

Comune di PADOVA

OGGETTO

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

COMMITTENTE



BRICOMAN ITALIA srl

Via G. Marconi n° 24
20089 Rozzano (MI)

GRUPPO DI
PROGETTAZIONE



d-recta srl

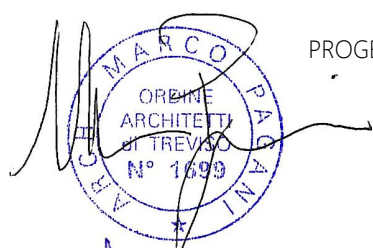
via Ferrovia, 28 c/o Villa Liccer
31020 San Fior (TV) - Italia
t. 0438.1710037 - f. 0438.1710109
info@d-recta.it - www.d-recta.it

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



TRM Group

via G. Ferrari, 39
20900 Monza (MB) - Italia
t. 039.3900237 - www.trmengineering.it
ufficio.tecnico@trmgroup.org



Architetto Roberta Patt

via dei Tempesta, 3
31023 Resana (TV) - Italia
t. 347.7412298
architetto.robertapatt@gmail.com

VALUTAZIONE COMPATIBILITA'
IDRAULICA

Ing. Davide Fasan

DIRETTORE TECNICO

Ing. Marcello Favalessa

STUDIO VIABILISTICO
Dott. Paolo Galbiati

PROGETTO OPERE STRADALI

Ing. Giuseppe Ciccarone

ANALISI E VALUTAZIONI
AMBIENTALI

ELABORATO

STATO DI PROGETTO

**Studio viabilistico
Allegato 1 - Parte 2**

scala

-

codice

DR20170005UAR00PRV21

27.b

TRM ENGINEERING SRL
con socio unico EMISSIONE

Via Giuseppe Ferrari, 39 - 20900 MONZA (MB)
Tel. 039 3900237 - Fax 039 2314017 - Fax 02 70036433

C.F. / P.I. 04591670964

rev	data	descrizione	redatto	controllato
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



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	03	1616	el_27_1616s1sv-1-r101a_rev03_allegato.docx	Novembre 2020
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

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 RIFERIMENTO	5
3	SCENARIO DI INTERVENTO – IPOTESI 1.....	9
4	SCENARIO DI INTERVENTO – IPOTESI 2.....	11
5	INDICE.....	13
5.1	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 Riferimento;**
- **Scenario di Intervento – Ipotesi 1;**
- **Scenario di Intervento – Ipotesi 2.**

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 Differenze Flussi** – Mappa raffigurante le differenze dei flussi sulla rete rispetto allo scenario di confronto, espresse in veicoli equivalenti (mappa disponibile per tutti gli scenari; si noti che lo Scenario di Riferimento è stato confrontato con lo Scenario Attuale e con lo Scenario di Riferimento Rev03, mentre gli Scenari di Intervento sono stati confrontati con lo Scenario di Riferimento).

2 SCENARIO DI RIFERIMENTO

Scenario di Riferimento

Venerdì - Ora di Punta della Sera

Differenza Flussi rispetto Scenario Attuale - Veicoli Equivalenti

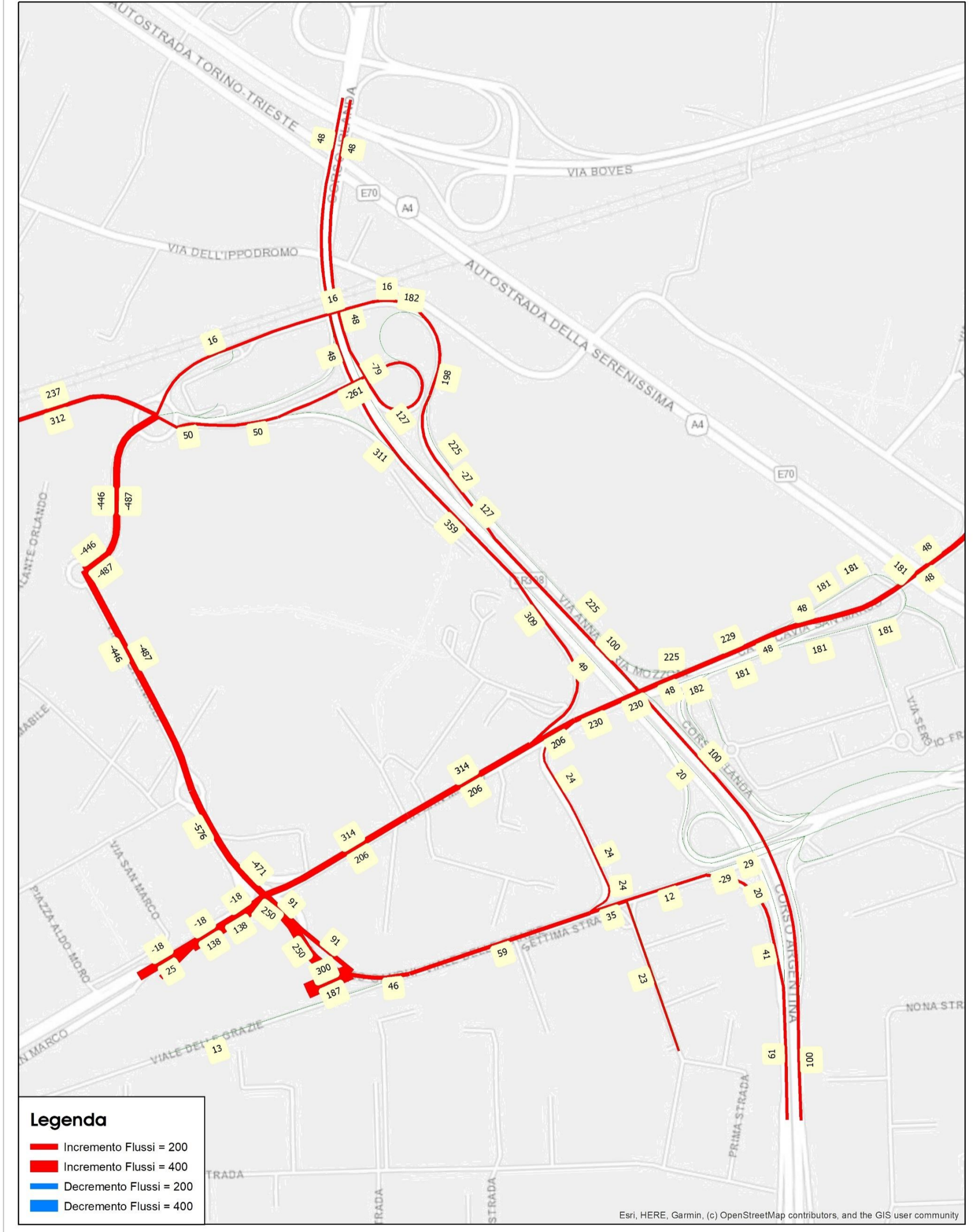


Figura 1 – Scenario di Riferimento – Ora di Punta del Venerdì sera – Differenza Flussi rispetto allo Scenario Attuale

Scenario di Riferimento

Venerdì - Ora di Punta della Sera

Differenza Flussi rispetto allo Scenario di Riferimento Rev02 - Veicoli Equivalenti

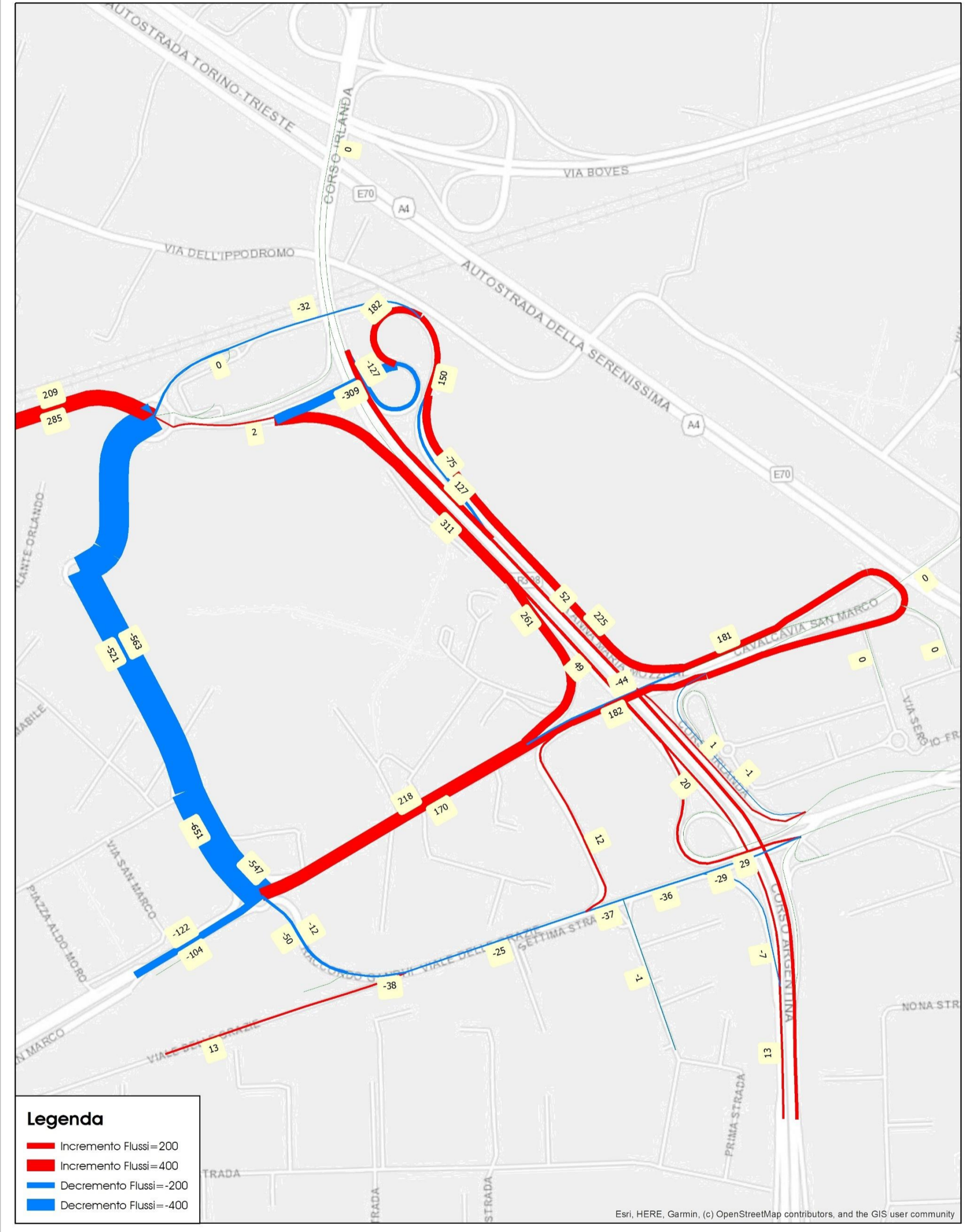


Figura 2 – Scenario di Riferimento – Ora di Punta del Venerdì sera – Differenza Flussi rispetto allo Scenario di Riferimento Rev02

Scenario di Riferimento

Sabato - Ora di Punta della Sera

Differenza Flussi rispetto Scenario Attuale - Veicoli Equivalenti

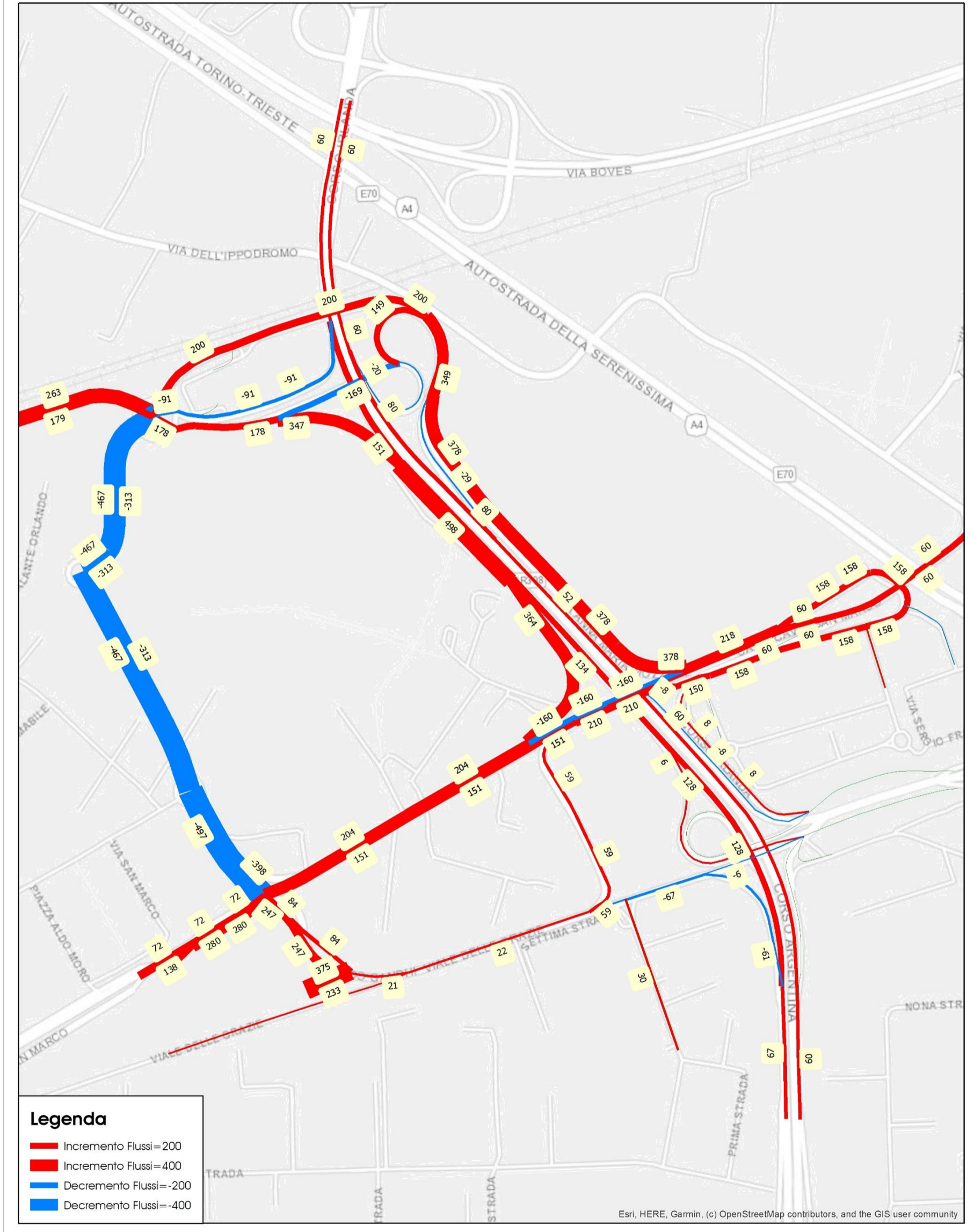


Figura 3 – Scenario di Riferimento – Ora di Punta del Sabato sera – Differenza Flussi rispetto allo Scenario Attuale

Scenario di Riferimento

Sabato - Ora di Punta della Sera

Differenza Flussi rispetto allo Scenario di Riferimento Rev02 - Veicoli Equivalenti



Figura 4 – Scenario di Riferimento – Ora di Punta del Sabato sera – Differenza Flussi rispetto allo Scenario di Riferimento Rev02

3 SCENARIO DI INTERVENTO – IPOTESI 1

Scenario di Intervento - Ipotesi 1

Venerdì - Ora di Punta della Sera

Differenza Flussi rispetto Scenario di Riferimento - Veicoli Equivalenti

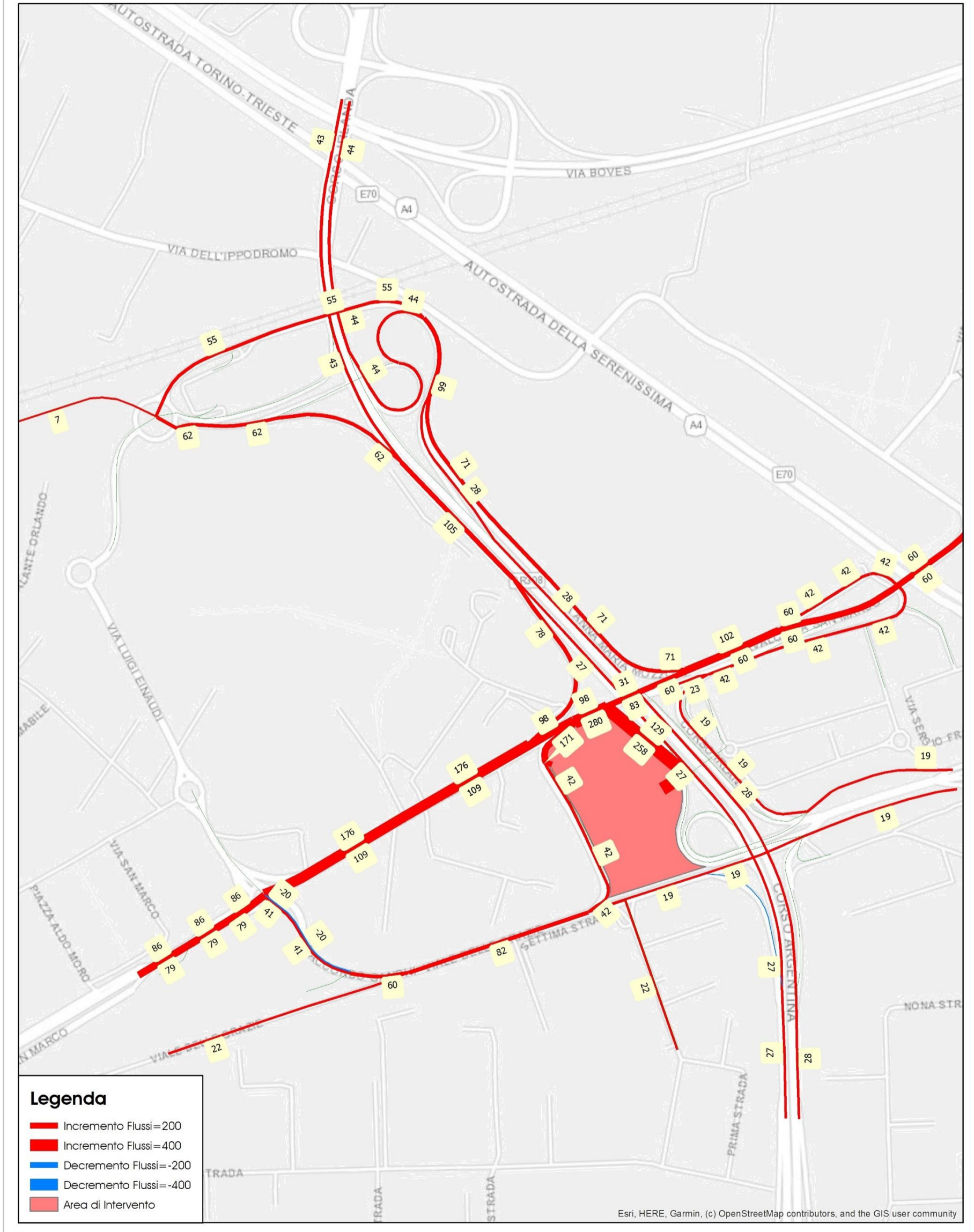


Figura 5 – Scenario di Intervento – Ipotesi 1 – Ora di Punta del Venerdì sera – Differenza Flussi rispetto allo Scenario di Riferimento

Scenario di Intervento - Ipotesi 1

Sabato - Ora di Punta della Sera

Differenza Flussi rispetto Scenario di Riferimento - Veicoli Equivalenti



Figura 6 – Scenario di Intervento – Ipotesi 1 – Ora di Punta del Sabato sera – Differenza Flussi rispetto allo Scenario di Riferimento

4 SCENARIO DI INTERVENTO – IPOTESI 2

Scenario di Intervento - Ipotesi 2

Venerdì - Ora di Punta della Sera

Differenza Flussi rispetto Scenario di Riferimento - Veicoli Equivalenti

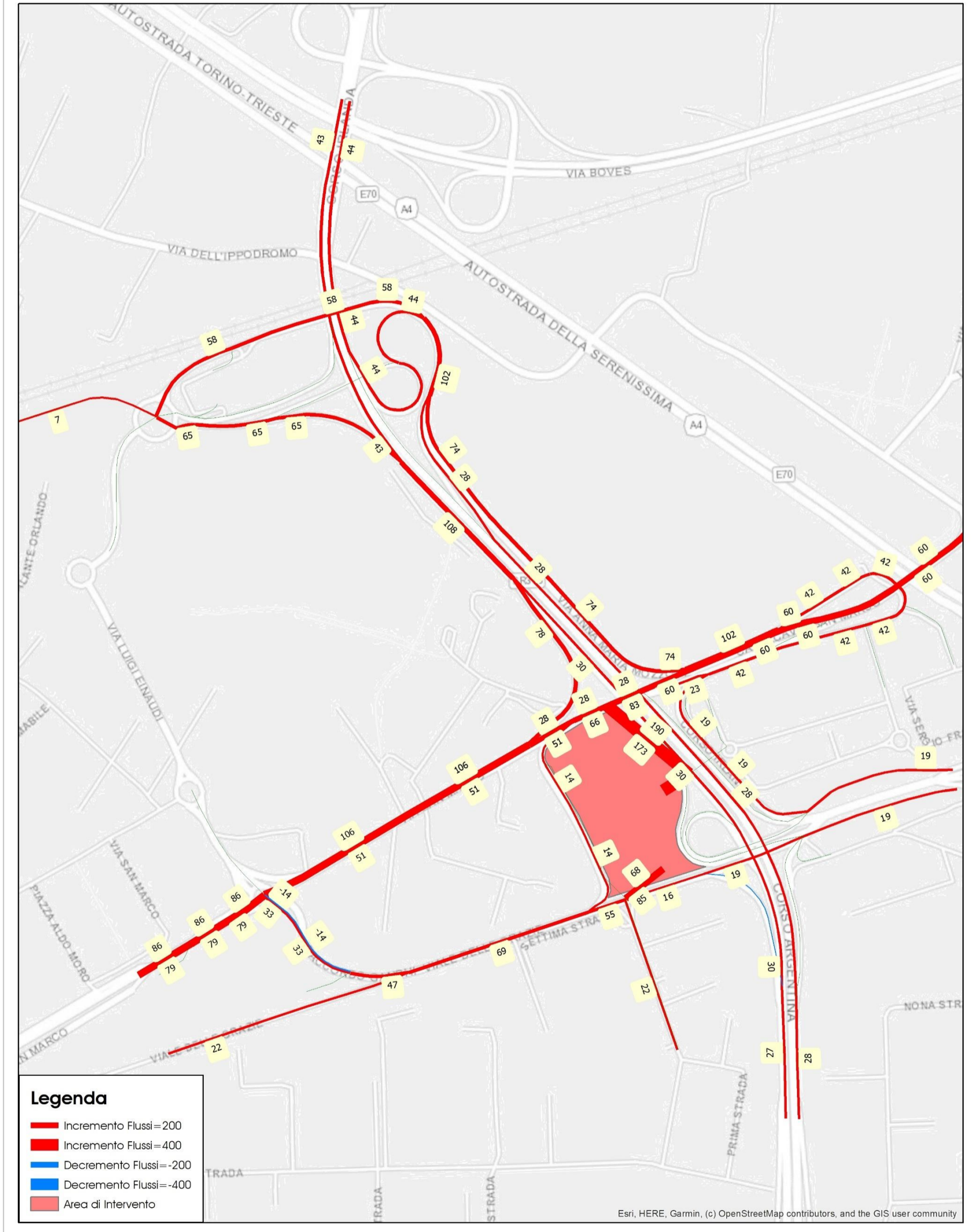


Figura 7 – Scenario di Intervento – Ipotesi 2 – Ora di Punta del Venerdì sera – Differenza Flussi rispetto allo Scenario di Riferimento

Scenario di Intervento - Ipotesi 2

Sabato - Ora di Punta della Sera

Differenza Flussi rispetto Scenario di Riferimento - Veicoli Equivalenti



Figura 8 – Scenario di Intervento – Ipotesi 2 – Ora di Punta del Sabato sera – Differenza Flussi rispetto allo Scenario di Riferimento

5 INDICE

5.1 INDICE DELLE FIGURE

FIGURA 1 – SCENARIO DI RIFERIMENTO – ORA DI PUNTA DEL VENERDÌ SERA – DIFFERENZA FLUSSI RISPETTO ALLO SCENARIO ATTUALE	5
FIGURA 2 – SCENARIO DI RIFERIMENTO – ORA DI PUNTA DEL VENERDÌ SERA – DIFFERENZA FLUSSI RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO REV02	6
FIGURA 3 – SCENARIO DI RIFERIMENTO – ORA DI PUNTA DEL SABATO SERA – DIFFERENZA FLUSSI RISPETTO ALLO SCENARIO ATTUALE	7
FIGURA 4 – SCENARIO DI RIFERIMENTO – ORA DI PUNTA DEL SABATO SERA – DIFFERENZA FLUSSI RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO REV02	8
FIGURA 5 – SCENARIO DI INTERVENTO – IPOTESI 1 – ORA DI PUNTA DEL VENERDÌ SERA – DIFFERENZA FLUSSI RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO.....	9
FIGURA 6 – SCENARIO DI INTERVENTO – IPOTESI 1 – ORA DI PUNTA DEL SABATO SERA – DIFFERENZA FLUSSI RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO.....	10
FIGURA 7 – SCENARIO DI INTERVENTO – IPOTESI 2 – ORA DI PUNTA DEL VENERDÌ SERA – DIFFERENZA FLUSSI RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO.....	11
FIGURA 8 – SCENARIO DI INTERVENTO – IPOTESI 2 – ORA DI PUNTA DEL SABATO SERA – DIFFERENZA FLUSSI RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO.....	12