

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



**INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA
LEGGE OBIETTIVO N. 443/01**

U.O. INFRASTRUTTURE CENTRO

PROGETTO PRELIMINARE

**LINEA AV/AC VERONA – PADOVA
LOTTO FUNZIONALE II
ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA**

**PROGETTO VIABILITA' NUOVA LINEA TPL
Relazione descrittiva della nuova linea TPL**

SCALA:

-

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA PROGR. REV.

I N 0 I 0 0 R 1 1 R G N V 0 0 0 0 0 0 2 B

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	EMISSIONE ESECUTIVA	F. Forani	Giugno 2017	M. Venturelli	Giugno 2017	B. Bianchi	Giugno 2017	Ordine di lavoro n. 16392 del 20/07/2017 Direzione Tecnica Infrastrutture Centro Ing. Fabrizio Arduni Via S. Giovanni, 2 36100 Vicenza, Provincia di Verona
B	EMISSIONE ESECUTIVA	F. Forani	Luglio 2017	M. Venturelli	Luglio 2017	B. Bianchi	Luglio 2017	

File: IN0I00R11RGNV0000002B.doc

n. Elab.:

PROGETTO NUOVA LINEA TPL

Relazione descrittiva della nuova linea TPL

COMMESSA

LOTTO

CODIFICA

DOCUMENTO

REV.

FOGLIO

IN01

00

R 11 RG

NV 00 00 002

B

2 di 17

INDICE

1	PREMESSA.....	3
2	PROGETTO DI UNA NUOVA LINEA TPL.....	4
2.1	LA NUOVA LINEA TPL.....	4
2.2	CARATTERISTICHE GENERALI.....	5
2.3	SEZIONI STRADALI TIPOLOGICHE.....	7
2.4	TIPOLOGIA E UBICAZIONE DELLE FERMATE.....	11

PROGETTO NUOVA LINEA TPL

Relazione descrittiva della nuova linea TPL

COMMESSA

LOTTO

CODIFICA

DOCUMENTO

REV.

FOGLIO

IN01

00

R 11 RG

NV 00 00 002

B

3 di 17

1 PREMESSA

Il Contratto di Programma 2012-2016 – Parte Investimenti – Aggiornamento 2016, tra MIT e RFI, prevede l'articolazione della tratta AV/AC Verona-Padova in tre lotti funzionali:

- 1^ lotto funzionale: Verona-Bivio Vicenza;
- 2^ lotto funzionale: Attraversamento di Vicenza;
- 3^ lotto funzionale: Vicenza-Padova.

Per il 1^ lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza, RFI ha trasmesso al MIT in data 30/10/2015 il Progetto Definitivo sviluppato dal GC IRICAV DUE per l'avvio del relativo iter autorizzativo, attualmente in corso.

Per il 2^ lotto funzionale dell'Attraversamento di Vicenza è stata sviluppata la presente Progettazione Preliminare, nell'ambito dell'iter di Legge Obiettivo.

Il 3^ lotto funzionale Vicenza-Padova presenta il tratto Vicenza-Grisignano di Zocco sviluppato a livello di Studio di Fattibilità nel 2014, approvato con osservazioni dal Comune di Vicenza in data 13/1/2015 e dalla Regione Veneto in data 21/1/2015, e il tratto Grisignano di Zocco- Padova sviluppato a livello di Progetto Preliminare e approvato dal CIPE con delibera n.94 del 29/3/2006.

Il progetto preliminare del 2^ lotto funzionale della tratta AV/AC Verona-Padova include la progettazione di una nuova linea TPL che costituisce l'oggetto del presente documento.

PROGETTO NUOVA LINEA TPL

Relazione descrittiva della nuova linea TPL

COMMESSA

IN01

LOTTO

00

CODIFICA

R 11 RG

DOCUMENTO

NV 00 00 002

REV.

B

FOGLIO

4 di 17

2 PROGETTO DI UNA NUOVA LINEA TPL

2.1 LA NUOVA LINEA TPL

Nell'ambito del riassetto della rete viaria comunale determinato dalla realizzazione della nuova linea AV/AC in un territorio urbanizzato e dalla introduzione di una nuova fermata in città, il presente progetto propone interventi sulla viabilità cittadina e sulle modalità di interscambio orientati a favorire nel tempo il passaggio a un sistema di mobilità sostenibile, a livello provinciale e cittadino, con la graduale riduzione dell'utilizzo dell'auto privata in favore dell'uso del mezzo pubblico, su ferro e su gomma.

In tal senso, la nuova linea TPL che attraversa il territorio cittadino da ovest ad est, sul percorso programmato dal PUM, con i due capolinea collocati in zona Fiera e in viale della Serenissima, consente l'interscambio tra il trasporto pubblico e quello privato in entrata a Vicenza dai due caselli autostradali, rispettivamente ovest ed est, per ridurre il traffico privato in direzione del centro storico.

Il tracciato della nuova linea TPL, previsto in progetto, ripercorre quanto già pianificato nell'ambito del Piano Urbano della Mobilità e preso in considerazione anche nello studio della mobilità urbana sviluppato dalla società Polinomia, per conto del Comune di Vicenza, a supporto dell'analisi comparativa sviluppata nel 2016. In particolare, oltre al tracciato, il suddetto studio ha fornito indicazioni in merito ai tratti in cui la nuova linea TPL si sviluppa su sede riservata e ai tratti in cui la sede risulta promiscua con il traffico veicolare.

L'ubicazione delle fermate nasce invece da una analisi condotta congiuntamente al Comune di Vicenza e alla Società Vicentina Trasporti (SVT) oltre che dalle necessità di inserimento nel territorio urbano.

La nuova linea TPL, rispetto al classico filobus, si propone un sistema più evoluto a favore di un migliore inserimento nel contesto storico di Vicenza che deve necessariamente tener conto del perimetro del patrimonio Unesco all'interno del quale, particolarmente in alcuni tratti del centro storico, non risulta possibile l'inserimento di una infrastruttura filoviaria.

PROGETTO NUOVA LINEA TPL

Relazione descrittiva della nuova linea TPL

COMMESSA

IN01

LOTTO

00

CODIFICA

R 11 RG

DOCUMENTO

NV 00 00 002

REV.

B

FOGLIO

5 di 17

2.2 CARATTERISTICHE GENERALI

La nuova linea di TPL misura poco meno di 12 km ed è attrezzata con moderni mezzi elettrici ad alta frequenza che percorrono la direttrice Est-Ovest il cui percorso è rappresentato nella figura di seguito:

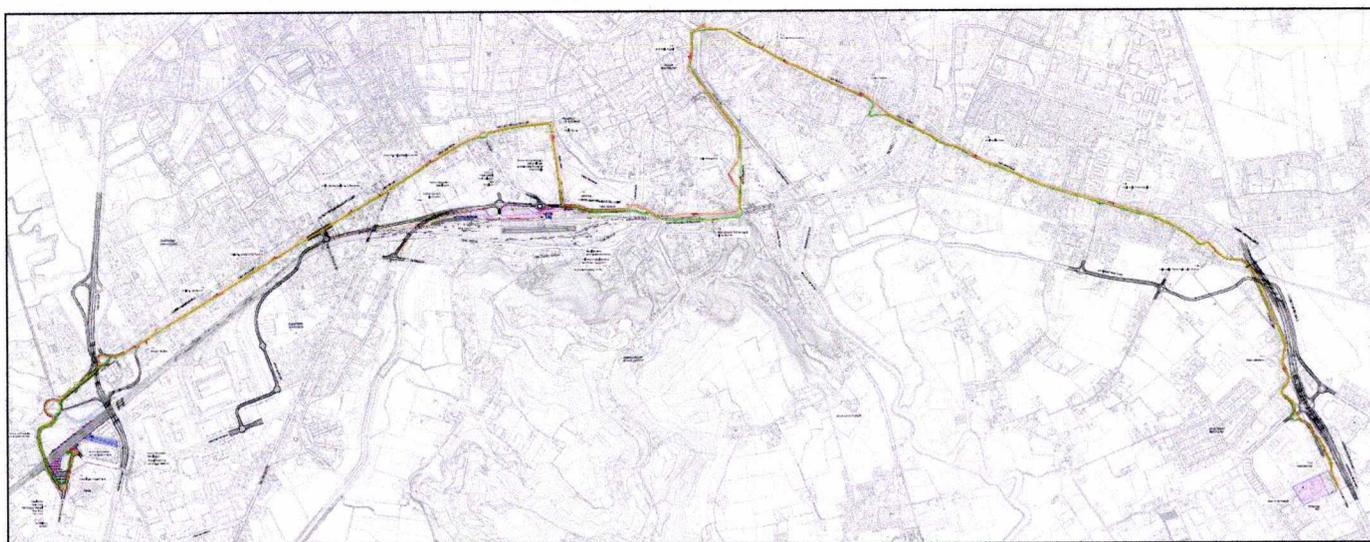


Figura 1: Planimetria del percorso della nuova linea di TPL

Il capolinea Ovest/Fiera è posto in corrispondenza dell'ingresso della stessa Fiera, in prossimità della fermata AV Fiera, del Terminal Ovest e dell'area di interscambio modale.

La linea collega aree urbane fortemente abitate (Viale San Lazzaro, Verona, San Felice, Roma, Milano, Venezia, Risorgimento Nazionale, Margherita, Pace e Camisano) nonché generatori puntuali importanti come la Fiera, l'omonima nuova fermata AV, la stazione ferroviaria di Viale Roma, il Nuovo Tribunale e l'Università. Tale linea servirà anche due nuove aree di sviluppo insediativo: l'area ex Noaro e l'area ex Enel.

Il capolinea Est è ubicato lungo Viale Leonardo da Vinci (tratto viario parallelo a Viale della Serenissima) e interessa un'area adiacente all'attuale sede della Associazione Provinciale Allevatori (APA), già proprietà comunale, in prossimità dei futuri Terminal Est e area di parcheggio.

La linea consta di diciotto fermate contrapposte, per un totale di 36 punti di fruizione; la distanza media fra due fermate successive è dell'ordine dei cinquecento metri.

PROGETTO NUOVA LINEA TPL

Relazione descrittiva della nuova linea TPL

COMMESSA

IN01

LOTTO

00

CODIFICA

R 11 RG

DOCUMENTO

NV 00 00 002

REV.

B

FOGLIO

6 di 17

Sulla base degli input forniti dal Comune di Vicenza e dalla Società Vicentina Trasporti, l'infrastruttura del nuovo servizio di trasporto è stata dimensionata per consentire negli orari di punta una frequenza di un bus ogni 7 minuti. La lunghezza standard dei bus sarà pari a 18 m.

Il percorso di progetto del bus elettrico si sviluppa prevalentemente su sede esistente e solo in piccola parte su nuova sede (sottopasso Via dell'Oreficeria).

2.3 SEZIONI STRADALI TIPOLOGICHE

Come detto, il tracciato si sviluppa parzialmente in nuova sede e in parte su sede esistente; nel secondo caso, in relazione alle dimensioni della sede esistente ed in relazione alla circolazione prevista per i mezzi privati (doppio senso, senso unico, ZTL, chiusura al transito), si possono presentare molteplici combinazioni tra le corsie riservate al traffico pubblico e quelle riservate al traffico privato.

Di seguito si descrivono le soluzioni adottate sui principali assi viari:

- Viale dell'Oreficeria: attualmente la piattaforma stradale presenta una corsia per senso di marcia ed è affiancata da stalli di parcheggio a dente di sega su entrambi i lati. L'intervento prevede di utilizzare la carreggiata esistente per il transito promiscuo pubblico\privato così da consentire l'inserimento della fermata a servizio della Fiera e del Terminal Ovest creando in destra un percorso ciclo-pedonale di accesso all'area di interscambio modale a servizio della Fermata AV Fiera.

Anche il nuovo tronco stradale che prevede il sottopasso della linea AV fino all'innesto nella grande rotonda del sole sulla SR11, avrà una carreggiata con una corsia per senso di marcia affiancata esternamente su di un lato da un marciapiede rialzato rispetto al piano viabile di larghezza pari a 1.50 m mentre, sul versante opposto, il marciapiede è sostituito dalla pista ciclopedonale.

- Viale San Lazzaro: attualmente la piattaforma stradale presenta almeno due corsie per senso di marcia ed è affiancata, in alcuni tratti, da stalli di parcheggio in linea. L'intervento prevede di utilizzare la parte interna della carreggiata esistente per il transito dei mezzi elettrici di TPL e quella esterna per il transito veicolare.

Le due rotonde esistenti che vengono attraversate dal percorso dei mezzi elettrici di TPL presentano rami con due corsie in ingresso e due in uscita. Nella configurazione di progetto la corsia interna viene destinata al transito dei mezzi elettrici di TPL mentre quella più esterna ai mezzi privati.

Anche le due nuove rotonde su Viale San Lazzaro (quella in corrispondenza dell'ex area Noaro e quella all'altezza dell'esistente incrocio con Via de Ferreti) saranno configurate con rami di ingresso e uscita a doppia corsia per consentire il mantenimento della preferenziale fino dall'innesto di Viale San Lazzaro nella grande rotonda sulla SR11 fino all'inizio di Viale Verona.

- Viale Verona: la sezione stradale esistente presenta due corsie per senso di marcia ma la necessità di prevedere una fermata intermedia e l'impossibilità di trovare aree libere da manufatti in

PROGETTO NUOVA LINEA TPL

Relazione descrittiva della nuova linea TPL

COMMESSA

LOTTO

CODIFICA

DOCUMENTO

REV.

FOGLIO

INOI

00

R 11 RG

NV 00 00 002

B

8 di 17

corrispondenza della zona a ridosso dell'intersezione con Via D'Annunzio ha determinato una sezione stradale di progetto con corsia dedicata al transito del mezzo pubblico in direzione Ovest e corsia promiscua nella direzione opposta.

- Corso San Felice e Fortunato: La sezione stradale progressivamente si restringe di dimensione fino ad avere una corsia per senso di marcia. Di conseguenza il percorso dei mezzi elettrici di TPL passa da tratto con corsia dedicata a tratto con corsia ad uso promiscuo pubblico\privato

In particolare, il tratto di corso San felice ad est della rotatoria che lo connette con Viale Mazzini a Nord e Viale Milano a Sud è a senso unico in direzione della rotatoria, con una singola corsia di marcia e soste in linea. L'intervento di progetto prevede, per tutto il tratto, la rimozione degli stalli di sosta per l'inserimento della corsia di marcia dei mezzi elettrici di TPL in senso opposto. Pertanto il tracciato dei mezzi elettrici continua a percorrere Corso San Felice utilizzando la corsia in direzione Ovest promiscuamente e una corsia riservata nella direzione opposta.

Il tratto di Corso San Felice compreso tra l'intersezione con Via Battaglione Monte Berico e Porta castello è previsto in ZTL, ovvero permane la corsia riservata ai mezzi elettrici di TPL in direzione Porta Castello mentre nella direzione opposta è promiscua – ZTL.

- Viale Roma: Il tratto su Viale Roma si divide sostanzialmente in due parti. La prima parte, fino all'incrocio con Via Verdi è in corsia promiscua con mezzi privati in ZTL in modo da consentire ai mezzi privati l'accesso al parcheggio sotterraneo di Via Verdi. La restante parte è ad uso riservato del TPL.
- Viale Venezia: Attualmente la piattaforma stradale presenta due corsie per senso di marcia ed è affiancata su un lato da un percorso ciclopedonale. Il TPL è in sede riservata solo in direzione Ovest mentre si pone in corsia promiscua in direzione Est. Nella configurazione di progetto si mantiene la preferenziale in direzione Ovest e si porta in promiscua la corsia in direzione Est. Questo perché, secondo il N.C.S, perché possano coesistere almeno una corsia riservata e una per il transito dei mezzi privati per direzione, è necessario che anche la sede adibita al transito della macchina abbia una larghezza minima pari a 3,50m.
- Viale Risorgimento Nazionale: Il tratto compreso tra Piazzale X Giugno ad Ovest e Piazzale Fraccon ad Est rappresenta un punto critico del tracciato data la ristrettezza degli spazi oggi disponibili.

PROGETTO NUOVA LINEA TPL
Relazione descrittiva della nuova linea TPL

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN01	00	R 11 RG	NV 00 00 002	B	9 di 17

Rimandando a specifiche soluzioni progettuali la gestione e l'organizzazione delle corsie veicoli e delle intersezioni, si è deciso di ubicare il filobus in corsia promiscua in entrambe le direzioni.

- Viale Margherita: La strada esistente ha una sezione stradale a unica corsia per senso di marcia in corrispondenza del ponte sul fiume Retrone che si allarga e presenta due corsie per senso di marcia in corrispondenza dell'argine sinistro del Bacchiglione. Nella configurazione di progetto si prevede di mantenere la promiscuità dei flussi sul ponte per poi destinare una corsia preferenziale ai mezzi elettrici di TPL in corrispondenza del Nuovo Tribunale-Università-ambito Piarda/Burci. L'intersezione esistente tra Viale Margherita - Contrà Piarda - Viale Giuriolo viene localmente adeguata eliminando l'aiuola spartitraffico presente. In corrispondenza dell'intersezione si dovrà inoltre prevedere l'installazione di un impianto semaforico che obbliga all'arresto i mezzi privati che percorrono la viabilità esistente afferente al nodo, dando la precedenza all'attraversamento dell'incrocio da parte del mezzo pubblico.
- Viale Giuriolo: Dall'incrocio con Viale Margherita in direzione Piazza Matteotti l'attuale circolazione è a senso unico, con una sola corsia di marcia, affiancata da un lato da stalli di sosta paralleli e dall'altro da un percorso ciclo pedonale. L'intervento di progetto prevede di destinare la via al solo transito dei mezzi elettrici di TPL con due corsie riservate da 3.25m, mantenendo il solo percorso ciclopedonale. Nel tratto finale il tracciato ritorna per un breve tratto ad uso promiscuo, per entrambe le direzioni, per consentire l'accesso ad alcune abitazioni prossime a piazzale Matteotti e con accessi carrai diretti su Viale Giuriolo.
- Leva degli Angeli- Contrà Porta Padova – Corso Padova: Il tratto di Leva degli Angeli ha una sola corsia per senso di marcia e presenta una sezione stradale poco generosa. Lungo Contrà Porta Padova e Corso Padova la sezione stradale esistente si fa più ampia in quanto sono presenti stalli di sosta lungo un lato della carreggiata ma la presenza di numerosi accessi pedonali e carrai lungo la via ha reso complesso il ridisegno della sezione viaria. Tale asse rappresenta la situazione progettuale più critica dato che, oltre alla non generosa piattaforma stradale esistente che consente l'inserimento di una sola corsia per senso di marcia ad uso promiscuo, è stato necessario prevedere l'ubicazione di due fermate la cui banchina rialzata ha comportato un ridisegno dell'intero marciapiede esistente per dare continuità al percorso pedonale e mantenere l'accesso ai fabbricati frontisti.
- Viale della Pace: La piattaforma stradale esistente è attualmente utilizzata per un transito a doppio senso ed è affiancata per alcuni tratti da stalli di parcheggio e in un tratto da una pista ciclabile. Nella

PROGETTO NUOVA LINEA TPL

Relazione descrittiva della nuova linea TPL

COMMESSA

IN01

LOTTO

00

CODIFICA

R 11 RG

DOCUMENTO

NV 00 00 002

REV.

B

FOGLIO

10 di 17

configurazione di progetto si è mantenuta la promiscuità dei flussi veicolari\TPL in quanto l'inserimento della preferenziale dovrà essere compatibilizzato con lo sviluppo del piano urbanistico "ex Enel" che prevederà un riassetto della sede stradale e delle fermate del TPL. Nel tratto finale di Viale della Pace, dopo l'intersezione con Via Stanga, la configurazione di progetto prevede di creare un nuovo tronco di collegamento con Viale Camisano per consentire l'inserimento delle banchine di fermata che avrebbero comportato l'impossibilità di accedere ad alcuni fabbricati se collocate lungo il tratto finale di Viale della Pace.

- Viale Camisano: Nella configurazione di progetto si prevede di destinare l'attuale carreggiata direzione Sud al transito esclusivo dei mezzi elettrici di TPL che percorrerebbe quindi Viale Camisano sempre in corsia preferenziale. Tale configurazione è stata inserita all'interno del ridisegno complessivo dell'asse viario Viale Camisano\Viale Serenissima cui si rimanda per aspetti specifici di dettaglio. Da Viale Camisano, percorrendo la rampa esistente, il tracciato dei mezzi elettrici raggiunge il Terminal Est in corsia promiscua.

PROGETTO NUOVA LINEA TPL

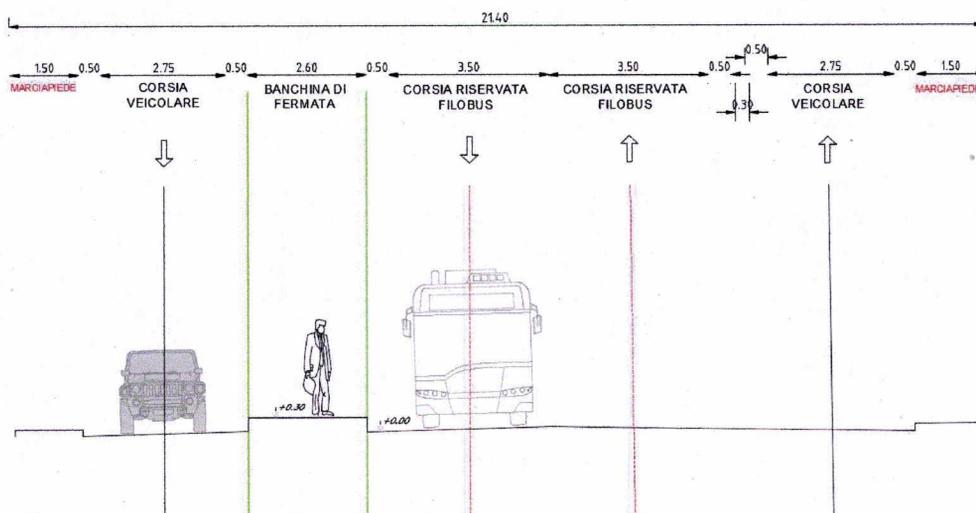
Relazione descrittiva della nuova linea TPL

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN01	00	R 11 RG	NV 00 00 002	B	11 di 17

2.4 TIPOLOGIA E UBICAZIONE DELLE FERMATE

Laddove possibile è stata inserita una corsia preferenziale al centro della sede viaria che ha comportato, dove presente, la demolizione dell'aiuola spartitraffico e la costruzione di una banchina di altezza e caratteristiche adeguate ad accogliere le fermate intermedie.

Le corsie riservate monodirezionali avranno una larghezza di 3.50m e un cordolo o una striscia gialla di 30cm delimita la corsia riservata ai mezzi privati di larghezza 2.75 m che corre parallelamente alla sede dei mezzi elettrici della nuova linea di TPL.



Tutte le fermate previste da progetto sono sempre ubicate sul lato destro rispetto alla direzione di transito del mezzo. Non sono previste fermate promiscue centrali, a servizio di entrambe le direzioni di marcia. Le fermate sono su piazzola di nuova costruzione ricavata:

- Come rialzo a se stante sulla carreggiata per i tratti in preferenziale;
- Come adeguamento del marciapiede esistente per i tratti di transito in promiscua;

L'ubicazione delle fermate e l'identificazione dei tratti in sede propria sono scaturiti da una attenta analisi del tessuto edilizio, degli spazi viari esistenti e delle aree libere da manufatti, al fine di minimizzare gli impatti sulla realtà urbana ed urbanistica. Ovviamente solo l'approfondimento del quadro delle conoscenze derivante dall'impiego di basi cartografiche di scala maggiore, proprie di successive fasi di progettazione, consentirà di precisare e definire compiutamente e minutamente i contenuti e le previsioni di questo progetto. L'abaco seguente riassume tutti i casi presenti.

PROGETTO NUOVA LINEA TPL

Relazione descrittiva della nuova linea TPL

COMMESSA

IN01

LOTTO

00

CODIFICA

R 11 RG

DOCUMENTO

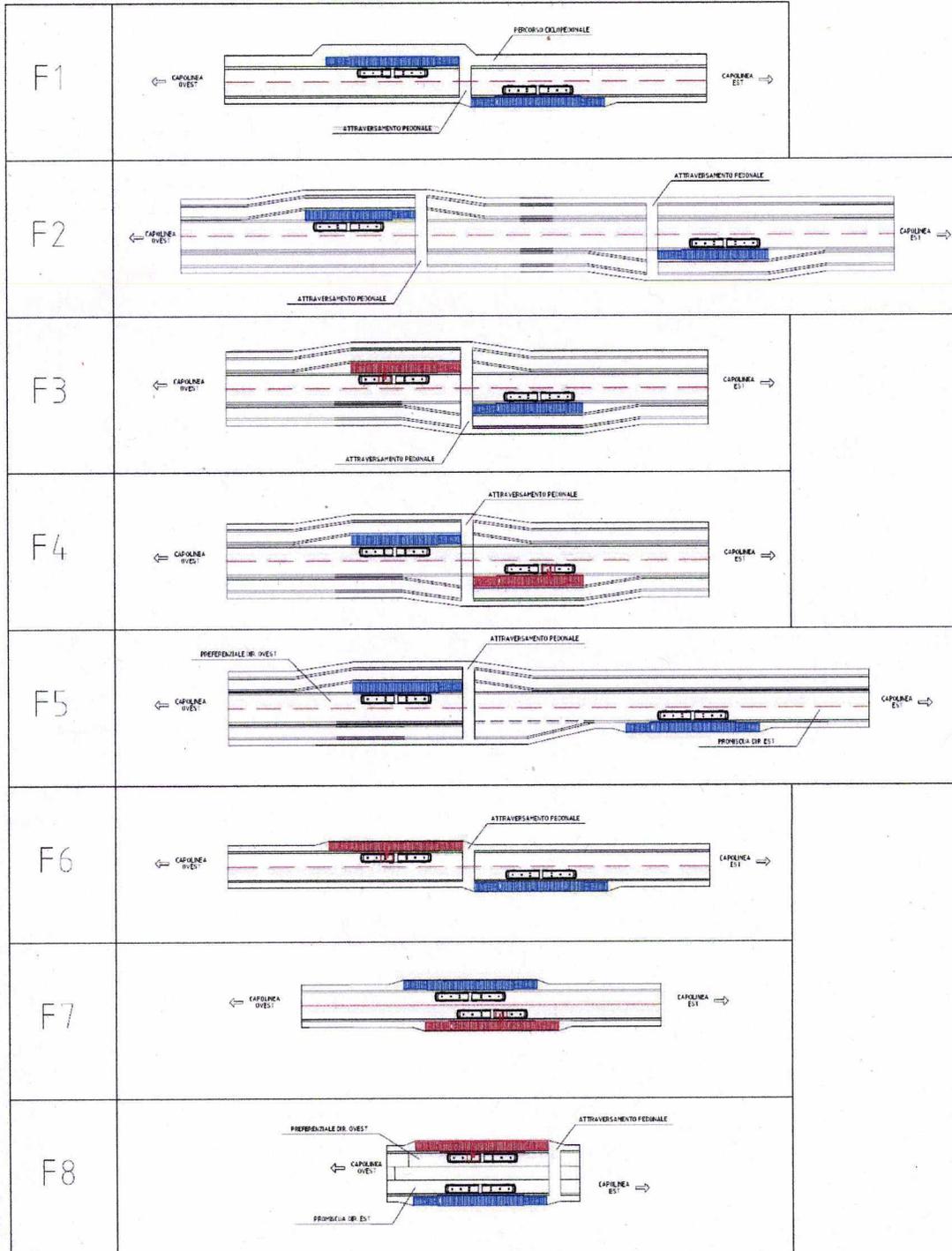
NV 00 00 002

REV.

B

FOGLIO

12 di 17



LEGENDA COLORI:

 Banchina senza alimentazione flash  Banchina con alimentazione flash

PROGETTO NUOVA LINEA TPL

Relazione descrittiva della nuova linea TPL

COMMESSA

IN01

LOTTO

00

CODIFICA

R 11 RG

DOCUMENTO

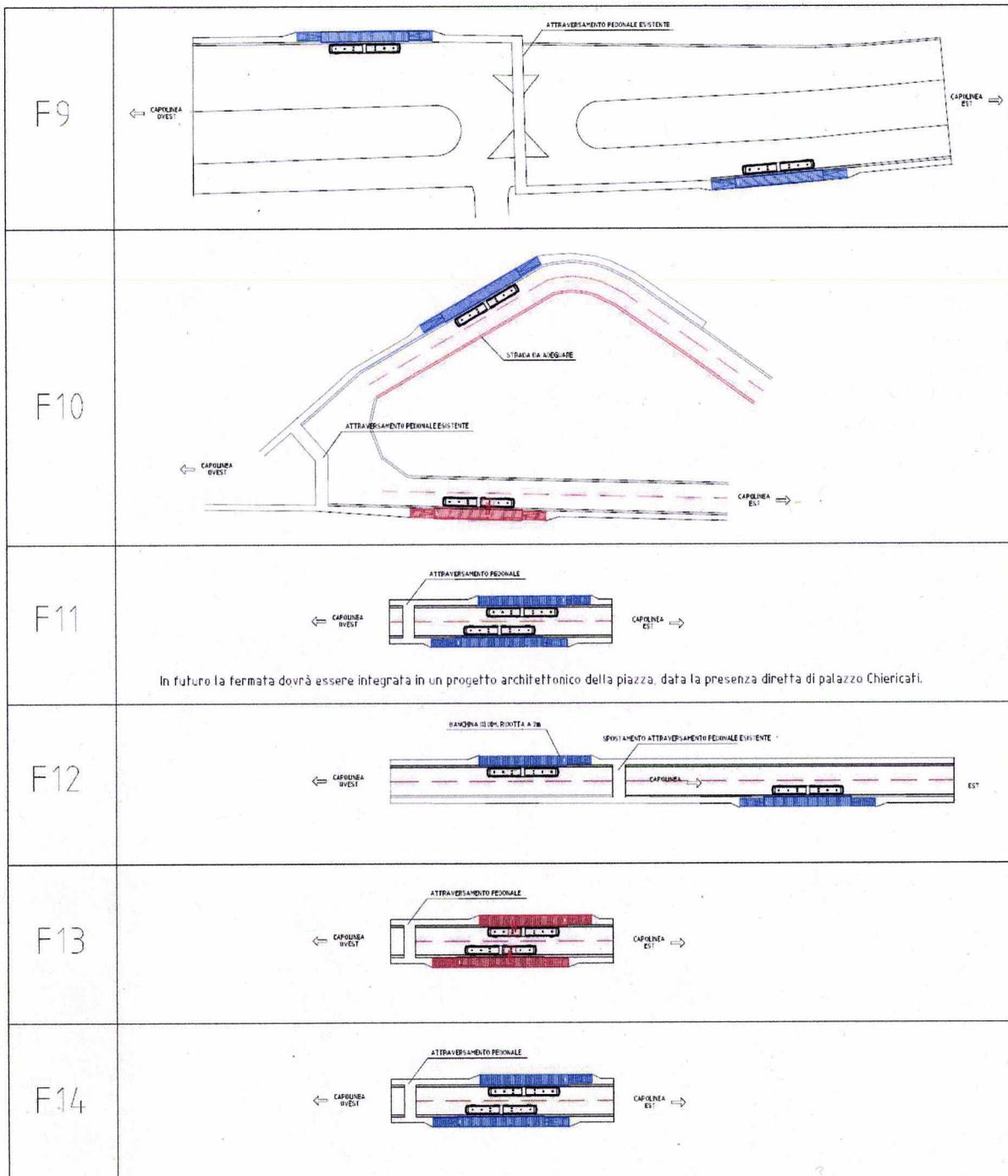
NV 00 00 002

REV.

B

FOGLIO

13 di 17



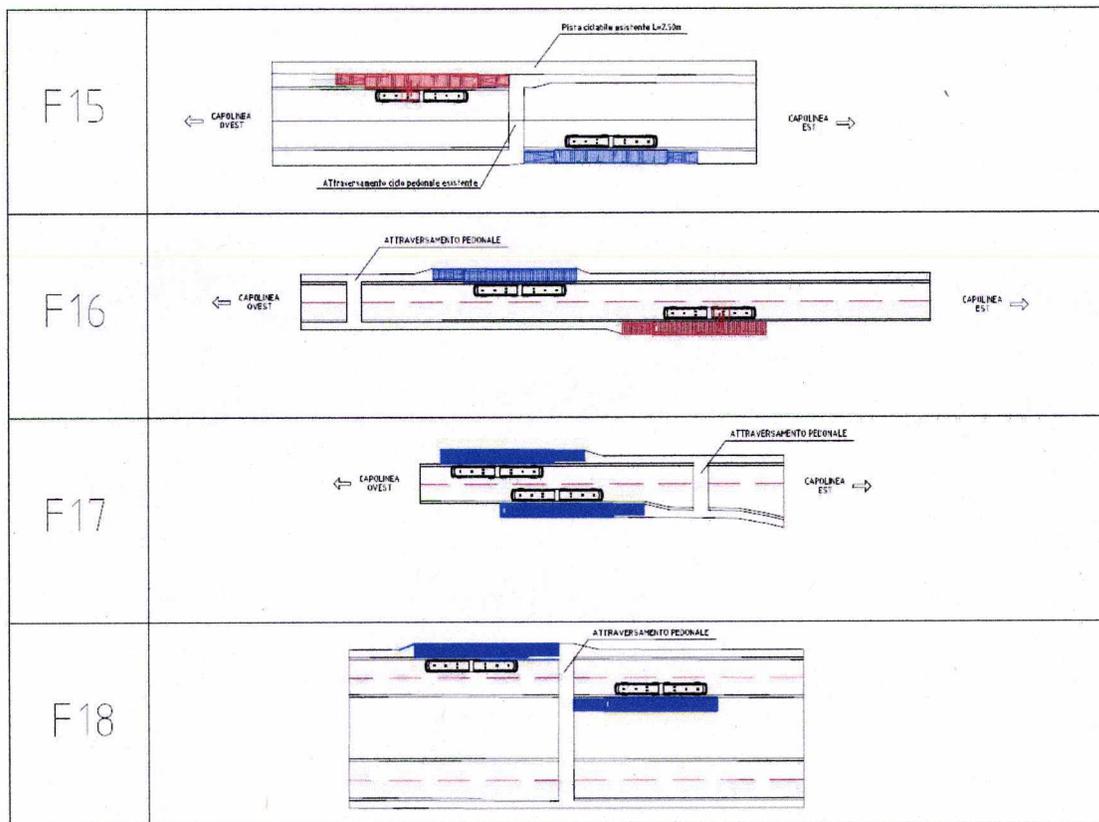
LEGENDA COLORI:

 Banchina senza alimentazione flash  Banchina con alimentazione flash

PROGETTO NUOVA LINEA TPL

Relazione descrittiva della nuova linea TPL

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
INOI	00	R 11 RG	NV 00 00 002	B	14 di 17



LEGENDA COLORI:

 Banchina senza alimentazione flash  Banchina con alimentazione flash

PROGETTO NUOVA LINEA TPL
Relazione descrittiva della nuova linea TPL

COMMESSA

LOTTO

CODIFICA

DOCUMENTO

REV.

FOGLIO

IN01

00

R 11 RG

NV 00 00 002

B

15 di 17

La tabella seguente riassume le caratteristiche di ciascuna fermata:

ID	Localizzazione	Fermata su sede riservata	Fermata su corsia promiscua	Fermata su corsia promiscua in ZTL	Fermata con armadio per ricarica flash
F1	Capolinea Ovest/Fiera		x		
F2 EST	Strada Padana	x			
F3	V.le S.Lazzaro	x			
F4	V.Le Verona - Via Puccini	x			x
F5 EST	V.Le Verona - Via D'Annunzio		x		
F6	Corso S.Felice - Basilica dei SS		x		
F7	Viale Roma			x	x
F8	Stazione	x			
F9 EST	Risorgimento		x		
F10 EST	Viale Margherita	x			x
F11	Leva Degli Angeli		x		
F12 EST	Contrà porta Padova		x		
F13	Corso Padova		x		x
F14	Viale della Pace		x		
F15	Viale della Pace\Ederle		x		
F16	V.le della Pace\V.le della Stanga	x			x
F17	V.le Camisano		x		
F18	Capolinea Est	x			

Tabella 1 - Caratteristiche riassuntive delle fermate di TPL da Terminal Ovest a Terminal Est

PROGETTO NUOVA LINEA TPL
Relazione descrittiva della nuova linea TPL

COMMESSA

LOTTO

CODIFICA

DOCUMENTO

REV.

FOGLIO

INOI

00

R 11 RG

NV 00 00 002

B

16 di 17

ID	Localizzazione	Fermata su sede riservata	Fermata su corsia promiscua	Fermata su corsia promiscua in ZTL	Fermata con armadio per ricarica flash
F18	Capolinea Est	x			
F17	V.le Camisano		x		
F16	V.le della Pace\V.le della Stanga	x			
F15	Viale della Pace\Ederle		x		x
F14	Viale della Pace		x		
F13	Corso Padova		x		x
F12 OVEST	Contrà porta Padova		x		
F11	Leva Degli Angeli		x		
F10 OVEST	Viale Margherita	x			
F9 OVEST	Risorgimento		x		
F8	Stazione		x		x
F7	Viale Roma			x	
F6	Corso S.Felice – Basilica dei SS		x		x
F5 OVEST	V.Le Verona – Via D’Annunzio	x			
F4	V.Le Verona - Via Puccini	x			
F3	V.le S.Lazzaro	x			x
F2 OVEST	Strada Padana	x		x	
F1	Capolinea Ovest/Fiera		x		

Tabella 1 – Caratteristiche riassuntive delle fermate di TPL da Terminal Est a Terminal Ovest

PROGETTO NUOVA LINEA TPL

Relazione descrittiva della nuova linea TPL

COMMESSA

LOTTO

CODIFICA

DOCUMENTO

REV.

FOGLIO

INOI

00

R 11 RG

NV 00 00 002

B

17 di 17

In merito alla collocazione delle stesse si precisa che:

- a) Le fermate in Viale Risorgimento sono state collocate in corrispondenza delle attuali fermate del TPL mantenendo la sede promiscua in modo da svincolare lo sviluppo di un eventuale riassetto dei flussi veicolari del macro nodo viario (Viale Venezia – Viale Risorgimento – Viale Margherita) dalla presenza di una banchina di fermata. Tale collocazione risulta comunque baricentrica sia per garantire il servizio all'ambito Sud del centro storico attraverso Contrà San Silvestro, sia per accedere a Monte Berico attraverso il percorso porticato.
- b) La fermata in Piazza Matteotti dovrà essere integrata con un riassetto dell'attuale parcheggio anche al fine di garantire un potenziale interscambio con le linee urbane e extraurbane della zona Est.
- c) Le fermate su Contrà Porta Padova e Corso Padova sono state le più difficoltose da inserire data la non generosa sezione stradale presente e i numerosi fronti ed accessi presenti. La loro esatta collocazione potrà essere studiata solo con l'impiego delle basi cartografiche di scala maggiore tipiche dei successivi livelli progettuali.
- d) La fermata su Viale della Pace andrà integrata e compatibilizzata con lo sviluppo del piano urbanistico "Ex Enel" che prevede un riassetto della sede stradale e delle fermate.
- e) La fermata Capolinea Est è stata posizionata di fronte alla futura area destinata al parcheggio in modo da facilitare e favorire l'interscambio modale.