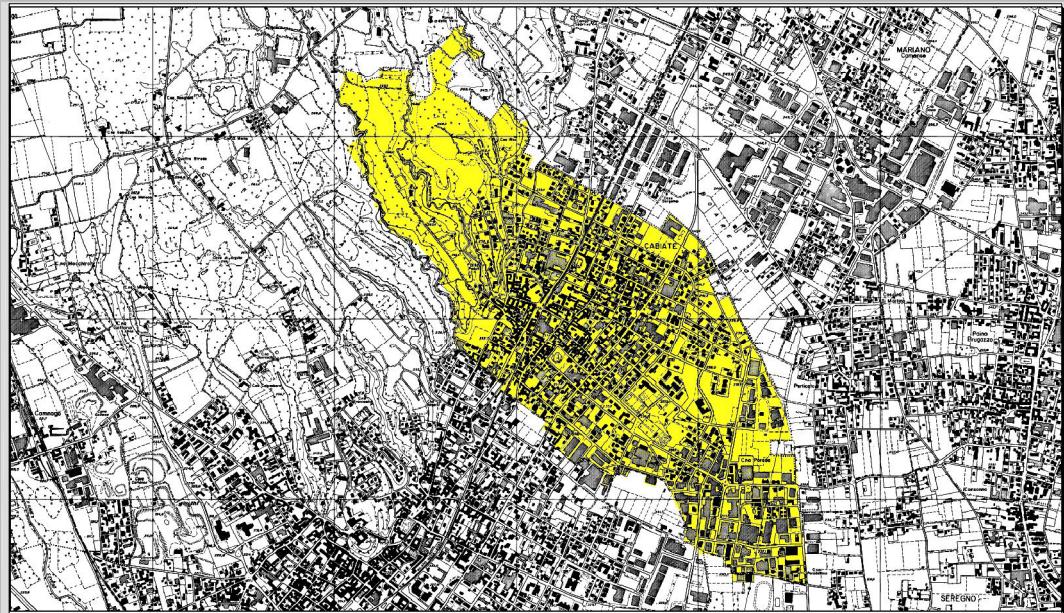


COMUNE DI CABIALE
PROVINCIAS DI COMO

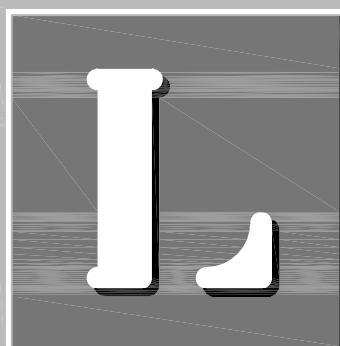


PIANO URBANO DEL TRAFFICO PIANO GENERALE

AI SENSI DELL'ART.36 DEL D.L. 30 APRILE 1992, N.285
E SUCCESSIVE MODIFICAZIONI

IL TECNICO INCARICATO

arch. giuseppe vimercati -----



studio ingegneria lambro

20042 ALBIATE (MI) via G. Vigano' 4c/d
Tel. 0362932456/7-Fax 0362930391
23891 BARZANO (LC) via A.Ferrari 5
Tel. 0399210697 - Fax 039956072

TAVOLA:

NR. ELABORATO:

QUADRO CONOSCITIVO

1.1

NUM. DISEGNO
00000

NUM. PRATICA
00 00 00

DISEGNATORE

SCALA

DATA
22-01-2007

AGG.
21-05-2007
05-11-2007

AGG.

INDICE

| | |
|---|-----------|
| ELENCO DELLE TAVOLE | 5 |
| 1. INTRODUZIONE | 7 |
| 1.1. SOMMARIO | 8 |
| 2. LA STRUTTURA TERRITORIALE | 10 |
| 3. L'OFFERTA DI TRASPORTO | 13 |
| 3.1. LA RETE STRADALE | 13 |
| 3.2. LO SCHEMA DI CIRCOLAZIONE | 14 |
| 3.3. I PERCORSI CICLO-PEDONALI | 14 |
| 3.4. LA SOSTA | 15 |
| 3.5. IL TRASPORTO PUBBLICO | 18 |
| 3.5.1. LA FERROVIA | 18 |
| 3.5.2. LE AUTOLINEE | 19 |
| 3.6. LINEE EVOLUTIVE | 20 |
| 3.6.1. INTERVENTI ALLA SCALA TERRITORIALE | 20 |
| 3.6.2. INTERVENTI ALLA SCALA LOCALE | 23 |
| 4. LA DOMANDA DI TRASPORTO | 25 |
| 4.1. I FLUSSI VEICOLARI NELLE SEZIONI STRADALI PRINCIPALI | 28 |
| 4.2. LE MANOVRE DI SVOLTA ALLE INTERSEZIONI | 36 |

| | |
|---|-----------|
| 4.3. IL TRAFFICO DI ATTRaversamento LUNGO VIALE REPUBBLICA..... | 59 |
| 4.4. LA SOSTA..... | 59 |
| 4.5. LA SINISTROSITA' DELLA RETE VIARIA COMUNALE | 63 |
| 4.6. I FLUSSI DI TRAFFICO PRESSO I PASSAGGI A LIVELLO DI VIA PETRARCA (CABIATE) E DI VIA TRIESTE (MEDA) | 66 |
| 5. LE CRITICITA' E LE LINEE DI INTERVENTO..... | 80 |

ELENCO DELLE TAVOLE

| | | |
|--------|---|---------------|
| Tavola | 1 Inquadramento territoriale | SL_FG_01a.dwg |
| Tavola | 2 Rete stradale | SL_FG_02a.dwg |
| Tavola | 3.1 Schema di circolazione | SL_FG_02b.dwg |
| Tavola | 3.2 Schema di circolazione – Particolare area centrale | SL_FG_02b.dwg |
| Tavola | 4 Percorsi ciclabili | SL_FG_02a.dwg |
| Tavola | 5 Offerta di sosta | SL_FG_02a.dwg |
| Tavola | 6 Trasporto pubblico | SL_FG_02a.dwg |
| Tavola | 7.1 Localizzazione dei rilievi automatici e delle intersezioni monitorate | SL_FG_02a.dwg |
| Tavola | 7.2 Localizzazione delle sezioni di rilievo delle targhe | SL_FG_02a.dwg |
| Tavola | 8.1 Volumi di traffico nella fascia oraria di punta del mattino 7.30-9.30 | SL_FG_02a.dwg |
| Tavola | 8.2 Flussi veicolari delle intersezioni I1 e I2 nella fascia oraria di punta del mattino 7.30-9.30 | SL_FG_02a.dwg |
| Tavola | 8.3 Flussi veicolari delle intersezioni I3 e I4 nella fascia oraria di punta del mattino 7.30-9.30 | SL_FG_02a.dwg |
| Tavola | 8.4 Flussi veicolari dell'intersezione I5 nella fascia oraria di punta del mattino 7.30-9.30 | SL_FG_02a.dwg |
| Tavola | 9.1 Volumi di traffico nella fascia oraria di punta della sera 17.30-19.30 | SL_FG_02a.dwg |
| Tavola | 9.2 Flussi veicolari delle intersezioni I1 e I2 nella fascia oraria di punta della sera 17.30-19.30 | SL_FG_02a.dwg |
| Tavola | 9.3 Flussi veicolari delle intersezioni I3 e I4 nella fascia oraria di punta della sera 17.30-19.30 | SL_FG_02a.dwg |
| Tavola | 9.4 Flussi veicolari dell'intersezione I5 nella fascia oraria di punta della sera 17.30-19.30 | SL_FG_02a.dwg |
| Tavola | 10 Flussi veicolari in transito e di scambio nella fascia oraria di punta del mattino 7.30-9.30 | SL_FG_02a.dwg |
| Tavola | 11 Domanda di sosta | SL_FG_02a.dwg |
| Tavola | 12 Localizzazione degli incidenti e dei nodi pericolosi | SL_FG_02a.dwg |

| | | |
|-------------|--|--------------|
| Tavola 13.1 | Flussi veicolari del passaggio a livello di via Petrarca nella fascia oraria di punta del mattino 7.30-9.30 - Flussi Parziali | SL_FG_07.dwg |
| Tavola 13.2 | Flussi veicolari del passaggio a livello di via Petrarca nella fascia oraria di punta del mattino 7.30-9.30 - Flussi Totali | SL_FG_07.dwg |
| Tavola 13.3 | Flussi veicolari del passaggio a livello di via Petrarca nella fascia oraria di punta della sera 17.00-19.00 - Flussi Parziali | SL_FG_07.dwg |
| Tavola 13.4 | Flussi veicolari del passaggio a livello di via Petrarca nella fascia oraria di punta della sera 17.00-19.00 - Flussi Totali | SL_FG_07.dwg |
| Tavola 13.5 | Flussi veicolari delle intersezioni I8 e I9 nelle fasce orarie di punta del mattino 7.30-9.30 e della sera 17.00-19.00 | SL_FG_07.dwg |

1. INTRODUZIONE

La predisposizione del **Piano Urbano del Traffico** è stata promossa dal Comune di Cabiate al fine di disporre di:

- un'analisi aggiornata e completa del sistema della viabilità comunale, per gli aspetti che riguardano la circolazione (movimento e sosta) di veicoli privati, mezzi pubblici e biciclette, che ne metta in luce le principali criticità;
- un inquadramento del sistema della viabilità comunale all'interno del contesto sovracomunale;
- una programmazione degli interventi relativi alla rete viaria e agli altri spazi urbani che segua una logica complessiva nell'ambito del sistema della mobilità comunale e precisi criteri di priorità;
- uno strumento di tipo pianificatorio che agevoli l'assegnazione di finanziamenti e contributi da parte degli Enti sovraordinati, qualora uno dei criteri di assegnazione dei fondi sia la progettazione condivisa e pianificata degli interventi da realizzare.

Gli **obiettivi** del Piano Urbano del Traffico, previsto dal Codice della Strada (Decreto Legislativo n. 285/1992 e successive modificazioni e integrazioni), consistono in generale nel:

- migliorare le condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, con particolare attenzione alla salvaguardia delle utenze più deboli;
- migliorare o riqualificare le caratteristiche ambientali attraverso la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico ed il recupero dell'ambiente e degli spazi urbani, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti;
- contenere i costi del trasporto, il consumo energetico e, più in generale, il dispendio di risorse nell'ottica di una mobilità sostenibile.

Come indicato dalle Direttive Ministeriali per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico (Supplemento Ordinario alla G.U. del 24/6/1995), i criteri guida per l'individuazione delle azioni di progetto del PUT sono sintetizzabili nei seguenti punti:

- progettazione degli interventi in una logica complessiva del sistema della mobilità, dell'ambiente e della pianificazione urbanistica;
- utilizzo congiunto di misure atte a migliorare l'offerta di trasporto e di misure intese al controllo ed all'orientamento della domanda di mobilità.

Il PUT si configura come strumento di gestione nel breve periodo del sistema della mobilità, attraverso l'adozione di interventi di immediata fattibilità, prevedendo altresì interventi sull'offerta di infrastrutture e servizi di trasporto nel medio/lungo termine, per i quali ne stabilisce i tempi e le priorità di attuazione.

Il presente rapporto rende conto delle attività propedeutiche alla definizione del quadro progettuale, restituendo in particolare:

- il quadro delle conoscenze, relative al sistema insediativo, all'offerta e alla domanda di trasporto, così come ricostruito attraverso l'acquisizione di informazioni dagli uffici tecnici comunali e provinciali e l'effettuazione di indagini dirette e sopralluoghi;
- la quantificazione dei fenomeni, con particolare riferimento ai flussi veicolari che interessano gli assi viari e i nodi stradali principali;
- l'individuazione delle caratteristiche e criticità del contesto oggetto di studio;
- la definizione dei temi su cui lavorare nella fase progettuale (linee di intervento).

1.1. SOMMARIO

Il presente rapporto è articolato in 5 capitoli e in 24 tavole.

Dopo il presente capitolo introduttivo, il **capitolo 2** delinea brevemente le caratteristiche insediative dell'area di studio, al fine di identificare gli elementi strutturali alla base della generazione e attrazione degli spostamenti.

Il successivo **capitolo 3** descrive l'offerta di trasporto per quello che concerne la rete viaria comunale e lo schema di circolazione, i percorsi ciclo-pedonali, la sosta e il trasporto pubblico. L'assetto attuale delle reti di trasporto è traguardato nella sua evoluzione delineata dalla programmazione e pianificazione di settore alla scala locale e sovralocale.

Il **capitolo 4** invece restituisce i dati quantitativi e le informazioni raccolte attraverso le due campagne di rilievi di traffico condotte, rispettivamente nell'autunno (ottobre-novembre-dicembre) 2006 e nell'autunno (ottobre) 2007, al fine di stimare la domanda di trasporto (flussi veicolari e sosta).

Come esito della fase conoscitiva, nel **capitolo 5** vengono presentate le principali caratteristiche e criticità del contesto analizzato al fine di individuare le linee di intervento per la successiva fase progettuale.

In **allegato** si riportano invece i dati analitici dei rilievi di traffico effettuati e le relative elaborazioni.

2. LA STRUTTURA TERRITORIALE

Il Comune di Cabiate si colloca nell'ambito territoriale omogeneo del "Canturino e Marianese"¹, a confine con la Provincia di Milano.

Dal punto infrastrutturale (cfr. **tavola 1**) si trova in posizione prossima ed equidistante rispetto a due infrastrutture stradali di rango superiore ad andamento nord-sud: la strada Nuova Valassina (SS 36 Milano-Lecco) e la strada dei giovi (ex SS 35 Milano-Meda). Queste due arterie sono raccordate a nord dalla SP 32 Novedratese in direzione est-ovest. Il centro abitato di Cabiate in particolare insiste sulla relazione stradale e ferroviaria Mariano-Meda.

Il Comune confina con i comuni di Mariano Comense (centro urbano-polo attrattore di rilevanza sovracomunale di riferimento nel territorio comasco), di Meda e Seregno (Provincia di Milano). Nel complesso i quattro comuni considerati fanno parte di un unico sistema insediativo e produttivo senza soluzione di continuità nel cuore della Brianza comasca e milanese. Questo fatto comporta, tra l'altro, che la maglia viaria locale si chiude e si raccorda a prescindere dai confini amministrativi dei vari comuni: è il caso ad esempio di alcuni itinerari tangenziali al centro abitato di Cabiate che interessano anche il territorio di Mariano Comense piuttosto che di Meda (via Trieste, via Valtellina).

Dal punto di vista del peso insediativo, Cabiate rappresenta un centro urbano di dimensioni sostanzialmente inferiori rispetto ai comuni confinanti. La popolazione residente a gennaio 2005 era di poco di più di 7.000 abitanti, in crescita negli ultimi 10 anni a livelli superiori rispetto ai due comuni milanesi, ma inferiori rispetto a Mariano Comense.

¹ Provincia di Como. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale. Agosto 2006.

Popolazione residente

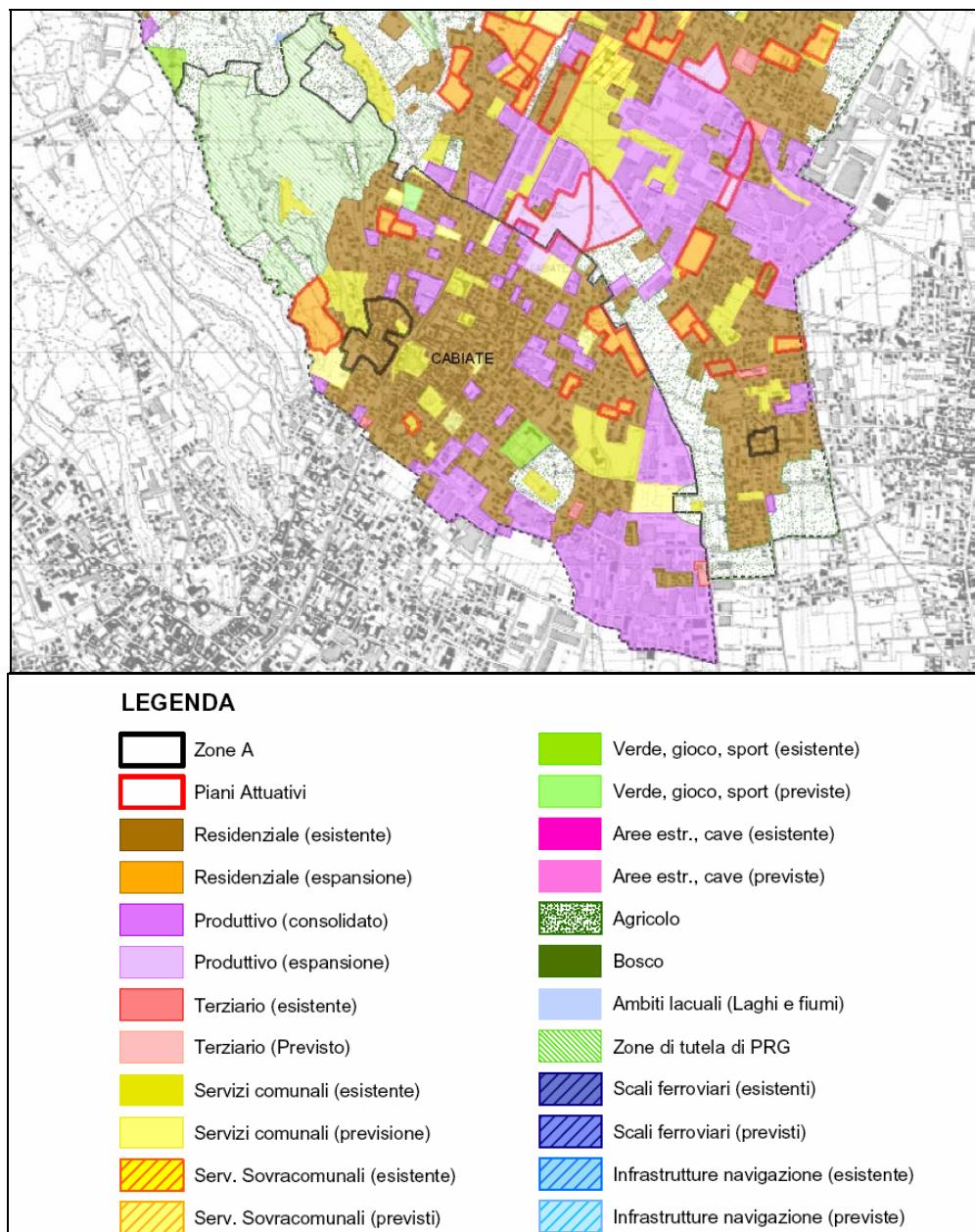
| Comune/Provincia | 1995 | 2005 | Var. % 1995-2005 |
|----------------------------|------------------|------------------|-------------------------|
| Cabiate | 6.661 | 7.061 | 6,0 |
| Mariano Comense | 19.113 | 21.646 | 13,3 |
| Meda | 21.102 | 22.005 | 4,3 |
| Seregno | 39.168 | 39.997 | 2,1 |
| <i>Provincia di Como</i> | <i>527.507</i> | <i>560.941</i> | <i>6,3</i> |
| <i>Provincia di Milano</i> | <i>3.711.791</i> | <i>3.839.216</i> | <i>3,4</i> |

Fonte: ISTAT

L'assetto urbanistico è caratterizzato in sintesi da:

- una zona collinare ad ovest, facente parte del Parco Locale di Interesse Sovrionale (PLIS) interprovinciale della Brughiera Briantea e, per la parte edificata, a vocazione prevalentemente residenziale;
- il centro storico, che si sviluppa lungo il sedime ferroviario e dove sono concentrati i principali servizi pubblici, educativi e commerciali;
- l'area esterna ad ovest dell'asse di viale Repubblica, dove convivono gli insediamenti artigianali produttivi, l'espansione residenziale più recente ed alcuni servizi educativi e sportivi.

Sintesi della pianificazione urbanistica comunale di Cabiate



Fonte: Provincia di Como. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale. Agosto 2006

3. L'OFFERTA DI TRASPORTO

L'offerta di trasporto è descritta nei paragrafi seguenti relativamente alla rete viaria comunale e allo schema di circolazione, ai percorsi ciclopedonali, alla sosta e al trasporto pubblico. L'assetto attuale delle reti di trasporto è traguardato nella sua evoluzione delineata dalla programmazione e pianificazione di settore alla scala locale e sovralocale.

3.1. LA RETE STRADALE

La struttura della rete stradale comunale esistente è rappresentata nella **tavola 2**. Si può riconoscere in primo luogo una maglia viaria principale, di connessione del centro abitato con il territorio circostante e di distribuzione tra le diverse aree di Cabiate. In particolare:

- gli assi di viale Repubblica e via Grandi - via Roma, strade principali di attraversamento in direzione nord-sud tra Mariano Comense e Meda;
- via Milano, asse est-ovest di connessione verso Seregno;
- l'itinerario tangenziale costituito da via Alfieri - via Buozzi - via Turati, che lambisce il territorio comunale in direzione nord-sud. Il tratto finale di questo itinerario si sdoppia verso Meda lungo le vie Buozzi - Kennedy oppure lungo via Bologna, dando luogo di fatto ad una soluzione di continuità nel percorso tangenziale.

Tra le strade comunali secondarie spiccano senz'altro le vie Montello e viale Brianza nell'area ovest del centro abitato e le vie Dante Alighieri, Matteotti, Petrarca e Pola di connessione tra le due porzioni della città separate dalla linea ferroviaria attraverso i due unici passaggi a livello esistenti.

Il resto della rete stradale, per caratteristiche geometriche e di tracciato e/o per natura degli insediamenti serviti, assolvono ad un ruolo di prevalente connessione locale.

3.2. LO SCHEMA DI CIRCOLAZIONE

Lo schema di circolazione è rappresentato nelle **tavole 3.1 e 3.2 (particolare dell'area centrale)**, nelle quali sono indicati i sensi unici, la regolazione delle intersezioni (rotatorie e impianti semaforici), i passaggi a livello e le limitazioni della circolazione (zone a traffico limitato e aree pedonali).

I sensi unici sono concentrati nel centro storico, dove il calibro stradale, unitamente all'esigenza di garantire una dotazione di sosta a bordo strada, non consente un doppio senso di marcia.

Molte intersezioni all'interno del territorio comunale sono regolate a rotatoria con precedenza all'anello. Soltanto lungo viale Repubblica esistono tre intersezioni regolate mediante impianto semaforico, in corrispondenza di via Montello, via Dante Alighieri e via Ariosto.

I provvedimenti di limitazione della circolazione riguardano il tratto finale di via Alighieri in prossimità del cimitero (area pedonale) e alcune vie di ridotto calibro il cui accesso è riservato ai frontisti (es. via IV Novembre, via Garibaldi).

3.3. I PERCORSI CICLO-PEDONALI

I percorsi ciclabili esistenti sono riportati in **tavola 4**. Allo stato attuale non si può parlare di una rete ciclabile vera e propria, esistendo soltanto alcuni brevi tratti non connessi tra di loro. In particolare:

- due corsie ciclabili mododirezionali ai due lati di buona parte di via Milano;
- un breve tratto di pista ciclabile in via Manzoni in prossimità degli edifici scolastici;
- una pista ciclabile in viale Brianza verso il polo della scuola materna-palazzetto dello sport;
- un percorso ciclabile in corso di realizzazione nell'ambito della riqualificazione di via Padulli.

Per quanto concerne invece i percorsi pedonali, si rileva come la loro continuità e lo standard geometrico minimo dei marciapiedi non sempre sono garantiti anche nelle zone a maggior traffico pedonale (centro storico, prossimità dei servizi pubblici e commerciali).

3.4. LA SOSTA

Le tabelle 3.1 e 3.2, riportate nelle pagine seguenti, e la **tavola 5** rendono conto dell'offerta di spazi di sosta ad uso pubblico (numero di stalli) e la relativa disciplina (sosta riservata, libera, a disco orario e a pagamento). I dati sono stati raccolti attraverso uno specifico rilievo sul campo (dicembre 2006) che ha riguardato l'area urbana centrale, dove maggiore è la pressione di domanda di sosta e la commistione tra i diversi tipi di fruitori (residenti, utenti dei servizi pubblici e commerciali, pendolari che interscambiano con la ferrovia).

Gli spazi di sosta sono stati classificati per:

- disciplina (sosta libera, a disco orario, riservata);
- disposizione geometrica degli stalli (in fila, a pettine, a spina di pesce oppure fuori carreggiata).

Sono stati rilevati complessivamente 677 stalli di sosta.

L'offerta di sosta in buona parte (65%) non è soggetta a limitazioni. In prossimità di piazza Libertà (via Grandi, via Roma, via V. Emanuele e via V. Veneto) e in alcuni tratti di altre strade centrali (via Matteotti, Paduli e viale Repubblica) la sosta è regolata a disco orario (con durata massima di 60' e solo in alcuni casi di 30'), con l'obiettivo di aumentare la rotazione degli spazi di sosta.

Nei restanti casi (11%) i posti auto sono riservati ai disabili oppure ad altri aventi diritto (es. dipendenti pubblici, forze dell'ordine). A Cabiate non esistono allo stato attuale spazi di sosta tariffati.

TABELLA 3.1
OFFERTA DI SOSTA: DISCIPLINA PER VIA

| VIA / P.ZA | DISCIPLINA | POSTI AUTO | NOTE |
|-----------------|--|------------|---|
| Anderloni | Libera | 6 | |
| Ariosto | Libera | 8 | |
| Battisti | Libera | 29 | |
| Brocchi | Libera | 23 | |
| Cavour | Libera | 7 | |
| Corridoni | Libera | 30 | |
| | Riservata ai disabili | 1 | |
| Dante | Libera | 29 | |
| | Riservato alle funzioni religiose | 50 | |
| Don Canali | Libera | 16 | |
| Fogazzaro | Libera | 12 | Divieto di sosta: da lunedì a venerdì ore 8,00-9,00 e ore 12,15-13,15 sabato ore 8,00-9,00 e ore 11,15-12,15 mercoledì e venerdì ore 15,45-16,15 |
| Giotto | Libera | 7 | |
| | Riservata ai disabili | 1 | |
| Grandi | Disco orario | 25 | Disco orario 60' |
| | Libera | 19 | |
| | Riservata ai Dipendenti e agli Amministratori Comunali | 4 | |
| | Riservata ai disabili | 2 | |
| IV Novembre | Libera | 53 | |
| | Riservata ai disabili | 1 | |
| | Riservata alla Polizia Locale | 5 | |
| Leopardi | Libera | 3 | |
| Lombardia | Libera | 25 | |
| Magenta | Libera | 7 | |
| Manzoni | Libera | 11 | |
| | Riservata ai disabili | 3 | |
| Marconi | Libera | 18 | |
| Matteotti | Disco orario | 23 | Disco orario 30' o 60' |
| Montello | Disco orario | 5 | Disco orario 60': ore 9,00-12,00 e ore 15,00-19,00 |
| | Libera | 11 | |
| Padulli | Disco orario | 6 | Disco orario 60' |
| | Libera | 19 | |
| | Riservata ai disabili | 1 | |
| Petrarca | Disco orario | 31 | Disco orario 60': ore 8,00-12,00 e ore 15,00-19,00 |
| | Libera | 3 | |
| Pola | Riservato | 7 | |
| Ponte | Libera | 3 | |
| Puccini | Libera | 5 | |
| Repubblica | Disco orario | 18 | Disco orario 60' |
| | Libera | 54 | |
| Resegone | Libera | 11 | |
| Rimembranze | Libera | 2 | |
| Roma | Disco orario | 17 | Disco orario 60' |
| | Riservato a FNM | 2 | |
| S. Giorgio | Libera | 13 | |
| Tasso | Libera | 3 | |
| Torchio e Retta | Libera | 4 | |
| Toti | Libera | 6 | |
| Umberto I | Disco orario | 13 | Disco orario 60' |
| V. Emanuele II | Disco orario | 13 | Disco orario 60' |
| Veneto | Disco orario | 6 | Disco orario 30' |
| Verdi | Libera | 6 | Divieto di sosta: da lunedì a venerdì ore 8,00-9,00 e ore 12,15-13,15 sabato ore 8,00-9,00 e ore 11,15-12,15 mercoledì e venerdì ore 15,45-16,15 |
| Totale | | 677 | |

TABELLA 3.2
OFFERTA DI SOSTA: DISPOSIZIONE E LOCALIZZAZIONE PER VIA

| VIA / P.ZA | DISPOSIZIONE / LOCALIZZAZIONE | POSTI AUTO |
|-----------------|-------------------------------|------------|
| Anderloni | Fila | 6 |
| Ariosto | Fila | 8 |
| Battisti | Fila | 14 |
| | Pettine | 15 |
| Brocchi | Fila | 23 |
| Cavour | Spina di pesce | 7 |
| Corridoni | Fila | 17 |
| | Pettine | 14 |
| Dante | Fila | 5 |
| | Fuori carreggiata | 74 |
| Don Canali | Fila | 16 |
| Fogazzaro | Fila | 12 |
| Giotto | Fila | 2 |
| | Spina di pesce | 6 |
| Grandi | Fila | 27 |
| | Fuori carreggiata | 23 |
| IV Novembre | Fuori carreggiata | 37 |
| | Spina di pesce | 22 |
| Leopardi | Fila | 3 |
| Lombardia | Fila | 25 |
| Magenta | Fila | 7 |
| Manzoni | Pettine | 2 |
| | Spina di pesce | 12 |
| Marconi | Fila | 18 |
| Matteotti | Fila | 23 |
| Montello | Pettine | 16 |
| Padulli | Fila | 12 |
| | Fuori carreggiata | 14 |
| Petrarca | Fuori carreggiata | 31 |
| | Spina di pesce | 3 |
| Pola | Pettine | 7 |
| Ponte | Fila | 3 |
| Puccini | Fila | 5 |
| Repubblica | Fila | 48 |
| | Fuori carreggiata | 6 |
| | Pettine | 18 |
| Resegone | Fila | 11 |
| Rimembranze | Fila | 2 |
| Roma | Spina di pesce | 19 |
| S. Giorgio | Fila | 5 |
| | Pettine | 5 |
| | Spina di pesce | 3 |
| Tasso | Fila | 3 |
| Torchio e Retta | Fila | 4 |
| Toti | Fila | 6 |
| Umberto I | Fila | 4 |
| | Pettine | 9 |
| V. Emanuele II | Fila | 13 |
| Veneto | Fila | 6 |
| Verdi | Fila | 6 |
| Totale | | 677 |

3.5. IL TRASPORTO PUBBLICO

Il comune di Cabiate (cfr. **tavola 6**) è servito da linee di trasporto pubblico extraurbano sia ferroviarie (linea Milano-Asso) che automobilistiche (linea C80 Cantù-Monza), descritte rispettivamente nei due paragrafi che seguono.

3.5.1. LA FERROVIA

La linea ferroviaria Milano-Asso, dal punto di vista dei servizi offerti, può essere virtualmente suddivisa in due tronchi: la parte a carattere prevalentemente metropolitano (Milano – Seveso) e la parte a più lunga percorrenza, che nella sua tratta terminale presenta le caratteristiche piano-altimetriche proprie di una linea di montagna (Seveso – Erba – Asso). La linea è tutta elettrificata, a tre binari tra Bovisa e Affori, a doppio binario fino a Seveso e poi prosegue a semplice binario fino al capolinea di Asso.

Sulla Milano-Asso esistono dunque due livelli distinti di servizi:

- i **treni comprensoriali** che percorrono la tratta metropolitana tra Milano Cadorna, o Milano Porta Vittoria (Passante), e Seveso. Solo alcuni treni comprensoriali prolungano il servizio fino alle stazioni di Meda o Mariano Comense (in quest'ultimo caso fermando quindi anche a Cabiate);
- i **treni regionali**, che percorrono in modo diretto la tratta Milano Cadorna - Seveso e poi effettuano tutte le fermate (compresa quindi Cabiate) fino a fine linea (stazione di Asso).

Le frequenze dei servizi comprensoriali sono di 1 treno ogni 30 minuti sulla relazione Meda/Seveso – Milano Cadorna intercalati, nelle ore di punta, a un ulteriore treno ogni 30 minuti da Mariano Comense/Seveso verso il Passante Ferroviario di Milano.

Il servizio regionale Milano – Asso offre invece un treno l'ora per tutto il giorno con rinforzi di un treno ogni 30' nelle ore di punta e in direzione di massimo traffico. Sulla linea non è attivo servizio merci.

In tabella sono riportati i dati essenziali relativi al programma di esercizio dei servizi ferroviari che interessano la stazione di Cabiate (orario feriale invernale 2006-2007).

Servizi di trasporto pubblico extraurbano su ferro

| Codice | Linea/dir. | Corse/giorno | Orario di servizio | Gestore |
|---------------|---|---------------------|---------------------------|----------------|
| FNM4a | Milano-Meda-Asso | 21 (26)* | 6.10-21.30 (5.50-1.20)* | LeNord |
| | Asso-Meda-Milano | 17 (22)* | 6.00-20.50 (5.10-1.10)* | LeNord |
| S2 | Milano P.ta Vittoria- Mariano Comense | 6 | 6.30-21.35 | LeNord |
| | Mariano Comense – Milano P.ta Vittoria | 7 | 6.55-23-00 | LeNord |

*considerando anche le corse automobilistiche sostitutive che espletano servizio nella fascia mattutina e notturna

Fonte: Regione Lombardia

Il punto di accesso ai servizi ferroviari è rappresentato dalla stazione di Cabiate, collocata in posizione centrale (piazza della Libertà). Se questo garantisce una accesso diretto pedonale dal centro storico, per contro le possibilità di interscambio ferro-gomma sono estremamente ridotte.

3.5.2. LE AUTOLINEE

L'unico servizio di trasporto pubblico extraurbano su gomma è rappresentato dalla linea C80 Cantù-Monza, che transita in territorio di Cabiate lungo l'asse via Roma-via Grandi attestandosi su tre fermate per ciascun senso di marcia. Le fermate principali si trovano in corrispondenza della stazione ferroviaria-piazza Libertà (cfr. **tavola 6**).

L'allestimento delle fermate degli autobus non è particolarmente curato, mancando sia la pensilina che panchine e, in alcuni casi, anche la banchina di attesa (cfr. fermate di via Roma).

In tabella sono riportati i dati essenziali relativi al programma di esercizio della linea C80 per quello che riguarda i servizi che fermano a Cabiate (orario invernale 2006-2007).

Servizi di trasporto pubblico extraurbano su gomma

| Codice | Linea/dir. | Corse/giorno | | Orario di servizio | | Gestore |
|---------------|-------------------|---------------------|---------|---------------------------|------------|----------------|
| | | feriale | festivo | feriale | festivo | |
| C80 | Cantù - Monza | 35 | 16 | 5.45- 21.50 | 6.30-20.50 | SPT Linea |
| | Monza - Cantù | 40 | 17 | 6.10- 22.55 | 6.50-21.50 | SPT Linea |

Fonte: Regione Lombardia

3.6. LINEE EVOLUTIVE

L'assetto futuro del sistema della viabilità comunale va letto in funzione degli interventi previsti a livello pianificatorio e programmatico alle diverse scale territoriali (comunale, provinciale) e nei diversi orizzonti temporali (a breve, medio e lungo temine).

3.6.1 INTERVENTI ALLA SCALA TERRITORIALE

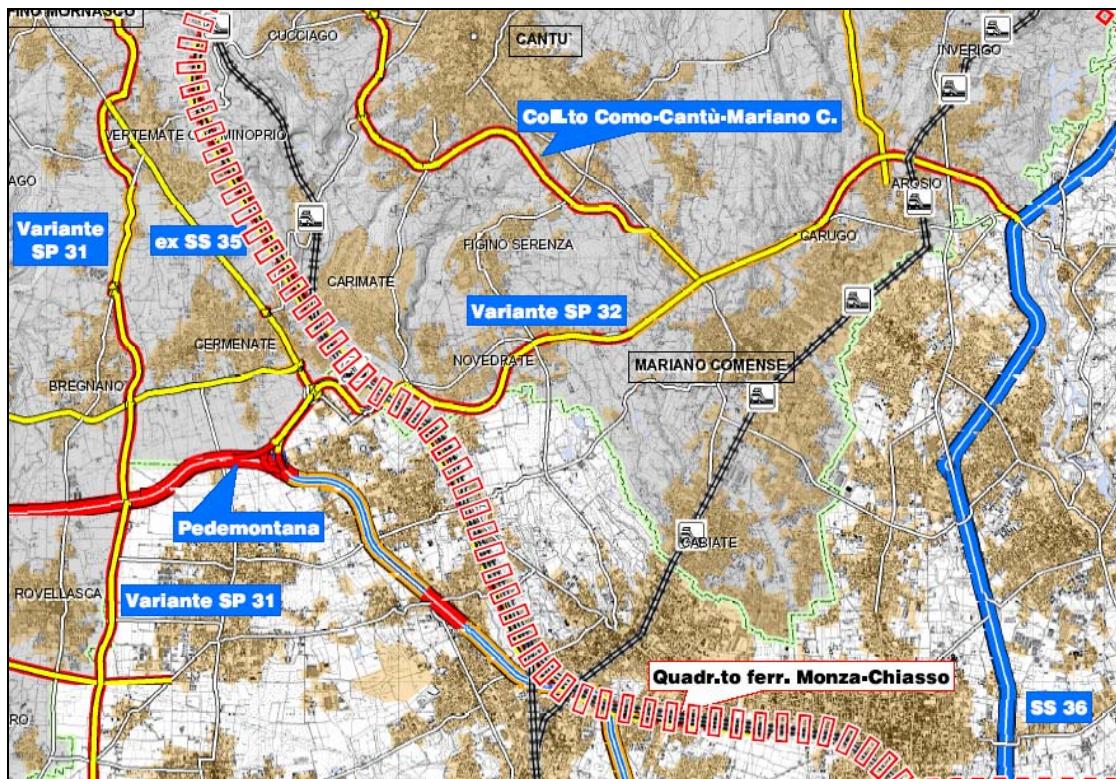
Nell'area in esame, il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Como individua nel quadro di riferimento programmatico delle infrastrutture di livello strategico e di riassetto funzionale della rete locale i seguenti interventi:

- l'autostrada Pedemontana (collegamento Dalmine-Malpensa che secondo il tracciato di progetto raccorderà la SS36 e la ex SS35 a sud di Cabiate), tra gli interventi strategici e prioritari in grado di garantire adeguati collegamenti fra i principali nodi provinciali, integrati con l'area lombarda e la rete nazionale e transeuropea;
- la riqualifica della SP 32 "Novedratese" nel tratto Arosio-Cermenate e il nuovo collegamento Como-Cantù-Mariano Comense, tra gli interventi strutturali a supporto delle relazioni fra le principali polarità interne e infraprovinciali.

Queste due opere non interessano direttamente il territorio comunale di Cabiate. Gli effetti piuttosto sono valutabili da un lato in un alleggerimento dei flussi di traffico di lunga percorrenza nell'area, dall'altro dall'esigenza/opportunità di concertare con le

Amministrazioni confinanti gli adeguamenti della viabilità ordinaria in accesso alle nuove infrastrutture.

PTCP: il sistema della mobilità nell'ambito territoriale del marianese



Fonte: Provincia di Como. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale. Agosto 2006

Sul fronte del trasporto ferroviario, il quadro di riferimento programmatico invece prevede:

- l'interramento della linea Milano-Asso tra Milano ed Arosio (risoluzione delle interferenze con la viabilità);
- il potenziamento della linea Milano-Chiasso nell'ambito dell'asse internazionale di collegamento del Gottardo (AlpTransit).

Senza dubbio la prima opera, pur nella sua realizzabilità prevedibile solo nel lungo termine, contiene riflessi che riguardano il territorio cabiatese più direttamente e positivamente.

La linea Milano – Asso presenta gravosi problemi di saturazione della capacità ed altrettanto evidenti problematiche di coesistenza con il densamente urbanizzato territorio della Brianza. La linea infatti attraversa numerosi comuni molto popolosi, in un continuo urbanizzato, fino agli abitati di Seveso/Mariano Comense. Inoltre, i numerosissimi passaggi a livello, che rimangono per buona parte del tempo chiusi a causa dell'intenso traffico ferroviario, provocano gravi disagi alle comunicazioni tra i diversi centri dislocati a ridosso della linea ferroviaria.

Una possibile soluzione a gran parte di questi problemi è stata individuata nella possibilità di interramento totale della parte più critica della linea ferroviaria. Lo studio di prefattibilità dell'opera prevedrebbe l'interramento dell'intera tratta Milano Affori – Arosio, lasciando invariato invece l'attuale assetto infrastrutturale della tratta Arosio – Erba – Asso.

Lo studio non prevede però un potenziamento infrastrutturale della linea dal punto di vista ferroviario, nel senso che sarebbero interrati gli attuali due binari. Il potenziamento della capacità si otterebbe con un ripensamento impiantistico e di gestione dell'esercizio della parte interrata, che non avrebbe più le caratteristiche di una ferrovia vera e propria, ma si avvicinerebbe maggiormente al concetto di metropolitana. Ciò permetterebbe una maggiore capillarità del servizio e una maggiore frequenza dei treni, a scapito però della velocità commerciale, che verrebbe penalizzata soprattutto per i servizi provenienti da più lontano.

Attualmente sono allo studio gli aspetti finanziari dell'opera che appaiono la parte più critica dell'intero progetto. Nel frattempo si sta procedendo alla realizzazione di alcuni sottopassi viari importanti lungo la linea, in modo da accelerare i tempi per svincolare il traffico ferroviario da quello automobilistico pubblico e privato. Tali sottopassi saranno

realizzati compatibilmente con le specifiche tecniche previste dalla progettazione d'insieme dell'interramento totale della linea.

3.6.2 *INTERVENTI ALLA SCALA LOCALE*

Come visto, lo sviluppo insediativo ed infrastrutturale del contesto cabiatese non può prescindere da una analisi delle indicazioni programmatiche e pianificatorie dei comuni limitrofi, rispetto alle quali il Pian Urbano del Traffico di Cabiate dovrà confrontarsi.

Di seguito pertanto si presentano in sintesi gli elementi rilevanti desunti dai PUT dei tre comuni (Mariano Comense, Meda e Seregno) vigenti o in corso di approvazione.

Mariano Comense

Tra gli elementi fondanti del Piano Generale del Traffico Urbano (2005) va segnalata la costruzione di una rete ciclabile organica che ricucisca i tratti frammentari esistenti. In particolare è previsto il completamento di un itinerario “ovest”, dal confine con Cabiate (via Cabiate) fino al centro storico (via D'Adda), con diramazioni in via S. Caterina e via S. Agata. I tre rami si raccorderebbero in territorio di Cabiate rispettivamente con via Roma, viale Repubblica e via Paduli.

Meda

La proposta di aggiornamento del Piano Urbano del Traffico (2006) prevede:

- la parziale ricucitura urbana connessa alla realizzazione del nuovo passaggio a livello sul prolungamento di via Trieste, in sostituzione di quello esistente poco più a nord al confine comunale con Cabiate;
- nelle relazioni Meda centro – Cabiate ad ovest della linea ferroviaria, di valutare in fase di approfondimento progettuale la possibilità di sbilanciare i sensi di marcia attribuendo a via Como e a via Rho rispettivamente i carichi veicolari nord-sud e sud-nord.

Se il primo punto, attuato nel corso del 2007, permette in qualche modo di ripensare il ruolo del passaggio a livello di via Petrarca a Cabiate, il secondo punto dovrà essere tenuto in considerazione rispetto ad un possibile declassamento di via Grandi.

Seregno

L'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano di Seregno (2004) riporta, tra gli interventi previsti per l'assetto futuro nella rete viaria sovracomunale, la riqualifica/potenziamento (con riferimento al PRG dei comuni interessati) della viabilità esistente a confine tra Seregno, Mariano e Giussano. Tale itinerario trasversale in direzione est-ovest potrebbe permettere il collegamento Cabiate-Perticato-Paina verso lo svincolo della SS36 in comune di Carate, alleggerendo l'asse Wagner-Stoppani e sopperendo alla mancanza di un itinerario est-ovest esterno all'urbanizzato.

4. LA DOMANDA DI TRASPORTO

Al fine di valutare la rispondenza dell'offerta alle esigenze dell'utenza, con l'obiettivo di caratterizzare la domanda di mobilità dell'area e per meglio comprendere la dinamica della circolazione stradale, sono state svolte indagini specifiche sui vari aspetti della domanda di trasporto.

La conoscenza dei flussi di traffico è uno degli elementi fondamentali per la pianificazione in ambito viabilistico, in quanto permette di valutare in maniera attenta le alternative di intervento sulla base di una valutazione dei costi e dei benefici che tenga conto della domanda di trasporto espressa dai volumi di traffico in gioco.

L'operazione di rilievo del traffico deve quindi essere mirata alla conoscenza, quanto più dettagliata possibile, di quegli indicatori necessari alla definizione degli attuali livelli di servizio della viabilità in modo da poter programmare gli interventi che possano migliorare le condizioni di circolazione e di sicurezza.

Il monitoraggio dei flussi di traffico ripetuto nel tempo rappresenta poi un elemento di grande rilevanza al fine di valutare gli effetti ed i risultati conseguiti attraverso gli interventi operati sulla rete infrastrutturale. Un efficace sistema di monitoraggio garantisce infatti la continua verifica della risposta dell'utenza alle modificazioni del sistema.

Una prima campagna di indagine è stata effettuata nel periodo compreso tra la seconda metà del mese di ottobre e la prima metà del mese di novembre 2006, ad eccezione delle indagini sulla sosta che sono state effettuate nel mese di dicembre 2006. In particolare sono stati effettuati rilievi di traffico consistenti in:

1. censimento di entità e velocità dei flussi veicolari, attraverso conteggi classificati di traffico, con rilievi effettuati nelle due direzioni di marcia con apparecchiature automatiche, per la durata di sette giorni consecutivi, nelle 2 sezioni della rete stradale principale riportate di seguito.

Rilievi con apparecchiature automatiche

| Codice sezione | Strada | Localizzazione rilievo | Periodo di indagine |
|-----------------------|------------------|---|----------------------------|
| SA 1 | Via Roma | tra via S. Caterina da Siena e via S. Francesco | dal 18 al 24/10/2006 |
| SA 2 | Viale Repubblica | tra via De Amicis e via Alfieri | dal 18 al 24/10/2006 |

2. rilievo delle manovre veicolari in corrispondenza di 5 intersezioni urbane, riportate di seguito, di particolare interesse e/o criticità, mediante conteggi classificati effettuati manualmente nelle fasce orarie di punta della giornata feriale tipo.

Rilievi delle manovre veicolari alle intersezioni

| Codice intersezione | Intersezione | Periodo di indagine | Durata |
|----------------------------|---|----------------------------|---------------------------------|
| I1 | Via Roma - Via V. Veneto | 09/11/2006 | 4 ore (7.30-9.30 e 17.30-19.30) |
| I2 | Via Grandi - Via Petrarca - Via Anderloni | 14/11/2006 | 4 ore (7.30-9.30 e 17.30-19.30) |
| I3 | Viale Repubblica - Via Montello | 07/11/2006 | 4 ore (7.30-9.30 e 17.30-19.30) |
| I4 | Viale Repubblica – Via Ariosto | 07/11/2006 | 4 ore (7.30-9.30 e 17.30-19.30) |
| I5 | Via Buozzi - Via Milano | 08/11/2006 | 4 ore (7.30-9.30 e 17.30-19.30) |

3. rilevamento dei flussi di transito in viale Repubblica, con il metodo della lettura del numero di targa di un campione di veicoli in transito, che permette di valutare l'ingresso e l'uscita di veicoli in un'area ristretta e la loro permanenza all'interno della stessa. Di seguito si riportano le sezioni oggetto d'indagine con evidenziate le direzioni monitorate.

Rilievo delle targhe

| Codice sezione | Strada | Localizzazione rilievo | Direzione | Periodo di indagine | Durata |
|-----------------------|------------------|-----------------------------------|------------------|----------------------------|-------------------|
| TG. A | Viale Repubblica | tra via Montello e via S. Pellico | Ingresso | 14/11/2006 | 2 ore (7.30-9.30) |
| TG. B | Viale Repubblica | tra via Ariosto e via Pola | Uscita | 14/11/2006 | 2 ore (7.30-9.30) |
| TG. A | Viale Repubblica | tra via Montello e via S. Pellico | Uscita | 15/11/2006 | 2 ore (7.30-9.30) |
| TG. B | Viale Repubblica | tra via Ariosto e via Pola | Ingresso | 15/11/2006 | 2 ore (7.30-9.30) |

Le **tavole 7.1 e 7.2** riportano, la prima, la localizzazione delle sezioni di conteggio del traffico e delle intersezioni monitorate, la seconda la localizzazione delle sezioni in corrispondenza delle quali sono state rilevate le targhe dei veicoli transitanti (indagini 2006).

Nell'ottobre 2007, al fine di verificare alcune ipotesi progettuali relative al passaggio a livello di via Petrarca, è stata condotta una seconda campagna di indagini sul traffico. Tali indagini integrative sono state così articolate:

1. rilievo delle manovre veicolari nei nodi stadali in prossimità dei passaggi a livello di via Petrarca, in Comune di Cabiate, di via Triest,e in Comune di Meda, mediante conteggi classificati effettuati manualmente nelle fasce orarie di punta della giornata feriale tipo.

Rilievi integrativi delle manovre veicolari alle intersezioni

| Codice intersezione | Intersezione | Periodo di indagine | Durata |
|----------------------------|--|----------------------------|---------------------------------|
| I2 | Via Grandi - Via Petrarca - Via Anderloni | 16-17/10/2007 | 4 ore (7.30-9.30 e 17.30-19.30) |
| I6 | Via Matteotti - Via Alighieri | 17/10/2007 | 4 ore (7.30-9.30 e 17.30-19.30) |
| I7 | Via Matteotti - Via Petrarca | 16/10/2007 | 4 ore (7.30-9.30 e 17.30-19.30) |
| I8 | Via Matteotti – Via Pola | 16-17/10/2007 | 4 ore (7.30-9.30 e 17.30-19.30) |
| I9 | Via Trieste – via Trento (Comune di Meda) | 18/10/2007 | 4 ore (7.30-9.30 e 17.30-19.30) |

2. rilievo dell'origine e destinazione dei flussi di traffico che attraversano il passaggio a livello di via Petrarca nelle due direzioni, con il metodo della lettura del numero di targa di un campione di veicoli in transito. In particolare sono stati analizzati, in direzione est-ovest, i flussi veicolari lungo gli itinerari via Grandi – via Petrarca – via Matteotti, via Grandi – via Petrarca – via Pola, mentre nella direzione opposta (ovest-est) i flussi lungo via Dante Alighieri – via Matteotti – via Petrarca – via Grandi, via Matteotti – via Petrarca – via Grandi e via Pola-Via Petrarca – via Grandi;
3. rilievo della lunghezza delle code in corrispondenza dei due passaggi a livello del Comune di Cabiate e di quello di via Trieste a Meda.

4.1. I FLUSSI VEICOLARI NELLE SEZIONI STRADALI PRINCIPALI

L'entità e la velocità dei flussi veicolari interessanti la viabilità principale (cfr. tabella) sono state oggetto di analisi attraverso un rilievo condotto nelle due direzioni di marcia, nell'arco dell'intera giornata, per sette giorni consecutivi, mediante apparecchiature automatiche².

² Per la realizzazione del rilevamento sono state utilizzate apparecchiature Nu-metrics di tipo HI-STAR NC-97. Queste apparecchiature si basano su una tecnologia di rilevazione dei veicoli denominata VMI

Sezioni stradali oggetto di indagine

| Codice sezione | Strada | Localizzazione rilievo |
|-----------------------|------------------|---|
| SA 1 | Via Roma | tra via S. Caterina da Siena e via S. Francesco |
| SA 2 | Viale Repubblica | tra via De Amicis e via Alfieri |

I flussi veicolari sono stati classificati in categorie di lunghezza e di velocità³. Le classi di lunghezza rilevate sono le seguenti:

- autovetture (lunghezza fino a 5,5 metri);
- autocarri fino a 3,5 t (da 5,5 a 7,5 metri);
- autocarri oltre 3,5 t (da 7,5 a 12 metri);
- autotreni e autoarticolati (oltre i 12 metri).

Le classi di velocità invece sono le seguenti:

- fino a 30 km/h;
- da 30 km/h a 50 km/h;
- da 50 km/h a 70 km/h;
- da 70 km/h a 90 km/h;
- da 90 km/h a 110 km/h;
- oltre 110 km/h.

Tabelle e grafici analitici con le distribuzioni dei flussi veicolari per ciascuna sezione stradale e direzione di marcia sono riportati in **allegato**. I principali parametri rilevati ed elaborati sono i seguenti:

(Vehicle Magnetic Imaging - Immagine Magnetica dei Veicoli) che, sfruttando il campo magnetico terrestre, consente di rilevare la lunghezza del veicolo. Il sensore, di piccole dimensioni, è influenzato dal campo magnetico terrestre; al passaggio di un veicolo, la massa ferrosa in esso contenuta genera delle alterazioni che, convertite in segnali elettrici, risultano proporzionali al profilo magnetico del veicolo, che può così essere rilevato. I contatraffico HI-STAR NC-97 sono in grado di rilevare veicoli in transito a velocità differenti, da veicolo fermo fino a 200 Km/h. Misurando il tempo di permanenza del veicolo sull'immagine magnetica del sensore, l'apparecchiatura determina, sulla base della velocità di transito, la lunghezza che viene memorizzata per classi.

³ I dati riportati nelle tabelle indicate come “non classificati” (n.c.) i flussi che le apparecchiature non sono state in grado di classificare né come lunghezza del veicolo, né come velocità di transito. In generale ciò avviene quando la velocità del mezzo è inferiore ai 30 km/h.

- volumi di traffico orari, diurni, notturni e giornalieri del giorno feriale medio, del sabato e della domenica;
- velocità medie orarie, diurne, notturne e giornaliere del giorno feriale medio, del sabato e della domenica;
- andamento giornaliero dei flussi veicolari per classi di lunghezza del giorno feriale medio;
- curva flusso-velocità media del giorno feriale medio.

Di seguito si riportano i dati di sintesi.

La tabella che segue in particolare illustra, per ciascuna sezione di indagine e direzione di marcia, i volumi di traffico rilevati nelle 24 ore del giorno feriale medio, del sabato e della domenica. Il TGM si riferisce al traffico giornaliero medio.

Volumi di traffico giornalieri

| Sezione | | Direzione | Feriale | Sabato | Domenica | TGM |
|----------------|------------------|------------------|----------------|---------------|-----------------|---------------|
| SA1 | Via Roma | nord | 4.100 | 4.168 | 2.705 | 3.911 |
| | | sud | 4.411 | 3.244 | 1.970 | 3.896 |
| | | totale | 8.511 | 7.412 | 4.675 | 7.807 |
| SA2 | Viale Repubblica | nord | 6.743 | 6.018 | 3.832 | 6.224 |
| | | sud | 6.020 | 5.360 | 3.101 | 5.509 |
| | | totale | 12.763 | 11.378 | 6.933 | 11.733 |

Più nel dettaglio, la **tabella 4.1.1** riporta, per ciascuna sezione di indagine e direzione di marcia, il traffico diurno medio, il traffico notturno medio e il traffico giornaliero medio, per il giorno feriale medio, il sabato e la domenica.

La **tabella 4.1.2** riporta, per ciascuna sezione di indagine e direzione di marcia, l'ora di punta del mattino e della sera, nonché la percentuale dei veicoli commerciali per il periodo diurno, notturno e giornaliero. Il riferimento temporale è il giorno feriale medio.

Le **tabelle 4.1.3 e 4.1.4** sono analoghe alla precedente, ma si riferiscono rispettivamente al sabato e alla domenica.

Nella **tavola 8.1** sono rappresentati graficamente i flussi di traffico rilevati nella fascia oraria 7.30-9.30 di un giorno feriale tipo. La **tavola 9.1** è analoga alla precedente, ma si riferisce alla fascia oraria serale, 17.30-19.30.

La sezione stradale più trafficata è quella di via Repubblica, con un traffico giornaliero medio (TGM) nelle due direzioni di quasi 12.000 veicoli. I flussi di traffico risultano leggermente sbilanciati nelle due direzioni: i flussi in direzione sud-nord infatti sono superiori rispetto a quelli nella direzione inversa. Ciò è dovuto alla disciplina della circolazione di Meda, sul cui territorio viale Brianza, prosecuzione di viale Repubblica, ha un senso unico appunto in direzione nord.

Via Roma presenta un TGM bidirezionale di quasi 8.000 veicoli, che corrisponde a circa il 65% del traffico transitante su via Repubblica.

Al sabato si ha una diminuzione di traffico rispetto al giorno feriale medio di circa l'11-13%, mentre alla domenica il traffico è quasi dimezzato rispetto al TGM feriale (-45%). Analizzando l'andamento temporale dei flussi di traffico nel giorno feriale medio si possono effettuare le seguenti considerazioni:

- sia in via Roma che in viale Repubblica si ha la tipica forma a "M", con picchi nelle fasce orarie di punta del mattino e della sera;
- in entrambe le postazioni si hanno dei picchi nella fascia oraria del mezzogiorno anche se leggermente inferiori a quelli delle fasce orarie di punta del mattino e della sera.

In generale i picchi massimi dei flussi di traffico si verificano la mattina tra le 8.00 e le 9.00 e la sera dalle 18.00 alle 19.00. I flussi dell'ora di punta pesano per circa l'8-9% rispetto al traffico giornaliero: ciò denota un andamento piuttosto regolare dei flussi di traffico.

La percentuale di veicoli pesanti rispetto al totale dei flussi di traffico è piuttosto bassa: circa il 5-6%.

Relativamente alla velocità media giornaliera si ha:

- quasi 60 km/h in via Roma;
- poco più del limite consentito di 50 km/h in via Repubblica.

TABELLA 4.1.1

SEZIONI STRADALI PRINCIPALI: TRAFFICO DIURNO, NOTTURNO E TOTALE

| SEZIONE | STRADA | FERIALE | | | | | | SABATO | | | | | | DOMENICA | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------|--------|-----------|-----------------|---------------------------------|-----------------------------------|-----------|-----------------|---------------------------------|-----------------------------------|-----------|-----------------|---------------------------------|-----------------------------------|-----------|-----------------|---------------------------------|-----------------------------------|-----------|-----------------|---------------------------------|-----------------------------------|-----------|-----------------|---------------------------------|-----------------------------------|-------|-------|-----|
| | | DIREZIONE | TRAFFICO TOTALE | TRAFFICO DIURNO (7:00-19:00) | TRAFFICO NOTTURNO (19:00-7:00) | DIREZIONE | TRAFFICO TOTALE | TRAFFICO DIURNO (7:00-19:00) | TRAFFICO NOTTURNO (19:00-7:00) | DIREZIONE | TRAFFICO TOTALE | TRAFFICO DIURNO (7:00-19:00) | TRAFFICO NOTTURNO (19:00-7:00) | DIREZIONE | TRAFFICO TOTALE | TRAFFICO DIURNO (7:00-19:00) | TRAFFICO NOTTURNO (19:00-7:00) | DIREZIONE | TRAFFICO TOTALE | TRAFFICO DIURNO (7:00-19:00) | TRAFFICO NOTTURNO (19:00-7:00) | DIREZIONE | TRAFFICO TOTALE | TRAFFICO DIURNO (7:00-19:00) | TRAFFICO NOTTURNO (19:00-7:00) | | | |
| 01 Via Roma | A | 4.411 | 3.520 | 891 | B | 4.100 | 3.133 | 968 | TOTALE | 8.511 | 6.652 | 1.859 | A | 3.244 | 2.395 | 849 | B | 4.168 | 3.076 | 1.092 | TOTALE | 7.412 | 5.471 | 1.941 | A | 1.970 | 1.301 | 669 |
| 02 Viale Repubblica | A | 6.020 | 4.976 | 1.044 | B | 6.743 | 5.463 | 1.280 | TOTALE | 12.763 | 10.439 | 2.324 | A | 5.360 | 4.127 | 1.233 | B | 6.018 | 4.626 | 1.392 | TOTALE | 11.378 | 8.753 | 2.625 | A | 3.101 | 2.157 | 944 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

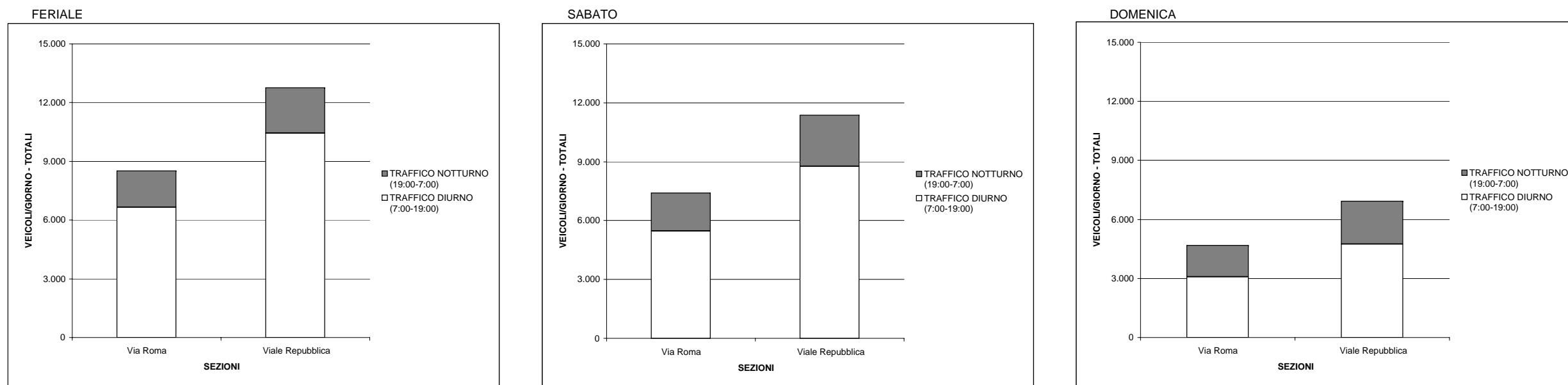
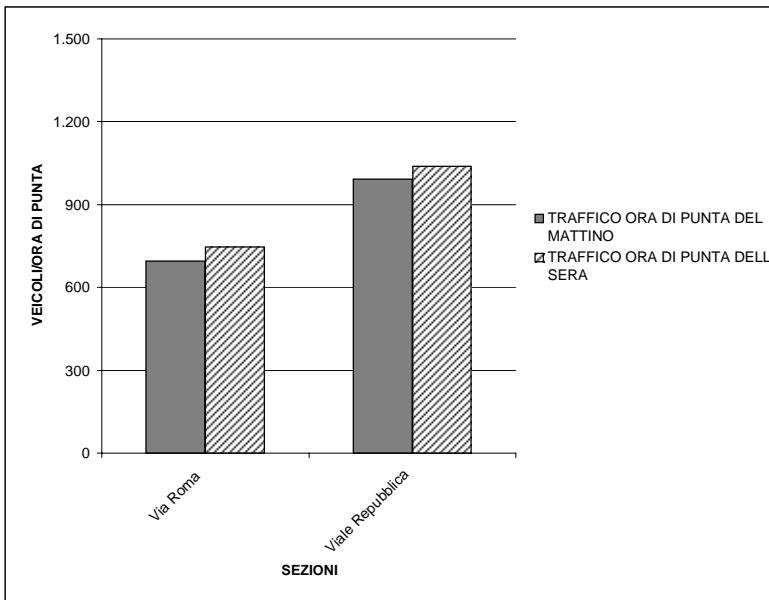


TABELLA 4.1.2

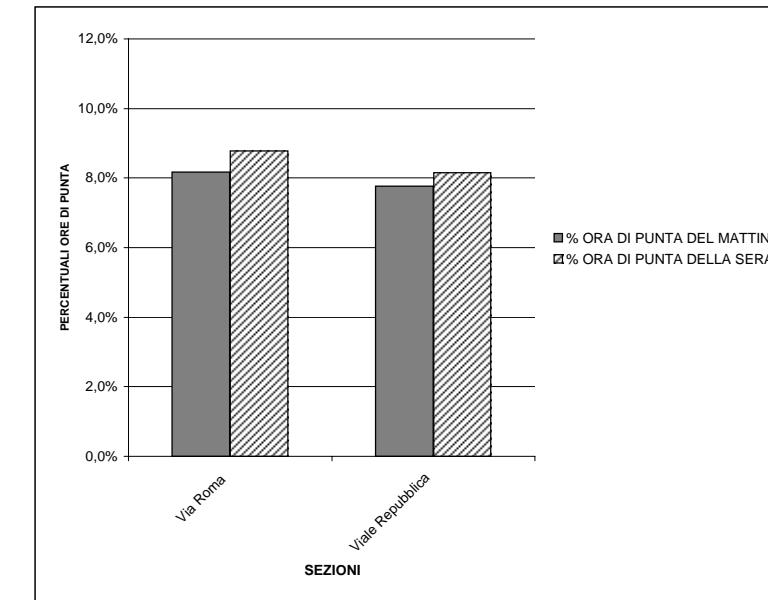
SEZIONI STRADALI PRINCIPALI: ORE DI PUNTA E TRAFFICO COMMERCIALE - GIORNO FERIALE MEDIO

| SEZIONE | STRADA | DIREZIONE | MONODIREZIONALE | | | | | | | | | | MONODIREZIONALE | | | | | | | | | | BIDIREZIONALE | | | | | | | | | | BIDIREZIONALE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------|--------|-----------|--------------------------|------|-----------------------------------|-----|----------------------------|-------|-------------------------|------|----------------------------------|------|---------------------------|-------|--------------------------|------|-----------------------------------|-----|------------------------------|-------|--------------------------------|------|------------------------------|------|-----------|-------|--------------------------|------|-----------------------------------|-------|----------------------------|-------|-------------------------|------|----------------------------------|------|---------------------------|--|--------------------------|--|-----------------------------------|--|------------------------------|--|--------------------------------|--|------------------------------|--|-----------|--|--------------------------|--|-----------------------------------|--|----------------------------|--|-------------------------|--|----------------------------------|--|---------------------------|--|--------------------------|--|-----------------------------------|--|------------------------------|--|
| | | | ORA DI PUNTA DEL MATTINO | | TRAFFICO ORA DI PUNTA DEL MATTINO | | % ORA DI PUNTA DEL MATTINO | | ORA DI PUNTA DELLA SERA | | TRAFFICO ORA DI PUNTA DELLA SERA | | % ORA DI PUNTA DELLA SERA | | ORA DI PUNTA GIORNALIERA | | TRAFFICO ORA DI PUNTA GIORNALIERA | | % VEICOLI COMMERCIALI DIURNO | | % VEICOLI COMMERCIALI NOTTURNO | | % VEICOLI COMMERCIALI TOTALE | | DIREZIONE | | ORA DI PUNTA DEL MATTINO | | TRAFFICO ORA DI PUNTA DEL MATTINO | | % ORA DI PUNTA DEL MATTINO | | ORA DI PUNTA DELLA SERA | | TRAFFICO ORA DI PUNTA DELLA SERA | | % ORA DI PUNTA DELLA SERA | | ORA DI PUNTA GIORNALIERA | | TRAFFICO ORA DI PUNTA GIORNALIERA | | % VEICOLI COMMERCIALI DIURNO | | % VEICOLI COMMERCIALI NOTTURNO | | % VEICOLI COMMERCIALI TOTALE | | DIREZIONE | | ORA DI PUNTA DEL MATTINO | | TRAFFICO ORA DI PUNTA DEL MATTINO | | % ORA DI PUNTA DEL MATTINO | | ORA DI PUNTA DELLA SERA | | TRAFFICO ORA DI PUNTA DELLA SERA | | % ORA DI PUNTA DELLA SERA | | ORA DI PUNTA GIORNALIERA | | TRAFFICO ORA DI PUNTA GIORNALIERA | | % VEICOLI COMMERCIALI DIURNO | |
| 01 Via Roma | A | 08:00 | 410 | 9,3% | 17:00 | 415 | 9,4% | 17:00 | 415 | 5,9% | 6,6% | 6,0% | B | 08:00 | 285 | 7,0% | 18:00 | 335 | 8,2% | 18:00 | 335 | 5,2% | 4,2% | 5,0% | TOTALE | 08:00 | 695 | 8,2% | 18:00 | 747 | 8,8% | 18:00 | 747 | 5,5% | 5,4% | 5,5% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 02 Viale Repubblica | A | 08:00 | 433 | 7,2% | 18:00 | 514 | 8,5% | 18:00 | 514 | 5,3% | 4,6% | 5,2% | B | 08:00 | 558 | 8,3% | 18:00 | 526 | 7,8% | 08:00 | 558 | 4,9% | 2,8% | 4,5% | TOTALE | 08:00 | 991 | 7,8% | 18:00 | 1.040 | 8,1% | 18:00 | 1.040 | 5,1% | 3,6% | 4,8% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

TRAFFICO ORE DI PUNTA BIDIREZIONALE



PERCENTUALE ORE DI PUNTA BIDIREZIONALE



PERCENTUALI MEZZI COMMERCIALI BIDIREZIONALE

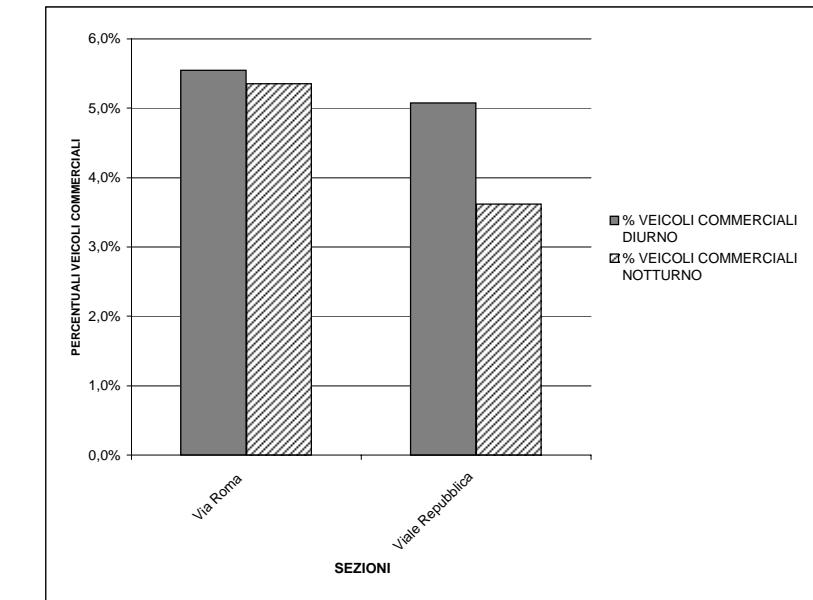
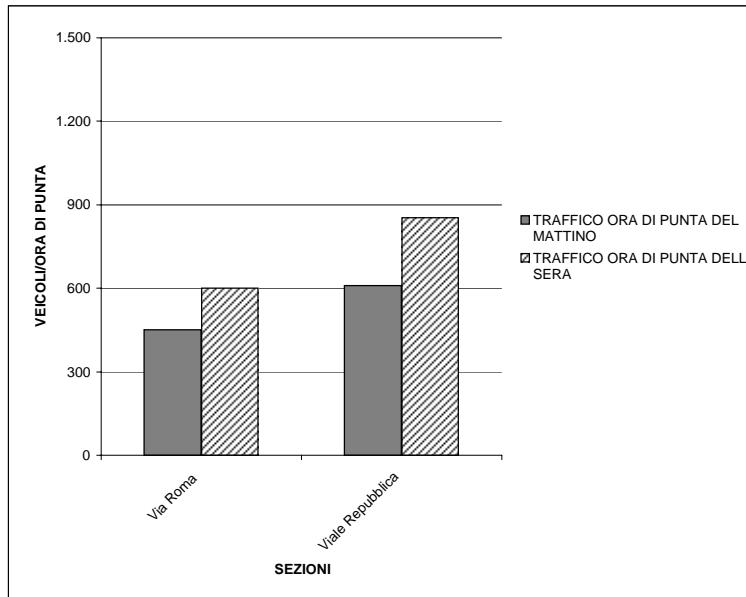


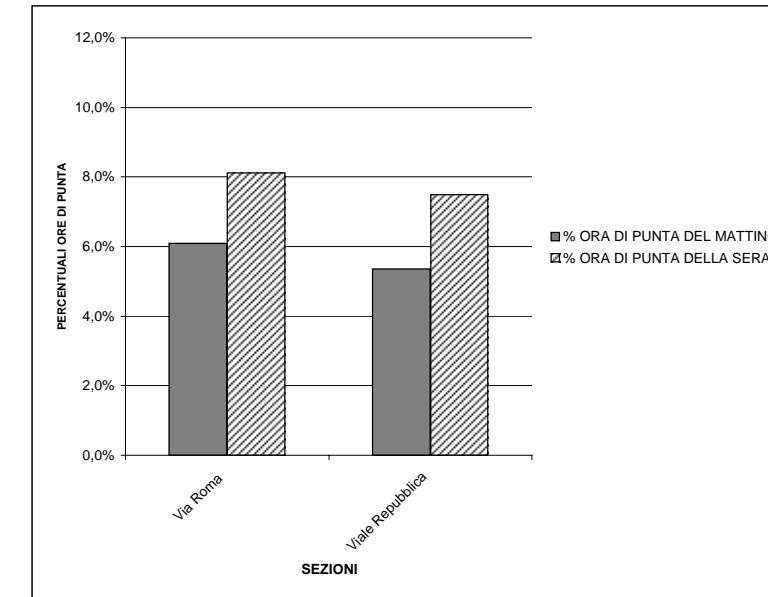
TABELLA 4.1.3
SEZIONI STRADALI PRINCIPALI: ORE DI PUNTA E TRAFFICO COMMERCIALE - SABATO

| SEZIONE | STRADA | DIREZIONE | MONODIREZIONALE | | | | | | | | | | | | BIDIREZIONALE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------|--------|-----------|--------------------------|------|-------|-----|-----------------------------------|-------|-----|------|----------------------------|------|---|-------|-------------------------|------|-------|-----|----------------------------------|-------|-----|------|---------------------------|------|--------|-------|--------------------------|------|-------|-----|-----------------------------------|-------|-----|------|------------------------------|------|--------|-------|--------------------------------|------|-------|-----|------------------------------|-------|-----|------|-----------|------|--|--|--------------------------|--|--|--|-----------------------------------|--|--|--|----------------------------|--|--|--|-------------------------|--|--|--|----------------------------------|--|--|--|---------------------------|--|--|--|--------------------------|--|--|--|-----------------------------------|--|--|--|------------------------------|--|--|--|--------------------------------|--|--|--|------------------------------|
| | | | ORA DI PUNTA DEL MATTINO | | | | TRAFFICO ORA DI PUNTA DEL MATTINO | | | | % ORA DI PUNTA DEL MATTINO | | | | ORA DI PUNTA DELLA SERA | | | | TRAFFICO ORA DI PUNTA DELLA SERA | | | | % ORA DI PUNTA DELLA SERA | | | | ORA DI PUNTA GIORNALIERA | | | | TRAFFICO ORA DI PUNTA GIORNALIERA | | | | % VEICOLI COMMERCIALI DIURNO | | | | % VEICOLI COMMERCIALI NOTTURNO | | | | % VEICOLI COMMERCIALI TOTALE | | | | DIREZIONE | | | | ORA DI PUNTA DEL MATTINO | | | | TRAFFICO ORA DI PUNTA DEL MATTINO | | | | % ORA DI PUNTA DEL MATTINO | | | | ORA DI PUNTA DELLA SERA | | | | TRAFFICO ORA DI PUNTA DELLA SERA | | | | % ORA DI PUNTA DELLA SERA | | | | ORA DI PUNTA GIORNALIERA | | | | TRAFFICO ORA DI PUNTA GIORNALIERA | | | | % VEICOLI COMMERCIALI DIURNO | | | | % VEICOLI COMMERCIALI NOTTURNO | | | | % VEICOLI COMMERCIALI TOTALE |
| 01 Via Roma | A | 08:00 | 259 | 8,0% | 18:00 | 301 | 9,3% | 18:00 | 301 | 4,4% | 5,7% | 4,8% | B | 09:00 | 231 | 5,5% | 18:00 | 300 | 7,2% | 18:00 | 300 | 3,4% | 3,1% | 3,3% | TOTALE | 09:00 | 451 | 6,1% | 18:00 | 601 | 8,1% | 18:00 | 601 | 3,8% | 3,9% | 4,2% | TOTALE | 09:00 | 451 | 6,1% | 18:00 | 601 | 8,1% | 18:00 | 601 | 3,8% | 3,9% | 4,2% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 02 Viale Repubblica | A | 09:00 | 295 | 5,5% | 17:00 | 359 | 6,7% | 12:00 | 496 | 3,4% | 3,1% | 3,3% | B | 09:00 | 315 | 5,2% | 17:00 | 494 | 8,2% | 17:00 | 494 | 2,9% | 2,0% | 2,7% | TOTALE | 09:00 | 610 | 5,4% | 17:00 | 853 | 7,5% | 12:00 | 960 | 3,1% | 3,0% | 2,5% | TOTALE | 09:00 | 610 | 5,4% | 17:00 | 853 | 7,5% | 12:00 | 960 | 3,1% | 3,0% | 2,5% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

TRAFFICO ORE DI PUNTA BIDIREZIONALE



PERCENTUALE ORE DI PUNTA BIDIREZIONALE



PERCENTUALI MEZZI COMMERCIALI BIDIREZIONALE

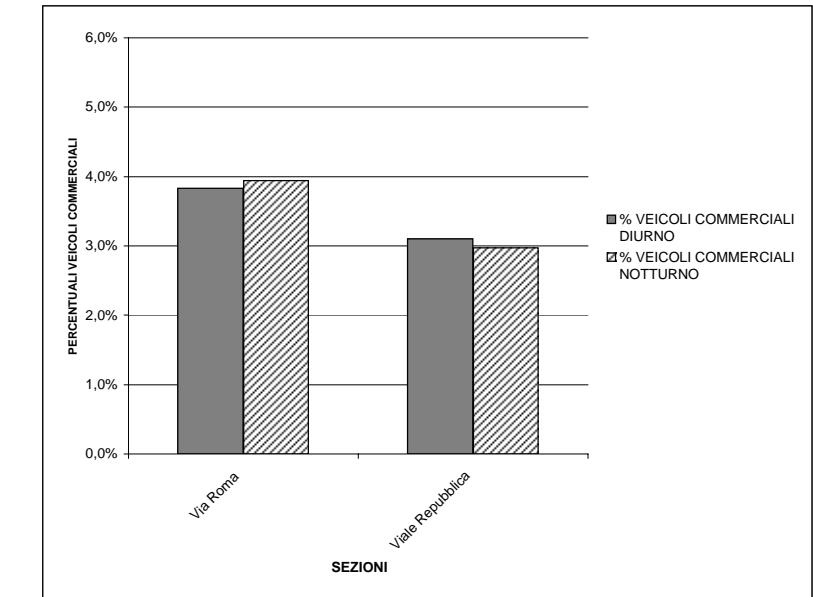
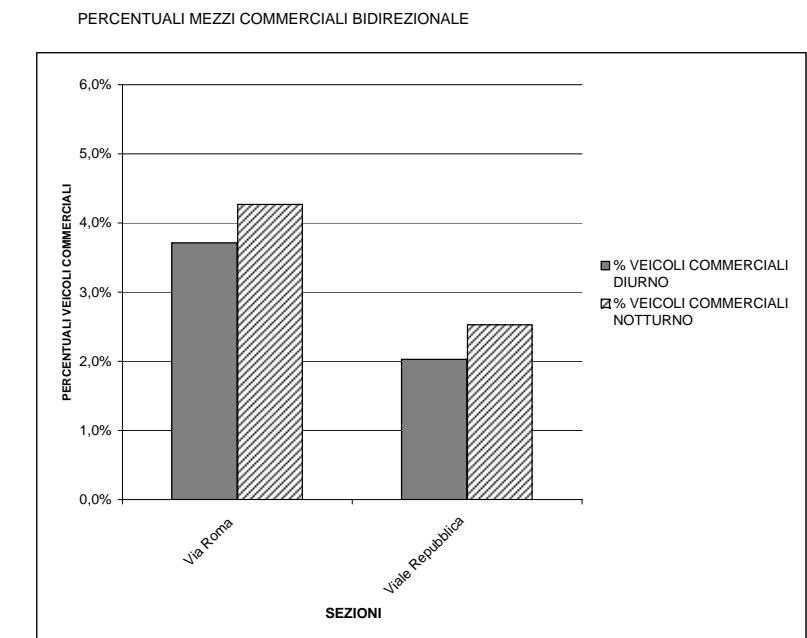
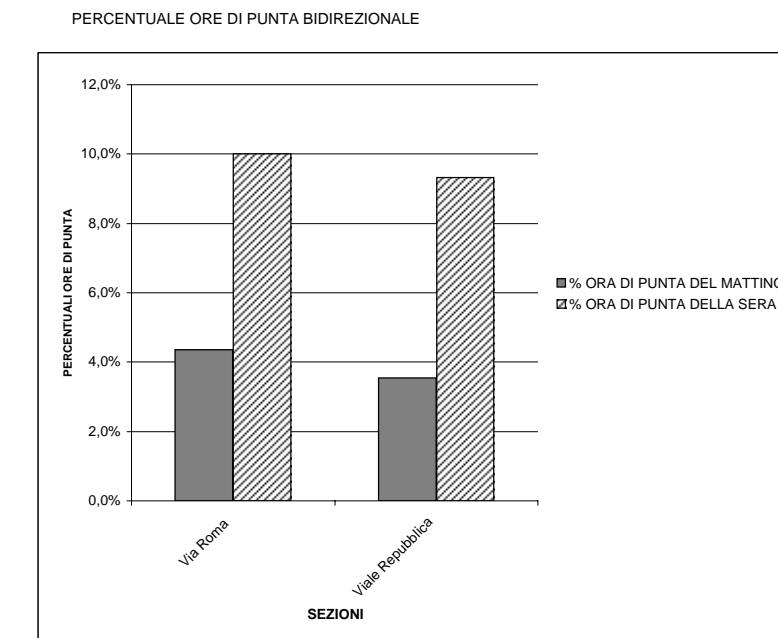
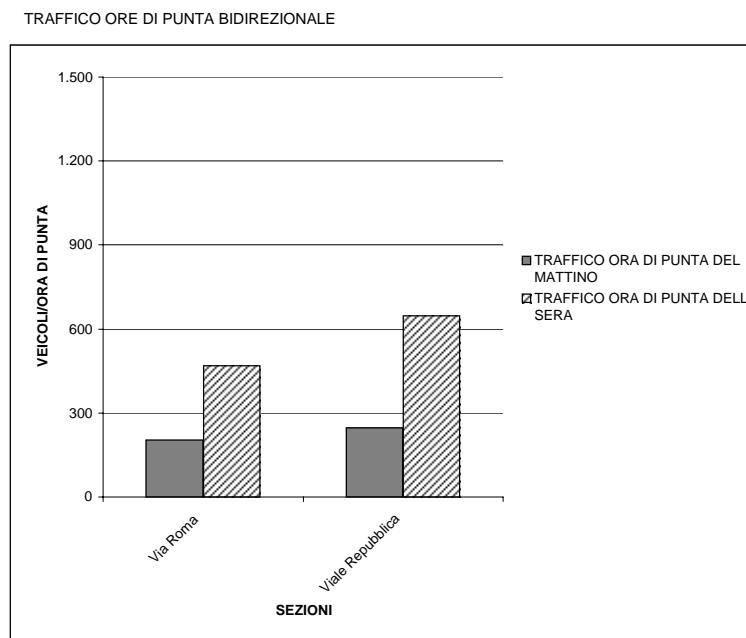


TABELLA 4.1.4 SEZIONI STRADALI PRINCIPALI: ORE DI PUNTA E TRAFFICO COMMERCIALE - DOMENICA

| SEZIONE | STRADA | DIREZIONE | MONODIREZIONALE | | | | | | | | | | | | MONODIREZIONALE | | | | | | | | | | | | BIDIREZIONALE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------|------------------|-----------|--------------------------|-----|------|-------|-----------------------------------|-------|-------|-----|-------------------------|------|------|---|----------------------------------|-----|------|-------|--------------------------|------|-------|-----|-----------------------------------|------|------|--------|------------------------------|-----|------|-------|--------------------------------|-------|-------|-----|------------------------------|------|------|-------------------------|----------------------------------|--------------------------|-----------------------------------|------------------------------|--------------------------------|------------------------------|--|--|-----------------------------------|--|--|--|-------------------------|--|--|--|----------------------------------|--|--|--|--------------------------|--|--|--|-----------------------------------|--|--|--|------------------------------|--|--|--|--------------------------------|--|--|--|------------------------------|--|--|--|-----------|--|--|--|--------------------------|--|--|--|-----------------------------------|--|--|--|-------------------------|--|--|--|----------------------------------|--|--|--|--------------------------|--|--|--|-----------------------------------|--|--|--|------------------------------|--|--|--|--------------------------------|--|--|--|------------------------------|
| | | | ORA DI PUNTA DEL MATTINO | | | | TRAFFICO ORA DI PUNTA DEL MATTINO | | | | ORA DI PUNTA DELLA SERA | | | | TRAFFICO ORA DI PUNTA DELLA SERA | | | | ORA DI PUNTA GIORNALIERA | | | | TRAFFICO ORA DI PUNTA GIORNALIERA | | | | % VEICOLI COMMERCIALI DIURNO | | | | % VEICOLI COMMERCIALI NOTTURNO | | | | % VEICOLI COMMERCIALI TOTALE | | | | DIREZIONE | | | | ORA DI PUNTA DEL MATTINO | | | | TRAFFICO ORA DI PUNTA DEL MATTINO | | | | ORA DI PUNTA DELLA SERA | | | | TRAFFICO ORA DI PUNTA DELLA SERA | | | | ORA DI PUNTA GIORNALIERA | | | | TRAFFICO ORA DI PUNTA GIORNALIERA | | | | % VEICOLI COMMERCIALI DIURNO | | | | % VEICOLI COMMERCIALI NOTTURNO | | | | % VEICOLI COMMERCIALI TOTALE | | | | DIREZIONE | | | | ORA DI PUNTA DEL MATTINO | | | | TRAFFICO ORA DI PUNTA DEL MATTINO | | | | ORA DI PUNTA DELLA SERA | | | | TRAFFICO ORA DI PUNTA DELLA SERA | | | | ORA DI PUNTA GIORNALIERA | | | | TRAFFICO ORA DI PUNTA GIORNALIERA | | | | % VEICOLI COMMERCIALI DIURNO | | | | % VEICOLI COMMERCIALI NOTTURNO | | | | % VEICOLI COMMERCIALI TOTALE |
| 01 | Via Roma | A | 09:00 | 84 | 4,3% | 18:00 | 260 | 13,2% | 18:00 | 260 | 5,1% | 7,5% | 6,0% | B | 09:00 | 120 | 4,4% | 18:00 | 208 | 7,7% | 11:00 | 211 | 2,7% | 3,8% | 3,1% | TOTALE | 09:00 | 204 | 4,4% | 18:00 | 468 | 10,0% | 18:00 | 468 | 3,7% | 4,3% | 5,4% | ORA DI PUNTA DELLA SERA | TRAFFICO ORA DI PUNTA DELLA SERA | ORA DI PUNTA GIORNALIERA | TRAFFICO ORA DI PUNTA GIORNALIERA | % VEICOLI COMMERCIALI DIURNO | % VEICOLI COMMERCIALI NOTTURNO | % VEICOLI COMMERCIALI TOTALE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 02 | Viale Repubblica | A | 09:00 | 103 | 3,3% | 18:00 | 322 | 10,4% | 18:00 | 322 | 2,5% | 4,9% | 3,2% | B | 09:00 | 143 | 3,7% | 17:00 | 335 | 8,7% | 17:00 | 335 | 1,7% | 2,7% | 2,0% | TOTALE | 09:00 | 246 | 3,5% | 17:00 | 647 | 9,3% | 17:00 | 647 | 2,0% | 2,5% | 3,6% | ORA DI PUNTA DELLA SERA | TRAFFICO ORA DI PUNTA DELLA SERA | ORA DI PUNTA GIORNALIERA | TRAFFICO ORA DI PUNTA GIORNALIERA | % VEICOLI COMMERCIALI DIURNO | % VEICOLI COMMERCIALI NOTTURNO | % VEICOLI COMMERCIALI TOTALE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |



4.2. LE MANOVRE DI SVOLTA ALLE INTERSEZIONI

Sono state rilevate le manovre di svolta in corrispondenza di 5 nodi della rete viaria, di particolare interesse e/o criticità, posti essenzialmente lungo la viabilità principale (cfr. la tabella seguente).

I dati raccolti permettono di ricostruire la distribuzione dei flussi all'interno delle strade comunali e valutare il livello di servizio della singola intersezione, allo stato di fatto e in corrispondenza di un eventuale nuovo assetto circolatorio e/o geometrico-funzionale in fase di progetto.

Intersezioni oggetto di indagine

| Codice intersezione | Intersezione |
|---------------------|---|
| I1 | Via Roma - Via V. Veneto |
| I2 | Via Grandi - Via Petrarca - Via Anderloni |
| I3 | Viale Repubblica - Via Montello |
| I4 | Viale Repubblica – Via Ariosto |
| I5 | Via Buozzi - Via Milano |

I conteggi sono stati condotti manualmente in un giorno feriale medio nelle fasce orarie di punta:

- della mattina, dalle ore 7.30 alle ore 9.30;
- della sera, dalle ore 17.30 alle ore 19.30.

Le tipologie veicolari rilevate sono state le seguenti:

- veicoli leggeri (autovetture e veicoli commerciali aventi massa complessiva inferiore a 3,5 t);
- veicoli pesanti (veicoli commerciali aventi massa complessiva superiore a 3,5 t).

Tabelle con i dati analitici rilevati, per quarto d'ora, e grafici rappresentanti la distribuzione del carico veicolare di ciascuna intersezione sono riportati in **allegato**. Per ogni intersezione è stata determinata l'ora di punta e il fattore dell'ora di punta (calcolato come rapporto tra il flusso di traffico dell'ora di punta e 4 volte il flusso del quarto d'ora più carico).

Di seguito si riportano i dati di sintesi.

Nelle due tabelle che seguono sono riportati, per ciascuna intersezione e rispettivamente per la fascia oraria di punta del mattino (7.30-9.30) e della sera (17.30-19.30), i flussi di traffico afferenti al nodo distinti per categoria veicolare.

Flussi di traffico per tipologia veicolare nella fascia oraria del mattino 7.30-9.30

| Intersezione | Leggeri | Pesanti | Totali |
|--------------|---------|---------|--------------|
| I1 | 2.055 | 33 | 2.088 |
| | 98,4% | 1,6% | 100% |
| I2a | 1.254 | 25 | 1.279 |
| | 98,0% | 2,0% | 100% |
| I2b | 1.199 | 25 | 1.224 |
| | 98,0% | 2,0% | 100% |
| I3 | 2.008 | 23 | 2.031 |
| | 98,9% | 1,1% | 100% |
| I4 | 2.076 | 29 | 2.105 |
| | 98,6% | 1,4% | 100% |
| I5 | 3.249 | 117 | 3.366 |
| | 96,5% | 3,5% | 100% |

Leggeri: auto e veicoli commerciali <3.5t. Pesanti: veicoli commerciali >3.5t. Totali: leggeri e pesanti.

Flussi di traffico per tipologia veicolare nella fascia oraria della sera 17.30-19.30

| Intersezione | Leggeri | Pesanti | Totali |
|--|---------|---------|--------------|
| I1 Via Roma - Via V. Veneto | 2.140 | 13 | 2.153 |
| | 99,4% | 0,6% | 100% |
| I2a Via Grandi - Via Anderloni | 1.451 | 17 | 1.468 |
| | 98,8% | 1,2% | 100% |
| I2b Via Grandi - Via Petrarca | 1.276 | 18 | 1.294 |
| | 98,6% | 1,4% | 100% |
| I3 Viale Repubblica - Via Montello | 2.158 | 10 | 2.168 |
| | 99,5% | 0,5% | 100% |
| I4 Viale Repubblica – Via Ariosto | 2.202 | 17 | 2.219 |
| | 99,2% | 0,8% | 100% |
| I5 Via Buozzi - Via Milano | 3.159 | 52 | 3.211 |
| | 98,4% | 1,6% | 100% |

Leggeri: bici, moto, auto. Pesanti: veicoli commerciali <3.5t e >3.5t. Totali: leggeri e pesanti.

Più nel dettaglio la serie delle **tabelle 4.2**, oltre a riportare i flussi veicolari orari, contengono, per ogni strada, i totali delle origini e delle destinazioni per tipologia veicolare e fascia oraria. Sono rappresentate le fasce orarie di punta (7.30-9.30 e 17.30-19.30) e l'ora di punta della mattina e della sera.

Nella serie delle **figure 4.2** sono rappresentate schematicamente le manovre veicolari, indicandone sia i valori assoluti (veicoli leggeri e pesanti), sia i valori in percentuale, in particolare:

- 1) percentuale dei mezzi in ingresso all'intersezione;
- 2) percentuali dei mezzi pesanti in ingresso dal ramo;
- 3) percentuali dei mezzi leggeri in ingresso dal ramo;
- 4) percentuale dei mezzi in uscita dall'intersezione;
- 5) percentuale dei mezzi pesanti in uscita dall'intersezione;
- 6) percentuale dei mezzi leggeri in uscita dall'intersezione.

Nella **tavola 8.1** sono rappresentati graficamente i flussi di traffico rilevati nella fascia oraria 7.30-9.30 di un giorno feriale tipo.

Le **tavole 8.2, 8.3 e 8.4** riportano graficamente i flussi veicolari, della fascia oraria di punta del mattino, delle intersezioni monitorate.

La serie delle **tavole 9** è analoga alla serie delle **tavole 8**, ma si riferisce alla fascia oraria serale, 17.30-19.30.

Delle cinque intersezioni rilevate in Cabiate quella più trafficata risulta l'intersezione via Buozzi - via Milano (I5).

Riferendosi alle fasce orarie rilevate, il carico veicolare dell'intersezione, in corrispondenza del passaggio a livello nord di Cabiate, via Roma - via V. Veneto (I1), regolamentata mediante rotatoria con precedenza ai flussi circolanti sull'anello, è di circa 2.100 e 2.150 veicoli rispettivamente alla mattina (7.30-9.30) e alla sera (17.30-19.30). I flussi maggiori sono da via Roma verso via V. Veneto e verso via Grandi e da via Grandi verso via Roma e verso via V. Veneto. Alla sera le svolte verso via V. Veneto risultano meno importanti rispetto alla mattina. I flussi bidirezionali in via V. Veneto, in attraversamento del passaggio a livello, sono circa 1.200-1.100 rispettivamente nella fascia oraria di punta del mattino e della sera.

L'intersezione via Grandi - via Anderloni (I2a), a precedenza, ha un carico veicolare di circa 1.300 e 1.500 veicoli rispettivamente alla mattina e alla sera. I flussi maggiori sono sulla via Grandi.

L'intersezione via Grandi - via Petrarca (I2b), a precedenza, ha un carico veicolare di circa 1.200 e 1.300 veicoli rispettivamente alla mattina e alla sera. I flussi maggiori, come per l'intersezione precedente sono sulla via Grandi.

I flussi bidirezionali in via Petrarca, in attraversamento del passaggio a livello, sono circa la metà di via Veneto sia alla mattina che alla sera.

L'intersezione viale Repubblica - via Montello (I3), regolamentata mediante impianto semaforico, ha un carico veicolare di circa 2.000 e 2.200 veicoli rispettivamente alla mattina e alla sera. I flussi maggiori sono su viale Repubblica, mentre su via Montello il traffico è circa un quinto di quello presente sulla viabilità primaria.

L'intersezione viale Repubblica - via Ariosto (I4), regolamentata mediante impianto semaforico, ha un carico veicolare di circa 2.100 e 2.200 veicoli rispettivamente alla mattina e alla sera. I flussi maggiori sono su viale Repubblica, mentre su via Ariosto il traffico è circa un terzo di quello presente sulla viabilità primaria.

L'intersezione via Buozzi - via Milano (I5), regolamentata mediante rotatoria precedenza ai flussi circolanti sull'anello, è quella più trafficata tra quelle rilevate avendo un carico veicolare di circa 3.350 e 3.200 veicoli rispettivamente alla mattina e alla sera. I flussi maggiori sono su via Milano, mentre il ramo meno trafficato è quello di via Buozzi Sud.

Relativamente alle categorie veicolari, è opportuno osservare che l'intersezione più interessata dai veicoli commerciali aventi massa complessiva $> 3,5$ t è via Buozzi - via Milano (I5) situata nella zona industriale di Cabiate. Le percentuali dei veicoli pesanti, rispetto al traffico totale, sono mediamente del 3,5% e dell'1,5% rispettivamente alla mattina e alla sera. Nelle altre intersezioni tale percentuale varia tra l'1-2% alla mattina e tra lo 0,5-1,5% alla sera.

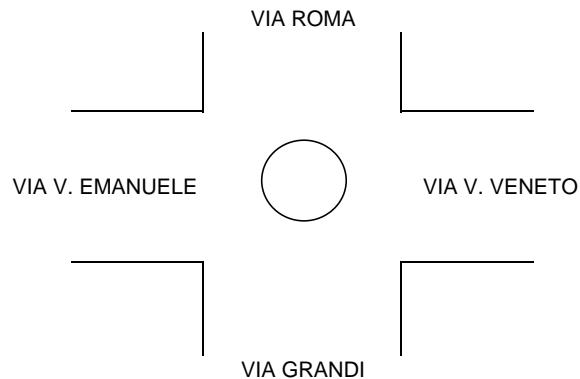
TABELLA 4.2.1

FLUSSI VEICOLARI NELLE FASCE ORARIE E NELLE ORE DI PUNTA DEL MATTINO E DELLA SERA

LOCALITA': CABIASTE

GIORNO: GIOVEDI' 09/11/2006

INTERSEZIONE: 11 VIA ROMA
 VIA V. VENETO
 VIA GRANDI
 VIA V. EMANUELE



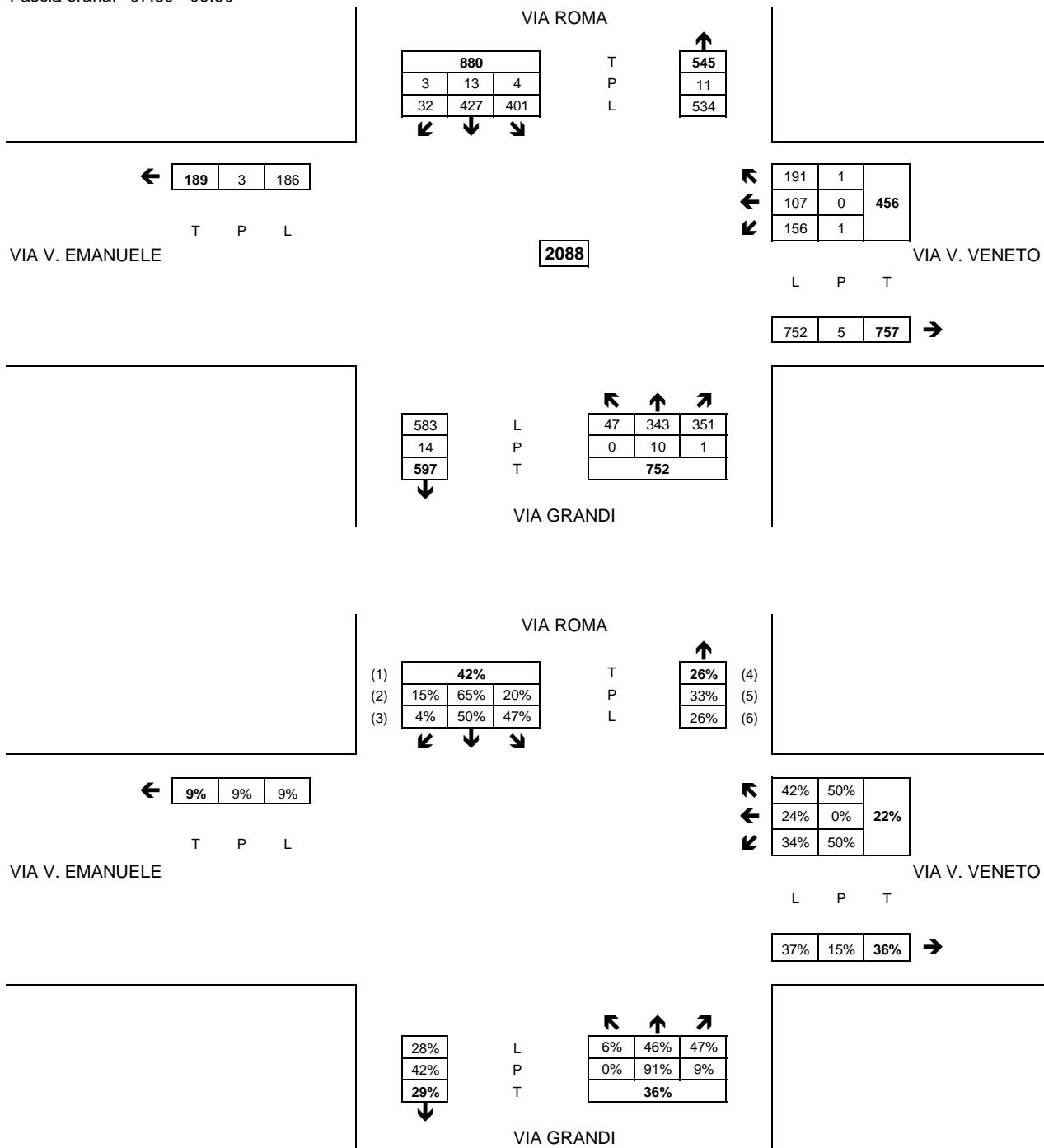
| origine | destinazione | 07.30 - 09.30 | | | 17.30 - 19.30 | | | 07.30 - 08.30 | | | 17.45 - 18.45 | | |
|-------------------|-----------------|---------------|------|-------|---------------|------|-------|---------------|------|-------|---------------|------|-------|
| | | Leg. | Pes. | Tot. |
| VIA V. EMANUELE | VIA ROMA | | | | | | | | | | | | |
| VIA V. EMANUELE | VIA V. VENETO | | | | | | | | | | | | |
| VIA V. EMANUELE | VIA GRANDI | | | | | | | | | | | | |
| VIA GRANDI | VIA V. EMANUELE | 47 | 0 | 47 | 63 | 0 | 63 | 21 | 0 | 21 | 33 | 0 | 33 |
| VIA GRANDI | VIA ROMA | 343 | 10 | 353 | 389 | 7 | 396 | 214 | 7 | 221 | 205 | 4 | 209 |
| VIA GRANDI | VIA V. VENETO | 351 | 1 | 352 | 244 | 0 | 244 | 226 | 0 | 226 | 123 | 0 | 123 |
| VIA V. VENETO | VIA GRANDI | 156 | 1 | 157 | 148 | 0 | 148 | 88 | 0 | 88 | 73 | 0 | 73 |
| VIA V. VENETO | VIA V. EMANUELE | 107 | 0 | 107 | 139 | 0 | 139 | 52 | 0 | 52 | 62 | 0 | 62 |
| VIA V. VENETO | VIA ROMA | 191 | 1 | 192 | 223 | 0 | 223 | 110 | 1 | 111 | 120 | 0 | 120 |
| VIA ROMA | VIA V. VENETO | 401 | 4 | 405 | 335 | 0 | 335 | 265 | 2 | 267 | 193 | 0 | 193 |
| VIA ROMA | VIA GRANDI | 427 | 13 | 440 | 528 | 5 | 533 | 236 | 2 | 238 | 294 | 2 | 296 |
| VIA ROMA | VIA V. EMANUELE | 32 | 3 | 35 | 71 | 1 | 72 | 14 | 1 | 15 | 31 | 0 | 31 |
| Tot. origine | VIA V. EMANUELE | | | | | | | | | | | | |
| | VIA GRANDI | 741 | 11 | 752 | 696 | 7 | 703 | 461 | 7 | 468 | 361 | 4 | 365 |
| | VIA V. VENETO | 454 | 2 | 456 | 510 | 0 | 510 | 250 | 1 | 251 | 255 | 0 | 255 |
| | VIA ROMA | 860 | 20 | 880 | 934 | 6 | 940 | 515 | 5 | 520 | 518 | 2 | 520 |
| Tot. destinazione | VIA V. EMANUELE | 186 | 3 | 189 | 273 | 1 | 274 | 87 | 1 | 88 | 126 | 0 | 126 |
| | VIA GRANDI | 583 | 14 | 597 | 676 | 5 | 681 | 324 | 2 | 326 | 367 | 2 | 369 |
| | VIA V. VENETO | 752 | 5 | 757 | 579 | 0 | 579 | 491 | 2 | 493 | 316 | 0 | 316 |
| | VIA ROMA | 534 | 11 | 545 | 612 | 7 | 619 | 324 | 8 | 332 | 325 | 4 | 329 |
| Totale ingressi | | 2.055 | 33 | 2.088 | 2.140 | 13 | 2.153 | 1.226 | 13 | 1.239 | 1.134 | 6 | 1.140 |
| Totale uscite | | 2.055 | 33 | 2.088 | 2.140 | 13 | 2.153 | 1.226 | 13 | 1.239 | 1.134 | 6 | 1.140 |

Con "Leg." si intendono i veicoli leggeri: autovetture e veicoli commerciali aventi massa complessiva < 3,5 t

Con "Pes." si intendono i veicoli commerciali aventi massa complessiva > 3,5 t

FIGURA 4.2.1.1
FLUSSI VEICOLARI NELLA FASCIA ORARIA DI PUNTA DEL MATTINO

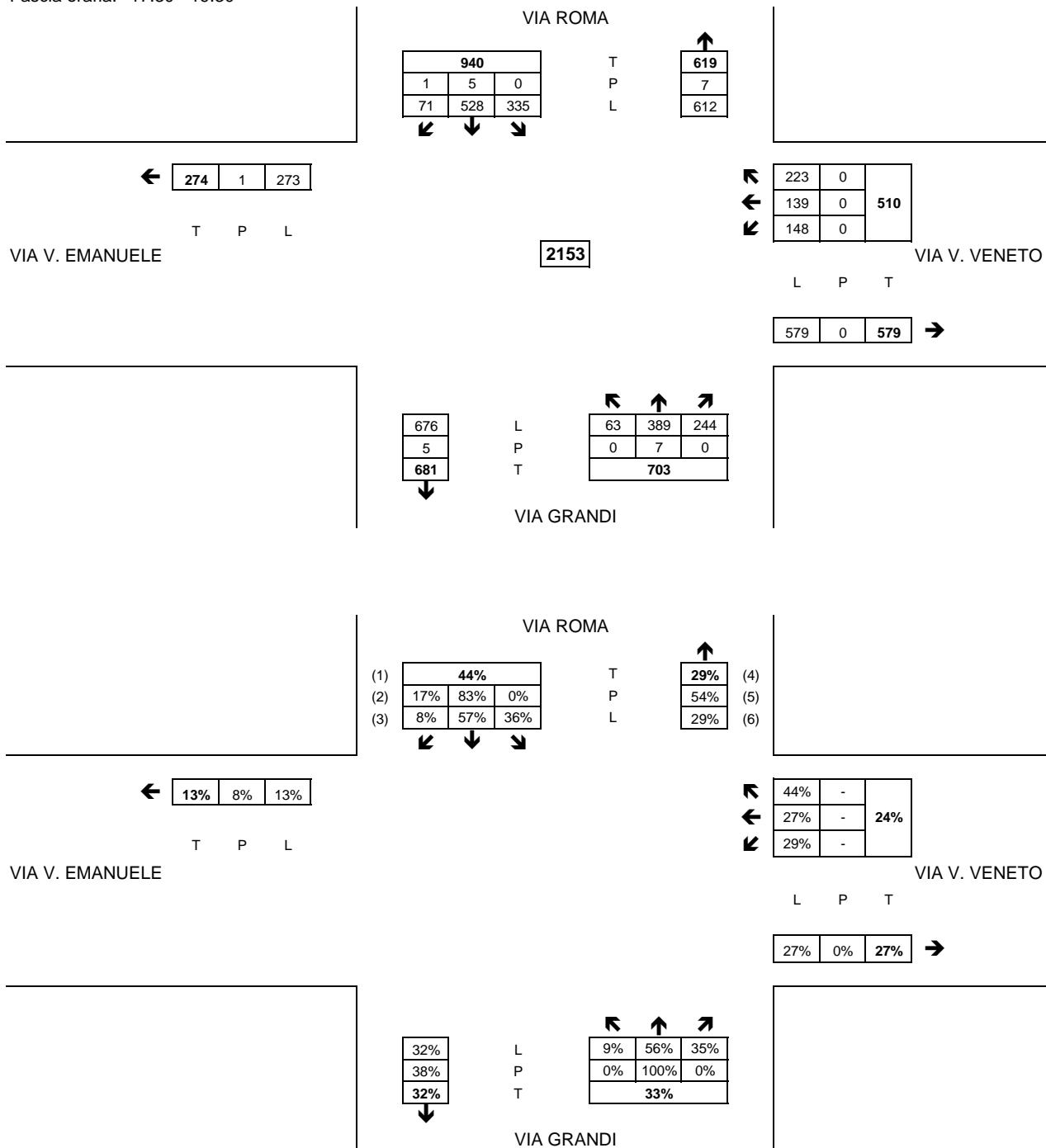
LOCALITA': CABIASTE
GIORNO: GIOVEDI' 09/11/2006
INTERSEZIONE: I1
Fascia oraria: 07.30 - 09.30



- (1) Percentuale riferita al totale dei mezzi in ingresso all'intersezione
- (2) Percentuali riferite al totale dei mezzi pesanti in ingresso dal ramo
- (3) Percentuali riferite al totale dei mezzi leggeri in ingresso dal ramo
- (4) Percentuale riferita al totale dei mezzi in uscita dall'intersezione
- (5) Percentuale riferita al totale dei mezzi pesanti in uscita dall'intersezione
- (6) Percentuale riferita al totale dei mezzi leggeri in uscita dall'intersezione

FIGURA 4.2.1.2
FLUSSI VEICOLARI NELLA FASCIA ORARIA DI PUNTA DELLA SERA

LOCALITA': CABIADE
GIORNO: GIOVEDI' 09/11/2006
INTERSEZIONE: 11
Fascia oraria: 17.30 - 19.30



- (1) Percentuale riferita al totale dei mezzi in ingresso all'intersezione
- (2) Percentuali riferite al totale dei mezzi pesanti in ingresso dal ramo
- (3) Percentuali riferite al totale dei mezzi leggeri in ingresso dal ramo
- (4) Percentuale riferita al totale dei mezzi in uscita dall'intersezione
- (5) Percentuale riferita al totale dei mezzi pesanti in uscita dall'intersezione
- (6) Percentuale riferita al totale dei mezzi leggeri in uscita dall'intersezione

TABELLA 4.2.2
FLUSSI VEICOLARI NELLE FASCE ORARIE E NELLE ORE DI PUNTA DEL MATTINO E DELLA SERA

LOCALITA': CABIASTE

GIORNO: MARTEDI' 14/11/2006

INTERSEZIONE: I2a VIA GRANDI N.
 VIA PETRARCA
 VIA GRANDI S.
 VIA ANDERLONI

VIA GRANDI N.

VIA ANDERLONI

VIA PETRARCA

VIA GRANDI S.

| origine | destinazione | 07.30 - 09.30 | | | 17.30 - 19.30 | | | 07.30 - 08.30 | | | 17.45 - 18.45 | | |
|-------------------|---------------|---------------|------|-------|---------------|------|-------|---------------|------|------|---------------|------|------|
| | | Leg. | Pes. | Tot. | Leg. | Pes. | Tot. | Leg. | Pes. | Tot. | Leg. | Pes. | Tot. |
| VIA ANDERLONI | VIA GRANDI N. | | | | | | | | | | | | |
| VIA ANDERLONI | VIA PETRARCA | | | | | | | | | | | | |
| VIA ANDERLONI | VIA GRANDI S. | | | | | | | | | | | | |
| VIA GRANDI S. | VIA ANDERLONI | 3 | 0 | 3 | 10 | 0 | 10 | 1 | 0 | 1 | 7 | 0 | 7 |
| VIA GRANDI S. | VIA GRANDI N. | 363 | 11 | 374 | 413 | 5 | 418 | 233 | 6 | 239 | 217 | 2 | 219 |
| VIA GRANDI S. | VIA PETRARCA | | | | | | | | | | | | |
| VIA PETRARCA | VIA GRANDI S. | 86 | 1 | 87 | 109 | 1 | 110 | 63 | 0 | 63 | 60 | 1 | 61 |
| VIA PETRARCA | VIA ANDERLONI | 63 | 1 | 64 | 83 | 0 | 83 | 41 | 1 | 42 | 44 | 0 | 44 |
| VIA PETRARCA | VIA GRANDI N. | 126 | 1 | 127 | 151 | 1 | 152 | 63 | 0 | 63 | 80 | 0 | 80 |
| VIA GRANDI N. | VIA PETRARCA | | | | | | | | | | | | |
| VIA GRANDI N. | VIA GRANDI S. | 591 | 11 | 602 | 640 | 10 | 650 | 327 | 7 | 334 | 355 | 5 | 360 |
| VIA GRANDI N. | VIA ANDERLONI | 22 | 0 | 22 | 45 | 0 | 45 | 13 | 0 | 13 | 30 | 0 | 30 |
| Tot. origine | VIA ANDERLONI | | | | | | | | | | | | |
| | VIA GRANDI S. | 366 | 11 | 377 | 423 | 5 | 428 | 234 | 6 | 240 | 224 | 2 | 226 |
| | VIA PETRARCA | 275 | 3 | 278 | 343 | 2 | 345 | 167 | 1 | 168 | 184 | 1 | 185 |
| | VIA GRANDI N. | 613 | 11 | 624 | 685 | 10 | 695 | 340 | 7 | 347 | 385 | 5 | 390 |
| Tot. destinazione | VIA ANDERLONI | 88 | 1 | 89 | 138 | 0 | 138 | 55 | 1 | 56 | 81 | 0 | 81 |
| | VIA GRANDI S. | 677 | 12 | 689 | 749 | 11 | 760 | 390 | 7 | 397 | 415 | 6 | 421 |
| | VIA PETRARCA | | | | | | | | | | | | |
| | VIA GRANDI N. | 489 | 12 | 501 | 564 | 6 | 570 | 296 | 6 | 302 | 297 | 2 | 299 |
| Totale ingressi | | 1.254 | 25 | 1.279 | 1.451 | 17 | 1.468 | 741 | 14 | 755 | 793 | 8 | 801 |
| Totale uscite | | 1.254 | 25 | 1.279 | 1.451 | 17 | 1.468 | 741 | 14 | 755 | 793 | 8 | 801 |

Con "Leg." si intendono i veicoli leggeri: autovetture e veicoli commerciali aventi massa complessiva < 3,5 t

Con "Pes." si intendono i veicoli commerciali aventi massa complessiva > 3,5 t

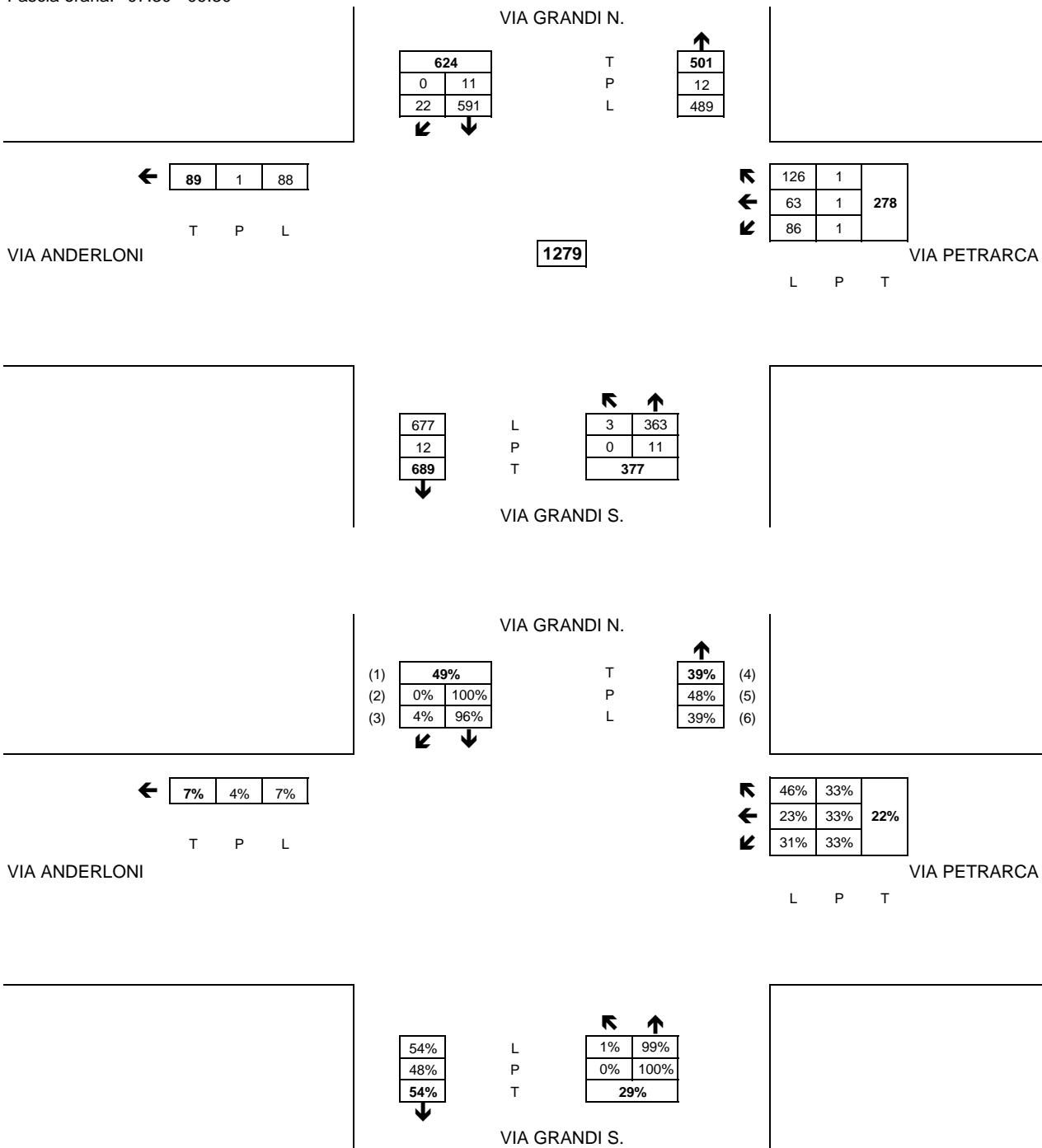
FIGURA 4.2.2.1
FLUSSI VEICOLARI NELLA FASCIA ORARIA DI PUNTA DEL MATTINO

LOCALITA': CABIASTE

GIORNO: MARTEDI' 14/11/2006

INTERSEZIONE: I2a

Fascia oraria: 07.30 - 09.30



- (1) Percentuale riferita al totale dei mezzi in ingresso all'intersezione
- (2) Percentuali riferite al totale dei mezzi pesanti in ingresso dal ramo
- (3) Percentuali riferite al totale dei mezzi leggeri in ingresso dal ramo
- (4) Percentuale riferita al totale dei mezzi in uscita dall'intersezione
- (5) Percentuale riferita al totale dei mezzi pesanti in uscita dall'intersezione
- (6) Percentuale riferita al totale dei mezzi leggeri in uscita dall'intersezione

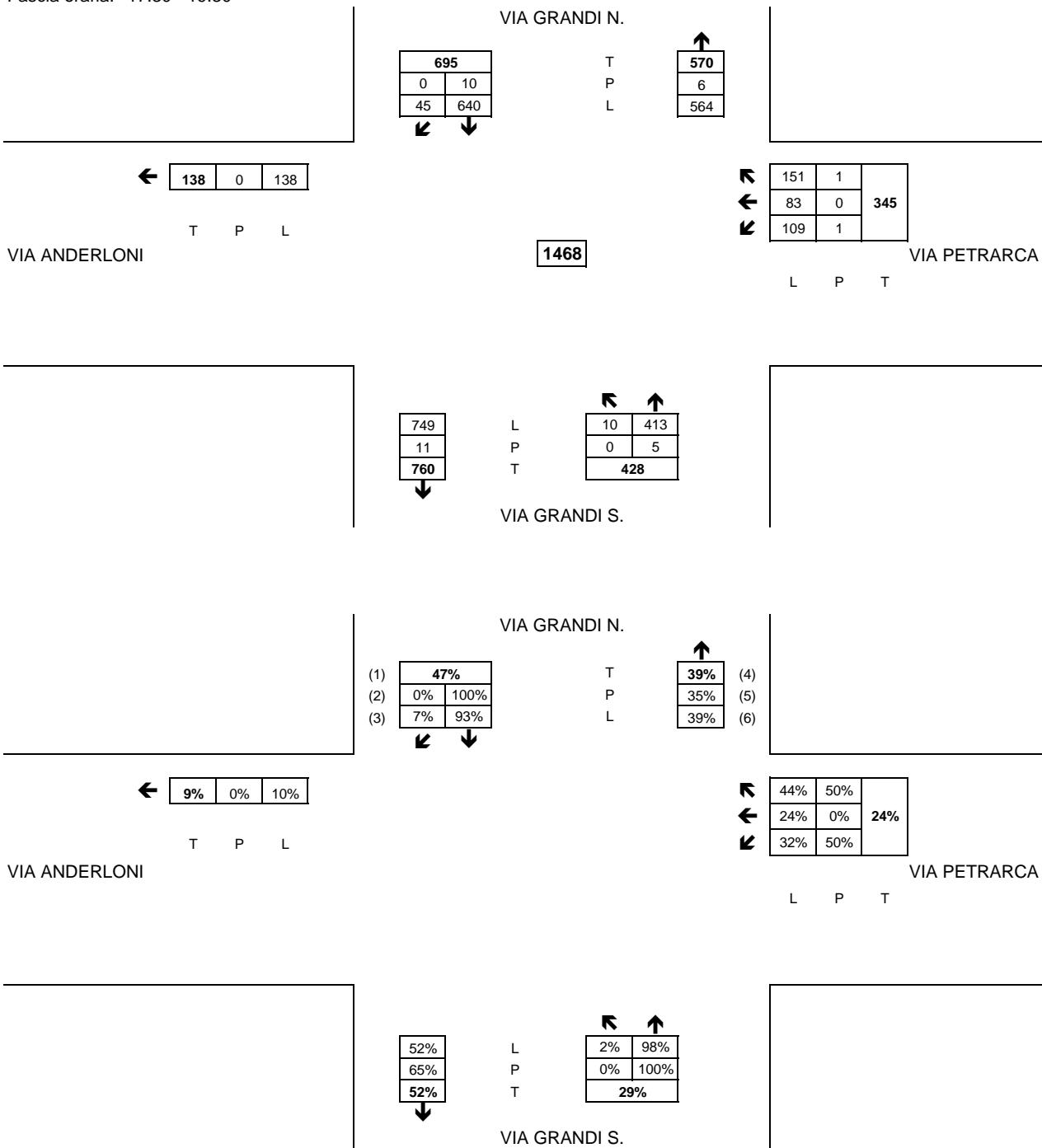
FIGURA 4.2.2.2
FLUSSI VEICOLARI NELLA FASCIA ORARIA DI PUNTA DELLA SERA

LOCALITA': CABIASTE

GIORNO: MARTEDI' 14/11/2006

INTERSEZIONE: I2a

Fascia oraria: 17.30 - 19.30



(1) Percentuale riferita al totale dei mezzi in ingresso all'intersezione

(2) Percentuali riferite al totale dei mezzi pesanti in ingresso dal ramo

(3) Percentuali riferite al totale dei mezzi leggeri in ingresso dal ramo

(4) Percentuale riferita al totale dei mezzi in uscita dall'intersezione

(5) Percentuale riferita al totale dei mezzi pesanti in uscita dall'intersezione

(6) Percentuale riferita al totale dei mezzi leggeri in uscita dall'intersezione

TABELLA 4.2.3

FLUSSI VEICOLARI NELLE FASCE ORARIE E NELLE ORE DI PUNTA DEL MATTINO E DELLA SERA

LOCALITA': CABIASTE

GIORNO: MERCOLEDI' 08/11/2006

INTERSEZIONE: 15 VIA GRANDI N.
 VIA PETRARCA
 VIA GRANDI S.

VIA GRANDI N.



VIA PETRARCA

VIA GRANDI S.

| origine | destinazione | 07.30 - 09.30 | | | 17.30 - 19.30 | | | 07.30 - 08.30 | | | 17.45 - 18.45 | | |
|-------------------|---------------|---------------|------|--------------|---------------|------|--------------|---------------|------|------------|---------------|------|------------|
| | | Leg. | Pes. | Tot. | Leg. | Pes. | Tot. | Leg. | Pes. | Tot. | Leg. | Pes. | Tot. |
| VIA GRANDI S. | VIA GRANDI N. | 366 | 11 | 377 | 423 | 5 | 428 | 234 | 6 | 240 | 224 | 2 | 226 |
| VIA GRANDI S. | VIA PETRARCA | 156 | 2 | 158 | 104 | 2 | 106 | 112 | 1 | 113 | 60 | 2 | 62 |
| VIA PETRARCA | VIA GRANDI S. | | | | | | | | | | | | |
| VIA PETRARCA | VIA GRANDI N. | | | | | | | | | | | | |
| VIA GRANDI N. | VIA PETRARCA | 180 | 1 | 181 | 169 | 0 | 169 | 85 | 0 | 85 | 77 | 0 | 77 |
| VIA GRANDI N. | VIA GRANDI S. | 497 | 11 | 508 | 580 | 11 | 591 | 305 | 7 | 312 | 338 | 6 | 344 |
| Tot. origine | VIA GRANDI S. | 522 | 13 | 535 | 527 | 7 | 534 | 346 | 7 | 353 | 284 | 4 | 288 |
| | VIA PETRARCA | | | | | | | | | | | | |
| | VIA GRANDI N. | 677 | 12 | 689 | 749 | 11 | 760 | 390 | 7 | 397 | 415 | 6 | 421 |
| Tot. destinazione | VIA GRANDI S. | 497 | 11 | 508 | 580 | 11 | 591 | 305 | 7 | 312 | 338 | 6 | 344 |
| | VIA PETRARCA | 336 | 3 | 339 | 273 | 2 | 275 | 197 | 1 | 198 | 137 | 2 | 139 |
| | VIA GRANDI N. | 366 | 11 | 377 | 423 | 5 | 428 | 234 | 6 | 240 | 224 | 2 | 226 |
| Totale ingressi | | 1.199 | 25 | 1.224 | 1.276 | 18 | 1.294 | 736 | 14 | 750 | 699 | 10 | 709 |
| Totale uscite | | 1.199 | 25 | 1.224 | 1.276 | 18 | 1.294 | 736 | 14 | 750 | 699 | 10 | 709 |

Con "Leg." si intendono i veicoli leggeri: autovetture e veicoli commerciali aventi massa complessiva < 3,5 t

Con "Pes." si intendono i veicoli commerciali aventi massa complessiva > 3,5 t

FIGURA 4.2.3.1

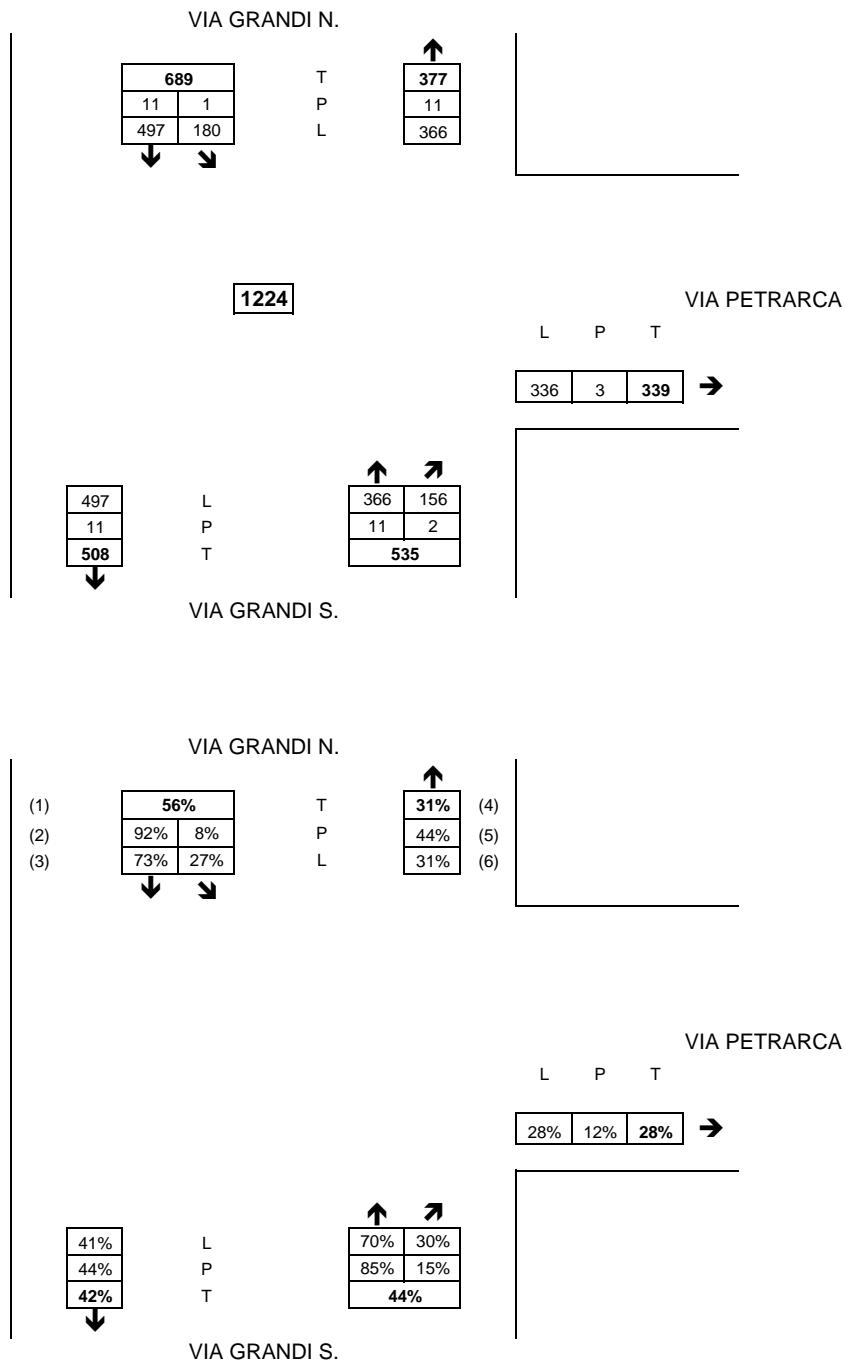
FLUSSI VEICOLARI NELLA FASCIA ORARIA DI PUNTA DEL MATTINO

LOCALITA': CABIASTE

GIORNO: MERCOLEDI' 08/11/2006

INTERSEZIONE: 15

Fascia oraria: 07.30 - 09.30



(1) Percentuale riferita al totale dei mezzi in ingresso all'intersezione

(2) Percentuali riferite al totale dei mezzi pesanti in ingresso dal ramo

(3) Percentuali riferite al totale dei mezzi leggeri in ingresso dal ramo

(4) Percentuale riferita al totale dei mezzi in uscita dall'intersezione

(5) Percentuale riferita al totale dei mezzi pesanti in uscita dall'intersezione

(6) Percentuale riferita al totale dei mezzi leggeri in uscita dall'intersezione

FIGURA 4.2.3.2

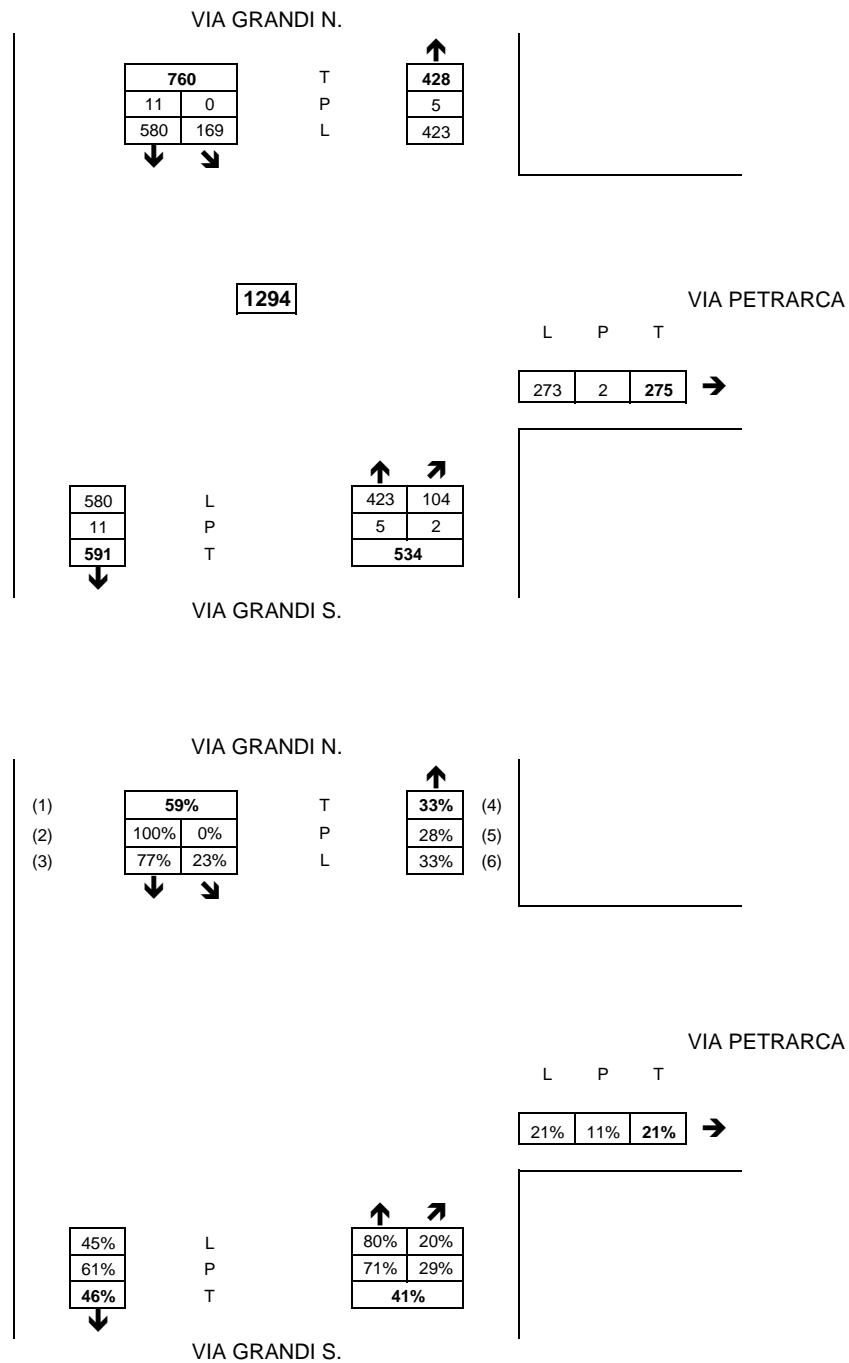
FLUSSI VEICOLARI NELLA FASCIA ORARIA DI PUNTA DELLA SERA

LOCALITA': CABIASTE

GIORNO: MERCOLEDI' 08/11/2006

INTERSEZIONE: 15

Fascia oraria: 17.30 - 19.30



(1) Percentuale riferita al totale dei mezzi in ingresso all'intersezione

(2) Percentuali riferite al totale dei mezzi pesanti in ingresso dal ramo

(3) Percentuali riferite al totale dei mezzi leggeri in ingresso dal ramo

(4) Percentuale riferita al totale dei mezzi in uscita dall'intersezione

(5) Percentuale riferita al totale dei mezzi pesanti in uscita dall'intersezione

(6) Percentuale riferita al totale dei mezzi leggeri in uscita dall'intersezione

TABELLA 4.2.4

FLUSSI VEICOLARI NELLE FASCE ORARIE E NELLE ORE DI PUNTA DEL MATTINO E DELLA SERA

LOCALITA': CABIASTE

GIORNO: MARTEDI' 07/11/2006

INTERSEZIONE: I3 VIALE REPUBBLICA N.
 VIA MONTELLO E.
 VIALE REPUBBLICA S.
 VIA MONTELLO O.

VIALE REPUBBLICA N.

VIA MONTELLO O.

VIA MONTELLO E.

VIALE REPUBBLICA S.

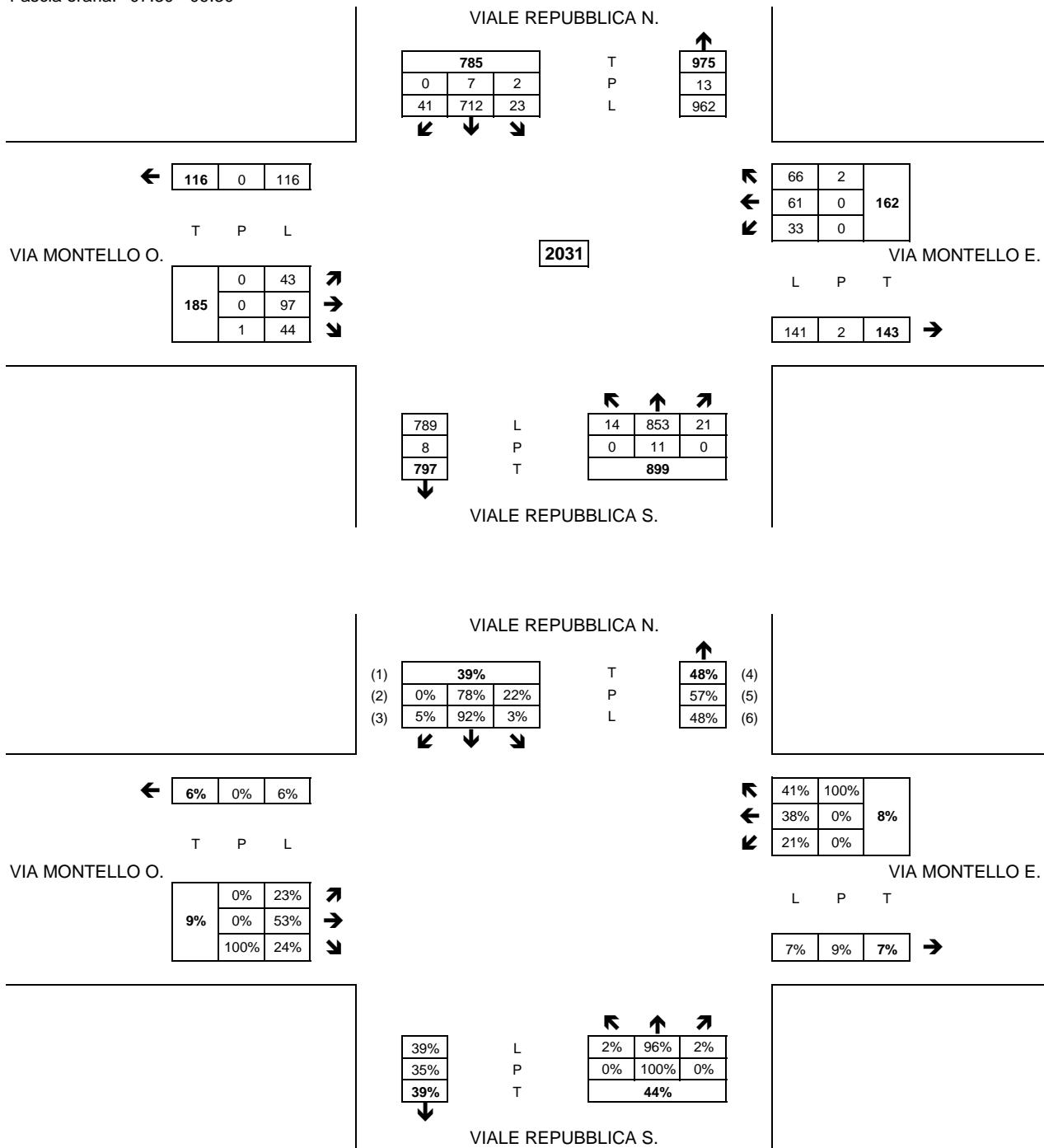
| origine | destinazione | 07.30 - 09.30 | | | 17.30 - 19.30 | | | 07.45 - 08.45 | | | 17.45 - 18.45 | | |
|---------------------|---------------------|---------------|------|-------|---------------|------|-------|---------------|------|-------|---------------|------|-------|
| | | Leg. | Pes. | Tot. |
| VIA MONTELLO O. | VIALE REPUBBLICA N. | 43 | 0 | 43 | 37 | 0 | 37 | 36 | 0 | 36 | 19 | 0 | 19 |
| VIA MONTELLO O. | VIA MONTELLO E. | 97 | 0 | 97 | 50 | 0 | 50 | 73 | 0 | 73 | 21 | 0 | 21 |
| VIA MONTELLO O. | VIALE REPUBBLICA S. | 44 | 1 | 45 | 27 | 0 | 27 | 33 | 0 | 33 | 16 | 0 | 16 |
| VIALE REPUBBLICA S. | VIA MONTELLO O. | 14 | 0 | 14 | 58 | 1 | 59 | 8 | 0 | 8 | 26 | 1 | 27 |
| VIALE REPUBBLICA S. | VIALE REPUBBLICA N. | 853 | 11 | 864 | 871 | 7 | 878 | 511 | 6 | 517 | 463 | 3 | 466 |
| VIALE REPUBBLICA S. | VIA MONTELLO E. | 21 | 0 | 21 | 39 | 0 | 39 | 9 | 0 | 9 | 18 | 0 | 18 |
| VIA MONTELLO E. | VIALE REPUBBLICA S. | 33 | 0 | 33 | 30 | 0 | 30 | 18 | 0 | 18 | 19 | 0 | 19 |
| VIA MONTELLO E. | VIA MONTELLO O. | 61 | 0 | 61 | 75 | 0 | 75 | 33 | 0 | 33 | 38 | 0 | 38 |
| VIA MONTELLO E. | VIALE REPUBBLICA N. | 66 | 2 | 68 | 65 | 0 | 65 | 44 | 1 | 45 | 36 | 0 | 36 |
| VIALE REPUBBLICA N. | VIA MONTELLO E. | 23 | 2 | 25 | 51 | 0 | 51 | 17 | 1 | 18 | 26 | 0 | 26 |
| VIALE REPUBBLICA N. | VIALE REPUBBLICA S. | 712 | 7 | 719 | 779 | 2 | 781 | 419 | 5 | 424 | 414 | 1 | 415 |
| VIALE REPUBBLICA N. | VIA MONTELLO O. | 41 | 0 | 41 | 76 | 0 | 76 | 17 | 0 | 17 | 34 | 0 | 34 |
| Tot. origine | VIA MONTELLO O. | 184 | 1 | 185 | 114 | 0 | 114 | 142 | 0 | 142 | 56 | 0 | 56 |
| | VIALE REPUBBLICA S. | 888 | 11 | 899 | 968 | 8 | 976 | 528 | 6 | 534 | 507 | 4 | 511 |
| | VIA MONTELLO E. | 160 | 2 | 162 | 170 | 0 | 170 | 95 | 1 | 96 | 93 | 0 | 93 |
| | VIALE REPUBBLICA N. | 776 | 9 | 785 | 906 | 2 | 908 | 453 | 6 | 459 | 474 | 1 | 475 |
| Tot. destinazione | VIA MONTELLO O. | 116 | 0 | 116 | 209 | 1 | 210 | 58 | 0 | 58 | 98 | 1 | 99 |
| | VIALE REPUBBLICA S. | 789 | 8 | 797 | 836 | 2 | 838 | 470 | 5 | 475 | 449 | 1 | 450 |
| | VIA MONTELLO E. | 141 | 2 | 143 | 140 | 0 | 140 | 99 | 1 | 100 | 65 | 0 | 65 |
| | VIALE REPUBBLICA N. | 962 | 13 | 975 | 973 | 7 | 980 | 591 | 7 | 598 | 518 | 3 | 521 |
| Totale ingressi | | 2.008 | 23 | 2.031 | 2.158 | 10 | 2.168 | 1.218 | 13 | 1.231 | 1.130 | 5 | 1.135 |
| Totale uscite | | 2.008 | 23 | 2.031 | 2.158 | 10 | 2.168 | 1.218 | 13 | 1.231 | 1.130 | 5 | 1.135 |

Con "Leg." si intendono i veicoli leggeri: autovetture e veicoli commerciali aventi massa complessiva < 3,5 t

Con "Pes." si intendono i veicoli commerciali aventi massa complessiva > 3,5 t

FIGURA 4.2.4.1
FLUSSI VEICOLARI NELLA FASCIA ORARIA DI PUNTA DEL MATTINO

LOCALITA': CABIADE
GIORNO: MARTEDI' 07/11/2006
INTERSEZIONE: I3
Fascia oraria: 07.30 - 09.30



- (1) Percentuale riferita al totale dei mezzi in ingresso all'intersezione
- (2) Percentuali riferite al totale dei mezzi pesanti in ingresso dal ramo
- (3) Percentuali riferite al totale dei mezzi leggeri in ingresso dal ramo
- (4) Percentuale riferita al totale dei mezzi in uscita dall'intersezione
- (5) Percentuale riferita al totale dei mezzi pesanti in uscita dall'intersezione
- (6) Percentuale riferita al totale dei mezzi leggeri in uscita dall'intersezione

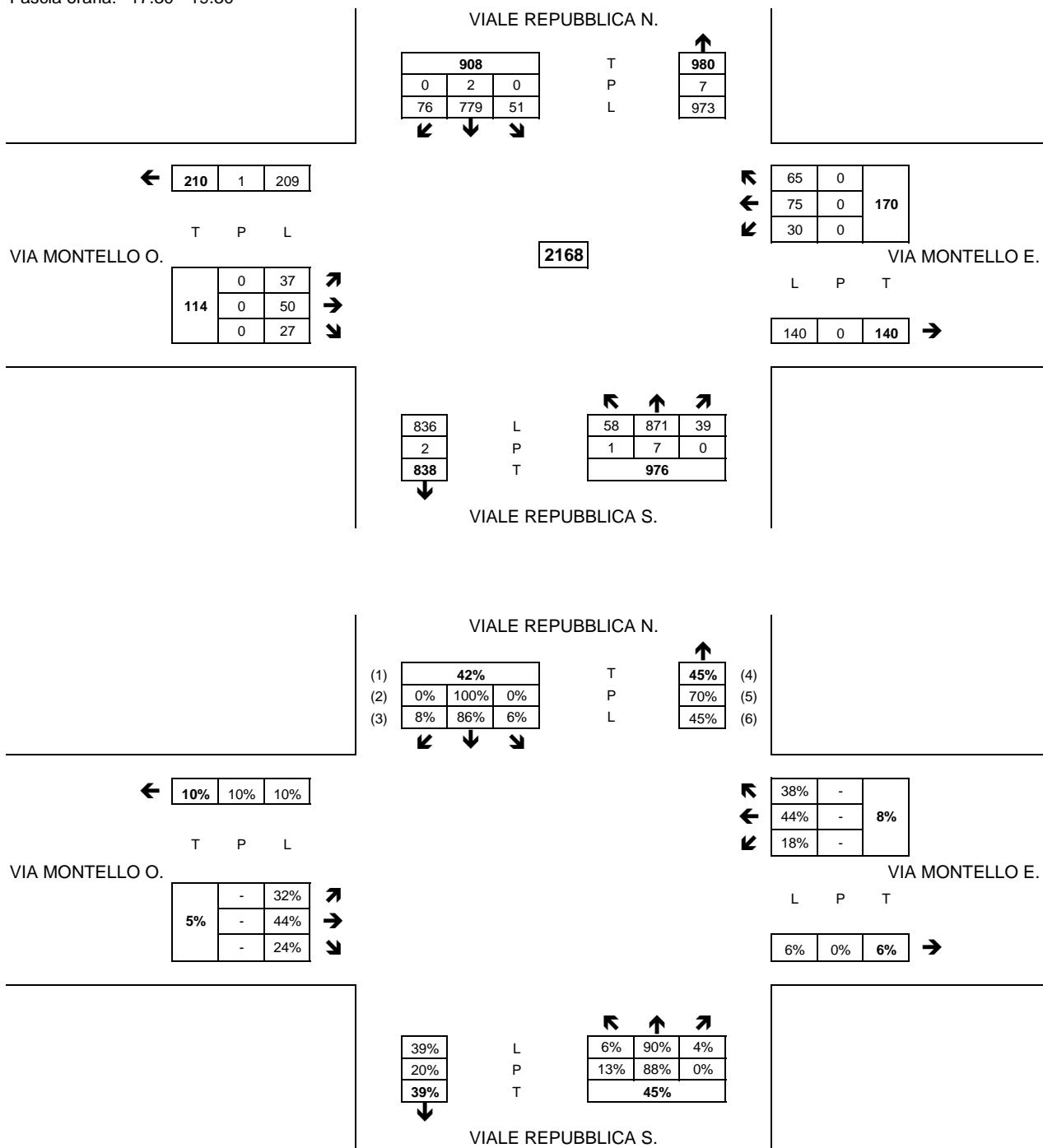
FIGURA 4.2.4.2
FLUSSI VEICOLARI NELLA FASCIA ORARIA DI PUNTA DELLA SERA

LOCALITA': CABIADE

GIORNO: MARTEDI' 07/11/2006

INTERSEZIONE: I3

Fascia oraria: 17.30 - 19.30



(1) Percentuale riferita al totale dei mezzi in ingresso all'intersezione

(2) Percentuali riferite al totale dei mezzi pesanti in ingresso dal ramo

(3) Percentuali riferite al totale dei mezzi leggeri in ingresso dal ramo

(4) Percentuale riferita al totale dei mezzi in uscita dall'intersezione

(5) Percentuale riferita al totale dei mezzi pesanti in uscita dall'intersezione

(6) Percentuale riferita al totale dei mezzi leggeri in uscita dall'intersezione

TABELLA 4.2.5

FLUSSI VEICOLARI NELLE FASCE ORARIE E NELLE ORE DI PUNTA DEL MATTINO E DELLA SERA

LOCALITA': CABIASTE

GIORNO: MARTEDI' 07/11/2006

INTERSEZIONE: 14 VIALE REPUBBLICA N.
 VIA ARIOSTO E.
 VIALE REPUBBLICA S.
 VIA ARIOSTO O.

VIALE REPUBBLICA N.

VIA ARIOSTO O.

VIA ARIOSTO E.

VIALE REPUBBLICA S.

| origine | destinazione | 07.30 - 09.30 | | | 17.30 - 19.30 | | | 07.30 - 08.30 | | | 18.30 - 19.30 | | |
|--------------------|--------------------|---------------|------|--------------|---------------|------|--------------|---------------|------|--------------|---------------|------|--------------|
| | | Leg. | Pes. | Tot. |
| VIA ARIOSTO O. | VIALE REPUBBLICA N | 20 | 0 | 20 | 11 | 0 | 11 | 9 | 0 | 9 | 7 | 0 | 7 |
| VIA ARIOSTO O. | VIA ARIOSTO E. | 282 | 2 | 284 | 155 | 0 | 155 | 182 | 0 | 182 | 88 | 0 | 88 |
| VIA ARIOSTO O. | VIALE REPUBBLICA S | 15 | 0 | 15 | 11 | 0 | 11 | 6 | 0 | 6 | 8 | 0 | 8 |
| VIALE REPUBBLICA S | VIA ARIOSTO O. | 21 | 0 | 21 | 40 | 2 | 42 | 9 | 0 | 9 | 19 | 1 | 20 |
| VIALE REPUBBLICA S | VIALE REPUBBLICA N | 768 | 8 | 776 | 871 | 10 | 881 | 439 | 3 | 442 | 497 | 6 | 503 |
| VIALE REPUBBLICA S | VIA ARIOSTO E. | 88 | 2 | 90 | 95 | 1 | 96 | 53 | 0 | 53 | 46 | 0 | 46 |
| VIA ARIOSTO E. | VIALE REPUBBLICA S | 83 | 2 | 85 | 132 | 0 | 132 | 47 | 1 | 48 | 65 | 0 | 65 |
| VIA ARIOSTO E. | VIA ARIOSTO O. | 119 | 3 | 122 | 164 | 1 | 165 | 60 | 0 | 60 | 100 | 0 | 100 |
| VIA ARIOSTO E. | VIALE REPUBBLICA N | 57 | 6 | 63 | 74 | 1 | 75 | 31 | 6 | 37 | 42 | 0 | 42 |
| VIALE REPUBBLICA N | VIA ARIOSTO E. | 75 | 1 | 76 | 64 | 0 | 64 | 33 | 1 | 34 | 32 | 0 | 32 |
| VIALE REPUBBLICA N | VIALE REPUBBLICA S | 534 | 5 | 539 | 570 | 1 | 571 | 301 | 2 | 303 | 282 | 1 | 283 |
| VIALE REPUBBLICA N | VIA ARIOSTO O. | 14 | 0 | 14 | 15 | 1 | 16 | 6 | 0 | 6 | 10 | 1 | 11 |
| Tot. origine | VIA ARIOSTO O. | 317 | 2 | 319 | 177 | 0 | 177 | 197 | 0 | 197 | 103 | 0 | 103 |
| | VIALE REPUBBLICA S | 877 | 10 | 887 | 1.006 | 13 | 1.019 | 501 | 3 | 504 | 562 | 7 | 569 |
| | VIA ARIOSTO E. | 259 | 11 | 270 | 370 | 2 | 372 | 138 | 7 | 145 | 207 | 0 | 207 |
| | VIALE REPUBBLICA N | 623 | 6 | 629 | 649 | 2 | 651 | 340 | 3 | 343 | 324 | 2 | 326 |
| Tot. destinazione | VIA ARIOSTO O. | 154 | 3 | 157 | 219 | 4 | 223 | 75 | 0 | 75 | 129 | 2 | 131 |
| | VIALE REPUBBLICA S | 632 | 7 | 639 | 713 | 1 | 714 | 354 | 3 | 357 | 355 | 1 | 356 |
| | VIA ARIOSTO E. | 445 | 5 | 450 | 314 | 1 | 315 | 268 | 1 | 269 | 166 | 0 | 166 |
| | VIALE REPUBBLICA N | 845 | 14 | 859 | 956 | 11 | 967 | 479 | 9 | 488 | 546 | 6 | 552 |
| Totale ingressi | | 2.076 | 29 | 2.105 | 2.202 | 17 | 2.219 | 1.176 | 13 | 1.189 | 1.196 | 9 | 1.205 |
| Totale uscite | | 2.076 | 29 | 2.105 | 2.202 | 17 | 2.219 | 1.176 | 13 | 1.189 | 1.196 | 9 | 1.205 |

Con "Leg." si intendono i veicoli leggeri: autovetture e veicoli commerciali aventi massa complessiva < 3,5 t

Con "Pes." si intendono i veicoli commerciali aventi massa complessiva > 3,5 t

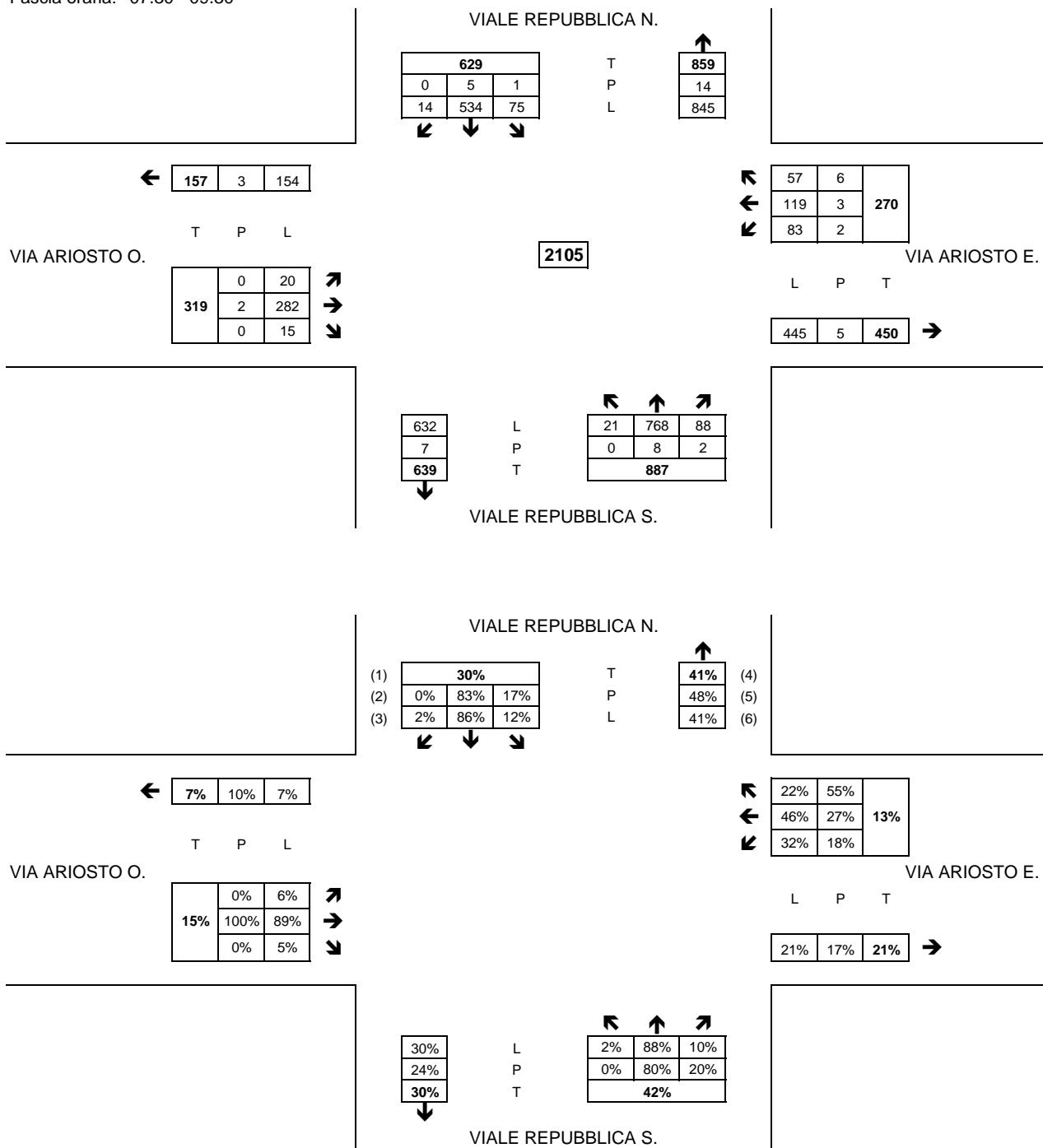
FIGURA 4.2.5.1
FLUSSI VEICOLARI NELLA FASCIA ORARIA DI PUNTA DEL MATTINO

LOCALITA': CABIADE

GIORNO: MARTEDI' 07/11/2006

INTERSEZIONE: 14

Fascia oraria: 07.30 - 09.30



(1) Percentuale riferita al totale dei mezzi in ingresso all'intersezione

(2) Percentuali riferite al totale dei mezzi pesanti in ingresso dal ramo

(3) Percentuali riferite al totale dei mezzi leggeri in ingresso dal ramo

(4) Percentuale riferita al totale dei mezzi in uscita dall'intersezione

(5) Percentuale riferita al totale dei mezzi pesanti in uscita dall'intersezione

(6) Percentuale riferita al totale dei mezzi leggeri in uscita dall'intersezione

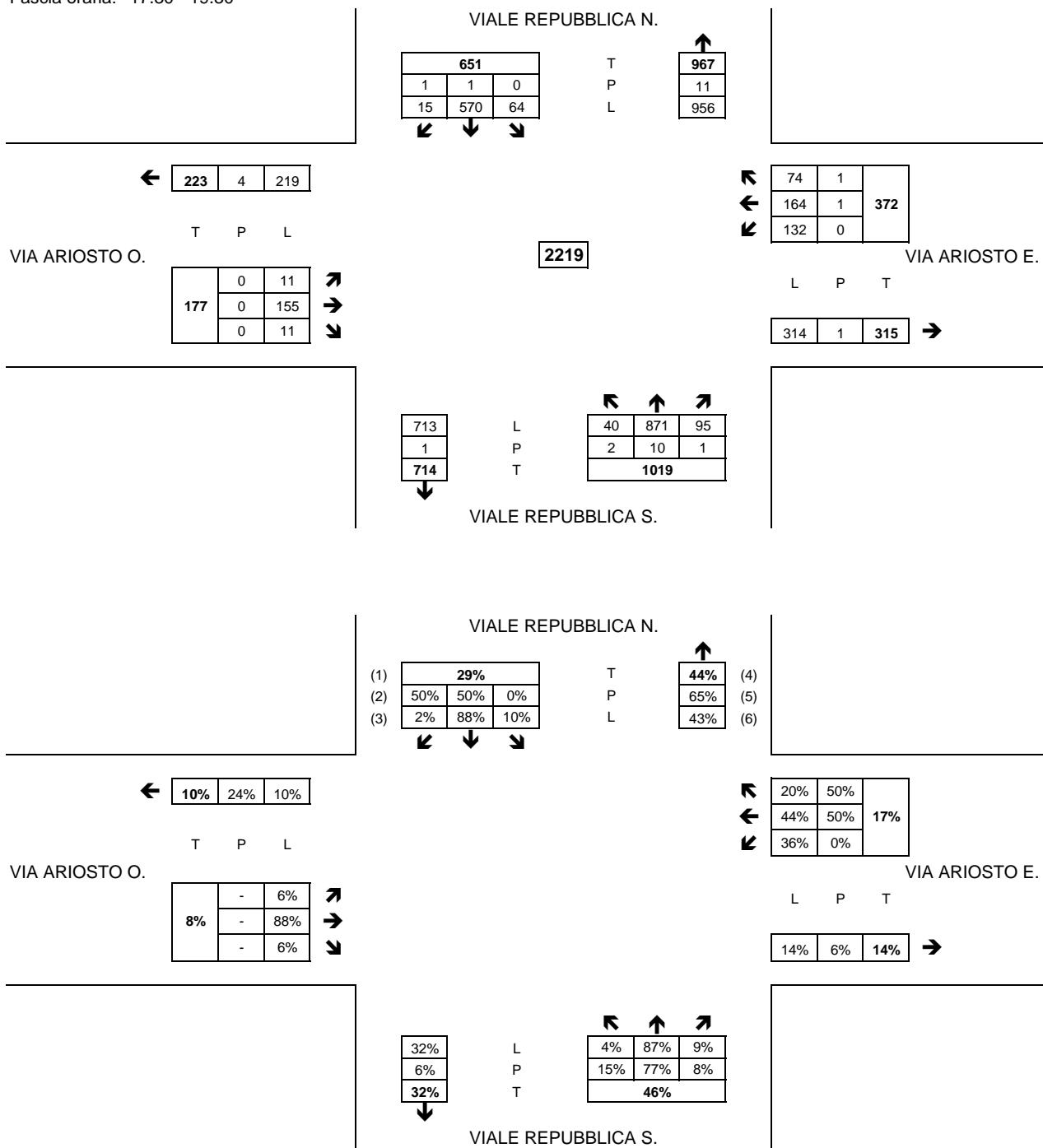
FIGURA 4.2.5.2
FLUSSI VEICOLARI NELLA FASCIA ORARIA DI PUNTA DELLA SERA

LOCALITA': CABIADE

GIORNO: MARTEDI' 07/11/2006

INTERSEZIONE: 14

Fascia oraria: 17.30 - 19.30



(1) Percentuale riferita al totale dei mezzi in ingresso all'intersezione

(2) Percentuali riferite al totale dei mezzi pesanti in ingresso dal ramo

(3) Percentuali riferite al totale dei mezzi leggeri in ingresso dal ramo

(4) Percentuale riferita al totale dei mezzi in uscita dall'intersezione

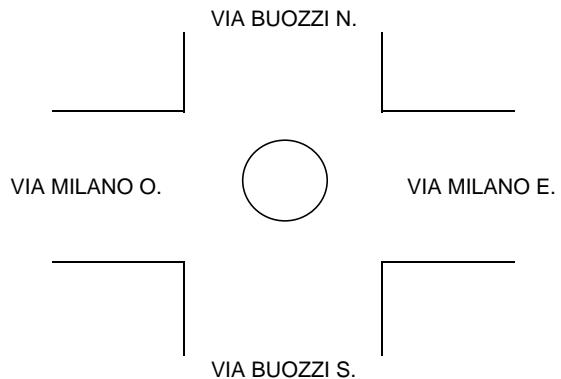
(5) Percentuale riferita al totale dei mezzi pesanti in uscita dall'intersezione

(6) Percentuale riferita al totale dei mezzi leggeri in uscita dall'intersezione

TABELLA 4.2.6
FLUSSI VEICOLARI NELLE FASCE ORARIE E NELLE ORE DI PUNTA DEL MATTINO E DELLA SERA

LOCALITA': CABIASTE

GIORNO: MERCOLEDI' 08/11/2006

INTERSEZIONE: 15 VIA BUOZZI N.
 VIA MILANO E.
 VIA BUOZZI S.
 VIA MILANO O.


| origine | destinazione | 07.30 - 09.30 | | | 17.30 - 19.30 | | | 07.45 - 08.45 | | | 18.00 - 19.00 | | |
|-------------------|---------------|---------------|------|--------------|---------------|------|--------------|---------------|------|--------------|---------------|------|--------------|
| | | Leg. | Pes. | Tot. |
| VIA MILANO O. | VIA BUOZZI N. | 197 | 9 | 206 | 185 | 4 | 189 | 118 | 4 | 122 | 89 | 3 | 92 |
| VIA MILANO O. | VIA MILANO E. | 659 | 14 | 673 | 653 | 2 | 655 | 396 | 7 | 403 | 335 | 1 | 336 |
| VIA MILANO O. | VIA BUOZZI S. | 35 | 2 | 37 | 19 | 0 | 19 | 23 | 1 | 24 | 13 | 0 | 13 |
| VIA BUOZZI S. | VIA MILANO O. | 22 | 2 | 24 | 59 | 1 | 60 | 14 | 2 | 16 | 30 | 0 | 30 |
| VIA BUOZZI S. | VIA BUOZZI N. | 399 | 23 | 422 | 184 | 11 | 195 | 138 | 11 | 149 | 101 | 5 | 106 |
| VIA BUOZZI S. | VIA MILANO E. | 211 | 3 | 214 | 210 | 4 | 214 | 131 | 0 | 131 | 109 | 0 | 109 |
| VIA MILANO E. | VIA BUOZZI S. | 21 | 4 | 25 | 26 | 3 | 29 | 12 | 2 | 14 | 15 | 2 | 17 |
| VIA MILANO E. | VIA MILANO O. | 889 | 18 | 907 | 959 | 8 | 967 | 535 | 15 | 550 | 522 | 4 | 526 |
| VIA MILANO E. | VIA BUOZZI N. | 209 | 12 | 221 | 318 | 3 | 321 | 133 | 8 | 141 | 161 | 1 | 162 |
| VIA BUOZZI N. | VIA MILANO E. | 296 | 10 | 306 | 254 | 4 | 258 | 173 | 4 | 177 | 128 | 1 | 129 |
| VIA BUOZZI N. | VIA BUOZZI S. | 68 | 10 | 78 | 70 | 8 | 78 | 34 | 4 | 38 | 41 | 2 | 43 |
| VIA BUOZZI N. | VIA MILANO O. | 243 | 10 | 253 | 222 | 4 | 226 | 149 | 8 | 157 | 132 | 2 | 134 |
| Tot. origine | | 891 | 25 | 916 | 857 | 6 | 863 | 537 | 12 | 549 | 437 | 4 | 441 |
| | | 632 | 28 | 660 | 453 | 16 | 469 | 283 | 13 | 296 | 240 | 5 | 245 |
| | | 1.119 | 34 | 1.153 | 1.303 | 14 | 1.317 | 680 | 25 | 705 | 698 | 7 | 705 |
| | | 607 | 30 | 637 | 546 | 16 | 562 | 356 | 16 | 372 | 301 | 5 | 306 |
| Tot. destinazione | | 1.154 | 30 | 1.184 | 1.240 | 13 | 1.253 | 698 | 25 | 723 | 684 | 6 | 690 |
| | | 124 | 16 | 140 | 115 | 11 | 126 | 69 | 7 | 76 | 69 | 4 | 73 |
| | | 1.166 | 27 | 1.193 | 1.117 | 10 | 1.127 | 700 | 11 | 711 | 572 | 2 | 574 |
| Totale ingressi | | 3.249 | 117 | 3.366 | 3.159 | 52 | 3.211 | 1.856 | 66 | 1.922 | 1.676 | 21 | 1.697 |
| Totale uscite | | 3.249 | 117 | 3.366 | 3.159 | 52 | 3.211 | 1.856 | 66 | 1.922 | 1.676 | 21 | 1.697 |

Con "Leg." si intendono i veicoli leggeri: autovetture e veicoli commerciali aventi massa complessiva < 3,5 t

Con "Pes." si intendono i veicoli commerciali aventi massa complessiva > 3,5 t

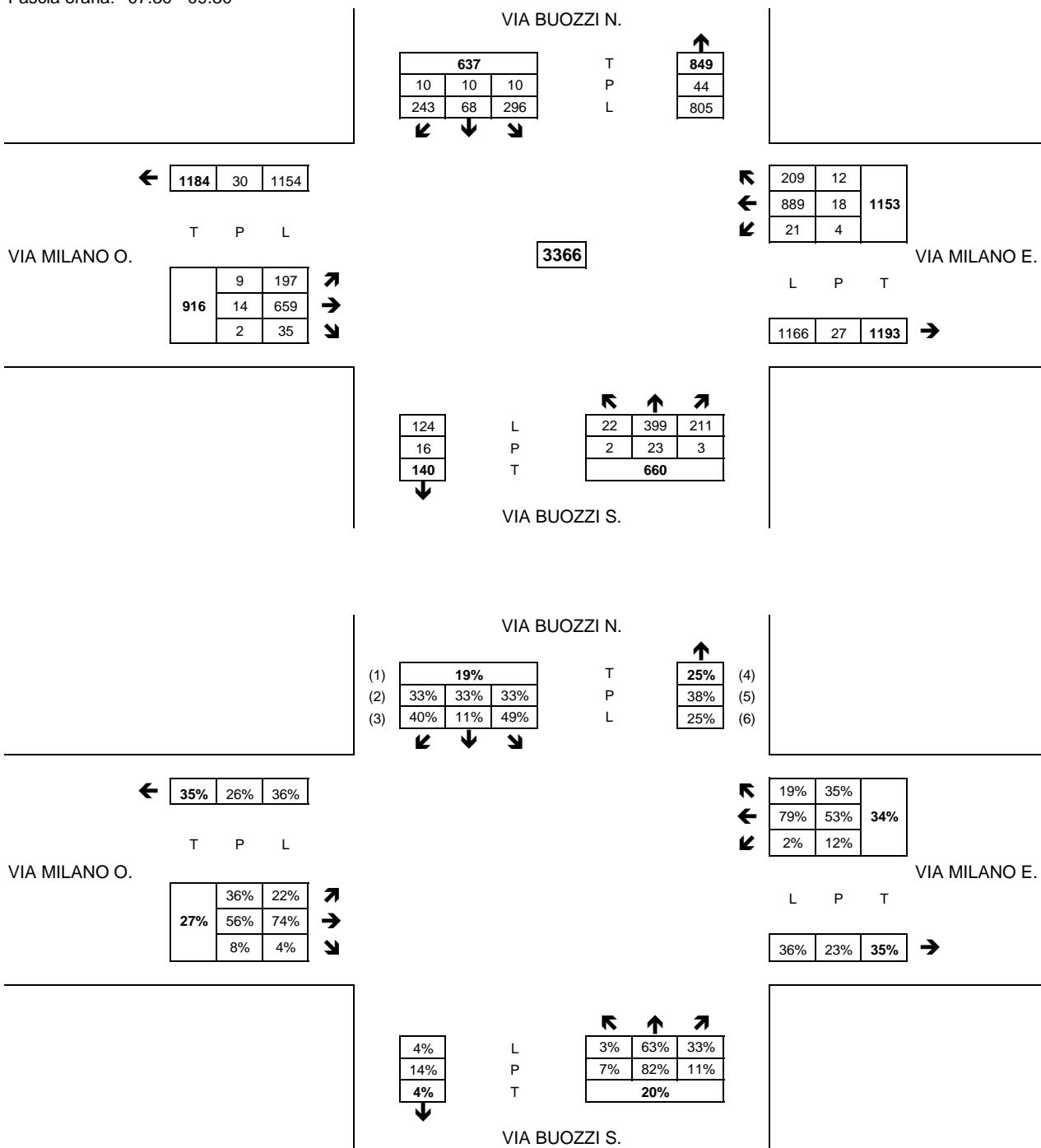
FIGURA 4.2.6.1
FLUSSI VEICOLARI NELLA FASCIA ORARIA DI PUNTA DEL MATTINO

LOCALITA': CABIASTE

GIORNO: MERCOLEDI' 08/11/2006

INTERSEZIONE: 15

Fascia oraria: 07.30 - 09.30



(1) Percentuale riferita al totale dei mezzi in ingresso all'intersezione

(2) Percentuali riferite al totale dei mezzi pesanti in ingresso dal ramo

(3) Percentuali riferite al totale dei mezzi leggeri in ingresso dal ramo

(4) Percentuale riferita al totale dei mezzi in uscita dall'intersezione

(5) Percentuale riferita al totale dei mezzi pesanti in uscita dall'intersezione

(6) Percentuale riferita al totale dei mezzi leggeri in uscita dall'intersezione

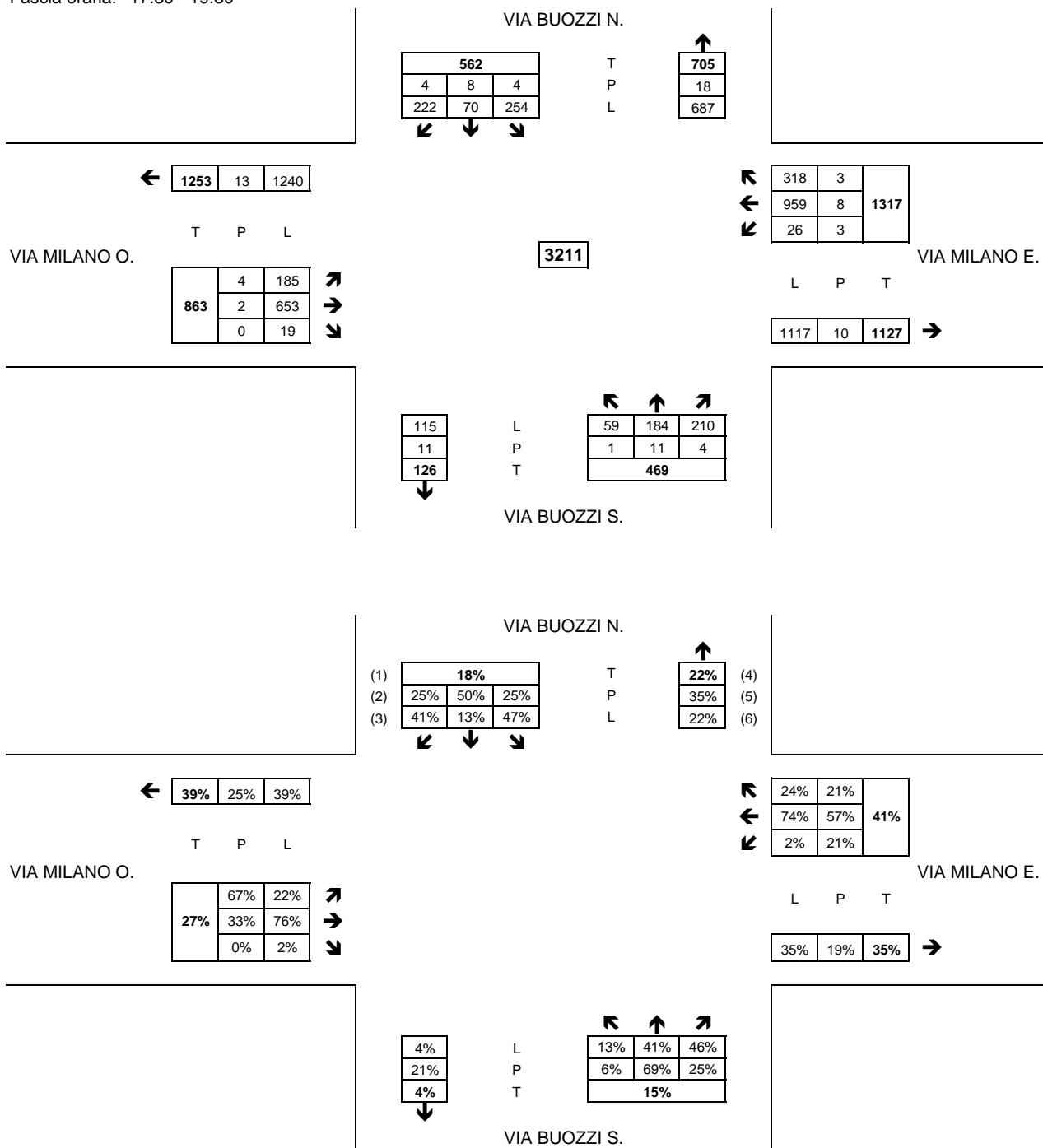
FIGURA 4.2.6.2
FLUSSI VEICOLARI NELLA FASCIA ORARIA DI PUNTA DELLA SERA

LOCALITA': CABIADE

GIORNO: MERCOLEDI' 08/11/2006

INTERSEZIONE: 15

Fascia oraria: 17.30 - 19.30



(1) Percentuale riferita al totale dei mezzi in ingresso all'intersezione

(2) Percentuali riferite al totale dei mezzi pesanti in ingresso dal ramo

(3) Percentuali riferite al totale dei mezzi leggeri in ingresso dal ramo

(4) Percentuale riferita al totale dei mezzi in uscita dall'intersezione

(5) Percentuale riferita al totale dei mezzi pesanti in uscita dall'intersezione

(6) Percentuale riferita al totale dei mezzi leggeri in uscita dall'intersezione

4.3. IL TRAFFICO DI ATTRaversamento LUNGO VIALE REPUBBLICA

Con la tecnica del rilievo delle targhe, che permette di valutare l'ingresso e l'uscita di veicoli in un'area ristretta e la loro permanenza all'interno della stessa, è stato possibile determinare la quota parte dei flussi di attraversamento, rispetto al totale dei flussi in transito, lungo viale Repubblica, nella tratta centrale compresa tra via Montello- S. Pellico e via Ariosto-Pola.

Le indagini sono state condotte in un giorno feriale medio nella fascia oraria di punta del mattino (7.30-9.30).

Nella **tavola 10** si riportano i flussi di transito (cioè non diretti all'area oggetto di studio ma solo di passaggio) e quelli di scambio (destinati o provenienti dall'area) nella fascia oraria del mattino.

In **allegato** si riportano le elaborazioni riguardanti i transiti.

Dall'analisi dei dati rilevati emerge che:

- i flussi di transito, in termine di valore percentuali, risultano essere pressoché gli stessi nelle due direzioni di marcia. Infatti i flussi di transito sono, a seconda della sezione stradale considerata, il 50-60% e il 55-65% rispettivamente per le direzioni nord e sud;
- in termini di valori assoluti si ha una leggera prevalenza dei transiti verso nord: circa 550 veicoli nelle due ore della fascia oraria di punta del mattino contro i quasi 480 veicoli diretti verso sud.

4.4. LA SOSTA

Con l'obiettivo di fornire una fotografia della domanda di stazionamento relativa al periodo di punta del mattino è stato effettuato il rilievo, tra le ore 9.00 e le ore 11.00, in un giorno feriale tipo del mese di dicembre 2006, nell'area centrale di Cabiate.

Le indagini dirette sul campo hanno consentito di definire l'occupazione dei parcheggi rilevando il numero di veicoli effettivamente parcheggiati in ogni singolo tratto,

distinguendo quelli in sosta regolare da quelli in sosta irregolare (divieto di sosta, parcheggio in doppia fila, davanti a passi carrai, fuori dagli stalli delimitati, ecc.).

La domanda di sosta, comprendendo anche la sosta irregolare, è stata suddivisa per coefficienti di occupazione ed è rappresentata nella **tavola 11**.

Sono stati individuati le seguenti 3 classi del coefficiente di occupazione (c.o.):

- c.o. < 0,60;
- 0,60 < c.o. < 0,85;
- c.o. > 0,85.

Indici pari all'unità del corrispondono a situazioni di saturazione dell'offerta di sosta; in realtà, dato che nel valore della domanda è compresa anche la quota parte di veicoli in sosta irregolare, in simili condizioni è possibile individuare disponibilità di posti liberi. Con lo stesso principio si spiegano indici di occupazione superiori all'unità, allorché la domanda di sosta occupa oltre alle sedi consentite, anche quelle vietate.

Nella **tavola 4.4** è riportata, per ogni strada, la domanda di sosta distinguendo tra sosta regolare e irregolare.

L'indagine sulla sosta ha evidenziato che nella realtà di Cabiate non si hanno particolari problemi relativi alla sosta in quanto l'offerta è complessivamente superiore alla domanda.

Il problema rilevato è invece quello del riordino della disciplina e della distribuzione della domanda.

Nel primo caso si fa riferimento allo scarso effetto della disciplina a tempo limitato in quanto la distribuzione delle aree è disomogenea. La presenza di aree libere a distanze dal centro confrontabili con quella degli stalli a tempo limitato rappresenta un elemento di criticità per il sistema, in quanto l'utenza preferisce uno stallone libero prima di accettare la limitazione. Questo genera in molti casi correnti veicolari "parassite" di ricerca dannose per la fluidità della circolazione. In ogni caso è opportuno che vi sia una maggiore omogeneità nella disciplina della sosta, soprattutto nelle aree a maggiore domanda.

Nel secondo caso si fa riferimento al fatto che si è rilevata la presenza di tratti di sosta congestionata solo in corrispondenza di alcune aree ad elevata attrazione con ampi spazi disponibili nelle immediate adiacenze. Tale fenomeno si verifica a causa della

scarsa disponibilità dell'utenza a percorrere la relazione terminale del viaggio a piedi. In conseguenza si ha notevole incremento della sosta irregolare e congestione della sosta in alcune aree del centro e nelle vie a maggiore concentrazione di esercizi commerciali.

Inoltre, dalle indagini è emerso che:

- le situazioni più critiche, puntualmente, sono lungo l'asse viario via Grandi-via Roma, nelle vie Manzoni, Dante Alighieri e Ariosto oltre che nella piazza Umberto I°;
- il coefficiente medio di occupazione dell'area di studio, considerando anche la sosta irregolare, risulta pari al 0.57 (la domanda è pari al 57% dell'offerta);
- la domanda irregolare è pari a circa 35 veicoli, corrispondente a quasi al 9% della domanda totale.

TABELLA 4.4
DOMANDA DI SOSTA PER VIA

| VIA / P.ZA | OFFERTA POSTI AUTO | DOMANDA | | | C.O. |
|-----------------|-----------------------|------------|------------|------------|------------|
| | | REGOLARE | IRREGOLARE | TOTALE | |
| Anderloni | 6 | 3 | 1 | 4 | 67% |
| Ariosto | 8 | 4 | 3 | 7 | 88% |
| Battisti | 29 | 6 | 0 | 6 | 21% |
| Brocchi | 23 | 1 | 0 | 1 | 4% |
| Cavour | 7 | 6 | 1 | 7 | 100% |
| Corridoni | 31 | 15 | 0 | 15 | 48% |
| Dante | 79 | 23 | 2 | 25 | 32% |
| Don Canali | 16 | 5 | 0 | 5 | 31% |
| Fogazzaro | 12 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| Giotto | 8 | 1 | 0 | 1 | 13% |
| Grandi | 50 | 49 | 4 | 53 | 106% |
| IV Novembre | 59 | 38 | 1 | 39 | 66% |
| Leopardi | 3 | 7 | 0 | 7 | 233% |
| Lombardia | 25 | 7 | 0 | 7 | 28% |
| Magenta | 7 | 6 | 2 | 8 | 114% |
| Manzoni | 14 | 10 | 0 | 10 | 71% |
| Marconi | 18 | 9 | 0 | 9 | 50% |
| Matteotti | 23 | 7 | 0 | 7 | 30% |
| Montello | 16 | 11 | 0 | 11 | 69% |
| Padulli | 26 | 7 | 5 | 12 | 46% |
| Petrarca | 34 | 33 | 0 | 33 | 97% |
| Pola | 7 | 1 | 0 | 1 | 14% |
| Ponte | 3 | 2 | 2 | 4 | 133% |
| Puccini | 5 | 4 | 0 | 4 | 80% |
| Repubblica | 72 | 40 | 2 | 42 | 58% |
| Resegone | 11 | 6 | 0 | 6 | 55% |
| Rimembranze | 2 | 2 | 5 | 7 | 350% |
| Roma | 19 | 15 | 2 | 17 | 89% |
| S. Giorgio | 13 | 9 | 0 | 9 | 69% |
| Tasso | 3 | 1 | 2 | 3 | 100% |
| Torchio e Retta | 4 | 1 | 0 | 1 | 25% |
| Toti | 6 | 1 | 0 | 1 | 17% |
| Umberto I | 13 | 13 | 2 | 15 | 115% |
| V. Emanuele II | 13 | 6 | 0 | 6 | 46% |
| Veneto | 6 | 5 | 0 | 5 | 83% |
| Verdi | 6 | 1 | 0 | 1 | 17% |
| Totale | 677 | 355 | 34 | 389 | 57% |

4.5. LA SINISTROSITA' DELLA RETE VIARIA COMUNALE

Negli ultimi tre anni (periodo 2004-2005-2006⁴) si sono verificati sulla rete stradale di Cabiate 129 incidenti, che hanno coinvolto un totale di 254 veicoli. Nelle analisi che seguono sono stati elaborati i dati forniti dalla Polizia Locale di Cabiate, il cui *database* però non contiene indicazioni in merito alla gravità degli incidenti (danni materiali, feriti o morti).

In larga parte gli incidenti stradali hanno riguardato le autovetture. Nel 5% dei casi (12 incidenti) sono stati coinvolti utenti deboli (ciclisti).

Incidenti stradali complessivi (periodo 2004-2006)

| 2004 | 2005 | 2006* | Totale |
|------|------|-------|--------|
| 31 | 52 | 46 | 129 |

*) I dati 2006 non comprendono il mese di dicembre

Fonte: Comune di Cabiate, Polizia Locale

Veicoli coinvolti in incidenti stradali (periodo 2004-2006)

| Tipologia veicolo | 2004 | 2005 | 2006* | Totale | % |
|-------------------|-----------|------------|-----------|------------|------------|
| Auto | 35 | 72 | 74 | 181 | 71 |
| Veicoli pesanti | 8 | 16 | 7 | 31 | 12 |
| Moto | 9 | 3 | 13 | 25 | 10 |
| Biciclette | 3 | 6 | 3 | 12 | 5 |
| N.c. | 2 | 3 | 0 | 5 | 2 |
| Totale | 57 | 100 | 97 | 254 | 100 |

*) I dati 2006 non comprendono il mese di dicembre

Fonte: Comune di Cabiate, Polizia Locale

La tabella che segue rende conto della localizzazione degli incidenti stradali; una rappresentazione grafica della distribuzione territoriale del livello di sinistrosità è riportata invece nella **tavola 12**. Nella tavola, per maggior chiarezza, sono rappresentate soltanto le strade che hanno riportato almeno tre incidenti nel periodo considerato, vale a dire mediamente almeno un incidente all'anno.

⁴ I dati del 2006 non comprendono il mese di dicembre

Localizzazione degli incidenti stradali (periodo 2004-2006)

| Strada/intersezione | Numero di incidenti |
|--------------------------------------|----------------------------|
| V.le Repubblica | 33 |
| Via Milano | 13 |
| Via A. Grandi | 7 |
| Via Kennedy J. e R. | 7 |
| Via Roma | 7 |
| Via Dante Alighieri | 6 |
| Via B. Buoazzi | 5 |
| V.le Brianza | 4 |
| Via Ariosto | 4 |
| Via F. Turati | 4 |
| P.le A. De Gasperi | 3 |
| Via G. Padulli | 3 |
| Via Magenta | 3 |
| P.zza Liberta' | 2 |
| Via Bologna | 2 |
| Via G. Matteotti | 2 |
| Via Montello | 2 |
| Via San Giorgio | 2 |
| V.le Repubblica / Via Ariosto | 1 |
| V.le Repubblica / Via Dante | 1 |
| V.le Repubblica / Via Verdi | 1 |
| Via A. Volta | 1 |
| Via Anderloni | 1 |
| Via D. Alighieri / Via Don F. Canali | 1 |
| Via della Resistenza | 1 |
| Via E. De Amicis | 1 |
| Via F. Petrarca | 1 |
| Via Galilei | 1 |
| Via Gramsci | 1 |
| Via Istria | 1 |
| Via L. Da Vinci | 1 |
| Via Milano / Via Bologna | 1 |
| Via Milano / Via Venezia | 1 |
| Via Papa Giovanni XXIII | 1 |
| Via Pola | 1 |
| Via San Martino della Battaglia | 1 |
| Via Vittorio Veneto | 1 |
| Vicinale dei Ronchi | 1 |
| Totale | 129 |

*) I dati 2006 non comprendono il mese di dicembre

Fonte: Comune di Cabiate, Polizia Locale

L'analisi dei dati permette di riconoscere alcune situazioni di particolare criticità:

- viale della Repubblica, dove si riscontra in assoluto il maggior livello di sinistrosità (36 incidenti negli ultimi tre anni);

- il secondo asse di attraversamento nord-sud, costituito da via Grandi-piazza della Libertà-via Roma, il cui declassamento viabilistico che è stato perseguito nel tempo evidentemente non ha ancora prodotto tutti i suoi effetti;
- la maglia stradale ricompresa nelle aree più esterne (via Milano, via Buozzi, via Turati, via Kennedy), dove i lunghi rettifili inducono a velocità sostenute, anche in presenza dei veicoli commerciali pesanti legati alle attività insidiate;
- alcune strade dell'area urbana centrale (viale Dante Alighieri, via Padulli, via Magenta), in presenza di movimenti veicolari non sempre compatibili con le caratteristiche geometriche della rete stradale.

4.6. I FLUSSI DI TRAFFICO PRESSO I PASSAGGI A LIVELLO DI VIA PETRARCA (CABIATE) E DI VIA TRIESTE (MEDA)

Nell'ottobre 2007 è stata condotta una ulteriore campagna di indagini di traffico mirata ad approfondire i flussi veicolari interessanti il passaggio a livello di via Petrarca. Obiettivo delle indagini integrative è stato duplice: aggiornare i dati di traffico 2006 a seguito dell'apertura del passaggio a livello di via Trieste, intercorsa nel frattempo, e ricostruire la matrice Origine/Destinazione degli spostamenti transitanti per via Petrarca.

L'indagine è stata articolata in un censimento delle manovre veicolari ai nodi stradali adiacenti ai due passaggi a livello, in un rilievo delle targhe dei veicoli in transito in via Petrarca nelle due direzioni e in una contestuale rilevazione delle code di veicoli in attesa ai passaggi a livello, includendo in questo caso anche quello di via Veneto.

In primo luogo sono state dunque rilevate le manovre di svolta in corrispondenza di 5 nodi della rete viaria (cfr. la tabella seguente).

Intersezioni oggetto di indagine

| Codice intersezione | Intersezione |
|---------------------|---|
| I2 | Via Grandi - Via Petrarca - Via Anderloni |
| I6 | Via Matteotti - Via Alighieri |
| I7 | Via Matteotti - Via Petrarca |
| I8 | Via Matteotti – Via Pola |
| I9 | Via Trieste – via Trento (Comune di Meda) |

I conteggi sono stati condotti manualmente in un giorno feriale medio nelle fasce orarie di punta:

- della mattina, dalle ore 7.30 alle ore 9.30;
- della sera, dalle ore 17.30 alle ore 19.30.

Tabelle con i dati analitici rilevati, per quarto d'ora, e grafici rappresentanti la distribuzione del carico veicolare di ciascuna intersezione sono riportati in **allegato**. Per ogni intersezione è stata determinata l'ora di punta e il fattore dell'ora di punta

(calcolato come rapporto tra il flusso di traffico dell'ora di punta e 4 volte il flusso del quarto d'ora più carico).

La serie delle **tabelle 4.6**, oltre a riportare i flussi veicolari orari, contengono, per ogni strada, i totali delle origini e delle destinazioni per tipologia veicolare e fascia oraria. Sono rappresentate le fasce orarie di punta (7.30-9.30 e 17.00-19.00) e l'ora di punta della mattina e della sera.

Nella serie delle **figure 4.6** invece sono rappresentate schematicamente le manovre veicolari, indicandone sia i valori assoluti (veicoli leggeri e pesanti), sia i valori in percentuale.

Il quadro dei flussi di traffico di cui sopra è stato completato, come detto, con il rilievo dell'origine e destinazione dei flussi di traffico che attraversano il passaggio a livello di via Petrarca nelle due direzioni, con il metodo della lettura del numero di targa dei veicoli in transito.

Nelle **tavole 13.1 e 13.2** sono rappresentati graficamente i flussi di traffico che interessano il passaggio a livello di via Petrarca nella fascia oraria 7.30-9.30 di un giorno feriale tipo, rispettamene per singola relazione O/D (flussi parziali) e come flussi totali, distinti in transiti est-ovest e transiti ovest-est.

Le **tavole 13.3 e 13.4** sono analoghe alle precedenti, ma si riferiscono alla fascia oraria serale, 17.00-19.00.

La **tavola 13.5**, infine, riporta graficamente i flussi veicolari nelle due fasce orarie (mattina e sera) delle intersezioni Matteotti-Pola e Trieste-Trento (Meda).

Rispetto a quanto rilevato nel 2006, si evidenzia come i flussi veicolari in transito in via Petrarca al passaggio a livello, grazie all'apertura di quello di via Trieste a Meda, si siano ridotti in modo considerevole, il particolare nella direzione ovest-est (cfr. tabella seguente).

Confronto flussi di traffico al passaggio a livello di via Petrarca

| Fascia oraria | Direzione | 2006 | 2007 | diff. | var. % |
|----------------------|-----------|------|------|-------|--------|
| Mattino 7.30-9.30 | ovest-est | 278 | 148 | 130 | -47% |
| | est-ovest | 339 | 221 | 118 | -35% |
| Sera 17.30-19.30 | ovest-est | 345 | 226 | 119 | -34% |
| | est-ovest | 275 | 234 | 41 | -15% |

TABELLA 4.6.1
FLUSSI VEICOLARI NELLE FASCE ORARIE E NELLE ORE DI PUNTA DEL MATTINO E DELLA SERA

LOCALITA': CABIASTE

GIORNO: MERCOLEDI' 17/10/2007

INTERSEZIONE: I2a VIA GRANDI N.
 VIA PETRARCA
 VIA GRANDI S.
 VIA ANDERLONI

VIA GRANDI N.

VIA ANDERLONI

VIA PETRARCA

VIA GRANDI S.

| origine | destinazione | 07.30 - 09.30 | | | 17.00 - 19.00 | | | 08.15 - 09.15 | | | 18.00 - 19.00 | | |
|-------------------|---------------|---------------|------|------|---------------|------|------|---------------|------|------|---------------|------|------|
| | | Leg. | Pes. | Tot. |
| VIA ANDERLONI | VIA GRANDI N. | | | | | | | | | | | | |
| VIA ANDERLONI | VIA PETRARCA | | | | | | | | | | | | |
| VIA ANDERLONI | VIA GRANDI S. | | | | | | | | | | | | |
| VIA GRANDI S. | VIA ANDERLONI | NR | NR | 0 |
| VIA GRANDI S. | VIA GRANDI N. | NR | NR | 0 |
| VIA GRANDI S. | VIA PETRARCA | | | | | | | | | | | | |
| VIA PETRARCA | VIA GRANDI S. | 48 | 0 | 48 | 63 | 0 | 63 | 29 | 0 | 29 | 33 | 0 | 33 |
| VIA PETRARCA | VIA ANDERLONI | 21 | 0 | 21 | 65 | 0 | 65 | 14 | 0 | 14 | 46 | 0 | 46 |
| VIA PETRARCA | VIA GRANDI N. | 79 | 0 | 79 | 98 | 0 | 98 | 43 | 0 | 43 | 55 | 0 | 55 |
| VIA GRANDI N. | VIA PETRARCA | | | | | | | | | | | | |
| VIA GRANDI N. | VIA GRANDI S. | NR | NR | 0 |
| VIA GRANDI N. | VIA ANDERLONI | NR | NR | 0 |
| Tot. origine | VIA ANDERLONI | | | | | | | | | | | | |
| | VIA GRANDI S. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | VIA PETRARCA | 148 | 0 | 148 | 226 | 0 | 226 | 86 | 0 | 86 | 134 | 0 | 134 |
| | VIA GRANDI N. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot. destinazione | VIA ANDERLONI | 21 | 0 | 21 | 65 | 0 | 65 | 14 | 0 | 14 | 46 | 0 | 46 |
| | VIA GRANDI S. | 48 | 0 | 48 | 63 | 0 | 63 | 29 | 0 | 29 | 33 | 0 | 33 |
| | VIA PETRARCA | | | | | | | | | | | | |
| | VIA GRANDI N. | 79 | 0 | 79 | 98 | 0 | 98 | 43 | 0 | 43 | 55 | 0 | 55 |
| Totale ingressi | | 148 | 0 | 148 | 226 | 0 | 226 | 86 | 0 | 86 | 134 | 0 | 134 |
| Totale uscite | | 148 | 0 | 148 | 226 | 0 | 226 | 86 | 0 | 86 | 134 | 0 | 134 |

Con "Leg." si intendono i veicoli leggeri: autovetture e veicoli commerciali aventi massa complessiva < 3,5 t

Con "Pes." si intendono i veicoli commerciali aventi massa complessiva > 3,5 t

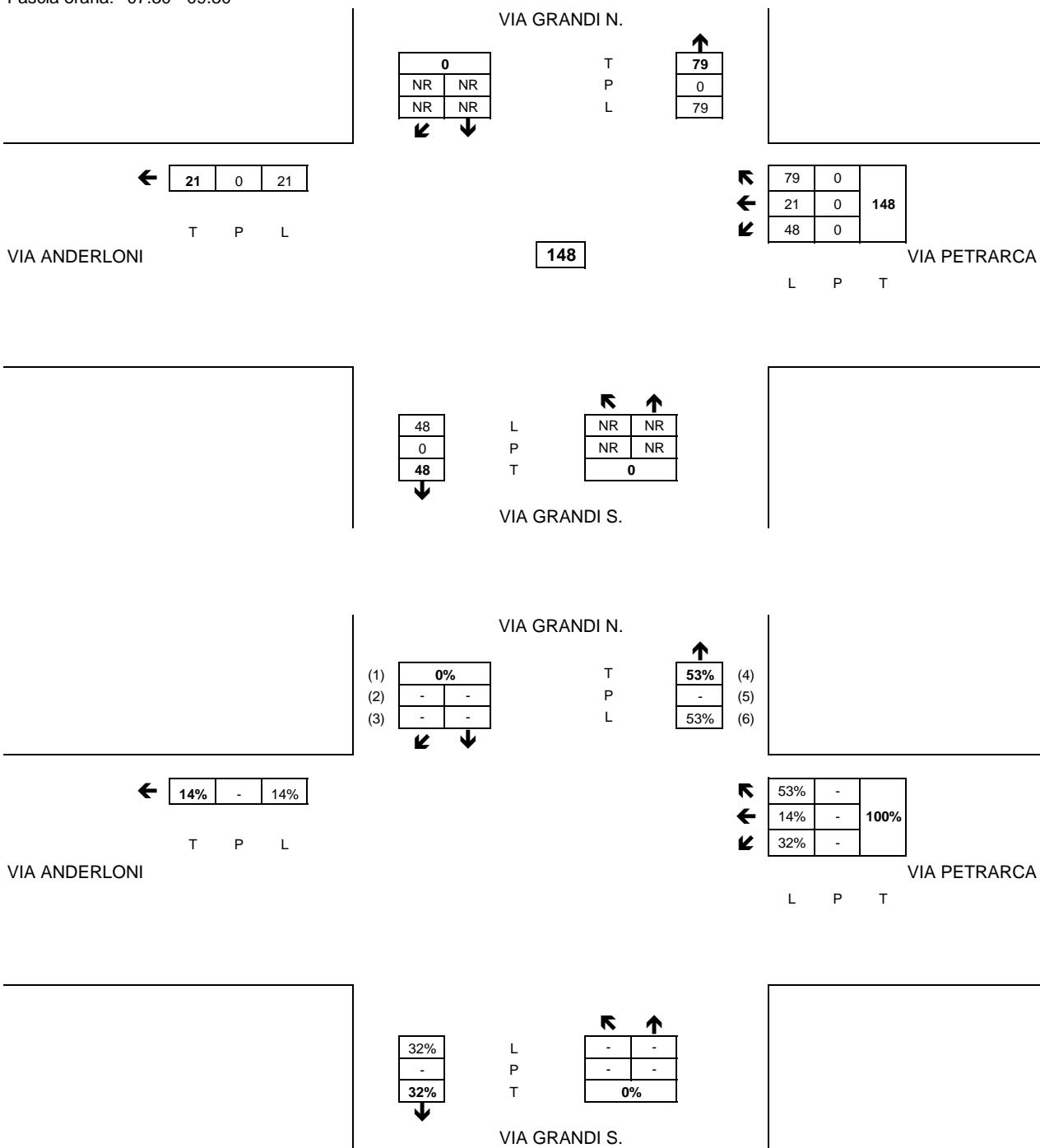
FIGURA 4.6.1.1
FLUSSI VEICOLARI NELLA FASCIA ORARIA DI PUNTA DEL MATTINO

LOCALITA': CABIADE

GIORNO: MERCOLEDI' 17/10/2007

INTERSEZIONE: I2a

Fascia oraria: 07.30 - 09.30



- (1) Percentuale riferita al totale dei mezzi in ingresso all'intersezione
- (2) Percentuali riferite al totale dei mezzi pesanti in ingresso dal ramo
- (3) Percentuali riferite al totale dei mezzi leggeri in ingresso dal ramo
- (4) Percentuale riferita al totale dei mezzi in uscita dall'intersezione
- (5) Percentuale riferita al totale dei mezzi pesanti in uscita dall'intersezione
- (6) Percentuale riferita al totale dei mezzi leggeri in uscita dall'intersezione

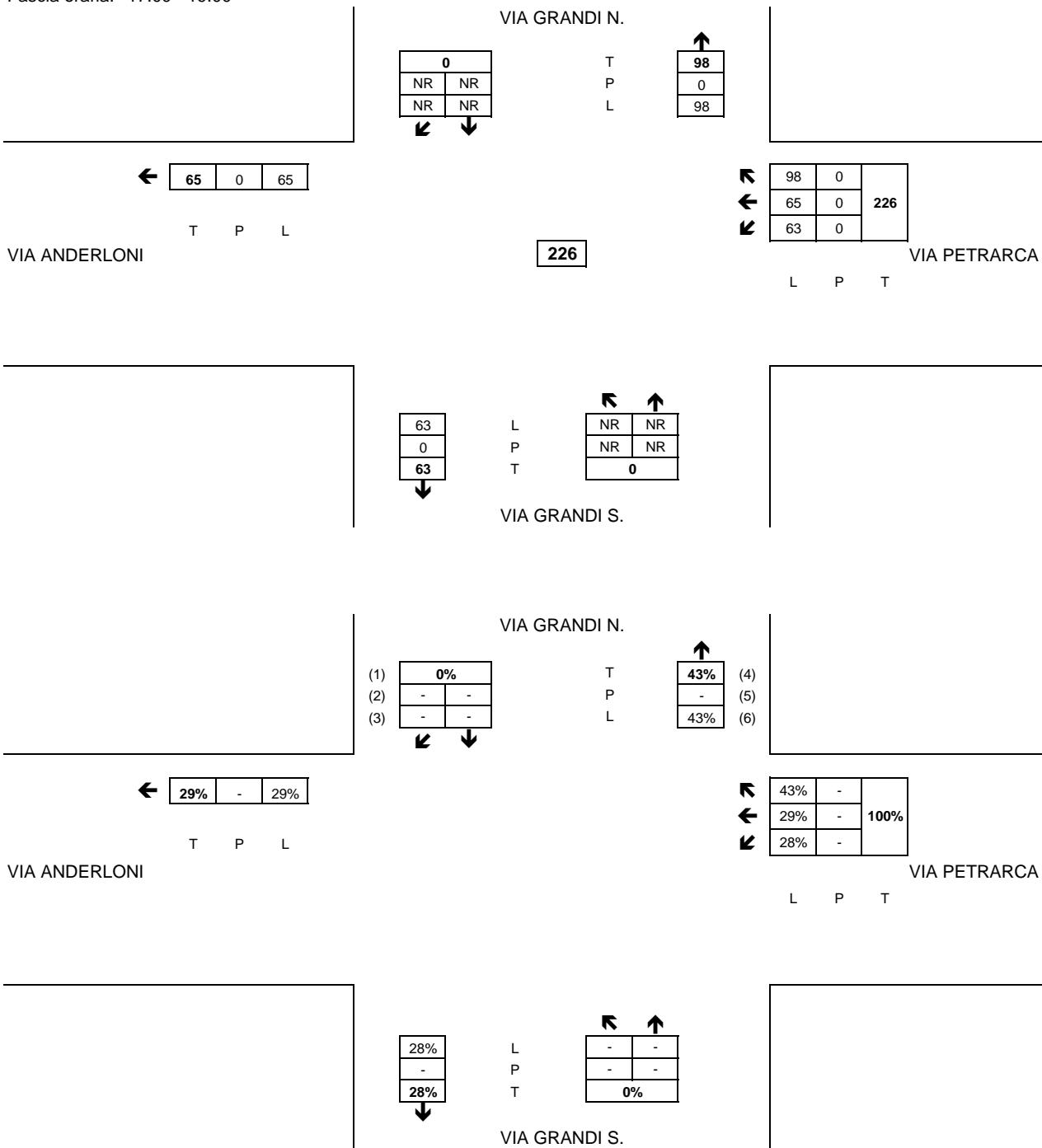
FIGURA 4.6.1.2
FLUSSI VEICOLARI NELLA FASCIA ORARIA DI PUNTA DELLA SERA

LOCALITA': CABIASTE

GIORNO: MERCOLEDI' 17/10/2007

INTERSEZIONE: I2a

Fascia oraria: 17.00 - 19.00



(1) Percentuale riferita al totale dei mezzi in ingresso all'intersezione

(2) Percentuali riferite al totale dei mezzi pesanti in ingresso dal ramo

(3) Percentuali riferite al totale dei mezzi leggeri in ingresso dal ramo

(4) Percentuale riferita al totale dei mezzi in uscita dall'intersezione

(5) Percentuale riferita al totale dei mezzi pesanti in uscita dall'intersezione

(6) Percentuale riferita al totale dei mezzi leggeri in uscita dall'intersezione

TABELLA 4.6.2

FLUSSI VEICOLARI NELLE FASCE ORARIE E NELLE ORE DI PUNTA DEL MATTINO E DELLA SERA

LOCALITA': CABIASTE

GIORNO: MARTEDI' 16/10/2007

INTERSEZIONE: I2b VIA GRANDI N.
VIA PETRARCA
VIA GRANDI S.

VIA GRANDI N.



VIA PETRARCA

VIA GRANDI S.

| origine | destinazione | 07.30 - 09.30 | | | 17.00 - 19.00 | | | 07.30 - 08.30 | | | 17.30 - 18.30 | | |
|-------------------|---------------|---------------|------|------|---------------|------|------|---------------|------|------|---------------|------|------|
| | | Leg. | Pes. | Tot. |
| VIA GRANDI S. | VIA GRANDI N. | NR | NR | 0 |
| VIA GRANDI S. | VIA PETRARCA | 45 | 0 | 45 | 45 | 0 | 45 | 33 | 0 | 33 | 27 | 0 | 27 |
| VIA PETRARCA | VIA GRANDI S. | | | | | | | | | | | | |
| VIA PETRARCA | VIA GRANDI N. | | | | | | | | | | | | |
| VIA GRANDI N. | VIA PETRARCA | 176 | 0 | 176 | 189 | 0 | 189 | 101 | 0 | 101 | 96 | 0 | 96 |
| VIA GRANDI N. | VIA GRANDI S. | NR | NR | 0 |
| Tot. origine | VIA GRANDI S. | 45 | 0 | 45 | 45 | 0 | 45 | 33 | 0 | 33 | 27 | 0 | 27 |
| | VIA PETRARCA | | | | | | | | | | | | |
| | VIA GRANDI N. | 176 | 0 | 176 | 189 | 0 | 189 | 101 | 0 | 101 | 96 | 0 | 96 |
| Tot. destinazione | VIA GRANDI S. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | VIA PETRARCA | 221 | 0 | 221 | 234 | 0 | 234 | 134 | 0 | 134 | 123 | 0 | 123 |
| | VIA GRANDI N. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Totale ingressi | | 221 | 0 | 221 | 234 | 0 | 234 | 134 | 0 | 134 | 123 | 0 | 123 |
| Totale uscite | | 221 | 0 | 221 | 234 | 0 | 234 | 134 | 0 | 134 | 123 | 0 | 123 |

Con "Leg." si intendono i veicoli leggeri: autovetture e veicoli commerciali aventi massa complessiva < 3,5 t

Con "Pes." si intendono i veicoli commerciali aventi massa complessiva > 3,5 t

FIGURA 4.6.2.1

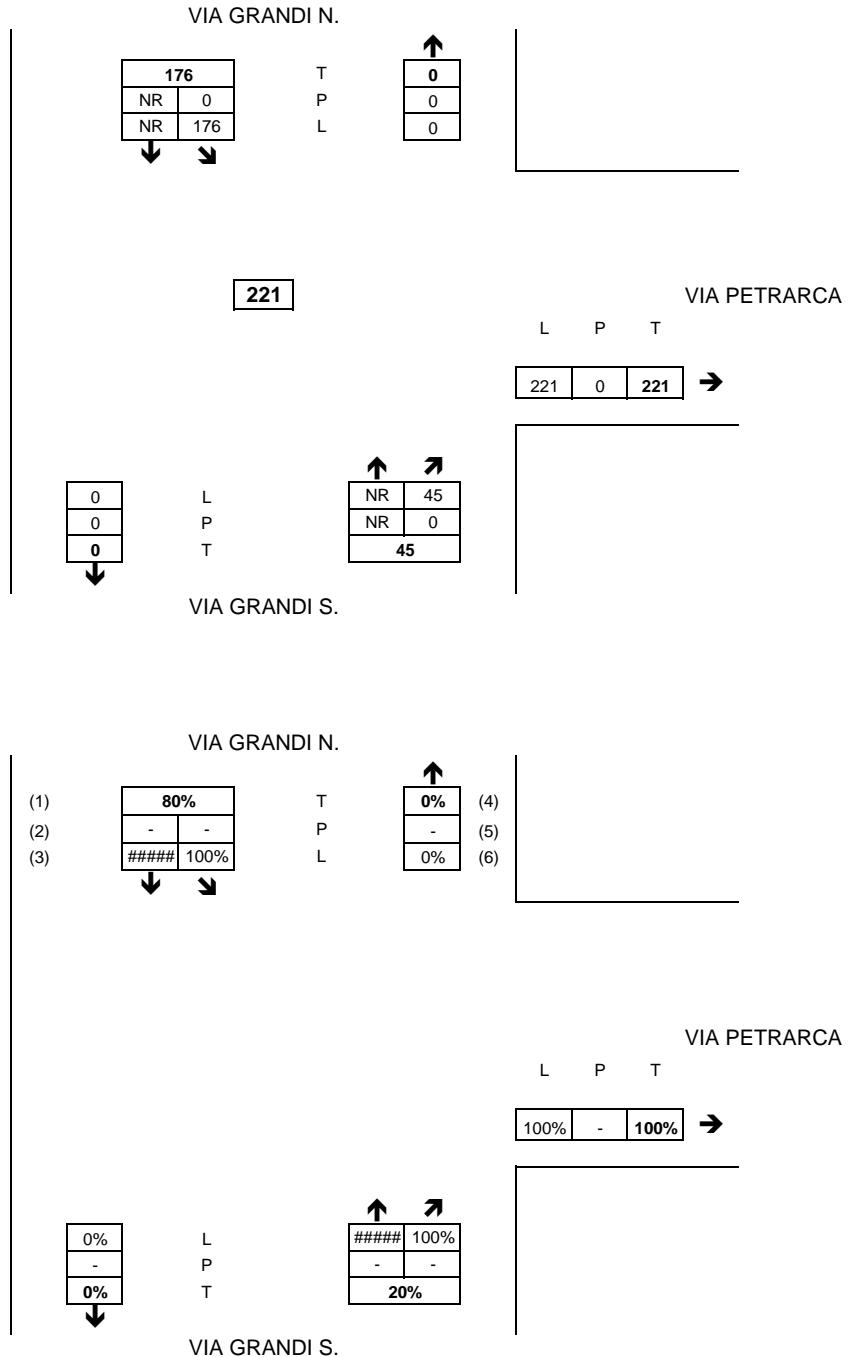
FLUSSI VEICOLARI NELLA FASCIA ORARIA DI PUNTA DEL MATTINO

LOCALITA': CABIASTE

GIORNO: MARTEDI' 16/10/2007

INTERSEZIONE: I2b

Fascia oraria: 07.30 - 09.30



(1) Percentuale riferita al totale dei mezzi in ingresso all'intersezione

(2) Percentuali riferite al totale dei mezzi pesanti in ingresso dal ramo

(3) Percentuali riferite al totale dei mezzi leggeri in ingresso dal ramo

(4) Percentuale riferita al totale dei mezzi in uscita dall'intersezione

(5) Percentuale riferita al totale dei mezzi pesanti in uscita dall'intersezione

(6) Percentuale riferita al totale dei mezzi leggeri in uscita dall'intersezione

FIGURA 4.6.2.2

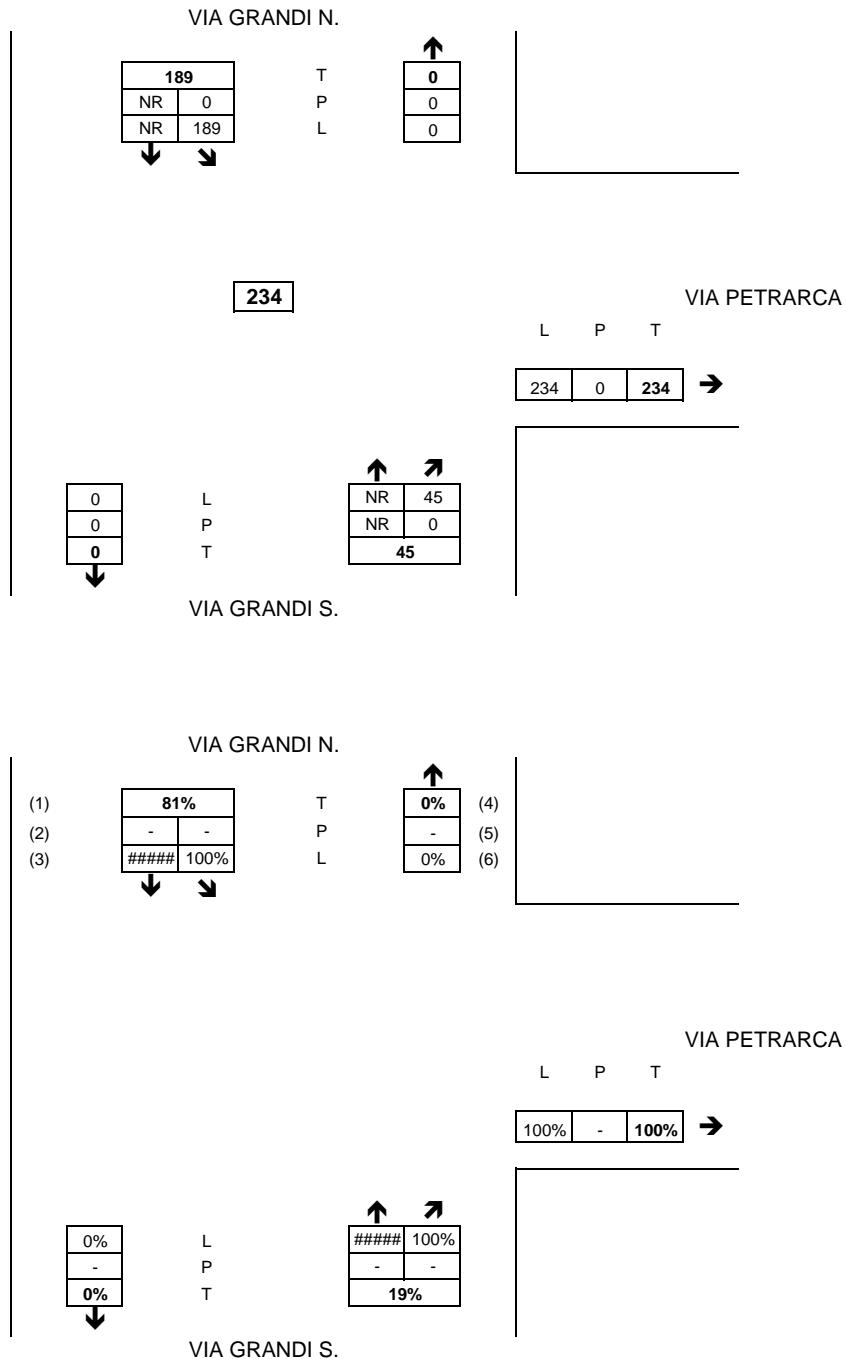
FLUSSI VEICOLARI NELLA FASCIA ORARIA DI PUNTA DELLA SERA

LOCALITA': CABIASTE

GIORNO: MARTEDI' 16/10/2007

INTERSEZIONE: I2b

Fascia oraria: 17.00 - 19.00



(1) Percentuale riferita al totale dei mezzi in ingresso all'intersezione

(2) Percentuali riferite al totale dei mezzi pesanti in ingresso dal ramo

(3) Percentuali riferite al totale dei mezzi leggeri in ingresso dal ramo

(4) Percentuale riferita al totale dei mezzi in uscita dall'intersezione

(5) Percentuale riferita al totale dei mezzi pesanti in uscita dall'intersezione

(6) Percentuale riferita al totale dei mezzi leggeri in uscita dall'intersezione

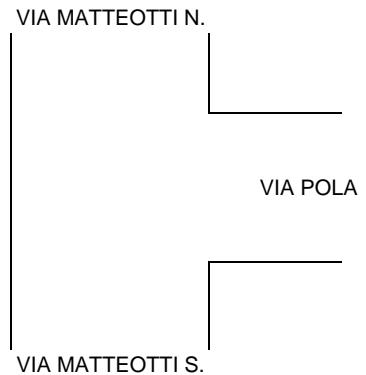
TABELLA 4.6.3

FLUSSI VEICOLARI NELLE FASCE ORARIE E NELLE ORE DI PUNTA DEL MATTINO E DELLA SERA

LOCALITA': CABIASTE

GIORNO: MARTEDI' 16/10/2007 E MERCOLEDI' 17/10/2007

INTERSEZIONE: I8 VIA MATTEOTTI N.
 VIA POLA
 VIA MATTEOTTI S.



| origine | destinazione | 07.30 - 09.30 | | | 17.00 - 19.00 | | | 07.30 - 08.30 | | | 17.30 - 18.30 | | |
|-------------------|------------------|---------------|------|------------|---------------|------|------------|---------------|------|------------|---------------|------|------------|
| | | Leg. | Pes. | Tot. |
| VIA MATTEOTTI S. | VIA MATTEOTTI N. | 89 | 0 | 89 | 70 | 0 | 70 | 62 | 0 | 62 | 38 | 0 | 38 |
| VIA MATTEOTTI S. | VIA POLA | 27 | 1 | 28 | 16 | 0 | 16 | 20 | 0 | 20 | 7 | 0 | 7 |
| VIA POLA | VIA MATTEOTTI S. | 55 | 1 | 56 | 53 | 2 | 55 | 37 | 0 | 37 | 24 | 0 | 24 |
| VIA POLA | VIA MATTEOTTI N. | 43 | 0 | 43 | 85 | 0 | 85 | 21 | 0 | 21 | 46 | 0 | 46 |
| VIA MATTEOTTI N. | VIA POLA | 123 | 0 | 123 | 68 | 0 | 68 | 83 | 0 | 83 | 41 | 0 | 41 |
| VIA MATTEOTTI N. | VIA MATTEOTTI S. | 299 | 15 | 314 | 321 | 11 | 332 | 184 | 6 | 190 | 175 | 7 | 182 |
| Tot. origine | VIA MATTEOTTI S. | 116 | 1 | 117 | 86 | 0 | 86 | 82 | 0 | 82 | 45 | 0 | 45 |
| | VIA POLA | 98 | 1 | 99 | 138 | 2 | 140 | 58 | 0 | 58 | 70 | 0 | 70 |
| | VIA MATTEOTTI N. | 422 | 15 | 437 | 389 | 11 | 400 | 267 | 6 | 273 | 216 | 7 | 223 |
| Tot. destinazione | VIA MATTEOTTI S. | 354 | 16 | 370 | 374 | 13 | 387 | 221 | 6 | 227 | 199 | 7 | 206 |
| | VIA POLA | 150 | 1 | 151 | 84 | 0 | 84 | 103 | 0 | 103 | 48 | 0 | 48 |
| | VIA MATTEOTTI N. | 132 | 0 | 132 | 155 | 0 | 155 | 83 | 0 | 83 | 84 | 0 | 84 |
| Totale ingressi | | 636 | 17 | 653 | 613 | 13 | 626 | 407 | 6 | 413 | 331 | 7 | 338 |
| Totale uscite | | 636 | 17 | 653 | 613 | 13 | 626 | 407 | 6 | 413 | 331 | 7 | 338 |

Con "Leg." si intendono i veicoli leggeri: autovetture e veicoli commerciali aventi massa complessiva < 3,5 t

Con "Pes." si intendono i veicoli commerciali aventi massa complessiva > 3,5 t

FIGURA 4.6.3.1

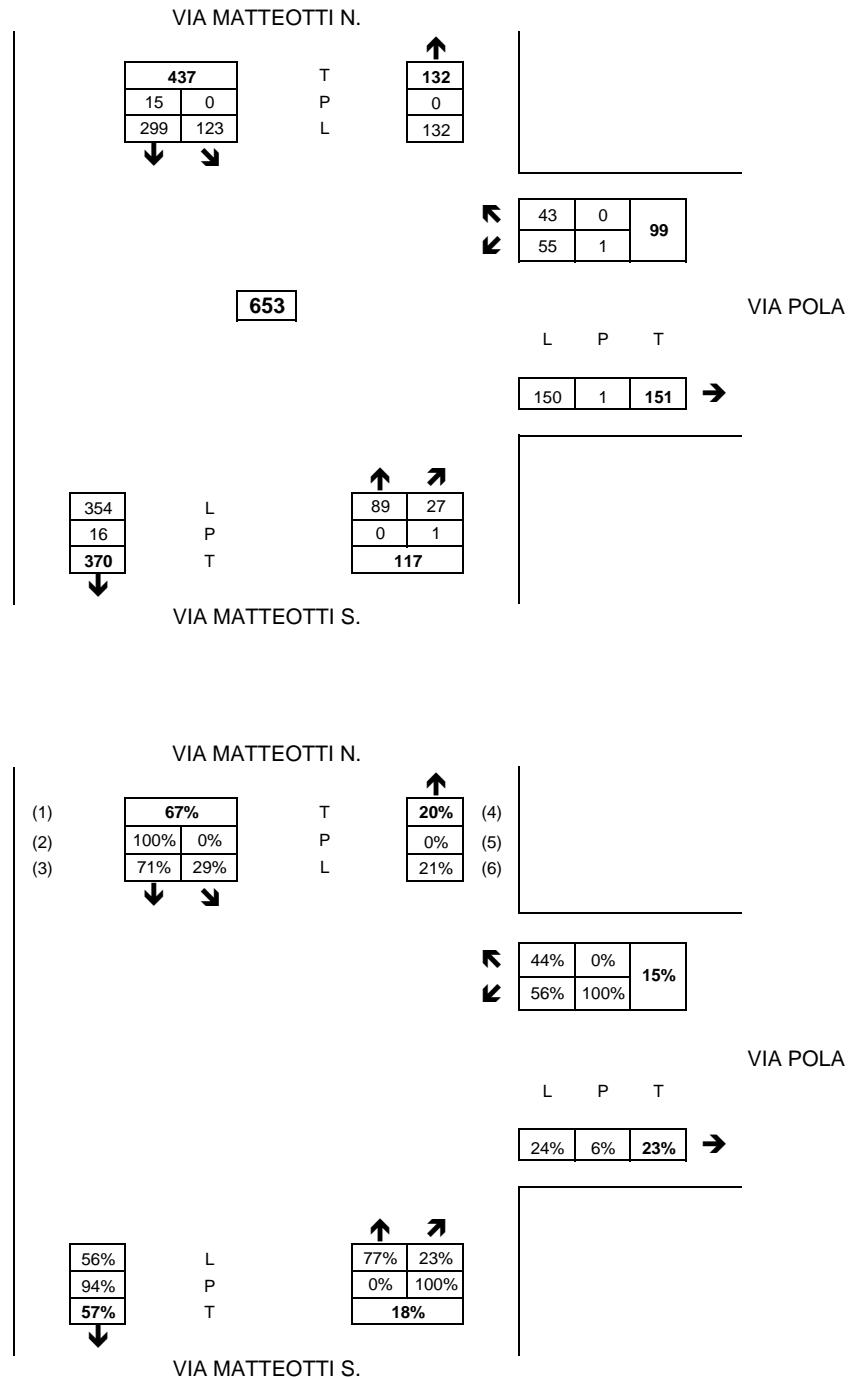
FLUSSI VEICOLARI NELLA FASCIA ORARIA DI PUNTA DEL MATTINO

LOCALITA': CABIASTE

GIORNO: MARTEDI' 16/10/2007 E MERCOLEDI' 17/10/2007

INTERSEZIONE: I8

Fascia oraria: 07.30 - 09.30



(1) Percentuale riferita al totale dei mezzi in ingresso all'intersezione

(2) Percentuali riferite al totale dei mezzi pesanti in ingresso dal ramo

(3) Percentuali riferite al totale dei mezzi leggeri in ingresso dal ramo

(4) Percentuale riferita al totale dei mezzi in uscita dall'intersezione

(5) Percentuale riferita al totale dei mezzi pesanti in uscita dall'intersezione

(6) Percentuale riferita al totale dei mezzi leggeri in uscita dall'intersezione

FIGURA 4.6.3.2

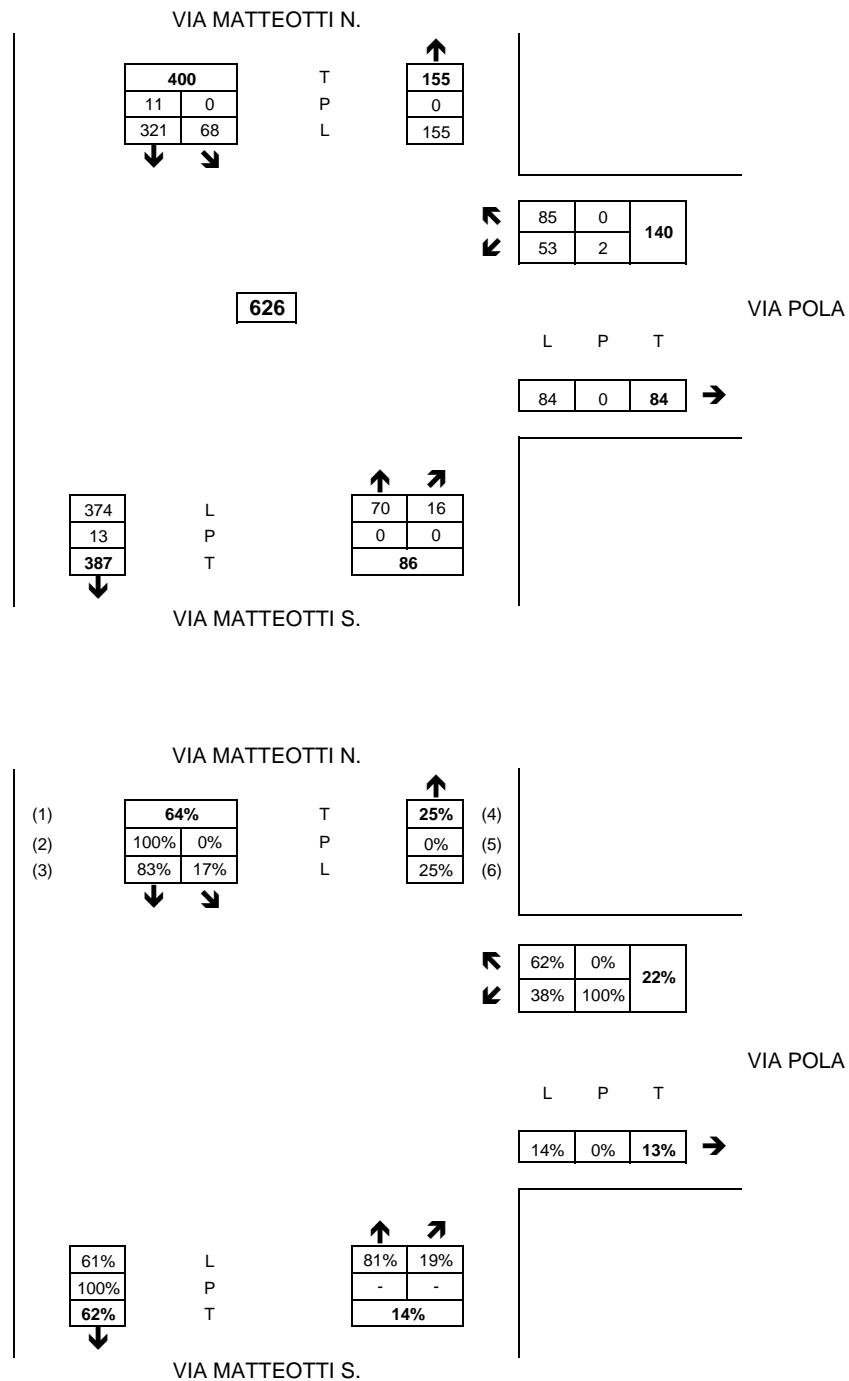
FLUSSI VEICOLARI NELLA FASCIA ORARIA DI PUNTA DELLA SERA

LOCALITA': CABIASTE

GIORNO: MARTEDI' 16/10/2007 E MERCOLEDI' 17/10/2007

INTERSEZIONE: I8

Fascia oraria: 17.00 - 19.00



(1) Percentuale riferita al totale dei mezzi in ingresso all'intersezione

(2) Percentuali riferite al totale dei mezzi pesanti in ingresso dal ramo

(3) Percentuali riferite al totale dei mezzi leggeri in ingresso dal ramo

(4) Percentuale riferita al totale dei mezzi in uscita dall'intersezione

(5) Percentuale riferita al totale dei mezzi pesanti in uscita dall'intersezione

(6) Percentuale riferita al totale dei mezzi leggeri in uscita dall'intersezione

TABELLA 4.6.4

FLUSSI VEICOLARI NELLE FASCE ORARIE E NELLE ORE DI PUNTA DEL MATTINO E DELLA SERA

LOCALITA': MEDA

GIORNO: GIOVEDI' 18/10/2007

INTERSEZIONE: I9 VIA TRENTO N.
 VIA TRIESTE E.
 VIA TRENTO S.
 VIA TRIESTE O.

VIA TRENTO N.

VIA TRIESTE O.

VIA TRIESTE E.

VIA TRENTO S.

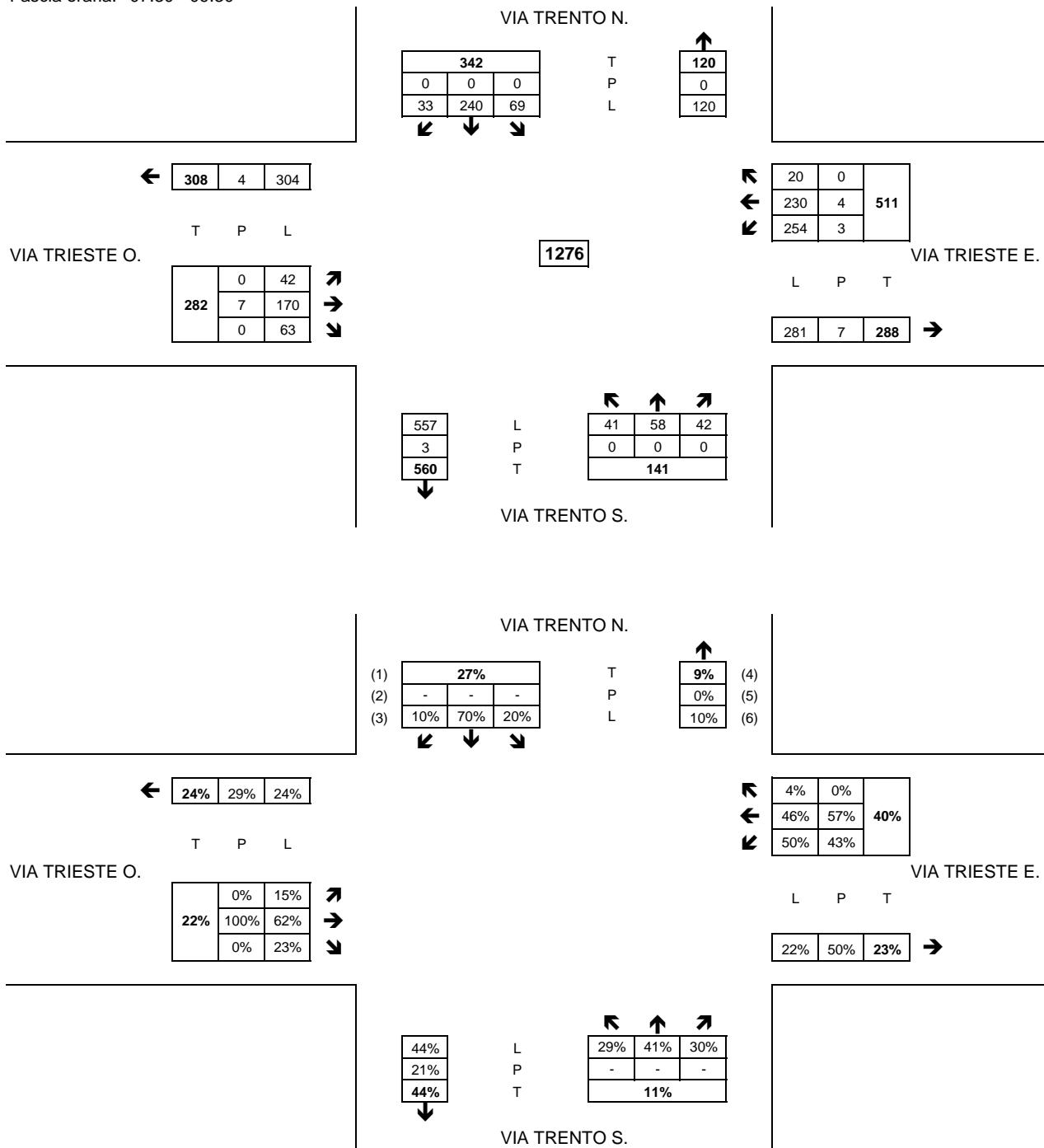
| origine | destinazione | 07.30 - 09.30 | | | 17.00 - 19.00 | | | 07.45 - 08.45 | | | 17.45 - 18.45 | | |
|-------------------|----------------|---------------|------|-------|---------------|------|-------|---------------|------|------|---------------|------|------|
| | | Leg. | Pes. | Tot. | Leg. | Pes. | Tot. | Leg. | Pes. | Tot. | Leg. | Pes. | Tot. |
| VIA TRIESTE O. | VIA TRENTO N. | 42 | 0 | 42 | 27 | 0 | 27 | 22 | 0 | 22 | 15 | 0 | 15 |
| VIA TRIESTE O. | VIA TRIESTE E. | 170 | 7 | 177 | 184 | 0 | 184 | 101 | 7 | 108 | 99 | 0 | 99 |
| VIA TRIESTE O. | VIA TRENTO S. | 63 | 0 | 63 | 59 | 0 | 59 | 31 | 0 | 31 | 27 | 0 | 27 |
| VIA TRENTO S. | VIA TRIESTE O. | 41 | 0 | 41 | 24 | 0 | 24 | 24 | 0 | 24 | 10 | 0 | 10 |
| VIA TRENTO S. | VIA TRENTO N. | 58 | 0 | 58 | 58 | 0 | 58 | 33 | 0 | 33 | 22 | 0 | 22 |
| VIA TRENTO S. | VIA TRIESTE E. | 42 | 0 | 42 | 40 | 0 | 40 | 22 | 0 | 22 | 27 | 0 | 27 |
| VIA TRIESTE E. | VIA TRENTO S. | 254 | 3 | 257 | 362 | 0 | 362 | 140 | 2 | 142 | 177 | 0 | 177 |
| VIA TRIESTE E. | VIA TRIESTE O. | 230 | 4 | 234 | 304 | 0 | 304 | 113 | 3 | 116 | 161 | 0 | 161 |
| VIA TRIESTE E. | VIA TRENTO N. | 20 | 0 | 20 | 43 | 0 | 43 | 11 | 0 | 11 | 24 | 0 | 24 |
| VIA TRENTO N. | VIA TRIESTE E. | 69 | 0 | 69 | 67 | 0 | 67 | 41 | 0 | 41 | 37 | 0 | 37 |
| VIA TRENTO N. | VIA TRENTO S. | 240 | 0 | 240 | 259 | 0 | 259 | 126 | 0 | 126 | 136 | 0 | 136 |
| VIA TRENTO N. | VIA TRIESTE O. | 33 | 0 | 33 | 30 | 0 | 30 | 14 | 0 | 14 | 18 | 0 | 18 |
| Tot. origine | VIA TRIESTE O. | 275 | 7 | 282 | 270 | 0 | 270 | 154 | 7 | 161 | 141 | 0 | 141 |
| | VIA TRENTO S. | 141 | 0 | 141 | 122 | 0 | 122 | 79 | 0 | 79 | 59 | 0 | 59 |
| | VIA TRIESTE E. | 504 | 7 | 511 | 709 | 0 | 709 | 264 | 5 | 269 | 362 | 0 | 362 |
| | VIA TRENTO N. | 342 | 0 | 342 | 356 | 0 | 356 | 181 | 0 | 181 | 191 | 0 | 191 |
| Tot. destinazione | VIA TRIESTE O. | 304 | 4 | 308 | 358 | 0 | 358 | 151 | 3 | 154 | 189 | 0 | 189 |
| | VIA TRENTO S. | 557 | 3 | 560 | 680 | 0 | 680 | 297 | 2 | 299 | 340 | 0 | 340 |
| | VIA TRIESTE E. | 281 | 7 | 288 | 291 | 0 | 291 | 164 | 7 | 171 | 163 | 0 | 163 |
| | VIA TRENTO N. | 120 | 0 | 120 | 128 | 0 | 128 | 66 | 0 | 66 | 61 | 0 | 61 |
| Totale ingressi | | 1.262 | 14 | 1.276 | 1.457 | 0 | 1.457 | 678 | 12 | 690 | 753 | 0 | 753 |
| Totale uscite | | 1.262 | 14 | 1.276 | 1.457 | 0 | 1.457 | 678 | 12 | 690 | 753 | 0 | 753 |

Con "Leg." si intendono i veicoli leggeri: autovetture e veicoli commerciali aventi massa complessiva < 3,5 t

Con "Pes." si intendono i veicoli commerciali aventi massa complessiva > 3,5 t

FIGURA 4.6.4.1
FLUSSI VEICOLARI NELLA FASCIA ORARIA DI PUNTA DEL MATTINO

LOCALITA': MEDA
 GIORNO: GIOVEDI' 18/10/2007
INTERSEZIONE: I9
 Fascia oraria: 07.30 - 09.30



- (1) Percentuale riferita al totale dei mezzi in ingresso all'intersezione
- (2) Percentuali riferite al totale dei mezzi pesanti in ingresso dal ramo
- (3) Percentuali riferite al totale dei mezzi leggeri in ingresso dal ramo
- (4) Percentuale riferita al totale dei mezzi in uscita dall'intersezione
- (5) Percentuale riferita al totale dei mezzi pesanti in uscita dall'intersezione
- (6) Percentuale riferita al totale dei mezzi leggeri in uscita dall'intersezione

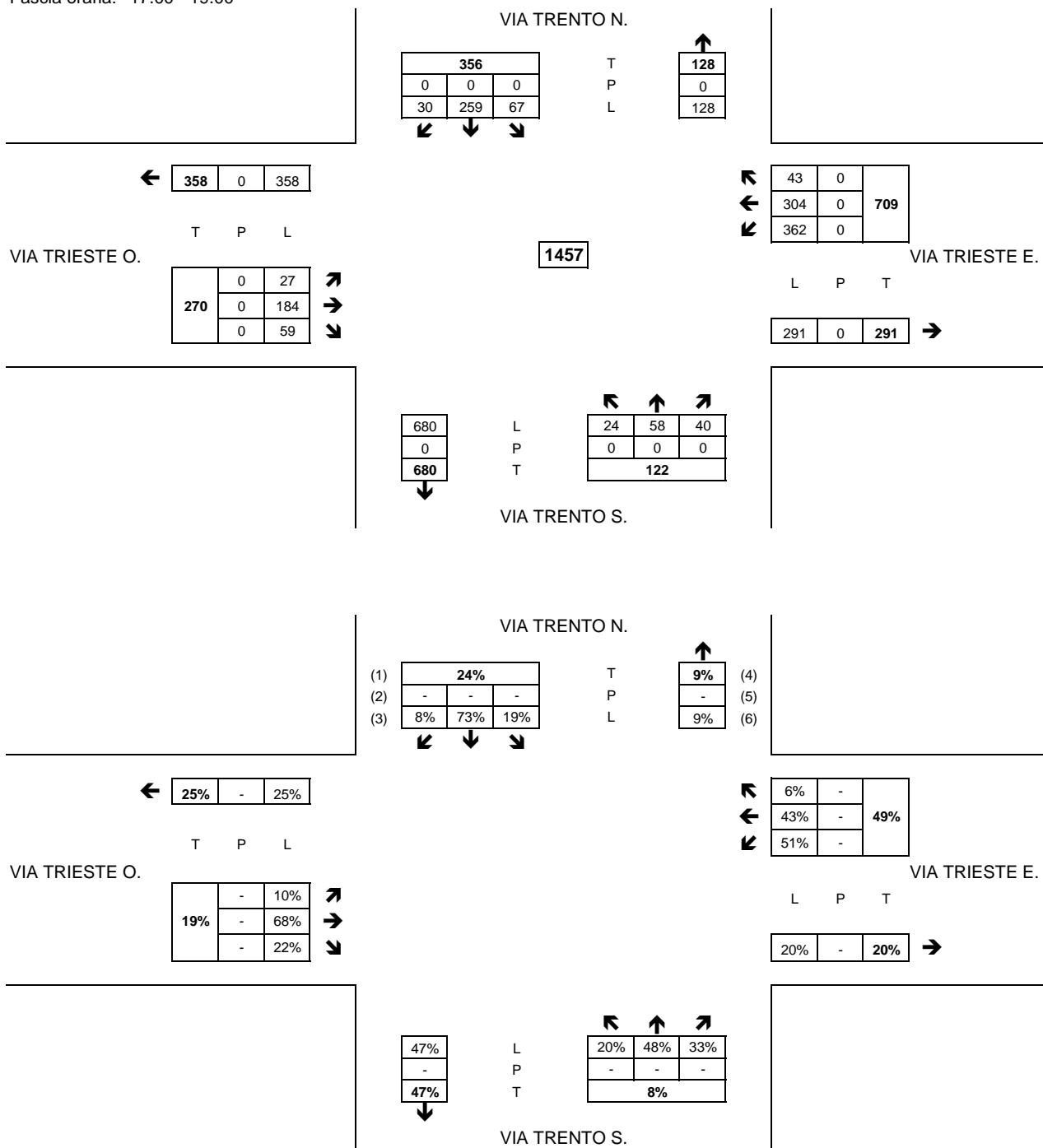
FIGURA 4.6.4.2
FLUSSI VEICOLARI NELLA FASCIA ORARIA DI PUNTA DEL MATTINO

LOCALITA': MEDA

GIORNO: GIOVEDI' 18/10/2007

INTERSEZIONE: 19

Fascia oraria: 17.00 - 19.00



(1) Percentuale riferita al totale dei mezzi in ingresso all'intersezione

(2) Percentuali riferite al totale dei mezzi pesanti in ingresso dal ramo

(3) Percentuali riferite al totale dei mezzi leggeri in ingresso dal ramo

(4) Percentuale riferita al totale dei mezzi in uscita dall'intersezione

(5) Percentuale riferita al totale dei mezzi pesanti in uscita dall'intersezione

(6) Percentuale riferita al totale dei mezzi leggeri in uscita dall'intersezione

5. LE CRITICITA' E LE LINEE DI INTERVENTO

La costruzione del quadro conoscitivo relativo al sistema della mobilità di Cabiate ha consentito di individuarne le principali caratteristiche e criticità, che vengono descritte di seguito con l'obiettivo di delineare i temi su cui lavorare nella successiva fase progettuale (linee di intervento).

Sono state individuate in particolare le seguenti tematiche:

- la **classificazione funzionale delle strade**: nello stato di fatto la gerarchia delle strade non sempre è evidente, come nel caso dell'asse stradale via Alfieri-via Buoazzi il cui potenziale ruolo "tangenziale" non è sfruttato al meglio a scapito di viale Repubblica. Risulta necessario definire un livello gerarchico per le strade, coerentemente con il ruolo svolto all'interno della rete (es. attraversamento, distribuzione, accesso, sosta), le caratteristiche geometrico-funzionali della sede viaria, il contesto insediativo attraversato e, in ultima analisi, il comportamento che gli utenti devono essere indotti/incentivati a seguire con particolare riferimento alla velocità di percorrenza;
- la necessità di **coordinamento con i due comuni confinanti** (Meda e Mariano Comense): il territorio comunale di Cabiate ricade in una situazione in cui non vi è soluzione di continuità alle urbanizzazioni. Sotto la spinta della domanda gli insediamenti si sono saldati e molti percorsi di attraversamento di Cabiate sono chiusi e raccordati all'esterno del territorio comunale. La gestione complessa della circolazione e della programmazione delle infrastrutture di mobilità deve essere concertata dalle diverse Amministrazioni alla ricerca delle soluzioni che possano garantire il più ampio grado di soddisfacimento;
- la **riqualificazione delle aree centrali**: tra gli obiettivi del Piano si evidenzia la necessità di riqualificare le aree centrali, compresa tra i due assi stradali nord-sud via Grandi-via Roma e viale Repubblica, dove sono concentrati i principali poli attrattori quali servizi pubblici, educativi, commerciali, la stazione FNM. Tale obiettivo è da conseguire intervenendo sullo schema di circolazione e sul sistema della sosta per ricavare spazi ciclo-pedonali;

- la **mobilità sostenibile – coerenza con le attività commerciali produttive diffuse**: in particolare le “Direttive per la redazione, adozione ed attuazione di piani urbani del traffico” individuano le “isole ambientali” come quei compatti del territorio urbano racchiusi tra strade classificate come viabilità principale. All’interno delle isole ambientali, devono essere ridotti i movimenti veicolari soprattutto per quanto concerne le relazioni di transito che devono comunque essere dirottate lungo la viabilità principale. Lo scopo della formazione di isole ambientali è quello di individuare e definire aree nelle quali i movimenti pedonali, la circolazione delle biciclette, la mobilità veicolare locale di attestazione siano prevalenti rispetto ai flussi di attraversamento;
- la **sosta**: relativamente al sistema della sosta non emergono particolari problematiche, in quanto l’offerta è complessivamente superiore alla domanda. Le condizioni di saturazione si hanno solo puntualmente, soprattutto su via Grandi. Le problematiche possono essere riassunte nella presenza di correnti di traffico “parassite” alla ricerca di stalli liberi, discontinuità di alcune aree di parcheggio in sede, che genera conflitti di manovra, e disciplina disomogenea in aree contigue;
- la **sinistrosità**: risulta necessario migliorare le **condizioni di sicurezza** a partire dagli ambiti in cui è stato riscontrato un più alto livello di sinistrosità (cfr. paragrafo 4.5). Si richiamano in particolare gli assi stradali via Grandi-via Roma, via Ariosto-via Milano, via Buozzi, ma soprattutto viale Repubblica;
- la **linea ferroviaria**, che costituisce una evidente barriera urbanistica alle normali relazioni urbane di mobilità. In Cabiate tutti gli attraversamenti veicolari della linea delle Ferrovie Nord Milano sono costituiti da passaggi a livello e non esistono sottopassaggi pedonali. I tempi di chiusura dei passaggi a livello, connessi al disegno delle sezioni di blocco e alla presenza della stazione sono rilevanti e provocano situazioni di congestione sulla rete viaria primaria locale;
- i servizi del **trasporto pubblico**: bisognerebbe rendere più appetibile il sistema del trasporto pubblico in modo da trasferirvi una quota parte del traffico veicolare privato. Si rileva la necessità di migliorare il comfort del servizio TPL mettendo in sicurezza le fermate degli autobus e migliorando le condizioni di accesso e di interscambio alla stazione ferroviaria;
- la circolazione delle **utenze deboli**, ovvero pedoni e ciclisti, non è sufficientemente tutelata: si avverte infatti l’esigenza di rendere i percorsi più sicuri grazie ad una rete ciclo-pedonale maggiormente connessa e funzionale alla domanda;

- la **segnaletica orizzontale e verticale**: sarà necessario un adeguamento della stessa al nuovo schema di circolazione previsto al fine di indirizzare i veicoli sui percorsi più consoni, soprattutto per l'attraversamento del centro e per l'accesso alle aree di sosta, limitando perciò l'entità delle correnti parassite esistenti.