

REGIONE AUTONOMA FRIULI – VENEZIA GIULIA
PROVINCIA DI UDINE
COMUNE DI TAVAGNACCO

VARIANTE N. 11
AMBITO DI PIANO ATTUATIVO “C” DEL PRGC

VERIFICA DELL’IMPATTO SULLA VIABILITA’
E RELAZIONE AI SENSI DELLA LR 26/12 Art. 166

RELAZIONE

OTTOBRE 2017

ING. FIORELLA HONSELL



STUDIO TECNICO
ING. FIORELLA HONSELL e
ING. ROBERTO CATALANO
34151 TRIESTE, VIA DELL'ERMADA 12/2 tel. 040 215222

VARIANTE N. 11
AMBITO DI PIANO ATTUATIVO "C" DEL PRGC

VERIFICA DELL'IMPATTO SULLA VIABILITA'
E RELAZIONE AI SENSI DELLA LR 26/12 Art. 166

1. Impostazione metodologica

Il presente studio è finalizzato a sviluppare valutazioni relative agli effetti sulla rete viaria di diretta influenza, in particolare su quella definita "di primo livello" nell'ambito del Piano delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità, delle Merci e della Logistica della Regione Friuli Venezia Giulia (PRITMML) (ai sensi della **LR 26/12 Art. 166**), potenzialmente determinabili da una variante urbanistica riguardante la modifica di destinazione d'uso per l'ambito "C" del PRGC in Comune di Tavagnacco. Il presente studio è contestualmente finalizzato a verificare la sostenibilità viaria di una nuova Media Struttura di Vendita (MSV) che andrebbe ad insediarsi nella suddetta zona, ai sensi del **Regolamento di Esecuzione della LR 29/05** riguardante il settore del commercio. Infine e sempre contestualmente, la presente relazione è finalizzata a comprovare che il nuovo carico insediativo sia compatibile con i livelli di servizio della rete infrastrutturale, ai sensi della **L.R. 21/15 Art. 10**. Lo studio ha quindi una multipla finalità e lo sviluppo metodologico comprende tutte le suddette esigenze normative.

Per trattare le tematiche in argomento, è utile focalizzare alcuni aspetti.

L'impatto sulla viabilità, potenzialmente derivante da una trasformazione territoriale, può essere determinato, in generale, in termini di:

- flussi aggiuntivi di traffico previsti,
- sicurezza stradale sulle infrastrutture della viabilità di afferenza all'ambito d'intervento,
- valorizzazione ambientale e paesaggistica della viabilità di afferenza all'ambito d'intervento,
- livelli di servizio e indici prestazionali sulle strade regionali di primo livello appartenenti alla viabilità di afferenza / deflusso dalla zona d'intervento.

Se tale trasformazione è peraltro suscettibile di incentivare aspetti quali la razionalizzazione nell'uso della rete nel rispetto della sua struttura gerarchica – anche attraverso un appropriato arredo in senso lato dei tronchi viari, che ne agevoli la lettura da parte degli utenti -, ciò costituisce un elemento positivo, che controbilancia gli incrementi veicolari – che in genere sono responsabili di generare l'impatto - prevedibili in seguito all'attuazione di un determinato progetto insediativo. Nell'analisi di una data situazione è pertanto necessario soppesare con attenzione oltre ai potenziali effetti penalizzanti anche quelli migliorativi che tale trasformazione porta con sé, sia direttamente, che indirettamente.

Nello studio condotto si esamina quindi, in primo luogo, la situazione esistente, sia in termini infrastrutturali, che di carichi veicolari e, successivamente, si elaborano delle previsioni a fronte di un'ipotesi di urbanizzazione dell'area (si veda, a questo proposito, la documentazione di variante). Il tronco viario specifico oggetto di valutazione è quello compreso tra il nodo delle Tangenziali di Udine, a sud e la recente rotatoria all'intersezione tra la S.S. 3 Pontebbana e la S.P. 51, a nord. Tale tronco, prima della realizzazione della citata rotatoria e della bretella esterna di collegamento tra il nodo delle Tangenziali e la via Leonardo da Vinci – parallela alla S.S. 13 -, risultava spesso in sofferenza a causa della presenza del semaforo che regolava la circolazione nel nodo e del "collo di bottiglia" che veniva a crearsi. In tempi più recenti, ovvero dopo le opere di ristrutturazione, la situazione è molto migliorata anche se i livelli del traffico si mantengono elevati e, normalmente, le condizioni di deflusso sono buone.

L'ipotesi insediativa dell'ambito "C" considerata comprende la possibilità di realizzare fino ad un massimo di 1500 mq nel settore merceologico "non alimentare" a basso impatto, 1048 mq da destinare ad officina, 342 mq da adibire ad uffici (direzionale e accessori) e restanti 702 mq per magazzini; si tenga presente che queste quantificazioni sono da considerarsi indicative e potranno eventualmente subire delle modifiche in fase di pianificazione attuativa, pur mantenendo l'impianto indicato. I flussi veicolari incrementali sono stati individuati sulla base di valutazioni commerciali specifiche e di parametri derivanti da evidenze statistiche relative a tipologie analoghe in ambito regionale. Si precisa sin d'ora che i valori ottenuti devono essere considerati quali limiti superiori della nuova domanda di traffico generata, in quanto non tengono conto del particolare contesto e della pur constatabile riduzione della componente di utenti "nuovi" rispetto a quella degli utenti comunque già presenti in un'area ad alta vocazione commerciale come quella in argomento.

Le valutazioni relative agli effetti sulla viabilità riguardano innanzitutto la funzionalità attuale delle strade e la sicurezza delle stesse e, secondariamente, mirano a mettere in evidenza i parametri prestazionali che l'attuazione dell'intervento potrebbe determinare sulle infrastrutture coinvolte.

La metodologia di analisi seguita è basata sui seguenti presupposti:

- lo stato di partenza dei tronchi stradali di primo livello coinvolti dalla trasformazione urbanistica può essere definito quantitativamente, in quanto è misurabile e lo stesso Piano delle Infrastrutture fornisce i parametri di base (flussi di traffico, livelli di servizio, geometrie, ecc.); rilevazioni dei flussi di traffico condotte ad hoc nel particolare contesto contribuiscono a consolidare le conoscenze dello stato di fatto;
- lo stato previsionale dei tronchi stradali, determinato dall'attuazione dell'intervento (in questo caso modifiche delle destinazioni d'uso attuali delle zone territoriali coinvolte), è definibile analogamente allo stato di partenza attraverso gli stessi indicatori, anche se con degli intervalli di tolleranza;

- i risultati delle previsioni devono essere valutati in senso lato e alla luce degli obiettivi del Piano delle Infrastrutture, che vanno perseguiti innanzitutto attraverso l'eliminazione, ovviamente a priori, delle scelte previsionali suscettibili di entrare palesemente in contrasto con essi.

Alla luce di quanto sopra, si è ritenuto di procedere sulla base dei seguenti passi operativi:

1. individuazione dei tronchi stradali coinvolti nella trasformazione;
2. descrizione dello stato esistente mediante parametri funzionali e attinenti alla sicurezza e all'ambiente e individuazione delle eventuali criticità;
3. descrizione delle azioni introdotte dall'attuazione dell'intervento e valutazioni degli effetti di tali azioni sulle infrastrutture in rapporto ai margini di capacità disponibili.

2. Valutazione delle azioni della variante sulla rete stradale

2.1. Individuazione dei tronchi stradali coinvolti, in particolare "di primo livello"

In accordo con il Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica, approvato con DPRReg 300 d.d. 16.12.2011 (nel seguito PRITMML), si individua un unico tronco del grafo della rete stradale di primo livello coinvolto dalla presente variante:

- il tratto di S.S. 13 che attraversa il Comune di Tavagnacco, **(arco 9 - 20)**.

Nella fattispecie non si ipotizza un coinvolgimento di tronchi viari di natura locale quali elementi di supporto nel fornire accessibilità all'area. Le verifiche di sostenibilità si focalizzano pertanto sulla sola S.S. 13, ivi riversandovi l'intero traffico potenzialmente indotto.

2.2. Descrizione dello stato esistente dei tronchi stradali coinvolti

Per quanto riguarda il tronco di primo livello sopra identificato, lo stato di partenza è desumibile innanzitutto esaminando la documentazione contenuta nel PRITMML. Per il tratto specifico coinvolto dal presente intervento urbanistico si sono poi considerati i dati derivanti dalla più recente analisi condotta (novembre - dicembre 2014).

2.2.1. Elementi funzionali desunti dal Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica

Per quanto riguarda la documentazione del PRITMML, si riportano i seguenti elementi, che assumono una valenza di base:

- dati sulla consistenza del traffico espressi tramite i flussogrammi relativi allo Scenario Base (2009), che si riferiscono ad uno scenario dell'ora di punta 7.30 – 8.30 di un giorno feriale tipo del 2005 con aggiornamenti 2009 (che però, dato il trend, riporta praticamente ai valori 2005): S.S. 13 (2 sensi di marcia – valori medi sull'arco Gemona - Udine): 935 veic.legg./h, pesanti 175 veic.pes./h; autovetture Comune di Reana - Tavagnacco: 1245 veic.legg./h e pesanti comunque inferiori alle 250 unità;
- grado di saturazione: tratto di S.S. 13 in Comune di Tavagnacco: 60 - 80% nella direzione vs nord più carica dell'ora di punta e 80 – 100% nel tratto tra l'intersezione con la S.P. 51 e il nodo delle tangenziali, direzione Udine, al mattino tra le 7.30 e le 8.30;
- capacità media pesata delle capacità dei tratti componenti l'arco: 3400 veic.eq./h
- rapporto V/C: 0,4% con 12% dell'arco in congestione (sempre nell'ora di punta);
- livello di servizio D, complessivo sul tratto Gemona - Udine;
- dati sulla consistenza del traffico nel "breve periodo 2015", scenario di previsione ottenuto inserendo nel grafo stradale le infrastrutture di nuova realizzazione e le ristrutturazioni previste dal Piano e stima della domanda di mobilità privata futura al 2015 (con trend di crescita stimato nel 1,25% annuo e quindi crescita complessiva delle matrici O/D del 7,5% rispetto a quelle del 2009), i suddetti valori riferiti alla S.S. 13 si portano a: 1270 veic.legg./h e pesanti comunque inferiori alle 250 unità;
- grado di saturazione: non diversa in modo apprezzabile rispetto allo scenario 2009.

Con riferimento al tronco oggetto di valutazione, e considerando probabile il permanere o comunque una leggera crescita degli attuali valori dei flussi negli anni a venire, va comunque sottolineato che il livello di servizio medio nelle ore di punta, attualmente D, è probabilmente destinato a rimanere tale e, stante la natura dell'infrastruttura, che ha anche un'importante funzione distributiva – alla stregua degli assi di penetrazione urbana -, esso può essere considerato, sotto questo profilo, accettabile. Con riferimento allo specifico tronco si rileva anche che, con gli interventi di riqualificazione in atto in Comune di Reana, precisamente tesi a rendere la via Leonardo da Vinci un asse sempre più appetibile nei confronti dei movimenti lungo la Pontebana tra il Comune di Tricesimo e quello di Udine, si potrà assistere ad una progressiva distribuzione del traffico su due percorsi paralleli, in particolare alleggerendo proprio il tronco a monte del nodo delle Tangenziali, sul quale si affaccia l'Ambito C oggetto di valutazione.

Le principali criticità localizzate in corrispondenza dei nodi lungo questo tratto della S.S. 13 si stanno peraltro affrontando con buoni risultati attraverso le ristrutturazioni a rotatoria di diverse intersezioni che, come ormai ben noto, permettono una maggiore fluidità della marcia, una maggiore sicurezza e una limitazione dell'inquinamento, anche se naturalmente non determinano

reali contenimenti dei tempi complessivi di viaggio. D'altro canto, anche questo fattore non va considerato negativamente, poiché il mantenimento di velocità moderate e la riduzione dei punti di potenziale conflitto è uno degli elementi più significativi per la limitazione della pericolosità sulle arterie rettilinee.

2.2.2. Elementi desunti dalle analisi dirette e ricerca di eventuali criticità

Le **analisi dirette** effettuate sul tronco della rete stradale di primo livello coinvolto dall'attuazione dell'Ambito "C" del PRGC in argomento sono state condotte nelle postazioni riportate nelle **allegate tabelle**, che contengono i dati completi. Le codifiche utilizzate per identificare le manovre veicolari sono evidenziate nell'**allegato schema**.

I rilievi sono stati condotti sostanzialmente in corrispondenza dei rami della rotatoria tra la S.S. 13 e la S.P. 51, localizzata a breve distanza dall'ambito "C", e nella sezione stradale antistante l'ambito stesso. Data la dimensione della rotonda le rilevazioni hanno riguardato i singoli innesti dei rami, quantificando ingressi, uscite dall'anello e traffico circolante. Le diverse categorie veicolari sono state omogeneizzate, operazione utile soprattutto ai fini dei calcoli di capacità, ottenendo il valore dei veicoli equivalenti. 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.

In termini generali, sembrerebbe che globalmente il sistema infrastrutturale della zona sia meno sollecitato che negli anni antecedenti al 2008. La recente realizzazione della rotatoria all'intersezione della S.S. 13 con la S.P. 51, ha tuttavia contribuito ad aumentare l'attrattività della strada statale in quanto asse di penetrazione urbana da nord. Questo effetto risulta mitigato dalla precedente introduzione del collegamento tra via Leonardo da Vinci, in Comune di Reana e viale Tricesimo, in Comune di Tavagnacco, che ha reso conveniente l'utilizzo della stessa via da Vinci in alternativa alla Pontebbana e, come sopra già osservato, è probabile che l'effetto riequilibrante determinato da questo asse alternativo venga accentuato dagli interventi di riqualificazione della via Da Vinci che sono già stati avviati e completati nel tratto nord..

I dati sull'arco di S.S. 13 in argomento non si discostano in modo significativo da quelli presenti nel PRITMML, anche se, in questo caso, è di interesse prevalente la fascia oraria di punta del pomeriggio, sia della giornata feriale, che del sabato. I flussi più elevati sono ravvisabili verso nord nella giornata feriale, ma si differenziano di poco dal traffico in senso inverso, poiché su questo tronco coesistono sia la componente del traffico di pertinenza delle strutture di vendita, che quella pendolare con motivazioni legate al lavoro. I tassi di saturazione sull'arco prospiciente l'ambito raramente superano il 70%.

Sempre per quanto riguarda la situazione esistente si sono effettuati i **calcoli di capacità della rotatoria** – come riportati nelle **allegate tabelle** -, allo scopo di valutarne l'attuale livello

prestazionale. Per il ramo sud, che è quello più sollecitato, attualmente il grado di saturazione d'entrata si attesta sullo 0,60.

Sotto il profilo dei carichi veicolari si può quindi ritenere che le condizioni operative della porzione di tronco e del nodo sui quali sarebbero apprezzabili gli effetti dell'attuazione della variante riguardante l'ambito "C", sono oggi nel complesso accettabili. Miglioramenti potranno derivare sul piano della sicurezza ponendo in atto una strategia tesa ad evitare, lungo il tronco in esame, l'esecuzione di manovre di svolta a sinistra le quali, oltre a tutto, sono decisamente rischiose. Tali manovre sono peraltro facilmente convogliabili a nord sulla rotatoria sopra esaminata e, a sud, sul nodo delle Tangenziali, che consente l'esecuzione di tutti i movimenti.

2.3. Descrizione delle azioni di variante e valutazioni in merito alla sostenibilità complessiva dell'intervento

Per addivenire a delle valutazioni quantitative, si è dapprima condotta una **stima del traffico potenzialmente indotto dalla completa attuazione dell'ambito**. Nella allegata **tabella** sono evidenziati i valori di calcolo utilizzati per i due scenari di punta del traffico (inteso come somma dei flussi pre-esistenti e di quelli nuovi). Come già osservato si ribadisce che, di fatto, i flussi non saranno "totalmente nuovi", risultando, in parte, composti da una quota di traffico già presente sul sistema e da una quota effettivamente incentivata dall'intervento. Rispondendo ad un criterio di prudenza si preferisce, ciononostante, considerare il traffico indotto come interamente aggiuntivo.

Lo scenario che presenta il più elevato traffico indotto commerciale si riferisce generalmente all'ora di punta pomeridiana del sabato, ma si è prudenzialmente attribuito lo stesso valore anche all'ora di punta della giornata feriale. Oltre a ciò, le verifiche sono state effettuate per due ore di punta, tra le 17.00 e le 18.00 e tra le 18.00 e le 19.00, in quanto non è raro che in questa seconda fascia oraria si presentino condizioni di carico prossime a quelle dell'ora di massima sollecitazione. I calcoli di sostenibilità sono quindi stati impostati per due scenari e quattro ore.

Nella allegata **TAV. 01 – Schema degli accessi all'ambito "C" del PRGC**, sono illustrate le previste modalità di ingresso e uscita dall'area in argomento. In base alle considerazioni e valutazioni esposte in quanto precede appare infatti importante consentire l'esecuzione unicamente di manovre di deviazione e immissione in destra. Allo scopo di incrementare la capacità della manovra di immissione nel flusso è inoltre necessario allontanare da essa il varco di ingresso all'area. Trattandosi di centro abitato non vi sono vincoli importanti relativi alle distanze da tenere dalle intersezioni contigue, né tra gli accessi (sono sufficienti i 12m), pur tuttavia appare preferibile collocare i due varchi ad una congrua distanza sia dall'innesto della rampa appartenente allo svincolo a sud, che dall'anello della rotonda a nord.

Sempre ai fini dei calcoli di capacità è inoltre indispensabile che, in corrispondenza della manovra di immissione, quindi in uscita dall'ambito, il traffico sulla S.S. 13 sia già disposto su due corsie,

così come avviene in attestamento in corrispondenza dell'anello della rotonda. A questo fine va opportunamente arretrato il ciglio strada.

Le verifiche attengono sostanzialmente al traffico che si immette sul tronco di S.S. 13, il quale raggiunge direttamente la rotonda a nord, per poi distribuirsi tra i vari rami. Il criterio di distribuzione dei flussi di traffico indotto da / per l'area in argomento è stato di tipo proporzionale agli attuali flussi in uscita dai vari rami della rotonda, in modo da assumere, anche in questa circostanza, un criterio di massima prudenza – in quanto così facendo si accentuano le condizioni di maggior sollecitazione -. Il ramo sud della rotonda subisce il maggior impatto derivante dal traffico indotto, in quanto il flusso verso nord corrisponde alla totalità delle uscite dall'ambito, mentre quello verso sud comprende la componente diretta ad Udine nel percorso di ritorno e le altre componenti nel percorso di andata. Per contro, questo ramo non subisce incrementi in termini di traffico circolante.

I calcoli hanno pertanto riguardato la rotatoria tra la S.S. 13 e la S.P. 51, valutando gli effetti dei flussi incrementali come sopra distribuiti e le manovre di immissione sul tronco di S.S. 13. Gli scenari verificati sono stati 4, due per il pomeriggio feriale e due per il sabato pomeriggio, considerando che il picco di punta si estende spesso anche oltre le 18.00. I risultati sono evidenziati nelle allegate tabelle **“Calcolo di massima della capacità della rotatoria di distribuzione tra la S.S. 13 e la S.P. 51”** e **“Verifica dell'immissione a precedenza”**.

Per quanto riguarda la prima serie di verifiche ed, in particolare, le condizioni dei rami della S.S. 13 – in quanto le condizioni dei rami di traversa sono particolarmente buone – si evince, per il ramo nord, un grado di saturazione d'entrata compreso tra lo 0,33 (scenario feriale tra le 18.00 e le 19.00) e lo 0,53 (quest'ultimo al sabato, tra le 18.00 e le 19.00), mentre per il ramo sud, un grado di saturazione d'entrata compreso tra lo 0,61 (in tutti gli scenari tranne quello feriale, tra le 17.00 e le 18.00) e lo 0,67 (appunto nello scenario feriale di 17.00 – 18.00).

Per quanto riguarda la seconda serie di verifiche invece i tempi di ritardo prevedibili per i veicoli in attesa di immettersi nel flusso verso nord, atteso che sul tronco i veicoli possano disporsi su due file e che quindi venga attuato l'opportuno allargamento della sede stradale – mediante arretramento del confine d'ambito - per lo meno in direzione nord ed in corrispondenza dell'uscita dall'ambito stesso, potrebbero arrivare al massimo ad una quindicina di secondi, con una coda interna al parcheggio di solo un veicolo.

2.4. Valutazioni conclusive in rapporto ai margini di capacità disponibili

Alla luce delle analisi e delle stime descritte in quanto precede, nonché degli attuali livelli di funzionamento della S.S. 13 nel tratto tra lo svincolo delle Tangenziali di Udine e l'intersezione con la S.P. 51, lo scenario che si può stimare a completa attuazione della variante finalizzata all'attuazione dell'ambito "C" del PRGC del Comune di Tavagnacco così come descritto, appare

del tutto sostenibile. Questa valutazione trae giustificazione anche nelle molteplici ipotesi cautelative assunte, che hanno portato a verificare le situazioni in assoluto più penalizzanti per il sistema.

Queste valutazioni sono peraltro da leggersi anche a fronte del potenziale bacino di utenza dei "nuovi" clienti della struttura di vendita che si andrebbe a realizzare, dovendosi esso considerare in realtà limitato dalla collocazione, nelle immediate vicinanze, di svariati altri poli commerciali con valenza ad ampio raggio. Ciò limita pertanto, di fatto, l'influenza del traffico indotto dalla specifica attività sul tratto della S.S. 13 considerato.

Negli scenari di carico più elevati presi in considerazione si potrebbe comunque al massimo raggiungere, sull'arco stradale più sollecitato, che è quello ove si immetterebbero i nuovi utenti, un valore V/C massimo di circa 0,67, considerando il massimo valore rilevato (sabato, tra le 17.00 e le 18.00, verso nord) e una capacità sul tratto prospiciente l'ambito di almeno 2000 veic.eq./h (considerando la presenza di due corsie verso nord in tale tratto). Verso sud, sempre relativamente al valore di flusso più elevato riscontrato nei rilievi, ma con una sola corsia di marcia (per una capacità di 1700 veic.eq./h) il parametro V/C assumerebbe il valore massimo dello 0,74.

L'indice prestazionale per la rotonda (grado di saturazione d'entrata sul braccio) assume invece il valore massimo dello 0,67.

Questi indicatori, che, lo si ribadisce, costituiscono i valori limite più elevati potenzialmente ottenibili, possono essere ritenuti accettabili per l'infrastruttura considerata, in quanto evidenziano ancora la presenza di buoni margini di capacità sia a livello dell'arco, che del nodo e comunque il rispetto del livello di servizio D; al di fuori dei periodi di picco le condizioni sono poi nettamente più favorevoli.

Alla luce di queste analisi, si può pertanto concludere che la variante, e quindi l'iniziativa che ad essa si accompagna, è pienamente compatibile e sostenibile nel contesto nel quale si pone.

COMUNE DI TAVAGNACCO

VARIANTE N. 11 AL PRGC
AMBITO DI PIANO ATTUATIVO "C"

STIMA DEL TRAFFICO INDOTTO

SCENARIO ORA PUNTA DEL GIORNO DI PUNTA				
	MOVIMENTI IN ARRIVO		MOVIMENTI IN PARTENZA	
COMMERCIALE	59	arrivo clienti	59	partenza clienti
UFFICI E OFFICINA	25	arrivo dal territorio	25	rientro verso il territorio
TOTALI	84		84	

IPOTESI DI CALCOLO DEL TRAFFICO INDOTTO NELL'ORA DI PUNTA FERIALE E SABATO

CALCOLO PER IL COMMERCIO (MOVIMENTO DI ANDATA DEGLI UTENTI)

1500 superficie di vendita settore non alimentari
 0,039 coeff. Auto/mq sup. vendita ora di punta (autoconcessionarie)
 59 si spostano con auto nella fascia oraria

CALCOLO PER IL COMMERCIO (MOVIMENTO DI RITORNO DEGLI UTENTI)

1500 superficie di vendita settore non alimentari
 0,039 coeff. Auto/mq sup. vendita venerdì ora di punta (autoconcessionarie)
 59 si spostano con auto nella fascia oraria

CALCOLO PER ADDETTI E CLIENTI OFFICINA (MOVIMENTO DI ANDATA)

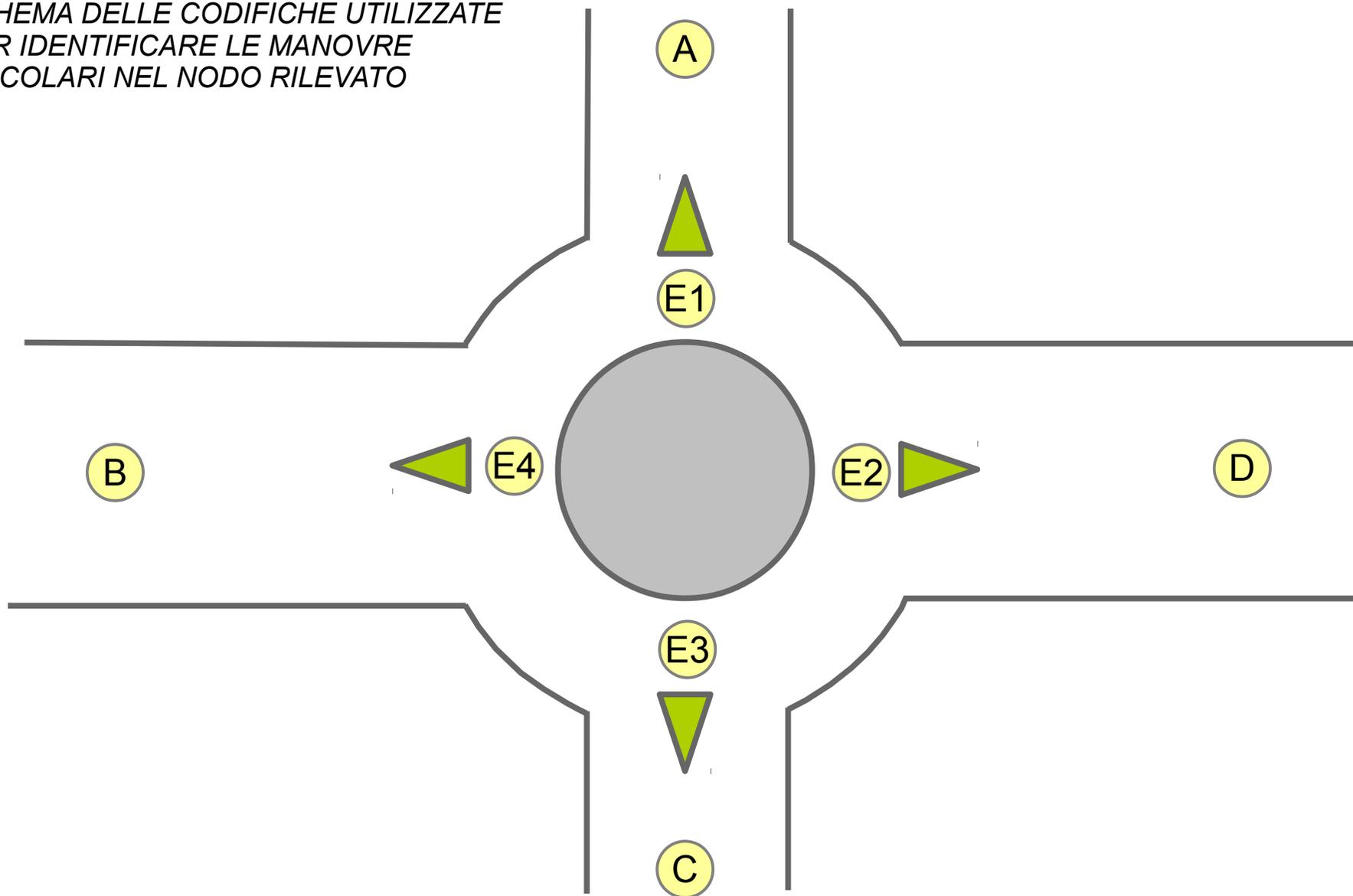
1048 superficie officina
 0,024 coeff. Auto/mq sup. officina ora di punta
 25 si spostano con auto nella fascia oraria

CALCOLO PER ADDETTI E CLIENTI OFFICINA (MOVIMENTO DI RITORNO)

1048 superficie officina
 0,024 coeff. Auto/mq sup. officina ora di punta
 25 si spostano con auto nella fascia oraria

RILIEVI DEI FLUSSI DI TRAFFICO

SCHEMA DELLE CODIFICHE UTILIZZATE
PER IDENTIFICARE LE MANOVRE
VEICOLARI NEL NODO RILEVATO



COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

RILIEVI DEI FLUSSI DI TRAFFICO

INCROCIO A (ROTONDA S.S.13 - S.P.51)

RILIEVO 17.00 - 18,00

GIOVEDI

veicoli / manovra	A-E1	E1-A	E2-E4	totale
B	0	0	3	3
M	12	0	0	12
I	492	630	24	1146
F	27	27	0	54
P	24	9	0	33
C	0	0	0	0
Totale	555	666	24	1245
Tot. Leggeri	498	630	24	1152
Tot. Furgoni	27	27	0	54
Tot. Pesanti e Corriere	24	9	0	33
Tot. Commerc. Eq.	109	71	0	180
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	607	701	24	1332

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 Nazionale - Tricesimo
B:	Sp51 - Tavagnacco
C:	Via Nazionale - Udine
D:	Sp51 - Reana del Rojale
E1	attestamento ramo A
E2	attestamento ramo D
E3	attestamento ramo C
E4	attestamento ramo B

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

RILIEVI DEI FLUSSI DI TRAFFICO

INCROCIO A (ROTONDA S.S.13 - S.P.51)

RILIEVO 17.00 - 18.00

GIOVEDÌ

veicoli / manovra	B-E4	E1-E3	E4-B	totale
B	0	0	0	0
M	6	12	0	18
I	150	597	207	954
F	12	42	3	57
P	0	21	0	21
C	0	3	0	3
Totale	168	675	210	1053
Tot. Leggeri	153	603	207	963
Tot. Furgoni	12	42	3	57
Tot. Pesanti e Corriere	0	24	0	24
Tot. Commerc. Eq.	22	136	5	163
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	175	739	212	1126

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 Nazionale - Tricesimo
- B: Sp51 - Tavagnacco
- C: Via Nazionale - Udine
- D: Sp51 - Reana del Rojale
- E1: attestamento ramo A
- E2: attestamento ramo D
- E3: attestamento ramo C
- E4: attestamento ramo B

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

RILIEVI DEI FLUSSI DI TRAFFICO

INCROCIO A (ROTONDA S.S.13 - S.P.51)

RILIEVO 17.00 - 18.00

GIOVEDÌ

veicoli / manovra	C-E3	E3-C	E4-E2	totale
B	3	0	0	3
M	3	0	0	3
I	762	753	24	1539
F	30	9	3	42
P	3	6	0	9
C	3	3	0	6
Totale	801	771	27	1599
Tot. Leggeri	764	753	24	1541
Tot. Furgoni	30	9	3	42
Tot. Pesanti e Corriere	6	9	0	15
Tot. Commerc. Eq.	69	39	5	113
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	833	792	29	1654

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 Nazionale - Tricesimo
- B: Sp51 - Tavagnacco
- C: Via Nazionale - Udine
- D: Sp51 - Reana del Rojale
- E1: attestamento ramo A
- E2: attestamento ramo D
- E3: attestamento ramo C
- E4: attestamento ramo B

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

RILIEVI DEI FLUSSI DI TRAFFICO

INCROCIO A (ROTONDA S.S.13 - S.P.51)

RILIEVO 17.00 - 18.00

GIOVEDI

veicoli / manovra	D-E2	E2-D	E3-E1	totale
B	0	0	0	0
M	0	0	0	0
I	18	135	723	876
F	3	6	18	27
P	0	0	0	0
C	0	0	9	9
Totale	21	141	750	912
Tot. Leggeri	18	135	723	876
Tot. Furgoni	3	6	18	27
Tot. Pesanti e Corriere	0	0	9	9
Tot. Commerc. Eq.	5	11	55	71
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	23	146	778	947

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 Nazionale - Tricesimo
B:	Sp51 - Tavagnacco
C:	Via Nazionale - Udine
D:	Sp51 - Reana del Rojale
E1	attestamento ramo A
E2	attestamento ramo D
E3	attestamento ramo C
E4	attestamento ramo B

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

RILIEVI DEI FLUSSI DI TRAFFICO

INCROCIO A (ROTONDA S.S.13 - S.P.51)

RILIEVO 18.00 - 19.00

GIOVEDÌ

veicoli / manovra	A-E1	E1-A	E2-E4	totale
B	0	0	0	0
M	6	0	0	6
I	354	630	45	1029
F	12	18	6	36
P	12	0	0	12
C	3	12	0	15
Totale	387	660	51	1098
Tot. Leggeri	357	630	45	1032
Tot. Furgoni	12	18	6	36
Tot. Pesanti e Corriere	15	12	0	27
Tot. Commerc. Eq.	59	62	11	132
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	416	692	56	1164

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 Nazionale - Tricesimo
B:	Sp51 - Tavagnacco
C:	Via Nazionale - Udine
D:	Sp51 - Reana del Rojale
E1	attestamento ramo A
E2	attestamento ramo D
E3	attestamento ramo C
E4	attestamento ramo B

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

RILIEVI DEI FLUSSI DI TRAFFICO

INCROCIO A (ROTONDA S.S.13 - S.P.51)

RILIEVO 18.00 - 19.00

GIOVEDÌ

veicoli / manovra	B-E4	E1-E3	E4-B	totale
B	0	0	0	0
M	6	3	0	9
I	39	651	102	792
F	0	27	9	36
P	0	0	3	3
C	0	0	0	0
Totale	45	681	114	840
Tot. Leggeri	42	653	102	797
Tot. Furgoni	0	27	9	36
Tot. Pesanti e Corriere	0	0	3	3
Tot. Commerc. Eq.	0	49	24	73
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	42	702	126	870

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 Nazionale - Tricesimo
B:	Sp51 - Tavagnacco
C:	Via Nazionale - Udine
D:	Sp51 - Reana del Rojale
E1	attestamento ramo A
E2	attestamento ramo D
E3	attestamento ramo C
E4	attestamento ramo B

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

RILIEVI DEI FLUSSI DI TRAFFICO

INCROCIO A (ROTONDA S.S.13 - S.P.51)

RILIEVO 18.00 - 19.00

GIOVEDÌ

veicoli / manovra	C-E3	E3-C	E4-E2	totale
B	0	0	0	0
M	3	3	0	6
I	690	714	24	1428
F	18	24	3	45
P	3	0	0	3
C	6	9	0	15
Totale	720	750	27	1497
Tot. Leggeri	692	716	24	1432
Tot. Furgoni	18	24	3	45
Tot. Pesanti e Corriere	9	9	0	18
Tot. Commerc. Eq.	55	66	5	126
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	747	782	29	1558

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 Nazionale - Tricesimo
- B: Sp51 - Tavagnacco
- C: Via Nazionale - Udine
- D: Sp51 - Reana del Rojale
- E1: attestamento ramo A
- E2: attestamento ramo D
- E3: attestamento ramo C
- E4: attestamento ramo B

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

RILIEVI DEI FLUSSI DI TRAFFICO

INCROCIO A (ROTONDA S.S.13 - S.P.51)

RILIEVO 18.00 - 19.00

GIOVEDÌ

veicoli / manovra	D-E2	E2-D	E3-E1	totale
B	0	0	3	3
M	0	0	6	6
I	102	60	585	747
F	3	0	9	12
P	0	0	3	3
C	0	0	3	3
Totale	105	60	606	771
Tot. Leggeri	102	60	588	750
Tot. Furgoni	3	0	9	12
Tot. Pesanti e Corriere	0	0	6	6
Tot. Commerc. Eq.	5	0	31	36
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	107	60	619	786

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 Nazionale - Tricesimo
- B: Sp51 - Tavagnacco
- C: Via Nazionale - Udine
- D: Sp51 - Reana del Rojale
- E1: attestamento ramo A
- E2: attestamento ramo D
- E3: attestamento ramo C
- E4: attestamento ramo B

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

RILIEVI DEI FLUSSI DI TRAFFICO

INCROCIO A (ROTONDA S.S.13 - S.P.51)

RILIEVO 17.00 - 18.00

SABATO

veicoli / manovra	A-E1	E1-A	E2-E4	totale
B	0	0	0	0
M	9	15	0	24
I	510	705	24	1239
F	6	3	0	9
P	0	6	0	6
C	3	0	0	3
Totale	528	729	24	1281
Tot. Leggeri	515	713	24	1252
Tot. Furgoni	6	3	0	9
Tot. Pesanti e Corriere	3	6	0	9
Tot. Commerc. Eq.	18	20	0	38
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	533	733	24	1290

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 Nazionale - Tricesimo
B:	Sp51 - Tavagnacco
C:	Via Nazionale - Udine
D:	Sp51 - Reana del Rojale
E1	attestamento ramo A
E2	attestamento ramo D
E3	attestamento ramo C
E4	attestamento ramo B

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

RILIEVI DEI FLUSSI DI TRAFFICO

INCROCIO A (ROTONDA S.S.13 - S.P.51)

RILIEVO 17.00 - 18.00

SABATO

veicoli / manovra	B-E4	E1-E3	E4-B	totale
B	9	6	9	24
M	0	27	3	30
I	219	690	180	1089
F	3	12	9	24
P	0	6	0	6
C	0	6	0	6
Totale	222	741	192	1155
Tot. Leggeri	219	704	182	1105
Tot. Furgoni	3	12	9	24
Tot. Pesanti e Corriere	0	12	0	12
Tot. Commer. Eq.	5	52	16	73
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	224	756	198	1178

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 Nazionale - Tricesimo
B:	Sp51 - Tavagnacco
C:	Via Nazionale - Udine
D:	Sp51 - Reana del Rojale
E1	attestamento ramo A
E2	attestamento ramo D
E3	attestamento ramo C
E4	attestamento ramo B

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

RILIEVI DEI FLUSSI DI TRAFFICO

INCROCIO A (ROTONDA S.S.13 - S.P.51)

RILIEVO 17.00 - 18.00

SABATO

veicoli / manovra	C-E3	E3-C	E4-E2	totale
B	0	0	0	0
M	18	3	3	24
I	690	855	39	1584
F	0	0	0	0
P	6	0	0	6
C	6	0	0	6
Totale	720	858	42	1620
Tot. Leggeri	699	857	41	1597
Tot. Furgoni	0	0	0	0
Tot. Pesanti e Corriere	12	0	0	12
Tot. Commerc. Eq.	30	0	0	30
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	729	857	41	1627

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 Nazionale - Tricesimo
B:	Sp51 - Tavagnacco
C:	Via Nazionale - Udine
D:	Sp51 - Reana del Rojale
E1	attestamento ramo A
E2	attestamento ramo D
E3	attestamento ramo C
E4	attestamento ramo B

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

RILIEVI DEI FLUSSI DI TRAFFICO

INCROCIO A (ROTONDA S.S.13 - S.P.51)

RILIEVO 17.00 - 18.00

SABATO

veicoli / manovra	D-E2	E2-D	E3-E1	totale
B	0	0	0	0
M	0	0	3	3
I	57	33	783	873
F	0	0	3	3
P	0	0	0	0
C	0	0	9	9
Totale	57	33	798	888
Tot. Leggeri	57	33	785	875
Tot. Furgoni	0	0	3	3
Tot. Pesanti e Corriere	0	0	9	9
Tot. Commerc. Eq.	0	0	28	28
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	57	33	813	903

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 Nazionale - Tricesimo
B:	Sp51 - Tavagnacco
C:	Via Nazionale - Udine
D:	Sp51 - Reana del Rojale
E1	attestamento ramo A
E2	attestamento ramo D
E3	attestamento ramo C
E4	attestamento ramo B

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

RILIEVI DEI FLUSSI DI TRAFFICO

INCROCIO A (ROTONDA S.S.13 - S.P.51)

RILIEVO 18.00 - 19.00

SABATO

veicoli / manovra	A-E1	E1-A	E2-E4	totale
B	0	0	0	0
M	3	3	6	12
I	684	456	39	1179
F	6	0	0	6
P	3	3	0	6
C	6	3	0	9
Totale	702	465	45	1212
Tot. Leggeri	686	458	42	1186
Tot. Furgoni	6	0	0	6
Tot. Pesanti e Corriere	9	6	0	15
Tot. Commerc. Eq.	33	15	0	48
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	719	473	42	1234

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 Nazionale - Tricesimo
B:	Sp51 - Tavagnacco
C:	Via Nazionale - Udine
D:	Sp51 - Reana del Rojale
E1	attestamento ramo A
E2	attestamento ramo D
E3	attestamento ramo C
E4	attestamento ramo B

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

RILIEVI DEI FLUSSI DI TRAFFICO

INCROCIO A (ROTONDA S.S.13 - S.P.51)

RILIEVO 18.00 - 19.00

SABATO

veicoli / manovra	B-E4	E1-E3	E4-B	totale
B	0	0	0	0
M	0	27	0	27
I	24	720	126	870
F	0	12	0	12
P	0	3	0	3
C	0	3	0	3
Totale	24	765	126	915
Tot. Leggeri	24	734	126	884
Tot. Furgoni	0	12	0	12
Tot. Pesanti e Corriere	0	6	0	6
Tot. Commerc. Eq.	0	37	0	37
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	24	771	126	921

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 Nazionale - Tricesimo
- B: Sp51 - Tavagnacco
- C: Via Nazionale - Udine
- D: Sp51 - Reana del Rojale
- E1: attestamento ramo A
- E2: attestamento ramo D
- E3: attestamento ramo C
- E4: attestamento ramo B

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

RILIEVI DEI FLUSSI DI TRAFFICO

INCROCIO A (ROTONDA S.S.13 - S.P.51)

RILIEVO 18.00 - 19.00

SABATO

veicoli / manovra	C-E3	E3-C	E4-E2	totale
B	0	0	0	0
M	6	0	0	6
I	735	780	9	1524
F	0	9	0	9
P	0	0	0	0
C	3	15	0	18
Totale	744	804	9	1557
Tot. Leggeri	738	780	9	1527
Tot. Furgoni	0	9	0	9
Tot. Pesanti e Corriere	3	15	0	18
Tot. Commerc. Eq.	8	54	0	62
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	746	834	9	1589

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 Nazionale - Tricesimo
B:	Sp51 - Tavagnacco
C:	Via Nazionale - Udine
D:	Sp51 - Reana del Rojale
E1	attestamento ramo A
E2	attestamento ramo D
E3	attestamento ramo C
E4	attestamento ramo B

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

RILIEVI DEI FLUSSI DI TRAFFICO

INCROCIO A (ROTONDA S.S.13 - S.P.51)

RILIEVO 18.00 - 19.00

SABATO

veicoli / manovra	D-E2	E2-D	E3-E1	totale
B	0	0	0	0
M	0	0	9	9
I	24	33	825	882
F	0	0	9	9
P	0	0	3	3
C	0	0	3	3
Totale	24	33	849	906
Tot. Leggeri	24	33	830	887
Tot. Furgoni	0	0	9	9
Tot. Pesanti e Corriere	0	0	6	6
Tot. Commerc. Eq.	0	0	31	31
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	24	33	861	918

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 Nazionale - Tricesimo
- B: Sp51 - Tavagnacco
- C: Via Nazionale - Udine
- D: Sp51 - Reana del Rojale
- E1: attestamento ramo A
- E2: attestamento ramo D
- E3: attestamento ramo C
- E4: attestamento ramo B

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

RILIEVI DEI FLUSSI DI TRAFFICO

SEZIONE 1 (VIA NAZIONALE)

RILIEVO 17.00 - 18.00

VENERDI

veicoli / manovra	A-B	B-A	totale
B	0	1	1
M	7	7	14
I	949	1178	2127
F	47	25	72
P	22	6	28
C	4	2	6
Totale	1029	1218	2247
Tot. Leggeri	953	1182	2135
Tot. Furgoni	47	25	72
Tot. Pesanti e Corriere	26	8	34
Tot. Commerc. Eq.	150	65	215
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	1103	1247	2350

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

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

Direzioni:

A: Via Nazionale - Tricesimo
 B: Via Nazionale - Udine

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

RILIEVI DEI FLUSSI DI TRAFFICO

SEZIONE 1 (VIA NAZIONALE)

RILIEVO 18.00 - 19.00

VENERDI

veicoli / manovra	A-B	B-A	totale
B	0	2	2
M	7	5	12
I	982	871	1853
F	31	29	60
P	6	6	12
C	6	8	14
Totale	1032	919	1951
Tot. Leggeri	986	874	1860
Tot. Furgoni	31	29	60
Tot. Pesanti e Corriere	12	14	26
Tot. Commerc. Eq.	86	87	173
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	1072	961	2033

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

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

Direzioni:

A: Via Nazionale - Tricesimo
 B: Via Nazionale - Udine

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

RILIEVI DEI FLUSSI DI TRAFFICO

SEZIONE 1 (VIA NAZIONALE)

RILIEVO 17.00 - 18.00

SABATO

veicoli / manovra	A-B	B-A	totale
B	0	0	0
M	0	0	0
I	1134	902	2036
F	17	4	21
P	0	0	0
C	2	1	3
Totale	1153	907	2060
Tot. Leggeri	1134	902	2036
Tot. Furgoni	17	4	21
Tot. Pesanti e Corriere	2	1	3
Tot. Commerc. Eq.	36	10	46
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	1170	912	2082

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

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

Direzioni:

A: Via Nazionale - Tricesimo
 B: Via Nazionale - Udine

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

RILIEVI DEI FLUSSI DI TRAFFICO

SEZIONE 1 (VIA NAZIONALE)

RILIEVO 18.00 - 19.00

SABATO

veicoli / manovra	A-B	B-A	totale
B	0	0	0
M	0	0	0
I	960	895	1855
F	7	2	9
P	0	0	0
C	4	6	10
Totale	971	903	1874
Tot. Leggeri	960	895	1855
Tot. Furgoni	7	2	9
Tot. Pesanti e Corriere	4	6	10
Tot. Commerc. Eq.	23	19	42
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	983	914	1897

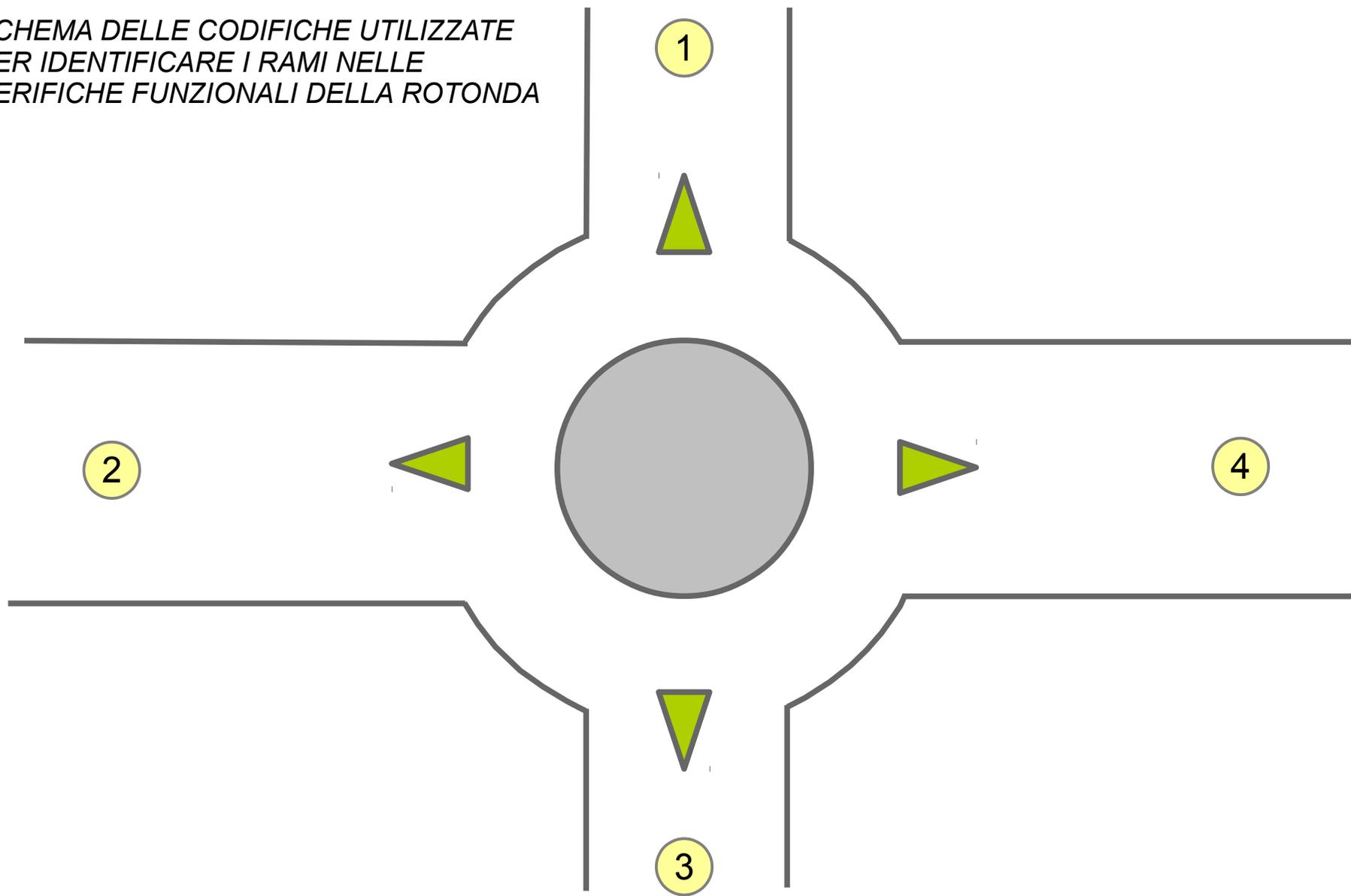
B = BICICLETTE; M = MOTOCICLI; I = AUTOMOBILI; F = FURGONI; P = PESANTI; C = CORRIER
 Nota: le biciclette non sono considerate nel calcolo dei totali.

Direzioni:

A: Via Nazionale - Tricesimo
 B: Via Nazionale - Udine

VERIFICHE FUNZIONALI DELLA VIABILITA'

*SCHEMA DELLE CODIFICHE UTILIZZATE
PER IDENTIFICARE I RAMI NELLE
VERIFICHE FUNZIONALI DELLA ROTONDA*



COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA DI
DISTRIBUZIONE TRA LA S.S.13 E LA S.P.51

RAMO 1 - S.S.13 - NORD

SCENARIO POMERIGGIO FERIALE PUNTA
situazione esistente 17:00 - 18:00

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	607

USCITA	
Qu1	701

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	24

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	421	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	279	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	6,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1419	

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

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

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA DI
DISTRIBUZIONE TRA LA S.S.13 E LA S.P.51

RAMO 1 - S.S.13 - NORD

SCENARIO POMERIGGIO FERIALE PUNTA
situazione di progetto 17:00 - 18:00

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	639

USCITA	
Qu1	733

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	77

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	440	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	339	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	6,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1366	

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

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

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA DI
DISTRIBUZIONE TRA LA S.S.13 E LA S.P.51

RAMO 2 - S.P.51 VIA REANA

SCENARIO POMERIGGIO FERIALE PUNTA
situazione esistente 17:00 - 18:00

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	175

USCITA	
Qu1	212

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	739

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	127	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	754	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	3,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	802	

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

X1	0,22
----	------

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA DI
DISTRIBUZIONE TRA LA S.S.13 E LA S.P.51

RAMO 2 - S.P.51 VIA REANA

SCENARIO POMERIGGIO FERIALE PUNTA
situazione di progetto 17:00 - 18:00

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	185

USCITA	
Qu1	222

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	814

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	133	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	826	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	3,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	752	

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

X1	0,25
----	------

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA DI
DISTRIBUZIONE TRA LA S.S.13 E LA S.P.51

RAMO 3 - S.S.13 DA SUD

SCENARIO POMERIGGIO FERIALE PUNTA
situazione esistente 17:00 - 18:00

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	833

USCITA	
Qu1	792

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	29

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	475	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	316	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	6,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1386	

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

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

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA DI
DISTRIBUZIONE TRA LA S.S.13 E LA S.P.51

RAMO 3 - S.S.13 DA SUD

SCENARIO POMERIGGIO FERIALE PUNTA
situazione di progetto 17:00 - 18:00

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	917

USCITA	
Qu1	876

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	29

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	526	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	347	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	6,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1359	

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

X1	0,67
----	------

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA DI
DISTRIBUZIONE TRA LA S.S.13 E LA S.P.51

RAMO 4 - S.P. 51 VIA I MAGGIO

SCENARIO POMERIGGIO FERIALE PUNTA
situazione esistente 17:00 - 18:00

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	23

USCITA	
Qu1	146

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	778

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	88	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	765	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	3,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	794	

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

X1	0,03
----	------

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA DI
DISTRIBUZIONE TRA LA S.S.13 E LA S.P.51

RAMO 4 - S.P. 51 VIA I MAGGIO

SCENARIO POMERIGGIO FERIALE PUNTA
situazione di progetto 17:00 - 18:00

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	30

USCITA	
Qu1	153

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	856

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	92	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	839	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	3,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	743	

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

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

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA DI
DISTRIBUZIONE TRA LA S.S.13 E LA S.P.51

RAMO 1 - S.S.13 - NORD

SCENARIO POMERIGGIO FERIALE PUNTA
situazione esistente 18:00 - 19:00

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	416

USCITA	
Qu1	692

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	56

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	415	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	305	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	6,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1396	

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

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

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA DI
DISTRIBUZIONE TRA LA S.S.13 E LA S.P.51

RAMO 1 - S.S.13 - NORD

SCENARIO POMERIGGIO FERIALE PUNTA
situazione di progetto 18:00 - 19:00

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	448

USCITA	
Qu1	724

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	109

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	434	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	365	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	6,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1343	

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

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

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA DI
DISTRIBUZIONE TRA LA S.S.13 E LA S.P.51

RAMO 2 - S.P.51 VIA REANA

SCENARIO POMERIGGIO FERIALE PUNTA
situazione esistente 18:00 - 19:00

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	42

USCITA	
Qu1	126

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	702

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	76	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	688	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	3,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	848	

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

X1	0,05
----	------

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA DI
DISTRIBUZIONE TRA LA S.S.13 E LA S.P.51

RAMO 2 - S.P.51 VIA REANA

SCENARIO POMERIGGIO FERIALE PUNTA
situazione di progetto 18:00 - 19:00

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	52

USCITA	
Qu1	136

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	777

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	82	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	761	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	3,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	797	

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

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

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA DI
DISTRIBUZIONE TRA LA S.S.13 E LA S.P.51

RAMO 3 - S.S.13 DA SUD

SCENARIO POMERIGGIO FERIALE PUNTA
situazione esistente 18:00 - 19:00

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	747

USCITA	
Qu1	782

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	29

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	469	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	313	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	6,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1389	

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

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

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA DI
DISTRIBUZIONE TRA LA S.S.13 E LA S.P.51

RAMO 3 - S.S.13 DA SUD

SCENARIO POMERIGGIO FERIALE PUNTA
situazione di progetto 18:00 - 19:00

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	831

USCITA	
Qu1	866

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	29

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	520	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	343	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	6,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1362	

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

X1	0,61
----	------

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA DI
DISTRIBUZIONE TRA LA S.S.13 E LA S.P.51

RAMO 4 - S.P. 51 VIA I MAGGIO

SCENARIO POMERIGGIO FERIALE PUNTA
situazione esistente 18:00 - 19:00

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	107

USCITA	
Qu1	60

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	619

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	36	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	588	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	3,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	918	

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

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

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA DI
DISTRIBUZIONE TRA LA S.S.13 E LA S.P.51

RAMO 4 - S.P. 51 VIA I MAGGIO

SCENARIO POMERIGGIO FERIALE PUNTA
situazione di progetto 18:00 - 19:00

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	114

USCITA	
Qu1	67

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	697

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	40	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	662	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	3,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	866	

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

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

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA DI
DISTRIBUZIONE TRA LA S.S.13 E LA S.P.51

RAMO 1 - S.S.13 - NORD

SCENARIO POMERIGGIO SABATO PUNTA
situazione esistente 17:00 - 18:00

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	533

USCITA	
Qu1	733

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	24

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	440	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	290	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	6,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1409	

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

X1	0,38
----	------

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA DI
DISTRIBUZIONE TRA LA S.S.13 E LA S.P.51

RAMO 1 - S.S.13 - NORD

SCENARIO POMERIGGIO SABATO PUNTA
situazione di progetto 17:00 - 18:00

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	565

USCITA	
Qu1	765

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	77

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	459	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	350	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	6,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1356	

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

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

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA DI
DISTRIBUZIONE TRA LA S.S.13 E LA S.P.51

RAMO 2 - S.P.51 VIA REANA

SCENARIO POMERIGGIO SABATO PUNTA
situazione esistente 17:00 - 18:00

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	224

USCITA	
Qu1	198

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	756

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	119	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	764	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	3,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	795	

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

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

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA DI
DISTRIBUZIONE TRA LA S.S.13 E LA S.P.51

RAMO 2 - S.P.51 VIA REANA

SCENARIO POMERIGGIO SABATO PUNTA
situazione di progetto 17:00 - 18:00

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	234

USCITA	
Qu1	208

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	831

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	125	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	836	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	3,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	744	

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

X1	0,31
----	------

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA DI
DISTRIBUZIONE TRA LA S.S.13 E LA S.P.51

RAMO 3 - S.S.13 DA SUD

SCENARIO POMERIGGIO SABATO PUNTA
situazione esistente 17:00 - 18:00

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	729

USCITA	
Qu1	857

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	41

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	514	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	351	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	6,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1355	

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

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

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA DI
DISTRIBUZIONE TRA LA S.S.13 E LA S.P.51

RAMO 3 - S.S.13 DA SUD

SCENARIO POMERIGGIO SABATO PUNTA
situazione di progetto 17:00 - 18:00

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	813

USCITA	
Qu1	941

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	41

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	565	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	382	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	6,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1328	

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

X1	0,61
----	------

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA DI
DISTRIBUZIONE TRA LA S.S.13 E LA S.P.51

RAMO 4 - S.P. 51 VIA I MAGGIO

SCENARIO POMERIGGIO SABATO PUNTA
situazione esistente 17:00 - 18:00

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	57

USCITA	
Qu1	33

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	813

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	20	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	756	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	3,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	801	

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

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

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA DI
DISTRIBUZIONE TRA LA S.S.13 E LA S.P.51

RAMO 4 - S.P. 51 VIA I MAGGIO

SCENARIO POMERIGGIO SABATO PUNTA
situazione di progetto 17:00 - 18:00

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	64

USCITA	
Qu1	40

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	891

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	24	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	830	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	3,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	749	

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

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

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA DI
DISTRIBUZIONE TRA LA S.S.13 E LA S.P.51

RAMO 1 - S.S.13 - NORD

SCENARIO POMERIGGIO SABATO PUNTA
situazione esistente 18:00 - 19:00

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	719

USCITA	
Qu1	473

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	42

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	284	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	212	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	6,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1477	

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

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

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA DI
DISTRIBUZIONE TRA LA S.S.13 E LA S.P.51

RAMO 1 - S.S.13 - NORD

SCENARIO POMERIGGIO SABATO PUNTA
situazione di progetto 18:00 - 19:00

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	751

USCITA	
Qu1	505

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	95

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	303	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	272	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	6,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1425	

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

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

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA DI
DISTRIBUZIONE TRA LA S.S.13 E LA S.P.51

RAMO 2 - S.P.51 VIA REANA

SCENARIO POMERIGGIO SABATO PUNTA
situazione esistente 18:00 - 19:00

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	24

USCITA	
Qu1	126

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	771

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	76	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	752	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	3,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	804	

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

X1	0,03
----	------

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA DI
DISTRIBUZIONE TRA LA S.S.13 E LA S.P.51

RAMO 2 - S.P.51 VIA REANA

SCENARIO POMERIGGIO SABATO PUNTA
situazione di progetto 18:00 - 19:00

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	34

USCITA	
Qu1	136

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	846

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	82	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	824	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	3,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	753	

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

X1	0,05
----	------

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA DI
DISTRIBUZIONE TRA LA S.S.13 E LA S.P.51

RAMO 3 - S.S.13 DA SUD

SCENARIO POMERIGGIO SABATO PUNTA
situazione esistente 18:00 - 19:00

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	746

USCITA	
Qu1	834

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	9

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	500	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	313	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	6,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1388	

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

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

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA DI
DISTRIBUZIONE TRA LA S.S.13 E LA S.P.51

RAMO 3 - S.S.13 DA SUD

SCENARIO POMERIGGIO SABATO PUNTA
situazione di progetto 18:00 - 19:00

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	830

USCITA	
Qu1	918

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	9

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	551	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	344	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	6,0	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	1361	

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

X1	0,61
----	------

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA DI
DISTRIBUZIONE TRA LA S.S.13 E LA S.P.51

RAMO 4 - S.P. 51 VIA I MAGGIO

SCENARIO POMERIGGIO SABATO PUNTA
situazione esistente 18:00 - 19:00

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	24

USCITA	
Qu1	33

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	861

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	20	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	800	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	3,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	770	

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

X1	0,03
----	------

COMUNE DI TAVAGNACCO

AMBITO "C"

CALCOLO DI MASSIMA DELLA CAPACITA' DELLA ROTATORIA DI
DISTRIBUZIONE TRA LA S.S.13 E LA S.P.51

RAMO 4 - S.P. 51 VIA I MAGGIO

SCENARIO POMERIGGIO SABATO PUNTA
situazione di progetto 18:00 - 19:00

Flussi in ingresso e in uscita dal singolo braccio:

ENTRATA	
Qe1	31

USCITA	
Qu1	40

Volumi circolanti:

Traffico	veic.
Qc1	939

Calcolo del traffico uscente equivalente:

es	6,0	larghezza aiuola separatrice (m)
Qu1'	24	

Calcolo del traffico di disturbo:

Ann	9,0	larghezza anello (m)
Qd1	874	

Calcolo della capacità d'entrata del singolo braccio:

ENT	3,5	larghezza corsie di entrata (m)
Ce1	718	

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

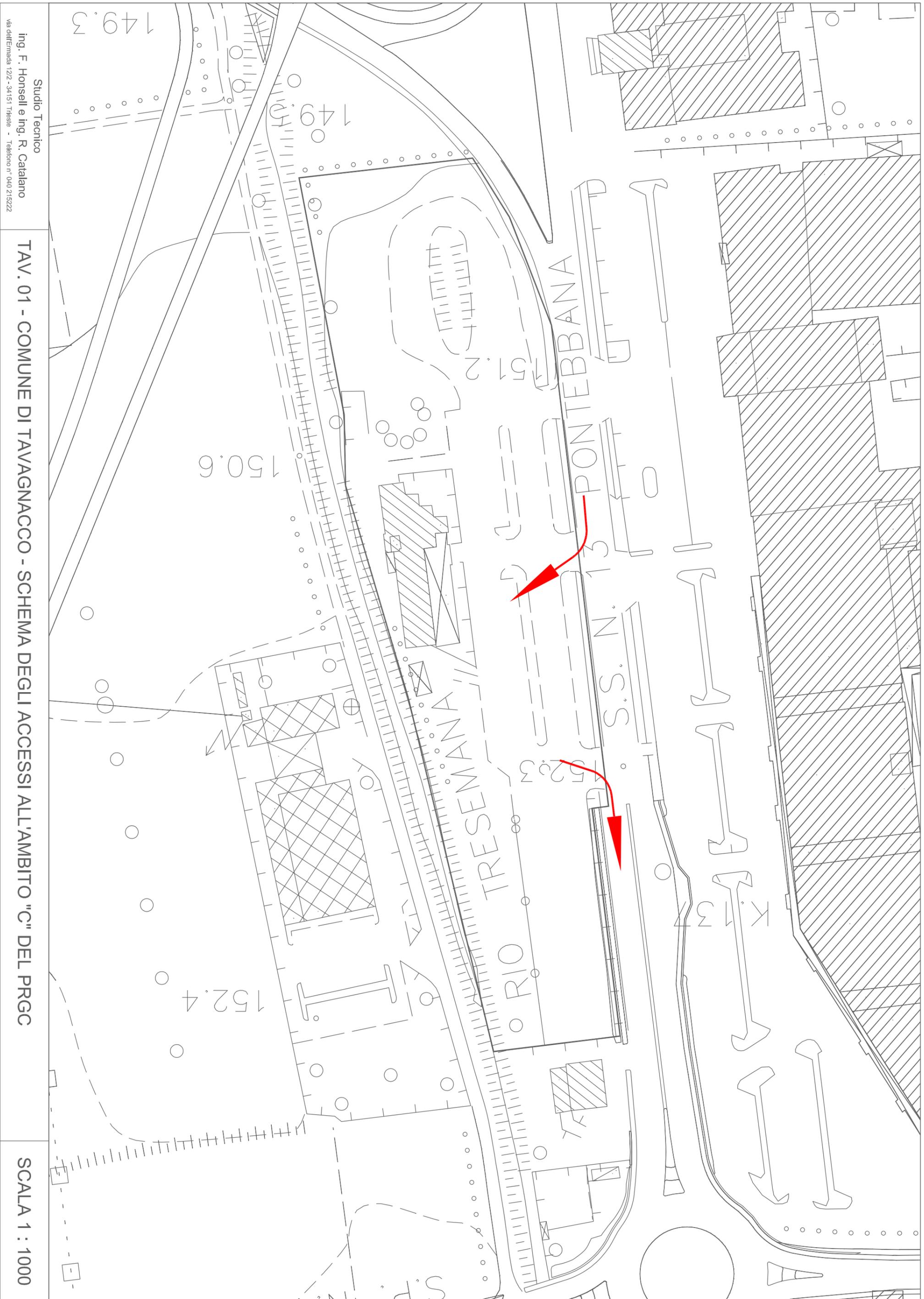
X1	0,04
----	------

VERIFICA DELL'IMMISSIONE A PRECEDENZA

PREVISIONALE VALORI A SUD DELLA ROTONDA		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
		Tcx	Tcbase	TcHV	PHV	TcG	G	TcT	T3LT		Tfx	Tfbase	TfHV		Cpx	Vcx	Tcx	Tfx		Qm95	Vx	Cpx	T		d
Tipo svolta	Descrizione svolta	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.
Accesso manovra 9 FERIALE 17:00 - 18:00	svolta a destra, dal parcheggio dell'area commerciale	7	6,9	2	0,05	0	0	0	0		3,35	3,3	1		576	417	7	3,35		1	84	576	1		12
Accesso manovra 9 SABATO 17:00 - 18:00	svolta a destra, dal parcheggio dell'area commerciale	7	6,9	2	0,05	0	0	0	0		3,35	3,3	1		623	365	7	3,35		0	84	623	1		12
Accesso manovra 9 FERIALE 2 18:00 - 19:00	svolta a destra, dal parcheggio dell'area commerciale	7	6,9	2	0,05	0	0	0	0		3,35	3,3	1		615	374	7	3,35		0	84	615	1		12
Accesso manovra 9 SABATO 2 18:00 - 19:00	svolta a destra, dal parcheggio dell'area commerciale	7	6,9	2	0,05	0	0	0	0		3,35	3,3	1		616	373	7	3,35		0	84	616	1		12

VERIFICA DELL'IMMISSIONE A PRECEDENZA

PREVISIONALE VALORI MASSIMI DI TRONCO		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 scalamiento in coda della manovra secondaria	tempo base di scalamiento in coda	fattore correttivo per veicoli pesanti		capacità potenziale della manovra secondaria	volumi in conflitto	intervallo critico della manovra secondaria	tempo di scalamiento in coda della manovra secondaria		95° percentile della coda	volume della svolta	capacità potenziale della manovra secondaria	tempo di analisi		tempo di ritardo
		Tcx	Tcbase	TcHV	PHV	TcG	G	TcT	T3LT		Tfx	Tfbase	TfHV		Cpx	Vcx	Tcx	Tfx		Qm95	Vx	Cpx	T		d
Tipo svolta	Descrizione svolta	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.
Accesso manovra 9 FERIALE 17:00 - 18:00	svolta a destra, dal parcheggio dell'area commerciale	7	6,9	2	0,05	0	0	0	0		3,35	3,3	1		421	624	7	3,35		1	84	421	1		16
Accesso manovra 9 SABATO 17:00 - 18:00	svolta a destra, dal parcheggio dell'area commerciale	7	6,9	2	0,05	0	0	0	0		3,35	3,3	1		543	456	7	3,35		1	84	543	1		13
Accesso manovra 9 FERIALE 2 18:00 - 19:00	svolta a destra, dal parcheggio dell'area commerciale	7	6,9	2	0,05	0	0	0	0		3,35	3,3	1		523	481	7	3,35		1	84	523	1		13
Accesso manovra 9 SABATO 2 18:00 - 19:00	svolta a destra, dal parcheggio dell'area commerciale	7	6,9	2	0,05	0	0	0	0		3,35	3,3	1		543	457	7	3,35		1	84	543	1		13



Studio Tecnico
ing. F. Honsell e ing. R. Catalano
via dell'Ermeda 12/2 - 34151 Trieste - Telefono n° 040 215222

TAV. 01 - COMUNE DI TAVAGNACCO - SCHEMA DEGLI ACCESSI ALL'AMBITO "C" DEL PRGC

SCALA 1 : 1000