

**COMUNE DI SAVIGLIANO**



**PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO**

**IL PROGETTO  
PIANO GENERALE, PIANI PARTICOLAREGGIATI E PIANI ESECUTIVI**

**VOLUME SECONDO**

**Gennaio 2007**

## INDICE

### VOLUME PRIMO

PREMESSA.....	3
1. PRINCIPALI POLI DI ATTRAZIONE .....	4
2. L'ATTUALE ASSETTO CIRCOLATORIO .....	6
3. LA SITUAZIONE ATTUALE DELLA SOSTA.....	7
4. LE CRITICITÀ EVIDENZIATE DALLE INDAGINI DIRETTE.....	8
4.1 Individuazione delle criticità per i movimenti veicolari, pedonali e ciclabili.....	9
4.2 Individuazione delle criticità per la sosta.....	10
5. INDAGINI SUL SISTEMA DELLA MOBILITÀ SAVIGLIANESE .....	11
5.1 Rilievi del traffico: la circolazione.....	13
5.1.1 Rilievi al cordone .....	13
5.1.2 Rilievi agli incroci .....	20
5.2 La sosta .....	28
5.2.1 Offerta di sosta complessiva.....	28
5.2.2 Domanda di sosta.....	34
5.2.3 Considerazioni generali sull'offerta e domanda di sosta.....	44
5.3 Interviste .....	49
5.3.1 Interviste al cordone .....	49
5.3.2 Interviste ai pedoni .....	58
5.3.3 Interviste ai commercianti .....	68
5.3.4 Considerazioni conclusive .....	76

### ALLEGATO UNO:

Rilievi incidenti nella città di Savigliano dal 2003 al 2005

### VOLUME SECONDO

1. I CONTENUTI PROGETTUALI DEL PIANO DELLA MOBILITÀ E DEL TRAFFICO.....	3
2. DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI SULLA CIRCOLAZIONE .....	14
2.1 ROTATORIA 1: INTERSEZIONE VIA CERVINO - VIA TRENTO - C.SO N. SAURO - STRADA MONASTEROLO .....	15
2.2 ROTATORIA 3: INTERSEZIONE VIA MORENO - VIA CORRIDONI - VIA GALIMBERI - VIA ALBA.....	16
2.3 ROTATORIA 4: INTERSEZIONE C.SO INDIPENDENZA - VIA MARINO - VIA ASSIETTA - VIA OSPEDALI - VIA CORRIDONI.....	17
2.4 ROTATORIA 5: INTERSEZIONE VIA MONTE BIANCO - STRADA SUNIGLIA - VIA LIGURIA - TRAV. PER VIA DOVO .....	18
2.5 ROTATORIA 6: INTERSEZIONE C.SO INDIPENDENZA – VIA MAZZINI – C.SO XXIV MAGGIO – VIA S. ANDREA.....	19
2.6 ROTATORIA DI ACCESSO AREA INDUSTRIALE-ARTIGIANALE FRONTE INPS.....	20
2.7 ROTATORIA VIA MONASTEROLO ANGOLO VIA DALLA CHIESA – VIA SILVIO PELLICO .....	21
2.8 RIORGANIZZAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE.....	22
2.8.1 RIORGANIZZAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE NEL QUADRILATERO CORSO ROMA – VIALE MARCONI – CORSO VITTORIO VENETO – CORSO N. SAURO PER FAVORIRE LA MOBILITÀ DI PEDONI E CICLISTI ...	22
2.8.2 RIORGANIZZAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE E DELLA SOSTA NELL'AREA DI PIAZZA SANTAROSA .....	24
2.8.3 PROPOSTA DI RIORGANIZZAZIONE DELLA VIABILITÀ NEGLI ASSI DI STRADA SANITÀ E STRADA MONASTEROLO NEL LUNGO PERIODO .....	25
2.8.4 I NUOVI SISTEMI DI SOSTA.....	26
3. INTERVENTI DI QUALITÀ URBANA: AREE PEDONALI E PERCORSI PEDONALI E CICLABILI PROTETTI .....	29
4. LA RIQUALIFICAZIONE DEGLI SPAZI APERTI.....	32

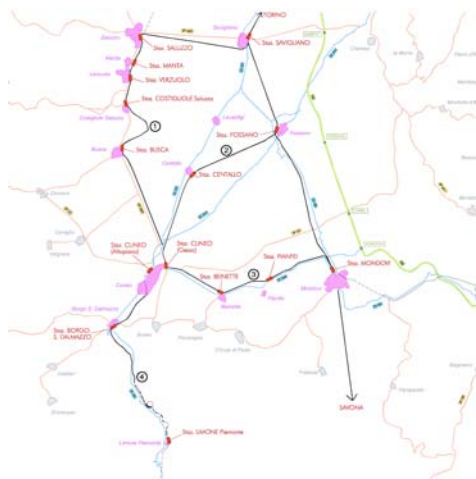
## 1. I CONTENUTI PROGETTUALI DEL PIANO DELLA MOBILITA' E DEL TRAFFICO



Savigliano e il Piemonte

La città di Savigliano, collocata in posizione baricentrica rispetto alla città di Torino e al Comune di Cuneo, ha fatto della sua posizione geografica e della sua vicinanza al fascio infrastrutturale, stradale e ferroviario, (autostrada A6 Torino-Savona-Corridoio E717, ferrovia Cuneo-Fossano-Savigliano-Torino e Savigliano - Saluzzo - Busca) l'elemento, di forte e dinamico, sviluppo industriale e residenziale.

**Savigliano nodo del sistema lineare della città diffusa piemontese:** la centralità della stazione ferroviaria, una frequenza dei servizi cadenzati a 20-30 minuti, la possibilità di raggiungere il centro di Torino in appena 35-40 minuti, o la città di Cuneo, ha delocalizzato nell'area saviglianese molti nuovi residenti.



Il sistema ferroviario dell'area saviglianese

Il fenomeno registrato, anni or sono, con trasferimenti dai centri alla periferia si è riconfigurato con delocalizzazioni a maggiore "sbraccio" e un nuovo passaggio della periferia ai comuni delle conurbazioni in grado di garantire un buon livello di servizi e una migliore qualità della vita. La popolazione è cresciuta superando ampiamente le 20.000 unità su un territorio di circa 110 Km<sup>2</sup>.



**Qualita' condizione per lo sviluppo:** il tempo libero, la cultura, il turismo, sono le attivita' destinate ad assumere negli anni futuri un peso sempre piu' rilevante; i nostri centri storici, non solo nel panorama italiano, ma internazionale, costituiscono un forte elemento di attrazione e di interesse.

La scena mondiale sara' dominata dalla concorrenza tra luoghi eccellenti e il fattore decisivo di sviluppo sara' la qualita': qualita' ambientale, dell'insediamento e qualita' della vita.

Sempre piu' persone scelgono di vivere o di trascorrere lunghi periodi di vita in ambienti di qualita', lasciando le grandi aree urbane piene di problemi per ricercare nelle piccole citta' e nei piccoli comuni quella qualita' altrove perduta.

**Lo sviluppo del nodo stazione:** la centralita' della stazione, prossima all'area storica, e ai principali poli di attrazione urbana, non e' supportata da un adeguato sistema infrastrutturale di accessibilita'



Schiacciata, a nord-est, dalla presenza di grandi impianti della ex Fiat-Ferroviana, oggi Alstom, risulta di difficile penetrazione per i traffici provenienti da Marene e dall'Autostrada.

Il piano propone soluzioni circolatorie di breve periodo; non e' da escludere nel medio-lungo periodo un sottoattraversamento, per soli veicoli leggeri, in collegamento tra via Moreno e viale Marconi, eventualmente a senso unico di marcia; in questo modo si eviterebbero gli accodamenti dovuti alle frequenti chiusure del passaggio a livello caratterizzato da un elevato "momento di traffico".

Il rafforzamento del ruolo intermodale della stazione, e la sua funzione per sviluppare modalita' alternative all'auto, passa anche attraverso la dotazione di nuovi parcheggi di scambio (previsti dal piano nell'area marginale dello scalo merci) e di un sistema di "reti corte" per la mobilita' dolce che permettono di raggiungere la stazione sia in bicicletta che a piedi attraverso lo sviluppo di corridoi protetti, segnalati e sicuri.

Savigliano "citta' del ferro" deve essere accompagnata dallo sviluppo di interventi che facciano ripensare il **modello di mobilita'** oggi eccessivamente sbilanciato verso l'auto privata.

L'orografia del sito viene in grande aiuto. Gia' oggi sono numerosi i residenti saviglianesi che utilizzano le due ruote per spostarsi da un punto all'altro della citta'.



Da qui l'idea di riorganizzare gli assetti circolatori, di alcuni grandi assi viari, passando dal doppio senso di marcia al senso unico, in modo da ricavare spazi preziosi per le piste ciclabili e i corridoi pedonali protetti.

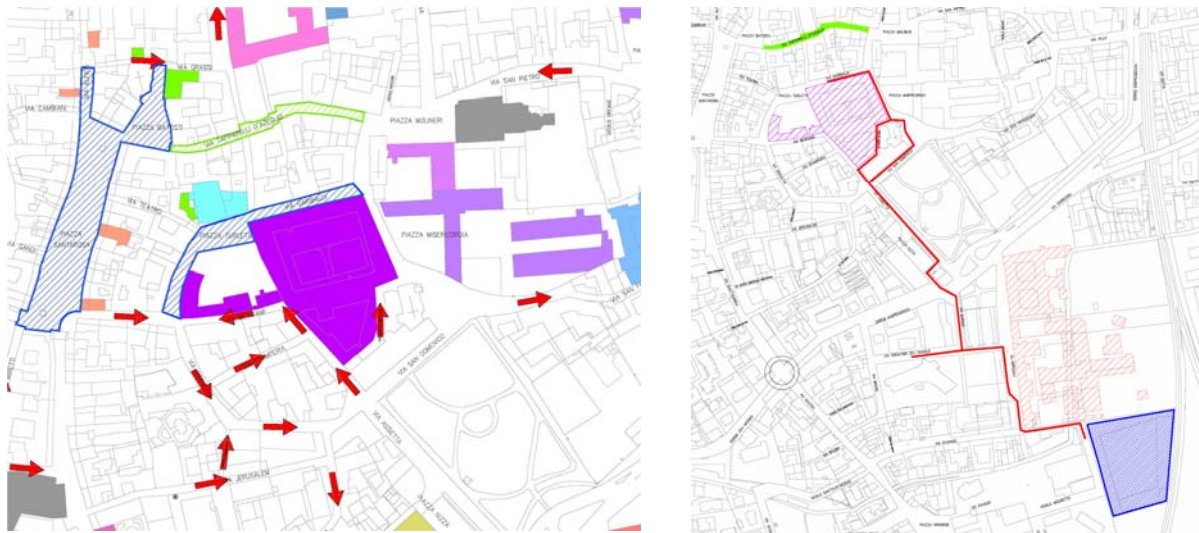
**La fluidificazione lenta del traffico:** l'adozione di "stanze" di circolazione a senso unico, la fluidificazione dei nodi attraverso l'impiego di corone rotatorie piu' o meno compatte, consente di migliorare le relazioni tra una parte e l'altra della citta' rendendo piu' sicuro il conflitto tra utenze deboli (pedoni e ciclisti) con il sistema automobilistico. Il piano propone per la risoluzione di tutta una serie di nodi critici, l'inserimento di corone rotatorie.

Nel tempo, in tutta l'area urbana con un'accelerazione nell'ultimo periodo, sono state realizzate molte rotatorie, anche molto ben fatte utilizzando elementi prefabbricati, mutate dalle rotatorie francesi. I diametri sono molto variabili dalla rotatoria compatta di via Mazzini alla grandi rotonde di via Monte Bianco e viale Piave. In tutte le intersezioni e' stata posta un'attenzione particolare per il pedone: in corrispondenza dell'approccio veicolare alla rotatoria sono state realizzati, con materiale diverso, dei passaggi pedonali sempre con un'isola salvagente tra le due corsie di marcia.

**Savigliano citta' universitaria:** la ristrutturazione del complesso monastico di via Garibaldi e Piazza Turletti, di rara suggestione e bellezza, diviene elemento qualificante della nuova offerta universitaria della citta'.

Il piano prefigura azioni, nel medio periodo, di protezione e salvaguardia di quest'area attraverso la proposta di una zona pedonale (esclusi i residenti) da gestire con sistemi automatici di chiusura (tipo pilomat).

Ai fruitori della sede universitaria viene garantita un'alternativa, con l'attrezzaggio di un percorso pedonale protetto che si snoda dal grande parcheggio dall'ospedale e attraverso via Marino - Piazza Nizza - via Assietta raggiunge il complesso di San Domenico, la croce Nera e la sede universitaria.



*La nuova zona universitaria, il sistema pedonale, i percorsi, le aree di sosta.*

**Savigliano citta' dell'industria:** vicino alla stazione ferroviaria hanno sede le vecchie officine della Fiat Ferroviaria acquistate anni or sono, dalla francese Alstom. La presenza di questa grande azienda con oltre 1000 addetti ha connotato la storia della citta' e la sua immagine nel mondo. In prossimita' della stazione ferroviarie sono spesso ricoverati nuovi treni in attesa di essere consegnati ai committenti.

Importante e' anche la presenza della Saint Gobain con i suoi 700 addetti che ne rafforza, insieme a diverse altre industrie, il ruolo di citta' operosa.



**Savigliano citta' di mercati:** la sua posizione baricentrica tra Torino, Cuneo e Saluzzo ha fatto assumere alla realta' saviglianese, nel corso della sua storia, un'importanza strategica dal punto di vista delle comunicazioni. Attraversata da nord a sud dalla strada regionale S.R. 20, Savigliano e' tagliata dalla strada provinciale S.P. 662, da est ad ovest.



La trasversale mette in comunicazione Savigliano con Saluzzo e consente di raggiungere l'autostrada A6 Torino-Savona che collega Torino con la costa ligure.

La strategicita' delle comunicazioni e il suo essere cerniera di un vasto territorio, ben al di la' dei suoi confini amministrativi, ne ha fatto, nel tempo, una citta' dei commerci, delle fiere e dei mercati.



*L'area Mercatale di Piazza del Popolo*

I suoi mercati settimanali del martedì e del venerdì, molto frequentati con provenienza dai vari quadranti della Provincia, caricano il sistema citta' con crisi dei parcheggi, spesso saturi e delle vie sottoposte a carichi di traffico consistenti.

La disponibilita' di una grande area libera collocata lungo via Alba e adiacente la strada Canavere suggerisce l'organizzazione di un parcheggio di scambio da collegare con un servizio navetta elettrico di tipo ecologico verso il centro storico e le principali polarita'.



*La grande area per il parcheggio di scambio*

La presenza di una **struttura sanitaria di eccellenza**, quale il complesso ospedaliero di Corso Indipendenza, ha permesso di configurare azioni plurime nel sistema della sosta, della circolazione e della mobilità alternativa all'auto.

Il piano propone diverse soluzioni per fluidificare e mettere in sicurezza il nodo compreso tra via Ospedali-corso Indipendenza-via Corridoni e piazza Nizza.

E' stata studiata una soluzione ottimale di lungo periodo e una soluzione di breve periodo con revisione di alcuni sensi di marcia.



*La struttura ospedaliera e il grande parcheggio*

Le aree retrostanti l'ospedale costituiscono un polmone importante per la struttura sanitaria e piu' in generale per la citta'. Da qui si diramano percorsi pedonali protetti e ben segnalati in collegamento con il centro storico e con l'Universita'.

**Il centro storico vero centro commerciale naturale:** in molte citta' italiane la pedonalizzazione dei centri storici ha coinciso con il vorticoso innalzamento delle rendite fondiari degli esercizi prospettanti nelle vie e nelle piazze liberate dalle auto e consegnate al pedone.





Se da una parte ogni centro ha una sua particolare storia e sono difficilmente applicabili processi di omologazione, e' innegabile che un ambiente gradevole e sicuro e' la condizione naturale per esaltare quella vivacita' commerciale persa negli anni a scapito dei centri di grande distribuzione di periferia.

La vivacita' commerciale dell'area storica di Savigliano, la presenza di pubblici esercizi di qualita' devono rappresentare elementi sui cui fondare una decisa azione di riqualificazione del sistema della via e delle piazze.

L'operazione condotta su via Tapparelli deve essere estesa alle zone limitrofe recuperando alla pedonalita' l'intero sistema delle piazze da piazza Battisti a piazza Santarosa fino a piazza Cavour.



Solo in questo modo si riesce a contrastare la concorrenza dei grandi ipermercati, puntando sulla qualita' degli spazi che divengono elemento trainante per la qualita' dell'offerta delle strutture commerciali, vero sistema commerciale naturale del centro storico.

E' in questa direzione che occorre puntare per una pedonalizzazione totale di Piazza Santarosa, garantendo il solo traffico dei residenti, negli angoli estremi ed eliminando gli stalli auto alla testata, peraltro di numero molto contenuto.

La riqualificazione degli spazi aperti: la possibilita' di creare strutture di sosta in sotterraneo, ad esempio sotto Piazza del Popolo, diviene occasione per rispondere alle domande di parcheggio di diversi soggetti (residenti, operatori, utenti del centro storico) e nel contempo elemento di riqualificazione degli spazi da dedicare



ai pedoni, all'incontro, alle categorie deboli, troppo spesso trascurate, quali anziani e bambini.

In questo modo si rafforza, e si stimola, la presenza dei residenti nelle aree storiche garantendo stalli riservati, gratuiti in superficie e box a pagamento in interrato.



***Savigliano e la mobilita' dolce:*** le numerose interviste condotte nell'area centrale ai cittadini e i risultati della partecipazione, supportate da questionari e tavole di sintesi riportate nella proposta di piano evidenziano quanto sia sentito dai saviglianesi l'esigenza di muoversi a piedi e in bicicletta lungo itinerari sicuri e ben attrezzati.

Da qui la proposta di rivedere completamente la circolazione, in alcune zone della città, "piegandola" alle esigenze della mobilita' pedonale e ciclabile.



Il piano propone l'istituzione di una grande stanza a senso unico che abbracci Corso Roma, la stazione FS (piazza Galateri), Corso V.Veneto e Corso N.Sauro per chiudersi su via Saluzzo. In questo modo si organizza un grande circuito pedonale e ciclabile, sicuro e protetto, ristrutturando completamente la sezione dei viali con itinerari perfettamente riconoscibili.



Si rivede anche la disposizione degli stalli sosta, incrementandone, e di molto, la nuova offerta di sosta in modo da garantire un sufficiente serbatoio per la stazione, le strutture commerciali e i servizi. Si ritiene poi che debbano essere maggiormente sviluppate le aree di ricovero per le bici attrezzando anche punti di noleggio (park and bike) in corrispondenza della stazione e del centro storico sull'esempio di quanto realizzato recentemente, e con successo a Cuneo.

**Il governo delle grandi strutture commerciali con dotazioni a favore della mobilità' cittadina:** la collocazione di grandi strutture commerciali lungo l'asse che collega Savigliano a Saluzzo, in affiancamento alle strutture esistenti, diviene l'occasione per dotare tutta la città di strutture a favore della mobilità' cittadina.

Le limitate risorse a disposizione delle Amministrazioni Comunali non sempre consentono di intervenire con adeguate infrastrutture per la fluidificazione del traffico.



Attraverso il governo delle trasformazioni in atto e' stato possibile, anche con il contributo del piano traffico, definire criticita', vincoli e opportunita' che hanno condotto alla configurazione di una serie di interventi molto utili a tutta la citta'.

I due nuovi comparti commerciali, per una superficie di vendita di circa 3.000 mq di alimentari e di circa 11.000 mq di vendita totale sono accompagnati da interventi su via della Morina e nelle intersezioni semaforiche di via Cervino attraverso l'inserimento di corone rotatorie.

**Non solo il centro storico:** troppo spesso il dibattito sulla citta' si e' incentrato prevalentemente nel centro storico, trascurando gli ambiti del continuo urbano e della periferia. Se da una parte il centro storico rappresenta un punto di riferimento per tutta la citta', le scarse qualita' urbanistiche delle nostre periferie necessitano di interventi tesi al miglioramento della qualita' della vita delle categorie piu' deboli (anziani e bambini) che non sempre riescono a raggiungere le aree pedonali e le zone protette delle parti antiche della citta'. Ci sembra utile riportare a tal proposito un passaggio importante del libro di Tonucci sulla "Citta' dei Bambini": *"I cittadini soffrono i mali della citta' ma sembra non chiedano che la citta' cambi. Pensano che questo non sia possibile, sono rassegnati. Negli ultimi decenni la citta' nata come luogo di incontro e di scambio ha scoperto il valore commerciale dello spazio e ha stravolto tutti i concetti di equilibrio, di benessere e dello stare insieme per seguire solo programmi di profitto e di interesse di parte.*

La riqualificazione di spazi aperti deve coinvolgere, anche nel caso di Savigliano, aree esterne al centro storico, collocate subito a ridosso del continuo urbano.

E' il caso, ad esempio, di Piazza Schiaparelli dove, attraverso una attenta rimodulazione della piazza, possono convivere le esigenze di circolazione, con la rimodulazione degli stalli-sosta e la ricerca di zone pedonali trasformando uno slargo anonimo in una piazza ricca di vita e non solo di auto.





*Piazza Nizza*



*Piazza Schiaparelli*

Analogo intervento puo' essere pensato su Piazza Nizza attraverso un mix di funzioni in cui la componente della pedonalita' ritrovi adeguati spazi insieme alle esigenze di transito e di sosta.

***Un problema ancora aperto il traffico di attraversamento:*** sono sempre piu' indispensabili interventi che producono una separazione tra il traffico di semplice attraversamento e la mobilita' che ha come origine/destinazione la citta' di Savigliano (traffico di penetrazione e destinazione).

Il sistema circolatorio proposto, in attesa di una nuova tangenziale esterna che dirotti, su itinerari alternativi, il traffico di attraversamento, cerca di "proteggere" l'area centrale attraverso interventi diffusi nell'intera area urbana saviglianese.

***Savigliano citta' sicura:*** l'Amministrazione Comunale da anni sta perseguendo l'obiettivo di ridurre l'incidentalita' e di aumentare la sicurezza dei cittadini.

La fluidificazione lenta del traffico, la realizzazione, negli incroci piu' pericolosi, di corone rotatorie, l'adozione di stanze a senso unico che trasformano i punti di conflitto in traiettorie di confluenza, sono tutte azioni che vanno nella direzione di ***Savigliano citta' sicura:*** il Comune e la Regione Piemonte sono impegnati in una comune azione di finanziamento e di attuazione degli interventi programmati anche attraverso il piano traffico.

## 2. DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI SULLA CIRCOLAZIONE

Gli interventi nella circolazione sono essenzialmente finalizzati alla fluidificazione lenta dei principali itinerari di penetrazione, distribuzione e attraversamento e alla risoluzione dei numerosi punti di conflitto presenti negli incroci cittadini.

La fluidificazione lenta degli itinerari principali produce, nel complessivo "sistema città", una generalizzata riduzione degli inquinamenti atmosferici e una riduzione dei tempi di collegamento tra una parte e l'altra del territorio. L'obiettivo viene perseguito attraverso la sostituzione degli impianti semaforici principali con rotatorie, più o meno compatte, collocate in modo strategico lungo gli itinerari.



*Rotatoria di Via della Morina*



*Rotatoria Piazza Cavour*

La ristrutturazione dei comparti del traffico cittadino (sensi unici, inversioni di sensi etc) e' invece finalizzata alla riduzione dei numerosi punti di conflitto presenti.

L'analisi dell'incidentalità degli anni 2003, 2004 e 2005 ha evidenziato l'elevata pericolosità di alcune traiettorie urbane convergenti che producono collisione tra veicoli nella parte strutturale più debole del veicolo stesso.

Sono state studiate micro - ristrutturazioni nelle quattro principali zone centrali:

- nell'area di Piazza Santarosa;
- nel quadrilatero delimitato da Corso Roma, Viale Marconi, Corso Vittorio Veneto e Corso Nazario Sauro;
- in prossimità dell'ospedale;
- in prossimità dell'intersezione tra Strada Sanita'-Via Saluzzo - Strada Monasterolo



in modo da ridurre sensibilmente le conflittualità presenti. Di seguito si descrivono sinteticamente gli interventi delle rotatorie di progetto e i progetti di ristrutturazione del traffico nelle tre aree urbane sopra richiamate.

## **2.1 Rotatoria 1: Intersezione Via Cervino - Via Trento - C.so N. Sauro - Strada Monasterolo**

Attualmente l'intersezione è regolata da semaforo, nel nodo confluiscono cinque rami.

La rotatoria di progetto, di forma circolare classica, si inserisce in un contesto più ampio di ristrutturazione della circolazione nel quadrilatero delimitato da Corso Roma, Viale Marconi, Corso Vittorio Veneto e Corso Nazario Sauro. La ristrutturazione prevede l'introduzione del senso unico ad entrare nell'anello su Corso Nazario Sauro.

Il progetto di questa rotatoria è stato eseguito dai tecnici del Comune di Savigliano.

ROTATORIA N.1

COMUNE DI SAVIGLIANO



FOTO 1



FOTO 2



FOTO 3



FOTO 4



FOTO 5

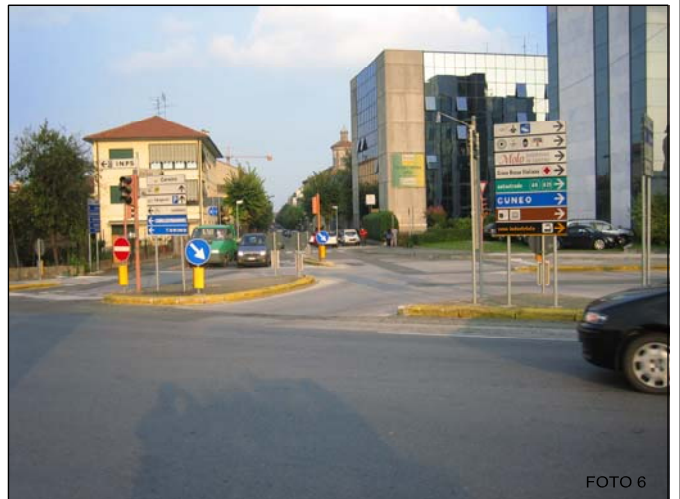


FOTO 6



FOTO 7



FOTO 8

## **2.2 Rotatoria 3: Intersezione Via Moreno - Via Corridoni - Via Galimberi - Via Alba**

L'intervento e' finalizzato al completo ridisegno del nodo di traffico oggi di difficile lettura e comprensione per l'utente automobilista. I rami che convergono sono cinque, l'incrocio attualmente e' regolato in parte da una rotatoria e in parte da una intersezione a raso.

La rotatoria di progetto e' costituita da due rotatorie attigue, una di forma circolare classica l'altra di forma allungata.

L'intervento, si inserisce in un contesto più ampio di ristrutturazione della circolazione nell'area in prossimita' dell'ospedale.

Gli elementi principali che ne individuano la geometria sono:

- Raggio esterno  $R_e = 10$  m;
- Raggio interno  $R_i = 4,5$  m;
- Larghezza dell'anello di circolazione  $B_a = 5,5$  m;
- Raggio di entrata minimo  $R_{1_{min}} = 9,14$  m;
- Raggio di entrata massimo  $R_{1_{max}} = 35,75$  m;
- Raggio di uscita minimo  $R_{2_{min}} = 9,14$  m;
- Raggio di uscita massimo  $R_{2_{max}} = 35$  m;

Il progetto prevede anche verifiche sulla capacita' della rotatoria, e' stato verificato, cioe', che le caratteristiche geometriche della rotatoria consentano lo smaltimento dei flussi entranti nell'anello mantenendo un adeguato Livello di Servizio.



ROTATORIA N.3



FOTO 1



FOTO 2



FOTO 3



FOTO 4



FOTO 5



FOTO 6

COMUNE DI SAVIGLIANO



FOTO 7



FOTO 8

A = via Galimberti  
 B = via Alba  
 C = via Moreno  
 D = via Corridoni

Giorno: 16/02/2006

Intervallo orario= 7,00-10,00

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	AUTO	VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	AUTOBUS	TOTALE veicoli equivalenti	totale veicoli uscenti per sezione	% di svolta	% sul totale
A	B	65	5	6	1	<b>90</b>	350	26%	3%
	C	32	0	0	0	<b>32</b>		9%	1%
	D	198	14	1	0	<b>228</b>		65%	7%
B	C	124	14	8	1	<b>171</b>	1210	14%	6%
	D	749	83	21	2	<b>962</b>		80%	31%
	A	53	6	6	0	<b>77</b>		6%	3%
C	D	61	14	3	0	<b>95</b>	493	19%	3%
	A	87	8	0	0	<b>103</b>		21%	3%
	B	230	27	4	1	<b>295</b>		60%	10%
D	A	128	14	2	1	<b>163</b>	1007	16%	5%
	B	613	78	14	9	<b>820</b>		81%	27%
	C	23	1	0	0	<b>25</b>		2%	1%
<b>totale</b>		2363	264	65	15	<b>3059</b>			

Intervallo orario= 17,30-19,30

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	AUTO	VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	AUTOBUS	TOTALE veicoli equivalenti	totale veicoli uscenti per sezione	% di svolta	% sul totale
A	B	64	7	4	0	<b>86</b>	277	31%	3%
	C	10	1	0	0	<b>12</b>		4%	0%
	D	161	8	1	0	<b>179</b>		65%	7%
B	C	27	1	0	0	<b>29</b>	1074	3%	1%
	D	835	55	8	2	<b>966</b>		90%	37%
	A	59	4	6	0	<b>79</b>		7%	3%
C	D	80	9	0	0	<b>98</b>	412	24%	4%
	A	86	10	0	0	<b>106</b>		26%	4%
	B	192	8	0	0	<b>208</b>		50%	8%
D	A	227	12	1	0	<b>253</b>	821	31%	10%
	B	443	49	0	4	<b>551</b>		67%	21%
	C	13	2	0	0	<b>17</b>		2%	1%
<b>totale</b>		2197	166	20	6	<b>2584</b>			

A = via Galimberti  
 B = via Alba  
 C = via Moreno  
 D = via Corridoni

Giorno: 16/02/2006

Intervallo orario= 17,30-18,30

## 17,30-17,45

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	AUTO	VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	AUTOBUS	TOTALE veicoli equivalenti	totale per sezione	% di svolta	% sul totale
A	B	9	0	0	0	9	31	29%	3%
	C	0	0	0	0	0		0%	0%
	D	22	0	0	0	22		71%	8%
B	C	3	0	0	0	3	137	2%	1%
	D	101	6	1	0	115		84%	40%
	A	15	0	2	0	19		14%	7%
C	D	5	1	0	0	7	57	12%	2%
	A	17	2	0	0	21		37%	7%
	B	25	2	0	0	29		51%	10%
D	A	18	0	0	0	18	65	28%	6%
	B	32	7	0	0	46		71%	16%
	C	1	0	0	0	1		2%	0%
<b>totale</b>		248	18	3	0	290			

## 17,45-18,00

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	AUTO	VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	AUTOBUS	TOTALE veicoli equivalenti	totale per sezione	% di svolta	% sul totale
A	B	13	0	1	0	15	46	33%	4%
	C	2	1	0	0	4		9%	1%
	D	21	3	0	0	27		59%	7%
B	C	1	1	0	0	3	152	2%	1%
	D	119	10	0	1	142		93%	38%
	A	7	0	0	0	7		5%	2%
C	D	11	1	0	0	13	59	22%	4%
	A	4	0	0	0	4		7%	1%
	B	38	2	0	0	42		71%	11%
D	A	26	1	0	0	28	112	25%	8%
	B	61	9	0	0	79		71%	21%
	C	1	2	0	0	5		4%	1%
<b>totale</b>		304	30	1	1	369			

## 18,00-18,15

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	AUTO	VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	AUTOBUS	TOTALE veicoli equivalenti	totale per sezione	% di svolta	% sul totale
A	B	9	1	1	0	13	44	30%	4%
	C	2	0	0	0	2		5%	1%
	D	25	2	0	0	29		66%	8%
B	C	3	0	0	0	3	140	2%	1%
	D	105	8	0	0	121		86%	33%
	A	14	0	1	0	16		11%	4%
C	D	10	2	0	0	14	31	45%	4%
	A	3	1	0	0	5		16%	1%
	B	10	1	0	0	12		39%	3%
D	A	37	1	0	0	39	154	25%	11%
	B	83	13	0	2	114		74%	31%
	C	1	0	0	0	1		1%	0%
<b>totale</b>		302	29	2	2	369			

## 18,15-18,30

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	AUTO	VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	AUTOBUS	TOTALE veicoli equivalenti	totale per sezione	% di svolta	% sul totale
A	B	10	2	0	0	14	39	36%	4%
	C	4	0	0	0	4		10%	1%
	D	21	0	0	0	21		54%	6%
B	C	10	0	0	0	10	159	6%	3%
	D	115	9	2	0	137		86%	42%
	A	8	0	2	0	12		8%	4%
C	D	14	1	0	0	16	88	18%	5%
	A	20	4	0	0	28		32%	9%
	B	42	1	0	0	44		50%	14%
D	A	29	3	1	0	37	38	97%	11%
	B	54	5	0	1	0		0%	0%
	C	1	0	0	0	1		3%	0%
<b>totale</b>		328	25	5	1	324			





**COMUNE DI SAVIGLIANO****SISTEMAZIONE DELL'INTERSEZIONE TRA VIA GALIMBERTI - VIA ALBA - VIA MORENO - VIA CORRIDONI  
ROTATORIA DI PROGETTO - VERIFICA ALLO STATO ATTUALE**

Intervallo di riferimento: ora di punta della sera 17.30 - 18.30

	L ing	L isola	L uscita	QE	QG	QP	veic/ora	Riserva di capacita'		Coda
								%	Attesa	
ramo A: via Galimberti	5	2,5	5	160	436	0	1613	999,0%	0s	0 vh
ramo B: via Alba	3	2	3	588	159	0	915	155,6%	1s	0 vh
ramo C: via Moreno	3	3,5	3	235	681	0	670	285,1%	3s	0 vh
ramo D: via Corridoni	3	3,5	3	369	304	0	936	253,8%	2s	0 vh

Raggio: 10m

Anello: 7m

Matrice O/D del nodo

	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	
<b>A</b>	0	51	10	99	160
<b>B</b>	54	0	19	515	588
<b>C</b>	58	127	0	50	235
<b>D</b>	122	239	8	0	369
<b>Qs</b>	234	417	37	664	

### **2.3 Rotatoria 4: Intersezione C.so Indipendenza - Via Marino - Via Assietta - Via Ospedali - Via Corridoni**

L'intervento e' finalizzato al completo ridisegno del nodo di traffico oggi di difficile lettura e comprensione per l'utente automobilista. I rami che convergono sono sei, l'incrocio attualmente e' regolato da una complessa intersezione a raso.

La rotatoria di progetto (tavola 17) e' costituita da due rotatorie attigue, entrambe con forma circolare, separate da uno spartitraffico.

L'intervento, si inserisce in un contesto più ampio di ristrutturazione della circolazione nell'area in prossimita' dell'ospedale.

Gli elementi principali che ne individuano la geometria sono:

- Raggio esterno  $R_e = 14$  m;
- Raggio interno  $R_i = 6,5$  m;
- Larghezza dell'anello di circolazione  $B_a = 6,5$  m;
- Raggio di entrata minimo  $R_{1_{min}} = 10$  m;
- Raggio di entrata massimo  $R_{1_{max}} = 18,63$  m;
- Raggio di uscita minimo  $R_{2_{min}} = 10$  m;
- Raggio di uscita massimo  $R_{2_{max}} = 21$  m;

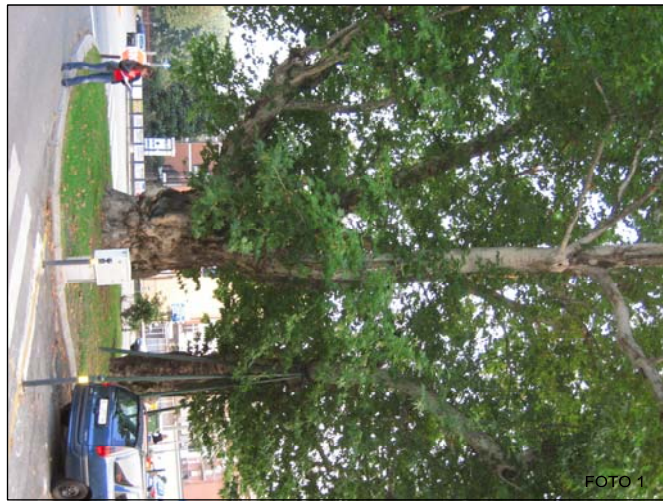
Il progetto prevede anche verifiche sulla capacita' della rotatoria, e' stato verificato, cioe', che le caratteristiche geometriche della rotatoria consentano lo smaltimento dei flussi entranti nell'anello mantenendo un adeguato Livello di Servizio.

Il progetto prevede il mantenimento del doppio senso di marcia su tutti i rami che si immettono nell'intersezione. A tal fine, viene utilizzata parte della superficie di proprieta' dell'Ospedale, lungo Via Corridoni, e una piccola parte della proprieta' di fronte, lungo Corso Indipendenza.

Per ovviare a cio', vengono proposte anche due soluzioni alternative (tavole 18 e 19), nelle quali, grazie all'introduzione del senso unico su alcuni rami, l'ingombro della rotatoria coincide con il centro dell'intersezione attuale.

ROTATORIA N.4

COMUNE DI SAVIGLIANO



A = via Marino  
 B = via Ospedali  
 C = via Corridoni  
 D = c.so Indipendenza (lato est)  
 E = via Assietta  
 F = c.so Indipendenza

Giorno: 23/02/2006

Intervallo orario= 7,00-10,00

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	AUTO	VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	AUTOBUS	TOTALE veicoli equivalenti	totale per sezione	% di svolta	% sul totale
A	B	0	0	0	0	0	99	0%	0%
	C	10	0	1	0	12		12%	0%
	D	24	2	1	0	30		30%	1%
	E	9	1	0	0	11		11%	0%
	F	38	3	1	0	46		46%	1%
	B	35	2	0	0	39		18%	1%
B	D	54	1	0	0	56	222	25%	1%
	E	19	0	0	0	19		9%	0%
	F	100	1	0	0	102		46%	2%
	A	4	1	0	0	6		3%	0%
	C	385	49	6	4	505		37%	12%
C	E	89	5	0	0	99	1351	7%	2%
	F	403	62	9	4	555		41%	13%
	B	156	14	4	0	192		14%	4%
	D	0	0	0	0	0		0%	0%
	D	69	2	0	0	73		8%	2%
D	F	275	29	1	5	348	956	36%	8%
	A	203	8	0	0	219		23%	5%
	B	0	0	0	0	0		0%	0%
	C	250	25	2	5	317		33%	7%
	F	128	11	2	0	154		40%	4%
E	A	74	7	0	0	88	386	23%	2%
	B	0	0	0	0	0		0%	0%
	C	81	11	2	0	107		28%	3%
	D	27	5	0	0	37		10%	1%
	A	343	15	1	0	375		1263	30%
B	0	0	0	0	0	0%	0%		
C	316	48	3	0	418	33%	10%		
D	294	30	4	0	362	29%	8%		
E	92	8	0	0	108	9%	3%		
<b>totale</b>		<b>3478</b>	<b>340</b>	<b>37</b>	<b>18</b>	<b>4277</b>			

Intervallo orario= 17,30-19,30

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	AUTO	VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	AUTOBUS	TOTALE veicoli equivalenti	totale per sezione	% di svolta	% sul totale
A	B	0	0	0	0	0	140	0%	0%
	C	18	2	0	0	22		16%	1%
	D	40	4	0	0	48		34%	2%
	E	6	0	0	0	6		4%	0%
	F	52	6	0	0	64		46%	2%
	B	17	0	0	0	17		25%	1%
B	D	13	0	0	0	13	68	19%	0%
	E	3	0	0	0	3		4%	0%
	F	32	0	0	0	32		47%	1%
	A	3	0	0	0	3		4%	0%
	C	309	19	1	0	349		43%	12%
C	E	50	6	0	0	62	819	8%	2%
	F	321	27	1	2	382		47%	13%
	B	20	2	1	0	26		3%	1%
	D	0	0	0	0	0		0%	0%
	D	48	1	0	0	50		6%	2%
D	F	306	11	1	1	333	771	43%	12%
	A	125	0	0	0	125		16%	4%
	B	0	0	0	0	0		0%	0%
	C	220	18	0	3	264		34%	9%
	F	104	5	1	0	116		45%	4%
E	A	36	1	0	0	38	258	15%	1%
	B	0	0	0	0	0		0%	0%
	C	69	3	0	0	75		29%	3%
	D	29	0	0	0	29		11%	1%
	A	81	11	0	0	103		820	13%
B	0	0	0	0	0	0%	0%		
C	271	18	0	1	310	38%	11%		
D	313	16	0	0	345	42%	12%		
E	48	7	0	0	62	8%	2%		
<b>totale</b>		<b>2534</b>	<b>157</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>2876</b>			

A = via Marino  
 B = via Ospedali  
 C = via Corridoni  
 D = c.so Indipendenza (lato est)  
 E = via Assietta  
 F = c.so Indipendenza

Giorno: 23/02/2006

Intervallo orario= 8,00-9,00

8,00-8,15

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	AUTO	VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	AUTOBUS	TOTALE veicoli equivalenti	totale per sezione	% di svolta	% sul totale
A	B	0	0	0	0	0	7	0%	0%
	C	0	0	1	0	2		29%	0%
	D	3	0	0	0	3		43%	1%
	E	0	0	0	0	0		0%	0%
	F	2	0	0	0	2		29%	0%
B	C	3	0	0	0	3	19	16%	1%
	D	5	0	0	0	5		26%	1%
	E	1	0	0	0	1		5%	0%
	F	10	0	0	0	10		53%	2%
C	A	0	0	0	0	0	142	0%	0%
	D	33	6	1	1	50		35%	9%
	E	6	0	0	0	6		4%	1%
	F	48	3	2	0	58		41%	11%
D	A	24	2	0	0	28	154	20%	5%
	B	0	0	0	0	0		0%	0%
	E	9	0	0	0	9		6%	2%
	F	41	3	0	0	47		31%	9%
E	A	42	2	0	0	46	65	30%	9%
	B	0	0	0	0	0		0%	0%
	C	42	1	0	3	52		34%	10%
	F	18	3	1	0	26		40%	5%
F	A	21	2	0	0	25	139	38%	5%
	B	0	0	0	0	0		0%	0%
	C	8	1	0	0	10		15%	2%
	D	4	0	0	0	4		6%	1%
F	A	43	2	0	0	47	139	34%	9%
	B	0	0	0	0	0		0%	0%
	C	32	0	0	0	32		23%	6%
	D	34	7	1	0	50		36%	10%
	E	10	0	0	0	10		7%	2%
<b>totale</b>		439	32	6	4	525			

8,15-8,30

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	AUTO	VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	AUTOBUS	TOTALE veicoli equivalenti	totale per sezione	% di svolta	% sul totale
A	B	0	0	0	0	0	10	0%	0%
	C	1	0	0	0	1		10%	0%
	D	3	0	0	0	3		30%	1%
	E	0	0	0	0	0		0%	0%
	F	6	0	0	0	6		60%	1%
B	C	5	0	0	0	5	21	24%	1%
	D	5	0	0	0	5		24%	1%
	E	1	0	0	0	1		5%	0%
	F	10	0	0	0	10		48%	2%
C	A	0	0	0	0	0	113	0%	0%
	D	36	2	0	0	40		35%	10%
	E	4	0	0	0	4		4%	1%
	F	38	5	0	0	48		42%	12%
D	A	19	0	1	0	21	73	19%	5%
	B	0	0	0	0	0		0%	0%
	E	3	1	0	0	5		7%	1%
	F	23	3	0	0	29		40%	7%
E	A	23	1	0	0	25	44	34%	6%
	B	0	0	0	0	0		0%	0%
	C	14	0	0	0	14		19%	3%
	F	11	3	0	0	17		39%	4%
F	A	7	2	0	0	11	146	25%	3%
	B	0	0	0	0	0		0%	0%
	C	9	1	0	0	11		25%	3%
	D	3	1	0	0	5		11%	1%
F	A	48	2	1	0	54	146	37%	13%
	B	0	0	0	0	0		0%	0%
	C	30	2	0	0	34		23%	8%
	D	44	3	0	0	50		34%	12%
	E	8	0	0	0	8		5%	2%
<b>totale</b>		351	26	2	0	407			



## 8,30-8,45

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	AUTO	VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	AUTOBUS	TOTALE veicoli equivalenti	totale per sezione	% di svolta	% sul totale
A	B	0	0	0	0	0	11	0%	0%
	C	2	0	0	0	2		18%	1%
	D	2	0	0	0	2		18%	1%
	E	0	0	0	0	0		0%	0%
	F	5	1	0	0	7		64%	2%
B	C	0	0	0	0	0	16	0%	0%
	D	4	0	0	0	4		25%	1%
	E	3	0	0	0	3		19%	1%
	F	9	0	0	0	9		56%	3%
C	A	0	0	0	0	0	117	0%	0%
	D	33	5	0	0	43		37%	12%
	E	5	0	0	0	5		4%	1%
	F	37	8	0	0	53		45%	15%
D	A	16	0	0	0	16	89	14%	4%
	B	0	0	0	0	0		0%	0%
	E	9	0	0	0	9		10%	3%
	F	20	3	0	0	26		29%	7%
E	A	16	1	0	0	18	22	20%	5%
	B	0	0	0	0	0		0%	0%
	C	32	2	0	0	36		40%	10%
	F	10	0	0	0	10		45%	3%
F	A	3	0	0	0	3	102	14%	1%
	B	0	0	0	0	0		0%	0%
	C	5	0	0	0	5		23%	1%
	D	4	0	0	0	4		18%	1%
F	A	29	1	0	0	31	102	30%	9%
	B	0	0	0	0	0		0%	0%
	C	26	4	0	0	34		33%	10%
	D	25	2	0	0	29		28%	8%
	E	6	1	0	0	8		8%	2%
<b>totale</b>		<b>301</b>	<b>28</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>357</b>			

## 8,45-9,00

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	AUTO	VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	AUTOBUS	TOTALE veicoli equivalenti	totale per sezione	% di svolta	% sul totale
A	B	0	0	0	0	0	8	0%	0%
	C	0	0	0	0	0		0%	0%
	D	3	0	0	0	3		38%	1%
	E	1	0	0	0	1		13%	0%
	F	2	1	0	0	4		50%	1%
B	C	2	0	0	0	2	25	8%	1%
	D	13	1	0	0	15		60%	4%
	E	1	0	0	0	1		4%	0%
	F	7	0	0	0	7		28%	2%
C	A	0	0	0	0	0	127	0%	0%
	D	34	3	0	0	40		31%	11%
	E	14	1	0	0	16		13%	4%
	F	42	9	1	0	62		49%	17%
D	A	9	0	0	0	9	60	7%	2%
	B	0	0	0	0	0		0%	0%
	E	8	0	0	0	8		13%	2%
	F	25	2	0	0	29		48%	8%
E	A	14	0	0	0	14	29	23%	4%
	B	0	0	0	0	0		0%	0%
	C	9	0	0	0	9		15%	2%
	F	10	1	0	0	12		41%	3%
F	A	5	0	0	0	5	113	17%	1%
	B	0	0	0	0	0		0%	0%
	C	4	3	0	0	10		34%	3%
	D	2	0	0	0	2		7%	1%
F	A	33	1	0	0	35	113	31%	10%
	B	0	0	0	0	0		0%	0%
	C	28	2	1	0	34		30%	9%
	D	38	1	0	0	40		35%	11%
	E	4	0	0	0	4		4%	1%
<b>totale</b>		<b>308</b>	<b>25</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>362</b>			



**COMUNE DI SAVIGLIANO****SISTEMAZIONE DELL'INTERSEZIONE TRA VIA C.SO INDIPENDENZA - VIA MARINO - VIA ASSIETTA - VIA OSPEDALI  
ROTATORIA DI PROGETTO - VERIFICA ALLO STATO ATTUALE**

Intervallo di riferimento: ora di punta della sera 8.00 - 9.00

**INCROCIO 5A**

	L ing	L isola	L uscita	QE	QG	QP	veic/ora	Riserva di capacita'		Coda
								%	Attesa	
ramo A: via Marino	3,5	2	3,5	36	486	0	1211	999,0%	1s	0 vh
ramo B: C.so Indipendenza	4	4	4	633	69	0	1462	231,0%	0s	0 vh
ramo C: via Assietta	3,5	3	3,5	160	623	0	231	582,1%	2s	0 vh
ramo D: C.so Indipendenza	3,5	2,5	3,5	500	361	0	908	181,6%	1s	0 vh

Raggio: 14,00m

Anello: 7,5m

Matrice O/D del nodo

	A	B	C	D	
A	0	16	1	19	36
B	177	0	68	388	633
C	44	51	0	65	160
D	167	303	30	0	500
Qs	388	370	99	472	

A = via Marino

B = c.so Indipendenza

C = via Assietta

D = c.so Indipendenza

**COMUNE DI SAVIGLIANO****SISTEMAZIONE DELL'INTERSEZIONE TRA VIA C.SO INDIPENDENZA - VIA MARINO - VIA ASSIETTA - VIA OSPEDALI  
ROTATORIA DI PROGETTO - VERIFICA ALLO STATO ATTUALE**

Intervallo di riferimento: ora di punta della sera 8.00 - 9.00

**INCROCIO 5B**

	L ing	L isola	L uscita	QE	QG	QP	veic/ora	Riserva di capacita'		Coda
								%	Attesa	
ramo A: C.so Indipendenza	4	6	4	409	142	0	1542	377,1%	0s	0 vh
ramo B: via Corridoni	3	3,5	3	499	281	0	836	167,5%	2s	0 vh
ramo C: C.so Indipendenza	3	4,5	3	376	397	0	817	217,2%	2s	0 vh

Raggio: 14,00m

Anello: 7,5m

Matrice O/D del nodo

	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	
<b>A</b>	0	185	224	409
<b>B</b>	326	0	173	499
<b>C</b>	265	111	0	376
<b>Qs</b>	591	296	397	

**A = c.so Indipendenza****B = via Corridoni****C = c.so Indipendenza**

## **2.4 Rotatoria 5: Intersezione Via Monte Bianco - Strada Suniglia - Via Liguria - Trav. per Via Dovo**

Attualmente l'intersezione è regolata da semaforo, nel nodo confluiscono quattro rami. La rotatoria di progetto ha forma allungata.

Gli elementi principali che ne individuano la geometria sono:

- Raggio esterno  $R_e = 12,5$  m;
- Raggio interno  $R_i = 5$  m;
- Larghezza dell'anello di circolazione  $B_a = 7,5$  m;
- Raggio di entrata minimo  $R_{1_{\min}} = 15$  m;
- Raggio di entrata massimo  $R_{1_{\max}} = 17,5$  m;
- Raggio di uscita minimo  $R_{2_{\min}} = 17$  m;
- Raggio di uscita massimo  $R_{2_{\max}} = 20$  m;

Il progetto prevede anche verifiche sulla capacità della rotatoria, e' stato verificato, cioè, che le caratteristiche geometriche della rotatoria consentano lo smaltimento dei flussi entranti nell'anello mantenendo un adeguato Livello di Servizio.

L'inserimento della rotatoria fa parte di un progetto a lungo periodo, da realizzare con l'intervento eventuale della tangenziale esterna a Savigliano e la riduzione del traffico presente in attraversamento.

Per il breve periodo e' prevista l'installazione di un nuovo impianto semaforico, finanziato dalla Regione Piemonte nell'ambito del progetto sicurezza, del quale si riportano alcune tavole illustrative redatte dal Comune di Savigliano.



ROTATORIA N.5

COMUNE DI SAVIGLIANO



FOTO 1



FOTO 2



FOTO 3



FOTO 4



FOTO 5

A = via Suniglia  
 B = via Liguria  
 C = traversa per via Dovo  
 D = via Monte Bianco

Giorno: 15/02/2006

Intervallo orario= 7,00-10,00

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	AUTO	VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	AUTOBUS	TOTALE veicoli equivalenti	totale veicoli uscenti per sezione	% di svolta	% sul totale
A	B	39	12	3	1	<b>72</b>	309	23%	1%
	C	129	17	3	0	<b>169</b>		55%	3%
	D	42	10	2	1	<b>69</b>		22%	1%
B	C	907	227	207	8	<b>1795</b>	2207	81%	34%
	D	254	22	24	2	<b>351</b>		16%	7%
	A	40	6	2	2	<b>61</b>		3%	1%
C	D	30	2	1	0	<b>36</b>	655	6%	1%
	A	96	5	0	0	<b>106</b>		16%	2%
	B	434	37	1	1	<b>513</b>		78%	10%
D	A	40	5	5	0	<b>60</b>	2146	3%	1%
	B	1243	163	238	4	<b>2055</b>		96%	39%
	C	25	2	1	0	<b>31</b>		1%	1%
<b>totale</b>		3279	508	487	19	<b>5317</b>			

Intervallo orario= 17,30-19,30

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	AUTO	VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	AUTOBUS	TOTALE veicoli equivalenti	totale veicoli uscenti per sezione	% di svolta	% sul totale
A	B	22	2	2	0	<b>30</b>	186	16%	1%
	C	81	6	0	0	<b>93</b>		50%	3%
	D	57	3	0	0	<b>63</b>		34%	2%
B	C	867	137	70	1	<b>1284</b>	1603	80%	35%
	D	246	11	1	0	<b>270</b>		17%	7%
	A	35	6	1	0	<b>49</b>		3%	1%
C	D	37	2	0	0	<b>41</b>	489	8%	1%
	A	86	13	1	0	<b>114</b>		23%	3%
	B	290	22	0	0	<b>334</b>		68%	9%
D	A	43	4	1	0	<b>53</b>	1379	4%	1%
	B	871	92	112	0	<b>1279</b>		93%	35%
	C	43	2	0	0	<b>47</b>		3%	1%
<b>totale</b>		2678	300	188	1	<b>3657</b>			

A = via Suniglia  
 B = via Liguria  
 C = traversa per via Dovo  
 D = via Monte Bianco

Giorno: 15/02/2006

Intervallo orario= 8,00-9,00

## 8,00-8,15

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	AUTO	VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	AUTOBUS	TOTALE veicoli equivalenti	totale per sezione	% di svolta	% sul totale
A	B	4	1	1	0	8	28	29%	2%
	C	11	1	0	0	13		46%	3%
	D	5	0	1	0	7		25%	1%
B	C	83	24	18	1	170	221	77%	33%
	D	45	2	0	0	49		22%	9%
	A	2	0	0	0	2		1%	0%
C	D	8	2	0	0	12	90	13%	2%
	A	13	0	0	0	13		14%	3%
	B	61	2	0	0	65		72%	13%
D	A	1	0	2	0	5	178	3%	1%
	B	107	14	17	0	169		95%	33%
	C	2	0	1	0	4		2%	1%
<b>totale</b>		342	46	40	1	517			

## 8,15-8,30

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	AUTO	VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	AUTOBUS	TOTALE veicoli equivalenti	totale per sezione	% di svolta	% sul totale
A	B	4	2	0	0	8	20	40%	2%
	C	6	2	0	0	10		50%	2%
	D	2	0	0	0	2		10%	0%
B	C	86	27	16	0	172	211	82%	38%
	D	23	2	1	0	29		14%	6%
	A	6	1	1	0	10		5%	2%
C	D	1	0	0	0	1	48	2%	0%
	A	9	0	0	0	9		19%	2%
	B	34	1	1	0	38		79%	8%
D	A	2	0	0	0	2	173	1%	0%
	B	112	10	18	0	168		97%	37%
	C	3	0	0	0	3		2%	1%
<b>totale</b>		288	45	37	0	452			

## 8,30-8,45

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	AUTO	VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	AUTOBUS	TOTALE veicoli equivalenti	totale per sezione	% di svolta	% sul totale
A	B	4	2	0	0	8	33	24%	2%
	C	15	3	0	0	21		64%	4%
	D	2	1	0	0	4		12%	1%
B	C	76	18	21	0	154	190	81%	31%
	D	25	1	1	0	29		15%	6%
	A	3	2	0	0	7		4%	1%
C	D	8	0	0	0	8	52	15%	2%
	A	4	2	0	0	8		15%	2%
	B	26	5	0	0	36		69%	7%
D	A	7	0	0	0	7	215	3%	1%
	B	119	17	24	1	204		95%	42%
	C	4	0	0	0	4		2%	1%
<b>totale</b>		293	51	46	1	490			

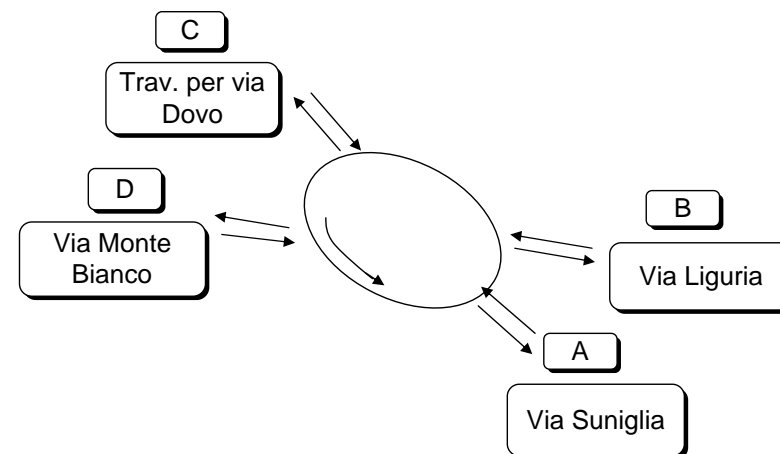
## 8,45-9,00

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	AUTO	VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	AUTOBUS	TOTALE veicoli equivalenti	totale per sezione	% di svolta	% sul totale
A	B	3	0	0	0	3	30	10%	1%
	C	15	2	0	0	19		63%	4%
	D	6	1	0	0	8		27%	2%
B	C	99	25	23	0	195	223	87%	40%
	D	18	2	0	0	22		10%	5%
	A	6	0	0	0	6		3%	1%
C	D	2	0	0	0	2	60	3%	0%
	A	5	0	0	0	5		8%	1%
	B	45	4	0	0	53		88%	11%
D	A	4	0	0	0	4	173	2%	1%
	B	93	14	23	0	167		97%	34%
	C	2	0	0	0	2		1%	0%
<b>totale</b>		298	48	46	0	486			

**COMUNE DI SAVIGLIANO**  
**INTERSEZIONE VIA SUNIGLIA - VIA LIGURIA - TRAV. PER VIA DOVO - VIA MONTE BIANCO**

**Giorno: 15/02/2006**  
**ore 8:00- 9:00 feriale**

	A	B	C	D	
A	0	27	63	21	111
B	25	0	691	129	845
C	35	192	0	23	250
D	18	708	13	0	739
Qs	78	927	767	173	
Qc	913	97	175	252	



RAMI DI ENTRATA	DATI DI TRAFFICO (U.V./h)			COEFFICIENTI			CALCOLO (U.V./h)			TCUe	TCUc
	Qe	Qc	Qs	$\alpha$	$\beta$	$\gamma$	Qg	Ce	$\gamma Qe$	$\gamma Qe/Ce$	$(\gamma Qe+(8/9)Qg)/1500$
A	111	913	78	0,475	0,6	1	585	980	111	11%	42%
B	845	97	927	0,56	0,6	1	577	987	845	86%	90%
C	250	175	767	0,475	0,6	1	469	1083	250	23%	44%
D	739	252	173	0,5	0,6	1	238	1289	739	57%	63%
TOT	1944	1437	1944								

**COMUNE DI SAVIGLIANO****SISTEMAZIONE DELL'INTERSEZIONE TRA VIA SUNIGLIA - VIA LIGURIA - TRAV. PER VIA DOVO - VIA MONTE BIANCO  
ROTATORIA DI PROGETTO - VERIFICA ALLO STATO ATTUALE**

Intervallo di riferimento: ora di punta del mattino 8.00 - 9.00

							Riserva di capacita'			
	L ing	L isola	L uscita	QE	QG	QP	veic/ora	%	Attesa	Coda
ramo A: via Suniglia	3	2	3	111	838	0	666	599,8%	3s	0 vh
ramo B: via Liguria	3	2	3	845	132	0	698	82,6%	2s	0 vh
ramo C: trav. per via Dovo	3	3	3	250	206	0	1186	474,4%	1s	0 vh
ramo D: via Monte Bianco	3	4	3	739	254	0	631	85,5%	2s	0 vh

Raggio: 12,5

Anello: 9m

Matrice O/D del nodo

	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	
<b>A</b>	0	27	63	21	111
<b>B</b>	25	0	691	129	845
<b>C</b>	35	192	0	23	250
<b>D</b>	18	708	13	0	739
<b>Qs</b>	78	927	767	173	

## **2.5 Rotatoria 6: Intersezione C.so Indipendenza – Via Mazzini – C.so XXIV Maggio – Via S. Andrea**

Per l'intersezione in questione l'inserimento della rotatoria era avvenuto in via sperimentale nel corso della redazione del piano traffico. In seguito e' stata realizzata definitivamente.

La rotatoria e' una rotatoria compatta di forma circolare classica.

Gli elementi principali che ne individuano la geometria sono:

- Raggio esterno  $R_e = 10$  m;
- Raggio interno  $R_i = 2,5$  m;
- Larghezza dell'anello di circolazione  $B_a = 7,5$  m;
- Raggio di entrata minimo  $R_{1_{min}} = 9$  m;
- Raggio di entrata massimo  $R_{1_{max}} = 14,5$  m;
- Raggio di uscita minimo  $R_{2_{min}} = 9$  m;
- Raggio di uscita massimo  $R_{2_{max}} = 14,5$  m;

Anche in questo caso erano state condotte verifiche sulla capacita' della rotatoria, e' stato verificato, cioe', che le caratteristiche geometriche della rotatoria consentano lo smaltimento dei flussi entranti nell'anello mantenendo un adeguato Livello di Servizio.



A = via Mazzini  
 B = c.so XXIV Maggio( lato est)  
 C = via Sant'Andrea  
 D = c.so XXIV Maggio

Giorno: 14/02/2006

Intervallo orario= 7,00-10,00

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	AUTO	VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	AUTOBUS	TOTALE veicoli equivalenti	totale veicoli uscenti per sezione	% di svolta	% sul totale
A	B	362	16	1	0	396	828	48%	12%
	C	141	2	2	0	149		18%	5%
	D	265	5	4	0	283		34%	9%
B	C	103	8	0	0	119	1180	10%	4%
	D	741	135	15	8	1061		90%	32%
	A	0	0	0	0	0		0%	0%
C	D	74	0	0	0	74	99	75%	2%
	A	0	0	0	0	0		0%	0%
	B	21	2	0	0	25		25%	1%
D	A	0	0	0	0	0	1190	0%	0%
	B	918	80	6	2	1095		92%	33%
	C	62	15	0	1	95		8%	3%
<b>totale</b>		2687	263	28	11	3297			

Intervallo orario= 17,30-19,30

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	AUTO	VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	AUTOBUS	TOTALE veicoli equivalenti	totale veicoli uscenti per sezione	% di svolta	% sul totale
A	B	293	13	0	0	319	737	43%	12%
	C	169	4	0	0	177		24%	6%
	D	227	7	0	0	241		33%	9%
B	C	137	3	0	0	143	1139	13%	5%
	D	838	69	6	3	996		87%	36%
	A	0	0	0	0	0		0%	0%
C	D	58	1	0	0	60	80	75%	2%
	A	0	0	0	0	0		0%	0%
	B	18	1	0	0	20		25%	1%
D	A	0	0	0	0	0	788	0%	0%
	B	550	40	5	0	640		81%	23%
	C	128	10	0	0	148		19%	5%
<b>totale</b>		2418	148	11	3	2744			

A = via Mazzini  
 B = c.so XXIV Maggio( lato est)  
 C = via Sant'Andrea  
 D = c.so XXIV Maggio

Giorno: 14/02/2006

Intervallo orario= 17,30-18,30

## 17,30-17,45

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	AUTO	VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	AUTOBUS	TOTALE veicoli equivalenti	totale per sezione	% di svolta	% sul totale
A	B	28	1	0	0	30	94	32%	10%
	C	28	2	0	0	32		34%	10%
	D	30	1	0	0	32		34%	10%
B	C	19	0	0	0	19	130	15%	6%
	D	89	10	1	0	111		85%	36%
	A					0		0%	0%
C	D	3	0	0	0	3	6	50%	1%
	A					0		0%	0%
	B	1	1	0	0	3		50%	1%
D	A					0	75	0%	0%
	B	57	4	0	0	65		87%	21%
	C	10	0	0	0	10		13%	3%
<b>totale</b>		265	19	1	0	305			

## 17,45-18,00

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	AUTO	VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	AUTOBUS	TOTALE veicoli equivalenti	totale per sezione	% di svolta	% sul totale
A	B	39	1	0	0	41	93	44%	11%
	C	21	1	0	0	23		25%	6%
	D	29	0	0	0	29		31%	8%
B	C	13	0	0	0	13	143	9%	4%
	D	105	10	0	2	130		91%	36%
	A					0		0%	0%
C	D	6	1	0	0	8	12	67%	2%
	A					0		0%	0%
	B	4	0	0	0	4		33%	1%
D	A					0	112	0%	0%
	B	85	6	2	0	101		90%	28%
	C	11	0	0	0	11		10%	3%
<b>totale</b>		313	19	2	2	360			

## 18,00-18,15

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	AUTO	VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	AUTOBUS	TOTALE veicoli equivalenti	totale per sezione	% di svolta	% sul totale
A	B	41	3	0	0	47	102	46%	12%
	C	29	0	0	0	29		28%	7%
	D	24	1	0	0	26		25%	6%
B	C	16	0	0	0	16	184	9%	4%
	D	138	13	2	0	168		91%	42%
	A					0		0%	0%
C	D	10	0	0	0	10	13	77%	2%
	A					0		0%	0%
	B	3	0	0	0	3		23%	1%
D	A					0	105	0%	0%
	B	69	3	1	0	77		73%	19%
	C	24	2	0	0	28		27%	7%
<b>totale</b>		354	22	3	0	404			

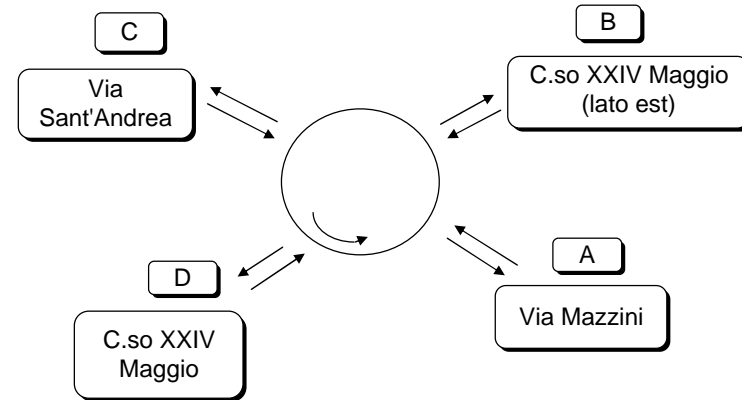
## 18,15-18,30

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	AUTO	VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	AUTOBUS	TOTALE veicoli equivalenti	totale per sezione	% di svolta	% sul totale
A	B	34	2	0	0	38	97	39%	13%
	C	23	0	0	0	23		24%	8%
	D	36	0	0	0	36		37%	12%
B	C	19	1	0	0	21	152	14%	7%
	D	107	11	1	0	131		86%	44%
	A					0		0%	0%
C	D	9	0	0	0	9	11	82%	3%
	A					0		0%	0%
	B	2	0	0	0	2		18%	1%
D	A					0	35	0%	0%
	B	72	9	0	0	0		0%	0%
	C	25	5	0	0	35		100%	12%
<b>totale</b>		327	28	1	0	295			

**COMUNE DI SAVIGLIANO  
INTERSEZIONE VIA MAZZINI - C.SO XXIV MAGGIO - VIA SANT'ANDREA**

Giorno: 14/02/2006  
ore 17:30- 18:30 feriale

	A	B	C	D	
A	0	156	107	123	386
B	0	0	69	540	609
C	0	12	0	30	42
D	0	243	84	0	327
Qs	0	411	260	693	
Qc	339	314	663	12	



RAMI DI ENTRATA	DATI DI TRAFFICO (U.V./h)			COEFFICIENTI			CALCOLO (U.V./h)			TCUe	TCUc
	Qe	Qc	Qs	$\alpha$	$\beta$	$\gamma$	Qg	Ce	$\gamma Qe$	$\gamma Qe/Ce$	$(\gamma Qe+(8/9)Qg)/1500$
A	386	339	0	0,58	1	1	339	1199	386	32%	46%
B	609	314	411	0,58	1	1	552	1009	609	60%	73%
C	42	663	260	0,56	1	1	809	781	42	5%	51%
D	327	12	693	0,56	1	1	400	1144	327	29%	46%
TOT	1364	1328	1364								

**COMUNE DI SAVIGLIANO****SISTEMAZIONE DELL'INTERSEZIONE TRA VIA MAZZINI - C.SO XXIV MAGGIO - VIA SANT'ANDREA  
ROTATORIA DI PROGETTO - VERIFICA ALLO STATO ATTUALE**

Intervallo di riferimento: ora di punta della sera 17.30 - 18.30

							Riserva di capacita'			
	L ing	L isola	L uscita	QE	QG	QP	veic/ora	%	Attesa	Coda
ramo A: via Mazzini	3,5	0	3,5	386	339	0	1052	272,7%	1s	0 vh
ramo B: C.so XXIV Maggio (lato est)	3,5	1,5	3,5	609	399	0	755	123,9%	2s	0 vh
ramo C: via sant'Andrea	3,5	2,5	3,5	42	741	0	931	999,0%	2s	0 vh
ramo D: C.so XXIV Maggio	3	3	3	327	17	0	1399	427,7%	1s	0 vh

Raggio: 10m

Anello: 7.5m

Matrice O/D del nodo

	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	
<b>A</b>	0	156	107	123	386
<b>B</b>	0	0	69	540	609
<b>C</b>	0	12	0	30	42
<b>D</b>	0	243	84	0	327
<b>Qs</b>	0	411	260	693	

## **2.6 Rotatoria di accesso area industriale-artigianale fronte INPS**

La rotatoria in esame e' stata progettata dai tecnici del Comune di Savigliano.

L'intervento consentira' la messa in comunicazione dell'ex S.S. 20 (oggi denominata S.R. 20) con la parallela Via Togliatti in prossimita' della sede INPS.

La rotatoria di progetto e' stata pensata nell'ottica di garantire l'accesso all'area industriale-artigianale collocata di fronte alla sede INPS.

Il piano propone l'introduzione del senso unico in uscita dall'anello sul ramo denominato Ingresso P.E.C. e l'istituzione di una stanza di circolazione attorno all'area industriale-artigianale.

Il ramo denominato Ingresso P.E.C. quindi consentira' solo l'accesso, una volta entrato da tale accesso, l'utente, per uscire dovra' girare attorno all'area industriale-artigianale (senso di marcia orario) per immettersi in rotatoria dal ramo che precede quello in esame.

## **2.7 Rotatoria Via Monasterolo angolo Via Dalla Chiesa – Via Silvio Pellico**

In seguito alla proposta avanzata dalla Commissione Viabilità in data 5 ottobre 2006 il seguente Piano riporta lo studio di fattibilità di una rotatoria per l'intersezione Via Monasterolo – Via Dalla Chiesa – Via Silvio Pellico.



## **2.8 Riorganizzazione della circolazione**

La città di Savigliano è stata sottoposta ad una riorganizzazione complessiva degli assetti viari in seguito alla individuazione delle criticità per i movimenti veicolari, pedonali e ciclabili e delle criticità per la sosta.

In quest'ottica, uno degli interventi determinanti è quello di istituire nuovi sensi unici nel centro della città, in modo da creare stanze di circolazione per la fluidificazione del traffico veicolare e la riduzione dei punti di conflitto con la mobilità dolce.

Il nuovo assetto circolatorio consente la riorganizzazione della sede viaria ridisegnando i percorsi veicolari, pedonali e ciclabili e la sosta lungo la strada. Gli ambiti interessati da questa tipologia di intervento sono individuabili in vari punti della città, a seguito descritti in dettaglio.

### ***2.8.1 Riorganizzazione della circolazione nel quadrilatero Corso Roma – Viale Marconi – Corso Vittorio Veneto – Corso N. Sauro per favorire la mobilità di pedoni e ciclisti***

La riorganizzazione consiste nella creazione di una stanza di circolazione principale delimitata da Corso Roma, Viale Marconi, Corso Vittorio Veneto, Corso N. Sauro e Via Trento, percorse in senso antiorario. Su i due lati della stanza, Viale Marconi e Via Trento viene mantenuto il doppio senso per consentire il traffico nord-sud di semplice attraversamento. Internamente una serie di stanze intermedie consentono un facile accesso ad ogni zona del centro cittadino.

Nella fase progettuale si è cercato di mantenere il più possibile inalterato l'assetto attuale. Il risultato è uno schema di circolazione fluido ed intuitivo per gli automobilisti che riduce drasticamente i punti di conflitto (come evidenziato dalla tavola 25).

Nel caso specifico di Via Torino, segnalata nel corso delle indagini dirette come ambito particolarmente delicato per le interferenze con la mobilità dolce (pedonale e ciclabile), si propone l'istituzione di un'isola pedonale in vigore a partire dal pomeriggio del giorno prefestivo e per tutto il festivo.

Per le intersezioni in Piazzetta San Giovanni e tra Via Trento e Via Saluzzo, sono state adottate soluzioni ad hoc allo scopo di rendere quanto più possibile definito lo schema circolatorio da ognuna delle direzioni interessate (vedi tavola 26).

Uno dei principali risultati delle operazioni di riassetto dell'area è la nuova configurazione delle due arterie di Corso Vittorio Veneto e Corso Roma. L'istituzione per entrambe del senso unico permette di ridefinire le caratteristiche della sezione stradale (vedi tavole 27, 28, 29 e 30): si passa da una sezione tipo inclusiva di doppia corsia per il flusso veicolare, sosta in linea (da un solo lato per Corso Roma e da entrambi per Corso Vittorio Veneto) e corsia ciclopedonale da entrambi i lati, ad una nuova sezione che, nel rispetto delle alberature esistenti, prevede marciapiede, unica corsia, sosta a spina da un unico lato e corsia ciclopedonale anch'essa da un solo lato.

Il passaggio al nuovo assetto circolatorio potrebbe avvenire attraverso due fasi successive: istituendo dapprima – breve periodo – i nuovi sensi unici nelle stanze intermedie, introducendo successivamente – lungo periodo – i sensi unici anche nella stanza di circolazione principale.

### **2.8.2 Riorganizzazione della circolazione e della sosta nell'area di Piazza Santarosa**

L'area di Piazza Santarosa presenta attualmente spazi per la sosta in corrispondenza di Via Alfieri e Via Miretti. Il recupero di questi spazi e della sua originaria vocazione pedonale prevede la loro delocalizzazione, alla luce anche della nuova grande struttura per la sosta prevista in Piazza del Popolo.

In quest'ottica la circolazione in corrispondenza della piazza, va limitata ai soli residenti, creando una nuova zona pedonale che comprende anche la vicina Piazza Battisti da gestire con sistemi automatici di chiusura (tipo pilomat). L'intervento è completato con l'inserimento della zona a traffico limitato su Via Miretti (vedi tavola 31).



Piazza Santarosa

Il risultato è un intervento che mantiene pressoché invariati gli attuali assetti circolatori, con l'unica eccezione di Via Trossarelli, per la quale è invertito il senso di marcia tra Via Sant'Andrea e Via Miretti.

### **2.8.3 Proposta di riorganizzazione della viabilità negli assi di Strada Sanità e Strada Monasterolo nel lungo periodo**

In seguito alla completa attuazione della riorganizzazione della circolazione, descritta nei paragrafi precedenti, e una volta che questa verra' conosciuta e compresa dagli utenti automobilisti e in generale da tutti i cittadini di Savigliano, questo piano prevede anche la possibilita' di estendere la riorganizzazione agli assi di Strada Sanità e Strada Monasterolo.

Le problematiche legate al ponte su Via Saluzzo sono state già in parte affrontate con l'istituzione di uno svincolo a rotatoria in corrispondenza dell'incrocio con Via Bisalta e Via Cervino, precedentemente regolato da semaforo.

È qui proposta l'istallazione di una seconda rotatoria (tavola 33) anche in corrispondenza dell'intersezione con la Strada Sanità e la Strada Monasterolo, così da ovviare alle problematiche legate alle svolte a sinistra, che interessano una porzione cospicua dei flussi sull'incrocio.

L'intervento (tavola 32) impone l'istituzione di due nuovi sensi unici sulle strade Sanità e Monasterolo, garantendo l'accessibilità ai vari punti della città tramite l'istituzione di una stanza di circolazione dal lato Strada Sanità, che interessa Via Martina e Via Mellonera, e di una rotatoria compatta in corrispondenza del ponte sulla Strada Monasterolo.

A = str. Sanità  
 B = via Saluzzo (lato centro)  
 C = str. Monasterolo  
 D = via Saluzzo

Giorno: 21/02/2006

Intervallo orario= 7,00-10,00

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	AUTO	VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	AUTOBUS	TOTALE veicoli equivalenti	totale veicoli uscenti per sezione	% di svolta	% sul totale
A	B	145	8	0	1	164	239	69%	5%
	C	35	9	1	0	55		23%	2%
	D	16	2	0	0	20		8%	1%
B	C	195	22	12	2	268	1245	22%	9%
	D	598	97	28	2	853		69%	28%
	A	98	10	3	0	124		10%	4%
C	D	29	3	4	0	43	484	9%	1%
	A	64	12	5	0	98		20%	3%
	B	220	39	20	2	343		71%	11%
D	A	5	0	0	0	5	1039	0%	0%
	B	705	114	26	3	993		96%	33%
	C	19	7	4	0	41		4%	1%
<b>totale</b>		2129	323	103	10	3006			

Intervallo orario= 17,30-19,30

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	AUTO	VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	AUTOBUS	TOTALE veicoli equivalenti	totale veicoli uscenti per sezione	% di svolta	% sul totale
A	B	97	6	1	0	111	182	61%	4%
	C	44	5	1	0	56		31%	2%
	D	11	1	1	0	15		8%	1%
B	C	295	27	16	1	384	1299	30%	15%
	D	667	48	9	2	786		61%	31%
	A	107	9	2	0	129		10%	5%
C	D	23	1	2	0	29	268	11%	1%
	A	58	8	3	0	80		30%	3%
	B	118	14	5	1	159		59%	6%
D	A	18	1	1	0	22	799	3%	1%
	B	639	36	4	1	722		90%	28%
	C	47	4	0	0	55		7%	2%
<b>totale</b>		2124	160	45	5	2547			

A = str. Sanità  
 B = via Saluzzo (lato centro)  
 C = str. Monasterolo  
 D = via Saluzzo

Giorno: 21/02/2006

Intervallo orario= 18,30-19,30

## 18,30-18,45

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	AUTO	VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	AUTOBUS	TOTALE veicoli equivalenti	totale per sezione	% di svolta	% sul totale
A	B	13	1	0	0	15	25	60%	4%
	C	8	0	0	0	8		32%	2%
	D	0	0	1	0	2		8%	1%
B	C	47	3	3	0	59	178	33%	18%
	D	100	5	0	0	110		62%	33%
	A	9	0	0	0	9		5%	3%
C	D	1	0	0	0	1	39	3%	0%
	A	13	1	3	0	21		54%	6%
	B	15	0	1	0	17		44%	5%
D	A	2	0	0	0	2	93	2%	1%
	B	80	4	0	0	88		95%	26%
	C	3	0	0	0	3		3%	1%
<b>totale</b>		291	14	8	0	335			

## 18,45-19,00

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	AUTO	VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	AUTOBUS	TOTALE veicoli equivalenti	totale per sezione	% di svolta	% sul totale
A	B	17	3	0	0	23	35	66%	6%
	C	8	1	0	0	10		29%	3%
	D	2	0	0	0	2		6%	1%
B	C	48	3	1	0	56	181	31%	16%
	D	87	6	1	0	101		56%	28%
	A	22	1	0	0	24		13%	7%
C	D	7	0	0	0	7	39	18%	2%
	A	8	1	0	0	10		26%	3%
	B	18	2	0	0	22		56%	6%
D	A	2	0	0	0	2	106	2%	1%
	B	83	7	0	0	97		92%	27%
	C	7	0	0	0	7		7%	2%
<b>totale</b>		309	24	2	0	361			

## 19,00-19,15

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	AUTO	VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	AUTOBUS	TOTALE veicoli equivalenti	totale per sezione	% di svolta	% sul totale
A	B	8	0	0	0	8	13	62%	3%
	C	4	0	0	0	4		31%	1%
	D	1	0	0	0	1		8%	0%
B	C	27	3	0	0	33	147	22%	12%
	D	82	3	0	0	88		60%	31%
	A	24	1	0	0	26		18%	9%
C	D	2	0	0	0	2	30	7%	1%
	A	4	1	0	0	6		20%	2%
	B	16	2	1	0	22		73%	8%
D	A	2	0	0	0	2	93	2%	1%
	B	80	0	1	0	82		88%	29%
	C	5	2	0	0	9		10%	3%
<b>totale</b>		255	12	2	0	283			

## 19,15-19,30

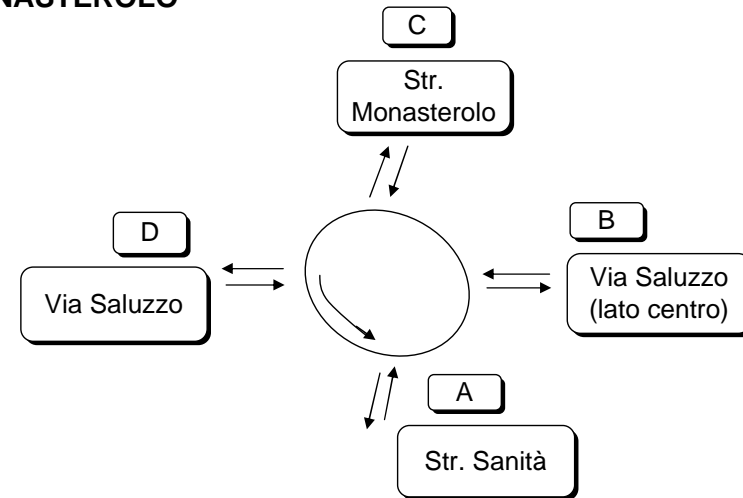
PROVENIENZA	DESTINAZIONE	AUTO	VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	AUTOBUS	TOTALE veicoli equivalenti	totale per sezione	% di svolta	% sul totale
A	B	10	0	0	0	10	18	56%	4%
	C	6	1	0	0	8		44%	3%
	D	0	0	0	0	0		0%	0%
B	C	34	2	2	0	42	154	27%	16%
	D	78	6	0	0	90		58%	33%
	A	18	2	0	0	22		14%	8%
C	D	4	0	0	0	4	24	17%	1%
	A	5	0	0	0	5		21%	2%
	B	13	1	0	0	15		63%	6%
D	A	2	0	0	0	2	74	3%	1%
	B	59	1	0	0	61		82%	23%
	C	9	1	0	0	11		15%	4%
<b>totale</b>		238	14	2	0	270			



**COMUNE DI SAVIGLIANO**  
**INTERSEZIONE STR. SANITÀ - VIA SALUZZO - STR. MONASTEROLO**

**Giorno: 21/02/2006**  
**ore 18:30- 19:30 feriale**

	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	
<b>A</b>	0	56	30	5	91
<b>B</b>	81	0	190	389	660
<b>C</b>	42	76	0	14	132
<b>D</b>	8	328	30	0	366
<b>Qs</b>	131	460	250	408	
<b>Qc</b>	434	65	475	199	



RAMI DI ENTRATA	DATI DI TRAFFICO (U.V./h)			COEFFICIENTI			CALCOLO (U.V./h)			TCUe	TCUc
	Qe	Qc	Qs	$\alpha$	$\beta$	$\gamma$	Qg	Ce	$\gamma Qe$	$\gamma Qe/Ce$	$(\gamma Qe+(8/9)Qg)/1500$
<b>A</b>	91	434	131	0,56	0,6	1	334	1203	91	8%	26%
<b>B</b>	660	65	460	0,56	0,6	1	297	1236	660	53%	62%
<b>C</b>	132	475	250	0,6	0,6	1	435	1113	132	12%	35%
<b>D</b>	366	199	408	0,41	0,6	1	287	1245	366	29%	41%
<b>TOT</b>	883	974	841								

**COMUNE DI SAVIGLIANO****SISTEMAZIONE DELL'INTERSEZIONE TRA STR. SANITÀ - VIA SALUZZO - STR. MONASTEROLO  
ROTATORIA DI PROGETTO - VERIFICA ALLO STATO ATTUALE**

Intervallo di riferimento: ora di punta del mattino 18.30 - 19.30

	L ing	L isola	L uscita	QE	QG	QP	veic/ora	Riserva di capacita'		Coda
								%	Attesa	
ramo A: str. Sanità	1	0	6,5	0	401	0	---	---	0s	0 vh
ramo B: via Saluzzo	2,3	2,5	2,3	660	44	0	656	99,4%	2s	0 vh
ramo C: str. Monasterolo	1	0	7	0	558	0	---	---	0s	0 vh
ramo D: via Saluzzo	4,5	3	4,5	366	114	0	1851	505,6%	0s	0 vh

Raggio: 14,0m

Anello: 7,5m

Matrice O/D del nodo

	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	
<b>A</b>	0	56	30	5	91
<b>B</b>	81	0	190	389	660
<b>C</b>	42	76	0	14	132
<b>D</b>	8	328	30	0	366
<b>Qs</b>	131	460	250	408	

#### **2.8.4 I nuovi sistemi di sosta**

Le Amministrazioni comunali, attraverso il dimensionamento e la localizzazione di una offerta strategica delle aree di sosta e una politica tariffaria del costo del parcheggio dispongono di uno strumento fondamentale per regolare gli accessi, rimodulando l'uso di parti pregiate della città'.

L'accessibilità all'area centrale dei soggetti residenti, può essere garantita da una estensione dei parcheggi a pagamento con posti auto riservati ai residenti e di tipo gratuito.

Una politica tariffaria della sosta consente di aumentare il ricambio degli utenti, permettendo ad un maggior numero di cittadini di raggiungere comodamente le attività e i servizi presenti nel centro storico: la dinamica tariffaria è di tipo "piramidale" più ci si avvicina ai poli di attrazione maggiore è la tariffa. Possono poi essere previste articolazioni tra il giorno e la notte, tra i giorni festivi e di lavoro, in modo da costruire una organizzazione della tariffa modulata su misura per Savigliano.

In riferimento alla sosta occorre infatti distinguere fra le diverse tipologie di parcheggio (es. insilati e su strada, e, all'interno dell'offerta su strada quelli a pagamento e non, etc.), e tra i soggetti della sosta e le strutture più idonee per rispondere alle diverse esigenze.

Fra i "soggetti della sosta" registriamo gli abituali, i saltuari e i residenti; e ancora fra queste famiglie i "saltuari erratici" e i "saltuari operativi"; i primi ad esempio si spostano per commissioni/acquisti, visite mediche, etc, i secondi si spostano per pratiche e commissioni di lavoro attribuendo al proprio tempo un alto costo orario; nella famiglia "residenti" si deve poter distinguere fra i "residenti fissi" (coloro che lasciano la macchina anche di giorno) e i "residenti mobili" (coloro che si spostano la mattina lasciando il posto libero per altri usi e soggetti).

Quantificati i soggetti, si è proceduto alla individuazione delle aree di sosta distinguendo fra i parcheggi di scambio (gratuiti ma periferici) per i soggetti sistematici ed abituali, i parcheggi relazione (insilati e di superficie), a costo orario, situati nelle aree più attrattive per i saltuari operativi, i parcheggi per i residenti, il tutto

volto ad un disegno funzionale e ad una gestione ordinata e coordinata dello spazio di sosta.

Tutti i parcheggi costituiscono il sistema di base su cui innestare la griglia dei percorsi pedonali e la loro collocazione e' strategica rispetto al sistema delle accessibilita' ed ha lo scopo di diffondere il sistema delle pedonalita' in un quadro urbano diffuso, evitando concentrazioni in un unico corridoio urbano.

Il quadro finale definisce, per i differenti soggetti della sosta, le strutture piu' idonee ad accogliere le differenti domande con i relativi dimensionamenti, attraverso l'individuazione di:

- parcheggi di relazione;
- parcheggi in corrispondenza di attrezzature di richiamo;
- parcheggi superficiali a pagamento;
- parcheggi di scambio.

Il rafforzamento del ruolo intermodale della stazione, e la sua funzione per sviluppare modalita' alternative all'auto, passa anche attraverso la dotazione di nuovi parcheggi di scambio, previsti dal piano nell'area marginale dello scalo merci, compresa tra l'estremo sud di Viale Marconi e Piazza Galateri.

La disponibilita' di una grande area libera collocata lungo Via Alba e adiacente la Strada Canavere suggerisce l'organizzazione di un parcheggio di scambio da collegare con un servizio navetta elettrico di tipo ecologico verso il centro storico e le principali polarita'.



*Area retrostante l'ospedale*

Le aree retrostanti l'ospedale costituiscono un polmone importante, nell'ambito della sosta, per la struttura sanitaria e piu' in generale per la citta'. Da qui si diramano percorsi pedonali protetti e ben segnalati in collegamento con il centro storico e con l'Universita'.

La possibilità' di creare una struttura di sosta in sotterraneo sotto Piazza del Popolo, diviene occasione per rispondere alle domande di parcheggio di diversi soggetti (residenti, operatori, utenti del centro storico) e nel contempo elemento di riqualificazione degli spazi da dedicare ai pedoni, all'incontro, alle categorie deboli quali anziani e bambini.



*Piazza del Popolo*

In questo modo si rafforza, e si stimola la presenza dei residenti nelle aree storiche garantendo loro stalli riservati, gratuiti in superficie e box a pagamento in interrato.

Nel piano si rivede infine la disposizione degli stalli di sosta su Corso Roma e Corso Vittorio Veneto, incrementandone la nuova offerta di sosta in modo da garantire un sufficiente serbatoio per la stazione, le strutture e i servizi.

Su Corso Roma l'incremento e' di circa 50 posti auto, si passa cosi' dai 70 attuali ai 120 stalli di sosta, anche su Corso Vittorio Veneto l'incremento e' di 50 posti, passando cosi' da 60 a 110 stalli di sosta.

Il vertice della piramide e' rappresentato dall'area per il parcheggio riservato ai residenti, situata in pieno centro, dove e' possibile sostare solo se si e' in possesso del relativo permesso.

Una considerazione a parte va fatta per i parcheggi di scambio: l'utenza turistica puo' essere agevolmente indirizzata verso strutture di corrispondenza di tipo gratuito o di tipo oneroso se accompagnata da un servizio di controllo (video sorveglianza) e di navette verso le principali strutture alberghiere. Molte zone turistiche hanno sperimentato con successo la delocalizzazione della sosta da parte dei clienti, dai parcheggi su strada, in aree protette con il duplice vantaggio di offrire maggiore sicurezza al veicolo e ridare alla citta' spazi pregiati in prossimita' di attivita' commerciali e di servizio.

### 3. INTERVENTI DI QUALITA' URBANA: AREE PEDONALI E PERCORSI PEDONALI E CICLABILI PROTETTI

Il centro di Savigliano e' caratterizzato da una sola zona pedonale limitata a Via Tapparelli D'Azeglio.

Con la nascita della nuova realta' universitaria – la sede (l'ex convento di Santa Monica) e' dislocata tra Piazza Turletti e Piazza della Misericordia – il Piano Generale del Traffico prevede la creazione di una nuova zona pedonale nei pressi del polo studentesco da gestire con sistemi automatici di chiusura (tipo pilomat).

L'intervento prevede di rendere pedonale sia Piazza Turletti che Via Garibaldi, consentendo il transito ai soli residenti.

La nuova zona pedonale va ad affiancare quella di Piazza Santarosa, descritta precedentemente, costituendo nel loro complesso una nuova realta', a misura d'uomo, fruibile da tutti i cittadini e dagli studenti.



*Percorsi protetti - attraversamento*

Sempre in prospettiva Universita' il P.G.T.U. progetta la realizzazione di un percorso pedonale e ciclabile protetto che colleghi il polo studentesco con il grande parcheggio dell'ospedale che verra' potenziato per poter accogliere la domanda dell'utenza generata dall'universita'.



*Percorsi protetti*



Il nuovo percorso protetto contribuirà a risolvere il problema della sosta per chi frequenta l'Università, collocata in pieno centro, invogliando l'utenza a parcheggiare nei pressi dell'ospedale e agevolando il tragitto a piedi o in bicicletta.



*Area da attrezzare per attraversamento pedonale protetto*

Il percorso parte dal parcheggio dell'ospedale, prosegue in Via Ospedali, costeggia il parcheggio situato tra Via Donatori del Sangue e Via Marino e giunge a Piazza Nizza. Superata la Piazza il percorso corre lungo il Parco Pietro Nenni su Via Assietta, si biforca all'altezza della "Croce Nera" su Via S. Domenico e Via Ruffini Gattiera e passando di fronte a Piazza della Misericordia raggiunge Via Garibaldi e quindi l'Università'.



*"Croce Nera"*

Il percorso pedonale e ciclabile protetto è solo il fiore all'occhiello di una rete ciclabile di più vasta estensione (tavola 38).

Il ciclista potrà raggiungere le principali polarità dislocate su tutto il territorio urbano: la stazione ferroviaria, l'ospedale, l'università e l'area sportiva che sorge nei pressi dello Stadio O. Morino e del Parco Graneris, senza dimenticare il facile accesso e/o attraversamento delle nuove zone pedonali di Piazza Santarosa e Piazza Turletti.

Un'attenzione particolare merita il percorso ciclabile ad anello attorno alla nuova stanza di circolazione delimitata da Corso Roma, Viale Marconi, Corso Vittorio Veneto, Corso N. Sauro e Via Trento. Grazie all'introduzione dei sensi unici e alla riduzione dei punti di conflitto è possibile destinare ai ciclisti un circuito molto esteso che consente spostamenti in maggiore sicurezza.

#### 4. LA RIQUALIFICAZIONE DEGLI SPAZI APERTI

Un ambiente gradevole e sicuro e' la condizione naturale per esaltare quella vivacita' commerciale persa negli anni a scapito dei centri di grande distribuzione di periferia.

La vivacita' commerciale dell'area storica di Savigliano, la presenza di pubblici esercizi di qualita' devono rappresentare elementi su cui fondare una decisa azione di riqualificazione del sistema della via e delle piazze. L'operazione condotta su via Tapparelli dovra' essere estesa alle zone limitrofe recuperando alla pedonalita' l'intero sistema delle piazze.



*Via Tapparelli*

La possibilita' di creare strutture di sosta in sotterraneo, sotto Piazza del Popolo, diviene, ad esempio, occasione per rispondere alle domande di parcheggio di diversi soggetti (residenti, operatori, utenti del centro storico) e nel contempo elemento di riqualificazione degli spazi da dedicare ai pedoni, all'incontro, alle categorie deboli, troppo spesso trascurate, quali anziani e bambini.

In questo modo si rafforza, e si stimola, la presenza dei residenti nelle aree storiche garantendo loro stalli riservati, gratuiti in superficie e box a pagamento interrato.

In questa ottica deve essere letto anche il percorso pedonale e ciclabile protetto che con il suo percorso "avvolge" la "Croce Nera" e costeggia Piazza della Misericordia contribuendo a dare una connotazione piu' a misura d'uomo all'area che si estende attorno all'ex Confraternita.

Altro intervento, proposto da questo piano, e' la delocalizzazione, almeno parziale, dei numerosi stalli di sosta presenti su Piazza Cavour, restituendo la piazza alla sua naturale funzione di incontro.



*Piazza Cavour*

La riqualificazione di spazi aperti dovrà coinvolgere anche aree esterne al centro storico, collocate subito a ridosso del continuo urbano.

E' il caso, ad esempio, di Piazza Schiaparelli dove, attraverso una attenta rimodulazione della piazza, possono convivere le esigenze di circolazione, con la rimodulazione degli stalli-sosta e la ricerca di zone pedonali trasformando uno slargo anonimo in una piazza ricca di vita e non solo di auto.

Analogo intervento puo' essere pensato su Piazza Nizza, anch'essa attraversata dal percorso pedonale e ciclabile protetto, grazie a un mix di funzioni in cui la componente della pedonalita' ritrovi adeguati spazi insieme alle esigenze di transito e di sosta.



*Piazza Nizza*