

3.4	Rapporto impegno-potenzialità sui singoli archi del nodo	Pag.	37
3.4.1	Rapporto impegno-potenzialità giornaliero	"	37
3.4.2	Rapporto impegno-potenzialità nel periodo di punta	"	38
3.5	Simulazione del funzionamento del nodo con lo smistamento di Orbassano	"	39
3.5.1	Impegno giornaliero dei singoli archi	"	40
3.5.2	Impegno dei singoli archi nel periodo di punta	"	42
3.6	Considerazioni generali	"	42
3.7	Le caratteristiche dei servizi comprensoriali	"	44
3.7.1	Frequenza del servizio nel periodo di punta	"	46
3.7.2	Velocità commerciale e tempi di viaggio dei treni comprensoriali	"	46
3.7.3	Tempi medi di spostamento su ferrovia	"	54
3.8	Tempi medi di spostamento interzonali	"	54
4.	<u>Il progetto di quadruplicamento in asse del nodo</u>	"	56
4.1	Caratteristiche tecniche	"	56
4.2	Potenzialità di trasporto dei singoli archi del nodo	"	56
4.3	Simulazione del funzionamento del nodo con il traffico attuale	"	58
4.3.1	Rapporto impegno-potenzialità giornaliero sui singoli archi	"	58
4.3.2	Rapporto impegno-potenzialità nel periodo di punta sui singoli archi	"	59
4.4	Simulazione del funzionamento del nodo con il traffico attuale e l'attestamento incrociato dei servizi comprensoriali	"	60
4.4.1	Rapporto impegno-potenzialità nel periodo di punta sui singoli archi	"	60
4.4.2	Margini di potenzialità per l'incremento dei servizi comprensoriali ad attestamento incrociato	"	66
4.4.3	Ulteriori margini di potenzialità	"	68