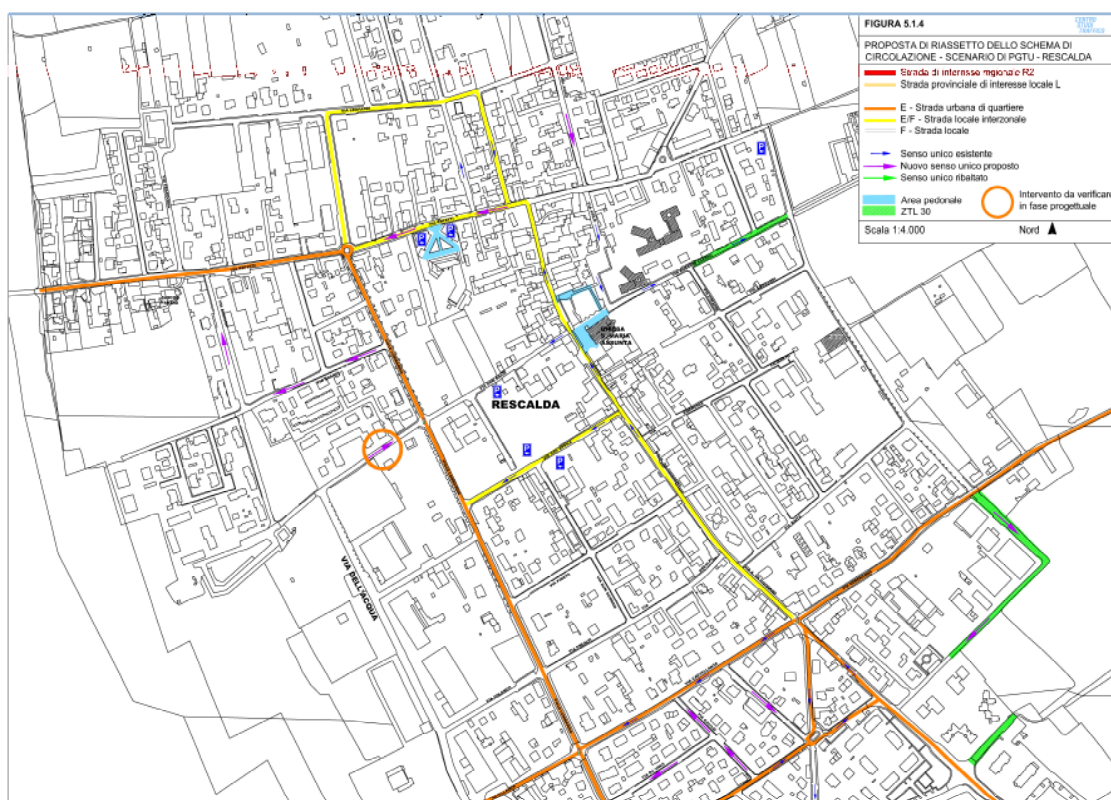




COMUNE DI RESCALDINA

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

QUADRO CONOSCITIVO E PROPOSTE DI PIANO



Settembre 2018

**CENTRO
STUDI
TRAFFICO**

20123 MILANO Via C. Correnti, 21
Tel. 02.8376589 - Fax 02.89429091



Colin Buchanan Award for
Innovation in Transport

INDICE DEI CONTENUTI

1. PREMESSA

2. IL QUADRO DELLA MOBILITA'

- 2.1** Assetto della Rete Viaria Comunale
- 2.2** Il Sistema di Controllo del Traffico nel Centro
- 2.3** Il Sistema dei Parcheggi
- 2.4** Il Sistema dei Trasporti Pubblici
- 2.5** Incidentalità
- 2.6** Piste ciclabili

3. LE INDAGINI EFFETTUATE

- 3.1** I Dati di traffico
- 3.2** Indagini Origine/Destinazione
- 3.3** Indagini sull'Offerta e sull'Occupazione dei Parcheggi

4. LE ISTANZE DELLA CITTADINANZA

5. LE PROPOSTE DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

- 5.1** La classificazione funzionale delle Strade e il riassetto degli schemi di circolazione
- 5.2** Interventi di regolamentazione della sosta
- 5.3** Il Trasporto Pubblico
- 5.4** I Percorsi Ciclabili e i Percorsi Protetti
- 5.5** Gli Interventi per la Sicurezza Stradale

6. SIMULAZIONI DEL TRAFFICO

- 6.1** Gli scenari valutati
- 6.2** I risultati delle simulazioni dello scenario finale

7. CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE

8. CONCLUSIONI

INDICE DELLE FIGURE

Figura 2.1.1	Classificazione delle strade esistente - Ambito Rescaldina
Figura 2.1.2	Classificazione delle strade esistente - Ambito Rescalda
Figura 2.2.1a	Lo schema di Circolazione esistente Rescaldina Centro
Figura 2.2.1b	Lo schema di Circolazione esistente Rescalda Centro
Figura 2.3.1	Rilievo della Sosta: Zonizzazione
Figura 2.4.1	I percorsi e le fermate del Trasporto Pubblico su gomma
Figura 2.4.2	Percorsi Pedibus
Figura 2.5.1	Localizzazione strade con numero di incidenti al km piu' alto
Figura 2.6.1	I Percorsi Ciclabili esistenti e previsti
Figura 3.1.1	Conteggi Classificati Tipologia dei veicoli e distribuzione oraria Sezione 1 – Via Repetti
Figura 3.1.2	Conteggi Classificati Tipologia dei veicoli e distribuzione oraria Sezione 2 – Per Gerenzano
Figura 3.1.3	Conteggi Classificati Tipologia dei veicoli e distribuzione oraria Sezione 3 – Via Barbara Melzi
Figura 3.1.4	Conteggi Classificati Tipologia dei veicoli e distribuzione oraria Sezione 4 – Provinciale Saronnese (Montelungo)
Figura 3.1.5	Conteggi Classificati Tipologia dei veicoli e distribuzione oraria Sezione 5 – Via Marco Polo
Figura 3.1.6a	Conteggi Classificati Tipologia dei veicoli e distribuzione oraria Sezione 6A – Provinciale Saronnese Ovest lato Castellanza
Figura 3.1.6b	Conteggi Classificati Tipologia dei veicoli e distribuzione oraria Sezione 6B – Via Legnano
Figura 3.1.7	Conteggi Classificati Tipologia dei veicoli e distribuzione oraria Sezione 7 – Via Castellanza
Figura 3.1.8	Conteggi Classificati Tipologia dei veicoli e distribuzione oraria Sezione Totale cordone – Sezioni 1-7
Figura 3.1.9a	Rilievo del traffico agli incroci Anno 2016 - incroci F-G-H Ora del mattino (7.30-8.30)
Figura 3.1.9b	Rilievo del traffico agli incroci Anno 2016 - incroci D-E Ora del mattino (7.30-8.30)

Figura 3.1.9c	Rilievo del traffico agli incroci Anno 2016 - incroci A-B-C Ora del mattino (7.30-8.30)
Figura 3.1.10a	Rilievo del traffico agli incroci Anno 2016 - incroci F-G-H Ora del mattino (17.30-18.30)
Figura 3.1.10b	Rilievo del traffico agli incroci Anno 2016 - incroci D-E Ora del mattino (17.30-18.30)
Figura 3.1.10c	Rilievo del traffico agli incroci Anno 2016 - incroci A-B-C Ora del mattino (17.30-18.30)
Figura 3.2.1	Zonizzazione Comune di Rescaldina
Figura 3.3.1	Rilievo della sosta: offerta e tipologia della sosta
Figura 3.3.2	Rilevo della sosta: occupazione Fascia oraria 10.00-11.30
Figura 3.3.3	Rilievo della sosta: occupazione Fascia oraria 15.30-17.00
Figura 3.3.4	Rilievo della sosta: occupazione Fascia oraria notturna
Figura 4.1.1	Questionario online – Per la pianificazione partecipata
Figura 4.1.2	Questionario online – Importanza dei temi sulla mobilità da affrontare
Figura 4.1.3	Questionario online – Le priorità di intervento rispetto al tema Trasporto pubblico
Figura 5.1.1	Proposta di classificazione funzionale delle strade
Figura 5.1.2a	Proposta di modifica dello schema di circolazione – Scenario PGTU di minima - Rescaldina
Figura 5.1.2b	Proposta di modifica dello schema di circolazione – Scenario PGTU finale - Rescaldina
Figura 5.1.3	Proposta di modifica dello schema di circolazione – Scenario PGTU - Ravello
Figura 5.1.4	Proposta di modifica dello schema di circolazione – Scenario PGTU - Rescalda
Figura 5.1.5	Simulazione del traffico: Stato di fatto Confronto flussi rilevati e flussi simulati Ora di punta del mattino – veicoli leggeri
Figura 5.1.6	Simulazione del traffico: Scenario di minima Confronto Stato di fatto Ora di punta del mattino – veicoli leggeri
Figura 5.1.7	Simulazione del traffico: Scenario di massima/Scenario Obiettivo Confronto Stato di fatto Ora di punta del mattino – veicoli leggeri

Figura 5.3.1	Modifiche ai percorsi e alle fermate del Trasporto Pubblico su gomma
Figura 5.4.1	I Percorsi Ciclabili esistenti, previsti e proposti
Figura 5.5.1	Attraversamento pedonale protetto proposto in Viale Kennedy
Figura 6.1.1a	Scenario 1 di modifica dello schema di circolazione – Rescaldina centro
Figura 6.1.1b	Scenario 1 di modifica dello schema di circolazione – Rescalda centro
Figura 6.1.2	Scenario 2 di modifica dello schema di circolazione – Rescaldina centro
Figura 6.1.3a	Scenario 3 di modifica dello schema di circolazione – Rescaldina centro
Figura 6.1.3b	Scenario 3 di modifica dello schema di circolazione – Rescalda centro
Figura 6.1.4	Scenario 4 di modifica dello schema di circolazione – Rescaldina centro
Figura 6.1.5a	Scenario 5 di modifica dello schema di circolazione – Rescaldina
Figura 6.1.5b	Scenario 5 di modifica dello schema di circolazione – Ravello - Stazione
Figura 6.1.5c	Scenario 5 di modifica dello schema di circolazione – Rescalda
Figura 6.1.5d	Scenario 5c di modifica dello schema di circolazione – Intersezione Saronnese-Marco Polo
Figura 6.1.6a	Proposta di riassetto dello schema di circolazione – Scenario di lungo termine - Rescaldina
Figura 6.1.6b	Proposta di riassetto dello schema di circolazione – Scenario di lungo termine – Ravello - Stazione
Figura 6.1.6c	Proposta di riassetto dello schema di circolazione – Scenario di lungo termine – Rescalda
Figura 6.2.1	Simulazione del traffico: Scenario 1 Confronto stato di fatto Ora di punta del mattino – Veicoli leggeri
Figura 6.2.2	Simulazione del traffico: Scenario 2 Confronto stato di fatto Ora di punta del mattino – Veicoli leggeri
Figura 6.2.3	Simulazione del traffico: Scenario 3 Confronto stato di fatto Ora di punta del mattino – Veicoli leggeri
Figura 6.2.4	Simulazione del traffico: Scenario 4 Confronto stato di fatto Ora di punta del mattino – Veicoli leggeri
Figura 6.2.5	Simulazione del traffico: Scenario 5 Confronto stato di fatto Ora di punta del mattino – Veicoli leggeri

- Figura 6.2.6 Simulazione del traffico: Scenario 5c
 Confronto stato di fatto
 Ora di punta del mattino – Veicoli leggeri
- Figura 6.2.7 Simulazione del traffico: Scenario 6
 Confronto stato di fatto
 Ora di punta del mattino – Veicoli leggeri

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 2.5.1	Incidentalità per via – Fonte Polizia Locale
Tabella 2.5.2	Analisi incidenti al km – Fonte Polizia Locale
Tabella 3.1.1	Flussi di traffico rilevati nelle ore di punta
Tabella 3.2.1	Relazioni Origine/Destinazione - Totale al cordone – Fascia 7.30-9.30 – Veicoli leggeri
Tabella 5.1.1	Confronti nelle sezioni di controllo- Ora di punta del mattino - Veicoli leggeri
Tabella 5.1.2	Simulazioni del traffico - Confronto principali parametri
Tabella 5.1.3	Simulazioni del traffico – Stima delle emissioni inquinanti
Tabella 5.1.4	Analisi delle variazioni delle emissioni di inquinanti da traffico
Tabella 6.2.1	Simulazioni del traffico scenari finali - Ora di punta del mattino - Veicoli leggeri - Confronti nelle sezioni di controllo
Tabella 6.2.2	Simulazioni del traffico scenari finali - Confronto principali parametri
Tabella 6.2.3	Simulazioni del traffico scenari finali – Stima delle emissioni inquinanti
Tabella 6.2.4	Scenari finali - Analisi delle variazioni delle emissioni di inquinanti da traffico
Tabella 7.1.1	Classificazione della rete stradale - Funzioni delle strade urbane
Tabella 7.1.2	Classificazione della rete stradale - Categorie di traffico ammesse e spazi da assegnare per le strade urbane
Tabella 7.1.3	Classificazione della rete stradale
Tabella 7.1.4	Elementi dimensionali
	Classificazione della rete stradale
	Tipologia e localizzazione delle intersezioni

INDICE DEGLI ALLEGATI

Allegato 1	RILIEVO AGLI INCROCI CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI
Allegato 2	CONTEGGI CLASSIFICATI DEI FLUSSI DI TRAFFICO FASCE 7.30-9.30 E 17.00-19.00
Allegato 3	APPROFONDIMENTO PER LA VERIFICA DEGLI IMPATTI ATTESI SUL TRAFFICO DALLA VARIANTE AUCHAN

1. PREMESSA

Il Comune di Rescaldina ha affidato al Centro Studi Traffico l'incarico per la redazione di un Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.)

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

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

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

Il comune di Rescaldina nonostante non superi i 30.000 abitanti (14.185 abitanti-01/01/2017 – Istat) è tenuto all'adozione del Piano Urbano del Traffico in quanto inserito nell'elenco dei comuni dalla regione Lombardia, tenuti a redigerlo (GU Serie Generale n.237 del 10-10-1994)

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

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

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

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

Le Direttive stesse evidenziano come le criticità potranno generalmente essere interamente rimosse solo attraverso adeguati potenziamenti sull'offerta di infrastrutture e di servizi del trasporto pubblico collettivo, che costituiscono

2. IL QUADRO DELLA MOBILITA'

2.1 Assetto della Rete Viaria Comunale

Dal punto di vista insediativo, il comune di Rescaldina con i due centri storici di Rescalda e Rescaldina ed il rione di Ravello, presenta un continuo urbanizzato collegato viabilisticamente dagli assi paralleli di Viale Kennedy-Via De Gasperi-Via A. Da Giussano e di Via Matteotti-Viale Lombardia dall'altra.

Il territorio comunale di Rescaldina è racchiuso nel triangolo della rete autostradale costituito dalle autostrade dei Laghi A8 Milano-Varese, A9 Milano-Como e dalla Tratta A della autostrada a pagamento Pedemontana.

L'autostrada A8 è accessibile da Rescaldina attraverso lo svincolo di Castellanza e, limitatamente per i veicoli provenienti dalla direttrice di Milano e per quelli diretti verso Varese, dallo svincolo di Legnano.

L'autostrada A9 è raggiungibile da Rescaldina attraverso lo svincolo di Saronno o quello di Origgio-Uboldo.

La rete della viabilità principale sovracomunale che interessa direttamente il comune di Rescaldina è costituita dall'asse della SP527 "Saronnese", che attraversa la parte sud del territorio comunale, sulla direttrice est-ovest, collegando Saronno e Uboldo a Castellanza e Busto Arsizio.

Nelle Figure 2.1.1 e 2.1.2 si riporta l'attuale ruolo funzionale delle strade, con i due assi di collegamento urbano, ad ovest con Viale Kennedy e Via De Gasperi e ad est con Via Matteotti e Viale Lombardia.

2.2 Il Sistema di Controllo del Traffico nel Centro

L'insediamento urbanizzato di Rescaldina risulta attraversato longitudinalmente da due principali assi infrastrutturali: la linea ferroviaria, che interessa la parte centrale del comune, e la Strada Statale 527, localizzata invece nella parte meridionale, che attraversa la parte sud del territorio comunale, sulla direttrice est-ovest, collegando Saronno e Uboldo a Castellanza e Busto Arsizio.

I centri di Rescaldina e di Rescalda sono caratterizzati da una viabilità con carreggiate e marciapiedi stretti.

Nelle Figure 2.2.1a e Figura 2.2.1b sono riportati i sistemi di circolazione rispettivamente del centro di Rescaldina e di Rescalda, con evidenziati i sensi unici, gli impianti semaforici, le aree pedonali e le aree di parcheggio.

I sensi unici del centro di Rescaldina creano percorsi non lineari che rendono poco leggibile il sistema di circolazione e dell'accessibilità per gli spostamenti occasionali.

Le vie Battisti e Cavalieri di Vittorio Veneto hanno il senso unico con pista ciclabile in carreggiata.

Le principali aree pedonali a Rescaldina sono la Piazza della Chiesa e la Via Bossi nella tratta compresa tra Via Bassetti e l'intersezione con Via Legnano

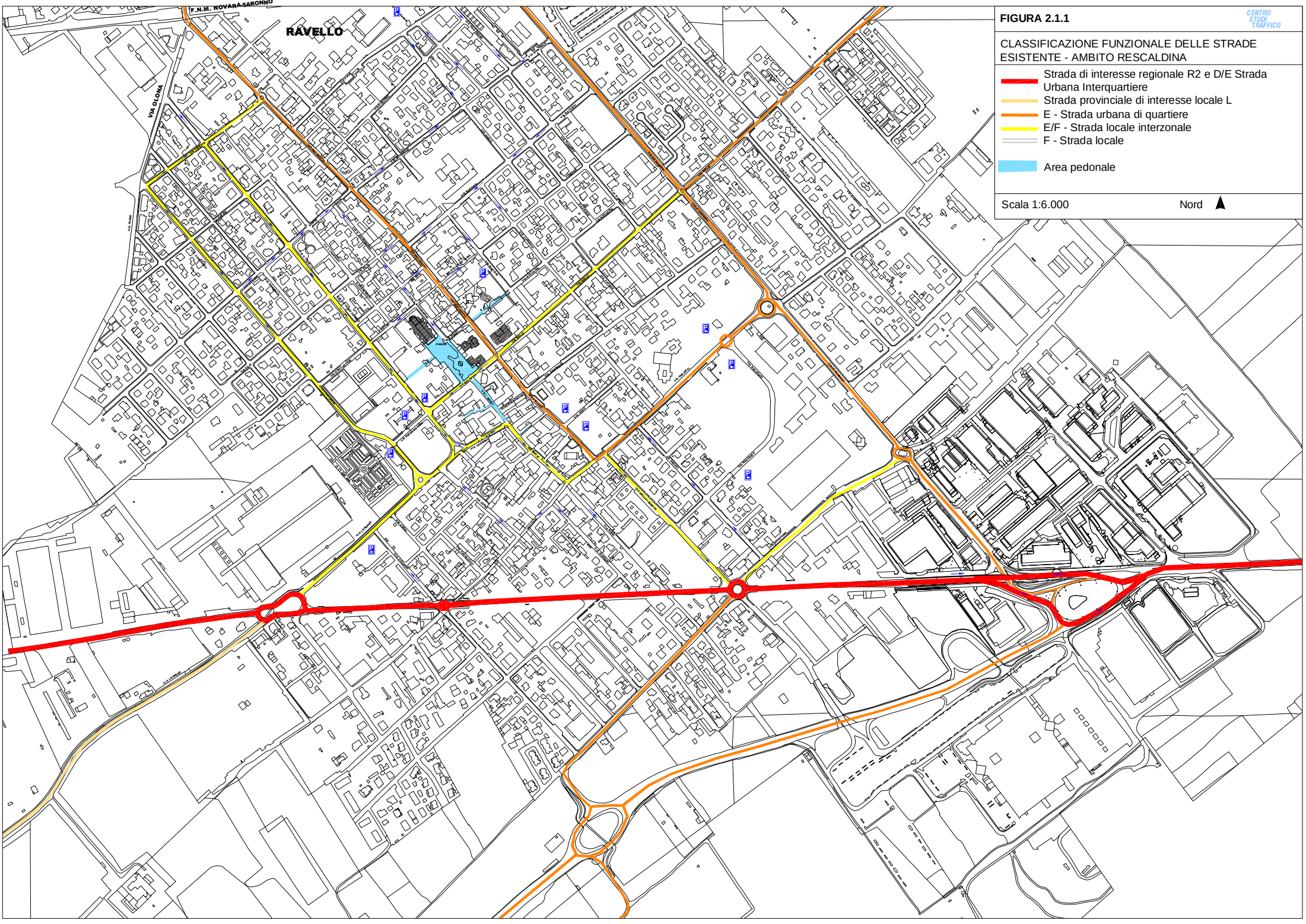
FIGURA 2.1.1

CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLE STRADE
ESISTENTE - AMBITO RESCALDINA

- Strada di interesse regionale R2 e D/E Strada Urbana Interquartiere
- Strada provinciale di interesse locale L
- E - Strada urbana di quartiere
- E/F - Strada locale interzonale
- F - Strada locale
- Area pedonale

Scala 1:6.000

Nord ▲



- Scala 1:6.000

Nord ▲

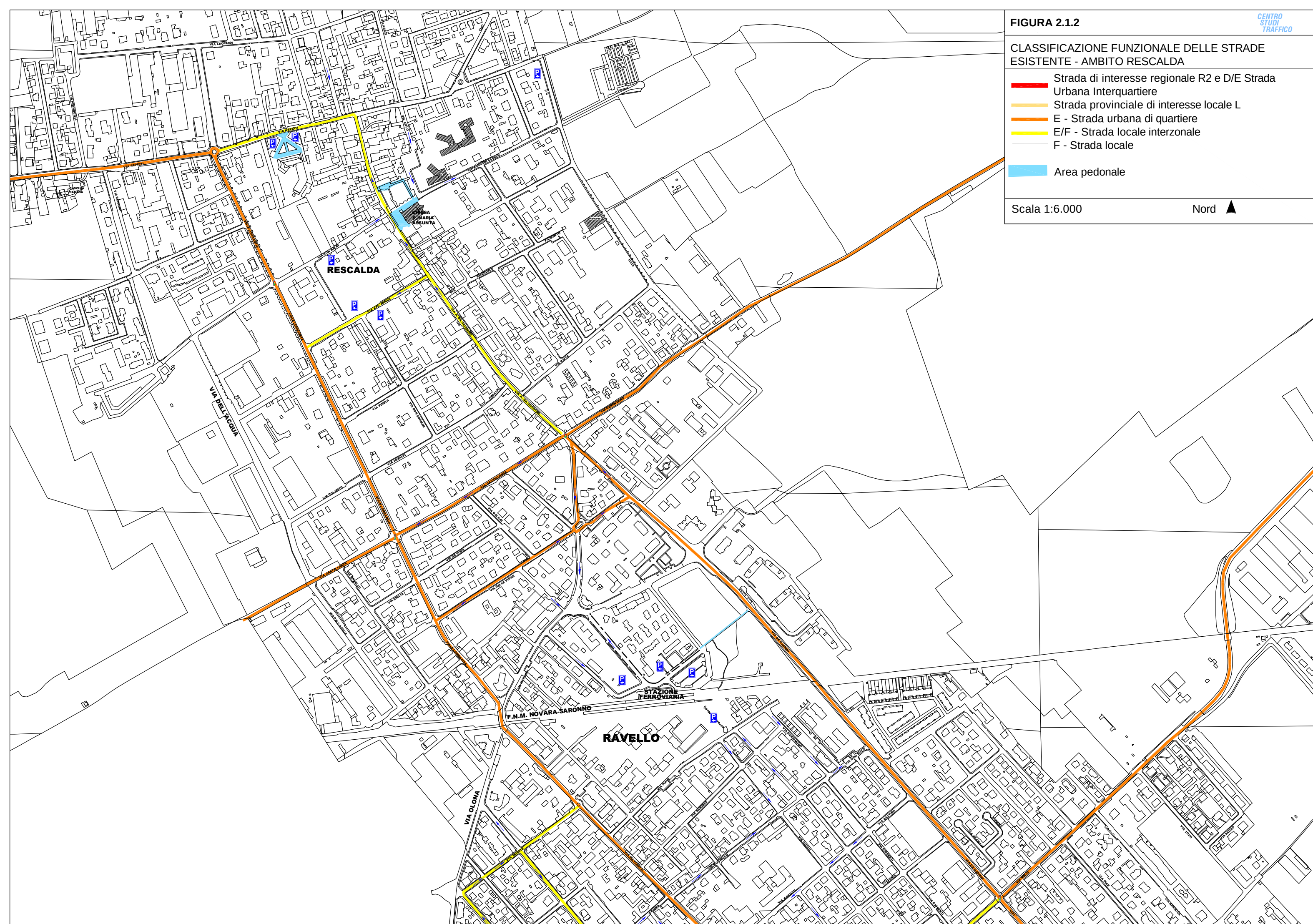


FIGURA 2.2.1a

LO SCHEMA DI CIRCOLAZIONE ESISTENTE
RESCALDINA CENTRO

- Pista ciclabile esistente
- Sensi Unici di circolazione
- Area di parcheggio
- Area pedonale
- Semaforo

Scala 1:2.500

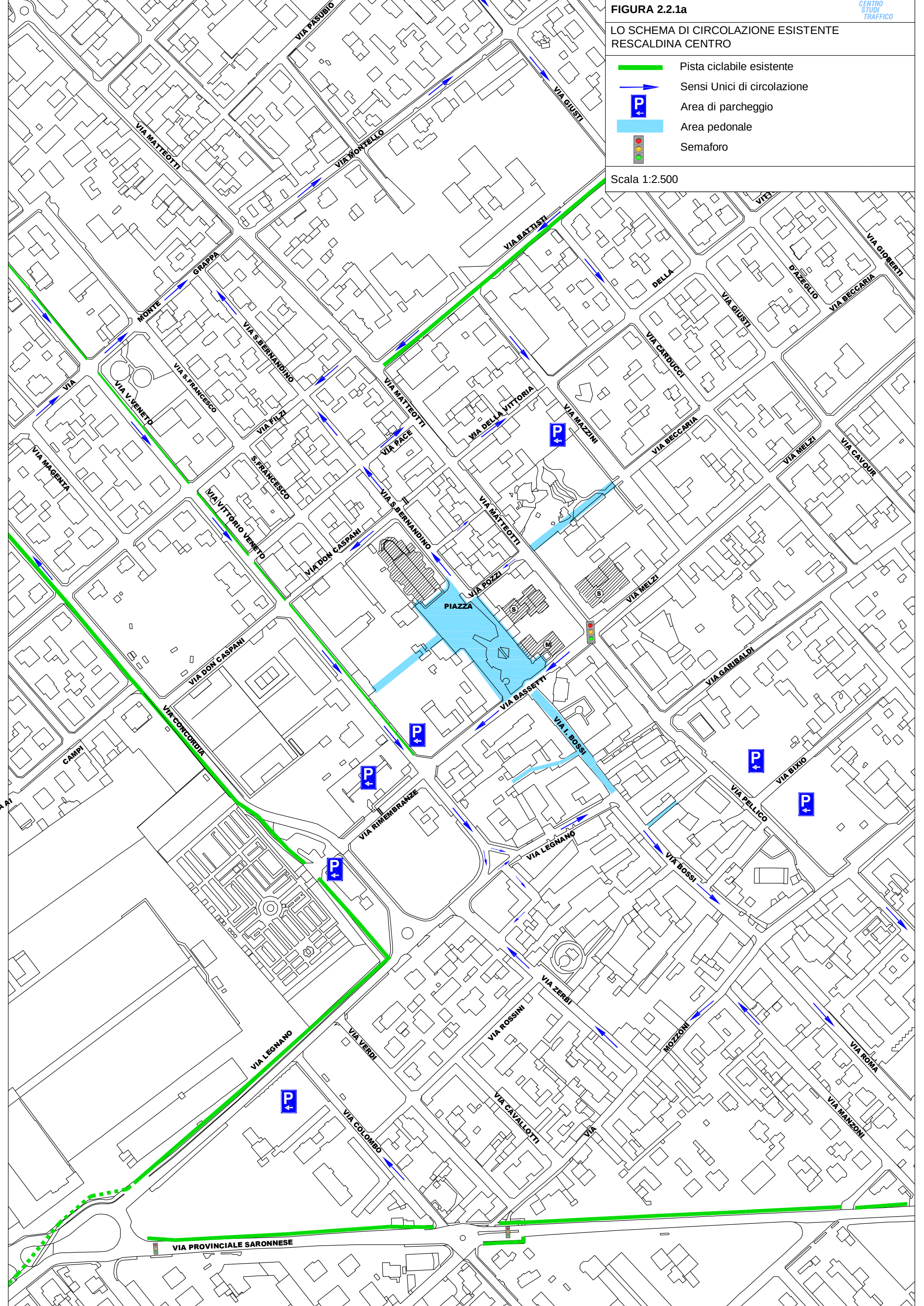
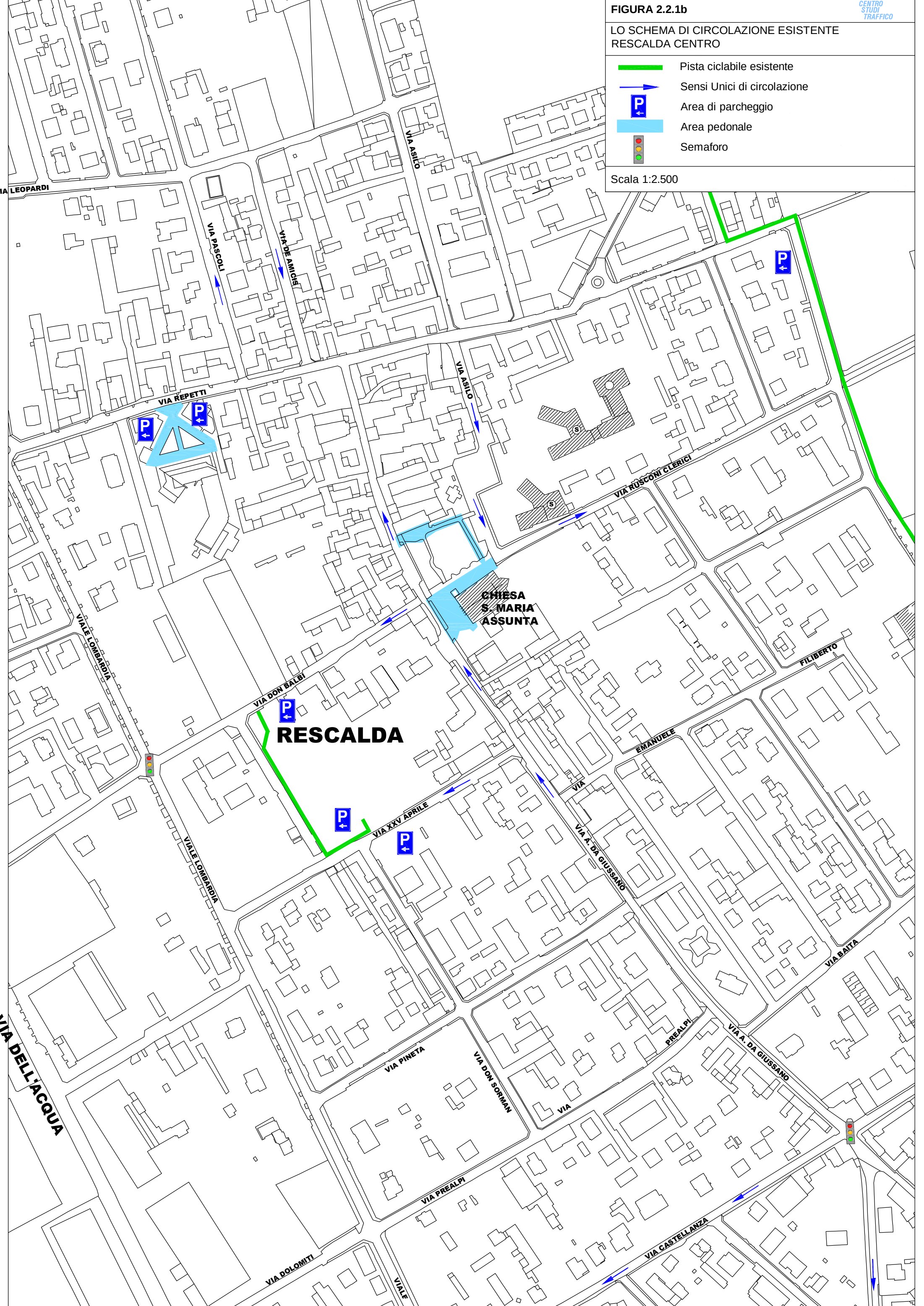


FIGURA 2.2.1b

LO SCHEMA DI CIRCOLAZIONE ESISTENTE
RESCALDA CENTRO

- Pista ciclabile esistente
- Sensi Unici di circolazione
- Area di parcheggio
- Area pedonale
- Semaforo

Scala 1:2.500



e a Rescalda l'area adiacente alla chiesa di Santa Maria Assunta e in Via Repetti nell'area compresa tra i due parcheggi.

Gli impianti semaforici sono posizionati nell'intersezione tra Viale dei Kennedy – Via Melzi; nell'intersezione Viale Lombardia – Via Baldi e nell'intersezione con Via Castellanza; nell'intersezione Via Marconi – Via Gerenzano e nell'intersezione Via Silvio Pellico – Melzi.

Tutti gli impianti semaforici funzionano fino alle 23.00 tranne quello posto nell'intersezione Viale dei Kennedy – Via Melzi che funziona fino alle 24.00.

Nella Via Provinciale Saronnese sono posizionati semafori pedonali a chiamata per 24 ore.

2.3 Il Sistema dei Parcheggi

All'interno della zona centrale di Rescaldina e di Rescalda è stata rilevata l'offerta di sosta ad uso pubblico mediante il rilievo del numero di posti-auto disponibili in ogni tratta di via e di piazza, differenziando la tipologia di controllo della sosta e la disposizione degli stalli.

Per meglio localizzare le aree con maggiori problematiche il territorio analizzato è stato diviso in zone 9 per il centro di Rescaldina e 5 per il centro di Rescalda (Figura 2.3.1).

La sosta a pagamento è concentrata in P.zza Donatori a servizio della stazione ferroviaria. La sosta è libera e consentita ai residenti, mentre per i non residenti la tariffa è di 1 euro all'ora nei giorni feriali dalle 7.00 alle 18.00. La sosta a disco orario è concentrata lungo la Via Matteotti e le vie limitrofe, la regolamentazione è di 1 euro al giorno dalle 8.30 alle 20.30.

Si rimanda ad un quadro più dettagliato dell'offerta e domanda di sosta nel capitolo 3 la descrizione delle indagini effettuate nell'ambito di questo Piano.

2.4 Il Sistema dei Trasporti Pubblici

Il comune di Rescaldina è servito dalla linea ferroviaria dei [treni regionali](#) in servizio sulla tratta [Milano–Saronno–Novara](#), e da alcune corse del "[Malpensa Express](#)", con frequenze di 1 h ora per i collegamenti con Malpensa e con frequenze inferiori alla mezz'ora per i collegamenti con Milano.

Il servizio di trasporto pubblico su gomma di Rescaldina è costituito da due linee interurbane (Figura 2.4.1), esercitate da due gestori l'AirPullman per la linea H 112 e FNM autoservizi per la linea H601.

Le linee:

H 112 gestore AirPullman: Saronno (FNM) – Uboldo - Rescaldina (dir. Rescaldina) – Legnano (Ospedale), con 25 coppie corse nel giorno feriale scolastico (dal lunedì al sabato) l'andata dalle 6.25 alle 19.32 ultima corsa, il ritorno dalle 7.08 alle 20.45 ultima corsa;

H601 gestore FNMA: Tradate – Legnano – Busto, una corsa la mattina che parte da Legnano e si ferma a Rescaldina-Gramsci alle 6.53, a Rescaldina-Matteotti alle 6.55 e a Rescaldina-Lombardia alle 6.58. In direzione opposta,

FIGURA 2.3.1

RILIEVO DELLA SOSTA: ZONIZZAZIONE

10

Confine e numero di zona

Scala 1:4.000

Nord



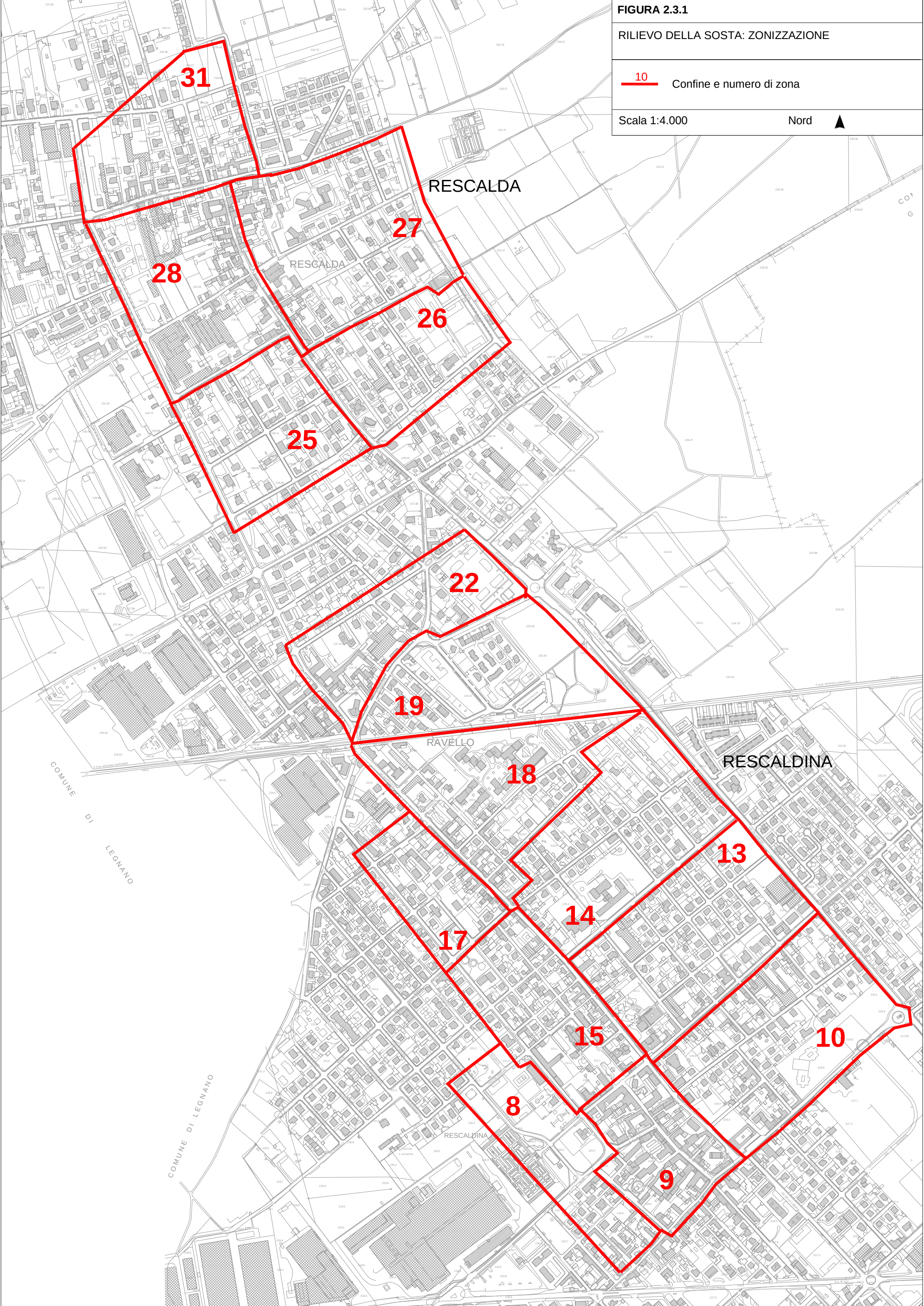


FIGURA 2.4.1

I PERCORSI E LE FERMATE DEL TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA

- Percorso linea Z112
- Percorso probabile linea H601
- Fermate



da Tradate verso Legnano, effettua due corse nel primo pomeriggio, con fermata a Rescaldina-Lombardia alle 13.48 e Rescaldina-Matteotti alle 13.53 e la corsa successiva con fermate Rescaldina-Lombardia alle 14.48 e Rescaldina-Matteotti alle 14.52; il servizio viene effettuato solo nei giorni feriali scolastici. (Fonte: Libretto orario linea H601 FNMA – Valido dal 12 Settembre 2017 all'8 Giugno 2018).

Il sistema copre quasi tutto il territorio del Comune di Rescaldina, solo alcune aree urbanizzate non sono servite a distanza pedonale (300 m) dalle fermate, esse comprendono la zona industriale di Via Monte Lungo, la zona intorno al tratto centrale della Saronnese, la zona del tratto di Via Monte Grappa più periferico, la zona di Via Varesina e Via Landosco, e la parte più esterna di Via Barbara Melzi. Le fermate sono prive di pensilina per l'attesa e non sono sempre sufficientemente segnalate

Nel territorio comunale sono organizzati tre percorsi di "Pedibus", per l'accompagnamento a piedi dei bambini a scuola, per favorire ed educare ad una mobilità sostenibile. I servizi sono organizzati con la collaborazione di volontari che, come vere corse di linea con percorso, orario e fermate prestabilite, accompagnano i bambini ai plessi scolastici.

La linea 1, lunga poco più di 1 Km, parte dall'angolo di Via Mozzoni con la Via Saronnese procede su Via Colombo per proseguire in Via Legnano, qui svolta in Via Bossi ed attraversa l'area pedonale di fronte alla chiesa, prosegue per Via Pozzi fino Via Mazzini, per poi finire al capolinea della scuola elementare.

La linea 2, lunga 1 Km, parte dall'intersezione tra Via Melzi e Via E. Toti e percorre tutta la Via Melzi fino all'intersezione con Via de Gasperi, gira in Via Battisti e procede fino al capolinea della scuola Elementare D. Alighieri di Via Battisti.

La linea 3, lunga 800 m, parte dal Piazzale dei Donatori e procede attraverso il sottopassaggio pedonale della stazione ferroviaria fino a Via Piave per poi prendere la Via Matteotti e la via Montello e raggiungere il capolinea della Scuola Elementare D. Alighieri in Via Battisti.

La linea 1 e 2 hanno quattro fermate, la linea 3 ne ha cinque anche se più corta (Figura 2.4.2)

2.5 Incidentalità

L'analisi degli incidenti è stata effettuato in un periodo di cinque anni e mezzo, dal gennaio 2011 a 29 agosto 2016 (Polizia Locale).

Dall'analisi del numero di incidenti stradali e dei feriti si può osservare che negli anni considerati si è avuto un numero di incidenti quasi costante di 48-41 incidenti all'anno, nel 2011 si è registrato il numero più elevato (48 incidenti), nel 2012 e nel 2015 il numero di incidenti risulta lievemente inferiore, rispettivamente 41 e 39 incidenti e nei primi 8 mesi del 2016 si sono registrati 15 incidenti (Tabella 2.5.1).

Complessivamente il livello di incidentalità risulta essere relativamente basso.

PERCORSI PEDIBUS

-  Linea 1
 Linea 2
 Linea 3
 Area pedonale
 Semaforo

Scala 1:2.500

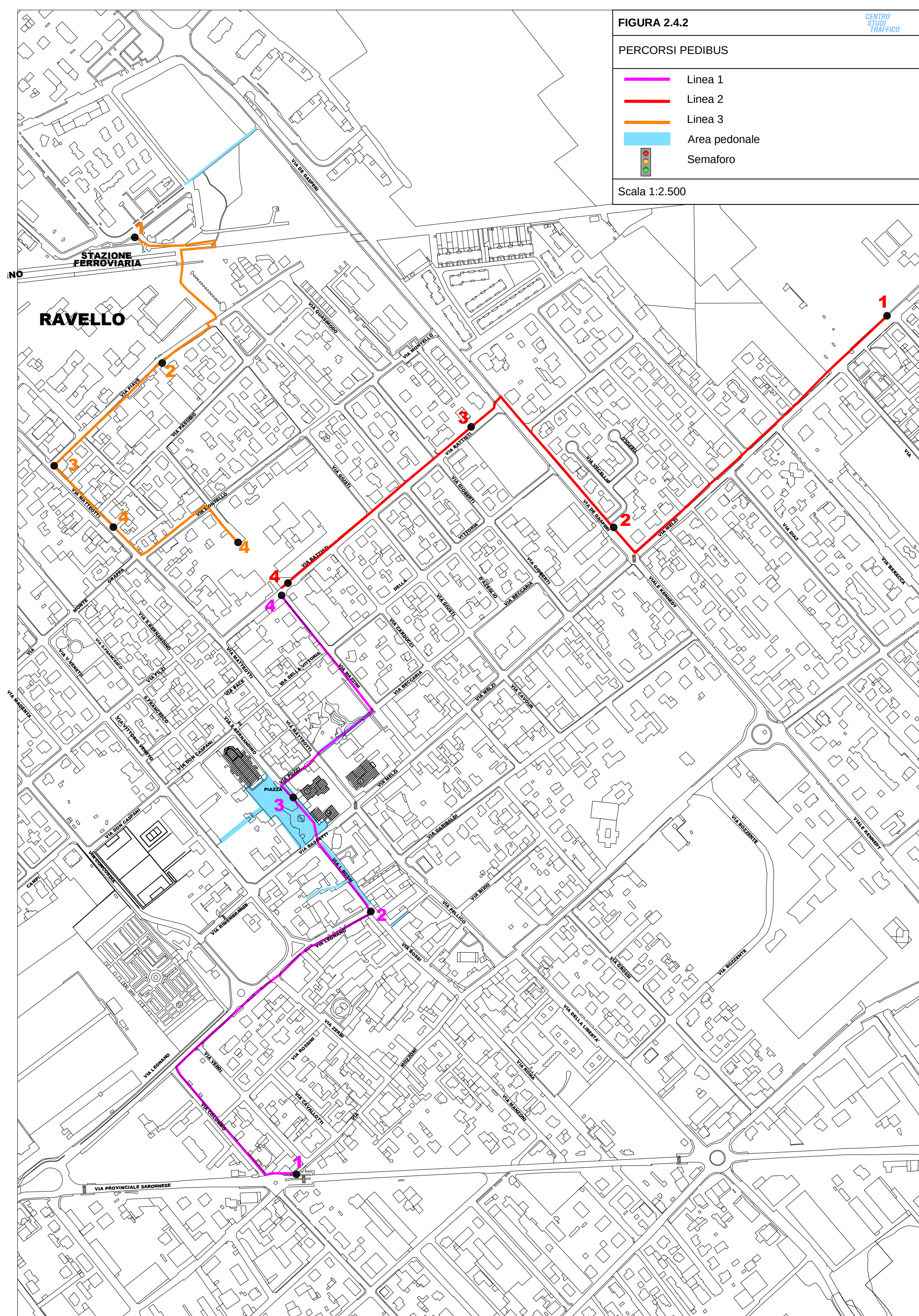


TABELLA 2.5.1

INCIDENTALITA' PER VIA - FONTE POLIZIA LOCALE

LOCALITÀ'	2011	2012	2013	2014	2015	2016 fino al 29/08	totale
VIA TOGLIATTI*	11	2	6	7	8	3	37
VIA BOSSI	6	7	7	7	5	1	33
VIA CERRO MAGGIORE	2		1		1		4
VIALE KENNEDY	3		1	3	1		8
VIA MATTEOTTI	4	1	3	2	2	1	13
VIA BATTISTI	4	2		3	3		12
VIA GRAMSCI		3	2	1			6
VIA EX SS 527				2	3	1	6
VIA RESEGONE			1	2	1		4
VIA MARCO POLO	2	2	3		1	2	10
VIA CAV. VITTORIO VENETO	3	2	1			1	7
VIALE LOMBARDIA	2	1	1	1	2	2	9
VIA DA GIUSSANO		3	1				4
VIA CONCORDIA	1	1	2				4
VIA DE GASPERI		3	3				6
VIA BARBARA MELZI		1	2	3	1		7
VIA ASILO				1	2		3
VIA F.LLI D'ITALIA					2	1	3
VIA LEGNAO	1	2					3
VIA MAZZINI			1		2		3
VIA MONTEGRAPPA	2		1				3
VIA TRIESTE				2	1		3
VIA BASSETTI		1	1				2
VIA BRIANZA	1	1					2
VIA EINAUDI			1			1	2
VIA GIUSTI			1		1		2
VIA PISACANE		1			1		2
VIA REPETTI		1	1				2
VIA VERDI			1		1		2
VIA BALBI	1						1
VIA CASTELLANZA				1			1
VIA DA VINCI			1				1
VIA DELLA VITTORIA				1			1
VIA DELLE VIGNE			1				1
VIA DOLOMITI				1			1
VIA FILIBERTO		1					1
VIA GARIBALDI				1			1
VIA GERENZANO	1						1
VIA GIUDICI				1			1
VIA GRIGNA		1					1
VIA GROSSI					1		1
VIA MEUCCI		1					1
VIA MILANO	1						1
VIA MONTE BIANCO		1					1
VIA MORO				1			1
VIA OLONA		1					1
VIA PASCOLI						1	1
VIA PIAVE				1			1
VIA PONTIDA	1						1
VIA PORRO						1	1
VIA ROMA	1						1
VIA ROSSINI				1			1
VIA SAN BERNARDO			1				1
VIA SORMANI				1			1
VIA TINTORETTO		1					1
VIA TONIOLO		1					1
VIA TOTI	1						1
VIA VOLTA				1			1
VIA XI SETTEMBRE			1				1
TOTALE INCIDENTI	48	41	45	44	39	15	232

* avvengono nel posteggio del Centro Commerciale - durante le manovre

La via con un più alto numero di incidenti risulta essere la Via Togliatti (che rappresenta la viabilità interna al parcheggio dell'Auchan), che nei poco più dei cinque anni e mezzo analizzati, registra 37 incidenti, dato superiore anche al numero di incidenti rilevato sulla ex SS 527 (Saronnese) che ha un flusso di traffico nettamente superiore (33 incidenti nei cinque anni e otto mesi analizzati).

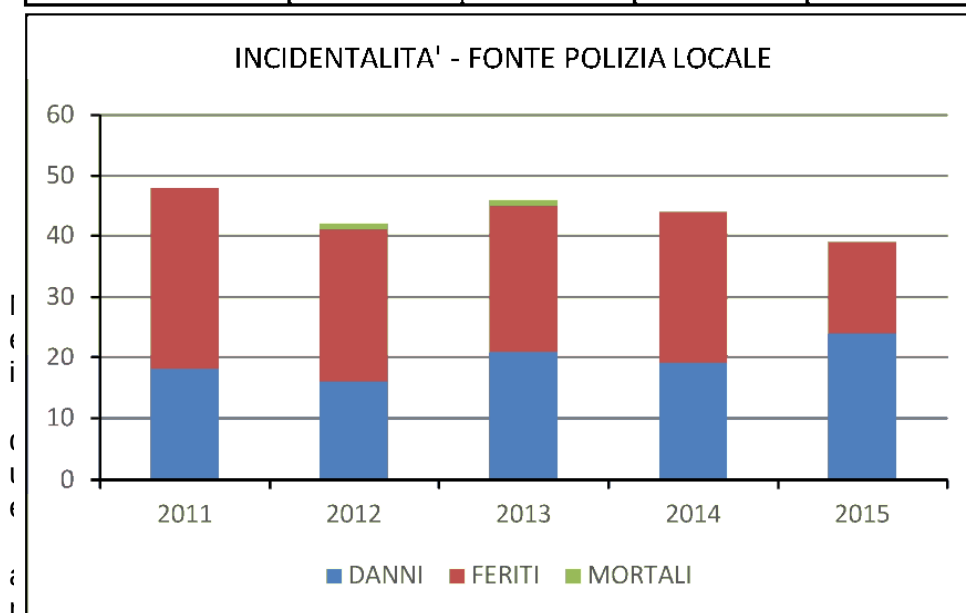
Nell'analisi degli incidenti al Km per la Via Togliatti sono state prese in considerazione le sei tratte corrispondenti alla viabilità principale del parcheggio Auchan, la lunghezza risultante è di 1640 m circa e il numero di incidenti al Km è di 22.6.

La Via Provinciale Saronnese (ex SS 257) ha un numero di incidenti al Km inferiore alla Via Togliatti, 16.0 incidenti al Km (dove però avvengono nel posteggio del Centro Commerciale) e per la Via Bossi risultano 15.4 incidenti al Km.

INCIDENTALITA' - FONTE POLIZIA LOCALE

INCIDENTI DAL 2011 AL 2016

	DANNI	FERITI	MORTALI	TOTALI
2011	18	30	0	48
2012	16	25	1	41
2013	21	24	1	45
2014	19	25	0	44
2015	24	15	0	39
2016 fino al 29/08	9	6	0	15
TOTALE	107	125	2	232



LOCALIZZAZIONE STRADE CON NUMERO DI INCIDENTI AL KM PIU' ALTO



TABELLA 2.5.2

ANALISI INCIDENTI AL KM - FONTE POLIZIA LOCALE

LOCALITÀ'	2011	2012	2013	2014	2015	2016 fino al 29/08	totale	Incidenti al Km	Lungh. m
VIA TOGLIATTI*	11	2	6	7	8	3	37	22.6	1636
VIA EX SS 527	6	7	7	7	5	1	33	16.0	2060
VIA BOSSI	2		1		1		4	15.4	260
VIA CERRO MAGGIORE	3		1	3	1		8	14.3	560
VIALE KENNEDY	4	1	3	2	2	1	13	14.1	920
VIA MATTEOTTI	4	2		3	3		12	14.1	850
VIA BATTISTI		3	2	1			6	13.3	450
VIA GRAMSCI				2	3	1	6	13.3	450
VIA RESEGONE			1	2	1		4	10.3	390
VIA MARCO POLO	2	2	3		1	2	10	10.1	990
VIA CAV. VITTORIO VENETO	3	2	1			1	7	8.2	850
VIALE LOMBARDIA	2	1	1	1	2	2	9	7.8	1160
VIA DA GIUSSANO		3	1				4	5.5	730
VIA CONCORDIA	1	1	2				4	5.1	780
VIA DE GASPERI		3	3				6	5.0	1200
VIA BARBARA MELZI		1	2	3	1		7	4.6	1520

*avvengono nel posteggio del Centro Commerciale - durante le manovre

Nei due anni 2014 e 2015, per alcune vie non si sono registrati incidenti evidenziando un miglioramento, anche se poco sensibile.

Nella Tabella 2.5.2 sono state differenziate, attraverso l'utilizzo di una scala graduata di colori, le vie con il maggior numero di incidenti al Km (da 22.6 di Via Togliatti a 4.6 incidenti al Km in Via Melzi), le suddette vie sono state localizzate anche in Figura 2.5.1.

Non emergono altri punti di rilevanza statistica in relazione al rischio di incidentalità.

2.6 Piste ciclabili

Il sistema delle piste ciclabili esistenti non determina una rete ma una serie di tronconi che restano tra loro scollegati (Figura 2.6.1).

Le principali tratte di Rescaldina sono quella in Via Provinciale Saronnese, lunga 760 m che dalla rotatoria con Via Legnano arriva all'intersezione con Via Concordia; la pista ciclabile che percorre la Via Concordia e prosegue in Via Legnano fino al comune di Legnano; la pista ciclabile di Via Vittorio Veneto; e la pista ciclabile che percorre la Via Battisti.

Altre tratte più corte sono presenti nell'intersezione tra Via Cerro Maggiore e Via Marco Polo, pista ciclabile nel sottopasso per facilitare l'attraversamento e renderlo più sicuro; come intorno alla stazione ferroviaria sono presenti dei tronchi di pista ciclabile nei due sottopassi per il superamento della linea ferroviaria.

A Rescalda, a ridosso della stazione sono presenti due tronchi di pista ciclabile uno inizia dal parcheggio di Via Donatori e prosegue su Via Bellini, l'altro segue Via Marconi.

Nel centro di Rescaldina sono altri due tronchi di pista ciclabile uno che collega la Via XXV Aprile con la Via Don Baldi e un altro che collega la Via Don Baldi con la Via Etna.

Complessivamente i tratti di pista ciclabile esistenti in ambito urbano hanno uno sviluppo di circa 6,4 Km.

Il Comune di Rescaldina ha vinto un finanziamento per un progetto intercomunale, del dicembre 2015, di collegamenti ciclabili già finanziato nell'ambito dell'Iniziativa per la Misura Mobilità Ciclistica - POR FESR 2014-2020 della Regione Lombardia, che riguarda il collegamento Parabiago – Cerro Maggiore – Rescaldina.

Il progetto prevede, a sud, il collegamento ciclabile del Comune di Rescaldina con l'adiacente comune di Cerro Maggiore. Il percorso ciclabile inizia in Via Marelli (nel Comune di Cerro Maggiore) e continua in Via Cerro Maggiore con una pista ciclabile che prosegue in via Roma, attraversa la Saronnese innestandosi sulla pista ciclabile esistente fino a via della Libertà e per poi proseguire in via Gramsci e S. Pellico fino all'area pedonale di Piazza della Chiesa; una diramazione prosegue in via D. Pozzi, attraversa la Piazza Chiesa e si connette al percorso ciclabile di Via V. Veneto per poi connettersi successivamente tramite la via Rimembranze al percorso ciclabile di via Concordia.

Verso Nord la pista prosegue per un breve tratto promiscuo su Via Matteotti fino al percorso esistente all'interno del giardino dell'Auditorium (parco

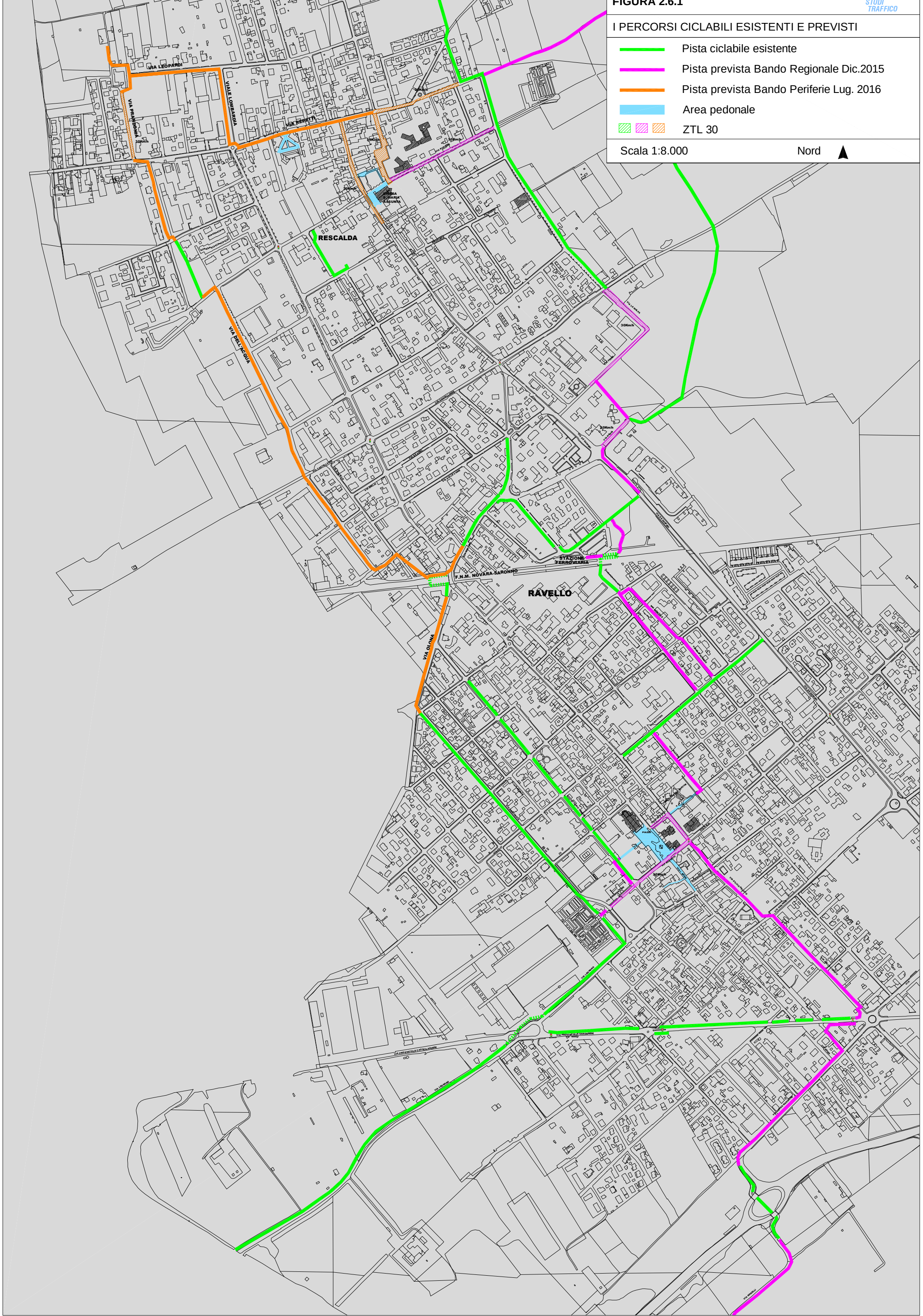
FIGURA 2.6.1

I PERCORSI CICLABILI ESISTENTI E PREVISTI

- Pista ciclabile esistente
- Pista prevista Bando Regionale Dic.2015
- Pista prevista Bando Periferie Lug. 2016
- Area pedonale
- ZTL 30

Scala 1:8.000

Nord



Sandro Pertini) e continua in Via Mazzini intersecando il percorso ciclabile esistente in Via Battisti, davanti alle scuole elementari. Il percorso ciclabile prosegue in Via Giusti e Montale/D'Azeglio (doppio tratto a senso unico inverso), continuando attraverso il sottopasso ferroviario e riprendendo in Via De Gasperi e poi in via Nenni; da via Nenni la pista prosegue in un tratto di proprietà del Comune e continuando in via Fermi e via La Malfa dove interseca la pista esistente che prosegue in via Schuster.

Un tronco di pista ciclabile viene prevista anche in Via Rusconi C. per collegare l'area pedonale esistente davanti alla Chiesa S. Maria Assunta con il percorso esistente di Via Schuster, creando una vera e propria rete che interessa tutto il Comune, andando a servire i poli più sensibili (le scuole, le chiese, i cimiteri e le stazioni anche dei comuni limitrofi, ecc.) ed integrando nella rete i percorsi ciclabili e le aree pedonali esistenti.

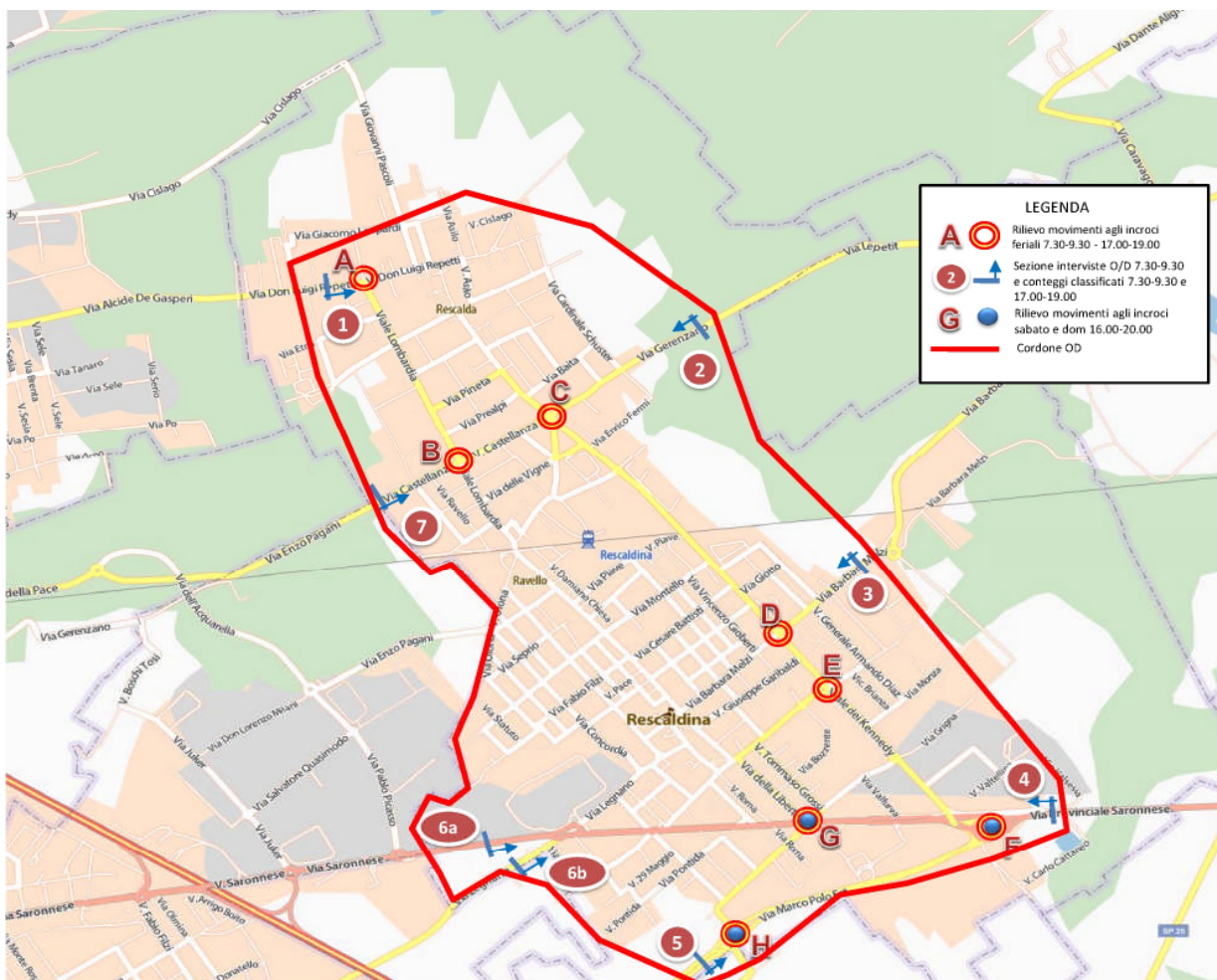
Nel 2016 il Comune di Rescaldina ha vinto un ulteriore bando pubblico (della Presidenza del Consiglio dei Ministri) per la riqualificazione delle periferie che prevedeva, oltre a interventi sul sociale, anche interventi di stimolo della mobilità dolce e riqualificazione del patrimonio edilizio pubblico e privato. Il progetto prevede il collegamento tra la stazione di Legnano e quella di Rescaldina ed interessa la Via Legnano con interventi di adeguamento della segnaletica verticale ed orizzontale, Via Concordia (nodo di collegamento con il progetto finanziato nel 2015) dove è già presente una pista ciclabile per la quale sono previsti interventi di adeguamento della segnaletica e delle rampe dei passi carrai (lunghezza prima tratta circa 2Km).

La pista prosegue in Via Olona dove è previsto un tratto nuovo di pista ciclabile che collega la pista esistente di Via Concordia con la Stazione Ferroviaria attraverso la Via Marconi, collegandosi anche al progetto finanziato nel 2015 (circa 900 metri) e a Nord il percorso ciclabile prosegue lungo la Via dell'Acqua e la Via Prandona fino a raggiungere, in Via Repetti, (circa 2.5 Km) la Zona 30 e poi collegarsi con il sistema di piste finanziate nel 2015.

Per poter realizzare una rete continua sono state progettate diverse soluzioni di percorsi ciclabili, sul marciapiede, a raso e dove la sezione stradale non ne consentiva la realizzazione si è proposta la ZTL 30, consentendo così al flusso ciclabile di procedere in promiscuo con il flusso veicolare in sicurezza.

3. LE INDAGINI EFFETTUATE

Nell'ambito della redazione del Piano Urbano del Traffico sono state effettuate specifiche indagini sul traffico, interviste agli automobilisti e rilievi dell'offerta e occupazione della sosta ad uso pubblico.



3.1 I Dati di traffico

Conteggi classificati

Per comprendere la distribuzione dei flussi veicolari durante il giorno e la tipologia di veicoli che attraversano il territorio comunale, sono stati effettuati, nel periodo dal 26 settembre all'11 ottobre, i conteggi classificati della durata di 2 ore, di un giorno feriale tipo, in 8 sezioni bidirezionali significative (Via Don Repetti dopo chiesa, Via Gerenzano civ. 49, Via Barbara Melzi campo sportivo, Via Provinciale Saronnese est lato Uboldo, Via Provinciale Saronnese ovest lato Castellanza, Viale Marco Polo, Via Legnano, Via

Castellanza e Via De Gasperi). Nelle sezioni F-G-H i movimenti agli incroci sono stati effettuati anche nelle giornate di sabato e domenica.

Il conteggio classificato, effettuato secondo una classificazione standard è stato svolto con moduli prestampati, con il supporto di un contatraffico e per periodi di 15' al fine di ricostruire la fluttuazione giornaliera del traffico.

I conteggi classificati sono stati effettuati manualmente conteggiando i veicoli suddivisi in 9 categorie, al fine di ricostruire la composizione del traffico:

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

I dati sono stati raccolti e memorizzati in forma tabellare suddivisi per quarti d'ora. (Allegato 1)

I veicoli rilevati sono stati omogeneizzati in veicoli equivalenti, pesando 2,0 i veicoli pesanti senza rimorchio e gli autobus, 2,5 i veicoli pesanti con rimorchio e autoarticolati e 0,5 le moto.

In Figura 3.1.1 è riportata la distribuzione delle fasce orarie 7.30-9.30 e 17.00-19.00 dei flussi conteggiati in veicoli equivalenti, rilevati nella sezione di Via Repetti, nella tratta tra l'incrocio Via Bernina e Via Buozi. Complessivamente sono stati rilevati 2.957 veicoli bidirezionali, con una media oraria di 740 veicoli equivalenti, un minimo di 465 veicoli rilevati tra le 8.30 e le 9.30 ed un massimo di 932 veicoli registrato tra le 7.30 e le 8.30.

In ingresso si sono registrati in totale 1.541 veicoli di cui 818 nella fascia oraria 7.30-9.30 e 729 nella fascia oraria 17.00-19.00 con una punta massima di 548 tra le 7.30 e le 8.30.

In uscita si sono registrati in totale 1.416 veicoli, di cui 585 nella fascia 7.30-9.30 e 831 nella fascia 17.00-19.00 con una punta massima di 413 veicoli dalle 17.15 alle 18.15.

La distribuzione oraria dei veicoli (bidirezionali nelle quattro ore rilevate) denota che per il 90.1% si tratta di auto, il 5.9% di commerciali leggeri, l'1.7% di commerciali pesanti, lo 0.8% di moto e l'1.3% di bici. Non sono stati rilevati Bus.

In Figura 3.1.2 è riportata la distribuzione delle fasce orarie 7.30-9.30 e 17.00-19.00 dei flussi conteggiati in veicoli equivalenti, rilevati nella sezione 2, in Via Gerenzano prima dell'incrocio con Via C. Schuster in direzione centro. Complessivamente sono stati rilevati 1.243 veicoli bidirezionali, con una media oraria di 324 veicoli equivalenti, un minimo di 228 veicoli rilevati tra le 8.30 e le 9.30 ed un massimo di 375 veicoli, registrato tra le 7.45 e le 8.45.

FIGURA 3.1.1 - CONTEGGI CLASSIFICATI - TIPOLOGIA DEI VEICOLI E DISTRIBUZIONE ORARIA
Sezione 1 - Via Repetti

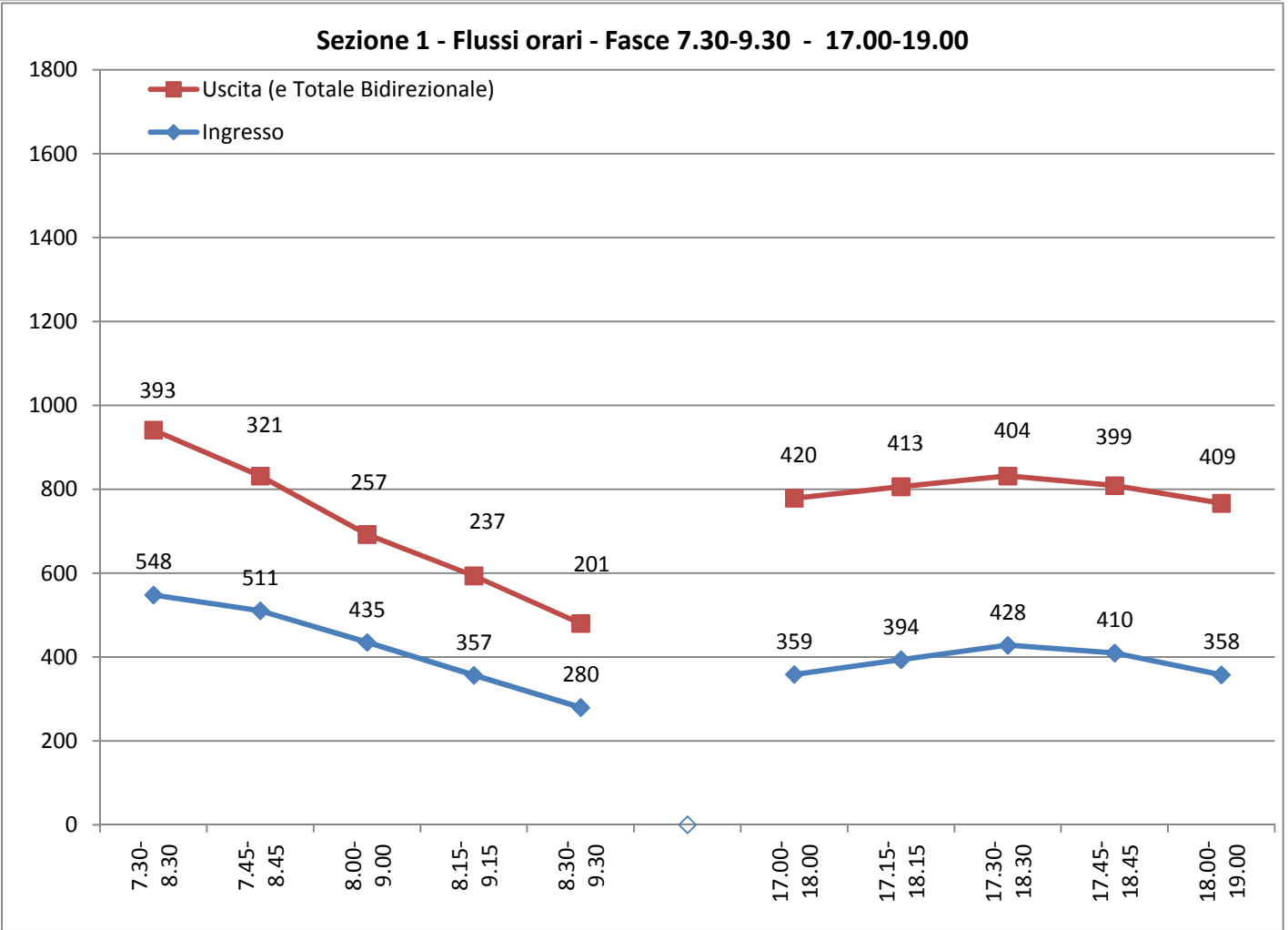
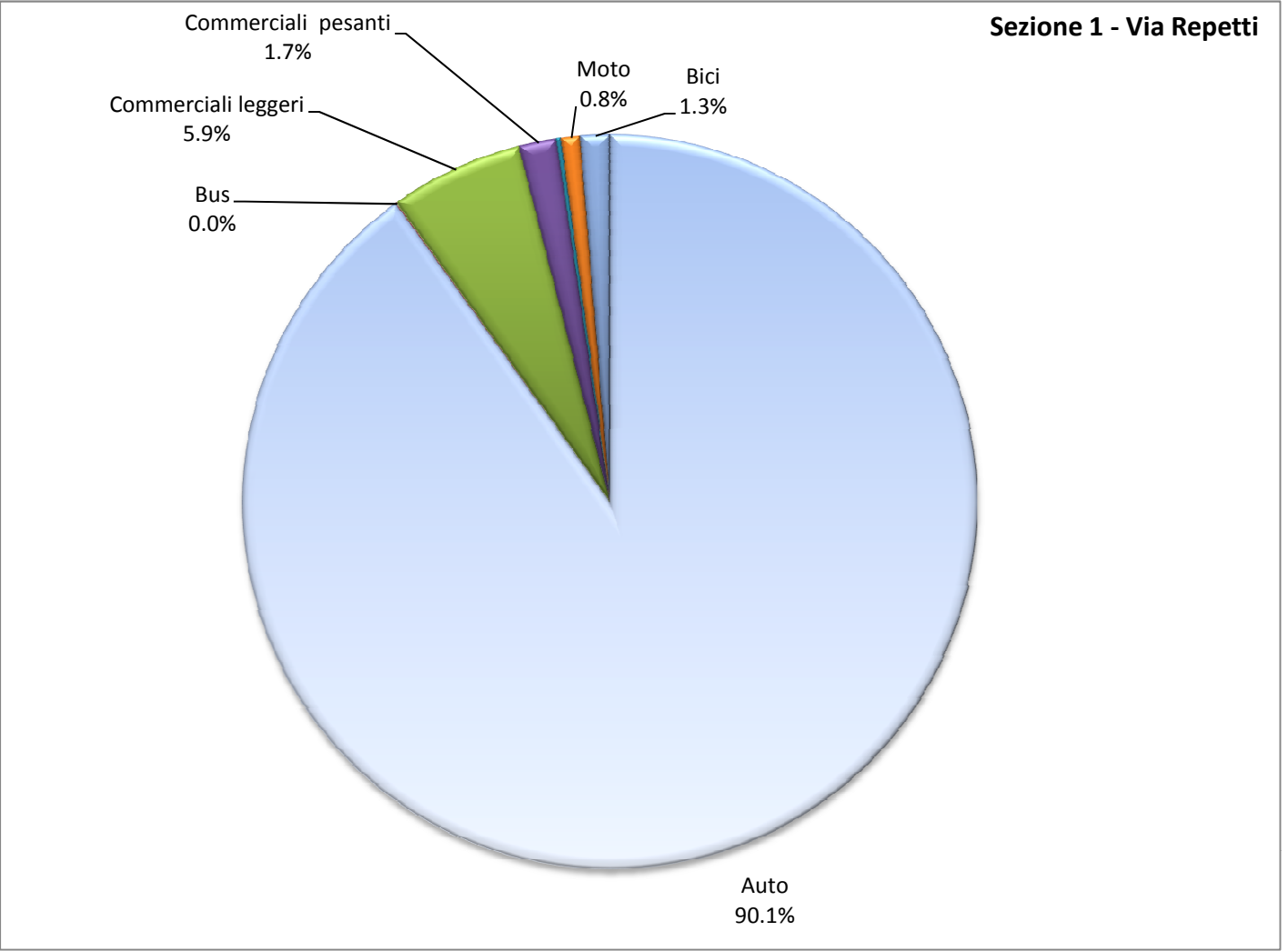
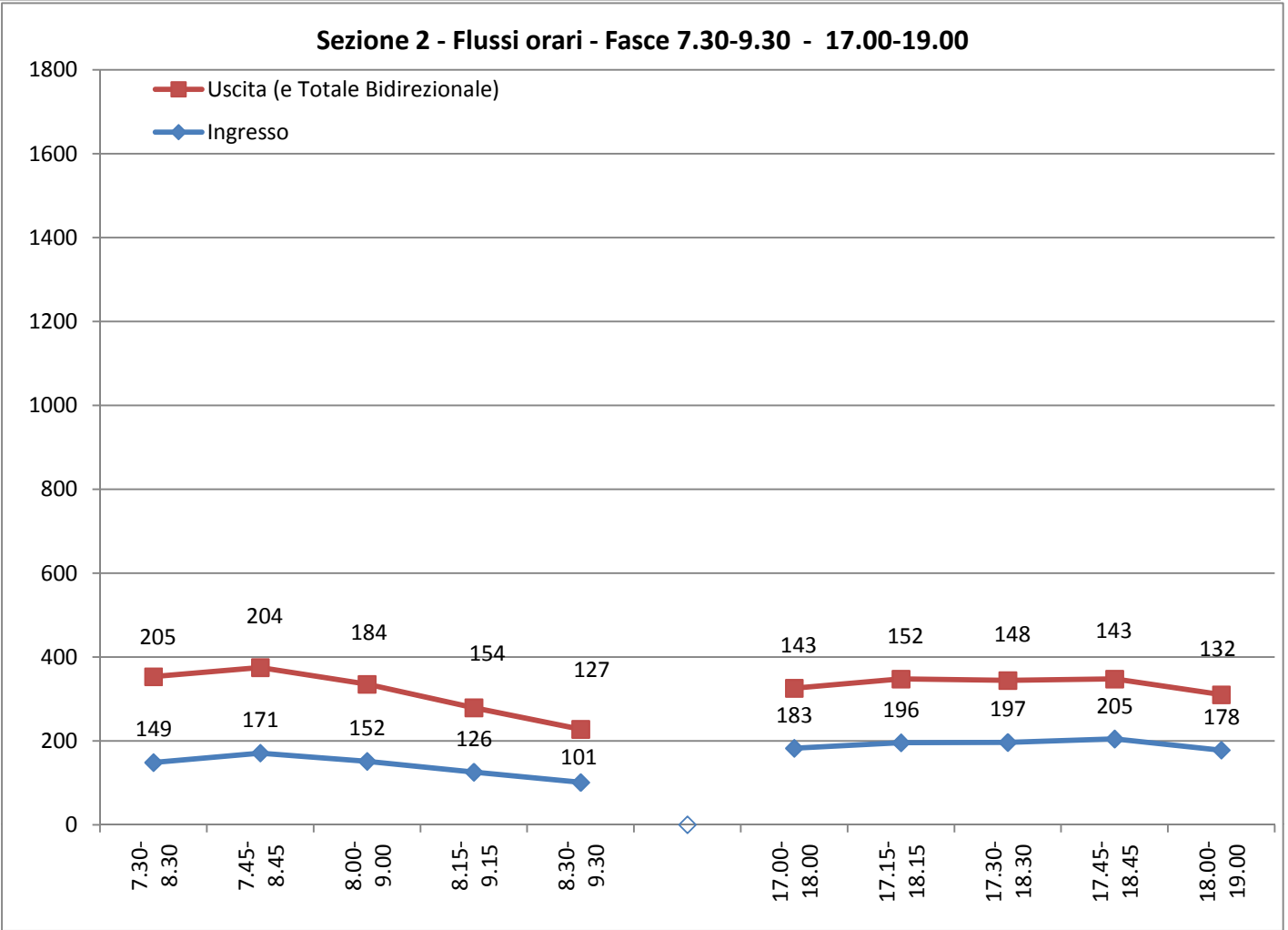
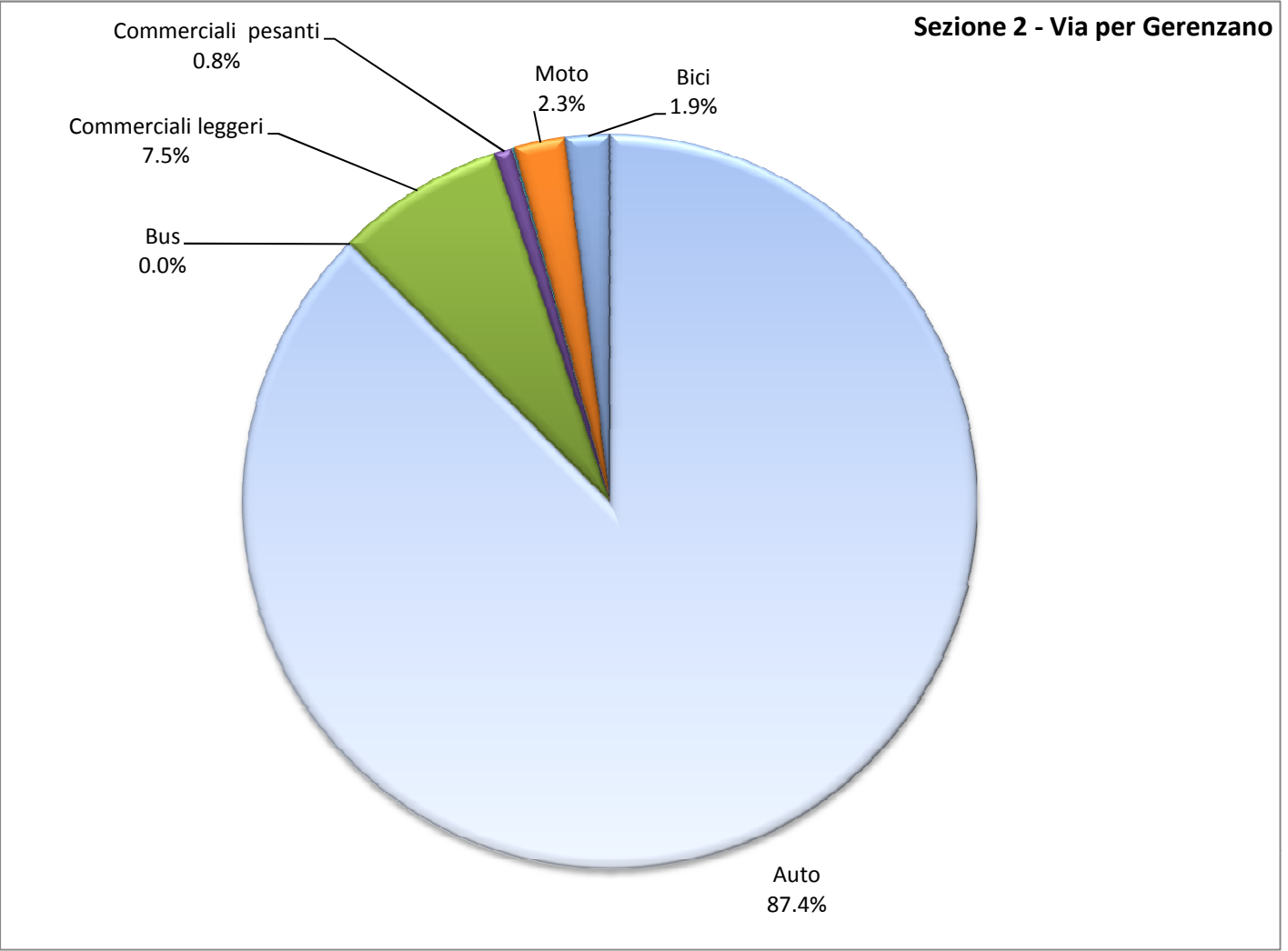


FIGURA 3.1.2 - CONTEGGI CLASSIFICATI - TIPOLOGIA DEI VEICOLI E DISTRIBUZIONE ORARIA
Sezione 2 - Per Gerenzano



In ingresso si sono registrati in totale 628 veicoli di cui 253 nella fascia oraria 7.30-9.30 e 375 nella fascia oraria 17.00-19.00, con una punta oraria massima di 205 veicoli equivalenti rilevata tra le 17.45-18.45.

In uscita si sono registrati in totale 615 veicoli di cui 332 nella fascia 7.30-9.30 e 283 nella fascia 17.00-19.00 con una punta massima di 205 veicoli equivalenti rilevati tra le 7.30 e le 8.30.

La distribuzione oraria dei veicoli (bidirezionali nelle quattro ore rilevate) denota che l'87,4% sono auto, il 7.5% di commerciali leggeri, l'0.8% di commerciali pesanti, il 2.3% di moto e l'1.9% di bici. Non sono stati rilevati Bus.

In Figura 3.1.3 è riportata la distribuzione delle fasce orarie 7.30-9.30 e 17.00-19.00 dei flussi conteggiati in veicoli equivalenti, rilevati nella sezione 3, in Via B. Melzi, nel tratto tra la Via Baracca e la Via Porro. Complessivamente sono stati rilevati 1.230 veicoli bidirezionali, con una media oraria di 307.5 veicoli equivalenti, un minimo di 222 veicoli rilevati tra le 8.30 e le 9.30 ed un massimo di 367 veicoli registrato tra le 17.00 e le 18.00.

In ingresso si sono registrati in totale 667 veicoli di cui 270 nella fascia oraria 7.30-9.30 e 397 nella fascia oraria 17.00-19.00, con una punta massima di 221 veicoli equivalenti tra le 17.00 e le 18.00.

In uscita si sono registrati in totale 563 veicoli di cui 257 nella fascia 7.30-9.30 e 306 nella fascia 17.00-19.00 con una punta massima di 177 veicoli equivalenti rilevati dalle 17.30 alle 18.30.

La distribuzione oraria dei veicoli (bidirezionali nelle quattro ore rilevate) denota che l'89.6% sono auto, lo 0.2% di bus, il 5.1% di commerciali leggeri, l'0.2% di commerciali pesanti, il 2.5% di moto e l'2.4% di bici.

In Figura 3.1.4 è riportata la distribuzione delle fasce orarie 7.30-9.30 e 17.00-19.00 dei flussi conteggiati in veicoli equivalenti, rilevati nella sezione 4, in Via Provinciale Saronnese, prima dell'intersezione con Via Monte Lungo in direzione centro. Complessivamente sono stati rilevati 6.221 veicoli bidirezionali, con una media oraria di 1.625 veicoli equivalenti, un minimo di 1.524 veicoli rilevati tra le 8.30 e le 9.30 e un massimo di 1.706 veicoli registrato tra le 17.30 e le 18.30, tra tutte e 8 le sezioni di rilievo con interviste e conteggi classificati questa risulta quella con i maggiori flussi veicolari.

In ingresso si sono registrati in totale 3.116 veicoli di cui 1.327 nella fascia oraria 7.30-9.30 e 1.789 nella fascia oraria 17.00-19.00, con una punta massima di 942 veicoli equivalenti rilevati tra le 17.45 e le 18.45.

In uscita si sono registrati in totale 3.105 veicoli di cui 1.660 nella fascia 7.30-9.30 e 1.445 nella fascia 17.00-19.00 con una punta massima di 969 veicoli equivalenti rilevati tra le 7.30 e le 8.30.

La distribuzione oraria dei veicoli (bidirezionali nelle quattro ore rilevate) denota che l'86% sono auto, lo 0.2% autobus, il 6.6% commerciali leggeri, il 3,0% commerciali pesanti, il 3.5% moto e lo 0.5% bici.

FIGURA 3.1.3 - CONTEGGI CLASSIFICATI - TIPOLOGIA DEI VEICOLI E DISTRIBUZIONE ORARIA
Sezione 3 - Via Barbara Melzi

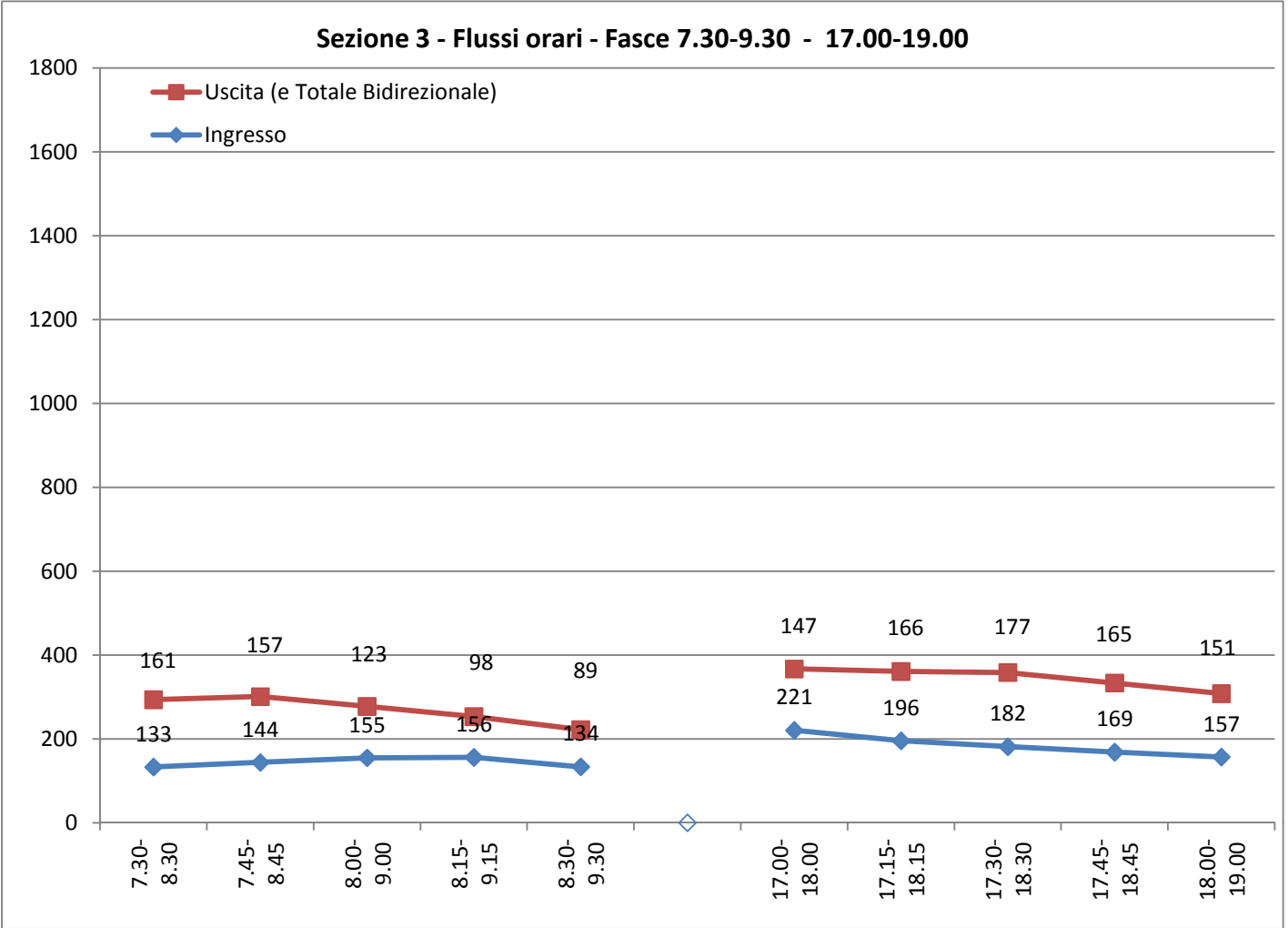
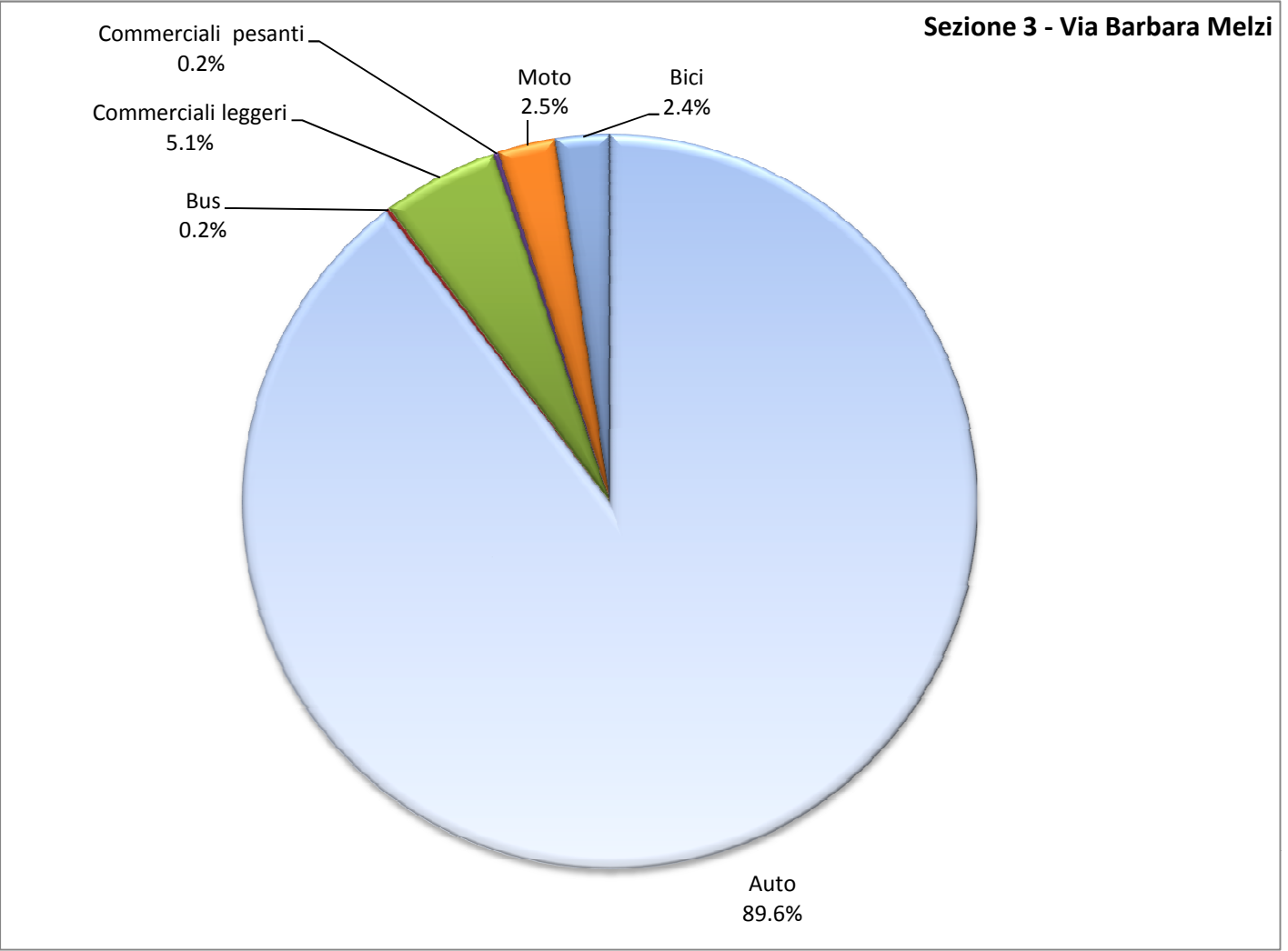
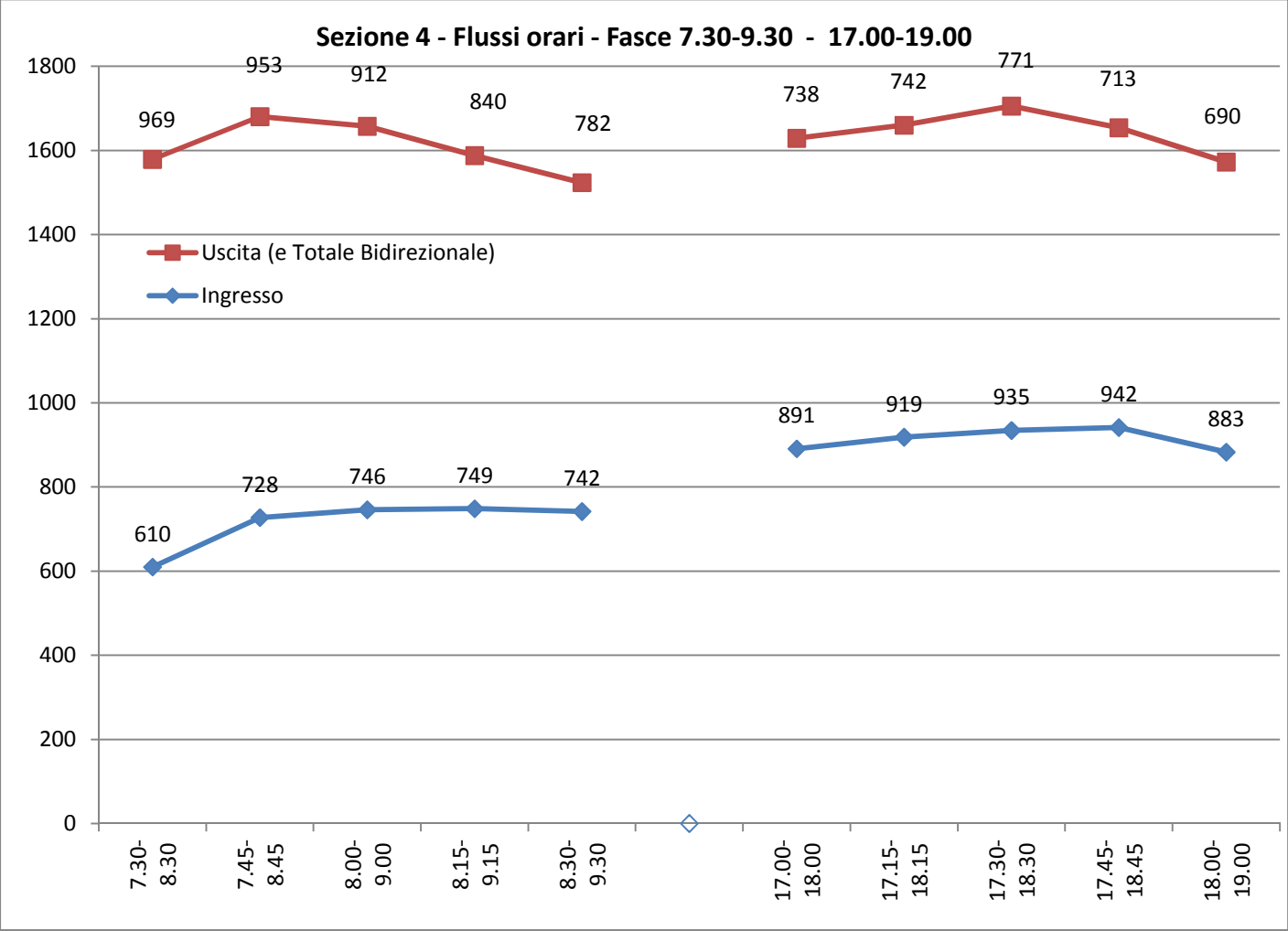
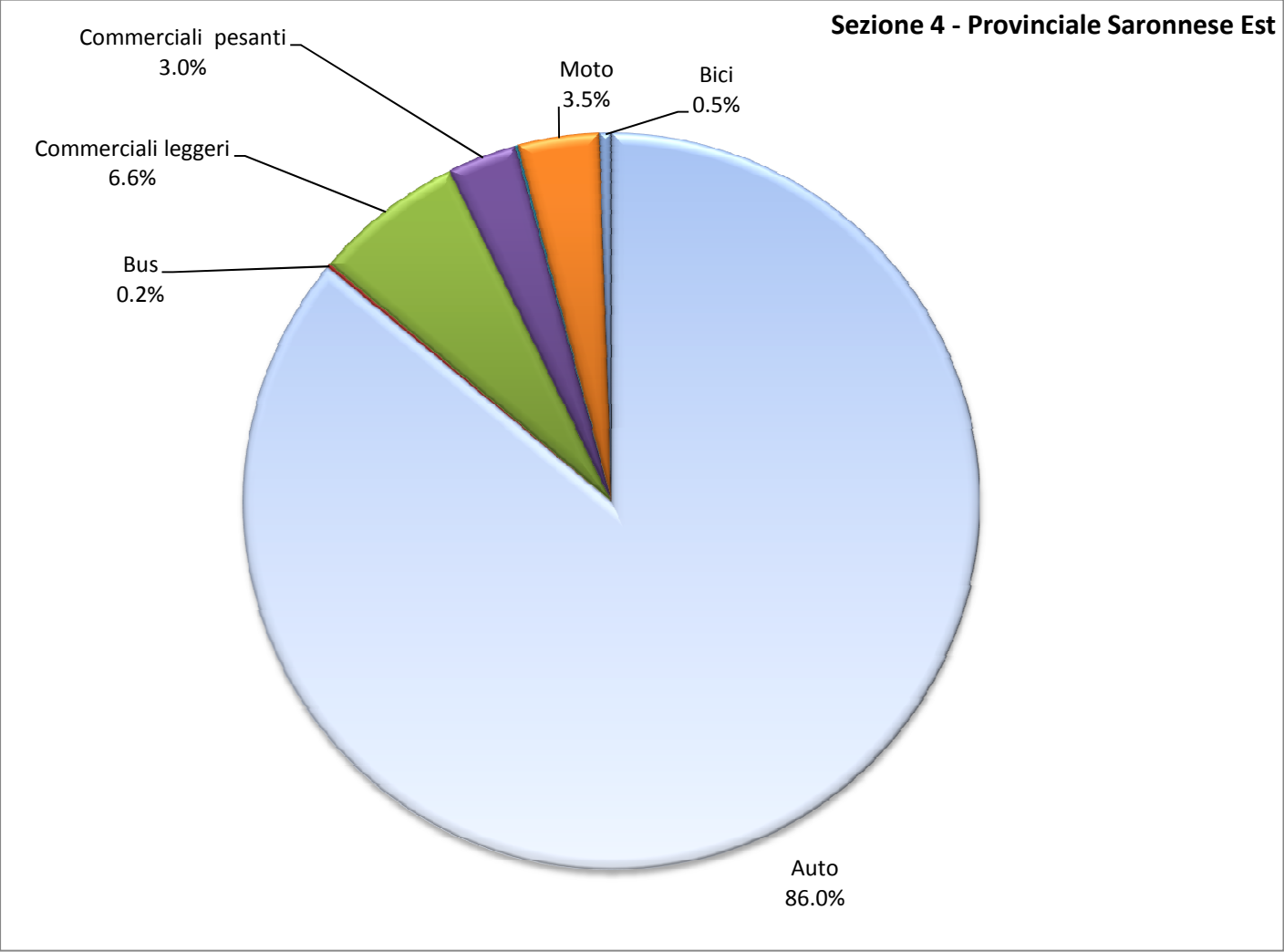


FIGURA 3.1.4 - CONTEGGI CLASSIFICATI - TIPOLOGIA DEI VEICOLI E DISTRIBUZIONE ORARIA
Sezione 4 - Provinciale Saronnese (Montelungo)



In Figura 3.1.5 è riportata la distribuzione delle fasce orarie 7.30-9.30 e 17.00-19.00 dei flussi conteggiati in veicoli equivalenti, rilevati nella sezione 5, in Via Marco Polo, prima dell'intersezione con Via Cerro Maggiore in direzione centro. Complessivamente sono stati rilevati 1.294 veicoli bidirezionali, con una media oraria di 350 veicoli equivalenti, un minimo di 24 veicoli equivalenti rilevati tra le 8.30 e le 9.30 ed un massimo di 417 veicoli registrato tra le 17.30 e le 18.30.

In ingresso si sono registrati in totale 556 veicoli di cui 223 nella fascia oraria 7.30-9.30 e 333 nella fascia oraria 17.00-19.00, con una punta massima di 196 veicoli equivalenti rilevati tra le 17.45 e le 18.45.

In uscita si sono registrati in totale 738 veicoli di cui 323 nella fascia 7.30-9.30 e 415 nella fascia 17.00-19.00, con una punta massima di 230 veicoli equivalenti rilevati tra le 17.00 e le 18.00.

La distribuzione oraria dei veicoli (bidirezionali nelle quattro ore rilevate) denota che l'86.5% sono auto, lo 0.1% autobus, il 7.3% commerciali leggeri, il 3.5% commerciali pesanti, l'1.8% moto e lo 0.2% sono bici.

In Figura 3.1.6A è riportata la distribuzione delle fasce orarie 7.30-9.30 e 17.00-19.00 dei flussi conteggiati in veicoli equivalenti, rilevati nella sezione 6A, in Via Provinciale Saronnese Ovest lato Castellanza, nel tratto tra la Via Legnano e la Via Pablo Picasso. Complessivamente sono stati rilevati 5.603 veicoli bidirezionali, con una media oraria di 1.446 veicoli equivalenti, un minimo di 1.237 veicoli rilevati tra le 8.30 e le 9.30 ed un massimo di 1.573 veicoli registrato tra le 17.30 e le 18.30.

In ingresso si sono registrati in totale 2.884 veicoli di cui 1.386 nella fascia oraria 7.30-9.30 e 1.498 nella fascia oraria 17.00-19.00, con una punta massima di 792 veicoli tra le 17.30 e le 18.30.

In uscita si sono registrati in totale 2.719 veicoli di cui 1.274 nella fascia 7.30-9.30 e 1.445 nella fascia 17.00-19.00 con una punta massima di 782 veicoli equivalenti in transito tra le 17.30 e le 18.30.

La distribuzione oraria dei veicoli (bidirezionali nelle quattro ore rilevate) denota che l'85.7% sono auto, lo 0.3% autobus, il 7.3% veicoli commerciali leggeri, il 2.4% commerciali pesanti, il 3.4% moto e lo 0.5% bici.

In Figura 3.1.6B è riportata la distribuzione delle fasce orarie 7.30-9.30 e 17.00-19.00 dei flussi conteggiati in veicoli equivalenti, rilevati nella sezione 6B, in Via Legnano, all'altezza del civ. 51 prima della Via Ronchi. Complessivamente sono stati rilevati 3.935 veicoli bidirezionali, con una media oraria di 984 veicoli equivalenti, un minimo di 720 veicoli rilevati tra le 8.30 e le 9.30 ed un massimo di 1.095 veicoli registrato tra le 17.15 e le 18.15.

In ingresso si sono registrati in totale 1.892 veicoli di cui 899 nella fascia oraria 7.30-9.30 e 993 nella fascia oraria 17.00-19.00. con una punta massima di 560 veicoli equivalenti registrati tra le 7.30 e le 8.30.

In uscita si sono registrati in totale 2043 veicoli di cui 917 nella fascia 7.30-9.30 e 1126 nella fascia 17.00-19.00 con una punta massima di 607 veicoli equivalenti conteggiati tra 17.15 e le 18.15.

FIGURA 3.1.5 - CONTEGGI CLASSIFICATI - TIPOLOGIA DEI VEICOLI E DISTRIBUZIONE ORARIA
Sezione 5 - Via Marco Polo

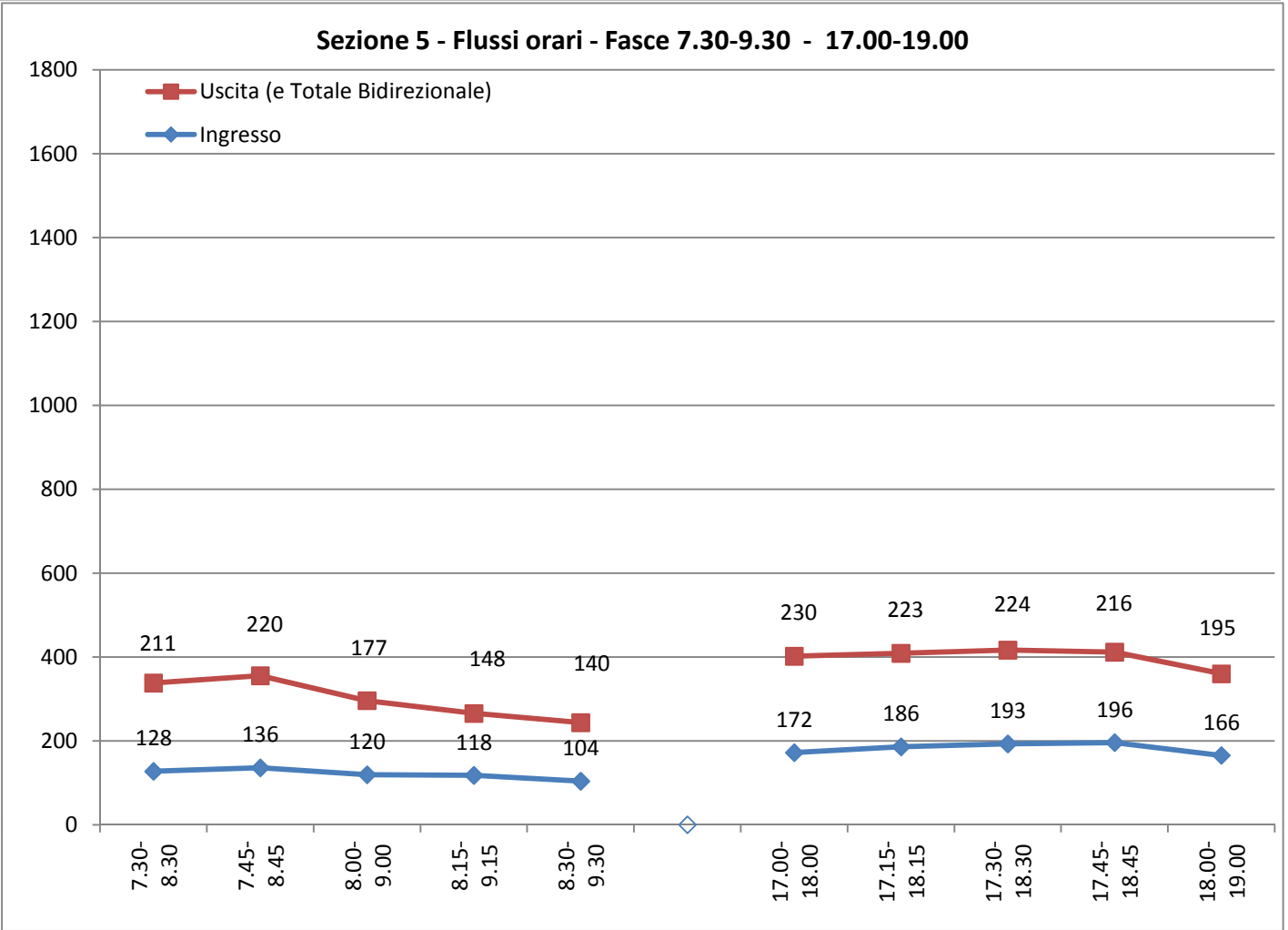
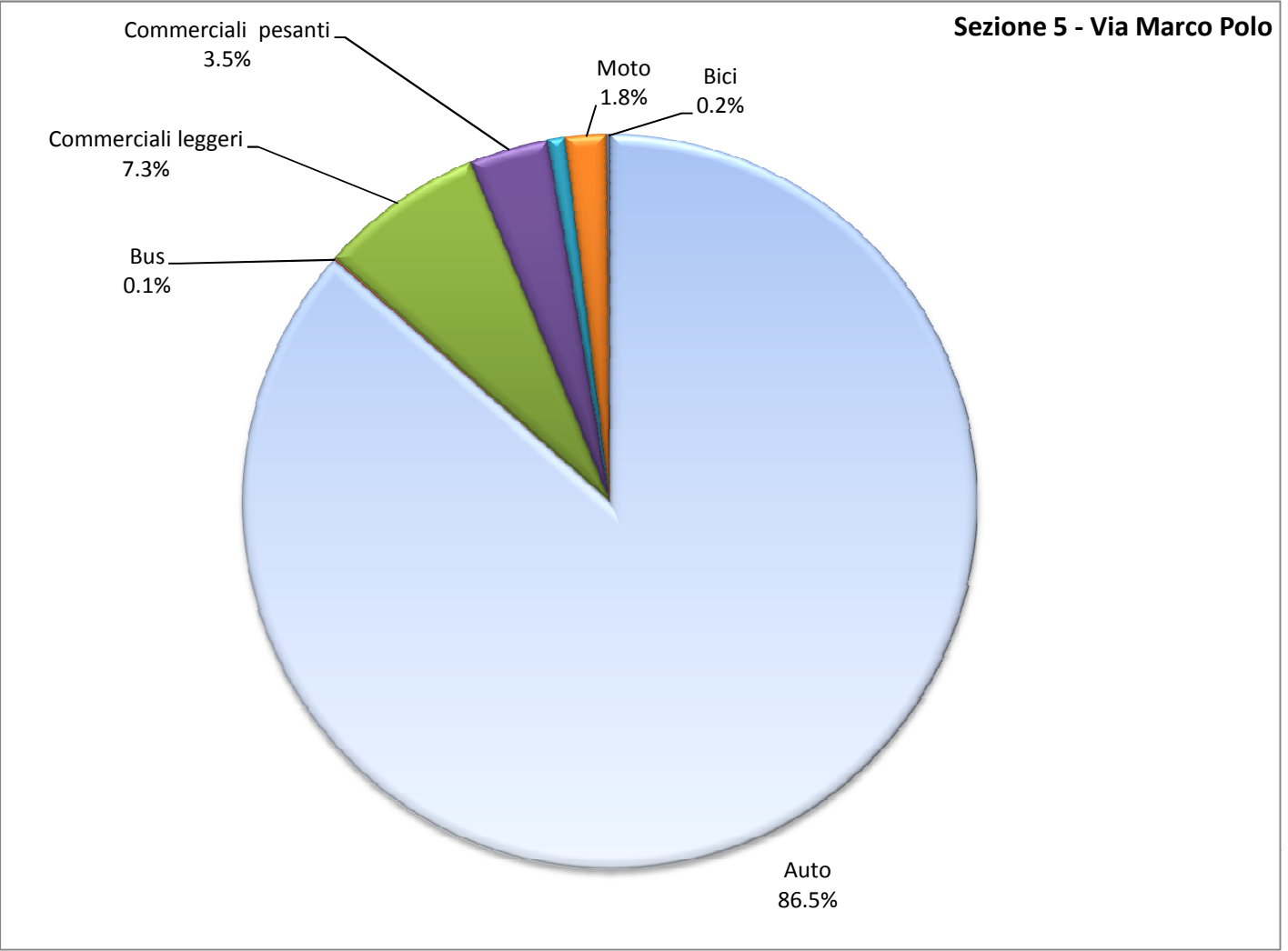


FIGURA 3.1.6a - CONTEGGI CLASSIFICATI - TIPOLOGIA DEI VEICOLI E DISTRIBUZIONE ORARIA
Sezione 6A - Provinciale Savonese Ovest lato Castellanza

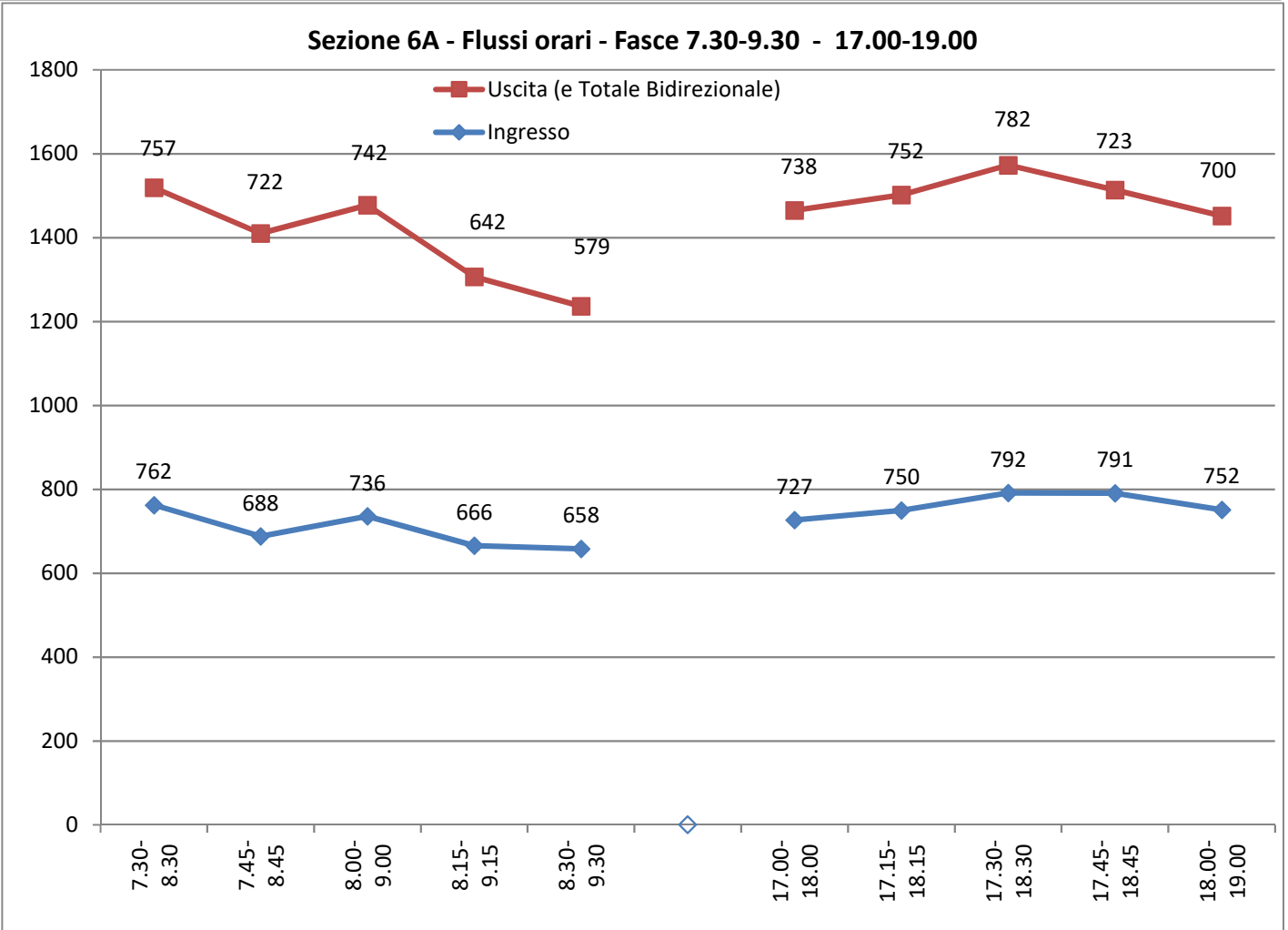
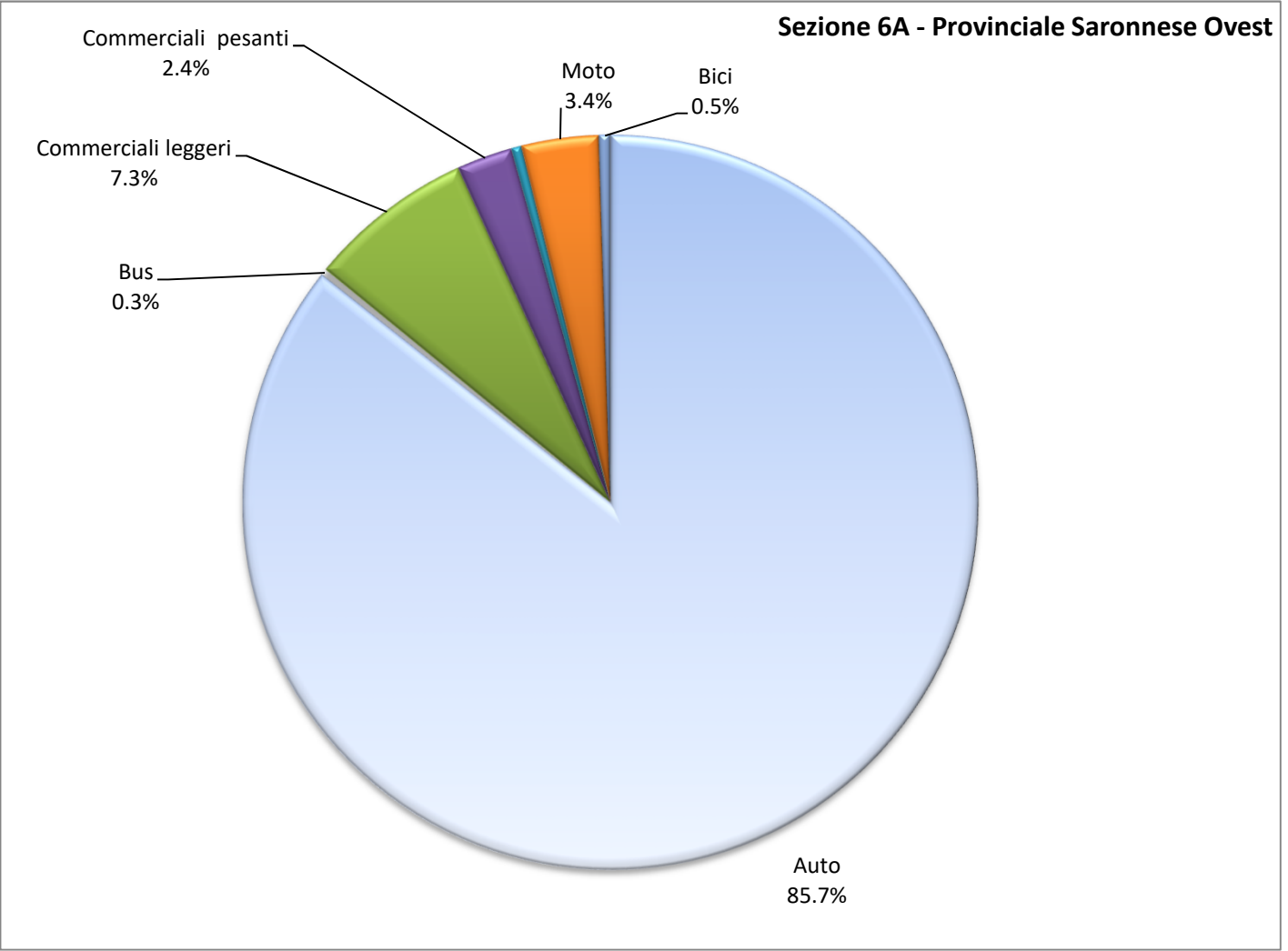
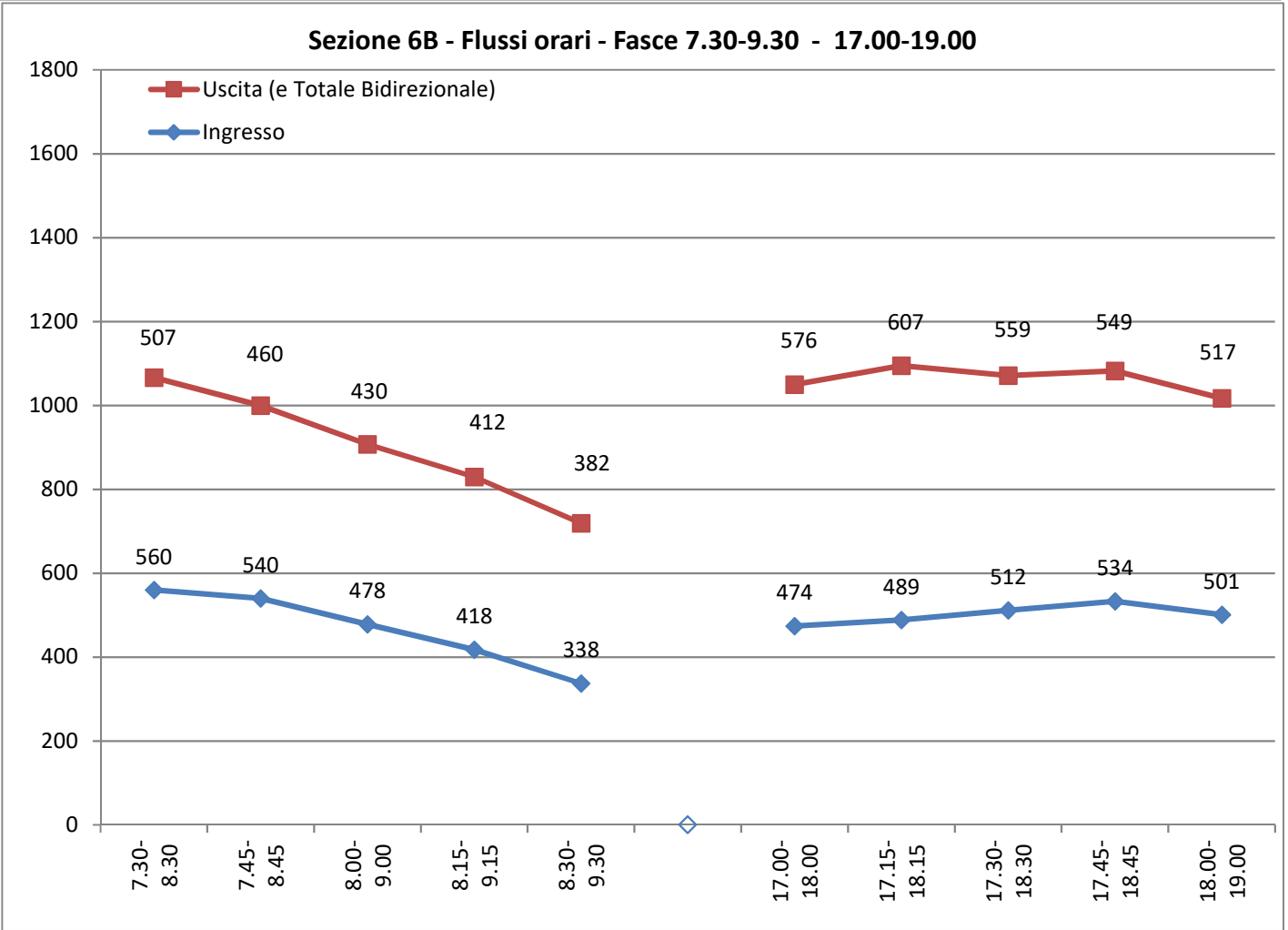
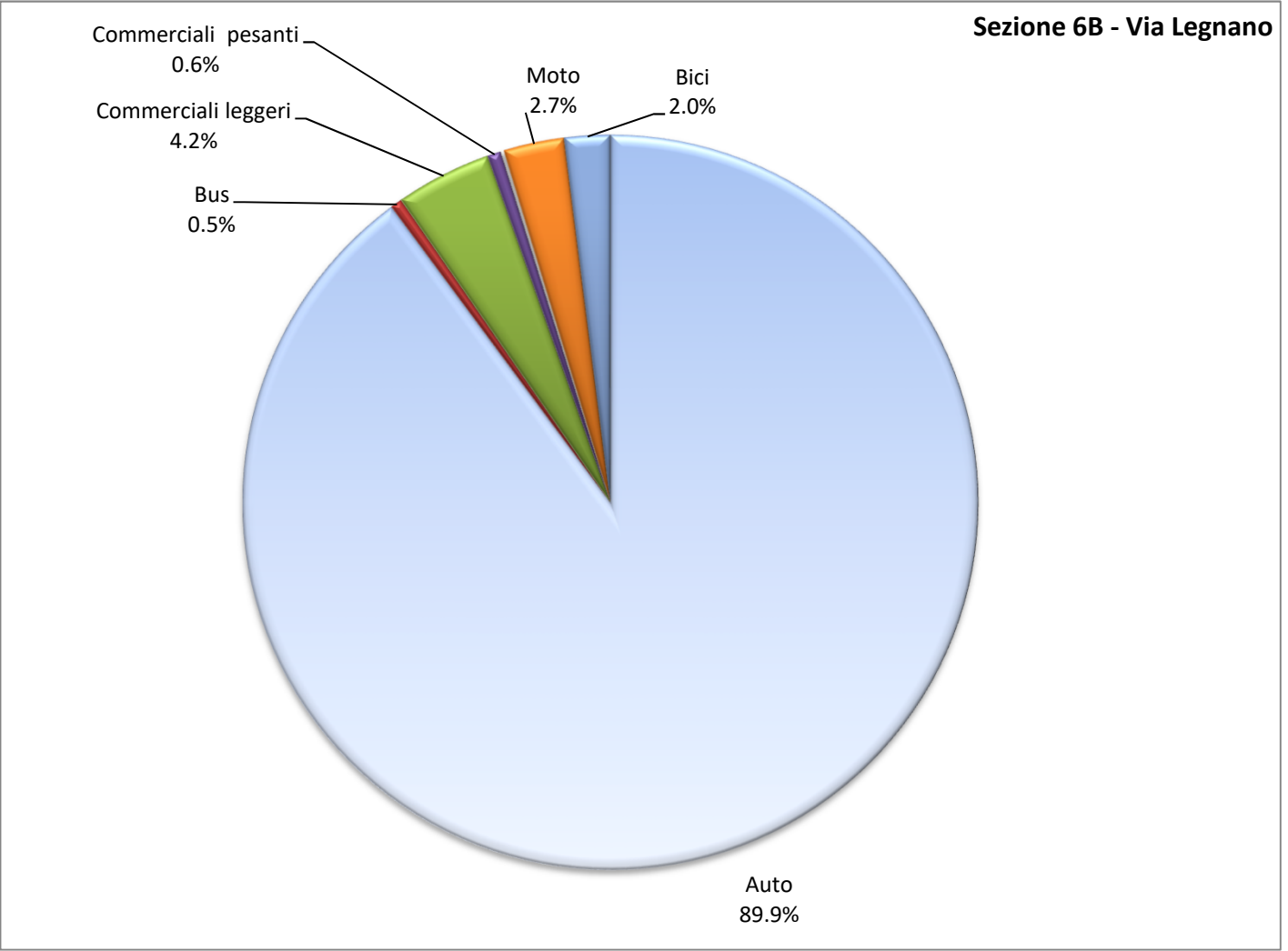


FIGURA 3.1.6b - CONTEGGI CLASSIFICATI - TIPOLOGIA DEI VEICOLI E DISTRIBUZIONE ORARIA
Sezione 6B - Via Legnano



La distribuzione oraria dei veicoli (bidirezionali nelle quattro ore rilevate) determina che l'89.9% sono auto, lo 0.5% autobus, il 4.2% veicoli commerciali leggeri, il 0.6% commerciali pesanti, il 2.7% moto e il 2.0% bici.

In Figura 3.1.7 è riportata la distribuzione delle fasce orarie 7.30-9.30 e 17.00-19.00 dei flussi conteggiati in veicoli equivalenti, rilevati nella sezione 7, in Via Castellanza, nel tratto tra Viale Lombardia. Complessivamente sono stati rilevati 1.568 veicoli bidirezionali, con una media oraria di 391 veicoli equivalenti, un minimo di 322 veicoli rilevati tra le 8.30 e le 9.30 ed un massimo di 497 veicoli registrato tra le 7.45 e le 8.45.

In ingresso si sono registrati in totale 699 veicoli di cui 348 nella fascia oraria 7.30-9.30 e 351 nella fascia oraria 17.00-19.00, con una punta massima di 222 veicoli equivalenti conteggiati tra 7.45 e le 8.45.

In uscita si sono registrati in totale 869 veicoli di cui 468 nella fascia 7.30-9.30 e 401 nella fascia 17.00-19.00, con una punta massima di 275 veicoli equivalenti conteggiati tra 7.45 e le 8.45.

La distribuzione oraria dei veicoli (bidirezionali nelle quattro ore rilevate) evidenzia una percentuale dell'88,4% di auto, del 0,2% di autobus, del 7,5% di commerciali leggeri, di solo lo 0,8% di commerciali pesanti, dell'1,4% di moto e del'1,7% di bici.

In Figura 3.1.8 è riportata la distribuzione delle fasce orarie 7.30-9.30 e 17.00-19.00 dei flussi conteggiati in veicoli equivalenti, rilevati nel totale delle 8 sezioni al cordone. Complessivamente, nelle quattro ore di indagine, sono stati rilevati 24.051 veicoli bidirezionali, con una media oraria di 6.180 veicoli equivalenti, con un minimo di 4.974 veicoli rilevati tra le 8.30 e le 9.30 ed un massimo di 6.673 veicoli registrato tra le 17.30 e le 18.30.

In ingresso si sono registrati in totale 11.983 veicoli di cui 5.518 nella fascia oraria 7.30-9.30 e 6.465 nella fascia oraria 17.00-19.00.

In uscita si sono registrati in totale 12.068 veicoli di cui 5.816 nella fascia 7.30-9.30 e 6.256 nella fascia 17.00-19.00.

La distribuzione oraria dei veicoli (bidirezionali nelle quattro ore rilevate) rileva una percentuale dell'87.5% di auto private, dello 0.2% di autobus, il 6.4% di commerciali leggeri, il 1.9% di commerciali pesanti, il 2.7% di moto e l'1.1% di bici.

Nell'istogramma sottostante, relativo alla distribuzione percentuale del traffico pesante e delle biciclette si è messa in evidenza una delle tematiche del piano e cioè quello di ridurre il traffico pesante di attraversamento e aumentare il traffico leggero (biciclette).

Dall'analisi risulta che la sezione 5, Via Marco Polo, presenta la percentuale più alta di traffico pesante 3.48% e poco meno risulta la percentuale di traffico pesante nella sezione 4, Via Provinciale Saronnese est, 3.04%.

Risulta alta anche la percentuale nella sezione 6A, Via Provinciale Saronnese ovest, 2.45%.

La sezione con la percentuale di traffico pesante più bassa è la sezione 3, Via Barbara Melzi (campo sportivo), 0.24%, le altre oscillano da un massimo di 1.74% ad un minimo di 0.58%.

FIGURA 3.1.7 - CONTEGGI CLASSIFICATI - TIPOLOGIA DEI VEICOLI E DISTRIBUZIONE ORARIA
Sezione 7 - Via Castellanza

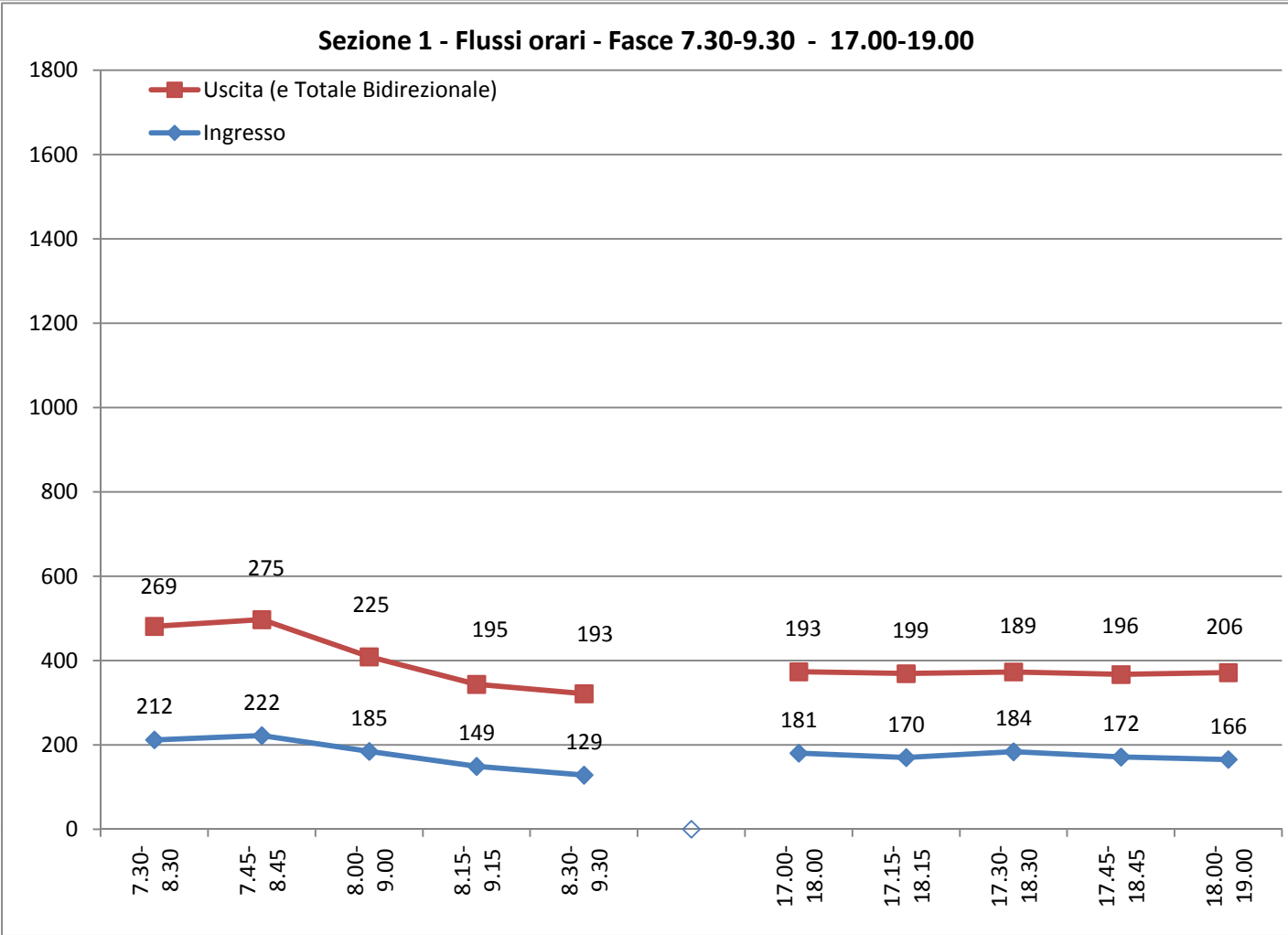
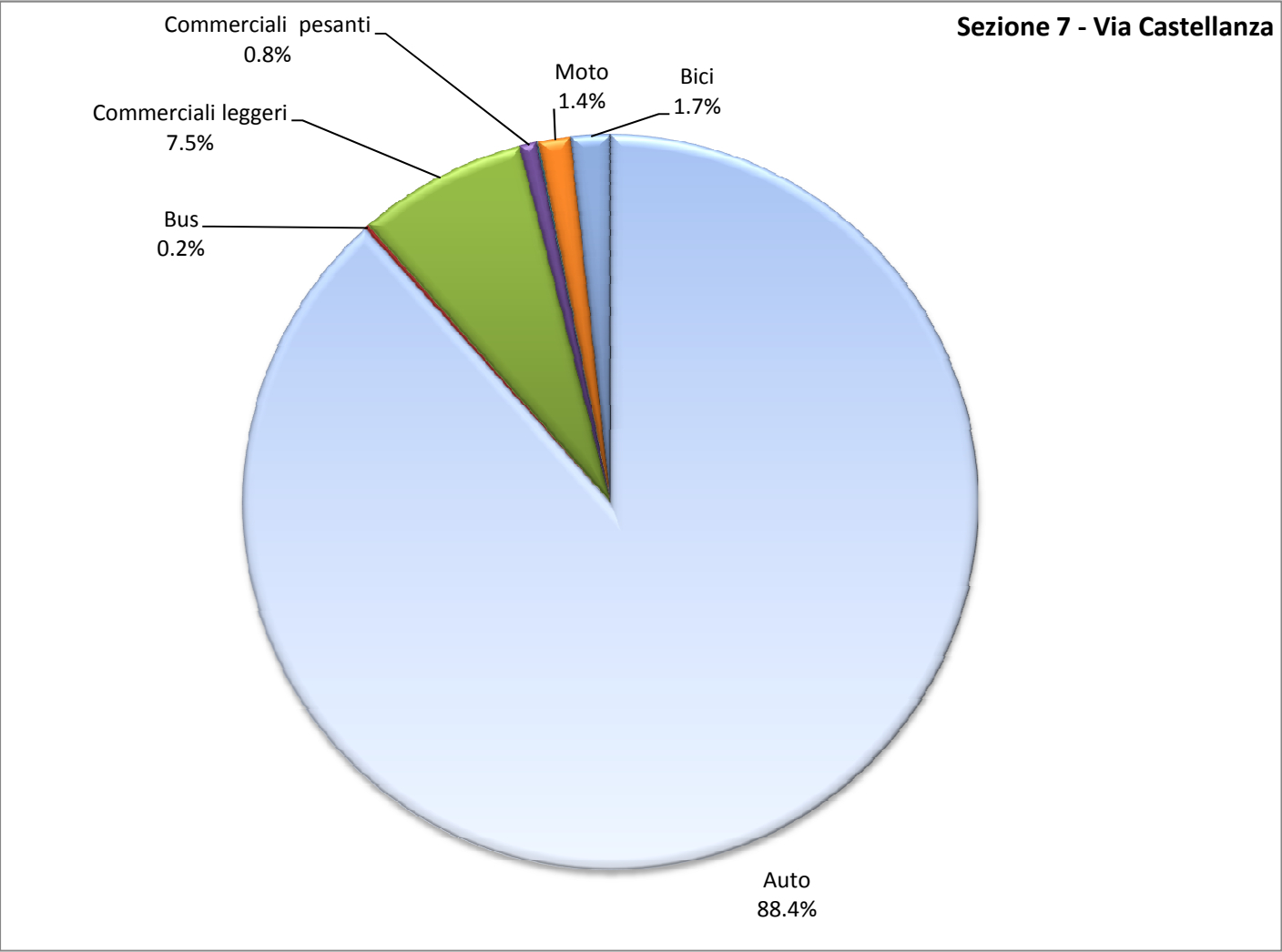
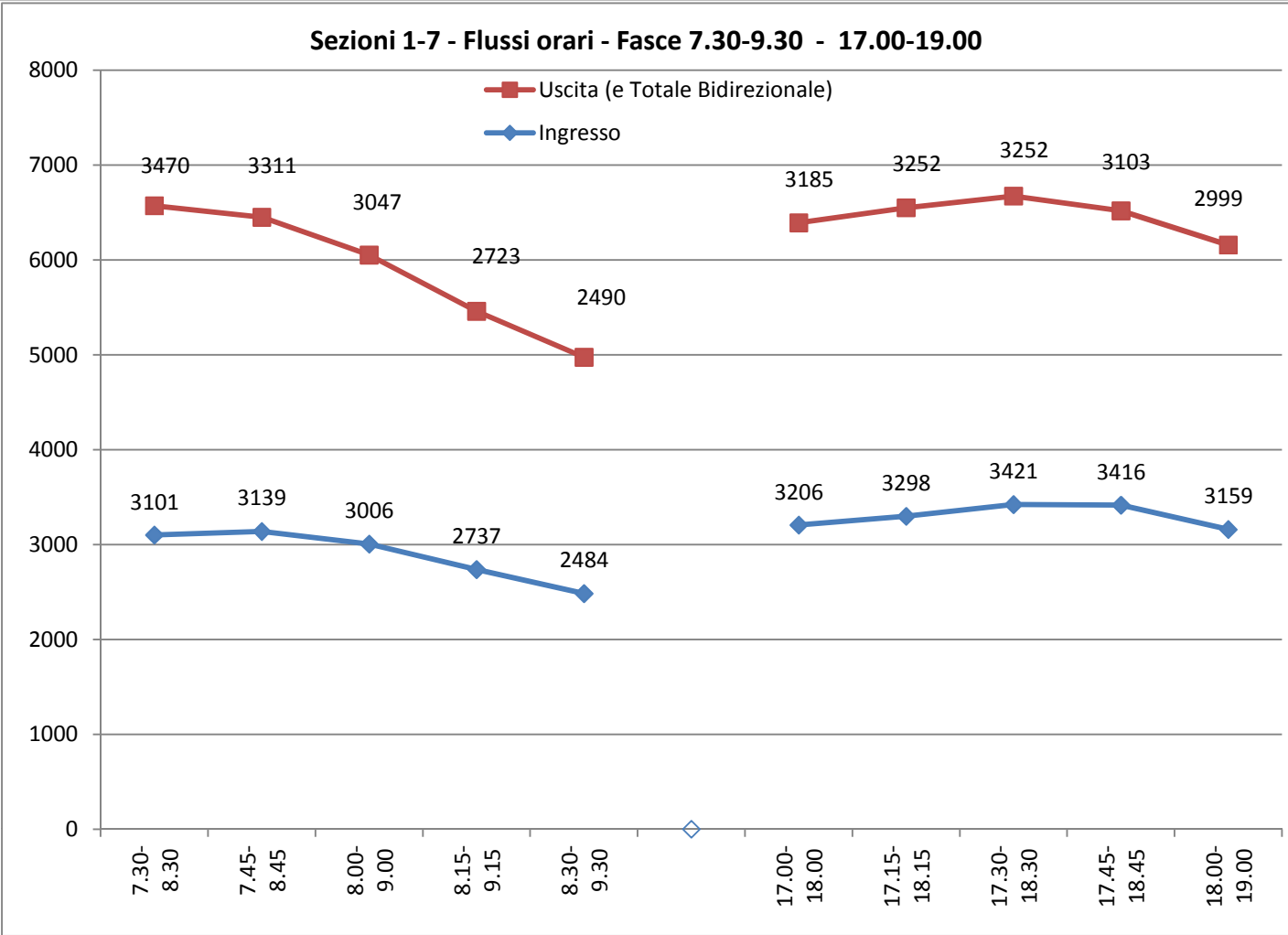
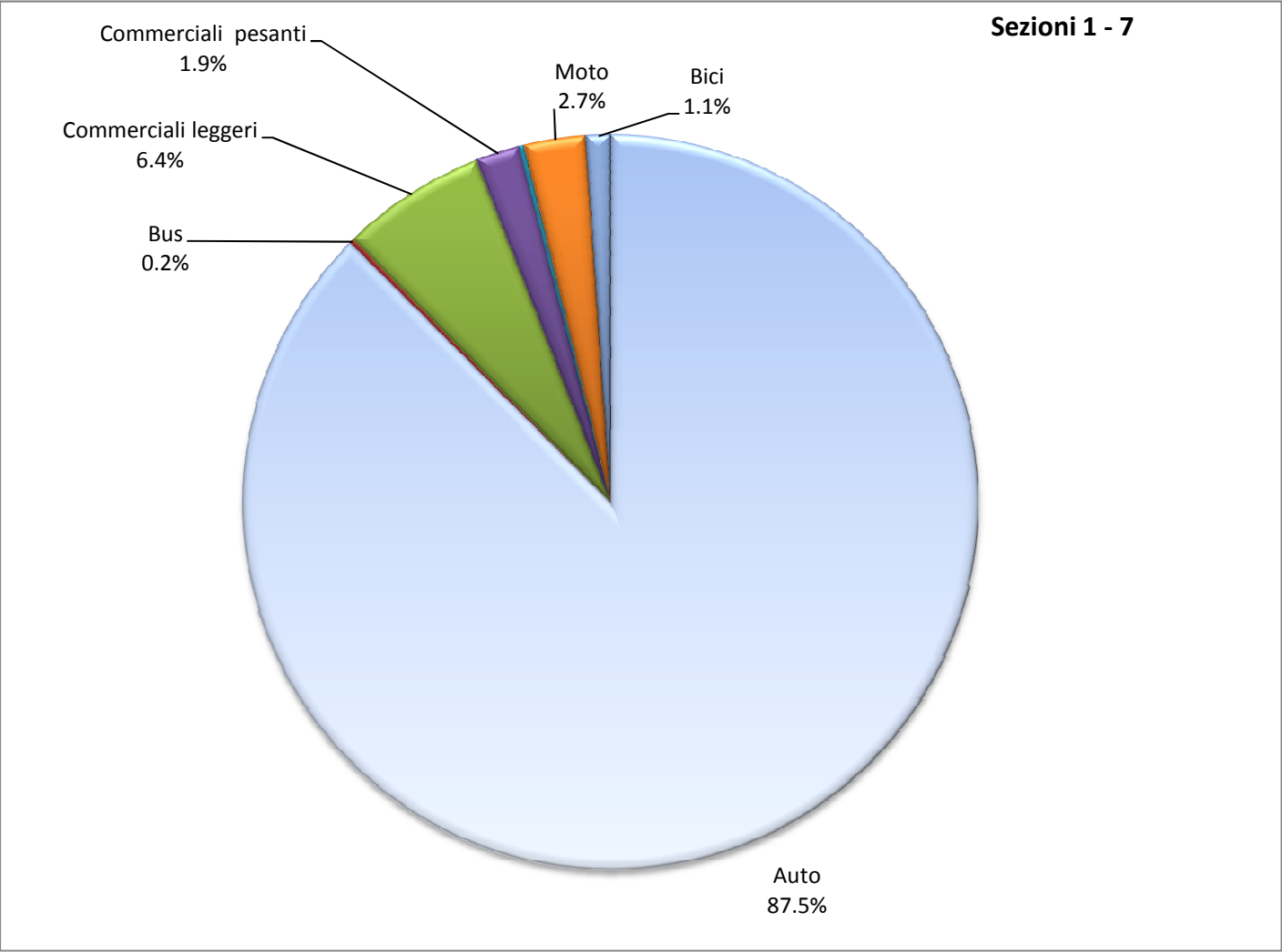


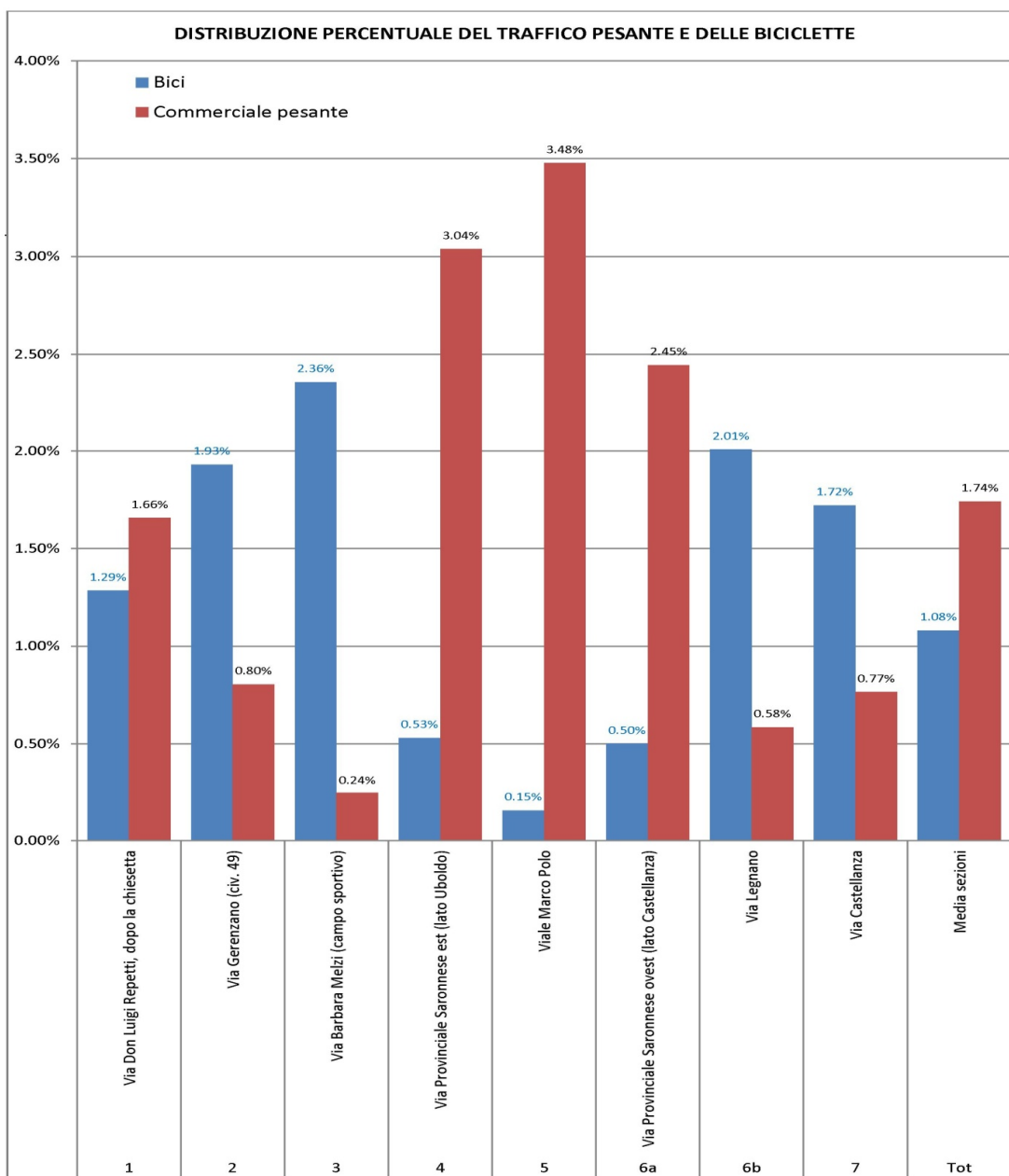
FIGURA 3.1.8 - CONTEGGI CLASSIFICATI - TIPOLOGIA DEI VEICOLI E DISTRIBUZIONE ORARIA
Sezione Totale cordone - Sezioni 1-7



Per quanto riguarda le biciclette si può notare come nella zona in cui la percentuale di veicoli pesanti è inferiore, sezione 3, si ha un passaggio di biciclette più alto 2.36%, dove il traffico pesante è superiore, sezione 5, si sono rilevate meno biciclette, 0,15%. Questo per quanto riguarda i due estremi di minima e massima.

Però si può notare che anche nel confronto con le altre sezioni si ha una coincidenza inversa con l'aumentare del traffico pesante si ha una riduzione di passaggi di biciclette.

Così abbiamo per le due sezioni 4 e 6A in cui il traffico pesante era elevato



una percentuale di passaggi in bici intorno allo 0.50%, dove il range del traffico pesante oscillava dall'1.74% allo 0.54% il traffico delle biciclette oscilla dall'1.08% al 2.01%.

I dati di traffico raccolti e memorizzati in forma tabellare per singola sezione e per il totale delle 4 sezioni, suddivisi per quarti d'ora, sono riportati nell'Allegato 2.

Conteggi agli incroci

A completamento del quadro dei flussi veicolari che interessano la viabilità di Rescaldina sono stati effettuati conteggi di traffico in 8 significative intersezioni, rilevando nelle fasce orarie 7.30-9.30 e 17.00-19.00 i flussi veicolari sul totale delle strade afferenti all'incrocio e nei singoli movimenti di svolta. Nei rilievi del traffico agli incroci di sono distinti i veicoli leggeri (auto, furgoni e commerciali leggeri) dai veicoli pesanti (camion, pullman, autoarticolati, ecc.). All'interno delle due fasce di rilievo sono state individuate le due ore di massima punta sul totale delle intersezioni: 7.30-8.30 per il mattino e 17.30-18.30 per la sera.

Il flussogramma del traffico rilevato nelle intersezioni dell'ora di punta del mattino è riportato nelle Figure 3.1.9a-b-c mentre quello della punta serale è riportato nelle Figure 3.1.10a-b-c.

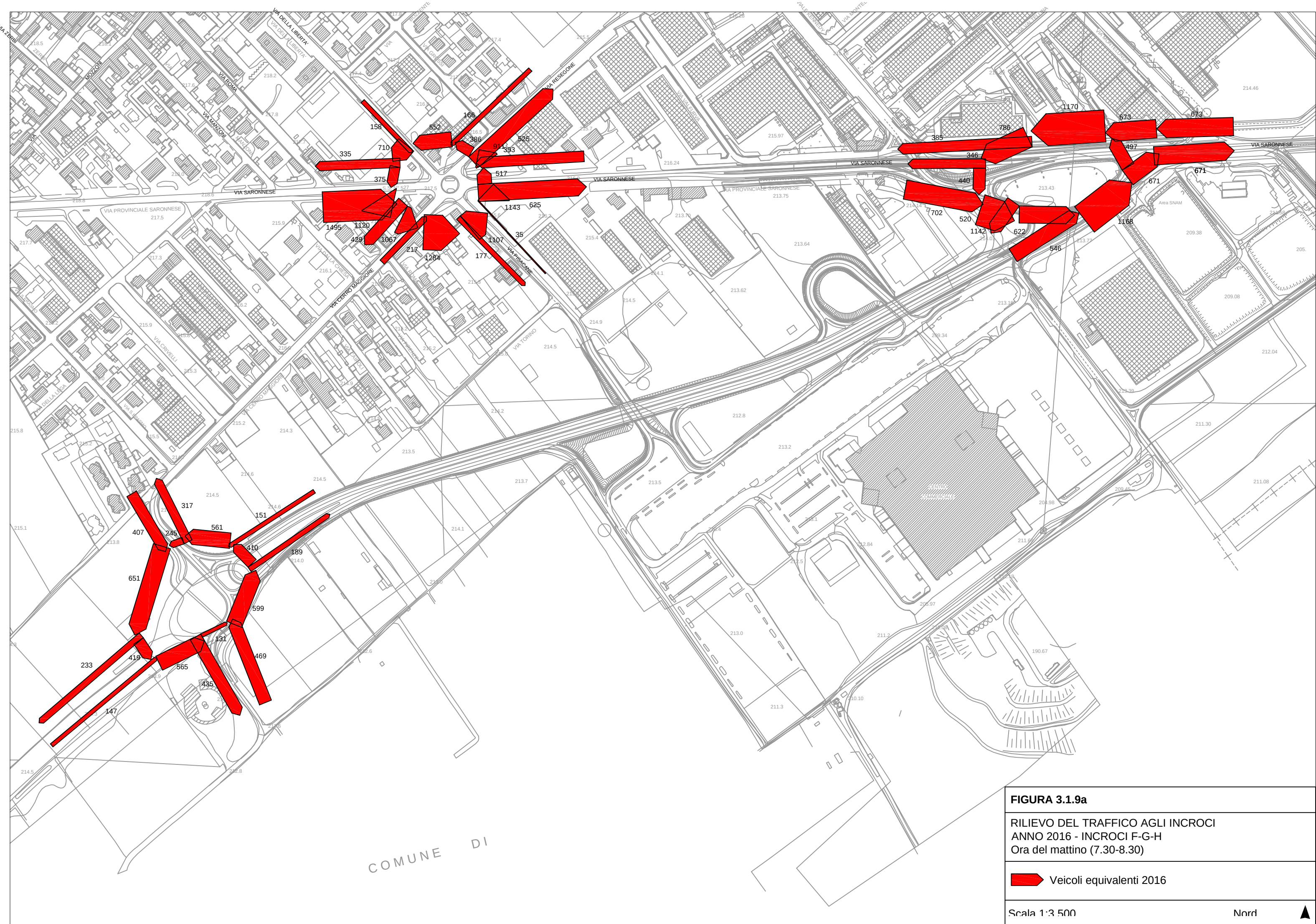
Nell'ora di punta del mattino 7.30-8.30 i flussi più elevati, rilevati agli incroci, si registrano in Via Provinciale Saronnese nell'intersezione 4, con 1.533 veicoli bidirezionali ed all'intersezione 6A, con 1.477 veicoli bidirezionali ai quali si aggiungono i 1.091 veicoli bidirezionali rilevati all'intersezione 6B; altri flussi che si avvicinano ai 1.000 veicoli bidirezionali si sono rilevati all'intersezione 1 Via Repetti-V.le Lombardia (932 veicoli bidirezionali).

Nella punta serale 17.30-18.30 i flussi più elevati si registrano sempre in Via Provinciale Saronnese nell'intersezione 4, con 1.729 veicoli bidirezionali ed all'intersezione 6A, con 1.585 veicoli bidirezionali ai quali si aggiungono i 1.101 veicoli bidirezionali rilevati all'intersezione 6B; altri flussi che si avvicinano ai 1.000 veicoli bidirezionali si sono rilevati all'intersezione 1 Via Repetti-V.le Lombardia (837 veicoli bidirezionali).

In Tabella 3.1.1 si riportano i flussi di traffico complessivi intercettati nelle tre intersezioni più direttamente interessate dal traffico del centro commerciale, ove si evidenzia la punta maggiore del traffico in tutte le tre intersezione analizzate, al sabato pomeriggio.

3.2 Indagini Origine/Destinazione

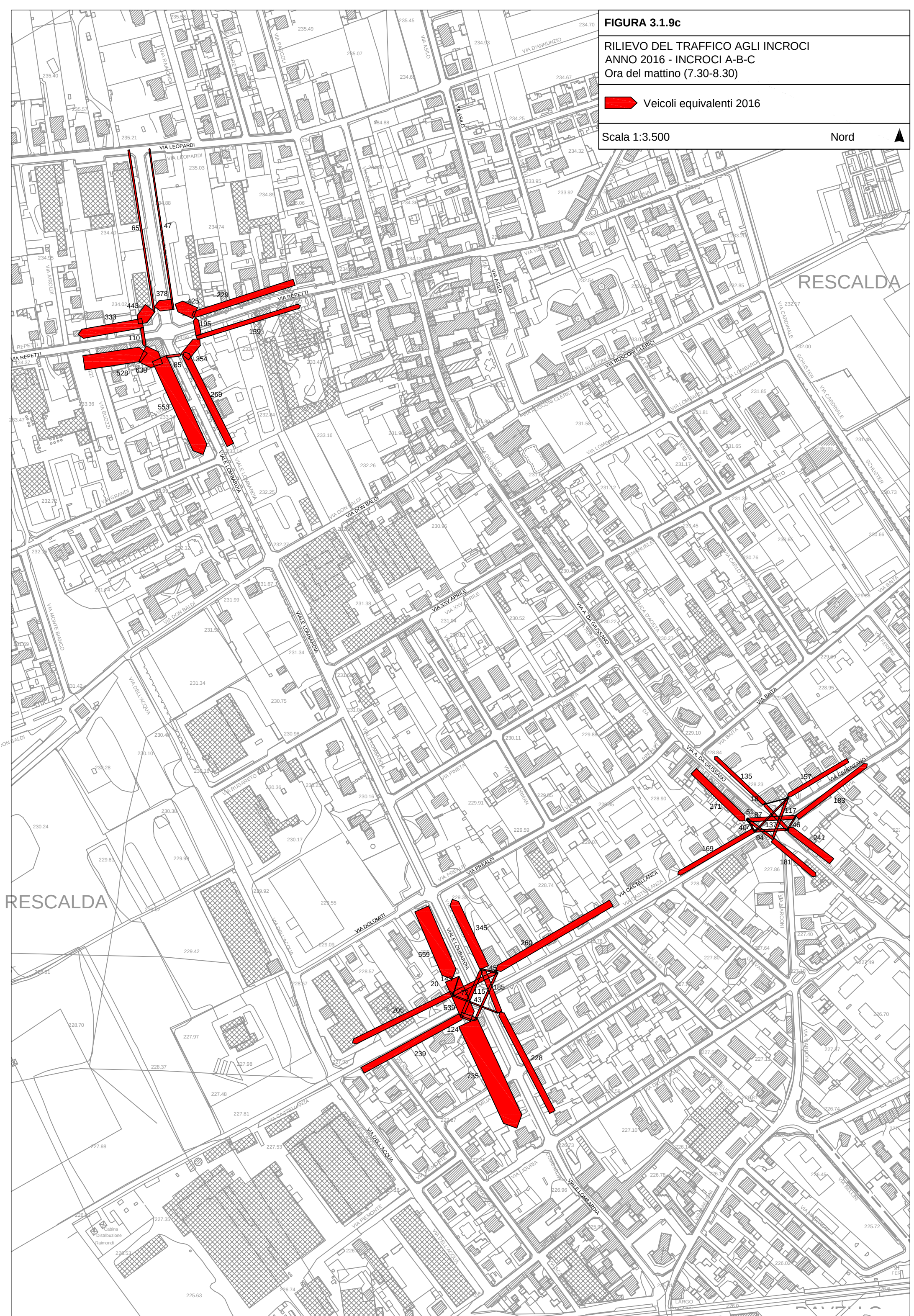
Le indagini origine/destinazione su strada è stata effettuata mediante interviste dirette ai conducenti dei veicoli privati e commerciali leggeri in un giorno feriali tipo per la fascia oraria 7.30-9.30, in diverse radiali di ingresso e uscita dal centro urbano di Rescaldina e per un totale di 8 sezioni bidirezionali. L'indagine è stata effettuata con la collaborazione della Polizia Locale per fermare gli automobilisti da intervistare.

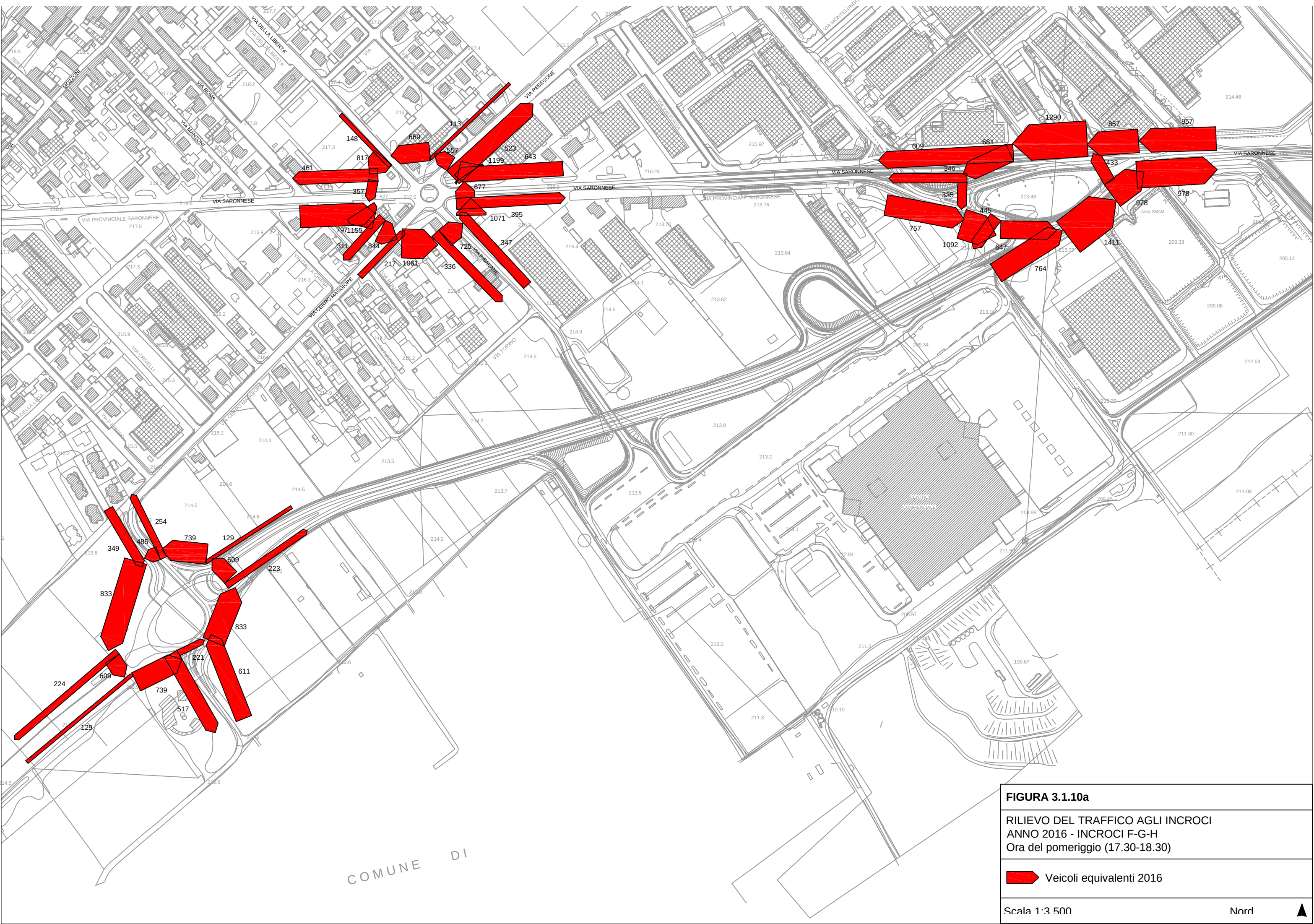




RILIEVO DEL TRAFFICO AGLI INCROCI
ANNO 2016 - INCROCI A-B-C
Ora del mattino (7.30-8.30)

Scala 1:3.500

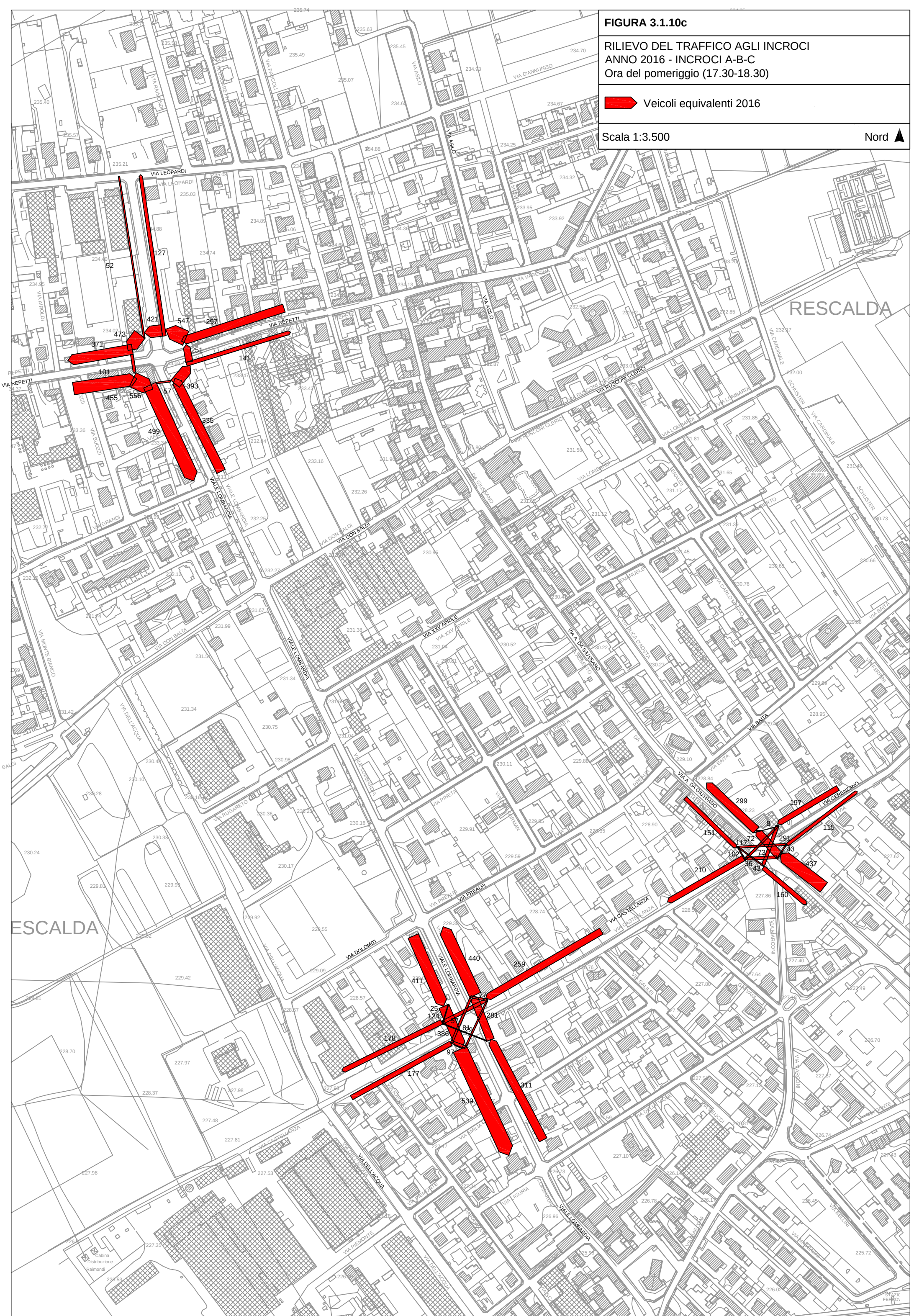




RILIEVO DEL TRAFFICO AGLI INCROCI
ANNO 2016 - INCROCI A-B-C
Ora del pomeriggio (17.30-18.30)

Scala 1:3.500

Nord



Complessivamente sono state raccolte 653 interviste, pari ad un campione dell'12,4% del traffico in ingresso al cordone delle sezioni di indagine (9.387 veicoli leggeri).

Il coefficiente medio di occupazione (numero medio di passeggeri per veicolo) risulta essere pari a 1,182.

Nella Figura 3.2.1 è rappresentata la zonizzazione del comune.

Dall'analisi dei dati è risultato che le Zone urbane che la mattina attraggono

maggiori componenti di traffico in destinazione, tenendo conto anche della loro estensione, sono la zona 3, che si trova a Sud-Est del comune di Rescaldina e a Sud della Via Saronnese, nelle due ore di indagini (7.30-9.30) nella quale sono stati rilevati 620 veicoli, un numero elevato che si riduce a 119 veicoli nell'ora di punta 7.30-8.30. L'elevato numero di veicoli nelle due ore evidenzia l'attrattività delle attività commerciali esistenti nella zona.

La zona 4, la zona industriale, presenta una certa omogeneità dei flussi nelle due ore con 137 veicoli nella fascia 7.30-9.30 e 150 veicoli nella fascia 7.30-8.30.

La zona 19 ha un flusso maggiore di veicoli nella fascia oraria 8.30-9.30 dovuto ai pendolari che si recano in stazione.

Nelle zone 9 e 10 sono stati rilevati rispettivamente 158 e 136 veicoli nelle due ore e 96 e 82 nell'ora di punta.

Nella Tabella 3.2.1 si riporta l'analisi delle

relazioni origine-destinazione ove emerge una percentuale del 2% di traffico

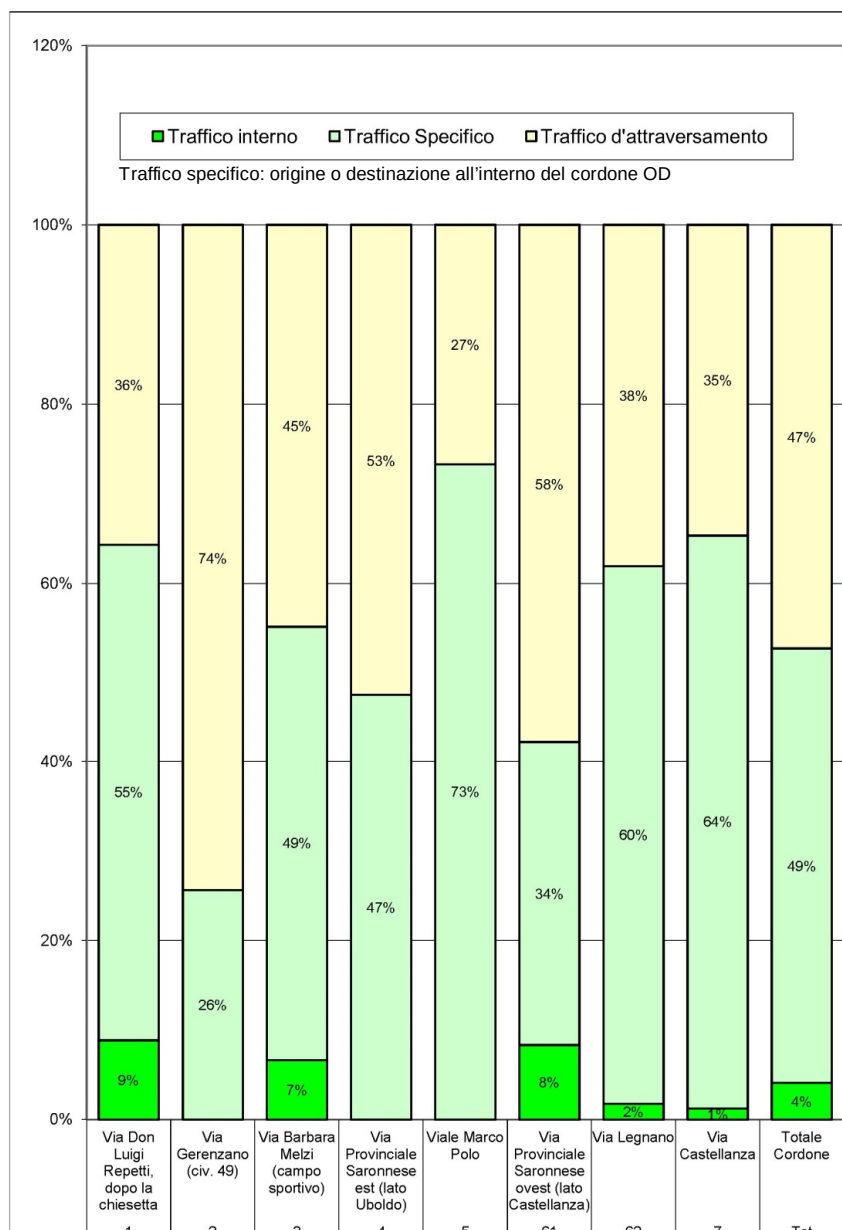


FIGURA 3.2.1	
ZONIZZAZIONE COMUNE DI RESCALDINA	
	Confine di zona
5	Numero di zona
Scala 1:12.000	Nord 

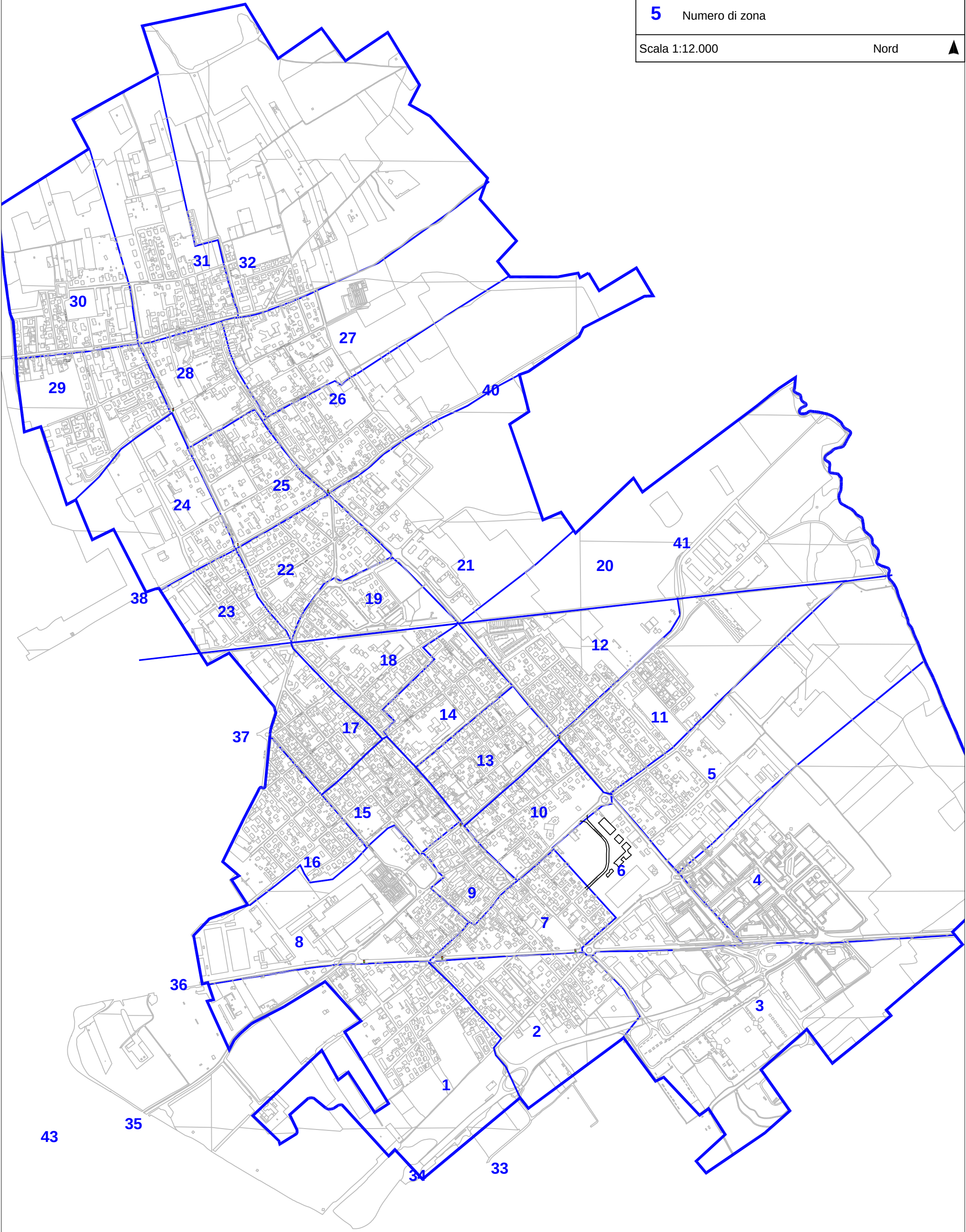


TABELLA 3.1.1 - FLUSSI DI TRAFFICO RILEVATI NELLE ORE DI PUNTA

ORE DI PUNTA	VEICOLI EQUIVALENTI			
	Feriale mattina	Feriale sera	Punta sabato	Punta domenica
F) Via Provinciale Saronnese-Viale Marco Polo	1 930	2 494	2 666	2 179
G) Via Provinciale Saronnese-Via Cerro Maggiore-Via della Libertà-Via Resegone	2 090	2 163	2 726	2 126
H) Viale Marco Polo-Via Cerro Maggiore	1 173	1 280	1 543	1 417

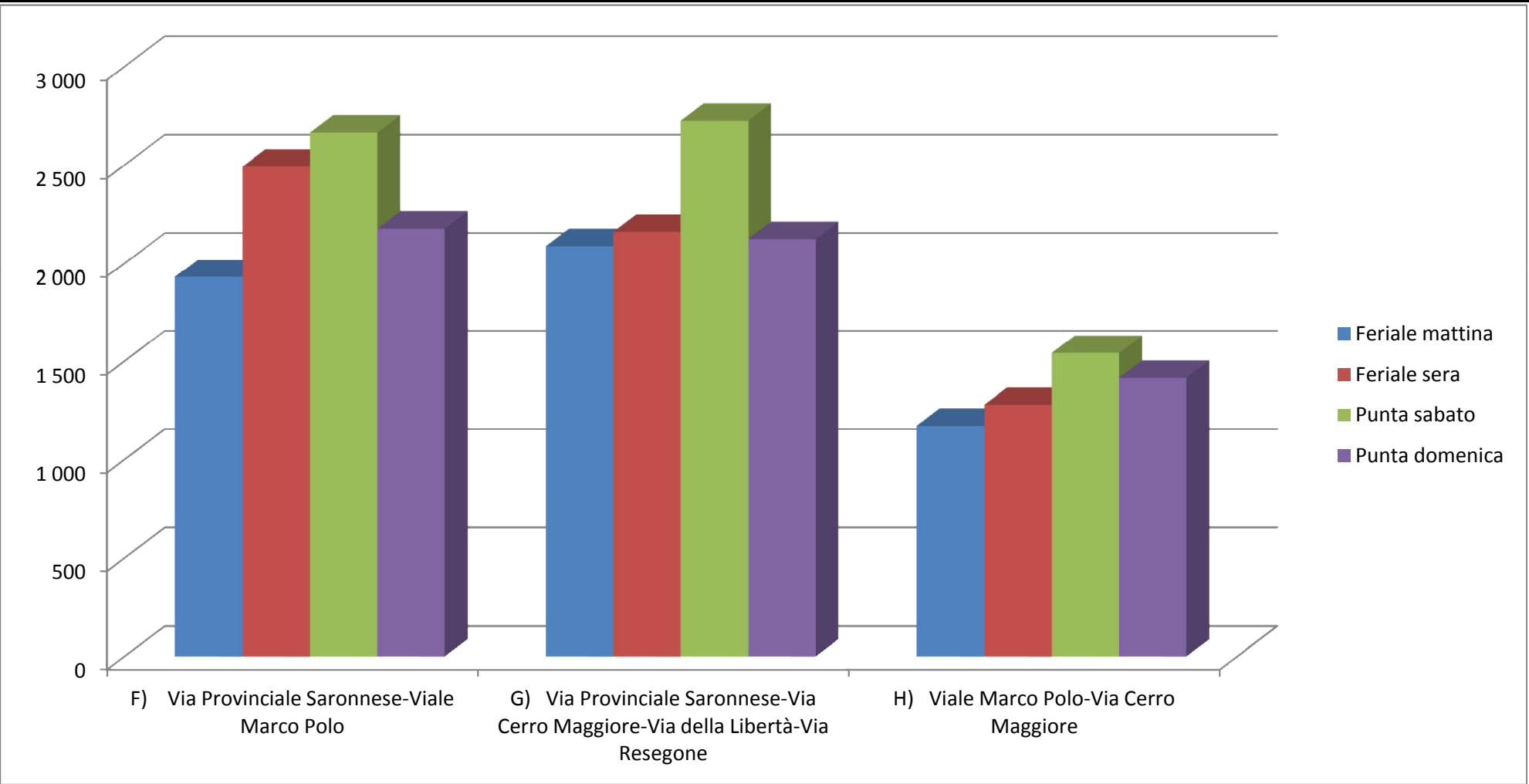
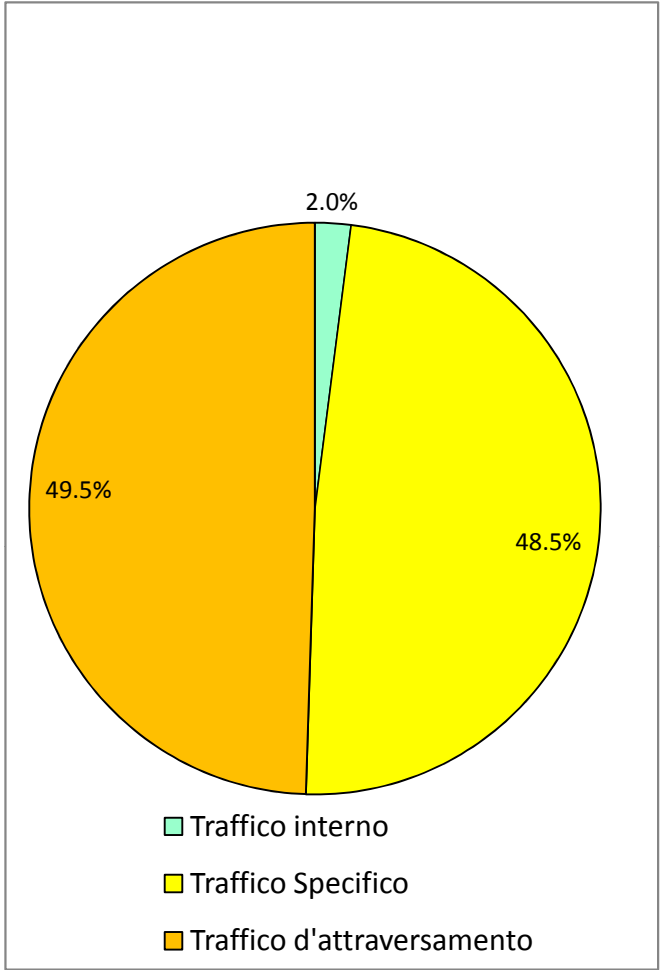


TABELLA 3.2.1
RELAZIONI ORIGINI\DESTINAZIONE - TOTALE AL CORDONE FASCIA 7.30-9.30 - VEICOLI LEGGERI

FASCIA 7.30-9.30	DESTINAZIONE													
ORIGINE	Rescaldina	Legnano	Cerro Maggiore	Busto Arsizio	Castellanza	Gerenzano	Origgio	Saronno	Uboldo	Resto Provincia Milano	Provincia di Como	Resto Provincia Varese	Resto Lombardia	Totale complessivo
Rescaldina	105	10				4				10	10	12		150
Legnano	492	15	5	10		37	21	85	44	36	77	52	16	891
Cerro Maggiore	85		3			15						13		116
Busto Arsizio	80					46		112	35	5	4	12	12	306
Castellanza	202		28			22	15	20	33	19	19	16		374
Gerenzano	49	27		26	35					36		44	5	222
Gorla Minore	74	16	16			24	12	12		56				209
Marnate	193		16	12		3	12	34	22	93				385
Origgio	57	24		15	12									108
Saronno	102	17		52	52							55	13	291
Uboldo	145	11		62	53					11		37		320
Resto Provincia Milano	471	98	9	15	17	44				12	31	21	16	733
Resto Provincia Varese	320	31	16	16	35	73	12	30	60	47	31	14		686
Provincia di Como	91	26		21	40			16	16	4		5		220
Resto Lombardia	114	3	7	3	32							30		188
ND	2					3								5
Totale complessivo	2583	279	99	232	277	271	72	309	210	331	171	310	61	5204
Traffico interno	105	2%												
Traffico Specifico	2523	48%												
Traffico d'attraversamento	2576	49%												
	5204													



interno, del 48,5% di traffico specifico (origine o destinazione all'interno del cordone OD) e ben del 49,5% di traffico di attraversamento (origine e destinazione esterne al cordone OD).

Analizzando le singole sezioni si riscontra che le zone con una percentuale maggiore di traffico interno sono le sezioni 1, 3 e 61 con percentuali rispettivamente del 9%, 7% e 8%.

La sezione 5 (Via Marco Polo) è quella che presenta la percentuale di traffico specifico più alto, 73% seguita dalla sezione 7 (Via Castellanza) con il 64% di traffico specifico.

La sezione 2 (Via Gerenzano) invece presenta la percentuale di traffico di attraversamento più alta 74%, anche se in valore assoluto si tratta di volumi di traffico relativamente contenuti, con un totale di 178 veicoli leggeri in due ore.

3.3 Indagini sull'Offerta e sull'Occupazione dei Parcheggi

Nel comparto centrale di Rescaldina e Rescalda è stata rilevata l'offerta di sosta ad uso pubblico mediante il rilievo del numero di posti-auto disponibili in ogni tratta di via e piazza, differenziando la tipologia di controllo della sosta e la disposizione degli stalli.

Per l'analisi della domanda e offerta di sosta è stata utilizzata una zonizzazione diversa rispetto a quella delle indagini O/D, più omogenee per numero di posti offerti.

Nella stessa area di rilievo dell'offerta di sosta è stato effettuato il rilievo

Quadro dell'offerta di sosta di posti auto								
Zona	Libera	Tollerata	Disco orario	Pagamento	Carico Scarico	Disabili	Riservato	Totale
7	10							10
8	58					3		61
9	72	3	27		5	4		111
10	366	37					4	407
13	57	46				2		105
14	164	10				5	1	180
15	71	20	42		2	4	7	146
17	60	6						66
18	147	17	14		2	2		182
19	143			179		5	10	337
22	47					1		48
25	33					1		34
26	35							35
27	74	7				1		82
28	184		9			3		196
31	65					1		66
32	16							16
Totale	1602	146	92	179	9	32	22	2082

dell'occupazione conteggiando il numero di auto in sosta in un giorno feriale tipo, in 2 diverse fasce orarie diurna di punta per la domanda di sosta, 10.00-

11.30 e 15.30-17.00 e nella fascia oraria notturna (dopo l'1.00 di notte) per quantificare la domanda di sosta notturna su strada dei residenti.

Complessivamente sono stati rilevati 2.082 posti auto, 1.600 posti non regolamentati a sosta libera, 179 a pagamento per non residenti, 92 posti auto regolamentati a disco orario e 63 riservati (carico/scarico, disabili, ecc)

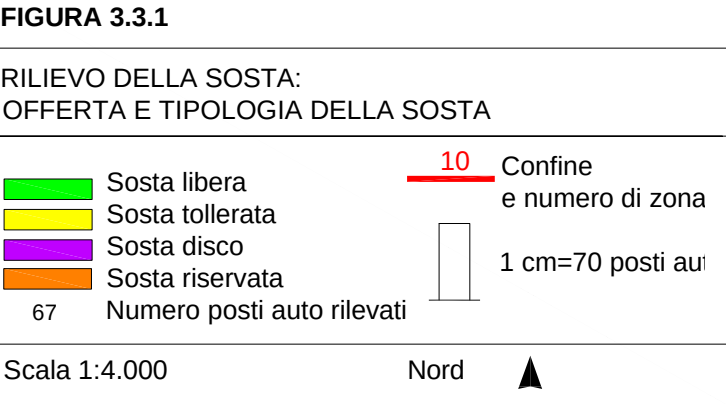
In Figura 3.3.1 si evidenziano, oltre le zone di sosta, l'offerta dei posti auto suddivisi per zona e per tipologia.

I posti auto a pagamento si concentrano in P.zza Donatori del Sangue, a servizio della Stazione ferroviaria, con 179 posti auto.

Nei 2.082 posti auto sono compresi circa 146 posti auto in viabilità locale di sosta "tollerata", per i quali la segnaletica verticale non vieta espressamente la sosta e sono abitualmente utilizzati dai residenti, pur non sussistendo spazi adeguati in carreggiata per essere a norma.

RILIEVO DELLA SOSTA

	Dati						
	Offerta	Occupazione					
Zona		10.00-11.30	15.30-17.00	Notte			
7	10	5	5	6	Coefficienti d'occupazione		
8	58	54	58	5	0.93	1.00	0.09
9	102	84	77	81	0.82	0.75	0.79
10	403	132	121	89	0.33	0.30	0.22
13	103	69	51	13	0.67	0.50	0.13
14	174	74	61	43	0.43	0.35	0.25
15	133	68	90	34	0.51	0.68	0.26
17	66	32	28	35	0.48	0.42	0.53
18	178	167	138	86	0.94	0.78	0.48
19	322	335	296	75	1.04	0.92	0.23
22	47	40	40	28	0.85	0.85	0.60
25	33	34	32	28	1.03	0.97	0.85
26	35	31	23	23	0.89	0.66	0.66
27	81	36	83	43	0.44	1.02	0.53
28	193	87	90	120	0.45	0.47	0.62
31	65	31	37	26	0.48	0.57	0.40
32	16	21	22	19			
Totale	2019	1300	1252	754	0.64	0.62	0.37



Nella stessa area di rilievo dell'offerta di sosta è stato effettuato il rilievo dell'occupazione conteggiando il numero di auto in sosta in un giorno feriale tipo, in 2 diverse fasce orarie diurne di punta per la domanda di sosta, 10.00-11.30 e 15.30-17.00 e nella fascia oraria notturna (dopo l'1.00 di notte) per quantificare la domanda di sosta notturna su strada dei residenti.

Escludendo i posti riservati, sono state rilevate nelle fasce diurne 1.330 auto la mattina e 1.281 la sera con un coefficiente d'occupazione totale rispettivamente di 0,64 e di 0,62 su tutta l'area di indagine e circa 750 auto in sosta notturna su suolo pubblico. Se complessivamente il bilancio tra domanda ed offerta è soddisfatto, nelle singole zone il bilancio è molto differenziato, con zone con ampie riserve di capacità di sosta e zone con forti criticità ove la domanda supera l'offerta di sosta ad uso pubblico, va in oltre considerato che delle 1330/1281 auto rilevate nelle due fasce diurne 170 circa erano in sosta al di fuori degli spazi regolari, considerando irregolare anche la sosta tollerata.

Le maggiori carenze si sono riscontrate nella fascia 10.00-11.30 nelle zone:

- 19) *Zona della stazione*, con una presenza di 335 auto a fronte di un'offerta di 322 posti auto, con auto in sosta irregolare conteggiate principalmente in Via Mascagni;
- 25) Con una presenza di 34 auto con un'offerta di 33 posti auto e 15 posti liberi non utilizzati;

Nella fascia oraria 15.30-17.00 del pomeriggio (Figura 3.3.3) si sono riscontrate criticità nella zona:

- 27) Con una presenza di 83 auto a fronte di un'offerta di 81, 16 delle quali in sosta irregolare, e 25 non utilizzati.

Le criticità della sosta attorno alla Stazione ferroviaria presentano indici di occupazioni medi di 0,95 nella fascia oraria del mattino

Nella fascia pomeridiana l'indice di occupazione si riduce a 0,88 con una riduzione delle auto in sosta del 13%. (Figura 3.3.2)

Nella fascia pomeridiana (Figura 3.3.3), il totale di auto in sosta allenta, rispetto alla mattina, la pressione sulla stazione, mentre aumenta la domanda di sosta nella zona 27.

Nella fascia oraria notturna non sono state riscontrate criticità.

Nel rilievo notturno dell'occupazione (Figura 3.3.4), con un coefficiente d'occupazione medio di 0,68 in nessuna zona emerge una carenza di offerta, anche se va segnalato che quasi il 16% delle 754 auto in sosta notturna parcheggia al di fuori degli spazi regolari.

FIGURA 3.3.2

RILIEVO DELLA SOSTA: OCCUPAZIONE
FASCIA ORARIA 10.00-11.30

- 10 Confine e numero di zona
- Sosta utilizzata
- Riserva di capacità
- Eccesso di domanda
- 67 Numero posti auto rilevati
- 62% Occupazione

1 cm=70 posti auto

Scala 1:6.500

Nord

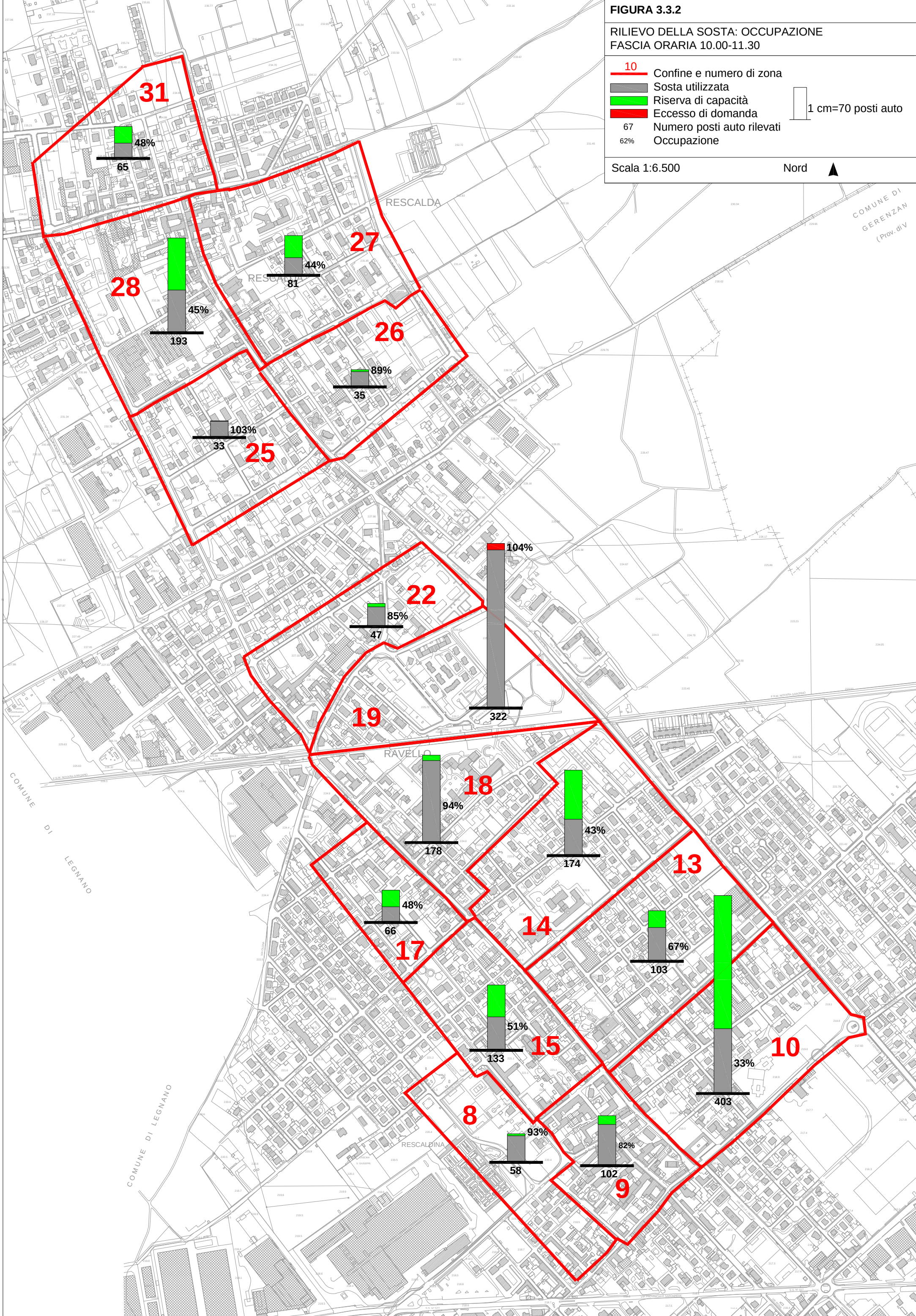


FIGURA 3.3.3

RILIEVO DELLA SOSTA: OCCUPAZIONE
FASCIA ORARIA 15.30-17.00

- 10 Confine e numero di zona
- Sosta utilizzata
- Riserva di capacità
- Eccesso di domanda
- 67 Numero posti auto rilevati
- 62% Occupazione

1 cm=70 posti auto

Scala 1:6.500

Nord

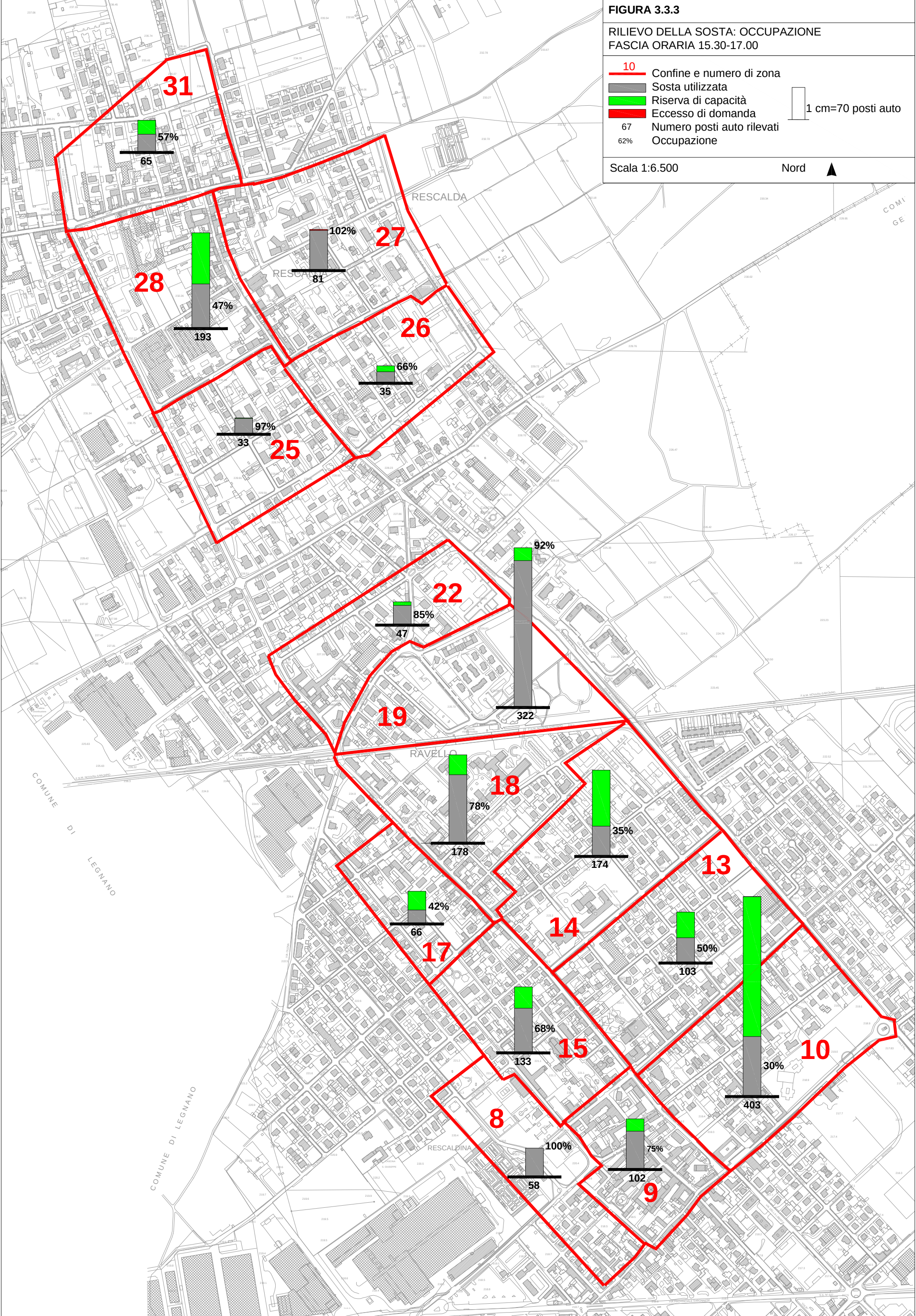


FIGURA 3.3.4

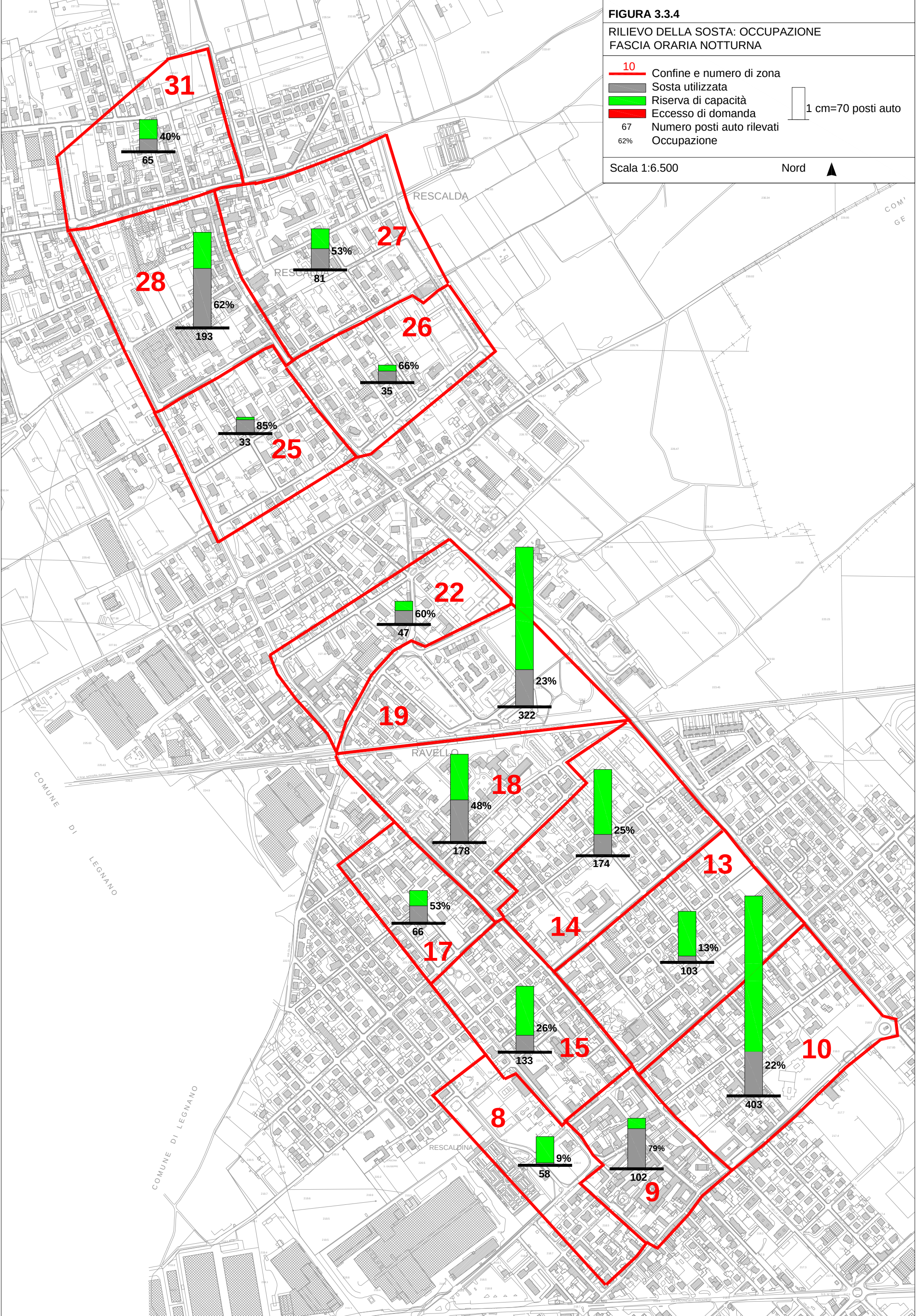
RILIEVO DELLA SOSTA: OCCUPAZIONE
FASCIA ORARIA NOTTURNA

- 10 Confine e numero di zona
- Sosta utilizzata
- Riserva di capacità
- Eccesso di domanda
- 67 Numero posti auto rilevati
- 62% Occupazione

1 cm=70 posti auto

Scala 1:6.500

Nord



4. LE ISTANZE DELLA CITTADINANZA

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

La raccolta delle segnalazioni, oltre a quelle registrate nel tempo dall'Amministrazione e dalla Polizia Locale, è avvenuta anche attraverso incontri pubblici come quelli organizzati nel percorso partecipativo di raccolta delle idee per la redazione del PGT, nello specifico sui temi della mobilità, nelle consultazioni e attraverso un questionario compilabile on-line sul sito del Comune illustrato e distribuito in formato cartaceo durante gli incontri pubblici.

Tra quelli riconsegnati compilati, le problematiche evidenziate riguardano (Figura 4.1.2), in ordine di importanza: il tema dell'inquinamento atmosferico, il tema della viabilità e la tutela delle utenze deboli, il tema della congestione e dell'accodamento; poche istanze invece sono pervenute in merito a mobilità alternativa (car pooling, bike sharing, ecc.).

Per quanto riguarda la tematica del trasporto pubblico (Figura 4.1.3) la maggiore voce segnalata è riferita all'interscambio modale, seguono il tema del livello di frequenza delle corse offerte la presenza di zone non servite dal trasporto pubblico.

Sottoposto anche agli studenti e ai genitori delle scuole primarie e secondarie di Rescaldina e Rescalda, l'Amministrazione comunale ha, nello specifico, focalizzato il questionario sulla mobilità casa-scuola e sulla percezione della sicurezza stradale; qui di seguito si riportano le elaborazioni più significative effettuate dal Comando della Polizia Locale, degli 828 questionari compilati dagli studenti.

SCUOLA PRIMARIA RESCALDINA	SCUOLA PRIMARIA RESCALDINA	SCUOLA PRIMARIA RESCALDA	SCUOLA PRIMARIA RESCALDA
<u>Tragitto casa scuola e viceversa</u>	<u>Altri spostamenti</u>	<u>Tragitto casa scuola e viceversa</u>	<u>Altri spostamenti</u>
98% vengono accompagnati	---	96% vengono accompagnati	----
63% va in auto	81% va in auto	75% va in auto	70% va in auto
20% va a piedi	15 % va a piedi	20% va a piedi	23% va a piedi
14% con pedibus	3% va in bicicletta	5% in bicicletta	6% va in bicicletta
3% in bicicletta	1% con altri mezzi		1% con altri mezzi

Relativamente all'elaborazione dei questionari delle scuole primarie, il 37% del campione di Rescaldina percepisce dei pericoli nel percorso casa scuola, mentre nel campione di Rescalda la percentuale sale al 44%.

I maggiori pericoli dichiarati sono il traffico, l'eccessiva velocità e la pericolosità degli incroci e degli attraversamenti pedonali.

FIGURA 4.1.1

QUESTIONARIO ONLINE PER LA PIANIFICAZIONE PARTECIPATA

RESCALDINA PGTU

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

*Campo obbligatorio

Comune di Rescaldina



1. TIPOLOGIA DI UTENTE *

Seleziona tutte le voci applicabili.

- ☐ Abito a Rescaldina
☐ Lavoro a Rescaldina
☐ Abito e Lavoro (o Studio) a Rescaldina

2. ZONA DI RESIDENZA O LAVORO A RESCALDINA: in Via:

una sola risposta

3. CLASSE D'ETA'

una sola risposta

Contrassegna solo un ovale.

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

4. SESSO

Contrassegna solo un ovale.

- ☐ Maschio
☐ Femmina
☐ ND

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

Contrassegna solo un ovale.

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

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

Contrassegna solo un ovale.

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

CONTINUA

7. L'IMPORTANZA DELLE TEMATICHE SULLA MOBILITA'

voto da 4 a 10 - 4 poco importante - a 10 molto importante
Contrassegna solo un ovale per riga.

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

8. Specifica l'eventuale altra tematica

.....

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

.....

.....

.....

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

.....

.....

.....

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

.....

.....

.....

.....

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

.....

.....

.....

.....

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

Contrassegna solo un ovale.

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

14. Proponi se vuoi degli interventi da PGTU sulla mobilità che ritieni utili.

.....

.....

.....

.....

.....

Grazie per il contributo

segue FIGURA 4.1.1

7. L'IMPORTANZA DELLE TEMATICHE SULLA MOBILITA'

voto da 4 a 10 - 4 poco importante - a 10 molto importante

Contrassegna solo un ovale per riga.

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

8. Specifica l'eventuale altra tematica

.....

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

.....

.....

.....

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

.....

.....

.....

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

.....

.....

.....

.....

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

.....

.....

.....

.....

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

Contrassegna solo un ovale.

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

14. Proponi se vuoi degli interventi da PGTU sulla mobilità che ritieni utili.

.....

.....

.....

.....

.....

Grazie per il contributo

FIGURA 4.1.2 - QUESTIONARIO ONLINE - IMPORTANZA DEI TEMI SULLA MOBILITA' DA AFFRONTARE

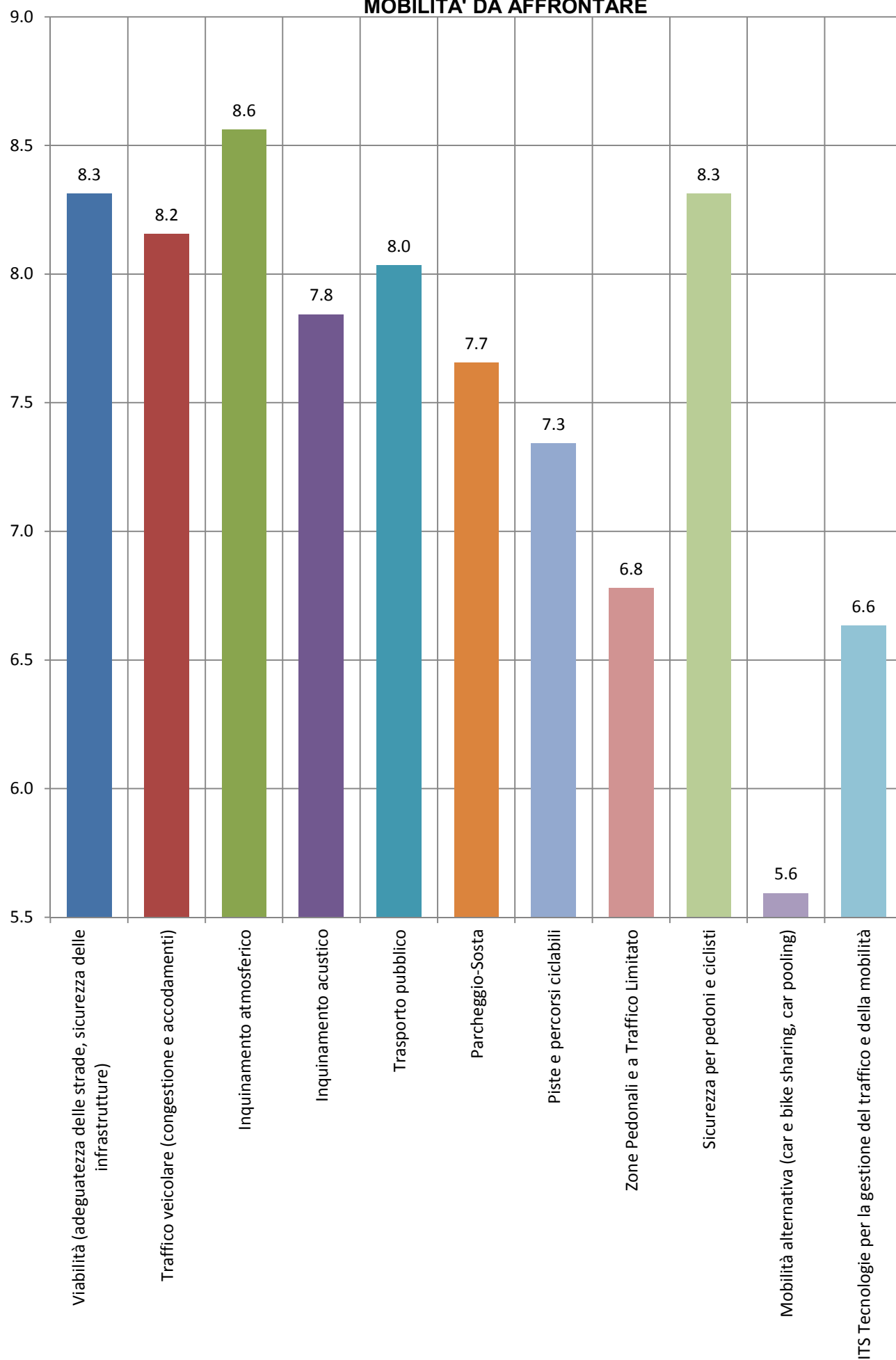
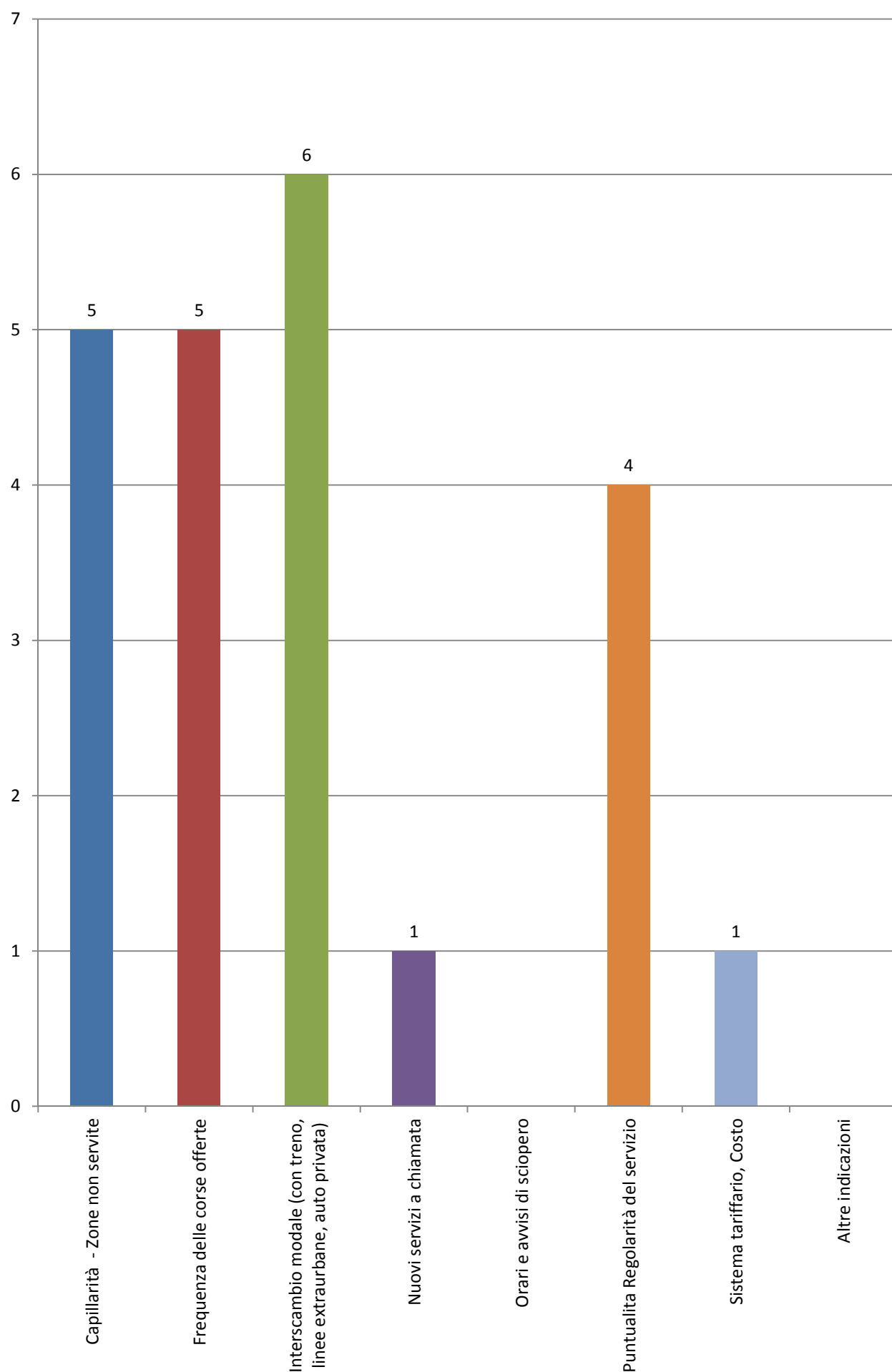


FIGURA 4.1.3 - Questionari online - Le priorità di intervento rispetto al tema Trasporto pubblico



SCUOLA SECONDARIA RESCALDINA	SCUOLA SECONDARIA RESCALDINA	SCUOLA SECONDARIA RESCALDA	SCUOLA SECONDARIA RESCALDA
Tragitto casa scuola e viceversa	Altri spostamenti	Tragitto casa scuola e viceversa	Altri spostamenti
59% vengono accompagnati	-----	69% vengono accompagnati	-----
50% va in auto	64% va in auto	63% va in auto	70% va in auto
41% va a piedi	16% va a piedi	30% va a piedi	19% va a piedi
9% in bicicletta	18% va in bicicletta	7% in bicicletta	11% va in bicicletta
	2% con altri mezzi		

Per le scuole secondarie, il 26% del campione di Rescaldina ha evidenziato che ci sono dei pericoli nel percorso casa scuola mentre nel campione di Rescalda la percentuale è del 34%. I maggiori pericoli percepiti, come per il campione della primaria, sono il traffico, l'eccessiva velocità e la pericolosità degli incroci e degli attraversamenti pedonali.

Dallo studio effettuato si evidenzia quindi che i percorsi casa-scuola vengono percepiti non sicuri; per questo motivo la maggior parte delle persone accompagnano a scuola i propri figli in automobile.

5. LE PROPOSTE DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

Tra gli obiettivi di un PGTU, individuati ai sensi dell'Art. 36 del Codice della Strada, l'Amministrazione comunale ha individuato come prioritari:

- il miglioramento della mobilità pedonale;
- miglioramento della mobilità ciclabile;
- il rispetto dei valori ambientali;
- la riduzione degli incidenti stradali;
- miglioramento del trasporto pubblico;
- il miglioramento delle condizioni di sosta delle automobili.

Con gli elevati livelli di occupazione dei parcheggi rilevati nell'intorno della stazione, per garantire un'adeguata offerta di sosta per i residenti della zona, oltre ad interventi di miglioramento dell'accessibilità ciclopeditone e con il trasporto pubblico, diventa indispensabile trovare nuove soluzioni progettuali per la messa a disposizione di nuove aree a parcheggio.

Per migliorare la qualità e la sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili nelle aree centrali di Rescaldina e di Rescalda, si propongono interventi di modifica dello schema di circolazione, riducendo le componenti di traffico d'attraversamento e parallelamente incrementando il passaggio sugli assi a forte vocazione commerciale.

Per favorire l'utilizzo in ambito urbano delle biciclette si propongono nuove piste ciclabili, oltre ad interventi per migliorare e integrare i nuovi collegamenti protetti per la mobilità in bicicletta previsti da bandi regionali recentemente vinti da Comune di Rescaldina, mettendo a rete i tratti di piste ciclabili esistenti, mentre nei centri storici ove non sussistendo spazi per realizzare piste ciclabili con una viabilità con marciapiedi assenti o molto stretti e con larghezze di carreggiata incompatibili con la compresenza di corsie veicolari e spazi di sosta, si propone di istituire Zone 30Km/h a protezione della mobilità lenta.

Per il trasporto pubblico su gomma si propone, attraverso la concertazione con gli enti interessati, di verificare se esistono risorse economiche e margini di domanda potenziale per l'istituzione di un servizio, con una nuova linea o con il potenziamento di linee interurbane esistenti, di collegamento della Stazione ferroviaria di Rescaldina dai comuni contermini, non serviti dalle linee su ferro, favorendo l'accessibilità alla Stazione con modalità diverse dall'auto privata.

Si è prevista l'istituzione del senso unico in alcune vie locali, finalizzato alla realizzazione delle nuove piste ciclabili, al recupero di spazi per la mobilità pedonale ove allo stato di fatto i marciapiedi sono inesistenti o incompleti e, ove possibile, alla messa a norma dei posti auto esistenti, oggi per larghezza di carreggiata non compatibili con il doppio senso marcia. Vengono inoltre previsti interventi specifici per migliorare la sicurezza e ridurre i livelli di incidentalità.

Gli interventi proposti rappresentano un punto di equilibrio tra le diverse esigenze di mobilità spesso in conflitto tra loro, essendo gli spazi per la mobilità (veicolare e ciclopeditone) e per la sosta spesso insufficienti. Le proposte rappresentano un

“Piano Integrato” di interventi, nel quale la maggior parte delle scelte a parte qualche proposta di senso unico con effetti solamente locali, concorrono al raggiungimento degli obiettivi.

Dal punto di vista metodologico, per la definizione dello schema di circolazione proposto per il Piano Generale del Traffico Urbano, Piano che prevede interventi realizzabili nel breve periodo (arco temporale biennale-triennale) e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate, si è partiti dalle valutazioni di ipotesi di riassetto di lungo termine, in coerenza le ipotesi di trasformazioni urbanistiche della Variante del PGT (in itinere) finalizzata alla revisione e all'aggiornamento del PGT Vigente, individuando con l'Amministrazione uno scenario finale “Scenario Obiettivo” tenendo conto dei possibili impatti delle scelte anche sulle attività economiche come il commercio, sul costruito e sulla vivibilità degli spazi pubblici.

Partendo dallo “Scenario Obiettivo” si sono individuati gli interventi prioritari e di breve termine, da proporre come interventi di PGU, come stralcio funzionale dello “Scenario Obiettivo”. Le analisi modellistiche delle diverse ipotesi valutate, per individuare lo “Scenario Obiettivo” e il suo schema di circolazione, sono riportate nel capitolo 6.

Per l'assetto proposto nel PGU si è definito un doppio scenario per le valutazioni modellistiche.

Il primo scenario di riassetto del PGU, definito di “minima”, prevede il mantenimento dell'attuale doppio senso in Via Concordia fino a Via Filzi e la realizzazione della pista ciclabile in Via Mazzini, mentre il secondo, definito “Scenario Obiettivo”, prevede il senso unico in Via Concordia e l'estensione del percorso ciclabile previsto in Via Matteotti fino a Via Montello.

5.1 La classificazione funzionale delle Strade e il riassetto degli schemi di circolazione

Nella Figura 5.1.1 si riporta la proposta di classificazione funzionale delle strade, con il declassamento rispetto al ruolo attuale, di Via Matteotti e l'affidamento del ruolo di collegamento tra i quartieri, agli assi contrapposti di Via Concordia e Via Cavalieri di Vittorio Veneto. I riferimenti normativi e le specifiche tecniche della classificazione sono riportate nel capitolo 7 (interventi da attuare in seconda fase).

Per il ruolo funzionale e le caratteristiche geometriche delle strade esistenti, oltre alle categorie E Strada Urbane di quartiere e F Strada Urbana Locale, si sono utilizzate per la classificazione della viabilità di Rescaldina. 2 categorie intermedie:

- Strada urbana interquartiere, intermedia tra strada urbana di scorrimento (categoria D) e strada urbana di quartiere (categoria E), che viene identificata come categoria DE, per classificare la tratta comunale della Saronnese;
- Strada locale interzonale, intermedia tra strada urbana di quartiere (categoria E) e strada urbana locale (categoria F), anche con funzioni

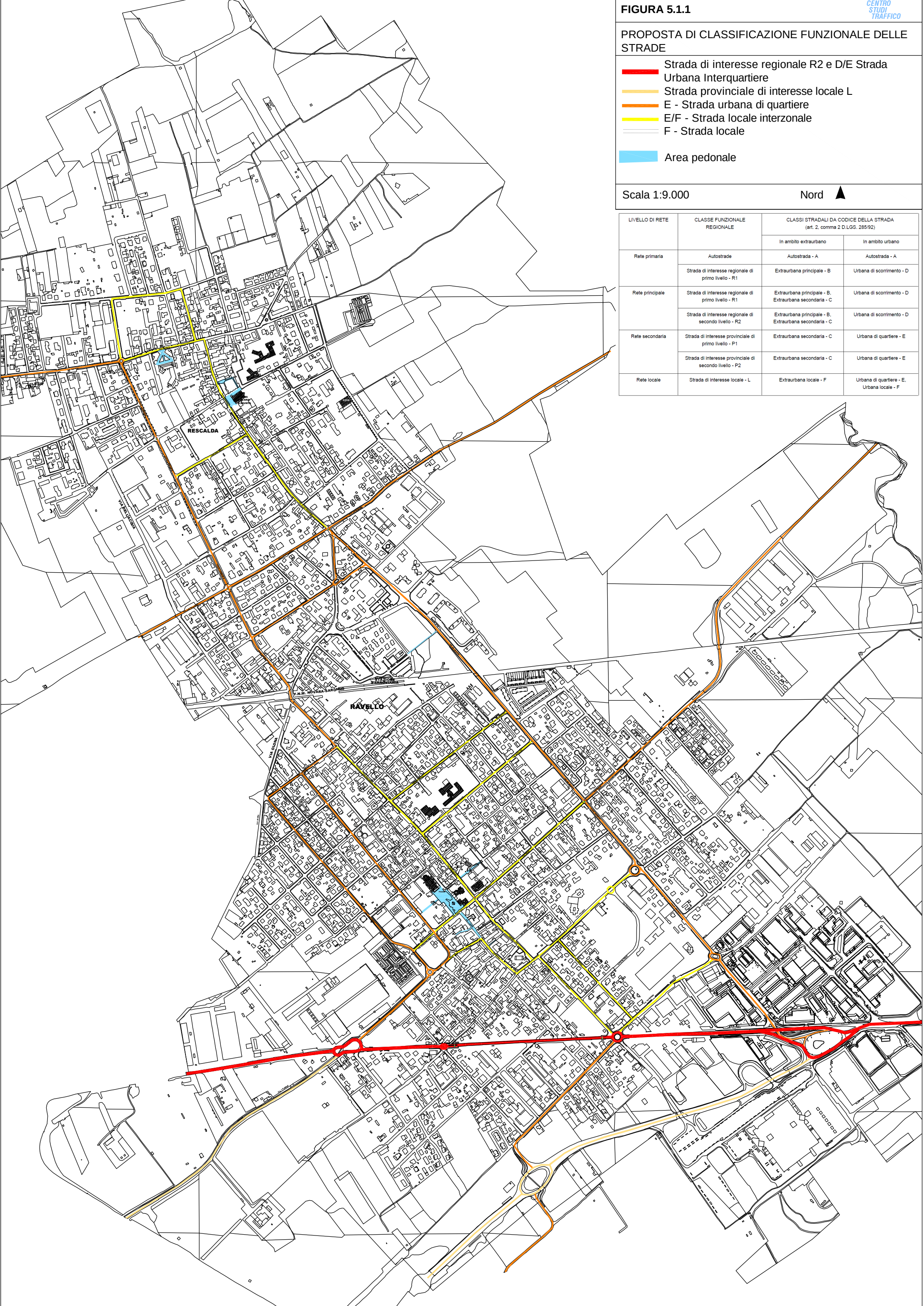


FIGURA 5.1.1

PROPOSTA DI CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLE STRADE

- Strada di interesse regionale R2 e D/E Strada Urbana Interquartiere
- Strada provinciale di interesse locale L
- E - Strada urbana di quartiere
- E/F - Strada locale interzonale
- F - Strada locale
- Area pedonale

Scala 1:9.000

Nord



LIVELLO DI RETE	CLASSE FUNZIONALE REGIONALE	CLASSI STRADALI DA CODICE DELLA STRADA (art. 2, comma 2 D.LGS. 285/92)	
		In ambito extraurbano	In ambito urbano
Rete primaria	Autostrade	Autostrada - A	Autostrada - A
	Strada di interesse regionale di primo livello - R1	Extraurbana principale - B	Urbana di scorrimento - D
Rete principale	Strada di interesse regionale di primo livello - R1	Extraurbana principale - B, Extraurbana secondaria - C	Urbana di scorrimento - D
	Strada di interesse regionale di secondo livello - R2	Extraurbana principale - B, Extraurbana secondaria - C	Urbana di scorrimento - D
Rete secondaria	Strada di interesse provinciale di primo livello - P1	Extraurbana secondaria - C	Urbana di quartiere - E
	Strada di interesse provinciale di secondo livello - P2	Extraurbana secondaria - C	Urbana di quartiere - E
Rete locale	Strada di interesse locale - L	Extraurbana locale - F	Urbana di quartiere - E Urbana locale - F

di servizio rispetto alle strade di quartiere, che viene identificata come categoria EF.

Nello scenario finale “Scenario Obiettivo”, per ridurre la pressione del traffico veicolare nelle aree centrali di Rescaldina, collegando la Piazza della Chiesa e del municipio con i servizi e le scuole di Via Matteotti, Via Mazzini e Via Battisti, e dilatando la fruibilità ciclopedonale del Centro, il Piano prevede di declassare, riqualificandolo con il ridisegno della carreggiata, l'asse di Via Matteotti nella tratta più centrale, istituendo un senso unico. Tra i diversi scenari analizzati, di riassetto dello schema di circolazione, valutati nel capitolo 6, si è optato per la soluzione che prevede l'istituzione del senso unico in Via Matteotti in direzione nord.

Nella proposta di minima, si prevede il senso unico solo in Via Silvio Pellico da Via Nino Bixio/uscita area mercato a Via Barbara Melzi, rimandando ad uno “Scenario Obiettivo” l'estensione del senso unico in Via Matteotti con una più completa riqualifica urbanistica dell'asse (da Via Barbara Melzi a Via Montello) che prevede il mantenimento degli stalli di sosta (Figura 5.1.2a-b).

Per declassare l'asse di Via Matteotti, è necessario trasferire il ruolo di strada urbana di quartiere agli assi contrapposti di Via Concordia e Via Vittorio Veneto, con la funzione di collegare la parte ovest di Rescalda e Rescaldina alla direttrice della Saronnese verso Legnano.

Per ridurre i flussi di traffico in Via Pisacane, legati prevalentemente alle funzioni commerciali della zona, si prevede l'istituzione del senso unico in uscita dalla rotatoria sulla Saronnese, fino alla nuova viabilità di collegamento tra Via Torino, Via Firenze e Via Cerro Maggiore e legato al completamento della Via Torino. Per questo intervento si consiglia un periodo di sperimentazione per verificarne gli effetti nelle punte delle funzioni commerciali, sull'intersezione Saronnese-Marco Polo.

Nella rete della viabilità locale di Rescaldina si propone l'istituzione di una serie di nuovi sensi unici finalizzati al recupero e alla messa a norma della sosta in carreggiata e al completamento ed allargamento dei percorsi pedonali o alla realizzazione di percorsi ciclabili, meglio descritti nei paragrafi sugli interventi per il miglioramento della sosta e dei percorsi ciclabili, questi nuovi sensi unici comprendono:

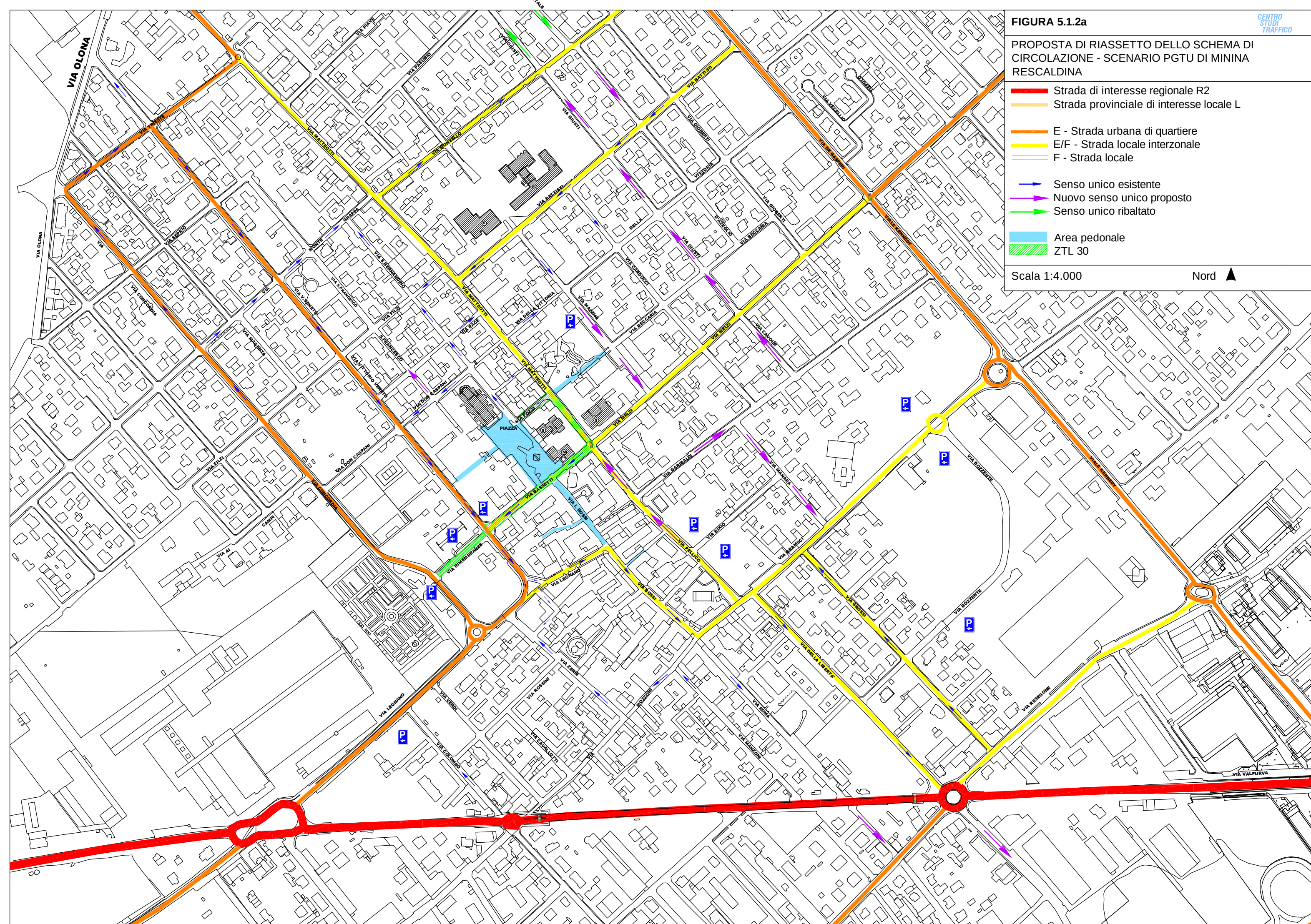
- Via Giusti, nella tratta e nella direzione da Via B. Melzi a Via Piave, (con il senso unico tra via Montello e via Piave che viene quindi invertito);
- Via Cavour, nella direzione da Via Garibaldi a Via B. Melzi; Via Mazzini, nel tratto da via Vittoria e via B. Melzi, caratterizzato dalla strettoia verso Via B. Melzi, con il senso di marcia in direzione di Via B. Melzi;
- Via Garibaldi, nella tratta e nella direzione da Via S. Pellico a Via Luciano Manara;
- Via Manara da Via Garibaldi a Via Gramsci;
- Via S. Francesco, nel breve tratto tra via Caspani e Via Pace in direzione via Pace;

 Strada di interesse regionale R2
 Strada provinciale di interesse locale L

- Senso unico esistente
- Nuovo senso unico proposto
- Senso unico ribaltato

- Scala 1:4.000

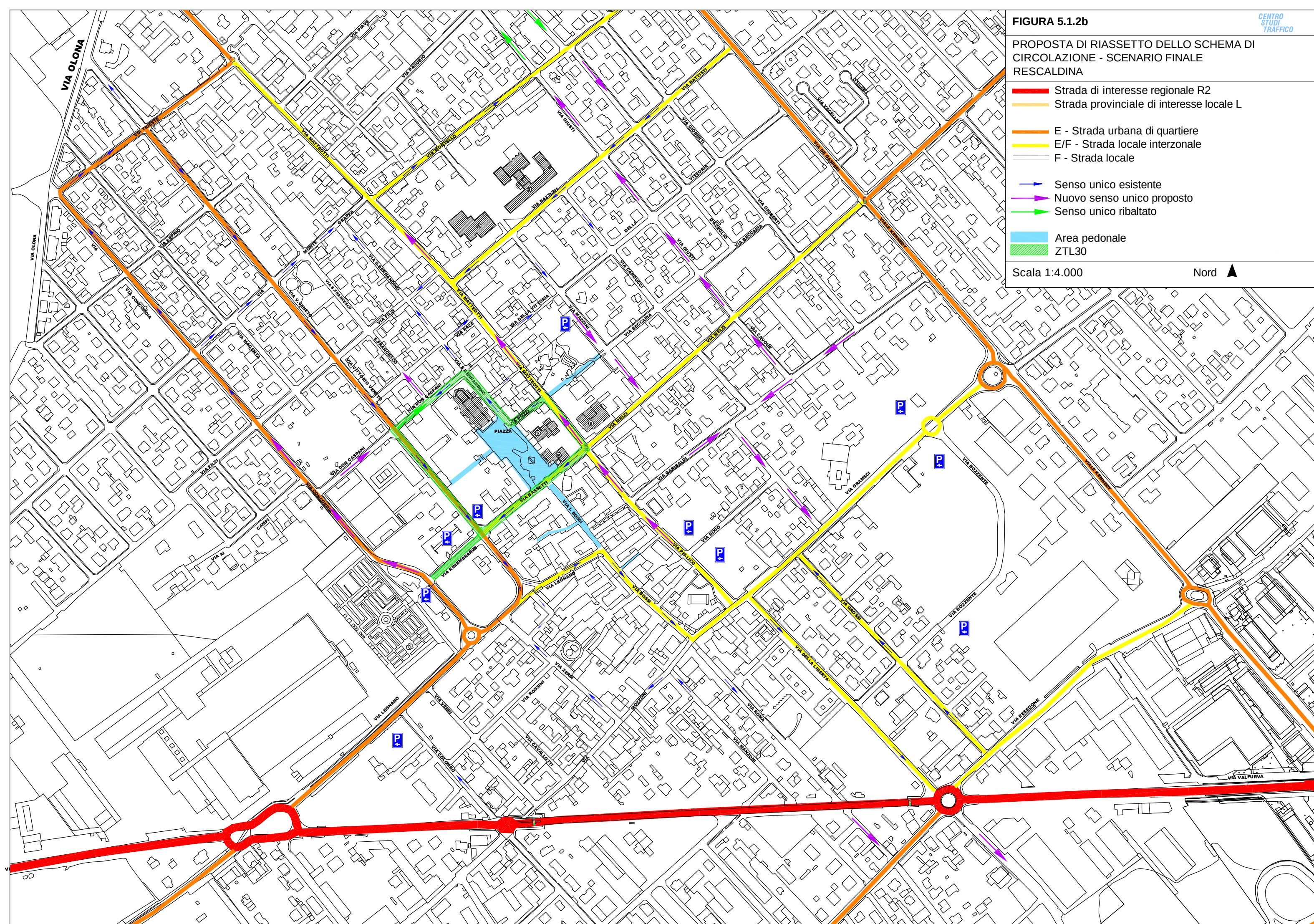
Nord 



 Strada di interesse regionale R2
 Strada provinciale di interesse locale L

- Area pedonale
ZTL30

Nord 



- Via Montello, con l'inversione del senso unico tra via Piave e via Montello e con il proseguimento del senso unico su via D'Azeglio da via Montello a via Battisti;
- Via Roma, da via Saronnese verso Via Cerro Maggiore.

Nella rete della viabilità locale di Ravello e della zona della Stazione (Figura 5.1.3) si propongono i seguenti nuovi sensi unici, finalizzati al recupero e alla messa a norma della sosta in carreggiata e per la realizzazione delle piste ciclabili previste dai piani già finanziati:

- in Via Leonardo Da Vinci, da Via Galilei verso Viale Lombardia, per mettere a norma la sosta in carreggiata;
- in Via Caduti di Nassirya dal Piazzale dei Donatori del sangue verso Via D. Alighieri;
- in Via Galvani da Via Castellanza a Via delle Vigne;
- in Via Galilei con il senso da Via delle Vigne verso Via Castellanza.

Per agevolare l'accessibilità al parcheggio di Via Piave a sud della linea ferroviaria si prevede il ribaltamento dell'attuale senso unico di Via Giusti nella tratta tra Via Battisti e Via Pasubio ed il ribaltamento del senso di marcia di Via Montale.

A Rescalda (Figura 5.1.4) si prevede l'istituzione del senso unico in Via Don Repetti da Via Alberto Da Giussano al Viale Lombardia, per permettere la realizzazione di un tratto di pista ciclabile, senza eliminare la sosta in carreggiata e il filare di alberi di recente piantumazione, realizzando un tratto del percorso del bando delle Periferie.

Nello scenario finale "Scenario Obiettivo" si propone inoltre il senso unico in Via U. La Malfa ed in Via E. Fermi verso via De Gasperi, intervento necessario per migliorare il tratto di pista ciclabile proposto nel Bando Regionale del 2015.

Nella rete della viabilità locale di Rescalda si propone l'istituzione di una serie di nuovi sensi unici finalizzati al recupero e alla messa a norma della sosta in carreggiata e al completamento ed allargamento dei percorsi, in particolare:

- Via Achille Grandi, nella direzione da Viale Lombardia a Via Bernina;
- Via Don Antonio Balbi, nella tratta e nella direzione da Via Monte Bianco a Viale Lombardia, per l'inserimento di un percorso ciclabile (intervento ipotetico, ancora da verificare);
- Via Bernina nella direzione da Via Grandi verso Via Don Repetti;
- Via Asilo nella tratta da Via Leopardi a Via Don Repetti/Varesina in direzione di quest'ultime.

Lo scenario proposto di PGTU di ridefinizione dello schema di circolazione, è stato valutato con il modello di simulazione del traffico e confrontato con la simulazione dello "Stato di fatto" nell'ipotesi di attuazione dello scenario di minima e dello Scenario Obiettivo descritte precedentemente, analizzando le variazioni di traffico nelle sezioni di controllo (Tabella 5.1.1), i veicoli-Km, i veicoli ora, la velocità media della rete (Tabella 5.1.2) e i livelli

PROPOSTA DI RIASSETTO DELLO SCHEMA DI CIRCOLAZIONE - SCENARIO DI PGTU - RAVELLO

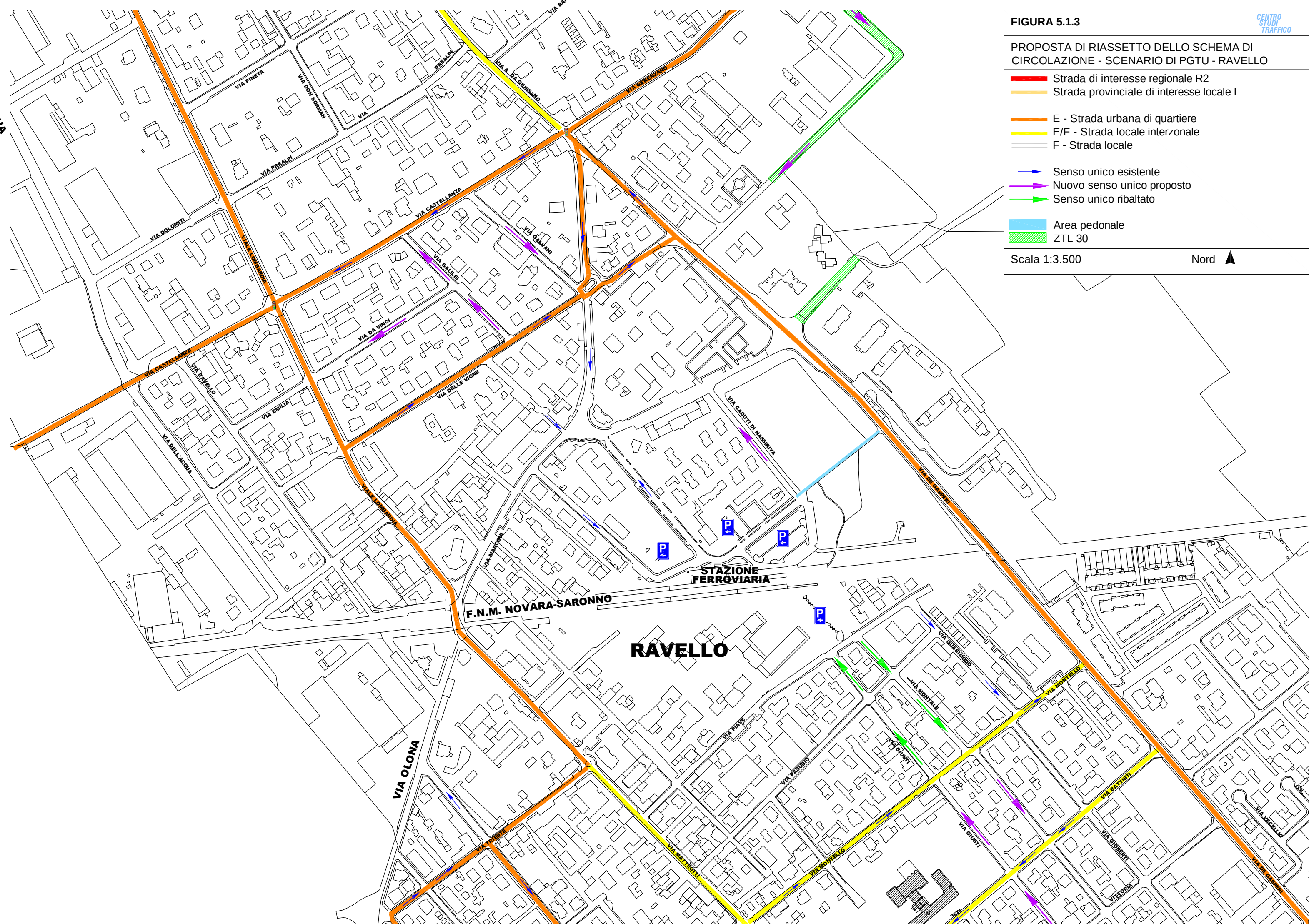
-  Strada di interesse regionale R2
 Strada provinciale di interesse locale L
 E - Strada urbana di quartiere
 E/F - Strada locale interzonale
 F - Strada locale

 Senso unico esistente
 Nuovo senso unico proposto
 Senso unico ribaltato

 Area pedonale
 ZTL 30

Scala 1:3.500

Nord



 Strada di interesse regionale R2
 Strada provinciale di interesse locale L

- Scala 1:3.500

Nord 

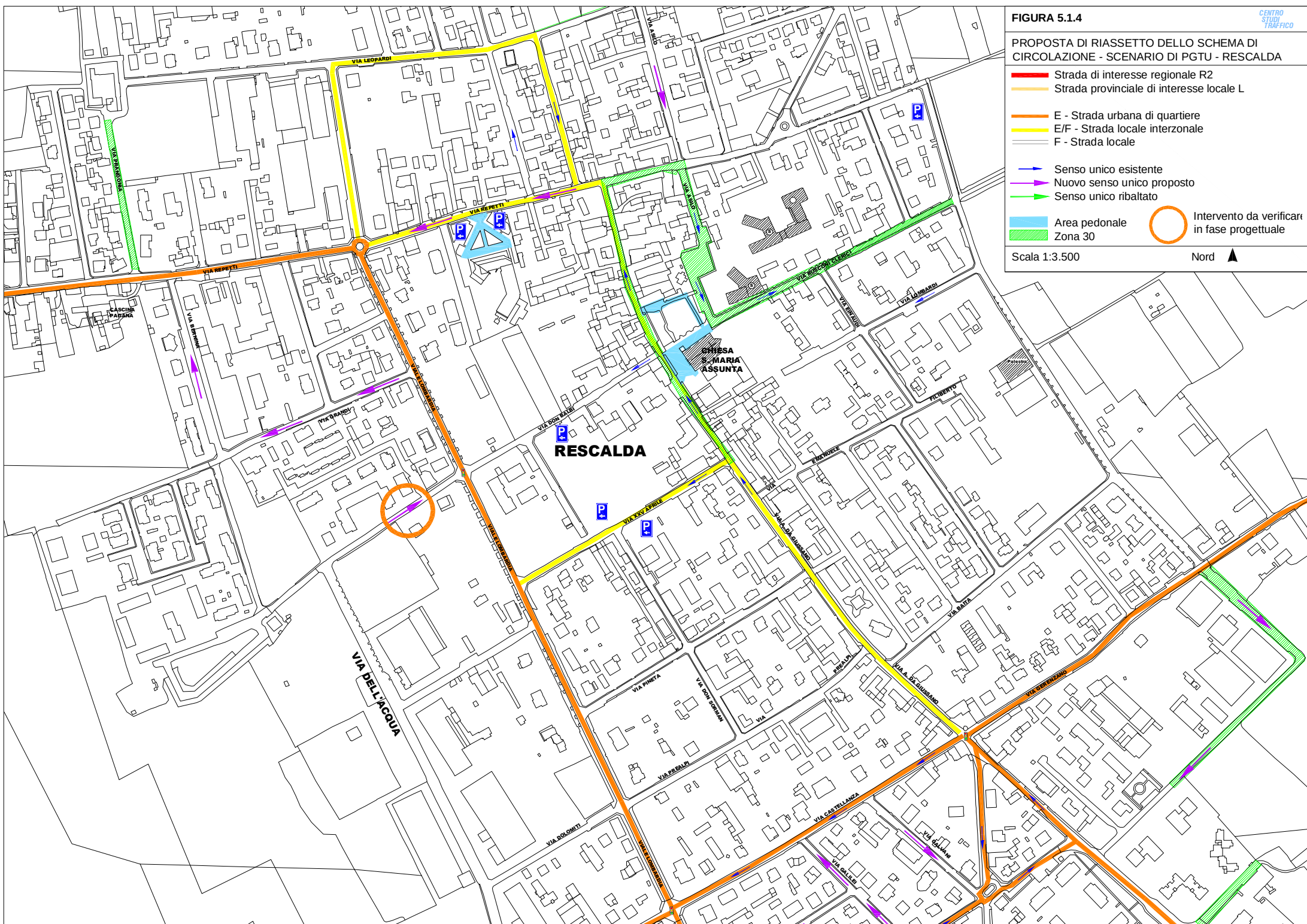


TABELLA 5.1.1 - SIMULAZIONI DI BREVE TERMINE - ORA DI PUNTA DEL MATTINO - VEICOLI LEGGERI

CONFRONTI NELLE SEZIONI DI CONTROLLO

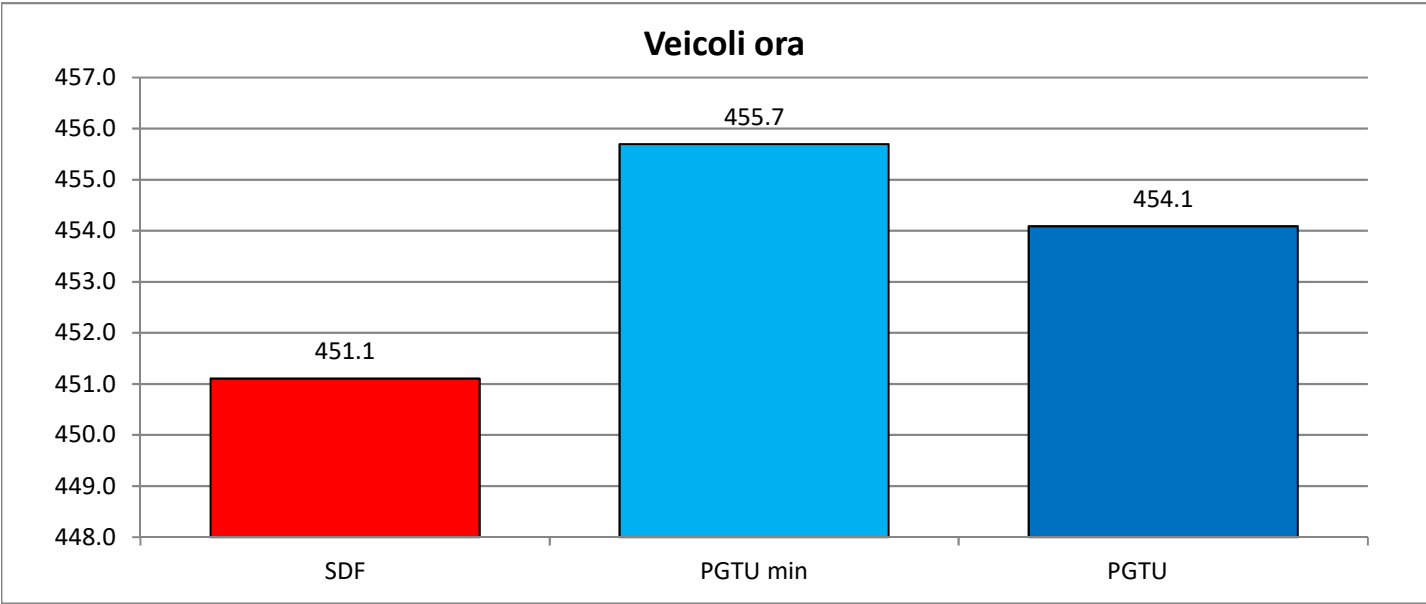
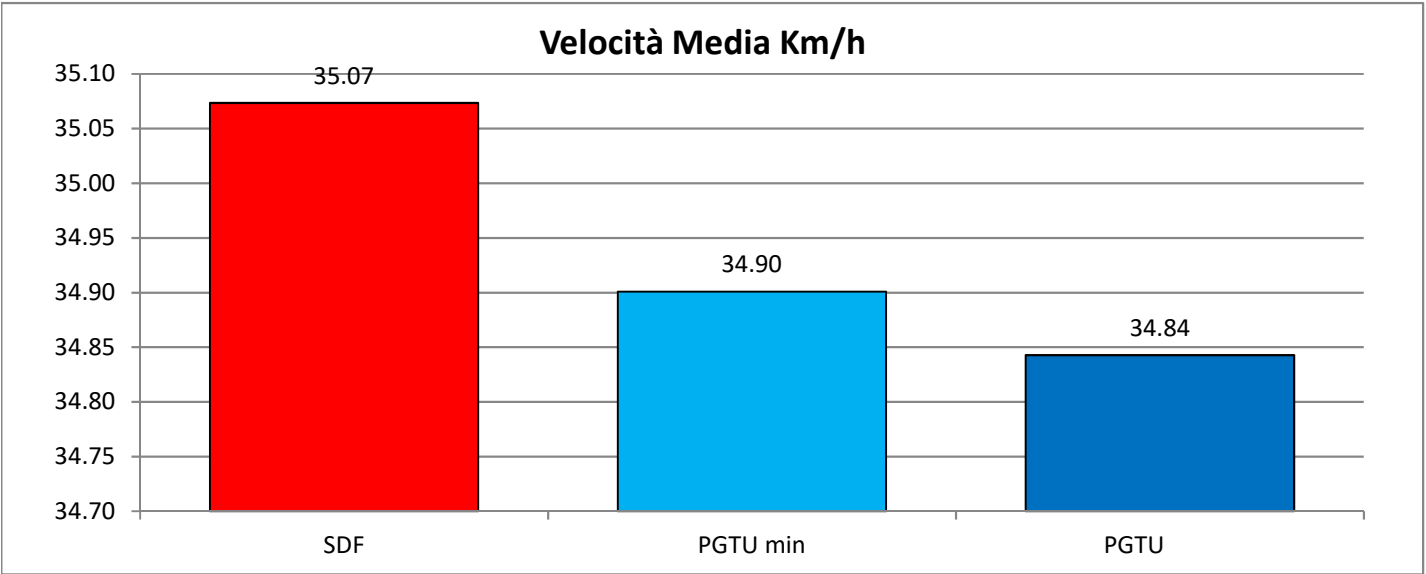
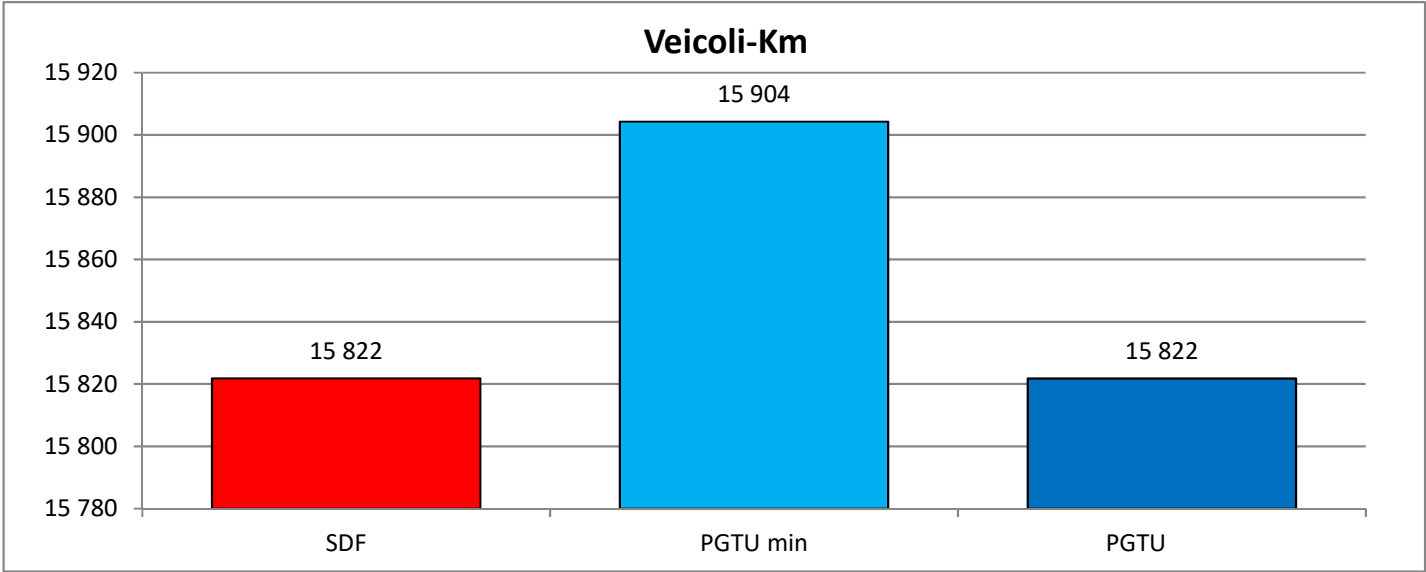
Sez.	Via	Rilevati	SCENARI SIMULATI			SCENARI Δ %			Livelli di rumore (dB(A))			Δ dB(A)	
			SDF	PGTU	PGTU	SDF ⁽¹⁾	PGTU	PGTU	SDF	PGTU	PGTU	PGTU	PGTU
				min									min
10.1 Repetti		525	552	544	536								
10.2 Repetti		382	384	384	384								
Totale Repetti		907	936	928	920	3.2%	-0.9%	-1.7%	74.9	74.9	74.9	0.0	0.0
20.1 Gerenzano		145	154	152	158								
20.2 Gerenzano		198	228	246	246								
Totale Gerenzano		343	382	398	404	11%	4.2%	5.8%	71.8	72.0	72.0	0.1	0.2
30.1 B. Melzi		131	126	126	119								
30.2 B. Melzi		154	138	121	121								
Totale B. Melzi		285	264	247	240	-7%	-6.4%	-9.1%	71.0	70.7	70.6	-0.3	-0.4
40.1 Saronnese est		637	640	632	632								
40.2 Saronnese est		851	848	848	848								
Totale Saronnese est		1488	1488	1480	1480	0%	-0.5%	-0.5%	75.8	75.8	75.8	0.0	0.0
50.1 Marco Polo		114	112	112	112								
50.2 Marco Polo		179	184	184	184								
Totale Marco Polo		293	296	296	296	1%	0.0%	0.0%	71.4	71.4	71.4	0.0	0.0
61.1 Saronnese ovest		700	704	704	704								
61.2 Saronnese ovest		652	614	614	607								
Totale Saronnese ovest		1352	1318	1318	1311	-3%	0.0%	-0.5%	75.6	75.6	75.6	0.0	0.0
62.1 Legnano		541	544	544	544								
62.2 Legnano		489	488	488	488								
Totale Legnano		1030	1032	1032	1032	0%	0.0%	0.0%	75.1	75.1	75.1	0.0	0.0
70.1 Castellanza		207	208	200	200								
70.2 Castellanza		261	242	242	249								
Totale Castellanza		468	450	442	449	-4%	-1.8%	-0.2%	72.4	72.3	72.4	-0.1	0.0
80.1 Cerro Maggiore		389	392	392	392								
80.2 Cerro Maggiore		299	296	296	296								
Totale Cerro Maggiore		688	688	688	688	0%	0.0%	0.0%	74.2	74.2	74.2	0.0	0.0
90.1 De Gasperi		425	377	460	524								
90.2 De Gasperi		233	193	185	184								
Totale De Gasperi		658	570	645	708	-13%	13%	24%	73.6	74.0	74.3	0.4	0.6
100 Lombardia		526	578	553	501								
100 Lombardia		318	320	303	303								
Totale Lombardia		844	898	856	804	6%	-5%	-10%	74.8	74.7	74.6	-0.1	-0.3
110 Matteotti		334	334	300	0								
110 Matteotti		179	179	160	169								
Totale Matteotti		513	513	460	169	0%	-10%	-67%	72.8	72.7	68.3	-0.1	-4.5
120 Di Vittorio Veneto		68	68	230	550				65.0	67.9	69.7	2.9	4.7
130 Concordia		376	376	290	390								
130 Concordia		283	283	280	0								
Totale Concordia		659	659	570	390				73.6	72.8	71.9	-0.8	-1.7
Totale Di Vittorio-Concordia		727	727	800	940	0%	10%	29%					
140 Saronnese centro		1030	744	744	744								
140 Saronnese centro		277	392	384	384								
Totale Saronnese centro		1307	1136	1128	1128	-13%	-1%	-1%	75.4	75.4	75.4	0.0	0.0
150.0 Bassetti		295	295	285	256	0%	-3%	-13%	70.0	70.0	69.6	0.0	-0.4
160.0 Bossi		392	392	485	569	0%	24%	45%	67.5	68.0	68.7	0.5	1.2
170.0 A. Da Giussano		154	154	165	164	0%	7%	6%	66.7	67.0	67.0	0.2	0.2

(1) confronto con i dati rilevati

Per la stima del rumore delle strade in campo libero, valida in assenza di ostacoli e fino a distanze di 200 m, si è usata la seguente relazione per calcolare il livello di rumore immesso: $LA_{eq} = 0,21 v + 10,2 \log (QVL + 6 QVP) - 13,9 \log d + 49,5$ (dB(A)), dove : v = velocità media dei veicoli (km/h) QVL = flusso dei veicoli leggeri (n° veicoli/h) QVP = flusso dei veicoli pesanti (n° veicoli/h) 6 = costante moltiplicativa che equipara 1 veicolo pesante a 6 veicoli leggeri d = distanza dal bordo strada (m), qui considerata convenzionalmente pari a 10 metri

TABELLA 5.1.2 - SIMULAZIONI DEL TRAFFICO - CONFRONTO PRINCIPALI PARAMETRI

Scenario	ORA DI PUNTA DEL MATTINO			Variazioni %		
	VeicoliKM	Vel media	Veic-ora	VeicoliKM	Vel media	Veic-ora
SDF	15 822	35.07	451.1	---	---	---
PGTU min	15 904	34.90	455.7	0.52%	-0.49%	1.02%
PGTU max	15 822	34.84	454.1	0.00%	-0.66%	0.66%



di emissioni dei principali inquinanti (Tabelle 5.1.3 e 5.1.4). Si rimanda al capitolo 6 per la descrizione del modello del traffico e per le simulazioni degli scenari valutati per l'individuazione dello scenario di PGTU.

Nelle sezioni di controllo si sono stimati, sulla base dei flussi veicolari e delle velocità simulate, i livelli di rumore da traffico nell'ora di punta del mattino e valutate le differenze tra i tre scenari simulati. Per la stima del rumore delle strade, si è usata la seguente relazione per calcolare il livello di rumore immesso:

$$LAeq = 0,21 v + 10,2 \log (QVL + 6 QVP) - 13,9 \log d + 49,5 \text{ (dBA)}$$

dove:

v = velocità media dei veicoli (Km/h)

QVL = flusso dei veicoli leggeri (n° veicoli/h)

QVP = flusso dei veicoli pesanti (n° veicoli/h)

6 = costante moltiplicativa che equipara 1 veicolo pesante a 6 veicoli leggeri

d = distanza dal bordo strada (m), qui considerata per i confronti convenzionalmente pari a 10 metri.

Nella Figura 5.1.5, si riporta il flussogramma della simulazione dello Scenario 0 dello "Stato di Fatto", assegnando la matrice di 6.089 spostamenti dell'ora di punta del mattino 7.30-8.30, utilizzato come confronto degli scenari di modifica allo schema di circolazione, evidenziando le variazioni tra i flussi bidirezionali dei veicoli leggeri simulati e quelli rilevati nelle sezioni di controllo e confronto.

Le simulazioni delle modifiche allo schema di circolazione delle proposte del PGTU nella versione di minima e nella versione "Obiettivo" sono riportate nelle Figure 5.1.6 e 5.1.7, sono evidenziate nelle sezioni di controllo le variazioni di traffico attese rispetto alla simulazione dello "Stato di fatto".

Le variazioni dei parametri di valutazione complessivi, veicoli-Km, veicoli-ora e velocità media, dello scenario simulato, rispetto allo stato di fatto, sono molto contenute, con la variazione più elevata che si registra nello scenario di minima, nei veicoli-ora, con un aumento attorno all'1%. Anche le variazioni delle emissioni da traffico dell'ora di punta del mattino, calcolate per singola tratta sulla base dei flussi e delle velocità con la metodologia del modello COPERT Street Level (versione 2.3.36), seppur in incremento, si possono considerare decisamente contenute, ad esempio l'aumento calcolato per le modifiche dello schema di circolazione di emissioni di CO₂ per lo scenario di minima, pari a 82 tonnellate anno vanno rapportate al totale di 52.850 tonnellate di emissioni complessive (Fonte Inemar 2014) (pari allo 0,16%) e vanno considerate in un quadro più complessivo di miglioramento della qualità della mobilità ciclopedonale, della sicurezza stradale e dell'offerta di sosta ad uso pubblico, che può portare a benefici, anche sui livelli emissivi di inquinamento acustico e atmosferico più elevati, specialmente in un'ottica di

FIGURA 5.1.5

SIMULAZIONE DEL TRAFFICO: STATO DI FATTO
CONFRONTO FLUSSI RILEVATI E FLUSSI SIMULATI
ORA DI PUNTA DEL MATTINO
VEICOLI LEGGERI

Flussi bidirezionali esistenti

Sottostima del traffico

Sovrastima del traffico

Nord

C.S.T.
Rescaldina 2016
Punta Mattina
Scala Flusso: 1000 Unità'

Legend:

- Flussi bidirezionali esistenti
- Sottostima del traffico
- Sovrastima del traffico

Map Data:

Section	Flow	Percentage
Sez.10	907	3.2%
Sez.20	343	11.4%
Sez.100	844	6.4%
Sez.70	468	-3.8%
Sez.90	658	-13.4%
Sez.30	285	-7.4%
Sez.110	513	
Sez.120	295	
Sez.130	727	
Sez.150	295	
Sez.140	1307	-13.1%
Sez.61	1352	-2.5%
Sez.62	1030	0.2%
Sez.50	293	1.0%
Sez.80	688	
Sez.40	1488	

FIGURA 5.1.6

SIMULAZIONE DEL TRAFFICO: SCENARIO DI MINIMA
CONFRONTO STATO DI FATTO
ORA DI PUNTA DEL MATTINO
VEICOLI LEGGERI

Flussi bidirezionali esistenti

Riduzione % del traffico

Aumento % del traffico

Nord▲

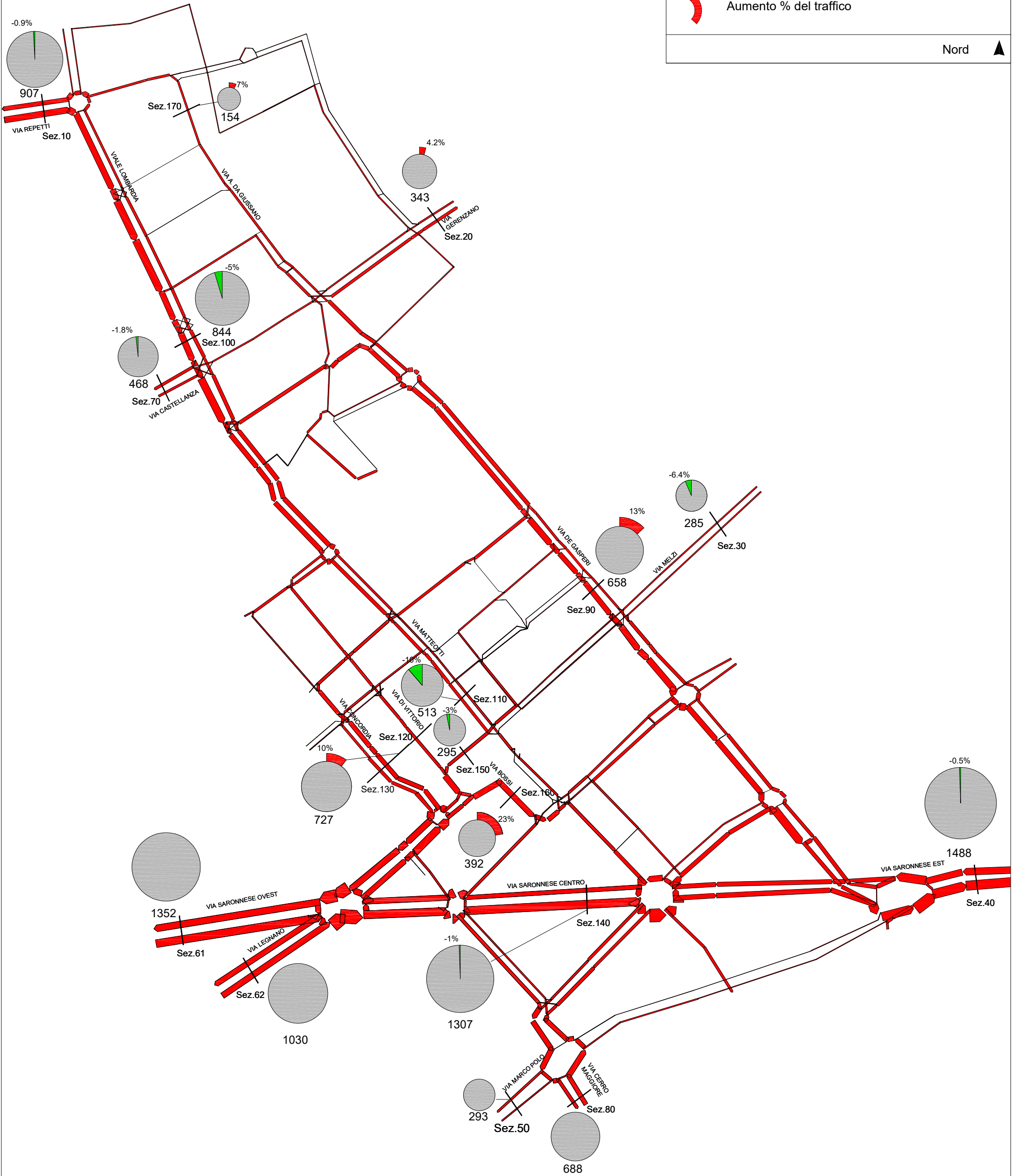


FIGURA 5.1.7

SIMULAZIONE DEL TRAFFICO: SCENARIO DI MASSIMA/SCENARIO OBIETTIVO
CONFRONTO STATO DI FATTO
ORA DI PUNTA DEL MATTINO
VEICOLI LEGGERI

Flussi bidirezionali esistenti

Riduzione % del traffico

Aumento % del traffico

Nord

C.S.T.
Rescaldina 2016
Punta Mattina
Scala Flusso: 1000 Unità

Legend:

- Flussi bidirezionali esistenti
- Riduzione % del traffico
- Aumento % del traffico

Map Details:

- Sections (Sez.):** Sez.10, Sez.170, Sez.20, Sez.100, Sez.70, Sez.30, Sez.90, Sez.110, Sez.120, Sez.130, Sez.150, Sez.160, Sez.140, Sez.61, Sez.62, Sez.50, Sez.80, Sez.40.
- Streets:** VIA REPETTI, VIALE LOMBARDA, VIA A. DI GIUSSANO, VIA GERENZANO, VIA CASTELLANZA, VIA DE GASPERI, VIA MELZI, VIA MATTEDOTTI, VIA DI VITTORIO, VIA CONCORDIA, VIA SARNONESE OVEST, VIA LEGNANO, VIA SARNONESE CENTRO, VIA SARNONESE EST, VIA MARCO POLO, VIA CERRO MAGGIORE.
- Traffic Flow Data (Flow Units):**
 - Sez.10: 907
 - Sez.170: 154
 - Sez.20: 343
 - Sez.100: 844
 - Sez.70: 468
 - Sez.30: 285
 - Sez.90: 658
 - Sez.110: 513
 - Sez.120: 295
 - Sez.130: 727
 - Sez.150: 392
 - Sez.160: 1307
 - Sez.140: 1352
 - Sez.61: 1030
 - Sez.62: 1030
 - Sez.50: 293
 - Sez.80: 688
 - Sez.40: 1488
- Percentage Changes:**
 - Sez.10: -1.7%
 - Sez.170: 6%
 - Sez.20: 5.8%
 - Sez.100: -10%
 - Sez.70: -0.2%
 - Sez.30: -9.1%
 - Sez.90: 24%
 - Sez.110: 87%
 - Sez.120: 13%
 - Sez.130: 29%
 - Sez.150: 45%
 - Sez.160: -1%
 - Sez.140: -0.5%
 - Sez.61: 0.5%
 - Sez.62: -1%
 - Sez.50: -1%
 - Sez.80: -1%
 - Sez.40: -0.5%

TABELLA 5.1.3 - SIMULAZIONI DEL TRAFFICO - STIMA DELLE EMISSIONI INQUINANTI

ORA DI PUNTA DEL MATTINO				KG					
Scenario	VeicoliKM	Vel media	Veich	PM10	NO ₂	CO ₂	CO	COV	NO _x
SDF	15 822	35.07	451.1	0.801	1.943	2786	20.0	1.57	3.73
PGTU min	15 904	34.90	455.7	0.806	1.957	2807	20.2	1.58	3.76
PGTU max	15 822	34.84	454.1	0.802	1.951	2802	20.3	1.59	3.75

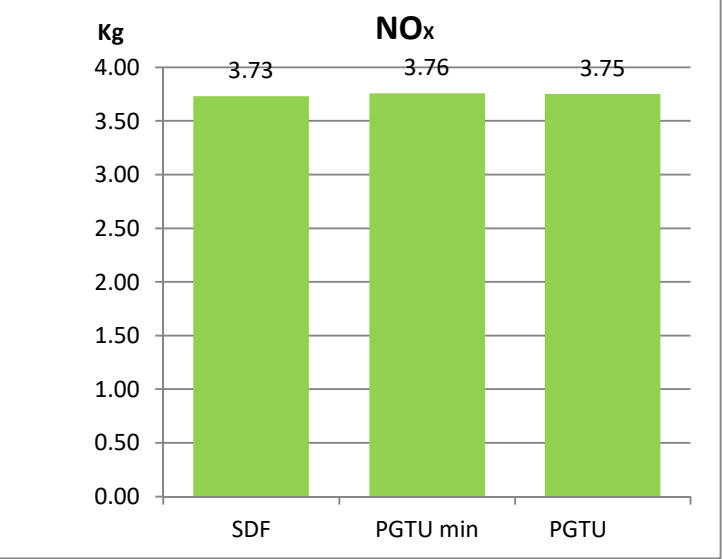
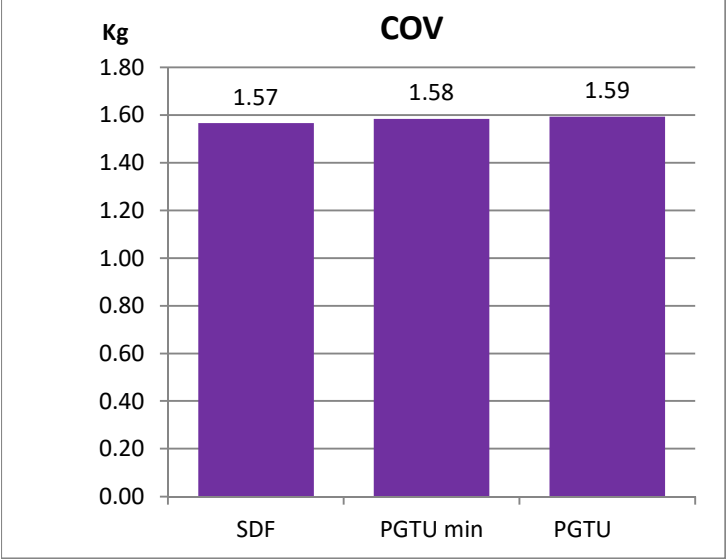
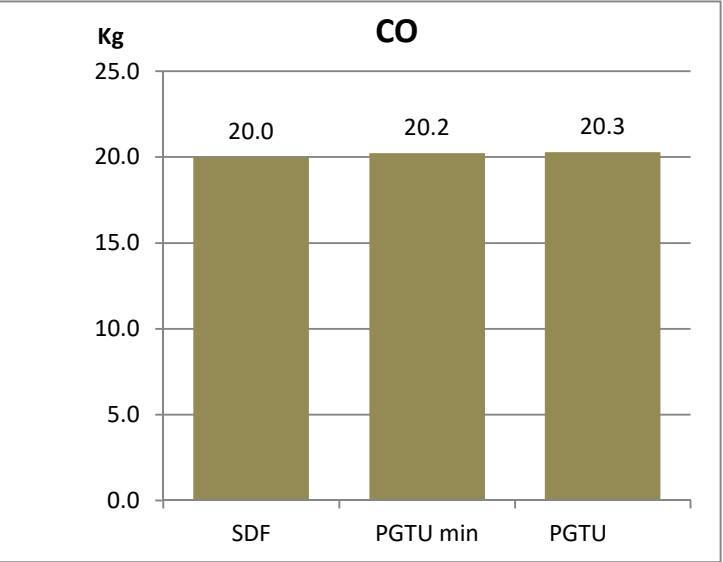
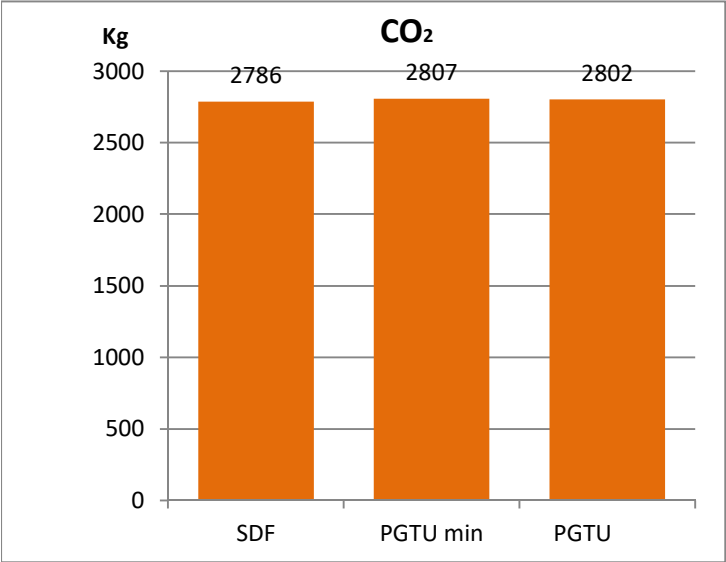
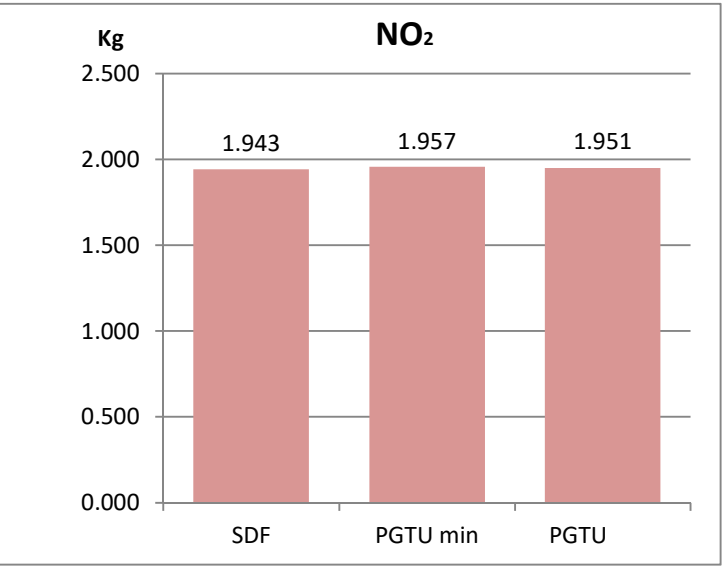
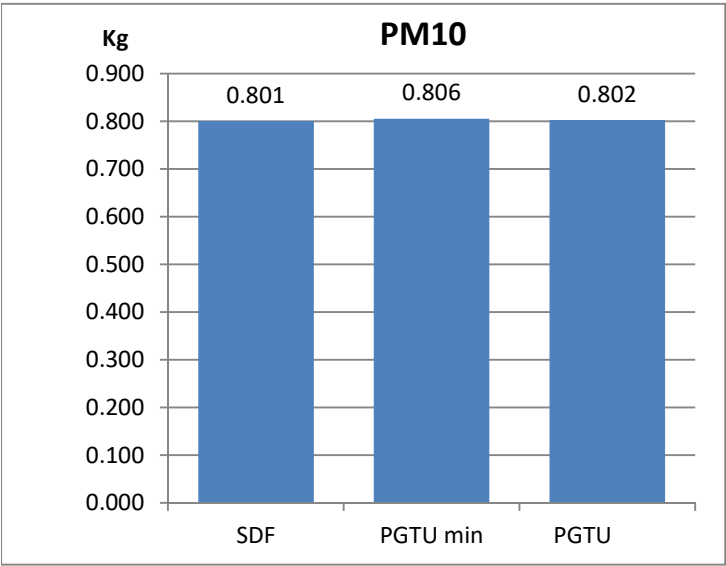


TABELLA 5.1.4 - ANALISI DELLE VARIAZIONI DELLE EMISSIONI DI INQUINANTI DA TRAFFICO

				KG ora di punta					
Scenario	VeicoliKM	Vel media	Veich	PM10	NO2	CO2	CO	COV	NOx
SDF	15 822	35.07	451.1	0.801	1.943	2786	20.0	1.57	3.73
PGTU min	15 904	34.90	455.7	0.806	1.957	2807	20.2	1.58	3.76
PGTU	15 822	34.84	454.1	0.802	1.951	2802	20.3	1.59	3.75
	Variazioni percentuali % rispetto allo stato di fatto								
	VeicoliKM	Vel media	Veich	Veich	NO2	CO2	CO	COV	NOx
PGTU min	0.52%	-0.49%	1.02%	0.63%	0.73%	0.77%	1.19%	1.13%	0.77%
PGTU	0.00%	-0.66%	0.66%	0.22%	0.41%	0.56%	1.51%	1.67%	0.56%
				Tonnellate anno					
				PM10	NO2	CO2	CO	COV	NOx
SDF				3.20	7.77	11 144	79.9	6.27	14.92
PGTU min				3.22	7.83	11 229	80.8	6.34	15.04
PGTU				3.21	7.80	11 207	81.1	6.37	15.01
				Δ Tonnellate anno					
				PM10	NO2	CO2	CO	COV	NOx
PGTU min				0.02	0.06	86	0.95	0.07	0.12
PGTU				0.01	0.03	63	1.21	0.10	0.08

medio lungo periodo, delle variazioni calcolate dalla mera variazione dello schema di circolazione.

Se complessivamente, negli scenari di piano le variazioni dei parametri analizzati sono contenute, in alcune delle sezioni di controllo delle simulazioni le variazioni dei flussi veicolari sono anche rilevanti. In particolare si ha una significativa riduzione dei flussi in Via Matteotti con un calo dei volumi di traffico pari -67%, e parallelamente un incremento nelle parallele Via Concordia e Via Cavalieri di Vittorio Veneto, del +29% e percentualmente più contenuto in Via De Gasperi, (+24%). Con il nuovo assetto si ha anche un aumento significativo di traffico atteso in Via Bossi del +45%, ed una riduzione degli attraversamenti nella Via Bassetti, per lo Scenario Obiettivo di -13%.

Parallelamente, nelle sezioni dove le variazioni di traffico sono più elevate si registrano le maggiori variazioni di rumore atteso, con un calo di circa -4.5 dB(A) in Via Matteotti e un aumento di 4,7 dB(A) in Via Cavalieri di Vittorio Veneto e di 1,2 dB(A) in Via Bossi.

Va anche osservato che gli aumenti più significativi si registrano in vie che presentano i livelli di rumore più bassi allo stato di fatto.

5.2 Interventi di regolamentazione della sosta

Per garantire un'adeguata offerta di sosta per i residenti della zona della Stazione, fortemente limitata dall'aumento di domanda pendolare dai comuni contermini, per l'interscambio con la ferrovia, oltre ad interventi di miglioramento dell'accessibilità ciclopedonale e con il trasporto pubblico, si prevede l'ampliamento dell'offerta di sosta nella zona, che allo stato di fatto evidenzia una carenza di 30-40 posti auto, prevedendo nuove aree di sosta in Via Oberdan (nell'area tra l'ingresso della stazione e il ristorante Garibaldi), nell'area dell'ex scalo merci, lungo Via Caduti di Nassirya (prevista a senso unico) e nell'area dietro i palazzi di Via Caduti di Nassirya. Dopo l'implementazione dei nuovi parcheggi e posti auto, verrà verificato, con specifici monitoraggi dei livelli d'occupazione, se sarà necessario, a seguito di ulteriori incrementi di domanda di sosta, intervenire con altri correttivi e con strumenti di regolamentazione della sosta, per ottenere un più razionale utilizzo dei parcheggi.

Dopo l'ampliamento dell'offerta di parcheggi per la sosta, nell'ambito della stazione si prevede, nel tratto di Via Mascagni di fronte alla Stazione, l'istituzione di alcuni (da 3 a 10) posti a disco orario (30 minuti) per le operazioni di accompagnamento e recupero in auto dei passeggeri della ferrovia (Kiss & Ride).

Tra gli interventi finalizzati principalmente alla messa a norma della sosta su strada, sulla base delle segnalazioni dei cittadini, vi sono i seguenti provvedimenti di istituzione del senso unico, ove la larghezza di carreggiata, inferiore ai 7,50 m al netto dei marciapiedi o degli spazi pedonali, rende incompatibile la sosta a cassetta anche da un solo lato, con il doppio senso

di circolazione, che a norma del Codice della strada prevedere almeno 2,75 + 2.75 m per le corsie del traffico veicolare e 2 metri per la sosta a cassetta (+ 0,50 m di banchina se esistono i marciapiedi, dal lato senza sosta):

- in Via Achille Grandi, nella direzione da Viale Lombardia a Via Bernina;
- in Via Bernina nella direzione da Via Grandi verso Via Don Repetti;
- in Via Asilo nella tratta da Via Leopardi a Via Don Repetti/Varesina in direzione di quest'ultime:
- in Via Leonardo Da Vinci, da Via Galilei verso Viale Lombardia;
- in Via Galvani da Via Castellanza a Via delle Vigne;
- in Via Galilei con il senso da Via delle Vigne verso Via Castellanza;
- In Via Giusti, nella tratta e nella direzione da Via Melzi a Via Battisti, per mettere a norma la sosta in carreggiata;
- Via Cavour, nella direzione da Via Garibaldi a Via Melzi, per mettere a norma la sosta in carreggiata;
- la strettoia di Via Mazzini, con il senso di marcia verso Via Melzi;
- Via Garibaldi, nella tratta e nella direzione da Via S. Pellico a Via Manara, per mettere a norma la sosta in carreggiata;
- Via Manara, in direzione via Gramsci.

I nuovi stalli di sosta, andranno previsti sul lato destro del senso di marcia.

5.3 Il Trasporto Pubblico



La fermata di Via Alberto Da Giussano

Per il trasporto pubblico su gomma si propone, attraverso la concertazione con la Città Metropolitana di Milano, le Province contermini e la nuova Agenzia per la mobilità (Legge Regionale 4 aprile 2012, n. 6 - Disciplina del settore dei trasporti), di verificare se esistono risorse economiche, anche con ipotesi di politiche tariffarie sulla sosta differenti, e margini di domanda potenziale per l'istituzione di un servizio, con una nuova linea o con il potenziamento di linee interurbane esistenti, di collegamento della Stazione ferroviaria di Rescaldina dai comuni contermini, in particolare Marnate, Gorla

Minore e Gorla Maggiore, non serviti dalle linee su ferro, favorendo l'accessibilità alla Stazione con modalità diverse dall'auto privata.

Ad esempio nel progetto recentemente finanziato nell'ambito del "Bando Periferie" si prevede l'estensione del percorso della linea urbana (Linea E) di Legnano fino al suo ingresso nel territorio di Rescaldina, primo passo per favorire la mobilità da Legnano fino alla Frazione di Rescalda passando dal centro di Rescaldina e dalla stazione di Trenord, con un nuovo percorso nella zona limitrofa al Comune di Rescaldina.

Con le modifiche allo schema di circolazione proposto, si rende necessaria una modifica ai percorsi del Trasporto Pubblico, sulla linea Z112, che non modifica sostanzialmente le percorrenze attuali (+100 metri di percorso), indotta dal senso unico in Via Don Repetti, riportate in Figura 5.3.1, prevedono anche lo spostamento delle fermate di Via Don Repetti avvicinandola al centro di Rescalda e di Viale Lombardia.

Nell'ambito delle proposte per il trasporto pubblico, si propone l'ampliamento del marciapiede di Via Alberto da Giussano, in corrispondenza della fermata all'altezza di Via XXV Aprile, allo stato di fatto largo circa 40 cm. Per avere un adeguato spazio di attesa per gli utenti del TPL., si propone la collocazione di pensiline e cartellonistica.

5.4 I Percorsi Ciclabili e i Percorsi Protetti

Nel mese di luglio 2016 si è contribuito alla redazione di un Progetto di percorso ciclabile nell'ambito del bando "Periferie" della presidenza del Consiglio dei ministri, che successivamente è stato finanziato.

I due recenti bandi di finanziamento per progetti di percorsi ciclabili vinti dal Comune di Rescaldina, quello del dicembre 2015 e quello di luglio 2016, hanno disegnato, ricucendo i tratti esistenti, la struttura di base di una vera rete di percorsi protetti per la mobilità in bicicletta (Figura 5.4.1)

Il progetto di percorso ciclabile proposto a luglio 2016, di collegamento tra le stazioni ferroviarie di Legnano e di Rescaldina, e di connessione con le due aree di riqualifica previste, ha, nel territorio di Rescaldina, uno sviluppo complessivo di circa 5,3 Km, dei quali 2,3 Km di tratti di piste ciclabili esistenti e 3,0 Km da realizzare ex novo.

Il progetto si completa e si integra con un progetto intercomunale, del dicembre 2015, di collegamenti ciclabili già finanziato nell'ambito dell'Iniziativa per la Misura Mobilità Ciclistica - POR FESR 2014-2020 della Regione Lombardia. L'integrazione tra i due percorsi potrà realizzare un tracciato a doppio anello che interessa tutte le aree residenziali di Rescalda e Rescaldina toccando tutti i principali servizi.

Per l'intero progetto si propone della nuova segnaletica verticale che caratterizzi il percorso con tre differenti colori associati alla tratta specifica: a) Stazione Legnano-Stazione Rescaldina (es. Percorso Rosso); b) Parco del Rugareto-Cascina Pagana-Stazione di Rescaldina (es. Percorso Arancio); c) Parco del Rugareto-Via Leopardi-Centro di Rescalda (es. Percorso Verde).

FIGURA 5.3.1

MODIFICHE AI PERCORSI E ALLE FERMATE
DEL TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA

- Percorso linea Z112 confermato
- - Percorso probabile linea H601
- Tratto Z112 nuovo
- Tratto Z112 da eliminare
- Z112
H601 Fermate esistenti
- Z112 Fermata da sopprimere
- Z112 Nuova fermata

Scala 1:3.000

Nord 

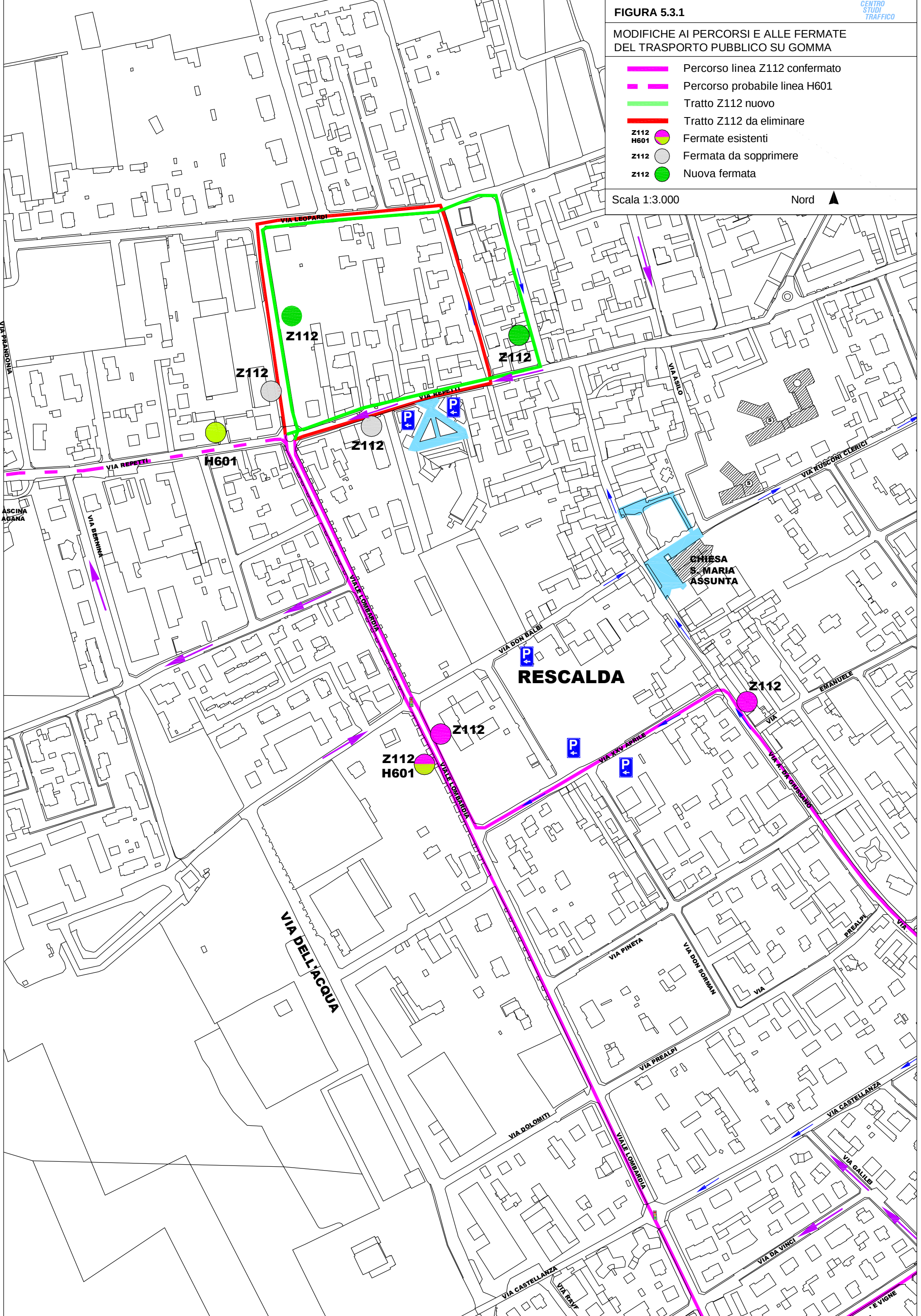


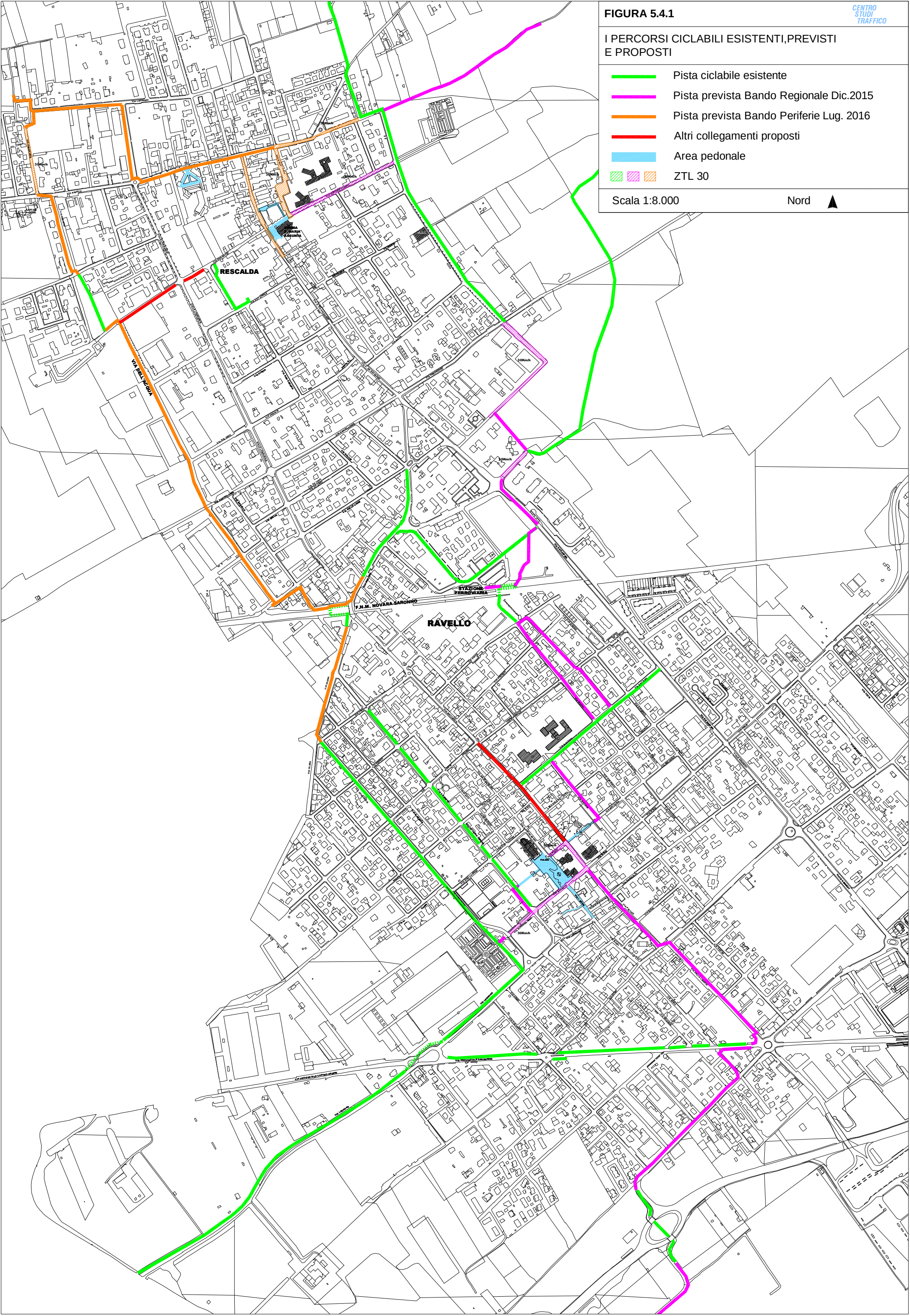
FIGURA 5.4.1

I PERCORSI CICLABILI ESISTENTI,PREVISTI
E PROPOSTI

- Pista ciclabile esistente
- Pista prevista Bando Regionale Dic.2015
- Pista prevista Bando Periferie Lug. 2016
- Altri collegamenti proposti
- Area pedonale
- ZTL 30

Scala 1:8.000

Nord



Il tracciato proposto si sviluppa nel territorio di Rescaldina partendo dalla pista ciclabile esistente di Via Legnano, dal confine con il comune omonimo, fino al Cimitero di Rescaldina, bypassando la barriera delle Provinciali Castellanzese e Saronnese con il sottopassaggio ciclabile esistente, in corrispondenza dell'incrocio delle provinciali con Via Legnano. Per questo tratto, con uno sviluppo di quasi 1.400 metri, si prevede il ripristino della segnaletica orizzontale praticamente scomparsa, la segnaletica verticale di individuazione del percorso e la riasfaltatura in brevi punti ammalorati.

Lungo Via Concordia esiste già un percorso ciclabile in asfalto rosso, il progetto prevede interventi relativi alla segnaletica verticale ed orizzontale, l'adeguamento delle rampe di salita e discesa dal marciapiede in corrispondenza dei passi carrai e, dove è necessario, l'allargamento delle orecchie del marciapiede alle intersezioni (Via Trieste - Tav. S.27 - Progetto esecutivo: quaderno tratti da realizzare).



Via Giusti: doppio senso di marcia incompatibile con la sosta in carreggiata e con marciapiede "invaso" dagli alberi

La pista prosegue in Via Olona per un tratto di circa 300 metri, il progetto prosegue sul marciapiede esistente fino all'intersezione con Via Cavalieri di V. Veneto; dopo l'intersezione con Via V. Veneto il progetto continua sul marciapiede esistente.

Passata la ferrovia il percorso si biforca, da una parte (percorso rosso) raggiunge la stazione ferroviaria e il percorso ciclabile già finanziato e quindi il PEEP di Via Moro, collegandosi in Via Marconi ai tratti di pista ciclabile esistente e dall'altra (percorso arancio) prosegue in fregio alla ferrovia raggiungendo Via dell'Acqua.

A nord il percorso ciclabile proposto prosegue lungo Via dell'Acqua a raso, protetto da segnaletica orizzontale e completato da segnaletica verticale, fino a riconnettersi con il tratto di pista ciclabile esistente che attraversa il giardino pubblico da via Balbi a Via Grandi (con il rifacimento della pavimentazione).



Passato il giardino il percorso raggiunge, attraverso Via Bernina, l'intersezione con Via Repetti, a pochi metri dalla Cascina Pagana, con un percorso a raso separato dalla viabilità veicolare con segnaletica orizzontale nella prima parte della via, per poi proseguire sul marciapiede che verrà allargato per poter consentire la realizzazione del percorso ciclopedonale a norma. Dalla Cascina di Via Repetti, con un attraversamento ciclopedonale opportunamente segnalato, il percorso raggiunge Via Leopardi, percorso a raso, attraverso la Via Prandonia: qui la viabilità ciclabile è prevista dal progetto in promiscuo con la viabilità veicolare e pertanto per rendere sicuro il percorso verrà istituita una ZTL 30Km/h.

Dalla Cascina Prandonia, all'intersezione tra Via Prandonia e Via Leopardi, si dipartono strade vicinali che attraversano il Parco del Rugareto utilizzabili come percorsi ciclopedonali.

Il percorso fin qui descritto, si collega al Centro storico di Rescalda sviluppandosi lungo Via Leopardi e Viale Lombardia dove è previsto un percorso a raso con segnaletica orizzontale e verticale fino all'incrocio con Via Repetti. Anche in Via Repetti il percorso verrà realizzato a raso con cordolo in gomma per la protezione della pista ciclabile e pavimentazione rossa fino all'incrocio con Via Da Giussano; qui la viabilità ciclabile prosegue in Zona 30, in promiscuo con la viabilità veicolare e si ricollega con la pista di Via Rusconi passando dalla piazza Don A. Airolì.

Il progetto "Connessione della Rete Ciclabile Regionale con le Stazioni Ferroviarie di Parabiago e Rescalda e alle reti ciclabili dei Comuni di Parabiago, Cerro Maggiore e Rescalda" finanziato nel 2015 è diviso in tre lotti:

Il lotto 6b è un tratto extraurbano di pista ciclabile in sede propria con cordolo che la separa dal traffico veicolare: il percorso è lungo 60 m;

Il lotto 7 da realizzare in ambito urbano. Nel primo tratto si realizza un percorso ciclopedonale a raso, che si ottiene demolendo il marciapiede esistente e inserendo un cordolo rialzato.

Dopo l'intersezione con Via Crivelli il percorso diviene ciclabile in sede propria su carreggiata (via Cerro Maggiore). Dopo la svolta in via Roma il percorso attraversa la Saronnese, segue un tratto della pista esistente in direzione di via Libertà e prosegue in Via Libertà, in sede propria con cordolo separatore. La pista poi procede lungo i confini della "Torre Amigazzi" su via Gramsci e da qui il percorso prosegue parallelamente a Via S. Pellico fino all'area del mercato comunale per proseguire all'interno dell'area mercato in sede propria fino a via Nino Bixio/uscita area mercato dove, cambiando lato della carreggiata, prosegue a raso in sede propria fino a via B. Melzi nel secondo tratto di Via Silvio Pellico, dove sarà istituito il senso unico per la viabilità veicolare. Dall'incrocio tra via B. Melzi e via Matteotti verso Via Don Pozzi la viabilità ciclabile sarà in promiscuo con le auto e verrà istituito il limite di 30Km/h per aumentare la sicurezza dei ciclisti; l'area a 30Km/h si estenderà su via Matteotti fino all'ingresso della palazzina della Polizia Locale, su via Bassetti fino all'incrocio con via V. Veneto e in via D. Pozzi fino all'incrocio tra via D. Pozzi e via S. Bernardo. Dall'incrocio tra via B. Melzi e via Matteotti fino alla palazzina della Polizia Locale su Via Matteotti e fino a via S. Bernardo su via D. Pozzi si propone un rialzo totale della carreggiata portandolo a raso con i marciapiedi (creando quindi dei dossi di ingresso su via B. Melzi, via S. Pellico e via Matteotti). Dopo l'area pedonale fronte chiesa il percorso prosegue fino a via V. Veneto dove tramite un tratto di ciclabile a raso prosegue fino a via Rimembranze, attraversa via V. Veneto e prosegue su via Rimembranze verso il cimitero in un primo tratto in zona pedonale e nel secondo tratto in promiscuo con le auto. Da Via Matteotti il percorso si collega con Via Mazzini attraverso un percorso in sede propria su sede stradale, fino al percorso esistente di Via Battisti, per poi collegarsi con Via D'Azeglio e Via Giusti e creare un anello ciclabile monodirezionale, a raso per il collegamento con il sottopasso della ferrovia in via Piave.

Il lotto 8 interessa il collegamento tra le frazioni di Rescalda e Rescaldina. Il progetto collega i tronchi esistenti di piste ciclabili e la sistemazione degli attraversamenti esistenti. Dal sottopasso ferroviario il percorso si sviluppa verso nord attraversando l'area verde comunale fino al percorso ciclabile esistente che da Piazzale dei Donatori prosegue in Via Bellini e termina in Via Marconi dove si ricongiunge con il sistema di piste ciclabili finanziato nel 2016.

Un altro ramo di pista ciclabile si innesta nello spartitraffico di Viale De Gasperi, dove esiste un percorso pedonale che verrà allargato e trasformato in percorso ciclopedonale fino Via Nenni. Qui il flusso ciclabile avviene in promiscuo con il flusso veicolare e poi prosegue in un terreno di proprietà del comune collegandosi con Via Fermi e successivamente con Via La Malfa, percorso in promiscuo con il flusso veicolare (nello "Scenario Obiettivo" nel tratto di via Fermi e via U. La Malfa è previsto il senso unico verso via De Gasperi). Il percorso si collega con la pista ciclabile esistente di Via Schuster e prosegue in via R. Clerici fino a via Asilo.

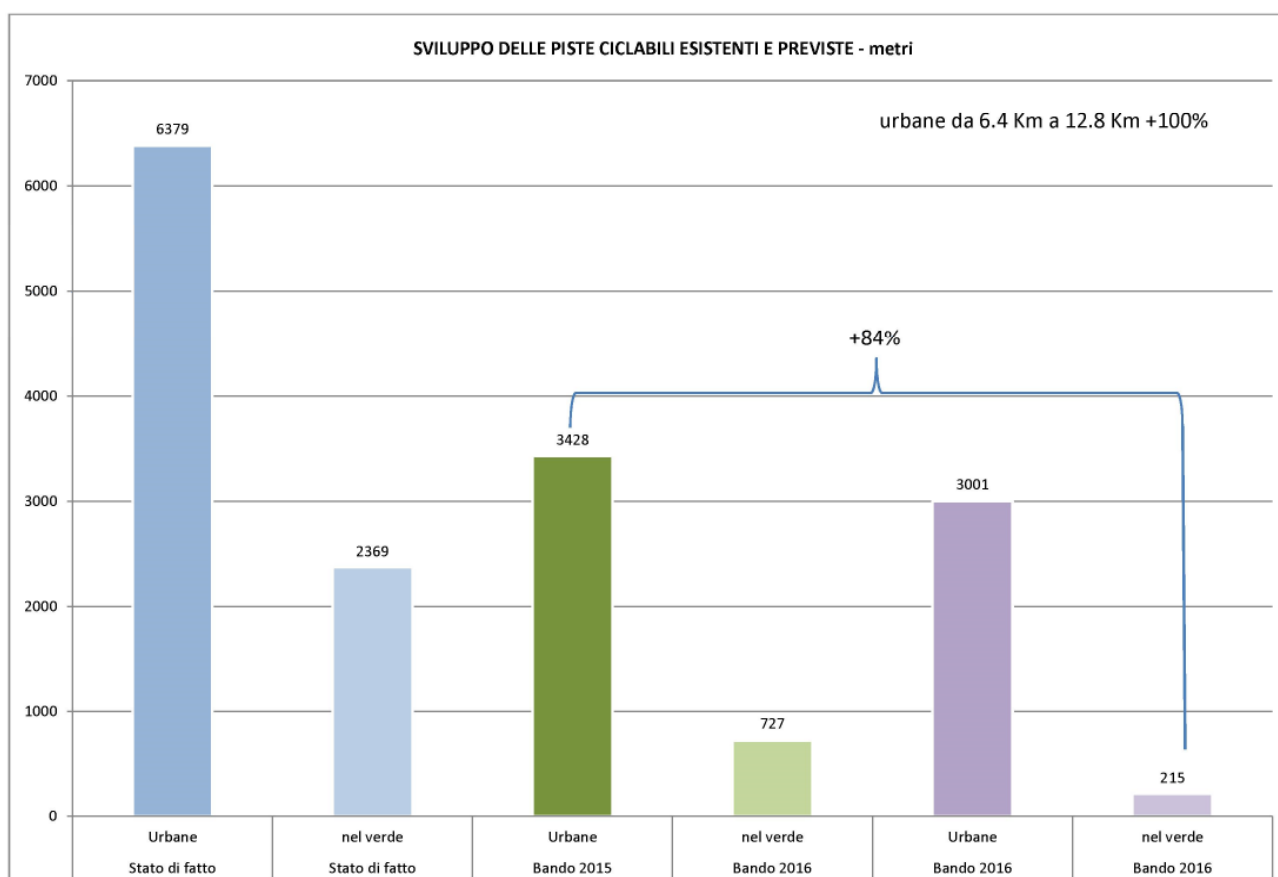
La viabilità interessata dai nuovi tratti di percorso ciclabile è tutta caratterizzata da livelli di traffico modesti di tipo locale, sui quali si provvederà a razionalizzare e riorganizzare l'offerta di sosta in carreggiata.

Nell'ambito delle proposte del Piano Urbano del Traffico oltre agli interventi sullo schema di circolazione proposti per rendere attuabili i percorsi ciclabili, come il senso unico in Via Pellico, l'istituzione delle Zone 30:

- comparto Matteotti-D. Pozzi-Bassetti;
- via Asilo-R. Clerici;
- comparto Repubblica-scalo merci;
- Via Pradona.
- Via A. Da Giussano

Il Piano ha proposto la realizzazione del percorso ciclabile in Via Don Repetti da Via Da Giussano a Viale Lombardia. Per un collegamento più diretto dal centro di Rescalda con il percorso di Via dell'Acqua, si propone un collegamento ciclabile lungo Via Don Balbi.

Complessivamente la rete prevista con i bandi finanziati, porta ad uno sviluppo della rete di percorsi ciclabili "urbani" da circa 6,4 Km e a 12,8 Km,

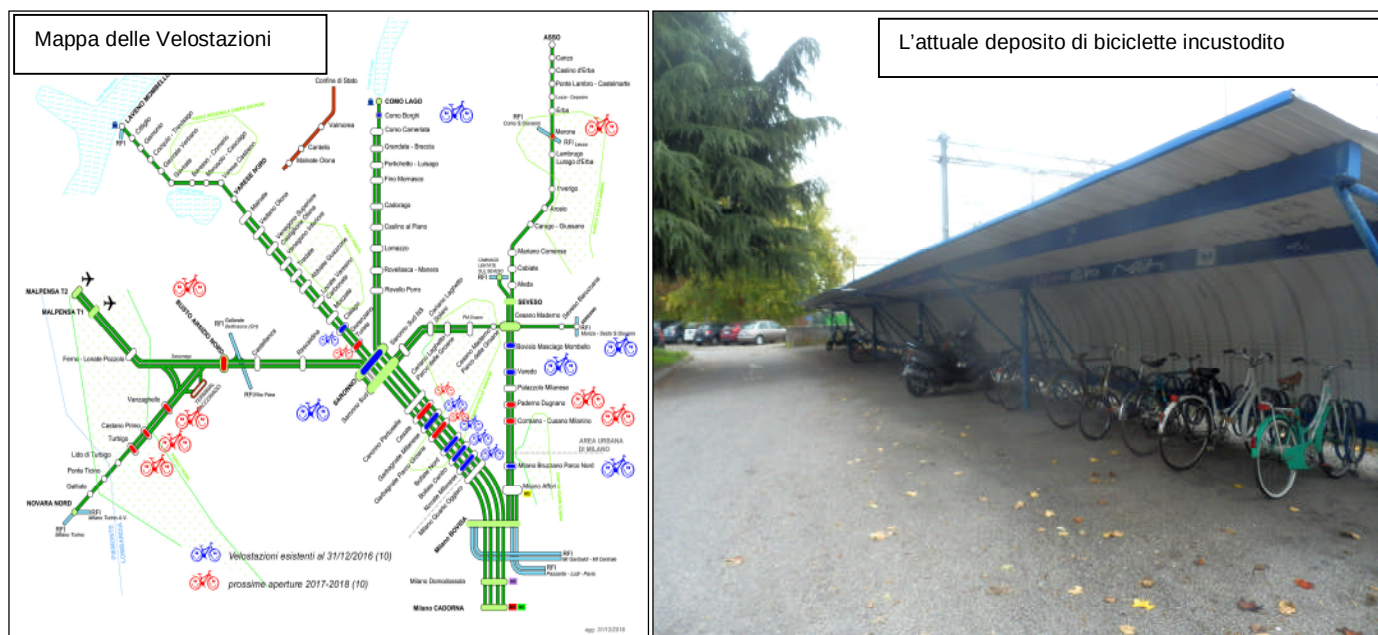


ai quali si aggiungono il tratto di Via Balbi di 240 metri ed il percorso di Via

Don Repetti di circa 560 metri, più che raddoppiando l'offerta dei percorsi attuali.

Se in fase di realizzazione delle piste ciclabili dovessero emergere delle difficoltà tecniche per le quali sarà necessario apportare delle modifiche al piano, lo stesso si adeguerà alle esigenze costruttive dei percorsi ciclabili.

Alla Stazione ferroviaria si propone la realizzazione di una "Velostazione" (risulta già in fase di studio un progetto con Ferrovienord) con il parcheggio di biciclette, dotato di videosorveglianza ed "help point" collegato con la centrale di vigilanza Ferrovienord, come quelle già operative ad esempio a Saronno e Cislago. Si propone anche lo spostamento in zona più protetta e controllata dell'attuale parcheggio coperto delle biciclette per tutti gli utilizzatori del treno non abbonati o occasionali.



Tra gli interventi per la mobilità pedonale si propone la realizzazione di un marciapiede in Via Castellanza, nella tratta compresa tra Via Alberto da Giussano e Viale Lombardia.

Anche in Via Giusti con l'istituzione del senso unico si propone l'allargamento marciapiede, oggi impraticabile dai pedoni per la presenza del filare di piante.

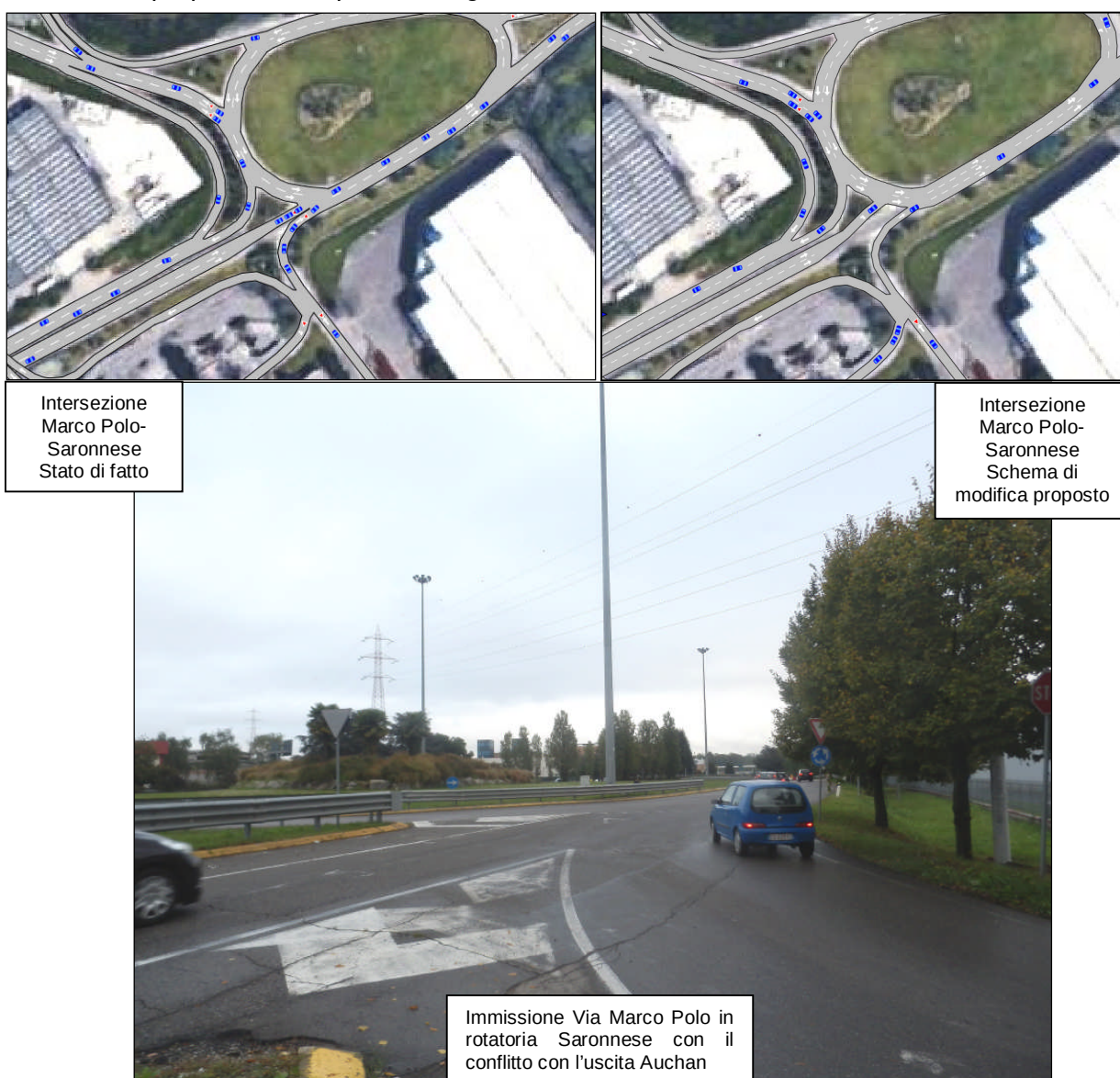
5.5 Gli Interventi strutturali per la Sicurezza Stradale

Il Piano Generale del Traffico Urbano è uno strumento a breve termine che si propone di apporre modifiche viabilistiche che, di norma, non prevedono interventi strutturali ma solamente una migliore distribuzione dei flussi di traffico per migliorare la sicurezza della circolazione, in particolar modo dell'utenza debole. I nuovi sensi unici proposti, infatti, riducono le manovre di

conflitto alle intersezioni e ai percorsi ciclopeditoni a protezione delle utenze “deboli” e sono i principali interventi per la sicurezza proposti.

Tuttavia, la concomitanza della stesura del piano e della realizzazione dei nuovi percorsi ciclabili, ha permesso di inglobare anche questo tipo di interventi all'interno del piano.

Si propone, inoltre, il ridisegno dell'immissione di Via Marco Polo e dell'uscita dal centro commerciale Auchan nella rotatoria ad ovaloide all'intersezione con la Saronnese, ove si presenta una doppia criticità, la prima relativa all'ingresso nella corona da Via Marco Polo troppo diretto, senza un angolo di deflessione adeguato e la seconda, relativa all'uscita dal centro commerciale, troppo a ridosso dall'attestamento nella rotatoria. Qui si propone di separare l'ingresso dalla Marco Polo dall'uscita dal centro



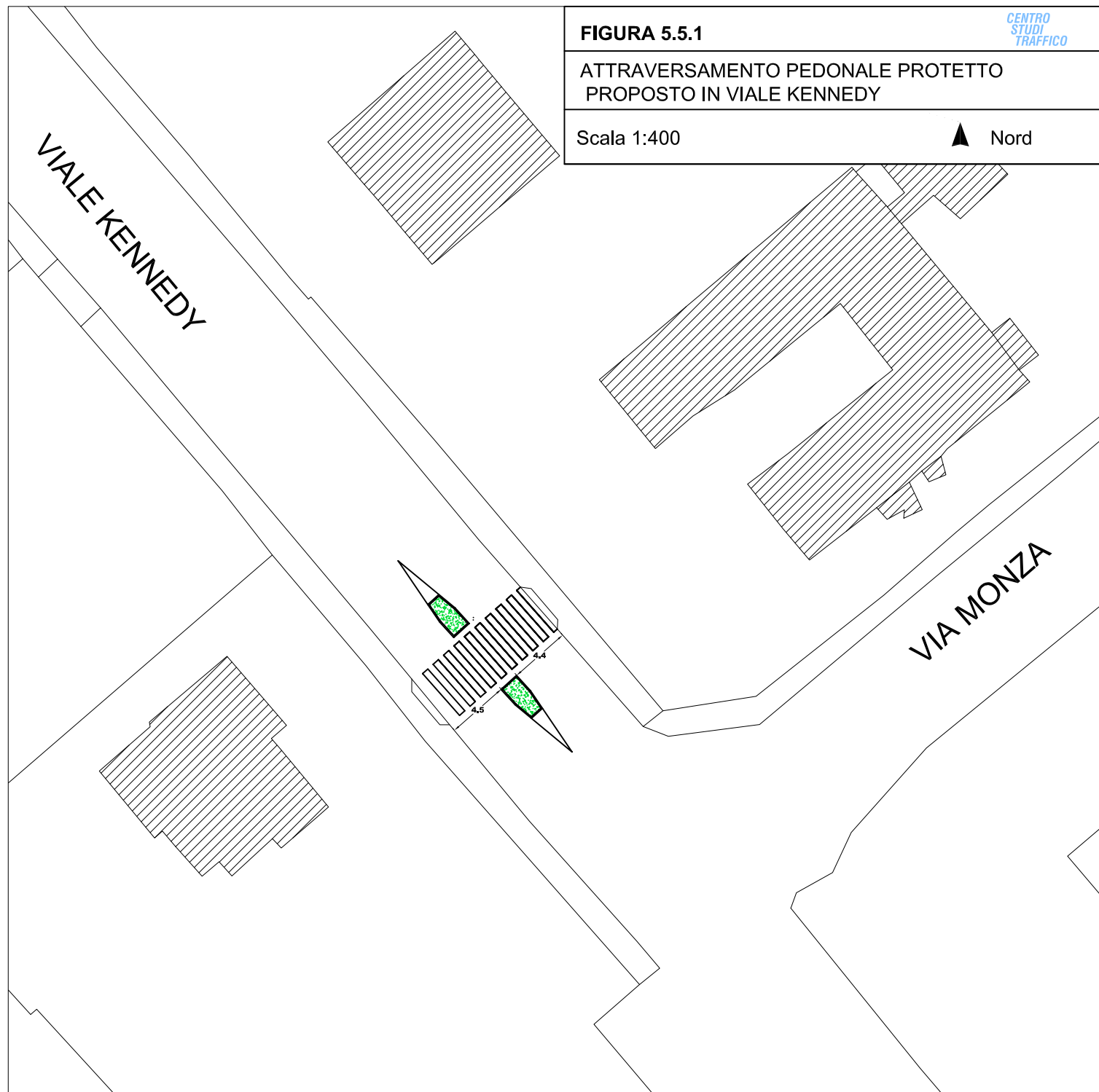
Sempre tra gli interventi specifici per la sicurezza, si propone la realizzazione di un attraversamento pedonale protetto in Viale Kennedy (Figura 5.5.1), all'altezza dell'intersezione con Via Monza, con la realizzazione di un'isola spartitraffico per rallentare il traffico veicolare e spezzare l'attraversamento dei pedoni in due parti.

FIGURA 5.5.1

ATTRAVERSAMENTO PEDONALE PROTETTO
PROPOSTO IN VIALE KENNEDY

Scala 1:400

▲ Nord



6. SIMULAZIONI DEL TRAFFICO

Il modello di simulazione del traffico PTMSNET, utilizzato per le valutazioni degli scenari viabilistici, di proprietà del Centro Studi Traffico, si configura come un sistema di gestione di grafi e di assegnazioni di matrici, che permette di effettuare simulazioni di reti stradali e di trasporto pubblico, mediante ricerca dei percorsi minimi ed assegnazione sui medesimi dei flussi di traffico relativi ad una o più matrici Origine/Destinazione, che consente, in base a tali percorsi minimi, di calcolare le matrici di tempi, costi e distanze.

Il modello sviluppato e calibrato consente di simulare il sistema viario territoriale ed il relativo traffico, ed i carichi sulle linee di trasporto pubblico.

Utilizzando il modello quale strumento di studio ed i risultati delle indagini sulla mobilità (conteggi, indagine O/D) quale Banca Dati, si è in grado di valutare gli effetti, in termini di variazione dei flussi sulle singole tratte stradali ed in termini di variazioni dei tempi di percorrenza per le diverse relazioni, derivanti dalla realizzazione dei nuovi assi viari previsti dalla pianificazione.

Con tale procedura si possono valutare e confrontare ipotesi alternative di intervento al fine di individuare l'assetto ottimale o reti di trasporto pubblico alternative e valutarne il rapporto tra domanda e offerta sulle singole tratte.

Il modello è in grado di definire il percorso minimo di collegamento tra due qualsiasi punti della rete stradale considerata, schematizzata mediante un grafo, analizzato successivamente, in funzione delle caratteristiche strutturali della rete stessa e dei flussi di traffico su di essa assegnati. Il percorso minimo può essere definito in relazione ai tempi di percorrenza, alle distanze, ai costi o ad una qualsiasi combinazione di tali fattori.

Con tale procedura si possono definire per le connessioni tra le diverse zone, il percorso, il tempo, la distanza, esprimendole sotto forma di matrici, e definire le relative variazioni ottenibili con l'applicazione di determinati assetti.

Il modello consente quindi di assegnare, sulla base dei percorsi minimi in precedenza definiti, la matrice O/D degli spostamenti ottenuta elaborando la Banca Dati dell'indagine O/D; ogni singolo interscambio viene assegnato in relazione al relativo percorso minimo, ed assegnando quindi la totalità della matrice vengono definiti i flussi complessivi sulla rete per ogni singola tratta.

Tale procedura consente di definire i flussi di traffico relativamente allo stato di fatto ed ai diversi scenari ipotizzati e di effettuare i confronti.

Il modello di simulazione può essere utilizzato effettuando le assegnazioni con la metodologia del "tutto o niente" e con la metodologia della "restrizione di capacità". Nel primo caso vengono utilizzate le velocità di percorrenza, ad esempio quelle rilevate con le indagini, che si mantengono costanti e sono quindi indipendenti dai flussi. Tali simulazioni si possono utilizzare per le valutazioni di carattere strategico finalizzate ad individuare le linee di desiderio dell'utenza.

Applicando la "restrizione di capacità" è possibile calcolare la velocità in funzione del flusso transitante, consentendo di simulare la riduzione della velocità

all'aumentare del flusso e fissando un limite massimo corrispondente alla capacità. Con tale procedura si simulano le effettive situazioni di traffico in condizioni di congestione. Per le simulazioni con il modello della rete stradale di Rescaldina è stato applicato l'algoritmo a restrizione di capacità.

E' possibile "esplodere" i nodi intersezione con i singoli movimenti di svolta, il modello tiene così conto, lavorando a restrizione di capacità, nelle intersezioni semaforizzate dei tempi di verde e di rosso dei cicli semaforici per ciascun movimento all'incrocio.

Grafo della rete stradale

Per poter utilizzare il modello come strumento di calcolo è necessario rappresentare la rete stradale primaria in modo schematico mediante un grafo.

Il grafo schematizza la rete stradale mediante una serie di archi e di nodi; gli archi rappresentano tratti stradali dalle caratteristiche omogenee ed i nodi rappresentano gli incroci tra le varie strade e gli estremi di tratti omogenei di una stessa strada.

Ogni incrocio è rappresentato da un nodo; tutti gli incroci contenuti nel grafo sono stati studiati in dettaglio, considerando tutti i movimenti consentiti, rappresentando ognuno di essi con un arco ed inserendo un nodo per ogni punto di incrocio dei movimenti di svolta.

L'area di studio viene suddivisa in zone, ognuna delle quali viene schematizzata nel grafo mediante un centroide, localizzato nel baricentro della zona stessa; le zone esterne vengono aggregate per direttrici di penetrazioni, a loro volta rappresentate da un centroide.

Ogni centroide rappresenta una zona o una direttrice e viene connesso alla rete con un arco fittizio (nozionale), che rappresenta la viabilità di adduzione alla rete.

Ogni arco del grafo viene specificato mediante i seguenti dati:

- Origine e Destinazione: identificano il nodo di origine e il nodo di destinazione del tronco stradale in esame, e quindi anche la direzione di marcia;
- Tipo: gli archi sono distinti in tipi (ad ognuno dei quali corrisponde un numero di codice) che dipendono dalle diverse funzioni che essi possono assumere all'interno della rete;

Si individuano i seguenti tipi fondamentali:

- Link nozionale: simula i percorsi secondari tra una zona e la rete stradale primaria e funge quindi da collegamento tra centroide e nodo;
- Link stradale: rappresenta un tronco di strada dalle caratteristiche uniformi ed omogenee;
- Link di movimenti ad incroci semaforizzati; rappresenta tutti i movimenti di collegamento tra le strade afferenti ad un incrocio, che avvengono con regolamentazione mediante semaforo, differenziati in relazione alla manovra (diritto, destra, sinistra);
- Link di movimenti con precedenza: rappresenta tutti i movimenti che all'interno di un incrocio avvengono con regolamentazione mediante

“precedenza” o “stop”, differenziati in relazione alla manovra (diritto, destra, sinistra);

- Lunghezza: rappresenta la lunghezza espressa in metri dell'arco considerato;
- Larghezza: rappresenta la larghezza espressa in metri o in numero di corsie dell'arco considerato, relativo alla parte della carreggiata utilizzata per la circolazione. Essendo l'arco sempre monodirezionale, tale larghezza deve intendersi relativa ad un unico senso di marcia e quindi, per le strade a doppio senso, pari alla metà della larghezza totale della strada o alla porzione destinata al senso di marcia;
- Capacità: tale valore, espresso in veic/h, è desunto da apposite tabelle che definiscono la capacità in funzione della larghezza stradale, del tipo di circolazione (a senso unico o a doppio senso), dell'esistenza di parcheggi e del tipo e numero di incroci;
- Velocità di base: tale valore, espresso in Km/h, rappresenta la velocità ottimale in situazioni di flusso nullo o comunque basso; si sono definite classi di velocità in funzione della dimensione della strada, del tipo e del numero di incroci.

Per gli archi nozionali, che rappresentano collegamenti fittizi, si sono definite larghezza e capacità standard.

Per gli archi rappresentanti i movimenti che avvengono con regolazione semaforica e con regolazione mediante “precedenza” o “stop”, la capacità e la velocità sono calcolate mediante formule che tengono conto della presenza dell'impianto semaforico e dei diritti di precedenza agli incroci.

Effettuando l'assegnazione a restrizione di capacità si sono utilizzate curve di deflusso, che forniscono la variazione della velocità al variare del flusso in relazione alle caratteristiche dell'arco, per ogni tipo di arco relativo alle strade ed agli incroci, calibrate sulla base dei dati rilevati con le indagini.

Per il modello di simulazione della rete stradale di Rescaldina sono stati implementati 795 archi, comprendenti 138 archi nozionali e 376 archi di svolta, con uno sviluppo di rete complessivo di circa 87,4 Km.

6.1 Gli scenari valutati

Per attuare gli obiettivi del Piano si sono valutati con il modello di simulazione, sei Scenari di modifica degli schemi di circolazione sulla rete principale, valutandone gli impatti sul traffico, attraverso il confronto con la simulazione dello “Stato di Fatto”.

Sulla base dei risultati delle simulazioni dei primi cinque scenari si è individuato lo scenario finale 6 (Scenario Obiettivo), tenendo conto degli impatti viabilistici, ma anche dei possibili impatti delle scelte sulle attività economiche come il commercio, sul costruito, su ipotesi di riqualifica urbanistica e di sviluppo della rete dei percorsi ciclabili e sulla vivibilità degli spazi pubblici.

Tutti e sei gli scenari valutati prevedevano di declassare l'asse di Via Matteotti, ma mentre gli scenari 1, 2, 3, 4 e 6 prevedevano di trasferire il

ruolo di strada urbana di quartiere agli assi contrapposti di Via Concordia e Via Vittorio Veneto, i primi 4 invertendone la direzione di marcia per minimizzare le manovre conflittuali, gli scenari 5 e 5c prevedevano invece di trasferire le relazioni tra Rescaldina e Rescalda che oggi utilizzano l'asse di Via Matteotti tutte sulla direttrice di Via De Gasperi-Viale Kennedy e su Via Concordia, declassando con sensi unici contrapposti Via Cavalieri di Vittorio Veneto.

Il primo scenario valutato (Figura 6.1.1a) prevedeva l'istituzione del senso unico in Via Matteotti in direzione sud, nella tratta compresa tra Via Battisti e Via Barbara Melzi, il senso unico in Via Silvio Pellico da Via Barbara Melzi a Via Garibaldi, quest'ultimo tratto previsto per permettere la realizzazione del percorso ciclabile già finanziato con il Bando Regionale del 2015, e per l'attraversamento del centro di Riscaldina (Figura 6.1.1b) il ribaltamento del senso unico di Via Alberto Da Giussano nella tratta compresa tra Via Repetti e Via XXV Aprile. Questo scenario prevedeva inoltre l'istituzione del senso unico in Via Don Repetti da Viale Lombardia a Via Asilo per permettere la realizzazione di un tratto di pista ciclabile, senza eliminare la sosta in carreggiata e il filare di alberi di recente piantumazione, realizzando un tratto del percorso del bando delle "Periferie", più centrale a quello previsto a luglio 2016 in Via Leopardi.

Il secondo scenario valutato (Figura 6.1.2) prevedeva come il primo l'istituzione del senso unico in Via Matteotti in direzione sud ed il ribaltamento del senso unico di Via Alberto Da Giussano nella tratta compresa tra Via Repetti e Via XXV Aprile, aggiungendo allo Scenario 1 l'inversione del senso di marcia di Via Bossi e di Via Bassetti nell'area centrale di Rescaldina creando un anello di circolazione in senso orario, migliorando l'accessibilità da ovest alla Piazza della Chiesa, allo stato di fatto piuttosto tortuosa.

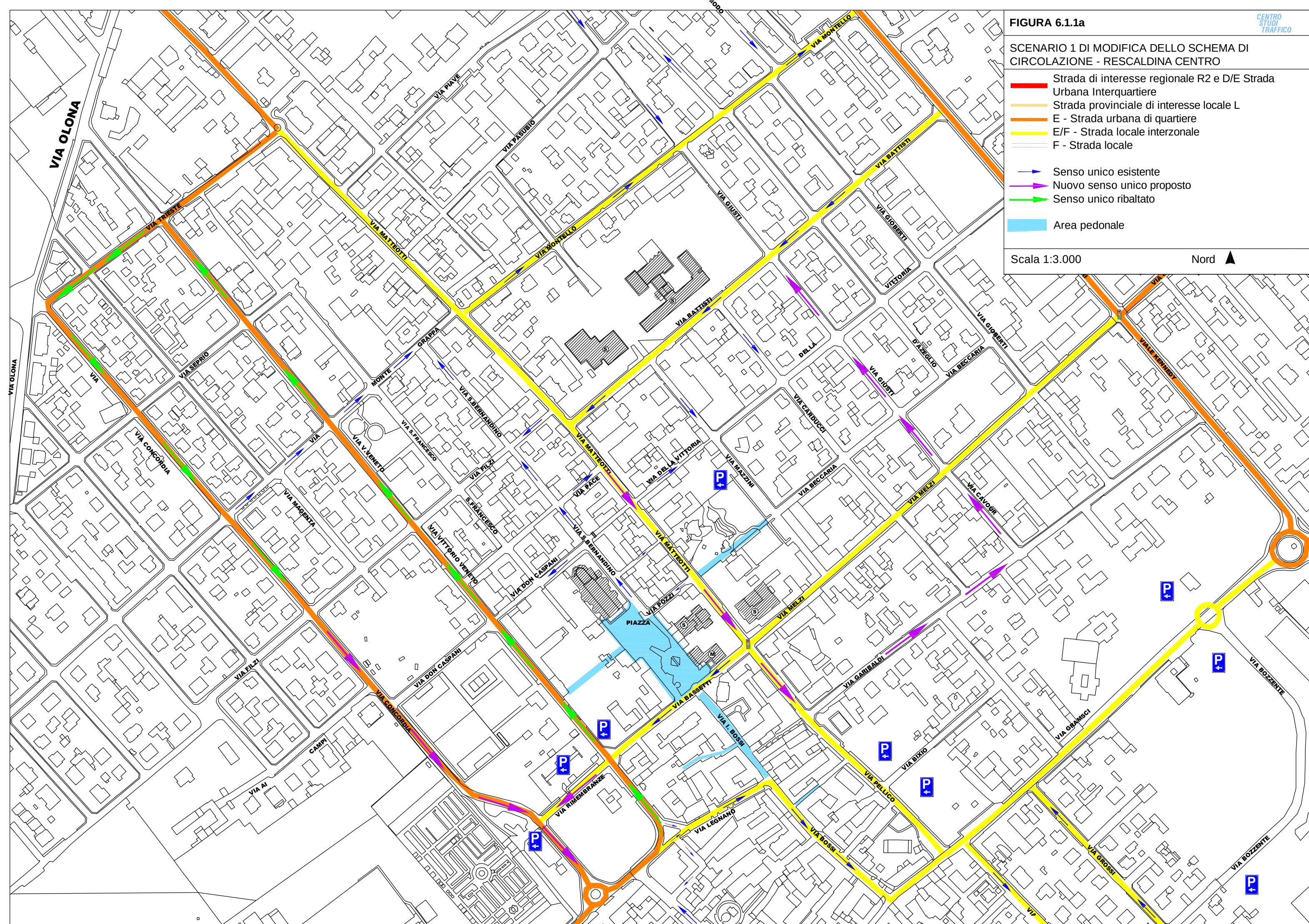
Il terzo scenario valutato (Figura 6.1.3a) prevedeva l'istituzione del senso unico in Via Matteotti in direzione nord, nella tratta compresa tra Via Barbara Melzi e Via Trieste, il senso unico in Via Silvio Pellico da Via Barbara Melzi a Via Garibaldi e per limitare l'attraversamento del centro di Riscaldina (Figura 6.1.3b) il ribaltamento del senso unico di Via Alberto Da Giussano nella tratta compresa tra Via XXV Aprile e Via Emanuele Filiberto e l'istituzione del senso unico nella tratta da Via Emanuele Filiberto fino all'incrocio con Via Gerenzano in direzione di quest'ultima. Questo scenario prevedeva l'inversione dell'attuale senso di marcia di Via XXV Aprile e l'istituzione del senso unico in Via Don Repetti da Via Asilo a Viale Lombardia, sempre per permettere la realizzazione di un tratto di pista ciclabile.

Il quarto scenario valutato (Figura 6.1.4) prevedeva, come il terzo, l'istituzione del senso unico in Via Matteotti in direzione nord e l'istituzione del senso unico nella tratta da Via Emanuele Filiberto fino all'incrocio con Via Gerenzano in direzione di quest'ultima, aggiungendo allo Scenario 3 l'inversione del senso di marcia di Via Bossi e di Via Bassetti nell'area

 Strada di interesse regionale R2 e D/E Strada Urbana Interquartiere
 Strada provinciale di interesse locale L
 E - Strada urbana di quartiere
 E/F - Strada locale interzonale
 F - Strada locale

- Scala 1:3.000

Nord



CENTRO
STUDI
TRAFFICO

FIGURA 6.1.1b

SCENARIO 1 DI MODIFICA DELLO SCHEMA DI CIRCOLAZIONE - RESCALDA CENTRO

Strada di interesse regionale R2 e D/E Strada Urbana Interquartiere

Strada provinciale di interesse locale L

E - Strada urbana di quartiere

E/F - Strada locale interzonale

F - Strada locale

Senso unico esistente

Nuovo senso unico proposto

Senso unico ribaltato

Area pedonale

Scala 1:3.000

Nord ▲

The map illustrates the proposed traffic changes for Scenario 1 in the center of Rescalda. The legend defines the following elements:

- Strada di interesse regionale R2 e D/E Strada Urbana Interquartiere:** Red line
- Strada provinciale di interesse locale L:** Orange line
- E - Strada urbana di quartiere:** Yellow line
- E/F - Strada locale interzonale:** Light yellow line
- F - Strada locale:** Grey line
- Senso unico esistente:** Blue arrow
- Nuovo senso unico proposto:** Purple arrow
- Senso unico ribaltato:** Green arrow
- Area pedonale:** Light blue shaded area

The map shows the following streets and proposed changes:

- VIA LEOPARDI:** Existing one-way street (blue arrow) pointing south.
- VIA REPETTI:** Existing one-way street (blue arrow) pointing east. A new one-way street (purple arrow) is proposed pointing west.
- VIA ASILO:** Existing one-way street (blue arrow) pointing south. A new one-way street (purple arrow) is proposed pointing north.
- VIA RUSCONI CLERICI:** Existing one-way street (blue arrow) pointing east. A new one-way street (purple arrow) is proposed pointing west.
- VIA LOMBARDI:** Existing one-way street (blue arrow) pointing east. A new one-way street (purple arrow) is proposed pointing west.
- VIA DON BALBI:** Existing one-way street (blue arrow) pointing east. A new one-way street (purple arrow) is proposed pointing west.
- VIA XXIV APRILE:** Existing one-way street (blue arrow) pointing east. A new one-way street (purple arrow) is proposed pointing west.
- VIA PINETA:** Existing one-way street (blue arrow) pointing east.
- VIA DON SORMANI:** Existing one-way street (blue arrow) pointing east.
- VIA A. DA GUSSANO:** Existing one-way street (blue arrow) pointing east. A new one-way street (purple arrow) is proposed pointing west.
- VIA CERENZANO:** Existing one-way street (blue arrow) pointing east.
- VIA DELL'ACQUA:** Existing one-way street (blue arrow) pointing south.
- VIA BERNINA:** Existing one-way street (blue arrow) pointing east.
- VIA GRANDI:** Existing one-way street (blue arrow) pointing east. A new one-way street (purple arrow) is proposed pointing west.
- VIALE LOMBARDIA:** Existing one-way street (blue arrow) pointing east. A new one-way street (purple arrow) is proposed pointing west.

A pedestrian area (Area pedonale) is highlighted in light blue near the Chiesa S. Maria Assunta. The map also shows a scale of 1:3,000 and a north arrow pointing upwards.

FIGURA 6.1.2

SCENARIO 2 DI MODIFICA DELLO SCHEMA DI CIRCOLAZIONE - RESCALDINA CENTRO

- Strada di interesse regionale R2 e D/E Strada Urbana Interquartiere
- Strada provinciale di interesse locale L
- E - Strada urbana di quartiere
- E/F - Strada locale interzonale
- F - Strada locale
- Senso unico esistente
- Nuovo senso unico proposto
- Senso unico ribaltato
- Area pedonale

Scala 1:3.000

Nord

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

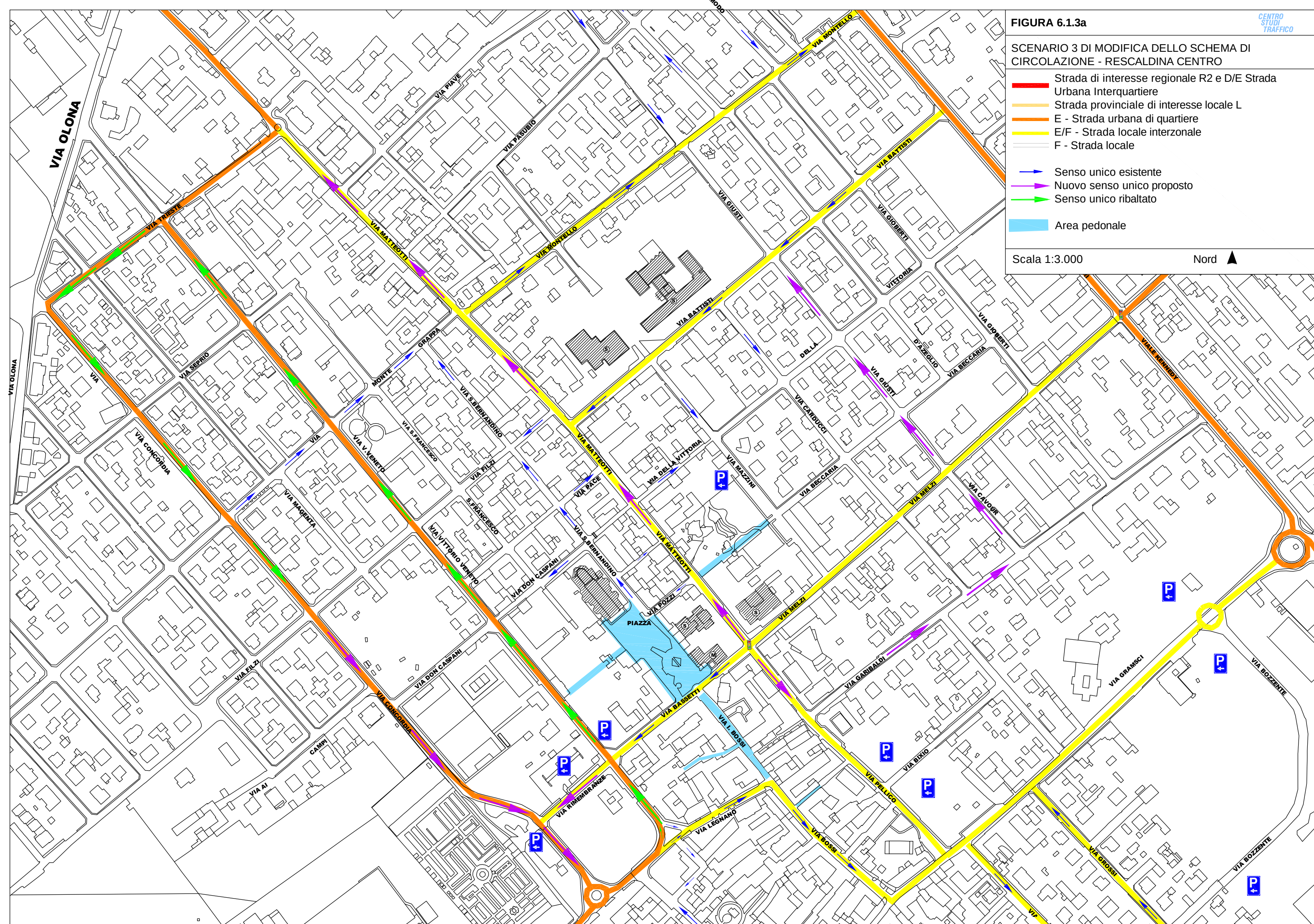
P

P

P

P

- Nord 

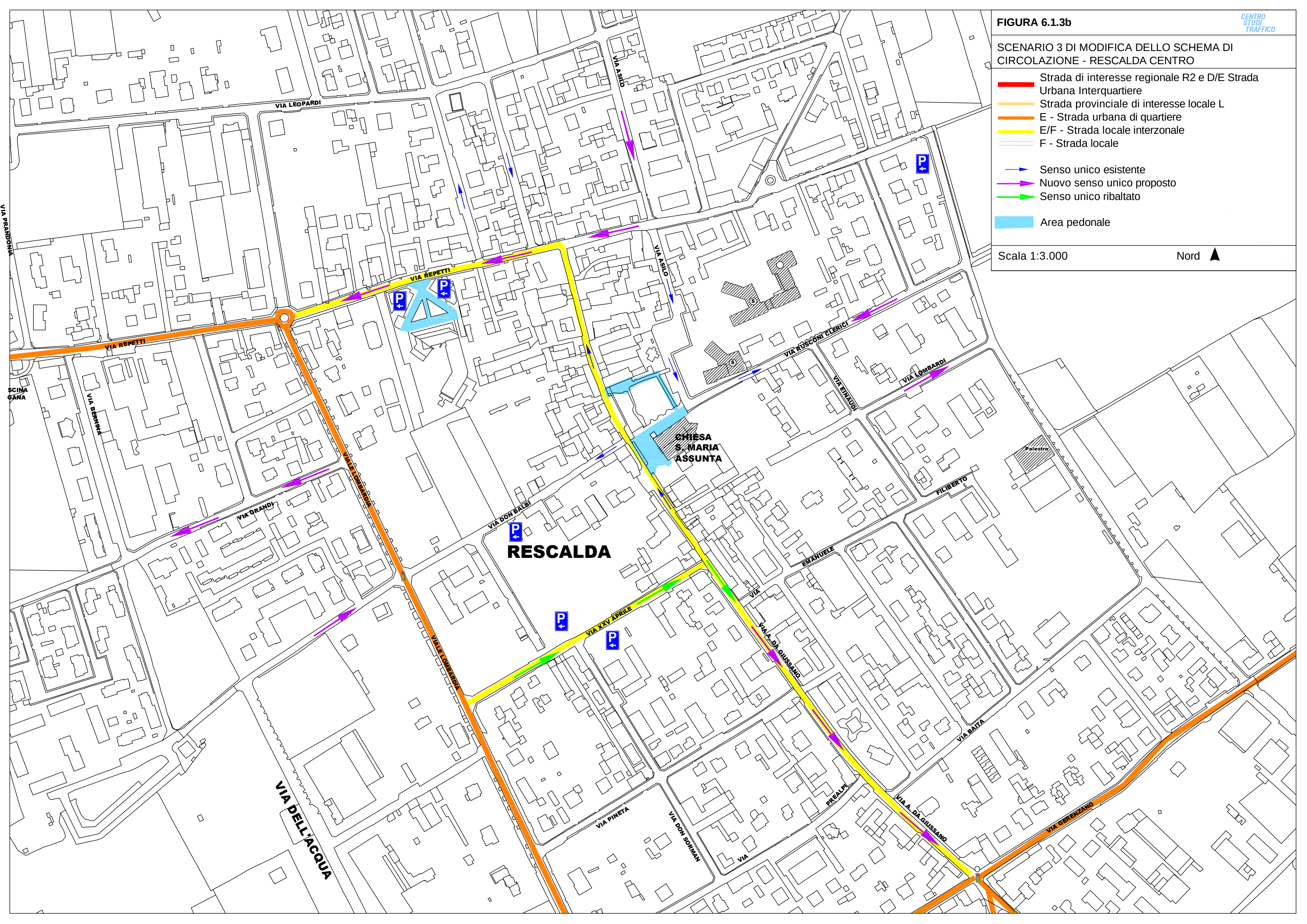


SCENARIO 3 DI MODIFICA DELLO SCHEMA DI CIRCOLAZIONE - RESCALDA CENTRO

- Strada di interesse regionale R2 e D/E Strada Urbana Interquartiere
- Strada provinciale di interesse locale L
- E - Strada urbana di quartiere
- E/F - Strada locale interzonale
- F - Strada locale
- Senso unico esistente
- Nuovo senso unico proposto
- Senso unico ribaltato
- Area pedonale

Scala 1:3.000

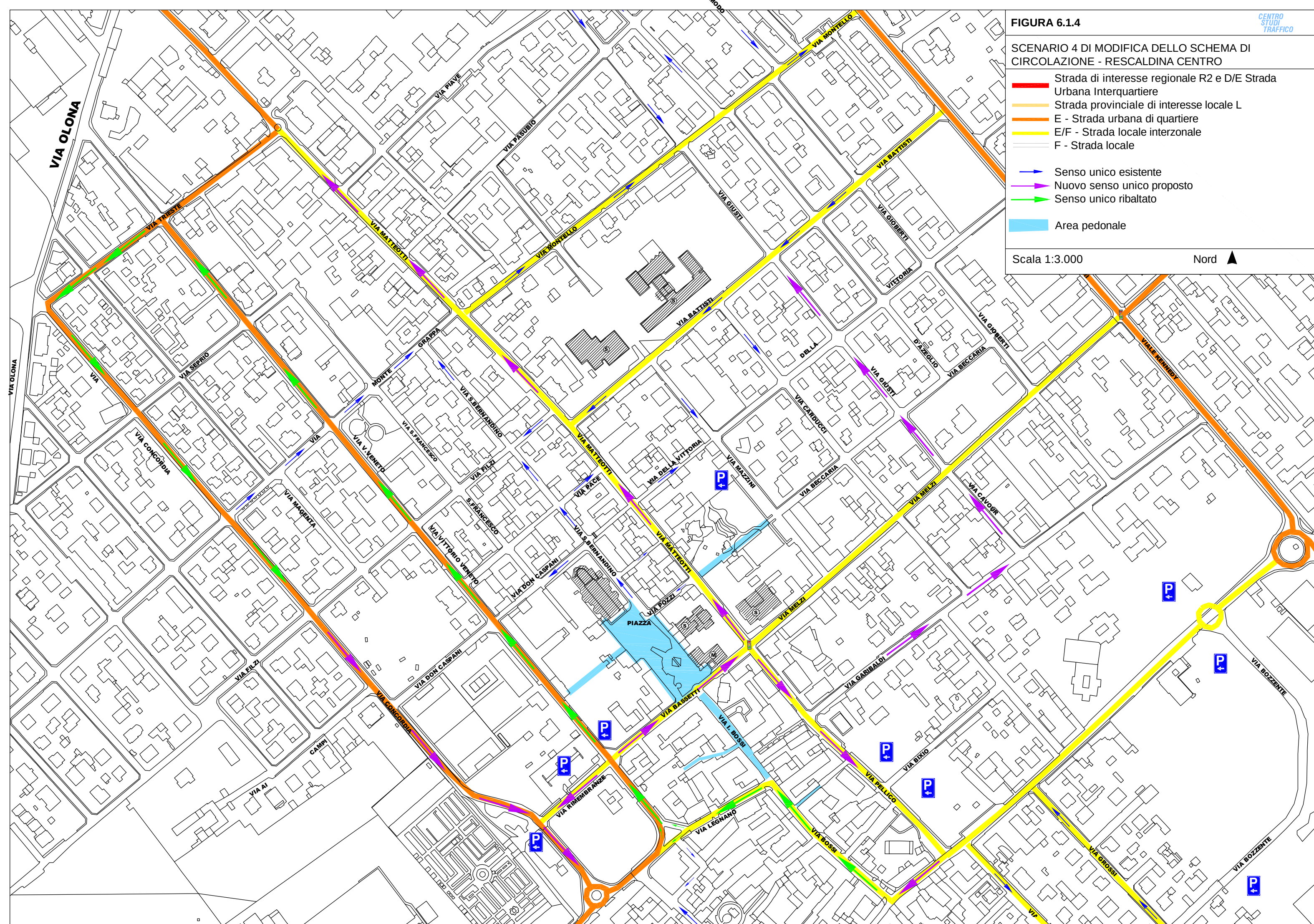
Nord ▲



 Strada di interesse regionale R2 e D/E Strada Urbana Interquartiere
 Strada provinciale di interesse locale L
 E - Strada urbana di quartiere
 E/F - Strada locale interzonale
 F - Strada locale

 Area pedonale

Nord 



centrale di Rescaldina creando un anello di circolazione in senso orario, migliorando l'accessibilità da ovest alla Piazza della Chiesa.

Il quinto scenario valutato (Figura 6.1.5a) prevedeva ancora l'istituzione del senso unico in Via Matteotti in direzione nord, il declassamento di Via Cavalieri di Vittorio Veneto con tratte a senso unico contrapposte, i sensi unici contrapposti di Via Melzi e Via Gramsci tra Viale Kennedy e Via Pellico, il ribaltamento dell'attuale senso unico di Via Castellanza (Figura 6.1.5b), l'istituzione del senso unico in Via Alberto Da Giussano da Via Castellanza a Via Emanuele Filiberto, l'inversione dell'attuale senso unico in Via Alberto Da Giussano nella tratta da Via Don Repetti a Via XXV Aprile (Figura 6.1.5c) e l'istituzione del senso unico in Via Don Repetti da Via Da Giussano a Viale Lombardia. Per la Saronnese il quinto scenario prevedeva il senso unico in Via Resegone in ingresso alla Saronnese e, nel Sottoscenario 5c, la sostituzione della corsia di collegamento diretta da Viale Kennedy nella rotatoria all'incrocio con Via Marco Polo, con una corsia diretta dalla Saronnese lato Castellanza a Viale Kennedy, evitando l'ingresso in rotatoria (Figura 6.1.5d).

Nella Figure 6.1.6a, 6.1.6b e 6.1.6c, si riporta lo schema di circolazione previsto dello Scenario 6 che, oltre agli interventi di breve termine, conferma l'ipotesi di senso unico in Via Matteotti verso nord da Via Melzi a Via Montello, il ribaltamento del senso di marcia della tratta a senso unico di Via Castellanza, con la realizzazione di una rotatoria all'intersezione di Viale Lombardia, l'estensione del senso unico a tutta Via Alberto Da Giussano in direzione nord, l'istituzione dei sensi unici di Via Pineta opposto a Via XXV Aprile e di Via Prealpi opposto al nuovo senso di Via Castellanza. Nello scenario finale, legato all'ipotesi di ampliamento del Centro Commerciale Auchan, si prevede la riqualificazione della rotatoria all'intersezione della Via Saronnese con le vie Resegone, della Libertà, Pisacane e Cerro Maggiore e della rotatoria all'incrocio con Via Marco Polo, Via Saronnese e Viale Kennedy. Una verifica di dettaglio di tali soluzioni progettuali, dovrà essere effettuata in sede di piano attuativo.

6.2 I risultati delle simulazioni dello scenario finale

Nelle Figure 6.2.1-6.2.7, si riportano i flussogrammi delle simulazioni degli scenari di modifica dello schema di circolazione valutati, evidenziando nelle sezioni di controllo e di confronto le variazioni tra flussi bidirezionali dei veicoli leggeri simulati e quelli simulati nello Scenario 0 dello "Stato di fatto" (Figura 5.1.5).

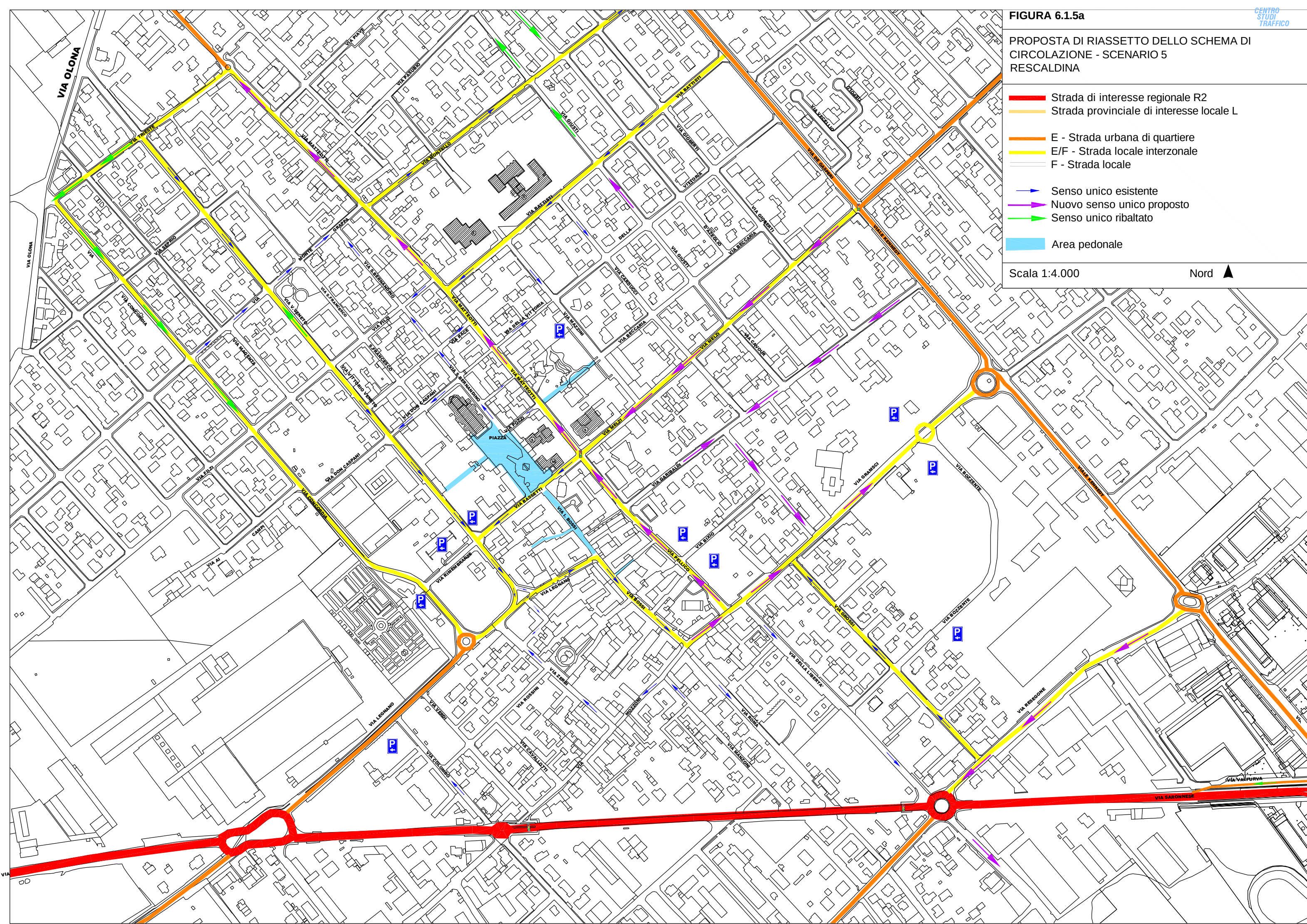
I parametri di sintesi e confronto delle simulazioni del traffico sono riportate nelle Tabelle 6.2.1 e 6.2.2, mentre le stime e i confronti, a domanda complessiva di traffico veicolare invariata, delle emissioni inquinanti da traffico sono riportati in Tabelle 6.2.3 e 6.2.4.

I principali elementi emersi dalle valutazioni modellistiche, riguardano:

- l'eccessivo aumento del traffico di attraversamento in Via Bossi nelle ipotesi di riassetto degli Scenari 5 e 5c;

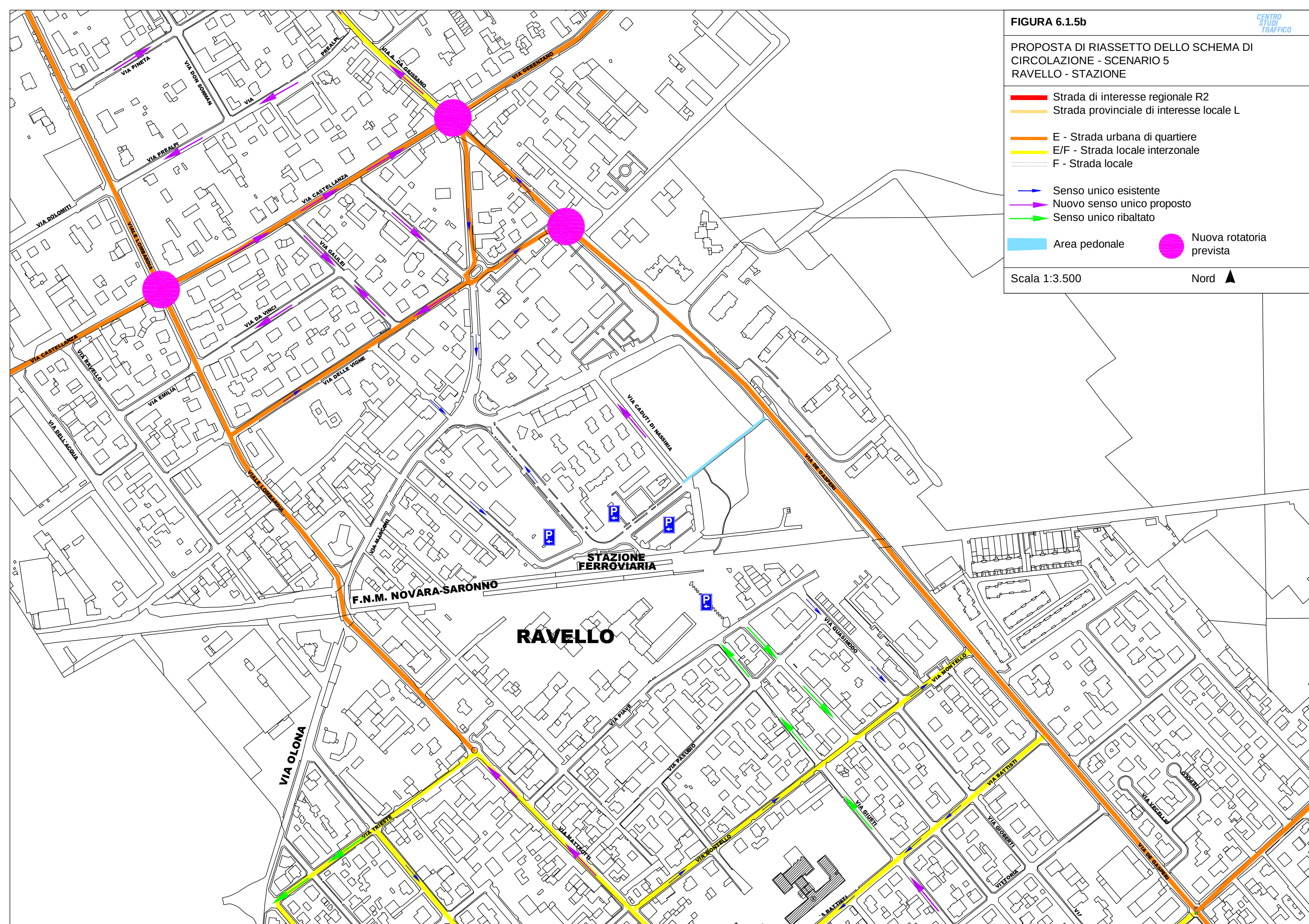
 Strada di interesse regionale R2
 Strada provinciale di interesse locale L

- Scala 1:4.000 Nord 



 Strada di interesse regionale R2
 Strada provinciale di interesse locale L

- Scala 1:3.500 Nord 



 Strada di interesse regionale R2
 Strada provinciale di interesse locale L

- Senso unico esistente
- Nuovo senso unico proposto
- Senso unico ribaltato

- Scala 1:3.500

Nord 

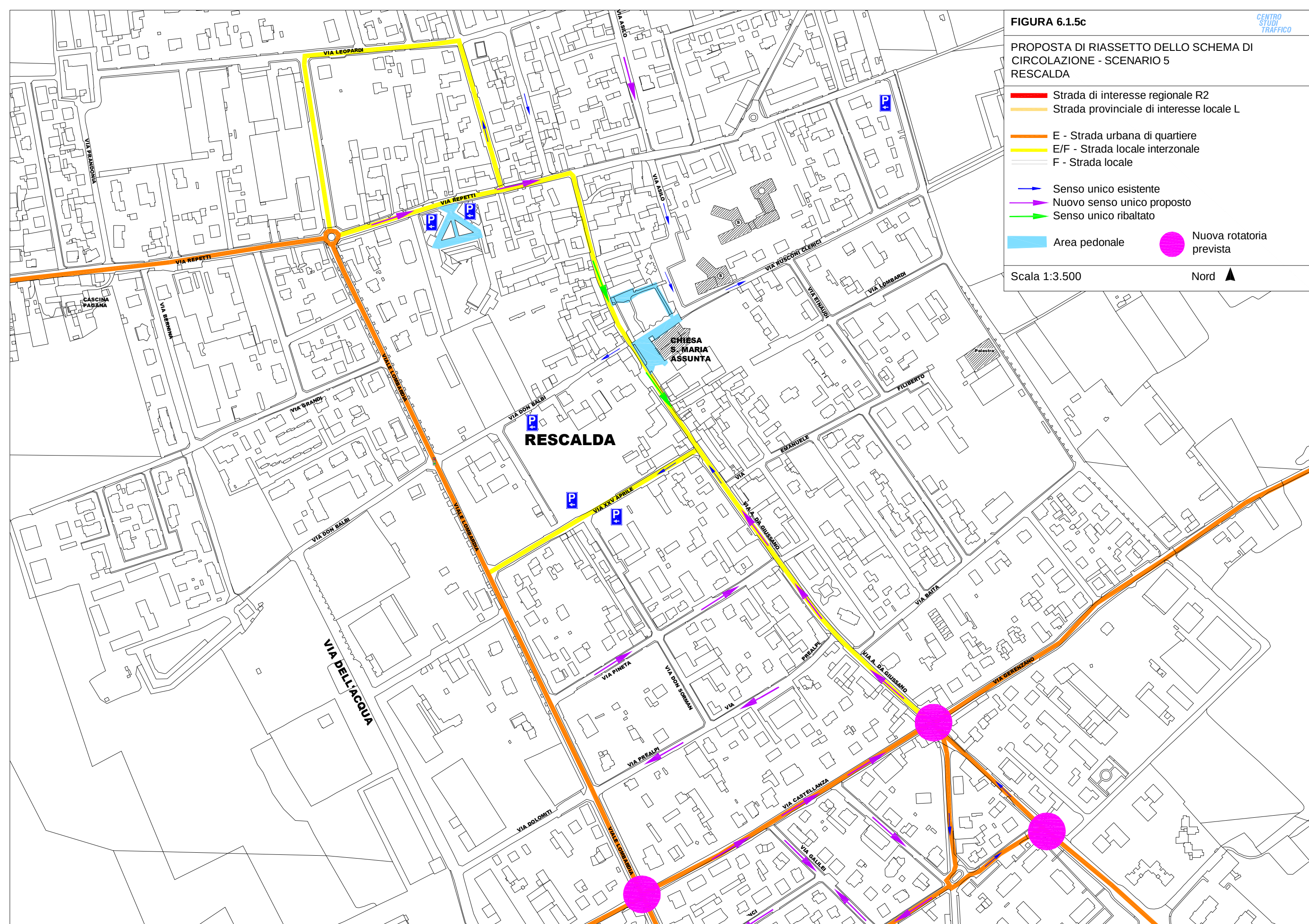


FIGURA 6.1.5d

PROPOSTA DI RIASSETTO DELLO SCHEMA DI
CIRCOLAZIONE - SCENARIO 5c
INTERSEZIONE SARONNESE-MARCO POLO

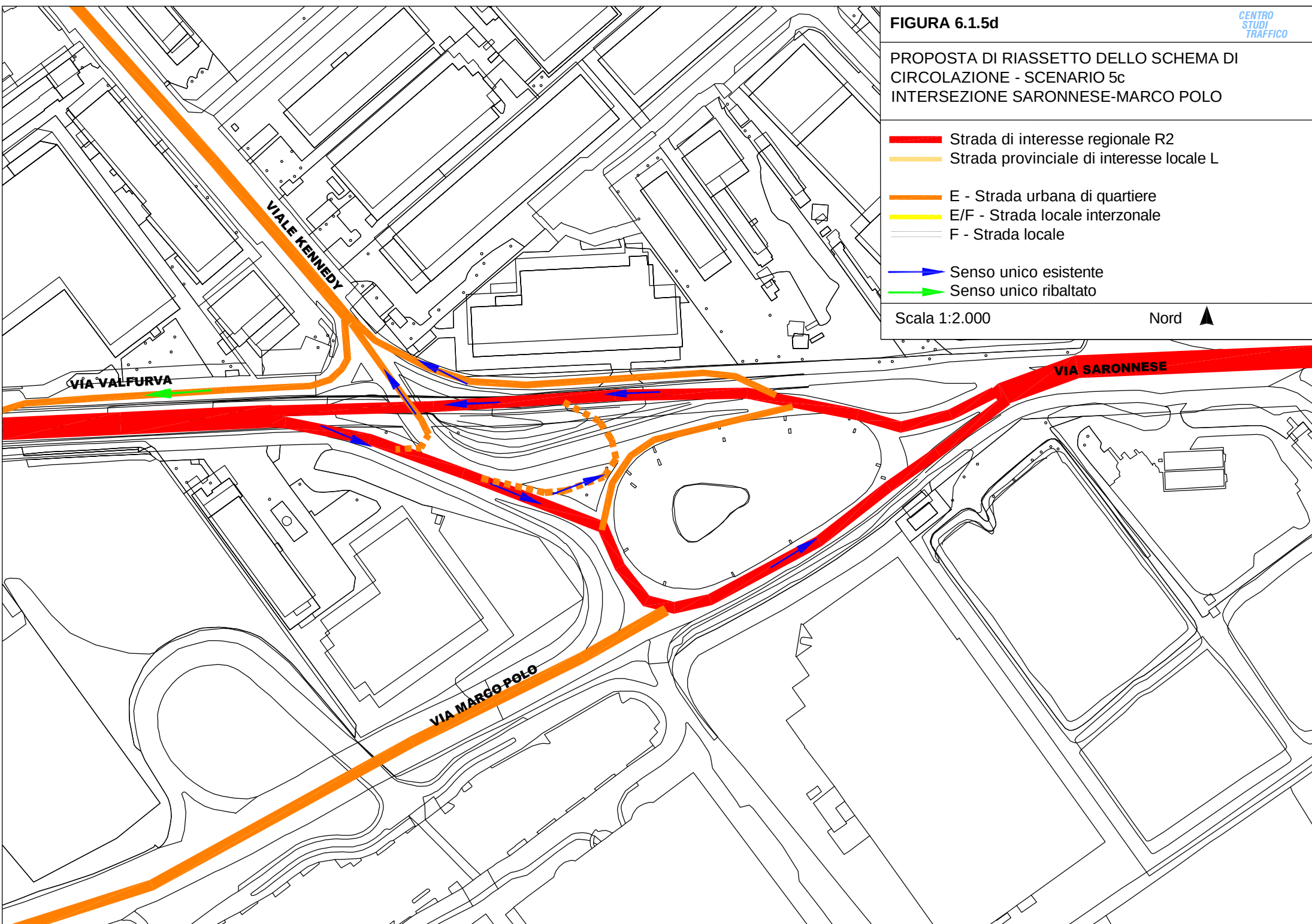
— Strada di interesse regionale R2
— Strada provinciale di interesse locale L

— E - Strada urbana di quartiere
— E/F - Strada locale interzonale
— F - Strada locale

—▶ Senso unico esistente
—▶ Senso unico ribaltato

Scala 1:2.000

Nord ▲



 Strada di interesse regionale R2
 Strada provinciale di interesse locale L

- Scala 1:4.000

Nord 

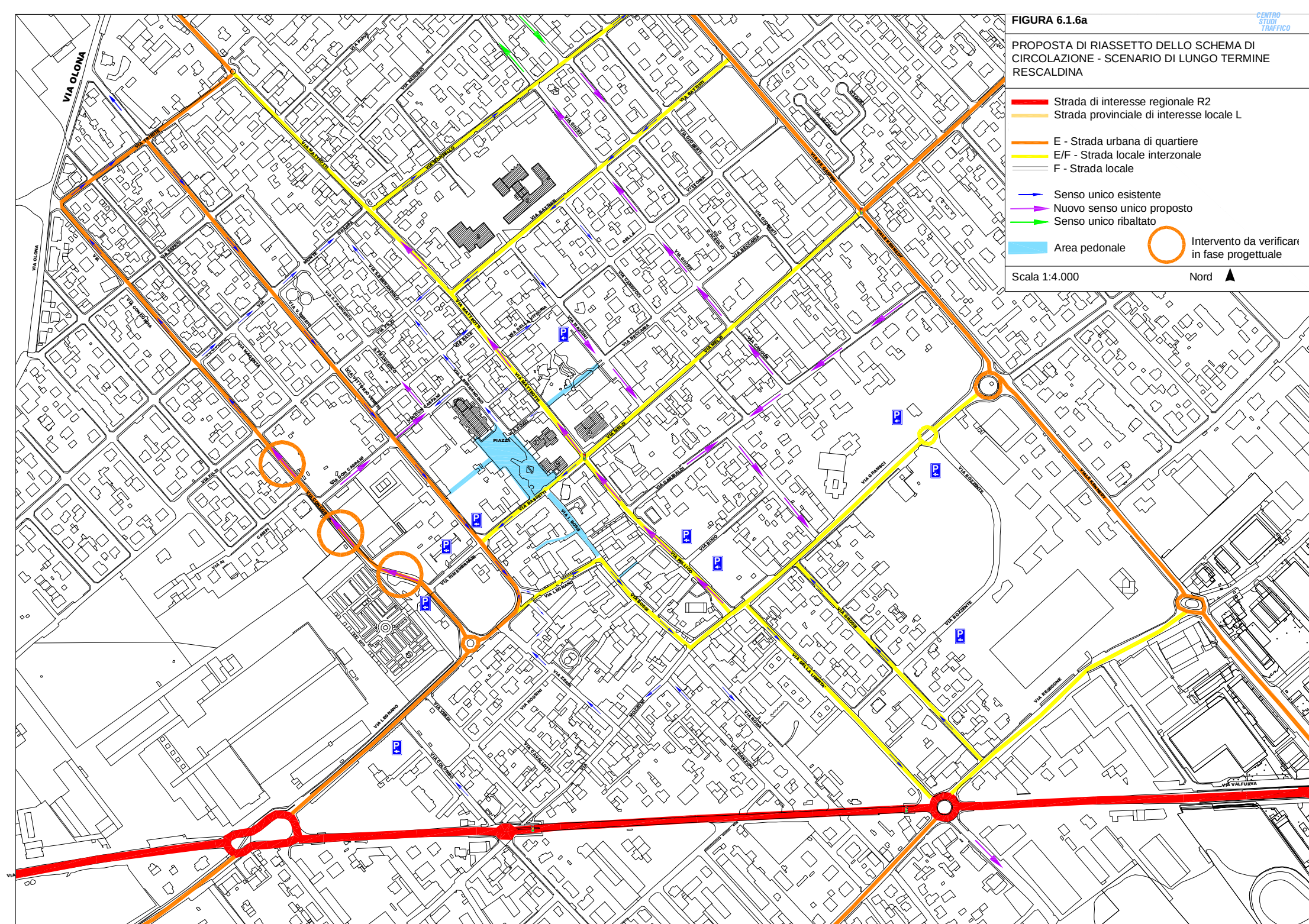


FIGURA 6.1.6b

PROPOSTA DI RIASSETTO DELLO SCHEMA DI
CIRCOLAZIONE - SCENARIO DI LUNGO TERMINE
RAVELLO - STAZIONE

- Strada di interesse regionale R2
- Strada provinciale di interesse locale L
- E - Strada urbana di quartiere
- E/F - Strada locale interzonale
- F - Strada locale
- Senso unico esistente
- Nuovo senso unico proposto
- Senso unico ribaltato
- Area pedonale
- Nuova rotonda prevista

Scala 1:3.500 Nord ▲

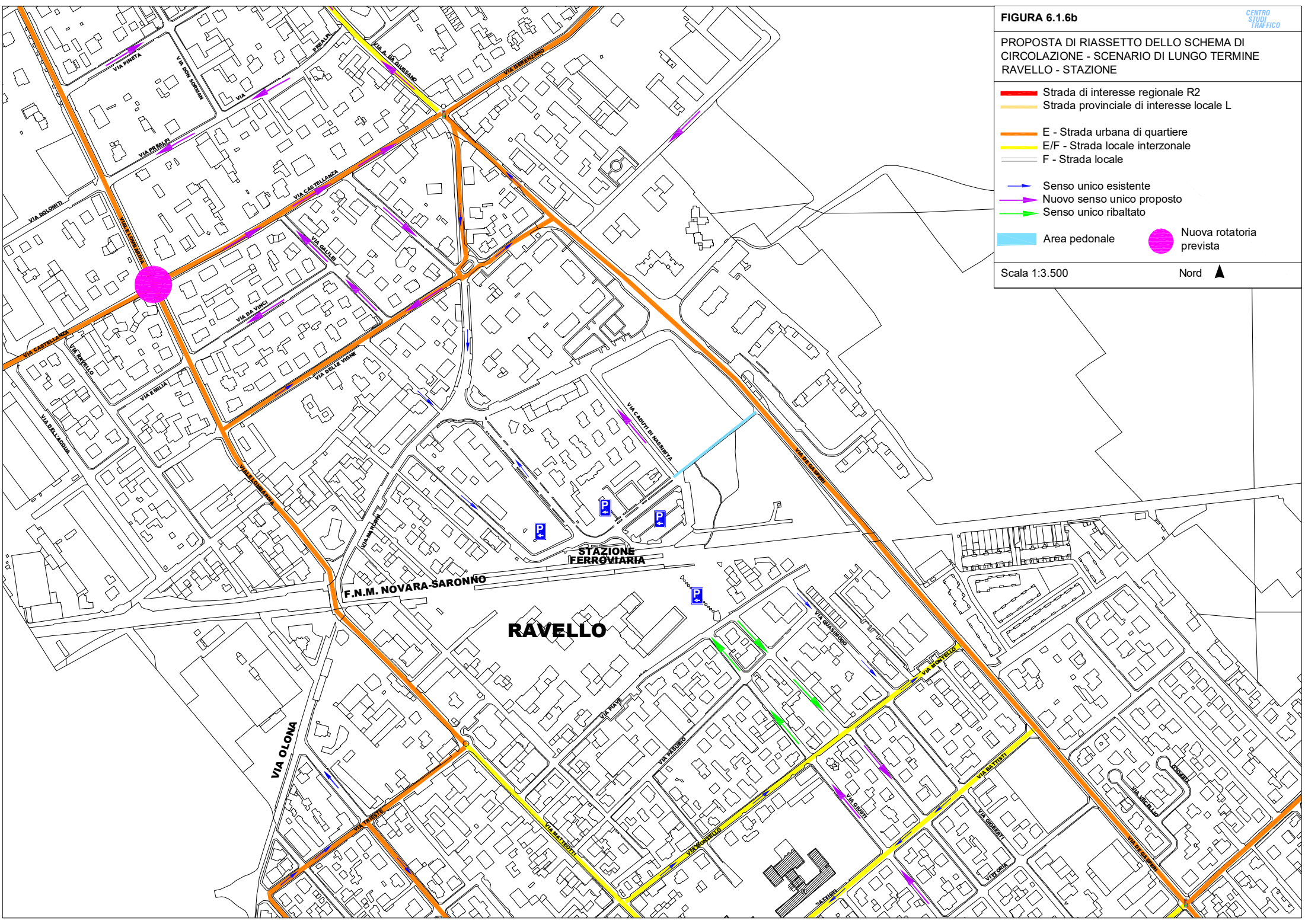


FIGURA 6.1.6c

PROPOSTA DI RIASSETTO DELLO SCHEMA DI
CIRCOLAZIONE - SCENARIO DI LUNGO TERMINE
RESCALDA

- Strada di interesse regionale R2
- Strada provinciale di interesse locale L

- E - Strada urbana di quartiere
- E/F - Strada locale interzonale
- F - Strada locale

- Senso unico esistente
- Nuovo senso unico proposto
- Senso unico ribaltato

- Area pedonale
- Intervento da verificare
in fase progettuale

Scala 1:3.500

Nord ▲

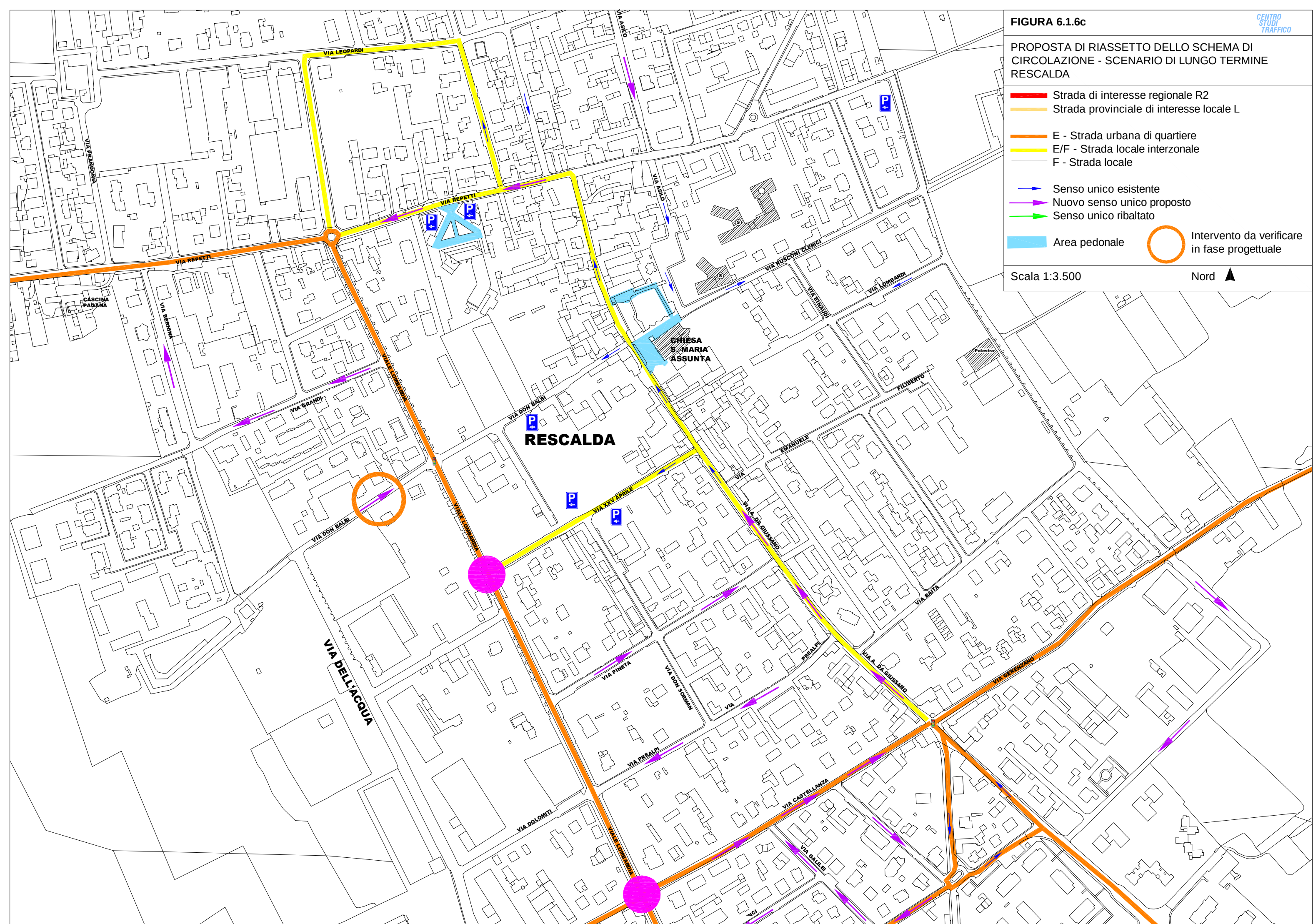


FIGURA 6.2.1

SIMULAZIONE DEL TRAFFICO: SCENARIO 1
CONFRONTO STATO DI FATTO
ORA DI PUNTA DEL MATTINO
VEICOLI LEGGERI

Flussi bidirezionali esistenti

Riduzione % del traffico

Aumento % del traffico

Nord 

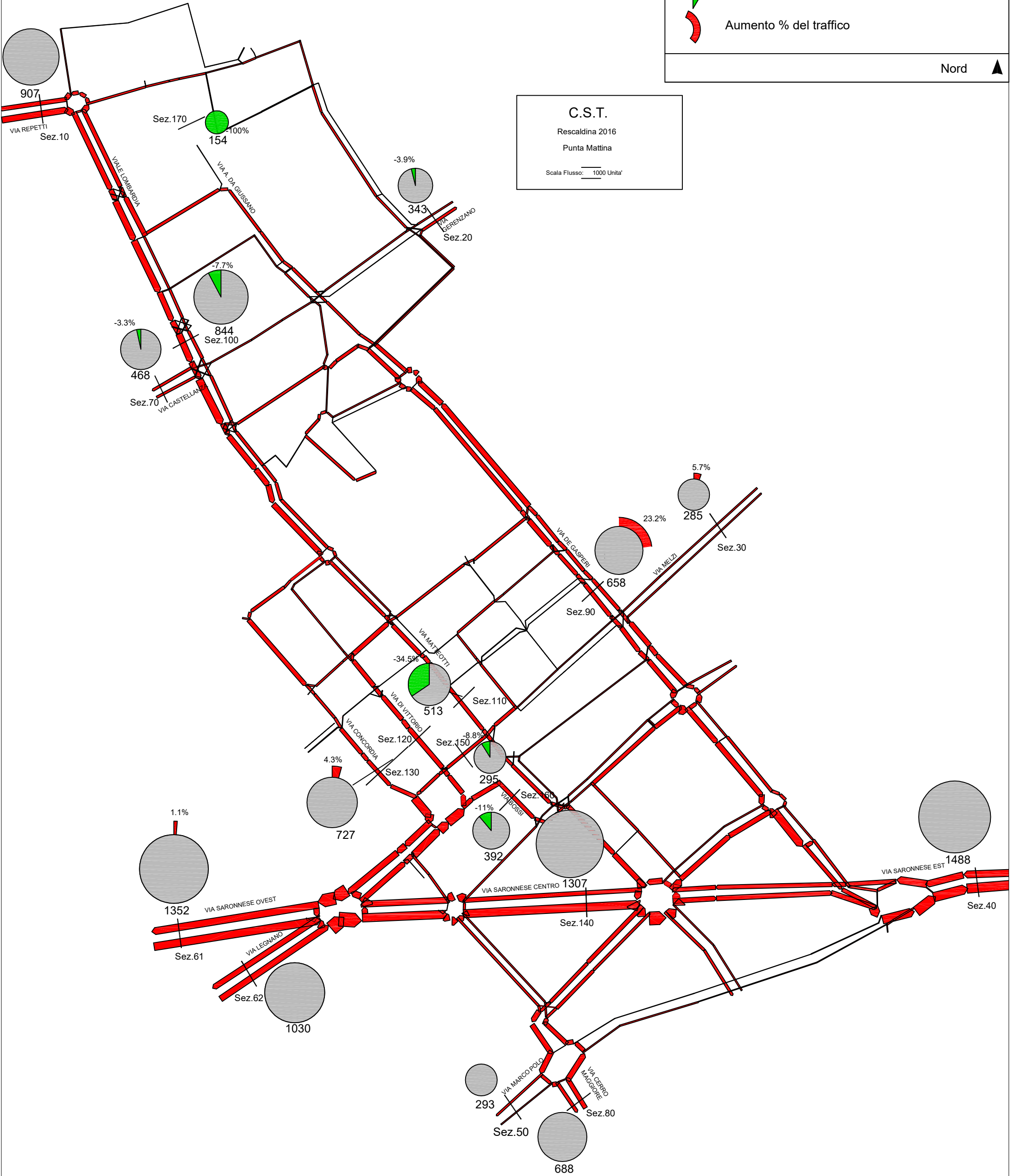


FIGURA 6.2.2

SIMULAZIONE DEL TRAFFICO: SCENARIO 2
CONFRONTO STATO DI FATTO
ORA DI PUNTA DEL MATTINO
VEICOLI LEGGERI

 Flussi bidirezionali esistenti

 Riduzione % del traffico

 Aumento % del traffico

Nord 

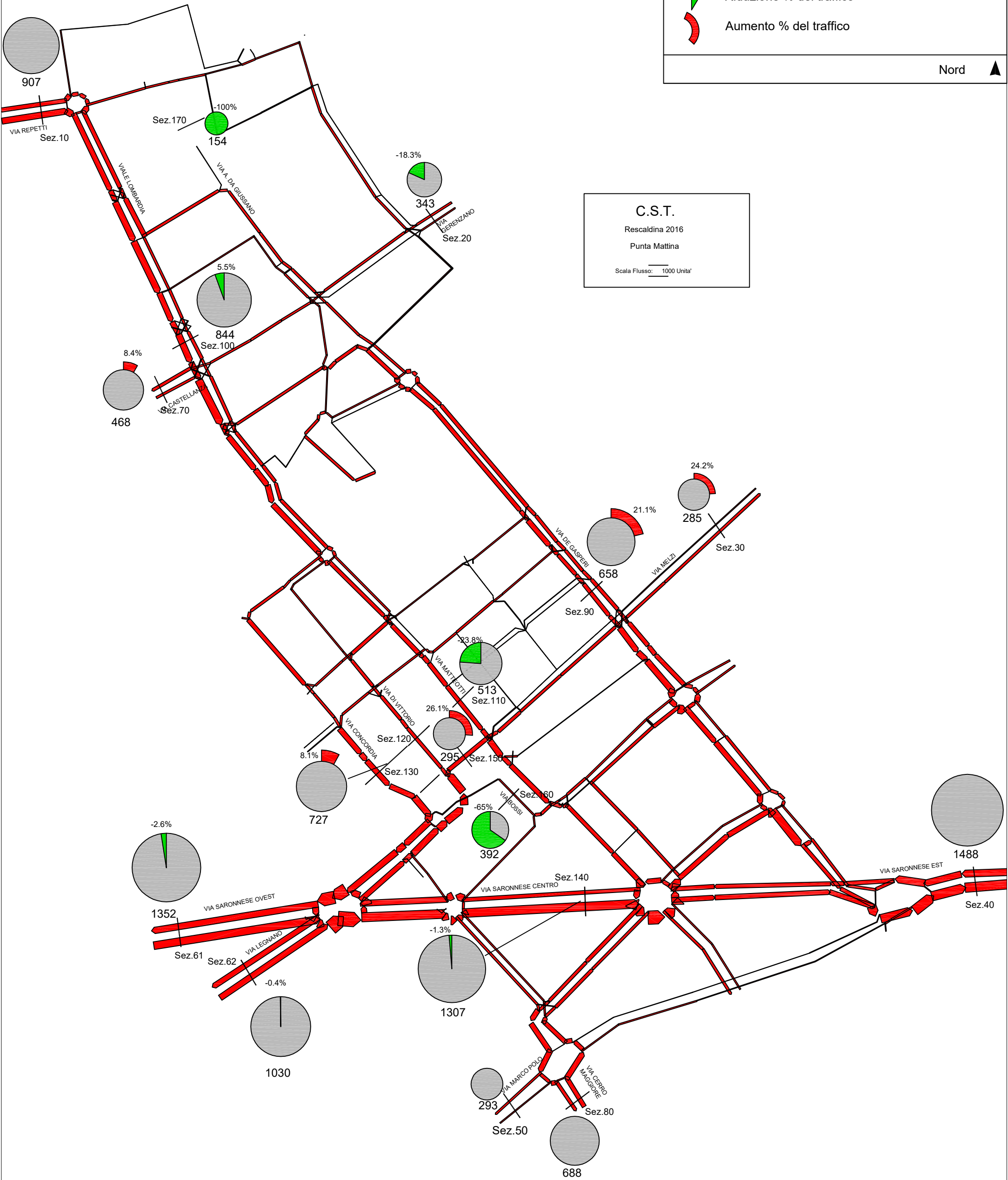


FIGURA 6.2.3

SIMULAZIONE DEL TRAFFICO: SCENARIO 3
CONFRONTO STATO DI FATTO
ORA DI PUNTA DEL MATTINO
VEICOLI LEGGERI

Flussi bidirezionali esistenti

Aumento % del traffico

Riduzione % del traffico

Nord

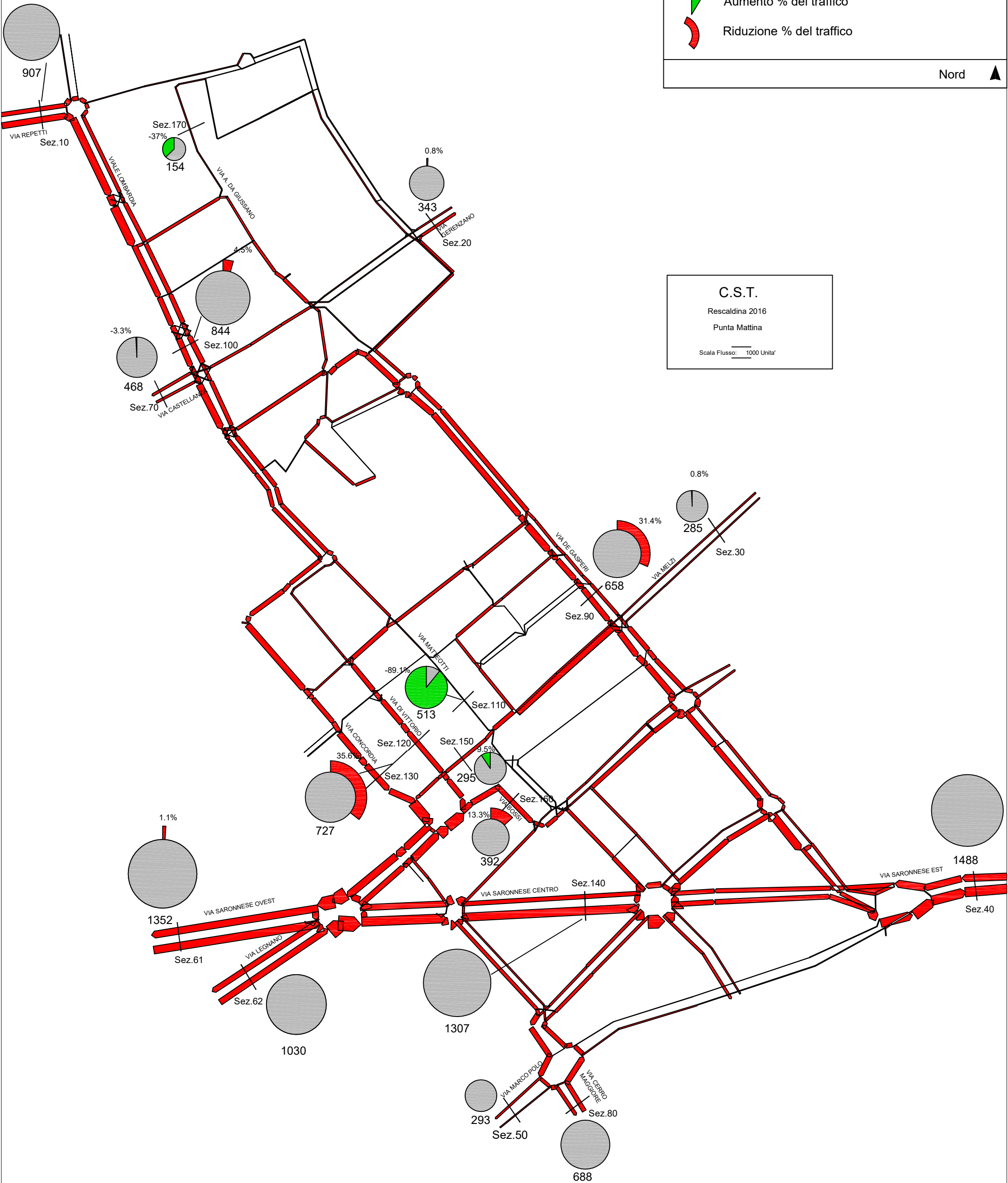


FIGURA 6.2.4

SIMULAZIONE DEL TRAFFICO: SCENARIO 4
CONFRONTO STATO DI FATTO
ORA DI PUNTA DEL MATTINO
VEICOLI LEGGERI

 Flussi bidirezionali esistenti

 Riduzione % del traffico

 Aumento % del traffico

Nord 

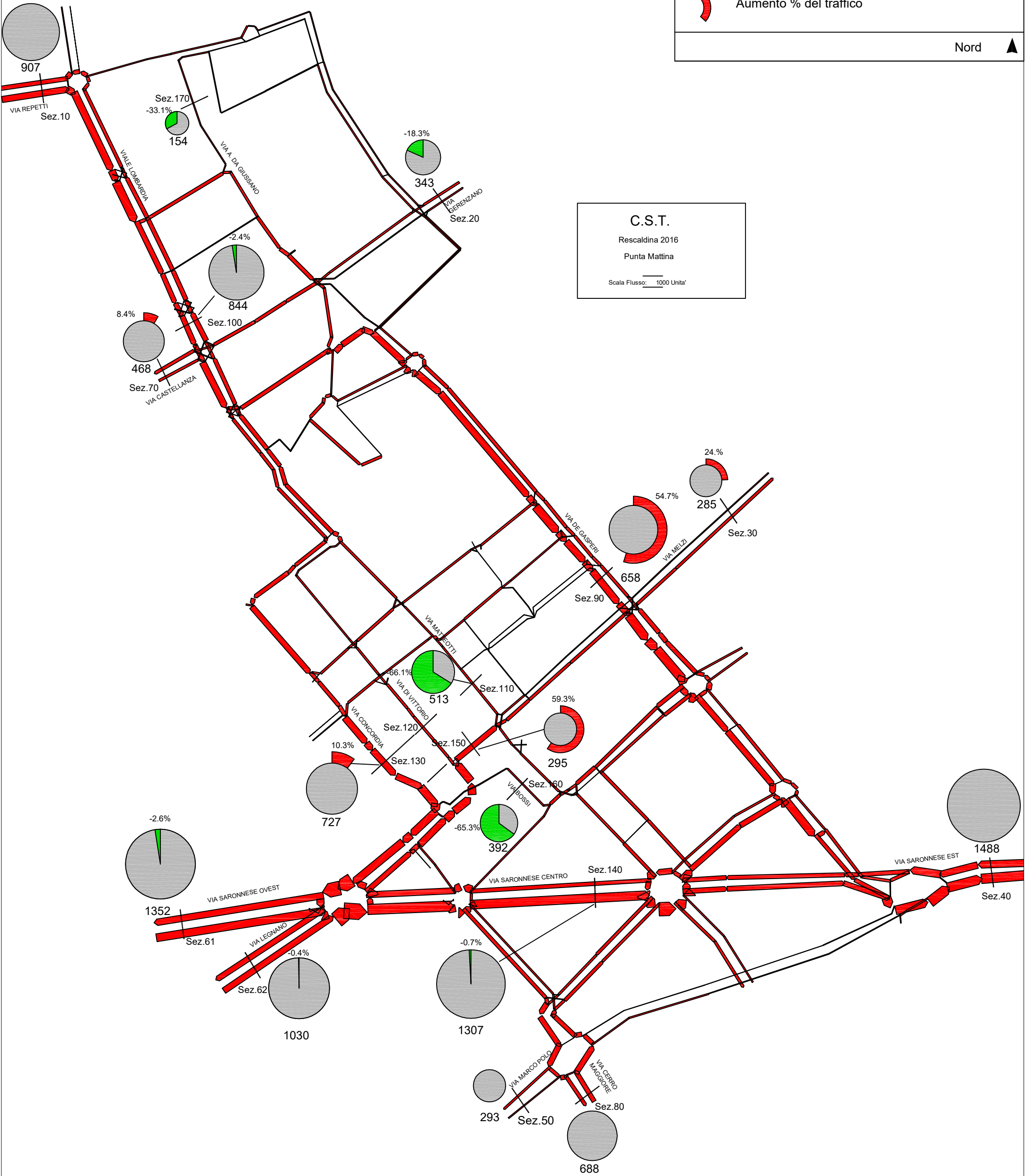


FIGURA 6.2.5

SIMULAZIONE DEL TRAFFICO: SCENARIO 5
CONFRONTO STATO DI FATTO
ORA DI PUNTA DEL MATTINO
VEICOLI LEGGERI

Flussi bidirezionali esistenti

Riduzione % del traffico

Aumento % del traffico

Nord

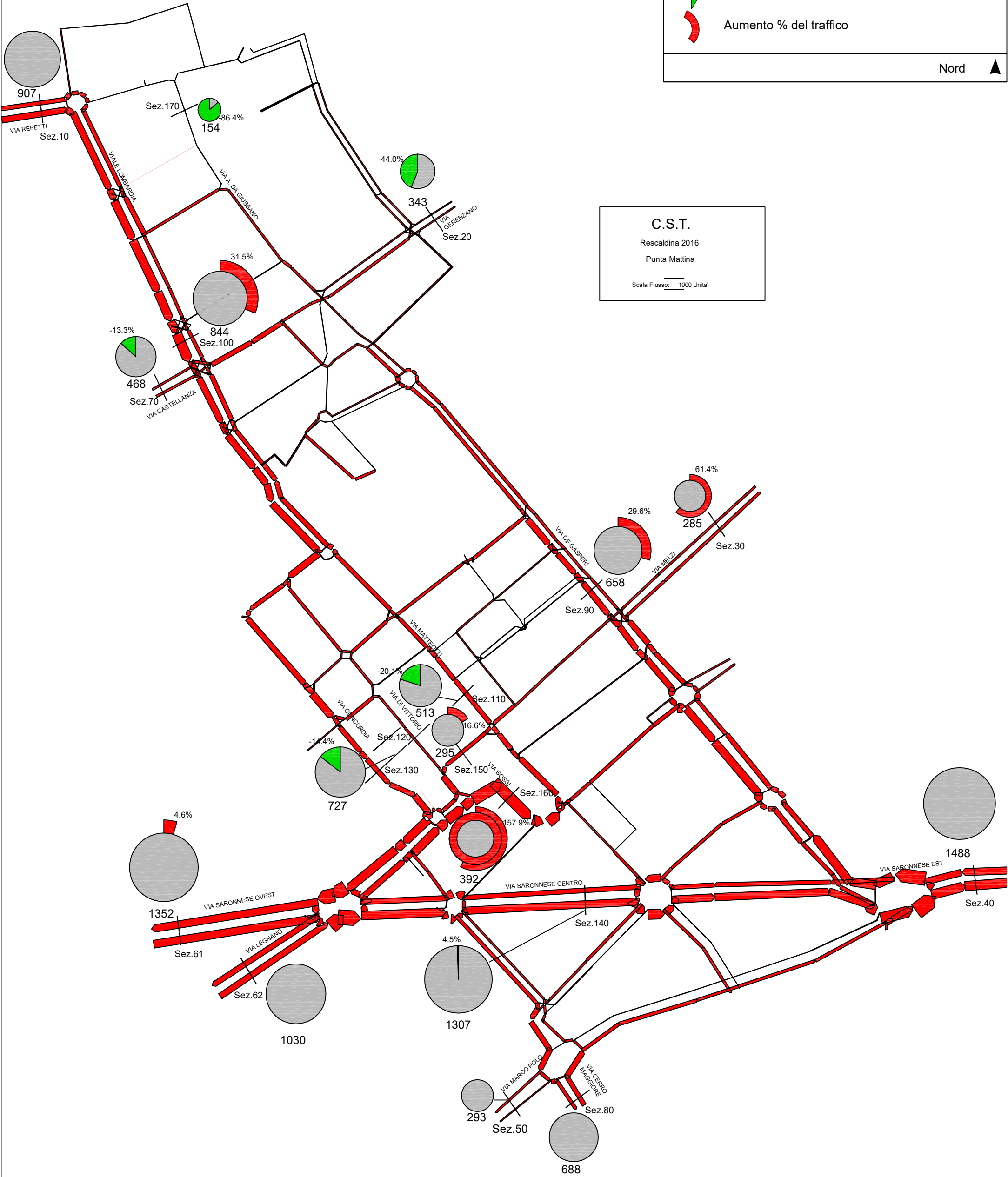


FIGURA 6.2.6

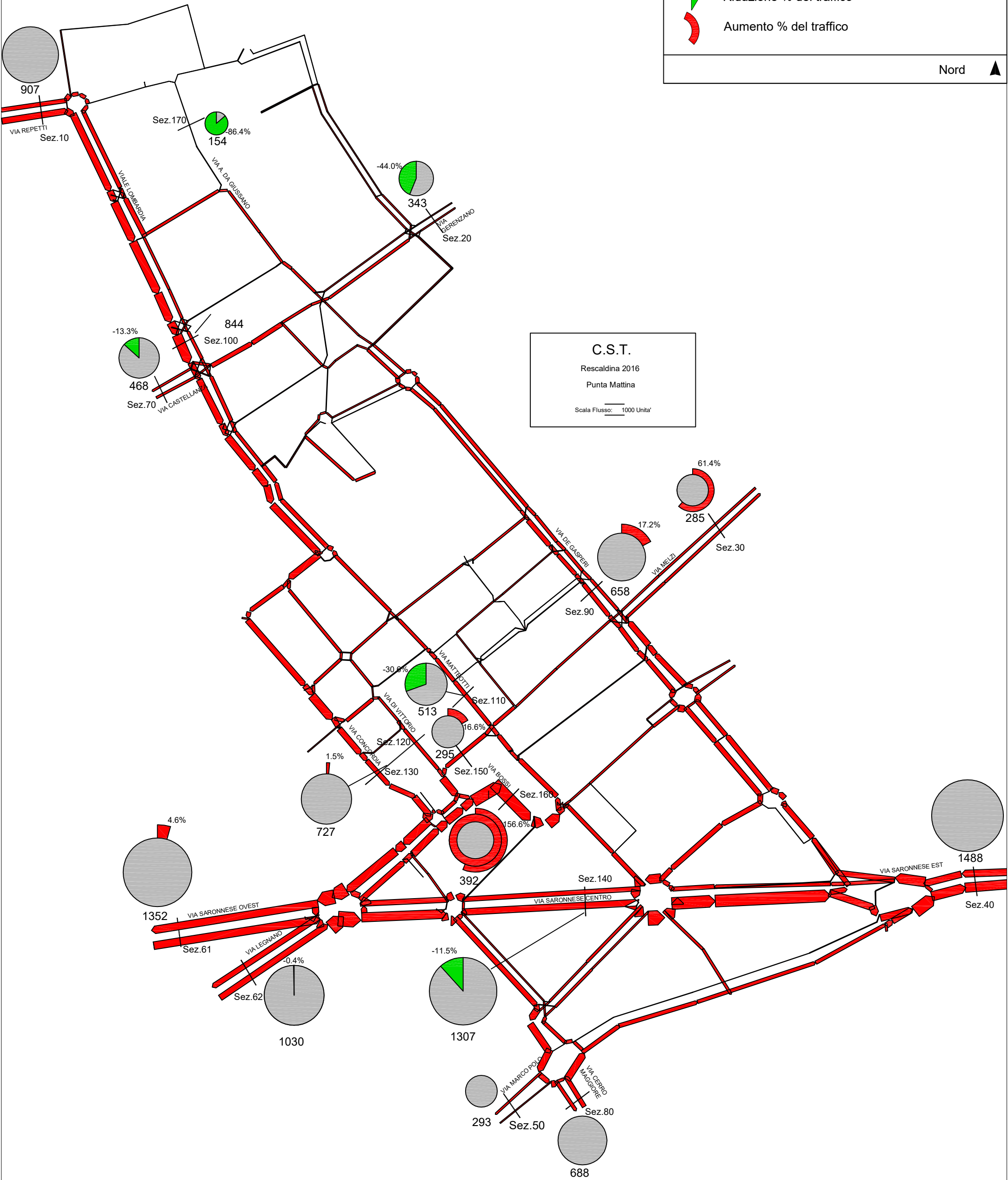
SIMULAZIONE DEL TRAFFICO: SCENARIO 5c
CONFRONTO STATO DI FATTO
ORA DI PUNTA DEL MATTINO
VEICOLI LEGGERI

Flussi bidirezionali esistenti

Riduzione % del traffico

Aumento % del traffico

Nord 



SIMULAZIONE DEL TRAFFICO: SCENARIO DI LUNGO
TERMINI
CONFRONTO STATO DI FATTO
ORA DI PUNTA DEL MATTINO - VEICOLI LEGGERI

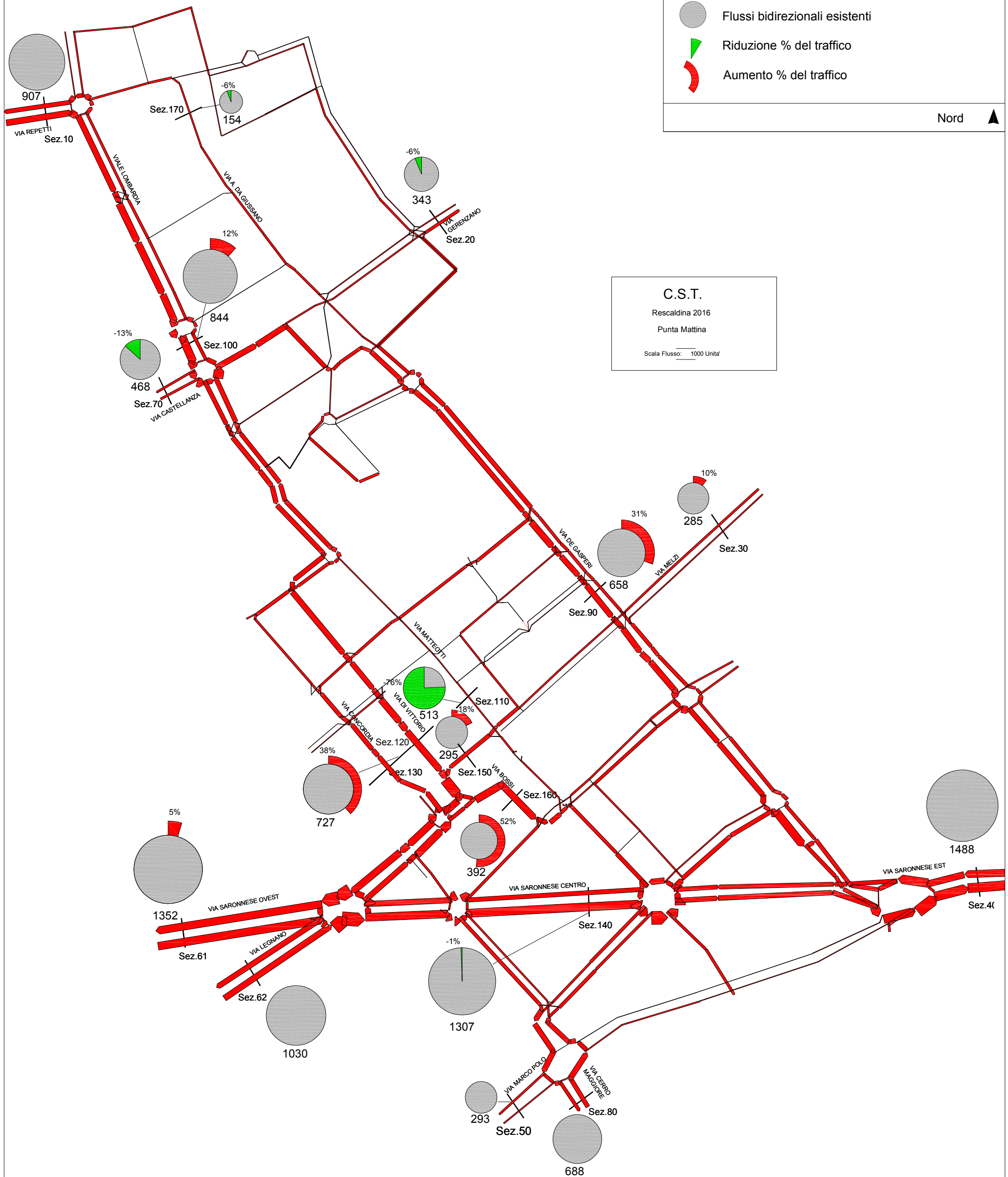


TABELLA 6.2.1 - SIMULAZIONI DEL TRAFFICO SCENARI FINALI - ORA DI PUNTA DEL MATTINO
VEICOLI LEGGERI - CONFRONTI NELLE SEZIONI DI CONTROLLO

			SCENARI SIMULATI								SCENARI Δ %							
Sez.	Via	Rilevati	SDF	SC1	SC2	SC3	SC4	SC5	SC5c	SC6	SDF	SC1	SC2	SC3	SC4	SC5	SC5c	SC6
10,1 Repetti		525	552	552	552	552	552	552	552	552								
10,2 Repetti		382	384	384	384	384	384	384	384	384								
Totale Repetti		907	936	936	936	936	936	936	936	936	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
20,1 Gerezano		145	154	139	192	139	192	94	94	94								
20,2 Gerezano		198	228	228	120	246	120	120	120	264								
Totale Gerezano		343	382	367	312	385	312	214	214	358	11%	-4%	-18%	1%	-18%	-44%	-44%	-6%
30,1 B. Melzi		131	126	141	88	141	88	186	186	186								
30,2 B. Melzi		154	138	138	240	121	240	240	240	104								
Totale B. Melzi		285	264	279	328	262	328	426	426	290	-7%	6%	24%	-1%	24%	61%	61%	10%
40,1 Saronnese est		637	640	640	640	640	640	640	640	640								
40,2 Saronnese est		851	848	848	848	848	848	848	848	848								
Totale Saronnese est		1488	1488	1488	1488	1488	1488	1488	1488	1488	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
50,1 Marco Polo		114	112	112	112	112	112	112	112	112								
50,2 Marco Polo		179	184	184	184	184	184	184	184	184								
Totale Marco Polo		293	296	296	296	296	296	296	296	296	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
61,1 Saronnese ovest		700	704	704	704	704	704	704	704	704								
61,2 Saronnese ovest		652	614	629	580	629	580	674	674	674								
Totale Saronnese ovest		1352	1318	1333	1284	1333	1284	1378	1378	1378	-3%	1%	-3%	1%	-3%	5%	5%	5%
62,1 Legnano		541	544	544	544	544	544	544	544	544								
62,2 Legnano		489	488	488	484	488	484	488	488	488								
Totale Legnano		1030	1032	1032	1028	1032	1028	1032	1032	1032	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
70,1 Castellanza		207	208	208	208	208	208	208	208	208								
70,2 Castellanza		261	242	227	280	227	280	182	182	182								
Totale Castellanza		468	450	435	488	435	488	390	390	390	-4%	-3%	8%	-3%	8%	-13%	-13%	-13%
80,1 Cerro Maggiore		389	392	392	392	392	392	392	392	392								
80,2 Cerro Maggiore		299	296	296	296	296	296	296	296	296								
Totale Cerro Maggiore		688	688	688	688	688	688	688	688	688	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
90,1 De Gasperi		425	377	372	362	489	633	509	388	500								
90,2 De Gasperi		233	193	330	328	260	249	230	280	244								
Totale De Gasperi		658	570	702	690	749	882	739	668	744	-13%	23%	21%	31%	55%	30%	17%	31%
100 Lombardia		526	578	565	565	485	445	877	877	723								
100 Lombardia		318	320	264	284	453	431	304	265	280								
Totale Lombardia		844	898	829	849	938	876	1181	1142	1003	6%	-8%	-5%	4%	-2%	32%	27%	12%
110 Matteotti		334	334	336	391	0	0	0	0	0								
110 Matteotti		179	179	0	0	56	174	410	356	123								
Totale Matteotti		513	513	336	391	56	174	410	356	123	0%	-35%	-24%	-89%	-66%	-20%	-31%	-76%
120 Di Vittorio Veneto		68	68	410	304	450	216	188	304	590								
130 Concordia		376	376	0	0	0	0	0	0	416								
130 Concordia		283	283	348	482	536	586	434	434	0								
Totale Concordia		659	659	348	482	536	586	434	434	416								
Totale Di Vittorio-Concordia		727	727	758	786	986	802	622	738	1006	0%	4%	8%	36%	10%	-14%	2%	38%
140 Saronnese centro		1030	744	744	785	744	792	664	591	744								
140 Saronnese centro		277	392	392	336	392	336	421	414	384								
Totale Saronnese centro		1307	1136	1136	1121	1136	1128	1085	1005	1128	-13%	0%	-1%	0%	-1%	-4%	-12%	-1%
150,0 Bassetti		295	295	269	372	267	470	344	352	348	0%	-9%	26%	-9%	59%	17%	19%	18%
160,0 Bossi		392	392	347	136	444	136	1011	1006	595	0%	-11%	-65%	13%	-65%	158%	157%	52%
170,0 A. Da Giussano		154	154	0	0	97	103	21	21	145	0%	-100%	-100%	-37%	-33%	-86%	-86%	-6%

TABELLA 6.2.2- SIMULAZIONI DEL TRAFFICO SCENARI FINALI
CONFRONTO DEI PRINCIPALI PARAMETRI

Scenario	ORA DI PUNTA DEL MATTINO			Variazioni %		
	VeicoliKM	Vel media	Veic-ora	VeicoliKM	Vel media	Veic-ora
SCEN 0 - SDF	15.822	35,07	451,1	---	---	---
SCEN 1	15.983	35,07	455,7	1,02%	-0,01%	1,03%
SCEN 2	15.961	34,64	460,8	0,88%	-1,24%	2,15%
SCEN 3	16.292	34,63	470,5	2,97%	-1,27%	4,29%
SCEN 4	16.321	34,28	476,1	3,16%	-2,26%	5,54%
SCEN 5	16.899	33,06	511,1	6,81%	-5,73%	13,30%
SCEN 5c	16.851	33,03	510,2	6,51%	-5,84%	13,11%
SCEN 6	16.199	34,73	466,5	2,38%	-0,99%	3,41%

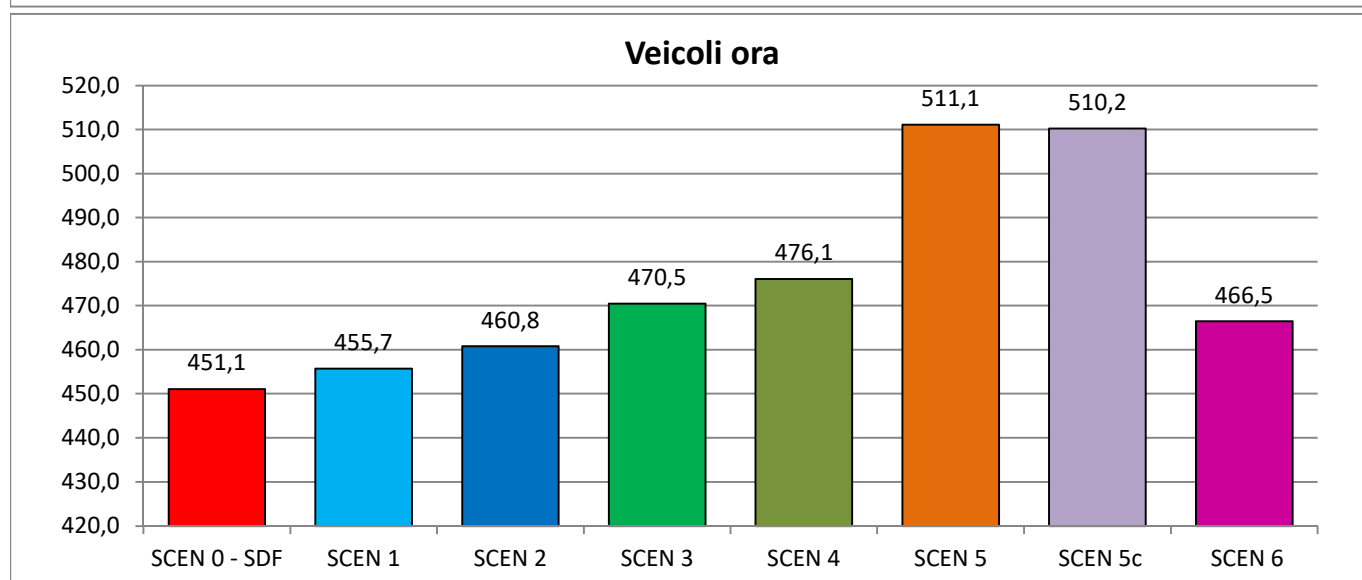
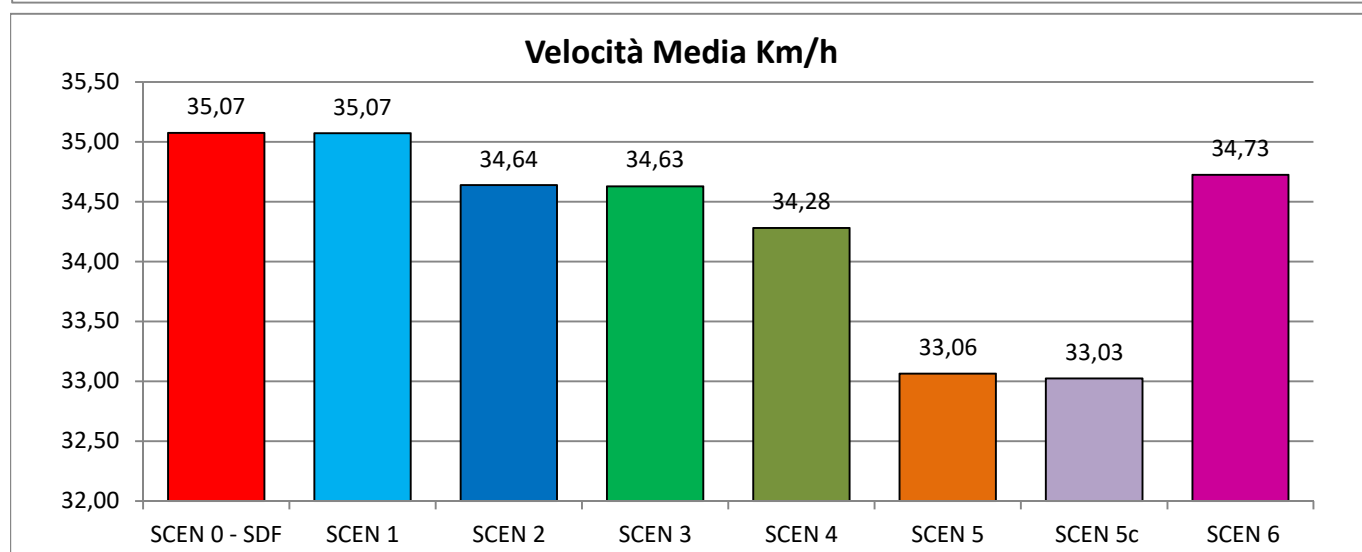
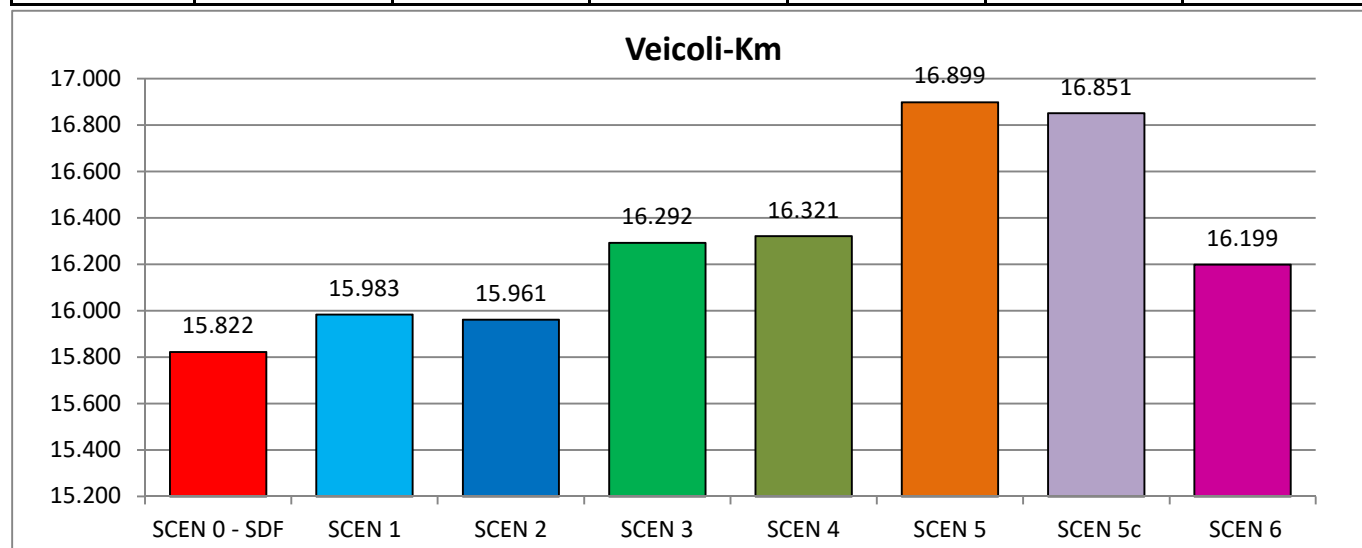
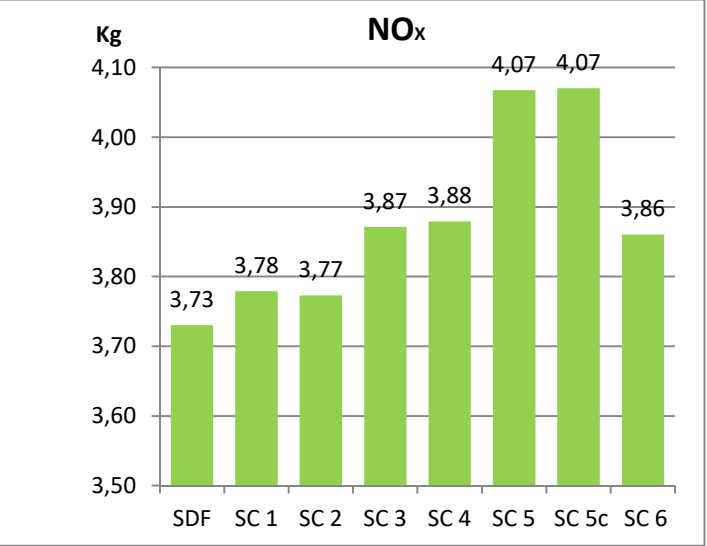
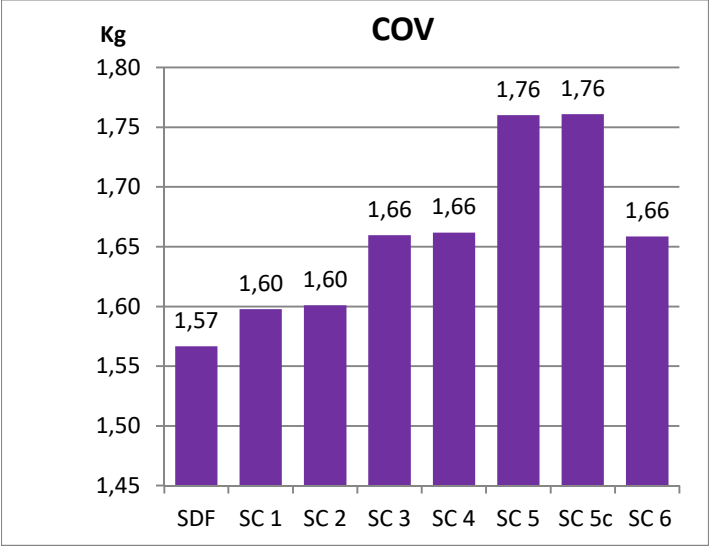
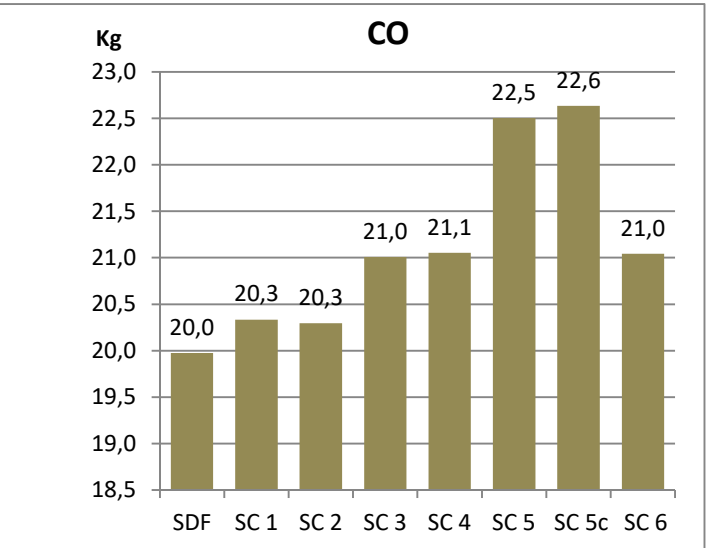
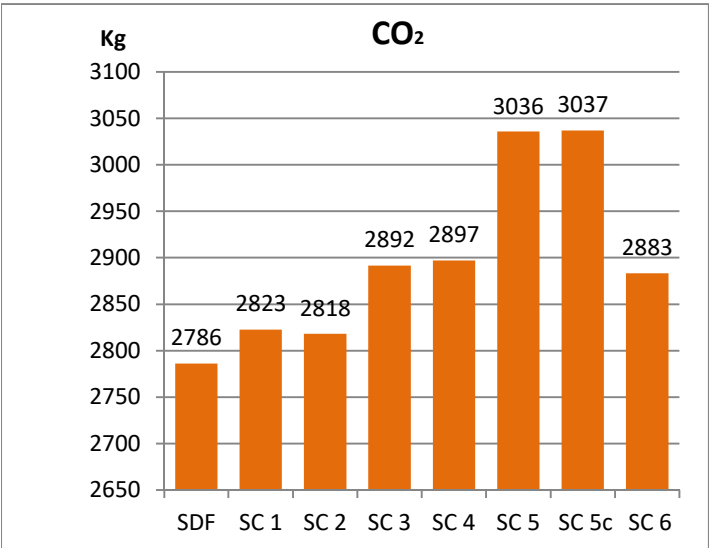
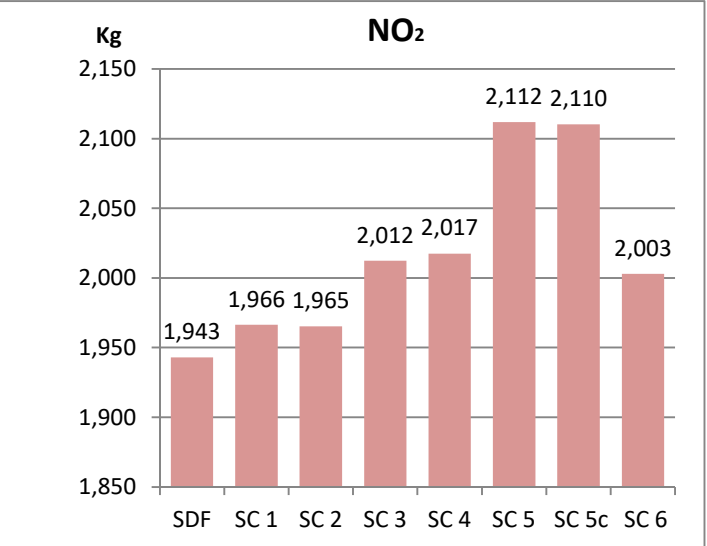
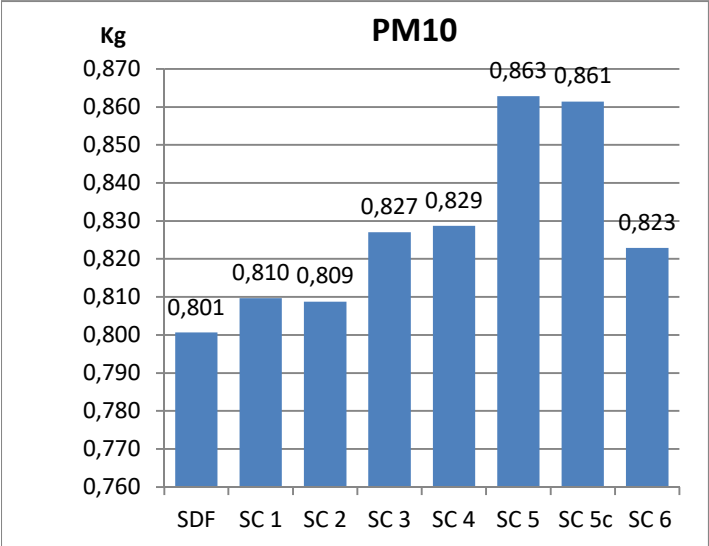


TABELLA 6.2.3 - SIMULAZIONI DEL TRAFFICO SCENARI FINALI
STIMA DELLE EMISSIONI INQUINANTI

ORA DI PUNTA DEL MATTINO				KG					
Scenario	VeicoliKM	Vel media	Veich	PM10	NO ₂	CO ₂	CO	COV	NOx
SDF	15.822	35,07	451,1	0,801	1,943	2786	20,0	1,57	3,73
SC 1	15.983	35,07	455,7	0,810	1,966	2823	20,3	1,60	3,78
SC 2	15.961	34,64	460,8	0,809	1,965	2818	20,3	1,60	3,77
SC 3	16.292	34,63	470,5	0,827	2,012	2892	21,0	1,66	3,87
SC 4	16.321	34,28	476,1	0,829	2,017	2897	21,1	1,66	3,88
SC 5c	16.851	33,03	510,2	0,861	2,110	3037	22,6	1,76	4,07
SC 6	16.199	34,73	466,5	0,823	2,003	2883	21,0	1,66	3,86



**TABELLA 6.2.4 - SCENARI FINALI ANALISI DELLE VARIAZIONI DELLE EMISSIONI
DI INQUINANTI DA TRAFFICO**

				KG ora di punta					
Scenario	VeicoliKM	Vel media	Veich	PM10	NO2	CO2	CO	COV	NOx
SDF	15.822	35,07	451,1	0,801	1,943	2786	20,0	1,57	3,73
SC 1	15.983	35,07	455,7	0,810	1,966	2823	20,3	1,60	3,78
SC 2	15.961	34,64	460,8	0,809	1,965	2818	20,3	1,60	3,77
SC 3	16.292	34,63	470,5	0,827	2,012	2892	21,0	1,66	3,87
SC 4	16.321	34,28	476,1	0,829	2,017	2897	21,1	1,66	3,88
SC 5	16.899	33,06	511,1	0,863	2,112	3036	22,5	1,76	4,07
SC 5c	16.851	33,03	510,2	0,861	2,110	3037	22,6	1,76	4,07
SC 6	16.199	34,73	466,5	0,823	2,003	2883	21,0	1,66	3,86
	Variazioni percentuali % rispetto allo stato di fatto								
	VeicoliKM	Vel media	Veich	PM10	NO2	CO2	CO	COV	NOx
SC 1	1,02%	-0,01%	1,03%	1,13%	1,21%	1,31%	1,80%	1,99%	1,30%
SC 2	0,88%	-1,24%	2,15%	1,01%	1,15%	1,16%	1,61%	2,20%	1,15%
SC 3	2,97%	-1,27%	4,29%	3,30%	3,57%	3,79%	5,17%	5,95%	3,78%
SC 4	3,16%	-2,26%	5,54%	3,51%	3,84%	3,99%	5,40%	6,08%	3,99%
SC 5	6,81%	-5,73%	13,30%	7,76%	8,69%	8,97%	12,66%	12,36%	9,04%
SC 5c	6,51%	-5,84%	13,11%	7,59%	8,61%	9,02%	13,31%	12,42%	9,11%
SC 6	2,38%	-0,99%	3,41%	2,78%	3,09%	3,49%	5,35%	5,86%	3,49%
				Tonnellate anno					
				PM10	NO2	CO2	CO	COV	NOx
SDF	3,20	7,77	11.144	79,9	6,27	14,92			
SC 1	3,24	7,87	11.290	81,3	6,39	15,12			
SC 2	3,24	7,86	11.273	81,2	6,40	15,09			
SC 3	3,31	8,05	11.567	84,0	6,64	15,49			
SC 4	3,31	8,07	11.589	84,2	6,65	15,52			
SC 5	3,45	8,45	12.143	90,0	7,04	16,27			
5C 5c	3,45	8,44	12.149	90,5	7,04	16,28			
5C 6	3,29	8,01	11.533	84,2	6,63	15,44			
				Δ Tonnellate anno					
				PM10	NO2	CO2	CO	COV	NOx
SC 1	0,04	0,09	146	1,44	0,12	0,19			
SC 2	0,03	0,09	129	1,3	0,14	0,17			
SC 3	0,11	0,28	423	4,1	0,37	0,56			
SC 4	0,11	0,30	445	4,3	0,38	0,60			
SC 5	0,25	0,68	999	10,1	0,77	1,35			
SC 5c	0,24	0,67	1.005	10,6	0,78	1,36			
SC 6	0,09	0,24	389	4,3	0,37	0,52			

- un aumento dei flussi veicolari (36-38%) nel sistema Concordia-Vittorio Veneto negli scenari 3 e 6;
- l'eccessivo aumento dei flussi di attraversamento della Via Bassetti nell'ipotesi dello Scenario 4, con il ribaltamento del senso di marcia dell'anello Bassetti-Pellico-Bossi-Legnano-Cav. Di Vittorio Veneto;
- il forte calo del traffico in Via Alberto Da Giussano nelle ipotesi di sensi unici contrapposti (Scenari 1, 2, 5 e 5c), che potrebbero penalizzare eccessivamente le funzioni commerciali della via;
- un significativo trasferimento del traffico della direttrice di Via Gerenzano verso la direttrice di Via Barbara Melzi nelle ipotesi di riassetto 5 e 5c;
- significativi aumenti delle percorrenze e dei livelli di emissione degli inquinanti da traffico, nelle ipotesi di riassetto degli scenari 5 e 5c.

7. CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE

Criteri generali per la classificazione stradale

Secondo quanto previsto dall'articolo 2 del Codice della Strada e dalle Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico, si definisce nel contesto del P.U.T. la classifica funzionale delle strade urbane.

Nel definire la classificazione, si fa riferimento al Codice e al relativo Regolamento, alle Direttive per i Piani Urbani del Traffico e alle altre Normative esistenti.

Si riprendono tra l'altro i principali contenuti del D.M. del 5-11-2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", del Decreto ministeriale 19 aprile 2006 – "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali" e del Regolamento Regionale n° 7 del 24 aprile 2006 (Allegati 1 e 2) che rappresenta la norma di riferimento più recente per la costruzione di nuove strade, relativamente agli aspetti dimensionali delle diverse categorie di strade e delle eventuali relative strade di servizio.

Sono comunque validi gli elementi relativi alla classificazione presenti nel Codice e nelle Direttive; relativamente alle intersezioni, alle fasce di rispetto e alla moderazione del traffico il citato Decreto non introduce modifiche, rimandando ad altre norme.

Essendo il D.M. del 5-11-2001 riferito in particolare alla costruzione delle strade, si ritiene comunque opportuno, relativamente alla classificazione delle strade esistenti, far riferimento anche ai principali elementi delle altre normative relative alle caratteristiche delle strade e delle intersezioni ed in particolare le "Norme sulle caratteristiche geometriche e di traffico delle strade urbane" e le "Norme sulle caratteristiche geometriche e di traffico delle intersezioni stradali urbane", con i necessari adattamenti.

Tra l'altro il Decreto non considera particolari categorie di strade urbane, quali ad esempio quelle collocate in zone residenziali, che necessitano di particolari arredi, quali anche i dispositivi per la limitazione della velocità dei veicoli.

Si illustrano di seguito le funzioni (Tabella 7.1.1) e le componenti di traffico ammesse (Tabella 7.1.2) per le diverse categorie di strade urbane, riportando i principali elementi desunti dalle normative per le categorie principali e definite conseguentemente per le categorie intermedie.

Le strade urbane sono classificate, riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, nelle seguenti categorie principali:

- A – Autostrada Urbana;
- D – Strada urbana di scorrimento;
- E – Strada urbana di quartiere;
- F – Strada locale urbana.

In particolare le strade urbane appartenenti alle suddette categorie devono avere le seguenti caratteristiche minime:

- A - Autostrada urbana: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia,

Tabella 7.1.1
Classificazione della rete stradale
Funzioni delle strade urbane

CATEGORIE	FUNZIONI
	Funzione preminente o più opportuna
(A) AUTOSTRADE URBANE	serve il traffico di attraversamento e di scambio raccoglie il traffico delle strade (A-D) e (D)
(A-D) SCORRIMENTO VELOCE	intermedia tra strade (A) e (D) in assenza di strade (A) assume le stesse funzioni
(D) SCORRIMENTO	in assenza di strade (A) assume le stesse funzioni serve il traffico interno di più lunga distanza distribuisce il traffico delle strade (A) e (A-D) raccoglie il traffico delle strade (D-E) e (E)
(D-E) INTERQUARTIERE	intermedia tra strade (D) e (E) collegamento interno all'area urbana
(E) QUARTIERE	collegamento tra settori e quartieri limitrofi distribuisce il traffico delle strade (D) e (D-E) raccoglie il traffico delle strade (E-F) e (E)
(E-F) LOCALI INTERZONALI	intermedia tra strade (E) e (F) collegamento tra quartieri o interno a un quartiere
(F) LOCALI	a servizio diretto degli edifici interamente compresa all'interno di un quartiere immette il traffico sulle strade (E) e (E-F)

Tabella 7.1.2

Classificazione della rete stradale

Categorie di traffico ammesse e spazi da assegnare per le strade urbane

Elementi ripresi dal DM 5-11-2001

Categoria	A - Autostrada Urbana		D - Urbana di Scorrimento		E - Urbana di Quartiere	F - Locale Urbana
	Strada principale	Strada di servizio (event.)	Strada principale	Strada di servizio (event.)		
Pedoni	Non ammessa	Marciapiede protetto	Marciapiede protetto	Marciapiede	Marciapiede	Marciapiede
Velocipedi	Non ammessa	Corsia o Pista ciclabile	Pista ciclabile	Corsia o Pista ciclabile	Corsia o Pista ciclabile	Corsia o Pista ciclabile
Ciclomotori	Non ammessa	Corsia	Corsia	Corsia	Corsia	Corsia
Autovetture	Corsia	Corsia	Corsia	Corsia	Corsia	Corsia
Autobus	Corsia	Corsia o Corsia riservata	Corsia o Corsia riservata	Corsia o Corsia riservata	Corsia o Corsia riservata	Corsia o Corsia riservata
	Esclusa fermata	Piazzole di fermata o eventuale corsia riservata	Corsia riservata e/o fermate organizzate	Piazzole di fermata	Piazzole di fermata o eventuale corsia riservata	Piazzole di fermata
						Dimensioni corsie adeguate
Autocarri	Corsia	Corsia	Corsia	Corsia	Corsia	Corsia
Autotreni Autoaricolati	Corsia	Corsia	Corsia	Corsia	Corsia	Non ammessa
Veicoli su rotaia	Non ammessa	Corsia o Corsia riservata o appositi spazi	Non ammessa	Corsia o Corsia riservata o appositi spazi	Corsia o Corsia riservata o appositi spazi	Corsia o Corsia riservata o appositi spazi
						Dimensioni corsie adeguate
Sosta	Non ammessa (solo in spazi separati con immissioni ed uscite concentrate)	Appositi spazi (Fascia di sosta)	Non ammessa (solo in spazi separati con immissioni ed uscite concentrate)	Appositi spazi (Fascia di sosta)	Appositi spazi (Fascia di sosta)	Appositi spazi (Fascia di sosta)
Accessi	Non ammessi	Ammessi	Non ammessi	Ammessi	Ammessi	Ammessi

eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine.

Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio ed aree di parcheggio, entrambe con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.

La funzione è quella di rendere avulso il centro abitato dal suo traffico di attraversamento, traffico che non ha interessi specifici con il centro medesimo in quanto ad origine e destinazione degli spostamenti.

Nel caso di vaste dimensioni del centro abitato, alcuni tronchi terminali delle autostrade extraurbane, in quanto aste autostradali di penetrazione urbana, hanno la funzione di consentire un elevato livello di servizio anche per la parte finale (o iniziale) degli spostamenti di scambio tra il territorio extraurbano e quello urbano.

- D - Strada urbana di scorrimento: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate.

La funzione, oltre a quella di soddisfare il traffico di attraversamento e il traffico di scambio, da assolvere completamente o parzialmente nei casi rispettivamente di assenza o di contemporanea presenza delle autostrade urbane, è quella di garantire un elevato livello di servizio per gli spostamenti a più lunga distanza propri dell'ambito urbano (traffico interno al centro abitato).

Per questa categoria di strade è prevista dall'articolo 142 del Codice la possibilità di elevare il limite generalizzato di velocità per le strade urbane, pari a 50 Km/h, fino a 70 Km/h, per le strade le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano.

Per l'applicazione delle direttive vengono individuati gli itinerari di scorrimento costituiti da serie di strade, le quali nel caso di presenza di corsie o sedi riservate ai mezzi pubblici di superficie devono comunque disporre di ulteriori due corsie per senso di marcia.

- E - Strada urbana di quartiere: strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata.

La funzione è di collegamento tra settori e quartieri limitrofi o, per i centri abitati di più vaste dimensioni, tra zone estreme di un medesimo settore o quartiere (spostamenti di minore lunghezza rispetto a quelli eseguiti sulle strade di scorrimento, sempre interni al centro abitato).

In questa categoria rientrano, in particolare, le strade destinate a servire gli insediamenti principali urbani e di quartiere (servizi, attrezzature, ecc.), attraverso gli opportuni elementi viari complementari.

F - Strada locale urbana: strada opportunamente sistemata ai fini della circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali non facente parte degli altri tipi di strade.

La funzione è di servire direttamente gli edifici per gli spostamenti pedonali e per la parte iniziale o finale degli spostamenti veicolari privati.

In questa categoria rientrano, in particolare, le strade pedonali e le strade parcheggio.

La classifica viene redatta tenendo conto da un lato delle caratteristiche strutturali fissate dall'Art. 2 del Codice della Strada e delle caratteristiche geometriche esistenti per ciascuna strada in esame, nonché delle caratteristiche funzionali dinanzi precisate, e dall'altro lato del fatto che le anzidette caratteristiche strutturali previste dal Codice sono da considerarsi come "obiettivo da raggiungere" per le strade esistenti, laddove siano presenti vincoli fisici immediatamente non eliminabili.

Il D.M. del 5-11-2001 sviluppa per altro gli aspetti relativi alle categorie di traffico ammesse e alla classificazione delle reti stradali.

Il Dgr del 27 settembre 2006 n. 8/3219 della Regione Lombardia, nella Tabella 2.1 qui di seguito riportata, dà la correlazione tra la Classificazione regionale e quella da Codice della Strada.

DGR N.8/3216 – TABELLA 2.1

LIVELLO DI RETE	CLASSE FUNZIONALE REGIONALE	CLASSI STRADALI DA CODICE DELLA STRADA (art. 2, comma 2 D.LGS. 285/92)	
		In ambito extraurbano	In ambito urbano
Rete primaria	Autostrade	Autostrada - A	Autostrada - A
	Strada di interesse regionale di primo livello - R1	Extraurbana principale - B	Urbana di scorrimento - D
Rete principale	Strada di interesse regionale di primo livello - R1	Extraurbana principale - B, Extraurbana secondaria - C	Urbana di scorrimento - D
	Strada di interesse regionale di secondo livello - R2	Extraurbana principale - B, Extraurbana secondaria - C	Urbana di scorrimento - D
Rete secondaria	Strada di interesse provinciale di primo livello - P1	Extraurbana secondaria - C	Urbana di quartiere - E
	Strada di interesse provinciale di secondo livello - P2	Extraurbana secondaria - C	Urbana di quartiere - E
Rete locale	Strada di interesse locale - L	Extraurbana locale - F	Urbana di quartiere - E, Urbana locale - F

Relativamente alle categorie di traffico ammesse sulle diverse strade, non vengono introdotte sostanziali modifiche rispetto alle precedenti normative, precisando per lo più alcuni aspetti.

Gli elementi più rilevanti risultano essere per le strade di categoria F (strade locali) l'ammissibilità della circolazione dei mezzi di trasporto pubblico, purché le corsie presentino misure adeguate, e la non ammissibilità della circolazione di autotreni e autoarticolati, e per le strade di categoria A (autostrade) la non ammissibilità della circolazione di pedoni, velocipedi, ciclomotori e veicoli su rotaia.

Per la circolazione dei pedoni, dei velocipedi e degli autobus e per la sosta le norme precisano i diversi aspetti di dettaglio per le diverse categorie di strade, come riportato in Tabella.

Il Decreto individua anche la necessità di definire un rapporto gerarchico per le reti stradali, basato sull'individuazione della funzione assolta nel contesto territoriale e nell'ambito del sistema delle infrastrutture stradali.

Si individuano alcuni fattori che caratterizzano le reti stradali da un punto di vista funzionale, che sono:

- tipo di movimento servito (di transito, di distribuzione, di penetrazione, di accesso); il movimento è da intendersi pure nel senso opposto, cioè di raccolta progressiva ai vari livelli;
- entità dello spostamento (distanza mediamente percorsa dai veicoli);
- funzione assunta nel contesto territoriale attraversato (collegamento nazionale, interregionale, provinciale, locale);
- componenti di traffico e relative categorie (veicoli leggeri, veicoli pesanti, motoveicoli, pedoni, ecc.).

Si possono individuare 4 livelli di rete, ai quali far corrispondere le funzioni e le categorie di strade, come di seguito riportato:

- a - Rete primaria, che assolve alle funzioni di transito e di scorrimento e che può essere indicativamente costituita dalle autostrade urbane (categoria A) e dalle strade urbane di scorrimento (categoria D);
- b - Rete principale, che assolve alla funzione di distribuzione e che può essere indicativamente costituita dalle strade urbane di scorrimento (categoria D);
- c - Rete secondaria, che assolve alla funzione di penetrazione e che può essere indicativamente costituita dalle strade urbane di quartiere (categoria E);
- d - Rete locale, che assolve alla funzione di accesso e che può essere indicativamente costituita dalle strade urbane locali (categoria F).

Per ogni tipo di rete si precisano i fattori che la caratterizzano.

La rete primaria è caratterizzata dai seguenti fattori:

- movimenti di transito e di scorrimento;
- spostamenti di lunga distanza;
- funzione di collegamento di intera area urbana in ambito urbano;
- componenti di traffico limitate.

La rete principale è caratterizzata dai seguenti fattori:

- movimenti di distribuzione dalla rete primaria alla rete secondaria ed eventualmente alla rete locale;
- spostamenti di media distanza;
- funzione di collegamento interquartiere in ambito urbano;
- componenti di traffico limitate.

La rete secondaria è caratterizzata dai seguenti fattori:

- movimenti di penetrazione verso la rete locale;
- spostamenti di ridotta distanza;
- funzione di collegamento di quartiere in ambito urbano;
- ammesse tutte le componenti di traffico.

La rete locale è caratterizzata dai seguenti fattori:

- movimenti di accesso;
- spostamenti di breve distanza;
- funzione di collegamento interna al quartiere in ambito urbano;
- ammesse tutte le componenti di traffico.

Ai 4 livelli di rete definiti deve essere aggiunto il livello terminale, che si identifica con le strutture destinate alla sosta, e che è caratterizzato dai seguenti fattori:

- a servizio della sosta;
- spostamenti di entità nulla;
- funzione di collegamento locale;
- ammesse tutte le componenti di traffico, salvo limitazioni specifiche.

I diversi elementi, peraltro in parecchi casi poco adeguati rispetto alle tipologie stradali esistenti, sono stati integrati da ulteriori indicazioni contenute nelle Direttive, relative in particolare alla viabilità urbana *“Detta classifica viene redatta tenuto conto -da un lato- delle caratteristiche strutturali fissate dall'articolo 2 del nuovo Cds e delle caratteristiche geometriche esistenti per ciascuna strada in esame, nonché delle caratteristiche funzionali dianzi precisate, e -dall'altro lato- del fatto che le anzidette caratteristiche strutturali previste dal nuovo Cds sono da considerarsi come "obiettivo da raggiungere" per le strade esistenti, laddove siano presenti vincoli fisici immediatamente non eliminabili (cfr. pgf. 1.2 dell'allegato, dove sono anche indicati altri tre tipi di strade, con caratteristiche intermedie rispetto a quelle del nuovo Cds, per meglio adattarsi alle situazioni esistenti)”*.

In tale ambito si afferma che è importante evidenziare che per i centri abitati di più vaste dimensioni, od anche per quelli di più modeste dimensioni, ai fini dell'applicazione delle direttive ed, in particolare al fine di adattare la classifica funzionale alle caratteristiche geometriche delle strade esistenti ed alle varie situazioni di traffico, possono prevedersi anche altri tipi di strade con funzioni e caratteristiche intermedie rispetto ai tipi precedentemente indicati, quali:

- Strada di scorrimento veloce, intermedia tra autostrada urbana (categoria A) e strada urbana di scorrimento (categoria D), che viene identificata come categoria AD;

- Strada urbana interquartiere, intermedia tra strada urbana di scorrimento (categoria D) e strada urbana di quartiere (categoria E), che viene identificata come categoria DE;
- Strada locale interzonale, intermedia tra strada urbana di quartiere (categoria E) e strada urbana locale (categoria F), anche con funzioni di servizio rispetto alle strade di quartiere, che viene identificata come categoria EF.

Gli elementi che devono essere considerati per definire la classificazione sono:

- il sistema di circolazione;
- la capacità delle strade in termini di numero di corsie totali o per senso di marcia;
- i volumi di traffico che per alcune strade sono i flussi rilevati sul campo tramite conteggi classificati, per altre strade sono i flussi simulati;
- la presenza o meno di parcheggi su strada o fuori sede stradale;
- l'uso prevalente del suolo;
- il trasporto pubblico in termini di presenza o meno di servizi di linea lungo ogni singola strada;
- le previsioni di P.G.T. e di Piani e Progetti esistenti.

Le diverse norme riguardano naturalmente in modo particolare le strade di progetto da realizzare, ma devono rappresentare un punto di riferimento e di indirizzo anche per l'adeguamento della viabilità esistente, che si deve realizzare attraverso l'idonea attribuzione di funzioni specifiche ai singoli elementi viari, la conseguente sistemazione delle intersezioni (con eventuale limitazione del numero delle medesime e degli accessi), la regolamentazione dei sensi di marcia per le varie componenti di traffico veicolare, la regolamentazione della sosta veicolare e la regolamentazione del traffico pedonale.

Standards di classificazione

Si riprendono dalle norme, ed in particolare dal D.M. del 5-11-2001 e dal Regolamento Regionale n° 7 del 24 aprile 2006 (Allegato 1), le caratteristiche geometriche per le diverse strade, riportando gli elementi principali in Tabella 7.1.3.

Le norme forniscono le seguenti indicazioni principali:

- Le autostrade urbane (categoria A) hanno carreggiate separate da spartitraffico da 1.80 m, corsie da 3.75 m, 2 o più corsie per senso di marcia, corsia di emergenza da 3.00 m, banchina di destra da 2.50 m (in assenza di corsia di emergenza), banchina di sinistra da 0.70 m, fasce di pertinenza da 20 m e fasce di rispetto da 30 m.
Per le altre principali caratteristiche si determinano un raggio planimetrico minimo di 252 m, una pendenza trasversale massima in curva del 7%, una pendenza longitudinale massima del 6%, da ridurre al 4% in galleria.
Si fissa una velocità di progetto variabile tra 80 e 140 Km/h.
Le caratteristiche in precedenza indicate sono riferite alla strada principale.
Per la eventuale strada di servizio si determinano, rispetto a quanto previsto per la strada principale, corsie da 3.00 m, 1 o più corsie per senso di marcia,

Tabella 7.1.3
Classificazione della rete stradale
Elementi dimensionali
Elementi ripresi dal DM 5-11-2001

CATEGORIE	GEOMETRIA LONGITUDINALE				GEOMETRIA TRASVERSALE									
	Velocità di progetto (km/h)	Raggio planimetrico minimo (m)	Pendenza trasversale massima in curva	Pendenza longitudinale massima (1)	Tipo di carreggiate	N° corsie per senso di marcia	Larghezza corsia (m) (2)	Corsia emergenza (m) (3)	Larghezza min. banchina sinistra (m)	Larghezza min. banchina destra (m) (3)	Larghezza minima marciapiedi (m)	Larghezza minima spartitraffico (m)	Larghezza minima fasce di pertinenza (m)	Larghezza minima fasce di rispetto (m)
(A) AUTOSTRADE URBANE					indipendenti o separate da spartitraffico								20	30
	Strada principale	80-140	252	7%		2 o più	3.75	3.00	0.70	2.50	-	1.80		
	Strada di servizio (event.)	40-60	51	7%		1 o più	3.00	-	0.50	0.50	1.50	-		
(D) SCORRIMENTO					indipendenti o separate da spartitraffico			-					15	20
	Strada principale	50-80	77	5%		2 o più	3.25		0.50	1.00	1.50	1.80		
	Strada di servizio (event.)	25-60	19	5%		1 o più	2.75		0.50	0.50	1.50	-		
(DE) URBANA INTERQUARTIERE	40-60	51	5%	6%	unica	1 o più	3.00	-	-	0.50	1.50	-	12	10
(E) QUARTIERE	40-60	51	3.5%	8%	unica	1 o più	3.00	-	-	0.50	1.50	-	12	10
(EF) LOCALI INTERZONALI	40-50	51	3.5%	10%	unica	1 o più	3.00	-	-	0.50	1.50	-	12	10
(F) LOCALI	25-60	19	3.5%	10%	unica	1 o più	2.75	-	-	0.50	1.50	-	5	10

- (1)

+1% se non penalizza circolazione
Per A e D 4% in galleria
- (2)

3.50 m per senso di marcia per corsie percorse da autobus o mezzi pesanti
Per strada a senso unico con 1 corsia larghezza complessiva 5.50, corsia fino 3.75, differenza su banchina destra
- (3)

Per A in assenza di corsia di emergenza

Note

Le caratteristiche strutturali delle strade sono da considerarsi come "obiettivo da raggiungere" per le strade esistenti, laddove siano presenti vincoli fisici immediatamente non eliminabili

Le categorie di strade DE e EF assumono funzioni e caratteristiche intermedie rispetto alle categorie principali

Il DM non considera i dispositivi per la limitazione della velocità e gli elementi di arredo

raggio planimetrico minimo di 51 m, banchina di destra da 0.50 m, banchina di sinistra da 0.50 m, marciapiede da 1.50 m, velocità di progetto variabile tra 40 e 60 Km/h.

- Le strade urbane di scorrimento (categoria D) hanno carreggiate separate con spartitraffico da 1.80 m, corsie da 3.25 m, 2 o più corsie per senso di marcia, banchina di destra da 1.00 m, banchina di sinistra da 1.00 m, marciapiede da 1.50 m, fasce di pertinenza da 15 m e fasce di rispetto da 20 m. Per le altre principali caratteristiche si determinano un raggio planimetrico minimo di 77 m, una pendenza trasversale massima in curva del 5%, una pendenza longitudinale massima del 6%, da ridurre al 4% in galleria. Si fissa una velocità di progetto variabile tra 50 e 80 Km/h.

Le caratteristiche in precedenza indicate sono riferite alla strada principale.

Per la eventuale strada di servizio si determinano, rispetto a quanto previsto per la strada principale, corsie da 2.75 m, 1 o più corsie per senso di marcia, raggio planimetrico minimo di 19 m, banchina di destra da 0.50 m, banchina di sinistra da 0.50 m, marciapiede da 1.50 m, velocità di progetto variabile tra 25 e 60 Km/h.

- Le strade urbane di quartiere (categoria E) hanno carreggiata unica, corsie da 3.00 m, 1 o più corsie per senso di marcia, banchina di destra da 0.50 m, marciapiede da 1.50 m, fasce di pertinenza da 12 m e fasce di rispetto da 10 m. Per le altre principali caratteristiche si determinano un raggio planimetrico minimo di 51 m, una pendenza trasversale massima in curva del 3.5%, una pendenza longitudinale massima dell'8%.

Si fissa una velocità di progetto variabile tra 40 e 60 Km/h.

- Le strade locali urbane (categoria F) hanno carreggiata unica, corsie da 2.75 m, 1 o più corsie per senso di marcia, banchina di destra da 0.50 m, marciapiede da 1.50 m, fasce di pertinenza da 5 m e fasce di rispetto da 10 m. Per le altre principali caratteristiche si determinano un raggio planimetrico minimo di 19 m, una pendenza trasversale massima in curva del 3.5%, una pendenza longitudinale massima del 10%.

Si fissa una velocità di progetto variabile tra 25 e 60 Km/h.

Le dimensioni indicate per le larghezze delle corsie delle diverse categorie di strade non riguardano le corsie impegnate dai mezzi pubblici o prevalentemente utilizzate dai mezzi industriali, per le quali si fissa una larghezza standard di 3.50 m.

Per strade a senso unico di marcia con 1 corsia la larghezza complessiva deve essere di 5.50 m, con corsia da 3.75 m riportando la differenza sulla banchina di destra. Le pendenze longitudinali possono essere incrementate dell'1%, nel caso che non sia penalizzata la circolazione.

Il citato Decreto fornisce inoltre altre indicazioni progettuali con i relativi metodi di calcolo, non sintetizzabili in forma tabellare, riguardanti in particolare gli elementi di margine, la distanza di visibilità, le pendenze trasversali, le curve a raggio variabile, gli allargamenti in curva, i raccordi verticali.

Si deve per altro riscontrare che in diverse situazioni le tipologie costruttive definite dal Codice non si riescono a sovrapporre alle caratteristiche reali delle strade esistenti e alle funzioni che di fatto devono svolgere nello schema di rete. In taluni

casi le strade svolgono di fatto funzioni che non corrispondono alle caratteristiche tecniche delle relative categorie; in tali situazioni è quindi necessario andare in deroga rispetto a quanto previsto dal Codice.

Relativamente alle intersezioni si riprendono (Tabella 7.1.4) per quelle relative alle categorie principali di strade e di conseguenza per le categorie intermedie le indicazioni fornite dalle norme.

Le intersezioni sono possibili tra due strade di categoria uguale o contigua.

Le norme forniscono le seguenti indicazioni principali:

- per le autostrade urbane (categoria A), le intersezioni devono essere (compresi gli attraversamenti pedonali) a livelli sfalsati, con svincoli completi, devono essere distanti tra loro almeno 1500 m, e lungo il percorso non devono essere presenti passi carrai;
- per le strade urbane di scorrimento (categoria D) le intersezioni devono essere distanti tra loro almeno 300 m, possono essere organizzate con svincoli completi, se con strade di categoria superiore, o con svincoli parziali gestendo le manovre attraverso precedenza (con svolte a sinistra inferiori al 10%) o semaforo (con svolte a sinistra superiori al 10%). I passi carrai devono essere raggruppati e gli attraversamenti pedonali dovrebbero avvenire agli incroci ed essere semaforizzati o sfalsati;
- per le strade urbane di quartiere (categoria E) le intersezioni possono essere a raso, organizzate con rotatoria, precedenza o semaforo, e devono essere distanti tra loro almeno 100 m, o possono eventualmente essere organizzate con svincoli parziali se con strade di categoria superiore. I passi carrai devono essere raggruppati e gli attraversamenti pedonali devono essere organizzati agli incroci e possibilmente semaforizzati o eventualmente zebrati;
- per le strade urbane locali (categoria F) le intersezioni sono a raso, organizzate con precedenza, semaforo o rotatoria, non esiste limite nella loro frequenza, le svolte a sinistra sono ammesse. I passi carrai possono essere diretti, gli attraversamenti pedonali sono zebrati e possono essere realizzati ogni 100 m.

Eventuali altri elementi delle sezioni stradali e delle intersezioni potranno essere definiti considerando anche gli aspetti progettuali più legati all'arredo urbano, alla sicurezza ed alla moderazione del traffico.

Le norme così definite devono rappresentare lo schema di riferimento per la classificazione allo stato di fatto e per i successivi aggiornamenti in previsione di nuove infrastrutture e per la progettazione delle infrastrutture stesse.

E' comunque necessario che in relazione ad ogni intervento si effettuino le necessarie verifiche sui flussi di traffico, con specifiche rilevazioni e simulazioni, al fine di definire la capacità e dimensionare correttamente le sezioni stradali e le intersezioni.

Facendo riferimento all'insieme delle norme vigenti, si ricorda che gli elementi dimensionali definiti per le diverse categorie stradali devono sicuramente essere assunti per la progettazione di nuove strade, mentre possono essere considerati

Tabella 7.1.4
Classificazione della rete stradale
Tipologia e localizzazione delle intersezioni

CATEGORIE	TIPOLOGIA DELLE INTERSEZIONI						
	A	A-D	D	D-E	E	E-F	F
(A) AUTOSTRADE URBANE	Svincoli completi	"	"	"	"	"	"
(A-D) SCORRIMENTO VELOCE	Svincoli completi	Svincoli completi Svincoli parziali con precedenza o semaforo (*)	"	"	"	"	"
(D) SCORRIMENTO	Svincoli completi	Svincoli completi Svincoli parziali con precedenza o semaforo (*)	Svincoli completi Svincoli parziali con precedenza o semaforo (*)	"	"	"	"
(D-E) INTERQUARTIERE	Non consentita	Svincoli completi Svincoli parziali con precedenza o semaforo (*)	Svincoli completi Svincoli parziali con precedenza o semaforo (*)	Svincoli parziali con precedenza o semaforo (*) Rotatoria Canalizzazioni a raso con precedenza o semaforo (*)	"	"	"
(E) QUARTIERE	Non consentita	Non consentita	Svincoli completi Svincoli parziali con precedenza o semaforo (*)	Svincoli parziali con precedenza o semaforo (*) Rotatoria Canalizzazioni a raso con precedenza o semaforo (*)	Svincoli parziali con precedenza o semaforo (*) Rotatoria Canalizzazioni a raso con precedenza o semaforo (*)	"	"
(E-F) LOCALI INTERZONALI	Non consentita	Non consentita	Non consentita	Rotatoria Rotatoria allungata Canalizzazioni a raso con precedenza o semaforo (*)	Rotatoria Canalizzazioni a raso con precedenza o semaforo (*)	Rotatoria Canalizzazioni a raso con precedenza o semaforo (*)	"
(F) LOCALI	Non consentita	Non consentita	Non consentita	Non consentita	Rotatoria allungata Canalizzazioni a raso con precedenza o semaforo (*)	Canalizzazioni a raso con precedenza o semaforo (*)	Canalizzazioni a raso con precedenza o semaforo (*)

(*) Precedenza con svolte a sinistra <10%
Semaforo con svolte a sinistra >10%
" Informazione simmetrica rispetto alla diagonale

come obiettivo per le strade esistenti, nel definire la classificazione e gli interventi di riorganizzazione, quando limiti fisici esistenti non consentano nell'immediato di adottare le dimensioni definite come standards dal D.M. del 5-11-2001.

Si rammenta per altro che lo stesso Decreto non analizza in nessun modo gli interventi di moderazione del traffico e della velocità, rimandando ad altre norme specifiche, che allo stato attuale non sono state emanate.

E' evidente che in tale situazione gli interventi di moderazione del traffico non devono considerarsi vietati, ma devono essere realizzati individuando nelle singole realtà opportuni criteri di progettazione.

8. CONCLUSIONI

Il PGTU pur essendo un piano di breve periodo, definisce uno Scenario Obiettivo ambizioso che sposa totalmente i principi del PGT.

Esso potrà essere realizzato per stralci, quindi individua già un possibile 1° Stralcio di attuazione (Scenario di Minima), da realizzarsi in tempi immediati, che naturalmente è parte totalmente integrante dello Scenario Obiettivo finale, anticipandone alcuni aspetti perfettamente coerenti, ed evocando i principi di mobilità sostenibile e di recupero urbanistico-ambientale del Centro contenuti nel PGT.

Pertanto gli obiettivi strategici del presente piano, che in coerenza con il Piano di Governo del Territorio si pongono nell'ottica di creare un ambiente urbano più sostenibile, meno inquinato e più attento alla sicurezza stradale, affermano:

- il miglioramento della mobilità, attraverso la riduzione della pressione veicolare, soprattutto nelle aree centrali di Rescaldina, risolvendo le criticità connesse alla rete locale attraverso una nuova proposta di classificazione funzionale delle strade e l'istituzione di una serie di sensi unici atti non solo a migliorare la circolazione veicolare ma anche a migliorare la mobilità lenta, recuperando gli spazi per l'ampliamento dei marciapiedi o per la realizzazione di percorsi ciclabili;
- il miglioramento della mobilità pedonale creando percorsi più sicuri e più piacevoli da percorrere attraverso la realizzazione di marciapiedi a norma e l'inserimento di elementi d'arredo urbano nelle aree pedonali;
- il miglioramento della mobilità ciclabile con priorità maggiore rispetto a quella veicolare, rendendo più sicuri i percorsi ciclabili, integrando quelli esistenti in una rete funzionale che vada a servire i poli sensibili (scuole, chiese.) e i nodi di interscambio (stazioni ferroviarie) a servizio non solo del territorio comunale ma anche dei comuni contermini (collegamento ciclabile con Legnano, Cerro Maggiore e Parabiago), separandoli da quelli veicolari e istituendo ZTL e Zone 30km/h per permettere alle bici, dove non è possibile dare continuità ai percorsi protetti, di viaggiare in promiscuo con le auto in sicurezza;
- un maggiore utilizzo del trasporto pubblico, migliorandone i percorsi, creando nodi di interscambio modale funzionali, favorendo l'accesso alla stazione anche, per gli utenti provenienti dai comuni contermini non serviti dal trasporto su ferro, con modalità diverse dall'auto privata. Ridurre i tempi di attesa alle fermate, migliorare le fermate e la cartellonistica;
- la realizzazione di interventi che mirino ad aumentare la sicurezza stradale sia per la mobilità veloce che per quella lenta.

Con il 1° Stralcio (Scenario di Minima) si avvia un percorso, che supporterà perfettamente le scelte del PGT con la declinazione degli interventi dello Scenario Obiettivo, attraverso il quale si punta ad affermare il nuovo modello di mobilità di Rescaldina "narrato" nel PGT, che coniuga maggiore fluidità del traffico e Moderazione del Traffico, maggiore mobilità dolce e sicurezza stradale, maggiore accessibilità e mobilità sostenibile.

Gli strumenti che il PGTU adopera per raggiungere questi risultati, in coerenza con quanto richiamato nello stesso PGT, sono: progetti pilota di moderazione del traffico e di riqualifica dell'ambiente urbano, interventi per la sicurezza stradale, potenziamento delle reti dedicate alla mobilità dolce, interventi sul sistema di circolazione, interventi di regolamentazione dei parcheggi, azioni per ricreare interesse verso il trasporto pubblico, promozione della mobilità condivisa.

ALLEGATO 1

**RILIEVO AGLI INCROCI
CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI**

ALLEGATO 1 - RILIEVI AGLI INCROCI - FERIALE SCOLASTICO
CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI

Incrocio **A**
Strade: Viale Lombardia-Via Repetti

Flussi per categoria di veicoli e movimento

Giorno di rilievo
11/10/2016
martedì

MATTINA 7.30-9.30

Movimento		7.30-7.45			7.45-8.00			8.00-8.15			8.15-8.30			8.30-8.45			8.45-9.00			9.00-9.15			9.15-9.30			Tot. 7.30-9.30			Eq. 7.30-8.30		
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.
Ramo Via Repetti (Varesina)	Uscita verso Via Repetti (Varesina)	26	3	29	45	2	47	22	0	22	48	2	50	35	3	38	17	2	19	27	3	30	14	3	17	234	18	252	141	7	159
	in Rotatoria	42	1	43	55	1	56	39	1	40	52	0	52	43	1	44	42	1	43	39	3	42	30	1	31	342	9	351	188	3	196
	Ingresso da Via Repetti (Varesina)	55	0	55	70	1	71	61	1	62	36	1	37	57	0	57	57	2	59	60	2	62	33	1	34	429	8	437	222	3	230
Da Via Repetti (Varesina)	a V.le Lombardia	97	1	98	125	2	127	100	2	102	88	1	89	100	1	101	99	3	102	99	5	104	63	2	65	771	17	788	410	6	425
Ramo V.le Lombardia	Uscita verso V.le Lombardia	6	0	6	9	0	9	10	0	10	22	0	22	21	0	21	30	0	30	42	0	42	10	0	10	150	0	150	47	0	47
	in Rotatoria	91	1	92	116	2	118	90	2	92	66	1	67	79	1	80	69	3	72	57	5	62	53	2	55	621	17	638	363	6	378
	Ingresso da V.le Lombardia	16	1	17	13	0	13	17	2	19	7	2	9	11	4	15	14	2	16	8	3	11	7	0	7	93	14	107	53	5	66
Da V.le Lombardia	a Via Repetti (Marnate)	107	2	109	129	2	131	107	4	111	73	3	76	90	5	95	83	5	88	65	8	73	60	2	62	714	31	745	416	11	444
Ramo Via Repetti (Marnate)	Uscita verso Via Repetti (Marnate)	79	0	79	109	1	110	77	4	81	51	2	53	63	4	67	68	4	72	48	6	54	48	2	50	543	23	566	316	7	334
	in Rotatoria	28	2	30	20	1	21	30	0	30	22	1	23	27	1	28	15	1	16	17	2	19	12	0	12	171	8	179	100	4	110
	Ingresso da Via Repetti (Marnate)	150	0	150	131	4	135	120	5	125	102	1	103	86	1	87	71	1	72	70	4	74	53	5	58	783	21	804	503	10	528
Da Via Repetti (Marnate)	a V.le Lombardia (Rescaldina)	178	2	180	151	5	156	150	5	155	124	2	126	113	2	115	86	2	88	87	6	93	65	5	70	954	29	983	603	14	638
Ramo V.le Lombardia (Rescaldina)	Uscita verso V.le Lombardia (Rescaldina)	162	2	164	128	4	132	134	4	138	99	2	101	94	2	96	71	1	72	75	4	79	57	5	62	820	24	844	523	12	553
	in Rotatoria	16	0	16	23	1	24	16	1	17	25	0	25	19	0	19	15	1	16	12	2	14	8	0	8	134	5	139	80	2	85
	Ingresso da V.le Lombardia (Rescaldina)	52	4	56	77	2	79	45	0	45	75	2	77	59	4	63	44	2	46	54	4	58	36	4	40	442	22	464	249	8	269
Da V.le Lombardia (Rescaldina)	a Via Repetti (Varesina)	68	4	72	100	3	103	61	1	62	100	2	102	78	4	82	59	3	62	66	6	72	44	4	48	576	27	603	329	10	354
Totale	Ingressi	273	5	278	291	7	298	243	8	251	220	6	226	213	9	222	186	7	193	192	13	205	129	10	139	1747	65	1812	1027	26	1092
Totale	Uscite	273	5	278	291	7	298	243	8	251	220	6	226	213	9	222	186	7	193	192	13	205	129	10	139	1747	65	1812	1027	26	1092

SERA 17.00-19.00

Movimento		17.00-17.15			17.15-17.30			17.30-17.45			17.45-18.00			18.00-18.15			18.15-18.30			18.30-18.45			18.45-19.00			Tot. 17.00-19.00			Eq. 17.30-18.30		
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Equiv.
Ramo Via Repetti (Varesina)	Uscita verso Via Repetti (Varesina)	36	0	36	8	0	8	29	1	30	40	1	41	32	0	32	33	1	34	25	1	26	18	1	19	221	5	226	134	3	142
	in Rotatoria	55	2	57	66	0	66	44	1	45	55	0	55	83	1	84	64	0	64	47	2	49	42	0	42	456	6	462	246	2	251
	Ingresso da Via Repetti (Varesina)	63	1	64	50	2	52	69	2	71	68	3	71	78	1	79	59	3	62	51	0	51	46	1	47	484	13	497	274	9	297
Da Via Repetti (Varesina)	a V.le Lombardia	118	3	121	116	2	118	113	3	116	123	3	126	161	2	163	123	3	126	98	2	100	88	1	89	940	19	959	520	11	548
Ramo V.le Lombardia	Uscita verso V.le Lombardia	18	3	21	7	0	7	9	0	9	28	0	28	55	0	55	30	2	32	5	1	6	4	0	4	156	6	162	122	2	127
	in Rotatoria	100	0	100	109	2	111	104	3	107	95	3	98	106	2	108	93	1	94	93	1	94	84	1	85	784	13	797	398	9	421
	Ingresso da V.le Lombardia	6	3	9	8	4	12	9	1	10	9	2	11	9	1	10	15	0	15	10	1	11	7	1	8	73	13	86	42	4	52
Da V.le Lombardia	a Via Repetti (Marnate)	106	3	109	117	6	123	113	4	117	104	5	109	115	3	118	108	1	109	103	2	105	91	2	93	857	26	883	440	13	473
Ramo Via Repetti (Marnate)	Uscita verso Via Repetti (Marnate)	90	1	91	98	4	102	94	3	97	77	4	81	86	2	88	89	1	90	76	1	77	73	1	74	683	17	700	346	10	371
	in Rotatoria	16	2	18	19	2	21	19	1	20	27	1	28	29	1	30	19	0	19	27	1	28	18	1	19	174	9	183	94	3	102
	Ingresso da Via Repetti (Marnate)	72	2	74	78	3	81	113	0	113	125	3	128	100	1	101	104	1	105	100	0	100	103	0	103	795	10	805	442	5	455
Da Via Repetti (Marnate)	a V.le Lombardia (Rescaldina)	88	4	92	97	5	102	132	1	133	152	4	156	129	2	131	123	1	124	127	1	128	121	1	122	969	19	988	536	8	556
Ramo V.le Lombardia (Rescaldina)	Uscita verso V.le Lombardia (Rescaldina)	80	3	83	90	5	95	120	0	120	138	4	142	114	2	116	109	1	110	114	1	115	113	1	114	878	17	895	481	7	499
	in Rotatoria	8	1	9	7	0	7	12	1	13	14	0	14	15	0	15	14	0	14	13	0	13	8	0	8	91	2	93	55	1	58
	Ingresso da V.le Lombardia (Rescaldina)	83	1	84	67	0	67	61	1	62	81	1	82	100	1	101	83	1	84	59	3	62	52	1	53	586	9	595	325	4	335
Da V.le Lombardia (Rescaldina)	a Via Repetti (Varesina)	91	2	93	74	0	74	73	2	75	95	1	96	115	1	116	97	1	98	72	3	75	60	1	61	677	11	688	380	5	393
Totale	Ingressi	224	7	231	203	9	212	252	4	256	283	9	292	287	4	291	261	5	266	220	4	224	208	3	211	1938	45	1983	1083	22	1138
Totale	Uscite	224	7	231	203	9	212	252	4	256	283	9	292	287	4	291	261	5	266	220	4	224	208	3	211	1938	45	1983	1083	22	1138

ALLEGATO 1 - RILIEVI AGLI INCROCI - FERIALE SCOLASTICO
CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI
Incrocio B

Strade: Via Castellanza s.u-Via Castellanza-

Flussi per categoria di veicoli e movimento

Movimenti Incrocio

- 1 Via Castellanza s.u
- 2 Via Castellanza
- 3 Viale Lombardia N
- 4 Viale Lombardia S

Giorno di rilievo
martedì 18 ottobre 2016

MATTINA 7.30-9.30

Movimento da a		7.30-7.45			7.45-8.00			8.00-8.15			8.15-8.30			8.30-8.45			8.45-9.00			9.00-9.15			9.15-9.30			Tot. 7.30-9.30			Eq. 7.30-8.30			
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	
1	Via Castellanza s.u	Via Castellanza	42	0	42	34	1	35	32	1	33	27	1	28	19	2	21	19	2	21	21	1	22	17	0	17	211	8	219	135	3	143
	Via Castellanza s.u	Viale Lombardia N	9	0	9	18	0	18	6	0	6	10	1	11	5	1	6	10	0	10	11	0	11	6	0	6	75	2	77	43	1	46
	Via Castellanza s.u	Viale Lombardia S	9	1	10	20	0	20	18	0	18	20	1	21	19	1	20	16	0	16	10	0	10	11	0	11	123	3	126	67	2	72
	Totale da Via Castellanza s.u		60	1	61	72	1	73	56	1	57	57	3	60	43	4	47	45	2	47	42	1	43	34	0	34	409	13	422	245	6	260
2	Via Castellanza	Viale Lombardia N	32	1	33	23	1	24	32	1	33	20	0	20	22	2	24	15	0	15	11	2	13	9	1	10	164	8	172	107	3	115
	Via Castellanza	Viale Lombardia S	19	0	19	39	0	39	37	2	39	24	0	24	27	2	29	19	1	20	17	0	17	13	3	16	195	8	203	119	2	124
	Totale da Via Castellanza		51	1	52	62	1	63	69	3	72	44	0	44	49	4	53	34	1	35	28	2	30	22	4	26	359	16	375	226	5	239
	Viale Lombardia N	Viale Lombardia S	136	4	140	148	2	150	117	1	118	110	4	114	116	5	121	63	2	65	61	2	63	61	3	64	812	23	835	511	11	539
	Viale Lombardia N	Via Castellanza	3	1	4	5	1	6	5	0	5	2	0	2	9	0	9	3	0	3	7	0	7	2	0	2	36	2	38	15	2	20
	Totale da Viale Lombardia N		139	5	144	153	3	156	122	1	123	112	4	116	125	5	130	66	2	68	68	2	70	63	3	66	848	25	873	526	13	559
4	Viale Lombardia S	Via Castellanza	15	1	16	6	2	8	8	0	8	6	0	6	6	0	6	4	0	4	4	0	4	7	1	8	56	4	60	35	3	43
	Viale Lombardia S	Viale Lombardia N	27	0	27	62	1	63	46	4	50	33	2	35	45	1	46	37	1	38	26	1	27	34	1	35	310	11	321	168	7	186
	Totale da Viale Lombardia S		42	1	43	68	3	71	54	4	58	39	2	41	51	1	52	41	1	42	30	1	31	41	2	43	366	15	381	203	10	228
Totale verso		Via Castellanza s.u	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale verso		Via Castellanza	60	2	62	45	4	49	45	1	46	35	1	36	34	2	36	26	2	28	32	1	33	26	1	27	303	14	317	185	8	205
Totale verso		Viale Lombardia N	68	1	69	103	2	105	84	5	89	63	3	66	72	4	76	62	1	63	48	3	51	49	2	51	549	21	570	318	11	346
Totale verso		Viale Lombardia S	164	5	169	207	2	209	172	3	175	154	5	159	162	8	170	98	3	101	88	2	90	85	6	91	1130	34	1164	697	15	735
TOTALE			292	8	300	355	8	363	301	9	310	252	9	261	268	14	282	186	6	192	168	6	174	160	9	169	1982	69	2051	1200	34	1285

SERA 17.00-19.00

Movimento da a		17.00-17.15			17.15-17.30			17.30-17.45			17.45-18.00			18.00-18.15			18.15-18.30			18.30-18.45			18.45-19.00			Tot. 17.00-19.00			Eq. 17.30-18.30			
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Equiv.	
1	Via Castellanza s.u	Via Castellanza	32	0	32	25	1	26	31	0	31	33	0	33	34	0	34	26	0	26	24	0	24	27	0	27	232	1	233	124	0	124
	Via Castellanza s.u	Viale Lombardia N	24	1	25	9	0	9	13	1	14	26	0	26	14	0	14	22	0	22	21	0	21	16	0	16	145	2	147	75	1	78
	Via Castellanza s.u	Viale Lombardia S	12	0	12	10	0	10	11	0	11	9	0	9	18	0	18	14	2	16	12	0	12	10	0	10	96	2	98	52	2	57
	Totale da Via Castellanza s.u		68	1	69	44	1	45	55	1	56	68	0	68	66	0	66	62	2	64	57	0	57	53	0	53	473	5	478	251	3	259
2	Via Castellanza	Viale Lombardia N	22	0	22	18	0	18	23	0	23	19	0	19	24	0	24	15	0	15	24	0	24	15	0	15	160	0	160	81	0	81
	Via Castellanza	Viale Lombardia S	26	0	26	18	0	18	23	1	24	21	3	24	20	0	20	20	1	21	20	1	21	24	0	24	172	6	178	84	5	97
	Totale da Via Castellanza		48	0	48	36	0	36	46	1	47	40	3	43	44	0	44	35	1	36	44	1	45	39	0	39	332	6	338	165	5	178
	Viale Lombardia N	Viale Lombardia S	70	1	71	52	0	52	106	0	106	116	2	118	80	2	82	74	0	74	85	1	86	69	1	70	652	7	659	376	4	386
	Viale Lombardia N	Via Castellanza	6	1	7	9	1	10	8	0	8	6	1	7	2	0	2	6	0	6	5	3	8	5	1	6	47	7	54	22	1	25
	Totale da Viale Lombardia N		76	2	78	61	1	62	114	0	114	122	3	125	82	2	84	80	0	80	90	4	94	74	2	76	699	14	713	398	5	411
4	Viale Lombardia S	Via Castellanza	4	0	4	4	0	4	2	1	3	8	0	8	11	0	11	6	0	6	7	1	8	10	0	10	52	2	54	27	1	30
	Viale Lombardia S	Viale Lombardia N	60	0	60	65	1	66	59	0	59	65	1	66	56	1	57	94	1	95	67	0	67	72	1	73	538	5	543	274	3	282
	Totale da Viale Lombardia S		64	0	64	69	1	70	61	1	62	73	1	74	67	1	68	100	1	101	74	1	75	82	1	83	590	7	597	301	4	311
Totale verso		Via Castellanza s.u	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale verso		Via Castellanza	42	1	43	38	2	40	41	1	42	47	1	48	47	0	47	38	0	38	36	4	40	42	1	43	331	10	341	173	2	178
Totale verso		Viale Lombardia N	106	1	107	92	1	93	95	1	96	110	1	111	94	1	95	131	1	132	112	0	112	103	1	104	843	7	850	430	4	440
Totale verso		Viale Lombardia S	108	1	109	80	0	80	140	1	141	146	5	151	118	2	120	108	3	111	117	2	119	103	1	104	920	15	935	512	11	540
TOTALE			256	3	259	210	3	213	276	3	279	303	7	310	259	3	262	277	4	281	265	6	271	248	3	251	2094	32	2126	1115	17	1158

ALLEGATO 1 - RILIEVI AGLI INCROCI - FERIALE SCOLASTICO
CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI
Incrocio C

Strade: Via da Giussano -Via Castellanza-

Flussi per categoria di veicoli e movimento

Movimenti Incrocio

- 1 Via da Giussano
- 2 Via Castellanza
- 3 Via De Gasperi
- 4 Via Gerenzano

Giorno di rilievo
mercoledì 5 ottobre 2016

MATTINA 7.30-9.30

Movimento da a		7.30-7.45			7.45-8.00			8.00-8.15			8.15-8.30			8.30-8.45			8.45-9.00			9.00-9.15			9.15-9.30			Tot. 7.30-9.30			Eq. 7.30-8.30			
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	
1	Via da Giussano	Via Castellanza	8	0	8	12	0	12	10	0	10	10	0	10	15	0	15	6	0	6	6	0	6	6	0	6	73	0	73	40	0	40
	Via da Giussano	Via De Gasperi	21	0	21	31	0	31	24	0	24	18	0	18	15	0	15	18	1	19	13	1	14	10	0	10	150	2	152	94	0	94
	Via da Giussano	Via Gerenzano	28	0	28	39	1	40	36	0	36	31	0	31	31	0	31	26	1	27	16	0	16	18	1	19	225	3	228	134	1	137
	Totale da Via da Giussano		57	0	57	82	1	83	70	0	70	59	0	59	61	0	61	50	2	52	35	1	36	34	1	35	448	5	453	268	1	271
3	Via De Gasperi	Via Gerenzano	11	0	11	7	0	7	13	0	13	10	2	12	12	1	13	10	0	10	6	0	6	4	0	4	73	3	76	41	2	46
	Via De Gasperi	Via da Giussano	26	1	27	22	2	24	30	0	30	29	1	30	25	2	27	32	1	33	33	1	34	14	0	14	211	8	219	107	4	117
	Via De Gasperi	Via Castellanza	14	2	16	19	1	20	15	1	16	17	1	18	13	3	16	13	2	15	15	3	18	8	1	9	114	14	128	65	5	78
	Totale da Via De Gasperi		51	3	54	48	3	51	58	1	59	56	4	60	50	6	56	55	3	58	54	4	58	26	1	27	398	25	423	213	11	241
4	Via Gerenzano	Via da Giussano	2	0	2	7	0	7	5	0	5	4	0	4	5	0	5	6	0	6	5	0	5	3	0	3	37	0	37	18	0	18
	Via Gerenzano	Via Castellanza	6	0	6	14	0	14	16	0	16	15	0	15	13	0	13	9	0	9	7	0	7	5	0	5	85	0	85	51	0	51
	Via Gerenzano	Via De Gasperi	14	0	14	25	0	25	24	1	25	22	0	22	23	1	24	14	0	14	9	0	9	8	0	8	139	2	141	85	1	88
	Totale da Via Gerenzano		22	0	22	46	0	46	45	1	46	41	0	41	41	1	42	29	0	29	21	0	21	16	0	16	261	2	263	154	1	157
Totale verso		Via da Giussano	28	1	29	29	2	31	35	0	35	33	1	34	30	2	32	38	1	39	38	1	39	17	0	17	248	8	256	125	4	135
Totale verso		Via Castellanza	28	2	30	45	1	46	41	1	42	42	1	43	41	3	44	28	2	30	28	3	31	19	1	20	272	14	286	156	5	169
Totale verso		Via De Gasperi	35	0	35	56	0	56	48	1	49	40	0	40	38	1	39	32	1	33	22	1	23	18	0	18	289	4	293	179	1	182
Totale verso		Via Gerenzano	39	0	39	46	1	47	49	0	49	41	2	43	43	1	44	36	1	37	22	0	22	22	1	23	298	6	304	175	3	183
TOTALE			130	3	133	176	4	180	173	2	175	156	4	160	152	7	159	134	5	139	110	5	115	76	2	78	1107	32	1139	635	13	668

SERA 17.00-19.00

Movimento da a		17.00-17.15			17.15-17.30			17.30-17.45			17.45-18.00			18.00-18.15			18.15-18.30			18.30-18.45			18.45-19.00			Tot. 17.00-19.00			Eq. 17.30-18.30				
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Equiv.		
1	Via da Giussano	Via Castellanza		8	0	8	7	0	7	5	0	5	7	0	7	13	0	13	11	0	11	9	0	9	5	0	5	65	0	65	36	0	36
	Via da Giussano	Via De Gasperi		15	1	16	10	0	10	9	0	9	11	0	11	10	0	10	13	0	13	21	0	21	8	0	8	97	1	98	43	0	43
	Via da Giussano	Via Gerenzano		4	1	5	14	0	14	20	0	20	24	0	24	16	0	16	10	1	11	9	0	9	14	0	14	111	2	113	70	1	73
	Totale da Via da Giussano		27	2	29	31	0	31	34	0	34	42	0	42	39	0	39	34	1	35	39	0	39	27	0	27	273	3	276	149	1	152	
3	Via De Gasperi	Via Gerenzano		22	0	22	4	0	4	11	0	11	14	0	14	9	0	9	9	0	9	6	0	6	21	0	21	96	0	96	43	0	43
	Via De Gasperi	Via da Giussano		32	1	33	49	0	49	53	2	55	83	0	83	73	1	74	75	0	75	60	2	62	59	0	59	484	6	490	284	3	292
	Via De Gasperi	Via Castellanza		23	3	26	30	0	30	29	0	29	24	1	25	27	0	27	17	1	18	23	0	23	22	1	23	195	6	201	97	2	102
	Totale da Via De Gasperi		77	4	81	83	0	83	93	2	95	121	1	122	109	1	110	101	1	102	89	2	91	102	1	103	775	12	787	424	5	437	
4	Via Gerenzano	Via da Giussano		0	0	0	6	0	6	1	0	1	5	0	5	2	0	2	0	0	0	3	0	3	4	0	4	21	0	21	8	0	8
	Via Gerenzano	Via Castellanza		11	0	11	9	0	9	15	0	15	19	0	19	21	0	21	17	0	17	19	0	19	12	0	12	123	0	123	72	0	72
	Via Gerenzano	Via De Gasperi		21	0	21	29	0	29	29	0	29	35	0	35	28	0	28	25	0	25	29	0	29	21	0	21	217	0	217	117	0	117
	Totale da Via Gerenzano		32	0	32	44	0	44	45	0	45	59	0	59	51	0	51	42	0	42	51	0	51	37	0	37	361	0	361	197	0	197	
Totale verso		Via da Giussano		32	1	33	55	0	55	54	2	56	88	0	88	75	1	76	75	0	75	63	2	65	63	0	63	505	6	511	292	3	300
Totale verso		Via Castellanza		42	3	45	46	0	46	49	0	49	50	1	51	61	0	61	45	1	46	51	0	51	39	1	40	383	6	389	205	2	210
Totale verso		Via De Gasperi		36	1	37	39	0	39	38	0	38	46	0	46	38	0	38	38	0	38	50	0	50	29	0	29	314	1	315	160	0	160
Totale verso		Via Gerenzano		26	1	27	18	0	18	31	0	31	38	0	38	25	0	25	19	1	20	15	0	15	35	0	35	207	2	209	113	1	116
TOTALE				136	6	142	158	0	158	172	2	174	222	1	223	199	1	200	177	2	179	179	2	181	166	1	167	1409	15	1424	770	6	785

ALLEGATO 1 - RILIEVI AGLI INCROCI - FERIALE SCOLASTICO
CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI

Incrocio D

Strade: Via De Gasperi-Via Melzi-

Flussi per categoria di veicoli e movimento

Movimenti Incrocio

- 1 Via De Gasperi
- 2 Via Melzi
- 3 Viale Kennedy
- 4 Via Melzi (Gerenzano)

Giorno di rilievo
 mercoledì 5 ottobre 2016

MATTINA 7.30-9.30

	Movimento da	a	7.30-7.45			7.45-8.00			8.00-8.15			8.15-8.30			8.30-8.45			8.45-9.00			9.00-9.15			9.15-9.30			Tot. 7.30-9.30			Eq. 7.30-8.30		
			Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.
1	Via De Gasperi	Via Melzi	16	0	16	11	0	11	11	1	12	18	1	19	9	0	9	5	1	6	9	0	9	5	1	6	84	4	88	56	2	61
	Via De Gasperi	Viale Kennedy	100	0	100	102	2	104	63	2	65	98	2	100	49	3	52	59	2	61	56	0	56	39	2	41	566	13	579	363	6	378
	Via De Gasperi	Via Melzi (Gerenzano)	2	0	2	1	0	1	0	0	0	3	0	3	3	0	3	3	0	3	5	0	5	4	0	4	21	0	21	6	0	6
	Totale da Via De Gasperi		118	0	118	114	2	116	74	3	77	119	3	122	61	3	64	67	3	70	70	0	70	48	3	51	671	17	688	425	8	445
2	Via Melzi	Viale Kennedy	4	0	4	6	0	6	8	0	8	5	0	5	3	0	3	2	0	2	3	0	3	2	0	2	33	0	33	23	0	23
	Via Melzi	Via Melzi (Gerenzano)	8	0	8	7	1	8	2	0	2	8	0	8	4	0	4	5	0	5	4	0	4	4	0	4	42	1	43	25	1	28
	Via Melzi	Via De Gasperi	2	0	2	2	0	2	5	0	5	2	0	2	5	0	5	1	0	1	2	0	2	2	0	2	21	0	21	11	0	11
	Totale da Via Melzi		14	0	14	15	1	16	15	0	15	15	0	15	12	0	12	8	0	8	9	0	9	8	0	8	96	1	97	59	1	62
3	Viale Kennedy	Via Melzi (Gerenzano)	0	0	0	8	0	8	8	0	8	9	0	9	2	1	3	4	1	5	6	0	6	2	0	2	39	2	41	25	0	25
	Viale Kennedy	Via De Gasperi	48	3	51	51	5	56	41	4	45	53	4	57	39	1	40	40	1	41	39	1	40	46	1	47	357	20	377	193	16	233
	Viale Kennedy	Via Melzi	4	0	4	4	0	4	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	2	0	2	1	0	1	12	0	12	8	0	8
	Totale da Viale Kennedy		52	3	55	63	5	68	49	4	53	62	4	66	42	2	44	44	2	46	47	1	48	49	1	50	408	22	430	226	16	266
4	Via Melzi (Gerenzano)	Via De Gasperi	7	0	7	7	0	7	6	0	6	9	0	9	5	0	5	3	0	3	4	0	4	2	1	3	43	1	44	29	0	29
	Via Melzi (Gerenzano)	Via Melzi	41	1	42	43	1	44	27	0	27	34	0	34	29	0	29	25	0	25	18	4	22	19	0	19	236	6	242	145	2	150
	Via Melzi (Gerenzano)	Viale Kennedy	6	0	6	4	0	4	3	0	3	7	0	7	5	0	5	5	0	5	3	0	3	1	0	1	34	0	34	20	0	20
	Totale da Via Melzi (Gerenzano)		54	1	55	54	1	55	36	0	36	50	0	50	39	0	39	33	0	33	25	4	29	22	1	23	313	7	320	194	2	199
Totale verso		Via De Gasperi	57	3	60	60	5	65	52	4	56	64	4	68	49	1	50	44	1	45	45	1	46	50	2	52	421	21	442	233	16	273
Totale verso		Via Melzi	61	1	62	58	1	59	38	1	39	52	1	53	39	0	39	30	1	31	29	4	33	25	1	26	332	10	342	209	4	219
Totale verso		Viale Kennedy	110	0	110	112	2	114	74	2	76	110	2	112	57	3	60	66	2	68	62	0	62	42	2	44	633	13	646	406	6	421
Totale verso		Via Melzi (Gerenzano)	10	0	10	16	1	17	10	0	10	20	0	20	9	1	10	12	1	13	15	0	15	10	0	10	102	3	105	56	1	59
TOTALE			238	4	242	246	9	255	174	7	181	246	7	253	154	5	159	152	5	157	151	5	156	127	5	132	1488	47	1535	904	27	972

SERA 17.00-19.00

Movimento		17.00-17.15			17.15-17.30			17.30-17.45			17.45-18.00			18.00-18.15			18.15-18.30			18.30-18.45			18.45-19.00			Tot. 17.00-19.00			Eq. 17.30-18.30			
da a		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Equiv.	
1	Via De Gasperi	Via Melzi	8	1	9	8	0	8	8	0	8	5	2	7	7	1	8	4	0	4	5	0	5	3	1	4	48	5	53	24	3	32
	Via De Gasperi	Viale Kennedy	52	2	54	58	2	60	40	2	42	50	0	50	57	1	58	34	0	34	37	1	38	36	1	37	364	9	373	181	3	189
	Via De Gasperi	Via Melzi (Gerenzano)	3	1	4	5	0	5	2	0	2	1	1	2	4	0	4	6	0	6	3	0	3	4	0	4	28	2	30	13	1	16
	Totale da Via De Gasperi		63	4	67	71	2	73	50	2	52	56	3	59	68	2	70	44	0	44	45	1	46	43	2	45	440	16	456	218	7	236
2	Via Melzi	Viale Kennedy	3	0	3	3	0	3	0	0	0	4	0	4	2	0	2	4	0	4	3	0	3	2	0	2	21	0	21	10	0	10
	Via Melzi	Via Melzi (Gerenzano)	1	1	2	3	0	3	8	0	8	9	0	9	3	0	3	5	0	5	5	0	5	3	0	3	37	1	38	25	0	25
	Via Melzi	Via De Gasperi	1	0	1	3	0	3	4	0	4	1	0	1	4	0	4	3	0	3	2	0	2	3	0	3	21	0	21	12	0	12
	Totale da Via Melzi		5	1	6	9	0	9	12	0	12	14	0	14	9	0	9	12	0	12	10	0	10	8	0	8	79	1	80	47	0	47
3	Viale Kennedy	Via Melzi (Gerenzano)	10	0	10	8	0	8	15	0	15	11	0	11	11	0	11	8	0	8	8	0	8	11	0	11	82	0	82	45	0	45
	Viale Kennedy	Via De Gasperi	84	0	84	87	1	88	110	1	111	94	1	95	115	0	115	122	1	123	113	1	114	91	2	93	816	7	823	441	3	449
	Viale Kennedy	Via Melzi	2	0	2	0	0	0	1	0	1	2	0	2	2	0	2	2	0	2	1	0	1	1	0	1	11	0	11	7	0	7
	Totale da Viale Kennedy		96	0	96	95	1	96	126	1	127	107	1	108	128	0	128	132	1	133	122	1	123	103	2	105	909	7	916	493	3	501
4	Via Melzi (Gerenzano)	Via De Gasperi	6	0	6	8	1	9	7	0	7	4	0	4	6	0	6	7	0	7	5	1	6	8	0	8	51	2	53	24	0	24
	Via Melzi (Gerenzano)	Via Melzi	52	0	52	23	0	23	17	0	17	27	0	27	25	0	25	27	0	27	19	0	19	12	0	12	202	0	202	96	0	96
	Via Melzi (Gerenzano)	Viale Kennedy	7	0	7	6	0	6	1	0	1	6	0	6	13	0	13	8	0	8	6	0	6	5	0	5	52	0	52	28	0	28
	Totale da Via Melzi (Gerenzano)		65	0	65	37	1	38	25	0	25	37	0	37	44	0	44	42	0	42	30	1	31	25	0	25	305	2	307	148	0	148
Totale verso		Via De Gasperi	91	0	91	98	2	100	121	1	122	99	1	100	125	0	125	132	1	133	120	2	122	102	2	104	888	9	897	477	3	485
Totale verso		Via Melzi	62	1	63	31	0	31	26	0	26	34	2	36	34	1	35	33	0	33	25	0	25	16	1	17	261	5	266	127	3	135
Totale verso		Viale Kennedy	62	2	64	67	2	69	41	2	43	60	0	60	72	1	73	46	0	46	46	1	47	43	1	44	437	9	446	219	3	227
Totale verso		Via Melzi (Gerenzano)	14	2	16	16	0	16	25	0	25	21	1	22	18	0	18	19	0	19	16	0	16	18	0	18	147	3	150	83	1	86
TOTALE			229	5	234	212	4	216	213	3	216	214	4	218	249	2	251	230	1	231	207	3	210	179	4	183	1733	26	1759	906	10	931

ALLEGATO 1 - RILIEVI AGLI INCROCI - FERIALE SCOLASTICO

CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI

Incrocio **E**
Strade: Viale Kennedy-Via Brianza- Via Gramsci
Flussi per categoria di veicoli e movimento

Giorno di rilievo
27/09/2016
martedì

MATTINA 7.30-9.30

Movimento		7.30-7.45			7.45-8.00			8.00-8.15			8.15-8.30			8.30-8.45			8.45-9.00			9.00-9.15			9.15-9.30			Tot. 7.30-9.30			Eq. 7.30-8.30		
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.
Ramo Via Kennedy (stazione)	Uscita verso Via Kennedy (stazione)	32	4	36	35	0	35	31	5	36	29	6	35	30	2	32	18	7	25	25	2	27	25	4	29	225	30	255	127	15	165
	in Rotatoria	32	1	33	28	1	29	30	1	31	36	0	36	21	0	21	29	0	29	22	2	24	16	0	16	214	5	219	126	3	134
	Ingresso da Via Kennedy (stazione)	121	3	124	102	0	102	96	5	101	79	6	85	122	6	128	73	6	79	66	5	71	63	6	69	722	37	759	398	14	433
Da Via Kennedy (stazione)	a Via Gramsci	153	4	157	130	1	131	126	6	132	115	6	121	143	6	149	102	6	108	88	7	95	79	6	85	936	42	978	524	17	567
Ramo Via Gramsci	Uscita verso Via Gramsci	49	1	50	28	1	29	32	6	38	27	1	28	56	0	56	47	0	47	33	3	36	25	0	25	297	12	309	136	9	159
	in Rotatoria	104	3	107	102	0	102	94	0	94	88	5	93	87	6	93	55	6	61	55	4	59	54	6	60	639	30	669	388	8	408
	Ingresso da Via Gramsci	65	1	66	59	0	59	47	1	48	57	2	59	48	0	48	69	2	71	37	3	40	34	0	34	416	9	425	228	4	238
Da Via Gramsci	a Via Kennedy (Saronnese)	169	4	173	161	0	161	141	1	142	145	7	152	135	6	141	124	8	132	92	7	99	88	6	94	1055	39	1094	616	12	646
Ramo Via Kennedy (Saronnese)	Uscita verso Via Kennedy (Saronnese)	140	3	143	142	0	142	121	1	122	136	3	139	124	6	130	105	8	113	83	7	90	75	6	81	926	34	960	539	7	557
	in Rotatoria	29	1	30	19	0	19	20	0	20	9	4	13	11	0	11	19	0	19	9	0	9	13	0	13	129	5	134	77	5	90
	Ingresso da Via Kennedy (Saronnese)	45	4	49	40	2	42	38	7	45	52	3	55	38	2	40	35	7	42	38	4	42	32	5	37	318	34	352	175	16	215
Da Via Kennedy (Saronnese)	a Via Brianza	74	5	79	59	2	61	58	7	65	61	7	68	49	2	51	54	7	61	47	4	51	45	5	50	447	39	486	252	21	305
Ramo Via Brianza	Uscita verso Via Brianza	27	0	27	22	1	23	14	1	15	12	1	13	10	0	10	21	1	22	7	0	7	15	1	16	128	5	133	75	3	83
	in Rotatoria	47	5	52	37	1	38	44	6	50	49	6	55	39	2	41	33	6	39	40	4	44	30	4	34	319	34	353	177	18	222
	Ingresso da Via Brianza	17	0	17	26	0	26	17	0	17	16	0	16	12	0	12	14	1	15	7	0	7	11	0	11	120	1	121	76	0	76
Da Via Brianza	a Via Kennedy (stazione)	64	5	69	63	1	64	61	6	67	65	6	71	51	2	53	47	7	54	47	4	51	41	4	45	439	35	474	253	18	298
Totale	Ingressi	248	8	256	227	2	229	198	13	211	204	11	215	220	8	228	191	16	207	148	12	160	140	11	151	1576	81	1657	877	34	962
Totale	Uscite	248	8	256	227	2	229	198	13	211	204	11	215	220	8	228	191	16	207	148	12	160	140	11	151	1576	81	1657	877	34	962

SERA 17.00-19.00

Movimento		17.00-17.15			17.15-17.30			17.30-17.45			17.45-18.00			18.00-18.15			18.15-18.30			18.30-18.45			18.45-19.00			Tot. 17.00-19.00			Eq. 17.30-18.30		
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Equiv.
Ramo Via Kennedy (stazione)	Uscita verso Via Kennedy (stazione)	90	5	95	79	3	82	87	3	90	88	1	89	76	0	76	71	2	73	114	3	117	108	1	109	713	18	731	322	6	337
	in Rotatoria	36	0	36	30	0	30	47	0	47	49	0	49	41	1	42	33	1	34	28	0	28	26	0	26	290	2	292	170	2	175
	Ingresso da Via Kennedy (stazione)	71	3	74	77	1	78	68	2	70	93	1	94	84	3	87	68	0	68	72	0	72	88	1	89	621	11	632	313	6	328
Da Via Kennedy (stazione)	a Via Gramsci	107	3	110	107	1	108	115	2	117	142	1	143	125	4	129	101	1	102	100	0	100	114	1	115	911	13	924	483	8	503
Ramo Via Gramsci	Uscita verso Via Gramsci	54	0	54	44	0	44	50	0	50	64	0	64	61	3	64	44	0	44	36	0	36	46	0	46	399	3	402	219	3	227
	in Rotatoria	53	3	56	63	1	64	65	2	67	78	1	79	64	1	65	57	1	58	64	0	64	68	1	69	512	10	522	264	5	277
	Ingresso da Via Gramsci	50	0	50	63	1	64	51	0	51	66	3	69	56	0	56	60	0	60	62	1	63	73	1	74	481	6	487	233	3	241
Da Via Gramsci	a Via Kennedy (Saronnese)	103	3	106	126	2	128	116	2	118	144	4	148	120	1	121	117	1	118	126	1	127	141	2	143	993	16	1009	497	8	517
Ramo Via Kennedy (Saronnese)	Uscita verso Via Kennedy (Saronnese)	81	0	81	112	2	114	106	2	108	122	4	126	101	1	102	100	0	100	98	1	99	118	2	120	838	12	850	429	7	447
	in Rotatoria	22	3	25	14	0	14	10	0	10	22	0	22	19	0	19	17	1	18	28	0	28	23	0	23	155	4	159	68	1	71
	Ingresso da Via Kennedy (Saronnese)	108	2	110	111	2	113	135	3	138	121	2	123	109	0	109	98	2	100	123	3	126	124	1	125	929	15	944	463	7	481
Da Via Kennedy (Saronnese)	a Via Brianza	130	5	135	125	2	127	145	3	148	143	2	145	128	0	128	115	3	118	151	3	154	147	1	148	1084	19	1103	531	8	551
Ramo Via Brianza	Uscita verso Via Brianza	13	0	13	25	0	25	22	0	22	16	1	17	14	0	14	20	0	20	23	0	23	21	0	21	154	1	155	72	1	75
	in Rotatoria	117	5	122	100	2	102	123	3	126	127	1	128	114	0	114	95	3	98	128	3	131	126	1	127	930	18	948	459	7	477
	Ingresso da Via Brianza	9	0	9	9	1	10	11	0	11	10	0	10	3	1	4	9	0	9	14	0	14	8	0	8	73	2	75	33	1	36
Da Via Brianza	a Via Kennedy (stazione)	126	5	131	109	3	112	134	3	137	137	1	138	117	1	118	104	3	107	142	3	145	134	1	135	1003	20	1023	492	8	512
Totale	Ingressi	238	5	243	260	5	265	265	5	270	290	6	296	252	4	256	235	2	237	271	4	275	293	3	296	2104	34	2138	1042	17	1085
Totale	Uscite	238	5	243	260	5	265	265	5	270	290	6	296	252	4	256	235	2	237	271	4	275	293	3	296	2104	34	2138	1042	17	1085

ALLEGATO 1 - RILIEVI AGLI INCROCI - FERIALE SCOLASTICO
CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI

Incrocio

F

Strade:

Saronnese lato Saronno -Saronnese lato Kennedy-Marco Polo-Corsia Sottopasso

Flussi per categoria di veicoli e movimento

Giorno di rilievo

28/09/2016

mercoledì

MATTINA 7.30-9.30

Movimento		7.30-7.45			7.45-8.00			8.00-8.15			8.15-8.30			8.30-8.45			8.45-9.00			9.00-9.15			9.15-9.30			Tot. 7.30-9.30			Eq. 7.30-8.30		
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.
Ramo MARCO POLO	Uscita verso MARCO POLO	107	0	107	149	0	149	162	2	164	87	4	91	88	6	94	95	7	102	134	0	134	109	10	119	931	29	960	505	6	520
	in Rotatoria	146	6	152	131	7	138	148	3	151	152	2	154	151	2	153	158	4	162	154	4	158	164	5	169	1204	33	1237	577	18	622
	Ingresso da MARCO POLO	179	4	183	153	2	155	100	2	102	86	3	89	116	1	117	90	0	90	99	1	100	131	2	133	954	15	969	518	11	546
Da MARCO POLO	a SARONNESE LATO SARONNO	325	10	335	284	9	293	248	5	253	238	5	243	267	3	270	248	4	252	253	5	258	295	7	302	2158	48	2206	1095	29	1168
Ramo SARONNESE LATO SARONNO	Uscita verso SARONNESE LATO SARONNO	216	1	217	191	7	198	126	1	127	115	0	115	192	2	194	126	2	128	158	4	162	208	5	213	1332	22	1354	648	9	671
	in Rotatoria	109	9	118	93	2	95	122	4	126	123	5	128	75	1	76	122	2	124	95	1	96	87	2	89	826	26	852	447	20	497
	Ingresso da SARONNESE LATO SARONNO	146	9	155	154	3	157	163	6	169	150	6	156	205	10	215	160	9	169	180	4	184	200	8	208	1358	55	1413	613	24	673
Da SARONNESE LATO SARONNO	a SOTTOPASSO	255	18	273	247	5	252	285	10	295	273	11	284	280	11	291	282	11	293	275	5	280	287	10	297	2184	81	2265	1060	44	1170
Ramo SOTTOPASSO	Uscita verso SOTTOPASSO	85	7	92	82	4	86	83	2	85	92	4	96	89	6	95	97	7	104	90	3	93	115	4	119	733	37	770	342	17	385
	in Rotatoria	170	11	181	165	1	166	202	8	210	181	7	188	191	5	196	185	4	189	185	2	187	172	6	178	1451	44	1495	718	27	786
Da SOTTOPASSO	a SARONNESE KENNEDY	170	11	181	165	1	166	202	8	210	181	7	188	191	5	196	185	4	189	185	2	187	172	6	178	1451	44	1495	718	27	786
Ramo SARONNESE KENNEDY	Uscita verso SARONNESE KENNEDY	67	6	73	81	0	81	66	5	71	89	6	95	94	2	96	89	1	90	71	0	71	71	1	72	628	21	649	303	17	346
	in Rotatoria	103	5	108	84	1	85	136	3	139	92	1	93	97	3	100	96	3	99	114	2	116	101	5	106	823	23	846	415	10	440
	Ingresso da SARONNESE KENNEDY	150	1	151	196	6	202	174	2	176	147	5	152	142	5	147	157	8	165	174	2	176	172	10	182	1312	39	1351	667	14	702
Da SARONNESE KENNEDY	a MARCO POLO	253	6	259	280	7	287	310	5	315	239	6	245	239	8	247	253	11	264	288	4	292	273	15	288	2135	62	2197	1082	24	1142
Totale	Ingressi	475	14	489	503	11	514	437	10	447	383	14	397	463	16	479	407	17	424	453	7	460	503	20	523	3624	109	3733	1798	49	1921
Totale	Uscite	475	14	489	503	11	514	437	10	447	383	14	397	463	16	479	407	17	424	453	7	460	503	20	523	3624	109	3733	1798	49	1921
	Da Viale Kennedy	102	1	103	155	1	156	131	1	132	143	1	144	135	3	138	84	1	85	71	2	73	108	3	111	929	13	942	531	4	541
	Svolta continua verso Marco Polo	0	0	0	0	2	2	2	0	2	0	1	1	6	0	6	6	0	6	7	0	7	5	0	5	26	3	29	2	3	10

SERA 17.00-19.00

Movimento		17.00-17.15			17.15-17.30			17.30-17.45			17.45-18.00			18.00-18.15			18.15-18.30			18.30-18.45			18.45-19.00			Tot. 17.00-19.00			Eq. 17.30-18.30		
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Equiv.
Ramo MARCO POLO	Uscita verso MARCO POLO	140	1	141	114	6	120	132	0	132	107	2	109	103	0	103	98	0	98	130	0	130	104	0	104	928	9	937	440	2	445
	in Rotatoria	139	6	145	149	5	154	152	3	155	148	2	150	160	6	166	154	2	156	137	5	142	140	6	146	1179	35	1214	614	13	647
	Ingresso da MARCO POLO	186	0	186	182	1	183	179	2	181	201	2	203	184	5	189	175	1	176	154	0	154	146	1	147	1407	12	1419	739	10	764
Da MARCO POLO	a SARONNESE LATO SARONNO	325	6	331	331	6	337	331	5	336	349	4	353	344	11	355	329	3	332	291	5	296	286	7	293	2586	47	2633	1353	23	1411
Ramo SARONNESE LATO SARONNO	Uscita verso SARONNESE LATO SARONNO	234	3	237	226	4	230	232	3	235	247	3	250	244	6	250	222	1	223	187	2	189	167	3	170	1759	25	1784	945	13	978
	in Rotatoria	91	3	94	105	2	107	99	2	101	102	1	103	100	5	105	107	2	109	104	3	107	119	4	123	827	22	849	408	10	433
	Ingresso da SARONNESE LATO SARONNO	209	8	217	195	8	203	204	9	213	199	6	205	195	6	201	196	4	200	162	9	171	163	0	163	1523	50	1573	794	25	857
Da SARONNESE LATO SARONNO	a SOTTOPASSO	300	11	311	300	10	310	303	11	314	301	7	308	295	11	306	303	6	309	266	12	278	282	4	286	2350	72	2422	1202	35	1290
Ramo SOTTOPASSO	Uscita verso SOTTOPASSO	143	9	152	145	2	147	150	5	155	141	3	144	145	4	149	138	2	140	120	5	125	111	2	113	1093	32	1125	574	14	609
	in Rotatoria	157	2	159	155	8	163	153	6	159	160	4	164	150	7	157	165	4	169	146	7	153	171	2	173	1257	40	1297	628	21	681
Da SOTTOPASSO	a SARONNESE KENNEDY	157	2	159	155	8	163	153	6	159	160	4	164	150	7	157	165	4	169	146	7	153	171	2	173	1257	40	1297	628	21	681
Ramo SARONNESE KENNEDY	Uscita verso SARONNESE KENNEDY	62	0	62	77	5	82	65	4	69	87	1	88	75	4	79	86	4	90	75	7	82	102	0	102	629	25	654	313	13	346
	in Rotatoria	95	2	97	78	3	81	88	2	90	73	3	76	75	3	78	79	0	79	71	0	71	69	2	71	628	15	643	315	8	335
	Ingresso da SARONNESE KENNEDY	184	5	189	185	8	193	196	1	197	182	1	183	188	3	191	173	2	175	196	5	201	175	4	179	1479	29	1508	739	7	757
Da SARONNESE KENNEDY	a MARCO POLO	279	7	286	263	11	274	284	3	287	255	4	259	263	6	269	252	2	254	267	5	272	244	6	250	2107	44	2151	1054	15	1092
Totale	Ingressi	579	13	592	562	17	579	579	12	591	582	9	591	567	14	581	544	7	551	512	14	526	484	5	489	4409	91	4500	2272	42	2377
Totale	Uscite	579	13	592	562	17	579	579	12	591	582	9	591	567	14	581	544	7	551	512	14	526	484	5	489	4409	91	4500	2272	42	2377

ALLEGATO 1 - RILIEVI AGLI INCROCI - FERIALE SCOLASTICO
CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI

Incrocio G

Strade: Resegnone-Saronnese-Pisacane-Cerro Maggiore-SS.527-Libertà

Flussi per categoria di veicoli e movimento

MATTINA 7.30-7.45

Giorno di rilievo
lunedì 17 ottobre 2016

Movimento		7.30-7.45			7.45-8.00			8.00-8.15			8.15-8.30			8.30-8.45			8.45-9.00			9.00-9.15			9.15-9.30			Tot. 7.30-9.30			Eq. 7.30-8.30		
		Legg. Pes.	Tot.		Legg. Pes.	Tot.		Legg. Pes.	Tot.		Legg. Pes.	Tot.		Legg. Pes.	Tot.		Legg. Pes.	Tot.		Legg. Pes.	Tot.		Legg. Pes.	Tot.		Legg. Pes.	Tot.		Legg. Pes.	Equiv.	
Ramo	Uscita verso SS527	82	9	91	79	3	82	43	3	46	73	8	81	78	3	81	62	8	70	60	0	60	64	5	69	541	39	580	277	23	335
SS527	in Rotatoria	70	3	73	75	8	83	77	9	86	91	5	96	87	6	93	95	5	100	85	8	93	84	3	87	664	47	711	313	25	376
	Ingresso da SS527	250	7	257	260	12	272	279	8	287	241	9	250	237	10	247	168	9	177	179	6	185	154	8	162	1768	69	1837	1030	36	1120
Da SS527	a CERRO MAGGIORE	320	10	330	335	20	355	356	17	373	332	14	346	324	16	340	263	14	277	264	14	278	238	11	249	2432	116	2548	1343	61	1496
Ramo	Uscita verso CERRO MAGGIORE	86	1	87	118	4	122	106	2	108	101	0	101	142	2	144	104	3	107	96	2	98	92	3	95	845	17	862	411	7	429
CERRO MAGGIORE	in Rotatoria	234	9	243	217	16	233	250	15	265	231	14	245	182	14	196	159	11	170	168	12	180	146	8	154	1587	99	1686	932	54	1067
	Ingresso da CERRO MAGGIORE	50	5	55	44	3	47	49	5	54	39	1	40	41	4	45	23	5	28	35	1	36	61	3	64	342	27	369	182	14	217
Da CERRO MAGGIORE	a PISACANE	284	14	298	261	19	280	299	20	319	270	15	285	223	18	241	182	16	198	203	13	216	207	11	218	1929	126	2055	1114	68	1284
Ramo	Uscita verso PISACANE	31	3	34	26	2	28	46	0	46	59	1	60	62	1	63	59	0	59	77	2	79	107	2	109	467	11	478	162	6	177
PISACANE	in Rotatoria	253	11	264	235	17	252	253	20	273	211	14	225	161	17	178	123	16	139	126	11	137	100	9	109	1462	115	1577	952	62	1107
	Ingresso da PISACANE	1	1	2	9	0	9	17	0	17	6	0	6	13	0	13	22	0	22	31	0	31	31	0	31	130	1	131	33	1	36
Da PISACANE	a PROV. SARONNESE	254	12	266	244	17	261	270	20	290	217	14	231	174	17	191	145	16	161	157	11	168	131	9	140	1592	116	1708	985	63	1143
Ramo	Uscita verso PROV. SARONNESE	161	8	169	95	13	108	162	13	175	102	8	110	90	15	105	73	10	83	90	3	93	53	3	56	826	73	899	520	42	625
PROV. SARONNESE	in Rotatoria	93	4	97	149	4	153	108	7	115	115	6	121	84	2	86	72	6	78	67	8	75	78	6	84	766	43	809	465	21	518
	Ingresso da PROV. SARONNESE	78	3	81	101	6	107	69	6	75	93	6	99	93	8	101	76	7	83	70	2	72	59	8	67	639	46	685	341	21	394
Da PROV. SARONNESE	a RESEGONE	171	7	178	250	10	260	177	13	190	208	12	220	177	10	187	148	13	161	137	10	147	137	14	151	1405	89	1494	806	42	911
Ramo	Uscita verso RESEGONE	101	1	102	165	4	169	96	8	104	118	5	123	87	3	90	55	3	58	52	4	56	54	9	63	728	37	765	480	18	525
RESEGONE	in Rotatoria	70	6	76	85	6	91	81	5	86	90	7	97	90	7	97	93	10	103	85	6	91	83	5	88	677	52	729	326	24	386
	Ingresso da RESEGONE	32	6	38	33	5	38	14	7	21	27	6	33	25	2	27	23	3	26	28	2	30	31	3	34	213	34	247	106	24	166
Da RESEGONE	a LIBERTA'	102	12	114	118	11	129	95	12	107	117	13	130	115	9	124	116	13	129	113	8	121	114	8	122	890	86	976	432	48	552
LIBERTA'	in Rotatoria	102	12	114	118	11	129	95	12	107	117	13	130	115	9	124	116	13	129	113	8	121	114	8	122	890	86	976	432	48	552
	Ingresso da LIBERTA'	50	0	50	36	0	36	25	0	25	47	0	47	50	0	50	41	0	41	32	0	32	34	0	34	315	0	315	158	0	158
Da LIBERTA'	Da SS527	152	12	164	154	11	165	120	12	132	164	13	177	165	9	174	157	13	170	145	8	153	148	8	156	1205	86	1291	590	48	710
Totale	Ingressi	461	22	483	483	26	509	453	26	479	453	22	475	459	24	483	353	24	377	375	11	386	370	22	392	3407	177	3584	1850	96	2090
Totale	Uscite	461	22	483	483	26	509	453	26	479	453	22	475	459	24	483	353	24	377	375	11	386	370	22	392	3407	177	3584	1850	96	2090
Da LIBERTA'	a SS527	8	0	8	6	0	6	3	0	3	5	0	5	3	0	3	6	0	6	3	0	3	2	0	2	36	0	36	22	0	22

SERA 17.00-19.00

Movimento		17.00-17.15			17.15-17.30			17.30-17.45			17.45-18.00			18.00-18.15			18.15-18.30			18.30-18.45			18.45-19.00			Tot. 17.00-19.00			Eq. 17.30-18.30		
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Equiv.
Ramo SS527	Uscita verso SS527	66	4	70	111	0	111	106	1	107	124	4	128	92	1	93	106	7	113	127	3	130	121	7	128	853	27	880	428	13	461
	in Rotatoria	72	6	78	69	4	73	74	6	80	77	5	82	81	4	85	80	3	83	71	4	75	67	3	70	591	35	626	312	18	357
	Ingresso da SS527	180	4	184	178	6	184	194	8	202	188	6	194	175	3	178	188	4	192	171	3	174	169	2	171	1443	36	1479	745	21	798
Da SS527	a CERRO MAGGIORE	252	10	262	247	10	257	268	14	282	265	11	276	256	7	263	268	7	275	242	7	249	236	5	241	2034	71	2105	1057	39	1155
Ramo CERRO MAGGIORE	Uscita verso CERRO MAGGIORE	45	0	45	55	1	56	69	2	71	85	0	85	71	3	74	68	2	70	67	5	72	91	2	93	551	15	566	293	7	311
	in Rotatoria	207	10	217	192	9	201	199	12	211	180	11	191	185	4	189	200	5	205	175	2	177	145	3	148	1483	56	1539	764	32	844
	Ingresso da CERRO MAGGIORE	42	2	44	38	2	40	52	1	53	45	4	49	44	1	45	58	1	59	42	1	43	64	0	64	385	12	397	199	7	217
Da CERRO MAGGIORE	a PISACANE	249	12	261	230	11	241	251	13	264	225	15	240	229	5	234	258	6	264	217	3	220	209	3	212	1868	68	1936	963	39	1061
Ramo PISACANE	Uscita verso PISACANE	103	3	106	79	11	90	78	2	80	73	4	77	81	2	83	79	2	81	71	0	71	78	0	78	642	24	666	311	10	336
	in Rotatoria	146	9	155	151	0	151	173	11	184	152	11	163	148	3	151	179	4	183	146	3	149	131	3	109	1226	44	1270	652	29	725
	Ingresso da PISACANE	73	5	78	99	2	101	87	0	87	106	0	106	73	0	73	81	0	81	80	0	80	79	2	31	678	9	687	347	0	347
Da PISACANE	a PROV. SARONNESE	219	14	233	250	2	252	260	11	271	258	11	269	221	3	224	260	4	264	226	3	229	210	5	215	1904	53	1957	999	29	1072
Ramo PROV. SARONNESE	Uscita verso PROV. SARONNESE	90	5	95	92	0	92	104	8	112	73	7	80	60	0	60	115	2	117	62	0	62	32	0	32	628	22	650	352	17	395
	in Rotatoria	129	9	138	158	2	160	156	3	159	185	4	189	161	3	164	145	2	147	164	3	167	178	5	183	1276	31	1307	647	12	677
	Ingresso da PROV. SARONNESE	82	4	86	128	4	132	115	9	124	119	4	123	112	7	119	109	7	116	90	4	94	80	3	83	835	42	877	455	27	523
Da PROV. SARONNESE	a RESEGONE	211	13	224	286	6	292	271	12	283	304	8	312	273	10	283	254	9	263	254	7	261	258	8	266	2111	73	2184	1102	39	1200
Ramo RESEGONE	Uscita verso RESEGONE	135	10	145	173	2	175	151	7	158	173	0	173	155	5	160	131	1	132	114	0	114	128	0	128	1160	25	1185	610	13	643
	in Rotatoria	76	3	79	113	4	117	120	5	125	131	8	139	118	5	123	123	8	131	140	7	147	130	8	138	951	48	999	492	26	557
	Ingresso da RESEGONE	20	6	26	21	0	21	22	1	23	26	0	26	29	0	29	28	2	30	25	0	25	25	1	26	196	10	206	105	3	113
Da RESEGONE	a LIBERTA'	96	9	105	134	4	138	142	6	148	157	8	165	147	5	152	151	10	161	165	7	172	155	9	164	1147	58	1205	597	29	670
	in Rotatoria	96	9	105	134	4	138	142	6	148	157	8	165	147	5	152	151	10	161	165	7	172	155	9	164	1147	58	1205	597	29	670
	Ingresso da LIBERTA'	42	1	43	46	0	46	38	1	39	44	1	45	26	0	26	35	0	35	33	0	33	33	1	34	297	4	301	143	2	148
Da LIBERTA'	Da SS527	138	10	148	180	4	184	180	7	187	201	9	210	173	5	178	186	10	196	198	7	205	188	10	198	1444	62	1506	740	31	818
Totale	Ingressi	439	22	461	510	14	524	508	20	528	528	15	543	459	11	470	499	14	513	441	8	449	450	9	459	3834	113	3947	1994	60	2144
Totale	Uscite	439	22	461	510	14	524	508	20	528	528	15	543	459	11	470	499	14	513	441	8	449	450	9	459	3834	113	3947	1994	60	2144
Da LIBERTA'	a SS527	2	0	2	8	0	8	3	0	3	5	0	5	6	1	7	5	0	5	3	0	3	1	0	1	33	1	34	19	1	22

ALLEGATO 1 - RILIEVI AGLI INCROCI - FERIALE SCOLASTICO

CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI

Incrocio H

Strade: VIA CERRO MAGGIORE, VIALE MARCO POLO

Flussi per categoria di veicoli e movimento

MATTINA 7.30-9.30

Giorno di rilievo
23/09/2016
giovedì-venerdì

Movimento		7.30-7.45			7.45-8.00			8.00-8.15			8.15-8.30			8.30-8.45			8.45-9.00			9.00-9.15			9.15-9.30			Tot. 7.30-9.30			Eq. 7.30-8.30		
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.
Ramo Via Cerro Maggiore	Uscita verso Via Cerro Maggiore	69	3	72	74	0	74	81	0	81	75	4	79	54	0	54	57	3	60	39	6	45	52	2	54	501	18	519	299	7	317
	in Rotatoria	53	5	58	56	2	58	49	5	54	47	4	51	52	12	64	42	4	46	45	3	48	41	11	52	385	46	431	205	16	245
	Ingresso da Via Cerro Maggiore	104	2	106	105	1	106	104	1	105	76	3	79	85	2	87	61	1	62	53	1	54	52	5	57	640	16	656	389	7	407
Da Via Cerro Maggiore	a Viale Marco Polo	157	7	164	161	3	164	153	6	159	123	7	130	137	14	151	103	5	108	98	4	102	93	16	109	1025	62	1087	594	23	652
Ramo Viale Marco Polo	Uscita verso Viale Marco Polo	55	5	60	64	1	65	46	3	49	35	4	39	54	7	61	32	2	34	40	3	43	20	6	26	346	31	377	200	13	233
	in Rotatoria	102	2	104	97	2	99	107	3	110	88	3	91	83	7	90	71	3	74	58	1	59	73	10	83	679	31	710	394	10	419
	Ingresso da Viale Marco Polo	27	5	32	32	1	33	23	2	25	32	5	37	24	5	29	28	5	33	22	4	26	22	2	24	210	29	239	114	13	147
Da Viale Marco Polo	a Via Marelli	129	7	136	129	3	132	130	5	135	120	8	128	107	12	119	99	8	107	80	5	85	95	12	107	889	60	949	508	23	566
Ramo Via Marelli	Uscita verso Via Marelli	110	0	110	102	2	104	108	4	112	92	3	95	87	7	94	71	3	74	59	1	60	75	10	85	704	30	734	412	9	435
	in Rotatoria	19	7	26	27	1	28	22	1	23	28	5	33	20	5	25	28	5	33	21	4	25	20	2	22	185	30	215	96	14	131
	Ingresso da Via Marelli	102	0	102	124		124	89	3	92	136	4	140	91	2	93	97	1	98	79	2	81	101	1	102	819	13	832	451	7	469
Da Via Marelli	a Via Marco Polo dir. Saronno	121	7	128	151	1	152	111	4	115	164	9	173	111	7	118	125	6	131	100	6	106	121	3	124	1004	43	1047	547	21	600
Ramo Via Marco Polo dir. Saronno	Uscita verso Via Marco Polo dir. Saronno	22	6	28	55	0	55	4	1	5	76	6	82	29	0	29	54	3	57	38	2	40	51	0	51	329	18	347	157	13	190
	in Rotatoria	99	1	100	96	1	97	107	3	110	88	3	91	82	7	89	71	3	74	62	4	66	70	3	73	675	25	700	390	8	410
	Ingresso da Via Marco Polo dir. Saronno	23	7	30	34	1	35	23	2	25	34	5	39	24	5	29	28	4	32	22	5	27	23	2	25	211	31	242	114	15	152
Da Via Marco Polo dir. Saronno	a Via Cerro Maggiore	122	8	130	130	2	132	130	5	135	122	8	130	106	12	118	99	7	106	84	9	93	93	5	98	886	56	942	504	23	562
Totale	Ingressi	256	14	270	295	3	298	239	8	247	278	17	295	224	14	238	214	11	225	176	12	188	198	10	208	1880	89	1969	1068	42	1173
Totale	Uscite	256	14	270	295	3	298	239	8	247	278	17	295	224	14	238	214	11	225	176	12	188	198	18	216	1880	97	1977	1068	42	1173

SERA 17.00-19.00

Movimento		17.00-17.15			17.15-17.30			17.30-17.45			17.45-18.00			18.00-18.15			18.15-18.30			18.30-18.45			18.45-19.00			Tot. 17.00-19.00			Eq. 17.30-18.30		
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Equiv.
Ramo Via Cerro Maggiore	Uscita verso Via Cerro Maggiore	74	3	77	42	4	46	80	1	81	56	4	60	53	2	55	40	3	43	50	2	52	52	1	53	447	20	467	229	10	254
	in Rotatoria	82	4	86	122	0	122	130	0	130	113	0	113	116	3	119	118	0	118	106	1	107	80	0	80	867	8	875	477	3	485
	Ingresso da Via Cerro Maggiore	89	3	92	80	1	81	113	1	114	84	2	86	59	0	59	80	2	82	66	1	67	80	0	80	651	10	661	336	5	349
Da Via Cerro Maggiore	a Viale Marco Polo	171	7	178	202	1	203	243	1	244	197	2	199	175	3	178	198	2	200	172	2	174	160	0	160	1518	18	1536	813	8	833
Ramo Viale Marco Polo	Uscita verso Viale Marco Polo	43	2	45	72	0	72	65	0	65	50	0	50	41	0	41	68	0	68	50	0	50	65	0	65	454	2	456	224	0	224
	in Rotatoria	128	5	133	130	1	131	178	1	179	147	2	149	134	3	137	130	2	132	122	2	124	95	0	95	1064	16	1080	589	8	609
	Ingresso da Viale Marco Polo	30	4	34	34	3	37	36	0	36	22	2	24	31	2	33	28	1	29	35	1	36	36	1	37	252	14	266	117	5	130
Da Viale Marco Polo	a Via Marelli	158	9	167	164	4	168	214	1	215	169	4	173	165	5	170	158	3	161	157	3	160	131	1	132	1316	30	1346	706	13	739
Ramo Via Marelli	Uscita verso Via Marelli	115	6	121	120	2	122	153	1	154	120	2	122	113	4	117	111	1	112	108	3	111	75	0	75	915	19	934	497	8	517
	in Rotatoria	43	3	46	44	2	46	61	0	61	49	2	51	52	1	53	47	2	49	49	0	49	56	1	57	401	11	412	209	5	222
	Ingresso da Via Marelli	164	2	166	142	0	142	127	1	128	170	1	171	165	2	167	139	0	139	146	2	148	130	0	130	1183	8	1191	601	4	611
Da Via Marelli	a Via Marco Polo dir. Saronno	207	5	212	186	2	188	188	1	189	219	3	222	217	3	220	186	2	188	195	2	197	186	1	187	1584	19	1603	810	9	833
Ramo Via Marco Polo dir. Saronno	Uscita verso Via Marco Polo dir. Saronno	82	0	82	55	1	56	14	0	14	71	1	72	80	0	80	56	0	56	75	0	75	89	1	90	522	3	525	221	1	224
	in Rotatoria	125	5	130	131	1	132	174	1	175	148	2	150	137	3	140	130	2	132	120	2	122	97	0	97	1062	16	1078	589	8	609
	Ingresso da Via Marco Polo dir. Saronno	31	2	33	33	3	36	36	0	36	21	2	23	32	2	34	28	1	29	36	1	37	35	1	36	252	12	264	117	5	130
Da Via Marco Polo dir. Saronno	a Via Cerro Maggiore	156	7	163	164	4	168	210	1	211	169	4	173	169	5	174	158	3	161	156	3	159	132	1	133	1314	28	1342	706	13	739
Totale	Ingressi	314	11	325	289	7	296	312	2	314	297	7	304	287	6	293	275	4	279	283	5	288	281	2	283	2338	44	2382	1171	19	1219
Totale	Uscite	314	11	325	289	7	296	312	2	314	297	7	304	287	6	293	275	4	279	283	5	288	281	2	283	2338	44	2382	1171	19	1219

ALLEGATO 1 - RILIEVI AGLI INCROCI - SABATO TIPO
CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI

Incrocio

F

Strade:

Saronnese lato Saronno - Saronnese lato Kennedy-Marco Polo-Corsia Sottopasso

Flussi per categoria di veicoli e movimento

Giorno di rilievo

15/10/2016

sabato

POMERIGGIO 16.00-18.00

Movimento		16.00-16.15		16.15-16.30		16.30-16.45		16.45-17.00		17.00-17.15		17.15-17.30		17.30-17.45		17.45-18.00		Tot. 16.00-18.00		Eq. 16.45-17.45	
		Legg.	Pes. Tot.	Legg.	Pes. Tot.	Legg.	Pes. Tot.	Legg.	Pes. Tot.	Legg.	Pes. Tot.	Legg.	Pes. Tot.	Legg.	Pes. Tot.	Legg.	Pes. Tot.	Legg.	Pes. Tot.	Legg.	Pes. Tot.
Ramo MARCO POLO	Uscita verso MARCO POLO	147	0 147	208	1 209	209	0 209	203	0 203	223	1 224	258	0 258	210	0 210	200	1 201	1658	3 1661	894	1 897
	in Rotatoria	87	2 89	116	1 117	121	1 122	121	0 121	115	0 115	126	0 126	134	0 134	124	0 124	944	4 948	496	0 496
	Ingresso da MARCO POLO	141	0 141	159	2 161	181	0 181	188	1 189	221	0 221	235	0 235	249	0 249	251	0 251	1625	3 1628	893	1 896
Da MARCO POLO	a SARONNESE LATO SARONNO	228	2 230	275	3 278	302	1 303	309	1 310	336	0 336	361	0 361	383	0 383	375	0 375	2569	7 2576	1389	1 1392
Ramo SARONNESE LATO SARONNO	Uscita verso SARONNESE LATO SARONNO	124	2 126	125	2 127	129	1 130	144	1 145	218	0 218	196	0 196	204	0 204	189	0 189	1329	6 1335	762	1 765
	in Rotatoria	104	0 104	150	1 151	173	0 173	165	0 165	118	0 118	165	0 165	179	0 179	186	0 186	1240	1 1241	627	0 627
	Ingresso da SARONNESE LATO SARONNO	129	0 129	167	1 168	187	0 187	190	2 192	215	0 215	185	2 187	168	0 168	158	1 159	1399	6 1405	758	4 768
Da SARONNESE LATO SARONNO	a SARONNESE KENNEDY	233	0 233	317	2 319	360	0 360	355	2 357	333	0 333	350	2 352	347	0 347	344	1 345	2639	7 2646	1385	4 1395
Ramo SOTTOPASSO	Uscita verso SOTTOPASSO	96	0 96	116	2 118	142	0 142	123	0 123	103	0 103	111	1 112	118	0 118	120	0 120	929	3 932	455	1 458
	in Rotatoria	137	0 137	201	0 201	218	0 218	232	2 234	230	0 230	239	1 240	229	0 229	224	1 225	1710	4 1714	930	3 938
Da SOTTOPASSO	a MARCO POLO	137	0 137	201	0 201	218	0 218	232	2 234	230	0 230	239	1 240	229	0 229	224	1 225	1710	4 1714	930	3 938
Ramo SARONNESE KENNEDY	Uscita verso SARONNESE KENNEDY	82	0 82	139	0 139	122	0 122	107	2 109	92	0 92	68	1 69	98	0 98	107	0 107	815	3 818	365	3 373
	in Rotatoria	55	0 55	62	0 62	96	0 96	125	0 125	138	0 138	171	0 171	131	0 131	117	1 118	895	1 896	565	0 565
	Ingresso da SARONNESE KENNEDY	179	2 181	262	2 264	234	1 235	199	0 199	200	1 201	213	0 213	213	0 213	207	0 207	1707	6 1713	825	1 828
Da SARONNESE KENNEDY	a SOTTOPASSO	234	2 236	324	2 326	330	1 331	324	0 324	338	1 339	384	0 384	344	0 344	324	1 325	2602	7 2609	1390	1 1393
Totale	Ingressi	449	2 451	588	5 593	602	1 603	577	3 580	636	1 637	633	2 635	630	0 630	616	1 617	4731	15 4746	2476	6 2491
Totale	Uscite	449	2 451	588	5 593	602	1 603	577	3 580	636	1 637	633	2 635	630	0 630	616	1 617	4731	15 4746	2476	6 2491
	Da Viale Kennedy	87	0 87	91	0 91	78	0 78	101	0 101	91	0 91	87	0 87	91	0 91	81	0 81	707	0 707	370	0 370
	Svolta continua verso Marco Polo	50	0 50	41	0 41	47	0 47	50	0 50	44	0 44	46	0 46	35	0 35	44	0 44	357	0 357	175	0 175

SERA 18.00-20.00

Movimento		18.00-18.15		18.15-18.30		18.30-18.45		18.45-19.00		19.00-19.15		19.15-19.30		19.30-19.45		19.45-20.00		Tot. 18.00-20.00		Eq. 18.00-19.00	
		Legg.	Pes. Tot.	Legg.	Pes. Tot.	Legg.	Pes. Tot.	Legg.	Pes. Tot.	Legg.	Pes. Tot.	Legg.	Pes. Tot.	Legg.	Pes. Tot.	Legg.	Pes. Tot.	Legg.	Pes. Tot.	Legg.	Pes. Equiv.
Ramo MARCO POLO	Uscita verso MARCO POLO	222	1 223	211	0 211	168	1 169	120	3 123	152	1 153	119	1 120	75	0 75	73	0 73	1140	7 1147	721	5 734
	in Rotatoria	100	0 100	118	1 119	92	0 92	97	0 97	99	0 99	75	0 75	95	0 95	76	0 76	752	1 753	407	1 410
	Ingresso da MARCO POLO	292	1 293	252	0 252	261	0 261	247	1 248	241	1 242	220	1 221	201	0 201	181	0 181	1895	4 1899	1052	2 1057
Da MARCO POLO	a SARONNESE LATO SARONNO	392	1 393	370	1 371	353	0 353	344	1 345	340	1 341	295	1 296	296	0 296	257	0 257	2647	5 2652	1459	3 1467
Ramo SARONNESE LATO SARONNO	Uscita verso SARONNESE LATO SARONNO	219	0 219	195	1 196	170	0 170	174	0 174	169	0 169	128	0 128	111	0 111	139	0 139	1305	1 1306	758	1 761
	in Rotatoria	173	1 174	175	0 175	183	0 183	170	1 171	171	1 172	167	1 168	185	0 185	118	0 118	1342	4 1346	701	2 706
	Ingresso da SARONNESE LATO SARONNO	163	0 163	145	0 145	140	0 140	129	1 130	144	0 144	112	0 112	115	0 115	120	1 121	1068	2 1070	577	1 580
Da SARONNESE LATO SARONNO	a SARONNESE KENNEDY	336	1 337	320	0 320	323	0 323	299	2 301	315	1 316	279	1 280	300	0 300	238	1 239	2410	6 2416	1278	3 1286
Ramo SOTTOPASSO	Uscita verso SOTTOPASSO	125	0 125	87	0 87	105	0 105	124	0 124	133	0 133	111	0 111	110	0 110	95	0 95	890	0 890	441	0 441
	in Rotatoria	211	1 212	233	0 233	218	0 218	175	2 177	182	1 183	168	1 169	190	0 190	143	1 144	1520	6 1526	837	3 845
Da SOTTOPASSO	a MARCO POLO	211	1 212	233	0 233	218	0 218	175	2 177	182	1 183	168	1 169	190	0 190	143	1 144	1520	6 1526	837	3 845
Ramo SARONNESE KENNEDY	Uscita verso SARONNESE KENNEDY	110	1 111	124	0 124	135	0 135	96	1 97	93	1 94	84	0 84	132	0 132	99	1 100	873	4 877	465	2 470
	in Rotatoria	101	0 101	109	0 109	83	0 83	79	1 80	89	0 89	84	1 85	58	0 58	44	0 44	647	2 649	372	1 375
	Ingresso da SARONNESE KENNEDY	221	1 222	220	1 221	177	1 178	138	2 140	162	1 163	110	0 110	112	0 112	105	0 105	1245	6 1251	756	5 769
Da SARONNESE KENNEDY	a SOTTOPASSO	322	1 323	329	1 330	260	1 261	217	3 220	251	1 252	194	1 195	170	0 170	149	0 149	1892	8 1900	1128	6 1143
Totale	Ingressi	676	2 678	617	1 618	578	1 579	514	4 518	547	2 549	442	1 443	428	0 428	406	1 407	4208	12 4220	2385	8 2405
Totale	Uscite	676	2 678	617	1 618	578	1 579	514	4 518	547	2 549	442	1 443	428	0 428	406	1 407	4208	12 4220	2385	8 2405

ALLEGATO 1 - RILIEVI AGLI INCROCI - SABATO TIPO
CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI

Incrocio G

Strade: Resegnone-Saronnese-Pisacane-Cerro Maggiore-SS.527-Libertà

Flussi per categoria di veicoli e movimento

POMERIGGIO 16.00-18.00

Movimento		16.00-16.15			16.15-16.30			16.30-16.45			16.45-17.00			17.00-17.15			17.15-17.30			17.30-17.45			17.45-18.00			Tot. 16.00-18.00			Eq. 16.45-17.45		
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.
Ramo SS527	Uscita verso SS527	225	1	226	221	1	222	243	0	243	242	1	243	224	0	224	225	0	225	269	0	269	250	0	250	1899	3	1902	960	1	963
	in Rotatoria	82	1	83	101	0	101	105	0	105	81	0	81	91	0	91	87	0	87	77	0	77	91	0	91	715	1	716	336	0	336
	Ingresso da SS527	190	1	191	201	1	202	222	1	223	247	1	248	219	1	220	201	0	201	200	2	202	219	0	219	1699	7	1706	867	4	871
Da SS527	a CERRO MAGGIORE	272	2	274	302	1	303	327	1	328	328	1	329	310	1	311	288	0	288	277	2	279	310	0	310	2414	8	2422	1203	4	1213
Ramo CERRO MAGGIORE	Uscita verso CERRO MAGGIORE	60	1	61	38	0	38	36	0	36	47	0	47	43	0	43	37	0	37	53	0	53	51	0	51	365	1	366	180	0	180
	in Rotatoria	212	1	213	264	1	265	291	1	292	281	1	282	267	1	268	251	0	251	224	2	226	259	0	259	2049	7	2056	1023	4	1033
	Ingresso da CERRO MAGGIORE	45	0	45	40	0	40	56	0	56	57	0	57	50	0	50	45	1	46	48	1	49	37	0	37	378	2	380	200	2	205
Da CERRO MAGGIORE	a PISACANE	257	1	258	304	1	305	347	1	348	338	1	339	317	1	318	296	1	297	272	3	275	296	0	296	2427	9	2436	1223	6	1238
Ramo PISACANE	Uscita verso PISACANE	144	1	145	167	0	167	160	0	160	188	0	188	159	0	159	129	0	129	141	0	141	148	0	148	1236	1	1237	617	0	617
	in Rotatoria	113	0	113	137	1	138	187	1	188	150	1	151	158	1	159	167	1	168	131	3	134	148	0	148	1191	8	1199	606	6	621
	Ingresso da PISACANE	83	0	83	100	0	100	113	0	113	147	0	147	142	0	142	122	0	122	143	0	143	148	0	148	998	0	998	554	0	554
Da PISACANE	a PROV. SARONNESE	196	0	196	237	1	238	300	1	301	297	1	298	300	1	301	289	1	290	274	3	277	296	0	296	2189	8	2197	1160	6	1175
Ramo PROV. SARONNESE	Uscita verso PROV. SARONNESE	38	0	38	105	1	106	147	1	148	124	0	124	90	1	91	143	1	144	118	2	120	119	0	119	884	6	890	475	4	485
	in Rotatoria	158	0	158	132	0	132	153	0	153	173	1	174	210	0	210	146	0	146	156	1	157	177	0	177	1305	2	1307	685	2	690
	Ingresso da PROV. SARONNESE	111	1	112	100	1	101	100	1	101	119	0	119	129	0	129	100	1	101	111	0	111	124	0	124	894	4	898	459	1	462
Da PROV. SARONNESE	a RESEGONE	269	1	270	232	1	233	253	1	254	292	1	293	339	0	339	246	1	247	267	1	268	301	0	301	2199	6	2205	1144	3	1152
Ramo RESEGONE	Uscita verso RESEGONE	99	1	100	51	0	51	69	1	70	120	0	120	172	0	172	81	1	82	103	1	104	131	0	131	826	4	830	476	2	481
	in Rotatoria	170	0	170	181	1	182	184	0	184	172	1	173	167	0	167	165	0	165	164	0	164	170	0	170	1373	2	1375	668	1	671
	Ingresso da RESEGONE	92	2	94	110	0	110	120	0	120	123	0	123	115	0	115	109	0	109	143	0	143	133	0	133	945	2	947	490	0	490
Da RESEGONE	a LIBERTA'	262	2	264	291	1	292	304	0	304	295	1	296	282	0	282	274	0	274	307	0	307	303	0	303	2318	4	2322	1158	1	1161
LIBERTA'	in Rotatoria	262	2	264	291	1	292	304	0	304	295	1	296	282	0	282	274	0	274	307	0	307	303	0	303	2318	4	2322	1158	1	1161
	Ingresso da LIBERTA'	45	0	45	31	0	31	44	0	44	28	0	28	33	0	33	38	0	38	39	0	39	38	0	38	296	0	296	138	0	138
Da LIBERTA'	Da SS527	307	2	309	322	1	323	348	0	348	323	1	324	315	0	315	312	0	312	346	0	346	341	0	341	2614	4	2618	1296	1	1299
Totale	Ingressi	566	4	570	582	2	584	655	2	657	721	1	722	688	1	689	615	2	617	684	3	687	699	0	699	5210	15	5225	2708	7	2726
Totale	Uscite	566	4	570	582	2	584	655	2	657	721	1	722	688	1	689	615	2	617	684	3	687	699	0	699	5210	15	5225	2708	7	2726
Da LIBERTA'	a SS527	2	0	2	0	0	0	1	0	1	2	0	2	1	0	1	2	0	2	2	0	2	6	0	6	16	0	16	7	0	7

SERA 18.00-20.00

Movimento		18.00-18.15			18.15-18.30			18.30-18.45			18.45-19.00			19.00-19.15			19.15-19.30			19.30-19.45			19.45-20.00			Tot. 16.00-18.00			Eq. 18.00-19.00		
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Equiv.
Ramo SS527	Uscita verso SS527	125	0	125	94	1	95	87	0	87	177	1	178	102	0	102	84	0	84	68	0	68	80	1	81	817	3	820	483	2	488
	in Rotatoria	85	0	85	86	0	86	69	0	69	48	0	48	55	0	55	38	0	38	41	0	41	25	0	25	447	0	447	288	0	288
	Ingresso da SS527	205	1	206	197	1	198	182	1	183	158	0	158	171	0	171	159	1	160	156	1	157	124	1	125	1352	6	1358	742	3	750
Da SS527	a CERRO MAGGIORE	290	1	291	283	1	284	251	1	252	206	0	206	226	0	226	197	1	198	197	1	198	149	1	150	1799	6	1805	1030	3	1038
Ramo CERRO MAGGIORE	Uscita verso CERRO MAGGIORE	49	0	49	48	0	48	50	0	50	39	0	39	40	0	40	29	0	29	30	0	30	22	0	22	307	0	307	186	0	186
	in Rotatoria	241	1	242	235	1	236	201	1	202	167	0	167	186	0	186	168	1	9	167	1	168	127	1	128	1492	6	1498	844	3	852
	Ingresso da CERRO MAGGIORE	33	0	33	38	0	38	30	1	31	39	1	40	28	0	28	23	0	23	27	0	27	15	0	15	233	2	235	140	2	145
Da CERRO MAGGIORE	a PISACANE	274	1	275	273	1	274	231	2	233	206	1	207	214	0	214	191	1	192	194	1	195	142	1	143	1725	8	1733	984	5	997
Ramo PISACANE	Uscita verso PISACANE	140	0	140	122	0	122	93	0	93	79	0	79	82	0	82	54	0	54	80	0	80	37	0	37	687	0	687	434	0	434
	in Rotatoria	134	1	135	151	1	152	138	2	140	127	1	128	132	0	132	137	1	138	114	1	115	105	1	106	1038	8	1046	550	5	563
	Ingresso da PISACANE	141	0	141	136	0	136	126	0	126	106	0	106	140	0	140	111	0	111	98	0	98	100	0	100	958	0	958	509	0	509
Da PISACANE	a PROV. SARONNESE	275	1	276	287	1	288	264	2	266	233	1	234	272	0	272	248	1	249	212	1	213	205	1	206	1996	8	2004	1059	5	1072
Ramo PROV. SARONNESE	Uscita verso PROV. SARONNESE	113	1	114	108	1	109	96	2	98	67	0	67	99	0	99	85	1	86	62	1	63	54	1	55	684	7	691	384	4	394
	in Rotatoria	162	0	162	179	0	179	168	0	168	166	1	167	173	0	173	163	0	163	150	0	150	151	0	151	1312	1	1313	675	1	678
	Ingresso da PROV. SARONNESE	105	1	106	128	0	128	89	0	89	107	1	108	101	0	101	108	0	108	90	0	90	102	0	102	830	2	832	429	2	434
Da PROV. SARONNESE	a RESEGONE	267	1	268	307	0	307	257	0	257	273	2	275	274	0	274	271	0	271	240	0	240	253	0	253	2142	3	2145	1104	3	1112
Ramo RESEGONE	Uscita verso RESEGONE	246	1	247	293	0	293	244	0	244	247	2	249	261	0	261	261	0	261	230	0	230	240	0	240	2022	3	2025	1030	3	1038
	in Rotatoria	21	0	21	14	0	14	13	0	13	26	0	26	13	0	13	10	0	10	10	0	10	13	0	13	120	0	120	74	0	74
	Ingresso da RESEGONE	150	0	150	124	0	124	119	0	119	167	1	168	111	0	111	85	0	85	72	0	72	78	0	78	906	1	907	560	1	563
Da RESEGONE	a LIBERTA'	171	0	171	138	0	138	132	0	132	193	1	194	124	0	124	95	0	95	82	0	82	91	0	91	1026	1	1027	634	1	637
LIBERTA'	in Rotatoria	171	0	171	138	0	138	132	0	132	193	1	194	124	0	124	95	0	95	82	0	82	91	0	91	1026	1	1027	634	1	637
	Ingresso da LIBERTA'	39	0	39	42	1	43	24	0	24	32	0	32	33	0	33	27	0	27	27	0	27	14	1	15	238	2	240	137	1	140
Da LIBERTA'	Da SS527	210	0	210	180	1	181	156	0	156	225	1	226	157	0	157	122	0	122	109	0	109	105	1	106	1264	3	1267	771	2	776
Totale	Ingressi	673	2	675	665	2	667	570	2	572	609	3	612	584	0	584	513	1	514	470	1	471	433	2	435	4517	13	4530	2517	9	2540
Totale	Uscite	673	2	675	665	2	667	570	2	572	609	3	612	584	0	584	513	1	514	470	1	471	433	2	435	4517	13	4530	2517	9	2540
Da LIBERTA'	a SS527	0	0	0	1	0	1	3	0	3	5	0	5	4	0	4	3	0	3	9	0	9	4	2	6	29	2	31	9	0	9

ALLEGATO 1 - RILIEVI AGLI INCROCI - SABATO TIPO
CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI

Incrocio H
Strade: VIA CERRO MAGGIORE, VIALE MARCO POLO
Flussi per categoria di veicoli e movimento

Giorno di rilievo
24/09/2016
sabato

POMERIGGIO 16.00-18.00

Movimento		16.00-16.15			16.15-16.30			16.30-16.45			16.45-17.00			17.00-17.15			17.15-17.30			17.30-17.45			17.45-18.00			Tot. 16.00-18.00			Eq. 16.45-17.45		
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.
Ramo Via Cerro Maggiore	Uscita verso Via Cerro Maggiore	49	0	49	32	2	34	71	0	71	74	1	75	56	2	58	70	1	71	68	0	68	54	0	54	474	6	480	271	4	281
	in Rotatoria	99	1	100	134	0	134	99	0	99	125	0	125	116	1	117	120	0	120	114	0	114	155	1	156	962	3	965	475	1	478
	Ingresso da Via Cerro Maggiore	51	0	51	61	0	61	72	1	73	66	0	66	61	1	62	66	1	67	46	0	46	68	0	68	491	3	494	239	2	244
Da Via Cerro Maggiore	a Viale Marco Polo	150	1	151	195	0	195	171	1	172	191	0	191	177	2	179	186	1	187	160	0	160	223	1	224	1453	6	1459	714	3	722
Ramo Viale Marco Polo	Uscita verso Viale Marco Polo	52	0	52	46	0	46	57	0	57	35	0	35	43	1	44	47	0	47	31	0	31	75	1	76	386	2	388	156	1	159
	in Rotatoria	98	1	99	149	0	149	114	1	115	156	0	156	134	1	135	139	1	140	129	0	129	148	0	148	1067	4	1071	558	2	563
	Ingresso da Viale Marco Polo	26	0	26	47	3	50	23	1	24	32	1	33	30	0	30	58	1	59	20	0	20	28	0	28	264	6	270	140	2	145
Da Viale Marco Polo	a Via Marelli	124	1	125	196	3	199	137	2	139	188	1	189	164	1	165	197	2	199	149	0	149	176	0	176	1331	10	1341	698	4	708
Ramo Via Marelli	Uscita verso Via Marelli	69	1	70	117	0	117	66	2	68	111	0	111	105	0	105	129	2	131	84	0	84	99	0	99	780	5	785	429	2	434
	in Rotatoria	55	0	55	79	3	82	71	0	71	77	1	78	59	1	60	68	0	68	65	0	65	77	0	77	551	5	556	269	2	274
	Ingresso da Via Marelli	140	1	141	173	0	173	170	0	170	172	0	172	167	1	168	141	1	142	153	0	153	131	0	131	1247	3	1250	633	2	638
Da Via Marelli	a Via Marco Polo dir. Saronno	195	1	196	252	3	255	241	0	241	249	1	250	226	2	228	209	1	210	218	0	218	208	0	208	1798	8	1806	902	4	912
Ramo Via Marco Polo dir. Saronno	Uscita verso Via Marco Polo dir. Saronno	158	0	158	187	1	188	187	0	187	181	0	181	177	0	177	153	0	153	161	0	161	158	0	158	1362	1	1363	672	0	672
	in Rotatoria	37	1	38	65	2	67	54	0	54	68	1	69	49	2	51	56	1	57	57	0	57	50	0	50	436	7	443	230	4	240
	Ingresso da Via Marco Polo dir. Saronno	111	0	111	101	0	101	116	0	116	131	0	131	123	1	124	134	0	134	125	0	125	159	1	160	1000	2	1002	513	1	516
Da Via Marco Polo dir. Saronno	a Via Cerro Maggiore	148	1	149	166	2	168	170	0	170	199	1	200	172	3	175	190	1	191	182	0	182	209	1	210	1436	9	1445	743	5	756
Totale	Ingressi	328	1	329	382	3	385	381	2	383	401	1	402	381	3	384	399	3	402	344	0	344	386	1	387	3002	14	3016	1525	7	1543
Totale	Uscite	328	1	329	382	3	385	381	2	383	401	1	402	381	3	384	399	3	402	344	0	344	386	1	387	3002	14	3016	1525	7	1543

SERA 18.00-20.00

Movimento		18.00-18.15			18.15-18.30			18.30-18.45			18.45-19.00			19.00-19.15			19.15-19.30			19.30-19.45			19.45-20.00			Tot. 18.00-20.00			Eq. 18.00-19.00		
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Equiv.
Ramo Via Cerro Maggiore	Uscita verso Via Cerro Maggiore	67	0	67	68	0	68	62	0	62	67	1	68	15	1	16	66	0	66	37	0	37	50	0	50	432	2	434	264	1	267
	in Rotatoria	124	0	124	155	0	155	122	2	124	128	1	129	118	0	118	119	0	119	88	0	88	100	0	100	954	3	957	529	3	537
	Ingresso da Via Cerro Maggiore	52	1	53	47	1	48	41	0	41	54	0	54	44	0	44	60	0	60	44	0	44	40	0	40	382	2	384	194	2	199
Da Via Cerro Maggiore	a Viale Marco Polo	176	1	177	202	1	203	163	2	165	182	1	183	162	0	162	179	0	179	132	0	132	140	0	140	1336	5	1341	723	5	736
Ramo Viale Marco Polo	Uscita verso Viale Marco Polo	22	0	22	53	0	53	26	0	26	54	0	54	38	0	38	29	0	29	27	0	27	22	0	22	271	0	271	155	0	155
	in Rotatoria	154	1	155	149	1	150	137	2	139	128	1	129	124	0	124	150	0	150	105	0	105	118	0	118	1065	5	1070	568	5	581
	Ingresso da Viale Marco Polo	27	0	27	31	0	31	27	1	28	20	1	21	26	1	27	35	0	35	19	0	19	24	0	24	209	3	212	105	2	110
Da Viale Marco Polo	a Via Marelli	181	1	182	180	1	181	164	3	167	148	2	150	150	1	151	185	0	185	124	0	124	142	0	142	1274	8	1282	673	7	691
Ramo Via Marelli	Uscita verso Via Marelli	135	1	136	121	1	122	117	2	119	110	0	110	102	1	103	136	0	136	96	0	96	103	0	103	920	5	925	483	4	493
	in Rotatoria	46	0	46	59	0	59	47	1	48	38	2	40	48	0	48	49	0	49	28	0	28	39	0	39	354	3	357	190	3	198
	Ingresso da Via Marelli	126	0	126	136	0	136	125	0	125	117	0	117	95	1	96	94	0	94	87	0	87	62	0	62	842	1	843	504	0	504
Da Via Marelli	a Via Marco Polo dir. Saronno	172	0	172	195	0	195	172	1	173	155	2	157	143	1	144	143	0	143	115	0	115	101	0	101	1196	4	1200	694	3	702
Ramo Via Marco Polo dir. Saronno	Uscita verso Via Marco Polo dir. Saronno	113	0	113	140	0	140	123	1	124	99	0	99	95	0	95	89	0	89	81	0	81	61	0	61	801	1	802	475	1	478
	in Rotatoria	59	0	59	55	0	55	49	0	49	56	2	58	48	1	49	54	0	54	34	0	34	40	0	40	395	3	398	219	2	224
	Ingresso da Via Marco Polo dir. Saronno	132	0	132	168	0	168	135	2	137	139	0	139	85	0	85	131	0	131	91	0	91	110	0	110	991	2	993	574	2	579
Da Via Marco Polo dir. Saronno	a Via Cerro Maggiore	191	0	191	223	0	223	184	2	186	195	2	197	133	1	134	185	0	185	125	0	125	150	0	150	1386	5	1391	793	4	803
Totale	Ingressi	337	1	338	382	1	383	328	3	331	330	1	331	250	2	252	320	0	320	241	0	241	236	0	236	2424	8	2432	1377	6	1392
Totale	Uscite	337	1	338	382	1	383	328	3	331	330	1	331	250	2	252	320	0	320	241	0	241	236	0	236	2424	8	2432	1377	6	1392

ALLEGATO 1 - RILIEVI AGLI INCROCI - DOMENICA TIPO

CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI

Incrocio

F

Strade:

Saronnese lato Saronno -Saronnese lato Kennedy-Marco Polo-Corsia Sottopasso

Flussi per categoria di veicoli e movimento

Giorno di rilievo

25/09/2016

domenica

POMERIGGIO 16.00-18.00

Movimento		16.00-16.15		16.15-16.30		16.30-16.45		16.45-17.00		17.00-17.15		17.15-17.30		17.30-17.45		17.45-18.00		Tot. 16.00-18.00		Eq. 17.00-18.00	
		Legg.	Pes. Tot.	Legg.	Pes. Tot.	Legg.	Pes. Tot.	Legg.	Pes. Tot.	Legg.	Pes. Tot.	Legg.	Pes. Tot.	Legg.	Pes. Tot.	Legg.	Pes. Tot.	Legg.	Pes. Tot.	Legg.	Pes. Equiv.
Ramo MARCO POLO	Uscita verso MARCO POLO	136	0 136	149	0 149	151	0 151	142	0 142	123	0 123	156	0 156	164	0 164	137	0 137	1158	0 1158	580	0 580
	in Rotatoria	94	0 94	106	0 106	111	1 112	113	0 113	109	0 109	90	1 91	106	0 106	124	0 124	853	2 855	429	1 432
	Ingresso da MARCO POLO	138	0 138	152	0 152	193	0 193	199	1 200	160	0 160	244	0 244	254	0 254	228	0 228	1568	1 1569	886	0 886
Da MARCO POLO	a SARONNESE LATO SARONNO	232	0 232	258	0 258	304	1 305	312	1 313	269	0 269	334	1 335	360	0 360	352	0 352	2421	3 2424	1315	1 1318
Ramo SARONNESE LATO SARONNO	Uscita verso SARONNESE LATO SARONNO	141	0 141	137	0 137	180	1 181	202	1 203	159	0 159	210	1 211	218	0 218	206	0 206	1453	3 1456	793	1 796
	in Rotatoria	91	0 91	121	0 121	124	0 124	110	0 110	110	0 110	124	0 124	142	0 142	146	0 146	968	0 968	522	0 522
	Ingresso da SARONNESE LATO SARONNO	139	0 139	134	0 134	138	0 138	145	0 145	134	0 134	132	0 132	132	0 132	139	0 139	1093	0 1093	537	0 537
Da SARONNESE LATO SARONNO	a SOTTOPASSO	230	0 230	255	0 255	262	0 262	255	0 255	244	0 244	256	0 256	274	0 274	285	0 285	2061	0 2061	1059	0 1059
Ramo SOTTOPASSO	Uscita verso SOTTOPASSO	78	0 78	86	0 86	92	0 92	111	0 111	98	0 98	81	0 81	103	0 103	106	0 106	755	0 755	388	0 388
	in Rotatoria	152	0 152	169	0 169	170	0 170	144	0 144	146	0 146	175	0 175	171	0 171	179	0 179	1306	0 1306	671	0 671
Da SOTTOPASSO	a SARONNESE KENNEDY	152	0 152	169	0 169	170	0 170	144	0 144	146	0 146	175	0 175	171	0 171	179	0 179	1306	0 1306	671	0 671
Ramo SARONNESE KENNEDY	Uscita verso SARONNESE KENNEDY	86	0 86	76	0 76	63	0 63	51	0 51	73	0 73	71	0 71	72	0 72	74	0 74	566	0 566	290	0 290
	in Rotatoria	66	0 66	93	0 93	107	0 107	93	0 93	73	0 73	104	0 104	99	0 99	105	0 105	740	0 740	381	0 381
	Ingresso da SARONNESE KENNEDY	164	0 164	162	0 162	155	1 156	162	0 162	159	0 159	142	1 143	171	0 171	156	0 156	1271	2 1273	628	1 631
Da SARONNESE KENNEDY	a MARCO POLO	230	0 230	255	0 255	262	1 263	255	0 255	232	0 232	246	1 247	270	0 270	261	0 261	2011	2 2013	1009	1 1012
Totale	Ingressi	441	0 441	448	0 448	486	1 487	506	1 507	453	0 453	518	1 519	557	0 557	523	0 523	3932	3 3935	2051	1 2054
Totale	Uscite	441	0 441	448	0 448	486	1 487	506	1 507	453	0 453	518	1 519	557	0 557	523	0 523	3932	3 3935	2051	1 2054
	Da Viale Kennedy	69	0 69	89	0 89	69	0 69	80	0 80	75	0 75	75	0 75	88	0 88	69	0 69	614	0 614	307	0 307
	Svolta continua verso Marco Polo	30	0 30	23	0 23	37	0 37	31	0 31	30	0 30	34	0 34	27	0 27	34	0 34	246	0 246	125	0 125

SERA 18.00-20.00

Movimento		18.00-18.15		18.15-18.30		18.30-18.45		18.45-19.00		19.00-19.15		19.15-19.30		19.30-19.45		19.45-20.00		Tot. 18.00-20.00		Eq. 18.00-19.00	
		Legg.	Pes. Tot.	Legg.	Pes. Tot.	Legg.	Pes. Tot.	Legg.	Pes. Tot.	Legg.	Pes. Tot.	Legg.	Pes. Tot.	Legg.	Pes. Tot.	Legg.	Pes. Tot.	Legg.	Pes. Tot.	Legg.	Pes. Equiv.
Ramo MARCO POLO	Uscita verso MARCO POLO	172	0 172	128	0 128	140	0 140	148	0 148	110	0 110	94	0 94	67	0 67	41	1 42	900	1 901	588	0 588
	in Rotatoria	110	1 111	107	1 108	100	0 100	85	1 86	88	0 88	85	0 85	85	1 86	66	0 66	726	4 730	402	3 410
	Ingresso da MARCO POLO	253	0 253	216	0 216	249	0 249	226	0 226	219	0 219	169	0 169	177	0 177	158	0 158	1667	0 1667	944	0 944
Da MARCO POLO	a SARONNESE LATO SARONNO	363	1 364	323	1 324	349	0 349	311	1 312	307	0 307	254	0 254	262	1 263	224	0 224	2393	4 2397	1346	3 1354
Ramo SARONNESE LATO SARONNO	Uscita verso SARONNESE LATO SARONNO	208	1 209	186	1 187	213	0 213	179	1 180	158	0 158	146	0 146	170	1 171	139	0 139	1399	4 1403	786	3 794
	in Rotatoria	155	0 155	137	0 137	136	0 136	132	0 132	149	0 149	108	0 108	92	0 92	85	0 85	994	0 994	560	0 560
	Ingresso da SARONNESE LATO SARONNO	136	0 136	138	0 138	134	0 134	131	2 133	106	0 106	102	1 103	81	1 82	69	0 69	897	4 901	539	2 544
Da SARONNESE LATO SARONNO	a SOTTOPASSO	291	0 291	275	0 275	270	0 270	263	2 265	255	0 255	210	1 211	173	1 174	154	0 154	1891	4 1895	1099	2 1104
Ramo SOTTOPASSO	Uscita verso SOTTOPASSO	101	0 101	120	0 120	103	0 103	96	2 98	99	0 99	86	0 86	78	1 79	71	0 71	754	3 757	420	2 425
	in Rotatoria	190	0 190	155	0 155	167	0 167	167	0 167	156	0 156	124	1 125	95	0 95	83	0 83	1137	1 1138	679	0 679
Da SOTTOPASSO	a SARONNESE KENNEDY	190	0 190	155	0 155	167	0 167	167	0 167	156	0 156	124	1 125	95	0 95	83	0 83	1137	1 1138	679	0 679
Ramo SARONNESE KENNEDY	Uscita verso SARONNESE KENNEDY	79	0 79	74	0 74	78	0 78	84	0 84	91	0 91	62	1 63	53	0 53	52	0 52	573	1 574	315	0 315
	in Rotatoria	111	0 111	81	0 81	89	0 89	83	0 83	65	0 65	62	0 62	42	0 42	31	0 31	564	0 564	364	0 364
	Ingresso da SARONNESE KENNEDY	171	1 172	154	1 155	151	0 151	150	1 151	133	0 133	117	0 117	110	1 111	76	1 77	1062	5 1067	626	3 634
Da SARONNESE KENNEDY	a MARCO POLO	282	1 283	235	1 236	240	0 240	233	1 234	198	0 198	179	0 179	152	1 153	107	1 108	1626	5 1631	990	3 998
Totale	Ingressi	560	1 561	508	1 509	534	0 534	507	3 510	458	0 458	388	1 389	368	2 370	303	1 304	3626	9 3635	2109	5 2122
Totale	Uscite	560	1 561	508	1 509	534	0 534	507	3 510	458	0 458	388	1 389	368	2 370	303	1 304	3626	9 3635	2109	5 2122
	Da Viale Kennedy	91	0 91	68	0 68	74	0 74	76	0 76	58	0 58	55	0 55	54	0 54	26	0 26	502	0 502	309	0 309
	Svolta continua verso Marco Polo	33	0 33	18	0 18	20	0 20	21	0 21	19	0 19	8	0 8	15	0 15	7	0 7	141	0 141	92	0 92

ALLEGATO 1 - RILIEVI AGLI INCROCI - DOMENICA TIPO
CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI

Incrocio G

Strade: Resegnone-Saronnese-Pisacane-Cerro Maggiore-SS.527-Libertà

Flussi per categoria di veicoli e movimento

POMERIGGIO 16.00-18.00

Movimento		16.00-16.15		16.15-16.30		16.30-16.45		16.45-17.00		17.00-17.15		17.15-17.30		17.30-17.45		17.45-18.00		Tot. 16.00-18.00		Eq. 17.00-18.00											
		Legg. Pes.	Tot.	Legg. Pes.	Tot.	Legg. Pes.	Tot.	Legg. Pes.	Tot.	Legg. Pes.	Tot.	Legg. Pes.	Tot.	Legg. Pes.	Tot.	Legg. Pes.	Tot.	Legg. Pes.	Tot.	Legg. Pes.	Equiv.										
Ramo SS527	Uscita verso SS527	141	0	141	126	0	126	188	0	188	178	0	178	175	0	175	158	0	158	217	0	217	202	1	203	1385	1	1386	752	1	755
	in Rotatoria	69	1	70	84	0	84	74	0	74	61	0	61	76	0	76	80	0	80	67	0	67	70	0	70	581	1	582	293	0	293
	Ingresso da SS527	171	1	172	204	1	205	202	1	203	217	1	218	198	1	199	215	0	215	192	2	194	204	0	204	1603	7	1610	809	3	817
Da SS527	a CERRO MAGGIORE	240	2	242	288	1	289	276	1	277	278	1	279	274	1	275	295	0	295	259	2	261	274	0	274	2184	8	2192	1102	3	1110
Ramo CERRO MAGGIORE	Uscita verso CERRO MAGGIORE	28	0	28	27	1	28	48	0	48	43	1	44	36	1	37	39	0	39	26	2	28	29	0	29	276	5	281	130	3	138
	in Rotatoria	212	2	214	261	0	261	228	1	229	235	0	235	238	0	238	256	0	256	233	0	233	245	0	245	1908	3	1911	972	0	972
	Ingresso da CERRO MAGGIORE	23	0	23	33	0	33	24	0	24	46	0	46	35	0	35	26	0	26	34	1	35	39	0	39	260	1	261	134	1	137
Da CERRO MAGGIORE	a PISACANE	235	2	237	294	0	294	252	1	253	281	0	281	273	0	273	282	0	282	267	1	268	284	0	284	2168	4	2172	1106	1	1109
Ramo PISACANE	Uscita verso PISACANE	128	1	129	159	0	159	130	1	131	142	0	142	129	0	129	142	0	142	128	0	128	140	0	140	1098	2	1100	539	0	539
	in Rotatoria	107	1	108	135	0	135	122	0	122	139	0	139	144	0	144	140	0	140	139	1	140	144	0	144	1070	2	1072	567	1	570
	Ingresso da PISACANE	88	0	88	85	0	85	107	0	107	107	0	107	125	0	125	115	0	115	129	0	129	125	1	126	881	1	882	494	1	497
Da PISACANE	a PROV. SARONNESE	195	1	196	220	0	220	229	0	229	246	0	246	269	0	269	255	0	255	268	1	269	269	1	270	1951	3	1954	1061	2	1066
Ramo PROV. SARONNESE	Uscita verso PROV. SARONNESE	64	0	64	103	0	103	97	0	97	108	0	108	117	0	117	116	0	116	120	1	121	99	0	99	824	1	825	452	1	455
	in Rotatoria	131	1	132	117	0	117	132	0	132	138	0	138	152	0	152	139	0	139	148	0	148	170	1	171	1127	2	1129	609	1	612
	Ingresso da PROV. SARONNESE	84	1	85	86	0	86	103	0	103	106	1	107	92	0	92	98	0	98	110	0	110	109	0	109	788	2	790	409	0	409
Da PROV. SARONNESE	a RESEGONE	215	2	217	203	0	203	235	0	235	244	1	245	244	0	244	237	0	237	258	0	258	279	1	280	1915	4	1919	1018	1	1021
Ramo RESEGONE	Uscita verso RESEGONE	61	1	62	51	0	51	32	0	32	77	1	78	64	0	64	64	0	64	37	0	37	78	0	78	464	2	466	243	0	243
	in Rotatoria	154	1	155	152	0	152	203	0	203	167	0	167	180	0	180	173	0	173	221	0	221	201	1	202	1451	2	1453	775	1	778
	Ingresso da RESEGONE	34	0	34	33	0	33	25	0	25	33	0	33	36	0	36	34	0	34	35	0	35	37	0	37	267	0	267	142	0	142
Da RESEGONE	a LIBERTA'	188	1	189	185	0	185	228	0	228	200	0	200	216	0	216	207	0	207	256	0	256	238	1	239	1718	2	1720	917	1	920
LIBERTA'	in Rotatoria	188	1	189	185	0	185	228	0	228	200	0	200	216	0	216	207	0	207	256	0	256	238	1	239	1718	2	1720	917	1	920
	Ingresso da LIBERTA'	22	0	22	25	0	25	34	0	34	39	0	39	35	0	35	31	0	31	28	0	28	34	0	34	248	0	248	128	0	128
Da LIBERTA'	Da SS527	210	1	211	210	0	210	262	0	262	239	0	239	251	0	251	238	0	238	284	0	284	272	1	273	1966	2	1968	1045	1	1048
Totale	Ingressi	422	2	424	466	1	467	495	1	496	548	2	550	521	1	522	519	0	519	528	3	531	548	1	549	4047	11	4058	2116	5	2129
Totale	Uscite	422	2	424	466	1	467	495	1	496	548	2	550	521	1	522	519	0	519	528	3	531	548	1	549	4047	11	4058	2116	5	2129
Da LIBERTA'	a SS527	5	0	5	5	0	5	3	0	3	2	0	2	2	0	2	2	0	2	1	0	1	3	0	3	23	0	23	8	0	8

SERA 18.00-20.00

Movimento		18.00-18.15			18.15-18.30			18.30-18.45			18.45-19.00			19.00-19.15			19.15-19.30			19.30-19.45			19.45-20.00			Tot. 18.00-20.00			Eq. 18.00-19.00		
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Equiv.
Ramo SS527	Uscita verso SS527	152	1	153	116	0	116	185	0	185	147	0	147	155	0	155	141	0	141	200	0	200	170	1	171	1266	2	1268	600	1	603
	in Rotatoria	65	0	65	88	0	88	71	0	71	71	0	71	80	0	80	88	0	88	71	0	71	77	0	77	611	0	611	295	0	295
	Ingresso da SS527	188	2	190	207	1	208	192	1	193	195	0	195	188	0	188	199	1	200	196	1	197	189	1	190	1554	7	1561	782	4	792
Da SS527	a CERRO MAGGIORE	253	2	255	295	1	296	263	1	264	266	0	266	268	0	268	287	1	288	267	1	268	266	1	267	2165	7	2172	1077	4	1087
Ramo CERRO MAGGIORE	Uscita verso CERRO MAGGIORE	41	0	41	34	1	35	35	0	35	31	0	31	30	0	30	31	1	32	34	1	35	21	1	22	257	4	261	141	1	144
	in Rotatoria	212	2	214	261	0	261	228	1	229	235	0	235	238	0	238	256	0	256	233	0	233	245	0	245	1908	3	1911	936	3	944
	Ingresso da CERRO MAGGIORE	23	0	23	33	0	33	24	0	24	46	0	46	35	0	35	26	0	26	34	0	34	39	0	39	260	0	260	126	0	126
Da CERRO MAGGIORE	a PISACANE	235	2	237	294	0	294	252	1	253	281	0	281	273	0	273	282	0	282	267	0	267	284	0	284	2168	3	2171	1062	3	1070
Ramo PISACANE	Uscita verso PISACANE	128	1	129	159	0	159	130	1	131	142	0	142	129	0	129	142	0	142	128	-1	127	140	0	140	1098	1	1099	559	2	564
	in Rotatoria	107	1	108	135	0	135	122	0	122	139	0	139	144	0	144	140	0	140	139	1	140	144	0	144	1070	2	1072	503	1	506
	Ingresso da PISACANE	88	0	88	85	0	85	107	0	107	107	0	107	125	0	125	115	0	115	129	0	129	125	1	126	881	1	882	387	0	387
Da PISACANE	a PROV. SARONNESE	195	1	196	220	0	220	229	0	229	246	0	246	269	0	269	255	0	255	268	1	269	269	1	270	1951	3	1954	890	1	893
Ramo PROV. SARONNESE	Uscita verso PROV. SARONNESE	64	0	64	103	0	103	97	0	97	108	0	108	117	0	117	116	0	116	120	1	121	99	0	99	824	1	825	372	0	372
	in Rotatoria	131	1	132	117	0	117	132	0	132	138	0	138	152	0	152	139	0	139	148	0	148	170	1	171	1127	2	1129	518	1	521
	Ingresso da PROV. SARONNESE	84	1	85	86	0	86	103	0	103	106	1	107	92	0	92	98	0	98	110	0	110	109	0	109	788	2	790	379	2	384
Da PROV. SARONNESE	a RESEGONE	215	2	217	203	0	203	235	0	235	244	1	245	244	0	244	237	0	237	258	0	258	279	1	280	1915	4	1919	897	3	905
Ramo RESEGONE	Uscita verso RESEGONE	61	1	62	51	0	51	32	0	32	77	1	78	64	0	64	64	0	64	37	0	37	78	0	78	464	2	466	221	2	226
	in Rotatoria	154	1	155	152	0	152	203	0	203	167	0	167	180	0	180	173	0	173	221	0	221	201	1	202	1451	2	1453	676	1	679
	Ingresso da RESEGONE	34	0	34	33	0	33	25	0	25	33	0	33	36	0	36	34	0	34	35	0	35	37	0	37	267	0	267	125	0	125
Da RESEGONE	a LIBERTA'	188	1	189	185	0	185	228	0	228	200	0	200	216	0	216	207	0	207	256	0	256	238	1	239	1718	2	1720	801	1	804
LIBERTA'	in Rotatoria	188	1	189	185	0	185	228	0	228	200	0	200	216	0	216	207	0	207	256	0	256	238	1	239	1718	2	1720	801	1	804
	Ingresso da LIBERTA'	29	0	29	19	0	19	28	0	28	18	0	18	19	0	19	22	0	22	15	0	15	9	0	9	159	0	159	94	0	94
Da LIBERTA'	Da SS527	217	1	218	204	0	204	256	0	256	218	0	218	235	0	235	229	0	229	271	0	271	247	1	248	1877	2	1879	895	1	898
Totale	Ingressi	446	3	449	463	1	464	479	1	480	505	1	506	495	0	495	494	1	495	519	1	520	508	2	510	3909	10	3919	1893	6	1908
Totale	Uscite	446	3	449	463	1	464	479	1	480	505	1	506	495	0	495	494	1	495	519	1	520	508	2	510	3909	10	3919	1893	6	1908
Da LIBERTA'	a SS527	7	0	7	1	0	1	6	0	6	6	0	6	5	0	5	6	0	6	3	0	3	1	0	1	35	0	35	15	0	15

ALLEGATO 1 - RILIEVI AGLI INCROCI - DOMENICA TIPO

CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI

Incrocio

H

Strade:

VIA CERRO MAGGIORE, VIALE MARCO POLO

Flussi per categoria di veicoli e movimento

Giorno di rilievo

02/10/2016

domenica

POMERIGGIO 16.00-18.00

Movimento		16.00-16.15			16.15-16.30			16.30-16.45			16.45-17.00			17.00-17.15			17.15-17.30			17.30-17.45			17.45-18.00			Tot. 16.00-18.00			Eq. 17.00-18.00		
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Equiv.
Ramo Via Cerro Maggiore	Uscita verso Via Cerro Maggiore	48	0	48	47	0	47	31	0	31	39	0	39	53	0	53	52	0	52	71	1	72	49	0	49	390	1	391	225	1	228
	in Rotatoria	103	0	103	101	0	101	100	0	100	98	0	98	116	0	116	126	0	126	139	0	139	137	0	137	920	0	920	518	0	518
	Ingresso da Via Cerro Maggiore	49	0	49	50	0	50	42	0	42	49	1	50	58	0	58	55	0	55	55	0	55	44	0	44	402	1	403	212	0	212
Da Via Cerro Maggiore	a Viale Marco Polo	152	0	152	151	0	151	142	0	142	147	1	148	174	0	174	181	0	181	194	0	194	181	0	181	1322	1	1323	730	0	730
Ramo Viale Marco Polo	Uscita verso Viale Marco Polo	12	0	12	33	0	33	31	0	31	17	0	17	18	0	18	54	0	54	52	0	52	33	0	33	250	0	250	157	0	157
	in Rotatoria	140	0	140	118	0	118	111	0	111	130	1	131	156	0	156	127	0	127	142	0	142	148	0	148	1072	1	1073	573	0	573
	Ingresso da Viale Marco Polo	32	1	33	29	0	29	31	0	31	36	0	36	42	0	42	29	0	29	29	0	29	29	0	29	257	1	258	129	0	129
Da Viale Marco Polo	a Via Marelli	172	1	173	147	0	147	142	0	142	166	1	167	198	0	198	156	0	156	171	0	171	177	0	177	1329	2	1331	702	0	702
Ramo Via Marelli	Uscita verso Via Marelli	122	0	122	91	0	91	85	0	85	94	1	95	137	0	137	101	0	101	105	0	105	106	0	106	841	1	842	449	0	449
	in Rotatoria	50	1	51	56	0	56	57	0	57	72	0	72	61	0	61	55	0	55	66	0	66	71	0	71	61	1	62	253	0	253
	Ingresso da Via Marelli	124	0	124	144	0	144	124	0	124	144	0	144	123	0	123	121	0	121	144	1	145	124	0	124	1048	1	1049	512	1	515
Da Via Marelli	a Via Marco Polo dir. Saronno	174	1	175	200	0	200	181	0	181	216	0	216	184	0	184	176	0	176	210	1	211	195	0	195	1536	2	1538	765	1	768
Ramo Via Marco Polo dir. Saronno	Uscita verso Via Marco Polo dir. Saronno	134	1	135	159	0	159	157	0	157	185	0	185	141	0	141	132	0	132	153	0	153	157	0	157	1218	1	1219	583	0	583
	in Rotatoria	40	0	40	41	0	41	24	0	24	31	0	31	43	0	43	44	0	44	57	1	58	38	0	38	318	1	319	182	1	185
	Ingresso da Via Marco Polo dir. Saronno	111	0	111	107	0	107	107	0	107	106	0	106	126	0	126	134	0	134	153	0	153	148	0	148	992	0	992	561	0	561
Da Via Marco Polo dir. Saronno	a Via Cerro Maggiore	151	0	151	148	0	148	131	0	131	137	0	137	169	0	169	178	0	178	210	1	211	186	0	186	1310	1	1311	743	1	746
Totale	Ingressi	316	1	317	330	0	330	304	0	304	335	1	336	349	0	349	339	0	339	381	1	382	345	0	345	2699	3	2702	1414	1	1417
Totale	Uscite	316	1	317	330	0	330	304	0	304	335	1	336	349	0	349	339	0	339	381	1	382	345	0	345	2699	3	2702	1414	1	1417

SERA 18.00-20.00

Movimento		18.00-18.15			18.15-18.30			18.30-18.45			18.45-19.00			19.00-19.15			19.15-19.30			19.30-19.45			19.45-20.00			Tot. 18.00-20.00			Eq. 18.00-19.00		
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Equiv.
Ramo Via Cerro Maggiore	Uscita verso Via Cerro Maggiore	50	0	50	48	1	49	58	0	58	52	0	52	50	0	50	45	0	45	58	0	58	42	0	42	403	1	404	208	1	211
	in Rotatoria	148	1	149	134	0	134	127	0	127	120	1	121	114	0	114	97	0	97	90	0	90	84	0	84	914	2	916	529	2	534
	Ingresso da Via Cerro Maggiore	54	1	55	54	0	54	52	2	54	44	0	44	38	0	38	31	0	31	27	0	27	26	0	26	326	3	329	204	3	212
Da Via Cerro Maggiore	a Viale Marco Polo	202	2	204	188	0	188	179	2	181	164	1	165	152	0	152	128	0	128	117	0	117	110	0	110	1240	5	1245	733	5	746
Ramo Viale Marco Polo	Uscita verso Viale Marco Polo	63	0	63	49	0	49	40	0	40	37	1	38	26	0	26	10	0	10	29	0	29	43	0	43	297	1	298	189	1	192
	in Rotatoria	139	2	141	139	0	139	139	2	141	127	0	127	126	0	126	118	0	118	88	0	88	67	0	67	943	4	947	544	4	554
	Ingresso da Viale Marco Polo	33	0	33	30	0	30	44	0	44	37	1	38	36	0	36	16	0	16	38	0	38	25	0	25	259	1	260	144	1	147
Da Viale Marco Polo	a Via Marelli	172	2	174	169	0	169	183	2	185	164	1	165	162	0	162	134	0	134	126	0	126	92	0	92	1202	5	1207	688	5	701
Ramo Via Marelli	Uscita verso Via Marelli	111	1	112	111	0	111	126	2	128	120	0	120	103	0	103	82	0	82	90	0	90	59	0	59	802	3	805	468	3	476
	in Rotatoria	61	1	62	58	0	58	57	0	57	44	1	45	59	0	59	52	0	52	36	0	36	33	0	33	400	2	402	220	2	225
	Ingresso da Via Marelli	118	1	119	88	0	88	104	2	106	69	0	69	68	0	68	73	0	73	54	0	54	47	0	47	621	3	624	379	3	387
Da Via Marelli	a Via Marco Polo dir. Saronno	179	2	181	146	0	146	161	2	163	113	1	114	127	0	127	125	0	125	90	0	90	80	0	80	1021	5	1026	599	5	612
Ramo Via Marco Polo dir. Saronno	Uscita verso Via Marco Polo dir. Saronno	137	2	139	106	0	106	122	2	124	71	1	72	84	0	84	86	0	86	37	0	37	44	0	44	687	5	692	436	5	449
	in Rotatoria	42	0	42	40	0	40	39	0	39	42	0	42	43	0	43	39	0	39	53	0	53	36	0	36	334	0	334	163	0	163
	Ingresso da Via Marco Polo dir. Saronno	156	1	157	142	1	143	146	0	146	130	1	131	121	0	121	103	0	103	95	0	95	90	0	90	983	3	986	574	3	582
Da Via Marco Polo dir. Saronno	a Via Cerro Maggiore	198	1	199	182	1	183	185	0	185	172	1	173	164	0	164	142	0	142	148	0	148	126	0	126	1317	3	1320	737	3	745
Totale	Ingressi	361	3	364	314	1	315	346	4	350	280	2	282	263	0	263	223	0	223	214	0	214	188	0	188	2189	10	2199	1301	10	1326
Totale	Uscite	361	3	364	314	1	315	346	4	350	280	2	282	263	0	263	223	0	223	214	0	214	188	0	188	2189	10	2199	1301	10	1326

ALLEGATO 2

**CONTEGGI CLASSIFICATI DEI FLUSSI DI TRAFFICO
FASCE 7.30-9.30 E 17.00-19.00**

ALLEGATO 2 - CONTEGGI CLASSIFICATI DEI FLUSSI DI TRAFFICO - SEZIONE 1
Sezione 1
Strada Via Repetti
Tratta
FLUSSI PER ORA E PER CATEGORIA
giorno di rilievo
10/10/2016
Lunedì
Senso Ingresso

	Categorie di veicoli												
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale	Totale Commer.	Flusso Ora (3)
				senza rim.	con rimor.	articolati							
7.30-7.45	135	0	2	1	0	0	0	138	2	2	142	3	548 511 435 357 280
7.45-8.00	133	0	4	3	0	0	0	140	0	1	141	7	
8.00-8.15	110	0	11	2	0	1	0	124	1	0	125	14	
8.15-8.30	120	0	10	3	0	0	0	133	2	0	135	13	
8.30-8.45	88	0	5	2	0	1	1	97	2	0	99	8	
8.45-9.00	63	0	2	1	0	0	0	66	1	0	67	3	
9.00-9.15	35	0	8	2	0	1	0	46	0	1	47	11	
9.15-9.30	44	0	8	3	0	0	1	56	0	0	56	11	
17.00-17.15	67	0	4	0	0	0	0	71	0	6	77	4	
17.15-17.30	65	0	7	1	0	0	0	73	1	3	77	8	
17.30-17.45	87	0	10	0	0	0	0	97	1	1	99	10	
17.45-18.00	107	0	6	1	0	0	0	114	1	3	118	7	
18.00-18.15	98	0	7	0	0	0	0	105	2	1	108	7	
18.15-18.30	95	0	7	1	1	0	1	105	1	1	107	9	
18.30-18.45	74	0	5	0	0	0	0	79	0	0	79	5	
18.45-19.00	58	1	3	0	0	0	0	62	1	1	64	3	
TOTALE	1379	1	99	20	1	3	3	1506	15	20	1541	120	
Var % (1)	91.57%	0.07%	6.57%	1.33%	0.07%	0.20%	0.20%	100.00%				7.97%	
Var % (2)	89.49%	0.06%	6.42%	1.30%	0.06%	0.19%	0.19%	97.73%	0.97%	1.30%	100.00%	7.79%	

Senso Uscita

Categorie di veicoli	Categorie di veicoli												
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale	Totale Commer.	Flusso Ora (3)
				senza rim.	con rimor.	articolati							
7.30-7.45	123	0	2	0	0	0	0	125	0	0	125	2	393 321 257 237 201
7.45-8.00	121	0	3	0	0	1	0	125	0	0	125	4	
8.00-8.15	68	0	8	0	0	0	0	76	0	0	76	8	
8.15-8.30	54	0	3	4	0	0	0	61	1	1	63	7	
8.30-8.45	50	0	3	0	0	0	0	53	0	1	54	3	
8.45-9.00	58	0	2	0	0	1	0	61	0	1	62	3	
9.00-9.15	43	0	5	3	0	0	1	52	0	0	52	8	
9.15-9.30	23	0	4	1	0	0	0	28	0	0	28	5	
17.00-17.15	98	0	6	3	0	0	0	107	0	2	109	9	
17.15-17.30	87	0	8	4	0	0	0	99	0	4	103	12	
17.30-17.45	88	0	9	5	0	0	1	103	1	4	108	14	
17.45-18.00	93	0	2	1	0	0	0	96	1	0	97	3	420
18.00-18.15	96	0	4	1	0	0	0	101	1	1	103	5	413
18.15-18.30	89	0	2	0	0	0	1	92	2	3	97	2	404
18.30-18.45	97	0	7	0	0	0	0	104	2	1	107	7	399
18.45-19.00	98	0	7	1	0	0	0	106	1	0	107	8	409
TOTALE	1286	0	75	23	0	2	3	1389	9	18	1416	92	
Var % (1)	92.58%	0.00%	5.40%	1.66%	0.00%	0.14%	0.22%	100.00%				6.62%	
Var % (2)	90.82%	0.00%	5.30%	1.62%	0.00%	0.14%	0.21%	98.09%	0.64%	1.27%	100.00%	6.50%	

Senso Bidirezionale

Categorie	Distribuzione												
	Categorie di veicoli												
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale	Totale Commer.	Flusso Ora (3)
senza rim.				con rimor.	articolati								
7.30-7.45	258	0	4	1	0	0	0	263	2	2	267	5	941 832 692 594 480
7.45-8.00	254	0	7	3	0	1	0	265	0	1	266	11	
8.00-8.15	178	0	19	2	0	1	0	200	1	0	201	22	
8.15-8.30	174	0	13	7	0	0	0	194	3	1	198	20	
8.30-8.45	138	0	8	2	0	1	1	150	2	1	153	11	
8.45-9.00	121	0	4	1	0	1	0	127	1	1	129	6	
9.00-9.15	78	0	13	5	0	1	1	98	0	1	99	19	
9.15-9.30	67	0	12	4	0	0	1	84	0	0	84	16	
17.00-17.15	165	0	10	3	0	0	0	178	0	8	186	13	
17.15-17.30	152	0	15	5	0	0	0	172	1	7	180	20	
17.30-17.45	175	0	19	5	0	0	1	200	2	5	207	24	
17.45-18.00	200	0	8	2	0	0	0	210	2	3	215	10	779
18.00-18.15	194	0	11	1	0	0	0	206	3	2	211	12	806
18.15-18.30	184	0	9	1	1	0	2	197	3	4	204	11	832
18.30-18.45	171	0	12	0	0	0	0	183	2	1	186	12	809
18.45-19.00	156	1	10	1	0	0	0	168	2	1	171	11	767
TOTALE	2665	1	174	43	1	5	6	2895	24	38	2957	223	
Var % (1)	92.06%	0.03%	6.01%	1.49%	0.03%	0.17%	0.21%	100.00%				7.70%	
Var % (2)	90.13%	0.03%	5.88%	1.45%	0.03%	0.17%	0.20%	97.90%	0.81%	1.29%	100.00%	7.54%	

(1) Riferito al totale escluso Moto-Bici

(2) Riferito al totale generale

(3) Riferito al totale escluso Bici

ALLEGATO 2 - CONTEGGI CLASSIFICATI DEI FLUSSI DI TRAFFICO - SEZIONE 2
Sezione 2
Strada Per Gerenzano
Tratta
FLUSSI PER ORA E PER CATEGORIA
giorno di rilievo
07/10/2016
Venerdì
Senso Ingresso

	Categorie di veicoli												
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale	Totale Commer.	Flusso Ora (3)
				senza rim.	con rimor.	articolati							
7.30-7.45	16	0	2	0	0	0	0	18	0	0	18	2	149 171 152 126 101
7.45-8.00	42	0	3	0	0	0	0	45	2	0	47	3	
8.00-8.15	40	0	3	1	0	0	0	44	0	0	44	4	
8.15-8.30	32	0	7	0	0	0	0	39	1	0	40	7	
8.30-8.45	35	0	3	1	0	0	0	39	1	1	41	4	
8.45-9.00	24	0	2	0	0	0	0	26	1	1	28	2	
9.00-9.15	18	0	1	0	0	0	0	19	0	1	20	1	
9.15-9.30	13	0	2	0	0	0	0	15	0	0	15	2	
17.00-17.15	28	0	4	0	0	0	0	32	1	3	36	4	
17.15-17.30	39	0	3	0	0	0	0	42	1	2	45	3	
17.30-17.45	41	0	3	0	0	0	0	44	1	2	47	3	
17.45-18.00	59	0	4	0	0	0	0	63	0	0	63	4	183
18.00-18.15	41	0	4	0	0	0	0	45	1	1	47	4	196
18.15-18.30	40	0	3	0	0	0	0	43	1	0	44	3	197
18.30-18.45	50	0	2	0	0	0	0	52	1	1	54	2	205
18.45-19.00	30	0	5	0	0	0	0	35	3	1	39	5	178
TOTALE	548	0	51	2	0	0	0	601	14	13	628	48	
Var % (1)	91.18%	0.00%	8.49%	0.33%	0.00%	0.00%	0.00%	100.00%				7.99%	
Var % (2)	87.26%	0.00%	8.12%	0.32%	0.00%	0.00%	0.00%	95.70%	2.23%	2.07%	100.00%	7.64%	

Senso Uscita

Categorie di veicoli	Categorie di veicoli												
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale	Totale Commer.	Flusso Ora (3)
				senza rim.	con rimor.	articolati							
7.30-7.45	41	0	2	0	0	0	0	43	1	0	44	2	205 204 184 154 127
7.45-8.00	52	0	5	1	0	0	0	58	1	0	59	6	
8.00-8.15	49	0	2	0	0	0	0	51	2	0	53	2	
8.15-8.30	39	0	8	1	0	0	0	48	1	0	49	9	
8.30-8.45	38	0	4	0	0	0	0	42	2	0	44	4	
8.45-9.00	31	0	4	2	0	0	0	37	0	1	38	6	
9.00-9.15	19	0	3	0	0	0	0	22	0	1	23	3	
9.15-9.30	19	0	1	1	0	0	0	21	1	0	22	2	
17.00-17.15	23	0	2	2	0	0	0	27	1	3	31	4	
17.15-17.30	33	0	0	0	0	0	1	34	0	2	36	0	
17.30-17.45	32	0	2	0	0	0	0	34	0	2	36	2	
17.45-18.00	43	0	1	0	0	0	0	44	1	0	45	1	143
18.00-18.15	37	0	1	0	0	0	0	38	1	1	40	1	152
18.15-18.30	27	0	1	1	0	0	0	29	1	1	31	2	148
18.30-18.45	24	0	5	0	0	0	0	29	1	0	30	5	143
18.45-19.00	32	0	1	0	0	0	0	33	1	0	34	1	132
TOTALE	539	0	42	8	0	0	1	590	14	11	615	49	
Var % (1)	91.36%	0.00%	7.12%	1.36%	0.00%	0.00%	0.17%	100.00%				8.31%	
Var % (2)	87.64%	0.00%	6.83%	1.30%	0.00%	0.00%	0.16%	95.93%	2.28%	1.79%	100.00%	7.97%	

Senso Bidirezionale

Categorie	Categorie di veicoli												
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale	Totale Commer.	Flusso Ora (3)
				senza rim.	con rimor.	articolati							
7.30-7.45	57	0	4	0	0	0	0	61	1	0	62	4	353
7.45-8.00	94	0	8	1	0	0	0	103	3	0	106	9	
8.00-8.15	89	0	5	1	0	0	0	95	2	0	97	6	
8.15-8.30	71	0	15	1	0	0	0	87	2	0	89	16	
8.30-8.45	73	0	7	1	0	0	0	81	3	1	85	8	
8.45-9.00	55	0	6	2	0	0	0	63	1	2	66	8	
9.00-9.15	37	0	4	0	0	0	0	41	0	2	43	4	
9.15-9.30	32	0	3	1	0	0	0	36	1	0	37	4	
17.00-17.15	51	0	6	2	0	0	0	59	2	6	67	8	
17.15-17.30	72	0	3	0	0	0	1	76	1	4	81	3	
17.30-17.45	73	0	5	0	0	0	0	78	1	4	83	5	
17.45-18.00	102	0	5	0	0	0	0	107	1	0	108	5	
18.00-18.15	78	0	5	0	0	0	0	83	2	2	87	5	
18.15-18.30	67	0	4	1	0	0	0	72	2	1	75	5	
18.30-18.45	74	0	7	0	0	0	0	81	2	1	84	7	
18.45-19.00	62	0	6	0	0	0	0	68	4	1	73	6	
TOTALE	1087	0	93	10	0	0	1	1191	28	24	1243	103	
Var % (1)	91.27%	0.00%	7.81%	0.84%	0.00%	0.00%	0.08%	100.00%				8.65%	
Var % (2)	87.45%	0.00%	7.48%	0.80%	0.00%	0.00%	0.08%	95.82%	2.25%	1.93%	100.00%	8.29%	

(1) Riferito al totale escluso Moto-Bici

(2) Riferito al totale generale

(3) Riferito al totale escluso Bici

ALLEGATO 2 - CONTEGGI CLASSIFICATI DEI FLUSSI DI TRAFFICO - SEZIONE 3

Sezione 3

Strada Via Barbara Melzi

Tratta

FLUSSI PER ORA E PER CATEGORIA

giorno di rilievo

04/10/2016

Martedì

Senso Ingresso

Cens. ingresso	Categorie di veicoli												
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale	Totale Commer.	Flusso Ora (3)
				senza rim.	con rimor.	articolati							
7.30-7.45	26	0	2	0	0	0	0	28	0	1	29	2	133 144 155 156 134
7.45-8.00	27	0	3	0	0	0	0	30	1	1	32	3	
8.00-8.15	25	0	3	0	0	0	0	28	2	0	30	3	
8.15-8.30	44	0	1	0	0	0	0	45	1	1	47	1	
8.30-8.45	38	0	1	0	0	0	0	39	0	0	39	1	
8.45-9.00	37	2	0	0	0	0	0	39	1	0	40	0	
9.00-9.15	29	0	1	0	0	0	0	30	0	0	30	1	
9.15-9.30	21	0	2	0	0	0	0	23	0	0	23	2	
17.00-17.15	61	0	0	0	0	0	0	61	2	1	64	0	
17.15-17.30	51	0	3	0	0	0	0	54	1	0	55	3	
17.30-17.45	54	0	1	0	0	0	0	55	2	2	59	1	
17.45-18.00	46	0	1	0	0	0	0	47	2	0	49	1	
18.00-18.15	36	0	0	0	0	0	0	36	2	5	43	0	
18.15-18.30	36	0	4	0	0	0	0	40	1	1	42	4	
18.30-18.45	39	0	4	0	0	0	0	43	0	5	48	4	
18.45-19.00	34	0	2	0	0	0	0	36	1	0	37	2	
TOTALE	604	2	28	0	0	0	0	634	16	17	667	26	
Var % (1)	95.27%	0.32%	4.42%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	100.00%				4.10%	
Var % (2)	90.55%	0.30%	4.20%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	95.05%	2.40%	2.55%	100.00%	3.90%	

Senso Uscita

	Categorie di veicoli												
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE		Bici	Totale Generale	Totale Commer.	Flusso Ora (3)
				senza rim.	con rimor.	articolati							
7.30-7.45	33	0	2	0	0	0	0	35	3	1	39	2	161 157 123 98 89
7.45-8.00	50	0	4	0	0	0	0	54	5	0	59	4	
8.00-8.15	37	0	1	0	0	0	0	38	1	0	39	1	
8.15-8.30	26	0	1	1	0	0	0	28	0	1	29	2	
8.30-8.45	29	0	4	0	0	0	0	33	0	0	33	4	
8.45-9.00	19	0	1	1	0	0	0	21	0	0	21	2	
9.00-9.15	11	0	2	0	0	0	0	13	1	2	16	2	
9.15-9.30	16	0	4	0	0	0	0	20	0	1	21	4	
17.00-17.15	19	0	2	0	0	0	0	21	1	1	23	2	
17.15-17.30	27	0	2	0	0	0	0	29	0	1	30	2	
17.30-17.45	43	0	2	0	0	0	0	45	0	0	45	2	
17.45-18.00	44	0	6	0	0	0	0	50	2	2	54	6	147
18.00-18.15	39	0	1	0	0	0	0	40	1	2	43	1	166
18.15-18.30	36	0	2	1	0	0	0	39	1	1	41	3	177
18.30-18.45	32	0	1	0	0	0	0	33	0	0	33	1	165
18.45-19.00	37	0	0	0	0	0	0	37	0	0	37	0	151
TOTALE	498	0	35	3	0	0	0	536	15	12	563	38	
Var % (1)	92.91%	0.00%	6.53%	0.56%	0.00%	0.00%	0.00%	100.00%				7.09%	
Var % (2)	88.45%	0.00%	6.22%	0.53%	0.00%	0.00%	0.00%	95.20%	2.66%	2.13%	100.00%	6.75%	

Senso Bidirezionale

Categorie	Categorie di veicoli												
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale	Totale Commer.	Flusso Ora (3)
				senza rim.	con rimor.	articolati							
7.30-7.45	59	0	4	0	0	0	0	63	3	2	68	4	294 301 278 254 222
7.45-8.00	77	0	7	0	0	0	0	84	6	1	91	7	
8.00-8.15	62	0	4	0	0	0	0	66	3	0	69	4	
8.15-8.30	70	0	2	1	0	0	0	73	1	2	76	3	
8.30-8.45	67	0	5	0	0	0	0	72	0	0	72	5	
8.45-9.00	56	2	1	1	0	0	0	60	1	0	61	2	
9.00-9.15	40	0	3	0	0	0	0	43	1	2	46	3	
9.15-9.30	37	0	6	0	0	0	0	43	0	1	44	6	
17.00-17.15	80	0	2	0	0	0	0	82	3	2	87	2	
17.15-17.30	78	0	5	0	0	0	0	83	1	1	85	5	
17.30-17.45	97	0	3	0	0	0	0	100	2	2	104	3	
17.45-18.00	90	0	7	0	0	0	0	97	4	2	103	7	367
18.00-18.15	75	0	1	0	0	0	0	76	3	7	86	1	361
18.15-18.30	72	0	6	1	0	0	0	79	2	2	83	7	359
18.30-18.45	71	0	5	0	0	0	0	76	0	5	81	5	334
18.45-19.00	71	0	2	0	0	0	0	73	1	0	74	2	308
TOTALE	1102	2	63	3	0	0	0	1170	31	29	1230	66	
Var % (1)	94.19%	0.17%	5.38%	0.26%	0.00%	0.00%	0.00%	100.00%				5.64%	
Var % (2)	89.59%	0.16%	5.12%	0.24%	0.00%	0.00%	0.00%	95.12%	2.52%	2.36%	100.00%	5.37%	

(1) Riferito al totale escluso Moto-Bici

(2) Riferito al totale generale

(3) Riferito al totale escluso Bici

ALLEGATO 2 - CONTEGGI CLASSIFICATI DEI FLUSSI DI TRAFFICO - SEZIONE 4
Sezione 4
Strada Provinciale Saronnese (Montelungo)
Tratta
FLUSSI PER ORA E PER CATEGORIA
giorno di rilievo
26/09/2016
Lunedì
Senso Ingresso

Cens. ingresso	Categorie di veicoli												
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale	Totale Commer.	Flusso Ora (3)
				senza rim.	con rimor.	articolati							
7.30-7.45	64	0	8	6	0	0	0	78	9	1	88	14	610 728 746 749 742
7.45-8.00	151	1	8	2	0	0	0	162	1	1	164	10	
8.00-8.15	117	0	19	7	0	0	0	143	8	0	151	26	
8.15-8.30	162	1	18	6	0	1	1	189	7	1	197	25	
8.30-8.45	180	1	12	5	0	0	0	198	4	1	203	17	
8.45-9.00	153	0	16	5	0	0	1	175	6	0	181	21	
9.00-9.15	116	1	24	3	0	2	0	146	7	0	153	29	
9.15-9.30	154	1	27	6	0	0	0	188	1	1	190	33	
17.00-17.15	159	0	18	8	0	0	1	186	9	0	195	891 919 935 942 883	
17.15-17.30	203	0	14	3	0	0	0	220	13	2	235		
17.30-17.45	186	0	18	3	0	1	0	208	9	4	221		
17.45-18.00	216	1	11	3	0	2	0	233	10	0	243		
18.00-18.15	201	0	14	1	0	1	1	218	11	1	230		
18.15-18.30	224	0	13	0	0	1	0	238	12	2	252		
18.30-18.45	200	1	11	1	0	1	0	214	13	0	227		
18.45-19.00	172	0	9	2	0	0	0	183	3	0	186		
TOTALE	2658	7	240	61	0	9	4	2979	123	14	3116		175
Var % (1)	89.22%	0.23%	8.06%	2.05%	0.00%	0.30%	0.13%	100.00%				5.87%	
Var % (2)	85.30%	0.22%	7.70%	1.96%	0.00%	0.29%	0.13%	95.60%	3.95%	0.45%	100.00%	5.62%	

Senso Uscita

Categorie	Categorie di veicoli												
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale	Totale Commer.	Flusso Ora (3)
				senza rim.	con rimor.	articolati							
7.30-7.45	198	2	10	2	4	2	0	218	6	3	227	18	969
7.45-8.00	195	1	17	8	1	1	0	223	9	1	233	27	
8.00-8.15	214	0	12	8	2	0	0	236	3	1	240	22	
8.15-8.30	196	0	9	12	4	2	0	223	6	4	233	27	
8.30-8.45	162	0	14	17		1	0	194	11	4	209	32	
8.45-9.00	151	0	8	15	2	0	1	177	4	0	181	25	
9.00-9.15	155	0	0	9	1	0	0	165	2	0	167	10	
9.15-9.30	146	0	3	12	2	3	1	167	3	0	170	20	
17.00-17.15	153	0	16	1	0	2	1	173	4	0	177	19	
17.15-17.30	143	0	15	0	0	1	0	159	12	1	172	16	
17.30-17.45	176	0	18	2	0	0	0	196	7	0	203	20	
17.45-18.00	174	0	10	1	0	0	0	185	8	1	194	11	
18.00-18.15	164	0	16	0	0	0	0	180	7	1	188	16	
18.15-18.30	178	0	12	0	0	1	0	191	7	0	198	13	
18.30-18.45	132	0	7	0	0	0	0	139	8	3	150	7	
18.45-19.00	155	0	5	1	0	2	0	163	0	0	163	8	
TOTALE	2692	3	172	88	16	15	3	2989	97	19	2942	283	
Var % (1)	90.06%	0.10%	5.75%	2.94%	0.54%	0.50%	0.10%	100.00%				9.47%	
Var % (2)	91.50%	0.10%	5.85%	2.99%	0.54%	0.51%	0.10%	101.60%	3.30%	0.65%	100.00%	9.62%	

Senso Bidirezionale

Categorie	Strutturazione												
	Categorie di veicoli												
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale	Totale Commer.	Flusso Ora (3)
senza rim.				con rimor.	articolati								
7.30-7.45	262	2	18	8	4	2	0	296	15	4	315	32	1579 1681 1658 1588 1524
7.45-8.00	346	2	25	10	1	1	0	385	10	2	397	37	
8.00-8.15	331	0	31	15	2	0	0	379	11	1	391	48	
8.15-8.30	358	1	27	18	4	3	1	412	13	5	430	52	
8.30-8.45	342	1	26	22	0	1	0	392	15	5	412	49	
8.45-9.00	304	0	24	20	2	0	2	352	10	0	362	46	
9.00-9.15	271	1	24	12	1	2	0	311	9	0	320	39	
9.15-9.30	300	1	30	18	2	3	1	355	4	1	360	53	
17.00-17.15	312	0	34	9	0	2	2	359	13	0	372	45	
17.15-17.30	346	0	29	3	0	1	0	379	25	3	407	33	
17.30-17.45	362	0	36	5	0	1	0	404	16	4	424	42	
17.45-18.00	390	1	21	4	0	2	0	418	18	1	437	27	1629
18.00-18.15	365	0	30	1	0	1	1	398	18	2	418	32	1660
18.15-18.30	402	0	25	0	0	2	0	429	19	2	450	27	1706
18.30-18.45	332	1	18	1	0	1	0	353	21	3	377	20	1654
18.45-19.00	327	0	14	3	0	2	0	346	3	0	349	19	1573
TOTALE	5350	10	412	149	16	24	7	5968	220	33	6221	601	
Var % (1)	89.64%	0.17%	6.90%	2.50%	0.27%	0.40%	0.12%	100.00%				10.07%	
Var % (2)	86.00%	0.16%	6.62%	2.40%	0.26%	0.39%	0.11%	95.93%	3.54%	0.53%	100.00%	9.66%	

(1) Riferito al totale escluso Moto-Bici

(2) Riferito al totale generale

(3) Riferito al totale escluso Bici

ALLEGATO 2 - CONTEGGI CLASSIFICATI DEI FLUSSI DI TRAFFICO - SEZIONE 4

Sezione 5

Strada Via Marco Polo

Tratta

FLUSSI PER ORA E PER CATEGORIA

giorno di rilievo

27/09/2016

Martedì

Senso Ingresso

Cens. ingresso	Categorie di veicoli												
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale	Totale Commer.	Flusso Ora (3)
				senza rim.	con rimor.	articolati							
7.30-7.45	9	0	5	1	0	0	0	15	1	0	16	6	128
7.45-8.00	25	0	8	3	0	0	0	36	1	0	37	11	
8.00-8.15	20	0	7	0	0	1	0	28	0	0	28	8	
8.15-8.30	36	0	4	1	0	0	0	41	0	0	41	5	
8.30-8.45	22	0	3	0	0	0	0	25	0	0	25	3	
8.45-9.00	17	0	4	0	0	0	1	22	0	0	22	4	
9.00-9.15	20	0	5	0	0	1	0	26	1	0	27	6	
9.15-9.30	21	0	4	0	1	0	0	26	1	0	27	5	
17.00-17.15	21	0	2	2	0	0	1	26	1	0	27	4	
17.15-17.30	30	0	8	0	0	2	0	40	0	0	40	10	
17.30-17.45	31	0	3	0	0	0	0	34	1	0	35	3	
17.45-18.00	59	0	6	0	0	0	0	65	0	0	65	6	
18.00-18.15	37	0	4	0	0	0	1	42	1	0	43	4	
18.15-18.30	41	0	6	0	0	1	0	48	1	0	49	7	
18.30-18.45	34	0	2	0	0	0	0	36	3	0	39	2	
18.45-19.00	32	0	2	0	0	0	0	34	1	0	35	2	
TOTALE	455	0	73	7	1	5	3	544	12	0	556	84	
Var % (1)	83.64%	0.00%	13.42%	1.29%	0.18%	0.92%	0.55%	100.00%				15.44%	
Var % (2)	81.83%	0.00%	13.13%	1.26%	0.18%	0.90%	0.54%	97.84%	2.16%	0.00%	100.00%	15.11%	

Senso Ingresso da Rescaldina

	Ingresso da Rosadama												
	Categorie di veicoli												
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale	Totale Commer.	Flusso Ora (3)
senza rim.				con rimor.	articolati								
7.30-7.45	27	0	0	2	0	0	0	29	0	0	29	2	211 220 177 148 140
7.45-8.00	61	0	0	4	0	0	0	65	0	2	67	4	
8.00-8.15	58	0	0	3	0	0	0	61	1	0	62	3	
8.15-8.30	31	1	2	3	2	0	0	39	0	0	39	7	
8.30-8.45	31	0	1	3	0	0	1	36	0	0	36	4	
8.45-9.00	23	0	0	0	1	0	0	24	1	0	25	1	
9.00-9.15	23	0	2	3	0	1	1	30	0	0	30	6	
9.15-9.30	33	0	0	0	2	0	0	35	0	0	35	2	
17.00-17.15	48	0	5	1	0	0	0	54	1	0	55	6	
17.15-17.30	39	0	3	1	0	2	0	45	1	0	46	6	
17.30-17.45	68	0	0	0	0	0	0	68	2	0	70	0	
17.45-18.00	47	0	1	1	0	0	3	52	0	0	52	2	230
18.00-18.15	47	0	0	0	0	0	0	47	3	0	50	0	223
18.15-18.30	45	0	3	0	0	0	1	49	0	0	49	3	224
18.30-18.45	52	0	2	2	0	0	1	57	2	0	59	4	216
18.45-19.00	31	0	2	1	0	0	0	34	0	0	34	3	195
TOTALE	664	1	21	24	5	3	7	725	11	2	738	50	
Var % (1)	91.59%	0.14%	2.90%	3.31%	0.69%	0.41%	0.97%	100.00%				6.90%	
Var % (2)	89.97%	0.14%	2.85%	3.25%	0.68%	0.41%	0.95%	98.24%	1.49%	0.27%	100.00%	6.78%	

Senso Bidirezionale

Categorie	Categorie di veicoli												
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale	Totale Commer.	Flusso Ora (3)
				senza rim.	con rimor.	articolati							
7.30-7.45	36	0	5	3	0	0	0	44	1	0	45	8	338
7.45-8.00	86	0	8	7	0	0	0	101	1	2	104	15	
8.00-8.15	78	0	7	3	0	1	0	89	1	0	90	11	
8.15-8.30	67	1	6	4	2	0	0	80	0	0	80	12	
8.30-8.45	53	0	4	3	0	0	1	61	0	0	61	7	
8.45-9.00	40	0	4	0	1	0	1	46	1	0	47	5	
9.00-9.15	43	0	7	3	0	2	1	56	1	0	57	12	
9.15-9.30	54	0	4	0	3	0	0	61	1	0	62	7	
17.00-17.15	69	0	7	3	0	0	1	80	2	0	82	10	
17.15-17.30	69	0	11	1	0	4	0	85	1	0	86	16	
17.30-17.45	99	0	3	0	0	0	0	102	3	0	105	3	
17.45-18.00	106	0	7	1	0	0	3	117	0	0	117	8	
18.00-18.15	84	0	4	0	0	0	1	89	4	0	93	4	
18.15-18.30	86	0	9	0	0	1	1	97	1	0	98	10	
18.30-18.45	86	0	4	2	0	0	1	93	5	0	98	6	
18.45-19.00	63	0	4	1	0	0	0	68	1	0	69	5	
TOTALE	1119	1	94	31	6	8	10	1269	23	2	1294	139	
Var % (1)	88.18%	0.08%	7.41%	2.44%	0.47%	0.63%	0.79%	100.00%				10.95%	
Var % (2)	86.48%	0.08%	7.26%	2.40%	0.46%	0.62%	0.77%	98.07%	1.78%	0.15%	100.00%	10.74%	

(1) Riferito al totale escluso Moto-Bici

(2) Riferito al totale generale

(3) Riferito al totale escluso Bici

ALLEGATO 2 - CONTEGGI CLASSIFICATI DEI FLUSSI DI TRAFFICO - SEZIONE 6

Sezione 6A

Strada Provinciale Saronnese Ovest lato Castellanza

Tratta

FLUSSI PER ORA E PER CATEGORIA

giorno di rilievo

28/09/2016

Mercoledì

Senso Ingresso da Rescaldina

Censito	Ingresso da Riscadina												
	Categorie di veicoli												
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale	Totale Commer.	Flusso Ora (3)
senza rim.				con rimor.	articolati								
7.30-7.45	172	0	27	8	0	0	2	209	10	2	221	35	762
7.45-8.00	116	0	12	1	0	2	1	132	4	1	137	15	
8.00-8.15	185	0	13	3	1	0	0	202	4	1	207	17	
8.15-8.30	155	0	20	6	0	1	0	182	2	0	184	27	
8.30-8.45	130	0	13	1	0	1	0	145	5	0	150	15	
8.45-9.00	143	0	26	5	0	2	0	176	6	0	182	33	
9.00-9.15	103	0	21	3	0	2	1	130	2	1	133	26	
9.15-9.30	143	0	16	7	0	3	1	170	1	1	172	26	
17.00-17.15	163	0	17	3	0	2	0	185	13	3	201	22	
17.15-17.30	141	0	9	0	0	0	0	150	6	0	156	9	
17.30-17.45	160	0	11	3	0	2	0	176	8	0	184	16	
17.45-18.00	170	0	11	1	1	0	1	184	6	2	192	13	
18.00-18.15	198	0	9	0	0	0	3	210	15	1	226	9	
18.15-18.30	179	0	9	0	0	0	1	189	9	2	200	9	
18.30-18.45	173	0	8	1	0	0	0	182	4	0	186	9	
18.45-19.00	146	0	5	0	0	0	0	151	1	1	153	5	
TOTALE	2477	0	227	42	2	15	10	2773	96	15	2884	281	
Var % (1)	89.33%	0.00%	8.19%	1.51%	0.07%	0.54%	0.36%	100.00%				10.13%	
Var % (2)	85.89%	0.00%	7.87%	1.46%	0.07%	0.52%	0.35%	96.15%	3.33%	0.52%	100.00%	9.74%	

Senso Uscita da Rescaldina

Categorie	Categorie di veicoli												
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale	Totale Commer.	Flusso Ora (3)
				senza rim.	con rimor.	articolati							
7.30-7.45	176	1	8	3	0	1	1	190	10	0	200	12	757
7.45-8.00	99	0	6	5	0	1	1	112	4	2	118	12	
8.00-8.15	187	0	14	15	0	2	1	219	9	0	228	31	
8.15-8.30	151	0	11	12	0	0	1	175	7	0	182	23	
8.30-8.45	134	12	6	0	0	0	0	152	5	0	157	6	
8.45-9.00	114	0	8	5	1	0	2	130	5	1	136	14	
9.00-9.15	97	0	15	12	0	1	1	126	4	1	131	28	
9.15-9.30	89	2	15	8	1	0	0	115	4	3	122	24	
17.00-17.15	153	0	16	1	0	2	1	173	4	0	177	19	
17.15-17.30	143	0	15	0	0	1	0	159	12	1	172	16	
17.30-17.45	176	0	18	2	0	0	0	196	7	0	203	20	
17.45-18.00	174	0	10	1	0	0	0	185	8	1	194	11	
18.00-18.15	164	0	16	0	0	0	7	187	0	1	188	16	
18.15-18.30	178	0	12	0	0	1	0	191	7	0	198	13	
18.30-18.45	132	0	7	0	0	0	0	139	8	3	150	7	
18.45-19.00	155	0	5	1	0	2	0	163	0	0	163	8	
TOTALE	2322	15	182	65	2	11	15	2612	94	13	2719	252	
Var % (1)	88.90%	0.57%	6.97%	2.49%	0.08%	0.42%	0.57%	100.00%				9.65%	
Var % (2)	85.40%	0.55%	6.69%	2.39%	0.07%	0.40%	0.55%	96.06%	3.46%	0.48%	100.00%	9.27%	

Senso Bidirezionale

Categorie	Categorie di veicoli												
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale	Totale Commer.	Flusso Ora (3)
				senza rim.	con rimor.	articolati							
7.30-7.45	348	1	35	11	0	1	3	399	20	2	421	47	1519 1410 1478 1307 1237 <

(1) Riferito al totale escluso Moto-Bici

(2) Riferito al totale generale

(3) Riferito al totale escluso Bici

ALLEGATO 2 - CONTEGGI CLASSIFICATI DEI FLUSSI DI TRAFFICO - SEZIONE 6

Sezione 6B

Strada Via Legnano

Tratta

FLUSSI PER ORA E PER CATEGORIA

giorno di rilievo

30/09/2016

Venerdì

Senso Ingresso Rescaldina

Censù	Ingresso Residenza												
	Categorie di veicoli												
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale	Totale Commer.	Flusso Ora (3)
senza rim.				con rimor.	articolati								
7.30-7.45	137	0	1	0	0	0	0	138	1	0	139	1	560 540 478 418 338
7.45-8.00	134	0	2	1	0	0	1	138	7	1	146	3	
8.00-8.15	124	0	5	2	0	0	0	131	3	0	134	7	
8.15-8.30	129	1	9	1	0	0	0	140	3	0	143	10	
8.30-8.45	106	1	6	1	0	0	1	115	1	2	118	7	
8.45-9.00	75	0	3	1	0	0	0	79	3	1	83	4	
9.00-9.15	66	1	4	1	0	0	0	72	1	0	73	5	
9.15-9.30	53	0	6	0	1	0	0	60	3	0	63	7	
17.00-17.15	99	0	5	1	0	0	0	105	2	0	107	6	
17.15-17.30	103	0	7	0	0	0	0	110	3	0	113	7	
17.30-17.45	108	1	4	0	0	0	0	113	2	3	118	4	
17.45-18.00	123	7	0	0	0	0	1	131	3	5	139	0	474
18.00-18.15	108	0	8	0	0	0	2	118	3	3	124	8	489
18.15-18.30	131	0	3	0	0	0	0	134	2	1	137	3	512
18.30-18.45	126	1	7	0	0	0	0	134	3	4	141	7	534
18.45-19.00	101	0	4	0	0	0	0	105	6	3	114	4	501
TOTALE	1723	12	74	8	1	0	5	1823	46	23	1892	79	
Var % (1)	94.51%	0.66%	4.06%	0.44%	0.05%	0.00%	0.27%	100.00%				4.33%	
Var % (2)	91.07%	0.63%	3.91%	0.42%	0.05%	0.00%	0.26%	96.35%	2.43%	1.22%	100.00%	4.18%	

Senso Uscita da Rescaldina

Periodo	Categorie di veicoli												
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale	Totale Commer.	Flusso Ora (3)
				senza rim.	con rimor.	articolati							
7.30-7.45	153	1	5	0	0	0	0	159	3	7	169	5	507 460 430 412 382
7.45-8.00	129	1	2	1	0	0	0	133	6	8	147	3	
8.00-8.15	86	1	4	0	0	0	0	91	4	2	97	4	
8.15-8.30	99	0	11	1	0	0	0	111	2	3	116	12	
8.30-8.45	102	1	8	1	0	0	0	112	1	0	113	9	
8.45-9.00	95	1	9	0	0	0	0	105	4	4	113	9	
9.00-9.15	67	0	6	0	0	0	1	74	2	1	77	6	
9.15-9.30	71	1	10	0	0	0	0	82	1	2	85	10	
17.00-17.15	101	0	4	2	1	0	0	108	6	3	117	7	
17.15-17.30	160	1	7	1	0	0	0	169	6	2	177	8	
17.30-17.45	130	0	5	2	0	0	0	137	6	7	150	7	
17.45-18.00	138	0	4	1	0	0	0	143	3	5	151	5	
18.00-18.15	138	1	3	1	0	0	0	143	0	6	149	4	
18.15-18.30	119	0	3	1	0	0	0	123	5	5	133	4	
18.30-18.45	118	0	8	2	0	0	0	128	4	0	132	10	
18.45-19.00	107	0	3	0	0	0	0	110	6	1	117	3	
TOTALE	1813	8	92	13	1	0	1	1928	59	56	2043	103	
Var % (1)	94.04%	0.41%	4.77%	0.67%	0.05%	0.00%	0.05%	100.00%				5.34%	
Var % (2)	88.74%	0.39%	4.50%	0.64%	0.05%	0.00%	0.05%	94.37%	2.89%	2.74%	100.00%	5.04%	

Senso Bidirezionale

Categorie	Distribuzione												
	Categorie di veicoli												
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale	Totale Commer.	Flusso Ora (3)
senza rim.				con rimor.	articolati								
7.30-7.45	290	1	6	0	0	0	0	297	4	7	308	6	1067
7.45-8.00	263	1	4	2	0	0	1	271	13	9	293	6	
8.00-8.15	210	1	9	2	0	0	0	222	7	2	231	11	
8.15-8.30	228	1	20	2	0	0	0	251	5	3	259	22	
8.30-8.45	208	2	14	2	0	0	1	227	2	2	231	16	
8.45-9.00	170	1	12	1	0	0	0	184	7	5	196	13	
9.00-9.15	133	1	10	1	0	0	1	146	3	1	150	11	
9.15-9.30	124	1	16	0	1	0	0	142	4	2	148	17	
17.00-17.15	200	0	9	3	1	0	0	213	8	3	224	13	
17.15-17.30	263	1	14	1	0	0	0	279	9	2	290	15	
17.30-17.45	238	1	9	2	0	0	0	250	8	10	268	11	
17.45-18.00	261	7	4	1	0	0	1	274	6	10	290	5	
18.00-18.15	246	1	11	1	0	0	2	261	3	9	273	12	
18.15-18.30	250	0	6	1	0	0	0	257	7	6	270	7	
18.30-18.45	244	1	15	2	0	0	0	262	7	4	273	17	
18.45-19.00	208	0	7	0	0	0	0	215	12	4	231	7	
TOTALE	3536	20	166	21	2	0	6	3751	105	79	3935	189	
Var % (1)	94.27%	0.53%	4.43%	0.56%	0.05%	0.00%	0.16%	100.00%				5.04%	
Var % (2)	89.86%	0.51%	4.22%	0.53%	0.05%	0.00%	0.15%	95.32%	2.67%	2.01%	100.00%	4.80%	

(1) Riferito al totale escluso Moto-Bici

(2) Riferito al totale generale

(3) Riferito al totale escluso Bici

ALLEGATO 2 - CONTEGGI CLASSIFICATI DEI FLUSSI DI TRAFFICO - SEZIONE 7

Sezione 7

Strada Via Castellanza

Tratta

FLUSSI PER ORA E PER CATEGORIA

giorno di rilievo

11/10/2016

Martedì

Senso Ingresso Rescaldina

Censù	Ingresso Residenza												
	Categorie di veicoli												
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale	Totale Commer.	Flusso Ora (3)
senza rim.				con rimor.	articolati								
7.30-7.45	28	0	0	1	0	0	0	29	0	0	29	1	212 222 185 149 129
7.45-8.00	69	1	1	0	0	0	0	71	1	0	72	1	
8.00-8.15	55	0	4	0	0	0	0	59	0	0	59	4	
8.15-8.30	48	0	2	0	0	0	0	50	1	0	51	2	
8.30-8.45	37	0	3	0	0	0	0	40	0	1	41	3	
8.45-9.00	34	0	1	0	0	0	0	35	0	8	43	1	
9.00-9.15	16	0	7	0	0	0	0	23	1	0	24	7	
9.15-9.30	26	0	2	1	0	0	0	29	0	0	29	3	
17.00-17.15	40	0	4	0	0	1	0	45	0	2	47	5	
17.15-17.30	30	0	4	0	0	0	0	34	3	1	38	4	
17.30-17.45	39	0	6	0	0	1	0	46	0	0	46	7	
17.45-18.00	45	0	5	0	0	0	0	50	2	0	52	5	181
18.00-18.15	32	0	4	0	0	0	0	36	0	2	38	4	170
18.15-18.30	44	0	3	1	0	0	0	48	1	1	50	4	184
18.30-18.45	32	0	1	1	0	0	0	34	0	0	34	2	172
18.45-19.00	42	0	3	0	0	0	0	45	0	1	46	3	166
TOTALE	617	1	50	4	0	2	0	674	9	16	699	53	
Var % (1)	91.54%	0.15%	7.42%	0.59%	0.00%	0.30%	0.00%	100.00%				7.86%	
Var % (2)	88.27%	0.14%	7.15%	0.57%	0.00%	0.29%	0.00%	96.42%	1.29%	2.29%	100.00%	7.58%	

Senso Uscita da Rescaldina

Categorie	Categorie di veicoli												
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale	Totale Commer.	Flusso Ora (3)
				senza rim.	con rimor.	articolati							
7.30-7.45	43	0	2	0	0	0	0	45	1	2	48	2	269 275 225 195 193
7.45-8.00	84	1	7	2	0	0	0	94	1	4	99	9	
8.00-8.15	62	0	4	0	0	0	0	66	1	0	67	4	
8.15-8.30	53	0	6	0	0	0	0	59	1	0	60	6	
8.30-8.45	47	0	2	1	0	0	0	50	1	1	52	3	
8.45-9.00	38	0	9	0	0	0	0	47	0	0	47	9	
9.00-9.15	33	0	3	0	0	0	0	36	1	0	37	3	
9.15-9.30	48	0	8	1	0	0	0	57	0	1	58	9	
17.00-17.15	39	1	4	0	0	0	1	45	2	1	48	4	
17.15-17.30	50	0	6	0	0	0	0	56	0	0	56	6	
17.30-17.45	31	0	3	1	0	1	0	36	1	0	37	5	
17.45-18.00	49	0	1	0	0	0	0	50	0	0	50	1	193
18.00-18.15	53	0	1	0	0	0	0	54	0	0	54	1	199
18.15-18.30	41	0	4	0	0	0	0	45	2	1	48	4	189
18.30-18.45	42	0	3	0	0	0	0	45	1	1	47	3	196
18.45-19.00	56	0	4	0	0	0	0	60	1	0	61	4	206
TOTALE	769	2	67	5	0	1	1	845	13	11	869	69	
Var % (1)	91.01%	0.24%	7.93%	0.59%	0.00%	0.12%	0.12%	100.00%				8.17%	
Var % (2)	88.49%	0.23%	7.71%	0.58%	0.00%	0.12%	0.12%	97.24%	1.50%	1.27%	100.00%	7.94%	

Senso Bidirezionale

Categorie	Categorie di veicoli												
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale	Totale Commer.	Flusso Ora (3)
				senza rim.	con rimor.	articolati							
7.30-7.45	71	0	2	1	0	0	0	74	1	2	77	3	481 497 409 344 322
7.45-8.00	153	2	8	2	0	0	0	165	2	4	171	10	
8.00-8.15	117	0	8	0	0	0	0	125	1	0	126	8	
8.15-8.30	101	0	8	0	0	0	0	109	2	0	111	8	
8.30-8.45	84	0	5	1	0	0	0	90	1	2	93	6	
8.45-9.00	72	0	10	0	0	0	0	82	0	8	90	10	
9.00-9.15	49	0	10	0	0	0	0	59	2	0	61	10	
9.15-9.30	74	0	10	2	0	0	0	86	0	1	87	12	
17.00-17.15	79	1	8	0	0	1	1	90	2	3	95	9	
17.15-17.30	80	0	10	0	0	0	0	90	3	1	94	10	
17.30-17.45	70	0	9	1	0	2	0	82	1	0	83	12	
17.45-18.00	94	0	6	0	0	0	0	100	2	0	102	6	374
18.00-18.15	85	0	5	0	0	0	0	90	0	2	92	5	369
18.15-18.30	85	0	7	1	0	0	0	93	3	2	98	8	373
18.30-18.45	74	0	4	1	0	0	0	79	1	1	81	5	367
18.45-19.00	98	0	7	0	0	0	0	105	1	1	107	7	372
TOTALE	1386	3	117	9	0	3	1	1519	22	27	1568	129	
Var % (1)	91.24%	0.20%	7.70%	0.59%	0.00%	0.20%	0.07%	100.00%				8.49%	
Var % (2)	88.39%	0.19%	7.46%	0.57%	0.00%	0.19%	0.06%	96.88%	1.40%	1.72%	100.00%	8.23%	

(1) Riferito al totale escluso Moto-Bici

(2) Riferito al totale generale

(3) Riferito al totale escluso Bici

ALLEGATO 2 - CONTEGGI CLASSIFICATI DEI FLUSSI DI TRAFFICO - SEZIONE 1
Sezione Totale cordone
Strada Sezioni 1-7
giorno di rilievo

10/10/2016

FLUSSI PER ORA E PER CATEGORIA

Lunedì

Senso Ingresso

	Categorie di veicoli												
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale	Totale Commer.	Flusso Ora (3)
				senza rim.	con rimor.	articolati							
7.30-7.45	587	0	47	17	0	0	2	653	23	6	682	64	3101 3139 3006 2737 2484
7.45-8.00	697	2	41	10	0	2	2	754	17	5	776	53	
8.00-8.15	676	0	65	15	1	2	0	759	18	1	778	83	
8.15-8.30	726	2	71	17	0	2	1	819	17	2	838	90	
8.30-8.45	636	2	46	10	0	2	2	698	13	5	716	58	
8.45-9.00	546	2	54	12	0	2	2	618	18	10	646	68	
9.00-9.15	403	2	71	9	0	6	1	492	12	3	507	86	
9.15-9.30	475	1	67	17	2	3	2	567	6	2	575	89	
17.00-17.15	638	0	54	14	0	3	2	711	28	15	754	71	
17.15-17.30	662	0	55	4	0	2	0	723	28	8	759	61	
17.30-17.45	706	1	56	6	0	4	0	773	24	12	809	66	
17.45-18.00	825	8	44	5	1	2	2	887	24	10	921	52	3206
18.00-18.15	751	0	50	1	0	1	7	810	35	14	859	52	3298
18.15-18.30	790	0	48	2	1	2	2	845	28	8	881	53	3421
18.30-18.45	728	2	40	3	0	1	0	774	24	10	808	44	3416
18.45-19.00	615	1	33	2	0	0	0	651	16	7	674	35	3159
TOTALE	10461	23	842	144	5	34	25	10883	331	118	11983	990	
Var % (1)	96.12%	0.21%	7.74%	1.32%	0.05%	0.31%	0.23%	100.00%				9.10%	
Var % (2)	87.30%	0.19%	7.03%	1.20%	0.04%	0.28%	0.21%	90.82%	2.76%	0.98%	100.00%	8.26%	

Senso Uscita

	Categorie di veicoli												
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale	Totale Commer.	Flusso Ora (3)
				senza rim.	con rimor.	articolati							
7.30-7.45	794	4	31	7	4	3	1	844	24	13	881	45	3470 3311 3047 2723 2490
7.45-8.00	791	3	44	21	1	3	1	864	26	17	907	69	
8.00-8.15	761	1	45	26	2	2	1	838	21	3	862	75	
8.15-8.30	649	1	51	34	6	2	1	744	18	9	771	93	
8.30-8.45	593	13	42	22	0	1	1	672	20	6	698	65	
8.45-9.00	529	1	41	23	4	1	3	602	14	7	623	69	
9.00-9.15	448	0	36	27	1	2	4	518	10	5	533	66	
9.15-9.30	445	3	45	23	5	3	1	525	9	7	541	76	
17.00-17.15	634	1	55	10	1	4	3	708	19	10	737	70	
17.15-17.30	682	1	56	6	0	4	1	750	31	11	792	66	
17.30-17.45	744	0	57	12	0	1	1	815	24	13	852	70	
17.45-18.00	762	0	35	5	0	0	3	805	23	9	837	40	3185
18.00-18.15	738	1	42	2	0	0	7	790	13	12	815	44	3252
18.15-18.30	713	0	39	3	0	2	2	759	25	11	795	44	3252
18.30-18.45	629	0	40	4	0	0	1	674	26	8	708	44	3103
18.45-19.00	671	0	27	4	0	4	0	706	9	1	716	35	2999
TOTALE	10583	29	686	229	24	32	31	10908	312	142	12068	936	
Var % (1)	97.02%	0.27%	6.29%	2.10%	0.22%	0.29%	0.28%	100.00%				8.58%	
Var % (2)	87.69%	0.24%	5.68%	1.90%	0.20%	0.27%	0.26%	90.39%	2.59%	1.18%	100.00%	7.76%	

Senso Bidirezionale

Categorie	Direzionale												
	Categorie di veicoli												
	Auto	Bus	Com. leggeri	Commerciali Pesanti			Altri veicoli	TOTALE	Moto	Bici	Totale Generale	Totale Commer.	Flusso Ora (3)
senza rim.				con rimor.	articolati								
7.30-7.45	1381	4	78	24	4	3	3	1497	47	19	1563	109	6571 6450 6052 5460 4974
7.45-8.00	1488	5	85	31	1	5	3	1618	43	22	1683	122	
8.00-8.15	1437	1	110	41	3	4	1	1597	39	4	1640	158	
8.15-8.30	1375	3	122	51	6	4	2	1563	35	11	1609	183	
8.30-8.45	1229	15	88	32	0	3	3	1370	33	11	1414	123	
8.45-9.00	1075	3	95	35	4	3	5	1220	32	17	1269	137	
9.00-9.15	851	2	107	36	1	8	5	1010	22	8	1040	152	
9.15-9.30	920	4	112	40	7	6	3	1092	15	9	1116	165	
17.00-17.15	1272	1	109	24	1	7	5	1419	47	25	1491	141	
17.15-17.30	1344	1	111	10	0	6	1	1473	59	19	1551	127	
17.30-17.45	1450	1	113	18	0	5	1	1588	48	25	1661	136	
17.45-18.00	1587	8	79	10	1	2	5	1692	47	19	1758	92	6391
18.00-18.15	1489	1	92	3	0	1	14	1600	48	26	1674	96	6550
18.15-18.30	1503	0	87	5	1	4	4	1604	53	19	1676	97	6673
18.30-18.45	1357	2	80	7	0	1	1	1448	50	18	1516	88	6518
18.45-19.00	1286	1	60	6	0	4	0	1357	25	8	1390	70	6158
TOTALE	21044	52	1528	373	29	66	56	23148	643	260	24051	1996	
Var % (1)	90.91%	0.22%	6.60%	1.61%	0.13%	0.29%	0.24%	100.00%				8.62%	
Var % (2)	87.50%	0.22%	6.35%	1.55%	0.12%	0.27%	0.23%	96.25%	2.67%	1.08%	100.00%	8.30%	

(1) Riferito al totale escluso Moto-Bici

(2) Riferito al totale generale

(3) Riferito al totale escluso Bici

ALLEGATO 3

**APPROFONDIMENTO PER LA VERIFICA DEGLI
IMPATTI ATTESI SUL TRAFFICO DALLA VARIANTE AUCHAN**



**COMUNE DI RESCALDINA
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO**

**APPROFONDIMENTO PER LA VERIFICA DEGLI
IMPATTI ATTESI SUL TRAFFICO DALLA VARIANTE
AUCHAN**



**CENTRO
STUDI
TRAFFICO**

20123 MILANO Via C. Correnti, 21
Tel. 02.8376589 - Fax 02.89429091



Colin Buchanan Award for
Innovation in Transport

0. PREMESSA

Nell'ambito dell'incarico per la redazione del Piano Generale del Traffico Urbano per il comune Rescaldina è stato richiesto dall'Amministrazione un approfondimento relativo alla valutazione degli impatti sul traffico indotti dalla Variante al PGT, avente ad oggetto la riqualificazione, la razionalizzazione e l'ampliamento del Centro commerciale Auchan.

1. I RILIEVI DI TRAFFICO

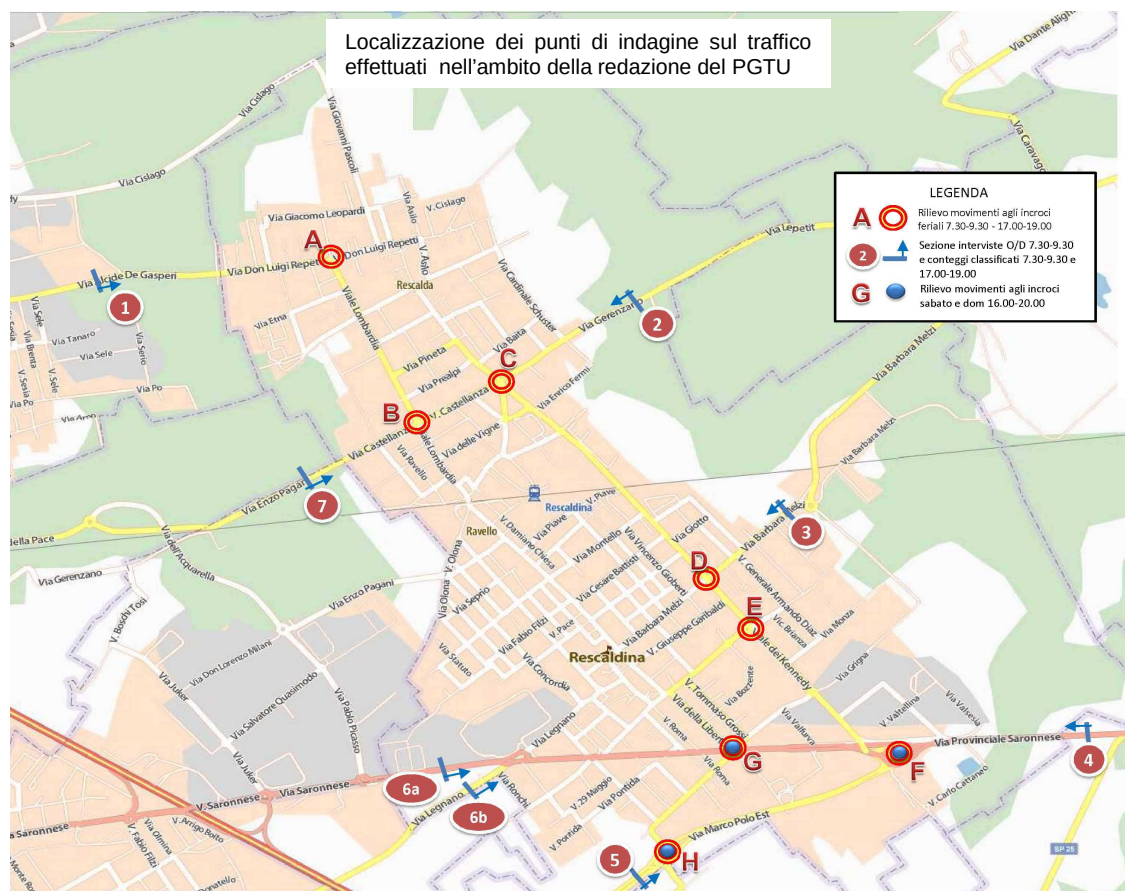
Per le valutazioni si sono utilizzati i rilievi di traffico delle manovre agli incroci, effettuati nel periodo compreso tra il 23 settembre e il 17 ottobre 2016.

Per le analisi e le simulazioni di sono utilizzati i dati dei movimenti di svolta agli incroci rilevati in particolare alle intersezioni:

F) Via Provinciale Saronnese-Viale Marco Polo;

G) Via Provinciale Saronnese-Via Cerro Maggiore-Via della Libertà-Via Resegone;

H) Viale Marco Polo-Via Cerro Maggiore.



I rilievi del traffico suddivisi per periodi di 15 minuti ciascuno, hanno interessato le fasce di punta 7.30-9.30 e 17.00-19.00 di un giorno feriale scolastico, la fascia 16.00-20.00 di un sabato pomeriggio e la fascia 16.00-20.00 di una domenica pomeriggio. All'interno delle quattro fasce di rilievo sono state individuate le ore di massima punta sul totale delle intersezioni: 7.30-8.30 per il mattino feriale, 17.00-18.00 per la punta serale, 16.45-17.45 al sabato pomeriggio e 17.00-18.00 alla domenica. Si riportano in Allegato 1 i dati memorizzati nei rilievi agli incroci.

Nelle fasce di punta del giorno feriale tipo i rilievi i traffico nell'intorno dell'area Auchan, nelle sono stati integrati da rilievi che hanno interessato la viabilità principale dell'intero territorio comunale, con conteggi classificati bidirezionali e interviste origine/destinazione al cordone e altri conteggi agli incroci.

In Tabella 1.1 si riportano i flussi di traffico complessivi intercettati nelle tre intersezioni più direttamente interessate dal progetto di ampliamento del centro commerciale, ove si evidenzia la punta maggiore del traffico in tutte le tre intersezione analizzate, al sabato pomeriggio.

I dati di traffico raccolti agli incroci dell'ora di punta del sabato, si sono confrontati con i rilievi effettuati per il Proponente il 17 settembre 2016, alle rotatorie F) (rotatoria 1) e H) (rotatoria 2). Nella Tabella 1.2 si riporta il confronto dei due rilievi di traffico, ove emergono dati sostanzialmente omogenei, in particolare nella rotatoria all'intersezione tra le vie Cerro Maggiore, Marco Polo e Marelli, con una differenza inferiore all'1%, leggermente inferiori (-6.0%) sono i volumi di traffico rilevati dal Centro Studi Traffico alla pseudo-rotatoria tra la Provinciale Saronnese e Via Marco Polo, in particolare per le relazioni lungo la Provinciale Saronnese, probabilmente per il protrarsi del cantiere lungo la SS 527 verso Saronno, che ne riduceva la capacità in entrambi i sensi di marcia.

Si segnala invece una significativa differenza dei flussi di traffico nell'intersezione G) rilevati nella punta del sabato dai consulenti del proponente nel 2014, con un volume di traffico complessivo pari 2.260 veicoli equivalenti, rispetto ai flussi rilevati sempre al sabato nel 2016 dal Centro Studi Traffico, pari ad un totale di 2.726 veicoli equivalenti.

Oltre ai flussi di traffico agli incroci, il 15 ottobre 2016, sono stati effettuati rilievi a campione con telecamera degli sistema di ingressi e uscite al centro commerciale (Figura 1.1) stimando nella punta 1.885 auto in ingresso e 1.806 auto in uscita.

I dati del traffico di ingresso nell'ora di massima punta al sabato sono perfettamente in linea con i dati del proponente del settembre 2014 (1.902 auto) e del settembre 2016 (1.880 auto), mentre i flussi veicolari stimanti in uscita, pari a 1.806 auto, sono del 5% inferiori rispetto al rilievo del 2014 e dell'8% superiori a quelli del 2016 (1.673 auto).

TABELLA 1.1 - FLUSSI DI TRAFFICO RILEVATI NELLE ORE DI PUNTA

ORE DI PUNTA	VEICOLI EQUIVALENTI			
	Feriale mattina	Feriale sera	Punta sabato	Punta domenica
F) Via Provinciale Saronnese-Viale Marco Polo	1 930	2 494	2 666	2 179
G) Via Provinciale Saronnese-Via Cerro Maggiore-Via della Libertà-Via Resegone	2 090	2 163	2 726	2 126
H) Viale Marco Polo-Via Cerro Maggiore	1 173	1 280	1 543	1 417

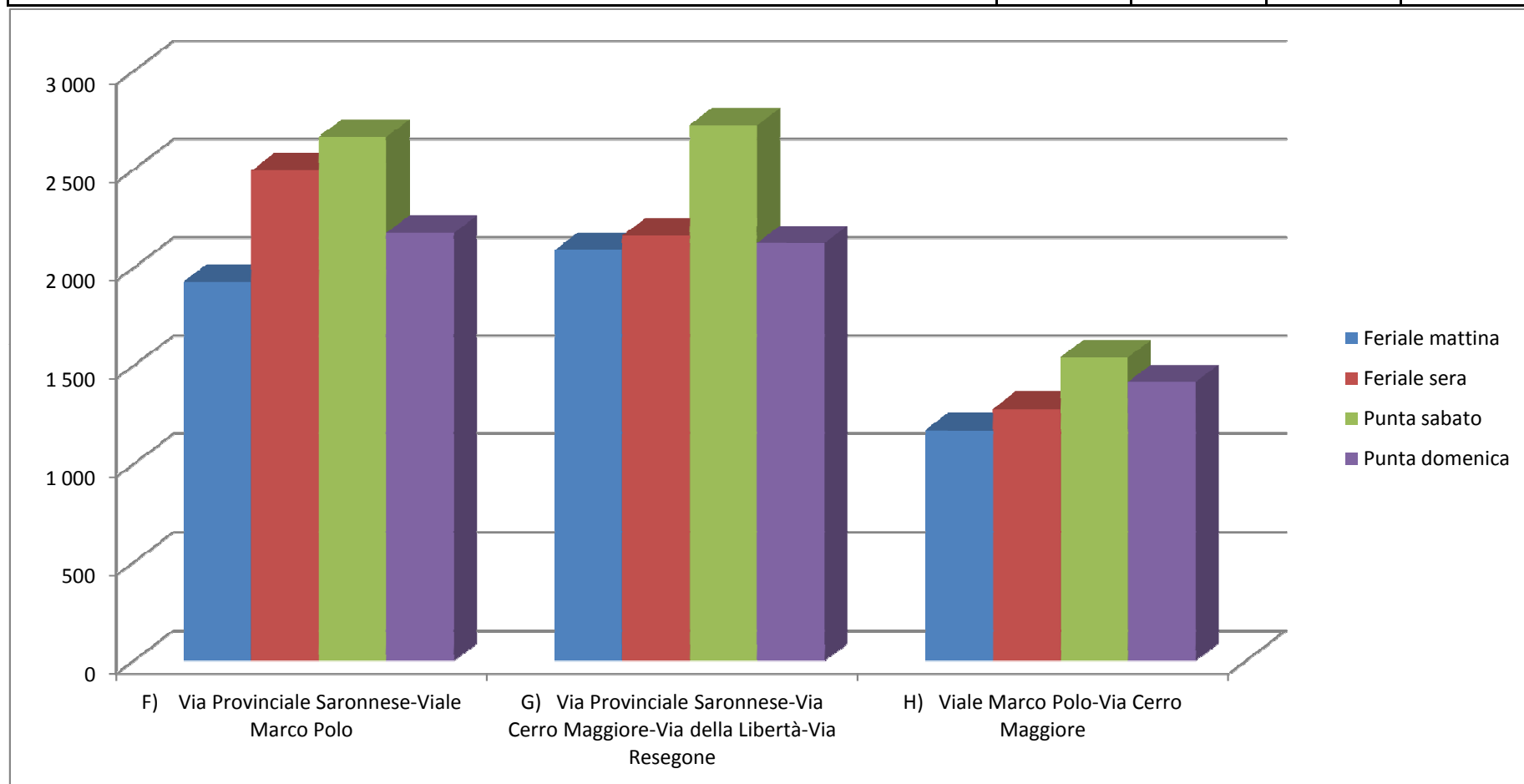


TABELLA 1.2 - RILIEVI DEL TRAFFICO SETTEMBRE-OTTOBRE 2016 CONFRONTO CON I RILIEVI DEL PROPONENTE
ORA DI PUNTA DEL SABATO POMERIGGIO

veicoli equivalenti

VEICOLI EQUIVALENTI ROTATORIA 1	ingressi		uscite	
	TRM	CST	TRM	CST
Via Cerro Maggiore	263	244	232	281
Viale Marco Polo lato autostrd.	118	145	180	159
Via Marelli	638	638	453	434
Via Marco Polo dir. Saronno	531	516	698	672
Totale	1550	1543	1563	1546
	Δ %		-0.5%	

ORA DI PUNTA DEL SABATO POMERIGGIO

veicoli equivalenti

VEICOLI EQUIVALENTI ROTATORIA 2	ingressi		uscite	
	TRM	CST	TRM	CST
Via Marco Polo	1017	896	1031	1072
Via Saronnese lato Saronno	822	768	934	765
Sottopasso per Saronnese			873	458
Via Saronnese -Via Kennedy	999	1003		373
Totale	2838	2667	2838	2668
	Δ %		-6.0%	

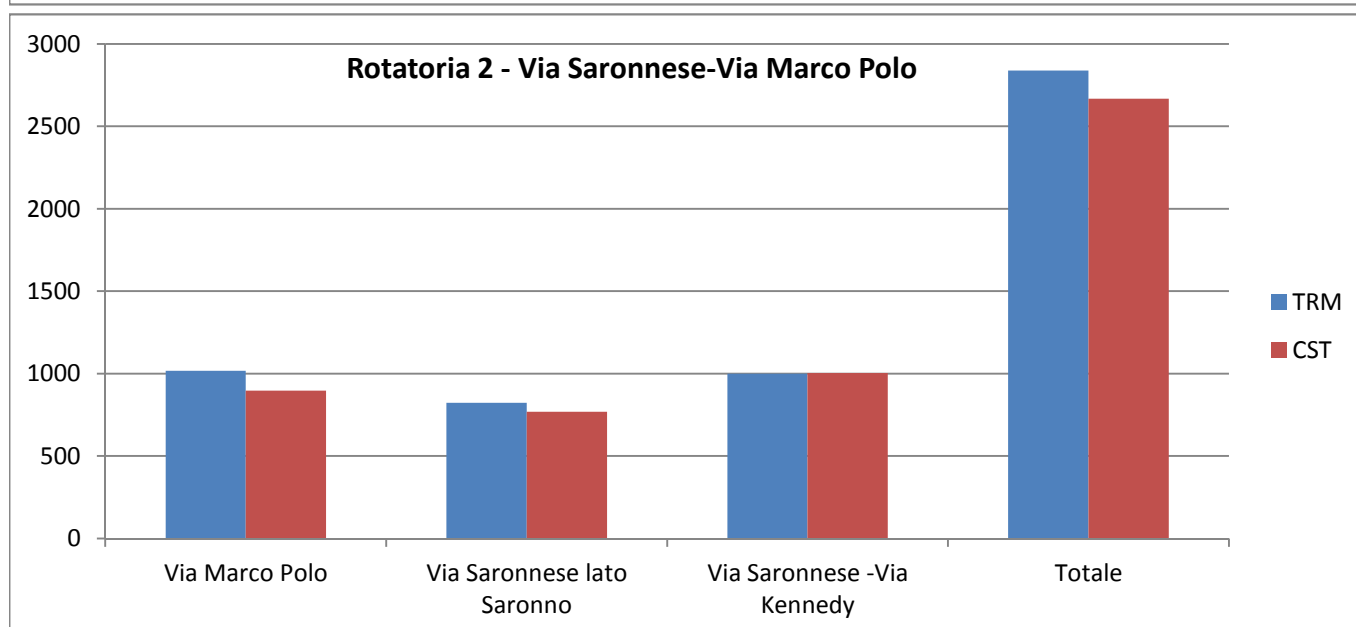
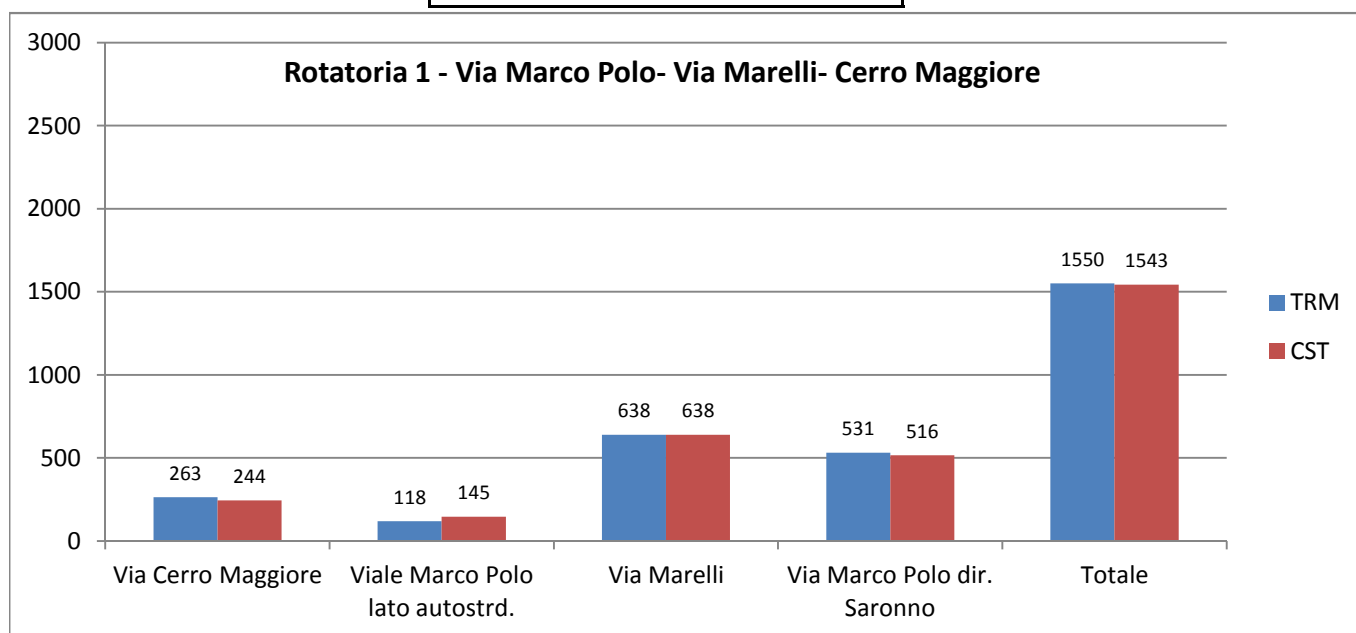


FIGURA 1.1 - TRAFFICO INDOTTO DAL SISTEMA AUCHAN

RILIEVI A CAMPIONE 2016 OTTOBRE
SABATO 16.30-17.30

	ING	USC
A		930
B	540	
C	522	
D		648
E		48
F	411	
G	411	
H		180
	1885	1806
	1880	1673

RILIEVO TRM 2016

RILIEVI TRM 2014 SETTEMBRE
SABATO 16.30-17.30

	ING	USC
A		1004
B	582	
C	434	
D		643
E		109
F	886	
G		
H		143
	1902	1899

SCENARIO PROGETTO
SABATO 16.30-17.30 - DATI TRM

	ING	USC	Δ %	Δ %
A		1135		13%
B	857		47%	
C	693		60%	
D		974		51%
E		109		0%
F	1045		18%	
G				
H		143		0%
	2595	2361	36%	24%
Componente aggiunta				
	693	462	AUCHAN	
	189	126	PA17	
		1470		



2. LA STIMA DEL TRAFFICO INDOTTO

Per la stima del traffico indotto dalle nuove funzioni previste si è considerato l'ultimo scenario previsto con 25.700 mq di slp per l'ampliamento del centro commerciale Auchan. Per l'area a nord della Via Marco Polo sono previsti: 3.200 mq di slp commerciale (PA17b ora TR10a) e 5.385 mq di slp residenziale (PA17a ora TR10c). Nella Tabella 2.1a si riporta il calcolo della generazione indotta dall'ampliamento del centro commerciale Auchan, utilizzando le formule ed i parametri indicati dalla Regione Lombardia nella Deliberazione Giunta regionale 20 dicembre 2013 - n. X/1193 «Disposizioni attuative finalizzate alla valutazione delle istanze per l'autorizzazione all'apertura o alla modificazione delle grandi strutture di vendita conseguenti alla d.c.r. 12 novembre 2013 n. X/187 'Nuove linee per lo sviluppo delle imprese del settore commerciale», pubblicata sul BURL n. 53, Serie Ordinaria del 31 dicembre 2013 e ripubblicata con correzioni di errori materiale, il 9 aprile 2014.

Per passare dalle Superfici Lorde di Pavimento (Slp) alle superfici di vendita si è applicato il parametro standard del 70% ottenendo 17.900 mq per l'ampliamento Auchan e 2.240 mq per l'area TR10a

Considerando che Rescaldina ricade nell'elenco dei comuni critici, applicando i parametri regionali per funzioni commerciali non alimentari, si ottiene un flusso veicolare indotto di 1.187 veicoli bidirezionali per il sabato/domenica (giorno di massima domanda indotta ed esistente nel comparto) per l'ampliamento Auchan, e di 444 veicoli bidirezionali per l'area TR10a, a questi vanno aggiunti i flussi generati dalle funzioni residenziali, calcolati con parametri standard nella Tabella 2.2, in 23 veicoli bidirezionali, che portano il totale complessivo del traffico indotto per la punta del sabato a 1.654 veicoli bidirezionali.

3. LE SIMULAZIONI DINAMICHE

Per le valutazioni degli impatti sul traffico è stato utilizzato il modello di microsimulazione dinamica del traffico AIMSUN NG (ver. 7.0) della TSS (Transport Simulation Systems), che riproduce il comportamento di ogni veicolo che utilizza la rete di trasporto stradale con la propria origine e destinazione e le caratteristiche cinematiche proprie del tipo di veicolo, riprodotte in modo coerente alle informazioni disponibili.

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

TABELLA 2.1a
GENERAZIONE DI TRAFFICO CON PARAMETRI DELLA REGIONE LOMBARDIA
(Comune critico)
(Veicoli ora di punta)
AMPLIAMENTO AUCHAN

FUNZIONI	Range	SUPERFICIE DI VENDITA (MQ)(1)	VEICOLI BIDIR./ORA PER MQ DI SUPERFICIE DI VENDITA			
			VENERDI'	SAB./DOM.	VENERDI'	SAB./DOM.
ALIMENTARE	fino a 3 000	0	0.25	0.30	0	0
	3 000-6 000	0	0.12	0.17	0	0
	oltre 6 000	0	0.04	0.05	0	0
Totale alimentare		0			0	0
NON ALIMENTARE	fino a 5 000	0	0.10	0.18	0	0
	5 000-12 000	0	0.08	0.14	0	0
	oltre 12 000	17 990	0.05	0.06	900	1 079
Totale non alimentare		17 990			900	1 079
TOTALE TEORICO		17 990			900	1 079
TOTALE FINALE (+10%)(2)		17 990			989	1 187
INGRESSO (60%)					594	712
USCITA (40%)					396	475

(1):le superfici di vendita corrispondono al 70% delle SPL

25 700 SLP

(2) comuni in zna critica

TABELLA 2.1b
GENERAZIONE DI TRAFFICO CON PARAMETRI DELLA REGIONE LOMBARDIA
(Comune critico)
(Veicoli ora di punta)
AREA TR10a

FUNZIONI	Range	SUPERFICIE DI VENDITA (MQ)(1)	VEICOLI BIDIR./ORA PER MQ DI SUPERFICIE DI VENDITA			
			VENERDI'	SAB./DOM.	VENERDI'	SAB./DOM.
ALIMENTARE	fino a 3 000	0	0.25	0.30	0	0
	3 000-6 000	0	0.12	0.17	0	0
	oltre 6 000	0	0.04	0.05	0	0
Totale alimentare		0			0	0
NON ALIMENTARE	fino a 5 000	2 240	0.10	0.18	224	403
	5 000-12 000	0	0.08	0.14	0	0
	oltre 12 000	0	0.05	0.06	0	0
Totale non alimentare		2 240			224	403
TOTALE TEORICO		2 240			224	403
TOTALE FINALE (+10%)(2)		2 240			246	444
INGRESSO (60%)					148	266
USCITA (40%)					99	177

(1):le superfici di vendita corrispondono al 70% delle SPL

3 200 SLP

(2) comuni in zna critica

TOTALE TRM 2014
1156 Auchan
315 PA17
1 471 rid 30% PA17

TOTALE CST 2016
1 187 Auchan
444 TR10a
23 TR10c
1 654

Residenza
9 Ingresso
14 Uscita

TABELLA 2.2
RESCALDINA AREA TR10c - ANALISI DEI TRAFFICI INDOTTI DA NUOVI INSEDIAMENTI RESIDENZE - TRAFFICO AUTO - VENERDI' TIPO

FUNZIONI	mq Sup. lorda di pav.	PRESENZE / UTENZE		VIAGGI (andata e ritorno) GENERATI AL GIORNO x persona/utente		VIAGGI COMPLESSIVI AL GIORNO	SCELTA MODALE (2014)				Coeff. Occupaz.	VIAGGI PER MEZZO DI TRASPORTO					CONCENTRAZIONE SPOSTAMENTI ORA DI PUNTA DEL MATTINO		TRAFFICO AUTO GENERATO ORA DI PUNTA DEL MATTINO			CONCENTRAZIONE SPOSTAMENTI ORA DI PUNTA DELLA SERA		TRAFFICO AUTO GENERATO ORA DI PUNTA DELLA SERA			
							Auto	Trasporto Pubblico	Moto Bici	A Piedi		Auto		Trasporto pubblico	Bici/ moto	a piedi											
												n. pers.	n. auto														
Residenza libera	5 385	82	occupati	1.4	per lavoro	115	72.8%	12.6%	6.9%	7.7%	1.05	84	80	14	8	9	U	I	U	I	U+I	U	I	U+I			
			occupati	0.7	per altri motivi	57	72.8%	12.6%	6.9%	7.7%	1.20	42	35	7	4	4	40%	0%	32	0	32	0%	30%	0	24	24	
			65	non occupati	1.0		65	72.8%	12.6%	6.9%	7.7%	1.20	47	40	8	5	5	10%	0%	4	0	4	10%	10%	4	4	8
			14	studenti	0.8	abituali	11	42.9%	45.1%	3.3%	8.7%	1.00	5	5	5	0	1	40%	0%	2	0	2	0%	20%	0	1	1
				studenti	0.8	occasional	11	42.9%	45.1%	3.3%	8.7%	1.00	5	5	5	0	1	10%	0%	0	0	0	10%	10%	0	0	1
	5 385	162				260						183	164	40	17	20			38	0	38			8	33	41	

Nota: (*) percentuale di concentrazione rispetto agli spostamenti della giornata; U = uscita; I = ingresso

RESCALDINA AREA TR10c - ANALISI DEI TRAFFICI INDOTTI DA NUOVI INSEDIAMENTI RESIDENZE - TRAFFICO AUTO - SABATO TIPO

FUNZIONI	mq Sup. lorda di pav.	PRESENZE / UTENZE		VIAGGI (andata e ritorno) GENERATI AL GIORNO x persona/utente		VIAGGI COMPLESSIVI AL GIORNO	SCELTA MODALE (2014)				Coeff. Occupaz.	VIAGGI PER MEZZO DI TRASPORTO					CONCENTRAZIONE SPOSTAMENTI ORA DI PUNTA DEL MATTINO		TRAFFICO AUTO GENERATO ORA DI PUNTA DEL SABATO		
							Auto	Trasporto Pubblico	Moto Bici	A Piedi		Auto		Trasporto pubblico	Bici/ moto	a piedi					
												n. pers.	n. auto								
Residenza libera	5 385	82	occupati	0.2	per lavoro	17	72.8%	12.6%	6.9%	7.7%	1.05	13	12	2	1	1	U	I	U	I	U+I
			occupati	0.9	per altri motivi	74	72.8%	12.6%	6.9%	7.7%	1.20	54	45	9	5	6	40%	0%	5	0	5
		65	non occupati	1.0		65	72.8%	12.6%	6.9%	7.7%	1.20	47	40	8	5	5	10%	10%	4	4	8
			14	studenti	0.8	abituali	11	42.9%	45.1%	3.3%	8.7%	1.00	5	5	5	0	1	0%	0%	0	0
				studenti	0.8	occasional	11	42.9%	45.1%	3.3%	8.7%	1.00	5	5	5	0	1	10%	10%	0	0
	5 385	162				179						124	106	30	12	14			14	9	23

Nota: (*) percentuale di concentrazione rispetto agli spostamenti della giornata; U = uscita; I = ingresso

ecc. Ad ogni veicolo sono associate caratteristiche fisiche, geometriche, funzionali e comportamentali secondo valori medi, facendoli variare nei singoli casi intorno a tali valori medi, in modo da riprodurre le reali condizioni di non uniformità del parco veicolare e dei comportamenti dei conducenti.

Visti i flussi veicolati rilevati e i flussi indotti dalla trasformazione dalle previsioni urbanistiche si scelto di simulare l'ora più critica del sabato pomeriggio, ora che raccoglie nell'area di studio i livelli maggiori di traffico esistente e le maggiori quote di traffico indotto, ricostruendo la matrice degli spostamenti sulla base dei flussi di traffico rilevati al cordone, dei flussi in ingresso e uscita dal centro commerciale e delle manovre di svolta alle intersezioni.

Per ciascuno dei due scenari simulati ("Stato di Fatto" e "Scenario di Progetto") sono state effettuate 8 assegnazioni (con diverse distribuzioni casuali di arrivo dei veicoli) calcolandone la media. Per gli scenari simulati sono stati rappresentati i flussi veicolari assegnati (Flow) per ciascuna tratta in veicoli totali-ora ed il perditempo (Delay time) rappresentato in tempo medio in secondi, perso rispetto ad un percorso a rete libera.

Il modello di microsimulazione dinamica è stato tarato sullo "Stato di fatto" dell'ora di punta del sabato pomeriggio, confrontando i flussi assegnati con i dati con i dati di traffico rilevati e le lunghezze medie di coda. Allo stato di fatto non si sono

osservati e simulati particolari fenomeni di accodamento alle intersezioni, l'unica criticità osservata è più legata alla sicurezza, nell'immissioni della Via Marco Polo nella rotatoria a goccia all'intersezione (F) con la Via Provinciale Saronnese, priva di angolo di deflessione ed in conflitto con i forti flussi di traffico in uscita dal centro commerciale che avviene a pochi metri dall'immissione in rotatoria



I dati di sintesi della punta del sabato (16.30-17.30) della simulazione dinamica dello "Stato di fatto" sono, per i 5.333 veicoli assegnati (leggeri + pesanti), di un tempo di viaggio complessivo di 116,7 ore, con un tempo medio di viaggio di 91,8

secondi al Km (pari ad una velocità media di 40,4 Km/h) e con 24,8 secondi al Km di perditempo rispetto agli spostamenti a rete libera.

Gli output grafici della simulazione dello stato di fatto sono riportati nelle Figure 3.1a-c relativamente ai perditempo per tratta e nella Figure 3.2a-c relativamente ai flussi di traffico assegnati, per una migliore leggibilità dei dati il grafo della rete simulata è stato diviso in tre zone:

- a) INCROCIO PROVINCIALE SARONNESE-MARCO POLO
- b) INCROCIO PROVINCIALE SARONNESE-CERRO MAGGIORE
- c) INCROCIO MARCO POLO-CERRO MAGGIORE.

Nello “Stato di fatto” non si registrano particolari fenomeni di accodamento e congestione con livelli di servizio nelle intersezioni, quasi tutti compresi tra A e B, in tutte le immissioni.

Livello di servizio - LOS		Ritardo medio per veicolo [secondi]
A	Rapido smaltimento dei flussi veicolari	$d \leq 10$
B	Flussi in opposizione ridotti	$10 < d \leq 20$
C	Inizio di difficoltà di immissione sulla corona giratoria	$20 < d \leq 35$
D	Inizio di fenomeni di congestione	$35 < d \leq 55$
E	Limite accettabile della congestione	$55 < d \leq 80$
F	Verso la saturazione	$d > 80$

Gli output dello “Scenario di Progetto”, con la domanda generata dall'ampliamento dell'Auchan e dai nuovi insediamenti del comparto TR10, nell'attuale assetto viario, relativamente alla punta del sabato pomeriggio, sono riportati nelle Figure 3.3a-c relativamente ai perditempo per tratta e nella Figure 3.4a-c relativamente ai flussi di traffico assegnati.

Per la distribuzione dei nuovi flussi generati si è mantenuta la stessa struttura rilevata allo stato di fatto relativa alla domanda commerciale dell'Auchan (stessa distribuzione percentuale tra i singoli ingressi e uscite del centro commerciale).

Nella simulazioni dello “Scenario di Progetto” si innescano forti fenomeni di congestione, con significativi fenomeni di accodamento nella rotatoria G) all'intersezione tra le vie Provinciale Saronnese, Cerro Maggiore, della Libertà, Pisacane e Via Resegone (Figura 3.3b). L'aumento dei flussi di traffico atteso porta a superare la capacità di smaltire in flussi veicolari di questa intersezione. I forti accodamenti e rallentamenti di questo nodo non permettono nell'ora l'assegnazione completa della matrice. Nella simulazione dinamica dello Scenario di progetto sono assegnati solo 5.978 veicoli (leggeri + pesanti), su un totale della matrice di 6.892 veicoli.

Nella Figura 3.5 si riporta il confronto dei flussi per tratta assegnati nello Stato di fatto (3.5a), nello scenario di Progetto (3.5b) e i flussi che si dovrebbe avere in

FIGURA 3.1a - SIMULAZIONI DINAMICHE - STATO DI FATTO - ORA DI PUNTA DEL SABATO - PERDITEMPO PER TRATTA (sec/Km)

INCROCIO PROVINCIALE SARONNESE-MARCO POLO

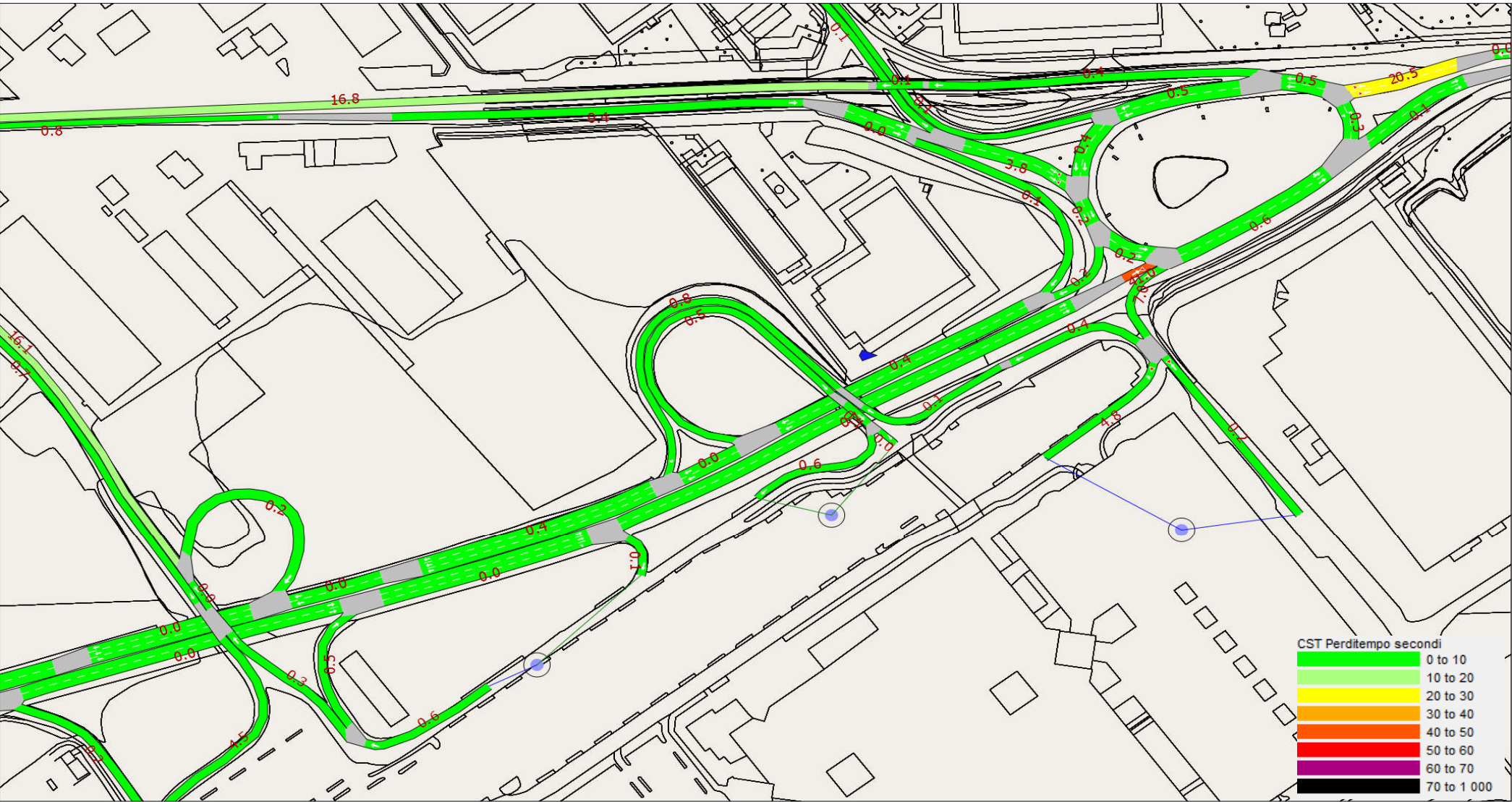


FIGURA 3.2a - SIMULAZIONI DINAMICHE - STATO DI FATTO - ORA DI PUNTA DEL SABATO - FLUSSI VEICOLI/ORA TOTALI

INCROCIO PROVINCIALE SARONNESE-MARCO POLO

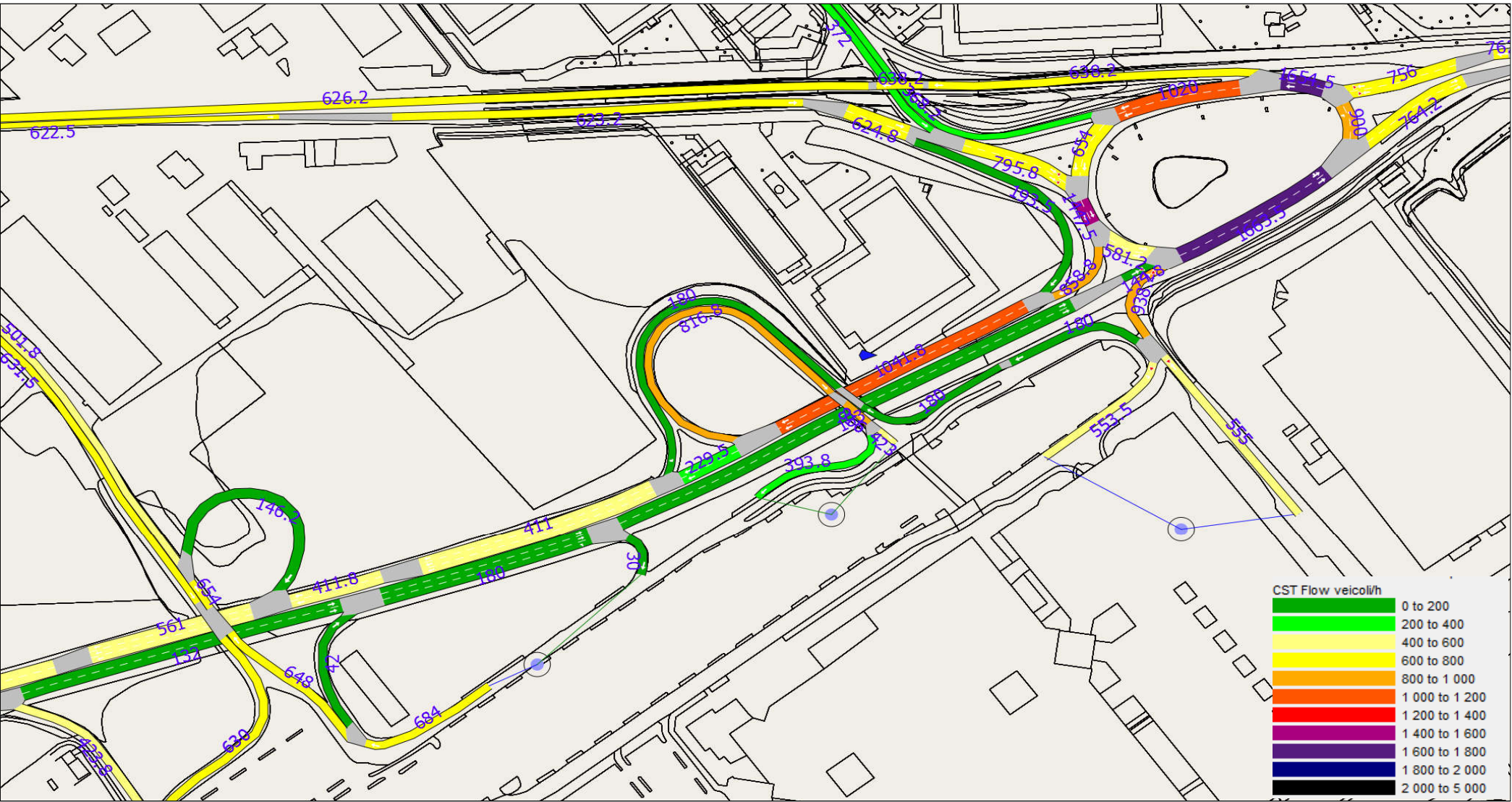


FIGURA 3.1b - SIMULAZIONI DINAMICHE - STATO DI FATTO - ORA DI PUNTA DEL SABATO - PERDITEMPO PER TRATTA (sec/Km)

INCROCIO PROVINCIALE SARONNESE-CERRO MAGGIORE

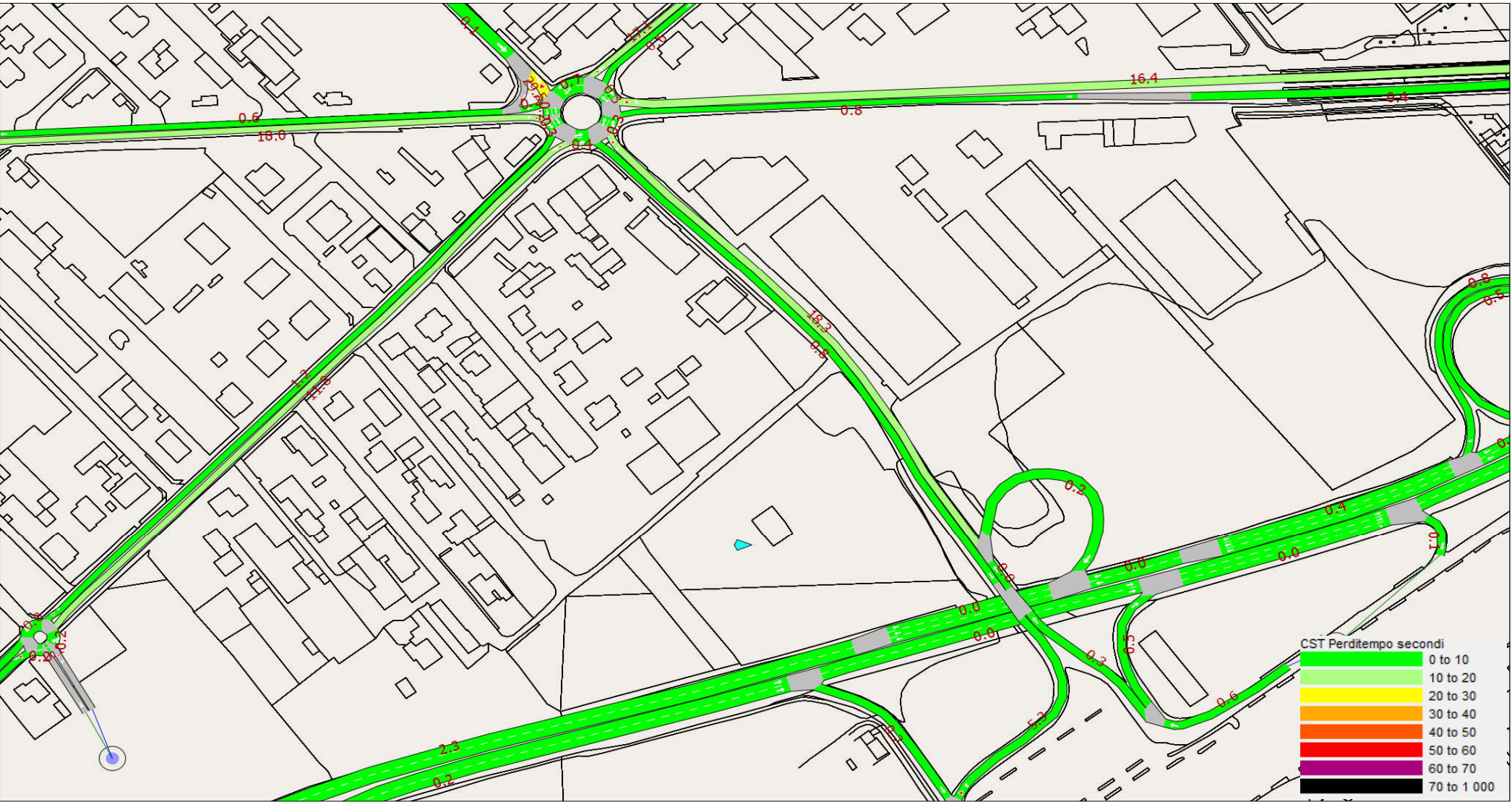


FIGURA 3.2b - SIMULAZIONI DINAMICHE - STATO DI FATTO - ORA DI PUNTA DEL SABATO - FLUSSI VEICOLI/ORA TOTALI

INCROCIO PROVINCIALE SARONNESE-CERRO MAGGIORE



FIGURA 3.1c - SIMULAZIONI DINAMICHE - STATO DI FATTO - ORA DI PUNTA DEL SABATO - PERDITEMPO PER TRATTA (sec/Km)

INCROCIO MARCO POLO-CERRO MAGGIORE

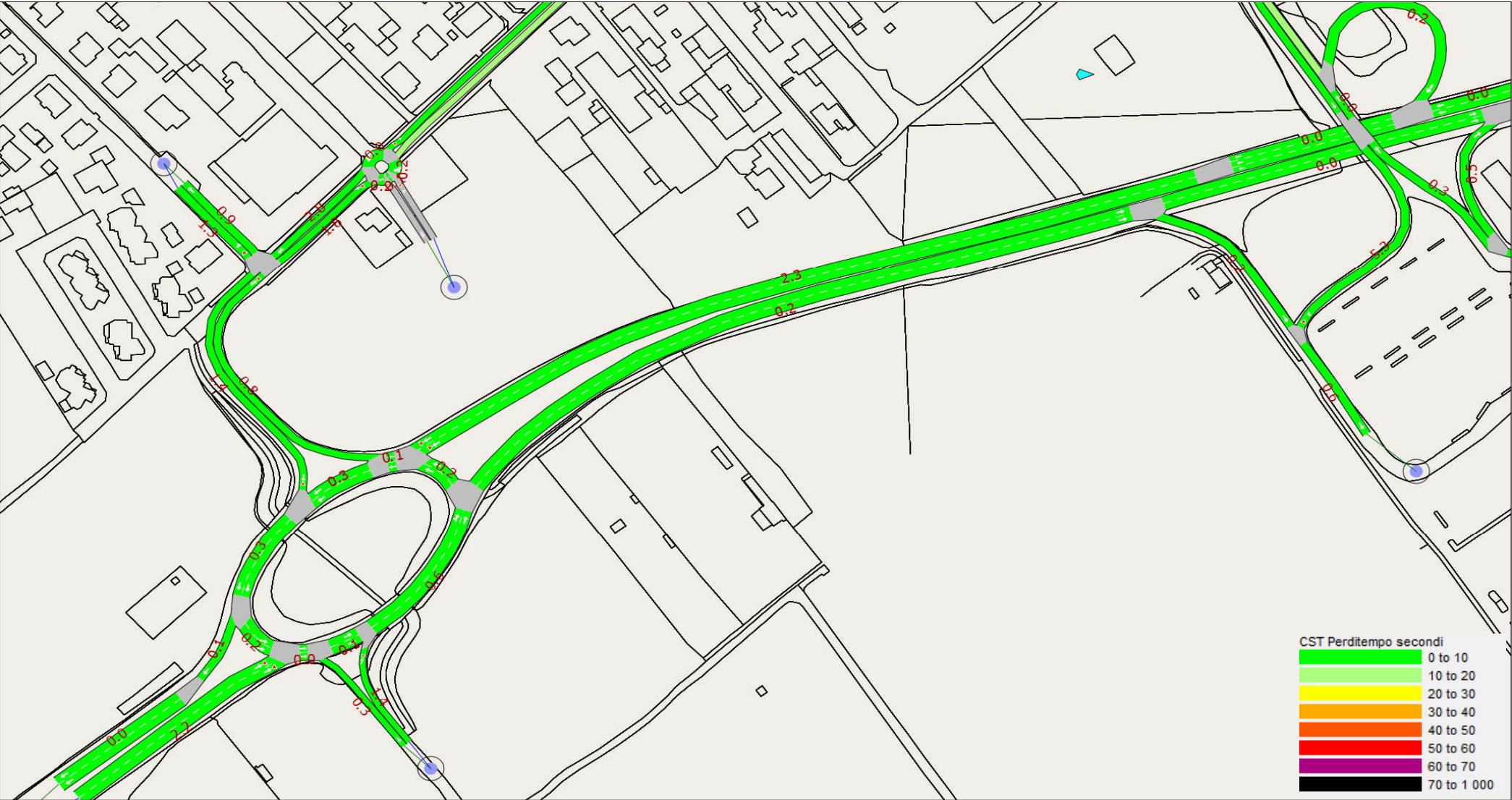


FIGURA 3.2c - SIMULAZIONI DINAMICHE - STATO DI FATTO - ORA DI PUNTA DEL SABATO - FLUSSI VEICOLI/ORA TOTALI

INCROCIO MARCO POLO-CERRO MAGGIORE



FIGURA 3.3a - SIMULAZIONI DINAMICHE - SCENARIO DI PROGETTO - ORA DI PUNTA DEL SABATO - PERDITEMPO PER TRATTA (sec/Km)

INCROCIO PROVINCIALE SARONNESE-MARCO POLO

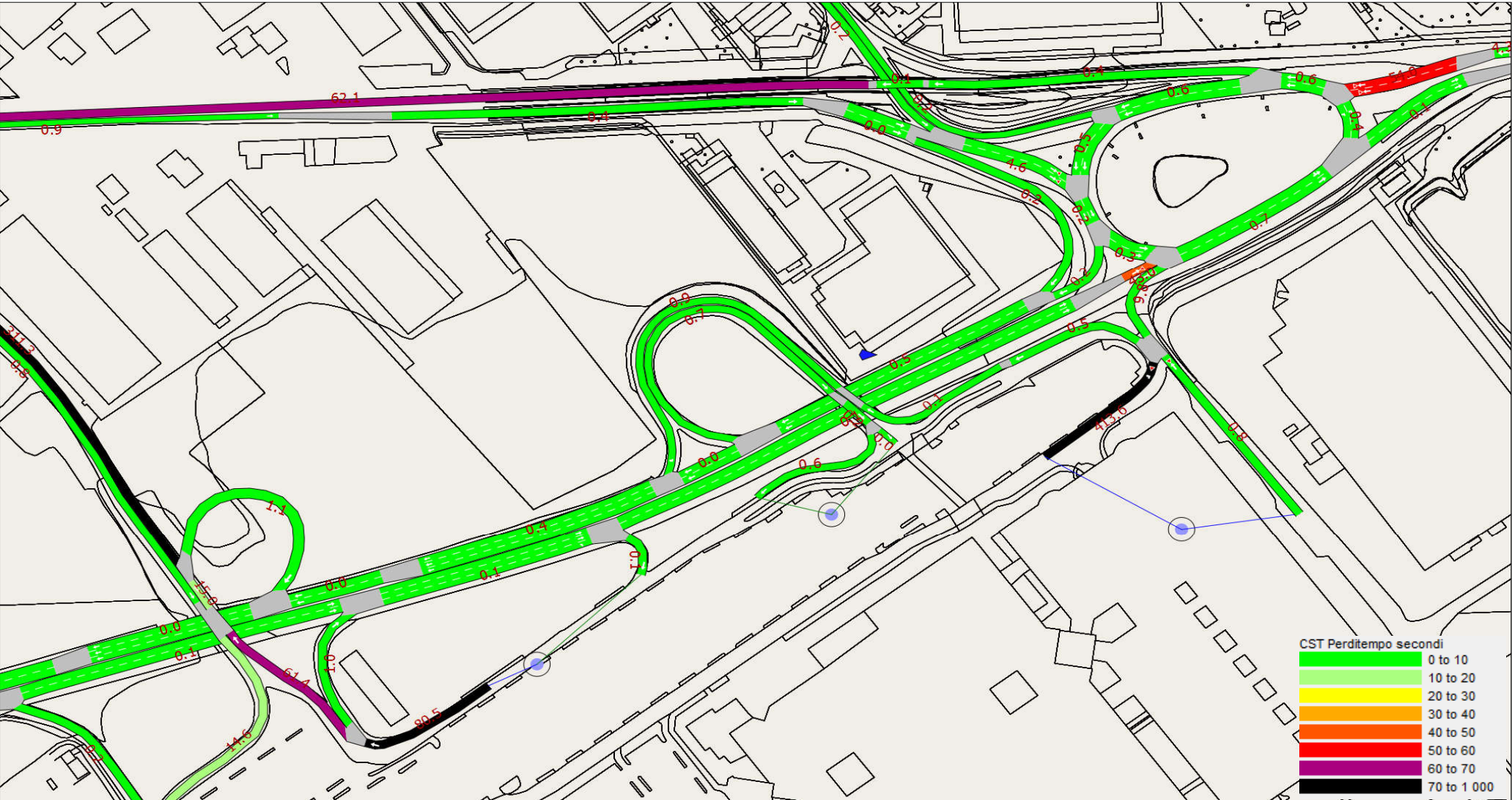
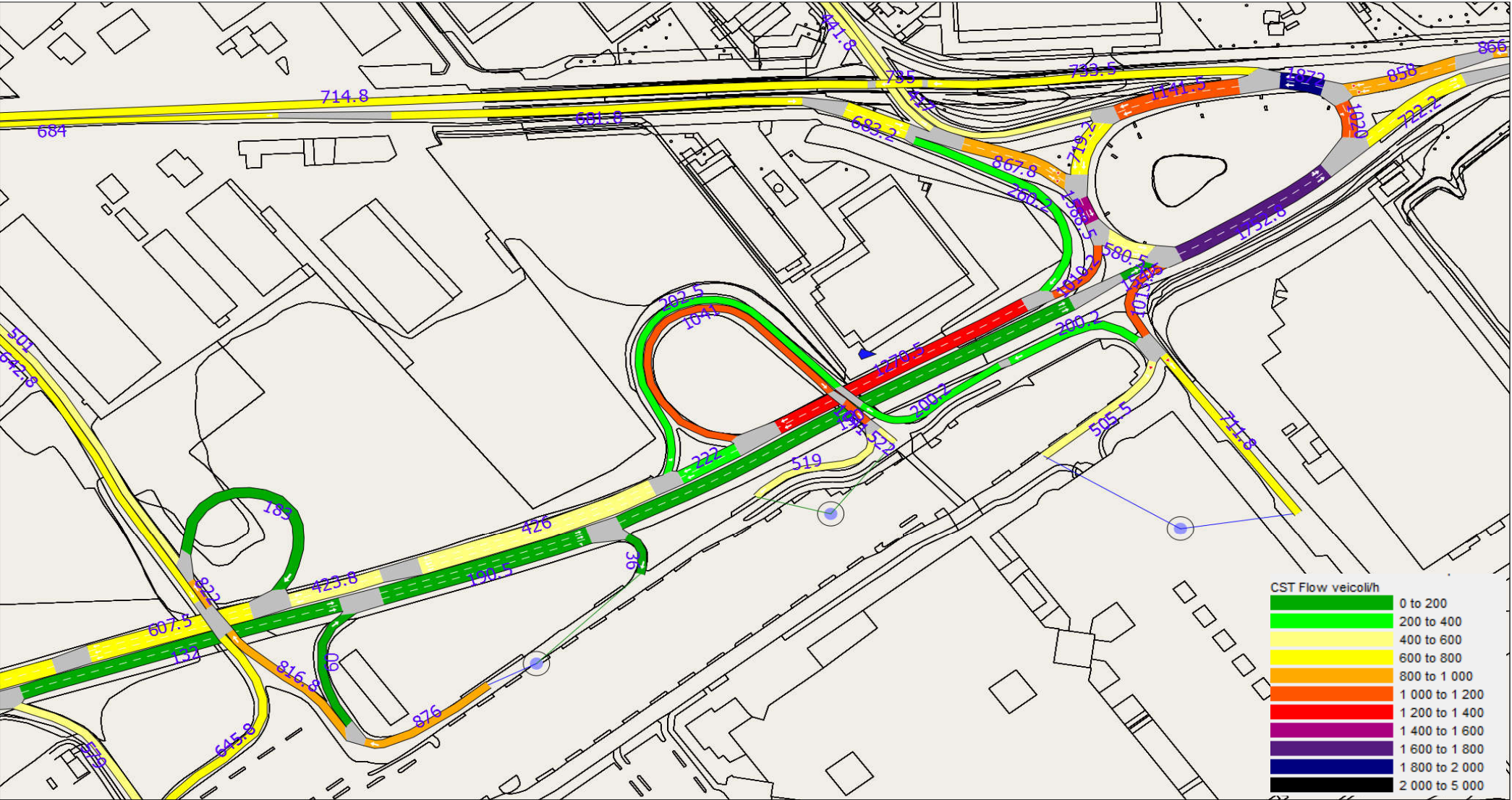


FIGURA 3.4a - SIMULAZIONI DINAMICHE - SCENARIO DI PROGETTO - ORA DI PUNTA DEL SABATO - FLUSSI VEICOLI/ORA TOTALI

INCROCIO PROVINCIALE SARONNESE-MARCO POLO



CST Perdite tempo secondi

Green	0 to 10
Light Green	10 to 20
Yellow	20 to 30
Orange	30 to 40
Red	40 to 50
Dark Red	50 to 60
Purple	60 to 70
Black	70 to 1000

FIGURA 3.3c - SIMULAZIONI DINAMICHE - SCENARIO DI PROGETTO - ORA DI PUNTA DEL SABATO - PERDITEMPO PER TRATTA (sec/Km)

INCROCIO MARCO POLO-CERRO MAGGIORE

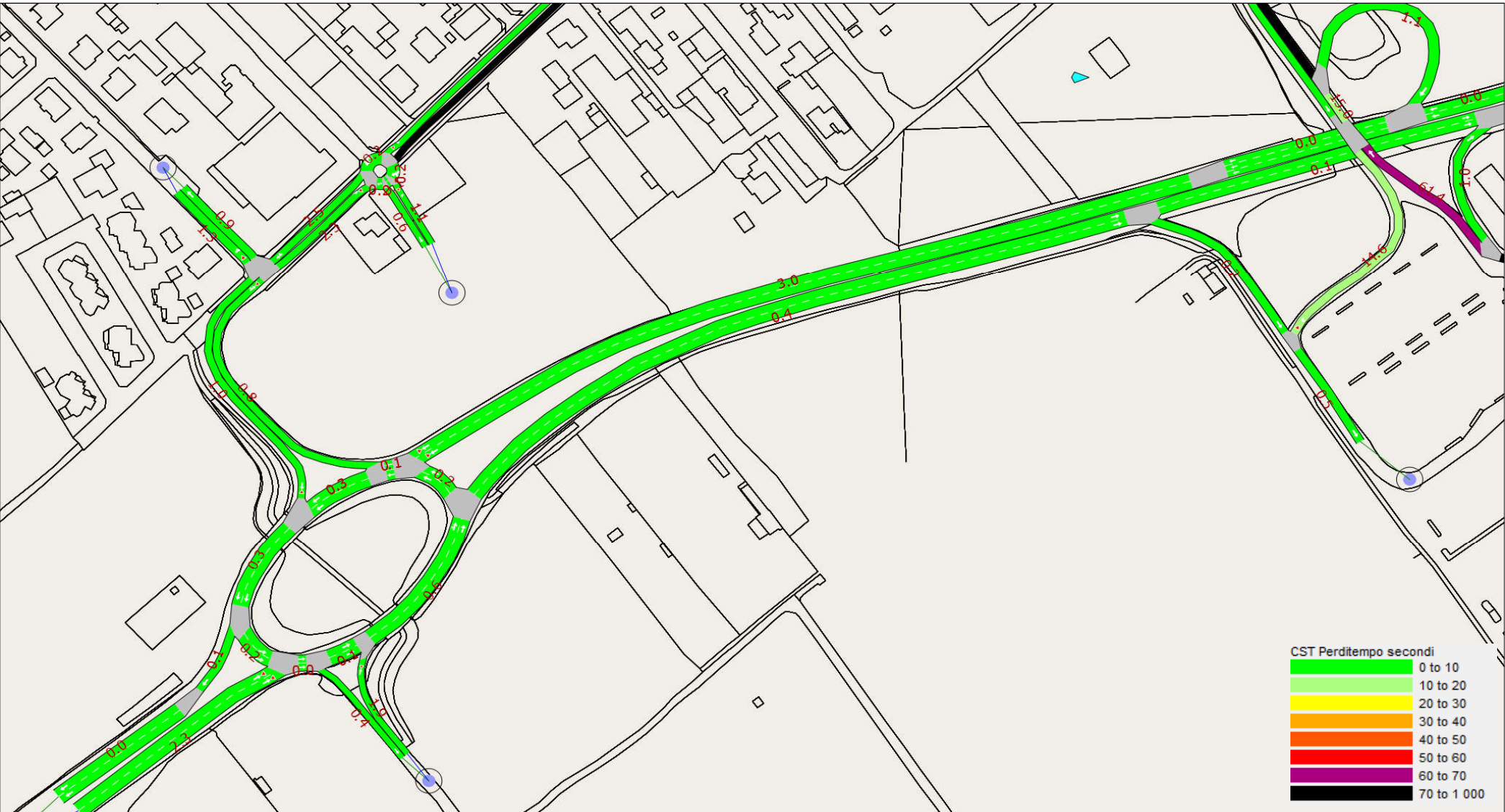


FIGURA 3.4c - SIMULAZIONI DINAMICHE - SCENARIO DI PROGETTO - ORA DI PUNTA DEL SABATO - FLUSSI VEICOLI/ORA TOTALI

INCROCIO MARCO POLO-CERRO MAGGIORE



FIGURA 3.5a - SIMULAZIONI DINAMICHE - STATO DI FATTO - ORA DI PUNTA DEL SABATO - FLUSSI ASSEGNATI TOTALI



FIGURA 3.5b - SIMULAZIONI DINAMICHE - SCENARIO DI PROGETTO - ORA DI PUNTA DEL SABATO - FLUSSI ASSEGNATI TOTALI

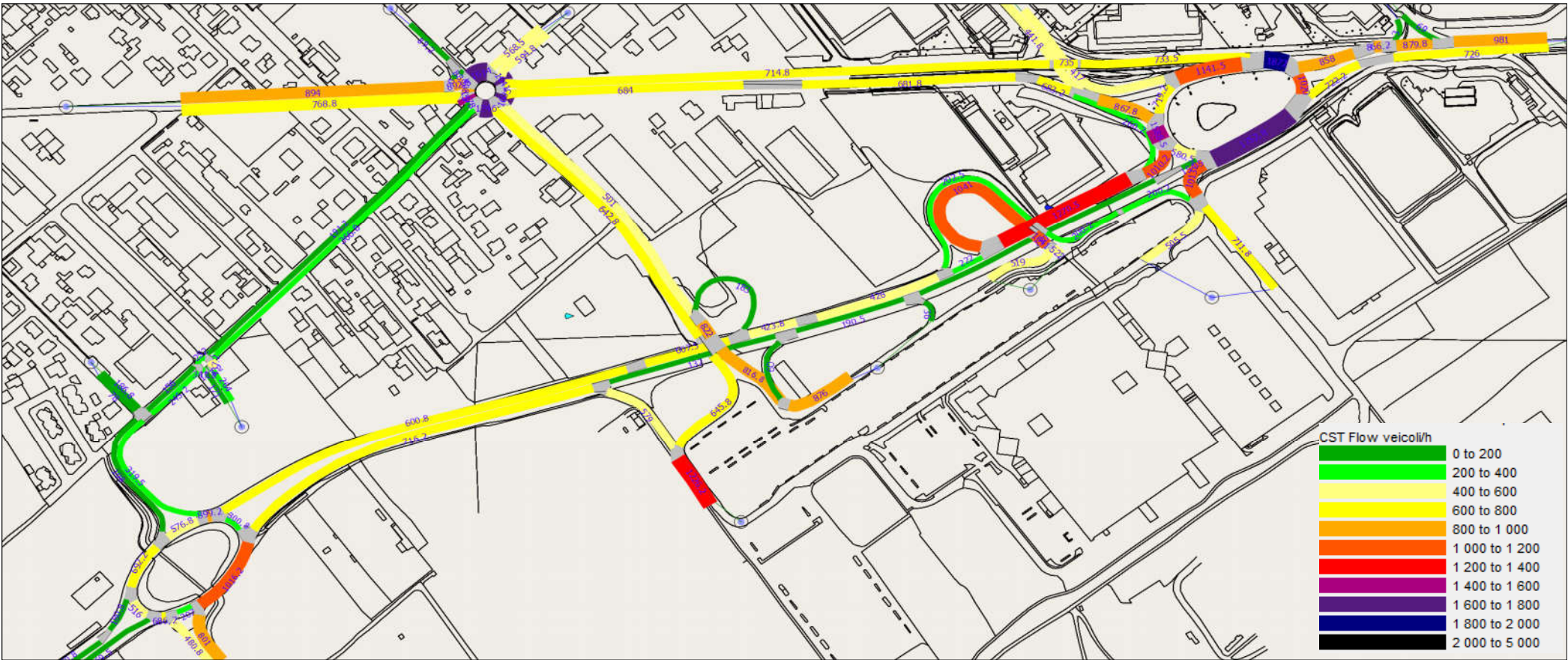


FIGURA 3.5c - SIMULAZIONI DINAMICHE - SCENARIO DI PROGETTO - ORA DI PUNTA DEL SABATO - FLUSSI TEORICI TOTALI



un'assegnazione dello scenario di Progetto senza la congestione all'incrocio G) e con l'assegnazione completa della matrice.

I perditempo medi al Km passano dai 24,7 secondi dello "Stato di fatto" a ben 331,7 secondi al Km (5,5 minuti al Km) nello "Scenario di Progetto".

Nella simulazione dello scenario di Progetto non emergono altre criticità sulla viabilità esterna al centro commerciale, indotte dagli aumenti di traffico attesi.

4. CONCLUSIONI

Le valutazioni modellistiche effettuate per la valutazione degli impatti sul traffico indotti dalla Variante al PGT, avente ad oggetto l'ampliamento del Centro commerciale Auchan e la trasformazione urbanistica del comparto TR10, evidenziano, sulla base dei flussi rilevati al sabato e nell'attuale assetto viabilistico, una forte criticità nel nodo della Provinciale Saronnese all'intersezione con le vie Cerro Maggiore, della Libertà, Pisacane e Resegone (incrocio G), che presenta una capacità di smaltire i flussi di traffico inferiore ai volumi di traffico attesi nello "Scenario di Progetto" nelle ore di punta del sabato tipo.

Per rendere compatibile dal punto di vista viabilistico, la trasformazione urbanistica oggetto di valutazione di questo approfondimento, è necessario individuare una soluzione che, modificando l'attuale assetto viabilistico (es. nuovi sensi unici, percorsi alternativi, riqualifica della viabilità esistente, ecc.) sia atta a ridurre i flussi in conflitto nell'incrocio G, riportandoli entro i limiti di capacità dell'intersezione anche nello Scenario di Progetto, senza innescare nuove criticità nel resto della rete.

