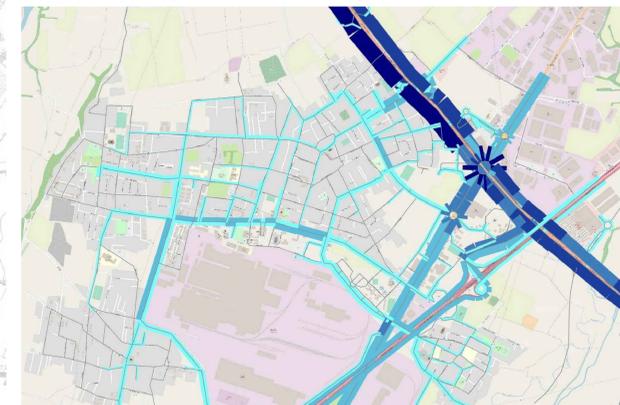
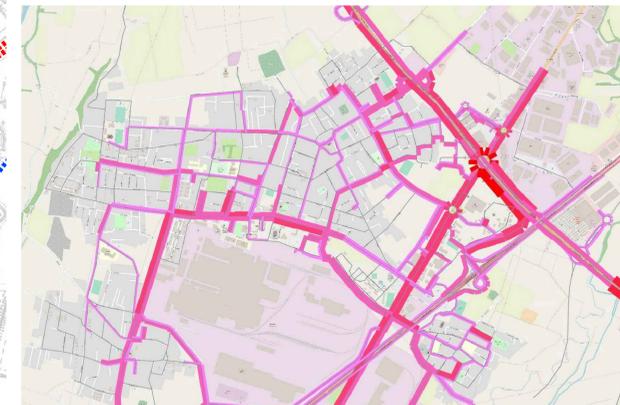


**VOLUMI DI TRAFFICO**



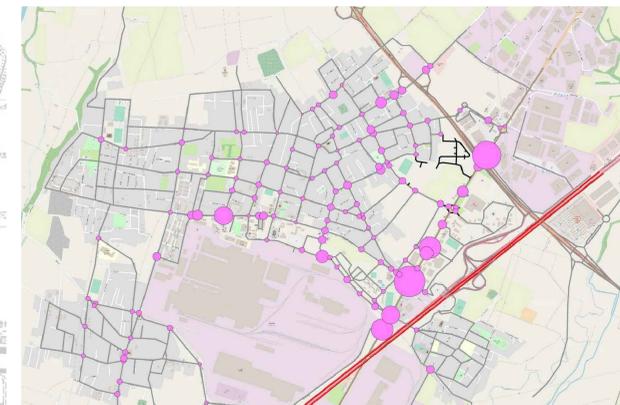
Con l'introduzione della nuova domanda e le modifiche infrastrutturali indicate, i flussi registrano un aumento in prossimità di via Guzzanica e lungo gli itinerari scelti dalla nuova utenza nell'area di trasformazione denominata AT02. La nuova rotondina non indica perditempo significativi e migliora la struttura dei flussi; inoltre, genera sinergie con l'allargamento della sezione a due corsie per senso di marcia, canalizza correttamente i flussi, migliorando le condizioni di deflusso nella tratta e riducendo i perditempo. L'introduzione della limitazione a Mariano induce un sostanziale cambiamento negli itinerari scelti dall'utenza spostando su via Lombardina gran parte del traffico di attraversamento e liberando così il centro della frazione dal traffico improprio, ciò rende più sicura l'asta e quindi più appetibile ad un tipo di mobilità "lenta".

**RAPPORTO VOLUME/CAPACITA'**



Ad un esame approfondito si potrà notare un leggero aumento dell'impegno infrastrutturale dovuto all'incremento della mobilità che si relaziona con l'area di progetto. Le modifiche infrastrutturali riducono sostanzialmente questo aggravio e fluidificano la tratta della SP525 interessata dalle trasformazioni. Deve essere prestata particolare attenzione all'itinerario di Via Valletta che rappresenta una possibile alternativa alla SP525 ma che produce sovraccarichi sulla rete locale.

**PERDITEMPO ALLE INTERSEZIONI**



Coerentemente all'assetto dei flussi, i quali ritornano a canalizzarsi sulle aste principali, vengono in evidenza le criticità delle intersezioni semaforizzate attuali sulla SP525, le quali non sarebbero più in grado di assicurare adeguati livelli di esercizio. La simulazione mette pertanto in evidenza che sarà prioritario provvedere alla riqualificazione delle intersezioni sulla SP525 di via Guzzanica, via Locatelli, via Vittorio Veneto e, sia pure con diversa evidenza, viale Lombardia.

**LEGGENDA**

- Autostrada
- Strada extraurbana principale
- Strada urbana di scorrimento
- Strada extraurbana locale
- Strada interquartiere
- Strada di quartiere
- Strada soggetta a interventi di moderazione
- Tutte le altre strade locali

NB: In linea tratteggiata si rappresentano le infrastrutture esterne al territorio comunale ma essenziali per la struttura viaria di Dalmine

**Città di Dalmine**  
Provincia di Bergamo

**PGTU**  
PIANO GENERALE DEL  
TRAFFICO URBANO

Oggetto: Assetto di breve periodo  
Gerarchia della rete

**T.04** scala 1:7.500

Sindaco Francesco Bramani **Adottato**  
Assessore Urbanistica, Viabilità e Mobilità Dario Carnevali  
Dirigente della Direzione 2 - Servizi di Pianificazione del Territorio e di Controllo degli interventi di uso e Trasformazione del Territorio arch. Silvio Cerea **Approvato**  
Comandante Polizia Locale Aniello Amatruda

Progettista arch. Federico Acuto  
Consulente per il modello di traffico Stefano Riva  
File: rff\_619\_PG\_T.04-rete\_breve.dwg

E03	febbraio 2021	RP	FA
E02	giugno 2020	RP	FA
E01	maggio 2020	RP	FA
EMISS	DATA	DIS	APPR

**MASTERPLAN STUDIO**  
Studio Sostenibilità Territoriale  
Dott. Pt. Massimo Rossati