



Figura 37 – Tavola dei risultati del modello di microsimulazione – Scenario 1 – Istantanea di microsimulazione dopo 50 minuti



Figura 38 – Tavola dei risultati del modello di microsimulazione – Scenario 1 – Istantanea di microsimulazione dopo 55 minuti



Figura 39 – Tavola dei risultati del modello di microsimulazione – Scenario 1 – Istantanea di microsimulazione dopo 60 minuti

### 3.3 ANALISI MICROMODELLISTICA SCENARIO 2

La rete modellizzata in questo scenario considera la rete viabilistica dello scenario 1 e la realizzazione del doppio senso su via Marzorati nel tratto compreso tra la nuova rotatoria e l'accesso al comparto B attivato in fase 2.

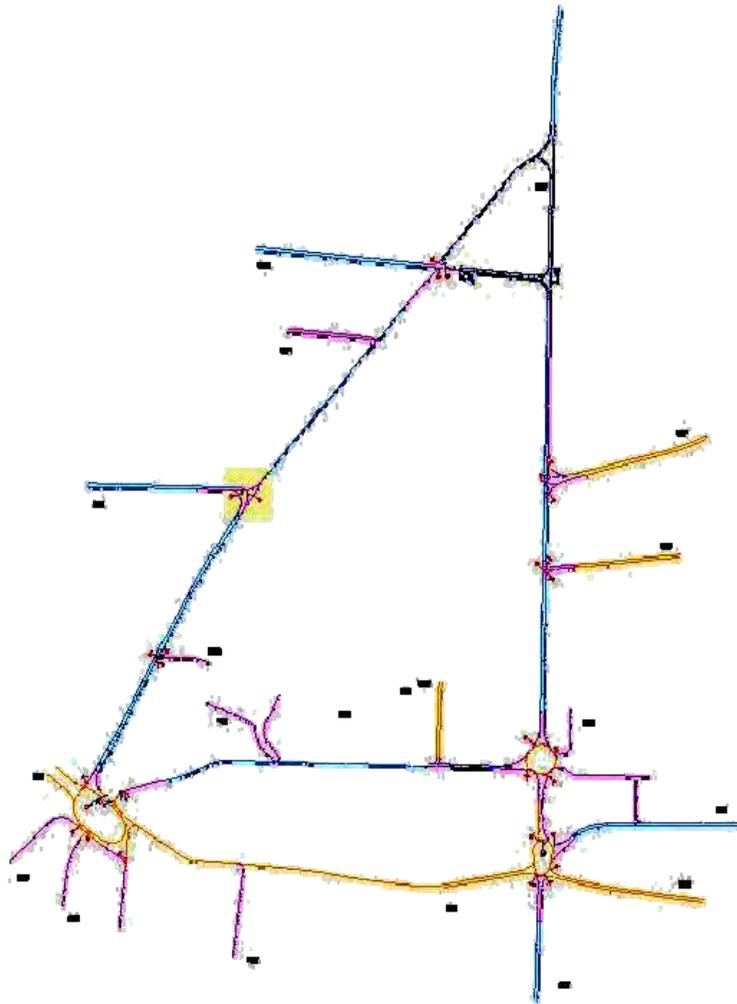


Figura 40 – Grafo di rete – Geometria – Scenario 2

Dal punto di vista della domanda di trasporto in questo scenario vengono sommati ai flussi veicolari rilevati nello scenario attuale quelli generati/attratti dalla nuova struttura di vendita realizzata nel comparto A e quelli indotti dall'attivazione delle funzioni commerciale / terziaria all'interno del comparto B.

Le analisi modellistiche effettuate evidenziano un peggioramento delle condizioni di circolazione sull'asse nord-sud costituito da via Miola. Infatti, vista la parziale realizzazione della viabilità del Piano, l'accesso al comparto B è garantito unicamente dalla nuova rotatoria su via Miola sulla quale gravitano tutti i veicoli attratti/generati dai due comparti (394 veicoli aggiuntivi nell'ora di punta considerata). Questa concentrazione del traffico indotto su via Miola, unico asse di accesso, e sulle intersezioni a rotatoria esistenti in corrispondenza di via Marzorati e di Via Bergamo, già interessate da elevati volumi di traffico, producono accodamenti tali da lambire Via Stoppani.

Di seguito si riportano i risultati delle microsimulazioni effettuate nello scenario 2, che riproducono graficamente quanto espresso precedentemente.

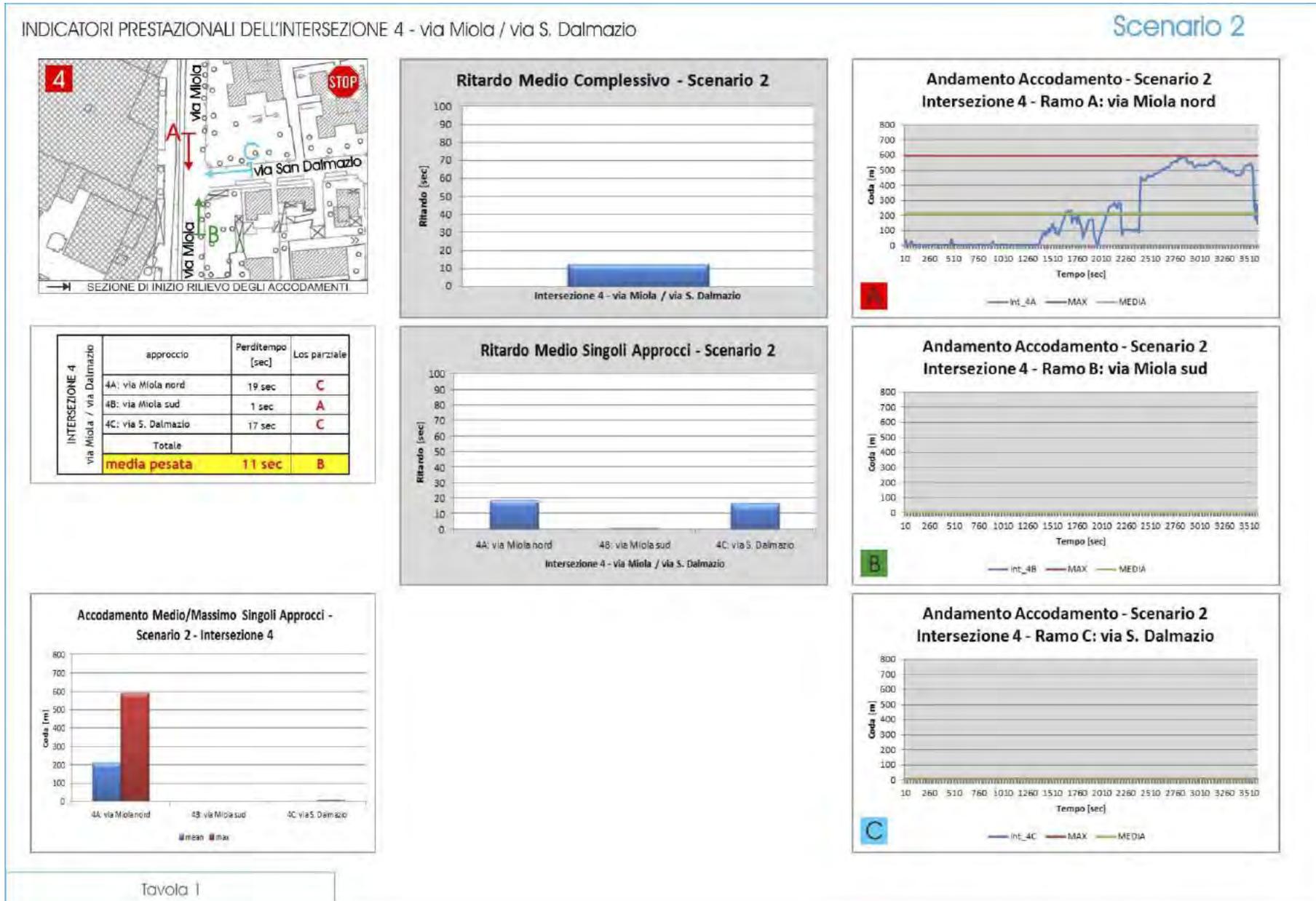


Figura 41 – Tavola dei risultati del modello di microsimulazione – Scenario 2 – Intersezione 4

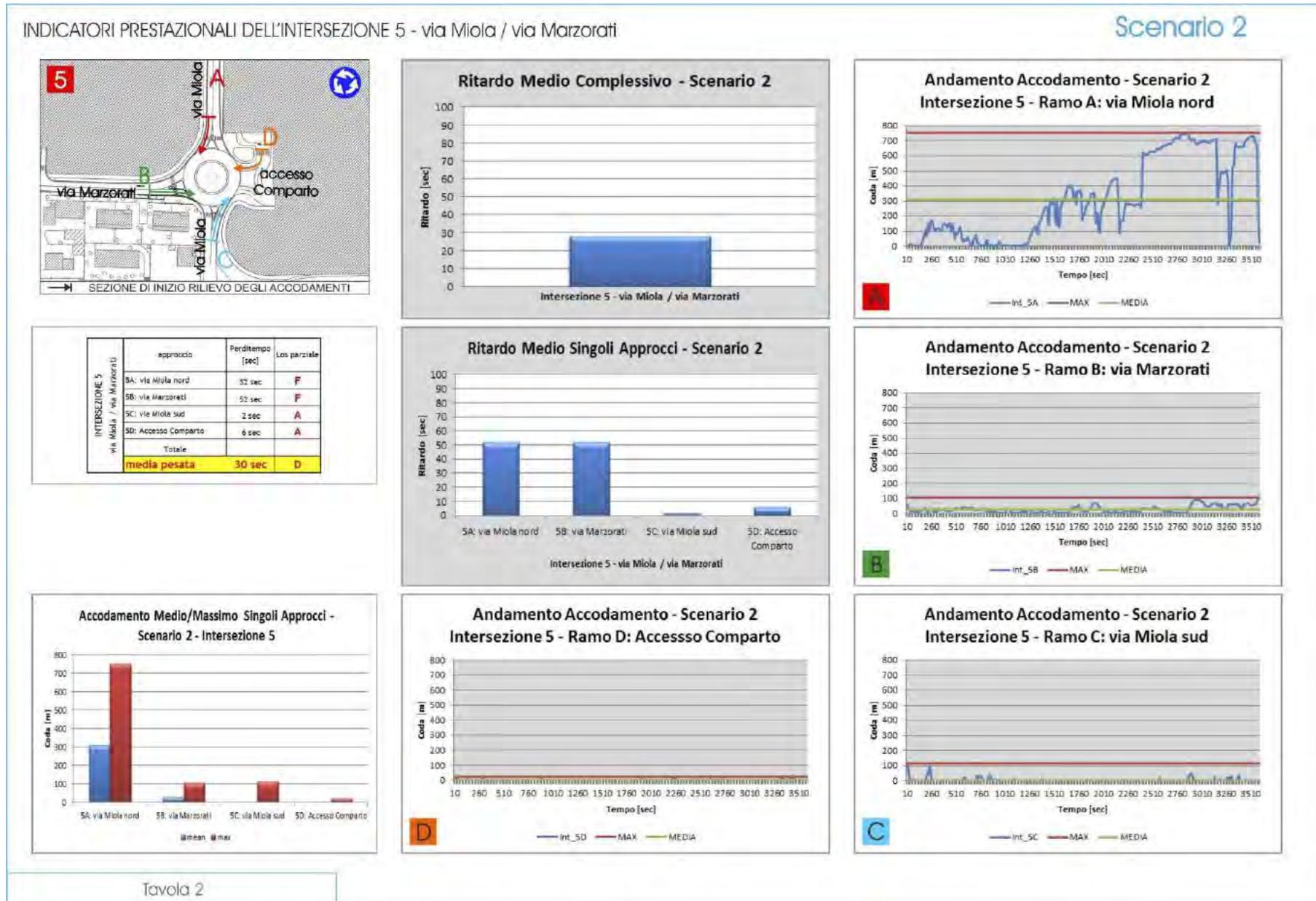


Figura 42 – Tavola dei risultati del modello di microsimulazione – Scenario 2 – Intersezione 5

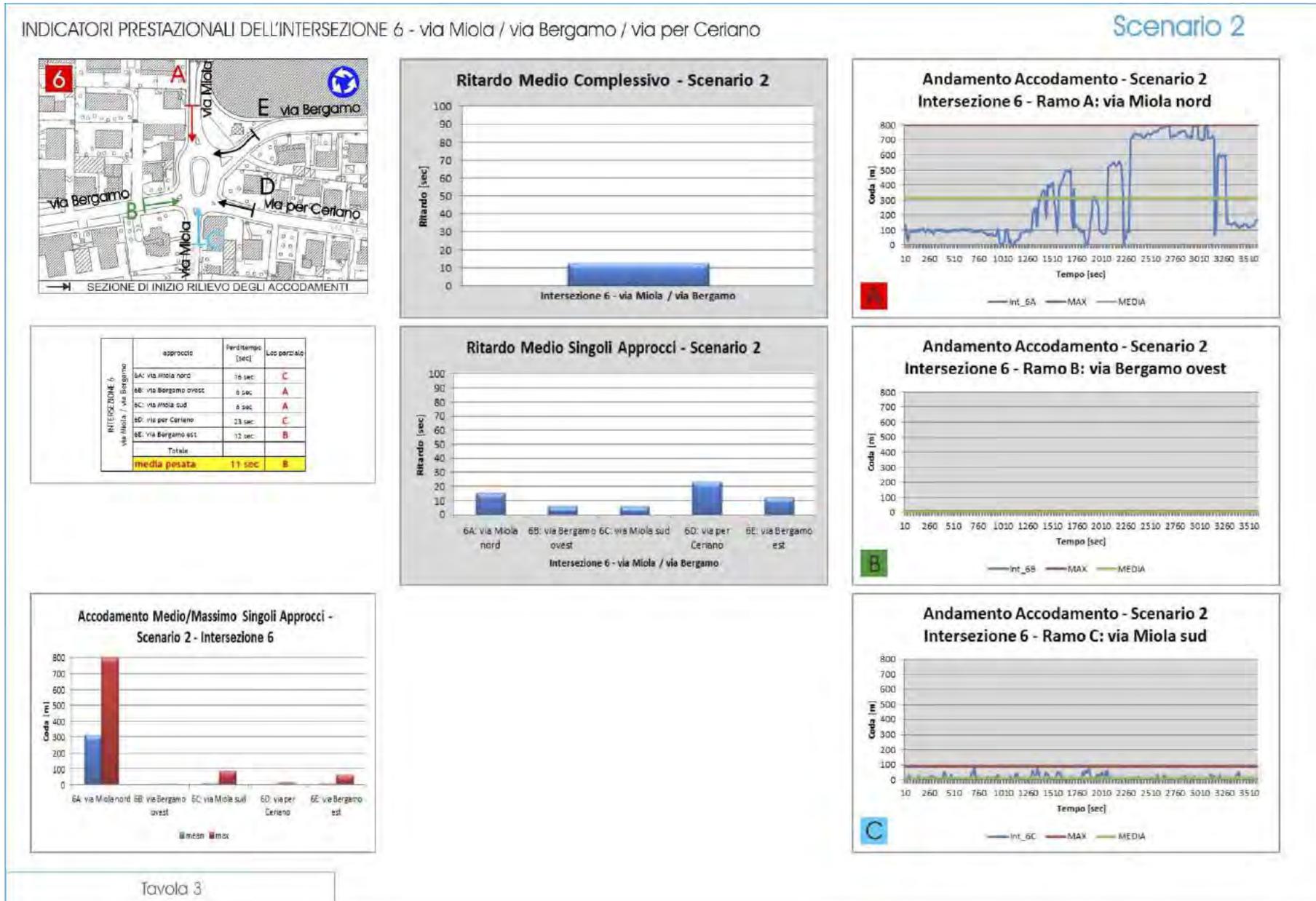


Figura 43 – Tavola dei risultati del modello di microsimulazione – Scenario 2 – Intersezione 6 parte 1

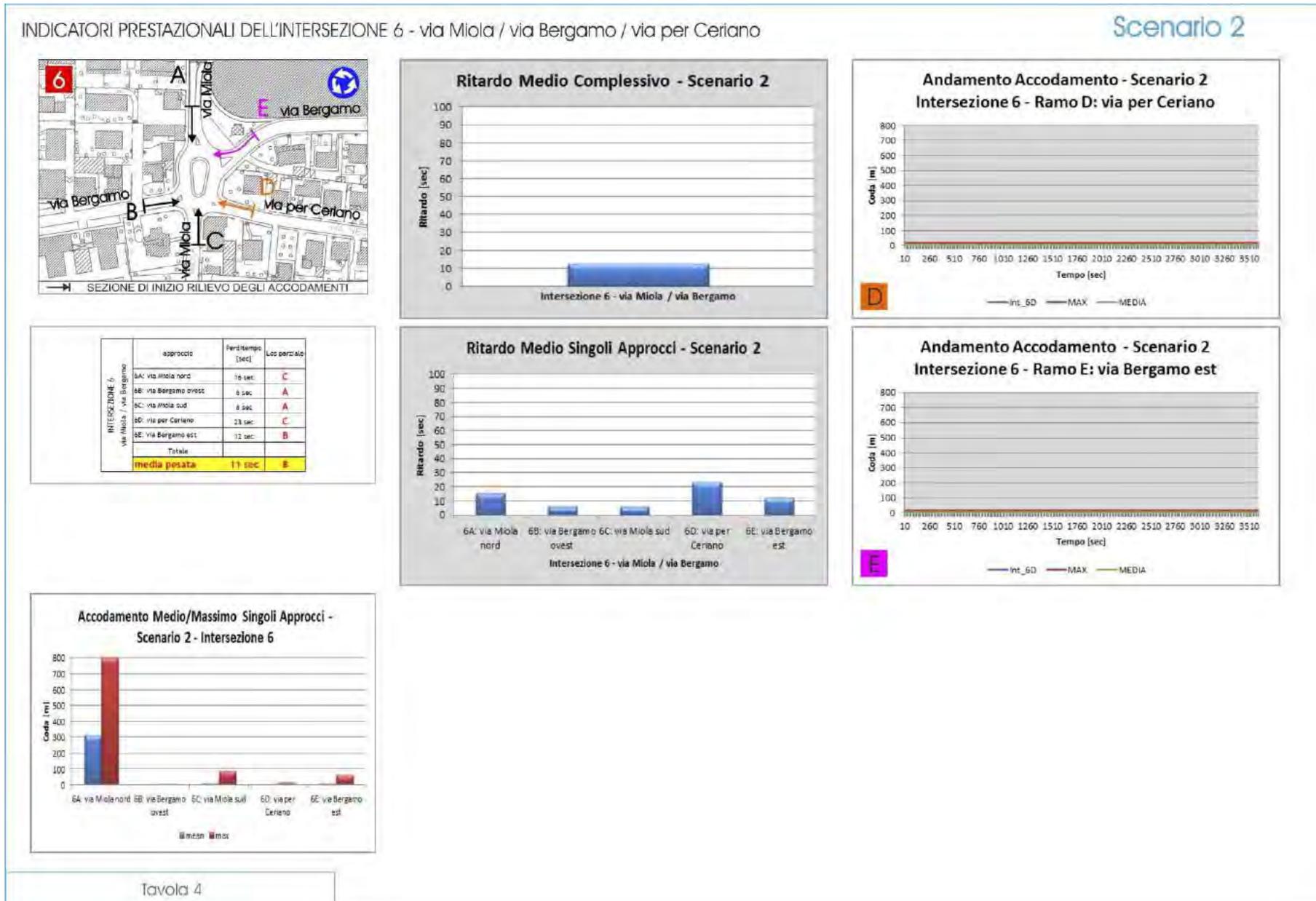


Figura 44 – Tavola dei risultati del modello di microsimulazione – Scenario 2 – Intersezione 6 parte 2



Figura 45 – Tavola dei risultati del modello di microsimulazione – Scenario 2 – Istantanea di microsimulazione dopo 05 minuti



Figura 46 – Tavola dei risultati del modello di microsimulazione – Scenario 2 – Istantanea di microsimulazione dopo 10 minuti



Figura 47 – Tavola dei risultati del modello di microsimulazione – Scenario 2 – Istantanea di microsimulazione dopo 15 minuti



Figura 48 – Tavola dei risultati del modello di microsimulazione – Scenario 2 – Istantanea di microsimulazione dopo 20 minuti



Figura 49 – Tavola dei risultati del modello di microsimulazione – Scenario 2 – Istantanea di microsimulazione dopo 25 minuti



Figura 50 – Tavola dei risultati del modello di microsimulazione – Scenario 2 – Istantanea di microsimulazione dopo 30 minuti



Figura 51 – Tavola dei risultati del modello di microsimulazione – Scenario 2 – Istantanea di microsimulazione dopo 35 minuti

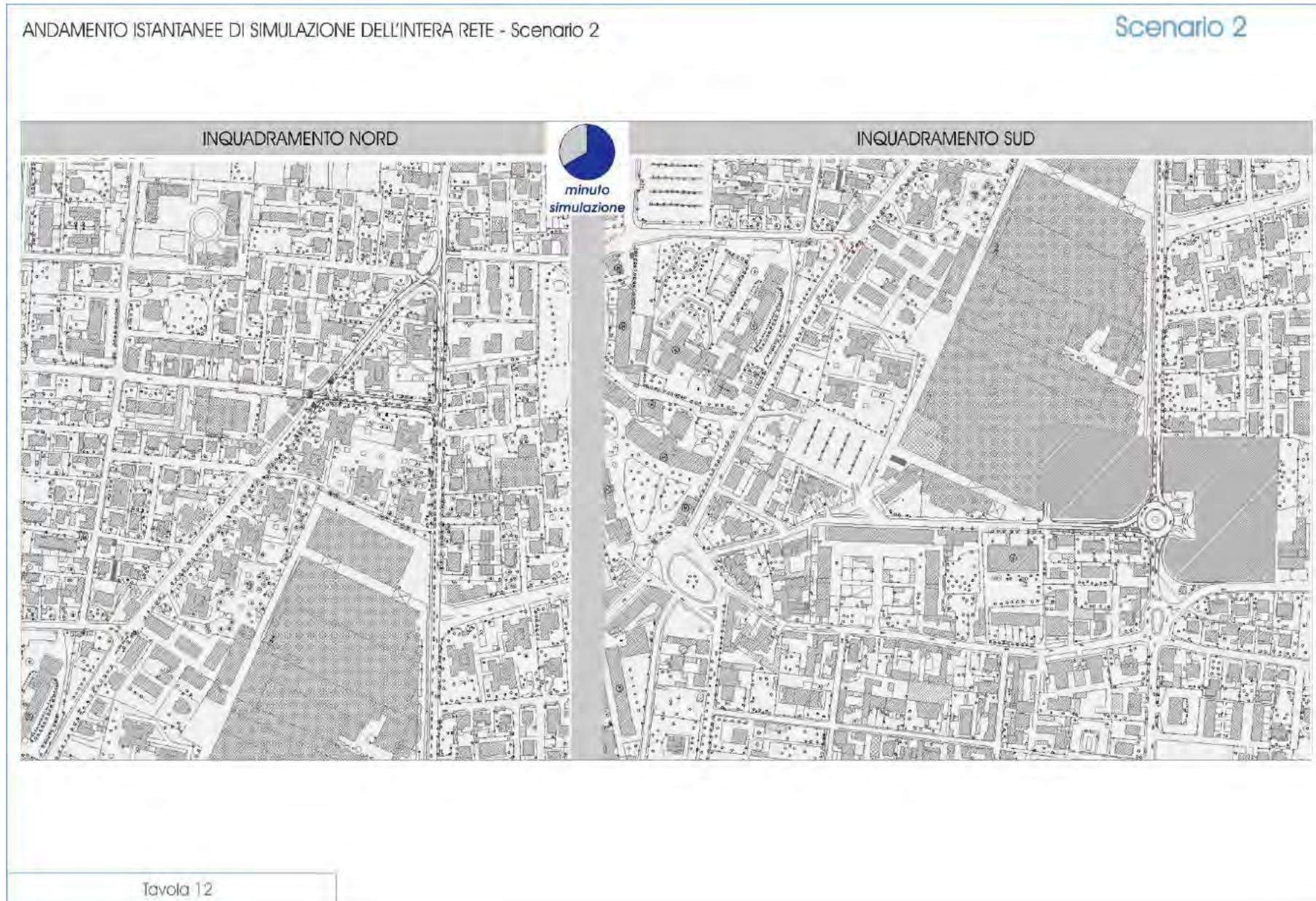


Figura 52 – Tavola dei risultati del modello di microsimulazione – Scenario 2 – Istantanea di microsimulazione dopo 40 minuti



Figura 53 – Tavola dei risultati del modello di microsimulazione – Scenario 2 – Istantanea di microsimulazione dopo 45 minuti



Figura 54 – Tavola dei risultati del modello di microsimulazione – Scenario 2 – Istantanea di microsimulazione dopo 50 minuti



Figura 55 – Tavola dei risultati del modello di microsimulazione – Scenario 2 – Istantanea di microsimulazione dopo 55 minuti



Figura 56 – Tavola dei risultati del modello di microsimulazione – Scenario 2 – Istantanea di microsimulazione dopo 60 minuti