



Il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), previsto dall'art. 36 del nuovo Codice della strada, è uno strumento importante che indaga le criticità, individua i fabbisogni, fissa gli obiettivi di miglioramento ed offre un ventaglio di risposte tra le quali insieme scegliere. Il PGTU è costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili e utilizzabili nel breve periodo e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate.

I tecnici della società CI.TRA. incaricati dall'Amministrazione Comunale hanno redatto il Piano Generale del Traffico Urbano suddiviso in due capitoli:

- quadro conoscitivo e rapporto sulle criticità.
- rapporto finale i risultati delle simulazioni modellistiche

Zona a traffico limitato:

In vigore dal lunedì al venerdì dalle ore 17.30 alle ore 7.30 del giorno successivo.

Il sabato dalle ore 12.00 alle ore 7.30 del lunedì successivo.

Tutti i festivi infrasettimanali dalle ore 17.30 del giorno antecedente alle ore 7.30 del giorno successivo.

CAPITOLO 1 - QUADRO CONOSCITIVO E RAPPORTO SULLA CRITICITA'

- [Indagini di mobilità: rilevamenti automatici](#)
- [Indagini di mobilità: conteggi automatici](#)
- [Indagini di mobilità: interviste](#)
- [Indagini di mobilità: indagini sulla sosta](#)
- [Indagini di mobilità: dati ISTAT](#)

Tavole grafiche:

- [TAV 1: Inquadramento macroubanistico della rete dei trasporti - stato di fatto e progetto](#)
- [TAV 2: La classificazione funzionale della rete stradale - stato di fatto](#)
- [TAV 3: La classificazione delle rete stradale da codice della strada - stato di fatto](#)
- [TAV 4: Schemi di circolazione: stato di fatto](#)

- [TAV 5: La rete delle piste ciclabili](#)
- [TAV 6: L'offerta del Trasporto Pubblico Locale - stato di fatto](#)
- [TAV 7: Traffico giornaliero medio al cordone e valori ai nodi nell'ora di punta](#)
- [TAV 8: Analisi dell'incidentalità](#)
- [TAV 9: Disciplina della sosta](#)
- [TAV 10: Rilievo della sosta - diurno](#)
- [TAV 11: Rilievo della sosta - notturno](#)
- [TAV 12: Ricostruzione modellistica dello stato di fatto - flussi assegnati](#)
- [TAV 13: Ricostruzione modellistica dello stato di fatto - rapporto flusso/capacità e ritardi nelle intersezioni](#)
- [TAV 14: Stato di attuazione degli interventi del PGTU del 1998](#)
- [TAV 15: Criticità](#)

CAPITOLO 2 - RAPPORTO FINALE

Risultati delle simulazioni modellistiche

Rapporto finale

- [parte 1](#)
- [parte 2](#)

- Risultati delle simulazioni modellistiche:

- [parte 1](#)
- [parte 2](#)
- [parte 3](#)
- [parte 4](#)
- [parte 5](#)
- [parte 6](#)
- [parte 7](#)
- [parte 8](#)
- [parte 9](#)

Tavole grafiche:

- [TAV 16: Classificazione funzionale della rete stradale - progetto scenario intermedio](#)
- [TAV 17: Classificazione funzionale della rete stradale - progetto lungo periodo](#)
- [TAV 18: Classificazione da codice della rete stradale - progetto lungo periodo](#)
- [TAV 19: Proposta di strategie di intervento](#)
- [TAV 19-1: proposte di intervento ambito 1](#)
- [TAV 19-2: proposte di intervento ambito 2](#)
- [TAV 19-3: proposte di intervento ambito 3](#)
- [TAV 19-4: proposte di intervento ambito 4](#)
- [TAV 19-5: proposte di intervento ambito 5](#)
- [TAV 19-6: proposte di intervento ambito 6](#)
- [TAV 19-7: proposte di intervento ambito 7](#)
- [TAV 19-8: proposte di intervento ambito 8](#)
- [TAV 20: Particolareggiato SP2](#)
- [TAV 21: Accessibilità Esslunga / Isola Ecologica](#)

- [TAV 22: Aree vecchio Ospedale / Cava Cantù](#)
- [TAV 23: Approfondimenti intersezioni](#)
- [TAV 24: Simulazione dello scenario intermedio - flussi assegnati](#)
- [TAV 25: Simulazione dello scenario intermedio - rapporto flusso capacità e ritardi nelle intersezioni](#)
- [TAV 26: Simulazione dello scenario di Progetto PGT - flussi assegnati](#)
- [TAV 27: Simulazione dello scenario di Progetto PGT - rapporto flusso capacità e ritardi nelle intersezioni](#)