d'recta
urban management

COMMESSA DR20170005

# Comune di PADOVA

OGGETTO

## Variante P.U.A. art. 19 LR 11/2004 "PADOVA EST" area PT2

COMMITTENTE

BRICOMAN

BRICOMAN ITALIA srl
via G. Marconi n° 24
20089 Rozzano (MI)

Firmato digitalmente da: MASSIMO MAGNANI
Data: 12/11/2021 10:31:44

GRUPPO DI PROGETTAZIONE


d'recta urban management

d-recta srl
via Ferrovia, 28 c\o Villa Liccer
31020 San Fior (TV) - Italia
t. 0438.1710037 - f. 0438.1710109
info@d-recta.it - www.d-recta.it

PROGETTO E COORDINAMENTO
Arch. Marco Pagani
Pian. Terr. Marco Carretta

DIRETTORE TECNICO
Arch. Dino De Zan

mob-up srl
via Ferrovia, 28 c\o Villa Liccer
31020 San Fior (TV) - Italia
t. 0438.1710039 - f. 0438.1710109
info@mob-up.it - www.mob-up.it
VALUTAZIONE COMPATIBILITA' IDRAULICA

TRM Infrastrutture Territorio Ambiente
via G.Ferrari, 39
20900 Monza (MB) - Italia
t. 039.3900237 - www.trmengineering.it
ufficio.tecnico@trmgroup.org
STUDIO VIABILISTICO
Dott. Paolo Galbiati

PROGETTO OPERE STRADALI
Ing. Giuseppe Ciccarone

Architetto Roberta Patt
via dei Tempesta, 3
31023 Resana (TV) - Italia
t. 347.7412298
architetto.robertapatt@gmail.com
ANALISI E VALUTAZIONI AMBIENTALI


ORDINE DEGLI ARCHITETTI PIANIFICATORI PAESAGGISTI CONSERVATORI della provincia di TREVISO
DINO DE ZAN n° 787
ARCHITETTO

ORDINE degli ARCHITETTI PIANIFICATORI PAESAGGISTI CONSERVATORI della provincia di TREVISO
MARCO CARRETTA n° 2450 sezione A settore pianificazione territoriale
PIANIFICATORE TERRITORIALE

ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA
DOTT. ING. CICCARONE GIUSEPPE
Sez. A Settori: a) civile e ambientale b) industriale c) dell'informazione
n° A 2248

ELABORATO

STATO DI PROGETTO

## Studio viabilistico - Allegato (Scenario 1)

# 27.a

scala
-

codice
DR20170005UAR00PRV10

EMISSIONE

TRM ENGINEERING SRL
con socio unico
Via Giuseppe Ferrari, 39 - 20900 MONZA (MB)
Tel. 039 3900237 - Fax 039 2314017 - Fax 02 70036433
C.F. P.I. 04891670964

| rev | data | descrizione | redatto | controllato |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |
| | | | | |
| 02 | Novembre 2021 | Revisione | AA | MC |
| 01 | Novembre 2020 | Revisione | NJ | MC |
| 00 | Agosto 2020 | Prima emissione | NJ | MC |


Il presente documento è di proprietà di d-recta srl. Ogni utilizzo non autorizzato sarà perseguito a norma di legge.


certificato norma UNI EN ISO 9001:2015 n. 17180-I
certificato norma UNI ISO 45001:2018 n. 17180-I

# COMUNE DI PADOVA
## Provincia di Padova

# Variante al Piano Urbanistico Attuativo "PADOVA EST" area PT2
### STUDIO VIABILISTICO – ALLEGATO A

TRM ENGINEERING S.r.l.
con socio unico
Via Giuseppe Ferrari 39
20900 Monza (MB)
Tel. 039/3900237
Fax. 02/70036433 o 039/2314017

ufficio.tecnico@trmgroup.org

www.trmgroup.org

| Committente |
|---|
| Bricoman Italia S.r.l. |

| Titolo Elaborato | Elaborato | Revisione | Codice progetto | Nome file | Data |
|---|---|---|---|---|---|
| Studio Viabilistico Allegato | 27.a | 03 | 1616 | 1616s1sv-1-rl01_rev06_mod02_allegato 1.docx | Novembre 2021 |

Questo elaborato non si può riprodurre né copiare, né comunicare a terze persone od a case concorrenti senza il nostro consenso.
Da non utilizzare per scopi diversi da quello per cui è stato fornito.

**TRM Engineering S.r.l. (TRM Group)**

*C.E.O.*

*Ing. Michele Rossi*

*C.T.O. – Transport planning activities manager*

*Dott. Paolo Galbiati*

Responsabile di Commessa

Paolo Galbiati

Responsabile Operativo

Daniele Romanò

Collaboratori

Ing. Alessandro Arena

Dott. Ing. Fabio Mazzon

Ing. Alessio Amadei

Via Giuseppe Ferrari, 39 - 20900 Monza (MB) Tel. 039/3900237

Fax. 02/70036433 o 039/2314017 e-mail: ufficio.tecnico@trmgroup.org – www.trmgroup.org

# INDICE

**1 PREMESSA ..... 4**

**2 SCENARIO DI INTERVENTO – IPOTESI 1 ..... 5**

**3 INDICE ..... 13**

3.1 INDICE DELLE FIGURE ..... 13

# 1 PREMESSA

Nei capitoli seguenti si riportano le mappe contenenti i risultati delle analisi eseguite tramite l'utilizzo del modello di simulazione macroscopica per i seguenti scenari:

- **Scenario di Intervento – Ipotesi 1.**

Per ciascuno dei sopracitati scenari sono state simulate le seguenti ore di punta:

- **venerdì sera dalle 17:30 alle 18:30;**
- **sabato sera dalle 17:00 alle 18:00.**

Per ogni scenario analizzato sono disponibili le seguenti mappe:

- **Mappa Flussi Totali** – Mappa raffigurante la distribuzione dei flussi totali sulla rete espressi in veicoli equivalenti;
- **Mappa Rapporto F/C** – Mappa raffigurante il rapporto tra flussi assegnati e capacità degli archi della rete espressi in veicoli equivalenti;
- **Mappa Differenze Flussi** – Mappa raffigurante le differenze dei flussi sulla rete rispetto allo scenario di confronto (Scenario di Riferimento), espresse in veicoli equivalenti;
- **Mappa Flussi Indotti** – Mappa raffigurante la distribuzione dei flussi indotti dall'intervento in oggetto (si noti che pur essendo espressi in veicoli equivalenti, i flussi indotti corrispondono al numero di auto, in quanto nelle ore di punta analizzate il traffico indotto è inerente alla sola componente delle auto).

## 2 SCENARIO DI INTERVENTO – IPOTESI 1

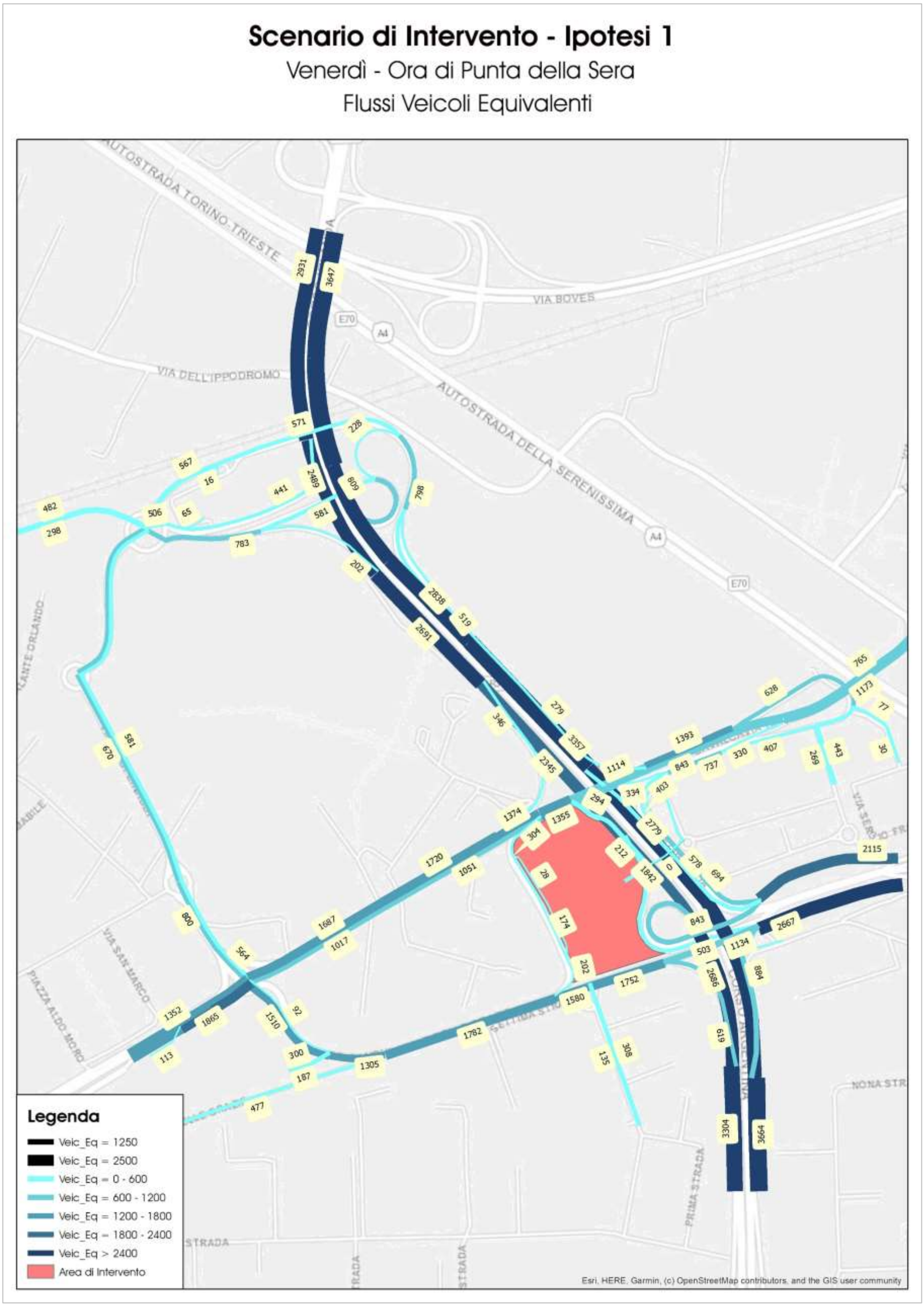


**Figura 1 – Scenario di Intervento – Ipotesi 1 – Ora di Punta del Venerdì sera – Flussogramma**

# Scenario di Intervento - Ipotesi 1

## Venerdì - Ora di Punta della Sera

## Rapporto Flusso/Capacità

**Figura 2 – Scenario di Intervento – Ipotesi 1 – Ora di Punta del Venerdì sera – Rapporto Flusso/Capacità**

# Scenario di Intervento - Ipotesi 1

## Venerdì - Ora di Punta della Sera

## Flussi Indotti - Veicoli Equivalenti

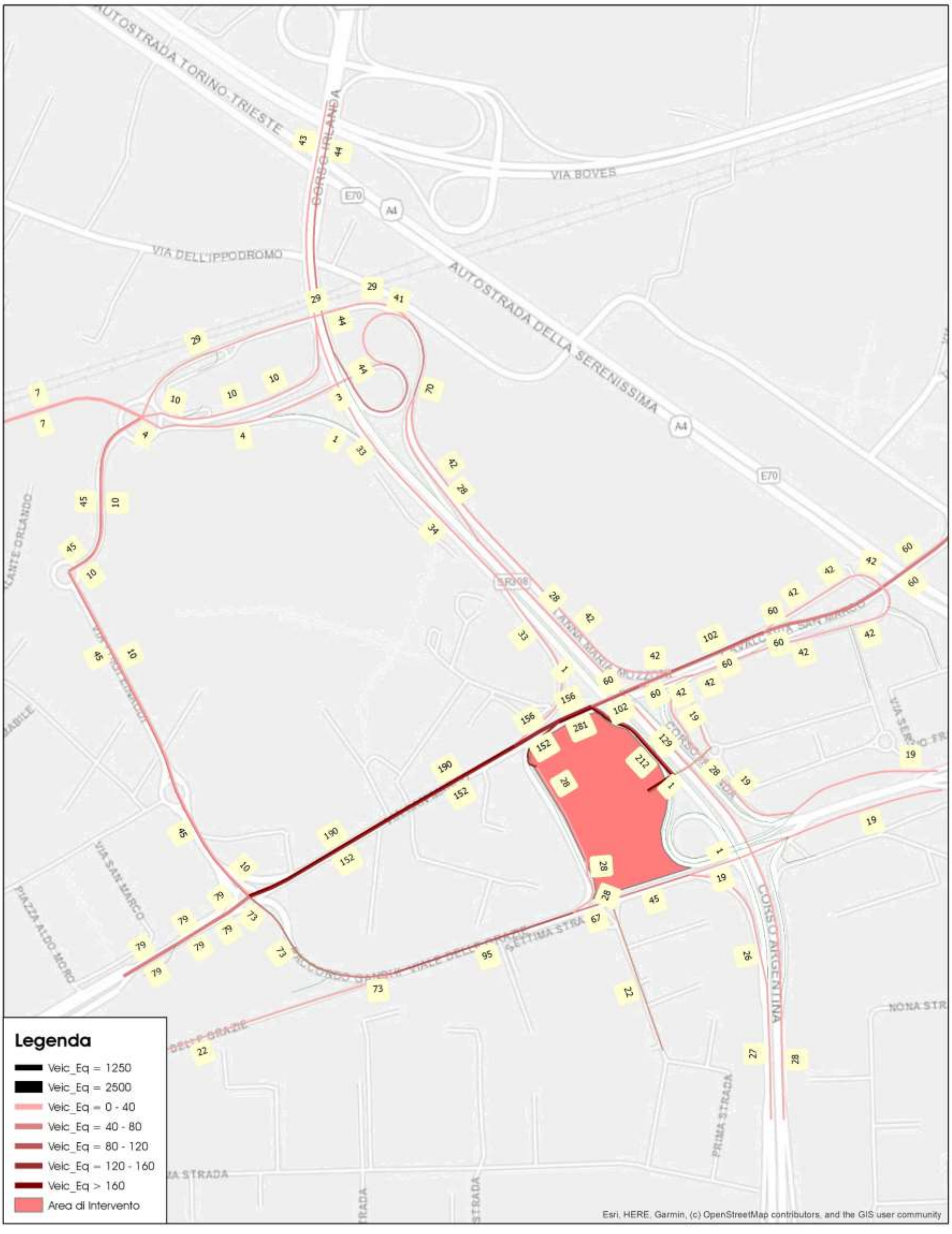


**Figura 3 – Scenario di Intervento – Ipotesi 1 – Ora di Punta del Venerdì sera – Flussi Veicolari Indotti**

# Scenario di Intervento - Ipotesi 1

## Venerdì - Ora di Punta della Sera

## Differenza Flussi rispetto Scenario di Riferimento - Veicoli Equivalenti

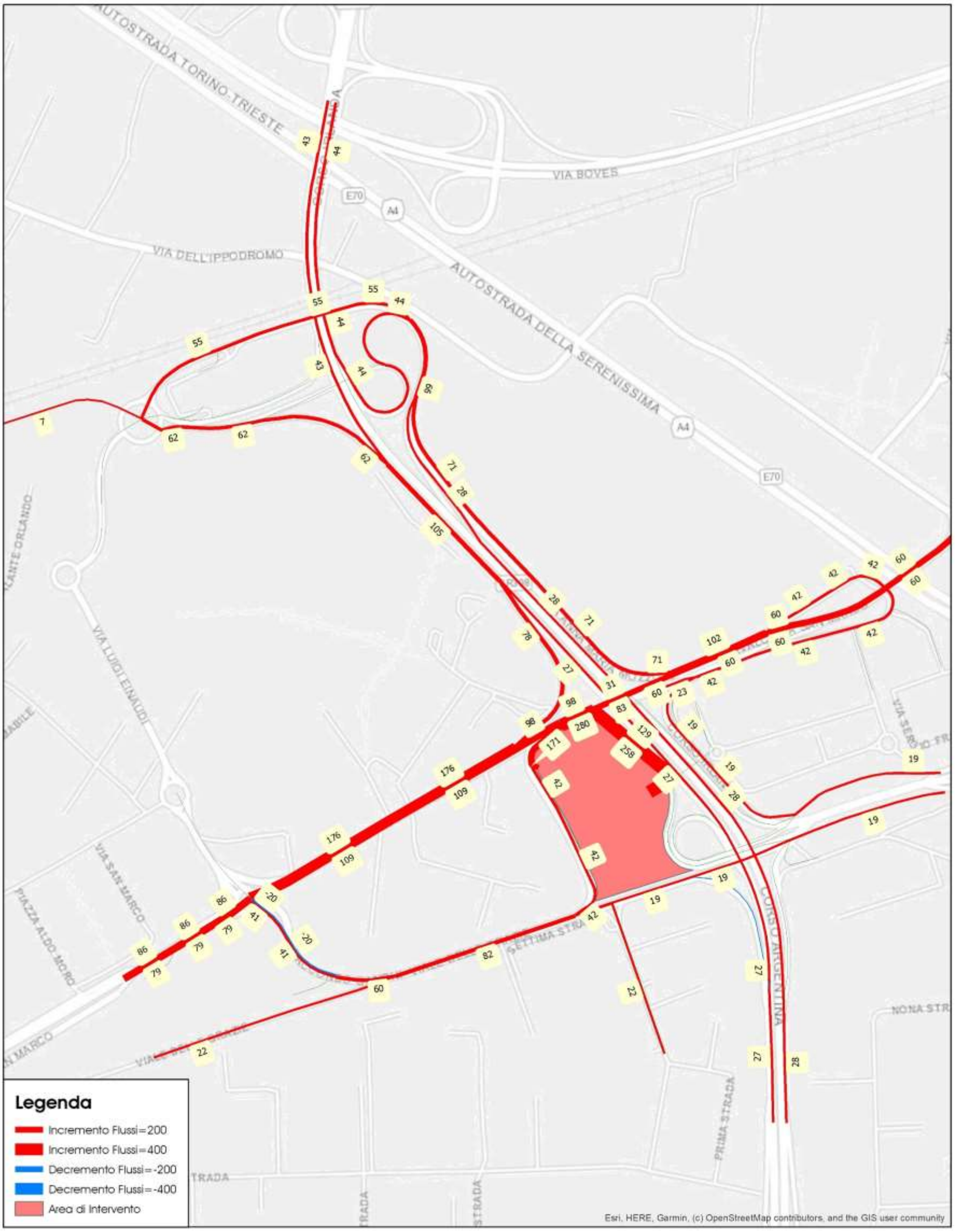


**Figura 4 – Scenario di Intervento – Ipotesi 1 – Ora di Punta del Venerdì sera – Differenza Flussi rispetto allo Scenario di Riferimento**

# Scenario di Intervento - Ipotesi 1

## Sabato - Ora di Punta della Sera

## Flussi Veicoli Equivalenti

**Figura 5 – Scenario di Intervento – Ipotesi 1 – Ora di Punta del Sabato sera – Flussogramma**

# Scenario di Intervento - Ipotesi 1

## Sabato - Ora di Punta della Sera

## Rapporto Flusso/Capacità

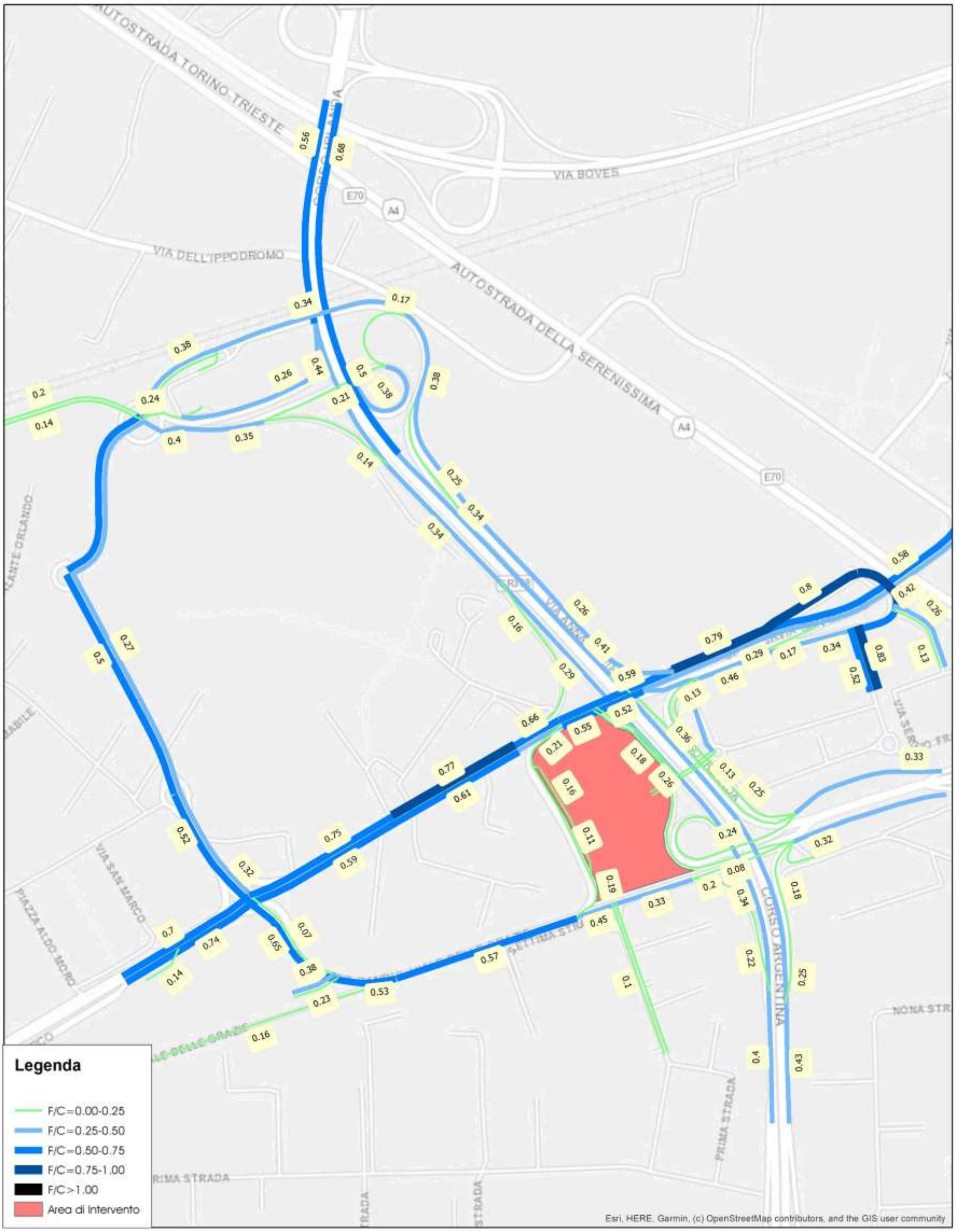


**Figura 6 – Scenario di Intervento – Ipotesi 1 – Ora di Punta del Sabato sera – Rapporto Flusso/Capacità**

# Scenario di Intervento - Ipotesi 1

## Sabato - Ora di Punta della Sera

## Flussi Indotti - Veicoli Equivalenti

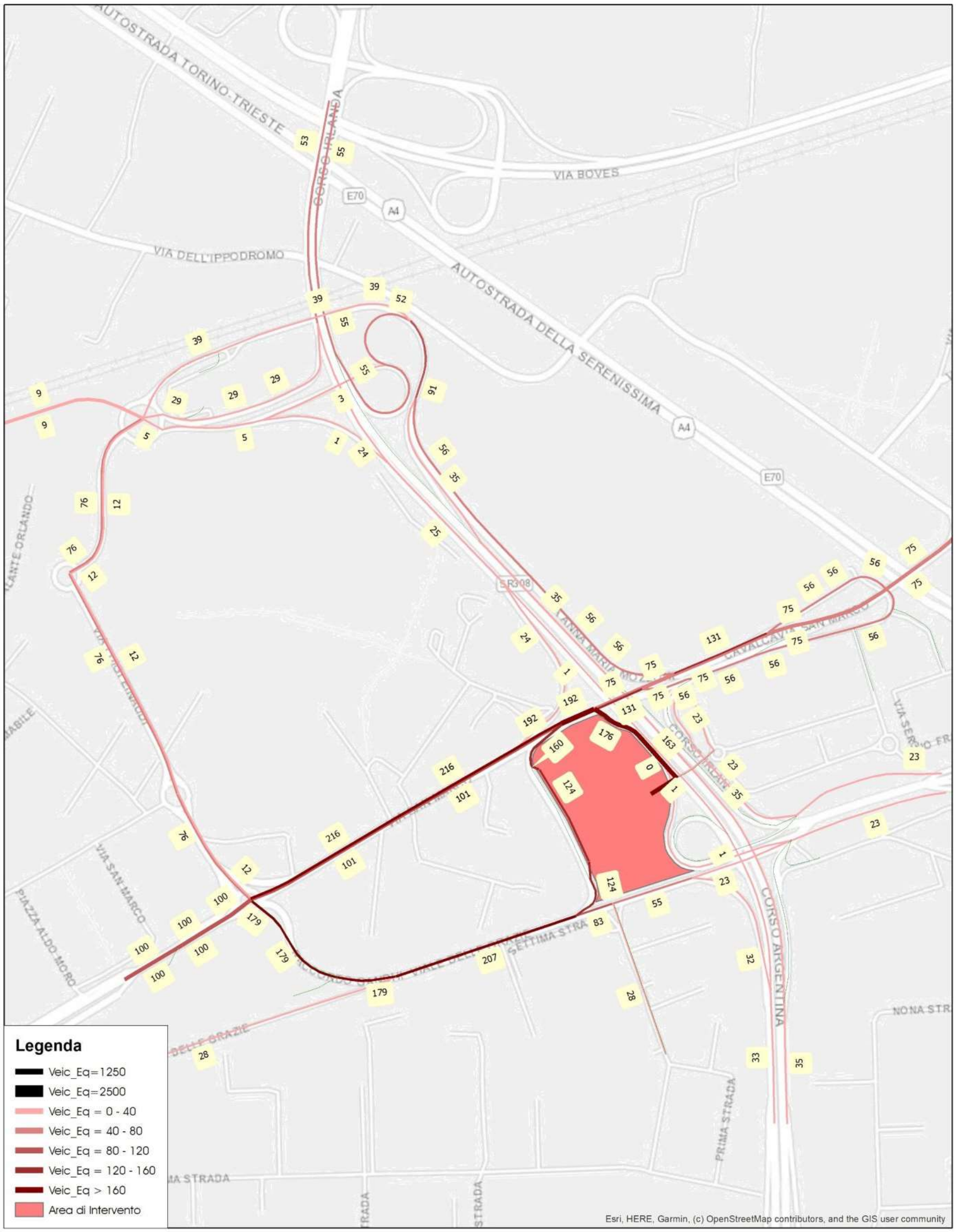


**Figura 7 – Scenario di Intervento – Ipotesi 1 – Ora di Punta del Sabato sera – Flussi Veicolari Indotti**

# Scenario di Intervento - Ipotesi 1

## Sabato - Ora di Punta della Sera

## Differenza Flussi rispetto Scenario di Riferimento - Veicoli Equivalenti

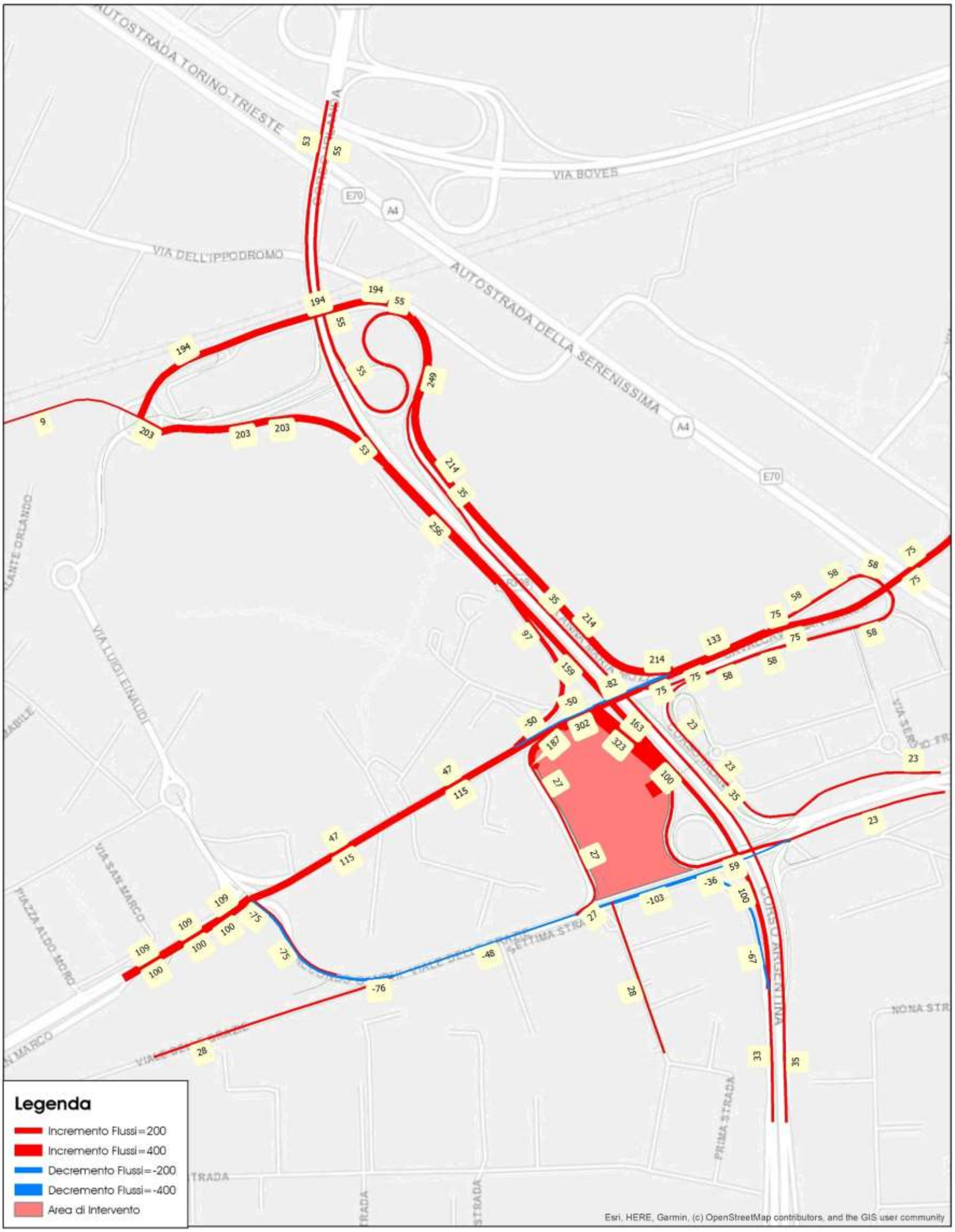


**Figura 8 – Scenario di Intervento – Ipotesi 1 – Ora di Punta del Sabato sera – Differenza Flussi rispetto allo Scenario di Riferimento**

# 3 INDICE

## 3.1 INDICE DELLE FIGURE

FIGURA 1 – SCENARIO DI INTERVENTO – IPOTESI 1 – ORA DI PUNTA DEL VENERDÌ SERA – FLUSSOGRAMMA ..... 5
FIGURA 2 – SCENARIO DI INTERVENTO – IPOTESI 1 – ORA DI PUNTA DEL VENERDÌ SERA – RAPPORTO FLUSSO/CAPACITÀ ..... 6
FIGURA 3 – SCENARIO DI INTERVENTO – IPOTESI 1 – ORA DI PUNTA DEL VENERDÌ SERA – FLUSSI VEICOLARI INDOTTI ..... 7
FIGURA 4 – SCENARIO DI INTERVENTO – IPOTESI 1 – ORA DI PUNTA DEL VENERDÌ SERA – DIFFERENZA FLUSSI RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO ..... 8
FIGURA 5 – SCENARIO DI INTERVENTO – IPOTESI 1 – ORA DI PUNTA DEL SABATO SERA – FLUSSOGRAMMA ..... 9
FIGURA 6 – SCENARIO DI INTERVENTO – IPOTESI 1 – ORA DI PUNTA DEL SABATO SERA – RAPPORTO FLUSSO/CAPACITÀ ..... 10
FIGURA 7 – SCENARIO DI INTERVENTO – IPOTESI 1 – ORA DI PUNTA DEL SABATO SERA – FLUSSI VEICOLARI INDOTTI ..... 11
FIGURA 8 – SCENARIO DI INTERVENTO – IPOTESI 1 – ORA DI PUNTA DEL SABATO SERA – DIFFERENZA FLUSSI RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO ..... 12