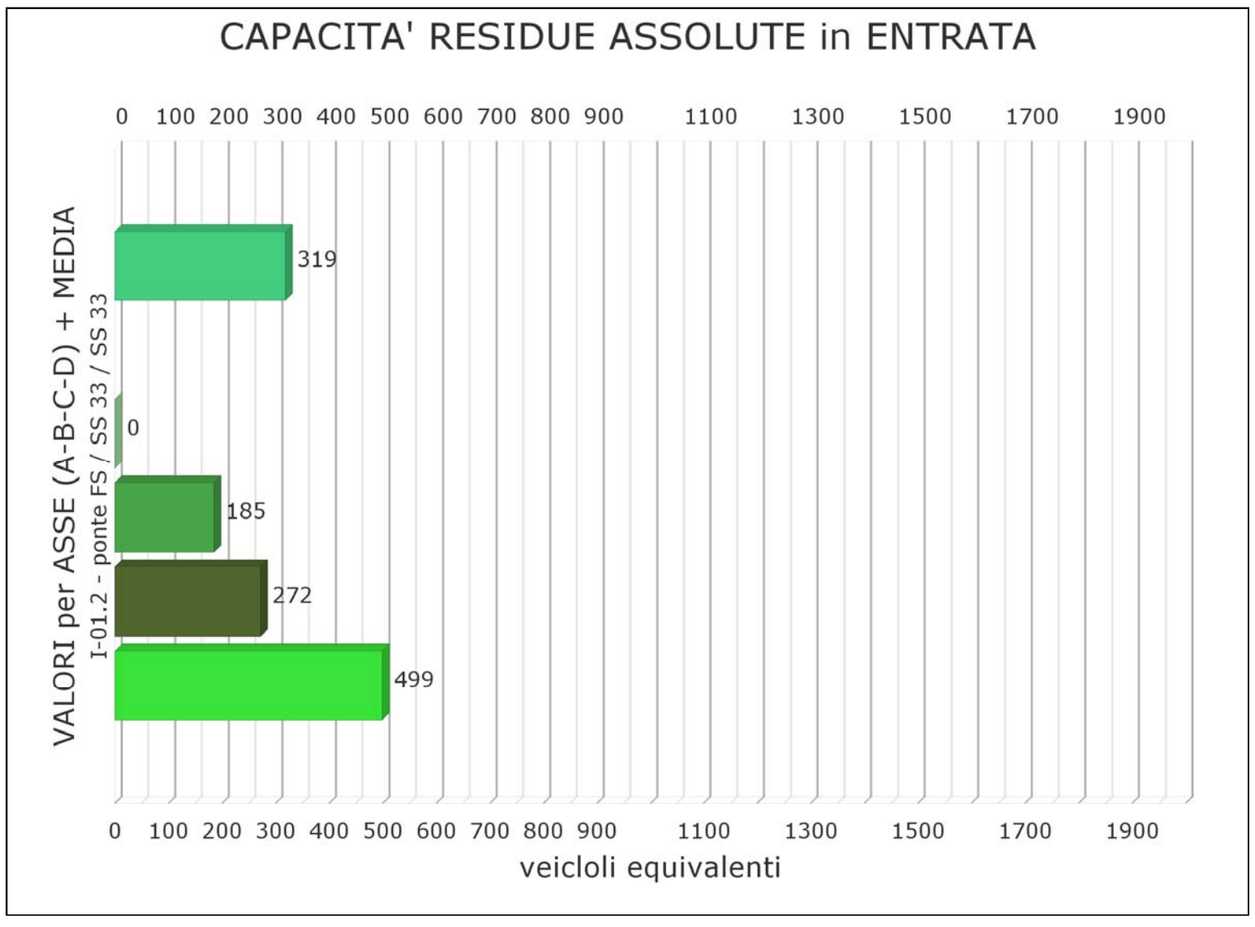
valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

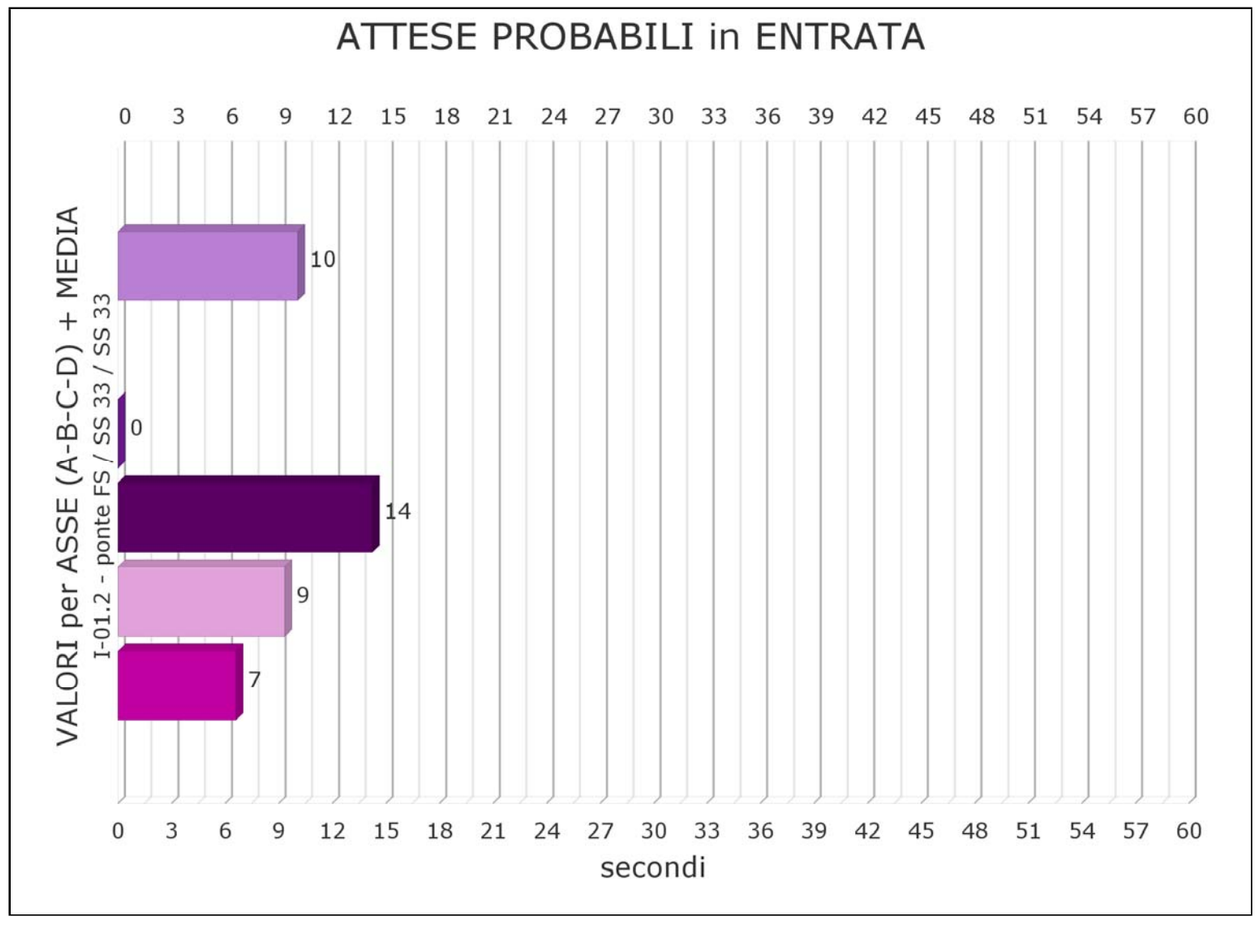












Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-02 - Dante / SS 33 / Treves / SS 33
Configurazione	B - corona di rotazione a 2 corsie - 4 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	02b - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di progetto (con AT)

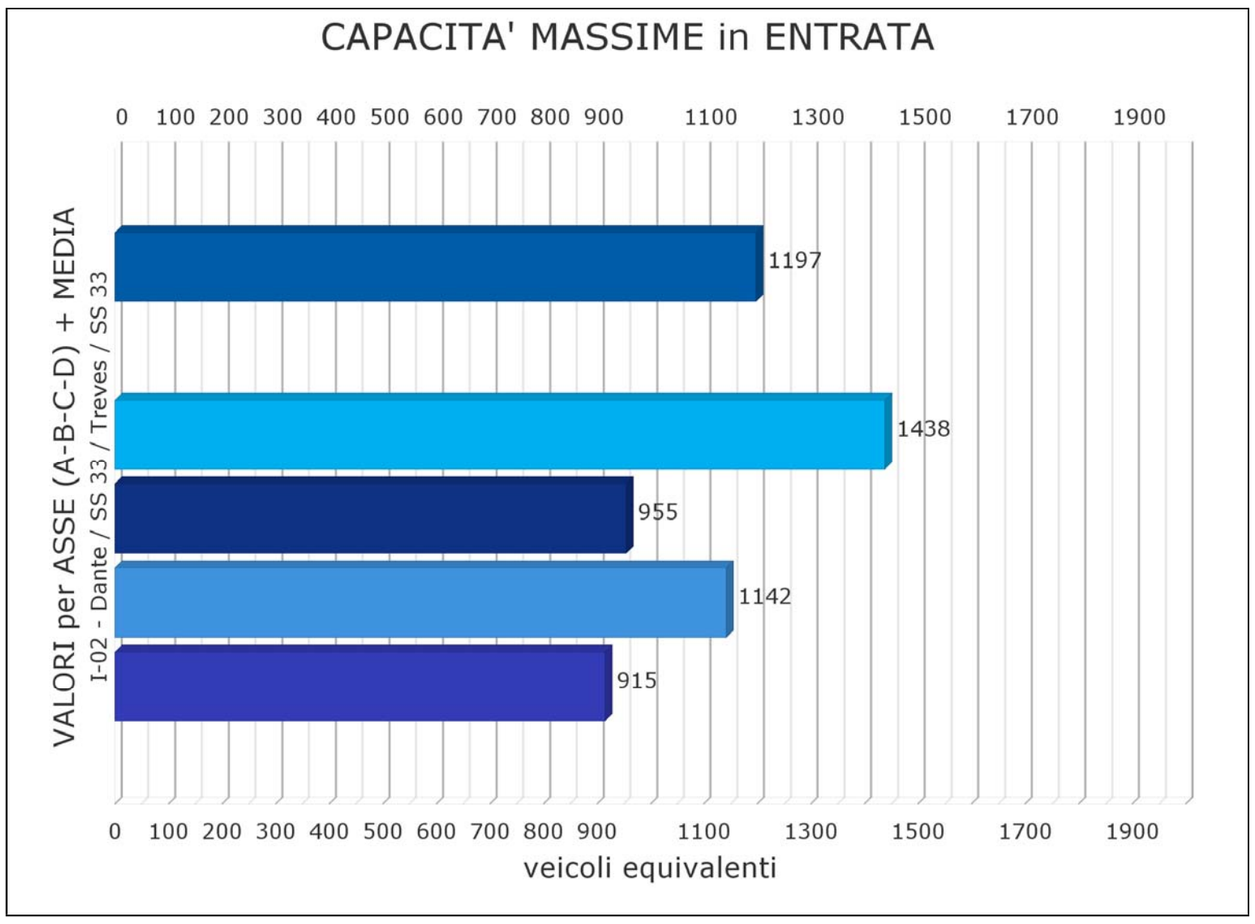
FLUSSI

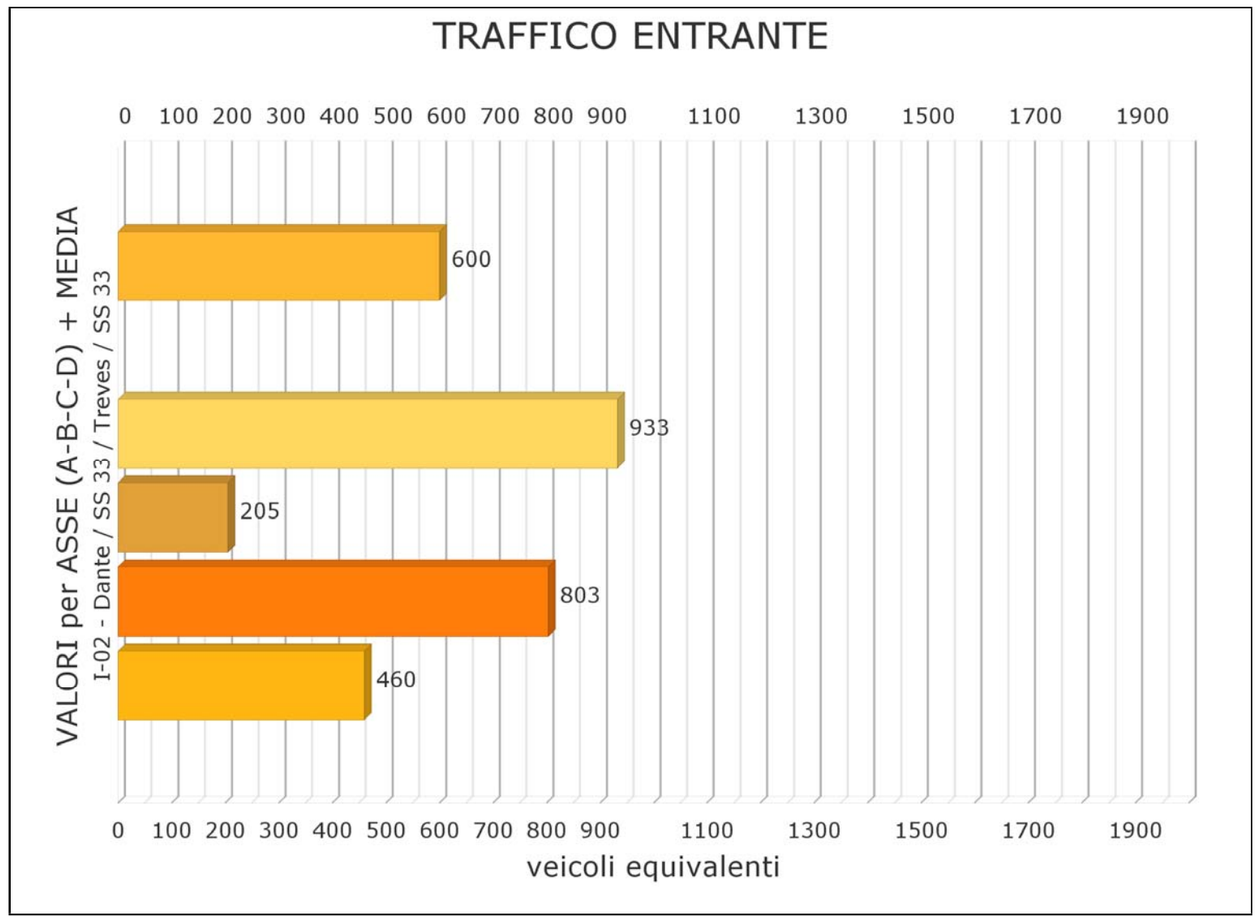
assi in entrata \ assi in uscita	A via Dante	B via Sempione (SS 33) nord	C via Treves	D via Sempione (SS 33) sud	totali per assi in entrata
A via Dante		184	92	184	460
B via Sempione (SS 33) nord	161		161	482	803
C via Treves	41	82		82	205
D via Sempione (SS 33) sud	187	560	187		933
totali per assi in uscita	388	826	439	748	2.401

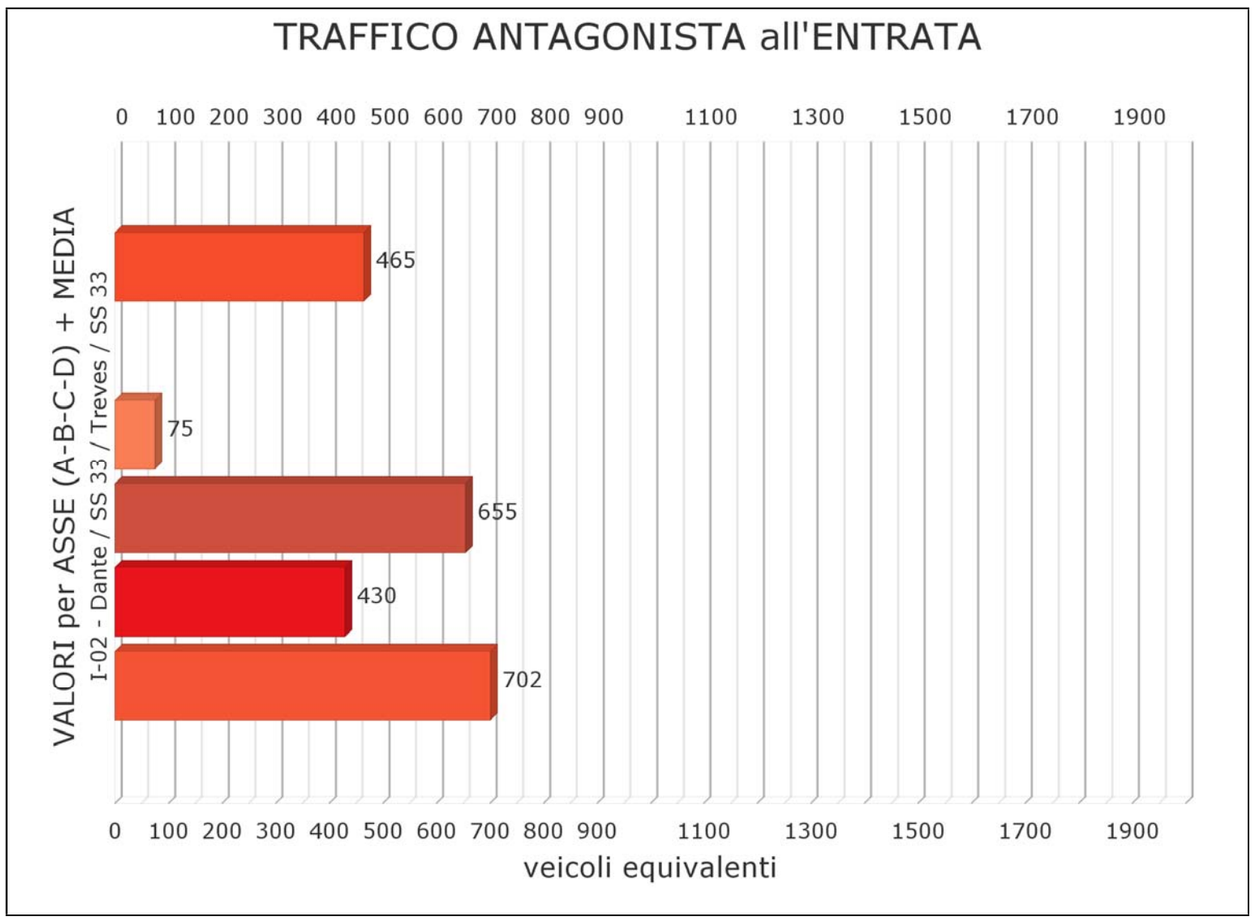
PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

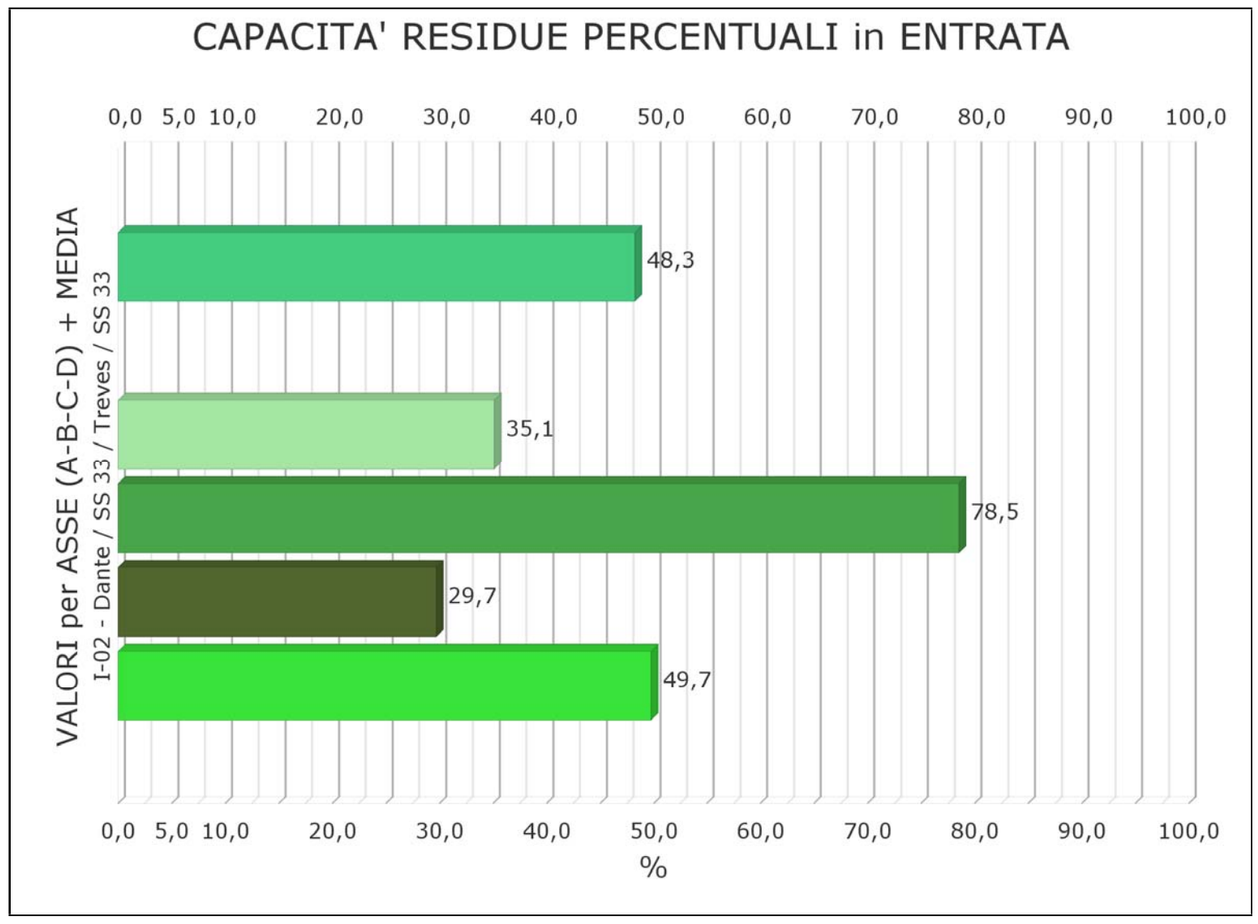
assi in entrata \ assi in uscita	A via Dante	B via Sempione (SS 33) nord	C via Treves	D via Sempione (SS 33) sud	totali per assi in entrata
A via Dante		40	20	40	100
B via Sempione (SS 33) nord	20		20	60	100
C via Treves	20	40		40	100
D via Sempione (SS 33) sud	20	60	20		100
totali per assi in uscita	60	140	60	140	400

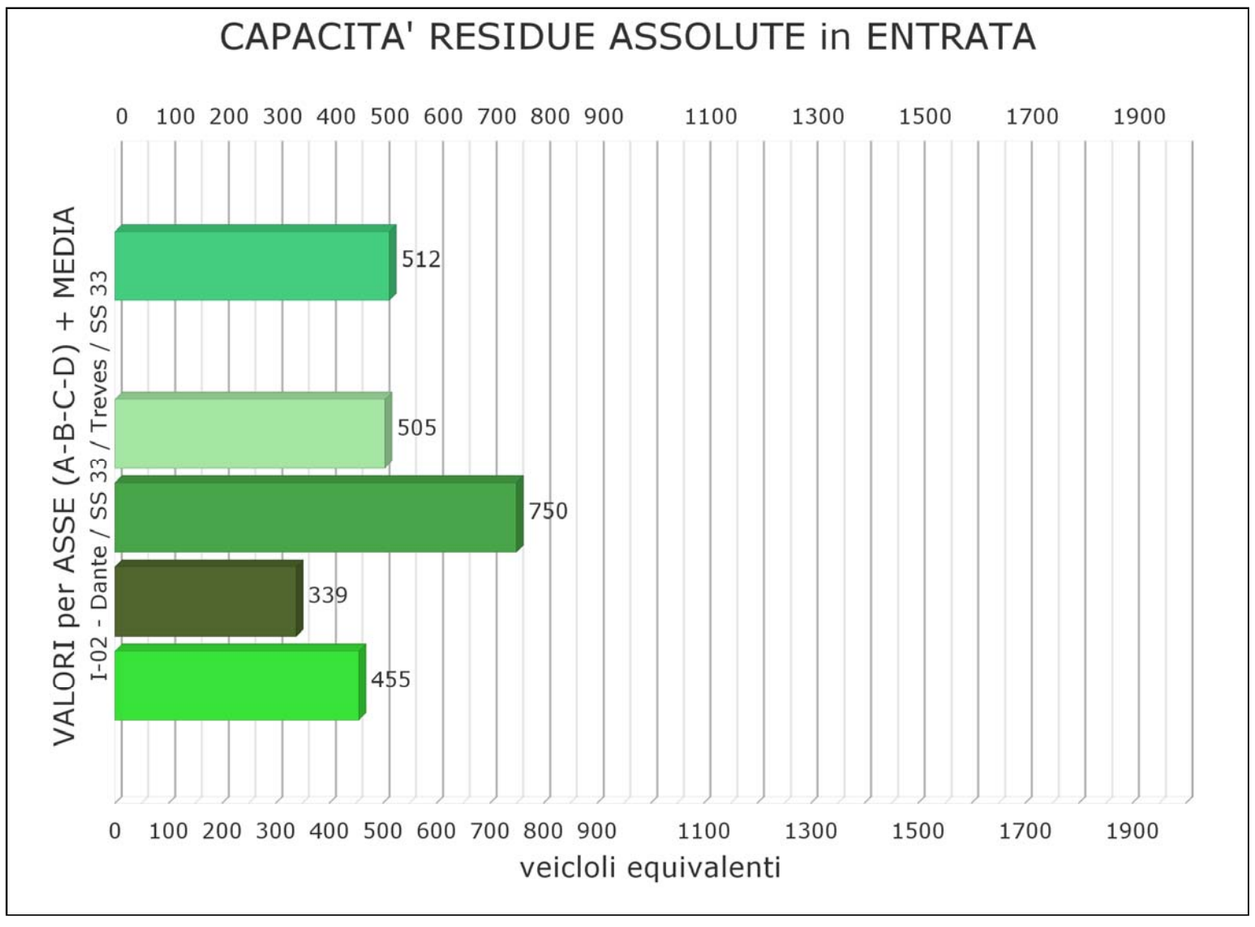
valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

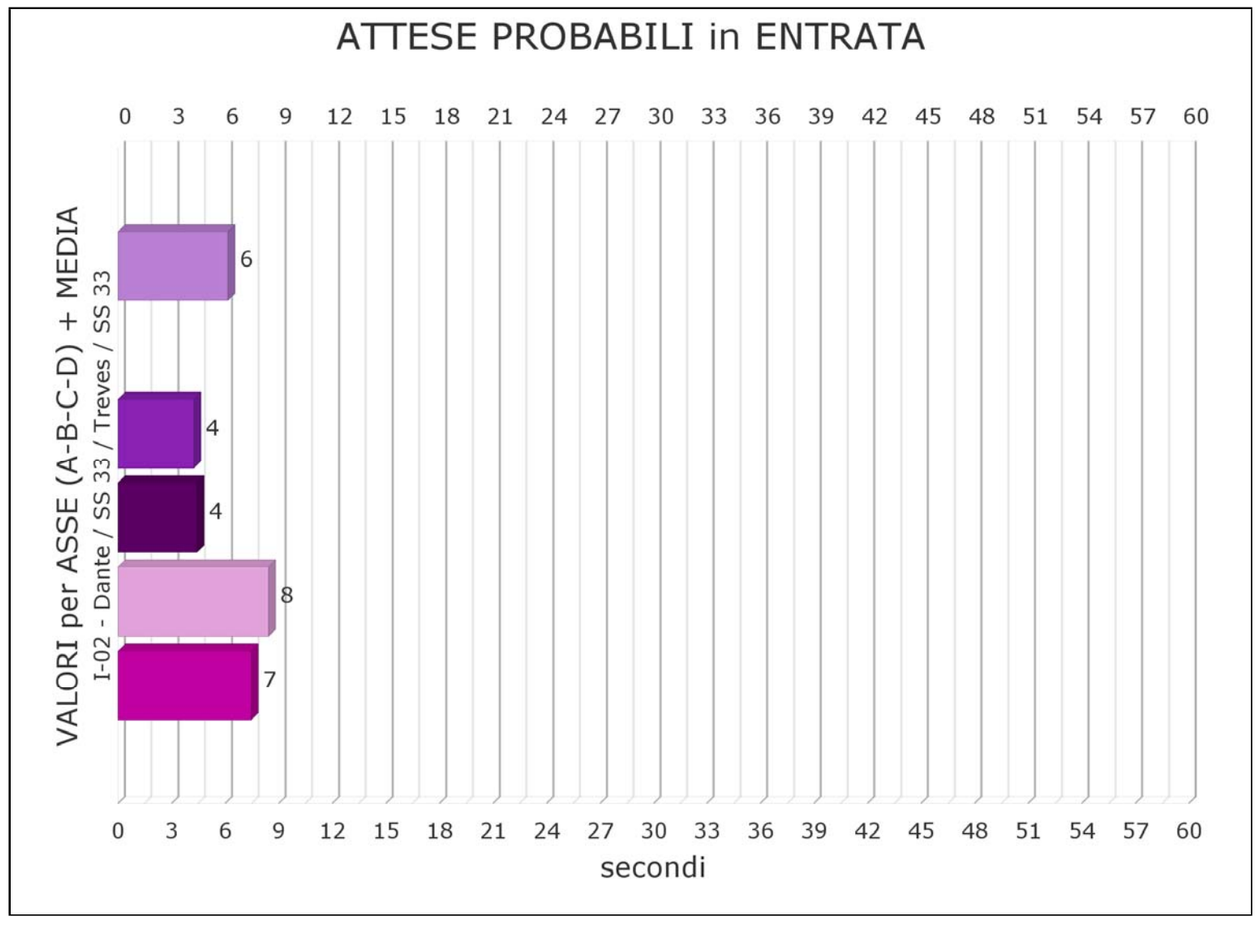












Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-03 - accesso a ZA / SS 33 / nuovo asse di arroccamento / SS 33
Configurazione	B - corona di rotazione a 2 corsie - 4 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	02b - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di progetto (con AT)

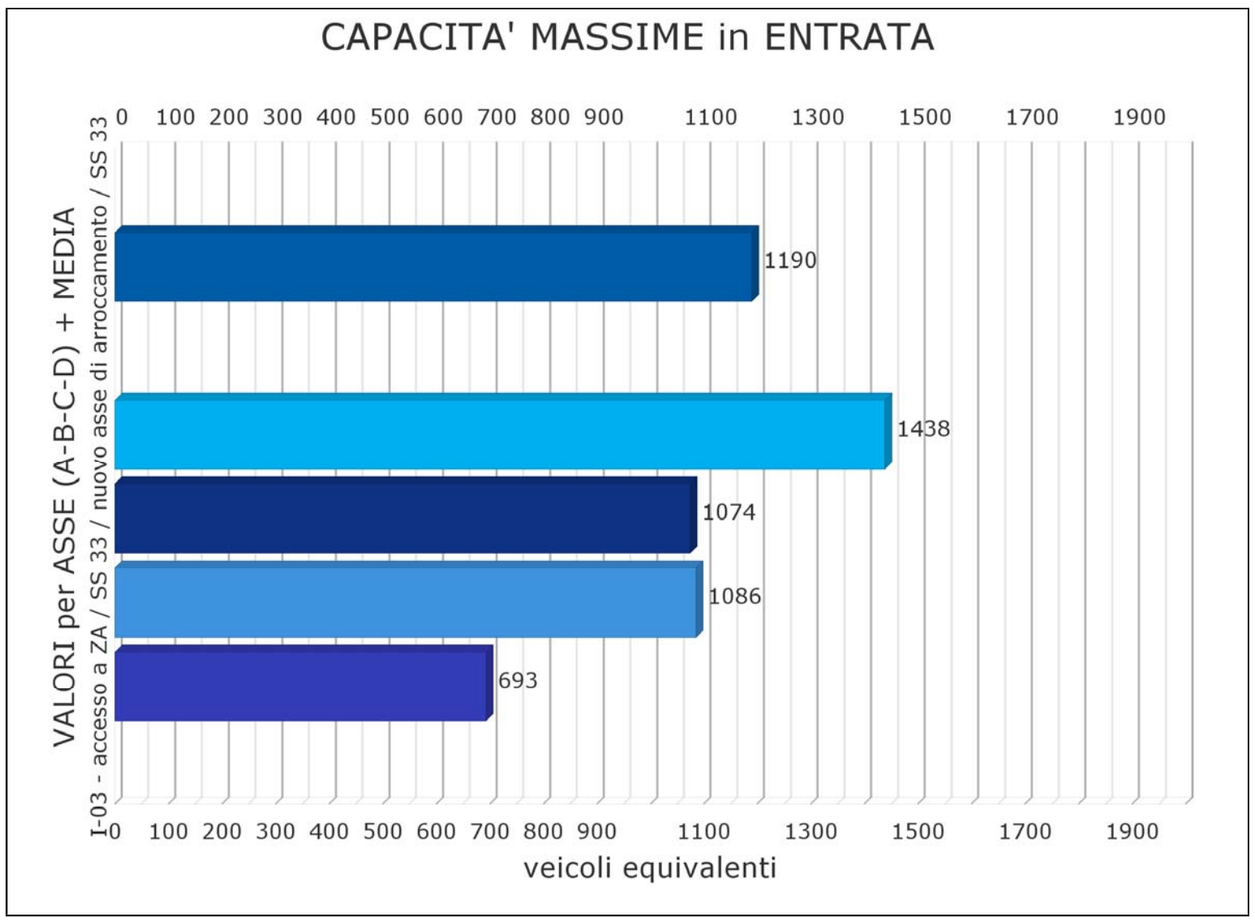
FLUSSI

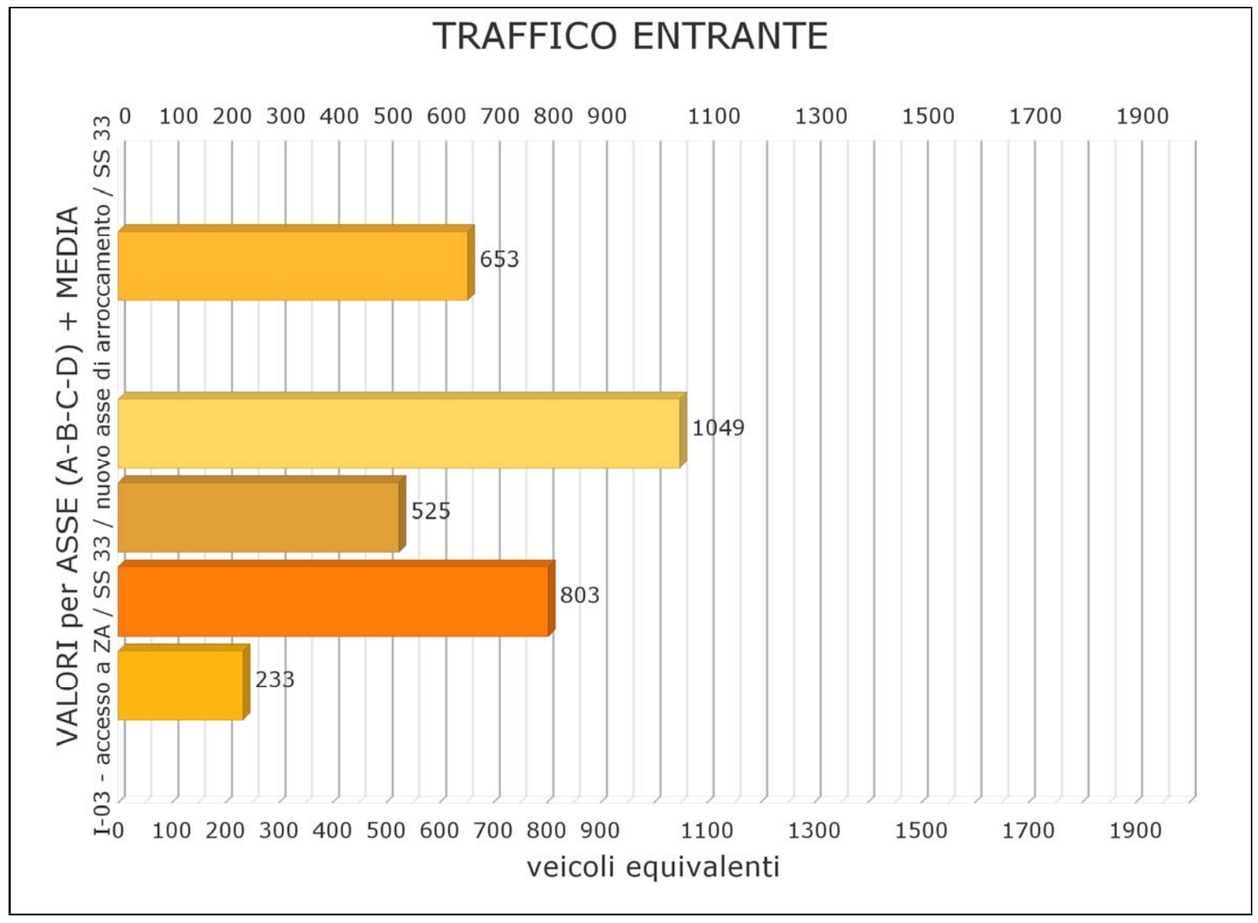
assi in entrata \ assi in uscita		A accesso a ZA	B via Sempione (SS 33) nord	C nuovo asse di arroccamento	D via Sempione (SS 33) sud	totali per assi in entrata
A	accesso a ZA		105	23	105	233
B	via Sempione (SS 33) nord	80		321	402	803
C	nuovo asse di arroccamento	53	236		236	525
D	via Sempione (SS 33) sud	105	525	420		1.049
	totali per assi in uscita	238	866	764	743	2.610

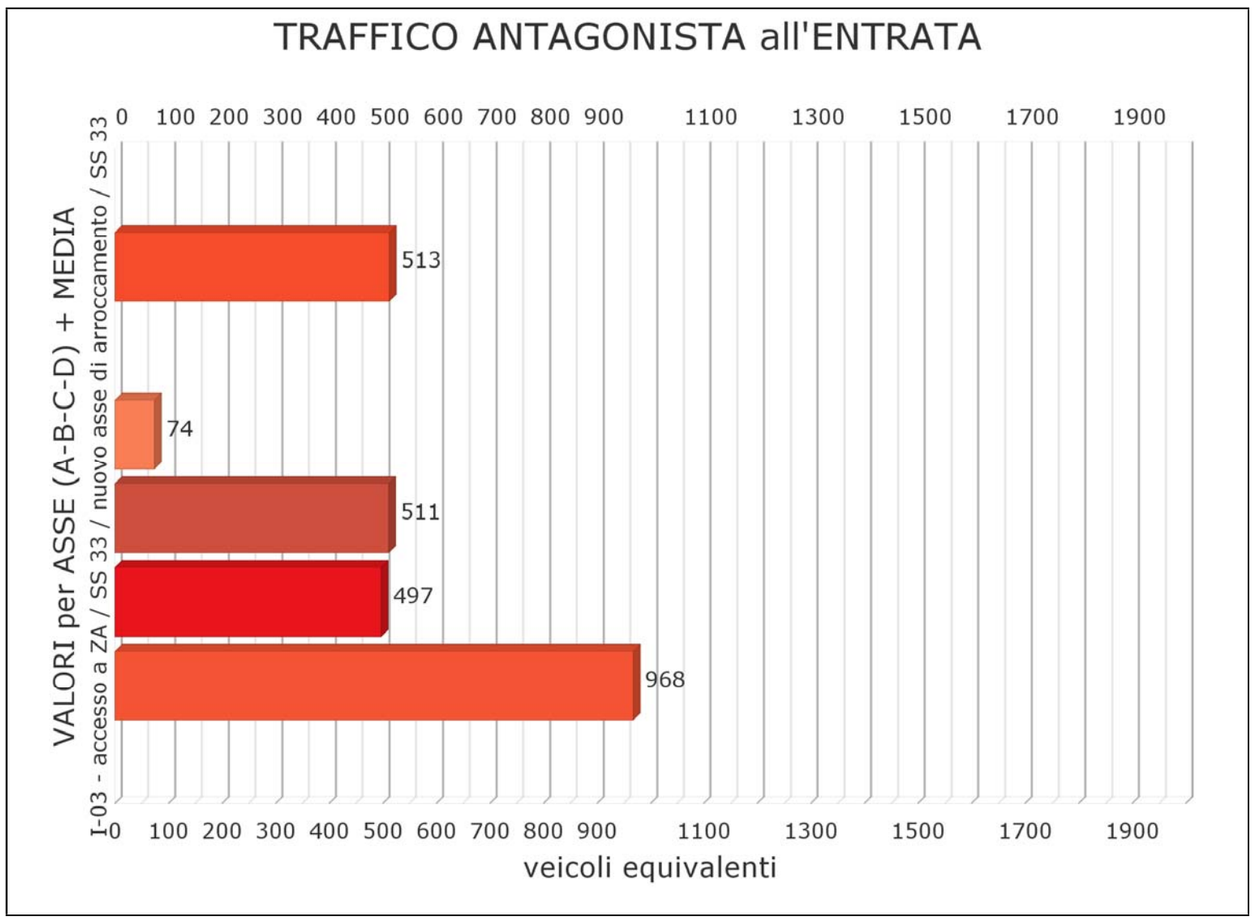
PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

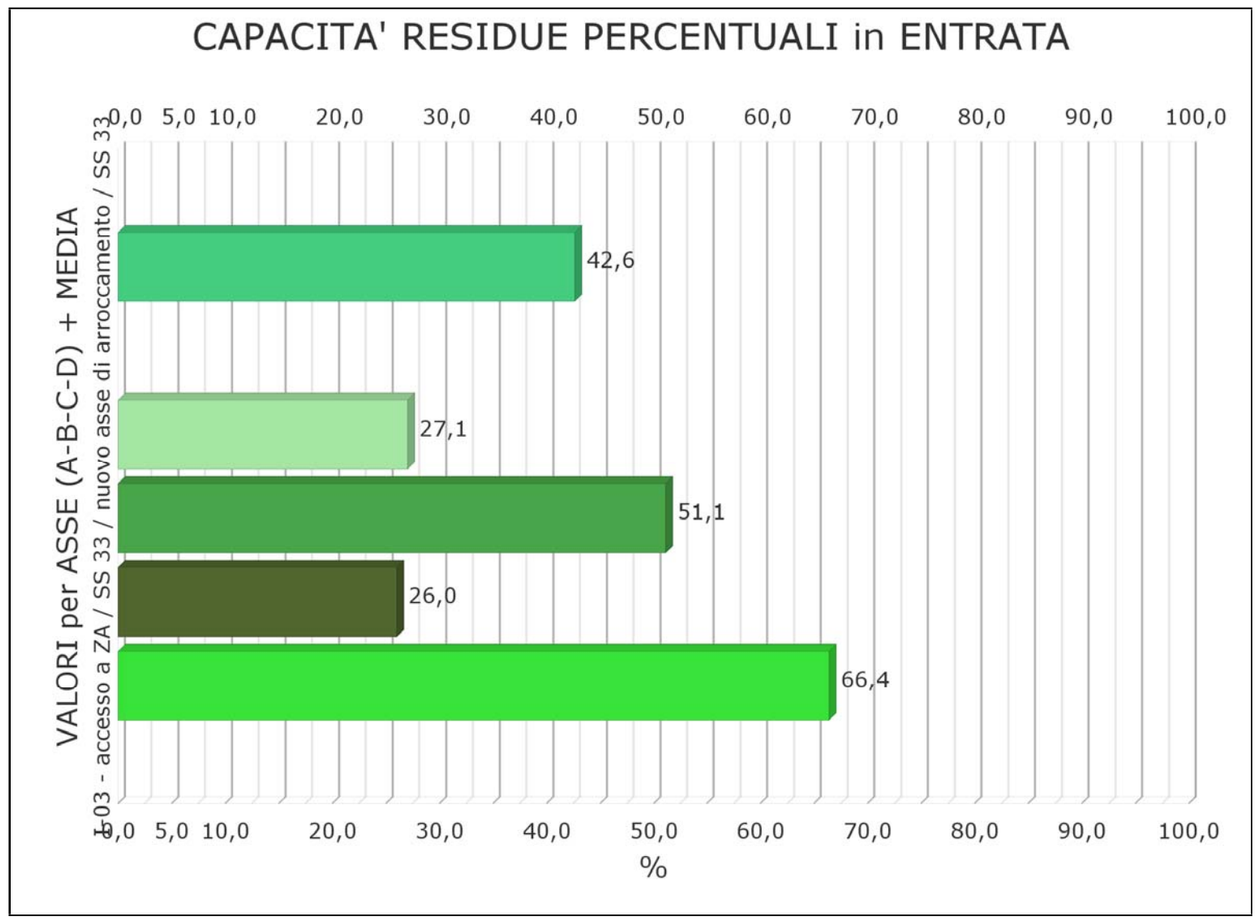
assi in entrata \ assi in uscita		A accesso a ZA	B via Sempione (SS 33) nord	C nuovo asse di arroccamento	D via Sempione (SS 33) sud	totali per assi in entrata
A	accesso a ZA		45	10	45	100
B	via Sempione (SS 33) nord	10		40	50	100
C	nuovo asse di arroccamento	10	45		45	100
D	via Sempione (SS 33) sud	10	50	40		100
	totali per assi in uscita	30	140	90	140	400

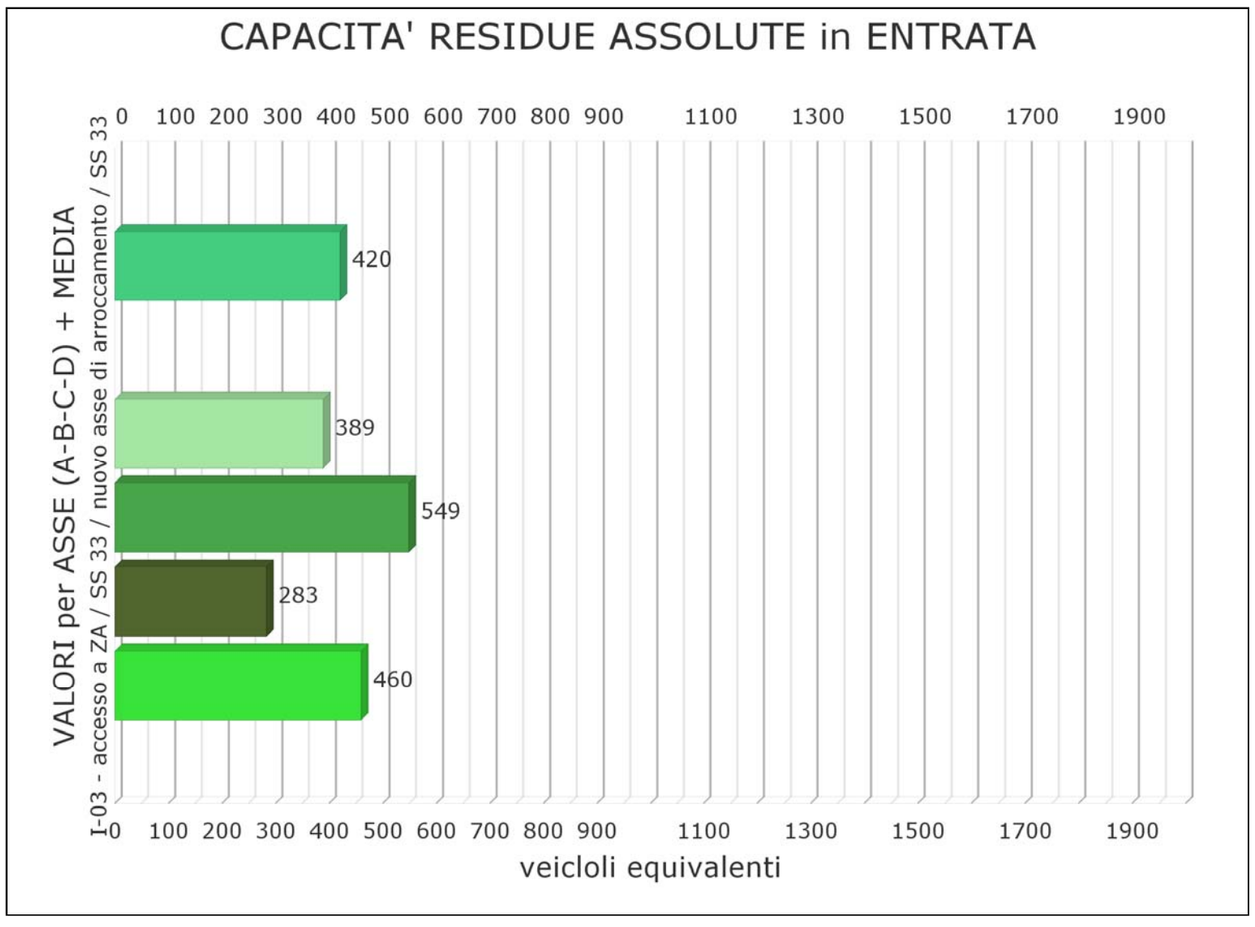
valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

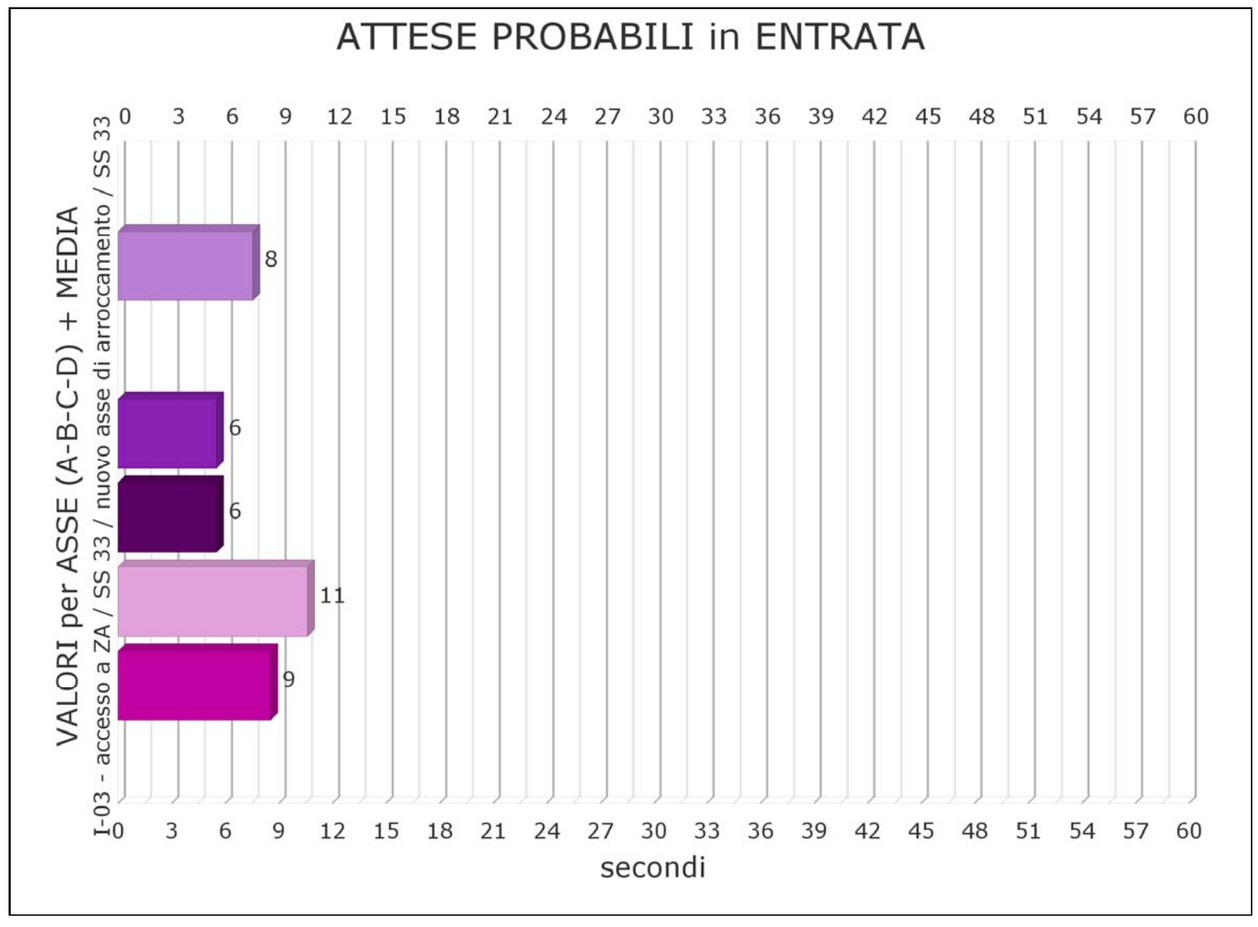












Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-04 - SP 47 / SS 33 / SS 33
Configurazione	A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	02b - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di progetto (con AT)

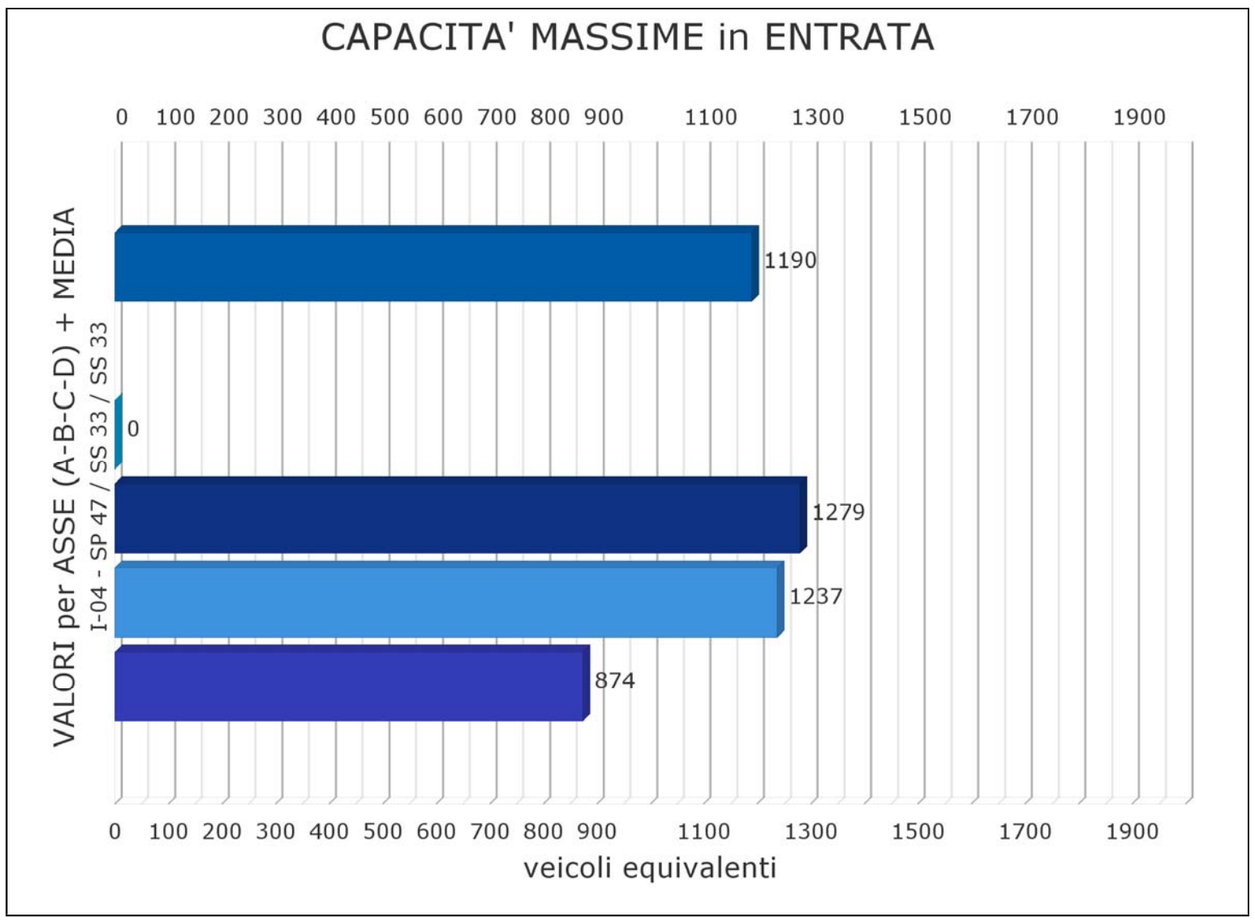
FLUSSI

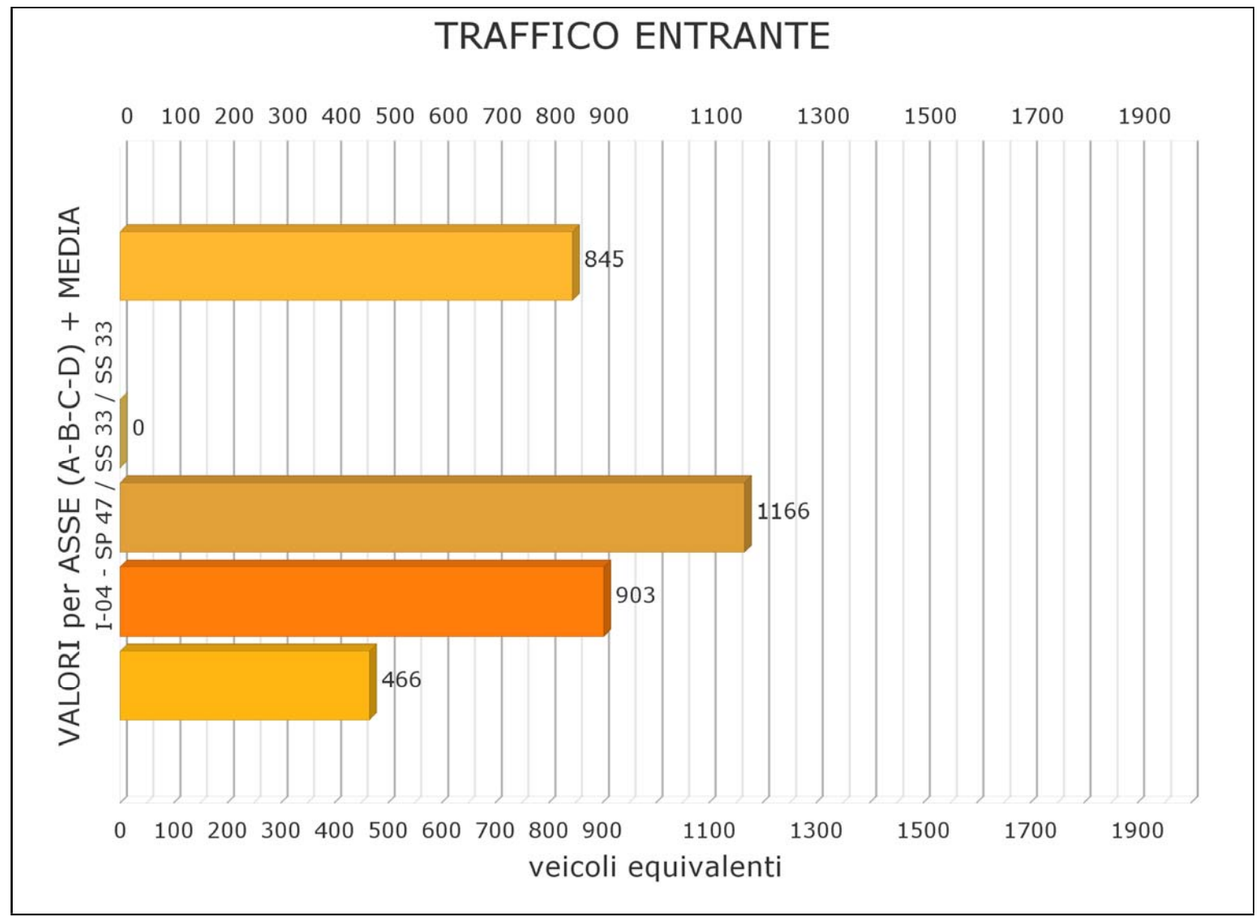
assi in entrata \ assi in uscita	A via Cascina Nuova (SP 47)	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	totali per assi in entrata
A via Cascina Nuova (SP 47)		186	280	0	466
B via Sempione (SS 33) nord	226		677	0	903
C via Sempione (SS 33) sud	292	875		0	1.166
D ---	0	0	0		0
totali per assi in uscita	517	1.061	957	0	2.535

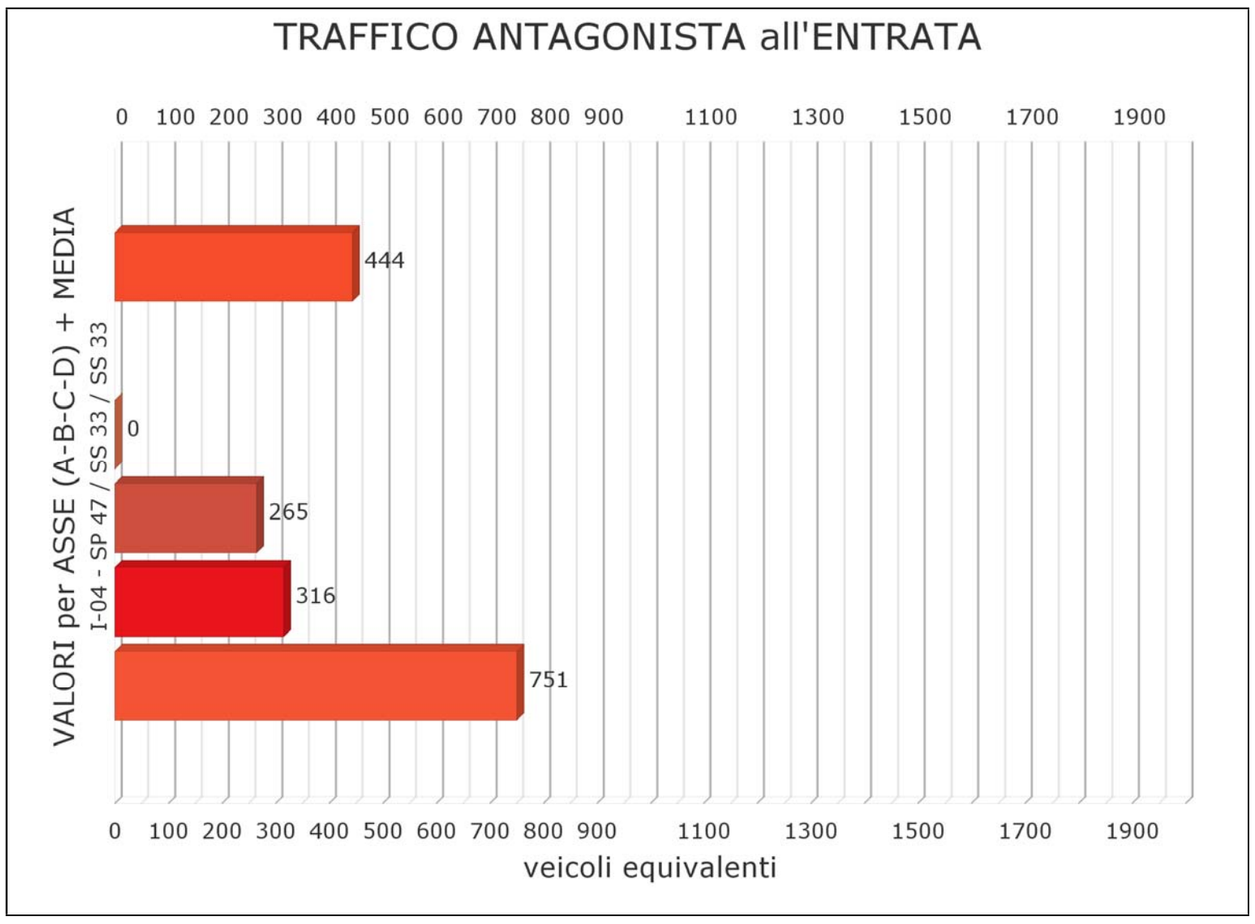
PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

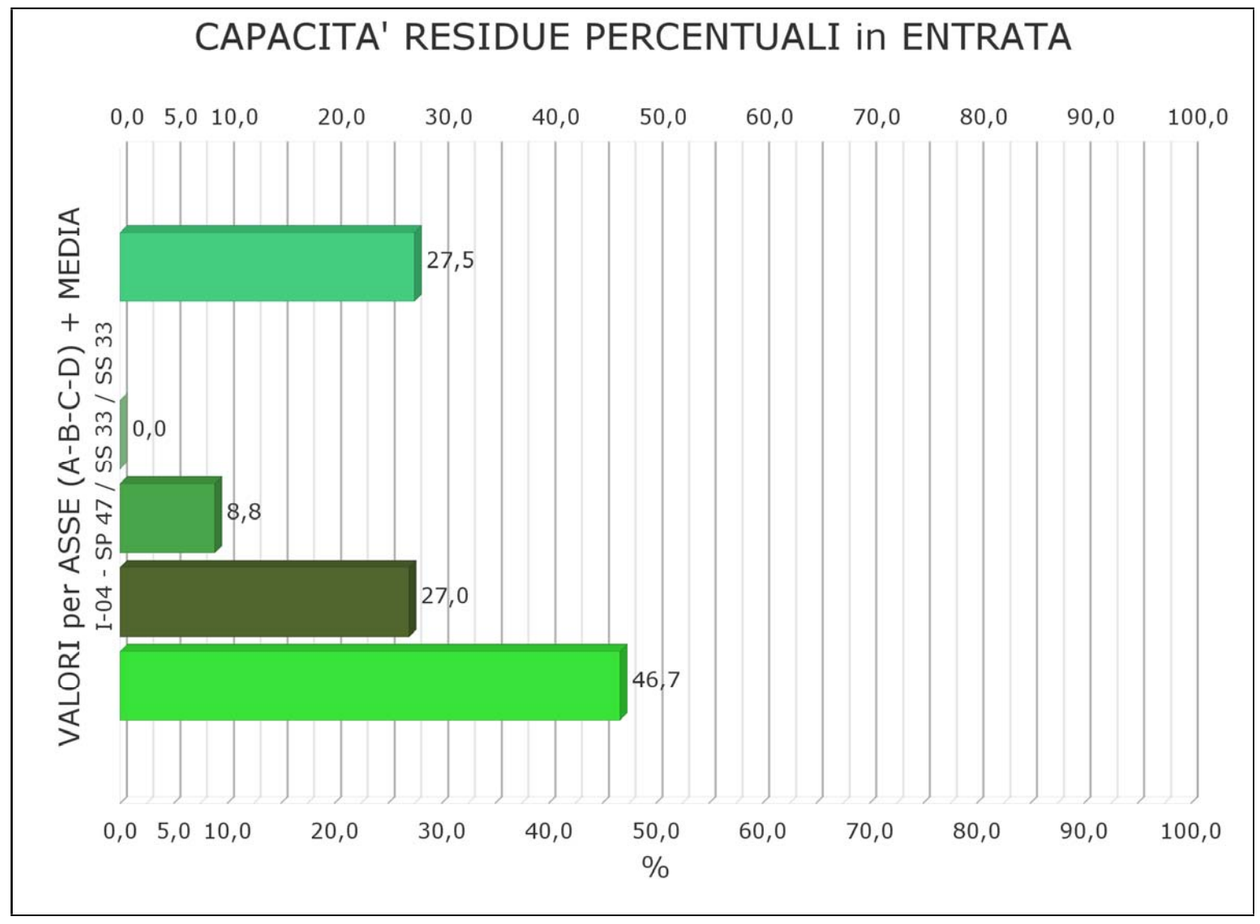
assi in entrata \ assi in uscita	A via Cascina Nuova (SP 47)	B via Sempione (SS 33) nord	C via Sempione (SS 33) sud	D ---	totali per assi in entrata
A via Cascina Nuova (SP 47)		40	60		100
B via Sempione (SS 33) nord	25		75		100
C via Sempione (SS 33) sud	25	75			100
D ---					0
totali per assi in uscita	50	115	135	0	300

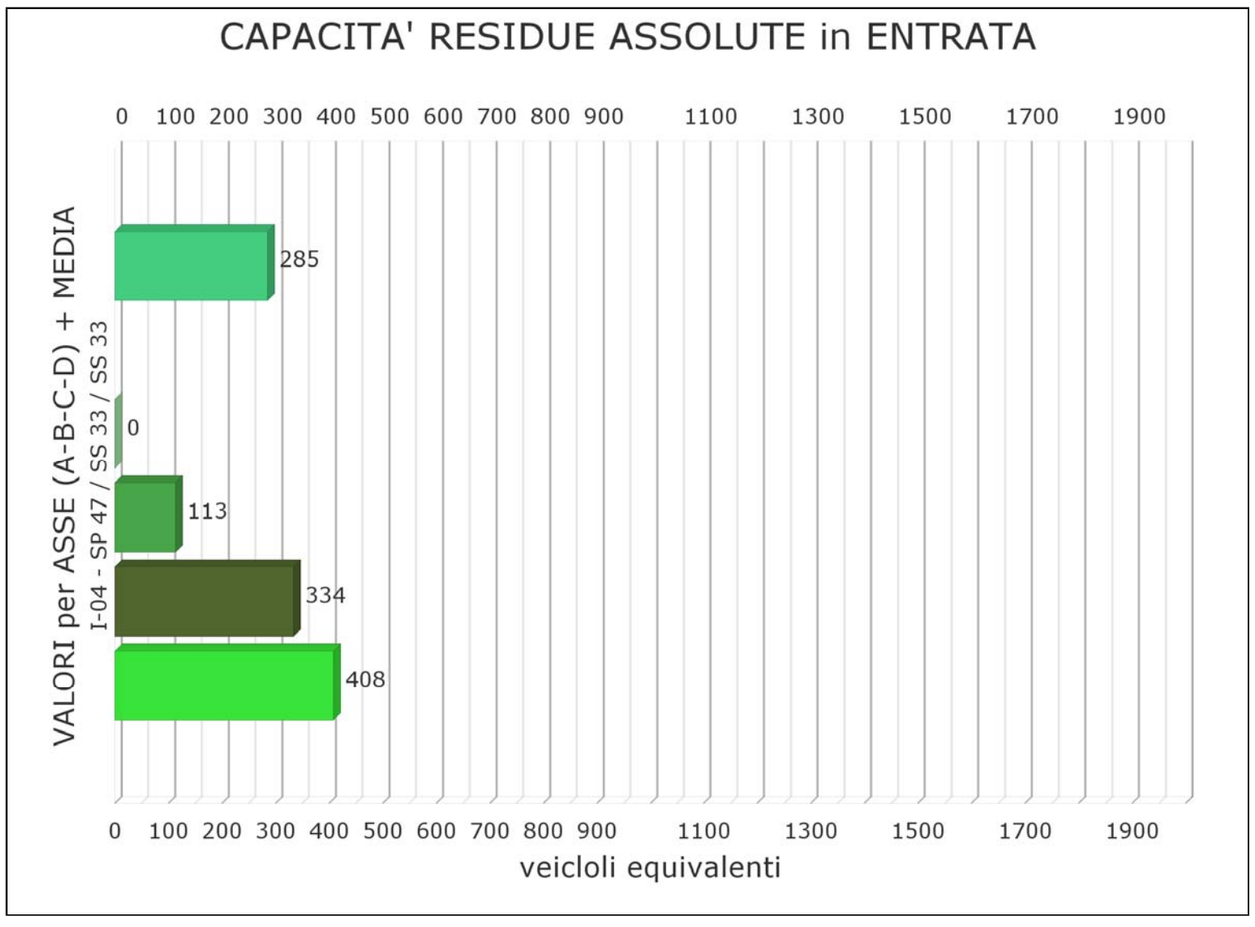
valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

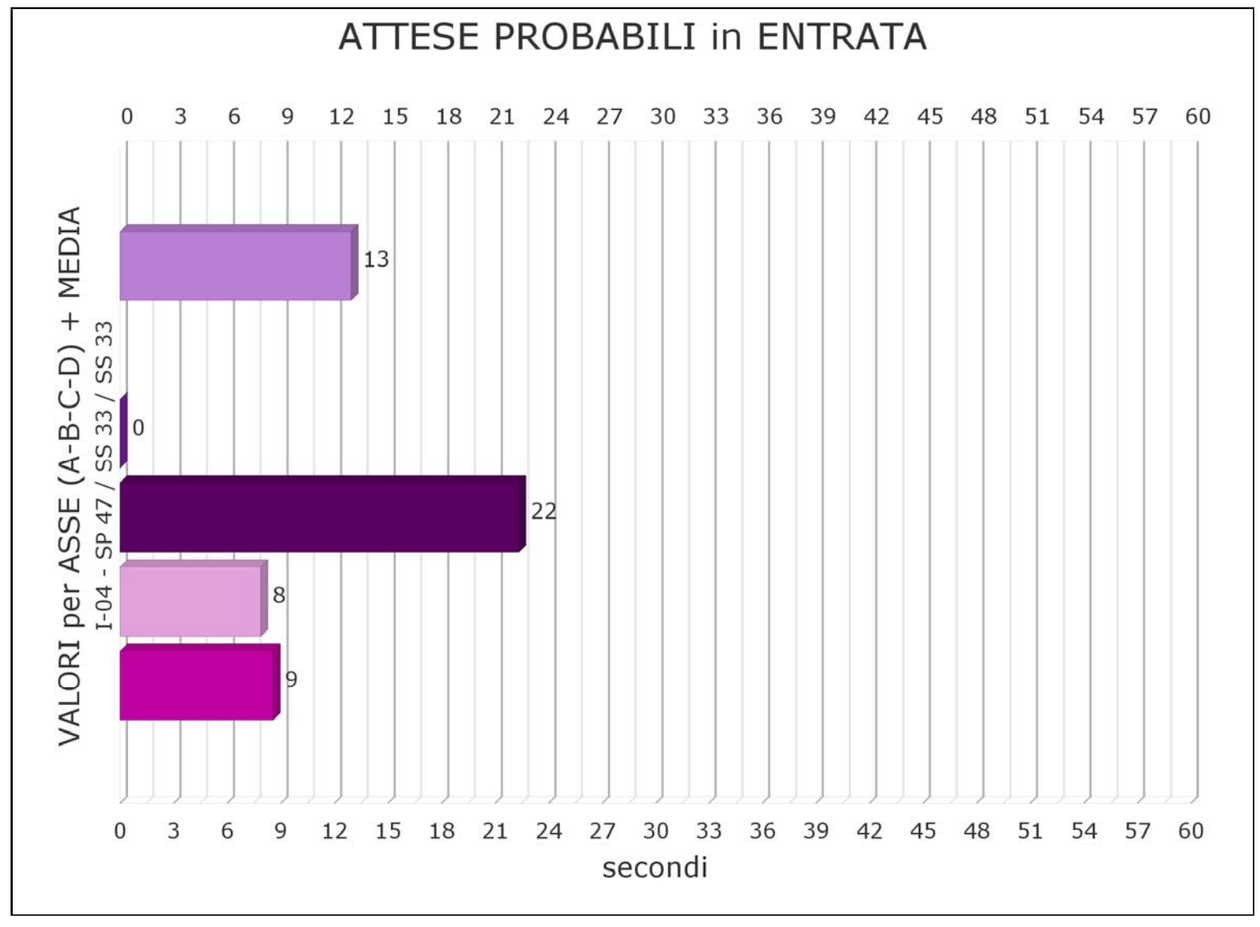












Comune di	Comune di Vergiate
Intersezione	I-05 - Treves / Treves-Valletta / nuovo asse di arroccamento
Configurazione	A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra

SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA

Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)

Condizioni del traffico	02b - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di progetto (con AT)

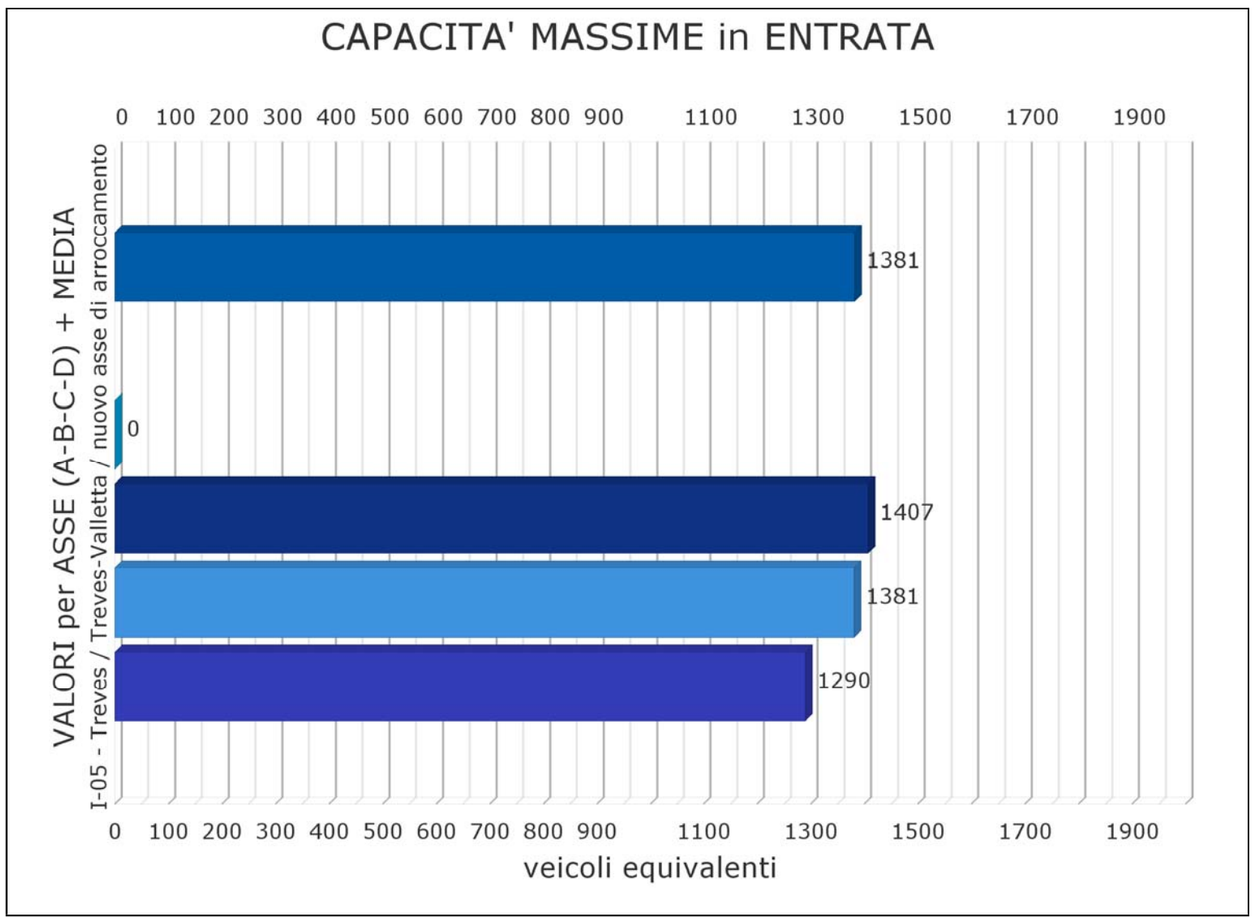
FLUSSI

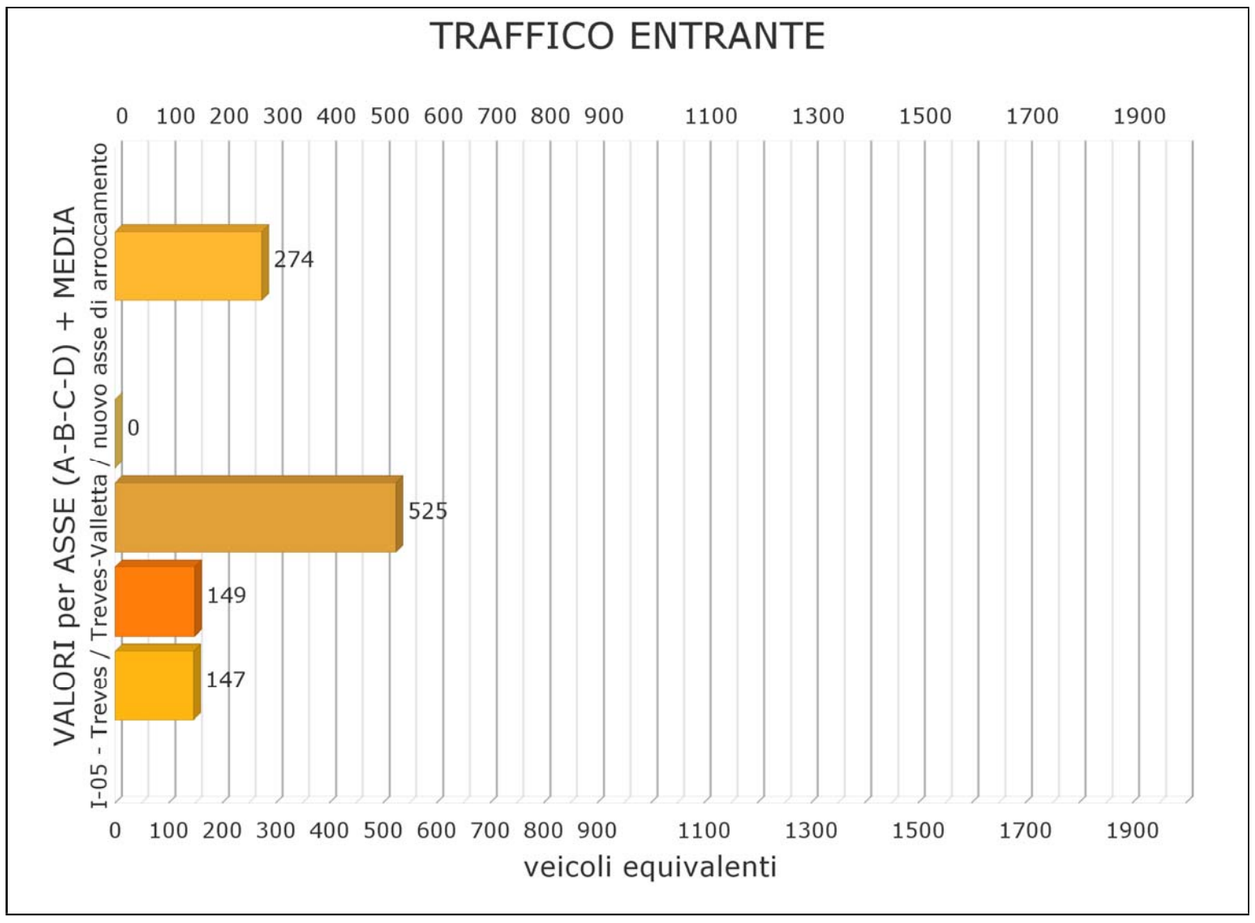
assi in entrata \ assi in uscita	A via Treves	B via Treves - via Valletta	C nuovo asse di arroccamento	D ---	totali per assi in entrata
A via Treves		44	103	0	147
B via Treves - via Valletta	75		75	0	149
C nuovo asse di arroccamento	368	158		0	525
D ---	0	0	0		0
totali per assi in uscita	442	202	177	0	821

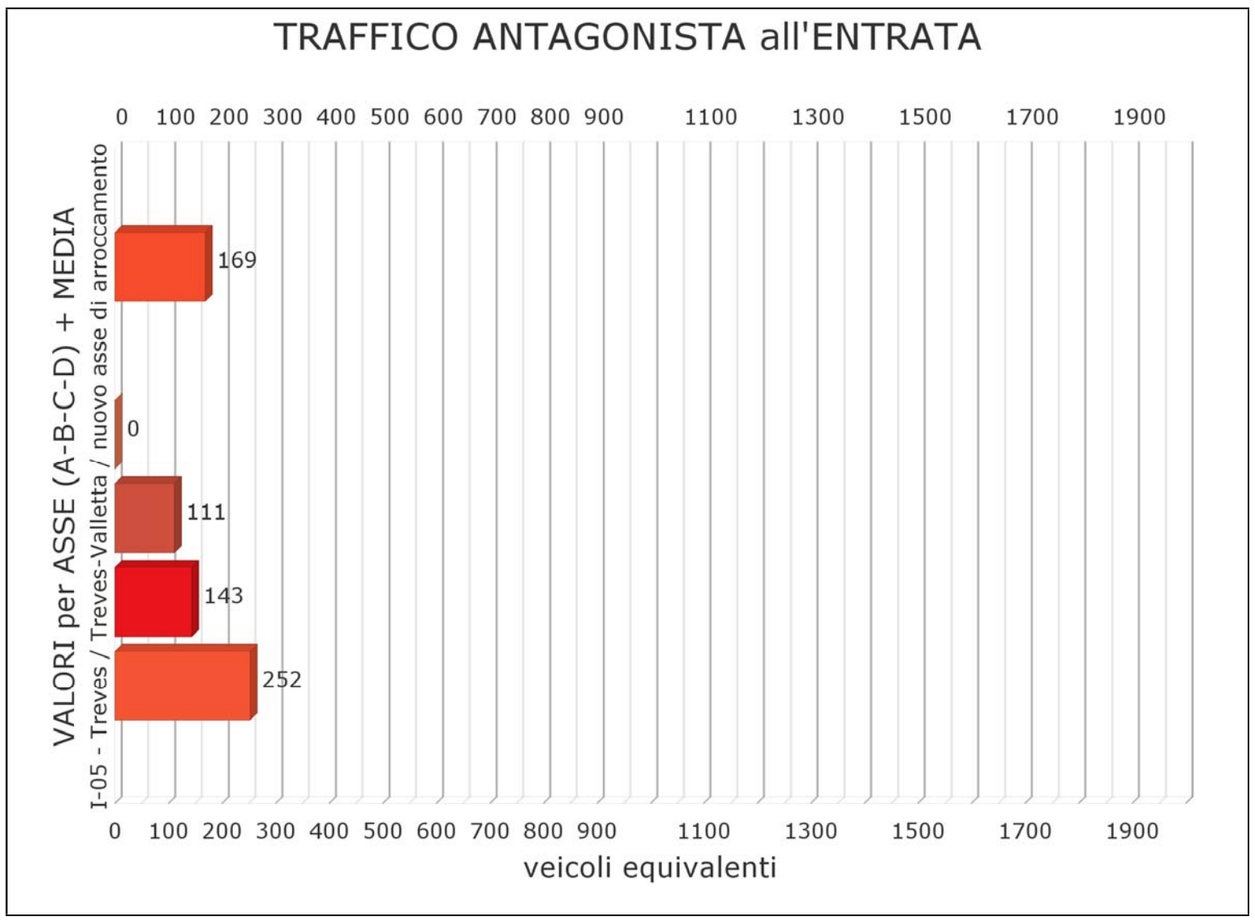
PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

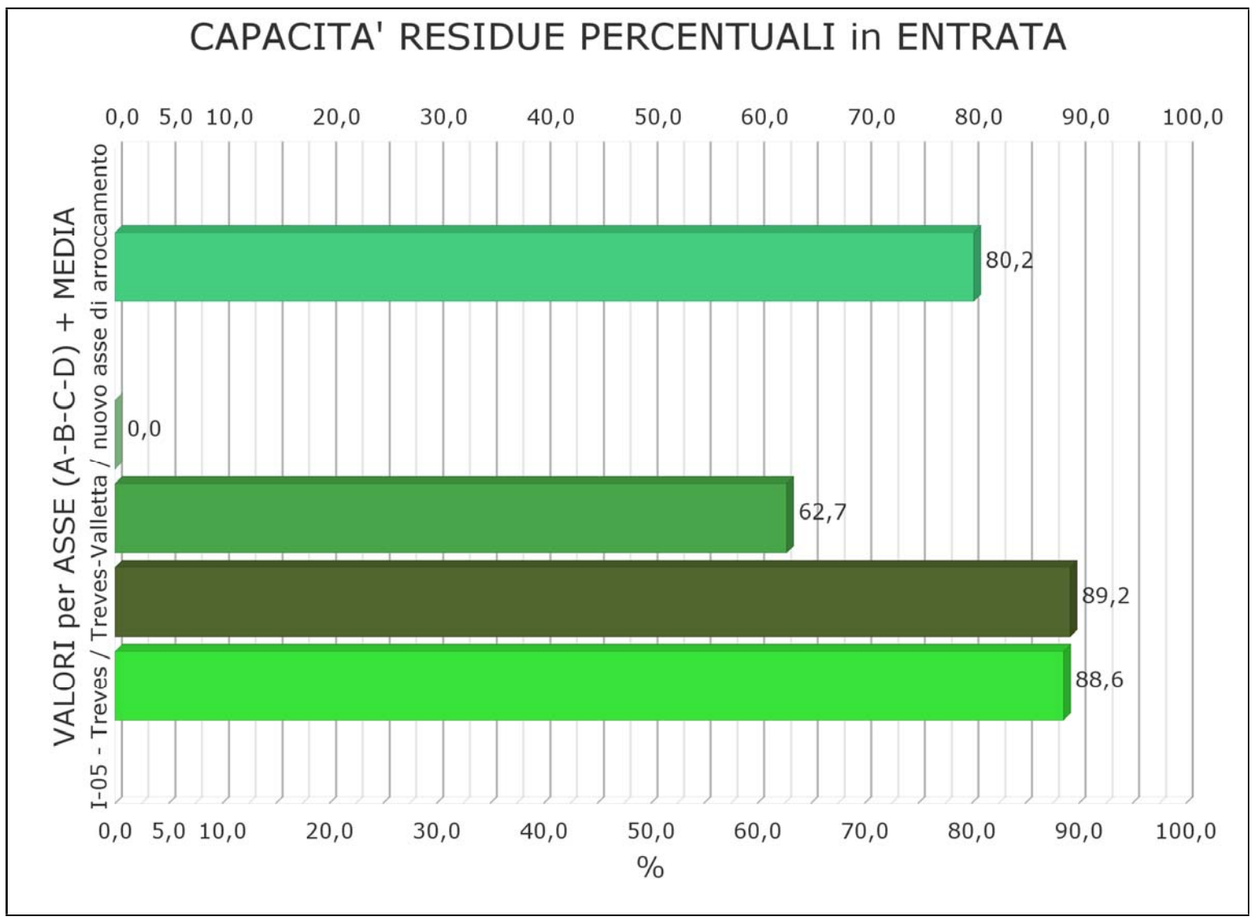
assi in entrata \ assi in uscita	A via Treves	B via Treves - via Valletta	C nuovo asse di arroccamento	D ---	totali per assi in entrata
A via Treves		30	70		100
B via Treves - via Valletta	50		50		100
C nuovo asse di arroccamento	70	30			100
D ---					0
totali per assi in uscita	120	60	120	0	300

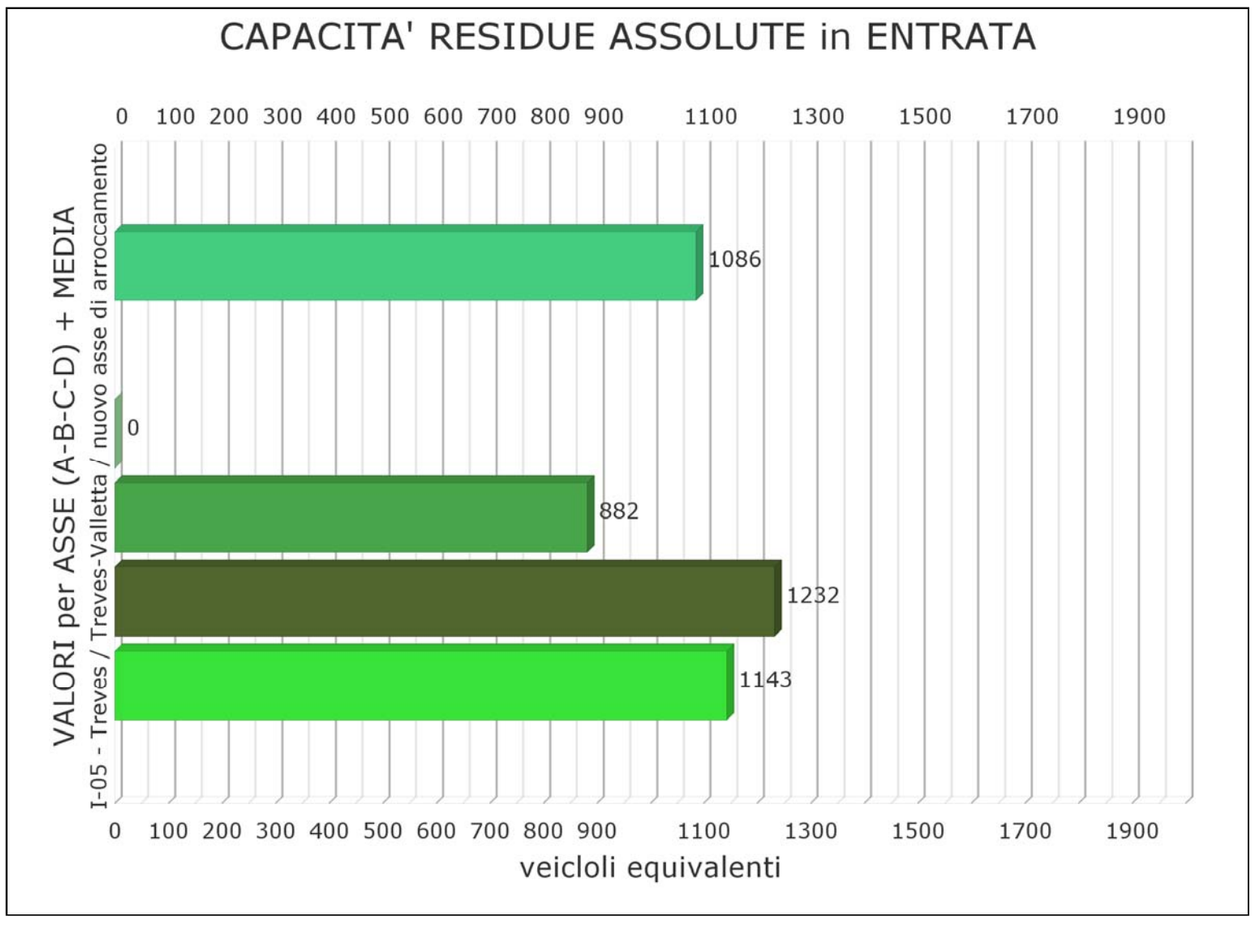
valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

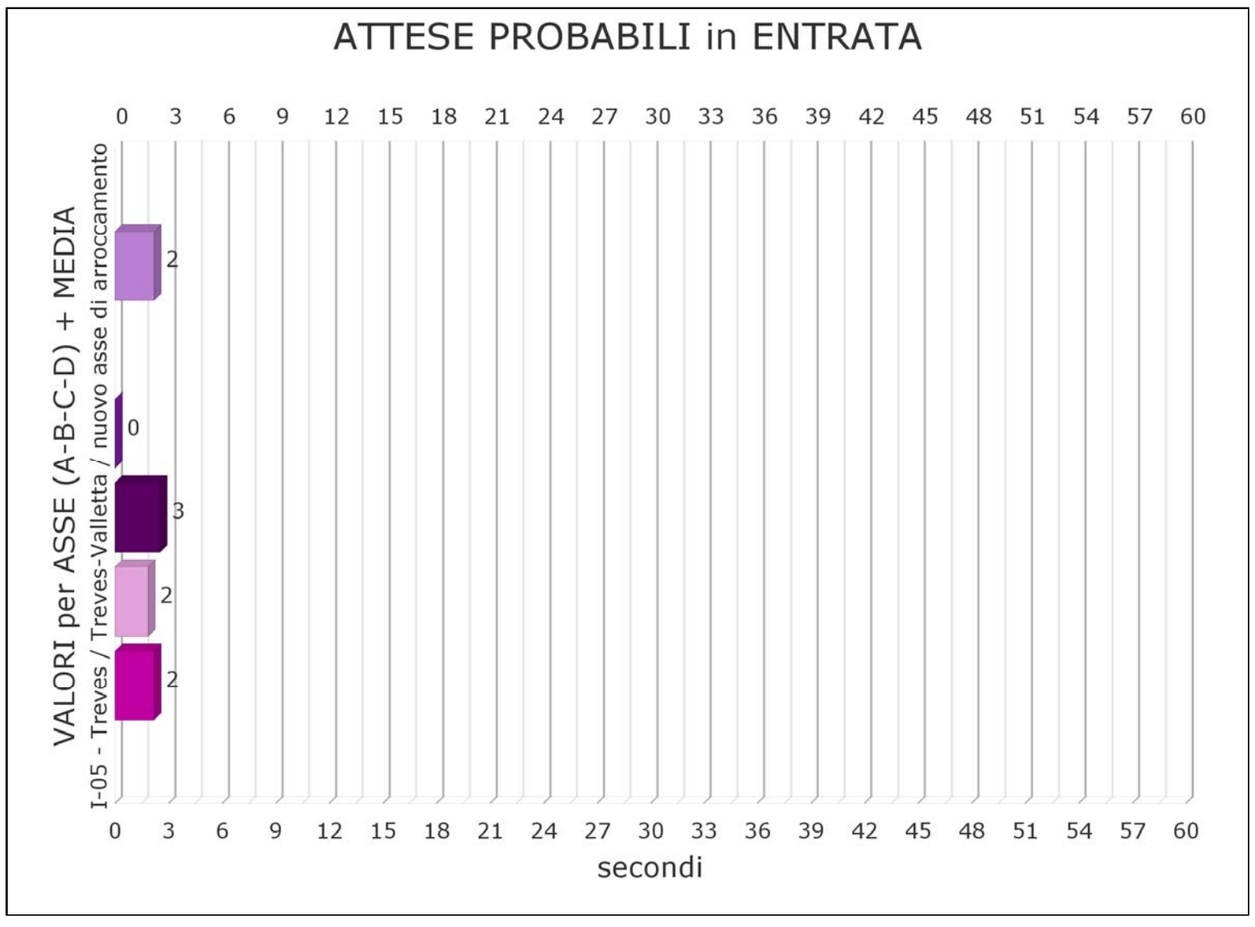












3.

RAPPORTI tra i PERCORSI METODOLOGICI SEGUITI e la DISCIPLINA AUTORIZZATIVA REGIONALE

in MATERIA di INSEDIAMENTO di MEDIE e GRANDI STRUTTURE di VENDITA

I percorsi metodologici seguiti non mirano certo a sostituirsi alla disciplina autorizzativa espressa dalla Regione Lombardia in materia di insediamento di medie e grandi strutture di vendita.

In particolare, si evidenzia che l'applicazione della normativa riportata dalla DGR nr VIII/5054 al sistema viario considerato conduce a risultati di insediabilità diversamente dimensionati e configurati.

E' tuttavia parso opportuno all'Ufficio di Piano adottare nella presente circostanza approcci "di sistema" non rigidamente vincolati all'*iter* autorizzativo dello specifico insediamento commerciale.

Da tale valutazione dell'Ufficio di Piano hanno avuto origine gli approcci metodologici sin qui seguiti e descritti.

D'altro canto, la mera applicazione della disciplina autorizzativa riportata dalla DGR suddetta (ed in particolare delle *Tabelle 1 e 2* ad essa allegate) al sistema viario sin qui considerato, conduce ad esiti scarsamente corrispondenti a quanto sperimentabile nelle condizioni di fatto, come di seguito sinteticamente esposto:

1) si è effettuata la repertoriazione delle unità commerciali esistenti, ripartendole per destinazione (alimentare / non-alimentare) e per classe di ampiezza;

2) si sono calcolati i flussi veicolari teoricamente generati e/o attratti dalle suddette unità commerciali sulla scorta dei rapporti veicoli / superfici indicati dalle citate *Tabelle 1 e 2*, ottenendo i seguenti risultati:

   - 1.684 veicoli equivalenti / ora nelle ore di punta feriali,

   - 2.733 veicoli equivalenti / ora nelle ore di punta pre-festive e festive;

3) si sono relazionati i suddetti valori con le aliquote di spostamenti riconducibili a motivazioni commerciali o assimilabili desunte dall'*Indagine origine / destinazione* di cui si è detto al precedente punto 2, pari al 17,0 % degli spostamenti complessivi ed aumentati cautelativamente al:

   - 21,3 % per i giorni feriali,

   - 25,5 % per i giorni pre-festivi e festivi;

4) si sono infine ricavati per semplice proporzione i flussi veicolari complessivi teoricamente osservabili in ora di punta nel sistema viario considerato, ottenendo i seguenti risultati:

   - 1.684 : 21,3 = x : 100,0, da cui si ricavano 7.906 veicoli equivalenti / ora nei giorni feriali,

   - 2.733 : 25,5 = x : 100,0, da cui si ricavano 10.718 veicoli equivalenti / ora nei giorni pre-festivi e festivi.

L'evidente sproporzione tra il dimensionamento teorico conseguente all'applicazione sistematica della normativa e la realtà di fatto osservabile, senza voler evidentemente entrare nel merito dei presupposti fondativi ed operativi della normativa stessa, sembra tuttavia giustificare il ricorso ad approcci metodologici alternativi a suffragio della sostenibilità sotto il profilo viabilistico delle politiche insediative del PGT.

Novara, giugno 2014

Silvio Gobbi arch.

VALUTAZIONI VIABILISTICHE circa la PROGRAMMABILITA' di NUOVI INSEDIAMENTI COMMERCIALI lungo la SS 33 “del Sempione” nel TERRITORIO del COMUNE di VERGIATE
RISULTATI BASATI sull'APPLICAZIONE alle UNITA' COMMERCIALI ESISTENTI delle TABELLE 1 e 2 della DGR nr VIII/5054 e smi

codici	denominazioni	recapiti			attribuzioni						flussi veicolari generati/attratti													
					alimentari			non-alimentari			alimentari						non-alimentari						complessivi	
					da 0 a 3.000 mq	da 3.000 a 6.000 mq	oltre 6.000 mq	da 0 a 5.000 mq	da 5.000 a 12.000 mq	oltre 12.000 mq	da 0 a 3.000 mq	da 3.000 a 6.000 mq	oltre 6.000 mq	da 0 a 3.000 mq	da 3.000 a 6.000 mq	oltre 6.000 mq	da 0 a 5.000 mq	da 5.000 a 12.000 mq	oltre 12.000 mq	da 0 a 5.000 mq	da 5.000 a 12.000 mq	oltre 12.000 mq	ore di punta feriali	ore di punta pre-festive e festive
											ore di punta feriali			ore di punta pre-festive e festive			ore di punta feriali			ore di punta pre-festive e festive			
					mq	mq	mq	mq	mq	mq	veicoli equiv / mq	veicoli equiv / mq	veicoli equiv / mq	veicoli equiv / mq	veicoli equiv / mq	veicoli equiv / mq	veicoli equiv / mq	veicoli equiv / mq	veicoli equiv / mq	veicoli equiv / mq	veicoli equiv / mq	veicoli equiv / mq	veicoli equivalenti	veicoli equivalenti
											0,20	0,10	0,03	0,25	0,14	0,03	0,09	0,06	0,04	0,15	0,12	0,04		
125	G.B. di Aracne Giorgio	VIA	SEMPIONE	91	80						16			20										
151	DIAL SRL	VIA	SEMPIONE	41	500			60			100			125			5			9				
165	CENTRO COMMERCIALE MEDIA STRUTTURA	VIA	SEMPIONE	67	800			604			160			200			54			91				
167	SUPERMERCATO della ROTONDA SRL (Conad)	VIA	SEMPIONE	67	800			200			160			200			18			30				
54	BICI TIME MILANI di Milano Mauro	VIA	SEMPIONE	91				81									7			12				
55	BRESSAN ERASMO	VIA	SEMPIONE	39				19									2			3				
56	CENTRO AUTO SEMPIONE SNC	VIA	SEMPIONE	1				30									3			5				
59	SEMPIONE LEGNAMI SRL	VIA	SEMPIONE	77				150									14			23				
60	ASS. AMAUTO di Maranzana Susanna	VIA	SEMPIONE	37				80									7			12				
61	GIBETE SRL	VIA	SEMPIONE	39				112									10			17				
62	IMMOBILIARE DEI LAGHI SNC	VIA	SEMPIONE	77				150									14			23				
149	IPINO SRL	VIA	SEMPIONE	18				250									23			38				
150	BRESSAN ERASMO	VIA	SEMPIONE	39				346									31			52				
152	CAIELLI & FERRARI SRL	VIA	SEMPIONE	42				200									18			30				
153	AUTOTICINO DI SCANDROGLIO VIRGINIO & C. SAS	CORSO	SEMPIONE	45				262									24			39				
154	UTILITY SRL	VIA	SEMPIONE	51				1.728									156			259				
155	COVA ANGELO	VIA	SEMPIONE	56				396									36			59				
157	EMMEZETA MODA SRL	VIA	SEMPIONE	63				3.061									275			459				
156	CONFORAMA ITALIA SPA	VIA	SEMPIONE	64					5.390									323			647			
158	HAPPY MARKET SAS di Xienguo Hu	VIA	SEMPIONE	92				638									57			96				
159	AGRIFARMA SPA	VIA	SEMPIONE	107				400									36			60				
160	NOVARREDAMENTI SRL	VIA	SEMPIONE	102/A				390									35			59				
161	IDROPLAST VERNOCCHI SRL	VIA	SEMPIONE	38/40				185									17			28				
168	PASI LUCA (Giesse Scampoli)	VIA	SEMPIONE	67				249									22			37				
169		VIA	SEMPIONE	67				155									14			23				
192	GARAGE 911 di Mileti Alessandro e Balzarini Samuele snc	VIA	SEMPIONE	101/A				129									12			19				
194	VELATI ALESSIO ELIO	VIA	SEMPIONE	105				109									10			16				
212	CRAZY DOG di Pion Roberta	VIA	SEMPIONE	54				292									26			44				
	CALCOLO ANALITICO (rispetto alle singole unità commerciali)				2.180	0	0	10.276	5.390	0	436	0	0	545	0	0	925	323	0	1.541	647	0	1.684	2.733
	CALCOLO SINTETICO (rispetto ai totali delle unità commerciali alimentari / non-alimentari)				2.180			15.666			436			545			1.248			2.188			1.684	2.733