

CITTA' DI SARONNO

provincia di Varese



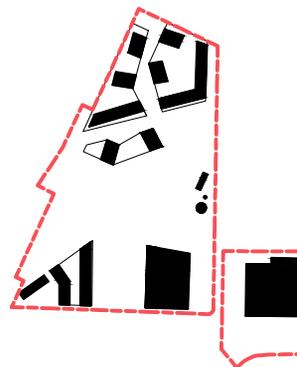
PIANO ATTUATIVO "AREA EX-CANTONI"

COMMITTENTE PROMOTORE

dott.ssa Isabella Resta

SARIN s.r.l.

via Sassoferato 1
20135 Milano



PROGETTO ARCHITETTONICO E URBANO

onsitestudio

Via C.Cesariano, 14
20121 Milano
T: +39 02 36 75 48 05 - F: +39 02 36 75 48 04

Arch. Giancarlo Floridi
giancarlo.floridi@onsitestudio.it

Arch. Angelo Lunati
angelo.lunati@onsitestudio.it

PROGETTO DEL PARCO

STUDIO GIORGETTA

Architetti Paesaggisti

Via Fiori Chiari, 8
20121 Milano
T: +39 02 86 32 88 - F: +39 02 99 98 78 53

Arch. Franco Giorgetta
fgarch@fastwebnet.it

STUDIO DEL TRAFFICO E VIABILITA'

TRM ENGINEERING

SERVIZI INTEGRATI DI INGEGNERIA PER LA MOBILITA'

Via della Birona, 30
20900 Monza (MB)
T: +39 039 39 00 237 - F: +39 039 23 14 017

Ing. Giovanni Vescia
ufficio.tecnico@trmengineering.it

PROGETTO OPERE DI URBANIZZAZIONE

DEERNS ITALIA S.p.A.

via Guglielmo Silva, 36
20149 - Milano
T/F: +39 02 36 16 78.88

Ing. Giovanni Consonni
giovanni.consonni@deerns.com

PROGETTAZIONE STRUTTURALE

MILAN INGEGNERIA

via Thaon di Revel 21, 20159 - Milano
T: +39 02 36 79 88.90 - F: +39 02 36 79 88.92

Ing. Maurizio Milan
info@buromilan.com

VERIFICA IDRO-GEOLOGICA

CONSULENZE AMBIENTALI

Via Aldo Moro 1
24020 Scanzorosciate (BG)
T: +39 035 65 94 411 - F: +39 035 65 94 450

Dott. Giuseppe Orsini
giuseppe.orsini@consamb.it

TAVOLA :

SV 01

FILE :

1022_SV_RL_rev01_mod03.pdf

NOME ELABORATO :

STUDIO VIABILISTICO

DESCRIZIONE DEL SISTEMA VIARIO, DEI TRASPORTI E
DELLA RETE DI ACCESSO

SCALA :

DATA :

03/12/2014

AGG. N. :

00

OGGETTO :

Emissione per approvazione

DATA :

03/12/2014

QUOTA RIFERIMENTO :

FORMATO TAVOLA :

A4

DISEGNATO :

CONTROLLATO :

PG

APPROVATO :

GV

COMUNE DI SARONNO

Provincia di Varese

AREA CANTONI

PROGRAMMA INTEGRATO DI INTERVENTO

DESCRIZIONE DEL SISTEMA VIARIO, DEI TRASPORTI E DELLA RETE DI ACCESSO

TRM ENGINEERING S.r.l.
Via della Birona 30
20900 Monza (MB)
Tel. 039/3900237
Fax. 02/70036433 o 039/2314017
ufficio.tecnico@trmengineering.it
www.trmengineering.it



Committente
SARIN S.p.A.

Titolo Elaborato	Elaborato	Revisione	Codice progetto	Nome file	Data
Studio Viabilistico	01	01	1022	1022_sv_rl_rev01_mod03.doc	Novembre 2014
Questo elaborato non si può riprodurre né copiare, né comunicare a terze persone od a case concorrenti senza il nostro consenso. Da non utilizzare per scopi diversi da quello per cui è stato fornito.					

TRM Engineering S.r.l.

Amministratore unico

Ing. Michele Rossi

Direttore Tecnico

Ing. Gianni Vescia

Responsabile lavoro

Dott. Paolo Galbiati

Collaboratori

Ing. Giuseppe Ciccarone

Ing. Dario Galimberti

Ing. Nicolò Jordens

Ing. Antonio Liguigli

Dott.sa Silvia Ornaghi

Ing. Luca Serio

Ing. Francesca Traina Melega

Ing. Roberto Vergani

Ing. Viviana Vimercati

Ing. Simone Zoppellari

Via Della Birona, 30 - 20900 Monza (MB) Tel. 039/3900237

Fax. 02/70036433 o 039/2314017 e-mail: ufficio.tecnico@trmengineering.it - www.trmengineering.it

INDICE

1	PREMESSA	5	2.4	ANALISI DEI COLLEGAMENTI CICLOPEDONALI E DEL TRASPORTO PUBBLICO	26
2	ANALISI DELLO SCENARIO ATTUALE	7	2.4.1	COLLEGAMENTI CICLABILI	26
2.1	INQUADRAMENTO TERRITORIALE	7	2.4.2	LINEE DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE.....	27
2.2	REGOLAMENTAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE.....	8	2.5	INDAGINI DI TRAFFICO.....	28
2.3	ANALISI DELL'ATTUALE OFFERTA DI TRASPORTO PRIVATO.....	9	2.5.1	INTERSEZIONE 1: VIA STOPPANI / VIA FRUA	31
2.3.1	ANALISI DEGLI ASSI VIARI.....	9	2.5.2	INTERSEZIONE 2: VIA MIOLA / VIA STOPPANI	33
2.3.1.1	S1: via Frua – centro	10	2.5.3	INTERSEZIONE 3: VIA MIOLA / VIA MAZZOLARI	35
2.3.1.2	S2: via Stoppani – ovest	10	2.5.4	INTERSEZIONE 4: VIA MIOLA / VIA SAN DALMAZIO	37
2.3.1.3	S3: via Frua – nord	11	2.5.5	INTERSEZIONE 5: VIA MIOLA / VIA MARZORATI.....	39
2.3.1.4	S4: via Miola – nord	11	2.5.6	INTERSEZIONE 6: VIA MIOLA / VIA BERGAMO / VIA PER CERIANO.....	41
2.3.1.5	S5: Via Stoppani – est.....	12	2.5.7	INTERSEZIONE 7: VIA FRUA / VIA BERGAMO / VIA S. PELLICO / VIA GIANETTI 43	
2.3.1.6	S6: via Miola - centro nord.....	12	2.5.8	INTERSEZIONE 8: VIA FRUA / PARCHEGGIO	46
2.3.1.7	S7: via Mazzolari	13	2.5.9	INTERSEZIONE 9: VIA FRUA / VIA COLOMBO	48
2.3.1.8	S8: via San Dalmazio	13	2.6	IDENTIFICAZIONE ORA DI PUNTA.....	50
2.3.1.9	S9: via Miola – centro sud.....	14	2.7	IDENTIFICAZIONE SCENARIO STATO DI FATTO.....	51
2.3.1.10	S10: via Marzorati	14	2.7.1	INTERSEZIONE 1: VIA STOPPANI / VIA FRUA	51
2.3.1.11	S11: via Bergamo – est.....	15	2.7.2	INTERSEZIONE 2: VIA MIOLA / VIA STOPPANI	52
2.3.1.12	S12: via Vecchia per Ceriano	15	2.7.3	INTERSEZIONE 3: VIA MIOLA / VIA MAZZOLARI	52
2.3.1.13	S13: via Miola – sud	16	2.7.4	INTERSEZIONE 4: VIA MIOLA / VIA SAN DALMAZIO	53
2.3.1.14	S14: via Bergamo – centro	16	2.7.5	INTERSEZIONE 5: VIA MIOLA / VIA MARZORATI.....	53
2.3.1.15	S15: via Manzoni.....	17	2.7.6	INTERSEZIONE 6: VIA MIOLA / VIA BERGAMO / VIA PER CERIANO.....	54
2.3.1.16	S16: via Gianetti	17	2.7.7	INTERSEZIONE 7: VIA FRUA / VIA BERGAMO / VIA PELLICO / VIA GIANETTI 54	
2.3.1.17	S17: via Pellico	18	2.7.8	INTERSEZIONE 8: VIA FRUA / PARCHEGGIO	55
2.3.1.18	S18: via Frua – sud	18	2.7.9	INTERSEZIONE 9: VIA FRUA / VIA COLOMBO	55
2.3.1.19	S19: via Colombo	19	3	ANALISI DELLO SCENARIO DI INTERVENTO	58
2.3.2	ANALISI DELLE INTERSEZIONI.....	19	3.1	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	58
2.3.2.1	Intersezione 1: via Stoppani / via Frua.....	20	3.2	ANALISI DELL'OFFERTA DI TRASPORTO	59
2.3.2.2	Intersezione 2: via Miola / via Stoppani.....	20	3.3	LOCALIZZAZIONE DEGLI ACCESSI	62
2.3.2.3	Intersezione 3: via Miola / via Mazzolari	21	3.4	PERCORSI VEICOLARI DI ACCESSO	63
2.3.2.4	Intersezione 4: via Miola / via San Dalmazio.....	21	3.5	PERCORSI UTENZE DEBOLI.....	64
2.3.2.5	Intersezione 5: via Miola / via Marzorati	22	3.6	AREE DI SOSTA	64
2.3.2.6	Intersezione 6: Via Miola / via Bergamo / via per Ceriano.....	22	3.7	LOGISTICA E APPROVVIGIONAMENTO MERCI	64
2.3.2.7	Intersezione 7: via Frua / via Bergamo / via S. Pellico / via Gianetti.....	23	3.8	ANALISI DEI FLUSSI POTENZIALMENTE INDOTTI.....	65
2.3.2.8	Intersezione 8: via Frua / Parcheggio.....	24	3.8.1	TRAFFICO INDOTTO FUNZIONE RESIDENZIALE.....	65
2.3.2.9	Intersezione 9: via Frua / via Colombo	24			
2.3.2.10	Intersezione 10: via Frua / via Gramsci.....	25			

3.8.2	TRAFFICO INDOTTO FUNZIONE TERZIARIA	65
3.8.3	TRAFFICO INDOTTO FUNZIONE COMMERCIALE	65
3.8.3.1	Clienti nuova struttura Commerciale	66
3.8.3.2	Addetti nuova struttura Commerciale	66
3.8.4	STIMA DELL'INDOTTO VEICOLARE COMPLESSIVO	67
3.9	DIRETTRICI E BACINO D'UTENZA	67
3.9.1	DEFINIZIONE DELLE DIRETTRICI	67
3.9.2	IDENTIFICAZIONE DELLO SCENARIO DI INTERVENTO.....	71
4	ANALISI CONDIZIONI DEFLUSSO VIABILITA'	74
4.1	CARATTERISTICHE DEL SOFTWARE DI MICROSIMULAZIONE.....	74
4.1.1	CAR FOLLOWING.....	74
4.1.2	GAP ACCEPTANCE	74
4.2	LIVELLO DI SERVIZIO	75
4.3	SCENARIO ATTUALE – CALIBRAZIONE DEL MODELLO	77
4.4	SCENARIO DI INTERVENTO – RISULTATI DEL MODELLO	101
5	CONFRONTO SCENARI ANALIZZATI	125
6	CONCLUSIONI.....	127
7	INDICI.....	129
7.1	INDICE DELLE FIGURE	129
7.2	INDICE DELLE FOTO	131
7.3	INDICE DEI GRAFICI	131
7.4	INDICE DELLE TABELLE	132

1 PREMESSA

Il presente studio ha lo scopo di valutare le possibili ricadute viabilistiche conseguenti alla realizzazione di un Progetto di Trasformazione Urbana, sito nel Comune di Saronno.

L'area è delimitata ad est dalla SP31 - via Miola, a nord da via Stoppani, ad ovest da via Frua ed a sud da via Don Marzorati.

Nell'ambito ex-Cantoni, attualmente occupato dai fabbricati dismessi della ex-azienda manifatturiera, è previsto un intervento di ristrutturazione urbanistica avente come oggetto la sostituzione degli attuali immobili dismessi, con nuovi edifici a destinazione d'uso commerciale, residenziale e terziaria.



Figura 1 – Localizzazione delle aree oggetto del PA

Il Programma Integrato di Intervento Ambito ATUa-2 prevede la realizzazione delle seguenti funzioni:

- Residenza:
- Commerciale:
- Terziario:



Figura 2 – Localizzazione area di intervento

Lo studio coinvolge un ambito viabilistico sufficientemente ampio da consentire un'analisi approfondita dell'accessibilità delle intersezioni di maggior importanza, in relazione all'area in esame. Lo scopo del presente

documento è quello di analizzare lo stato di fatto viabilistico e di valutare la situazione futura, stimando l'entità dei movimenti dei veicoli privati generati dall'intervento proposto.

Il presente studio verificherà la compatibilità dell'intervento proposto attraverso l'analisi dei seguenti scenari:

- **scenario attuale:** finalizzato a caratterizzare la domanda e l'offerta di trasporto esistente attraverso l'analisi della rete viabilistica e delle intersezioni limitrofe all'area di studio:
 - descrizione dell'area interessata dal progetto per la realizzazione dei nuovi insediamenti;
 - classifica funzionale delle strade sulla base delle indicazioni fornite dagli strumenti urbanistici vigenti (PGT e PGTU);
 - regolamentazione della circolazione;
 - analisi degli assi viari e delle intersezioni adiacenti all'area di progetto;
 - analisi dei collegamenti ciclo-pedonali e del trasporto pubblico locale;
 - descrizione dell'attuale regime di circolazione presente nell'ambito territoriale oggetto di studio.

- **scenario di intervento:** in questa parte dello studio verranno esposti i caratteri principali del progetto, sempre in riferimento al sistema della mobilità e verranno fornite indicazioni in merito al traffico indotto dall'intervento.

L'analisi condotta all'interno dello studio sullo scenario attuale e di intervento permetterà di indicare il possibile impatto viabilistico dell'intervento e di fornire un'indicazione sulla compatibilità del progetto con il sistema della mobilità dell'area contermina.

2 ANALISI DELLO SCENARIO ATTUALE

I principali passi metodologici rispetto cui sono state organizzate le valutazioni effettuate per la caratterizzazione dello stato di fatto riguardano:

- l'**inquadramento territoriale** dell'area di studio;
- la **ricostruzione dell'offerta di trasporto privato** mediante l'analisi della rete viabilistica adiacente all'area di intervento;
- l'analisi dell'**offerta del trasporto pubblico** e della mobilità ciclo-pedonale;
- l'analisi dell'**attuale domanda di trasporto**.

Le ricognizioni sulla maglia viaria si propongono di valutare il grado di accessibilità veicolare dell'area in esame, rilevando sia la quantità che la qualità dei collegamenti stradali esistenti.

A livello urbano, l'indagine ha previsto il rilevamento fotografico delle sezioni più significative, per comprendere la capacità fisica delle strade (sezione stradale, aree di sosta, marciapiede e/o banchina).

2.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'area oggetto di studio è situata nel territorio del Comune di Saronno.

L'area analizzata, localizzata in prossimità della zona del centro del comune di Saronno e nelle vicinanze dell'ospedale, era la sede dello storico stabilimento manifatturiero Cantoni; ad oggi ospita i capannoni e gli edifici produttivi in dismissione e in stato di evidente degrado.

Per quanto riguarda la viabilità di vasta scala, il territorio comunale di Saronno è attraversato dall'Autostrada A9 (Lainate – Como Chiasso) e da diverse arterie principali, tra cui la SS233 "Varesina" (da Milano a Varese), la SS527 verso Busto Arsizio e Monza.

Per quanto riguarda la viabilità limitrofa all'area in esame, invece, troviamo ad est dell'area la Strada Provinciale SP31, che attraversa il territorio comunale con una percorrenza nord-sud, mentre a sud si trova la Strada Provinciale SP134, che raggiunge il centro abitato da est e si connette alla SP31 con una rotonda.



Figura 3 – Inquadramento sovracomunale - Viabilità



Figura 4 – Inquadramento comunale - Viabilità

2.2 REGOLAMENTAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE

L'offerta viaria nell'intorno dell'area in esame offre un buon livello di accessibilità.

La viabilità principale dell'area è costituita dalla Strada Provinciale SP31, che in ambito urbano, prende il nome di Via Miola, dal tracciato della SP134, (che in ambito urbano prende il nome di Via Bergamo), da Via Frua e da Via Stoppani.



Figura 5 – Regolamentazione della circolazione – Intersezioni

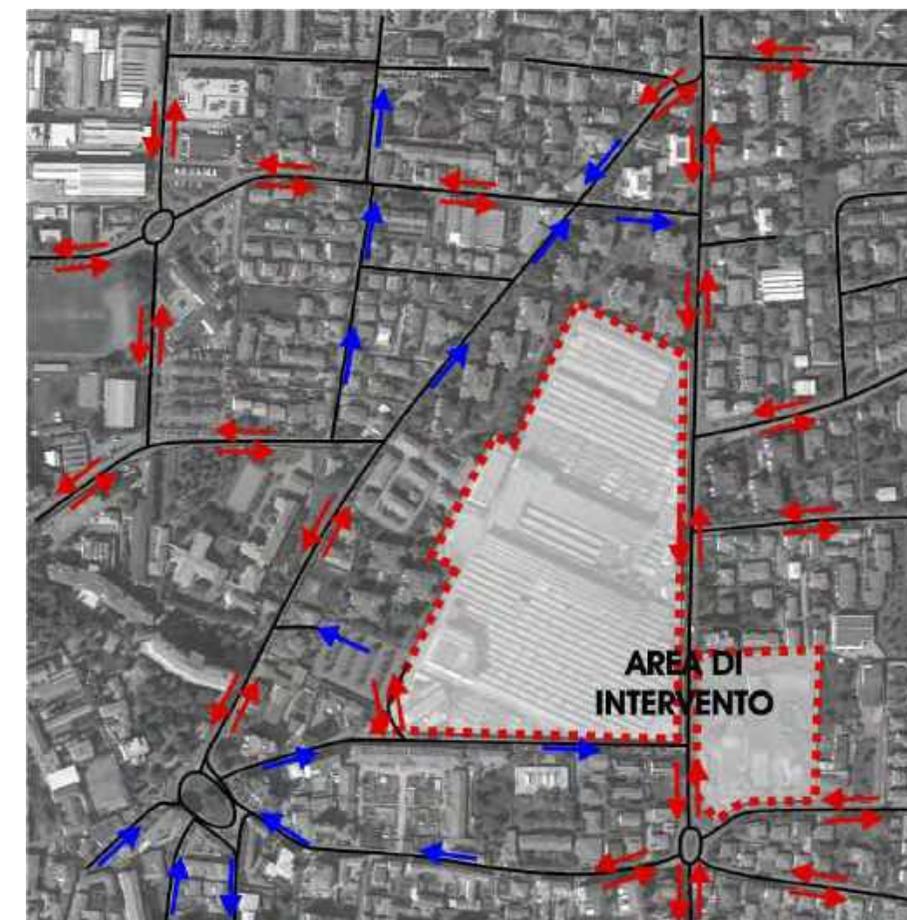


Figura 6 – Regolamentazione della circolazione – Sensi di marcia

La regolamentazione della circolazione prevede sulle Vie Miola, Colombo, Bergamo, Ceriano, il tratto sud di Via Frua e quello est di Via Bergamo un doppio senso di circolazione. Di contro sulle Vie Marzorati, Pellico, Gianetti, Manzoni, Stoppani, il tratto nord di Via Frua e quello ovest di Via Bergamo, sono a senso unico di marcia.

Al fine di comprendere il grado di accessibilità dell'area è stata effettuata una ricognizione della regolamentazione delle intersezioni e dei sensi di marcia delle principali strade nell'area di studio.

2.3 ANALISI DELL'ATTUALE OFFERTA DI TRASPORTO PRIVATO

L'analisi dell'offerta di trasporto privato si propone di valutare il grado di accessibilità veicolare all'area in esame, rilevando sia la quantità che la qualità dei collegamenti stradali esistenti.

Al fine di meglio inquadrare lo scenario di riferimento viabilistico, nei paragrafi seguenti vengono analizzati gli assi viari e le intersezioni presenti in prossimità dell'area in oggetto.

2.3.1 ANALISI DEGLI ASSI VIARI

Nel dettaglio vengono descritti i seguenti assi viari:

- S1: via Frua - centro;
- S2: via Stoppani - ovest;
- S3: via Frua - nord;
- S4: via Miola - nord;
- S5: Via Stoppani - est;
- S6: via Miola - centro nord;
- S7: via Mazzolari;
- S8: via San Dalmazio;
- S9: via Miola – centro sud;
- S10: via Marzorati;
- S11: via Bergamo – est;
- S12: via Vecchia per Ceriano;
- S13: via Miola – sud;
- S14: via Bergamo – centro;
- S15: via Manzoni;
- S16: via Gianetti;
- S17: via Pellico;
- S18: via Frua – sud;
- S19: via Colombo.

L'immagine seguente identifica gli assi viari analizzati.



Figura 7 – Assi Viari in esame

2.3.1.1 S1: via Frua – centro

Questo tratto di via Frua è ad unica carreggiata, a senso unico di marcia in direzione nord. Sono presenti con continuità marciapiedi su ambo i lati. Lungo la strada è consentita la sosta.



Figura 8 – S1: via Frua - centro



Foto 1 – S1: via Frua direzione nord

2.3.1.2 S2: via Stoppani – ovest

Via Stoppani, nel tratto ad ovest dell'intersezione con via Frua, è una strada a singola carreggiata, a doppio senso di marcia, con una corsia per direzione. Su entrambi i lati sono presenti marciapiedi continui. La sosta lungo la strada non è consentita.



Figura 9 – S2: via Stoppani - ovest



Foto 2 – S2: via Stoppani direzione ovest

2.3.1.3 S3: via Frua – nord

Nel tratto in esame, via Frua è una strada ad unica carreggiata, a senso unico di marcia in direzione sud, con una sola corsia. Su ambo i lati della strada è consentita la sosta in spazi delimitati. Con continuità sono presenti marciapiedi pedonali su entrambi i lati.



Figura 10 – S3: via Frua - nord



Foto 3 – S3: via Frua direzione sud

2.3.1.4 S4: via Miola – nord

Via Miola è una strada a unica carreggiata con due corsie, una per senso di marcia. La larghezza della strada è di circa 7,5 metri. Sono presenti i marciapiedi su entrambi i lati e non è consentita la sosta lungo strada.



Figura 11 – S4: via Miola - nord



Foto 4 – S4: via Miola direzione nord

2.3.1.5 S5: Via Stoppani – est

Il tratto di via Stoppani a nord del comparto è a unica carreggiata, a senso unico di marcia, con due corsie. Lungo il lato nord è presente un marciapiede continuo. La sosta è consentita sul lato sud della strada, in stalli a pettine.



Figura 12 – S5: via Stoppani - est

2.3.1.6 S6: via Miola - centro nord

Questo tratto di via Miola è costituito da una strada ad unica carreggiata, a doppio senso di marcia, con una corsia per direzione. La larghezza complessiva è di circa 7,5 metri. Su entrambi i lati della strada è presente il marciapiede e non è consentita la sosta.



Figura 13 – S6: via Miola – centro nord



Foto 5 – S5: via Stoppani direzione est



Foto 6 – S6: via Miola direzione nord

2.3.1.7 S7: via Mazzolari

Via Don Primo Mazzolari è una strada a unica carreggiata, con una corsia per senso di marcia. Lungo la strada è consentita la sosta. Non sono presenti itinerari pedonali. E' una zona con limite 30 km/h.



Figura 14 – S7: via Mazzolari



Foto 7 – S7: via Mazzolari direzione est

2.3.1.8 S8: via San Dalmazio

Via San Dalmazio è una strada a unica carreggiata, a doppio senso di marcia. Su ambo i lati sono presenti marciapiedi e la sosta è consentita sul lato sud in apposite aree delimitate da segnaletica orizzontale. E' una zona con limite 30 km/h.



Figura 15 – S8: via Dalmazio



Foto 8 – S8: via S. Dalmazio direzione est

2.3.1.9 S9: via Miola – centro sud

Questo tratto di via Miola è a unica carreggiata, a doppio senso di marcia con una corsia per direzione. Sul lato ovest è presente il marciapiede, mentre sul lato est è presente un pista ciclabile. Non è consentita la sosta in carreggiata.



Figura 16 – S9: via Miola – centro sud



Foto 9 – S9: via Miola - direzione nord

2.3.1.10 S10: via Marzorati

Via Marzorati è la strada che delimita a sud l'area in esame. E' presente un'unica carreggiata a senso unico di circolazione in direzione est. Sul lato sud è presente un marciapiede e sul lato nord è presente una pista ciclabile. La sosta è consentita sul lato sud in appositi stalli delimitati da segnaletica orizzontale.



Figura 17 – S10: via Marzorati



Foto 10 – S10: via Marzorati direzione ovest

2.3.1.11 S11: via Bergamo – est

Via Bergamo, nel tratto ad est della rotonda con via Miola, è una strada ad unica carreggiata con due corsie, una per senso di marcia. La larghezza è pari a circa 7,5 metri. Sul lato sud è presente il marciapiede e sul lato nord è presente una pista ciclabile.



Figura 18 – S11: via Bergamo - est

2.3.1.12 S12: via Vecchia per Ceriano

Via Vecchia Per Ceriano è una strada a unica carreggiata a doppio senso di circolazione, con una corsia per senso di marcia. La larghezza è di circa 6,5 metri. Lungo la strada è presente il marciapiede su entrambi i lati. E' una zona con limite 30 km/h.



Figura 19 – S12: via Per Ceriano



Foto 11 – S11: via Bergamo direzione est



Foto 12 – S12: via Per Ceriano direzione est

2.3.1.13 S13: via Miola – sud

Questa parte del tracciato di via Miola è ad unica carreggiata, a doppio senso di marcia, con una corsia per direzione. La larghezza è di circa 7,5 metri. Su entrambi i lati è presente il marciapiede e non è consentita la sosta lungo strada



Figura 20 – S13: via Miola - sud



Foto 13 – S13: via Miola direzione sud

2.3.1.14 S14: via Bergamo – centro

Questo tratto di via Bergamo è a doppio senso di circolazione, con una sola corsia per senso di marcia. La larghezza è pari a circa 6,0 metri. Su entrambi i lati è presente un marciapiede e la sosta è consentita in appositi spazi delimitati da segnaletica orizzontale. E' una zona con limite 30 km/h.



Figura 21 – S14: via Bergamo - centro



Foto 14 – S14: via Bergamo direzione ovest

2.3.1.15 S15: via Manzoni

Via Manzoni è una strada a unica carreggiata a senso unico di marcia in direzione sud. La larghezza è di circa 6,0 metri. Su entrambi i lati è presente il marciapiede e la sosta è consentita lungo strada.



Figura 22 – S15: via Manzoni



Foto 15 – S15: via Manzoni direzione sud

2.3.1.16 S16: via Gianetti

Via Gianetti è una strada a unica carreggiata, a senso unico di marcia in direzione nord, con una sola corsia. La larghezza è di circa 6,0 metri. Su ambo i lati è presente il marciapiede e la sosta è consentita sul lato ovest della strada.



Figura 23 – S16: via Gianetti



Foto 16 – S16: via Gianetti direzione nord

2.3.1.17 S17: via Pellico

Via Pellico è una strada a unica carreggiata, a senso unico di circolazione, avente una sola corsia di marcia. La sosta lungo la strada è consentita entro stalli ben delimitati. Su entrambi i lati è presente un marciapiede continuo.



Figura 24 – S17: via S. Pellico



Foto 17 – S17: via S. Pellico direzione nord

2.3.1.18 S18: via Frua – sud

Questo tratto di via Frua è a unica carreggiata, a doppio senso di marcia con una corsia per direzione. La larghezza è di circa 6,5 metri. Su entrambi i lati è presente un itinerario pedonale protetto, mentre la sosta lungo strada non è consentita.



Figura 25 – S18: via Frua - sud



Foto 18 – S18: via Frua direzione nord

2.3.1.19 S19: via Colombo

Via Colombo è una strada a unica carreggiata, a doppio senso di marcia, con una corsia per direzione. La larghezza è di circa 6,0 metri. Sul lato sud è presente il marciapiede e sul lato nord è presente una pista ciclo-pedonale. La sosta è vietata lungo strada ma permessa in apposite aree.



Figura 26 – S19: via Colombo



Foto 19 – S19: via Colombo direzione ovest

2.3.2 ANALISI DELLE INTERSEZIONI

Nel presente capitolo vengono analizzate le intersezioni limitrofe all'area oggetto dell'intervento in modo da ottenere un quadro ricognitivo esaustivo in ordine all'assetto viabilistico attuale. Le intersezioni analizzate sono quelle che consentono l'accesso all'area di Intervento dalla viabilità principale.

Nel dettaglio, vengono esaminate e descritte le seguenti intersezioni:

- Intersezione 1: via Stoppani / via Frua;
- Intersezione 2: via Miola / via Stoppani;
- Intersezione 3: via Miola / via Mazzolari;
- Intersezione 4: via Miola / via San Dalmazio;
- Intersezione 5: via Miola / via Marzorati;
- Intersezione 6: Via Miola / via Bergamo / via per Ceriano;
- Intersezione 7: via Frua / via Bergamo / via S. Pellico / via Gianetti;
- Intersezione 8: via Frua / Parcheggio;
- Intersezione 9: via Frua / via Colombo;
- Intersezione 10: via Frua / via Gramsci.



Figura 27 – Intersezioni analizzate

2.3.2.1 Intersezione 1: via Stoppani / via Frua

L'intersezione in esame è regolamentata tramite un sistema di precedenza e segnale di STOP lungo via Frua, sia da nord che da sud. Le strade che vi confluiscono sono tutte a senso unico tranne via Stoppani ovest che è a doppio senso di circolazione con una sola corsia per senso di marcia.



Figura 28 – Intersezione 1: via Stoppani / via Frua



Foto 20 – Intersezione 1 da via Frua sud

2.3.2.2 Intersezione 2: via Miola / via Stoppani

L'intersezione in esame è gestita mediante un impianto semaforico. Vi confluiscono via Miola, sia da nord che da sud, e via Stoppani da ovest. Quest'ultima è una strada a senso unico verso est, con larghezza tale da permettere l'affiancamento di due veicoli in attesa.



Figura 29 – Intersezione 2: via Miola / via Stoppani



Foto 21 – Intersezione 2 da via Miola sud

2.3.2.3 Intersezione 3: via Miola / via Mazzolari

L'intersezione in esame è regolata mediante un sistema di precedenza con segnale di STOP su via Mazzolari. Le strade che vi confluiscono sono tutte a doppio senso di circolazione, con una corsia per senso di marcia. In corrispondenza dell'intersezione sono consentite tutte le manovre.



Figura 30 – Intersezione 3: via Miola / via Mazzolari



Foto 22 – Intersezione 3 da via Miola sud

2.3.2.4 Intersezione 4: via Miola / via San Dalmazio

L'intersezione in esame è regolata mediante un sistema di precedenza con segnale di STOP su Via San Dalmazio. Le strade che vi confluiscono sono tutte a doppio senso di circolazione, con una corsia per senso di marcia. In corrispondenza dell'intersezione sono consentite tutte le manovre.



Figura 31 – Intersezione 4: via Miola / via S. Dalmazio



Foto 23 – Intersezione 4 da via Miola sud

2.3.2.5 Intersezione 5: via Miola / via Marzorati

L'intersezione in esame è regolata mediante un sistema di precedenza con segnale di STOP su Via Marzorati. Vi confluiscono via Miola, sia da nord che da sud, e via Don Marzorati da ovest. Quest'ultima è una strada a senso unico verso est ed è consentita solo la svolta a destra.



Figura 32 – Intersezione 5: via Miola / via Marzorati



Foto 24 – Intersezione 5 da via Miola sud

2.3.2.6 Intersezione 6. Via Miola / via Bergamo / via per Ceriano

L'intersezione in esame, posizionata a sud-est dell'area oggetto di intervento, è gestita mediante una rotondella con precedenza all'anello. Le strade che vi confluiscono sono tutte a doppio senso di circolazione e sia gli ingressi che le uscite presentano una corsia. Sono permesse tutte le manovre.



Figura 33 – Intersezione 6: via Miola / via Bergamo / via per Ceriano



Foto 25 – Intersezione 6 da via Miola sud

2.3.2.7 Intersezione 7: via Frua / via Bergamo / via S. Pellico / via Gianetti

L'intersezione in esame, posizionata a sud-ovest dell'area oggetto di intervento, è gestita mediante una rotonda con precedenza nell'anello per tutti i trami, tranne che per via Frua che, oltre ad essere l'unica a doppio senso di circolazione, ha la precedenza in ingresso nell'intersezione. Tutte le altre strade sono a senso unico: via Pellico (7B), via Gianetti (7C) e via Bergamo (7E) in ingresso nell'intersezione; mentre via Manzoni (7D) e via Marzorati (7F) in uscita.



Figura 34 – Intersezione 7: via Frua / via Bergamo / via S. Pellico

Inoltre è presente anche un cancello che permette l'ingresso e l'uscita dall'ospedale di Saronno (7H).



Foto 26 – Intersezione 7 da via Frua



Foto 27 – Intersezione 7 da via Bergamo



Foto 28 – Intersezione 7 da via Manzoni

2.3.2.8 Intersezione 8: via Frua / Parcheggio

L'intersezione in esame è regolata mediante un sistema di precedenza con segnale di STOP in uscita dal parcheggio. Vi confluiscono via Frua, sia da nord che da sud, e la strada di uscita dal parcheggio che è a senso unico di marcia in direzione ovest. I veicoli in uscita dal parcheggio possono compiere unicamente la manovra di svolta a destra in Via Frua direzione nord.



Figura 35 – Intersezione 8: via Frua / parcheggio



Foto 29 – Intersezione 8 da via Frua sud

2.3.2.9 Intersezione 9: via Frua / via Colombo

L'intersezione in esame è gestita mediante un impianto semaforico. Vi confluiscono via Colombo, a doppio senso di circolazione, e via Frua costituita da un senso unico in direzione nord.



Figura 36 – Intersezione 9: via Frua / via Colombo



Foto 30 – Intersezione 9 da via Frua sud

2.3.2.10 Intersezione 10: via Frua / via Gramsci

L'intersezione in esame è gestita mediante un sistema di precedenza con segnale di STOP per i veicoli che provengono da via Gramsci. Vi confluiscono via Gramsci, a doppio senso di circolazione, e via Frua costituita da un senso unico in direzione nord.



Figura 37 – Intersezione 10: via Frua / via Gramsci



Foto 31 – Intersezione 10 da via Frua sud

2.4 ANALISI DEI COLLEGAMENTI CICLOPEDONALI E DEL TRASPORTO PUBBLICO

Al fine di fornire un quadro completo relativo all'offerta di trasporto presente nell'area limitrofa a quella di intervento, sono stati analizzati anche i collegamenti riguardanti le utenze deboli:

- collegamenti ciclopedonali;
- linee di Trasporto Pubblico.

2.4.1 COLLEGAMENTI CICLABILI

Considerando la localizzazione dell'area a ridosso del centro urbano e le funzioni di tipo residenziale, sociale e pubblico presenti nell'intorno del comparto oggetto di analisi si procede ad identificare i percorsi ciclabili esistenti al contorno dell'area di intervento, con lo scopo di definire l'offerta esistente e nella successiva analisi, le integrazioni con quanto previsto dal progetto. Nell'area analizzata è presente una pista ciclabile che corre in direzione est – ovest lungo via Bergamo e via Marzorati.

Le immagini seguenti mostrano lo schema dei collegamenti ciclabili presenti e previsti nell'intorno dell'area di intervento.



Figura 38 – Percorsi ciclo-pedonali previsti – PGT Saronno - Estratto



Figura 39 – Percorsi ciclabili esistenti

2.4.2 LINEE DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Per un inquadramento più completo dello stato di fatto dell'area oggetto dell'analisi, è stato analizzato il grado di accessibilità in riferimento al Trasporto Pubblico Locale.

Il comune di Saronno è servito da varie linee del trasporto pubblico locale.

In particolare nell'area analizzata sono presenti le fermate delle seguenti linee:

- Linea 2: Ospedale – Cascina Ferrara (frequenza della linea ogni 30 minuti);
- Linea 5: Focris – Vattellina (frequenza della linea ogni 30 minuti).

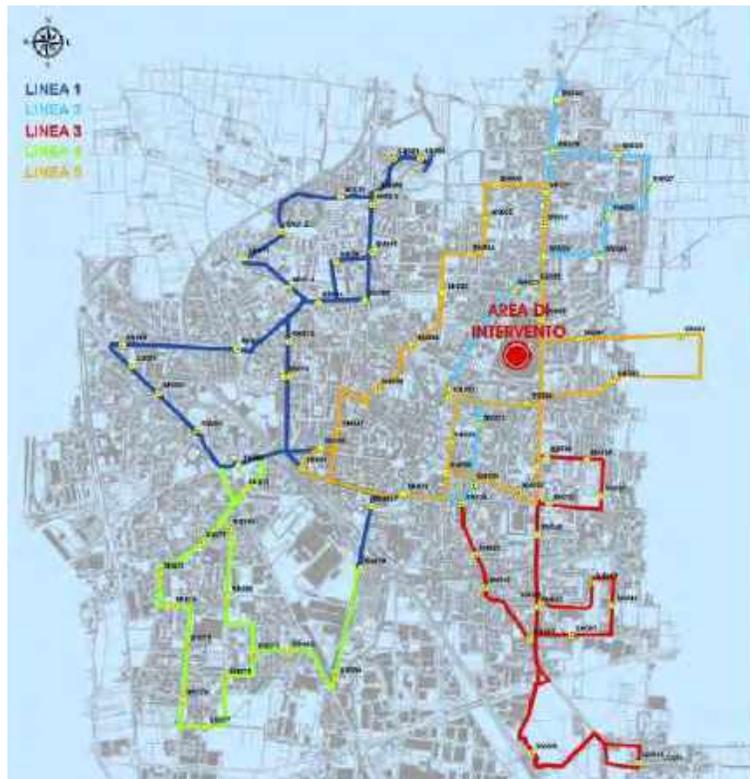


Figura 40 – Traccia percorsi linee urbane – città di Saronno

Le frequenze indicate si riferiscono all'orario invernale, mentre sono inferiori nel periodo estivo, quando il servizio offerto viene ridotto.

Nelle immagini seguenti sono indicate le linee del Trasporto pubblico e la localizzazione (indicativa) delle fermate in prossimità dell'area in esame.



Figura 41 – Fermate linee urbane – città di Saronno



Foto 32 – Fermata TPL- via Miola



Foto 33 – Fermata TPL- via Bergamo



Foto 34 – Fermata TPL- piazza Borella

2.5 INDAGINI DI TRAFFICO

La conoscenza dei dati di traffico veicolare è una componente fondamentale per consentire di analizzare dapprima la situazione di traffico esistente - allo stato attuale - nell'area in esame e, successivamente, di stimare il traffico potenzialmente indotto (incrementi) derivante dalla realizzazione del progetto, al fine di verificare il corretto dimensionamento e l'efficacia della rete viabilistica di riferimento e dei punti di accesso.

Per la determinazione degli effetti sulla viabilità determinati dall'intervento in esame, è fondamentale completare la costruzione dello stato di fatto, mediante l'individuazione della domanda infrastrutturale di trasporto generata e/o indotta.

La domanda di mobilità urbana può essere sinteticamente descritta - in rapporto ad un determinato arco temporale di riferimento - in termini di "flussi veicolari" su significative sezioni della rete stradale, che origina degli spostamenti, da caricarsi sulla rete viaria esistente.

Per avere un quadro più verosimile possibile, possono essere effettuati, relativamente all'area oggetto di studio, specifici rilievi nelle intersezioni di maggior rilevanza.

Per la redazione del presente studio, i dati di traffico utilizzati per la stima dei flussi attuali sulla viabilità dell'area in esame, sono stati ricavati da appositi rilievi effettuati nel mese di ottobre 2014, ed in particolare venerdì 17 ottobre nella fascia oraria 17:00-19:00 (in una settimana non caratterizzata da eventi particolari che possono condizionare la mobilità dell'area di studio) sugli assi viari di maggior rilevanza.

Generalmente, il venerdì rappresenta la situazione più sfavorevole in termini di flussi di traffico in quanto agli spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-scuola si sommano quelli generati ed attratti dalla funzione commerciale che sarà presente nell'area di progetto.

I rilievi di traffico sono stati effettuati nelle seguenti intersezioni, considerate significative per la localizzazione dell'intervento e soprattutto dei punti di accesso agli edifici in progetto:

- Intersezione 1: via Stoppani / via Frua;
- Intersezione 2: via Miola / via Stoppani;
- Intersezione 3: via Miola / via Mazzolari;
- Intersezione 4: via Miola / via San Dalmazio;

- Intersezione 5: via Miola / via Marzorati;
- Intersezione 6: Via Miola / via Bergamo / via per Ceriano;
- Intersezione 7: via Frua / via Bergamo / via S. Pellico / via Gianetti;
- Intersezione 8: via Frua / Parcheggio;
- Intersezione 9: via Frua / via Colombo.

La localizzazione delle intersezioni monitorate è riportata nella figura seguente.



Figura 42 – Intersezioni rilevate



Foto 35 – Postazione di rilievo con telecamera

I conteggi manuali e con telecamere sono stati utilizzati per monitorare i flussi passanti sulle vie del comparto e le manovre di ingresso/uscita dalle diverse intersezioni all'interno dell'area di studio; in questo modo è possibile conoscere il numero di veicoli che, nell'ora di punta, effettuano le diverse manovre e al contempo ricostruire gli itinerari di ingresso/uscita. I dati sono stati raccolti ad intervalli di 15 minuti in modo da individuare eventuali situazioni puntuali anomale.

Così facendo è stato possibile ricostruire la matrice origine/destinazione per ognuna delle intersezioni rilevate conservando le informazioni sui singoli itinerari utili ai fini delle verifiche sul singolo nodo.

Per ciascuna sezione di conteggio, i flussi veicolari sono stati disaggregati per:

- direzione di marcia;
- fascia oraria;
- classe veicolare, leggera e pesante, in funzione del peso, il cui valore discriminante è pari a 35 quintali.

Le seguenti immagini vengono proposti alcuni esempi di veicoli, così detti "leggeri" e altri "pesanti".



Figura 43 – Esempi veicoli "leggeri" e "pesanti"

Per la restituzione dei dati numerici rilevati, i flussi sono stati omogeneizzati (tradotti in veicoli equivalenti) nel seguente modo:

- Autoveicoli pari a 1 veicolo equivalente;
- Mezzi pesanti (> 3,5t) pari a 2,5 veicoli equivalenti.

17:00		Intersezione		Data	
17:15		Rilevatore			
Direzione Da via: _____ A via: _____					
Leggeri 	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Totale:		Totale:		Totale:	
Mezzi pesanti 	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Totale:		Totale:		Totale:	
Motoricli 	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Totale:		Totale:		Totale:	
Cicli 	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Totale:		Totale:		Totale:	
Autobus 	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Totale:		Totale:		Totale:	
Note: _____ Condizioni atmosferiche: <input type="checkbox"/> Sereno <input type="checkbox"/> Pioggia lieve <input type="checkbox"/> Pioggia intensa					

Figura 44 – Esempio scheda di rilievo

Per poter analizzare nel dettaglio l'attuale situazione viabilistica dell'area in esame, si passa ora alla restituzione dei flussi di traffico attuali, così come rilevati mediante l'apposita campagna di indagine.

2.5.1 INTERSEZIONE 1: VIA STOPPANI / VIA FRUA

Le sezioni e le manovre rilevate sono schematizzate nell'immagine seguente.

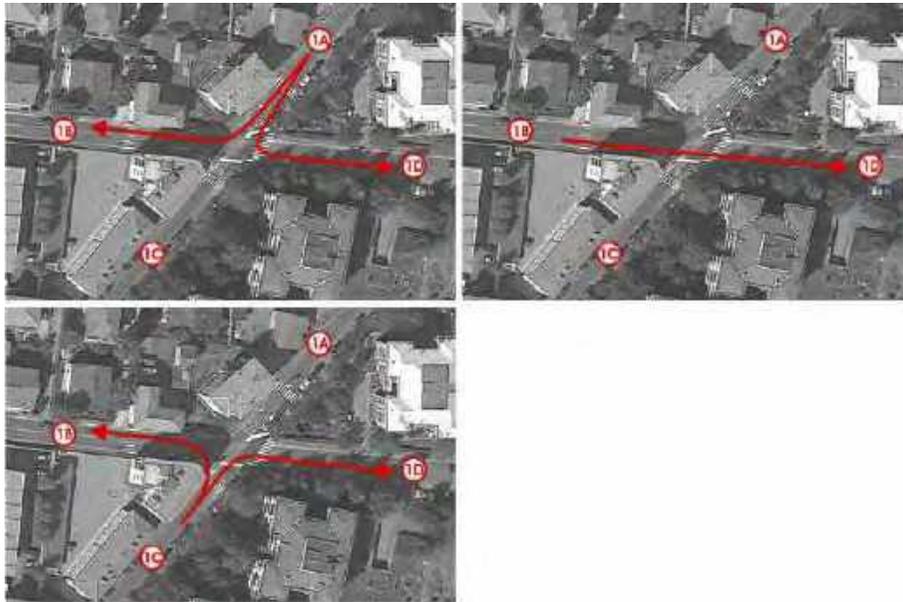


Figura 45 – Intersezione 1 – sezioni e manovre di rilievo

Nell'intersezione in esame il flusso complessivo in ingresso/uscita, nelle ore di rilievo, risulta essere suddiviso come riportato nelle seguenti tabelle.

COMUNE DI SARONNO										
INTERSEZIONE 1 - Venerdì 17/10/2014										
DATI DISAGGREGATI										
INGRESSO NELL'INTERSEZIONE										
1A - via Frua nord										
Ora	1B - via Stoppani ovest		1C - via Frua sud		1D - via Stoppani est		TOTALE			
	Leggeri	>35q	Totale	Leggeri	>35q	Totale		Leggeri	>35q	Totale
17.00 - 17.15	124	1	125	0	0	3	0	3	128	
17.15 - 17.30	106	0	106	0	0	5	0	5	111	
17.30 - 17.45	129	1	130	0	0	5	0	5	135	
17.45 - 18.00	121	0	121	0	0	10	0	10	131	
18.00 - 18.15	125	0	125	0	0	1	0	1	126	
18.15 - 18.30	130	0	130	0	0	5	0	5	135	
18.30 - 18.45	133	0	133	0	0	3	0	3	136	
18.45 - 19.00	132	0	132	0	0	4	0	4	136	
Tot. 17.00 - 18.00	480	2	482	0	0	23	0	23	505	
Tot. 17.30 - 18.30	505	1	506	0	0	21	0	21	527	
Tot. 18.00 - 19.00	520	0	520	0	0	13	0	13	533	

1B - via Stoppani ovest										
Ora	1C - via Frua sud		1D - via Stoppani est		1A - via Frua nord		TOTALE			
	Leggeri	>35q	Totale	Leggeri	>35q	Totale		Leggeri	>35q	Totale
17.00 - 17.15	0	107	2	109	0	0	0	124	1	125
17.15 - 17.30	0	98	6	104	0	0	0	106	0	106
17.30 - 17.45	0	114	1	115	0	0	0	129	1	130
17.45 - 18.00	0	117	1	118	0	0	0	121	0	121
18.00 - 18.15	0	143	2	145	0	0	0	125	0	125
18.15 - 18.30	0	138	0	138	0	0	0	130	0	130
18.30 - 18.45	0	105	1	106	0	0	0	133	0	133
18.45 - 19.00	0	133	0	133	0	0	0	132	0	132
Tot. 17.00 - 18.00	0	436	10	446	0	0	0	480	2	482
Tot. 17.30 - 18.30	0	512	4	516	0	0	0	505	1	506
Tot. 18.00 - 19.00	0	519	3	522	0	0	0	520	0	520

1C - via Frua sud										
Ora	1D - via Stoppani est		1A - via Frua nord		1B - via Stoppani ovest		TOTALE			
	Leggeri	>35q	Totale	Leggeri	>35q	Totale		Leggeri	>35q	Totale
17.00 - 17.15	47	0	47	0	14	0	14	0	0	61
17.15 - 17.30	48	0	48	0	8	0	8	0	0	56
17.30 - 17.45	46	2	48	0	7	0	7	0	0	55
17.45 - 18.00	55	1	56	0	12	0	12	0	0	68
18.00 - 18.15	50	0	50	0	9	0	9	0	0	59
18.15 - 18.30	48	1	49	0	6	0	6	0	0	55
18.30 - 18.45	49	0	49	0	7	0	7	0	0	56
18.45 - 19.00	58	1	59	0	11	0	11	0	0	70
Tot. 17.00 - 18.00	196	3	199	0	41	0	41	0	0	240
Tot. 17.30 - 18.30	199	4	203	0	34	0	34	0	0	237
Tot. 18.00 - 19.00	205	2	207	0	33	0	33	0	0	240

1D - via Stoppani est										
Ora	1A - via Frua nord		1B - via Stoppani ovest		1C - via Frua sud		TOTALE			
	Leggeri	>35q	Totale	Leggeri	>35q	Totale		Leggeri	>35q	Totale
17.00 - 17.15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.15 - 17.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.30 - 17.45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.45 - 18.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.00 - 18.15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.15 - 18.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.30 - 18.45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.45 - 19.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot. 17.00 - 18.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot. 17.30 - 18.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot. 18.00 - 19.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

COMUNE DI SARONNO										
INTERSEZIONE 1 - Venerdì 17/10/2014										
DATI DISAGGREGATI										
USCITA DALL'INTERSEZIONE										
1A - via Frua nord										
Ora	1B - via Stoppani ovest		1C - via Frua sud		1D - via Stoppani est		TOTALE			
	Leggeri	>35q	Totale	Leggeri	>35q	Totale		Leggeri	>35q	Totale
17.00 - 17.15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.15 - 17.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.30 - 17.45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.45 - 18.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.00 - 18.15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.15 - 18.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.30 - 18.45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.45 - 19.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot. 17.00 - 18.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot. 17.30 - 18.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot. 18.00 - 19.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

1B - via Stoppani ovest										
Ora	1C - via Frua sud		1D - via Stoppani est		1A - via Frua nord		TOTALE			
	Leggeri	>35q	Totale	Leggeri	>35q	Totale		Leggeri	>35q	Totale
17.00 - 17.15	14	0	14	0	0	0	124	1	125	139
17.15 - 17.30	8	0	8	0	0	0	106	0	106	114
17.30 - 17.45	7	0	7	0	0	0	129	1	130	137
17.45 - 18.00	12	0	12	0	0	0	121	0	121	133
18.00 - 18.15	9	0	9	0	0	0	125	0	125	134
18.15 - 18.30	6	0	6	0	0	0	130	0	130	136
18.30 - 18.45	7	0	7	0	0	0	133	0	133	140
18.45 - 19.00	11	0	11	0	0	0	132	0	132	143
Tot. 17.00 - 18.00	41	0	41	0	0	0	480	2	482	523
Tot. 17.30 - 18.30	34	0	34	0	0	0	505	1	506	540
Tot. 18.00 - 19.00	33	0	33	0	0	0	520	0	520	553

1C - via Frua sud										
Ora	1D - via Stoppani est		1A - via Frua nord		1B - via Stoppani ovest		TOTALE			
	Leggeri	>35q	Totale	Leggeri	>35q	Totale		Leggeri	>35q	Totale
17.00 - 17.15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.15 - 17.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.30 - 17.45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.45 - 18.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.00 - 18.15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.15 - 18.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.30 - 18.45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.45 - 19.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot. 17.00 - 18.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot. 17.30 - 18.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot. 18.00 - 19.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

1D - via Stoppani est										
Ora	1A - via Frua nord		1B - via Stoppani ovest		1C - via Frua sud		TOTALE			
	Leggeri	>35q	Totale	Leggeri	>35q	Totale		Leggeri	>35q	Totale
17.00 - 17.15	3	0	3	107	2	109	47	0	47	159
17.15 - 17.30	5	0	5	98	6	104	48	0	48	157
17.30 - 17.45	5	0	5	114	1	115	46	2	48	168
17.45 - 18.00	10	0	10	117	1	118	55	1	56	184
18.00 - 18.15	1	0	1	143	2	145	50	0	50	196
18.15 - 18.30	5	0	5	138	0	138	48	1	49	192
18.30 - 18.45	3	0	3	105	1	106	49	0	49	158
18.45 - 19.00	4	0	4	133	0	133	58	1	59	196
Tot. 17.00 - 18.00	23	0	23	436	10	446	196	3	199	668
Tot. 17.30 - 18.30	21	0	21	512	4	516	199	4	203	740
Tot. 18.00 - 19.00	13	0	13	519	3	522	205	2	207	742

Tabella 1 – Intersezione 1 – dati disaggregati

2.5.2 INTERSEZIONE 2: VIA MIOLA / VIA STOPPANI

Le sezioni e le manovre rilevate sono schematizzate nell'immagine seguente.



Figura 46 – Intersezione 2 – sezioni e manovre di rilievo

Nell'intersezione in esame il flusso complessivo in ingresso/uscita, nelle ore di rilievo, risulta essere suddiviso come riportato nelle seguenti tabelle.

COMUNE DI SARONNO							
INTERSEZIONE 2 - Venerdì 17/10/2014							
DATI DISAGGREGATI							
INGRESSO NELL'INTERSEZIONE							
2A - via Miola nord							
Ora	2B - via Stoppani		Totale	2C - via Miola sud		TOTALE	
	Leggeri	>35q		Leggeri	>35q		
17.00 - 17.15			0	94	2	96	96
17.15 - 17.30			0	85	4	89	89
17.30 - 17.45			0	106	1	107	107
17.45 - 18.00			0	71	2	73	73
18.00 - 18.15			0	111	5	116	116
18.15 - 18.30			0	75	4	79	79
18.30 - 18.45			0	94	4	98	98
18.45 - 19.00			0	105	1	106	106
Tot. 17.00 - 18.00	0	0	0	356	9	365	365
Tot. 17.30 - 18.30	0	0	0	363	12	375	375
Tot. 18.00 - 19.00	0	0	0	385	14	399	399
2B - via Stoppani							
Ora	2C - via Miola sud		Totale	2A - via Miola nord		TOTALE	
	Leggeri	>35q		Leggeri	>35q		
17.00 - 17.15	80	1	81	77	1	78	159
17.15 - 17.30	74	0	74	77	6	83	157
17.30 - 17.45	77	0	77	88	3	91	168
17.45 - 18.00	82	0	82	100	2	102	184
18.00 - 18.15	97	0	97	97	2	99	196
18.15 - 18.30	94	0	94	97	1	98	192
18.30 - 18.45	67	0	67	90	1	91	158
18.45 - 19.00	89	0	89	106	1	107	196
Tot. 17.00 - 18.00	313	1	314	342	12	354	668
Tot. 17.30 - 18.30	350	0	350	382	8	390	740
Tot. 18.00 - 19.00	347	0	347	390	5	395	742
2C - via Miola sud							
Ora	2A - via Miola nord		Totale	2B - via Stoppani		TOTALE	
	Leggeri	>35q		Leggeri	>35q		
17.00 - 17.15	135	2	137			0	137
17.15 - 17.30	160	1	161			0	161
17.30 - 17.45	134	0	134			0	134
17.45 - 18.00	145	2	147			0	147
18.00 - 18.15	144	1	145			0	145
18.15 - 18.30	163	1	164			0	164
18.30 - 18.45	133	0	133			0	133
18.45 - 19.00	137	2	139			0	139
Tot. 17.00 - 18.00	574	5	579	0	0	0	579
Tot. 17.30 - 18.30	586	4	590	0	0	0	590
Tot. 18.00 - 19.00	577	4	581	0	0	0	581

COMUNE DI SARONNO							
INTERSEZIONE 2 - Venerdì 17/10/2014							
DATI DISAGGREGATI							
USCITA DALL'INTERSEZIONE							
2A - via Miola nord							
Ora	2B - via Stoppani		Totale	2C - via Miola sud		TOTALE	
	Leggeri	>35q		Leggeri	>35q		
17.00 - 17.15	77	1	78	135	2	137	215
17.15 - 17.30	77	6	83	160	1	161	244
17.30 - 17.45	88	3	91	134	0	134	225
17.45 - 18.00	100	2	102	145	2	147	249
18.00 - 18.15	97	2	99	144	1	145	244
18.15 - 18.30	97	1	98	163	1	164	262
18.30 - 18.45	90	1	91	133	0	133	224
18.45 - 19.00	106	1	107	137	2	139	246
Tot. 17.00 - 18.00	342	12	354	574	5	579	933
Tot. 17.30 - 18.30	382	8	390	586	4	590	980
Tot. 18.00 - 19.00	390	5	395	577	4	581	976
2B - via Stoppani							
Ora	2C - via Miola sud		Totale	2A - via Miola nord		TOTALE	
	Leggeri	>35q		Leggeri	>35q		
17.00 - 17.15	0	0	0	0	0	0	0
17.15 - 17.30	0	0	0	0	0	0	0
17.30 - 17.45	0	0	0	0	0	0	0
17.45 - 18.00	0	0	0	0	0	0	0
18.00 - 18.15	0	0	0	0	0	0	0
18.15 - 18.30	0	0	0	0	0	0	0
18.30 - 18.45	0	0	0	0	0	0	0
18.45 - 19.00	0	0	0	0	0	0	0
Tot. 17.00 - 18.00	0	0	0	0	0	0	0
Tot. 17.30 - 18.30	0	0	0	0	0	0	0
Tot. 18.00 - 19.00	0	0	0	0	0	0	0
2C - via Miola sud							
Ora	2A - via Miola nord		Totale	2B - via Stoppani		TOTALE	
	Leggeri	>35q		Leggeri	>35q		
17.00 - 17.15	94	2	96	80	1	81	177
17.15 - 17.30	85	4	89	74	0	74	163
17.30 - 17.45	106	1	107	77	0	77	184
17.45 - 18.00	71	2	73	82	0	82	155
18.00 - 18.15	111	5	116	97	0	97	213
18.15 - 18.30	75	4	79	94	0	94	173
18.30 - 18.45	94	4	98	67	0	67	165
18.45 - 19.00	105	1	106	89	0	89	195
Tot. 17.00 - 18.00	356	9	365	313	1	314	679
Tot. 17.30 - 18.30	363	12	375	350	0	350	725
Tot. 18.00 - 19.00	385	14	399	347	0	347	746

Tabella 2 – Intersezione 2 – dati disaggregati

2.5.3 INTERSEZIONE 3: VIA MIOLA / VIA MAZZOLARI

Le sezioni e le manovre rilevate sono schematizzate nell'immagine seguente.

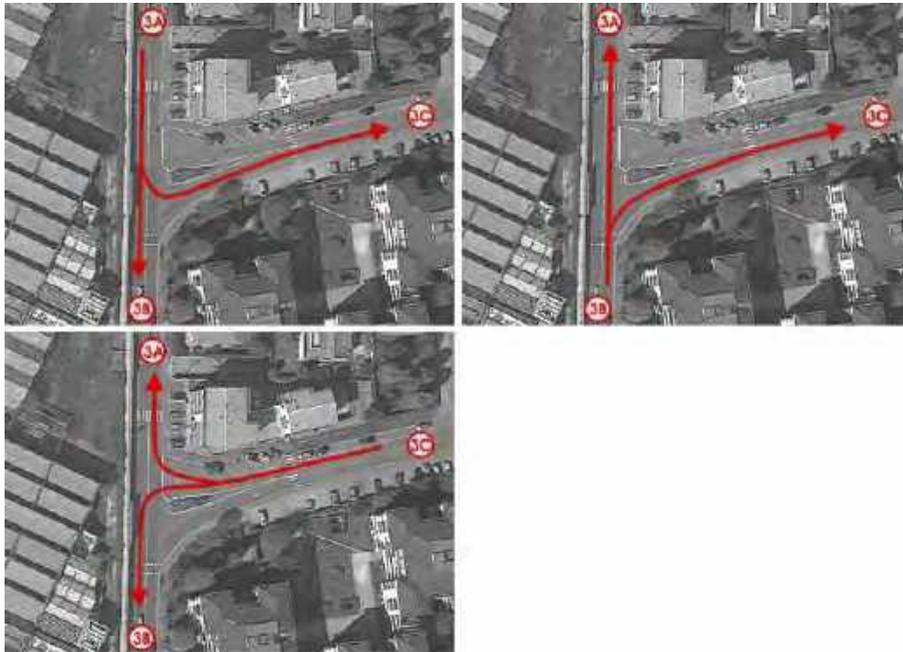


Figura 47 – Intersezione 3 – sezioni e manovre di rilievo

Nell'intersezione in esame il flusso complessivo in ingresso/uscita, nelle ore di rilievo, risulta essere suddiviso come riportato nelle seguenti tabelle.

COMUNE DI SARONNO							
INTERSEZIONE 3 - Venerdì 17/10/2014							
DATI DISAGGREGATI							
INGRESSO NELL'INTERSEZIONE							
3A - via Miola nord							
Ora	3B - via Miola sud		3C - via Mazzolari			TOTALE	
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Totale		
17.00 - 17.15	169	3	172	5	0	5	177
17.15 - 17.30	153	4	157	6	0	6	163
17.30 - 17.45	174	1	175	9	0	9	184
17.45 - 18.00	141	2	143	12	0	12	155
18.00 - 18.15	186	5	191	22	0	22	213
18.15 - 18.30	150	4	154	19	0	19	173
18.30 - 18.45	146	4	150	15	0	15	165
18.45 - 19.00	180	1	181	14	0	14	195
Tot. 17.00 - 18.00	637	10	647	32	0	32	679
Tot. 17.30 - 18.30	651	12	663	62	0	62	725
Tot. 18.00 - 19.00	662	14	676	70	0	70	746

3B - via Miola sud							
Ora	3C - via Mazzolari		3A - via Miola nord			TOTALE	
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Totale		
17.00 - 17.15	21	0	21	130	2	132	153
17.15 - 17.30	16	0	16	153	1	154	170
17.30 - 17.45	24	0	24	131	0	131	155
17.45 - 18.00	20	0	20	141	2	143	163
18.00 - 18.15	21	0	21	140	1	141	162
18.15 - 18.30	30	0	30	155	1	156	186
18.30 - 18.45	39	1	40	128	0	128	168
18.45 - 19.00	30	0	30	133	2	135	165
Tot. 17.00 - 18.00	81	0	81	555	5	560	641
Tot. 17.30 - 18.30	95	0	95	567	4	571	666
Tot. 18.00 - 19.00	120	1	121	556	4	560	681

3C - via Mazzolari							
Ora	3A - via Miola nord		3B - via Miola sud			TOTALE	
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Totale		
17.00 - 17.15	5	0	5	19	0	19	24
17.15 - 17.30	7	0	7	14	0	14	21
17.30 - 17.45	3	0	3	13	0	13	16
17.45 - 18.00	4	0	4	12	0	12	16
18.00 - 18.15	4	0	4	20	0	20	24
18.15 - 18.30	8	0	8	24	2	26	34
18.30 - 18.45	5	0	5	25	0	25	30
18.45 - 19.00	4	0	4	18	0	18	22
Tot. 17.00 - 18.00	19	0	19	58	0	58	77
Tot. 17.30 - 18.30	19	0	19	69	2	71	90
Tot. 18.00 - 19.00	21	0	21	87	2	89	110

COMUNE DI SARONNO							
INTERSEZIONE 3 - Venerdì 17/10/2014							
DATI DISAGGREGATI							
USCITA DALL'INTERSEZIONE							
3A - via Miola nord							
Ora	3B - via Miola sud		3C - via Mazzolari			TOTALE	
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Totale		
17.00 - 17.15	130	2	132	5	0	5	137
17.15 - 17.30	153	1	154	7	0	7	161
17.30 - 17.45	131	0	131	3	0	3	134
17.45 - 18.00	141	2	143	4	0	4	147
18.00 - 18.15	140	1	141	4	0	4	145
18.15 - 18.30	155	1	156	8	0	8	164
18.30 - 18.45	128	0	128	5	0	5	133
18.45 - 19.00	133	2	135	4	0	4	139
Tot. 17.00 - 18.00	555	5	560	19	0	19	579
Tot. 17.30 - 18.30	567	4	571	19	0	19	590
Tot. 18.00 - 19.00	556	4	560	21	0	21	581

3B - via Miola sud							
Ora	3C - via Mazzolari		3A - via Miola nord			TOTALE	
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Totale		
17.00 - 17.15	19	0	19	169	3	172	191
17.15 - 17.30	14	0	14	153	4	157	171
17.30 - 17.45	13	0	13	174	1	175	188
17.45 - 18.00	12	0	12	141	2	143	155
18.00 - 18.15	20	0	20	186	5	191	211
18.15 - 18.30	24	2	26	150	4	154	180
18.30 - 18.45	25	0	25	146	4	150	175
18.45 - 19.00	18	0	18	180	1	181	199
Tot. 17.00 - 18.00	58	0	58	637	10	647	705
Tot. 17.30 - 18.30	69	2	71	651	12	663	734
Tot. 18.00 - 19.00	87	2	89	662	14	676	765

3C - via Mazzolari							
Ora	3A - via Miola nord		3B - via Miola sud			TOTALE	
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Totale		
17.00 - 17.15	5	0	5	21	0	21	26
17.15 - 17.30	6	0	6	16	0	16	22
17.30 - 17.45	9	0	9	24	0	24	33
17.45 - 18.00	12	0	12	20	0	20	32
18.00 - 18.15	22	0	22	21	0	21	43
18.15 - 18.30	19	0	19	30	0	30	49
18.30 - 18.45	15	0	15	39	1	40	55
18.45 - 19.00	14	0	14	30	0	30	44
Tot. 17.00 - 18.00	32	0	32	81	0	81	113
Tot. 17.30 - 18.30	62	0	62	95	0	95	157
Tot. 18.00 - 19.00	70	0	70	120	1	121	191

Tabella 3 – Intersezione 3 – dati disaggregati

2.5.4 INTERSEZIONE 4: VIA MIOLA / VIA SAN DALMAZIO

Le sezioni e le manovre rilevate sono schematizzate nell'immagine seguente.



Figura 48 – Intersezione 4 – sezioni e manovre di rilievo

Nell'intersezione in esame il flusso complessivo in ingresso/uscita, nelle ore di rilievo, risulta essere suddiviso come riportato nelle seguenti tabelle.

COMUNE DI SARONNO							
INTERSEZIONE 4 - Venerdì 17/10/2014							
DATI DISAGGREGATI							
INGRESSO NELL'INTERSEZIONE							
4A - via Miola nord							
Ora	4B - via Miola sud		4C - via Dalmazio			TOTALE	
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Totale		
17.00 - 17.15	162	3	165	26	0	26	191
17.15 - 17.30	142	4	146	25	0	25	171
17.30 - 17.45	160	1	161	27	0	27	188
17.45 - 18.00	128	2	130	25	0	25	155
18.00 - 18.15	174	4	178	32	1	33	211
18.15 - 18.30	140	6	146	34	0	34	180
18.30 - 18.45	133	3	136	38	1	39	175
18.45 - 19.00	173	1	174	25	0	25	199
Tot. 17.00 - 18.00	592	10	602	103	0	103	705
Tot. 17.30 - 18.30	602	13	615	118	1	119	734
Tot. 18.00 - 19.00	620	14	634	129	2	131	765

4B - via Miola sud							
Ora	4C - via Dalmazio		4A - via Miola nord			TOTALE	
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Totale		
17.00 - 17.15	6	0	6	140	2	142	148
17.15 - 17.30	4	0	4	157	1	158	162
17.30 - 17.45	5	0	5	148	0	148	153
17.45 - 18.00	8	0	8	149	2	151	159
18.00 - 18.15	8	0	8	154	1	155	163
18.15 - 18.30	5	0	5	176	1	177	182
18.30 - 18.45	12	0	12	154	1	155	167
18.45 - 19.00	5	1	6	155	2	157	163
Tot. 17.00 - 18.00	23	0	23	594	5	599	622
Tot. 17.30 - 18.30	26	0	26	627	4	631	657
Tot. 18.00 - 19.00	30	1	31	639	5	644	675

4C - via Dalmazio							
Ora	4A - via Miola nord		4B - via Miola sud			TOTALE	
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Totale		
17.00 - 17.15	11	0	11	4	0	4	15
17.15 - 17.30	12	0	12	3	0	3	15
17.30 - 17.45	7	0	7	3	0	3	10
17.45 - 18.00	12	0	12	5	0	5	17
18.00 - 18.15	7	0	7	3	0	3	10
18.15 - 18.30	9	0	9	5	0	5	14
18.30 - 18.45	13	0	13	3	0	3	16
18.45 - 19.00	8	0	8	2	0	2	10
Tot. 17.00 - 18.00	42	0	42	15	0	15	57
Tot. 17.30 - 18.30	35	0	35	16	0	16	51
Tot. 18.00 - 19.00	37	0	37	13	0	13	50

COMUNE DI SARONNO							
INTERSEZIONE 4 - Venerdì 17/10/2014							
DATI DISAGGREGATI							
USCITA DALL'INTERSEZIONE							
4A - via Miola nord							
Ora	4B - via Miola sud		4C - via Dalmazio			TOTALE	
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Totale		
17.00 - 17.15	140	2	142	11	0	11	153
17.15 - 17.30	157	1	158	12	0	12	170
17.30 - 17.45	148	0	148	7	0	7	155
17.45 - 18.00	149	2	151	12	0	12	163
18.00 - 18.15	154	1	155	7	0	7	162
18.15 - 18.30	176	1	177	9	0	9	186
18.30 - 18.45	154	1	155	13	0	13	168
18.45 - 19.00	155	2	157	8	0	8	165
Tot. 17.00 - 18.00	594	5	599	42	0	42	641
Tot. 17.30 - 18.30	627	4	631	35	0	35	666
Tot. 18.00 - 19.00	639	5	644	37	0	37	681

4B - via Miola sud							
Ora	4C - via Dalmazio		4A - via Miola nord			TOTALE	
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Totale		
17.00 - 17.15	4	0	4	162	3	165	169
17.15 - 17.30	3	0	3	142	4	146	149
17.30 - 17.45	3	0	3	160	1	161	164
17.45 - 18.00	5	0	5	128	2	130	135
18.00 - 18.15	3	0	3	174	4	178	181
18.15 - 18.30	5	0	5	140	6	146	151
18.30 - 18.45	3	0	3	133	3	136	139
18.45 - 19.00	2	0	2	173	1	174	176
Tot. 17.00 - 18.00	15	0	15	592	10	602	617
Tot. 17.30 - 18.30	16	0	16	602	13	615	631
Tot. 18.00 - 19.00	13	0	13	620	14	634	647

4C - via Dalmazio							
Ora	4A - via Miola nord		4B - via Miola sud			TOTALE	
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Totale		
17.00 - 17.15	26	0	26	6	0	6	32
17.15 - 17.30	25	0	25	4	0	4	29
17.30 - 17.45	27	0	27	5	0	5	32
17.45 - 18.00	25	0	25	8	0	8	33
18.00 - 18.15	32	1	33	8	0	8	41
18.15 - 18.30	34	0	34	5	0	5	39
18.30 - 18.45	38	1	39	12	0	12	51
18.45 - 19.00	25	0	25	5	1	6	31
Tot. 17.00 - 18.00	103	0	103	23	0	23	126
Tot. 17.30 - 18.30	118	1	119	26	0	26	145
Tot. 18.00 - 19.00	129	2	131	30	1	31	162

Tabella 4 – Intersezione 4 – dati disaggregati

2.5.5 INTERSEZIONE 5: VIA MIOLA / VIA MARZORATI

Le sezioni e le manovre rilevate sono schematizzate nell'immagine seguente.

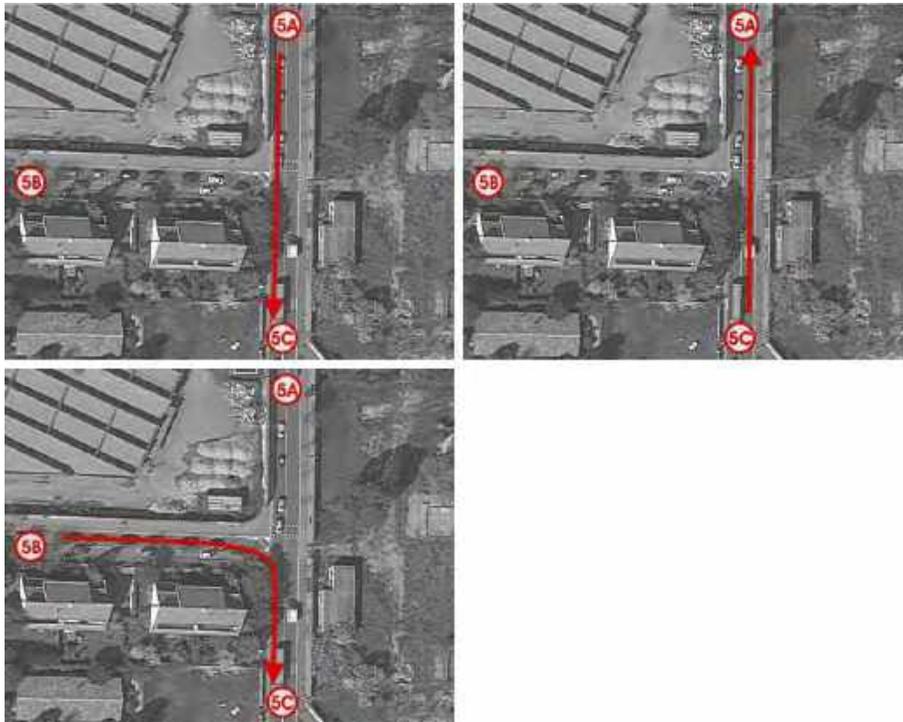


Figura 49 – Intersezione 5 – sezioni e manovre di rilievo

Nell'intersezione in esame il flusso complessivo in ingresso/uscita, nelle ore di rilievo, risulta essere suddiviso come riportato nelle seguenti tabelle.

COMUNE DI SARONNO						
INTERSEZIONE 5 - Venerdì 17/10/2014						
DATI DISAGGREGATI						
INGRESSO NELL'INTERSEZIONE						
5A - via Miola nord						
Ora	5B - via Marzorati		5C - via Miola sud		TOTALE	
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q		
17.00 - 17.15		0	166	3	169	169
17.15 - 17.30		0	145	4	149	149
17.30 - 17.45		0	163	1	164	164
17.45 - 18.00		0	133	2	135	135
18.00 - 18.15		0	177	4	181	181
18.15 - 18.30		0	145	6	151	151
18.30 - 18.45		0	136	3	139	139
18.45 - 19.00		0	175	1	176	176
Tot. 17.00 - 18.00	0	0	607	10	617	617
Tot. 17.30 - 18.30	0	0	618	13	631	631
Tot. 18.00 - 19.00	0	0	633	14	647	647

5B - via Marzorati						
Ora	5C - via Miola sud		5A - via Miola nord		TOTALE	
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q		
17.00 - 17.15	34	2	36		0	36
17.15 - 17.30	51	0	51		0	51
17.30 - 17.45	38	0	38		0	38
17.45 - 18.00	42	1	43		0	43
18.00 - 18.15	36	0	36		0	36
18.15 - 18.30	53	1	54		0	54
18.30 - 18.45	57	0	57		0	57
18.45 - 19.00	55	0	55		0	55
Tot. 17.00 - 18.00	165	3	168	0	0	168
Tot. 17.30 - 18.30	169	2	171	0	0	171
Tot. 18.00 - 19.00	201	1	202	0	0	202

5C - via Miola sud						
Ora	5A - via Miola nord		5B - via Marzorati		TOTALE	
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q		
17.00 - 17.15	146	2	148		0	148
17.15 - 17.30	161	1	162		0	162
17.30 - 17.45	153	0	153		0	153
17.45 - 18.00	157	2	159		0	159
18.00 - 18.15	162	1	163		0	163
18.15 - 18.30	181	1	182		0	182
18.30 - 18.45	166	1	167		0	167
18.45 - 19.00	160	3	163		0	163
Tot. 17.00 - 18.00	617	5	622	0	0	622
Tot. 17.30 - 18.30	653	4	657	0	0	657
Tot. 18.00 - 19.00	669	6	675	0	0	675

COMUNE DI SARONNO							
INTERSEZIONE 5 - Venerdì 17/10/2014							
DATI DISAGGREGATI							
USCITA DALL'INTERSEZIONE							
5A - via Miola nord							
Ora	5B - via Marzorati		5C - via Miola sud		TOTALE		
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q			Totale
17.00 - 17.15	0	0	0	146	2	148	148
17.15 - 17.30	0	0	0	161	1	162	162
17.30 - 17.45	0	0	0	153	0	153	153
17.45 - 18.00	0	0	0	157	2	159	159
18.00 - 18.15	0	0	0	162	1	163	163
18.15 - 18.30	0	0	0	181	1	182	182
18.30 - 18.45	0	0	0	166	1	167	167
18.45 - 19.00	0	0	0	160	3	163	163
Tot. 17.00 - 18.00	0	0	0	617	5	622	622
Tot. 17.30 - 18.30	0	0	0	653	4	657	657
Tot. 18.00 - 19.00	0	0	0	669	6	675	675

5B - via Marzorati							
Ora	5C - via Miola sud		5A - via Miola nord		TOTALE		
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q			Totale
17.00 - 17.15	0	0	0	0	0	0	0
17.15 - 17.30	0	0	0	0	0	0	0
17.30 - 17.45	0	0	0	0	0	0	0
17.45 - 18.00	0	0	0	0	0	0	0
18.00 - 18.15	0	0	0	0	0	0	0
18.15 - 18.30	0	0	0	0	0	0	0
18.30 - 18.45	0	0	0	0	0	0	0
18.45 - 19.00	0	0	0	0	0	0	0
Tot. 17.00 - 18.00	0	0	0	0	0	0	0
Tot. 17.30 - 18.30	0	0	0	0	0	0	0
Tot. 18.00 - 19.00	0	0	0	0	0	0	0

5C - via Miola sud							
Ora	5A - via Miola nord		5B - via Marzorati		TOTALE		
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q			Totale
17.00 - 17.15	166	3	169	34	2	36	205
17.15 - 17.30	145	4	149	51	0	51	200
17.30 - 17.45	163	1	164	38	0	38	202
17.45 - 18.00	133	2	135	42	1	43	178
18.00 - 18.15	177	4	181	36	0	36	217
18.15 - 18.30	145	6	151	53	1	54	205
18.30 - 18.45	136	3	139	57	0	57	196
18.45 - 19.00	175	1	176	55	0	55	231
Tot. 17.00 - 18.00	607	10	617	165	3	168	785
Tot. 17.30 - 18.30	618	13	631	169	2	171	802
Tot. 18.00 - 19.00	633	14	647	201	1	202	849

Tabella 5 – Intersezione 5 – dati disaggregati

2.5.6 INTERSEZIONE 6. VIA MIOLA / VIA BERGAMO / VIA PER CERIANO

Le sezioni e le manovre rilevate sono schematizzate nell'immagine seguente.

Nell'intersezione in esame il flusso complessivo in ingresso/uscita, nelle ore di rilievo, risulta essere suddiviso come riportato nelle seguenti tabelle.

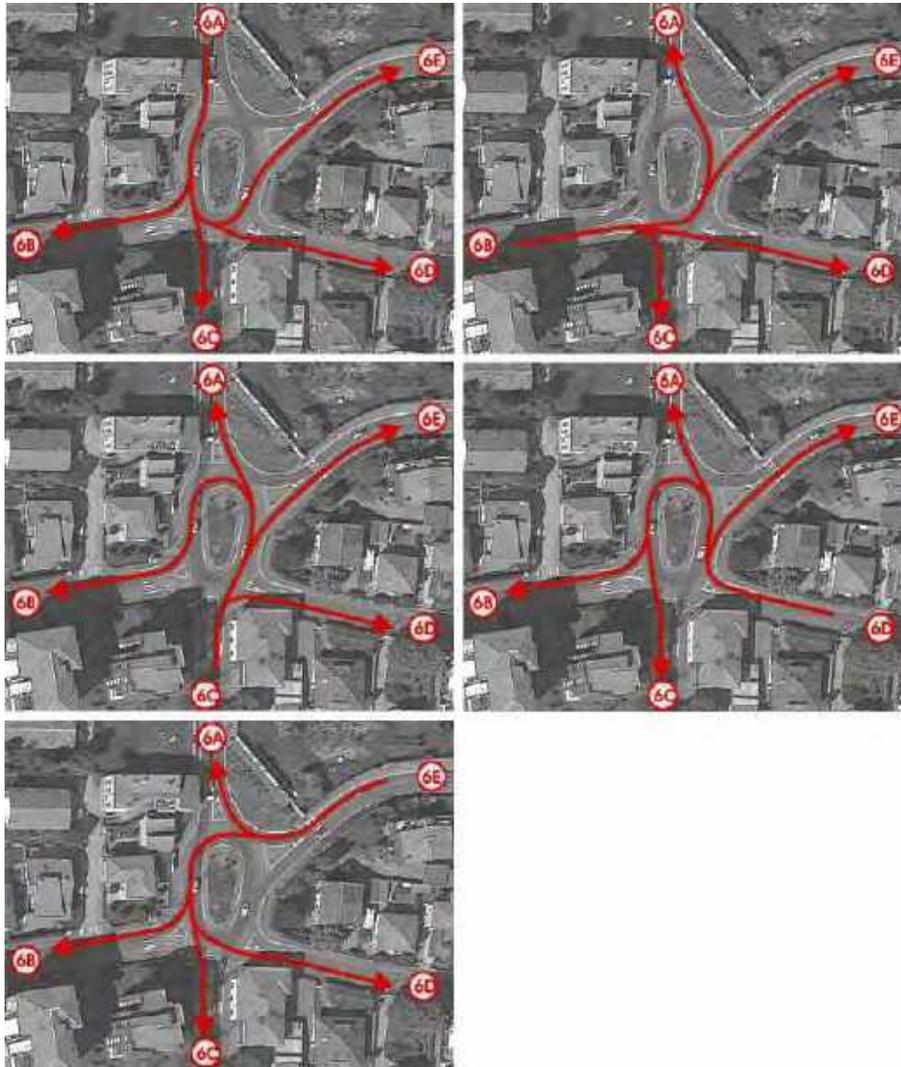


Figura 50 – Intersezione 6 – sezioni e manovre di rilievo

COMUNE DI SARONNO													
INTERSEZIONE 6 - Venerdì 17/10/2014													
DATI DISAGGREGATI													
INGRESSO NELL'INTERSEZIONE													
6A - via Miola nord													
Ora	6B - via Bergamo ovest		6C - via Miola sud		6D - via per Ceriano		6E - via Bergamo est		6A - via Miola nord		TOTALE		
	Leggeri	>35q	Tot.										
17.00 - 17.15	35	0	35	96	2	98	6	0	6	63	3	66	205
17.15 - 17.30	32	1	33	95	1	96	7	0	7	62	2	64	200
17.30 - 17.45	43	1	44	98	0	98	6	0	6	54	0	54	202
17.45 - 18.00	31	0	31	96	2	98	6	0	6	42	1	43	178
18.00 - 18.15	43	2	45	104	2	106	5	0	5	61	0	61	217
18.15 - 18.30	43	1	44	92	5	97	12	0	12	51	1	52	205
18.30 - 18.45	44	1	45	82	1	83	8	0	8	59	1	60	196
18.45 - 19.00	37	1	38	109	0	109	13	0	13	71	0	71	231
Tot. 17.00 - 18.00	141	2	143	385	5	390	25	0	25	221	6	227	785
Tot. 17.30 - 18.30	160	4	164	390	9	399	29	0	29	208	2	210	802
Tot. 18.00 - 19.00	167	5	172	387	8	395	38	0	38	242	2	244	849
6B - via Bergamo ovest													
Ora	6C - via Miola sud		6D - via per Ceriano		6E - via Bergamo est		6A - via Miola nord		6B - via Bergamo ovest		TOTALE		
	Leggeri	>35q	Tot.										
17.00 - 17.15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
17.15 - 17.30	1	0	1	0	0	0	2	0	2	1	0	1	4
17.30 - 17.45	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1
17.45 - 18.00	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1
18.00 - 18.15	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2
18.15 - 18.30	1	0	1	0	0	0	2	0	2	0	0	0	3
18.30 - 18.45	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
18.45 - 19.00	1	0	1	0	0	0	3	0	3	1	0	1	5
Tot. 17.00 - 18.00	2	0	2	0	0	0	4	0	4	2	0	2	8
Tot. 17.30 - 18.30	2	0	2	1	0	0	1	0	4	0	0	0	7
Tot. 18.00 - 19.00	5	0	5	1	0	0	5	0	5	1	0	1	12
6C - via Miola sud													
Ora	6D - via per Ceriano		6E - via Bergamo est		6A - via Miola nord		6B - via Bergamo ovest		6C - via Miola sud		TOTALE		
	Leggeri	>35q	Tot.										
17.00 - 17.15	5	0	5	26	0	26	116	0	116	21	1	22	169
17.15 - 17.30	4	0	4	25	3	28	127	1	128	39	0	39	199
17.30 - 17.45	4	0	4	22	2	24	120	0	120	45	0	45	193
17.45 - 18.00	5	0	5	30	0	30	125	1	126	20	0	20	181
18.00 - 18.15	4	0	4	45	2	47	138	1	139	39	0	39	229
18.15 - 18.30	9	0	9	31	0	31	140	1	141	30	0	30	211
18.30 - 18.45	7	0	7	21	1	22	133	1	134	44	1	45	208
18.45 - 19.00	10	0	10	30	0	30	119	2	121	44	1	45	205
Tot. 17.00 - 18.00	18	0	18	103	5	108	488	2	490	125	1	126	742
Tot. 17.30 - 18.30	22	0	22	128	4	132	523	3	526	134	0	134	814
Tot. 18.00 - 19.00	30	0	30	127	3	130	530	5	535	157	2	159	854
6D - via per Ceriano													
Ora	6E - via Bergamo est		6A - via Miola nord		6B - via Bergamo ovest		6C - via Miola sud		6D - via per Ceriano		TOTALE		
	Leggeri	>35q	Tot.										
17.00 - 17.15	0	0	0	5	0	5	0	0	0	0	0	0	5
17.15 - 17.30	0	0	0	1	0	1	3	0	3	2	0	2	6
17.30 - 17.45	1	0	1	3	0	3	2	0	2	1	0	1	7
17.45 - 18.00	0	0	0	4	0	4	4	0	4	2	0	2	10
18.00 - 18.15	0	0	0	1	0	1	2	0	2	3	0	3	6
18.15 - 18.30	0	0	0	8	0	8	2	0	2	5	0	5	16
18.30 - 18.45	0	0	0	7	0	7	3	0	3	2	0	2	12
18.45 - 19.00	0	0	0	3	0	3	1	0	1	0	0	0	4
Tot. 17.00 - 18.00	1	0	1	13	0	13	9	0	9	5	0	5	28
Tot. 17.30 - 18.30	1	0	1	16	0	16	10	0	10	11	0	11	38
Tot. 18.00 - 19.00	0	0	0	19	0	19	8	0	8	10	0	10	37
6E - via Bergamo est													
Ora	6A - via Miola nord		6B - via Bergamo ovest		6C - via Miola sud		6D - via per Ceriano		6E - via Bergamo est		TOTALE		
	Leggeri	>35q	Tot.										
17.00 - 17.15	24	2	26	71	0	71	21	0	21	2	0	2	120
17.15 - 17.30	32	0	32	61	0	61	24	1	25	2	0	2	120
17.30 - 17.45	30	0	30	61	0	61	19	0	19	3	0	3	113
17.45 - 18.00	28	1	29	72	0	72	17	0	17	1	0	1	119
18.00 - 18.15	23	0	23	96	1	97	14	0	14	1	0	1	105
18.15 - 18.30	33	0	33	76	0	76	14	0	14	3	0	3	126
18.30 - 18.45	26	0	26	70	1	71	18	0	18	2	0	2	117
18.45 - 19.00	37	1	38	48	0	48	16	0	16	3	0	3	105
Tot. 17.00 - 18.00	114	3	117	265	0	265	81	1	82	8	0	8	472
Tot. 17.30 - 18.30	114	1	115	275	1	276	64	0	64	8	0	8	463
Tot. 18.00 - 19.00	119	1	120	260	2	262	62	0	62	9	0	9	453

COMUNE DI SARONNO													
INTERSEZIONE 6 - Venerdì 17/10/2014													
DATI DISAGGREGATI													
USCITA DALL'INTERSEZIONE													
6A - via Miola nord													
Ora	6B - via Bergamo ovest		6C - via Miola sud		6D - via per Ceriano		6E - via Bergamo est		6A - via Miola nord		TOTALE		
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Tot.		
17.00 - 17.15	1	0	1	116	0	116	5	0	5	24	2	26	148
17.15 - 17.30	1	0	1	127	1	128	1	0	1	32	0	32	162
17.30 - 17.45	0	0	0	120	0	120	3	0	3	30	0	30	153
17.45 - 18.00	0	0	0	125	1	126	4	0	4	28	1	29	159
18.00 - 18.15	0	0	0	138	1	139	1	0	1	23	0	23	163
18.15 - 18.30	0	0	0	140	1	141	8	0	8	33	0	33	182
18.30 - 18.45	0	0	0	133	1	134	7	0	7	26	0	26	167
18.45 - 19.00	1	0	1	119	2	121	3	0	3	37	1	38	183
Tot. 17.00 - 18.00	2	0	2	488	2	490	13	0	13	114	3	117	622
Tot. 17.30 - 18.30	0	0	0	523	3	526	16	0	16	114	1	115	657
Tot. 18.00 - 19.00	1	0	1	530	5	535	19	0	19	119	1	120	675
6B - via Bergamo ovest													
Ora	6C - via Miola sud		6D - via per Ceriano		6E - via Bergamo est		6A - via Miola nord		6B - via Bergamo ovest		TOTALE		
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Tot.		
17.00 - 17.15	21	1	22	0	0	0	71	35	0	36	128	128	
17.15 - 17.30	39	0	39	3	0	3	61	0	61	32	1	33	136
17.30 - 17.45	45	0	45	2	0	2	61	0	61	43	1	44	162
17.45 - 18.00	20	0	20	4	0	4	72	0	72	31	0	31	127
18.00 - 18.15	39	0	39	2	0	2	66	1	67	43	2	45	153
18.15 - 18.30	30	0	30	2	0	2	76	0	76	43	1	44	162
18.30 - 18.45	44	1	45	3	0	3	70	1	71	44	1	45	164
18.45 - 19.00	44	1	45	1	0	1	48	0	48	37	1	38	132
Tot. 17.00 - 18.00	125	1	126	8	0	8	295	0	295	141	2	143	543
Tot. 17.30 - 18.30	134	0	134	10	0	10	275	1	276	160	4	164	584
Tot. 18.00 - 19.00	157	2	159	8	0	8	260	2	262	167	5	172	601
6C - via Miola sud													
Ora	6D - via per Ceriano		6E - via Bergamo est		6A - via Miola nord		6B - via Bergamo ovest		6C - via Miola sud		TOTALE		
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Tot.		
17.00 - 17.15	0	0	0	21	1	21	96	2	98	1	0	1	120
17.15 - 17.30	2	0	2	24	1	25	95	1	96	1	0	1	154
17.30 - 17.45	1	0	1	19	0	19	98	0	98	0	0	0	118
17.45 - 18.00	2	0	2	17	0	17	96	2	98	0	0	0	117
18.00 - 18.15	3	0	3	14	0	14	104	2	106	1	0	1	124
18.15 - 18.30	5	0	5	14	0	14	92	5	97	1	0	1	117
18.30 - 18.45	2	0	2	18	0	18	82	1	83	2	0	2	105
18.45 - 19.00	0	0	0	16	0	16	109	0	109	1	0	1	126
Tot. 17.00 - 18.00	5	0	5	81	1	82	385	5	390	2	0	2	479
Tot. 17.30 - 18.30	11	0	11	64	0	64	390	9	399	2	0	2	476
Tot. 18.00 - 19.00	10	0	10	62	0	62	387	8	395	5	0	5	472
6D - via per Ceriano													
Ora	6E - via Bergamo est		6A - via Miola nord		6B - via Bergamo ovest		6C - via Miola sud		6D - via per Ceriano		TOTALE		
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Tot.		
17.00 - 17.15	2	0	2	6	0	6	0	0	0	5	0	5	13
17.15 - 17.30	2	0	2	7	0	7	0	0	0	4	0	4	13
17.30 - 1													

2.5.7 INTERSEZIONE 7: VIA FRUA / VIA BERGAMO / VIA S. PELLICO / VIA GIANETTI

Le sezioni e le manovre rilevate sono schematizzate nell'immagine seguente.

Nell'intersezione in esame il flusso complessivo in ingresso/uscita, nelle ore di rilievo, risulta essere suddiviso come riportato nelle seguenti tabelle.

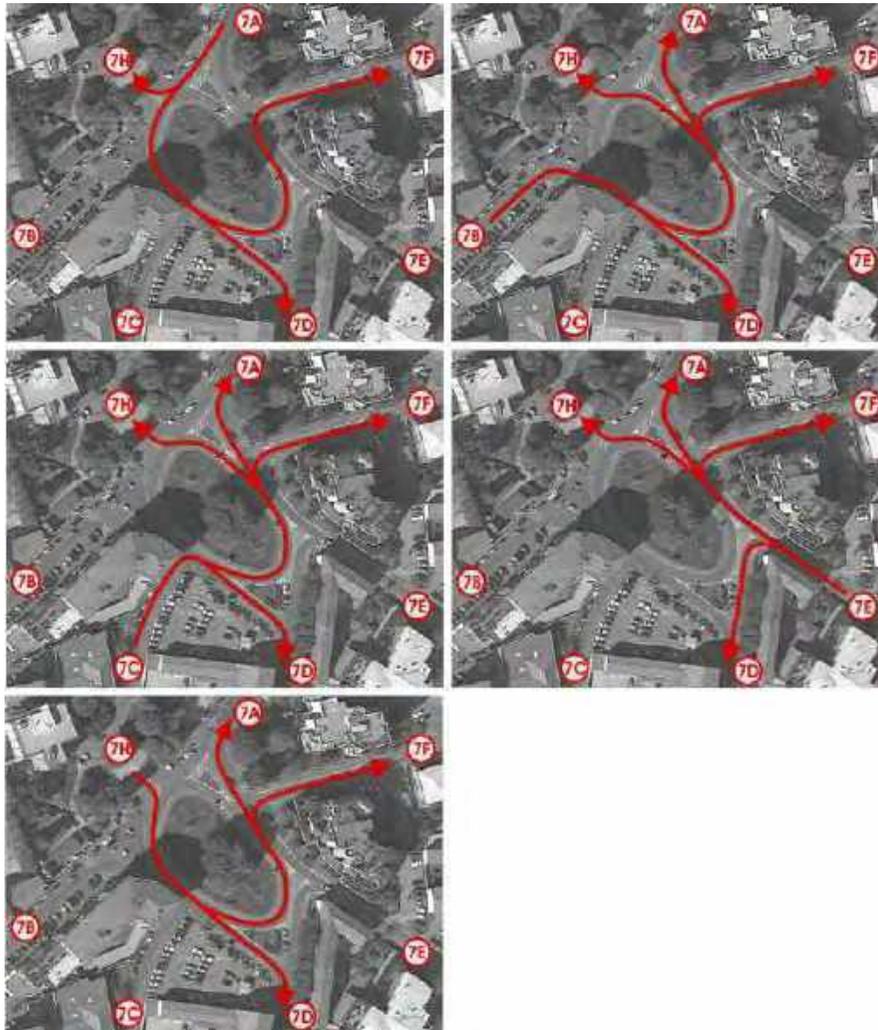


Figura 51 – Intersezione 7 – sezioni e manovre di rilievo

COMUNE DI SARONNO	
INTERSEZIONE 7 - Venerdì 17/10/2014	
DATI DISAGGREGATI	
INGRESSO NELL'INTERSEZIONE	

7A - via Frua														
Ora	7B - via Pellico		7C - via Gianetti		7D - via Manzoni		7E - via Bergamo		7F - via Marzorati		7H - Ospedale		TOTALE	
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q		
17.00 - 17.15	0	0	0	0	53	0	63	0	5	0	5	0	0	58
17.15 - 17.30	0	0	0	0	44	0	44	0	18	0	18	0	0	62
17.30 - 17.45	0	0	0	0	37	0	37	0	13	0	13	0	0	50
17.45 - 18.00	0	0	0	0	46	0	46	0	8	0	8	0	0	54
18.00 - 18.15	0	0	0	0	31	0	31	0	6	0	6	0	0	37
18.15 - 18.30	0	0	0	0	34	0	34	0	11	0	11	0	0	45
18.30 - 18.45	0	0	0	0	33	0	33	0	15	0	15	0	0	48
18.45 - 19.00	0	0	0	0	37	0	37	0	21	0	21	0	0	58
Tot. 17.00 - 18.00	0	0	0	0	180	0	180	0	44	0	44	0	0	224
Tot. 17.30 - 18.30	0	0	0	0	148	0	148	0	38	0	38	0	0	186
Tot. 18.00 - 19.00	0	0	0	0	135	0	135	0	53	0	53	0	0	188

7B - via Pellico														
Ora	7C - via Gianetti		7D - via Manzoni		7E - via Bergamo		7F - via Marzorati		7A - via Frua		7H - Ospedale		TOTALE	
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q		
17.00 - 17.15	0	55	0	55	0	2	0	2	55	0	55	0	0	112
17.15 - 17.30	0	57	0	57	0	8	0	8	39	0	39	0	0	104
17.30 - 17.45	0	75	0	75	0	5	0	5	31	0	31	0	0	111
17.45 - 18.00	0	81	0	81	0	8	0	8	40	0	40	0	0	129
18.00 - 18.15	0	93	0	93	0	15	0	15	10	0	10	0	0	118
18.15 - 18.30	0	70	0	70	0	13	0	13	21	0	21	0	0	104
18.30 - 18.45	0	73	0	73	0	8	0	8	31	0	31	0	0	112
18.45 - 19.00	0	51	0	51	0	3	0	3	47	0	47	0	0	101
Tot. 17.00 - 18.00	0	288	0	288	0	23	0	23	165	0	165	0	0	456
Tot. 17.30 - 18.30	0	319	0	319	0	41	0	41	102	0	102	0	0	462
Tot. 18.00 - 19.00	0	287	0	287	0	39	0	39	109	0	109	0	0	435

7C - via Gianetti													
Ora	7D - via Manzoni		7E - via Bergamo		7F - via Marzorati		7A - via Frua		7B - via Pellico		7H - Ospedale		TOTALE
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	
17.00 - 17.15	8	0	8	0	0	0	10	0	0	0	0	0	18
17.15 - 17.30	8	0	8	0	1	0	9	0	0	0	0	0	18
17.30 - 17.45	4	0	4	0	1	0	9	0	0	0	0	0	14
17.45 - 18.00	8	0	8	0	2	0	13	0	0	0	0	0	23
18.00 - 18.15	5	0	5	0	1	0	16	0	0	0	0	0	22
18.15 - 18.30	6	0	6	0	0	0	16	0	0	0	0	0	22
18.30 - 18.45	7	0	7	0	2	0	17	0	0	0	0	0	26
18.45 - 19.00	6	0	6	0	1	0	6	0	0	0	0	0	13
Tot. 17.00 - 18.00	28	0	28	0	4	0	41	0	0	0	0	0	73
Tot. 17.30 - 18.30	23	0	23	0	4	0	54	0	0	0	0	0	81
Tot. 18.00 - 19.00	24	0	24	0	4	0	55	0	0	0	0	0	83

COMUNE DI SARONNO	
INTERSEZIONE 7 - Venerdì 17/10/2014	
DATI DISAGGREGATI	
USCITA DALL'INTERSEZIONE	

7A - via Frua														
Ora	7B - via Pellico		7C - via Gianetti		7D - via Manzoni		7E - via Bergamo		7F - via Marzorati		7H - Ospedale		TOTALE	
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q		
17.00 - 17.15	55	0	55	10	0	10	0	0	68	0	68	0	0	138
17.15 - 17.30	39	0	39	9	0	9	0	0	93	2	95	0	0	149
17.30 - 17.45	31	0	31	9	0	9	0	0	101	0	101	0	0	144
17.45 - 18.00	40	0	40	13	0	13	0	0	121	1	122	0	0	184
18.00 - 18.15	10	0	10	16	0	16	0	0	133	0	133	0	0	166
18.15 - 18.30	21	0	21	16	0	16	0	0	121	1	122	0	0	164
18.30 - 18.45	31	0	31	17	0	17	0	0	113	0	113	0	0	172
18.45 - 19.00	47	0	47	6	0	6	0	0	104	3	107	0	0	181
Tot. 17.00 - 18.00	165	0	165	41	0	41	0	0	383	3	386	0	0	619
Tot. 17.30 - 18.30	102	0	102	54	0	54	0	0	476	2	478	0	0	653
Tot. 18.00 - 19.00	109	0	109	55	0	55	0	0	471	4	475	0	0	688

7B - via Pellico														
Ora	7C - via Gianetti		7D - via Manzoni		7E - via Bergamo		7F - via Marzorati		7A - via Frua		7H - Ospedale		TOTALE	
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q		
17.00 - 17.15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.15 - 17.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.30 - 17.45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.45 - 18.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.00 - 18.15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.15 - 18.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.30 - 18.45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.45 - 19.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot. 17.00 - 18.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot. 17.30 - 18.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot. 18.00 - 19.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

7C - via Gianetti														
Ora	7D - via Manzoni		7E - via Bergamo		7F - via Marzorati		7A - via Frua		7B - via Pellico		7H - Ospedale		TOTALE	
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q		
17.00 - 17.15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.15 - 17.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.30 - 17.45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.45 - 18.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.00 - 18.15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.15 - 18.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.30 - 18.45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.45 - 19.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot. 17.00 - 18.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot. 17.30 - 18.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot. 18.00 - 19.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Tabella 7 – Intersezione 7 – dati disaggregati – parte 1

7D - via Manzoni													
Ora	7E - via Bergamo		7F - via Marzorati		7A - via Frua		7B - via Pellico		7C - via Gianetti		7H - Ospedale		TOTALE
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	
17.00 - 17.15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.15 - 17.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.30 - 17.45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.45 - 18.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.00 - 18.15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.15 - 18.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.30 - 18.45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.45 - 19.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot 17.00 - 18.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot 17.30 - 18.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot 18.00 - 19.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

7D - via Manzoni													
Ora	7E - via Bergamo		7F - via Marzorati		7A - via Frua		7B - via Pellico		7C - via Gianetti		7H - Ospedale		TOTALE
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	
17.00 - 17.15	51	1	62	0	53	0	53	55	8	0	8	6	174
17.15 - 17.30	50	0	50	0	44	0	44	57	8	0	8	8	167
17.30 - 17.45	32	2	34	0	37	0	37	75	4	0	4	2	152
17.45 - 18.00	53	0	53	0	46	0	46	81	8	0	8	7	195
18.00 - 18.15	44	3	47	0	31	0	31	93	5	0	5	5	181
18.15 - 18.30	47	1	48	0	34	0	34	70	6	0	6	4	162
18.30 - 18.45	43	3	46	0	33	0	33	73	7	0	7	9	168
18.45 - 19.00	39	1	40	0	37	0	37	51	6	0	6	3	137
Tot 17.00 - 18.00	186	3	189	0	180	0	180	268	28	0	28	23	688
Tot 17.30 - 18.30	176	6	182	0	148	0	148	319	23	0	23	18	690
Tot 18.00 - 19.00	173	8	181	0	135	0	135	287	24	0	24	21	646

7E - via Bergamo													
Ora	7F - via Marzorati		7A - via Frua		7B - via Pellico		7C - via Gianetti		7D - via Manzoni		7H - Ospedale		TOTALE
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	
17.00 - 17.15	17	1	18	68	0	68	0	0	51	1	52	17	155
17.15 - 17.30	16	0	16	93	2	95	0	0	50	0	50	8	169
17.30 - 17.45	22	1	23	101	0	101	0	0	32	2	34	13	171
17.45 - 18.00	12	0	12	121	1	122	0	0	53	0	53	16	203
18.00 - 18.15	13	0	13	133	0	133	0	0	44	3	47	7	200
18.15 - 18.30	15	1	16	121	1	122	0	0	47	1	48	12	198
18.30 - 18.45	20	0	20	113	0	113	0	0	43	3	46	13	192
18.45 - 19.00	19	0	19	104	3	107	0	0	39	1	40	9	175
Tot 17.00 - 18.00	67	2	69	383	3	386	0	0	186	3	189	54	698
Tot 17.30 - 18.30	62	2	64	476	2	478	0	0	176	6	182	48	772
Tot 18.00 - 19.00	67	1	68	471	4	475	0	0	173	8	181	41	785

7E - via Bergamo													
Ora	7F - via Marzorati		7A - via Frua		7B - via Pellico		7C - via Gianetti		7D - via Manzoni		7H - Ospedale		TOTALE
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	
17.00 - 17.15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.15 - 17.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.30 - 17.45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.45 - 18.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.00 - 18.15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.15 - 18.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.30 - 18.45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.45 - 19.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot 17.00 - 18.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot 17.30 - 18.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot 18.00 - 19.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

7F - via Marzorati													
Ora	7A - via Frua		7B - via Pellico		7C - via Gianetti		7D - via Manzoni		7E - via Bergamo		7H - Ospedale		TOTALE
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	
17.00 - 17.15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.15 - 17.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.30 - 17.45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.45 - 18.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.00 - 18.15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.15 - 18.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.30 - 18.45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.45 - 19.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot 17.00 - 18.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot 17.30 - 18.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot 18.00 - 19.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

7F - via Marzorati													
Ora	7A - via Frua		7B - via Pellico		7C - via Gianetti		7D - via Manzoni		7E - via Bergamo		7H - Ospedale		TOTALE
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	
17.00 - 17.15	5	0	5	2	0	2	0	0	17	1	18	7	32
17.15 - 17.30	18	0	18	8	0	8	1	0	16	0	16	7	50
17.30 - 17.45	13	0	13	5	0	5	1	0	22	1	23	2	44
17.45 - 18.00	8	0	8	8	0	8	2	0	12	0	12	6	36
18.00 - 18.15	6	0	6	15	0	15	1	0	13	0	13	7	42
18.15 - 18.30	11	0	11	13	0	13	0	0	15	1	16	5	46
18.30 - 18.45	15	0	15	8	0	8	2	0	20	0	20	10	55
18.45 - 19.00	21	0	21	3	0	3	1	0	19	0	19	3	47
Tot 17.00 - 18.00	44	0	44	23	0	23	4	0	67	2	69	22	162
Tot 17.30 - 18.30	38	0	38	41	0	41	4	0	62	2	64	20	167
Tot 18.00 - 19.00	53	0	53	39	0	39	4	0	67	1	68	25	189

7H - Ospedale													
Ora	7B - via Pellico		7C - via Gianetti		7D - via Manzoni		7E - via Bergamo		7F - via Marzorati		7A - via Frua		TOTALE
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	
17.00 - 17.15	0	0	0	6	0	6	0	7	0	7	5	0	18
17.15 - 17.30	0	0	0	8	0	8	0	7	0	7	6	0	21
17.30 - 17.45	0	0	0	2	0	2	0	2	0	2	3	0	7
17.45 - 18.00	0	0	0	7	0	7	0	6	0	6	9	0	22
18.00 - 18.15	0	0	0	5	0	5	0	7	0	7	7	0	19
18.15 - 18.30	0	0	0	4	0	4	0	5	0	5	5	0	14
18.30 - 18.45	0	0	0	9	0	9	0	10	0	10	11	0	30
18.45 - 19.00	0	0	0	3	0	3	0	3	0	3	1	0	7
Tot 17.00 - 18.00	0	0	0	23	0	23	0	22	0	22	23	0	68
Tot 17.30 - 18.30	0	0	0	18	0	18	0	20	0	20	24	0	62
Tot 18.00 - 19.00	0	0	0	21	0	21	0	25	0	25	24	0	70

7H - Ospedale													
Ora	7B - via Pellico		7C - via Gianetti		7D - via Manzoni		7E - via Bergamo		7F - via Marzorati		7A - via Frua		TOTALE
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q	
17.00 - 17.15	0	0	0	0	0	0	0	17	0	17	0	0	17
17.15 - 17.30	0	0	0	0	0	0	0	8	0	8	0	0	8
17.30 - 17.45	0	0	0	0	0	0	0	13	0	13	0	0	13
17.45 - 18.00	0	0	0	0	0	0	0	16	0	16	0	0	16
18.00 - 18.15	0	0	0	0	0	0	0	7	0	7	0	0	7
18.15 - 18.30	0	0	0	0	0	0	0	12	0	12	0	0	12
18.30 - 18.45	0	0	0	0	0	0	0	13	0	13	0	0	13
18.45 - 19.00	0	0	0	0	0	0	0	9	0	9	0	0	9
Tot 17.00 - 18.00	0	0	0	0	0	0	0	54	0	54	0	0	54
Tot 17.30 - 18.30	0	0	0	0	0	0	0	48	0	48	0	0	48
Tot 18.00 - 19.00	0	0	0	0	0	0	0	41	0	41	0	0	41

Tabella 8 – Intersezione 7 – dati disaggregati – parte 2

2.5.8 INTERSEZIONE 8: VIA FRUA / PARCHEGGIO

Le sezioni e le manovre rilevate sono schematizzate nell'immagine seguente.



Figura 52 – Intersezione 8 – sezioni e manovre di rilievo

Nell'intersezione in esame il flusso complessivo in ingresso/uscita, nelle ore di rilievo, risulta essere suddiviso come riportato nelle seguenti tabelle.

COMUNE DI SARONNO						
INTERSEZIONE 8 - Venerdì 17/10/2014						
DATI DISAGGREGATI						
INGRESSO NELL'INTERSEZIONE						
8A - via Frua nord						
Ora	8B - via Frua sud		8C - uscita Parcheggio		TOTALE	
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q		
17.00 - 17.15	58	0	58	0	58	
17.15 - 17.30	62	0	62	0	62	
17.30 - 17.45	50	0	50	0	50	
17.45 - 18.00	54	0	54	0	54	
18.00 - 18.15	37	0	37	0	37	
18.15 - 18.30	45	0	45	0	45	
18.30 - 18.45	48	0	48	0	48	
18.45 - 19.00	58	0	58	0	58	
Tot. 17.00 - 18.00	224	0	224	0	224	
Tot. 17.30 - 18.30	186	0	186	0	186	
Tot. 18.00 - 19.00	188	0	188	0	188	

8B - via Frua sud						
Ora	8C - uscita Parcheggio		8A - via Frua nord		TOTALE	
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q		
17.00 - 17.15	0	0	138	0	138	
17.15 - 17.30	0	0	147	2	149	
17.30 - 17.45	0	0	144	0	144	
17.45 - 18.00	0	0	183	1	184	
18.00 - 18.15	0	0	166	0	166	
18.15 - 18.30	0	0	163	1	164	
18.30 - 18.45	0	0	172	0	172	
18.45 - 19.00	0	0	158	3	161	
Tot. 17.00 - 18.00	0	0	612	3	615	
Tot. 17.30 - 18.30	0	0	656	2	658	
Tot. 18.00 - 19.00	0	0	659	4	663	

8C - uscita Parcheggio						
Ora	8A - via Frua nord		8B - via Frua sud		TOTALE	
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q		
17.00 - 17.15	12	0	12	0	12	
17.15 - 17.30	2	0	2	0	2	
17.30 - 17.45	11	0	11	0	11	
17.45 - 18.00	5	0	5	0	5	
18.00 - 18.15	7	0	7	0	7	
18.15 - 18.30	4	0	4	0	4	
18.30 - 18.45	8	0	8	0	8	
18.45 - 19.00	7	0	7	0	7	
Tot. 17.00 - 18.00	30	0	30	0	30	
Tot. 17.30 - 18.30	27	0	27	0	27	
Tot. 18.00 - 19.00	26	0	26	0	26	

COMUNE DI SARONNO						
INTERSEZIONE 8 - Venerdì 17/10/2014						
DATI DISAGGREGATI						
USCITA DALL'INTERSEZIONE						
8A - via Frua nord						
Ora	8B - via Frua sud		8C - uscita Parcheggio		TOTALE	
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q		
17.00 - 17.15	138	0	138	12	150	
17.15 - 17.30	147	2	149	2	151	
17.30 - 17.45	144	0	144	11	155	
17.45 - 18.00	183	1	184	5	189	
18.00 - 18.15	166	0	166	7	173	
18.15 - 18.30	163	1	164	4	168	
18.30 - 18.45	172	0	172	8	180	
18.45 - 19.00	158	3	161	7	168	
Tot. 17.00 - 18.00	612	3	615	30	645	
Tot. 17.30 - 18.30	656	2	658	27	685	
Tot. 18.00 - 19.00	659	4	663	26	689	

8B - via Frua sud						
Ora	8C - uscita Parcheggio		8A - via Frua nord		TOTALE	
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q		
17.00 - 17.15	0	0	58	0	58	
17.15 - 17.30	0	0	62	0	62	
17.30 - 17.45	0	0	50	0	50	
17.45 - 18.00	0	0	54	0	54	
18.00 - 18.15	0	0	37	0	37	
18.15 - 18.30	0	0	45	0	45	
18.30 - 18.45	0	0	48	0	48	
18.45 - 19.00	0	0	58	0	58	
Tot. 17.00 - 18.00	0	0	224	0	224	
Tot. 17.30 - 18.30	0	0	186	0	186	
Tot. 18.00 - 19.00	0	0	188	0	188	

8C - uscita Parcheggio						
Ora	8A - via Frua nord		8B - via Frua sud		TOTALE	
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q		
17.00 - 17.15	0	0	0	0	0	
17.15 - 17.30	0	0	0	0	0	
17.30 - 17.45	0	0	0	0	0	
17.45 - 18.00	0	0	0	0	0	
18.00 - 18.15	0	0	0	0	0	
18.15 - 18.30	0	0	0	0	0	
18.30 - 18.45	0	0	0	0	0	
18.45 - 19.00	0	0	0	0	0	
Tot. 17.00 - 18.00	0	0	0	0	0	
Tot. 17.30 - 18.30	0	0	0	0	0	
Tot. 18.00 - 19.00	0	0	0	0	0	

Tabella 9 – Intersezione 8 – dati disaggregati

2.5.9 INTERSEZIONE 9: VIA FRUA / VIA COLOMBO

Le sezioni e le manovre rilevate sono schematizzate nell'immagine seguente.

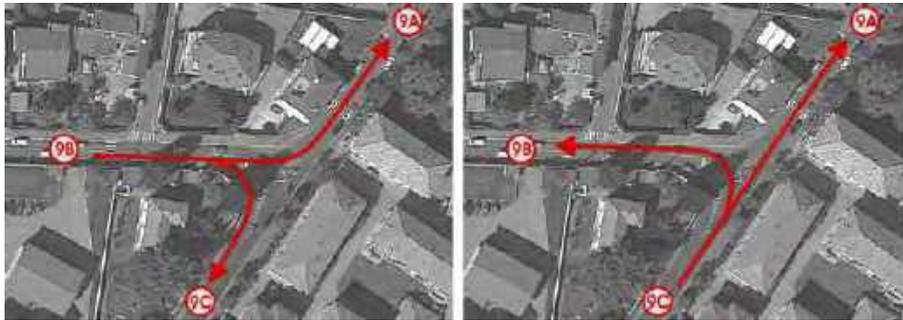


Figura 53 – Intersezione 9 – sezioni e manovre di rilievo

Nell'intersezione in esame il flusso complessivo in ingresso/uscita, nelle ore di rilievo, risulta essere suddiviso come riportato nelle seguenti tabelle.

COMUNE DI SARONNO						
INTERSEZIONE 9 - Venerdì 17/10/2014						
DATI DISAGGREGATI						
INGRESSO NELL'INTERSEZIONE						
9A - via Frua nord						
Ora	9B - via Colombo		9C - via Frua sud		TOTALE	
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q		
17.00 - 17.15		0		0	0	0
17.15 - 17.30		0		0	0	0
17.30 - 17.45		0		0	0	0
17.45 - 18.00		0		0	0	0
18.00 - 18.15		0		0	0	0
18.15 - 18.30		0		0	0	0
18.30 - 18.45		0		0	0	0
18.45 - 19.00		0		0	0	0
Tot. 17.00 - 18.00	0	0	0	0	0	0
Tot. 17.30 - 18.30	0	0	0	0	0	0
Tot. 18.00 - 19.00	0	0	0	0	0	0

9B - via Colombo						
Ora	9C - via Frua sud		9A - via Frua nord		TOTALE	
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q		
17.00 - 17.15	58	0	30	0	88	88
17.15 - 17.30	62	0	29	0	91	91
17.30 - 17.45	50	0	38	0	88	88
17.45 - 18.00	54	0	38	0	92	92
18.00 - 18.15	37	0	26	0	63	63
18.15 - 18.30	45	0	29	0	74	74
18.30 - 18.45	48	0	31	0	79	79
18.45 - 19.00	58	0	38	0	96	96
Tot. 17.00 - 18.00	224	0	135	0	359	359
Tot. 17.30 - 18.30	186	0	131	0	317	317
Tot. 18.00 - 19.00	188	0	124	0	312	312

9C - via Frua sud						
Ora	9A - via Frua nord		9B - via Colombo		TOTALE	
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q		
17.00 - 17.15	26	0	124	0	150	150
17.15 - 17.30	11	2	138	0	151	151
17.30 - 17.45	25	0	130	0	155	155
17.45 - 18.00	37	1	151	0	189	189
18.00 - 18.15	27	0	146	0	173	173
18.15 - 18.30	33	1	134	0	168	168
18.30 - 18.45	20	0	160	0	180	180
18.45 - 19.00	19	3	146	0	168	168
Tot. 17.00 - 18.00	99	3	543	0	645	645
Tot. 17.30 - 18.30	122	2	561	0	685	685
Tot. 18.00 - 19.00	99	4	586	0	689	689

COMUNE DI SARONNO						
INTERSEZIONE 9 - Venerdì 17/10/2014						
DATI DISAGGREGATI						
USCITA DALL'INTERSEZIONE						
9A - via Frua nord						
Ora	9B - via Colombo		9C - via Frua sud		TOTALE	
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q		
17.00 - 17.15	30	0	26	0	56	56
17.15 - 17.30	29	0	11	2	42	42
17.30 - 17.45	38	0	25	0	63	63
17.45 - 18.00	38	0	37	1	76	76
18.00 - 18.15	26	0	27	0	53	53
18.15 - 18.30	29	0	33	1	63	63
18.30 - 18.45	31	0	20	0	51	51
18.45 - 19.00	38	0	19	3	60	60
Tot. 17.00 - 18.00	135	0	99	3	237	237
Tot. 17.30 - 18.30	131	0	122	2	255	255
Tot. 18.00 - 19.00	124	0	99	4	227	227

9B - via Colombo						
Ora	9C - via Frua sud		9A - via Frua nord		TOTALE	
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q		
17.00 - 17.15	124	0	0	0	124	124
17.15 - 17.30	138	0	0	0	138	138
17.30 - 17.45	130	0	0	0	130	130
17.45 - 18.00	151	0	0	0	151	151
18.00 - 18.15	146	0	0	0	146	146
18.15 - 18.30	134	0	0	0	134	134
18.30 - 18.45	160	0	0	0	160	160
18.45 - 19.00	146	0	0	0	146	146
Tot. 17.00 - 18.00	543	0	0	0	543	543
Tot. 17.30 - 18.30	561	0	0	0	561	561
Tot. 18.00 - 19.00	586	0	0	0	586	586

9C - via Frua sud						
Ora	9A - via Frua nord		9B - via Colombo		TOTALE	
	Leggeri	>35q	Leggeri	>35q		
17.00 - 17.15	0	0	58	0	58	58
17.15 - 17.30	0	0	62	0	62	62
17.30 - 17.45	0	0	50	0	50	50
17.45 - 18.00	0	0	54	0	54	54
18.00 - 18.15	0	0	37	0	37	37
18.15 - 18.30	0	0	45	0	45	45
18.30 - 18.45	0	0	48	0	48	48
18.45 - 19.00	0	0	58	0	58	58
Tot. 17.00 - 18.00	0	0	224	0	224	224
Tot. 17.30 - 18.30	0	0	186	0	186	186
Tot. 18.00 - 19.00	0	0	188	0	188	188

Tabella 10 – Intersezione 9 – dati disaggregati



2.6 IDENTIFICAZIONE ORA DI PUNTA

Poiché la simulazione dello scenario di intervento deve essere compiuta nella situazione di maggior carico sulla viabilità, si procede, in questo paragrafo, all'identificazione dell'ora di punta.

Partendo dai dati raccolti nella campagna di rilievo è stata determinata la fascia oraria di massimo carico sulla rete, per la giornata del venerdì sera, considerando i veicoli in ingresso sulla rete dalle sezioni perimetrali del comparto analizzato.

Le sezioni di ingresso nel comparto possono essere così riassunte.



Figura 54 – Identificazione sezioni ingresso – Rete stradale comparto

L'ora di punta è stata individuata considerando i flussi espressi in veicoli equivalenti.

Relativamente all'individuazione dell'ora di punta serale per la giornata feriale del **venerdì**, si rileva che, il momento di maggior carico veicolare sulla rete afferente al comparto in esame, si registra tra le **18:00 e le 19:00**, con un movimento totale in ingresso al comparto pari a **4.706 veicoli/ora**.

IDENTIFICAZIONE ORA DI PUNTA - VENERDI			
Veicoli equivalenti			
VENERDI'			
	17.00 - 18.00	17.30 - 18.30	18.00 - 19.00
Sezione 1A	507	528	533
Sezione 1B	456	520	525
Sezione 2A	374	397	413
Sezione 3C	77	92	112
Sezione 4C	57	51	50
Sezione 6B	8	7	12
Sezione 6C	750	821	864
Sezione 6D	28	38	37
Sezione 6E	476	466	456
Sezione 7B	456	462	485
Sezione 7C	73	81	83
Sezione 7E	706	782	778
Sezione 7H	68	62	70
Sezione 8C	30	27	26
Sezione 9B	359	317	312
Totale	4.425	4.640	4.706

Tabella 11 – Venerdì – Identificazione ora di punta



Grafico 1 – Venerdì – Identificazione ora di punta

2.7 IDENTIFICAZIONE SCENARIO STATO DI FATTO

Lo scenario stato di fatto è definito considerando dal punto di vista della domanda i flussi di traffico attuali relativi all'ora di punta individuata e dal punto di vista dell'offerta dalla rete viabilistica esistente e precedentemente descritta.

Analizzando i dati di traffico rilevati attualmente al contorno dell'area in esame, si nota che il flusso maggiore si registra nella fascia oraria serale del venerdì (dalle ore 18.00 alle ore 19.00).

Per poter analizzare, nel dettaglio, l'odierna situazione, si passa, ora, alla restituzione dei flussi di traffico attuali nell'ora di punta identificata, così come rilevati sulla rete viaria contermina l'area di intervento.

2.7.1 INTERSEZIONE 1: VIA STOPPANI / VIA FRUA

Nell'ora di punta del venerdì sera la matrice dei flussi (espressi in veicoli equivalenti) è così riassumibile.

Tot. 18.00 - 19.00					
	1A - via Frua nord	1B - via Stoppani ovest	1C - via Frua sud	1D - via Stoppani est	TOTALE
1A - via Frua nord	0	520	0	13	533
1B - via Stoppani ovest	0	0	0	525	525
1C - via Frua sud	0	33	0	209	242
1D - via Stoppani est	0	0	0	0	0
	0	553	0	747	1.300

Tabella 12 – Intersezione 1 – matrice flussi – Ora di punta



Figura 55 – Intersezione 1 – matrice flussi – Ora di punta

2.7.2 INTERSEZIONE 2: VIA MIOLA / VIA STOPPANI

Nell'ora di punta del venerdì sera la matrice dei flussi (espressi in veicoli equivalenti) è così riassumibile.

Tot. 18.00 - 19.00				
	2A - via Miola nord	2B - via Stoppani	2C - via Miola sud	TOTALE
2A - via Miola nord	0	0	413	413
2B - via Stoppani	400	0	347	747
2C - via Miola sud	585	0	0	585
	985	0	760	1.745

Tabella 13 – Intersezione 2 – matrice flussi – Ora di punta

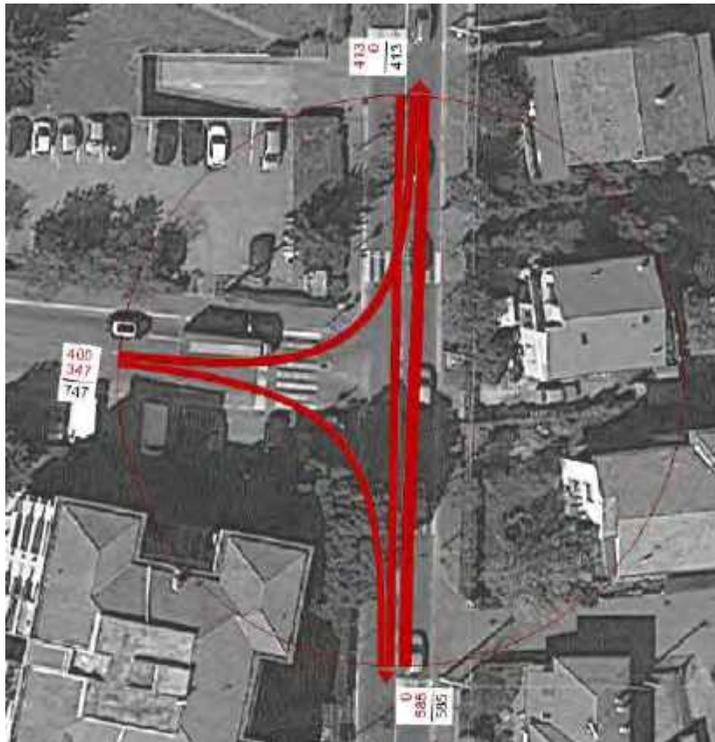


Figura 56 – Intersezione 2 – matrice flussi – Ora di punta

2.7.3 INTERSEZIONE 3: VIA MIOLA / VIA MAZZOLARI

Nell'ora di punta del venerdì sera la matrice dei flussi (espressi in veicoli equivalenti) è così riassumibile.

Tot. 18.00 - 19.00				
	3A - via Miola nord	3B - via Miola sud	3C - via Mazzolari	TOTALE
3A - via Miola nord	0	690	70	760
3B - via Miola sud	564	0	122	686
3C - via Mazzolari	21	91	0	112
	585	781	192	1.558

Tabella 14 – Intersezione 3 – matrice flussi – Ora di punta



Figura 57 – Intersezione 3 – matrice flussi – Ora di punta

2.7.4 INTERSEZIONE 4: VIA MIOLA / VIA SAN DALMAZIO

Nell'ora di punta del venerdì sera la matrice dei flussi (espressi in veicoli equivalenti) è così riassumibile.

Tot. 18.00 - 19.00				
	4A - via Miola nord	4B - via Miola sud	4C - via Dalmazio	TOTALE
4A - via Miola nord	0	648	133	781
4B - via Miola sud	649	0	32	681
4C - via Dalmazio	37	13	0	50
	686	661	165	1.512

Tabella 15 – Intersezione 4 – matrice flussi – Ora di punta

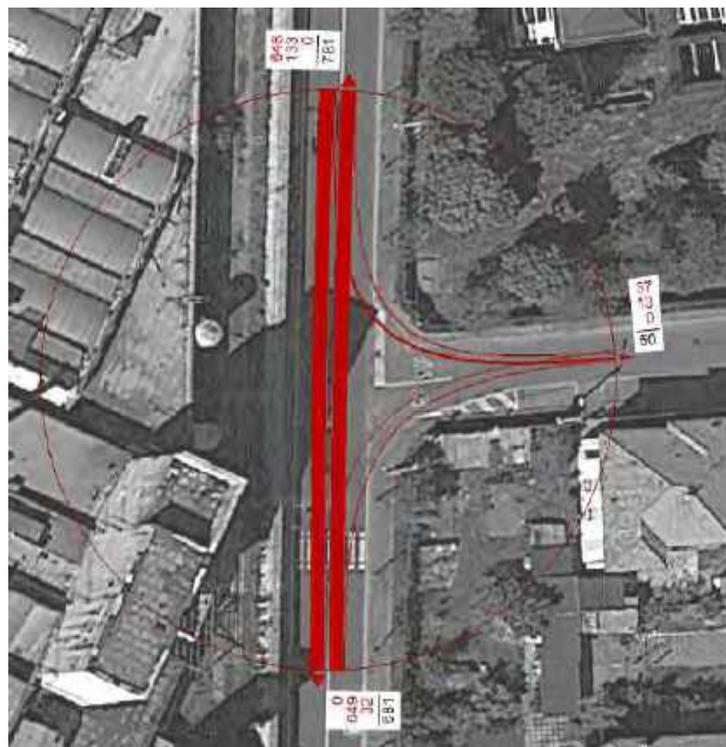


Figura 58 – Intersezione 4 – matrice flussi – Ora di punta

2.7.5 INTERSEZIONE 5: VIA MIOLA / VIA MARZORATI

Nell'ora di punta del venerdì sera la matrice dei flussi (espressi in veicoli equivalenti) è così riassumibile.

Tot. 18.00 - 19.00				
	5A - via Miola nord	5B - via Marzorati	5C - via Miola sud	TOTALE
5A - via Miola nord	0	0	661	661
5B - via Marzorati	0	0	203	203
5C - via Miola sud	681	0	0	681
	681	0	864	1.545

Tabella 16 – Intersezione 5 – matrice flussi – Ora di punta

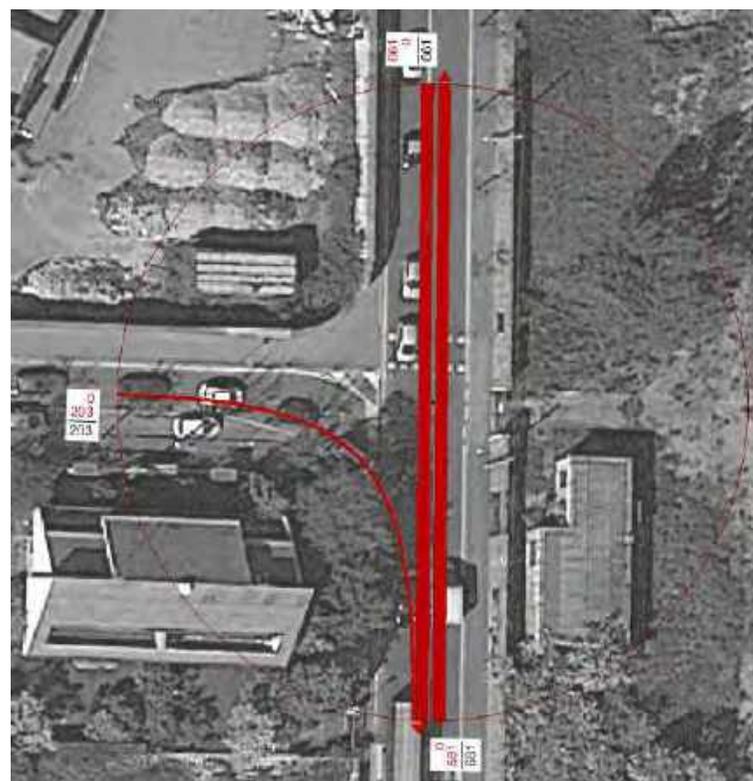


Figura 59 – Intersezione 5 – matrice flussi – Ora di punta

2.7.6 INTERSEZIONE 6. VIA MIOLA / VIA BERGAMO / VIA PER CERIANO

Nell'ora di punta del venerdì sera la matrice dei flussi (espressi in veicoli equivalenti) è così riassumibile.

Tot. 18.00 - 19.00						
	6A - via Miola nord	6B - via Bergamo ovest	6C - via Miola sud	6D - via per Ceriano	6E - via Bergamo est	TOTALE
6A - via Miola nord	0	177	403	38	246	864
6B - via Bergamo ovest	1	0	5	1	5	12
6C - via Miola sud	540	161	0	30	133	864
6D - via per Ceriano	19	8	10	0	0	37
6E - via Bergamo est	121	264	62	9	0	456
	681	610	480	78	384	2.233

Tabella 17 – Intersezione 6 – matrice flussi – Ora di punta

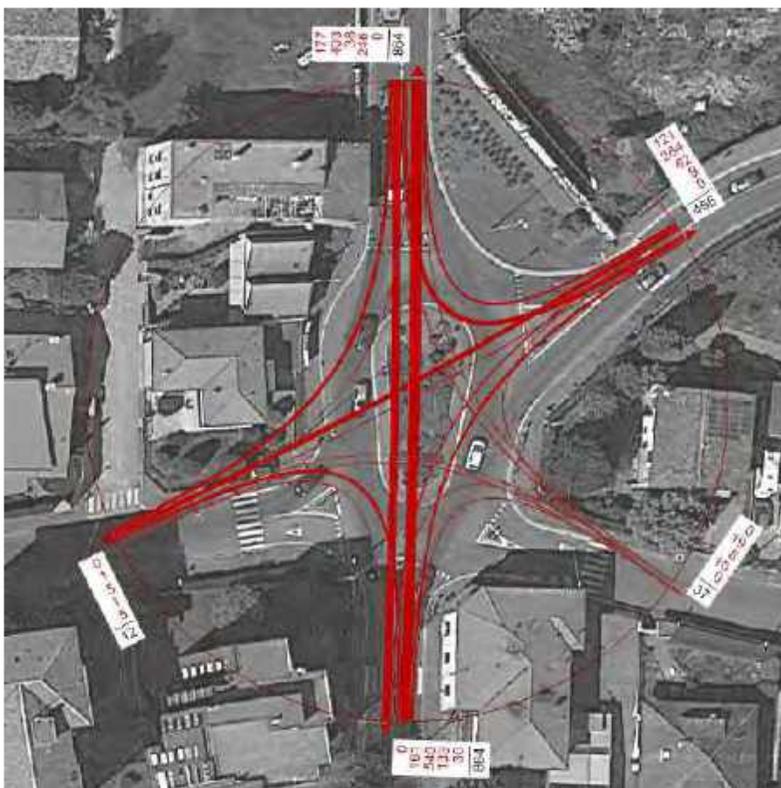


Figura 60 – Intersezione 6 – matrice flussi – Ora di punta

2.7.7 INTERSEZIONE 7: VIA FRUA / VIA BERGAMO / VIA PELLICO / VIA GIANETTI

Nell'ora di punta del venerdì sera la matrice dei flussi (espressi in veicoli equivalenti) è così riassumibile.

Tot. 18.00 - 19.00								
	7A - via Frua	7B - via Pellico	7C - via Gianetti	7D - via Manzoni	7E - via Bergamo	7F - via Marzorati	7H - Ospedale	TOTALE
7A - via Frua	0	0	0	135	0	53	0	188
7B - via Pellico	109	0	0	287	0	39	0	435
7C - via Gianetti	55	0	0	24	0	4	0	83
7D - via Manzoni	0	0	0	0	0	0	0	0
7E - via Bergamo	479	0	0	189	0	69	41	778
7F - via Marzorati	0	0	0	0	0	0	0	0
7H - Ospedale	24	0	0	21	0	25	0	70
	667	0	0	656	0	190	41	1.554

Tabella 18 – Intersezione 7 – matrice flussi – Ora di punta

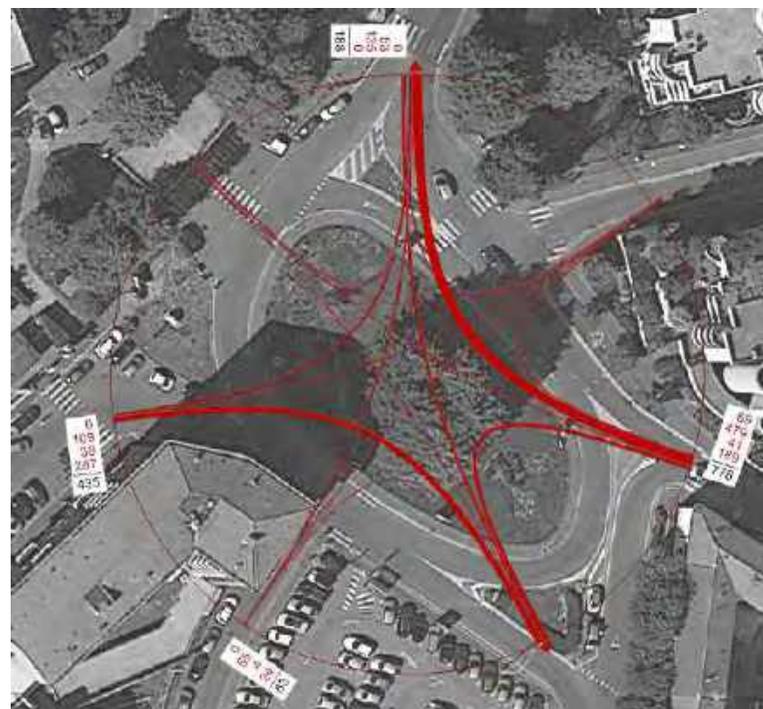


Figura 61 – Intersezione 7 – matrice flussi – Ora di punta

2.7.8 INTERSEZIONE 8: VIA FRUA / PARCHEGGIO

Nell'ora di punta del venerdì sera la matrice dei flussi (espressi in veicoli equivalenti) è così riassumibile.

Tot. 18.00 - 19.00				
	8A - via Frua nord	8B - via Frua sud	8C - uscita Parcheggio	TOTALE
8A - via Frua nord	0	188	0	188
8B - via Frua sud	667	0	0	667
8C - uscita Parcheggio	26	0	0	26
	693	188	0	881

Tabella 19 – Intersezione 8 – matrice flussi – Ora di punta

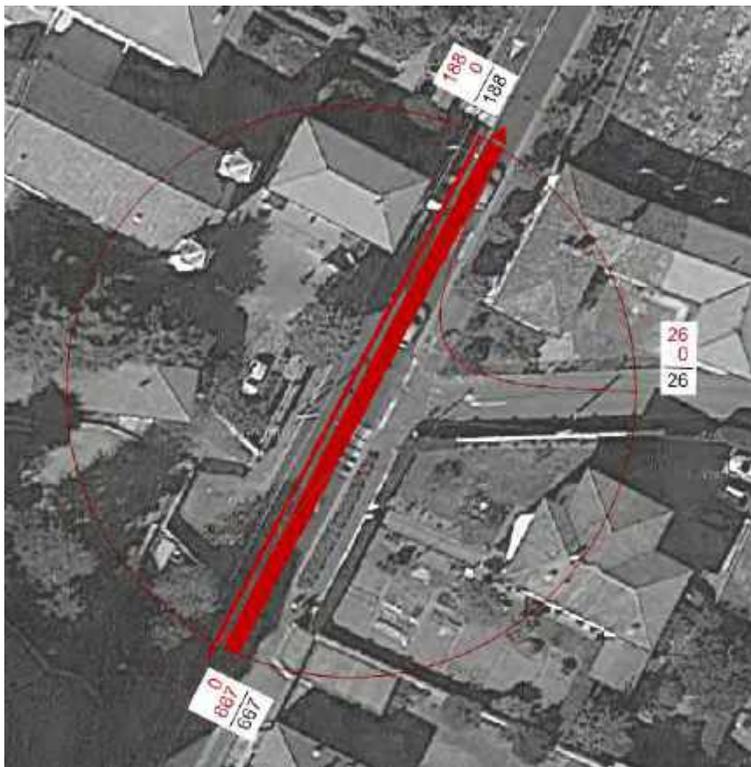


Figura 62 – Intersezione 8 – matrice flussi – Ora di punta

2.7.9 INTERSEZIONE 9: VIA FRUA / VIA COLOMBO

Nell'ora di punta del venerdì sera la matrice dei flussi (espressi in veicoli equivalenti) è così riassumibile.

Tot. 18.00 - 19.00				
	9A - via Frua nord	9B - via Colombo	9C - via Frua sud	TOTALE
9A - via Frua nord	0	0	0	0
9B - via Colombo	124	0	188	312
9C - via Frua sud	107	586	0	693
	231	586	188	1.005

Tabella 20 – Intersezione 9 – matrice flussi – Ora di punta



Figura 63 – Intersezione 9 – matrice flussi – Ora di punta

La seguente immagine mostra il riassunto dei flussi (veicoli equivalenti) rilevati sulla viabilità di comparto analizzata, nell'ora di punta individuata (venerdì sera dalle 18:00 alle 19:00).

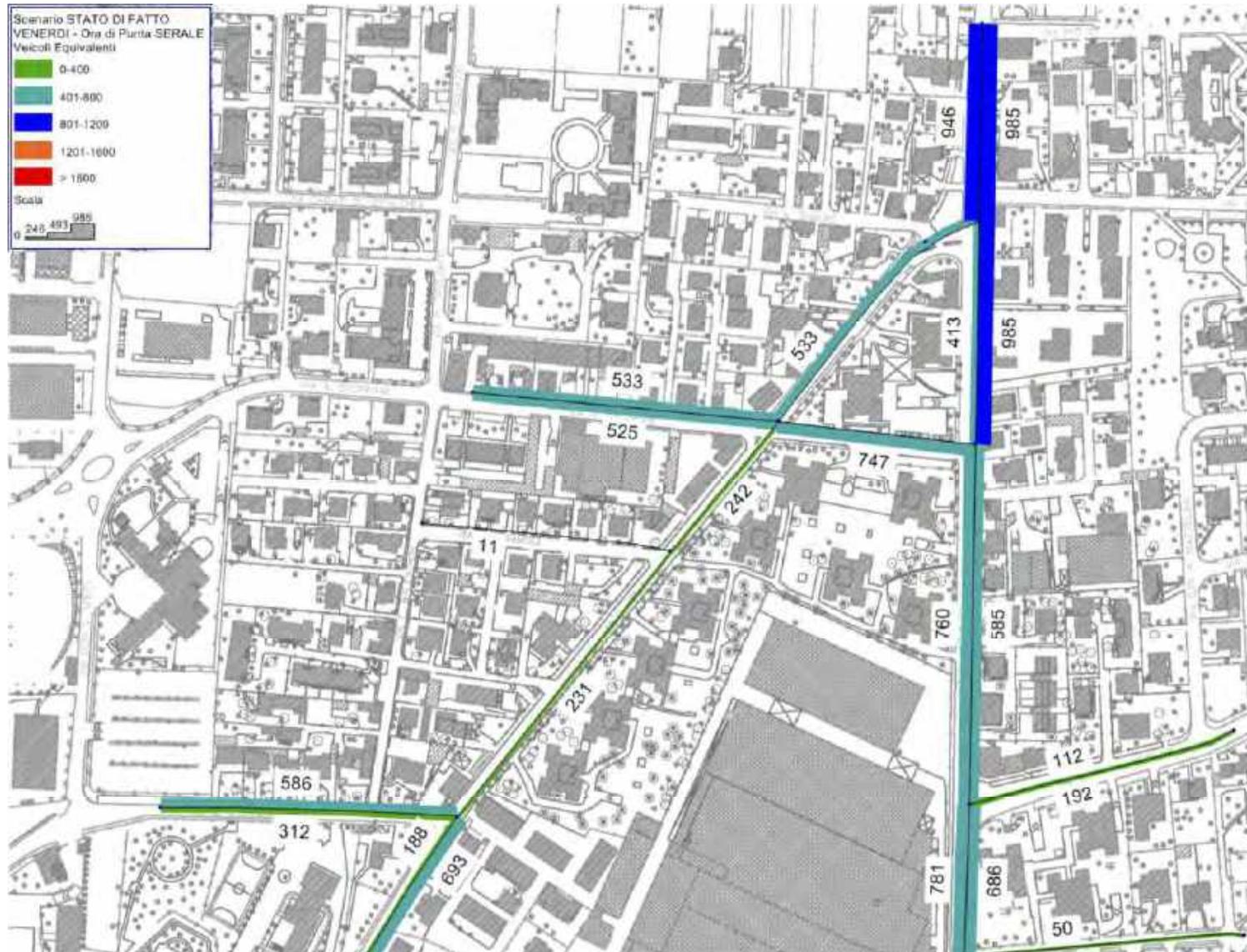


Figura 64 – Flussi rilevati – Ora di punta del venerdì sera (18:00/19:00) – Veicoli equivalenti per direzione – parte nord

3 ANALISI DELLO SCENARIO DI INTERVENTO

Il primo passo, necessario per valutare la compatibilità del progetto con l'assetto viario adeguato per soddisfare la domanda di mobilità, è quello di quantificare i movimenti attratti/generati dai nuovi interventi previsti (le cui caratteristiche – dimensionali e funzionali – sono state fornite dal Committente).

Questo scenario considera la realizzazione del progetto e la conseguente attivazione di tutte le funzioni insediate in esso.

3.1 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

L'intervento in progetto ha come oggetto la realizzazione di un complesso polifunzionale, avente una SLP complessiva pari a mq. 47.409,60 articolata, dal punto di vista distributivo e funzionale, nei termini che seguono:

- **Comparto commerciale:** **8.714,16 mq SLP**
di cui:
 - 2.500 mq SV alimentare
 - 2.500 mq SV non alimentare
- **Comparto residenziale:** **34.755,75 mq SLP**
- **Comparto terziario:** **3.939,69 mq SLP**

FUNZIONI PREVISTE	
	SLP [mq]
RESIDENZA	30052,35
RESIDENZA SOCIALE	4703,40
COMMERCIALE	8714,16
TERZIARIO	3939,69
TOTALE	47409,60

Tabella 21 – Superfici previste nel progetto di intervento

La seguente immagine riporta il planivolumetrico dell'intervento.

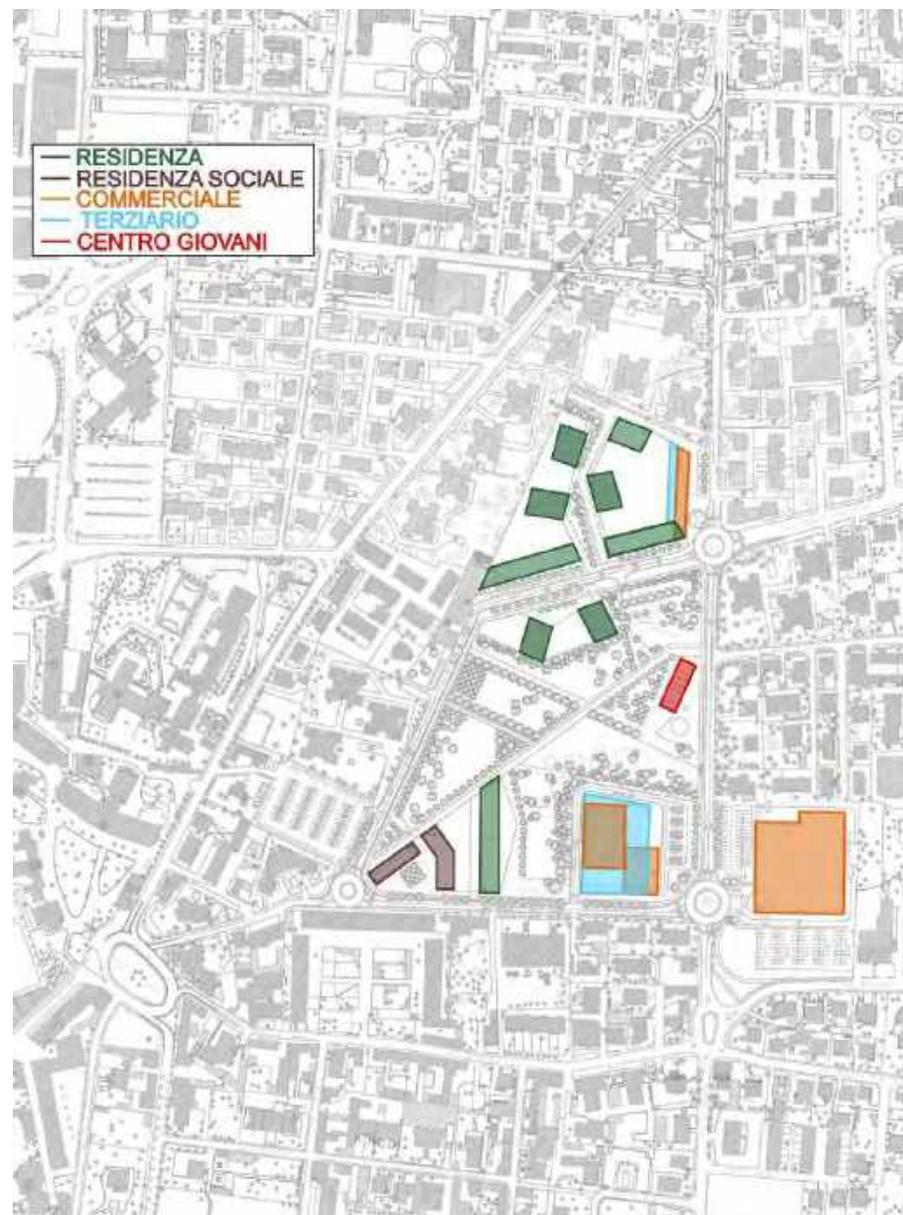


Figura 66 – Planivolumetrico dell'intervento

3.2 ANALISI DELL'OFFERTA DI TRASPORTO

Secondo quanto previsto dalla proposta progettuale, la viabilità dell'area verrà modificata per consentire la realizzazione degli accessi ai nuovi ambiti di trasformazione.

Gli interventi previsti possono essere così riassunti:

- 1. modifica viabilità tra le intersezioni via Frua / via Soppani e via Stoppani / via Miola;
- 2. realizzazione nuova rotatoria tra via Miola e via Mazzolari;
- 3. realizzazione spartitraffico su via Miola in corrispondenza con via S. Dalmazio;
- 4. realizzazione nuova rotatoria tra via Miola e via Marzorati;
- 5. realizzazione nuova rotatoria tra via Marzorati e via del Cotone;
- 6. realizzazione nuova viabilità all'interno del comparto;
- 7. modifica sensi unici a sud del comparto riguardanti le vie Bergamo e Marzorati.

Le immagini seguenti mostrano la localizzazione degli interventi e i dettagli delle geometrie delle nuove opere previste, così come considerate nel modello di microsimulazione.

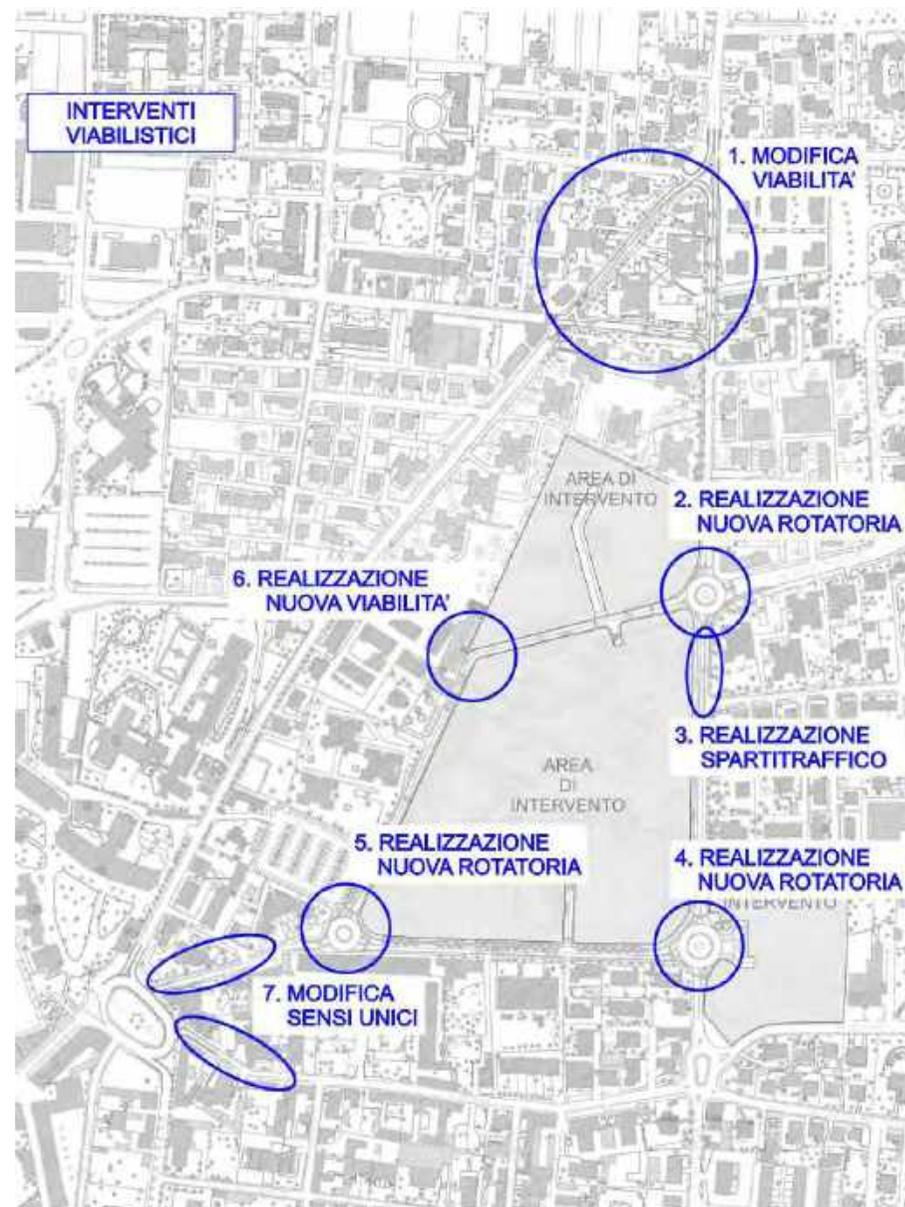


Figura 67 – Localizzazione interventi viabilistici