



Comune
di Padova



Comune di Padova
CoMePa
Conferenza Metropolitana di Padova

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
Sintesi

Presentazione Agenda 21

Settore Urbanistica, Servizi Catastali e Mobilità

Padova - 16 aprile 2019

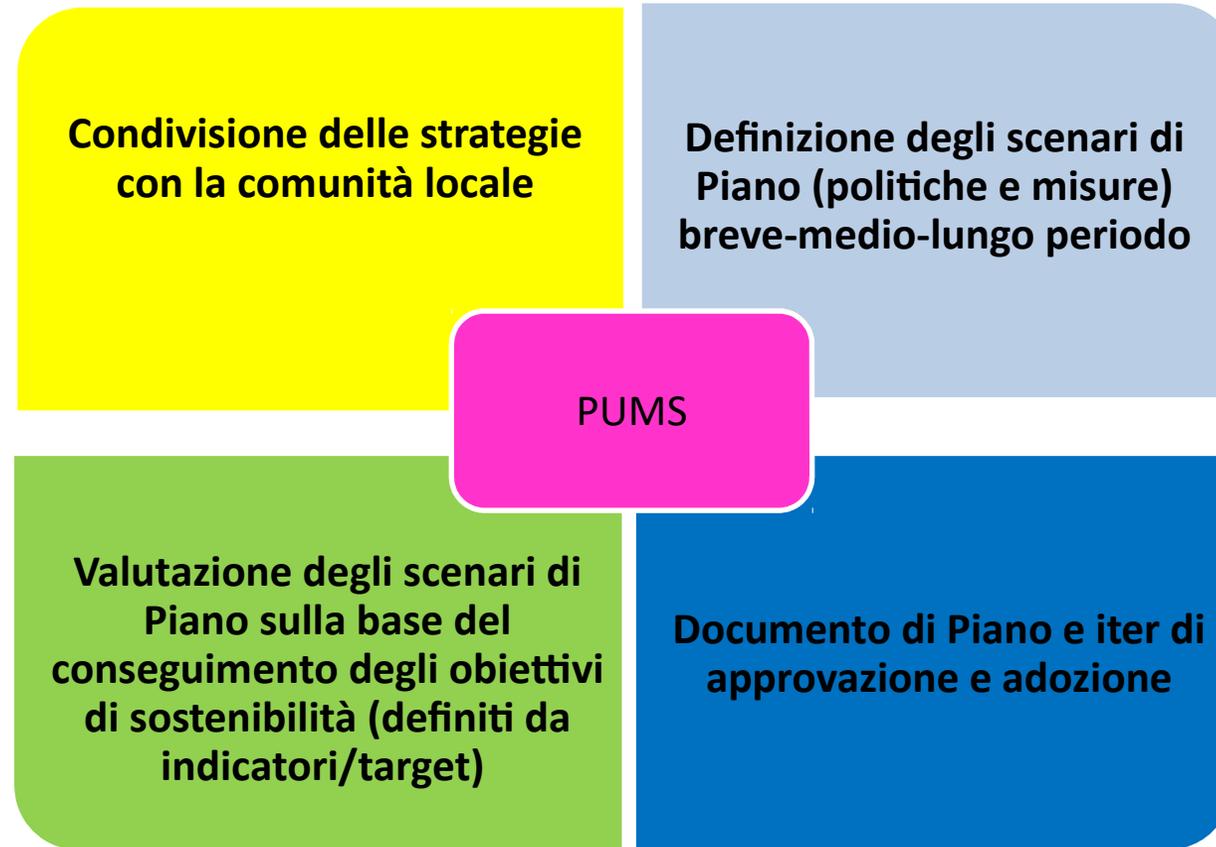


Che cos'è un PUMS: gli elementi caratteristici

Il processo di Piano (PUMS)



- Un approccio **partecipativo** che coinvolga i cittadini e gli stakeholder dall'inizio e per tutto il processo di pianificazione
- Un **impegno concreto** per la **sostenibilità** del settore in termini: economici, di equità sociale e qualità ambientale
- Un **approccio integrato di pianificazione** che tiene conto delle politiche di settori diversi e dei livelli interistituzionali
- Una visione chiara = **obiettivi misurabili**
- Una **chiara rappresentazione dei costi del trasporto e dei suoi benefici**, tenendo conto dei più ampi costi e benefici sociali



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, DM 4 agosto 2017

Linee guida per la redazione
dei piani urbani per la mobilità
sostenibile – PUMS ai sensi
dell’art. 3, comma 7 del DL 16
dicembre 2016

1. Integrazione tra i sistemi di trasporto
2. Sviluppo della mobilità collettiva
3. Sistemi di mobilità pedonale e ciclistica
4. Sistemi di mobilità motorizzata condivisa (*sharing*)
5. Rinnovo parco, introduzione di mezzi a basso impatto inquinante ed elevata efficienza energetica, secondo i principi della Dir 2014/94/UE sulla realizzazione di un’infrastruttura per combustibili alternativi (*DAFI*)
6. Razionalizzazione della logistica urbana
7. Diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità - riduzione del rischio e dell’esposizione al rischio

DM 4 agosto 2017 - Allegato 2 - Obiettivi, Strategie ed Azioni del PUMS

Le fasi del PUMS CoMePa

Prima FASE
chiusa Gennaio 2018
 quadro conoscitivo
 indagini sul campo
 incontri stakeholder

Seconda FASE
Chiusa settembre 2018
 obiettivi/strategie/target
 scenari alternativi di piano
Proposta di piano

Workshop territoriali
Tavoli tematici

Terza FASE
 Valutazione degli
 scenari di piano e
 redazione del
Documento di Piano



Workshop (marzo)

Inventario piani/progetti

Indagine on line



Evento pubblico conclusivo

Processo di adozione ed approvazione del Documento di Piano

Il quadro conoscitivo

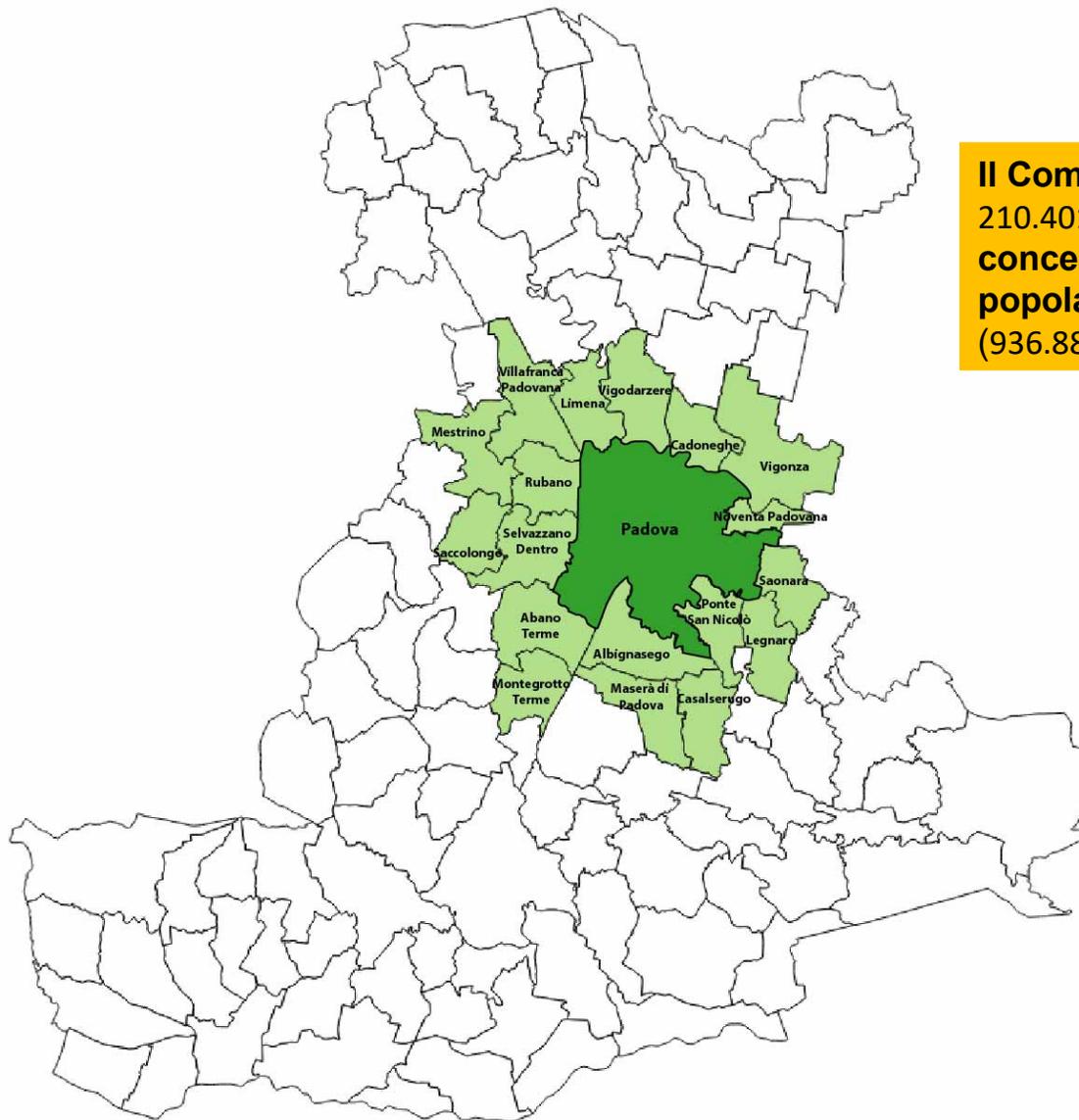
Un'area integrata

Ambito	Popolazione
Padova	210.401
Area Vasta	240.736
CoMePA*	451.137
Provincia di Padova	936.887

***) Padova + 18 Comuni contermini + Vigonovo**

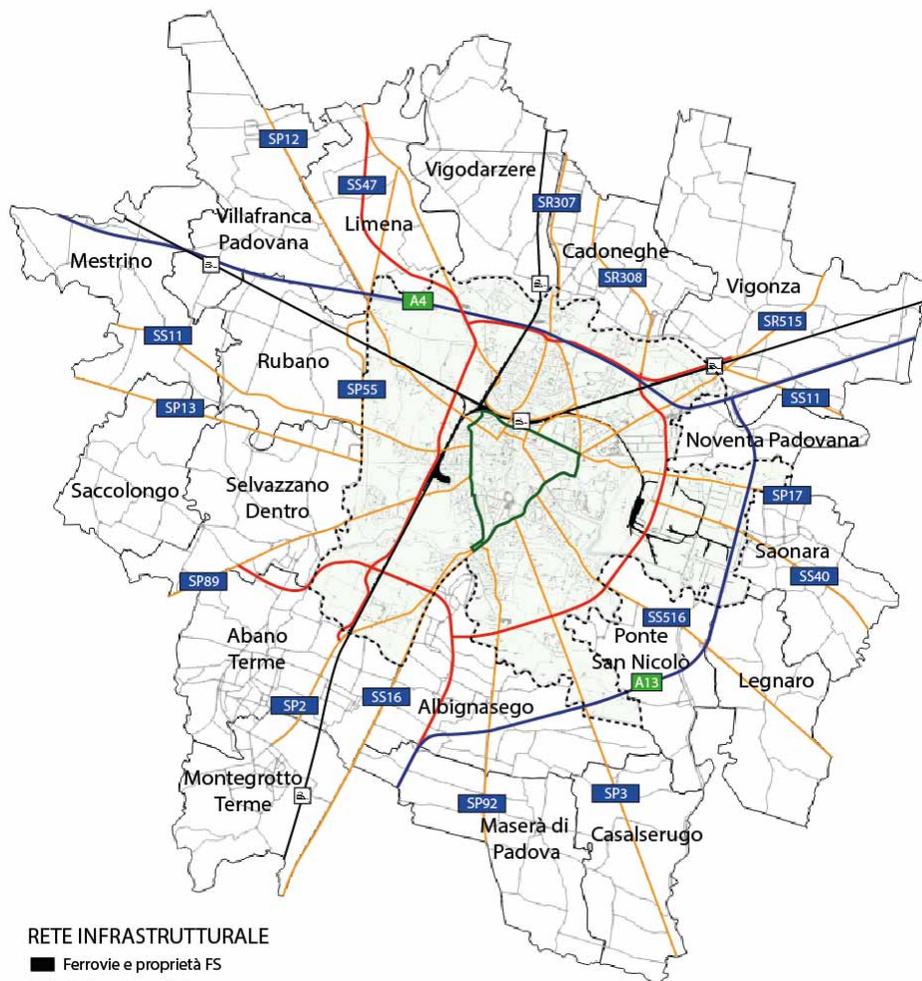
Il Comune di Padova, con 210.401 abitanti (2015) concentra il 23% della popolazione provinciale (936.887 abitanti nel 2015)

48% della popolazione della provincia di Padova vive nell'area CoMePa



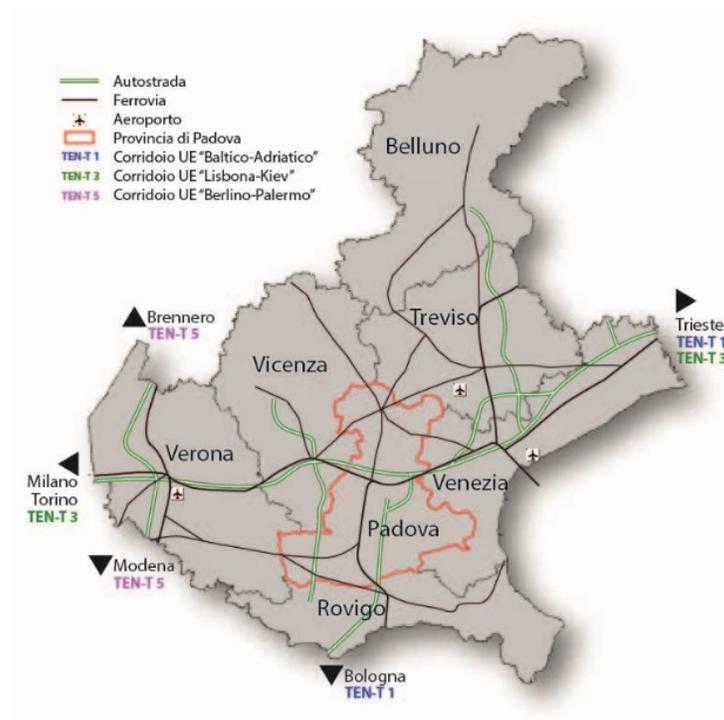
Integrazione delle reti

Un sistema fortemente interconnesso con le reti di lunga distanza e con la sua area vasta



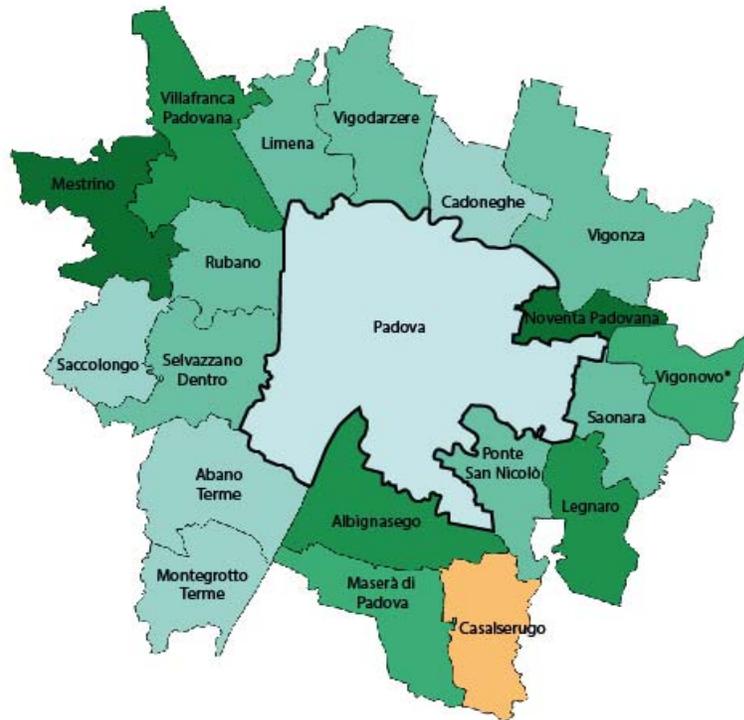
RETE INFRASTRUTTURALE

- Ferrovie e proprietà FS
- Stazione ferroviaria
- Autostrada (A4 e A13)
- Tangenziali (extraurbane principali)
- Viali di circonvallazione
- Viabilità principale
- Confine Comune di Padova
- Confini comunali (area intercomunale esclusa Padova)

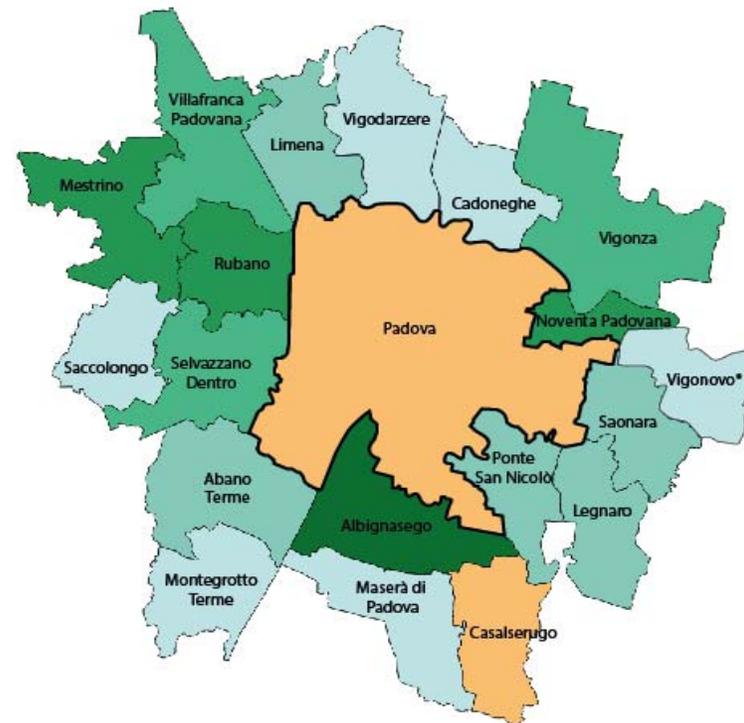


Un'area che si espande

VARIAZIONE DEMOGRAFICA
2001-2011



VARIAZIONE DEMOGRAFICA
2011-2015



* Comune facente parte della Provincia di Venezia

I comuni CoMePa, ad eccezione di Padova (e Casalserugo), hanno avuto una crescita demografica anche nel periodo 2011-2015

Un'area densa di attività

VARIAZIONE ADDETTI 2001-2011



* comune facente parte della Provincia di Venezia

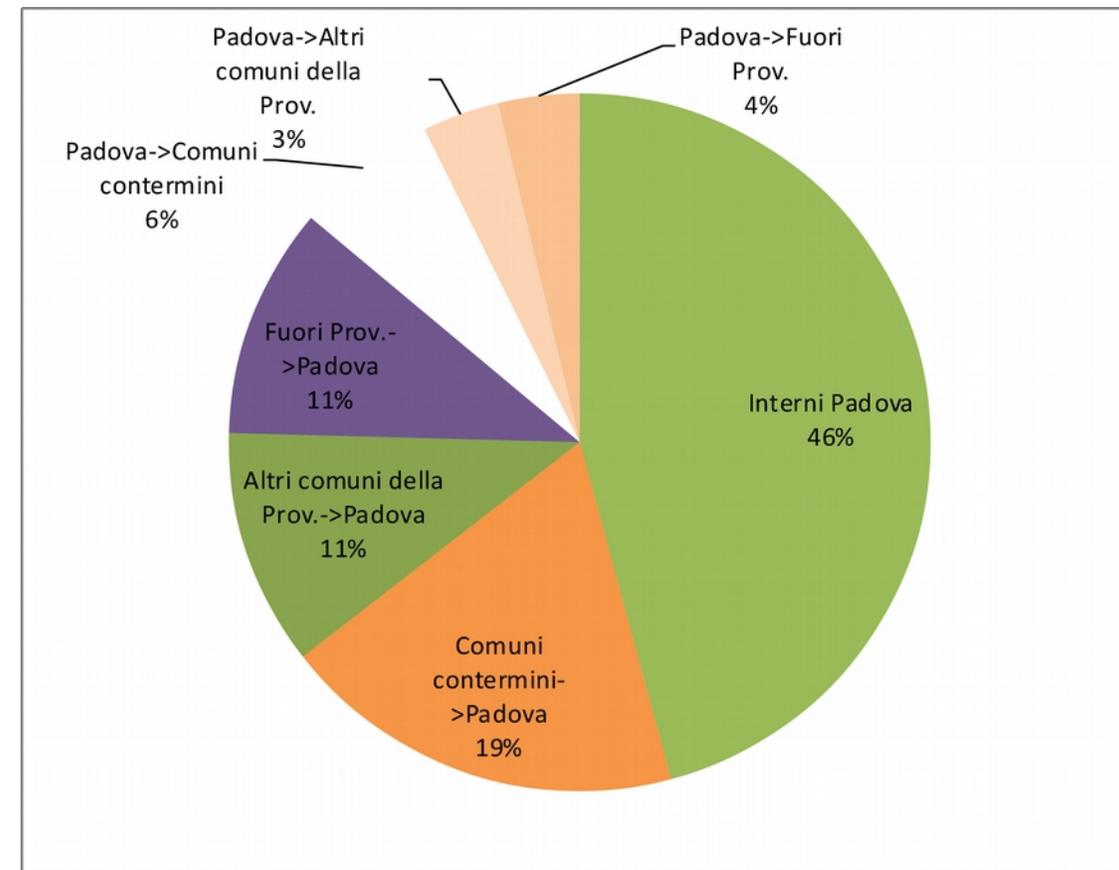
Variazione % degli addetti nell'area CoMePa (2001-2011)

Questioni rilevanti per la città e la sua area vasta

Padova polo attrattore della mobilità città dei servizi, del turismo e della cultura

La mobilità a Padova (ora di punta del mattino):

- Spostamenti o-d interna al comune = 46%
- Spostamenti attratti dall'esterno = 41%
- Spostamenti generati verso esterno = 13%



Le attività sul campo

- Workshop territoriali
- Indagini online

1/ Risultati delle attività sul campo: workshop territoriali

Finalità dell'organizzazione dei workshop territoriali:

raccolta di istanze e visioni degli stakeholder del territorio, utili a costruire il sistema di obiettivi, misure ed interventi per la definizione degli scenari alternativi di Piano.

Gli incontri sono stati organizzati suddividendo in due aree il territorio dei Comuni aderenti al PUMS Conferenza Metropolitana di Padova:

- Comuni Area NORD-EST, **incontro con sede a Vigonza – 8 marzo 2018**
- Comuni Area SUD-OVEST, **incontro con sede ad Albignasego – 9 marzo 2018**

Un incontro è stato dedicato al Comune di Padova il **17 settembre 2018**

Indagine on line

Lo scopo dell'indagine, rivolta alla popolazione residente e ai city users, è stato quello di ricostruire le caratteristiche della mobilità e raccogliere le criticità e le aspettative che la popolazione di Padova e dei Comuni Comepa rilevano rispetto ai temi della mobilità e dei suoi impatti.

L'indagine è stata veicolata via web sul portale delle Amministrazioni Comunali e cartaceo distribuito durante l'evento della Festa della bicicletta a Padova (aprile 2018).

Il sondaggio condotto tra marzo e aprile 2018 ha riscosso buoni risultati:
sono stati compilati 2.553 questionari

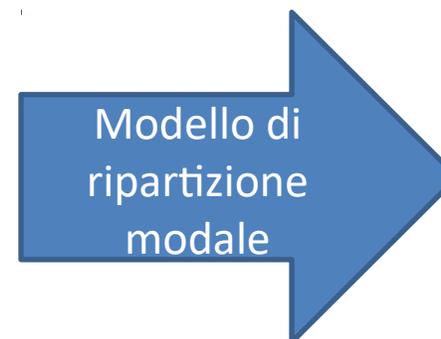
Il modello multimodale di simulazione del traffico per la valutazione degli Scenari di Piano

Modello di ripartizione modale

il modello rappresenta la domanda complessiva della mobilità secondo i modi di trasporto disponibili tenendo conto di diversi fattori: tempi di percorrenza, costi del trasporto, comodità, ecc..

12 componenti della domanda di traffico:

- **Spostamenti intrazonali**
 - Padova (lavoro, studio, altro)
 - Altri comuni Comepa (lavoro, studio, altro)
- **Spostamenti extrazonali/extracomunali**
 - Padova (lavoro, studio, altro)
 - Altri comuni Comepa (lavoro, studio, altro)



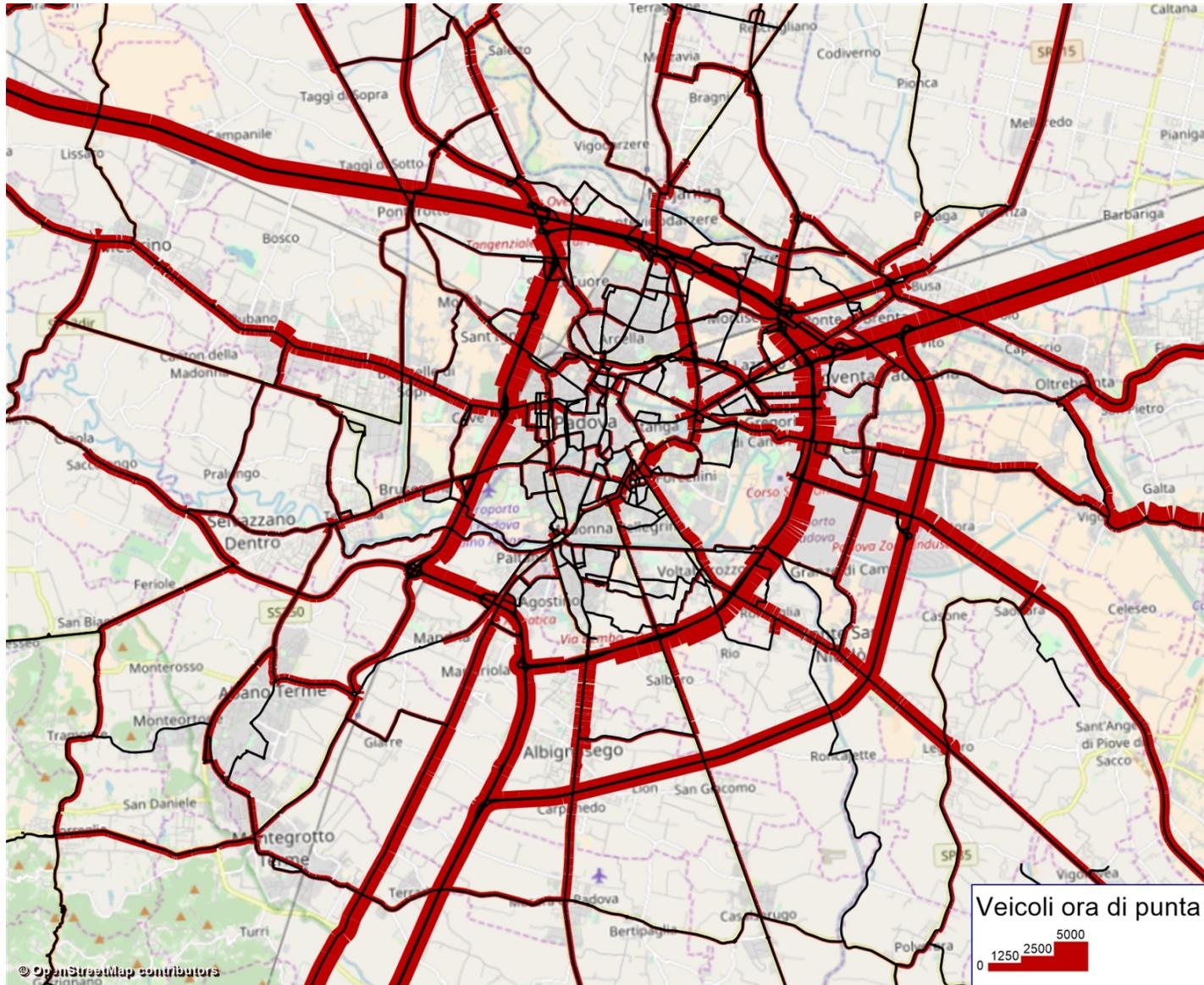
8 modi di trasporto:

- **Auto**
- **Moto**
- **Bici**
- **Piedi**
- **Tram**
- **Treno**
- **Bus urbano**
- **Bus extraurbano**

Gli spostamenti sistematici derivano dalla matrice ISTAT 2011

Gli spostamenti per altro motivo sono stimati sulla base delle indagini al cordone della città di Padova

96 combinazioni tra
modo/motivo/extrazonale/intrazonale



Risultato dell'assegnazione del traffico alla rete stradale
(veic./ora punta)

Reti di trasporto modellizzate:

- Stradale
- Ferroviaria
- Tram

Stato di fatto - Autoveicoli nell'ora di punta del mattino – giorno feriale medio invernale

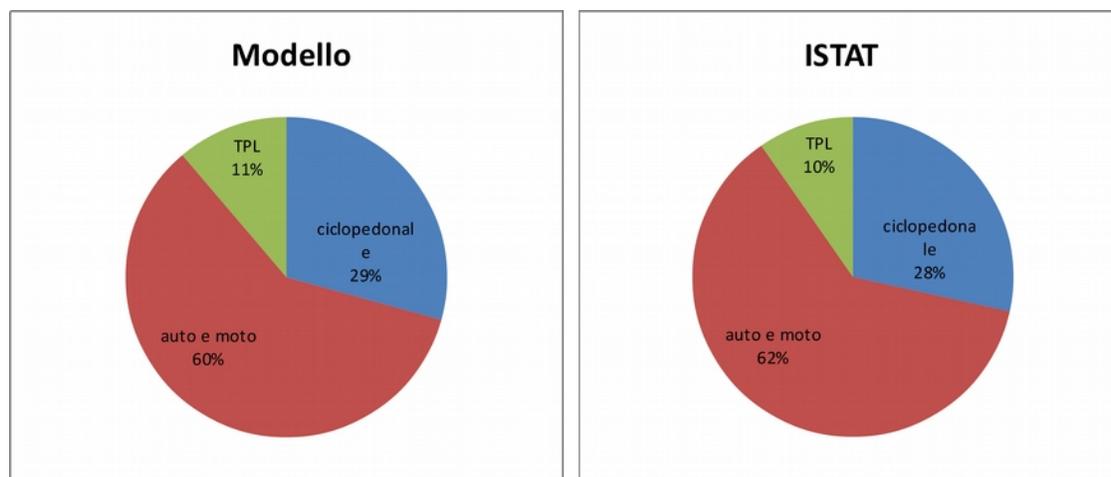
Risultati della ripartizione modale

Confronto con i dati ISTAT

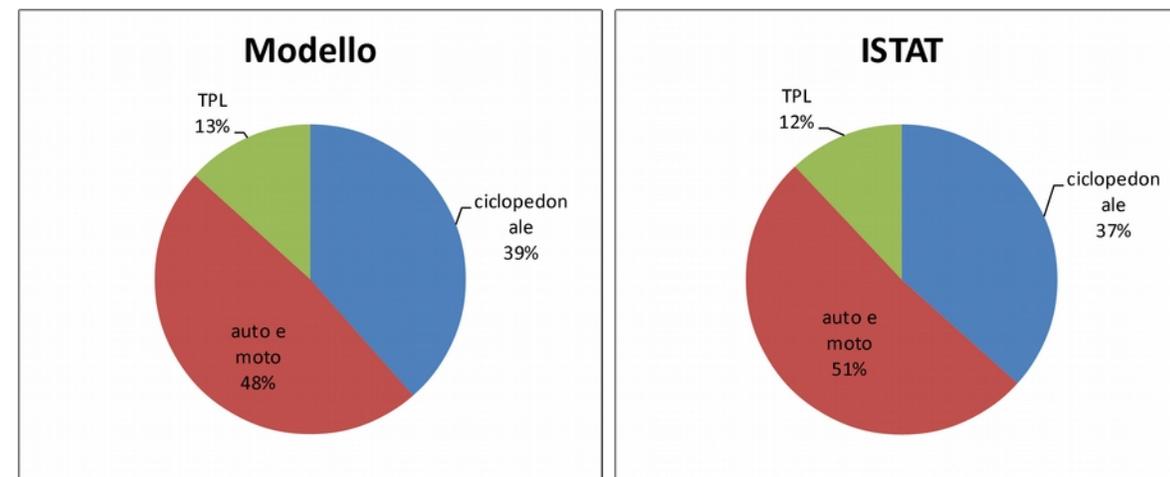
Per facilità di lettura dei risultati delle simulazioni e per il confronto tra domanda modellizzata e domanda del Censimento ISTAT, i modi sono stati raggruppati in 3 «supermodi»:

- Modo Privato (Auto + Moto)
- Modo pubblico (Treno + Tram + Bus extraurbano + Bus Urbano)
- Modo ciclopedonale (Piedi+Bici)

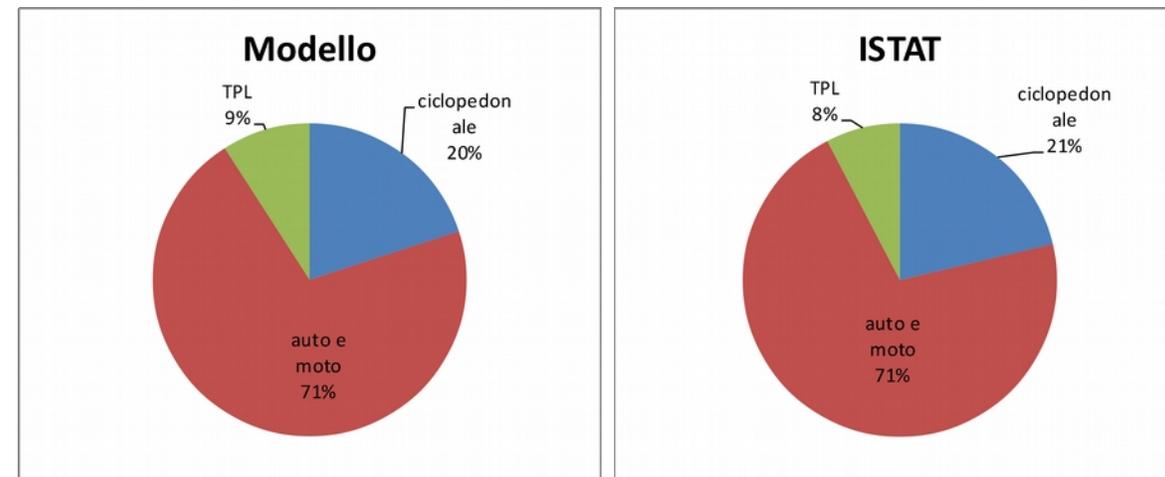
SPOSTAMENTI SISTEMATICI COMEPA (ora di punta dl mattino)



SPOSTAMENTI SISTEMATICI PADOVA (ora di punta dl mattino)



SPOSTAMENTI SISTEMATICI altri comuni COMEPA (ora di punta dl mattino)



Le scelte del PUMS CoMePa

I presupposti per un piano strategico

1. **Riferimento territoriale: Padova e i 18 comuni dell'area CoMePA** più il comune di Vigonovo
2. **Riferimento temporale** (orizzonte decennale – PUMS 2030- con interventi di Breve/Medio /Lungo periodo)
3. **Integrazione tra politiche di mobilità, territoriali e ambientali** (sostenibilità ambientale e mobilità efficiente)

Le scelte di fondo del PUMS

4. **Qualità dello spazio pubblico** (città accessibile, a rischio zero, riqualificazione)
5. **Uso dei modi di trasporto a minor impatto ambientale** (pedonalità, ciclabilità, trasporto collettivo)
6. **Ridurre la dipendenza dell'uso dell'auto** negli spostamenti di breve distanza
7. **Attenzione al trasporto merci** (relazioni di lunga distanza e di distribuzione in ambito urbano)

Gli strumenti del PUMS

8. **Accelerare sul fronte dell'innovazione:** ITS/uso dei big data, aree per testare veicoli a guida autonoma/integrazione dei servizi alla mobilità (MAAS)
9. **Mobilità elettrica**, per ridurre: inquinanti in atmosfera, consumo combustibili fossili e contrastare i cambiamenti climatici...
10. **Leva tariffaria**, come misura per orientare la mobilità verso i modi a minor impatto

Macro Obiettivi *minimi obbligatori:*

- A. Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità (obiettivi interni al sistema)
- B. Sostenibilità (energetica/ ambientale)
- C. Sicurezza della mobilità stradale
- D. Sostenibilità economica

Ciascun Ente può scegliere, per il proprio PUMS, quello più adatto alle caratteristiche

Percorso per la definizione degli Obiettivi nell'ambito del PUMS CoMePa

Individuazione degli obiettivi e della loro gerarchia attraverso ascolto/partecipazione/ priorità del contesto locale...

- Indagine on line
- Tavoli tematici (attori locali)
- Incontri tecnici con i referenti locali (supporto alla costruzione degli scenari)

Le scelte del PUMS CoMePA: Aree e macro obiettivi

Area		Macro obiettivo	
A)	Efficacia ed efficienza del sistema della mobilità	a.1	Miglioramento TPL
		a.2	Riequilibrio modale della mobilità
		a.3	Riduzione della congestione
		a.4	Miglioramento accessibilità persone e merci
		a.5	Miglioramenti integrazione sistema mobilità/assetto territoriale
		a.6	Miglioramento della qualità dello spazio stradale urbano
B)	Sostenibilità energetica e ambientale	b.1	Riduzione consumo carburante tradizionali e alternativi
		b.2	Miglioramento della qualità dell'aria
C)	Sicurezza della mobilità stradale	c.1	Riduzione incidentalità
		c.2	Diminuzione sensibile n. incidenti morti/feriti
		c.3	Diminuzione sensibile costi sociali incidenti
		c.4	Diminuzione sensibile n. incidenti morti/feriti tra utenti deboli
D)	Sostenibilità socio economica	d.1	Miglioramento dell' inclusione sociale
		d.2	Aumento di soddisfazione della cittadinanza
		d.3	Aumento del tasso di occupazione
		d.4	Riduzione dei costi della mobilità (uso veicoli privati)

Fonte: DM 4 agosto 2017
Allegato 2 - Obiettivi,
Strategie ed Azioni del
PUMS

Il Piano delinea uno scenario evolutivo per i comuni della CoMePa che riconosce una visione condivisa delle politiche per il settore della mobilità nel prossimo decennio. Settore strategico proprio perché richiede ad un tempo di garantire livelli di accessibilità al territorio e di prendere in carico le sfide legate alla sostenibilità ambientale, economica e sociale delle attività di trasporto. Il criterio guida del PUMS è basato sul concetto di sostenibilità, da raggiungere attraverso la messa in atto di misure, specifici strumenti e azioni coerenti con le scelte di fondo del PUMS.

Qualità dello **spazio pubblico** come fattore per orientare le politiche di:
Città accessibile a tutti, Città a rischio zero, Qualità alle infrastrutture viarie

Favorire l'uso dei **modi di trasporto a minor impatto ambientale**.
La **pedonalità** come tema trasversale per dare qualità allo spazio pubblico e mettere in sicurezza i percorsi. Promuovere presso le giovani generazioni la buona mobilità.
I poli scolastici come ambiti privilegiati per dare sicurezza-piacevolezza sottraendoli alla pressione del traffico veicolare. **Favorire l'uso della bicicletta** per gli spostamenti quotidiani. **Dare qualità al trasporto pubblico** per renderlo accessibile, confortevole, attrattivo.

Separare il **bisogno di mobilità** dall'uso dell'auto, promuovere auto in condivisione, auto pulite (mobilità elettrica) e più sicure (prepararsi per l'auto del futuro prossimo).

Favorire attraverso regole e controlli **comportamenti più virtuosi** per chi si sposta in auto e per i veicoli adibiti al trasporto merci.

STABILIRE le PRIORITÀ



"You can have a city that is friendly to cars
or friendly to people, you cannot have both"
Enrique Peñalosa

Al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile CoMePa è richiesto di delineare la visione della mobilità nel prossimo decennio. Questo compito viene assunto proponendo un **insieme di politiche e misure tra loro coerenti** in grado quindi di operare in modo sinergico, dando coerenza e concretezza alla definizione di **mobilità sostenibile**.

La costruzione degli scenari tiene conto di un insieme di elementi che comprendono:

- gli obiettivi e le strategie del PUMS;
- il quadro evolutivo programmatico;
- le risultanze del percorso di partecipazione messo in campo nella fase di redazione del PUMS sia attraverso incontri tematici che territoriali;
- la dimensione temporale del piano, che si confronta con un orizzonte decennale (2030) ma che necessariamente richiede di indicare anche interventi realizzabili nel breve-medio termine, dai 3 ai 5 anni;
- la composizione degli scenari alternativi sulla base di un metodo trasparente.

Un trasporto pubblico attraattivo e competitivo

Il trasporto pubblico chiede risorse pubbliche e per questo deve essere **efficace** oltre che efficiente

Siamo tutti pedoni
La strada bene comune



**La bicicletta fa bene, se
tutti rispettano le regole**



- **Sistema della mobilità pubblica**
- **Spazio pubblico e viabilità**
- **Ciclabilità**
- **Sosta**
- **Sharing mobility**
- **E-mobility - Innovazione (controllo accessi)**
- **Logistica urbana**

**Politica della sosta
per orientare la
domanda di mobilità**



La mobilità come servizio: la sharing mobility



E - mobility/
Innovazione

Logistica e Logistica urbana



- Sistema della mobilità pubblica
- Spazio pubblico e viabilità
- Ciclabilità
- Sosta
- **Sharing mobility**
- **E-mobility - Innovazione (controllo accessi)**
- **Logistica urbana**

Un trasporto pubblico attrattivo e competitivo

Il trasporto pubblico chiede risorse pubbliche e per questo deve essere **efficace** oltre che efficiente



- Sviluppo dei sistemi di trasporto di massa sulle linee di forza e progressiva estensione lungo le direttrici di collegamento con i comuni CoMePa
- Protezione e velocizzazione dei percorsi sia in città che sulle radiali
- Nuove fermate ferroviarie (Padova e a servizio dei poli urbani esterni)
- Integrazione modale ferro gomma (P&R) alle testate del TPL di forza
- Qualità e messa in sicurezza delle fermate - verifica delle condizioni di accessibilità delle fermate TPL
- Innovare la flotta nelle direzione della maggiore sostenibilità (ibrido/elettrico, **finanziamenti POR FESR 4 bus elettrici**) e delle condizioni di massima accessibilità alle differenti categorie di utilizzatori (PMR)

Gli interventi dello Scenario di Riferimento e dello Scenario di Piano: SR

- Trasporto pubblico

Scenario di Piano

Rete e servizi TPL

Area CoMePa



Scenario di Riferimento

- Rete Ferroviaria**
- F01 AV/AC - Torino-Trieste-Realizzazione tratta Vicenza - Padova
- F02 Linea Padova - Bassano - Calalzo - Raddoppio Padova FS - Vigodarzere (Nuovo ponte sul Brenta)

- TPL**
- T01 SIR3 Nuova linea in sede propria da Padova FS a Voltabarozzo P&R

Scenario di Piano

- Fermate/stazioni ferroviarie (nuove e/o riqualificazioni)**
- F04 Nuova fermata Padova San Lazzaro (Nuovo Ospedale PD)
- F05 Nuova fermata Padova Roncajette (ZIP), servizio passeggeri, collegamento navetta con Zona Industriale
- F06 Nuova fermata Padova-Chiesa Nuova-Campo di Marte (interscambio SIR2-Linea PD-BO)
- F07 Riqualificazione Stazione FS Colli Euganei Abano-Montegrotto Terme

- Servizi Ferroviari**
- F08 Linea PD-BO, potenziamento del servizio - cadenzamento 30 minuti

TPL (linee di forza)

- SIR (Sistema Intermedio a Rete)
- T02 SIR 1 Prolungamento dir. Cadoneghe (da Ponte Vigodarzere a Cadoneghe P&R)
- T03 SIR 2 (primo lotto) da Padova FS a Ponte di Brenta P&R
- T04 SIR 2 (lotto successivo) Prolungamento dir. Vigonza (da Ponte di Brenta a Busa di Vigonza FS)
- T05 SIR 2 (lotto successivo) Prolungamento da Busa di Vigonza FS a frazione Perarolo
- T06 SIR 3 Prolungamento da Voltabarozzo P&R ad Agripolis (Università)
- T08 SIR 1 Prolungamento dir. Albignasego (da Guizza ad Albignasego P&R)
- T10 SIR 2 (lotto successivo) Prolungamento dir. Rubano da Padova FS a Sarmeola P&R
- T11 SIR 2 (lotto successivo) Prolungamento dir. Rubano da Sarmeola P&R a Rubano

Corridoi di qualità e preferenziazione (Bus Priority - BP)

- T07 Padova - Casalsarugo
- T09 Padova - Selvazzano Dentro
- T12 Padova - Altichiero - Limena

Nodi di interscambio

- Park bus turistici-low cost
- Parcheggi scambiatori (P&R)

----- Nuova viabilità: Scenario di Riferimento + Scenario di Piano

Stato di Fatto

- Viabilità principale (autostrade e strade extraurbane principali)
- Viabilità secondaria
- Ferrovia
- Stazioni ferroviarie
- Linea SIR 1
- Parcheggio scambiatore
- Confini comunali

Gli interventi dello Scenario di Riferimento e dello Scenario di Piano: moderazione-spazio pubblico

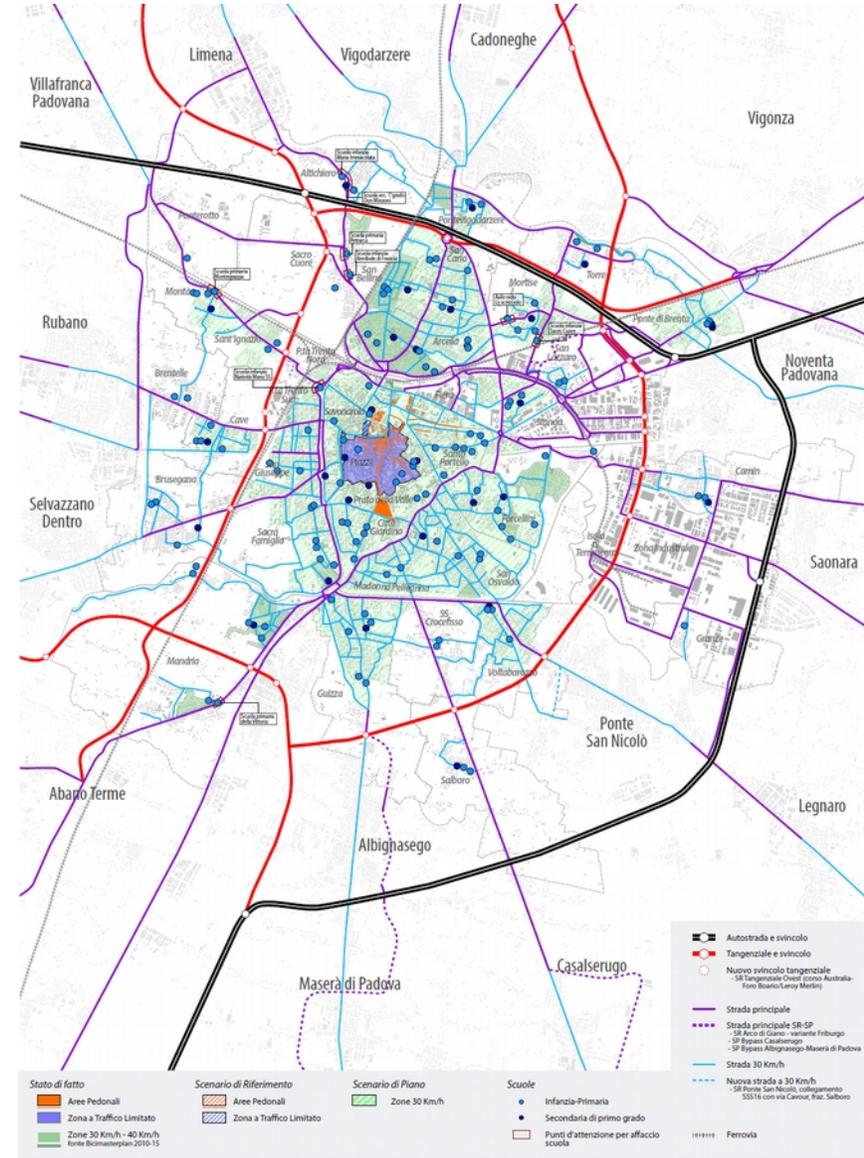
Siamo tutti pedoni
La strada bene comune



- Gerarchia della rete stradale in funzione della messa in sicurezza degli spostamenti – verso la **città a rischio ZERO**
- Moderazione diffusa della velocità (Città 30): strade 30 e zone 30 in prossimità delle scuole e delle aree ad alta residenzialità **Gender design nella progettazione degli spazi pubblici**

Gli interventi dello Scenario di Riferimento e dello Scenario di Piano: moderazione-spazio pubblico

Scenario di Piano: Perimetrazione delle Zone 30 Padova



Gli interventi dello Scenario di Riferimento e dello Scenario di Piano: Ciclabilità

La bicicletta fa bene, se tutti rispettano le regole

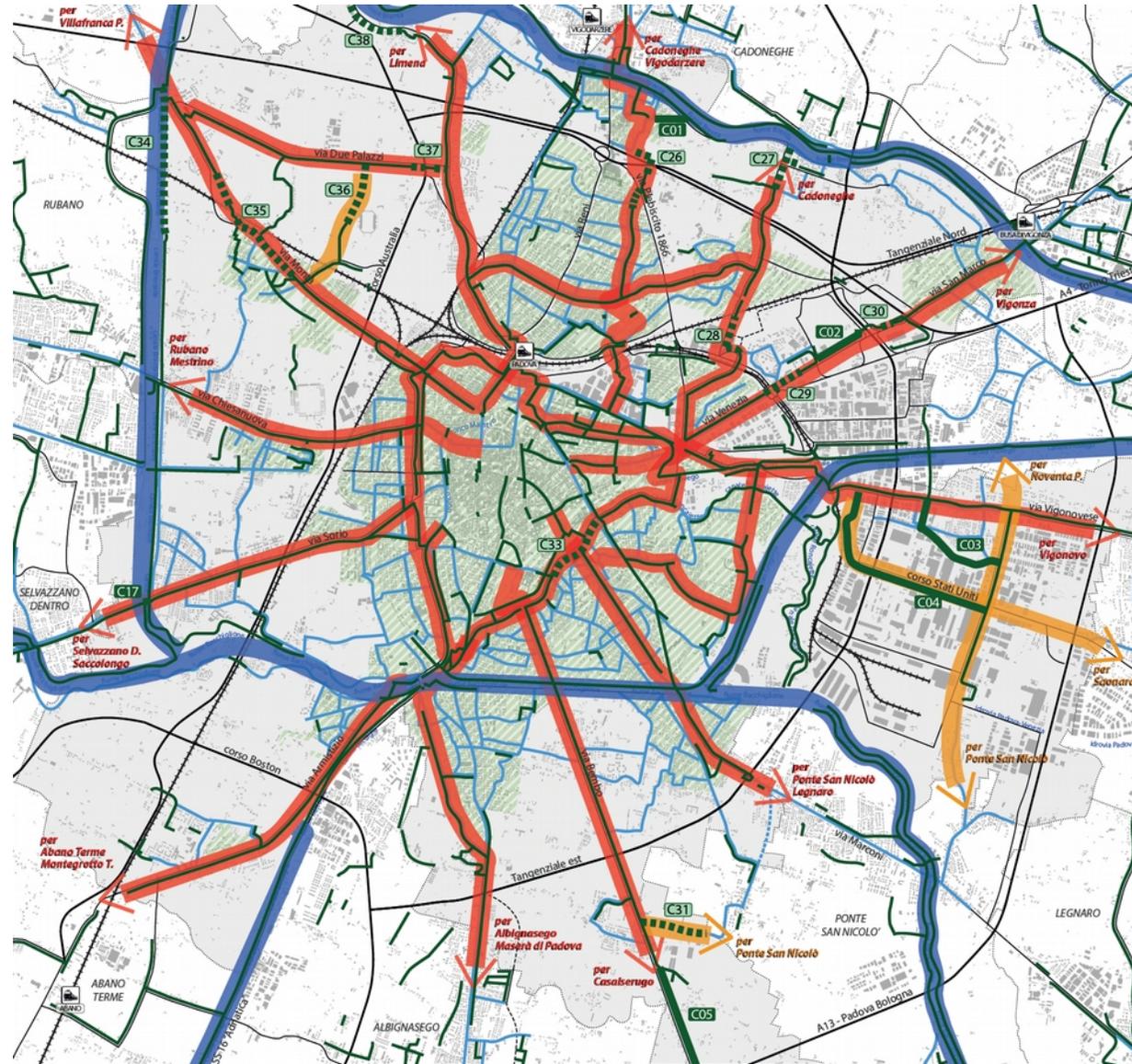


Foto: PM, 2016

- Estensione della rete ciclabile per collegare la città con il suo territorio
- Integrazione PUMS-BICIPOLITANA
- Un'area ciclopedonale estesa nell'area centrale con la messa in sicurezza dei percorsi e degli attraversamenti critici
- Sviluppare i servizi alla ciclabilità integrati con le funzioni urbane e con i nodi della mobilità pubblica-privata

Gli interventi dello Scenario di Riferimento e dello Scenario di Piano: Ciclabilità

Scenario di Piano: Rete Ciclabile di Padova



Stato di Fatto

- Autostrada e tangenziale
- Strada principale
- Ferrovia
- Stazioni ferroviarie
- rete ciclabile
- Confini comunali

Scenario di Riferimento

Interventi nella rete ciclabile

- C01 Collegamento ciclopedonale via di Francia
- C02 Via San Marco, tratta tra cavalcavia Darwin e via Einaudi
- C03 Via dei Ronchi
- C04 via Perù-Corso stati Uniti
- C05 via Bembo (tratta tra via Palla Strozzi e confine comunale)
- C17 Ponte Brentelle

Scenario di Piano, periodo B-M

Interventi nella rete portante ciclabile

- C20 Sottopasso autostradale tra via Geremia e via Correr
- C27 Via Torre (tratta tra via del Bigolo e via Fornaci)
- C28 Via Maroncelli (tratta tra cavalcavia Maroncelli e sovrappasso ferroviario)
- C29 Via San Marco (tratta tra Friburgo e via Einaudi)
- C30 Via San Marco (tratta tra sottopasso c.so Irlanda e sovrappasso A4)
- C31 Via Lago Dolfin
- C33 Via Manzoni, Stoppato, Gattamelata (tratta tra via Leopardi e via Sografi)
- C34 Completamento lungo Brentelle (tratta tra via Cà Silvestri e Ponterotto)
- C35 Completamento via Montà (tratta tra via Ramini e via Croceverde)
- C36 Via Nereo Rocco (collegamento via due palazzi-Stadio)
- C37 Completamento via Due Palazzi (tratta tra sottopasso c.so Australia e via Sacro Cuore)
- C38 Completamento via Attichiero fino a confine comunale

Strade 30 Km/h
Zone 30Km/h

- SR - Ciclovie nella Provincia di Padova
- SP - Ciclopoltana Comune di Padova
- SP - Direttrici a breve-medio periodo

La strada bene comune



Foto: PM, 2016

- Infrastrutture solo quelle che servono (completamento interventi già avviati e identificazione dei by pass e nuovi collegamenti (vedi connessione a nord di Padova) per decongestionare e trovare spazio all'inserimento di tracciati a servizio del TPL di massa
- Riquilibrare le «radiali» secondo criteri di protezione dei nuclei urbani attraversati e messa in sicurezza

Gli interventi dello Scenario di Riferimento e dello Scenario di Piano: Le infrastrutture viarie di area vasta

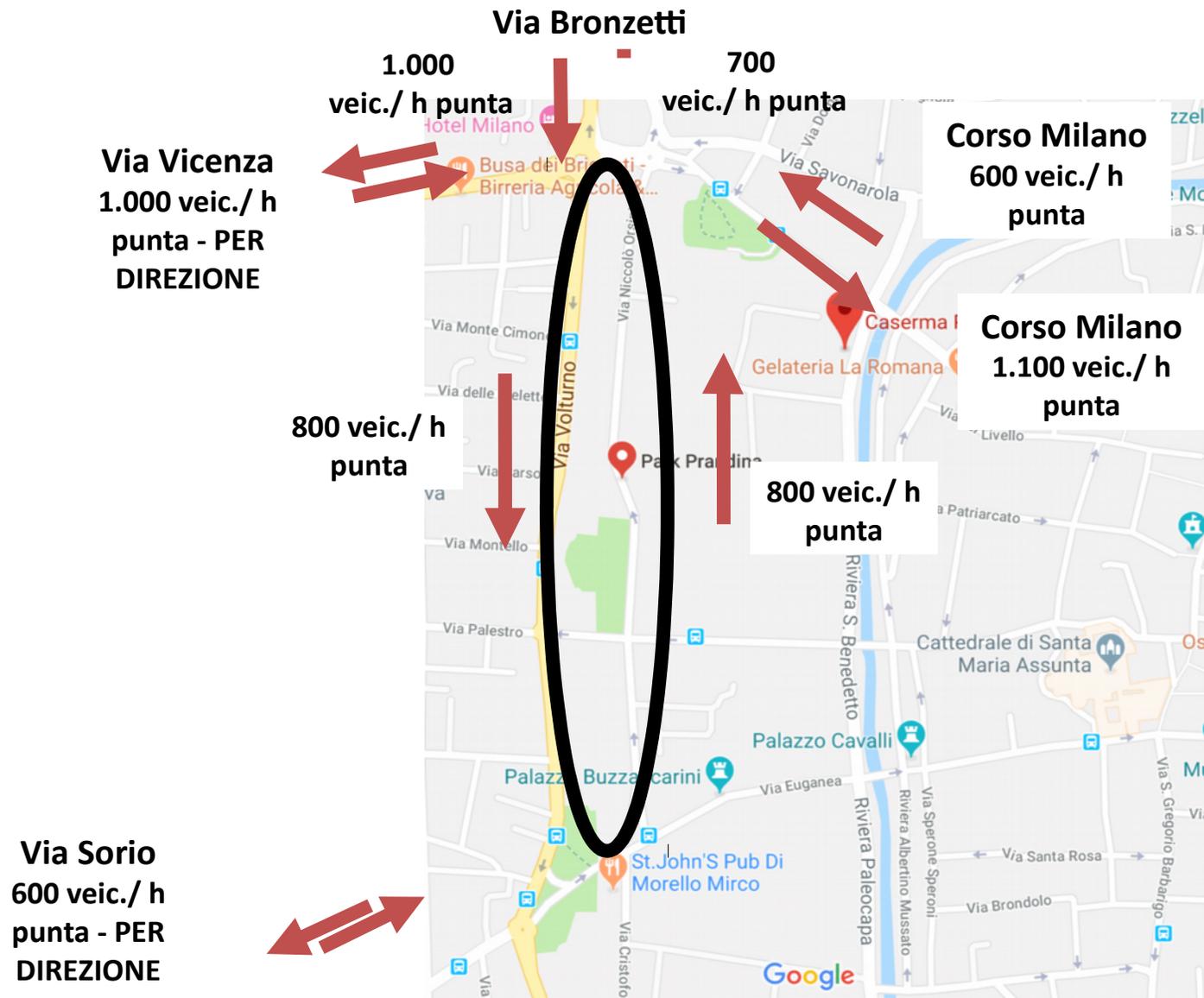
Scenario di Piano Rete Viaria Area CoMePa



- ### Scenario di Riferimento
- Interventi alla rete viaria**
 - Nuove realizzazioni*
 - V01 Arco di Giano - variante Friburgo
 - V05 Vigonza - completamento collegamento via Atene-via Molino
 - V06 Ponte San Nicolò - collegamento SSS16 con via Cavour, frazione Salboro
 - V08 Montegrotto Terme - Completamento bypass nord est
 - V09 Villafranca Padovana - bypass centro urbano
 - Potenziamenti e riqualificazioni*
 - V02 Via Venezia-via Friburgo
 - V03 Via San Marco - tratta tra il cavalcavia Darwin e via Einaudi
 - V04 A4 - quarta corsia Padova Est-Mestre passante
 - V07 A13 - terza corsia Padova Sud - Monselice
 - Interventi ai nodi viari**
 - N01 Bassanello
 - N02 Corso Boston - via Armistizio
 - N03 Nuovo svincolo tangenziale Ovest (c.so Australia-Foro Boario/Leroy Merlin)
 - N04 Cadoneghe: rotondina Terraglione
 - N05 Selvazzano Dentro: strada Pelosa, rotondina via Manzoni-Don Bosco
 - N06 Selvazzano Dentro: strada Pelosa, rotondina via Brentelle-Trepointi
 - N07 Selvazzano Dentro: SP82, rotondine via Scapacchio-Roma-Monte Santo e via Roma-F.lli De Gasperi
 - N08 Selvazzano Dentro: rotondina via Penghe-via Pacinotti
 - N09 Villafranca Padovana: rotondina SP12-via Madonna
- ### Scenario di Piano
- Interventi alla rete viaria:**
 - Nuove realizzazioni*
 - V17 Completamento via Marinal d'Italia (Albignasego) - Tangenziale Est Guizza
 - V18 Albignasego: collegamento via Marinal d'Italia - via Sant'Andrea
 - V19 Maserà di Padova: Bypass Maserà-Albignasego
 - Potenziamenti e riqualificazioni*
 - V12 Cadoneghe: ampliamento strada del Santo
 - V13 Potenziamento della tangenziale est: tratta strada del Santo innesto tangenziale est
 - V14 Potenziamento della tangenziale est: tratta da via dell'Industria e SSS16
 - V15 Potenziamento della tangenziale est: tratta da SSS16 al raccordo con A13
 - V16 By pass est Casalserugo
 - V22 Riqualificazione SP13 "Pelosa" fino a SP72
 - In valutazione**
 - Nuove realizzazioni*
 - V10 Collegamento Padova via Semitecolo con Vigodarzere via Roma (stazione FS)
 - V11 Collegamento SR308 "del Santo" -Tangenziale Nord
 - V21 Completamento anello tangenziale tra SR47dir e nuovo casello sulla A4
 - V25 By pass ovest di Mestrino tra Rotonda Sauro (via Caduti sul Lavoro) e rotonda SP72/SR11
 - V26 By pass ovest di Mestrino tra Rotonda Sauro (via Caduti sul Lavoro) e via Gazzo
 - Potenziamenti e riqualificazioni*
 - V20 Potenziamento della Tangenziale Sud: tratta raccordo con A13 - Corso Boston
 - V23 Potenziamento collegamento tra Saccolongo e Mestrino
 - V24 Potenziamento SP72 nel tratto tra la SP13 e la SR11
 - Interventi ai nodi viari**
 - N10 Brusegana
 - N11 Abano Terme-Albignasego: allargamento ponte della Fabbrica
- ### Stato di Fatto
- Viabilità principale (autostrade e strade extraurbane principali)
 - Viabilità secondaria
 - Ferrovia
 - Stazioni ferroviarie
 - Confini comunali

Focus Area Prandina

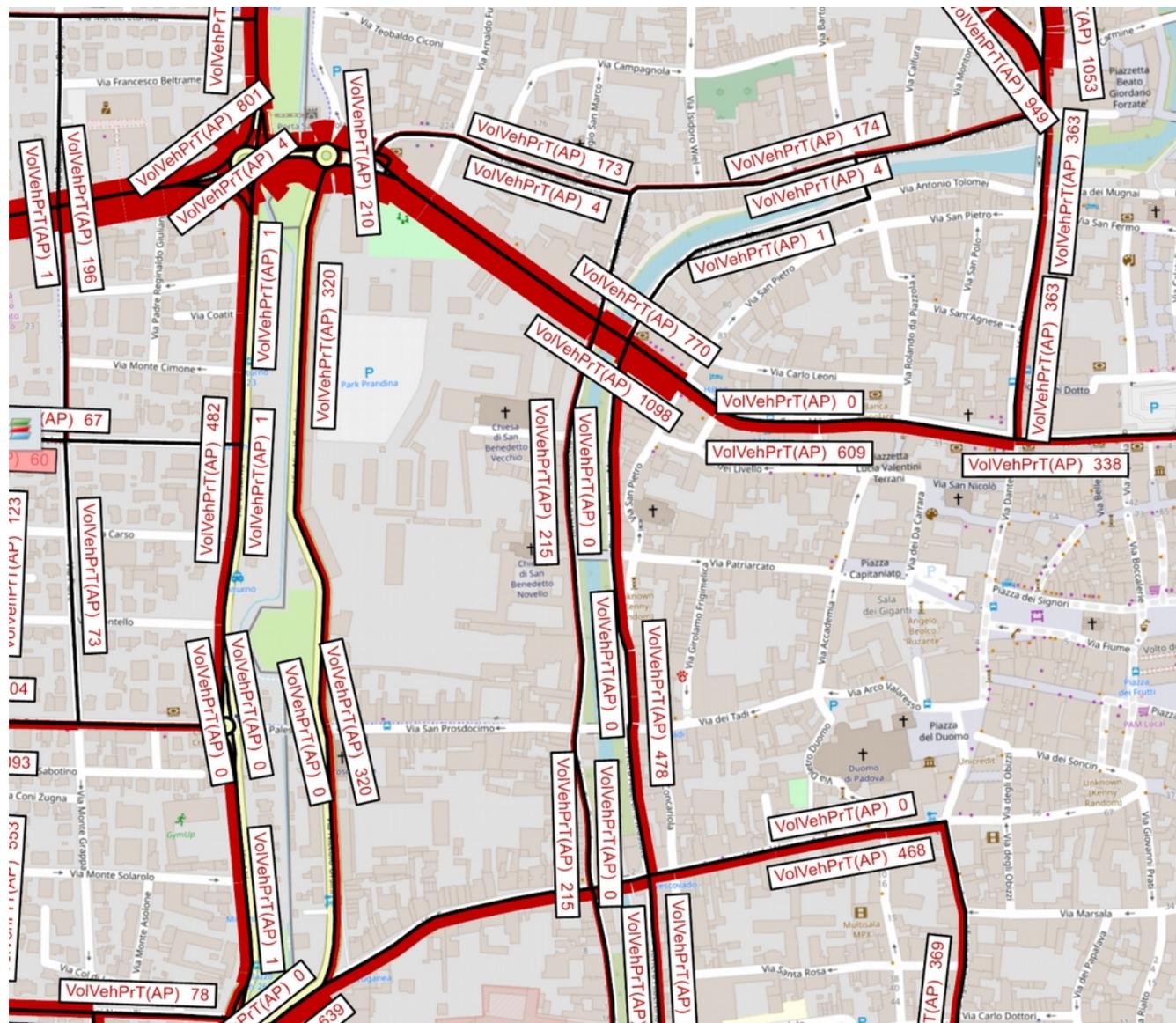
Il traffico nello stato di fatto: Rilievi ora di punta del mattino



L'area, nell'ora di punta del mattino, è interessata da flussi di traffico importanti lungo le direttrici di ingresso via Vicenza → Corso Milano e via Sorio → via Euganea e

Via Voltorno e Via Orsini formano un sistema circolatorio di distribuzione dei flussi tangenzialmente al centro storico

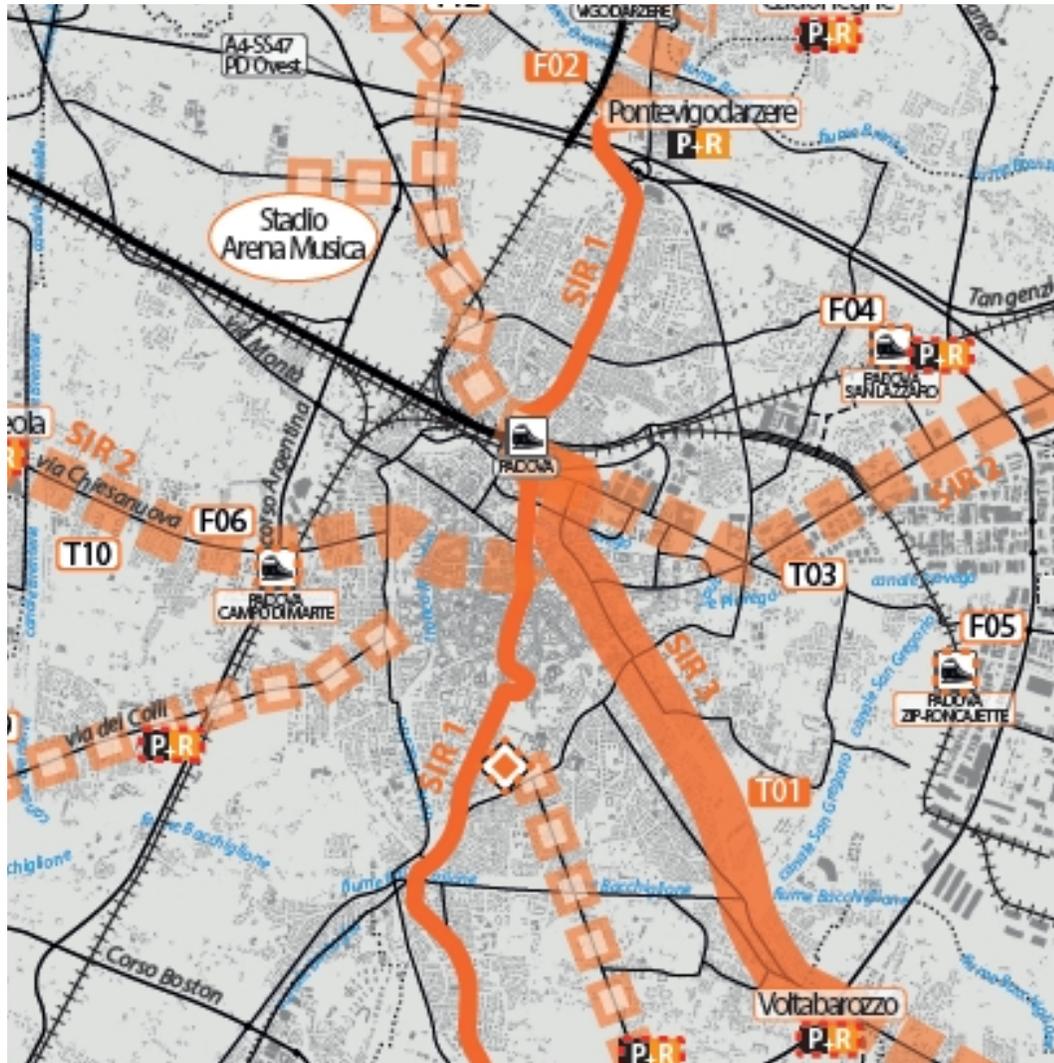
Il traffico nello stato di fatto: il modello di simulazione del PUMS



Il modello di simulazione riproduce i flussi di traffico in situazione attuale (meglio sugli accessi radiali con meno dettaglio negli scambi interni al tessuto urbano – dettaglio zonizzazione del modello PUMS).

In proiezione futura lo scenario del PUMS riduce il traffico veicolare per l'azione combinata:

- Dell'entrata in esercizio del SIR2,
- dell'incremento dei costi per l'utilizzo delle auto in accesso al centro storico,
- Dell'introduzione dei limiti di circolazione ai veicoli più inquinanti (cfr. LEZ),
- promozione dell'uso della ciclopedità.



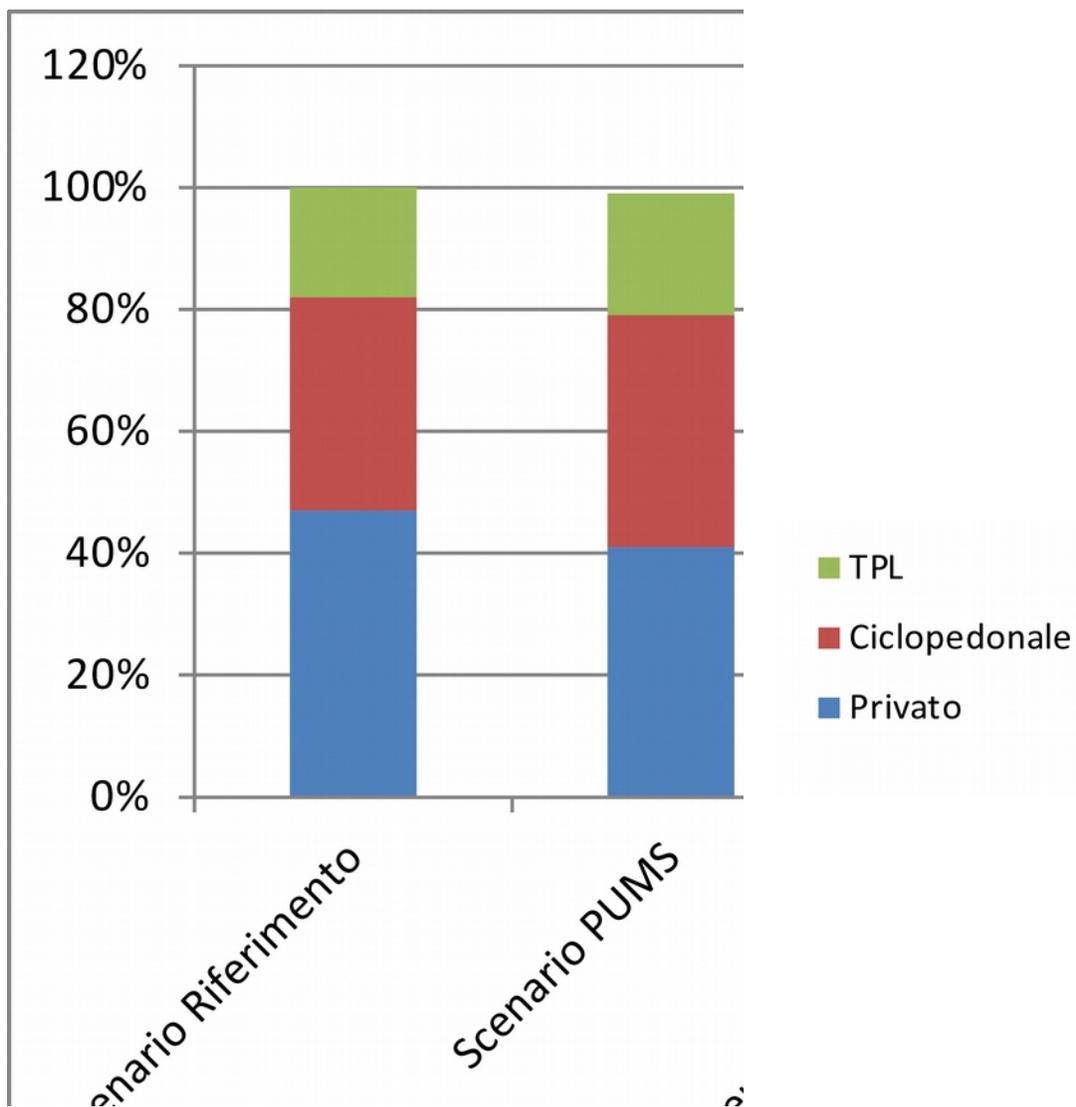
Interventi su Corso Milano previsti dal PUMS:

- SIR2,
- strada 30,
- inserimento pista ciclabile (Biciplan),
- parcheggio di attestamento urbano area Prandina (recupero stalli p.za Insurrezione -122 e Corso Milano e aree contermini circa 280) e interscambio con SIR2 e rete ciclabile, servizi di sharing.

L'inserimento del tram, la moderazione della velocità e la promozione della ciclabilità potrà consentire la riconfigurazione di corso Milano in chiave di «boulevard» urbano.

Impatto dello scenario PUMS sulla mobilità cittadina

Evoluzione della ripartizione modale degli spostamenti interni a Padova – proiezione all’anno 2030



Il modello di simulazione riproduce la variazione dell’uso dei diversi modi di trasporto in funzione dell’inserimento/potenziamento di nuove infrastrutture e di nuovi servizi di trasporto

Ogni punto % di riduzione della quota auto interna a Padova corrisponde ad una riduzione di circa 1.200 autoveicoli nell’ora di punta



La riduzione della quota modale auto implica una riduzione generalizzata dei flussi di traffico ed in particolare lungo le radiali di accesso alla città.

Su corso Milano si stima una riduzione dei flussi dell'ordine del 25-30%.

I flussi in verde rappresentano i flussi di traffico che si riducono (differenza rispetto alla situazione attuale).

Grazie per l'attenzione