

4. Progetti e misure in corso o programmati

4.1 Interventi sulla rete viaria comunale

Sono stati analizzati e recepiti i progetti relativi agli interventi viabilistici significativi in area comunale o che, pur non interessando la stessa (o interessandola marginalmente), possono avere ricadute significative sulla circolazione in ambito comunale, in particolare in ambito urbano.

Gli interventi considerati sono quelli in corso di realizzazione e/o programmati nel breve termine e che quindi si presumono a regime entro l'arco di attuazione del PUT, ossia 2-3 anni.

Le altre previsioni formulate da strumenti di più ampio respiro (ad esempio PRG) vengono considerate solo come quadro di riferimento generale di più lungo termine.

Il quadro infrastrutturale composto con gli interventi in corso o programmati a breve costituisce la *soluzione di riferimento*, ossia lo scenario che si determinerebbe a prescindere dal PUT, con il quale lo stesso si deve confrontare e rispetto al quale vengono sviluppate le ipotesi di piano.

I principali interventi previsti nelle aree ai margini del confine comunale sono:

- la “tangenziale est” (collegamento viario tra la SS13 e la SP15), a cura della Provincia di Udine. La strada assume una funzione di supporto territoriale (relazioni extracomunali rispetto a Udine) e di intercettazione del traffico di attraversamento nord-est che attualmente interessa Udine (comunque modesto);
- nell'ambito a nord, a cavallo tra i territori di Udine e Tavagnacco, un complesso di interventi di nuova viabilità e di ristrutturazione di tratti esistenti, essenzialmente finalizzati a distribuire a monte i flussi da nord verso l'area urbana (settori ovest e est) e viceversa. Tali interventi sono: la strada extraurbana viale Tricesimo-località Gran Selva, la nuova sede stradale tra via Friuli e via Feletto e tra via Susans e lo svincolo in località Gran Selva, la strada extraurbana viale Tricesimo-cavalcaferrovia di via Cividina;
- la strada di collegamento tra la SS464, il quartiere fieristico e la zona sportiva dei Rizzi, che costituisce un primo tratto di bypass di via Martignacco; questo intervento viene infatti completato dalla strada di collegamento, a cura del Comune, tra la zona sportiva dei Rizzi e il centro cittadino, con innesto in corrispondenza dell'intersezione tra le vie Martignacco, Cadore, Pieri, Cotonificio (in corrispondenza del sovrappasso di via Cadore).

Gli altri interventi significativi in area urbana sono:

- il rifacimento del nodo di Chiavris, in corso di completamento, la cui realizzazione comporterà alcune modifiche al sistema di circolazione locale;
- la viabilità di collegamento tra la via Planis e la zona del PEEP Est e tra quest'ultima e la via Don Bosco.

Gli effetti più rilevanti sulla circolazione urbana sono attesi dall'itinerario di penetrazione costituito dal strada di collegamento tra la SS464, il quartiere fieristico e la zona sportiva dei Rizzi e dalla prosecuzione verso il centro cittadino.

La tabella che segue riepiloga il quadro degli interventi considerati nella soluzione di riferimento.

RIEPILOGO DEGLI INTERVENTI PROGRAMMATI SULLA VIABILITA'

Committente	Denominazione progetto	Descrizione	Stato di avanzamento
Comune di Udine	nodo di Chiavris	rotatoria parzialmente semaforizzata	in fase di realizzazione
Comune di Udine	nuova sede stradale tra via Friuli e via Feletto e tra via Susans e lo svincolo in località Gran Selva	tratti stradali a 1 corsia per senso di marcia con intersezioni a rotatoria	in progettazione
Comune di Udine	strada extraurbana secondaria viale Tricesimo-località Gran Selva	1 corsia per senso di marcia con intersezioni a rotatoria	in appalto
PRPC	strada extraurbana secondaria viale Tricesimo-cavalcaferrovia di via Cividina	1 corsia per senso di marcia con intersezioni a rotatoria	approvato
Comune di Udine	strada di collegamento tra il centro cittadino e la zona sportiva dei Rizzi	tratti stradali a 1 corsia per senso di marcia più piste ciclabili; corsie di accelerazione e decelerazione per lo scambio con altra viabilità	1° lotto completato; 2° lotto in progettazione
Comune di Udine	viabilità di collegamento tra la via Planis e la zona del PEEP Est e tra quest'ultima e la via Don Bosco	1 corsia per senso di marcia con intersezioni a rotatoria	approvato
Provincia di Udine	strada di collegamento tra la SS464, il quartiere fieristico e la zona sportiva dei Rizzi (nodo ANAS)	1 corsia per senso di marcia con intersezioni a rotatoria e a corsie di scambio	approvato
Provincia di Udine	collegamento viario tra la SS13 e la SP15	2 corsie per senso di marcia con intersezioni a livelli sfalsati (intersezione terminale con la SP15 a rotatoria)	approvato
Provincia di Udine	pista ciclabile Martignacco-zona fieristica udinese-parco del Cormor		progetto preliminare
Provincia di Udine	itinerario ciclabile A13 – del Natisone		progetto preliminare
Comune di Udine	pista ciclabile Chiavris-via Cividina		progetto preliminare approvato

I risultati degli interventi che costituiscono la soluzione di riferimento sono stimati con il modello di simulazione e vengono illustrati in seguito.

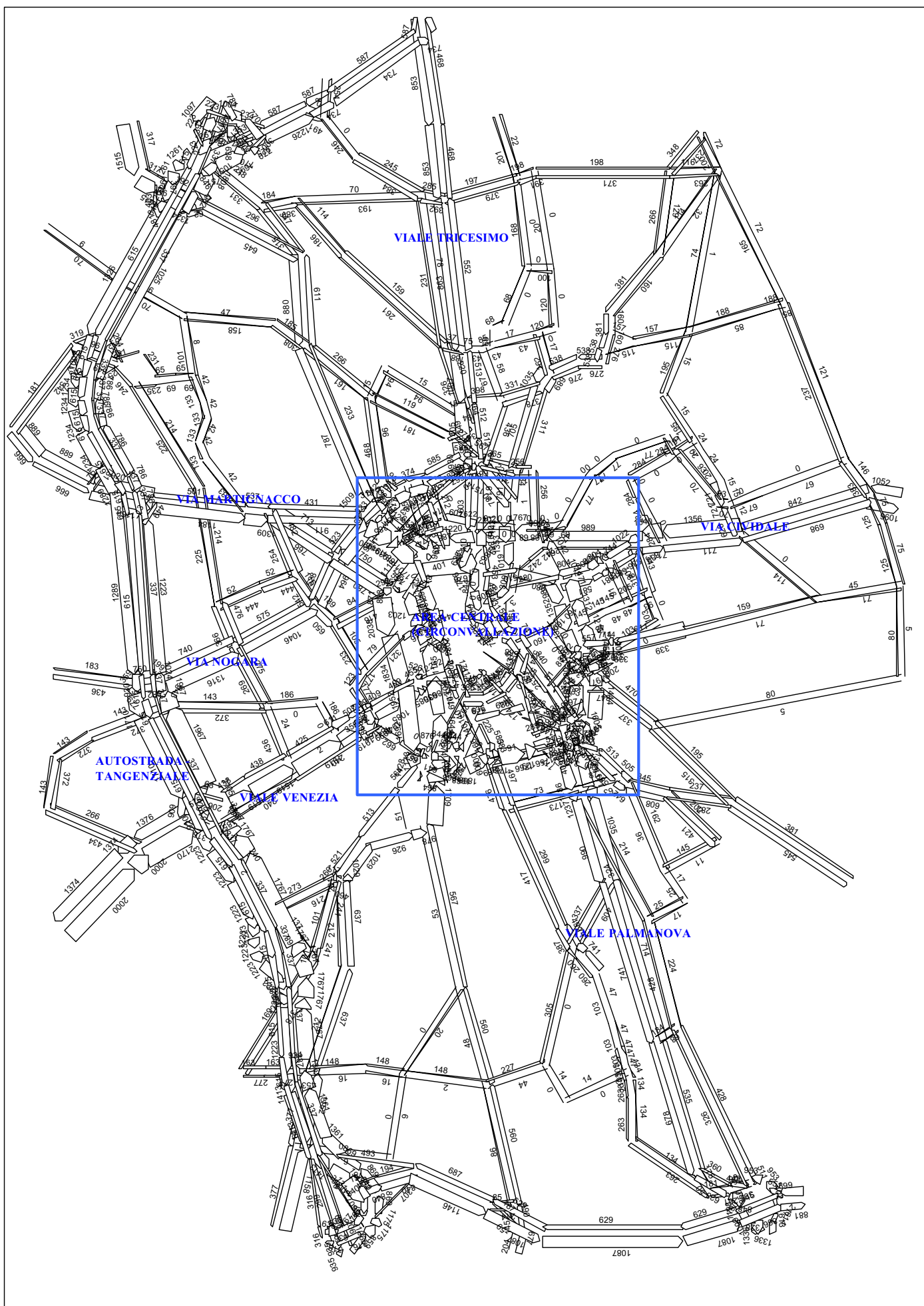
La tavola 1 allegata seguente riporta il quadro viabilistico in ambito comunale. Nella tavola vengono evidenziati i seguenti elementi:

- la viabilità principale attuale (riconfermata come “principale” nella soluzione di riferimento);
- la nuova viabilità di in fase di realizzazione o programmata a breve termine (descritta in precedenza);
- la viabilità attuale riclassificata “principale” in seguito all’attuazione degli interventi che determinano la soluzione di riferimento.

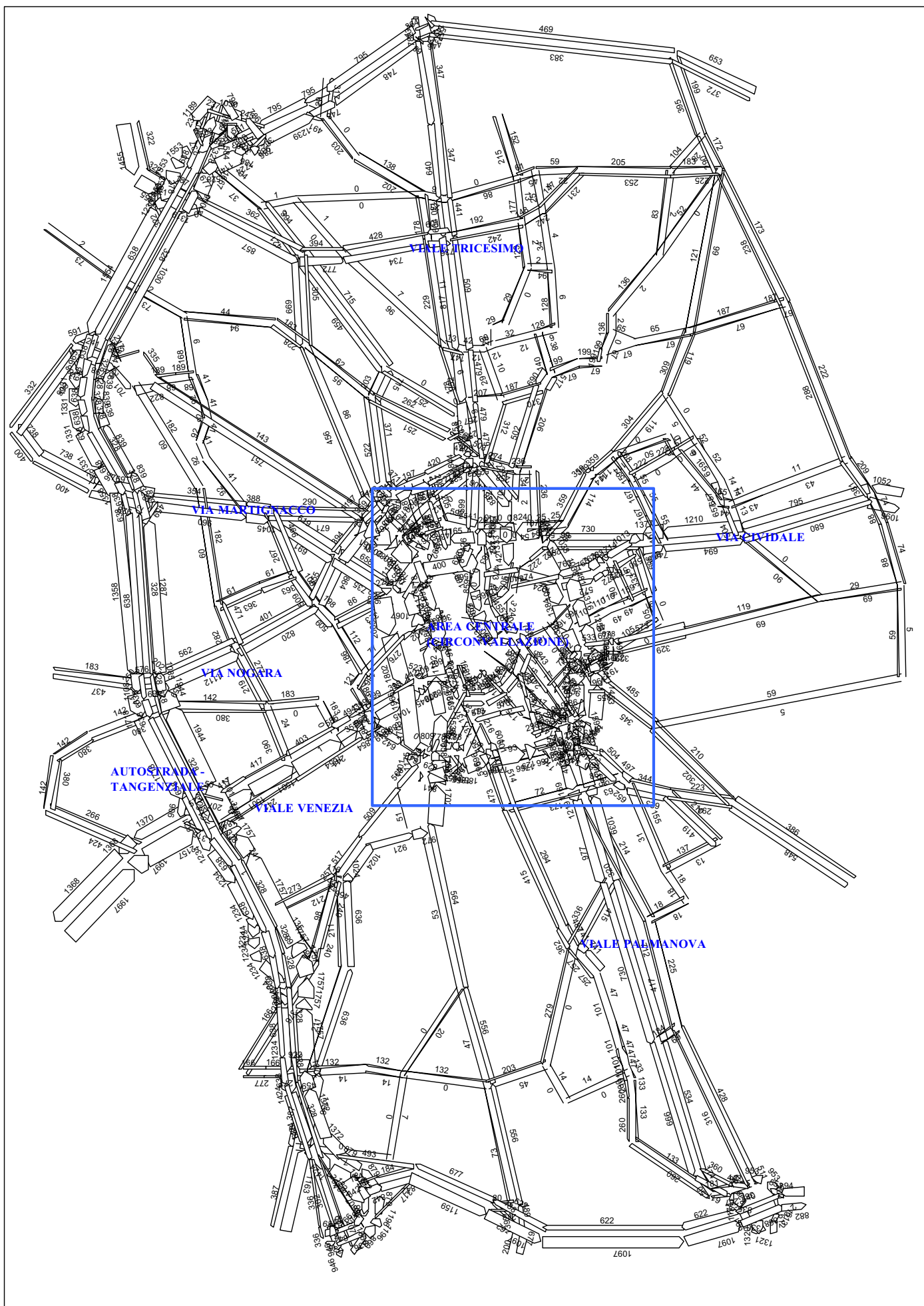
Le figure seguenti riportano le simulazioni modellistiche riferite allo stato attuale (scenario utilizzato per la calibrazione del modello) e alla soluzione di riferimento.

Le tavole rappresentano i “flussogrammi”, ossia i flussi, espressi in veicoli equivalenti e distinti per direzione di marcia, assegnati attraverso il modello di simulazione al “grafo” rappresentativo della rete stradale principale. I dati sono relativi all’ora di punta del mattino (7.30-8.30).

FLUSSOGRAMMA STATO ATTUALE



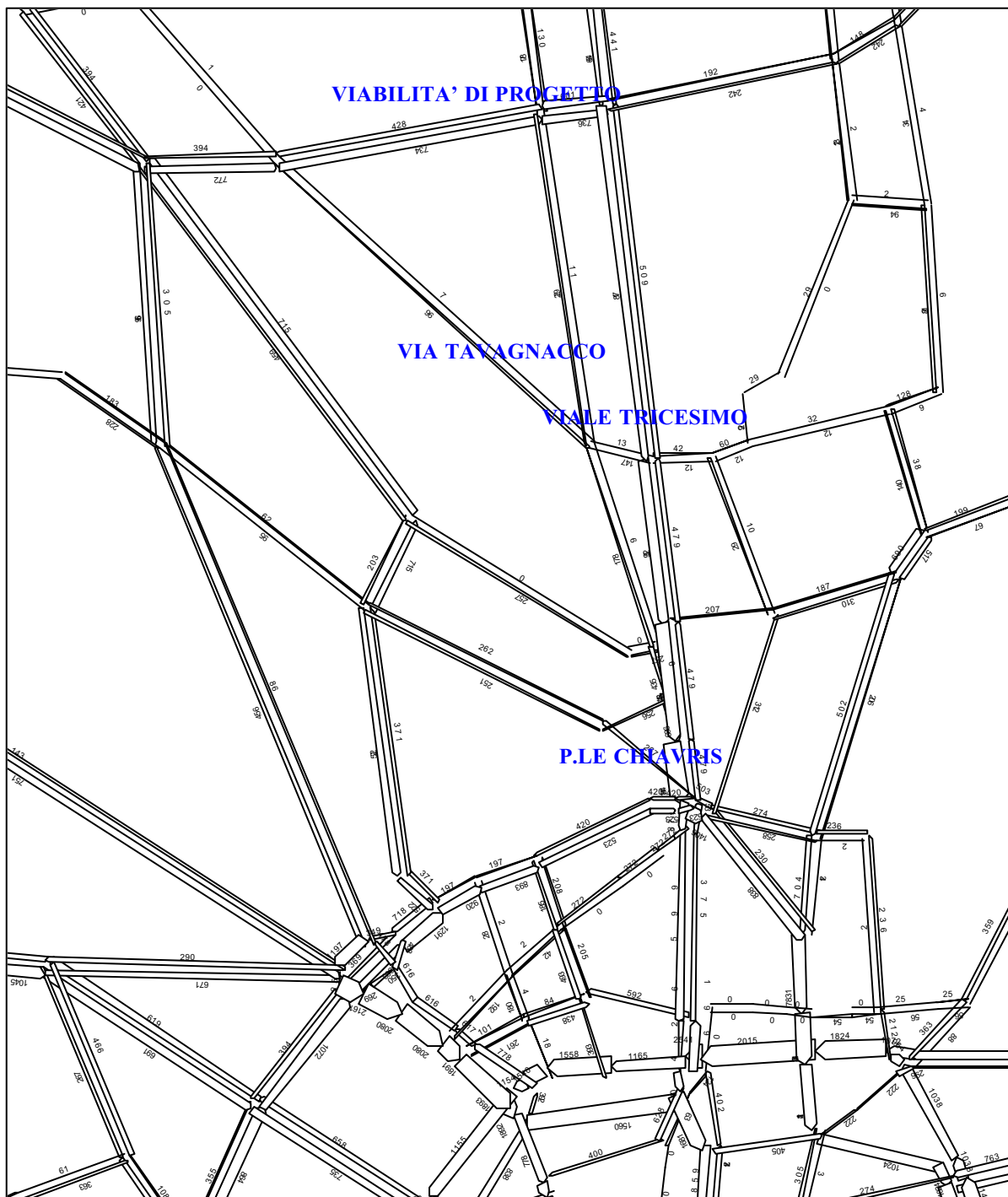
FLUSSOGRAMMA SOLUZIONE DI RIFERIMENTO



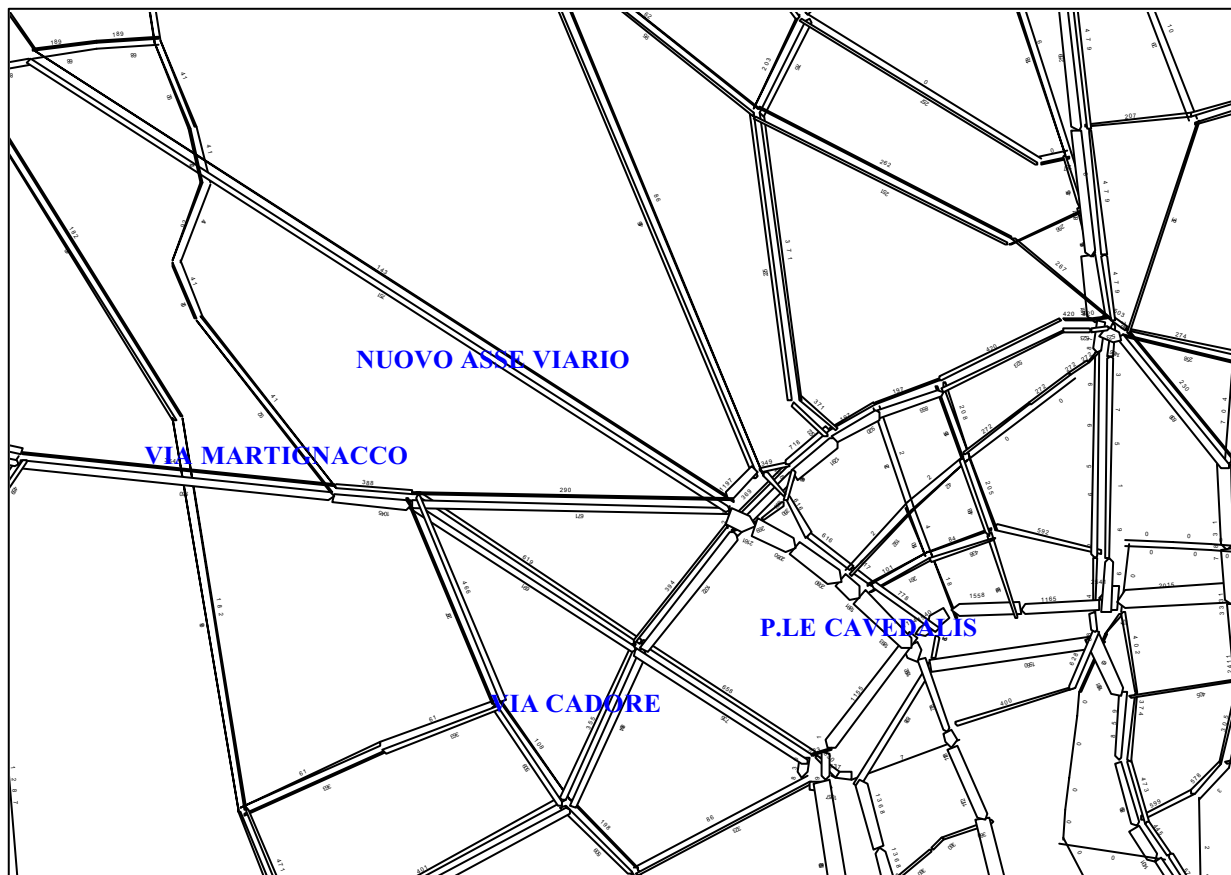
Dall'analisi comparata dei due flussogrammi emerge quanto segue:

- la Tangenziale Est intercetta prevalentemente flussi di attraversamento che lambiscono i margini comunali; gli effetti dell'intervento sull'area urbana sono piuttosto modesti (percepibili più che altro in corrispondenza delle penetrazioni a nord, ma con valori contenuti);
- viene rilevato l'effetto di distribuzione a monte della città da parte degli interventi nel comparto nord (tra Udine e Tavagnacco); questo comporta, tra l'altro un sensibile alleggerimento dei flussi di penetrazione sul nodo di Chiavris;
- in area urbana l'effetto più rilevante è dato dalla realizzazione dei due interventi di penetrazione a ovest (collegamento SS464 - quartiere fieristico – Rizzi e Rizzi – centro cittadino); il nuovo itinerario determina i seguenti effetti:
 - alleggerimento dei flussi su via Martignacco (nel tratto fino a via Cadore), dell'ordine del 25%, in quanto parte degli attuali flussi si distribuiscono sulla nuova strada;
 - aumento di circa il 10% dei flussi convergenti sul nodo Martignacco-Pieri-Cadore;
 - aumento di poco superiore al 10% dei flussi entranti in piazzale Diacono da via Martignacco.

FLUSSOGRAMMA SOLUZIONE DI RIFERIMENTO (PARTICOLARE DELL'AREA NORD)



FLUSSOGRAMMA SOLUZIONE DI RIFERIMENTO (PARTICOLARE SETTORE URBANO NORD-OVEST)



Di seguito sono riportati alcuni macroindicatori significativi riferiti alle due situazioni simulate (attuale e soluzione di riferimento), utili per comparare gli effetti complessivi sulla rete urbana dei due scenari.

Gli indicatori utilizzati sono:

- le percorrenze, espresse in Veicoli X Km, che rappresentano la somma di tutte le singole percorrenze sviluppate sulla rete considerata;
- il “tempo di rete”, espresso in ore, che rappresenta la somma di tutti i tempi impiegati nei singoli spostamenti.

Gli indicatori vanno assunti come parametri di valutazione dell'efficienza complessiva delle diverse soluzioni considerate. I differenziali tra scenari sono indicativi della maggiore o minore efficienza di uno scenario (in questo caso la soluzione di riferimento) rispetto a quello assunto come base.

MACROINDICATORI DERIVATI DALLE SIMULAZIONI MODELLISTICHE – SITUAZIONE ATTUALE E SOLUZIONE DI RIFERIMENTO

	VELOCITA' MEDIA (Km/h)	LIVELLO DI CONGESTIONE MEDIO	PERCORRENZE SVILUPPATE (veicoli X Km)	TEMPO DI RETE (h)
SITUAZIONE ATTUALE	41	29,7%	184.531	5375
SOLUZIONE DI RIFERIMENTO	42	28,1%	183.750	5179
DIFFERENZE (Soluzione di riferimento – Situazione attuale)	1		-780	-196
DIFFERENZE %	2,3%	-5,4%	-0,4%	-3,6%

Le valutazioni aggregate degli effetti dovuti al passaggio dallo stato attuale alla soluzione di riferimento, illustrati nelle tabelle precedenti, fanno emergere un generale miglioramento delle condizioni di deflusso sulla rete modellizzata, indicato dalla congiunta diminuzione delle percorrenze sviluppate e del complessivamente tempo impiegato per effettuare gli spostamenti nell'area simulata. A livello urbano i benefici si riscontrano soprattutto per quanto riguarda la struttura viaria portante.

4.2 Misure di regolazione programmate

La delibera di Giunta Comunale n. 675 dell'8 agosto 2000 prevede le seguenti misure relative all'ampliamento delle Zone a Traffico Limitato (ZTL) e Aree Pedonali (AP):

Ampliamento della Zona a Traffico Limitato alle vie: Bonaldo Stringher, (nel tratto da via Savorgnana a piazza Duomo), piazza Duomo, Vittorio Veneto, Manin, Prefettura (tratto da via Lovaria a via Manin) compresa piazzetta Valentini, - invertendo l'attuale senso di marcia nel tratto medesimo al fine di ridurre gli accessi, - e lasciando libera la circolazione nelle vie Lovaria, Marinelli, Prefettura (da via Piave a via Lovaria con l'attuale senso di marcia), Vittorio Veneto (nel tratto da via Marinelli a via Piave), San Francesco, Calzolari, e Savorgnana (tratto sud).

Nelle vie Poscolle (tratto da via del Gelso a via Paolo Canciani), Paolo Canciani, Cesare Battisti, piazza XX settembre, Nazario Sauro, Bonaldo Stringher e Savorgnana, consentire il transito esclusivamente per la sosta (...)

4.3 Modifiche al sistema della sosta e nuovi parcheggi

La revisione delle modalità di tariffazione della sosta nelle aree centrali è stato oggetto di apposito provvedimento (Delibera di Consiglio Comunale n. 146 d'ordine, 21.12.2001), come misura anticipativa dei provvedimenti in corso di definizione nell'ambito della stesura del Piano Urbano del Traffico. I contenuti del provvedimento, recepiti dal presente piano, sono riportati nel paragrafo 5.3.

Nell'ambito del sistema urbano di sosta regolamentata vanno segnalate due significativi interventi programmati, riguardanti parcheggi in struttura, precisamente il ripristino del parcheggio "Venerio", in pieno centro storico e la realizzazione del parcheggio "Moretti", a ridosso dello stesso. Le caratteristiche delle due strutture sono di seguito riepilogate:

NUOVI PARCHEGGI PREVISTI

Parcheggio	Intervento previsto	Previsione/ programma
Venerio	186 posti	Consegna 31 dicembre 2003
Moretti	380 posti	Consegna 31 dicembre 2002

Nel caso del parcheggio Venerio, situato in posizione centrale, si tratta del recupero di una struttura esistente, attualmente inattiva. Rispetto alla situazione di breve medio-termine i posti auto ricavati sono quindi aggiuntivi, anche se il saldo nelle aree centrali risulterà inferiore alla capacità del parcheggio, in considerazione delle nuove zone a traffico limitato. L'aumento complessivo di posti auto a uso pubblico nel centro storico risulterà di circa 50, mentre circa 90 posti passeranno dall'uso generalizzato alla disponibilità per residenti della Zona a Traffico Limitato.

Infine è opportuno segnalare che le trasformazioni urbanistiche che stanno interessando l'area facente capo al 'Parco Moretti' imporranno un monitoraggio e una verifica degli effetti locali sulla sosta. Tali verifiche avranno lo scopo di rilevare le condizioni 'a regime' e di verificare le modalità di reperimento di spazi, in aree limitrofe, da destinare alla sosta di addetti e residenti.