

Regione  
Provincia di  
Comune di

**Friuli Venezia Giulia  
Udine  
CERVIGNANO DEL FRIULI**

**PIANO ATTUATIVO COMUNALE DI INIZIATIVA PRIVATA  
AMBITO CONSORZIO AGRARIO**

(sulle pp.cc 301/7 – 301/10 F.M. 6 del C.C. di Cervignano, via Aquileia.)

<b>ELAB.</b>	<b>ALLEGATO E</b>	<b>VERIFICA DELL' IMPATTO SULLA VIABILITA'</b>
--------------	-------------------	--

stesura: dicembre 2015

**30 MAG. 2016**

**Il Committente:  
M.C.P. Friulcostruzioni srl**

**M. C. P.**  
**FRIULCOSTRUZIONI s.r.l.**  
C.do Villachiera, 18 - 33057 PALMANOVA (UD)  
Tel. 0432.924706 - Fax 0432.928729  
C.F. e Part. IVA: 02411630309

**Il Tecnico Specialista  
Ing. FIORELLA HONSELL**



**Il Progettista del PAC  
Arch. Fabio Legisa**

ordine  
degli  
architetti  
pianificatori  
paesaggisti e  
conservatori  
della provincia di  
gorizia  
fabio legisa  
albo sezione A  
numero 154  
architetto

REGIONE AUTONOMA FRIULI – VENEZIA GIULIA  
PROVINCIA DI UDINE

**COMUNE DI CERVIGNANO DEL FRIULI**

VERIFICA DELL'IMPATTO SULLA VIABILITA'  
A SUPPORTO DEL P.R.P.C.  
D'INIZIATIVA PRIVATA  
AMBITO "EX CONSORZIO AGRARIO"

# RELAZIONE

*DICEMBRE 2015*

*ING. FIORELLA HONSELL*



STUDIO TECNICO  
ING. FIORELLA HONSELL e  
ING. ROBERTO CATALANO  
TRIESTE, VIA DELL'ERMADA 12/2 tel. 040 215222

## COMUNE DI CERVIGNANO DEL FRIULI

### VERIFICA DELL'IMPATTO SULLA VIABILITA' A SUPPORTO DEL P.A.C. D'INIZIATIVA PRIVATA AMBITO "EX CONSORZIO AGRARIO"

**Proponente:**

**M.C.P. Friulcostruzioni s.r.l.**

#### 1. Impostazione ed obiettivi dello studio

Il presente studio ha avuto lo scopo di valutare i possibili effetti che l'attuazione del P.A.C. Ambito "EX CONSORZIO AGRARIO" del Comune di Cervignano del Friuli, è suscettibile di produrre sul funzionamento della viabilità, in particolare dell'asse di via Aquileia sul quale insiste direttamente. Nel caso specifico gli effetti sono quindi essenzialmente da verificarsi su detta via, che appartiene all'insieme delle strade principali del centro abitato; si veda, a questo proposito, l'estratto del PGTU di Fig. 1, che classifica via Aquileia come "strada interquartiere". Fino all'apertura della circonvallazione ovest di Cervignano essa costituiva, del resto, traversa urbana della S.R. 352, ma ora comunque conserva un ruolo importante all'interno della maglia della città.

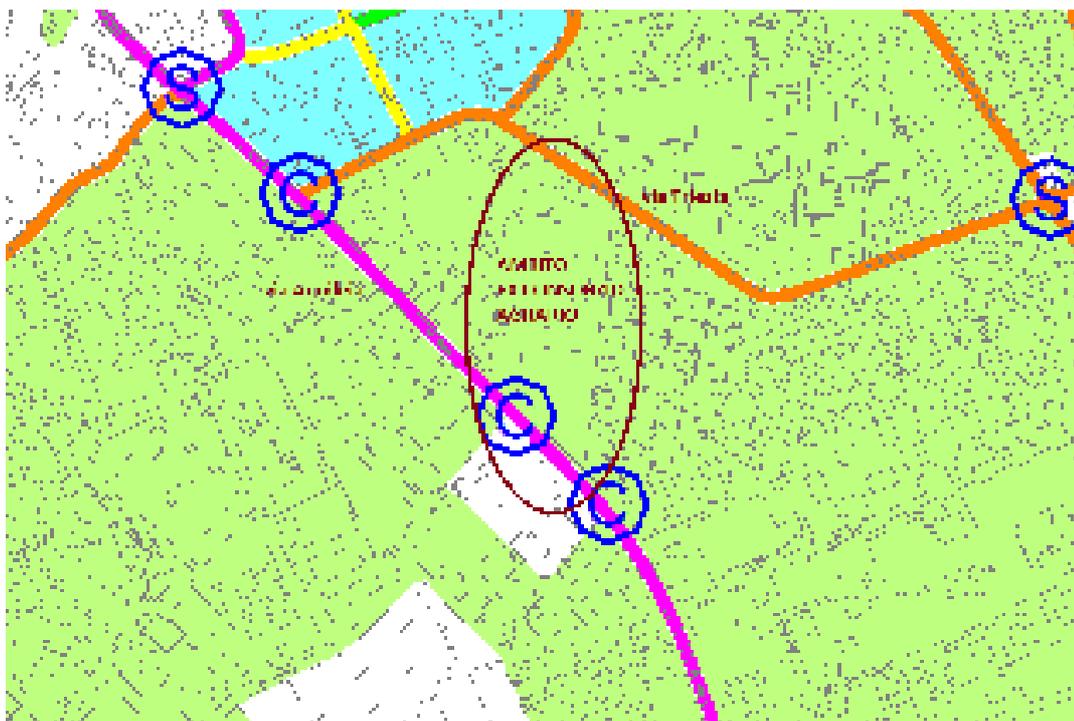


Fig. 1 - Estratto della classificazione funzionale del PGTU

Il P.A.C., a questo proposito, propone ed elabora uno schema funzionale con pre-dimensionamento di un nuovo nodo viario a rotatoria da realizzarsi per risolvere in sicurezza gli interscambi veicolari tra la maglia viaria e una nuova strada comunale di distribuzione locale - traversa di via Aquileia - a senso unico da realizzarsi all'interno della nuova area insediativa, finalizzata anche a creare un collegamento tra via Aquileia e via Trieste. Essendo anche la circolazione su via Trieste gestita a senso unico da est ad ovest, verrebbe così a determinarsi una nuova cella di circolazione con senso prevalente orario, funzionale ad una ordinata distribuzione capillare del traffico nella zona. A questo proposito è opportuno far osservare fin da subito che l'utilizzo della nuova traversa locale non rappresenta tuttavia un elemento determinante ai fini delle verifiche di sostenibilità viaria, in quanto, anche se potrà risultare utile per gli abitanti di via Trieste (tratto ovest) che, ad esempio, vi potrebbero tornare utilizzandola dopo una visita al nuovo punto vendita, nei presenti calcoli e nel rispetto di un approccio prudenziale, si è assunto che tutti gli spostamenti in ingresso e uscita dall'ambito in oggetto avvengano utilizzando gli accessi diretti sulla via Aquileia.

Si precisa inoltre che l'intervento costituito dalla nuova rotonda avrebbe un effetto positivo anche sull'incrocio di via Aquileia con via Predicort, in quanto andrebbe ad eliminare le svolte a sinistra dalla principale alla secondaria - via Predicort, appunto - che potrebbero essere trasferite sulla rotonda (nelle ore di punta, una quarantina di movimenti).

Per quanto attiene alla disponibilità delle aree, si aggiunge che l'opera andrebbe ad interessare parzialmente area pubblica e parzialmente area di proprietà del proponente, senza quindi interessamento di altri Soggetti privati.

Il presente studio è stato condotto nel rispetto di un approccio metodologico nel quale viene dapprima caratterizzata la situazione di traffico esistente e, successivamente, si eseguono le valutazioni di sostenibilità viaria verificando che, nella condizione incrementale, il sistema presenti parametri di funzionamento accettabili.

Per determinare il traffico potenzialmente indotto dalla nuova zona edificata, ci si è basati su valutazioni di tipo urbanistico riferite ai parametri insediativi del P.A.C.; nei calcoli si è tenuto conto del carico veicolare derivante dalla realizzazione di circa 60 nuovi alloggi e di 1000 mq di nuova superficie di vendita nel settore "alimentari", che è quello caratterizzato dal maggior numero di utenti. I valori riportati nella allegata **Tabella "Traffico indotto"** si riferiscono ai veicoli in ingresso e in uscita dall'ambito nei due scenari orari di punta considerati.

Per valutare il funzionamento della viabilità, si sono condotte specifiche analisi dei flussi veicolari presenti lungo il tronco viario sul quale andrà ad aprirsi l'accesso al P.A.C., avendo cura di fare riferimento al periodo dell'anno in cui si manifesta la massima componente turistica. I rilievi peraltro sono stati condotti quando la circonvallazione ovest era in corso di apertura (il primo tratto, dalla S.S. 14 a via Cajù era aperto da tempo, il tratto da via Cajù a Terzo d'Aquileia è stato

inaugurato il 23 febbraio 2015, mentre il secondo lotto, tra Strassoldo e la S.S. 14 è stato inaugurato il 28 luglio 2015), quindi ancora durante una fase di assestamento della domanda di traffico rispetto al nuovo percorso di variante e, di conseguenza, si può ritenere che i valori rilevati siano di fatto un po' più alti di quelli che potranno manifestarsi nel futuro, quando le abitudini degli utenti si saranno ri-assestate. Questo aspetto rientra comunque nell'approccio cautelativo che viene di norma adottato in questo tipo di valutazioni, nelle quali si ricercano gli scenari più penalizzanti.

Inoltre, come d'abitudine per questo tipo di analisi, le valutazioni sul sistema della mobilità sono state condotte considerando gli scenari orari più rappresentativi delle situazioni "di punta" della domanda, che si configurano come "combinazioni più gravose" dei flussi esistenti e di quelli potenzialmente aggiuntivi. Se è prevista una nuova attività commerciale, come in questo caso, queste condizioni si verificano tra le 16.00 e le 18.00, sia nelle giornate feriali, che al sabato. Lo scenario di punta del mattino, che sarebbe interessato solo dal traffico derivante dalle nuove residenze, non è stato riportato, in quanto decisamente meno significativo in termini di impatto; lo scenario più penalizzante rimane infatti quello del pomeriggio, poiché l'asse di via Aquileia supporta, nelle giornate lavorative, anche un consistente movimento pendolare lungo la ex S.R. 352, che va ad aggiungersi alle molteplici componenti di traffico che compongono i flussi nella fascia oraria pomeridiana; conseguentemente, gli scenari "peggiori" risultano quelli che sommano il traffico abituale del pomeriggio al massimo afflusso ipotizzabile afferente alla nuova attività commerciale.

Con riferimento alla proposta di modifica infrastrutturale, la verifica della sostenibilità dell'iniziativa sotto il profilo delle correnti di traffico è stata integrata, nel presente studio, con una ricerca delle soluzioni puntuali che risultino preferibili anche sotto il profilo del miglioramento complessivo della funzionalità e dell'incremento della sicurezza rispetto alla situazione attuale delle utenze deboli, biciclette e pedoni. La via Aquileia è infatti una delle direttrici utilizzate anche dalla mobilità ciclabile, ma, nello specifico tratto, si verifica un'interruzione della pista esistente che, come già evidenziato dal PGTU, troverebbe difficile attuazione nella parte terminale di via Aquileia a causa delle sue ridotte dimensioni trasversali. Questo aspetto è stato superato dal progetto proposto, in quanto, lungo il lato est dell'ambito del P.A.C. è prevista la realizzazione di una connessione ciclabile tra l'esistente pista di via Aquileia e le aree centrali urbane raggiungibili da via Trieste (tratto prospiciente la biblioteca comunale - via Verdi - via Roma oppure via Trieste - via Dante, come da estratto del PGTU di Fig. 2). Viene peraltro garantita, nel progetto, la connessione con via Predicort.

Oltre a ciò è stato curato il raccordo del percorso pedonale lungo il lato sud ovest di via Aquileia, in modo da garantire la continuità dello stesso (e sempre secondo le previsioni del PGTU). In tal

modo si è perseguita una sinergia tra le esigenze di realizzare un accesso funzionale alle aree private e i risvolti di utilità pubblica nel campo della mobilità urbana.



Fig. 2 - Estratto PGTU riferito agli itinerari ciclabili (in colore blu, i tratti di pista ciclabile e in colore ciano i tratti su strade locali a 30 km/h)

## 2. Stato di fatto e ricostruzione delle condizioni di funzionamento esistenti

Lo stato di fatto è stato desunto dal rilievo topografico dei luoghi sulla base del quale è stato operato il pre-dimensionamento delle opere viarie proposte (si veda la Fig. 3) e dalle rilevazioni del traffico condotte in corrispondenza delle intersezioni tra la via Aquileia e le vie Predicort, Torino, Risorgimento e Trieste, che sono le più prossime all'ambito in oggetto. I dati raccolti, nel periodo più sopra precisato, sono stati organizzati nelle allegate **tabelle**. Per le intersezioni vi sono due sistemazioni dei dati, la prima evidenzia le singole manovre e la seconda i flussi presenti, articolati per categorie veicolari, in ingresso ed uscita dalle varie direzioni che contrassegnano i rami. Le diverse categorie veicolari sono state omogeneizzate, operazione utile soprattutto ai fini dei calcoli di capacità, ottenendo il valore dei "veicoli equivalenti" ossia del flusso equivalente ad un flusso composto da sole autovetture. Per i motocicli si è utilizzato un equivalente pari 0,5 autovetture, per i furgoni e i camper pari ad 1,8 autovetture e per i veicoli pesanti e le autocorriere pari a 2,5 autovetture.

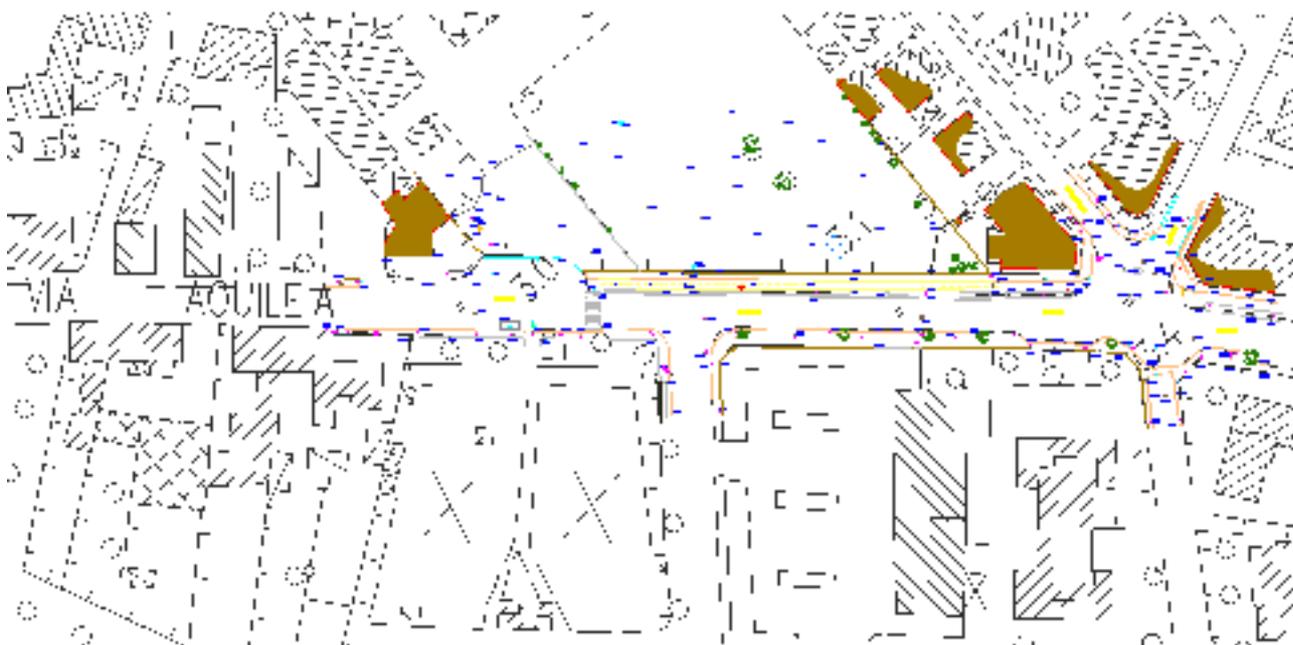


Fig. 3 - Area oggetto di rilevazione topografica

I dati sui flussi di traffico ottenuti sono stati esaminati con l'obiettivo di quantificare i valori massimi dei veicoli equivalenti orari sui due sensi di marcia di via Aquileia, ottenendo dei valori di riferimento per i successivi calcoli di capacità. Nello scenario del venerdì pomeriggio il traffico massimo raggiunge i 300 veic.eq./h verso nord nel tratto a sud di via Predicort e i 260 veic.eq./h nel tratto a nord di questa traversa. Nel senso opposto si ha un flusso limite di 600 veic.eq./h nel tratto a sud di via Predicort e di 590 veic.eq./h nel tratto a nord di questa strada.

Relativamente allo scenario del sabato, si evincono valori un po' più elevati nel verso nord (probabilmente a testimonianza della tipologia di frequentazione estiva), con un massimo di 360 veic.eq./h ed un valore nel verso sud di 550 veic.eq./h.

A questi valori sono stati aggiunti quelli del traffico potenzialmente indotto dall'intervento.

### 3. Descrizione delle opere di viabilità proposte e sistema di accesso

Per determinare la situazione previsionale sono state esaminate più alternative di riorganizzazione del tronco viario prospiciente l'area d'intervento, in modo da individuare la soluzione che è sembrata massimizzare funzionalità e sicurezza. Innanzitutto si è ipotizzata la realizzazione di una rotonda sulla quale far confluire il traffico incrementale destinato al nuovo insediamento. L'opera consente infatti l'ingresso al parcheggio e alla nuova traversa da tutte le provenienze e si integra

strettamente con l'organizzazione degli spazi interni. L'uscita dal parcheggio è poi impostata a monte della rotonda - nel senso del flusso - di modo che tutti i veicoli debbano svoltare a destra e confluire sulla stessa, sia che siano destinati verso nord, che verso sud. Si tratta di un sistema semplice di gestione, facilmente assimilabile dagli utenti e che evita le manovre più conflittuali ovvero le svolte a sinistra.

L'approvvigionamento merci, che avviene in orari diversi da quelli di punta dei visitatori, può essere condotto utilizzando una corsia specifica, fisicamente separata da quella degli altri veicoli, per raggiungere lo spazio all'uopo dedicato. In uscita, il mezzo pesante percorrerà un anello interno al parcheggio per portarsi poi sulla corsia di uscita comune agli altri veicoli. Trattandosi di orari del tutto esterni ai periodi di apprezzabile frequentazione e in considerazione della dimensione della nuova struttura, per la quale non sussiste l'obbligo di accesso separato, il sistema si presenta del tutto sostenibile.

Come si evince dalla **planimetria di progetto** allegata alla presente relazione, l'intervento prevede poi la risagomatura dei marciapiedi sul fronte dell'ambito, in modo da ottenere geometrie conformi alla nuova organizzazione viaria, con opportune deviazioni d'asse aventi anche un effetto mitigatore nei confronti della velocità di marcia su via Aquileia. Gli attraversamenti pedonali sono stati riposizionati coerentemente con i percorsi utilizzabili sia dai pedoni, che dai ciclisti. In particolare, questi ultimi potranno raggiungere la via Predicort - come previsto dal PGTU -, attraversando l'arteria principale nella zona est dell'ambito ed utilizzando un breve tratto di marciapiede sud in promiscuo con i pedoni, per poi portarsi appunto sulla via laterale.

Nella **planimetria** sono evidenziate le caratteristiche generali degli interventi viari proposti e i principali elementi geometrici della rotonda, nonché il suo posizionamento sia rispetto ai confini dell'Ambito in oggetto, che rispetto alla via Aquileia. In particolare, il raggio esterno dell'opera è di 13 m e le due aiuole spartitraffico sulla strada principale hanno un'ampiezza all'innesto sull'anello di circa 2,00 m; quest'ultimo è di 7,00 m al netto delle banchine di 0,5 m. L'aiuola centrale è dotata di anello sormontabile di 2,50 m di larghezza. Le corsie di ingresso sono singole e misurano trasversalmente 3,5 m, sempre al netto delle banchine; le corsie di uscita hanno invece larghezza di 4,00 m al netto delle banchine.

#### **4. Analisi dei potenziali impatti sulla viabilità nella situazione previsionale**

Per le valutazioni di sostenibilità viaria si è fatto riferimento innanzitutto alla capacità del tronco stradale coinvolto, in modo da ottenere delle stime del parametro V/C (volumi veicolari rispetto alla capacità), che dà l'indicazione del livello di servizio. Per le valutazioni sull'intersezione e sul varco di uscita dal parcheggio si sono invece effettuate le verifiche di capacità.

Sulla base dei dati rilevati, nello scenario più carico, sui due sensi si può considerare un valore massimo dell'ordine dei 950 veic.eq./h. Ora, assunta per questo tronco una capacità per senso di 1000 veic.eq./h, il parametro V/C raggiunge, in un'ipotesi limite, lo 0,50, con ciò evidenziando un livello di servizio molto buono. Si precisa che si tratta di una valutazione teorica, in quanto il tronco è caratterizzato da accessi e alcune traverse, che introducono elementi di penalità, ma la buona visibilità e l'assenza di impianti semaforici depongono a favore di valutazioni comunque di buona funzionalità. Il suddetto indicatore fornisce pertanto un elemento utile alla comprensione generale delle condizioni di deflusso in essere.

Ora, per stimare nei due scenari orari considerati – punta del pomeriggio feriale e punta del sabato pomeriggio – il potenziale effetto dell'incremento di traffico derivante dall'iniziativa urbanistica, si sono aggiunti ai flussi esistenti i valori che compaiono nella allegata **Tabella "Area PRGC "Ex Consorzio Agrario - traffico indotto"**, ipotizzando che, su via Aquileia, la componente del nuovo traffico sia equamente distribuita tra nord e sud per quanto attiene alle provenienze e destinazioni. Inoltre, sempre nel rispetto di un approccio prudenziale, si è assunto che il valore di 146 veicoli che compare in arrivo nella tabella sia lo stesso anche in uscita. I calcoli sono pertanto stati condotti aggiungendo, nello scenario del venerdì ora punta, 146 veicoli in ingresso e 146 veicoli in uscita e, nello scenario del sabato ora punta, 122 veicoli in ingresso e 122 veicoli in uscita (il numero pari, approssimando in eccesso, è stato adottato in modo da distribuire equamente gli spostamenti dalle due direzioni).

Se quindi si vanno ad aggiungere i valori di tabella in ingresso e uscita dall'ambito, distribuendoli tra nord e sud, l'effetto sul parametro V/C nello scenario di punta del pomeriggio – che è il più carico - sarebbe quello di mantenerlo comunque sempre al di sotto dello 0,67 nella direzione maggiormente caricata. Poiché questo valore dell'indicatore segnala ancora una buona condizione di deflusso, sotto questo profilo non si evidenziano penalità di rilievo e quindi la completa sostenibilità del P.A.C. così come previsto.

Passando all'analisi del nodo tra la via Aquileia e la nuova viabilità interna, si evincono, dalla allegata **tabella "Calcolo di massima della capacità della rotatoria tra via Aquileia e la strada locale del PRGC "ex Consorzio Agrario"** gli indici prestazionali più significativi nei due scenari di verifica, che danno rispettivamente, per il grado di saturazione d'entrata massimo per braccio, 0,64 e 0,58. Poiché trattasi di valori molto buoni anche nello scenario peggiore, si può tranquillamente concludere che, anche sotto questo profilo, l'intervento si presenta sostenibile.

Per quanto riguarda l'**immissione nel flusso da parte dei veicoli in parcheggio**, le verifiche delle svolte a destra, sempre nei due scenari orari considerati, offrono valori di attesa del tutto accettabili, con un unico veicolo in attesa di immettersi (95° percentile della coda) (si veda la **tabella** allegata). Anche sotto questo profilo non si ravvisa dunque alcuna criticità.

## 5. Conclusioni

In definitiva, le analisi condotte sulla viabilità di afferenza del P.A.C. "Ambito ex Consorzio Agrario", a fronte delle modifiche alla viabilità introdotte, hanno posto in evidenza che le condizioni di deflusso sull'asse stradale si manterranno buone per effetto della completa attuazione dell'intervento.

Nello studio si è infatti verificato che, sia l'arco viario considerato, che la nuova intersezione posta in corrispondenza dello sbocco della strada di distribuzione interna al P.A.C. su via Aquileia, nonché l'immissione dal parcheggio sulla medesima via, presentano buoni margini di capacità e parametri di funzionamento adeguati.

Si conclude pertanto che l'iniziativa prevista è del tutto sostenibile sotto il profilo della viabilità, a condizione che il tronco stradale prospiciente sia trasformato e gestito secondo lo schema elaborato nel presente studio, che indica i parametri dimensionali e le geometrie delle opere da realizzare e comprende anche quelle a supporto della mobilità pedonale e ciclabile.

# RILEVAZIONI DEI FLUSSI DI TRAFFICO VEICOLARE

COMUNE DI CERVIGNANO DEL FRIULI  
 AREA PRGC "EX CONSORZIO AGRARIO"  
 TRAFFICO INDOTTO

	FERIALE SCENARIO 17:00 - 18:00				SABATO SCENARIO 17:00 - 18:00			
	DAL TERRITORIO AL NUOVO AMBITO		DAL NUOVO AMBITO AL TERRITORIO		DAL TERRITORIO AL NUOVO AMBITO		DAL NUOVO AMBITO AL TERRITORIO	
RESIDENZA	83	rientro	25	uscita verso il territorio	37	rientro	37	uscita verso il territorio
COMMERCIALE	63	arrivo clienti	63	partenza clienti	84	arrivo clienti	84	partenza clienti
TOTALI	146		88		121		121	

## COMUNE DI CERVIGNANO DEL FRIULI

## INCROCIO 1 ( VIA AQUILEIA - VIA PREDICORT )

RILIEVO 17.00 - 18.00

VENERDI

veicoli / manovra	A-B	A-C	B-A	B-C	C-A	C-B	totale
<b>B</b>	3	1	7	0	0	1	12
<b>M</b>	23	0	24	0	0	4	51
<b>I</b>	516	23	192	40	11	32	814
<b>F</b>	12	0	19	1	0	1	33
<b>P</b>	3	1	0	0	0	0	4
<b>C</b>	3	0	1	0	0	0	4
<b>Totale</b>	<b>557</b>	<b>24</b>	<b>236</b>	<b>41</b>	<b>11</b>	<b>37</b>	<b>906</b>
Tot. Leggeri	528	23	204	40	11	34	840
Tot. Furgoni	12	0	19	1	0	1	33
Tot. Pesanti e Corriere	6	1	1	0	0	0	8
Tot. Commerc. Eq.	37	3	37	2	0	2	81
<b>Tot. Leggeri + Comm. Eq.</b>	<b>565</b>	<b>26</b>	<b>241</b>	<b>42</b>	<b>11</b>	<b>36</b>	<b>921</b>

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot
<b>B</b>	4	7	11	7	4	11	1	1	2
<b>M</b>	23	24	47	24	27	51	4	0	4
<b>I</b>	539	203	742	232	548	780	43	63	106
<b>F</b>	12	19	31	20	13	33	1	1	2
<b>P</b>	4	0	4	0	3	3	0	1	1
<b>C</b>	3	1	4	1	3	4	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>581</b>	<b>247</b>	<b>828</b>	<b>277</b>	<b>594</b>	<b>871</b>	<b>48</b>	<b>65</b>	<b>113</b>
Tot. Leggeri	551	215	766	244	562	806	45	63	108
Tot. Furgoni	12	19	31	20	13	33	1	1	2
Tot. Pesanti e Corriere	7	1	8	1	6	7	0	1	1
Tot. Commerc. Eq.	39	37	76	39	38	77	2	4	6
<b>Tot. Leggeri + Comm. Eq.</b>	<b>590</b>	<b>252</b>	<b>842</b>	<b>283</b>	<b>600</b>	<b>883</b>	<b>47</b>	<b>67</b>	<b>114</b>

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 Aquileia - Udine  
 B: Via Aquileia - Grado  
 C: Via Predicort

## COMUNE DI CERVIGNANO DEL FRIULI

## INCROCIO 1 ( VIA AQUILEIA - VIA PREDICORT )

RILIEVO 18.00 - 19.00

VENERDI

veicoli / manovra	A-B	A-C	B-A	B-C	C-A	C-B	totale
<b>B</b>	4	0	1	5	0	3	13
<b>M</b>	9	1	21	3	1	9	44
<b>I</b>	487	20	236	28	11	37	819
<b>F</b>	5	0	12	4	0	0	21
<b>P</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>C</b>	4	0	1	0	0	0	5
<b>Totale</b>	505	21	270	35	12	46	889
Tot. Leggeri	492	21	247	30	12	42	844
Tot. Furgoni	5	0	12	4	0	0	21
Tot. Pesanti e Corriere	4	0	1	0	0	0	5
Tot. Commerc. Eq.	19	0	24	7	0	0	50
<b>Tot. Leggeri + Comm. Eq.</b>	<b>511</b>	<b>21</b>	<b>271</b>	<b>37</b>	<b>12</b>	<b>42</b>	<b>894</b>

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot
<b>B</b>	4	1	5	6	7	13	3	5	8
<b>M</b>	10	22	32	24	18	42	10	4	14
<b>I</b>	507	247	754	264	524	788	48	48	96
<b>F</b>	5	12	17	16	5	21	0	4	4
<b>P</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>C</b>	4	1	5	1	4	5	0	0	0
<b>Totale</b>	526	282	808	305	551	856	58	56	114
Tot. Leggeri	512	258	770	276	533	809	53	50	103
Tot. Furgoni	5	12	17	16	5	21	0	4	4
Tot. Pesanti e Corriere	4	1	5	1	4	5	0	0	0
Tot. Commerc. Eq.	19	24	43	31	19	50	0	7	7
<b>Tot. Leggeri + Comm. Eq.</b>	<b>531</b>	<b>282</b>	<b>813</b>	<b>307</b>	<b>552</b>	<b>859</b>	<b>53</b>	<b>57</b>	<b>110</b>

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 Aquileia - Udine  
 B: Via Aquileia - Grado  
 C: Via Predicort

## COMUNE DI CERVIGNANO DEL FRIULI

## INCROCIO 1 ( VIA AQUILEIA - VIA PREDICORT )

RILIEVO 19.00 - 20.00

VENERDI

veicoli / manovra	A-B	A-C	B-A	B-C	C-A	C-B	totale
<b>B</b>	1	0	0	0	0	3	4
<b>M</b>	20	0	13	0	0	0	33
<b>I</b>	483	24	188	48	7	28	778
<b>F</b>	11	0	9	0	0	0	20
<b>P</b>	3	0	0	0	0	0	3
<b>C</b>	4	0	3	0	0	0	7
<b>Totale</b>	<b>521</b>	<b>24</b>	<b>213</b>	<b>48</b>	<b>7</b>	<b>28</b>	<b>841</b>
Tot. Leggeri	493	24	195	48	7	28	795
Tot. Furgoni	11	0	9	0	0	0	20
Tot. Pesanti e Corriere	7	0	3	0	0	0	10
Tot. Commerc. Eq.	37	0	24	0	0	0	61
<b>Tot. Leggeri + Comm. Eq.</b>	<b>530</b>	<b>24</b>	<b>219</b>	<b>48</b>	<b>7</b>	<b>28</b>	<b>856</b>

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot
<b>B</b>	1	0	1	0	4	4	3	0	3
<b>M</b>	20	13	33	13	20	33	0	0	0
<b>I</b>	507	195	702	236	511	747	35	72	107
<b>F</b>	11	9	20	9	11	20	0	0	0
<b>P</b>	3	0	3	0	3	3	0	0	0
<b>C</b>	4	3	7	3	4	7	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>545</b>	<b>220</b>	<b>765</b>	<b>261</b>	<b>549</b>	<b>810</b>	<b>35</b>	<b>72</b>	<b>107</b>
Tot. Leggeri	517	202	719	243	521	764	35	72	107
Tot. Furgoni	11	9	20	9	11	20	0	0	0
Tot. Pesanti e Corriere	7	3	10	3	7	10	0	0	0
Tot. Commerc. Eq.	37	24	61	24	37	61	0	0	0
<b>Tot. Leggeri + Comm. Eq.</b>	<b>554</b>	<b>226</b>	<b>780</b>	<b>267</b>	<b>558</b>	<b>825</b>	<b>35</b>	<b>72</b>	<b>107</b>

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 Aquileia - Udine  
 B: Via Aquileia - Grado  
 C: Via Predicort

## COMUNE DI CERVIGNANO DEL FRIULI

## INCROCIO 1 ( VIA AQUILEIA - VIA PREDICORT )

RILIEVO 17.00 - 18.00

SABATO

veicoli / manovra	A-B	A-C	B-A	B-C	C-A	C-B	totale
<b>B</b>	5	0	0	3	1	1	10
<b>M</b>	23	0	23	1	0	3	50
<b>I</b>	309	11	261	24	12	28	645
<b>F</b>	3	1	1	0	0	0	5
<b>P</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>C</b>	0	0	5	0	0	0	5
<b>Totale</b>	<b>335</b>	<b>12</b>	<b>290</b>	<b>25</b>	<b>12</b>	<b>31</b>	<b>705</b>
Tot. Leggeri	321	11	273	25	12	30	672
Tot. Furgoni	3	1	1	0	0	0	5
Tot. Pesanti e Corriere	0	0	5	0	0	0	5
Tot. Commerc. Eq.	5	2	14	0	0	0	21
<b>Tot. Leggeri + Comm. Eq.</b>	<b>326</b>	<b>13</b>	<b>287</b>	<b>25</b>	<b>12</b>	<b>30</b>	<b>693</b>

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot
<b>B</b>	5	1	6	3	6	9	2	3	5
<b>M</b>	23	23	46	24	26	50	3	1	4
<b>I</b>	320	273	593	285	337	622	40	35	75
<b>F</b>	4	1	5	1	3	4	0	1	1
<b>P</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>C</b>	0	5	5	5	0	5	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>347</b>	<b>302</b>	<b>649</b>	<b>315</b>	<b>366</b>	<b>681</b>	<b>43</b>	<b>37</b>	<b>80</b>
Tot. Leggeri	332	285	617	297	350	647	42	36	78
Tot. Furgoni	4	1	5	1	3	4	0	1	1
Tot. Pesanti e Corriere	0	5	5	5	0	5	0	0	0
Tot. Commerc. Eq.	7	14	21	14	5	19	0	2	2
<b>Tot. Leggeri + Comm. Eq.</b>	<b>339</b>	<b>299</b>	<b>638</b>	<b>311</b>	<b>355</b>	<b>666</b>	<b>42</b>	<b>38</b>	<b>80</b>

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 Aquileia - Udine  
 B: Via Acquileia - Grado  
 C: Via Predicort

## COMUNE DI CERVIGNANO DEL FRIULI

## INCROCIO 1 ( VIA AQUILEIA - VIA PREDICORT )

RILIEVO 18.00 - 19.00

SABATO

veicoli / manovra	A-B	A-C	B-A	B-C	C-A	C-B	totale
<b>B</b>	12	1	1	4	3	3	24
<b>M</b>	15	1	37	3	0	3	59
<b>I</b>	504	17	297	21	12	19	870
<b>F</b>	4	0	3	0	0	1	8
<b>P</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>C</b>	3	0	4	1	0	0	8
<b>Totale</b>	<b>526</b>	<b>18</b>	<b>341</b>	<b>25</b>	<b>12</b>	<b>23</b>	<b>945</b>
Tot. Leggeri	512	18	316	23	12	21	902
Tot. Furgoni	4	0	3	0	0	1	8
Tot. Pesanti e Corriere	3	0	4	1	0	0	8
Tot. Commerc. Eq.	15	0	15	3	0	2	35
<b>Tot. Leggeri + Comm. Eq.</b>	<b>527</b>	<b>18</b>	<b>331</b>	<b>26</b>	<b>12</b>	<b>23</b>	<b>937</b>

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot
<b>B</b>	13	4	17	5	15	20	6	5	11
<b>M</b>	16	37	53	40	18	58	3	4	7
<b>I</b>	521	309	830	318	523	841	31	38	69
<b>F</b>	4	3	7	3	5	8	1	0	1
<b>P</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>C</b>	3	4	7	5	3	8	0	1	1
<b>Totale</b>	<b>544</b>	<b>353</b>	<b>897</b>	<b>366</b>	<b>549</b>	<b>915</b>	<b>35</b>	<b>43</b>	<b>78</b>
Tot. Leggeri	529	328	857	338	532	870	33	40	73
Tot. Furgoni	4	3	7	3	5	8	1	0	1
Tot. Pesanti e Corriere	3	4	7	5	3	8	0	1	1
Tot. Commerc. Eq.	15	15	30	18	17	35	2	3	5
<b>Tot. Leggeri + Comm. Eq.</b>	<b>544</b>	<b>343</b>	<b>887</b>	<b>356</b>	<b>549</b>	<b>905</b>	<b>35</b>	<b>43</b>	<b>78</b>

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 Aquileia - Udine  
 B: Via Aquileia - Grado  
 C: Via Predicort

## COMUNE DI CERVIGNANO DEL FRIULI

## INCROCIO 1 ( VIA AQUILEIA - VIA PREDICORT )

RILIEVO 19.00 - 20.00

SABATO

veicoli / manovra	A-B	A-C	B-A	B-C	C-A	C-B	totale
<b>B</b>	0	0	1	4	3	1	9
<b>M</b>	23	0	23	3	0	0	49
<b>I</b>	379	16	236	25	4	17	677
<b>F</b>	3	0	4	0	0	0	7
<b>P</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>C</b>	4	0	3	0	0	0	7
<b>Totale</b>	<b>409</b>	<b>16</b>	<b>266</b>	<b>28</b>	<b>4</b>	<b>17</b>	<b>740</b>
Tot. Leggeri	391	16	248	27	4	17	703
Tot. Furgoni	3	0	4	0	0	0	7
Tot. Pesanti e Corriere	4	0	3	0	0	0	7
Tot. Commerc. Eq.	15	0	15	0	0	0	30
<b>Tot. Leggeri + Comm. Eq.</b>	<b>406</b>	<b>16</b>	<b>263</b>	<b>27</b>	<b>4</b>	<b>17</b>	<b>733</b>

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot
<b>B</b>	0	4	4	5	1	6	4	4	8
<b>M</b>	23	23	46	26	23	49	0	3	3
<b>I</b>	395	240	635	261	396	657	21	41	62
<b>F</b>	3	4	7	4	3	7	0	0	0
<b>P</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>C</b>	4	3	7	3	4	7	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>425</b>	<b>270</b>	<b>695</b>	<b>294</b>	<b>426</b>	<b>720</b>	<b>21</b>	<b>44</b>	<b>65</b>
Tot. Leggeri	407	252	659	274	408	682	21	43	64
Tot. Furgoni	3	4	7	4	3	7	0	0	0
Tot. Pesanti e Corriere	4	3	7	3	4	7	0	0	0
Tot. Commerc. Eq.	15	15	30	15	15	30	0	0	0
<b>Tot. Leggeri + Comm. Eq.</b>	<b>422</b>	<b>267</b>	<b>689</b>	<b>289</b>	<b>423</b>	<b>712</b>	<b>21</b>	<b>43</b>	<b>64</b>

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 Aquileia - Udine  
 B: Via Aquileia - Grado  
 C: Via Predicort

## COMUNE DI CERVIGNANO DEL FRIULI

## INCROCIO 2 ( VIA AQUILEIA - VIA TORINO - VIA RISORGIMENTO )

RILIEVO 17.00 - 18.00

VENERDI

veicoli / manovra	A-C	A-D	B-A	B-C	B-D	D-A	D-C	totale
<b>B</b>	0	9	0	0	0	0	0	9
<b>M</b>	0	17	0	0	3	13	1	34
<b>I</b>	29	400	16	5	8	251	12	721
<b>F</b>	0	16	0	0	1	15	0	32
<b>P</b>	0	0	0	0	0	3	0	3
<b>C</b>	0	1	0	0	0	3	0	4
<b>Totale</b>	29	434	16	5	12	285	13	794
Tot. Leggeri	29	409	16	5	10	258	13	740
Tot. Furgoni	0	16	0	0	1	15	0	32
Tot. Pesanti e Corriere	0	1	0	0	0	6	0	7
Tot. Commerc. Eq.	0	31	0	0	2	42	0	75
<b>Tot. Leggeri + Comm. Eq.</b>	<b>29</b>	<b>440</b>	<b>16</b>	<b>5</b>	<b>12</b>	<b>300</b>	<b>13</b>	<b>815</b>

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot
<b>B</b>	9	0	9	0	0	0	0	0	0	0	9	9
<b>M</b>	17	13	30	3	0	3	0	1	1	14	20	34
<b>I</b>	429	267	696	29	0	29	0	46	46	263	408	671
<b>F</b>	16	15	31	1	0	1	0	0	0	15	17	32
<b>P</b>	0	3	3	0	0	0	0	0	0	3	0	3
<b>C</b>	1	3	4	0	0	0	0	0	0	3	1	4
<b>Totale</b>	463	301	764	33	0	33	0	47	47	298	446	744
Tot. Leggeri	438	274	712	31	0	31	0	47	47	270	418	688
Tot. Furgoni	16	15	31	1	0	1	0	0	0	15	17	32
Tot. Pesanti e Corriere	1	6	7	0	0	0	0	0	0	6	1	7
Tot. Commerc. Eq.	31	42	73	2	0	2	0	0	0	42	33	75
<b>Tot. Leggeri + Comm. Eq.</b>	<b>469</b>	<b>316</b>	<b>785</b>	<b>33</b>	<b>0</b>	<b>33</b>	<b>0</b>	<b>47</b>	<b>47</b>	<b>312</b>	<b>451</b>	<b>763</b>

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 Aquileia - Udine  
 B: Via Risorgimento - senso unico  
 C: Via Torino  
 D: Via Aquileia - Grado

## COMUNE DI CERVIGNANO DEL FRIULI

## INCROCIO 2 ( VIA AQUILEIA - VIA TORINO - VIA RISORGIMENTO )

RILIEVO 18.00 - 19.00

VENERDI

veicoli / manovra	A-C	A-D	B-A	B-C	B-D	D-A	D-C	totale
<b>B</b>	0	1	0	0	0	0	0	1
<b>M</b>	3	31	0	0	3	16	0	53
<b>I</b>	27	496	3	12	8	233	8	787
<b>F</b>	1	5	0	0	1	13	0	20
<b>P</b>	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>C</b>	0	4	0	0	0	3	0	7
<b>Totale</b>	<b>31</b>	<b>536</b>	<b>3</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>265</b>	<b>8</b>	<b>867</b>
Tot. Leggeri	29	512	3	12	10	241	8	815
Tot. Furgoni	1	5	0	0	1	13	0	20
Tot. Pesanti e Corriere	0	4	0	0	0	3	0	7
Tot. Commerc. Eq.	2	19	0	0	2	31	0	54
<b>Tot. Leggeri + Comm. Eq.</b>	<b>31</b>	<b>531</b>	<b>3</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>272</b>	<b>8</b>	<b>869</b>

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot
<b>B</b>	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1
<b>M</b>	34	16	50	3	0	3	0	3	3	16	34	50
<b>I</b>	523	236	759	23	0	23	0	47	47	241	504	745
<b>F</b>	6	13	19	1	0	1	0	1	1	13	6	19
<b>P</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>C</b>	4	3	7	0	0	0	0	0	0	3	4	7
<b>Totale</b>	<b>567</b>	<b>268</b>	<b>835</b>	<b>27</b>	<b>0</b>	<b>27</b>	<b>0</b>	<b>51</b>	<b>51</b>	<b>273</b>	<b>548</b>	<b>821</b>
Tot. Leggeri	540	244	784	25	0	25	0	49	49	249	521	770
Tot. Furgoni	6	13	19	1	0	1	0	1	1	13	6	19
Tot. Pesanti e Corriere	4	3	7	0	0	0	0	0	0	3	4	7
Tot. Commerc. Eq.	21	31	52	2	0	2	0	2	2	31	21	52
<b>Tot. Leggeri + Comm. Eq.</b>	<b>561</b>	<b>275</b>	<b>836</b>	<b>27</b>	<b>0</b>	<b>27</b>	<b>0</b>	<b>51</b>	<b>51</b>	<b>280</b>	<b>542</b>	<b>822</b>

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 Aquileia - Udine  
 B: Via Risorgimento - senso unico  
 C: Via Torino  
 D: Via Aquileia - Grado

## COMUNE DI CERVIGNANO DEL FRIULI

## INCROCIO 2 ( VIA AQUILEIA - VIA TORINO - VIA RISORGIMENTO )

RILIEVO 19.00 - 20.00

VENERDI

veicoli / manovra	A-C	A-D	B-A	B-C	B-D	D-A	D-C	totale
<b>B</b>	0	3	0	0	0	0	0	3
<b>M</b>	1	21	0	0	0	11	1	34
<b>I</b>	29	477	12	9	9	183	8	727
<b>F</b>	0	7	0	0	0	4	0	11
<b>P</b>	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>C</b>	0	3	0	0	0	4	0	7
<b>Totale</b>	30	508	12	9	9	202	9	779
Tot. Leggeri	30	488	12	9	9	189	9	746
Tot. Furgoni	0	7	0	0	0	4	0	11
Tot. Pesanti e Corriere	0	3	0	0	0	4	0	7
Tot. Commerc. Eq.	0	20	0	0	0	17	0	37
<b>Tot. Leggeri + Comm. Eq.</b>	<b>30</b>	<b>508</b>	<b>12</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>206</b>	<b>9</b>	<b>783</b>

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot
<b>B</b>	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3	3
<b>M</b>	22	11	33	0	0	0	0	2	2	12	21	33
<b>I</b>	506	195	701	30	0	30	0	46	46	191	486	677
<b>F</b>	7	4	11	0	0	0	0	0	0	4	7	11
<b>P</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>C</b>	3	4	7	0	0	0	0	0	0	4	3	7
<b>Totale</b>	538	214	752	30	0	30	0	48	48	211	517	728
Tot. Leggeri	517	201	718	30	0	30	0	47	47	197	497	694
Tot. Furgoni	7	4	11	0	0	0	0	0	0	4	7	11
Tot. Pesanti e Corriere	3	4	7	0	0	0	0	0	0	4	3	7
Tot. Commerc. Eq.	20	17	37	0	0	0	0	0	0	17	20	37
<b>Tot. Leggeri + Comm. Eq.</b>	<b>537</b>	<b>218</b>	<b>755</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>47</b>	<b>47</b>	<b>214</b>	<b>517</b>	<b>731</b>

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 Aquileia - Udine  
 B: Via Risorgimento - senso unico  
 C: Via Torino  
 D: Via Aquileia - Grado

## COMUNE DI CERVIGNANO DEL FRIULI

## INCROCIO 2 ( VIA AQUILEIA - VIA TORINO - VIA RISORGIMENTO )

RILIEVO 17.00 - 18.00

SABATO

veicoli / manovra	A-C	A-D	B-A	B-C	B-D	D-A	D-C	totale
<b>B</b>	3	3	0	0	0	0	0	6
<b>M</b>	0	7	0	0	0	8	0	15
<b>I</b>	17	308	12	1	11	219	15	583
<b>F</b>	0	4	0	0	0	5	0	9
<b>P</b>	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>C</b>	0	0	0	0	0	4	0	4
<b>Totale</b>	17	319	12	1	11	236	15	611
Tot. Leggeri	17	312	12	1	11	223	15	591
Tot. Furgoni	0	4	0	0	0	5	0	9
Tot. Pesanti e Corriere	0	0	0	0	0	4	0	4
Tot. Commerc. Eq.	0	7	0	0	0	19	0	26
<b>Tot. Leggeri + Comm. Eq.</b>	<b>17</b>	<b>319</b>	<b>12</b>	<b>1</b>	<b>11</b>	<b>242</b>	<b>15</b>	<b>617</b>

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot
<b>B</b>	6	0	6	0	0	0	0	3	3	0	3	3
<b>M</b>	7	8	15	0	0	0	0	0	0	8	7	15
<b>I</b>	325	231	556	24	0	24	0	33	33	234	319	553
<b>F</b>	4	5	9	0	0	0	0	0	0	5	4	9
<b>P</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>C</b>	0	4	4	0	0	0	0	0	0	4	0	4
<b>Totale</b>	336	248	584	24	0	24	0	33	33	251	330	581
Tot. Leggeri	329	235	564	24	0	24	0	33	33	238	323	561
Tot. Furgoni	4	5	9	0	0	0	0	0	0	5	4	9
Tot. Pesanti e Corriere	0	4	4	0	0	0	0	0	0	4	0	4
Tot. Commerc. Eq.	7	19	26	0	0	0	0	0	0	19	7	26
<b>Tot. Leggeri + Comm. Eq.</b>	<b>336</b>	<b>254</b>	<b>590</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>33</b>	<b>33</b>	<b>257</b>	<b>330</b>	<b>587</b>

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 Aquileia - Udine  
 B: Via Risorgimento - senso unico  
 C: Via Torino  
 D: Via Aquileia - Grado

## COMUNE DI CERVIGNANO DEL FRIULI

## INCROCIO 2 ( VIA AQUILEIA - VIA TORINO - VIA RISORGIMENTO )

RILIEVO 18.00 - 19.00

SABATO

veicoli / manovra	A-C	A-D	B-A	B-C	B-D	D-A	D-C	totale
<b>B</b>	1	3	0	0	0	0	0	4
<b>M</b>	0	17	0	0	0	9	0	26
<b>I</b>	12	380	8	5	5	176	16	602
<b>F</b>	1	0	0	0	0	0	0	1
<b>P</b>	0	0	0	0	0	1	0	1
<b>C</b>	0	1	0	0	0	1	0	2
<b>Totale</b>	<b>13</b>	<b>398</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>187</b>	<b>16</b>	<b>632</b>
Tot. Leggeri	12	389	8	5	5	181	16	616
Tot. Furgoni	1	0	0	0	0	0	0	1
Tot. Pesanti e Corriere	0	1	0	0	0	2	0	3
Tot. Commerc. Eq.	2	3	0	0	0	5	0	10
<b>Tot. Leggeri + Comm. Eq.</b>	<b>14</b>	<b>392</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>186</b>	<b>16</b>	<b>626</b>

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot
<b>B</b>	4	0	4	0	0	0	0	1	1	0	3	3
<b>M</b>	17	9	26	0	0	0	0	0	0	9	17	26
<b>I</b>	392	184	576	18	0	18	0	33	33	192	385	577
<b>F</b>	1	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0
<b>P</b>	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1
<b>C</b>	1	1	2	0	0	0	0	0	0	1	1	2
<b>Totale</b>	<b>411</b>	<b>195</b>	<b>606</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>34</b>	<b>34</b>	<b>203</b>	<b>403</b>	<b>606</b>
Tot. Leggeri	401	189	590	18	0	18	0	33	33	197	394	591
Tot. Furgoni	1	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0
Tot. Pesanti e Corriere	1	2	3	0	0	0	0	0	0	2	1	3
Tot. Commerc. Eq.	4	5	9	0	0	0	0	2	2	5	3	8
<b>Tot. Leggeri + Comm. Eq.</b>	<b>405</b>	<b>194</b>	<b>599</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>202</b>	<b>397</b>	<b>599</b>

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 Aquileia - Udine  
 B: Via Risorgimento - senso unico  
 C: Via Torino  
 D: Via Aquileia - Grado

## COMUNE DI CERVIGNANO DEL FRIULI

## INCROCIO 2 ( VIA AQUILEIA - VIA TORINO - VIA RISORGIMENTO )

RILIEVO 19.00 - 20.00

SABATO

veicoli / manovra	A-C	A-D	B-A	B-C	B-D	D-A	D-C	totale
<b>B</b>	0	5	0	0	0	1	0	6
<b>M</b>	0	13	1	0	0	12	1	27
<b>I</b>	17	353	12	0	8	111	11	512
<b>F</b>	0	3	0	0	0	3	0	6
<b>P</b>	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>C</b>	0	4	0	0	0	1	0	5
<b>Totale</b>	17	373	13	0	8	127	12	550
Tot. Leggeri	17	360	13	0	8	117	12	527
Tot. Furgoni	0	3	0	0	0	3	0	6
Tot. Pesanti e Corriere	0	4	0	0	0	1	0	5
Tot. Commerc. Eq.	0	15	0	0	0	8	0	23
<b>Tot. Leggeri + Comm. Eq.</b>	<b>17</b>	<b>375</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>125</b>	<b>12</b>	<b>550</b>

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot
<b>B</b>	5	1	6	0	0	0	0	0	0	1	5	6
<b>M</b>	13	13	26	1	0	1	0	1	1	13	13	26
<b>I</b>	370	123	493	20	0	20	0	28	28	122	361	483
<b>F</b>	3	3	6	0	0	0	0	0	0	3	3	6
<b>P</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>C</b>	4	1	5	0	0	0	0	0	0	1	4	5
<b>Totale</b>	390	140	530	21	0	21	0	29	29	139	381	520
Tot. Leggeri	377	130	507	21	0	21	0	29	29	129	368	497
Tot. Furgoni	3	3	6	0	0	0	0	0	0	3	3	6
Tot. Pesanti e Corriere	4	1	5	0	0	0	0	0	0	1	4	5
Tot. Commerc. Eq.	15	8	23	0	0	0	0	0	0	8	15	23
<b>Tot. Leggeri + Comm. Eq.</b>	<b>392</b>	<b>138</b>	<b>530</b>	<b>21</b>	<b>0</b>	<b>21</b>	<b>0</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>137</b>	<b>383</b>	<b>520</b>

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 Aquileia - Udine  
 B: Via Risorgimento - senso unico  
 C: Via Torino  
 D: Via Aquileia - Grado

## COMUNE DI CERVIGNANO DEL FRIULI

**INCROCIO 3 ( VIA AQUILEIA - VIA TRIESTE )**

RILIEVO 17.00 - 18.00

MARTEDI

veicoli / manovra	A-C	B-A	B-C	C-A	totale
<b>B</b>	13	9	7	7	36
<b>M</b>	19	0	3	20	42
<b>I</b>	371	23	43	140	577
<b>F</b>	13	0	0	3	16
<b>P</b>	1	0	0	0	1
<b>C</b>	0	0	0	3	3
<b>Totale</b>	<b>404</b>	<b>23</b>	<b>46</b>	<b>166</b>	<b>639</b>
Tot. Leggeri	381	23	45	150	599
Tot. Furgoni	13	0	0	3	16
Tot. Pesanti e Corriere	1	0	0	3	4
Tot. Commerc. Eq.	26	0	0	13	39
<b>Tot. Leggeri + Comm. Eq.</b>	<b>407</b>	<b>23</b>	<b>45</b>	<b>163</b>	<b>638</b>

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot
<b>B</b>	13	16	29	16	0	16	7	20	27
<b>M</b>	19	20	39	3	0	3	20	22	42
<b>I</b>	371	163	534	66	0	66	140	414	554
<b>F</b>	13	3	16	0	0	0	3	13	16
<b>P</b>	1	0	1	0	0	0	0	1	1
<b>C</b>	0	3	3	0	0	0	3	0	3
<b>Totale</b>	<b>404</b>	<b>189</b>	<b>593</b>	<b>69</b>	<b>0</b>	<b>69</b>	<b>166</b>	<b>450</b>	<b>616</b>
Tot. Leggeri	381	173	554	68	0	68	150	425	575
Tot. Furgoni	13	3	16	0	0	0	3	13	16
Tot. Pesanti e Corriere	1	3	4	0	0	0	3	1	4
Tot. Commerc. Eq.	26	13	39	0	0	0	13	26	39
<b>Tot. Leggeri + Comm. Eq.</b>	<b>407</b>	<b>186</b>	<b>593</b>	<b>68</b>	<b>0</b>	<b>68</b>	<b>163</b>	<b>451</b>	<b>614</b>

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 Aquileia - Udine  
 B: via Trieste - senso unico  
 C: via Aquileia - Grado

## COMUNE DI CERVIGNANO DEL FRIULI

**INCROCIO 3 ( VIA AQUILEIA - VIA TRIESTE )**

RILIEVO 18.00 - 19.00

MARTEDI

veicoli / manovra	A-C	B-A	B-C	C-A	totale
<b>B</b>	11	0	7	7	25
<b>M</b>	19	0	1	12	32
<b>I</b>	407	35	53	167	662
<b>F</b>	8	0	3	5	16
<b>P</b>	4	0	0	1	5
<b>C</b>	3	0	0	4	7
<b>Totale</b>	<b>441</b>	<b>35</b>	<b>57</b>	<b>189</b>	<b>722</b>
Tot. Leggeri	417	35	54	173	679
Tot. Furgoni	8	0	3	5	16
Tot. Pesanti e Corriere	7	0	0	5	12
Tot. Commerc. Eq.	32	0	5	22	59
<b>Tot. Leggeri + Comm. Eq.</b>	<b>449</b>	<b>35</b>	<b>59</b>	<b>195</b>	<b>738</b>

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot
<b>B</b>	11	7	18	7	0	7	7	18	25
<b>M</b>	19	12	31	1	0	1	12	20	32
<b>I</b>	407	202	609	88	0	88	167	460	627
<b>F</b>	8	5	13	3	0	3	5	11	16
<b>P</b>	4	1	5	0	0	0	1	4	5
<b>C</b>	3	4	7	0	0	0	4	3	7
<b>Totale</b>	<b>441</b>	<b>224</b>	<b>665</b>	<b>92</b>	<b>0</b>	<b>92</b>	<b>189</b>	<b>498</b>	<b>687</b>
Tot. Leggeri	417	208	625	89	0	89	173	470	643
Tot. Furgoni	8	5	13	3	0	3	5	11	16
Tot. Pesanti e Corriere	7	5	12	0	0	0	5	7	12
Tot. Commerc. Eq.	32	22	54	5	0	5	22	37	59
<b>Tot. Leggeri + Comm. Eq.</b>	<b>449</b>	<b>230</b>	<b>679</b>	<b>94</b>	<b>0</b>	<b>94</b>	<b>195</b>	<b>507</b>	<b>702</b>

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 Aquileia - Udine  
 B: via Trieste - senso unico  
 C: via Aquileia - Grado

## COMUNE DI CERVIGNANO DEL FRIULI

## INCROCIO 3 ( VIA AQUILEIA - VIA TRIESTE )

RILIEVO 19.00 - 20.00

MARTEDI

veicoli / manovra	A-C	B-A	B-C	C-A	totale
<b>B</b>	16	1	15	9	41
<b>M</b>	15	1	1	8	25
<b>I</b>	407	23	72	113	615
<b>F</b>	1	0	0	4	5
<b>P</b>	0	0	0	0	0
<b>C</b>	3	0	0	3	6
<b>Totale</b>	426	24	73	128	651
Tot. Leggeri	415	24	73	117	629
Tot. Furgoni	1	0	0	4	5
Tot. Pesanti e Corriere	3	0	0	3	6
Tot. Commerc. Eq.	9	0	0	15	24
<b>Tot. Leggeri + Comm. Eq.</b>	<b>424</b>	<b>24</b>	<b>73</b>	<b>132</b>	<b>653</b>

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot
<b>B</b>	16	10	26	16	0	16	9	31	40
<b>M</b>	15	9	24	2	0	2	8	16	24
<b>I</b>	407	136	543	95	0	95	113	479	592
<b>F</b>	1	4	5	0	0	0	4	1	5
<b>P</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>C</b>	3	3	6	0	0	0	3	3	6
<b>Totale</b>	426	152	578	97	0	97	128	499	627
Tot. Leggeri	415	141	556	96	0	96	117	487	604
Tot. Furgoni	1	4	5	0	0	0	4	1	5
Tot. Pesanti e Corriere	3	3	6	0	0	0	3	3	6
Tot. Commerc. Eq.	9	15	24	0	0	0	15	9	24
<b>Tot. Leggeri + Comm. Eq.</b>	<b>424</b>	<b>156</b>	<b>580</b>	<b>96</b>	<b>0</b>	<b>96</b>	<b>132</b>	<b>496</b>	<b>628</b>

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 Aquileia - Udine  
 B: via Trieste - senso unico  
 C: via Aquileia - Grado

## COMUNE DI CERVIGNANO DEL FRIULI

**INCROCIO 3 ( VIA AQUILEIA - VIA TRIESTE )**

RILIEVO 17.00 - 18.00

SABATO

veicoli / manovra	A-C	B-A	B-C	C-A	totale
<b>B</b>	4	3	4	19	30
<b>M</b>	15	0	3	15	33
<b>I</b>	436	20	48	223	727
<b>F</b>	5	0	0	0	5
<b>P</b>	0	0	0	1	1
<b>C</b>	0	0	0	4	4
<b>Totale</b>	456	20	51	243	770
Tot. Leggeri	444	20	50	231	745
Tot. Furgoni	5	0	0	0	5
Tot. Pesanti e Corriere	0	0	0	5	5
Tot. Commerc. Eq.	9	0	0	13	22
<b>Tot. Leggeri + Comm. Eq.</b>	<b>453</b>	<b>20</b>	<b>50</b>	<b>244</b>	<b>767</b>

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot
<b>B</b>	4	22	26	7	0	7	19	8	27
<b>M</b>	15	15	30	3	0	3	15	18	33
<b>I</b>	436	243	679	68	0	68	223	484	707
<b>F</b>	5	0	5	0	0	0	0	5	5
<b>P</b>	0	1	1	0	0	0	1	0	1
<b>C</b>	0	4	4	0	0	0	4	0	4
<b>Totale</b>	456	263	719	71	0	71	243	507	750
Tot. Leggeri	444	251	695	70	0	70	231	493	724
Tot. Furgoni	5	0	5	0	0	0	0	5	5
Tot. Pesanti e Corriere	0	5	5	0	0	0	5	0	5
Tot. Commerc. Eq.	9	13	22	0	0	0	13	9	22
<b>Tot. Leggeri + Comm. Eq.</b>	<b>453</b>	<b>264</b>	<b>717</b>	<b>70</b>	<b>0</b>	<b>70</b>	<b>244</b>	<b>502</b>	<b>746</b>

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 Aquileia - Udine  
 B: via Trieste - senso unico  
 C: via Aquileia - Grado

## COMUNE DI CERVIGNANO DEL FRIULI

## INCROCIO 3 ( VIA AQUILEIA - VIA TRIESTE )

RILIEVO 18.00 - 19.00

SABATO

veicoli / manovra	A-C	B-A	B-C	C-A	totale
<b>B</b>	5	1	8	12	26
<b>M</b>	12	0	1	29	42
<b>I</b>	287	11	65	133	496
<b>F</b>	3	0	0	1	4
<b>P</b>	1	0	0	0	1
<b>C</b>	1	0	0	3	4
<b>Totale</b>	<b>304</b>	<b>11</b>	<b>66</b>	<b>166</b>	<b>547</b>
Tot. Leggeri	293	11	66	148	518
Tot. Furgoni	3	0	0	1	4
Tot. Pesanti e Corriere	2	0	0	3	5
Tot. Commerc. Eq.	10	0	0	9	19
<b>Tot. Leggeri + Comm. Eq.</b>	<b>303</b>	<b>11</b>	<b>66</b>	<b>157</b>	<b>537</b>

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot
<b>B</b>	5	13	18	9	0	9	12	13	25
<b>M</b>	12	29	41	1	0	1	29	13	42
<b>I</b>	287	144	431	76	0	76	133	352	485
<b>F</b>	3	1	4	0	0	0	1	3	4
<b>P</b>	1	0	1	0	0	0	0	1	1
<b>C</b>	1	3	4	0	0	0	3	1	4
<b>Totale</b>	<b>304</b>	<b>177</b>	<b>481</b>	<b>77</b>	<b>0</b>	<b>77</b>	<b>166</b>	<b>370</b>	<b>536</b>
Tot. Leggeri	293	159	452	77	0	77	148	359	507
Tot. Furgoni	3	1	4	0	0	0	1	3	4
Tot. Pesanti e Corriere	2	3	5	0	0	0	3	2	5
Tot. Commerc. Eq.	10	9	19	0	0	0	9	10	19
<b>Tot. Leggeri + Comm. Eq.</b>	<b>303</b>	<b>168</b>	<b>471</b>	<b>77</b>	<b>0</b>	<b>77</b>	<b>157</b>	<b>369</b>	<b>526</b>

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 Aquileia - Udine  
 B: via Trieste - senso unico  
 C: via Aquileia - Grado

## COMUNE DI CERVIGNANO DEL FRIULI

## INCROCIO 3 ( VIA AQUILEIA - VIA TRIESTE )

RILIEVO 19.00 - 20.00

SABATO

veicoli / manovra	A-C	B-A	B-C	C-A	totale
<b>B</b>	11	0	5	4	20
<b>M</b>	1	0	5	16	22
<b>I</b>	383	12	55	147	597
<b>F</b>	5	0	0	0	5
<b>P</b>	0	0	0	0	0
<b>C</b>	4	0	0	0	4
<b>Totale</b>	<b>393</b>	<b>12</b>	<b>60</b>	<b>163</b>	<b>628</b>
Tot. Leggeri	384	12	58	155	609
Tot. Furgoni	5	0	0	0	5
Tot. Pesanti e Corriere	4	0	0	0	4
Tot. Commerc. Eq.	19	0	0	0	19
<b>Tot. Leggeri + Comm. Eq.</b>	<b>403</b>	<b>12</b>	<b>58</b>	<b>155</b>	<b>628</b>

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot
<b>B</b>	11	4	15	5	0	5	4	16	20
<b>M</b>	1	16	17	5	0	5	16	6	22
<b>I</b>	383	159	542	67	0	67	147	438	585
<b>F</b>	5	0	5	0	0	0	0	5	5
<b>P</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>C</b>	4	0	4	0	0	0	0	4	4
<b>Totale</b>	<b>393</b>	<b>175</b>	<b>568</b>	<b>72</b>	<b>0</b>	<b>72</b>	<b>163</b>	<b>453</b>	<b>616</b>
Tot. Leggeri	384	167	551	70	0	70	155	441	596
Tot. Furgoni	5	0	5	0	0	0	0	5	5
Tot. Pesanti e Corriere	4	0	4	0	0	0	0	4	4
Tot. Commerc. Eq.	19	0	19	0	0	0	0	19	19
<b>Tot. Leggeri + Comm. Eq.</b>	<b>403</b>	<b>167</b>	<b>570</b>	<b>70</b>	<b>0</b>	<b>70</b>	<b>155</b>	<b>460</b>	<b>615</b>

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 Aquileia - Udine  
 B: via Trieste - senso unico  
 C: via Aquileia - Grado

# VERIFICHE FUNZIONALI

## COMUNE DI CERVIGNANO DEL FRIULI

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA TRA VIA AQUILEIA E LA STRADA LOCALE DEL PRPC  
"EX CONSORZIO AGRARIO"

## STIMA PREVISIONALE CON TRAFFICO INDOTTO DALLE AREE COMMERCIALE E RESIDENZIALE PREVISTE

## SCENARIO FERIALE POMERIGGIO PUNTA 17:00 - 18:00

	es	ENT	Ann
A	2	3,5	7
B	2	3,5	7
C	2	3,5	7
D	2	3,5	7
E	2	3,5	7

Qtot
1192

A VIA AQUILEIA - UDINE  
B NUOVA STRADA LOCALE  
C VIA AQUILEIA - GRADO  
D non presente  
E non presente

O/D	A	B	C	D	E
A	0	73	600	0	0
B	0	0	0	0	0
C	373	73	73	0	0
D	0	0	0	0	0
E	0	0	0	0	0

N	A	B	C	D	E
A	0,00	0,11	0,89	0,00	0,00
B	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00
C	0,72	0,14	0,14	0,00	0,00
D	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00
E	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00

## CALCOLO DEI VOLUMI CIRCOLANTI

A	146
B	673
C	0
D	519
E	519

## FLUSSI IN USCITA DALLA ROTATORIA

A	373
B	146
C	673
D	0
E	0

## FLUSSI IN INGRESSO ALLA ROTATORIA

	673
	0
	519
	0
	0

## CALCOLO DEL TRAFFICO USCENTE EQUIVALENTE, DEL TRAFFICO DI DISTURBO E DELLA CAPACITA' D'ENTRATA DI OGNI BRACCIO

	Qu'	Qd	Ce
A	323	392	1055
B	127	822	755
C	583	422	1035
D	0	563	936
E	0	563	936

## CALCOLO DEL GRADO DI SATURAZIONE D'ENTRATA PER OGNI BRACCIO

X1	0,64
X2	0,00
X3	0,50
X4	0,00
X5	0,00
MAX	0,64

## CALCOLO DELLA RISERVA DI CAPACITA' PER OGNI BRACCIO

R1	382
R2	755
R3	516
R4	936
R5	936

## CALCOLO DELLA CAPACITA' SEMPLICE ATTRAVERSO IL CALCOLO DEL MOLTIPLICATORE DELLA MATRICE O/D CHE DA' LUOGO ALLA CAPACITA' D'ENTRATA DI OGNI SINGOLO BRACCIO

	δ	Min
A	1,40	1,40
B	2,31	
C	1,63	
D	3,37	
E	3,37	

## CAPACITA' SEMPLICE PER L'INTERA ROTATORIA

A	945
B	0
C	728
D	0
E	0
Cs	1673

## CALCOLO DELLE CAPACITA' D'ENTRATA PER OGNI BRACCIO APPLICANDO UN MOLTIPLICATORE AI FLUSSI PARI AL DELTA MINIMO

	Qc	Qu	Qu'	Qd	Ce	Qtot
A	205	524	454	551	945	3936
B	945	205	178	1153	523	
C	0	945	819	592	915	
D	728	0	0	790	777	
E	728	0	0	790	777	

## COMUNE DI CERVIGNANO DEL FRIULI

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA TRA VIA AQUILEIA E LA STRADA LOCALE DEL PRPC  
"EX CONSORZIO AGRARIO"

## STIMA PREVISIONALE CON TRAFFICO INDOTTO DALLE AREE COMMERCIALE E RESIDENZIALE PREVISTE

## SCENARIO SABATO POMERIGGIO PUNTA 17:00 - 18:00

	es	ENT	Ann
A	2	3,5	7
B	2	3,5	7
C	2	3,5	7
D	2	3,5	7
E	2	3,5	7

Qtot
1154

A VIA AQUILEIA - UDINE  
B NUOVA STRADA LOCALE  
C VIA AQUILEIA - GRADO  
D non presente  
E non presente

O/D	A	B	C	D	E
A	0	61	550	0	0
B	0	0	0	0	0
C	421	61	61	0	0
D	0	0	0	0	0
E	0	0	0	0	0

N	A	B	C	D	E
A	0,00	0,10	0,90	0,00	0,00
B	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00
C	0,78	0,11	0,11	0,00	0,00
D	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00
E	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00

## CALCOLO DEI VOLUMI CIRCOLANTI

A	122
B	611
C	0
D	543
E	543

## FLUSSI IN USCITA DALLA ROTATORIA

A	421
B	122
C	611
D	0
E	0

## FLUSSI IN INGRESSO ALLA ROTATORIA

	611
	0
	543
	0
	0

## CALCOLO DEL TRAFFICO USCENTE EQUIVALENTE, DEL TRAFFICO DI DISTURBO E DELLA CAPACITA' D'ENTRATA DI OGNI BRACCIO

	Qu'	Qd	Ce
A	365	396	1053
B	106	739	812
C	530	383	1062
D	0	589	918
E	0	589	918

## CALCOLO DEL GRADO DI SATURAZIONE D'ENTRATA PER OGNI BRACCIO

X1	0,58
X2	0,00
X3	0,51
X4	0,00
X5	0,00
MAX	0,58

## CALCOLO DELLA RISERVA DI CAPACITA' PER OGNI BRACCIO

R1	442
R2	812
R3	519
R4	918
R5	918

## CALCOLO DELLA CAPACITA' SEMPLICE ATTRAVERSO IL CALCOLO DEL MOLTIPLICATORE DELLA MATRICE O/D CHE DA' LUOGO ALLA CAPACITA' D'ENTRATA DI OGNI SINGOLO BRACCIO

	δ	Min
A	1,50	1,50
B	2,57	
C	1,64	
D	3,22	
E	3,22	

## CAPACITA' SEMPLICE PER L'INTERA ROTATORIA

A	915
B	0
C	813
D	0
E	0
Cs	1728

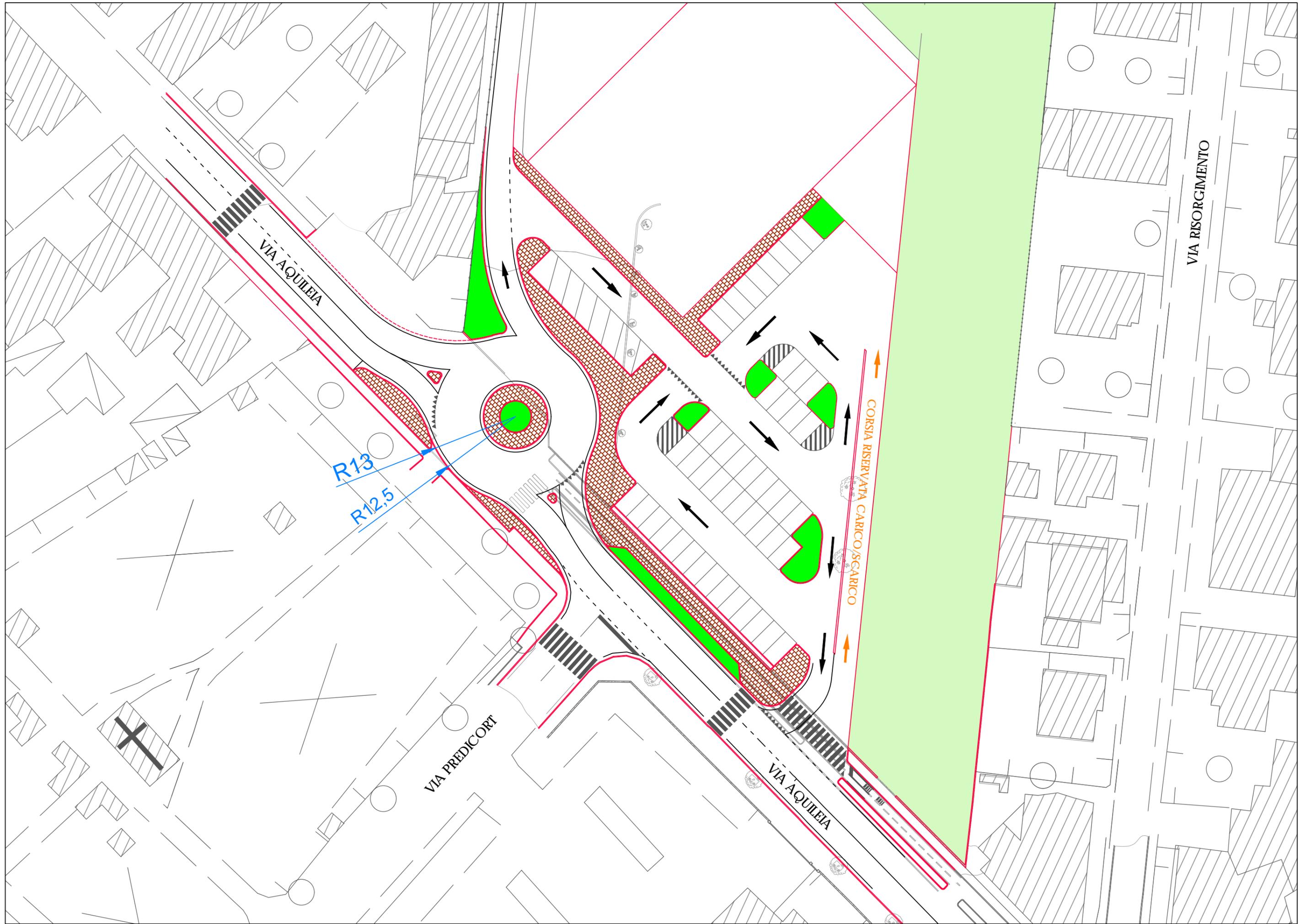
## CALCOLO DELLE CAPACITA' D'ENTRATA PER OGNI BRACCIO APPLICANDO UN MOLTIPLICATORE AI FLUSSI PARI AL DELTA MINIMO

	Qc	Qu	Qu'	Qd	Ce	Qtot
A	183	630	546	593	915	3824
B	915	183	158	1107	555	
C	0	915	793	573	929	
D	813	0	0	882	713	
E	813	0	0	882	713	

VERIFICHE DELL'IMMISSIONE DAL  
PARCHEGGIO SU VIA AQUILEIA

PROGETTO verifica delle svolte a destra		intervallo critico della manovra secondaria X	intervallo critico base della manovra secondaria X	fattore correttivo per veicoli pesanti	percentuale di veicoli pesanti della manovra secondaria	fattore correttivo per la pendenza	pendenza longitudinale	fattore correttivo per manovre a due fasi	fattore correttivo per la geometria delle intersezioni		tempo di scalamto in coda della manovra secondaria	tempo base di scalamto in coda	fattore correttivo per veicoli pesanti		capacità potenziale della manovra secondaria	volumi in conflitto	intervallo critico della manovra secondaria	tempo di scalamto in coda della manovra secondaria		95° percentile della coda	volume della svolta	capacità potenziale della manovra secondaria	tempo di analisi		tempo di ritardo
NOTE 1	NOTE 2	Tcx	Tcbase	TcHV	PHV	TcG	G	TcT	T3LT		Tfx	Tfbase	TfHV		Cpx	Vcx	Tcx	Tfx		Qm95	Vx	Cpx	T		d
		s	s	fatt.	perc.	fatt.	pend.	fatt.	fatt.		s	s	fatt.		veic.eq./h	veic.eq./h	s	s		num. Veicoli	veic.eq./h	veic.eq./h	h		s/veic.eq.
FERIALE	svolta a destra, dall'uscita del parcheggio (manovra 9 ipotesi max.)	6,21	6,2	1	0,01	0	0	0	0		3,309	3,3	0,9		675	373	6,21	3,309		1	146	675	1		12
SABATO	svolta a destra, dall'uscita del parcheggio (manovra 9 ipotesi max.)	6,21	6,2	1	0,01	0	0	0	0		3,309	3,3	0,9		635	421	6,21	3,309		1	122	635	1		12

**SCHEMA FUNZIONALE DELLA  
VIABILITA' DI ACCESSO**



VIA AQUILEIA

VIA RISSORGIMENTO

VIA PREDICORT

CORSA RISERVATA CARICO/SCARICO

R13

R12.5

VIA AQUILEIA