

PARCO NORD – UDINE

Proposta di Variante al PRGC



Rapporto preliminare di Verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica

Rapporto specialistico allegato

Infrastrutture e mobilità

**Fiorella Honsell
ingegnere**



Novembre 2020

1. Inquadramento generale del sistema infrastrutturale: valenze, criticità e possibili indirizzi

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 Tresemene (S.P. 4) e successivamente della Pontebbana (S.S. 13). Questo asse principale, di storica valenza, ha costituito e ancora costituisce un forte accenatore 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, che nei nodi viari disposti lungo il percorso, con massimo in corrispondenza di quello di piazzale Chiavris, posizionato sull’anello dei viali che circondano il centro della città e che hanno funzione sia di distribuzione specifica, che di collegamento tra i quartieri, evitando l’attraversamento diretto del nucleo storico.

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. Questo arco è ora quasi totalmente realizzato e di fatto garantisce una razionalizzazione almeno dei movimenti est-ovest nel semi-piano ovest rispetto all’asse della Tresemene, senza che essi debbano interessare le aste confluenti sulle direttive a raggiera. Questa “gronda nord”, prolungandosi fino a via Biella, serve direttamente anche l’ambito di Variante, mettendolo in collegamento con la viabilità primaria.

Ora, come si evince anche dallo **schema** di **Fig. 1**, appare opportuno rafforzare la strategia di accesso all’ambito aumentando la leggibilità dei percorsi che non penalizzino la rete stradale minore, né appesantiscano ulteriormente l’asse distributivo nord – sud. Tale “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 i suddetti risultati, in quanto appunto, questi ultimi, si possono ottenere con strategie di area vasta, che coinvolgono una porzione molto ampia della rete stradale comunale, ma è 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.

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 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

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 direttive 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 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 Tresemene – sostanzialmente da Udine – Chiavris a Reana -, che comprende, in quest’area, viale Tricesimo.

2.1. Scenario della mobilità motorizzata del mattino di punta

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 Tresemene 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 200 ed i 315 veic./h per la componente leggera e limitati ai 5 – 30 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 al mancato completamento dell'asse di connessione trasversale nel semicampo est, 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 limitata capacità (via Molin Nuovo soprattutto, ma anche via Biella) e che presentano delle criticità di immissione, in particolare su via Cividina. Si ha pertanto 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.

Anche il sistema viario di afferenza da / per la zona sostanzialmente residenziale situata a sud di via Fusine non è gerarchicamente strutturato e, non ultimo, la presenza della linea ferroviaria ad est rappresenta un elemento separatore di non poco peso nella costruzione di assi trasversali efficienti.

In conseguenza di questa maglia nel complesso poco strutturata, la mobilità si esprime in modo diffuso e talvolta anche confuso, con utilizzi anche impropri di attraversamento sia da parte dei residenti stessi, ma anche di componenti alla ricerca di itinerari alternativi a viale Tricesimo, nei movimenti, ad esempio tra i Comuni di Tavagnacco – Reana (zone situate ad est della Tresemene) 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.

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 e risultati

L’impostazione del Rapporto Preliminare di Verifica di assoggettabilità a VAS presuppone una duplice valutazione, ovvero l’individuazione dei potenziali impatti che deriverebbero dall’attuazione del PRPC 2005 rispetto allo stato di fatto e di quelli che deriverebbero dall’attuazione della presente proposta di Variante, sempre rispetto allo stato di fatto. Ciò significa anche effettuare un confronto tra i due scenari previsionali. Questa operazione presuppone quindi l’individuazione di parametri omogenei rispetto ai quali effettuare le valutazioni.

Nella fattispecie si è operato individuando un insieme di “archi stradali significativi”, rappresentativi delle diverse direttive di traffico e considerando 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 e 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 sopportare 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 "penibilité" 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.**

Nella allegata **Tabella "Componente infrastrutture mobilità"** sono raccolti i dati numerici che hanno condotto alla valutazione complessiva degli impatti.

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 **41,34**, nel caso si completasse il **PRPC del 2005**, tale indicatore si porterebbe al valore di **46,07**, mentre se si attuasse la **proposta di Variante** in argomento, tale indicatore passerebbe al valore di **44,78**.

A questi indicatori relativi al traffico motorizzato, si sono poi 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

Si evince quindi 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 proposta di Variante, una riduzione, rispetto al completamento del PRPC 2005, della pressione veicolare nell'area d'influenza. 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 valutazioni si è 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, ma non a completare: gli effetti più significativi si dovrebbero manifestare con la realizzazione anche dell'ultimo tronco dell'asse di connessione trasversale fino a via Cividina, in modo da favorire l'alternativa est, che si andrebbe ad incentivare, sia provenendo da nord (utilizzando la tangenziale est), che provenendo da sud (sempre utilizzando le strade di anello ad est) 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.

Un cenno va fatto, a questo proposito, anche relativamente 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 direttive 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 ridistribuzione 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, 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 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 della mobilità dolce, 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 proposta 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 proposta di 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 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.

RILEVAZIONE DEI FLUSSI VEICOLARI

COMUNE DI UDINE

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

RILIEVO 7.30 - 8.30

MARTEDÌ

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	1	0	0	1	1	1	0	0	1	0	4
M	0	1	3	2	1	2	0	2	2	2	3	1	1	18
I	472	678	331	459	303	500	552	558	401	367	314	647	5582	
F	9	23	8	7	11	7	23	8	6	11	9	20	142	
P	5	5	4	3	3	5	3	4	4	3	3	6	48	
C	8	5	1	3	5	4	4	4	3	0	1	6	44	
Totale	494	712	347	474	323	518	582	576	416	384	328	680	5834	
Tot. Leggeri	472	679	333	460	304	501	552	559	402	369	315	648	5594	
Tot. Furgoni	9	23	8	7	11	7	23	8	6	11	9	20	142	
Tot. Pesanti e Corriere	13	10	5	6	8	9	7	8	7	3	4	12	92	
Tot. Commerc. Eq.	49	66	27	28	40	35	59	34	28	27	26	66	485	
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	521	745	360	488	344	536	611	593	430	396	341	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	7	5	8	5	75	
M	16	12	7	4	7	16	13	16	4	4	3	15	117	
I	836	1023	316	309	287	868	957	815	369	340	317	1013	7450	
F	1	1	0	0	0	1	3	1	0	0	1	1	9	
P	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	5	33	
Totale	860	1041	323	313	295	890	978	837	373	344	321	1034	7609	
Tot. Leggeri	844	1029	320	311	291	876	964	823	371	342	319	1021	7511	
Tot. Furgoni	1	1	0	0	0	1	3	1	0	0	1	1	9	
Tot. Pesanti e Corriere	7	5	0	0	1	5	5	5	0	0	0	5	33	
Tot. Commerc. Eq.	19	14	0	0	3	14	18	14	0	0	2	14	98	
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	863	1043	320	311	294	890	982	837	371	342	321	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

MERCOLEDÌ

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

MERCOLEDÌ

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

VENERDÌ

veicoli	/ manovra	A-A'	A'-A	A'	B-B'	B'-B	B'	C-C'	C'-C	C'	D-D'	D'-D	D'	totale
B		5	8	3	1	4	4	8	4	1	3	1	8	50
M		7	1	3	5	4	5	7	4	7	1	11	3	58
I		340	335	653	719	655	335	456	292	761	500	720	493	6259
F		3	4	7	5	9	0	8	1	4	4	5	7	57
P		1	1	4	3	5	0	1	0	3	3	1	3	25
C		1	3	0	0	0	1	3	1	0	0	0	3	12
Totale		352	344	667	732	673	341	475	298	775	508	737	509	6411
Tot. Leggeri		344	336	655	722	657	338	460	294	765	501	726	495	6293
Tot. Furgoni		3	4	7	5	9	0	8	1	4	4	5	7	57
Tot. Pesanti e Corriere		2	4	4	3	5	1	4	1	3	3	1	6	37
Tot. Commerc. Eq.		10	17	23	17	29	3	24	4	15	15	12	28	197
Tot. Leggeri + Comm. Eq.		354	353	678	739	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 - Feletto
- 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	0	3	0	1	1	0	4	16	
M	3	3	2	1	1	4	4	1	4	1	4	4	32	
I	150	182	155	151	129	175	170	83	233	202	271	133	2034	
F	4	10	1	2	3	2	0	1	3	9	1	2	38	
P	0	4	0	0	0	0	1	0	0	4	1	0	10	
C	0	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3	9	
Totale	157	202	158	154	133	181	178	85	240	216	277	142	2123	
Tot. Leggeri	152	184	156	152	130	177	172	84	235	203	273	135	2053	
Tot. Furgoni	4	10	1	2	3	2	0	1	3	9	1	2	38	
Tot. Pesanti e Corriere	0	7	0	0	0	0	4	0	0	4	1	3	19	
Tot. Commerc. Eq.	7	36	2	4	5	4	10	2	5	26	4	11	116	
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	159	220	158	156	135	181	182	86	240	229	277	146	2169	

B = BICICLETTA; 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 - Cavalicco
- 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

VENERDÌ

veicoli	/ manovra	A-A'	A'-A	A'	B-B'	B'-B	B'	C-C'	C'-C	C'	D-D'	D'-D	D'	totale
B		4	1	0	0	3	1	3	3	0	1	1	0	17
M		1	3	5	0	4	3	4	3	0	4	0	4	31
I		104	181	256	51	160	200	116	141	120	360	152	77	1918
F		4	0	0	0	3	1	0	0	1	0	1	0	10
P		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C		0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	3
Totale		109	185	261	51	167	204	121	144	121	364	153	82	1962
Tot. Leggeri		105	183	259	51	162	202	118	143	120	362	152	79	1936
Tot. Furgoni		4	0	0	0	3	1	0	0	1	0	1	0	10
Tot. Pesanti e Corriere		0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	3
Tot. Commerc. Eq.		7	3	0	0	5	2	3	0	2	0	2	3	27
Tot. Leggeri + Comm. Eq.		112	186	259	51	167	204	121	143	122	362	154	82	1963

B = BICICLETTA; 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 - Cavalicco
- 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

VENERDÌ

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

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

B = BICICLETTA; 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 - Cavalluccio
- C: Via Tricesimo - Tricesimo
- D: LIDL

COMUNE DI UDINE

INCROCIO 5 (VIA TRICESIMO - VIA FUSINE - LIDL)

RILIEVO 17.00 - 18.00

MERCOLEDÌ

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

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

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 - Cavalicco
- C: Via Tricesimo - Tricesimo
- D: LIDL

COMUNE DI UDINE

INCROCIO 6 (VIA FUSINE - VIA SALUZZO)

RILIEVO 7.30 - 8.30

MERCOLEDÌ

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

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

B = BICICLETTA; 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 - Cavalicco
- C: Via Saluzzo - Paderno
- B': Parcheggio operativo Terminal Nord

COMUNE DI UDINE

INCROCIO 6 (VIA FUSINE - VIA SALUZZO)

RILIEVO 17.00 - 18.00

MARTEDÌ

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	11	1	0	32
M		0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
I		89	48	3	1	65	40	1	9	20	1	277
F		0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3
P		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale		89	51	3	1	66	40	1	9	20	1	281
Tot. Leggeri		89	48	3	1	66	40	1	9	20	1	278
Tot. Furgoni		0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Tot. Pesanti e Corriere		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot. Commerc. Eq.		0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	5
Tot. Leggeri + Comm. Eq.		89	53	3	1	66	40	1	9	20	1	283

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

B = BICICLETTA; 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 - Cavalicco
- 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	0	0	0	0	1	1	0	12
M	0	0	0	2	0	2	0	1	0	0	0	2	0	7
I	5	7	18	13	102	89	7	75	8	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	460	
Tot. Leggeri	5	7	18	14	102	90	7	76	8	28	77	6	438	
Tot. Furgoni	0	0	2	0	1	3	0	2	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	2	6	0	0	41
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	8	7	22	14	109	105	7	80	8	30	83	6	479	

veicoli	flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot
B	0	5	5	10	1	11	0	5	5	2	1	3	
M	0	2	2	4	3	7	1	0	1	2	2	4	
I	30	48	78	204	156	360	90	115	205	110	115	225	
F	2	1	3	4	4	8	2	1	3	3	5	8	
P	1	0	1	3	2	5	0	0	0	1	3	4	
C	0	0	0	3	0	3	0	2	2	0	1	1	
Totale	33	51	84	218	165	383	93	118	211	116	126	242	
Tot. Leggeri	30	49	79	206	158	364	91	115	206	111	116	227	
Tot. Furgoni	2	1	3	4	4	8	2	1	3	3	5	8	
Tot. Pesanti e Corriere	1	0	1	6	2	8	0	2	2	1	4	5	
Tot. Commerc. Eq.	6	2	8	22	12	34	4	7	11	8	19	27	
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	36	51	87	228	170	398	95	122	217	119	135	254	

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

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

B = BICICLETTA; 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 - Cavalluccio
- 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	2	0	20	8	0	0	1	10	0	3	0	5	0	0	51	
M	0	3	2	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	14	2	49	156	143	16	11	9	14	5	1011	
F	1	2	2	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	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
C	0	2	2	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	14	6	49	162	144	16	11	9	16	5	1045	
Tot. Leggeri	78	158	77	5	4	18	43	61	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	0	2	1	0	0	0	0	0	11	
Tot. Pesanti e Corriere	0	2	2	0	0	0	0	0	0	1	0	4	0	1	0	0	0	0	0	10	
Tot. Commerc. Eq.	2	9	9	0	0	0	2	4	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	14	12	49	164	145	16	11	9	15	5	1066	

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

B = BICICLETTA; 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 - Colugna

COMUNE DI UDINE

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

RILIEVO 17.00 - 18.00

MARTEDÌ'

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	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	4
I		104	155	81	8	7	35	31	84	161	25	3	40	116	52	16	12	7	13	1	951
F		0	3	3	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
C		0	1	1	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	164	25	3	41	116	51	16	12	7	13	1	967
Tot. Leggeri		104	157	82	8	7	35	31	84	161	25	3	40	116	51	16	12	7	13	1	954
Tot. Furgoni		0	3	3	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	2
Tot. Commerc. Eq.		0	8	8	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	166	25	3	42	116	51	16	12	7	13	1	977

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

B = BICICLETTA; 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 - Colugna

COMUNE DI UDINE

INCROCIO 9 (VIA TRICESIMO - VIA PIEMONTE)

RILIEVO 7.30 - 8.30

MARTELLO

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	1	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	1	0	27	
Tot. Pesanti e Corriere	0	12	0	0	0	12	0	0	0	0	24	
Tot. Commerc. 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	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot
B	9	6	15	5	4	9	8	11	19	5	6	11	
M	5	8	13	1	0	1	9	7	16	1	1	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	0	4	4	8	0	0	0	
C	8	8	16	0	0	0	8	8	16	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. Commerc. 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 = 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 Piemonte - Paderno
- C: Via Tricesimo - Tricesimo
- D: Via Piemonte - Feletto

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	38
M		0	7	0	0	0	8	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	1	1	10	
P	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
C	0	7	0	0	0	8	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	1	1	10
Tot. Pesanti e Corriere		0	8	0	0	0	8	0	0	0	0	16
Tot. Commerc. Eq.		0	25	0	0	0	27	2	0	2	2	58
Tot. Leggeri + Comm. Eq.		10	502	12	112	109	672	41	8	106	53	1625

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

B = BICICLETTA; 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 - Feletto

COMUNE DI UDINE

INCROCIO 10 (VIA SALUZZO - VIA MOLIN NUOVO)

RILIEVO 7.30 - 8.30

MARTELÌ

veicoli	/ manovra	B-A	B-C	B-D	C-A	C-D	D-A	totale
B		3	2	0	1	0	0	6
M		0	0	0	1	0	0	1
I	166	27	3	60	2	16	16	274
F	2	0	0	1	0	0	0	3
P	0	0	0	0	0	0	0	0
C	3	0	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. Commerc. Eq.		11	0	0	2	0	0	13
Tot. Leggeri + Comm. Eq.		177	27	3	63	2	16	288

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

B = BICICLETTA; 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 - Cavalico
- C: Via Saluzzo - Terminal Nord
- D: Via Saluzzo - Parcheggio

COMUNE DI UDINE

INCROCIO 10 (VIA SALUZZO - VIA MOLIN NUOVO)

RILIEVO 17.00 - 18.00

MERCOLEDÌ

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

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

B = BICICLETTA; 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 - Cavalicco
- C: Via Saluzzo - Terminal Nord
- D: Via Saluzzo - Parcheggio

COMUNE DI UDINE

INCROCIO 11 (VIA TORINO - VIA SALUZZO)

RILIEVO 7.30 - 8.30

MERCOLEDÌ

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. Commerc. Eq.		9	4	18	0	31
Tot. Leggeri + Comm. Eq.		161	120	179	75	535

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

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 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

MERCOLEDÌ

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. Commerc. Eq.		8	0	8	0	16
Tot. Leggeri + Comm. Eq.		163	101	173	77	514

veicoli	flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	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. Commerc. Eq.		8	8	16	0	8	8	8	0	8
Tot. Leggeri + Comm. Eq.		163	273	436	101	239	340	249	0	249

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

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

B = BICICLETTA; 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 - Paderno

COMUNE DI UDINE

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

RILIEVO 18.00 - 19.00

MERCOLEDÌ

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	1	0	7	4	3	3	0	1	1	21
M		0	3	0	0	0	1	0	5	0	0	0	0	1	8	18
I		7	271	20	1	1	16	12	249	40	12	160	79	51	215	1134
F		0	3	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
C		0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4	5
Totale		7	277	20	1	1	17	12	258	40	12	161	79	52	227	1164
Tot. Leggeri		7	273	20	1	1	17	12	252	40	12	160	79	52	219	1145
Tot. Furgoni		0	3	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	4	5
Tot. Commerc. Eq.		0	5	0	0	0	0	0	0	8	0	0	2	0	0	25
Tot. Leggeri + Comm. Eq.		7	278	20	1	1	17	12	260	40	12	162	79	52	229	1170

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

B = BICILETTE; 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 - Paderno

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

veicoli	flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot	Eout	Ein	Etot	Fout	Fin	Ftot
B		24	29	53	15	7	22	25	18	43	0	18	18	3	2	5	18	11	29
M		2	1	3	5	0	5	4	1	5	0	9	9	0	0	0	0	0	0
I		442	3	445	459	303	762	256	342	598	0	525	525	26	0	26	47	57	104
F		7	0	7	2	7	9	4	4	8	0	3	3	1	0	1	3	3	6
P		1	0	1	2	2	4	1	1	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0
C		3	9	12	5	0	5	6	3	9	0	2	2	0	0	0	0	0	0
Totale		455	13	468	473	312	785	271	351	622	0	540	540	27	0	27	50	60	110
Tot. Leggeri		443	4	447	462	303	765	258	343	601	0	530	530	26	0	26	47	57	104
Tot. Furgoni		7	0	7	2	7	9	4	4	8	0	3	3	1	0	1	3	3	6
Tot. Pesanti e Corriere		4	9	13	7	2	9	7	4	11	0	3	3	0	0	0	0	0	0
Tot. Commerc. Eq.		23	23	46	21	18	39	25	17	42	0	13	13	2	0	2	5	5	10
Tot. Leggeri + Comm. Eq.		466	27	493	483	321	804	283	360	643	0	543	543	28	0	28	52	62	114

B = BICICLETTA; 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

MARTEDÌ'

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	0	0	0	1	5	1	0	0	0	3	0	0	0	1	0	1	0	18
M		1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	
I	193	165	49	9	1	49	136	1	0	169	68	8	1	21	1	17	0	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	4	170	71	8	1	21	1	17	0	0	0	12	8	928
Tot. Leggeri		194	166	49	9	1	49	136	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	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
Tot. Pesanti e Corriere		4	1	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
Tot. Commerc. Eq.		17	4	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	10	170	73	8	1	21	1	17	0	0	0	12	8	947

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

B = BICICLETTA; 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	44
M		7	11	0	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. Commerc. Eq.		33	45	0	71	149
Tot. Leggeri + Comm. Eq.		459	471	16	820	1766

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

B = BICICLETTA; 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. Commerc. Eq.		26	17	0	23	66
Tot. Leggeri + Comm. Eq.		647	592	37	1000	2276

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

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

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		DA ZONA NUOVA A ZONE GRAFO		DA ZONE GRAFO A ZONA NUOVA		DA ZONA NUOVA A ZONE GRAFO	
RESIDENZA	15		407	uscite verso il territorio	460	rientro	15	uscite verso il territorio
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		DA ZONA NUOVA A ZONE GRAFO		DA ZONE GRAFO A ZONA NUOVA		DA ZONA NUOVA A ZONE GRAFO	
RESIDENZA	15		61	uscite verso il territorio	69	rientro	15	uscite verso il territorio
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**PRPC 2005**

		SCENARIO MATTINO 07:30 - 08:30				SCENARIO POMERIGGIO			
DIRETTRICE	%	ARRIVI	PARTENZE			ARRIVI	PARTENZE		
ASSE DI VIALE TRICESIMO - TRESEMAME	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		

VARIANTE 2020

		SCENARIO MATTINO 07:30 - 08:30				SCENARIO POMERIGGIO			
DIRETTRICE	%	ARRIVI	PARTENZE			ARRIVI	PARTENZE		
ASSE DI VIALE TRICESIMO - TRESEMAME	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		

COMPONENTE INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ'

MOBILITÀ' VEICOLARE						STATO DI FATTO			PRPC 2005			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	V1/C	V2/C	(V1+V2)/2F	V1/C	V2/C	(V1+V2)/2F

STATO DI FATTO	A	3	1240	1810	2400	1000	0,52	0,75	1,53	2,8				
	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	1080	1420	2800	1000	0,39	0,51	1,25	2,15				
	H	2	95	220	1600	500	0,06	0,14	0,32	0,52				

PRPC 2005	A	3	1375	1950	2400	1000	0,57	0,81	1,66	3,04				
	B	2	385	310	2600	500	0,15	0,12	0,7	0,97				
	C	1	125	155	1400	100	0,09	0,11	1,4	1,6				
	D	3	1215	1575	2000	1000	0,61	0,79	1,4	2,8				
	E	2	420	350	2600	500	0,16	0,13	0,77	1,06				
	F	2	680	530	1400	100	0,49	0,38	6,05	6,92				
	G	3	1385	1730	2800	1000	0,49	0,62	1,56	2,67				
	H	2	95	220	1600	500	0,06	0,14	0,32	0,52				

VARIANTE 2020	A	3	1305	1895	2400	1000	0,54	0,79	1,6	2,93				
	B	2	455	495	2600	500	0,18	0,19	0,95	1,32				
	C	1	90	120	1400	100	0,06	0,09	1,05	1,2				
	D	3	1150	1540	2000	1000	0,58	0,77	1,35	2,7				
	E	2	350	375	2600	500	0,13	0,14	0,73	1				
	F	2	645	495	1400	100	0,46	0,35	5,7	6,51				
	G	3	1220	1790	2800	1000	0,44	0,64	1,51	2,59				
	H	2	115	270	1600	500	0,07	0,17	0,39	0,63				

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

MOBILITÀ' VEICOLARE MOTORIZZATA VALUTAZIONE DI ADEGUATEZZA DEL SINGOLO SCENARIO:	41,34	46,07	44,78
---	-------	-------	-------

MOBILITÀ' CICLABILE	NON PROTETTA SULLA VIABILITÀ' PRINCIPALE E IN PROMISCOU SU QUELLA SECONDARIA – LIVELLO DI QUALITÀ': BASSO	NON PROTETTA SULLA VIABILITÀ' PRINCIPALE E IN PROMISCOU SU QUELLA SECONDARIA: SI ATTUA UN TRONCO NUOVO PROTETTO IN DIREZIONE NORD – SUD – LIVELLO DI QUALITÀ': MEDIO – BASSO	NON PROTETTA SULLA VIABILITÀ' PRINCIPALE E IN PROMISCOU 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 MOBILITÀ' IN PROMISCOU – LIVELLO DI QUALITÀ': MEDIO NEL SEMISPazio AD EST DI VIALE TRICESIMO E MEDIO – BASSO NELL'A RESTANTE AREA D'INFLUENZA
MOBILITÀ' PEDONALE	PERCORSO PROTETTO DISCONTINUO / ASSENTE SU VIABILITÀ' PRINCIPALE, PIÙ' PRESENTE SUGLI ARCHI RECENTI DEL PRPC 2005, DA COMPLETARE PER I COLLEGAMENTI CON LA ZONA SUD – LIVELLO DI QUALITÀ': MEDIO – BASSO	PERCORSO PROTETTO DISCONTINUO / ASSENTE SU VIABILITÀ' PRINCIPALE, PIÙ' PRESENTE SUGLI ARCHI RECENTI DEL PRPC 2005, DA COMPLETARE PER I COLLEGAMENTI CON LA ZONA SUD – LIVELLO DI QUALITÀ': MEDIO – BASSO	PERCORSO PROTETTO DISCONTINUO / ASSENTE SU VIABILITÀ' PRINCIPALE, PIÙ' 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 QUALITÀ': MEDIO



