

## 5 LE INDAGINI DI TRAFFICO A SUPPORTO DELLO STUDIO

Nel corso di questo studio, allo scopo di produrre delle valutazioni di funzionalità dell'intero nodo di San Benigno mediante una calibrazione del modello di simulazione anche su dati di traffico puntuali del nodo stesso, si sono mantenute quali informazioni di riferimento le risultanze derivanti dalla specifica indagine di traffico che nel 2004 ha riguardato le arterie e le rampe di raccordo tra la barriera di Genova Ovest, e quindi il sistema autostradale, l'area portuale e, più in generale, l'intera area urbana del Capoluogo.

Attualmente la barriera di Genova Ovest è connessa con Via del Cantore, la Sopraelevata e, attraverso la rampa elicoidale, all'area portuale e, in particolare, al varco di San Benigno.

Il rilievo fotografico successivo visualizza la parte terminale del Nodo di San Benigno in cui la rampa elicoidale funge da elemento di raccordo tra le corsie provenienti/dirette alla barriera di Genova Ovest, la Sopraelevata e l'area portuale con il varco San Benigno e il Lungomare Canepa.

**Figura 5.1 – Nodo di San Benigno (particolare della rampa elicoidale)**



L'indagine effettuata nel 2004, che si ribadisce è stata anche in questo aggiornamento presa a riferimento, ha consentito di ricostruire la domanda di mobilità di persone e merci che interessa nella fascia di punta della mattina il nodo di San Benigno. Di seguito si riportano, traendole direttamente dai precedenti studi, le specifiche tecniche e le risultanze relative all'indagine menzionata.

Condotta dalla società Redas s.r.l, l'indagine è stata eseguita nel corso delle giornate di mercoledì 6 e giovedì 7 ottobre 2004 e si è organizzata su di un duplice livello di monitoraggio dei flussi veicolari.

In particolare sono stati effettuati:

- conteggi manuali bidirezionali dei flussi di traffico in corrispondenza di 6 sezioni stradali;
- conteggi manuali dei flussi di traffico, suddivisi per manovre di svolta, in corrispondenza di 9 nodi.

I rilievi sono stati effettuati nella fascia oraria 7.00-9.00 con registrazione ad intervalli di ½ ora e con distinzione nelle categorie veicolari leggeri e pesanti. I veicoli pesanti includono tutti i mezzi commerciali di qualsiasi dimensione (furgoni, autocarri, autotreni ecc.).

Nella Figura 5.2 seguente è presentata la rete viaria che costituisce il terminale del Nodo di San Benigno con indicazione dei sensi di marcia nell'attuale assetto di circolazione, mentre nelle Figure 5.3 e 5.4 alle pagine successive è visualizzata la localizzazione delle sezioni e dei nodi oggetto dell'indagine.

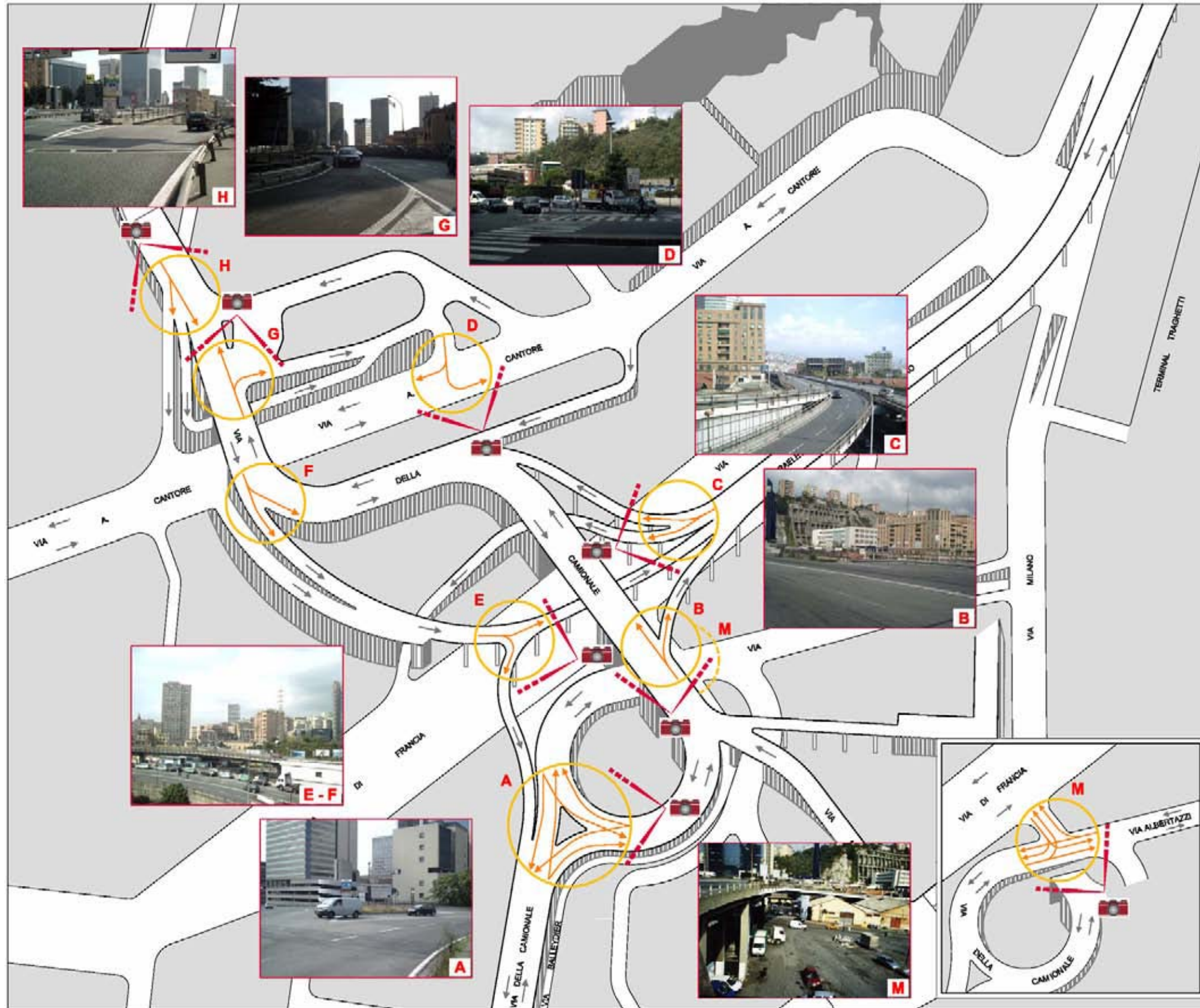
Complessivamente sono monitorati 6 sezioni stradali bidirezionali e 9 intersezioni o nodi della rete per un totale di:

- 26 corsie di marcia monitorate in corrispondenza delle 6 sezioni stradali;
- 26 manovre di svolta monitorate in corrispondenza dei 9 nodi della rete.

Figura 5.2 – Assetto circolatorio attuale nell'area del Nodo di San Benigno



Figura 5.3 – Localizzazione dei nodi stradali oggetto dell'indagine locale di monitoraggio dei flussi veicolari che impagnano il nodo di San Benigno



NODO	BRACCIO VIA
A	1 Camionale da Abertazzi-Francia
	2 Lungo Mare Canepa
	3 Camionale da Autostrada
B	Viadotto Camionale
C	Sopraelevata
D	Piazzale della Camionale
E	Sopraelevata Aldo Moro
F	Via della Camionale
G	Raccordo Autostradale Genova Ovest
H	Raccordo Autostradale Genova Ovest
M	1 Via Albertazzi
	2 Viadotto Camionale
	3 Via Francia



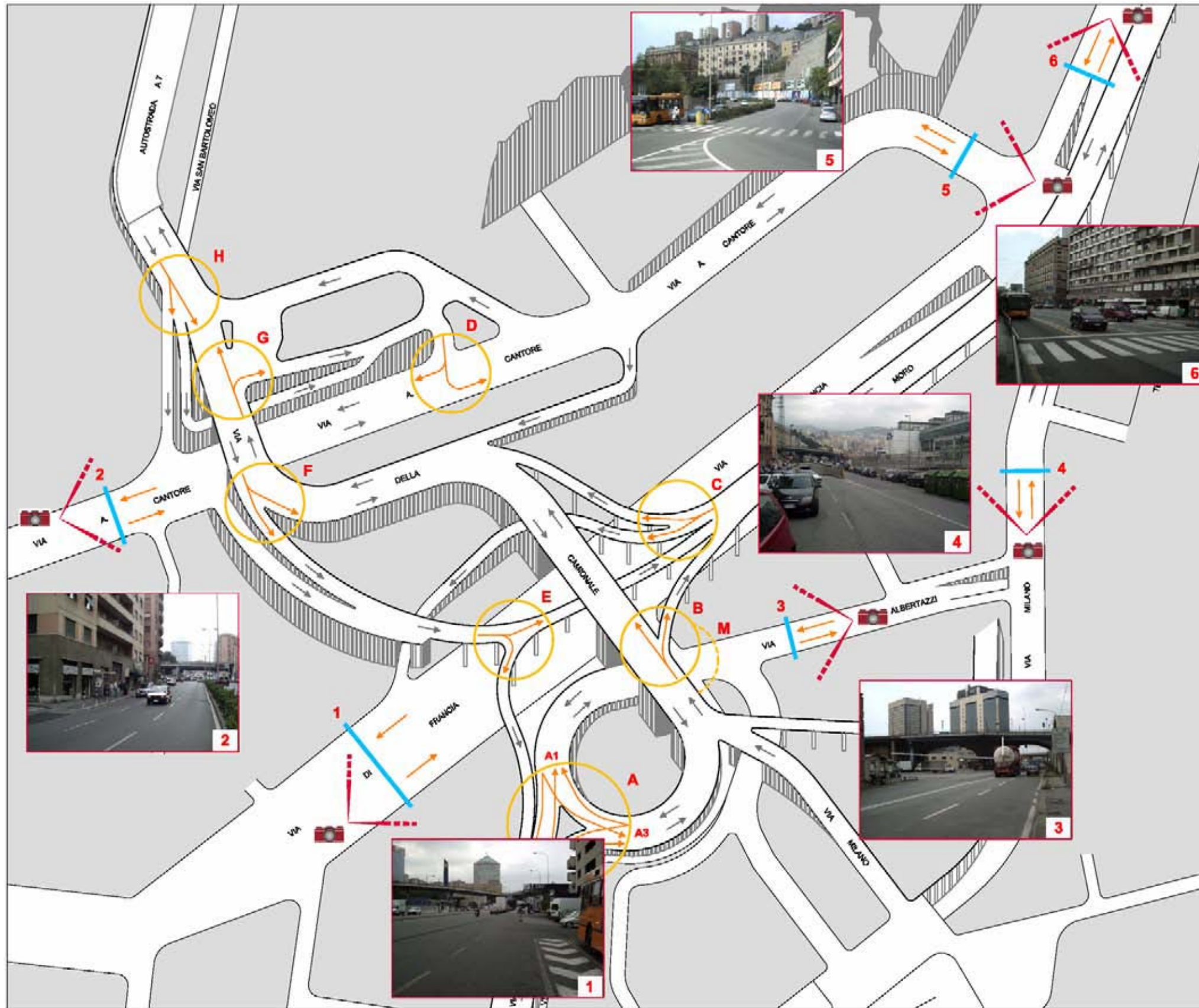
 **Nodo rilevato con manovre di svolta**  
 **Correnti di traffico rilevate**

Figura 5.4 – Localizzazione delle sezioni stradali oggetto dell'indagine locale di monitoraggio dei flussi veicolari che impagnano il nodo di San Benigno



SEZIONE	VIA
1	Via Francia
2	Via Cantore
3	Via Albertazzi
4	Via Milano
5	Via Cantore
6	Via Milano

Sezione di rilevamento volumi di traffico  
 Nodo rilevato con manovre di svolta  
 Correnti di traffico rilevate

