

Comune di Villorba
PROVINCIA DI TREVISO

Trasformazione di una media struttura autorizzata in grande struttura di vendita a prevalenza alimentare in Comune di Villorba

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A V.I.A.
ai sensi dell'Art. 19 del D.lgs 152/2006



Proponente: Gruppo Unicomm S.p.a.

Via Enrico Mattei, 50 - 36031 Dueville (VI)
P.IVA: 00169710241

Elaborato

specialistico: Dott. Pian. Riccardo Roghi

Studio Benincà Associazione tra professionisti
Via Serena 1 - 37036 San Martino Buon Albergo (VR)



Elaborato:

STUDIO DI IMPATTO VIABILISTICO

R05

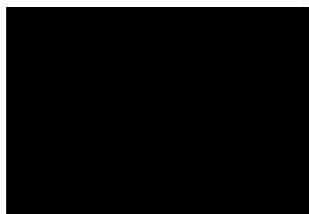
rev	data	redatto	verificato	approvato
rev	data	redatto	verificato	approvato
rev	data	redatto	verificato	approvato
rev	data	redatto	verificato	approvato
0	22/12/2025	Dott. Pian. Riccardo Roghi		

Comune di Villorba
Provincia di Treviso

VARIANTE N. 3 P.I.R.U.E.A EX-MONDIAL

STUDIO DI IMPATTO VIABILISTICO

Dott. Pian. Riccardo Roghi



Società incaricata:



Transport8 S.r.l.
via G. Morandini, 20 – 35136 Padova
tel./fax +39.049.864.88.35
e-mail: info@transport8.it – website: www.transport8.it
CCIAA – C.F. e P.IVA 03936080286 R.E.A. 348997

	16/12/2025	Codifica	SIV PIRUEA ex-Mondial Villorba TV
		Revisione	00

INDICE DEI CONTENUTI:

1	PREMESSA.....	4
2	AMBITO DI INTERVENTO.....	5
3	BACINO D'UTENZA	6
4	STIMA DELL'UTENZA POTENZIALE A REGIME.....	8
5	DESCRIZIONE DELLA RETE VIARIA	12
6	ANALISI DEL TRASPORTO PUBBLICO	21
7	ASSETTO ATTUALE DEL TRAFFICO.....	23
8	SOLUZIONI VIARIE PROPOSTE	28
9	VERIFICA FUNZIONALE DELLA RETE VIARIA.....	30
9.1	Distribuzione per direttrice del nuovo traffico indotto.....	31
9.2	Ricostruzione degli scenari di progetto	32
9.3	Esito delle verifiche	36
10	CONCLUSIONI	37
	APPENDICE – DETTAGLIO VERIFICHE	38

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 – metodologia di calcolo del traffico indotto dal PIRUEA ex-Mondial	8
Tabella 2 – quota di traffico catturato sulle attività commerciali	9
Tabella 3 – stima del traffico indotto dal PIRUEA.....	9
Tabella 4 – metodologia di calcolo del traffico indotto dalla Zona Commerciale nello Stato Autorizzato.....	10
Tabella 3 – stima del traffico indotto dalla Zona Commerciale nello Stato Autorizzato	10
Tabella 3 – confronto tra traffico attuale e scenari futuri.....	10
Tabella 4 – rilievo 8-20 su via Roma, venerdì	24
Tabella 5 – rilievo 8-20 su via Roma, sabato.....	25
Tabella 6 – identificazione ora di punta oggetto di verifica	26
Tabella 7 – matrici origine/destinazione intersezioni 1-2-3 (venerdì 12/09/2025 17:00-18:00).....	26
Tabella 8 – matrici origine/destinazione intersezioni 4-5-6 (venerdì 12/09/2025 17:00-18:00).....	27
Tabella 9 – ripartizione percentuale dei nuovi flussi per direttrice.....	31
Tabella 10 – ripartizione del traffico indotto per direttrice	31
Tabella 11 – matrici origine/destinazione intersezioni 1-2-3 Scenario di progetto 1.....	32
Tabella 12 – matrici origine/destinazione intersezioni 4-5-6 Scenario di progetto 1.....	33
Tabella 13 – matrici origine/destinazione intersezioni 1-2-3 Scenario di progetto 2.....	34
Tabella 14 – matrici origine/destinazione intersezioni 4-5-6 Scenario di progetto 2.....	35
Tabella 15 – verifica dei Livelli di Servizio della rete viaria (ora di punta del venerdì sera)	36

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1 – stralcio perimetrazione centro abitato del comune di Villorba	5
Figura 2 – stralcio perimetrazione centro abitato del comune di Villorba, dettaglio.....	5
Figura 3 – isocrona 15 minuti in auto (elaborazione commutetimemap)	6
Figura 4 – viabilità principale circostante l'insediamento (raggio 1 km)	12
Figura 5 – ambito di analisi (raggio 1 km)	13
Figura 6 – stralcio classificazione della rete viaria del comune di Villorba	20

<i>Figura 7 – rete del trasporto pubblico nel raggio di 1 km</i>	22
<i>Figura 8 – planimetria di progetto, Scenario 1.....</i>	28
<i>Figura 9 – planimetria di progetto, Scenario 2.....</i>	29
<i>Figura 10 – rappresentazione visiva dei Livelli di Servizio</i>	30

1 PREMESSA

La presente elaborato verifica l'impatto sulla viabilità della Variante n. 3 del Programma Integrato di Riqualificazione Urbanistica ed Ambientale (P.I.R.U.E.A.) denominato “ex-Mondial” e ubicato in località Carità nel comune di Villorba (TV).

Lo studio sviluppa i contenuti e le analisi richiesti dall'art. 11 “*Criteri per la redazione dello studio di impatto viabilistico*” dell'allegato A “*Indirizzi per lo sviluppo del sistema commerciale*” del D.G.R. Regione Veneto n. 1047 del 18/06/2013 “*Regolamento regionale recante gli indirizzi per lo sviluppo del sistema commerciale*”.

Si richiamano di seguito i criteri indicati nel citato art. 11, afferenti alle domande di autorizzazione commerciale relativa a medie strutture con superficie di vendita superiore a 1.500 metri quadrati e alle grandi strutture di vendita, entrambe da ubicarsi al di fuori dal centro storico:

- ✓ indicazione dell'ambito di ubicazione della struttura (capitolo 2);
- ✓ descrizione del bacino d'utenza della struttura (capitolo 3);
- ✓ stima dell'utenza potenziale a regime (capitolo 4);
- ✓ descrizione geometrica e funzionale della rete viaria interessata dall'intervento entro un raggio di 1 km rispetto ai punti di accesso e recesso (capitolo 5) e dei servizi di trasporto pubblico (capitolo 6);
- ✓ indagine e rappresentazione dei flussi di traffico 08-20 venerdì-sabato con evidenziazione delle ore di punta mattinali e pomeridiane (capitolo 7);
- ✓ rappresentazione geometrica delle soluzioni viarie proposte (capitolo 8);
- ✓ analisi dell'impatto sulla circolazione e dimostrazione di ammissibilità degli accessi sulla viabilità principale in relazione alla capacità, con particolare riguardo alle intersezioni esistenti e di progetto (capitolo 9).

2 AMBITO DI INTERVENTO

Il lotto oggetto di intervento è ubicato all'interno del centro abitato e in particolare incluso nell'Ambito n. 4 "Zona industriale", come rappresentato nel documento "Perimetrazione del centro abitato ai sensi dell'art. 4 del D.lgs. 30/04/1992 n. 285 e s.m.i." del comune di Villorba, approvato con D.G.C. n. 29 dell'11/03/2011.

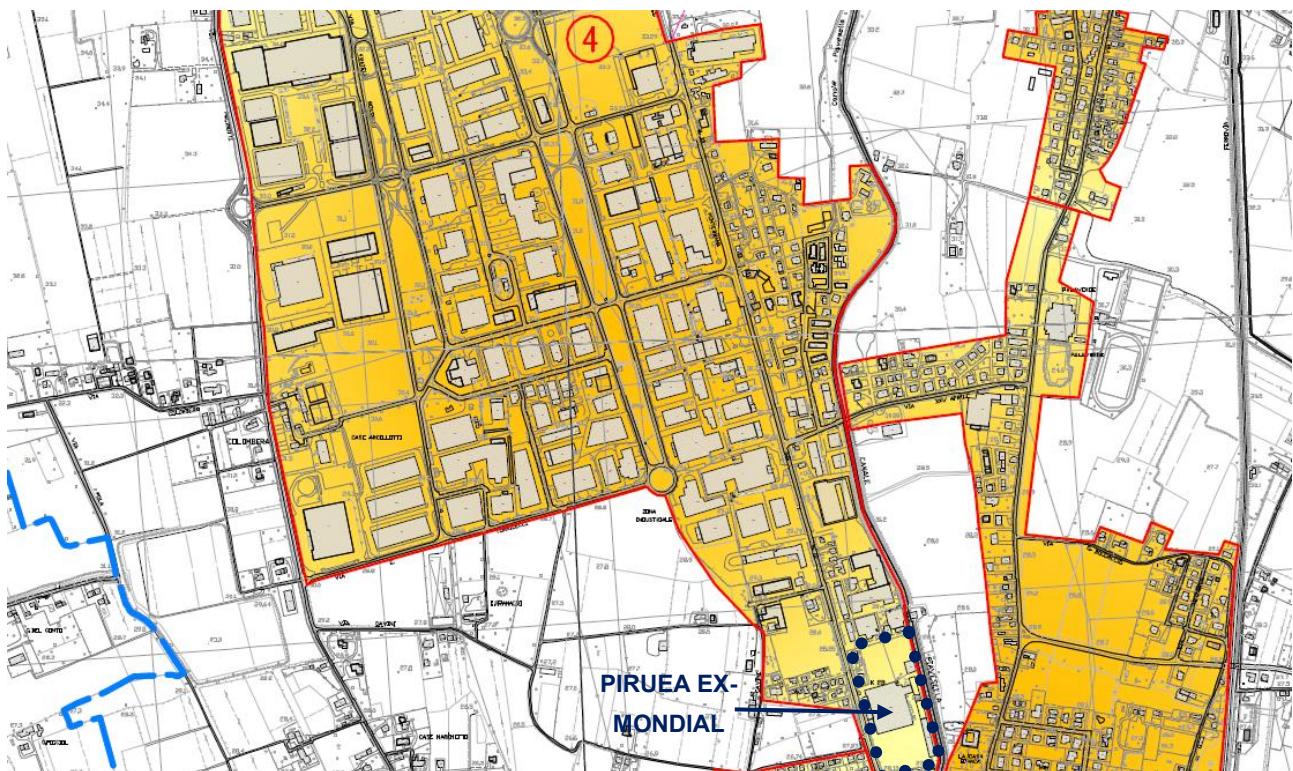


Figura 1 – stralcio perimetrazione centro abitato del comune di Villorba

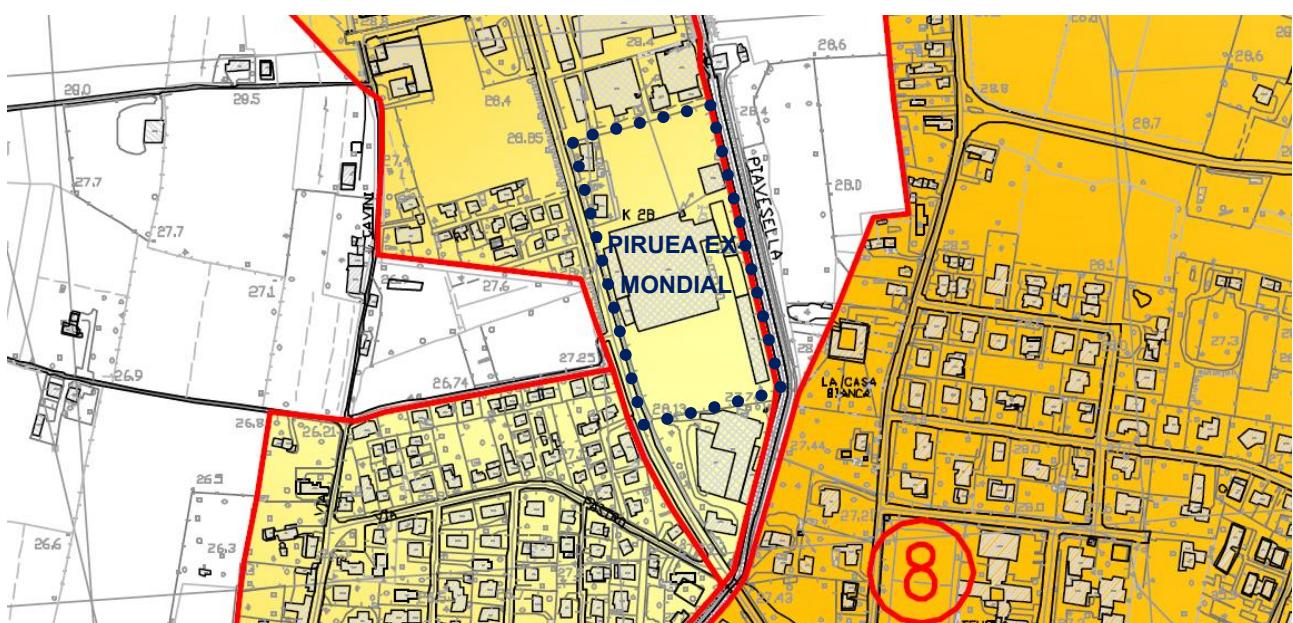


Figura 2 – stralcio perimetrazione centro abitato del comune di Villorba, dettaglio

3 BACINO D'UTENZA

Per la descrizione e definizione del bacino d'utenza della struttura di vendita si assume, come ricorre in letteratura per l'analisi delle grandi superfici di vendita, che risulti significativo il territorio compreso entro i 15 minuti di percorrenza in auto dall'ambito di intervento.

La presente figura rappresenta l'isocrona con tempo 15 minuti di percorrenza con mezzo motorizzato dal sito del PIRUEA ex-Mondial, generata con l'ausilio di *CommuteTimeMap*, un'app web gratuita per la generazione di mappe dei tempi di percorrenza creata da Geoapify GmbH.

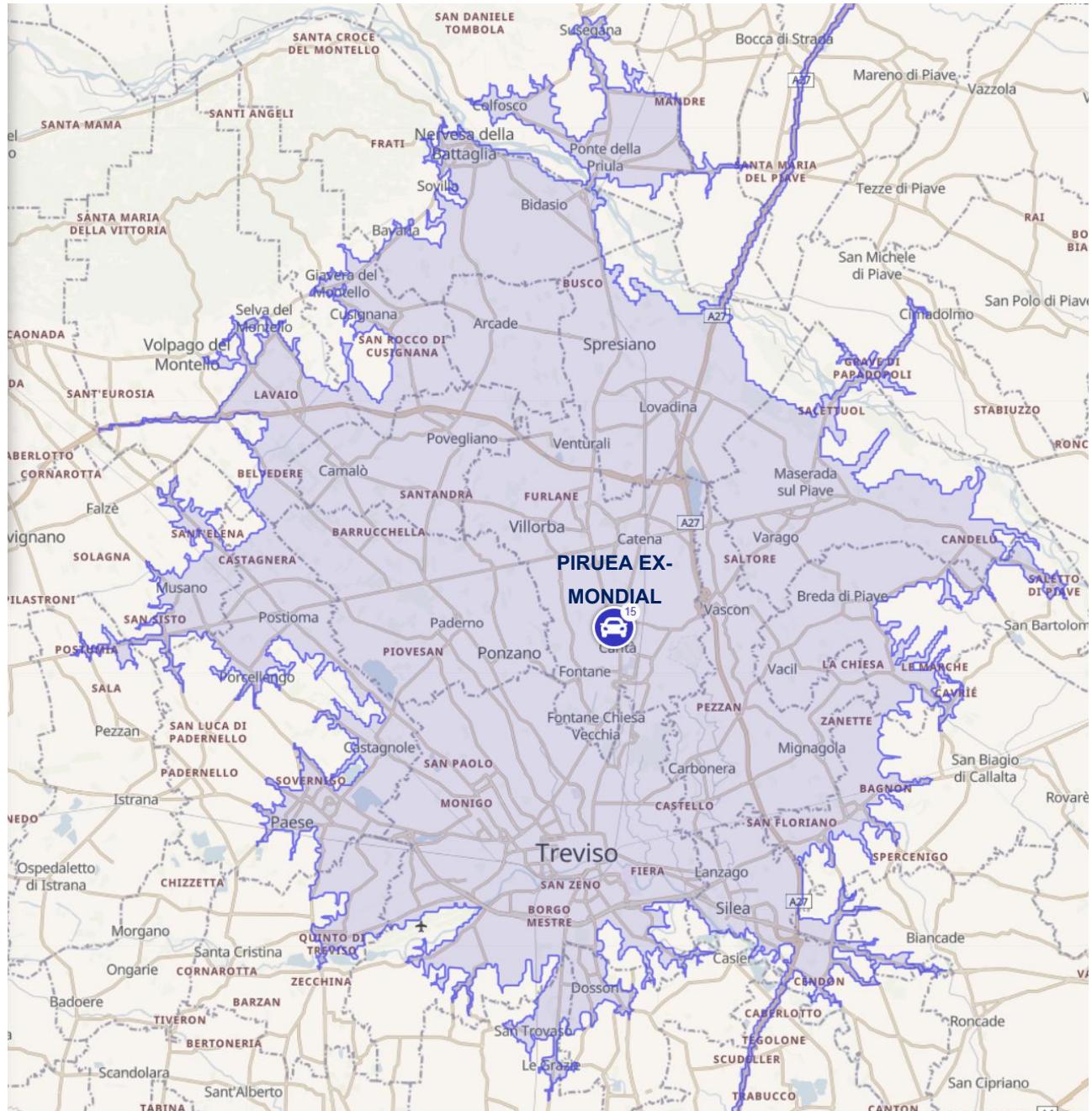


Figura 3 – isocrona 15 minuti in auto (elaborazione commutetimemap)

Si riportano di seguito i comuni interessati in qualità di potenziali bacini d'utenza, in ordine alfabetico, con l'indicazione tra parentesi dei centri abitati all'interno dell'isocrona:

- ✓ Arcade (tutti i centri abitati);
- ✓ Breda di Piave (capoluogo, Pero, Saletto di Piave e Vacil);
- ✓ Carbonera (tutti i centri abitati);
- ✓ Casier (Dosson);
- ✓ Cimadolmo (capoluogo);
- ✓ Giavera del Montello (tutti i centri abitati);
- ✓ Maserada sul Piave (tutti i centri abitati);
- ✓ Nervesa della Battaglia (capoluogo e Bidasio);
- ✓ Paese (capoluogo e Castagnole);
- ✓ Ponzano Veneto (tutti i centri abitati);
- ✓ Postioma (capoluogo);
- ✓ Povegliano (tutti i centri abitati);
- ✓ Preganziol (San Trovaso);
- ✓ Quinto di Treviso (capoluogo);
- ✓ Roncade (Biancade);
- ✓ San Biagio di Callalta (Cavriè e San Floriano-Olmi);
- ✓ San Rocco di Cusignana (tutti i centri abitati);
- ✓ Santa Lucia di Piave (capoluogo);
- ✓ Silea (capoluogo, Cendon e Lanzago);
- ✓ Spresiano (tutti i centri abitati);
- ✓ Susegana (capoluogo, Colfosco e Ponte della Priula);
- ✓ Trevignano (Musano);
- ✓ Treviso (tutti i centri abitati);
- ✓ Villorba (tutti i centri abitati);
- ✓ Volpago del Montello (capoluogo e Lavaio).

Transport8 engineering	Progetto	P.I.R.U.E.A. ex-Mondial	7 / 54
	Elaborato	SIV PIRUEA ex-Mondial Villorba TV	
	Revisione	00	

4 STIMA DELL'UTENZA POTENZIALE A REGIME

Il P.I.R.U.E.A. (variante n. 3) prevede la realizzazione di una zona commerciale e una zona residenziale, distinte e separate tra loro:

- ✓ la zona commerciale prevede la realizzazione di una struttura di vendita con superficie coperta pari a 6.373,05 mq e superficie di vendita pari a 4.210,00 mq nello stato di progetto (mentre lo Stato Autorizzato prevede 2.455,00 mq), dotata di 243 posti auto, di cui 52 vincolati ad uso pubblico; all'interno dell'edificio è prevista un'attività per la somministrazione di alimenti e bevande con superficie londa di pavimento pari a 110 mq;
- ✓ la zona residenziale prevede la realizzazione di 24.553,20 mc per abitazioni, dimensionati per 164 abitanti teorici equivalenti.

La stima del traffico indotto dal PIRUEA si basa sulla combinazione di due metodologie:

- ✓ "Studio per la costruzione di un abaco di criteri di valutazione delle quantità di traffico generate-attratte dalle strutture per la grande distribuzione", edito dal Dipartimento Commercio e Mercati della Regione Veneto nel febbraio 2000 ai sensi dell'art. 16 LR 37/1999, che fornisce stime del traffico attratto e generato da medie e grandi superfici di vendita per l'ora di punta massima del giorno.
- ✓ *Trip Generation Manual, 11th Edition* (edito dall'*Institute of Transportation Engineers* degli Stati Uniti), che fornisce stime parametriche basate sull'analisi statistica (in continuo aggiornamento) di una vasta casistica di contesti rilevati. Le stime riguardano il numero di veicoli (ripartiti tra ingresso e uscita dall'insediamento) per le punte orarie del mattino feriale e della sera feriale;

				ITE 11th edition												Abaco regionale		
				punta mattina			punta sera			punta sabato			punta massima					
ambiti	funzione	ITE Land Use	dati dimensionali	unità di misura	coeff	% in	% out	coeff	% in	% out	coeff	% in	% out	unità di misura	coeff	% in	% out	
Zona Commerciale	commerciale	850 supermarket	6.373,05 mq SLP / 4.210 mq SV	migl. di piedi quadri	2,86	59%	41%	8,95	50%	50%	10,1	50%	50%	metri quadri	0,13	50%	50%	
	somministrazione	936 Coffee/Donut Shop without Drive-Through Window	110 mq SLP	migl. di piedi quadri	93,08	51%	49%	32,3	50%	50%	56,5	49%	51%					
Zona residenziale	residenziale	222 Multifamily Housing (High-Rise) - Not Close to Rail Transit	24.553,20 mc / 164 abitanti / 60 abitazioni	unità abitativa	0,27	26%	74%	0,32	62%	38%	0,36	57%	43%					

Tabella 1 – metodologia di calcolo del traffico indotto dal PIRUEA ex-Mondial

Ove possibile è stato applicato il metodo dell'Abaco regionale per l'ora di punta serale delle attività commerciali; in mancanza di riferimenti specifici da parte dell'Abaco si sono utilizzate le indicazioni del Trip Generation Manual. Si osserva che l'Abaco generalmente raccomanda valori

veicolari più elevati e che il metodo di calcolo utilizzato fa riferimento a rilevazioni datate al 2000, mentre il Trip Generation Manual è frequentemente aggiornato.

Alla componente di traffico esistente catturato delle attività commerciali (o di pass-by) sono state attribuite le percentuali del totale indotto proposto dal Trip Generation Manual:

ITE Land Use	pass-by feriale	pass-by sabato
850 supermarket	24%	19%

Tabella 2 – quota di traffico catturato sulle attività commerciali

Per l'attività di somministrazione di alimenti e bevande, strettamente integrata alla struttura di vendita, si assume che:

- ✓ il 50% dell'utenza coincide con i clienti dell'attività commerciale e/o residenti della componente residenziale del PIRUEA
- ✓ il 50% dell'utenza è rappresentato da frequentatori esterni
- ✓ sono applicabili le stesse quote di pass-by dell'attività commerciale principale.

funzione	traffico esistente catturato						traffico nuovo					
	p matt		p sera		p sabato		p matt		p sera		p sabato	
	in	out	in	out	in	out	in	out	in	out	in	out
commerciale	0	0	66	66	64	64	112	78	208	208	274	273
somministrazione di alimenti e bevande	0	0	3	3	5	5	42	41	11	11	20	21
residenziale	0	0	0	0	0	0	8	24	24	15	28	20
TOTALE	0	0	69	69	69	69	162	143	243	234	322	314

Tabella 3 – stima del traffico indotto dal PIRUEA

Per completezza è stato stimato anche il traffico indotto dalla Zona Commerciale nello Stato Autorizzato; poiché la superficie di vendita dello Stato Autorizzato è circa la metà dello Stato di Progetto, ai fini delle verifiche, a titolo cautelativo, è stato considerato solo quest'ultimo, di impatto maggiore.

funzione	dati dimensionali	unità di misura	punta massima (Abaco Regionale)		
			coeff	% in	% out
commerciale	2.455 mq SV	metri quadri	0,13	50%	50%

Tabella 4 – metodologia di calcolo del traffico indotto dalla Zona Commerciale nello Stato Autorizzato

funzione	traffico esistente catturato						traffico nuovo					
	p matt		p sera		p sabato		p matt		p sera		p sabato	
	in	out	in	out	in	out	in	out	in	out	in	out
commerciale	0	0	38	38	33	33	58	40	122	122	140	140

Tabella 5 – stima del traffico indotto dalla Zona Commerciale nello Stato Autorizzato

La seguente tabella mette a confronto il traffico attuale (in transito su Via Roma) in corrispondenza dell'ambito di progetto) con i tre scenari futuri (Stato Autorizzato, Stato di Progetto con sola Zona Commerciale, Stato Cumulativo con Zona Commerciale + Zona Residenziale) nelle ore di punta del venerdì e del sabato. Ai fini delle verifiche sarà valutato lo Stato Cumulativo.

scenario	funzione	venerdì ora di punta 17:00 - 18:00					sabato ora di punta 17:15 - 18:15				
		traffico attuale	traffico indotto				traffico attuale	traffico indotto			
			deviato		nuovo			deviato		nuovo	
in transito	ingressi	uscite	ingressi	uscite	in transito	ingressi	uscite	ingressi	uscite	ingressi	uscite
stato attuale	-	2.903					2.288				
stato autorizzato	commerciale	2.827	38	38	122	122	2.222	33	33	140	140
stato di progetto	commerciale		66	66	208	208		64	64	274	273
	somministrazione		3	3	11	11		5	5	20	21
	TOTALE	2.765	69	69	219	219	2.150	69	69	294	294
stato cumulativo	commerciale		66	66	208	208		64	64	274	273
	somministrazione		3	3	11	11		5	5	20	21
	residenziale		0	0	24	15		0	0	28	20
	TOTALE	2.765	69	69	243	234	2.150	69	69	322	314

Tabella 6 – confronto tra traffico attuale e scenari futuri

5 DESCRIZIONE DELLA RETE VIARIA

L'ambito di intervento si affaccia direttamente su via Roma (Strada Statale n. 13), che rappresenta uno dei principali assi stradali della provincia di Treviso. A livello locale l'ambito è accessibile anche dalle vie Pastro, Marconi, e della Libertà, con via XXV Aprile che funge da itinerario aggiuntivo di collegamento e smistamento all'interno della rete viaria circostante l'ambito.

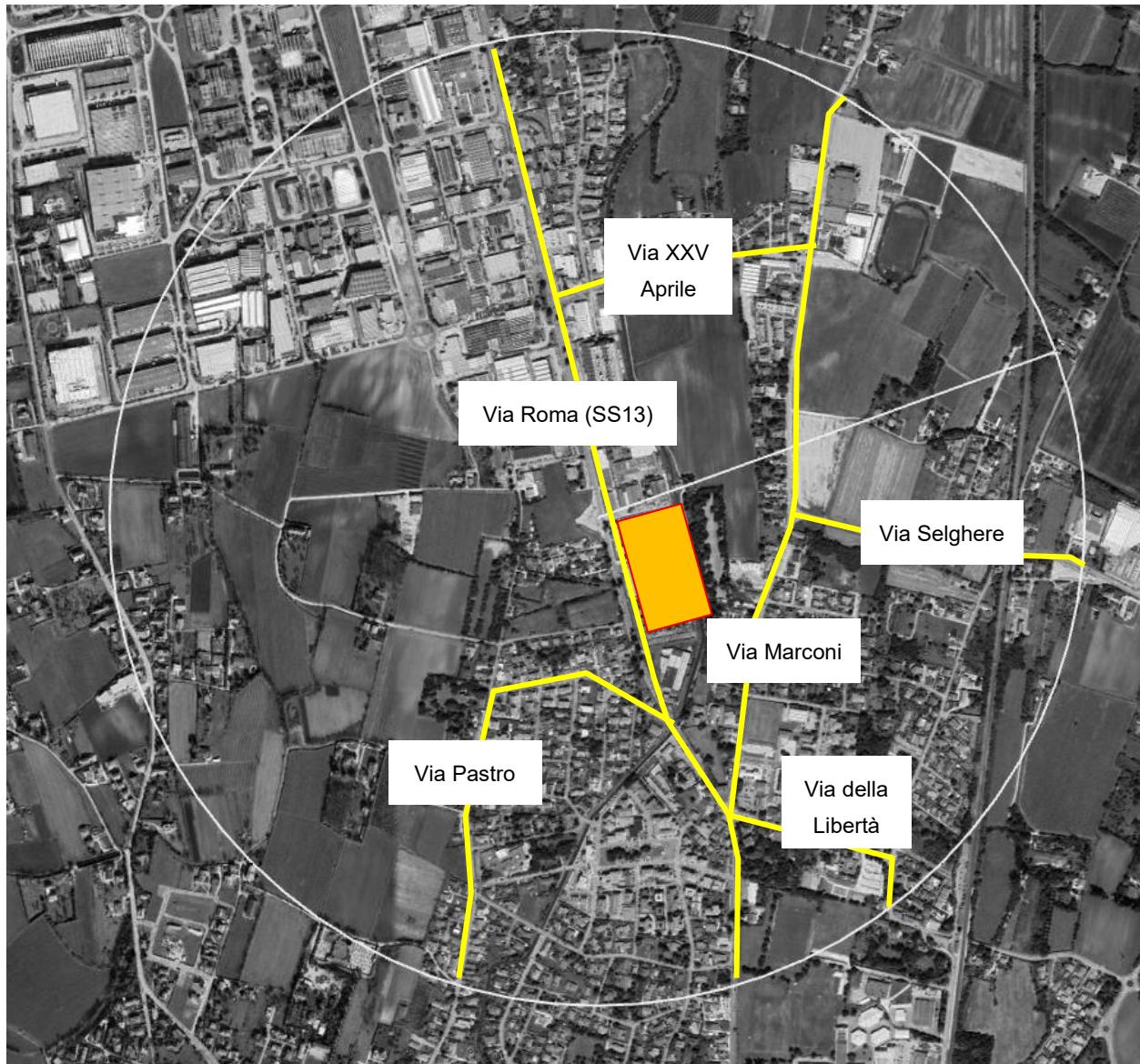


Figura 4 – viabilità principale circostante l'insediamento (raggio 1 km)

Il PIRUEA prevede la realizzazione del tratto ovest di una nuova bretella di collegamento tra via Roma (SS13) e via Marconi che lambirà l'ambito di progetto sul lato nord. Di competenza del comune di Villorba sarà la realizzazione del tratto ovest della nuova bretella.

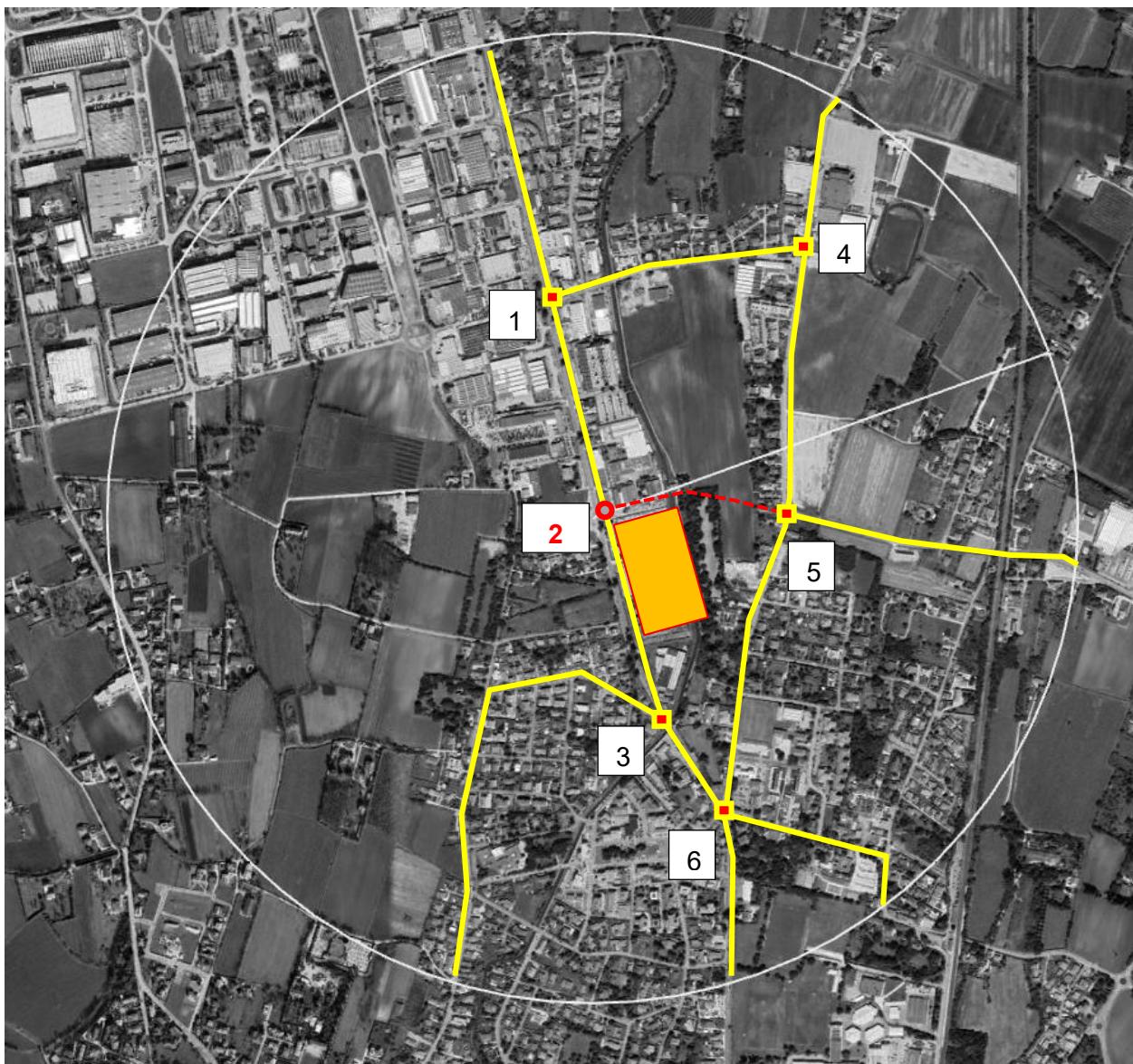


Figura 5 – ambito di analisi (raggio 1 km)

Le seguenti intersezioni costituiscono i principali nodi di smistamento del traffico entro il raggio di 1 km dall'ambito di intervento:

- 1) intersezione tra via Roma (SS13) e via XXV Aprile, con regolazione di precedenza;
- 2) intersezione tra via Roma (SS13) e nuova bretella SS13 – via Marconi (solo scenario di progetto), gestita da rotatoria;
- 3) intersezione tra via Roma (SS13) e via Pastore, con regolazione di precedenza;
- 4) intersezione tra via Marconi e via XXV Aprile, con regolazione di precedenza;
- 5) intersezione tra via Marconi e via Selghere, con regolazione di precedenza;
- 6) intersezione tra via Roma (SS13), via Marconi e via della Libertà, gestita da impianto semaforico;

Si descrive di seguito la geometria delle principali tratte stradali presenti nell'ambito viario di analisi.

Transport8 engineering	Progetto	P.I.R.U.E.A. ex-Mondial	13 / 54
	Elaborato	SIV PIRUEA ex-Mondial Villorba TV	
	Revisione	00	

Via Roma (SS13)

larghezza della carreggiata	9,5 m
numero delle corsie	2
larghezza delle corsie	3,75 m
pendenza longitudinale	nulla
tortuosità	lieve
intersezioni principali	con via XXV Aprile, via Pastro, via Marconi e via della Libertà
presenza di vincoli	impianto semaforico all'intersezione con via Marconi

Via XXV Aprile

larghezza della carreggiata	7 m
numero delle corsie	2
larghezza delle corsie	3 m
pendenza longitudinale	nulla
tortuosità	lieve
intersezioni principali	con via Roma (SS13) e via Marconi
presenza di vincoli	nessuno

Via Pastro

larghezza della carreggiata	6 m
numero delle corsie	2
larghezza delle corsie	2,75 m
pendenza longitudinale	nulla
tortuosità	pronunciata
intersezioni principali	con via Roma (SS13)
presenza di vincoli	nessuno

Via Marconi

larghezza della carreggiata	8 m
numero delle corsie	2
larghezza delle corsie	3,5 m
pendenza longitudinale	nulla
tortuosità	lieve
intersezioni principali	con via Roma (SS13), via della Libertà, via Selghere e via XXV Aprile
presenza di vincoli	impianto semaforico all'intersezione con via Roma

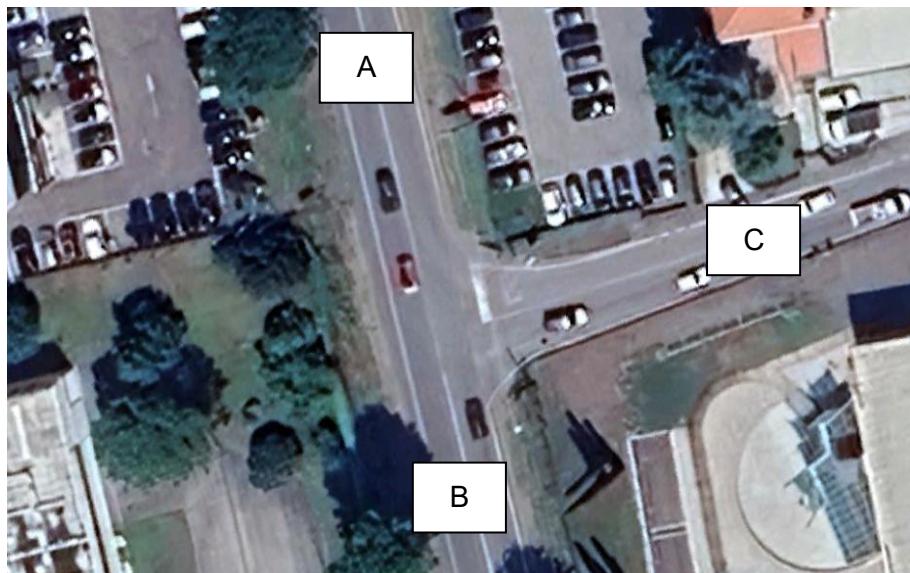
Via Selghere

larghezza della carreggiata	8 m
numero delle corsie	2
larghezza delle corsie	3,5 m
pendenza longitudinale	nulla
tortuosità	lieve
intersezioni principali	con via Marconi
presenza di vincoli	nessuno

Via della Libertà

larghezza della carreggiata	8 m
numero delle corsie	2
larghezza delle corsie	3,5 m
pendenza longitudinale	nulla
tortuosità	pronunciata
intersezioni principali	con via Roma (SS13) e via Marconi
presenza di vincoli	impianto semaforico all'intersezione con via Roma

Si descrivono di seguito le principali intersezioni dell'ambito.

Intersezione n. 1

Numero rami

3

Nome rami

A) via Roma (SS13) nord

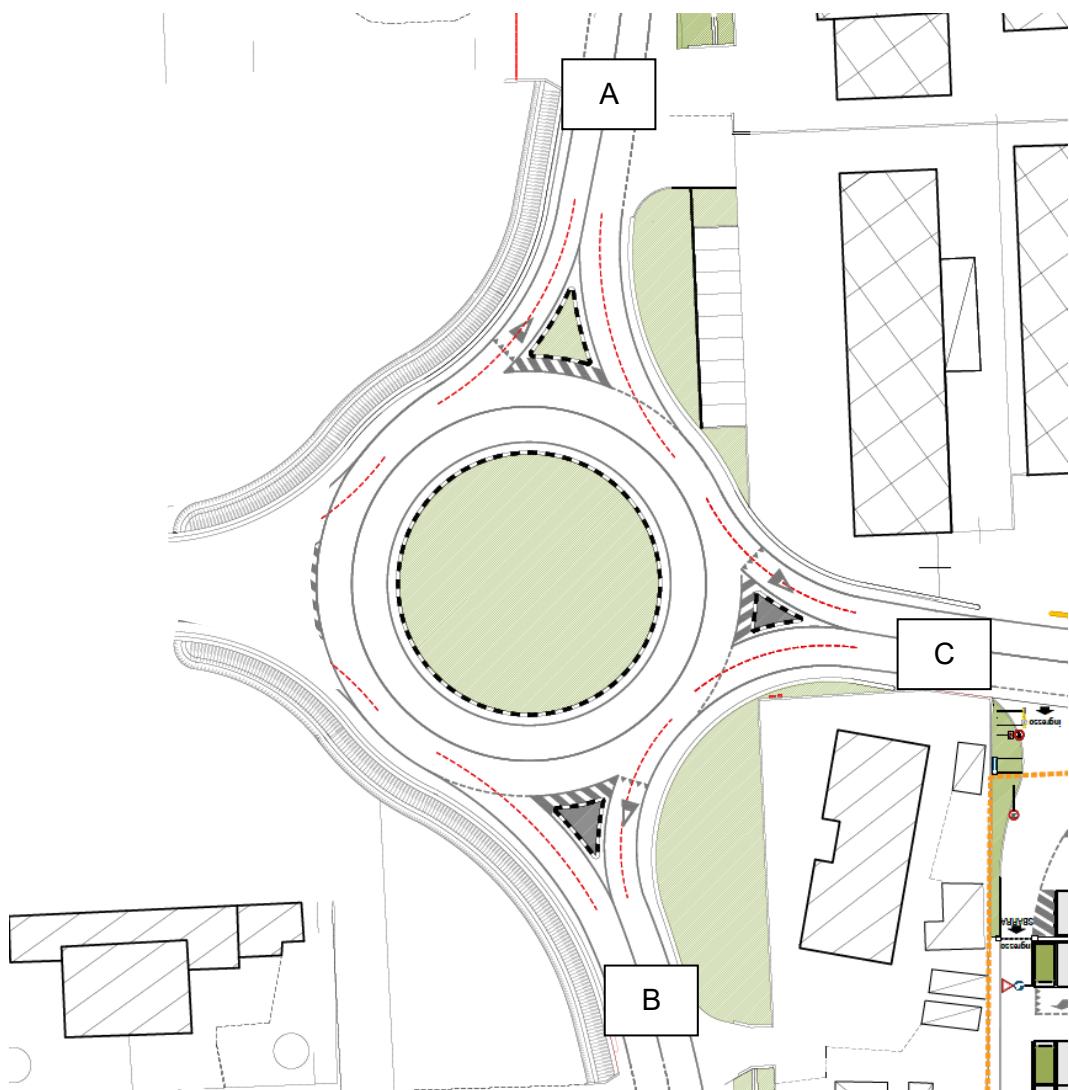
B) via Roma (SS13) sud

C) via XXV Aprile

Tipo di regolamentazione

precedenza (strada principale: via Roma)

Intersezione n. 2 (solo scenari di progetto)



Numero rami

3

Nome rami

A) via Roma (SS13) nord

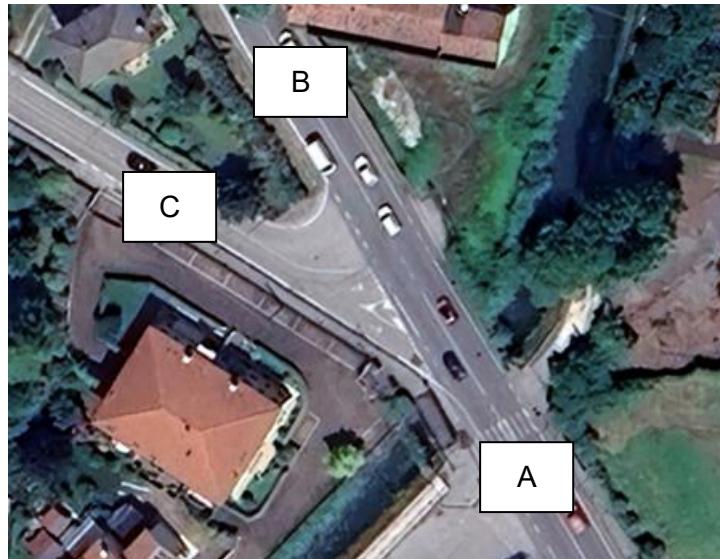
B) via Roma (SS13) sud

C) nuova bretella

Tipo di regolamentazione

rotatoria con 1 corsia in ingresso e in uscita per ramo
diametro esterno circa 50 m

Intersezione n. 3



Numero rami

3

Nome rami

A) via Roma (SS13) sud

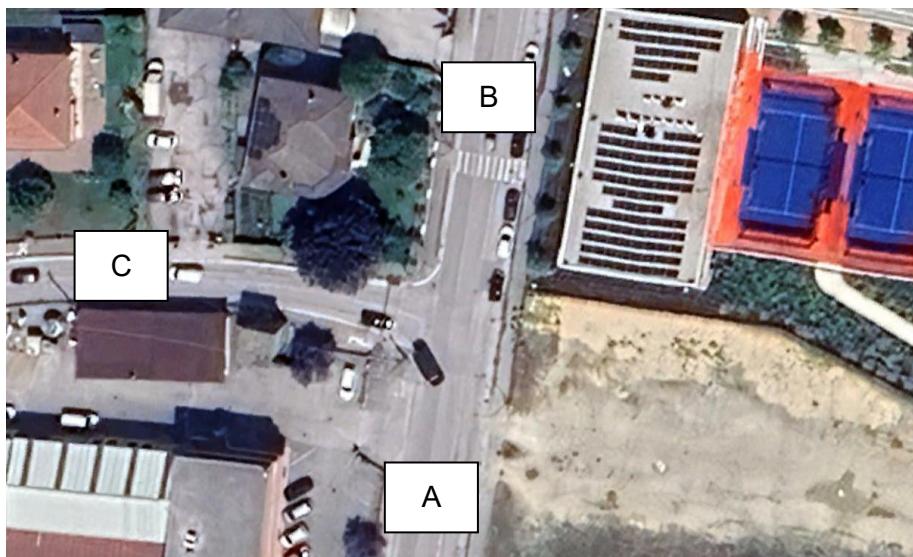
B) via Roma (SS13) nord

C) via Pastro

Tipo di regolamentazione

precedenza (strada principale: via Roma)
strada secondaria con corsie di manovra distinte

Intersezione n. 4



Numero rami

3

Nome rami

A) via Marconi sud

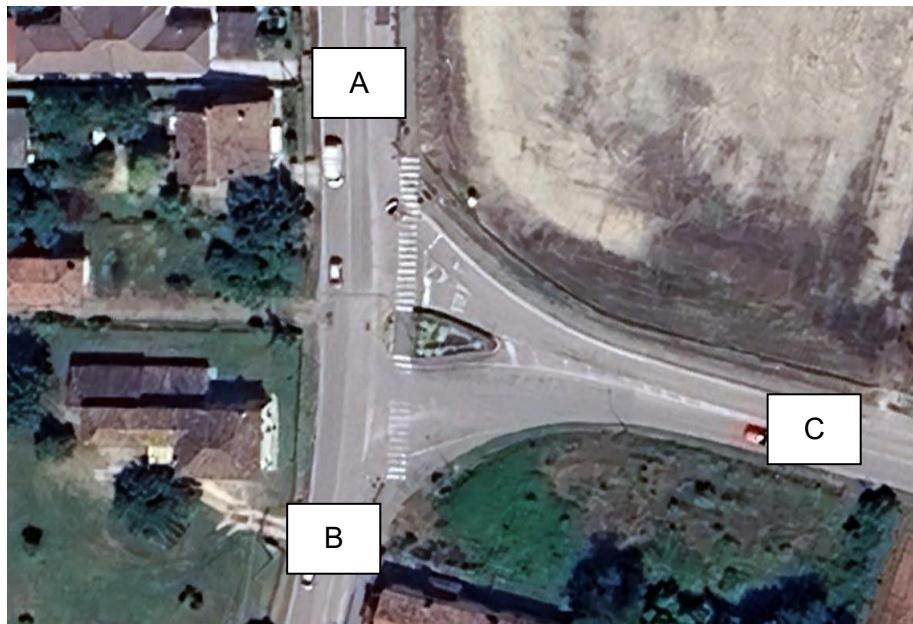
B) via Marconi nord

C) via XXV Aprile

Tipo di regolamentazione

precedenza (strada principale: via Marconi)

Intersezione n. 5



Numero rami

3

Nome rami

A) via Marconi nord

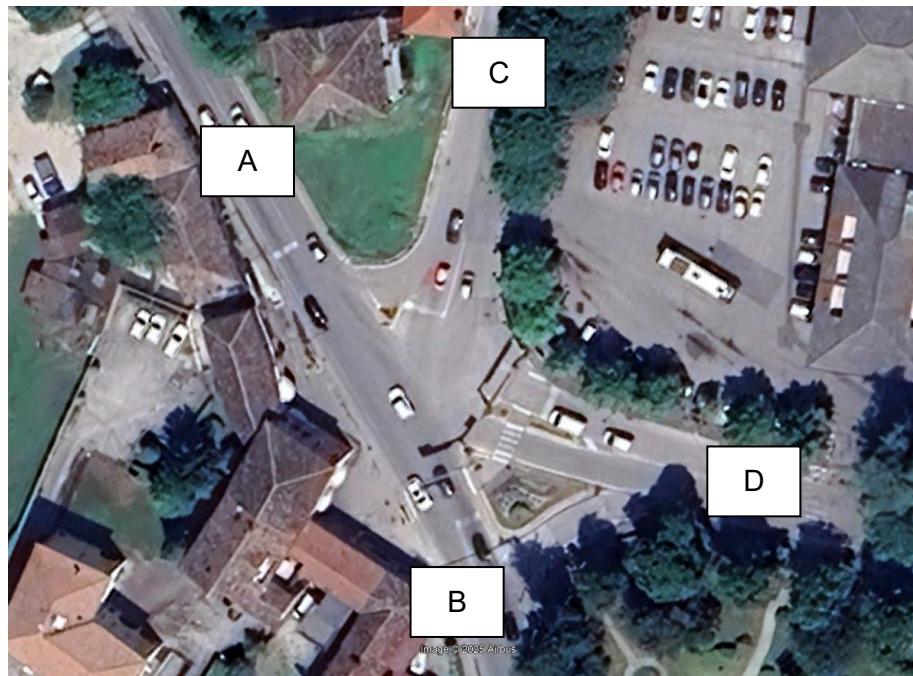
B) via Marconi sud

C) via Selghere

Tipo di regolamentazione

precedenza (strada principale: via Marconi)
strada secondaria con corsie di manovra distinte

Intersezione n. 6



Numero rami	4
Nome rami	A) via Roma (SS13) nord B) via Roma (SS13) sud C) via Marconi D) via della Libertà
Tipo di regolamentazione	impianto semaforico
Ciclo semaforico:	

1 SS13 nord	green	yellow	red	red	red	red	red	red	red	red
2 SS13 sud	green	yellow	red	red	red	red	red	red	red	red
3 via della Libertà	red	red	red	green	diagonal hatching	yellow	red	red	red	red
4 via Marconi	red	red	red	red	red	red	green	diagonal hatching	yellow	red
tempi (sec.)	90	4	1	10	20	4	1	10	20	4

 quota variabile del tempo di verde

Il comune di Villorba è dotato di Piano Generale del Traffico Urbano, approvato con DCC. 23 del 25/05/2005 e oggetto di successivi aggiornamenti.

Il Piano include la Classificazione della rete viaria (elaborato 23-07.PT.ST.EG.01.0 dall'aggiornamento del PGTU del 2023), del quale si riporta nella seguente figura lo stralcio dell'area di intervento.

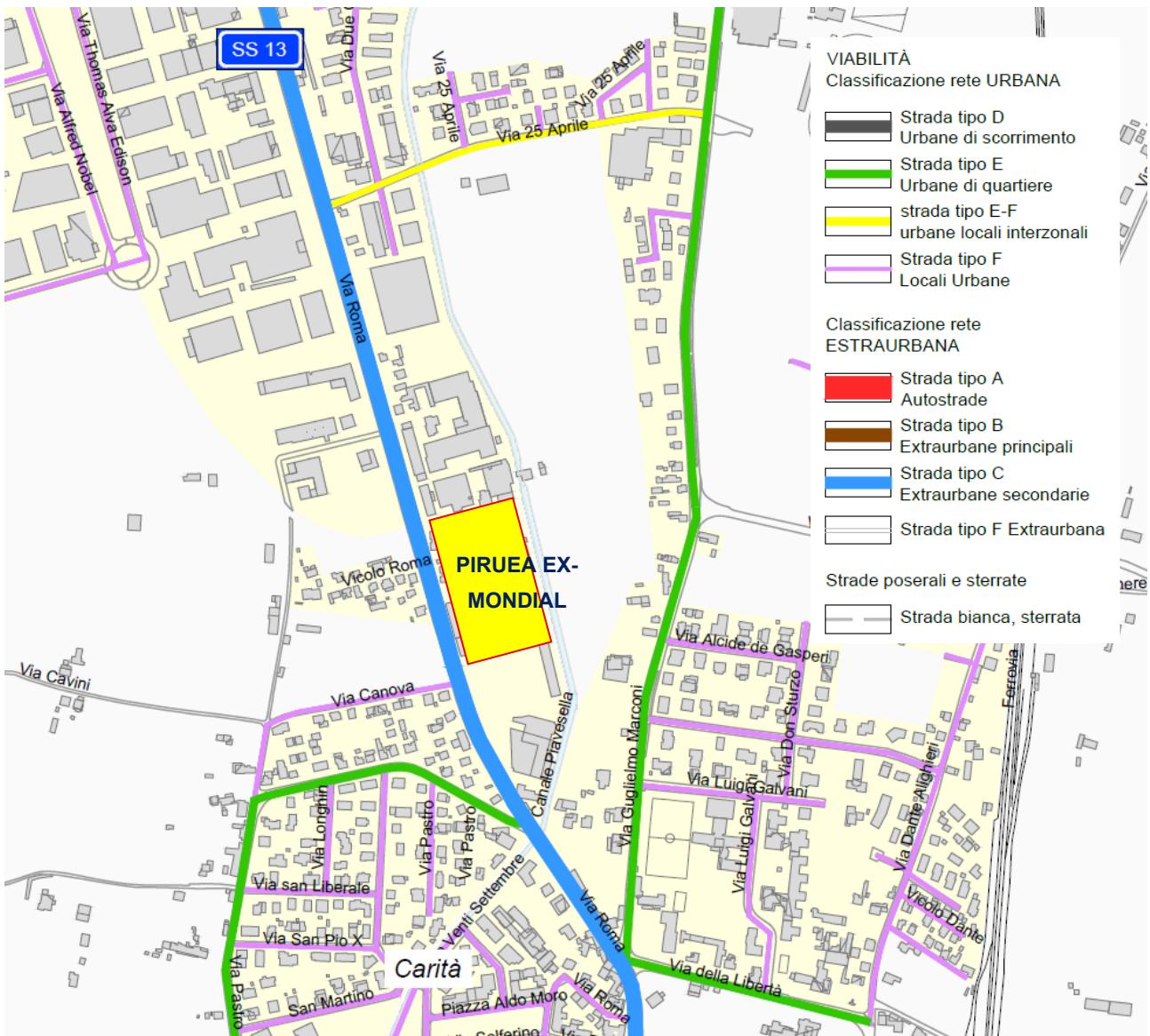


Figura 6 – stralcio classificazione della rete viaria del comune di Villorba

La viabilità oggetto di analisi risulta classificata nel seguente modo:

- ✓ via Roma (SS13) – strada tipo C extraurbana secondaria;
- ✓ via XXV Aprile – strada tipo E-F urbana locale interzonale;
- ✓ via Pastro – strada tipo E urbana di quartiere;
- ✓ via Marconi – strada tipo E urbana di quartiere;
- ✓ via della Libertà – strada tipo E urbana di quartiere.

6 ANALISI DEL TRASPORTO PUBBLICO

L'ambito è interessato dalle seguenti fermate bus:

- ✓ coppia di fermate “Canile” in via Roma a nord di via XXV Aprile – distanza dall’ambito circa 2.500 m – linee MoM 115/116/117/120/133 in direzione sud e 115/117/120 in direzione nord;
- ✓ fermata “Via 25 Aprile” in via XXV Aprile – distanza dall’ambito circa 1.700 m – linea MoM 1 in direzione est;
- ✓ coppie di fermate “Palaverde Stadio” in via Marconi a sud di via XXV Aprile – distanza dall’ambito circa 600 m – linee MoM 1 in direzione nord e 1 – 2 in direzione sud;
- ✓ fermata “Via Marconi 12” in via Marconi a nord di via Selghere – distanza dall’ambito circa 300 m – linee MoM 1/2 in direzione sud;
- ✓ fermata “Carità Capolinea” in via Nobel presso il Municipio – distanza dall’ambito circa 400 m – linee MoM 1/4;
- ✓ fermata “Carità Via Marconi” in via Marconi a nord di via Nobel – distanza dall’ambito circa 300 m – linee MoM 1/2 in direzione nord;
- ✓ coppia di fermate “Via Libertà 6a” in via della Libertà – distanza dall’ambito circa 800 m – linea MoM 4 in entrambe le direzioni;
- ✓ coppia di fermate “Carità Via Roma” in via Roma a sud di via della Libertà – distanza dall’ambito circa 2.000 m – linea MoM 1 in entrambe le direzioni;
- ✓ coppia di fermate “Carità Farmacia” in via Roma a nord di via della Libertà – distanza dall’ambito circa 700 m – linee MoM 115/116/117/120/133 in direzione sud e 115/117 – 120 in direzione nord;
- ✓ coppia di fermate “Bivio Via Longhin” in via Pastro a est di via Longhin – distanza dall’ambito circa 700 m – linea MoM 4 in entrambe le direzioni;
- ✓ coppia di fermate “Via Pastro – Bivio Via S. Liberale” in via Pastro a nord di via San Liberale – distanza dall’ambito circa 1.400 m – linea MoM 4 in entrambe le direzioni;
- ✓ coppia di fermate “Via Pastro – Scuole Elementari” in via Pastro a nord di via Solferino – distanza dall’ambito circa 2.000 m – linea MoM 4 in entrambe le direzioni.

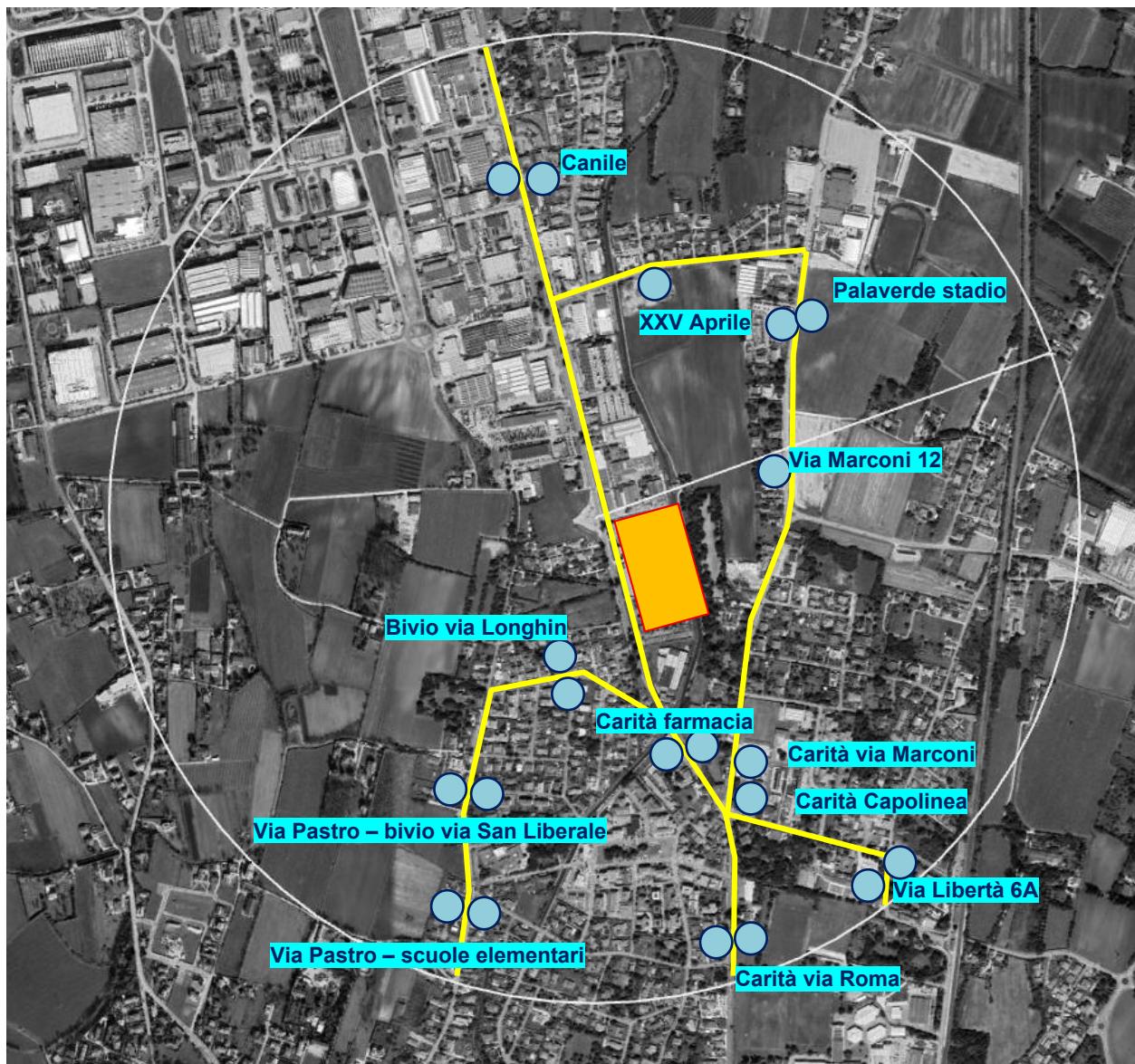


Figura 7 – rete del trasporto pubblico nel raggio di 1 km

7 ASSETTO ATTUALE DEL TRAFFICO

Nell'ambito dello studio di impatto viabilistico della Variante n. 2 al PIRUEA (Allegato al Rapporto Ambientale nell'ambito della procedura di Valutazione Ambientale Strategica, agosto 2022) sono stati condotti rilievi classificati sulla viabilità di afferenza in due giornate di venerdì 13 e sabato 14 maggio 2022 dalle 08.00 alle 20.00.

La seguente tabella riporta i flussi rilevati, classificati per quarto d'ora e tipologia di veicolo (A = autovettura; L = veicoli commerciali leggeri; P = mezzi pesanti; B = bus) afferenti al tratto di via Roma (SS13) a sud dell'intersezione con via Volta, poco a nord dell'ambito di intervento.

venerdì								
orario	direzione nord				direzione sud			
	A	L	P	B	A	L	P	B
8.00	8.15	234	22	10	1	173	14	15
8.15	8.30	248	24	11	1	214	20	18
8.30	8.45	227	21	13	0	266	17	13
8.45	9.00	181	19	14	1	202	14	17
9.00	9.15	181	16	16	0	156	18	12
9.15	9.30	164	16	17	2	181	15	10
9.30	9.45	144	28	10	1	163	22	14
9.45	10.00	164	21	18	1	123	18	14
10.00	10.15	135	23	12	0	145	22	13
10.15	10.30	173	24	19	1	159	27	11
10.30	10.45	164	21	24	0	152	15	13
10.45	11.00	148	21	23	0	142	19	14
11.00	11.15	131	21	21	0	130	22	14
11.15	11.30	157	26	17	2	140	14	14
11.30	11.45	160	40	15	1	148	29	10
11.45	12.00	147	21	18	1	138	18	10
12.00	12.15	154	16	7	0	176	11	11
12.15	12.30	163	20	13	1	131	20	9
12.30	12.45	180	15	8	1	183	14	8
12.45	13.00	190	17	8	2	144	11	9
13.00	13.15	153	16	8	2	151	11	7
13.15	13.30	155	15	6	1	138	9	16
13.30	13.45	164	16	9	1	139	17	12
13.45	14.00	169	17	10	0	138	21	11
14.00	14.15	173	17	11	0	138	24	8
14.15	14.30	204	19	17	2	137	24	17
14.30	14.45	173	22	8	0	174	18	17
14.45	15.00	166	28	4	1	141	21	16
15.00	15.15	156	21	10	1	125	26	9
15.15	15.30	163	24	12	1	139	23	3
15.30	15.45	170	18	11	0	151	20	14
15.45	16.00	146	21	11	2	159	21	12
								1

	Progetto	P.I.R.U.E.A. ex-Mondial	23 / 54
	Elaborato	SIV PIRUEA ex-Mondial Villorba TV	
	Revisione	00	

16.00	16.15	169	26	10	0	152	24	11	0
16.15	16.30	163	34	8	1	153	26	12	2
16.30	16.45	168	25	19	1	166	24	9	2
16.45	17.00	204	17	8	1	166	33	13	0
17.00	17.15	236	24	9	0	207	28	6	0
17.15	17.30	215	24	7	0	209	23	8	0
17.30	17.45	194	24	4	0	209	17	8	0
17.45	18.00	229	18	5	1	238	10	1	0
18.00	18.15	220	26	4	0	248	15	4	1
18.15	18.30	211	24	6	1	192	13	1	1
18.30	18.45	194	7	1	0	230	9	4	1
18.45	19.00	184	11	2	1	198	5	1	1
19.00	19.15	186	9	2	0	189	5	1	1
19.15	19.30	166	8	0	1	176	6	0	1
19.30	19.45	173	3	0	0	150	3	0	1
19.45	20.00	170	7	1	1	167	6	1	1

Tabella 7 – rilievo 8-20 su via Roma, venerdì

sabato									
orario	direzione nord				direzione sud				
	A	L	P	B	A	L	P	B	
8.00	8.15	130	17	1	1	88	14	0	1
8.15	8.30	132	7	2	1	125	14	1	2
8.30	8.45	91	12	4	0	156	5	2	1
8.45	9.00	132	8	0	1	145	5	2	1
9.00	9.15	135	8	1	0	128	4	2	0
9.15	9.30	149	10	3	1	135	9	3	2
9.30	9.45	173	9	4	0	138	9	3	0
9.45	10.00	156	7	0	2	142	8	3	2
10.00	10.15	166	18	2	0	165	6	0	0
10.15	10.30	175	15	3	0	176	8	2	1
10.30	10.45	183	11	3	0	186	9	2	1
10.45	11.00	199	12	1	1	159	8	1	2
11.00	11.15	168	11	1	0	153	7	0	0
11.15	11.30	195	12	1	2	176	7	1	1
11.30	11.45	159	8	2	1	166	4	2	0
11.45	12.00	181	10	1	1	159	10	1	1
12.00	12.15	184	7	1	0	162	7	0	1
12.15	12.30	210	17	0	1	182	9	0	1
12.30	12.45	149	4	1	1	172	5	0	0
12.45	13.00	153	6	1	3	138	8	1	1
13.00	13.15	155	7	1	0	140	2	1	1
13.15	13.30	142	4	0	1	112	3	0	2
13.30	13.45	132	5	1	1	117	3	0	2
13.45	14.00	127	5	2	1	119	3	0	2
14.00	14.15	122	5	2	1	121	3	0	2

14.15	14.30	129	12	0	0	105	2	0	2
14.30	14.45	134	5	1	1	140	3	0	0
14.45	15.00	133	6	1	1	138	4	1	2
15.00	15.15	163	6	0	0	152	3	0	0
15.15	15.30	149	4	0	1	135	1	0	1
15.30	15.45	146	9	0	0	170	1	0	2
15.45	16.00	151	4	1	1	156	2	1	1
16.00	16.15	152	5	1	0	159	4	0	0
16.15	16.30	157	2	0	1	159	9	0	2
16.30	16.45	173	1	0	0	184	3	0	0
16.45	17.00	169	5	0	2	174	6	0	0
17.00	17.15	176	5	0	0	176	1	0	1
17.15	17.30	200	7	0	1	158	8	0	1
17.30	17.45	197	7	0	1	164	6	0	1
17.45	18.00	194	6	0	1	169	4	0	1
18.00	18.15	183	1	0	0	183	5	0	0
18.15	18.30	178	5	0	1	163	2	0	2
18.30	18.45	189	4	0	0	165	5	0	0
18.45	19.00	179	8	0	1	178	2	0	2
19.00	19.15	203	4	0	0	187	4	0	0
19.15	19.30	145	0	0	1	140	2	0	2
19.30	19.45	176	1	0	2	177	2	0	0
19.45	20.00	178	0	0	0	173	1	0	1

Tabella 8 – rilievo 8-20 su via Roma, sabato

In totale sono transitati 10.004 veicoli in direzione Conegliano Veneto e 9.414 veicoli in direzione Treviso nella giornata di venerdì e 8.171 veicoli in direzione Conegliano Veneto e 7.692 veicoli in direzione Treviso nella giornata di sabato. I mezzi pesanti rappresentano il 5,4% dei transiti del venerdì e l'1,0% dei transiti del sabato. Le ore di punta sono le seguenti (i valori fanno riferimento alla somma dei transiti nelle due direzioni in termini di veicoli equivalenti con coefficiente auto = 1, commerciali leggeri = 1,5, mezzi pesanti = 2 e bus = 2):

- ✓ venerdì 8:00 – 9:00 con 3.029 veicoli equivalenti;
- ✓ venerdì 17:00 – 18:00 con 2.903 veicoli equivalenti;
- ✓ sabato 10:30 – 11:30 con 2.286 veicoli equivalenti;
- ✓ sabato 17:15 – 18:15 con 2.288 veicoli equivalenti.

Come risulta dalla seguente tabella, la situazione di picco in termini di sommatoria di traffico esistente e traffico indotto, oggetto di verifica, è il venerdì dalle 17:00 alle 18:00. Le verifiche alle intersezioni, pertanto, riguardano tale ora di punta.

giorno	ora di punta	attuale	indotto	futuro
venerdì	8.00 9.00	3.029	305	3.334
venerdì	17.00 18.00	2.903	477	3.380
sabato	10.30 11.30	2.286	636	2.922
sabato	17.15 18.15	2.288	636	2.924

Tabella 9 – identificazione ora di punta oggetto di verifica

Al fine di ricostruire in dettaglio le manovre alle intersezioni oggetto di verifica nell'ora di punta identificata, sono stati condotti rilievi manuali nella giornata di venerdì 12/09/2025.

Si riportano di seguito le matrici origine/destinazione delle 6 intersezioni oggetto di verifica, afferenti all'orario 17:00-18:00 di venerdì 12/09/2025. I flussi delle manovre sono ripartiti tra veicoli “leggieri” (autovetture e veicoli commerciali leggeri) e veicoli “pesanti” (veicoli commerciali pesanti e autobus).

INTERSEZIONE 1					INTERSEZIONE 2					INTERSEZIONE 3				
VEICOLI LEGGERI					VEICOLI LEGGERI					VEICOLI LEGGERI				
	A	B	C	tot		A	B	C	tot		A	B	C	tot
A	0	615	18	633	A	0	633	0	633	A	0	659	91	750
B	701	0	230	931	B	750	0	0	750	B	547	0	46	593
C	49	163	0	212	C	0	0	0	0	C	86	81	0	167
tot	750	778	248	1.776	tot	750	633	0	1.383	tot	633	740	137	1.510
VEICOLI PESANTI					VEICOLI PESANTI					VEICOLI PESANTI				
	A	B	C	tot		A	B	C	tot		A	B	C	tot
A	0	25	0	25	A	0	25	0	25	A	0	31	0	31
B	31	0	4	35	B	31	0	0	31	B	25	0	2	27
C	0	1	0	1	C	0	0	0	0	C	0	3	0	3
tot	31	26	4	61	tot	31	25	0	56	tot	25	34	2	61
TOTALE VEICOLI					TOTALE VEICOLI					TOTALE VEICOLI				
	A	B	C	tot		A	B	C	tot		A	B	C	tot
A	0	640	18	658	A	0	658	0	658	A	0	690	91	781
B	732	0	234	966	B	781	0	0	781	B	572	0	48	620
C	49	164	0	213	C	0	0	0	0	C	86	84	0	170
tot	781	804	252	1.837	tot	781	658	0	1.439	tot	658	774	139	1.571
TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI					TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI					TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI				
	A	B	C	tot		A	B	C	tot		A	B	C	tot
A	0	665	18	683	A	0	683	0	683	A	0	721	91	812
B	763	0	238	1.001	B	812	0	0	812	B	597	0	50	647
C	49	165	0	214	C	0	0	0	0	C	86	87	0	173
tot	812	830	256	1.898	tot	812	683	0	1.495	tot	683	808	141	1.632

A SS13 sud
B SS13 nord
C via XXV Aprile

A SS13 sud
B SS13 nord
C nuova viabilità

A SS13 nord
B SS13 sud
C via Pastro

Tabella 10 – matrici origine/destinazione intersezioni 1-2-3 (venerdì 12/09/2025 17:00-18:00)

INTERSEZIONE 4				
----------------	--	--	--	--

VEICOLI LEGGERI				
	A	B	C	tot
A	0	195	61	256
B	175	0	147	322
C	63	190	0	253
tot	238	385	208	831

INTERSEZIONE 5				
----------------	--	--	--	--

VEICOLI LEGGERI				
	A	B	C	tot
A	0	212	49	261
B	146	0	239	385
C	110	110	0	220
tot	256	322	288	866

INTERSEZIONE 6					
----------------	--	--	--	--	--

VEICOLI LEGGERI					
	A	B	C	D	tot
A	0	537	134	69	740
B	424	0	50	176	650
C	134	46	0	12	192
D	35	181	14	0	230
tot	593	764	198	257	1.812

VEICOLI PESANTI				
	A	B	C	tot
A	0	0	0	0
B	4	0	1	5
C	0	4	0	4
tot	4	4	1	9

VEICOLI PESANTI				
	A	B	C	tot
A	0	4	1	5
B	4	0	0	4
C	0	1	0	1
tot	4	5	1	10

VEICOLI PESANTI					
	A	B	C	D	tot
A	0	34	0	0	34
B	27	0	0	5	32
C	0	0	0	0	0
D	0	4	0	0	4
tot	27	38	0	5	70

TOTALE VEICOLI				
	A	B	C	tot
A	0	195	61	256
B	179	0	148	327
C	63	194	0	257
tot	242	389	209	840

TOTALE VEICOLI				
	A	B	C	tot
A	0	216	50	266
B	150	0	239	389
C	110	111	0	221
tot	260	327	289	876

TOTALE VEICOLI					
	A	B	C	D	tot
A	0	571	134	69	774
B	451	0	50	181	682
C	134	46	0	12	192
D	35	185	14	0	234
tot	620	802	198	262	1.882

TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI				
	A	B	C	tot
A	0	195	61	256
B	183	0	149	332
C	63	198	0	261
tot	246	393	210	849

TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI				
	A	B	C	tot
A	0	220	51	271
B	154	0	239	393
C	110	112	0	222
tot	264	332	290	886

TOTALE VEICOLI EQUIVALENTE					
	A	B	C	D	tot
A	0	605	134	69	808
B	478	0	50	186	714
C	134	46	0	12	192
D	35	189	14	0	238
tot	647	840	198	267	1.952

A via Marconi nord
 B via Marconi sud
 C via XXV Aprile

A via Marconi sud
 B via Marconi nord
 C via Selghere

A SS13 nord
 B SS13 sud
 C via della Libertà
 D via Marconi

Tabella 11 – matrici origine/destinazione intersezioni 4-5-6 (venerdì 12/09/2025 17:00-18:00)

8 SOLUZIONI VIARIE PROPOSTE

Il PIRUEA prevede la realizzazione di una viabilità pubblica a nord dell'ambito collegata a via Roma (SS13) attraverso una rotatoria di progetto e un tronco viario più a sud che separa la zona commerciale dalla zona residenziale ed è interessata dall'obbligo di svolta a destra.

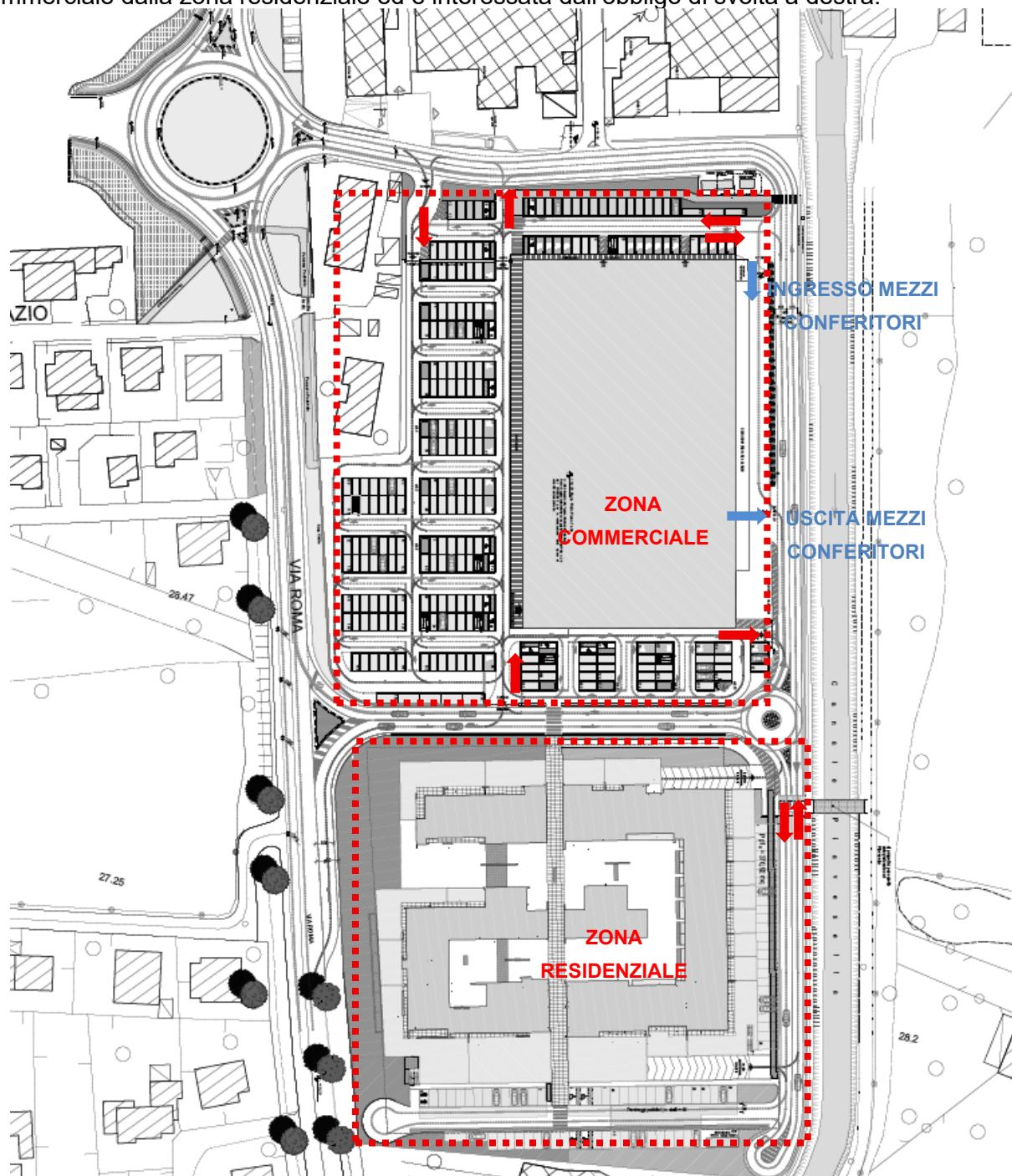


Figura 8 – planimetria di progetto, Scenario 1

Il tratto nord costituisce il tronco est della prevista bretella di collegamento tra via Roma e via Marconi. Poiché non è ancora certa la data di realizzazione della porzione ovest della bretella, sono stati ricostruiti per la situazione futura due scenari di progetto, uno senza il completamento della bretella e uno con tale completamento, comprensivo della realizzazione di una rotatoria nel punto di connessione con via Marconi, in corrispondenza dell'intersezione con via Selghere.

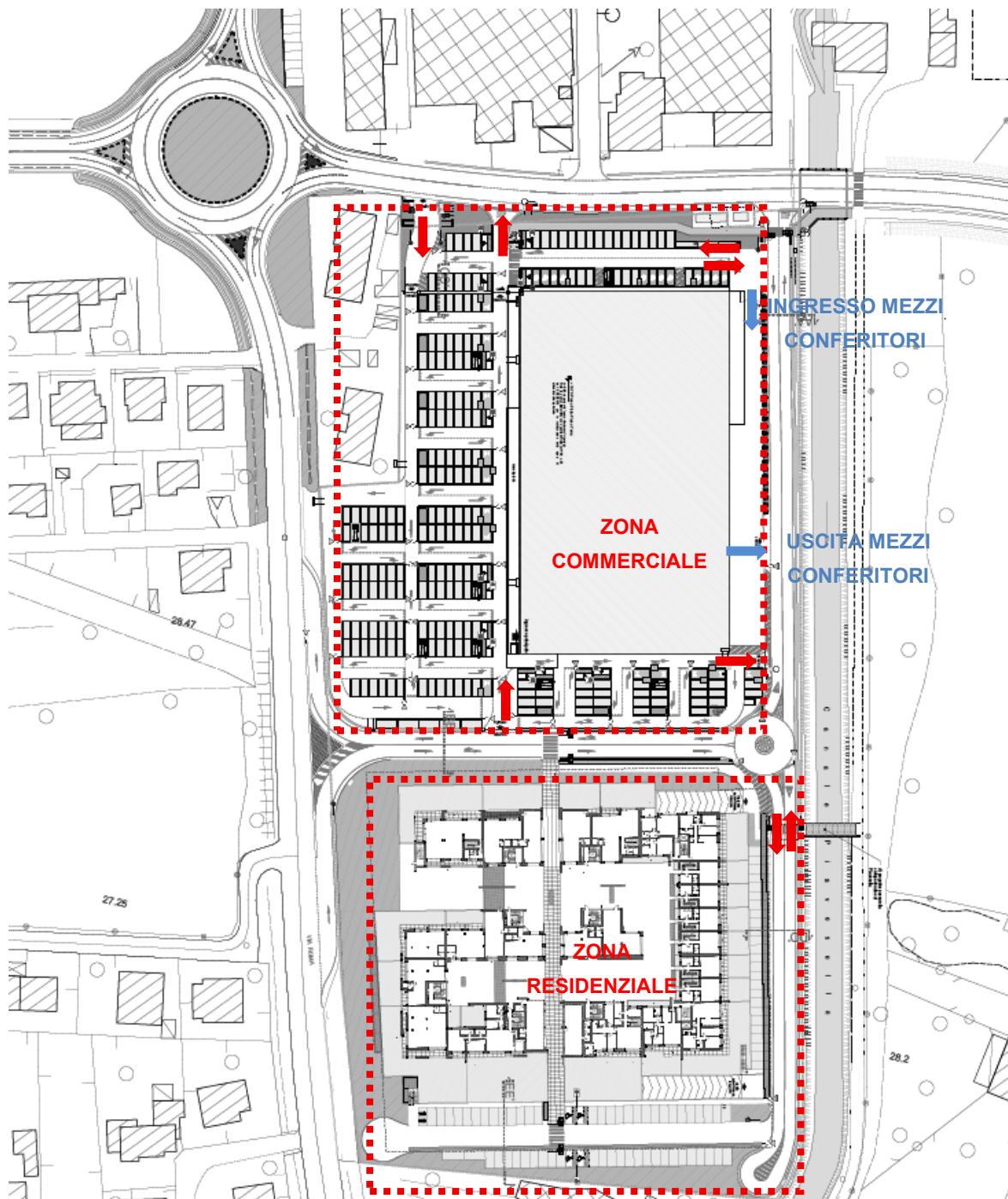


Figura 9 – planimetria di progetto, Scenario 2

9 VERIFICA FUNZIONALE DELLA RETE VIARIA

È stata confrontata la situazione attuale di traffico con la stima di quella futura attraverso la verifica del **Livello di Servizio (LoS – Level of Service)**, indicatore della qualità del flusso veicolare e del confort.

Secondo la classificazione impiegata nel testo di riferimento *Highway Capacity Manual* (edito dal *National Academy of Sciences*, USA), i Livelli di Servizio sono distinti da sei lettere, da A a F, in ordine decrescente di qualità di circolazione, e vengono delimitati da particolari valori dei parametri velocità, densità veicolare e confort.

I limiti di separazione A-B, D-E ed E-F segnano, rispettivamente, il passaggio del deflusso da libero a stabile, da stabile ad instabile e da instabile a forzato. In generale, per strade a flusso ininterrotto, le condizioni di marcia dei veicoli ai vari Livelli di Servizio sono definibili come segue:

- A) gli utenti non subiscono interferenze (confort notevole);
- B) comincia a essere avvertita una maggiore densità (confort discreto);

C) la libertà di marcia dei singoli veicoli è significativamente influenzata dalle mutue interferenze, che limitano la scelta delle velocità e le manovre all'interno della corrente; (confort modesto);

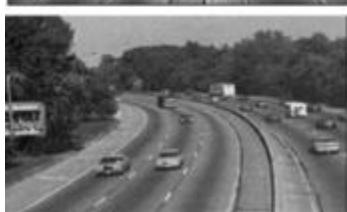
D) il traffico è caratterizzato da alte densità ma ancora da stabilità di deflusso, velocità e libertà di manovra sono fortemente condizionate (confort basso);

E) le condizioni di deflusso comprendono come limite inferiore la capacità massima, le velocità medie dei singoli veicoli sono modeste (confort bassissimo);

F) la domanda di traffico supera la capacità e il flusso è forzato, si creano code di lunghezza crescente e le velocità sono bassissime (confort inesistente).



Level A



Level B



Level C



Level D



Level E



Level F

Figura 10 – rappresentazione visiva dei Livelli di Servizio

La realizzazione del PIRUEA influirà sui flussi veicolari esistenti in due modi:

- ✓ la nuova strada di progetto costituirà un'alternativa agli attuali itinerari in termini di risparmio di distanza o di tempo; si tratta di una componente di attraversamento senza relazioni dirette con gli insediamenti del PIRUEA (traffico di attraversamento deviato);
- ✓ una quota del traffico attratto e generato dal PIRUEA, per la componente commerciale, sarà costituita da spostamenti attuali "catturati" (componente di pass-by).

Riguardo al traffico di attraversamento deviato, si prevede che la strada di progetto attirerà i flussi su via Roma nelle due direzioni.

9.1 Distribuzione per direttrice del nuovo traffico indotto

I nuovi spostamenti attratti e generati, al netto del traffico esistente catturato dalle attività commerciali (componente di pass-by, vedi paragrafo precedente), sono stati attribuiti alle strade di accesso all'ambito in proporzione ai loro flussi veicolari giornalieri.

diretrice	%
SS13 nord	38%
SS13 sud	32%
via della Libertà	8%
via Selghere	11%
via Marconi nord	11%
totale	100%

Tabella 12 – ripartizione percentuale dei nuovi flussi per direttrice

diretrice	commerciale / somministrazione				residenziale	
	catturato		nuovo		nuovo	
	in	out	in	out	in	out
SS13 nord	25	25	83	83	8	5
SS13 sud	22	22	70	70	8	5
via della Libertà	6	6	18	18	2	1
via Selghere	8	8	24	24	3	2
via Marconi nord	8	8	24	24	3	2
TOTALE	69	69	219	219	24	15

Tabella 13 – ripartizione del traffico indotto per direttrice

Il traffico indotto dalla zona commerciale e dalla zona residenziale è stato ripartito sulla rete viaria secondo gli itinerari di ingresso e di uscita rappresentati nelle seguenti figure.

9.2 Ricostruzione degli scenari di progetto

Le seguenti tabelle riportano la ricostruzione dei flussi veicolari alle intersezioni oggetto di verifica nello Scenario 1 (senza realizzazione della bretella tra via Roma e via Marconi) e nello Scenario 2 (con realizzazione della bretella).

INTERSEZIONE 1					INTERSEZIONE 2					INTERSEZIONE 3				
VEICOLI LEGGERI					VEICOLI LEGGERI					VEICOLI LEGGERI				
	A	B	C	tot		A	B	C	tot		A	B	C	tot
A	0	703	71	774	A	6	573	0	579	A	0	753	91	844
B	792	0	230	1.022	B	681	0	160	841	B	699	0	46	745
C	49	163	0	212	C	157	200	0	357	C	86	81	0	167
tot	841	866	301	2.008	tot	844	773	160	1.777	tot	785	834	137	1.756
VEICOLI PESANTI					VEICOLI PESANTI					VEICOLI PESANTI				
	A	B	C	tot		A	B	C	tot		A	B	C	tot
A	0	25	0	25	A	0	25	0	25	A	0	31	0	31
B	31	0	4	35	B	31	0	0	31	B	25	0	2	27
C	0	1	0	1	C	0	0	0	0	C	0	3	0	3
tot	31	26	4	61	tot	31	25	0	56	tot	25	34	2	61
TOTALE VEICOLI					TOTALE VEICOLI					TOTALE VEICOLI				
	A	B	C	tot		A	B	C	tot		A	B	C	tot
A	0	728	71	799	A	6	598	0	604	A	0	784	91	875
B	823	0	234	1.057	B	712	0	160	872	B	724	0	48	772
C	49	164	0	213	C	157	200	0	357	C	86	84	0	170
tot	872	892	305	2.069	tot	875	798	160	1.833	tot	810	868	139	1.817
TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI					TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI					TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI				
	A	B	C	tot		A	B	C	tot		A	B	C	tot
A	0	753	71	824	A	6	623	0	629	A	0	815	91	906
B	854	0	238	1.092	B	743	0	160	903	B	749	0	50	799
C	49	165	0	214	C	157	200	0	357	C	86	87	0	173
tot	903	918	309	2.130	tot	906	823	160	1.889	tot	835	902	141	1.878

A SS13 sud
B SS13 nord
C via XXV Aprile

A SS13 sud
B SS13 nord
C nuova viabilità

A SS13 nord
B SS13 sud
C via Pastro

Tabella 14 – matrici origine/destinazione intersezioni 1-2-3 Scenario di progetto 1

INTERSEZIONE 4

VEICOLI LEGGERI				
	A	B	C	tot
A	0	222	61	283
B	177	0	147	324
C	90	216	0	306
tot	267	438	208	913

INTERSEZIONE 5

VEICOLI LEGGERI				
	A	B	C	tot
A	0	212	49	261
B	173	0	265	438
C	137	110	0	247
tot	310	322	314	946

INTERSEZIONE 6

VEICOLI LEGGERI					
	A	B	C	D	tot
A	0	612	153	69	834
B	502	0	50	176	728
C	154	46	0	12	212
D	44	181	14	0	239
tot	700	839	217	257	2.013

VEICOLI PESANTI

	A	B	C	tot
A	0	0	0	0
B	4	0	1	5
C	0	4	0	4
tot	4	4	1	9

VEICOLI PESANTI

	A	B	C	tot
A	0	4	1	5
B	4	0	0	4
C	0	1	0	1
tot	4	5	1	10

VEICOLI PESANTI

	A	B	C	D	tot
A	0	34	0	0	34
B	27	0	0	5	32
C	0	0	0	0	0
D	0	4	0	0	4
tot	27	38	0	5	70

TOTALE VEICOLI

	A	B	C	tot
A	0	222	61	283
B	181	0	148	329
C	90	220	0	310
tot	271	442	209	922

TOTALE VEICOLI

	A	B	C	tot
A	0	216	50	266
B	177	0	265	442
C	137	111	0	248
tot	314	327	315	956

TOTALE VEICOLI

	A	B	C	D	tot
A	0	646	153	69	868
B	529	0	50	181	760
C	154	46	0	12	212
D	44	185	14	0	243
tot	727	877	217	262	2.083

TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI

	A	B	C	tot
A	0	222	61	283
B	185	0	149	334
C	90	224	0	314
tot	275	446	210	931

TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI

	A	B	C	tot
A	0	220	51	271
B	181	0	265	446
C	137	112	0	249
tot	318	332	316	966

TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI

	A	B	C	D	tot
A	0	680	153	69	902
B	556	0	50	186	792
C	154	46	0	12	212
D	44	189	14	0	247
tot	754	915	217	267	2.153

- A via Marconi nord
- B via Marconi sud
- C via XXV Aprile

- A via Marconi sud
- B via Marconi nord
- C via Selghere

- A SS13 nord
- B SS13 sud
- C via della Libertà
- D via Marconi

Tabella 15 – matrici origine/destinazione intersezioni 4-5-6 Scenario di progetto 1

INTERSEZIONE 1

VEICOLI LEGGERI				
	A	B	C	tot
A	0	850	18	868
B	963	0	59	1.022
C	49	16	0	65
tot	1.012	866	77	1.955

INTERSEZIONE 2

VEICOLI LEGGERI				
	A	B	C	tot
A	6	569	0	575
B	681	0	331	1.012
C	157	299	0	456
tot	844	868	331	2.043

INTERSEZIONE 3

VEICOLI LEGGERI				
	A	B	C	tot
A	0	671	91	762
B	645	0	46	691
C	86	81	0	167
tot	731	752	137	1.620

VEICOLI PESANTI				
	A	B	C	tot
A	0	26	0	26
B	31	0	4	35
C	0	0	0	0
tot	31	26	4	61

VEICOLI PESANTI				
	A	B	C	tot
A	0	25	0	25
B	31	0	0	31
C	0	1	0	1
tot	31	26	0	57

VEICOLI PESANTI				
	A	B	C	tot
A	0	31	0	31
B	25	0	2	27
C	0	3	0	3
tot	25	34	2	61

TOTALE VEICOLI				
	A	B	C	tot
A	0	876	18	894
B	994	0	63	1.057
C	49	16	0	65
tot	1.043	892	81	2.016

TOTALE VEICOLI				
	A	B	C	tot
A	6	594	0	600
B	712	0	331	1.043
C	157	300	0	457
tot	875	894	331	2.100

TOTALE VEICOLI				
	A	B	C	tot
A	0	702	91	793
B	670	0	48	718
C	86	84	0	170
tot	756	786	139	1.681

TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI				
	A	B	C	tot
A	0	902	18	920
B	1.025	0	67	1.092
C	49	16	0	65
tot	1.074	918	85	2.077

TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI				
	A	B	C	tot
A	6	619	0	625
B	743	0	331	1.074
C	157	301	0	458
tot	906	920	331	2.157

TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI				
	A	B	C	tot
A	0	733	91	824
B	695	0	50	745
C	86	87	0	173
tot	781	820	141	1.742

A SS13 sud
 B SS13 nord
 C via XXV Aprile

A SS13 sud
 B SS13 nord
 C nuova viabilità

A SS13 nord
 B SS13 sud
 C via Pastro

Tabella 16 – matrici origine/destinazione intersezioni 1-2-3 Scenario di progetto 2

INTERSEZIONE 4

VEICOLI LEGGERI				
	A	B	C	tot
A	0	222	61	283
B	201	0	0	201
C	63	19	0	82
tot	264	241	61	566

INTERSEZIONE 5

VEICOLI LEGGERI					
	A	B	C	D	tot
A	0	27	146	239	412
B	26	0	0	197	223
C	212	0	0	49	261
D	110	174	110	0	394
tot	348	201	256	485	1.290

INTERSEZIONE 6

VEICOLI LEGGERI					
	A	B	C	D	tot
A	0	612	153	69	834
B	502	0	50	176	728
C	154	46	0	12	212
D	35	181	14	0	230
tot	691	839	217	257	2.004

VEICOLI PESANTI				
	A	B	C	tot
A	0	0	0	0
B	4	0	0	4
C	0	4	0	4
tot	4	4	0	8

VEICOLI PESANTI					
	A	B	C	D	tot
A	0	0	4	0	4
B	0	0	0	0	0
C	4	0	0	1	5
D	1	1	1	0	3
tot	5	1	5	1	12

TOTALE VEICOLI				
	A	B	C	tot
A	0	222	61	283
B	205	0	0	205
C	63	23	0	86
tot	268	245	61	574

TOTALE VEICOLI					
	A	B	C	D	tot
A	0	27	150	239	416
B	26	0	0	197	223
C	216	0	0	50	266
D	111	175	111	0	397
tot	353	202	261	486	1.302

TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI				
	A	B	C	tot
A	0	222	61	283
B	209	0	0	209
C	63	27	0	90
tot	272	249	61	582

TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI					
	A	B	C	D	tot
A	0	27	154	239	420
B	26	0	0	197	223
C	220	0	0	51	271
D	112	176	112	0	400
tot	358	203	266	487	1.314

TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI					
	A	B	C	D	tot
A	0	680	153	69	902
B	556	0	50	186	792
C	154	46	0	12	212
D	35	189	14	0	238
tot	745	915	217	267	2.144

A via Marconi nord
 B via Marconi sud
 C via XXV Aprile

A via Marconi nord
 B strada di progetto
 C via Marconi sud
 D via Selghere

A SS13 nord
 B SS13 sud
 C via della Libertà
 D via Marconi

Tabella 17 – matrici origine/destinazione intersezioni 4-5-6 Scenario di progetto 2

9.3 Esito delle verifiche

Si rimanda all'Appendice alla fine del documento per il dettaglio delle verifiche. Le seguenti tabelle riportano il confronto dei Livelli di Servizio nei tre scenari (attuale, di progetto 1 senza bretella fino a via Marconi e di progetto 2 con bretella) per la rete stradale oggetto di analisi.

intersezione	ramo	ritardo (sec)			LOS		
		stato attuale	scenario 1	scenario 2	stato attuale	scenario 1	scenario 2
SS13 - via XXV Aprile	SS13 nord	10,2	11,1	10,3	B	B	B
	via XXV Aprile	27,6	32,3	34,5	D	D	D
SS13 - nuova viabilità	SS13 nord		7,9	9,1		A	A
	SS13 sud		15,2	24,6		C	C
	nuova viabilità		6,3	8,6		A	A
SS13 - via Pastro	SS13 sud	9,6	10,0	9,7	A	B	A
	via Pastro svolta sx	28,8	34,8	30,1	D	D	D
	via Pastro svolta dx	15,8	17,7	16,0	C	C	C
via Marconi - via XXV	via Marconi sud	8,1	8,2	7,8	A	A	A
	via XXV Aprile	11,5	12,4	11,9	B	B	B
via Marconi - via Selghere	via Marconi nord	8,4	8,4	4,8	A	A	A
	via Selghere svolta sx	16,4	18,8		C	C	
	via Selghere svolta dx	10,2	10,2		B	B	
	via Selghere (rotatoria)			4,8			A
	nuova viabilità			4,2			A
	via Marconi sud			4,4			A
SS13 - via della Libertà	SS13 nord	25,3	27,4	27,4	C	C	C
	via Marconi	54,6	52,3	52,3	D	D	D
	SS13 sud	24,0	25,5	25,5	C	C	C
	via della Libertà	53,2	53,5	53,2	D	D	D

Tabella 18 – verifica dei Livelli di Servizio della rete viaria (ora di punta del venerdì sera)

10 CONCLUSIONI

Sono state verificate le condizioni di deflusso della rete viaria oggetto di analisi (entro 1km di raggio dall'ambito di intervento) nella situazione attuale e nello scenario di progetto (comprensivo della Zona Commerciale e della Zona Residenziale) durante l'ora di punta della sera del venerdì feriale. Le situazioni analizzate e verificate sono quelle che hanno le combinazioni più gravose in termini di sommatoria del traffico esistente e di quello indotto dal PIRUEA ex-Mondial.

I risultati di sintesi sono i seguenti:

- ✓ il traffico veicolare addizionale non comporta situazioni di criticità sulla rete viaria esistente;
- ✓ i Livelli di Servizio della rete nella punta della sera rimangono inalterati e mantengono un sufficiente margine di capacità residua (LoS minore o uguale a D);
- ✓ lo Scenario di Progetto 1, che non prevede il prolungamento della bretella fino a via Marconi, risulta sostenibile al pari dello Scenario di Progetto 2 con il completamento della nuova viabilità.

Padova, 16 dicembre 2025

Dott. Pian. Riccardo Roghi



APPENDICE – DETTAGLIO VERIFICHE

VERIFICA INTERSEZIONE TRA SS13 E VIA XXV APRILE SCENARIO ATTUALE (17:00-18:00 feriale)																														
CARATTERISTICHE INTERSEZIONE																														
<i>n° corsie strada principale:</i>		<input type="checkbox"/> 2 (indicare 2 o 4)																												
<i>Manovra V3 con corsia dedicata</i>		<input type="checkbox"/> NO (indicare SI o NO)																												
<i>n° corsie strada secondaria:</i>		<input type="checkbox"/> 1 (n° corsie di attestamento)																												
MATRICE OD FLUSSI																														
MATRICE OD (veicoli)	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>totale</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td><td>0</td><td>640</td><td>18</td><td>658</td></tr> <tr> <td>B</td><td>732</td><td>0</td><td>234</td><td>966</td></tr> <tr> <td>C</td><td>49</td><td>164</td><td>0</td><td>213</td></tr> <tr> <td>totale</td><td>781</td><td>804</td><td>252</td><td>1.837</td></tr> </tbody> </table>						A	B	C	totale	A	0	640	18	658	B	732	0	234	966	C	49	164	0	213	totale	781	804	252	1.837
	A	B	C	totale																										
A	0	640	18	658																										
B	732	0	234	966																										
C	49	164	0	213																										
totale	781	804	252	1.837																										
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>totale</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td><td>0</td><td>665</td><td>18</td><td>683</td></tr> <tr> <td>B</td><td>763</td><td>0</td><td>238</td><td>1001</td></tr> <tr> <td>C</td><td>49</td><td>165</td><td>0</td><td>214</td></tr> <tr> <td>totale</td><td>812</td><td>830</td><td>256</td><td>1.898</td></tr> </tbody> </table>						A	B	C	totale	A	0	665	18	683	B	763	0	238	1001	C	49	165	0	214	totale	812	830	256	1.898	
	A	B	C	totale																										
A	0	665	18	683																										
B	763	0	238	1001																										
C	49	165	0	214																										
totale	812	830	256	1.898																										
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>totale</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td><td>0</td><td>665</td><td>18</td><td>683</td></tr> <tr> <td>B</td><td>763</td><td>0</td><td>238</td><td>1001</td></tr> <tr> <td>C</td><td>49</td><td>165</td><td>0</td><td>214</td></tr> <tr> <td>totale</td><td>812</td><td>830</td><td>256</td><td>1.898</td></tr> </tbody> </table>						A	B	C	totale	A	0	665	18	683	B	763	0	238	1001	C	49	165	0	214	totale	812	830	256	1.898	
	A	B	C	totale																										
A	0	665	18	683																										
B	763	0	238	1001																										
C	49	165	0	214																										
totale	812	830	256	1.898																										
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>totale</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td><td>0</td><td>665</td><td>18</td><td>683</td></tr> <tr> <td>B</td><td>763</td><td>0</td><td>238</td><td>1001</td></tr> <tr> <td>C</td><td>49</td><td>165</td><td>0</td><td>214</td></tr> <tr> <td>totale</td><td>812</td><td>830</td><td>256</td><td>1.898</td></tr> </tbody> </table>						A	B	C	totale	A	0	665	18	683	B	763	0	238	1001	C	49	165	0	214	totale	812	830	256	1.898	
	A	B	C	totale																										
A	0	665	18	683																										
B	763	0	238	1001																										
C	49	165	0	214																										
totale	812	830	256	1.898																										
SS13 A (sud)		B SS13 (nord)																												
		C																												
		Periodo rilievo <input type="checkbox"/> 1 (1 se T=60') (0,5 se T=30') (0,25 se T=15')																												
		via XXV Aprile																												
Svolta dx strada secondaria (V9)																														
flusso conflitto		649 veic./h																												
intervallo critico base		6,2 sec																												
tempo avanzamento base		3,3 sec																												
capacità potenziale		472 veic./h																												
Svolta sx strada principale (V4)																														
flusso conflitto		658 veic./h																												
intervallo critico base		4,1 sec																												
tempo avanzamento base		2,2 sec																												
capacità potenziale		931 veic./h																												
fattore di impedenza		25,6% ---->																												
		0,95																												
Svolta sx strada secondaria (V7)																														
flusso conflitto		1615 veic./h																												
intervallo critico base		6,4 sec																												
tempo avanzamento base		3,5 sec																												
capacità potenziale		115 veic./h																												
LIVELLO DI SERVIZIO																														
manovra		flusso veic./h	capacità (veic./h)	ritardo (s/veic.)	lungh. coda																									
strada secondaria corsia unica		213	267	27,6	9																									
svolta sx strada principale		B>C	234	931	D																									
				10,2	2																									
					B																									

VERIFICA INTERSEZIONE TRA SS13 E VIA XXV APRILE
SCENARIO DI PROGETTO 1 (17:00-18:00 feriale)

CARATTERISTICHE INTERSEZIONE

<i>n° corsie strada principale:</i>	<input type="checkbox"/> 2 (indicare 2 o 4)
<i>Manovra V3 con corsia dedicata</i>	<input type="checkbox"/> NO (indicare SI o NO)
<i>n° corsie strada secondaria:</i>	<input type="checkbox"/> 1 (n° corsie di attestamento)

MATRICE OD FLUSSI

MATRICE OD (veicoli)

	A	B	C	totale
A	0	728	71	799
B	823	0	234	1057
C	49	164	0	213
totale	872	892	305	2.069

MATRICE OD (veic. equiv.)

	A	B	C	totale
A	0	753	71	824
B	854	0	238	1092
C	49	165	0	214
totale	903	918	309	2.130

SS13 A
(sud) _____

B SS13
(nord) _____

C Periodo rilievo 1 (1 se T=60')
(0,5 se T=30')
(0,25 se T=15')

Svolta dx strada secondaria (V9)

<i>flusso conflitto</i>	763,5 veic./h	<i>intervallo critico base</i>	6,2 sec	<i>intervallo critico</i>	6,2061 sec
<i>tempo avanzamento base</i>	3,3 sec	<i>tempo avanzamento</i>	3,3 sec	<i>tempo avanzamento</i>	3,3 sec
<i>capacità potenziale</i>	406 veic./h	<i>capacità corretta</i>	406 veic./h	<i>capacità corretta</i>	406 veic./h

Svolta sx strada principale (V4)

<i>flusso conflitto</i>	799 veic./h	<i>intervallo critico base</i>	4,1 sec	<i>intervallo critico</i>	4,11709 sec
<i>tempo avanzamento base</i>	2,2 sec	<i>tempo avanzamento</i>	2,2 sec	<i>tempo avanzamento</i>	2,2 sec
<i>capacità potenziale</i>	825 veic./h	<i>capacità corretta</i>	825 veic./h	<i>capacità corretta</i>	825 veic./h
<i>fattore di impedenza</i>	28,8% ---->		0,95		

Svolta sx strada secondaria (V7)

<i>flusso conflitto</i>	1820,5 veic./h	<i>intervallo critico base</i>	6,4 sec	<i>intervallo critico</i>	6,4 sec
<i>tempo avanzamento base</i>	3,5 sec	<i>tempo avanzamento</i>	3,5 sec	<i>tempo avanzamento</i>	3,5 sec
<i>capacità potenziale</i>	86 veic./h	<i>capacità corretta</i>	82 veic./h	<i>capacità corretta</i>	82 veic./h

LIVELLO DI SERVIZIO

	<i>flusso</i> veic./h	<i>capacità</i> (veic./h)	<i>ritardo</i> (s/veic)	<i>lungh.</i> coda	<i>Livello di</i> <i>Servizio</i>
<i>manovra</i>					
strada secondaria corsia unica	213	263	32,3	10	D
svolta sx strada principale B>C	234	825	11,1	2	B

VERIFICA INTERSEZIONE TRA SS13 E VIA XXV APRILE
SCENARIO DI PROGETTO 2 (17:00-18:00 feriale)

CARATTERISTICHE INTERSEZIONE

*n° corsie strada principale:
Manovra V3 con corsia dedicata
n° corsie strada secondaria:*

2	(indicare 2 o 4)
NO	(indicare SI o NO)
1	(n° corsie di attestamento)

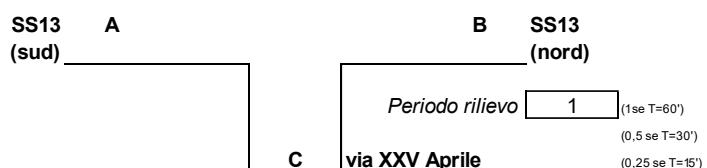
MATRICE OD FLUSSI

MATRICE OD (veicoli)

	A	B	C	totale
A	0	876	18	894
B	994	0	63	1057
C	49	16	0	65
totale	1043	892	81	2 016

MATRICE OD (veic. equiv.)

	A	B	C	totale
A	0	902	18	920
B	1025	0	67	1092
C	49	16	0	65
totale	1074	918	85	2 077



Svolta dx strada secondaria (V9)

<i>flusso conflitto</i>	885 veic./h		
<i>intervallo critico base</i>	6,2 sec	<i>intervallo critico</i>	6,2 sec
<i>tempo avanzamento base</i>	3,3 sec	<i>tempo avanzamento</i>	3,3 sec
<i>capacità potenziale</i>	347 veic./h	<i>capacità corretta</i>	347 veic./h

Svolta su strada principale (V4)

Svolta su strada principale (v4)			
<i>flusso conflitto</i>	894 veic./h		
<i>intervallo critico base</i>	4,1 sec	<i>intervallo critico</i>	4,16349 sec
<i>tempo avanzamento base</i>	2,2 sec	<i>tempo avanzamento</i>	2,3 sec
<i>capacità potenziale</i>	741 veic./h	<i>capacità corretta</i>	741 veic./h
<i>fattore di impedenza</i>	9,0% ---->	0,95	

Svolta sx strada secondaria (V7)

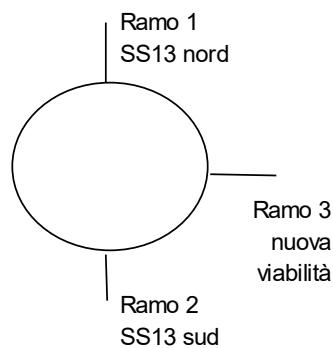
Svolta sx strada secondaria (V7)	1942 veic./h		
<i>flusso conflitto</i>	1942 veic./h	<i>intervallo critico</i>	6,4 sec
<i>intervallo critico base</i>	6,4 sec	<i>tempo avanzamento</i>	3,5 sec
<i>tempo avanzamento base</i>	3,5 sec	<i>capacità potenziale</i>	72 veic./h
		<i>capacità corretta</i>	68 veic./h

LIVELLO DI SERVIZIO

LIVELLO DI SERVIZIO	flusso veic./h	capacità (veic./h)	ritardo (s/veic.)	lungh. coda	Livello di Servizio
manovra					
strada secondaria corsia unica	65	85	34,5	7	D
svolta sx strada principale B>C	63	741	10,3	1	B

SCHEDA VERIFICA ROTATORIA A 3 RAMI (metodo SETRA)
Intersezione SS13 - nuova viabilità - scenario di progetto 1 (17:00-18:00)

MATRICE FLUSSI DI TRAFFICO (V.EQ./ORA)				
O/D	Usc. 1	Usc. 2	Usc. 3	Totale
Ingr. 1	6	623	0	629
Ingr. 2	743	0	160	903
Ingr. 3	157	200	0	357
Totale	906	823	160	1889



CARATTERISTICHE GEOMETRICHE			
	Ramo 1	Ramo 2	Ramo 3
SEP (m)	5	4	3
ANN (m)	10	10	10
ENT (m)	4,5	4,5	4,5

Larghezza dell'isola direzionale in corrispondenza dei rami
Larghezza della carreggiata dell'anello circolare dopo l'intersezione
Larghezza della carreggiata misurata a circa 4m dal punto terminale

CARATTERISTICHE PRESTAZIONALI INIZIALI			
	Ramo 1	Ramo 2	Ramo 3
Q ingr. (veic./h)	629	903	357
Capacità (veic./h)	1078	1202	930
Riserva (veic./h)	449	299	573
Riserva (%)	71%	33%	160%
Attesa media (sec)	7,9	15,2	6,3
Coda media (veic.)	1	4	1
Coda 95°p.le (veic.)	4	8	2
Livello di Servizio	A	C	A

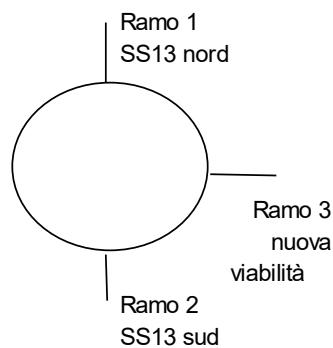
CALCOLO DELLA CAPACITA' SEMPLICE				
(Capacità del ramo che per primo raggiunge la saturazione con formazione di code in ingresso alla rotatoria)				
Ramo saturo:	2	Capacità semplice:	1135 veic./ora	% crescita traffico: 26%

CARATTERISTICHE PRESTAZIONALI DOPO LA SATURAZIONE DEL PRIMO RAMO			
	Ramo 1	Ramo 2	Ramo 3
Q ingr. (veic./h)	791	1135	449
Capacità (veic./h)	979	1135	793
Riserva (veic./h)	188	0	344
Riserva (%)	24%	0%	77%
Attesa media (sec)	17	41	10
Coda media (veic.)	4	13	1
Coda 95°p.le (veic.)	9	21	4
Livello di Servizio	C	E	B

CALCOLO DELLA CAPACITA' TOTALE				
(Capacità della rotatoria quando tutti i rami sono giunti a saturazione con formazione di code in ingresso)				
Capacità totale ideale:	2712 veic./ora	Capacità totale pratica:	2434 veic./ora	

SCHEDA VERIFICA ROTATORIA A 3 RAMI (metodo SETRA)
Intersezione SS13 - nuova viabilità - scenario di progetto 2 (17:00-18:00)

MATRICE FLUSSI DI TRAFFICO (V.EQ./ORA)				
O/D	Usc. 1	Usc. 2	Usc. 3	Totale
Ingr. 1	6	619	0	625
Ingr. 2	743	0	331	1074
Ingr. 3	157	301	0	458
Totale	906	920	331	2157



CARATTERISTICHE GEOMETRICHE			
	Ramo 1	Ramo 2	Ramo 3
SEP (m)	5	4	3
ANN (m)	10	10	10
ENT (m)	4,5	4,5	4,5

Larghezza dell'isola direzionale in corrispondenza dei rami
Larghezza della carreggiata dell'anello circolare dopo l'intersezione
Larghezza della carreggiata misurata a circa 4m dal punto terminale

CARATTERISTICHE PRESTAZIONALI INIZIALI			
	Ramo 1	Ramo 2	Ramo 3
Q ingr. (veic./h)	625	1074	458
Capacità (veic./h)	1013	1172	871
Riserva (veic./h)	388	98	413
Riserva (%)	62%	9%	90%
Attesa media (sec)	9,1	24,6	8,6
Coda media (veic.)	2	7	1
Coda 95°p.le (veic.)	4	15	3
Livello di Servizio	A	C	A

CALCOLO DELLA CAPACITA' SEMPLICE				
(Capacità del ramo che per primo raggiunge la saturazione con formazione di code in ingresso alla rotatoria)				
Ramo saturo:	2	Capacità semplice:	1151	veic./ora
				% crescita traffico: 7%

CARATTERISTICHE PRESTAZIONALI DOPO LA SATURAZIONE DEL PRIMO RAMO			
	Ramo 1	Ramo 2	Ramo 3
Q ingr. (veic./h)	670	1151	491
Capacità (veic./h)	981	1151	829
Riserva (veic./h)	311	0	338
Riserva (%)	46%	0%	69%
Attesa media (sec)	11	41	10
Coda media (veic.)	2	13	1
Coda 95°p.le (veic.)	6	21	4
Livello di Servizio	B	E	B

CALCOLO DELLA CAPACITA' TOTALE				
(Capacità della rotatoria quando tutti i rami sono giunti a saturazione con formazione di code in ingresso)				
Capacità totale ideale:	2725	veic./ora	Capacità totale pratica:	2444 veic./ora

VERIFICA INTERSEZIONE TRA SS13 E VIA PASTRO
SCENARIO ATTUALE (17:00-18:00 feriale)

CARATTERISTICHE INTERSEZIONE

n° corsie strada principale: (indicare 2 o 4)
Manovra V3 con corsia dedicata NO (indicare SI o NO)
n° corsie strada secondaria: (n° corsie di attestamento)

MATRICE OD FLUSSI

MATRICE OD (veicoli)

	A	B	C	totale
A	0	690	91	781
B	572	0	48	620
C	86	84	0	170
totale	658	774	139	1.571

MATRICE OD (veic. equiv.)

	A	B	C	totale
A	0	721	91	812
B	597	0	50	647
C	86	87	0	173
totale	683	808	141	1.632

SS13 A
(nord) _____

B SS13
(sud) _____

Periodo rilievo (1 se T=60')
(0,5 se T=30')
(0,25 se T=15')

via Pastro

Svolta dx strada secondaria (V9)

<i>flusso conflitto</i>	735,5 veic./h	<i>intervallo critico</i>	6,23571 sec
<i>intervallo critico base</i>	6,2 sec	<i>tempo avanzamento</i>	3,3 sec
<i>tempo avanzamento base</i>	3,3 sec	<i>capacità corretta</i>	417 veic./h
<i>capacità potenziale</i>	417 veic./h		

Svolta sx strada principale (V4)

<i>flusso conflitto</i>	781 veic./h	<i>intervallo critico</i>	4,14167 sec
<i>intervallo critico base</i>	4,1 sec	<i>tempo avanzamento</i>	2,2 sec
<i>tempo avanzamento base</i>	2,2 sec	<i>capacità corretta</i>	827 veic./h
<i>capacità potenziale</i>	827 veic./h		
<i>fattore di impedenza</i>	6,0% ---->	<i>capacità corretta</i>	827 veic./h

Svolta sx strada secondaria (V7)

<i>flusso conflitto</i>	1355,5 veic./h	<i>intervallo critico</i>	6,4 sec
<i>intervallo critico base</i>	6,4 sec	<i>tempo avanzamento</i>	3,5 sec
<i>tempo avanzamento base</i>	3,5 sec	<i>capacità corretta</i>	158 veic./h
<i>capacità potenziale</i>	166 veic./h		

LIVELLO DI SERVIZIO

		flusso veic./h	capacità (veic./h)	ritardo (s/veic)	lungh. coda	Livello di Servizio
<i>manovra</i>						
svolta sx strada secondaria	C>A	86	158	28,8	4	D
svolta dx strada secondaria	C>B	84	417	15,8	1	C
svolta sx strada principale	B>C	48	827	9,6	1	A

VERIFICA INTERSEZIONE TRA SS13 E VIA PASTRO
SCENARIO DI PROGETTO 1 (17:00-18:00 feriale)

CARATTERISTICHE INTERSEZIONE

n° corsie strada principale: (indicare 2 o 4)
Manovra V3 con corsia dedicata NO (indicare SI o NO)
n° corsie strada secondaria: (n° corsie di attestamento)

MATRICE OD FLUSSI

MATRICE OD (veicoli)

	A	B	C	totale
A	0	784	91	875
B	724	0	48	772
C	86	84	0	170
totale	810	868	139	1.817

MATRICE OD (veic. equiv.)

	A	B	C	totale
A	0	815	91	906
B	749	0	50	799
C	86	87	0	173
totale	835	902	141	1.878

SS13 A
(nord) _____

B SS13
(sud) _____

Periodo rilievo (1 se T=60')
(0,5 se T=30')
(0,25 se T=15')

via Pastro

Svolta dx strada secondaria (V9)

<i>flusso conflitto</i>	829,5 veic./h	<i>intervallo critico</i>	6,23571 sec
<i>intervallo critico base</i>	6,2 sec	<i>tempo avanzamento</i>	3,3 sec
<i>tempo avanzamento base</i>	3,3 sec	<i>capacità corretta</i>	368 veic./h
<i>capacità potenziale</i>	368 veic./h		

Svolta sx strada principale (V4)

<i>flusso conflitto</i>	875 veic./h	<i>intervallo critico</i>	4,14167 sec
<i>intervallo critico base</i>	4,1 sec	<i>tempo avanzamento</i>	2,2 sec
<i>tempo avanzamento base</i>	2,2 sec	<i>capacità corretta</i>	762 veic./h
<i>capacità potenziale</i>	762 veic./h		
<i>fattore di impedenza</i>	6,6% ---->	<i>capacità corretta</i>	762 veic./h

Svolta sx strada secondaria (V7)

<i>flusso conflitto</i>	1601,5 veic./h	<i>intervallo critico</i>	6,4 sec
<i>intervallo critico base</i>	6,4 sec	<i>tempo avanzamento</i>	3,5 sec
<i>tempo avanzamento base</i>	3,5 sec	<i>capacità corretta</i>	112 veic./h
<i>capacità potenziale</i>	118 veic./h		

LIVELLO DI SERVIZIO

		flusso veic./h	capacità (veic./h)	ritardo (s/veic)	lungh. coda	Livello di Servizio
<i>manovra</i>						
svolta sx strada secondaria	C>A	86	112	34,8	7	D
svolta dx strada secondaria	C>B	84	368	17,7	1	C
svolta sx strada principale	B>C	48	762	10,0	1	B

VERIFICA INTERSEZIONE TRA SS13 E VIA PASTRO
SCENARIO DI PROGETTO 2 (17:00-18:00 feriale)

CARATTERISTICHE INTERSEZIONE

n° corsie strada principale: (indicare 2 o 4)
Manovra V3 con corsia dedicata
n° corsie strada secondaria: (n° corsie di attestamento)

MATRICE OD FLUSSI

MATRICE OD (veicoli)

	A	B	C	totale
A	0	702	91	793
B	670	0	48	718
C	86	84	0	170
totale	756	786	139	1.681

MATRICE OD (veic. equiv.)

	A	B	C	totale
A	0	733	91	824
B	695	0	50	745
C	86	87	0	173
totale	781	820	141	1.742

SS13 A
(nord) _____

B SS13
(sud) _____

Periodo rilievo (1 se T=60')
(0,5 se T=30')
(0,25 se T=15')

via Pastro

Svolta dx strada secondaria (V9)

<i>flusso conflitto</i>	747,5 veic./h		
<i>intervallo critico base</i>	6,2 sec	<i>intervallo critico</i>	6,23571 sec
<i>tempo avanzamento base</i>	3,3 sec	<i>tempo avanzamento</i>	3,3 sec
<i>capacità potenziale</i>	410 veic./h	<i>capacità corretta</i>	410 veic./h

Svolta sx strada principale (V4)

<i>flusso conflitto</i>	793 veic./h		
<i>intervallo critico base</i>	4,1 sec	<i>intervallo critico</i>	4,14167 sec
<i>tempo avanzamento base</i>	2,2 sec	<i>tempo avanzamento</i>	2,2 sec
<i>capacità potenziale</i>	818 veic./h	<i>capacità corretta</i>	818 veic./h
<i>fattore di impedenza</i>	6,1% ---->		0,95

Svolta sx strada secondaria (V7)

<i>flusso conflitto</i>	1465,5 veic./h		
<i>intervallo critico base</i>	6,4 sec	<i>intervallo critico</i>	6,4 sec
<i>tempo avanzamento base</i>	3,5 sec	<i>tempo avanzamento</i>	3,5 sec
<i>capacità potenziale</i>	143 veic./h	<i>capacità corretta</i>	136 veic./h

LIVELLO DI SERVIZIO

		flusso veic./h	capacità (veic./h)	ritardo (s/veic)	lungh. coda	Livello di Servizio
<i>manovra</i>						
svolta sx strada secondaria	C>A	86	136	30,1	5	D
svolta dx strada secondaria	C>B	84	410	16,0	1	C
svolta sx strada principale	B>C	48	818	9,7	1	A

VERIFICA INTERSEZIONE TRA VIA MARCONI E VIA XXV APRILE
SCENARIO ATTUALE (17:00-18:00 feriale)

CARATTERISTICHE INTERSEZIONE

n° corsie strada principale: 2 (indicare 2 o 4)
Manovra V3 con corsia dedicata NO (indicare SI o NO)
n° corsie strada secondaria: 1 (n° corsie di attestamento)

MATRICE OD FLUSSI

MATRICE OD (veicoli)

	A	B	C	totale
A	0	195	61	256
B	179	0	148	327
C	63	194	0	257
totale	242	389	209	840

MATRICE OD (veic. equiv.)

	A	B	C	totale
A	0	195	61	256
B	183	0	149	332
C	63	198	0	261
totale	246	393	210	849

via Marconi A
(nord) _____

B via Marconi
(sud) _____

Periodo rilievo 1 (1 se T=60')
(0,5 se T=30')
(0,25 se T=15')

C via XXV Aprile

Svolta dx strada secondaria (V9)

<i>flusso conflitto</i>	225,5 veic./h	<i>intervallo critico base</i>	6,2 sec	<i>intervallo critico</i>	6,22062 sec
<i>tempo avanzamento base</i>	3,3 sec	<i>tempo avanzamento</i>	3,3 sec	<i>capacità corretta</i>	814 veic./h
<i>capacità potenziale</i>	814 veic./h				

Svolta sx strada principale (V4)

<i>flusso conflitto</i>	256 veic./h	<i>intervallo critico base</i>	4,1 sec	<i>intervallo critico</i>	4,10676 sec
<i>tempo avanzamento base</i>	2,2 sec	<i>tempo avanzamento</i>	2,2 sec	<i>capacità corretta</i>	1317 veic./h
<i>capacità potenziale</i>	1317 veic./h	<i>fattore di impedenza</i>	11,3% ---->	<i>capacità corretta</i>	1317 veic./h

Svolta sx strada secondaria (V7)

<i>flusso conflitto</i>	552,5 veic./h	<i>intervallo critico base</i>	6,4 sec	<i>intervallo critico</i>	6,4 sec
<i>tempo avanzamento base</i>	3,5 sec	<i>tempo avanzamento</i>	3,5 sec	<i>capacità corretta</i>	473 veic./h
<i>capacità potenziale</i>	498 veic./h				

LIVELLO DI SERVIZIO

	flusso veic./h	capacità (veic./h)	ritardo (s/veic)	lungh. coda	Livello di Servizio
<i>manovra</i>	257	692	11,5	2	B
strada secondaria corsia unica	257	692	11,5	2	B
svolta sx strada principale	B>C	148	1317	8,1	A

VERIFICA INTERSEZIONE TRA VIA MARCONI E VIA XXV APRILE
SCENARIO DI PROGETTO 1 (17:00-18:00 feriale)

CARATTERISTICHE INTERSEZIONE

n° corsie strada principale: 2 (indicare 2 o 4)
Manovra V3 con corsia dedicata NO (indicare SI o NO)
n° corsie strada secondaria: 1 (n° corsie di attestamento)

MATRICE OD FLUSSI

MATRICE OD (veicoli)

	A	B	C	totale
A	0	222	61	283
B	181	0	148	329
C	90	220	0	310
totale	271	442	209	922

MATRICE OD (veic. equiv.)

	A	B	C	totale
A	0	222	61	283
B	185	0	149	334
C	90	224	0	314
totale	275	446	210	931

via Marconi A
(nord) _____

B via Marconi
(sud) _____

Periodo rilievo 1 (1 se T=60')
(0,5 se T=30')
(0,25 se T=15')

C via XXV Aprile

Svolta dx strada secondaria (V9)

<i>flusso conflitto</i>	252,5 veic./h	<i>intervallo critico base</i>	6,2 sec	<i>intervallo critico</i>	6,21818 sec
<i>tempo avanzamento base</i>	3,3 sec	<i>tempo avanzamento</i>	3,3 sec	<i>capacità corretta</i>	787 veic./h
<i>capacità potenziale</i>	787 veic./h				

Svolta sx strada principale (V4)

<i>flusso conflitto</i>	283 veic./h	<i>intervallo critico base</i>	4,1 sec	<i>intervallo critico</i>	4,10676 sec
<i>tempo avanzamento base</i>	2,2 sec	<i>tempo avanzamento</i>	2,2 sec	<i>capacità corretta</i>	1287 veic./h
<i>capacità potenziale</i>	1287 veic./h	<i>fattore di impedenza</i>	11,6% ---->	<i>capacità corretta</i>	1287 veic./h

Svolta sx strada secondaria (V7)

<i>flusso conflitto</i>	581,5 veic./h	<i>intervallo critico base</i>	6,4 sec	<i>intervallo critico</i>	6,4 sec
<i>tempo avanzamento base</i>	3,5 sec	<i>tempo avanzamento</i>	3,5 sec	<i>capacità corretta</i>	455 veic./h
<i>capacità potenziale</i>	479 veic./h				

LIVELLO DI SERVIZIO

	flusso veic./h	capacità (veic./h)	ritardo (s/veic)	lungh. coda	Livello di Servizio
<i>manovra</i>					
strada secondaria corsia unica	310	649	12,4	3	B
svolta sx strada principale	B>C	148	1287	8,2	A

VERIFICA INTERSEZIONE TRA VIA MARCONI E VIA XXV APRILE
SCENARIO DI PROGETTO 2 (17:00-18:00 feriale)

CARATTERISTICHE INTERSEZIONE

<i>n° corsie strada principale:</i>	<input type="checkbox"/> 2 (indicare 2 o 4)
<i>Manovra V3 con corsia dedicata</i>	<input type="checkbox"/> NO (indicare SI o NO)
<i>n° corsie strada secondaria:</i>	<input type="checkbox"/> 1 (n° corsie di attestamento)

MATRICE OD FLUSSI

MATRICE OD (veicoli)

	A	B	C	totale
A	0	222	61	283
B	205	0	1	206
C	63	23	0	86
totale	268	245	62	575

MATRICE OD (veic. equiv.)

	A	B	C	totale
A	0	222	61	283
B	209	0	1	210
C	63	27	0	90
totale	272	249	62	583

via Marconi A
(nord) _____

B via Marconi
(sud) _____

Periodo rilievo 1 (1 se T=60')
(0,5 se T=30')
(0,25 se T=15')

C via XXV Aprile

Svolta dx strada secondaria (V9)

<i>flusso conflitto</i>	252,5 veic./h	<i>intervallo critico base</i>	6,2 sec	<i>tempo avanzamento base</i>	3,3 sec	<i>capacità potenziale</i>	750 veic./h	<i>intervallo critico</i>	6,37391 sec
<i>intervalllo critico base</i>									(0,5 se T=30')
<i>tempo avanzamento base</i>									(0,25 se T=15')
<i>capacità potenziale</i>									

Svolta sx strada principale (V4)

<i>flusso conflitto</i>	283 veic./h	<i>intervallo critico base</i>	4,1 sec	<i>tempo avanzamento base</i>	2,2 sec	<i>capacità potenziale</i>	1291 veic./h	<i>intervallo critico</i>	4,1 sec
<i>intervalllo critico base</i>									(2,2 sec)
<i>tempo avanzamento base</i>									(1291 veic./h)
<i>capacità potenziale</i>									

Svolta sx strada secondaria (V7)

<i>flusso conflitto</i>	458,5 veic./h	<i>intervallo critico base</i>	6,4 sec	<i>tempo avanzamento base</i>	3,5 sec	<i>capacità potenziale</i>	564 veic./h	<i>intervallo critico</i>	6,4 sec
<i>intervalllo critico base</i>									(3,5 sec)
<i>tempo avanzamento base</i>									(564 veic./h)
<i>capacità potenziale</i>									

LIVELLO DI SERVIZIO

	flusso veic./h	capacità (veic./h)	ritardo (s/veic)	lungh. coda	Livello di Servizio
<i>manovra</i>					
strada secondaria corsia unica	86	580	11,9	1	B
svolta sx strada principale	B>C	1	1291	7,8	A

VERIFICA INTERSEZIONE TRA VIA MARCONI E VIA SELGHERE
SCENARIO ATTUALE (17:00-18:00 feriale)

CARATTERISTICHE INTERSEZIONE

n° corsie strada principale: (indicare 2 o 4)
Manovra V3 con corsia dedicata
n° corsie strada secondaria: (n° corsie di attestamento)

MATRICE OD FLUSSI

MATRICE OD (veicoli)

	A	B	C	totale
A	0	216	50	266
B	150	0	239	389
C	110	111	0	221
totale	260	327	289	876

MATRICE OD (veic. equiv.)

	A	B	C	totale
A	0	220	51	271
B	154	0	239	393
C	110	112	0	222
totale	264	332	290	886

via Marconi A
(sud) _____

B via Marconi
(nord)

Periodo rilievo (1 se T=60')
(0,5 se T=30')
(0,25 se T=15')

C via Selghere

Svolta dx strada secondaria (V9)

<i>flusso conflitto</i>	241 veic./h	<i>intervallo critico base</i>	6,2 sec	<i>intervallo critico</i>	6,20901 sec
<i>tempo avanzamento base</i>	3,3 sec	<i>tempo avanzamento</i>	3,3 sec	<i>capacità corretta</i>	801 veic./h
<i>capacità potenziale</i>	801 veic./h				

Svolta sx strada principale (V4)

<i>flusso conflitto</i>	266 veic./h	<i>intervallo critico</i>	4,1 sec	<i>intervallo critico</i>	4,1 sec
<i>intervallo critico base</i>	4,1 sec	<i>tempo avanzamento</i>	2,2 sec	<i>tempo avanzamento</i>	2,2 sec
<i>tempo avanzamento base</i>	2,2 sec	<i>capacità corretta</i>	1310 veic./h	<i>capacità corretta</i>	1310 veic./h
<i>capacità potenziale</i>	1310 veic./h				
<i>fattore di impedenza</i>	18,2% ---->	<i>tempo avanzamento</i>	0,95		

Svolta sx strada secondaria (V7)

<i>flusso conflitto</i>	630 veic./h	<i>intervallo critico</i>	6,4 sec	<i>intervallo critico</i>	6,4 sec
<i>intervallo critico base</i>	6,4 sec	<i>tempo avanzamento</i>	3,5 sec	<i>tempo avanzamento</i>	3,5 sec
<i>tempo avanzamento base</i>	3,5 sec	<i>capacità corretta</i>	449 veic./h	<i>capacità corretta</i>	427 veic./h
<i>capacità potenziale</i>	449 veic./h				

LIVELLO DI SERVIZIO

		flusso veic./h	capacità (veic./h)	ritardo (s/veic)	lungh. coda	Livello di Servizio
<i>manovra</i>						
svolta sx strada secondaria	C>A	110	427	16,4	2	C
svolta dx strada secondaria	C>B	111	801	10,2	1	B
svolta sx strada principale	B>C	239	1310	8,4	1	A

VERIFICA INTERSEZIONE TRA VIA MARCONI E VIA SELGHERE
SCENARIO DI PROGETTO 1 (17:00-18:00 feriale)

CARATTERISTICHE INTERSEZIONE

n° corsie strada principale: (indicare 2 o 4)
Manovra V3 con corsia dedicata
n° corsie strada secondaria: (n° corsie di attestamento)

MATRICE OD FLUSSI

MATRICE OD (veicoli)

	A	B	C	totale
A	0	216	50	266
B	177	0	265	442
C	137	111	0	248
totale	314	327	315	956

MATRICE OD (veic. equiv.)

	A	B	C	totale
A	0	220	51	271
B	181	0	265	446
C	137	112	0	249
totale	318	332	316	966

via Marconi A
(sud) _____

B via Marconi
(nord)

Periodo rilievo (1 se T=60')
(0,5 se T=30')
(0,25 se T=15')

C via Selghere

Svolta dx strada secondaria (V9)

<i>flusso conflitto</i>	241 veic./h	<i>intervallo critico base</i>	6,2 sec	<i>intervallo critico</i>	6,20901 sec
<i>tempo avanzamento base</i>	3,3 sec	<i>tempo avanzamento</i>	3,3 sec	<i>capacità corretta</i>	801 veic./h
<i>capacità potenziale</i>	801 veic./h				

Svolta sx strada principale (V4)

<i>flusso conflitto</i>	266 veic./h	<i>intervallo critico</i>	4,1 sec	<i>intervallo critico</i>	4,1 sec
<i>intervallo critico base</i>	4,1 sec	<i>tempo avanzamento</i>	2,2 sec	<i>tempo avanzamento</i>	2,2 sec
<i>tempo avanzamento base</i>	2,2 sec	<i>capacità corretta</i>	1310 veic./h	<i>capacità corretta</i>	1310 veic./h
<i>capacità potenziale</i>	1310 veic./h				
<i>fattore di impedenza</i>	20,2% ---->	<i>capacità corretta</i>	0,95		

Svolta sx strada secondaria (V7)

<i>flusso conflitto</i>	683 veic./h	<i>intervallo critico</i>	6,4 sec	<i>intervallo critico</i>	6,4 sec
<i>intervallo critico base</i>	6,4 sec	<i>tempo avanzamento</i>	3,5 sec	<i>tempo avanzamento</i>	3,5 sec
<i>tempo avanzamento base</i>	3,5 sec	<i>capacità corretta</i>	418 veic./h	<i>capacità corretta</i>	397 veic./h
<i>capacità potenziale</i>	418 veic./h				

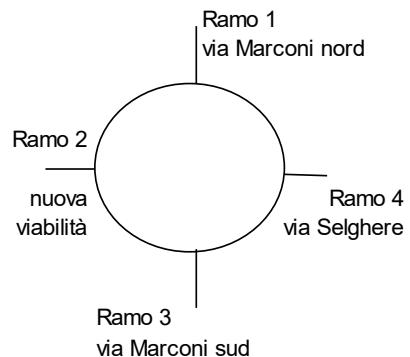
LIVELLO DI SERVIZIO

		flusso veic./h	capacità (veic./h)	ritardo (s/veic)	lungh. coda	Livello di Servizio
<i>manovra</i>						
svolta sx strada secondaria	C>A	137	397	18,8	2	C
svolta dx strada secondaria	C>B	111	801	10,2	1	B
svolta sx strada principale	B>C	265	1310	8,4	1	A

SCHEDA VERIFICA ROTATORIA A 4 RAMI (metodo SETRA)

Verifica intersezione via Marconi - via Selghere scenario di progetto 2 (feriale 17:00-18:00)

MATRICE FLUSSI DI TRAFFICO (V.EQ./ORA)					
O/D	Usc. 1	Usc. 2	Usc. 3	Usc. 4	Totale
Ingr. 1	0	27	154	239	420
Ingr. 2	26	0	0	197	223
Ingr. 3	220	0	0	51	271
Ingr. 4	112	176	112	0	400
Totale	358	203	266	487	1314



CARATTERISTICHE GEOMETRICHE				
	Ramo 1	Ramo 2	Ramo 3	Ramo 4
SEP (m)	4	4	4	4
ANN (m)	10	10	10	10
ENT (m)	4,5	4,5	4,5	4,5

Larghezza dell'isola direzionale in corrispondenza dei rami
Larghezza della carreggiata dell'anello circolare dopo l'intersezione
Larghezza della carreggiata misurata a circa 4m dal punto terminale

CARATTERISTICHE PRESTAZIONALI INIZIALI				
	Ramo 1	Ramo 2	Ramo 3	Ramo 4
Q ingr. (veic./h)	420	223	271	400
Capacità (veic./h)	1167	1077	1085	1154
Riserva (veic./h)	747	854	814	754
Riserva (%)	178%	383%	300%	188%
Attesa media (sec)	4,8	4,2	4,4	4,8
Coda media (veic.)	1	0	0	1
Coda 95°p.le (veic.)	2	1	1	2
Livello di Servizio	A	A	A	A

CALCOLO DELLA CAPACITÀ SEMPLICE				
(Capacità del ramo che per primo raggiunge la saturazione con formazione di code in ingresso alla rotatoria)				
Ramo saturo:	1	Capacità semplice:	858	veic./ora

CARATTERISTICHE PRESTAZIONALI DOPO LA SATURAZIONE DEL PRIMO RAMO				
	Ramo 1	Ramo 2	Ramo 3	Ramo 4
Q ingr. (veic./h)	858	456	554	817
Capacità (veic./h)	858	674	690	831
Riserva (veic./h)	0	218	136	14
Riserva (%)	0%	48%	25%	2%
Attesa media (sec)	48	16	23	44
Coda media (veic.)	11	2	4	10
Coda 95°p.le (veic.)	18	5	8	17
Livello di Servizio	E	C	C	E

CALCOLO DELLA CAPACITÀ TOTALE				
(Capacità della rotatoria quando tutti i rami sono giunti a saturazione con formazione di code in ingresso)				
Capacità totale ideale:	2858	veic./ora	Capacità totale pratica:	2565 veic./ora

Verifica intersezione semaforizzata SS13 - via della Libertà
SCENARIO ATTUALE (17:00-18:00 venerdì feriale)

MATRICE OD FLUSSI

MATRICE OD (veicoli)	A	B	C	D	totale
	0	69	571	134	774
	35	0	185	14	234
	451	181	0	50	682
	134	12	46	0	192
	totale	620	262	802	1.882

ramo A SS13 nord

flusso orario	774 veic/h
svolte sx	203 veic/h
svolte sx	26,2%
svolte dx	0,0%
flusso ramo opp.	682 veic/h
svolte sx ramo opp.	0,0%
corsie	1 n°
larghezza corsia	4 m
veicoli pesanti	4,4%
tempo di verde	94 s
lunghezza ciclo	165 s

ramo B via Marconi

flusso orario	192 veic/h
svolte sx	46 veic/h
svolte sx	24,0%
svolte dx	69,8%
flusso ramo opp.	0 veic/h
svolte sx ramo opp.	0,0%
corsie	1 n°
larghezza corsia	6 m
veicoli pesanti	0,0%
tempo di verde	34 s
lunghezza ciclo	165 s

ramo C SR13 sud

flusso orario	682 veic/h
svolte sx	0 veic/h
svolte sx	0,0%
svolte dx	33,9%
flusso ramo opp.	774 veic/h
svolte sx ramo opp.	26,2%
corsie	1 n°
larghezza corsia	4 m
veicoli pesanti	4,7%
tempo di verde	94 s
lunghezza ciclo	165 s

ramo D via della Libertà

flusso orario	234 veic/h
svolte sx	185 veic/h
svolte sx	79,1%
svolte dx	20,9%
flusso ramo opp.	0 veic/h
svolte sx ramo opp.	0,0%
corsie	1 n°
larghezza corsia	5 m
veicoli pesanti	1,7%
tempo di verde	34 s
lunghezza ciclo	165 s

LIVELLO DI SERVIZIO

ramo	flusso veic./h	capacità (veic./h)	grado di saturaz.	ritardo (s/veic)	lungh. coda	Livello di Servizio
A SS13 nord	774	1.115	69%	25,3	7	C
B via Marconi	192	439	44%	54,6	3	D
C SR13 sud	682	1.073	64%	24,0	6	C
D via della Libertà	234	421	56%	53,2	4	D

Verifica intersezione semaforizzata SS13 - via della Libertà
SCENARIO DI PROGETTO 1 (17:00-18:00 venerdì feriale)

MATRICE OD FLUSSI

MATRICE OD (veicoli)	A	B	C	D	totale
	0	69	646	153	868
	44	0	185	14	243
	529	181	0	50	760
	154	12	46	0	212
	totale	727	262	877	217
					2.083

ramo A SS13 nord

flusso orario	868 veic/h
svolte sx	222 veic/h
svolte sx	25,6%
svolte dx	0,0%
flusso ramo opp.	760 veic/h
svolte sx ramo opp.	0,0%
corsie	1 n°
larghezza corsia	4 m
veicoli pesanti	3,9%
tempo di verde	94 s
lunghezza ciclo	165 s

ramo B via Marconi

flusso orario	212 veic/h
svolte sx	46 veic/h
svolte sx	21,7%
svolte dx	72,6%
flusso ramo opp.	0 veic/h
svolte sx ramo opp.	0,0%
corsie	1 n°
larghezza corsia	6 m
veicoli pesanti	0,0%
tempo di verde	34 s
lunghezza ciclo	165 s

ramo C SR13 sud

flusso orario	760 veic/h
svolte sx	0 veic/h
svolte sx	0,0%
svolte dx	30,4%
flusso ramo opp.	868 veic/h
svolte sx ramo opp.	25,6%
corsie	1 n°
larghezza corsia	4 m
veicoli pesanti	4,2%
tempo di verde	94 s
lunghezza ciclo	165 s

ramo D via della Libertà

flusso orario	243 veic/h
svolte sx	185 veic/h
svolte sx	76,1%
svolte dx	23,9%
flusso ramo opp.	0 veic/h
svolte sx ramo opp.	0,0%
corsie	1 n°
larghezza corsia	5 m
veicoli pesanti	1,6%
tempo di verde	34 s
lunghezza ciclo	165 s

LIVELLO DI SERVIZIO

ramo	flusso veic./h	capacità (veic./h)	grado di saturaz.	ritardo (s/veic)	lungh. coda	Livello di Servizio
A SS13 nord	868	1.116	78%	27,4	10	C
B via Marconi	212	437	49%	52,3	3	D
C SR13 sud	760	1.079	70%	25,5	7	C
D via della Libertà	243	420	58%	53,5	4	D

Verifica intersezione semaforizzata SS13 - via della Libertà
SCENARIO DI PROGETTO 1 (17:00-18:00 venerdì feriale)

MATRICE OD FLUSSI

MATRICE OD (veicoli)	A	B	C	D	totale
	0	69	646	153	868
	35	0	185	14	234
	529	181	0	50	760
	154	12	46	0	212
	totale	718	262	877	217
					2.074

ramo A SS13 nord

flusso orario	868 veic/h
svolte sx	222 veic/h
svolte sx	25,6%
svolte dx	0,0%
flusso ramo opp.	760 veic/h
svolte sx ramo opp.	0,0%
corsie	1 n°
larghezza corsia	4 m
veicoli pesanti	3,9%
tempo di verde	94 s
lunghezza ciclo	165 s

ramo B via Marconi

flusso orario	212 veic/h
svolte sx	46 veic/h
svolte sx	21,7%
svolte dx	72,6%
flusso ramo opp.	0 veic/h
svolte sx ramo opp.	0,0%
corsie	1 n°
larghezza corsia	6 m
veicoli pesanti	0,0%
tempo di verde	34 s
lunghezza ciclo	165 s

ramo C SR13 sud

flusso orario	760 veic/h
svolte sx	0 veic/h
svolte sx	0,0%
svolte dx	30,4%
flusso ramo opp.	868 veic/h
svolte sx ramo opp.	25,6%
corsie	1 n°
larghezza corsia	4 m
veicoli pesanti	4,2%
tempo di verde	94 s
lunghezza ciclo	165 s

ramo D via della Libertà

flusso orario	234 veic/h
svolte sx	185 veic/h
svolte sx	79,1%
svolte dx	20,9%
flusso ramo opp.	0 veic/h
svolte sx ramo opp.	0,0%
corsie	1 n°
larghezza corsia	5 m
veicoli pesanti	1,7%
tempo di verde	34 s
lunghezza ciclo	165 s

LIVELLO DI SERVIZIO

ramo	flusso veic./h	capacità (veic./h)	grado di saturaz.	ritardo (s/veic)	lungh. coda	Livello di Servizio
A SS13 nord	868	1.116	78%	27,4	10	C
B via Marconi	212	437	49%	52,3	3	D
C SR13 sud	760	1.079	70%	25,5	7	C
D via della Libertà	234	421	56%	53,2	4	D