

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA



PROVINCIA DI PORDENONE

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO

**BICIANPLAN
FASE DI ANALISI**

RELAZIONE

GIUGNO 2024

COMMITTENTE		Comune di San Vito al Tagliamento Piazza del Popolo 38 - 33078 San Vito al Tagliamento (PN)
PROGETTISTA		Ing. Fiorella Honsell Studio Tecnico Ing. Fiorella Honsell e Ing. Roberto Catalano Via Ermada 12/2 - 34151 TRIESTE
COLLABORATORE		Ing. Matteo Colautti Via Caccia 39 - 33100 UDINE

BICIPLAN Elaborati grafici di ANALISI

TAV. A 1 - 1 – Popolazione 0 – 7 e localizzazione dei relativi poli di interesse

TAV. A 1 – 1c – Popolazione 0 – 7 e localizzazione dei relativi poli di interesse – Ingrandimento capoluogo

TAV. A 1 – 1f – Popolazione 0 – 7 e localizzazione dei relativi poli di interesse – Ingrandimento frazioni

TAV. A 1 - 2 – Popolazione 8 - 18 e localizzazione dei relativi poli di interesse

TAV. A 1 – 2c – Popolazione 8 - 18 e localizzazione dei relativi poli di interesse – Ingrandimento capoluogo

TAV. A 1 – 2f – Popolazione 8 - 18 e localizzazione dei relativi poli di interesse – Ingrandimento frazioni

TAV. A 1 - 3 – Popolazione > 18 e localizzazione dei relativi poli di interesse

TAV. A 1 – 3c – Popolazione > 18 e localizzazione dei relativi poli di interesse – Ingrandimento capoluogo

TAV. A 1 – 3f – Popolazione > 18 e localizzazione dei relativi poli di interesse – Ingrandimento frazioni

TAV. A 2 – Aree di influenza delle zone origine e relazioni più consistenti nei riflessi della mobilità ciclabile

**TAV. A 2c – Aree di influenza delle zone origine e relazioni più consistenti nei riflessi della mobilità ciclabile -
Ingrandimento capoluogo**

**TAV. A 2f – Aree di influenza delle zone origine e relazioni più consistenti nei riflessi della mobilità ciclabile -
Ingrandimento frazioni**

TAV. A 3 – Stato di fatto infrastrutture ciclabili esistenti e previsioni pianificatorie vigenti

**TAV. A 3c – Stato di fatto infrastrutture ciclabili esistenti e previsioni pianificatorie vigenti - Ingrandimento
capoluogo**

**TAV. A 3f – Stato di fatto infrastrutture ciclabili esistenti e previsioni pianificatorie vigenti -Ingrandimento
frazioni**

TAV. A 4 – Stato di fatto con evidenza delle criticità in tema di mobilità ciclistica

TAV. A 4c – Stato di fatto con evidenza delle criticità in tema di mobilità ciclistica – Ingrandimento capoluogo

TAV. A 4f – Stato di fatto con evidenza delle criticità in tema di mobilità ciclistica – Ingrandimento frazioni

TAV. A 5 – Strade regionali, provinciali, percorsi TPL e aree di sosta esistenti

TAV. A 5c – Strade regionali, provinciali, percorsi TPL e aree di sosta esistenti – Ingrandimento capoluogo

TAV. A 5f – Strade regionali, provinciali, percorsi TPL e aree di sosta esistenti– Ingrandimento frazioni

**ALLEGATO – Rilievi dei flussi di traffico in nodi significativi della rete viaria comprensivi dei movimenti
effettuati con biciclette**

RELAZIONE DI ANALISI

1. Impostazione metodologica e inquadramento normativo

La strategia di governo della mobilità può essere impostata a livello globale, quello del PGTU, attualmente in itinere nel caso del Comune di S. Vito al Tagliamento, e quello di settore, con particolare attenzione alla mobilità delle utenze deboli, che comprendono ciclisti e pedoni. Se i due livelli sono coerenti tra loro, il Comune potrà disporre di un quadro di governo della mobilità nel quale le strategie relative alla mobilità ciclabile, nella fattispecie, non risulteranno conflittuali con quelle relative ai mezzi motorizzati. E la mancanza di conflittualità favorirà l'attuazione dei provvedimenti, in quanto non suscettibili di determinare situazioni di criticità.

Il BICIPLAN , che si focalizza su una delle componenti della mobilità, ossia quella ciclabile, può così anche essere considerato una parte integrante del PGTU (ne è infatti un "piano di settore").

Il Biciplan individua gli itinerari principali della rete ciclabile comunale, attuabili o completabili – qualora già presenti sul territorio - con interventi di breve - medio periodo, come pure mediante interventi di più lungo periodo, evidenziando le priorità d'intervento. In taluni casi, si tratterà infatti di modesti adeguamenti di percorsi già realizzati, in altri casi si tratterà di interventi realizzabili su sedi o lungo sedi viarie esistenti, mentre, in altri casi potranno essere indicate nuove connessioni.

A questo proposito, da un punto di vista formale, i provvedimenti che esso contiene di norma non richiedono varianti urbanistiche al PRGC per essere attuati – se non modesti adeguamenti a livello esecutivo delle opere -, e solo in rari casi si configurano come provvedimenti di lungo periodo, l'attuazione dei quali necessita di un iter di variante in qualche misura "sostanziale".

E' peraltro opportuno considerare come il Biciplan, al pari del PGTU, sia uno "strumento di lavoro", che va poi aggiornato in ragione degli interventi che vengono attuati e in modo da recepire le eventuali necessarie modifiche nel governo della mobilità, che conseguono ad intervenuti nuovi fattori attinenti all'uso del territorio, alle variazioni socioeconomiche o ad altri interventi attuati nelle realtà contermini, suscettibili di avere influenza sullo specifico contesto.

Il presente Biciplan segue un processo di continuità attuativa in Comune di S. Vito, che aveva già a suo tempo elaborato delle previsioni in termini di strutture ciclabili, riprese poi anche all'interno del PUMS dell'UTI Tagliamento. E' apparso tuttavia opportuno procedere con un maggior controllo della validità delle scelte operate, individuando delle strategie che consentano di meglio strutturare dei percorsi significativi a livello di "rete" locale.

Il presente Biciplan configura dunque, in questo caso, scenari di gestione della mobilità ciclistica attuabili utilizzando la rete viaria esistente eventualmente proponendo elementi di ristrutturazione ed adeguamento della stessa finalizzati all'incremento della funzionalità e della sicurezza e, per taluni itinerari, tipicamente quelli a valenza "turistica" o "del tempo libero", utilizza strade e tracciati campestri. Eventualmente, e ciò sarà opportunamente descritto nell'ambito della relazione di Piano, il Biciplan ha ripreso elementi integrativi della rete attuale delle connessioni – sia stradali asfaltate, come pure a fondo naturale -, scegliendoli tra quelli già previsti dal PRGC o da altri strumenti di pianificazione sovraordinati.

Alla luce di quanto sopra, **nel presente Biciplan si assume che esso abbia una valenza "prescrittiva" nei confronti dei provvedimenti di breve periodo che non richiedono varianti** (fatti salvi gli aggiustamenti nella zonizzazione necessari ad esempio per ristrutturare un'intersezione o adeguare un tronco viario esistente), **mentre che ne abbia una solo "indicativa" per i provvedimenti che richiedono varianti di una certa entità, sostanziali.**

Accanto a questi aspetti di inquadramento della valenza urbanistica dello strumento, è opportuno sottolineare che il Biciplan dispone di propri riferimenti normativi, che nel seguito si richiamano per comodità. La **normativa** che disciplina piste ciclabili, itinerari ciclabili, e mobilità ciclabile in generale è costituita da indicazioni della Comunità Europea, leggi e regolamenti nazionali e regionali.

Indicazioni dell'Unione Europea

- Libro arancio 1999 "Città in bicicletta, pedalando verso l'avvenire";
- Libro verde 2007 "Verso una nuova cultura della mobilità urbana";
- Risoluzione del Parlamento europeo sulla sicurezza stradale in Europa 2011 – 2020.
- "The promotion of Cycling" – Studio analitico sui vantaggi della mobilità ciclistica e delle politiche per favorirla.

Normativa Nazionale

- D.L. 30 aprile 1992 n° 285 e successive modificazioni: Nuovo Codice della Strada;
- D.P.R. 16 dicembre 1992 n° 495 e successive modificazioni: Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada;
- Direttive Ministeriali per "Redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico", (G.U. n. 146 del 24 giugno 1995) per l'applicazione, in ambito urbano, delle disposizioni contenute nell'art. 36 del Codice della Strada;
- D.M. 557/99 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili";
- D.M. 5 novembre 2001 "Norme Funzionali e geometriche per la costruzione delle strade"
- Decreto ministeriale 19 aprile 2006 - "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali";

- Circolare del Ministero dei Lavori Pubblici 8 giugno 2001, n. 3699 - “Linee Guida per le Analisi di Sicurezza delle Strade”; Decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35 - “Gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali”; Decreto ministeriale 2 maggio 2012, n. 137 - “Linee guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali”;
- Decreto Ministeriale 4 agosto 2017, n.397 “Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell’articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257”; Decreto Ministeriale del 28 agosto 2019 n. 396 “Modifica delle linee guida per la redazione dei piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS)”, di cui al decreto ministeriale 397/2017;
- Decreto Ministeriale del 04 giugno 2019 n° 229 “Sperimentazione della circolazione su strada di dispositivi per la micromobilità elettrica”;
- Legge 11 Gennaio 2018 n.2 - “Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica” (della quale si riporta in nota l'Art. 1 e nella quale il Bicipan costituisce argomento dell'rt. 6, riportato nel seguito, che ha portato anche all'emanazione delle Linee Guida per la redazione e l'attuazione del Bicipan del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) ¹

Normativa Regionale

- Legge regionale 23 febbraio 2018, n. 8 "Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa"
- Bicipan Linee guida della Regione Friuli Venezia Giulia
- PREMOCI – Piano regionale della mobilità ciclistica, di recente pre-adozione e prossima adozione

Si ritiene di riportare nel seguito integralmente l’Art. 6 della legge 11/18, evidenziandone gli elementi operativi e pertinenti alla situazione specifica più significativi; si tenga presente che il Comune di S. Vito al Tagliamento non redige un PUMS, sostanzialmente a fronte delle limitate dimensioni del proprio territorio, ma un indirizzo

¹ **Art. 1.**

Oggetto e finalità

1. La presente legge persegue l’obiettivo di promuovere l’uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l’efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l’attività turistica, in coerenza con il piano strategico di sviluppo del turismo in Italia, di cui all’articolo 34-quinquies, comma 1, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, e con il piano straordinario della mobilità turistica, di cui all’articolo 11, comma 1, del decreto-legge 31 maggio 2014, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2014, n. 106, e secondo quanto previsto dalla legge 9 agosto 2017, n. 128, in materia di ferrovie turistiche.

2. Lo Stato, le regioni, gli enti locali e gli altri soggetti pubblici interessati, nell’ambito delle rispettive competenze, nel rispetto del quadro finanziario definito ai sensi dell’articolo 3, comma 3, lettera e), e in conformità con la disciplina generale dei trasporti e del governo del territorio, perseguono l’obiettivo di cui al comma 1, in modo da rendere lo sviluppo della mobilità ciclistica e delle necessarie infrastrutture di rete una componente fondamentale delle politiche della mobilità in tutto il territorio nazionale e da pervenire a un sistema generale e integrato della mobilità, sostenibile dal punto di vista economico, sociale e ambientale e accessibile a tutti i cittadini.

3. Le disposizioni della presente legge si applicano alle regioni a statuto speciale e alle province autonome di Trento e di Bolzano compatibilmente con i rispettivi statuti e le relative norme di attuazione.

fondamentale nella redazione sia del PGTU, che del Biciplan, è proprio la “sostenibilità”; si può quindi assumere l’acronimo PGTU, nei punti ove si parla di PUMS nel seguente testo:

Art. 6

Biciplan

1. I comuni non facenti parte di città metropolitane e le città metropolitane predispongono e adottano, nel rispetto del quadro finanziario definito ai sensi dell’articolo 3, comma 3, lettera e), e dei suoi eventuali aggiornamenti, i piani urbani della mobilità ciclistica, denominati «biciplan», quali piani di settore dei piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS), finalizzati a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessari a promuovere e intensificare l’uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni. I biciplan sono pubblicati in formato di tipo aperto nei siti internet istituzionali dei rispettivi enti.

2. I biciplan definiscono:

- a) la rete degli itinerari ciclabili prioritari o delle ciclovie del territorio comunale destinata all’attraversamento e al collegamento tra le parti della città lungo le principali direttrici di traffico, con infrastrutture capaci, dirette e sicure, nonché gli obiettivi programmatici concernenti la realizzazione di tali infrastrutture;
- b) la rete secondaria dei percorsi ciclabili all’interno dei quartieri e dei centri abitati;
- c) la rete delle vie verdi ciclabili, destinata a connettere le aree verdi e i parchi della città, le aree rurali e le aste fluviali del territorio comunale e le stesse con le reti di cui alle lettere a) e b);
- d) gli interventi volti alla realizzazione delle reti di cui alle lettere a) e c) in coerenza con le previsioni dei piani di settore sovraordinati;
- e) il raccordo tra le reti e gli interventi definiti nelle lettere precedenti e le zone a priorità ciclabile, le isole ambientali, le strade 30, le aree pedonali, le zone residenziali e le zone a traffico limitato;
- f) gli interventi che possono essere realizzati sui principali nodi di interferenza con il traffico autoveicolare, sui punti della rete stradale più pericolosi per i pedoni e i ciclisti e sui punti di attraversamento di infrastrutture ferroviarie o autostradali;
- g) gli obiettivi da conseguire nel territorio del comune o della città metropolitana, nel triennio di riferimento, relativamente all’uso della bicicletta come mezzo di trasporto, alla sicurezza della mobilità ciclistica e alla ripartizione modale;
- h) eventuali azioni per incentivare l’uso della bicicletta negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro;
- i) gli interventi finalizzati a favorire l’integrazione della mobilità ciclistica con i servizi di trasporto pubblico urbano, regionale e nazionale;
- l) le azioni finalizzate a migliorare la sicurezza dei ciclisti;
- m) le azioni finalizzate a contrastare il furto delle biciclette;
- n) eventuali azioni utili a estendere gli spazi destinati alla sosta delle biciclette prioritariamente in prossimità degli edifici scolastici e di quelli adibiti a pubbliche funzioni nonché in prossimità dei principali nodi di interscambio modale e a diffondere l’utilizzo di servizi di condivisione delle biciclette (bike-sharing);

o) le tipologie di servizi di trasporto di merci o persone che possono essere effettuati con velocipedi e biciclette;

p) eventuali attività di promozione e di educazione alla mobilità sostenibile;

q) il programma finanziario triennale di attuazione degli interventi definiti dal piano stesso nel rispetto del quadro finanziario di cui all'articolo 3, comma 3, lettera e), e dei suoi eventuali aggiornamenti.

3. Gli strumenti di pianificazione di cui al comma 1 costituiscono atti di indirizzo per la programmazione pluriennale delle opere di competenza dei rispettivi enti.

4. Gli enti interessati assicurano la coerenza degli atti di pianificazione territoriale e urbanistica con gli strumenti di pianificazione di cui al comma 1.

In materia specifica di mobilità ciclabile si sono poi aggiunti, da un lato, specialmente nell'ultimo decennio, una serie di **criteri "di buona pratica"** derivanti da esperienze condotte dapprima all'estero, in particolare nei più avanzati Paesi europei, poi anche in Italia, nelle realtà più pronte ad accogliere i nuovi orientamenti o che, storicamente, già erano orientate alla mobilità ciclistica, dall'altro un **insieme di obiettivi condivisi a livello europeo**, finalizzati a **contenere le emissioni derivanti dai trasporti e ad incrementare la sicurezza stradale**. In questo quadro, si rileva tuttavia che permane, nell'applicazione di questi principi nel nostro Paese, una non perfetta coerenza tra indirizzi di carattere generale e strumenti operativi, specificatamente nell'ambito del Codice della Strada (di recente comunque aggiornato) e delle normative per la costruzione delle reti e delle strade urbane, sopra richiamate. Entrambi faticano ad uscire da un approccio teorico "ideale" e a calarsi nelle situazioni reali, presenti sul territorio, che necessitano di valutazioni caso per caso, a fronte di condizioni preesistenti. Se nelle normative tecniche è chiaramente detto che i criteri ivi indicati sono da considerarsi alla stregua di "obiettivi da raggiungere" e quindi di "indirizzi", ciò non è così esplicito nel Codice della Strada, per cui è necessario destreggiarsi tra le sue prescrizioni spesso senza ottenere appieno i risultati di efficacia contenuti nei provvedimenti operativi che si potrebbero attuare sulla base di esperienze maturate altrove.

Si rileva altresì una dicotomia tra il desiderio di disporre di infrastrutture ciclabili sicure anche lungo le principali direttrici di traffico motorizzato (una delle indicazioni della L 11/18 sopra riportate) e la effettiva disponibilità di spazi adeguati nella gran parte dei centri storici ed edificati delle realtà italiane, che consentono solo soluzioni di compromesso, che in molti casi non si possono sicuramente considerare "sicure" specialmente per le categorie di ciclisti più deboli, anziani, bambini e ragazzi, nonché per gli utilizzatori non abituali, che si vorrebbero convertire a questa modalità. Appare quindi necessario individuare soluzioni altrettanto valide e da affiancare a quelle che semplicemente consolidano e legittimano lo status quo della mobilità ciclabile più avveza e più esperta, in modo da soddisfare comunque gli obiettivi di collegamento e le linee di desiderio, ma da consentire livelli di protezione più elevati. A questo proposito, si ritiene che, ad esempio, una "doppia individuazione" degli itinerari principali del Biciplan (ovviamente più adatta alle realtà di maggiore dimensione, rispetto a quelle del Comune di S. Vito al Tagliamento, ma comunque possibile anche con riferimento ai piccoli centri, che spesso presentano tratti di viabilità principale in attraversamento in condizioni critiche) possa

costituire una possibile soluzione, oppure una "individuazione ragionata" dei medesimi, che renda i percorsi idonei a tutte le categorie di utenti, possa costituire un utile riferimento operativo.

Un secondo elemento fondamentale, che si lega al primo, è rappresentato dalla possibilità di trovare forme effettivamente sicure di condivisione degli spazi laddove, localmente, non si ravvisano soluzioni diverse soddisfacenti, utilizzando, in modo ragionato e ragionevole, i provvedimenti di mitigazione del traffico motorizzato, a seconda della categoria della strada. Oltre a ciò, va ampiamente sfruttata la sinergia tra spostamenti in bicicletta e Zone 20 – 30 e Residenziali, che permettono, se ben costruite, una mobilità diffusa sulle strade locali con limite di velocità almeno di 30 km/h. Con riferimento a questo ultimo aspetto, è però necessario procedere ad una progettazione che effettivamente risulti calmierante e disciplinante di tutta la mobilità, rispettando i principi base di queste tecniche e verificandone, caso per caso, le modalità applicative.

E' poi particolarmente importante ricercare una sinergia tra mobilità con bicicletta e trasporto pubblico oltre che tra bicicletta e trasporto privato, organizzando i punti di interscambio a vari livelli, di modo che le diverse modalità di spostamento possano interagire e quindi, nello specifico, la mobilità ciclabile possa trovare una ragione pratica anche per risolvere parzialmente gli spostamenti.

Da ultimo, appare fondamentale adottare un linguaggio di comunicazione efficace e completo tra pianificatori e progettisti dell'assetto delle reti ed utenti, facendo comprendere, attraverso la segnaletica del CdS, ma non solo, le modalità di comportamento, nonché le direzioni e gli andamenti dei percorsi. L'insieme di questi criteri attuativi, unito a frequenti ed estensive iniziative ed occasioni di promozione culturale, potrà verosimilmente modificare anche molte abitudini, atteggiamenti e, di conseguenza, incidere sulla ripartizione modale degli spostamenti, ottenendo quella riqualificazione ambientale e quell'incremento della salubrità della vita dei cittadini, che è l'obiettivo di fondo.

2. Analisi della mobilità con particolare riguardo a quella ciclistica: domanda e offerta nello stato di fatto

Per quanto attiene al presente Biciplan per il Comune di S. Vito al Tagliamento, le analisi hanno avuto il duplice scopo, da un lato, di ***individuare alcuni elementi di base della domanda, sia manifesta, che potenziale, di pertinenza dello specifico territorio*** e, dall'altro, di ***acquisire lo stato attuale delle infrastrutture a supporto della mobilità ciclabile, in modo da rapportarle alle esigenze, individuarne le eventuali criticità e le azioni di adeguamento e/o completamento.***

Con riferimento alla ***"domanda ciclabile potenziale"***, ovvero a quella che si vorrebbe "convertire" a questa modalità, si sono evidenziati in primo luogo alcuni parametri di base riguardanti la popolazione residente. Nelle **TAVV. A 1 sono rappresentati, per zone censuarie ISTAT, la consistenza numerica della popolazione residente per fasce di età e i poli di maggiore interesse** ovvero quelli che, presumibilmente, sono i più significativi in rapporto alle diverse età delle persone, con la finalità di valutare e individuare le connessioni ciclabili suscettibili di risultare più utili, soprattutto ai fini della mobilità quotidiana. Si evincono così, in ambito

comunale, alcuni macroaspetti nelle relazioni tra zone di residenza e luoghi di lavoro a maggior concentrazione, tra zone di residenza e servizi e tra zone di residenza e scuole /ambiti sportivi.

Le opportunità di disporre di adeguate connessioni ciclabili sono ricollegabili, in primo luogo, alla maggiore densità abitativa presente nei quartieri residenziali – situati, in particolare, nel capoluogo e in una fascia a corona a nord e ad est degli archi composti dalla S.P.1 e dalla S.R. 463 -, e alla collocazione dei principali servizi nella zona centrale di S. Vito. A questo proposito, è necessario tenere presente la condizione di isolamento di alcune delle frazioni in specie Gleris e il nucleo di Carbona e in misura minore Savorngano, separate e discretamente lontane dal centro. Meno rilevante, da questo punto di vista, è la condizione di Prodolone, che gravita in parte su S. Vito e in parte su Casarsa.

Tutte le possibilità di connessione ciclabile vanno valutate in armonia con la natura delle strade sulle quali si snodano o sulle quali dovrebbero snodarsi, senza dimenticare che le esigenze, nelle zone residenziali soprattutto, sono di tipo diffuso e non riconducibili a percorsi isolati. Ecco che in questi ambiti assumono particolare rilevanza le Zone Residenziali e 20 – 30 km/h.

La seconda tipologia di connessioni ciclabili desiderabili comprende quelle tra le suddette aree residenziali e quelle produttive e commerciali, soprattutto con riferimento alla Z.I. di Ponte Rosso e a quelle posizionate lungo la S.R. 463. A questo proposito possono essere supportate iniziative del genere “mobilità casa – lavoro”, contemplate dal PREMOCI.

Nella definizione della rete ciclabile è poi importante considerare che nell’ambito del territorio comunale ed immediatamente all’esterno dello stesso, sono presenti alcuni importanti elementi separatori, che rilevano anche nei riflessi della mobilità ciclabile. Essi sono rappresentati dalle linee ferroviarie Udine – Venezia e Casarsa – Portogruaro e dall'alveo del Tagliamento (si veda lo schema di **Fig. 1** per quanto attiene alle linee e quello di **Fig. 2**, che pone in evidenza le interferenze tra dette linee e la viabilità) . Queste interferenze introducono anche degli elementi di criticità. Ciò, pur se la mobilità “dolce” interagisce positivamente con il trasporto pubblico, in particolare con quello ferroviario e pertanto la presenza di una stazione ferroviaria rappresenta un ricchezza.

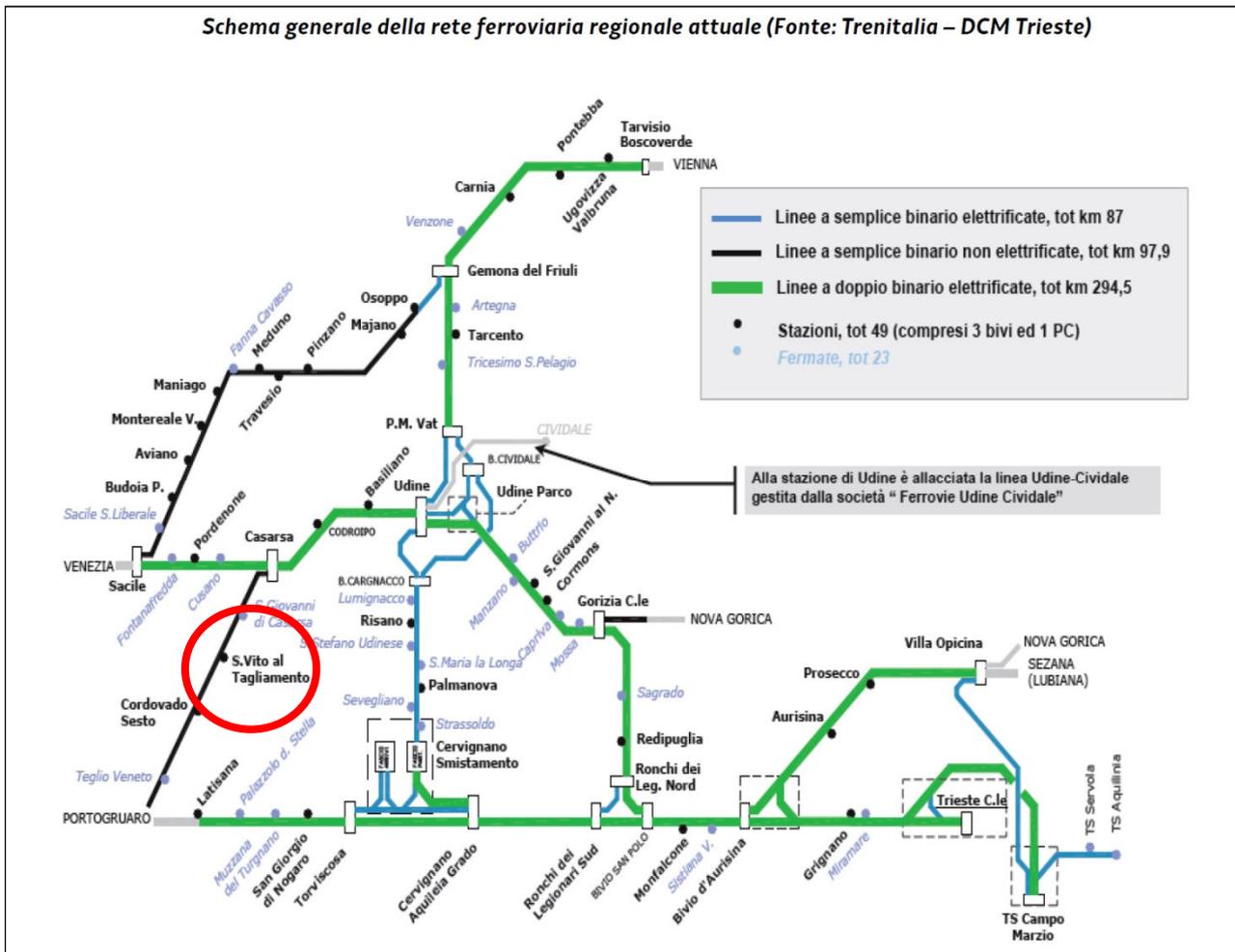


Fig. 1 – Schema delle tratte ferroviarie (estratto dal PRITMML), con evidenza di quelle che incidono sul territorio del Comune di S. Vito al Tagliamento

Per quanto riguarda dunque le connessioni maggiormente riconducibili alla mobilità quotidiana all'interno del territorio comunale, si evince innanzitutto la necessità di individuare **attraversamenti sicuri della viabilità principale e degli altri elementi separatori al fine di raccordare le zone residenziali tra loro e tra le aree ove hanno sede i poli di interesse per la residenza. Secondariamente, è importante costruire una rete di percorsi completi, finalizzati a dare accessibilità ai vari ambiti e a collegarli non soltanto tra loro, ma anche alle zone di interesse situate nel territorio contermina.**

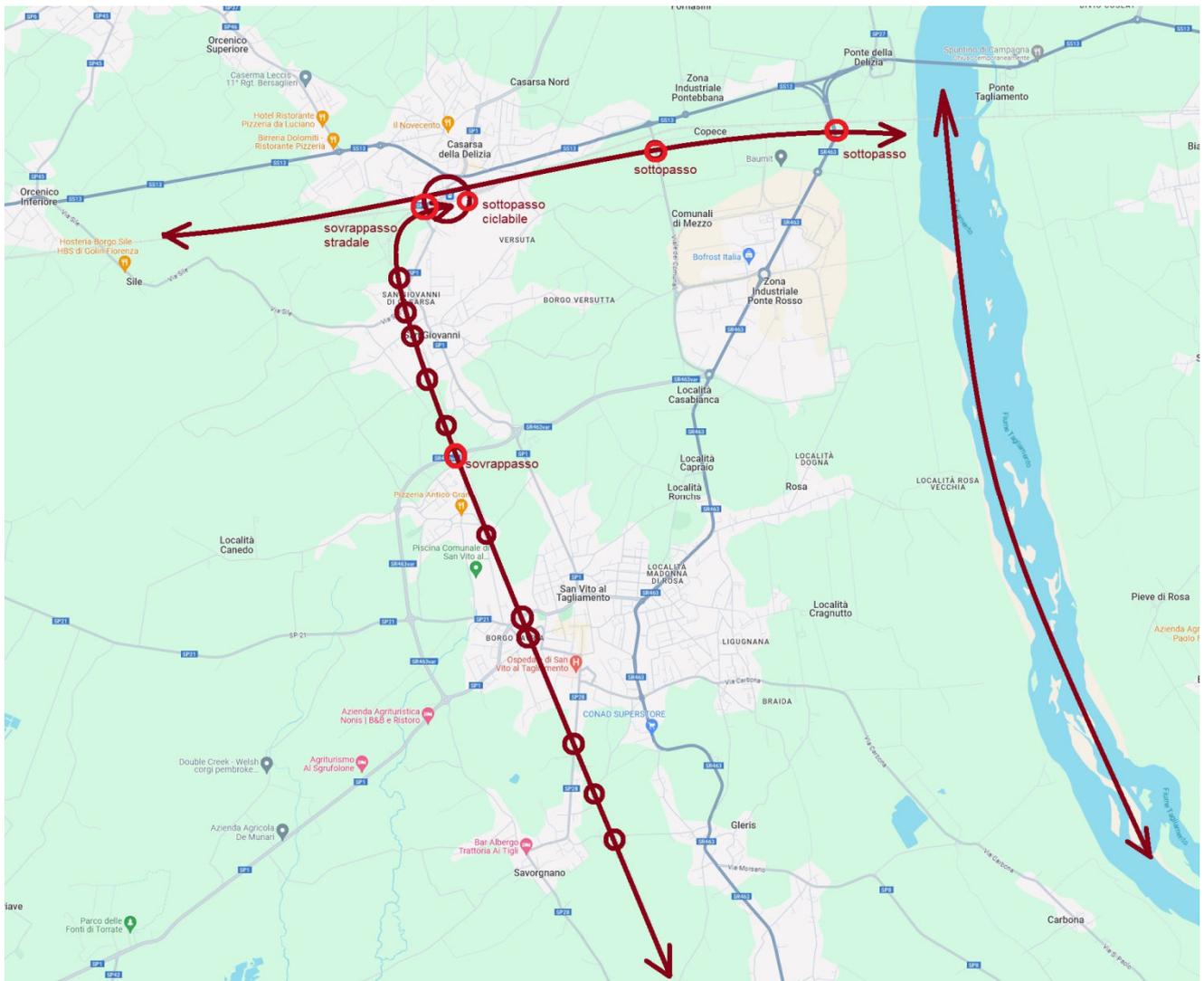


Fig. 2 – Principali elementi separatori che incidono sul territorio del Comune di S. Vito al Tagliamento; evidenza delle interferenze a raso in colore marrone e di quelle a livelli sfalsati in colore rosso

Per quanto riguarda le relazioni con i Comuni contermini, una prima valutazione, ai fini della mobilità ciclabile, è rappresentata dall'evidenza delle "isocrone ciclabili", valutate sui 10 e i 20 minuti, che si assume come un limite superiore per definire "accettabile" una scelta di mobilità che fa uso della bicicletta; ciò, a seconde delle realtà, può corrispondere ad un massimo di 5 - 6 km. A questo scopo, nelle **TAVV. A 2 – Aree d'influenza delle zone origine e relazioni più consistenti nei riflessi della mobilità ciclabile**, sono state indicate queste isocrone e i baricentri dei quartieri residenziali in ambito comunale.

Come si può vedere, l'involuppo delle isocrone dei 10 minuti copre l'intero territorio comunale, evidenziando come, sostanzialmente, è assumibile che da tutte le frazioni si possa potenzialmente raggiungere il centro di S. Vito almeno in tempi compresi tra i 10 e i 20 minuti, mentre potrebbero essere necessari tempi superiori per attraversare interamente il territorio, ad esempio, per raggiungere l'area della Z.I. di Ponte Rosso partendo dalle frazioni più distanti poste a sud.

Entro i 20 minuti inoltre, si possono raggiungere, dalle aree più prossime situate in Comune di S. Vito, anche zone di interesse localizzate in altri Comuni, come in particolare in Comune di Casarsa, di Sesto al Reghena, di

Cordovado e di Morsano al Tagliamento. In ragione di queste riflessioni possono essere individuati collegamenti rispondenti alle **esigenze di spostamento "casa – lavoro"**, che rappresentano un elemento fondamentale per la modifica della ripartizione modale dei viaggi che si vuol perseguire.

Nel Bicipan, è naturalmente opportuno rapportare, come sopra accennato, gli elementi di cui sopra, che segnalano una "domanda potenziale" ciclabile, alle infrastrutture esistenti e questo aspetto può essere analizzato sulla base degli elementi evidenziati nelle **TAVV. A 3 – Stato di fatto infrastrutture ciclabili esistenti e previsioni pianificatorie vigenti**, nelle quali compaiono appunto oltre alle infrastrutture già realizzate o comunque presenti, anche le previsioni sia a livello comunale, come pure sovracomunale, contenute in strumenti ufficiali o in proposte di studio. Tra queste previsioni, assume particolare rilevanza naturalmente quanto contenuto nel PREMOCI. In **Fig. 3** è riportata la legenda delle suddette tavole, con evidenza sia delle strutture esistenti, come delle diverse previsioni per questo territorio.

Raccogliendo l'assetto delle diverse previsioni, si constata una certa ricchezza nella distribuzione degli itinerari concepiti all'interno o in attraversamento del territorio comunale, come pure la consistenza di diverse opere in area urbana centrale.



Fig. 3 – Legenda TAVV. A 3

In particolare, è presente, se pur marginalmente, la ciclovia AIDA, che ha l'obiettivo di collegare una numerosità di centri urbani del Nord Italia : si ricorda che la **B120 Ciclovia Aida** (Alta Italia Da Attraversare) appartiene alla maglia ciclabile che interessa tutto il territorio Nazionale, ed è quella promossa dalla Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta e che prende il nome di BICITALIA; è un' asse ciclabile di circa 930 km che partendo da Susa arriva a Trieste, attraversando il nord Italia da est ad ovest collegando le più importanti Città (Torino, Vercelli, Novara, Milano, Brescia, Verona, Vicenza, Padova, Treviso, Venezia, Pordenone e Udine); si riporta il tracciato in **Fig. 4**. Ora, si rileva come questo itinerario non si interfacci con la rete ciclabile locale e pertanto come il centro di S. Vito si trovi sostanzialmente "escluso" dall'itinerario e così pure da potenziali visite da parte degli utenti di questa ciclovia.



Fig. 4 – Tracciato della B120 Ciclovia Aida (Alta Italia Da Attraversare)

Si ravvisano quindi, già dalla prima analisi dello stato di fatto, alcune sostanziali criticità: una carenza identificativa degli itinerari che interessano più Comuni, la presenza di elementi di discontinuità nei tracciati realizzati e varie situazioni in cui non vi è chiara corrispondenza tra le tipologie costruttive o identificative dei percorsi e la funzione delle strade – vi sono casi di "piste" solamente segnalate lungo strade percorse da traffico motorizzato anche piuttosto intenso e, per contro, spazi dedicati alla mobilità ciclistica lungo strade di natura locale. In vari casi poi, questi spazi appaiono insufficienti o di caratteristiche non appetibili per la mobilità ciclistica. Queste incongruenze, comuni peraltro a molte realtà nelle quali gli interventi non hanno seguito una "logica di piano", hanno un effetto di disorientamento nell'utenza, che quindi tende a sottoutilizzare i percorsi attrezzati e a frequentare in modo indifferenziato la rete stradale, a prescindere cioè dalla presenza o meno di strutture dedicate al trasporto ciclistico.

L'adeguatezza di quanto già realizzato va infatti valutato in considerazione delle caratteristiche funzionali e dei parametri geometrici che caratterizzano la rete viaria, in modo da meglio tenere conto contemporaneamente dello stato di fatto e della natura e ruolo delle strade all'interno di una rete. Questa valutazione complessiva è peraltro necessaria anche al fine di definire più correttamente una classificazione della viabilità come previsto

da uno strumento come il PGTU. Se infatti normalmente la classe di una strada viene assegnata in base al suo ruolo nell'ambito della mobilità motorizzata, la rete ciclabile si trova in una condizione di subordinate e deve in qualche modo "adeguarsi" a scelte già operate. In alcuni casi, come sarebbe anche in quello del Comune di S. Vito, il cui PGTU non è ancora stato adottato, si può invece procedere anche in forma contestuale, in maniera da trovare il miglior connubio tra funzioni per il traffico motorizzato e per quello ciclistico. In pratica, può emergere la necessità di "declassare" una data strada o un tronco di essa, che nello stato di fatto viene fruita in modo predominante da veicoli motorizzati, in modo da gestirla in una forma conforme anche alla mobilità ciclabile, riducendo ad esempio le dimensioni trasversali delle corsie di marcia e finanche introducendo altri elementi mitigatori delle velocità possibili.

In ogni caso, nella definizione della gerarchia viaria a livello Comunale, come pure nelle scelte relative ai percorsi del Biciplan, è necessario innanzitutto avere presenti sia la classificazione amministrativa delle strade, poiché, entro certi limiti rispecchia anche la funzione delle stesse, sia l'insieme delle strade percorse dal TPL. Con riferimento a questo secondo aspetto, che si collega alla funzione, è necessario assicurare che il servizio si possa svolgere su infrastrutture idonee, possibilmente non classificate come "locali", per cui, nella stessa definizione della gerarchia viaria, il fattore TPL è pure un fattore determinante. La localizzazione delle fermate e delle aree di sosta esistenti sono peraltro elementi utili anche nella pianificazione ciclabile, in prospettiva di coinvolgerli in progetti di interscambio modale.

Nelle **TAVV. A 5 "Strade regionali, provinciali, percorsi TPL e aree di sosta esistenti"** sono evidenziati questi elementi che condizionano le scelte relative agli itinerari ciclabili preferibili e, in ogni caso, le tipologie realizzative degli stessi. Il richiamo agli elementi principali che descrivono la rete viaria del Comune di S. Vito, consente poi di "leggere" anche la domanda di traffico sia sotto il profilo quantitativo, come sotto quello qualitativo.

A livello di viabilità di primo livello regionale, il territorio è attraversato dalla S.R. 463, direttrice che si interconnette con la S.S. 13 a nord presso il Ponte della Delizia e che, dopo il ponte stesso, prosegue verso nord con direzione Gemona. Lungo questo e altri percorsi ad esso alternativi composti da alcune direttrici di strade provinciali, si instrada una quota di traffico, anche pesante, appartenente alle relazioni tra Austria e le zone produttive del Friuli Venezia Giulia, nonché del Veneto. Questo aspetto del traffico su strada penalizzava in modo significativo il territorio del Comune di S. Vito al Tagliamento, in quanto le linee di desiderio di molti spostamenti si concretavano, dapprima sulla S.R. 463 e poi sulla S.P. 1, verso Villotta, che rappresenta il percorso più breve per raggiungere la A 28; con ciò venivano impegnati anche gli archi urbani di viale Madonna di Rosa (appartenete alla S.R. 463), di viale del Mattino (strada comunale), di via delle Fosse (S.P. 1), di viale del Tramonto (S.P. 1) e di via Treviso (S.P. 1).

L'entrata in esercizio della circonvallazione nord e ovest di S. Vito ha alleggerito questa situazione, anche se, per ottenere i maggiori benefici in termini di allontanamento del traffico di transito dal centro abitato, sarà necessario accompagnare questa modifica della rete ad altri provvedimenti di disincentivazione da attuare lungo il percorso urbano originario.

Meno impattante e meno significativo, a livello di convenienza per il traffico di attraversamento, si configura sempre il percorso della S.R. 463 verso Portogruaro, in quanto questo itinerario interessa numerosi piccoli centri, è sostanzialmente discontinuo e abbastanza tortuoso e risulta meno appetibile nel raggiungimento della viabilità di grande comunicazione autostradale. Se però supporta quote minori di traffico di attraversamento puro, connette appunto numerose realtà abitate e pertanto costituisce un collegamento importante per la mobilità pendolare quotidiana.

Di rilevanza è anche la S.P. 1 nel tratto da Casarsa a via delle Fosse, in quanto, oltre a rappresentare una connessione tra i due centri abitati, di Casarsa appunto e di S. Vito, rappresenta un comodo elemento di collegamento di quest'ultimo alla S.S. 13, specie verso il sistema Pordenonese. Oltre alla componente locale, questo tronco offre supporto anche a un flusso di traffico che, provenendo da nord, dopo aver attraversato Casarsa, si instrada verso S. Vito per poi proseguire verso la A 28 o la A 4. Anche in questo caso sono coinvolte via delle Fosse, via Treviso, ma anche diversi tronchi urbani.

Da non dimenticare poi un itinerario trasversale ai precedenti, che raccoglie i movimenti di pertinenza delle zone a sud di S. Vito (Morsano al Tagliamento, Cordovado, Bagnarola, Ramuscello) da e verso il Pordenonese: questo itinerario utilizza la S.P. 21 e coinvolge Fiume Veneto, per arrivare sulla S.S. 13 a Pian di Pan. In questo caso, è l'abitato di Fiume Veneto ad essere maggiormente penalizzato, ma anche le frazioni di Gleris e Savorgnano e, in misura minore, la stessa viabilità interna di S. Vito.

Per la sua valenza sovra comunale a livello di servizi invece, in particolare per la presenza della struttura ospedaliera, la realtà urbana di S. Vito è interessata anche da movimenti di tipo "esterno – interno" e viceversa, generati cioè dalle zone contermini e destinati ai servizi ivi localizzati e viceversa. A sua volta, S. Vito costituisce bacino di origine di una mobilità diretta verso altre realtà, sia nel Pordenonese, che verso la Provincia di Udine e di Venezia ovvero si ingenerano anche spostamenti del tipo "interno – esterno".

A questi meccanismi di mobilità che coinvolgono il territorio contermini, si aggiunge ovviamente la componente interna della mobilità, determinata dagli spostamenti aventi sia origine, che destinazione all'interno del Comune.

Le rilevazioni di traffico disponibili sono quelle effettuate in occasione della redazione degli studi per il PGTU (maggio 2021) e in occasione della redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della UTI Tagliamento (analisi svolte nello stesso periodo, evitando tuttavia i periodi di lockdown a causa della pandemia). I valori quantitativi dei **flussi di traffico sia veicolare, che ciclabile**, sono articolati nelle **tabelle di rilevazione allegate** alla presente relazione.

I dati hanno messo in luce i valori quantitativi dei flussi presenti sulla rete, che, opportunamente assegnati al grafo della stessa, e pertanto anche ricalibrati al fine di ottenere un quadro unitario, forniscono una stima quantitativa della situazione di carico, in uno scenario significativo, quello dell'ora di punta del mattino riferito alla situazione ante-entrata in vigore della circonvallazione di S. Vito (arco dalla S.R. 463 alla S.P. 1) – si veda l'elaborato grafico allegato e l'estratto di **Fig. 5**.

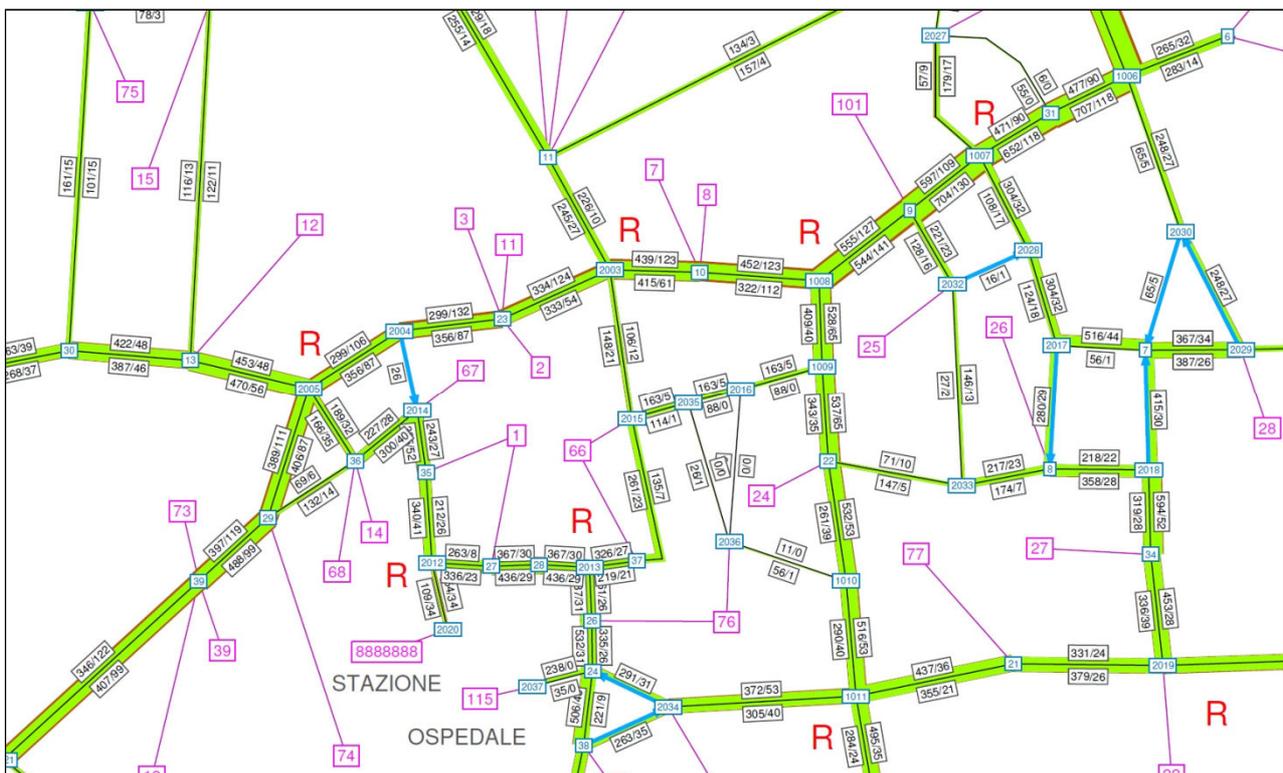


Fig. 5 – Estratto dal grafo caricato nella situazione ante entrata in esercizio della circonvallazione di S. Vito

Attualmente, la situazione del traffico lungo gli archi di via Madonna di Rosa, viale del Mattino, via delle Fosse e via Treviso è in aggiornamento, ma si può comunque avere una valutazione degli effetti dell'entrata in esercizio della circonvallazione dall'elaborato grafico allegato e dal grafo di **Fig. 6**.

In assenza di altri interventi significativi sulla circolazione nel centro di S. Vito, che obblighino cioè a modifiche rilevanti degli itinerari attualmente utilizzati – tipicamente introducendo archi a senso unico su strade di ingresso / uscita dal centro o lungo l'anello interno -, è ragionevole considerare un sostanziale mantenimento dei flussi di traffico rilevati nel 2021, con l'esclusione appunto degli archi già citati delle traverse interne della S.R. 463, della S.P. 1, parzialmente della S.P. 21 e di viale del Mattino. Su questi è sicuramente in calo la componente pesante e parzialmente anche quella leggera.

Rilievi recenti (2024) condotti nella zona dell'ospedale, su via Savorgnano, hanno però posto in evidenza come in particolare sulla S.P. 28 (piazzale Linteris) ovvero sull'arco sud dell'anello interno, il traffico ammonta, nell'ora di punta del mattino, a 900 veicoli leggeri/ora sui due sensi, oltre a una decina di furgoni e circa 15 tra autocorriere e mezzi pesanti; su via Fabrici, nello stesso orario, il traffico sui due sensi ammonta a 550 veic.legg./h, e una ventina tra furgoni, autocorriere e mezzi pesanti; su via Savorgnano, sempre tra le 7.30 e le 8.30, si hanno poco meno di 1000 transiti di veicoli leggeri, ma solo 25 passaggi di altri mezzi.

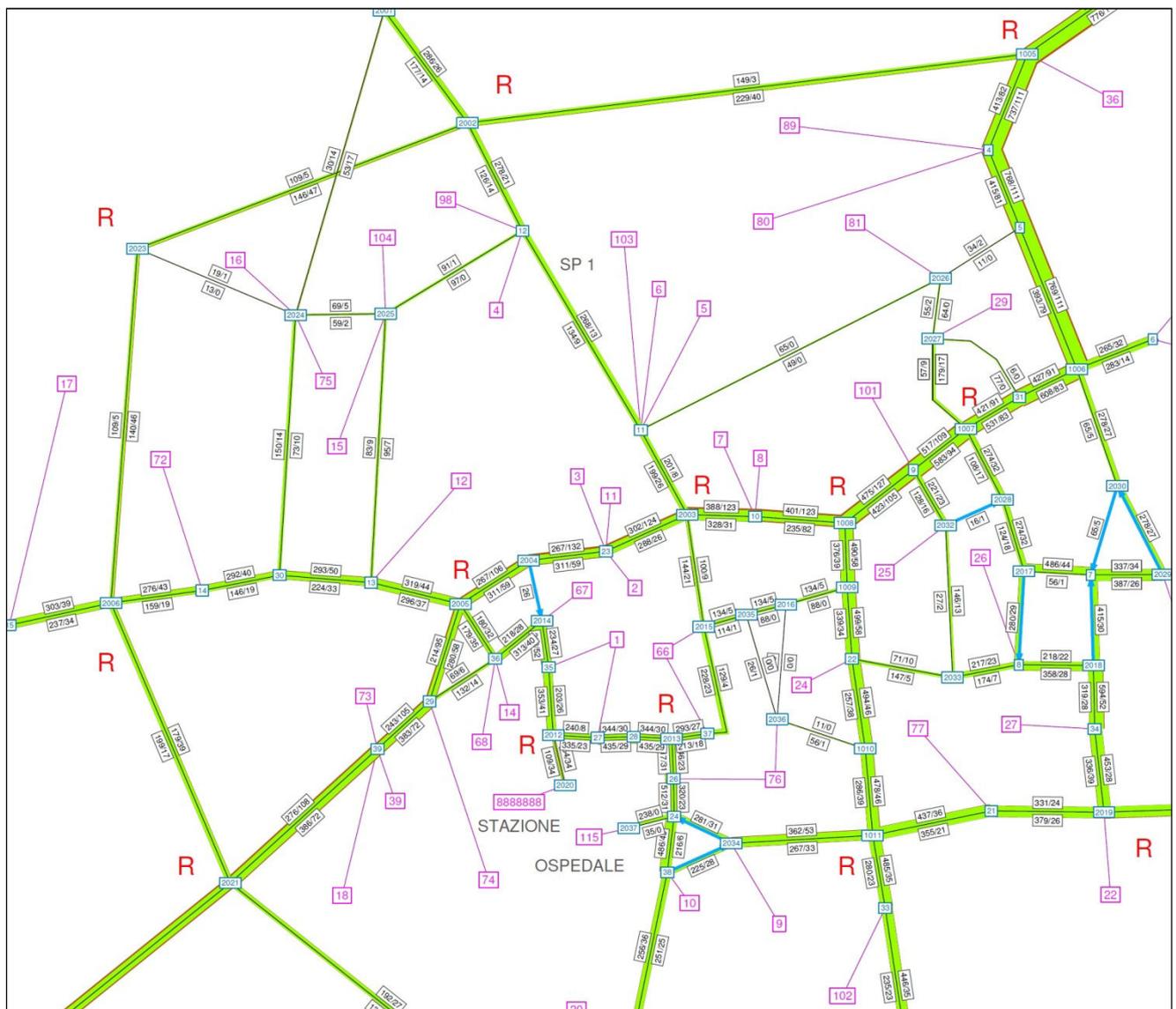


Fig. 6 – Estratto dal grafo caricato nella situazione previsionale post entrata in esercizio della circonvallazione di S. Vito

Complessivamente, la rotonda tra le vie Savorgnano, Linteris e Fabrici sopporta mediamente un traffico di 1300 veic./h e questo dato si accompagna a transiti di biciclette in carreggiata di poco meno di 20. D'altro canto percorrere via Fabrici in prossimità di questa rotonda sulle due ruote è oggi alquanto rischioso non essendoci strutture protette. In ore non di punta, i flussi di traffico non si riducono peraltro in modo significativo, mantenendosi globalmente tra i 1000 ed i 1200 transiti complessivi (si vedano anche queste tabelle, allegate alla presente relazione). Se ne deduce che se gli effetti della circonvallazione possono essere apprezzabili sugli archi nord dell'anello interno di S. Vito, la situazione sugli altri archi non differisca molto da quella precedente. Per quanto concerne la **"domanda ciclabile manifesta"**, che è quella già presente sul territorio, attualmente si dispone dunque di valori derivanti da queste analisi complessive. Quale commento di carattere generale, si fa osservare che esse hanno coinvolto in misura maggiore le strade principali, sulle quali i volumi di traffico sono i più consistenti e dove, in rari casi, era presente una struttura ciclabile caratterizzata da continuità e adeguatezza. Di conseguenza, questa domanda risulta numericamente piuttosto limitata.

E' però vero che le criticità localizzate compromettono l'appetibilità dell'offerta, disincentivando l'uso della bicicletta, specialmente se si tratta di ciclisti anziani o comunque di persone poco avvezze ad usare questo mezzo, oltre al fatto che i genitori spesso giudicano rischioso il ricorso alla bicicletta per gli spostamenti scolastici e/o per raggiungere impianti sportivi e altri luoghi frequentati da bambini e ragazzi. Si può considerare pertanto che i dati raccolti, relativi alla domanda ciclabile "manifesta", rispecchiano solo in piccola parte la domanda "potenziale" ovvero quella attraibile qualora le infrastrutture ciclabili e gli accorgimenti organizzativi delle sedi stradali fossero migliori e più completi.

In definitiva, la disamina dello stato di fatto ha posto quindi innanzitutto in evidenza la necessità di integrare la rete dei percorsi ciclabili di livello comunale, sia per collegarli ai percorsi di natura sovracomunale pianificati, come pure per realizzare quella maglia di supporto alla mobilità locale, realmente in grado di sostenere una parte delle necessità di spostamento sulle brevi distanze - per le esigenze quotidiane -. Si ribadisce quindi l'obiettivo principale di garantire continuità agli itinerari, orientando innanzitutto gli interventi verso una "rete" che superi la condizione di "insieme di tronchi discontinui" e che si concentri sulla soluzione delle criticità localizzate.

3. Problematiche prevalenti in ordine alla mobilità ciclabile e strategie perseguibili con il Biciplan

Entrando nello specifico, l'insieme delle analisi condotte hanno permesso di focalizzare le maggiori **criticità** individuabili in relazione alla mobilità su bicicletta in Comune di S. Vito al Tagliamento. Nelle **TAVV. A4 "Stato di fatto con evidenza delle criticità in tema di mobilità ciclistica"** esse sono focalizzate graficamente in rapporto alle polarità attrattive e alla densità di popolazione. Si riscontra innanzitutto che esse non differiscono molto da quelle presenti anche in altre realtà urbane.

Esse possono così riassumersi:

- interruzioni dei percorsi – in taluni casi anche per quelli già realizzati, spesso per quelli pianificati - in corrispondenza di punti critici (tipicamente intersezioni);
- non perfetta coerenza tra tipologie delle connessioni ciclabili e classificazione delle strade, aspetto che si raccorda alla necessità di confermare la gerarchia viaria già presente nella documentazione del PGTU in corso di aggiornamento; gli interventi devono infatti inquadrarsi nella più ampia individuazione delle caratteristiche cui tendere nella organizzazione delle diverse sedi stradali e delle attrezzature funzionali e di arredo necessarie; ciò si riverbera anche in una migliore gestione delle risorse a disposizione o da attribuire agli interventi per la promozione della mobilità ciclistica;
- carenze nell'integrazione dei collegamenti ciclabili locali con gli itinerari di natura sovracomunale da / verso i Comuni contermini; con riferimento a questo tema, è importante definire e guidare (in caso di interventi effettuati da altri Enti, in particolare dalla Regione FVG) la collocazione della segnaletica di

indirizzamento e predisporre una documentazione informativa, possibilmente omogenea tra i diversi itinerari, da rendere disponibile sia sul web, che in forma cartacea presso uffici turistici e altre polarità pubbliche;

- scarsità / incompletezza dei collegamenti tra zone periferiche, dove maggiormente si concentra la residenza, e quelle ove hanno sede prevalente i servizi;
- manca di siti di deposito custoditi e di attrezzature sufficientemente diffuse per il parcheggio delle biciclette e per la ricarica di quelle elettriche; questa carenza di “poli” attrezzati, facilmente identificabili, incide anche sull’appetibilità dell’interscambio modale con il servizio di TPL, (nei casi in cui esso è spontaneamente praticato, ciò avviene in luoghi “di fortuna”, suscettibili di indurre situazioni di pericolo o deputati ad altre funzioni, in quanto vengono occupati dalle bici in modo incongruo e in certe situazioni anche penalizzante nei confronti di altre necessità); favorire correttamente questo tipo di interscambio, così come quello auto privata – servizio di TPL, è un fattore importante nella modifica della ripartizione modale soprattutto negli spostamenti sistematici;
- limitata capacità del sistema infrastrutturale di sostenere la mobilità interna alternativa all’auto privata anche sui percorsi urbani brevi e ciò sia per la discontinuità delle infrastrutture ciclabili esistenti, in particolare proprio nei punti più critici, come le intersezioni o nelle strettoie stradali, sia per la mancanza di provvedimenti in regime di Zone 30 – 20, che creino zone nelle quali la mobilità dolce possa essere effettivamente sicura e diffusa; in parte, sia nelle aree centrali, ma anche nelle frazioni, si può disporre meglio l’offerta di sosta, intervenendo sulle sue capacità di indurre scelte oculate negli utenti; ciò si persegue con politiche che favoriscono il parcheggio nelle proprie zone di residenza e nei parcheggi concentrati già presenti in prossimità dei punti di maggiore interesse nella vita della comunità, ma lo scoraggiano in quelle dove è un “bene raro”, da destinare ad usi legati a situazioni di urgenza, a spostamenti di persone aventi limitate capacità motorie o anziane e a casi particolari di trasporto, nonché logicamente da utilizzare per soste di breve durata.

Relativamente alla completezza degli itinerari, si rileva quindi l’opportunità di:

- individuare e strutturare una o più buone connessioni con la zona industriale di Ponte Rosso e con quelle situate nei Comuni contermini in un’ottica di panificazione condivisa, a fronte delle limitate distanze esistenti tra di essi, compatibili con la mobilità ciclistica;
- completare la maglia dei collegamenti tra il centro di S. Vito e le frazioni, a partire da Prodolone, per passare a Carbona e Gleris, considerato che Rosa e Savorgnano già dispongono di un collegamento, se pur, come gli altri, da ripercorrere onde perfezionarli in termini di continuità, anche solo evidenziando con più efficacia attraversamenti e superamenti di intersezioni e strettoie;
- completare la rete dei percorsi interni alle aree urbane, in armonia con la gerarchia viaria e con gli interventi di riqualificazione in atto nel centro storico;

- raccordare in modo più marcato gli itinerari dedicati al tempo libero, tipicamente lungo il Tagliamento, con la rete urbana, in modo da fruirli al meglio anche da parte dei residenti;
- raccordare la rete comunale con gli itinerari di valenza sovracomunale.

A fronte delle **problematiche prevalenti** e, sulla base delle **direttive** dell'Amministrazione Comunale, si sono quindi delineate le **strategie specifiche, all'interno di quelle di ordine generale nel governo della mobilità, che vengono comunque richiamate nel prossimo paragrafo 3.1**. Operare per promuovere la mobilità dolce non può infatti essere scisso dall'operare per rendere tutta la mobilità organicamente strutturata.

3.1. Strategie d'ordine generale nel governo della mobilità, con particolare riflesso alla mobilità ciclabile

Sempre in ossequio alla coerenza degli interventi nella pianificazione della mobilità, nel seguito si evidenziano le strategie generali, applicabili anche a questo particolare territorio (in coerenza con i principi del PGTU), all'interno delle quali si collocano quelle relative alla mobilità ciclabile. Come si vedrà dall'esposizione, gli indirizzi strategici sono fortemente interconnessi, sicché in diversi punti essi richiamano aspetti presenti in più di un indirizzo, ma ciò appunto ne conferma l'appartenenza ad un unico sistema di azioni coordinate tra loro e questo coordinamento è essenziale anche al fine di trasmettere un messaggio chiaro agli utenti e quindi ottenere dei risultati.

Peraltro, se le strategie specifiche riguardanti la mobilità ciclabile sono concepite e attuate in un'ottica di globalità, ma anticipate nei tempi rispetto ad altri provvedimenti del PGTU, possono addirittura risultare di incentivo per l'adozione anche di strategie generali che coinvolgono tutte le modalità di trasporto.

Il primo principio che giova sempre ricordare è che la domanda di traffico, sia essa motorizzata, come non motorizzata (anche se oramai si è accettata la propulsione elettrica per le biciclette) non deve essere "inseguita", ma "governata" ovvero non "accontentata" così come essa si manifesta, ma dapprima compresa e poi opportunamente gestita, nel rispetto di principi finalizzati ad ottenere un sistema urbano nel complesso più funzionale, più razionale, di miglior qualità e a basso impatto. Per operare questa gestione, le linee di indirizzo sono sostanzialmente le seguenti.

INDIRIZZO STRATEGICO 1: specializzazione della rete viaria.

I vantaggi ottenibili con la differenziazione sia strutturale, che gestionale, degli archi stradali, porta ad un miglioramento funzionale della rete, concentrando gli interventi atti a garantire, su di un insieme relativamente limitato di assi, delle relazioni scorrevoli ed efficienti tra i nuclei abitati del territorio comunale, nonché tra questi e il territorio contermino. Per il Comune di S. Vito al Tagliamento, in linea generale, è necessario valutare le connessioni con i territori dei Comuni di Casarsa della Delizia, di Fiume Veneto, di Chions, di Sesto

al Reghena, di Cordovado e di Morsano al Tagliamento. Ora, così come queste connessioni devono essere valutate per i mezzi motorizzati, lo stesso deve valere anche per le due-ruote, in modo da eliminare le disfunzioni locali (soprattutto nelle intersezioni e nell'attraversamento dei piccoli centri) e adeguare e attrezzare i percorsi anche con lo scopo di proteggere sia la componente più debole della circolazione, che il territorio ai lati, dai maggiori impatti.

Nel caso del Comune di S. Vito, si richiamano anche i provvedimenti già indicati nel Piano della Mobilità Sostenibile predisposto per l'UTI Tagliamento negli scorsi anni, che è stato redatto in un'ottica particolarmente mirata a sostenere il trasporto ciclistico, individuando provvedimenti atti a consolidare le funzioni e le vocazioni delle strade esistenti e a specializzare il grado gerarchico di alcune aste di collegamento, al fine soprattutto di razionalizzare l'uso della rete e poter applicare strategie più efficaci di riqualificazione e valorizzazione dei centri abitati. I provvedimenti delineati nel predetto strumento tendono peraltro a ridurre i movimenti di puro attraversamento da parte del traffico motorizzato all'interno dei contesti urbani, incentivando l'uso di alcune direttrici esterne più idonee, capaci di creare delle alternative.

In particolare, ci si riferisce agli itinerari di attraversamento cui si è fatto cenno al paragrafo 2 e che potrebbero essere sostenuti, in particolare, dalla superstrada tra Spilimbergo e Cimpello oltre che, più localmente, dalla circonvallazione di S. Vito, che potrebbe essere ancor maggiormente utilizzata di quanto ora non lo sia (qui entrano in gioco le abitudini, ma anche il fatto che lungo gli archi urbani potrebbero essere introdotti più provvedimenti rallentanti di quanti non ne siano ora).

Come si evince anche dal Piano dell'UTI Tagliamento, i trasferimenti di traffico su percorsi esterni ai centri abitati possono essere indotti, in primo luogo, con la ristrutturazione di alcuni nodi interni – in particolare adottando la tipologia della rotatoria, che, escludendo, in corrispondenza dell'intersezione, il diritto di precedenza per l'asse principale di attraversamento, ha un effetto mitigatore nei confronti di tutti i flussi afferenti, senza rinunciare alla fluidità e alla maggior sicurezza nell'esecuzione delle manovre di svolta.

Con l'applicazione di alcuni provvedimenti di moderazione delle velocità lungo gli itinerari interni si rafforza ulteriormente questa strategia (in **Fig. 7** è esemplificato un provvedimento finalizzato alla mitigazione delle velocità in attraversamento di un piccolo centro urbano). In quest'ottica, ***per motivi di sicurezza, un limite di 30 km/h può quindi essere applicato anche localmente, ai tronchi delle strade principali in corrispondenza dei tratti di attraversamento delle aree abitate.***

Le leggi del deflusso evidenziano peraltro che, ad una minore velocità corrispondono un minore distanziamento tra veicoli ed una relativa maggiore densità veicolare, con ciò di fatto incrementando la portata delle strade, ovvero la loro capacità di base e ciò è importante onde far fronte ai periodi di punta della domanda. A seguito delle riduzioni diffuse di velocità, ma non di scorrevolezza, i tempi di spostamento subiscono in ogni caso aumenti del tutto trascurabili, se si considerano le durate complessive dei viaggi, determinate invece, secondo i modelli d'uso tradizionali, da una alternanza di tratti ad alta velocità e di fermate in punti singolari e nelle intersezioni. L'elemento che poi contraddistingue questa filosofia – che in termini attuativi si traduce nella complessiva riorganizzazione delle sedi stradali sul piano spaziale, capace di indurre le

velocità di marcia desiderate - è quello della maggiore qualità dell'ambiente urbano, con minore inquinamento, sia acustico, che atmosferico e maggiore sicurezza per le utenze deboli.

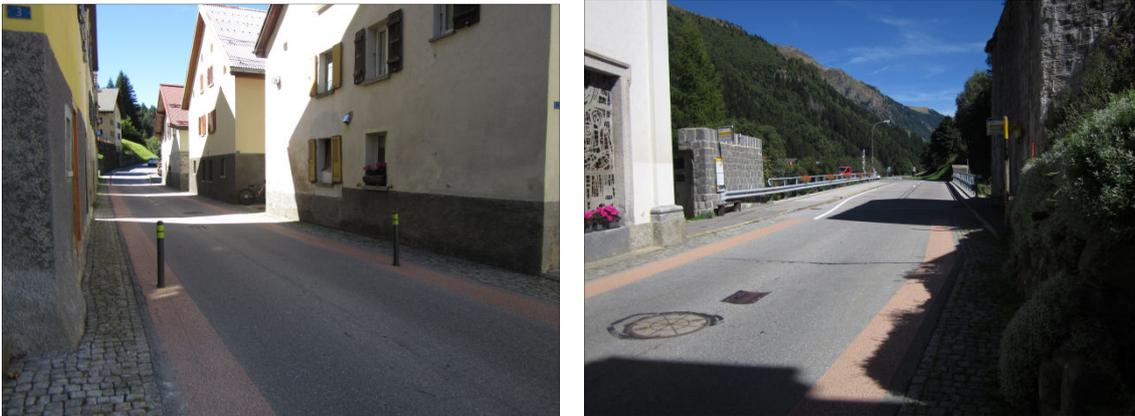


Fig. 7 – Effetto di mitigazione delle velocità di attraversamento ottenuto con della semplice segnaletica e dei dissuasori laterali: è possibile l'incrocio di due veicoli, ma soltanto a vebassa velocità



Fig. 8 – Valorizzazione di assi centrali urbani

Adottando progetti di riqualificazione e valorizzazione urbana (ad esempio si veda la **Fig. 8**), si attrae un'utenza forse un po' diversa, ma più interessata all'offerta commerciale e turistica locale. In questo scenario, la componente ciclabile deve giocare un ruolo importante.

Come già sottolineato in quanto precede, nell'individuazione delle strade che comunque possono essere considerate principali all'interno della rete urbana, è necessario tenere conto anche dei percorsi del trasporto pubblico, al fine di predisporre le condizioni per un servizio efficiente e quindi appetibile. In questo senso, bisogna verificare che l'organizzazione delle sedi stradali non costituisca elemento penalizzante.

Sulle restanti **strade**, ovvero su quelle prettamente **locali**, seguendo i buoni risultati ottenuti in altri contesti urbani, sia in Italia, che all'estero, possono invece trovare ampio e maggiore spazio i criteri della moderazione del traffico, che, in una larga casistica di situazioni, sia sotto il profilo dell'efficienza, che sotto quelli della sicurezza e della salvaguardia ambientale, consentono, con un'**applicazione estensiva del limite dei 30 km/h**, di perseguire pienamente la "**strategia della commistione tra tipologie di mezzi**". Anche per questi motivi, nei

PGTU si prevede utilmente l'introduzione del ***limite di velocità generalizzato di 30 km/h all'interno del centro abitato***, con eccezione delle strade principali.

INDIRIZZO STRATEGICO 2: individuazione di schemi di circolazione.

Questo indirizzo si collega strettamente al precedente, in quanto la definizione di schemi di circolazione interna ai centri abitati, ottenuti mediante l'applicazione di particolari norme di disciplina del traffico, tra cui l'adozione di alcuni sensi unici, e indirizzando l'uso delle strade in rapporto alla loro funzione, consente, oltre che di semplificare le manovre nelle intersezioni (effetto che si evince alle estremità delle aste ad unico senso), aumentandone quindi la sicurezza, anche di reperire adeguati spazi per la realizzazione di tronchi mancanti di percorsi ciclopedonali e ciclabili, oltre che per l'individuazione di un maggior numero di stalli di sosta regolari, laddove necessario. In definitiva, in questo riordino funzionale, la componente ciclabile è tenuta ben presente, come elemento d'ingresso nel processo pianificatorio e progettuale.

Non sempre però questi provvedimenti risultano possibili, in quanto inducono incrementi di traffico su altri archi coinvolti negli itinerari sostitutivi e, nelle realtà minori, rischiano di incrementare in modo non giustificato la lunghezza degli spostamenti. E' quindi sempre preferibile, approfondire prima le soluzioni che coniugano il doppio senso con la moderazione delle velocità e il ricorso alla strategia della mobilità condivisa, di cui si è detto al punto precedente.

INDIRIZZO STRATEGICO 3: ricalibrazione della ripartizione modale degli spostamenti, individuando percorsi di trasporto pubblico urbano a buona velocità commerciale e infrastrutture ciclabili collegate.

Anche questo indirizzo strategico, che riguarda il trasferimento di quote di utenza dall'auto privata al trasporto pubblico e alla bicicletta (obiettivo universale di sostenibilità), si collega ai primi due, in quanto una buona scorrevolezza sui percorsi del TPL, così come l'introduzione delle misure atte a favorire l'interscambio TPL - bicicletta per i percorsi più lunghi - soprattutto di natura pendolare – contribuisce ad incentivarne l'uso (si vedano i suggerimenti di arredo di **Fig. 9**). Ora, come si è detto più sopra, gli itinerari utilizzati dai mezzi pubblici condizionano la categoria della strada e viceversa, per cui va evitata l'applicazione di provvedimenti estensivi di moderazione della velocità lungo i percorsi destinati al TPL, in quanto questi possano penalizzare proprio le velocità commerciali, oltre che determinare dei disagi per i passeggeri; rimane comunque possibile qualche intervento localizzato – ad esempio l'uso di piattaforme rialzate con rampe di raccordo a moderata pendenza e l'introduzione di minirotonde sormontabili, sempre altimetricamente accettabili nei confronti dell'operatività dei mezzi e a fronte del rispetto dei raggi di curvatura per essi possibili-, atto a risolvere particolari situazioni di criticità, senza introdurre altri elementi di pericolo. E' chiaro che questo tipo di interventi devono essere studiati caso per caso e devono essere sperimentati con la collaborazione delle Società di servizio.

Per quanto riguarda la condivisione degli spazi tra mezzi pubblici e percorsi ciclabili, essa è sempre possibile in caso si possano definire piste o corsie dedicate alle due ruote e può essere attuata anche in assenza di tale separazione fisica per brevi tratti, come quelli in corrispondenza di strettoie negli attraversamenti urbani, fatte

salve le attenzioni di cui sopra. Particolare attenzione va però posta in corrispondenza delle fermate, evitando soluzioni nelle quali la pista o corsia ciclabile si frappona tra corsia per l'autobus o l'autocorriera e marciapiede o spazio di attesa dei pedoni, in quanto si andrebbero a creare delle situazioni di interferenza e di pericolosità tra biciclette e persone in salita o discesa dai mezzi. Se quindi non è possibile deviare la corsia ciclabile in posizione retrostante rispetto alle fermate, è preferibile segnalare l'interruzione, in modo da allertare i ciclisti affinché diano la precedenza ai pedoni.

Come peraltro già detto, è invece opportuno attrezzare le fermate anche con ausili per il parcheggio e finanche a custodia delle bici per incentivare le abitudini all'intermodalità.



Fig.9 – Suggestioni per un "arredo" urbano accattivante e innovativo

INDIRIZZO STRATEGICO 4: *estensione dell'applicazione dei criteri di moderazione del traffico, progettando in modo "attivo" l'ambiente pubblico, con soluzioni di "spazio condiviso"*.

Anche questo indirizzo si raccorda ai precedenti, in quanto esso consente di risolvere in modo efficace diverse problematiche di spazio nei centri storici, in cui è impossibile rispettare le dimensioni necessarie ad ottenere una effettiva separazione funzionale tra componenti. Un esempio purtroppo frequente è quello dei marciapiedi e dei percorsi ciclabili, sia promiscui ai pedoni, che in sede propria, in cui, nell'impossibilità di realizzare elementi di idonea larghezza, mantenendo nel contempo le corsie di marcia dei veicoli, si finisce con l'accontentarsi di percorsi dedicati troppo stretti per rispondere a tutte le esigenze della mobilità delle utenze deboli, con ciò di fatto deprimendole e portando gli utenti ad utilizzare comunque le corsie di marcia dei mezzi motorizzati, con notevole pericolo. Si tenga presente che anche un marciapiede di 1,5 m di larghezza, pur notoriamente considerato adeguato, può non essere sufficiente quando si accompagna un bambino o una persona con limitate possibilità motorie (si riporta la situazione di via Falcon Vial nelle **Figg. 10a, 10b, 10c, 10d e 10e**). A maggior ragione un'infrastruttura di queste dimensioni non potrà essere utilizzata con finalità "ciclopedonali".



Fig. 10a - Sezione trasversale di via Lucia Falcon Vial (estratto da Google maps)



Fig. 10b - Sezione trasversale di via Lucia Falcon Vial (estratto da Google maps)



Fig. 10c - Sezione trasversale di via Lucia Falcon Vial (estratto da Google maps)



Fig. 10d - Sezione trasversale di via Lucia Falcon Vial (estratto da Google maps)



Fig. 10e - Sezione trasversale di via Lucia Falcon Vial (estratto da Google maps)

In questi casi e soprattutto se i volumi di traffico motorizzato sono limitati, può essere quindi preferibile consentire i movimenti di tutte le componenti all'interno di uno **spazio condiviso**, in presenza di velocità veicolari contenute, anche se si tratta di strade principali, purché di limitata lunghezza.

Se tuttavia il tratto è troppo esteso e se i flussi di traffico risultano troppo rilevanti, vi sono due soluzioni. La prima consiste nell'individuazione di un percorso ad anello, ovvero a senso unico di marcia veicolare, coinvolgendo, a supporto della circolazione motorizzata, altre strade e procedendo ad una complessiva riorganizzazione degli spazi, in modo che siano garantiti quelli pedonali e ciclabili e le velocità siano comunque mantenute entro i limiti, preferibilmente dei 30 km/h se trattasi di attraversamento di nuclei storici di antico impianto, sui quali si svolge la vita di relazione del centro urbano. Qualora, come già osservato in quanto precede, questa soluzione si riveli troppo vincolante per una realtà piccola e i volumi veicolari non siano elevati, è comunque accettabile anche la soluzione dello spazio condiviso, segnalandone soprattutto la sezione

di inizio e fine, anche con il semplice ricorso a materiali di pavimentazione diversi, elementi di arredo laterali e una chiara segnaletica.

A questo proposito vanno evidenziati i vantaggi e l'efficacia di provvedimenti quali le **“porte urbane”**, che devono segnalare appunto l'ingresso negli ambiti governati da regimi di velocità particolarmente restrittivi – tipicamente i 30 km/h, talvolta anche i 20 km/h – (si vedano gli esempi di **Fig. 11**).

INDIRIZZO STRATEGICO 5: *completamento della rete dei collegamenti ciclabili secondo i criteri del Biciplan.*

Questo indirizzo è specifico del Biciplan. Le analisi hanno posto in evidenza la necessità di realizzare dei tratti di completamento dei percorsi, anche in un'ottica di “rete” e di superare alcune disarmonie e problemi di sicurezza tra i provvedimenti attuati. In Comune di S. Vito esiste infatti già un sistema discretamente esteso di collegamenti a supporto della ciclabilità, ma spesso le realizzazioni non corrispondono alla classe della strada – secondo quanto sopra enunciato -, nel senso che esistono corsie e piste in sede propria anche su strade non principali, mentre vi sono tratti di strade principali lungo le quali non c'è adeguata protezione.



Fig. 11 - Esempi di “porte urbane”

Le **tipologie delle infrastrutture ciclabili ovvero degli “itinerari ciclabili” devono infatti raccordarsi strettamente alla gerarchia viaria**, in quanto vale il criterio che più elevata è la classe della strada e tanto maggiore deve essere la protezione per le utenze deboli, finanche da escluderle dalla particolare asta. Per contro, va perseguita la logica che rende inutili, quando non errate, le piste ciclabili in sede separata lungo le strade locali in generale e, soprattutto, su strade a destinazione residenziale. Regolamentando infatti le strade locali a 30 km/h e soprattutto attuando sistemazioni di “strade residenziali”, la separazione funzionale tra veicoli, biciclette e pedoni diviene non più necessaria e contraria al criterio della “mobilità dolce diffusa”. Ciò non toglie tuttavia che, in particolari contesti, sia necessaria la separazione funzionale anche su strade locali, ad esempio in corrispondenza delle scuole, dove, nei periodi di ingresso e uscita degli alunni, quando è massima anche la presenza di veicoli motorizzati, è indispensabile garantire maggiore sicurezza alle utenze deboli (si riporta nelle **Figg.12a, 12b e 12c**, un esempio, dove è stata applicata questa strategia).

Queste criticità sono, in alcuni casi, superabili, adottando i regimi di gestione temporanei, che prevedono la limitazione e finanche l’esclusione del traffico motorizzato in corrispondenza di particolari tronchi stradali in questi intervalli critici (soluzione delle “Zone scolastiche”).

Per incentivare e dare sicurezza all’utenza debole **è quindi necessario trovare gli opportuni abbinamenti di tronchi di piste ciclabili in sede propria, di tronchi stradali ove lo spostamento con bicicletta può avvenire in promiscuo con le altre componenti e di percorsi che sfruttano viabilità minori**, anche di tipo agricolo. L’insieme di questi tronchi però deve essere caratterizzato da continuità con particolare attenzione nei punti di raccordo, affinché l’itinerario possa comunque essere ben riconoscibile.



Figg.12a, 12b - Soluzione con percorso ciclopedonale da un lato e marciapiede dall’altro; la tipologia ciclopedonale è adatta quando il livello di frequentazione delle due utenze non è elevato



Fig. 12c – Soluzione con percorso ciclopedonale da un lato e marciapiede dall’altro nella zona di cambio lato e attraversamento segnalato per le due categorie; l’impiego di materiali differenti nella pavimentazione, oltre ad avere una ragione funzionale, produce anche il risultato di comunicare agli utenti le specifiche destinazioni degli spazi

INDIRIZZO STRATEGICO 6: applicazione di un sistema complessivo di gestione della sosta.

Anche nelle cosiddette “realità minori”, la gestione della sosta rappresenta uno strumento efficace nel governo di tutto il sistema della mobilità. L’attuazione di questo indirizzo concorre quindi all’incentivazione della mobilità ciclabile.

Un primo criterio consiste nella limitazione della sosta estensiva e di lunga durata in corrispondenza dei luoghi più centrali - che sono anche quelli aventi il minor spazio a disposizione -, per incentivare l’uso dei parcheggi situati ad una relativa maggior distanza, ma più capienti ed idonei alle soste di lunga durata. E’ necessario infatti differenziare la sosta residenziale, quella di lunga durata e quella di breve durata. Quest’ultima deve essere maggiormente garantita ove le disponibilità di spazio sono minori, per soste brevi funzionali a necessità di accesso ai servizi, ma anche ai punti vendita ed attività in generale presenti nei centri storici; il risultato, nelle realtà urbane minori può essere conseguito con le soste a tempo limitato e con una chiara segnaletica che definisca gli stalli. L’uso dei parcheggi più lontani dai luoghi di destinazione deve invece essere di durata illimitata e i percorsi pedonali che li collegano alle zone centrali devono presentare buoni standard. I parcheggi nelle aree residenziali vanno identificati all’interno delle Zone 20 – 30 e Residenziali in modo che concorrano a creare le condizioni di mitigazione delle velocità (in particolare, disposizione finalizzata a creare delle chicanes, anche con l’introduzione di arredi).

INDIRIZZO STRATEGICO 7: consolidamento dei provvedimenti per il governo del traffico pesante.

Gli indirizzi precedenti trovano aggancio anche con il governo del traffico pesante all’interno del territorio comunale. Un efficace indirizzamento di questi mezzi in relazione alla classificazione delle strade, costituisce infatti un elemento suscettibile di sostenere e promuovere anche la mobilità ciclabile. Nel caso di S. Vito,

questa politica prevede, in primo luogo, il divieto al traffico pesante in attraversamento in corrispondenza del percorso urbano sostituibile dalla circonvallazione esterna.

L'efficacia del complesso di strategie e il ricorso a provvedimenti quali quelli descritti si dovrà misurare anche in termini **educativi**, ossia nella capacità di **incentivare una nuova cultura della mobilità** con valenza generale. A questo proposito, nell'ambito delle azioni a sostegno della mobilità ciclabile sono da ricomprendere le iniziative di comunicazione e dialogo con i cittadini, da attuare a vario livello (informazioni tramite web, cartellonistica e messaggistica, incontri pubblici, eventi di piazza, dimostrazioni sperimentali e coinvolgimento in generale). Queste azioni, in molti casi, si sono dimostrate decisive nel dare una svolta a quelli che, talvolta, sono solo sterili confronti verbali.

3.2. Strategie specifiche e provvedimenti del Biciplan di S. Vito al Tagliamento

In relazione alle sopra evidenziate problematiche e agli indirizzi di carattere generale in materia di mobilità, ciclabile in particolare, si sono delineate, per il presente Biciplan, le **strategie specifiche** sintetizzate come segue :

- individuazione di piste e di itinerari ciclabili di completamento e riordino della rete per la mobilità dolce, anche alla luce dei tracciati – in parte pianificati ed in parte già presenti – indicati dagli Enti sovraordinati (in particolare dalla Regione FVG), delle opportunità di disporre di percorsi di collegamento innanzitutto con le frazioni, ma anche con i Comuni contermini, in accordo con le proposte del Piano dell'UTI ;
- definizione di una ipotesi di gerarchia viaria comunale con riferimento alla rete interna ed alle interconnessioni con quella territoriale di area vasta, da riprendere nel PGTU in formazione;
- definizione degli itinerari ciclabili principali – in coerenza non soltanto con la funzionalità, l'assetto e le caratteristiche geometriche della rete infrastrutturale, ma anche con le localizzazioni dei servizi e dei punti di attrazione, in particolare il polo ospedaliero e la stazione ferroviaria e l'autostazione, nonché i siti delle scuole – tenendo in considerazione anche le localizzazioni delle attività commerciali puntuali ed in coerenza con l'offerta di sosta e l'assetto delle linee di TPL;
- individuazione di provvedimenti puntuali, per la risoluzione delle discontinuità negli itinerari di cui sopra;
- individuazione dei possibili punti di interscambio modale con i sistemi di trasporto pubblico.

Nella definizione di queste strategie e dei conseguenti particolari provvedimenti del Biciplan, è necessario anche fare riferimento ai “macro-obiettivi” presenti nelle Linee Guida ministeriali per la redazione e

l'attuazione del Biciplan, che, in buona misura, come si evince dalla loro disamina, sono già soddisfatti mediante attuazione delle strategie sopra enucleate, ma che qui comunque si riportano per comodità:

- riequilibrio modale della mobilità con l'aumento degli spostamenti effettuati in bicicletta;
- diminuzione sensibile del numero di incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65);
- riduzione della spesa per la mobilità (connessa ad un minor uso dell'auto);
- promozione della mobilità ciclistica su determinati percorsi (specialmente sistematici);
- incremento dell'attrattività del sistema infrastrutturale ciclabile.

Con riferimento a quanto già sottolineato e in relazione a questi macro-obiettivi, si osserva quanto segue:

- gli **aspetti della sicurezza** sono **da collocare al primo posto, nella individuazione degli interventi da comprendere nel Biciplan** e ciò prioritariamente nei punti più ostici, nelle intersezioni, nelle strettoie, lungo aste ad elevato traffico motorizzato, che non consentono una separazione fisica degli spazi dedicati alle utenze deboli; il Biciplan, da questo punto di vista, deve **individuare le soluzioni praticabili**, ma anche **evidenziare quelle che non sono suscettibili di offrire le necessarie garanzie**, trovando delle **alternative**;
- per quanto riguarda la **promozione dell'uso della bicicletta** si ravvisano due aspetti: il primo legato alla necessità di approfondire le conoscenze sull'**attuale domanda**, ma **queste conoscenze non devono guidare in modo esclusivo le azioni da intraprendere nel Biciplan**, poiché si dirigono a soddisfare le esigenze di chi già usa la bicicletta: per contro, il Biciplan **deve offrire elementi utili ad acquisire nuove quote di utenza**, promuovendo quella modifica della ripartizione modale auspicata; in questo senso, è necessario si orienti alla domanda "potenziale", quella che attualmente NON utilizza la bicicletta ma che, a fronte di interventi ragionati, possa convincersi a farlo; si ritiene che in questa direzione debbano essere maggiormente concentrati gli sforzi, **proponendo all'utenza soluzioni appetibili, sicure e comode**, partendo dagli usi che, logicamente, potrebbero essere i più probabili; in questa direzione sono stati pensati i piccoli "poli di interscambio" lungo le diretrici del TPL ed è necessario concentrarsi sulla risoluzione delle discontinuità; adottando poi il limite di 30 km/h sulle strade locali e anche su singoli brevi tratti di quelle principali in assenza di alternative sicure per le utenze deboli e pianificando un'applicazione estensiva dei regimi delle Zone 20 – 30 e Residenziali, in modo che possa concretarsi quella mobilità diffusa capace di rendere l'uso della bici un fatto "abituale" e "normale" per effettuare tutti quegli spostamenti di lunghezza tendenzialmente sotto i 4 km e che non comportano trasporto di grossi carichi (sostanzialmente, quelli che non possono essere contenuti nei cestini delle biciclette o nei normali zainetti); si tratta quindi di promuovere una mobilità dolce a 360 °, non settoriale, ma facente parte integrante del sistema di trasporto comunale;

- per quanto riguarda l'**incentivazione dei movimenti sistematici** (citati nelle linee guida), da effettuare con le due ruote (tradizionali o a pedalata assistita), è opportuno concentrarsi, in primo luogo, proprio lungo i tragitti tra quartieri residenziali e zone produttive o di localizzazione di servizi, non soltanto situate all'interno dell'area comunale, ma anche nelle zone contermini e, localmente, lungo i tragitti tra zone residenziali e zone scolastiche, destinate al tempo libero, alle attività sportive, attuando pertanto progetti di mobilità casa – scuola e casa – lavoro (concetto ampiamente contenuto anche nel PREMOCI e naturalmente nelle Linee Guida della Regione FVG);
- parallelamente, l'**incentivazione dei movimenti non sistematici** (sempre citati nelle linee guida), si può più facilmente riferire alla mobilità del tempo libero e della fruizione turistica dell'ambiente e, in questo senso, acquistano significato gli interventi di valorizzazione delle aree verdi e, in generale, di quelle naturali presenti sul territorio; in questi casi, si ritiene che la tipologia di attuazione debba essere la più rispettosa possibile del contesto naturale, evitando che queste "piste" abbiano gli effetti impattanti che accompagnano la realizzazione di nuove strade; pertanto, pur nell'ottica di omogeneizzare i percorsi, rendendoli facilmente fruibili a tutte le categorie di utenti, vanno evitate le soluzioni più invasive, preferendo i fondi naturali e quelli oggi offerti dalle moderne tecnologie di compattazione, che consentono il mantenimento delle caratteristiche della piattaforma per periodi più prolungati di tempo e accettando anche dimensioni trasversali più contenute – salvo ovviamente i casi dove la frequentazione è già elevata -; vanno anche evitati i percorsi che possono rappresentare pericoli in ragione della loro vicinanza ad alvei di corsi d'acqua con elevato e anche moderato rischio di esondazione;
- infine, per quanto attiene alla **conoscenza**, soprattutto **della domanda potenziale** e in particolare **degli esiti delle azioni intraprese**, nel Biciplan si propongono anche le modalità di raccolta di nuovi dati per il monitoraggio degli effetti degli interventi, in modo da verificare la validità delle scelte e da correggere eventualmente quelle similari non attuate; parallelamente, è indispensabile il coinvolgimento degli utenti e la raccolta delle osservazioni, sia per acquisire anche nuovi interlocutori, sia per promuovere questo tipo di mobilità.

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA



PROVINCIA DI PORDENONE COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO FASE DI ANALISI

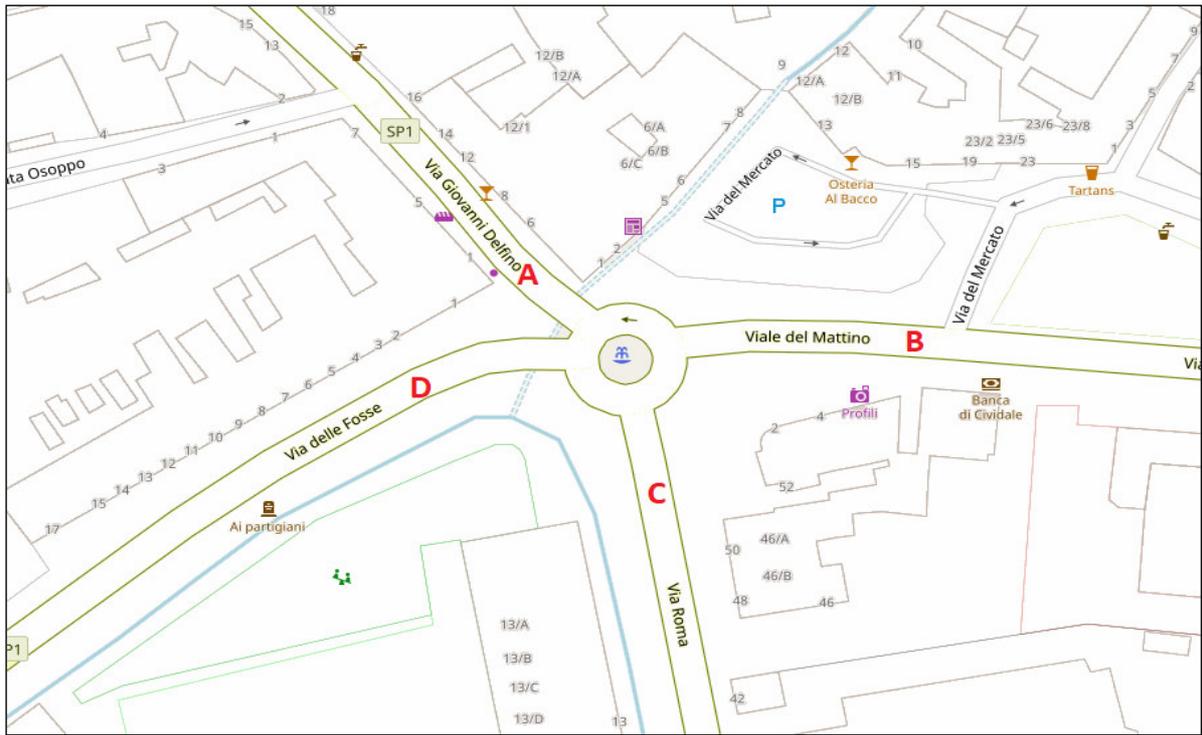
RILEVAZIONI DEI FLUSSI VEICOLARI

DICEMBRE 2019

COMMITTENTE	 <p>Comune di San Vito al Tagliamento Piazza del Popolo 38 - 33078 San Vito al Tagliamento (PN)</p>
PROGETTISTA	 <p>Ing. Fiorella Honsell Studio Tecnico Ing. Fiorella Honsell e Ing. Roberto Catalano Via Ermada 12/2 - 34151 TRIESTE</p>
COLLABORATORE	 <p>Ing. Matteo Colautti Via Caccia 39 - 33100 UDINE</p>

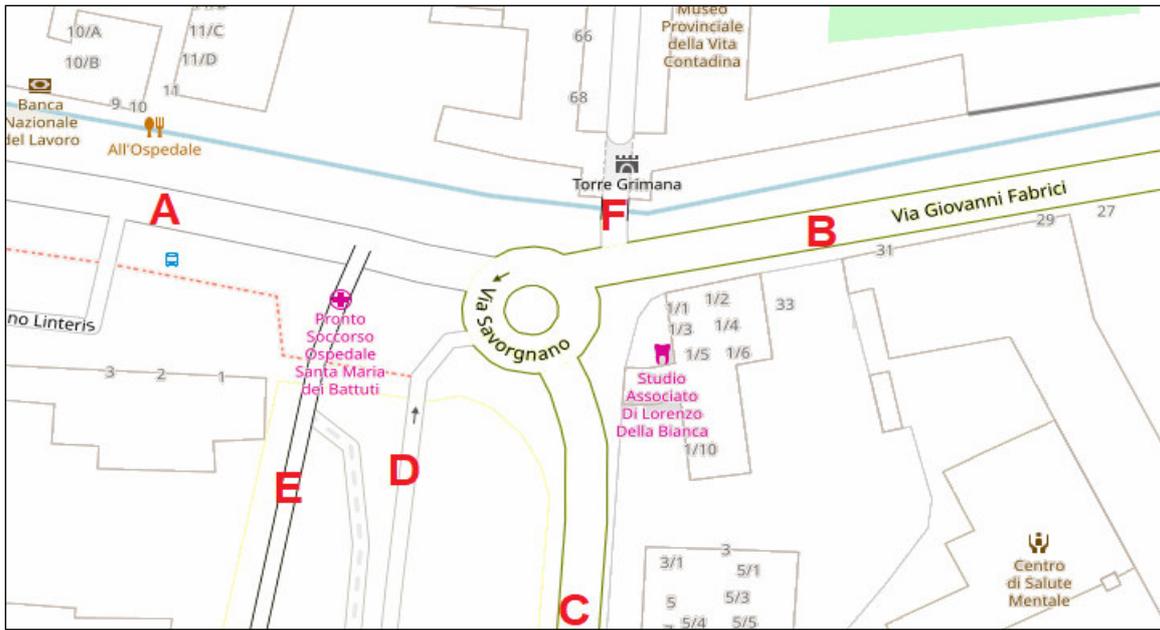
COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

ROTONDA 6 (VIA G. DELFINO - VIALE DEL MATTINO - VIA ROMA - VIA DELLE FOSSE)



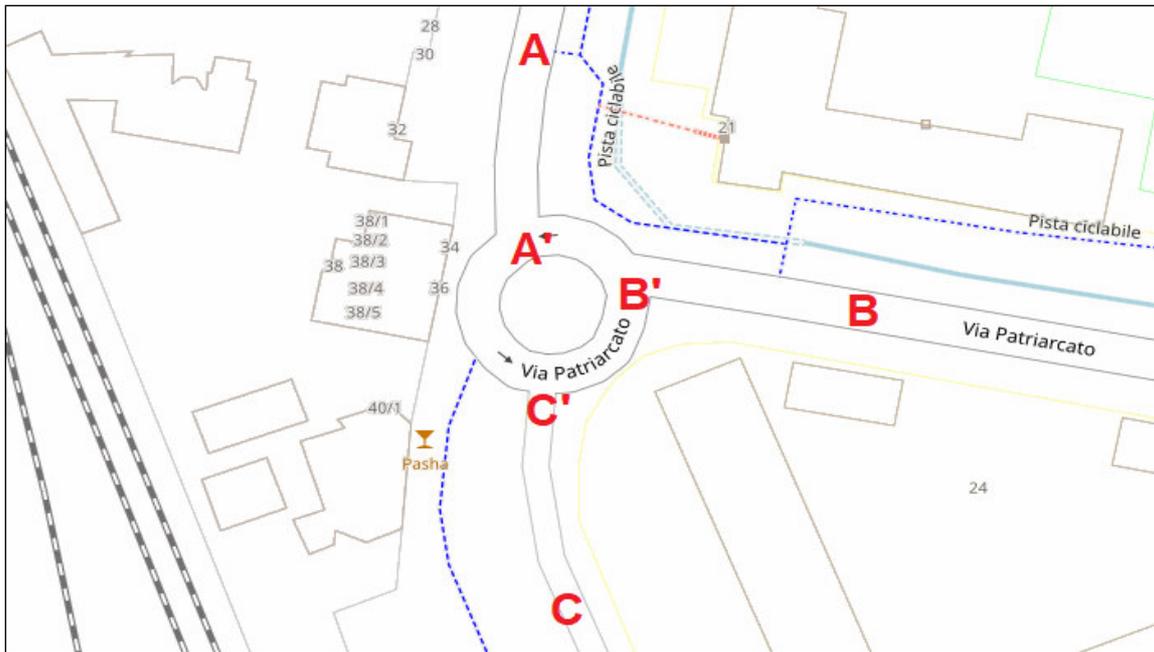
COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

ROTONDA 13 (PIAZZALE T. LINTERIS - VIA G. FABRICI - VIA SAVORGNANO - PRONTO SOCCORSO - VIA A. ALTAN)



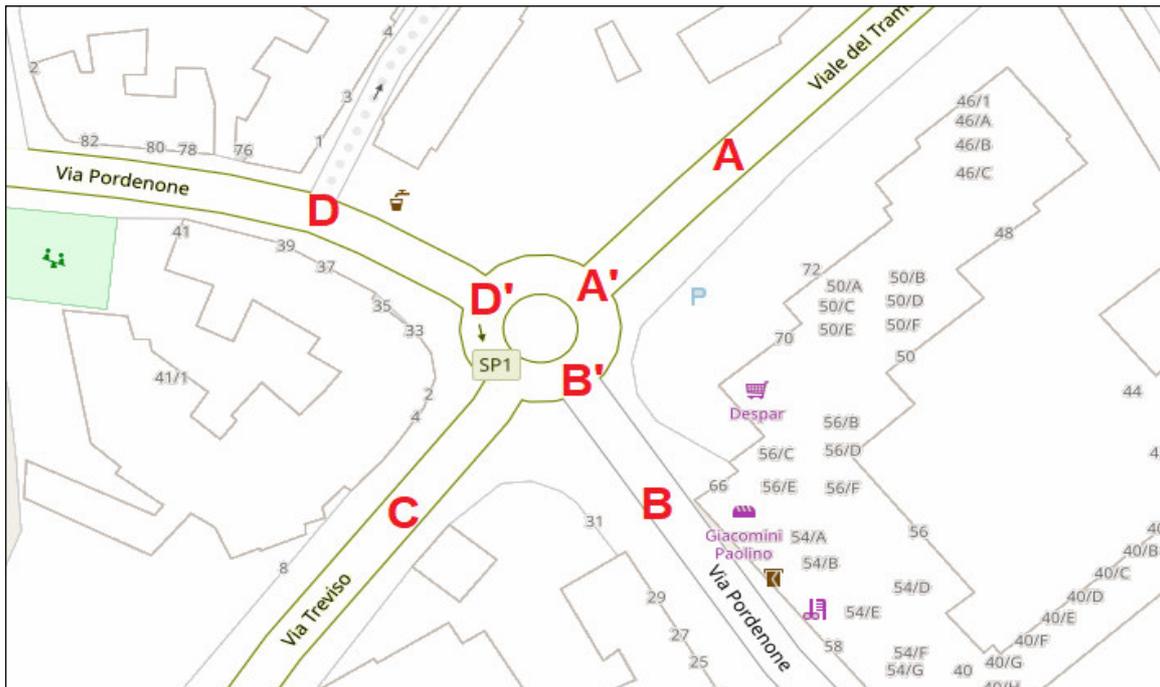
COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

ROTONDA 16 (VIA STAZIONE - VIA PATRIARCATO)



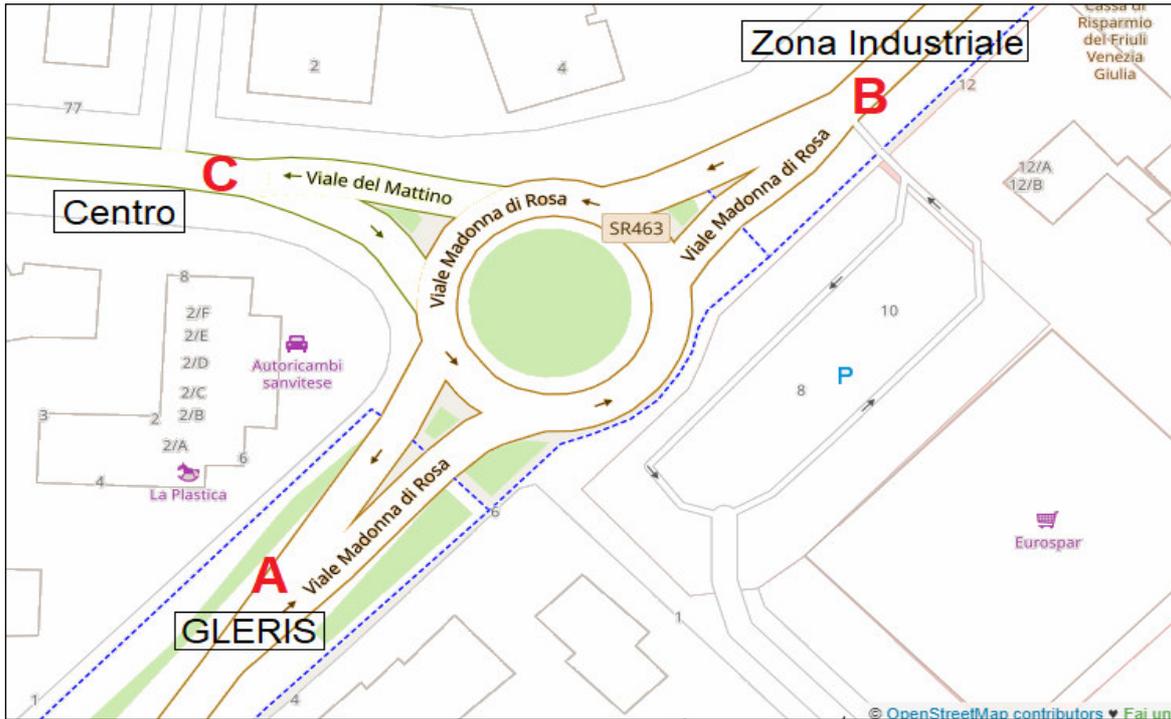
COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

ROTONDA 19 (VIALE DEL TRAMONTO - VIA PORDENONE - VIA TREVISO)



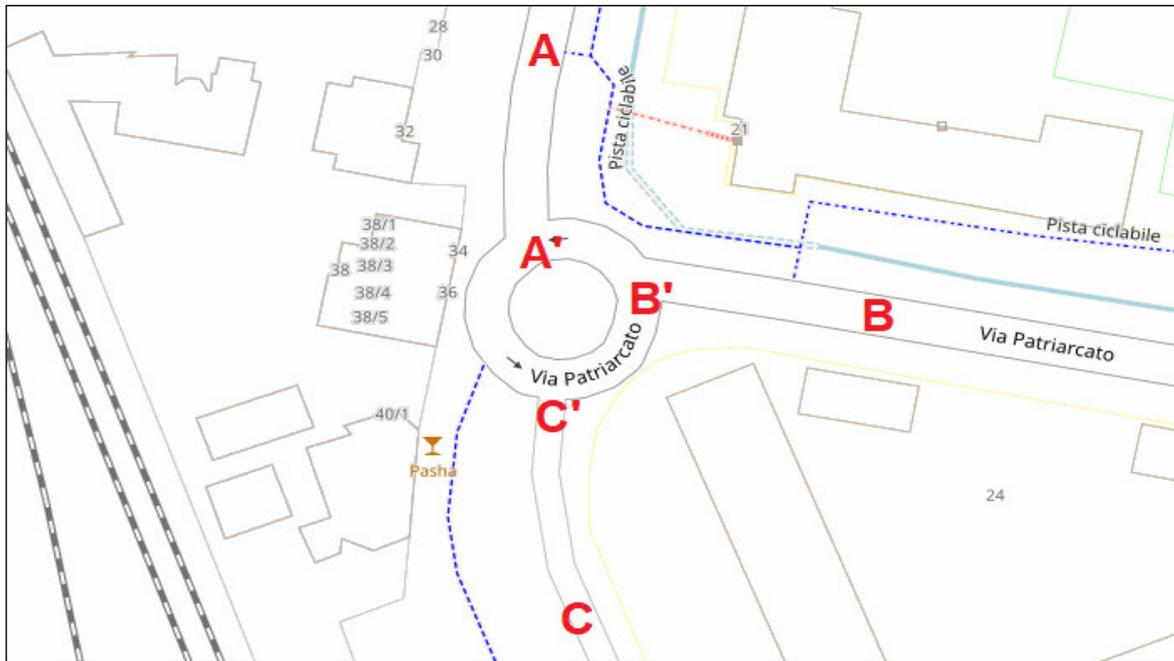
COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

ROTONDA 34 (SR463 [VIA MADONNA DI ROSA] - VIALE DEL MATTINO)



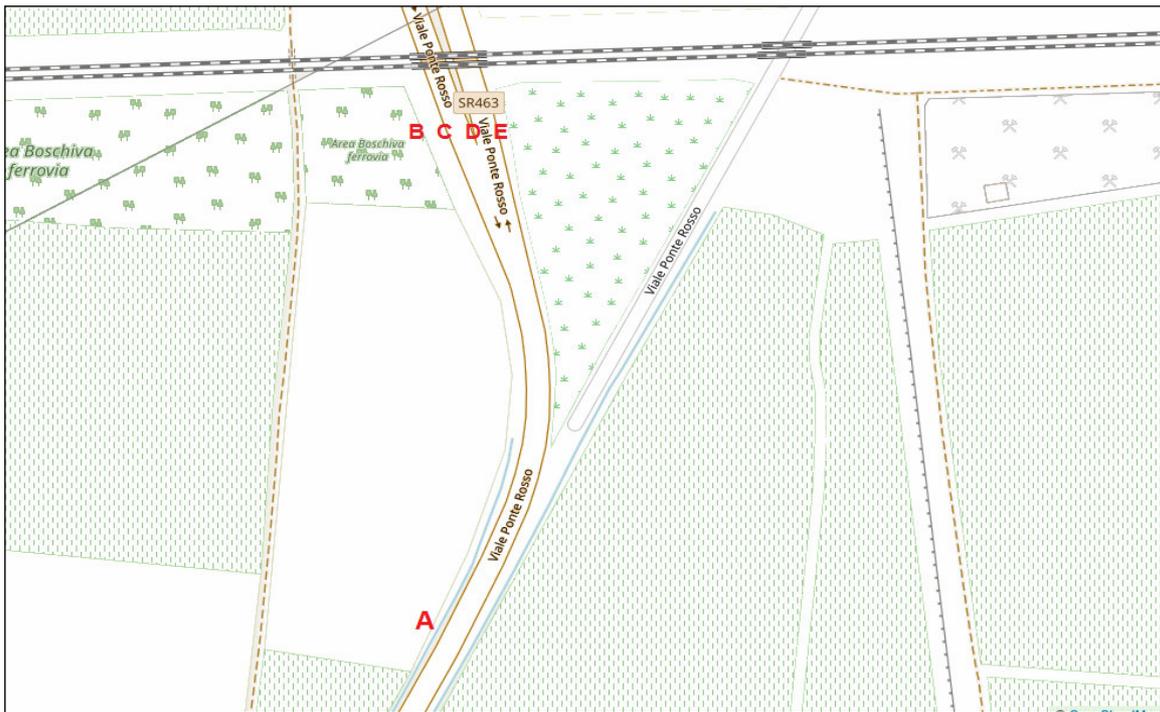
COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

ROTONDA 16 (SP 28 [VIA STAZIONE - VIA PATRIARCATO] - VIA STAZIONE)



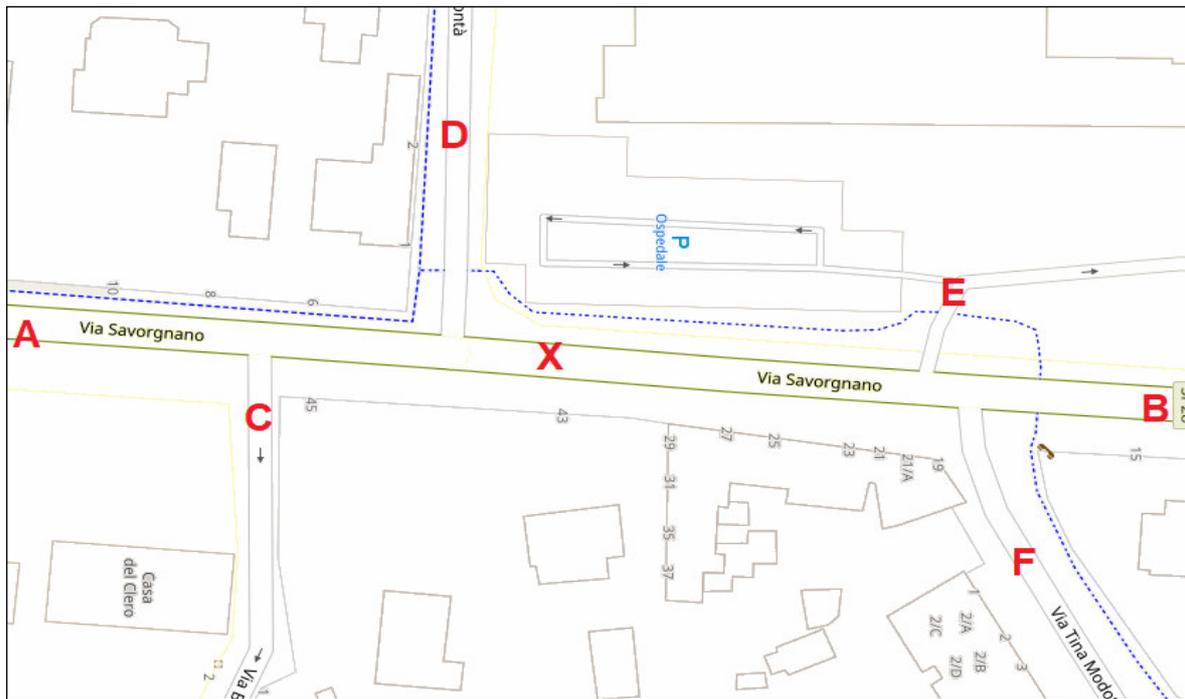
COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

SEZIONE 9 (VIALE PONTE ROSSO)



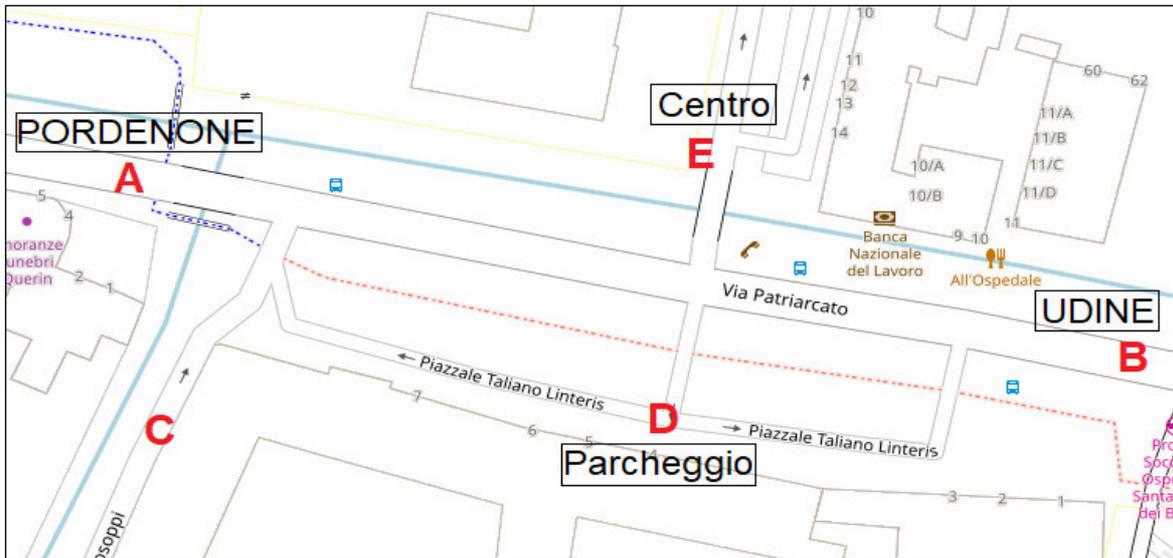
COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 14-15 (SP28 [VIA SAVORGNANO] - VIA BELVEDERE - VIA DELLA BONTA' - PRONTO SOCCORSO - VIA TINA MODOTTI)



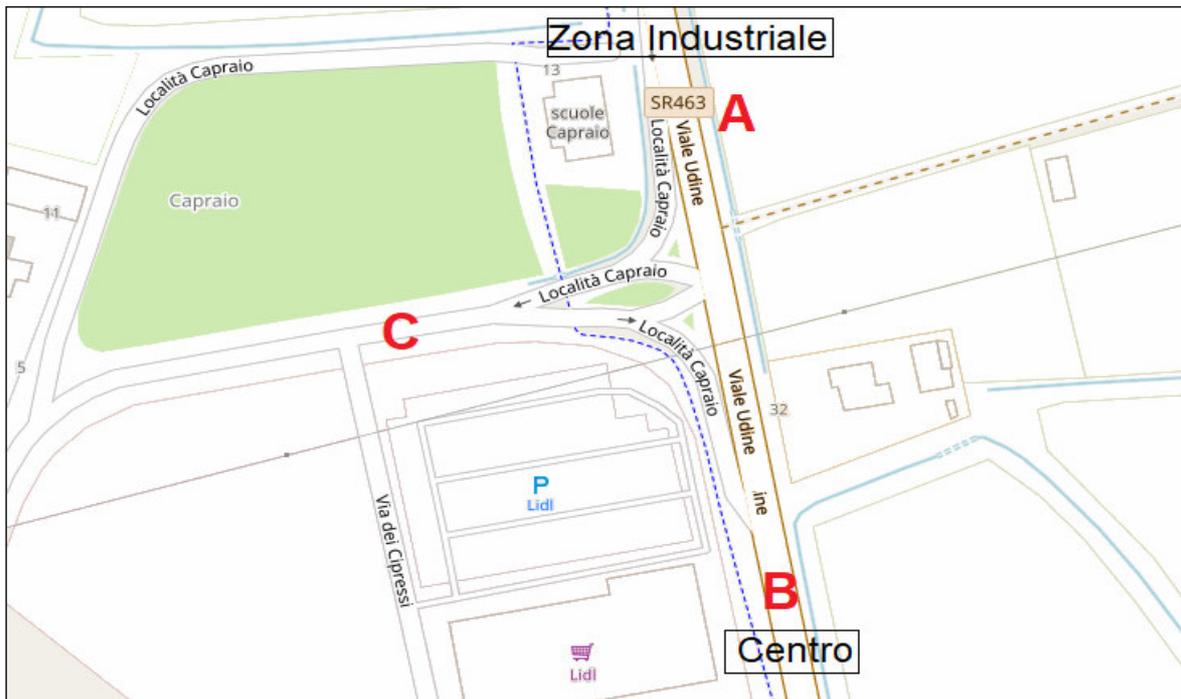
COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

**INCROCIO 17-18 (SP28 [PIAZZALE T. LINTRES] - VIA S. L. SCROSOPPI -
PIAZZALE GIRONE)**



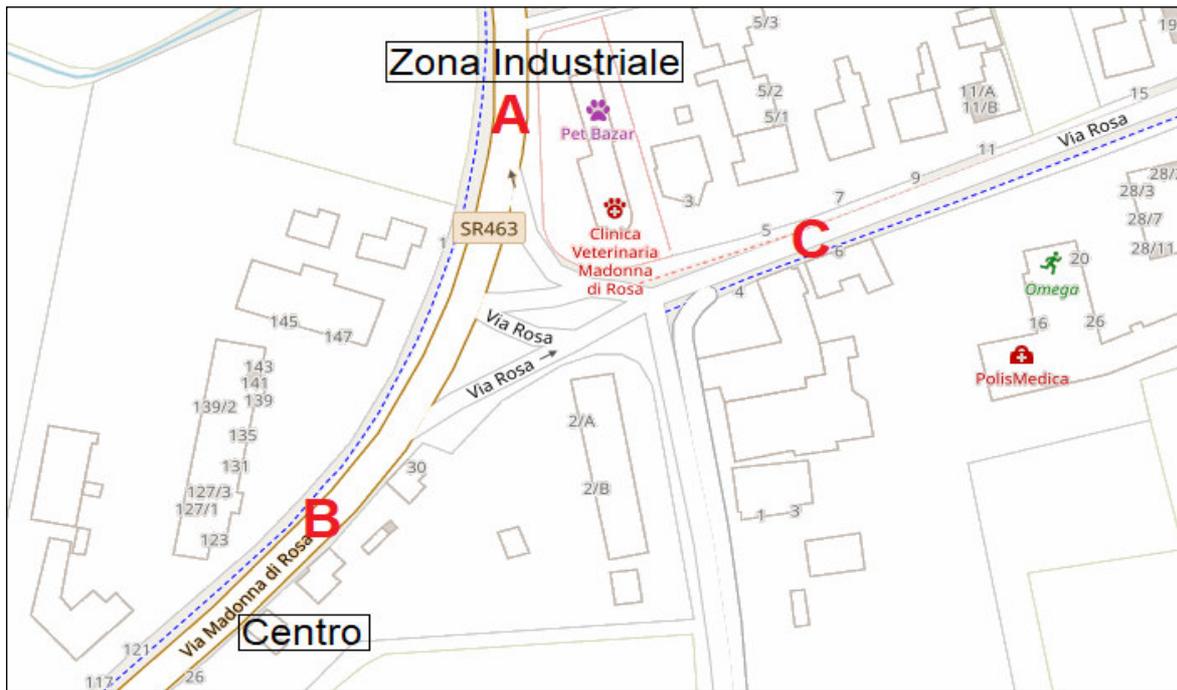
COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 30 (SR463 [VIALE UDINE] - LOCALITA' CAPRAIO)



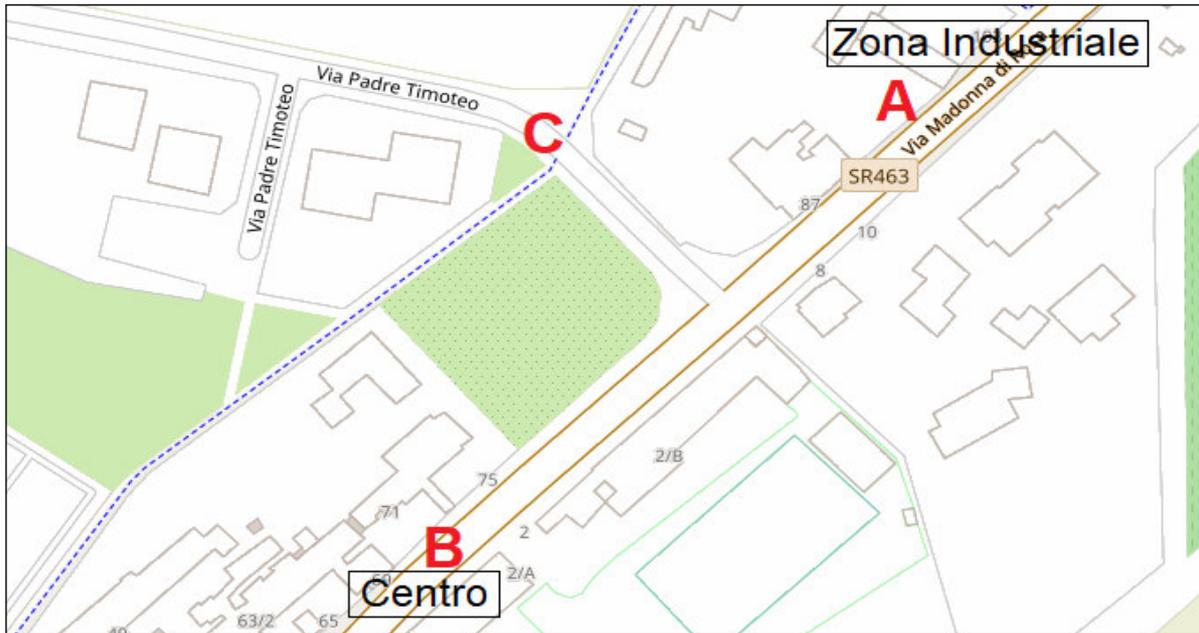
COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 31 (SR463 [VIA MADONNA DI ROSA] - VIA ROSA)



COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

SEZIONE 32 (SR463 [VIA MADONNA DI ROSA] - VIA PADRE TIMOTEO)



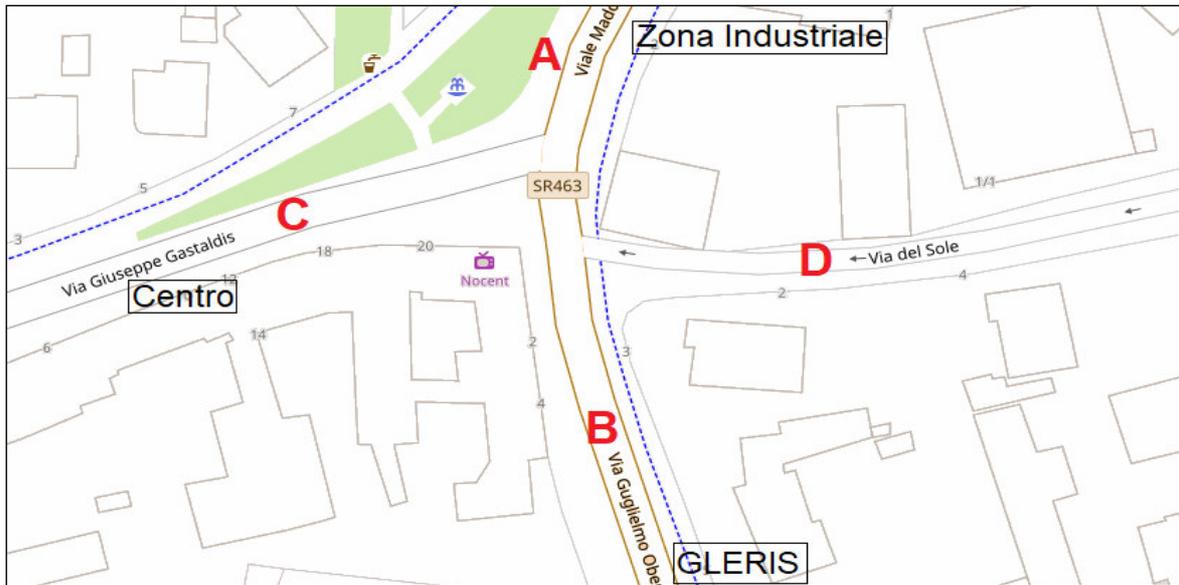
COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 33 (SR463 [VIA MADONNA DI ROSA] - VIA GIARDINO)



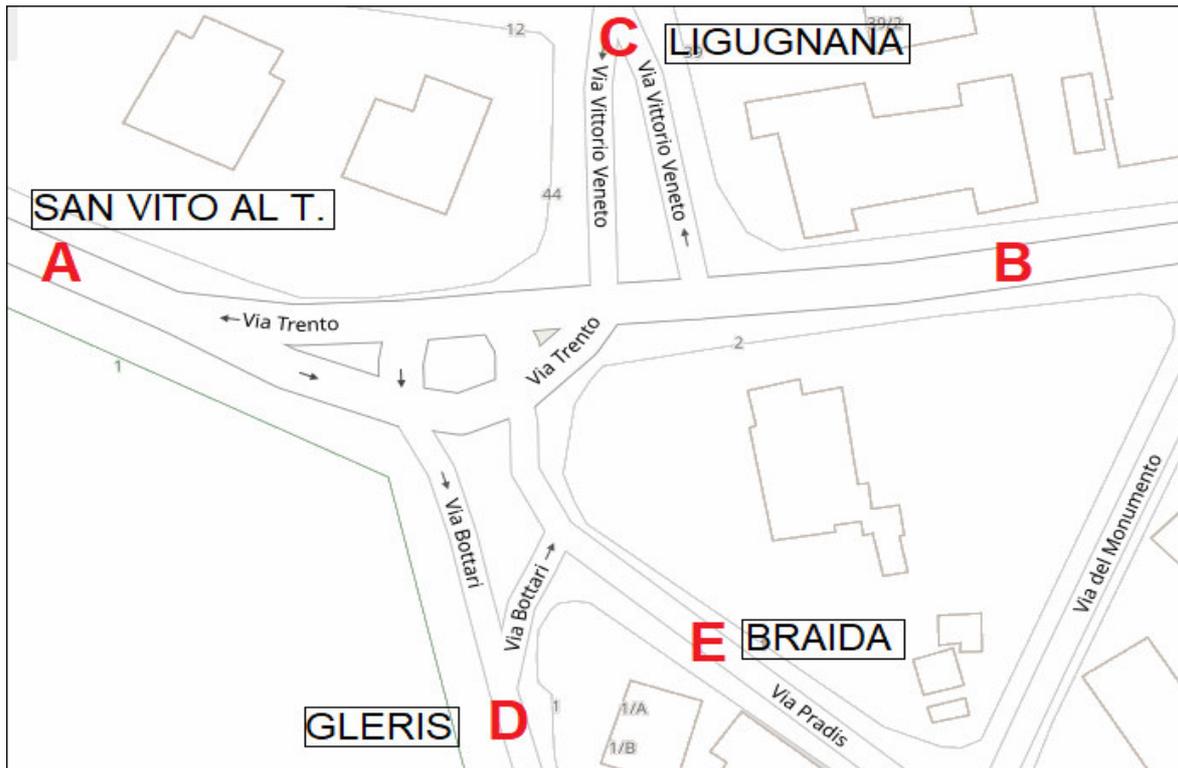
COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

**INCROCIO 35 (SR463[VIALE MADONNA DI ROSA - VIA G. OBERDAN] - VIA G. GASTALDIS -
VIA DEL SOLE)**



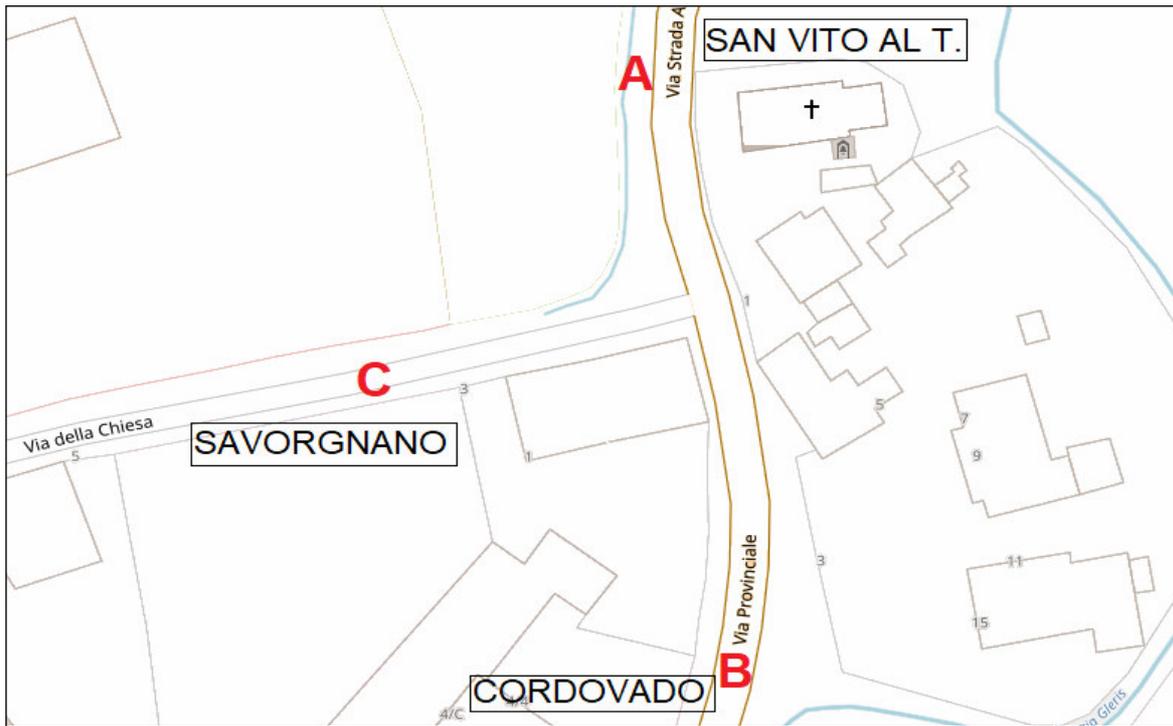
COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 36 (VIA TRENTO - VIA V. VENETO - VIA BOTTARI - VIA PRADIS)



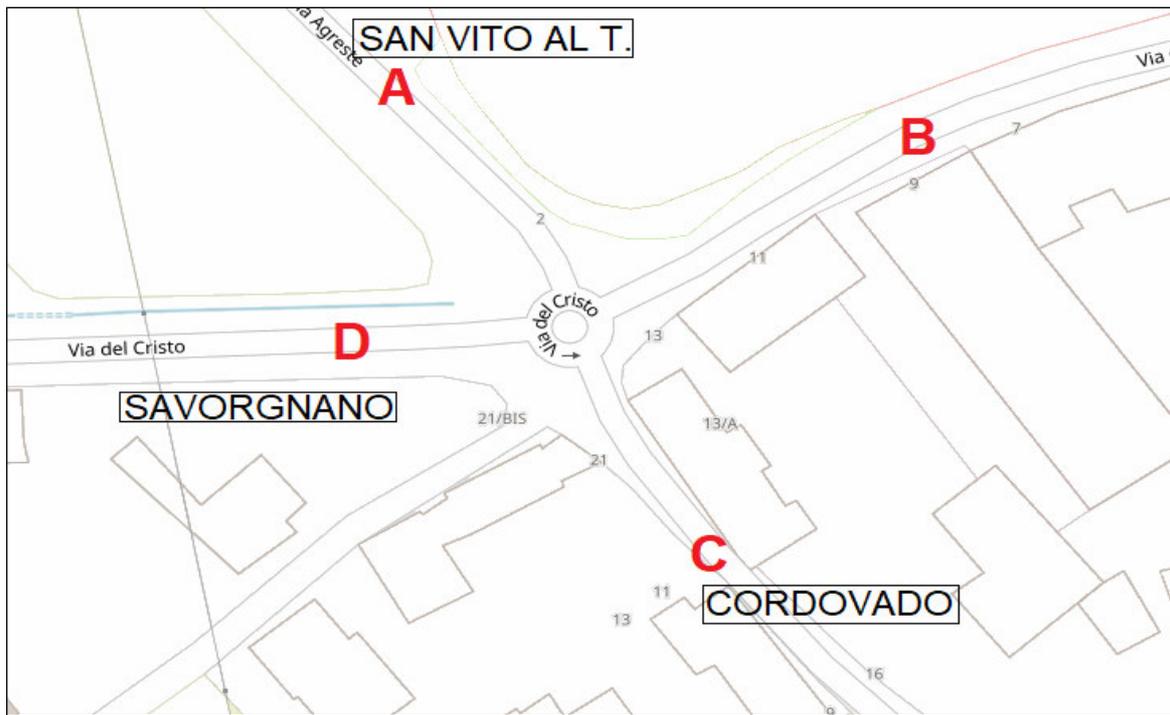
COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 37 (SR463[VIA PROVINCIALE] - VIA DELLA CHIESA)



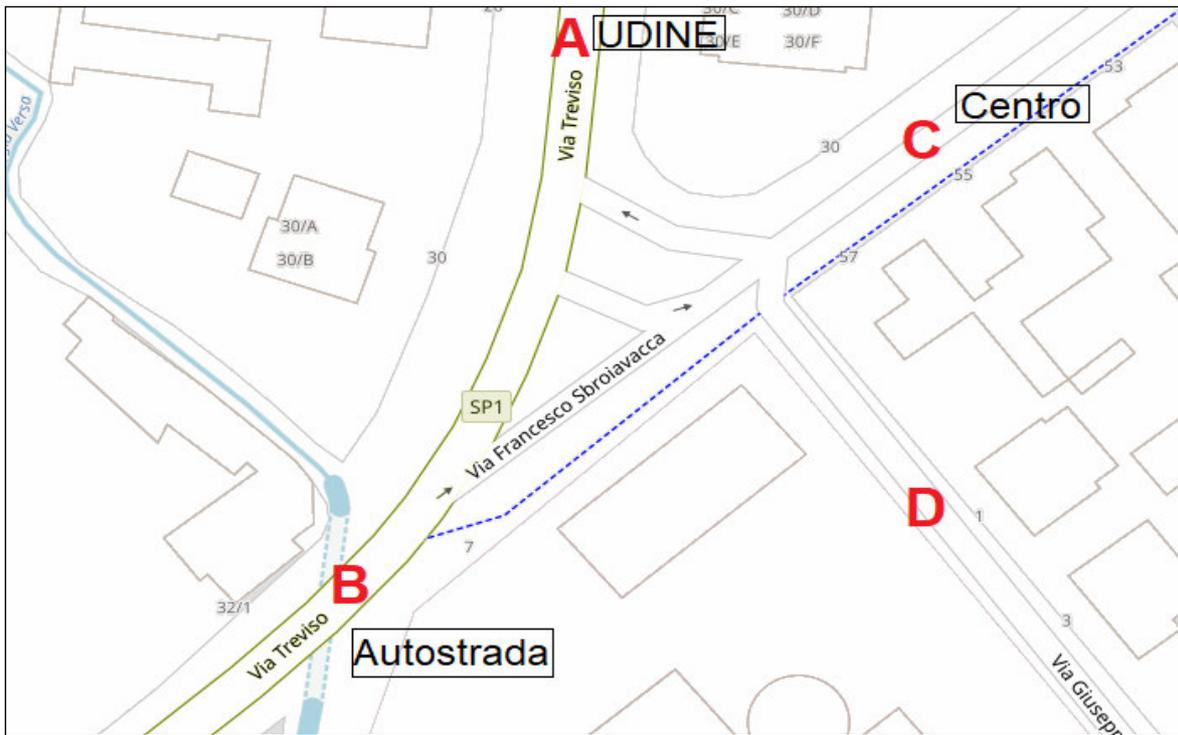
COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 38 (VIA AGRESTE - VIA DELLA CHIESA - VIA DEL CRISTO)



COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 39 (SP1 [VIA TREVISO] - VIA F. SBROIAVACCA - VIA G. GIUSTI)



COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 40 (SP21 [VIA PORDENONE] - VIA DELLO SPORT)



COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

SEZIONE 9 (VIALE PONTE ROSSO)

RILIEVO 7:30 - 8:30

VENERDI

veicoli / manovra	A-D	A-E	B-A	C-A	totale
B	0	0	0	1	1
M	1	0	0	2	3
I	34	232	18	381	665
F	7	41	2	43	93
P	11	43	36	32	122
C	1	0	0	0	1
Totale	54	316	56	458	884
Tot. Leggeri	35	232	18	382	667
Tot. Furgoni	7	41	2	43	93
Tot. Pesanti e Corriere	12	43	36	32	123
Tot. Commerc. Eq.	43	181	94	157	475
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	78	413	112	539	1142

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot	Eout	Ein	Etot
B	0	1	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
M	1	2	3	0	0	0	2	0	2	0	1	1	0	0	0
I	266	399	665	18	0	18	381	0	381	0	34	34	0	232	232
F	48	45	93	2	0	2	43	0	43	0	7	7	0	41	41
P	54	68	122	36	0	36	32	0	32	0	11	11	0	43	43
C	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0
Totale	370	514	884	56	0	56	458	0	458	0	54	54	0	316	316
Tot. Leggeri	267	400	667	18	0	18	382	0	382	0	35	35	0	232	232
Tot. Furgoni	48	45	93	2	0	2	43	0	43	0	7	7	0	41	41
Tot. Pesanti e Corriere	55	68	123	36	0	36	32	0	32	0	12	12	0	43	43
Tot. Commerc. Eq.	224	251	475	94	0	94	157	0	157	0	43	43	0	181	181
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	491	651	1142	112	0	112	539	0	539	0	78	78	0	413	413

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

Direzioni:

- A: Viale Ponte Rosso - San Vito al Tagliamento
B: Viale Ponte Rosso - Pordenone
C: Viale Ponte Rosso - Udine
D: Viale Ponte Rosso - Pordenone
E: Viale Ponte Rosso - Udine

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

SEZIONE 9 (VIALE PONTE ROSSO)

RILIEVO 9.00 - 10.00

VENERDI

veicoli / manovra	A-D	A-E	B-A	C-A	totale
B	0	0	0	0	0
M	0	0	0	0	0
I	20	192	11	169	392
F	7	23	11	19	60
P	32	43	36	47	158
C	0	1	0	0	1
Totale	59	259	58	235	611
Tot. Leggeri	20	192	11	169	392
Tot. Furgoni	7	23	11	19	60
Tot. Pesanti e Corriere	32	44	36	47	159
Tot. Commerc. Eq.	93	151	110	152	506
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	113	343	121	321	898

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot	Eout	Ein	Etot
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I	212	180	392	11	0	11	169	0	169	0	20	20	0	192	192
F	30	30	60	11	0	11	19	0	19	0	7	7	0	23	23
P	75	83	158	36	0	36	47	0	47	0	32	32	0	43	43
C	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Totale	318	293	611	58	0	58	235	0	235	0	59	59	0	259	259
Tot. Leggeri	212	180	392	11	0	11	169	0	169	0	20	20	0	192	192
Tot. Furgoni	30	30	60	11	0	11	19	0	19	0	7	7	0	23	23
Tot. Pesanti e Corriere	76	83	159	36	0	36	47	0	47	0	32	32	0	44	44
Tot. Commerc. Eq.	244	262	506	110	0	110	152	0	152	0	93	93	0	151	151
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	456	442	898	121	0	121	321	0	321	0	113	113	0	343	343

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

Direzioni:

- A: Viale Ponte Rosso - San Vito al Tagliamento
B: Viale Ponte Rosso - Pordenone
C: Viale Ponte Rosso - Udine
D: Viale Ponte Rosso - Pordenone
E: Viale Ponte Rosso - Udine

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

SEZIONE 9 (VIALE PONTE ROSSO)

RILIEVO 18.00 - 19.00

VENERDì

veicoli / manovra	A-D	A-E	B-A	C-A	totale
B	0	1	0	0	1
M	0	1	0	8	9
I	9	268	7	211	495
F	0	21	0	21	42
P	1	7	7	15	30
C	0	0	0	1	1
Totale	10	297	14	256	577
Tot. Leggeri	9	269	7	215	500
Tot. Furgoni	0	21	0	21	42
Tot. Pesanti e Corriere	1	7	7	16	31
Tot. Commerc. Eq.	3	55	18	78	154
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	12	324	25	293	654

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot	Eout	Ein	Etot
B	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
M	1	8	9	0	0	0	8	0	8	0	0	0	0	1	1
I	277	218	495	7	0	7	211	0	211	0	9	9	0	268	268
F	21	21	42	0	0	0	21	0	21	0	0	0	0	21	21
P	8	22	30	7	0	7	15	0	15	0	1	1	0	7	7
C	0	1	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Totale	307	270	577	14	0	14	256	0	256	0	10	10	0	297	297
Tot. Leggeri	278	222	500	7	0	7	215	0	215	0	9	9	0	269	269
Tot. Furgoni	21	21	42	0	0	0	21	0	21	0	0	0	0	21	21
Tot. Pesanti e Corriere	8	23	31	7	0	7	16	0	16	0	1	1	0	7	7
Tot. Commerc. Eq.	58	95	153	18	0	18	78	0	78	0	3	3	0	55	55
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	336	317	653	25	0	25	293	0	293	0	12	12	0	324	324

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

Direzioni:

- A: Viale Ponte Rosso - San Vito al Tagliamento
B: Viale Ponte Rosso - Pordenone
C: Viale Ponte Rosso - Udine
D: Viale Ponte Rosso - Pordenone
E: Viale Ponte Rosso - Udine

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 14-15 (SP28 [VIA SAVORGNANO] - VIA BELVEDERE - VIA DELLA BONTA' - PRONTO SOCCORSO - VIA TINA MODOTTI)

RILIEVO 7:30 - 8:30

MERCOLEDÌ

veicoli / manovra	A-C	A-D	A-X	B-E	B-F	B-X	D-A	D-C	D-X	E-B	E-F	E-X	F-B	F-E	F-X	X-A	X-B	X-C	X-D	X-E	X-F	totale
B	0	1	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	2	1	0	0	0	8
M	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	0	0	0	7
I	21	27	142	47	70	542	12	0	11	22	3	22	206	4	81	168	153	198	207	0	0	1936
F	0	0	5	0	0	10	0	0	1	0	0	0	2	0	2	3	6	6	2	0	0	37
P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	0	0	2	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	2	0	0	0	10
Totale	21	27	150	47	70	557	12	0	12	22	3	22	208	4	83	174	162	207	209	0	0	1990
Tot. Leggeri	21	27	143	47	70	543	12	0	11	22	3	22	206	4	81	169	154	199	207	0	0	1941
Tot. Furgoni	0	0	5	0	0	10	0	0	1	0	0	0	2	0	2	3	6	6	2	0	0	37
Tot. Pesanti e Corriere	0	0	2	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	2	0	0	0	10
Tot. Commerc. Eq.	0	0	14	0	0	26	0	0	2	0	0	0	4	0	4	8	16	16	4	0	0	94
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	21	27	157	47	70	569	12	0	13	22	3	22	210	4	85	177	170	215	211	0	0	2035

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot	Eout	Ein	Etot	Fout	Fin	Ftot
B	2	0	2	1	2	3	0	1	1	1	1	2	0	0	0	1	0	1
M	1	2	3	2	1	3	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I	190	180	370	659	381	1040	0	219	219	23	234	257	47	51	98	291	73	364
F	5	3	8	10	8	18	0	6	6	1	2	3	0	0	0	4	0	4
P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	2	1	3	3	2	5	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	198	186	384	674	392	1066	0	228	228	24	236	260	47	51	98	295	73	368
Tot. Leggeri	191	181	372	660	382	1042	0	220	220	23	234	257	47	51	98	291	73	364
Tot. Furgoni	5	3	8	10	8	18	0	6	6	1	2	3	0	0	0	4	0	4
Tot. Pesanti e Corriere	2	1	3	3	2	5	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot. Commerc. Eq.	14	8	22	26	19	45	0	16	16	2	4	6	0	0	0	7	0	7
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	205	189	394	686	401	1087	0	236	236	25	238	263	47	51	98	298	73	371

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

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

Direzioni:

- A: SP28 [Via Savorgnano] - Savorgnano
- B: SP28 [Via Savorgnano] - Udine
- C: Via Belvedere - Braida
- D: Via della Bontà
- E: Parcheggio Pronto Soccorso
- F: Via Tina Modotti
- X: Divisione tra Incrocio 14 e 15

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 14-15 (SP28 [VIA SAVORGNANO] - VIA BELVEDERE - VIA DELLA BONTA' - PRONTO SOCCORSO - VIA TINA MODOTTI)

RILIEVO 9.00 - 10.00

MERCOLEDÌ

veicoli / manovra	A-C	A-D	A-X	B-E	B-F	B-X	D-A	D-C	D-X	E-B	E-F	E-X	F-B	F-E	F-X	X-A	X-B	X-C	X-D	X-E	X-F	totale
B	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
M	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	3
I	21	33	169	44	65	520	12	0	11	15	8	28	191	5	72	168	180	185	181	0	0	1908
F	0	0	4	0	0	15	0	0	1	0	0	0	4	0	0	4	5	8	3	0	0	44
P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	8
Totale	21	33	176	44	65	537	12	0	12	15	8	28	195	5	72	174	188	194	184	0	0	1963
Tot. Leggeri	21	33	169	44	65	521	12	0	11	15	8	28	191	5	72	169	180	186	181	0	0	1911
Tot. Furgoni	0	0	4	0	0	15	0	0	1	0	0	0	4	0	0	4	5	8	3	0	0	44
Tot. Pesanti e Corriere	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	8
Tot. Commerc. Eq.	0	0	15	0	0	30	0	0	2	0	0	0	7	0	0	10	17	14	5	0	0	100
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	21	33	184	44	65	551	12	0	13	15	8	28	198	5	72	179	197	200	186	0	0	2011

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot	Eout	Ein	Etot	Fout	Fin	Ftot
B	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M	0	1	1	1	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I	223	180	403	629	386	1015	0	206	206	23	214	237	51	49	100	268	73	341
F	4	4	8	15	9	24	0	8	8	1	3	4	0	0	0	4	0	4
P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	3	1	4	1	3	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	230	186	416	646	398	1044	0	215	215	24	217	241	51	49	100	272	73	345
Tot. Leggeri	223	181	404	630	386	1016	0	207	207	23	214	237	51	49	100	268	73	341
Tot. Furgoni	4	4	8	15	9	24	0	8	8	1	3	4	0	0	0	4	0	4
Tot. Pesanti e Corriere	3	1	4	1	3	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot. Commerc. Eq.	15	10	25	30	24	54	0	14	14	2	5	7	0	0	0	7	0	7
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	238	191	429	660	410	1070	0	221	221	25	219	244	51	49	100	275	73	348

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

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

Direzioni:

- A: SP28 [Via Savorgnano] - Savorgnano
- B: SP28 [Via Savorgnano] - Udine
- C: Via Belvedere - Braida
- D: Via della Bontà
- E: Parcheggio Pronto Soccorso
- F: Via Tina Modotti
- X: Divisione tra Incrocio 14 e 15

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 14-15 (SP28 [VIA SAVORGNANO] - VIA BELVEDERE - VIA DELLA BONTA' - PRONTO SOCCORSO - VIA TINA MODOTTI)

RILIEVO 16.00 - 17.00

VENERDì

veicoli / manovra	A-C	A-D	A-X	B-E	B-F	B-X	D-A	D-C	D-X	E-B	E-F	E-X	F-B	F-E	F-X	X-A	X-B	X-C	X-D	X-E	X-F	totale
B	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	5
M	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1	0	1	1	0	0	0	7
I	32	27	139	20	19	396	16	12	4	12	0	7	95	0	64	215	139	180	72	3	1	1453
F	0	0	3	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	3	1	1	0	0	20
P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2
Totale	32	27	144	20	19	403	16	12	4	12	0	7	98	0	65	220	144	182	73	3	1	1482
Tot. Leggeri	32	27	140	20	19	396	16	12	4	12	0	7	97	0	65	215	140	181	72	3	1	1459
Tot. Furgoni	0	0	3	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	3	1	1	0	0	20
Tot. Pesanti e Corriere	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2
Tot. Commerc. Eq.	0	0	8	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	8	2	2	0	0	42
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	32	27	148	20	19	409	16	12	4	12	0	7	97	0	65	224	148	183	74	3	1	1501

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot	Eout	Ein	Etot	Fout	Fin	Ftot
B	0	1	1	3	0	3	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
M	1	0	1	0	4	4	0	1	1	0	0	0	0	0	0	4	0	4
I	198	231	429	435	246	681	0	224	224	32	99	131	19	23	42	159	20	179
F	3	5	8	7	3	10	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0
P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	1	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	203	236	439	442	254	696	0	226	226	32	100	132	19	23	42	163	20	183
Tot. Leggeri	199	231	430	435	248	683	0	225	225	32	99	131	19	23	42	161	20	181
Tot. Furgoni	3	5	8	7	3	10	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0
Tot. Pesanti e Corriere	1	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot. Commerc. Eq.	8	9	17	13	8	21	0	2	2	0	2	2	0	0	0	0	0	0
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	207	240	447	448	256	704	0	227	227	32	101	133	19	23	42	161	20	181

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

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

Direzioni:

- A: SP28 [Via Savorgnano] - Savorgnano
 B: SP28 [Via Savorgnano] - Udine
 C: Via Belvedere - Braida
 D: Via della Bontà
 E: Parcheggio Pronto Soccorso
 F: Via Tina Modotti
 X: Divisione tra Incrocio 14 e 15

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 14-15 (VIA SAVORGNANO - VIA BELVEDERE - VIA DELLA BONTA' - PRONTO SOCCORSO - VIA TINA MODOTTI)

RILIEVO 9.00 - 10.00

GIOVEDÌ

veicoli / manovra	A-C	A-D	A-X	B-E	B-F	B-X	D-A	D-C	D-X	E-B	E-F	E-X	F-B	F-E	F-X	X-A	X-B	X-C	X-D	X-E	X-F	totale
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I	21	19	179	85	96	429	16	0	7	55	0	55	129	0	77	288	151	139	135	27	8	1916
F	4	0	7	8	4	17	0	0	0	0	0	0	13	0	0	17	7	0	0	0	0	77
P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	10
Totale	25	19	186	93	100	451	16	0	7	55	0	55	142	0	77	310	158	139	135	27	8	2003
Tot. Leggeri	21	19	179	85	96	429	16	0	7	55	0	55	129	0	77	288	151	139	135	27	8	1916
Tot. Furgoni	4	0	7	8	4	17	0	0	0	0	0	0	13	0	0	17	7	0	0	0	0	77
Tot. Pesanti e Corriere	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	10
Tot. Commerc. Eq.	7	0	13	14	7	43	0	0	0	0	0	0	23	0	0	43	13	0	0	0	0	163
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	28	19	192	99	103	472	16	0	7	55	0	55	152	0	77	331	164	139	135	27	8	2079

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot	Eout	Ein	Etot	Fout	Fin	Ftot
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I	219	304	523	610	335	945	0	160	160	23	154	177	110	112	222	206	104	310
F	11	17	28	29	20	49	0	4	4	0	0	0	0	8	8	13	4	17
P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	0	5	5	5	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	230	326	556	644	355	999	0	164	164	23	154	177	110	120	230	219	108	327
Tot. Leggeri	219	304	523	610	335	945	0	160	160	23	154	177	110	112	222	206	104	310
Tot. Furgoni	11	17	28	29	20	49	0	4	4	0	0	0	0	8	8	13	4	17
Tot. Pesanti e Corriere	0	5	5	5	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot. Commerc. Eq.	20	43	63	65	36	101	0	7	7	0	0	0	0	14	14	23	7	30
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	239	347	586	675	371	1046	0	167	167	23	154	177	110	126	236	229	111	340

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 Savorgnano - Savorgnano
- B: Via Savorgnano - Udine
- C: Via Belvedere - Braida
- D: Via della Bontà
- E: Parcheggio Pronto Soccorso
- F: Via Tina Modotti
- X: Divisione tra Incrocio 14 e 15

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 14-15 (VIA SAVORGNANO - VIA BELVEDERE - VIA DELLA BONTA' - PRONTO SOCCORSO - VIA TINA MODOTTI)

RILIEVO 17.00 - 18.00

MARTEDÌ

veicoli / manovra	A-C	A-D	A-X	B-E	B-F	B-X	D-A	D-C	D-X	E-B	E-F	E-X	F-B	F-E	F-X	X-A	X-B	X-C	X-D	X-E	X-F	totale
B	0	0	8	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	7	0	0	0	0	24
M	0	0	5	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	15
I	15	5	232	25	19	527	8	0	20	17	0	7	185	4	61	312	243	189	97	4	4	1974
F	0	0	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	1	0	0	0	0	15
P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	7
Totale	15	5	241	25	20	538	8	0	20	17	0	7	194	4	62	315	245	189	98	4	4	2011
Tot. Leggeri	15	5	235	25	19	531	8	0	20	17	0	7	185	4	62	312	244	189	98	4	4	1984
Tot. Furgoni	0	0	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	1	0	0	0	0	15
Tot. Pesanti e Corriere	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	7
Tot. Commerc. Eq.	0	0	7	0	2	10	0	0	0	0	0	0	16	0	0	8	2	0	0	0	0	45
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	15	5	242	25	21	541	8	0	20	17	0	7	201	4	62	320	246	189	98	4	4	2029

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot	Eout	Ein	Etot	Fout	Fin	Ftot
B	8	5	13	4	7	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M	5	0	5	7	1	8	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	1
I	252	320	572	571	445	1016	0	204	204	28	102	130	24	33	57	250	23	273
F	4	0	4	1	10	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	1	10
P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	0	3	3	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	261	323	584	583	456	1039	0	204	204	28	103	131	24	33	57	260	24	284
Tot. Leggeri	255	320	575	575	446	1021	0	204	204	28	103	131	24	33	57	251	23	274
Tot. Furgoni	4	0	4	1	10	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	1	10
Tot. Pesanti e Corriere	0	3	3	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot. Commerc. Eq.	7	8	15	12	18	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	2	18
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	262	328	590	587	464	1051	0	204	204	28	103	131	24	33	57	267	25	292

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 Savorgnano - Savorgnano
- B: Via Savorgnano - Udine
- C: Via Belvedere - Braida
- D: Via della Bontà
- E: Parcheggio Pronto Soccorso
- F: Via Tina Modotti
- X: Divisione tra Incrocio 14 e 15

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

ROTONDA (incr) 16 (SP 28 [VIA STAZIONE - VIA PATRIARCATO] - VIA STAZIONE)

RILIEVO 7:30 - 8:30

GIOVEDÌ

veicoli / manovra	A-B	A-C	B-A	B-C	C-A	C-B	totale
B	2	1	1	0	0	0	4
M	1	0	0	0	0	0	1
I	346	36	273	93	26	22	796
F	14	0	5	1	0	0	20
P	1	1	0	0	0	1	3
C	1	7	0	6	5	5	24
Totale	363	44	278	100	31	28	844
Tot. Leggeri	347	36	273	93	26	22	797
Tot. Furgoni	14	0	5	1	0	0	20
Tot. Pesanti e Corriere	2	8	0	6	5	6	27
Tot. Commerc. Eq.	30	20	9	17	13	15	104
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	377	56	282	110	39	37	901

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot
B	3	1	4	1	2	3	0	1	1
M	1	0	1	0	1	1	0	0	0
I	382	299	681	366	368	734	48	129	177
F	14	5	19	6	14	20	0	1	1
P	2	0	2	0	2	2	1	1	2
C	8	5	13	6	6	12	10	13	23
Totale	407	309	716	378	391	769	59	144	203
Tot. Leggeri	383	299	682	366	369	735	48	129	177
Tot. Furgoni	14	5	19	6	14	20	0	1	1
Tot. Pesanti e Corriere	10	5	15	6	8	14	11	14	25
Tot. Commerc. Eq.	50	22	72	26	45	71	28	37	65
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	433	321	754	392	414	806	76	166	242

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

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

Direzioni:

- A: SP28 [Via Stazione] - Centro
- B: SP28 [Via Patriarcato] - Udine
- C: Via Stazione - Stazione

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

ROTONDA (incr) 16 (SP 28 [VIA STAZIONE - VIA PATRIARCATO] - VIA STAZIONE)

RILIEVO 9.00 - 10.00

GIOVEDÌ

veicoli / manovra	A-B	A-C	B-A	B-C	C-A	C-B	totale
B	1	0	0	0	0	0	1
M	0	0	0	0	0	0	0
I	372	27	240	44	12	24	719
F	7	0	20	1	0	1	29
P	3	1	1	0	0	0	5
C	0	3	3	0	1	1	8
Totale	382	31	264	45	13	26	761
Tot. Leggeri	372	27	240	44	12	24	719
Tot. Furgoni	7	0	20	1	0	1	29
Tot. Pesanti e Corriere	3	4	4	0	1	1	13
Tot. Commerc. Eq.	20	10	46	2	3	4	85
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	392	37	286	46	15	28	804

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot
B	1	0	1	0	1	1	0	0	0
M	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I	399	252	651	284	396	680	36	71	107
F	7	20	27	21	8	29	1	1	2
P	4	1	5	1	3	4	0	1	1
C	3	4	7	3	1	4	2	3	5
Totale	413	277	690	309	408	717	39	76	115
Tot. Leggeri	399	252	651	284	396	680	36	71	107
Tot. Furgoni	7	20	27	21	8	29	1	1	2
Tot. Pesanti e Corriere	7	5	12	4	4	8	2	4	6
Tot. Commerc. Eq.	30	49	79	48	24	72	7	12	19
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	429	301	730	332	420	752	43	83	126

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

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

Direzioni:

- A: SP28 [Via Stazione] - Centro
B: SP28 [Via Patriarcato] - Udine
C: Via Stazione - Stazione

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 17-18 (SP28 [PIAZZALE T. LINTERIS] - VIA S. L. SCROSOPPI - PIAZZALE GIRONE)

RILIEVO 7:30 - 8:30

MARTEDI

veicoli / manovra	A-B	A-D	A-E	B-A	B-D	B-E	C-A	C-B	totale
B	3	0	0	12	0	2	0	0	17
M	2	0	0	0	0	0	0	0	2
I	395	4	18	359	1	68	18	9	872
F	5	0	2	4	0	2	0	0	13
P	1	0	0	0	0	0	1	0	2
C	7	0	0	6	0	0	0	0	13
Totale	410	4	20	369	1	70	19	9	902
Tot. Leggeri	396	4	18	359	1	68	18	9	873
Tot. Furgoni	5	0	2	4	0	2	0	0	13
Tot. Pesanti e Corriere	8	0	0	6	0	0	1	0	15
Tot. Commerc. Eq.	29	0	4	22	0	4	3	0	62
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	425	4	22	381	1	72	21	9	935

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot	Eout	Ein	Etot
B	3	12	15	14	3	17	0	0	0	0	0	0	0	2	2
M	2	0	2	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I	417	377	794	428	404	832	27	0	27	0	5	5	0	86	86
F	7	4	11	6	5	11	0	0	0	0	0	0	0	4	4
P	1	1	2	0	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0
C	7	6	13	6	7	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	434	388	822	440	419	859	28	0	28	0	5	5	0	90	90
Tot. Leggeri	418	377	795	428	405	833	27	0	27	0	5	5	0	86	86
Tot. Furgoni	7	4	11	6	5	11	0	0	0	0	0	0	0	4	4
Tot. Pesanti e Corriere	8	7	15	6	8	14	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Tot. Commerc. Eq.	33	25	58	26	29	55	3	0	3	0	0	0	0	7	7
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	451	402	853	454	434	888	30	0	30	0	5	5	0	93	93

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

Direzioni:

- A: SP28 [Piazzale T.Linteris] - Pordenone
- B: SP28 [Piazzale T.Linteris] - Udine
- C: Via San Luigi Scrosoppi
- D: Parcheggio
- E: Piazzale Girone - Centro

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 17-18 (SP28 [PIAZZALE T. LINTERIS] - VIA S. L. SCROSOPPI - PIAZZALE GIRONE)

RILIEVO 9.00 - 10.00

MARTEDI

veicoli / manovra	A-B	A-D	A-E	B-A	B-D	B-E	C-A	C-B	totale
B	3	0	0	4	0	5	0	0	12
M	1	0	0	0	0	0	0	0	1
I	377	5	17	336	3	60	19	9	826
F	7	0	0	5	0	3	0	0	15
P	1	0	1	0	0	0	0	0	2
C	4	0	0	3	0	0	0	0	7
Totale	390	5	18	344	3	63	19	9	851
Tot. Leggeri	378	5	17	336	3	60	19	9	827
Tot. Furgoni	7	0	0	5	0	3	0	0	15
Tot. Pesanti e Corriere	5	0	1	3	0	0	0	0	9
Tot. Commerc. Eq.	25	0	3	17	0	5	0	0	50
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	403	5	20	353	3	65	19	9	877

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot	Eout	Ein	Etot
B	3	4	7	9	3	12	0	0	0	0	0	0	0	5	5
M	1	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I	399	355	754	399	386	785	28	0	28	0	8	8	0	77	77
F	7	5	12	8	7	15	0	0	0	0	0	0	0	3	3
P	2	0	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1
C	4	3	7	3	4	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	413	363	776	410	399	809	28	0	28	0	8	8	0	81	81
Tot. Leggeri	400	355	755	399	387	786	28	0	28	0	8	8	0	77	77
Tot. Furgoni	7	5	12	8	7	15	0	0	0	0	0	0	0	3	3
Tot. Pesanti e Corriere	6	3	9	3	5	8	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Tot. Commerc. Eq.	28	17	45	22	25	47	0	0	0	0	0	0	0	8	8
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	428	372	800	421	412	833	28	0	28	0	8	8	0	85	85

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

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

Direzioni:

- A: SP28 [Piazzale T.Linteris] - Pordenone
- B: SP28 [Piazzale T.Linteris] - Udine
- C: Via San Luigi Scrosoppi
- D: Parcheggio
- E: Piazzale Girone - Centro

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 17-18 (SP28 [PIAZZALE T. LINTERIS] - VIA S. L. SCROSOPPI - PIAZZALE GIRONE)

RILIEVO 7:30 - 8:30

VENERDI

veicoli / manovra	A-B	A-D	A-E	B-A	B-D	B-E	C-A	C-B	D-A	D-B	totale
B	2	0	0	27	0	3	0	0	0	0	32
M	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
I	459	11	15	323	26	85	16	24	0	9	968
F	15	0	3	12	0	13	3	0	0	0	46
P	4	0	0	2	0	0	0	0	0	0	6
C	7	0	0	8	0	0	0	0	0	0	15
Totale	485	11	18	345	26	99	19	24	0	9	1036
Tot. Leggeri	459	11	15	323	26	86	16	24	0	9	969
Tot. Furgoni	15	0	3	12	0	13	3	0	0	0	46
Tot. Pesanti e Corriere	11	0	0	10	0	0	0	0	0	0	21
Tot. Commerc. Eq.	55	0	5	47	0	23	5	0	0	0	135
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	514	11	20	370	26	109	21	24	0	9	1104

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot	Eout	Ein	Etot
B	2	27	29	30	2	32	0	0	0	0	0	0	0	3	3
M	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1
I	485	339	824	434	492	926	40	0	40	9	37	46	0	100	100
F	18	15	33	25	15	40	3	0	3	0	0	0	0	16	16
P	4	2	6	2	4	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	7	8	15	8	7	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	514	364	878	470	518	988	43	0	43	9	37	46	0	117	117
Tot. Leggeri	485	339	824	435	492	927	40	0	40	9	37	46	0	101	101
Tot. Furgoni	18	15	33	25	15	40	3	0	3	0	0	0	0	16	16
Tot. Pesanti e Corriere	11	10	21	10	11	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot. Commerc. Eq.	60	52	112	70	55	125	5	0	5	0	0	0	0	29	29
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	545	391	936	505	547	1052	45	0	45	9	37	46	0	130	130

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

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

Direzioni:

- A: SP28 [Piazzale T.Linteris] - Pordenone
- B: SP28 [Piazzale T.Linteris] - Udine
- C: Via San Luigi Scrosoppi
- D: Parcheggio
- E: Piazzale Girone - Centro

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 17-18 (SP28 [PIAZZALE T. LINTERIS] - VIA S. L. SCROSOPPI - PIAZZALE GIRONE)

RILIEVO 9.00 - 10.00

VENERDI

veicoli / manovra	A-B	A-D	A-E	B-A	B-D	B-E	C-A	C-B	D-A	D-B	totale
B	0	0	0	7	0	5	0	0	0	0	12
M	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	2
I	385	15	33	231	29	97	41	77	0	5	913
F	23	0	0	11	1	4	3	7	0	0	49
P	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4
C	5	0	0	1	0	0	3	1	0	0	10
Totale	413	15	33	248	30	102	47	85	0	5	978
Tot. Leggeri	385	15	33	232	29	98	41	77	0	5	915
Tot. Furgoni	23	0	0	11	1	4	3	7	0	0	49
Tot. Pesanti e Corriere	5	0	0	5	0	0	3	1	0	0	14
Tot. Commerc. Eq.	54	0	0	32	2	7	13	15	0	0	123
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	439	15	33	264	31	105	54	92	0	5	1038

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot	Eout	Ein	Etot
B	0	7	7	12	0	12	0	0	0	0	0	0	0	5	5
M	0	1	1	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	1
I	433	272	705	357	467	824	118	0	118	5	44	49	0	130	130
F	23	14	37	16	30	46	10	0	10	0	1	1	0	4	4
P	0	4	4	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	5	4	9	1	6	7	4	0	4	0	0	0	0	0	0
Totale	461	295	756	380	503	883	132	0	132	5	45	50	0	135	135
Tot. Leggeri	433	273	706	358	467	825	118	0	118	5	44	49	0	131	131
Tot. Furgoni	23	14	37	16	30	46	10	0	10	0	1	1	0	4	4
Tot. Pesanti e Corriere	5	8	13	5	6	11	4	0	4	0	0	0	0	0	0
Tot. Commerc. Eq.	54	45	99	41	69	110	28	0	28	0	2	2	0	7	7
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	487	318	805	399	536	935	146	0	146	5	46	51	0	138	138

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

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

Direzioni:

- A: SP28 [Piazzale T.Linteris] - Pordenone
- B: SP28 [Piazzale T.Linteris] - Udine
- C: Via San Luigi Scrosoppi
- D: Parcheggio
- E: Piazzale Girone - Centro

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 17-18 (SP28 [PIAZZALE T. LINTERIS] - VIA S. L. SCROSOPPI - PIAZZALE GIRONE)

RILIEVO 18.00 - 19.00

MERCOLEDÌ

veicoli / manovra	A-B	A-D	A-E	B-A	B-D	B-E	C-A	C-B	D-A	D-B	D-E	E-B	E-D	totale
B	1	0	0	0	0	4	0	0	0	0	1	5	1	12
M	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
I	371	8	36	245	21	84	32	20	0	0	0	0	0	817
F	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	8	0	0	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	14
Totale	385	8	36	250	21	84	33	20	0	0	0	0	0	837
Tot. Leggeri	372	8	36	245	21	84	32	20	0	0	0	0	0	818
Tot. Furgoni	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
Tot. Pesanti e Corriere	8	0	0	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	14
Tot. Commerc. Eq.	29	0	0	13	0	0	3	0	0	0	0	0	0	45
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	401	8	36	258	21	84	35	20	0	0	0	0	0	863

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot	Eout	Ein	Etot
B	1	0	1	4	6	10	0	0	0	1	1	2	6	5	11
M	1	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I	415	277	692	350	391	741	52	0	52	0	29	29	0	120	120
F	5	0	5	0	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	8	6	14	5	8	13	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Totale	429	283	712	355	405	760	53	0	53	0	29	29	0	120	120
Tot. Leggeri	416	277	693	350	392	742	52	0	52	0	29	29	0	120	120
Tot. Furgoni	5	0	5	0	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot. Pesanti e Corriere	8	6	14	5	8	13	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Tot. Commerc. Eq.	29	15	44	13	29	42	3	0	3	0	0	0	0	0	0
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	445	292	737	363	421	784	55	0	55	0	29	29	0	120	120

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

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

Direzioni:

- A: SP28 [Piazzale T.Linteris] - Pordenone
 B: SP28 [Piazzale T.Linteris] - Udine
 C: Via San Luigi Scrosoppi
 D: Parcheggio
 E: Piazzale Girone - Centro

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 30 (SR463 [VIALE UDINE] - LOCALITA' CAPRAIO)

RILIEVO 7:30 - 8:30

VENERDì

veicoli / manovra	A-B	A-C	B-A	B-C	C-A	C-B	totale
B	0	0	0	0	0	0	0
M	0	0	2	0	0	0	2
I	299	52	769	29	136	23	1308
F	38	0	30	0	0	1	69
P	27	0	18	0	0	0	45
C	1	0	2	1	0	0	4
Totale	365	52	821	30	136	24	1428
Tot. Leggeri	299	52	770	29	136	23	1309
Tot. Furgoni	38	0	30	0	0	1	69
Tot. Pesanti e Corriere	28	0	20	1	0	0	49
Tot. Commerc. Eq.	138	0	104	3	0	2	247
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	437	52	874	32	136	25	1556

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M	0	2	2	2	0	2	0	0	0
I	351	905	1256	798	322	1120	159	81	240
F	38	30	68	30	39	69	1	0	1
P	27	18	45	18	27	45	0	0	0
C	1	2	3	3	1	4	0	1	1
Totale	417	957	1374	851	389	1240	160	82	242
Tot. Leggeri	351	906	1257	799	322	1121	159	81	240
Tot. Furgoni	38	30	68	30	39	69	1	0	1
Tot. Pesanti e Corriere	28	20	48	21	28	49	0	1	1
Tot. Commerc. Eq.	138	104	242	107	140	247	2	3	5
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	489	1010	1499	906	462	1368	161	84	245

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

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

Direzioni:

- A: SR 463 [Viale Udine] - Zona Industriale
- B: SR 463 [Viale Udine] - Centro
- C: Località Capraio

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 30 (SR463 [VIALE UDINE] - LOCALITA' CAPRAIO)

RILIEVO 9.00 - 10.00

VENERDì

veicoli / manovra	A-B	A-C	B-A	B-C	C-A	C-B	totale
B	0	0	0	0	0	0	0
M	1	0	0	0	0	0	1
I	315	60	383	51	52	25	886
F	13	0	31	0	0	0	44
P	53	0	15	0	0	0	68
C	0	0	0	0	0	0	0
Totale	382	60	429	51	52	25	999
Tot. Leggeri	316	60	383	51	52	25	887
Tot. Furgoni	13	0	31	0	0	0	44
Tot. Pesanti e Corriere	53	0	15	0	0	0	68
Tot. Commerc. Eq.	156	0	93	0	0	0	249
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	472	60	476	51	52	25	1136

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M	1	0	1	0	1	1	0	0	0
I	375	435	810	434	340	774	77	111	188
F	13	31	44	31	13	44	0	0	0
P	53	15	68	15	53	68	0	0	0
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	442	481	923	480	407	887	77	111	188
Tot. Leggeri	376	435	811	434	341	775	77	111	188
Tot. Furgoni	13	31	44	31	13	44	0	0	0
Tot. Pesanti e Corriere	53	15	68	15	53	68	0	0	0
Tot. Commerc. Eq.	156	93	249	93	156	249	0	0	0
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	532	528	1060	527	497	1024	77	111	188

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

Direzioni:

- A: SR 463 [Viale Udine] - Zona Industriale
- B: SR 463 [Viale Udine] - Centro
- C: Località Capraio

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 30 (SR463 [VIALE UDINE] - LOCALITA' CAPRAIO)

RILIEVO 18.00 - 19.00

MERCOLEDÌ

veicoli / manovra	A-B	A-C	B-A	B-C	C-A	C-B	totale
B	0	0	0	0	0	0	0
M	1	0	0	0	0	0	1
I	496	125	284	32	49	53	1039
F	11	1	5	0	0	0	17
P	17	0	3	0	0	0	20
C	0	0	0	0	0	0	0
Totale	525	126	292	32	49	53	1077
Tot. Leggeri	497	125	284	32	49	53	1040
Tot. Furgoni	11	1	5	0	0	0	17
Tot. Pesanti e Corriere	17	0	3	0	0	0	20
Tot. Commerc. Eq.	62	2	17	0	0	0	81
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	559	127	301	32	49	53	1121

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M	1	0	1	0	1	1	0	0	0
I	621	333	954	316	549	865	102	157	259
F	12	5	17	5	11	16	0	1	1
P	17	3	20	3	17	20	0	0	0
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	651	341	992	324	578	902	102	158	260
Tot. Leggeri	622	333	955	316	550	866	102	157	259
Tot. Furgoni	12	5	17	5	11	16	0	1	1
Tot. Pesanti e Corriere	17	3	20	3	17	20	0	0	0
Tot. Commerc. Eq.	64	17	81	17	62	79	0	2	2
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	686	350	1036	333	612	945	102	159	261

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

Direzioni:

- A: SR 463 [Viale Udine] - Zona Industriale
- B: SR 463 [Viale Udine] - Centro
- C: Località Capraio

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 31 (SR463 [VIA MADONNA DI ROSA] - VIA ROSA)

RILIEVO 7:30 - 8:30

MERCOLEDÌ

veicoli / manovra	A-B	A-C	B-A	B-C	C-A	C-B	totale
B	0	0	0	0	0	0	0
M	0	0	1	0	0	0	1
I	302	58	676	61	133	36	1266
F	12	2	25	1	0	0	40
P	39	0	24	0	0	0	63
C	0	0	0	0	0	0	0
Totale	353	60	726	62	133	36	1370
Tot. Leggeri	302	58	677	61	133	36	1267
Tot. Furgoni	12	2	25	1	0	0	40
Tot. Pesanti e Corriere	39	0	24	0	0	0	63
Tot. Commerc. Eq.	119	4	105	2	0	0	230
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	421	62	782	63	133	36	1497

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M	0	1	1	1	0	1	0	0	0
I	360	809	1169	737	338	1075	169	119	288
F	14	25	39	26	12	38	0	3	3
P	39	24	63	24	39	63	0	0	0
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	413	859	1272	788	389	1177	169	122	291
Tot. Leggeri	360	810	1170	738	338	1076	169	119	288
Tot. Furgoni	14	25	39	26	12	38	0	3	3
Tot. Pesanti e Corriere	39	24	63	24	39	63	0	0	0
Tot. Commerc. Eq.	123	105	228	107	119	226	0	5	5
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	483	915	1398	845	457	1302	169	124	293

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

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

Direzioni:

- A: SR463 [Via Madonna di Rosa] - Zona Industriale
- B: SR463 [Via Madonna di Rosa] - Centro
- C: Via Rosa

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 31 (SR463 [VIA MADONNA DI ROSA] - VIA ROSA)

RILIEVO 9.00 - 10.00

MERCOLEDÌ

veicoli / manovra	A-B	A-C	B-A	B-C	C-A	C-B	totale
B	0	0	0	0	0	0	0
M	5	0	3	0	0	0	8
I	33	48	308	33	44	28	494
F	32	0	24	0	0	1	57
P	80	0	20	0	0	0	100
C	8	0	0	0	0	0	8
Totale	158	48	355	33	44	29	667
Tot. Leggeri	36	48	310	33	44	28	499
Tot. Furgoni	32	0	24	0	0	1	57
Tot. Pesanti e Corriere	88	0	20	0	0	0	108
Tot. Commerc. Eq.	278	0	93	0	0	2	373
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	314	48	403	33	44	30	872

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M	5	3	8	3	5	8	0	0	0
I	81	352	433	341	61	402	72	81	153
F	32	24	56	24	33	57	1	0	1
P	80	20	100	20	80	100	0	0	0
C	8	0	8	0	8	8	0	0	0
Totale	206	399	605	388	187	575	73	81	154
Tot. Leggeri	84	354	438	343	64	407	72	81	153
Tot. Furgoni	32	24	56	24	33	57	1	0	1
Tot. Pesanti e Corriere	88	20	108	20	88	108	0	0	0
Tot. Commerc. Eq.	278	93	371	93	279	372	2	0	2
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	362	447	809	436	343	779	74	81	155

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

Direzioni:

- A: SR463 [Via Madonna di Rosa] - Zona Industriale
- B: SR463 [Via Madonna di Rosa] - Centro
- C: Via Rosa

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

RILIEVO 18.00 - 19.00

LUNEDI'

veicoli / manovra	A-B	A-C	B-A	B-C	C-A	C-B	totale
B	0	0	0	1	0	0	1
M	5	0	1	0	0	0	6
I	524	91	356	96	45	64	1176
F	12	0	9	0	0	0	21
P	8	0	0	0	0	0	8
C	0	0	0	0	0	0	0
Totale	549	91	366	96	45	64	1211
Tot. Leggeri	527	91	357	96	45	64	1180
Tot. Furgoni	12	0	9	0	0	0	21
Tot. Pesanti e Corriere	8	0	0	0	0	0	8
Tot. Commerc. Eq.	42	0	16	0	0	0	58
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	569	91	373	96	45	64	1238

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot
B	0	0	0	1	0	1	0	1	1
M	5	1	6	1	5	6	0	0	0
I	615	401	1016	452	588	1040	109	187	296
F	12	9	21	9	12	21	0	0	0
P	8	0	8	0	8	8	0	0	0
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	640	411	1051	462	613	1075	109	187	296
Tot. Leggeri	618	402	1020	453	591	1044	109	187	296
Tot. Furgoni	12	9	21	9	12	21	0	0	0
Tot. Pesanti e Corriere	8	0	8	0	8	8	0	0	0
Tot. Commerc. Eq.	42	16	58	16	42	58	0	0	0
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	660	418	1078	469	633	1102	109	187	296

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

Direzioni:

- A: SR463 [Via Madonna di Rosa] - Zona Industriale
B: SR463 [Via Madonna di Rosa] - Centro
C: Via Rosa

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

SEZIONE 32 (SR463 [VIA MADONNA DI ROSA] - VIA PADRE TIMOTEO)

RILIEVO 7:30 - 8:30

MERCOLEDÌ

veicoli / manovra	A-B	A-C	B-A	C-B	totale
B	0	0	0	0	0
M	0	0	1	0	1
I	355	1	754	25	1135
F	18	0	27	0	45
P	38	0	15	0	53
C	0	0	0	0	0
Totale	411	1	797	25	1234
Tot. Leggeri	355	1	755	25	1136
Tot. Furgoni	18	0	27	0	45
Tot. Pesanti e Corriere	38	0	15	0	53
Tot. Commerc. Eq.	127	0	86	0	213
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	482	1	841	25	1349

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M	0	1	1	1	0	1	0	0	0
I	356	754	1110	754	380	1134	25	1	26
F	18	27	45	27	18	45	0	0	0
P	38	15	53	15	38	53	0	0	0
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	412	797	1209	797	436	1233	25	1	26
Tot. Leggeri	356	755	1111	755	380	1135	25	1	26
Tot. Furgoni	18	27	45	27	18	45	0	0	0
Tot. Pesanti e Corriere	38	15	53	15	38	53	0	0	0
Tot. Commerc. Eq.	127	86	213	86	127	213	0	0	0
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	483	841	1324	841	507	1348	25	1	26

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

Direzioni:

- A: SR463 [Via Madonna di Rosa] - Zona Industriale
- B: SR463 [Via Madonna di Rosa] - Centro
- C: Via Madonna di Rosa

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

SEZIONE 32 (SR463 [VIA MADONNA DI ROSA] - VIA PADRE TIMOTEO)

RILIEVO 9.00 - 10.00

MERCOLEDÌ

veicoli / manovra	A-B	A-C	B-A	C-B	totale
B	1	0	0	0	1
M	1	0	0	0	1
I	336	1	368	1	706
F	40	0	24	0	64
P	68	0	20	0	88
C	0	0	0	0	0
Totale	445	1	412	1	859
Tot. Leggeri	337	1	368	1	707
Tot. Furgoni	40	0	24	0	64
Tot. Pesanti e Corriere	68	0	20	0	88
Tot. Commerc. Eq.	242	0	93	0	335
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	579	1	461	1	1042

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot
B	1	0	1	0	1	1	0	0	0
M	1	0	1	0	1	1	0	0	0
I	337	368	705	368	337	705	1	1	2
F	40	24	64	24	40	64	0	0	0
P	68	20	88	20	68	88	0	0	0
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	446	412	858	412	446	858	1	1	2
Tot. Leggeri	338	368	706	368	338	706	1	1	2
Tot. Furgoni	40	24	64	24	40	64	0	0	0
Tot. Pesanti e Corriere	68	20	88	20	68	88	0	0	0
Tot. Commerc. Eq.	242	93	335	93	242	335	0	0	0
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	580	461	1041	461	580	1041	1	1	2

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

Direzioni:

- A: SR463 [Via Madonna di Rosa] - Zona Industriale
- B: SR463 [Via Madonna di Rosa] - Centro
- C: Via Madonna di Rosa

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

SEZIONE 32 (SR463 [VIA MADONNA DI ROSA] - VIA PADRE TIMOTEO)

RILIEVO 17.00 - 18.00

VENERDI

veicoli / manovra	A-B	A-C	B-A	C-B	totale
B	1	1	0	0	2
M	0	0	1	0	1
I	628	7	351	4	990
F	35	1	12	1	49
P	16	0	3	0	19
C	1	0	1	0	2
Totale	680	8	368	5	1061
Tot. Leggeri	628	7	352	4	991
Tot. Furgoni	35	1	12	1	49
Tot. Pesanti e Corriere	17	0	4	0	21
Tot. Commerc. Eq.	106	2	32	2	142
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	734	9	384	6	1133

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot
B	2	0	2	0	1	1	0	1	1
M	0	1	1	1	0	1	0	0	0
I	635	351	986	351	632	983	4	7	11
F	36	12	48	12	36	48	1	1	2
P	16	3	19	3	16	19	0	0	0
C	1	1	2	1	1	2	0	0	0
Totale	688	368	1056	368	685	1053	5	8	13
Tot. Leggeri	635	352	987	352	632	984	4	7	11
Tot. Furgoni	36	12	48	12	36	48	1	1	2
Tot. Pesanti e Corriere	17	4	21	4	17	21	0	0	0
Tot. Commerc. Eq.	107	32	139	32	107	139	2	2	4
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	742	384	1126	384	739	1123	6	9	15

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

Direzioni:

- A: SR463 [Via Madonna di Rosa] - Zona Industriale
- B: SR463 [Via Madonna di Rosa] - Centro
- C: Via Madonna di Rosa

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 33 (SR463 [VIA MADONNA DI ROSA] - VIA GIARDINO)

RILIEVO 7:30 - 8:30

GIOVEDÌ

veicoli / manovra	A-B	A-C	B-A	B-C	C-A	C-B	totale
B	0	0	0	0	0	0	0
M	0	0	2	0	0	1	3
I	436	61	660	49	121	182	1509
F	25	3	25	1	6	2	62
P	46	0	24	0	2	0	72
C	1	0	3	0	1	4	9
Totale	508	64	714	50	130	189	1655
Tot. Leggeri	436	61	661	49	121	183	1511
Tot. Furgoni	25	3	25	1	6	2	62
Tot. Pesanti e Corriere	47	0	27	0	3	4	81
Tot. Commerc. Eq.	163	5	113	2	18	14	315
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	599	66	774	51	139	197	1826

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M	0	2	2	2	1	3	1	0	1
I	497	781	1278	709	618	1327	303	110	413
F	28	31	59	26	27	53	8	4	12
P	46	26	72	24	46	70	2	0	2
C	1	4	5	3	5	8	5	0	5
Totale	572	844	1416	764	697	1461	319	114	433
Tot. Leggeri	497	782	1279	710	619	1329	304	110	414
Tot. Furgoni	28	31	59	26	27	53	8	4	12
Tot. Pesanti e Corriere	47	30	77	27	51	78	7	0	7
Tot. Commerc. Eq.	168	131	299	114	176	290	32	7	39
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	665	913	1578	824	795	1619	336	117	453

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

Direzioni:

- A: SR 463 [Via Madonna di Rosa] - Zona Industriale
- B: SR 463 [Via Madonna di Rosa] - Centro
- C: Via Giardino - Ligugnana

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 33 (SR463 [VIA MADONNA DI ROSA] - VIA GIARDINO)

RILIEVO 9.00 - 10.00

GIOVEDÌ

veicoli / manovra	A-B	A-C	B-A	B-C	C-A	C-B	totale
B	0	0	1	0	0	0	1
M	0	0	0	1	0	0	1
I	348	23	420	55	52	108	1006
F	28	0	23	0	3	7	61
P	45	0	16	0	0	0	61
C	5	0	3	0	1	0	9
Totale	426	23	462	56	56	115	1138
Tot. Leggeri	348	23	420	56	52	108	1007
Tot. Furgoni	28	0	23	0	3	7	61
Tot. Pesanti e Corriere	50	0	19	0	1	0	70
Tot. Commerc. Eq.	175	0	89	0	8	13	285
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	523	23	509	56	60	121	1292

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot
B	0	1	1	1	0	1	0	0	0
M	0	0	0	1	0	1	0	1	1
I	371	472	843	475	456	931	160	78	238
F	28	26	54	23	35	58	10	0	10
P	45	16	61	16	45	61	0	0	0
C	5	4	9	3	5	8	1	0	1
Totale	449	518	967	518	541	1059	171	79	250
Tot. Leggeri	371	472	843	476	456	932	160	79	239
Tot. Furgoni	28	26	54	23	35	58	10	0	10
Tot. Pesanti e Corriere	50	20	70	19	50	69	1	0	1
Tot. Commerc. Eq.	175	97	272	89	188	277	21	0	21
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	546	569	1115	565	644	1209	181	79	260

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

Direzioni:

- A: SR 463 [Via Madonna di Rosa] - Zona Industriale
- B: SR 463 [Via Madonna di Rosa] - Centro
- C: Via Giardino - Ligugnana

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
 FASE DI ANALISI

INCROCIO 33 (SR463 [VIA MADONNA DI ROSA] - VIA GIARDINO)

RILIEVO 18.00 - 19.00

MERCOLEDÌ

veicoli / manovra	A-A'	A'-A	A'	B-B'	B'-B	B'	C-C'	C'-C	C'	totale
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I	644	316	236	473	880	24	168	92	388	3221
F	16	12	4	12	16	4	4	8	12	88
P	35	8	0	5	35	0	3	0	5	91
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	695	336	240	490	931	28	175	100	405	3400
Tot. Leggeri	644	316	236	473	880	24	168	92	388	3221
Tot. Furgoni	16	12	4	12	16	4	4	8	12	88
Tot. Pesanti e Corriere	35	8	0	5	35	0	3	0	5	91
Tot. Commerc. Eq.	116	42	7	34	116	7	15	14	34	385
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	760	358	243	507	996	31	183	106	422	3606

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

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

Direzioni:

- A: SR 463 [Via Madonna di Rosa] - Zona Industriale
- B: SR 463 [Via Madonna di Rosa] - Centro
- C: Via Giardino - Ligugnana
- A': Sezione di Rotonda davanti a A
- B': Sezione di Rotonda davanti a B
- C': Sezione di Rotonda davanti a C

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 35 (SR463[VIALE MADONNA DI ROSA - VIA G. OBERDAN] - VIA G. GASTALDIS - VIA DEL SOLE)

RILIEVO 7:30 - 8:30

GIOVEDÌ

veicoli / manovra	A-B	A-C	B-A	C-A	C-B	D-A	totale
B	0	0	0	0	3	0	3
M	0	0	3	0	0	0	3
I	252	155	500	64	21	42	1034
F	14	0	17	1	0	1	33
P	9	0	9	0	1	0	19
C	2	3	1	1	1	0	8
Totale	277	158	530	66	23	43	1097
Tot. Leggeri	252	155	502	64	21	42	1036
Tot. Furgoni	14	0	17	1	0	1	33
Tot. Pesanti e Corriere	11	3	10	1	2	0	27
Tot. Commerc. Eq.	53	8	56	4	5	2	128
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	305	163	558	68	26	44	1164

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot
B	0	0	0	0	3	3	3	0	3	0	0	0
M	0	3	3	3	0	3	0	0	0	0	0	0
I	407	606	1013	500	273	773	85	155	240	42	0	42
F	14	19	33	17	14	31	1	0	1	1	0	1
P	9	9	18	9	10	19	1	0	1	0	0	0
C	5	2	7	1	3	4	2	3	5	0	0	0
Totale	435	639	1074	530	300	830	89	158	247	43	0	43
Tot. Leggeri	407	608	1015	502	273	775	85	155	240	42	0	42
Tot. Furgoni	14	19	33	17	14	31	1	0	1	1	0	1
Tot. Pesanti e Corriere	14	11	25	10	13	23	3	3	6	0	0	0
Tot. Commerc. Eq.	60	62	122	56	58	114	9	8	17	2	0	2
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	467	670	1137	558	331	889	94	163	257	44	0	44

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

Direzioni:

- A: SR463 [Viale Madonna di Rosa] - Gleris
B: SR463 [Via Guglielmo Oberdan] - Zona Industriale
C: Via Giuseppe Gastaldis - Centro
D: Via del Sole

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 35 (SR463[VIALE MADONNA DI ROSA - VIA G. OBERDAN] - VIA G. GASTALDIS - VIA DEL SOLE)

RILIEVO 9.00 - 10.00

GIOVEDÌ

veicoli / manovra	A-B	A-C	B-A	C-A	C-B	D-A	totale
B	0	5	0	3	0	0	8
M	3	0	3	0	0	0	6
I	240	128	260	121	8	12	769
F	24	4	16	0	0	0	44
P	8	0	32	0	0	0	40
C	0	0	0	0	0	0	0
Totale	275	132	311	121	8	12	859
Tot. Leggeri	242	128	262	121	8	12	773
Tot. Furgoni	24	4	16	0	0	0	44
Tot. Pesanti e Corriere	8	0	32	0	0	0	40
Tot. Commerc. Eq.	63	7	109	0	0	0	179
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	305	135	371	121	8	12	952

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot
B	5	3	8	0	0	0	3	5	8	0	0	0
M	3	3	6	3	3	6	0	0	0	0	0	0
I	368	393	761	260	248	508	129	128	257	12	0	12
F	28	16	44	16	24	40	0	4	4	0	0	0
P	8	32	40	32	8	40	0	0	0	0	0	0
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	407	444	851	311	283	594	129	132	261	12	0	12
Tot. Leggeri	370	395	765	262	250	512	129	128	257	12	0	12
Tot. Furgoni	28	16	44	16	24	40	0	4	4	0	0	0
Tot. Pesanti e Corriere	8	32	40	32	8	40	0	0	0	0	0	0
Tot. Commerc. Eq.	70	109	179	109	63	172	0	7	7	0	0	0
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	440	504	944	371	313	684	129	135	264	12	0	12

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

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

Direzioni:

- A: SR463 [Viale Madonna di Rosa] - Gleris
 B: SR463 [Via Guglielmo Oberdan] - Zona Industriale
 C: Via Giuseppe Gastaldis - Centro
 D: Via del Sole

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 35 (SR463[VIALE MADONNA DI ROSA - VIA G. OBERDAN] - VIA G. GASTALDIS - VIA DEL SOLE)

RILIEVO 17.00 - 18.00

MERCOLEDÌ

veicoli / manovra	A-B	A-C	B-A	C-A	C-B	D-A	totale
B	0	0	0	0	0	0	0
M	1	0	1	0	0	0	2
I	473	137	329	73	33	32	1077
F	12	7	12	0	0	0	31
P	9	0	4	0	0	0	13
C	0	0	0	1	0	0	1
Totale	495	144	346	74	33	32	1124
Tot. Leggeri	474	137	330	73	33	32	1079
Tot. Furgoni	12	7	12	0	0	0	31
Tot. Pesanti e Corriere	9	0	4	1	0	0	14
Tot. Commerc. Eq.	44	13	32	3	0	0	92
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	518	150	362	76	33	32	1171

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M	1	1	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0
I	610	434	1044	329	506	835	106	137	243	32	0	32
F	19	12	31	12	12	24	0	7	7	0	0	0
P	9	4	13	4	9	13	0	0	0	0	0	0
C	0	1	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0
Totale	639	452	1091	346	528	874	107	144	251	32	0	32
Tot. Leggeri	611	435	1046	330	507	837	106	137	243	32	0	32
Tot. Furgoni	19	12	31	12	12	24	0	7	7	0	0	0
Tot. Pesanti e Corriere	9	5	14	4	9	13	1	0	1	0	0	0
Tot. Commerc. Eq.	57	34	91	32	44	76	3	13	16	0	0	0
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	668	469	1137	362	551	913	109	150	259	32	0	32

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

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

Direzioni:

- A: SR463 [Viale Madonna di Rosa] - Gleris
 B: SR463 [Via Guglielmo Oberdan] - Zona Industriale
 C: Via Giuseppe Gastaldis - Centro
 D: Via del Sole

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 36 (VIA TRENTO - VIA V. VENETO - VIA BOTTARI - VIA PRADIS)

RILIEVO 7:30 - 8:30

VENERDI

veicoli / manovra	A-B	A-C	A-D	A-E	B-A	B-C	B-D	B-E	C-A	C-B	C-D	C-E	D-A	D-B	D-C	D-E	E-A	E-B	E-C	E-D	totale
B	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
M	12	1	0	0	26	28	0	0	5	4	0	0	0	0	0	4	5	11	8	0	104
I	36	7	2	2	66	76	0	3	19	7	2	2	0	0	0	20	10	21	18	0	291
F	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
P	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	3
C	14	1	0	0	26	29	0	0	7	4	0	0	0	0	0	4	5	12	9	0	111
Totale	64	9	2	2	119	133	0	3	31	16	2	2	0	0	0	28	20	45	36	0	512
Tot. Leggeri	42	8	2	2	79	90	0	3	22	9	2	2	0	0	0	22	13	27	22	0	345
Tot. Furgoni	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Tot. Pesanti e Corriere	15	1	0	0	26	29	0	0	7	4	0	0	0	0	0	4	5	13	10	0	114
Tot. Commerc. Eq.	39	3	0	0	67	73	0	0	18	12	0	0	0	0	0	10	13	33	25	0	293
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	81	11	2	2	146	163	0	3	40	21	2	2	0	0	0	32	26	60	47	0	638

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot	Eout	Ein	Etot
B	0	1	1	2	0	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0
M	13	36	49	54	27	81	9	37	46	4	0	4	24	4	28
I	47	95	142	145	64	209	30	101	131	20	4	24	49	27	76
F	1	1	2	1	2	3	1	0	1	0	0	0	0	0	0
P	1	0	1	0	2	2	0	1	1	0	0	0	2	0	2
C	15	38	53	55	30	85	11	39	50	4	0	4	26	4	30
Totale	77	170	247	255	125	380	51	178	229	28	4	32	101	35	136
Tot. Leggeri	54	113	167	172	78	250	35	120	155	22	4	26	61	29	90
Tot. Furgoni	1	1	2	1	2	3	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Tot. Pesanti e Corriere	16	38	54	55	32	87	11	40	51	4	0	4	28	4	32
Tot. Commerc. Eq.	42	97	139	139	84	223	29	100	129	10	0	10	70	10	80
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	96	210	306	311	162	473	64	220	284	32	4	36	131	39	170

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 Trento - San Vito al Torre
- B: Via Trento
- C: Via Vittorio Veneto - Lugugnana
- D: Via Bottari - Gleris
- E: Via Pradis - Braida

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 36 (VIA TRENTO - VIA V. VENETO - VIA BOTTARI - VIA PRADIS)

RILIEVO 9.00 - 10.00

VENERDI

veicoli / manovra	A-B	A-C	A-D	A-E	B-A	B-C	B-D	B-E	C-A	C-B	C-D	C-E	D-A	D-B	D-C	D-E	E-A	E-B	E-C	E-D	totale
B	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
M	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
I	36	11	1	0	72	64	0	1	17	19	0	1	0	0	0	11	15	11	17	0	276
F	1	0	0	0	3	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Totale	39	11	1	0	75	65	0	1	18	20	0	1	0	0	0	11	15	11	17	0	285
Tot. Leggeri	37	11	1	0	72	64	0	1	17	19	0	1	0	0	0	11	15	11	17	0	277
Tot. Furgoni	1	0	0	0	3	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
Tot. Pesanti e Corriere	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Tot. Commerc. Eq.	4	0	0	0	5	2	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	41	11	1	0	77	66	0	1	20	21	0	1	0	0	0	11	15	11	17	0	293

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot	Eout	Ein	Etot
B	0	0	0	1	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0
M	1	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I	48	104	152	137	66	203	37	92	129	11	1	12	43	13	56
F	1	3	4	4	2	6	1	1	2	0	0	0	0	0	0
P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	1	1	2	0	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Totale	51	108	159	141	70	211	39	93	132	11	1	12	43	13	56
Tot. Leggeri	49	104	153	137	67	204	37	92	129	11	1	12	43	13	56
Tot. Furgoni	1	3	4	4	2	6	1	1	2	0	0	0	0	0	0
Tot. Pesanti e Corriere	1	1	2	0	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Tot. Commerc. Eq.	4	8	12	7	6	13	4	2	6	0	0	0	0	0	0
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	53	112	165	144	73	217	41	94	135	11	1	12	43	13	56

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 Trento - San Vito al Torre
- B: Via Trento
- C: Via Vittorio Veneto - Ligugnana
- D: Via Bottari - Gleris
- E: Via Pradis - Braida

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 36 (VIA TRENTO - VIA V. VENETO - VIA BOTTARI - VIA PRADIS)

RILIEVO 16.00 - 17.00

MERCOLEDÌ

veicoli / manovra	A-B	A-C	A-D	A-E	B-A	B-C	B-D	B-E	C-A	C-B	C-D	C-E	D-A	D-B	D-C	D-E	E-A	E-B	E-C	E-D	totale
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	2
M	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
I	47	8	9	13	55	37	3	0	8	32	7	1	0	0	0	11	24	1	1	0	257
F	1	1	0	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	8
P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	3
Totale	49	9	9	13	60	38	3	0	8	33	7	1	0	0	0	13	25	2	1	0	271
Tot. Leggeri	48	8	9	13	56	37	3	0	8	33	7	1	0	0	0	11	24	1	1	0	260
Tot. Furgoni	1	1	0	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	8
Tot. Pesanti e Corriere	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	3
Tot. Commerc. Eq.	2	2	0	0	7	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	3	3	0	0	23
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	50	10	9	13	63	39	3	0	8	33	7	1	0	0	0	15	27	4	1	0	283

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot	Eout	Ein	Etot
B	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	1	2
M	1	1	2	1	2	3	1	0	1	0	0	0	0	0	0
I	77	87	164	95	80	175	48	46	94	11	19	30	26	25	51
F	2	4	6	5	1	6	0	2	2	1	0	1	0	1	1
P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	0	1	1	0	1	1	0	0	0	1	0	1	2	1	3
Totale	80	93	173	101	84	185	49	48	97	13	19	32	28	27	55
Tot. Leggeri	78	88	166	96	81	177	49	46	95	11	19	30	26	25	51
Tot. Furgoni	2	4	6	5	1	6	0	2	2	1	0	1	0	1	1
Tot. Pesanti e Corriere	0	1	1	0	1	1	0	0	0	1	0	1	2	1	3
Tot. Commerc. Eq.	4	10	14	9	4	13	0	4	4	4	0	4	5	4	9
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	82	98	180	105	85	190	49	50	99	15	19	34	31	29	60

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 Trento - San Vito al Torre
- B: Via Trento
- C: Via Vittorio Veneto - Ligugnana
- D: Via Bottari - Gleris
- E: Via Pradis - Braida

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 37 (SR463 - VIA DELLA CHIESA)

RILIEVO 7:30 - 8:30

veicoli / manovra	A-B	A-C	B-A	B-C	C-A	C-B	totale
B	0	0	1	0	0	0	1
M	0	0	1	0	0	0	1
I	238	4	481	3	0	1	727
F	9	1	14	0	0	0	24
P	3	0	9	0	0	0	12
C	1	0	1	0	0	0	2
Totale	251	5	506	3	0	1	766
Tot. Leggeri	238	4	482	3	0	1	728
Tot. Furgoni	9	1	14	0	0	0	24
Tot. Pesanti e Corriere	4	0	10	0	0	0	14
Tot. Commerc. Eq.	26	2	50	0	0	0	78
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	264	6	532	3	0	1	806

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot
B	0	1	1	1	0	1	0	0	0
M	0	1	1	1	0	1	0	0	0
I	242	481	723	484	239	723	1	7	8
F	10	14	24	14	9	23	0	1	1
P	3	9	12	9	3	12	0	0	0
C	1	1	2	1	1	2	0	0	0
Totale	256	506	762	509	252	761	1	8	9
Tot. Leggeri	242	482	724	485	239	724	1	7	8
Tot. Furgoni	10	14	24	14	9	23	0	1	1
Tot. Pesanti e Corriere	4	10	14	10	4	14	0	0	0
Tot. Commerc. Eq.	28	50	78	50	26	76	0	2	2
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	270	532	802	535	265	800	1	9	10

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

Direzioni:

- A: SR463 - San Vito al Tagliamento
- B: SR463 - Cordovado
- C: Via della Chiesa - Savorgnano

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 37 (SR463 - VIA DELLA CHIESA)

RILIEVO 9.00 - 10.00

veicoli / manovra	A-B	A-C	B-A	B-C	C-A	C-B	totale
B	0	0	0	0	0	0	0
M	0	0	0	0	0	0	0
I	189	3	299	0	1	0	492
F	12	0	7	0	0	0	19
P	5	0	5	0	0	0	10
C	0	0	1	0	0	0	1
Totale	206	3	312	0	1	0	522
Tot. Leggeri	189	3	299	0	1	0	492
Tot. Furgoni	12	0	7	0	0	0	19
Tot. Pesanti e Corriere	5	0	6	0	0	0	11
Tot. Commerc. Eq.	34	0	28	0	0	0	62
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	223	3	327	0	1	0	554

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I	192	300	492	299	189	488	1	3	4
F	12	7	19	7	12	19	0	0	0
P	5	5	10	5	5	10	0	0	0
C	0	1	1	1	0	1	0	0	0
Totale	209	313	522	312	206	518	1	3	4
Tot. Leggeri	192	300	492	299	189	488	1	3	4
Tot. Furgoni	12	7	19	7	12	19	0	0	0
Tot. Pesanti e Corriere	5	6	11	6	5	11	0	0	0
Tot. Commerc. Eq.	34	28	62	28	34	62	0	0	0
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	226	328	554	327	223	550	1	3	4

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

Direzioni:

- A: SR463 - San Vito al Tagliamento
- B: SR463 - Cordovado
- C: Via della Chiesa - Savorgnano

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 37 (SR463 - VIA DELLA CHIESA)

RILIEVO 16.00 - 17.00

GIOVEDÌ

veicoli / manovra	A-B	A-C	B-A	B-C	C-A	C-B	totale
B	0	0	4	0	0	0	4
M	1	0	0	0	0	0	1
I	303	3	305	5	1	0	617
F	7	0	4	0	0	0	11
P	1	0	4	0	0	0	5
C	3	0	1	0	0	0	4
Totale	315	3	314	5	1	0	638
Tot. Leggeri	304	3	305	5	1	0	618
Tot. Furgoni	7	0	4	0	0	0	11
Tot. Pesanti e Corriere	4	0	5	0	0	0	9
Tot. Commerc. Eq.	23	0	20	0	0	0	43
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	327	3	325	5	1	0	661

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot
B	0	4	4	4	0	4	0	0	0
M	1	0	1	0	1	1	0	0	0
I	306	306	612	310	303	613	1	8	9
F	7	4	11	4	7	11	0	0	0
P	1	4	5	4	1	5	0	0	0
C	3	1	4	1	3	4	0	0	0
Totale	318	315	633	319	315	634	1	8	9
Tot. Leggeri	307	306	613	310	304	614	1	8	9
Tot. Furgoni	7	4	11	4	7	11	0	0	0
Tot. Pesanti e Corriere	4	5	9	5	4	9	0	0	0
Tot. Commerc. Eq.	23	20	43	20	23	43	0	0	0
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	330	326	656	330	327	657	1	8	9

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

Direzioni:

- A: SR463 - San Vito al Tagliamento
- B: SR463 - Cordovado
- C: Via della Chiesa - Savorgnano

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 38 (VIA AGRESTE - VIA DELLA CHIESA - VIA DEL CRISTO)

RILIEVO 7:30 - 8:30

MARTEDÌ

veicoli / manovra	A-B	A-C	A-D	B-A	B-C	B-D	C-A	C-B	C-D	D-A	D-B	D-C	totale
B	0	1	0	0	0	0	6	0	0	0	1	0	8
M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
I	1	17	12	2	1	0	18	0	120	21	0	48	240
F	0	1	0	0	1	3	1	1	1	0	0	3	11
P	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	3
C	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
Totale	1	18	13	2	4	3	19	1	121	21	1	54	258
Tot. Leggeri	1	17	12	2	1	0	18	0	120	21	0	49	241
Tot. Furgoni	0	1	0	0	1	3	1	1	1	0	0	3	11
Tot. Pesanti e Corriere	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	1	1	5
Tot. Commerc. Eq.	0	2	3	0	7	5	2	2	2	0	3	8	34
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	1	19	15	2	8	5	20	2	122	21	3	57	275

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot
B	1	6	7	0	1	1	6	1	7	1	0	1
M	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2	0	2
I	30	41	71	3	1	4	138	66	204	69	132	201
F	1	1	2	4	1	5	3	5	8	3	4	7
P	0	0	0	2	1	3	0	2	2	1	0	1
C	1	0	1	0	0	0	0	1	1	1	1	2
Totale	32	42	74	9	3	12	141	76	217	76	137	213
Tot. Leggeri	30	41	71	3	1	4	138	67	205	70	132	202
Tot. Furgoni	1	1	2	4	1	5	3	5	8	3	4	7
Tot. Pesanti e Corriere	1	0	1	2	1	3	0	3	3	2	1	3
Tot. Commerc. Eq.	4	2	6	12	4	16	5	17	22	10	10	20
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	34	43	77	15	5	20	143	84	227	80	142	222

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 Agreste - San Vito al Tagliamento
- B: Via della Chiesa
- C: Via del Cristo - Cordovado
- D: Via della Chiesa - Savorgnano

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 38 (VIA AGRESTE - VIA DELLA CHIESA - VIA DEL CRISTO)

RILIEVO 9.00 - 10.00

MARTEDÌ

veicoli / manovra	A-B	A-C	A-D	B-A	B-C	B-D	C-A	C-B	C-D	D-A	D-B	D-C	totale
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
I	3	16	5	0	0	0	13	0	108	3	1	25	174
F	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	3	16	5	0	0	0	14	0	108	3	1	27	177
Tot. Leggeri	3	16	5	0	0	0	14	0	108	3	1	25	175
Tot. Furgoni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Tot. Pesanti e Corriere	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Tot. Commerc. Eq.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	3	16	5	0	0	0	14	0	108	3	1	29	179

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M	0	1	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0
I	24	16	40	0	4	4	121	41	162	29	113	142
F	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1
P	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	24	17	41	0	4	4	122	43	165	31	113	144
Tot. Leggeri	24	17	41	0	4	4	122	41	163	29	113	142
Tot. Furgoni	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1
Tot. Pesanti e Corriere	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1
Tot. Commerc. Eq.	0	0	0	0	0	0	0	4	4	4	0	4
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	24	17	41	0	4	4	122	45	167	33	113	146

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 Agreste - San Vito al Tagliamento
- B: Via della Chiesa
- C: Via del Cristo - Cordovado
- D: Via della Chiesa - Savorgnano

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 38 (VIA AGRESTE - VIA DELLA CHIESA - VIA DEL CRISTO)

RILIEVO 16.00 - 17.00

MERCOLEDÌ

veicoli / manovra	A-B	A-C	A-D	B-A	B-C	B-D	C-A	C-B	C-D	D-A	D-B	D-C	totale
B	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I	3	23	17	3	1	3	7	0	48	11	1	61	178
F	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	5
P	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Totale	3	23	17	3	1	3	7	0	52	11	1	67	188
Tot. Leggeri	3	23	17	3	1	3	7	0	48	11	1	61	178
Tot. Furgoni	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	5
Tot. Pesanti e Corriere	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2
Tot. Commerc. Eq.	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	12	20
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	3	23	17	3	1	3	7	0	56	11	1	73	198

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot
B	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	1
M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I	43	21	64	7	4	11	55	85	140	73	68	141
F	0	0	0	0	0	0	3	5	8	5	3	8
P	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	1
C	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1
Totale	43	21	64	7	4	11	59	91	150	79	72	151
Tot. Leggeri	43	21	64	7	4	11	55	85	140	73	68	141
Tot. Furgoni	0	0	0	0	0	0	3	5	8	5	3	8
Tot. Pesanti e Corriere	0	0	0	0	0	0	1	1	2	1	1	2
Tot. Commerc. Eq.	0	0	0	0	0	0	8	12	20	12	8	20
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	43	21	64	7	4	11	63	97	160	85	76	161

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 Agreste - San Vito al Tagliamento
- B: Via della Chiesa
- C: Via del Cristo - Cordovado
- D: Via della Chiesa - Savorgnano

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 39 (SP1 [VIA TREVISO] - VIA F. SBROIIVACCA - VIA G. GIUSTI)

RILIEVO 7:30 - 8:30

MARTEDÌ

veicoli / manovra	A-B	A-C	A-D	B-A	B-C	B-D	C-A	C-B	C-D	D-A	D-B	D-C	totale
B	4	0	0	1	4	0	0	1	0	0	0	0	10
M	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	2
I	308	8	0	354	161	0	1	73	0	2	1	4	912
F	17	1	0	19	4	0	0	2	0	0	0	0	43
P	30	0	0	18	0	0	0	1	0	0	0	0	49
C	3	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	0	8
Totale	358	9	0	395	167	0	1	77	0	2	1	4	1014
Tot. Leggeri	308	8	0	355	161	0	1	74	0	2	1	4	914
Tot. Furgoni	17	1	0	19	4	0	0	2	0	0	0	0	43
Tot. Pesanti e Corriere	33	0	0	21	2	0	0	1	0	0	0	0	57
Tot. Commerc. Eq.	113	2	0	87	12	0	0	6	0	0	0	0	220
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	421	10	0	442	173	0	1	80	0	2	1	4	1134

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot
B	4	1	5	5	5	10	1	4	5	0	0	0
M	0	1	1	1	1	2	1	0	1	0	0	0
I	316	357	673	515	382	897	74	173	247	7	0	7
F	18	19	37	23	19	42	2	5	7	0	0	0
P	30	18	48	18	31	49	1	0	1	0	0	0
C	3	3	6	5	3	8	0	2	2	0	0	0
Totale	367	398	765	562	436	998	78	180	258	7	0	7
Tot. Leggeri	316	358	674	516	383	899	75	173	248	7	0	7
Tot. Furgoni	18	19	37	23	19	42	2	5	7	0	0	0
Tot. Pesanti e Corriere	33	21	54	23	34	57	1	2	3	0	0	0
Tot. Commerc. Eq.	115	87	202	99	119	218	6	14	20	0	0	0
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	431	445	876	615	502	1117	81	187	268	7	0	7

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

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

Direzioni:

- A: SP1 [Via Treviso] - Autostrada
- B: SP1 [Via Treviso] - Udine
- C: Via Francesco Sboiavacca - Centro
- D: Via Giusepps Giusti

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 39 (SP1 [VIA TREVISO] - VIA F. SBROIIVACCA - VIA G. GIUSTI)

RILIEVO 9.00 - 10.00

MARTEDÌ

veicoli / manovra	A-B	A-C	A-D	B-A	B-C	B-D	C-A	C-B	C-D	D-A	D-B	D-C	totale
B	4	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	6
M	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
I	156	3	0	256	84	0	0	60	0	0	0	1	560
F	12	0	0	12	7	0	0	0	0	0	0	0	31
P	28	0	0	12	0	0	0	4	0	0	0	0	44
C	4	0	0	0	3	0	0	4	0	0	0	0	11
Totale	203	3	0	280	94	0	0	68	0	0	0	1	649
Tot. Leggeri	158	3	0	256	84	0	0	60	0	0	0	1	562
Tot. Furgoni	12	0	0	12	7	0	0	0	0	0	0	0	31
Tot. Pesanti e Corriere	32	0	0	12	3	0	0	8	0	0	0	0	55
Tot. Commerc. Eq.	102	0	0	52	20	0	0	20	0	0	0	0	194
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	260	3	0	308	104	0	0	80	0	0	0	1	756

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot
B	4	1	5	1	5	6	1	0	1	0	0	0
M	3	0	3	0	3	3	0	0	0	0	0	0
I	159	256	415	340	216	556	60	88	148	1	0	1
F	12	12	24	19	12	31	0	7	7	0	0	0
P	28	12	40	12	32	44	4	0	4	0	0	0
C	4	0	4	3	8	11	4	3	7	0	0	0
Totale	206	280	486	374	271	645	68	98	166	1	0	1
Tot. Leggeri	161	256	417	340	218	558	60	88	148	1	0	1
Tot. Furgoni	12	12	24	19	12	31	0	7	7	0	0	0
Tot. Pesanti e Corriere	32	12	44	15	40	55	8	3	11	0	0	0
Tot. Commerc. Eq.	102	52	154	72	122	194	20	20	40	0	0	0
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	263	308	571	412	340	752	80	108	188	1	0	1

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

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

Direzioni:

- A: SP1 [Via Treviso] - Autostrada
- B: SP1 [Via Treviso] - Udine
- C: Via Francesco Sboiavacca - Centro
- D: Via Giusepps Giusti

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 39 (SP1 [VIA TREVISO] - VIA F. SBROIIVACCA - VIA G. GIUSTI)

RILIEVO 17.00 - 18.00

GIOVEDÌ

veicoli / manovra	A-B	A-C	A-D	B-A	B-C	B-D	C-A	C-B	C-D	D-A	D-B	D-C	totale
B	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
M	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	3
I	304	4	1	321	85	1	5	84	1	3	0	0	809
F	28	0	0	5	0	0	0	5	0	0	0	0	38
P	13	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	22
C	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Totale	345	4	1	337	86	1	5	89	1	3	0	1	873
Tot. Leggeri	304	4	1	322	86	1	5	84	1	3	0	1	812
Tot. Furgoni	28	0	0	5	0	0	0	5	0	0	0	0	38
Tot. Pesanti e Corriere	13	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	23
Tot. Commerc. Eq.	83	0	0	34	0	0	0	9	0	0	0	0	126
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	387	4	1	356	86	1	5	93	1	3	0	1	938

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot	Dout	Din	Dtot
B	1	1	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0
M	0	1	1	2	0	2	0	2	2	1	0	1
I	309	329	638	407	388	795	90	89	179	3	3	6
F	28	5	33	5	33	38	5	0	5	0	0	0
P	13	9	22	9	13	22	0	0	0	0	0	0
C	0	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Totale	350	345	695	424	434	858	95	91	186	4	3	7
Tot. Leggeri	309	330	639	408	388	796	90	90	180	4	3	7
Tot. Furgoni	28	5	33	5	33	38	5	0	5	0	0	0
Tot. Pesanti e Corriere	13	10	23	10	13	23	0	0	0	0	0	0
Tot. Commerc. Eq.	83	34	117	34	92	126	9	0	9	0	0	0
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	392	364	756	442	480	922	99	90	189	4	3	7

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

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

Direzioni:

- A: SP1 [Via Treviso] - Autostrada
- B: SP1 [Via Treviso] - Udine
- C: Via Francesco Sboiavacca - Centro
- D: Via Giusepps Giusti

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 40 (SP21 [VIA PORDENONE] - VIA DELLO SPORT)

RILIEVO 7:30 - 8:30

MERCOLEDÌ

veicoli / manovra	A-B	A-C	B-A	B-C	C-A	C-B	totale
B	0	0	1	0	0	1	2
M	1	1	1	2	0	1	6
I	302	39	355	68	48	123	935
F	4	0	2	3	2	1	12
P	4	1	4	1	0	0	10
C	5	0	3	0	0	1	9
Totale	316	41	365	74	50	126	972
Tot. Leggeri	303	40	356	69	48	124	940
Tot. Furgoni	4	0	2	3	2	1	12
Tot. Pesanti e Corriere	9	1	7	1	0	1	19
Tot. Commerc. Eq.	30	3	21	8	4	4	70
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	333	43	377	77	52	128	1010

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot
B	0	1	1	1	1	2	1	0	1
M	2	1	3	3	2	5	1	3	4
I	341	403	744	423	425	848	171	107	278
F	4	4	8	5	5	10	3	3	6
P	5	4	9	5	4	9	0	2	2
C	5	3	8	3	6	9	1	0	1
Totale	357	415	772	439	442	881	176	115	291
Tot. Leggeri	342	404	746	425	426	851	172	109	281
Tot. Furgoni	4	4	8	5	5	10	3	3	6
Tot. Pesanti e Corriere	10	7	17	8	10	18	1	2	3
Tot. Commerc. Eq.	32	25	57	29	34	63	8	10	18
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	374	429	803	454	460	914	180	119	299

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

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

Direzioni:

- A: SP21 [Via Pordenone] - Pordenone
- B: SP21 [Via Pordenone] - Centro
- C: Via dello Sport - Casarsa della Delizia

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 40 (SP21 [VIA PORDENONE] - VIA DELLO SPORT)

RILIEVO 9.00 - 10.00

MERCOLEDÌ

veicoli / manovra	A-B	A-C	B-A	B-C	C-A	C-B	totale
B	0	0	0	0	0	0	0
M	0	0	0	0	0	0	0
I	248	23	204	64	33	128	700
F	4	0	7	4	4	3	22
P	0	3	12	0	0	0	15
C	0	0	0	0	0	0	0
Totale	252	26	223	68	37	131	737
Tot. Leggeri	248	23	204	64	33	128	700
Tot. Furgoni	4	0	7	4	4	3	22
Tot. Pesanti e Corriere	0	3	12	0	0	0	15
Tot. Commerc. Eq.	7	8	43	7	7	5	77
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	255	31	247	71	40	133	777

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I	271	237	508	268	376	644	161	87	248
F	4	11	15	11	7	18	7	4	11
P	3	12	15	12	0	12	0	3	3
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	278	260	538	291	383	674	168	94	262
Tot. Leggeri	271	237	508	268	376	644	161	87	248
Tot. Furgoni	4	11	15	11	7	18	7	4	11
Tot. Pesanti e Corriere	3	12	15	12	0	12	0	3	3
Tot. Commerc. Eq.	15	50	65	50	13	63	13	15	28
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	286	287	573	318	389	707	174	102	276

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

Direzioni:

- A: SP21 [Via Pordenone] - Pordenone
B: SP21 [Via Pordenone] - Centro
C: Via dello Sport - Casarsa della Delizia

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

INCROCIO 40 (SP21 [VIA PORDENONE] - VIA DELLO SPORT)

RILIEVO 18.00 - 19.00

GIOVEDÌ

veicoli / manovra	A-B	A-C	B-A	B-C	C-A	C-B	totale
B	0	0	0	0	0	0	0
M	0	0	0	0	0	0	0
I	328	76	308	217	32	201	1162
F	4	3	7	0	0	0	14
P	3	0	5	0	0	0	8
C	0	0	1	0	0	0	1
Totale	335	79	321	217	32	201	1185
Tot. Leggeri	328	76	308	217	32	201	1162
Tot. Furgoni	4	3	7	0	0	0	14
Tot. Pesanti e Corriere	3	0	6	0	0	0	9
Tot. Commerc. Eq.	15	5	28	0	0	0	48
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	343	81	336	217	32	201	1210

veicoli flussi	Aout	Ain	Atot	Bout	Bin	Btot	Cout	Cin	Ctot
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I	404	340	744	525	529	1054	233	293	526
F	7	7	14	7	4	11	0	3	3
P	3	5	8	5	3	8	0	0	0
C	0	1	1	1	0	1	0	0	0
Totale	414	353	767	538	536	1074	233	296	529
Tot. Leggeri	404	340	744	525	529	1054	233	293	526
Tot. Furgoni	7	7	14	7	4	11	0	3	3
Tot. Pesanti e Corriere	3	6	9	6	3	9	0	0	0
Tot. Commerc. Eq.	20	28	48	28	15	43	0	5	5
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	424	368	792	553	544	1097	233	298	531

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

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

Direzioni:

- A: SP21 [Via Pordenone] - Pordenone
- B: SP21 [Via Pordenone] - Centro
- C: Via dello Sport - Casarsa della Delizia

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

ROTONDA 6 (VIA G. DELFINO - VIALE DEL MATTINO - VIA ROMA - VIA DELLE FOSSE)

RILIEVO 7:30 - 8:30

MERCOLEDI

veicoli / manovra	A-A'	A'-A	A'	B-B'	B'-B	B'	C-C'	C'-C	C'	D-D'	D'-D	D'	totale
B	17	10	0	14	4	0	8	21	0	1	3	0	78
M	1	2	0	1	1	0	1	0	0	1	3	0	10
I	241	277	0	379	457	0	233	209	0	417	420	0	2633
F	3	4	0	14	9	0	6	1	0	11	20	0	68
P	4	0	0	34	12	0	3	0	0	11	38	0	102
C	7	1	0	2	3	0	6	3	0	1	4	0	27
Totale	256	284	0	430	482	0	249	213	0	441	485	0	2840
Tot. Leggeri	242	278	0	380	458	0	234	209	0	418	422	0	2641
Tot. Furgoni	3	4	0	14	9	0	6	1	0	11	20	0	68
Tot. Pesanti e Corriere	11	1	0	36	15	0	9	3	0	12	42	0	129
Tot. Commerc. Eq.	33	10	0	115	54	0	33	9	0	50	141	0	445
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	275	288	0	495	512	0	267	218	0	468	563	0	3086

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 Giovanni Delfino - Casarsa
- B: Viale del Mattino - Ligugnana
- C: Via Roma - Savorgnano
- D: Via delle Fosse - Torrate
- A': Sezione di Rotonda A
- B': Sezione di Rotonda B
- C': Sezione di Rotonda C
- D': Sezione di Rotonda D

Nota: sono stati rilevati solo i veicoli in ingresso e uscita dall'anello e non quelli circolanti

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

ROTONDA 6 (VIA G. DELFINO - VIALE DEL MATTINO - VIA ROMA - VIA DELLE FOSSE)

RILIEVO 9.00 - 10.00

MERCOLEDÌ

veicoli / manovra	A-A'	A'-A	A'	B-B'	B'-B	B'	C-C'	C'-C	C'	D-D'	D'-D	D'	totale
B	5	4	0	4	0	0	24	21	0	9	3	0	70
M	0	0	0	1	3	0	3	0	0	3	3	0	13
I	243	184	0	309	340	0	221	216	0	363	304	0	2180
F	1	1	0	5	13	0	12	0	0	13	12	0	57
P	0	0	0	36	5	0	11	0	0	48	11	0	111
C	0	0	0	0	1	0	3	1	0	1	0	0	6
Totale	244	185	0	351	362	0	250	217	0	428	330	0	2367
Tot. Leggeri	243	184	0	310	342	0	223	216	0	365	306	0	2189
Tot. Furgoni	1	1	0	5	13	0	12	0	0	13	12	0	57
Tot. Pesanti e Corriere	0	0	0	36	6	0	14	1	0	49	11	0	117
Tot. Comm. Eq.	2	2	0	99	38	0	57	3	0	146	49	0	396
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	245	186	0	409	380	0	280	219	0	511	355	0	2585

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 Giovanni Delfino - Casarsa
- B: Viale del Mattino - Ligugnana
- C: Via Roma - Savorgnano
- D: Via delle Fosse - Torrate
- A': Sezione di Rotonda A
- B': Sezione di Rotonda B
- C': Sezione di Rotonda C
- D': Sezione di Rotonda D

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
 PGTU
 FASE DI ANALISI

ROTONDA 6 (VIA G. DELFINO - VIALE DEL MATTINO - VIA ROMA - VIA DELLE FOSSE)

RILIEVO 18.00 - 19.00

VENERDI

veicoli / manovra	A-A'	A'-A	A'	B-B'	B'-B	B'	C-C'	C'-C	C'	D-D'	D'-D	D'	totale
B	3	12	0	3	9	0	24	11	0	5	3	0	70
M	4	7	0	0	9	0	0	7	0	15	4	0	46
I	189	429	0	603	728	0	369	305	0	496	512	0	3631
F	4	11	0	17	13	0	5	0	0	16	31	0	97
P	0	7	0	11	7	0	0	0	0	12	15	0	52
C	1	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	4
Totale	198	454	0	631	758	0	374	313	0	540	562	0	3830
Tot. Leggeri	191	433	0	603	733	0	369	309	0	504	514	0	3656
Tot. Furgoni	4	11	0	17	13	0	5	0	0	16	31	0	97
Tot. Pesanti e Corriere	1	7	0	11	8	0	0	1	0	13	15	0	56
Tot. Comm. Eq.	10	37	0	58	43	0	9	3	0	61	93	0	314
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	201	470	0	661	776	0	378	312	0	565	607	0	3970

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 Giovanni Delfino - Casarsa
- B: Viale del Mattino - Ligugnana
- C: Via Roma - Savorgnano
- D: Via delle Fosse - Torrate
- A': Sezione di Rotonda A
- B': Sezione di Rotonda B
- C': Sezione di Rotonda C
- D': Sezione di Rotonda D

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

ROTONDA 13 (PIAZZALE T. LINTERIS - VIA G. FABRICI - VIA SAVORGNANO - PRONTO SOCCORSO - VIA A. ALTAN)

RILIEVO 7:30 - 8:30

MERCOLEDI

veicoli / manovra	A-A'	A'-A	A'	A-E	A'-E	B-B'	B'-B	B'	C-C'	C'-C	C'	D-A'	E-A'	F-B'	totale
B	4	15	3	0	2	11	5	5	15	6	1	1	0	2	70
M	1	2	1	0	0	0	2	2	4	2	0	0	0	1	15
I	340	380	333	1	0	326	224	280	399	585	108	16	0	110	3102
F	12	7	3	0	0	2	2	5	6	9	3	0	0	2	51
P	1	0	5	0	0	5	2	0	0	5	0	0	0	1	19
C	9	7	0	0	0	6	7	1	2	2	7	0	0	0	41
Totale	363	396	342	1	0	339	237	288	411	603	118	16	0	114	3228
Tot. Leggeri	341	381	334	1	0	326	225	281	401	586	108	16	0	111	3111
Tot. Furgoni	12	7	3	0	0	2	2	5	6	9	3	0	0	2	51
Tot. Pesanti e Corriere	10	7	5	0	0	11	9	1	2	7	7	0	0	1	60
Tot. Commerc. Eq.	47	30	18	0	0	31	26	12	16	34	23	0	0	6	243
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	388	411	352	1	0	357	251	293	417	620	131	16	0	117	3354

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

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

Direzioni:

- A: Piazzale Taliano Linteris - Pordenone
- B: Via Giovanni Fabrici - Udine
- C: Via Savorgnano - Savorgnano
- A': Sezione di Rotonda A
- B': Sezione di Rotonda B
- C': Sezione di Rotonda C
- D: Pronto Soccorso
- E: Pronto Soccorso Riservato Ambulanze
- F: Via Antonio Altan - Centro

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
 PGTU
 FASE DI ANALISI

ROTONDA 13 (PIAZZALE T. LINTERIS - VIA G. FABRICI - VIA SAVORGNANO - PRONTO SOCCORSO - VIA A. ALTAN)

RILIEVO 9.00 - 10.00

MERCOLEDI

veicoli / manovra	A-A'	A'-A	A'	A-E	A'-E	B-B'	B'-B	B'	C-C'	C'-C	C'	D-A'	E-A'	F-B'	totale
B	1	13	3	0	0	11	4	5	9	4	0	1	0	0	51
M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	2
I	371	291	213	4	0	239	240	207	304	504	125	24	3	63	2588
F	7	5	4	0	0	5	3	4	7	11	0	0	0	0	46
P	4	1	0	0	0	0	5	1	5	0	3	0	0	0	19
C	8	1	3	0	0	4	5	0	0	5	5	0	0	0	31
Totale	390	298	220	4	0	248	253	212	316	521	133	25	3	63	2686
Tot. Leggeri	371	291	213	4	0	239	240	207	304	505	125	25	3	63	2590
Tot. Furgoni	7	5	4	0	0	5	3	4	7	11	0	0	0	0	46
Tot. Pesanti e Corriere	12	2	3	0	0	4	10	1	5	5	8	0	0	0	50
Tot. Commerc. Eq.	43	14	15	0	0	19	30	10	25	32	20	0	0	0	208
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	414	305	228	4	0	258	270	217	329	537	145	25	3	63	2798

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

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

Direzioni:

- A: Piazzale Taliano Linteris - Pordenone
 B: Via Giovanni Fabrici - Udine
 C: Via Savorgnano - Savorgnano
 A': Sezione di Rotonda A
 B': Sezione di Rotonda B
 C': Sezione di Rotonda C
 D: Pronto Soccorso
 E: Pronto Soccorso Riservato Ambulanze
 F: Via Antonio Altan - Centro

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

ROTONDA 13 (PIAZZALE T. LINTERIS - VIA G. FABRICI - VIA SAVORGNANO - PRONTO SOCCORSO - VIA A. ALTAN)

RILIEVO 16.00 - 17.00

MARTEDI

veicoli / manovra	A-A'	A'-A	A'	A-E	A'-E	B-B'	B'-B	B'	C-C'	C'-C	C'	D-A'	E-A'	F-B	F-B'	totale
B	5	5	5	0	0	3	5	8	9	8	4	0	0	0	3	55
M	11	7	3	0	0	4	3	0	0	9	4	3	0	0	0	44
I	448	376	192	0	0	268	376	201	389	479	189	17	3	5	107	3050
F	7	4	0	0	0	3	5	0	8	3	7	0	0	0	3	40
P	3	3	0	0	0	3	5	3	1	0	0	0	0	0	0	18
C	20	8	5	0	0	8	11	3	0	9	13	0	0	0	0	77
Totale	489	398	200	0	0	286	400	207	398	500	213	20	3	5	110	3229
Tot. Leggeri	454	380	194	0	0	270	378	201	389	484	191	19	3	5	107	3075
Tot. Furgoni	7	4	0	0	0	3	5	0	8	3	7	0	0	0	3	40
Tot. Pesanti e Corriere	23	11	5	0	0	11	16	6	1	9	13	0	0	0	0	95
Tot. Commerc. Eq.	70	35	13	0	0	33	49	15	17	28	45	0	0	0	5	310
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	524	415	207	0	0	303	427	216	406	512	236	19	3	5	112	3385

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

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

Direzioni:

- A: Piazzale Taliano Linteris - Pordenone
- B: Via Giovanni Fabrici - Udine
- C: Via Savorgnano - Savorgnano
- A': Sezione di Rotonda A
- B': Sezione di Rotonda B
- C': Sezione di Rotonda C
- D: Pronto Soccorso
- E: Pronto Soccorso Riservato Ambulanze
- F: Via Antonio Altan - Centro

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
 PGTU
 FASE DI ANALISI

ROTONDA 16 (VIA STAZIONE - VIA PATRIARCATO)

RILIEVO 7:30 - 8:30

GIOVEDÌ

veicoli / manovra	A-A'	A'-A	A'	B-B'	B'-B	B'	C-C'	C'-C	C'	totale
B	6	0	1	0	3	0	0	6	2	18
M	3	0	0	0	3	0	1	0	4	11
I	377	285	83	337	371	19	39	103	369	1983
F	11	5	0	6	10	0	0	1	10	43
P	3	2	1	2	3	2	1	1	3	18
C	10	7	7	6	6	8	14	16	0	74
Totale	404	299	91	351	393	29	55	121	386	2129
Tot. Leggeri	379	285	83	337	373	19	40	103	371	1990
Tot. Furgoni	11	5	0	6	10	0	0	1	10	43
Tot. Pesanti e Corriere	13	9	8	8	9	10	15	17	3	92
Tot. Commerc. Eq.	52	32	20	31	41	25	38	44	26	309
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	431	317	103	368	414	44	78	147	397	2299

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 Stazione - Centro
 B: Via Patriarcato - Udine
 C: Via Stazione - Stazione
 A': Sezione di Rotonda A
 B': Sezione di Rotonda B
 C': Sezione di Rotonda C

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

ROTONDA 16 (VIA STAZIONE - VIA PATRIARCATO)

RILIEVO 9.00 - 10.00

GIOVEDÌ

veicoli / manovra	A-A'	A'-A	A'	B-B'	B'-B	B'	C-C'	C'-C	C'	totale
B	0	0	0	0	5	0	5	0	7	17
M	5	0	0	0	5	0	0	0	5	15
I	333	248	56	261	259	32	24	56	339	1608
F	3	3	0	5	3	0	0	0	3	17
P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	16	3	1	5	9	0	5	15	3	57
Totale	357	254	57	271	276	32	29	71	350	1697
Tot. Leggeri	336	248	56	261	262	32	24	56	342	1617
Tot. Furgoni	3	3	0	5	3	0	0	0	3	17
Tot. Pesanti e Corriere	16	3	1	5	9	0	5	15	3	57
Tot. Commerc. Eq.	45	13	3	22	28	0	13	38	13	175
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	381	261	59	283	290	32	37	94	355	1792

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 Stazione - Centro
 B: Via Patriarcato - Udine
 C: Via Stazione - Stazione
 A': Sezione di Rotonda A
 B': Sezione di Rotonda B
 C': Sezione di Rotonda C

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

ROTONDA 16 (VIA STAZIONE - VIA PATRIARCATO)

RILIEVO 18.00 - 19.00

MARTEDI

veicoli / manovra	A-A'	A'-A	A'	B-B'	B'-B	B'	C-C'	C'-C	C'	totale
B	0	3	0	3	0	0	0	0	0	6
M	5	3	0	0	5	3	3	0	5	24
I	483	404	19	347	472	21	81	45	408	2280
F	5	4	0	3	3	0	0	0	5	20
P	1	1	0	1	1	0	0	0	1	5
C	3	1	1	3	3	0	3	5	0	19
Totale	497	413	20	354	484	24	87	50	419	2348
Tot. Leggeri	486	406	19	347	475	23	83	45	411	2295
Tot. Furgoni	5	4	0	3	3	0	0	0	5	20
Tot. Pesanti e Corriere	4	2	1	4	4	0	3	5	1	24
Tot. Commerc. Eq.	19	12	3	15	15	0	8	13	12	97
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	505	418	22	362	490	23	91	58	423	2392

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 Stazione - Centro
 B: Via Patriarcato - Udine
 C: Via Stazione - Stazione
 A': Sezione di Rotonda A
 B': Sezione di Rotonda B
 C': Sezione di Rotonda C

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

ROTONDA 19 (VIALE DEL TRAMONTO - VIA PORDENONE - VIA TREVISO)

RILIEVO 7:30 - 8:30

VENERDI

veicoli / manovra	A-A'	A'-A	A'	B-B'	B'-B	B'	C-C'	C'-C	C'	D-D'	D'-D	D'	totale
B	1	3	0	0	11	4	3	1	12	12	0	1	48
M	1	3	0	2	2	0	0	2	3	3	1	2	19
I	372	382	300	266	236	495	331	359	398	499	419	253	4310
F	16	23	4	4	7	24	19	6	12	16	12	5	148
P	38	10	1	2	2	13	13	36	3	3	6	39	166
C	0	4	5	7	7	1	1	2	6	6	3	2	44
Totale	427	422	310	281	254	533	364	405	422	527	441	301	4687
Tot. Leggeri	373	384	300	267	237	495	331	360	400	501	420	254	4322
Tot. Furgoni	16	23	4	4	7	24	19	6	12	16	12	5	148
Tot. Pesanti e Corriere	38	14	6	9	9	14	14	38	9	9	9	41	210
Tot. Comm. Eq.	124	76	22	30	35	78	69	106	44	51	44	112	791
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	497	460	322	297	272	573	400	466	444	552	464	366	5113

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

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

Direzioni:

- A: Viale del Tramonto - Udine
- B: Via Pordenone - Centro
- C: Via Treviso - Autostrada
- D: Via Pordenone - Pordenone
- A': Sezione di Rotonda A
- B': Sezione di Rotonda B
- C': Sezione di Rotonda C
- D': Sezione di Rotonda D

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

ROTONDA 19 (VIALE DEL TRAMONTO - VIA PORDENONE - VIA TREVISO)

RILIEVO 9.00 - 10.00

VENERDI

veicoli / manovra	A-A'	A'-A	A'	B-B'	B'-B	B'	C-C'	C'-C	C'	D-D'	D'-D	D'	totale
B	0	11	3	5	8	8	5	0	11	11	3	0	65
M	0	0	0	0	3	0	0	0	3	3	0	0	9
I	232	363	195	233	213	324	231	127	307	296	293	137	2951
F	12	13	12	11	5	15	16	27	0	11	5	19	146
P	55	8	5	0	0	13	11	61	5	11	4	56	229
C	3	1	4	3	0	3	3	0	0	0	7	0	24
Totale	302	385	216	247	221	355	261	215	315	321	309	212	3359
Tot. Leggeri	232	363	195	233	215	324	231	127	309	298	293	137	2957
Tot. Furgoni	12	13	12	11	5	15	16	27	0	11	5	19	146
Tot. Pesanti e Corriere	58	9	9	3	0	16	14	61	5	11	11	56	253
Tot. Comm. Eq.	167	46	44	27	9	67	64	201	13	47	37	174	896
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	399	409	239	260	224	391	295	328	322	345	330	311	3853

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

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

Direzioni:

- A: Viale del Tramonto - Udine
- B: Via Pordenone - Centro
- C: Via Treviso - Autostrada
- D: Via Pordenone - Pordenone
- A': Sezione di Rotonda A
- B': Sezione di Rotonda B
- C': Sezione di Rotonda C
- D': Sezione di Rotonda D

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

ROTONDA 19 (VIALE DEL TRAMONTO - VIA PORDENONE - VIA TREVISO)

RILIEVO 17.00 - 18.00

MERCOLEDÌ

veicoli / manovra	A-A'	A'-A	A'	B-B'	B'-B	B'	C-C'	C'-C	C'	D-D'	D'-D	D'	totale
B	1	0	5	4	3	1	3	3	1	4	7	0	32
M	4	0	0	0	0	0	0	3	0	3	4	0	14
I	347	335	359	240	321	452	377	337	397	483	456	248	4352
F	23	16	12	8	5	20	13	32	12	19	9	25	194
P	52	25	1	0	8	27	21	40	13	9	9	44	249
C	0	0	0	0	5	0	0	1	5	7	0	0	18
Totale	426	376	372	248	339	499	411	413	427	521	478	317	4827
Tot. Leggeri	349	335	359	240	321	452	377	339	397	485	458	248	4360
Tot. Furgoni	23	16	12	8	5	20	13	32	12	19	9	25	194
Tot. Pesanti e Corriere	52	25	1	0	13	27	21	41	18	16	9	44	267
Tot. Comm. Eq.	171	91	24	14	42	104	76	160	67	74	39	155	1017
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	520	426	383	254	363	556	453	499	464	559	497	403	5377

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

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

Direzioni:

- A: Viale del Tramonto - Udine
- B: Via Pordenone - Centro
- C: Via Treviso - Autostrada
- D: Via Pordenone - Pordenone
- A': Sezione di Rotonda A
- B': Sezione di Rotonda B
- C': Sezione di Rotonda C
- D': Sezione di Rotonda D

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
 PGTU
 FASE DI ANALISI

INCROCIO 33 (SR463 [VIA MADONNA DI ROSA] - VIA GIARDINO)

RILIEVO 18.00 - 19.00

MERCOLEDÌ

veicoli / manovra	A-A'	A'-A	A'	B-B'	B'-B	B'	C-C'	C'-C	C'	totale
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I	644	316	236	473	880	24	168	92	388	3221
F	16	12	4	12	16	4	4	8	12	88
P	35	8	0	5	35	0	3	0	5	91
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	695	336	240	490	931	28	175	100	405	3400
Tot. Leggeri	644	316	236	473	880	24	168	92	388	3221
Tot. Furgoni	16	12	4	12	16	4	4	8	12	88
Tot. Pesanti e Corriere	35	8	0	5	35	0	3	0	5	91
Tot. Commerc. Eq.	116	42	7	34	116	7	15	14	34	385
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	760	358	243	507	996	31	183	106	422	3606

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

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

Direzioni:

- A: SR 463 [Via Madonna di Rosa] - Zona Industriale
- B: SR 463 [Via Madonna di Rosa] - Centro
- C: Via Giardino - Liguganna
- A': Sezione di Rotonda davanti a A
- B': Sezione di Rotonda davanti a B
- C': Sezione di Rotonda davanti a C

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

ROTONDA 34 (SR463 [VIA MADONNA DI ROSA] - VIALE DEL MATTINO)

RILIEVO 9.00 - 10.00

MARTEDI

veicoli / manovra	A-A'	A'-A	A'	B-B'	B'-B	B'	C-C'	C'-C	C'	totale
B	1	0	0	0	1	0	0	0	0	2
M	1	1	1	3	3	0	1	0	1	11
I	424	396	300	516	532	192	400	408	300	3468
F	8	4	20	24	28	0	20	24	4	132
P	28	8	12	28	32	9	16	32	5	170
C	1	1	1	1	3	0	1	0	1	9
Totale	462	410	334	572	598	201	438	464	311	3790
Tot. Leggeri	425	397	301	518	534	192	401	408	301	3477
Tot. Furgoni	8	4	20	24	28	0	20	24	4	132
Tot. Pesanti e Corriere	29	9	13	29	35	9	17	32	6	179
Tot. Commerc. Eq.	87	30	69	116	138	23	79	123	22	687
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	512	427	370	634	672	215	480	531	323	4164

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

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

Direzioni:

- A: SR463 [Via Madonna di Rosa] - Gleris
- B: SR463 [Via Madonna di Rosa] - Zona Industriale
- C: Viale del Mattino-Centro
- A': Sezione di Rotonda davanti a A
- B': Sezione di Rotonda davanti a B
- C': Sezione di Rotonda davanti a C

COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
PGTU
FASE DI ANALISI

ROTONDA 34 (SR463 [VIA MADONNA DI ROSA] - VIALE DEL MATTINO)

RILIEVO 17.00 - 18.00

MERCOLEDÌ

veicoli / manovra	A-A'	A'-A	A'	B-B'	B'-B	B'	C-C'	C'-C	C'	totale
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I	576	628	464	688	809	239	636	521	396	4957
F	16	29	16	39	23	8	20	19	28	198
P	0	8	8	37	8	0	8	28	9	106
C	0	0	1	0	1	0	1	0	0	3
Totale	592	665	489	764	841	247	665	568	433	5264
Tot. Leggeri	576	628	464	688	809	239	636	521	396	4957
Tot. Furgoni	16	29	16	39	23	8	20	19	28	198
Tot. Pesanti e Corriere	0	8	9	37	9	0	9	28	9	109
Tot. Commerc. Eq.	29	72	51	163	64	14	59	104	73	629
Tot. Leggeri + Comm. Eq.	605	700	515	851	873	253	695	625	469	5586

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

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

Direzioni:

- A: SR463 [Via Madonna di Rosa] - Gleris
- B: SR463 [Via Madonna di Rosa] - Zona Industriale
- C: Viale del Mattino-Centro
- A': Sezione di Rotonda davanti a A
- B': Sezione di Rotonda davanti a B
- C': Sezione di Rotonda davanti a C