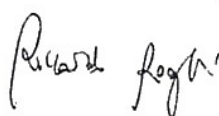


Comune di Marano Vicentino
Provincia di Vicenza

Progetto di ampliamento di un insediamento zootecnico ad indirizzo avicolo

C1 – Studio di Impatto Viabilistico

Dott. Pian. Riccardo Roghi



Società incaricata:

Transport8
engineering

Transport8 S.r.l.

via G. Pullè, 13 – 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

			<i>Data</i>	<i>Commessa</i>	C3621
			12/08/2021	<i>Codifica</i>	C1 – Studio di Impatto Viabilistico
				<i>Revisione</i>	00

INDICE DEI CONTENUTI:

1	PREMESSA.....	3
2	DESCRIZIONE DELL'INSEDIAMENTO E DEL PROGETTO	3
3	INDIVIDUAZIONE DELL'AREA DI STUDIO E IMPOSTAZIONE DELLE VERIFICHE	7
4	ASSETTO ATTUALE DEL TRAFFICO (STATO DI RIFERIMENTO ANTE OPERAM)	11
5	RICOSTRUZIONE DELLO SCENARIO DI TRAFFICO FUTURO	12
5.1	Traffico attratto e generato dall'insediamento e dalla fase di cantiere	12
5.2	Distribuzione per direttrice del nuovo traffico attratto e generato.....	12
5.3	I flussi veicolari nello stato post operam.....	15
5.4	Ricostruzione del traffico giornaliero	16
6	VERIFICA FUNZIONALE DELLA RETE VIARIA.....	17
7	CONCLUSIONI.....	19
	APPENDICE – DETTAGLIO VERIFICHE	20

INDICE DELLE TABELLE

<i>Tabella 1 – rilievo delle manovre alle intersezioni, ora di punta del mattino.....</i>	<i>11</i>
<i>Tabella 1 – rilievo delle manovre alle intersezioni, ora di punta della sera</i>	<i>11</i>
<i>Tabella 3 – traffico attratto e generato dallo stabilimento</i>	<i>12</i>
<i>Tabella 8 – stato post operam, manovre alle intersezioni punta mattina</i>	<i>15</i>
<i>Tabella 9 – stato post operam, manovre alle intersezioni punta sera</i>	<i>15</i>
<i>Tabella 6 – flussi giornalieri per tratto stradale</i>	<i>16</i>
<i>Tabella 7 – verifica dei Livelli di Servizio della rete viaria</i>	<i>18</i>

INDICE DELLE FIGURE


<i>Figura 1 – planimetria insediamento, stato di riferimento ante operam.....</i>	<i>4</i>
<i>Figura 2 – planimetria insediamento, stato post operam</i>	<i>6</i>
<i>Figura 3 – localizzazione dello stabilimento e rete viaria dell'ambito</i>	<i>7</i>
<i>Figura 4 – rete stradale oggetto di verifica</i>	<i>8</i>
<i>Figura 5 – intersezione SP 66 – via Canova, foto aerea.....</i>	<i>9</i>
<i>Figura 6 – intersezione SP 66 – via Canova, vista da SP 66 lato ovest.....</i>	<i>9</i>
<i>Figura 7 – intersezione SP 66 – via Trieste – via Cuso, foto aerea</i>	<i>10</i>
<i>Figura 8 – intersezione SP 66 – via Trieste – via Cuso, foto da SP 66 lato est</i>	<i>10</i>
<i>Figura 9 – itinerario del traffico attratto e generato sulla rete viaria (veicoli pesanti).....</i>	<i>13</i>
<i>Figura 10 – ipotesi nuovo collegamento tra la cava di via Molette e via Due Camini.....</i>	<i>14</i>
<i>Figura 11 – rappresentazione visiva dei Livelli di Servizio.....</i>	<i>17</i>

1 PREMESSA

Progetto di ampliamento di un insediamento zootecnico ad indirizzo avicolo sito nel comune di Marano Vicentino (VI) in via Molette, della Società Agricola Avicola Summania S.S.

2 DESCRIZIONE DELL'INSEDIAMENTO E DEL PROGETTO

L'insediamento è costituito da un'azienda agricola a indirizzo produttivo zootecnico finalizzato all'allevamento di polli da carne allevati a terra, con potenzialità massima di allevamento pari a 29.999 capi (planimetria stabilimento in fig. 1).

	<i>Commessa</i>	C3621	3 / 27
	<i>Codifica</i>	C1 – Studio di Impatto Viabilistico	
	<i>Revisione</i>	00	

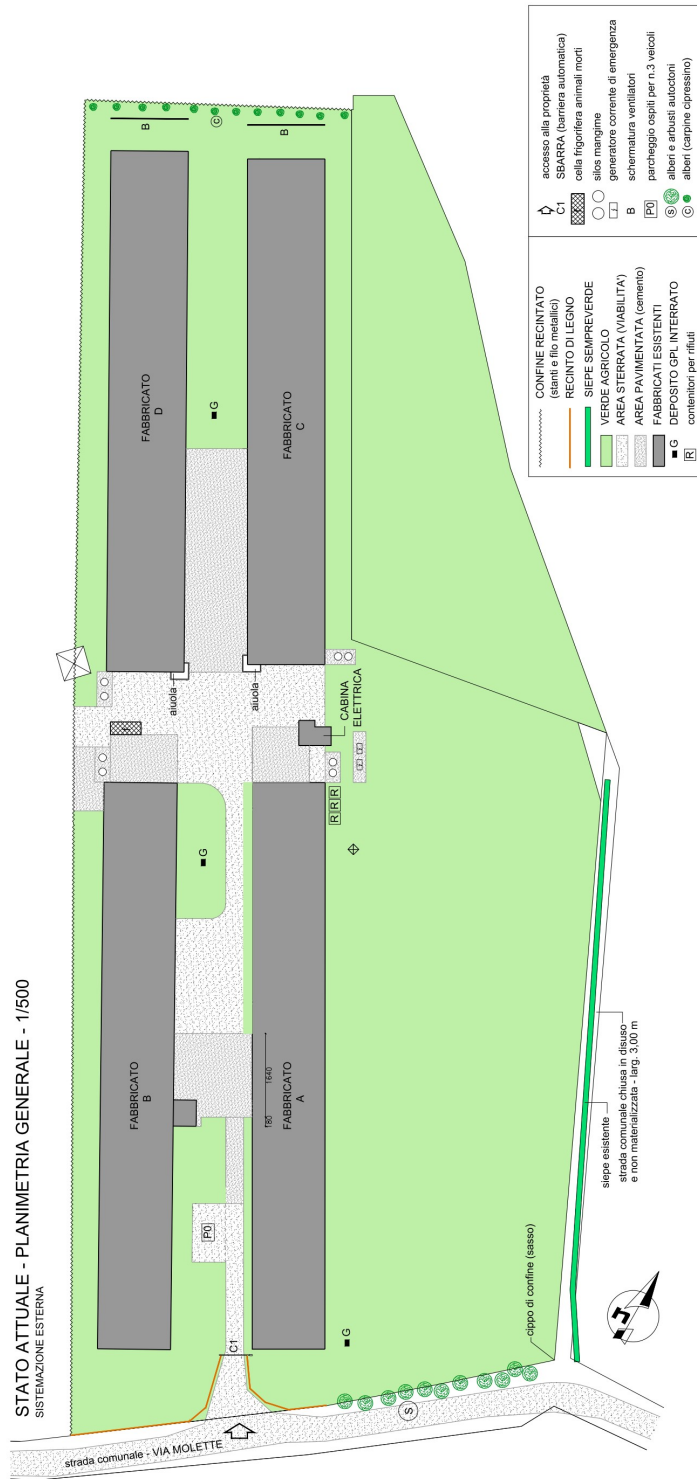



Figura 1 – planimetria insediamento, stato di riferimento ante operam

Il progetto prevede i seguenti interventi (planimetria fig. 2):

- ✓ realizzazione di un nuovo capannone per la stabulazione degli animali (edificio "E");
- ✓ installazione di due nuovi sili verticali a servizio del nuovo capannone;
- ✓ sistemazione della viabilità interna e degli accessi aziendali;
- ✓ realizzazione di un porticato di collegamento tra i fabbricati "A" ed "E" da adibire a deposito di attrezzature e prodotti (edificio "F");
- ✓ realizzazione di un fabbricato da adibire a zona filtro per l'accesso al centro zootecnico (edificio "G");
- ✓ installazione di nuovi ventilatori nei capannoni "A" e "B";
- ✓ installazione di nuovi riscaldatori nei capannoni "A" e "B";
- ✓ installazione di barriere antipolvere in prossimità delle testate sud dei capannoni "A", "B" ed "E";
- ✓ realizzazione di pozzi disperdenti per la gestione delle acque meteoriche;
- ✓ realizzazione di una piazzola di disinfezione dei mezzi di trasporto;
- ✓ realizzazione di una recinzione;
- ✓ realizzazione di parcheggi per il personale e gli operatori esterni;
- ✓ ampliamento e completamento della piantumazione dell'insediamento.

	Commessa	C3621	5 / 27
	Codifica	C1 – Studio di Impatto Viabilistico	
	Revisione	00	

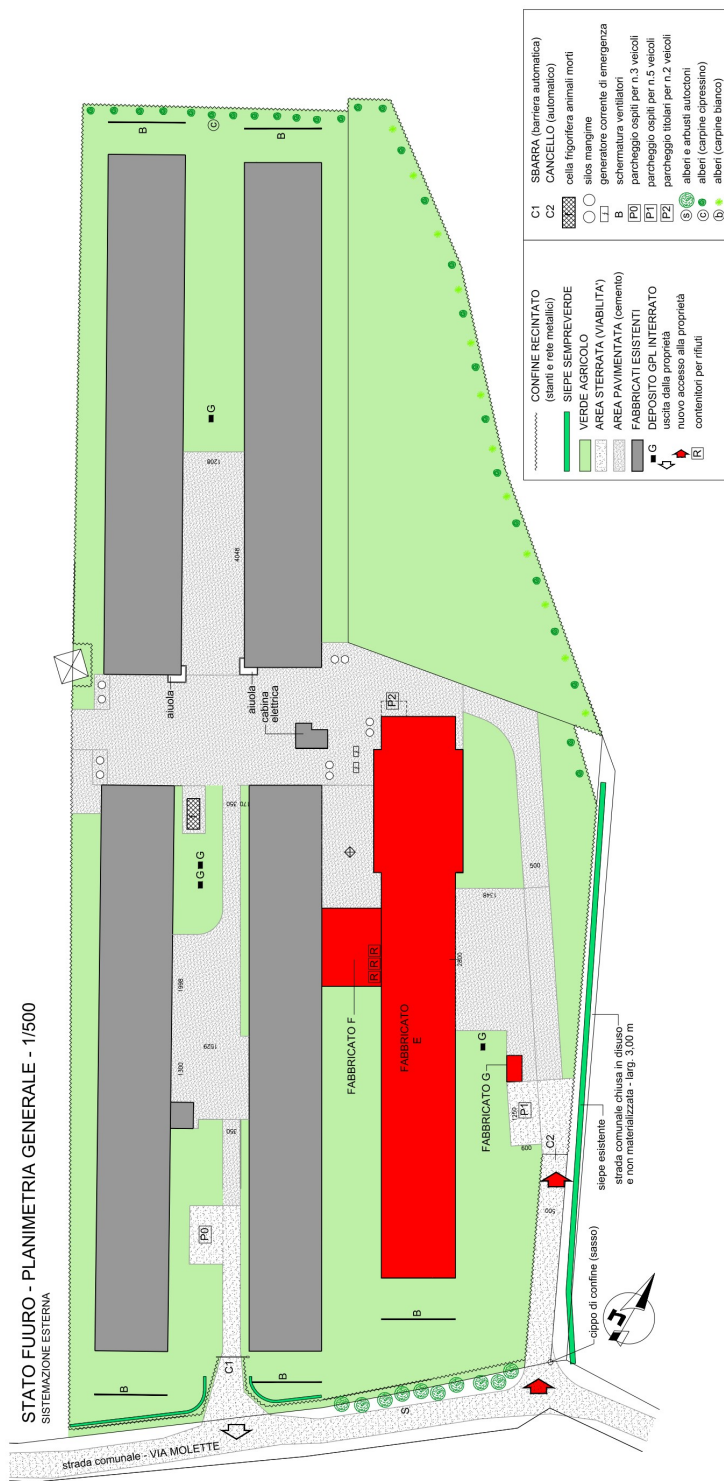


Figura 2 – planimetria insediamento, stato post operam

3 INDIVIDUAZIONE DELL'AREA DI STUDIO E IMPOSTAZIONE DELLE VERIFICHE

L'insediamento è collegato al territorio attraverso la SP 66 (via Monte Pasubio), che connette il contesto con Schio, Santorso, Thiene e l'autostrada A31 (quest'ultima attraverso via dell'Autostrada).

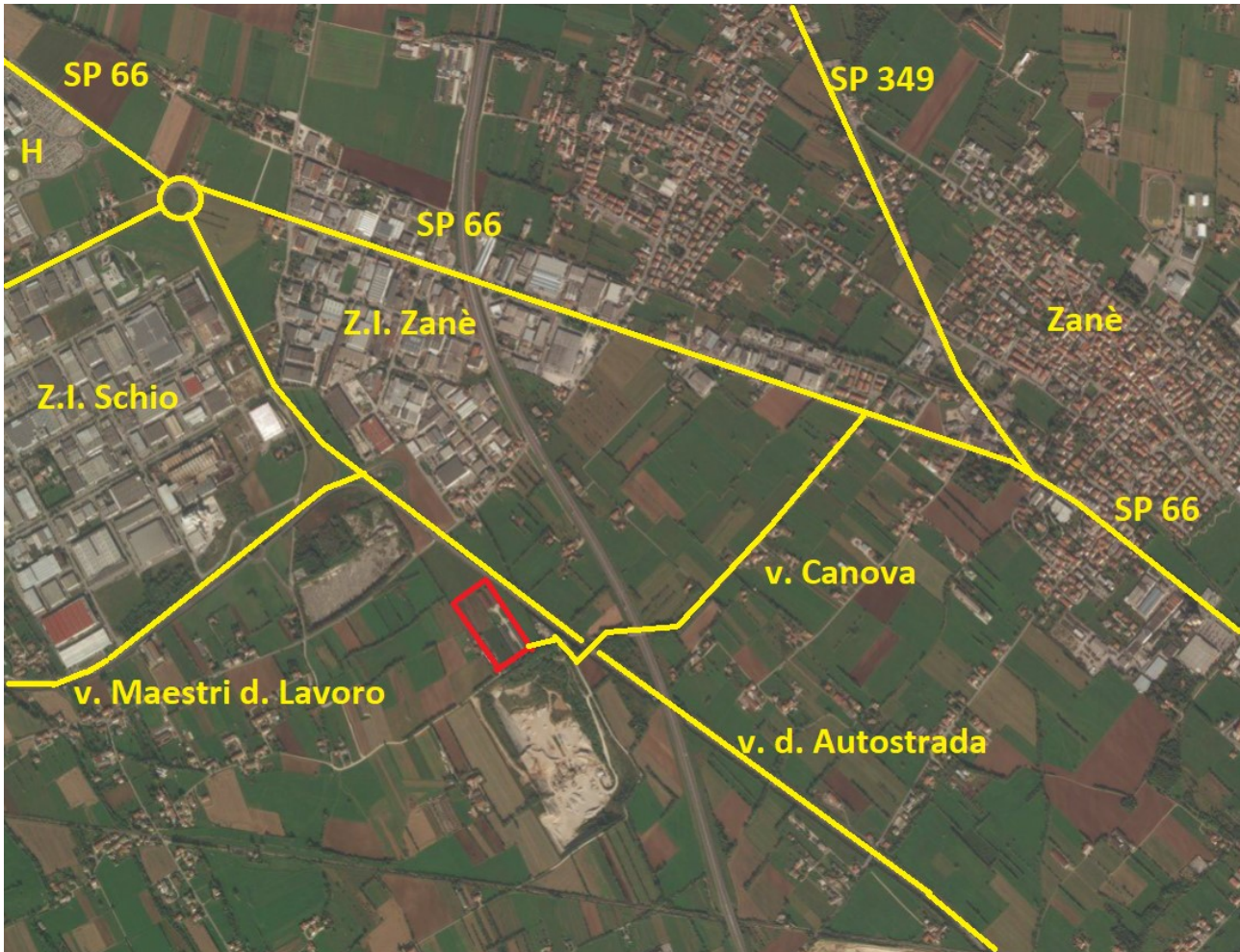


Figura 3 – localizzazione dello stabilimento e rete viaria dell'ambito

A livello locale l'insediamento è collegato alla SP 66 attraverso via Canova.

La rete oggetto di analisi è la seguente (fig. 4):

- ✓ via Canova (sede dello stabilimento e strada di accesso);
- ✓ via Monte Pasubio (SP 66, strada principale dell'ambito);
- ✓ via Trieste;
- ✓ via Cuso.

Le seguenti intersezioni sono oggetto di verifica (fig. 4):

Transport8 engineering	Commessa	C3621	7 / 27
	Codifica	C1 – Studio di Impatto Viabilistico	
	Revisione	00	

- ✓ intersezione a "T" via Monte Pasubio (SP 66) – via Canova (figure 5 e 6), gestita con precedenza;
- ✓ intersezione via Monte Pasubio (SP 66) – via Trieste – via Cuso (figure 7 e 8), gestita da rotatoria di 30 m di diametro con anello circolatorio di 7 m di larghezza.



Figura 4 – rete stradale oggetto di verifica



Figura 5 – intersezione SP 66 – via Canova, foto aerea



Figura 6 – intersezione SP 66 – via Canova, vista da SP 66 lato ovest



	Commessa	C3621	9 / 27
	Codifica	C1 – Studio di Impatto Viabilistico	
	Revisione	00	



Figura 7 – intersezione SP 66 – via Trieste – via Cuso, foto aerea



Figura 8 – intersezione SP 66 – via Trieste – via Cuso, foto da SP 66 lato est

	Commessa	C3621	10 / 27
	Codifica	C1 – Studio di Impatto Viabilistico	
	Revisione	00	

4 ASSETTO ATTUALE DEL TRAFFICO (STATO DI RIFERIMENTO ANTE OPERAM)

Mercoledì 21/07/2021 sono stati condotti i rilievi delle manovre dei veicoli motorizzati presso le due intersezioni di analisi, nelle fasce orarie di punta del mattino e della sera feriali, ripartiti tra veicoli "leggeri" (autovetture e veic. comm. legg.) e "pesanti" (veic. comm. pesanti e autobus).

STATO DI RIFERIMENTO ANTE OPERAM																	
ORA DI PUNTA DEL MATTINO FERIALE (7:30 - 8:30)																	
intersezione SP 66 - Trieste - Cuso								intersezione SP 66 - Canova									
leggeri				pesanti				leggeri				pesanti					
	A	B	C	D		A	B	C	D		A	B	C		A	B	C
A	0	59	94	94	A	0	0	0	17	A	0	293	7	A	0	20	3
B	26	0	255	502	B	0	0	0	20	B	764	0	3	B	17	0	0
C	51	68	0	17	C	0	9	0	26	C	13	4	0	C	3	1	0
D	9	166	9	0	D	0	14	0	0								
totali				equivalenti				totali				equivalenti					
	A	B	C	D		A	B	C	D		A	B	C		A	B	C
A	0	59	94	111	A	0	59	94	128	A	0	313	10	A	0	333	13
B	26	0	255	522	B	26	0	255	542	B	781	0	3	B	798	0	3
C	51	77	0	43	C	51	86	0	69	C	16	5	0	C	19	6	0
D	9	180	9	0	D	9	194	9	0								

A via Trieste
 B SP 66 lato Thiene
 C via Cuso
 D SP 66 lato Schio

A SP 66 lato Schio
 B SP 66 lato Thiene
 C via Canova

Tabella 1 – rilievo delle manovre alle intersezioni, ora di punta del mattino

STATO DI RIFERIMENTO ANTE OPERAM																	
ORA DI PUNTA DELLA SERA FERIALE (17:30 - 18:30)																	
intersezione SP 66 - Trieste - Cuso								intersezione SP 66 - Canova									
leggeri				pesanti				leggeri				pesanti					
	A	B	C	D		A	B	C	D		A	B	C		A	B	C
A	0	38	32	8	A	0	0	0	2	A	0	786	14	A	0	9	2
B	69	0	51	198	B	0	0	3	6	B	322	0	4	B	7	0	3
C	101	227	0	11	C	0	3	0	9	C	8	4	0	C	2	0	0
D	113	547	9	0	D	2	8	2	0								
totali				equivalenti				totali				equivalenti					
	A	B	C	D		A	B	C	D		A	B	C		A	B	C
A	0	38	32	10	A	0	38	32	12	A	0	795	16	A	0	804	18
B	69	0	54	204	B	69	0	57	210	B	329	0	7	B	336	0	10
C	101	230	0	20	C	101	233	0	29	C	10	4	0	C	12	4	0
D	115	555	11	0	D	117	563	13	0								

A via Trieste
 B SP 66 lato Thiene
 C via Cuso
 D SP 66 lato Schio

A SP 66 lato Schio
 B SP 66 lato Thiene
 C via Canova

Tabella 2 – rilievo delle manovre alle intersezioni, ora di punta della sera

5 RICOSTRUZIONE DELLO SCENARIO DI TRAFFICO FUTURO

5.1 Traffico attratto e generato dall'insediamento e dalla fase di cantiere

L'azienda conduttrice dell'insediamento ha fornito i dati sul traffico annuale attratto e generato dall'insediamento nella situazione senza intervento (stato di riferimento ante operam) e in quella seguito agli interventi (stato post operam).

Gli spostamenti sono per direzione (per es. a 35 veicoli annuali in ingresso per la fornitura del mangime ne corrispondono altrettanti in uscita).

motivo spostamento	tipo veicolo	veicoli annuali per direzione			veic. settimanali per direz.	
		ante operam	post operam	nuovo	valore medio	valore arrotondato
pulcini	pesante	5	15	10	0,2	0
mangime	pesante	35	148	113	2,2	2
animali morti	pesante	5	5	0	0,0	0
rifiuti	pesante	1	2	1	0,0	0
assistenza tecn.	leggero	5	10	5	0,1	0
sfoltimento	pesante	0	38	38	0,7	1
capi adulti	pesante	25	67	42	0,8	1
lettiera	pesante	5	10	5	0,1	0
pollina	pesante	5	25	20	0,4	1
GPL	pesante	1	8	7	0,1	0
TOTALE		87	328	241	4,6	5

Tabella 3 – traffico attratto e generato dallo stabilimento

Le ultime due colonne della tabella 3 riguardano la stima degli spostamenti medi settimanali.

A titolo cautelativo tutti gli spostamenti settimanali sono stati compresi nel giorno tipo analizzato, ipotizzando una simultaneità che nella realtà difficilmente potrebbe accadere (sono state escluse solo le tipologie particolarmente saltuarie, il cui valore medio settimanale è stato arrotondato a zero).


Negli spostamenti del giorno tipo va considerato anche il personale:

- ✓ 1 veicolo leggero in ingresso e in uscita dallo stabilimento nello stato ante operam,
- ✓ 2 veicoli leggeri in ingresso e in uscita dallo stabilimento nello stato post operam.

5.2 Distribuzione per direttrice del nuovo traffico attratto e generato

Tutti i nuovi veicoli attratti e generati sono stati attribuiti all'itinerario Canova – Monte Pasubio – via dell'Autostrada (fig. 9), sulla base delle destinazioni e provenienze dei veicoli e delle indicazioni fornite dall'azienda riguardo agli itinerari prescelti dai conducenti.

Si segnala che l'itinerario, prima di raggiungere la viabilità di scorrimento (via dell'Autostrada), attraversa la zona industriale di Zanè, facendo sì che il traffico imputabile all'insediamento non gravi sulle aree urbane e commerciali di Zanè e Thiene.

	Commessa	C3621	12 / 27
	Codifica	C1 – Studio di Impatto Viabilistico	
	Revisione	00	

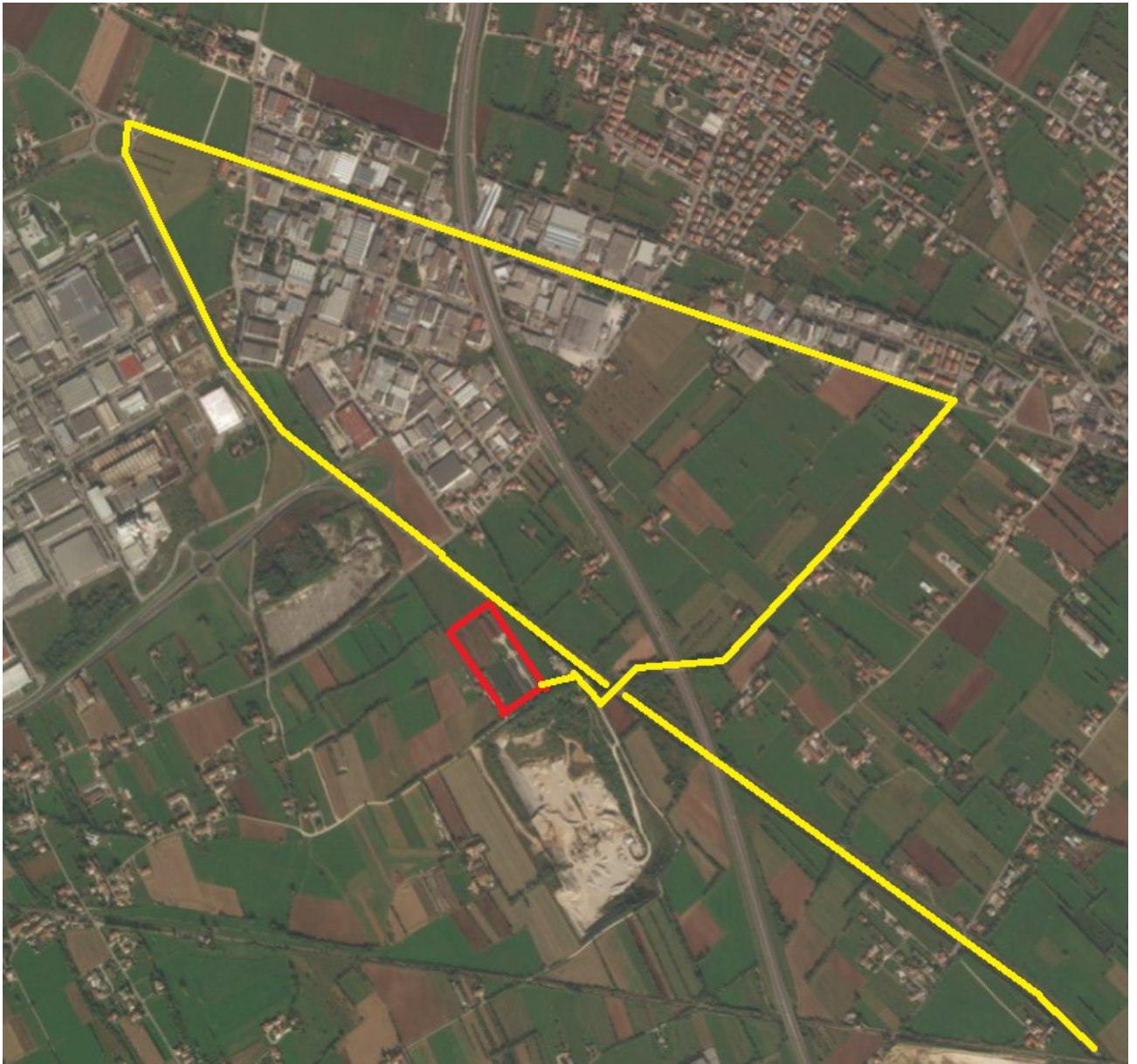



Figura 9 – itinerario del traffico attratto e generato sulla rete viaria (veicoli pesanti).

Si segnala inoltre che è attualmente al vaglio delle amministrazioni comunali di Marano Vicentino e di Zanè un accordo per la realizzazione di una strada di collegamento tra via Molette e via Due Camini, in modo da creare un nuovo sbocco sulla viabilità di scorrimento (attraverso lo svincolo tra via Maestri del Lavoro e via Due Camini) per migliorare l'accessibilità alla cava confinante con lo stabilimento oggetto di analisi, in modo da sgravare la viabilità di Zanè (fig. 10).



Figura 10 – ipotesi nuovo collegamento tra la cava di via Molette e via Due Camini

Il presente Studio di impatto viabilistico, a titolo cautelativo, ha considerato la situazione senza tale intervento, in modo da verificare l'impatto dell'ampliamento dello stabilimento avicolo sulla viabilità esistente.

	Commessa	C3621	14 / 27
	Codifica	C1 – Studio di Impatto Viabilistico	
	Revisione	00	

5.3 I flussi veicolari nello stato post operam

In base agli assunti illustrati nei capitoli precedenti, sono state ricostruite le matrici origine/destinazione (O/D) delle intersezioni oggetto di studio nello stato post operam.

STATO POST OPERAM																	
ORA DI PUNTA DEL MATTINO FERIALE (7:30 - 8:30)																	
intersezione SP 66 - Trieste - Cuso								intersezione SP 66 - Canova									
leggeri				pesanti				leggeri				pesanti					
	A	B	C	D		A	B	C	D		A	B	C		A	B	C
A	0	59	94	94	A	0	0	0	17	A	0	293	8	A	0	20	6
B	26	0	255	502	B	0	0	0	23	B	764	0	3	B	17	0	0
C	51	68	0	17	C	0	9	0	26	C	13	4	0	C	6	1	0
D	9	167	9	0	D	0	17	0	0								
totali				equivalenti				totali				equivalenti					
	A	B	C	D		A	B	C	D		A	B	C		A	B	C
A	0	59	94	111	A	0	59	94	128	A	0	313	14	A	0	333	20
B	26	0	255	525	B	26	0	255	548	B	781	0	3	B	798	0	3
C	51	77	0	43	C	51	86	0	69	C	19	5	0	C	25	6	0
D	9	184	9	0	D	9	201	9	0								

A via Trieste
 B SP 66 lato Thiene
 C via Cuso
 D SP 66 lato Schio

A SP 66 lato Schio
 B SP 66 lato Thiene
 C via Canova

Tabella 4 – stato post operam, manovre alle intersezioni punta mattina

STATO POST OPERAM																	
ORA DI PUNTA DELLA SERA FERIALE (17:30 - 18:30)																	
intersezione SP 66 - Trieste - Cuso								intersezione SP 66 - Canova									
leggeri				pesanti				leggeri				pesanti					
	A	B	C	D		A	B	C	D		A	B	C		A	B	C
A	0	38	32	8	A	0	0	0	2	A	0	786	14	A	0	9	5
B	69	0	51	199	B	0	0	3	9	B	322	0	4	B	7	0	3
C	101	227	0	11	C	0	3	0	9	C	9	4	0	C	5	0	0
D	113	547	9	0	D	2	11	2	0								
totali				equivalenti				totali				equivalenti					
	A	B	C	D		A	B	C	D		A	B	C		A	B	C
A	0	38	32	10	A	0	38	32	12	A	0	795	19	A	0	804	24
B	69	0	54	208	B	69	0	57	217	B	329	0	7	B	336	0	10
C	101	230	0	20	C	101	233	0	29	C	14	4	0	C	19	4	0
D	115	558	11	0	D	117	569	13	0								

A via Trieste
 B SP 66 lato Thiene
 C via Cuso
 D SP 66 lato Schio

A SP 66 lato Schio
 B SP 66 lato Thiene
 C via Canova

Tabella 5 – stato post operam, manovre alle intersezioni punta sera

5.4 Ricostruzione del traffico giornaliero

A supporto delle verifiche dell'impatto acustico e atmosferico sono stati stimati i flussi veicolari sui tratti stradali che costituiscono il contesto di analisi nei due scenari (stato di riferimento ante operam e stato post operam), nella fascia diurna (6-22) e notturna (22-6) di un giorno medio feriale tipo.

Il traffico giornaliero (e la sua ripartizione tra diurno e notturno) è stato stimato sulla base di precedenti rilievi giornalieri dei flussi di traffico disponibili nel contesto territoriale¹. Sono stati evidenziati i valori modificati dall'intervento.

STATO DI RIFERIMENTO ANTE OPERAM						
tratto viario	totale giornaliero		diurno 6-22		notturno 22-6	
	leggeri	pesanti	leggeri	pesanti	leggeri	pesanti
SP 66 lato Schio	11.400	1.100	10.800	1.040	600	60
SP 66 tratto centrale	15.400	610	14.600	580	800	30
SP 66 lato Thiene	15.200	540	14.400	510	800	30
via Canova	400	90	380	85	20	5
via Cuso	7.100	500	6.700	470	400	30
via Trieste	4.800	240	4.600	230	200	10

STATO POST OPERAM						
tratto viario	totale giornaliero		diurno 6-22		notturno 22-6	
	leggeri	pesanti	leggeri	pesanti	leggeri	pesanti
SP 66 lato Schio	11.400	1.100	10.800	1.040	600	60
SP 66 tratto centrale	15.404	618	14.604	588	800	30
SP 66 lato Thiene	15.204	548	14.404	518	800	30
via Canova	404	98	384	93	20	5
via Cuso	7.100	500	6.700	470	400	30
via Trieste	4.800	240	4.600	230	200	10

Tabella 6 – flussi giornalieri per tratto stradale

¹ Aggiornamento del Piano del Traffico di Schio, sez. 22 v. Maestri del Lavoro e sez. 10 v.le dell'Industria (aprile 2016); Transport8 Srl, com. Zanè, sez. via Manzoni (SP 349) nel tratto tra via Battisti e via Leopardi (novembre 2013).

6 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**, 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).

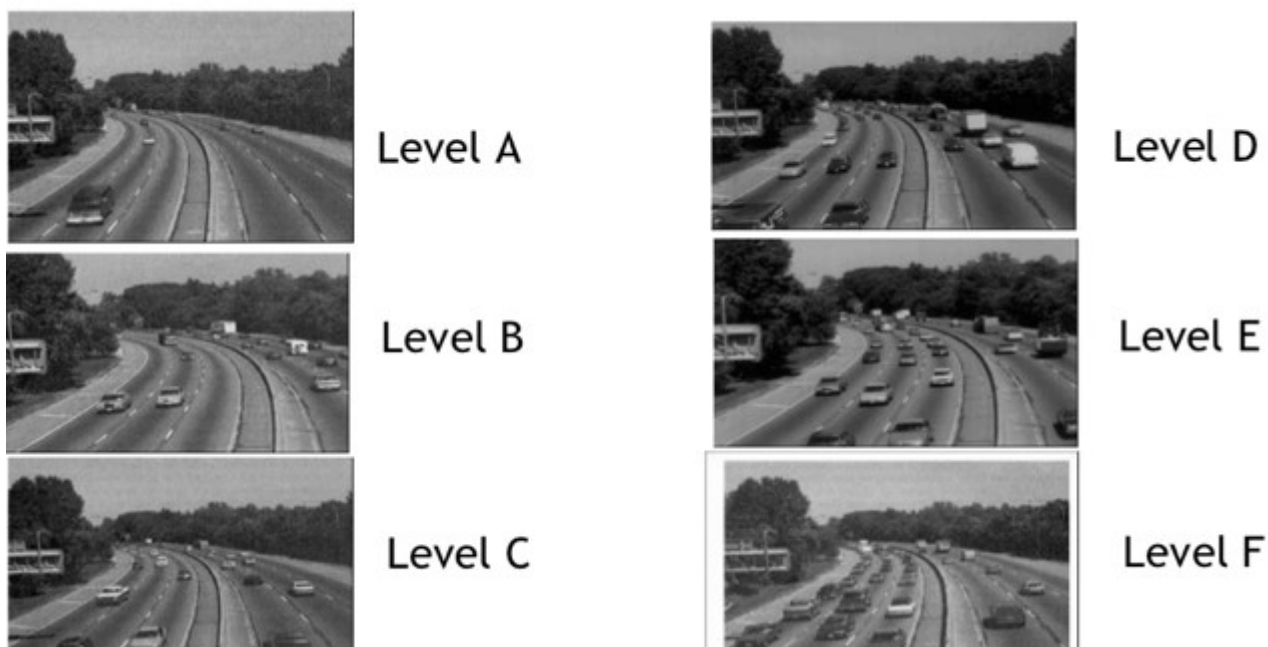


Figura 11 – rappresentazione visiva dei Livelli di Servizio

Si rimanda all'Appendice alla fine del documento per il dettaglio delle verifiche. La tabella 7 riporta il confronto dei Livelli di Servizio nei tre scenari per la rete stradale oggetto di analisi. Si evidenzia che i Livelli di Servizio rimangono inalterati.

Fascia oraria	Intersez.	Manovra / ramo	Ritardo (sec/veic)		Lunghezza coda (n° veicoli)		Livello di Servizio (LoS)	
			ante operam	post operam	ante operam	post operam	ante operam	post operam
Punta mattina feriale (7:30-8:30)	SP 66 / Canova	svolta sx da SP 66 est	8	8	1	1	A	A
		via Canova	21	22	1	1	C	C
	SP 66 / Trieste / Cuso	via Trieste	4	4	0	0	A	A
		SP 66 est	12	12	3	3	B	B
		via Cuso	6	6	0	0	A	A
SP 66 ovest	4	4	0	0	A	A		
Punta sera feriale (17:30-18:30)	SP 66 / Canova	svolta sx da SP 66 est	11	11	1	1	B	B
		via Canova	22	24	1	1	C	C
	SP 66 / Trieste / Cuso	via Trieste	6	6	0	0	A	A
		SP 66 est	5	5	0	3	A	A
		via Cuso	4	4	0	0	A	A
SP 66 ovest	10	10	2	0	B	B		

A	scala LoS
B	
C	
D	
E	
F	


Tabella 7 – verifica dei Livelli di Servizio della rete viaria

7 CONCLUSIONI

Sono state verificate le condizioni di deflusso della rete viaria oggetto di analisi (come definita nel capitolo 3) nello stato di riferimento ante operam e in quello post operam durante le ore di punta del mattino e della sera feriali che hanno maggior impatto in termini di traffico esistente e nuovo traffico attratto e generato.

Nello stato post operam il traffico veicolare addizionale non comporta situazioni di criticità sulla rete viaria esistente:

- ✓ l'incremento di flussi veicolari non cambia gli attuali Livelli di Servizio, che rimangono invariati;
- ✓ tutti i tratti stradali analizzati mantengono un Livello di Servizio accettabile e con margine di capacità, compreso tra A e C.

	<i>Commessa</i>	C3621	19 / 27
	<i>Codifica</i>	C1 – Studio di Impatto Viabilistico	
	<i>Revisione</i>	00	

APPENDICE – DETTAGLIO VERIFICHE

Verifica intersezione Monte Pasubio (SP 66) - via Canova STATO DI RIFERIMENTO ANTE OPERAM (feriale 7:30-8:30)

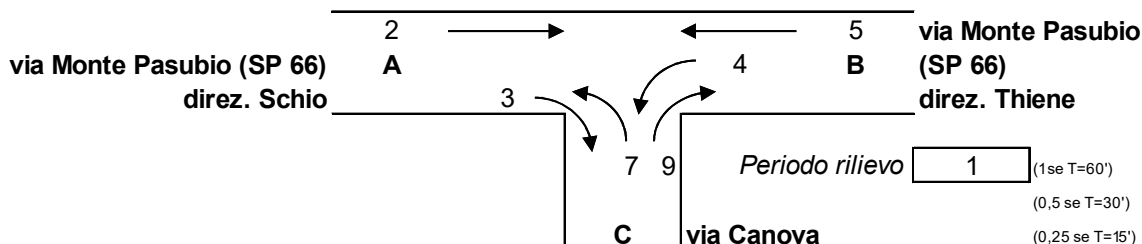
CARATTERISTICHE INTERSEZIONE

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	313	10	323
	B	781	0	3	784
	C	16	5	0	21
	totale	797	318	13	1128

MATRICE OD (veic. equiv.)		A	B	C	totale
	A	0	333	13	346
	B	798	0	3	801
	C	19	6	0	25
	totale	817	339	16	1172



Svolta sx strada principale (V4)

flusso conflitto	323 veic./h		
intervallo critico base	4,1 sec	intervallo critico	4,1 sec
tempo avanzamento base	2,2 sec	tempo avanzamento	2,2 sec
capacità potenziale	1248 veic./h	capacità corretta	1248 veic./h
fattore di impedenza	0,2% ---->		0,95

LIVELLO DI SERVIZIO

manovra	flusso veic./h	capacità (veic./h)	ritardo (s/veic)	lungh. coda	Livello di Servizio
strada secondaria corsia unica	21	247	21	1	C
svolta sx strada principale	B>C	3	1.248	8	A

**Verifica intersezione Monte Pasubio (SP 66) - via Canova
STATO POST OPERAM (feriale 7:30-8:30)**

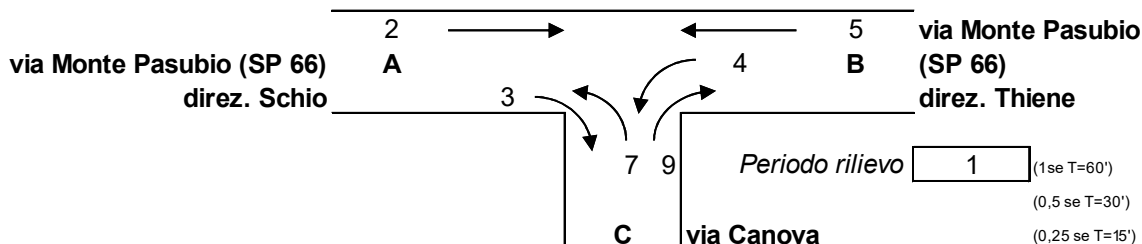
CARATTERISTICHE INTERSEZIONE

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

MATRICE OD FLUSSI

		A	B	C	totale
MATRICE OD (veicoli)	A	0	313	14	327
	B	781	0	3	784
	C	19	5	0	24
	totale	800	318	17	1135

		A	B	C	totale
MATRICE OD (veic. equiv.)	A	0	333	20	353
	B	798	0	3	801
	C	25	6	0	31
	totale	823	339	23	1185



Svolta sx strada principale (V4)

<i>flusso conflitto</i>	327 veic./h		
<i>intervallo critico base</i>	4,1 sec	<i>intervallo critico</i>	4,1 sec
<i>tempo avanzamento base</i>	2,2 sec	<i>tempo avanzamento</i>	2,2 sec
<i>capacità potenziale</i>	1244 veic./h	<i>capacità corretta</i>	1244 veic./h
<i>fattore di impedenza</i>	0,2% ---->		0,95

LIVELLO DI SERVIZIO

<i>manovra</i>	<i>flusso veic./h</i>	<i>capacità (veic./h)</i>	<i>ritardo (s/veic)</i>	<i>lungh. coda</i>	<i>Livello di Servizio</i>
strada secondaria corsia unica	24	229	22	1	C
svolta sx strada principale B>C	3	1.244	8	1	A

Verifica intersezione Monte Pasubio (SP 66) - via Canova
STATO DI RIFERIMENTO ANTE OPERAM (feriale 17:30-18:30)

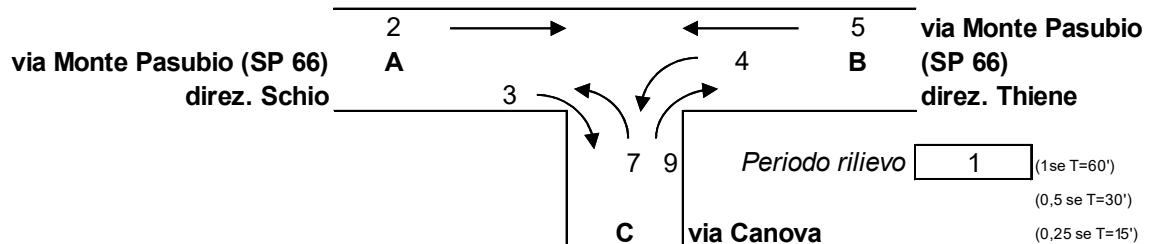
CARATTERISTICHE INTERSEZIONE

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

MATRICE OD FLUSSI

		A	B	C	totale
MATRICE OD (veicoli)	A	0	795	16	811
	B	329	0	7	336
	C	10	4	0	14
	totale	339	799	23	1161

		A	B	C	totale
MATRICE OD (veic. equiv.)	A	0	804	18	822
	B	336	0	10	346
	C	12	4	0	16
	totale	348	808	28	1184



Svolta sx strada principale (V4)

<i>flusso conflitto</i>	811 veic./h		
<i>intervallo critico base</i>	4,1 sec	<i>intervallo critico</i>	4,52857 sec
<i>tempo avanzamento base</i>	2,2 sec	<i>tempo avanzamento</i>	2,6 sec
<i>capacità potenziale</i>	662 veic./h	<i>capacità corretta</i>	662 veic./h
<i>fattore di impedenza</i>	1,5% ---->		0,95

LIVELLO DI SERVIZIO

<i>manovra</i>	<i>flusso veic./h</i>	<i>capacità (veic./h)</i>	<i>ritardo (s/veic)</i>	<i>lungh. coda</i>	<i>Livello di Servizio</i>
strada secondaria corsia unica	14	227	22	1	C
svolta sx strada principale B>C	7	662	10	1	B

**Verifica intersezione Monte Pasubio (SP 66) - via Canova
STATO POST OPERAM (feriale 17:30-18:30)**

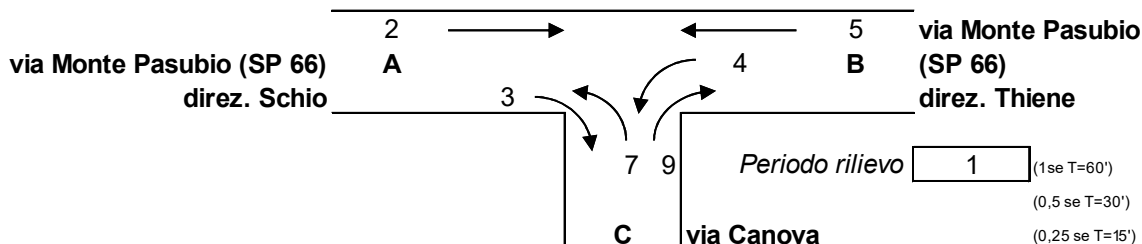
CARATTERISTICHE INTERSEZIONE

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

MATRICE OD FLUSSI

		A	B	C	totale
MATRICE OD (veicoli)	A	0	795	19	814
	B	329	0	7	336
	C	14	4	0	18
	totale	343	799	26	1168

		A	B	C	totale
MATRICE OD (veic. equiv.)	A	0	804	24	828
	B	336	0	10	346
	C	19	4	0	23
	totale	355	808	34	1197



Svolta sx strada principale (V4)

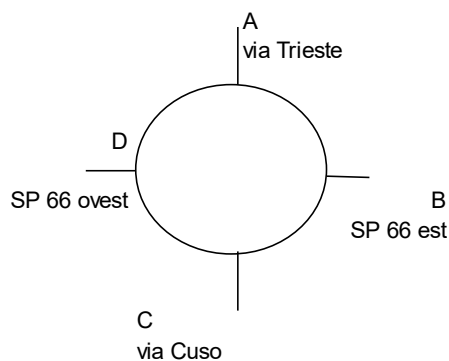
<i>flusso conflitto</i>	814 veic./h		
<i>intervallo critico base</i>	4,1 sec	<i>intervallo critico</i>	4,52857 sec
<i>tempo avanzamento base</i>	2,2 sec	<i>tempo avanzamento</i>	2,6 sec
<i>capacità potenziale</i>	660 veic./h	<i>capacità corretta</i>	660 veic./h
<i>fattore di impedenza</i>	1,5% ---->		0,95

LIVELLO DI SERVIZIO

<i>manovra</i>	<i>flusso veic./h</i>	<i>capacità (veic./h)</i>	<i>ritardo (s/veic)</i>	<i>lungh. coda</i>	<i>Livello di Servizio</i>
strada secondaria corsia unica	18	205	24	1	C
svolta sx strada principale B>C	7	660	11	1	B

Verifica intersezione Monte Pasubio (SP 66) - Trieste - Cuso (metodo SETRA)
STATO DI RIFERIMENTO ANTE OPERAM (feriale 7:30-8:30)

MATRICE FLUSSI DI TRAFFICO (V.EQ./ORA)					
O/D	Usc. A	Usc. B	Usc. C	Usc. D	Totale
Ingr. A	0	59	94	128	281
Ingr. B	26	0	255	542	823
Ingr. C	51	86	0	69	206
Ingr. D	9	194	9	0	212
Totale	86	339	358	739	1522



CARATTERISTICHE GEOMETRICHE				
	Ramo A	Ramo B	Ramo C	Ramo D
SEP (m)	2,5	4	4	4
ANN (m)	7,5	7,5	7,5	7,5
ENT (m)	4	4,25	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 A	Ramo B	Ramo C	Ramo D
Q ingr. (veic./h)	281	823	206	212
Capacità (veic./h)	1138	1119	799	1042
Riserva (veic./h)	857	296	593	830
Riserva (%)	305%	36%	288%	392%
Attesa media (sec)	4	12	6	4
Coda media (veic.)	0	3	0	0
Coda 95°p.le (veic.)	1	7	1	1
Livello di Servizio	A	B	A	A

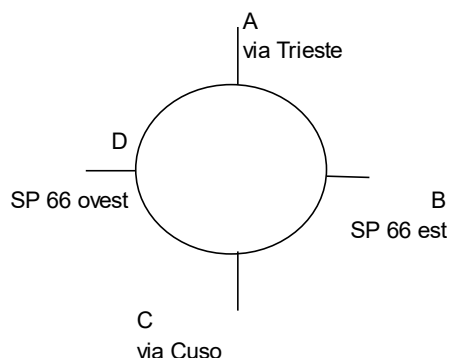
CALCOLO DELLA CAPACITA' SEMPLICE			
(Capacità del ramo che per primo raggiunge la saturazione con formazione di code in ingresso alla rotonda)			
Ramo saturo:	2	Capacità semplice:	1037 veic./ora
		% crescita traffico:	26%

CARATTERISTICHE PRESTAZIONALI DOPO LA SATURAZIONE DEL PRIMO RAMO				
	Ramo A	Ramo B	Ramo C	Ramo D
Q ingr. (veic./h)	354	1037	260	267
Capacità (veic./h)	1071	1037	608	932
Riserva (veic./h)	717	0	348	665
Riserva (%)	203%	0%	134%	249%
Attesa media (sec)	5	43	10	5
Coda media (veic.)	0	12	1	0
Coda 95°p.le (veic.)	1	20	2	1
Livello di Servizio	A	E	B	A

CALCOLO DELLA CAPACITA' TOTALE			
(Capacità della rotonda quando tutti i rami sono giunti a saturazione con formazione di code in ingresso)			
Capacità totale ideale:	2648	veic./ora	Capacità totale pratica:
			2375 veic./ora

**Verifica intersezione Monte Pasubio (SP 66) - Trieste - Cuso (metodo SETRA)
STATO POST OPERAM (feriale 7:30-8:30)**

MATRICE FLUSSI DI TRAFFICO (V.EQ./ORA)					
O/D	Usc. A	Usc. B	Usc. C	Usc. D	Totale
Ingr. A	0	59	94	128	281
Ingr. B	26	0	255	548	829
Ingr. C	51	86	0	69	206
Ingr. D	9	201	9	0	219
Totale	86	346	358	745	1535



CARATTERISTICHE GEOMETRICHE				
	Ramo A	Ramo B	Ramo C	Ramo D
SEP (m)	2,5	4	4	4
ANN (m)	7,5	7,5	7,5	7,5
ENT (m)	4	4,25	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 A	Ramo B	Ramo C	Ramo D
Q ingr. (veic./h)	281	829	206	219
Capacità (veic./h)	1133	1116	793	1040
Riserva (veic./h)	852	287	587	821
Riserva (%)	303%	35%	285%	375%
Attesa media (sec)	4	12	6	4
Coda media (veic.)	0	3	0	0
Coda 95°p.le (veic.)	1	7	1	1
Livello di Servizio	A	B	A	A

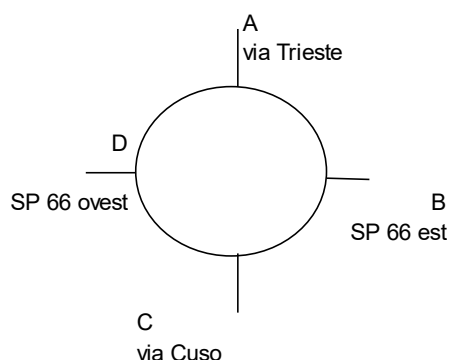
CALCOLO DELLA CAPACITA' SEMPLICE			
(Capacità del ramo che per primo raggiunge la saturazione con formazione di code in ingresso alla rotonda)			
Ramo saturo:	2	Capacità semplice:	1037 veic./ora
		% crescita traffico:	25%

CARATTERISTICHE PRESTAZIONALI DOPO LA SATURAZIONE DEL PRIMO RAMO				
	Ramo A	Ramo B	Ramo C	Ramo D
Q ingr. (veic./h)	352	1037	258	274
Capacità (veic./h)	1067	1037	609	934
Riserva (veic./h)	715	0	351	660
Riserva (%)	203%	0%	136%	241%
Attesa media (sec)	5	43	10	5
Coda media (veic.)	0	12	1	0
Coda 95°p.le (veic.)	1	20	2	1
Livello di Servizio	A	E	B	A

CALCOLO DELLA CAPACITA' TOTALE			
(Capacità della rotonda quando tutti i rami sono giunti a saturazione con formazione di code in ingresso)			
Capacità totale ideale:	2647	veic./ora	Capacità totale pratica:
			2374 veic./ora

Verifica intersezione Monte Pasubio (SP 66) - Trieste - Cuso (metodo SETRA)
STATO DI RIFERIMENTO ANTE OPERAM (feriale 17:30-18:30)

MATRICE FLUSSI DI TRAFFICO (V.EQ./ORA)					
O/D	Usc. A	Usc. B	Usc. C	Usc. D	Totale
Ingr. A	0	38	32	12	82
Ingr. B	69	0	57	210	336
Ingr. C	101	233	0	29	363
Ingr. D	117	563	13	0	693
Totale	287	834	102	251	1474



CARATTERISTICHE GEOMETRICHE				
	Ramo A	Ramo B	Ramo C	Ramo D
SEP (m)	2,5	4	4	4
ANN (m)	7,5	7,5	7,5	7,5
ENT (m)	4	4,25	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 A	Ramo B	Ramo C	Ramo D
Q ingr. (veic./h)	82	336	363	693
Capacità (veic./h)	654	1065	1243	1041
Riserva (veic./h)	572	729	880	348
Riserva (%)	698%	217%	243%	50%
Attesa media (sec)	6	5	4	10
Coda media (veic.)	0	0	0	2
Coda 95°p.le (veic.)	0	1	1	5
Livello di Servizio	A	A	A	B

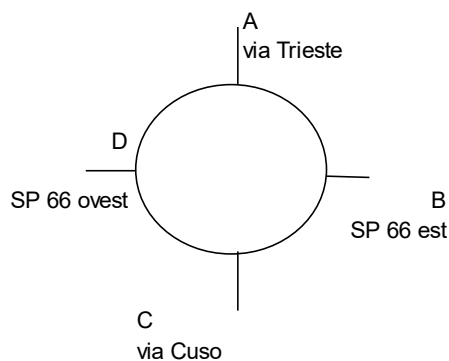
CALCOLO DELLA CAPACITA' SEMPLICE			
(Capacità del ramo che per primo raggiunge la saturazione con formazione di code in ingresso alla rotonda)			
Ramo saturo:	4	Capacità semplice:	909 veic./ora
		% crescita traffico:	31%

CARATTERISTICHE PRESTAZIONALI DOPO LA SATURAZIONE DEL PRIMO RAMO				
	Ramo A	Ramo B	Ramo C	Ramo D
Q ingr. (veic./h)	108	441	476	909
Capacità (veic./h)	423	951	1154	909
Riserva (veic./h)	315	510	678	0
Riserva (%)	292%	116%	142%	0%
Attesa media (sec)	11	7	5	46
Coda media (veic.)	0	1	1	12
Coda 95°p.le (veic.)	1	2	2	18
Livello di Servizio	B	A	A	E

CALCOLO DELLA CAPACITA' TOTALE			
(Capacità della rotonda quando tutti i rami sono giunti a saturazione con formazione di code in ingresso)			
Capacità totale ideale:	2561	veic./ora	Capacità totale pratica:
			2294 veic./ora

**Verifica intersezione Monte Pasubio (SP 66) - Trieste - Cuso (metodo SETRA)
STATO POST OPERAM (feriale 17:30-18:30)**

MATRICE FLUSSI DI TRAFFICO (V.EQ./ORA)					
O/D	Usc. A	Usc. B	Usc. C	Usc. D	Totale
Ingr. A	0	38	32	12	82
Ingr. B	69	0	57	217	343
Ingr. C	101	233	0	29	363
Ingr. D	117	569	13	0	699
Totale	287	840	102	258	1487



CARATTERISTICHE GEOMETRICHE				
	Ramo A	Ramo B	Ramo C	Ramo D
SEP (m)	2,5	4	4	4
ANN (m)	7,5	7,5	7,5	7,5
ENT (m)	4	4,25	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 A	Ramo B	Ramo C	Ramo D
Q ingr. (veic./h)	82	343	363	699
Capacità (veic./h)	650	1063	1238	1038
Riserva (veic./h)	568	720	875	339
Riserva (%)	692%	210%	241%	49%
Attesa media (sec)	6	5	4	10
Coda media (veic.)	0	0	0	2
Coda 95°p.le (veic.)	0	1	1	5
Livello di Servizio	A	A	A	B

CALCOLO DELLA CAPACITA' SEMPLICE			
(Capacità del ramo che per primo raggiunge la saturazione con formazione di code in ingresso alla rotonda)			
Ramo saturo:	4	Capacità semplice:	910 veic./ora
		% crescita traffico:	30%

CARATTERISTICHE PRESTAZIONALI DOPO LA SATURAZIONE DEL PRIMO RAMO				
	Ramo A	Ramo B	Ramo C	Ramo D
Q ingr. (veic./h)	107	447	473	910
Capacità (veic./h)	424	952	1149	910
Riserva (veic./h)	317	505	676	0
Riserva (%)	296%	113%	143%	0%
Attesa media (sec)	11	7	5	46
Coda media (veic.)	0	1	1	12
Coda 95°p.le (veic.)	1	3	2	18
Livello di Servizio	B	A	A	E

CALCOLO DELLA CAPACITA' TOTALE			
(Capacità della rotonda quando tutti i rami sono giunti a saturazione con formazione di code in ingresso)			
Capacità totale ideale:	2561	veic./ora	Capacità totale pratica:
			2293 veic./ora