

# 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

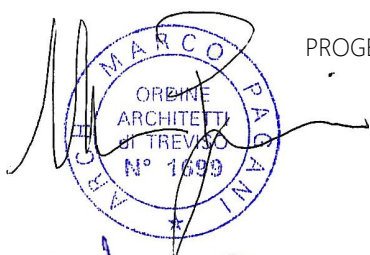
via Ferrovia, 28 c/o Villa Liccer  
31020 San Fior (TV) - Italia  
t. 0438.1710037 - f. 0438.1710109  
info@d-recta.it - www.d-recta.it

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 Infrastrutture Territorio Ambiente

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. 347.741298  
architetto.robertapatt@gmail.com

VALUTAZIONE COMPATIBILITA'  
IDRAULICA

STUDIO VIABILISTICO  
Dott. Paolo Galbiati

ANALISI E VALUTAZIONI  
AMBIENTALI

PROGETTO OPERE STRADALI

Ing. Giuseppe Ciccarone

ELABORATO

STATO DI PROGETTO

**Studio viabilistico -  
Allegato (Scenario 2)**

scala

-

codice

DR20170005UAR00PRV11

# 27.b

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



**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. 04691670964

**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.b	03	1616	1616s1sv-1-r01_rev06_mod02_allegato 2.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](mailto:ufficio.tecnico@trmgroup.org) – [www.trmgroup.org](http://www.trmgroup.org)

**INDICE**

---

<b>1</b>	<b>PREMESSA.....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>SCENARIO DI INTERVENTO – IPOTESI 2.....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>INDICE.....</b>	<b>13</b>
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 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 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 2

### Scenario di Intervento - Ipotesi 2

Venerdì - Ora di Punta della Sera

Flussi Veicoli Equivalenti



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

# Scenario di Intervento - Ipotesi 2

Venerdì - Ora di Punta della Sera

Rapporto Flusso/Capacità



Figura 2 - Scenario di Intervento - Ora di Punta del Venerdì sera - Rapporto Flusso/Capacità

# Scenario di Intervento - Ipotesi 2

Venerdì - Ora di Punta della Sera

Flussi Indotti - Veicoli Equivalenti

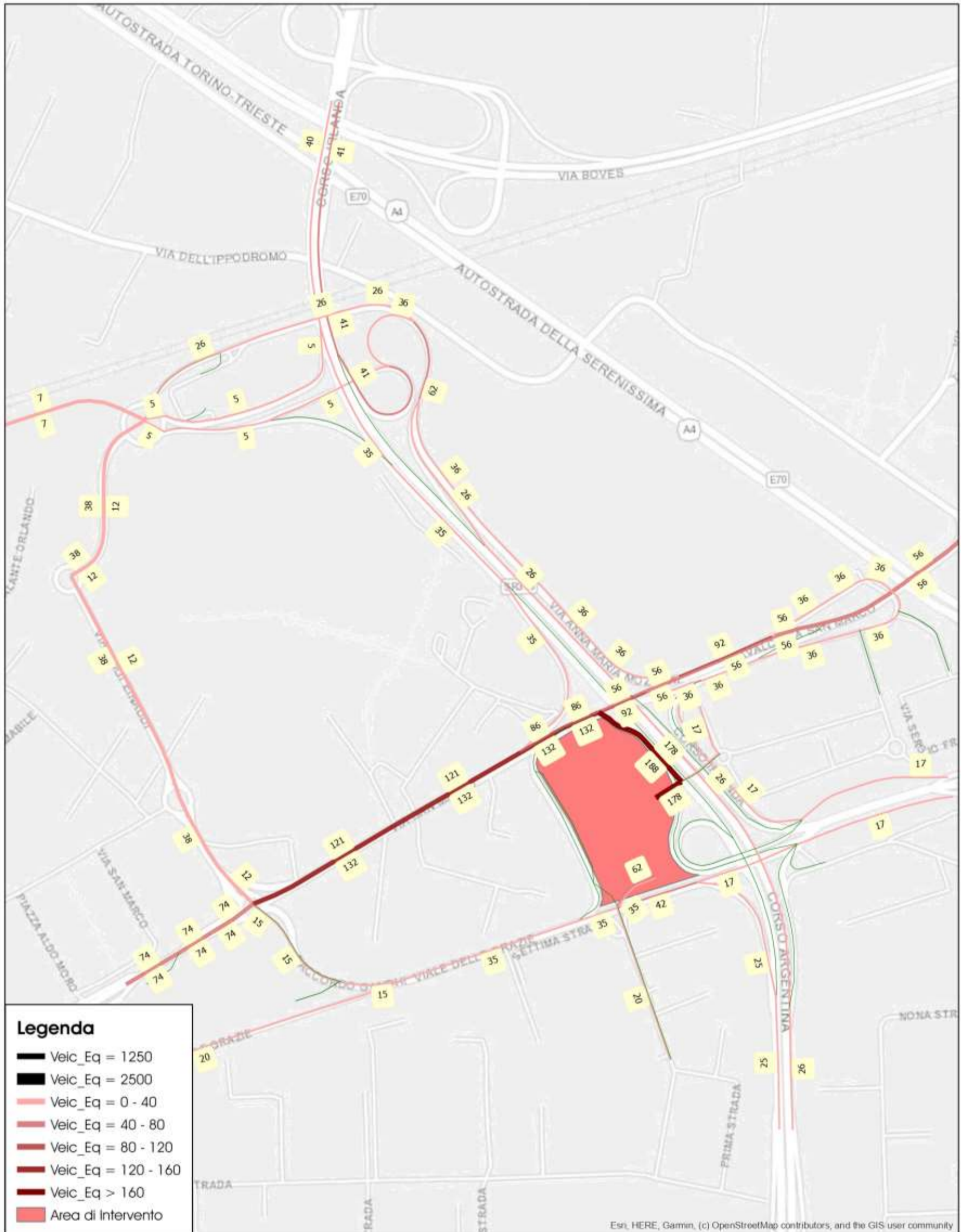


Figura 3 – Scenario di Intervento – Ora di Punta del Venerdì sera – Flussi Veicolari Indotti



## Scenario di Intervento - Ipotesi 2

Venerdì - Ora di Punta della Sera

Differenza Flussi rispetto Scenario di Riferimento - Veicoli Equivalenti



Figura 4 – 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

Flussi Veicoli Equivalenti



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

# Scenario di Intervento - Ipotesi 2

Sabato - Ora di Punta della Sera

Rapporto Flusso/Capacità

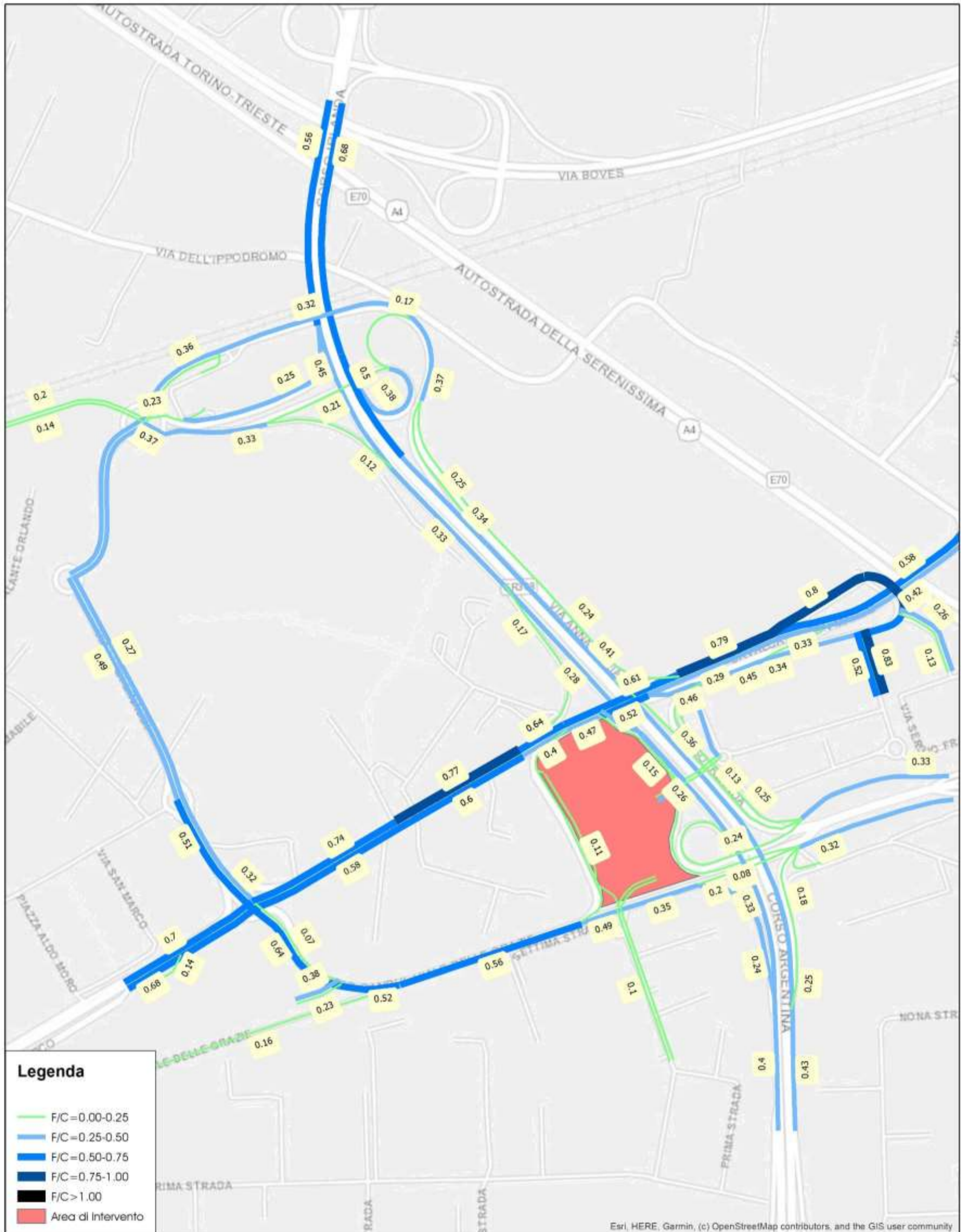


Figura 6 - Scenario di Intervento - Ora di Punta del Sabato sera - Rapporto Flusso/Capacità

# Scenario di Intervento - Ipotesi 2

Sabato - Ora di Punta della Sera

Flussi Indotti - Veicoli Equivalenti

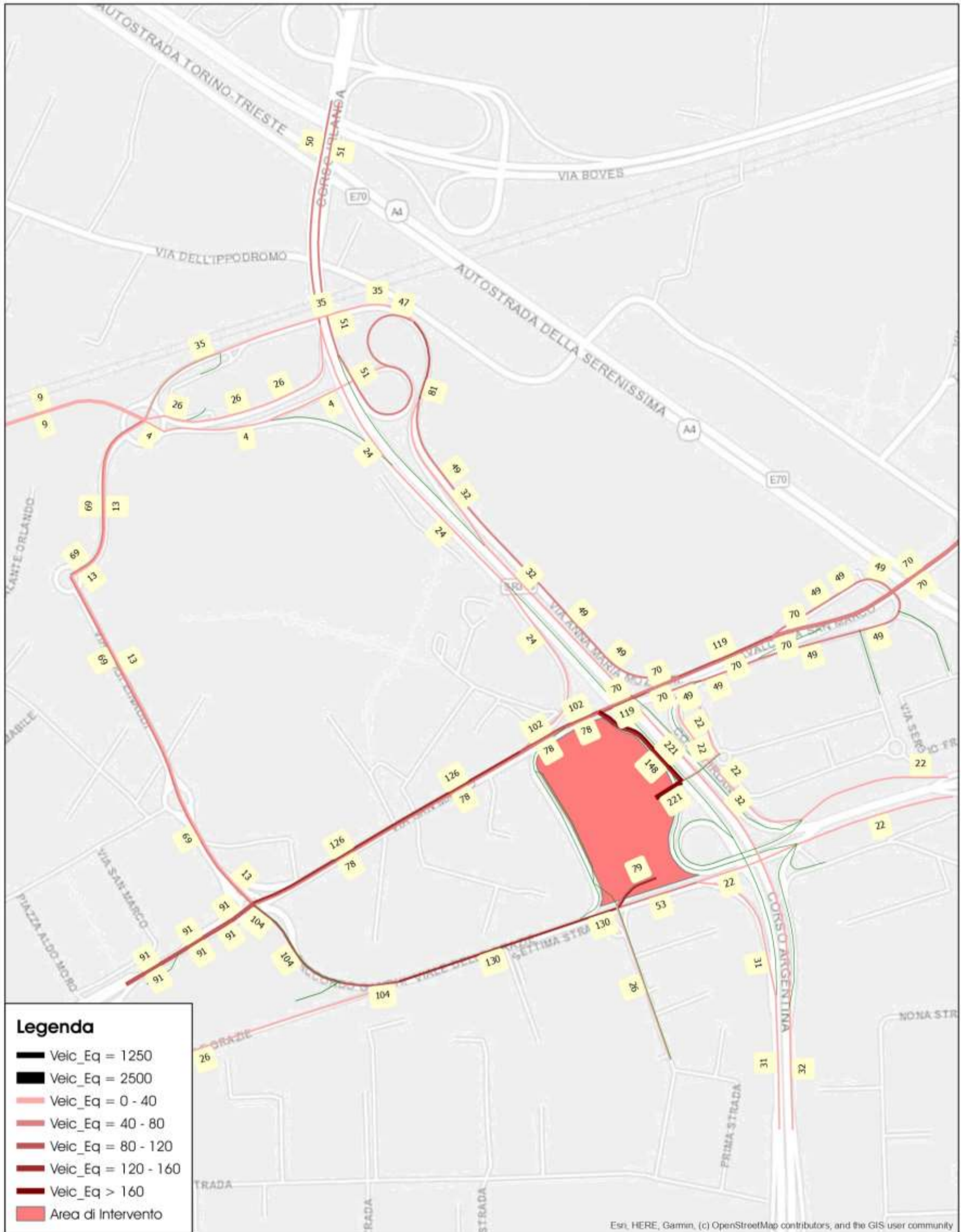


Figura 7 - Scenario di Intervento - Ora di Punta del Sabato sera - Flussi Veicolari Indotti

# 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

### 3 INDICE

---

#### 3.1 INDICE DELLE FIGURE

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