

Comune di Sulbiate

Provincia di Monza e della Brianza



VARIANTE GENERALE PGT

Documento di Piano

Valutazione di sostenibilità dei carichi urbanistici sulla rete di mobilità

DdP – Volume IV_ Valutazione di sostenibilità dei carichi urbanistici sulla rete di mobilità

SINDACO

Della Torre Carla Alfonsa

ASSESSORE ALL'URBANISTICA/VICE SINDACO

Stucchi Guglielmo

RESPONSABILE DI PROCEDIMENTO

Maria Grazia Riva

FONTE

Ufficio Tecnico Comunale - Studio Viabilistico a Supporto del PGT

Adottato con Del. C.C.

Approvato con Del. C.C.



COMUNE DI SULBIATE

Provincia di Monza e della Brianza

STUDIO VIABILISTICO

VARIANTE GENERALE DEL PGT

VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ DEI CARICHI URBANISTICI SULLA RETE DI MOBILITÀ

TRM GROUP s.r.l.
Via Giuseppe Ferrari 39
20900 Monza (MB)
Tel. 039/3900237

ufficio.tecnico@trmgroup.org

www.trmgroup.org



Committente

Comune di Sulbiate

Titolo Elaborato	Elaborato	Revisione	Codice progetto	Nome file	Data
Studio Viabilistico	R01	B	2159	2159 Sv1 R01 RL GNR 001 B_Valutazione di sostenibilità dei carichi urbanistici sulla rete di mobilità.docx	luglio 2024
Questo elaborato non si può riprodurre né copiare, né comunicare a terze persone od a case concorrenti senza il nostro consenso. Da non utilizzare per scopi diversi da quello per cui è stato fornito.					

TRM GROUP s.r.l.

Direttore Generale

Dott. Paolo Galbiati

Direttore Tecnico – Area Pianificazione

Ing. Daniele Romanò

Responsabile di Commessa

Ing. Daniele Romanò

Responsabile Operativo

Ing. Eleonora Castellani

Collaboratori

Dott. Ing. Fabrizio Orlandi

Via Giuseppe Ferrari, 39 - 20900 Monza (MB)

Tel. 039/3900237 – e-mail: ufficio.tecnico@trmgroup.org – www.trmgroup.org

INDICE

1	PREMESSA	3	6.12	PIANO ATTUATIVO PAC1	44
2	IPOTESI DI LAVORO	4	6.13	PIANO ATTUATIVO PAC2	45
3	SISTEMA DELLA MOBILITÀ SU SCALA COMUNALE	5	6.14	PIANO ATTUATIVO PAC3	46
4	FLUSSI ATTUALMENTE CIRCOLANTI SULLA RETE STRADALE COMUNALE	7	6.15	PIANO ATTUATIVO PAR1	47
4.1	ANALISI DEI DATI TOMTOM	7	6.16	PIANO ATTUATIVO PAR2	48
4.1.1	EVOLUZIONE DEL CAMPIONE TOMTOM	7	6.17	PIANO ATTUATIVO PAR3	49
4.1.2	ANDAMENTO ORA DI PUNTA CAMPIONE TOMTOM	11	6.18	PIANO ATTUATIVO PAR4	50
4.1.3	ANDAMENTO GIORNALIERO DEL CAMPIONE TOMTOM	14	6.19	TABELLA RIEPILOGATIVA DEL TRAFFICO INDOTTO DALLE AREE DI INTERVENTO PREVISTE	51
4.1.4	CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE SU ANALISI DATI TOMTOM	17	7	DISTRIBUZIONE DEI FLUSSI INDOTTI SULLA RETE	52
4.2	RILIEVI DI TRAFFICO	17	8	VALUTAZIONE DELL'IMPATTO DEI FLUSSI INDOTTI SULLA RETE	55
4.3	IDENTIFICAZIONE DELL'ORA DI PUNTA	20	8.1	SCENARIO DI INTERVENTO	56
4.4	FLUSSOGRAMMI	23	8.1.1	ORA DI PUNTA DELLA MATTINA	56
4.5	ORA DI PUNTA DELLA MATTINA	24	8.1.2	ORA DI PUNTA DELLA SERA	58
4.6	ORA DI PUNTA DELLA SERA	26	8.2	DEFINIZIONE DEL LIVELLO DI SERVIZIO LUNGO LA RETE STRADALE DI PRIMO, SECONDO E TERZO LIVELLO	60
5	MODALITÀ DI CALCOLO DEI FLUSSI INDOTTI DAGLI INTERVENTI PREVISTI	28	9	CONCLUSIONI	63
5.1	DESTINAZIONE RESIDENZIALE	28	10	APPENDICE 1 – RILIEVI DI TRAFFICO	64
5.2	DESTINAZIONE TERZIARIA	28	10.1	INTERSEZIONE 1: SP177 / VIA ENRICO FERMI	65
5.3	DESTINAZIONE COMMERCIALE	28	10.2	INTERSEZIONE 2: VIA XXV APRILE / VIA I MAGGIO / VIA SULBIATE / VIALE CREMONESI	68
5.4	DESTINAZIONE RICETTIVA	28	10.3	INTERSEZIONE 3: VIA IV NOVEMBRE / VIALE CREMONESI	71
5.5	DESTINAZIONE PRODUTTIVA	29	10.4	INTERSEZIONE 4: VIA MANZONI / VIA IV NOVEMBRE / SP233	74
6	VALUTAZIONE DEI FLUSSI INDOTTI DAGLI INTERVENTI PREVISTI	30	10.5	INTERSEZIONE 5: VIA BIFFI / PIAZZA BERETTA	77
6.1	TIPOLOGIE DI FUNZIONI AMMESSE DAL PGT	31	11	APPENDICE 2 – DETTAGLIO TRAFFICO INDOTTO AMBITI DI INTERVENTO	80
6.2	AMBITO DI TRASFORMAZIONE AT1	33	12	INDICI	87
6.3	AMBITO DI TRASFORMAZIONE AT2	34	12.1	INDICE DELLE FIGURE	87
6.4	AMBITO DI TRASFORMAZIONE AT3	35	12.2	INDICE DELLE TABELLE	87
6.5	AMBITO DI TRASFORMAZIONE AT4	36	12.3	INDICE DEI GRAFICI	88
6.6	AMBITO DI TRASFORMAZIONE AT5	37			
6.7	AMBITO DI TRASFORMAZIONE AT6A E AT6B	38			
6.8	AMBITO DI TRASFORMAZIONE AT7	40			
6.9	AMBITO DI TRASFORMAZIONE AT8	41			
6.10	AMBITO DI TRASFORMAZIONE AT9	42			
6.11	AMBITO DI TRASFORMAZIONE AT10	43			

1 PREMESSA

Il presente documento è stato redatto con la finalità alla verifica, come prescritto nell'Allegato A del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), dei carichi urbanistici individuati dal PGT sulla rete della mobilità comunale.

Il documento è strutturato nelle seguenti parti:

- **ipotesi di lavoro a base della valutazione:** si esplicano le scelte progettuali, i criteri di base e le assunzioni generali su cui si basa il calcolo del potenziale traffico generato dalle aree di trasformazione e dai piani attuativi individuati dal PGT;
- **sistema della mobilità su scala comunale:** si descrivono le infrastrutture stradali comunali e la rete principali circostanti;
- **flussi attualmente circolanti sulla rete stradale:** si riportano i flussi di traffico rilevati sui principali assi della viabilità comunale;
- **modalità di calcolo dei flussi indotti:** si riportano i criteri di calcolo del traffico potenzialmente indotto per ciascuna funzione urbanistica, come definiti nell'Allegato A del PTCP;
- **valutazione dei flussi indotti dagli interventi previsti:** per ciascun intervento previsto viene calcolato il traffico potenzialmente indotto dalle nuove funzioni per l'ora di punta del mattino e della sera di un giorno feriale tipo così come indicato all'interno dell'Allegato A del PTCP di Monza e della Brianza;
- **distribuzione dei flussi indotti sulla rete:** si definiscono i criteri della distribuzione del traffico indotto sulla rete comunale;
- **valutazione degli impatti viabilistici sulla rete stradale principale:** si valuta l'impatto complessivo degli interventi urbanistici in termini di incremento di flussi circolanti e di utilizzo della capacità di deflusso degli archi sui principali assi stradali comunali.

Si precisa che le valutazioni degli impatti viabilistici sulla rete stradale principale sono state effettuate considerando la contemporanea attivazione di tutti gli ambiti e sulla base di ipotesi ragionevolmente assunte.

Ulteriori approfondimenti di dettaglio si prevede vengano sviluppati nel momento dell'attuazione dei singoli comparti, avendo quindi evidenza delle funzioni/superfici effettivamente previste e la localizzazione corretta dei punti di accesso.

2 IPOTESI DI LAVORO

L'Allegato A del PTCP di Monza e della Brianza introduce un modello previsionale che ha lo scopo di individuare gli effetti sulla rete di mobilità comunale e, in particolar modo, su quella provinciale di ciascun ambito soggetto a pianificazione attuativa del PGT. Le principali trasformazioni con ricadute sulla rete di mobilità sono individuate dal PGT di Sulbiate all'interno del Documento di Piano (DdP) e del Piano delle Regole (PdR).

Il modello di valutazione proposto dal PTCP si basa sulla superficie lorda massima di ciascun ambito, suddivisa per funzione rigidamente compartimentata (residenziale, commerciale, terziario, produttivo e ricettivo), da cui si stima il relativo traffico indotto.

Inoltre, valgono le seguenti assunzioni:

- **la rete stradale di progetto coincide cautelativamente con quella attuale, al netto del nuovo collegamento proposto dal PGT tra via Biffi e via Manzoni** su cui si affacciano gli ambiti AT10, AT6a e AT6b. Qualora i nuovi collegamenti previsti dalle previsioni di piano, venissero effettivamente realizzati, gli effetti sulla rete attuale saranno migliorativi in termini di riduzione dei flussi circolanti. Si considera quindi la situazione infrastrutturale maggiormente penalizzante;
- **tutti gli ambiti vengono completamente realizzati;**
- **tutti i flussi indotti sono da considerarsi aggiuntivi rispetto al traffico attualmente circolante**, e non sono contemplate riduzioni dovute alla combinazione di funzioni adiacenti (nuove o già esistenti);
- all'interno di ciascun ambito **si considera l'insediamento delle funzioni ammesse;**
- qualora siano presenti dei criteri di premialità in termini di volumetrie aggiuntive, si ipotizza che vengano sempre interamente sfruttati;
- assenza di linee di forza del Trasporto Pubblico, per le funzioni in cui l'utilizzo dell'auto da parte dei residenti/addetti dipende dalla presenza del Trasporto Pubblico (residenziale e terziario);
- per quanto riguarda le funzioni commerciali, si considera la realizzazione di una struttura per ciascuna tipologia ammessa, considerando la massima Superficie di Vendita (SV) ammissibile per ciascuna tipologia;
- ai fini del calcolo del traffico di veicoli pesanti per le funzioni produttive si assume che:
 - l'indice di edificabilità sia pari al 60%;
 - cautelativamente il valore calcolato di traffico indotto sia da intendersi sia in ingresso che in uscita (e non come flusso bidirezionale);
 - ogni mezzo pesante equivale a 2 veicoli equivalenti;
- per quanto riguarda le strutture commerciali si assume che:
 - durante l'ora di punta mattutina il traffico indotto sia prevalentemente costituito dai movimenti degli addetti, mentre durante l'ora di punta serale il traffico indotto sia prevalentemente costituito dalla clientela;
 - durante l'ora di punta mattutina il traffico inerente agli addetti sia in ingresso al comparto;
 - nell'ora di punta della sera il 60% dei flussi inerenti alla clientela sia in ingresso al comparto e il 40% in uscita, coerentemente con quanto contenuto nella normativa regionale di Regione Lombardia sul commercio (relativa alle GSV);
 - in assenza di ulteriori specificazioni, rispetto al totale della funzione commerciale, ragionevolmente il 50% delle superfici di vendita (SV) sia destinata a merci alimentari e il 50% a merci non alimentari; infatti, se si fosse considerato il 100% di superficie commerciale alimentare si sarebbe creata un'eccessiva e impropria distribuzione di funzioni commerciali alimentari non sostenibili dal territorio;
 - la Superficie di Vendita corrisponda al 75% della Superficie Lorda.

3 SISTEMA DELLA MOBILITÀ SU SCALA COMUNALE

Il Comune di Sulbiate è localizzato nel quadrante nord-est della provincia di Monza e Brianza.

L'asse stradale principale è la strada provinciale SP177, con andamento nord-sud, tra Bellusco e Usmate Velate. La SP177 divide il paese dalla frazione di Cascina Cà. L'altra strada provinciale che passa all'interno del territorio comunale è la SP210 (via Biffi e via Manzoni nel centro abitato) e che costituisce l'asse d'accesso alla zona produttiva di Sulbiate Superiore e il collegamento tra Sulbiate Superiore e la SP233 in località c.na Orobona. Inoltre, nella zona industriale sud in prossimità del confine comunale, il territorio è attraversato per un breve tratto dalla SP156.

All'interno del centro abitato di Sulbiate gli assi stradali di maggior rilevanza sono posti lungo gli itinerari:

- via IV Novembre – via Cremonesi – via XXV Aprile, di raccordo tra la SP210, SP233 e SP177, oltre che tra Sulbiate Superiore e Sulbiate Inferiore,
- via Verdi, di collegamento tra Sulbiate Superiore e Aicurzio, e principale direttrice di collegamento tra Sulbiate superiore e la SP177.

Gli assi urbani di rilevanza secondaria sono via Fermi, di collegamento tra la SP177 e Sulbiate Inferiore e via Madre Laura, di collegamento tra i centri di Sulbiate Superiore e Sulbiate Inferiore.

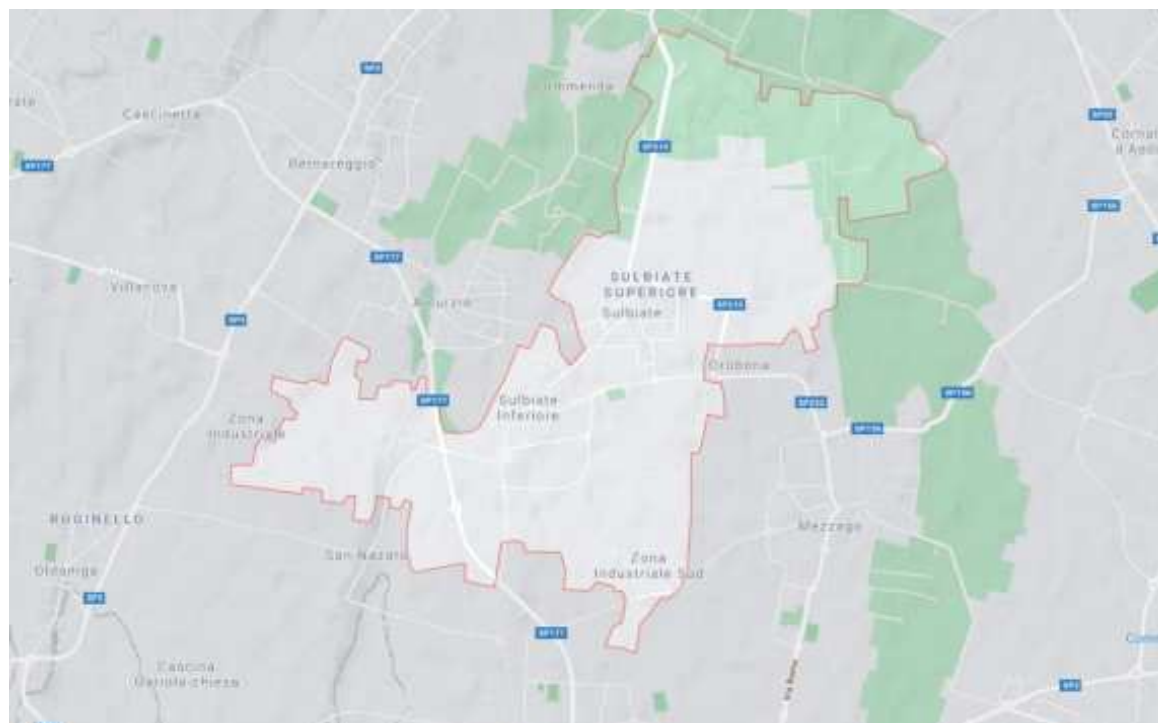


Figura 1 – Inquadramento viabilistico locale

L'immagine seguente rappresenta un estratto dal PTCP di Monza e della Brianza, Tavola 12 – Schema di Assetto della rete stradale nello Scenario di Piano. Dalla tavola emerge che il territorio di Sulbiate è attraversato da una Strada extraurbana secondaria e viabilità urbana principale di III° livello esistente da nord a sud e da l'ipotesi di un nuovo tracciato dell'Autostrada Pedemontana da ovest ad est e relative opere correlate.

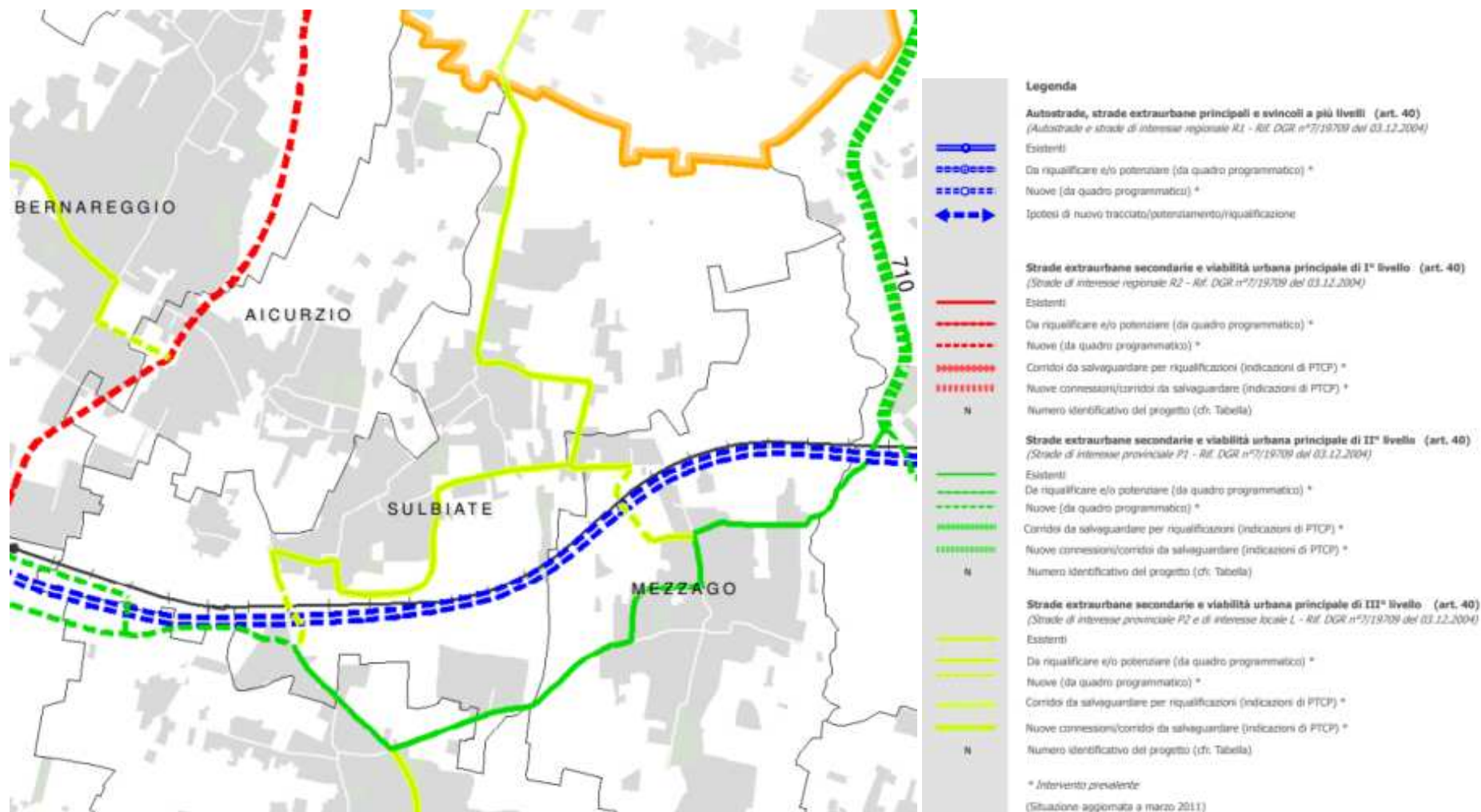


Figura 2 – PTCP di Monza e della Brianza – Stralcio Tav. 12 – Schema di Assetto della rete stradale nello Scenario di Piano.

4 FLUSSI ATTUALMENTE CIRCOLANTI SULLA RETE STRADALE COMUNALE

Per la valutazione della mobilità veicolare lungo i principali assi stradali comunali sono state effettuate due tipologie di analisi:

- analisi dei dati TomTom;
- esecuzione di una campagna di indagine di traffico effettuata dalla società TRM nel mese di maggio 2024.

4.1 ANALISI DEI DATI TOMTOM

Nel documento presentato per la variante generale al Piano di Governo del Territorio (P.G.T.) con delibera numero 27 del 25/07/2023 la valutazione della mobilità veicolare lungo gli assi stradali è stata eseguita utilizzando dati di traffico rilevati nel maggio-giugno 2021.

In questo paragrafo si riporta un approfondimento sulla validità di tali dati relazionandoli con i dati TomTom. In particolare, l'analisi dei dati TomTom si sviluppa esaminando i seguenti aspetti:

- evoluzione del campionamento TomTom;
- andamento ora di punta campione TomTom;
- andamento giornaliero del campione TomTom;
- andamento mensile del campione TomTom.

La piattaforma TomTom, sviluppata da una società che produce sistemi di navigazione satellitare per motoveicoli, autoveicoli, mezzi pesanti e autobus, utilizza i ricevitori GPS (integrati o esterni) installati sui veicoli per fornire, tra gli altri, matrici origine – destinazione, tempi di percorrenza sugli archi stradali e varie statistiche di velocità sulla base del campione veicolare dotato della tecnologia GPS. Il dato TomTom è disponibile per tutti i giorni dell'anno e per tutte le 24 ore del giorno, fermo restando che il tasso di campionamento disponibile può variare (essere più o meno numeroso) a seconda del tipo di strada considerata e dell'orario selezionato. La procedura di estrazione dei dati TomTom permette una grande flessibilità nella scelta dei giorni, delle fasce orarie e dei percorsi da analizzare.

Mediante l'utilizzo dei Big Data forniti dalla piattaforma TomTom, è stato possibile analizzare l'andamento del traffico durante un giorno medio feriale e fine settimana medio osservando il campionamento dei veicoli che percorrono i tratti stradali analizzati.

4.1.1 EVOLUZIONE DEL CAMPIONE TOMTOM

In questo paragrafo viene illustrata l'evoluzione del campione TomTom nei vari anni pre-pandemia e post-pandemia, per confrontarlo con quello del periodo in cui sono stati effettuati i rilievi contenuti nel documento presentato nel 2023 (cui fa riferimento ai rilievi eseguiti nel maggio-giugno 2021), al fine di illustrare come la scelta del flusso veicolare di progetto ricavato da tali rilievi sia in linea con la crescita del campione.

Per supportare questa dimostrazione vengono riportati in seguito diversi esempi di andamenti di tassi di campionamento relativi a rilievi presenti nella banca dati di TRM in periodi pre-pandemia e post-pandemia.

Per valutare il tasso di campionamento è stato estratto il relativo campione TomTom dei vari assi e successivamente confrontato con i dati disponibili dai rilievi, per le ore di punta della mattina e della sera.

In particolare, il tasso di campionamento è stato valutato per le seguenti sezioni:

- Viale Edison – Sesto San Giovanni (MI);
- Viale Scarampo – Milano (MI);
- SP20/8 – Carugate (MB).

Facendo riferimento alle tabelle e ai relativi grafici riportati di seguito, **si può notare che il tasso di campionamento TomTom in relazione ai rilievi effettuati da TRM ha un andamento crescente negli anni. Ciò non sta a dimostrare che il traffico aumenti, ma che aumenta il numero di veicoli tracciati dal sistema TomTom.**

Ora di Punta Rilevata	viale Edison - Sesto San Giovanni								
	nov-17			ott-21			dic-22		
	Volumi Rilevati	Campione TomTom	Tasso Campionamento	Volumi Rilevati	Campione TomTom	Tasso Campionamento	Volumi Rilevati	Campione TomTom	Tasso Campionamento
Mattina (08:00-09:00)	1158	45	3,9%	1317	109	8,3%	1137	134	11,8%
Sera (18:00-19:00)	1103	47	4,3%	1158	90	7,8%	1193	125	10,4%

Tabella 1 – Tasso di campionamento TomTom per viale Edison – Sesto San Giovanni



Grafico 1 – Evoluzione del tasso di campionamento TomTom per viale Edison – Sesto San Giovanni

Ora di Punta Rilevata	viale Scarampo - Milano					
	nov-18			dic-23		
	Volumi Rilevati	Campione TomTom	Tasso Campionamento	Volumi Rilevati	Campione TomTom	Tasso Campionamento
Mattina (08:00-09:00)	4.384	416	9,5%	3.902	780	20,0%
Sera (18:00-19:00)	3.698	295	8,0%	3.717	664	17,9%

Tabella 2 – Tasso di campionamento TomTom per viale Scarampo – Milano

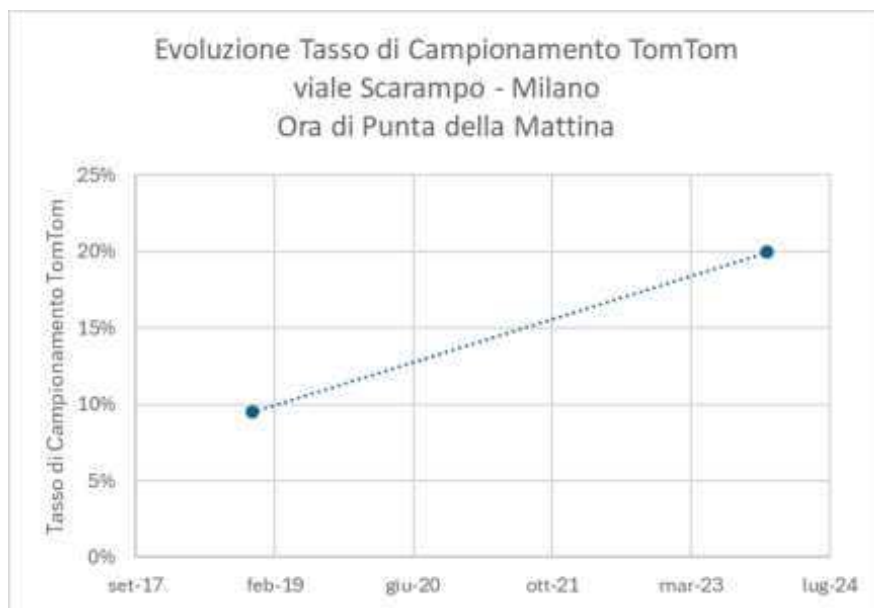


Grafico 2 – Evoluzione del tasso di campionamento TomTom per viale Scarampo – Milano

Ora di Punta Rilevata	SP208 - Carugate								
	giu-18			mag-19			mag-22		
	Volumi Rilevati	Campione TomTom	Tasso Campionamento	Volumi Rilevati	Campione TomTom	Tasso Campionamento	Volumi Rilevati	Campione TomTom	Tasso Campionamento
Sera (17:00-18:00)	2929	117	4,0%	3.030	157	5,2%	2.942	239	8,1%

Tabella 3 – Tasso di campionamento TomTom per la SP208 – Carugate



Grafico 3 – Evoluzione del tasso di campionamento TomTom per la SP208 – Carugate

4.1.2 ANDAMENTO ORA DI PUNTA CAMPIONE TOMTOM

Nel presente paragrafo si riporta l'andamento del campione TomTom in riferimento all'ora di punta della mattina e della sera, relativo agli assi di maggior rilevanza del comune di Sulbiate (MB) analizzati nello studio viabilistico.

Nell'immagine seguente si riportano gli assi stradali analizzati:

- SP177 asse verde;
- via Sulbiate / viale Cremonesi / via IV Novembre: asse magenta;
- SP210 / SP233 asse ciano.



Figura 3 – Principali assi stradali di Sulbiate analizzati

Tramite la piattaforma TomTom è stato ricavato per ognuno degli assi di maggior rilevanza del comune di Sulbiate (MB) il relativo campione di traffico durante i giorni feriali per i seguenti periodi:

- Novembre 2019;
- Gennaio 2020;
- Maggio-Giugno 2021;
- Giugno 2022;
- Giugno 2023.

Per ognuno di questi periodi è stato estratto il relativo andamento giornaliero del campione TomTom, ricavandone successivamente il valore nell'ora di punta della mattina e della sera.

Nei seguenti grafici viene rappresentata l'evoluzione del campione TomTom nei vari anni e nelle relative ore di punta della mattina e della sera.

In verde è indicato il campione TomTom coincidente con il periodo nel quale sono stati effettuati i rilievi di traffico del 2021.



Grafico 4 – Andamento del campione TomTom nell’ora di punta della mattina lungo la SP177



Grafico 6 – Andamento del campione TomTom nell’ora di punta della mattina lungo via Sulbiate / viale Cremonesi / via IV Novembre



Grafico 5 – Andamento del campione TomTom nell’ora di punta della sera lungo la SP177



Grafico 7 – Andamento del campione TomTom nell’ora di punta della sera lungo via Sulbiate / viale Cremonesi / via IV Novembre



Grafico 8 – Andamento del campione TomTom nell'ora di punta della mattina lungo la SP210/SP233



Grafico 9 – Andamento del campione TomTom nell'ora di punta della sera lungo la SP210/SP233

Da una prima analisi si può notare come vi è una tendenza di crescita del campione TomTom nei vari anni, dal 2019 al 2023. In particolare, il dato relativo a maggio-giugno 2021 (coincidente con il periodo in cui sono stati effettuati i rilievi di traffico) risulta in linea con la tendenza di crescita derivante dalle osservazioni effettuate nei periodi pre-pandemia (2019-2020) e post-pandemia (2022-2023). Tale andamento è in analogia a quanto

osservato nell'analisi del tasso di campionamento del dato TomTom illustrato nel paragrafo 4.1.1. Pertanto, essendo in linea con la crescita e non avendo distorsioni, significa che i dati di traffico rilevati nel maggio-giugno 2021 non risentono di eventuali anomalie dovute alla pandemia da Covid-19 e possono essere ritenuti validi per rappresentare il traffico che caratterizza l'area di studio.

4.1.3 ANDAMENTO GIORNALIERO DEL CAMPIONE TOMTOM

Di seguito si riporta la distribuzione giornaliera del campione TomTom relativo ai principali assi stradali del comune di Sulbiate (MB).

È stato estratto il campione TomTom e valutata la relativa distribuzione bidirezionale giornaliera del traffico nel giorno medio feriale per i seguenti periodi:

- Novembre 2019;
- Gennaio 2020;
- Maggio 2021;
- Giugno 2021;
- Giugno 2022;
- Giugno 2023.

Le tabelle e i grafici seguenti mostrano i risultati ottenuti.

Fascia Oraria	SP177 - Andamento Traffico Feriale Campione TomTom Campione [veicoli / ora]					
	NOV 2019	GEN 2020	MAG 2021	GIU 2021	GIU 2022	GIU 2023
	Bidirezionale	Bidirezionale	Bidirezionale	Bidirezionale	Bidirezionale	Bidirezionale
00:00 - 01:00	4	4	1	5	5	8
01:00 - 02:00	1	1	1	2	3	4
02:00 - 03:00	0	0	0	0	1	2
03:00 - 04:00	0	0	0	0	1	1
04:00 - 05:00	1	1	1	1	1	1
05:00 - 06:00	4	5	5	4	6	7
06:00 - 07:00	12	14	12	14	18	14
07:00 - 08:00	40	42	41	38	42	37
08:00 - 09:00	45	43	52	51	55	55
09:00 - 10:00	32	29	36	38	39	38
10:00 - 11:00	28	28	32	32	36	35
11:00 - 12:00	26	27	33	34	32	35
12:00 - 13:00	25	29	32	34	28	36
13:00 - 14:00	28	29	33	31	33	38
14:00 - 15:00	34	33	41	38	38	42
15:00 - 16:00	27	32	41	35	36	37
16:00 - 17:00	32	36	44	43	39	39
17:00 - 18:00	41	43	51	48	52	53
18:00 - 19:00	44	40	52	50	54	56
19:00 - 20:00	34	30	39	44	44	44
20:00 - 21:00	24	22	20	26	28	32
21:00 - 22:00	16	14	14	17	19	21
22:00 - 23:00	10	10	9	11	15	16
23:00 - 24:00	7	7	4	9	12	13
Totale	516	520	593	606	638	663

Tabella 4 – Andamento giornaliero del traffico lungo la SP177

Fascia Oraria	via Sulbiate / viale Cremonesi / via IV Novembre - Andamento Traffico Feriale Campione TomTom Campione [veicoli / ora]					
	NOV 2019	GEN 2020	MAG 2021	GIU 2021	GIU 2022	GIU 2023
	Bidirezionale	Bidirezionale	Bidirezionale	Bidirezionale	Bidirezionale	Bidirezionale
00:00 - 01:00	1	1	0	1	2	2
01:00 - 02:00	0	0	0	1	1	1
02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0
03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0
04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0
05:00 - 06:00	0	1	1	1	1	2
06:00 - 07:00	2	1	2	3	4	3
07:00 - 08:00	10	9	9	8	9	11
08:00 - 09:00	6	7	7	7	12	11
09:00 - 10:00	5	6	7	7	10	9
10:00 - 11:00	5	5	6	7	7	7
11:00 - 12:00	5	5	7	7	7	7
12:00 - 13:00	5	7	7	7	6	8
13:00 - 14:00	6	5	6	6	7	9
14:00 - 15:00	6	5	8	6	6	8
15:00 - 16:00	5	5	6	7	7	8
16:00 - 17:00	6	6	8	7	9	9
17:00 - 18:00	8	8	10	10	13	11
18:00 - 19:00	9	8	10	11	15	12
19:00 - 20:00	8	8	9	10	11	10
20:00 - 21:00	5	4	5	6	8	8
21:00 - 22:00	2	2	3	4	4	6
22:00 - 23:00	2	2	3	3	4	4
23:00 - 24:00	2	2	1	3	3	3
Totale	98	96	115	122	148	148

Tabella 5 – Andamento giornaliero del traffico lungo via Sulbiate / viale Cremonesi / via IV Novembre

Fascia Oraria	SP210 / SP233 - Andamento Traffico Feriale Campione TomTom Campione [veicoli / ora]					
	NOV 2019	GEN 2020	MAG 2021	GIU 2021	GIU 2022	GIU 2023
	Bidirezionale	Bidirezionale	Bidirezionale	Bidirezionale	Bidirezionale	Bidirezionale
00:00 - 01:00	0	0	0	1	1	1
01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	1
02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0
03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0
04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0
05:00 - 06:00	1	1	1	1	1	2
06:00 - 07:00	2	2	3	4	3	3
07:00 - 08:00	11	10	12	9	10	12
08:00 - 09:00	10	10	14	14	14	13
09:00 - 10:00	7	7	9	9	10	9
10:00 - 11:00	7	7	8	8	8	8
11:00 - 12:00	7	6	8	8	7	7
12:00 - 13:00	7	7	9	9	10	11
13:00 - 14:00	9	9	10	9	10	11
14:00 - 15:00	8	8	11	9	8	10
15:00 - 16:00	7	7	8	8	8	10
16:00 - 17:00	7	7	11	10	11	12
17:00 - 18:00	11	12	14	13	15	16
18:00 - 19:00	10	9	15	15	15	14
19:00 - 20:00	7	7	8	9	10	10
20:00 - 21:00	3	3	4	6	7	7
21:00 - 22:00	2	2	3	3	4	4
22:00 - 23:00	2	2	1	2	3	4
23:00 - 24:00	1	1	1	2	2	2
Totale	119	118	151	150	160	169

Tabella 6 – Andamento giornaliero del traffico lungo la SP210/SP233

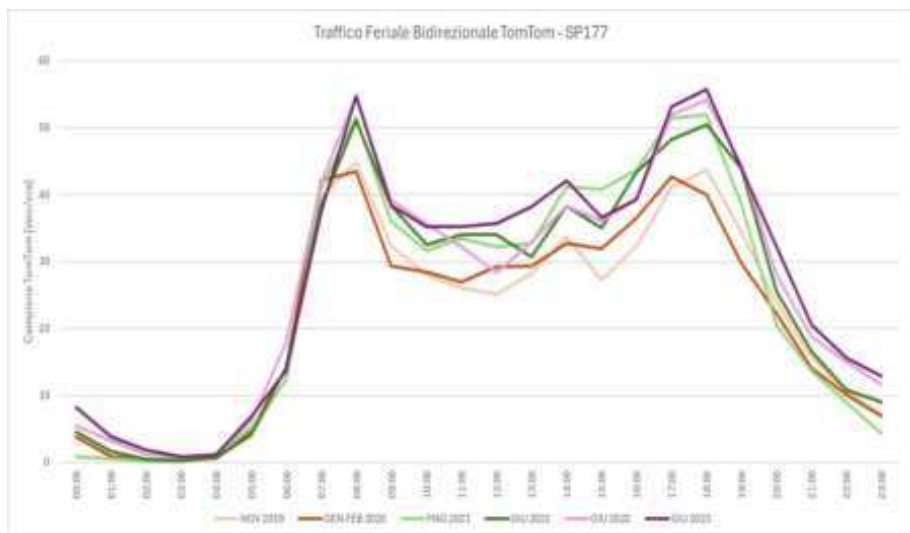


Grafico 10 – Andamento giornaliero del traffico lungo la SP177

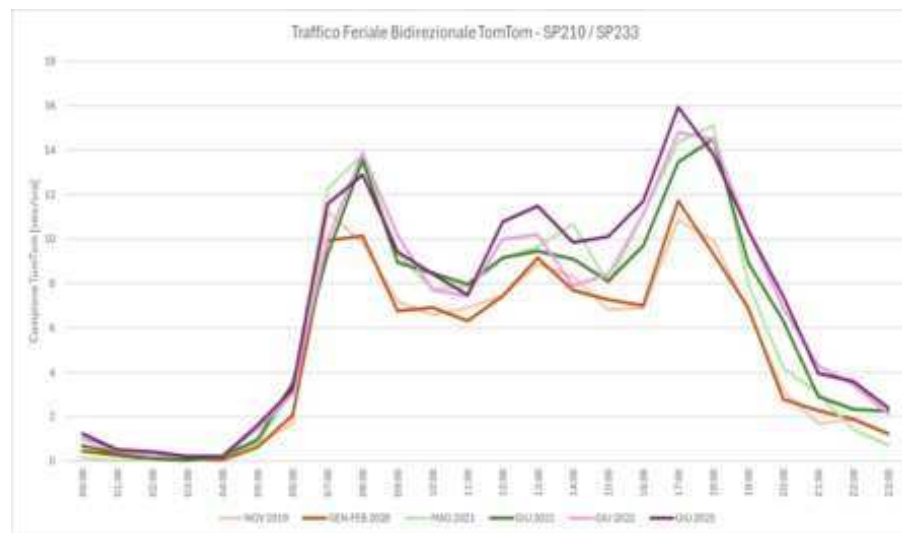


Grafico 12 – Andamento giornaliero del traffico lungo la SP210/SP233

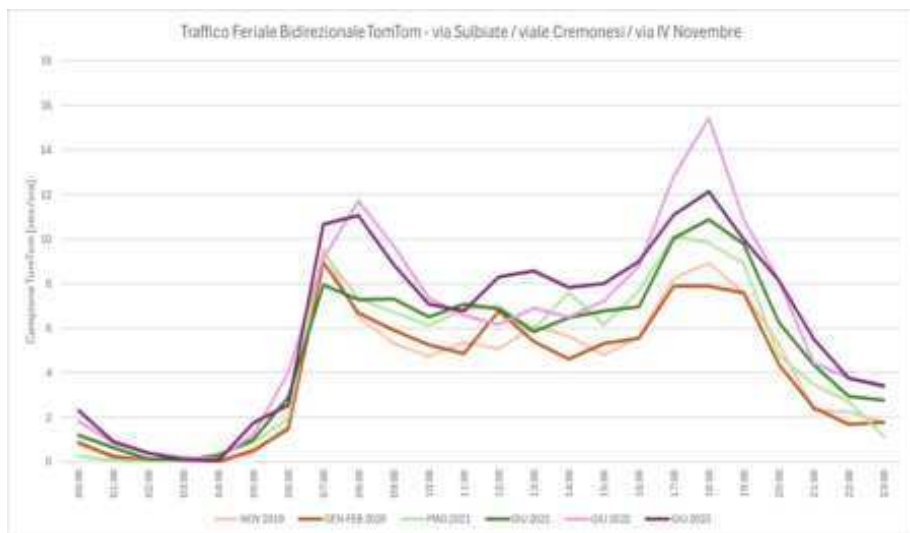


Grafico 11 – Andamento giornaliero del traffico lungo via Sulbiate / viale Cremonesi / via IV Novembre

Analizzando i risultati riportati nelle tabelle precedenti, tramite l'aiuto dei relativi grafici si può notare che **l'andamento del traffico giornaliero è simile in tutti e tre gli assi stradali analizzati, evidenziando un picco nelle ore della mattina e un picco nelle ore della sera.**

In particolare, si osserva che i dati relativi al 2021 sono compresi tra i valori del periodo pre-pandemia (2019-2020) e del post-pandemia (2022-2023), pertanto l'andamento del campione giornaliero rispecchia l'andamento crescente del campione TomTom nelle ore di punta come illustrato nel Paragrafo 4.1.2. Inoltre, tale andamento è in linea con il trend di crescita del tasso di campionamento riscontrato nei vari siti analizzati nella regione Lombardia, come illustrato nel Paragrafo 4.1.1. Si ricorda che l'aumento del tasso di campionamento non sta a significare necessariamente un incremento di traffico, quanto più un aumento dei veicoli tracciati dal sistema TomTom.

Ciò posto è possibile affermare che i rilievi effettuati nel maggio-giugno 2021 non sembrano essere affetti da distorsioni conseguenti alla pandemia e quindi sono rappresentativi del normale traffico circolante sulla rete all'interno dell'area di studio.

4.1.4 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE SU ANALISI DATI TOMTOM

Nonostante nei paragrafi precedenti sia evidente che i rilievi effettuati nel maggio-giugno 2021 sono rappresentativi del normale traffico circolante sulla rete all'interno dell'area di studio, **si è scelto di effettuare un'ulteriore campagna di indagine di traffico nel mese di maggio 2024 accogliendo le prescrizioni del parere della Provincia di Monza e della Brianza pervenute con protocollo n. 453/2024 del 04/01/2024.**

Nel paragrafo seguente si riportano quindi i dati di traffico raccolti nella campagna di indagine effettuata nel mese di maggio 2024 e quindi poi utilizzati nel proseguo dell'analisi.

4.2 RILIEVI DI TRAFFICO

In aggiunta alle analisi TomTom è stata eseguita una campagna di indagine alle seguenti intersezioni in un giorno feriale del mese di maggio 2024 nella fascia bioraria mattutina dalle 07:00 alle 09:00 e nella fascia serale dalle 17:00 alle 19:00:

- Intersezione 1: SP177 / via Enrico Fermi;
- Intersezione 2: via XXV Aprile / via I Maggio / via Sulbiate / viale Cremonesi;
- Intersezione 3: via IV Novembre / viale Cremonesi;
- Intersezione 4: via Manzoni / via IV Novembre / SP233;
- Intersezione 5: via Biffi / Piazza Beretta.

I dati delle manovre di svolta sono stati raccolti ad intervalli di 15 minuti, in modo da individuare eventuali picchi di traffico. I dati raccolti sono stati classificati per le seguenti classi veicolari:

- Biciclette;
- Motoveicoli;
- Autoveicoli;
- Veicoli commerciali leggeri;
- Veicoli commerciali medi;
- Veicoli commerciali pesanti;
- Autobus.

L'immagine seguente mostra un esempio di veicoli appartenenti a ciascuna classe veicolare rilevata.



Figura 4 – Esempi di veicoli appartenenti a ciascuna classe veicolare rilevata

La localizzazione delle intersezioni indagate è riportata nella seguente figura.



Figura 5 – Localizzazione delle intersezioni rilevate

Per il dettaglio dei dati rilevati, si rimanda all'Appendice – rilievi di traffico.

4.3 IDENTIFICAZIONE DELL'ORA DI PUNTA

Al fine di verificare le condizioni di massimo carico sulla rete stradale analizzata, sulla base dei dati di traffico rilevati sono state individuate le effettive ore di punta del mattino e della sera di un giorno feriale.

Per l'identificazione delle due ore di punta si sono considerati i flussi in ingresso alla rete stradale analizzata. La figura seguente mostra le sezioni in ingresso utilizzate per il calcolo delle ore di massimo carico.

In particolare, le ore di punta sono state determinate considerando i flussi veicolari in termini di veicoli equivalenti, utilizzando per ciascuna classe veicolare rilevata i seguenti coefficienti di omogeneizzazione:

- **motoveicoli:** ciclomotori e motocicli, pari a 0,5 veicoli equivalenti;
- **veicoli leggeri:** autoveicoli e veicoli commerciali inferiori a 3,5 t a pieno carico, pari a 1 veicolo equivalente;
- **veicoli pesanti:** veicoli commerciali oltre 3,5 t a pieno carico, pari a 2 veicoli equivalenti.

Alla pagina seguente si riportano i risultati delle elaborazioni per il calcolo delle ore di punta.



Figura 6 – Identificazione dell'ora di punta – Sezioni in ingresso alla rete

L'ora di punta mattutina risulta essere 07:30-08:30 con 3,338 veicoli equivalenti in ingresso alla rete.

DEFINIZIONE DELL'ORA DI PUNTA (veic. Eq.)		ORA DI PUNTA DELLA MATTINA		
INTERSEZIONE	SEZIONI	07:00 - 08:00	07:30 - 08:30	08:00 - 09:00
INT.1	1A - SP177 nord	553	642	590
	1B - via Fermi ovest	120	157	130
	1C - SP177 sud	399	433	397
	1D - via Fermi est	200	204	189
INT.2	2A - via XXV aprile	174	185	146
	2B - via I maggio	55	62	33
	2C - via Sulbiate	83	108	111
	2D - viale Cremonesi	87	108	98
INT.3	3A - via IV novembre ovest	78	95	86
	3B - viale Cremonesi	93	109	96
	3C - via IV novembre est	111	131	106
INT.4	4A - via Manzoni	133	181	150
	4B - via IV novembre	128	150	134
	4C - SP233	159	174	134
INT.5	5A - via Biffi	185	257	195
	5B - Piazza Beretta ovest	158	200	164
	5C - Piazza Beretta est	128	145	116
TOTALE		2,839	3,338	2,871

Tabella 7 – Ora di punta mattutina – Veicoli equivalenti

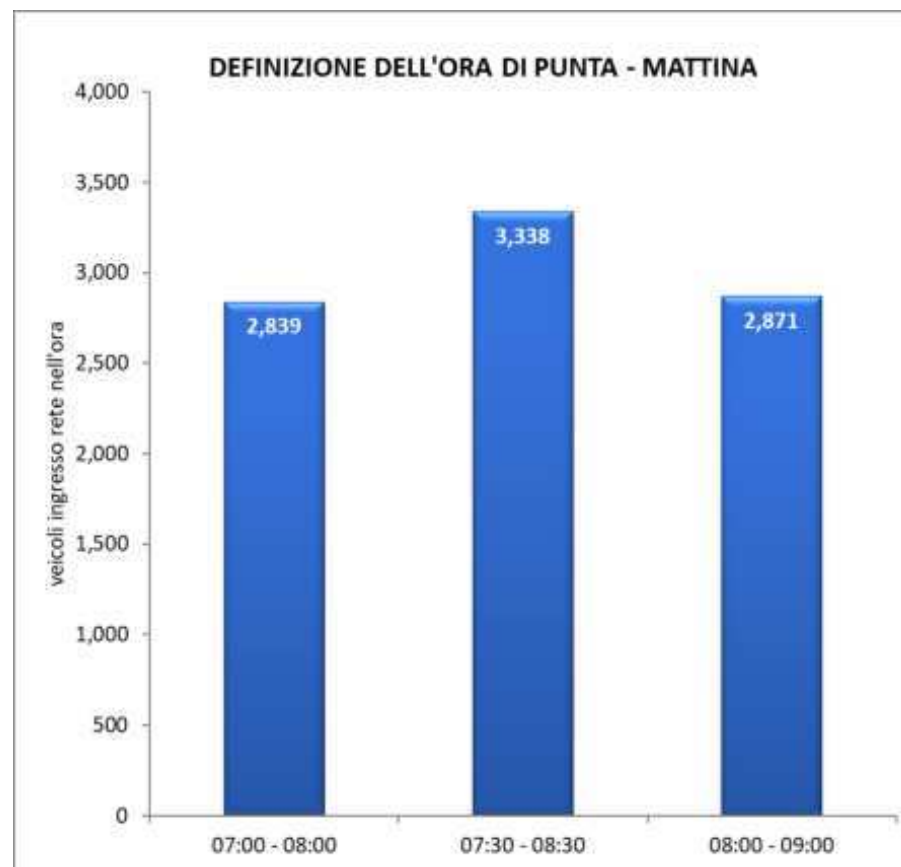


Grafico 13 – Ora di punta mattutina – veicoli equivalenti

L'ora di punta serale risulta essere 17:00-18:00 con 3,379 veicoli equivalenti in ingresso alla rete.

DEFINIZIONE DELL'ORA DI PUNTA (veic. Eq.)		ORA DI PUNTA DELLA SERA		
INTERSEZIONE	SEZIONI	17:00 - 18:00	17:30 - 18:30	18:00 - 19:00
INT.1	1A - SP177 nord	547	493	402
	1B - via Fermi ovest	190	201	192
	1C - SP177 sud	643	596	518
	1D - via Fermi est	101	87	99
INT.2	2A - via XXV aprile	117	119	121
	2B - via I maggio	21	25	27
	2C - via Sulbiate	228	218	222
	2D - viale Cremonesi	73	69	60
INT.3	3A - via IV novembre ovest	66	69	64
	3B - viale Cremonesi	98	92	94
	3C - via IV novembre est	125	133	118
INT.4	4A - via Manzoni	146	124	107
	4B - via IV novembre	146	141	127
	4C - SP233	286	273	238
INT.5	5A - via Biffi	249	201	157
	5B - Piazza Beretta ovest	161	173	145
	5C - Piazza Beretta est	187	163	117
TOTALE		3,379	3,173	2,804

Tabella 8 – Ora di punta serale – veicoli equivalenti

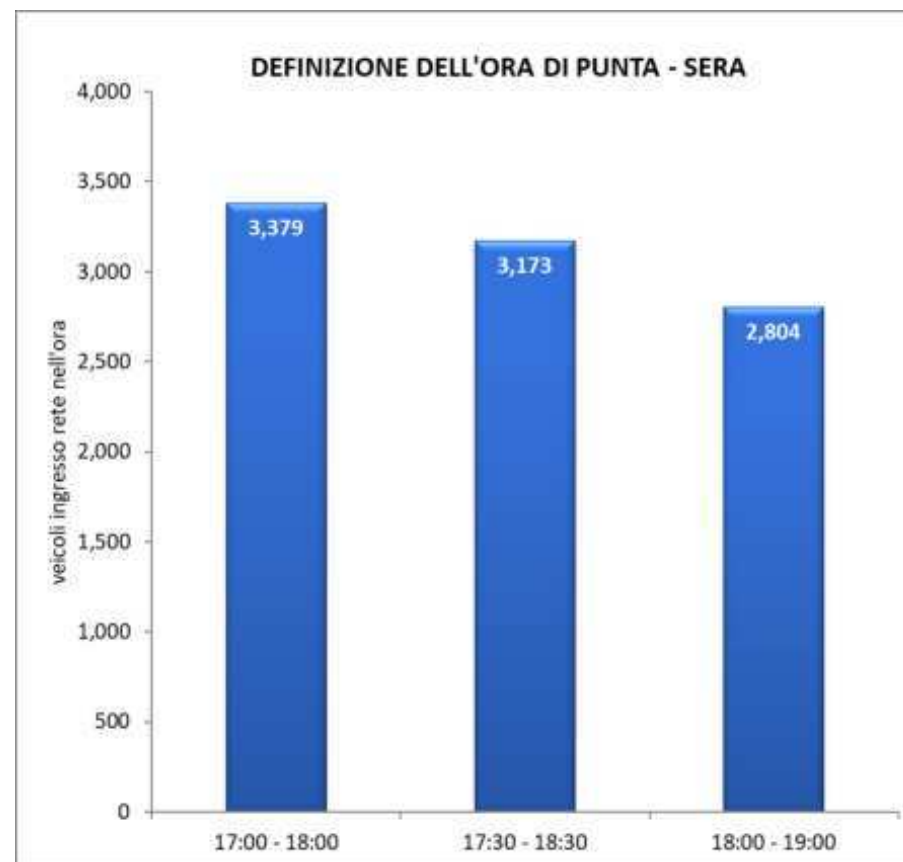


Grafico 14 – Ora di punta serale – veicolo equivalenti

4.4 FLUSSOGRAMMI

Dall'analisi dei dati di traffico raccolti è emerso che durante i giorni feriali l'ora di punta mattutina si attesta tra le 07:30 e le 08:30, mentre l'ora di punta serale si verifica tra le 17:00 e le 18:00.

Sulla base dei dati di traffico rilevati, è stata stimata la distribuzione del traffico sulla rete oggetto di analisi per entrambe le ore di punta sopra identificate.

Nei paragrafi successivi si riportano i flussogrammi, che mostrano i flussi di traffico attuali.

Oltre ai flussi circolanti nelle due ore di punta si riporta anche il rapporto Flusso / Capacità, il quale indica il rapporto tra il flusso veicolare circolante e la capacità massima di deflusso lungo l'arco stradale.

Il valore di capacità massima di deflusso è stato dedotto dalle caratteristiche geometriche e piano altimetriche delle sezioni stradali tipologiche di ciascun tratto analizzato. Si precisa che in ambito urbano, la capacità è fortemente influenzata dalla configurazione delle intersezioni presenti.

4.5 ORA DI PUNTA DELLA MATTINA

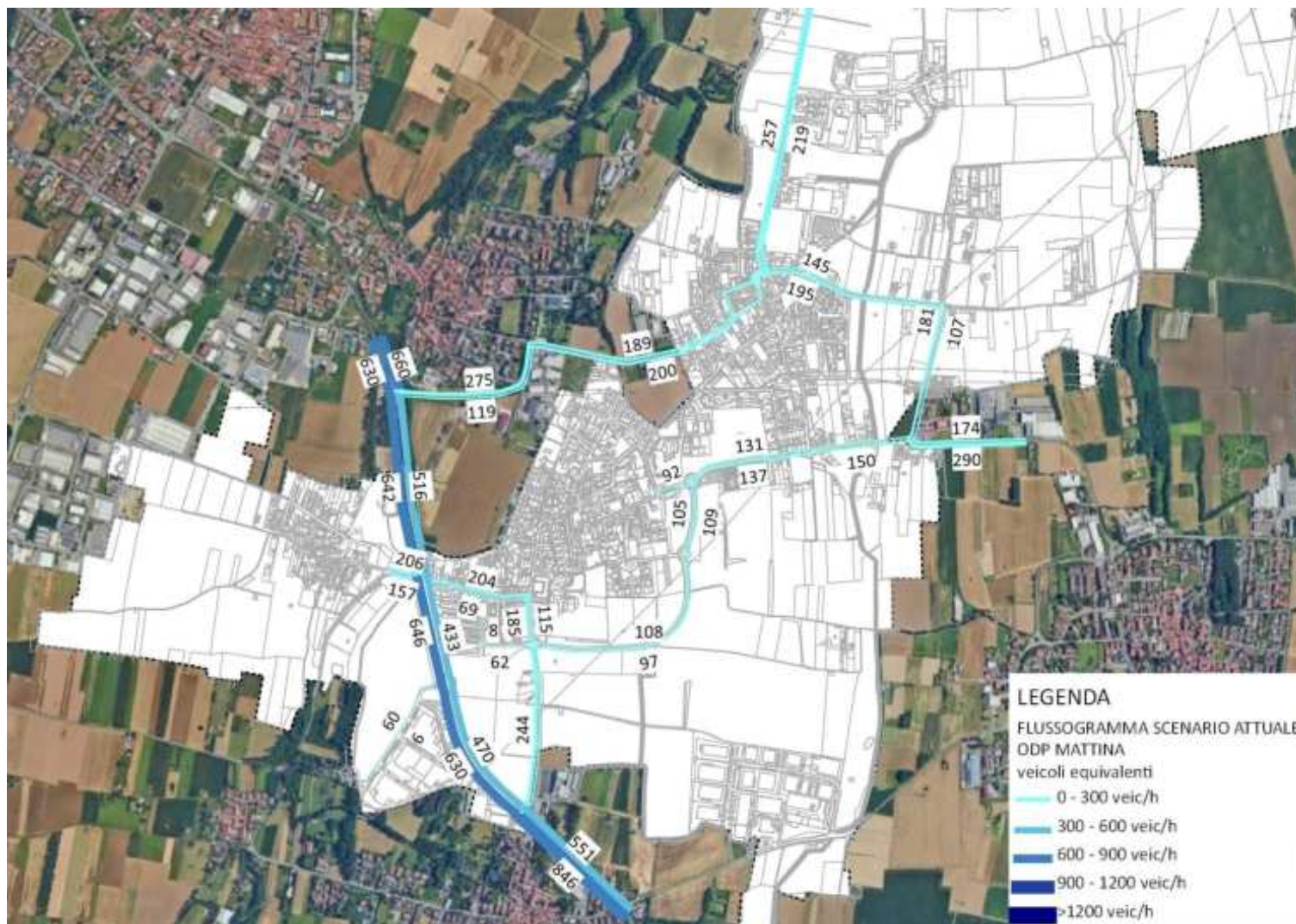


Figura 7 – Flussogramma veicoli equivalenti – Ora di punta della mattina – Scenario Attuale

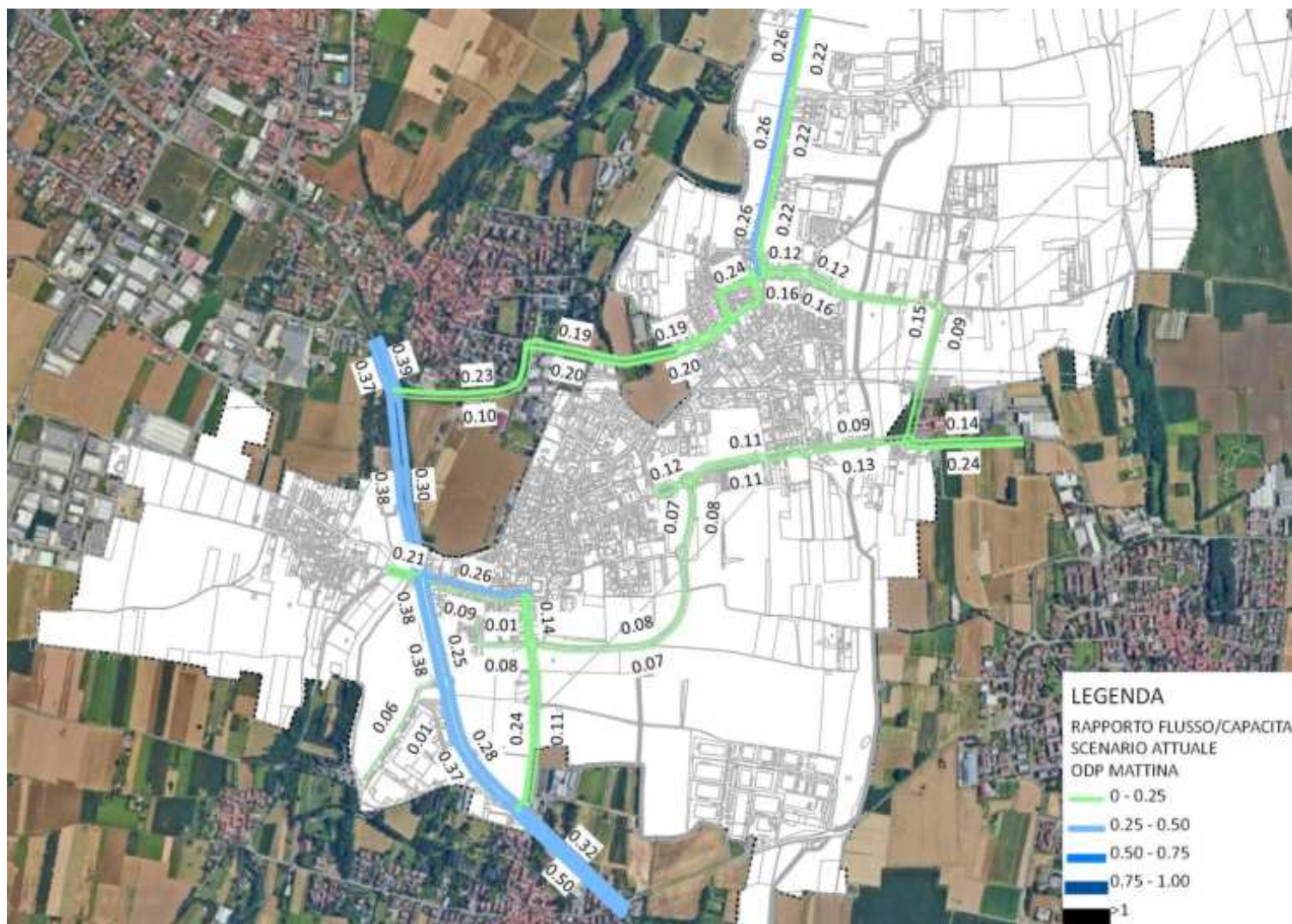


Figura 8 – Rapporto F/C – Ora di punta della mattina – Scenario Attuale

4.6 ORA DI PUNTA DELLA SERA

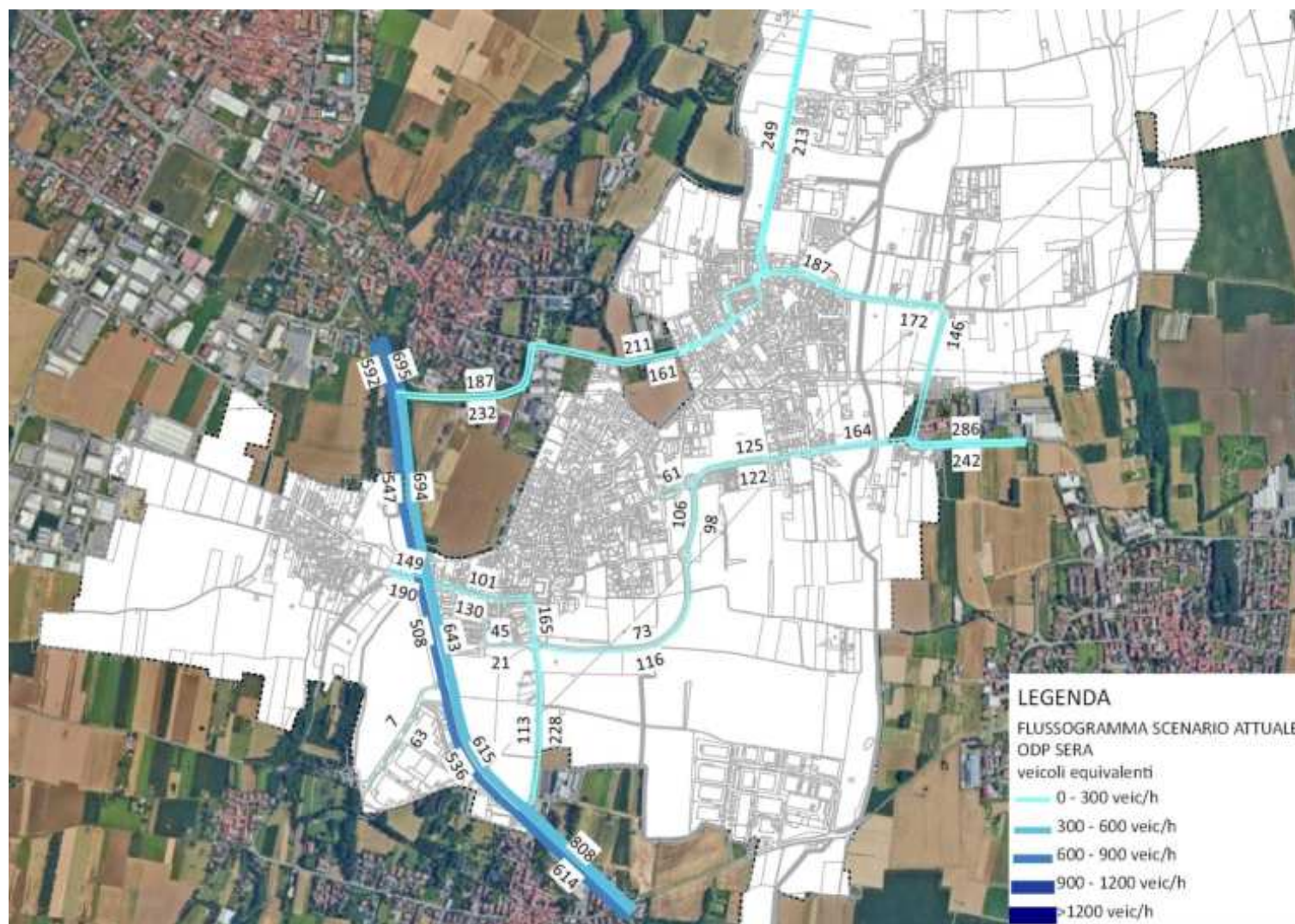


Figura 9 – Flussogramma veicoli equivalenti – Ora di punta della sera – Scenario Attuale

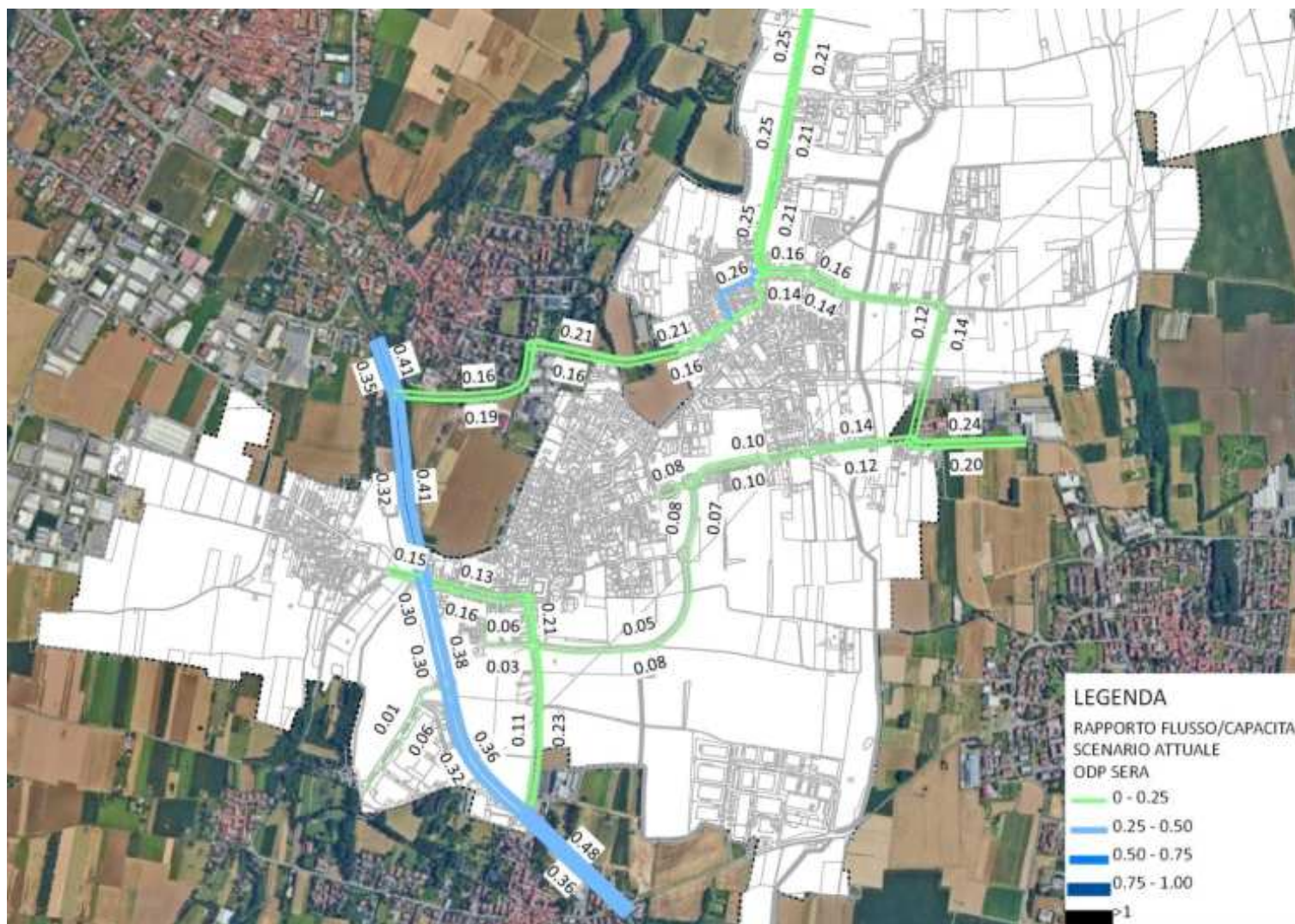


Figura 10 – Rapporto F/C – Ora di punta della sera – Scenario Attuale

5 MODALITÀ DI CALCOLO DEI FLUSSI INDOTTI DAGLI INTERVENTI PREVISTI

La valutazione di sostenibilità dei flussi veicolari generati è stata realizzata per tutti gli Ambiti di Trasformazione e tutti i Piani Attuativi individuati dal PGT.

Per la valutazione di sostenibilità dei carichi urbanistici sulla rete di mobilità, si è fatto riferimento alle Linee guida dettate dall'allegato A del PTCP della provincia di Monza e della Brianza e pertanto si sono assunti i parametri riportati nei seguenti paragrafi.

5.1 DESTINAZIONE RESIDENZIALE

Valgono i seguenti parametri di calcolo:

- 1 residente ogni 50 mq di SL;
- 60% dei residenti calcolati è attivo e quindi genera uno spostamento;
- 60% degli attivi utilizza l'auto se è presente, in un raggio di 600 m una stazione ferroviaria o, ad una distanza di 300 m una linea di forza del TPL; 80% degli attivi utilizza l'auto negli altri casi;
- coefficiente di occupazione delle auto: 1,2 persone/veicolo;
- ora di punta del mattino 90% spostamenti in uscita e 10% in ingresso;
- ora di punta della sera 60% spostamenti in uscita e 10% in ingresso.

5.2 DESTINAZIONE TERZIARIA

Valgono i seguenti parametri di calcolo:

- 1 addetto ogni 25 mq di SL;
- 70% degli attivi utilizza l'auto se è presente, in un raggio di 600 m una stazione ferroviaria o, ad una distanza di 300 m una linea di forza del TPL; 90% degli attivi utilizza l'auto negli altri casi;
- coefficiente di occupazione delle auto: 1,1 persone/veicolo;
- ora di punta del mattino 80% spostamenti in ingresso;
- ora di punta della sera 50% spostamenti in uscita.

5.3 DESTINAZIONE COMMERCIALE

Valgono i seguenti parametri di calcolo:

- 1 addetto ogni 60 mq di SL;
- coefficiente di occupazione delle auto: 1 persone/veicolo;
- ora di punta del mattino 60% spostamenti in ingresso;
- orario organizzato su due turni;
- per il traffico veicolare indotto dalla clientela si fa riferimento alle tabelle seguenti, ipotizzando che durante l'ora di punta serale il 60% dei veicoli sia in ingresso e il 40% in uscita dal comparto.

Superficie di vendita alimentare (mq)	Veicoli ogni mq di superficie di vendita alimentare	
	Venerdì	Sabato-Domenica
0-3.000	0,20	0,25
3.001-6.000	0,10	0,14
> 6.000	0,03	0,03

Tabella 9 – Funzione commerciale alimentare – Parametri generazione traffico indotto

Superficie di vendita non alimentare (mq)	Veicoli ogni mq di superficie di vendita non alimentare	
	Venerdì	Sabato-Domenica
0-5.000	0,09	0,15
5.001-12.000	0,06	0,12
> 12.000	0,04	0,04

Tabella 10 – Funzione commerciale non alimentare – Parametri generazione traffico indotto

5.4 DESTINAZIONE RICETTIVA

Valgono i seguenti parametri di calcolo:

- 1 camera ogni 45 mq di SL;
- 1 auto (clienti) per ogni stanza;
- ora di punta del mattino 50% spostamenti in uscita;
- ora di punta della sera 10% spostamenti in ingresso;
- gli addetti non generano spostamenti nelle ore di punta.

5.5 DESTINAZIONE PRODUTTIVA

Valgono i seguenti parametri di calcolo:

- 1 addetto ogni 50 mq di SL;
- coefficiente di occupazione delle auto: 1,5 persone/veicolo;
- ora di punta del mattino 80% spostamenti in ingresso;
- ora di punta della sera 50% spostamenti in uscita;
- per il traffico di mezzi pesanti valgono i parametri della tabella seguente, ipotizzando che il numero di veicoli stimato sia in ingresso e anche in uscita dal comparto.

indice di edificabilità fondiaria mq/mq	mq slp/posto camion	tasso occupazione posti	turnover veicoli/12 ore	veicoli/ora/posto	veicoli/giorno /1000 mq slp	% ora di punta	veicoli/ora di punta/1000 mq slp
60% e oltre	400	75%	4	0,50	15	10%	1,5
41% - 59%	300	75%	4	0,50	20	10%	2,0
Fino al 40%	200	75%	4	0,50	30	10%	3,0
LOGISTICA	200	75%	8	1,00	60	15%	9,0

Tabella 11 – Funzione produttivo – Parametri generazione traffico indotto veicoli pesanti

6 VALUTAZIONE DEI FLUSSI INDOTTI DAGLI INTERVENTI PREVISTI

Nel presente capitolo si riportano le possibili tipologie di funzioni ammesse dal PGT, le caratteristiche principali delle singole aree di intervento previste e la tabella riassuntiva del calcolo del traffico potenzialmente indotto nell'ora di punta mattutina e serale del giorno ferial medio.

Il calcolo dell'indotto per ciascun ambito è stato effettuato sulla base delle seguenti ipotesi:

- la destinazione prevalente si sviluppa sul 50% della superficie totale ammessa;
- la restante parte della superficie, al netto della quota commerciale ove prevista, è stata distribuita equamente per le altre funzioni ammesse;
- nel caso in cui al netto della superficie occupata dalla quota commerciale la superficie rimanente è inferiore al 50% della totale, allora la quota rimanente viene assunta dalla destinazione prevalente;
- per l'ambito AT8 la destinazione prevalente di terziario è stata sviluppata sul 80% della superficie totale e la restante al netto della quota commerciale è stata destinata al ricettivo; diversamente si sarebbe verificata una situazione poco realistica, ovvero un ricettivo con un numero troppo elevato di camere/clienti.

In merito alla funzione commerciale sono stati considerati i seguenti aspetti:

- il passaggio dalla superficie di vendita a superficie lorda è stato effettuato considerando che la SV corrisponde al 75% della SL;
- ragionevolmente viene ipotizzato che sul totale della funzione commerciale il 50% è di tipo alimentare e il 50% di tipo non alimentare, se si fosse considerato il 100% di superficie commerciale alimentare si sarebbe creata un'eccessiva e impropria distribuzione di funzioni commerciali alimentari non sostenibili dal territorio.

Si precisa che le ipotesi sopra descritte fanno riferimento a un mix funzionale che verosimilmente potrà insediarsi nel territorio. Infatti, considerare esclusivamente il mix funzionale più gravoso significherebbe prevedere, ove possibile, l'insediamento della sola funzione terziaria (oltre alla quota di commerciale). Questo comporterebbe l'insediamento di attività terziarie corrispondenti a circa 3.200 addetti. Tale valore non è verosimile se paragonato alle caratteristiche del territorio di Sulbiate dove risiedono circa 4.400 abitanti.

Si ricorda inoltre che l'approccio utilizzato risulta a favore di sicurezza, in quanto tutto il traffico generato e attratto dalle funzioni previste è considerato aggiuntivo (e non parzialmente deviato) rispetto al traffico attualmente circolante sulla rete stradale.

Per ogni ambito viene quindi riportata una tabella con indicati i flussi indotti per ciascuna possibile funzione ammessa e viene evidenziato in blu la funzione prevalente.

Al termine del capitolo si riporta una tabella riassuntiva relativa al totale del traffico indotto dalla totalità delle aree considerate.

In appendice si riportano le tabelle complete per ciascun ambito in cui sono indicati tutti i parametri che concorrono al calcolo dell'indotto. I parametri considerati fanno riferimento a quanto indicato nell'Allegato A del PTCP di Monza e della Brianza e precedentemente richiamati al capitolo 5.

6.1 TIPOLOGIE DI FUNZIONI AMMESSE DAL PGT

All'art. 7 delle NTA del PGT vengono elencati e descritti i Gruppi Funzionali omogenei (GF). I GF previsti sono:

- RESIDENZA (GF1);
- SETTORE SECONDARIO (GF2):
 - (Gf2.1): Attività industriali e artigianali;
 - (Gf2.2): Attività artigianale di servizio;
 - (Gf2.3): Impianti di distribuzione del carburante;
- SETTORE TERZIARIO (GF3):
 - (Gf3.1): Unità immobiliari aventi $SL \leq 150$ mq;
 - (Gf3.2): Medie attività: unità immobiliari aventi $SL \geq 150$ e ≤ 500 mq;
 - (Gf3.3): Grandi attività: unità immobiliari aventi $SL > 500$ mq;
 - (Gf3.4): Attività ricettive;
 - (Gf3.5): Attività di magazzinaggio e autotrasporto;
 - (Gf3.6): Logistica.
- ESERCIZI PER LA SOMMINISTRAZIONE DI ALIMENTI E BEVANDE (GF4);
- COMMERCIO AL DETTAGLIO (GF5):
 - Tipologia V Esercizi di Vicinato: esercizi aventi una superficie di vendita fino a 150 mq;
 - Tipologia M1: Medie Strutture di Livello 1: esercizi con una superficie di vendita tra 151 e 500 mq;
 - Tipologia M2: Medie Strutture di Livello 2: esercizi con una superficie di vendita tra 501 e 900 mq;
 - Tipologia M3: Medie Strutture di Livello 3: esercizi con una superficie di vendita tra 901 e 1500 mq.
- ALTRE ATTIVITÀ TERZIARIE (GF6);
- AGRICOLTURA (GF7):
 - (Gf7.1): Attività del settore primario quali attività di coltivazione dei fondi agricoli, di allevamento, di lavorazione e conservazione dei prodotti agricoli;
 - (Gf7.2): Attività agrituristiche disciplinate dal Titolo X della L.R. 31/2008 e s.m.i. e dal regolamento regionale di attuazione n. 4/2008 e s.m.i.;
- SERVIZI DI VICINATO E D'INTERESSE GENERALE (GF8);
 - (Gf8.1): Edifici destinati a servizi pubblici di vicinato o d'interesse e/o di uso generale: assistenza, RSA e asili nido, scuole obbligo, attrezzature civiche, attrezzature religiose, caserme e gli edifici dei corpi di polizia, centri sportivi, parcheggi pluripiano;
 - (Gf8.2): Edifici per la residenza pubblica o privata: convenzionata o sovvenzionata, housing sociale.
- ATTIVITÀ QUATERNARIE (GF9):
 - (Gf9.1): Edifici destinati all'istruzione superiore, a musei, gallerie d'arte, sedi per televisioni e radio;
 - (Gf9.2): Sedi per nuove attività "start-up", intendendosi quelle con attività non classificabili in quelle secondarie e terziarie precedentemente definite.

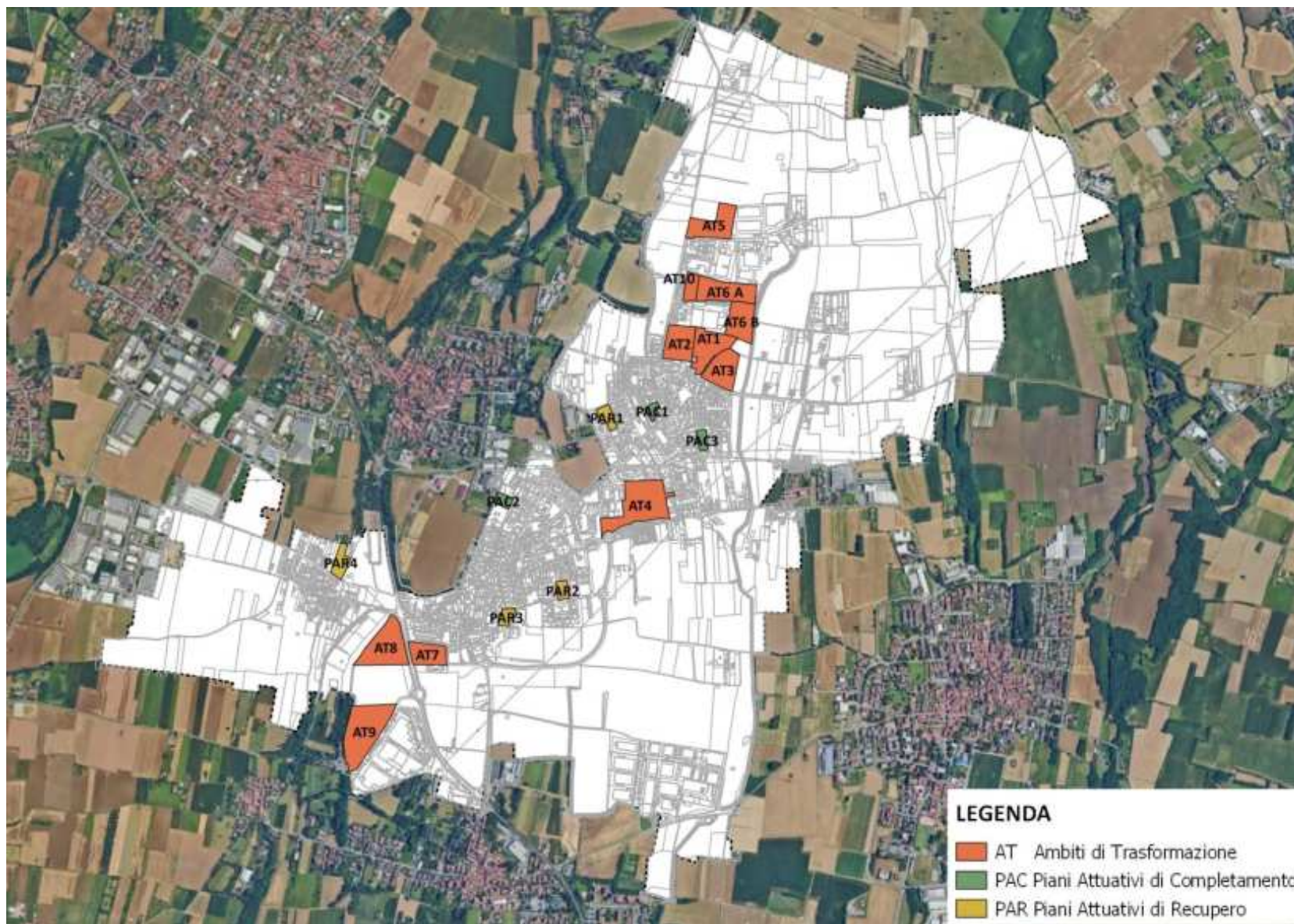


Figura 11 – Localizzazione Ambiti di Trasformazione e Piani Attuativi

6.2 AMBITO DI TRASFORMAZIONE AT1

L'Ambito AT1 è collocato a Sulbiate Superiore, tra le vie Manzoni e Carducci. Per l'ambito è prevista una premialità massima del 15%. All'interno dell'Ambito deve essere prevista la cessione di minimo 5.000 mq per aree destinate a verde pubblico e piazza. L'accesso alla rete stradale dovrebbe avvenire lungo via Carducci, ed eventualmente attraverso nuova viabilità locale da definire. La destinazione prevalente è la Residenziale.



Figura 12 – Localizzazione ambito AT1

AT1 (ex AT7a-1b)	
Dati quantitativi principali/Parametri Urbanistici	
Superficie Territoriale - ST	18.537 mq
Superficie Lorda - SL max	5.700 mq
IPT minimo - Indice Fermoabilità Territoriale	30%
IC max	40%
Abitanti teorici insediabili (1 ab./150 mq)	114 (considerata la SL max destinata al 100% a GF1)
Altezza del Fronte	11,6 m
Parcheggi pertinenti	1 mq/10 mc (1mq/3,3 mc)
Destinazioni d'uso ammesse	
<ul style="list-style-type: none"> ☒ GF1; ☒ Attività artigianale di servizio G12.2 (escluse le attività legate al settore rifiuti di cui al D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.), purché le attività svolte o previste non siano tali da costituire fonte di inquinamento atmosferico, del suolo o sonoro e il loro insediamento sia compatibile con l'azzonamento acustico e le condizioni generali della viabilità e del traffico della zona; ☒ Attività del Settore Terziario GF3.5 (escluso G13.6); ☒ GF4; ☒ GF5 (esclusivamente Tipologia V e Tipologia M1); ☒ Altre attività terziarie GF6; ☒ Servizi di vicinato e di interesse generale GF8; ☒ Attività Quaternarie GFB; 	
Sono espressamente escluse tutte le destinazioni di uso ricadenti nei Gruppi Funzionali Omogenei indicati all'Art.7 delle NTA del Piano delle Regole e non menzionati tra le destinazioni ammesse di cui sopra.	

Tabella 12 – Caratteristiche generali ambito AT1

		AT1							
Destinazione prevalente	Residenziale								
% premialità	15%								
Destinazione	SL (mq)	SL con premialità (mq)	SV (mq)	Ora di Punta	Attratti Leggeri	Generati Leggeri	Attratti Pesanti	Generati Pesanti	Totali Equivalenti
Residenziale	2,850	3,278	-	mattina	3	24	0	0	27
				sera	16	3	0	0	19
Terziario	699	804	-	mattina	21	0	0	0	21
				sera	0	13	0	0	13
Ricettivo	699	804	-	mattina	0	9	0	0	9
				sera	2	0	0	0	2
Produttivo	699	804	-	mattina	9	0	1	1	13
				sera	0	5	1	1	9
Commerciale Alimentare	377	433	325	mattina	4	0	0	0	4
			325	sera	39	26	0	0	65
Commerciale Non Alimentare	377	433	325	mattina	4	0	0	0	4
			325	sera	18	12	0	0	30
Totale	5,700	6,555		totale mattina	41	33	1	1	78
				totale sera	75	59	1	1	138

Tabella 13 – Calcolo traffico indotto Ambito AT1

6.3 AMBITO DI TRASFORMAZIONE AT2

L'Ambito AT2 è collocato a Sulbiate Superiore, ad est di via Biffi. L'accesso alla rete stradale dovrebbe avvenire lungo via Biffi, ed eventualmente attraverso nuova viabilità locale da definire. La funzione prevalente è la residenziale.



Figura 13 – Localizzazione ambito AT2

AT2 (ex PII 1a-1b)	
Superficie Territoriale - ST	16.573 mq
Volume massimo di progetto	12.868 mc
Ambito parzialmente attuato. Ai fini della completa attuazione sono da intendersi applicabili e continuano a valere le specifiche disposizioni contenute nella convenzione in essere, compresi gli indici e i parametri in vigore alla data di approvazione dell'intervento.	

Tabella 14 – Caratteristiche generali ambito AT2

AT2									
Destinazione prevalente	Residenziale								
% premialità	0%								
Destinazione	SL (mq)	SL con premialità (mq)	SV (mq)	Ora di Punta	Attratti Leggeri	Generati Leggeri	Attratti Pesanti	Generati Pesanti	Totali Equivalenti
Residenziale	2.340	2.340		matteina	2	15	0	0	17
				sera	10	2	0	0	12
Terziario	426	426		matteina	11	0	0	0	11
				sera	0	7	0	0	7
Ricettivo	426	426		matteina	0	5	0	0	5
				sera	1	0	0	0	1
Produttivo	426	426		matteina	5	0	3	1	9
				sera	0	3	3	1	7
Commerciale Alimentare	377	403	325	matteina	4	0	0	0	4
			325	sera	19	26	0	0	45
Commerciale Non Alimentare	377	403	325	matteina	4	0	0	0	4
			325	sera	15	12	0	0	27
Totale	4.176	4.389		totale matteina	26	20	1	1	50
				totale sera	68	50	1	1	122

Tabella 15 – Calcolo traffico indotto Ambito AT2

6.4 AMBITO DI TRASFORMAZIONE AT3

L'Ambito AT3 è collocato a Sulbiate Superiore, a nord di via Manzoni. È un ambito parzialmente attuato. L'accesso alla rete stradale dovrebbe avvenire lungo via Manzoni, ed eventualmente attraverso nuova viabilità locale da definire. La funzione prevalente è la residenziale.



Figura 14 – Localizzazione ambito AT3

AT3 (ex Pli Ta-1b)	
Superficie Territoriale - ST	16.728 mq
Volume massimo di progetto	17.132 mc
Ambito parzialmente attuato. Ai fini della completa attuazione sono da intendersi applicabili e continuano a valere le specifiche disposizioni contenute nella convenzione in essere, compresi gli indici e i parametri in vigore alla data di approvazione dell'intervento.	

Tabella 16 – Caratteristiche generali ambito AT3

AT3									
Destinazione prevalente	Residenziale								
% premiabilità	0%								
Destinazione	SL (mq)	SL con premiabilità (mq)	SV (mq)	Orario Punta	Attratti Leggeri	Generali Leggeri	Attratti Pesanti	Generali Pesanti	Totale Equivalenti
Residenziale	2.826	2.826		matina	2	21	0	0	23
				sera	14	2	0	0	16
Terzario	663	663		matina	17	0	0	0	17
				sera	0	11	0	0	11
Ricettivo	663	663		matina	0	7	0	0	7
				sera	1	0	0	0	1
Produttivo	663	663		matina	7	0	1	1	11
				sera	0	4	1	1	6
Commerciale Alimentare	433	433	325	matina	4	0	0	0	4
				sera	19	26	0	0	45
Commerciale Non-Alimentare	433	433	325	matina	4	0	0	0	4
				sera	18	12	0	0	30
Totale	5.731	5.731		totale mattina	34	28	1	1	64
				totale sera	32	55	1	1	119

Tabella 17 – Calcolo traffico indotto Ambito AT3

6.5 AMBITO DI TRASFORMAZIONE AT4

L'Ambito AT4 è collocato a Sulbiate Superiore, a nord di via IV Novembre e del Cimitero comunale. Per l'ambito è prevista una premialità massima del 15%. L'accesso alla rete stradale dovrebbe avvenire lungo via IV Novembre/via Mattavelli, ed eventualmente attraverso nuova viabilità locale da definire. La funzione prevalente è la residenziale.



Figura 15 – Localizzazione ambito AT4

AT4 (ex PII2a-2b)	
Dati quantitativi principali/Parametri Urbanistici	
Superficie Territoriale - ST	37.448 mq
Superficie Lorda – SL max	3.767 mq
IPT minimo – Indice Permeabilità Territoriale	30%
IC max	40%
Abitanti teorici insediabili (1 ab./150 mc)	75 (considerata la SL max destinata al 100% a GF1)
Altezza del Fronte	11,6 m.
Parcheggi pertinenziali	1 mq/10 mc (1mq/3,3 mq)
Destinazioni d'uso ammesse	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ GF1; ✓ Attività del Settore Terziario GF3 (escluso Gf3.5, Gf3.6); ✓ GF4; ✓ GF5 (esclusivamente Tipologia V e Tipologia M1); ✓ Altre attività terziarie GF6; ✓ Servizi di vicinato e di interesse generale GF8; ✓ Attività Quaternarie GF9; 	
Sono espressamente escluse tutte le destinazioni d'uso ricadenti nei Gruppi Funzionali Omogenei indicati all'Art.7 delle NTA del Piano delle Regole e non menzionati tra le destinazioni ammesse di cui sopra.	

Tabella 18 – Caratteristiche generali ambito AT4

Destinazione prevalente	Residenziale		AT4								
	% prevalente	15%	SL (mq)	SL con prevalenza (mq)	SV (mq)	Orario di Punta	Attratti Leggeri	Generali Leggeri	Attratti Pesanti	Generali Pesanti	Totale Equivalenti
Residenziale	1.054	2.194	-	-	-	matteina	2	18	0	0	18
						sera	10	2	0	0	12
Terziario	565	400	-	-	-	matteina	17	8	0	0	17
						sera	0	11	0	0	11
Ricettivo	565	400	-	-	-	matteina	0	7	0	0	7
						sera	1	0	0	0	1
Commerciale Alimentare	377	418	-	-	325	matteina	4	0	0	0	4
						sera	29	26	0	0	55
Commerciale Non Alimentare	377	418	-	-	325	matteina	4	0	0	0	4
						sera	18	12	0	0	30
Totale	3.767	4.133	-	-	-	totale matteina	23	23	0	0	50
						totale sera	48	51	0	0	119

Tabella 19 – Calcolo traffico indotto Ambito AT4

6.6 AMBITO DI TRASFORMAZIONE AT5

L'Ambito AT5 è collocato a Sulbiate Superiore, tra via Biffi e via Mascagni. Per l'ambito è prevista una premialità massima del 15%. L'accesso alla rete stradale dovrebbe avvenire lungo via Biffi / via Mascagni, ed eventualmente attraverso nuova viabilità locale da definire. La funzione prevalente è produttivo.

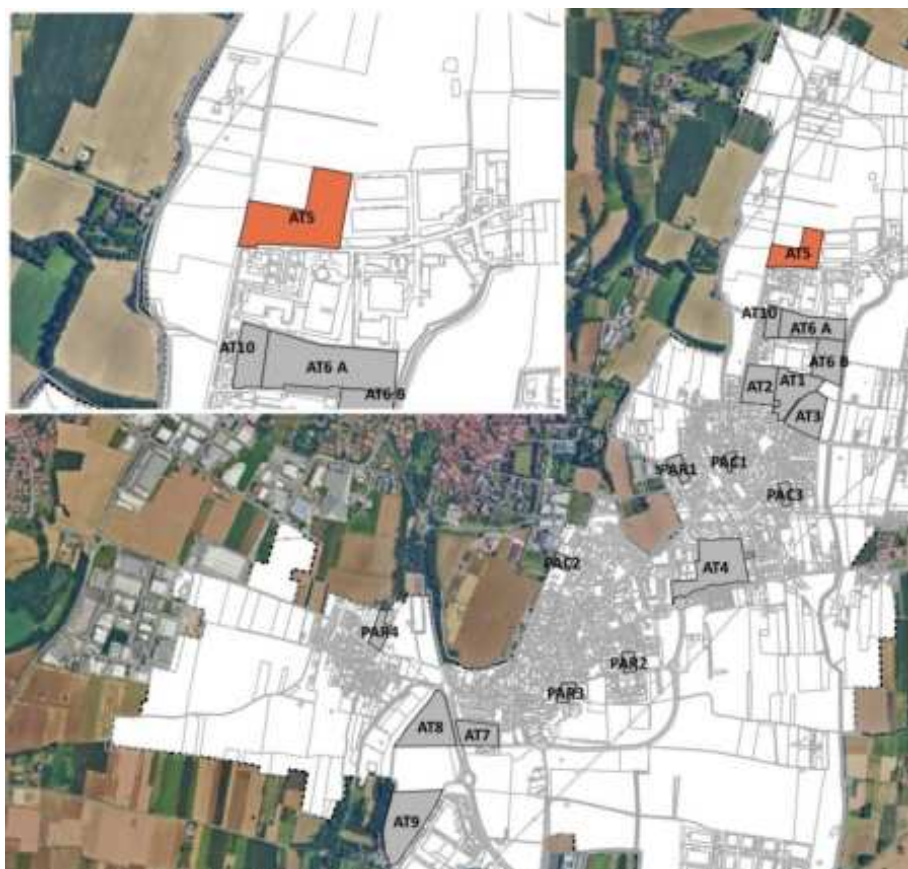


Figura 16 – Localizzazione ambito AT5

AT5 (ex ATP3)	
Dati quantitativi principali/Parametri Urbanistici	
Superficie Territoriale - ST	18.680 mq
Superficie Lorda – SL max	10.300 mq
IPT minimo – Indice Permeabilità Territoriale	20%
Altezza del Fronte	14 m
Parcheggi pertinenziali	1 mq/10 mc (1mq/3,3 mq)
Destinazioni d'uso ammesse	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Destinazione principale SETTORE SECONDARIO GF2; ✓ Settore Terziario GF3; ✓ GF4; ✓ GF5 (esclusivamente Tipologia V e Tipologia M1, M2); ✓ Altre attività terziarie GF6; ✓ Edifici destinati a servizi pubblici di vicinato o di interesse generale Gf8.1; ✓ Attività Quaternarie GF9; 	
Sono espressamente escluse tutte le destinazioni d'uso ricadenti nei Gruppi Funzionali Omogenei indicati all'Art.7 delle NTA del Piano delle Regole e non menzionati tra le destinazioni ammesse di cui sopra.	

Tabella 20 – Caratteristiche generali ambito AT5

Destinazione prevalente	PRODOTTIVO		AT5									
	% premiata	15%	SL (mq)	SL con premiabilità (mq)	SV (mq)	Ora di Punta	Attratti Leggeri	Generati Leggeri	Attratti Pesanti	Generati Pesanti	Totale Equivalenti	
Terziario	1,67%	1.928	-	-	-	-	matteina	16	0	0	0	16
							sera	0	12	0	0	12
Resettivo	1,67%	1.928	-	-	-	-	matteina	0	21	0	0	21
							sera	4	0	0	0	4
Produttivo	5,15%	5.821	-	-	-	-	matteina	82	0	9	9	98
							sera	0	39	9	9	57
Commerciale Alimentare	89%	1.031	-	775	-	-	matteina	16	0	0	0	16
							sera	93	82	0	0	155
Commerciale Non Alimentare	89%	1.031	-	775	-	-	matteina	16	0	0	0	16
							sera	42	28	0	0	70
Totale	10,300	11.845	-	-	-	-	totale matteina	133	21	9	9	160
							totale sera	139	148	9	9	305

Tabella 21 – Calcolo traffico indotto Ambito AT5

6.7 AMBITO DI TRASFORMAZIONE AT6A E AT6B

L'Ambito AT6 è collocato a Sulbiate Superiore, ad est di via Biffi. Per l'ambito è prevista una premialità massima del 15%. L'accesso alla rete stradale dovrebbe avvenire lungo via Rossini, ed eventualmente attraverso nuova viabilità da definire. La funzione prevalente è produttivo.



Figura 17 – Localizzazione ambito AT6

AT6 A (ex ATP1/PIP)	
Dati quantitativi principali/Parametri Urbanistici	
Superficie Territoriale - ST	19.864 mq
Superficie Lorda – SL max	12.838 mq
IPT minimo – Indice Permeabilità Territoriale	20%
Altezza del Fronte	14 m
Parcheggi pertinenziali	1 mq/10 mc (1mq/3,3 mq)
Destinazioni d'uso ammesse	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Destinazione principale SETTORE SECONDARIO GF2 ✓ Settore Terziario GF3; ✓ GF4; ✓ GF5 (esclusivamente Tipologia V e Tipologia M1, M2); ✓ Altre attività terziarie GF6; ✓ Edifici destinati a servizi pubblici di vicinato o di interesse generale Gf8.1; ✓ Attività Quaternarie GF9; 	
Sono espressamente escluse tutte le destinazioni d'uso ricadenti nei Gruppi Funzionali Omogenei indicati all'Art.7 delle NTA del Piano delle Regole e non menzionati tra le destinazioni ammesse di cui sopra.	
AT6 B (ex ATP1/PIP)	
Dati quantitativi principali/Parametri Urbanistici	
Superficie Territoriale - ST	15.916 mq
Superficie Lorda – SL max	8.922 mq
IPT minimo – Indice Permeabilità Territoriale	20%
Altezza del Fronte	14 m
Parcheggi pertinenziali	1 mq/10 mc (1mq/3,3 mq)
Destinazioni d'uso ammesse	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Destinazione principale SETTORE SECONDARIO GF2 ✓ Settore Terziario GF3; ✓ GF4; ✓ GF5 (esclusivamente Tipologia V e Tipologia M1, M2); ✓ Altre attività terziarie GF6; ✓ Edifici destinati a servizi pubblici di vicinato o di interesse generale Gf8.1; ✓ Attività Quaternarie GF9; 	
Sono espressamente escluse tutte le destinazioni d'uso ricadenti nei Gruppi Funzionali Omogenei indicati all'Art.7 delle NTA del Piano delle Regole e non menzionati tra le destinazioni ammesse di cui sopra.	

Tabella 22 – Caratteristiche generali ambito AT6A e AT6B

AT6									
Destinazione prevalente	PRODUTTIVO								
% premialità	15%								
Destinazione	SL (mq)	SL con premialità (mq)	SV (mq)	Ora di Punta	Attratti Leggeri	Generati Leggeri	Attratti Pesanti	Generati Pesanti	Totali Equivalenti
Terziario	4,541	5,223	-	mattina	137	0	0	0	137
			-	sera	0	85	0	0	85
Ricettivo	4,541	5,223	-	mattina	0	58	0	0	58
			-	sera	12	0	0	0	12
Produttivo	10,880	12,512	-	mattina	133	0	19	19	209
			-	sera	0	83	19	19	159
Commerciale Alimentare	899	1,033	775	mattina	10	0	0	0	10
			775	sera	93	62	0	0	155
Commerciale Non Alimentare	899	1,033	775	mattina	10	0	0	0	10
			775	sera	42	28	0	0	70
Totale	21,760	25,024		totale mattina	290	58	19	19	424
				totale sera	147	258	19	19	481

Tabella 23 – Calcolo traffico indotto Ambito AT6A e AT6B

6.8 AMBITO DI TRASFORMAZIONE AT7

L'Ambito AT7 è collocato a Sulbiate inferiore, in via I Maggio. La funzione d'uso dell'ex PE14 risulta essere solo residenziale. L'ambito è già parzialmente attuato. Ad oggi sono stati realizzati volumi per 2.715 mc, e sono ancora da realizzare 4.585 mc. Si stima tuttavia, cautelativamente, che tutta la superficie sia ancora da realizzare e venga pienamente sfruttata. L'accesso alla rete stradale dovrebbe avvenire lungo via I Maggio, ed eventualmente attraverso nuova viabilità da definire.

AT7 (ex PE14)	
Superficie Territoriale - ST	12.702 mq
Volume massimo residuo di progetto	2.715 mc
Ambito parzialmente attuato. Ai fini della completa attuazione sono da intendersi applicabili e continuano a valere le specifiche disposizioni contenute nella convenzione in essere, compresi gli indici e i parametri in vigore alla data di approvazione dell'intervento.	

Tabella 24 – Caratteristiche generali Ambito AT7



Figura 18 – Localizzazione ambito AT7

Destinazione prevalente		AT7						
% premialità	Residenziale	SV	Ora di Punta	Attratti Leggeri	Generati Leggeri	Attratti Pesanti	Generati Pesanti	Totali Equivalenti
95	SI	SI con premialità						
	(mq)	(mq)						
Residenziale	905	905	matteina	1	7	0	0	8
			sera	4	1	0	0	5
Totale	905	905	totale mattina	1	7	0	0	8
			totale sera	4	1	0	0	5

Tabella 25 – Calcolo traffico indotto Ambito AT7

6.9 AMBITO DI TRASFORMAZIONE AT8

L'Ambito AT8 è collocato a Sulbiate Inferiore, ad ovest della SP177. Nell'ex PE19 si indicava la possibilità di insediare al massimo due strutture da 400 mq di SV, e che la superficie restante doveva essere a destinazione terziaria o ricettiva. L'accesso alla rete stradale dovrebbe avvenire lungo la SP177, o eventualmente attraverso nuova viabilità da definire. È stata ipotizzata che la destinazione prevalente, terziario, occupi l'80% della superficie totale e il restante, al netto della quota commerciale, sia occupata dal ricettivo. Se fosse stata considerata una quota maggiore di ricettivo si sarebbe ipotizzata una situazione poco realistica che portava ad avere un ricettivo con un numero troppo elevato di camere/clienti rispetto al territorio dove è ubicato.



Figura 19 – Localizzazione ambito AT8

AT8 (ex PE19)	
Superficie Territoriale - ST	26.076 mq
Superficie Lorda - SL max	20.078 mq
Ai fini dell'attuazione sono da intendersi applicabili e continuano a valere le specifiche disposizioni contenute nella convenzione in essere, compresi gli indici e i parametri in vigore alla data di approvazione dell'intervento. Al termine di validità della convenzione in essere, la presente Variante PGT prescrive per tale ambito una destinazione a "Verde ecologico di mitigazione e compensazione" di cui all'art. 9.3 delle NTA del Piano dei Servizi.	

Tabella 26 – Caratteristiche generali Ambito AT8

Destinazione prevalente		AT8									
Destinazione	SI (mq)	SI con premialità (mq)	SV (mq)	Ora di Punta		Altri		Generati		Totali	
				Giornate	Sera	Leggeri	Pesanti	Leggeri	Pesanti	Leggeri	Pesanti
Terziario	16,062	16,062	-	0	0	421	0	0	0	0	421
Ricettivo	2,948	2,948	-	0	0	0	33	0	0	0	33
Commerciale Alimentare	333	333	400	0	0	3	0	0	0	0	3
			400	0	0	48	22	0	0	70	
Commerciale Non Alimentare	333	333	400	0	0	5	0	0	0	0	5
			400	0	0	33	14	0	0	47	
Totale	20,078	20,078				481	33	0	0	0	514
						totale mattina	77	309	0	0	386

Tabella 27 – Calcolo traffico indotto Ambito AT8

6.10 AMBITO DI TRASFORMAZIONE AT9

L'Ambito AT9 è collocato a Sulbiate Inferiore, a nord di via del Lavoro. Nell'ex PE20 si indicava la possibilità di insediare solo aree produttive. L'accesso alla rete stradale dovrebbe avvenire lungo via del Lavoro, o eventualmente attraverso nuova viabilità da definire.



Figura 20 – Localizzazione ambito AT9

AT9 (ex PE20)	
Superficie Territoriale - ST	34.078 mq
Superficie Lorda - SL max	34.010 mq
Ambito parzialmente attuato. Ai fini della completa attuazione sono da intendersi applicabili e continuano a valere le specifiche disposizioni contenute nella convenzione in essere, compresi gli indici e i parametri in vigore alla data di approvazione dell'intervento.	

Tabella 28 – Caratteristiche generali Ambito AT9

Destinazione prevalente		AT9								
Destinazione	Produttiva % premiabilità	SI (mq)	SI con premiabilità (mq)	SV (mq)	Ora di Punta	Attratti		Generati		Totali Equivalenti
						Leggeri	Leggeri	Pesanti	Pesanti	
Produttiva		34.010	34.010	-	matteina	363	0	33	53	547
					sera	0	227	33	53	433
Totale		34.010	34.010		Totale mattina	363	0	53	53	547
					Totale sera	0	227	33	53	433

Tabella 29 – Calcolo traffico indotto Ambito AT9

6.11 AMBITO DI TRASFORMAZIONE AT10

L'Ambito AT10 è collocato a Sulbiate Superiore, a est di via Biffi. Per l'ambito è prevista una premialità massima del 15%. L'accesso alla rete stradale dovrebbe avvenire lungo via Rossini, o eventualmente attraverso nuova viabilità da definire. La funzione prevalente è residenziale.



Figura 21 – Localizzazione ambito AT10

AT10 (ex PA1)	
Dati quantitativi principali/Parametri Urbanistici	
Superficie Territoriale - ST	5.852 mq
Superficie Lorda – SL max	1.400 mq
IPT minimo – Indice Permeabilità Territoriale	30%
IC max	40%
Abitanti teorici insediabili (1 ab./150 mc)	28 (considerata la SL max destinata al 100% a GF1)
Altezza del Fronte	8,5 m
Parcheggi pertinenziali	1 mq/10 mc (1mq/3,3 mq)
Destinazioni d'uso ammesse	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ GF1; ✓ Attività del Settore Terziario GF3 (escluso Gf3.5, Gf3.6); ✓ GF4; ✓ GF5 (esclusivamente Tipologia V e Tipologia M1); ✓ Altre attività terziarie GF6; ✓ Servizi di vicinato e di interesse generale GF8; ✓ Attività Quaternarie GF9; 	
Sono espressamente escluse tutte le destinazioni d'uso ricadenti nei Gruppi Funzionali Omogenei indicati all'Art.7 delle NTA del Piano delle Regole e non menzionati tra le destinazioni ammesse di cui sopra.	

Tabella 30 – Caratteristiche generali Ambito AT10

Destinazione prevalente		AT10									
Residenziale											
% premialità		25%									
Destinazione	SL (mq)	SL con premialità (mq)	SV (mq)	Ora di Punta	Attratti Leggeri	Generali Leggeri	Attratti Pesanti	Generali Pesanti	Totali Equivalenti		
Residenziale	660	743	-	mattina	1	3	0	0	0	4	
				sera	8	3	0	0	0	3	
Terziario	0	0	-	mattina	0	0	0	0	0	0	
				sera	0	0	0	0	0	0	
Ricettivo	0	0	-	mattina	0	0	0	0	0	0	
				sera	0	0	0	0	0	0	
Commerciale Alimentare	377	431	325	mattina	4	0	0	0	0	4	
				sera	29	26	0	0	0	55	
Commerciale Non Alimentare	377	433	325	mattina	4	0	0	0	0	4	
				sera	16	12	0	0	0	30	
Totale	1.400	1.610		totale mattina	9	5	0	0	0	14	
				totale sera	61	69	0	0	0	130	

Tabella 31 – Calcolo traffico indotto Ambito AT10

6.12 PIANO ATTUATIVO PAC1

L'Area PAC1 è collocata a Sulbiate Superiore, a nord di via Alighieri. Per l'area è prevista una premialità massima del 15%. L'accesso alla rete stradale dovrebbe avvenire lungo via Alighieri, o eventualmente attraverso nuova viabilità da definire. La funzione prevalente è residenziale.



Figura 22 – Localizzazione ambito PAC1

PAC1 (ex PA2)	
Dati quantitativi principali/Parametri Urbanistici	
Superficie Territoriale - ST	2.744 mq
Superficie Lorda - SL max	1.100 mq
IPT minimo - Indice Permeabilità Territoriale	30%
IC max	40%
Abitanti teorici insediabili (1 ab./150 mq)	22 (considerata la SL max destinata al 100% a GF1)
Altezza del Fronte	8,5 m
Parcheggi pertinenziali	1 mq/10 mc (1mq/3,3 mc)
Destinazioni d'uso ammesse	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ GF1, ➤ Attività del Settore Terziario GF3 (escluso Gf3.5, Gf3.6), ➤ GF4, ➤ GF5 (esclusivamente Tipologia V e Tipologia M1), ➤ Altre attività terziarie GF6, ➤ Servizi di vicinato e di interesse generale GF8, ➤ Attività Quaternarie GF9, 	
Sono espressamente escluse tutte le destinazioni d'uso ricadenti nei Gruppi Funzionali Omogenei indicati all'Art. 7 delle NTA del Piano delle Regole e non menzionati tra le destinazioni ammesse di cui sopra	

Tabella 32 – Caratteristiche generali area PAC1

Destinazione prevalente		PAC1							
Destinazione	N. (mq)	SL con premialità (mq)	IV (mq)	Ora di Punta	Attratti Leggeri	Generati Leggeri	Attratti Pesanti	Generati Pesanti	Totali Equivalenti
Residenziale	360	396	-	matteina	0	3	0	0	3
				sera	2	0	0	0	2
Terziario	0	0	-	matteina	0	0	0	0	0
				sera	0	0	0	0	0
Nocturno	0	0	-	matteina	0	0	0	0	0
				sera	0	0	0	0	0
Commerciale Alimentare	377	488	125	matteina	4	0	0	0	4
				sera	29	26	0	0	55
Commerciale Non Alimentare	377	431	125	matteina	4	0	0	0	4
				sera	16	12	0	0	28
Totale	1.100	1.266	-	Totale mattina	8	3	0	0	11
				Totale sera	46	28	0	0	74

Tabella 33 – Calcolo traffico indotto area PAC1

6.13 PIANO ATTUATIVO PAC2

L'Area PAC2 è collocata a Sulbiate Inferiore, a ovest di via Piave. Per l'area è prevista una premialità massima del 15%. L'accesso alla rete stradale dovrebbe avvenire lungo via Piave, o eventualmente attraverso nuova viabilità da definire. La funzione prevalente è residenziale.



Figura 23 – Localizzazione ambito PAC2

PAC2 (ex PA3)	
Dati quantitativi principali/Parametri Urbanistici	
Superficie Territoriale - ST	3.095 mq
Superficie Lorda - SL max	960 mq
IPT minimo - Indice Permeabilità Territoriale	30%
IC max	40%
Abitanti teorici insediabili (1 ab./150 mc)	20 (considerata la SL max destinata al 100% a GF1)
Altezza del Fronte	6,5 m;
Parcheggi pertinenziali	1 mq/10 mc (1mq/3,3 mq)
Area minima non urbanizzabile (rif. par. 6.7 del Vol. II del DdP)	645 mq (minimo)
Destinazioni d'uso ammesse	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ GF1; ➤ Attività del Settore Terziario GF3 (escluso Gf 3.3, Gf3.5, Gf3.6); ➤ GF4; ➤ GF5 (esclusivamente Tipologia V e Tipologia M1); ➤ Altre attività terziarie GF6; ➤ Servizi di vicinato e di interesse generale GF8; ➤ Attività Quaternarie GF9; 	
Sono espressamente escluse tutte le destinazioni d'uso ricadenti nei Gruppi Funzionali Omogenei indicati all'Art.7 delle NTA del Piano delle Regole e non menzionati tra le destinazioni ammesse di cui sopra.	

Tabella 34 – Caratteristiche generali area PAC2

Destinazione prevalente	Residenziale	PAC2								
		% premiata	SL (mq)	SV (mq)	Ora di Punta	Attratti Leggeri	Generati Leggeri	Attratti Pesanti	Generati Pesanti	Totali Equivalenti
Residenziale	228	280	0	0	0	0	0	0	0	0
Terziario	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ricettivo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Commerciale Alimentare	377	488	325	0	0	0	0	0	0	4
			325	29	26	0	0	0	85	
Commerciale Non Alimentare	377	431	325	4	0	0	0	0	0	4
			325	18	12	0	0	0	38	
Totale	960	5.137	Totale mattina		8	3	0	0	0	18
			Totale sera		58	38	0	0	0	86

Tabella 35 – Calcolo traffico indotto area PAC2

6.14 PIANO ATTUATIVO PAC3

L'Area PAC3 è collocata a Sulbiate Superiore, in fregio a via Leopardi e via Pascoli. L'accesso alla rete stradale dovrebbe avvenire lungo via Leopardi e/o lungo via Pascoli, o eventualmente attraverso nuova viabilità da definire. La destinazione prevalente è residenziale.



Figura 24 – Localizzazione ambito PAC3

PAC3 (ex PA5)	
Dati quantitativi principali/Parametri Urbanistici	
Superficie Territoriale - ST	3.216 mq
Superficie Lorda - SL max	2.000 mq
IPT minimo - Indice Permeabilità Territoriale	30%
IC max	30%
Abitanti teorici insediabili (1 ab./150 mc)	40 (considerata la SL max destinata al 100% a GF1)
Altezza del Fronte	10 m;
Parcheggi pertinentiali	1 mq/10 mc (1mq/3,3 mq)
Destinazioni d'uso ammesse	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ GF1; ✓ Attività del Settore Terziario GF3 (escluso Gf 3.3, Gf3.5, Gf3.6); ✓ GF4; ✓ GF5 (esclusivamente Tipologia V e Tipologia M1); ✓ Altre attività terziarie GF6; ✓ Servizi di vicinato e di interesse generale GF8; ✓ Attività Quaternarie GF9; 	
Sono espressamente escluse tutte le destinazioni d'uso ricadenti nei Gruppi Funzionali Omogenei indicati all'Art.7 delle NTA del Piano delle Regole e non menzionati tra le destinazioni ammesse di cui sopra.	

Tabella 36 – Caratteristiche generali area PAC3

Destinazione prevalente		PAC3							
Residenziale	% prevalenza								
Destinazione	NL (mq)	SL con prevalenza (mq)	SV (mq)	Ora di Punta	Atratti Leggeri	Generati Leggeri	Atratti Pesanti	Generati Pesanti	Totali Equivalenti
Residenziale	1.000	1.000	-	matteina	1	7	0	0	8
				sera	5	1	0	0	6
Terziario	67	67	-	matteina	2	0	0	0	2
				sera	0	1	0	0	1
Ricettivo	67	67	-	matteina	0	1	0	0	1
				sera	0	0	0	0	0
Commerciante Alimentare	415	415	325	matteina	4	0	0	0	4
			325	sera	19	26	0	0	45
Commerciante Non Alimentare	415	435	325	matteina	4	0	0	0	4
			325	sera	28	12	0	0	40
Totale	2.000	2.000		totale matteina	11	8	0	0	19
				totale sera	62	40	0	0	102

Tabella 37 – Calcolo traffico indotto area PAC3

6.15 PIANO ATTUATIVO PAR1

L'Area PAR1 è collocata a Sulbiate Superiore, a nord di via Verdi. Per l'area è prevista una premialità massima del 15%. L'accesso alla rete stradale dovrebbe avvenire lungo via Verdi / via Valfredda, o eventualmente attraverso nuova viabilità da definire. La funzione prevalente è residenziale.



Figura 25 – Localizzazione ambito PAR1

PAR1 (ex AT3)	
Dati quantitativi principali/Parametri Urbanistici	
Superficie Territoriale - ST	4.847 mq
Superficie Lorda - SL max	1.400 mq
IPT minimo - Indice Permessibilità Territoriale	30%
IC max	40%
Abitanti teorici insediabili (1 ab./150 mq)	28 (considerata la SL max destinata al 100% a GF1)
Altezza del Fronte	8,5 m;
Parcheeggi pertinenziali	1 mq/10 mc (1mq/3,3 mq)
Destinazioni d'uso ammesse	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ GF1; ✓ Attività artigianale di servizio GF2.2 (escluse le attività legate al settore rifiuti di cui al D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.), purché le attività svolte o previste non siano tali da costituire fonte di inquinamento atmosferico, del suolo o sonoro e il loro insediamento sia compatibile con l'azzonamento acustico e le condizioni generali della viabilità e del traffico della zona; ✓ Attività del Settore Terziario GF3 (escluso GF3.5, GF3.6); ✓ GF4; ✓ GF5 (esclusivamente Tipologia V e Tipologia M1); ✓ Altre attività terziarie GF6; ✓ Servizi di vicinato e di interesse generale GF8; ✓ Attività Quaternarie GF9; 	
Sono espressamente escluse tutte le destinazioni d'uso ricadenti nei Gruppi Funzionali Omogenei indicati all'Art. 7 delle NTA del Piano delle Regole e non menzionati tra le destinazioni ammesse di cui sopra.	

Tabella 38 – Caratteristiche generali area PAR1

Destinazione prevalente	RESIDENZIALE		PAR1								
	% premialità	55%	SL (mq)	SL con premialità (mq)	SV (mq)	Ora di Punta	Altratti Leggeri	Generali Leggeri	Altratti Pesanti	Generali Pesanti	Totali Equivalenti
Residenziale		66	743			matteina sera	1 4	5 1	0 0	0 0	6 5
Terziario		0	0			matteina sera	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0
Ricettivo		0	0			matteina sera	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0
Produttivo		0	0			matteina sera	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0
Commerciale Alimentare		377	433		325	matteina sera	4 19	0 26	0 0	0 0	4 35
Commerciale Non Alimentare		377	433		325	matteina sera	4 18	0 12	0 0	0 0	4 30
Totale		1.488	1.888			totale matteina totale sera	9 83	5 86	0 0	0 0	38 186

Tabella 39 – Calcolo traffico indotto area PAR1

6.16 PIANO ATTUATIVO PAR2

L'Area PAR2 è collocata a Sulbiate Superiore, a nord di via Filanda. Per l'area è prevista una premialità massima del 15%. L'accesso alla rete stradale dovrebbe avvenire lungo via Filanda / via IV Novembre, o eventualmente attraverso nuova viabilità da definire. La destinazione prevalente è residenziale.



Figura 26 – Localizzazione ambito PAR2

PAR2 (ex AT5)	
Dati quantitativi principali/Parametri Urbanistici	
Superficie Territoriale - ST	3.411 mq
Superficie Lorda - SL max	1.000 mq
IPT minimo - Indice Permeabilità Territoriale	30%
IC max	40%
Abitanti teorici insediabili (1 ab./150 mq)	20 (considerata la SL max. destinata al 100% a GF1)
Altezza del Fronte	11,6 m
Parcheggi pertinenziali	1 mq/10 mc (1mq/3,3 mc)
Destinazioni d'uso ammesse	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ GF1; ✓ Attività artigianale di servizio GF2.2 (escluse le attività legate al settore rifiuti di cui al D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.), purché le attività svolte o previste non siano tali da costituire fonte di inquinamento atmosferico, del suolo o sonoro e il loro insediamento sia compatibile con l'azzonamento acustico e le condizioni generali della viabilità e del traffico della zona; ✓ Attività del Settore Terziario GF3 (escluso GF3.5, GF3.6); ✓ GF4; ✓ GF5 (esclusivamente Tipologia V e Tipologia M1); ✓ Altre attività terziarie GF6; ✓ Servizi di vicinato e di interesse generale GF8; ✓ Attività Quaternarie GF9; 	
Sono espressamente escluse tutte le destinazioni d'uso ricadenti nei Gruppi Funzionali Omogenei indicati all'Art. 7 delle NTA del Piano delle Regole e non menzionati tra le destinazioni ammesse di cui sopra.	

Tabella 40 – Caratteristiche generali area PAR2

Destinazione prevalente	RESIDENZIALE		PAR2						
	% premialità	SL (mq)	SV (mq)	Ora di Punta	Altriatti Leggeri	Generali Leggeri	Altriatti Pesanti	Generali Pesanti	Totale Equivalenti
Residenziale	246	281	-	mattina	0	2	0	0	2
				sera	1	0	0	0	1
Terziario	0	0	-	mattina	0	0	0	0	0
				sera	0	0	0	0	0
Riattivo	0	0	-	mattina	0	0	0	0	0
				sera	0	0	0	0	0
Produttivo	0	0	-	mattina	0	0	0	0	0
				sera	0	0	0	0	0
Commerciante Alimentare	377	431	325	mattina	4	0	0	0	4
			325	sera	39	26	0	0	65
Commerciante Non Alimentare	377	431	325	mattina	4	0	0	0	4
			325	sera	12	12	0	0	24
Totale	1.890	1.158	-	totale mattina	8	2	0	0	10
				totale sera	14	28	0	0	42

Tabella 41 – Calcolo traffico indotto area PAR2

6.17 PIANO ATTUATIVO PAR3

L'Area PAR3 è collocata a Sulbiate Superiore, in via Filanda. Per l'area è prevista una premialità massima del 15%. L'accesso alla rete stradale dovrebbe avvenire lungo via Filanda, o eventualmente attraverso nuova viabilità da definire. La destinazione prevalente è residenziale.



Figura 27 – Localizzazione ambito PAR3

PAR3 (ex PR3)	
Dati quantitativi principali/Parametri Urbanistici	
Superficie Territoriale - ST	3.696 mq
Superficie Lorda - SL max	3.050 mq
IPT minimo - Indice Permeabilità Territoriale	30%
IC max	40%
Abitanti teorici insediabili (1 ab./150 mq)	61 (considerata la SL max destinata al 100% a GF1)
Altezza del Fronte	11,6 m;
Parcheeggi pertinenziali	1 mq/10 mc (1mq/3,3 mq)
Destinazioni d'uso ammesse	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ GF1; ✓ Attività artigianale di servizio GF2.2 (escluse le attività legate al settore rifiuti di cui al D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.), purché le attività svolte o previste non siano tali da costituire fonte di inquinamento atmosferico, del suolo o sonoro e il loro insediamento sia compatibile con l'azzonamento acustico e le condizioni generali della viabilità e del traffico della zona; ✓ Attività del Settore Terziario GF3 (escluso GF3.5, GF3.6); ✓ GF4; ✓ GF5 (esclusivamente Tipologia V e Tipologia M1); ✓ Altre attività terziarie GF6; ✓ GF7.2; ✓ Servizi di vicinato e di interesse generale GF8; ✓ Attività Quaternarie GF9; 	
Sono espressamente escluse tutte le destinazioni d'uso ricadenti nei Gruppi Funzionali Omogenei indicati all'Art.7 delle NTA del Piano delle Regole e non menzionati tra le destinazioni ammesse di cui sopra.	

Tabella 42 – Caratteristiche generali area PAR3

Destinazione prevalente	RESIDENZIALE		PAR3						
	% premialità								
Destinazione	SL (mq)	SL con premialità (mq)	SV (mq)	Ora di Punto	Altriatti Leggeri	Generali Leggeri	Altriatti Pesanti	Generali Pesanti	Totali Equivalenti
Residenziale	3.325	3.794	-	matteina	1	15	0	0	16
				sera	0	1	0	0	1
Terziari	257	296	-	matteina	0	0	0	0	0
				sera	0	0	0	0	0
Ricettivo	257	296	-	matteina	0	0	0	0	0
				sera	0	0	0	0	0
Produttivo	257	296	-	matteina	0	0	0	0	0
				sera	0	0	0	0	0
Commerciale Alimentare	377	433	325	matteina	0	0	0	0	0
			325	sera	0	0	0	0	0
Commerciale Non Alimentare	377	433	325	matteina	4	0	0	0	4
			325	sera	0	0	0	0	0
Totale	3.696	3.908	-	totale matteina	20	20	0	0	40
				totale sera	0	1	0	0	1

Tabella 43 – Calcolo traffico indotto area PAR3

6.18 PIANO ATTUATIVO PAR4

L'Area PAR4 è collocata in località Cascina Cà, in via Cappelletta. Per l'area è prevista una premialità massima del 15%. L'accesso alla rete stradale dovrebbe avvenire lungo via Cappelletta, o eventualmente attraverso nuova viabilità da definire. La destinazione prevalente è residenziale.

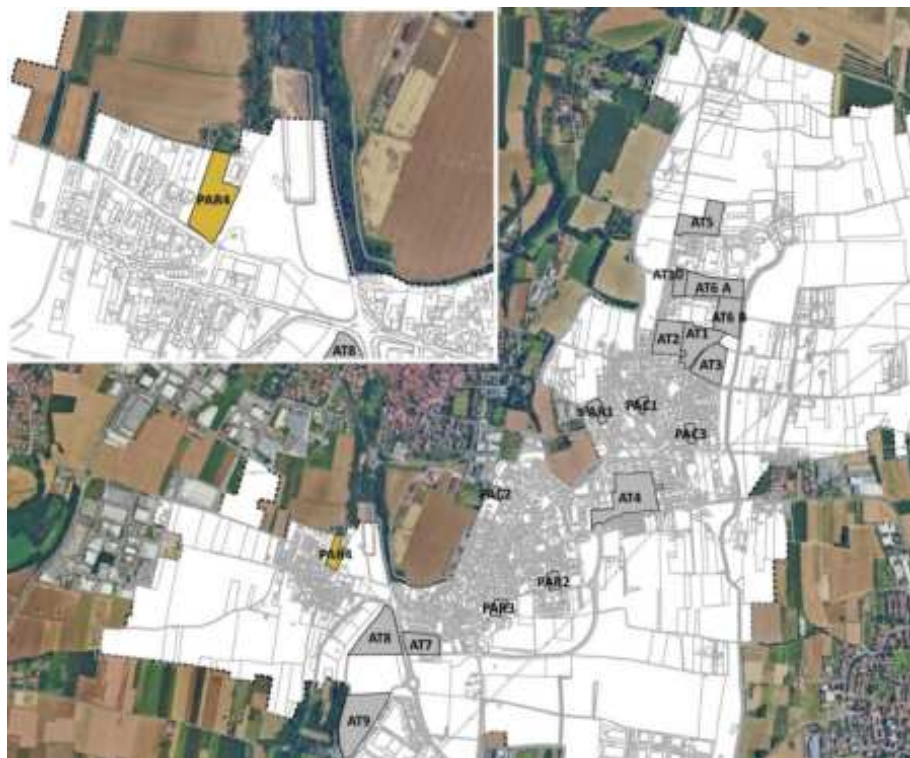


Figura 28 – Localizzazione ambito PAR4

PAR4 (ex PE15)	
Dati quantitativi principali/Parametri Urbanistici	
Superficie Territoriale - ST	6.581 mq
Superficie Lorda – SL max	2.300 mq
IPT minimo – Indice Permeabilità Territoriale	30%
IC max	40%
Abitanti teorici insediabili (1 ab./150 mc)	46 (considerata la SL max destinata al 100% a GF1)
Altezza del Fronte	11,5 m;
Parcheggi pertinenziali	1 mq/10 mc (1mq/3,3 mq)
Destinazioni d'uso ammesse	
<ul style="list-style-type: none"> ↳ GF1; ↳ Attività artigianale di servizio Gf2.2 (escluse le attività legate al settore rifiuti di cui al D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.), purché le attività svolte o previste non siano tali da costituire fonte di inquinamento atmosferico, del suolo o sonoro e il loro insediamento sia compatibile con l'azzonamento acustico e le condizioni generali della viabilità e del traffico della zona; ↳ Attività del Settore Terziario GF3 (escluso Gf3.5, Gf3.6); ↳ GF4; ↳ GF5 (esclusivamente Tipologia V e Tipologia M1); ↳ Altre attività terziarie GF6; ↳ Servizi di vicinato e di interesse generale GF8; ↳ Attività Quaternarie GF9; 	
Sono espressamente escluse tutte le destinazioni d'uso ricadenti nei Gruppi Funzionali Omogenei indicati all'Art.7 delle NTA del Piano delle Regole e non menzionati tra le destinazioni ammesse di cui sopra.	

Tabella 44 – Caratteristiche generali area PAR4

Destinazione prevalente	RESIDENZIALE		PAR4								
	% premialità	15%	SL (mq)	SL con premialità (mq)	SV (mq)	Ora di Punta	Altriatti Leggeri	Generali Leggeri	Altriatti Pesanti	Generali Pesanti	Totali Equivalenti
Residenziale			3.150	1.820	-	matteina	5	10	0	0	15
					-	sera	8	2	0	0	10
Terziario			132	152	-	matteina	4	0	0	0	4
					-	sera	0	2	0	0	2
Risettivo			132	152	-	matteina	0	2	0	0	2
					-	sera	0	0	0	0	0
Produttivo			132	152	-	matteina	2	0	0	0	2
					-	sera	0	1	0	0	1
Commerciante Alimentare			377	431	325	matteina	4	0	0	0	4
					325	sera	30	26	0	0	56
Commerciante Non Alimentare			377	431	325	matteina	4	0	0	0	4
					325	sera	10	12	0	0	22
Totale			3.300	2.640		totale matteina	15	12	0	0	27
						totale sera	65	42	0	0	107

Tabella 45 – Calcolo traffico indotto area PAR4

6.19 TABELLA RIEPILOGATIVA DEL TRAFFICO INDOTTO DALLE AREE DI INTERVENTO PREVISTE

Si riportano a seguire le tabelle riassuntive relative al traffico indotto considerato per le valutazioni esposte nei paragrafi a seguire. Il traffico indotto è stato definito per le ore di punta mattutina e serale infrasettimanale per singole aree e per tipologia di destinazione d'uso.

Ambito	SL (mq)	SL con premialità (mq)	Mattina					Sera				
			Leggeri		Pesanti		Totali Equivalenti	Leggeri		Pesanti		Totali Equivalenti
			Attratti	Generati	Attratti	Generati		Attratti	Generati	Attratti	Generati	
AT1	5,700	6,555	41	33	1	1	78	75	59	1	1	138
AT2	4,289	4,289	26	20	1	1	50	68	50	1	1	122
AT3	5,711	5,711	34	28	1	1	66	72	55	1	1	131
AT4	3,767	4,332	27	23	0	0	50	68	51	0	0	119
AT5	10,300	11,845	133	21	9	9	190	139	161	9	9	336
AT6	21,760	25,024	290	58	19	19	424	147	258	19	19	481
AT7	905	905	1	7	0	0	8	4	1	0	0	5
AT8	20,078	20,078	431	33	0	0	464	77	309	0	0	386
AT9	34,010	34,010	363	0	51	51	567	0	227	51	51	431
AT10	1,400	1,610	9	5	0	0	14	61	39	0	0	100
PAC1	1,100	1,265	8	3	0	0	11	59	38	0	0	97
PAC2	980	1,127	8	2	0	0	10	58	38	0	0	96
PAC3	2,000	2,000	11	8	0	0	19	62	40	0	0	102
PAR1	1,400	1,610	9	5	0	0	14	61	39	0	0	100
PAR2	1,000	1,150	8	2	0	0	10	58	38	0	0	96
PAR3	3,050	3,508	20	16	0	0	36	66	46	0	0	112
PAR4	2,300	2,645	15	12	0	0	27	63	42	0	0	105
Residenziale	16,425	17,853	15	130	0	0	145	85	15	0	0	100
Terziario	25,089	26,269	688	0	0	0	688	0	430	0	0	430
Commerciale	14,043	15,600	146	0	0	0	146	1,024	682	0	0	1,706
Produttivo	52,217	54,785	585	0	82	82	913	0	364	82	82	692
Ricettivo	11,975	13,156	0	146	0	0	146	29	0	0	0	29
TOTALI	119,750	127,664	1,434	276	82	82	2,038	1,138	1,491	82	82	2,928

Tabella 46 – Riepilogo traffico indotto dalle nuove aree di intervento

7 DISTRIBUZIONE DEI FLUSSI INDOTTI SULLA RETE

I flussi potenzialmente indotti dalle nuove funzioni sono stati distribuiti lungo la viabilità principale. L'entità dei flussi attribuita ad ogni direttrice è stata calcolata sulla base della popolazione residente e della distanza dei comuni posti entro un raggio di 10 km in linea d'aria dal centro di Sulbiate. L'area è stata suddivisa successivamente in quattro sub-aree, al fine di attribuire un peso alle diverse direttrici in ingresso alla rete stradale comunale.

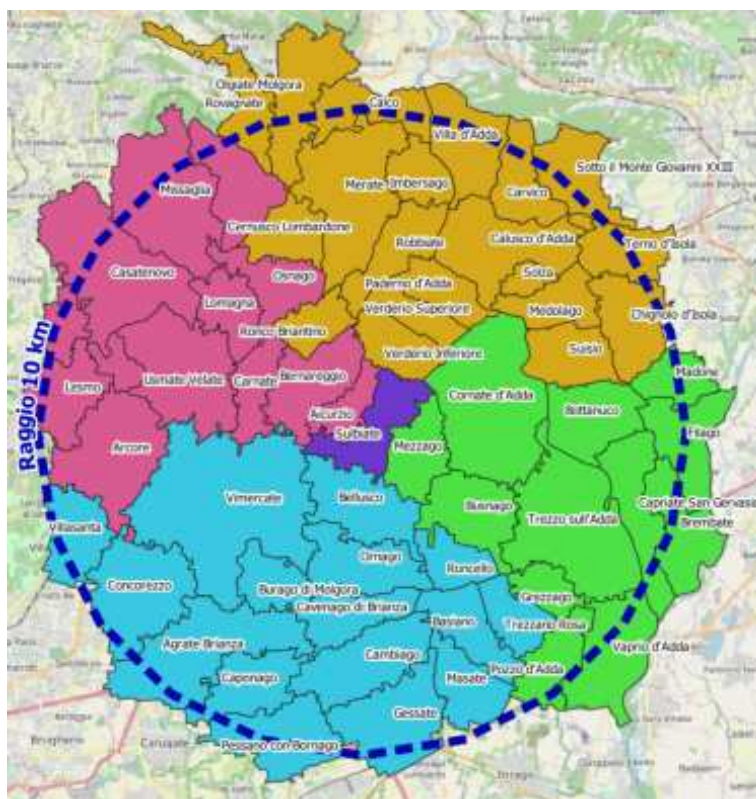


Figura 29 – Bacino di distribuzione dei flussi indotti sul territorio

Le aree di trasformazione sono state raggruppate in quattro macro-zone:

- **direttrice nord** (tramite la SP210 – via Biffi);
- **direttrice sud** (tramite la SP177 da/verso sud);
- **direttrice ovest** (tramite la SP177 da/verso nord-ovest);
- **direttrice est** (tramite SP156).

Per ciascuna delle suddette direttrici la distribuzione dei flussi veicolari indotti dai vari ambiti è stata ricavata tramite un modello gravitazionale considerando un bacino di utenza nel raggio di 10 km, come sopra indicato. Nello specifico, come indicato nella formula seguente, la distribuzione tra le varie macro-zone è funzione della popolazione e della distanza dei comuni ricadenti all'interno delle macro-zone stesse:

$$A_i = \frac{POP_i/DIST_i}{\sum_{j=1}^n (POP_j/DIST_j)}$$

dove: A_i capacità attrattiva dell'i-esimo Comune;
 POP_i popolazione residente nell'i-esimo Comune;
 $DIST_i$ distanza dell'i-esimo Comune da Sulbiate

La tabella seguente mostra i risultati della distribuzione del traffico indotto lungo le direttrici rappresentative delle varie macro-zone.

DIRETTRICI	CAPACITÀ ATTRATTIVA
NORD	21.0%
SUD	34.3%
OVEST	27.3%
EST	17.4%
TOTALE	100%

Tabella 47 – Quote di distribuzione del traffico indotto

Si riporta a seguire i flussogrammi inerenti alla distribuzione del traffico indotto sulla rete dalle aree di intervento previste, per entrambe le ore di punta analizzate.

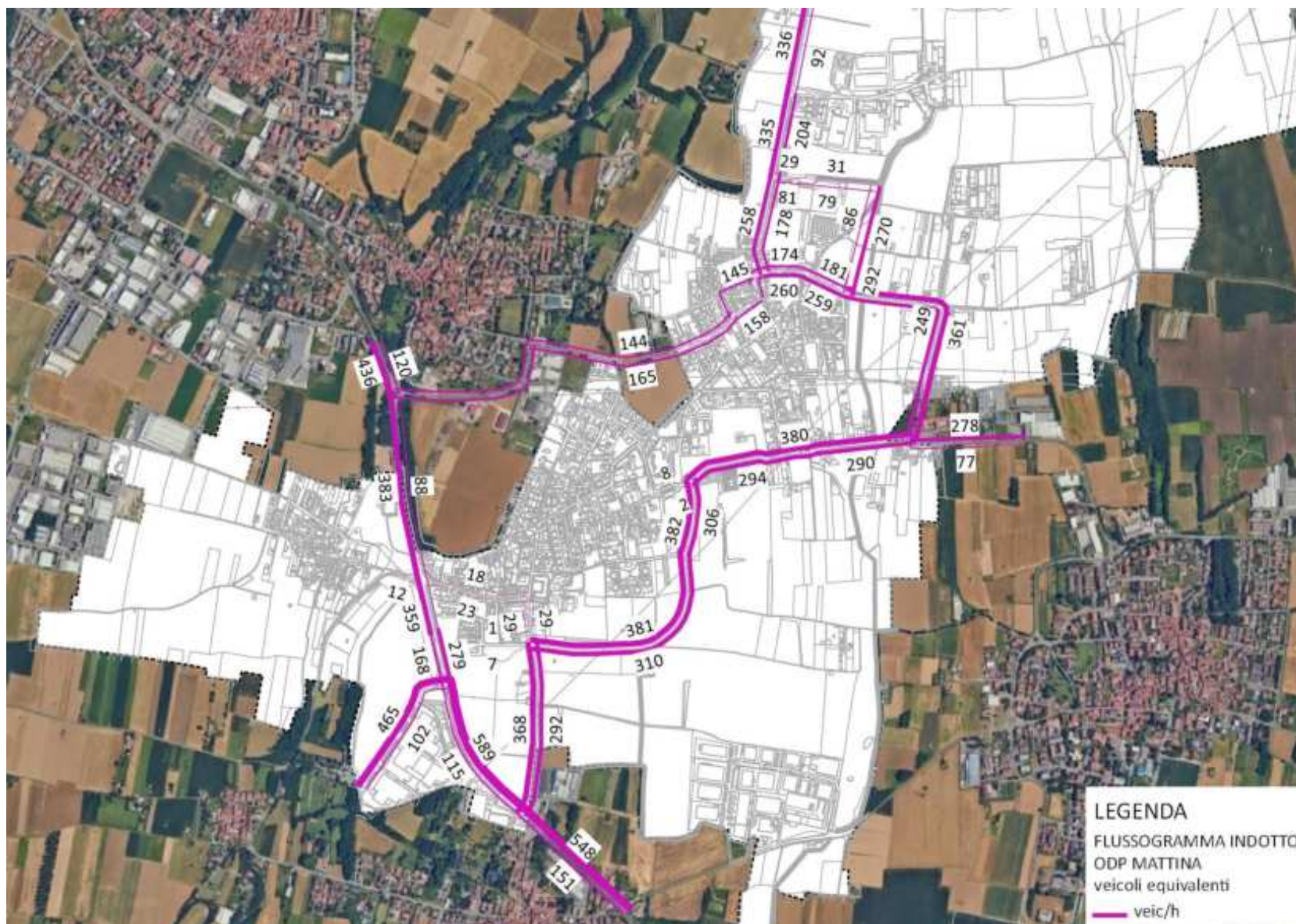
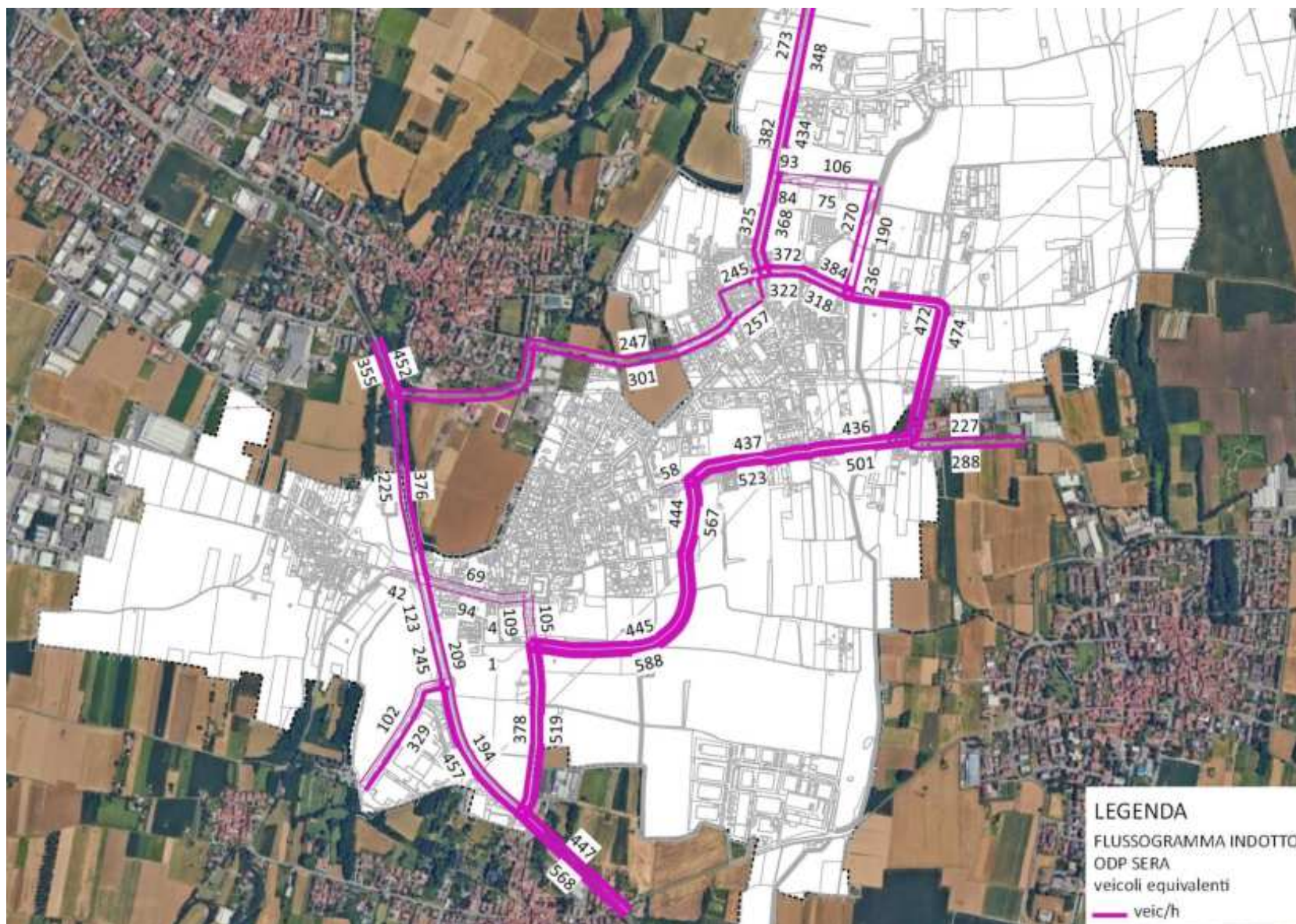


Figura 30 – Flussogramma veicoli equivalenti – Ora di punta della mattina – Flusso aggiuntivo indotto



8 VALUTAZIONE DELL'IMPATTO DEI FLUSSI INDOTTI SULLA RETE

Il traffico dello scenario di progetto è determinato dalla somma tra il traffico attualmente circolante sulla rete e quello potenzialmente indotto dalle aree di intervento, come precedentemente calcolato.

La rete stradale di progetto coincide cautelativamente con quella attuale, al netto del nuovo collegamento proposto dal PGT tra via Biffi e via Manzoni su cui si affacciano gli ambiti AT10, AT6a e AT6b.

Per quanto riguarda il resto della rete, a scopo cautelativo, non sono stati considerati eventuali interventi di potenziamento puntuali lungo gli archi stradali o intersezioni; resta quindi invariata anche la capacità di singoli archi stradali. Qualora i nuovi collegamenti previsti dalle previsioni di piano, venissero effettivamente realizzati, gli effetti sulla rete attuale saranno migliorativi in termini di riduzione dei flussi circolanti. Si considera quindi la situazione infrastrutturale maggiormente penalizzante.

A seguito del completamento delle aree di intervento valgono le seguenti considerazioni:

- anche nello Scenario di Intervento i volumi di traffico circolanti sulla rete stradale principale rimangono abbastanza equilibrati nei due sensi di marcia;
- la SP177 resta la strada maggiormente trafficata: i flussi bidirezionali orari varieranno tra 2.000 veicoli/ora nell'ora di punta mattutina e 2.400 veicoli/ora nell'ora di punta serale, i quali rappresentano flussi inferiori alla capacità massima bidirezionale di 3.400 veicoli/ora;
- il tratto extraurbano di via XXV Aprile avrà flussi nell'ordine di 1.000 veicoli/ora bidirezionali nell'ora di punta mattutina e 1.200 veicoli/ora bidirezionali nell'ora di punta serale;
- sulla SP210 il flusso varierà tra 1.000 veicoli/ora bidirezionali nell'ora di punta della mattina e 1.300 veicoli/ora bidirezionali nell'ora di punta della sera;

- sull'asse IV Novembre / Cremonesi varierà tra 1.000 veicoli/ora bidirezionali e 1.200 veicoli/ora bidirezionali nelle due ore di punta;
- lungo la Strada per Sulbiate Superiore i flussi bidirezionali saranno inferiori a 700 veicoli/ora nell'ora di punta della mattina e 1.000 veicoli/ora nell'ora di punta della sera.

Il rapporto flusso/capacità nello Scenario di Intervento nell'ora di punta della mattina risulta ovunque inferiore a 0.65. Nell'ora di punta della sera il rapporto Flusso/capacità risulta quasi ovunque inferiore a 0.75.

Globalmente si hanno quindi adeguati margini di capacità residue nello Scenario di Intervento in entrambe le ore di punta; pertanto, **si ritiene che gli incrementi di flusso (ribadendo uno scenario alquanto cautelativo) sono tali da mantenere una buona funzionalità della rete capace di gestire opportunamente i flussi di traffico attesi.**

Nei prossimi paragrafi si riportano i flussogrammi sopra anticipati.

8.1 SCENARIO DI INTERVENTO

8.1.1 ORA DI PUNTA DELLA MATTINA

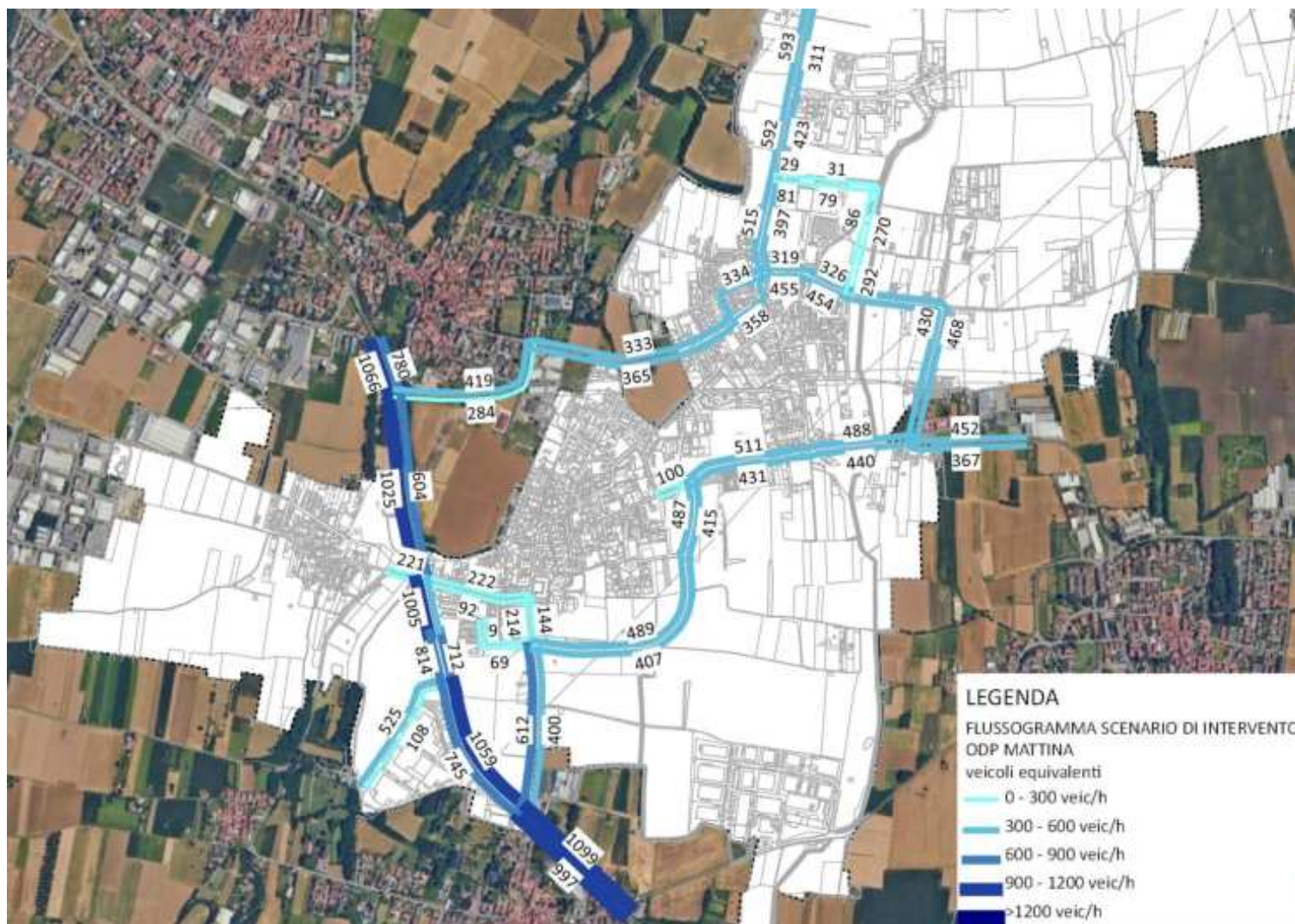


Figura 32 – Flussogramma veicoli equivalenti – Ora di punta della mattina – Scenario di Intervento

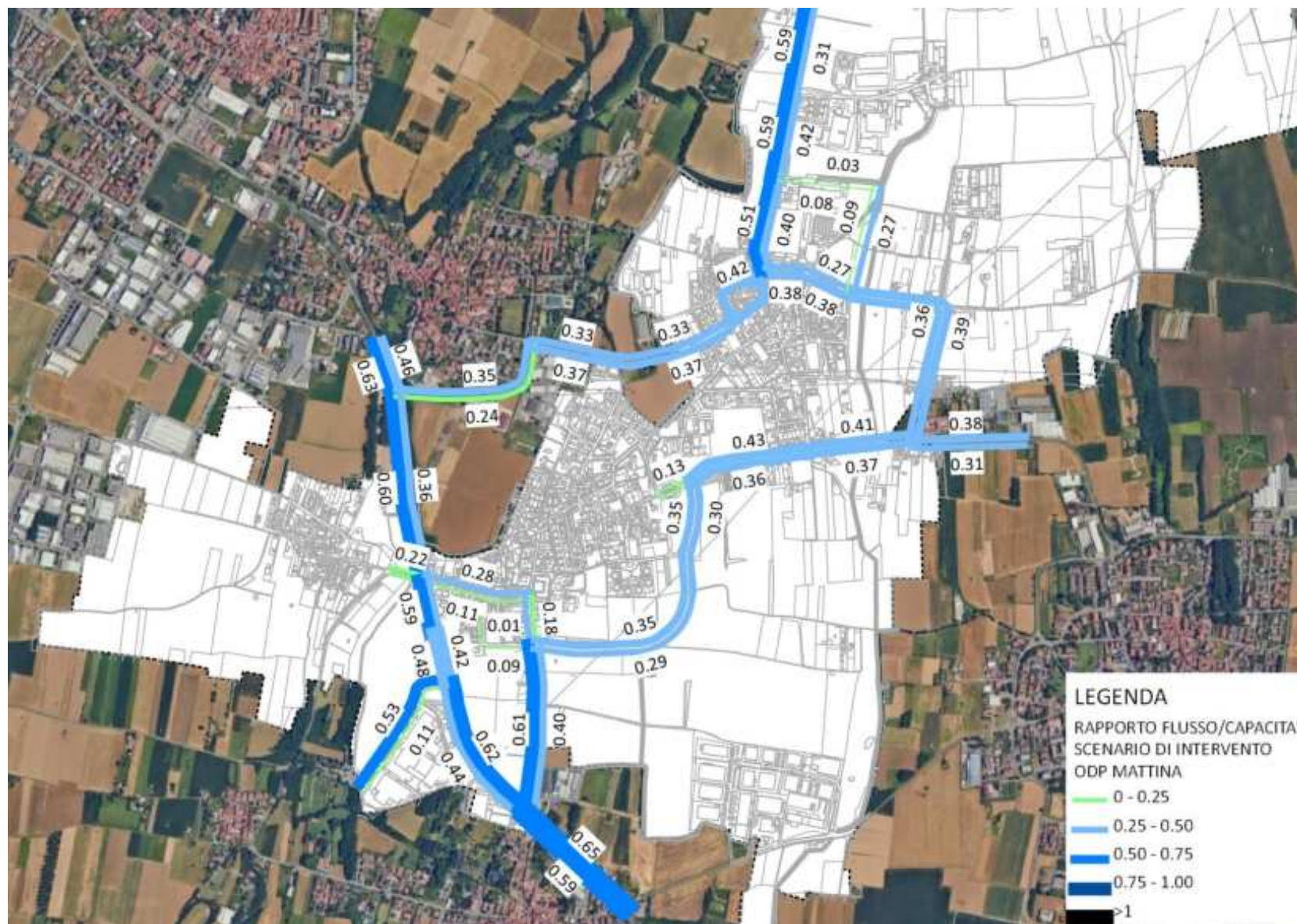


Figura 33 – Rapporto F/C – Ora di punta della mattina – Scenario di Intervento

8.1.2 ORA DI PUNTA DELLA SERA

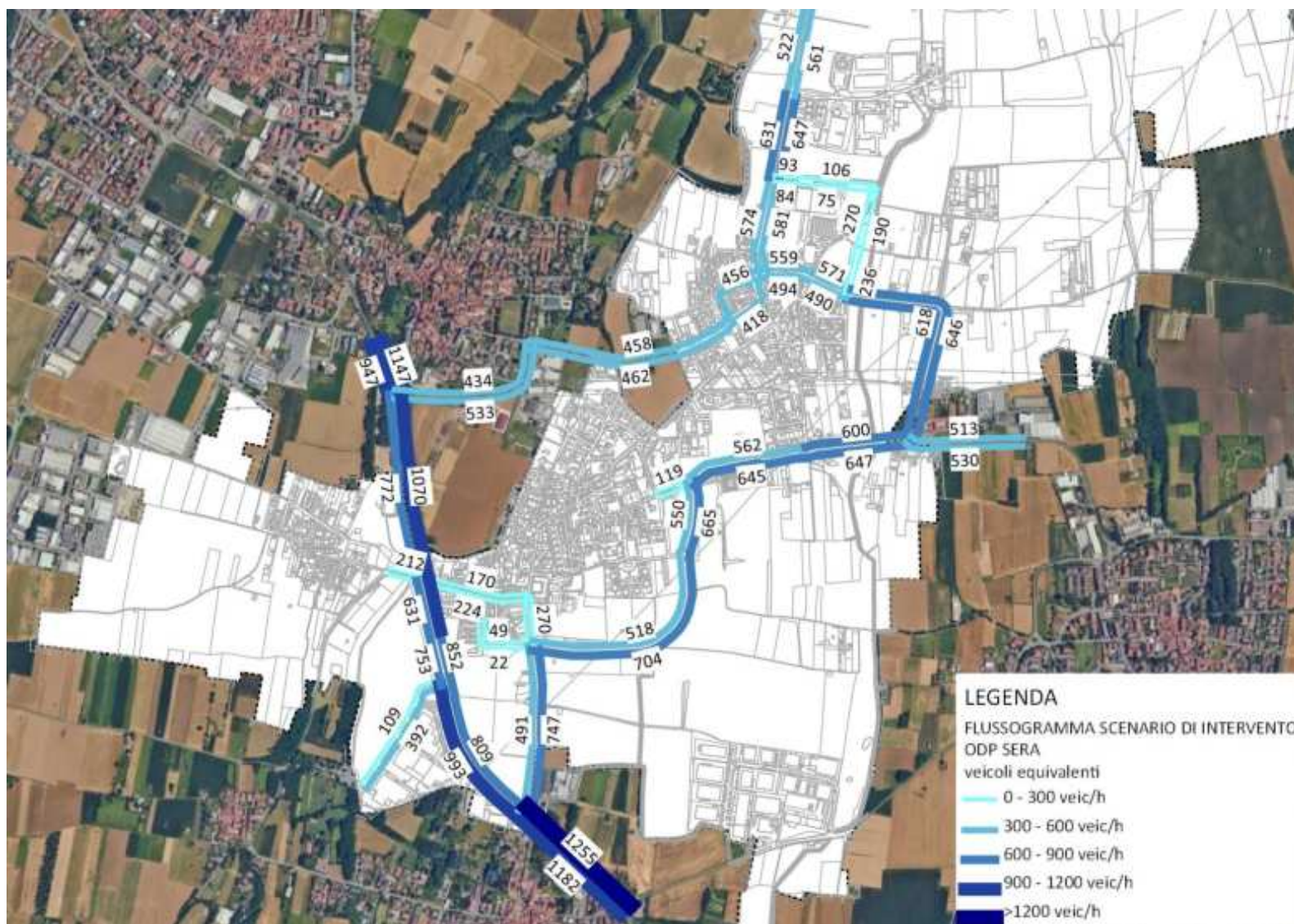


Figura 34 – Flussogramma veicoli equivalenti – Ora di punta della sera– Scenario di Intervento

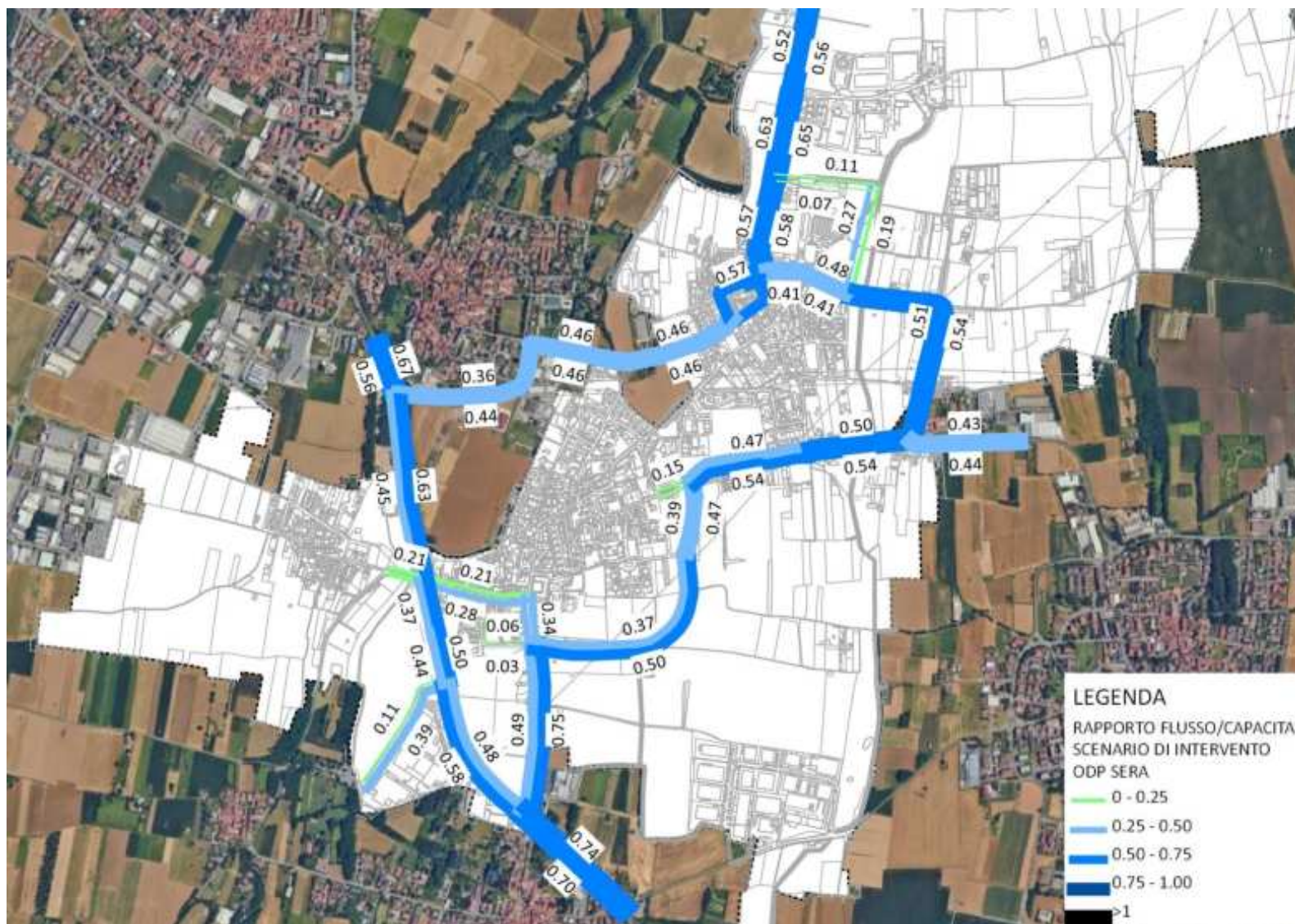


Figura 35 – Rapporto F/C – Ora di punta della sera – Scenario di Intervento

8.2 DEFINIZIONE DEL LIVELLO DI SERVIZIO LUNGO LA RETE STRADALE DI PRIMO, SECONDO E TERZO LIVELLO

Nel paragrafo seguente si riportano le valutazioni del livello di servizio lungo la rete stradale di primo, secondo e terzo livello secondo la metodologia dell'HCM (Highway Capacity Manual) richiamate nella D.G.R. 8/3219 del 2006.

In base alle indicazioni riportate nella tabella sottostante dedotta dall'HCM 1985 e riportata nella suddetta DGR, i livelli di servizio dei tratti stradali sono stati stimati in funzione del rapporto flusso/capacità degli archi stradali stessi. **In generale, Livelli di Servizio compresi tra "A" e "D" sono considerati sufficienti nella gestione del traffico, mentre livelli di servizio "E" o superiori denotano condizioni di deflusso prossime alla saturazione o la presenza di fenomeni di congestione.**

LdS	HCM 1985
	Flusso/Capacità
A	0.18
B	0.32
C	0.52
D	0.77
E	>0.77

Tabella 48 – LdS strade carreggiate unica con una corsia per senso di marcia – HCM 85

Per effettuare delle considerazioni coerenti con quanto riportato all'interno delle mappe contenute nei paragrafi precedenti, i valori soglia di F/C e i relativi valori di Livelli di Servizio riportati nella tabella sono stati applicati ai flussi monodirezionali e ai valori di capacità degli archi coincidenti con quelli utilizzati all'interno del modello macroscopico con cui sono stati distribuiti i flussi veicolari sulla rete oggetto di studio.

La scelta di considerare il flusso monodirezionale sull'arco sta nel fatto che in alcuni tratti degli itinerari stradali considerati vi è una evidente discrepanza fra flussi in direzione opposta.

Risulta pertanto più significativo valutare un Livello di Servizio per ciascuna direzione di marcia.

Nelle mappe seguenti si riportano i Livelli di Servizio monodirezionali degli archi indagati per ciascuno scenario analizzato.

Dal confronto fra diversi Scenari considerati e i relativi livelli di servizio ottenuti si evince che lungo gli archi stradali analizzati, considerando anche il possibile incremento di traffico circolante dovuto all'attivazione delle previsioni urbanistiche (sia per l'ora di punta della mattina che della sera), **il Livello di Servizio sugli archi negli Scenari di Intervento si attesta su valori compresi tra "A" e "D", garantendo quindi una buona riserva di capacità, nonostante il calcolo alquanto cautelativo dell'indotto.**

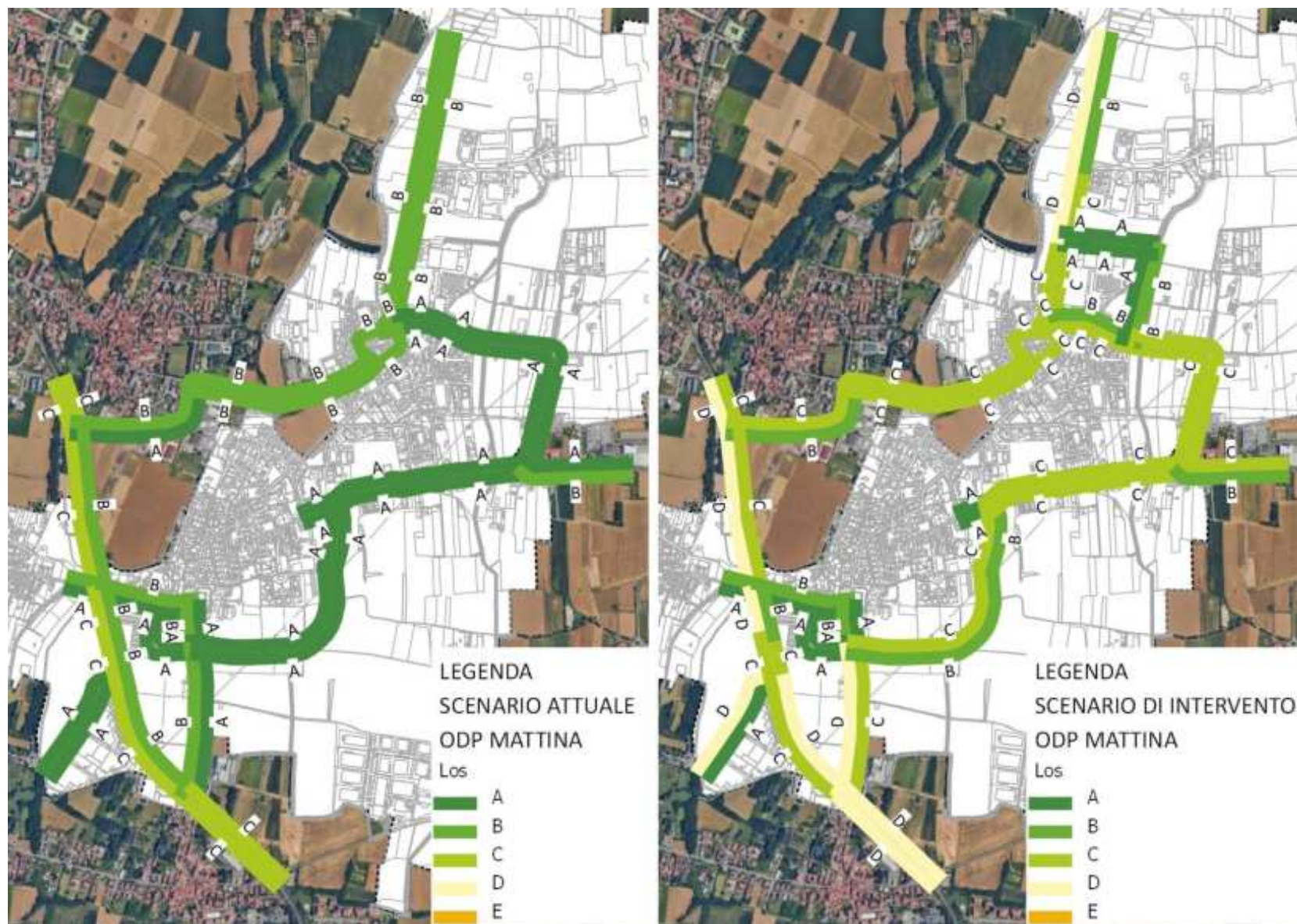


Figura 36 – Confronto Livello di Servizio sulla rete – Ora di punta della mattina

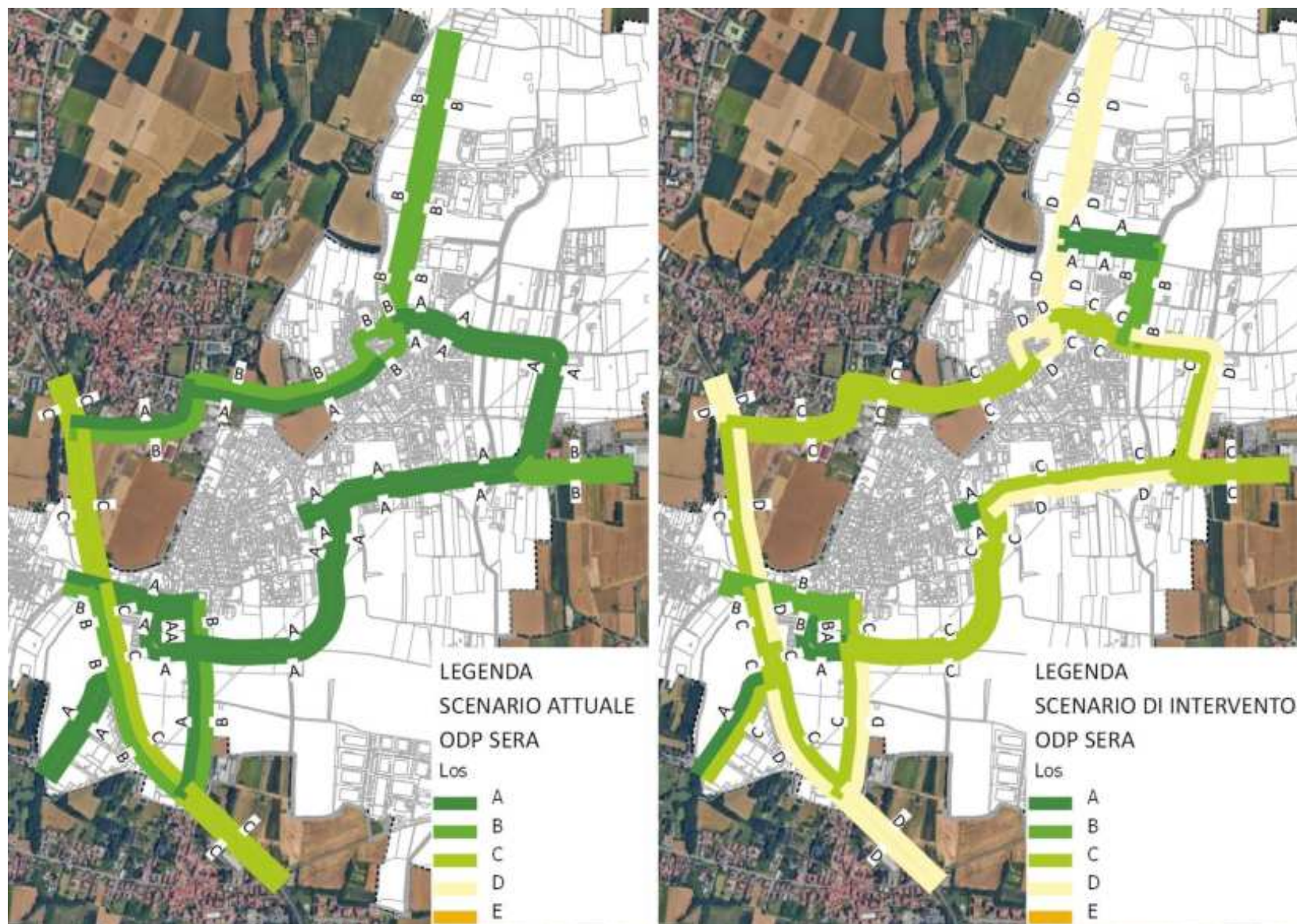


Figura 37 – Confronto Livello di Servizio sulla rete – Ora di punta della sera

9 CONCLUSIONI

Nel presente documento è stata analizzata la sostenibilità dei carichi urbanistici sulla rete di mobilità in base alle indicazioni riportate nell'Allegato A del PTCP di Monza e Brianza.

I dati di traffico rappresentativi dello stato di fatto sono stati rilevati nella campagna di indagine nel maggio 2024, nonostante la comparazione dei dati di traffico raccolti nella campagna maggio-giugno 2021 con i dati TomTom confermasse la loro validità.

Attualmente la rete stradale principale risulta poco trafficata, con ampi margini di capacità residua.

Per quanto riguarda le aree di intervento sono stati considerati tutti gli Ambiti di Trasformazione e i Piani Attuativi previsti dal PGT, valutandone il potenziale flusso veicolare indotto secondo i parametri contenuti nell'Allegato A. Sono state verificate le condizioni potenzialmente più gravose, considerando tutte le eventuali volumetrie premiali, senza riduzioni dei volumi per fenomeni quali il "cross-visit", e considerando per tutte le aree l'assenza di linee di forza del Trasporto Pubblico.

Ulteriore aspetto che conferma l'approccio cautelativo è quello di aver considerato sempre la funzione commerciale (ove prevista). Questo ha portato a considerare 15.600 mq di superficie lorda commerciale, ovvero circa 11.700 mq di superficie di vendita, facendo presente che ad oggi non sono presenti medie strutture di vendita all'interno del territorio comunale (quindi non ci sono esercizi avente superficie superiore a 150 mq).

Le analisi relative all'impatto viabilistico sono state concentrate nell'ora di punta mattutina e serale di un giorno feriali, ore che sono risultate essere quelle in cui i volumi circolanti sono maggiori.

Il traffico indotto è stato distribuito sulla rete sulla base di un bacino di analisi relativo al territorio circostante al Comune di Sulbiate.

Adottando un approccio cautelativo è stata considerata la situazione infrastrutturale attuale (al netto di una nuova viabilità che collega via Manzoni/via Ungaretti con via Biffi), maggiormente penalizzante rispetto a quella prevista.

Nello scenario di intervento il carico veicolare aggiuntivo comporta un incremento dei flussi circolanti sulla rete, ma **su tutti gli archi stradali si mantiene un idoneo livello di servizio, con adeguate riserve di capacità residua.**

Considerando tutti i criteri ampiamente cautelativi adottati per il calcolo e la distribuzione dei flussi, è possibile affermare che, la rete stradale attuale è in grado di accogliere tutto il traffico potenzialmente indotto dalle nuove funzioni. Qualora il mix funzionale sia maggiormente equilibrato e vengano realizzati alcuni degli interventi infrastrutturali proposti dal PGT, i livelli di servizio della rete non potranno essere migliori di quelli stimati.

SULLA BASE DELLE ANALISI SOPRA ESPOSTE È QUINDI POSSIBILE DIMOSTRARE LA PIENA COMPATIBILITÀ' E SOSTENIBILITÀ DEI CARICHI URBANISTICI CON LA RETE DI MOBILITÀ ESISTENTE.

10 APPENDICE 1 – RILIEVI DI TRAFFICO

Di seguito si riportano la localizzazione delle intersezioni rilevate ed i rilievi di traffico per le intersezioni e le fasce orarie indagate mercoledì 8 maggio 2024.



Figura 38 – Localizzazione delle intersezioni rilevate

10.1 INTERSEZIONE 1: SP177 / VIA ENRICO FERMI

L'intersezione 1 è costituita da 4 bracci e regolamentata da impianto semaforico.

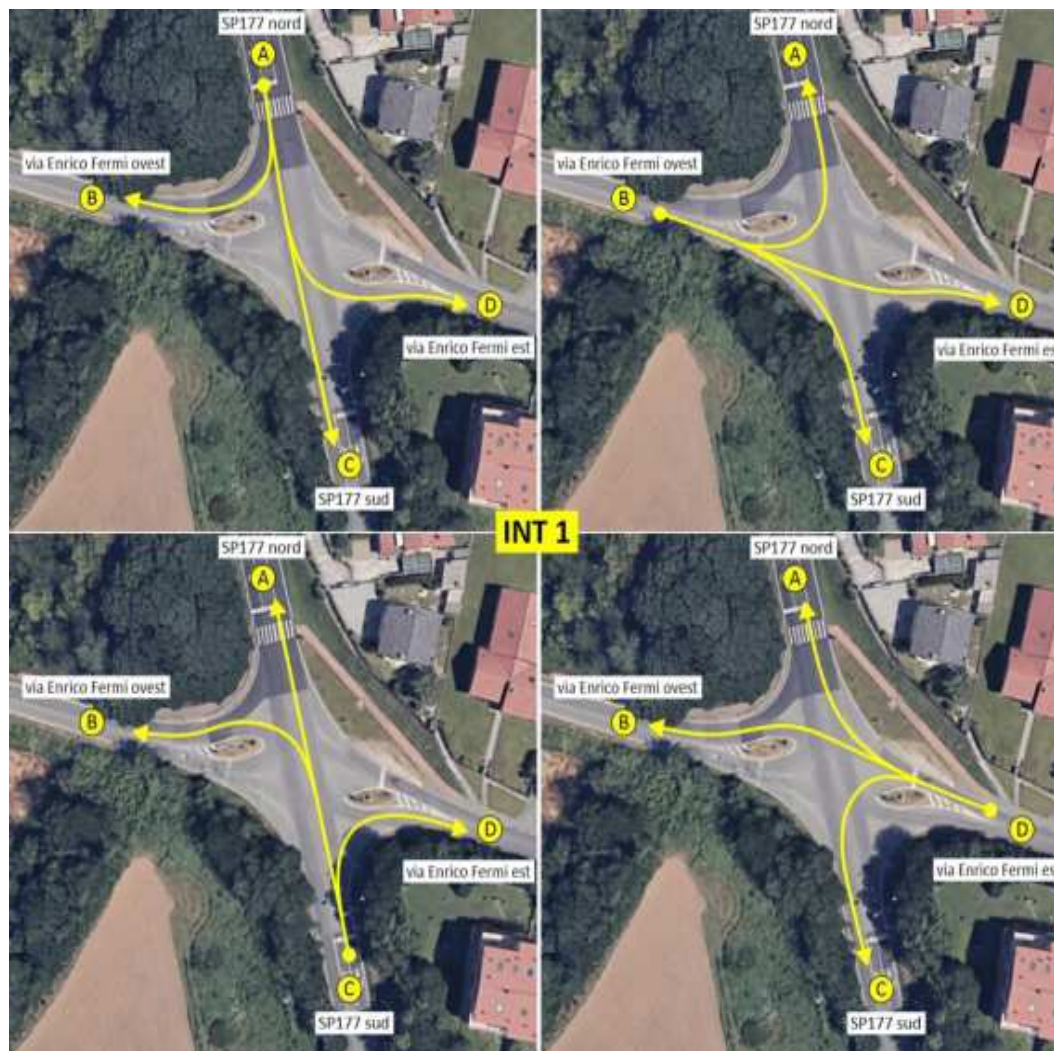


Figura 39 – Intersezione 1 – Manovre rilevate

COMUNE DI SULBIATE																																								
INTERSEZIONE 1 SP177 / via Enrico Fermi																																								
mercoledì 8 maggio 2024																																								
DATI DISAGGREGATI																																								
INGRESSO NELL'INTERSEZIONE																																								
1A - SP177 nord																																								
ORA	1B - via Fermi ovest								1C - SP177 sud								1D - via Fermi est								TOTALE	INGRESSI 1A														
	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale		bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus
7:00 - 7:15	1	0	11	0	0	0	0	12	0	1	70	8	0	0	1	80	0	0	3	0	0	0	0	3	95	1	1	84	8	0	0	1	95							
7:15 - 7:30	0	1	6	1	0	0	0	8	0	2	105	10	1	1	121	0	0	5	3	0	0	0	8	137	0	3	116	14	1	1	2	137								
7:30 - 7:45	0	0	6	0	0	1	0	7	0	3	117	4	1	1	126	0	0	2	0	0	0	0	2	135	0	3	125	4	1	2	0	135								
7:45 - 8:00	0	0	8	1	0	1	0	10	0	2	147	10	1	3	163	0	0	4	1	0	0	0	5	178	0	2	159	12	1	4	0	178								
8:00 - 8:15	1	0	14	1	0	0	0	16	0	0	136	10	2	2	150	0	0	1	0	0	0	0	1	167	1	0	151	11	2	2	0	167								
8:15 - 8:30	0	2	15	0	0	1	0	18	0	1	112	9	2	2	126	0	0	4	0	1	0	0	5	149	0	3	131	9	3	3	0	149								
8:30 - 8:45	0	0	11	0	0	0	0	11	0	3	120	4	2	2	131	0	0	4	0	0	0	0	4	146	0	3	135	4	2	2	0	146								
8:45 - 9:00	0	1	15	1	0	1	0	18	1	0	81	6	3	1	92	0	0	4	0	0	0	0	4	114	1	1	100	7	3	2	0	114								
Tot 7:00 - 8:00	1	1	31	2	0	2	0	37	0	8	439	32	3	5	3	490	0	0	14	4	0	0	0	18	545	1	9	484	38	3	7	3	545							
Tot 7:30 - 8:30	1	2	43	2	0	3	0	51	0	6	512	33	6	8	0	565	0	0	11	1	1	0	0	13	629	1	8	566	36	7	11	0	629							
Tot 8:00 - 9:00	1	3	55	2	0	2	0	63	1	4	449	29	9	7	0	499	0	0	13	0	1	0	0	14	576	2	7	517	31	10	9	0	576							
1B - via Fermi ovest																																								
ORA	1C - SP177 sud								1D - via Fermi est								1A - SP177 nord								TOTALE	INGRESSI 1B														
	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale		bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus
7:00 - 7:15	0	0	7	0	0	0	0	7	0	0	8	0	0	0	0	8	0	0	4	0	0	1	0	5	20	0	0	19	0	0	1	0	20							
7:15 - 7:30	0	0	2	0	0	0	0	2	0	2	5	1	0	0	0	8	0	0	5	0	0	0	0	5	15	0	2	12	1	0	0	0	15							
7:30 - 7:45	0	0	13	2	0	0	0	15	0	0	9	0	0	0	0	9	0	0	12	0	0	0	0	12	36	0	0	34	2	0	0	0	36							
7:45 - 8:00	0	0	18	1	0	0	0	19	0	1	15	0	0	0	0	16	0	1	12	0	0	1	0	14	49	0	2	45	1	0	1	0	49							
8:00 - 8:15	0	0	16	1	0	0	0	17	0	0	14	1	0	0	0	15	0	0	8	0	0	0	0	8	40	0	0	38	2	0	0	0	40							
8:15 - 8:30	1	0	9	1	0	0	0	11	1	0	12	0	0	0	0	13	0	0	10	0	0	0	0	10	34	2	0	31	1	0	0	0	34							
8:30 - 8:45	1	0	11	1	1	0	0	14	0	0	13	0	0	0	0	13	0	0	3	1	0	1	0	5	32	1	0	27	2	1	1	0	32							
8:45 - 9:00	0	0	10	2	0	0	0	12	0	0	5	0	0	0	0	5	0	0	6	0	0	1	0	7	24	0	0	21	2	0	1	0	24							
Tot 7:00 - 8:00	0	0	40	3	0	0	0	43	0	3	37	1	0	0	0	41	0	1	33	0	0	2	0	36	120	0	4	110	4	0	2	0	120							
Tot 7:30 - 8:30	1	0	56	5	0	0	0	62	1	1	50	1	0	0	0	53	0	1	42	0	0	1	0	44	159	2	2	148	6	0	1	0	159							
Tot 8:00 - 9:00	2	0	46	5	1	0	0	54	1	0	44	1	0	0	0	46	0	0	27	1	0	2	0	30	130	3	0	117	7	1	2	0	130							
1C - SP177 sud																																								
ORA	1D - via Fermi est								1A - SP177 nord								1B - via Fermi ovest								TOTALE	INGRESSI 1C														
	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale		bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus
7:00 - 7:15	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	48	13	2	3	2	69	0	0	1	0	0	0	0	1	74	0	1	50	13	2	3	2	74							
7:15 - 7:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	77	6	1	0	0	85	0	0	3	0	1	0	0	4	89	0	1	80	6	2	0	0	89							
7:30 - 7:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	81	10	5	2	0	99	1	0	11	0	0	0	0	12	111	2	0	92	10	5	2	0	111							
7:45 - 8:00	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	95	4	0	2	0	102	0	0	8	2	0	0	0	10	113	0	1	104	6	0	2	0	113							
8:00 - 8:15	0	0	0	1	0	0	0	1	0	2	75	11	4	4	0	96	0	0	5	2	1	0	0	8	105	0	2	80	14	5	4	0	105							
8:15 - 8:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	73	9	0	1	0	83	0	0	5	0	0	0	0	5	88	0	0	78	9	0	1	0	88							
8:30 - 8:45	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	70	8	1	3	0	83	0	0	7	0	0	0	0	7	91	0	1	78	8	1	3	0	91							
8:45 - 9:00	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	81	6	0	2	0	89	0	0	8	0	0	0	0	8	98	0	0	90	6	0	2	0	98							
Tot 7:00 - 8:00	0	0	2	0	0	0	0	2	1	3	301	33	8	7	2	355	1	0	23	2	1	0	0	27	384	2	3	326	35	9	7	2	384							
Tot 7:30 - 8:30	0	0	1	1	0	0	0	2	1	3	324	34	9	9	0	380	1	0	29	4	1	0	0	35	417	2	3	354	39	10	9	0	417							
Tot 8:00 - 9:00	0	0	2	1	0	0	0	3	0	3	299	34	5	10	0	351	0	0	25	2	1	0	0	28	382	0	3	326	37	6	10	0	382							
1D - via Fermi est																																								
ORA	1A - SP177 nord								1B - via Fermi ovest								1C - SP177 sud								TOTALE	INGRESSI 1D														
	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale		bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus
7:00 - 7:15	1	0	4	0	1	0	0	6	1	0	23	1	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	0	31	2	0	27	1	1	0	0	31							
7:15 - 7:30	1	0	19	1	0	0	0	21	0	1	40	1	0	0	0	42	0	0	0	0	0	0	0	0	63	1	1	59	2	0	0	0	63							
7:30 - 7:45	0	0	22	0	0	0	0	22	0	0	26	1	0	0	0	27	0	0	2	0	0	0	0	2	51	0	0	50	1	0	0	0	51							
7:45 - 8:00	0	0	20	1	0	0	0	21	2	3	33	0	0	0	0	38	0	0	2	0	0	0	0	2	61	2	3	55	1	0	0	0	61							
8:00 - 8:15	0	0	19	0	0	0	0	19	0	0	32	0	0	0	0	32	0	0	3	0	0	0	0	3	54	0	0	54	0	0	0	0	54							
8:15 - 8:30	0	0	14	0	0	0	0	14	0	1	22	1	1	0	0	25	0	0	2	0	0	0	0	2	41	0	1	38	1	1	0	0	41							
8:30 - 8:45	0	0	17	1	0	0	0	18	0	0	40	2	0	0	0	42	0	0	0	0	0	0	0	0	60	0	0	57	3	0	0	0	60							
8:45 - 9:00	0	0	9	0	0	0	0	9	0	1	21	1	0	0	0	23	0	0	2	0	0	0	0	2	34	0	1	32	1	0	0	0	34							
Tot 7:00 - 8:00	2	0	65	2	1	0	0	70	3	4	122	3	0	0	0	132	0	0	4	0	0	0	0	4	206	5	4	191	5	1	0	0	206							
Tot 7:30 - 8:30	0	0	75	1	0	0	0	76	2	4	113	2	1	0	0	122	0	0	9	0	0	0	0	9	207	2	4	197	3	1	0	0	207							
Tot 8:00 - 9:00	0	0	59	1	0	0	0	60	0	2	115	4	1	0	0	122	0	0	7	0	0	0	0	7	189	0	2	181	5	1	0	0	189							

Tabella 49 – Intersezione 1 – Manovre rilevate – Dati disaggregati – Mattina infrasettimanale 07:00-09:00

COMUNE DI SULBIATE
INTERSEZIONE 1 SP177 / via Enrico Fermi
mercoledì 8 maggio 2024
DATI DISAGGREGATI
INGRESSO NELL'INTERSEZIONE

1A - SP177 nord																																	
ORA	1B - via Fermi ovest							1C - SP177 sud							1D - via Fermi est							TOTALE	INGRESSI 1A										
	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi		comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale
17:00 - 17:15	0	0	6	1	0	0	0	7	0	1	113	10	2	1	0	127	0	0	6	0	0	0	0	6	140	0	1	125	11	2	1	0	140
17:15 - 17:30	0	0	9	1	0	0	0	9	0	3	87	10	1	1	0	102	0	0	10	1	0	0	0	11	122	0	3	106	11	1	1	0	122
17:30 - 17:45	0	1	14	1	0	0	0	16	0	3	94	10	1	2	0	110	0	0	8	0	0	0	0	8	134	0	4	116	11	1	2	0	134
17:45 - 18:00	0	0	17	2	0	0	0	19	0	3	109	1	0	1	1	115	0	0	11	1	0	0	0	12	146	0	3	137	4	0	1	1	146
18:00 - 18:15	0	0	8	0	0	0	0	8	0	1	98	4	0	1	0	104	0	0	7	0	0	0	0	7	119	0	1	113	4	0	1	0	119
18:15 - 18:30	0	1	3	0	0	0	0	4	0	0	72	8	0	0	0	80	0	0	8	0	0	0	0	8	92	0	1	83	8	0	0	0	92
18:30 - 18:45	0	0	6	0	0	0	0	6	0	2	75	5	0	0	0	82	0	0	10	0	0	0	0	10	98	0	2	91	5	0	0	0	98
18:45 - 19:00	0	0	7	0	0	0	0	7	0	1	68	5	0	0	0	74	0	0	12	1	0	0	0	13	94	0	1	87	6	0	0	0	94
Tot 17:00 - 18:00	0	1	46	4	0	0	0	51	0	10	403	31	4	5	1	454	0	0	35	2	0	0	0	37	542	0	11	484	37	4	5	1	542
Tot 17:30 - 18:30	0	2	42	3	0	0	0	47	0	7	373	23	1	4	1	409	0	0	34	1	0	0	0	35	491	0	9	449	27	1	4	1	491
Tot 18:00 - 19:00	0	1	24	0	0	0	0	25	0	4	313	22	0	1	0	340	0	0	37	1	0	0	0	38	403	0	5	374	23	0	1	0	403

1B - via Fermi ovest																																	
ORA	1C - SP177 sud							1D - via Fermi est							1A - SP177 nord							TOTALE	INGRESSI 1B										
	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi		comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale
17:00 - 17:15	1	0	11	1	1	0	0	14	0	0	19	1	0	0	0	20	0	1	11	2	0	0	0	14	48	1	1	41	4	1	0	0	48
17:15 - 17:30	0	0	8	1	0	0	0	9	0	0	21	0	0	0	0	21	0	0	12	3	0	0	0	15	45	0	0	41	4	0	0	0	45
17:30 - 17:45	1	0	10	0	0	0	0	11	0	0	20	0	0	0	0	20	0	0	13	1	0	0	0	14	45	1	0	43	1	0	0	0	45
17:45 - 18:00	0	0	10	2	0	0	0	12	0	0	19	4	0	0	0	23	0	0	15	1	0	1	0	17	52	0	0	44	7	0	1	0	52
18:00 - 18:15	0	0	5	1	0	0	0	6	1	1	27	0	0	0	0	29	0	0	22	0	0	0	0	22	57	1	1	54	1	0	0	0	57
18:15 - 18:30	0	0	13	1	0	0	0	14	0	0	23	2	0	0	0	25	0	1	9	0	0	0	0	10	49	0	1	45	3	0	0	0	49
18:30 - 18:45	0	1	5	2	0	0	0	8	0	1	25	1	0	0	0	27	0	0	8	0	0	0	0	8	43	0	2	38	3	0	0	0	43
18:45 - 19:00	0	0	11	1	0	0	0	12	0	1	18	2	0	0	0	19	0	0	15	0	0	0	0	15	46	0	1	42	3	0	0	0	46
Tot 17:00 - 18:00	2	0	39	4	1	0	0	46	0	0	79	5	0	0	0	84	0	1	51	7	0	1	0	60	190	2	1	169	16	1	1	0	190
Tot 17:30 - 18:30	1	0	38	4	0	0	0	43	1	1	89	6	0	0	0	97	0	1	59	2	0	1	0	63	203	2	2	186	12	0	1	0	203
Tot 18:00 - 19:00	0	1	34	5	0	0	0	40	1	3	91	5	0	0	0	100	0	1	54	0	0	0	0	55	195	1	5	179	10	0	0	0	195

1C - SP177 sud																																	
ORA	1D - via Fermi est							1A - SP177 nord							1B - via Fermi ovest							TOTALE	INGRESSI 1C										
	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi		comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale
17:00 - 17:15	0	1	0	0	0	0	0	1	0	3	135	5	1	2	0	146	0	2	15	1	0	0	0	18	165	0	6	150	6	1	2	0	165
17:15 - 17:30	0	0	4	0	0	0	0	4	0	4	128	3	1	0	0	136	0	0	9	0	0	0	0	9	149	0	4	141	3	1	0	0	149
17:30 - 17:45	0	0	2	0	0	0	0	2	0	2	154	11	1	1	0	169	0	1	8	0	0	0	0	9	180	0	3	184	11	1	1	0	180
17:45 - 18:00	1	0	2	0	0	0	0	3	0	3	129	3	1	0	0	136	0	0	12	0	0	0	0	12	151	1	3	143	3	1	0	0	151
18:00 - 18:15	0	0	2	0	0	0	0	2	0	1	109	9	0	0	0	119	0	0	7	0	0	0	0	7	128	0	1	118	9	0	0	0	128
18:15 - 18:30	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	125	1	0	0	0	126	0	0	10	1	0	0	0	11	138	0	0	136	2	0	0	0	138
18:30 - 18:45	0	0	1	0	0	0	0	1	0	4	109	4	1	0	0	118	0	0	6	0	0	0	0	6	125	0	4	116	4	1	0	0	125
18:45 - 19:00	0	0	3	0	0	0	0	3	0	3	112	0	0	0	0	115	0	0	12	0	0	0	0	12	130	0	3	127	0	0	0	0	130
Tot 17:00 - 18:00	1	1	8	0	0	0	0	10	0	12	546	22	4	3	0	587	0	3	44	1	0	0	0	48	645	1	16	598	23	4	3	0	645
Tot 17:30 - 18:30	1	0	7	0	0	0	0	8	0	6	517	24	2	1	0	550	0	1	37	1	0	0	0	39	597	1	7	561	25	2	1	0	597
Tot 18:00 - 19:00	0	0	7	0	0	0	0	7	0	8	455	14	1	0	0	478	0	0	35	1	0	0	0	36	521	0	8	497	15	1	0	0	521

1D - via Fermi est																																	
ORA	1A - SP177 nord							1B - via Fermi ovest							1C - SP177 sud							TOTALE	INGRESSI 1D										
	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi		comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale
17:00 - 17:15	2	0	19	0	0	0	0	21	0	0	16	2	0	0	0	18	0	0	1	0	0	0	0	1	40	2	0	36	2	0	0	0	40
17:15 - 17:30	0	0	7	0	0	0	0	7	0	0	17	0	0	0	0	17	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	24	0	0	0	0	24
17:30 - 17:45	0	0	8	0	0	0	0	8	0	0	7	1	0	0	0	8	0	0	1	0	0	0	0	1	17	0	0	16	1	0	0	0	17
17:45 - 18:00	0	0	10	1	0	0	0	11	0	0	9	0	0	0	0	9	0	0	2	0	0	0	0	2	22	0	0	21	1	0	0	0	22
18:00 - 18:15	2	0	15	1	0	0	0	18	0	0	9	1	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	28	2	0	24	2	0	0	0	28
18:15 - 18:30	2	0	11	0	0	0	0	13	0	0	11	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	24	2	0	22	0	0	0	0	24
18:30 - 18:45	0	0	12	0	0	0	0	12	0	0	17	0	0	0</																			

10.2 INTERSEZIONE 2: VIA XXV APRILE / VIA I MAGGIO / VIA SULBIATE / VIALE CREMONESI

L'intersezione 2 è una rotatoria a 4 bracci.

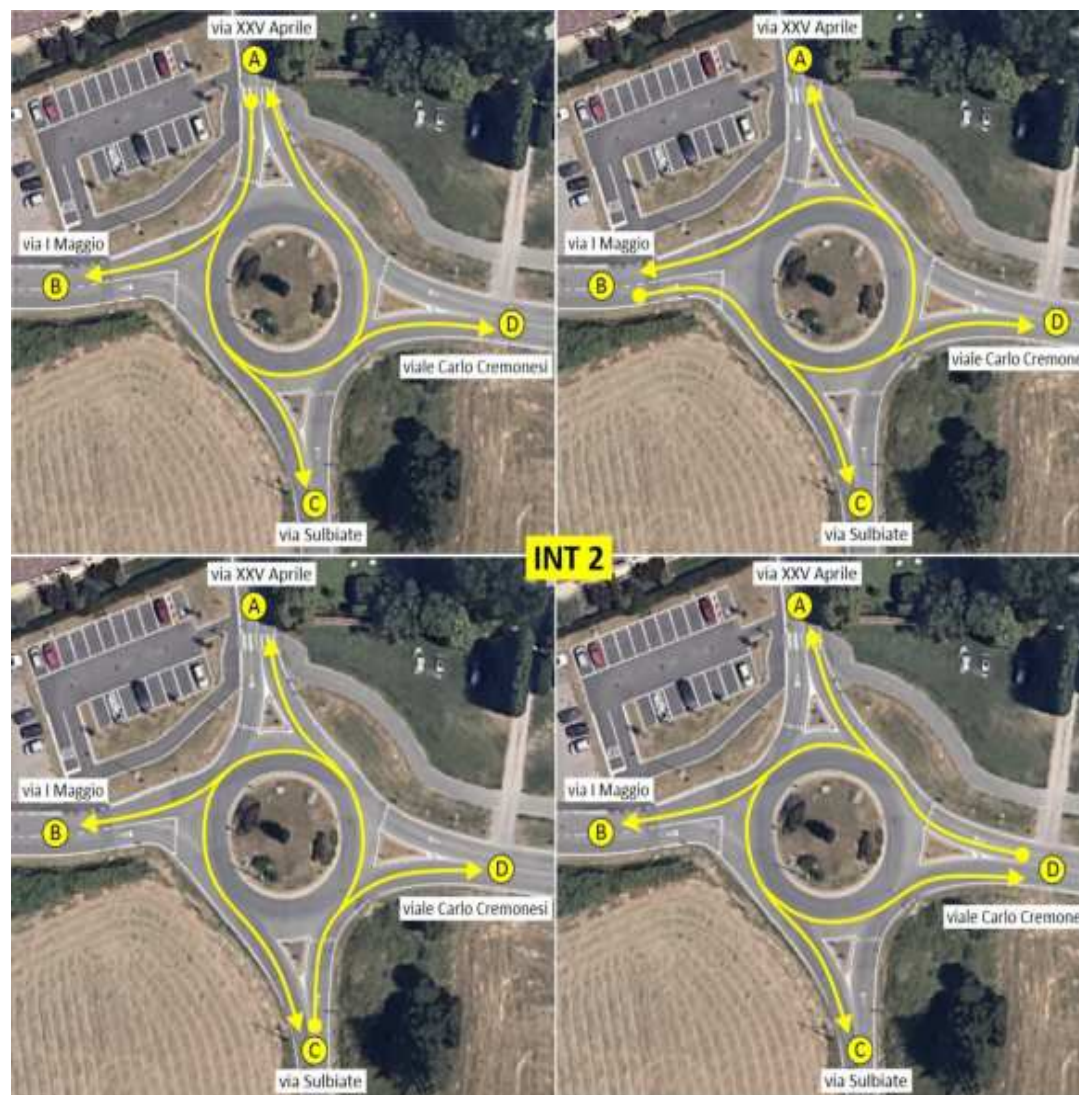


Figura 40 – Intersezione 2 – Manovre rilevate

COMUNE DI SULBIATE																																									
INTERSEZIONE 2 via XXV aprile / via I maggio / via Sulbiate / viale Cremonesi																																									
mercoledì 8 maggio 2024																																									
DATI DISAGGREGATI																																									
INGRESSO NELL'INTERSEZIONE																																									
2A - via XXV aprile																																									
ORA	2B - via I maggio							2C - via Sulbiate							2D - viale Cremonesi							2A - via XXV aprile							TOTALE	INGRESSI 2A											
	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri		comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale
7:00 - 7:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	17	0	0	0	0	18	0	0	5	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	23	1	0	22	0	0	0	0	23
7:15 - 7:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	32	1	0	1	1	36	0	1	6	2	0	0	0	9	0	0	0	1	0	0	0	1	46	0	2	38	4	0	1	1	46
7:30 - 7:45	0	0	2	0	0	0	0	2	1	1	37	2	0	0	4	41	0	0	12	1	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	56	1	1	51	3	0	0	0	56		
7:45 - 8:00	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	31	1	1	0	3	34	0	1	12	2	0	0	0	15	0	0	0	0	0	50	0	2	44	3	1	0	0	50			
8:00 - 8:15	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	29	0	0	0	30	0	0	4	1	0	0	0	5	0	0	0	0	0	35	0	0	33	2	0	0	0	35				
8:15 - 8:30	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	29	0	1	0	1	32	0	0	8	1	1	0	0	10	0	0	0	0	43	0	1	38	1	2	0	0	43				
8:30 - 8:45	0	0	1	0	0	0	0	1	1	2	21	2	0	0	26	1	0	10	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	38	2	2	32	2	0	0	0	38				
8:45 - 9:00	0	0	4	0	0	0	0	4	1	0	21	1	0	0	23	0	0	4	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	31	1	0	29	1	0	0	0	31				
Tot 7:00 - 8:00	0	0	3	0	0	0	0	3	2	3	117	4	1	1	1	129	0	2	35	5	0	0	0	42	0	0	0	1	0	0	1	175	2	5	155	10	1	1	1	175	
Tot 7:30 - 8:30	0	0	4	1	0	0	0	5	1	3	126	3	2	0	1	136	0	1	36	5	1	0	0	43	0	0	0	0	0	0	0	184	1	4	166	9	3	0	1	184	
Tot 8:00 - 9:00	0	0	6	1	0	0	0	7	2	3	100	3	1	0	1	110	1	0	26	2	1	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	147	3	3	132	6	2	0	1	147	

2B - via I maggio																																							
ORA	2C - via Sulbiate							2D - viale Cremonesi							2A - via XXV aprile							2B - via I maggio							TOTALE	INGRESSI 2B									
	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri		comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti
7:00 - 7:15	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	3	0	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0	6		
7:15 - 7:30	1	0	2	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	3	0	0	4	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	9	1	0	6	2	0	0	0	9		
7:30 - 7:45	0	0	7	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	1	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	19	0	0	18	1	0	0	0	19	
7:45 - 8:00	0	0	5	1	0	0	0	6	0	0	4	0	0	0	4	0	0	11	1	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	22	0	0	20	2	0	0	0	22	
8:00 - 8:15	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0	6	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0	8	
8:15 - 8:30	0	0	6	0	0	0	0	6	0	0	3	0	0	0	3	0	0	4	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	13	0	0	13	0	0	0	0	13		
8:30 - 8:45	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	5	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0	6		
8:45 - 9:00	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	1	0	0	2	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0	6	0	0	5	1	0	0	0	6		
Tot 7:00 - 8:00	1	0	16	1	0	0	0	18	0	0	7	0	0	0	7	0	0	27	4	0	0	0	31	0	0	0	0	0	0	56	1	0	50	5	0	0	0	56	
Tot 7:30 - 8:30	0	0	20	1	0	0	0	21	0	0	7	0	0	0	7	0	0	32	2	0	0	0	34	0	0	0	0	0	0	62	0	0	59	3	0	0	0	62	
Tot 8:00 - 9:00	0	0	11	0	0	0	0	11	0	0	4	0	0	0	4	0	0	17	1	0	0	0	18	0	0	0	0	0	0	33	0	0	32	1	0	0	0	33	

2C - via Sulbiate																																							
ORA	2D - viale Cremonesi							2A - via XXV aprile							2B - via I maggio							2C - via Sulbiate							TOTALE	INGRESSI 2C									
	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri		comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti
7:00 - 7:15	0	0	9	0	0	0	0	9	0	0	5	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	14	0	0	0	0	14		
7:15 - 7:30	0	0	4	0	0	0	0	4	0	0	10	0	0	0	1	11	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	16	0	0	15	0	0	0	0	16		
7:30 - 7:45	0	0	7	1	0	0	0	8	0	0	13	1	1	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	20	2	1	0	0	23		
7:45 - 8:00	0	0	8	3	1	2	0	14	0	1	10	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	1	18	3	1	2	0	25		
8:00 - 8:15	0	0	4	1	0	0	0	5	0	0	23	1	0	0	1	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	27	2	0	0	1	30		
8:15 - 8:30	0	0	6	0	0	1	0	8	0	1	11	3	0	0	15	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	25	0	0	20	3	0	0	0	25			
8:30 - 8:45	0	0	5	3	0	0	0	8	0	0	10	0	0	0	10	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	19	0	0	16	3	0	0	0	19			
8:45 - 9:00	0	0	4	2	1	0	0	7	0	0	22	1	1	0	24	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	33	0	0	28	3	2	0	0	33			
Tot 7:00 - 8:00	0	0	28	4	1	2	0	35	0	1	38	1	1	0	1	42	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	78	0	1	67	5	2	2	1	78			
Tot 7:30 - 8:30	0	0	27	5	1	3	0	36	0	2	57	5	1	0	1	66	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	103	0	2	85	10	2	3	1	103			
Tot 8:00 - 9:00	0	0	21	6	1	1	0	29	0	1	66	5	1	0	1	74	0	0	4	0	0	0	0	4	0	0	0	0	107	0	1	91	11	2	1	1	107		

2D - viale Cremonesi																																							
ORA	2A - via XXV aprile							2B - via I maggio							2C - via Sulbiate							2D - viale Cremonesi							TOTALE	INGRESSI 2D									
	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri		comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti
7:00 - 7:15	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0	9	1	0	0	0	10	0	0	0	0	0	12	0	0	11	1	0	0	0	12		
7:15 - 7:30	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0	15	0	0	0	0	0	19	0	0	0	0	0	19	0	1	18	0	0	0	0	19	
7:30 - 7:45	0	0	4	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0	18	4	0	0	0	22	0	0	3	0	0	29	0	0	25	4	0	0	0	29		
7:45 - 8:00	0	0	4	0	0	0	0	4	0	0	1	0	0	0	1	0	0	18	3	0	0	0	21	0	0	1	0	0	27	0	0	24	3	0	0	0	27		
8:00 - 8:15	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	1	1	0	21	0	0	1	0	23	0	0	2	0	0	28	1	0	26	0	0	0	1	28		
8:15 - 8:30	0	0	4	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0	17	3	0	0	0	20	0	0	0	0	0	24	0	0	21	3	0	0	0	24		
8:30 - 8:45	0	0	2	2	1	0	0	5	0	0	1	0	0	0	1	0	1	15	4	1	0	0	21	0	0	0	0	0	27	0	1	18	6	2	0	0	27		
8:45 - 9:00	0	0	5	0	0	0	0	5																															

COMUNE DI SULBIATE																																										
INTERSEZIONE 2 via XXV aprile / via I maggio / via Sulbiate / viale Cremonesi																																										
mercoledì 8 maggio 2024																																										
DATI DISAGGREGATI																																										
INGRESSO NELL'INTERSEZIONE																																										
2A - via XXV aprile																																										
ORA	2B - via I maggio							2C - via Sulbiate							2D - viale Cremonesi							2A - via XXV aprile							TOTALE	INGRESSI 2A												
	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri		comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	
17:00 - 17:15	0	0	5	1	0	0	0	6	1	1	13	0	0	0	0	15	0	0	8	1	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	30	1	1	26	2	0	0	0	30
17:15 - 17:30	0	0	6	0	0	0	0	6	0	0	18	1	0	0	1	20	0	0	7	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	33	0	0	31	1	0	0	0	1	33	
17:30 - 17:45	0	0	6	0	0	0	0	6	2	0	19	1	0	0	0	22	0	0	9	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	37	2	0	34	1	0	0	0	37		
17:45 - 18:00	0	0	5	1	0	0	0	6	0	0	5	0	0	0	0	5	1	0	8	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	20	1	0	18	1	0	0	0	1	20		
18:00 - 18:15	0	0	4	0	0	0	0	4	0	0	16	0	0	0	1	17	0	0	7	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	28	0	0	27	0	0	0	0	1	28		
18:15 - 18:30	0	0	7	1	0	0	0	8	1	0	10	0	0	0	1	12	0	1	13	0	0	0	0	0	14	0	0	2	0	0	2	36	1	1	32	1	0	0	1	36		
18:30 - 18:45	0	0	5	0	0	0	0	5	1	0	19	0	0	0	0	20	0	0	7	0	0	0	1	8	0	0	0	0	0	0	33	1	0	31	0	0	0	1	33			
18:45 - 19:00	0	0	2	1	0	0	0	3	0	0	14	1	0	0	0	15	0	0	5	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	23	0	0	21	2	0	0	0	23			
Tot 17:00 - 18:00	0	0	22	2	0	0	0	24	3	1	55	2	0	0	1	62	1	0	32	1	0	0	0	34	0	0	0	0	0	0	120	4	1	109	5	0	0	1	120			
Tot 17:30 - 18:30	0	0	22	2	0	0	0	24	3	0	50	1	0	0	2	56	1	1	37	0	0	0	0	39	0	0	2	0	0	0	2	121	4	1	111	3	0	0	2	121		
Tot 18:00 - 19:00	0	0	18	2	0	0	0	20	2	0	59	1	0	0	2	64	0	1	32	0	0	0	1	34	0	0	2	0	0	0	2	120	2	1	111	3	0	0	3	120		
2B - via I maggio																																										
ORA	2C - via Sulbiate							2D - viale Cremonesi							2A - via XXV aprile							2B - via I maggio							TOTALE	INGRESSI 2B												
	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri		comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	2		
17:15 - 17:30	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	7	0	0	6	1	0	0	0	7			
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	2			
17:45 - 18:00	0	0	6	0	0	0	0	6	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	2	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0	10	0	0	9	1	0	0	0	0	10			
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0	0	0	5	0	0	3	1	0	0	0	4	0	0	0	0	0	9	0	0	7	2	0	0	0	0	9			
18:15 - 18:30	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0	0	4			
18:30 - 18:45	0	0	4	0	0	0	0	4	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0	9	0	0	8	1	0	0	0	0	9			
18:45 - 19:00	0	0	2	1	0	0	0	3	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	4	1	0	0	0	0	5			
Tot 17:00 - 18:00	0	0	7	1	0	0	0	8	0	0	5	0	0	0	0	5	0	0	7	1	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	21	0	0	19	2	0	0	0	21			
Tot 17:30 - 18:30	0	0	8	0	0	0	0	8	0	0	7	1	0	0	0	8	0	0	7	2	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	25	0	0	22	3	0	0	0	25			
Tot 18:00 - 19:00	0	0	8	1	0	0	0	9	0	0	10	1	0	0	0	11	0	0	5	2	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	27	0	0	23	4	0	0	0	27			
2C - via Sulbiate																																										
ORA	2D - viale Cremonesi							2A - via XXV aprile							2B - via I maggio							2C - via Sulbiate							TOTALE	INGRESSI 2C												
	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri		comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	
17:00 - 17:15	0	1	19	1	0	1	0	22	1	2	28	0	0	0	1	32	0	0	6	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	60	1	3	53	1	0	1	1	60				
17:15 - 17:30	0	1	21	1	0	0	0	23	0	0	33	2	0	0	0	35	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	61	0	1	57	3	0	0	0	61				
17:30 - 17:45	0	0	12	1	0	0	0	13	1	1	28	2	0	0	1	33	0	0	3	1	0	0	0	4	0	0	1	0	0	1	51	1	1	44	4	0	0	1	51			
17:45 - 18:00	0	0	13	1	0	1	0	15	2	0	34	3	0	0	0	39	0	0	4	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	58	2	0	51	4	0	1	0	58				
18:00 - 18:15	0	0	12	1	0	0	0	13	0	1	20	1	0	0	1	23	0	0	4	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	40	0	1	36	2	0	0	1	40				
18:15 - 18:30	0	0	15	1	0	0	0	16	1	0	42	3	0	0	0	46	0	0	5	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	71	1	0	66	4	0	0	0	71				
18:30 - 18:45	0	0	18	1	0	0	0	19	0	2	35	1	0	0	1	39	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	59	0	2	54	2	0	0	1	59				
18:45 - 19:00	0	0	15	1	1	0	0	17	0	1	27	3	0	0	0	31	0	0	4	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	52	0	1	46	4	1	0	0	52				
Tot 17:00 - 18:00	0	2	65	4	0	2	0	73	4	3	123	7	0	0	2	139	0	0	16	1	0	0	0	17	0	0	1	0	0	1	230	4	5	205	12	0	2	2	230			
Tot 17:30 - 18:30	0	0	52	4	0	1	0	57	4	2	124	9	0	0	2	141	0	0	20	1	0	0	0	21	0	0	1	0	0	1	220	4	2	197	14	0	1	2	220			
Tot 18:00 - 19:00	0	0	60	4	1	0	0	65	1	4	124	8	0	0	2	139	0	0	18	0	0	0	0	18	0	0	0	0	0	1	222	1	4	202	12	1	0	2	222			
2D - viale Cremonesi																																										
ORA	2A - via XXV aprile							2B - via I maggio							2C - via Sulbiate							2D - viale Cremonesi							TOTALE	INGRESSI 2D												
	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri		comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	
17:00 - 17:15	0	0	10	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	1	0	10	0	0	1	0	0	21	0	0	20	0	0	1	0	21				
17:15 - 17:30	0	0	5	0	0	0	0	5	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	11	0	0	0	0	11	0	0	1	0	0	1	18	0	0	18	0	0	0	0	18			
17:30 - 17:45	0	0	4	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	1	0	10	0	0	0	0	0	14	0	0	13	0	0	1	0	14				
17:45 - 18:00	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	11	0	0	0	0	11	0	0	2	0	0	2	18	0	0	18	0	0	0	0	18			
18:00 - 18:15	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	12	0	0	1	0	13	0	0	0	0	0	0	19	0	0	18	0	0	1	0	19			
18:15 - 18:30	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	1	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	16	0	0									

10.3 INTERSEZIONE 3: VIA IV NOVEMBRE / VIALE CREMONESI

L'intersezione 3 è una rotatoria a tre bracci.



Figura 41 – Intersezione 3 – Manovre rilevate

COMUNE DI SULBIATE
INTERSEZIONE 3 via IV novembre / viale Cremonesi
mercoledì 8 maggio 2024
DATI DISAGGREGATI
INGRESSO NELL'INTERSEZIONE

3A - via IV novembre ovest																																						
ORA	3B - viale Cremonesi								3C - via IV novembre est								3A - via IV novembre ovest								TOTALE	INGRESSI 3A												
	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale		bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale					
7:00 - 7:15	0	0	2	1	0	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	3	1	0	0	0	4
7:15 - 7:30	0	1	4	0	0	0	0	5	0	0	12	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	1	16	0	0	0	0	17	
7:30 - 7:45	0	0	6	0	0	0	0	6	0	0	14	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	20	0	0	0	0	20		
7:45 - 8:00	0	0	10	0	0	0	0	10	0	1	23	1	0	0	1	25	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	37	0	1	34	1	0	0	1	37		
8:00 - 8:15	0	0	9	0	0	0	0	9	0	0	13	1	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	22	1	0	0	0	23			
8:15 - 8:30	0	0	3	1	0	0	0	4	0	0	6	2	1	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	9	3	1	0	0	13			
8:30 - 8:45	0	1	11	2	0	0	0	14	1	0	13	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28	1	1	24	2	0	0	0	28			
8:45 - 9:00	0	0	4	0	0	0	0	4	2	0	15	1	0	0	0	18	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	24	2	0	21	1	0	0	0	24			
Tot 7:00 - 8:00	0	1	22	1	0	0	0	24	0	1	50	1	0	0	1	53	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	78	0	2	73	2	0	0	1	78			
Tot 7:30 - 8:30	0	0	28	1	0	0	0	29	0	1	56	4	1	0	1	63	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	93	0	1	85	5	1	0	0	93			
Tot 8:00 - 9:00	0	1	27	3	0	0	0	31	3	0	47	4	1	0	0	55	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	88	3	1	76	7	1	0	0	88			

3B - viale Cremonesi																																			
ORA	3C - via IV novembre est								3A - via IV novembre ovest								3B - viale Cremonesi								TOTALE	INGRESSI 3B									
	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale		bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale		
7:00 - 7:15	0	0	14	0	0	0	0	14	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	16	0	0	0	0	16
7:15 - 7:30	0	1	15	1	0	0	0	17	0	0	4	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	1	19	1	0	0	0	21
7:30 - 7:45	0	0	18	1	0	0	0	19	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	20	1	0	0	0	21
7:45 - 8:00	0	1	14	2	1	1	0	19	0	0	14	1	0	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	1	28	3	1	1	0	34
8:00 - 8:15	0	0	13	1	0	1	0	15	0	0	7	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0	20	1	0	1	0	22	
8:15 - 8:30	0	0	12	1	1	1	0	15	0	0	12	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27	0	0	24	1	1	1	0	27	
8:30 - 8:45	2	1	16	1	0	0	0	20	0	0	4	2	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	2	1	20	3	0	0	0	26	
8:45 - 9:00	0	0	10	2	0	0	0	12	0	0	6	0	1	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	16	2	1	0	0	19	
Tot 7:00 - 8:00	0	2	61	4	1	1	0	69	0	0	22	1	0	0	0	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	92	0	2	83	5	1	1	0	92	
Tot 7:30 - 8:30	0	1	57	5	2	3	0	68	0	0	35	1	0	0	0	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	104	0	1	92	6	2	3	0	104	
Tot 8:00 - 9:00	2	1	51	5	1	2	0	62	0	0	29	2	1	0	0	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	94	2	1	80	7	2	2	0	94	

3C - via IV novembre est																																		
ORA	3A - via IV novembre ovest								3B - viale Cremonesi								3C - via IV novembre est								TOTALE	INGRESSI 3C								
	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale		bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	
7:00 - 7:15	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	9	1	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	12	1	0	0	0	13
7:15 - 7:30	0	0	6	0	0	0	1	7	0	0	12	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	18	0	0	0	0	19
7:30 - 7:45	0	0	10	0	0	0	0	10	0	0	16	5	0	0	0	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31	0	0	26	5	0	0	0	31
7:45 - 8:00	1	1	26	3	0	0	0	31	0	0	15	2	0	0	0	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48	1	1	41	5	0	0	0	48
8:00 - 8:15	0	0	7	0	0	0	0	7	0	0	16	1	0	1	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	23	1	0	1	0	25
8:15 - 8:30	0	0	8	0	0	0	0	8	0	0	18	1	0	0	0	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27	0	0	26	1	0	0	0	27
8:30 - 8:45	0	1	5	0	0	0	0	6	0	0	12	3	2	0	0	17	0	0	1	0	0	0	0	0	1	24	0	1	18	3	2	0	0	24
8:45 - 9:00	0	0	7	1	0	0	0	8	0	1	16	1	0	1	0	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27	0	1	23	2	0	1	0	27
Tot 7:00 - 8:00	1	1	45	3	0	0	1	51	0	0	52	8	0	0	0	60	0	0	0	0	0	0	0	0	0	111	1	1	97	11	0	0	1	111
Tot 7:30 - 8:30	1	1	51	3	0	0	0	56	0	0	65	9	0	1	0	75	0	0	0	0	0	0	0	0	0	131	1	1	116	12	0	1	0	131
Tot 8:00 - 9:00	0	1	27	1	0	0	0	29	0	1	62	6	2	2	0	73	0	0	1	0	0	0	0	0	1	103	0	2	90	7	2	2	0	103

Tabella 53 – Intersezione 3 – Manovre rilevate – Dati disaggregati – Mattina infrasettimanale 07:00-09:00

COMUNE DI SULBIATE
INTERSEZIONE 3 via IV novembre / viale Cremonesi
mercoledì 8 maggio 2024
DATI DISAGGREGATI
INGRESSO NELL'INTERSEZIONE

3A - via IV novembre ovest																																		
ORA	3B - viale Cremonesi								3C - via IV novembre est								3A - via IV novembre ovest								TOTALE	INGRESSI 3A								
	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale		bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	
17:00 - 17:15	0	0	10	1	0	0	0	11	0	1	10	1	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	1	20	2	0	0	0	23
17:15 - 17:30	0	0	5	0	0	0	0	5	0	0	6	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	11	0	0	0	0	11	
17:30 - 17:45	0	0	6	0	0	0	0	6	0	0	9	1	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	15	1	0	0	0	16	
17:45 - 18:00	0	0	8	0	0	0	0	8	0	0	7	1	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	15	1	0	0	0	16	
18:00 - 18:15	0	0	12	0	0	0	0	12	1	0	13	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	26	1	0	25	0	0	0	0	26	
18:15 - 18:30	0	0	4	1	0	0	0	5	0	1	6	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	1	10	1	0	0	0	12	
18:30 - 18:45	0	0	6	0	0	0	0	6	0	0	8	0	0	0	0	8	0	0	1	0	0	0	0	1	15	0	0	15	0	0	0	0	15	
18:45 - 19:00	0	0	4	0	0	0	0	4	1	1	8	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	14	1	1	12	0	0	0	0	14	
Tot 17:00 - 18:00	0	0	29	1	0	0	0	30	0	1	32	3	0	0	0	36	0	0	0	0	0	0	0	0	66	0	1	61	4	0	0	0	66	
Tot 17:30 - 18:30	0	0	30	1	0	0	0	31	1	1	35	2	0	0	0	39	0	0	0	0	0	0	0	0	70	1	1	65	3	0	0	0	70	
Tot 18:00 - 19:00	0	0	26	1	0	0	0	27	2	2	35	0	0	0	0	39	0	0	1	0	0	0	0	1	67	2	2	62	1	0	0	0	67	

3B - viale Cremonesi																																	
ORA	3C - via IV novembre est								3A - via IV novembre ovest								3B - viale Cremonesi								TOTALE	INGRESSI 3B							
	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale		bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale
17:00 - 17:15	0	1	19	2	0	1	0	23	0	1	4	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	28	0	2	23	2	0	1	0	28
17:15 - 17:30	0	1	23	0	0	0	0	24	0	0	4	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	28	0	1	27	0	0	0	0	28
17:30 - 17:45	0	0	15	2	0	0	0	17	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	16	2	0	0	0	18
17:45 - 18:00	0	0	19	1	0	1	0	21	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	21	1	0	1	0	23
18:00 - 18:15	0	0	15	0	0	0	0	15	0	0	5	0	0	0	0	5	0	0	1	0	0	0	0	1	21	0	0	21	0	0	0	0	21
18:15 - 18:30	0	1	26	1	0	0	0	28	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	1	27	1	0	0	0	29
18:30 - 18:45	1	0	20	1	0	0	0	22	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	23	1	0	21	1	0	0	0	23
18:45 - 19:00	0	1	15	1	1	0	0	18	0	0	4	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	22	0	1	19	1	1	0	0	22
Tot 17:00 - 18:00	0	2	76	5	0	2	0	85	0	1	11	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	97	0	3	87	5	0	2	0	97
Tot 17:30 - 18:30	0	1	75	4	0	1	0	81	0	0	9	0	0	0	0	9	0	0	1	0	0	0	0	1	91	0	1	85	4	0	1	0	91
Tot 18:00 - 19:00	1	2	76	3	1	0	0	83	0	0	11	0	0	0	0	11	0	0	1	0	0	0	0	1	95	1	2	88	3	1	0	0	95

3C - via IV novembre est																																	
ORA	3A - via IV novembre ovest								3B - viale Cremonesi								3C - via IV novembre est								TOTALE	INGRESSI 3C							
	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale		bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale
17:00 - 17:15	0	0	14	0	0	0	0	14	0	1	18	1	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	1	32	1	0	0	0	34
17:15 - 17:30	1	0	11	0	0	0	0	12	0	0	18	0	0	0	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0	30	1	0	29	0	0	0	0	30
17:30 - 17:45	0	0	10	0	0	1	0	11	0	0	18	0	0	0	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	28	0	0	1	0	29
17:45 - 18:00	0	0	12	0	0	0	0	12	0	0	20	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0	0	32	0	0	0	0	32
18:00 - 18:15	1	0	13	1	0	1	0	16	0	0	18	1	0	0	0	19	0	0	0	0	0	0	0	0	35	1	0	31	2	0	1	0	35
18:15 - 18:30	0	0	15	0	0	0	0	15	0	0	21	0	0	0	0	21	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	0	36	0	0	0	0	36
18:30 - 18:45	0	0	10	1	0	0	0	11	0	0	9	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	19	1	0	0	0	20
18:45 - 19:00	0	0	5	3	0	0	0	8	0	0	18	1	0	0	0	19	0	0	0	0	0	0	0	0	27	0	0	23	4	0	0	0	27
Tot 17:00 - 18:00	1	0	47	0	0	1	0	49	0	1	74	1	0	0	0	76	0	0	0	0	0	0	0	0	125	1	1	121	1	0	1	0	125
Tot 17:30 - 18:30	1	0	50	1	0	2	0	54	0	0	77	1	0	0	0	78	0	0	0	0	0	0	0	0	132	1	0	127	2	0	2	0	132
Tot 18:00 - 19:00	1	0	43	5	0	1	0	50	0	0	66	2	0	0	0	68	0	0	0	0	0	0	0	0	118	1	0	109	7	0	1	0	118

Tabella 54 – Intersezione 3 – Manovre rilevate – Dati disaggregati – Sera infrasettimanale 17:00-19:00

10.4 INTERSEZIONE 4: VIA MANZONI / VIA IV NOVEMBRE / SP233

L'intersezione 4 è regolamentata dal segnale di "STOP" a tre bracci.



Figura 42 – Intersezione 4 – Manovre rilevate

COMUNE DI SULBIATE
INTERSEZIONE 4 via Manzoni / via IV novembre / SP233
mercoledì 8 maggio 2024
DATI DISAGGREGATI
INGRESSO NELL'INTERSEZIONE

4A - via Manzoni																									
ORA	4B - via IV novembre								4C - SP233								TOTALE	INGRESSI 4A							
	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale		bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale
7:00 - 7:15	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0	12	1	0	0	0	13	15	0	0	13	2	0	0	0	15
7:15 - 7:30	0	0	4	1	0	0	0	5	0	0	17	1	0	0	0	18	23	0	0	21	2	0	0	0	23
7:30 - 7:45	0	0	3	2	0	0	0	5	0	1	37	2	0	0	0	40	45	0	1	40	4	0	0	0	45
7:45 - 8:00	1	1	4	2	0	0	0	8	0	1	42	1	0	0	0	44	52	1	2	46	3	0	0	0	52
8:00 - 8:15	0	0	3	0	0	1	0	4	0	2	30	2	0	0	0	34	38	0	2	33	2	0	1	0	38
8:15 - 8:30	0	0	5	0	0	0	0	5	1	0	40	1	1	0	0	43	48	1	0	45	1	1	0	0	48
8:30 - 8:45	0	1	3	1	1	0	0	6	0	0	23	2	1	0	0	26	32	0	1	26	3	2	0	0	32
8:45 - 9:00	0	0	1	0	0	1	0	2	0	1	21	4	1	0	0	27	29	0	1	22	4	1	1	0	29
Tot 7:00 - 8:00	1	1	12	6	0	0	0	20	0	2	108	5	0	0	0	115	135	1	3	120	11	0	0	0	135
Tot 7:30 - 8:30	1	1	15	4	0	1	0	22	1	4	149	6	1	0	0	161	183	2	5	164	10	1	1	0	183
Tot 8:00 - 9:00	0	1	12	1	1	2	0	17	1	3	114	9	3	0	0	130	147	1	4	126	10	4	2	0	147

4B - via IV novembre																									
ORA	4C - SP233								4A - via Manzoni								TOTALE	INGRESSI 4B							
	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale		bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale
7:00 - 7:15	1	0	10	2	0	0	1	14	0	0	1	0	0	0	0	1	15	1	0	11	2	0	0	1	15
7:15 - 7:30	0	0	16	3	0	0	1	20	0	1	2	0	0	0	0	3	23	0	1	18	3	0	0	1	23
7:30 - 7:45	1	1	32	0	0	0	0	34	0	0	4	1	0	0	0	5	39	1	1	36	1	0	0	0	39
7:45 - 8:00	1	1	40	1	0	0	1	44	0	0	4	0	1	1	0	6	50	1	1	44	1	1	1	1	50
8:00 - 8:15	1	0	30	1	0	0	1	33	0	0	1	1	0	1	0	3	36	1	0	31	2	0	1	1	36
8:15 - 8:30	0	0	19	1	1	0	0	21	0	0	0	0	0	1	0	1	22	0	0	19	1	1	1	0	22
8:30 - 8:45	2	1	39	2	0	0	0	44	1	1	2	1	0	0	0	5	49	3	2	41	3	0	0	0	49
8:45 - 9:00	1	0	23	1	1	0	0	26	1	0	2	0	0	0	0	3	29	2	0	25	1	1	0	0	29
Tot 7:00 - 8:00	3	2	98	6	0	0	3	112	0	1	11	1	1	1	0	15	127	3	3	109	7	1	1	3	127
Tot 7:30 - 8:30	3	2	121	3	1	0	2	132	0	0	9	2	1	3	0	15	147	3	2	130	5	2	3	2	147
Tot 8:00 - 9:00	4	1	111	5	2	0	1	124	2	1	5	2	0	2	0	12	136	6	2	116	7	2	2	1	136

4C - SP233																									
ORA	4A - via Manzoni								4B - via IV novembre								TOTALE	INGRESSI 4C							
	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale		bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale
7:00 - 7:15	0	0	10	1	0	0	0	11	0	0	6	2	0	0	0	8	19	0	0	16	3	0	0	0	19
7:15 - 7:30	0	0	19	0	1	0	0	20	0	0	12	3	0	0	2	17	37	0	0	31	3	1	0	2	37
7:30 - 7:45	0	0	30	2	0	0	0	32	0	0	17	1	0	0	0	18	50	0	0	47	3	0	0	0	50
7:45 - 8:00	0	0	20	1	0	0	0	21	0	0	27	2	0	0	0	29	50	0	0	47	3	0	0	0	50
8:00 - 8:15	0	0	18	2	1	0	0	21	0	0	18	0	0	0	0	18	39	0	0	36	2	1	0	0	39
8:15 - 8:30	0	0	10	3	0	0	0	13	0	0	19	0	0	0	1	20	33	0	0	29	3	0	0	1	33
8:30 - 8:45	0	0	11	2	1	0	0	14	0	0	5	1	0	0	0	6	20	0	0	16	3	1	0	0	20
8:45 - 9:00	0	0	18	0	0	0	0	18	0	0	18	1	1	0	0	20	38	0	0	36	1	1	0	0	38
Tot 7:00 - 8:00	0	0	79	4	1	0	0	84	0	0	62	8	0	0	2	72	156	0	0	141	12	1	0	2	156
Tot 7:30 - 8:30	0	0	78	8	1	0	0	87	0	0	81	3	0	0	1	85	172	0	0	159	11	1	0	1	172
Tot 8:00 - 9:00	0	0	57	7	2	0	0	66	0	0	60	2	1	0	1	64	130	0	0	117	9	3	0	1	130

Tabella 55 – Intersezione 4 – Manovre rilevate – Dati disaggregati – Mattina infrasettimanale 07:00-09:00

COMUNE DI SULBIATE
INTERSEZIONE 4 via Manzoni / via IV novembre / SP233
mercoledì 8 maggio 2024
DATI DISAGGREGATI
INGRESSO NELL'INTERSEZIONE

4A - via Manzoni																									
ORA	4B - via IV novembre								4C - SP233								TOTALE	INGRESSI 4A							
	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale		TOTALE	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus
17:00 - 17:15	0	0	5	1	0	0	0	6	1	1	30	3	1	0	0	36	42	1	1	35	4	1	0	0	42
17:15 - 17:30	0	0	6	0	0	1	0	7	0	2	33	1	0	0	0	36	43	0	2	39	1	0	1	0	43
17:30 - 17:45	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	36	0	1	0	0	37	40	0	0	39	0	1	0	0	40
17:45 - 18:00	0	0	4	1	0	0	0	5	0	0	14	1	0	0	0	15	20	0	0	18	2	0	0	0	20
18:00 - 18:15	0	0	2	0	0	1	0	3	2	0	24	2	0	0	0	28	31	2	0	26	2	0	1	0	31
18:15 - 18:30	0	0	5	0	0	0	0	5	1	0	28	0	0	0	0	29	34	1	0	33	0	0	0	0	34
18:30 - 18:45	0	0	3	0	0	0	0	3	0	1	21	0	0	0	0	22	25	0	1	24	0	0	0	0	25
18:45 - 19:00	0	0	3	1	0	0	0	4	0	0	12	3	0	0	0	15	19	0	0	15	4	0	0	0	19
Tot 17:00 - 18:00	0	0	18	2	0	1	0	21	1	3	113	5	2	0	0	124	145	1	3	131	7	2	1	0	145
Tot 17:30 - 18:30	0	0	14	1	0	1	0	16	3	0	102	3	1	0	0	109	125	3	0	116	4	1	1	0	125
Tot 18:00 - 19:00	0	0	13	1	0	1	0	15	3	1	85	5	0	0	0	94	109	3	1	98	6	0	1	0	109

4B - via IV novembre																									
ORA	4C - SP233								4A - via Manzoni								TOTALE	INGRESSI 4B							
	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale		TOTALE	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus
17:00 - 17:15	1	2	36	2	0	0	1	42	0	1	9	1	0	0	0	11	53	1	3	45	3	0	0	1	53
17:15 - 17:30	0	0	22	2	0	0	0	24	0	0	1	0	0	1	0	2	26	0	0	23	2	0	1	0	26
17:30 - 17:45	2	0	22	2	0	0	1	27	0	1	3	2	0	0	0	6	33	2	1	25	4	0	0	1	33
17:45 - 18:00	0	0	25	2	0	0	0	27	0	0	5	2	0	1	0	8	35	0	0	30	4	0	1	0	35
18:00 - 18:15	0	0	30	0	0	0	1	31	0	0	10	0	0	0	0	10	41	0	0	40	0	0	0	1	41
18:15 - 18:30	2	2	23	1	0	0	0	28	0	0	6	0	0	0	0	6	34	2	2	29	1	0	0	0	34
18:30 - 18:45	1	0	19	2	0	0	1	23	0	0	5	0	0	0	0	5	28	1	0	24	2	0	0	1	28
18:45 - 19:00	1	1	18	0	1	0	0	21	0	0	5	0	0	0	0	5	26	1	1	23	0	1	0	0	26
Tot 17:00 - 18:00	3	2	105	8	0	0	2	120	0	2	18	5	0	2	0	27	147	3	4	123	13	0	2	2	147
Tot 17:30 - 18:30	4	2	100	5	0	0	2	113	0	1	24	4	0	1	0	30	143	4	3	124	9	0	1	2	143
Tot 18:00 - 19:00	4	3	90	3	1	0	2	103	0	0	26	0	0	0	0	26	129	4	3	116	3	1	0	2	129

4C - SP233																									
ORA	4A - via Manzoni								4B - via IV novembre								TOTALE	INGRESSI 4C							
	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale		TOTALE	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus
17:00 - 17:15	0	3	34	3	0	0	0	40	2	2	39	3	0	0	0	46	86	2	5	73	6	0	0	0	86
17:15 - 17:30	0	0	40	2	1	0	0	43	1	0	28	0	0	0	1	30	73	1	0	68	2	1	0	1	73
17:30 - 17:45	1	0	26	2	0	0	0	29	1	0	37	2	0	0	0	40	69	2	0	63	4	0	0	0	69
17:45 - 18:00	0	0	31	2	0	0	0	33	0	0	28	0	0	0	1	29	62	0	0	59	2	0	0	1	62
18:00 - 18:15	0	2	34	0	0	0	0	36	1	0	37	1	0	0	0	39	75	1	2	71	1	0	0	0	75
18:15 - 18:30	0	0	32	1	0	0	0	33	0	1	34	0	0	0	1	36	69	0	1	66	1	0	0	1	69
18:30 - 18:45	0	0	12	1	0	0	0	13	0	0	30	2	0	0	0	32	45	0	0	42	3	0	0	0	45
18:45 - 19:00	0	0	14	1	0	0	0	15	2	0	32	1	0	0	1	36	51	2	0	46	2	0	0	1	51
Tot 17:00 - 18:00	1	3	131	9	1	0	0	145	4	2	132	5	0	0	2	145	290	5	5	263	14	1	0	2	290
Tot 17:30 - 18:30	1	2	123	5	0	0	0	131	2	1	136	3	0	0	2	144	275	3	3	259	8	0	0	2	275
Tot 18:00 - 19:00	0	2	92	3	0	0	0	97	3	1	133	4	0	0	2	143	240	3	3	225	7	0	0	2	240

Tabella 56 – Intersezione 4 – Manovre rilevate – Dati disaggregati – Sera infrasettimanale 17:00-19:00

10.5 INTERSEZIONE 5: VIA BIFFI / PIAZZA BERETTA

L'intersezione 5 è regolamentata dal segnale di "STOP" a 3 bracci.

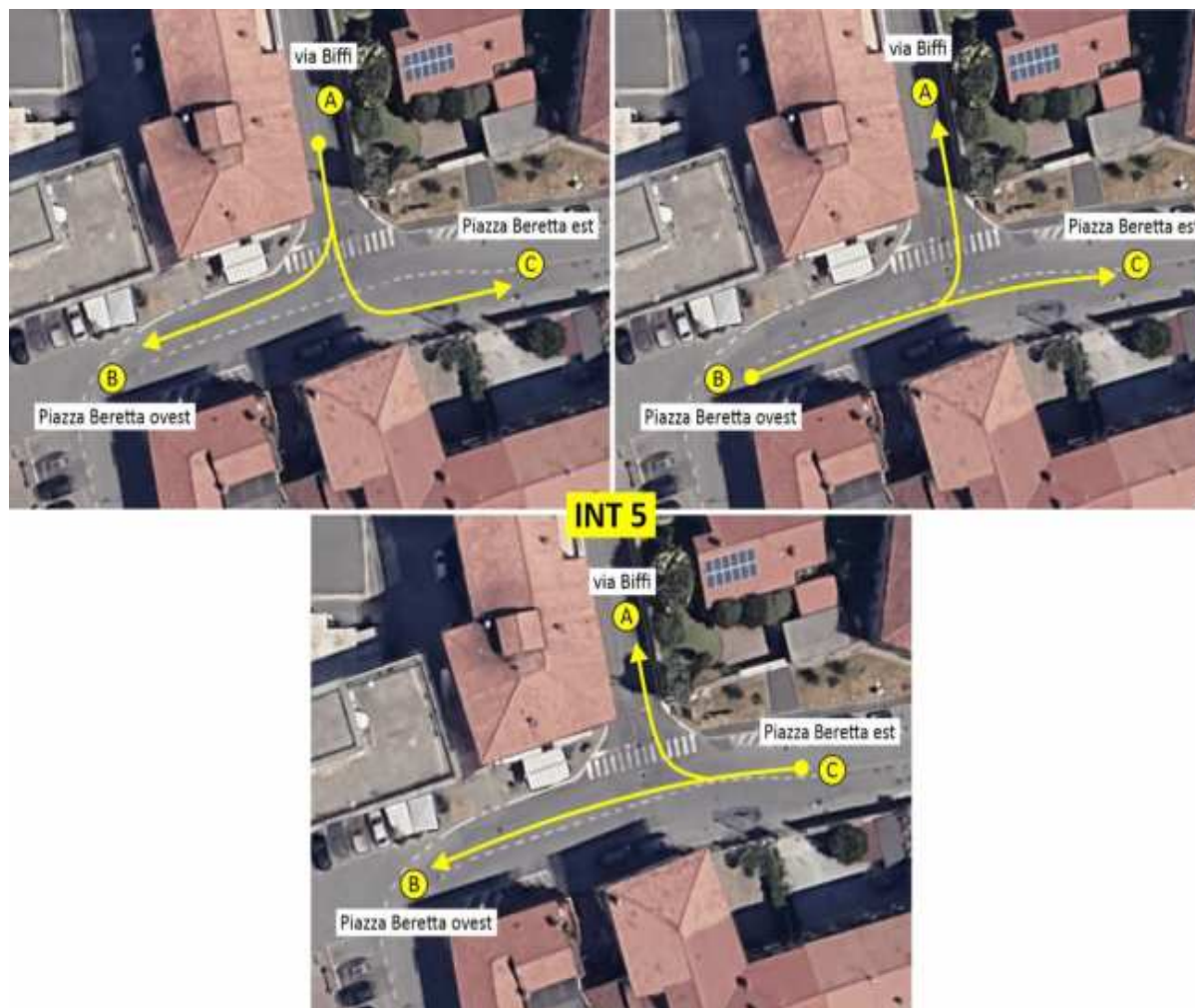


Figura 43 – Intersezione 5 – Manovre rilevate

COMUNE DI SULBIATE																						
INTERSEZIONE 5 via Biffi / Piazza Beretta																						
mercoledì 8 maggio 2024																						
DATI DISAGGREGATI																						
INGRESSO NELL'INTERSEZIONE																						

5A - via Biffi																									
ORA	5B - Piazza Beretta ovest								5C - Piazza Beretta est								TOTALE	INGRESSI 5A							
	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale		TOTALE	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus
7:00 - 7:15	0	0	9	0	0	0	0	9	0	0	11	0	0	0	0	11	20	0	0	20	0	0	0	0	20
7:15 - 7:30	1	1	16	0	0	0	0	18	0	1	10	1	0	0	0	12	30	1	2	26	1	0	0	0	30
7:30 - 7:45	0	0	29	1	0	0	0	30	0	1	30	0	1	0	0	32	62	0	1	59	1	1	0	0	62
7:45 - 8:00	0	1	32	2	0	0	0	35	0	1	36	1	1	0	0	39	74	0	2	68	3	1	0	0	74
8:00 - 8:15	0	0	26	1	0	0	0	27	0	1	25	1	1	0	0	28	55	0	1	51	2	1	0	0	55
8:15 - 8:30	0	2	28	1	0	0	0	31	0	0	33	0	1	0	0	34	65	0	2	61	1	1	0	0	65
8:30 - 8:45	0	1	20	2	1	0	0	24	0	0	10	2	2	0	0	14	38	0	1	30	4	3	0	0	38
8:45 - 9:00	0	0	14	1	0	0	0	15	0	1	13	3	0	1	0	18	33	0	1	27	4	0	1	0	33
Tot 7:00 - 8:00	1	2	86	3	0	0	0	92	0	3	87	2	2	0	0	94	186	1	5	173	5	2	0	0	186
Tot 7:30 - 8:30	0	3	115	5	0	0	0	123	0	3	124	2	4	0	0	133	256	0	6	239	7	4	0	0	256
Tot 8:00 - 9:00	0	3	88	5	1	0	0	97	0	2	81	6	4	1	0	94	191	0	5	169	11	5	1	0	191

5B - Piazza Beretta ovest																									
ORA	5C - Piazza Beretta est								5A - via Biffi								TOTALE	INGRESSI 5B							
	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale		TOTALE	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus
7:00 - 7:15	1	0	11	2	0	0	0	14	0	0	7	0	0	0	0	7	21	1	0	18	2	0	0	0	21
7:15 - 7:30	2	0	14	1	0	0	0	17	0	0	20	2	0	0	0	22	39	2	0	34	3	0	0	0	39
7:30 - 7:45	0	0	16	1	0	0	0	17	0	0	27	2	0	0	0	29	46	0	0	43	3	0	0	0	46
7:45 - 8:00	1	0	15	0	0	0	0	16	0	3	37	1	0	0	0	41	57	1	3	52	1	0	0	0	57
8:00 - 8:15	0	0	14	0	0	0	0	14	3	0	43	1	0	0	0	47	61	3	0	57	1	0	0	0	61
8:15 - 8:30	1	0	12	1	0	0	0	14	2	0	27	1	0	0	0	30	44	3	0	39	2	0	0	0	44
8:30 - 8:45	1	0	14	0	0	0	0	15	0	1	21	1	0	0	0	23	38	1	1	35	1	0	0	0	38
8:45 - 9:00	0	0	9	2	0	0	0	11	1	0	14	1	1	0	0	17	28	1	0	23	3	1	0	0	28
Tot 7:00 - 8:00	4	0	56	4	0	0	0	64	0	3	91	5	0	0	0	99	163	4	3	147	9	0	0	0	163
Tot 7:30 - 8:30	2	0	57	2	0	0	0	61	5	3	134	5	0	0	0	147	208	7	3	191	7	0	0	0	208
Tot 8:00 - 9:00	2	0	49	3	0	0	0	54	6	1	105	4	1	0	0	117	171	8	1	154	7	1	0	0	171

5C - Piazza Beretta est																									
ORA	5A - via Biffi								5B - Piazza Beretta ovest								TOTALE	INGRESSI 5C							
	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale		TOTALE	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus
7:00 - 7:15	0	0	13	2	0	0	0	15	1	0	3	0	0	0	0	4	19	1	0	16	2	0	0	0	19
7:15 - 7:30	0	0	20	1	0	0	0	21	0	0	7	0	0	0	0	7	28	0	0	27	1	0	0	0	28
7:30 - 7:45	1	0	24	0	0	0	1	26	1	0	15	0	0	0	0	16	42	2	0	39	0	0	0	1	42
7:45 - 8:00	0	0	23	1	1	0	0	25	0	0	15	0	0	0	0	15	40	0	0	38	1	1	0	0	40
8:00 - 8:15	0	0	16	0	0	1	0	17	0	0	15	2	0	0	0	17	34	0	0	31	2	0	1	0	34
8:15 - 8:30	0	0	6	0	1	0	0	7	1	0	19	1	0	0	0	21	28	1	0	25	1	1	0	0	28
8:30 - 8:45	2	1	12	2	0	1	0	18	0	0	7	0	0	0	0	7	25	2	1	19	2	0	1	0	25
8:45 - 9:00	0	0	12	1	1	0	0	14	0	0	14	0	0	0	0	14	28	0	0	26	1	1	0	0	28
Tot 7:00 - 8:00	1	0	80	4	1	0	1	87	2	0	40	0	0	0	0	42	129	3	0	120	4	1	0	1	129
Tot 7:30 - 8:30	1	0	69	1	2	1	1	75	2	0	64	3	0	0	0	69	144	3	0	133	4	2	1	1	144
Tot 8:00 - 9:00	2	1	46	3	2	2	0	56	1	0	55	3	0	0	0	59	115	3	1	101	6	2	2	0	115

Tabella 57 – Intersezione 5 – Manovre rilevate – Dati disaggregati – Mattina infrasettimanale 07:00-09:00

COMUNE DI SULBIATE
INTERSEZIONE 5 via Biffi / Piazza Beretta
mercoledì 8 maggio 2024
DATI DISAGGREGATI
INGRESSO NELL'INTERSEZIONE

5A - via Biffi																									
ORA	5B - Piazza Beretta ovest								5C - Piazza Beretta est								TOTALE	INGRESSI 5A							
	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale		TOTALE	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus
17:00 - 17:15	0	2	39	0	1	0	0	42	0	1	21	3	1	0	0	26	68	0	3	60	3	2	0	0	68
17:15 - 17:30	1	0	34	2	0	0	0	37	0	3	35	2	0	1	0	41	78	1	3	69	4	0	1	0	78
17:30 - 17:45	2	0	40	2	0	0	0	44	0	0	23	1	2	0	0	26	70	2	0	63	3	2	0	0	70
17:45 - 18:00	0	0	17	0	0	0	0	17	1	1	16	0	0	0	0	18	35	1	1	33	0	0	0	0	35
18:00 - 18:15	0	0	24	2	0	0	0	26	1	0	19	3	0	1	0	24	50	1	0	43	5	0	1	0	50
18:15 - 18:30	0	0	22	3	0	0	0	25	1	0	21	1	0	0	0	23	48	1	0	43	4	0	0	0	48
18:30 - 18:45	0	0	22	1	0	0	0	23	0	0	12	1	0	0	0	13	36	0	0	34	2	0	0	0	36
18:45 - 19:00	1	0	10	1	0	0	0	12	0	0	13	0	0	0	0	13	25	1	0	23	1	0	0	0	25
Tot 17:00 - 18:00	3	2	130	4	1	0	0	140	1	5	95	6	3	1	0	111	251	4	7	225	10	4	1	0	251
Tot 17:30 - 18:30	2	0	103	7	0	0	0	112	3	1	79	5	2	1	0	91	203	5	1	182	12	2	1	0	203
Tot 18:00 - 19:00	1	0	78	7	0	0	0	86	2	0	65	5	0	1	0	73	159	3	0	143	12	0	1	0	159

5B - Piazza Beretta ovest																									
ORA	5C - Piazza Beretta est								5A - via Biffi								TOTALE	INGRESSI 5B							
	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale		TOTALE	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus
17:00 - 17:15	0	1	15	3	0	0	0	19	0	1	16	1	0	0	0	18	37	0	2	31	4	0	0	0	37
17:15 - 17:30	0	0	12	1	0	0	0	13	0	0	25	3	0	0	0	28	41	0	0	37	4	0	0	0	41
17:30 - 17:45	0	0	17	0	0	0	0	17	0	0	24	0	0	0	0	24	41	0	0	41	0	0	0	0	41
17:45 - 18:00	0	0	11	1	0	0	0	12	2	0	30	1	0	0	0	33	45	2	0	41	2	0	0	0	45
18:00 - 18:15	0	0	16	0	0	0	0	16	1	2	28	1	0	0	0	32	48	1	2	44	1	0	0	0	48
18:15 - 18:30	1	0	19	1	0	0	0	21	0	0	21	2	0	0	0	23	44	1	0	40	3	0	0	0	44
18:30 - 18:45	0	1	13	0	0	0	0	14	0	0	16	1	0	0	0	17	31	0	1	29	1	0	0	0	31
18:45 - 19:00	0	0	8	2	0	0	0	10	0	0	15	0	0	0	0	15	25	0	0	23	2	0	0	0	25
Tot 17:00 - 18:00	0	1	55	5	0	0	0	61	2	1	95	5	0	0	0	103	164	2	2	150	10	0	0	0	164
Tot 17:30 - 18:30	1	0	63	2	0	0	0	66	3	2	103	4	0	0	0	112	178	4	2	166	6	0	0	0	178
Tot 18:00 - 19:00	1	1	56	3	0	0	0	61	1	2	80	4	0	0	0	87	148	2	3	136	7	0	0	0	148

5C - Piazza Beretta est																									
ORA	5A - via Biffi								5B - Piazza Beretta ovest								TOTALE	INGRESSI 5C							
	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus	Totale		TOTALE	bici	moto	auto	comm. Leggeri	comm. Medi	comm. Pesanti	bus
17:00 - 17:15	0	2	25	2	0	1	0	30	0	0	11	4	0	0	0	15	45	0	2	36	6	0	1	0	45
17:15 - 17:30	0	1	22	0	1	0	0	24	0	0	29	1	0	0	0	30	54	0	1	51	1	1	0	0	54
17:30 - 17:45	0	2	27	2	0	0	0	31	3	0	12	0	0	0	0	15	46	3	2	39	2	0	0	0	46
17:45 - 18:00	0	0	26	2	0	0	0	28	1	0	15	2	0	0	0	18	46	1	0	41	4	0	0	0	46
18:00 - 18:15	0	1	27	0	0	0	0	28	2	0	13	1	0	0	0	16	44	2	1	40	1	0	0	0	44
18:15 - 18:30	0	0	17	1	0	0	0	18	0	2	15	0	0	0	0	17	35	0	2	32	1	0	0	0	35
18:30 - 18:45	0	0	17	0	0	0	0	17	0	0	5	0	0	0	0	5	22	0	0	22	0	0	0	0	22
18:45 - 19:00	0	0	14	0	0	0	0	14	1	0	5	0	0	0	0	6	20	1	0	19	0	0	0	0	20
Tot 17:00 - 18:00	0	5	100	6	1	1	0	113	4	0	67	7	0	0	0	78	191	4	5	167	13	1	1	0	191
Tot 17:30 - 18:30	0	3	97	5	0	0	0	105	6	2	55	3	0	0	0	66	171	6	5	152	8	0	0	0	171
Tot 18:00 - 19:00	0	1	75	1	0	0	0	77	3	2	38	1	0	0	0	44	121	3	3	113	2	0	0	0	121

Tabella 58 – Intersezione 5 – Manovre rilevate – Dati disaggregati – Sera infrasettimanale 17:00-19:00

11 APPENDICE 2 – DETTAGLIO TRAFFICO INDOTTO AMBITI DI INTERVENTO

AT1		SL TOT 5,700	FUNZ PREVALENTE	RESIDENZIALE	% FUNZ PREVALENTE									
		SV COMM MAX 650	PREMIALITA'	15%	50%									
Destinazione	Superficie	Superficie (con premialità)	Superficie di vendita	abitanti/addetti per mq	abitanti/addetti	abitanti/addetti attivi	ora di punta	spostamenti ora punta ingressi %	spostamenti ora punta uscite %	coefficiente occupazione veicolo	Totale veicoli ingresso	Totale veicoli uscita	Totale veicoli equivalenti ingresso	Totale veicoli equivalenti uscita
Residenziale	2,850	3,278		50	66	39	mattina	10%	90%	1.2	3	24	3	24
	2,850	3,278		50	66	39	sera	60%	10%	1.2	16	3	16	3
Terziario	699	804		25	32	29	mattina	80%	0%	1.1	21	0	21	0
	699	804		25	32	29	sera	0%	50%	1.1	0	13	0	13
Commerciale	754	867	650	60	14		ven mattina	60%	0%	1	9	0	9	0
	377	433	325	60	7		ven sera alim	60%	40%		39	26	39	26
	377	433	325	60	7		ven sera no alim	60%	40%		18	12	18	12
Ricettivo	699	804		45	18		mattina	0%	50%	1	0	9	0	9
	699	804		45	18		sera	10%	0%	1	2	0	2	0
Produttivo	699	804		50	16		mattina	80%	0%	1.5	9	0	9	0
	699	804		50	16		sera	0%	50%	1.5	0	5	0	5
Produttivo (pesante)	699	804					mattina				1	1	2	2
	699	804					sera				1	1	2	2

Tabella 59 – Dettaglio stima traffico indotto – ambito AT1

AT2		SL TOT 4,289	FUNZ PREVALENTE	RESIDENZIALE	% FUNZ PREVALENTE									
		SV COMM MAX 650	PREMIALITA'	0%	50%									
Destinazione	Superficie	Superficie (con premialità)	Superficie di vendita	abitanti/addetti per mq	abitanti/addetti	abitanti/addetti attivi	ora di punta	spostamenti ora punta ingressi %	spostamenti ora punta uscite %	coefficiente occupazione veicolo	Totale veicoli ingresso	Totale veicoli uscita	Totale veicoli equivalenti ingresso	Totale veicoli equivalenti uscita
Residenziale	2,145	2,145		50	43	26	mattina	10%	90%	1.2	2	15	2	15
	2,145	2,145		50	43	26	sera	60%	10%	1.2	10	2	10	2
Terziario	426	426		25	17	15	mattina	80%	0%	1.1	11	0	11	0
	426	426		25	17	15	sera	0%	50%	1.1	0	7	0	7
Commerciale	867	867	650	60	14		ven mattina	60%	0%	1	9	0	9	0
	377	433	325	60	7		ven sera alim	60%	40%		39	26	39	26
	377	433	325	60	7		ven sera no alim	60%	40%		18	12	18	12
Ricettivo	426	426		45	9		mattina	0%	50%	1	0	5	0	5
	426	426		45	9		sera	10%	0%	1	1	0	1	0
Produttivo	426	426		50	9		mattina	80%	0%	1.5	5	0	5	0
	426	426		50	9		sera	0%	50%	1.5	0	3	0	3
Produttivo (pesante)	426	426					mattina				1	1	1	1
	426	426					sera				1	1	1	1

Tabella 60 – Dettaglio stima traffico indotto – ambito AT2

AT3		SL TOT 5,711 SV COMM MAX 650	FUNZ PREVALENTE PREMIALITA'	RESIDENZIALE 0%	% FUNZ PREVALENTE 50%									
Destinazione	Superficie	Superficie (con premialità)	Superficie di vendita	abitanti/addetti per mq	abitanti/addetti	abitanti/addetti attivi	ora di punta	spostamenti ora punta ingressi %	spostamenti ora punta uscite %	coefficiente occupazione veicolo	Totale veicoli ingresso	Totale veicoli uscita	Totale veicoli equivalenti ingresso	Totale veicoli equivalenti uscita
Residenziale	2,856	2,856		50	57	34	mattina	10%	90%	1.2	2	21	2	21
	2,856	2,856		50	57	34	sera	60%	10%	1.2	14	2	14	2
Terziario	663	663		25	27	24	mattina	80%	0%	1.1	17	0	17	0
	663	663		25	27	24	sera	0%	50%	1.1	0	11	0	11
Commerciale	867	867	650	60	14		ven mattina	60%	0%	1	9	0	9	0
	433	433	325	60	7		ven sera alim	60%	40%		39	26	39	26
	433	433	325	60	7		ven sera no alim	60%	40%		18	12	18	12
Ricettivo	663	663		45	15		mattina	0%	50%	1	0	7	0	7
	663	663		45	15		sera	10%	0%	1	1	0	1	0
Produttivo	663	663		50	13		mattina	80%	0%	1.5	7	0	7	0
	663	663		50	13		sera	0%	50%	1.5	0	4	0	4
Produttivo (pesante)	663	663					mattina				1	1	2	2
	663	663					sera				1	1	2	2

Tabella 61 – Dettaglio stima traffico indotto – ambito AT3

AT4		SL TOT 3,767 SV COMM MAX 650	FUNZ PREVALENTE PREMIALITA'	RESIDENZIALE 15%	% FUNZ PREVALENTE 50%									
Destinazione	Superficie	Superficie (con premialità)	Superficie di vendita	abitanti/addetti per mq	abitanti/addetti	abitanti/addetti attivi	ora di punta	spostamenti ora punta ingressi %	spostamenti ora punta uscite %	coefficiente occupazione veicolo	Totale veicoli ingresso	Totale veicoli uscita	Totale veicoli equivalenti ingresso	Totale veicoli equivalenti uscita
Residenziale	1,884	2,166		50	43	26	mattina	10%	90%	1.2	2	16	2	16
	1,884	2,166		50	43	26	sera	60%	10%	1.2	10	2	10	2
Terziario	565	650		25	26	23	mattina	80%	0%	1.1	17	0	17	0
	565	650		25	26	23	sera	0%	50%	1.1	0	11	0	11
Commerciale	754	867	650	60	14		ven mattina	60%	0%	1	9	0	9	0
	377	433	325	60	7		ven sera alim	60%	40%		39	26	39	26
	377	433	325	60	7		ven sera no alim	60%	40%		18	12	18	12
Ricettivo	565	650		45	14		mattina	0%	50%	1	0	7	0	7
	565	650		45	14		sera	10%	0%	1	1	0	1	0

Tabella 62 – Dettaglio stima traffico indotto – ambito AT4

		SL TOT 10,300		FUNZ PREVALENTE		PRODUTTIVO		% FUNZ PREVALENTE						
		SV COMM MAX 1,550		PREMIALITA'		15%		50%						
AT5														
Destinazione	Superficie	Superficie (con premialità)	Superficie di vendita	abitanti/addetti per mq	abitanti/addetti	abitanti/addetti attivi	ora di punta	spostamenti ora punta ingressi %	spostamenti ora punta uscite %	coefficiente occupazione veicolo	Totale veicoli ingresso	Totale veicoli uscita	Totale veicoli equivalenti ingresso	Totale veicoli equivalenti uscita
Terziario	1,676	1,928		25	77	69	mattina	80%	0%	1.1	50	0	50	0
	1,676	1,928		25	77	69	sera	0%	50%	1.1	0	32	0	32
Commerciale	1,797	2,067	1,550	60	34		ven mattina	60%	0%	1	21	0	21	0
	899	1,033	775	60	17		ven sera alim	60%	40%		93	62	93	62
	899	1,033	775	60	17		ven sera no alim	60%	40%		42	28	42	28
Ricettivo	1,676	1,928		45	43		mattina	0%	50%	1	0	21	0	21
	1,676	1,928		45	43		sera	10%	0%	1	4	0	4	0
Produttivo	5,150	5,923		50	118		mattina	80%	0%	1.5	63	0	63	0
	5,150	5,923		50	118		sera	0%	50%	1.5	0	39	0	39
Produttivo (pesante)	5,150	5,923					mattina				9	9	18	18
	5,150	5,923					sera				9	9	18	18

Tabella 63 – Dettaglio stima traffico indotto – ambito AT5

		SL TOT 21,760		FUNZ PREVALENTE		PRODUTTIVO		% FUNZ PREVALENTE						
		SV COMM MAX 1,550		PREMIALITA'		15%		50%						
AT6														
Destinazione	Superficie	Superficie (con premialità)	Superficie di vendita	abitanti/addetti per mq	abitanti/addetti	abitanti/addetti attivi	ora di punta	spostamenti ora punta ingressi %	spostamenti ora punta uscite %	coefficiente occupazione veicolo	Totale veicoli ingresso	Totale veicoli uscita	Totale veicoli equivalenti ingresso	Totale veicoli equivalenti uscita
Terziario	4,541	5,223		25	209	188	mattina	80%	0%	1.1	137	0	137	0
	4,541	5,223		25	209	188	sera	0%	50%	1.1	0	85	0	85
Commerciale	1,797	2,067	1,550	60	34		ven mattina	60%	0%	1	21	0	21	0
	899	1,033	775	60	17		ven sera alim	60%	40%		93	62	93	62
	899	1,033	775	60	17		ven sera no alim	60%	40%		42	28	42	28
Ricettivo	4,541	5,223		45	116		mattina	0%	50%	1	0	58	0	58
	4,541	5,223		45	116		sera	10%	0%	1	12	0	12	0
Produttivo	10,880	12,512		50	250		mattina	80%	0%	1.5	133	0	133	0
	10,880	12,512		50	250		sera	0%	50%	1.5	0	83	0	83
Produttivo (pesante)	10,880	12,512					mattina				19	19	38	38
	10,880	12,512					sera				19	19	38	38

Tabella 64 – Dettaglio stima traffico indotto – ambito AT6

		SL TOT 905		PREMIALITA'		0%								
		SV COMM MAX 0												
AT7														
Destinazione	Superficie	Superficie (con premialità)	Superficie di vendita	abitanti/addetti per mq	abitanti/addetti	abitanti/addetti attivi	ora di punta	spostamenti ora punta ingressi %	spostamenti ora punta uscite %	coefficiente occupazione veicolo	Totale veicoli ingresso	Totale veicoli uscita	Totale veicoli equivalenti ingresso	Totale veicoli equivalenti uscita
Residenziale	905	905		50	18	11	mattina	10%	90%	1.2	1	7	1	7
	905	905		50	18	11	sera	60%	10%	1.2	4	1	4	1

Tabella 65 – Dettaglio stima traffico indotto – ambito AT7

AT8		SL TOT 20,078	FUNZ PREVALENTE	TERZIARIO	% FUNZ PREVALENTE									
		SV COMM MAX 800	PREMIALITA'	0%	80%									
Destinazione	Superficie	Superficie (con premialità)	Superficie di vendita	abitanti/addetti per mq	abitanti/addetti	abitanti/addetti attivi	ora di punta	spostamenti ora punta ingressi %	spostamenti ora punta uscite %	coefficiente occupazione veicolo	Totale veicoli ingresso	Totale veicoli uscita	Totale veicoli equivalenti ingresso	Totale veicoli equivalenti uscita
Terziario	16,062	16,062		25	642	578	mattina	80%	0%	1.1	421	0	421	0
	16,062	16,062		25	642	578	sera	0%	50%	1.1	0	263	0	263
Commerciale	1,067	1,067	800	60	18		ven mattina	60%	0%	1	11	0	11	0
	533	533	400	60	9		ven sera alim	60%	40%		48	32	48	32
	533	533	400	60	9		ven sera no alim	60%	40%		22	14	22	14
Ricettivo	2,949	2,949		45	66		mattina	0%	50%	1	0	33	0	33
	2,949	2,949		45	66		sera	10%	0%	1	7	0	7	0

Tabella 66 – Dettaglio stima traffico indotto – ambito AT8

AT9		SL TOT 34,010	FUNZ PREVALENTE	PREMIALITA'	0%									
		SV COMM MAX 0	PREMIALITA'	0%										
Destinazione	Superficie	Superficie (con premialità)	Superficie di vendita	abitanti/addetti per mq	abitanti/addetti	abitanti/addetti attivi	ora di punta	spostamenti ora punta ingressi %	spostamenti ora punta uscite %	coefficiente occupazione veicolo	Totale veicoli ingresso	Totale veicoli uscita	Totale veicoli equivalenti ingresso	Totale veicoli equivalenti uscita
Produttivo	34,010	34,010		50	680		mattina	80%	0%	1.5	363	0	363	0
	34,010	34,010		50	680		sera	0%	50%	1.5	0	227	0	227
Produttivo (pesante)	34,010	34,010					mattina				51	51	102	102
	34,010	34,010					sera				51	51	102	102

Tabella 67 – Dettaglio stima traffico indotto – ambito AT9

AT10		SL TOT 1,400	FUNZ PREVALENTE	RESIDENZIALE	% FUNZ PREVALENTE									
		SV COMM MAX 650	PREMIALITA'	15%	46%									
Destinazione	Superficie	Superficie (con premialità)	Superficie di vendita	abitanti/addetti per mq	abitanti/addetti	abitanti/addetti attivi	ora di punta	spostamenti ora punta ingressi %	spostamenti ora punta uscite %	coefficiente occupazione veicolo	Totale veicoli ingresso	Totale veicoli uscita	Totale veicoli equivalenti ingresso	Totale veicoli equivalenti uscita
Residenziale	646	743		50	15	9	mattina	10%	90%	1.2	1	5	1	5
	646	743		50	15	9	sera	60%	10%	1.2	4	1	4	1
Terziario	0	0		25	0	0	mattina	80%	0%	1.1	0	0	0	0
	0	0		25	0	0	sera	0%	50%	1.1	0	0	0	0
Commerciale	754	867	650	60	14		ven mattina	60%	0%	1	9	0	9	0
	377	433	325	60	7		ven sera alim	60%	40%		39	26	39	26
	377	433	325	60	7		ven sera no alim	60%	40%		18	12	18	12
Ricettivo	0	0		45	0		mattina	0%	50%	1	0	0	0	0
	0	0		45	0		sera	10%	0%	1	0	0	0	0

Tabella 68 – Dettaglio stima traffico indotto – ambito AT10

PAC1		SL TOT 1,100 SV COMM MAX 650	FUNZ PREVALENTE PREMIALITA'	RESIDENZIALE 15%	% FUNZ PREVALENTE 31%									
Destinazione	Superficie	Superficie (con premialità)	Superficie di vendita	abitanti/addetti per mq	abitanti/addetti	abitanti/addetti attivi	ora di punta	spostamenti ora punta ingressi %	spostamenti ora punta uscite %	coefficiente occupazione veicolo	Totale veicoli ingresso	Totale veicoli uscita	Totale veicoli equivalenti ingresso	Totale veicoli equivalenti uscita
Residenziale	346	398		50	8	5	mattina	10%	90%	1.2	0	3	0	3
	346	398		50	8	5	sera	60%	10%	1.2	2	0	2	0
Terziario	0	0		25	0	0	mattina	80%	0%	1.1	0	0	0	0
	0	0		25	0	0	sera	0%	50%	1.1	0	0	0	0
Commerciale	754	867	650	60	14		ven mattina	60%	0%	1	9	0	9	0
	377	433	325	60	7		ven sera alim	60%	40%		39	26	39	26
	377	433	325	60	7		ven sera no alim	60%	40%		18	12	18	12
Ricettivo	0	0		45	0		mattina	0%	50%	1	0	0	0	0
	0	0		45	0		sera	10%	0%	1	0	0	0	0

Tabella 69 – Dettaglio stima traffico indotto – ambito PAC1

PAC2		SL TOT 980 SV COMM MAX 650	FUNZ PREVALENTE PREMIALITA'	RESIDENZIALE 15%	% FUNZ PREVALENTE 23%									
Destinazione	Superficie	Superficie (con premialità)	Superficie di vendita	abitanti/addetti per mq	abitanti/addetti	abitanti/addetti attivi	ora di punta	spostamenti ora punta ingressi %	spostamenti ora punta uscite %	coefficiente occupazione veicolo	Totale veicoli ingresso	Totale veicoli uscita	Totale veicoli equivalenti ingresso	Totale veicoli equivalenti uscita
Residenziale	226	260		50	5	3	mattina	10%	90%	1.2	0	2	0	2
	226	260		50	5	3	sera	60%	10%	1.2	1	0	1	0
Terziario	0	0		25	0	0	mattina	80%	0%	1.1	0	0	0	0
	0	0		25	0	0	sera	0%	50%	1.1	0	0	0	0
Commerciale	754	867	650	60	14		ven mattina	60%	0%	1	9	0	9	0
	377	433	325	60	7		ven sera alim	60%	40%		39	26	39	26
	377	433	325	60	7		ven sera no alim	60%	40%		18	12	18	12
Ricettivo	0	0		45	0		mattina	0%	50%	1	0	0	0	0
	0	0		45	0		sera	10%	0%	1	0	0	0	0

Tabella 70 – Dettaglio stima traffico indotto – ambito PAC2

PAC3		SL TOT 2,000 SV COMM MAX 650	FUNZ PREVALENTE PREMIALITA'	RESIDENZIALE 0%	% FUNZ PREVALENTE 50%									
Destinazione	Superficie	Superficie (con premialità)	Superficie di vendita	abitanti/addetti per mq	abitanti/addetti	abitanti/addetti attivi	ora di punta	spostamenti ora punta ingressi %	spostamenti ora punta uscite %	coefficiente occupazione veicolo	Totale veicoli ingresso	Totale veicoli uscita	Totale veicoli equivalenti ingresso	Totale veicoli equivalenti uscita
Residenziale	1,000	1,000		50	20	12	mattina	10%	90%	1.2	1	7	1	7
	1,000	1,000		50	20	12	sera	60%	10%	1.2	5	1	5	1
Terziario	67	67		25	3	2	mattina	80%	0%	1.1	2	0	2	0
	67	67		25	3	2	sera	0%	50%	1.1	0	1	0	1
Commerciale	867	867	650	60	14		ven mattina	60%	0%	1	9	0	9	0
	433	433	325	60	7		ven sera alim	60%	40%		39	26	39	26
	433	433	325	60	7		ven sera no alim	60%	40%		18	12	18	12
Ricettivo	67	67		45	1		mattina	0%	50%	1	0	1	0	1
	67	67		45	1		sera	10%	0%	1	0	0	0	0

Tabella 71 – Dettaglio stima traffico indotto – ambito PAC3

PAR1		SL TOT 1,400 SV COMM MAX 650	FUNZ PREVALENTE PREMIALITA'	RESIDENZIALE 15%	% FUNZ PREVALENTE 46%									
Destinazione	Superficie	Superficie (con premialità)	Superficie di vendita	abitanti/addetti per mq	abitanti/addetti	abitanti/addetti attivi	ora di punta	spostamenti ora punta ingressi %	spostamenti ora punta uscite %	coefficiente occupazione veicolo	Totale veicoli ingresso	Totale veicoli uscita	Totale veicoli equivalenti ingresso	Totale veicoli equivalenti uscita
Residenziale	646	743		50	15	9	mattina	10%	90%	1.2	1	5	1	5
	646	743		50	15	9	sera	60%	10%	1.2	4	1	4	1
Terziario	0	0		25	0	0	mattina	80%	0%	1.1	0	0	0	0
	0	0		25	0	0	sera	0%	50%	1.1	0	0	0	0
Commerciale	754	867	650	60	14		ven mattina	60%	0%	1	9	0	9	0
	377	433	325	60	7		ven sera alim	60%	40%		39	26	39	26
	377	433	325	60	7		ven sera no alim	60%	40%		18	12	18	12
Ricettivo	0	0		45	0		mattina	0%	50%	1	0	0	0	0
	0	0		45	0		sera	10%	0%	1	0	0	0	0
Produttivo	0	0		50	0		mattina	80%	0%	1.5	0	0	0	0
	0	0		50	0		sera	0%	50%	1.5	0	0	0	0
Produttivo (pesante)	0	0					mattina				0	0	0	0
	0	0					sera				0	0	0	0

Tabella 72 – Dettaglio stima traffico indotto – ambito PAR1

PAR2		SL TOT 1,000 SV COMM MAX 650	FUNZ PREVALENTE PREMIALITA'	RESIDENZIALE 15%	% FUNZ PREVALENTE 25%									
Destinazione	Superficie	Superficie (con premialità)	Superficie di vendita	abitanti/addetti per mq	abitanti/addetti	abitanti/addetti attivi	ora di punta	spostamenti ora punta ingressi %	spostamenti ora punta uscite %	coefficiente occupazione veicolo	Totale veicoli ingresso	Totale veicoli uscita	Totale veicoli equivalenti ingresso	Totale veicoli equivalenti uscita
Residenziale	246	283		50	6	3	mattina	10%	90%	1.2	0	2	0	2
	246	283		50	6	3	sera	60%	10%	1.2	1	0	1	0
Terziario	0	0		25	0	0	mattina	80%	0%	1.1	0	0	0	0
	0	0		25	0	0	sera	0%	50%	1.1	0	0	0	0
Commerciale	754	867	650	60	14		ven mattina	60%	0%	1	9	0	9	0
	377	433	325	60	7		ven sera alim	60%	40%		39	26	39	26
	377	433	325	60	7		ven sera no alim	60%	40%		18	12	18	12
Ricettivo	0	0		45	0		mattina	0%	50%	1	0	0	0	0
	0	0		45	0		sera	10%	0%	1	0	0	0	0
Produttivo	0	0		50	0		mattina	80%	0%	1.5	0	0	0	0
	0	0		50	0		sera	0%	50%	1.5	0	0	0	0
Produttivo (pesante)	0	0					mattina				0	0	0	0
	0	0					sera				0	0	0	0

Tabella 73 – Dettaglio stima traffico indotto – ambito PAR2

PAR3		SL TOT 3,050	FUNZ PREVALENTE	RESIDENZIALE	% FUNZ PREVALENTE									
		SV COMM MAX 650	PREMIALITA'	15%	50%									
Destinazione	Superficie	Superficie (con premialità)	Superficie di vendita	abitanti/addetti per mq	abitanti/addetti	abitanti/addetti attivi	ora di punta	spostamenti ora punta ingressi %	spostamenti ora punta uscite %	coefficiente occupazione veicolo	Totale veicoli ingresso	Totale veicoli uscita	Totale veicoli equivalenti ingresso	Totale veicoli equivalenti uscita
Residenziale	1,525	1,754		50	35	21	mattina	10%	90%	1.2	1	13	1	13
	1,525	1,754		50	35	21	sera	60%	10%	1.2	8	1	8	1
Terziario	257	296		25	12	11	mattina	80%	0%	1.1	8	0	8	0
	257	296		25	12	11	sera	0%	50%	1.1	0	5	0	5
Commerciale	754	867	650	60	14		ven mattina	60%	0%	1	9	0	9	0
	377	433	325	60	7		ven sera alim	60%	40%		39	26	39	26
	377	433	325	60	7		ven sera no alim	60%	40%		18	12	18	12
Ricettivo	257	296		45	7		mattina	0%	50%	1	0	3	0	3
	257	296		45	7		sera	10%	0%	1	1	0	1	0
Produttivo	257	296		50	6		mattina	80%	0%	1.5	3	0	3	0
	257	296		50	6		sera	0%	50%	1.5	0	2	0	2
Produttivo (pesante)	257	296					mattina				0	0	1	1
	257	296					sera				0	0	1	1

Tabella 74 – Dettaglio stima traffico indotto – ambito PAR3

PAR4		SL TOT 2,300	FUNZ PREVALENTE	RESIDENZIALE	% FUNZ PREVALENTE									
		SV COMM MAX 650	PREMIALITA'	15%	50%									
Destinazione	Superficie	Superficie (con premialità)	Superficie di vendita	abitanti/addetti per mq	abitanti/addetti	abitanti/addetti attivi	ora di punta	spostamenti ora punta ingressi %	spostamenti ora punta uscite %	coefficiente occupazione veicolo	Totale veicoli ingresso	Totale veicoli uscita	Totale veicoli equivalenti ingresso	Totale veicoli equivalenti uscita
Residenziale	1,150	1,323		50	26	16	mattina	10%	90%	1.2	1	10	1	10
	1,150	1,323		50	26	16	sera	60%	10%	1.2	6	1	6	1
Terziario	132	152		25	6	5	mattina	80%	0%	1.1	4	0	4	0
	132	152		25	6	5	sera	0%	50%	1.1	0	2	0	2
Commerciale	754	867	650	60	14		ven mattina	60%	0%	1	9	0	9	0
	377	433	325	60	7		ven sera alim	60%	40%		39	26	39	26
	377	433	325	60	7		ven sera no alim	60%	40%		18	12	18	12
Ricettivo	132	152		45	3		mattina	0%	50%	1	0	2	0	2
	132	152		45	3		sera	10%	0%	1	0	0	0	0
Produttivo	132	152		50	3		mattina	80%	0%	1.5	2	0	2	0
	132	152		50	3		sera	0%	50%	1.5	0	1	0	1
Produttivo (pesante)	132	152					mattina				0	0	0	0
	132	152					sera				0	0	0	0

Tabella 75 – Dettaglio stima traffico indotto – ambito PAR4

12 INDICI

12.1 INDICE DELLE FIGURE

FIGURA 1 – INQUADRAMENTO VIABILISTICO LOCALE	5
FIGURA 2 – PTCP DI MONZA E DELLA BRIANZA – STRALCIO TAV. 12 – SCHEMA DI ASSETTO DELLA RETE STRADALE NELLO SCENARIO DI PIANO.....	6
FIGURA 3 – PRINCIPALI ASSI STRADALI DI SULBIATE ANALIZZATI.....	11
FIGURA 4 – ESEMPI DI VEICOLI APPARTENENTI A CIASCUNA CLASSE VEICOLARE RILEVATA.....	18
FIGURA 5 – LOCALIZZAZIONE DELLE INTERSEZIONI RILEVATE	19
FIGURA 6 – IDENTIFICAZIONE DELL’ORA DI PUNTA – SEZIONI IN INGRESSO ALLA RETE.....	20
FIGURA 7 – FLUSSOGRAMMA VEICOLI EQUIVALENTI – ORA DI PUNTA DELLA MATTINA – SCENARIO ATTUALE	24
FIGURA 8 – RAPPORTO F/C – ORA DI PUNTA DELLA MATTINA – SCENARIO ATTUALE	25
FIGURA 9 – FLUSSOGRAMMA VEICOLI EQUIVALENTI – ORA DI PUNTA DELLA SERA – SCENARIO ATTUALE	26
FIGURA 10 – RAPPORTO F/C – ORA DI PUNTA DELLA SERA – SCENARIO ATTUALE	27
FIGURA 11 – LOCALIZZAZIONE AMBITI DI TRASFORMAZIONE E PIANI ATTUATIVI	32
FIGURA 12 – LOCALIZZAZIONE AMBITO AT1	33
FIGURA 13 – LOCALIZZAZIONE AMBITO AT2	34
FIGURA 14 – LOCALIZZAZIONE AMBITO AT3	35
FIGURA 15 – LOCALIZZAZIONE AMBITO AT4	36
FIGURA 16 – LOCALIZZAZIONE AMBITO AT5	37
FIGURA 17 – LOCALIZZAZIONE AMBITO AT6	38
FIGURA 18 – LOCALIZZAZIONE AMBITO AT7	40
FIGURA 19 – LOCALIZZAZIONE AMBITO AT8	41
FIGURA 20 – LOCALIZZAZIONE AMBITO AT9	42
FIGURA 21 – LOCALIZZAZIONE AMBITO AT10	43
FIGURA 22 – LOCALIZZAZIONE AMBITO PAC1	44
FIGURA 23 – LOCALIZZAZIONE AMBITO PAC2	45
FIGURA 24 – LOCALIZZAZIONE AMBITO PAC3	46
FIGURA 25 – LOCALIZZAZIONE AMBITO PAR1	47
FIGURA 26 – LOCALIZZAZIONE AMBITO PAR2	48
FIGURA 27 – LOCALIZZAZIONE AMBITO PAR3	49
FIGURA 28 – LOCALIZZAZIONE AMBITO PAR4	50
FIGURA 29 – BACINO DI DISTRIBUZIONE DEI FLUSSI INDOTTI SUL TERRITORIO	52
FIGURA 30 – FLUSSOGRAMMA VEICOLI EQUIVALENTI – ORA DI PUNTA DELLA MATTINA – FLUSSO AGGIUNTIVO INDOTTO.....	53

FIGURA 31 – FLUSSOGRAMMA VEICOLI EQUIVALENTI – ORA DI PUNTA DELLA SERA – FLUSSO AGGIUNTIVO INDOTTO	54
FIGURA 32 – FLUSSOGRAMMA VEICOLI EQUIVALENTI – ORA DI PUNTA DELLA MATTINA – SCENARIO DI INTERVENTO.....	56
FIGURA 33 – RAPPORTO F/C – ORA DI PUNTA DELLA MATTINA – SCENARIO DI INTERVENTO	57
FIGURA 34 – FLUSSOGRAMMA VEICOLI EQUIVALENTI – ORA DI PUNTA DELLA SERA– SCENARIO DI INTERVENTO	58
FIGURA 35 – RAPPORTO F/C – ORA DI PUNTA DELLA SERA – SCENARIO DI INTERVENTO	59
FIGURA 36 – CONFRONTO LIVELLO DI SERVIZIO SULLA RETE – ORA DI PUNTA DELLA MATTINA.....	61
FIGURA 37 – CONFRONTO LIVELLO DI SERVIZIO SULLA RETE – ORA DI PUNTA DELLA SERA.....	62
FIGURA 38 – LOCALIZZAZIONE DELLE INTERSEZIONI RILEVATE	64
FIGURA 39 – INTERSEZIONE 1 – MANOVRE RILEVATE.....	65
FIGURA 40 – INTERSEZIONE 2 – MANOVRE RILEVATE.....	68
FIGURA 41 – INTERSEZIONE 3 – MANOVRE RILEVATE.....	71
FIGURA 42 – INTERSEZIONE 4 – MANOVRE RILEVATE.....	74
FIGURA 43 – INTERSEZIONE 5 – MANOVRE RILEVATE.....	77

12.2 INDICE DELLE TABELLE

TABELLA 1 – TASSO DI CAMPIONAMENTO TOMTOM PER VIALE EDISON – SESTO SAN GIOVANNI	8
TABELLA 2 – TASSO DI CAMPIONAMENTO TOMTOM PER VIALE SCARAMPO – MILANO	9
TABELLA 3 – TASSO DI CAMPIONAMENTO TOMTOM PER LA SP208 – CARUGATE.....	10
TABELLA 4 – ANDAMENTO GIORNALIERO DEL TRAFFICO LUNGO LA SP177	14
TABELLA 5 – ANDAMENTO GIORNALIERO DEL TRAFFICO LUNGO VIA SULBIATE / VIALE CREMONESI / VIA IV NOVEMBRE	15
TABELLA 6 – ANDAMENTO GIORNALIERO DEL TRAFFICO LUNGO LA SP210/SP233	15
TABELLA 7 – ORA DI PUNTA MATTUTINA – VEICOLI EQUIVALENTI.....	21
TABELLA 8 – ORA DI PUNTA SERALE – VEICOLI EQUIVALENTI	22
TABELLA 9 – FUNZIONE COMMERCIALE ALIMENTARE – PARAMETRI GENERAZIONE TRAFFICO INDOTTO	28
TABELLA 10 – FUNZIONE COMMERCIALE NON ALIMENTARE – PARAMETRI GENERAZIONE TRAFFICO INDOTTO.....	28
TABELLA 11 – FUNZIONE PRODUTTIVO – PARAMETRI GENERAZIONE TRAFFICO INDOTTO VEICOLI PESANTI	29
TABELLA 12 – CARATTERISTICHE GENERALI AMBITO AT1	33
TABELLA 13 – CALCOLO TRAFFICO INDOTTO AMBITO AT1	33
TABELLA 14 – CARATTERISTICHE GENERALI AMBITO AT2	34
TABELLA 15 – CALCOLO TRAFFICO INDOTTO AMBITO AT2	34
TABELLA 16 – CARATTERISTICHE GENERALI AMBITO AT3	35

TABELLA 17 – CALCOLO TRAFFICO INDOTTO AMBITO AT3	35	TABELLA 51 – INTERSEZIONE 2 – MANOVRE RILEVATE – DATI DISAGGREGATI – MATTINA INFRASETTIMANALE 07:00-09:00.....	69
TABELLA 18 – CARATTERISTICHE GENERALI AMBITO AT4.....	36	TABELLA 52 – INTERSEZIONE 2 – MANOVRE RILEVATE – DATI DISAGGREGATI – SERA INFRASETTIMANALE 17:00-19:00.....	70
TABELLA 19 – CALCOLO TRAFFICO INDOTTO AMBITO AT4.....	36	TABELLA 53 – INTERSEZIONE 3 – MANOVRE RILEVATE – DATI DISAGGREGATI – MATTINA INFRASETTIMANALE 07:00-09:00.....	72
TABELLA 20 – CARATTERISTICHE GENERALI AMBITO AT5.....	37	TABELLA 54 – INTERSEZIONE 3 – MANOVRE RILEVATE – DATI DISAGGREGATI – SERA INFRASETTIMANALE 17:00-19:00.....	73
TABELLA 21 – CALCOLO TRAFFICO INDOTTO AMBITO AT5.....	37	TABELLA 55 – INTERSEZIONE 4 – MANOVRE RILEVATE – DATI DISAGGREGATI – MATTINA INFRASETTIMANALE 07:00-09:00.....	75
TABELLA 22 – CARATTERISTICHE GENERALI AMBITO AT6A E AT6B	38	TABELLA 56 – INTERSEZIONE 4 – MANOVRE RILEVATE – DATI DISAGGREGATI – SERA INFRASETTIMANALE 17:00-19:00.....	76
TABELLA 23 – CALCOLO TRAFFICO INDOTTO AMBITO AT6A E AT6B	39	TABELLA 57 – INTERSEZIONE 5 – MANOVRE RILEVATE – DATI DISAGGREGATI – MATTINA INFRASETTIMANALE 07:00-09:00.....	78
TABELLA 24 – CARATTERISTICHE GENERALI AMBITO AT7	40	TABELLA 58 – INTERSEZIONE 5 – MANOVRE RILEVATE – DATI DISAGGREGATI – SERA INFRASETTIMANALE 17:00-19:00.....	79
TABELLA 25 – CALCOLO TRAFFICO INDOTTO AMBITO AT7.....	40	TABELLA 59 – DETTAGLIO STIMA TRAFFICO INDOTTO – AMBITO AT1	80
TABELLA 26 – CARATTERISTICHE GENERALI AMBITO AT8	41	TABELLA 60 – DETTAGLIO STIMA TRAFFICO INDOTTO – AMBITO AT2	80
TABELLA 27 – CALCOLO TRAFFICO INDOTTO AMBITO AT8.....	41	TABELLA 61 – DETTAGLIO STIMA TRAFFICO INDOTTO – AMBITO AT3	81
TABELLA 28 – CARATTERISTICHE GENERALI AMBITO AT9	42	TABELLA 62 – DETTAGLIO STIMA TRAFFICO INDOTTO – AMBITO AT4	81
TABELLA 29 – CALCOLO TRAFFICO INDOTTO AMBITO AT9.....	42	TABELLA 63 – DETTAGLIO STIMA TRAFFICO INDOTTO – AMBITO AT5	82
TABELLA 30 – CARATTERISTICHE GENERALI AMBITO AT10	43	TABELLA 64 – DETTAGLIO STIMA TRAFFICO INDOTTO – AMBITO AT6	82
TABELLA 31 – CALCOLO TRAFFICO INDOTTO AMBITO AT10.....	43	TABELLA 65 – DETTAGLIO STIMA TRAFFICO INDOTTO – AMBITO AT7	82
TABELLA 32 – CARATTERISTICHE GENERALI AREA PAC1	44	TABELLA 66 – DETTAGLIO STIMA TRAFFICO INDOTTO – AMBITO AT8	83
TABELLA 33 – CALCOLO TRAFFICO INDOTTO AREA PAC1.....	44	TABELLA 67 – DETTAGLIO STIMA TRAFFICO INDOTTO – AMBITO AT9	83
TABELLA 34 – CARATTERISTICHE GENERALI AREA PAC2	45	TABELLA 68 – DETTAGLIO STIMA TRAFFICO INDOTTO – AMBITO AT10	83
TABELLA 35 – CALCOLO TRAFFICO INDOTTO AREA PAC2.....	45	TABELLA 69 – DETTAGLIO STIMA TRAFFICO INDOTTO – AMBITO PAC1	84
TABELLA 36 – CARATTERISTICHE GENERALI AREA PAC3	46	TABELLA 70 – DETTAGLIO STIMA TRAFFICO INDOTTO – AMBITO PAC2	84
TABELLA 37 – CALCOLO TRAFFICO INDOTTO AREA PAC3.....	46	TABELLA 71 – DETTAGLIO STIMA TRAFFICO INDOTTO – AMBITO PAC3	84
TABELLA 38 – CARATTERISTICHE GENERALI AREA PAR1	47	TABELLA 72 – DETTAGLIO STIMA TRAFFICO INDOTTO – AMBITO PAR1	85
TABELLA 39 – CALCOLO TRAFFICO INDOTTO AREA PAR1.....	47	TABELLA 73 – DETTAGLIO STIMA TRAFFICO INDOTTO – AMBITO PAR2	85
TABELLA 40 – CARATTERISTICHE GENERALI AREA PAR2	48	TABELLA 74 – DETTAGLIO STIMA TRAFFICO INDOTTO – AMBITO PAR3	86
TABELLA 41 – CALCOLO TRAFFICO INDOTTO AREA PAR2.....	48	TABELLA 75 – DETTAGLIO STIMA TRAFFICO INDOTTO – AMBITO PAR4	86
TABELLA 42 – CARATTERISTICHE GENERALI AREA PAR3	49		
TABELLA 43 – CALCOLO TRAFFICO INDOTTO AREA PAR3.....	49		
TABELLA 44 – CARATTERISTICHE GENERALI AREA PAR4	50		
TABELLA 45 – CALCOLO TRAFFICO INDOTTO AREA PAR4.....	50		
TABELLA 46 – RIEPILOGO TRAFFICO INDOTTO DALLE NUOVE AREE DI INTERVENTO	51		
TABELLA 47 – QUOTE DI DISTRIBUZIONE DEL TRAFFICO INDOTTO	52		
TABELLA 48 – LDS STRADE CARREGGIATA UNICA CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA – HCM 85	60		
TABELLA 49 – INTERSEZIONE 1 – MANOVRE RILEVATE – DATI DISAGGREGATI – MATTINA INFRASETTIMANALE 07:00-09:00	66		
TABELLA 50 – INTERSEZIONE 1 – MANOVRE RILEVATE – DATI DISAGGREGATI – SERA INFRASETTIMANALE 17:00-19:00	67		
		12.3 INDICE DEI GRAFICI	
		GRAFICO 1 – EVOLUZIONE DEL TASSO DI CAMPIONAMENTO TOMTOM PER VIALE EDISON – SESTO SAN GIOVANNI.....	8

GRAFICO 2 – EVOLUZIONE DEL TASSO DI CAMPIONAMENTO TOMTOM PER VIALE SCARAMPO – MILANO.....	9
GRAFICO 3 – EVOLUZIONE DEL TASSO DI CAMPIONAMENTO TOMTOM PER LA SP208 – CARUGATE.	10
GRAFICO 4 – ANDAMENTO DEL CAMPIONE TOMTOM NELL’ORA DI PUNTA DELLA MATTINA LUNGO LA SP177	12
GRAFICO 5 – ANDAMENTO DEL CAMPIONE TOMTOM NELL’ORA DI PUNTA DELLA SERA LUNGO LA SP177	12
GRAFICO 6 – ANDAMENTO DEL CAMPIONE TOMTOM NELL’ORA DI PUNTA DELLA MATTINA LUNGO VIA SULBIATE / VIALE CREMONESI / VIA IV NOVEMBRE.....	12
GRAFICO 7 – ANDAMENTO DEL CAMPIONE TOMTOM NELL’ORA DI PUNTA DELLA SERA LUNGO VIA SULBIATE / VIALE CREMONESI / VIA IV NOVEMBRE.....	12
GRAFICO 8 – ANDAMENTO DEL CAMPIONE TOMTOM NELL’ORA DI PUNTA DELLA MATTINA LUNGO LA SP210/SP233	13
GRAFICO 9 – ANDAMENTO DEL CAMPIONE TOMTOM NELL’ORA DI PUNTA DELLA SERA LUNGO LA SP210/SP233	13
GRAFICO 10 – ANDAMENTO GIORNALIERO DEL TRAFFICO LUNGO LA SP177	16
GRAFICO 11 – ANDAMENTO GIORNALIERO DEL TRAFFICO LUNGO VIA SULBIATE / VIALE CREMONESI / VIA IV NOVEMBRE	16
GRAFICO 12 – ANDAMENTO GIORNALIERO DEL TRAFFICO LUNGO LA SP210/SP233	16
GRAFICO 13 – ORA DI PUNTA MATTUTINA – VEICOLI EQUIVALENTI	21
GRAFICO 14 – ORA DI PUNTA SERALE – VEICOLO EQUIVALENTI	22