Comune di Pieve di Soligo - TV

IMMOBILIARE DORO S.r.l.
Via Val Monte n° 10
31058 Susegana (TV)

PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' ALLA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

per ampliamento Struttura di Vendita "Centro Pieve"
ai sensi della L.R. 50/12 e della L.R. 04/16 art. 8

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE	arch. MARCO PAGANI - d-recta srl pian. terr. MARCO CARRETTA - d-recta srl
PROGETTO ARCHITETTONICO	arch. DINO DE ZAN - d-recta srl
PROGETTO OPERE DI URBANIZZAZIONE	arch. SANDRO BURIGANA - d-recta srl

GRUPPO INTERDISCIPLINARE COMPETENZE SPECIALISTICHE

VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE (V.Inc.A.)	pian. terr. MARCO CARRETTA - d-recta srl pian.terr. SILVIA BALLESTINI - d-recta srl
ANALISI AMBIENTALI	pian. terr. SILVIA BALLESTINI - d-recta srl dott. pian. PATRIZIO BASEOTTO - d-recta srl
VALUTAZIONE DI IMPATTO ACUSTICO	dott. chim. STEFANO DONADELLO - d-recta srl
STUDIO DI IMPATTO SULLA VIABILITA'	ing. MARCELLO FAVALESSA - Mob-Up srl
STUDIO DI COMPATIBILITA' IDRAULICA	ing. MARCELLO FAVALESSA - Mob-Up srl
RELAZIONE GEOLOGICA	dott.geol. BERNARDI MARCO - Studio Bernardi
VALUTAZIONE IMPATTI SU ATMOSFERA	ing. MARCELLO FAVALESSA - Mob-Up srl ing. DAVIDE FASAN - Mob-up srl

ELABORATO:

Studio di impatto viabilistico

NUMERO TAVOLA:

11

d·recta
urban management
via Ferrovia, 28 - 31020 San Fior -TV-
t. 0438.1710037 - f. 0438.1710109
info@d-recta.it - www.d-recta.it
Società con Sistema Qualità Certificato secondo UNI EN ISO 9001:2008

CODICE COMMESSA:	CODICE ELABORATO:	DATA:
DR20170004	DR20170004UDR00PVR00	luglio 2017

Analisi viabilistica

Comune di Pieve di Soligo (TV)

Procedura di verifica di assoggettabilità alla valutazione di impatto ambientale per ampliamento struttura di Vendita

Studio di impatto viabilistico

PROGETTISTA

Ing. Marcello Favalessa

COLLABORATORI

Ing. Marina Garbet
Ing. Davide Fasan

DATA

Maggio 2017

Mob-up s.r.l. – Via Ferrovia, 28 - 31020 San Fior (TV) – C.F. e P. IVA 04300410265
tel. 0438.1710039 – fax 0438.1710109 – info@mob-up.it
capitale sociale € 15.000,00 I.V.
Reg. Imprese di Treviso 04300410265 – REA 338969

SOMMARIO

1 PREMESSA 3

1.1 Inquadramento 3

1.2 Schema di lavoro 4

2 1^A FASE – RILIEVO GEOMETRICO 4

3 2^A FASE – INDAGINE SUI FLUSSI 8

3.1 Rilievi in linea con strumenti radar 8

4 3^A FASE – RILIEVO AI NODI 9

4.1.1 NODO 1 – accesso via Frecce Tricolori ed ingresso ed uscita supermercato Famila 10

4.1.2 NODO 2 – intersezione semaforizzata tra via Vittorio Veneto, via Sernaglia e via Capovilla 11

5 4^A FASE – STIMA DEI NUOVI GENERATI/ATTRATTI 11

6 5^A FASE – MICROSIMULAZIONE DELLA RETE 13

6.1 Impianto semaforico SP4 – via Sernaglia/Capovilla 13

6.2 Ricostruzione *stato di fatto* 14

6.3 Ipotesi *stato di progetto* 14

6.4 Indici prestazionali della rete 15

6.4.1 Valutazione di rete 16

6.4.2 Tempi di percorrenza 16

6.4.3 Valutazione di nodo 17

7 CONCLUSIONI 19

8 ALLEGATI 19

1 PREMESSA

La presente relazione viabilistica ha lo scopo di valutare la compatibilità viabilistica del progetto relativo all'ampliamento di un'attività commerciale-alimentare (attuale Famila) in località Pieve di Soligo lungo la SP 4 "di Pedeguarda" ai sensi del DGR 1047/2013. L'area in oggetto ricade in ambito urbano.

1.1 Inquadramento

La proposta oggetto della presente analisi prevede un ampliamento dell'attività commerciale che prevede l'estensione della superfice coperta sul retro dell'attuale negozio e la realizzazione di ulteriori nuovi parcheggi nella limitrofa area a verde.

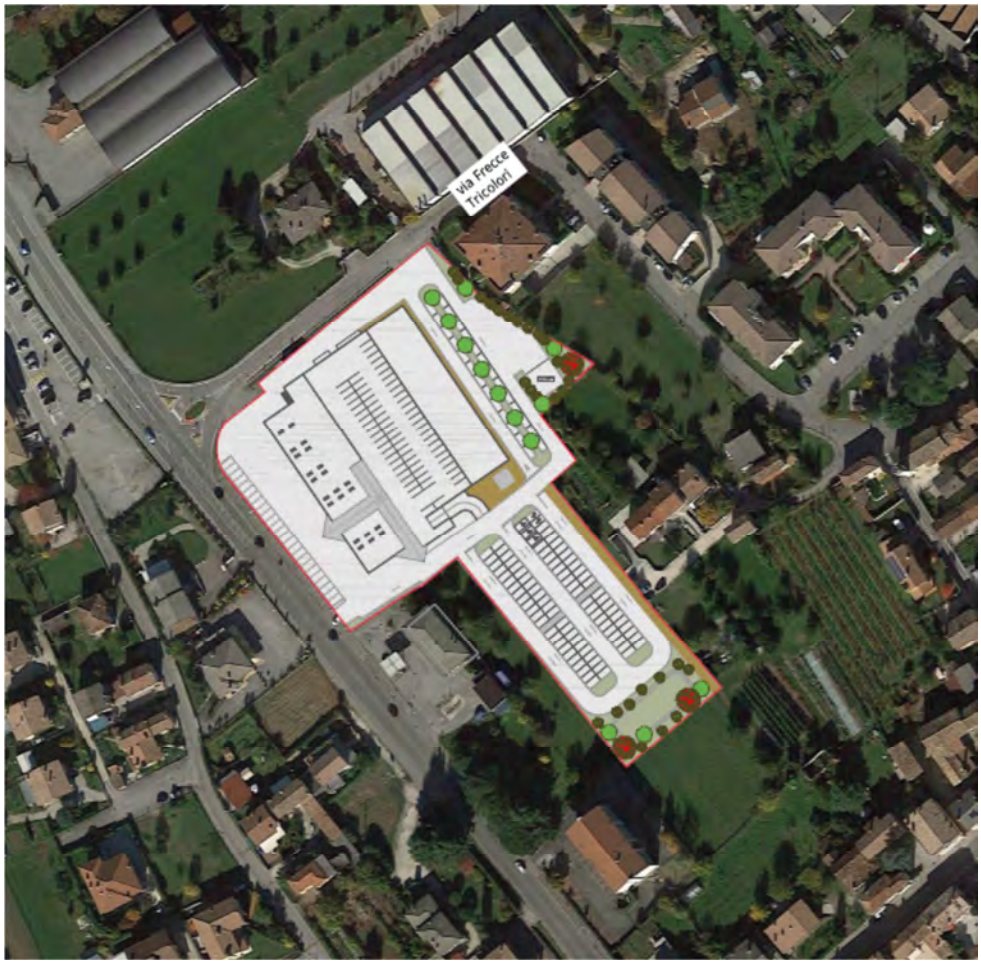


Figura 1: schema di progetto dell'intervento.

1.2 Schema di lavoro

Considerato che anche la superficie di progetto prevista avrà in futuro destinazione commerciale alimentare, ai fini viabilistici per mantenere un approccio cautelativo ci si propone di eseguire una dettagliata analisi della rete interessata dall'intervento, valutare lo stato di fatto e formulare delle valutazioni in seguito all'ipotesi di progetto caricando sulla rete i nuovi veicoli attesi e stimare quindi le modifiche di parametri funzionali.

Il lavoro di indagine ha seguito le seguenti fasi che hanno permesso di ricostruire lo stato attuale e di prevedere quello di progetto:

- 1ª Fase: Rilievo geometrico delle arterie principali ricadenti all'interno dell'area di 1500x1500 m come stabilito dalla normativa vigente;
- 2ª Fase: Rilievo classificato dei flussi circolanti nella strada principale ed individuazione dell'ora di punta;
- 3ª Fase: Rilievo classificato, nella sola ora di punta, dei nodi significativi al fine di ricavarne il dettaglio delle manovre;
- 4ª Fase: Analisi dei flussi generati – attratti, determinati in seguito all'ampliamento dell'attività commerciale alimentare;
- 5ª Fase: Microsimulazioni della rete mediante il software VISSIM dei due scenari, quello attuale e quello futuro di progetto.

Nel seguito vengono descritte nel dettaglio le vari fasi.

La comparazione finale tra la situazione di progetto e lo stato di fatto viene effettuata estrapolando dei parametri funzionali delle reti ed effettuando dei confronti tra i due scenari.

2 1ª FASE – RILIEVO GEOMETRICO

Allo scopo di ottenere una ricostruzione della rete allo stato di fatto si è proceduto ad un rilievo geometrico delle strade principali che circoscrivono l'ambito di intervento e ricadono all'interno dell'area di studio stabilita dalla normativa.

Le strade oggetto di indagine sono le seguenti:

- SP 4 – via Vittorio Veneto
- via Frecce Tricolori
- via Sernaglia
- via Capovilla

Figura 2: Inquadramento area di intervento.

L'area si trova a est della SP 4 all'interno del centro abitato del Comune, in un contesto commerciale/residenziale già urbanizzato.

- *SP 4 – via Vittorio Veneto*

La strada "di Pedeguarda" è un'arteria Provinciale con accessi e passi carrai a raso regolati a precedenza che si immettono direttamente sulla strada stessa.

Si tratta di una strada a due corsie, una per senso di marcia, con banchine pavimentate, fossi laterali e in alcuni tratti banchine pavimentate e percorsi ciclo pedonali.

Figura 3: Sezione strada SP4.

- *Via Frecce Tricolori*

Strada di accesso all'area commerciale-alimentare a due corsie una per senso di marcia con marciapiede sul lato sud.

L'intersezione con la SP 4 è regolata con STOP e precedenze e con apposite corsie riservate per le manovre di svolta a destra e sinistra.

Figura 4: Sezione via Frecce Tricolori.

- *Via Sernaglia*

Strada a due corsie, una per senso di marcia regolata tramite impianto semaforico con via Vittorio Veneto.

Figura 5: Sezione via Sernaglia.

- *Via Capovilla*

Strada a due corsie, una per senso di marcia che conduce al centro di Pieve di Soligo. Lungo tale strada verrà realizzato l'accesso per la zona residenziale.

La strada è caratterizzata da banchine pavimentate e marciapiedi ed in corrispondenza di via Vittorio Veneto è regolata da impianto semaforico.

Figura 6: Sezione via Capovilla.

3 2A FASE – INDAGINE SUI FLUSSI

Per poter determinare un quadro conoscitivo della rete si è proceduto in sito al rilievo classificato dei flussi circolanti sulla strada principale SP 4 – via Vittorio Veneto.

La normativa in materia di attività commerciali indica le giornate del fine settimana (venerdì e sabato) come giornate da monitorare in previsione di uno sviluppo commerciale. In particolare l'andamento del traffico diurno (08:00 – 20:00) suddiviso per intervalli di 15 minuti.

Al termine di questa rilevazione è stata individuata la giornata maggiormente caricata e l'ora di picco, questa informazione è servita per poter procedere in maniera mirata al rilievo delle manovre ai nodi nella sola ora di picco ottenendo così una analisi tarata sulle condizione più critiche di funzionamento della rete.

3.1 Rilievi in linea con strumenti radar

La prima fase operativa come già accennato precedentemente si è svolta con strumentazione radar in grado di fornire dei rilievi classificati dei flussi per un numero stabilito di giornate. Gli strumenti sono stati installati lungo la SP 4, nelle giornate comprese tra *venerdì 13 gennaio 2017 e lunedì 16 gennaio 2017* in maniera da ottenere i dati completi per le giornate di venerdì, sabato e domenica, come richiesto dalla normativa vigente.

Gli strumenti sono stati installati su dei pali esistenti e le informazioni ottenute sono:

- Ora di passaggio del veicolo
- Lunghezza del veicolo
- Velocità

Figura 7: Posizione strumenti radar.

I risultati dell'analisi hanno dato circa 13.400 passaggi bidirezionali giornalieri sulla strada SP4 nelle giornate feriali, suddivisi in maniera quasi uguale tra le due direzioni. Nei giorni festivi si sono registrati circa 14.000 passaggi bidirezionali il sabato e circa 8.000 passaggi bidirezionali la domenica. Questo dimostra che la componente lavorativa è particolarmente rilevante.

È emerso che il quarto d'ora di picco si ha il sabato dalle 11:30 alla 11:45 con 395 passaggi bidirezionali (216 verso Solighetto e 179 verso Falzè di Piave) e che nell'ora di punta (intervallo orario compreso tra le 11:00 – 12:00) transitano circa 1.540 veicoli, 881 con direzione Solighetto e 659 con direzione Falzè di Piave.

Si riporta nell'ALLEGATO A "Rilievo dei flussi in linea" l'analisi completa delle giornate analizzate.

4 3^{A} FASE – RILIEVO AI NODI

Allo scopo di ottenere una più fedele riproduzione della situazione attuale ed avere i dati necessari per affinare il software di simulazione, si è scelto di completare l'indagine sui flussi effettuando i rilievi delle manovre nei nodi di maggior interesse nelle vicinanze del nuovo intervento, ed in particolare:

- nodo 1: accesso via Frecce Tricolori ed ingresso ed uscita supermercato Famila
- nodo 2: intersezione semaforizzata tra via Vittorio Veneto, via Sernaglia e via Capovilla

Le telecamere digitali sono state posizionate nella giornata di ***sabato 21 gennaio 2017*** nell'intervallo compreso tra le **11:00 – 12:00,** ora di picco precedentemente individuata.

Questa tipologia di rilievo prevede il posizionamento di telecamere digitali a lato strada in maniera da garantire l'inquadratura completa del nodo al fine di ottenere il conteggio delle manovre, classificato per tipologia di veicoli e suddiviso per quarto d'ora.

Si riporta nel seguito un'immagine dell'area con localizzati i nodi oggetto di rilievo delle manovre.

Figura 8: Individuazione nodi soggetti ad analisi.

L'analisi completa dei nodi con indicata l'entità delle varie manovre si trova nell' ALLEGATO B "Manovre ai nodi".

4.1.1 NODO 1 – accesso via Frecce Tricolori ed ingresso ed uscita supermercato Famila

Allo stato attuale sono stati rilevati 144 ingressi al parcheggio del supermercato, che è consentito solo da via Frecce Tricolori e 81 uscite dirette su via Vittorio Veneto. Nell'ora di punto si hanno quindi 225 movimenti in entrata ed in uscita per circa 1.500 mq di superficie di vendita attuale.

Si riporta nel seguito l'immagine del nodo con evidenziate le manovre rilevate.

Figura 9: Manovre per il nodo 1.

4.1.2 NODO 2 – intersezione semaforizzata tra via Vittorio Veneto, via Sernaglia e via Capovilla

Questo nodo precede l'area di intervento provenendo da sud e risulta di particolare interesse in quanto, oltre a ricadere all'interno dell'area di analisi imposta dalla legge Regionale sul Commercio, risentirà anch'esso dell'incremento di traffico provocato dall'ampliamento. In via Capovilla sono stati rilevati 494 passaggi bidirezionali, 339 diretti al semaforo e 155 diretti verso il centro di Pieve di Soligo.

Si riporta nel seguito l'immagine del nodo con evidenziate le manovre.

Figura 10: Manovre per il nodo 2.

Questi rilievi sono stati necessari per ricostruire lo scenario più gravoso riferito all'ora di punta del sabato mattina tra le 11:00 e le 12:00, come emerso dall'analisi dei radar.

5 4^{A} FASE – STIMA DEI NUOVI GENERATI/ATTRATTI

Per la stima dei flussi aggiuntivi si sono considerati due criteri, uno che considera un approccio proporzionale rispetto agli utenti ed alla superficie di vendita attuali ed il secondo che si basa su modelli presenti nel manuale americano "*Trip Generation*" (7th Edition) elaborati dall'Institute of Transportation Engineers (ITE). Tale organo americano ha raccolto un'ampia gamma di dati inerenti gli spostamenti generati da zone aventi definite destinazioni d'uso per elaborare dei metodi di stima degli spostamenti futuri.

Con il primo approccio (stima proporzionale rispetto agli utenti ed alla superficie di vendita attuali) si ottengono i seguenti dati:

	SUP [mq]	FLUSSI	ATTRATTI	GENERATI
ATTUALI	1500	**225**	144	81
			64%	36%
AMPLIAMENTO	1000	**150**	96	54
TOTALE FUTURI	**2500**	**375**	**240**	**135**

Mentre nel secondo approccio si è fatto riferimento alla tipologia “Supermarket” del Manuale americano. Nel seguito l’equazione logaritmica che fornisce il numero di spostamenti orari (T) in rapporto alla superficie lorda misurata in square feet (X) e ridotta di una fattore di scala 1000, relativa alla giornata del sabato.

DESTINAZIONE D’USO	SUPERFICIE di AMPLIAMENTO [mq]	ITE CODE [In/Out]	TRIPS PER UNIT [AM Peak Hour]
COMMERCIALE ALIMENTARE	1.000,00	850 [51/49]	Ln(T)=0,74Ln(X)+3,47

Il numero di spostamenti indotto dalla sola componente aggiuntiva è di:

DESTINAZIONE D’USO	T	ATTRATTI	GENERATI
COMMERCIALE ALIMENTARE [+1.000,00mq]	**186**	95	91

che aggiunti ai flussi attuali rilevati (225 in entrata ed in uscita) porta ai seguenti valori per la situazione di progetto a regime:

DESTINAZIONE D’USO	T	ATTRATTI	GENERATI
COMMERCIALE ALIMENTARE [2.500,00mq]	**411**	239	172

In via del tutto cautelativa si considera ai fini della simulazione la situazione più critica determinata con il Trip Generation che stima 186 veicoli aggiuntivi contro i 150 determinati in maniera proporzionale alla situazione attuale.

6 5A FASE – MICROSIMULAZIONE DELLA RETE

In questa fase si procede all'affinamento del modello di microsimulazione con il software VISSIM, programma di simulazione microscopica della circolazione stradale.

La circolazione viene simulata tenendo conto delle differenti caratteristiche riguardanti le corsie, la composizione del traffico, la regolazione delle precedenze agli incroci, le prestazioni dei veicoli, con la possibilità di valutare differenti modi di gestione del traffico attraverso la descrizione qualitativa e quantitativa della circolazione stessa.

Si è quindi proceduto all'implementazione del programma attraverso l'inserimento di dati statici, che restano immutati durante la simulazione e di dati dinamici.

Di seguito si riportano i risultati ottenuti confrontando la rete con lo scenario attuale e la rete "post" intervento comprensivo delle modifiche infrastrutturali e viabilistiche previste.

Le valutazioni finali si basano su un confronto riferito alla medesima ora di simulazione scelta in base alle indagini precedenti.

L'ora di punta scelta è quella del **sabato** nell'intervallo tra le **11:00 e le 12:00**.

6.1 Impianto semaforico SP4 – via Sernaglia/Capovilla

Per poter ricostruire la situazione attuale, durante il rilievo con le telecamere digitali è stata registrata anche la fasatura in corrispondenza del nodo 3.

L'intersezione tra la SP4, via Sernaglia e via Capovilla ha un tempo di ciclo medio (valutato nell'ora di punta considerata) di 94s, la durata del giallo è di 4s e il tutto rosso di 2s. Si riporta nel seguito l'immagine con la fasatura inserita nel software di simulazione:

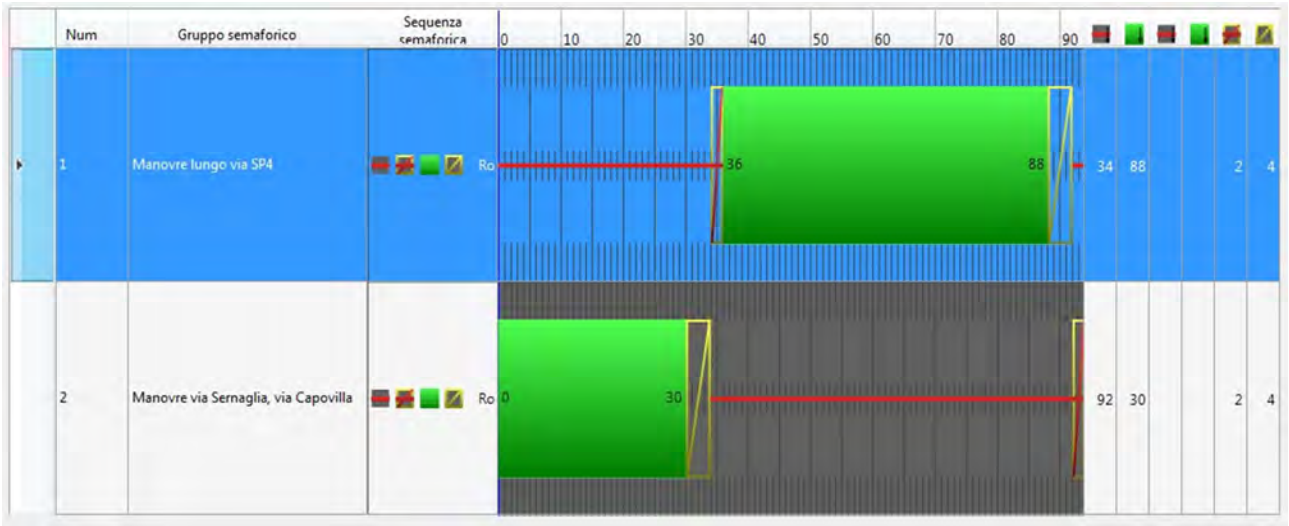


Figura 11: Fasatura nodo 3.

6.2 Ricostruzione *stato di fatto*

In questo scenario viene riproposto lo stato dei flussi circolanti fotografato nell'ora di punta individuata in maniera tale da ricostruire nel programma di microsimulazione lo schema viario della circolazione con le caratteristiche dimensionali rilevate in sito.

L'entità dei flussi circolanti, come precedentemente accennato, è stato ricostruito sulla base delle indagini condotte in seguito ai rilievi effettuati con telecamere digitali.

Nel seguito un immagine dello scenario attuale.

Figura 12: Scenario relativo allo stato di fatto.

I flussi caricati in questo scenario sono riportati nell'ALLEGATO C.

6.3 Ipotesi *stato di progetto*

Lo scenario post intervento si differenzia dal precedente per l'aumento dei flussi dovuto alla realizzazione dell'ampliamento (186 veicoli tra generati e attratti) e per l'utilizzo del secondo accesso posto nella parte retrostante dell'edificio commerciale alimentare. Da tale accesso sarà possibile raggiungere il nuovo parcheggio e la rampa che conduce ai parcheggi sulla copertura dell'edificio stesso.

Nel seguito un immagine della futura situazione di progetto.

Figura 13: Scenario relativo allo stato di progetto.

I flussi aggiuntivi caricati nello scenario di progetto sono riportati nell'ALLEGATO D.

6.4 Indici prestazionali della rete

Tra gli indici prestazionali della rete, attuali e futuri, sono stati inizialmente considerati alcuni parametri generali quali il numero totale di veicoli, la velocità media di percorrenza della rete ed il perditempo medio per veicolo.
Si sono valutati poi i tempi di percorrenza per attraversare l'area oggetto di studio da nord a sud e viceversa e valutati i livelli di servizio in corrispondenza dei nodi significativi.

6.4.1 Valutazione di rete

Si riportano nella tabella sottostante i valori ottenuti grazie alla simulazione per gli scenari considerati.

PARAMETRI		STATO DI FATTO	STATO DI PROGETTO
Numero di veicoli		2374	2560
Velocità media	[km/h]	32,08	31,26
Perditempo medio per veicolo	[s]	19,72	21,06

Come si può vedere dai dati ottenuti dal software di simulazione il numero di veicoli aggiuntivi caricati nella rete a seguito del previsto ampliamento (186 tra generati e attratti) e le modifiche infrastrutturali introdotte modificano in maniera sostanzialmente irrilevante i parametri funzionali della rete.

I primi dati riguardano semplicemente i numeri di veicoli che sono usciti dalla rete e che sono presenti all'interno della stessa al termine del periodo di simulazione di un'ora.

La diminuzione della velocità media, praticamente irrilevante, è dovuta sostanzialmente all'aumento del numero di veicoli circolanti che inducono un leggero rallentamento sul flusso pur mantenendosi comunque su livelli assolutamente comparabili con quelli attuali.

Anche il dato del perditempo, relativo alla differenza di tempo tra un veicolo che transita senza "impedimenti" e uno che subisce i rallentamenti dovuti alle caratteristiche fisiche della rete (semafori, rotatorie, ecc.) e agli altri veicoli circolanti, subisce un leggero aumento, praticamente irrilevante, determinato dai fattori sopra citati.

6.4.2 Tempi di percorrenza

I tempi di percorrenza sono stati valutati sulla direttrice principale SP 4 via Vittorio Veneto, lungo la quale si trova l'attività commerciale alimentare, misurando il tempo necessario ad attraversare l'area di studio, circa 550 metri, in entrambe le direzioni.

Nel seguito sono evidenziati i dati relativi ai due tragitti.

TRATTO DI PERCORRENZA	STATO DI FATTO		STATO DI PROGETTO	
	Tempo di percorrenza [s]	Numero di veicoli	Tempo di percorrenza [s]	Numero di veicoli
1 - Tragitto da nord a sud	55,25	396	56,27	400
2 - Tragitto da sud a nord	56,26	240	58,97	235

Come si può vedere anche per i tempi di percorrenza, che sono calcolati su quei veicoli che compiono l'intero tragitto oggetto di analisi, non ci sono modifiche apprezzabili. I valori si possono quindi considerare in linea con la situazione attuale.

Figura 14: Sezioni di partenza ed arrivo dei tragitti rilevati.

6.4.3 Valutazione di nodo

Per le intersezioni oggetto di analisi sotto evidenziate si sono calcolati il numero di veicoli transitanti nel nodo, il ritardo medio per veicolo ed il livello di servizio (LOS).

Mettendo a confronto gli scenari è possibile vedere come cambia la capacità della strada in funzione dell'aumento dei veicoli provocato dal nuovo intervento e dalle previsioni infrastrutturali di intervento.

	PARAMETRI	STATO DI FATTO	STATO DI PROGETTO
NODO 1 – ACCESSO FAMILA	Numero di veicoli	1778	1957
	Ritardo medio per veicolo	1,81	2,69
	LOS	**A**	**A**
NODO 2 – USCITA FAMILA	Numero di veicoli	1571	1711
	Ritardo medio per veicolo	1,36	1,45
	LOS	**A**	**A**
NODO 3 – INTERSEZIONE SEMAFORIZZATA	Numero di veicoli	1971	2078
	Ritardo medio per veicolo	18,58	19,17
	LOS	**B**	**B**
NODO 4 – ACCESSO DI PROGETTO VIA FRECCE TRICOLORI	Numero di veicoli		418
	Ritardo medio per veicolo		1,90
	LOS		**A**

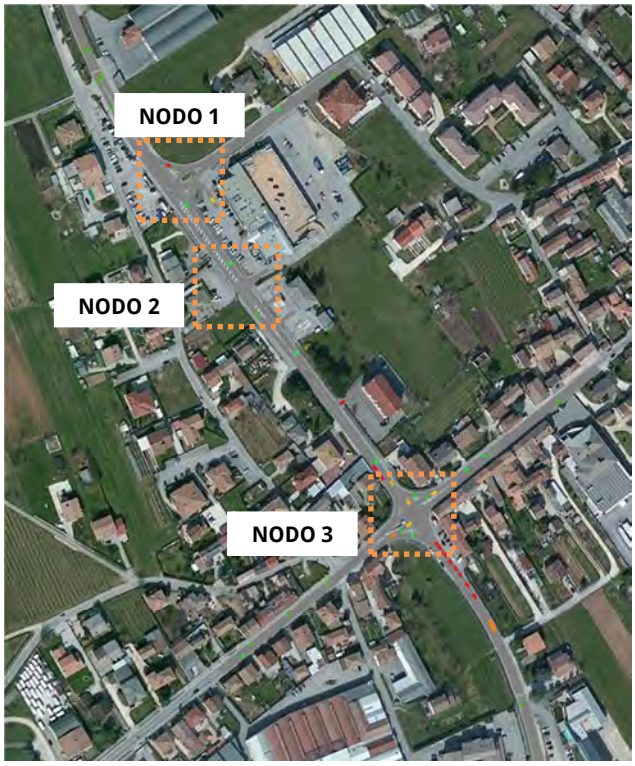


Figura 15: Nodi scenario stato di fatto.

Figura 16: Nodi scenario stato di progetto.

Il livello di servizio di un nodo è un utile parametro per valutare se, delle singole intersezioni che rappresentano punti critici della rete, sono in grado di assorbire i veicoli aggiuntivi che si prevedono a seguito della realizzazione delle previsioni progettuali.

L'Higway Capacity Manual definisce 6 possibili valori che può assumere il LOS secondo la seguente scala:

LOS	SIGNIFICATO
A	*Condizione di deflusso libero*: ogni veicolo si muove senza nessun vincolo, libertà assoluta di manovra, possibilità di scelta delle velocità desiderate, comfort fisico e psicologico notevole
B	*Condizione di deflusso con modesta riduzione della velocità*: lievi condizionamenti alla libertà di manovra ed al mantenimento delle velocità desiderate, comfort discreto
C	*Condizione di deflusso intermedia*: il flusso di veicoli resta stabile ma determina maggiori vincoli alla scelta delle velocità e delle manovre all'interno della corrente veicolare, comfort modesto
D	*Condizione di deflusso bassa*: flusso stabile, velocità e libertà di manovra molto ridotte, basso comfort
E	*Condizione di deflusso al limite della capacità*: assenza di libertà di manovra, condizioni di deflusso al limite della stabilità
F	*Condizione di deflusso forzato*: si verificano facilmente condizioni instabili di deflusso fino all'insorgere di fenomeni di accodamento

L'aumento dei veicoli non modifica le caratteristiche dei nodi e si mantengono praticamente tutti sullo stesso Livello di Servizio, provocando solamente un leggero aumento del perditempo medio molto limitato. Il secondo

accesso, analizzato nello scenario di progetto non presenta particolari problemi di congestione, sicurezza e fluidità.

I Livelli di Servizio per le intersezioni sono i seguenti:

INTERSEZIONE NON SEMAFORIZZATA	
LOS	**Ritardo medio [s]**
A	< 10
B	10 – 15
C	15 – 25
D	25 – 35
E	35 – 50
F	> 50

INTERSEZIONE SEMAFORIZZATA	
LOS	**Ritardo medio [s]**
A	< 10
B	10 – 20
C	20 – 35
D	35 – 55
E	55 – 80
F	> 80

Questo approccio, che rappresenta un'indicazione semplificata del funzionamento medio del nodo in quanto non analizza il singolo braccio ma considera l'intera intersezione al fine di ottenere una indicazione più semplice ed immediata del livello prestazionale del nodo, si ritiene corretto per il caso specifico visti i bassi valori ottenuti.

7 CONCLUSIONI

In seguito all'ampliamento previsto di 1000mq di attività commerciale-alimentare ed alle modifiche infrastrutturali che prevedono la realizzazione di un nuovo parcheggio nella zona retrostante l'edificio, le ricadute che si hanno sulla viabilità circostante sono minime e compatibili con la rete esistente.

Come si può vedere dai dati ottenuti dal software di simulazione il numero di veicoli aggiuntivi (185 tra generati e attratti) alterano in maniera sostanzialmente impercettibile i parametri funzionali della rete rispetto alla situazione attuale.

In particolare per i tempi di attraversamento e i livelli di servizio nei nodi principali si rileva che i parametri sono distanti dai livelli di saturazione, segnale che la rete è in grado di assorbire i veicoli aggiuntivi e presenta ancora un buon margine di funzionamento.

Va tenuto presente che tutta l'analisi si riferisce al momento più critico dell'ora di punta della giornata e che quindi l'incidenza dell'intervento nelle restanti ore risulta ancora minore.

8 ALLEGATI

A – Rilievo dei flussi in linea

B – Manovre ai nodi

C – Flussi caricati nello scenario "*stato di fatto*"

D – Flussi caricati nello scenario "*stato di progetto*"

Analisi dei flussi di traffico con accorpamento di 15 minuti

COMUNE:	Pieve di Soligo
STRADA:	SP 4 - di Pedeguarda
DIREZIONE 1:	verso nord - Solighetto
DIREZIONE 2:	verso sud - Falzè di Piave
N. CLASSI:	3
N. GIORNI di RILIEVI:	4

GIORNATE DI RILIEVO		
N. RILIEVO	**GIORNO**	**DATA**
2	Venerdì	13/01/2017
3	Sabato	14/01/2017
4	Domenica	15/01/2017
5	Lunedì	16/01/2017

SUDDIVISIONE DEI VEICOLI		
CLASSE	**LUNGHEZZA VEICOLI [m]**	
Classe 1	0	2,1
Classe 2	2,1	7,5
Classe 3	7,5	

COMUNE:	Pieve di Soligo
DIREZIONE 1:	**verso nord - Solighetto**
DATA:	**Venerdì** 13/01/2017

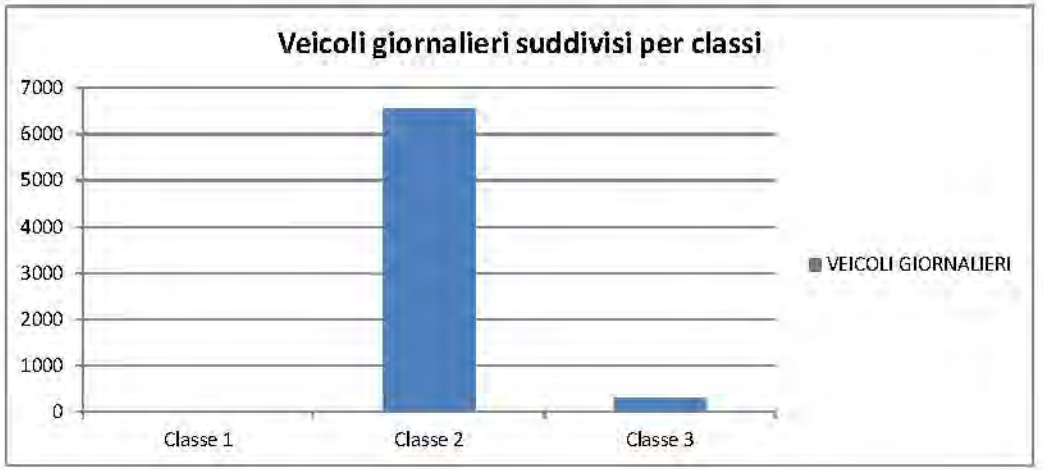
ANALISI NELLA GIORNATA	
FLUSSO:	6869
INTERVALLO ORARIO:	00:00 - 24:00

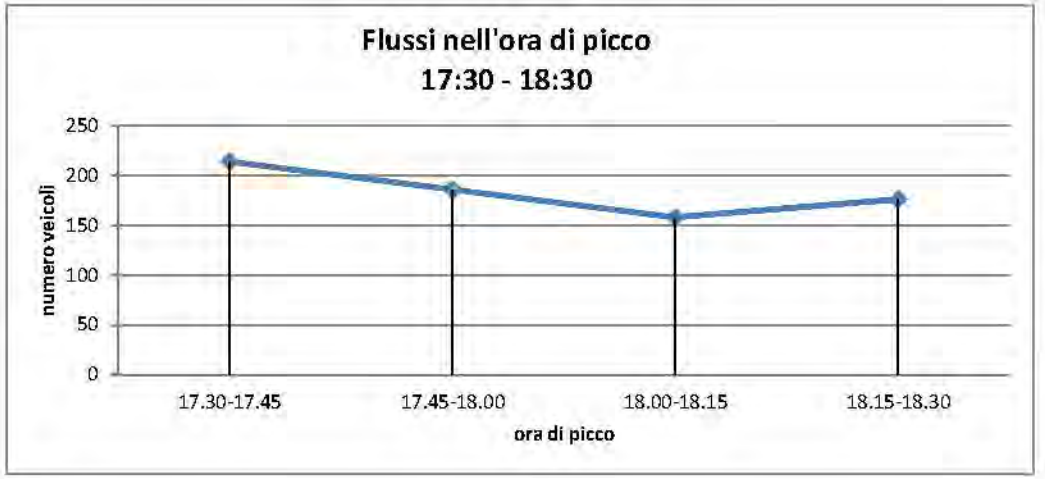
ANALISI NEL QUARTO D'ORA DI PICCO	
FLUSSO:	241
QUARTO D'ORA:	12:00 - 12:15

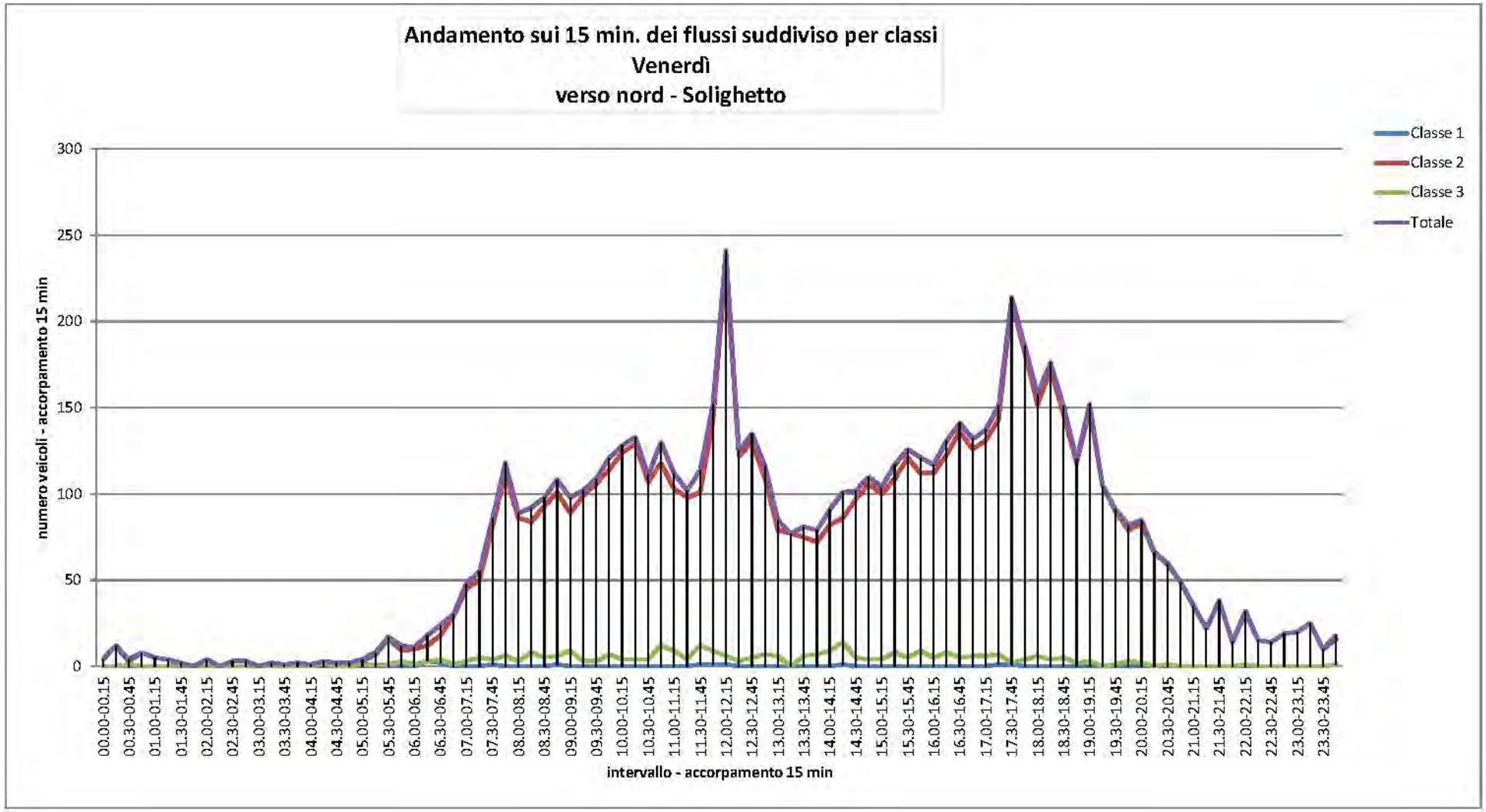
ANALISI NELL'ORA DI PICCO	
FLUSSO:	734
ORA:	17:30 - 18:30

CLASSE	**VEICOLI GIORNALIERI**
Classe 1	14
Classe 2	6546
Classe 3	309

FLUSSO:	5854
INTERVALLO ORARIO:	08:00 - 20:00






Andamento sui 15 min. dei flussi suddiviso per classi
Venerdì
verso nord - Solighetto
Classe 1
Classe 2
Classe 3
Totale
numero veicoli - accorpamento 15 min
0
50
100
150
200
250
300
00.00-00.15
00.30-00.45
01.00-01.15
01.30-01.45
02.00-02.15
02.30-02.45
03.00-03.15
03.30-03.45
04.00-04.15
04.30-04.45
05.00-05.15
05.30-05.45
06.00-06.15
06.30-06.45
07.00-07.15
07.30-07.45
08.00-08.15
08.30-08.45
09.00-09.15
09.30-09.45
10.00-10.15
10.30-10.45
11.00-11.15
11.30-11.45
12.00-12.15
12.30-12.45
13.00-13.15
13.30-13.45
14.00-14.15
14.30-14.45
15.00-15.15
15.30-15.45
16.00-16.15
16.30-16.45
17.00-17.15
17.30-17.45
18.00-18.15
18.30-18.45
19.00-19.15
19.30-19.45
20.00-20.15
20.30-20.45
21.00-21.15
21.30-21.45
22.00-22.15
22.30-22.45
23.00-23.15
23.30-23.45
intervallo - accorpamento 15 min

COMUNE:	Pieve di Soligo
DIREZIONE 1:	**verso nord - Solighetto**
DATA:	**Sabato** 14/01/2017

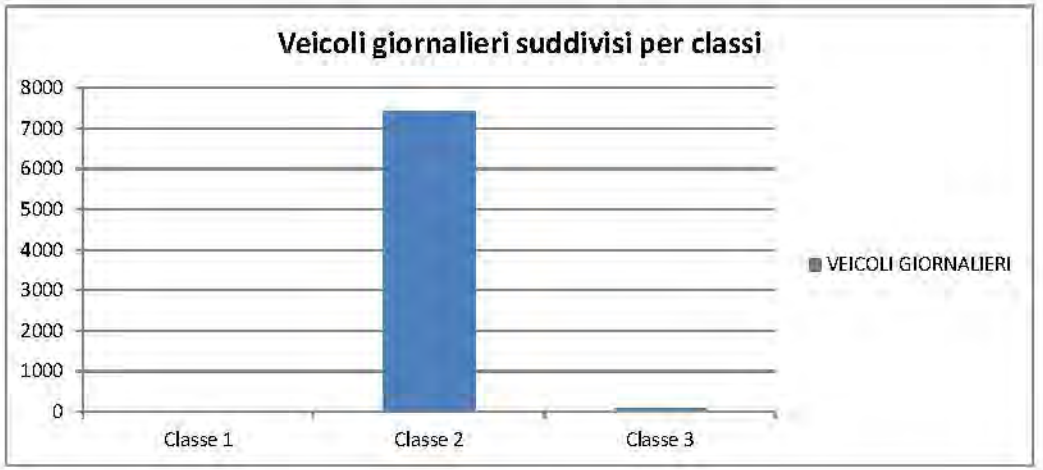
ANALISI NELLA GIORNATA	
FLUSSO:	7534
INTERVALLO ORARIO:	00:00 - 24:00

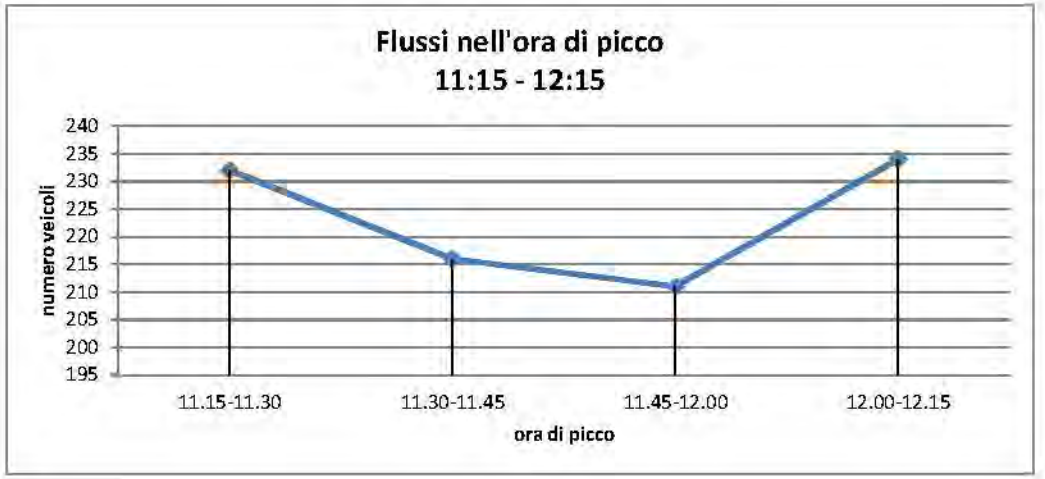
ANALISI NEL QUARTO D'ORA DI PICCO	
FLUSSO:	234
QUARTO D'ORA:	12:00 - 12:15

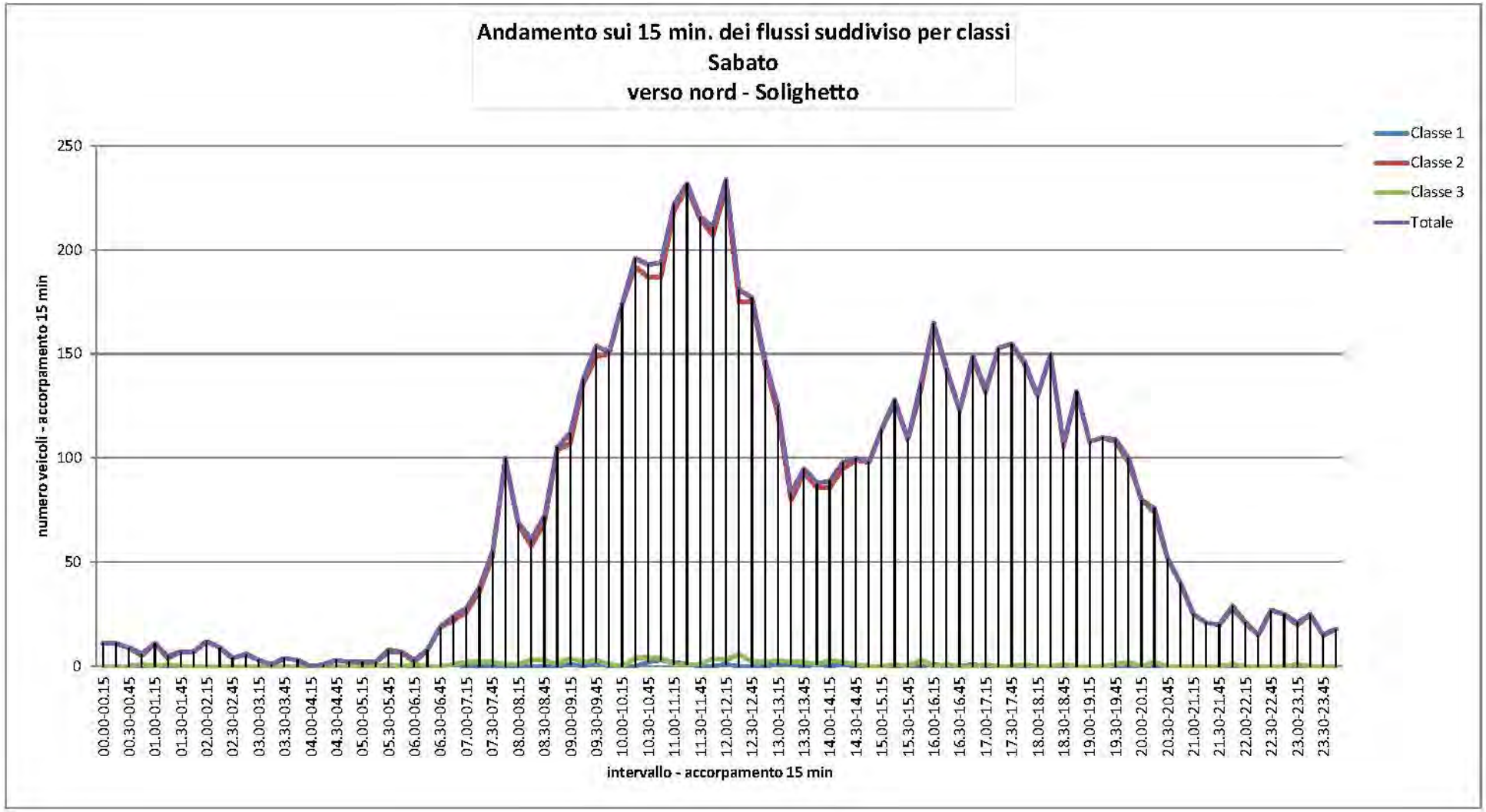
ANALISI NELL'ORA DI PICCO	
FLUSSO:	893
ORA:	11:15 - 12:15

CLASSE	**VEICOLI GIORNALIERI**
Classe 1	19
Classe 2	7424
Classe 3	91

FLUSSO:	6615
INTERVALLO ORARIO:	08:00 - 20:00






Andamento sui 15 min. dei flussi suddiviso per classi
Sabato
verso nord - Solighetto
Classe 1
Classe 2
Classe 3
Totale
numero veicoli - accorpamento 15 min
intervallo - accorpamento 15 min
0
50
100
150
200
250
00.00-00.15
00.30-00.45
01.00-01.15
01.30-01.45
02.00-02.15
02.30-02.45
03.00-03.15
03.30-03.45
04.00-04.15
04.30-04.45
05.00-05.15
05.30-05.45
06.00-06.15
06.30-06.45
07.00-07.15
07.30-07.45
08.00-08.15
08.30-08.45
09.00-09.15
09.30-09.45
10.00-10.15
10.30-10.45
11.00-11.15
11.30-11.45
12.00-12.15
12.30-12.45
13.00-13.15
13.30-13.45
14.00-14.15
14.30-14.45
15.00-15.15
15.30-15.45
16.00-16.15
16.30-16.45
17.00-17.15
17.30-17.45
18.00-18.15
18.30-18.45
19.00-19.15
19.30-19.45
20.00-20.15
20.30-20.45
21.00-21.15
21.30-21.45
22.00-22.15
22.30-22.45
23.00-23.15
23.30-23.45

COMUNE:	Pieve di Soligo
DIREZIONE 1:	**verso nord - Solighetto**
DATA:	**Domenica** 15/01/2017

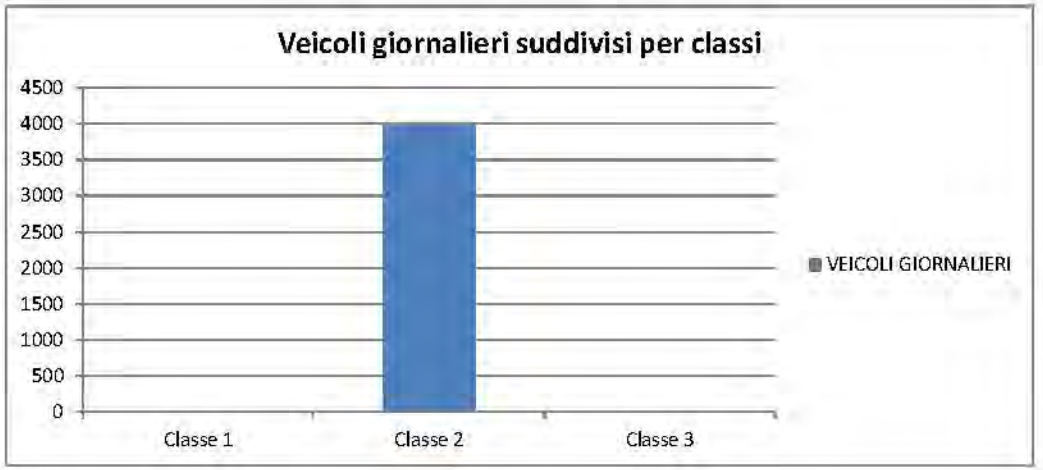
ANALISI NELLA GIORNATA	
FLUSSO:	4004
INTERVALLO ORARIO:	00:00 - 24:00

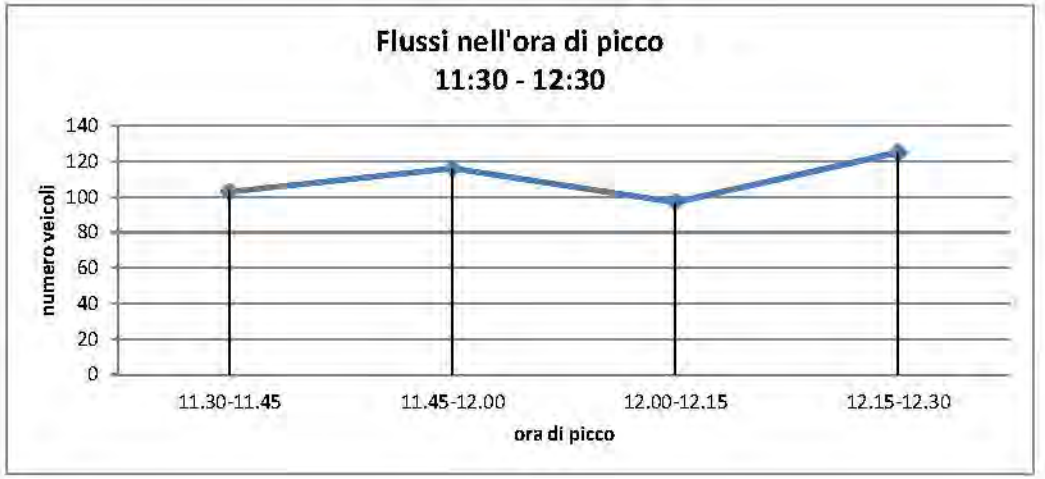
ANALISI NEL QUARTO D'ORA DI PICCO	
FLUSSO:	125
QUARTO D'ORA:	12:15 - 12:30

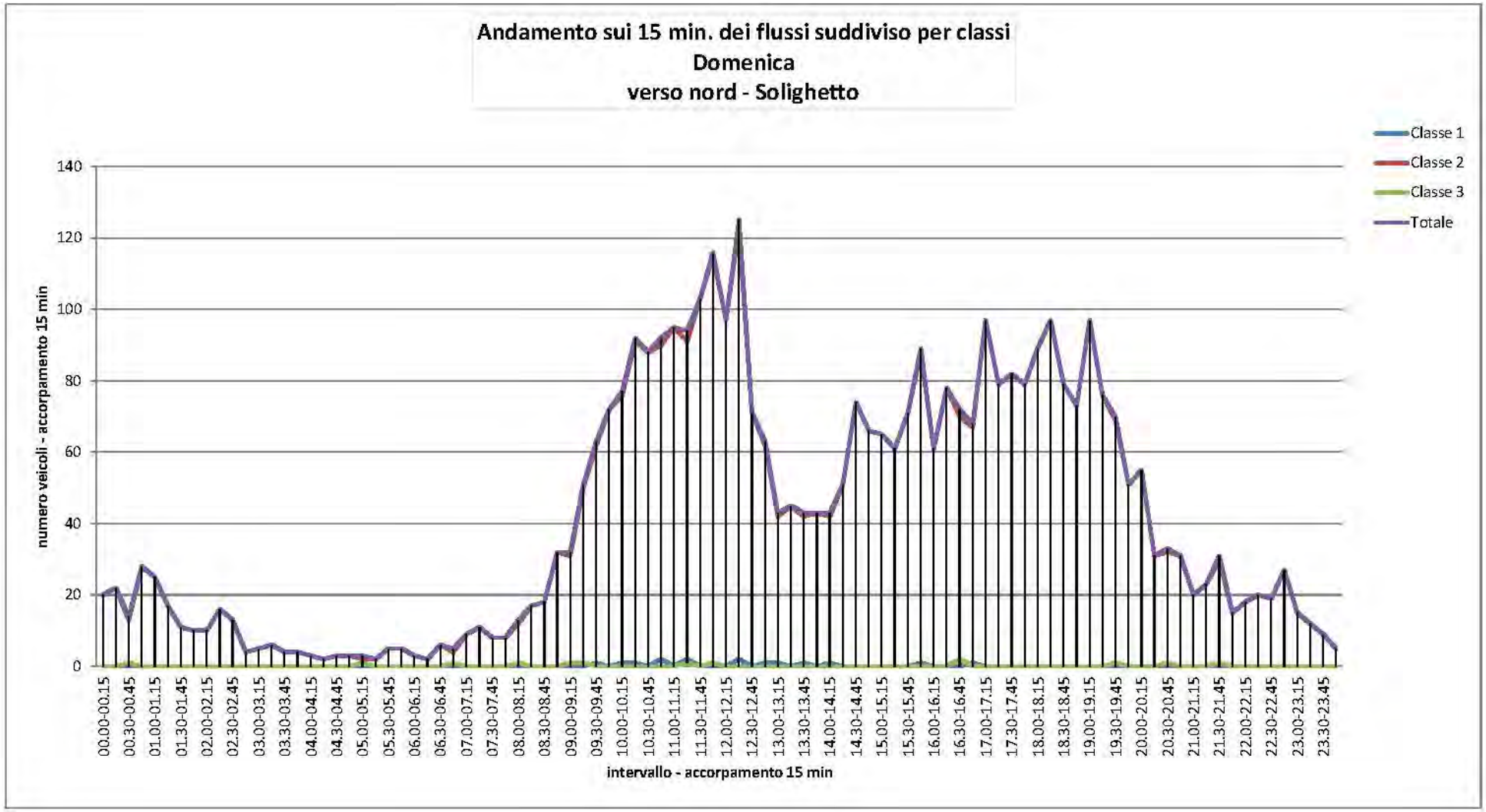
ANALISI NELL'ORA DI PICCO	
FLUSSO:	441
ORA:	11:30 - 12:30

CLASSE	**VEICOLI GIORNALIERI**
Classe 1	15
Classe 2	3976
Classe 3	13

FLUSSO:	3353
INTERVALLO ORARIO:	08:00 - 20:00






Andamento sui 15 min. dei flussi suddiviso per classi
Domenica
verso nord - Solighetto
Classe 1
Classe 2
Classe 3
Totale
numero veicoli - accorpamento 15 min
0
20
40
60
80
100
120
140
00.00-00.15
00.30-00.45
01.00-01.15
01.30-01.45
02.00-02.15
02.30-02.45
03.00-03.15
03.30-03.45
04.00-04.15
04.30-04.45
05.00-05.15
05.30-05.45
06.00-06.15
06.30-06.45
07.00-07.15
07.30-07.45
08.00-08.15
08.30-08.45
09.00-09.15
09.30-09.45
10.00-10.15
10.30-10.45
11.00-11.15
11.30-11.45
12.00-12.15
12.30-12.45
13.00-13.15
13.30-13.45
14.00-14.15
14.30-14.45
15.00-15.15
15.30-15.45
16.00-16.15
16.30-16.45
17.00-17.15
17.30-17.45
18.00-18.15
18.30-18.45
19.00-19.15
19.30-19.45
20.00-20.15
20.30-20.45
21.00-21.15
21.30-21.45
22.00-22.15
22.30-22.45
23.00-23.15
23.30-23.45
intervallo - accorpamento 15 min

COMUNE:	Pieve di Soligo
DIREZIONE 1:	verso nord - Solighetto
DATA:	Lunedì 16/01/2017

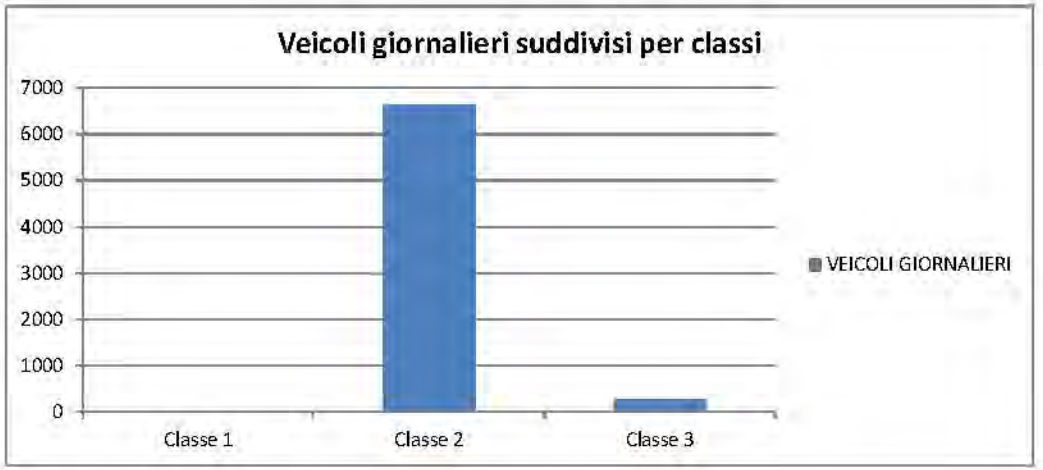
ANALISI NELLA GIORNATA	
FLUSSO:	6921
INTERVALLO ORARIO:	00:00 - 24:00

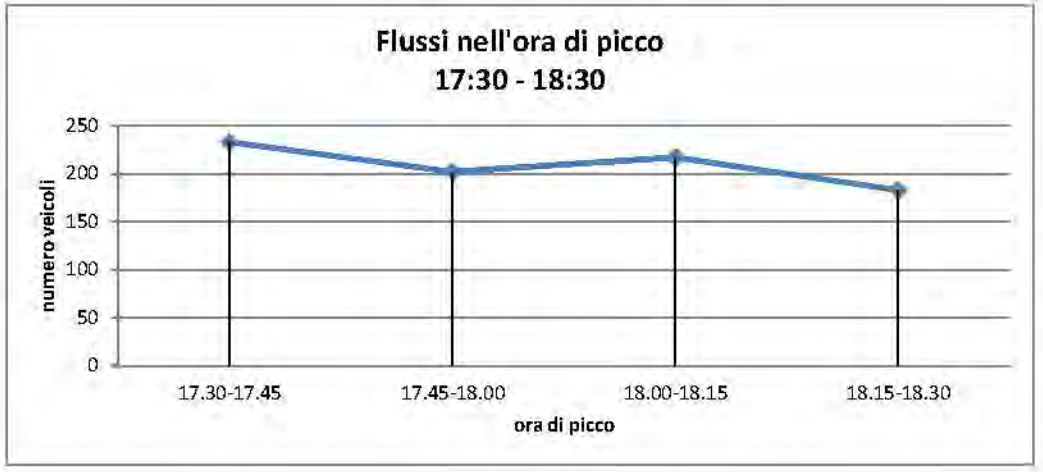
ANALISI NEL QUARTO D'ORA DI PICCO	
FLUSSO:	253
QUARTO D'ORA:	12:00 - 12:15

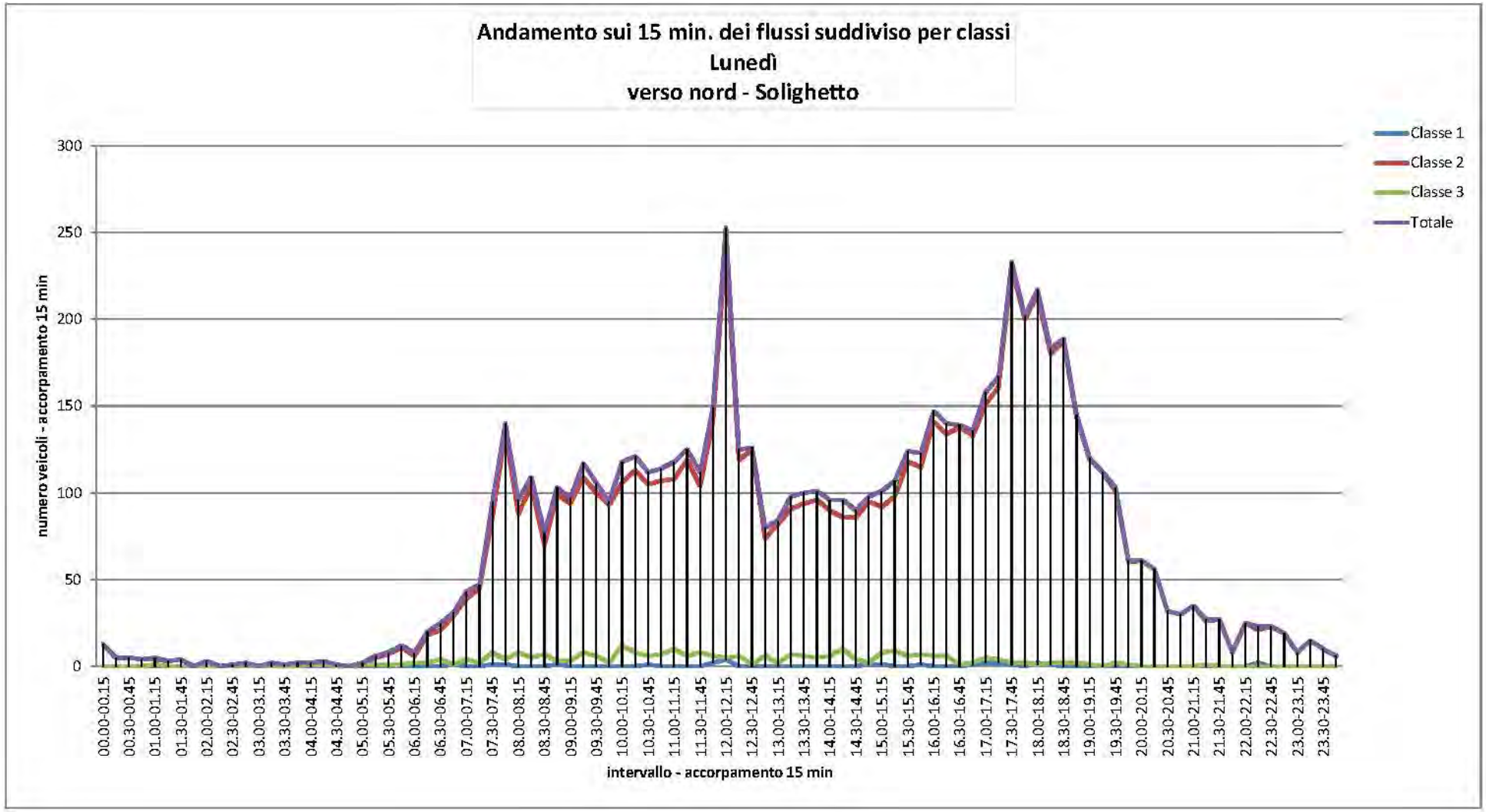
ANALISI NELL'ORA DI PICCO	
FLUSSO:	835
ORA:	17:30 - 18:30

CLASSE	**VEICOLI GIORNALIERI**
Classe 1	25
Classe 2	6627
Classe 3	269

FLUSSO:	6023
INTERVALLO ORARIO:	08:00 - 20:00






Andamento sui 15 min. dei flussi suddiviso per classi
Lunedì
verso nord - Solighetto
numero veicoli - accorpamento 15 min
intervallo - accorpamento 15 min
Classe 1
Classe 2
Classe 3
Totale
0
50
100
150
200
250
300
00.00-00.15
00.30-00.45
01.00-01.15
01.30-01.45
02.00-02.15
02.30-02.45
03.00-03.15
03.30-03.45
04.00-04.15
04.30-04.45
05.00-05.15
05.30-05.45
06.00-06.15
06.30-06.45
07.00-07.15
07.30-07.45
08.00-08.15
08.30-08.45
09.00-09.15
09.30-09.45
10.00-10.15
10.30-10.45
11.00-11.15
11.30-11.45
12.00-12.15
12.30-12.45
13.00-13.15
13.30-13.45
14.00-14.15
14.30-14.45
15.00-15.15
15.30-15.45
16.00-16.15
16.30-16.45
17.00-17.15
17.30-17.45
18.00-18.15
18.30-18.45
19.00-19.15
19.30-19.45
20.00-20.15
20.30-20.45
21.00-21.15
21.30-21.45
22.00-22.15
22.30-22.45
23.00-23.15
23.30-23.45

COMUNE:	Pieve di Soligo
DIREZIONE 2:	**verso sud - Falzè di Piave**
DATA:	**Venerdì** 13/01/2017

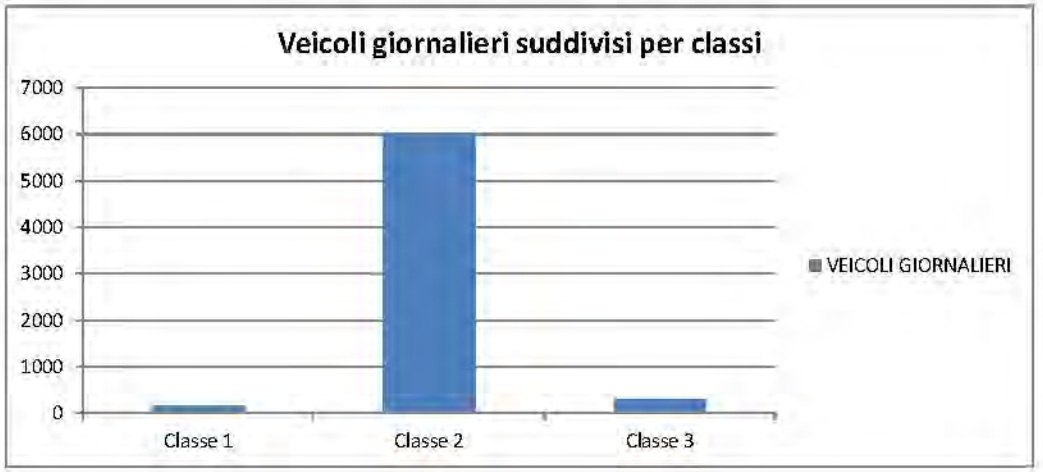
ANALISI NELLA GIORNATA	
FLUSSO:	6447
INTERVALLO ORARIO:	00:00 - 24:00

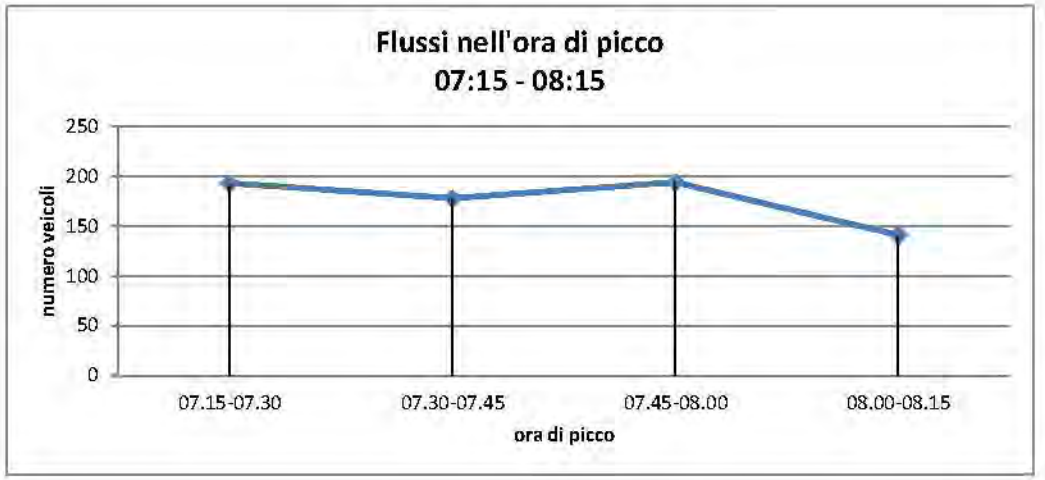
ANALISI NEL QUARTO D'ORA DI PICCO	
FLUSSO:	206
QUARTO D'ORA:	13:15 - 13:30

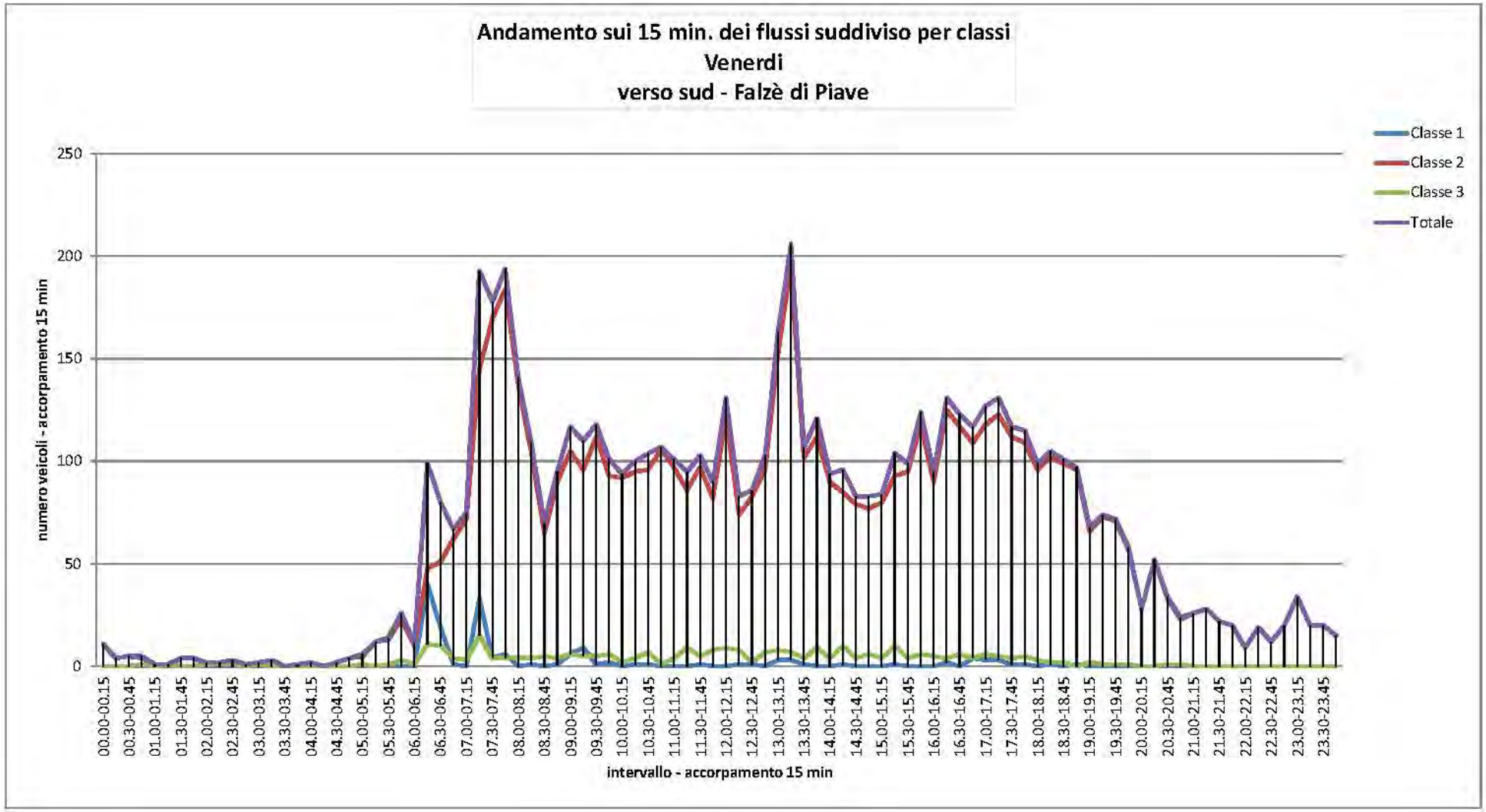
ANALISI NELL'ORA DI PICCO	
FLUSSO:	706
ORA:	07:15 - 08:15

CLASSE	**VEICOLI GIORNALIERI**
Classe 1	153
Classe 2	5997
Classe 3	297

FLUSSO:	5052
INTERVALLO ORARIO:	08:00 - 20:00






Andamento sui 15 min. dei flussi suddiviso per classi
Venerdi
verso sud - Falzè di Piave
Classe 1
Classe 2
Classe 3
Totale
numero veicoli - accorpamento 15 min
intervallo - accorpamento 15 min
0
50
100
150
200
250
00.00-00.15
00.30-00.45
01.00-01.15
01.30-01.45
02.00-02.15
02.30-02.45
03.00-03.15
03.30-03.45
04.00-04.15
04.30-04.45
05.00-05.15
05.30-05.45
06.00-06.15
06.30-06.45
07.00-07.15
07.30-07.45
08.00-08.15
08.30-08.45
09.00-09.15
09.30-09.45
10.00-10.15
10.30-10.45
11.00-11.15
11.30-11.45
12.00-12.15
12.30-12.45
13.00-13.15
13.30-13.45
14.00-14.15
14.30-14.45
15.00-15.15
15.30-15.45
16.00-16.15
16.30-16.45
17.00-17.15
17.30-17.45
18.00-18.15
18.30-18.45
19.00-19.15
19.30-19.45
20.00-20.15
20.30-20.45
21.00-21.15
21.30-21.45
22.00-22.15
22.30-22.45
23.00-23.15
23.30-23.45

COMUNE:	Pieve di Soligo
DIREZIONE 2:	**verso sud - Falzè di Piave**
DATA:	**Sabato** 14/01/2017

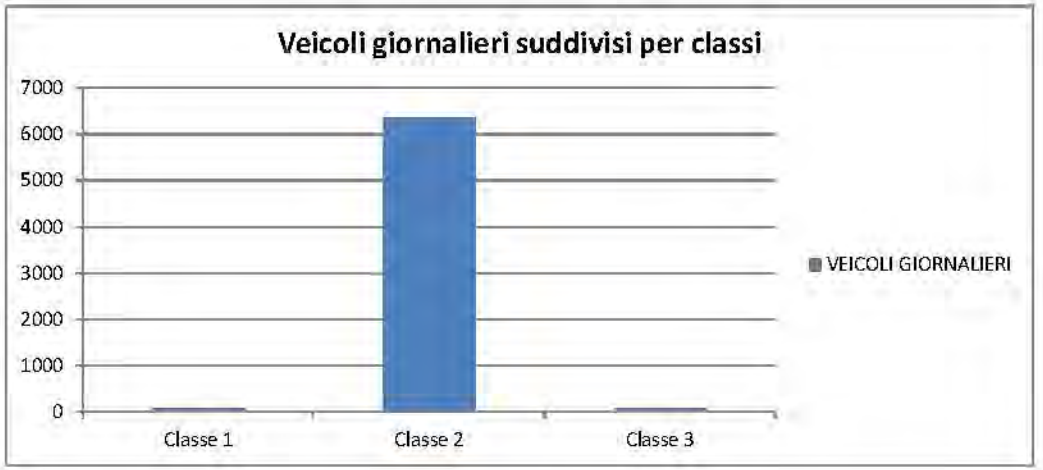
ANALISI NELLA GIORNATA	
FLUSSO:	6547
INTERVALLO ORARIO:	00:00 - 24:00

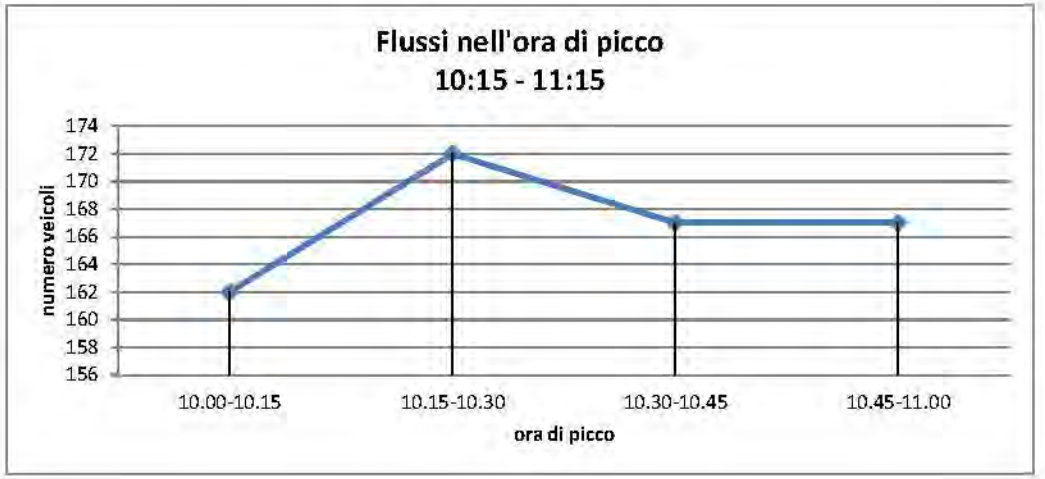
ANALISI NEL QUARTO D'ORA DI PICCO	
FLUSSO:	179
QUARTO D'ORA:	11:30 - 11:45

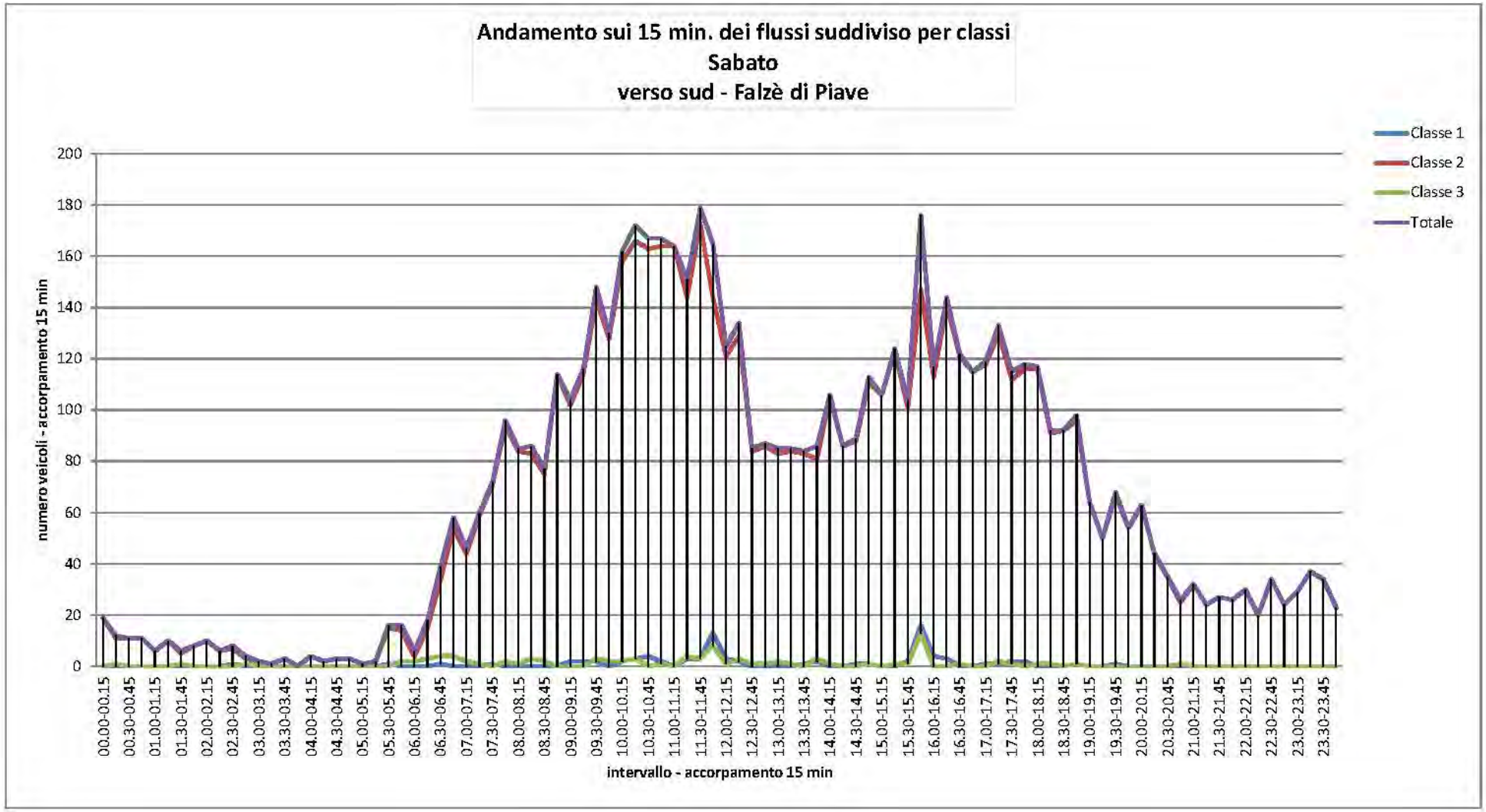
ANALISI NELL'ORA DI PICCO	
FLUSSO:	670
ORA:	10:15 - 11:15

CLASSE	**VEICOLI GIORNALIERI**
Classe 1	83
Classe 2	6372
Classe 3	92

FLUSSO:	5480
INTERVALLO ORARIO:	08:00 - 20:00






Andamento sui 15 min. dei flussi suddiviso per classi
Sabato
verso sud - Falzè di Piave
Classe 1
Classe 2
Classe 3
Totale
numero veicoli - accorpamento 15 min
0
20
40
60
80
100
120
140
160
180
200
00.00-00.15
00.30-00.45
01.00-01.15
01.30-01.45
02.00-02.15
02.30-02.45
03.00-03.15
03.30-03.45
04.00-04.15
04.30-04.45
05.00-05.15
05.30-05.45
06.00-06.15
06.30-06.45
07.00-07.15
07.30-07.45
08.00-08.15
08.30-08.45
09.00-09.15
09.30-09.45
10.00-10.15
10.30-10.45
11.00-11.15
11.30-11.45
12.00-12.15
12.30-12.45
13.00-13.15
13.30-13.45
14.00-14.15
14.30-14.45
15.00-15.15
15.30-15.45
16.00-16.15
16.30-16.45
17.00-17.15
17.30-17.45
18.00-18.15
18.30-18.45
19.00-19.15
19.30-19.45
20.00-20.15
20.30-20.45
21.00-21.15
21.30-21.45
22.00-22.15
22.30-22.45
23.00-23.15
23.30-23.45
intervallo - accorpamento 15 min

COMUNE:	Pieve di Soligo
DIREZIONE 2:	**verso sud - Falzè di Piave**
DATA:	**Domenica** 15/01/2017

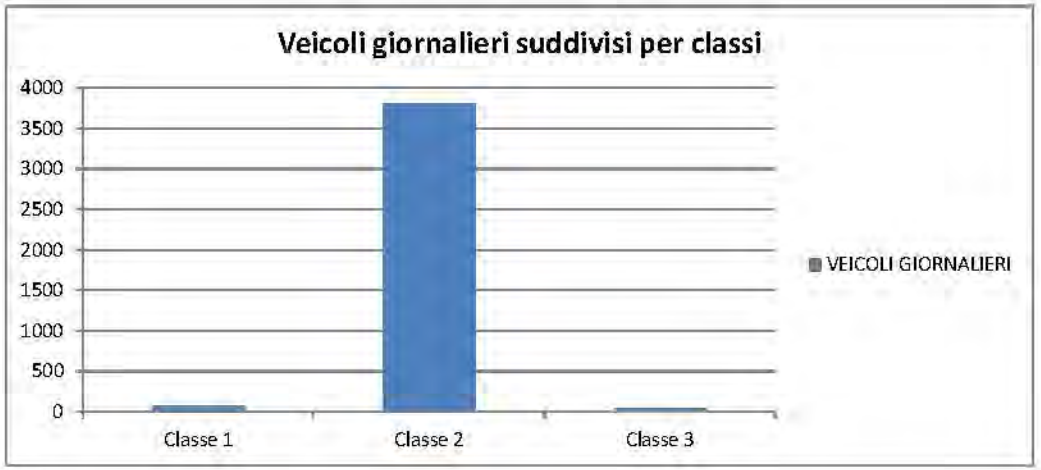
ANALISI NELLA GIORNATA	
FLUSSO:	3927
INTERVALLO ORARIO:	00:00 - 24:00

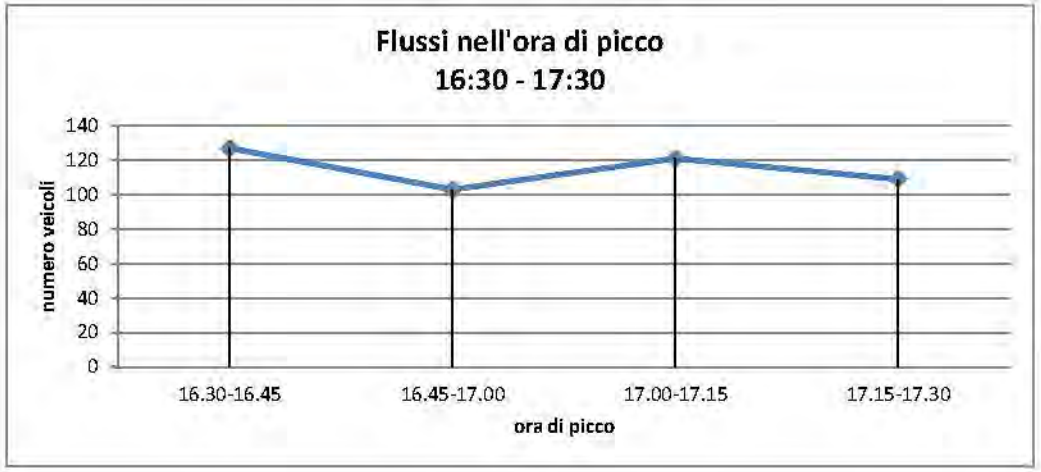
ANALISI NEL QUARTO D'ORA DI PICCO	
FLUSSO:	173
QUARTO D'ORA:	11:15 - 11:30

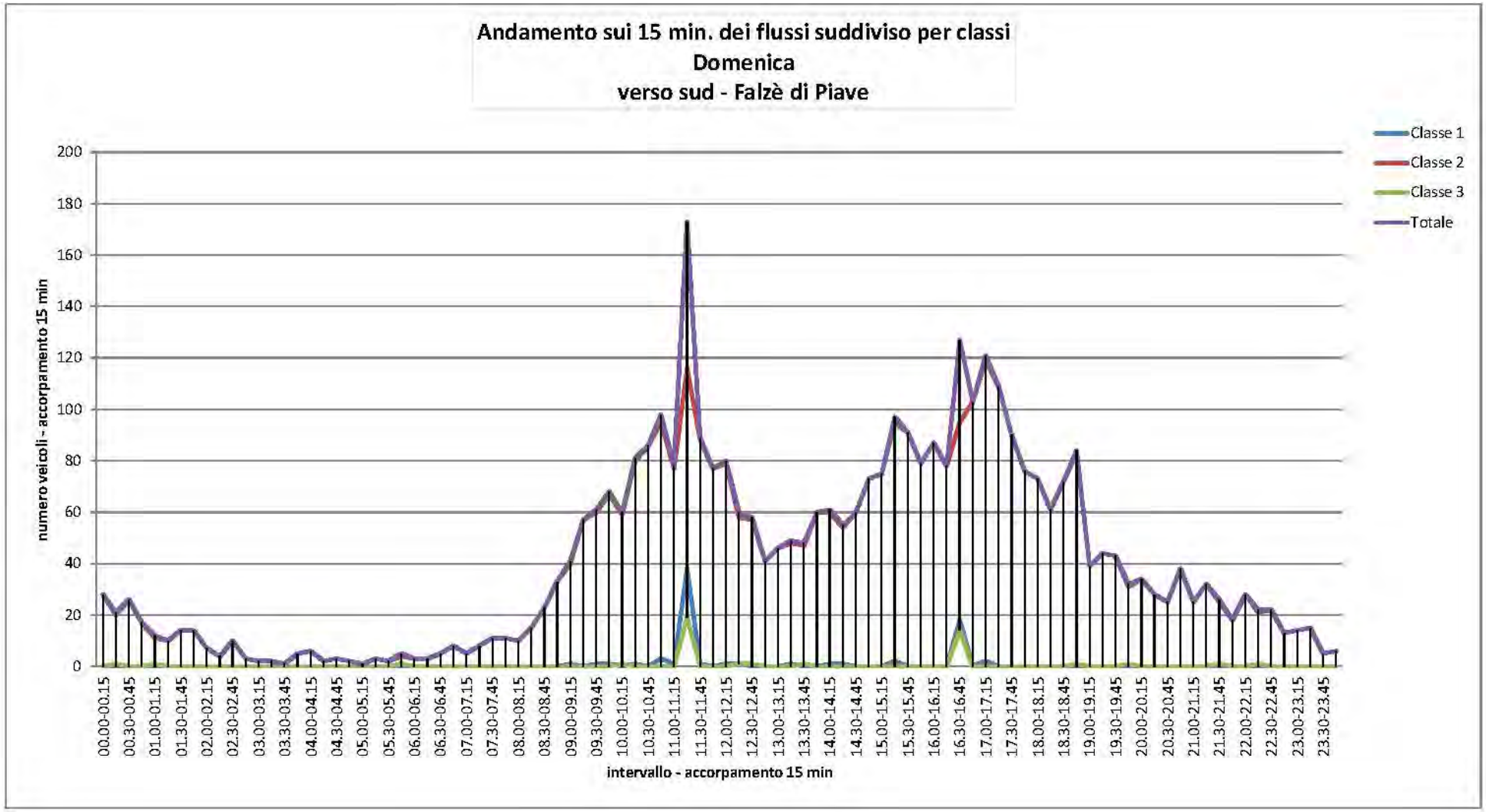
ANALISI NELL'ORA DI PICCO	
FLUSSO:	460
ORA:	16:30 - 17:30

CLASSE	**VEICOLI GIORNALIERI**
Classe 1	74
Classe 2	3809
Classe 3	44

FLUSSO:	3322
INTERVALLO ORARIO:	08:00 - 20:00






Andamento sui 15 min. dei flussi suddiviso per classi
Domenica
verso sud - Falzè di Piave
Classe 1
Classe 2
Classe 3
Totale
numero veicoli - accorpamento 15 min
0
20
40
60
80
100
120
140
160
180
200
00.00-00.15
00.30-00.45
01.00-01.15
01.30-01.45
02.00-02.15
02.30-02.45
03.00-03.15
03.30-03.45
04.00-04.15
04.30-04.45
05.00-05.15
05.30-05.45
06.00-06.15
06.30-06.45
07.00-07.15
07.30-07.45
08.00-08.15
08.30-08.45
09.00-09.15
09.30-09.45
10.00-10.15
10.30-10.45
11.00-11.15
11.30-11.45
12.00-12.15
12.30-12.45
13.00-13.15
13.30-13.45
14.00-14.15
14.30-14.45
15.00-15.15
15.30-15.45
16.00-16.15
16.30-16.45
17.00-17.15
17.30-17.45
18.00-18.15
18.30-18.45
19.00-19.15
19.30-19.45
20.00-20.15
20.30-20.45
21.00-21.15
21.30-21.45
22.00-22.15
22.30-22.45
23.00-23.15
23.30-23.45
intervallo - accorpamento 15 min

COMUNE:	Pieve di Soligo
DIREZIONE 2:	**verso sud - Falzè di Piave**
DATA:	**Lunedì** 16/01/2017

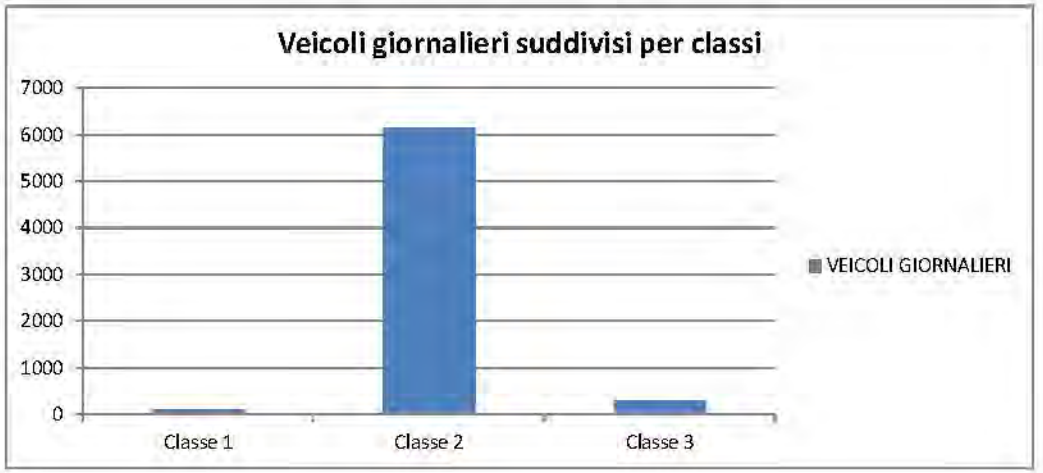
ANALISI NELLA GIORNATA	
FLUSSO:	6550
INTERVALLO ORARIO:	00:00 - 24:00

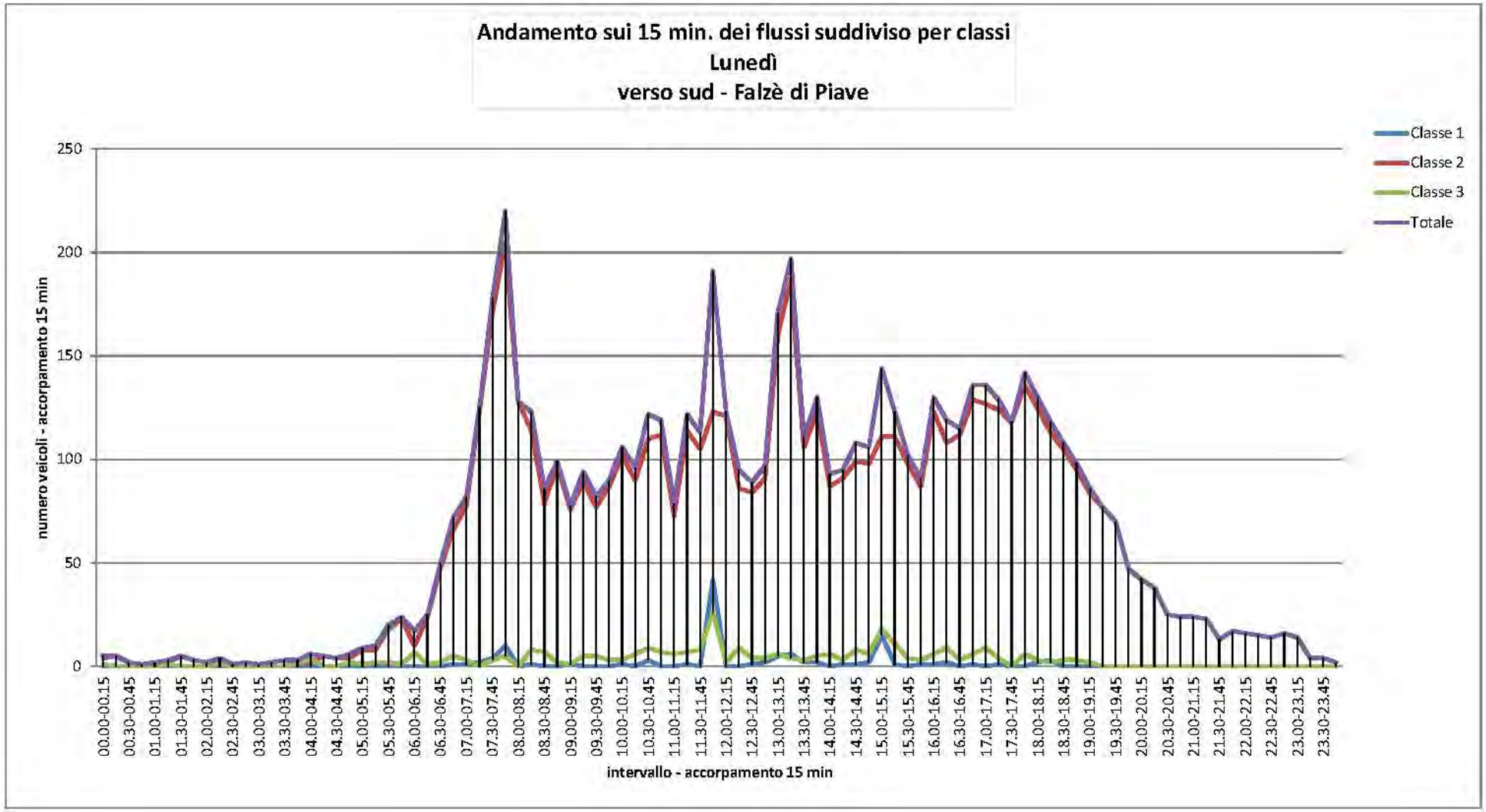
ANALISI NEL QUARTO D'ORA DI PICCO	
FLUSSO:	220
QUARTO D'ORA:	07:45 - 08:00

ANALISI NELL'ORA DI PICCO	
FLUSSO:	651
ORA:	07:15 - 08:15

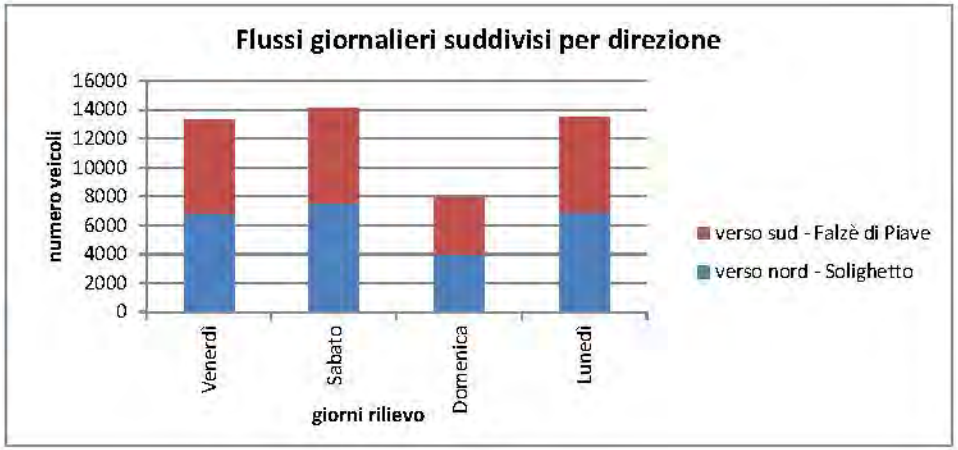
CLASSE	**VEICOLI GIORNALIERI**
Classe 1	116
Classe 2	6137
Classe 3	297

FLUSSO:	5362
INTERVALLO ORARIO:	08:00 - 20:00

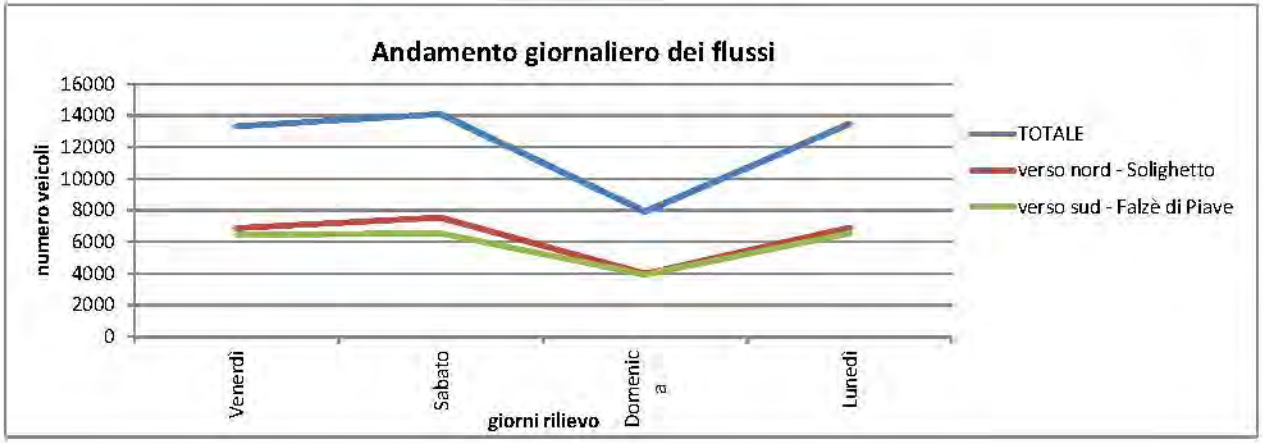



Andamento sui 15 min. dei flussi suddiviso per classi
Lunedì
verso sud - Falzè di Piave
Classe 1
Classe 2
Classe 3
Totale
numero veicoli - accorpamento 15 min
intervallo - accorpamento 15 min
0
50
100
150
200
250
00.00-00.15
00.30-00.45
01.00-01.15
01.30-01.45
02.00-02.15
02.30-02.45
03.00-03.15
03.30-03.45
04.00-04.15
04.30-04.45
05.00-05.15
05.30-05.45
06.00-06.15
06.30-06.45
07.00-07.15
07.30-07.45
08.00-08.15
08.30-08.45
09.00-09.15
09.30-09.45
10.00-10.15
10.30-10.45
11.00-11.15
11.30-11.45
12.00-12.15
12.30-12.45
13.00-13.15
13.30-13.45
14.00-14.15
14.30-14.45
15.00-15.15
15.30-15.45
16.00-16.15
16.30-16.45
17.00-17.15
17.30-17.45
18.00-18.15
18.30-18.45
19.00-19.15
19.30-19.45
20.00-20.15
20.30-20.45
21.00-21.15
21.30-21.45
22.00-22.15
22.30-22.45
23.00-23.15
23.30-23.45

COMUNE:	Pieve di Soligo
DIREZIONE 1:	verso nord - Solighetto
DIREZIONE 2:	verso sud - Falzè di Piave
N. CLASSI	3
N. RILIEVI	4



GIORNO RILIEVO	verso nord - Solighetto	verso sud - Falzè di Piave	TOTALE
Venerdì	6869	6447	13316
Sabato	7534	6547	14081
Domenica	4004	3927	7931
Lunedì	6921	6550	13471



Riepilogo dati di flusso

COMUNE:	Pieve di Soligo
DIREZIONE 1:	verso nord - Solighetto
DIREZIONE 2:	verso sud - Falzè di Piave
N. CLASSI:	3
N. GIORNI di RILIEVI:	4

	Venerdì 13/01/2017			Sabato 14/01/2017			Domenica 15/01/2017			Lunedì 16/01/2017		
	verso nord - Solighetto	verso sud - Falzè di Piave	TOTALE	verso nord - Solighetto	verso sud - Falzè di Piave	TOTALE	verso nord - Solighetto	verso sud - Falzè di Piave	TOTALE	verso nord - Solighetto	verso sud - Falzè di Piave	TOTALE
00.00-00.15	4	11	15	11	19	30	20	28	48	13	5	18
00.15-00.30	12	4	16	11	12	23	22	21	43	5	5	10
00.30-00.45	4	5	9	9	11	20	14	26	40	5	2	7
00.45-01.00	8	5	13	6	11	17	28	17	45	4	1	5
01.00-01.15	5	1	6	11	6	17	25	12	37	5	2	7
01.15-01.30	4	1	5	5	10	15	17	10	27	3	3	6
01.30-01.45	2	4	6	7	6	13	11	14	25	4	5	9
01.45-02.00	0	4	4	7	8	15	10	14	24	0	3	3
02.00-02.15	4	2	6	12	10	22	10	7	17	3	2	5
02.15-02.30	0	2	2	9	6	15	16	4	20	0	4	4
02.30-02.45	3	3	6	4	8	12	13	10	23	1	1	2
02.45-03.00	3	1	4	6	4	10	4	3	7	2	2	4
03.00-03.15	0	2	2	3	2	5	5	2	7	0	1	1
03.15-03.30	2	3	5	1	1	2	6	2	8	2	2	4
03.30-03.45	1	0	1	4	3	7	4	1	5	1	3	4
03.45-04.00	2	1	3	3	0	3	4	5	9	2	3	5
04.00-04.15	1	2	3	0	4	4	3	6	9	2	6	8
04.15-04.30	3	0	3	1	2	3	2	2	4	3	5	8
04.30-04.45	2	2	4	3	3	6	3	3	6	1	4	5
04.45-05.00	2	4	6	2	3	5	3	2	5	0	6	6
05.00-05.15	4	6	10	2	1	3	3	1	4	2	9	11
05.15-05.30	8	12	20	2	2	4	2	3	5	6	10	16
05.30-05.45	17	14	31	8	16	24	5	2	7	8	20	28
05.45-06.00	12	26	38	7	16	23	5	5	10	12	24	36
06.00-06.15	11	11	22	3	6	9	3	3	6	8	17	25
06.15-06.30	18	99	117	8	18	26	2	3	5	20	25	45
06.30-06.45	24	80	104	19	39	58	6	5	11	25	50	75
06.45-07.00	30	67	97	24	58	82	5	8	13	31	72	103
07.00-07.15	48	75	123	28	46	74	9	5	14	43	82	125
07.15-07.30	55	193	248	38	60	98	11	8	19	47	125	172
07.30-07.45	86	178	264	55	72	127	8	11	19	95	178	273
07.45-08.00	118	194	312	100	96	196	8	11	19	140	220	360
08.00-08.15	89	141	230	69	85	154	13	10	23	96	128	224
08.15-08.30	92	109	201	61	86	147	17	15	32	109	123	232
08.30-08.45	98	70	168	72	77	149	18	23	41	77	86	163
08.45-09.00	108	95	203	105	114	219	32	33	65	103	99	202
09.00-09.15	98	117	215	112	104	216	32	41	73	97	78	175
09.15-09.30	102	110	212	138	116	254	51	57	108	117	94	211
09.30-09.45	109	118	227	154	148	302	63	61	124	106	82	188
09.45-10.00	121	101	222	151	130	281	72	68	140	95	90	185
10.00-10.15	128	94	222	174	162	336	77	60	137	118	106	224
10.15-10.30	133	100	233	196	172	368	92	81	173	121	96	217
10.30-10.45	111	104	215	193	167	360	88	86	174	112	122	234
10.45-11.00	130	107	237	194	167	361	92	98	190	114	119	233
11.00-11.15	112	101	213	222	164	386	95	78	173	118	79	197
11.15-11.30	102	95	197	232	151	383	94	173	267	125	122	247
11.30-11.45	114	103	217	216	179	395	103	89	192	112	113	225
11.45-12.00	152	90	242	211	165	376	116	77	193	149	191	340
12.00-12.15	241	131	372	234	125	359	97	80	177	253	123	376
12.15-12.30	125	83	208	181	134	315	125	60	185	125	95	220
12.30-12.45	135	86	221	177	85	262	71	58	129	126	89	215
12.45-13.00	116	103	219	147	87	234	63	41	104	80	97	177
13.00-13.15	85	163	248	125	85	210	43	46	89	84	171	255
13.15-13.30	77	206	283	83	85	168	45	49	94	98	197	295
13.30-13.45	81	107	188	95	84	179	43	48	91	100	111	211
13.45-14.00	79	121	200	88	86	174	43	60	103	101	130	231
14.00-14.15	91	94	185	89	106	195	43	61	104	96	93	189
14.15-14.30	101	96	197	98	86	184	51	55	106	96	95	191
14.30-14.45	102	83	185	100	89	189	74	60	134	90	108	198
14.45-15.00	110	83	193	98	113	211	66	73	139	98	106	204
15.00-15.15	104	84	188	114	106	220	65	75	140	101	144	245
15.15-15.30	117	104	221	128	124	252	61	97	158	107	123	230
15.30-15.45	126	99	225	109	104	213	71	91	162	124	102	226
15.45-16.00	121	124	245	136	176	312	89	79	168	123	91	214
16.00-16.15	117	95	212	165	117	282	61	87	148	147	130	277
16.15-16.30	131	131	262	143	144	287	78	78	156	140	119	259
16.30-16.45	141	123	264	123	122	245	72	127	199	139	115	254
16.45-17.00	132	117	249	149	115	264	68	103	171	136	136	272
17.00-17.15	137	127	264	133	119	252	97	121	218	158	136	294
17.15-17.30	151	131	282	153	133	286	79	109	188	167	129	296
17.30-17.45	214	117	331	155	115	270	82	90	172	233	118	351
17.45-18.00	186	115	301	146	118	264	79	76	155	202	142	344
18.00-18.15	158	99	257	130	117	247	89	73	162	217	130	347
18.15-18.30	176	105	281	150	92	242	97	61	158	183	118	301
18.30-18.45	151	101	252	107	92	199	79	72	151	189	108	297
18.45-19.00	120	97	217	132	98	230	73	84	157	145	98	243
19.00-19.15	152	68	220	108	64	172	97	39	136	120	86	206
19.15-19.30	105	74	179	110	50	160	76	44	120	112	77	189
19.30-19.45	91	72	163	109	68	177	70	43	113	103	70	173
19.45-20.00	82	58	140	100	54	154	51	32	83	61	47	108
20.00-20.15	85	28	113	80	63	143	55	34	89	61	42	103
20.15-20.30	66	52	118	76	44	120	31	28	59	56	38	94
20.30-20.45	60	34	94	52	35	87	33	25	58	32	25	57
20.45-21.00	49	24	73	40	26	66	31	38	69	30	24	54
21.00-21.15	35	26	61	25	32	57	20	25	45	35	24	59
21.15-21.30	22	28	50	21	24	45	23	32	55	27	23	50
21.30-21.45	38	22	60	20	27	47	31	26	57	27	13	40
21.45-22.00	14	20	34	29	26	55	15	18	33	8	17	25
22.00-22.15	32	9	41	21	30	51	18	28	46	25	16	41
22.15-22.30	15	19	34	15	20	35	20	22	42	23	15	38
22.30-22.45	14	12	26	27	34	61	19	22	41	23	14	37
22.45-23.00	19	20	39	25	24	49	27	13	40	19	16	35
23.00-23.15	20	34	54	21	29	50	15	14	29	8	14	22
23.15-23.30	25	20	45	25	37	62	12	15	27	15	4	19
23.30-23.45	10	20	30	15	34	49	9	5	14	10	4	14
23.45-24.00	18	15	33	18	23	41	5	6	11	6	2	8
00:00 - 24:00	6869	6447	13316	7534	6547	14081	4004	3927	7931	6921	6550	13471
08:00 - 20:00	5854	5052	10906	6615	5480	12095	3353	3322	6675	6023	5362	11385
QUARTO D'ORA DI PICCO	241	206	372	234	179	395	125	173	267	253	220	376

COMUNE:	Pieve di Soligo
VIA:	Via Cesare Battisti
DIREZIONE 1:	verso nord - Solighetto
DIREZIONE 2:	verso sud - Falzè di Piave
N. CLASSI	3
N. RILIEVI	4

ORE INTERE	Venerdì			Sabato			Domenica			Lunedì		
	verso nord - Solighetto	verso sud - Falzè di Piave	TOTALE	verso nord - Solighetto	verso sud - Falzè di Piave	TOTALE	verso nord - Solighetto	verso sud - Falzè di Piave	TOTALE	verso nord - Solighetto	verso sud - Falzè di Piave	TOTALE
06:00 - 07:00	83	257	340	54	121	175	16	19	35	84	164	248
07:00 - 08:00	307	640	947	221	274	495	36	35	71	325	605	930
08:00 - 09:00	387	415	802	307	362	669	80	81	161	385	436	821
09:00 - 10:00	430	446	876	555	498	1053	218	227	445	415	344	759
10:00 - 11:00	502	405	907	757	668	1425	349	325	674	465	443	908
11:00 - 12:00	480	389	869	881	659	1540	408	417	825	504	505	1009
12:00 - 13:00	617	403	1020	739	431	1170	356	239	595	584	404	988
13:00 - 14:00	322	507	829	391	340	731	174	203	377	383	609	992
14:00 - 15:00	404	356	760	385	394	779	234	249	483	380	402	782
15:00 - 16:00	468	411	879	487	510	997	286	342	628	455	460	915
16:00 - 17:00	521	466	987	580	498	1078	279	395	674	562	500	1062
17:00 - 18:00	688	490	1178	587	485	1072	337	396	733	760	525	1285
18:00 - 19:00	605	402	1007	519	399	918	338	290	628	734	454	1188
19:00 - 20:00	430	272	702	427	230	663	294	158	452	396	280	676
20:00 - 21:00	260	138	398	248	168	416	150	125	275	179	129	308
MAX	688	640	1178	881	668	1540	408	417	825	760	609	1285

QUARTI D'ORA(:15)	Venerdì			Sabato			Domenica			Lunedì		
	verso nord - Solighetto	verso sud - Falzè di Piave	TOTALE	verso nord - Solighetto	verso sud - Falzè di Piave	TOTALE	verso nord - Solighetto	verso sud - Falzè di Piave	TOTALE	verso nord - Solighetto	verso sud - Falzè di Piave	TOTALE
06:15 - 07:15	120	321	441	79	161	240	22	21	43	119	229	348
07:15 - 08:15	348	706	1054	262	313	575	40	40	80	378	651	1029
08:15 - 09:15	396	391	787	350	381	731	99	112	211	386	386	772
09:15 - 10:15	460	423	883	617	556	1173	263	246	509	436	372	808
10:15 - 11:15	486	412	898	805	670	1475	367	343	710	465	416	881
11:15 - 12:15	609	419	1028	893	620	1513	410	419	829	639	549	1188
12:15 - 13:15	461	435	896	630	391	1021	302	205	507	415	452	867
13:15 - 14:15	328	528	856	355	361	716	174	218	392	395	531	926
14:15 - 15:15	417	346	763	410	394	804	256	263	519	385	453	838
15:15 - 16:15	481	422	903	538	521	1059	282	354	636	501	446	947
16:15 - 17:15	541	498	1039	548	500	1048	315	429	744	573	506	1079
17:15 - 18:15	709	462	1171	584	483	1067	329	348	677	819	519	1338
18:15 - 19:15	599	371	970	497	346	843	346	256	602	637	410	1047
19:15 - 20:15	363	232	595	399	235	634	252	153	405	337	236	573
20:15 - 21:15	210	136	346	193	137	330	115	116	231	153	111	264
MAX	709	706	1171	893	670	1513	410	429	829	819	651	1338

MEZZ'ORE	Venerdì			Sabato			Domenica			Lunedì		
	verso nord - Solighetto	verso sud - Falzè di Piave	TOTALE	verso nord - Solighetto	verso sud - Falzè di Piave	TOTALE	verso nord - Solighetto	verso sud - Falzè di Piave	TOTALE	verso nord - Solighetto	verso sud - Falzè di Piave	TOTALE
06:30 - 07:30	157	415	572	109	203	312	31	26	57	146	329	475
07:30 - 08:30	385	622	1007	285	339	624	46	47	93	440	649	1089
08:30 - 09:30	406	392	798	427	411	838	133	154	287	394	357	751
09:30 - 10:30	491	413	904	675	612	1287	304	270	574	440	374	814
10:30 - 11:30	455	407	862	841	649	1490	369	435	804	469	442	911
11:30 - 12:30	632	407	1039	842	603	1445	441	306	747	639	522	1161
12:30 - 13:30	413	558	971	532	342	874	222	194	416	388	554	942
13:30 - 14:30	352	418	770	370	362	732	180	224	404	393	429	822
14:30 - 15:30	433	354	787	440	432	872	266	305	571	396	481	877
15:30 - 16:30	495	449	944	553	541	1094	299	335	634	534	442	976
16:30 - 17:30	561	498	1059	558	489	1047	316	460	776	600	516	1116
17:30 - 18:30	734	436	1170	581	442	1023	347	300	647	835	508	1343
18:30 - 19:30	528	340	868	457	304	761	325	239	564	566	369	935
19:30 - 20:30	324	210	534	365	229	594	207	137	344	281	197	478
20:30 - 21:30	166	112	278	138	117	255	107	120	227	124	96	220
MAX	734	622	1170	842	649	1490	441	460	804	835	649	1343

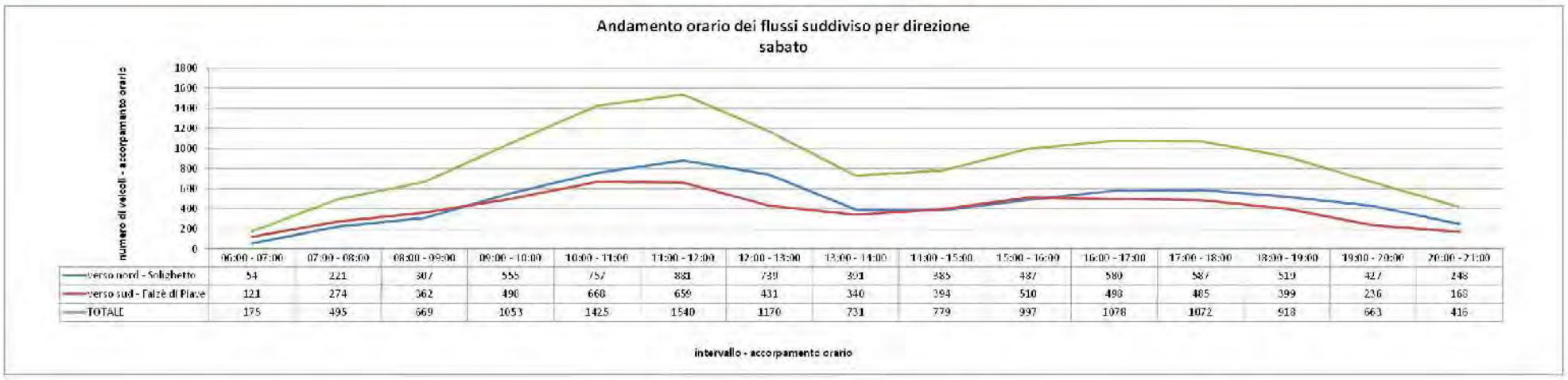
QUARTI D'ORA(:45)	Venerdì			Sabato			Domenica			Lunedì		
	verso nord - Solighetto	verso sud - Falzè di Piave	TOTALE	verso nord - Solighetto	verso sud - Falzè di Piave	TOTALE	verso nord - Solighetto	verso sud - Falzè di Piave	TOTALE	verso nord - Solighetto	verso sud - Falzè di Piave	TOTALE
06:45 - 07:45	219	513	732	115	230	381	33	32	65	210	457	673
07:45 - 08:45	397	514	911	302	344	646	56	59	115	422	557	979
08:45 - 09:45	417	440	857	509	432	941	178	192	370	423	353	776
09:45 - 10:45	493	399	892	714	631	1345	309	295	604	446	414	860
10:45 - 11:45	458	406	864	864	661	1525	384	438	822	469	433	902
11:45 - 12:45	653	390	1043	803	509	1312	409	275	684	653	498	1151
12:45 - 13:45	359	579	938	450	341	791	194	184	378	362	576	938
13:45 - 14:45	373	394	767	375	367	742	211	236	447	383	426	809
14:45 - 15:45	457	370	827	449	447	896	263	336	599	430	475	905
15:45 - 16:45	510	473	983	567	559	1126	300	371	671	549	455	1004
16:45 - 17:45	634	492	1126	590	482	1072	326	423	749	694	519	1213
17:45 - 18:45	671	420	1091	533	419	952	344	282	626	791	498	1289
18:45 - 19:45	468	311	779	459	280	739	316	210	526	480	331	811
19:45 - 20:45	293	172	465	308	196	504	170	119	289	210	152	362
20:45 - 21:45	144	100	244	106	109	215	103	121	226	119	84	203
MAX	671	579	1126	864	661	1525	409	438	822	791	576	1289

	TOTALE	ORA
ORE INTERE	1178	17:00 - 18:00
QUARTI D'ORA(:15)	1171	17:15 - 18:15
MEZZ'ORE	1170	17:30 - 18:30
QUARTI D'ORA(:45)	1126	16:45 - 17:45
MAX	1178	17:00 - 18:00

TOTALE	ORA
1540	11:00 - 12:00
1513	11:15 - 12:15
1490	10:30 - 11:30
1525	10:45 - 11:45
1540	11:00 - 12:00

TOTALE	ORA
825	11:00 - 12:00
829	11:15 - 12:15
804	10:30 - 11:30
822	10:45 - 11:45
829	11:15 - 12:15

TOTALE	ORA
1285	17:00 - 18:00
1338	17:15 - 18:15
1343	17:30 - 18:30
1289	17:45 - 18:45
1343	17:30 - 18:30



	06:00 - 07:00	07:00 - 08:00	08:00 - 09:00	09:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00
verso nord - Solighetto	54	221	307	555	757	881	739	391	385	487	580	587	519	427	248
verso sud - Falzè di Piave	121	274	362	498	668	659	431	340	394	510	498	485	399	236	168
TOTALE	175	495	669	1053	1425	1540	1170	731	779	997	1078	1072	918	663	416

NODO 1 - ACCESSO SUPERMERCATO FAMILA

rilievi effettuati sabato 21 gennaio 2017 intervallo orario 11:00 - 12:00

MANOVRE PER DIREZIONE				
DA	A	QUARTO	AUTO	MEZZI PESANTI
3	1	I	20	
		II	10	
		III	13	
		IV	15	
		TOTALE	58	0

MANOVRE PER DIREZIONE				
DA	A	QUARTO	AUTO	MEZZI PESANTI
4	1	I	224	
		II	206	4
		III	240	3
		IV	226	8
		TOTALE	896	15

MANOVRE PER DIREZIONE				
DA	A	QUARTO	AUTO	MEZZI PESANTI
1	2	I	12	
		II	9	
		III	7	
		IV	10	
		TOTALE	38	0

MANOVRE PER DIREZIONE				
DA	A	QUARTO	AUTO	MEZZI PESANTI
2	1	I	36	
		II	28	
		III	30	
		IV	26	
		TOTALE	120	0

MANOVRE PER DIREZIONE				
DA	A	QUARTO	AUTO	MEZZI PESANTI
3	4	I	6	
		II	7	
		III	5	
		IV	5	
		TOTALE	23	0

MANOVRE PER DIREZIONE				
DA	A	QUARTO	AUTO	MEZZI PESANTI
4	2	I	6	
		II	9	
		III	3	
		IV	4	1
		TOTALE	22	1

MANOVRE PER DIREZIONE				
DA	A	QUARTO	AUTO	MEZZI PESANTI
1	3U	I	20	
		II	19	
		III	14	
		IV	18	
		TOTALE	71	0

MANOVRE PER DIREZIONE				
DA	A	QUARTO	VEICOLI	MEZZI PESANTI
2	4	I	12	
		II	11	
		III	7	
		IV	9	
		TOTALE	39	0

MANOVRE PER DIREZIONE				
DA	A	QUARTO	AUTO	MEZZI PESANTI
4	3U	I	20	
		II	20	
		III	14	
		IV	19	1
		TOTALE	73	1

MANOVRE PER DIREZIONE				
DA	A	QUARTO	AUTO	MEZZI PESANTI
1	4	I	150	5
		II	175	6
		III	150	4
		IV	152	5
		TOTALE	627	20

TOTALE MANOVRA				
PROVENIENZA		QUARTO	VEICOLI	MEZZI PESANTI
3	E	I	26	0
		II	17	0
		III	18	0
		IV	20	0
		TOTALE	81	0

TOTALE MANOVRA				
PROVENIENZA		QUARTO	VEICOLI	MEZZI PESANTI
4	E	I	250	0
		II	235	4
		III	257	3
		IV	249	10
		TOTALE	991	17

TOTALE MANOVRA				
PROVENIENZA		QUARTO	VEICOLI	MEZZI PESANTI
1	E	I	182	5
		II	203	6
		III	171	4
		IV	180	5
		TOTALE	736	20

TOTALE MANOVRA				
PROVENIENZA		QUARTO	VEICOLI	MEZZI PESANTI
2	E	I	48	0
		II	39	0
		III	37	0
		IV	35	0
		TOTALE	159	0

TOTALE MANOVRA				
PROVENIENZA		QUARTO	VEICOLI	MEZZI PESANTI
3	U	I	40	0
		II	39	0
		III	28	0
		IV	37	1
		TOTALE	144	1

TOTALE MANOVRA				
PROVENIENZA		QUARTO	VEICOLI	MEZZI PESANTI
4	U	I	168	5
		II	193	6
		III	162	4
		IV	166	5
		TOTALE	689	20

TOTALE MANOVRA				
PROVENIENZA		QUARTO	VEICOLI	MEZZI PESANTI
1	U	I	280	0
		II	244	4
		III	283	3
		IV	267	8
		TOTALE	1074	15

TOTALE MANOVRA				
PROVENIENZA		QUARTO	VEICOLI	MEZZI PESANTI
2	U	I	18	0
		II	18	0
		III	10	0
		IV	14	1
		TOTALE	60	1

NODO 2 - INTERSEZIONE SEMAFORIZZATA SP 4, VIA CAPOVILLA E VIA SERNAGLIA
rilievi effettuati sabato 21 gennaio 2017 intervallo orario 11:00 - 12:00

MANOVRA PER DIREZIONE				
DA	A	QUARTO	AUTO	MEZZI PESANTI
1	4	I	58	
		II	52	2
		III	45	1
		IV	64	1
		TOTALE	219	4

TOTALE MANOVRA				
PROVENIENZA		QUARTO	VEICOLI	MEZZI PESANTI
1	E	I	168	4
		II	171	4
		III	167	7
		IV	179	2
		TOTALE	685	17

DA	A	QUARTO	AUTO	MEZZI PESANTI
1	3	I	103	4
		II	106	2
		III	115	6
		IV	107	1
		TOTALE	431	13

PROVENIENZA		QUARTO	VEICOLI	MEZZI PESANTI
1	U	I	215	0
		II	234	4
		III	227	3
		IV	238	5
		TOTALE	914	12

DA	A	QUARTO	AUTO	MEZZI PESANTI
1	2	I	7	
		II	13	
		III	7	
		IV	8	
		TOTALE	35	0

MANOVRA PER DIREZIONE				
DA	A	QUARTO	AUTO	MEZZI PESANTI
2	1	I	30	
		II	37	
		III	41	
		IV	45	
		TOTALE	153	0

TOTALE MANOVRA				
PROVENIENZA		QUARTO	VEICOLI	MEZZI PESANTI
2	E	I	74	0
		II	80	0
		III	88	0
		IV	97	0
		TOTALE	339	0

DA	A	QUARTO	AUTO	MEZZI PESANTI
2	4	I	24	
		II	22	
		III	25	
		IV	28	
		TOTALE	99	0

PROVENIENZA		QUARTO	VEICOLI	MEZZI PESANTI
2	U	I	39	0
		II	43	0
		III	30	0
		IV	43	0
		TOTALE	155	0

DA	A	QUARTO	AUTO	MEZZI PESANTI
2	3	I	20	
		II	21	
		III	22	
		IV	24	
		TOTALE	87	0

MANOVRA PER DIREZIONE				
DA	A	QUARTO	AUTO	MEZZI PESANTI
3	2	I	17	
		II	16	
		III	11	
		IV	20	
		TOTALE	64	0

TOTALE MANOVRA				
PROVENIENZA		QUARTO	VEICOLI	MEZZI PESANTI
3	E	I	126	1
		II	172	2
		III	150	2
		IV	172	6
		TOTALE	**620**	**11**

DA	A	QUARTO	AUTO	MEZZI PESANTI
3	1	I	102	
		II	149	2
		III	130	2
		IV	140	5
		TOTALE	521	9

PROVENIENZA		QUARTO	VEICOLI	MEZZI PESANTI
3	U	I	128	4
		II	137	2
		III	145	7
		IV	136	1
		TOTALE	**546**	**14**

DA	A	QUARTO	AUTO	MEZZI PESANTI
3	4	I	7	1
		II	7	
		III	9	
		IV	12	1
		TOTALE	35	2

MANOVRA PER DIREZIONE				
DA	A	QUARTO	AUTO	MEZZI PESANTI
4	1	I	83	
		II	48	2
		III	56	1
		IV	53	
		TOTALE	240	3

TOTALE MANOVRA				
PROVENIENZA		QUARTO	VEICOLI	MEZZI PESANTI
4	E	I	103	0
		II	72	2
		III	76	2
		IV	73	0
		TOTALE	**324**	**4**

DA	A	QUARTO	AUTO	MEZZI PESANTI
4	2	I	15	
		II	14	
		III	12	
		IV	15	
		TOTALE	56	0

PROVENIENZA		QUARTO	VEICOLI	MEZZI PESANTI
4	U	I	89	1
		II	81	2
		III	79	1
		IV	104	2
		TOTALE	**353**	**6**

DA	A	QUARTO	AUTO	MEZZI PESANTI
4	3	I	5	
		II	10	
		III	8	1
		IV	5	
		TOTALE	28	1

ALLEGATO C - Flussi circolanti nello scenario "stato di fatto"

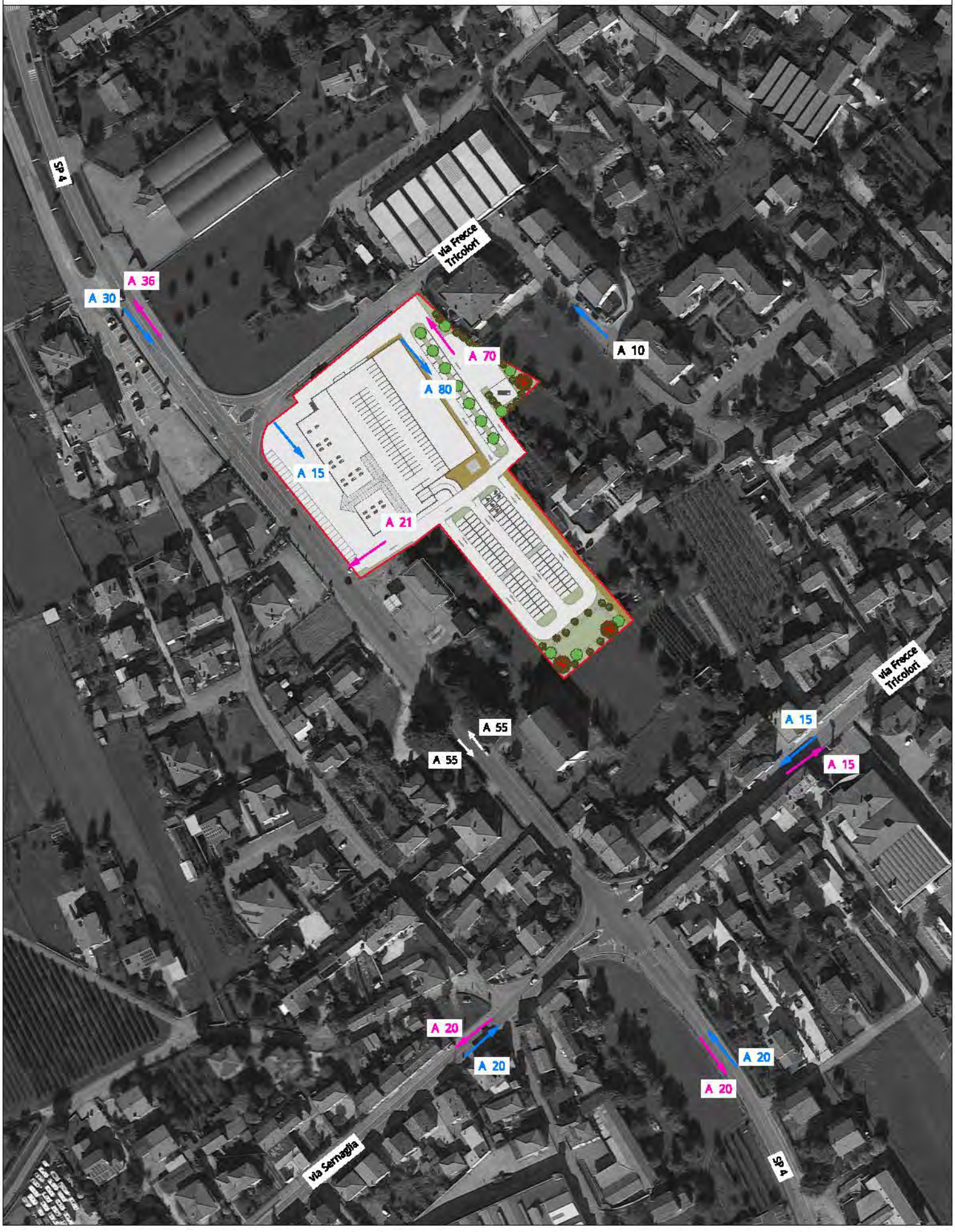
Flussi rilevati in entrata

Flussi usciti dalla rete

Flussi circolanti

ALLEGATO D - Flussi circolanti nello scenario "stato di progetto"

Nuovi flussi GENERATI - 91 auto

Nuovi flussi ATTRATTI - 95 auto

Flussi circolanti