



Città di Vittorio Veneto

Medaglia d'Oro al V.M.

Piazza del Popolo, 14 - 31029 Vittorio Veneto TV
CF e PI 00486620263 - Centralino 0438 5691 - Fax 0438 569209
www.vittorioveneto.gov.it - pec.comune.vittorioveneto.tv@pecveneto.it



Quando
scoppia
la pace

Servizio Gestione del Territorio

Ufficio: Pianificazione Territoriale

Vittorio Veneto,
Prot. n° 24630 / 22.06.2018

Spett.le
MINISTERO DELL'AMBIENTE
Direzione generale per le Valutazioni e le
Autorizzazioni Ambientali
Via C. Colombo, 44
00147 ROMA

p.c.:

A.N.A.S. S.p.A.
Compartimento della Viabilità per il Veneto
Via Millosevich, 49
30173 Venezia

Provincia di Treviso
Via Cal di Breda
31100 Treviso

OGGETTO: SS51 di Alemagna - Variante di Vittorio Veneto - Primo Stralcio "La Sega - Rindola" - Variante uscita Vittorio Veneto Centro. Procedura di Verifica Assoggettabilità alla VIA ai sensi art. 19, comma 4, D.Lgs 152/2006 e ss.mm.i. - OSSERVAZIONE DEL COMUNE DI VITTORIO VENETO

La SS51 di Alemagna è una delle più importanti arterie stradali del Veneto che collega la provincia di Treviso con Dobbiaco (BZ).

Il progetto originale della variante di Vittorio Veneto nel tratto La Sega - Ospedale nasce dall'esigenza di decongestionare il traffico presente sulla SS51 di "Alemagna" nella città di Vittorio Veneto, ed in particolar modo nel **Centro Storico di Serravalle** che ha una valenza architettonico-ambientale di altissimo pregio e che è quotidianamente attraversata dal traffico di una Strada Statale con notevoli problemi di inquinamento atmosferico, acustico e le vibrazioni che si riverberano sui palazzi e monumenti datati dal XIII al XVIII secolo.

Il progetto è stato suddiviso in due stralci funzionali, il primo stralcio, in corso di esecuzione, dalle località "La Sega" alla "Rindola" mentre il secondo dalla "Rindola" all'Ospedale è in fase di studio di fattibilità.

Il primo stralcio consiste nella realizzazione di un tracciato in nuova sede che, attraversando in galleria la dorsale di Serravalle, bypassa ad est il centro storico

sviluppendosi, in un contesto tipicamente pedemontano, sulla sinistra idrografica del Fiume Meschio.

Il percorso approvato è composto da un tracciato articolato in due rami: l'asse nord sud che bypassa il centro storico e l'asse Est Ovest che collega il centro città.

Al momento della messa in opera l'asse Est Ovest del tracciato ha incontrato grande opposizione da parte di cittadini e comitati di cittadini che hanno ripetutamente presentato ricorso contro la sua realizzazione. I motivi di tale opposizione risiedevano sia nella collocazione della strada, ritenuta troppo vicina agli edifici, sia nella parcellizzazione dei fondi agricoli che venivano divisi in due parti indipendenti, con soluzione di continuità dei fondi coltivati e quindi perdita della loro funzionalità.

L'Amministrazione Comunale che mi pregio di presiedere, inoltre, non appena insediata nel 2014, ha da subito comunicato le proprie perplessità in merito alla soluzione progettuale appaltata; la critica principale atteneva l'asse Est Ovest di raccordo della nuova viabilità con il centro città. Tale soluzione infatti avrebbe fatto **confluire tutti i flussi di traffico su una strada centrale**, Via Virgilio, che se pur traversa interna della S.S. 51 di Alemagna, è una **strada urbana, sulla quale si attestano residenze ed attività commerciali**, popolata non solo da automobili, ma da **flussi ciclabili e pedonali prevalentemente diretti al Campus Scolastico** che ospita, giornalmente, oltre 3000 persone (studenti, corpo insegnanti ed altro). L'effetto della nuova viabilità quindi se da un lato sottraeva il traffico al centro Storico di Serravalle, dall'altro rischiava di **congestionare le strade del Centro città**, certamente anch'esso meritevole di salvaguardia.

Nello stesso periodo, infine, era andata concludendosi la lunga attività dell'importante plesso Italcementi a ovest del nuovo percorso stradale che, in fase progettuale, aveva condizionato la collocazione del collegamento tra la nuova variante e la viabilità preesistente.

Tutti questi elementi hanno portato, al termine di una lunga fase di confronto sia a diversi livelli istituzionali che di partecipazione attiva, a definire un possibile diverso assetto dell'asse Est Ovest denominato "Svincolo Centro".

Contestualmente ANAS S.p.A. ha stralciato, dall'appalto avviato, il tratto relativo a questa uscita con l'approvazione di una perizia di variante.

Sono state quindi formulate alcune ipotesi progettuali per il nuovo assetto dell'uscita in zona Centro che sono state vagliate e valutate sotto i diversi profili: paesaggistico, mobilità, elementi di conflittualità, aspetti economici.

Tali ipotesi sono state valutate anche dal Comune di Vittorio Veneto che con propria **Deliberazione del Consiglio Comunale n. 45 del 30.11.2015** (Allegato A) ha privilegiato una delle 4 ipotesi sulla base di una disamina dei diversi profili e di una **valutazione dell'interesse pubblico commisurato sulla base di essi**. L'analisi comparativa delle diverse soluzioni è riportata nella relazione (Allegato B).

Per tutte le considerazioni espresse nella relazione allegata e condivise è stata individuata la **soluzione 1 con l'uscita su via Carso a nord del Cimitero** come soluzione idonea a soddisfare congiuntamente diverse esigenze in alternativa alla soluzione approvata.

Come evidenziato nella disamina delle diverse ipotesi, la soluzione di innesto a rotatoria su via Carso **evita la costruzione di gallerie e limita tutte le interferenze sia con la viabilità esistente sia con il contesto paesaggistico del Rio Rindola che del Fiume Meschio, riducendo ulteriormente l'impatto complessivo sul contesto naturale** rispetto al progetto iniziale.

Il consumo di suolo dell'ipotesi Via Carso a nord del Cimitero è la minore in assoluto rispetto alle altre possibili ipotesi.

Per quanto riguarda l'aspetto funzionale l'uscita di via Carso permette di **dividere i flussi di traffico diretti verso il centro rispetto a quelli diretti verso est** (carico consistente) **senza interferire con la viabilità urbana** di Via Virgilio (Viale Vittorio Emanuele II) soprattutto nel tratto dove defluiscono migliaia di studenti al mattino che giungono a Vittorio Veneto con i mezzi pubblici.

La rotatoria si attesta in un punto dove è presente la **fermata dei mezzi di trasporto pubblico**. La fermata viene traslata a sud lungo il perimetro del campus e viene **ridefinito il percorso pedonale opportunamente separato e protetto dalla corsia di marcia** attraverso un'aiuola.

Le sistemazioni a verde delle aiuole e degli spazi a contorno del sedime viario, trattati con piantumazioni e idrosemina, daranno infine unitarietà all'area definendo spazi e ambiti.

La soluzione del progetto ha anche **previsto la viabilità di accesso all'area cimiteriale con spostamento a sud del parcheggio di pertinenza** e ha studiato una **soluzione per la valorizzazione dell'area di sagrato, attualmente di fatto inesistente, della Chiesa di San Giuseppe** annessa al Cimitero.

Viene definito uno spazio regolare, che contiene anche l'antico muro di delimitazione del sagrato dalla viabilità. La pavimentazione di questo ambito sarà omogenea e consona ad uno spazio di sagrato che anche se su livelli diversi, consentirà di creare un cono ottico ben definito, per chi proviene da nord, costituito dalla Chiesa e dal suo spazio di pertinenza. Anche la percezione per chi proviene da sud sarà quella di uno spazio a coronamento della chiesa con un'ampia area pedonale.

Il trattamento superficiale di tutto questo spazio sarà omogeneo e utilizzerà la ghiaia come nell'attuale spazio a nord della chiesa. Viene previsto un percorso trattato a ghiaio nel verde a nord-est del sagrato per l'accesso dei mezzi per le funzioni religiose della chiesa cimiteriale.

Per quanto riguarda l'impatto della nuova viabilità rispetto al perimetro nord del Cimitero, esso viene mitigato con lo **scostamento sensibile del tratto stradale dal lato nord del cimitero** attraverso una fascia verde di rispetto in parte piantumata, ma lasciando in vista il muro antico del cimitero dietro il quale emergono gli elevati delle cappelle votive, evidenziando una precisa funzione storicizzata di questo contesto, senza elementi che ne debbano necessariamente mascherare la presenza.

L'ipotesi così definita è stata quindi approfondita da ANAS S.p.A. a livello progettuale con la redazione del progetto definitivo relativo alla **"SS51 di Alemagna - Variante di Vittorio Veneto - Svincolo di Vittorio Veneto Centro"** trasmesso agli enti competenti per l'acquisizione dei pareri alla fine del 2017.



La Giunta Comunale con propria **Deliberazione n. 49 del 15.03.2018** (Allegato C) ha quindi preso atto del progetto definitivo trasmesso da ANAS S.p.A. esprimendo un **parere di massima positivo** e trasmettendo l'atto alla Regione Veneto per la procedura urbanistica.

Il Presidente della Regione Veneto, con provvedimento conclusivo prot. n. 153493 del 24.04.2018 corredato del Parere del Comitato Tecnico n. 21/2018, ha dichiarato la NON conformità urbanistica delle opere rispetto alle norme del piano urbanistico ed edilizio vigente nel Comune di Vittorio Veneto e ai vigenti strumenti di pianificazione territoriale regionali ed ha trasmesso il provvedimento al Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche

Il Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche, ha quindi convocato la Conferenza dei Servizi per il raggiungimento dell'Intesa Stato-Regione ai sensi dell'art. 2 del D.P.R: n. 383/1994.

Il Comune di Vittorio Veneto è stato invitato; il Consiglio Comunale, organo rappresentativo competente, ai sensi dell'art. 3 del DPR 393/94, con propria **deliberazione n. 24 del 04.06.2018** (Allegato D) ha quindi **ulteriormente ribadito che il progetto in esame risponde agli obiettivi già espressi dal Consiglio medesimo nel 2015 e ha dato mandato al Sindaco di partecipare alla conferenza medesima.**

La conferenza dei servizi per l'intesa Stato Regione si è tenuta a Venezia in data 18.06.2018.

* * *

Nel merito di quanto espresso dalla Provincia di Treviso nella propria osservazione prot. n. 52621/2018 pervenuta al Comune, per conoscenza, in data 21.06.2018 si puntualizza quanto segue.

La conclusione della Provincia di Treviso parte dall'erroneo presupposto di ritenere che il progetto realizzato, rispetto al quale si sta valutando una Variante in corso d'opera, sia quello che era stato esaminato nel 2004.

Rispetto al Progetto esaminato dalla Provincia di Treviso nel 2004, ANAS ha rielaborato e approvato un progetto definitivo nel 2008, ponendolo a base di gara di un appalto integrato che ha comportato, nel 2013, l'approvazione di un progetto esecutivo in variante urbanistica approvata dalla Provincia medesima.

La funzione prioritaria del primo stralcio, da tutti riconosciuta, era il **superamento del Centro Storico di Serravalle** evitando tutte le criticità legate al passaggio di un tratto statale attraverso un centro storico medievale con palazzi di pregio, una situazione di inquinamento acustico e atmosferico insostenibile. Questo è **l'obiettivo primario del primo stralcio** e non tanto quello di collegare due tratti di Starda statale. L'attestazione del primo stralcio in via Carso, come previsto dalla Variante in esame, persegue assolutamente l'obiettivo primario di bypassare il Centro Storico.

E non solo, come evidenziato sopra, il traffico di attraversamento diretto a est con l'uscita in via Virgilio sarebbe stato scaricato all'interno della rete urbana del Centro, mentre con l'uscita su Via Carso viene deviato direttamente nella direzione est attraverso una viabilità capace e con minori interferenze urbane.

L'attestazione del progetto originario in via Virgilio è sì su un tracciato già Statale, ma ora traversa interna di sezione di 7 ml, in rilevato, densamente abitata, mentre via Carso, pur non essendo strada statale, ha una geometria più capace.

Non è poi vero che *"la modifica progettuale proposta confluisce nella strada locale Via Carso e non viene né progettata e neppure descritta"*. Come sopra ben evidenziato sono state analizzate e verificate le interferenze coi poli attrattori e

monumentali. Sono state affrontate tutte le eventuali problematiche che potrebbero emergere: interferenze con il sistema di trasporto pubblico, interferenze con plessi scolastici (anche con incontri con i funzionari della Provincia e con i Dirigenti Scolastici interessati) e con le funzioni cimiteriali. Viceversa il progetto esecutivo in rotatoria su via Virgilio non garantiva i collegamenti pedonali in area centrale della città e poneva problemi di l'accessibilità dei plessi residenziali attorno. Tutte eccezioni mai sollevate dalla Provincia che nel 2012 aveva quindi ritenuto di non sottoporre a VIA il progetto.

Questa Amministrazione ancor prima di valutare diversi scenari per l'attestazione del primo stralcio nella zona del Centro ha effettuato uno studio dei flussi di traffico, dal quale emerge chiaramente la rilevanza dell'attraversamento proveniente da Nord-Ovest e diretto a Sud Est. Tutto traffico che il progetto originario avrebbe riversato sul centro città. Per la verifica della consistenza dei flussi di traffico si tramette lo studio effettuato dal Comune di Vittorio Veneto (Allegato E), redatto tra 2014 e 2015.

* * *

Tutto quanto sopra evidenzia che la realizzazione dell'opera Variante est alla SS51 Alemagna, di cui questa è una variante al primo stralcio, è un intervento fondamentale per la Città da diversi decenni.

La variante relativa all'uscita nel Centro Città è stata attentamente vagliata da ANAS con la stretta collaborazione del Comune di Vittorio Veneto, attento alle specifiche esigenze dei propri cittadini.

Il Consiglio comunale si è espresso positivamente due volte in merito all'ipotesi di uscita su Via Carso.

Chiedo quindi cortesemente di poter essere ricevuto per chiarire al meglio la situazione in ragione della complessità del procedimento.

Il Sindaco
Roberto Tonon

Dirigente del Servizio:	arch. Wanda Antoniazzi					
Responsabile Procedimento:	Antoniazzi Wanda – tel.0438 569292 - fax 0438 57212 - wantoniazzi@comune.vittorio-veneto.tv.it					
Responsabile Istruttoria:	Scalet Maria Cristina – tel.0438 569501 - fax 0438 57212 - mscalet@comune.vittorio-veneto.tv.it					
Sede Ufficio:	Condominio Vittorio Veneto '68 (cond. Quadrilatero)					
Orari di Apertura al Pubblico:	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato
Mattina	10.00-13.45	09.00-12.45	-	09.00-12.45	10.00-13.45	-
Pomeriggio	-	-	-	16.00-18.00	-	-

20/2018/74

COPIA

N. 45 reg. Delib.



CITTÀ DI VITTORIO VENETO

MEDAGLIA D'ORO AL V.M.
(PROVINCIA DI TREVISO)

Verbale di Deliberazione del Consiglio Comunale

Oggetto: SS 51 DI ALEMAGNA - VARIANTE DI VITTORIO VENETO - 1' STRALCIO "LA SEGA-RINDOLA" - VARIANTE SVINCOLO "VITTORIO VENETO CENTRO" - IPOTESI - ATTO DI INDIRIZZO.

Il giorno 30/11/2015 alle ore 19.30, nella sala consiliare del Comune di VITTORIO VENETO.

Previo invito diramato dal Presidente ai sensi di legge, si è riunito il Consiglio Comunale in seduta Pubblica Ordinaria, di 1^a convocazione.

Fatto l'appello nominale dei Componenti:

	Presenti	Assenti		Presenti	Assenti
1 Tonon Roberto	X		10 Fasan Bruno		X
2 Botteon Adriano	X		11 Fiorin Fiorenza	X	
3 Carnelos Graziano	X		12 Maset Giuseppe	X	
4 Costa Giuseppe	X		13 Posocco Gianluca	X	
5 Da Re Gianantonio	X		14 Santantonio Paolo	X	
6 D'Arsiè Caterina	X		15 Saracino Matteo	X	
7 De Bastiani Alessandro	X		16 Sonego Elisa	X	
8 De Vallier Fabio	X		17 Tocchet Silvano	X	
9 Dus Marco	X			16	1

Fungono da scrutatori i Signori: D'Arsiè Caterina, Dus Marco, Posocco Gianluca.

Partecipa il Segretario Generale del Comune Spessotto Vittorino.

Assume la presidenza il Consigliere Tocchet Silvano il quale, riconosciuta la legalità dell'adunanza, dichiara aperta la seduta e pone in trattazione quanto all'oggetto.

IL CONSIGLIO COMUNALE

PREMESSO CHE:

- sono in fase di realizzazione i lavori relativi al primo stralcio della Variante alla SS 51 di Vittorio Veneto dal Borgo La Sega a località Rindola;
- i lavori sono stati approntati ed è iniziato, da nord, lo scavo della galleria, mentre da sud il cantiere è stato approntato predisponendo le opere necessarie alla realizzazione dello scavo in trincea a nord di Rindola;
- che il progetto approvato prevede il collegamento della Variante con l'attuale tracciato della SS 51 in corrispondenza di via Virgilio;
- che tale scelta si era resa necessaria in seguito all'esito della Conferenza dei Servizi del 2005 che, rispetto al progetto definitivo presentato che collegava Borgo la Sega con l'Ospedale, aveva approvato solo il primo stralcio dell'Opera (da Borgo La Sega alla località Rindola);
- la pianificazione urbanistica Comunale ha da sempre previsto il superamento Nord-Sud della città mediante la realizzazione di una viabilità ad est ed un collegamento al centro con innesto su via del Carso;
- a seguito dell'approvazione del solo primo stralcio, in città è emerso un dibattito in merito al progetto stesso ed in particolare al collegamento tra la rotatoria di Rindola e via Virgilio, dal quale è emersa la criticità di far confluire in centro tutto il traffico attratto dalla nuova infrastruttura;
- che alcuni cittadini, direttamente interessati dalla realizzazione dell'opera, hanno aperto un contenzioso, il cui esito induce ad una riflessione sul progetto in corso di realizzazione;

RICHIAMATO l'impegno assunto dall'Amministrazione comunale di farsi parte attiva con i cittadini e gli Enti preposti alla realizzazione dell'opera per migliorare l'inserimento nel contesto e minimizzarne l'impatto;

DATO ATTO che nel corso dell'ultimo anno:

- sono intervenuti una serie di incontri con i cittadini e con l'ANAS;
- è intercorsa corrispondenza anche nel merito delle possibili soluzioni alternative al collegamento Rindola via Virgilio;
- sono stati effettuati degli studi sui flussi di traffico in accesso alla città con stime di attribuzione degli stessi alla nuova infrastruttura;

DATO ALTRESI' ATTO che:

- il Secondo Stralcio della Variante alla SS 51 di Alemagna a Vittorio Veneto (tratto Rindola – Ospedale) è stato inserito nell'elenco delle priorità regionali, dopo la Galleria di Coltrondo, con Delibera di Giunta Regionale n. 91 del 27.01.2015;
- con delibera n. 30 del 21.07.2015 il Consiglio Comunale ha espresso come atto di indirizzo, il parere favorevole alla realizzazione del Secondo Stralcio della Variante alla SS 51 di Alemagna a Vittorio Veneto, Rindola – Ospedale, ritenendolo essenziale per risolvere il problema dell'accesso alla città e l'attraversamento dell'intero Centro abitato di Vittorio Veneto;

VISTE le note dell'ANAS, Compartimento della Viabilità del Veneto, acquisite:

- al ns. prot. n. 17169 del 28.05.2015,
- al ns. prot. n. 32866 del 13.10.2015;

ACCERTATO pertanto la sussistenza di possibili soluzioni alternative rispetto al progetto approvato per il collegamento tra la Rotatoria di Rindola e via Virgilio;

PRESO ATTO della relazione tecnica predisposta dall'Ufficio Pianificazione Territoriale del Comune di Vittorio Veneto, che analizza i diversi scenari;

RITENUTO di condividere e fare proprie sia le valutazioni espresse da ANAS nelle note sopraccitate che i contenuti della Relazione Tecnica in Atti;

CONSIDERATO, dopo l'esame svolto, l'esito del dibattito attuato, il confronto con ANAS, l'istruttoria tecnica, maggiormente rispondente al pubblico interesse l'ipotesi progettuale denominata "attestazione su via Carso - ipotesi n. 1", descritta nella tavola n. 3 di ANAS;

ACCERTATO come indicato nella citata nota di ANAS che tale soluzione necessita di un'approvazione in sede di Conferenza dei Servizi, dell'acquisizione dei pareri necessari trattandosi anche di Variante allo Strumento Urbanistico vigente;

RITENUTO pertanto necessario dare mandato al Sindaco affinché verifichi la fattibilità sotto il profilo tecnico amministrativo dell'ipotesi sopra indicata, alla luce dello stato di avanzamento dei lavori, della compatibilità con le disposizioni di legislative, regolamentari e pianificatorie vigenti;

DATO ATTO che la proposta in oggetto è stata esaminata dalla 4' Commissione Consiliare "Territorio" nella seduta del 26 novembre 2015, giusta verbale in atti;

VISTO l'allegato parere di regolarità tecnica reso dal Responsabile del Servizio interessato, ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. n. 267/2000 (Testo Unico Enti Locali);

Con la seguente votazione, resa per alzata di mano da n. 16 consiglieri presenti e votanti:

Favorevoli: n. 10 (Botteon, Carnelos, Costa, D'Arsiè, De Vallier, Dus, Fiorin, Sonego, Tocchet, Tonon)
Contrari: n. 5 (Da Re, Maset, Posocco, Santantonio, Saracino)
Astenuiti: n. 1 (De Bastiani)

DELIBERA

- 1) di dare atto che le premesse fanno parte integrante del presente atto;

- 2) di ritenere, quale atto di indirizzo, per le motivazioni di cui in narrativa, l'ipotesi progettuale denominata "attestazione su via Carso - ipotesi n. 1", descritta nella tavola n. 3 del documento ANAS acquisito il 13.10.2015 al prot. n. 32866, che si sviluppa a nord del Cimitero, innestandosi su via del Carso tramite una rotatoria, maggiormente rispondente al pubblico interesse;
- 3) di dare mandato al Sindaco di verificare la fattibilità della soluzione individuata in collaborazione con gli altri Enti coinvolti e tutti i soggetti coinvolti nella realizzazione dell'opera.

Quindi, con separata votazione, resa per alzata di mano dai n. 16 consiglieri presenti e votanti che dà il seguente esito:

Favorevoli: n. 10 (Botteon, Carnelos, Costa, D'Arsiè, De Vallier, Dus, Fiorin, Sonego, Tocchet, Tonon)
Contrari: n. 5 (Da Re, Maset, Posocco, Santantonio, Saracino)
Astenuti: n. 1 (De Bastiani)

DELIBERA

di dichiarare il presente atto, stante l'urgenza di procedere con la verifica della fattibilità della soluzione alternativa alla attestazione sud del 1' Stralcio "La Sega-Rindola" della Variante SS51 Vittorio Veneto, immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D.Lgs. 267/2000.

IL PRESIDENTE
Fto Tocchet Silvano

IL SEGRETARIO GENERALE
Fto Spessotto Vittorino

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Certifico che la presente deliberazione viene pubblicata dal

al all'Albo Pretorio online del Comune.

Vittorio Veneto,

L'INCARICATO DELLA PUBBLICAZIONE
Fto

CERTIFICATO DI ESECUTIVITA'

Certifico che la presente deliberazione:

- E' stata pubblicata nelle forme di legge all'Albo Pretorio;
- È divenuta esecutiva ilai sensi dell'art. 134, comma 3, del D. Lgs. n. 267/2000 (T.U. Enti Locali);

Vittorio Veneto,

IL SEGRETARIO GENERALE
Fto

Copia conforme all'originale, per uso amministrativo.

Lì, _____

IL SEGRETARIO GENERALE



Città di Vittorio Veneto

Medaglia d'Oro al V.M.

Piazza del Popolo, 14 - 31029 Vittorio Veneto TV - CF e PI 00486620263 - Centralino 0438 5691 - Fax 0438 569209

www.vittorioveneto.gov.it - pec.comune.vittorioveneto.tv@pecveneto.it

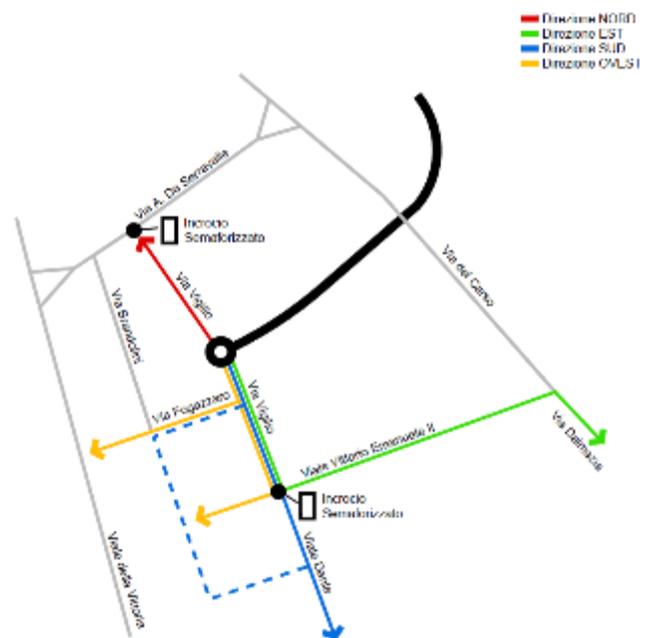
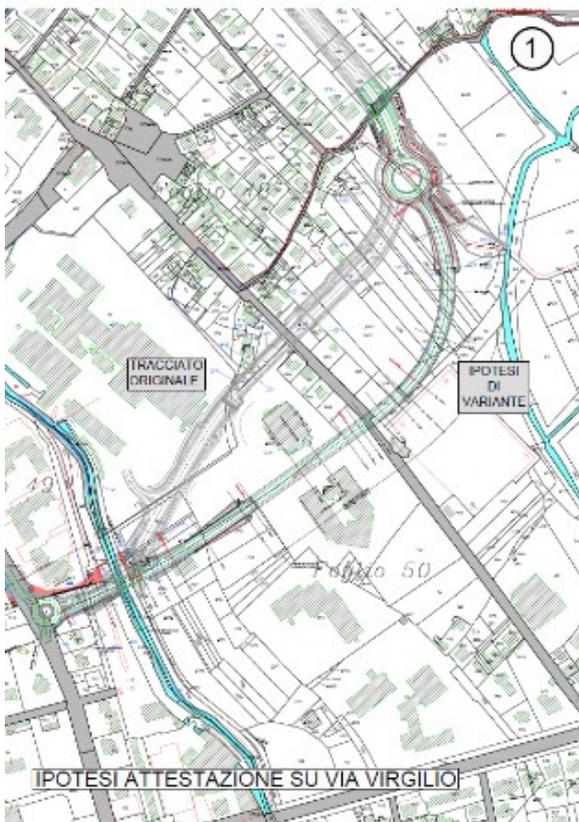
Relazione di analisi comparativa delle diverse soluzioni S.S. 51 di "Alemagna" - Variante di Vittorio Veneto (Tangenziale Est) - Collegamento La Sega-Ospedale - Svincolo Vittorio Veneto Centro

Allegato B

Si analizzano di seguito le ipotesi relative alla Variante Uscita Vittorio Veneto centro sotto i diversi profili.

IPOTESI A - ATTESTAZIONE SU VIA VIRGILIO

Uscita "Vittorio Veneto Centro" con rotonda in località Rindola, a nord del cimitero di S. Andrea e prosecuzione con tratto curvo fino a via del Carso, tangente il perimetro del Cimitero di S. Andrea. Attraversamento di via del Carso con sottopasso nell'area del Campus scolastico tra il Liceo Scientifico e l'Istituto Alberghiero. Prosecuzione in rettilineo con demolizione di un fabbricato, ponte sul fiume Meschio e svincolo in rotonda su Via Virgilio a sud del complesso denominato "Vittorio 2".



L'ipotesi, spostando il tracciato verso sud, lo avvicina a aree già urbanisticamente compromesse, come le aree gravate dal vincolo cimiteriale e quindi non trasformabili. Incide i fondi privati (alcuni dei quali di proprietà di cittadini, che avevano aperto il contenzioso) solo marginalmente, senza creare fondi residui e interclusi. E' localizzata a debita distanza rispetto agli edifici residenziali di via Cal di Sotto.

L'ipotesi **ha uno sviluppo lineare maggiore rispetto al progetto approvato**: lo sviluppo lineare della strada dalla rotonda di Rindola all'intersezione di via Virgilio è circa metri 550 nel progetto esecutivo approvato e di circa metri 620 nella presente ipotesi.

Prevede inoltre le medesime opere d'arte del progetto approvato, con costi di realizzazione leggermente superiori in quanto **la galleria artificiale per sottopassare via del Carso è più lunga**: da 108 ml. a circa 200 ml.

Il percorso, se pur in sottopasso, si sviluppa tra due plessi scolastici – Liceo Scientifico e Istituto Alberghiero – **con conseguenze sia temporanee che strutturali.**

Esiste quindi il **problema della cantierizzazione** di questo tratto di strada che dovrebbe essere precisamente programmato per poter essere attuato, per lo meno per le lavorazioni maggiormente impattanti, nel periodo di sospensione dell'attività didattica.

Dal punto di vista strutturale, invece, pur trattandosi di un intervento in sottopasso, comunque **compromette in parte l'integrità dell'ambito del Campus.**

L'allungamento della galleria artificiale però riduce l'impatto di cesura della nuova strada che separava il Campus dal tessuto circostante a nord, tra l'altro caratterizzato dalla presenza di un'attività produttiva dismessa.

Inoltre, proprio per passare agevolmente tra le due scuole, la **sezione stradale in corrispondenza del sottopasso viene ridotta** da strada di tipo C1 (10,50 ml di sezione) a tipo F (9,50 ml.) con modifica, quindi, della capacità della strada medesima in questo tratto.

ASPETTO DELLA MOBILITA'

Dal punto di vista degli effetti sul traffico tale alternativa è sostanzialmente sovrapponibile al progetto esecutivo approvato, in quanto interseca gli stessi assi viari nelle medesime posizioni. Anche questa prima ipotesi comporta il **confluire di tutto il traffico proveniente da nord-ovest, attratto dalla nuova infrastruttura, diretto in città e in altre direzioni su Via Virgilio.**

Nello stesso tempo fa confluire su via Virgilio tutto il traffico proveniente dal centro, da sud e da est e diretto a Nord e Nord-Ovest, oltre Serravalle.

Il traffico, si scambio e attraversamento, che interessa via Virgilio ha diverse origini/destinazioni: Zona Nord: Sant'Andrea, Serravalle Sud (via Cavour, San Lorenzo, ...) utilizzando il ramo nord di via Virgilio poi via Petrarca.

Zona Est: Ospedale, SP422 del Cansiglio, comuni limitrofi a est e zona Sacile-Pordenone utilizzando il ramo sud di Via Virgilio fino all'incrocio semaforizzato e quindi viale Vittorio Emanuele II lato est e via Dalmazia.

Centro città: utilizzando, ragionevolmente via Fogazzaro, oppure il ramo sud di Via Virgilio fino all'incrocio semaforizzato e quindi viale Vittorio Emanuele II lato ovest. In questa ipotesi l'utilizzo improprio (rat-run) di via Fogazzaro comporta un carico di traffico non compatibile con la capacità della strada medesima.

Zona sud: utilizzando il ramo sud di Via Virgilio fino all'incrocio semaforizzato e quindi proseguire lungo via Dante. In questa ipotesi è anche possibile che venga utilizzato impropriamente (rat-run) via Fogazzaro per by-passare l'incrocio semaforizzato comportando un carico di traffico non compatibile con la capacità della strada medesima.

La **viabilità della zona centrale potrebbe quindi essere gravata da traffico passivo** (solo attraversamento) con conseguenti problematiche di sicurezza e di inquinamento.

In questa ipotesi, i tratti nord e soprattutto sud di via Virgilio, potrebbero rivelarsi **non adeguati al volume di traffico** confluyente che viene portato tutto a distribuirsi nell'area centrale.

Allo stato attuale le geometrie stradali non consentono facilmente un adeguamento.

La strada (via Virgilio), in corrispondenza dell'attestazione dello svincolo in rotatoria, ha una sezione media di 7 ml con banchina di circa 3,5 ml ambo i lati, non pavimentata e protetta da filare alberato. Appena a sud di questo tratto, tuttavia, la sezione, pur rimanendo inalterata nel tratto stradale, ha una scarpata lungo il lato est e potrebbe risultare problematico, lungo tale lato, un allargamento della sede viaria anche per la messa in sicurezza degli utenti deboli.

A nord e sud dello svincolo su Via Virgilio vi sono due incroci semaforizzati ravvicinati a circa 300 metri verso nord e circa 250 metri verso sud, che in ragione del carico di traffico potrebbero entrare in congestione almeno nelle ore di punta.

Infine, la rotatoria di attestazione su Via Virgilio situata in prossimità di una zona densamente abitata (complesso residenziale e commerciale) ha dimensioni ridotte, con scarsi margini di miglioramento.

ASPETTO PAESAGGISTICO-MONUMENTALE

Per quanto riguarda l'aspetto di tutela della Chiesa di S. Giuseppe, l'ipotesi progettuale A, in trincea, comporterebbe il mantenimento della situazione attuale dove, d'altra parte, manca totalmente spazio di pertinenza e salvaguardia della Chiesa lungo il suo fianco occidentale che viene a ricadere praticamente sul sedime stradale. Inoltre la creazione delle opera in trincea andrebbe a compromettere la visibilità e fruibilità della Chiesa.

Questa soluzione, pertanto, non andrebbe a modificare la situazione attuale, **mantenendo tuttavia una situazione che non risulta valorizzante dell'edificio storico e pregiudicando parzialmente, per la predisposizione della trincea, la fruibilità visive e fisica dell'edificio stesso.**

Altro impatto, invece, andrebbe ad **incidere sul contesto paesaggistico in prossimità del fiume Meschio** (corso d'acqua vincolato), per la necessità, come peraltro avviene nel progetto esecutivo approvato, di bypassare il fiume con un ponte carraio di caratteristiche idonee per viabilità di tipo C considerato che il tratto andrebbe a congiungersi con una Strada Statale e pertanto tutto il tratto ne deve mantenere le caratteristiche tecniche.

Nel tratto a est del fiume Meschio, prima del superamento dello stesso deve inoltre essere **demolito un edificio rurale** attualmente in disuso che comunque connota l'area lungo il fiume come ambito agricolo.

Per quanto riguarda la tutela dell'altro ambito paesaggistico, in fregio al corso Rindola (corso d'acqua pubblico denominato torrente Costa), la soluzione prospettata, pur avvicinandosi, rispetto al progetto esecutivo approvato, all'ambito di rispetto, **non modifica il contesto ambientale mediamente preservato** con presenza di alberature e coltivazioni agricole di piccole dimensioni.

CONCLUSIONI

La soluzione ipotesi A, come detto, mantiene l'attestazione su via Virgilio e di conseguenza è necessario ancora realizzare la galleria artificiale già presente nei lavori originali.

Questa tuttavia viene tralata fino ad essere collocata nel terreno compreso tra due plessi scolastici con gravi condizionamenti reciproci tra le attività di cantiere e le attività scolastiche.

Dal punto di vista paesaggistico i vantaggi del tratto in sotterraneo vengono di fatto annullati dalle necessità delle opere in cemento armato per raggiungere la quota di imposta della galleria pregiudicando parzialmente la fruibilità visiva e funzionale della Chiesa di S. Giuseppe.

Infine rimane, come nella soluzione originale, l'opera d'arte di scavalco del fiume Meschio con il medesimo impatto paesaggistico.

L'ipotesi progettuale lambisce solo marginalmente le aree dei cittadini che hanno messo in atto un contenzioso

Il suolo consumato per la realizzazione di tale ipotesi progettuale è di **circa 10.000 mq**

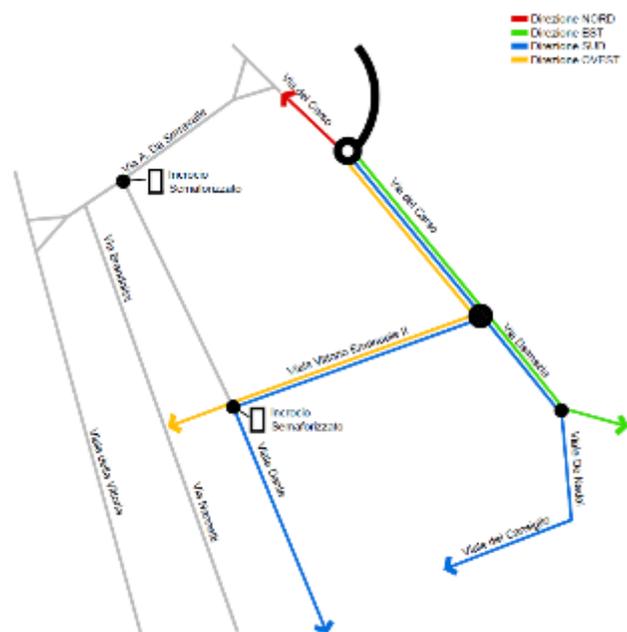
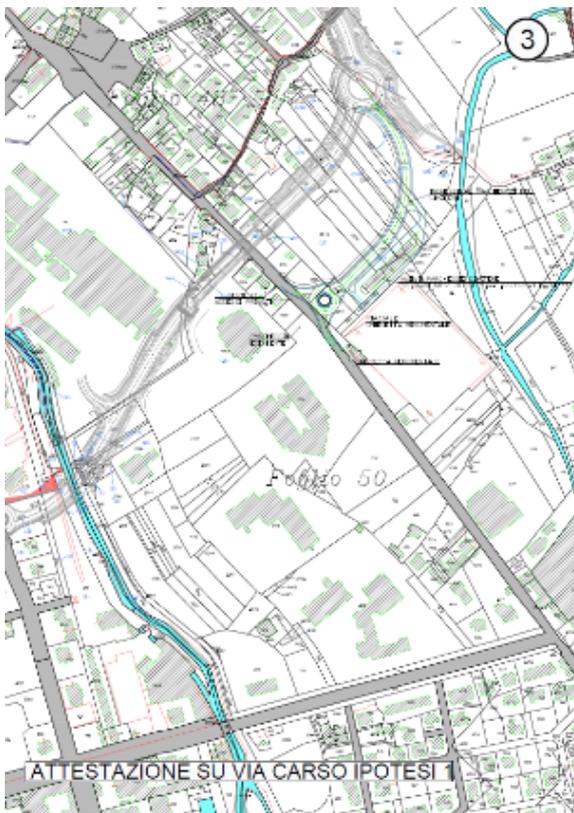
La sezione della viabilità esistente via Virgilio dove si innesterebbe la rotatoria di

attestazione della strada è **di 7,00 ml.**

Le soluzioni alternative che presentano **una attestazione su vai Carso** sono state denominate rispettivamente ipotesi 1, ipotesi 2 ed ipotesi 3 e sono di seguito esposte.

IPOTESI 1 DI ATTESTAZIONE SU VIA DEL CARSO (A NORD CIMITERO S. ANDREA)

Uscita "Vittorio Veneto Centro" con rotatoria in località Rindola a nord del cimitero di S. Andrea, prosecuzione con tratto curvo fino a via del Carso tangente il perimetro del Cimitero di S. Andrea. Innesto in rotatoria su via del Carso.



Anche tale ipotesi, spostando il tracciato verso sud, lo avvicina a aree già urbanisticamente compromesse, come le aree gravate dal vincolo cimiteriale e quindi non trasformabili.

L'ipotesi **incide sui fondi privati** (alcuni dei quali di proprietà di cittadini, che avevano aperto il contenzioso) **in modo più marginale, senza creare fondi residui e interclusi.**

E' localizzata a distanza maggiore dagli edifici residenziali di via Cal di Sotto rispetto al progetto esecutivo approvato.

L'ipotesi avrà dei costi decisamente inferiori rispetto al progetto esecutivo approvato e rispetto alla prima ipotesi di Variante in quanto ha un'estensione lineare molto più limitata (300 ml in meno rispetto al progetto esecutivo e 400 ml in meno rispetto alla precedente ipotesi di variante) e **non prevede la realizzazione di alcune importanti e impattanti opere: la galleria artificiale sotto via del Carso e sotto il campus scolastico, il ponte sul fiume Meschio.**

Il tracciato non entra nel Campus scolastico, garantendone quindi **l'integrità e la continuità con il tessuto edilizio esistente**.

L'incrocio di via del Carso comporta alcune interferenze con l'accesso all'Istituto alberghiero, comunque risolvibili senza la necessità di realizzare ulteriori infrastrutture.

L'intervento in termini di **consumo del suolo riduce sensibilmente l'area trasformata in viabilità** in quanto riduce il ramo di connessione della nuova strada con la viabilità esistente limitando l'attestazione su via del Carso invece che proseguire fino a Via Virgilio.

In tal modo viene **evitato** un tratto di viabilità in parte in sottopasso e in parte a raso con la realizzazione di un ponte per **l'attraversamento del fiume Meschio**.

Si passa da circa 570 metri di viabilità di innesco (da rotatoria di via Rindola a rotatoria di Via Virgilio) a 230 ml. della viabilità proposta in variante (da rotatoria di Rindola a rotatoria di Via del Carso).

ASPETTO DELLA MOBILITA'

Dal punto di vista degli effetti sul traffico tale alternativa è sostanzialmente diversa sia dal progetto esecutivo approvato, che dalla prima ipotesi analizzata.

Quest'ipotesi infatti **consente di suddividere fin dalla confluenza sulla viabilità esistente il traffico proveniente da Nord-Ovest**, attratto dalla nuova infrastruttura, diretto in città e in altre direzioni e nel contempo consente l'adduzione del traffico proveniente dal centro, da sud e da est e diretto a Nord e Nord-Ovest, oltre Serravalle, mediante l'utilizzo di diversi tratti di viabilità urbana.

Il traffico può avere diverse origini/destinazioni:

Zona Nord: Sant'Andrea, Serravalle Sud (via Cavour, San Lorenzo, ...) utilizzando il ramo nord di via del Carso e quindi può raggiungere le destinazioni finali mantenendo una posizione marginale rispetto alle vie della zona centrale.

Zona Est: Ospedale, SP422 del Cansiglio, comuni limitrofi a est e zona Sacile-Pordenone utilizzando il tratto sud di via del Carso fino all'incrocio con viale Vittorio Emanuele II e proseguendo in via Dalmazia, con una notevole riduzione di percorrenza, rispetto all'ipotesi 1. Centro città: utilizzando il tratto sud di via del Carso fino all'incrocio (Vittorio Emanuele II/via Dalmazia) e quindi viale Vittorio Emanuele II.

Zona sud: utilizzando il tratto sud di via del Carso fino all'incrocio (Vittorio Emanuele II/via Dalmazia), proseguendo lungo viale Vittorio Emanuele II fino all'incrocio semaforizzato e quindi Via Dante. In questa ipotesi una parte del traffico con direzione sud può utilizzare anche Via Dalmazia e Via De Nadai e quindi attestarsi su Viale del Cansiglio. Infatti tutto il tratto sopra descritto può assorbire traffico di attraversamento con direzione sud senza incontrare incroci semaforizzati, ma trovando invece sempre strade ad alta capacità (tratto nord di via Dalmazia, Via De Nadai, Viale del Cansiglio).

Via del Carso è strada comunale con sezione variabile da 7,40 a 7,70 ml. E' una viabilità urbana, di recente messa in sicurezza con la creazione di percorsi pedonali protetti.

La viabilità di via del Carso, nel tratto a sud dell'uscita in rotatoria ha margini di ulteriore miglioramento.

La rotatoria di attestazione su Via del Carso si trova in **ambito libero da costruzioni e pertanto è stata adeguatamente dimensionata**.

Il viale Vittorio Emanuele II è una viabilità urbana, ma con importante capacità: ha una sezione media di 11,90 ml con marciapiedi laterali di circa ml. 3,5 di larghezza protetti da filari alberati

(fig. 6). La strada, pertanto, ha una capacità di assorbimento rilevante ed inoltre l'incrocio semaforizzato che deve gestire le diverse destinazioni che vi confluiscono dista circa 500 m dall'incrocio con via Dalmazia e quindi non è ipotizzabile una congestione lungo un tratto così esteso.

Il traffico con direzione sud, est e centro viene quindi distribuito, senza interferenze, su una viabilità urbana con adeguata capacità (Viale Vittorio Emanuele II, Via Dalmazia, Via De Nadai, viale del Consiglio).

ASPETTO PAESAGGISTICO E MONUMENTALE

L'inserimento viabilistico viene effettuato cercando di limitare gli impatti sull'ambiente e sugli elementi di pregio e tutela paesaggistica e si è particolarmente concentrato sulla sistemazione delle aree nell'intorno della Chiesa di S. Giuseppe con l'obiettivo di darle un corretto rilievo e valorizzazione, mantenendo inoltre una distanza di rispetto con il limite del Cimitero.

Per quanto riguarda l'aspetto di tutela della Chiesa di S. Giuseppe questa ipotesi progettuale prevede di **ampliare sia sul fianco che sul fronte lo spazio a tutela della Chiesa di S. Giuseppe, garantendo un sagrato dal disegno regolare** che inquadra l'intero edificio all'interno di uno spazio consono alla sua valorizzazione.

Il basso muro che delimita lo spazio del sacro viene mantenuto e viene definito, invece, un sagrato di forma trapezoidale con una pavimentazione coerente con quella esistente.

Oltre questo spazio si sviluppa la viabilità, contenuta entro spazi a verde alberato.

Il vincolo paesaggistico che interessa questa ipotesi è generato dalla presenza del corso d'acqua Rindola (corso d'acqua pubblico denominato torrente Costa), che scorre a est dell'area cimiteriale in un contesto ambientale mediamente preservato con presenza di alberature e coltivazioni agricole di piccole dimensioni. Su questo corso, a est del Cimitero, si immette anche un altro corso, denominato Rio dei Casai.

Dal punto di vista ambientale, in quest'ipotesi, il tracciato della strada **si scosta maggiormente da questi corsi d'acqua.**

CONCLUSIONI

Il tracciato dell'ipotesi 1, si sviluppa a nord del cimitero innestandosi su via Carso tramite una rotatoria di diametro ridotto.

L'ipotesi di progetto rispetto al progetto esecutivo approvato comporta un netto miglioramento in quanto:

1. **interessa solo marginalmente il Campus Scolastico** in quanto si attesta a Est del Campus medesimo andando ad intervenire solo con lo **spostamento della fermata dell'autobus** che si dovrà attestare più a sud, in prossimità dell'ingresso dell'Istituto alberghiero. Questo plesso scolastico ha comunque già un altro ingresso, in sicurezza, condiviso con gli altri 3 plessi del Campus e tale ingresso condiviso avviene da sud-ovest dove nell'ora di punta confluiscono migliaia di studenti. L'interferenza con questo flusso sarebbe decisamente maggiore nel caso di attestazione dell'uscita della variante alla SS51 su Via Virgilio dove ci sono le interferenze maggiori con gli accessi pedonali al Campus e sui quali si riverserebbe anche tutta la componente di traffico diretta ad Est.
2. consente uno **smistamento del traffico attratto dalla nuova infrastruttura** evitando la confluenza nella zona centrale;
3. consente una **riduzione dei tragitti**, quindi dei tempi di percorrenza e dell'inquinamento, di un'importante componente di traffico proveniente da Nord-Ovest

e diretto a Sud-Est e viceversa;

4. **lambisce solo marginalmente le aree dei cittadini** che hanno messo in atto un **contenzioso**, anziché dividere i lotti e quindi creando dei fondi residui e interclusi.
5. La soluzione progettuale, sviluppandosi in prossimità della Chiesa di S. Giuseppe prevede **un adeguato spazio di tutela del sagrato della Chiesa di San Giuseppe** annessa al Cimitero di S. Andrea.

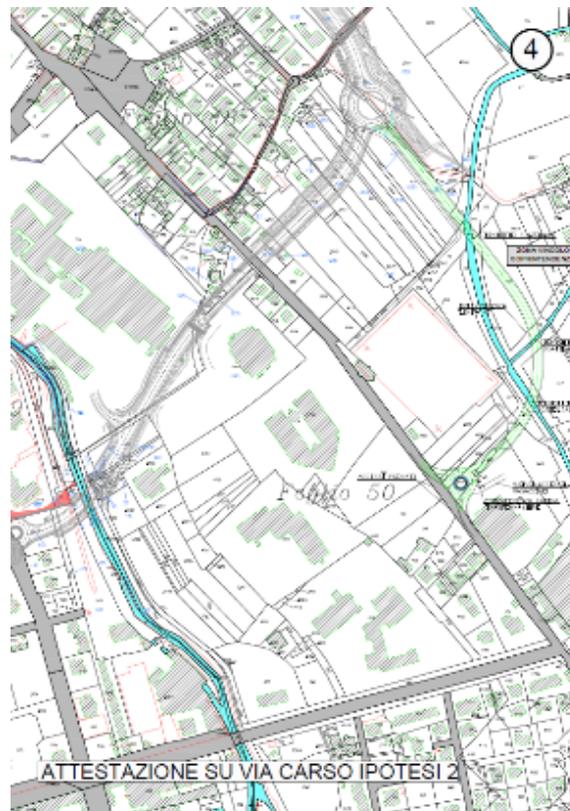
I vantaggi paesaggistico-ambientali, di risparmio del suolo, economici e giuridici, sono decisamente maggiori, a fronte di un eventuale intervento di opportuno miglioramento di via del Carso.

Il suolo consumato per la realizzazione di tale ipotesi progettuale è **di circa 3.000 mq** pari quindi a circa un terzo del suolo necessario per realizzare la prima ipotesi

La sezione della viabilità esistente via Carso dove si innesterebbe la rotatoria di attestazione della Variante è di **circa 7,40 - 7,70 ml.**

IPOTESI 2 DI ATTESTAZIONE SU VIA DEL CARSO (A SUD CIMITERO S. ANDREA)

Uscita "Vittorio Veneto Centro" con rotatoria in località Rindola; prosecuzione in rettilineo a Nord-Est del cimitero di S. Andrea nelle vicinanze dell'Oratorio di Madonna della Tosse, con superamento in due punti del torrente Costa e in un punto di Rio dei Casai; prosecuzione fino a via del Carso in tratto curvo con attestazione in rotatoria tra il Cimitero di S. Andrea e magazzini comunali.



L'ipotesi va ad interessare aree di proprietà privata diverse rispetto a quelle interessate dal progetto esecutivo approvato, escludendone alcune.

L'ipotesi avrà dei costi superiori rispetto alla precedente ipotesi di attestazione su via Del Carso

in quanto il tratto di innesto si allunga da 250 ml a 450 ml.

Con questa ipotesi, dal punto di vista strutturale devono essere realizzati due manufatti idraulici scatolari sul torrente Costa e uno sul Rio dei Casai e deve essere spostata una cabina di trasformazione ENEL di media tensione.

Come tutte le ipotesi, il tracciato non entra nel Campus scolastico, garantendone quindi l'integrità e la continuità con il tessuto edilizio esistente.

ASPETTO DELLA MOBILITA'

Dal punto di vista degli effetti sul traffico tale alternativa è sostanzialmente sovrapponibile a quella precedente, in quanto interseca la stessa via del Carso in posizione poco scostata a sud.

ASPETTO PAESAGGISTICO-MONUMENTALE

Questa soluzione non va a modificare la situazione attuale relative alla Chiesa di S. Giuseppe, **mantenendo tuttavia una situazione che non risulta valorizzante dell'edificio storico.**

Dal punto di vista ambientale questa ipotesi, come la successiva, va a interessare un ambito paesaggisticamente pregevole con emergenze ambientali quali il Torrente Costa e il Rio dei Casai in un contesto a mosaico di colture e bande boscate che marcano e caratterizzano il paesaggio.

Il suolo consumato per la realizzazione di tale ipotesi progettuale è di **circa 3.800 mq**, superiore quindi a quella della precedente ipotesi di attestazione su via del Carso.

CONCLUSIONI

La soluzione prevede un tracciato a ovest del cimitero e presenta criticità ancora maggiori della precedente.

Dal Punto di vista paesaggistico va a creare pregiudizio di ambiti paesaggistici vincolati e di ambiti con emergenze architettoniche ed ambientali di qualità

Il tracciato, considerevolmente più lungo, prevede anche un duplice attraversamento del torrente con un doppio tombotto scatolare e di conseguenza risulta sensibilmente più costoso della precedente. Presenta varie interferenze con una linea in media tensione e con una cabina di trasformazione dell'ENEL con un ulteriore aggravio dei tempi e dei costi.

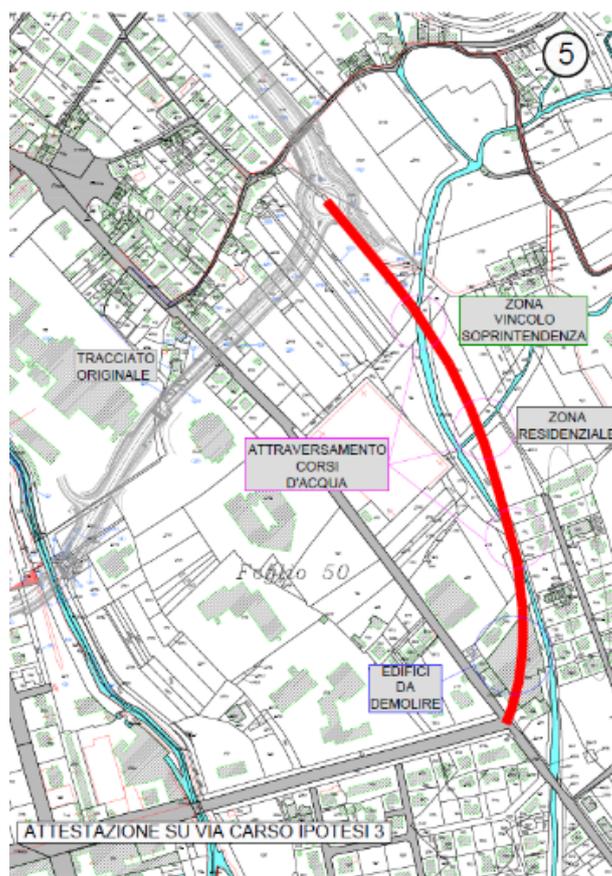
Per quanto concerne l'interferenza con proprietà private va ad interessare nuove aree private, finora estranee al progetto.

Infine comporta un maggiore consumo di suolo;

I vantaggi di questa ipotesi rispetto alla precedente, si riscontrano solo su una minore tratto di via del Carso interessato dal traffico in uscita.

IPOTESI 3 DI ATTESTAZIONE SU VIA CARSO (INCROCIO VIALE VITTORIO EMANUELE II)

Uscita "Vittorio Veneto Centro" con rotatoria in località Rindola; prosecuzione in rettilineo a Nord-Est del cimitero di S. Andrea nelle vicinanze dell'Oratorio di Madonna della Tosse, con superamento in due punti del torrente Costa e in un punto di Rio dei Casai; prosecuzione fino a via del Carso in tratto rettilineo con attestazione direttamente all'incrocio con via del Carso, Viale Vittorio Emanuele II e Via Dalmazia.



L'ipotesi va ad interessare aree di proprietà privata diverse rispetto a quelle interessate dal progetto esecutivo approvato, escludendone alcune.

I costi di realizzazione risultano superiori anche all'ipotesi precedente, in quanto comportano, oltre agli interventi già previsti nell'ipotesi precedente, la demolizione di un edificio a destinazione mista e di altri a destinazione residenziale.

ASPETTO DELLA MOBILITA'

Dal punto di vista degli effetti sul traffico tale alternativa è sovrapponibile a quelle precedenti con attestazione su via del Carso, per quanto attiene la capacità di smistare il traffico attratto dalla nuova infrastruttura, con un alleggerimento del carico su via del Carso.

ASPETTO PAESAGGISTICO MONUMENTALE

Questa soluzione non va a modificare la situazione attuale relative alla Chiesa di S. Giuseppe, **mantenendo tuttavia una situazione che non risulta valorizzante dell'edificio storico.**

Dal punto di vista ambientale ha le medesime criticità dell'ipotesi precedente alle quali si aggiunge un notevole implemento del **consumo di suolo, circa 7500 mq**, e l'interferenza con l'ambito residenziale di via Beccaria.

CONCLUSIONI

La soluzione 3 prevede l'innesto su via Carso direttamente in corrispondenza dell'intersezioni con via Vittorio Emanuele II, per diminuire il volume di traffico su via Carso. Tuttavia tale soluzione non è stata sviluppata compiutamente con un elaborato grafico, in quanto, oltre a presentare tutti le difficoltà dell'ipotesi 2, presenta ulteriori criticità. Infatti per poter realizzare l'immissione su via Carso in quel punto esatto è necessario demolire un edificio con funzioni

sia residenziali che commerciali (almeno due attività).

Dal Punto di vista paesaggistico va a creare pregiudizio di ambiti paesaggistici vincolati e di ambiti con emergenze architettoniche ed ambientali di qualità

Per quanto concerne l'interferenza con proprietà private va ad interessare nuove aree private, finora estranee al progetto.

Infine comporta un maggiore consumo di suolo;

I vantaggi di questa ipotesi rispetto alle precedenti su via del Carso, si riscontrano solo sull'attestazione diretta in corrispondenza dell'incrocio via del Carso, Viale Vittorio Emanuele II e Via Dalmazia.

COPIA

N. 49 del 15/03/2018 reg. Delib.



CITTÀ DI VITTORIO VENETO

MEDAGLIA D'ORO AL V.M.
(PROVINCIA DI TREVISO)

Verbale di Deliberazione della Giunta Comunale

Oggetto: SS51 "DI ALEMAGNA" - VARIANTE DI VITTORIO VENETO - PRIMO STRALCIO "LA SEGA - RINDOLA" - VARIANTE USCITA SU VIA DEL CARSO - PRESA D'ATTO PROGETTO DEFINITIVO REDATTO DA ANAS E DETERMINAZIONI.

Il giorno 15/03/2018 alle ore 15.30, nella sede comunale di VITTORIO VENETO.
Convocata dal Sindaco, si è riunita la Giunta Comunale.

Fatto l'appello nominale dei Componenti:

1	Tonon Roberto	Sindaco
2	Turchetto Alessandro	Vice Sindaco
3	Costa Giuseppe	Assessore
4	De Nardi Barbara	Assessore
5	Napol Giovanni	Assessore
6	Uliana Antonella	Assessore

Presenti	Assenti
X	
X	
X	
	X
X	
X	
5	1

Partecipa il Segretario Generale del Comune Spessotto Vittorino.

Assume la presidenza il Sindaco Tonon Roberto il quale, riconosciuta la legalità dell'adunanza, dichiara aperta la seduta e pone in trattazione quanto all'oggetto.

LA GIUNTA COMUNALE

PREMESSO CHE:

- sono in fase di realizzazione i lavori relativi al primo stralcio della Variante alla SS 51 di Vittorio Veneto dal Borgo La Sega a località Rindola;
- il progetto approvato prevede il collegamento della Variante con l'attuale tracciato della SS 51 in corrispondenza di via Virgilio;
- che tale scelta si era resa necessaria in seguito all'esito della Conferenza dei Servizi del 2005 che, rispetto al progetto definitivo presentato che collegava Borgo la Sega con l'Ospedale, aveva approvato solo il primo stralcio dell'Opera (da Borgo La Sega alla località Rindola);
- la pianificazione urbanistica Comunale ha da sempre previsto il superamento Nord-Sud della città mediante la realizzazione di una viabilità ad est ed un collegamento al centro con innesto su via del Carso;
- a seguito dell'approvazione del solo primo stralcio, in città è nato un dibattito in merito al progetto stesso ed in particolare al collegamento tra la rotatoria di Rindola e via Virgilio, dal quale è emersa la criticità di far confluire in centro tutto il traffico attratto dalla nuova infrastruttura;
- che alcuni cittadini, direttamente interessati dalla realizzazione dell'opera, hanno aperto un contenzioso, il cui esito ha indotto ad una riflessione sul progetto in corso di realizzazione;
- l'Amministrazione comunale ha assunto l'impegno di farsi parte attiva con i cittadini e gli Enti preposti alla realizzazione dell'opera per migliorare l'inserimento nel contesto e minimizzarne l'impatto;
- nel frattempo il Secondo Stralcio della Variante alla SS 51 di Alemagna a Vittorio Veneto (tratto Rindola-Ospedale) è stato inserito nell'elenco delle priorità regionali con Delibera di Giunta Regionale n. 91 del 27.01.2015;
- con delibera n. 30 del 21.07.2015 il Consiglio Comunale ha espresso come atto di indirizzo, il parere favorevole alla realizzazione del Secondo Stralcio della Variante alla SS 51 di Alemagna a Vittorio Veneto, Rindola-Ospedale, ritenendolo essenziale per risolvere il problema dell'accesso alla città e l'attraversamento dell'intero Centro abitato di Vittorio Veneto;
- il Compartimento della Viabilità del Veneto di ANAS ha quindi trasmesso al Comune di Vittorio Veneto, con nota prot. n. 32866 del 13.10.2015, alcune ipotesi alternative di un nuovo innesco sulla viabilità del Centro;

DATO ATTO che con propria deliberazione n. 45 del 30.11.2015 il Consiglio Comunale ha ritenuto maggiormente rispondente al pubblico interesse l'attestazione su via del Carso – ipotesi n. 1 trasmessa da ANAS dando altresì mandato al Sindaco di verificare la fattibilità della soluzione individuata in collaborazione con gli Enti e soggetti coinvolti;

CONSIDERATO quindi che ANAS ha proceduto con la predisposizione delle successive fasi progettuali relative allo "Svincolo di Vittorio Veneto Centro" arrivando alla redazione del progetto definitivo;

DATO ATTO che:

- con nota prot. n. 50143 del 27.12.2017 ANAS ha comunicato al Comune di Vittorio Veneto e alla Provincia di Treviso l'avvio di procedimento al Provveditore delle OO.P.P. del Veneto - Trentino Alto Adige – Friuli Venezia Giulia per l'accertamento della conformità urbanistica del progetto definitivo relativo alla “SS51 di Alemagna – Variante di Vittorio Veneto - Svincolo di Vittorio Veneto Centro” allegando copia informatica del progetto definitivo, quest'ultimo pervenuto su CD in data 05.01.2018;
- la Regione Veneto, con nota acquisita al prot. n. 9170 del 02.03.2018, a seguito dell'attivazione dell'accertamento della conformità urbanistica da parte del Provveditorato delle OO.P.P. del Veneto - Trentino Alto Adige – Friuli Venezia Giulia, ha richiesto al Comune di Vittorio Veneto l'attestazione della destinazione urbanistica dell'intervento in oggetto al fine di procedere con l'accertamento ai sensi del D.P.R. 383/1994 da trasmettere entro 30 gg dal ricevimento della nota medesima;
- che con nota prot. n. 50145 del 27.12.2017 ANAS ha comunicato al Comune di Vittorio Veneto e alla Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio di Venezia la richiesta di autorizzazione Paesaggistica alla Regione Veneto ai sensi art. 147 D. Lgs 42/2004, allegando copia informatica del progetto e della relazione paesaggistica, questi ultimi pervenuti su CD in data 05.01.2018;
- la Regione Veneto, con nota acquisita al prot. n. 1124 del 09.01.2018, ha indetto la Conferenza dei Servizi decisoria per il rilascio dell'Autorizzazione Paesaggistica in merito al suddetto progetto, ai sensi del D.Lgs 127/2016, da effettuarsi in forma semplificata e in modalità asincrona, richiedendo, alle Amministrazioni in indirizzo, tra le quali il Comune di Vittorio Veneto, una propria determinazione entro il termine di 90 giorni dal ricevimento della convocazione (e quindi entro il 9 aprile 2018);

LETTA l'istruttoria dell'Ufficio Pianificazione Territoriale, in atti;

PRESO ATTO dell'attestazione in merito alla destinazione urbanistica delle aree interessate, ai sensi del PRG vigente, sottoscritta dal Dirigente del Servizio Politiche al Territorio, in atti;

CONSIDERATO altresì che la proposta di progetto, in linea di massima risponde a quanto era stato fissato nell'atto di indirizzo del Consiglio Comunale con deliberazione n. 45/2015 e che la soluzione è condivisibile a meno di alcuni aspetti da verificare ed approfondire in sede progettuale che si riassumono come segue:

- garantire la fluidità della viabilità lungo il tratto di via del Carso a sud dell'attestazione in rotatoria
- garantire la sicurezza della mobilità sia carraia che, soprattutto, pedonale nell'ambito del campus scolastico, come da proposta elaborata dall'Ufficio Tecnico e condivisa dall'Ufficio Edilizia Scolastica della Provincia di Treviso e dai dirigenti dei plessi interessati, nel corso dell'incontro del 07.03.2018;

RITENUTO quindi di esprimere un parere di massima positivo relativamente al progetto definitivo relativo a “SS51 di Alemagna – Variante di Vittorio Veneto - Svincolo di Vittorio Veneto Centro” così come pervenuto da ANAS in data

05.01.2018 con prot. n. 50145/2017 a meno delle verifiche e attenzioni sopra richiamate;

VISTO l'allegato parere di regolarità tecnica reso dal Responsabile del Servizio interessato, ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. n. 267/2000 (Testo Unico Enti Locali);

Con voti favorevoli unanimi resi nei modi di legge,

DELIBERA

- 1) di dare atto che le premesse fanno parte integrante del presente provvedimento;
- 2) di esprimere un parere di massima positivo relativamente al progetto definitivo relativo a "*SS51 di Alemagna – Variante di Vittorio Veneto - Svincolo di Vittorio Veneto Centro*" così come pervenuto da ANAS in data 05.01.2018 con prot. n. 50145/2017 a meno delle verifiche e attenzioni di seguito richiamate:
 - garantire la fluidità della viabilità lungo il tratto di via del Carso a sud dell'attestazione in rotatoria
 - garantire la sicurezza della mobilità sia carraia che, soprattutto, pedonale nell'ambito del campus scolastico, come da proposta elaborata dall'Ufficio Tecnico e condivisa dall'Ufficio Edilizia Scolastica della Provincia di Treviso e dai dirigenti dei plessi interessati, nel corso dell'incontro del 07.03.2018;
- 3) di dare mandato al Dirigente competente di trasmettere ad ANAS il presente atto e segnalare gli elementi di verifica sopra richiamati affinché possano tenerne conto in sede progettuale;
- 4) di dare mandato al Dirigente competente di trasmettere un parere in merito al procedimento avviato dalla Regione Veneto per il rilascio dell'Autorizzazione Paesaggistica entro i termini di legge;
- 5) di dare atto che la presente deliberazione è soggetta a comunicazione ai Capigruppo Consiliari;

quindi, con separata unanime votazione, palesemente espressa,

DELIBERA

di dichiarare il presente atto, stante l'urgenza di produrre un parere per i procedimenti Regionali di competenza, immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D.Lgs. n. 267/2000 (Testo Unico Enti Locali).

IL PRESIDENTE
Fto Tonon Roberto

IL SEGRETARIO GENERALE
Fto Spessotto Vittorino

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Certifico che la presente deliberazione viene pubblicata dal

al all'Albo Pretorio online del Comune.

Vittorio Veneto,

L'INCARICATO DELLA PUBBLICAZIONE
Fto

CERTIFICATO DI ESECUTIVITA'

Certifico che la presente deliberazione:

- E' stata pubblicata nelle forme di legge all'Albo Pretorio online;
- Comunicata ai Capigruppo Consiliari con elenco n° del
- Comunicata all'Ufficio Territoriale del Governo di Treviso il n°
- È divenuta esecutiva il ai sensi dell'art. 134, comma 3, del D. Lgs. n. 267/2000 (T.U. Enti Locali);

Vittorio Veneto,

IL SEGRETARIO GENERALE
Fto

Copia conforme all'originale, per uso amministrativo.

Lì, _____

IL SEGRETARIO GENERALE

COPIA

N. 24 del 04/06/2018 reg. Delib.



CITTÀ DI VITTORIO VENETO

MEDAGLIA D'ORO AL V.M.
(PROVINCIA DI TREVISO)

Verbale di Deliberazione del Consiglio Comunale

Oggetto: SS 51 DI ALEMAGNA - VARIANTE DI VITTORIO VENETO - 1' STRALCIO "LA SEGA-RINDOLA" - VARIANTE SVINCOLO "VITTORIO VENETO CENTRO" - CONFERENZA DEI SERVIZI PER L'APPROVAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO - DELIBERAZIONE AI SENSI ART. 3 DEL D.P.R. 383/1994

Il giorno 04/06/2018 alle ore 20.15, nella sala consiliare del Comune di VITTORIO VENETO.

Previo invito diramato dal Presidente ai sensi di legge, si è riunito il Consiglio Comunale in seduta Pubblica Ordinaria, di 1^a convocazione.

Fatto l'appello nominale dei Componenti:

	Presenti	Assenti		Presenti	Assenti
1 Tonon Roberto	X		10 Fasan Bruno	X	
2 Botteon Adriano	X		11 Fiorin Fiorenza	X	
3 Carnelos Graziano	X		12 Maset Giuseppe	X	
4 Costa Giulia	X		13 Posocco Gianluca	X	
5 Criscuoli Silvia	X		14 Santantonio Paolo	X	
6 Da Re Gianantonio	X		15 Saracino Matteo	X	
7 D'Arsiè Caterina	X		16 Sonego Elisa	X	
8 De Vallier Fabio	X		17 Tocchet Silvano	X	
9 Dus Marco	X				
				17	0

Fungono da scrutatori i Signori: D'Arsiè Caterina, Dus Marco, Posocco Gianluca.

Partecipa il Segretario Generale del Comune Vitelli Davide Alberto.

Assume la presidenza il Consigliere Tocchet Silvano il quale, riconosciuta la legalità dell'adunanza, dichiara aperta la seduta e pone in trattazione quanto all'oggetto.

IL CONSIGLIO COMUNALE

PREMESSO CHE:

- con propria deliberazione n. 45 del 30.11.2015, relativa ai lavori del primo stralcio della Variante alla SS 51 di Vittorio Veneto dal Borgo La Sega a località Rindola, in corso di esecuzione, dopo aver esaminato le diverse ipotesi del collegamento con il Centro città, ha ritenuto maggiormente rispondente al pubblico interesse l'ipotesi progettuale denominata "attestazione su via Carso - ipotesi n. 1", che si sviluppa a nord del Cimitero, innestandosi su via del Carso tramite una rotatoria;
- con la medesima deliberazione ha dato mandato al Sindaco di verificare la fattibilità della soluzione individuata in collaborazione con gli altri Enti competenti e tutti i soggetti coinvolti nella realizzazione dell'opera;

CONSIDERATO quindi che in attuazione della predetta deliberazione e su impulso del Sindaco, A.N.A.S. ha sviluppato il progetto relativo allo "Svincolo di Vittorio Veneto Centro", arrivando alla redazione della fase definitiva;

DATO ATTO che

- con nota prot. n. 50143 del 27.12.2017, A.N.A.S. ha comunicato al Comune di Vittorio Veneto e alla Provincia di Treviso di aver provveduto a presentare al Provveditore delle OO.P.P. del Veneto - Trentino Alto Adige - Friuli Venezia Giulia la richiesta di accertamento della conformità urbanistica del progetto definitivo relativo alla "*SS51 di Alemagna - Variante di Vittorio Veneto - Svincolo di Vittorio Veneto Centro*", allegando copia informatica del progetto definitivo, quest'ultimo pervenuto su CD in data 05.01.2018;
- la Regione Veneto, con nota acquisita al prot. N. 9170 del 02.03.2018, a seguito dell'attivazione dell'accertamento della conformità urbanistica da parte del Provveditorato delle OO.P.P. del Veneto - Trentino Alto Adige - Friuli Venezia Giulia, ha richiesto al Comune di Vittorio Veneto l'attestazione della destinazione urbanistica dell'intervento in oggetto, al fine di procedere con l'accertamento ai sensi del D.P.R. 383/1994 da trasmettere entro 30 gg dal ricevimento della nota medesima;
- il Comune di Vittorio Veneto con nota prot. n. 10739 del 14.03.2018 ha inviato alla Regione Veneto l'attestazione in merito alla non totale conformità urbanistica dell'intervento rispetto allo strumento urbanistico vigente;
- il Presidente della Regione Veneto, con provvedimento conclusivo prot. n. 153493 del 24.04.2018 corredato del Parere del Comitato Tecnico n. 21/2018, ha dichiarato la NON conformità urbanistica delle opere rispetto alle norme del piano urbanistico ed edilizio vigente nel Comune di Vittorio Veneto e ai vigenti strumenti di pianificazione territoriale regionali;

RILEVATO, altresì, che si è conclusa anche la fase endoprocedimentale dell'autorizzazione paesaggistica del progetto sopra indicato con il Decreto n. 71 del 10.05.2018 del Direttore della Direzione Pianificazione Territoriale della Regione Veneto, con il quale viene rilasciata la autorizzazione paesaggistica relativa al progetto "*SS51 di Alemagna - Variante di Vittorio Veneto - Svincolo di*

Vittorio Veneto Centro”, trasmesso a codesto Comune con nota prot. n. 173195 del 10.05.2017 (acquisito al prot. n. 17926/2018);

VISTO il progetto definitivo della “*SS51 di Alemagna – Variante di Vittorio Veneto - Svincolo di Vittorio Veneto Centro*”, in atti del Comune e valutato lo stesso conforme al pubblico interesse, in quanto rispondente agli obiettivi espressi da questo Consiglio comunale con Deliberazione n. 45/2015;

DATO ATTO che, ai sensi dell’art. 3 del D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383 “*Regolamento recante disciplina dei procedimenti di localizzazione delle opere di interesse statale*”, qualora l'accertamento di conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi dia esito negativo, viene convocata una conferenza di servizi, ai sensi dell'articolo 2, comma 14, della legge 24 dicembre 1993, n. 537;

VISTO che, a norma del medesimo succitato articolo 3, alla conferenza di servizi partecipano la regione e, **previa deliberazione degli organi rappresentativi**, il comune o i comuni interessati;

RITENUTO pertanto, alla luce di quanto sopra, di dare mandato al Sindaco di partecipare alla Conferenza dei Servizi che verrà indetta dal Provveditorato delle OO.P.P. del Veneto - Trentino Alto Adige – Friuli Venezia Giulia per l’approvazione del progetto definitivo relativo alla “*SS51 di Alemagna – Variante di Vittorio Veneto - Svincolo di Vittorio Veneto Centro*” in variante allo strumento urbanistico vigente;

DATO ATTO che la proposta in oggetto è stata esaminata dalla 4’ Commissione Consiliare “Territorio” nella seduta del 31.05.2018, giusta verbale in atti;

VISTO l’allegato parere di regolarità tecnica reso dal Responsabile del Servizio interessato, ai sensi dell’art. 49 del D.Lgs. n. 267/2000 (Testo Unico Enti Locali);

Con la seguente votazione, resa per alzata di mano da n. 17 consiglieri presenti e votanti:

Favorevoli:	n. 11	(Botteon, Carnelos, Costa, Criscuoli, D’Arsiè, De Vallier, Dus, Fiorin, Sonogo, Tocchet, Tonon)
Contrari:	n. 6	(Da Re, Fasan, Maset, Posocco, Santantonio, Saracino)
Astenuti:	n. 0	

DELIBERA

- 1) di dare atto che le premesse fanno parte integrante del presente atto;
- 2) di dare atto che il progetto in esame è rispondente agli obiettivi espressi da questo Consiglio Comunale con deliberazione n. 45/2015 ed è pertanto conforme al pubblico interesse;

- 3) di dare quindi mandato al Sindaco di partecipare alla Conferenza dei Servizi che verrà indetta dal Provveditorato delle OO.P.P. del Veneto - Trentino Alto Adige – Friuli Venezia Giulia per l'approvazione del progetto definitivo relativo alla *“SS51 di Alemagna – Variante di Vittorio Veneto - Svincolo di Vittorio Veneto Centro”* in variante allo strumento urbanistico vigente;

Quindi, con separata votazione, resa per alzata di mano dai n. 17 consiglieri presenti e votanti che dà il seguente esito:

Favorevoli: n. 11 (Botteon, Carnelos, Costa, Criscuoli, D'Arsiè, De Vallier, Dus, Fiorin, Sonogo, Tocchet, Tonon)
Contrari: n. 6 (Da Re, Fasan, Maset, Posocco, Santantonio, Saracino)
Astenuti: n. 0

DELIBERA

di dichiarare il presente atto, stante l'urgenza di partecipare alla Conferenza dei Servizi che verrà indetta dal Provveditorato delle OO.P.P. del Veneto - Trentino Alto Adige – Friuli Venezia Giulia, immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D.Lgs. 267/2000.

IL PRESIDENTE
Fto Tocchet Silvano

IL SEGRETARIO GENERALE
Fto Vitelli Davide Alberto

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Certifico che la presente deliberazione viene pubblicata dal

al all'Albo Pretorio online del Comune.

Vittorio Veneto,

L'INCARICATO DELLA PUBBLICAZIONE
Fto

CERTIFICATO DI ESECUTIVITA'

Certifico che la presente deliberazione:

- E' stata pubblicata nelle forme di legge all'Albo Pretorio;
- È divenuta esecutiva ilai sensi dell'art. 134, comma 3, del D. Lgs. n. 267/2000 (T.U. Enti Locali);

Vittorio Veneto,

IL SEGRETARIO GENERALE
Fto

Copia conforme all'originale, per uso amministrativo.

Lì, _____

IL SEGRETARIO GENERALE

PROVINCIA DI TREVISO
CITTA' DI VITTORIO VENETO



SERVIZI DI INDAGINE ED ELABORAZIONE
DEI FLUSSI DI TRAFFICO DELLA VARIANTE
ALLA S.S. n°51 DI ALEMAGNA

COMMITTENTE

Città di Vittorio Veneto
Piazza del Popolo, 14
31029 Vittorio Veneto (TV)
Tel 0438 5691
Fax 0438 569209

CODICE COMMESSA 2 0 1 4 _ 0 3 9

LIVELLO INDAGINI

DATA GENNAIO 2015

OGGETTO DELL'ELABORATO
RELAZIONE DELLE INDAGINI DI TRAFFICO

N. ELABORATO / TAVOLA

R1

SCALA —

REVISIONI

0	Prima emissione	12.01.2015
1		
2		
3		
4		

NOME FILE 2014_039_R1 relazione indagini

VERIFICATO MF

REDATTO SL

PROGETTISTA

ING. GIUSTINO MORO

Cartiglio n.002 rev. 05 del 01.01.2012

CONSULENTE



PROGETTAZIONE



ITS srl

Corte delle Caneve,11
31053 Pieve di Soligo (TV)

Via del Castello,12
32043 Corina d'Ampezzo (BL)

C.F. & P.IVA 02146140260
REA 351225 - Cap. Soc. € 100.000.00 i.v.
Tel.0438 82082 - Fax. 0438 980622 Tel.0436 5220 - Fax. 0438 980622
info@its-engineering.com



SOMMARIO

1	PREMESSA.....	3
2	DESCRIZIONE DELL'AREA ANALIZZATA	4
3	OBIETTIVO DELL'ANALISI	6
3.1	Modalità operative di lavoro	6
3.2	Modalità di elaborazione dei dati.....	9
4	INQUADRAMENTO TERRITORIALE E VIABILITÀ ATTUALE	10
5	INDAGINE SUI FLUSSI VEICOLARI.....	10
5.1	I rilievi di flusso sulle strade principali.....	10
5.1.1	R01 – Via Consiglio	11
5.1.2	R02 – Via Carso	13
5.1.3	Intersezione via Pinto/via Bressana.....	15
5.2	Analisi dei dati radar forniti dal Comune.....	15
5.3	Rilievo delle targhe.....	15
5.4	Costruzione della matrice O/D	17
5.4.1	Principali dati sulla matrice o/d.....	17
5.4.2	Analisi dei flussi sezione E02 – via Forlanini.....	21
6	I DATI DEI CASELLI AUTOSTRADALI	23
6.1	Matrice O/D relativa ai caselli di Vittorio Veneto	25
7	DESCRIZIONE DELLA VARIANTE.....	27
8	ANALISI DEI FLUSSI DEVIATI.....	30

8.1	Il traffico di attraversamento nord – sud	31
8.1.1	Il traffico da sud a nord	31
8.1.2	Il traffico da nord a sud	31
8.2	Il traffico di penetrazione da nord	31
8.3	Il traffico di generazione dall’area verso nord	32
8.4	Il traffico di generazione dal centro verso sud-est	32
8.5	Il traffico di penetrazione da sud-est	32
8.6	Il traffico tra i due caselli autostradali	32
8.7	Distribuzione futura	33
8.7.1	Primo stralcio.....	33
8.7.2	Variante completata come da P.R.G.	33
8.7.3	Proiezione annua dei flussi sulla Variante.....	34
8.8	Il flusso su via Carso (Dalmazia) e via Forlanini	35
8.8.1	Il primo stralcio.....	35
8.8.2	Variante completa come da P.R.G.	35
8.9	Tempi di percorrenza	36
8.10	L’ipotesi di liberalizzazione del tracciato autostradale tra Vittorio Veneto nord e sud	36
9	CONCLUSIONI DELL’ANALISI	38
9.1	Questione territoriale	38
9.2	Effetti che possono attendersi dalla realizzazione della Variante	38
9.3	Stralci e svincolo intermedio	39
10	ALLEGATI	40

1 PREMESSA

La presente relazione viabilistica è stata redatta per fotografare lo stato di fatto del funzionamento della rete viaria nel Comune di Vittorio Veneto e, con i dati raccolti ed opportunamente trattati, individuare i possibili scenari conseguenti alla realizzazione della "Variante est alla S.S. n°51 di Vittorio Veneto" nel primo stralcio (già in corso di realizzazione), e nell'ipotesi di completamento con il secondo stralcio (come in previsione da P.R.G.).

Gli esiti delle indagini e la loro elaborazione sono inoltre un utile, e necessario, strumento per la pianificazione e per la programmazione di strategie di sviluppo della città, (città dei servizi, città della cultura del commercio e dell'artigianato, città della mobilità dolce, città del benessere, ecc...), e per individuare le misure necessarie da applicare per riequilibrare i flussi nei punti critici.

Di seguito sono descritte le varie fasi operative e le modalità di svolgimento delle indagini che hanno portato alla definizione della matrice origine/destinazione degli spostamenti relativa all'ora di punta del mattino, intervallo orario maggiormente caratterizzato dagli spostamenti sistematici e quindi maggiormente significativo per le considerazioni viabilistiche seguenti.

Tutta l'analisi è stata effettuata considerando l'insieme dei veicoli leggeri e pesanti e quindi ragionando sui veicoli equivalenti, in quanto la percentuale dei mezzi pesanti rilevata è di circa il 2%, valore poco significativo per necessitare di una propria analisi specifica.

2 DESCRIZIONE DELL'AREA ANALIZZATA

Al fine di ottenere una completa valutazione dei flussi sono state analizzate le principali vie di accesso al centro cittadino di Vittorio Veneto.

La principale arteria che attraversa l'intero comune è la strada S.S. n°51 "Alemagna" disposta secondo la direttrice Nord-Sud. Questa strada, completamente inglobata nell'ambito urbano, rappresenta il principale collegamento tra il coneglianese ed il bellunese presentando tuttavia limiti funzionali e dimensionali determinati dal fatto che, la strada ,attraversa un ambito ad elevata antropizzazione ed aree di centro storico come Piazza Meschio e Serravalle. Particolarmente significativo quest'ultimo centro per il valore culturale storico ed architettonico e dove la stessa S.S. n°51 assume caratteristiche geometriche assolutamente insufficienti rispetto alla tipologia stradale di appartenenza. Proseguendo da Nord verso Sud si incontrano:

- la S.P. n°35 "della Vallata" che raccordandosi ad Ovest con la S.S. n°635 del "Passo di San Boldo" raccoglie il traffico della vallata ed arriva a Valdobbiadene, attraverso la S.P. n°36;
- la S.P. n°152 del "San Lorenzo";
- la S.P. n°422 "dell'Alpago e del Cansiglio" ad Est;
- la S.P. n° n°151 "Pedemontana del Cansiglio" che inizia e termina sulla S.P. n°422;
- la S.P. n°71 del "Ponte della Muda" a Sud-Est, che si collega con la S.S. n°13 e l'area del Pordenonese;
- la S.P. n°86 "delle Mire" a Sud-Ovest che permette i collegamenti con la "Destra Piave";
- la S.P. n°103 "Monticanello" a Sud-Ovest che funge da collegamento tra la S.P. n°86 e la S.S. n°13;
- la S.P. n°80 di "Sarmede" che si sviluppa all'interno del comune di Cappella Maggiore.

Parallelamente all'arteria principale di attraversamento del centro abitato, ma ad ovest al di fuori di esso, corre l'autostrada A27, che costituisce un'importante arteria accessibile grazie ai 2 caselli di Vittorio Veneto Nord e Vittorio Veneto Sud – e 12 km più a sud al casello di Conegliano.

Si riporta nel seguito una vista aerea dell'area comunale e delle vie di accesso principali sopra elencate.

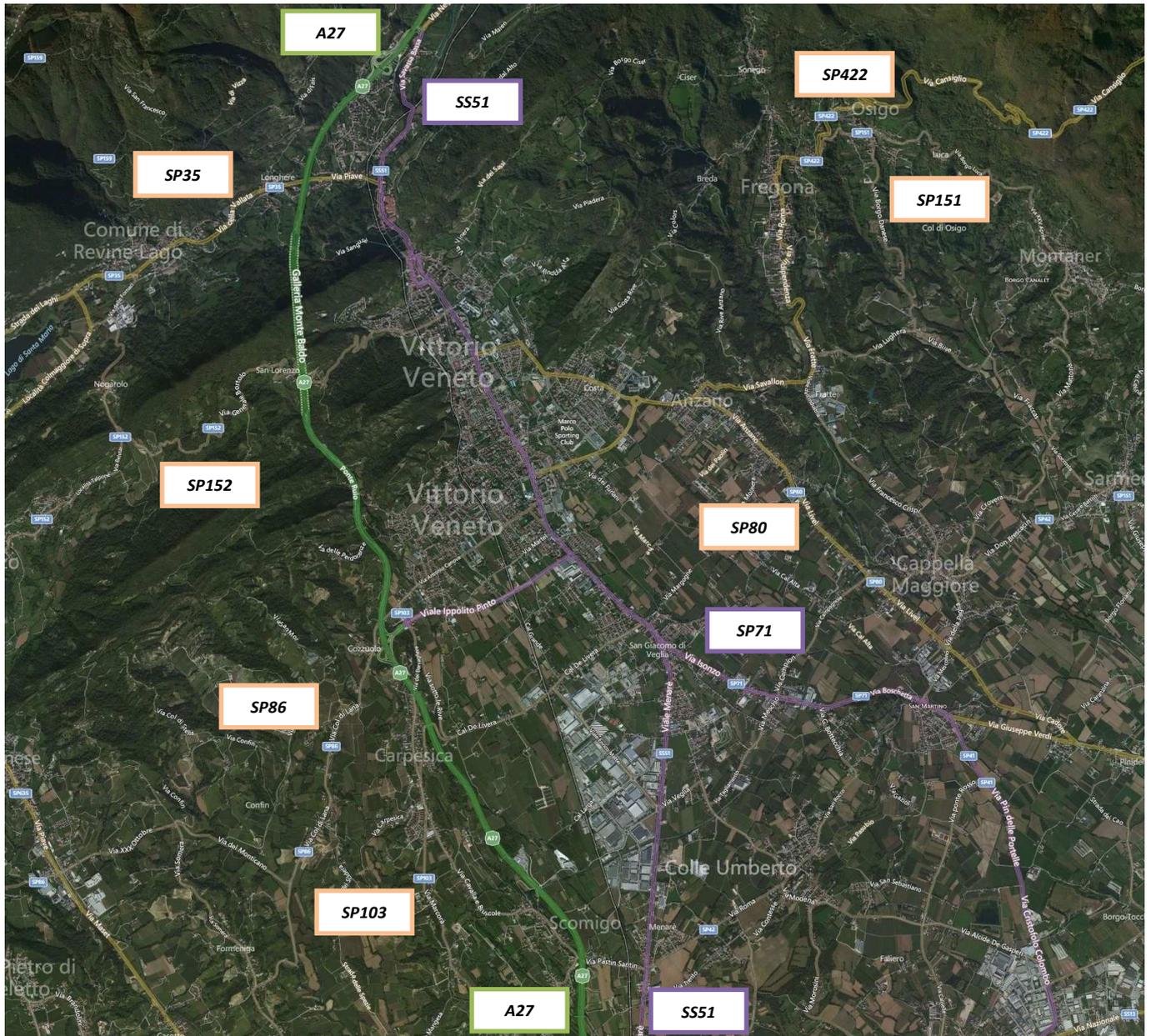


Figura 1: Rete stradale del Vittoriese.

Vittorio Veneto per ubicazione strategica rispetto ai collegamenti, per storia e per dimensione, è una città vocata ad essere un centro territoriale di servizi (Presidio Ospedaliero, Distretto socio sanitario, scuole superiori, contenitori ed attività culturali, sede di rappresentanza ed erogazione servizi per categorie economiche e sociali, aree attività produttive, ecc...) e dunque un centro attrattore territoriale oltre che leader naturale.

Nel considerare i vari sistemi di trasporto uno dei più significativi è rappresentato dagli autobus con servizio extraurbano: questi mezzi sono particolarmente utilizzati per spostamenti sistematici casa-scuola e casa-lavoro.

Vittorio Veneto risulta quindi una città ubicata in una posizione strategica, polo attrattore tra le aree del bellunese e del trevigiano, ed è attraversata dalla linea ferroviaria, dall'autostrada e dalla S.S. n°51.

Quest'ultima, nella veste di naturale alternativa alla linea ferroviaria e all'autostrada, presenta attualmente limiti dimensionali e funzionali che ne riducono la capacità di servizio sotto la soglia attesa dall'utenza, fino a diventare "la criticità" nel sistema infrastrutturale di collegamento tra le due aree sopra citate.

3 OBIETTIVO DELL'ANALISI

L'analisi dei flussi di traffico¹ e gli esiti della loro elaborazione sono un supporto tecnico indispensabile per orientare le scelte tecniche e politico-amministrative nella realizzazione della "Variante est alla S.S. n° 51 di Vittorio Veneto".

La Variante può rappresentare per Vittorio Veneto l'opportunità per:

- eliminare dalle vie del centro cittadino il traffico di attraversamento e quello indotto dalle utenze che hanno interessi puntuali da raggiungere in tempi brevi e percorsi certi, spostandolo su un tracciato alternativo ad est dell'abitato;
- salvaguardare il centro storico di Serravalle;
- progettare nuove relazioni tra cittadini ed il centro urbano.

Per il territorio circostante, la Variante può rappresentare:

- l'opportunità per accedere ai servizi offerti dalla città più celermente ed in tempi certi;
- il percorso di attraversamento rapido e non oneroso (che è la *mission* dell'Ente Gestore ANAS):

Questo punto è da sottolineare poiché la percezione diffusa, scaturita dal dibattito sul tema, è che la tangenziale sia una "questione di Vittorio Veneto" mentre gli esiti dell'indagine la inquadrano come "questione di area".

Per valutare lo sviluppo della Variante è necessario conoscere le capacità delle varie arterie ed i comportamenti degli utenti all'interno del perimetro comunale, determinandoli attraverso la ricostruzione di una matrice origine/destinazione, che, pur riguardando un intervallo orario limitato, fornisce un utile riferimento per la valutazione degli spostamenti e dei flussi viari attuali.

In questo modo è possibile pervenire ad una stima dei possibili utenti dei percorsi alternativi e quindi della riduzione di flusso indotto dall'opera in corso e da eventuali integrazioni o varianti.

3.1 Modalità operative di lavoro

L'analisi è partita definendo l'estensione dell'area di studio ed individuandone i principali punti critici, valutando preliminarmente gli aspetti funzionali e dimensionali della rete. Sulla base delle indicazioni ottenute in questa prima fase è stata progettata la campagna di rilievi per quantificare i flussi veicolari e

¹ Si puntualizza che, nel confrontare questi dati con quelli precedentemente registrati, occorre considerare la condizione imputabile alla variata situazione economica dal 2009 ad oggi.

per ricostruire i percorsi utilizzati dagli utenti. Con questi dati è stato possibile quindi restituire lo stato di fatto della rete nella sua configurazione attuale, passaggio essenziale per una corretta valutazione del futuro flusso deviato.

La campagna di rilevamenti è stata caratterizzata da due fasi:

- la prima propedeutica all'individuazione dell' "ora di picco";
- la seconda per quantificare i flussi veicolari e come questi si ripartiscono nella rete attraverso i vari nodi. Per questa attività è stato utilizzato il sistema delle "targhe" di seguito descritto.

A tali operazioni si sono aggiunte le informazioni fornite dall'Amministrazione Comunale relative ai flussi su alcuni archi cittadini.

L'ora di picco è l'intervallo orario in cui la rete è interessata dai flussi di maggiore intensità e l'identificazione della stessa è stata ottenuta grazie al posizionamento di appositi strumenti di conteggio veicolare con tecnologia radar.

L'analisi delle targhe (con codifica dei numeri ed elaborazione automatica dei dati) è stata effettuata con l'ausilio di telecamere digitali posizionate in punti particolari della rete ed ha consentito di ricostruire i percorsi dei veicoli, definendo così la *matrice origine-destinazione* di rete. Questa metodologia digitale sostituisce le "interviste".

L'analisi delle targhe, utilizzata per la ricostruzione della matrice O-D, si è svolta individuando un cordone di otto sezioni perimetrali al centro urbano ed effettuando una rilevazione, (mediante lettura di solo alcune cifre della targa ed elaborazione delle stesse con apposito software), di tutti i veicoli entrati ed usciti alle varie sezioni di cordone ottenendo così una definizione precisa dei punti di ingresso ed uscita dalla rete dei vari mezzi transitati.

Il dettaglio dell'ora di rilevazione di ogni singolo veicolo alle varie sezioni ha permesso anche di ottenere i dati sui tempi di attraversamento e percorrenza di alcuni tragitti principali.

Le rilevazioni si sono svolte durante l'ora di picco individuata per l'analisi e precisamente tra le 7.30 e le 8.30, caratterizzata per la maggior parte da spostamenti sistematici e quindi utile riferimento per le analisi sulla mobilità.

L'"*Allegato D – Inquadramento area di analisi*" riporta una prima indicazione di quanto sopra descritto, con indicazione dei Comuni limitrofi e di alcuni poli attrattori del centro cittadino di Vittorio Veneto.

Tale grafia evidenzia ulteriormente la posizione strategica del Comune di Vittorio Veneto con i suoi servizi, posto com'è all'ingresso della valle del Bellunese, con la strada S.P. n°35 della Vallata appena a nord, e la S.S. n°51 e la S.P. n°71 che raccolgono gli utenti delle aree a sud e ad est.



Figura 2: Inquadramento e area oggetto di studio con sezioni di ingresso al cordone

3.2 Modalità di elaborazione dei dati

I vari dati ottenuti con la campagna dei rilievi delle due fasi sono stati analizzati con software che hanno permesso un rapido inquadramento della situazione attuale. Grazie ad appositi fogli di calcolo si è arrivati alla definizione dell'ora di punta e, successivamente, all'esecuzione della seconda fase relativa alla ricostruzione della matrice O/D.

Tutti i dati relativi alle targhe sono stati inseriti in un apposito data-base ed elaborati in modo da ottenere la matrice origine-destinazione che ha permesso di ricreare la situazione dello stato di fatto: in questo modo è stato possibile valutare gli indici di performance della rete attuale.

Verificata la situazione attuale e considerati i reali spostamenti (di attraversamento interno-esterno ed esterno-interno al cordone) si è proceduto ad una stima di quello che potrebbe essere il traffico deviato e quindi come si modificherà il comportamento degli utenti in seguito alla realizzazione della nuova tangenziale, sia al primo stralcio in corso, sia al secondo stralcio come previsto dagli strumenti urbanistici comunale e provinciale.

Di seguito si riporta uno schema riassuntivo delle operazioni svolte nell'analisi.

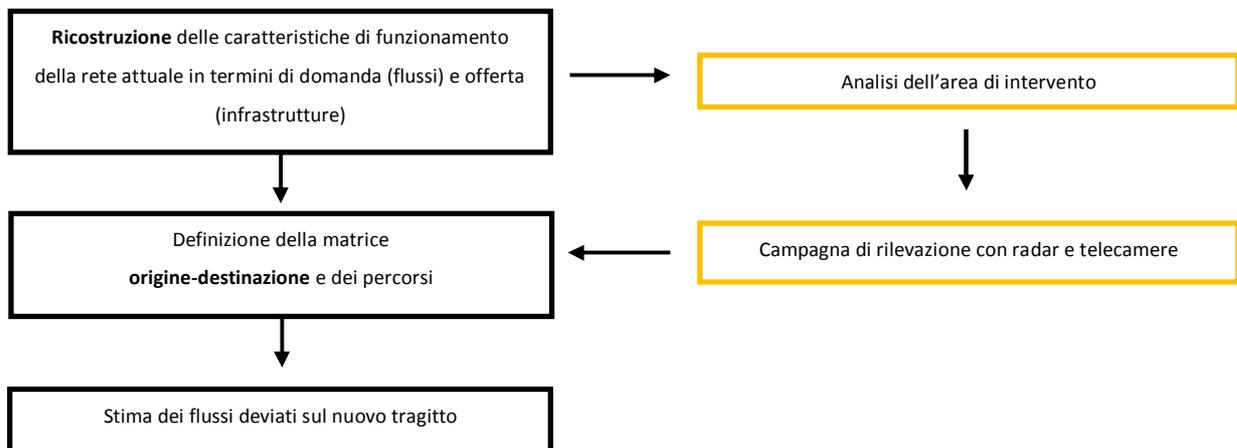


Figura 3: Schema logico temporale seguito nell'analisi

4 INQUADRAMENTO TERRITORIALE E VIABILITÀ ATTUALE

L'area oggetto di studio comprende il centro abitato di Vittorio Veneto. Il cordone è delimitato a nord e sud sulla S.S. n°51, a Nord-Ovest sulla S.P. n°35 e sulla S.P. n°152, a Sud-Ovest sulla S.P. n°86 e sulla nuova strada di collegamento del casello Vittorio Veneto Nord con la S.S. n°51, via Ippolito Pinto, ad Ovest invece sulla S.P. n°422 sia verso Anzano che verso l'Ospedale.

Non bisogna dimenticare che è presente ad ovest del Comune l'Autostrada A27 Venezia Belluno con i due caselli di Vittorio Veneto Nord e sud per i quali la società autostrade, a seguito di formale richiesta, ha fornito dei dati relativi ai passaggi ed alle destinazioni.

5 INDAGINE SUI FLUSSI VEICOLARI

Le indagini sui flussi per la ricostruzione dello stato di fatto della rete si sono svolte come già precedentemente accennato su due ambiti diversi:

- rilievi classificati con strumentazione radar dei flussi in linea su alcune strade principali;
- rilievi classificati delle targhe con telecamere digitali (costruzione della matrice O/D).

Il rilievo dei dati necessario a sviluppare l'indagine viabilistica si è svolto nella giornata di martedì 25 novembre 2014. Tale fase operativa è stata preceduta dall'individuazione delle sezioni su cui effettuare le indagini considerando i percorsi principali fatti dai veicoli ed individuati attraverso una prima ispezione della zona.

5.1 I rilievi di flusso sulle strade principali

Per le operazioni di rilievo e la determinazione del periodo di indagini da analizzare, sono stati utilizzati dei radar necessari per monitorare i flussi in continuo per alcuni giorni su alcune strade principali dell'area.

L'intervallo temporale di analisi è stato quello compreso tra la giornata di lunedì 24 e venerdì 28 novembre 2014, utilizzando poi per le varie valutazioni le giornate centrali di martedì, mercoledì e giovedì, considerate quelle più significative in quanto giornate lavorative medie della settimana.

Considerato che alcuni dati di flusso sono stati forniti dall'Amministrazione Comunale, le nuove rilevazioni hanno riguardato il conteggio classificato su via Cansiglio e via Carso. La classificazione è stata compiuta suddividendo in tre categorie i veicoli in base alle lunghezze: classe 1 lunghezza inferiore a 1,5m, classe 2 lunghezza compresa tra 2,5 e 5 m, e classe 3 lunghezza superiore a 5m.

Visto l'elevato numero di passaggi nelle due direzioni di marcia, per entrambe le sezioni sono stati installati due radar in modalità unidirezionale al fine di ottenere il conteggio univoco e dettagliato per ogni corsia di marcia.

E' stato poi eseguito un conteggio delle manovre nell'intersezione tra via Pinto e via Bressana, possibile punto significativo di accesso alla limitrofa zona industriale.

5.1.1 R01 – Via Consiglio

Questa via rappresenta un'importante arteria a sud dal centro cittadino, utilizzata per raggiungere l'area ed i servizi ad est del città stessa (ad esempio l'Ospedale) o i comuni limitrofi.



Figura 4: Vista via Consiglio

Dall'analisi dei dati emerge che il quarto d'ora di picco è quello compreso tra le 7:45 – 8:00 per tutte le giornate analizzate.

Si riporta di seguito l'andamento dei flussi per la giornata di martedì 25 Novembre 2014 essendo di riferimento anche per l'analisi delle targhe².

Dal confronto tra le tre giornate si nota come in nella giornata di martedì si sia rilevato il maggior flusso nelle 24 ore.

² E' noto che nella giornata di martedì i negozi della città di Vittorio Veneto osservano il turno di chiusura. Ciò nonostante dai rilievi effettuati con i radar è emerso che proprio nella giornata di martedì si sia registrato il flusso nell'arco delle 24 ore in linea o, in alcuni casi, maggiore rispetto agli altri giorni settimanali osservati. Si può ragionevolmente ipotizzare che nell'orario di punta il flusso di generazione/penetrazione che interessa la fruizione dei negozi sia modesto o interessi le ore successive della mattinata e non sia quindi tale da incidere significativamente sui dati registrati.

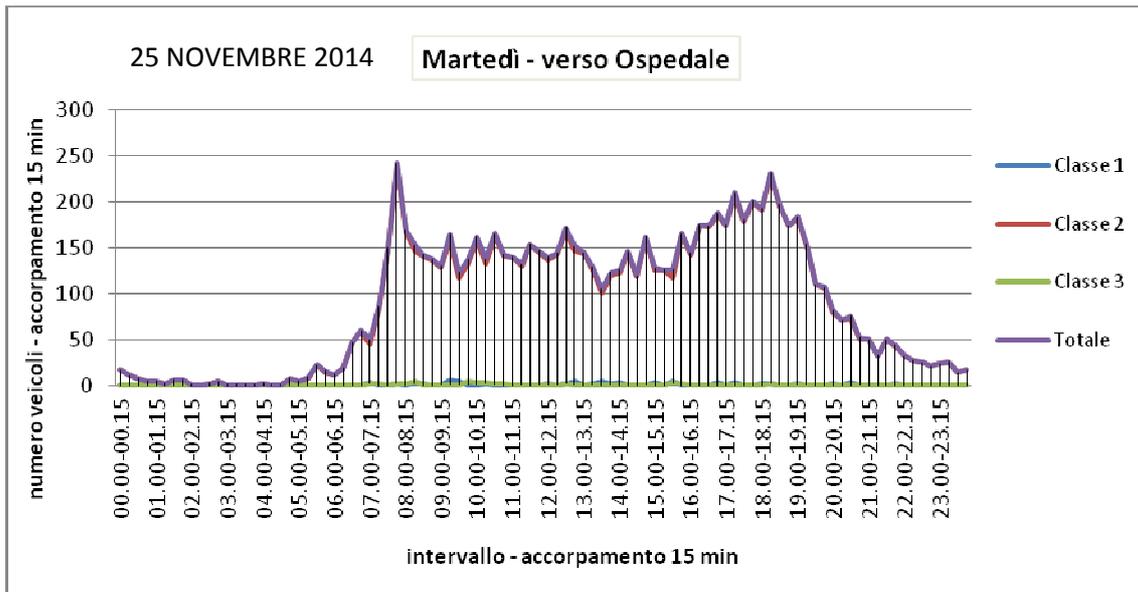


Figura 5: Andamento dei flussi via Consiglio sui 15 minuti – direzione Ospedale

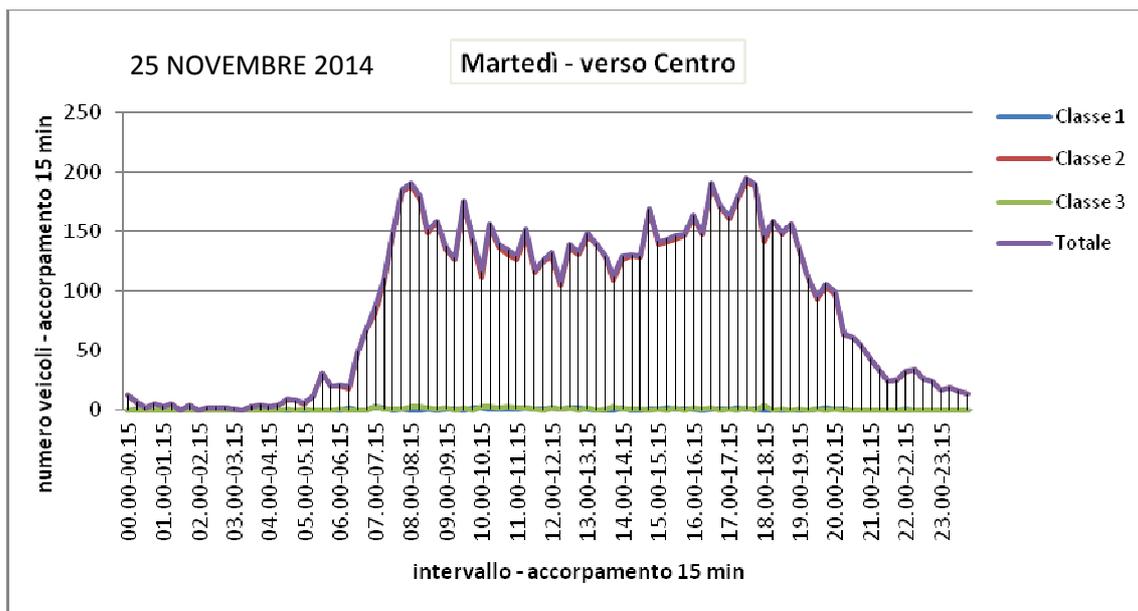


Figura 6: Andamento dei flussi via Consiglio sui 15 minuti - direzione centro

Sempre considerando la giornata di martedì, il flusso giornaliero dato dalla somma delle due corsie è pari a 17.171 passaggi, con un numero di veicoli di poco superiore nella direzione “Ospedale”.

La mezz’ora più caricata è quella della mattina dalle 7:45 alle 8:15 con circa 787 veicoli totali nelle due direzioni, seguita dalla mezz’ora della sera tra le 17:30 e le 18:00 con circa 766 veicoli.

Dai dati allegati alla presente relazione “Allegato A – Rilievo dei flussi in linea” si può notare come la situazione sia tipica nei tre giorni lavorativi considerati, con il picco massimo alla mattina seguito da quello pomeridiano/serale.

I valori "0" presenti dalle 16:30 di mercoledì 26 derivano da un guasto tecnico del radar che una volta arrivato alle ore 24:00 ha poi ripreso il suo corretto funzionamento. L'intervallo è comunque poco significativo per le considerazioni della presente analisi.

Si può quindi affermare che i picchi massimi si hanno in corrispondenza degli inizi e fine delle attività lavorative, considerando che al mattino vi è inoltre la componente dovuta agli istituti scolastici.

5.1.2 R02 – Via Carso

L'altra via sulla quale sono stati installati i contaveicoli radar è via Carso. Questa via è particolarmente trafficata sia per la presenza dell'Istituto Alberghiero Beltrame che per il traffico di attraversamento tra nord e sud.

I due radar sono stati installati all'altezza di via Antonello da Serravalle: si riportano di seguito le immagini dei due strumenti e della loro posizione.



Figura 7: Direzione 1 - verso Ospedale



Figura 8: Direzione 2 - verso Fadalto

Anche in questo caso la mezz'ora più carica è quella compresa tra le 7:45 – 8:15, con la giornata di martedì che raggiunge il flusso giornaliero massimo di 7.141 veicoli, somma di entrambe le direzioni.

Valutando nel dettaglio le due direzioni è evidente come la direzione "Fadalto" sia molto più trafficata con un differenziale di circa 1100 veicoli considerato sul totale giornaliero.

Il picco della sera si aggira attorno alle 18:00 – 18:30

Si riportano di seguito i diagrammi di flusso giornalieri riferiti alle due direzioni.

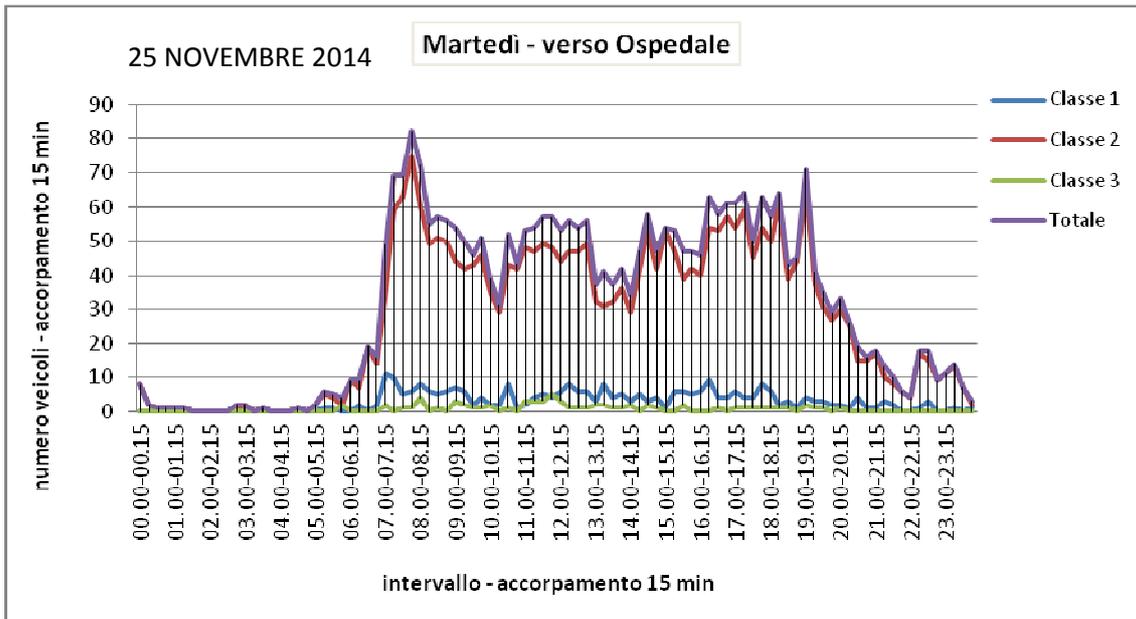


Figura 9: Andamento dei flussi via Carso sui 15 minuti – direzione Ospedale

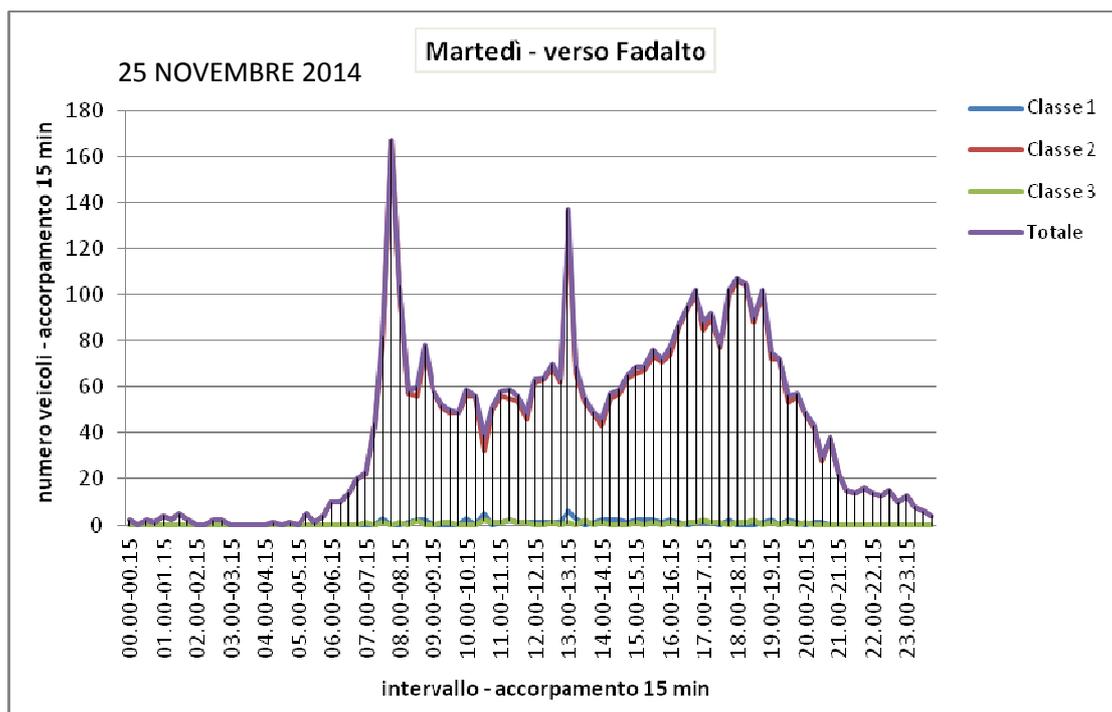


Figura 10: Andamento dei flussi via Carso sui 15 minuti - direzione Fadalto

Come si vede dai dati allegati vi è una certa differenza tra le due direzioni soprattutto nelle ore critiche di punta sia della mattina che della sera, dove i veicoli con direzione “Fadalto” sono quasi il doppio rispetto a quelli con direzione nord-sud, segno che tale strada rappresenta una alternativa alla S.S.n°51 per la direzione sud-nord.

5.1.3 Intersezione via Pinto/via Bressana

Per tale intersezione sono stati eseguiti dei rilievi delle manovre con lo scopo di valutare l'entità dei veicoli circolanti in quanto la via Bressana rappresenta un asse, se pur secondario, di accesso alla limitrofa area industriale.

Dai rilievi, riportati negli allegati alla presente relazione, emerge un flusso che assume valori rilevabili solamente nelle ore di punta ma arrivando comunque a flussi che non sono tali da influire in modo significativo (86 più 79 veicoli nell'ora di punta del mattino nelle due direzioni di via Bressana).

5.2 Analisi dei dati radar forniti dal Comune

Per avere un quadro conoscitivo completo di quanto succede nella rete viabile interna della città, l'Amministrazione Comunale ha messo a disposizione i flussi giornalieri rilevati in determinate vie nei dintorni del centro. Il periodo di analisi che per alcune delle rilevazioni si riferisce alla settimana tra l'1 e il 15 agosto del 2012 (e quindi non risulta significativo in quanto corrispondente ad un periodo feriale) è stato comunque riportato, al fine di poter confrontare l'ordine di grandezza e valutare la portata giornaliera delle singole arterie.

Si allega un fascicolo riassuntivo con i dati forniti dal Comune "*Allegato B – Analisi dei dati di traffico forniti dal Comune*".

5.3 Rilievo delle targhe

Rilevare le targhe è una operazione necessaria all'individuazione del numero di veicoli che attraversano le sezioni e all'identificazione dei percorsi seguiti all'interno della rete nonché dei tempi di percorrenza impiegati nei vari tragitti. Questa parte di analisi permette la stima della matrice Origine/Destinazione dei veicoli che transitano all'interno della rete oggetto di studio.

Le sezioni poste al confine dell'area da analizzare sono chiamate cordonali. La distanza massima tra le sezioni Nord e Sud è di circa 6 km, mentre tra Est ed Ovest è di circa 3,5 km. Oltre alle 7 sezioni cordonali si sono rilevati i passaggi in una sezione interna utile per capire l'effettivo percorso svolto dagli utenti all'interno dell'area di studio.

Le tipologie di sezioni impiegate sono le seguenti:

- sezioni cordonali: quelle di accesso e uscita dall'area di indagine;
- sezioni interne all'area.

La tabella di seguito elenca le sezioni distinguendole per tipologia, mezzo di rilevazione e posizione.

Sezione	Tipologia	Mezzo di rilevazione	Posizione
C01	Cordonale	Telecamere	SP 152 – via Bortolo Gei
E01	Cordonale	Telecamere	SP 422 – via Anzano
E02	Interna	Telecamere	SP 422 – via Forlanini
N01	Cordonale	Telecamere	SS 51 – via della Sega
N02	Cordonale	Telecamere	SP 35 – via Piave
S01	Cordonale	Telecamere	SS 51 – via Sant’Antonio da Padova
S02	Cordonale	Telecamere	Via Ippolito Pinto
S03	Cordonale	Telecamere	SP 86 – via Francesco S. Grazioli

Tabella 1: Classificazione delle sezioni e metodologie di rilevamento

Negli allegati è rappresentata la planimetria completa della disposizione delle sezioni. Per ogni sezione sono state rilevate le targhe dei veicoli per entrambi i sensi di marcia.

Per effettuare i rilievi ci si è avvalsi della collaborazione di 15 rilevatori, ognuno dei quali è stato istruito sulla modalità di svolgimento delle operazioni, fornito di cartellino di riconoscimento e giubbotto ad alta visibilità. Tutte le telecamere e gli orologi dei rilevatori sono stati sincronizzati.

Concluse le operazioni di rilievo si è proceduto alla compilazione di un foglio elettronico pre editato in maniera univoca, indicando l’ora di passaggio del veicolo e le ultime cifre della targa.

Successivamente è stato implementato un database appositamente creato di cui di seguito si riporta la maschera di interrogazione.



Figura 11: Maschera di interrogazione del database

Il database include una serie di query. Di seguito se ne elencano le principali.

- Chek Errori: permette di rilevare le targhe che differiscono per un solo valore. Questa query si è rilevata uno strumento molto importante in fase di validazione dei dati perché ha permesso di correggere alcuni errori di trascrizione da parte dei rilevatori.
- Entrate-Uscite: il database legge le targhe rilevate nelle sezioni di entrata e le confronta con quelle rilevate nelle sezioni di uscita, producendo in output una tabella che riassume le informazioni.
- Uscite-Entrate: il database legge le targhe rilevate nelle sezioni di uscita e le confronta con quelle rilevate nelle sezioni di entrata, producendo in output una tabella che riassume le informazioni.

- Entrate-Entrate: permette di determinare il numero di veicoli per i quali si è passati da un'entrata ad un'altra.
- Uscita-Uscita: permette di determinare il numero di veicoli per i quali si è passati da un'uscita ad un'altra.

Come già precedentemente accennato la giornata scelta per le indagini è stata quella di martedì 25 novembre 2014 nell'ora di maggior flusso della mattina tra le 7:30 e le 8:30. Considerando che per attraversare la rete da Nord a Sud e viceversa, il tempo impiegato è di circa 10 minuti, i rilievi sono cominciati 15 minuti prima e terminati 15 minuti dopo, in maniera che nell'ora considerata il sistema fosse a regime.

5.4 Costruzione della matrice O/D

In particolare il rilievo delle targhe è fondamentale per la costruzione della matrice Origine/Destinazione che permette di sapere, per l'intervallo orario di riferimento, l'esatto numero di veicoli entrati nella rete e la loro destinazione.

L'informazione è stata distinta poi tra flusso di attraversamento, relativo cioè ai veicoli che entrano nella rete oggetto di studio e la attraversano, e flusso di penetrazione, relativo ai veicoli che entrano dal cordone e hanno destinazione interna all'area di studio.

5.4.1 Principali dati sulla matrice o/d

Le matrici origine/destinazione sono state suddivise per ogni sezione di entrata, sia cordonali che interne e riportano il numero di veicoli che hanno attraversato le diverse sezioni di uscita nell'ora di punta considerata e la corrispondente distribuzione percentuale.

È così possibile capire la quantità di flussi che attraversano la rete considerata e quelli invece che si fermano al suo interno.

Nella valutazione delle cordonali, come si può notare dall'esempio sotto riportato, una parte dei veicoli non ha destinazione finale, si tratta di quei veicoli che si sono fermati all'interno della rete senza esser passati per nessuna sezione di rilievo in uscita, ed hanno avuto quindi come destinazione uno o più centri di attrazione interni all'area che non erano oggetto di rilevazione (abitazioni, ospedale, scuole, negozi, parcheggi lungo le strade, ecc...).

Si riporta di seguito la matrice origine/destinazione totale dalla quale risulta il numero complessivo di veicoli entrati ed usciti da ogni sezione e quindi il numero di veicoli circolanti nella rete oggetto di analisi nell'ora di punta considerata.

Come si può notare sono stati rilevati nell'ora tra le 7.30 e le 8.30 un numero di 3.615 veicoli in entrata e 3.285 veicoli in uscita.

Per i dettagli si rimanda agli elaborati allegati , "Allegato E - Costruzione matrice O/D".

MATRICE O/D		USCITE							DESTINAZIONE INTERNA	TOTALE ENTRATI	
		SEZIONI CORDONALI									
SEZIONI		CO1	E01	N01	N02	S01	S02	S03			
ENTRATE	CORDONALI	CO1	6	4	1	1	14	1	12	56	95
		E01	4	90	29	56	71	23	37	629	939
		N01	2	6	20	6	18	2	6	169	228
		N02	3	38	53	43	55	3	15	484	694
		S01	3	21	20	30	117	105	16	569	881
		S02	4	10	2	2	62	13	8	248	349
		S03	0	15	2	3	28	2	59	320	429
ORIGINE INTERNA			16	387	131	196	701	197	516		3615
TOTALE USCITI			38	570	258	337	1066	346	670	3285	

Tabella 2: Matrice O/D - intervallo orario 07:30-08:30

Si riporta nel seguito un dettaglio dei flussi relativi alle sezioni di ENTRATA: si noti come le maggiori provenienze siano dalla S.P. n°71 (E01), via S. Antonio S.S. n°13 (S01) e dalla S.P. n°35 della "Vallata" (N02), sia per i flussi di attraversamento sia per quelli con destinazione interna.

Le origini sopra citate riguardano arterie che attraversano diversi agglomerati urbani e, come si può notare dalla tabella sottostante, è prevalente la componente che ha destinazione interna. Questo a dimostrazione del fatto che il centro di Vittorio Veneto, con le sue molteplici attività, è un forte polo attrattore della zona.

Dalla matrice origine/destinazione sopra riportata si nota come per l'origine E01 le destinazioni più caricate sono la S01 e la N02. Parte del flusso è diretto verso la S.S. n°51 direzione sud (Conegliano, zona industriale di san Giacomo, ecc.) oppure verso la "Vallata" nelle zone di Cison, Pieve di Soligo, Montebelluna, ecc. Un'importante componente è data da quelli che sono stati rilevati in entrata ed uscita nella stessa sezione E01: è presumibile che si tratti dei così detti spostamenti casa-scuola o per accompagnare qualcuno in qualche destinazione interna.

Per quanto riguarda l'origine N02, la destinazione più caricata è quella verso il Fadalto (N01) che riguarda la S.S. n°51, tragitto necessario per raggiungere il casello autostradale di Vittorio Veneto Nord o le zone lungo la S.S. n°51, seguita dalla S01 che riguarda sempre la S.S. n°51 con direzione sud. Anche in questo caso è importante la componente degli spostamenti casa-scuola.

Per la *sezione S01*, le destinazioni con maggior flusso sono la S02, via Ippolito Nievo, nuova strada che porta al casello autostradale di Vittorio Veneto Sud e la S01 in uscita per gli spostamenti casa-scuola.

ANALISI MATRICE O/D - ENTRATE		TOTALE ATTRAVERSAMENTO	% sul flusso totale di attraversamento	ORIGINE ESTERNA → DESTINAZIONE INTERNA	% sul flusso con destinazione interna	TOTALE ENTRATI DA OGNI SEZIONE	% ENTRATI	
ENTRATE	SEZIONI CORDONALI	CO1	39	3,45%	56	2,25%	95	2,63%
		E01	310	27,13%	629	25,44%	939	25,98%
		N01	59	5,21%	169	6,81%	228	6,31%
		N02	210	18,40%	484	19,57%	694	19,20%
		S01	312	27,37%	569	22,99%	881	24,37%
		S02	101	8,89%	248	10,01%	349	9,65%
		S03	109	9,55%	320	12,94%	429	11,87%
TOTALE ENTRATI DA TUTTE LE SEZIONI		1141 = 31,57%		2474 = 68,43%		3615	100%	

Tabella 3: Analisi dei flussi in entrata

Per quanto riguarda le *USCITE* si riassumono i dati nella tabella sottostante, suddividendo i flussi in attraversamento con l'indicazione del numero di veicoli usciti da ogni sezione al cordone, dai flussi con origine interna riportando il numero di veicoli usciti da ogni sezione.

ANALISI MATRICE O/D - USCITE		TOTALE ATTRAVERSAMENTO	% sul flusso totale di attraversamento	ORIGINE INTERNA → DESTINAZIONE ESTERNA	% sul flusso con origine interna	TOTALE USCITI DA OGNI SEZIONE	% USCITI	
USCITE	SEZIONI CORDONALI	CO1	22	1,89%	16	0,77%	38	1,16%
		E01	183	16,08%	387	18,03%	570	17,35%
		N01	127	11,17%	131	6,09%	258	7,85%
		N02	141	12,36%	196	9,14%	337	10,26%
		S01	365	31,97%	701	32,71%	1066	32,45%
		S02	149	13,08%	197	9,18%	346	10,53%
		S03	154	13,46%	516	24,09%	670	20,40%
TOTALE USCITI DA TUTTE LE SEZIONI		1141 = 34,74%		2144 = 65,26%		3285	100%	

Tabella 4: Analisi dei flussi in uscita

Come nel caso precedente per i flussi in attraversamento le destinazioni con un maggior numero di veicoli sono le S01 verso sud sulla S.S. n°51 e E01 verso Ponte della Muda. Inoltre una componente importante si ha nella S03, strada che porta al casello autostradale di Vittorio Veneto sud. Di poco inferiori sono comunque anche le due sezioni a nord N01 e N02.

Per i veicoli che hanno origine interna le destinazioni più caricate sono la S01 con un 32,71%: si può pensare che parte della popolazione di Vittorio Veneto si rechi al lavoro verso le zone di Conegliano o nelle zone industriali che si trovano lungo la SS 51. Un'altra uscita alquanto caricata è la S03 (24,09%): questa strada è un facile e rapido collegamento per chi dal centro di Vittorio Veneto deve raggiungere il Casello Autostradale di Vittorio Veneto sud o la zona industriale di San Giacomo per evitare il traffico sulla S.S. n°51.

Un'altra destinazione dai numeri importanti è la E01 (18,03%), strada che può essere utilizzata da chi deve recarsi nelle zone ad est (Cordignano, Cappella Maggiore, ...) o anche verso il Friuli.

Se si considera però il totale dei flussi transitanti alle due sezioni nord N01 e N02 si ottengono circa 330 passaggi, numero importante paragonabile alle altre sezioni appena citate che fa della zona a nord di Vittorio una destinazione significativa per i flussi circolanti.

Valutando le sezioni di rilievo in maniera complessiva e considerando quindi la somma dei veicoli *sia in entrata che in uscita*, le sezioni più caricate sono la S01 (28,22 %) sulla SS 51 a sud, dove comunque prevale la direzione di uscita, seguita dalla sezione E01 (21,87%) con provenienza e destinazione Anzano e le zone ad est di Vittorio Veneto, dove invece sono maggiori le entrate.

Un'altra sezione dove prevale la componente in uscita è la S03 (15,93%) in quanto si tratta di una strada molto utilizzata per raggiungere il casello autostradale di Vittorio Veneto sud o per bypassare il traffico sulla S.S. n°51 e raggiungere così il polo industriale.

Spostandosi a nord la sezione più caricata è la N02 (14,94%) sulla S.P. n°35 della "Vallata" con un 50% in più di veicoli in entrata rispetto a quelli in uscita e prevalenza di veicoli con destinazione interna: un'ulteriore conferma della capacità attrattiva di Vittorio Veneto nei confronti dei Comuni limitrofi (in questo caso della "Vallata").

Questo dato, riflesso sulle funzionalità di una tangenziale per Vittorio Veneto, significa che questa sarà maggiormente utilizzata da un'utenza interessata a raggiungere i servizi della città, piuttosto che da utenti che semplicemente attraversano la città (funzione di servizio al territorio della città e della tangenziale).

ANALISI MATRICE O/D			TOTALE ENTRATI PER SEZIONE	TOTALE USCITI PER SEZIONE	TOTALE FLUSSI PER SEZIONE	% flusso per sezione
ENTRATE + USCITE	SEZIONI CORDONALI	CO1	95	38	133	1,93%
		E01	939	570	1509	21,87%
		N01	228	258	486	7,04%
		N02	694	337	1031	14,94%
		S01	881	1066	1947	28,22%
		S02	349	346	695	10,07%
		S03	429	670	1099	15,93%
TOTALE VEICOLI NELLA RETE DI ANALISI			3615	3285	6900	100%

Tabella 5: Riepilogo flussi sulle sezioni al cordone

Si riporta nel seguito uno schema riassuntivo dei dati sopra tabellati riferiti sempre all'intervallo orario considerato tra le 07:30 – 08:30.

DISTRIBUZIONE DEI FLUSSI IN INGRESSO ALLA RETE

DISTRIBUZIONE DEI FLUSSI IN USCITA ALLA RETE

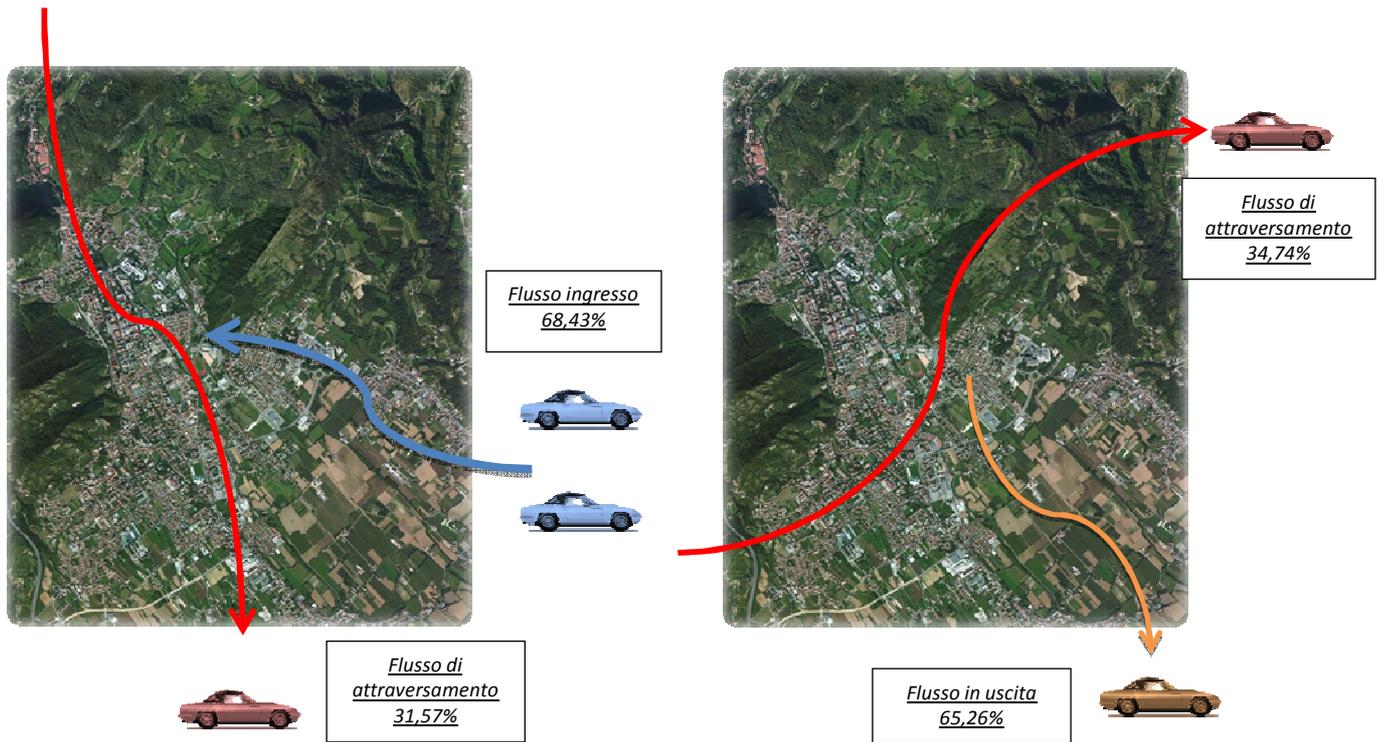


Figura 6: Dettaglio flussi circolanti nella rete

I volumi del traffico di scambio sono coerenti con gli esiti di un precedente studio degli anni 2000³. Il differenziale che si riscontra nel rapporto tra attraversamenti e generazione/penetrazione è conseguente alla differente posizione del cordone di indagine, più a sud quello precedente rispetto alla perimetrazione attuale, indirizzata ad un'indagine sul centro cittadino.

Riassumendo brevemente, la movimentazione complessiva dei veicoli che interessano giornalmente la città di Vittorio Veneto è di circa 140.000 veicoli, di cui:

- circa 70.000 veicoli/giorno, sulla base delle attuali indagini, sommando flussi di attraversamento e flussi penetrazione/generazione interna;
- circa 70.000 veicoli/giorno, sulla base di analisi fornite da precedenti indagini, riguardanti flussi che hanno origine e destinazione interna al centro cittadino.

5.4.2 Analisi dei flussi sezione E02 – via Forlanini

Questa sezione di rilievo, posizionata nelle vicinanze del polo ospedaliero, risulta particolarmente importante per capire gli effettivi tragitti e le destinazioni soprattutto in merito al polo ospedaliero, in quanto mette in evidenza l'effettiva importanza e la capacità attrattiva della struttura sia per i residenti che per chi proviene dalle zone limitrofe.

³ Questi dati sono citati nella Relazione Generale di ANAS del Progetto Esecutivo - primo stralcio, ma derivano da precedenti indagini e valutazioni.

Questa particolare sezione non è stata trattata come quelle al cordone in quanto vengono a cadere le distinzioni “ENTRATA” ed “USCITA”, ma si è considerata come una sezione di passaggio.
 Il database ha quindi fornito un conteggio di tutte le targhe rilevate su E02, indicandone la loro provenienza e la loro destinazione, considerando l’intero periodo di rilievo effettuato.

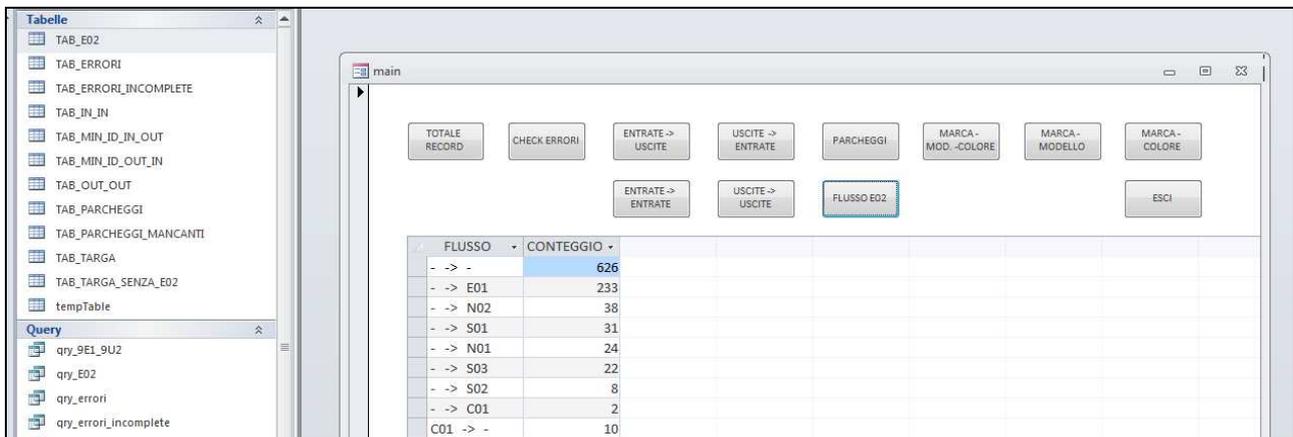


Tabella 7: Maschera database passaggi per E02

Dall’analisi dei dati emerge come la sezione sia un frequente passaggio sia per chi ha origine interna (984 passaggi), sia per chi proviene dalle principali sezioni al cordone, nel caso specifico la E01 con 346 e le N01 e N02.

Per i flussi di attraversamento Via Forlanini è utilizzata da chi da nord (N01 e N02) deve raggiungere le zone ad est (E01), con circa 38 (3+35) veicoli. Mentre nel senso opposto, chi da E01 deve raggiungere le uscite a nord N01 e N02, si contano 51 (17+34) passaggi.

I flussi più consistenti si hanno nel caso di *destinazione interna* e provenienza da nord (N01 e N02) con 90 veicoli (11+79) presumibilmente attribuibili ad utenti del centro ospedaliero o punti di attrazione limitrofi.

Vanno tenuti in considerazione anche i veicoli che provenendo da zone interne al Comune transitano per la E02 ed hanno come destinazione le zone a nord (N01 e N02) con circa 62 passaggi rilevati.

Questi veicoli si possono considerare come potenziali utenti della Variante.

ORIGINE - N01+N02 → E02 → DESTINAZIONE - E01	38
ORIGINE - E01 → E02 → DESTINAZIONE - N01+N02	51
ORIGINE - N01+N02 → E02 → DESTINAZIONE INTERNA	90
ORIGINE INTERNA → E02 → DESTINAZIONE - N01+N02	62
PASSAGGI PER E02 COME POTENZIALI UTENTI DELLA VARIANTE	241

6 I DATI DEI CASELLI AUTOSTRADALI

La città di Vittorio Veneto permette un facile accesso all'autostrada A27 Venezia – Belluno grazie alla presenza dei due caselli di Vittorio Veneto Sud e Vittorio Veneto Nord.

Il casello di Vittorio Veneto Sud risulta facilmente accessibile sia da via Ippolito Pinto che da via F. Grazioli, mentre il casello a Nord si trova su via della Sega, sulla S.S. n°51, prima dell'abitato di Nove – San Floriano.

I due caselli si trovano ad una distanza di circa 7,5 Km, mentre tra il casello di Conegliano e quello di Vittorio Veneto sud vi sono circa 11,5 Km.

Dai dati forniti dalla Società Autostrade per l'Italia, riferiti al flusso giornaliero rilevato nel mese di ottobre, si evidenzia come il casello a Sud sia quello più soggetto a movimenti sia in entrata che in uscita, vista la posizione che permette di raggiungere facilmente sia il centro cittadino che le diverse zone industriali che si trovano sulla S.S. n°51 o nelle zone limitrofe.

Si riporta nel seguito il grafico relativo ai flussi giornalieri rilevati nel periodo di riferimento, dal quale emerge che le uscite sono di poco superiori ai flussi entranti e di come nelle giornate di sabato si abbiano i valori minimi per entrambe le direzioni.

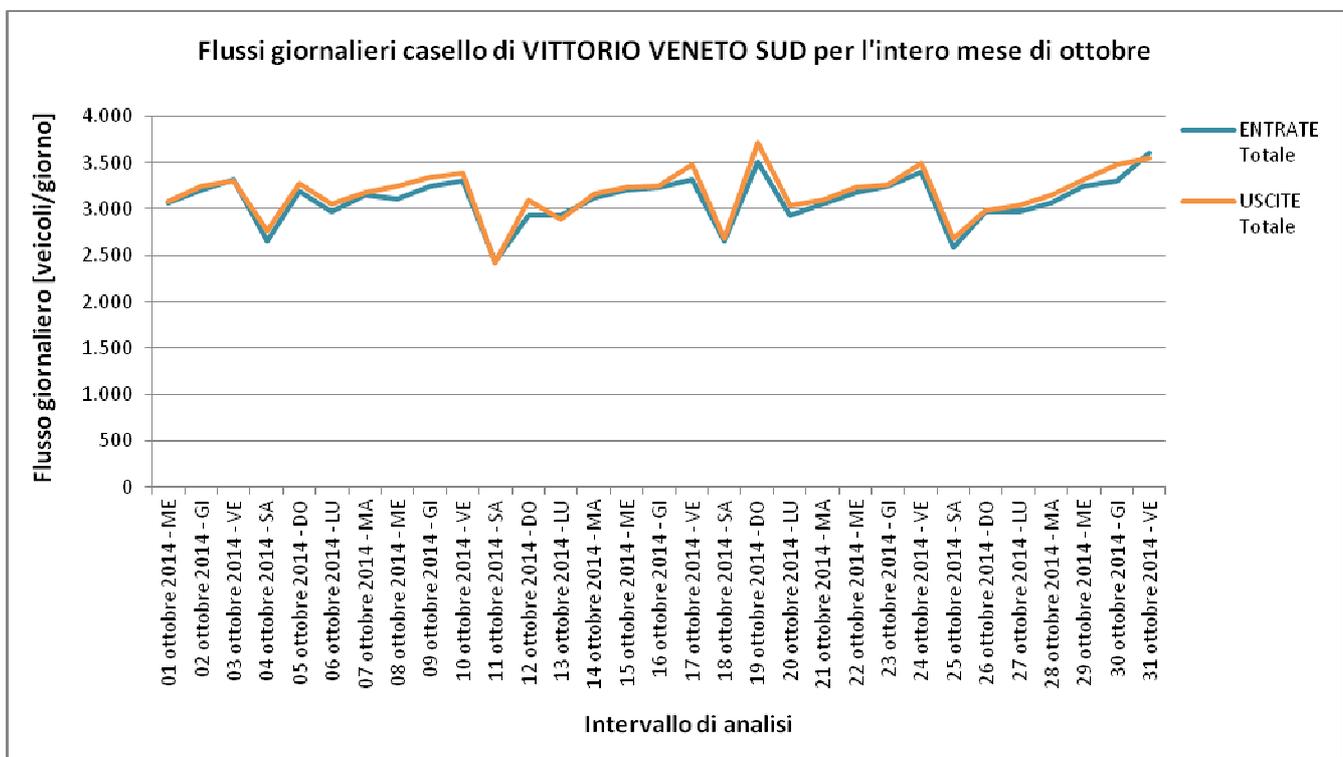


Figura 12: Andamento dei flussi giornalieri nel casello di Vittorio Veneto Sud

Per quanto riguarda il casello di Vittorio Veneto Nord i passaggi sono circa 1/3 di quelli che sia hanno al casello a Sud ed in questo caso sono di poco maggiori le entrate.

Dai dati e dal grafico sotto riportato si nota come nelle giornate festive (sabato e domenica) vi siano dei picchi nell'utilizzo del casello e che ha quindi una maggiore utilità per gli spostamenti che si possono riferire allo Svago/Turismo, spostamenti considerati "di piacere" e non sistematici ed abitudinari come quelli casa-lavoro, casa-scuola.

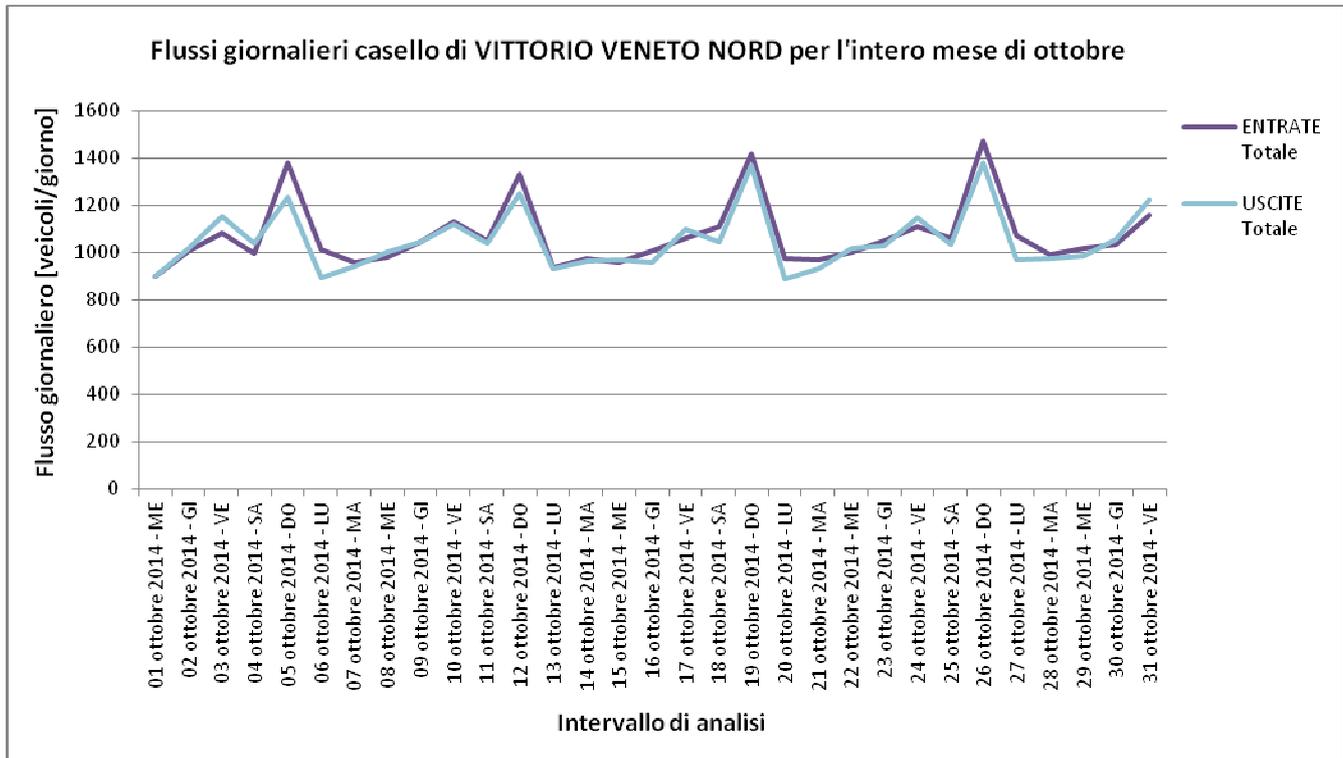


Figura 13: Andamento dei flussi giornalieri nel casello di **Vittorio Veneto Nord**

I due caselli hanno quindi un'utilità differente dovuta principalmente alla loro posizione rispetto alle zone produttive ed alla facilità di raggiungimento sia per gli abitanti del Comune, sia per chi deve raggiungere la zona centrale del Comune stesso.

Negli allegati si riporta il dettaglio di quanto sopra graficizzato, "Allegato C – Analisi dei dati forniti dalla Società Autostrade per l'Italia".

6.1 Matrice O/D relativa ai caselli di Vittorio Veneto

La società Autostrade per l'Italia, ha messo a disposizione anche la matrice origine/destinazione dei due caselli relativamente ai flussi settimanali rilevati tra il 13 ottobre 2014 e il 19 ottobre 2014.

I flussi settimanali rilevati al casello di Vittorio Veneto Sud in un mese sono:

- ENTRATI: 21.961
- USCITI: 22.410

Le dieci destinazioni ed origini più significative sono le seguenti:

PERIODO DI ANALISI: 13 ottobre 2014 - 19 ottobre 2014					
ORIGINE: 525 - VITTORIO VENETO SUD	DESTINAZIONI		ORIGINI		DESTINAZIONE: 525 - VITTORIO VENETO SUD
	521-VENEZIA	2191	521-VENEZIA	2417	
	522-TREVISO SUD	2429	522-TREVISO SUD	2582	
	523-TREVISO NORD	4037	523-TREVISO NORD	3928	
	524-CONEGLIANO	2364	524-CONEGLIANO	2504	
	526-V.VENETO NORD	677	526-V.VENETO NORD	649	
	527-FADALTO-S.CROCE	1263	527-FADALTO-S.CROCE	1162	
	528-BELLUNO	5005	528-BELLUNO	4909	
	537-CORDIGNANO	1139	537-CORDIGNANO	1399	
	596-PREGANZIOL	411	596-PREGANZIOL	289	
604-PADOVA EST	589	604-PADOVA EST	588		

Tabella 8: Flussi settimanali riferiti al casello di Vittorio Veneto Sud

Come si può notare vi sono un certo numero di utenti che utilizzano l'Autostrada per il solo tratto compreso fra i due caselli al fine di evitare l'attraversamento del centro cittadino e quindi ridurre così i tempi di percorrenza.

Questa componente di traffico fra i due caselli può essere suddivisa giornalmente ricavando così i seguenti flussi giornalieri per la settimana di riferimento sopra citata:

SETTIMANA DI RIFERIMENTO	% giornaliera sulla settimana di riferimento	flussi giornalieri entrati a SUD ed usciti a NORD
13 ottobre 2014 - LU	13,31%	90
14 ottobre 2014 - MA	14,20%	96
15 ottobre 2014 - ME	14,58%	99
16 ottobre 2014 - GI	14,72%	100
17 ottobre 2014 - VE	15,08%	102
18 ottobre 2014 - SA	12,10%	82
19 ottobre 2014 - DO	16,00%	108
TOTALE SETTIMANALE	100%	677

Tabella 9: Flussi giornalieri ORIGINE casello V. Veneto Sud - DESTINAZIONE casello V. Veneto Nord

La tabella mette in evidenza come la distribuzione percentuale si mantenga pressoché costante; questo sta ad indicare che l'utilizzo del casello si mantiene invariato durante la settimana, con una riduzione delle entrate nella giornata di sabato.

Risulta importante ai fini della presente analisi oltre che questa componente (passaggio tra caselli) anche la quota di veicoli che hanno origine o destinazione Belluno e Fadalto - S. Croce, in quanto si

possono ipotizzare come futuri utilizzatori della nuova tangenziale Est, considerando che la nuova viabilità permette un accesso immediato al casello nord senza costi di pedaggio.

Per quanto riguarda invece il casello di Vittorio Veneto Nord, i flussi settimanali rilevati e forniti dalla società Autostrade per l'Italia sono i seguenti:

- ENTRATI: 7.459
- USCITI: 7.338

Anche in questo caso vi è una certa omogeneità tra i flussi entrati ed usciti. Le dieci destinazioni e origini più caricate sono le seguenti:

PERIODO DI ANALISI: 13 ottobre 2014 - 19 ottobre 2014					
	DESTINAZIONI		ORIGINI		
	ORIGINE: 526 - VITTORIO VENETO NORD	521-VENEZIA	710	521-VENEZIA	
	522-TREVISO SUD	376	522-TREVISO SUD	378	
	523-TREVISO NORD	402	523-TREVISO NORD	407	
	524-CONEGLIANO	649	524-CONEGLIANO	627	
	525-V.VENETO SUD	649	525-V.VENETO SUD	677	
	527-FADALTO-S.CROCE	449	527-FADALTO-S.CROCE	439	
	528-BELLUNO	3228	528-BELLUNO	3147	
	537-CORDIGNANO	398	537-CORDIGNANO	423	
	596-PREGANZIOL	118	596-PREGANZIOL	67	
	604-PADOVA EST	115	604-PADOVA EST	86	

Tabella 10: Flussi settimanali riferiti al casello di Vittorio Veneto Nord

Le distribuzione dei flussi giornalieri entrati a nord ed usciti a sud si può anche in questo caso scomporre in maniera proporzionale sul totale dei flussi settimanali

SETTIMANA DI RIFERIMENTO	% giornaliera sulla settimana di riferimento	flussi giornalieri entrati a NORD ed usciti a SUD
13 ottobre 2014 - LU	12,58%	82
14 ottobre 2014 - MA	13,03%	85
15 ottobre 2014 - ME	12,86%	83
16 ottobre 2014 - GI	13,46%	87
17 ottobre 2014 - VE	14,20%	92
18 ottobre 2014 - SA	14,87%	96
19 ottobre 2014 - DO	19,02%	123
TOTALE SETTIMANALE	100%	649

Tabella 11: Flussi giornalieri ORIGINE casello V. Veneto Nord - DESTINAZIONE casello V. Veneto Sud

Come già citato precedentemente l'utilizzo di questo casello è differente rispetto al casello posto a sud e, come si può notare, le percentuali massime si hanno in corrispondenza della giornata festiva di domenica.

Anche in questo caso la componente di traffico che raggiunge e arriva dal bellunese e dal Fadalto è molto importante, il che permette di pensare che una volta realizzata la nuova tangenziale una quota degli utenti la utilizzi per poi riversarsi sulla S.S. n°51 all'altezza di via della Sega dove la viabilità risulta più scorrevole.

Dai dati delle matrici O/D dei caselli emerge inoltre un dato importante legato all'aspetto che, allo stato attuale, esistono circa 200 veicoli che ogni giorno entrano al casello di Vittorio Veneto sud ed escono a quello nord e viceversa (649+677 settimanali). Questo dato è la conferma del fatto che, almeno per questi veicoli, il transito di attraversamento del centro abitato di Vittorio Veneto è percepito come uno spostamento che ha un costo, in termini di fluidità e tempo di percorrenza, maggiore del pedaggio autostradale tra i due caselli.

7 DESCRIZIONE DELLA VARIANTE

La "Variante est alla S.S. n°51 di Vittorio Veneto" come previsto dalla realizzazione in corso e dalla pianificazione vigente è stata pensata allo scopo di:

- alleggerire il centro cittadino ed il centro storico di Serravalle dal flusso veicolare di attraversamento fornendo un collegamento diretto funzionale tra nord e sud del centro abitato di Vittorio Veneto la cui unica alternativa, allo stato attuale, è rappresentata dall'autostrada A27;
- rendere più facilmente accessibili i servizi offerti dalla città al territorio.

L'attuale tracciato per i collegamenti nord - sud e viceversa è la S.S. n°51 "Alemagna" ed il traffico delle due direzioni è tale da saturare in alcuni momenti della giornata la capacità di tale arteria dotata in alcuni punti di caratteristiche dimensionali limitate.

Basti pensare alla strettoia di Serravalle, dove il transito avviene per due sensi unici e l'accesso dei mezzi di trasporto pubblico è regolato da un impianto semaforico che blocca contemporaneamente il flusso delle auto causando nelle ore di picco la formazione di code. Queste situazioni si vengono a creare, oltre che nelle ore di punta, anche in occasione di quei periodi dell'anno in cui il flusso turistico risulta importante.

La Variante rappresenta quindi un *bypass* alla S.S. n°51 "Alemagna", utile ai fini viabilistici ma avente anche ripercussioni economico-sociali non trascurabili, soprattutto sulle possibili strategie di sviluppo del centro cittadino.

Il tracciato pianificato è composto da due tratti principali e tre intersezioni a rotatoria denominate, da nord a sud:

1. Rotatoria "La Sega"
 - tratto Nord
2. Rotatoria "Rindola"
 - tratto Sud
3. Rotatoria SS 51

Si riporta nel seguito un inquadramento dell'opera in fase di realizzazione (primo stralcio).
Oltre alla riduzione di flusso nel centro cittadino, ci si attende una riduzione del traffico anche su via Carso.

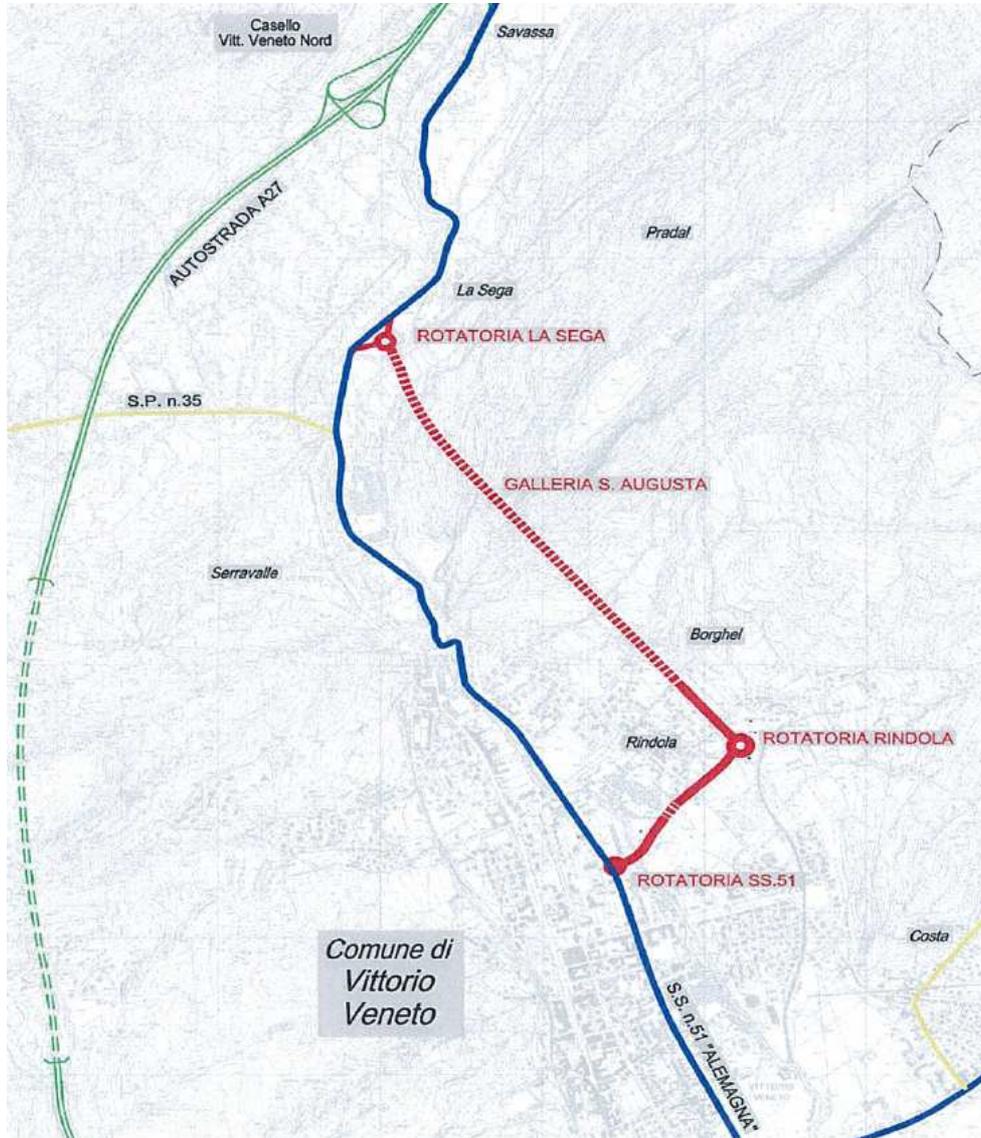


Figura 14: Inquadramento dell'intervento 1° stralcio

Una valida ipotesi per il primo stralcio, realizzabile in ogni caso come aggiunta alle scelte progettuali attuali, è quella prevista nel PRG del 2005 e nel progetto preliminare dell'opera nella quale si prevede la realizzazione di un innesto anche su via Carso.

Tale innesto che come detto può essere previsto come opera aggiuntiva al tracciato del primo stralcio, permette una maggiore permeabilità verso la viabilità esistente ed un accorciamento dei tragitti di accesso al nuovo asse viario.

Si riporta nel seguito un inquadramento dell'opera come da previsione del P.R.G. (secondo stralcio).

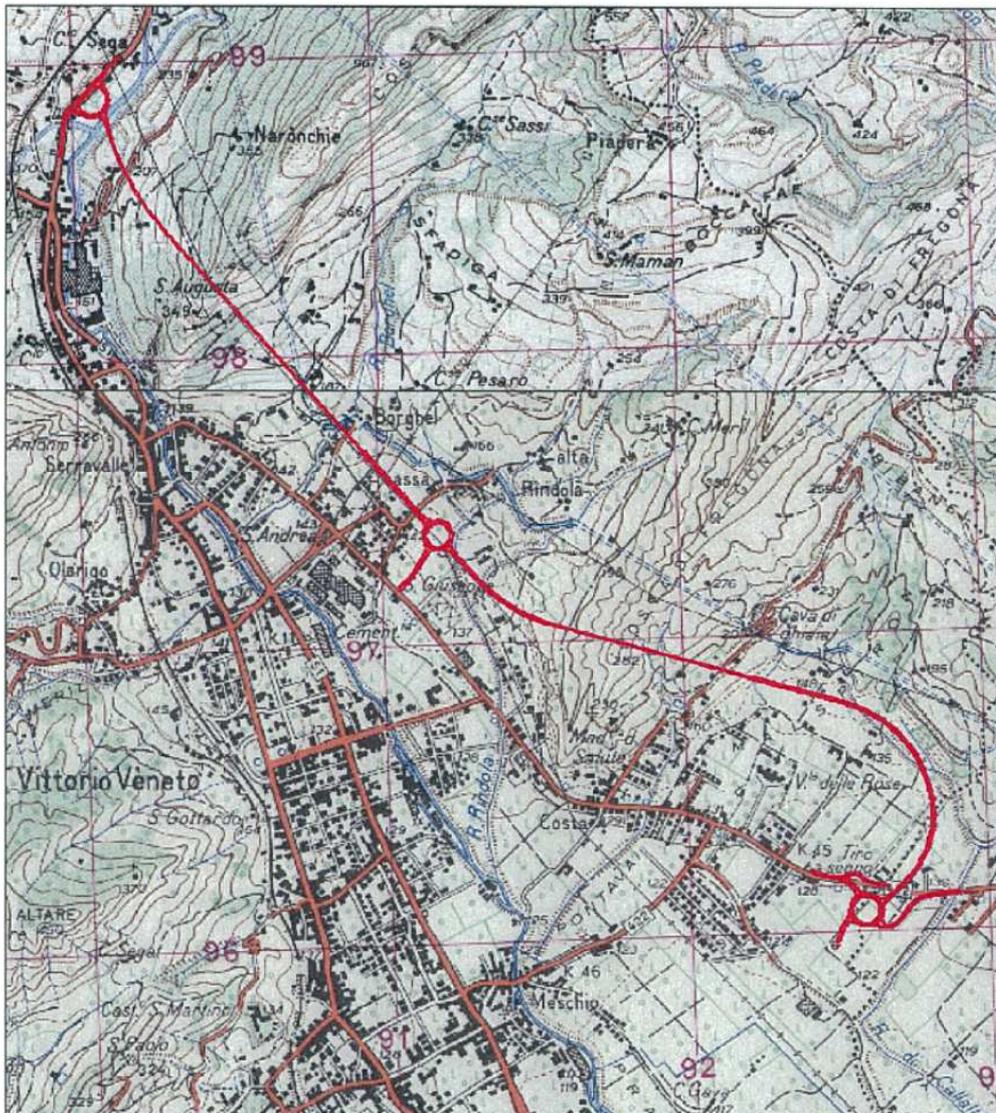


Figura 15: Inquadramento dell'intervento con anche il 2° stralcio come da PRG del 2005 e progetto definitivo ANAS

8 ANALISI DEI FLUSSI DEVIATI

I flussi deviati sono quelli che, in seguito alla realizzazione di un nuovo intervento, sono disposti a modificare il loro tragitto in quanto la scelta del nuovo itinerario viene considerata conveniente da parte degli utenti.

Nel caso in esame (primo stralcio in fase di realizzazione - secondo stralcio come in previsione da P.R.G.) i flussi deviati sono quelli che ragionevolmente si può ipotizzare abbiano interesse/siano incentivati ad utilizzare la Variante anzichè i percorsi usuali. La stima di questi flussi può essere fatta in seguito ad un'analisi costi benefici, la quale terrà conto delle caratteristiche dei due itinerari in termini di tempi di percorrenza, costi, caratteristiche tecniche ed ambientali del tragitto, origine e destinazione del viaggio.

Appare plausibile che la scelta del nuovo percorso sarà adottata dagli utenti "in attraversamento" con direzione Nord-Sud e viceversa o direzione Nord-Est e viceversa, i quali non subiranno nessun rallentamento durante il tragitto ed eviteranno il transito su un percorso con caratteristiche dimensionali limitate e tempi di percorrenza poco certi.

Allo stesso tempo la Variante potrà rappresentare un valido percorso anche per i flussi di penetrazione da nord e per quelli che, avendo origine interna al comune, hanno come destinazione ambiti posti a nord di Vittorio Veneto.

Non meno importante appare l'aspetto che, allo stato attuale, esistono circa 200 veicoli che ogni giorno entrano al casello di Vittorio Veneto sud ed escono a quello nord e viceversa. Questo dato è la conferma del fatto che almeno per questi veicoli il transito di attraversamento del centro abitato di Vittorio Veneto è percepito come uno spostamento che ha un costo, in termini di fluidità e tempo di percorrenza, maggiore del pedaggio autostradale tra i due caselli.

E' lecito quindi attendersi che, di fronte alla possibilità di usufruire di un tracciato più fluido e diretto, parte di questi veicoli scelgano l'alternativa senza pedaggio e pertanto si verifichi il fenomeno di richiamo di flussi determinato da questo nuovo collegamento più immediato.

Particolarmente importanti nell'assetto futuro risultano, in un'ottica di pianificazione infrastrutturale viaria e ottimizzazione della mobilità cittadina, le scelte politiche di gestione del territorio e degli spazi.

E' evidente che, di fronte alla realizzazione di un'infrastruttura come in previsione da P.R.G., emerge la possibilità di adottare delle politiche di sviluppo delle aree centrali e storiche di Vittorio Veneto che comportino una limitazione del traffico viario, deviando sul tracciato esterno tutti i veicoli che non hanno la reale necessità di accedere alle aree del centro. Politiche della mobilità che possano affrontare tematiche quali la mobilità dolce, i parcheggi e le aree di sosta, sono funzionali ad un vero e proprio progetto di sviluppo del centro cittadino, facilitando la fruizione dei servizi e degli spazi pubblici, ed favorendo la crescita di attività commerciali.

8.1 Il traffico di attraversamento nord – sud

Dalle rilevazioni effettuate con il metodo delle "targhe" è stato possibile valutare la componente del traffico di attraversamento.

In particolare analizzando le due sezioni principali a nord, N01 e N02, e le altre che possono presumibilmente essere considerate come porte di accesso dei veicoli che rappresentano un potenziale flusso utente del nuovo tracciato, si ottengono i dati di seguito riportati.

8.1.1 Il traffico da sud a nord

Dalle informazioni ottenute è ragionevole pensare che, nella direzione da sud a nord, nell'ora di riferimento, si possano adottare i seguenti principi:

- il traffico che potrà spostarsi sul nuovo tracciato è quello che esce dalle due sezioni di rilievo a nord N01 e N02 e proviene dalle sezioni a sud S01 (50 veicoli) e E01 (85 veicoli);
- si può ritenere, considerati i modesti flussi rilevati ed ipotizzando degli interventi di re-indirizzamento del traffico sulla nuova direttrice, che le sezioni S02 ed S03 contribuiscano con il 100% dei veicoli che entrano dalle stesse ed escono a nord (4 per la S02 e 5 per la S03).

In base a quanto sopra si stimano quindi:

- *circa 144 veicoli come potenziali utenti della Variante nella direzione da sud a nord.*

8.1.2 Il traffico da nord a sud

Dalle informazioni ottenute è ragionevole pensare che, nella direzione da nord a sud, nell'ora di riferimento, si possano adottare i seguenti principi:

- il traffico che potrà spostarsi sul nuovo tracciato è quello che entra dalle due sezioni di rilievo a nord N01 e N02 ed esce dalle sezioni a sud S01 (73 veicoli) e E01 (44 veicoli);
- si ritiene di conteggiare per il 100% quelli che escono alle sezioni S02 (5 veicoli) e S03 (21 veicoli), considerati i modesti flussi rilevati ed ipotizzando degli interventi di re-indirizzamento del traffico sulla nuova direttrice.

In base a quanto sopra si stimano quindi:

- *circa 143 veicoli come potenziali utenti della Variante nella direzione da nord a sud.*

8.2 Il traffico di penetrazione da nord

Il traffico di penetrazione nell'ora di riferimento, quello che accede dall'esterno del cordone di rilievo e ha una destinazione interna alla stessa, è caratterizzato da un totale di 653 veicoli; si presume che una quota del 80% si sposti sulla Variante tenuto conto che la gran parte dei servizi attrattori⁴ sono localizzati

⁴ I poli attrattori considerati nel presente studio sono: il Polo Ospedaliero/Distretto, le Attività Commerciali/Direzionali, i Poli scolastici, il Polo Sportivo ed i Centri storici/Complessi religiosi. Per una visualizzazione della loro localizzazione nel territorio si rimanda alla figura a pag. 3 dell'elaborato ALLEGATO D della presente relazione.

nell'area centrale di Vittorio Veneto, ed ipotizzando degli interventi di re-indirizzamento dei flussi sul nuovo tracciato.

Circa 522 veicoli quindi sono quelli che nell'ora di punta del mattino rappresentano i potenziali utenti della nuova strada essendo veicoli che entrano da nord e accedono all'area urbana di Vittorio Veneto con destinazioni diverse. Di questi circa 100 veicoli accedono al polo Ospedaliero o ai centri attrattori limitrofi.

8.3 Il traffico di generazione dall'area verso nord

Il traffico di generazione dall'area di studio, o più precisamente il numero di veicoli usciti dal cordone, sempre nell'ora di riferimento 7.30 – 8.30, è di circa 327 veicoli considerando sempre quelli che hanno come destinazione zone a nord del comune e quindi potenziali utenti della nuova strada.

Ipotizzando che, per le stesse ragioni del punto precedente, il 80% del traffico si sposti sulla Variante si ottengono *circa 262 veicoli come potenziali utenti che dall'interno del comune si recano verso nord.*

8.4 Il traffico di generazione dal centro verso sud-est

Il traffico di generazione dall'area di studio, o più precisamente il numero di veicoli usciti dal cordone, sempre nell'ora di riferimento 7.30 – 8.30, è di circa 387 (E01) veicoli. Si può ragionevolmente ipotizzare che con opportune incentivazioni almeno il 40% di questo flusso (per un totale di circa 155 veicoli) possa essere spostato sulla Variante (secondo stralcio).

8.5 Il traffico di penetrazione da sud-est

Il traffico di penetrazione verso destinazione interna, sempre nell'ora di riferimento 7.30 – 8.30, è caratterizzato da un totale di 629 veicoli. Si può ragionevolmente ipotizzare che con opportune incentivazioni almeno il 40% di questo flusso (per un totale di circa 252 veicoli) possa essere spostato sulla Variante (secondo stralcio).

8.6 Il traffico tra i due caselli autostradali

Dalle analisi degli spostamenti origine/destinazione dei due caselli autostradali di Vittorio Veneto nord e sud emerge che in media ogni giorno ci siano circa 200 veicoli che passano da un casello all'altro.

E' ragionevole pensare che la nuova strada, rappresentando un nuovo percorso alternativo diretto non a pagamento tra nord e sud del paese, attragga una quota di questi veicoli che si stima possa essere del 80% rispetto a quelli attuali, e quindi di 160 veicoli giornalieri (bidirezionali) corrispondenti a circa 20 veicoli nell'ora di punta.

Esiste poi una quota significativa di circa 6.200 veicoli settimanali che, entrati al casello sud, si dirigono a Belluno e Fadalto.

Considerato che con la nuova strada i veicoli avranno poi la possibilità di accedere al casello nord evitando la prima parte del pedaggio, si può pensare che una quota di circa l'80% di questi usufruisca di tale possibilità. Tale quota potrebbe essere anche superiore ma cautelativamente ci si limita a tale valore considerando che parte dei veicoli hanno provenienza extra comunale e quindi sono interessati ad accedere il prima possibile al sistema autostradale. Tale considerazione porta ad ipotizzare altri 4.960 veicoli settimanali, che, in linea di massima, equivalgono a circa 70 veicoli nell'ora di punta.

Lo stesso ragionamento può essere fatto per i veicoli che attualmente accedono al casello nord e hanno destinazioni come Conegliano, Treviso, Venezia ed altri luoghi posti a sud.

Per questi spostamenti che risultano essere circa 2.700 a settimana, ipotizzando la stessa percentuale del 80% come quelli del casello sud, si ottengono 2.160 veicoli settimanali e 30 nell'ora di punta che si spostano sul nuovo tracciato.

In conclusione si prevedono ulteriori 120 veicoli bidirezionali nell'ora di punta deviati sulla nuova strada, che provengono dal tracciato autostradale.

8.7 Distribuzione futura

8.7.1 Primo stralcio

Come ipotesi di distribuzione di flussi futuri si può quindi pensare che sulla Variante (primo stralcio) vi transitino i seguenti veicoli nell'ora di punta:

- traffico di attraversamento nord-sud e viceversa (143+144 veicoli);
- traffico di penetrazione da nord (522 veicoli);
- traffico di generazione interno verso nord (262 veicoli);
- accesso ai caselli autostradali (120 veicoli bidirezionali);

per un totale di 1.191 veicoli/ora. A questi flussi andrebbero aggiunti quelli determinati dalla capacità di attrazione rappresentata dalla costruzione di una nuova strada. Per questo aspetto, di difficile quantificazione, si stima per il solo primo stralcio che tale incremento sia di solo il 5% sui dati sopra determinati, quindi si ottiene un totale arrotondato di circa 1.300 veicoli/ora.

8.7.2 Variante completata come da P.R.G.

Come ipotesi di distribuzione di flussi futuri si può quindi pensare che sulla Variante (secondo stralcio) vi transitino i seguenti veicoli nell'ora di punta:

- traffico di attraversamento nord-sud e viceversa (143+144 veicoli);
- traffico di penetrazione da nord (522 veicoli);
- traffico di generazione interno verso nord (262 veicoli);

- accesso ai caselli autostradali (120 veicoli bidirezionali);
- traffico di generazione dal centro verso sud-est (155 veicoli);
- traffico di penetrazione da sud-est (252 veicoli);

per un totale di 1.598 veicoli/ora. A questi flussi vanno aggiunti quelli determinati dalla capacità di attrazione rappresentata dalla costruzione di una nuova strada. In questo caso si ritiene di poter applicare un incremento del 15% in quanto la capacità attrattiva dell'intero tracciato e dell'adeguamento di via Consiglio può avere un'area di influenza molto più vasta rispetto alla realizzazione del solo primo stralcio, per un totale complessivo arrotondato di circa 1.900 veicoli/ora.

8.7.3 *Proiezione annua dei flussi sulla Variante*

Tutte le analisi precedentemente descritte riguardano l'ora di punta del mattino. E' necessario ora ottenere una stima dei flussi transitanti giornalieri e annuali sulla Variante.

Dalle rilevazioni radar su alcune strade comunali e dai dati di flusso rilevati dal Comune si può affermare con buona approssimazione che il flusso dell'ora di punta rappresenta un decimo di quello giornaliero.

Per il solo primo stralcio, con tale ipotesi, considerando che il flusso stimato per l'ora di punta è di circa 1.300 veicoli, si ottiene che il transito giornaliero medio è di circa 13.000 veicoli mantenendo la proporzione di 1/10 riscontrata nelle rilevazioni di traffico nell'area. Da questo dato giornaliero si può stimare che il settimanale sia di circa 6,8 volte il giornaliero e quindi 88.400 veicoli, il mensile medio sia dato dal settimanale per quattro e quindi 353.600 veicoli. Volendo stimare il flusso annuo, considerando che la strada ha anche "funzioni turistiche" e nei mesi estivi sicuramente non c'è un calo di flussi, si può ragionevolmente pensare che sia determinato da quello mensile per dodici, per cui il dato sarà di circa 4.243.200 veicoli annui.

Per il secondo stralcio, con l'ipotesi precedentemente esposta (ovvero che il flusso dell'ora di punta rappresenta con buona approssimazione un decimo di quello giornaliero), considerando che il flusso stimato per l'ora di punta è di circa 1.900 veicoli, si ottiene che il transito giornaliero medio è di circa 19.000 veicoli. Da questo dato giornaliero si può stimare che il settimanale sia di circa 6,8 volte il giornaliero e quindi 129.200 veicoli, il mensile medio sia dato dal settimanale per quattro e quindi 516.800 veicoli. Volendo stimare il flusso annuo, considerando che la strada ha anche "funzioni turistiche" e nei mesi estivi sicuramente non c'è un calo di flussi, si può ragionevolmente pensare che sia determinato da quello mensile per dodici, per cui il dato sarà di circa 6.201.600 veicoli annui.

L'adozione di eventuali politiche di disincentivazione del traffico nel centro cittadino, decise in ragione di nuove strategie di sviluppo assunte dall'amministrazione, potrebbero far cambiare ulteriormente i numeri

ipotizzati aumentando i flussi transitanti sulla nuova strada, ben oltre i 20.000 veicoli/giorno. La realizzazione di una tangenziale può essere infatti l'occasione per ripensare la città.

8.8 Il flusso su via Carso (Dalmazia) e via Forlanini

A seguito della realizzazione dell'opera avvengono delle modifiche nei flussi circolanti nella rete limitrofa che sono dipendenti dal fatto che la Variante venga eseguita per intero o solamente per un primo stralcio.

Oltre a questo aspetto, anche quello prima citato degli interventi di limitazione del traffico in centro può far variare sensibilmente gli equilibri ma, in questa fase, ci si limita alle considerazioni numeriche sopra descritte considerando solo genericamente le disincentivazioni di attraversamento del centro cittadino, essendo queste eventualità tutte legate a decisioni dell'Amministrazione Comunale, e comunque attività di approfondimento in una seconda fase.

8.8.1 Il primo stralcio

Nello specifico per via Carso, considerato anche che con il primo stralcio dell'opera un eventuale innesto della nuova strada potrebbe avvenire nel tratto iniziale della via stessa oltre che su via Virgilio, si ottiene in ogni caso una riduzione dei flussi quantificabile in una percentuale del 30-40% dei transiti attuali, che risultano di 690 veicoli bidirezionali nell'ora di punta del mattino e passerebbero a circa 400 (nella zona a nord dell'innesto del primo stralcio).

Allo stesso tempo si ottiene una riduzione di flusso anche sulle vie centrali ma soprattutto su Serravalle che vede ridursi del 80% circa il flusso in entrambe le direzioni.

Diversa è la situazione di via Forlanini ma anche di via Luigino De Nadai che, nell'ipotesi del solo primo stralcio, risultano le strade principali per il completamento del percorso verso est e sud.

Tali strade vengono ovviamente interessate da un aumento di flusso determinato dall'effetto di richiamo del primo tratto di nuova strada. Il flusso aggiuntivo potrebbe essere stimato sui 200/300 veicoli/ora per direzione.

8.8.2 Variante completa come da P.R.G.

Con il secondo stralcio ovviamente lo schema infrastrutturale viario si completa raggiungendo il nodo del polo ospedaliero.

Con questo assetto la S.S. n°51 si collega, attraverso via Consiglio, al nodo dell'ospedale permettendo quindi una immediata accessibilità al nuovo tracciato. Di conseguenza il fronte ospedale come anche le vie Forlanini e Carso, vedrebbero ridursi il carico di traffico e l'utilità anche per il resto del centro abitato e storico di Vittorio Veneto assume valori significativi. Allo stesso tempo la Variante completa attrarrebbe una quota del traffico di penetrazione/generazione con provenienza/destinazione il territorio a sud-est.

8.9 Tempi di percorrenza

La realizzazione della nuova tangenziale Est oltre a dare la possibilità di sgravare le vie del centro dal traffico, permetterà di accorciare i tempi di percorrenza soprattutto per i tragitti est - nord (E01 → N01/N02) e viceversa (N01/N02 → E01).

Attualmente il tempo necessario per percorrere via Forlanini, via Dalmazia, via Carso, via Sant'Andrea e procedere sulla S.S. n°51 fino alle sezioni di rilievo N01 e N02, è mediamente di 10 minuti. Lo stesso vale se si procede in senso contrario.

Considerando che la distanza tra le sezioni (N01 → E01 e N02 → E01) è attorno ai 4 Km, significa che la velocità di percorrenza è in media di circa 24 Km/h. Sul tempo di percorrenza incidono oltre alla quantità di auto effettivamente transitanti anche la presenza di sensi unici, di rallentatori e accessi carrai, di impianti semaforici e intersezioni a raso regolate a precedenza, che rallentano notevolmente la fluidità del traffico. Anche le fermate degli autobus e gli attraversamenti pedonali sono fattori che incidono sul regolare transito dei veicoli andando ad allungare i tempi. Inoltre in via Carso sono presenti diversi istituti scolastici e le fermate e le ripartenze sono numerose causando rallentamenti al flusso veicolare.

Ipotizzando che il futuro tragitto comprensivo dei due stralci si mantenga sugli stessi ordini di lunghezza, circa 4 km, e considerando che non ci saranno "ostacoli" lungo il tracciato, anche considerando in via del tutto cautelativa una velocità di 50 km/h, i tempi per andare da sud/est e nord ed a nord/ovest e viceversa si aggireranno attorno ai 4,8 minuti: meno della metà quindi rispetto alla situazione attuale.

Appare quindi evidente come un tracciato di questo tipo possa influire sugli equilibri della mobilità non solo locale. L'utilità maggiore si ottiene evidentemente con la realizzazione di entrambi gli stralci ma la connessione del tracciato sul punto intermedio del primo stralcio permette una migliore accessibilità agli utenti riducendo le lunghezze dei tragitti e permettendo un veloce collegamento con le zone a nord e a sud dell'abitato di Vittorio Veneto.

8.10 L'ipotesi di liberalizzazione del tracciato autostradale tra Vittorio Veneto nord e sud.

Una possibile scelta che permette di ridurre il traffico di attraversamento e sgravare il centro di Serravalle è la liberalizzazione del tratto autostradale tra Vittorio Veneto Nord e Sud. L'eliminazione del pedaggio potrebbe incentivare la scelta di questo percorso in alternativa alla strada urbana al fine di ridurre i tempi di percorrenza grazie alla maggior scorrevolezza del traffico. Tale effetto è comunque parzialmente mitigato dal fatto che si allungano i percorsi in quanto, rispetto all'incrocio tra la SS51 e la SP35, l'imbocco del casello a Nord è a circa 2,2 km verso il Fadalto. Anche il raggiungimento del casello a Sud, rispetto alla SS 51, si trova circa a 2 km percorrendo via A. da Mosto e via I. Pinto.

Questa soluzione risulterebbe vantaggiosa per i soli utenti in attraversamento da Nord a Sud o viceversa, senza nessun beneficio per chi da Nord deve recarsi ad Est o viceversa.

Limitata sarebbe anche l'utilità per gli utenti in penetrazione all'area centrale e in generazione dalla stessa in quanto si ritiene che l'ulteriore allungamento del tragitto sarebbe tale da rendere preferibile i percorsi ordinari sulle strade urbane.

Dai dati forniti dalla società Autostrade riepilogati al cap. 6, si vede che gli utenti che utilizzano il casello per spostarsi da Vittorio Veneto Sud a Nord e viceversa sono circa 200 veicoli/giorno bidirezionali.

Con la liberalizzazione di questo tracciato si può ipotizzare che gli utenti rilevati a Nord, soprattutto nella sezione N01, che sono stati nuovamente rilevati nelle sezioni di uscita a sud S01, S02, S03, potranno ritenere conveniente utilizzare l'Autostrada a fronte del risparmio del pedaggio.

Questa quota di traffico si stima in $18+2+6=26$ veicoli/ora, come risulta dai dati della matrice O/D della presente analisi.

Nella direzione contraria i veicoli che da sud (S01, S02 e S03) hanno direzione N01 sono $20+2+2=24$ veicoli/ora.

In totale quindi i potenziali utenti dell'Autostrada nell'ipotesi di liberalizzazione del tracciato tra il casello di Vittorio Veneto nord e sud sono di circa $26+24=50$ veicoli/ora più circa una decina con altre provenienze e quindi circa 60 veicoli/ora che andrebbero ad aggiungersi a quelli che già attualmente compiono tale tragitto, per complessivi 800 veicoli/giorno (600+200).

Tale numero di veicoli appare quindi modesto e questa soluzione può risultare conveniente per una minima parte di utenti ma non per quanti utilizzano la viabilità ad est di Vittorio Veneto.

9 CONCLUSIONI DELL'ANALISI

9.1 Questione territoriale

I dati riassuntivi dell'analisi possono essere letti nei paragrafi del Cap. 8 e negli allegati.

Dalla loro lettura, relativa unicamente al tema del traffico e agli effetti ad esso legati, emergono uno stato di fatto e situazioni di scenario possibili sulle quali l'Amministrazione, le forze politiche, le associazioni culturali e di categoria, hanno l'opportunità di ripensare il rapporto con la città dei residenti e degli utenti dei servizi, elaborando progetti di sviluppo centrati su alcuni grandi temi della contemporaneità: dalla nuova domanda di spazio pubblico, alla mobilità debole, ecc...

Il primo dato di fatto emerso dall'analisi è che la città è interessata da un traffico di penetrazione/generazione all'incirca doppio rispetto al traffico di attraversamento.

Ciò significa che il territorio percepisce Vittorio Veneto come un centro di servizi nel quale andare e fermarsi per attività e tempo libero piuttosto che una "strettoia" da superare: una città che, seppure in forma indiretta, è sentita propria da un territorio ben più vasto rispetto a quello intercettato dai confini comunali.

Coerentemente con questo dato di fatto emerso, il sistema infrastrutturale di supporto e, all'interno di questo la stessa tangenziale, non possono essere considerate "questioni di Vittorio Veneto", ma appartengono a quello stesso territorio utente dei servizi.

A titolo esemplificativo e non esaustivo sono una "questione" territoriale i tempi dilatati ed incerti per raggiungere la destinazione di uno studente delle scuole superiori, o di un utente del Polo Ospedaliero o del Distretto Sociosanitario, o delle sedi mandamentali di ASCOM, Confartigianato ecc... residente in Vallata o nel Fadalto.

9.2 Effetti che possono attendersi dalla realizzazione della Variante

Vista nell'ottica esposta al punto precedente, la Variante nell'intero tracciato previsto dagli strumenti di pianificazione può produrre i seguenti effetti:

- riduce di 5 min. i tempi di *attraversamento* di circa 2,0 milioni di veicoli/anno (1/3 del totale annuo dei flussi transitanti), producendo un risparmio di tempo dei passeggeri di circa 170.000 ore/anno (nella previsione restrittiva di un passeggero/veicolo), senza contare i risparmi indotti dalla certezza del tempo necessario;
- riduce di circa 3 min. tempi di *penetrazione/generazione* di circa 4,0 milioni di veicoli/anno (2/3 del totale annuo dei flussi transitanti), producendo un risparmio di tempo dei passeggeri di circa 200.000 ore/anno (nella previsione restrittiva di un passeggero/veicolo), senza contare i risparmi indotti dalla certezza del tempo necessario;

- riducendo i tempi di attraversamento/penetrazione/generazione di circa 370.000 ore/annue, consente di ridurre l'emissione di gas di scarico di circa il 40% per il CO₂ e il 20% per l'NO_x, oltre a migliorare la qualità dei gas combusti, ora molto bassa a causa della ridotta velocità di crociera e della progressione a singhiozzo (per la stima di massima di tali dati è stato utilizzato il documento "Stato dell'Ambiente n. 12/2000" dell'Agenzia Nazionale Protezione Ambientale considerando, nelle tabelle allegate a tale documento, la differenza nelle emissioni al km dovute alla percorrenza delle auto su un ambito urbano e su uno extraurbano, applicando poi a tale valore un criterio cautelativo con arrotondamento alla decina inferiore del dato più basso, prendendo in considerazione le auto a benzina e diesel immatricolate successivamente al '97);
- salvaguarda un patrimonio storico/monumentale come il centro di Serravalle, aggredito dallo smog e dalle vibrazioni;
- determina un abbattimento di incidentalità il cui costo sociale è molto alto, in parte dovuto alla mancata gerarchizzazione del traffico.

Il mancato rispetto della gerarchizzazione infrastrutturale (tipico è il declassamento progressivo di strade extraurbane in assi urbanizzati) porta con sé molteplici conseguenze negative: aumento di incidentalità, riduzione della velocità media di spostamento, spreco di tempo, aumento dell'inquinamento e consumo di territorio per realizzare nuove strade.

Allo stesso tempo la Variante può innescare riflessioni e processi orientati a nuove strategie di sviluppo della città e del suo rapporto con i residenti (mobilità debole e pedonalità, città della cultura del commercio e dell'artigianato, città del benessere, città dei servizi, ecc...).

Il tema della "Variante est alla S.S. n°51" è complesso e richiede, per essere affrontato e risolto in modo vantaggioso per residenti ed utenti, la messa in rete di una complessa serie di competenze e di responsabilità.

Soluzioni diverse possono avere effetti diversi sui fattori di crescita e sviluppo di Vittorio Veneto che non sono pertanto delegabili al solo gestore.

9.3 Stralci e svincolo intermedio

La "Variante est alla S.S. n°51" in corso di realizzazione da via della Sega a località Rindola con attestamento sud su via Virgilio/via Carso (1° stralcio) è uno stralcio funzionale.

Quali riscontri possono attendersi se l'opera si concludesse con il primo stralcio? E quali invece se l'opera fosse realizzata secondo le previsioni urbanistiche vigenti?

- La capacità di attrazione dei flussi di traffico della tangenziale completa è stimata in circa 19.000 veicoli/giorno (circa 6,2 milioni di veicoli/anno) anche in considerazione del fatto che la Variante completa diventerebbe parziale collettore della penetrazione/generazione a sud-est verso/dal centro nord della città.

-
- Il secondo stralcio dà senso compiuto al disegno più complessivo di “Variante alla S.S. n°51” con l'adeguamento dell'asse Via Cansiglio, via Celante, via Matteotti e viale Pinto.
 - La tangenziale completa, come descritta al punto precedente, consente di ripensare il centro di Vittorio Veneto intervenendo in particolare sul rafforzamento dei servizi, sull'uso degli spazi pubblici e sulla mobilità debole e sulla sosta in una visione contemporanea del rapporto cittadino/utente e città, favorendo la crescita di attività commerciali ed artigianali, valorizzando vocazioni consapevoli e scoprendone altre.
 - Lo svincolo intermedio è assolutamente necessario in conseguenza della prevalente funzione della tangenziale quale supporto dei flussi di penetrazione e generazione verso l'esterno. Lo svincolo dovrà essere accompagnato da misure che facilitino lo scambio evitando la criticità della concentrazione dei flussi.

10 ALLEGATI

- A – Rilievo dei flussi in linea
- B – Analisi dei dati di traffico forniti dal Comune
- C – Analisi dati forniti dalla Società Autostrade per l'Italia
- D – Inquadramento area di analisi
- E – Costruzione matrice O/D

Indagini di traffico e ricostruzione della matrice O/D
della rete urbana di Vittorio Veneto

ALLEGATO A – Rilievo dei flussi in linea

ALLEGATO A - Rilievo dei flussi in linea



Analisi dei flussi di traffico con accorpamento di 15 minuti

COMUNE e VIA:	Vittorio Veneto - via Consiglio
DIREZIONE 1:	verso Ospedale
DIREZIONE 2:	Verso Centro
N. CLASSI:	3
N. GIORNI di RILIEVI:	3

GIORNATE DI RILIEVO		
N. RILIEVO	GIORNO	DATA
1	Lunedì	24/11/2014
2	Martedì	25/11/2014
3	Mercoledì	26/11/2014
4	Giovedì	27/11/2014
5	Venerdì	28/11/2014
6	Sabato	29/11/2014
7	Domenica	30/11/2014

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

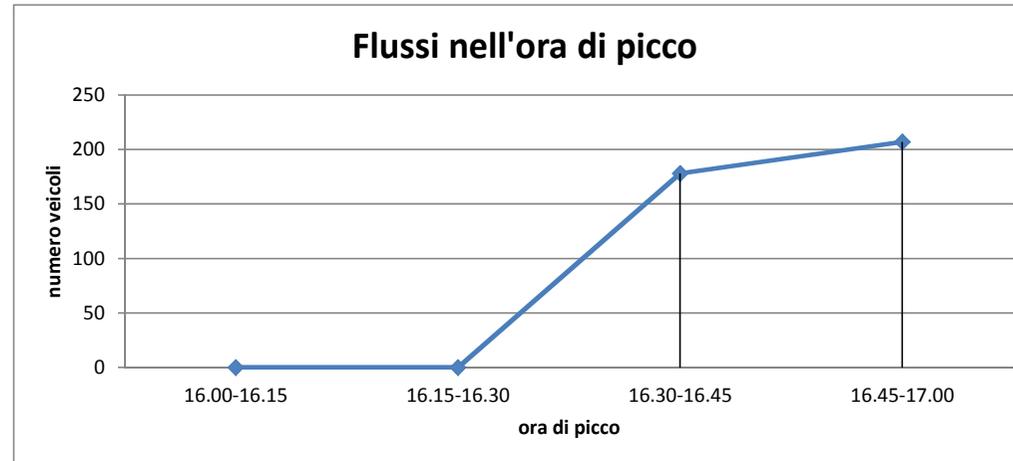
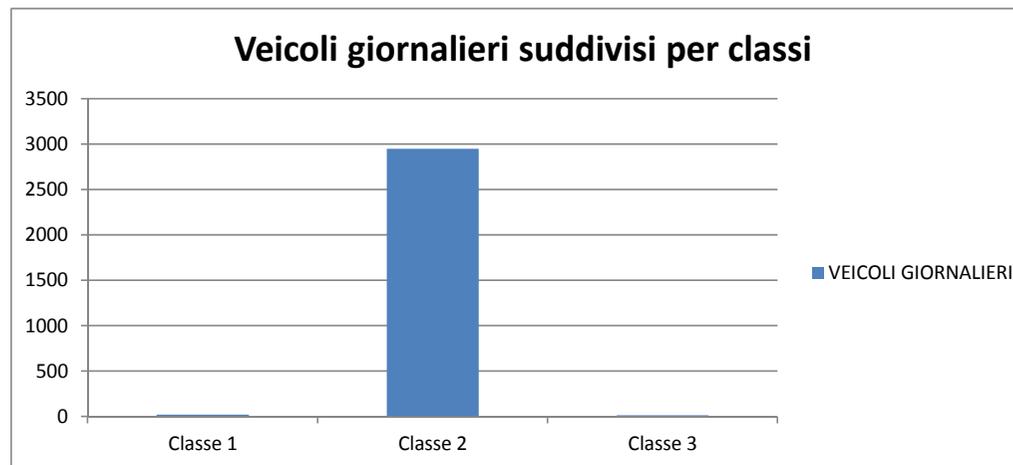


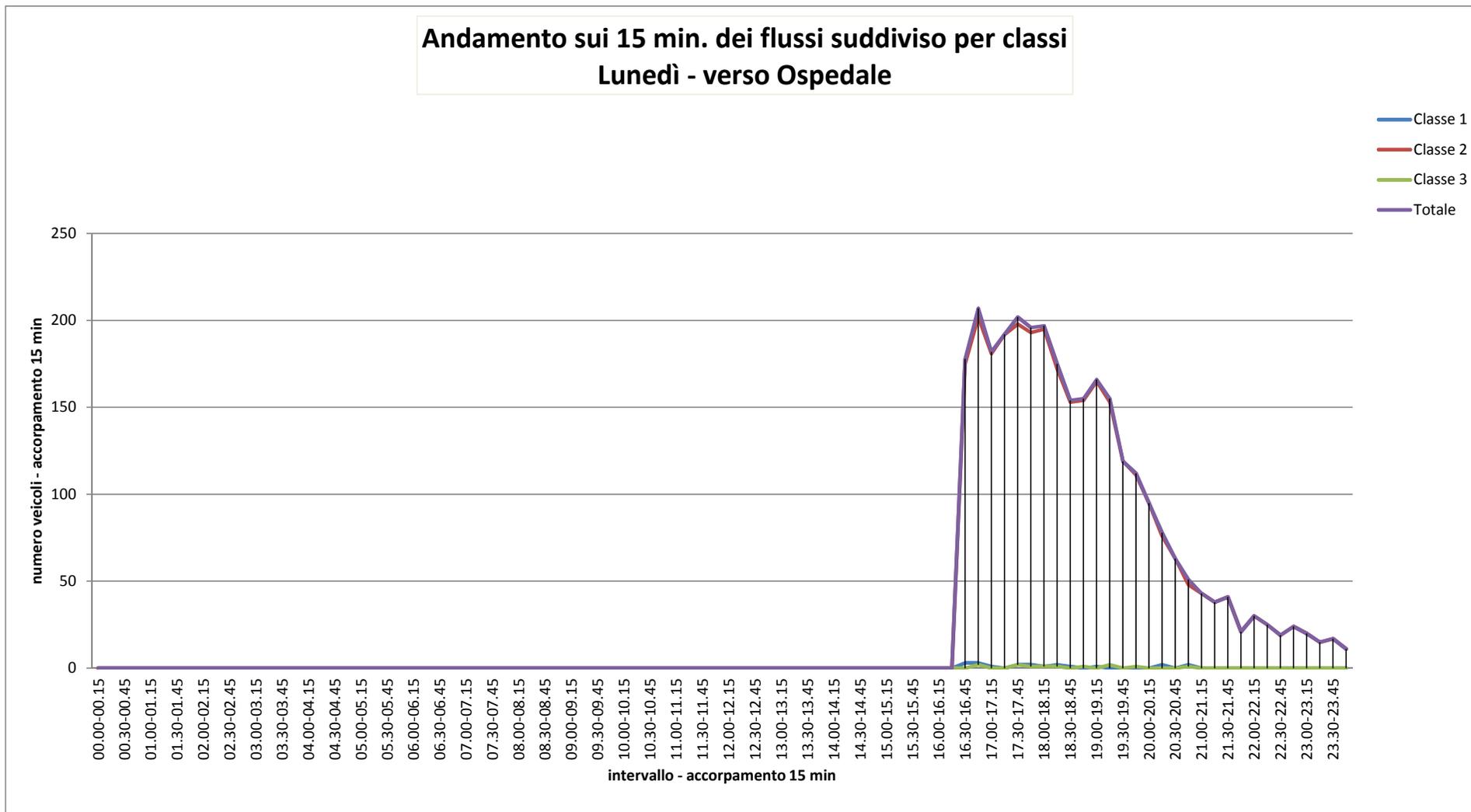
COMUNE e VIA:	Vittorio Veneto - via Consiglio
DIREZIONE 1:	verso Ospedale
DATA:	Lunedì 24/11/2014

ANALISI NELLA GIORNATA	
FLUSSO:	2981
INTERVALLO ORARIO:	09:00 - 24:00

ANALISI NEL QUARTO D'ORA DI PICCO	
FLUSSO:	207
ORA:	16:45 - 17:00

CLASSE	VEICOLI GIORNALIERI
Classe 1	20
Classe 2	2949
Classe 3	12



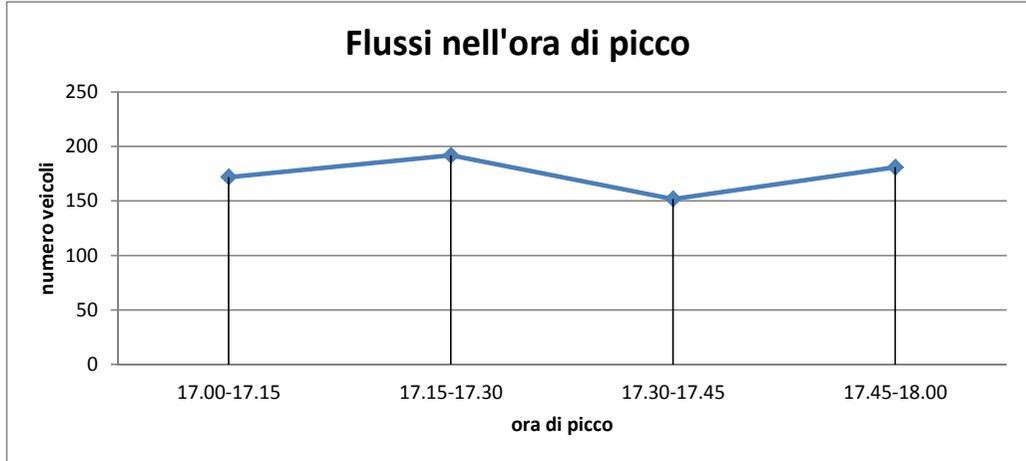
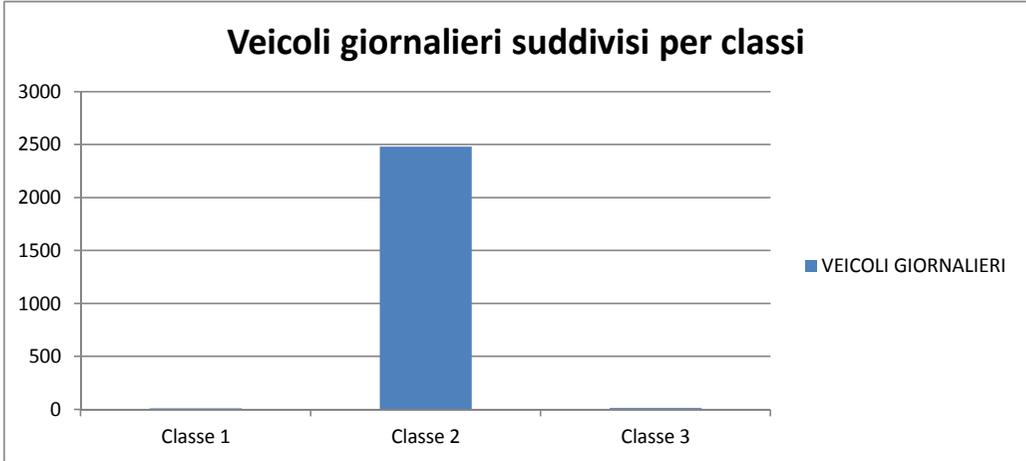


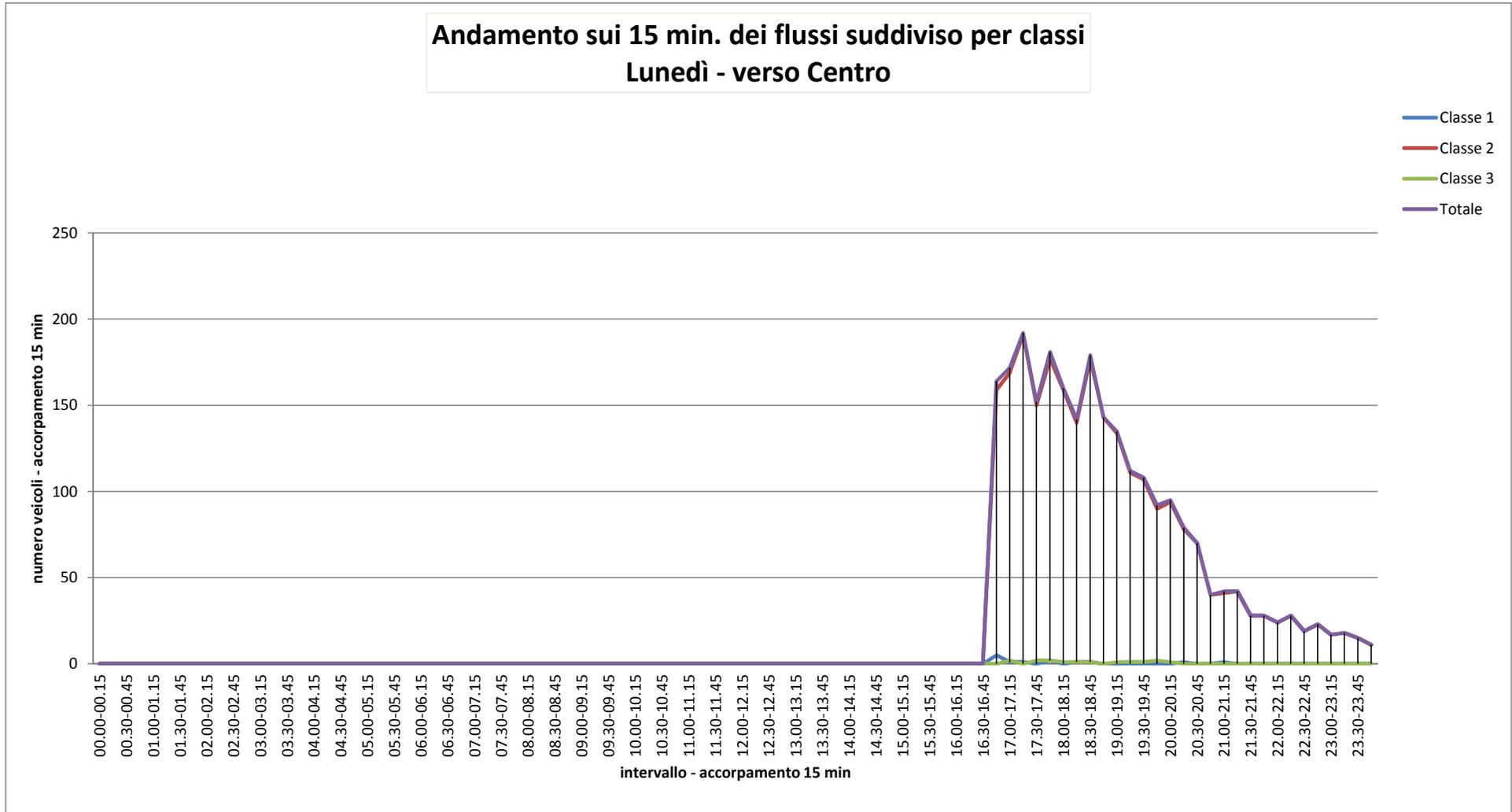
COMUNE:	Vittorio Veneto - via Consiglio
DIREZIONE 2:	Verso Centro
DATA:	Lunedì 24/11/2014

ANALISI NELLA GIORNATA	
FLUSSO:	2511
INTERVALLO ORARIO:	16:45 - 24:00

ANALISI NEL QUARTO D'ORA DI PICCO	
FLUSSO:	192
ORA:	17:15 - 17:30

CLASSE	VEICOLI GIORNALIERI
Classe 1	13
Classe 2	2483
Classe 3	15



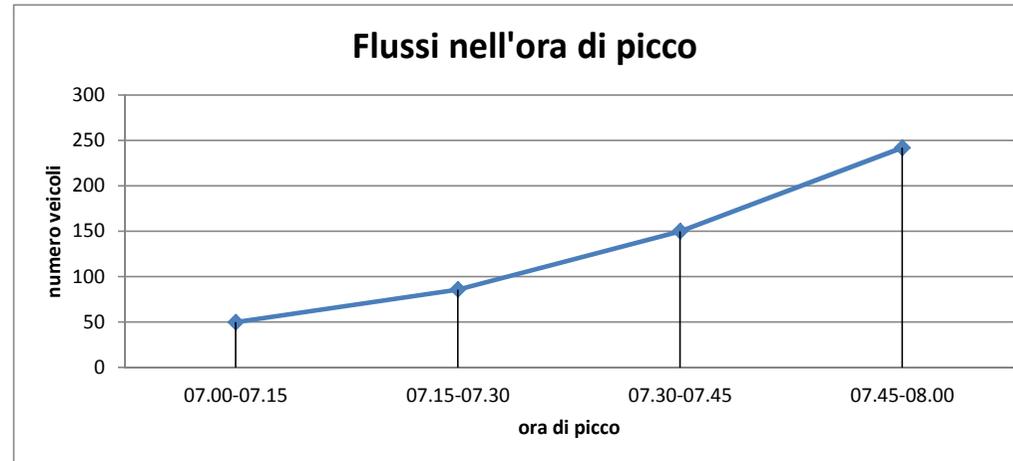
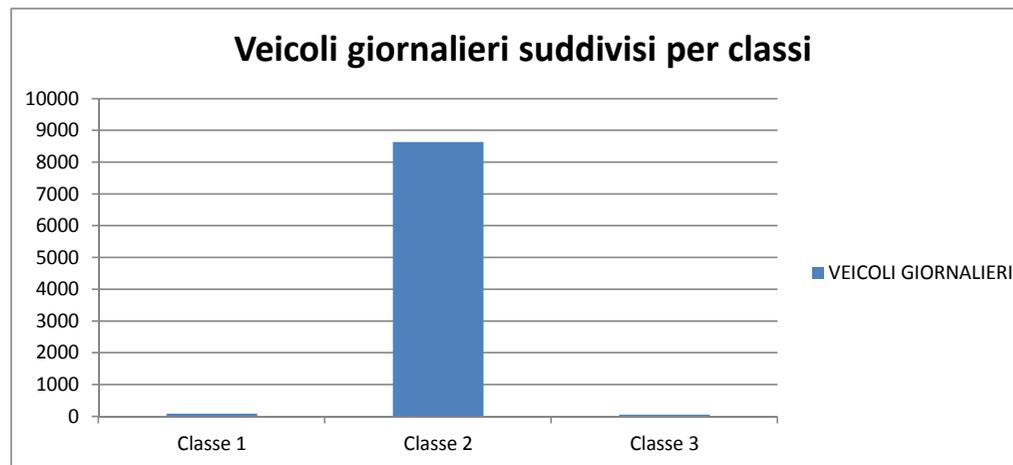


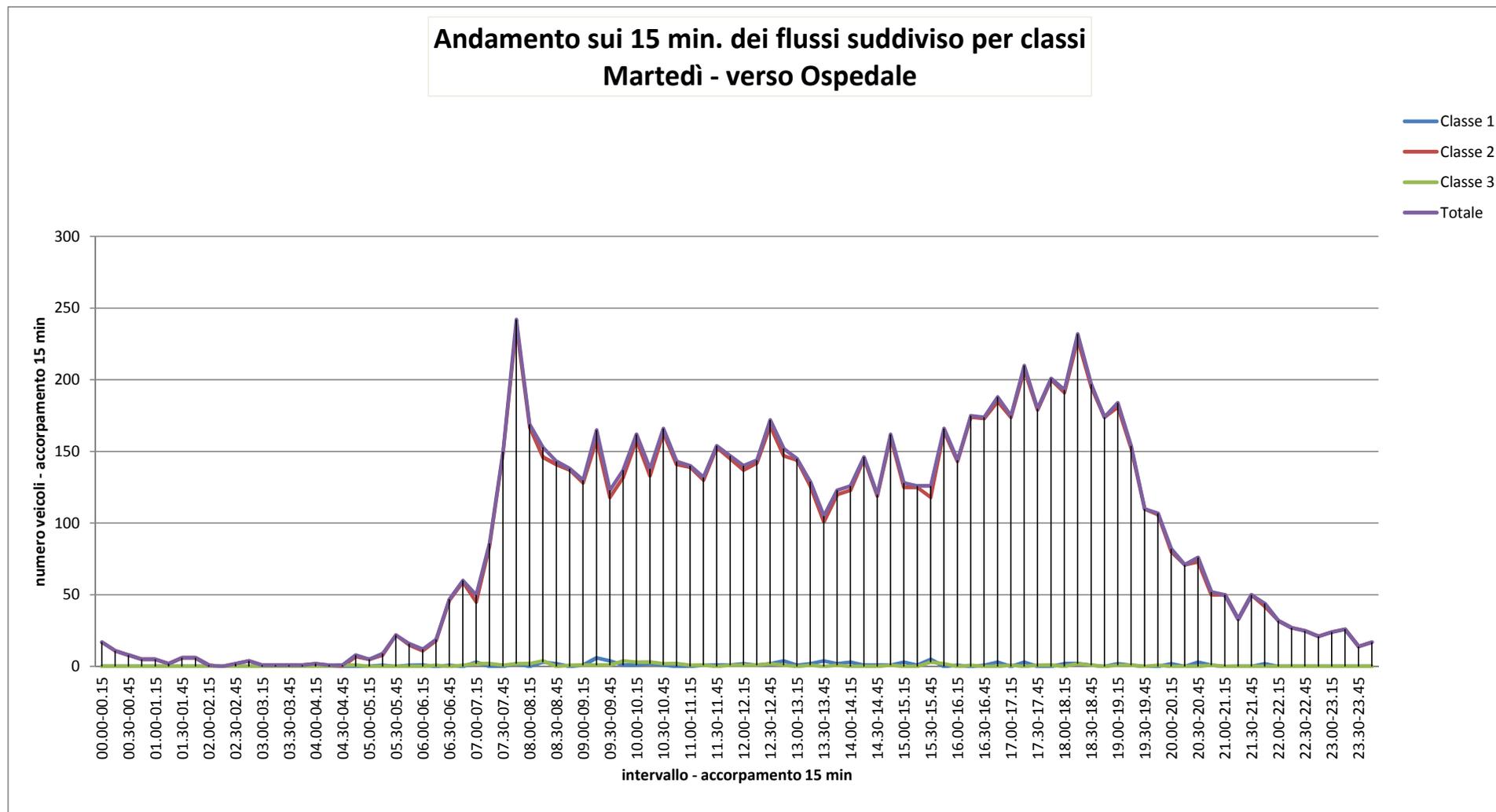
COMUNE e VIA:	Vittorio Veneto - via Consiglio
DIREZIONE 1:	verso Ospedale
DATA:	Martedì 25/11/2014

ANALISI NELLA GIORNATA	
FLUSSO:	8793
INTERVALLO ORARIO:	00:00 - 24:00

ANALISI NEL QUARTO D'ORA DI PICCO	
FLUSSO:	242
ORA:	07:45 - 08:00

CLASSE	VEICOLI GIORNALIERI
Classe 1	90
Classe 2	8641
Classe 3	62



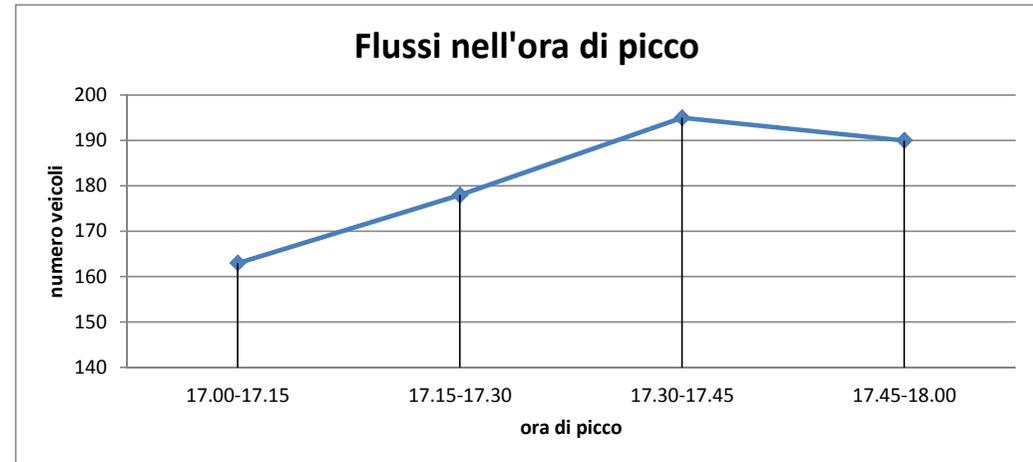
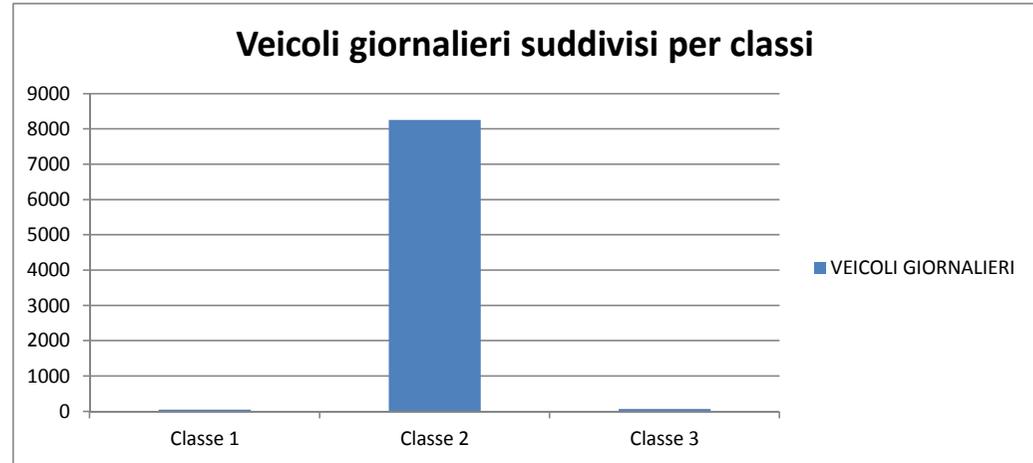


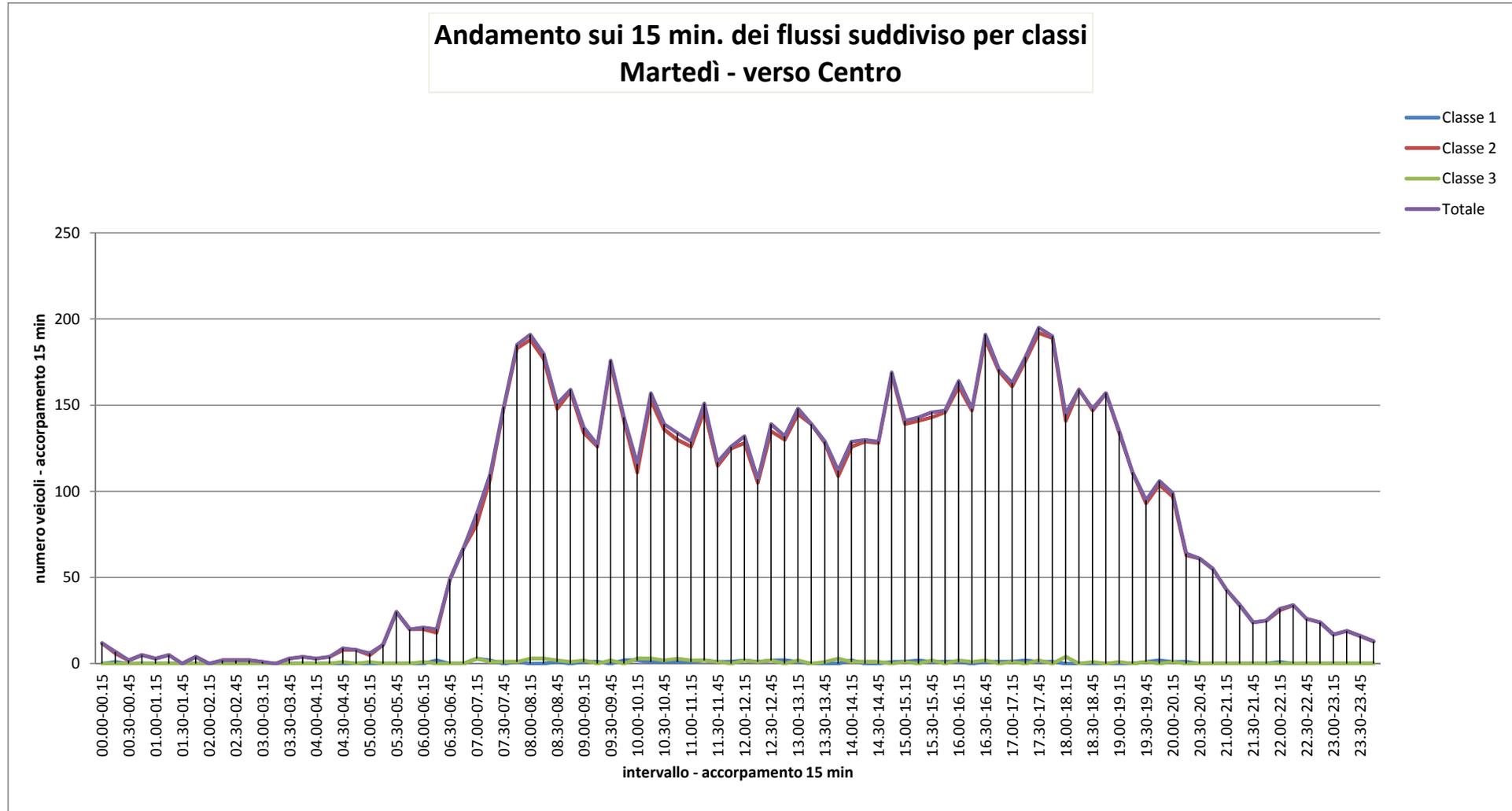
COMUNE:	Vittorio Veneto - via Consiglio	
DIREZIONE 2:	Verso Centro	
DATA:	Martedì	25/11/2014

ANALISI NELLA GIORNATA	
FLUSSO:	8378
INTERVALLO ORARIO:	00:00 - 24:00

ANALISI NEL QUARTO D'ORA DI PICCO	
FLUSSO:	195
ORA:	17:30 - 17:45

CLASSE	VEICOLI GIORNALIERI
Classe 1	54
Classe 2	8253
Classe 3	71



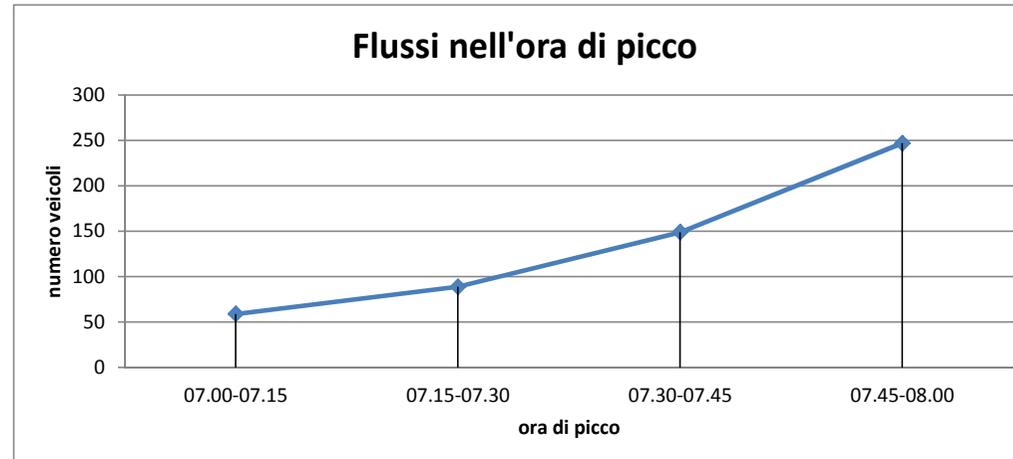
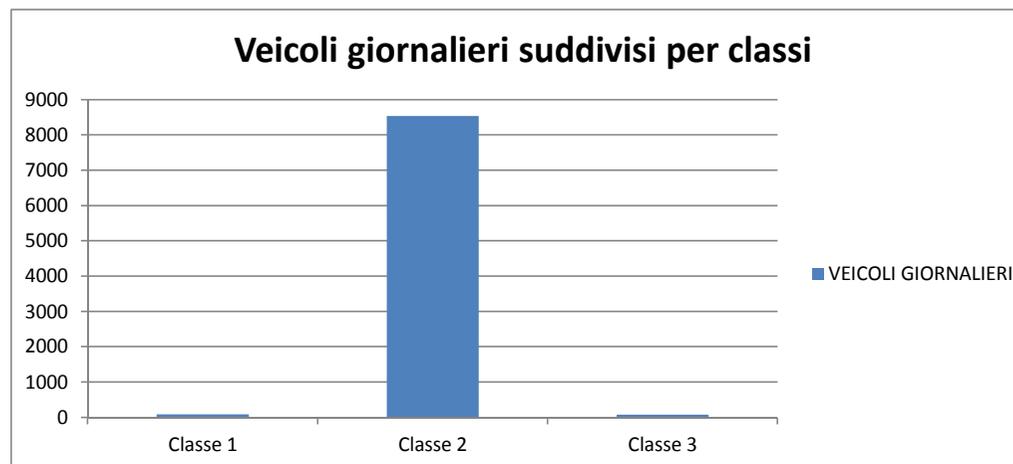


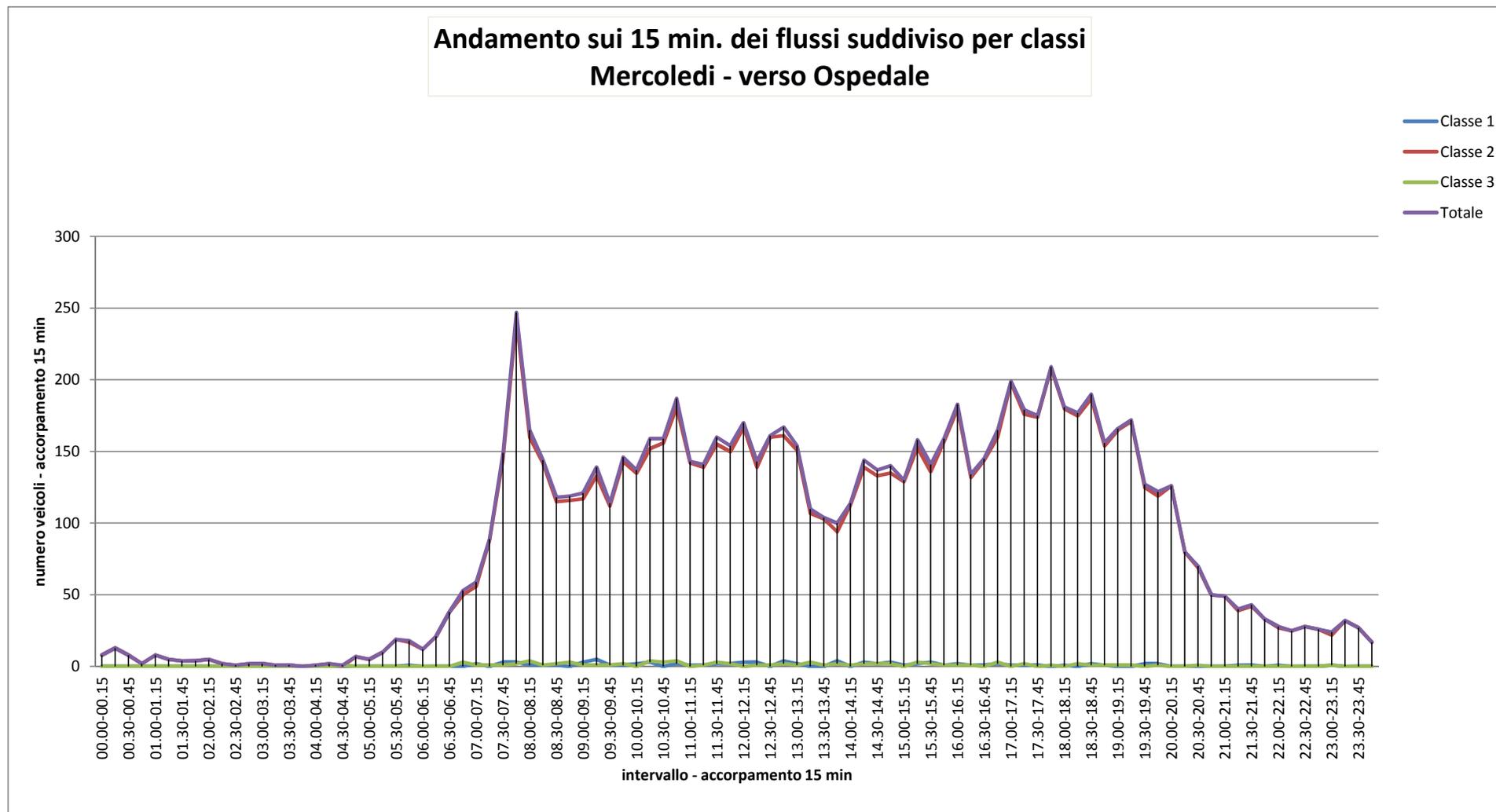
COMUNE e VIA:	Vittorio Veneto - via Consiglio
DIREZIONE 1:	verso Ospedale
DATA:	Mercoledì 26/11/2014

ANALISI NELLA GIORNATA	
FLUSSO:	8713
INTERVALLO ORARIO:	00:00 - 24:00

ANALISI NEL QUARTO D'ORA DI PICCO	
FLUSSO:	247
ORA:	07:45 - 08.00

CLASSE	VEICOLI GIORNALIERI
Classe 1	87
Classe 2	8544
Classe 3	82



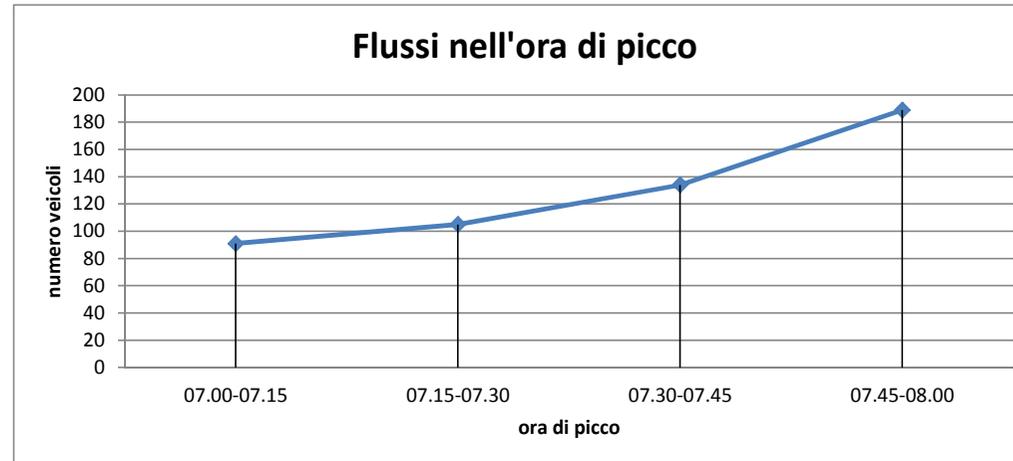
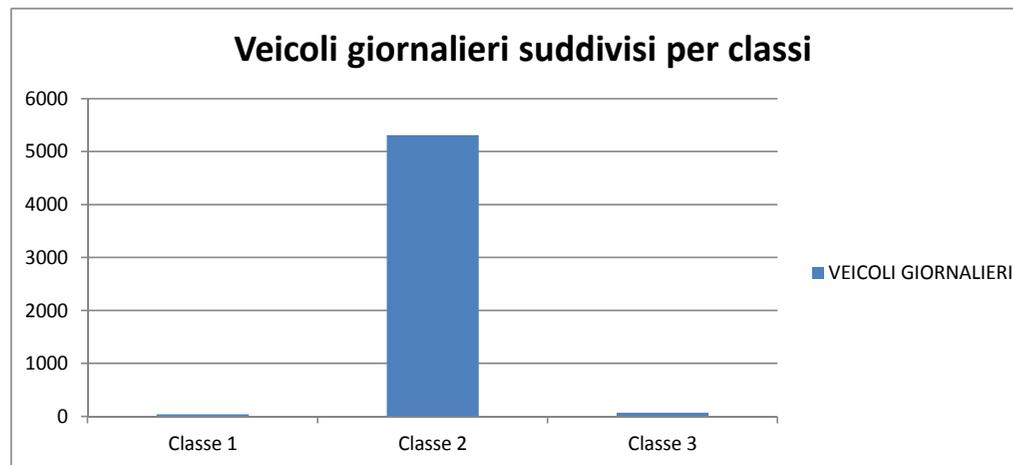


COMUNE:	Vittorio Veneto - via Consiglio
DIREZIONE 2:	Verso Centro
DATA:	Mercoledì 26/11/2014

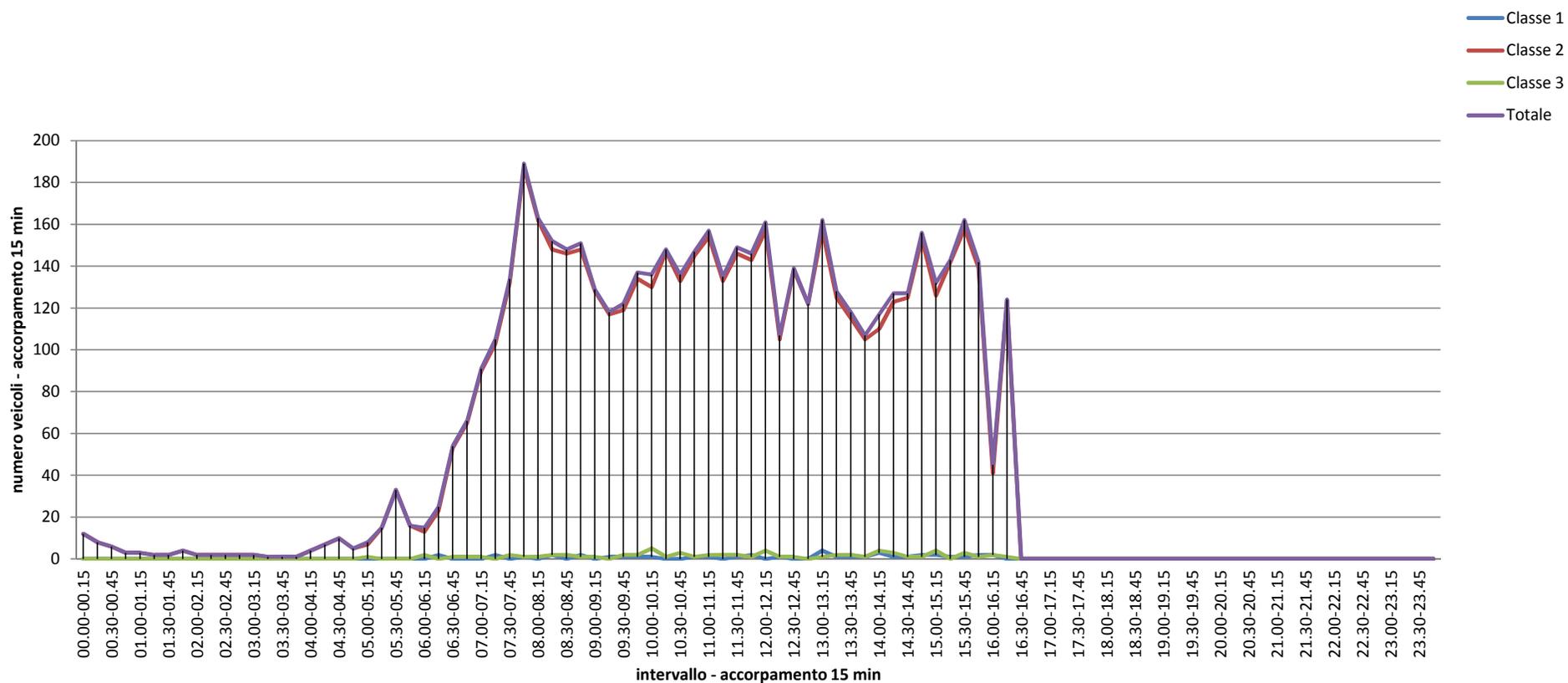
ANALISI NELLA GIORNATA	
FLUSSO:	5423
INTERVALLO ORARIO:	00:00 - 24:00

ANALISI NEL QUARTO D'ORA DI PICCO	
FLUSSO:	189
ORA:	07:45 - 08:00

CLASSE	VEICOLI GIORNALIERI
Classe 1	41
Classe 2	5313
Classe 3	69



Andamento sui 15 min. dei flussi suddiviso per classi Mercoledì - verso Centro

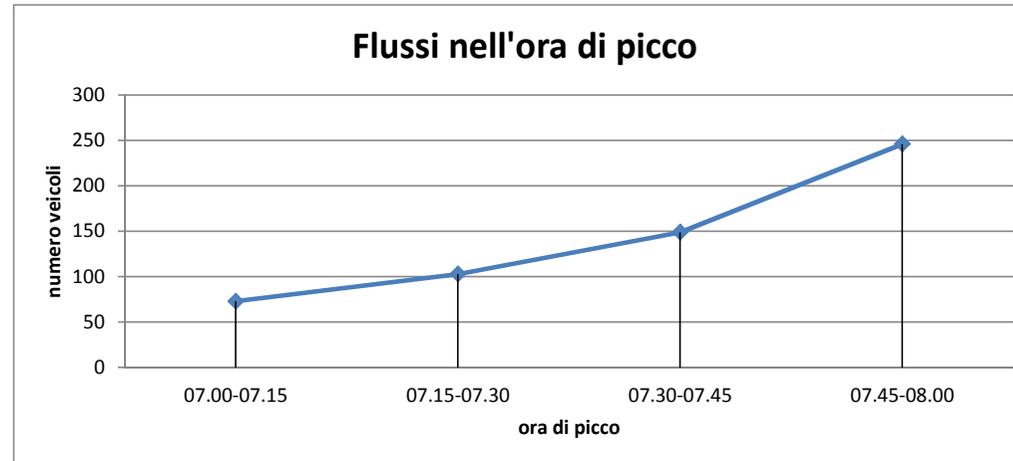
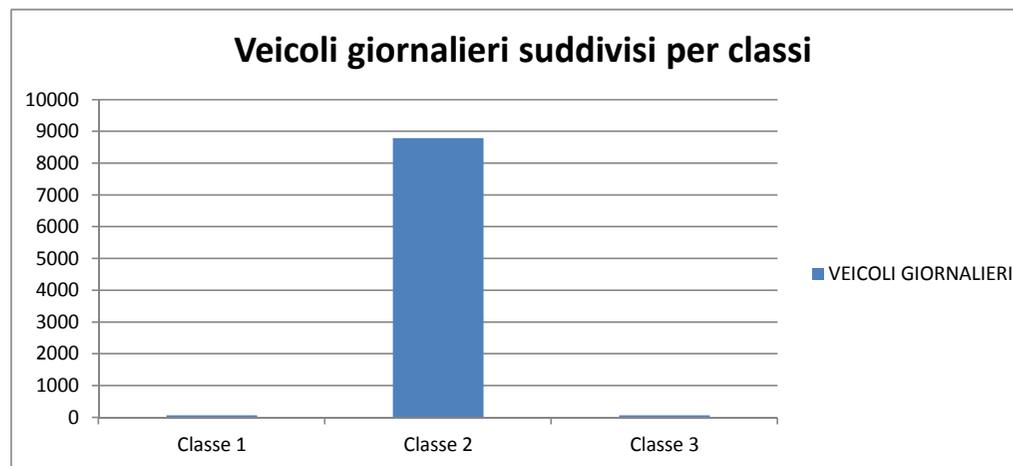


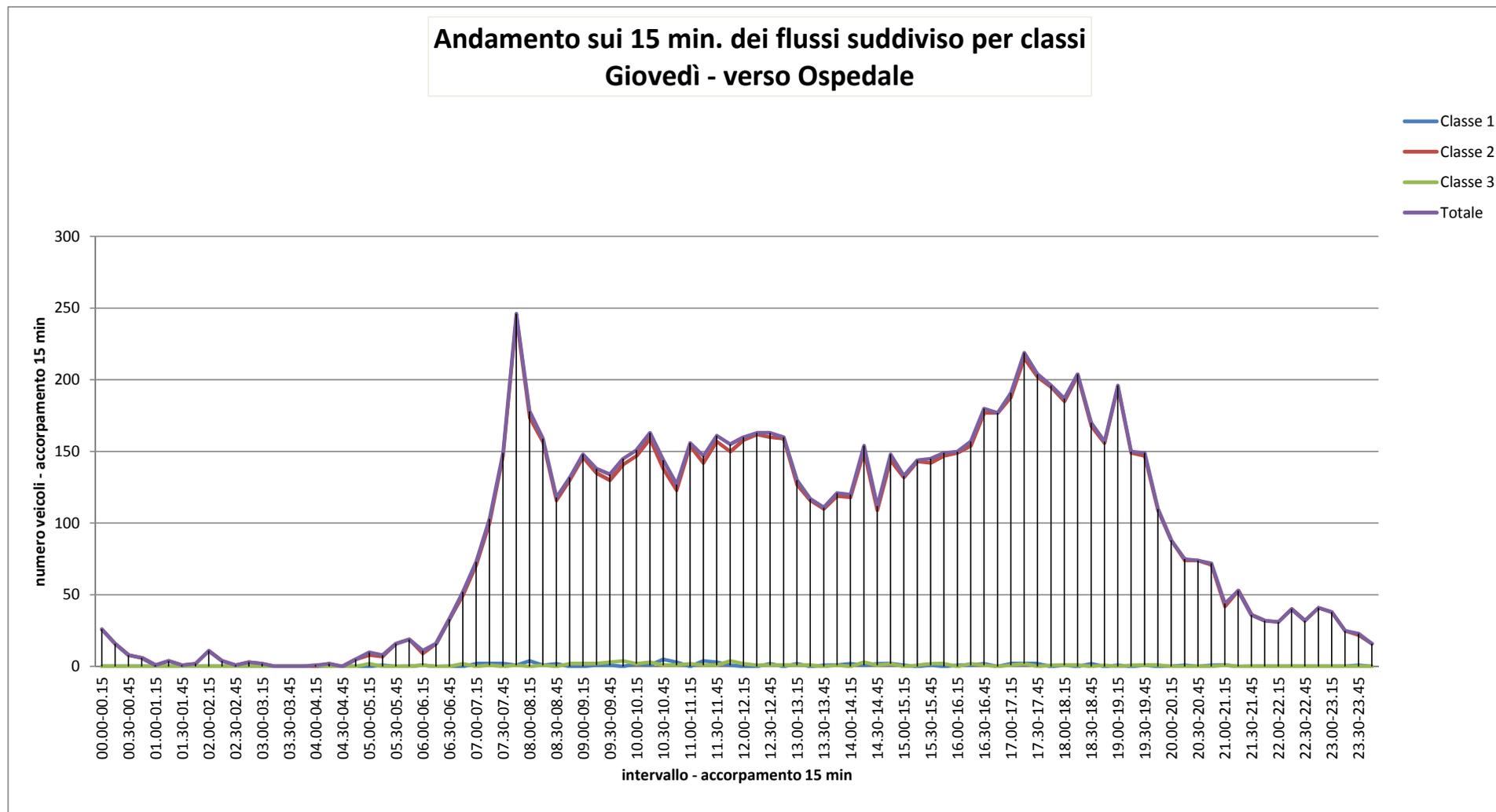
COMUNE e VIA:	Vittorio Veneto - via Consiglio
DIREZIONE 1:	verso Ospedale
DATA:	Giovedì 27/11/2014

ANALISI NELLA GIORNATA	
FLUSSO:	8932
INTERVALLO ORARIO:	00:00 - 24:00

ANALISI NEL QUARTO D'ORA DI PICCO	
FLUSSO:	246
ORA:	07:45 - 08:00

CLASSE	VEICOLI GIORNALIERI
Classe 1	71
Classe 2	8791
Classe 3	70



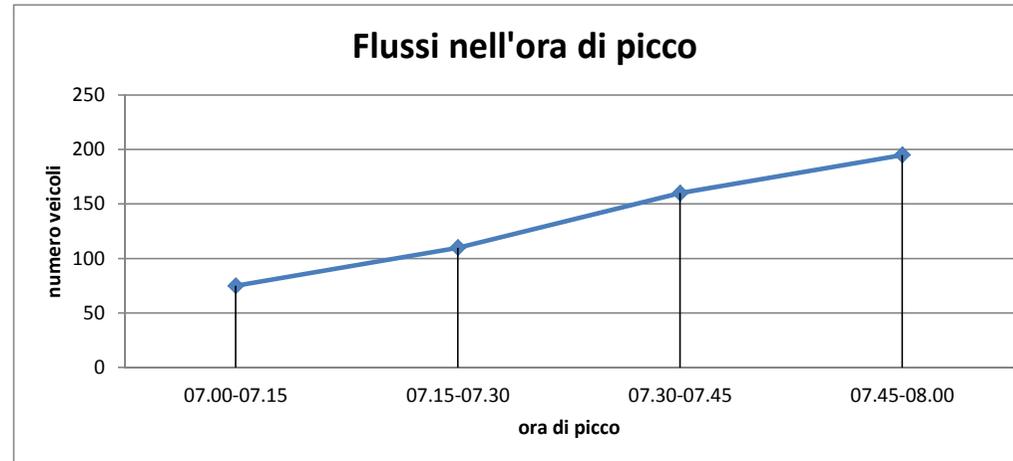
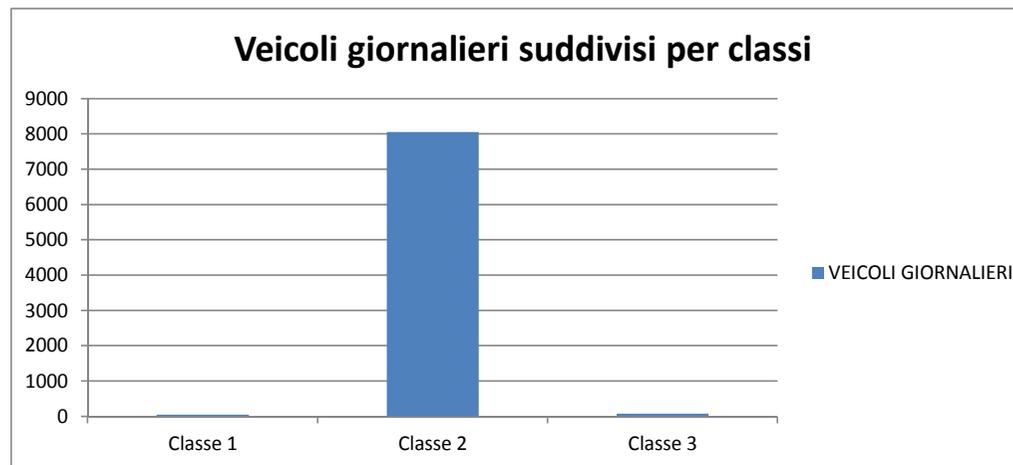


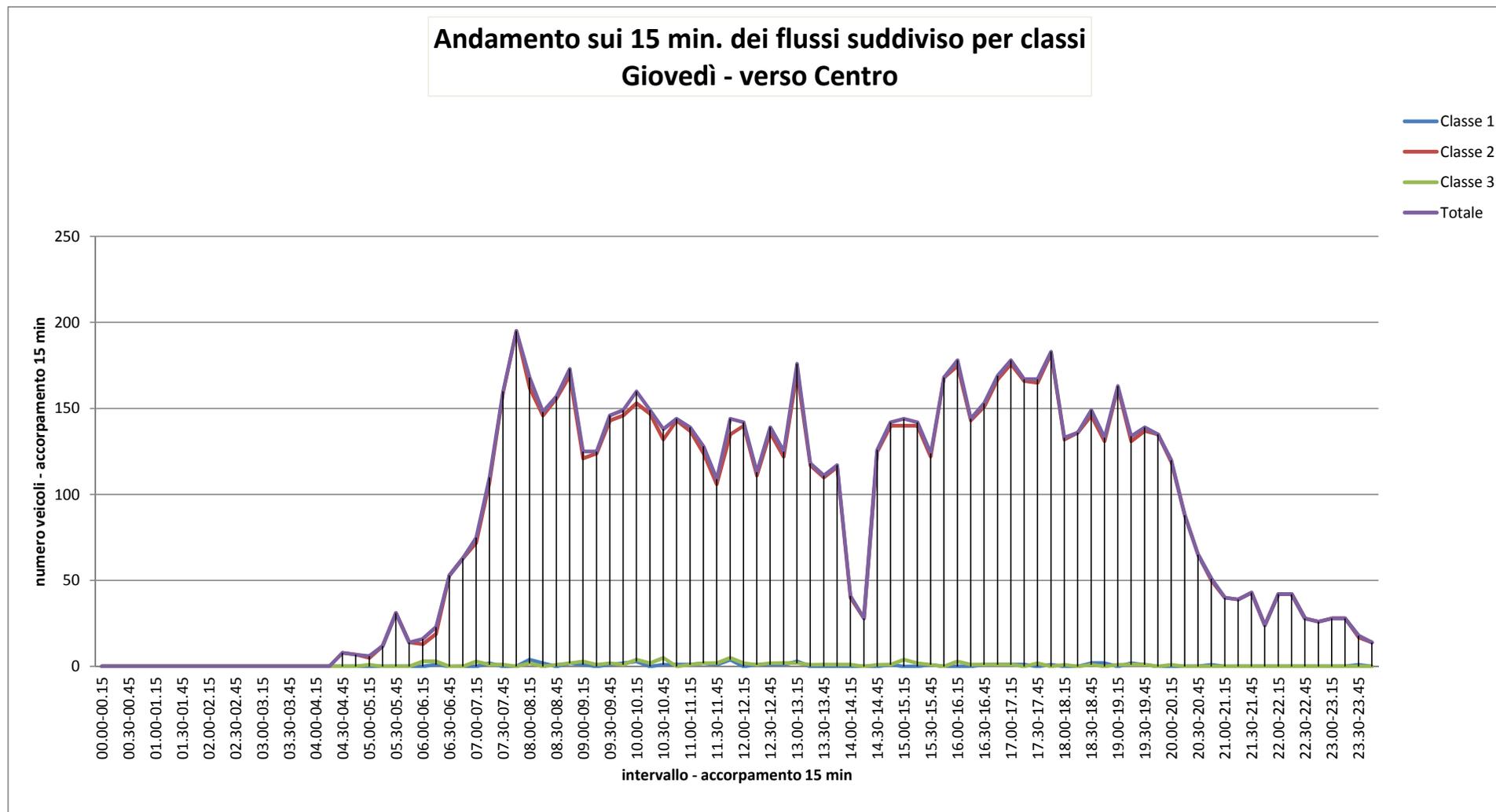
COMUNE:	Vittorio Veneto - via Consiglio
DIREZIONE 2:	Verso Centro
DATA:	Giovedì 27/11/2014

ANALISI NELLA GIORNATA	
FLUSSO:	8188
INTERVALLO ORARIO:	00:00 - 24:00

ANALISI NEL QUARTO D'ORA DI PICCO	
FLUSSO:	195
ORA:	07:45 - 08:00

CLASSE	VEICOLI GIORNALIERI
Classe 1	50
Classe 2	8056
Classe 3	82



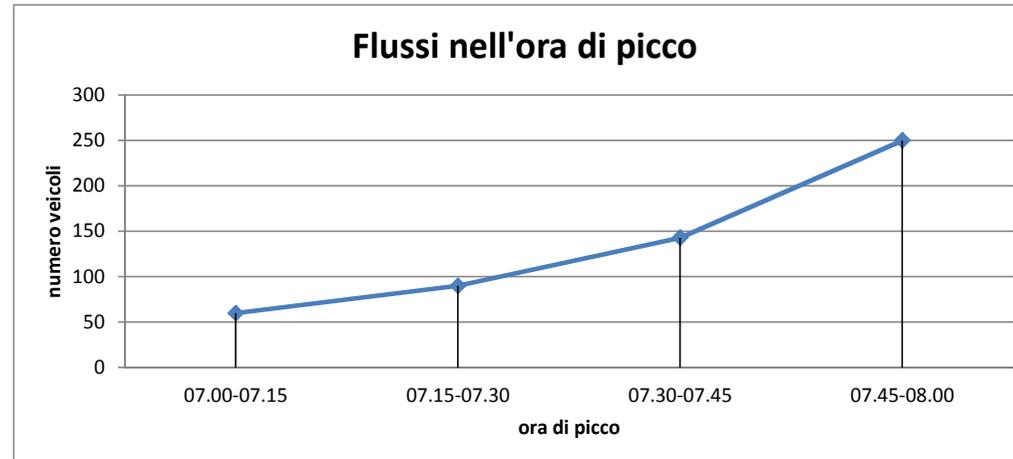
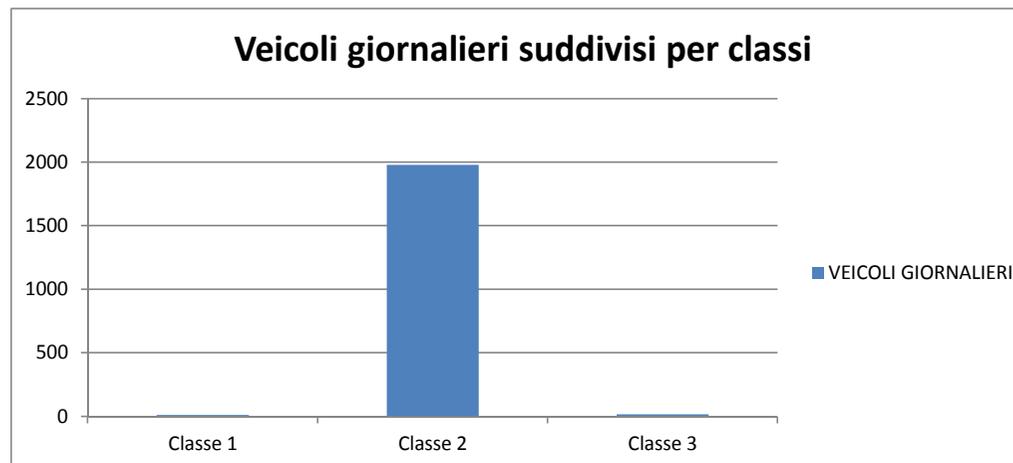


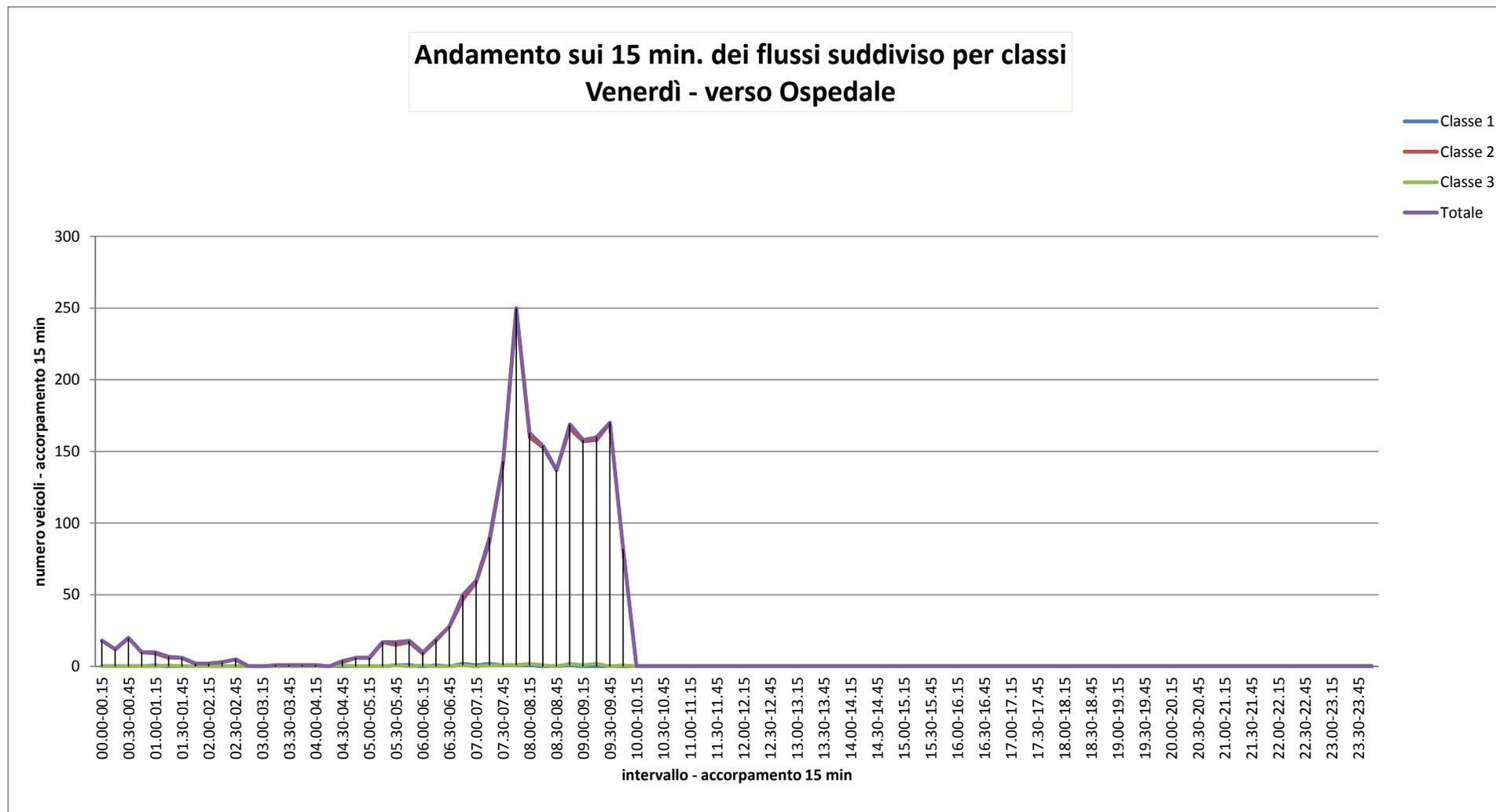
COMUNE e VIA:	Vittorio Veneto - via Consiglio
DIREZIONE 1:	verso Ospedale
DATA:	Venerdì 28/11/2014

ANALISI NELLA GIORNATA	
FLUSSO:	2010
INTERVALLO ORARIO:	00:00 - 24:00

ANALISI NEL QUARTO D'ORA DI PICCO	
FLUSSO:	250
ORA:	07:45 - 08:00

CLASSE	VEICOLI GIORNALIERI
Classe 1	13
Classe 2	1980
Classe 3	17



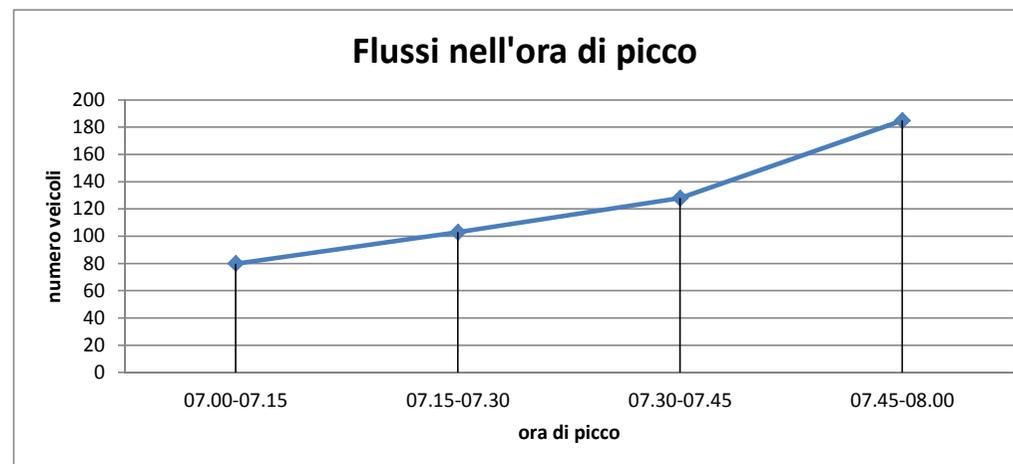
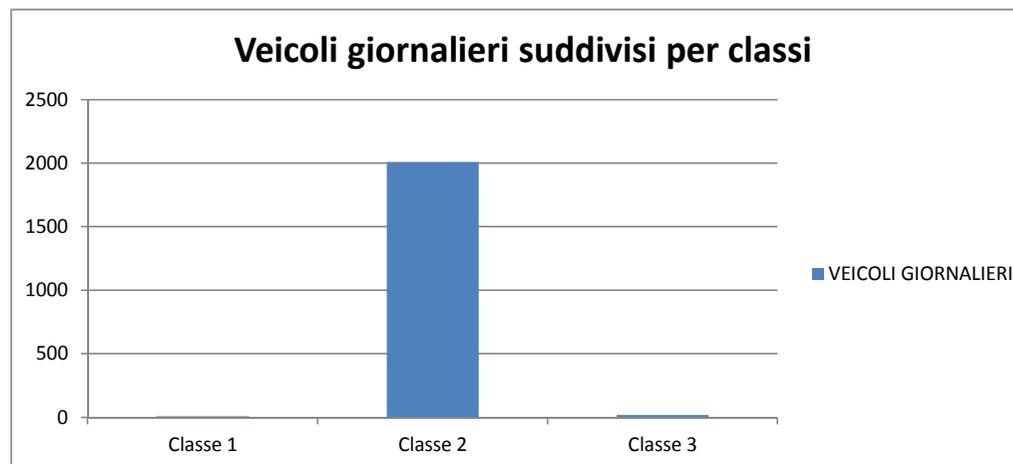


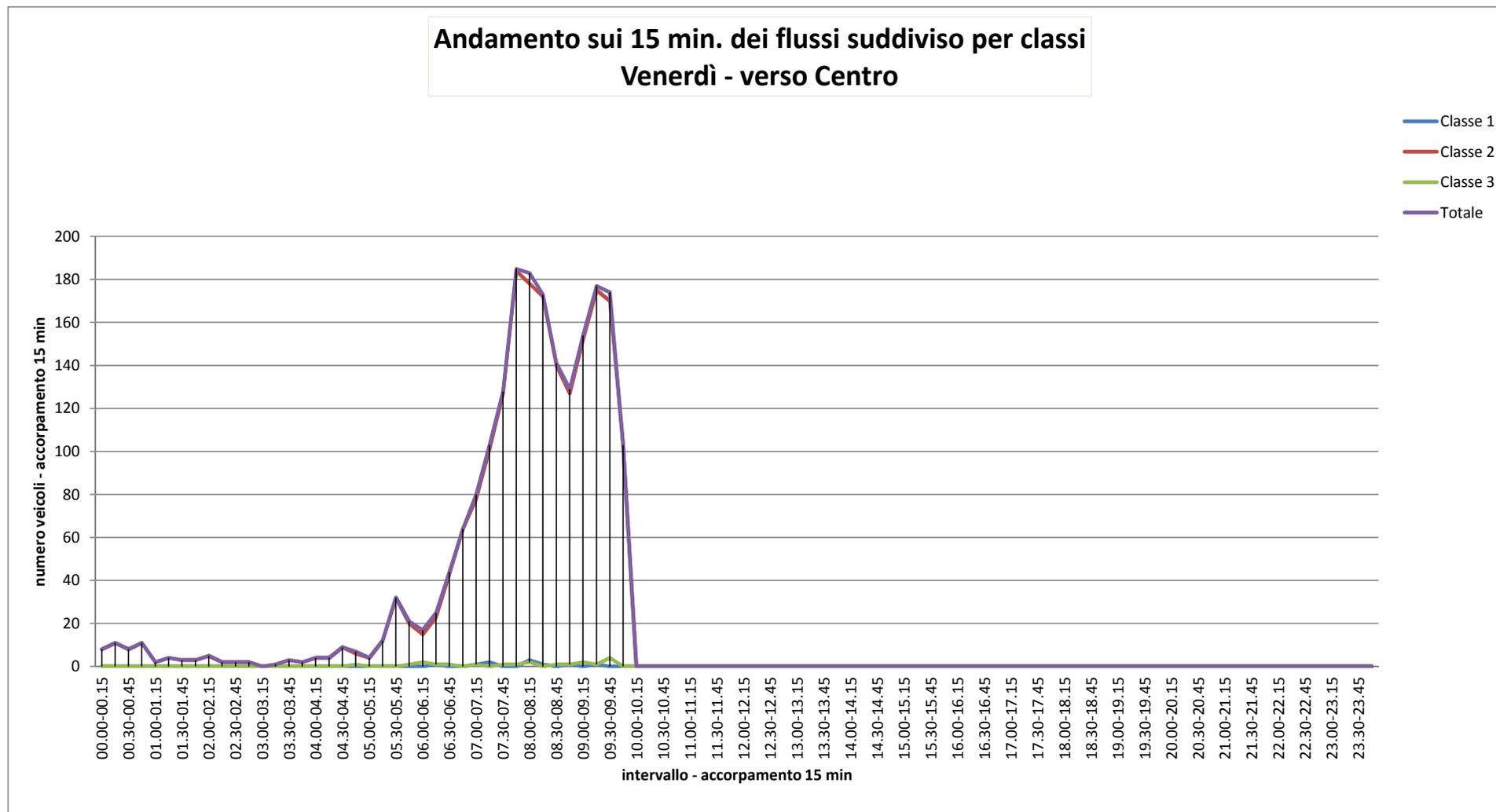
COMUNE:	Vittorio Veneto - via Consiglio
DIREZIONE 2:	Verso Centro
DATA:	Venerdì 28/11/2014

ANALISI NELLA GIORNATA	
FLUSSO:	2040
INTERVALLO ORARIO:	00:00 - 24:00

ANALISI NEL QUARTO D'ORA DI PICCO	
FLUSSO:	185
ORA:	07:45 - 08:00

CLASSE	VEICOLI GIORNALIERI
Classe 1	10
Classe 2	2010
Classe 3	20





Riepilogo dati di flusso

COMUNE:	Vittorio Veneto - via Consiglio
DIREZIONE 1:	verso Ospedale
DIREZIONE 2:	Verso Centro
N. CLASSI:	3
N. GIORNI di RILIEVI:	3

	Lunedì 24/11/2014			Martedì 25/11/2014			Mercoledì 26/11/2014			Giovedì 27/11/2014			Venerdì 28/11/2014		
	verso Ospedale	Verso Centro	TOTALE	verso Ospedale	Verso Centro	TOTALE	verso Ospedale	Verso Centro	TOTALE	verso Ospedale	Verso Centro	TOTALE	verso Ospedale	Verso Centro	TOTALE
00.00-00.15	0	0	0	17	12	29	8	12	20	26	0	26	18	8	26
00.15-00.30	0	0	0	11	7	18	13	8	21	16	0	16	12	11	23
00.30-00.45	0	0	0	8	2	10	8	6	14	8	0	8	20	8	28
00.45-01.00	0	0	0	5	5	10	2	3	5	6	0	6	10	11	21
01.00-01.15	0	0	0	5	3	8	8	3	11	1	0	1	10	2	12
01.15-01.30	0	0	0	2	5	7	5	2	7	4	0	4	7	4	11
01.30-01.45	0	0	0	6	0	6	4	2	6	1	0	1	6	3	9
01.45-02.00	0	0	0	6	4	10	4	4	8	2	0	2	2	3	5
02.00-02.15	0	0	0	1	0	1	5	2	7	11	0	11	2	5	7
02.15-02.30	0	0	0	0	2	2	2	2	4	4	0	4	3	2	5
02.30-02.45	0	0	0	2	2	4	1	2	3	1	0	1	5	2	7
02.45-03.00	0	0	0	4	2	6	2	2	4	3	0	3	0	2	2
03.00-03.15	0	0	0	1	1	2	2	2	4	2	0	2	0	0	0
03.15-03.30	0	0	0	1	0	1	1	1	2	0	0	0	1	1	2
03.30-03.45	0	0	0	1	3	4	1	1	2	0	0	0	1	3	4
03.45-04.00	0	0	0	1	4	5	0	1	1	0	0	0	1	2	3
04.00-04.15	0	0	0	2	3	5	1	4	5	1	0	1	1	4	5
04.15-04.30	0	0	0	1	4	5	2	7	9	2	0	2	0	4	4
04.30-04.45	0	0	0	1	9	10	1	10	11	0	8	8	4	9	13
04.45-05.00	0	0	0	8	8	16	7	5	12	5	7	12	6	7	13
05.00-05.15	0	0	0	5	6	11	5	8	13	10	6	16	6	4	10
05.15-05.30	0	0	0	9	11	20	10	15	25	8	12	20	17	12	29
05.30-05.45	0	0	0	22	30	52	19	33	52	16	31	47	17	32	49
05.45-06.00	0	0	0	16	20	36	18	16	34	19	14	33	18	21	39
06.00-06.15	0	0	0	12	21	33	12	15	27	11	16	27	10	17	27
06.15-06.30	0	0	0	19	20	39	21	25	46	16	23	39	19	25	44
06.30-06.45	0	0	0	47	49	96	38	54	92	33	53	86	28	44	72
06.45-07.00	0	0	0	60	67	127	53	66	119	52	63	115	50	64	114
07.00-07.15	0	0	0	50	87	137	59	91	150	73	75	148	60	80	140
07.15-07.30	0	0	0	86	110	196	89	105	194	103	110	213	90	103	193
07.30-07.45	0	0	0	150	149	299	149	134	283	149	160	309	143	128	271
07.45-08.00	0	0	0	242	185	427	247	189	436	246	195	441	250	185	435
08.00-08.15	0	0	0	169	191	360	165	163	328	178	168	346	163	183	346
08.15-08.30	0	0	0	153	180	333	144	152	296	159	148	307	154	173	327
08.30-08.45	0	0	0	143	151	294	118	148	266	118	157	275	137	141	278
08.45-09.00	0	0	0	138	159	297	119	151	270	132	173	305	169	129	298
09.00-09.15	0	0	0	130	137	267	121	129	250	148	125	273	158	154	312
09.15-09.30	0	0	0	165	127	292	139	118	257	138	125	263	160	177	337
09.30-09.45	0	0	0	123	176	299	114	122	236	134	146	280	170	174	344
09.45-10.00	0	0	0	137	143	280	146	137	283	145	149	294	82	103	185
10.00-10.15	0	0	0	162	116	278	137	136	273	151	160	311	0	0	0
10.15-10.30	0	0	0	138	157	295	159	148	307	163	149	312	0	0	0
10.30-10.45	0	0	0	166	139	305	159	136	295	144	138	282	0	0	0
10.45-11.00	0	0	0	143	134	277	187	147	334	127	144	271	0	0	0
11.00-11.15	0	0	0	140	129	269	143	157	300	156	139	295	0	0	0
11.15-11.30	0	0	0	132	151	283	141	135	276	147	128	275	0	0	0
11.30-11.45	0	0	0	154	117	271	160	149	309	161	109	270	0	0	0
11.45-12.00	0	0	0	147	126	273	154	146	300	155	144	299	0	0	0
12.00-12.15	0	0	0	140	132	272	170	161	331	160	142	302	0	0	0
12.15-12.30	0	0	0	144	107	251	143	107	250	163	113	276	0	0	0
12.30-12.45	0	0	0	172	139	311	161	139	300	163	139	302	0	0	0
12.45-13.00	0	0	0	152	132	284	167	122	289	160	125	285	0	0	0
13.00-13.15	0	0	0	145	148	293	154	162	316	130	176	306	0	0	0
13.15-13.30	0	0	0	129	139	268	110	128	238	117	118	235	0	0	0
13.30-13.45	0	0	0	105	129	234	104	118	222	111	111	222	0	0	0
13.45-14.00	0	0	0	123	112	235	100	107	207	121	117	238	0	0	0
14.00-14.15	0	0	0	126	129	255	114	117	231	120	41	161	0	0	0
14.15-14.30	0	0	0	146	130	276	144	127	271	154	28	182	0	0	0
14.30-14.45	0	0	0	120	129	249	137	127	264	112	126	238	0	0	0
14.45-15.00	0	0	0	162	169	331	140	156	296	148	142	290	0	0	0
15.00-15.15	0	0	0	128	141	269	130	132	262	133	144	277	0	0	0
15.15-15.30	0	0	0	126	143	269	158	143	301	144	142	286	0	0	0
15.30-15.45	0	0	0	126	146	272	141	162	303	145	124	269	0	0	0
15.45-16.00	0	0	0	166	147	313	159	142	301	149	168	317	0	0	0
16.00-16.15	0	0	0	144	164	308	183	45	228	150	178	328	0	0	0
16.15-16.30	0	0	0	175	148	323	134	124	258	157	144	301	0	0	0
16.30-16.45	178	0	178	174	191	365	145	0	145	180	153	333	0	0	0
16.45-17.00	207	164	371	188	171	359	165	0	165	177	169	346	0	0	0
17.00-17.15	182	172	354	175	163	338	199	0	199	191	178	369	0	0	0
17.15-17.30	192	192	384	210	178	388	179	0	179	219	167	386	0	0	0
17.30-17.45	202	152	354	180	195	375	175	0	175	204	167	371	0	0	0
17.45-18.00	196	181	377	201	190	391	209	0	209	196	183	379	0	0	0
18.00-18.15	197	160	357	193	145	338	181	0	181	187	133	320	0	0	0
18.15-18.30	175	142	317	232	159	391	177	0	177	204	136	340	0	0	0
18.30-18.45	154	179	333	197	148	345	190	0	190	170	149	319	0	0	0
18.45-19.00	155	143	298	174	157	331	156	0	156	157	133	290	0	0	0
19.00-19.15	166	135	301	184	135	319	166	0	166	196	163	359	0	0	0
19.15-19.30	155	112	267	154	111	265	172	0	172	150	134	284	0	0	0
19.30-19.45	119	108	227	110	95	205	127	0	127	149	139	288	0	0	0
19.45-20.00	112	92	204	107	106	213	122	0	122	110	135	245	0	0	0
20.00-20.15	95	95	190	82	99	181	126	0	126	88	120	208	0	0	0
20.15-20.30	78	79	157	71	64	135	80	0	80	75	88	163	0	0	0
20.30-20.45	63	70	133	76	61	137	70	0	70	74	65	139	0	0	0
20.45-21.00	51	40	91	52	55	107	50	0	50	72	51	123	0	0	0
21.00-21.15	43	42	85	50	43	93	49	0	49	44	40	84	0	0	0
21.15-21.30	38	42	80	33	34	67	40	0	40	53	39	92	0	0	0
21.30-21.45	41	28	69	50	24	74	43	0	43	36	43	79	0	0	0
21.45-22.00	21	28	49	44	25	69	33	0	33	32	24	56	0	0	0
22.00-22.15	30	24	54	32	32	64	28	0	28	31	42	73	0	0	0
22.15-22.30	25	28	53	27	34	61	25	0	25	40	42	82	0	0	0
22.30-22.45	19	19	38	25	26	51	28	0	28	32	28	60	0	0	0
22.45-23.00	24	23	47	21	24	45	26	0	26	41	26	67	0	0	0
23.00-23.15	20	17	37	24	17	41	24	0	24	38	28	66	0	0	0
23.15-23.30	15	18	33	26	19	45	32	0	32	25	28	53	0	0	0

ORE INTERE	Martedì			Mercoledì			Giovedì		
	verso Ospedale	Verso Centro	TOTALE	verso Ospedale	Verso Centro	TOTALE	verso Ospedale	Verso Centro	TOTALE
06:00 - 07:00	138	157	295	124	160	284	112	155	267
07:00 - 08:00	528	531	1059	544	519	1063	571	540	1111
08:00 - 09:00	603	681	1284	546	614	1160	587	646	1233
09:00 - 10:00	555	583	1138	520	506	1026	565	545	1110
10:00 - 11:00	609	546	1155	642	567	1209	585	591	1176
11:00 - 12:00	573	523	1096	598	587	1185	619	520	1139
12:00 - 13:00	608	510	1118	641	529	1170	646	519	1165
13:00 - 14:00	502	528	1030	468	515	983	479	522	1001
14:00 - 15:00	554	557	1111	535	527	1062	534	337	871
15:00 - 16:00	546	577	1123	588	579	1167	571	578	1149
16:00 - 17:00	681	674	1355	627	169	796	664	644	1308
17:00 - 18:00	766	726	1492	762	0	762	810	695	1505
18:00 - 19:00	796	609	1405	704	0	704	718	551	1269
19:00 - 20:00	555	447	1002	587	0	587	605	571	1176
20:00 - 21:00	281	279	560	326	0	326	309	324	633
MAX	796	726	1492	762	614	1209	810	695	1505

QUARTI D'ORA(:15)	verso Ospedale	Verso Centro	TOTALE	verso Ospedale	Verso Centro	TOTALE	verso Ospedale	Verso Centro	TOTALE
06:15 - 07:15	176	223	399	171	236	407	174	214	388
07:15 - 08:15	647	635	1282	650	591	1241	676	633	1309
08:15 - 09:15	564	627	1191	502	580	1082	557	603	1160
09:15 - 10:15	587	562	1149	536	513	1049	568	580	1148
10:15 - 11:15	587	559	1146	648	588	1236	590	570	1160
11:15 - 12:15	573	526	1099	625	591	1216	623	523	1146
12:15 - 13:15	613	526	1139	625	530	1155	616	553	1169
13:15 - 14:15	483	509	992	428	470	898	469	387	856
14:15 - 15:15	556	569	1125	551	542	1093	547	440	987
15:15 - 16:15	562	600	1162	641	492	1133	588	612	1200
16:15 - 17:15	712	673	1385	643	124	767	705	644	1349
17:15 - 18:15	784	708	1492	744	0	744	806	650	1456
18:15 - 19:15	787	599	1386	689	0	689	727	581	1308
19:15 - 20:15	453	411	864	547	0	547	497	528	1025
20:15 - 21:15	249	223	472	249	0	249	265	244	509
MAX	787	708	1492	744	591	1241	806	650	1456

MEZZ'ORE	verso Ospedale	Verso Centro	TOTALE	verso Ospedale	Verso Centro	TOTALE	verso Ospedale	Verso Centro	TOTALE
06:30 - 07:30	243	313	556	239	316	555	261	301	562
07:30 - 08:30	714	705	1419	705	638	1343	732	671	1403
08:30 - 09:30	576	574	1150	497	546	1043	536	580	1116
09:30 - 10:30	560	592	1152	556	543	1099	593	604	1197
10:30 - 11:30	581	553	1134	630	575	1205	574	549	1123
11:30 - 12:30	585	482	1067	627	563	1190	639	508	1147
12:30 - 13:30	598	558	1156	592	551	1143	570	558	1128
13:30 - 14:30	500	500	1000	462	469	931	506	297	803
14:30 - 15:30	536	582	1118	565	558	1123	537	554	1091
15:30 - 16:30	611	605	1216	617	473	1090	601	614	1215
16:30 - 17:30	747	703	1450	688	0	688	767	667	1434
17:30 - 18:30	806	689	1495	742	0	742	791	619	1410
18:30 - 19:30	709	551	1260	684	0	684	673	579	1252
19:30 - 20:30	370	364	734	455	0	455	422	482	904
20:30 - 21:30	211	193	404	209	0	209	243	195	438
MAX	806	705	1495	742	638	1343	791	671	1434

QUARTI D'ORA(:45)	verso Ospedale	Verso Centro	TOTALE	verso Ospedale	Verso Centro	TOTALE	verso Ospedale	Verso Centro	TOTALE
06:45 - 07:45	346	413	759	350	396	746	377	408	785
07:45 - 08:45	707	707	1414	674	652	1326	701	668	1369
08:45 - 09:45	556	599	1155	493	520	1013	552	569	1121
09:45 - 10:45	603	555	1158	601	557	1158	603	596	1199
10:45 - 11:45	569	531	1100	631	588	1219	591	520	1111
11:45 - 12:45	603	504	1107	628	553	1181	641	538	1179
12:45 - 13:45	531	548	1079	535	530	1065	518	530	1048
13:45 - 14:45	515	500	1015	495	478	973	507	312	819
14:45 - 15:45	542	599	1141	569	593	1162	570	552	1122
15:45 - 16:45	659	650	1309	621	311	932	636	643	1279
16:45 - 17:45	753	707	1460	718	0	718	791	681	1472
17:45 - 18:45	823	642	1465	757	0	757	757	601	1358
18:45 - 19:45	622	498	1120	621	0	621	652	569	1221
19:45 - 20:45	336	330	666	398	0	398	347	408	755
20:45 - 21:45	185	156	341	182	0	182	205	173	378
MAX	823	707	1465	757	652	1326	791	681	1472

	TOTALE	ORA
ORE INTERE	1492	17:00 - 18:00
QUARTI D'ORA(:15)	1492	17:15 - 18:15
MEZZ'ORE	1495	17:30 - 18:30
QUARTI D'ORA(:45)	1465	17:45 - 18:45
MAX	1495	17:30 - 18:30

	TOTALE	ORA
	1209	10:00 - 11:00
	1241	07:15 - 08:15
	1343	07:30 - 08:30
	1326	07:45 - 08:45
	1343	07:30 - 08:30

	TOTALE	ORA
	1505	17:00 - 18:00
	1456	17:15 - 18:15
	1434	16:30 - 17:30
	1472	16:45 - 17:45
	1505	16:45 - 17:45

Analisi dei flussi di traffico con accorpamento di 15 minuti

COMUNE e VIA:	Vittorio Veneto - Via Carso
DIREZIONE 1:	verso Ospedale
DIREZIONE 2:	Verso Fadalto
N. CLASSI:	3
N. GIORNI di RILIEVI:	3

GIORNATE DI RILIEVO		
N. RILIEVO	GIORNO	DATA
1	Lunedì	24/11/2014
2	Martedì	25/11/2014
3	Mercoledì	26/11/2014
4	Giovedì	27/11/2014
5	Venerdì	28/11/2014
6	Sabato	29/11/2014
7	Domenica	30/11/2014

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

verso Ospedale



Verso Fadalto

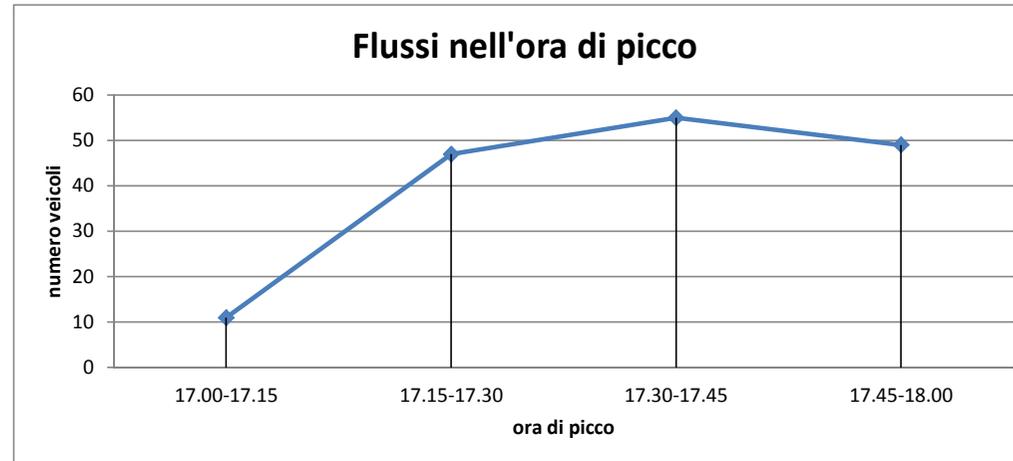
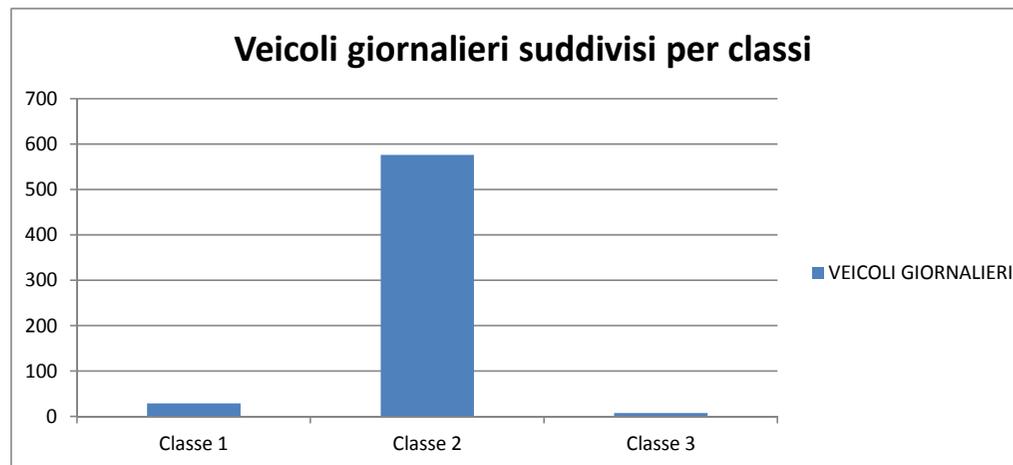


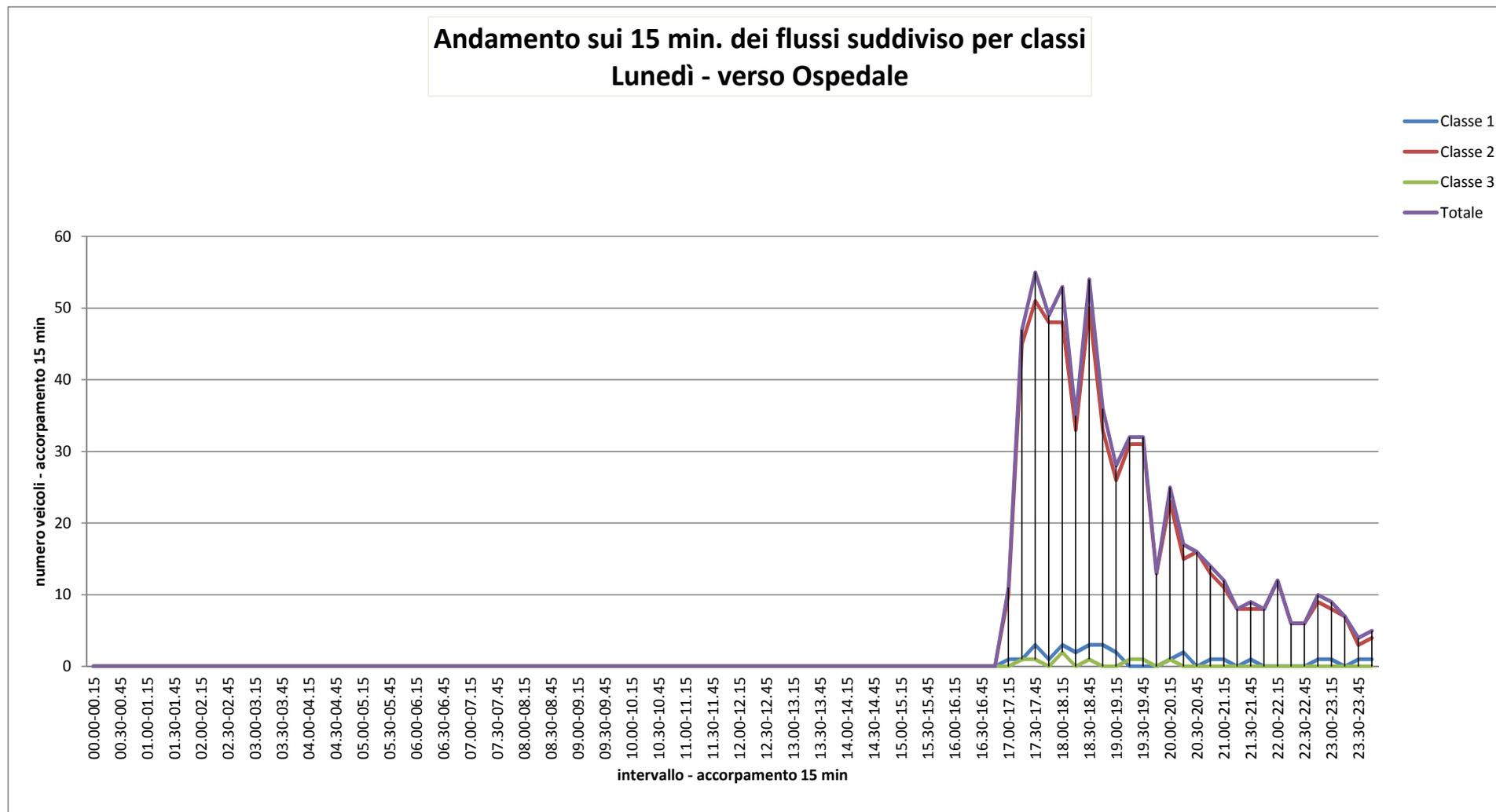
COMUNE e VIA:	Vittorio Veneto - Via Carso
DIREZIONE 1:	verso Ospedale
DATA:	Lunedì 24/11/2014

ANALISI NELLA GIORNATA	
FLUSSO:	613
INTERVALLO ORARIO:	17:00 - 24:00

ANALISI NEL QUARTO D'ORA DI PICCO	
FLUSSO:	55
ORA:	17:30 - 17:45

CLASSE	VEICOLI GIORNALIERI
Classe 1	29
Classe 2	576
Classe 3	8



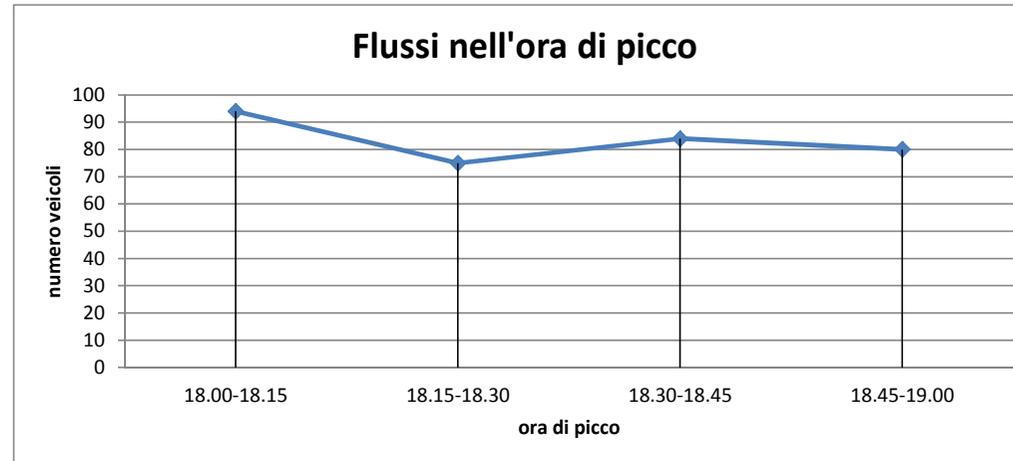
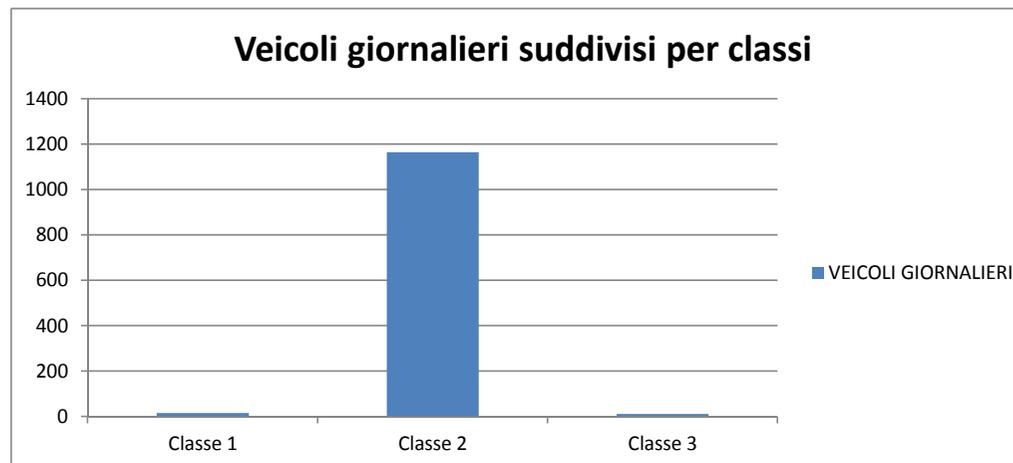


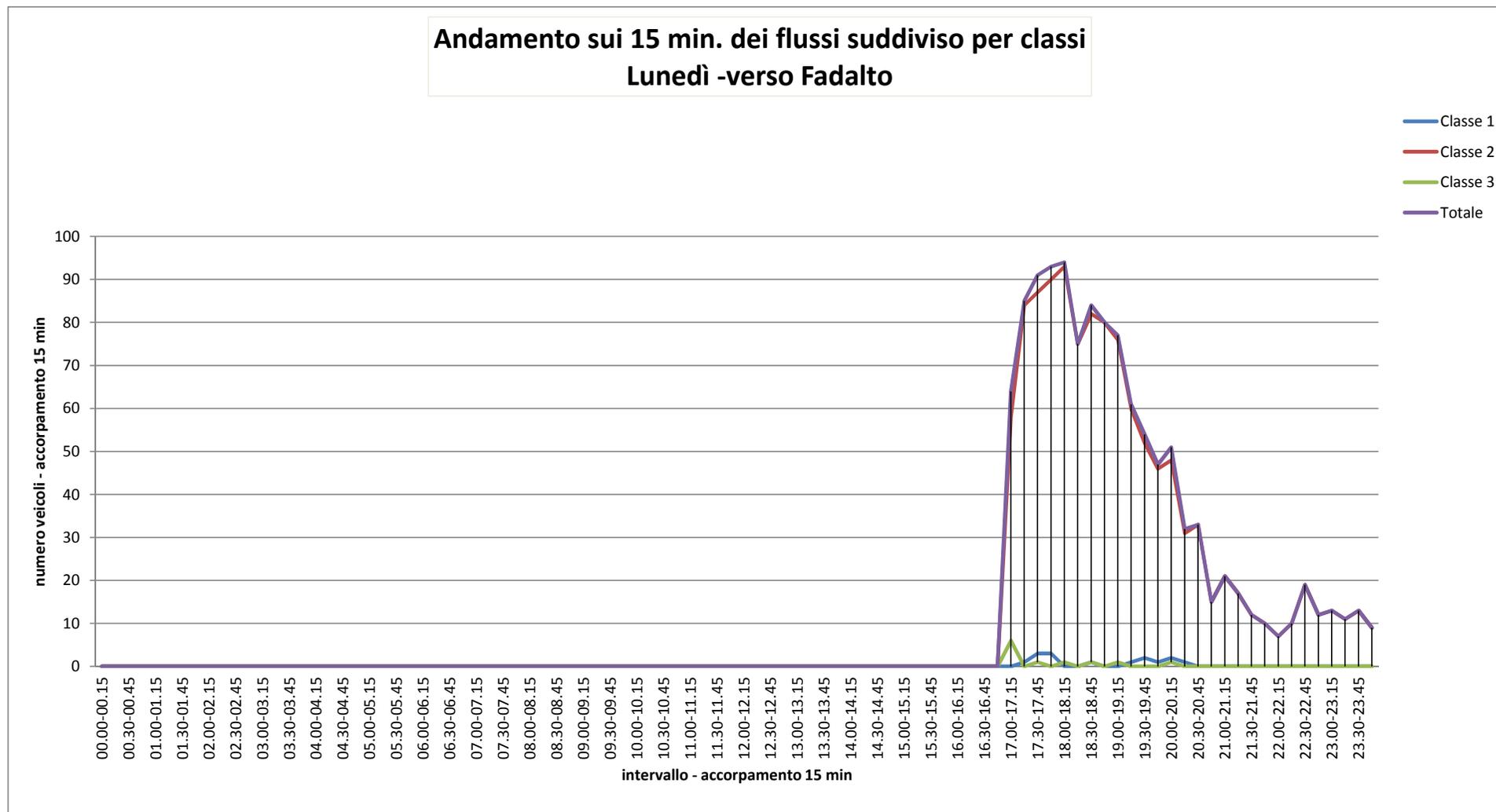
COMUNE:	Vittorio Veneto - Via Carso	
DIREZIONE 2:	Verso Fadalto	
DATA:	Lunedì	24/11/2014

ANALISI NELLA GIORNATA	
FLUSSO:	1190
INTERVALLO ORARIO:	17:00 - 24:00

ANALISI NEL QUARTO D'ORA DI PICCO	
FLUSSO:	94
ORA:	18:00 - 18:15

CLASSE	VEICOLI GIORNALIERI
Classe 1	15
Classe 2	1164
Classe 3	11



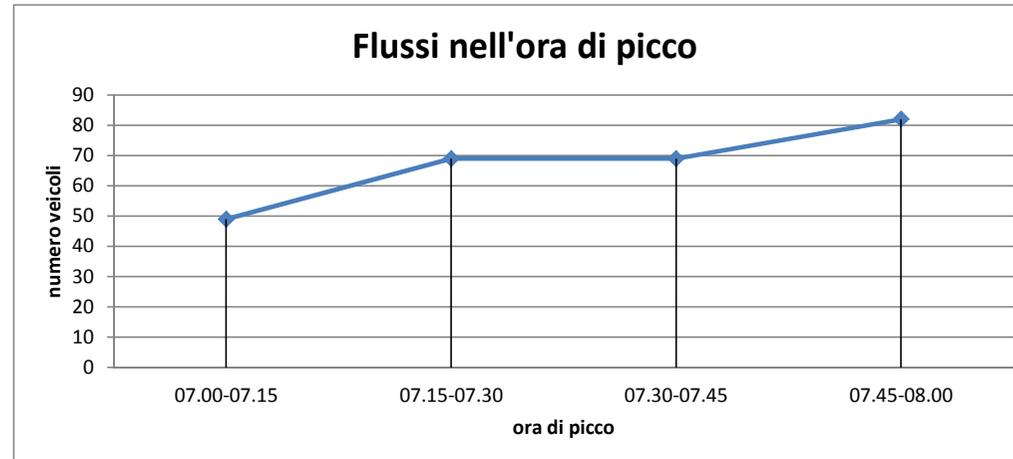
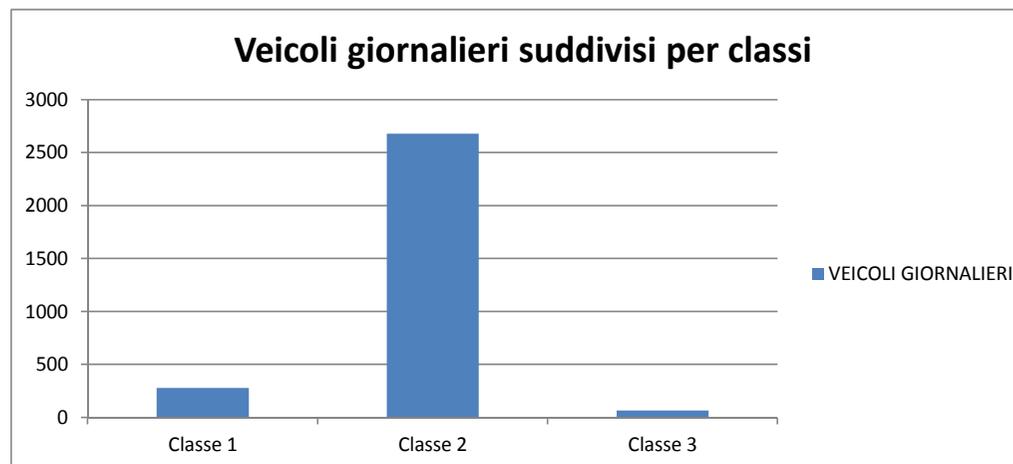


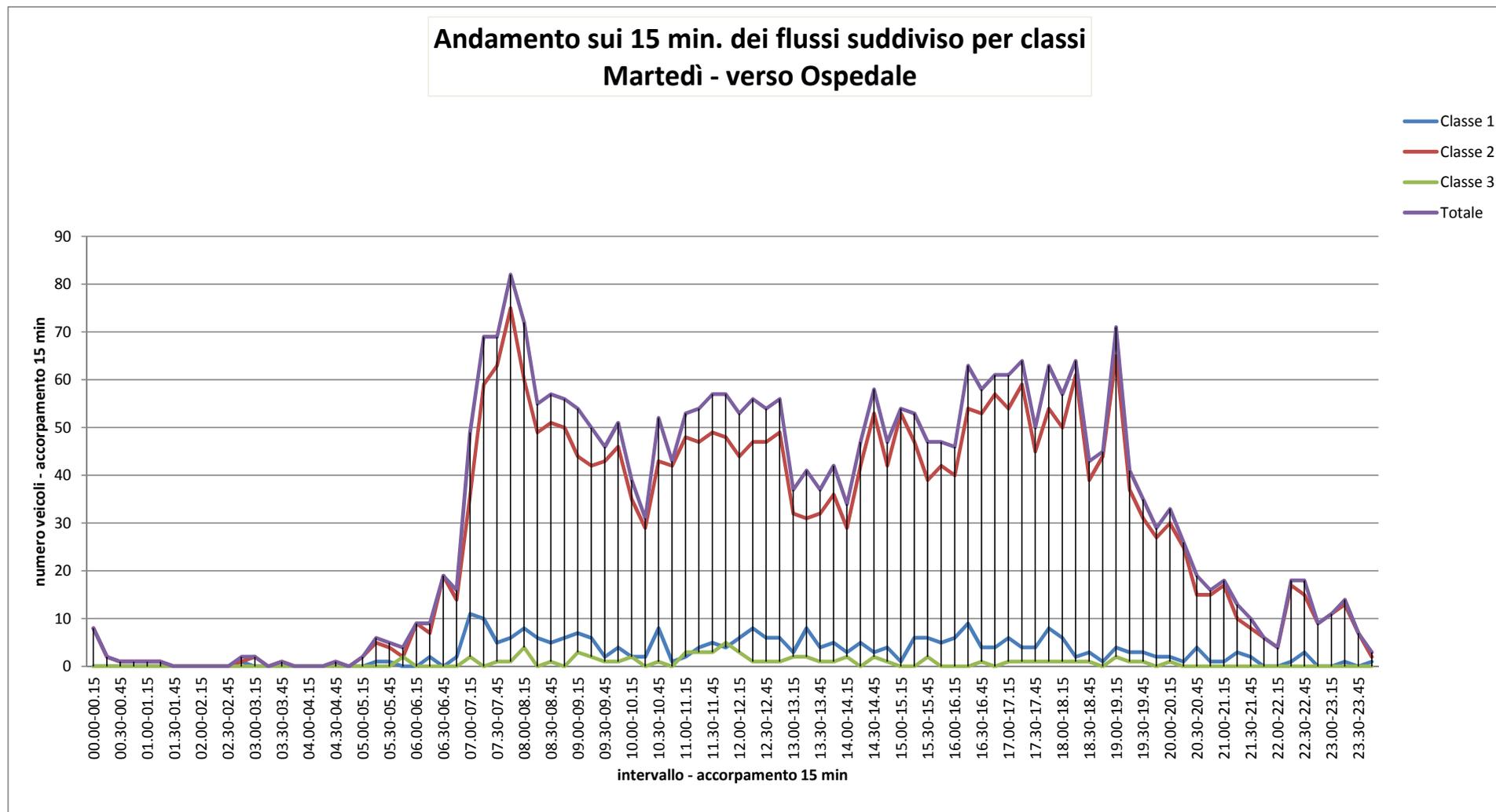
COMUNE e VIA:	Vittorio Veneto - Via Carso
DIREZIONE 1:	verso Ospedale
DATA:	Martedì 25/11/2014

ANALISI NELLA GIORNATA	
FLUSSO:	3025
INTERVALLO ORARIO:	00:00 - 24:00

ANALISI NEL QUARTO D'ORA DI PICCO	
FLUSSO:	82
ORA:	07:45 - 08:00

CLASSE	VEICOLI GIORNALIERI
Classe 1	279
Classe 2	2679
Classe 3	67



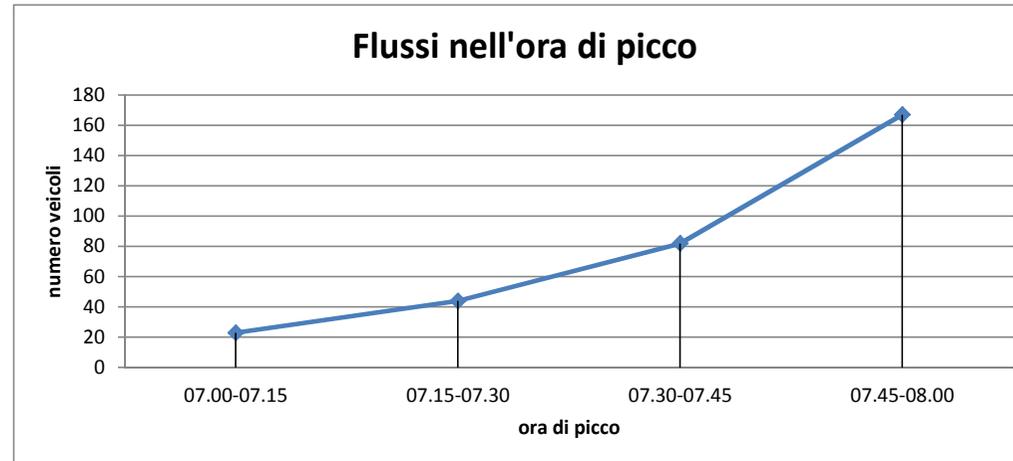
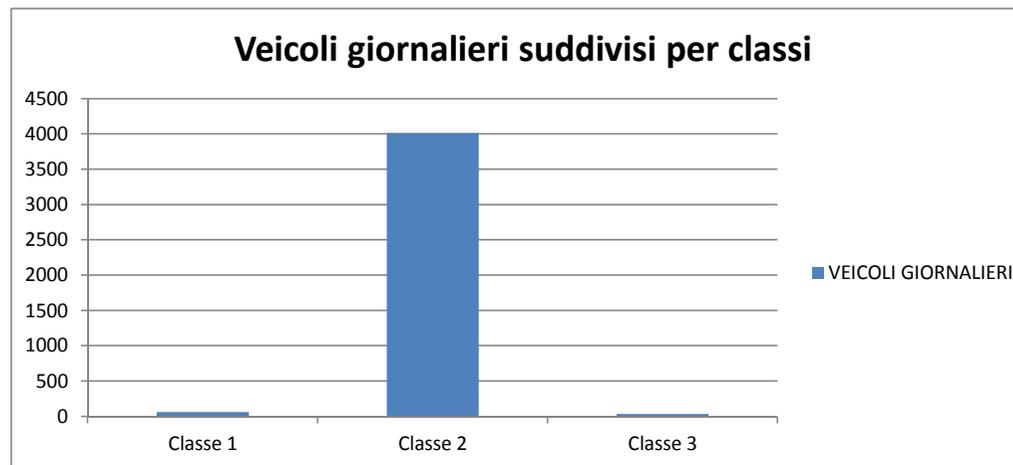


COMUNE:	Vittorio Veneto - Via Carso	
DIREZIONE 2:	Verso Fadalto	
DATA:	Martedì	25/11/2014

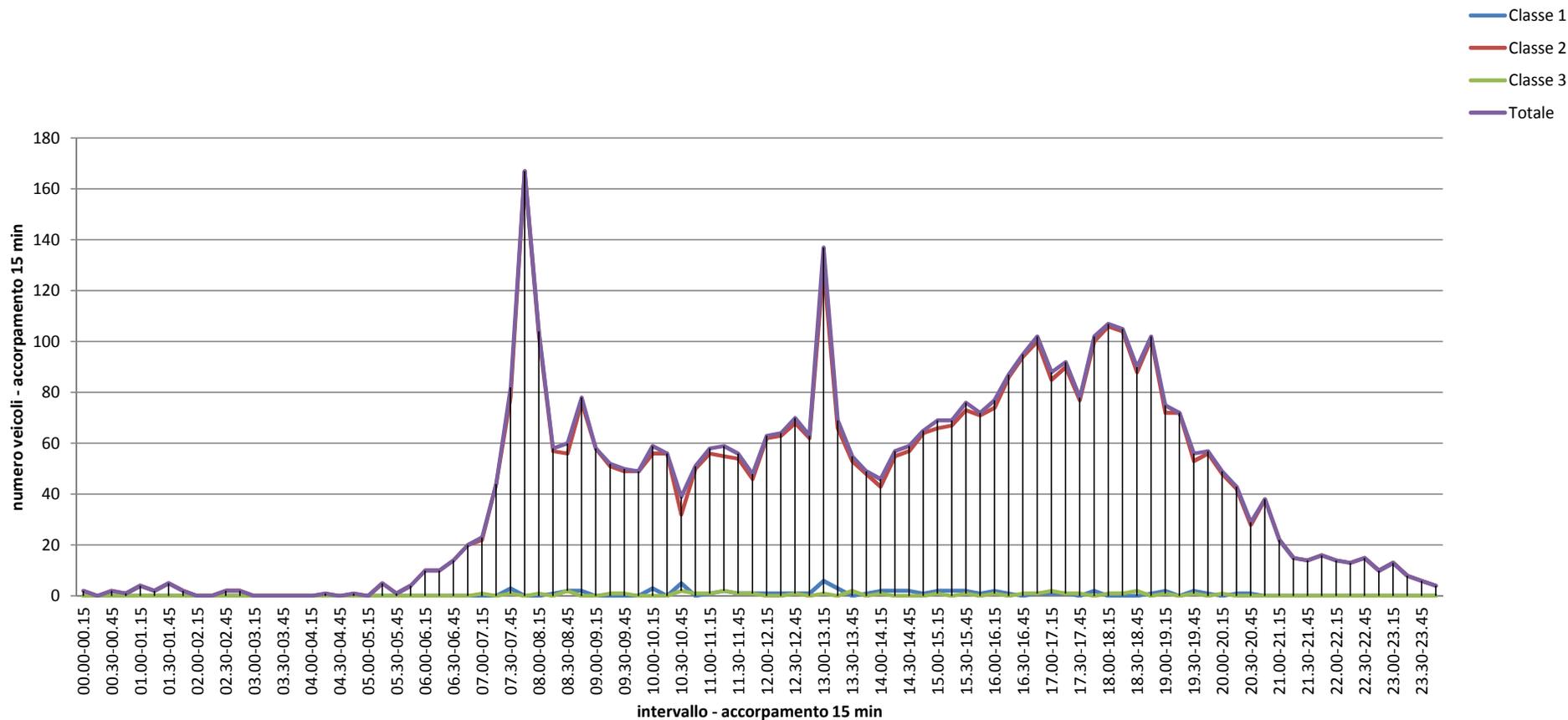
ANALISI NELLA GIORNATA	
FLUSSO:	4116
INTERVALLO ORARIO:	00:00 - 24:00

ANALISI NEL QUARTO D'ORA DI PICCO	
FLUSSO:	167
ORA:	07:45 - 08:00

CLASSE	VEICOLI GIORNALIERI
Classe 1	65
Classe 2	4015
Classe 3	36



Andamento sui 15 min. dei flussi suddiviso per classi Martedì - verso Fadalto

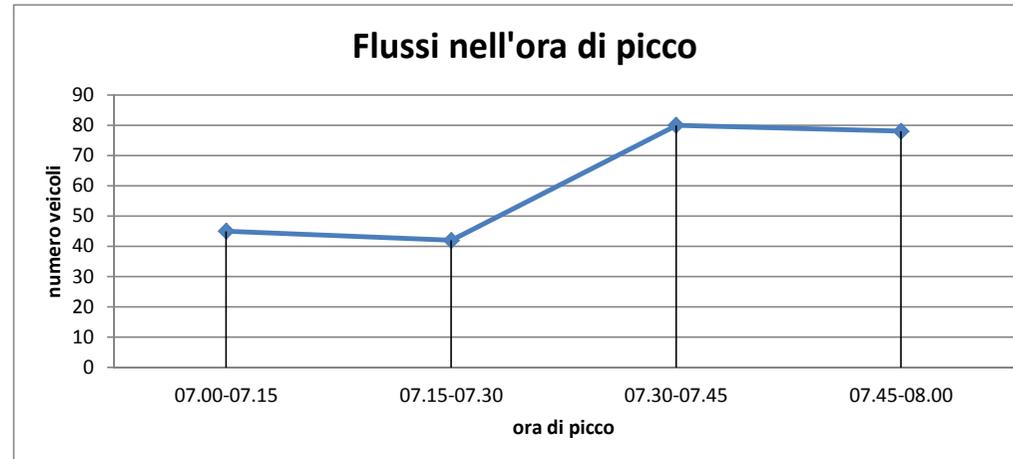
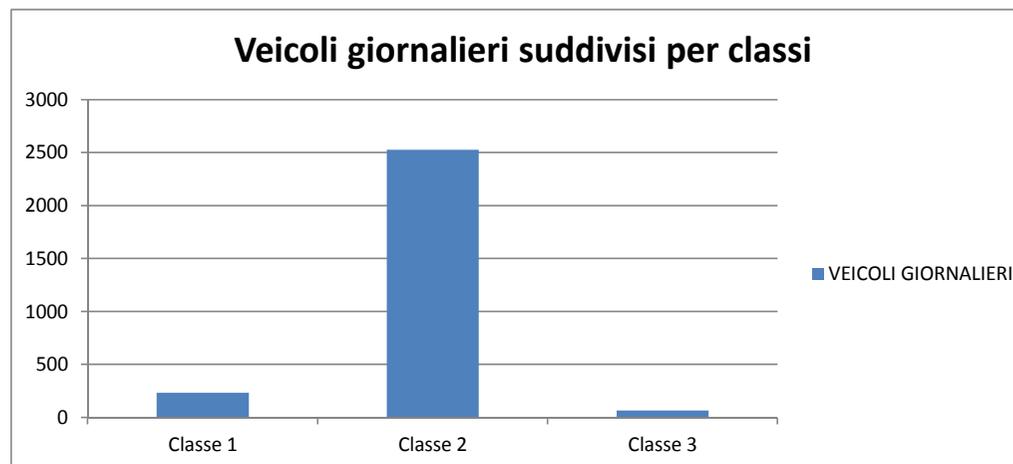


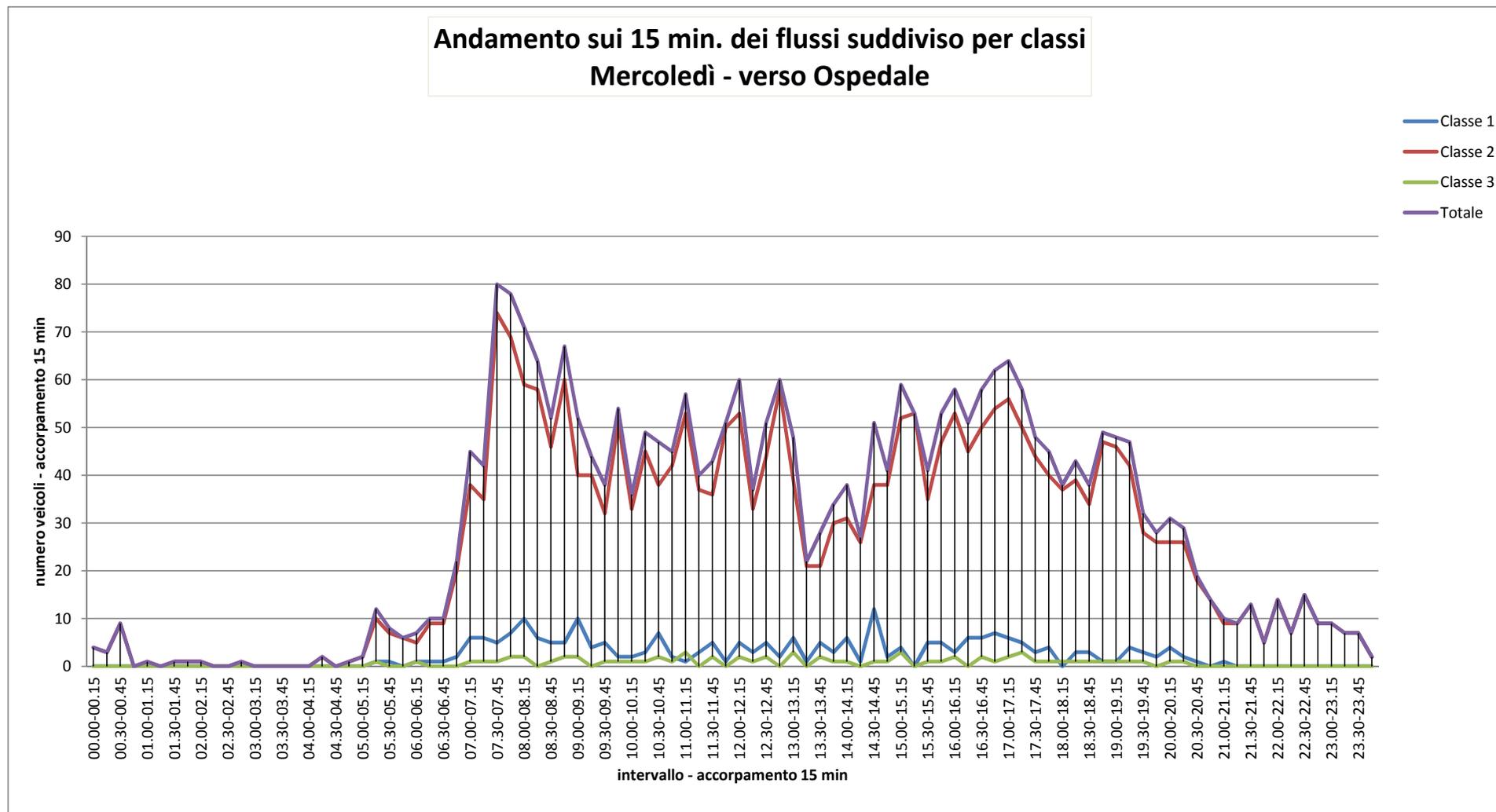
COMUNE e VIA:	Vittorio Veneto - Via Carso
DIREZIONE 1:	verso Ospedale
DATA:	Mercoledì 26/11/2014

ANALISI NELLA GIORNATA	
FLUSSO:	2826
INTERVALLO ORARIO:	00:00 - 24:00

ANALISI NEL QUARTO D'ORA DI PICCO	
FLUSSO:	80
ORA:	07:30 - 07.45

CLASSE	VEICOLI GIORNALIERI
Classe 1	232
Classe 2	2528
Classe 3	66



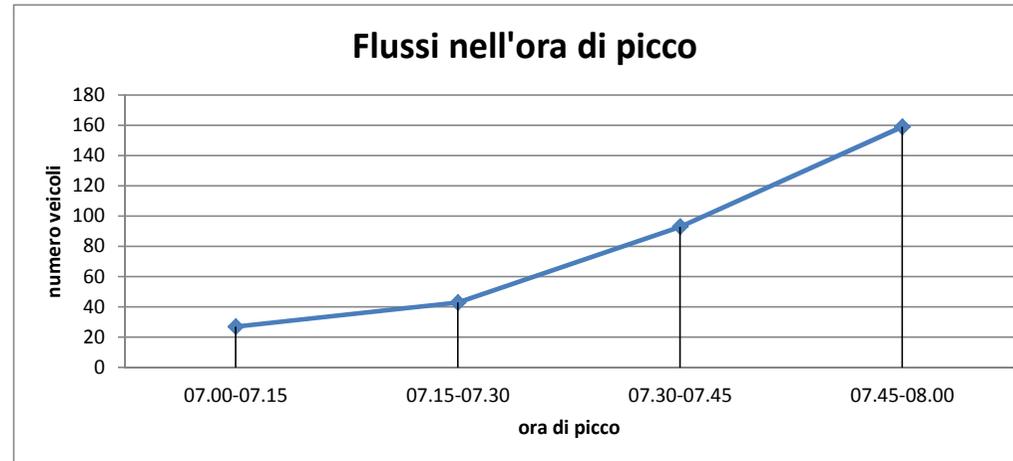
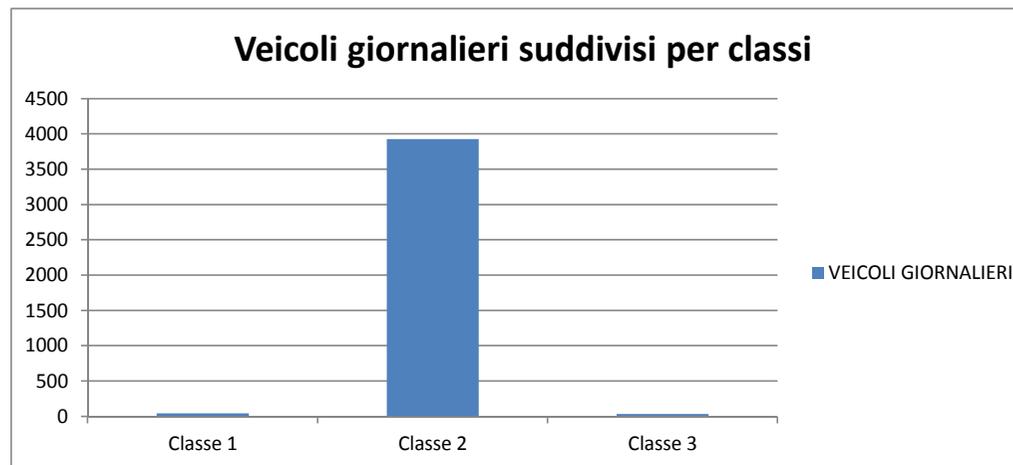


COMUNE:	Vittorio Veneto - Via Carso
DIREZIONE 2:	Verso Fadalto
DATA:	Mercoledì 26/11/2014

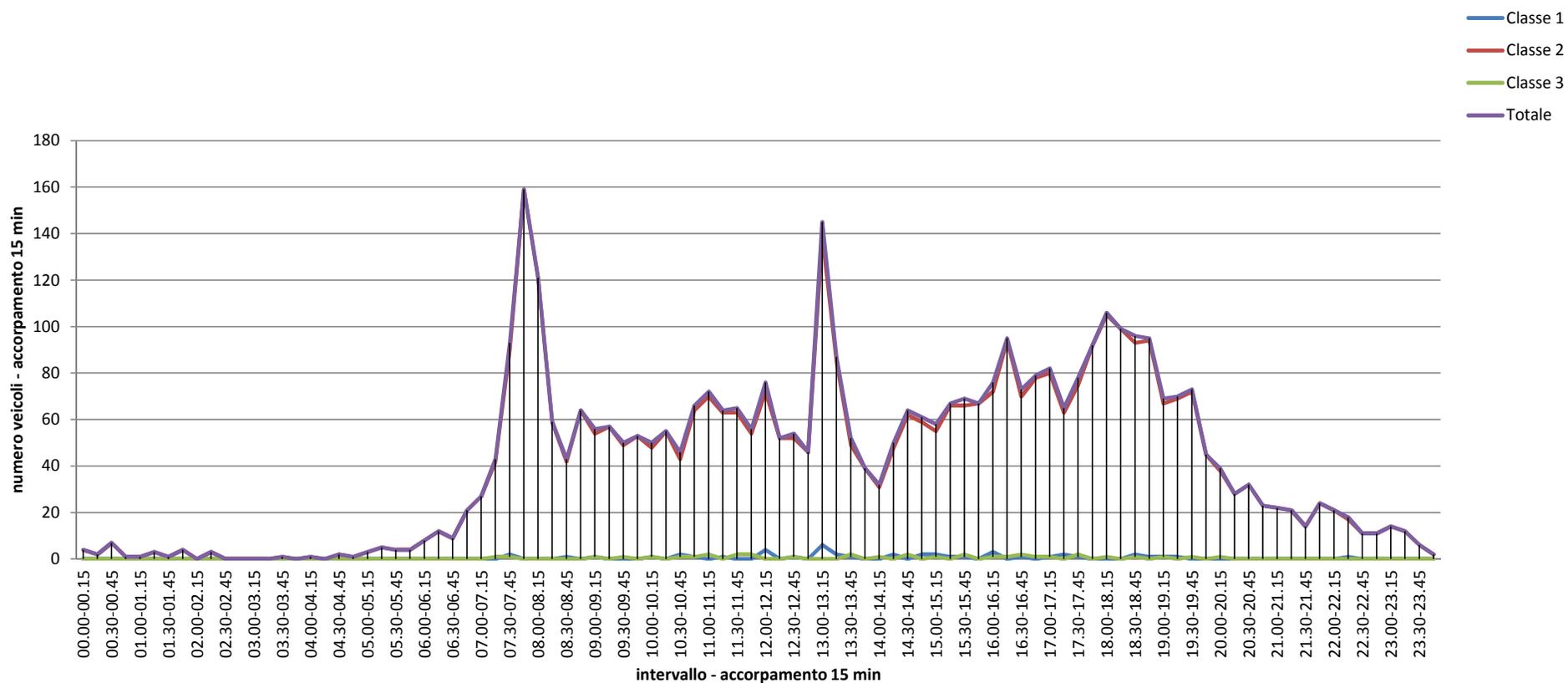
ANALISI NELLA GIORNATA	
FLUSSO:	4006
INTERVALLO ORARIO:	00:00 - 24:00

ANALISI NEL QUARTO D'ORA DI PICCO	
FLUSSO:	159
ORA:	07:45 - 08:00

CLASSE	VEICOLI GIORNALIERI
Classe 1	45
Classe 2	3926
Classe 3	35



Andamento sui 15 min. dei flussi suddiviso per classi Mercoledì - verso Fadalto

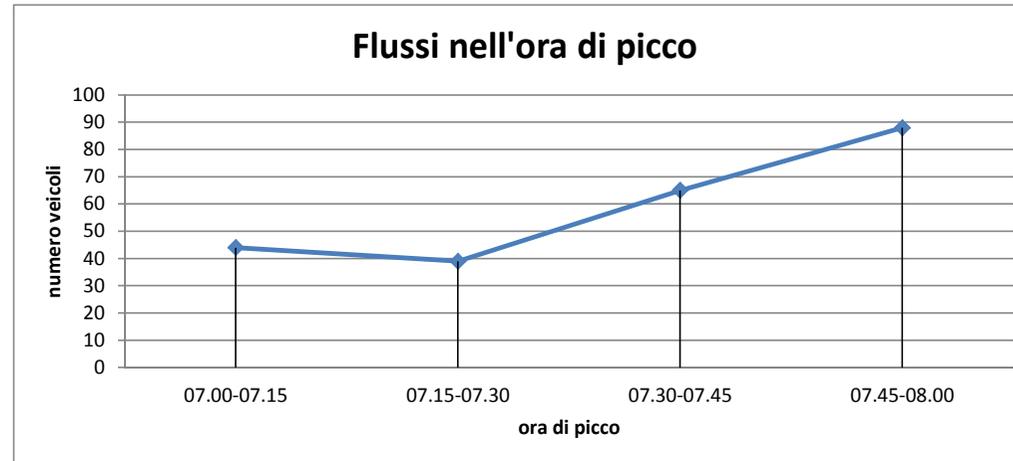
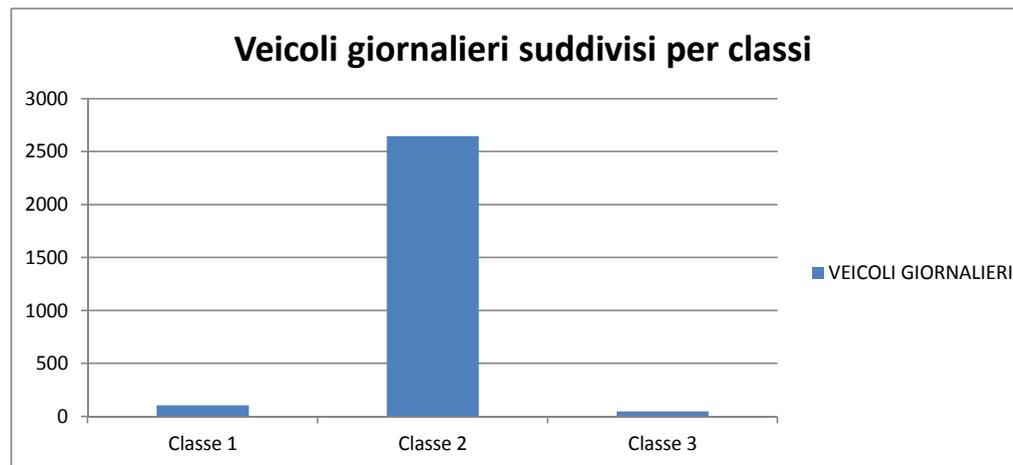


COMUNE e VIA:	Vittorio Veneto - Via Carso
DIREZIONE 1:	verso Ospedale
DATA:	Giovedì 27/11/2014

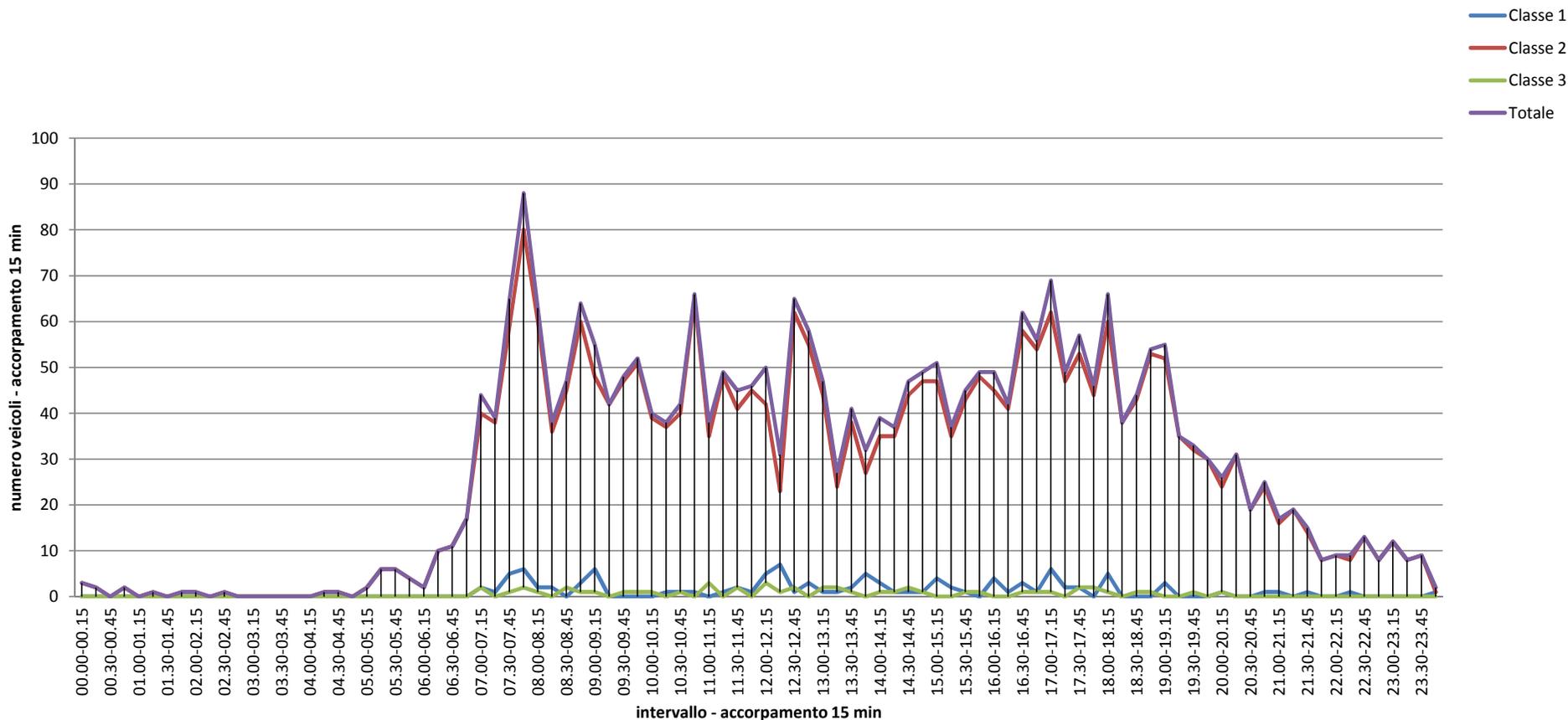
ANALISI NELLA GIORNATA	
FLUSSO:	2800
INTERVALLO ORARIO:	00:00 - 24:00

ANALISI NEL QUARTO D'ORA DI PICCO	
FLUSSO:	88
ORA:	07:45 - 08:00

CLASSE	VEICOLI GIORNALIERI
Classe 1	105
Classe 2	2646
Classe 3	49



Andamento sui 15 min. dei flussi suddiviso per classi Giovedì - verso Ospedale

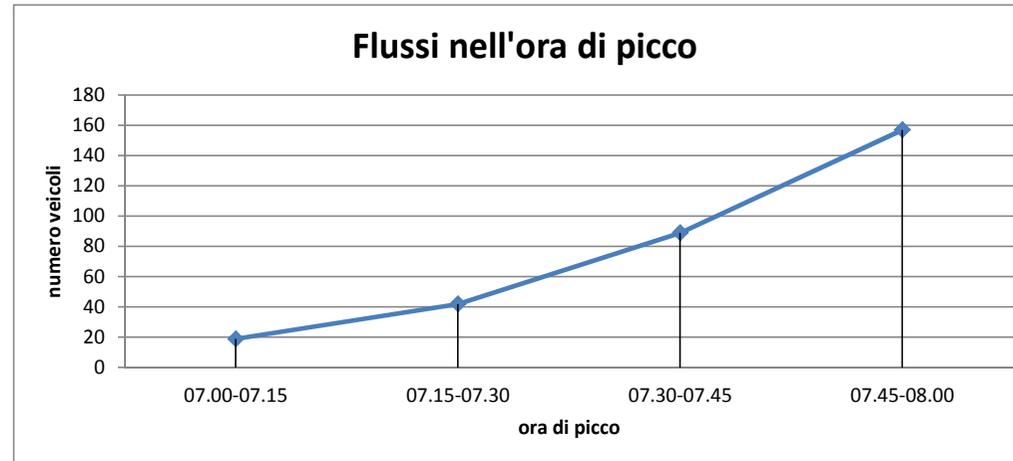
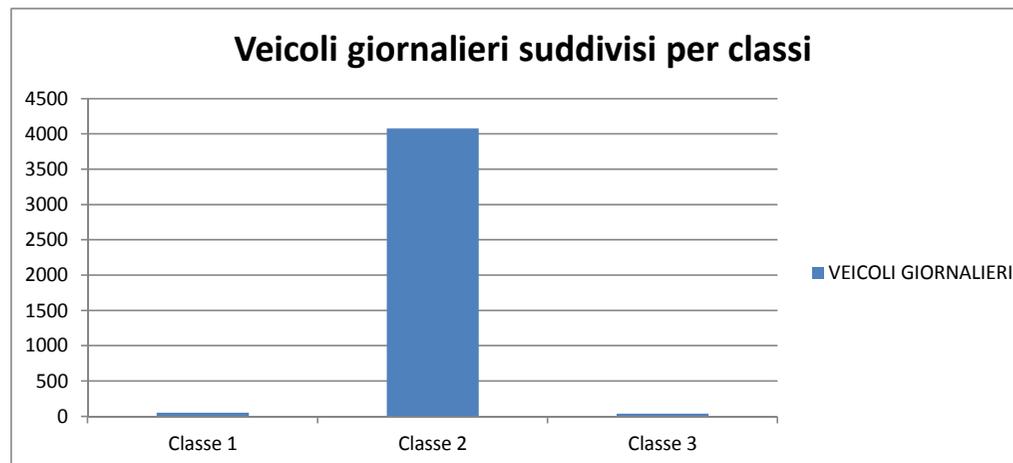


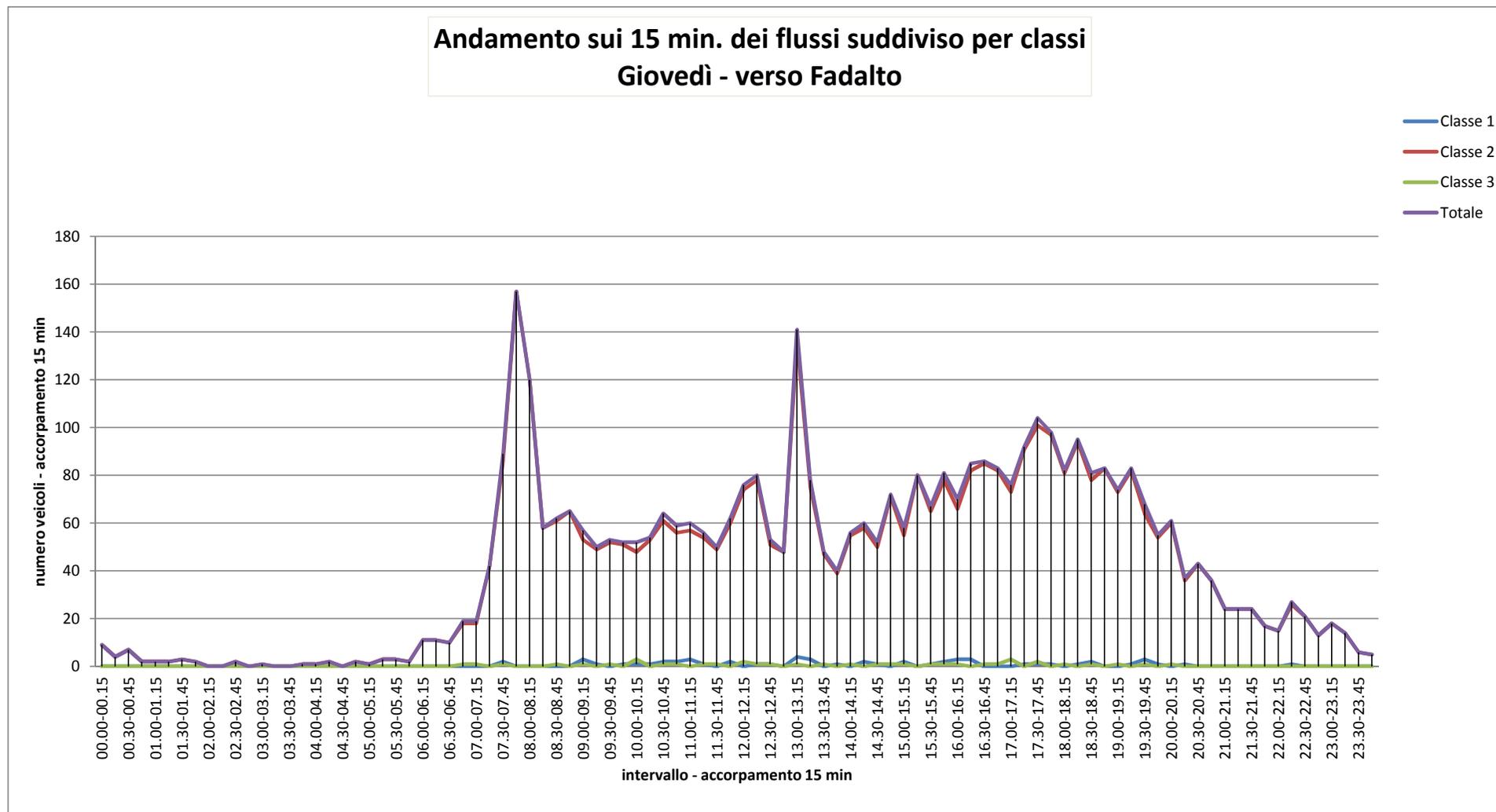
COMUNE:	Vittorio Veneto - Via Carso
DIREZIONE 2:	Verso Fadalto
DATA:	Giovedì 27/11/2014

ANALISI NELLA GIORNATA	
FLUSSO:	4171
INTERVALLO ORARIO:	00:00 - 24:00

ANALISI NEL QUARTO D'ORA DI PICCO	
FLUSSO:	157
ORA:	07:45 - 08:00

CLASSE	VEICOLI GIORNALIERI
Classe 1	56
Classe 2	4077
Classe 3	38



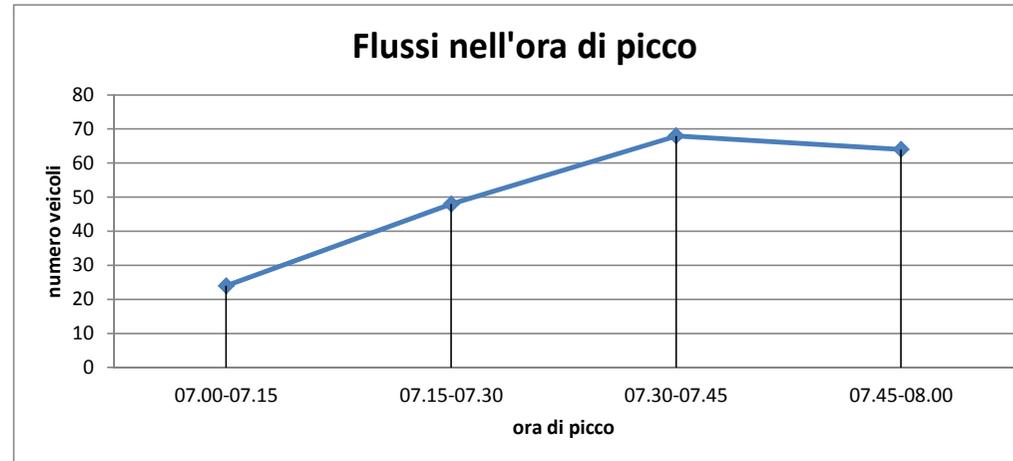
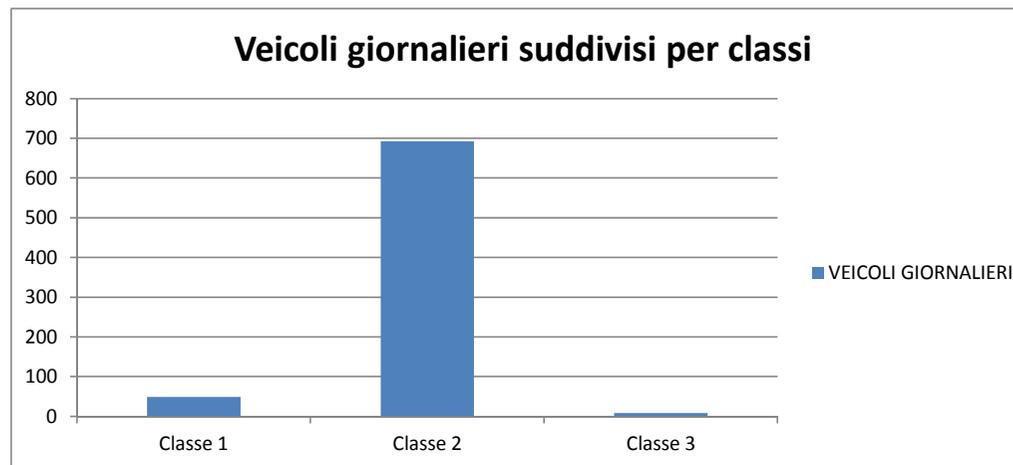


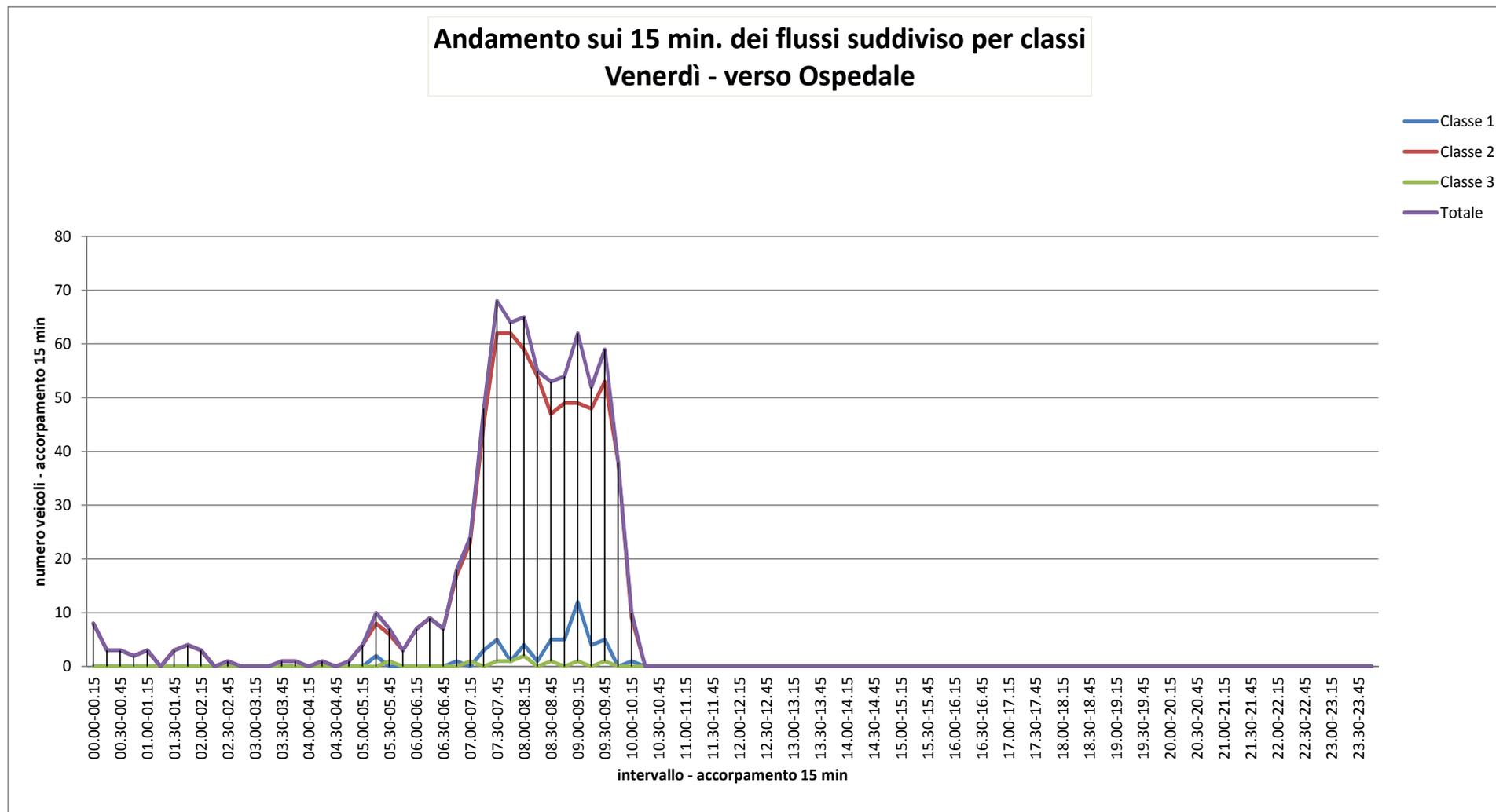
COMUNE e VIA:	Vittorio Veneto - Via Carso
DIREZIONE 1:	verso Ospedale
DATA:	Venerdì 28/11/2014

ANALISI NELLA GIORNATA	
FLUSSO:	751
INTERVALLO ORARIO:	00:00 - 10:10

ANALISI NEL QUARTO D'ORA DI PICCO	
FLUSSO:	68
ORA:	07:30 - 07:45

CLASSE	VEICOLI GIORNALIERI
Classe 1	49
Classe 2	693
Classe 3	9



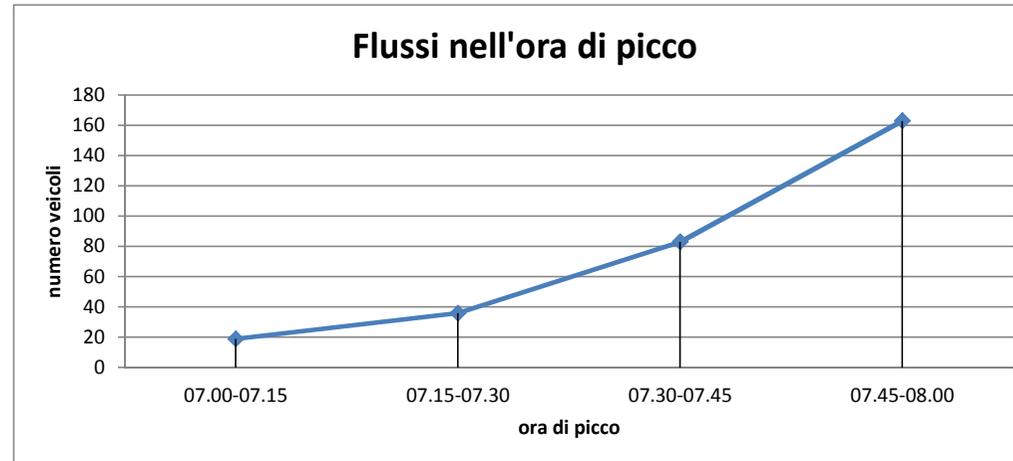
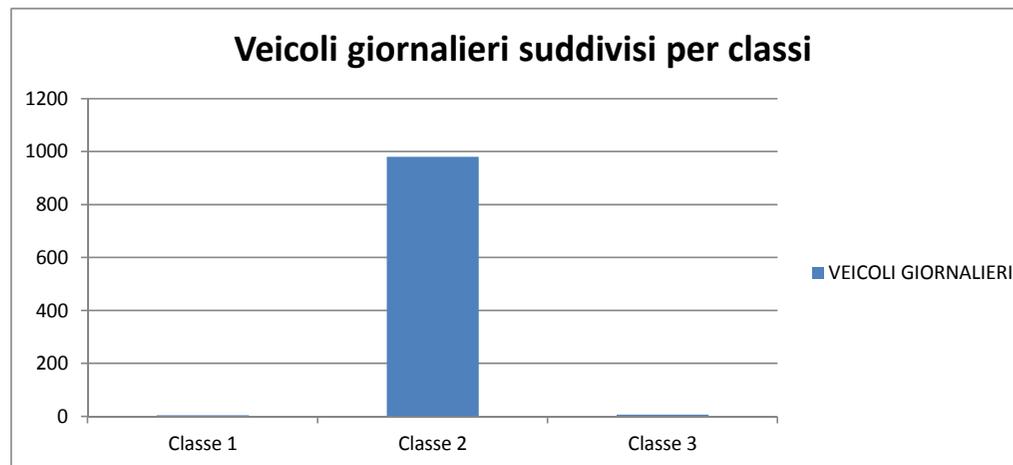


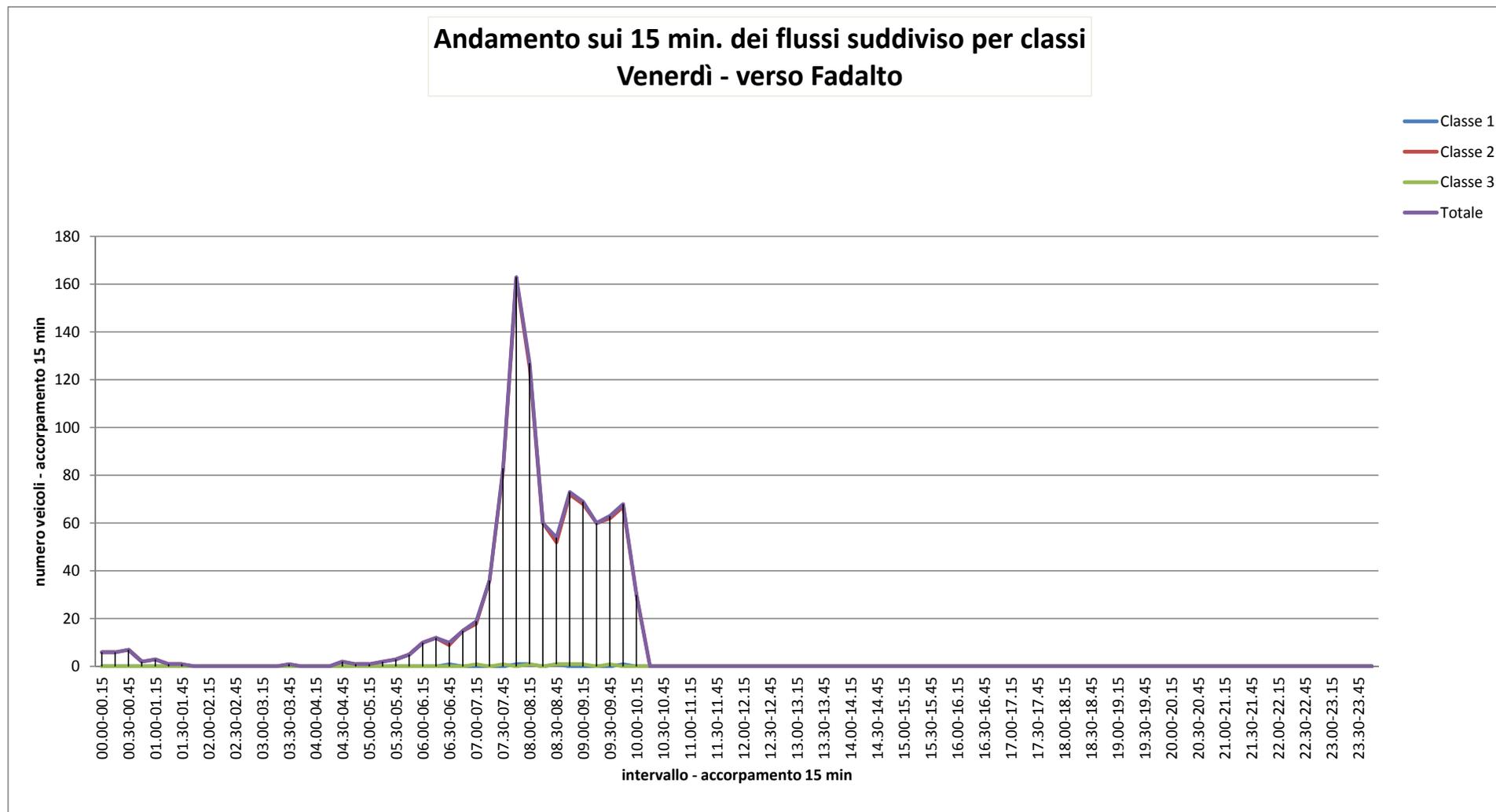
COMUNE:	Vittorio Veneto - Via Carso	
DIREZIONE 2:	Verso Fadalto	
DATA:	Venerdì	28/11/2014

ANALISI NELLA GIORNATA	
FLUSSO:	993
INTERVALLO ORARIO:	00:00 - 10:15

ANALISI NEL QUARTO D'ORA DI PICCO	
FLUSSO:	163
ORA:	07:45 - 08:00

CLASSE	VEICOLI GIORNALIERI
Classe 1	5
Classe 2	981
Classe 3	7





COMUNE:	Vittorio Veneto - Via Carso
DIREZIONE 1:	verso Ospedale
DIREZIONE 2:	Verso Fadalto
N. CLASSI:	3
N. GIORNI di RILIEVI:	3

	Lunedì 24/11/2014			Martedì 25/11/2014			Mercoledì 26/11/2014			Giovedì 27/11/2014			Venerdì 28/11/2014		
	verso Ospedale	Verso Fadalto	TOTALE	verso Ospedale	Verso Fadalto	TOTALE	verso Ospedale	Verso Fadalto	TOTALE	verso Ospedale	Verso Fadalto	TOTALE	verso Ospedale	Verso Fadalto	TOTALE
00.00-00.15	0	0	0	8	2	10	4	4	8	3	9	12	8	6	14
00.15-00.30	0	0	0	2	0	2	3	2	5	2	4	6	3	6	9
00.30-00.45	0	0	0	1	2	3	9	7	16	0	7	7	3	7	10
00.45-01.00	0	0	0	1	1	2	0	1	1	2	2	4	2	2	4
01.00-01.15	0	0	0	1	4	5	1	1	2	0	2	2	3	3	6
01.15-01.30	0	0	0	1	2	3	0	3	3	1	2	3	0	1	1
01.30-01.45	0	0	0	0	5	5	1	1	2	0	3	3	3	1	4
01.45-02.00	0	0	0	0	2	2	1	4	5	1	2	3	4	0	4
02.00-02.15	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	3	0	3
02.15-02.30	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0
02.30-02.45	0	0	0	0	2	2	0	0	0	1	2	3	1	0	1
02.45-03.00	0	0	0	2	2	4	1	0	1	0	0	0	0	0	0
03.00-03.15	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0
03.15-03.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03.30-03.45	0	0	0	1	0	1	0	1	1	0	0	0	1	1	2
03.45-04.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1
04.00-04.15	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	0	0
04.15-04.30	0	0	0	0	1	1	2	0	2	1	2	3	1	0	1
04.30-04.45	0	0	0	1	0	1	0	2	2	1	0	1	0	2	2
04.45-05.00	0	0	0	0	1	1	1	1	2	0	2	2	1	1	2
05.00-05.15	0	0	0	2	0	2	2	3	5	2	1	3	4	1	5
05.15-05.30	0	0	0	6	5	11	12	5	17	6	3	9	10	2	12
05.30-05.45	0	0	0	5	1	6	8	4	12	6	3	9	7	3	10
05.45-06.00	0	0	0	4	4	8	6	4	10	4	2	6	3	5	8
06.00-06.15	0	0	0	9	10	19	7	8	15	2	11	13	7	10	17
06.15-06.30	0	0	0	9	10	19	10	12	22	10	11	21	9	12	21
06.30-06.45	0	0	0	19	14	33	10	9	19	11	10	21	7	10	17
06.45-07.00	0	0	0	16	20	36	22	21	43	17	19	36	18	15	33
07.00-07.15	0	0	0	49	23	72	45	27	72	44	19	63	24	19	43
07.15-07.30	0	0	0	69	44	113	42	43	85	39	42	81	48	36	84
07.30-07.45	0	0	0	69	82	151	80	93	173	65	89	154	68	83	151
07.45-08.00	0	0	0	82	167	249	78	159	237	88	157	245	64	163	227
08.00-08.15	0	0	0	72	104	176	71	121	192	63	120	183	65	127	192
08.15-08.30	0	0	0	55	58	113	64	59	123	38	58	96	55	60	115
08.30-08.45	0	0	0	57	60	117	52	43	95	47	62	109	53	54	107
08.45-09.00	0	0	0	56	78	134	67	64	131	64	65	129	54	73	127
09.00-09.15	0	0	0	54	58	112	52	56	108	55	57	112	62	69	131
09.15-09.30	0	0	0	50	52	102	44	57	101	42	50	92	52	60	112
09.30-09.45	0	0	0	46	50	96	38	50	88	48	53	101	59	63	122
09.45-10.00	0	0	0	51	49	100	54	53	107	52	52	104	38	68	106
10.00-10.15	0	0	0	39	59	98	36	50	86	40	52	92	10	30	40
10.15-10.30	0	0	0	31	56	87	49	55	104	38	54	92	0	0	0
10.30-10.45	0	0	0	52	39	91	47	46	93	42	64	106	0	0	0
10.45-11.00	0	0	0	43	51	94	45	66	111	66	59	125	0	0	0
11.00-11.15	0	0	0	53	58	111	57	72	129	38	60	98	0	0	0
11.15-11.30	0	0	0	54	59	113	40	64	104	49	56	105	0	0	0
11.30-11.45	0	0	0	57	56	113	43	65	108	45	50	95	0	0	0
11.45-12.00	0	0	0	57	48	105	51	56	107	46	62	108	0	0	0
12.00-12.15	0	0	0	53	63	116	60	76	136	50	76	126	0	0	0
12.15-12.30	0	0	0	56	64	120	37	52	89	31	80	111	0	0	0
12.30-12.45	0	0	0	54	70	124	51	54	105	65	53	118	0	0	0
12.45-13.00	0	0	0	56	63	119	60	46	106	58	48	106	0	0	0
13.00-13.15	0	0	0	37	137	174	48	145	193	47	141	188	0	0	0
13.15-13.30	0	0	0	41	69	110	22	87	109	27	78	105	0	0	0
13.30-13.45	0	0	0	37	55	92	28	52	80	41	48	89	0	0	0
13.45-14.00	0	0	0	42	49	91	34	39	73	32	40	72	0	0	0
14.00-14.15	0	0	0	34	46	80	38	32	70	39	56	95	0	0	0
14.15-14.30	0	0	0	47	57	104	27	50	77	37	60	97	0	0	0
14.30-14.45	0	0	0	58	59	117	51	64	115	47	52	99	0	0	0
14.45-15.00	0	0	0	47	65	112	41	61	102	49	72	121	0	0	0
15.00-15.15	0	0	0	54	69	123	59	58	117	51	58	109	0	0	0
15.15-15.30	0	0	0	53	69	122	53	67	120	37	80	117	0	0	0
15.30-15.45	0	0	0	47	76	123	41	69	110	45	67	112	0	0	0
15.45-16.00	0	0	0	47	72	119	53	67	120	49	81	130	0	0	0
16.00-16.15	0	0	0	46	77	123	58	76	134	49	70	119	0	0	0
16.15-16.30	0	0	0	63	87	150	51	95	146	42	85	127	0	0	0
16.30-16.45	0	0	0	58	95	153	58	73	131	62	86	148	0	0	0
16.45-17.00	0	0	0	61	102	163	62	79	141	56	83	139	0	0	0
17.00-17.15	11	64	75	61	88	149	64	82	146	69	76	145	0	0	0
17.15-17.30	47	85	132	64	92	156	58	65	123	49	92	141	0	0	0
17.30-17.45	55	91	146	50	78	128	48	78	126	57	104	161	0	0	0
17.45-18.00	49	93	142	63	102	165	45	92	137	46	98	144	0	0	0
18.00-18.15	53	94	147	57	107	164	38	106	144	66	82	148	0	0	0
18.15-18.30	35	75	110	64	105	169	43	99	142	38	95	133	0	0	0
18.30-18.45	54	84	138	43	90	133	38	96	134	44	81	125	0	0	0
18.45-19.00	36	80	116	45	102	147	49	95	144	54	83	137	0	0	0
19.00-19.15	28	77	105	71	75	146	48	69	117	55	74	129	0	0	0
19.15-19.30	32	61	93	41	72	113	47	70	117	35	83	118	0	0	0
19.30-19.45	32	54	86	35	56	91	32	73	105	33	68	101	0	0	0
19.45-20.00	13	47	60	29	57	86	28	45	73	30	55	85	0	0	0
20.00-20.15	25	51	76	33	49	82	31	39	70	26	61	87	0	0	0
20.15-20.30	17	32	49	26	43	69	29	28	57	31	37	68	0	0	0
20.30-20.45	16	33	49	19	29	48	19	32	51	19	43	62	0	0	0
20.45-21.00	14	15	29	16	38	54	14	23	37	25	36	61	0	0	0
21.00-21.15	12	21	33	18	22	40	10	22	32	17	24	41	0	0	0
21.15-21.30	8	17	25	13	15	28	9	21	30	19	24	43	0	0	0
21.30-21.45	9	12	21	10	14	24	13	14	27	15	24	39	0	0	0
21.45-22.00	8	10	18	6	16	22	5	24	29	8	17	25	0	0	0
22.00-22.15	12	7	19	4	14	18	14	21	35	9	15	24	0	0	0
22.15-22.30	6	10	16	18	13	31	7	18	25	9	27	36	0	0	0
22.30-22.45	6	19	25	18	15	33	15	11	26	13	21	34	0	0	0
22.45-23.00	10	12	22	9	10	19	9	11	20	8	13	21	0	0	0
23.00-23.15	9	13	22	11	13	24	9	14	23	12	18	30	0	0	0
23.15-23.30	7	11	18	14	8	22	7	12	19	8	14	22	0	0	0
23.30-23.45	4	13	17	7	6	13	7	6	13	9	6	15	0	0	0
23.45-24.00	5	9	14	3	4	7	2	2	4	2	5	7	0	0	0
00.00 - 24.00	613	1190	1803	3025	4116	7141	2826	4006	6832	2800	4171	6971	751	993	1744
08.00 - 20.00	445	905	1350	2441	3403	5844	2280	3289	5569	22					

ORE INTERE	Martedì			Mercoledì			Giovedì		
	verso Ospedale	Verso Fadalto	TOTALE	verso Ospedale	Verso Fadalto	TOTALE	verso Ospedale	Verso Fadalto	TOTALE
06:00 - 07:00	53	54	107	49	50	99	40	51	91
07:00 - 08:00	269	316	585	245	322	567	236	307	543
08:00 - 09:00	240	300	540	254	287	541	212	305	517
09:00 - 10:00	201	209	410	188	216	404	197	212	409
10:00 - 11:00	165	205	370	177	217	394	186	229	415
11:00 - 12:00	221	221	442	191	257	448	178	228	406
12:00 - 13:00	219	260	479	208	228	436	204	257	461
13:00 - 14:00	157	310	467	132	323	455	147	307	454
14:00 - 15:00	186	227	413	157	207	364	172	240	412
15:00 - 16:00	201	286	487	206	261	467	182	286	468
16:00 - 17:00	228	361	589	229	323	552	209	324	533
17:00 - 18:00	238	360	598	215	317	532	221	370	591
18:00 - 19:00	209	404	613	168	396	564	202	341	543
19:00 - 20:00	176	260	436	155	257	412	153	280	433
20:00 - 21:00	94	159	253	93	122	215	101	177	278
MAX	269	404	613	254	396	567	236	370	591

QUARTI D'ORA(-15)	verso Ospedale	Verso Fadalto	TOTALE	verso Ospedale	Verso Fadalto	TOTALE	verso Ospedale	Verso Fadalto	TOTALE
06:15 - 07:15	93	67	160	87	69	156	82	59	141
07:15 - 08:15	292	397	689	271	416	687	255	408	663
08:15 - 09:15	222	254	476	235	222	457	204	242	446
09:15 - 10:15	186	210	396	172	210	382	182	207	389
10:15 - 11:15	179	204	383	198	239	437	184	237	421
11:15 - 12:15	221	226	447	194	261	455	190	244	434
12:15 - 13:15	203	334	537	196	297	493	201	322	523
13:15 - 14:15	154	219	373	122	210	332	139	222	361
14:15 - 15:15	206	250	456	178	233	411	184	242	426
15:15 - 16:15	193	294	487	205	279	484	180	298	478
16:15 - 17:15	243	372	615	235	329	564	229	330	559
17:15 - 18:15	234	379	613	189	341	530	218	376	594
18:15 - 19:15	223	372	595	178	359	537	191	333	524
19:15 - 20:15	138	234	372	138	227	365	124	267	391
20:15 - 21:15	79	132	211	72	105	177	92	140	232
MAX	292	397	689	271	416	687	255	408	663

MEZZ'ORE	verso Ospedale	Verso Fadalto	TOTALE	verso Ospedale	Verso Fadalto	TOTALE	verso Ospedale	Verso Fadalto	TOTALE
06:30 - 07:30	153	101	254	119	100	219	111	90	201
07:30 - 08:30	278	411	689	293	432	725	254	424	678
08:30 - 09:30	217	248	465	215	220	435	208	234	442
09:30 - 10:30	167	214	381	177	208	385	178	211	389
10:30 - 11:30	202	207	409	189	248	437	195	239	434
11:30 - 12:30	223	231	454	191	249	440	172	268	440
12:30 - 13:30	188	339	527	181	332	513	197	320	517
13:30 - 14:30	160	207	367	127	173	300	149	204	353
14:30 - 15:30	212	262	474	204	250	454	184	262	446
15:30 - 16:30	203	312	515	203	307	510	185	303	488
16:30 - 17:30	244	377	621	242	299	541	236	337	573
17:30 - 18:30	234	392	626	174	375	549	207	379	586
18:30 - 19:30	200	339	539	182	330	512	188	321	509
19:30 - 20:30	123	205	328	120	185	305	120	221	341
20:30 - 21:30	66	104	170	52	98	150	80	127	207
MAX	278	411	689	293	432	725	254	424	678

QUARTI D'ORA(-45)	verso Ospedale	Verso Fadalto	TOTALE	verso Ospedale	Verso Fadalto	TOTALE	verso Ospedale	Verso Fadalto	TOTALE
06:45 - 07:45	203	169	372	189	184	373	165	169	334
07:45 - 08:45	266	389	655	265	382	647	236	397	633
08:45 - 09:45	206	238	444	201	227	428	209	225	434
09:45 - 10:45	173	203	376	186	204	390	172	222	394
10:45 - 11:45	207	224	431	185	267	452	198	225	423
11:45 - 12:45	220	245	465	199	238	437	192	271	463
12:45 - 13:45	171	324	495	158	330	488	173	315	488
13:45 - 14:45	181	211	392	150	185	335	155	208	363
14:45 - 15:45	201	279	480	194	255	449	182	277	459
15:45 - 16:45	214	331	545	220	311	531	202	322	524
16:45 - 17:45	236	360	596	232	304	536	231	355	586
17:45 - 18:45	227	404	631	164	393	557	194	356	550
18:45 - 19:45	192	305	497	176	307	483	177	308	485
19:45 - 20:45	107	178	285	107	144	251	106	196	302
20:45 - 21:45	57	89	146	46	80	126	76	108	184
MAX	266	404	655	265	393	647	236	397	633

	TOTALE	ORA
ORE INTERE	613	18:00 - 19:00
QUARTI D'ORA(-15)	689	07:15 - 08:15
MEZZ'ORE	689	07:30 - 08:30
QUARTI D'ORA(-45)	655	07:45 - 08:45
MAX	689	07:30 - 08:30

	TOTALE	ORA
	567	07:00 - 08:00
	687	07:15 - 08:15
	725	07:30 - 08:30
	647	07:45 - 08:45
	725	07:30 - 08:30

	TOTALE	ORA
	591	17:00 - 18:00
	663	07:15 - 08:15
	678	07:30 - 08:30
	633	07:45 - 08:45
	678	07:30 - 08:30

ANALISI DELLE MANOVRE - Tangenziale via della Bressana - intervallo orario 07:30 - ore 08:30

INTERVALLO ORARIO	1-7							
	1-4s		1-1c		1-2d		TOTALE	
	auto	mezzi pesanti	auto	mezzi pesanti	auto	mezzi pesanti	auto	mezzi pesanti
07:30 - 07:45			3		7		10	0
07:45 - 08:00	3		19		13		35	0
08:00 - 08:15	1		14		9		24	0
08:15 - 08:30	3		8		6		17	0
07:30 - 08:30	7	0	44	0	35	0	86	0

INTERVALLO ORARIO	1-5							
	1-4d		1-3c		1-2s		TOTALE	
	auto	mezzi pesanti	auto	mezzi pesanti	auto	mezzi pesanti	auto	mezzi pesanti
07:30 - 07:45	4		9				13	0
07:45 - 08:00	7		14		1		22	0
08:00 - 08:15	3		3				6	0
08:15 - 08:30	3		1				4	0
07:30 - 08:30	17	0	27	0	1	0	45	0

INTERVALLO ORARIO	1-8							
	1-2c		1-3d		1-1s		TOTALE	
	auto	mezzi pesanti	auto	mezzi pesanti	auto	mezzi pesanti	auto	mezzi pesanti
07:30 - 07:45	70	4	16				86	4
07:45 - 08:00	78	5	16		1		95	5
08:00 - 08:15	43	5	4	1			47	6
08:15 - 08:30	45	2	13	1			58	3
07:30 - 08:30	236	16	49	2	1	0	286	18

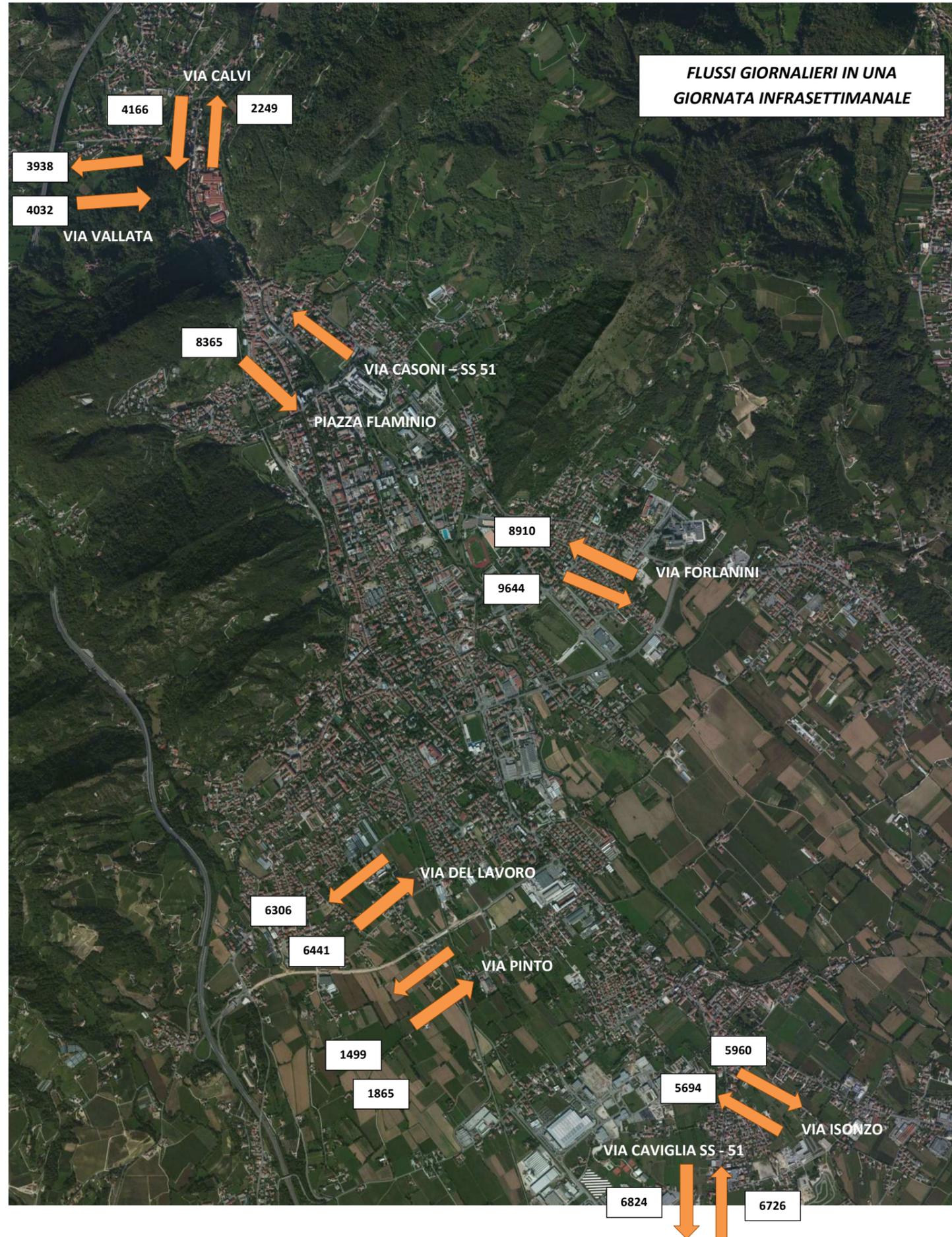
INTERVALLO ORARIO	1-6							
	1-1d		1-4c		1-3s		TOTALE	
	auto	mezzi pesanti	auto	mezzi pesanti	auto	mezzi pesanti	auto	mezzi pesanti
07:30 - 07:45	2		36	2			38	2
07:45 - 08:00	13	5	72	5	3		88	10
08:00 - 08:15	13		52	7			65	7
08:15 - 08:30	3		56	3			59	3
07:30 - 08:30	31	5	216	17	3	0	250	22

INTERVALLO ORARIO	TOTALI							
	1-1		1-2		1-3		1-4	
	auto	mezzi pesanti	auto	mezzi pesanti	auto	mezzi pesanti	auto	mezzi pesanti
07:30 - 07:45	5	0	77	4	25	0	40	2
07:45 - 08:00	33	5	92	5	33	0	82	5
08:00 - 08:15	27	0	52	5	7	1	56	7
08:15 - 08:30	11	0	51	2	14	1	62	3
07:30 - 08:30	76	5	272	16	79	2	240	17



Indagini di traffico e ricostruzione della matrice O/D della rete urbana di Vittorio Veneto

ALLEGATO B – Analisi dei dati di traffico forniti dal Comune

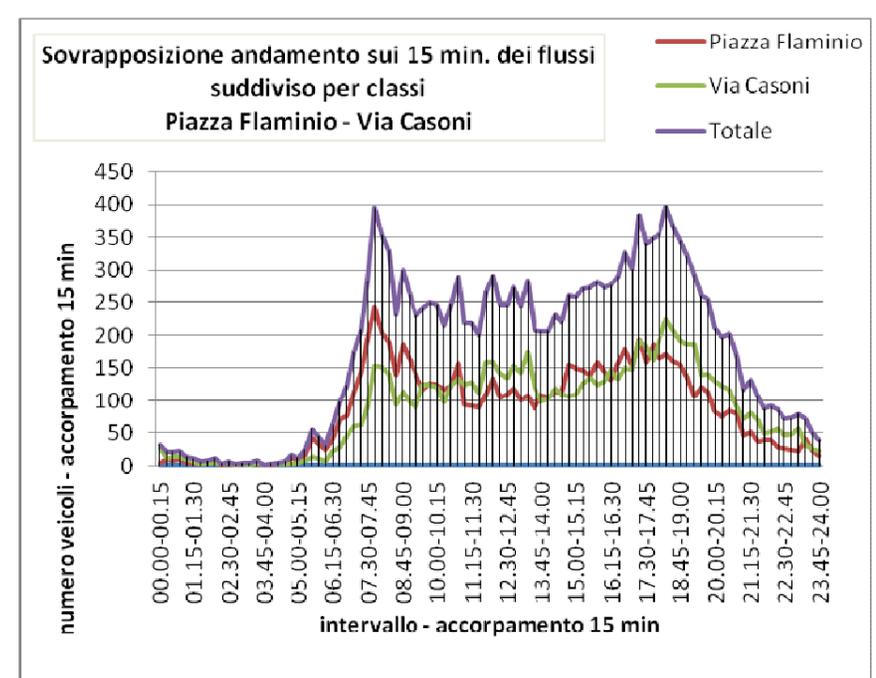
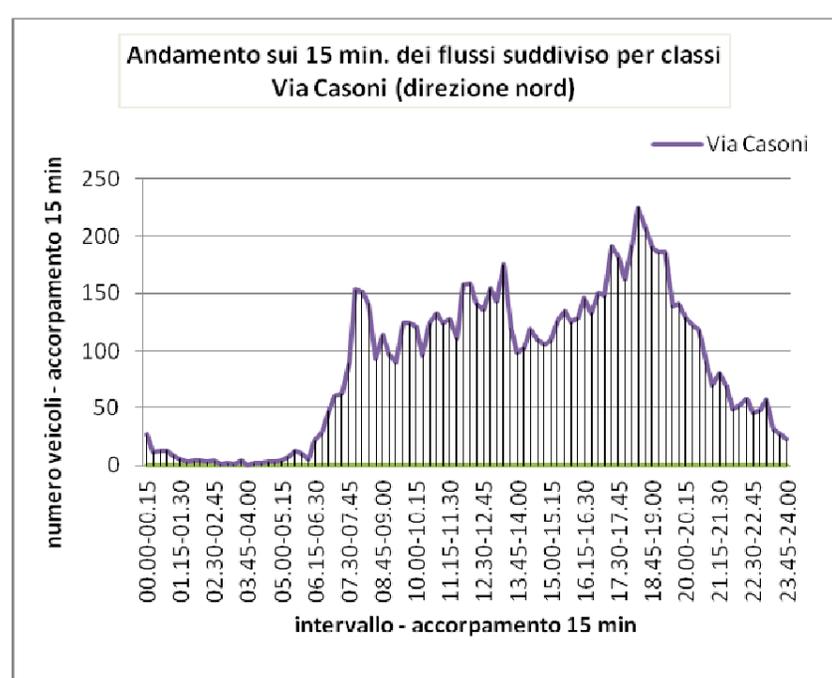
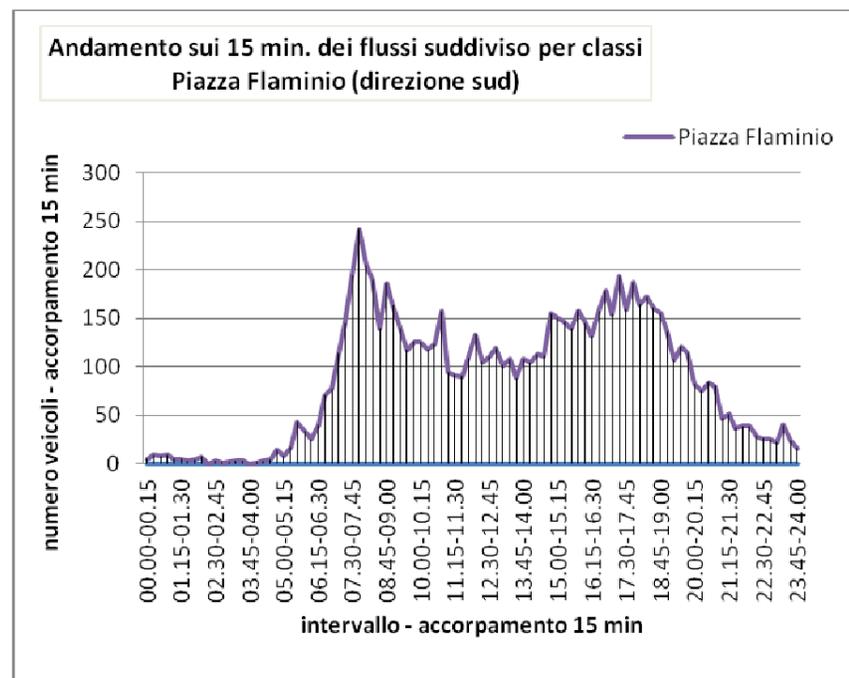


ANALISI DEI FLUSSI GIORNALIERI IN UN GIORNO INFRASETTIMANALE (dati forniti dall'amministrazione del Comune di Vittorio Veneto rilevati nel 2012)

INTERVALLO 00:00 – 24:00	Via Calvi (dati rilevati fra 1 e 15 agosto)			Via della Vallata (dati rilevati fra 1 e 15 agosto)			Serravalle (dati rilevati fra 20 e 27 marzo)			Via Forlanini (dati rilevati fra 1 e 15 agosto)			Via Caviglia (dati rilevati fra 1 e 15 agosto)			Del lavoro (dati rilevati fra 1 e 15 agosto)			Via Isonzo (dati rilevati fra 1 e 15 agosto)			Via Pinto (dati rilevati fra 1 e 15 agosto)		
	verso Serravalle	verso Fadalto	TOTALE	da Revine	verso Revine	TOTALE	Piazza Flaminio	Via Casoni	TOTALE	verso Cappella Maggiore	da Cappella Maggiore	TOTALE	da Conegliano	verso Conegliano	TOTALE	verso Rizzera	verso Cimitero	TOTALE	da San Martino	da San Giacom o	TOTALE	da Autostrada	verso Autostrada	TOTAL E
00.00-01.00	48	34	82	66	58	124	31	65	96	27	16	43	20	14	34	30	40	70	38	43	81	8	15	23
01.00-02.00	27	22	49	48	18	66	17	22	39	11	8	19	7	6	13	11	10	21	25	7	32	4	6	10
02.00-03.00	19	10	29	18	18	36	11	13	24	9	7	16	6	8	14	5	11	16	13	9	22	2	3	5
03.00-04.00	6	9	15	15	19	34	7	8	15	9	1	10	8	17	25	7	10	17	13	8	21	3	4	7
04.00-05.00	4	2	6	11	10	21	22	10	32	72	20	92	26	134	160	9	9	18	13	7	20	4	4	8
05.00-06.00	13	14	27	19	19	38	102	36	138	177	120	297	82	164	246	27	42	69	31	26	57	10	5	15
06.00-07.00	18	21	39	22	37	59	212	103	315	838	391	1229	333	525	858	90	79	169	90	109	199	34	31	65
07.00-08.00	51	49	100	64	66	130	695	367	1062	968	546	1514	432	577	1009	337	357	694	365	332	697	75	81	156
08.00-09.00	109	85	194	117	113	230	718	499	1217	653	538	1191	452	416	868	464	456	920	534	462	996	101	110	211
09.00-10.00	151	122	273	227	230	457	546	436	982	536	547	1083	383	414	797	377	368	745	373	359	732	78	123	201
10.00-11.00	224	162	386	260	215	475	523	475	998	476	590	1066	399	403	742	359	400	759	342	368	710	98	135	233
11.00-12.00	279	168	447	282	217	499	384	521	905	538	648	1186	473	424	897	341	392	733	312	342	654	102	131	233
12.00-13.00	247	110	357	287	168	455	467	590	1057	521	562	1083	376	445	821	323	427	750	345	392	737	98	116	214
13.00-14.00	145	88	233	177	145	322	405	538	943	587	469	1083	416	451	867	449	478	927	279	366	645	64	77	141
14.00-15.00	227	180	407	266	253	519	438	438	876	624	481	1105	420	388	808	454	316	770	325	348	673	80	97	177
15.00-16.00	314	229	543	345	346	691	593	495	1088	608	599	1207	486	420	906	471	370	841	403	367	770	100	111	211
16.00-17.00	450	189	639	369	337	706	611	558	1169	580	680	1260	551	447	998	423	463	886	356	404	760	102	123	225
17.00-18.00	545	188	733	387	474	861	693	685	1378	925	851	1776	549	491	1040	505	498	1003	433	514	947	117	149	266
18.00-19.00	521	143	664	339	454	793	651	816	1467	589	771	1360	516	394	910	530	468	998	492	484	976	147	159	306
19.00-20.00	330	168	498	238	324	562	478	652	1130	407	467	874	358	301	659	477	406	883	410	418	828	115	154	269
20.00-21.00	184	100	284	176	142	318	321	460	781	202	222	424	179	143	322	292	309	601	226	289	515	70	106	176
21.00-22.00	120	82	202	116	130	246	174	271	445	138	161	299	153	107	260	200	175	375	131	118	249	41	51	92
22.00-23.00	93	50	143	110	82	192	118	204	322	95	165	260	67	88	155	156	101	257	88	100	188	27	43	70
23.00-24.00	41	24	65	73	63	136	102	138	240	54	50	104	34	47	81	104	121	225	57	88	145	19	31	50
TOTALE	4166	2249		4032	3938		8365	8400		9644	8910		6726	6824		6441	6306		5694	5960		1499	1865	



FLUSSI GIORNALIERI NELLA SEZIONE DI SERRAVALLE IN UN GIORNO INFRASETTIMANALE



ANALISI DEI FLUSSI GIORNALIERI NELLA SEZIONE DI SERRAVALLE (Piazza Flaminio – Via Casoni) IN UN GIORNO INFRASETTIMANALE (dati forniti dall'amministrazione del Comune di Vittorio Veneto rilevati fra il 20 e 27 marzo 2012)

INTERVALLO 00:00 – 06:00	Piazza Flaminio (direzione sud) 20 marzo 2012	Via Casoni (direzione nord) 27marzo 2012	TOTALE	INTERVALLO 06:00 – 12:00	Piazza Flaminio (direzione sud) 20 marzo 2012	Via Casoni (direzione nord) 27marzo 2012	TOTALE	INTERVALLO 12:00 – 18:00	Piazza Flaminio (direzione sud) 20 marzo 2012	Via Casoni (direzione nord) 27marzo 2012	TOTALE	INTERVALLO 18:00 – 24:00	Piazza Flaminio (direzione sud) 20 marzo 2012	Via Casoni (direzione nord) 27marzo 2012	TOTALE
00.00-00.15	5	27	32	06.00-06.15	25	6	31	12.00-12.15	133	159	292	18.00-18.15	164	192	356
00.15-00.30	9	12	21	06.15-06.30	40	22	62	12.15-12.30	105	141	246	18.15-18.30	172	225	397
00.30-00.45	8	13	21	06.30-06.45	70	28	98	12.30-12.45	110	136	246	18.30-18.45	160	208	368
00.45-01.00	9	13	22	06.45-07.00	77	47	124	12.45-13.00	119	154	273	18.45-19.00	155	191	346
01.00-01.15	5	9	14	07.00-07.15	114	61	175	13.00-13.15	101	143	244	19.00-19.15	136	186	322
01.15-01.30	5	6	11	07.15-07.30	145	63	208	13.15-13.30	108	176	284	19.15-19.30	107	186	293
01.30-01.45	3	3	6	07.30-07.45	194	90	284	13.30-13.45	88	120	208	19.30-19.45	121	139	260
01.45-02.00	4	4	8	07.45-08.00	242	153	395	13.45-14.00	108	99	207	19.45-20.00	114	141	255
02.00-02.15	7	5	12	08.00-08.15	204	151	355	14.00-14.15	104	103	207	20.00-20.15	82	129	211
02.15-02.30	0	3	3	08.15-08.30	189	141	330	14.15-14.30	113	119	232	20.15-20.30	75	122	197
02.30-02.45	3	4	7	08.30-08.45	139	93	232	14.30-14.45	111	110	221	20.30-20.45	84	118	202
02.45-03.00	1	1	2	08.45-09.00	186	114	300	14.45-15.00	155	106	261	20.45-21.00	80	91	171
03.00-03.15	2	2	4	09.00-09.15	163	98	261	15.00-15.15	150	109	259	21.00-21.15	47	71	118
03.15-03.30	3	1	4	09.15-09.30	140	90	230	15.15-15.30	146	126	272	21.15-21.30	51	81	132
03.30-03.45	3	5	8	09.30-09.45	117	124	241	15.30-15.45	139	135	274	21.30-21.45	37	70	107
03.45-04.00	0	0	0	09.45-10.00	126	124	250	15.45-16.00	158	125	283	21.45-22.00	39	49	88
04.00-04.15	1	2	3	10.00-10.15	125	121	246	16.00-16.15	145	129	274	22.00-22.15	39	52	91
04.15-04.30	3	2	5	10.15-10.30	118	97	215	16.15-16.30	131	146	277	22.15-22.30	28	58	86
04.30-04.45	4	3	7	10.30-10.45	123	124	247	16.30-16.45	157	133	290	22.30-22.45	26	46	72
04.45-05.00	14	3	17	10.45-11.00	157	133	290	16.45-17.00	178	150	328	22.45-23.00	25	48	73
05.00-05.15	8	4	12	11.00-11.15	94	124	218	17.00-17.15	154	148	302	23.00-23.15	22	57	79
05.15-05.30	17	8	25	11.15-11.30	91	128	219	17.15-17.30	193	192	385	23.15-23.30	40	31	71
05.30-05.45	43	13	56	11.30-11.45	90	111	201	17.30-17.45	159	182	341	23.30-23.45	24	27	51
05.45-06.00	34	11	45	11.45-12.00	109	158	267	17.45-18.00	187	163	350	23.45-24.00	16	23	39

INTERVALLO 00:00 – 24:00	Serravalle	
	Piazza Flaminio (direzione sud)	Via Casoni (direzione nord)
00:00 - 24:00	8365	8400
07:45 - 8:15	446	304
QUARTO D'ORA DI PICCO 07:45 – 08:00	242	153

Indagini di traffico e ricostruzione della matrice O/D della rete urbana di Vittorio Veneto

ALLEGATO C – Analisi dei dati forniti dalla Società Autostrade per l'Italia

Autostrada A27 - Movimenti di Stazione

Stazione 525 - V.VENETO SUD
Livello di sintesi giornaliera
Periodo da 1 Ottobre 2014 a 31 Ottobre 2014
Società 6 - ASPI S.P.A.
Rete RETE 1
Autostrada 27 - VENEZIA - BELLUNO



MESE DI OTTOBRE	ENTRATE						USCITE					
	Classe A	Classe B	Classe 3	Classe 4	Classe 5	Totale	Classe A	Classe B	Classe 3	Classe 4	Classe 5	Totale
01 ottobre 2014 - ME	2 544	373	49	11	98	3 075	2 538	361	49	16	116	3 080
02 ottobre 2014 - GI	2 677	349	55	16	107	3 204	2 693	366	56	23	116	3 254
03 ottobre 2014 - VE	2 740	386	67	16	105	3 314	2 699	389	76	14	131	3 309
04 ottobre 2014 - SA	2 470	154	14	5	13	2 656	2 563	160	21	2	15	2 761
05 ottobre 2014 - DO	3 066	105	9	5	1	3 186	3 154	110	7	2	1	3 274
06 ottobre 2014 - LU	2 465	353	56	8	87	2 969	2 526	374	54	16	83	3 053
07 ottobre 2014 - MA	2 653	336	63	15	84	3 151	2 632	367	61	15	106	3 181
08 ottobre 2014 - ME	2 598	362	41	23	80	3 104	2 726	348	51	20	96	3 241
09 ottobre 2014 - GI	2 728	358	52	27	88	3 253	2 744	399	61	24	110	3 338
10 ottobre 2014 - VE	2 760	385	46	23	86	3 300	2 799	413	53	24	100	3 389
11 ottobre 2014 - SA	2 257	152	12	2	13	2 436	2 232	169	8	5	11	2 425
12 ottobre 2014 - DO	2 787	123	14	4	1	2 929	2 983	108	10	2	0	3 103
13 ottobre 2014 - LU	2 437	351	52	15	70	2 925	2 379	350	48	16	92	2 885
14 ottobre 2014 - MA	2 635	353	50	7	76	3 121	2 605	380	62	10	106	3 163
15 ottobre 2014 - ME	2 669	376	61	20	78	3 204	2 690	377	55	21	94	3 237
16 ottobre 2014 - GI	2 748	339	43	10	94	3 234	2 693	376	47	15	117	3 248
17 ottobre 2014 - VE	2 759	407	43	15	90	3 314	2 857	444	50	18	117	3 486
18 ottobre 2014 - SA	2 462	165	15	2	15	2 659	2 457	179	22	4	16	2 678
19 ottobre 2014 - DO	3 384	117	11	2	1	3 515	3 603	99	7	3	1	3 713
20 ottobre 2014 - LU	2 424	348	42	17	95	2 926	2 463	395	43	19	126	3 046
21 ottobre 2014 - MA	2 531	366	41	24	91	3 053	2 551	382	39	16	102	3 090
22 ottobre 2014 - ME	2 638	379	42	17	101	3 177	2 643	410	52	15	120	3 240
23 ottobre 2014 - GI	2 682	403	54	19	87	3 245	2 670	415	45	18	108	3 256
24 ottobre 2014 - VE	2 835	432	48	12	72	3 399	2 908	429	52	19	90	3 498
25 ottobre 2014 - SA	2 401	149	17	3	11	2 581	2 487	164	21	6	12	2 690
26 ottobre 2014 - DO	2 860	97	8	5	1	2 971	2 890	95	3	2	1	2 991
27 ottobre 2014 - LU	2 494	345	42	9	83	2 973	2 494	372	55	23	95	3 039
28 ottobre 2014 - MA	2 586	330	47	12	91	3 066	2 592	381	44	17	120	3 154
29 ottobre 2014 - ME	2 688	412	47	14	89	3 250	2 736	403	53	25	97	3 314
30 ottobre 2014 - GI	2 770	369	50	16	101	3 306	2 870	419	63	13	115	3 485
31 ottobre 2014 - VE	3 043	413	42	14	99	3 611	2 947	423	60	16	107	3 553
Totale	82 791	9 587	1 233	388	2 108	96 107	83 824	10 057	1 333	439	2 521	98 174

Autostrada A27 - Movimenti di Stazione

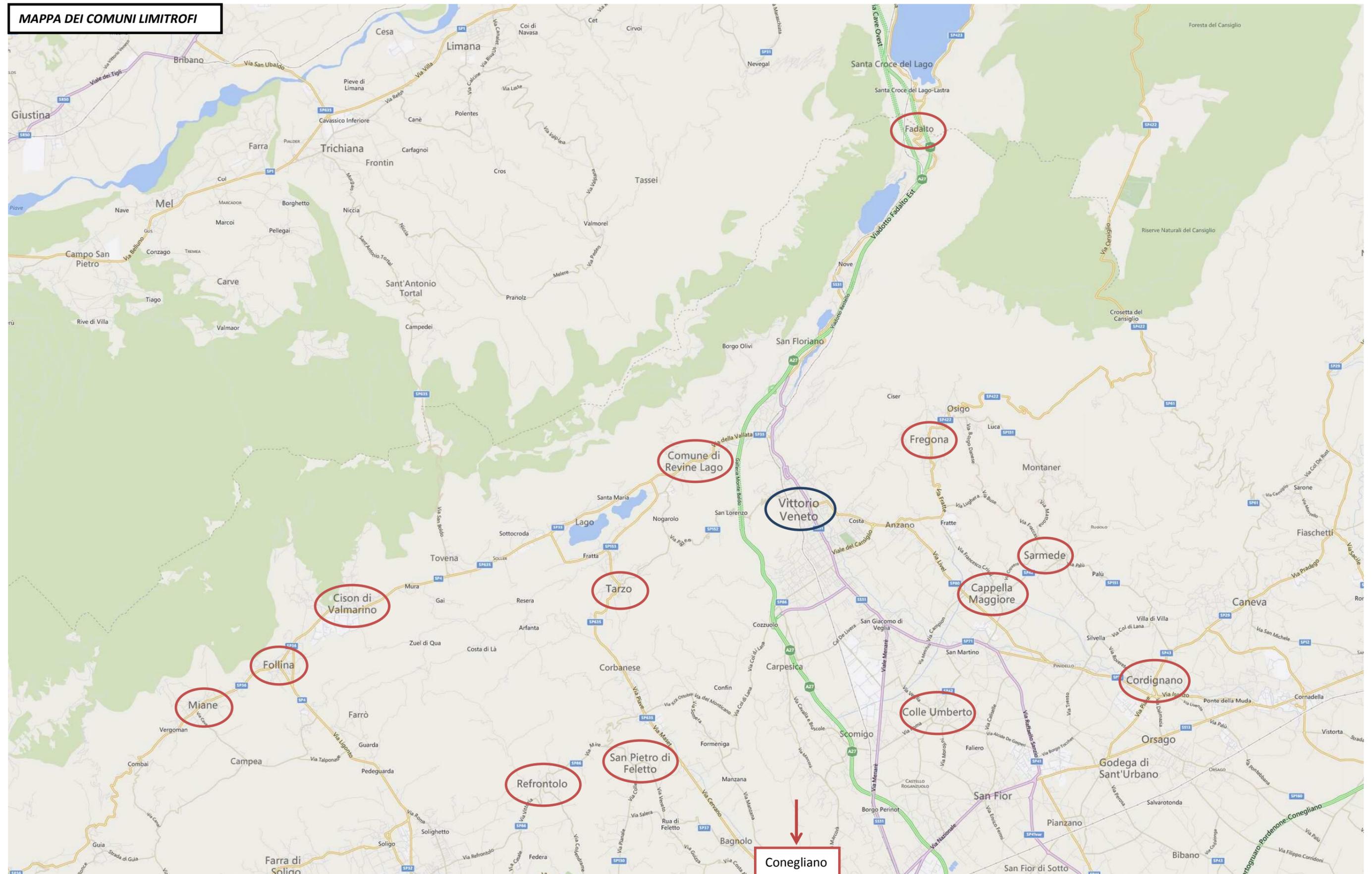
Stazione 526 - V.VENETO NORD
Livello di sintesi giornaliera
Periodo da 1 Ottobre 2014 a 31 Ottobre 2014
Società 6 - ASPI S.P.A.
Rete RETE 1
Autostrada 27 - VENEZIA - BELLUNO



MESE DI OTTOBRE	ENTRATE						USCITE					
	Classe A	Classe B	Classe 3	Classe 4	Classe 5	Totale	Classe A	Classe B	Classe 3	Classe 4	Classe 5	Totale
01 ottobre 2014 - ME	720	124	12	7	35	898	726	123	14	3	35	901
02 ottobre 2014 - GI	800	161	16	4	27	1 008	822	143	20	6	29	1 020
03 ottobre 2014 - VE	864	157	27	7	29	1 084	923	161	30	6	35	1 155
04 ottobre 2014 - SA	935	54	8	2	0	999	950	75	8	2	3	1 038
05 ottobre 2014 - DO	1 324	49	7	2	0	1 382	1 177	48	6	3	0	1 234
06 ottobre 2014 - LU	840	130	10	5	29	1 014	737	115	6	3	34	895
07 ottobre 2014 - MA	769	142	16	7	27	961	756	136	14	3	32	941
08 ottobre 2014 - ME	798	134	16	8	23	979	807	147	15	2	29	1 000
09 ottobre 2014 - GI	867	128	13	7	28	1 043	861	129	24	2	28	1 044
10 ottobre 2014 - VE	935	135	14	16	34	1 134	925	135	16	9	35	1 120
11 ottobre 2014 - SA	982	59	5	2	1	1 049	964	68	4	1	3	1 040
12 ottobre 2014 - DO	1 274	55	0	2	0	1 331	1 188	55	2	4	1	1 250
13 ottobre 2014 - LU	762	128	11	8	30	939	737	129	26	5	34	931
14 ottobre 2014 - MA	793	128	21	3	28	973	786	124	17	1	38	966
15 ottobre 2014 - ME	788	125	23	1	23	960	794	125	25	2	25	971
16 ottobre 2014 - GI	801	151	20	5	28	1 005	768	138	24	1	26	957
17 ottobre 2014 - VE	859	158	16	5	22	1 060	897	143	18	4	37	1 099
18 ottobre 2014 - SA	1 006	84	9	4	7	1 110	955	77	6	3	5	1 046
19 ottobre 2014 - DO	1 376	37	6	1	0	1 420	1 316	44	6	2	0	1 368
20 ottobre 2014 - LU	792	137	14	8	25	976	721	114	12	6	36	889
21 ottobre 2014 - MA	784	134	12	4	34	968	748	122	10	9	41	930
22 ottobre 2014 - ME	818	129	12	6	35	1 000	839	118	17	6	39	1 019
23 ottobre 2014 - GI	843	152	15	4	36	1 050	836	139	18	2	33	1 028
24 ottobre 2014 - VE	912	145	17	8	28	1 110	937	147	19	5	38	1 146
25 ottobre 2014 - SA	981	61	13	1	6	1 062	948	66	10	1	10	1 035
26 ottobre 2014 - DO	1 416	53	2	1	0	1 472	1 333	45	3	1	0	1 382
27 ottobre 2014 - LU	863	153	20	12	23	1 071	789	130	19	1	33	972
28 ottobre 2014 - MA	797	141	15	9	32	994	795	129	16	1	36	977
29 ottobre 2014 - ME	833	136	12	8	31	1 020	790	144	12	1	40	987
30 ottobre 2014 - GI	848	142	15	9	22	1 036	851	144	25	7	28	1 055
31 ottobre 2014 - VE	962	142	16	8	33	1 161	1 014	146	20	5	38	1 223
Totale	28 342	3 664	413	174	676	33 269	27 690	3 559	462	107	801	32 619

Indagini di traffico e ricostruzione della matrice O/D
della rete urbana di Vittorio Veneto

ALLEGATO D – Inquadramento area di analisi

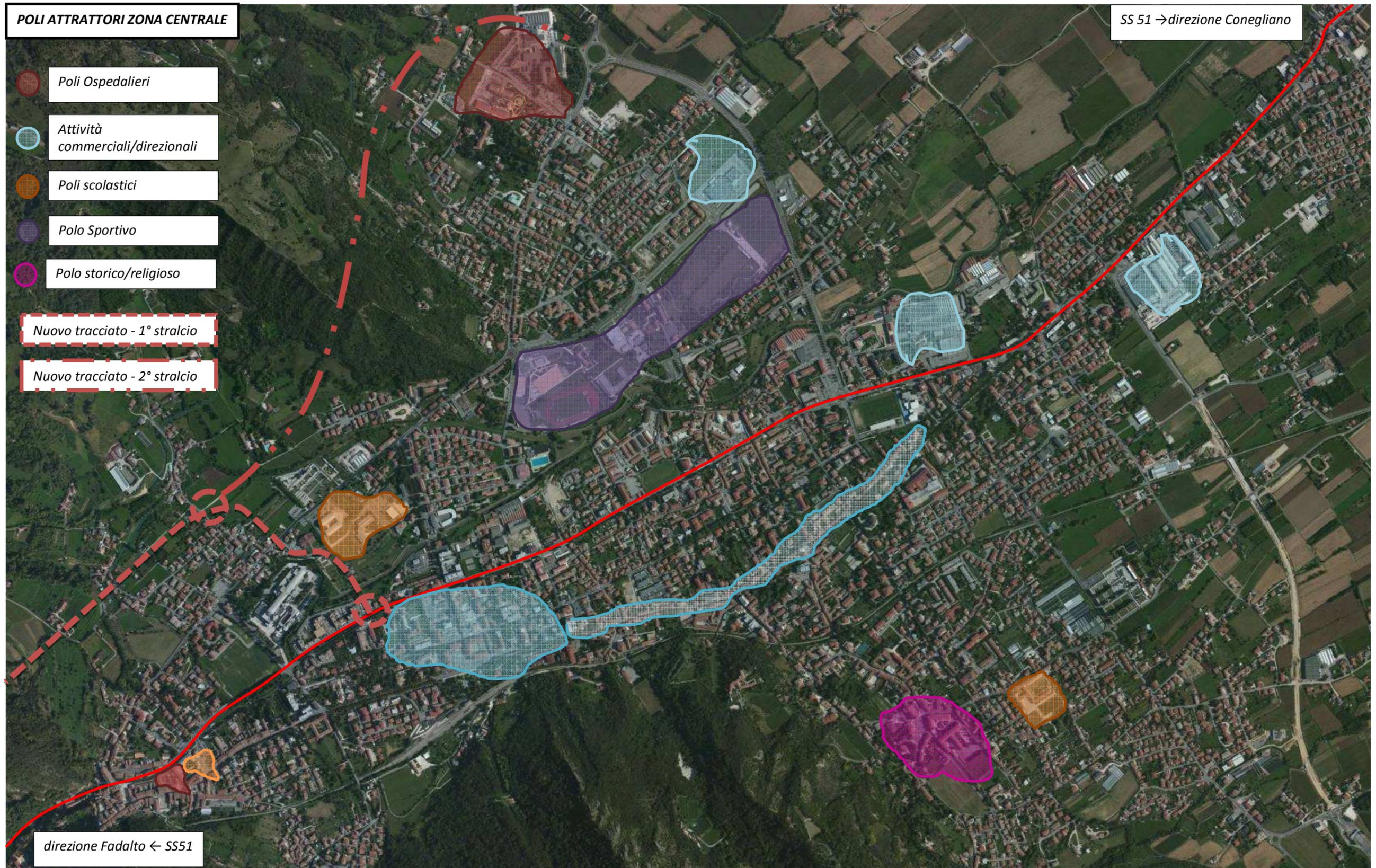


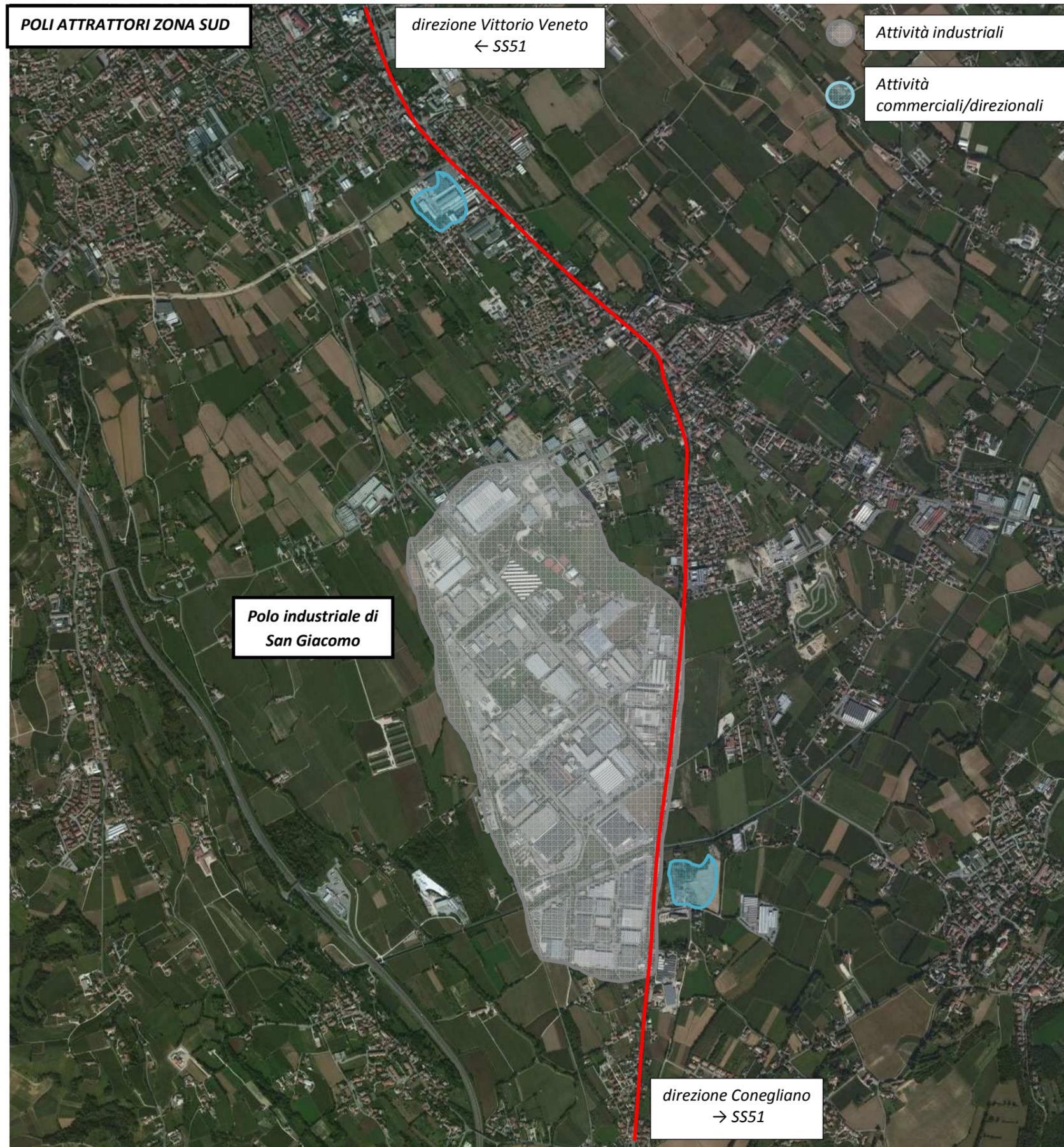


ANALISI DEI FLUSSI GIORNALIERI CON STRUMENTI RADAR

INTERVALLO 00:00 – 12:00	Martedì 25/11/2014 Via Cansiglio			Martedì 25/11/2014 Via Carso			INTERVALLO 12:00 – 24:00	Martedì 25/11/2014 Via Cansiglio			Martedì 25/11/2014 Via Carso		
	verso Ospedale	verso Centro	TOTALE	verso Ospedale	verso Fadalto	TOTALE		verso Ospedale	verso Centro	TOTALE	verso Ospedale	verso Fadalto	TOTALE
00.00-00.15	17	12	29	8	2	10	12.00-12.15	140	132	272	53	63	116
00.15-00.30	11	7	18	2	0	2	12.15-12.30	144	107	251	56	64	120
00.30-00.45	8	2	10	1	2	3	12.30-12.45	172	139	311	54	70	124
00.45-01.00	5	5	10	1	1	2	12.45-13.00	152	132	284	56	63	119
01.00-01.15	5	3	8	1	4	5	13.00-13.15	145	148	293	37	137	174
01.15-01.30	2	5	7	1	2	3	13.15-13.30	129	139	268	41	69	110
01.30-01.45	6	0	6	0	5	5	13.30-13.45	105	129	234	37	55	92
01.45-02.00	6	4	10	0	2	2	13.45-14.00	123	112	235	42	49	91
02.00-02.15	1	0	1	0	0	0	14.00-14.15	126	129	255	34	46	80
02.15-02.30	0	2	2	0	0	0	14.15-14.30	146	130	276	47	57	104
02.30-02.45	2	2	4	0	2	2	14.30-14.45	120	129	249	58	59	117
02.45-03.00	4	2	6	2	2	4	14.45-15.00	162	169	331	47	65	112
03.00-03.15	1	1	2	2	0	2	15.00-15.15	128	141	269	54	69	123
03.15-03.30	1	0	1	0	0	0	15.15-15.30	126	143	269	53	69	122
03.30-03.45	1	3	4	1	0	1	15.30-15.45	126	146	272	47	76	123
03.45-04.00	1	4	5	0	0	0	15.45-16.00	166	147	313	47	72	119
04.00-04.15	2	3	5	0	0	0	16.00-16.15	144	164	308	46	77	123
04.15-04.30	1	4	5	0	1	1	16.15-16.30	175	148	323	63	87	150
04.30-04.45	1	9	10	1	0	1	16.30-16.45	174	191	365	58	95	153
04.45-05.00	8	8	16	0	1	1	16.45-17.00	188	171	359	61	102	163
05.00-05.15	5	6	11	2	0	2	17.00-17.15	175	163	338	61	88	149
05.15-05.30	9	11	20	6	5	11	17.15-17.30	210	178	388	64	92	156
05.30-05.45	22	30	52	5	1	6	17.30-17.45	180	195	375	50	78	128
05.45-06.00	16	20	36	4	4	8	17.45-18.00	201	190	391	63	102	165
06.00-06.15	12	21	33	9	10	19	18.00-18.15	193	145	338	57	107	164
06.15-06.30	19	20	39	9	10	19	18.15-18.30	232	159	391	64	105	169
06.30-06.45	47	49	96	19	14	33	18.30-18.45	197	148	345	43	90	133
06.45-07.00	60	67	127	16	20	36	18.45-19.00	174	157	331	45	102	147
07.00-07.15	50	87	137	49	23	72	19.00-19.15	184	135	319	71	75	146
07.15-07.30	86	110	196	69	44	113	19.15-19.30	154	111	265	41	72	113
07.30-07.45	150	149	299	69	82	151	19.30-19.45	110	95	205	35	56	91
07.45-08.00	242	185	427	82	167	249	19.45-20.00	107	106	213	29	57	86
08.00-08.15	169	191	360	72	104	176	20.00-20.15	82	99	181	33	49	82
08.15-08.30	153	180	333	55	58	113	20.15-20.30	71	64	135	26	43	69
08.30-08.45	143	151	294	57	60	117	20.30-20.45	76	61	137	19	29	48
08.45-09.00	138	159	297	56	78	134	20.45-21.00	52	55	107	16	38	54
09.00-09.15	130	137	267	54	58	112	21.00-21.15	50	43	93	18	22	40
09.15-09.30	165	127	292	50	52	102	21.15-21.30	33	34	67	13	15	28
09.30-09.45	123	176	299	46	50	96	21.30-21.45	50	24	74	10	14	24
09.45-10.00	137	143	280	51	49	100	21.45-22.00	44	25	69	6	16	22
10.00-10.15	162	116	278	39	59	98	22.00-22.15	32	32	64	4	14	18
10.15-10.30	138	157	295	31	56	87	22.15-22.30	27	34	61	18	13	31
10.30-10.45	166	139	305	52	39	91	22.30-22.45	25	26	51	18	15	33
10.45-11.00	143	134	277	43	51	94	22.45-23.00	21	24	45	9	10	19
11.00-11.15	140	129	269	53	58	111	23.00-23.15	24	17	41	11	13	24
11.15-11.30	132	151	283	54	59	113	23.15-23.30	26	19	45	14	8	22
11.30-11.45	154	117	271	57	56	113	23.30-23.45	14	16	30	7	6	13
11.45-12.00	147	126	273	57	48	105	23.45-24.00	17	13	30	3	4	7

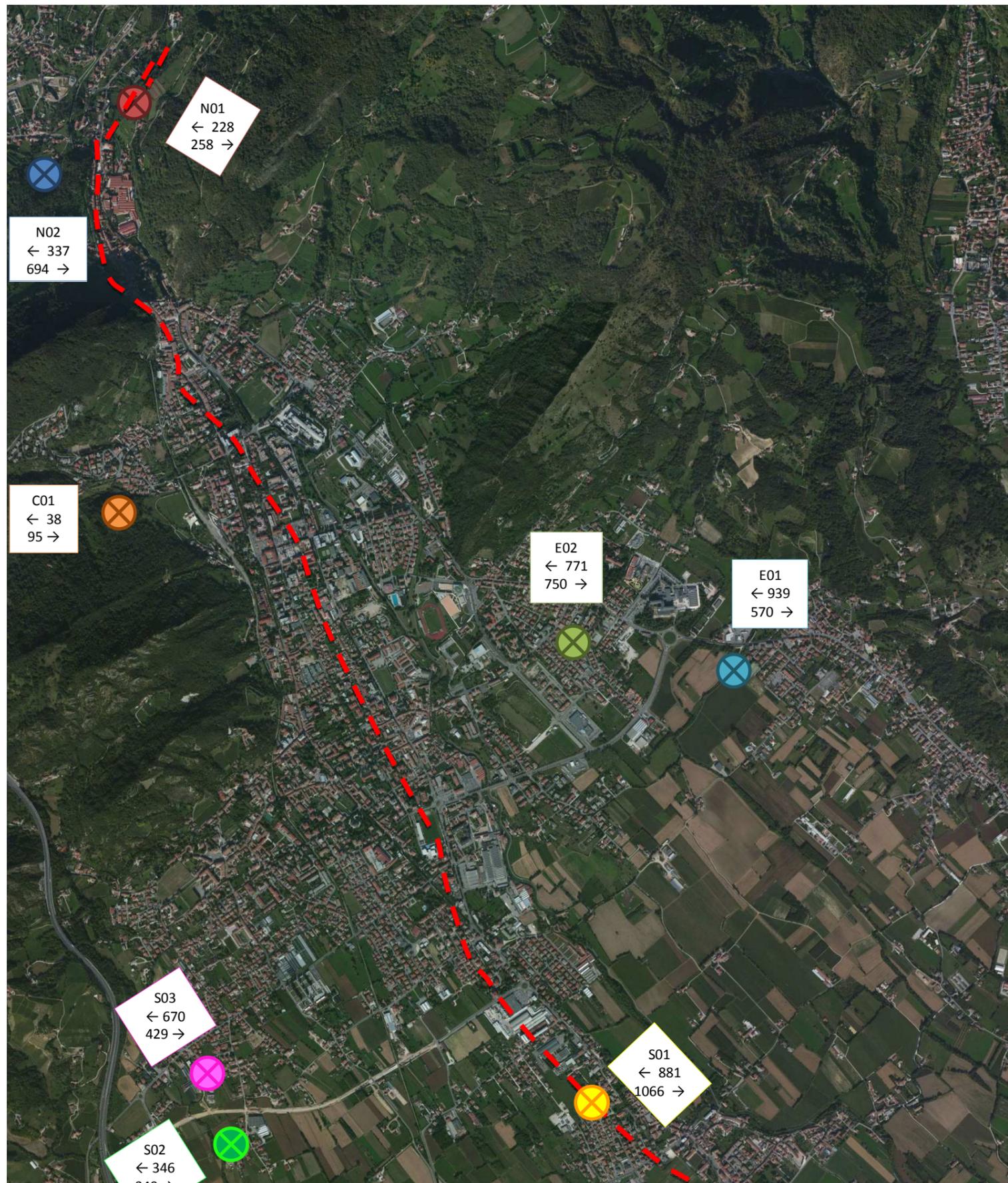
INTERVALLO 00:00 – 24:00	Martedì 25/11/2014					
	Via Cansiglio			Via Carso		
	verso Ospedale	verso Centro	TOTALE	verso Ospedale	verso Fadalto	TOTALE
00:00 - 24:00	8793	8378	17171	3025	4116	7141
07:45 - 8:15	411	376	787	2441	3403	5844
QUARTO D'ORA DI PICCO	242	195	427	82	167	249





Indagini di traffico e ricostruzione della matrice O/D
della rete urbana di Vittorio Veneto

ALLEGATO E – Costruzione matrice O/D



NUMERO DI PASSAGGI NELLE SEZIONI DI RILIEVO NELL'ORA DI PICCO DEL MATTINO

MARTEDI' 25/11/2014				
		SEZIONE	N° VEICOLI 7:15-8:45	N° VEICOLI 7:30-8:30
C01	SP 152 del "San Lorenzo" Via Bortolo Gei	USCITA	41	38
		ENTRATA	111	95
		SOMMA	152	133
E01	SP 422 "dell'Alpago e del Cansiglio" Via Anzano	USCITA	688	570
		ENTRATA	1050	939
		SOMMA	1738	1509
E02	SP 422 dell'"Alpago e del Cansiglio" Via Forlanini	verso SUD	750	
		verso NORD	771	
		SOMMA	1521	
N01	SS 51 "Alemagna" Via della Sega	USCITA	308	258
		ENTRATA	279	228
		SOMMA	587	486
N02	SP 35 "della Vallata" Via Piave	USCITA	419	337
		ENTRATA	832	694
		SOMMA	1251	1031
S01	SS 51 "Alemagna" Via Sant'Antonio da Padova	USCITA	1329	1066
		ENTRATA	1117	881
		SOMMA	2446	1947
S02	Via Ippolito Pinto	USCITA	424	346
		ENTRATA	434	349
		SOMMA	858	695
S03	SS 86 delle "Mire" Via F. Grazioli	USCITA	779	670
		ENTRATA	612	429
		SOMMA	1391	1099

MATRICE ORIGINE/DESTINAZIONE (solo cordonali) – intervallo orario 07:30 – 08:30

NUMERO DI PASSAGGI

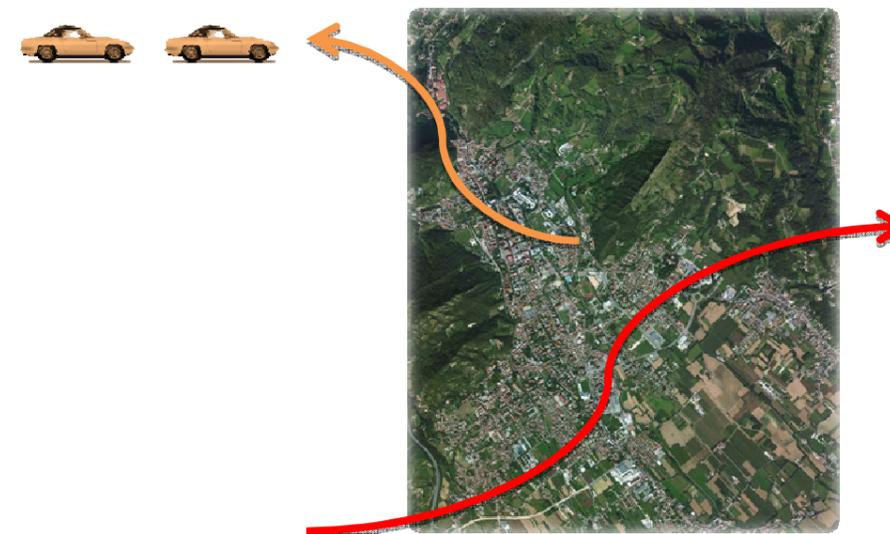
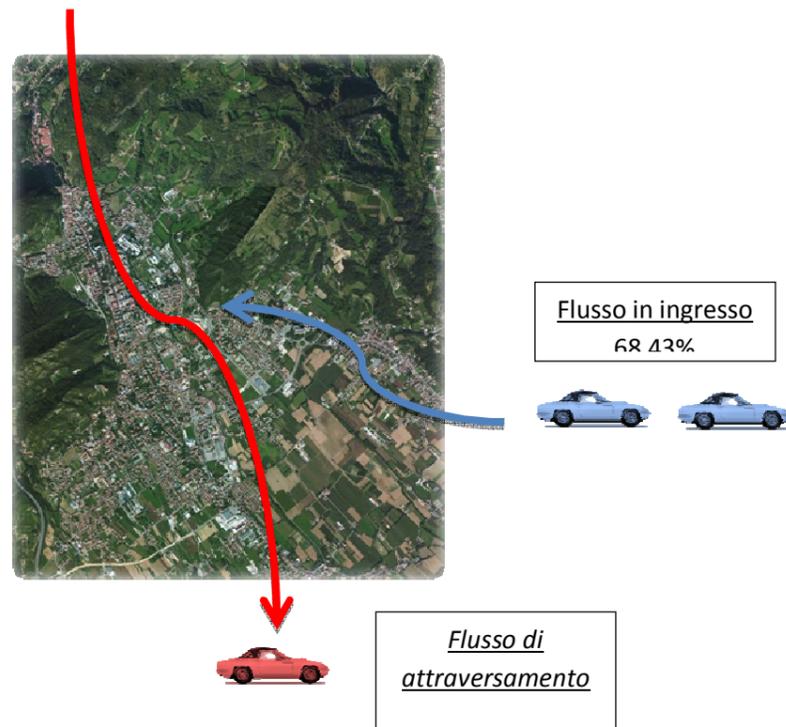
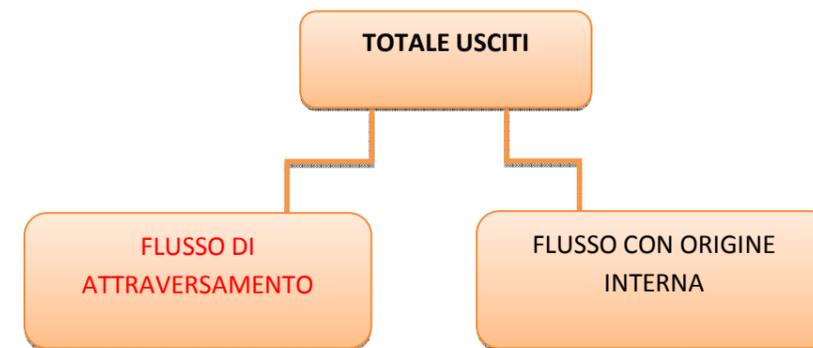
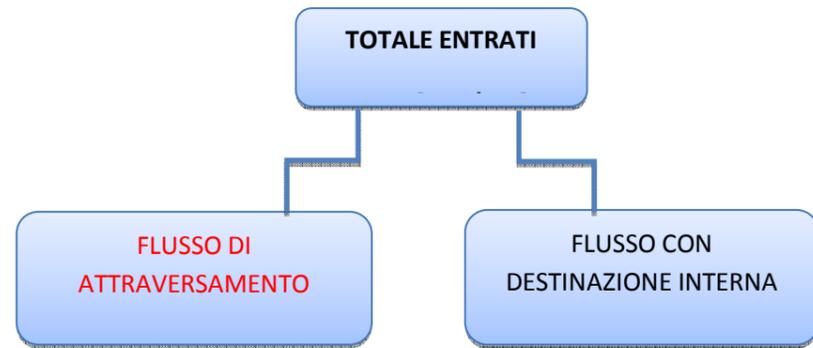
VALORI PERCENTUALI

MATRICE O/D		USCITE							DESTINAZIONE INTERNA	TOTALE ENTRATI	
		SEZIONI CORDONALI									
SEZIONI		CO1	E01	N01	N02	S01	S02	S03			
ENTRATE	CORDONALI	CO1	6	4	1	1	14	1	12	56	95
		E01	4	90	29	56	71	23	37	629	939
		N01	2	6	20	6	18	2	6	169	228
		N02	3	38	53	43	55	3	15	484	694
		S01	3	21	20	30	117	105	16	569	881
		S02	4	10	2	2	62	13	8	248	349
		S03	0	15	2	3	28	2	59	320	429
ORIGINE INTERNA		16	387	131	196	701	197	516		3615	
TOTALE USCITI		38	570	258	337	1066	346	670	3285		

MATRICE O/D		USCITE							DESTINAZIONE INTERNA	TOTALE ENTRATI	
		SEZIONI CORDONALI									
SEZIONI		CO1	E01	N01	N02	S01	S02	S03			
ENTRATE	CORDONALI	CO1	6,38%	4,26%	1,06%	1,06%	14,89%	1,06%	12,77%	58,51%	100%
		E01	0,41%	9,59%	3,11%	5,95%	7,57%	2,43%	3,92%	67,03%	100%
		N01	0,87%	2,61%	8,70%	2,61%	7,83%	0,87%	2,61%	73,91%	100%
		N02	0,44%	5,43%	7,64%	6,17%	7,93%	0,44%	2,20%	69,75%	100%
		S01	0,34%	2,39%	2,27%	3,41%	13,30%	11,93%	1,82%	64,55%	100%
		S02	1,04%	2,77%	0,69%	0,69%	17,65%	3,81%	2,42%	70,93%	100%
		S03	0,00%	3,50%	0,47%	0,70%	6,53%	0,47%	13,75%	74,59%	100%
ORIGINE INTERNA		0,77%	18,03%	6,09%	9,14%	32,71%	9,18%	24,09%		100%	

DISTRIBUZIONE DEI FLUSSI IN INGRESSO ALLA RETE – intervallo orario 07:30 – 08:30

DISTRIBUZIONE DEI FLUSSI IN USCITA DALLA RETE – intervallo orario 07:30 – 08:30



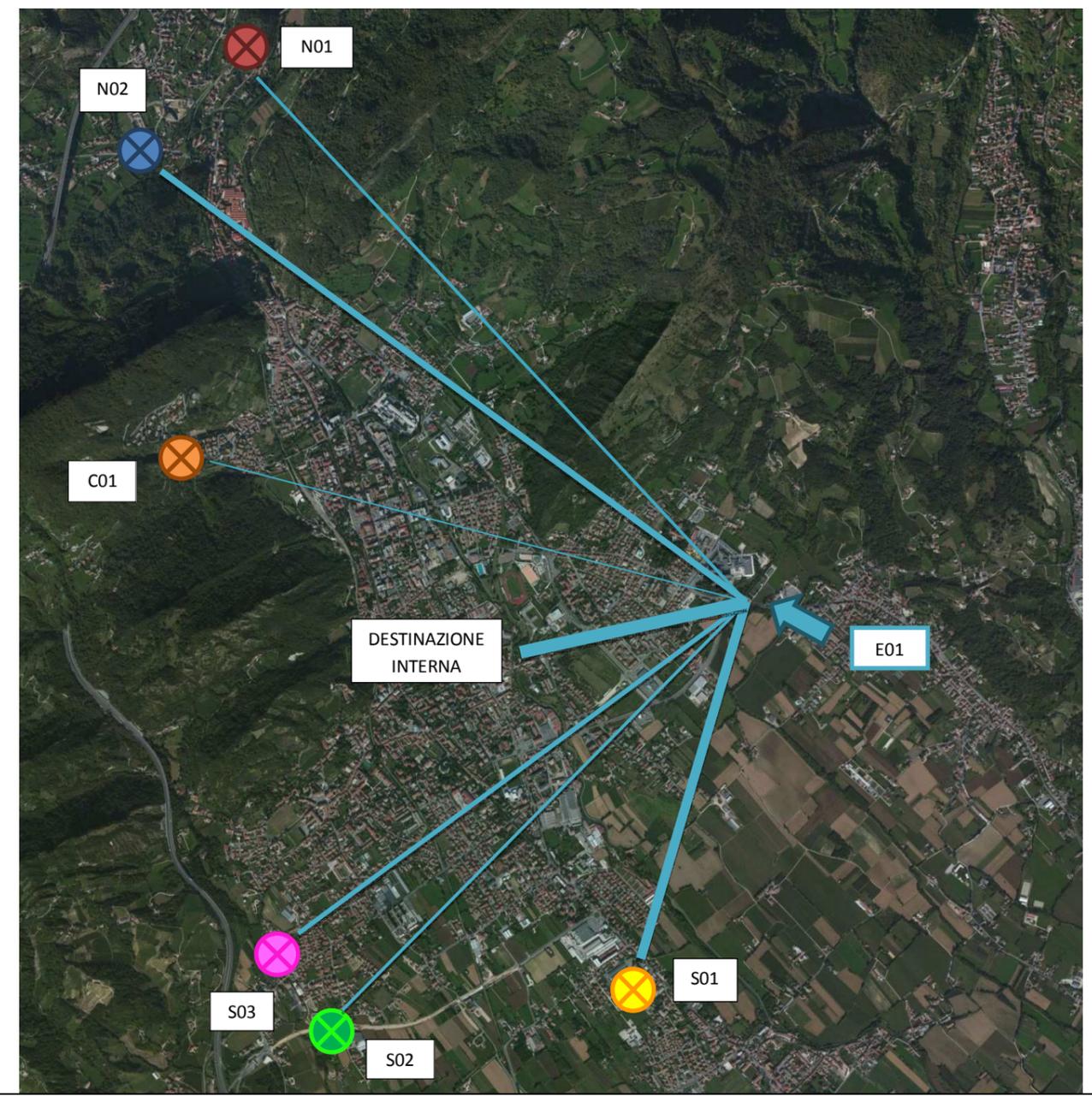
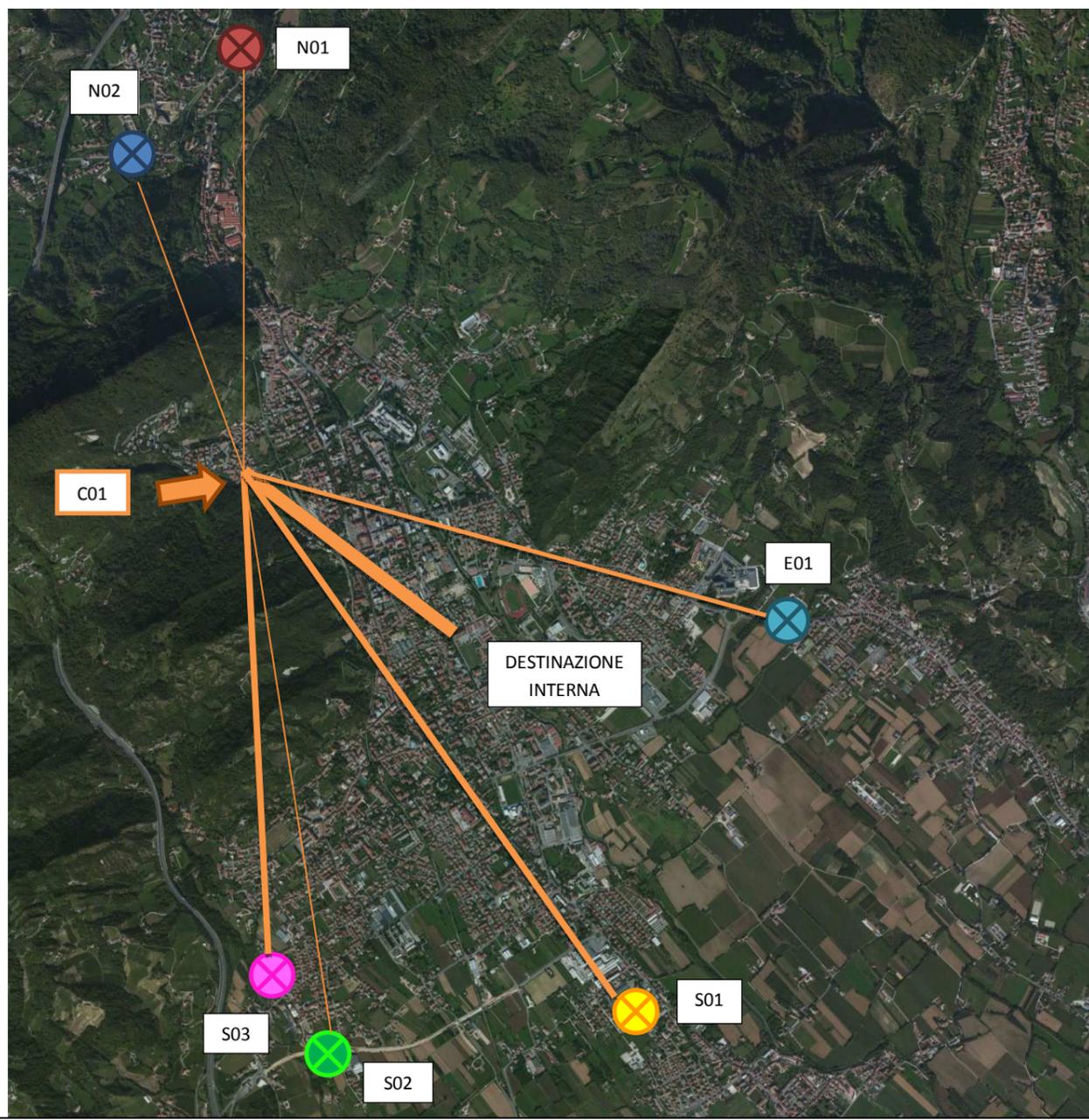


SEZIONE C01 - I	USCITA	FLUSSI	%
	C01-U	6	6,38%
	E01-U	4	4,26%
	N01-U	1	1,06%
	N02-U	1	1,06%
	S01-U	14	14,89%
	S02-U	1	1,06%
	S03-U	12	12,77%
TOTALE	95	100,00%	

SEZIONE E01 - I	USCITA	FLUSSI	%
	C01-U	4	0,41%
	E01-U	90	9,59%
	N01-U	29	3,11%
	N02-U	56	5,95%
	S01-U	71	7,57%
	S02-U	23	2,43%
	S03-U	37	3,92%
TOTALE	939	100,00%	

SEZIONE DI ORIGINE C01 – SP 152 del “San Lorenzo” via Bortolo Gei

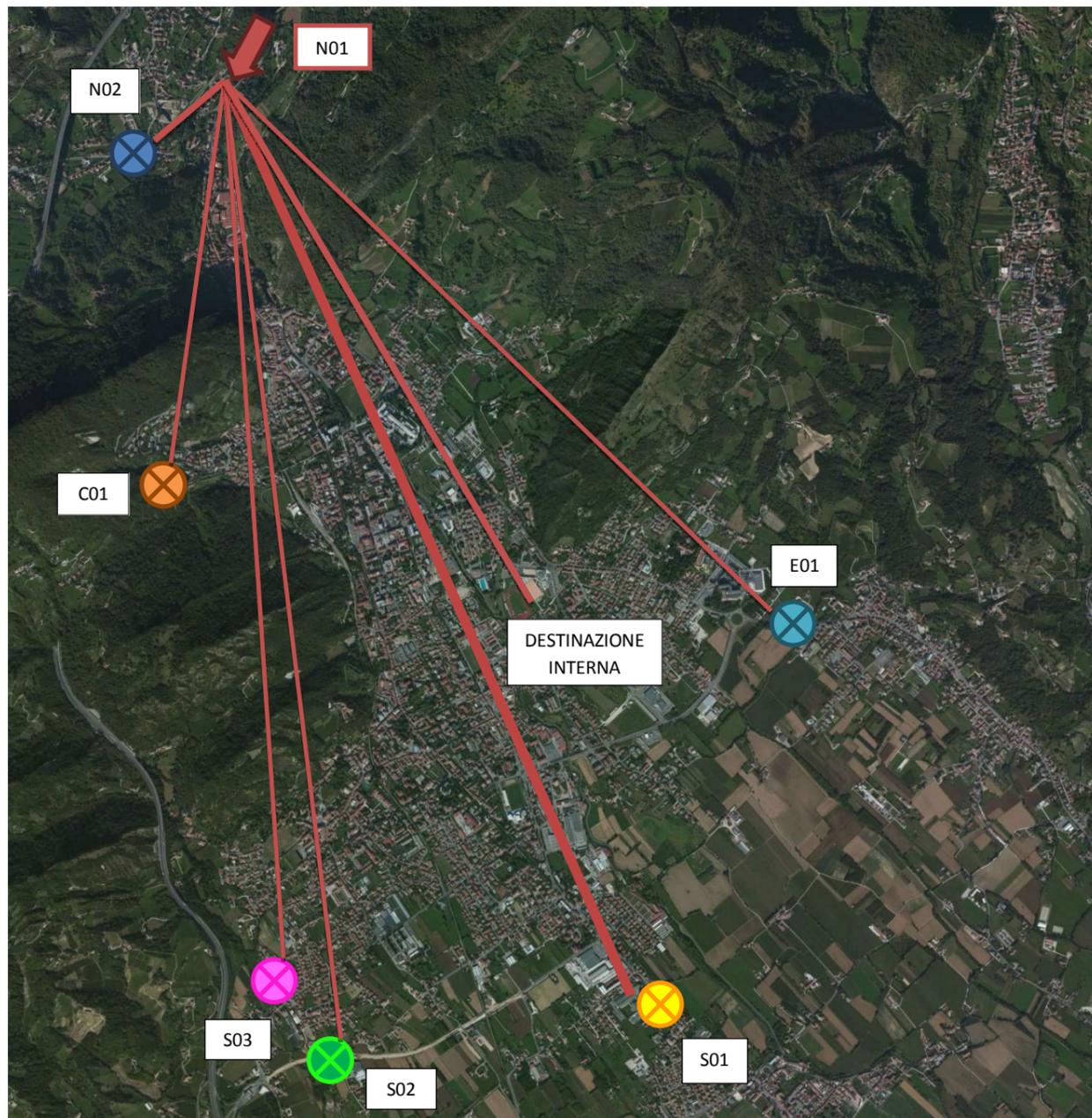
SEZIONE DI ORIGINE E01 – SP 422 “dell’Alpago e del Cansiglio” via Anzano



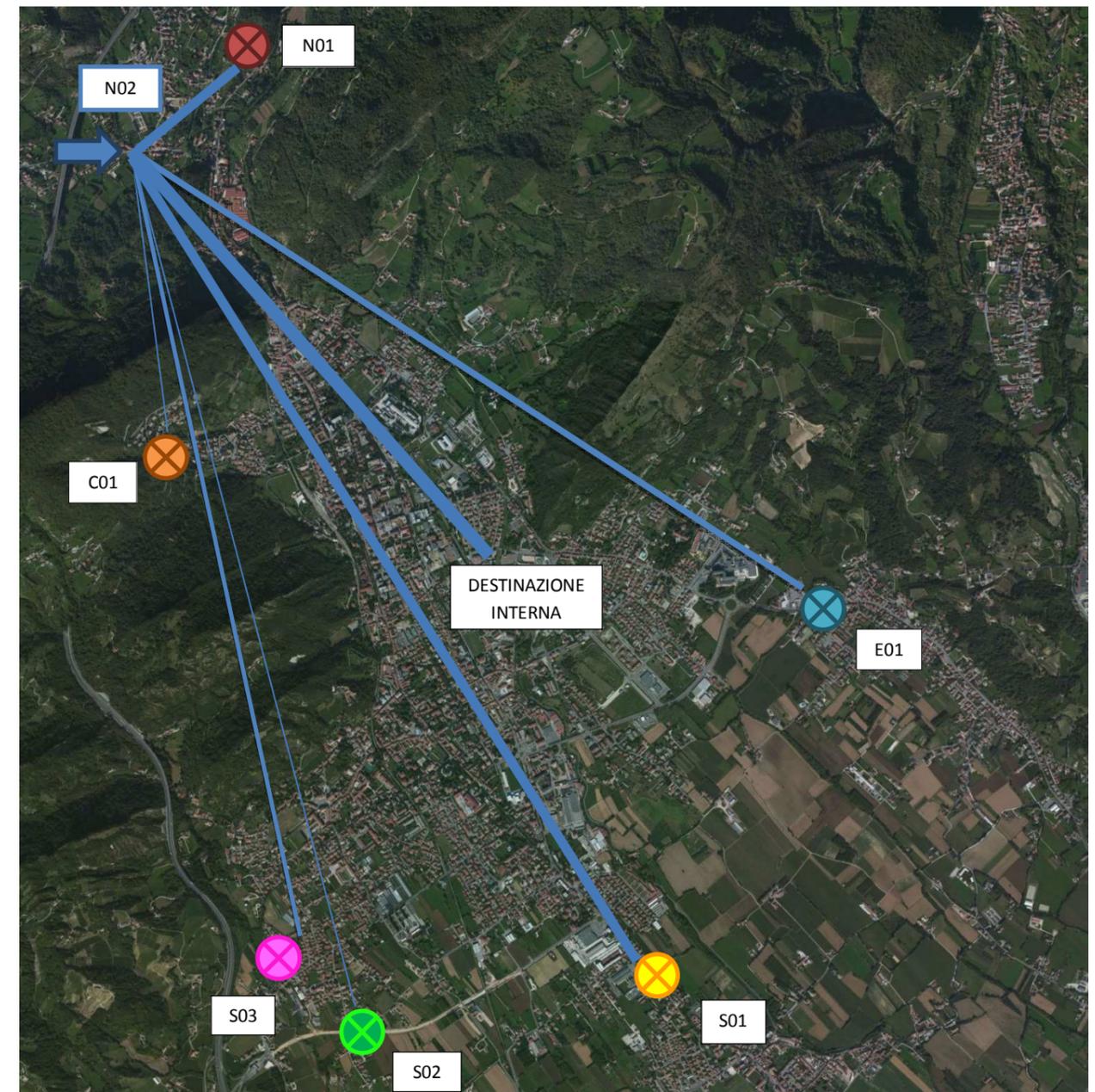
SEZIONE N01 - I	USCITA	FLUSSI	%
	C01-U	2	0,87%
	E01-U	6	2,61%
	N01-U	20	8,70%
	N02-U	6	2,61%
	S01-U	18	7,83%
	S02-U	2	0,87%
	S03-U	6	2,61%
TOTALE	228	100,00%	

SEZIONE N02 - I	USCITA	FLUSSI	%
	C01-U	3	0,44%
	E01-U	38	5,43%
	N01-U	53	7,64%
	N02-U	43	6,17%
	S01-U	55	7,93%
	S02-U	3	0,44%
	S03-U	15	2,20%
TOTALE	694	100,00%	

SEZIONE DI ORIGINE N01 – SS 51 “Alemagna” via della Sega



SEZIONE DI ORIGINE N02 – SP 35 “della Vallata” via Piave

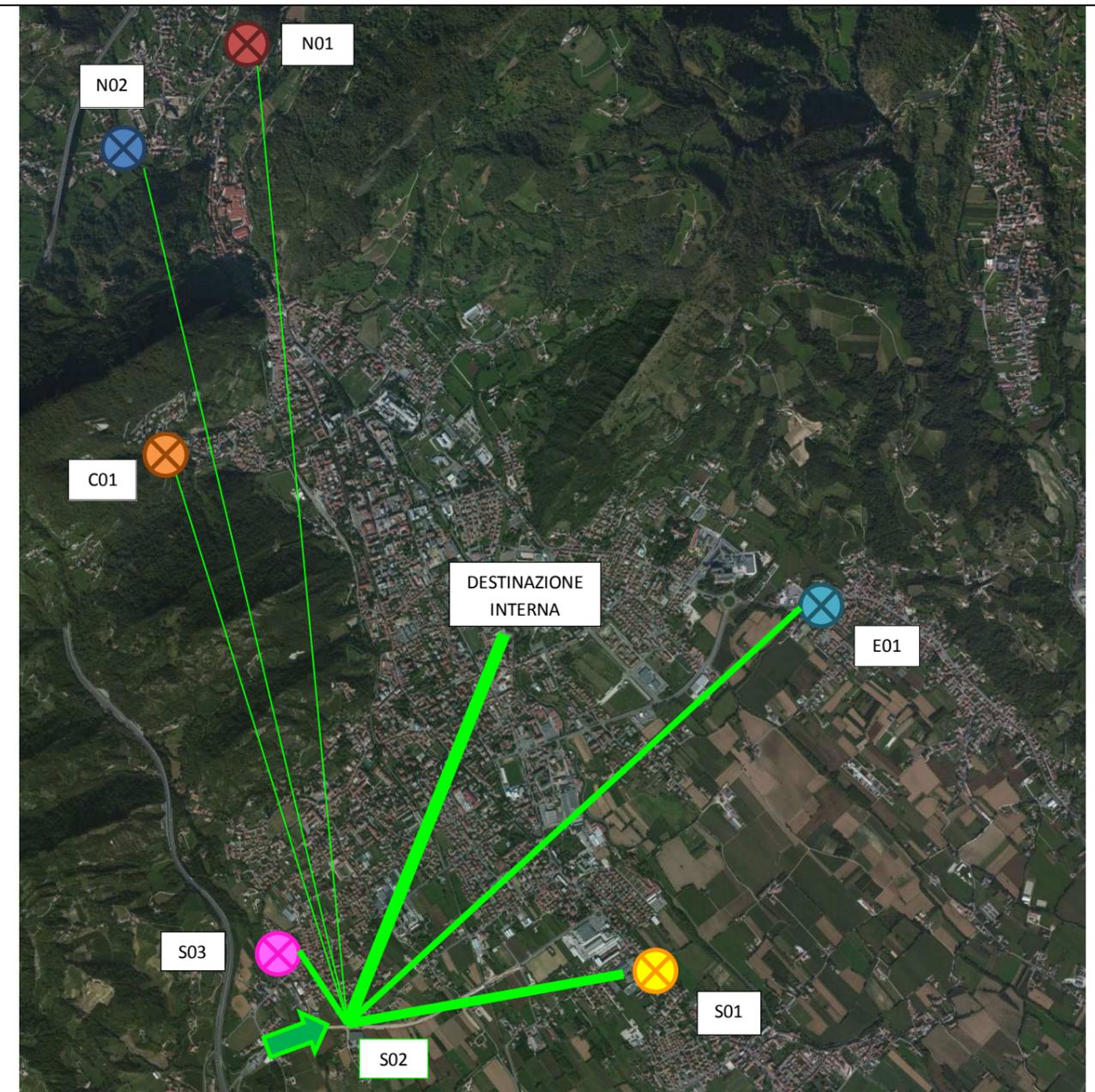
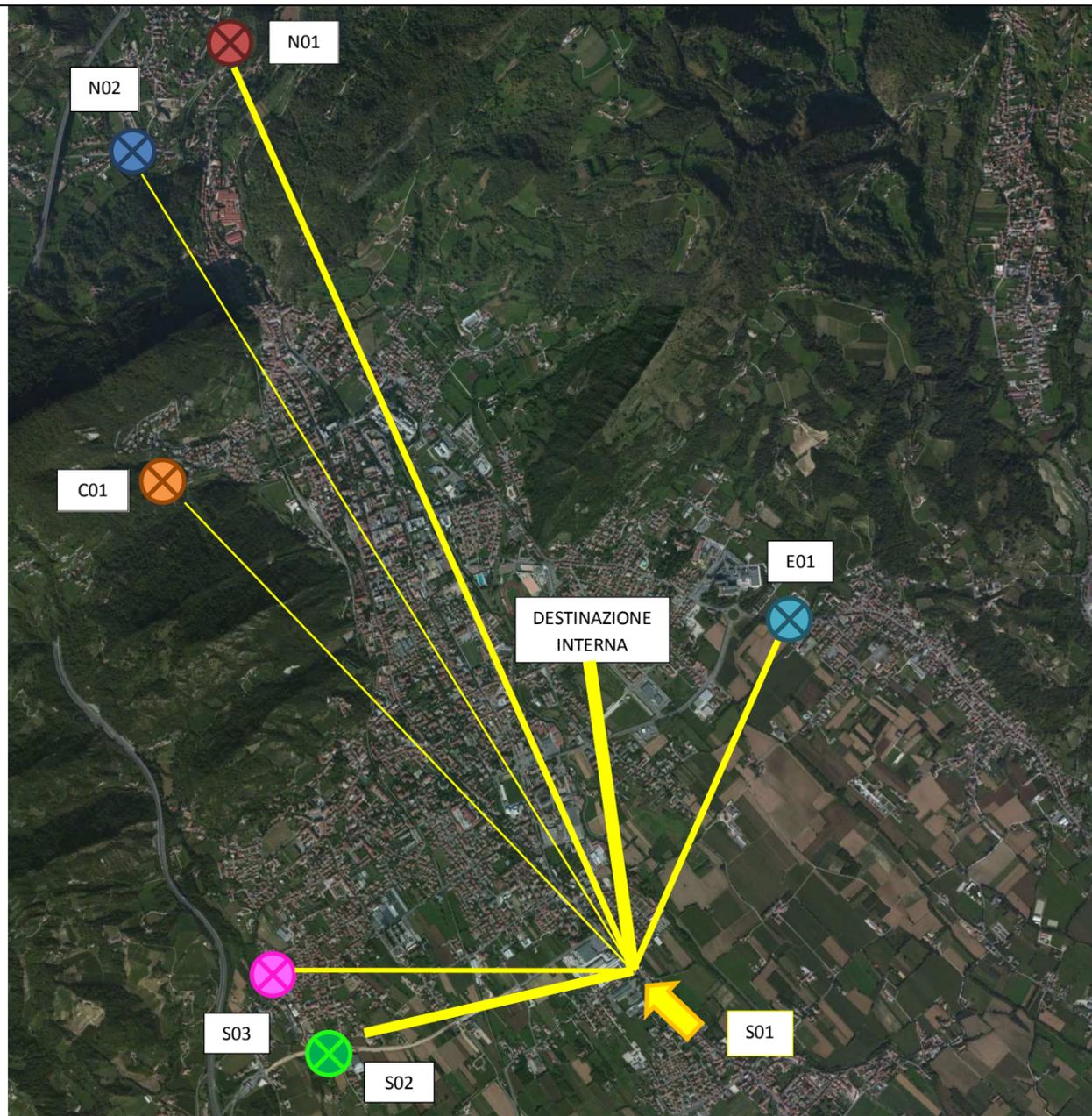


SEZIONE S01 - I	USCITA	FLUSSI	%
	C01-U	3	0,34%
	E01-U	21	2,39%
	N01-U	20	2,27%
	N02-U	30	3,41%
	S01-U	117	13,30%
	S02-U	105	11,93%
	S03-U	16	1,82%
TOTALE	881	100,00%	

SEZIONE S02 - I	USCITA	FLUSSI	%
	C01-U	4	1,04%
	E01-U	10	2,77%
	N01-U	2	0,69%
	N02-U	2	0,69%
	S01-U	62	17,65%
	S02-U	13	3,81%
	S03-U	8	2,42%
TOTALE	349	100,00%	

SEZIONE DI ORIGINE S01 – SS 51 “Alemagna” via Sant’Antonio da Padova

SEZIONE DI ORIGINE S02 – via Ippolito Pinto



SEZIONE S03 - I	USCITA	FLUSSI	%
	C01-U		0,00%
	E01-U	15	3,50%
	N01-U	2	0,47%
	N02-U	3	0,70%
	S01-U	28	6,53%
	S02-U	2	0,47%
	S03-U	59	13,75%
TOTALE	429	100,00%	

ORIGINE INTERNA	USCITA	FLUSSI	%
	C01-U	16	0,77%
	E01-U	387	18,03%
	N01-U	131	6,09%
	N02-U	196	9,14%
	S01-U	701	32,71%
	S02-U	197	9,18%
	S03-U	516	24,09%
TOTALE	2144	100,00%	

SEZIONE DI ORIGINE S03 – SS 86 “delle Mire” via Francesco Grazioli

SEZIONE DI ORIGINE – INTERNA AL CORDONE

