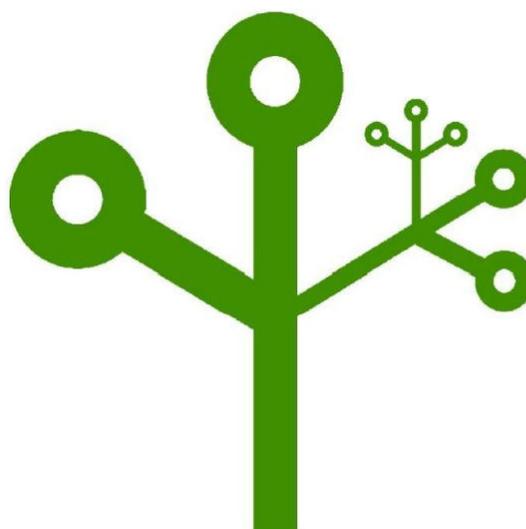


PARCO NORD – UDINE

Proposta di Variante al PRGC



**Studio di impatto sulla viabilità
relativo alla variante per l'ambito
Molin Nuovo
al Piano comunale di settore del
commercio
ex art. 15 comma 10 L.R. 29/2005**

Rapporto specialistico allegato

Infrastrutture e mobilità

Fiorella Honsell
ingegnere



Novembre 2021

Indice

Relazione

1	Inquadramento dello studio e impostazione metodologica.....	1
2	Analisi della attuale fruizione del sistema infrastrutturale nell'area d'influenza della Variante in relazione alla domanda di traffico ..	3
2.1	Scenario della mobilità motorizzata del mattino di punta	4
2.2	Scenario della mobilità motorizzata del pomeriggio di punta	7
3	Criteri di valutazione nell'analisi comparativa tra stato di fatto e previsione e risultati	9
3.1	Valutazioni riferite agli archi stardali	9
3.2	Valutazioni riferite alle intersezioni stardali	11
4	Conclusioni, azioni di mitigazione e monitoraggio	12

Allegati

TABELLE	
Rilevazione dei flussi veicolari	
Traffico veicolare nella situazione dello stato di fatto	
Traffico veicolare potenziale indotto dall'intervento	
Verifiche funzionali	

INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ

Studio di impatto sulla viabilità relativo alla Variante per l'ambito Molin Nuovo al Piano comunale di settore del commercio

ex art. 15 comma 10 L.R. 29/2005

1. Inquadramento dello studio e impostazione metodologica

Il presente studio ha la finalità della valutazione degli effetti dei flussi incrementali teorici conseguenti alla attuazione della Variante per l'ambito Molin Nuovo al Piano comunale di settore del commercio del Comune di Udine, sul sistema della viabilità di afferenza, ai sensi di quanto previsto dall'Art. 15 comma 10 L.R. 29/2005 del FVG.

L'ambito oggetto di Variante si trova incastonato nel tessuto che, praticamente senza soluzione di continuità, si estende con direzione nord dalle aree ad alta densità della città di Udine al nastro urbanizzato della Tresemane (S.P. 4) e successivamente della Pontebbana (S.S. 13). Questo asse principale, di storica valenza, ha costituito e ancora costituisce un forte accentratore dello sviluppo soprattutto commerciale per tutto l'hinterland udinese e questo fatto, accompagnato alla disposizione a raggiera degli assi di penetrazione della città, determina una forte concentrazione dei flussi di traffico sia lungo l'asse stesso. Questo asse ha dunque una funzione sia di distribuzione specifica, che di collegamento non soltanto tra i quartieri a nord di Udine ma, a scala di area vasta, di uno sviluppo delle urbanizzazioni di tipo “a nastro” che coinvolgono i Comuni a nord del capoluogo.

Questa direttrice nord - sud lambisce ad ovest l'ambito complessivo “Parco Nord” e se, da un lato, ne garantisce la massima accessibilità e visibilità, dall'altro porta anche le problematiche rapportabili agli impatti che questa forte corrente veicolare (non sono rari valori superiori agli 800 veic.eq./h nei sensi di marcia a traffico più elevato e nelle ore di punta) induce non soltanto in sua diretta corrispondenza, quanto anche sulla viabilità residenziale minore che viene utilizzata nella ricerca di percorsi alternativi apparentemente più scorrevoli (cosicché si creano attraversamenti impropri, dequalificando e aumentando le pericolosità sulla rete locale).

Per ridurre questi aspetti negativi, è stato creato, proprio in concomitanza con l'attuazione della prima parte del PRPC in argomento e attribuendone una quota delle opere, l'arco trasversale cosiddetto di Gran Selva, con l'obiettivo di realizzare una sorta di “gronda nord” tra la S.P. 49 ad ovest – che si raccorda alla Tangenziale Ovest e alla A 23 – e la via La Spezia ad est

– che si raccorda alla Tangenziale Est. Con i completamenti nel tratto orientale e l’apertura all’esercizio degli ultimi elementi, questo arco permette oggi una notevole razionalizzazione non solo dei movimenti est-ovest nel semi-piano ovest rispetto all’asse della Tresemane, senza che essi debbano interessare le aste confluenti sulle direttrici a raggiera, ma anche dei movimenti nord-sud di afferenza alla gronda stessa. Questa “gronda nord”, prolungandosi fino a via Biella e raccordata poi a via Cividina, serve quindi direttamente anche l’ambito di Variante, mettendolo in collegamento con la viabilità primaria; gli interventi integrativi contemplati dall’attuazione dell’ambito in oggetto – in particolare la ristrutturazione del nodo tra via Molin Nuovo e via Fusine, che affida a via Molin Nuovo un più marcato ruolo all’interno della maglia viaria, sono suscettibili di rafforzare queste funzioni.

Ora, come si evince anche dallo **schema di Fig. 1**, appare opportuno rafforzare la strategia di accesso all’ambito aumentando l’appetibilità e la leggibilità di percorsi che non penalizzino la rete stradale minore, né appesantiscano ulteriormente l’asse distributivo centrale nord – sud. Tale “appetibilità” e “leggibilità” si ottiene sia completando le opere già previste, che rafforzano gli elementi distintivi di passaggio dalla viabilità deputata agli spostamenti di medio – lungo raggio e di accesso alle funzioni di carattere collettivo a quella locale, sia ancora applicando discipline della circolazione capaci di “proteggere” dagli usi incongrui le strade residenziali, sia intensificando gli elementi segnaletici su area vasta, per convogliare i flussi su quelle corrette.

E’ ben vero che le azioni che possono accompagnarsi all’attuazione della presente Variante non potranno sortire appieno tutti i suddetti risultati, in quanto appunto, questi ultimi, si possono raggiungere applicando più complete strategie di area vasta, che coinvolgano non soltanto una porzione molto ampia della rete stradale comunale, ma anche l’hinterland. E’ tuttavia importante avere presenti questi obiettivi di carattere generale in modo da inquadrare anche le azioni di Variante in un disegno pianificatorio complessivo. Così facendo, le azioni possibili in questo passaggio potranno dare un fattivo contributo al raggiungimento degli obiettivi primari del sistema infrastrutturale, che sono quelli di dare supporto alle funzioni territoriali, sia nel campo dei servizi, che in quello della residenza, come in quello dello sviluppo economico.

Se quindi l’area complessiva di Molin Nuovo già dispone di una viabilità di accesso principale, che deve essere quella del lato nord (via Giovanni Paolo II) e quella del lato est (via Molin Nuovo) e se comunque beneficia di quella lungo il lato ovest (viale Tricesimo), si rileva l’opportunità di completare le attrezzature lungo gli archi di via Molin Nuovo e via Biella (lungo la quale transita anche il TPL urbano), oltre che su via Fusine, in modo che essi, da un lato, completino il quadrilatero della viabilità di accesso e, dall’altro, determinino una sorta di

delimitazione funzionale nella maglia complessiva, soprattutto a sud, finalizzata a distribuire correttamente i movimenti.



Fig. 1 – Ruolo degli assi di connessione rispetto all’ambito di Variante

Nel presente studio è stata condotta innanzitutto l’analisi delle infrastrutture stradali d’influenza e delle condizioni di riferimento dei flussi di traffico. Definito il quadro di base, avendo cura di adottare un approccio cautelativo, ovvero assegnando il maggior peso ai valori di traffico in assoluto più elevati, per gli scenari sia del mattino dell’ora di punta, che del pomeriggio, si sono condotte le valutazioni previsionali derivanti dall’incremento dei potenziali carichi veicolari indotti dalla presente Variante, in modo da verificare la sostenibilità della stessa sul piano della viabilità.

2. Analisi della attuale fruizione del sistema infrastrutturale nell’area d’influenza della Variante in relazione alla domanda di traffico

Le più recenti rilevazioni dei flussi veicolari nella zona d’influenza confermano la disuniformità di utilizzo delle direttrici viarie che circondano e danno accesso all’ambito oggetto di Variante. Se ciò corrispondesse strettamente alla gerarchia funzionale delle strade, sarebbe un elemento positivo, in quanto, da un lato, indirizzerebbe gli spostamenti di medio raggio e di ingresso / uscita dalla città sugli assi deputati a questa funzione e, dall’altro, preserverebbe la viabilità

locale da penalità conseguenti ad un traffico inutilmente impattante. Poiché invece la disuniformità non risponde del tutto a questa corretta distribuzione, ma ad un sotto-utilizzo di determinati assi di collegamento interquartiere e interzonali e all'uso, entro certi limiti, di viabilità prevalentemente residenziali per attraversare e raggiungere parti differenti dell'area urbana, si tratta di un aspetto di criticità, che è giusto porsi l'obiettivo di contribuire a correggere.

Le entità dei flussi recentemente rilevati e raccolti nelle **Tabelle** allegate, sono state sintetizzate nelle due **Tavole “Infrastrutture e mobilità – Stato di fatto – Scenario mattino feriale punta”** e **“Infrastrutture e mobilità – Stato di fatto – Scenario pomeriggio punta”** allegate, che raccolgono i dati del traffico leggero e pesante equivalente (ovvero riconducendo le altre categorie ad “autovetture equivalenti”) nei due scenari più significativi ovvero quello del mattino di punta feriale, tra le 7.30 e le 8.30 e quello del pomeriggio tra le 17.00 e le 18.00. Con riferimento a questo secondo scenario, tutti i dati si riferiscono alla giornata feriale, che è quella da assumere a principale riferimento, in quanto statisticamente più significativa, a parte i valori riferiti ai nodi 1 e 2, che evidenziano anche la situazione rilevata un sabato pomeriggio. Si precisa che questi ultimi vanno assunti a rappresentazione di una condizione “limite” nel senso che si riferiscono non soltanto ad una giornata di particolare movimento (la festa di Halloween, da un po' d'anni diventata occasione di shopping e spostamenti soprattutto per le fasce più giovani), ma anche ad un periodo particolare, come quello che stiamo attraversando, legato alla pandemia, che ha disincentivato gli spostamenti da e verso i centri commerciali di maggiore rilevanza – nel caso di Udine, Città Fiera, il polo di Pradamano e altri poli della grande distribuzione localizzati nei Comuni dell'hinterland – per incrementare i movimenti lungo assi dove la presenza commerciale è più distribuita, in particolare proprio quello della Tresemane – sostanzialmente da Udine – Chiavris a Reana -, che comprende, in quest'area, viale Tricesimo.

2.1. Scenario della mobilità motorizzata del mattino di punta

I dati rilevati nel corso dell'analisi a supporto del Rapporto Ambientale nel corso dei mesi non oggetto di restrizioni nel periodo pandemico, sono stati parzialmente aggiornati questo autunno, con particolare riferimento al nodo di piazzale Donatori di Sangue, che è centrale nello studio. I valori nell'intorino del nodo sono quindi stati aggiornati sia nelle tabelle, che nelle tavole.

Dall'analisi dei dati emerge, per quanto attiene allo scenario del mattino di punta, un flusso a monte dell'intersezione tra viale Tricesimo e l'asse di connessione trasversale (via Puintat – Pascats – via Giovanni Paolo II) che presenta una maggiore uniformità sui due sensi di marcia

rispetto agli altri tratti, a testimoniare come alcune delle origini e destinazioni degli spostamenti si trovino distribuite lungo il percorso della Tresemane e pertanto la mobilità avvenga nelle due direzioni senza una apprezzabile differenza; sostanzialmente, i flussi leggeri risultano mediamente compresi tra i 450 ed i 650 veic./h, mentre quelli della componente commerciale (espressi in “equivalenti” come sopra definito), si situano tra i 35 ed i 60 veic.eq.h.

Procedendo verso l’intersezione di via Fusine, la differenza tra le due direzioni appare un po’ più rilevante, con una prevalenza del traffico verso il centro cittadino. Questo aspetto si accentua al raggiungimento del nodo di Chiavris che, a monte, in direzione il centro, passa a 750 veic./h per la componente leggera e a 70 veic.eq./h per quella pesante, raggiungendo, a valle del nodo ovvero dopo l’immissione di via Tavagnacco – Feletto, a più di 1170 veic./h per la componente leggera e a 115 veic.eq./h per quella commerciale. Nel senso opposto invece, il flusso si mantiene attorno ai 425 veic./h per le autovetture e a 35 veic.eq./h per i pesanti. Nella direzione verso il centro quindi si raggiungono, non di rado, valori di traffico prossimi alla capacità della strada, sia degli archi, che delle intersezioni, cui si accompagnano valori elevati di saturazione di queste ultime.

Anche da questi sintetici elementi si configura quindi la natura dell’asse, che ricopre una molteplicità di funzioni, dall’essere supporto distributivo per svariate attività e funzioni dislocate lungo il suo percorso, al costituire uno dei più rilevanti percorsi di penetrazione urbana e, come tale, di supporto al pendolarismo. Si consideri che la città di Udine è particolarmente soggetta a questo fenomeno pur non essendo di grandi dimensioni e ciò si lega al fatto che la residenza è molto ancorata a tipologie di natura distribuita – retaggio culturale ancora molto presente – che hanno trovato espressione (e spazio, naturalmente) prevalentemente nei Comuni dell’hinterland, mentre logicamente le sedi di lavoro, soprattutto nel settore del terziario e dei servizi, sono ubicate nel centro cittadino.

Il ruolo di “collettore di traffico” svolto dall’asse di viale Tricesimo si evidenzia con forza anche dai dati rilevati su via Pascats – Puintat, che testimoniano gli arrivi verso la direttrice nord - sud dal sistema delle tangenziali, dal Comune di Tavagnacco e dalla S.P. 49, che collega le località di Pagnacco, Colloredo di Montalbano, Buja e Osoppo – Gemona; si evince infatti un flusso di ben 770 veic./h e di 75 veic.eq./h in questa direzione. In quella opposta invece è molto più contenuto, con neppure 400 veic./h e una quarantina di mezzi commerciali equivalenti. Da ciò si può concludere che questa connessione trasversale, da un lato alleggerisce l’asse nord – sud a monte del nodo codificato 2, ma dall’altro vi convoglia un’importante quantità di traffico. In effetti, la rotonda codificata 2, è uno dei nodi che presenta la maggiore pressione veicolare dell’intero sistema.

Se la situazione nel semicampo ad ovest di viale Tricesimo è abbastanza consolidata e rappresenta, nello scenario di punta del mattino, una rilevante movimentazione soprattutto verso la città e verso il sistema sviluppato lungo il viale stesso, non altrettanto si può dire del semicampo est. Il traffico lungo via Giovanni Paolo II è decisamente basso a fronte della sua capacità, con valori collocati tra i 300 e i 400 veic./h per la componente leggera e limitati a poche decine per quella pesante.

Questo aspetto logicamente si lega, in primo luogo, alla predominanza gerarchica degli assi principali sia di tangenza, che di penetrazione urbana, nel semicampo ovest, ma, secondariamente, anche all'incompleta realizzazione dell'asse di connessione trasversale nel semicampo est (all'epoca dei rilievi), che oltre ad essere oggettivamente più lontano dal percorso della tangenziale est – a sua volta non pienamente risolta nel tratto di chiusura a sud-est della città -, sfocia su archi stradali di più limitata capacità in particolare a sud, mentre a nord, l'intersezione di via Molin Nuovo su via Cividina è gestita da un impianto semaforico che potrebbe anche essere sostituito nel tempo da una circolazione a rotatoria (schema già considerato dal Comune di Tavagnacco) e che, in ogni caso, permette una regolazione delle svolte in sicurezza.

Oggi si ha comunque ancora un sottoutilizzo di diversi tronchi viari che, per caratteristiche geometriche e natura del territorio attraversato, potrebbero svolgere maggiormente una funzione all'interno della rete della viabilità principale, specialmente con un ruolo alternativo rispetto ai percorsi più tradizionali. Si tratta quindi di consolidare un processo di “espansione” della maglia di supporto principale urbano, sfruttando le potenzialità di quanto già presente e provvedendo a delle operazioni di completamento e ristrutturazione locale, seguendo un processo organico e progressivo di riequilibrio. Spesso infatti, anche con pochi interventi ben congegnati, si ottengono ridistribuzioni dei flussi che allentano la pressione su elementi sovraccaricati e, complessivamente, riducono anche gli impatti generati dalla circolazione. Anche il sistema viario di afferenza da / per la zona prevalentemente residenziale situata a sud di via Fusine può essere meglio gestito, in questo caso con lo scopo di proteggerlo dai movimenti di puro attraversamento, ponendo in atto tecniche di governo della circolazione che disincentivano i flussi non pertinenti e privilegiando il carattere residenziale dei luoghi. In conseguenza di questa maglia nel complesso poco evidenziata nella sua gerarchia funzionale, la mobilità si esprime in modo diffuso e talvolta anche confuso, con utilizzi anche impropri di attraversamento sia da parte degli utenti locali stessi, ma anche di componenti esterne, alla ricerca di itinerari alternativi a viale Tricesimo. Ciò avviene nei movimenti, ad esempio tra i Comuni di Tavagnacco – Reana (zone situate ad est della Tresemane) e il centro di Udine.

Pur non trattandosi di valori di traffico elevati, i dati rilevati in via Saluzzo, in particolare, e successivamente in via Alessandria con direzione il centro, raggiungono i 260 veic./h, cui si accompagnano 25 veic.eq./h per la componente pesante (che tuttavia comprende il trasporto pubblico). E' peraltro interessante notare che, proprio su via Alessandria, il traffico è maggiore in direzione nord, ad esprimere l'esigenza, per gli abitanti, di raggiungere le destinazioni di viale Tricesimo evitandone almeno il tronco più trafficato.

Il percorso che utilizza Via Molin Nuovo e l'ultimo tratto di via Saluzzo (in senso unico) è di fatto non molto appetibile, a causa della sua tortuosità e per il fatto che, arrivati a Paderno, non esiste una connessione sufficientemente diretta con la zona di Chiavris. Questa tortuosità di fatto rappresenta un elemento calmierante nei confronti del traffico incongruo. Ciò è vero anche in direzione opposta e proprio per "merito" delle regole di circolazione già operanti (peraltro abbastanza obbligate, viste le sezioni delle strade).

La direttrice di viale Vat è invece fortemente utilizzata e prova ne è il flusso rilevato, con direzione il centro, che raggiunge gli 885 veic/h per la componente leggera e i 50 veic.eq./h per quella pesante. Il problema sta nel fatto che essendo via Gorizia a senso unico verso nord, questo flusso sostanzialmente si scarica su via Montello e poi naturalmente ancora su viale Tricesimo, mentre una quota risale verso nord appunto lungo via Alessandria e poi, da via Torino a via Vercelli (a senso unico verso nord, in contrapposizione a via Sauzzo verso sud) ed infine su via Molin Nuovo. In alternativa, viene scelto, da chi proviene dalle zone situate un po' più ed est, il percorso di via Alba e via Biella, utilizzato anche dal trasporto pubblico, che però comunque, si sviluppa nel tratto sud su strade di natura residenziale. Va invece incentivato l'uso dei tronchi esterni, via La Spezia, via Liguria e via Romagna.

Con riferimento al servizio di trasporto pubblico, si rileva che, al momento, esiste una notevole distanza tra i percorsi delle linee e gli accessi all'ambito commerciale di Terminal Nord e ciò è alquanto disincentivante nei confronti di un utilizzo di questa modalità di trasporto nel raggiungere il comparto provenendo soprattutto dai quartieri residenziali situati nel semipiano est rispetto a viale Tricesimo. L'avvicinare gli accessi all'itinerario del TPL e la progettazione di un percorso pedonale ad alta appetibilità che percorra tutto il comparto, potrà favorire l'uso di questo sistema di trasporto, limitando la scelta dell'auto privata.

2.2. Scenario della mobilità motorizzata del pomeriggio di punta

Passando ora allo scenario del pomeriggio e tenendo sempre presente i valori limite del sabato pomeriggio citati nella parte iniziale della presente relazione, si ravvisa innanzitutto, per l'asse di viale Tricesimo, il mantenimento di valori comunque molto alti in entrambi i sensi di marcia,

con una concentrazione dei picchi in direzione del centro in prossimità del nodo di Chiavris – dove addirittura si rilevano 1550 veic./h per la componente leggera e 40 veic.eq./h per quella commerciale – e del tratto in corrispondenza dell’innesto di via Fusine – dove si sono riscontrati 715 – 720 veic./h per la componente leggera e 35 – 45 veic.eq./h per quella pesante. Nell’altra direzione emerge un massimo a nord di via Fusine, pari a 890 veic./h in termini di autovetture cui si aggiungono 40 veic.eq./h in termini di mezzi pesanti. Se si considera che a valle dell’ingresso al Parco commerciale di Terminal Nord il flusso scende a 725 auto/h (anche se questo è il rilievo del sabato), si può dedurre che l’afflusso all’ambito commerciale da viale Tricesimo e dalla direzione Udine si quantifica in circa 170 auto/h. Nell’ora di punta pomeridiana il traffico su viale Tricesimo appare quindi sempre elevato e con dati anche superiori a quelli dell’ora di punta del mattino.

Da quanto sopra si evince che il sistema mantiene la propria connotazione di richiamo anche al pomeriggio e l’equivalenza tra i due sensi di marcia testimonia una volta di più come le origini e le destinazioni degli spostamenti siano distribuite lungo tutto il percorso, con solo una concentrazione a valle, nella direzione sud, dell’immissione su viale Tricesimo del flusso proveniente da via Tavagnacco.

Il ruolo della connessione trasversale appare invece invertito rispetto all’ora di punta del mattino, con un chiaro segnale di rientro, verso le residenze dell’hinterland, ovvero in direzione S.P. 49 e le tangenziali. Si rilevano infatti, in direzione ovest, 725 veic./h per la componente leggera e 10 – 15 veic.eq./h per quella pesante, ovvero un dato molto simile a quello che al mattino si trovava in direzione opposta.

I flussi sulla viabilità di accesso al Parco di Terminal Nord da est si presentano ovviamente più alti che nell’ora di punta del mattino, quando sono interessati soltanto dagli addetti e dalla mobilità legata soprattutto alle attività lavorative e di accompagnamento alle scuole. Pur tuttavia, sono comunque bene inferiori alle capacità dei tronchi viari di afferenza. Su via Giovanni Paolo II raggiungono infatti, al sabato pomeriggio e in una giornata di grande affluenza, al massimo 470 veic./h (in assenza di mezzi commerciali) che, a valle dell’ingresso a Terminal Nord, scendono a 360 veic./h. Sui rami in entrata ed uscita dalla rotonda di via Molin Nuovo i valori del traffico non superano mai, a parte la suddetta aliquota proveniente da ovest, i 185 veic./h per senso, cui si aggiunge qualche mezzo pesante, sempre per senso.

Ancora più contenuti sono i dati rilevati all’intersezione tra via Molin Nuovo e via Fusine. Tra via Fusine e via Saluzzo si evincono valori più alti che al mattino e ciò anche per la frequentazione proprio dell’innesto di via Fusine su viale Tricesimo, che costituisce una possibilità di afferenza al sistema commerciale di viale Tricesimo per le provenienze dalle zone residenziali situate ad est (si hanno un centinaio di movimenti per senso di marcia).

In questo intervallo temporale il traffico sul sistema di via Gorizia e viale Vat permane attestato attorno ai 415 – 520 veic./h per la componente delle autovetture e per senso, con una prevalenza non forte nella direzione verso est, a denotare un effetto rientro verso le residenze, ma si può chiaramente vedere che questa quota è ben meno marcata di quella registrata nel semipiano ad ovest di viale Tricesimo.

In definitiva, i caratteri evidenziati nello scenario del mattino si mantengono evidenti anche nel resto della giornata, rafforzando ancora una volta il ruolo multifunzione rappresentato dall'asse principale e denotando la rarefazione nell'uso della viabilità di afferenza al Parco commerciale di Terminal Nord da oriente. Le ragioni sono, come innanzi evidenziato, soprattutto di natura strutturale, ma anche collegate alle tipologie insediative, meno dense e sostanzialmente residenziali delle zone est di Udine, rispetto a quelle ovest, ove hanno sede anche i principali poli dei servizi, in primo luogo la struttura ospedaliera e quella universitaria. Le criticità si rilevano quindi sostanzialmente in alcuni tronchi e nodi che diventano collettori di traffico e le cui condizioni devono essere tenute bene presenti nel processo di sviluppo insediativo di tutta la conurbazione.

3. Criteri di valutazione nell'analisi comparativa tra stato di fatto e previsionale e risultati

L'impostazione metodologica dello studio di viabilità presuppone una duplice valutazione funzionale, ovvero quella dello stato di fatto e di quella che deriverebbe dall'attuazione della presente Variante. Questa operazione presuppone quindi l'individuazione di parametri omogenei rispetto ai quali effettuare le valutazioni.

Nella fattispecie si è operato rispetto a due serie di parametri: quelli che caratterizzano gli **archi del grafo stradale** e quelli specifici delle **intersezioni**, che sono notoriamente i punti più delicati di una rete viaria.

3.1. Valutazioni riferite agli archi stradali

Per quanto attiene ai primi, si è individuato un insieme di “archi stradali significativi”, rappresentativi delle diverse direttrici di traffico e si sono considerati i volumi veicolari nei due scenari orari di punta (V1 e V2), quello del mattino nella fascia 7.30 – 8.30 e quello del pomeriggio, nella fascia 17.00 – 18.00, rapportandoli a due parametri, quello della capacità degli archi (C) e quello della funzione della strada (F). Il rapporto tra i primi due (V/C) è un indicatore numerico, il secondo (V/F) è di natura sostanzialmente qualitativa, ma trasformato

in entità numerica, facendo riferimento a tre livelli di funzionalità della strada: P (principale di accesso), S (secondaria mista) e R (residenziale). Si ottengono così, per ogni arco significativo, **tre parametri di valutazione**, che concorrono a formare il **“livello di valutazione di adeguatezza complessiva” dell’arco**.

A commento di questa scelta parametrica, si assume quindi che, oltre al valore assoluto dei flussi di traffico, abbia importanza l’**indice di saturazione degli archi (parametro V/C)**, in quanto esso dà una misura della adeguatezza di un dato tronco stradale a supportare il carico e, pertanto, una misura del grado di congestione raggiungibile: tanto più elevato è infatti questo indice e tanto maggiori sono gli effetti negativi che si producono sul territorio nel quale esso si posiziona (in termini intrinseci ovvero in allungamento dei tempi di viaggio ed incrementi nei consumi di carburante ed energetici in generale ed in termini di esternalità negative ovvero in forme di inquinamento fisico, ma anche, indirettamente, in un aumento della “penibilità” del viaggio per i conducenti e trasportati, che può anche tradursi in comportamenti più rischiosi, aumentando così i livelli di pericolosità legati al traffico su strada). L’altro parametro, lega sempre il valore assoluto dei flussi di traffico, ma al **ruolo della strada**, alle sue caratteristiche di contesto, tenendo conto che la “tollerabilità” di flussi elevati sia maggiore per le strade principali, deputate a questa funzione, mentre decresca rapidamente con il passaggio a strade urbane secondarie ed infine di natura residenziale .

La **“valutazione di adeguatezza del singolo scenario”** avviene come combinazione lineare dei precedenti livelli ovvero ottenuta come somma pesata dei precedenti livelli. Il “peso” attribuito ad ogni arco deriva da un complesso di parametri quali la sua estensione, la sua prossimità ad aree sensibili, il suo ruolo nel sistema della mobilità. In un certo senso, si è inteso dare maggiore importanza alle condizioni di certi archi rispetto ad altri, sia per la loro oggettiva “importanza” all’interno della rete, sia eventualmente per i maggiori danni che un flusso eccessivo può determinare su aree sensibili. La combinazione lineare dei precedenti livelli di impatto è necessaria per addivenire ad un indicatore unico, sintetico di valutazione, che agevoli i confronti.

In definitiva, **questi indicatori rappresentano la quantificazione del grado di impatto che ciascuno scenario è suscettibile di produrre sull’ambiente con riferimento al traffico motorizzato che interessa gli archi stradali**.

Nella allegata **Tabella “Componente infrastrutture mobilità”** sono raccolti i dati numerici che hanno condotto a questo tipo di valutazione, con fondo di colore giallo i valori aggiornati rispetto al Rapporto Ambientale, sia in ragione dei più recenti rilievi di traffico, come pure degli approfondimenti condotti sui più probabili percorsi seguiti dagli utenti potenziali della nuova area d’insediamento oggetto di Variante.

Naturalmente, per ottenere i valori relativi agli scenari previsionali, si è fatto riferimento al traffico incrementale, così come è stato stimato nell'allegato relativo a questa tematica e dal quale è stata estrapolata la allegata **Tabella “Traffico incrementale rispetto allo stato di fatto”** e la allegata **Tabella “Distribuzione del traffico indotto”**, entrambe funzionali ad evidenziare, nei due casi e per i due scenari, mattino e pomeriggio di punta, i valori numerici da aggiungere ai valori dello stato di fatto per ottenere, per ogni arco significativo scelto, i livelli dei flussi prevedibili.

In definitiva, se nello **stato attuale** l'indicatore di impatto dovuto al traffico motorizzato è risultato di **41,97**, se si attuasse la **Variante** in argomento, tale indicatore passerebbe al valore di **46,09**. Pur evidenziando ovviamente un incremento di questo indicatore che, si ribadisce, è stato calcolato con riferimento ad un insieme di tronchi particolarmente “delicati” della rete di diretta influenza dell'ambito, il valore dei parametri V/C, che sono elementi oggettivi di efficienza degli archi stradali, si mantiene entro lo 0,82 anche per quelli più sollecitati.

3.2. Valutazioni riferite alle intersezioni stradali

Per quanto riguarda le verifiche sui nodi, ci si è concentrati su quelli maggiormente caricati, sempre nell'area di diretta influenza dell'insediamento oggetto di valutazione e su quelli che, prevedibilmente, verrebbero maggiormente interessati dalle componenti indotte. I calcoli – si vedano le tabelle allegate -, effettuati dapprima per lo “**scenario esistente**”, articolato in “**mattino punta feriale**” e “**pomeriggio punta feriale**”, con alcune valutazioni estese al sabato pomeriggio, sono poi stati ripetuti per lo “**scenario previsionale**”.

Le valutazioni sono state riferite alle intersezioni gestite con rotatorie, che sono la netta maggioranza, e, per l'intersezione tra via Tricesimo e via Piemonte, all'intersezione semaforizzata. Si sono quindi evidenziati, per le rotatorie e per ogni ramo, i “gradi di saturazione d'entrata del singolo braccio”, che costituisce il parametro funzionale più significativo. Per il nodo semaforizzato, si utilizza invece l' “indice di criticità”.

Scorrendo i risultati dei calcoli numerici, tutti costruiti sulla base dei valori di traffico reali e delle caratteristiche geometriche dei nodi, si evince che, nello scenario del mattino e nella situazione attuale, il grado di saturazione d'entrata dei singoli bracci si mantiene entro lo 0,87 nel nodo più critico ovvero quello di piazzale Donatori di Sangue, negli scenari feriali, risultando poi, nella grande maggioranza dei casi, molto basso.

Nello scenario previsionale, il grado di saturazione d'entrata in corrispondenza del nodo centrale sopra citato potrebbe raggiungere, nell'ora di punta pomeridiana, un valore dello 0,94 per il ramo proveniente da nord ed un valore prossimo all'unità per il ramo ovest. Cò (ipotesi

1) tuttavia qualora i valori del traffico indotto fossero assunti in ipotesi di netta predominanza per la scelta dell'autovettura privata e se il bacino potenziale comprendesse aree anche molto distanti – appartenenti cioè a Comuni anche significativamente lontani da quello di Udine -; nell'ipotesi 2, nella quale si ipotizza una prevalenza di mobilità locale, di quartiere, nella quale si dà maggiore peso al fatto che l'intervento amplia un'offerta già presente sul territorio, quindi ne accresce il valore senza comportare un proporzionale aumento di utenti, ma consolidandone la funzione, e nella quale si tiene conto della maggiore efficienza e appetibilità dei collegamenti dedicati alla mobilità ciclabile e pedonale, l'indicatore, nel caso di massimo carico, si manterrebbe al di sotto dello 0,92, che è un valore tollerabile, nelle ore di massima punta, nel caso delle intersezioni urbane maggiormente sollecitate. Va peraltro precisato che, seguendo un approccio prudenziale, nello studio si sono utilizzati anche valori di traffico riferiti alle giornate di particolare affluenza (in periodo di festività) e, anche per questo motivo, essi vanno intesi come limiti massimi assoluti. Le valutazioni sono infatti utili proprio per evidenziare questi limiti superiori in modo da poter garantire che, nei restanti periodi e nella grande maggioranza delle giornate, la situazione si mantiene comunque entro la tollerabilità, in quanto aspetto del tutto fisiologico nell'uso delle rete viarie (secondo anche il criterio cosiddetto della “trentesima ora di punta”, nel senso che le progettazioni vanno comunque riferite non ai casi di picco, ma appunto alla trentesima ora “peggiore”, al fine di evitare sovradimensionamenti, che sono comunque negativi per un corretto assetto del sistema). Si aggiunge che i calcoli effettuati in corrispondenza dell'incrocio tra via Tricesimo e via Piemonte sono emersi positivi e che la situazione previsionale non è emersa, in quel punto, particolarmente diversa da quella dello stato di fatto.

A questi indicatori relativi al traffico motorizzato, vanno quindi aggiunti quelli relativi alla **mobilità ciclabile**, di natura qualitativa e quello relativo alla **pedonalità**, pure di natura qualitativa. Le valutazioni sono sempre espresse nella Tabella “**Componente infrastrutture mobilità**”.

4. Conclusioni, azioni di mitigazione e monitoraggio

Ricordando peraltro che, sia in ragione delle mutate destinazioni d'uso previste, che in ragione degli interventi finalizzati ad indirizzare in modo più razionale il traffico di afferenza all'ambito – anche a seguito delle modalità intrinseche della proposta stessa e del layout degli elementi insediativi in essa contenuti - , si otterrebbe, attuando la Variante, una riduzione, rispetto al completamento del PRPC 2005, della pressione veicolare nell'area d'influenza (si veda il Rapporto Ambientale). In sostanza, l'impatto legato a questa componente, pur presente, andrebbe a ridursi. Ciò, sia in ragione della

sensibile riduzione del traffico incrementale nello scenario del mattino, in un intervallo particolarmente critico per la circolazione su strada, e nella pratica costanza del carico addizionale stimato al pomeriggio.

Nelle presenti valutazioni si sono approfonditi gli elementi tecnici di valutazione legati alla funzionalità viaria nel caso di attuazione della Variante. Ciò, tenuto conto solo in misura minima degli effetti delle politiche di instradamento e di incentivazione, in particolare, degli accessi da est, utilizzando la rete esistente e che si andrà ad integrare con la Variante. Gli effetti più significativi si dovrebbero peraltro manifestare con il consolidamento dell’asse di connessione trasversale fino a via Cividina, in modo da favorire ancora maggiormente l’alternativa est e la distribuzione da nord. Già gli interventi lungo via Molin Nuovo stanno dimostrandosi molto utili per una redistribuzione delle affluenze soprattutto da nord, ma anche da ovest, evitando un eccessivo sovraccarico del nodo di piazzale Donatori di Sangue che, in ogni caso, e come evidenziato nella parte iniziale del presente testo, riveste una funzione non soltanto a livello comunale, ma a scala di area vasta e, pertanto, va valutato più compiutamente in tale contesto.

Ad una scala in ogni caso maggiore di quella pertinente all’area d’influenza diretta della Variante, appare necessario incentivare, sia provenendo da nord (utilizzando la tangenziale est), che provenendo da sud (sempre utilizzando le strade di anello ad est) una mobilità appunto alternativa rispetto a quella più “tradizionale” o “storica” e, pertanto, liberando in una certa misura l’asse di penetrazione centrale. Per quanto riguarda gli accessi da ovest, le dinamiche non andrebbero a modificarsi rispetto allo stato di fatto, in quanto la rete è consolidata ma, anche in questo caso, è possibile una parziale redistribuzione tra l’asse di via Padova – via Cividina (per i sopracitati motivi) e quello di Gran Selva.

Un cenno va fatto, a questo proposito, alla distribuzione del traffico incrementale che è difficile da stimare e che, nelle presenti valutazioni, è stata assunta con gli stessi criteri di quelli utilizzati nello studio del 2005, sebbene ricalibrata (si veda, a questo proposito, il rapporto specifico). In queste valutazioni molto peso emerge attribuito alle provenienze da ovest e sud-ovest, che comprendono direttrici quali la S.P. 49, la A 23, la Tangenziale Ovest, quote dei Comuni di Tavagnacco, Martignacco, nonché le zone residenziali ovest della città di Udine: è possibile che vi sia una redistribuzione reale di questa componente, per comprendere maggiormente le aree sud ed est della città, ove si sono registrati incrementi insediativi ed anche per tenere conto del minor peso attribuibile alla rete di afferenza primaria (in particolare l’autostrada) che, se una ventina d’anni fa era considerata un’importante direttrice di afferenza, ora, con la notevole diffusione delle grandi e medie strutture di vendita, ha assunto un peso decisamente inferiore. Queste considerazioni porterebbero a ritenere, anche sotto questo profilo, prudenziali le previsioni di impatto soprattutto legato alla superficie di

vendita introdotta dalla Variante, che, in realtà, si configura come un completamento dell’offerta locale e molto meno come un attrattore di ampio respiro. Sotto questo punto di vista, è giustificabile e ragionevole ritenere che il ruolo dell’intervento si configuri maggiormente come un completamento insediativo “a carattere locale” ovvero “di quartiere” piuttosto che come un polo attrattore nei confronti di un’utenza esterna. Con riferimento a questo aspetto, rivestono ancora maggior importanza gli interventi finalizzati a potenziare l’offerta infrastrutturale dedicata alla mobilità dolce, idonea a coprire le piccole necessità quotidiane.

Con riferimento a questa mobilità dolce, che concorre a formare il quadro complessivo della mobilità, si avrebbe comunque un apprezzabile miglioramento dei servizi rispetto alla situazione esistente, anche se, tra i due scenari, quello del PRPC 2005 e la proposta di Variante, non si ravvisa una sensibile differenza, per il fatto che l’infrastruttura ciclabile da realizzare sarebbe la medesima. Nel caso della proposta di Variante, si va tuttavia a curare maggiormente l’appetibilità generale dell’ambito nei confronti di questo genere di mobilità, fatto questo che dovrebbe tradursi in una maggiore frequentazione mediante le due ruote.

Per la mobilità pedonale varrebbe in buona misura lo stesso ragionamento, salvo il fatto che con la Variante si introducono misure di mitigazione più marcate, che favoriscono gli spostamenti a piedi, specie se a breve distanza dall’ambito. In particolare, si introduce una Zona 30 per la via Saluzzo, con lo scopo di disincentivarne un uso incongruo, ma anche con l’obiettivo di introdurre nel quartiere quelle misure fattive di protezione dei pedoni – e anche dei ciclisti – che hanno l’effetto di accrescere la propensione all’uso di queste modalità di spostamento rispetto ai mezzi motorizzati.

Le azioni sul sistema infrastrutturale comprendono quindi le opere già previste dal PRPC 2005, ovvero la realizzazione della rotonda tra via Molin Nuovo e via Fusine, che va a costituire anche un elemento distintivo di passaggio dalla viabilità deputata agli spostamenti di medio – lungo raggio a quella più propriamente locale, e la realizzazione di un tronco importante del Sistema della Mobilità lenta presente anche nel PPR 2018 Regionale lungo la Roggia di Udine. La Variante si armonizza proprio con questo ultimo tema, attribuendo alla ciclabilità e alla pedonalità un ruolo centrale nel progetto, individuando nella “Spina centrale” un asse di connessione trasversale che unisce tutti gli elementi dell’ambito, da viale Tricesimo alla Roggia di Udine.

Se a queste azioni infrastrutturali, si unisce una rete segnaletica di indirizzo potenziata e una disciplina della circolazione capace di “proteggere” dagli usi incongrui la viabilità residenziale e quindi di arricchire il sistema dell’accessibilità capillare a piedi e in bicicletta, si rafforza la

connotazione “di completamento urbano” di tutto l’ambito, per ottenere un recupero delle aree inutilizzate armonico con il contesto nel quale si inserisce.

Allo scopo di monitorare l’evolvere dei numerosi fattori in gioco e gli effetti realmente producibili dall’attuazione delle previsioni della Variante, si ri-propone, per quanto attiene alla presente componente, un sistema di rilevazione e controllo che innanzitutto utilizza gli indicatori in coerenza con quelli definiti dalla VAS del PRGC:

- Mobilità ciclabile e pedonale (km, ubicazione, tipologie)
- Densità delle zone a traffico limitato (Mq)
- Disponibilità di aree pedonali (Mq)

Si potrà pertanto valutare nei successivi gradi di pianificazione e progettazione l’introduzione dei seguenti indicatori più specifici, focalizzando più precisamente le modalità del monitoraggio degli effetti dell’attuazione della Variante, prescrivendo:

- monitoraggio dei flussi veicolari sugli archi significativi assunti nelle valutazioni negli orari di punta 7.30 – 8.30 e 17.00 – 18.00, ripetendo le rilevazioni per 3 giorni a settimana e per tre settimane, escludendo il lunedì ed includendo il sabato, quale scenario “limite”; vanno altresì escluse le giornate anomale e i mesi di luglio – agosto; le restituzioni dei dati avverranno con modalità conformi a quelle utilizzate nelle presenti analisi (si veda l’allegato delle rilevazioni dei flussi);
- monitoraggio degli afflussi ciclabili (livello di utilizzo del tronco nuovo, ma anche delle viabilità residenziali nell’intorno, in particolare su via Saluzzo, per la quale si è individuata l’opportunità di realizzazione di un Zona 30), effettuando rilevazioni negli stessi intervalli sopra indicati per il traffico veicolare;
- compilazione di indicatori di monitoraggio degli afflussi pedonali (livello di frequentazione tramite interviste a campione), che includono gli afflussi mediante trasporto pubblico, da effettuarsi in corrispondenza delle due fermate più vicine.

In definitiva, sia sulla base degli elementi di pianificazione analizzati, come pure sulla base delle valutazioni tecniche specifiche condotte sulla rete d’influenza della Variante effettuate con il presente studio, è possibile concludere che la Variante, così come presentemente articolata, è sostenibile sotto il profilo dell’impatto del traffico potenziale da essa indotto sul sistema viario nel quale si inserisce.

**ALLEGATI ALLO STUDIO DI IMPATTO
SULLA VIABILITA'**

RILEVAZIONI DEI FLUSSI VEICOLARI

COMUNE DI UDINE

ROTONDA 1 (VIA TRICESIMO - VIA CIVIDINA - SP4 [VIA NAZIONALE] - VIA PADOVA)

RILIEVO 7.30 - 8.30

MARTEDI

veicoli	manovra	A-A'	A-A	A'	B-B'	B-B	B'	C-C'	C-C	C'	D-D'	D'-D	D'	totale
B	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	0	4
M	0	1	3	3	2	1	2	0	2	2	3	1	1	18
I	472	678	331	459	303	500	552	558	401	367	314	647	647	5582
F	9	23	8	7	11	7	23	8	6	11	9	20	20	142
P	5	5	4	3	3	5	3	4	4	4	3	3	6	48
C	8	5	1	3	5	4	4	4	3	3	0	1	6	44
Totale	494	712	347	474	323	518	582	576	416	384	328	680	680	5834
Tot. Leggeri	472	679	333	460	304	501	552	559	402	369	315	648	648	5594
Tot. Furgoni	9	23	8	7	11	7	23	8	6	11	9	20	20	142
Tot. Pesanti e Corriere	13	10	5	6	8	9	7	8	7	3	4	12	12	92
Tot. Comm. Eq.	49	66	27	28	40	35	59	34	28	27	26	66	66	485
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	521	745	360	488	344	536	611	593	430	396	341	714	714	6079

B = BICICLETTE; M = MOTOCICLI; I = AUTOMOBILI; F = FURGONI; P = PESANTI; C = CORRIERE

Nota: le biciclette non sono considerate nel calcolo dei totali.

Direzioni:

- A: Via Tricesimo - Udine
- B: Via Cividina - Godia
- C: SP4 [Via Nazionale] - Tricesimo
- D: Via Padova - Feletto Umberto
- A': Sezione di Rotonda A
- B': Sezione di Rotonda B
- C': Sezione di Rotonda C
- D': Sezione di Rotonda D

COMUNE DI UDINE

ROTONDA 1 (VIA TRICESIMO - VIA CIVIDINA - SP4 [VIA NAZIONALE] - VIA PADOVA)

RILIEVO 17.00 - 18.00

SABATO

veicoli	manovra	A-A'	A-A	A'	B-B'	B'-B	B'	C-C'	C'-C	C'	D-D'	D'-D	D'	totale
B	7	4	7	7	8	5	7	5	5	7	5	8	5	75
M	16	12	7	4	7	16	13	16	4	4	4	3	15	117
I	836	1023	316	309	287	868	957	815	369	340	317	1013	1013	7450
F	1	1	0	0	0	1	3	1	0	0	0	1	1	9
P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	7	5	0	0	1	5	5	5	0	0	0	0	5	33
Totale	860	1041	323	313	295	890	978	837	373	344	321	1034	1034	7609
Tot. Leggeri	844	1029	320	311	291	876	964	823	371	342	319	1021	1021	7511
Tot. Furgoni	1	1	0	0	0	1	3	1	0	0	0	1	1	9
Tot. Pesanti e Corriere	7	5	0	0	1	5	5	5	0	0	0	0	5	33
Tot. Comm. Eq.	19	14	0	0	3	14	18	14	0	0	2	14	14	98
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	863	1043	320	311	294	890	982	837	371	342	321	1035	1035	7609

B = BICICLETTE; M = MOTOCICLI; I = AUTOMOBILI; F = FURGONI; P = PESANTI; C = CORRIERE

Nota: le biciclette non sono considerate nel calcolo dei totali.

Direzioni:

- A: Via Tricesimo - Udine
- B: Via Cividina - Godia
- C: SP4 [Via Nazionale] - Tricesimo
- D: Via Padova - Feletto Umberto
- A': Sezione di Rotonda A
- B': Sezione di Rotonda B
- C': Sezione di Rotonda C
- D': Sezione di Rotonda D

COMUNE DI UDINE

ROTONDA 2 (VIA TRICESIMO - VIALE GIOVANNI PAOLO II - VIA PUINTAT)

RILIEVO 7.30 - 8.30

MERCOLEDI

veicoli	manovra	A-A'	A-A	A'	B-B'	B'-B	B'	C-C'	C'-C	C'	C-D	D-D'	D'-D	D'	totale
B	5	5	0	0	0	1	4	5	4	4	0	1	2	4	35
M	6	12	4	4	4	3	7	12	7	4	1	6	6	10	82
I	417	640	472	250	314	10	575	472	530	295	82	637	299	476	5459
F	11	19	19	5	10	20	20	12	14	11	0	22	7	16	166
P	8	6	5	2	5	8	8	2	5	5	1	11	7	0	65
C	6	9	0	0	0	0	6	9	6	0	0	0	0	9	45
Totale	448	686	500	261	332	616	650	507	562	315	84	676	319	511	5817
Tot. Leggeri	420	646	474	252	316	579	620	478	534	297	83	640	302	481	5502
Tot. Furgoni	11	19	19	5	10	20	20	12	14	11	0	22	7	16	166
Tot. Pesanti e Corriere	14	15	5	2	5	14	14	11	11	5	1	11	7	9	110
Tot. Commerc. Eq.	55	72	47	14	31	71	650	49	53	32	3	67	30	51	575
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	475	718	521	266	347	650	650	527	587	329	86	707	332	532	6077

B = BICICLETTE; M = MOTOCICLI; I = AUTOMOBILI; F = FURGONI; P = PESANTI; C = CORRIERE

Nota: le biciclette non sono considerate nel calcolo dei totali.

Direzioni:

- A: Via Tricesimo - Udine
- B: Viale Giovanni Paolo II - Terminal Nord
- C: Via Tricesimo - Tricesimo
- D: Via Puintat - Feletto
- A': Sezione di Rotonda A
- B': Sezione di Rotonda B
- C': Sezione di Rotonda C
- D': Sezione di Rotonda D

COMUNE DI UDINE

ROTONDA 2 (VIA TRICESIMO - VIALE GIOVANNI PAOLO II - VIA PUINTAT)

RILIEVO 18.00 - 19.00

SABATO

veicoli	A-A'	A-A	A'	B-B'	B'B	B'	C-C'	C'C	C'	C-D	D-D'	D'D	D'	totale
B	0	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3	9
M	5	8	4	7	1	8	8	7	8	1	3	7	9	76
I	724	1049	559	448	468	820	800	744	532	131	499	216	1117	8107
F	1	7	0	0	0	1	5	1	0	0	1	0	5	21
P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	4	5	0	0	0	4	5	4	0	0	0	0	5	27
Totale	734	1069	563	455	469	833	818	756	540	132	503	223	1136	8231
Tot. Leggeri	727	1053	561	452	469	824	804	748	536	132	501	220	1122	8149
Tot. Furgoni	1	7	0	0	0	1	5	1	0	0	1	0	5	21
Tot. Pesanti e Corriere	4	5	0	0	0	4	5	4	0	0	0	0	5	27
Tot. Comm. Eq.	12	25	0	0	0	12	22	12	0	0	2	0	22	107
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	739	1078	561	452	469	836	826	760	536	132	503	220	1144	8256

B = BICICLETTE; M = MOTOCICLI; I = AUTOMOBILI; F = FURGONI; P = PESANTI; C = CORRIERE

Nota: le biciclette non sono considerate nel calcolo dei totali.

Direzioni:

- A: Via Tricesimo - Udine
- B: Viale Giovanni Paolo II - Terminal Nord
- C: Via Tricesimo - Tricesimo
- D: Via Puintat - Feletto
- A': Sezione di Rotonda A
- B': Sezione di Rotonda B
- C': Sezione di Rotonda C
- D': Sezione di Rotonda D

COMUNE DI UDINE

ROTONDA 3 (VIA TAVAGNACCO - VIA PUINTAT - VIA PASCATS)

RILIEVO 7.30 - 8.30

MERCOLEDI

veicoli	manovra	A-A'	A-A	A'	B-B'	B-B	B'	C-C'	C-C	C'	D-D'	D'-D	D'	totale
B	1	3	2	5	3	1	2	3	3	8	2	2	3	30
M	5	8	8	1	9	4	8	4	1	1	8	1	8	65
I	191	390	659	461	574	271	256	290	444	766	383	297	297	4982
F	6	15	14	16	14	6	4	5	17	28	18	3	3	146
P	1	2	8	5	7	2	2	3	4	10	6	0	0	50
C	2	1	0	0	0	2	1	2	0	0	0	0	1	9
Totale	205	416	689	483	604	285	271	304	466	812	408	309	309	5252
Tot. Leggeri	194	394	663	462	579	273	260	292	445	770	384	301	301	5017
Tot. Furgoni	6	15	14	16	14	6	4	5	17	28	18	3	3	146
Tot. Pesanti e Corriere	3	3	8	5	7	4	3	5	4	10	6	1	1	59
Tot. Comm. Eq.	18	35	45	41	43	21	15	22	41	75	47	8	8	411
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	212	429	708	503	622	294	275	314	486	845	431	309	309	5428

B = BICICLETTE; M = MOTOCICLI; I = AUTOMOBILI; F = FURGONI; P = PESANTI; C = CORRIERE

Nota: le biciclette non sono considerate nel calcolo dei totali.

Direzioni:

- A: Via Tavagnacco - Udine
- B: Via Puintat - Terminal Nord
- C: Via Tavagnacco - Feiletto
- D: Via Pascats - Colugna
- A': Sezione di Rotonda A
- B': Sezione di Rotonda B
- C': Sezione di Rotonda C
- D': Sezione di Rotonda D

COMUNE DI UDINE

ROTONDA 3 (VIA TAVAGNACCO - VIA PUINTAT - VIA PASCATS)

RILIEVO 17.00 - 18.00

VENERDI

veicoli	manovra	A-A'	A-A	A'	B-B'	B'B	B'B	B'	C-C'	C'C	C'	D-D'	D'	totale
B	5	8	3	1	4	4	4	8	4	1	3	1	8	50
M	7	1	3	5	4	4	5	7	4	1	7	11	3	58
I	340	335	653	719	655	655	335	456	292	761	500	720	493	6259
F	3	4	7	5	9	9	0	8	1	4	4	5	7	57
P	1	1	4	3	5	5	0	1	0	3	3	1	3	25
C	1	3	0	0	0	0	1	3	1	0	0	0	3	12
Totale	352	344	667	732	673	673	341	475	298	775	508	737	509	6411
Tot. Leggeri	344	336	655	722	657	657	338	460	294	765	501	726	495	6293
Tot. Furgoni	3	4	7	5	9	9	0	8	1	4	4	5	7	57
Tot. Pesanti e Corriere	2	4	4	3	5	5	1	4	1	3	3	1	6	37
Tot. Comm. Eq.	10	17	23	17	29	29	3	24	4	15	15	12	28	197
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	354	353	678	739	686	686	341	484	298	780	516	738	523	6490

B = BICICLETTE; M = MOTOCICLI; I = AUTOMOBILI; F = FURGONI; P = PESANTI; C = CORRIERE

Nota: le biciclette non sono considerate nel calcolo dei totali.

Direzioni:

- A: Via Tavagnacco - Udine
- B: Via Puintat - Terminal Nord
- C: Via Tavagnacco - Feiletto
- D: Via Pascats - Colugna
- A': Sezione di Rotonda A
- B': Sezione di Rotonda B
- C': Sezione di Rotonda C
- D': Sezione di Rotonda D

COMUNE DI UDINE

ROTONDA 4 (VIA MOLIN NUOVO - VIA ARRIGO LORENZI - VIALE GIOVANNI PAOLO II)

RILIEVO 7.30 - 8.30

GIOVEDÌ

veicoli	manovra	A-A'	A'-A	A'	B-B'	B'-B	B'	C-C'	C'-C	C'	D-D'	D'-D	D'	totale
B	0	4	1	1	1	1	0	3	0	1	1	0	4	16
M	3	3	2	2	1	1	4	4	1	4	1	4	4	32
I	150	182	155	151	129	175	170	83	233	202	271	133	133	2034
F	4	10	1	2	3	2	9	1	3	9	1	2	2	38
P	0	4	0	0	0	0	0	1	0	4	4	1	0	10
C	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	9
Totale	157	202	158	154	133	181	177	172	85	240	216	277	142	2123
Tot. Leggeri	152	184	156	152	130	177	177	84	235	203	273	135	135	2053
Tot. Furgoni	4	10	1	2	3	2	9	1	3	9	1	2	2	38
Tot. Pesanti e Corriere	0	7	0	0	0	0	4	0	0	4	1	1	3	19
Tot. Comm. Eg.	7	36	2	4	5	4	10	2	5	26	4	11	11	116
Tot. Leggeri + Comm. Eg.	159	220	158	156	135	181	182	86	240	229	277	146	146	2169

B = BICICLETTE; M = MOTOCICLI; I = AUTOMOBILI; F = FURGONI; P = PESANTI; C = CORRIERE

Nota: le biciclette non sono considerate nel calcolo dei totali.

Direzioni:

- A: Via Molin Nuovo - Paderno
- B: Via Arrigo Lorenzi
- C: Via Molin Nuovo - Cavallico
- D: Viale Giovanni Paolo II - Feletto
- A': Sezione di Rotonda A
- B': Sezione di Rotonda B
- C': Sezione di Rotonda C
- D': Sezione di Rotonda D

COMUNE DI UDINE

ROTONDA 4 (VIA MOLIN NUOVO - VIA ARRIGO LORENZI - VIALE GIOVANNI PAOLO II)

RILIEVO 18.00 - 19.00

VENERDI

veicoli	manovra	A-A'	A'-A	A'	B-B'	B'-B	B'	C-C'	C'-C	C'	D-D'	D'	totale
B	4	1	0	0	3	3	1	3	3	0	1	0	17
M	1	3	5	0	4	4	3	4	3	0	4	4	31
I	104	181	256	51	160	141	200	116	141	120	360	77	1918
F	4	0	0	0	3	0	1	0	0	1	0	0	10
P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	3
Totale	109	185	261	51	167	144	204	121	144	121	364	82	1962
Tot. Leggeri	105	183	259	51	162	143	202	118	143	120	362	79	1936
Tot. Furgoni	4	0	0	0	3	0	1	0	0	1	0	0	10
Tot. Pesanti e Corriere	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	3
Tot. Comm. Eg.	7	3	0	0	5	0	2	3	0	2	0	3	27
Tot. Leggeri + Comm. Eg.	112	186	259	51	167	143	204	121	143	122	362	82	1963

B = BICICLETTE; M = MOTOCICLI; I = AUTOMOBILI; F = FURGONI; P = PESANTI; C = CORRIERE

Nota: le biciclette non sono considerate nel calcolo dei totali.

Direzioni:

- A: Via Molin Nuovo - Paderno
- B: Via Arrigo Lorenzi
- C: Via Molin Nuovo - Cavallico
- D: Viale Giovanni Paolo II - Feletto
- A': Sezione di Rotonda A
- B': Sezione di Rotonda B
- C': Sezione di Rotonda C
- D': Sezione di Rotonda D

COMUNE DI UDINE

INCROCIO 5 (VIA TRICESIMO - VIA FUSINE - LIDL)

RILIEVO 7.30 - 8.30

VENERDI

veicoli	manovra	A-B	A-C	A-D	B-A	B-C	B-D	C-A	C-B	C-D	D-A	D-B	D-C	totale
B	0	8	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	12
M	0	3	0	0	0	0	1	4	0	0	0	1	0	9
I	15	451	15	21	31	3	3	561	36	7	5	4	4	1153
F	0	11	0	1	3	0	0	15	2	0	0	0	0	32
P	0	1	0	0	0	4	0	4	7	0	0	0	0	16
C	0	6	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	13
Totale	15	472	15	22	38	4	4	591	45	7	5	5	4	1223
Tot. Leggeri	15	453	15	21	31	4	4	563	36	7	5	5	4	1159
Tot. Furgoni	0	11	0	1	3	0	0	15	2	0	0	0	0	32
Tot. Pesanti e Corriere	0	7	0	0	0	4	0	11	7	0	0	0	0	29
Tot. Comm. Eq.	0	37	0	2	15	0	0	55	21	0	0	0	0	130
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	15	490	15	23	46	4	4	618	57	7	5	5	4	1289

veicoli	flussi	Aout	Ain	Alot	Bout	Bin	Blot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot
B	8	3	3	11	0	1	1	4	8	12	0	0	0
M	3	4	7	1	1	2	2	4	3	7	1	1	2
I	481	587	1068	55	55	110	6	604	486	1090	13	25	38
F	11	16	27	4	2	6	6	17	14	31	0	0	0
P	1	4	5	4	4	7	11	11	5	16	0	0	0
C	6	7	13	0	0	0	0	7	6	13	0	0	0
Totale	502	618	1120	64	65	129	643	643	514	1157	14	26	40
Tot. Leggeri	483	589	1072	56	56	112	606	606	488	1094	14	26	40
Tot. Furgoni	11	16	27	4	2	6	17	14	14	31	0	0	0
Tot. Pesanti e Corriere	7	11	18	4	4	11	18	18	11	29	0	0	0
Tot. Comm. Eq.	37	56	93	17	21	38	76	53	53	129	0	0	0
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	520	645	1165	73	77	150	682	682	541	1223	14	26	40

B = BICICLETTE; M = MOTOCICLI; I = AUTOMOBILI; F = FURGONI; P = PESANTI; C = CORRIERE
 Nota: le biciclette non sono considerate nel calcolo dei totali.

Direzioni:

- A: Via Tricesimo - Udine
- B: Via Fusine - Cavallico
- C: Via Tricesimo - Tricesimo
- D: LIDL

COMUNE DI UDINE

INCROCIO 5 (VIA TRICESIMO - VIA FUSINE - LIDL)

RILIEVO 17.00 - 18.00

MERCOLEDI

veicoli	manovra	A-A	A-B	A-C	A-D	B-A	B-C	B-D	C-A	C-B	C-C	C-D	D-A	D-B	D-C	totale
B	0	1	5	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	1	0	16
M	0	1	9	1	0	0	0	0	12	1	0	0	0	0	0	24
I	19	20	749	21	31	63	13	627	627	36	31	12	39	12	43	1716
F	0	0	7	0	1	1	0	0	7	3	0	0	0	0	1	20
P	0	0	3	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	5
C	0	0	5	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	13
Totale	19	21	773	22	32	64	13	654	654	41	32	12	39	12	44	1778
Tot. Leggeri	19	21	754	22	31	63	13	633	633	37	31	12	39	12	43	1730
Tot. Furgoni	0	0	7	0	1	1	0	0	7	3	0	0	0	0	1	20
Tot. Pesanti e Corriere	0	0	8	0	0	0	0	0	8	1	1	0	0	0	0	18
Tot. Comm. Eq.	0	0	33	0	2	2	0	0	33	8	3	0	0	0	2	83
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	19	21	787	22	33	65	13	666	666	45	34	12	39	12	45	1813

veicoli	flussi	Aout	Ain	Alot	Bout	Bin	Blot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot
B	6	9	15	0	2	2	2	9	5	14	1	0	1
M	11	12	23	0	2	2	2	13	9	22	0	1	1
I	809	716	1525	107	68	175	706	886	886	1592	94	46	140
F	7	8	15	2	3	5	10	9	9	19	1	0	1
P	3	0	3	0	1	1	2	4	4	6	0	0	0
C	5	8	13	0	0	0	8	5	5	13	0	0	0
Totale	835	744	1579	109	74	183	739	913	913	1652	95	47	142
Tot. Leggeri	815	722	1537	107	69	176	713	891	891	1604	94	47	141
Tot. Furgoni	7	8	15	2	3	5	10	9	9	19	1	0	1
Tot. Pesanti e Corriere	8	8	16	0	1	1	10	9	9	19	0	0	0
Tot. Comm. Eq.	33	34	67	4	8	12	43	39	39	82	2	0	2
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	848	756	1604	111	77	188	756	930	930	1686	96	47	143

B = BICLETTE; M = MOTOCICLI; I = AUTOMOBILI; F = FURGONI; P = PESANTI; C = CORRIERE

Nota: le biciclette non sono considerate nel calcolo dei totali.

Direzioni:

- A: Via Tricesimo - Udine
- B: Via Fusine - Cavallico
- C: Via Tricesimo - Tricesimo
- D: LIDL

COMUNE DI UDINE

INCROCIO 6 (VIA FUSINE - VIA SALUZZO)

RILIEVO 7.30 - 8.30

MERCOLEDI

veicoli	manovra	A-B	A-C	A-B'	B-A	B-C	B-B'	B'-B	B'-C	C-A	C-B	totale
B	1	1	0	0	1	2	0	0	0	1	3	9
M	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	2
I	26	29	0	33	11	0	0	0	0	25	4	128
F	2	2	0	2	0	1	1	1	1	1	0	11
P	0	0	1	1	0	1	2	0	0	0	0	5
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	28	31	1	36	12	2	3	1	1	26	6	146
Tot. Leggeri	26	29	0	33	12	0	0	0	0	25	5	130
Tot. Furgoni	2	2	0	2	0	1	1	1	1	1	0	11
Tot. Pesanti e Corriere	0	0	1	1	0	1	2	0	0	0	0	5
Tot. Comm. Eq.	4	4	3	6	0	4	7	2	2	2	2	34
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	30	33	3	39	12	4	7	2	2	27	7	164

veicoli	flussi	Aout	Ain	Alot	Bout	Bin	Blot	Cout	Cin	Ctot	B'out	B'in	Dtot
B	2	2	4	3	4	7	4	3	7	0	0	0	0
M	0	0	0	1	1	2	1	1	2	2	0	0	0
I	55	58	113	44	30	74	29	40	69	0	0	0	0
F	4	3	7	3	4	7	2	3	5	2	1	3	3
P	1	1	2	2	2	4	4	0	0	0	2	2	4
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	60	62	122	50	37	87	32	44	76	4	3	7	7
Tot. Leggeri	55	58	113	45	31	76	30	41	71	0	0	0	0
Tot. Furgoni	4	3	7	3	4	7	2	3	5	2	1	3	3
Tot. Pesanti e Corriere	1	1	2	2	2	4	0	0	0	0	2	2	4
Tot. Comm. Eq.	10	8	18	10	12	22	4	5	9	9	7	16	16
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	65	66	131	55	43	98	34	46	80	9	7	16	16

B = BICLETTE; M = MOTOCICLI; I = AUTOMOBILI; F = FURGONI; P = PESANTI; C = CORRIERE

Nota: le biciclette non sono considerate nel calcolo dei totali.

Direzioni:

- A: Via Fusine - LIDL
- B: Via Fusine - Cavallico
- C: Via Saluzzo - Paderno
- B': Parcheggio operativo Terminal Nord

COMUNE DI UDINE

INCROCIO 6 (VIA FUSINE - VIA SALUZZO)

RILIEVO 17.00 - 18.00

MARTEDI

veicoli	manovra	A-B	A-C	A-A'	A-B'	B-A	B-C	B-B'	C-A	C-B	C-B'	totale
B	4	1	0	0	4	11	0	0	11	1	0	32
M	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
I	89	48	3	1	65	40	1	9	20	20	1	277
F	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	89	51	3	1	66	40	1	9	20	20	1	281
Tot. Leggeri	89	48	3	1	66	40	1	9	20	20	1	278
Tot. Furgoni	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Tot. Pesanti e Corriere	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot. Comm. Eq.	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	89	53	3	1	66	40	1	9	20	20	1	283

veicoli	flussi	Aout	Ain	Alot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot	B'out	B'in	Dtot
B	5	1	6	4	15	4	19	1	16	17	11	11	22
M	0	0	0	0	1	0	1	0	1	1	0	0	0
I	140	21	161	91	106	91	197	21	122	143	10	43	53
F	3	0	3	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0
P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	143	21	164	91	107	91	198	21	126	147	10	43	53
Tot. Leggeri	140	21	161	91	107	91	198	21	123	144	10	43	53
Tot. Furgoni	3	0	3	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0
Tot. Pesanti e Corriere	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot. Comm. Eq.	5	0	5	0	0	0	0	0	5	5	0	0	0
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	145	21	166	91	107	91	198	21	128	149	10	43	53

B = BICICLETTE; M = MOTOCICLI; I = AUTOMOBILI; F = FURGONI; P = PESANTI; C = CORRIERE

Nota: le biciclette non sono considerate nel calcolo dei totali.

Direzioni:

- A: Via Fusine - LIDL
- B: Via Fusine - Cavallico
- C: Via Saluzzo - Paderno
- B': Parcheggio operativo Terminal Nord

COMUNE DI UDINE

INCROCIO 7 (VIA FUSINE - VIA MOLIN NUOVO)

RILIEVO 7.30 - 8.30

GIOVEDÌ

veicoli	manovra	A-B	A-C	A-D	B-A	B-C	B-D	C-A	C-B	C-D	D-A	D-B	D-C	totale
B	0	0	0	4	5	1	1	0	0	0	1	1	0	12
M	0	0	0	2	0	2	0	0	1	0	0	2	0	7
I	5	7	18	13	102	89	7	75	8	28	28	76	6	434
F	0	0	2	0	1	3	0	2	0	0	1	2	0	11
P	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	1	0	5
C	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	3
Totale	6	7	20	15	105	98	7	78	8	29	81	6	6	460
Tot. Leggeri	5	7	18	14	102	90	7	76	8	28	77	6	6	438
Tot. Furgoni	0	0	2	0	1	3	0	2	0	0	1	2	0	11
Tot. Pesanti e Corriere	1	0	0	0	2	4	0	0	0	0	0	1	0	8
Tot. Commerc. Eq.	3	0	4	0	7	15	0	4	0	0	2	6	0	41
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	8	7	22	14	109	105	7	80	8	30	83	6	6	479

veicoli	flussi	Aout	Ain	Alot	Bout	Bin	Blot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot
B	0	5	10	11	0	5	2	0	5	5	2	1	3
M	0	2	4	7	1	0	1	0	0	1	2	2	4
I	30	48	204	156	360	360	90	115	205	110	115	115	225
F	2	1	3	4	8	2	2	1	3	3	3	5	8
P	1	0	1	3	2	5	0	0	0	0	1	3	4
C	0	0	0	3	0	2	3	0	2	2	0	1	1
Totale	33	51	84	218	165	383	93	118	211	116	126	126	242
Tot. Leggeri	30	49	79	206	158	364	91	115	206	111	116	116	227
Tot. Furgoni	2	1	3	4	4	8	2	1	3	3	3	5	8
Tot. Pesanti e Corriere	1	0	1	6	2	8	0	2	2	1	1	4	5
Tot. Commerc. Eq.	6	2	8	22	12	34	4	7	11	8	19	19	27
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	36	51	87	228	170	398	95	122	217	119	135	135	254

B = BICLETTE; M = MOTOCICLI; I = AUTOMOBILI; F = FURGONI; P = PESANTI; C = CORRIERE
 Nota: le biciclette non sono considerate nel calcolo dei totali.

Direzioni:

- A: Via Fusine - LIDL
- B: Via Molin Nuovo - Cavalicco
- C: Via Molin Nuovo - Paderno
- D: Via Fusine

COMUNE DI UDINE

INCROCIO 7 (VIA FUSINE - VIA MOLIN NUOVO)

RILIEVO 18.00 - 19.00

GIOVEDÌ

veicoli	manovra	A-B	A-C	A-D	B-A	B-C	B-D	C-A	C-B	C-D	D-A	D-B	D-C	totale
B	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	3	1	0	7
M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2
I	29	28	81	17	97	65	65	13	52	7	47	36	1	473
F	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3
P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
C	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	4
Totale	30	28	82	17	101	65	65	13	52	7	49	38	1	483
Tot. Leggeri	29	28	81	17	97	65	65	13	52	7	48	37	1	475
Tot. Furgoni	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3
Tot. Pesanti e Corriere	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	1	0	5
Tot. Comm. Eq.	2	0	2	0	10	0	0	0	0	0	2	3	0	19
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	31	28	83	17	107	65	65	13	52	7	50	40	1	494

veicoli	flussi	Aout	Ain	Alot	Bout	Bin	Blot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot
B	1	3	4	1	2	3	3	1	0	1	4	2	6
M	0	1	1	0	1	1	1	0	0	0	2	0	2
I	138	77	215	179	117	296	296	72	126	198	84	153	237
F	2	1	3	0	1	1	1	0	0	0	1	1	2
P	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	1
C	0	0	0	0	4	0	4	0	4	4	0	0	0
Totale	140	79	219	183	120	303	303	72	130	202	88	154	242
Tot. Leggeri	138	78	216	179	118	297	297	72	126	198	85	153	238
Tot. Furgoni	2	1	3	0	1	1	1	0	0	0	1	1	2
Tot. Pesanti e Corriere	0	0	0	0	4	1	5	0	4	4	1	0	1
Tot. Comm. Eq.	4	2	6	10	10	14	14	0	10	10	4	2	6
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	142	80	222	189	122	311	311	72	136	208	89	155	244

B = BICLETTE; M = MOTOCICLI; I = AUTOMOBILI; F = FURGONI; P = PESANTI; C = CORRIERE

Nota: le biciclette non sono considerate nel calcolo dei totali.

Direzioni:

- A: Via Fusine - LIDL
- B: Via Molin Nuovo - Cavalicco
- C: Via Molin Nuovo - Paderno
- D: Via Fusine

COMUNE DI UDINE

INCROCIO 8 (VIA FELETTO - VIA PIEMONTE - VIA TAVAGNACCO - VIA GRAONET)

RILIEVO 7.30 - 8.30

VENERDI

veicoli	manovra	A-B	A-C	A-D	A-E	B-A	B-C	B-D	B-E	C-A	C-B	C-D	C-E	D-A	D-B	D-E	E-A	E-B	E-C	E-D	totale
B	0	2	0	0	0	0	2	0	20	8	0	0	1	10	0	3	0	5	0	0	51
M	0	3	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	3	0	0	0	0	2	0	13
I	78	156	76	5	4	18	43	60	152	152	14	2	49	156	143	16	11	9	14	5	1011
F	1	2	2	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	11
P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
C	0	2	2	0	0	0	0	0	0	1	0	3	0	1	0	0	0	0	0	0	9
Totale	79	163	82	5	4	18	44	63	155	155	14	6	49	162	144	16	11	9	16	5	1045
Tot. Leggeri	78	158	77	5	4	18	43	61	153	153	14	2	49	158	143	16	11	9	15	5	1019
Tot. Furgoni	1	2	2	0	0	0	1	2	0	0	0	4	0	2	1	0	0	0	0	0	11
Tot. Pesanti e Corriere	0	2	2	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	10
Tot. Comm. Eq.	2	9	9	0	0	0	2	4	3	3	0	10	0	6	2	0	0	0	0	0	47
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	80	167	86	5	4	18	45	65	156	156	14	12	49	164	145	16	11	9	15	5	1066

veicoli	flussi	Aout	Ain	Alot	Bout	Bin	Blot	Cout	Cin	Clot	Dout	Din	Dlot	Eout	Ein	Etot
B	2	18	20	22	5	27	9	4	13	13	5	24	29	5	24	29
M	5	5	10	1	0	1	2	5	7	7	3	2	5	2	1	3
I	315	323	638	125	244	369	217	188	405	405	315	126	441	39	130	169
F	5	2	7	3	2	5	0	2	2	2	3	3	6	0	2	2
P	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	1	1	0	0	0
C	4	2	6	0	0	0	4	2	6	6	1	5	6	0	0	0
Totale	329	332	661	129	246	375	224	197	421	421	322	137	459	41	133	174
Tot. Leggeri	318	326	644	126	244	370	218	191	409	409	317	127	444	40	131	171
Tot. Furgoni	5	2	7	3	2	5	0	2	2	2	3	3	6	0	2	2
Tot. Pesanti e Corriere	4	2	6	0	0	0	5	2	2	2	1	6	7	0	0	0
Tot. Comm. Eq.	19	9	28	5	4	9	13	9	22	22	8	20	28	0	4	4
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	337	335	672	131	248	379	231	200	431	431	325	147	472	40	135	175

B = BICICLETTE; M = MOTOCICLI; I = AUTOMOBILI; F = FURGONI; P = PESANTI; C = CORRIERE
 Nota: le biciclette non sono considerate nel calcolo dei totali.

Direzioni:

- A: Via Feletto - Udine
- B: Via Piemonte - Paderno
- C: Via Tavagnacco - Feletto
- D: Via Feletto - Feletto
- E: Via Graonet - Collugna

COMUNE DI UDINE

INCROCIO 8 (VIA FELETTO - VIA PIEMONTE - VIA TAVAGNACCO - VIA GRAONET)

RILIEVO 17.00 - 18.00

MARTEDI'

veicoli	manovra	A-B	A-C	A-D	A-E	B-A	B-C	B-D	B-E	C-A	C-B	C-D	C-E	D-A	D-B	D-E	E-A	E-B	E-C	E-D	totale
B	0	1	4	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	3	0	0	0	4	0	0	14
M	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
I	104	155	81	8	7	35	31	84	84	161	25	3	40	116	52	16	12	7	13	1	951
F	0	3	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	10
P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Totale	104	162	86	8	7	35	31	84	84	164	25	3	41	116	51	16	12	7	13	1	967
Tot. Leggeri	104	157	82	8	7	35	31	84	84	161	25	3	40	116	51	16	12	7	13	1	954
Tot. Furgoni	0	3	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	10
Tot. Pesanti e Corriere	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Tot. Comm. Eq.	0	8	8	0	0	0	0	0	0	5	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	23
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	104	165	90	8	7	35	31	84	84	166	25	3	42	116	51	16	12	7	13	1	977

veicoli	flussi	Aout	Ain	Alot	Bout	Bin	Blot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot	Eout	Ein	Etot
B	5	4	9	1	5	6	1	1	1	2	3	4	7	4	0	4
M	4	0	4	0	0	0	0	0	3	3	0	1	1	0	0	0
I	348	296	644	157	187	344	229	203	203	432	183	116	299	33	148	181
F	6	3	9	0	0	0	4	3	3	7	0	3	3	0	1	1
P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	2	0	2	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	0	0
Totale	360	299	659	157	187	344	233	210	210	443	183	121	304	33	149	182
Tot. Leggeri	350	296	646	157	187	344	229	205	205	434	183	117	300	33	148	181
Tot. Furgoni	6	3	9	0	0	0	4	3	3	7	0	3	3	0	1	1
Tot. Pesanti e Corriere	2	0	2	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	0	0
Tot. Comm. Eq.	16	5	21	0	0	0	7	8	8	15	0	8	8	0	2	2
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	366	301	667	157	187	344	236	213	213	449	183	125	308	33	150	183

B = BICICLETTE; M = MOTOCICLI; I = AUTOMOBILI; F = FURGONI; P = PESANTI; C = CORRIERE
 Nota: le biciclette non sono considerate nel calcolo dei totali.

Direzioni:

- A: Via Feletto - Udine
- B: Via Piemonte - Paderno
- C: Via Tavagnacco - Feletto
- D: Via Feletto - Feletto
- E: Via Graonet - Collugna

COMUNE DI UDINE

INCROCIO 9 (VIA TRICESIMO - VIA PIEMONTE)

RILIEVO 7.30 - 8.30

MARTEDI

veicoli	manovra	A-B	A-C	B-A	B-C	B-D	C-A	C-D	D-A	D-B	D-C	totale
B	0	9	0	1	4	6	2	0	4	1	27	
M	0	5	0	1	0	8	1	0	0	1	16	
I	17	405	27	119	139	413	13	15	89	20	1257	
F	0	6	1	2	1	16	0	0	0	0	27	
P	0	4	0	0	0	4	0	0	0	0	8	
C	0	8	0	0	0	8	0	0	0	0	16	
Totale	17	428	28	122	140	449	14	15	90	21	1324	
Tot. Leggeri	17	408	27	120	139	417	14	15	89	21	1267	
Tot. Furgoni	0	6	1	2	1	16	0	0	0	0	27	
Tot. Pesanti e Corriere	0	12	0	0	0	12	0	0	0	0	24	
Tot. Comm. Eq.	0	41	2	4	2	59	0	0	2	0	110	
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	17	449	29	124	141	476	14	15	91	21	1377	

veicoli	flussi	Aout	Ain	Alot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot
B	9	6	15	4	9	8	11	19	5	6	11	11	
M	5	8	13	1	1	9	7	16	1	1	2	2	
I	422	455	877	285	106	391	426	544	970	124	152	276	
F	6	17	23	4	1	5	16	8	24	1	1	2	
P	4	4	8	0	0	4	4	4	4	8	0	0	
C	8	8	16	0	0	8	8	16	0	0	0	0	
Totale	445	492	937	290	107	397	463	571	1034	126	154	280	
Tot. Leggeri	425	459	884	286	106	392	431	548	979	125	153	278	
Tot. Furgoni	6	17	23	4	1	5	16	8	24	1	1	2	
Tot. Pesanti e Corriere	12	12	24	0	0	0	12	12	24	0	0	0	
Tot. Comm. Eq.	41	61	102	7	2	9	59	44	103	2	2	4	
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	466	520	986	293	108	401	490	592	1082	127	155	282	

B = BICLETTE; M = MOTOCICLI; I = AUTOMOBILI; F = FURGONI; P = PESANTI; C = CORRIERE
 Nota: le biciclette non sono considerate nel calcolo dei totali.

Direzioni:

- A: Via Tricesimo - Udine
- B: Via Piemonte - Paderno
- C: Via Tricesimo - Tricesimo
- D: Via Piemonte - Felleto

COMUNE DI UDINE

INCROCIO 9 (VIA TRICESIMO - VIA PIEMONTE)

RILIEVO 17.00 - 18.00

GIOVEDÌ

veicoli	manovra	A-B	A-C	B-A	B-C	B-D	C-A	C-D	D-A	D-B	D-C	totale
B	0	8	0	3	1	20	3	0	3	0	0	38
M	0	7	0	0	0	8	0	0	0	0	0	15
I	10	473	12	112	109	641	39	8	104	51	1559	
F	0	3	0	0	0	4	1	0	0	0	0	10
P	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
C	0	7	0	0	0	8	0	0	0	0	0	15
Totale	10	491	12	112	109	661	40	8	105	52	1600	
Tot. Leggeri	10	477	12	112	109	645	39	8	104	51	1567	
Tot. Furgoni	0	3	0	0	0	4	1	0	0	0	0	10
Tot. Pesanti e Corriere	0	8	0	0	0	8	0	0	0	0	0	16
Tot. Comm. Eq.	0	25	0	0	0	27	2	0	2	0	0	58
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	10	502	12	112	109	672	41	8	106	53	1625	

veicoli	flussi	Aout	Ain	Alot	Bout	Bin	Blot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot
B	8	20	28	4	3	7	23	11	34	7	3	4	7
M	7	8	15	0	0	0	8	7	15	0	0	0	0
I	483	661	1144	233	114	347	680	636	1316	163	148	311	311
F	3	4	7	0	1	1	5	4	9	2	1	3	3
P	1	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
C	7	8	15	0	0	0	8	7	15	0	0	0	0
Totale	501	681	1182	233	115	348	701	655	1356	165	149	314	314
Tot. Leggeri	487	665	1152	233	114	347	684	640	1324	163	148	311	311
Tot. Furgoni	3	4	7	0	1	1	5	4	9	2	1	3	3
Tot. Pesanti e Corriere	8	8	16	0	0	0	8	8	16	0	0	0	0
Tot. Comm. Eq.	25	27	52	0	2	2	29	27	56	4	2	6	6
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	512	692	1204	233	116	349	713	667	1380	167	150	317	317

B = BICLETTE; M = MOTOCICLI; I = AUTOMOBILI; F = FURGONI; P = PESANTI; C = CORRIERE
 Nota: le biciclette non sono considerate nel calcolo dei totali.

Direzioni:

- A: Via Tricesimo - Udine
- B: Via Piemonte - Paderno
- C: Via Tricesimo - Tricesimo
- D: Via Piemonte - Fieletto

COMUNE DI UDINE

INCROCIO 10 (VIA SALUZZO - VIA MOLIN NUOVO)

RILIEVO 7.30 - 8.30

MARTEDI

veicoli	manovra	B-A	B-C	B-D	C-A	C-D	D-A	totale
B	3	2	0	1	0	0	0	6
M	0	0	0	1	0	0	0	1
I	166	27	3	60	2	16	274	
F	2	0	0	1	0	0	3	
P	0	0	0	0	0	0	0	
C	3	0	0	0	0	0	3	
Totale	171	27	3	62	2	16	281	
Tot. Leggeri	166	27	3	61	2	16	275	
Tot. Furgoni	2	0	0	1	0	0	3	
Tot. Pesanti e Corriere	3	0	0	0	0	0	3	
Tot. Comm. Eq.	11	0	0	2	0	0	13	
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	177	27	3	63	2	16	288	

veicoli	flussi	Ain	Alot	Bout	Bin	Blot	Cout	Cin	Clot	Dout	Din	Dtot
B	4	5	5	5	0	5	1	2	3	0	0	0
M	1	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0
I	242	242	196	196	0	196	62	27	89	16	5	21
F	3	3	2	0	0	2	1	0	1	0	0	0
P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	3	3	3	3	0	3	0	0	0	0	0	0
Totale	249	249	201	201	0	201	64	27	91	16	5	21
Tot. Leggeri	243	243	196	196	0	196	63	27	90	16	5	21
Tot. Furgoni	3	3	2	0	0	2	1	0	1	0	0	0
Tot. Pesanti e Corriere	3	3	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0
Tot. Comm. Eq.	13	13	11	0	0	11	2	0	2	0	0	0
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	256	256	207	207	0	207	65	27	92	16	5	21

B = BICICLETTE; M = MOTOCICLI; I = AUTOMOBILI; F = FURGONI; P = PESANTI; C = CORRIERE
 Nota: le biciclette non sono considerate nel calcolo dei totali.

Direzioni:

- A: Via Saluzzo - Piazza
- B: Via Molin Nuovo - Cavallico
- C: Via Saluzzo - Terminal Nord
- D: Via Saluzzo - Parcheggio

COMUNE DI UDINE

INCROCIO 10 (VIA SALUZZO - VIA MOLIN NUOVO)

RILIEVO 17.00 - 18.00

MERCOLEDI

veicoli	manovra	B-A	B-C	B-D	C-A	C-D	D-A	totale
B	3	1	0	11	0	0	0	15
M	0	0	0	1	0	1	0	2
I	137	47	1	73	1	5	0	264
F	0	0	0	0	0	0	0	0
P	0	0	0	0	0	0	0	0
C	3	0	0	0	0	0	0	3
Totale	140	47	1	74	1	6	0	269
Tot. Leggeri	137	47	1	74	1	6	0	266
Tot. Furgoni	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot. Pesanti e Corriere	3	0	0	0	0	0	0	3
Tot. Commerc. Eq.	8	0	0	0	0	0	0	8
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	145	47	1	74	1	6	0	274

veicoli	flussi	Ain	Alot	Bout	Bin	Blot	Cout	Cin	Clot	Dout	Din	Dtot
B	14	19	4	0	0	4	11	1	12	0	0	0
M	2	2	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1
I	215	215	185	0	0	185	74	47	121	5	2	7
F	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	3	3	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0
Totale	220	220	188	0	0	188	75	47	122	6	2	8
Tot. Leggeri	216	216	185	0	0	185	75	47	122	6	2	8
Tot. Furgoni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot. Pesanti e Corriere	3	3	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0
Tot. Commerc. Eq.	8	8	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	224	224	193	0	0	193	75	47	122	6	2	8

B = BICLETTE; M = MOTOCICLI; I = AUTOMOBILI; F = FURGONI; P = PESANTI; C = CORRIERE
 Nota: le biciclette non sono considerate nel calcolo dei totali.

Direzioni:

- A: Via Saluzzo - Piazza
- B: Via Molin Nuovo - Cavallico
- C: Via Saluzzo - Terminal Nord
- D: Via Saluzzo - Parcheggio

COMUNE DI UDINE

INCROCIO 11 (VIA TORINO - VIA SALUZZO)

RILIEVO 7.30 - 8.30

MERCOLEDI

veicoli	manovra	A-B	B-A	C-A	C-B	totale
B	7	5	20	4	36	
M	1	0	5	1	7	
I	151	116	158	74	499	
F	2	1	3	0	6	
P	0	0	1	0	1	
C	2	1	4	0	7	
Totale	156	118	171	75	520	
Tot. Leggeri	152	116	161	75	504	
Tot. Furgoni	2	1	3	0	6	
Tot. Pesanti e Corriere	2	1	5	0	8	
Tot. Comm. Eq.	9	4	18	0	31	
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	161	120	179	75	535	

veicoli	flussi	Aout	Ain	Alot	Bout	Bin	Blot	Cout	Cin	Ctot
B	7	25	32	16	5	11	16	24	0	24
M	1	5	6	2	0	2	2	6	0	6
I	151	274	425	341	116	225	341	232	0	232
F	2	4	6	3	1	2	3	3	0	3
P	0	1	1	0	0	0	0	1	0	1
C	2	5	7	3	1	2	3	4	0	4
Totale	156	289	445	349	118	231	349	246	0	246
Tot. Leggeri	152	277	429	342	116	226	342	235	0	235
Tot. Furgoni	2	4	6	3	1	2	3	3	0	3
Tot. Pesanti e Corriere	2	6	8	3	1	2	3	5	0	5
Tot. Comm. Eq.	9	22	31	13	4	9	13	18	0	18
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	161	299	460	355	120	235	355	253	0	253

B = BICLETTE; M = MOTOCICLI; I = AUTOMOBILI; F = FURGONI; P = PESANTI; C = CORRIERE

Nota: le biciclette non sono considerate nel calcolo dei totali.

Direzioni:

- A: Via Torino - Piazza
- B: Via Torino - Centro Sportivo
- C: Via Saluzzo - Terminal Nord

COMUNE DI UDINE

INCROCIO 11 (VIA TORINO - VIA SALUZZO)

RILIEVO 18.00 - 19.00

MERCOLEDI

veicoli	manovra	A-B	B-A	C-A	C-B	totale
B	13	12	12	5	42	
M	3	3	3	1	10	
I	153	99	163	76	491	
F	0	0	0	0	0	
P	0	0	0	0	0	
C	3	0	3	0	6	
Totale	159	102	169	77	507	
Tot. Leggeri	155	101	165	77	498	
Tot. Furgoni	0	0	0	0	0	
Tot. Pesanti e Corriere	3	0	3	0	6	
Tot. Comm. Eq.	8	0	8	0	16	
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	163	101	173	77	514	

veicoli	flussi	Aout	Ain	Alot	Bout	Bin	Blot	Cout	Cin	Ctot
B	13	24	37	12	18	30	17	0	17	
M	3	6	9	3	4	7	4	0	4	
I	153	262	415	99	229	328	239	0	239	
F	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
C	3	3	6	0	3	3	3	0	3	
Totale	159	271	430	102	236	338	246	0	246	
Tot. Leggeri	155	265	420	101	231	332	241	0	241	
Tot. Furgoni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Tot. Pesanti e Corriere	3	3	6	0	3	3	3	0	3	
Tot. Comm. Eq.	8	8	16	0	8	8	8	0	8	
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	163	273	436	101	239	340	249	0	249	

B = BICLETTE; M = MOTOCICLI; I = AUTOMOBILI; F = FURGONI; P = PESANTI; C = CORRIERE

Nota: le biciclette non sono considerate nel calcolo dei totali.

Direzioni:

- A: Via Torino - Piazza
- B: Via Torino - Centro Sportivo
- C: Via Saluzzo - Terminal Nord

COMUNE DI UDINE

INCROCIO 12 (VIA GORIZIA - VIA MONTE FESTA - VIALE VÂT)

RILIEVO 7.30 - 8.30

GIOVEDÌ

veicoli	manovra	A-B	A-C	A-D	B-A	B-C	B-D	C-A	C-B	C-D	D-A	D-B	D-C	totale
B	0	3	1	0	2	2	11	13	0	0	0	0	1	35
M	0	2	1	0	0	0	8	5	2	0	0	0	0	21
I	5	243	33	2	89	77	480	311	84	29	90	63	1506	
F	0	6	1	0	1	1	7	5	1	2	5	0	0	29
P	0	1	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	7
C	0	2	0	0	0	0	3	5	0	0	0	0	0	10
Totale	5	254	35	2	91	80	500	326	87	32	98	63	1573	
Tot. Leggeri	5	244	34	2	90	77	484	314	85	29	91	63	1518	
Tot. Furgoni	0	6	1	0	1	1	7	5	1	2	5	0	0	29
Tot. Pesanti e Corriere	0	3	0	0	0	0	5	2	0	1	1	0	0	17
Tot. Comm. Eq.	0	18	2	0	2	7	25	22	2	6	12	0	0	96
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	5	262	36	2	92	84	509	336	87	35	103	63	1614	

veicoli	flussi	Aout	Ain	Alot	Bout	Bin	Blot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot
B	4	11	15	4	2	2	6	26	6	32	1	16	17
M	3	8	11	1	4	5	5	15	3	18	2	6	8
I	281	511	792	168	179	347	875	395	1270	182	421	603	603
F	7	9	16	2	6	8	13	7	20	7	7	14	14
P	1	3	4	2	1	3	2	1	3	2	2	2	4
C	2	3	5	0	0	0	0	8	2	10	0	5	5
Totale	294	534	828	173	190	363	913	408	1321	193	441	634	634
Tot. Leggeri	283	515	798	169	181	350	883	397	1280	183	424	607	607
Tot. Furgoni	7	9	16	2	6	8	13	7	20	7	7	14	14
Tot. Pesanti e Corriere	3	6	9	2	1	3	10	3	13	2	2	7	9
Tot. Comm. Eq.	20	31	51	9	13	22	48	20	68	18	30	48	48
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	303	546	849	178	194	372	931	417	1348	201	454	655	655

B = BICICLETTE; M = MOTOCICLI; I = AUTOMOBILI; F = FURGONI; P = PESANTI; C = CORRIERE

Nota: le biciclette non sono considerate nel calcolo dei totali.

Direzioni:

- A: Via Gorizia - Udine
- B: Via Monte Festa
- C: Viale Vât - Godia
- D: Viale Vât - Padermo

COMUNE DI UDINE

INCROCIO 12 (VIA GORIZIA - VIA MONTE FESTA - VIALE VÂT)

RILIEVO 18.00 - 19.00

MERCOLEDI

veicoli	manovra	A-B	A-C	A-D	B-A	B-B	B-C	B-D	C-A	C-B	C-C	C-D	D-A	D-B	D-C	totale
B	0	1	0	0	0	0	1	0	7	4	3	3	0	1	1	21
M	0	3	0	0	0	0	1	0	5	0	0	0	0	1	8	18
I	7	271	20	1	1	16	12	12	249	40	12	160	79	51	215	1134
F	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0	1	0	0	0	7
P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4	5
Totale	7	277	20	1	1	17	12	12	258	40	12	161	79	52	227	1164
Tot. Leggeri	7	273	20	1	1	17	12	12	252	40	12	160	79	52	219	1145
Tot. Furgoni	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0	1	0	0	0	7
Tot. Pesanti e Corriere	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4	5
Tot. Comm. Eq.	0	5	0	0	0	0	0	0	8	0	0	2	0	10	25	
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	7	278	20	1	1	17	12	12	260	40	12	162	79	52	229	1170

veicoli	flussi	Aout	Ain	Alot	Bout	Bin	Blot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot
B	1	7	8	8	1	5	6	17	6	23	2	3	5
M	3	5	8	8	1	1	2	5	12	17	9	0	9
I	298	329	627	627	30	99	129	461	514	975	345	192	537
F	3	3	6	6	0	0	0	4	3	7	0	1	1
P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	0	1	1	1	0	0	1	1	4	5	4	0	4
Totale	304	338	642	642	31	100	131	471	533	1004	358	193	551
Tot. Leggeri	300	332	632	632	31	100	131	464	520	984	350	192	542
Tot. Furgoni	3	3	6	6	0	0	0	4	3	7	0	1	1
Tot. Pesanti e Corriere	0	1	1	1	0	0	0	1	4	5	4	0	4
Tot. Comm. Eq.	5	8	13	13	0	0	0	10	15	25	10	2	12
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	305	340	645	645	31	100	131	474	535	1009	360	194	554

B = BICLETTE; M = MOTOCICLI; I = AUTOMOBILI; F = FURGONI; P = PESANTI; C = CORRIERE

Nota: le biciclette non sono considerate nel calcolo dei totali.

Direzioni:

- A: Via Gorizia - Udine
- B: Via Monte Festa
- C: Viale Vât - Godia
- D: Viale Vât - Padermo

COMUNE DI UDINE

INCROCIO 13 (VIALE VÂT - VIA ALESSANDRIA - VIA MONTELLO - VIA MONTE S. MICHELE - VIA DEL MAGLIO)

RILIEVO 7.30 - 8.30

VENERDI

veicoli	manovra	A-B	A-C	A-D	A-F	B-A	B-C	B-D	B-F	C-A	C-B	C-D	C-E	C-F	E-B	E-C	E-D	E-F	F-A	F-B	F-C	F-D	totale
B	3	9	3	9	6	4	3	4	2	18	3	2	2	0	0	3	0	0	5	1	2	10	85
M	0	1	1	0	1	0	4	4	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
I	141	227	52	22	2	82	366	9	9	1	143	88	0	24	12	5	7	2	7	28	12	1230	
F	2	2	0	3	0	2	2	2	0	0	4	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	17
P	1	0	0	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
C	0	3	0	0	3	0	2	2	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14
Totale	144	233	53	25	6	83	375	9	9	7	148	92	0	24	13	5	7	2	7	30	13	1276	
Tot. Leggeri	141	228	53	22	3	82	368	9	9	1	143	90	0	24	12	5	7	2	7	28	12	1237	
Tot. Furgoni	2	2	0	3	0	2	2	2	0	0	4	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	17
Tot. Pesanti e Corriere	1	3	0	0	3	1	3	3	0	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18
Tot. Comm. Eq.	6	11	0	5	8	3	11	11	0	15	10	0	0	0	2	0	0	0	0	4	2	77	
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	147	239	53	27	11	85	379	9	9	16	153	90	0	24	14	5	7	2	7	32	14	1314	

veicoli	flussi	Aout	Ain	Alot	Bout	Bin	Blot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot	Eout	Ein	Etot	Fout	Fin	Ftot
B	24	29	53	15	7	22	25	18	18	43	0	18	18	3	2	5	18	11	29
M	2	1	3	5	0	5	4	1	5	9	0	9	9	0	0	0	0	0	0
I	442	3	445	459	303	762	256	342	525	525	0	525	525	26	0	26	47	57	104
F	7	0	7	2	7	9	4	4	3	8	0	3	3	1	0	1	3	3	6
P	1	0	1	2	2	4	1	1	1	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0
C	3	9	12	5	0	5	6	3	2	9	0	2	2	0	0	0	0	0	0
Totale	455	13	468	473	312	785	271	351	540	622	0	540	540	27	0	27	50	60	110
Tot. Leggeri	443	4	447	462	303	765	258	343	530	601	0	530	530	26	0	26	47	57	104
Tot. Furgoni	7	0	7	2	7	9	4	4	3	8	0	3	3	1	0	1	3	3	6
Tot. Pesanti e Corriere	4	9	13	7	2	9	7	7	4	11	0	3	3	0	0	0	0	0	0
Tot. Comm. Eq.	23	23	46	21	18	39	25	17	42	42	0	13	13	2	0	2	5	5	10
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	466	27	493	483	321	804	283	360	543	643	0	543	543	28	0	28	52	62	114

B = BICICLETTE; M = MOTOCICLI; I = AUTOMOBILI; F = FURGONI; P = PESANTI; C = CORRIERE

Nota: le biciclette non sono considerate nel calcolo dei totali.

Direzioni:

- A: Viale Vât - Udine
- B: Viale Vât - Godia
- C: Via Alessandria - Paderno
- D: Via Montello
- E: Via Monte S. Michele - Udine
- F: Via del Maglio - Campo Sportivo

COMUNE DI UDINE

INCROCIO 13 (VIALE VÂT - VIA ALESSANDRIA - VIA MONTELLO - VIA MONTE S. MICHELE - VIA DEL MAGLIO)

RILIEVO 18.00 - 19.00

MARTEDI'

veicoli	manovra	A-B	A-C	A-D	A-F	B-A	B-C	B-D	B-F	C-A	C-B	C-D	C-F	E-A	E-B	E-C	E-D	E-F	F-A	F-B	F-C	F-D	totale
B	1	3	1	1	1	0	0	0	1	5	1	0	0	0	0	3	0	0	1	0	0	0	18
M	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
I	193	165	49	9	1	49	136	1	1	0	169	68	8	1	21	1	17	0	0	0	12	8	908
F	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	4	1	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
Totale	202	168	49	9	1	49	136	1	1	4	170	71	8	1	21	1	17	0	0	0	12	8	928
Tot. Leggeri	194	166	49	9	1	49	136	1	1	0	170	68	8	1	21	1	17	0	0	0	12	8	911
Tot. Furgoni	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
Tot. Pesanti e Corriere	4	1	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
Tot. Comm. Eq.	17	4	0	0	0	0	0	0	0	10	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	211	170	49	9	1	49	136	1	1	10	170	73	8	1	21	1	17	0	0	12	8	947	

veicoli	flussi	Aout	Ain	Alot	Bout	Bin	Blot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot	Eout	Ein	Etot	Fout	Fin	Ftot
B	6	6	6	12	1	5	6	6	4	10	0	1	1	3	0	3	2	2	4
M	2	0	2	2	2	2	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I	416	2	418	187	383	570	245	227	278	472	0	278	278	40	0	40	20	18	38
F	5	0	5	0	4	4	3	1	1	4	0	3	3	0	0	0	0	0	0
P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	5	4	9	0	4	4	4	4	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	428	6	434	187	393	580	253	230	483	483	0	281	281	40	0	40	20	18	38
Tot. Leggeri	417	2	419	187	384	571	246	228	474	474	0	278	278	40	0	40	20	18	38
Tot. Furgoni	5	0	5	0	4	4	3	1	1	4	0	3	3	0	0	0	0	0	0
Tot. Pesanti e Corriere	5	4	9	0	4	4	4	4	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot. Comm. Eq.	22	10	32	0	17	17	15	15	4	19	0	5	5	0	0	0	0	0	0
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	439	12	451	187	401	588	261	232	493	493	0	283	283	40	0	40	20	18	38

B = BICICLETTE; M = MOTOCICLI; I = AUTOMOBILI; F = FURGONI; P = PESANTI; C = CORRIERE
 Nota: le biciclette non sono considerate nel calcolo dei totali.

Direzioni:

- A: Viale Vât - Udine
- B: Viale Vât - Godia
- C: Via Alessandria - Paderno
- D: Via Montello
- E: Via Monte S. Michele - Udine
- F: Via del Maglio - Campo Sportivo

COMUNE DI UDINE

INCROCIO 14 (VIA TRICESIMO - VIA FELETTO - VIA MARCO ANTONIO FIDUCIO)

RILIEVO 7.30 - 8.30

GIOVEDÌ

veicoli	manovra	A-C	B-A	B-D	C-A	totale
B	12	18	1	13	13	44
M	7	11	0	13	13	31
I	422	420	16	742	1600	
F	6	11	0	16	33	
P	1	1	0	6	8	
C	8	9	0	11	28	
Totale	444	452	16	788	1700	
Tot. Leggeri	426	426	16	749	1617	
Tot. Furgoni	6	11	0	16	33	
Tot. Pesanti e Corriere	9	10	0	17	36	
Tot. Comm. Eq.	33	45	0	71	149	
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	459	471	16	820	1766	

veicoli	flussi	Aout	Ain	Alot	Bout	Bin	Blot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot
B	12	31	43	19	0	0	19	13	12	25	0	1	1
M	7	24	31	11	0	0	11	13	7	20	0	0	0
I	422	1162	1584	436	0	0	436	742	422	1164	0	16	16
F	6	27	33	11	0	0	11	16	6	22	0	0	0
P	1	7	8	1	0	0	1	6	1	7	0	0	0
C	8	20	28	9	0	0	9	11	8	19	0	0	0
Totale	444	1240	1684	468	0	0	468	788	444	1232	0	16	16
Tot. Leggeri	426	1174	1600	442	0	0	442	749	426	1175	0	16	16
Tot. Furgoni	6	27	33	11	0	0	11	16	6	22	0	0	0
Tot. Pesanti e Corriere	9	27	36	10	0	0	10	17	9	26	0	0	0
Tot. Comm. Eq.	33	116	149	45	0	0	45	71	33	104	0	0	0
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	459	1290	1749	487	0	0	487	820	459	1279	0	16	16

B = BICICLETTE; M = MOTOCICLI; I = AUTOMOBILI; F = FURGONI; P = PESANTI; C = CORRIERE

Nota: le biciclette non sono considerate nel calcolo dei totali.

Direzioni:

- A: Via Tricesimo - Udine
- B: Via Feletto - Feletto
- C: Via Tricesimo - Tricesimo
- D: Via Marco Antonio Fiducio - Ospedale

COMUNE DI UDINE

INCROCIO 14 (VIA TRICESIMO - VIA FELETTO - VIA MARCO ANTONIO FIDUCIO)

RILIEVO 18.00 - 19.00

GIOVEDÌ

veicoli	manovra	A-C	B-A	B-D	C-A	totale
B	8	9	0	16	33	
M	17	7	0	4	28	
I	612	571	37	975	2195	
F	9	4	0	3	16	
P	0	0	0	0	0	
C	4	4	0	7	15	
Totale	642	586	37	989	2254	
Tot. Leggeri	621	575	37	977	2210	
Tot. Furgoni	9	4	0	3	16	
Tot. Pesanti e Corriere	4	4	0	7	15	
Tot. Comm. Eq.	26	17	0	23	66	
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	647	592	37	1000	2276	

veicoli	flussi	Aout	Ain	Alot	Bout	Bin	Blot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot
B	8	25	33	9	0	0	9	16	8	24	0	0	0
M	17	11	28	7	0	0	7	4	17	21	0	0	0
I	612	1546	2158	608	0	0	608	975	612	1587	0	37	37
F	9	7	16	4	0	0	4	3	9	12	0	0	0
P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	4	11	15	4	0	0	4	7	4	11	0	0	0
Totale	642	1575	2217	623	0	0	623	989	642	1631	0	37	37
Tot. Leggeri	621	1552	2173	612	0	0	612	977	621	1598	0	37	37
Tot. Furgoni	9	7	16	4	0	0	4	3	9	12	0	0	0
Tot. Pesanti e Corriere	4	11	15	4	0	0	4	7	4	11	0	0	0
Tot. Comm. Eq.	26	40	66	17	0	0	17	23	26	49	0	0	0
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	647	1592	2239	629	0	0	629	1000	647	1647	0	37	37

B = BICLETTE; M = MOTOCICLI; I = AUTOMOBILI; F = FURGONI; P = PESANTI; C = CORRIERE

Nota: le biciclette non sono considerate nel calcolo dei totali.

Direzioni:

- A: Via Tricesimo - Udine
- B: Via Feletto - Feletto
- C: Via Tricesimo - Tricesimo
- D: Via Marco Antonio Fiducio - Ospedale

COMUNE DI UDINE

ROTONDA 2 (VIA TRICESIMO - VIALE GIOVANNI PAOLO II - VIA PUNJATAT)

RILIEVO 7.30 - 8.30

MERCOLEDI

veicoli	manovra	A-A'	A'-A	A'	B-B'	B'-B	B'	C-C'	C'-C	C'	C-D	D-D'	D'-D	D'	totale
B	4	4	4	4	3	4	4	3	4	3	0	5	1	5	44
M	5	4	1	1	2	1	5	3	5	3	1	2	3	3	38
I	498	607	399	364	379	379	516	553	503	416	98	526	489	482	5830
F	15	28	9	5	10	14	14	22	17	4	2	24	16	10	176
P	2	5	8	2	2	8	8	5	6	5	1	5	4	5	58
C	7	13	2	0	0	11	12	8	8	3	0	6	0	14	76
Totale	527	657	419	373	392	392	554	595	539	431	102	563	512	514	6178
Tot. Leggeri	501	609	400	365	380	380	519	555	506	418	99	527	491	484	5854
Tot. Furgoni	15	28	9	5	10	14	14	22	17	4	2	24	16	10	176
Tot. Pesanti e Corriere	9	18	10	2	2	19	19	17	14	8	1	11	4	19	134
Tot. Comm. Eq.	50	95	41	14	23	73	73	82	66	27	6	71	39	66	653
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	551	704	441	379	403	592	592	637	572	445	105	598	530	550	6507

B = BICICLETTE; M = MOTOCICLI; I = AUTOMOBILI; F = FURGONI; P = PESANTI; C = CORRIERE

Nota: le biciclette non sono considerate nel calcolo dei totali.

Direzioni:

- A: Via Tricesimo - Udine
- B: Viale Giovanni Paolo II - Terminal Nord
- C: Via Tricesimo - Tricesimo
- D: Via Puntat - Feletto
- A': Sezione di Rotonda A
- B': Sezione di Rotonda B
- C': Sezione di Rotonda C
- D': Sezione di Rotonda D

COMUNE DI UDINE

ROTONDA 2 (VIA TRICESIMO - VIALE GIOVANNI PAOLO II - VIA PUINTAT)

RILIEVO 17.00 - 18.00

MARTEDI

veicoli	A-A'	A'-A	A'	B-B'	B'-B	B'	C-C'	C'-C	C'	C-D	D-D'	D'-D	D'	totale
B	12	0	0	1	0	8	0	8	0	0	0	0	0	29
M	8	3	4	3	3	5	0	8	7	4	4	5	3	57
I	636	715	812	583	612	848	828	848	676	199	851	591	803	9002
F	9	12	5	3	7	8	11	9	1	0	5	3	9	82
P	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	4
C	3	5	0	0	0	3	5	3	0	0	0	0	5	24
Totale	657	735	821	589	623	864	845	868	684	203	860	600	820	9169
Tot. Leggeri	640	717	814	585	614	851	828	852	680	201	853	594	805	9034
Tot. Furgoni	9	12	5	3	7	8	11	9	1	0	5	3	9	82
Tot. Pesanti e Corriere	4	5	0	0	1	3	6	3	0	0	0	1	5	28
Tot. Commerc. Eq.	26	34	9	5	15	22	35	24	2	0	9	8	29	218
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	666	751	823	590	629	873	863	876	682	201	862	602	834	9252

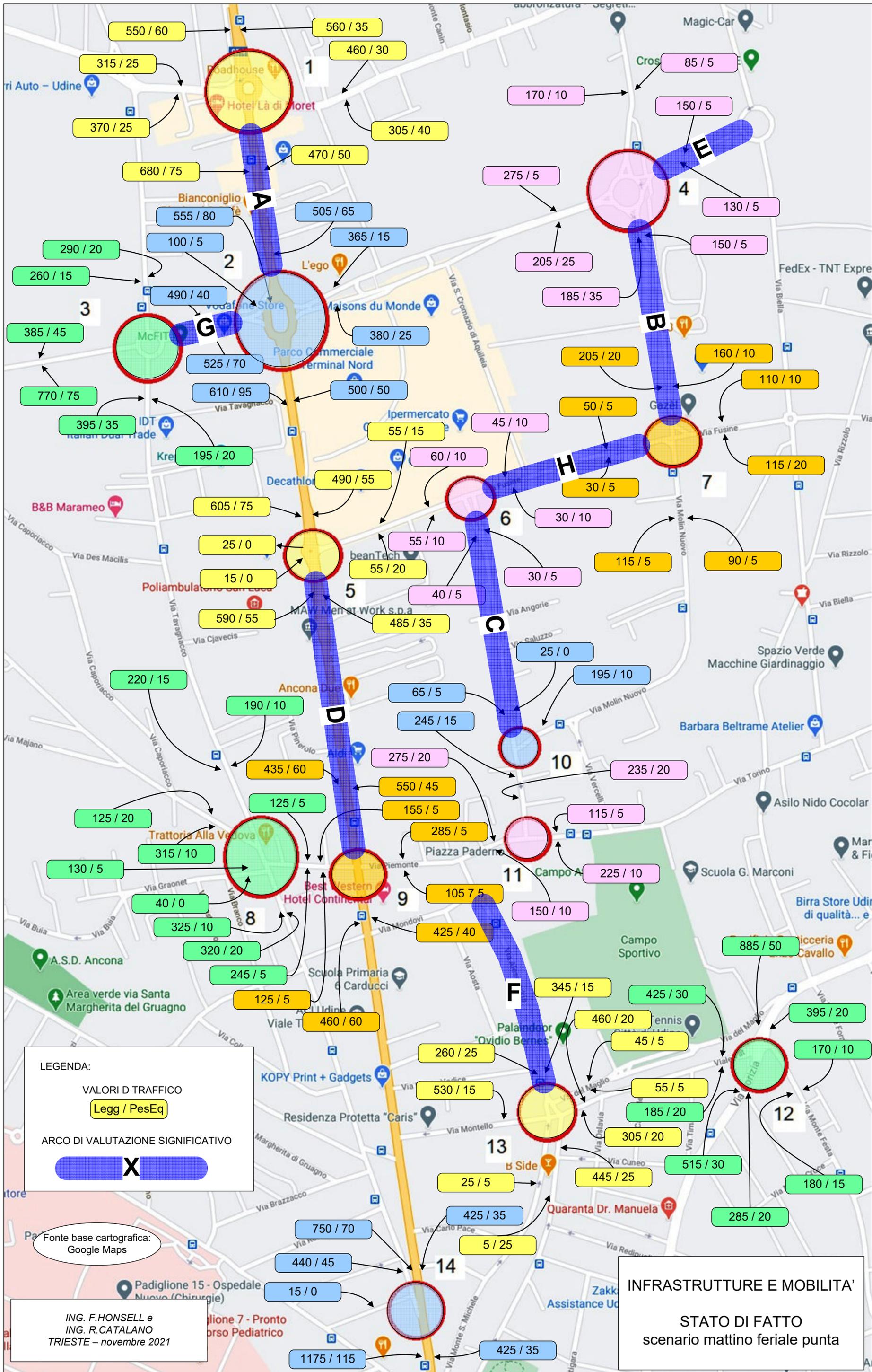
B = BICICLETTE; M = MOTOCICLI; I = AUTOMOBILI; F = FURGONI; P = PESANTI; C = CORRIERE

Nota: le biciclette non sono considerate nel calcolo dei totali.

Direzioni:

- A: Via Tricesimo - Udine
- B: Viale Giovanni Paolo II - Terminal Nord
- C: Via Tricesimo - Tricesimo
- D: Via Puintat - Feletto
- A': Sezione di Rotonda A
- B': Sezione di Rotonda B
- C': Sezione di Rotonda C
- D': Sezione di Rotonda D

**TRAFFICO VEICOLARE NELLA SITUAZIONE
DELLO STATO DI FATTO**

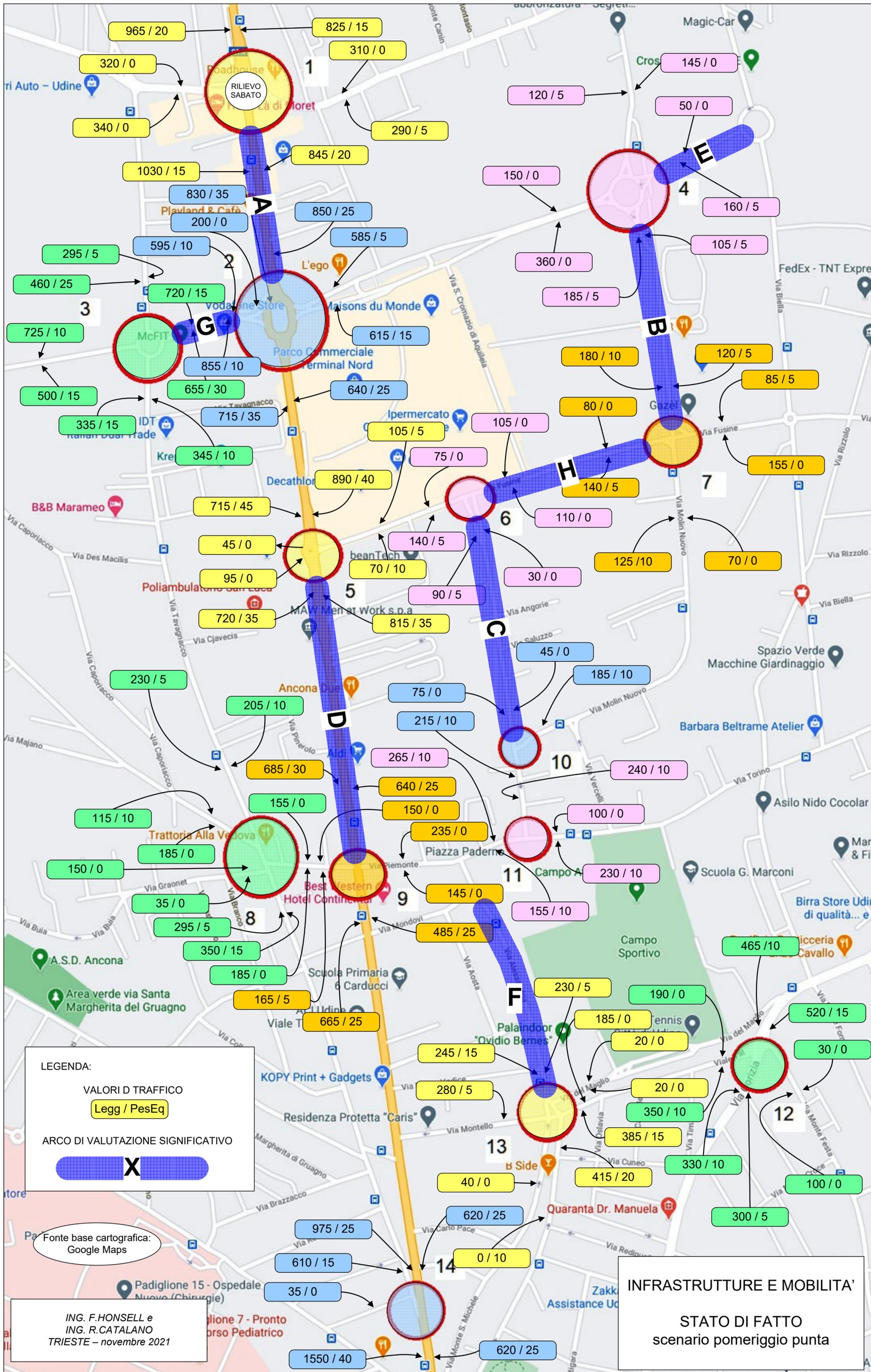


LEGENDA:
 VALORI D TRAFFICO
 Legg / PesEq
 ARCO DI VALUTAZIONE SIGNIFICATIVO

Fonte base cartografica:
 Google Maps

ING. F.HONSELL e
 ING. R.CATALANO
 TRIESTE - novembre 2021

INFRASTRUTTURE E MOBILITA'
STATO DI FATTO
 scenario mattino feriale punta



LEGENDA:
 VALORI D TRAFFICO
 Legg / PesEq
 ARCO DI VALUTAZIONE SIGNIFICATIVO

Fonte base cartografica:
 Google Maps

ING. F.HONSELL e
 ING. R.CATALANO
 TRIESTE - novembre 2021

INFRASTRUTTURE E MOBILITA'
 STATO DI FATTO
 scenario pomeriggio punta

**TRAFFICO VEICOLARE POTENZIALE INDOTTO
DALL'INTERVENTO**

R.P. di V. assogg. a VAS - PROPOSTA DI VARIANTE AMBITO "PARCO NORD"

VALUTAZIONE COMPONENTE INFRASTRUTTURE E MOBILITA'

TRAFFICO INCREMENTALE RISPETTO ALLO STATO DI FATTO

PRPC 2005

	SCENARIO MATTINO 07:30 - 08:30			SCENARIO POMERIGGIO				
	DA ZONE GRAFO A ZONA NUOVA	arrivi dal territorio	DA ZONA NUOVA A ZONE GRAFO	uscite verso il territorio	DA ZONE GRAFO A ZONA NUOVA	rientro	DA ZONA NUOVA A ZONE GRAFO	uscite verso il territorio
RESIDENZA	15		407		460		15	
COMMERCIALE					0	arrivo clienti	0	partenza clienti
DIREZIONALE COMMERCIALE	252	arrivi dal territorio	15	uscite verso il territorio	15	arrivi dal territorio	213	ritorni verso il territorio
TOTALI	267		422		475		228	

VARIANTE 2020

	SCENARIO MATTINO 07:30 - 08:30			SCENARIO POMERIGGIO				
	DA ZONE GRAFO A ZONA NUOVA	arrivi dal territorio	DA ZONA NUOVA A ZONE GRAFO	uscite verso il territorio	DA ZONE GRAFO A ZONA NUOVA	rientro	DA ZONA NUOVA A ZONE GRAFO	uscite verso il territorio
RESIDENZA	15		61		69		15	
COMMERCIALE					75	arrivo clienti	75	partenza clienti
DIREZIONALE COMMERCIALE	232	arrivi dal territorio	15	uscite verso il territorio	302	arrivi dal territorio	302	ritorni verso il territorio
TOTALI	247		76		446		392	

R.P. di V. assogg. a VAS - PROPOSTA DI VARIANTE AMBITO "PARCO NORD"

VALUTAZIONE COMPONENTE INFRASTRUTTURE E MOBILITA'

DISTRIBUZIONE DEL TRAFFICO INDOTTO

DIRETTRICE	%	SCENARIO MATTINO 07:30 - 08:30		SCENARIO POMERIGGIO	
		ARRIVI	PARTENZE	ARRIVI	PARTENZE
ASSE DI VIALE TRICESIMO - TRESEMANE	20%	53	84	95	46
S.P.49 - TANGENZIALI - ANELLO DISTRIBUTIVO ARCO OVEST	44%	117	186	209	100
S.S.54 - TANGENZIALE EST	19%	51	80	90	43
CENTRO STORICO DI UDINE	12%	32	51	57	27
VIABILITA' LOCALE	5%	13	21	24	11
TOTALI	100%	266	422	475	227

DIRETTRICE	%	SCENARIO MATTINO 07:30 - 08:30		SCENARIO POMERIGGIO	
		ARRIVI	PARTENZE	ARRIVI	PARTENZE
ASSE DI VIALE TRICESIMO - TRESEMANE	20%	49	15	89	78
S.P.49 - TANGENZIALI - ANELLO DISTRIBUTIVO ARCO OVEST	44%	109	33	196	172
S.S.54 - TANGENZIALE EST	19%	47	14	85	74
CENTRO STORICO DI UDINE	12%	30	9	54	47
VIABILITA' LOCALE	5%	12	4	22	20
TOTALI	100%	247	75	446	391

VERIFICHE FUNZIONALI

COMPONENTE INFRASTRUTTURE E MOBILITA'

MOBILITA' VEICOLARE						STATO DI FATTO				VARIANTE 2020				
ARCO SIGNIFICATIVO	PESO DELL'ARCO	VOLUME ORARIO PUNTA MATTINO (V1)	VOLUME ORARIO PUNTA POMERIGGIO (V2)	CAPACITA' [C]	RUOLO FUNZIONALE (F)	V1/C	V2/C	(V1+V2)/2F	LIVELLO DI VALUTAZIONE DI ADEGUATEZZA COMPLESSIVA DELL'ARCO	V1/C	V2/C	(V1+V2)/2F	LIVELLO DI VALUTAZIONE DI ADEGUATEZZA COMPLESSIVA DELL'ARCO	
STATO DI FATTO	A	3	1295	1925	2400	1000	0,54	0,8	1,61	2,95				
	B	2	385	310	2600	500	0,15	0,12	0,7	0,97				
	C	1	90	120	1400	100	0,06	0,09	1,05	1,2				
	D	3	1130	1490	2000	1000	0,57	0,75	1,31	2,63				
	E	2	290	215	2600	500	0,11	0,08	0,51	0,7				
	F	2	645	495	1400	100	0,46	0,35	5,7	6,51				
	G	3	1125	1445	2800	1000	0,4	0,52	1,29	2,21				
	H	2	95	220	1600	500	0,06	0,14	0,32	0,52				
VARIANTE 2020	A	3	1340	1968	2400	1000					0,56	0,82	1,65	3,03
	B	2	575	660	2600	500					0,22	0,25	1,24	1,71
	C	1	99	140	1400	100					0,07	0,1	1,2	1,37
	D	3	1169	1591	2000	1000					0,58	0,8	1,38	2,76
	E	2	322	280	2600	500					0,12	0,11	0,6	0,83
	F	2	666	537	1400	100					0,48	0,38	6,02	6,88
	G	3	1267	1595	2800	1000					0,45	0,57	1,43	2,45
	H	2	110	247	1600	500					0,07	0,15	0,36	0,58

Nota: i volumi di traffico si intendono come somma dei due sensi di marcia

MOBILITA' VEICOLARE MOTORIZZATA VALUTAZIONE DI ADEGUATEZZA DEL SINGOLO SCENARIO:	41,97	46,09
---	--------------	--------------

MOBILITA' CICLABILE	NON PROTETTA SULLA VIABILITA' PRINCIPALE E IN PROMISCUO SU QUELLA SECONDARIA – LIVELLO DI QUALITA': BASSO	NON PROTETTA SULLA VIABILITA' PRINCIPALE E IN PROMISCUO SU QUELLA SECONDARIA: SI ATTUA UN TRONCO NUOVO PROTETTO IN DIREZIONE NORD – SUD, SI POTENZIANO I COLLEGAMENTI INTERNI ALL'AMBITO E SI ISTITUISCE LA ZONA 30 DI VIA SALUZZO PER FAVORIRE LA MOBILITA' IN PROMISCUO – LIVELLO DI QUALITA': MEDIO NEL SEMISPAZIO AD EST DI VIALE TRICESIMO E MEDIO – BASSO NELLA RESTANTE AREA D'INFLUENZA
MOBILITA' PEDONALE	PERCORSO PROTETTO DISCONTINUO / ASSENTE SU VIABILITA' PRINCIPALE, PIU' PRESENTE SUGLI ARCHI RECENTI DEL PRPC 2005, DA COMPLETARE PER I COLLEGAMENTI CON LA ZONA SUD – LIVELLO DI QUALITA': MEDIO – BASSO	PERCORSO PROTETTO DISCONTINUO / ASSENTE SU VIABILITA' PRINCIPALE, PIU' PRESENTE SUGLI ARCHI RECENTI DEL PRPC 2005, SI COMPLETANO I COLLEGAMENTI INTERNI ALL'AREA DI VARIANTE E SI MIGLIORANO QUELLI CON LA ZONA SUD ATTUANDO LA ZONA 30 DI VIA SALUZZO – LIVELLO DI QUALITA': MEDIO

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIA CIVIDINA, VIA NAZIONALE E VIA
PADOVA**

RAMO A - viale Tricesimo Sud

SCENARIO ESISTENTE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	520

USCITA	
Qu1	755

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	360

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	453	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	606	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	7,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1223	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,43
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIA CIVIDINA, VIA NAZIONALE E VIA
PADOVA**

RAMO B - via Cividina

SCENARIO ESISTENTE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	490

USCITA	
Qu1	345

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	535

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	8,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	161	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	588	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1010	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,49
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIA CIVIDINA, VIA NAZIONALE E VIA
PADOVA**

RAMO C - S.P.4 (via Nazionale)

SCENARIO ESISTENTE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	610

USCITA	
Qu1	595

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	430

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	8,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	278	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	563	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	7,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1264	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,48
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIA CIVIDINA, VIA NAZIONALE E VIA
PADOVA**

RAMO D - via Padova

SCENARIO ESISTENTE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	395

USCITA	
Qu1	340

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	715

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	9,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	136	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	737	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	895	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,44
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIA CIVIDINA, VIA NAZIONALE E VIA
PADOVA**

RAMO A - viale Tricesimo Sud

SCENARIO ESISTENTE POMERIGGIO PUNTA SABATO

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	865

USCITA	
Qu1	1045

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	320

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	627	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	675	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	7,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1157	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,75
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIA CIVIDINA, VIA NAZIONALE E VIA
PADOVA**

RAMO B - via Cividina

SCENARIO ESISTENTE POMERIGGIO PUNTA SABATO

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	310

USCITA	
Qu1	295

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	890

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	8,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	138	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	898	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	771	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,40
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIA CIVIDINA, VIA NAZIONALE E VIA
PADOVA**

RAMO C - S.P.4 (via Nazionale)

SCENARIO ESISTENTE POMERIGGIO PUNTA SABATO

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	985

USCITA	
Qu1	840

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	370

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	8,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	392	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	578	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	7,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1250	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,79
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIA CIVIDINA, VIA NAZIONALE E VIA
PADOVA**

RAMO D - via Padova

SCENARIO ESISTENTE POMERIGGIO PUNTA SABATO

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	340

USCITA	
Qu1	320

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	1035

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	9,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	128	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	1025	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	674	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,50
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIALE GIOVANNI PAOLO II E VIA
PUNTAT (PIAZZALE DONATORI DI SANGUE)**

RAMO A - viale Tricesimo Sud

SCENARIO ESISTENTE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	550

USCITA	
Qu1	715

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	440

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	9,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	286	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	577	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	7,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1250	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,44
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIALE GIOVANNI PAOLO II E VIA
PUNTAT (PIAZZALE DONATORI DI SANGUE)**

RAMO B - viale Giovanni Paolo II

SCENARIO ESISTENTE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	380

USCITA	
Qu1	405

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	595

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	15,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	0	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	544	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1044	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,36
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIALE GIOVANNI PAOLO II E VIA
PUNTAT (PIAZZALE DONATORI DI SANGUE)**

RAMO C - viale Tricesimo Nord

SCENARIO ESISTENTE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	640

USCITA	
Qu1	585

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	445

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	8,5	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	254	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	562	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	7,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1265	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,51
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIALE GIOVANNI PAOLO II E VIA
PUNTAT (PIAZZALE DONATORI DI SANGUE)**

RAMO D - via Puintat

SCENARIO ESISTENTE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	665

USCITA	
Qu1	530

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	550

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	15,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	0	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	503	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	6,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1222	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,54
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIALE GIOVANNI PAOLO II E VIA
PUNTAT (PIAZZALE DONATORI DI SANGUE)**

RAMO A - viale Tricesimo Sud

SCENARIO ESISTENTE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	665

USCITA	
Qu1	750

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	825

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	9,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	300	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	938	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	7,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	909	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,73
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIALE GIOVANNI PAOLO II E VIA
PUNTAT (PIAZZALE DONATORI DI SANGUE)**

RAMO B - viale Giovanni Paolo II

SCENARIO ESISTENTE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	590

USCITA	
Qu1	630

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	875

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	15,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	0	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	801	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	847	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,70
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIALE GIOVANNI PAOLO II E VIA
PUNTAT (PIAZZALE DONATORI DI SANGUE)**

RAMO C - viale Tricesimo Nord

SCENARIO ESISTENTE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	865

USCITA	
Qu1	875

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	680

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	8,5	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	379	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	853	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	7,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	989	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,87
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIALE GIOVANNI PAOLO II E VIA
PUNTAT (PIAZZALE DONATORI DI SANGUE)**

RAMO D - via Puintat

SCENARIO ESISTENTE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	860

USCITA	
Qu1	600

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	835

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	15,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	0	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	764	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	6,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	994	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,87
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIALE GIOVANNI PAOLO II E VIA
PUNTAT (PIAZZALE DONATORI DI SANGUE)**

RAMO A - viale Tricesimo Sud

SCENARIO ESISTENTE POMERIGGIO PUNTA SABATO

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	735

USCITA	
Qu1	1080

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	561

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	9,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	432	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	777	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	7,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1061	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,69
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIALE GIOVANNI PAOLO II E VIA
PUNTAT (PIAZZALE DONATORI DI SANGUE)**

RAMO B - viale Giovanni Paolo II

SCENARIO ESISTENTE POMERIGGIO PUNTA SABATO

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	450

USCITA	
Qu1	470

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	835

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	15,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	0	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	764	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	875	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,51
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIALE GIOVANNI PAOLO II E VIA
PUNTAT (PIAZZALE DONATORI DI SANGUE)**

RAMO C - viale Tricesimo Nord

SCENARIO ESISTENTE POMERIGGIO PUNTA SABATO

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA		USCITA	
Qe1	825	Qu1	760

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	536

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	8,5	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	329	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	691	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	7,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1142	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,72
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIALE GIOVANNI PAOLO II E VIA
PUNTAT (PIAZZALE DONATORI DI SANGUE)**

RAMO D - via Puintat

SCENARIO ESISTENTE POMERIGGIO PUNTA SABATO

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	505

USCITA	
Qu1	220

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	1145

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	15,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	0	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	1048	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	6,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	746	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,68
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TAVAGNACCO, VIA PUINTAT E VIA PASCATS

RAMO A - via Tavagnacco Sud

SCENARIO ESISTENTE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	215

USCITA	
Qu1	430

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	710

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	7,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	229	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	8,0	larghezza anello (m)
Qd1	863	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	799	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,27
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TAVAGNACCO, VIA PUINTAT E VIA PASCATS

RAMO B - via Puintat

SCENARIO ESISTENTE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	505

USCITA	
Qu1	620

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	295

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	12,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	124	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	8,0	larghezza anello (m)
Qd1	378	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1172	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,43
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TAVAGNACCO, VIA PUINTAT E VIA PASCATS

RAMO C - via Tavagnacco Nord

SCENARIO ESISTENTE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	275

USCITA	
Qu1	315

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	485

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	189	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	8,0	larghezza anello (m)
Qd1	611	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	993	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,28
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TAVAGNACCO, VIA PUINTAT E VIA PASCATS

RAMO D - via Pascats

SCENARIO ESISTENTE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	845

USCITA	
Qu1	430

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	310

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	258	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	8,0	larghezza anello (m)
Qd1	482	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1092	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,77
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TAVAGNACCO, VIA PUINTAT E VIA PASCATS

RAMO A - via Tavagnacco Sud

SCENARIO ESISTENTE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	355

USCITA	
Qu1	355

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	680

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	7,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	189	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	8,0	larghezza anello (m)
Qd1	806	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	842	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,42
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TAVAGNACCO, VIA PUINTAT E VIA PASCATS

RAMO B - via Puintat

SCENARIO ESISTENTE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	740

USCITA	
Qu1	685

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	340

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	12,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	137	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	8,0	larghezza anello (m)
Qd1	431	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1131	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,65
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TAVAGNACCO, VIA PUINTAT E VIA PASCATS

RAMO C - via Tavagnacco Nord

SCENARIO ESISTENTE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	485

USCITA	
Qu1	300

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	780

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	180	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	8,0	larghezza anello (m)
Qd1	900	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	770	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,63
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TAVAGNACCO, VIA PUINTAT E VIA PASCATS

RAMO D - via Pascats

SCENARIO ESISTENTE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	515

USCITA	
Qu1	740

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	525

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	444	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	8,0	larghezza anello (m)
Qd1	821	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	831	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,62
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA MOLIN NUOVO, VIA ARRIGO LORENZI E VIALE
GIOVANNI PAOLO II**

RAMO A - via Molin Nuovo Sud

SCENARIO ESISTENTE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	160

USCITA	
Qu1	220

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	160

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	10,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	73	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	8,0	larghezza anello (m)
Qd1	209	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1302	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,12
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA MOLIN NUOVO, VIA ARRIGO LORENZI E VIALE
GIOVANNI PAOLO II**

RAMO B - via Arrigo Lorenzi

SCENARIO ESISTENTE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	160

USCITA	
Qu1	135

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	180

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	10,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	45	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	8,0	larghezza anello (m)
Qd1	210	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1301	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,12
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA MOLIN NUOVO, VIA ARRIGO LORENZI E VIALE
GIOVANNI PAOLO II**

RAMO C - via Molin Nuovo Nord

SCENARIO ESISTENTE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	185

USCITA	
Qu1	90

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	240

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	10,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	30	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	8,0	larghezza anello (m)
Qd1	260	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1263	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,15
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA MOLIN NUOVO, VIA ARRIGO LORENZI E VIALE
GIOVANNI PAOLO II**

RAMO D - viale Giovanni Paolo II

SCENARIO ESISTENTE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	230

USCITA	
Qu1	280

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	145

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	10,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	93	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	8,0	larghezza anello (m)
Qd1	207	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1303	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,18
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA MOLIN NUOVO, VIA ARRIGO LORENZI E VIALE
GIOVANNI PAOLO II**

RAMO A - via Molin Nuovo Sud

SCENARIO ESISTENTE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA		USCITA	
Qe1	115	Qu1	240

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	260

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	10,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	80	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	8,0	larghezza anello (m)
Qd1	313	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1222	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,09
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA MOLIN NUOVO, VIA ARRIGO LORENZI E VIALE
GIOVANNI PAOLO II**

RAMO B - via Arrigo Lorenzi

SCENARIO ESISTENTE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	100

USCITA	
Qu1	170

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	205

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	10,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	57	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	8,0	larghezza anello (m)
Qd1	243	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1276	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,08
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA MOLIN NUOVO, VIA ARRIGO LORENZI E VIALE
GIOVANNI PAOLO II**

RAMO C - via Molin Nuovo Nord

SCENARIO ESISTENTE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	120

USCITA	
Qu1	145

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	175

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	10,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	48	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	8,0	larghezza anello (m)
Qd1	207	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1303	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,09
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA MOLIN NUOVO, VIA ARRIGO LORENZI E VIALE
GIOVANNI PAOLO II**

RAMO D - viale Giovanni Paolo II

SCENARIO ESISTENTE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA		USCITA	
Qe1	365	Qu1	155

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	85

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	10,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	52	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	8,0	larghezza anello (m)
Qd1	119	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1371	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,27
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIALE TRICESIMO E VIA FUSINE

RAMO A - viale Tricesimo Sud

SCENARIO ESISTENTE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	520

USCITA	
Qu1	645

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	65

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	4,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	473	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	7,0	larghezza anello (m)
Qd1	413	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1145	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,45
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO E VIA FUSINE

RAMO B - via Fusine

SCENARIO ESISTENTE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	75

USCITA	
Qu1	80

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	510

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	4,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	59	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	7,0	larghezza anello (m)
Qd1	596	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1004	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,07
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIALE TRICESIMO E VIA FUSINE

RAMO C - viale Tricesimo Nord

SCENARIO ESISTENTE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	680

USCITA	
Qu1	540

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	45

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	4,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	396	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	7,0	larghezza anello (m)
Qd1	335	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1205	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,56
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO E VIA FUSINE

RAMO D - Parcheggio

SCENARIO ESISTENTE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	15

USCITA	
Qu1	25

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	690

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	4,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	18	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	7,0	larghezza anello (m)
Qd1	762	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	876	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,02
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIALE TRICESIMO E VIA FUSINE

RAMO A - viale Tricesimo Sud

SCENARIO ESISTENTE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	850

USCITA	
Qu1	755

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	135

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	4,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	554	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	7,0	larghezza anello (m)
Qd1	547	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1042	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,82
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO E VIA FUSINE

RAMO B - via Fusine

SCENARIO ESISTENTE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	110

USCITA	
Qu1	80

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	910

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	4,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	59	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	7,0	larghezza anello (m)
Qd1	1030	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	670	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,16
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIALE TRICESIMO E VIA FUSINE

RAMO C - viale Tricesimo Nord

SCENARIO ESISTENTE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	755

USCITA	
Qu1	930

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	90

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	4,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	682	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	7,0	larghezza anello (m)
Qd1	591	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1008	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,75
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO E VIA FUSINE

RAMO D - Parcheggio

SCENARIO ESISTENTE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	95

USCITA	
Qu1	50

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	800

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	4,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	37	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	7,0	larghezza anello (m)
Qd1	895	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	774	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,12
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA GORIZIA, VIA MONTE FESTA E VIALE VAT

RAMO A - via Gorizia

SCENARIO ESISTENTE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	305

USCITA	
Qu1	545

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	255

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	3,5	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	418	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	4,0	larghezza anello (m)
Qd1	715	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	871	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,35
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA GORIZIA, VIA MONTE FESTA E VIALE VAT

RAMO B - via Monte Festa

SCENARIO ESISTENTE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	180

USCITA	
Qu1	195

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	365

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	117	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	4,0	larghezza anello (m)
Qd1	594	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	960	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,19
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA GORIZIA, VIA MONTE FESTA E VIALE VAT

RAMO C - viale Vat - Godia

SCENARIO ESISTENTE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	930

USCITA	
Qu1	415

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	120

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	249	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	4,0	larghezza anello (m)
Qd1	383	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1115	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,83
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA GORIZIA, VIA MONTE FESTA E VIALE VAT

RAMO D - viale Vat - Udine Centro

SCENARIO ESISTENTE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	200

USCITA	
Qu1	455

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	595

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	5,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	303	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	4,0	larghezza anello (m)
Qd1	1068	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	611	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,33
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA GORIZIA, VIA MONTE FESTA E VIALE VAT

RAMO A - via Gorizia

SCENARIO ESISTENTE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	305

USCITA	
Qu1	340

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	335

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	3,5	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	261	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	4,0	larghezza anello (m)
Qd1	682	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	895	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,34
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA GORIZIA, VIA MONTE FESTA E VIALE VAT

RAMO B - via Monte Festa

SCENARIO ESISTENTE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	30

USCITA	
Qu1	100

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	545

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	60	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	4,0	larghezza anello (m)
Qd1	784	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	820	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,04
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA GORIZIA, VIA MONTE FESTA E VIALE VAT

RAMO C - viale Vat - Godia

SCENARIO ESISTENTE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	475

USCITA	
Qu1	535

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	35

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	321	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	4,0	larghezza anello (m)
Qd1	334	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1151	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,41
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA GORIZIA, VIA MONTE FESTA E VIALE VAT

RAMO D - viale Vat - Udine Centro

SCENARIO ESISTENTE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	360

USCITA	
Qu1	195

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	315

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	5,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	130	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	4,0	larghezza anello (m)
Qd1	538	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1001	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,36
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIA CIVIDINA, VIA NAZIONALE E VIA
PADOVA**

RAMO A - viale Tricesimo Sud

SCENARIO PREVISIONALE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	535

USCITA	
Qu1	785

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	379

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	471	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	634	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	7,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1196	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,45
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIA CIVIDINA, VIA NAZIONALE E VIA
PADOVA**

RAMO B - via Cividina

SCENARIO PREVISIONALE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	490

USCITA	
Qu1	364

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	550

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	8,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	170	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	607	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	996	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,49
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIA CIVIDINA, VIA NAZIONALE E VIA
PADOVA**

RAMO C - S.P.4 (via Nazionale)

SCENARIO PREVISIONALE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	649

USCITA	
Qu1	610

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	430

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	8,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	285	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	567	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	7,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1260	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,52
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIA CIVIDINA, VIA NAZIONALE E VIA
PADOVA**

RAMO D - via Padova

SCENARIO PREVISIONALE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	405

USCITA	
Qu1	340

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	754

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	9,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	136	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	773	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	868	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,47
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIA CIVIDINA, VIA NAZIONALE E VIA
PADOVA**

RAMO A - viale Tricesimo Sud

**SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA SABATO
IN IPOTESI 1**

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	893

USCITA	
Qu1	1060

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	490

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	636	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	836	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	7,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1005	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,89
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIA CIVIDINA, VIA NAZIONALE E VIA
PADOVA**

RAMO B - via Cividina

**SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA SABATO
IN IPOTESI 1**

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	482

USCITA	
Qu1	465

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	918

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	8,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	217	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	972	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	714	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,68
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIA CIVIDINA, VIA NAZIONALE E VIA
PADOVA**

RAMO C - S.P.4 (via Nazionale)

**SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA SABATO
IN IPOTESI 1**

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	1055

USCITA	
Qu1	918

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	492

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	8,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	428	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	712	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	7,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1123	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,94
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIA CIVIDINA, VIA NAZIONALE E VIA
PADOVA**

RAMO D - via Padova

**SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA SABATO
IN IPOTESI 1**

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	455

USCITA	
Qu1	442

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	1105

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	9,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	177	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	1119	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	601	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,76
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIA CIVIDINA, VIA NAZIONALE E VIA
PADOVA**

RAMO A - viale Tricesimo Sud

**SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA SABATO
IN IPOTESI 2**

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	879

USCITA	
Qu1	1053

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	405

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	632	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	756	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	7,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1081	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,81
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIA CIVIDINA, VIA NAZIONALE E VIA
PADOVA**

RAMO B - via Cividina

**SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA SABATO
IN IPOTESI 2**

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	396

USCITA	
Qu1	380

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	904

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	8,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	177	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	935	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	743	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,53
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIA CIVIDINA, VIA NAZIONALE E VIA
PADOVA**

RAMO C - S.P.4 (via Nazionale)

**SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA SABATO
IN IPOTESI 2**

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	1020

USCITA	
Qu1	879

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	431

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	8,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	410	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	645	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	7,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1186	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,86
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIA CIVIDINA, VIA NAZIONALE E VIA
PADOVA**

RAMO D - via Padova

**SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA SABATO
IN IPOTESI 2**

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	398

USCITA	
Qu1	381

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	1070

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	9,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	152	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	1072	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	638	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,62
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIALE GIOVANNI PAOLO II E VIA
PUNTAT (PIAZZALE DONATORI DI SANGUE)**

RAMO A - viale Tricesimo Sud

SCENARIO PREVISIONALE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	550

USCITA	
Qu1	715

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	579

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	9,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	286	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	704	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	7,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1130	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,49
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIALE GIOVANNI PAOLO II E VIA
PUNTAT (PIAZZALE DONATORI DI SANGUE)**

RAMO B - viale Giovanni Paolo II

SCENARIO PREVISIONALE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	428

USCITA	
Qu1	544

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	595

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	15,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	0	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	544	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1044	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,41
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIALE GIOVANNI PAOLO II E VIA
PUNTAT (PIAZZALE DONATORI DI SANGUE)**

RAMO C - viale Tricesimo Nord

SCENARIO PREVISIONALE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	670

USCITA	
Qu1	600

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	478

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	8,5	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	260	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	596	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	7,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1232	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,54
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIALE GIOVANNI PAOLO II E VIA
PUINTAT (PIAZZALE DONATORI DI SANGUE)**

RAMO D - via Puintat

SCENARIO PREVISIONALE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	774

USCITA	
Qu1	563

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	550

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	15,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	0	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	503	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	6,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1222	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,63
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIALE GIOVANNI PAOLO II E VIA
PUNTAT (PIAZZALE DONATORI DI SANGUE)**

RAMO A - viale Tricesimo Sud

**SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA FERIALE
IN IPOTESI 1**

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	665

USCITA	
Qu1	750

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	940

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	9,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	300	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	1043	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	7,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	810	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,82
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIALE GIOVANNI PAOLO II E VIA
PUNTAT (PIAZZALE DONATORI DI SANGUE)**

RAMO B - viale Giovanni Paolo II

**SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA FERIALE
IN IPOTESI 1**

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	668

USCITA	
Qu1	745

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	925

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	15,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	0	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	846	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	811	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,82
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIALE GIOVANNI PAOLO II E VIA
PUNTAT (PIAZZALE DONATORI DI SANGUE)**

RAMO C - viale Tricesimo Nord

**SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA FERIALE
IN IPOTESI 1**

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	880

USCITA	
Qu1	903

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	730

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	8,5	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	391	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	907	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	7,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	939	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,94
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIALE GIOVANNI PAOLO II E VIA
PUNTAT (PIAZZALE DONATORI DI SANGUE)**

RAMO D - via Puintat

**SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA FERIALE
IN IPOTESI 1**

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	960

USCITA	
Qu1	650

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	850

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	15,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	0	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	778	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	6,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	982	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,98
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIALE GIOVANNI PAOLO II E VIA
PUNTAT (PIAZZALE DONATORI DI SANGUE)**

RAMO A - viale Tricesimo Sud

**SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA FERIALE
IN IPOTESI 2**

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	665

USCITA	
Qu1	750

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	883

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	9,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	300	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	991	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	7,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	859	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,77
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIALE GIOVANNI PAOLO II E VIA
PUNTAT (PIAZZALE DONATORI DI SANGUE)**

RAMO B - viale Giovanni Paolo II

**SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA FERIALE
IN IPOTESI 2**

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	629

USCITA	
Qu1	688

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	900

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	15,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	0	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	824	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	829	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,76
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIALE GIOVANNI PAOLO II E VIA
PUNTAT (PIAZZALE DONATORI DI SANGUE)**

RAMO C - viale Tricesimo Nord

**SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA FERIALE
IN IPOTESI 2**

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	873

USCITA	
Qu1	889

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	705

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	8,5	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	385	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	880	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	7,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	964	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,91
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIALE GIOVANNI PAOLO II E VIA
PUNTAT (PIAZZALE DONATORI DI SANGUE)**

RAMO D - via Puintat

**SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA FERIALE
IN IPOTESI 2**

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	910

USCITA	
Qu1	625

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	843

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	15,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	0	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	771	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	6,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	988	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,92
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIALE GIOVANNI PAOLO II E VIA
PUNTAT (PIAZZALE DONATORI DI SANGUE)**

RAMO A - viale Tricesimo Sud

SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA SABATO

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	735

USCITA	
Qu1	1080

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	676

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	9,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	432	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	882	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	7,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	962	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,76
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIALE GIOVANNI PAOLO II E VIA
PUNTAT (PIAZZALE DONATORI DI SANGUE)**

RAMO B - viale Giovanni Paolo II

SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA SABATO

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	528

USCITA	
Qu1	585

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	835

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	15,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	0	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	764	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	875	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,60
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIALE GIOVANNI PAOLO II E VIA
PUNTAT (PIAZZALE DONATORI DI SANGUE)**

RAMO C - viale Tricesimo Nord

SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA SABATO

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	840

USCITA	
Qu1	788

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	586

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	8,5	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	341	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	744	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	7,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1092	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,77
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO, VIALE GIOVANNI PAOLO II E VIA
PUNTAT (PIAZZALE DONATORI DI SANGUE)**

RAMO D - via Puintat

SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA SABATO

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	605

USCITA	
Qu1	270

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	1160

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	15,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	0	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	1061	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	6,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	734	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,82
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TAVAGNACCO, VIA PUINTAT E VIA PASCATS

RAMO A - via Tavagnacco Sud

SCENARIO PREVISIONALE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	215

USCITA	
Qu1	430

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	819

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	7,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	229	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	8,0	larghezza anello (m)
Qd1	972	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	715	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,30
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TAVAGNACCO, VIA PUINTAT E VIA PASCATS

RAMO B - via Puintat

SCENARIO PREVISIONALE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	538

USCITA	
Qu1	729

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	295

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	12,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	146	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	8,0	larghezza anello (m)
Qd1	392	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1161	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,46
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TAVAGNACCO, VIA PUINTAT E VIA PASCATS

RAMO C - via Tavagnacco Nord

SCENARIO PREVISIONALE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	275

USCITA	
Qu1	315

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	518

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	189	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	8,0	larghezza anello (m)
Qd1	644	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	967	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,28
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TAVAGNACCO, VIA PUINTAT E VIA PASCATS

RAMO D - via Pascats

SCENARIO PREVISIONALE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	954

USCITA	
Qu1	463

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	310

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	278	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	8,0	larghezza anello (m)
Qd1	495	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1082	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,88
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TAVAGNACCO, VIA PUINTAT E VIA PASCATS

RAMO A - via Tavagnacco Sud

SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	355

USCITA	
Qu1	355

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	780

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	7,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	189	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	8,0	larghezza anello (m)
Qd1	906	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	765	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,46
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TAVAGNACCO, VIA PUINTAT E VIA PASCATS

RAMO B - via Puintat

SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	790

USCITA	
Qu1	785

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	340

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	12,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	157	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	8,0	larghezza anello (m)
Qd1	445	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1121	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,70
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TAVAGNACCO, VIA PUINTAT E VIA PASCATS

RAMO C - via Tavagnacco Nord

SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	485

USCITA	
Qu1	300

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	830

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	180	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	8,0	larghezza anello (m)
Qd1	950	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	732	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,66
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TAVAGNACCO, VIA PUINTAT E VIA PASCATS

RAMO D - via Pascats

SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	615

USCITA	
Qu1	790

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	525

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	474	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	8,0	larghezza anello (m)
Qd1	841	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	815	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,75
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA MOLIN NUOVO, VIA ARRIGO LORENZI E VIALE
GIOVANNI PAOLO II**

RAMO A - via Molin Nuovo Sud

SCENARIO PREVISIONALE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA		USCITA	
Qe1	175	Qu1	395

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	208

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	10,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	132	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	8,0	larghezza anello (m)
Qd1	296	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1235	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,14
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA MOLIN NUOVO, VIA ARRIGO LORENZI E VIALE
GIOVANNI PAOLO II**

RAMO B - via Arrigo Lorenzi

SCENARIO PREVISIONALE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	177

USCITA	
Qu1	150

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	228

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	10,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	50	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	8,0	larghezza anello (m)
Qd1	261	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1262	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,14
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA MOLIN NUOVO, VIA ARRIGO LORENZI E VIALE
GIOVANNI PAOLO II**

RAMO C - via Molin Nuovo Nord

SCENARIO PREVISIONALE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	204

USCITA	
Qu1	90

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	305

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	10,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	30	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	8,0	larghezza anello (m)
Qd1	325	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1213	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,17
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA MOLIN NUOVO, VIA ARRIGO LORENZI E VIALE
GIOVANNI PAOLO II**

RAMO D - viale Giovanni Paolo II

SCENARIO PREVISIONALE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	417

USCITA	
Qu1	328

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	181

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	10,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	109	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	8,0	larghezza anello (m)
Qd1	254	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1268	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,33
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA MOLIN NUOVO, VIA ARRIGO LORENZI E VIALE
GIOVANNI PAOLO II**

RAMO A - via Molin Nuovo Sud

SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA		USCITA	
Qe1	149	Qu1	556

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	510

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	10,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	185	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	8,0	larghezza anello (m)
Qd1	634	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	975	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,15
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA MOLIN NUOVO, VIA ARRIGO LORENZI E VIALE
GIOVANNI PAOLO II**

RAMO B - via Arrigo Lorenzi

SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	131

USCITA	
Qu1	204

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	455

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	10,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	68	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	8,0	larghezza anello (m)
Qd1	500	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1078	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,12
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA MOLIN NUOVO, VIA ARRIGO LORENZI E VIALE
GIOVANNI PAOLO II**

RAMO C - via Molin Nuovo Nord

SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	290

USCITA	
Qu1	317

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	253

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	10,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	106	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	8,0	larghezza anello (m)
Qd1	323	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1214	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,24
----	------

COMUNE DI UDINE

**CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA MOLIN NUOVO, VIA ARRIGO LORENZI E VIALE
GIOVANNI PAOLO II**

RAMO D - viale Giovanni Paolo II

SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	730

USCITA	
Qu1	233

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	255

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	10,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	78	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	8,0	larghezza anello (m)
Qd1	307	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1227	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,59
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIALE TRICESIMO E VIA FUSINE

RAMO A - viale Tricesimo Sud

SCENARIO PREVISIONALE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	550

USCITA	
Qu1	654

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	65

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	4,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	480	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	7,0	larghezza anello (m)
Qd1	417	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1142	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,48
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO E VIA FUSINE

RAMO B - via Fusine

SCENARIO PREVISIONALE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	84

USCITA	
Qu1	110

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	510

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	4,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	81	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	7,0	larghezza anello (m)
Qd1	612	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	992	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,08
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIALE TRICESIMO E VIA FUSINE

RAMO C - viale Tricesimo Nord

SCENARIO PREVISIONALE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	680

USCITA	
Qu1	540

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	54

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	4,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	396	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	7,0	larghezza anello (m)
Qd1	345	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1197	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,57
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO E VIA FUSINE

RAMO D - Parcheggio

SCENARIO PREVISIONALE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	15

USCITA	
Qu1	25

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	699

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	4,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	18	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	7,0	larghezza anello (m)
Qd1	772	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	869	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,02
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIALE TRICESIMO E VIA FUSINE

RAMO A - viale Tricesimo Sud

SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	904

USCITA	
Qu1	802

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	135

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	4,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	588	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	7,0	larghezza anello (m)
Qd1	572	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1023	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,88
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO E VIA FUSINE

RAMO B - via Fusine

SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	157

USCITA	
Qu1	134

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	910

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	4,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	98	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	7,0	larghezza anello (m)
Qd1	1058	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	648	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,24
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIALE TRICESIMO E VIA FUSINE

RAMO C - viale Tricesimo Nord

SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	755

USCITA	
Qu1	930

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	137

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	4,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	682	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	7,0	larghezza anello (m)
Qd1	642	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	969	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,78
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA TRICESIMO E VIA FUSINE

RAMO D - Parcheggio

SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	95

USCITA	
Qu1	50

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	847

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	4,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	37	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	7,0	larghezza anello (m)
Qd1	946	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	735	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,13
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA GORIZIA, VIA MONTE FESTA E VIALE VAT

RAMO A - via Gorizia

SCENARIO PREVISIONALE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	315

USCITA	
Qu1	555

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	265

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	3,5	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	426	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	4,0	larghezza anello (m)
Qd1	735	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	856	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,37
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA GORIZIA, VIA MONTE FESTA E VIALE VAT

RAMO B - via Monte Festa

SCENARIO PREVISIONALE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	180

USCITA	
Qu1	195

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	385

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	117	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	4,0	larghezza anello (m)
Qd1	620	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	940	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,19
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA GORIZIA, VIA MONTE FESTA E VIALE VAT

RAMO C - viale Vat - Godia

SCENARIO PREVISIONALE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	950

USCITA	
Qu1	435

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	120

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	261	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	4,0	larghezza anello (m)
Qd1	394	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1107	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,86
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA GORIZIA, VIA MONTE FESTA E VIALE VAT

RAMO D - viale Vat - Udine Centro

SCENARIO PREVISIONALE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	210

USCITA	
Qu1	465

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	605

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	5,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	310	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	4,0	larghezza anello (m)
Qd1	1088	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	597	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,35
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA GORIZIA, VIA MONTE FESTA E VIALE VAT

RAMO A - via Gorizia

SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	320

USCITA	
Qu1	355

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	350

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	3,5	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	272	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	4,0	larghezza anello (m)
Qd1	712	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	873	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,37
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA GORIZIA, VIA MONTE FESTA E VIALE VAT

RAMO B - via Monte Festa

SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	30

USCITA	
Qu1	100

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	575

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	60	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	4,0	larghezza anello (m)
Qd1	824	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	791	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,04
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA GORIZIA, VIA MONTE FESTA E VIALE VAT

RAMO C - viale Vat - Godia

SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	505

USCITA	
Qu1	565

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	35

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	339	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	4,0	larghezza anello (m)
Qd1	350	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1139	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,44
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA GORIZIA, VIA MONTE FESTA E VIALE VAT

RAMO D - viale Vat - Udine Centro

SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	375

USCITA	
Qu1	210

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	330

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	5,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	140	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	4,0	larghezza anello (m)
Qd1	567	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	980	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,38
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA FUSINE E VIA MOLIN NUOVO

RAMO A - via Fusine ovest

SCENARIO PREVISIONALE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	51

USCITA	
Qu1	51

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	197

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	3,5	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	39	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	4,0	larghezza anello (m)
Qd1	299	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1177	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,04
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA FUSINE E VIA MOLIN NUOVO

RAMO B - via Molin Nuovo sud

SCENARIO PREVISIONALE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	107

USCITA	
Qu1	126

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	110

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	76	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	4,0	larghezza anello (m)
Qd1	215	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1239	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,09
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA FUSINE E VIA MOLIN NUOVO

RAMO C - via Fusine est

SCENARIO PREVISIONALE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	149

USCITA	
Qu1	135

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	70

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	81	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	4,0	larghezza anello (m)
Qd1	166	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1274	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,12
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA FUSINE E VIA MOLIN NUOVO

RAMO D - via Molin Nuovo nord

SCENARIO PREVISIONALE MATTINO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	232

USCITA	
Qu1	227

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	149

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	5,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	151	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	4,0	larghezza anello (m)
Qd1	335	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1150	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,20
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA FUSINE E VIA MOLIN NUOVO

RAMO A - via Fusine ovest

SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	196

USCITA	
Qu1	80

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	198

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	3,5	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	61	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	4,0	larghezza anello (m)
Qd1	320	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1161	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,17
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA FUSINE E VIA MOLIN NUOVO

RAMO B - via Molin Nuovo sud

SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	94

USCITA	
Qu1	136

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	205

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	82	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	4,0	larghezza anello (m)
Qd1	348	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1141	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,08
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA FUSINE E VIA MOLIN NUOVO

RAMO C - via Fusine est

SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	143

USCITA	
Qu1	195

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	128

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	117	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	4,0	larghezza anello (m)
Qd1	276	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1194	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,12
----	------

COMUNE DI UDINE

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA
TRA VIA FUSINE E VIA MOLIN NUOVO

RAMO D - via Molin Nuovo nord

SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO PUNTA FERIALE

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	229

USCITA	
Qu1	225

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	132

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	5,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	150	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	4,0	larghezza anello (m)
Qd1	311	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	4,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1168	

Calcolo del grado di saturazione d'entrata del singolo braccio:

X1	0,20
----	------

COMUNE DI UDINE
ANALISI DELL' IMPIANTO SEMAFORICO

CALCOLO DI MASSIMA DELLE PRESTAZIONI DELL'INCROCIO TRA VIA TRICESIMO E VIA PIEMONTE
SCENARIO ESISTENTE MATTINO FERIALE PUNTA
ipotesi di funzionamento a 3 fasi

PARAMETRI DI CALCOLO	
Numero delle fasi	N
Flusso di saturazione	velc./h
Larghezza corsia di attestamento	m
Numero delle corsie di attestamento	n
Coef. di riduzione del flusso di saturazione	K
Flusso per segnale	Fi
Corrente di traffico	velc./h
Tempo di tutto rosso	s
Tempo di giallo	s
Distanza all'interno dell'incrocio	m
Velocità all'interno dell'incrocio	m/s
Tempo di reazione	s
Tempo di giallo perso	s
Perditempo totale	s
Indice di carico di flusso per segnale	Y
Indice di carico della fase	max(Yi)
Indice di carico dell'intersezione	Y
Durata del ciclo teorico	Ct
Durata del ciclo ottimo	Co
Tempo di verde effettivo disponibile	t
Verde disponibile per fase	Vel
Verde disponibile per fase nel ciclo ottimo	Veio
Indice di carico massimo dell'intersezione	Ymax
Indice di criticità	IC
Riserva di capacità percentuale	Ris

SCENARIO 07:30 - 08:30

DURATA: 1 ORA

veicoli / manovra	A-B	A-C	A-D	B-A	B-C	B-D	C-A	C-B	C-D	D-A	D-B	D-C	totale
Correnti di traffico (ct):	20	90	15	15	0	475	140	125	30	0	450	15	1375
Tot. Leggeri + Comm. Eq.													

M = MOTOCICLI; I = AUTOMOBILI; F = FURGONI; P = PESANTI; C = CORRIERE



Le due direzioni di via Tricesimo hanno una fase contemporanea per le manovre di dritto e destra. Le due traverse hanno fasi distinte.

FASE 1: F1 + F2	F1	490
	F2	465
FASE 2: F5	F3	0
	F4	0
FASE 3: F6	F5	125
	F6	295
	S1	2511
	S2	2511
	S3	1926
	S4	1926
	S5	1926
	S6	1926
	Y1	0.20
	Y2	0.19
	Y3	0.00
	Y4	0.00
	Y5	0.06
	Y6	0.15

a1	4
a2	4
a3	3
a4	3
a5	3
a6	3
n1	1
n2	1
n3	1
n4	1
n5	1
n6	1
k1	0.9
k2	0.9
k3	0.9
k4	0.9
k5	0.9
k6	0.9

COMUNE DI UDINE

ANALISI DELL' IMPIANTO SEMAFORICO

max(y1)	0,20
max(y2)	0,00
max(y3)	0,15
Y	0,35
L	16,45

Io	3
Ig	2
w	20
v	13,8
N	3
Tr	1,45

Ymax	0,86
------	------

Ct	25,24
----	-------

Co	45,53
----	-------

IC	0,40
----	------

Ris	147,75
-----	--------

Ve1	4,93
Ve2	4,67
Ve3	0,00
Ve4	0,00
Ve5	1,64
Ve6	3,87

G	5
---	---

CALCOLI EFFETTUATI CON CICLO OTTIMO	Tempo max di rosso (s)	Tempo tra due veicoli successivi vi (s/veic)	Numero massimo di veicoli in coda	Lunghezza del serbatoio in ipotesi di una sola fila (m)
Segnale 1 - VIA TRICESIMO NORD	29	7	4	24
Segnale 2 - VIA TRICESIMO SUD	30	8	4	24
non presente				
non presente				
Segnale 5 - VIA PIEMONTE OVEST	40	29	1	6
Segnale 6 - VIA PIEMONTE EST	33	29	1	6

Ve1o	16,29
Ve2o	15,46
Ve3o	0,00
Ve4o	0,00
Ve5o	5,42
Ve6o	12,79

COMUNE DI UDINE
ANALISI DELL' IMPIANTO SEMAFORICO

CALCOLO DI MASSIMA DELLE PRESTAZIONI DELL'INCROCIO TRA VIA TRICESIMO E VIA PIEMONTE
SCENARIO ESISTENTE POMERIGGIO FERIALE PUNTA
ipotesi di funzionamento a 3 fasi

PARAMETRI DI CALCOLO				
Numero delle fasi	-	N		
Flusso di saturazione	veic./h	Si		
Larghezza corsia di atterramento	m	ai		
Numero delle corsie di atterramento	-	n		
Coef. di riduzione del flusso di saturazione	-	K		
Flusso per segnale	veic./h	Fi		
Corrente di traffico	veic./h	ct		
Tempo di tutto rosso	s	Tr		
Tempo di giallo	s	G		
Distanza all'interno dell'incrocio	m	w		
Velocità all'interno dell'incrocio	m/s	v		
Tempo di reazione	s	lo		
Tempo di giallo perso	s	lg		
Perditempo totale	s	L		
Indice di carico di flusso per segnale	-	Yi		
Indice di carico della fase	-	max(Yi)		
Indice di carico dell'intersezione	-	Y		
Durata del ciclo teorico	s	Ct		
Durata del ciclo ottimo	s	Co		
Tempo di verde effettivo disponibile	s	t		
Verde disponibile per fase	s	Vel		
Verde disponibile per fase nel ciclo ottimo	s	Veio		
Indice di carico massimo dell'intersezione	-	Ymax		
Indice di criticità	-	IC		
Riserva di capacità percentuale	-	Ris		

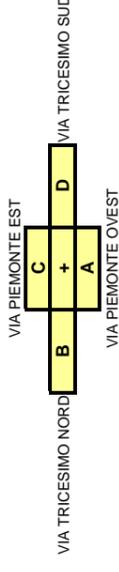
SCENARIO 17:00 - 18:00

DURATA: 1 ORA

veicoli / manovra	A-B	A-C	A-D	B-A	B-C	B-D	C-A	C-B	C-D	D-A	D-B	D-C	totale
Correnti di traffico (ct): Tot. Leggeri + Comm. Eq.	55	105	10	40	0	675	110	110	15	0	500	10	1630

M = MOTOCICLI; I = AUTOMOBILI; F = FURGONI; P = PESANTI; C = CORRIERE

A = VIA PIEMONTE OVEST
B = VIA TRICESIMO NORD
C = VIA PIEMONTE EST
D = VIA TRICESIMO SUD



Le due direzioni di via Tricesimo hanno una fase contemporanea per le manovre di dritto e destra. Le due traverse hanno fasi distinte.

FASE 1: F1 + F2	F1	715	(B-A) + (B-D)
	F2	510	(D-B) + (D-C)
FASE 2: F5	F3	0	
	F4	0	
FASE 3: F6	F5	170	(A-B) + (A-D) + (A-C)
	F6	235	(C-A) + (C-B) + (C-D)
	S1	2511	
	S2	2511	
	S3	1926	
	S4	1926	
	S5	1926	
	S6	1926	
	Y1	0.28	
	Y2	0.20	
	Y3	0.00	
	Y4	0.00	
	Y5	0.09	
	Y6	0.12	

a1	4
a2	4
a3	3
a4	3
a5	3
a6	3

n1	1
n2	1
n3	1
n4	1
n5	1
n6	1

k1	0.9
k2	0.9
k3	0.9
k4	0.9
k5	0.9
k6	0.9

COMUNE DI UDINE
ANALISI DELL' IMPIANTO SEMAFORICO

max(y1)	0,28
max(y2)	0,00
max(y3)	0,12
Y	0,41
L	16,45

Io	3
Ig	2
w	20
v	13,8
N	3
Tr	1,45

Ymax	0,86
------	------

Ct	27,73
----	-------

Co	50,02
----	-------

IC	0,47
----	------

Ris	112,14
-----	--------

Ve1	7,90
Ve2	5,63
Ve3	0,00
Ve4	0,00
Ve5	2,45
Ve6	3,38

G	5
---	---

Ve1o	23,50
Ve2o	16,76
Ve3o	0,00
Ve4o	0,00
Ve5o	7,28
Ve6o	10,07

CALCOLI EFFETTUATI CON CICLO OTTIMO	Tempo max di rosso (s)	Tempo tra due veicoli successivi vi (s/veic)	Numero massimo di veicoli in coda	Lunghezza del serbatoio in ipotesi di una sola fila (m)
Segnale 1 - VIA TRICESIMO NORD	27	5	5	30
Segnale 2 - VIA TRICESIMO SUD	33	7	5	30
non presente				
non presente				
Segnale 5 - VIA PIEMONTE OVEST	43	21	2	12
Segnale 6 - VIA PIEMONTE EST	40	21	2	12

COMUNE DI UDINE
ANALISI DELL' IMPIANTO SEMAFORICO

CALCOLO DI MASSIMA DELLE PRESTAZIONI DELL'INCROCIO TRA VIA TRICESIMO E VIA PIEMONTE
SCENARIO PREVISIONALE MATTINO FERIALE PUNTA
ipotesi di funzionamento a 3 fasi

PARAMETRI DI CALCOLO	
Numero delle fasi	N
Flusso di saturazione	velc./h
Larghezza corsia di atterramento	m
Numero delle corsie di atterramento	n
Coef. di riduzione del flusso di saturazione	K
Flusso per segnale	Fi
Corrente di traffico	velc./h
Tempo di tutto rosso	s
Tempo di giallo	s
Distanza all'interno dell'incrocio	m
Velocità all'interno dell'incrocio	m/s
Tempo di reazione	s
Tempo di giallo perso	s
Perditempo totale	s
Indice di carico di flusso per segnale	-
Indice di carico della fase	max(vi)
Indice di carico dell'intersezione	Y
Durata del ciclo teorico	Ct
Durata del ciclo ottimo	Co
Tempo di verde effettivo disponibile	t
Verde disponibile per fase	Vel
Verde disponibile per fase nel ciclo ottimo	Veio
Indice di carico massimo dell'intersezione	Ymax
Indice di criticità	IC
Riserva di capacità percentuale	Ris

SCENARIO 07:30 - 08:30

DURATA: 1 ORA

veicoli / manovra	A-B	A-C	A-D	B-A	B-C	B-D	C-A	C-B	C-D	D-A	D-B	D-C	totale
Correnti di traffico (ct): Tot. Leggeri + Comm. Eq.	20	90	15	15	0	475	140	125	30	0	480	15	1405

M = MOTOCICLI; I = AUTOMOBILI; F = FURGONI; P = PESANTI; C = CORRIERE



Le due direzioni di via Tricesimo hanno una fase contemporanea per le manovre di dritto e destra. Le due traverse hanno fasi distinte.

FASE 1: F1 + F2	F1	490	(B-A) + (B-D)
	F2	495	(D-B) + (D-C)
FASE 2: F5	F3	0	
	F4	0	
FASE 3: F6	F5	125	(A-B) + (A-D) + (A-C)
	F6	295	(C-A) + (C-B) + (C-D)
	S1	2511	
	S2	2511	
	S3	1926	
	S4	1926	
	S5	1926	
	S6	1926	
	Y1	0.20	
	Y2	0.20	
	Y3	0.00	
	Y4	0.00	
	Y5	0.06	
	Y6	0.15	

a1	4
a2	4
a3	3
a4	3
a5	3
a6	3
n1	1
n2	1
n3	1
n4	1
n5	1
n6	1
k1	0.9
k2	0.9
k3	0.9
k4	0.9
k5	0.9
k6	0.9

COMUNE DI UDINE

ANALISI DELL' IMPIANTO SEMAFORICO

max(y1)	0,20
max(y2)	0,00
max(y3)	0,15
Y	0,35
L	16,45

Io	3
Ig	2
w	20
v	13,8
N	3
Tr	1,45

Ymax	0,86
------	------

Ct	25,32
----	-------

Co	45,67
----	-------

IC	0,41
----	------

Ris	146,34
-----	--------

Ve1	4,94
Ve2	4,99
Ve3	0,00
Ve4	0,00
Ve5	1,64
Ve6	3,88

G	5
---	---

Ve1o	16,28
Ve2o	16,45
Ve3o	0,00
Ve4o	0,00
Ve5o	5,41
Ve6o	12,78

CALCOLI EFFETTUATI CON CICLO OTTIMO	Tempo max di rosso (s)	Tempo tra due veicoli successivi vi (s/veic)	Numero massimo di veicoli in coda	Lunghezza del serbatoio in ipotesi di una sola fila (m)
Segnale 1 - VIA TRICESIMO NORD	29	7	4	24
Segnale 2 - VIA TRICESIMO SUD	29	7	4	24
non presente				
non presente				
Segnale 5 - VIA PIEMONTE OVEST	40	29	1	6
Segnale 6 - VIA PIEMONTE EST	33	29	1	6

COMUNE DI UDINE
ANALISI DELL' IMPIANTO SEMAFORICO

CALCOLO DI MASSIMA DELLE PRESTAZIONI DELL'INCROCIO TRA VIA TRICESIMO E VIA PIEMONTE
SCENARIO PREVISIONALE POMERIGGIO FERIALE PUNTA
ipotesi di funzionamento a 3 fasi

PARAMETRI DI CALCOLO					
Numero delle fasi	-	N			
Flusso di saturazione	veic./h	Si			
Larghezza corsia di atterramento	m	ai			
Numero delle corsie di atterramento	-	n			
Coef. di riduzione del flusso di saturazione	-	K			
Flusso per segnale	veic./h	Fi			
Corrente di traffico	veic./h	ct			
Tempo di tutto rosso	s	Tr			
Tempo di giallo	s	G			
Distanza all'interno dell'incrocio	m	w			
Velocità all'interno dell'incrocio	m/s	v			
Tempo di reazione	s	lo			
Tempo di giallo perso	s	lg			
Perditempo totale	s	L			
Indice di carico di flusso per segnale	-	Yi			
Indice di carico della fase	-	max(Yi)			
Indice di carico dell'intersezione	-	Y			
Durata del ciclo teorico	s	Ct			
Durata del ciclo ottimo	s	Co			
Tempo di verde effettivo disponibile	s	t			
Verde disponibile per fase	s	Vel			
Verde disponibile per fase nel ciclo ottimo	s	Veio			
Indice di carico massimo dell'intersezione	-	Ymax			
Indice di criticità	-	IC			
Riserva di capacità percentuale	-	Ris			

SCENARIO 17:00 - 18:00

DURATA: 1 ORA

veicoli / manovra	A-B	A-C	A-D	B-A	B-C	B-D	C-A	C-B	C-D	D-A	D-B	D-C	totale
Correnti di traffico (ct): Tot. Leggeri + Comm. Eq.	55	105	10	40	0	722	110	110	15	0	554	10	1731

M = MOTOCICLI; I = AUTOMOBILI; F = FURGONI; P = PESANTI; C = CORRIERE



Le due direzioni di via Tricesimo hanno una fase contemporanea per le manovre di dritto e destra. Le due traverse hanno fasi distinte.

FASE 1: F1 + F2	F1	762	(B-A) + (B-D)
	F2	564	(D-B) + (D-C)
FASE 2: F5	F3	0	
	F4	0	
FASE 3: F6	F5	170	(A-B) + (A-D) + (A-C)
	F6	235	(C-A) + (C-B) + (C-D)
	S1	2511	
	S2	2511	
	S3	1926	
	S4	1926	
	S5	1926	
	S6	1926	
	Y1	0.30	
	Y2	0.22	
	Y3	0.00	
	Y4	0.00	
	Y5	0.09	
	Y6	0.12	

a1	4		
a2	4		
a3	3		
a4	3		
a5	3		
a6	3		
n1	1		
n2	1		
n3	1		
n4	1		
n5	1		
n6	1		
k1	0.9		
k2	0.9		
k3	0.9		
k4	0.9		
k5	0.9		
k6	0.9		

COMUNE DI UDINE

ANALISI DELL' IMPIANTO SEMAFORICO

max(y1)	0,30
max(y2)	0,00
max(y3)	0,12
Y	0,43
L	16,45

Io	3
Ig	2
w	20
v	13,8
N	3
Tr	1,45

Ymax	0,86
------	------

Ct	28,63
----	-------

Co	51,65
----	-------

IC	0,49
----	------

Ris	102,81
-----	--------

Ve1	8,69
Ve2	6,43
Ve3	0,00
Ve4	0,00
Ve5	2,53
Ve6	3,49

G	5
---	---

Ve1o	25,11
Ve2o	18,58
Ve3o	0,00
Ve4o	0,00
Ve5o	7,30
Ve6o	10,09

CALCOLI EFFETTUATI CON CICLO OTTIMO	Tempo max di rosso (s)	Tempo tra due veicoli successivi vi (s/veic)	Numero massimo di veicoli in coda	Lunghezza del serbatoio in ipotesi di una sola fila (m)
Segnale 1 - VIA TRICESIMO NORD	27	5	6	36
Segnale 2 - VIA TRICESIMO SUD	33	6	5	30
non presente				
non presente				
Segnale 5 - VIA PIEMONTE OVEST	44	21	2	12
Segnale 6 - VIA PIEMONTE EST	42	21	2	12