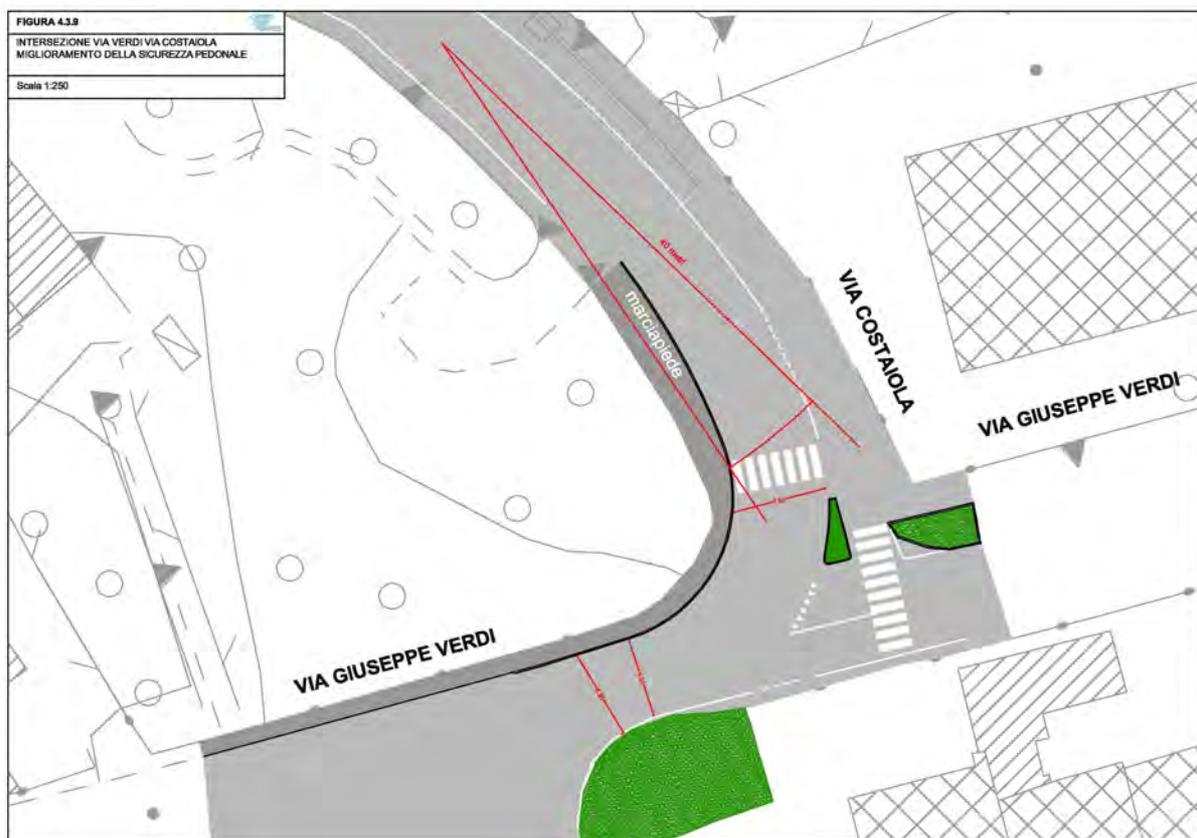




COMUNE DI LENTATE SUL SEVESO

PIANI PARTICOLAREGGIATI DEL TRAFFICO URBANO DEGLI AMBITI DI “LENTATE CENTRO”, “COPRENO” E “VIA PADOVA A CAMNAGO”

CON INTEGRAZIONI A SEGUITO DELLE OSSERVAZIONI



Giugno 2016

**CENTRO
STUDI
TRAFFICO**

20123 MILANO Via C. Correnti, 21
Tel. 02.8376589 - Fax 02.89429091



Colin Buchanan Award for
Innovation in Transport

PIANI PARTICOLAREGGIATI DEL TRAFFICO URBANO DEGLI AMBITI DI “LENTATE CENTRO”, “COPRENO” E “VIA PADOVA A CAMNAGO”

1. PREMESSA

A seguito dell'incarico da parte dell'Amministrazione Comunale di Lentate sul Seveso per la redazione dei Piani Particolareggiati del Piano Generale del Traffico Urbano per gli ambiti di Lentate Centro, di Copreno e di Via Padova a Camnago, in coerenza con gli obiettivi dell'Amministrazione comunale e con le previsioni del nuovo PGT approvato, il Centro Studi Traffico ha redatto il presente documento contenente i risultati delle indagini delle analisi effettuate e gli elaborati delle proposte progettuali.

Lo studio fa riferimento al quadro normativo che regola i Piani Particolareggiati del Traffico Urbano (PPTU), in particolare secondo le Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico (art. 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Nuovo codice della strada).

I Piani Particolareggiati del Traffico Urbano (PPTU) hanno interessato i seguenti ambiti territoriali (Figura 1.1.0):

1. Lentate centro "allargato", nel quadrante delimitato dalla Via Garibaldi a sud, la Provinciale Comasina a ovest, da Via Scultori del legno a nord e dalla via Verdi/Costaiola ad est;
2. Quartiere di Via Padova a Camnago, comprendendo tutta l'area di Camnago ad est della linea ferroviaria;
3. l'intera frazione di Copreno.

Nell'ambito della redazione dei piani particolareggiati si inoltre sono aggiornate le simulazioni modellistiche, sviluppate nell'ambito della redazione del Piano Urbano del Traffico, prevedendo in particolare:

- l'aggiornamento del modello simulazione del traffico e delle matrici del traffico privato, sulla base dei nuovi dati di traffico raccolti;
- simulazione modellistica e valutazioni degli scenari infrastrutturali previsti dal P.G.T. approvato, con in particolare la verifica delle “tangenzialine” di Birago e Camnago.

Per lo sviluppo delle scelte progettuali si è partiti, oltre che dai dati rilevati, dalle linee guida dell'Amministrazione, qui di seguito riportate, e delle segnalazioni dei cittadini inviate all'Amministrazione e raccolte in specifici incontri con la cittadinanza.

1.1 Linee Guida

Premessa

L'Amministrazione Comunale di Lentate sul Seveso, anche a seguito di recenti segnalazioni da parte dei cittadini e di casi di incidentalità in ambito urbano, ritiene necessario procedere quanto prima con l'aggiornamento e la contestuale attuazione delle previsioni contenute nel Piano Generale del

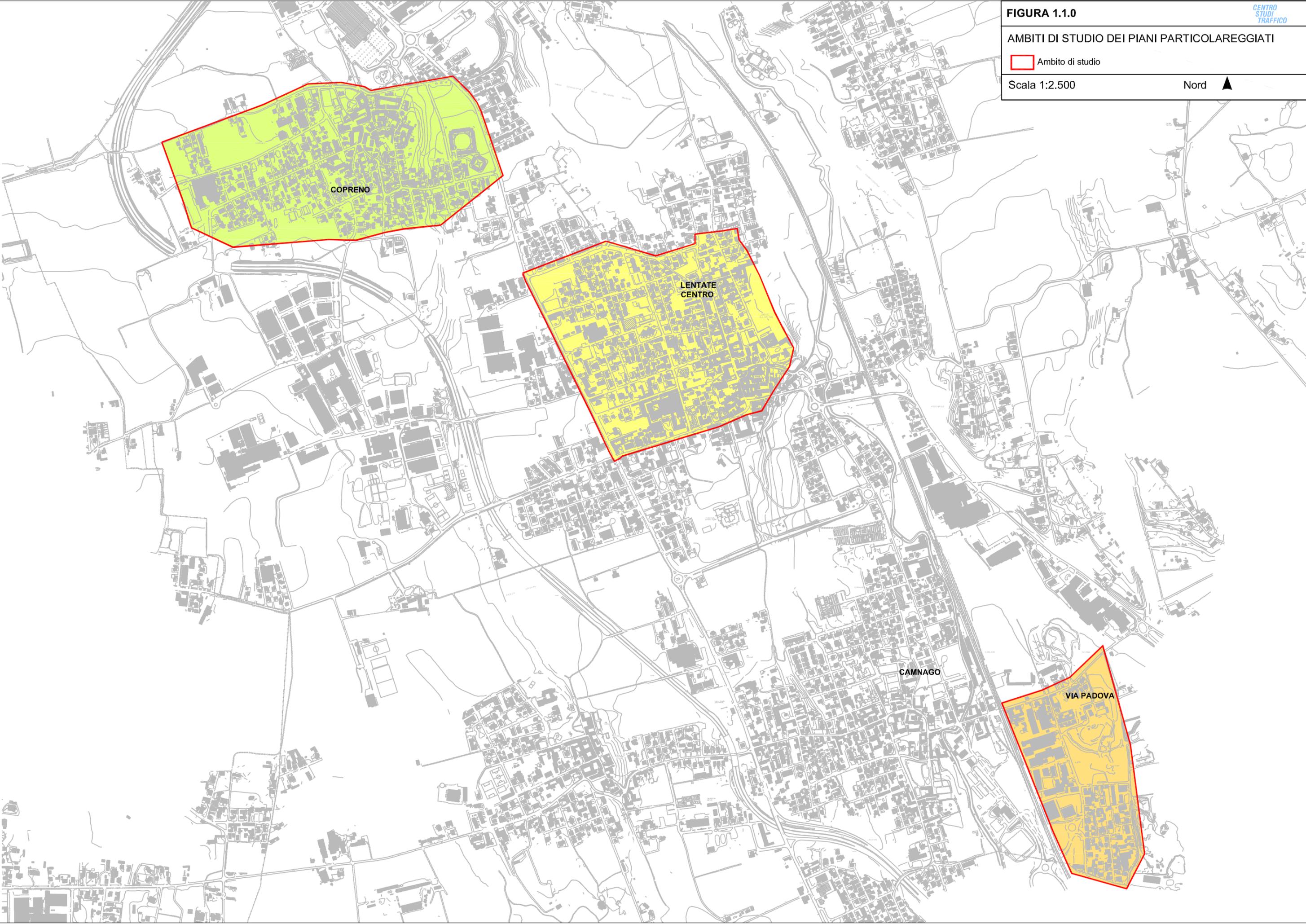
FIGURA 1.1.0

AMBITI DI STUDIO DEI PIANI PARTICOLAREGGIATI

 Ambito di studio

Scala 1:2.500

Nord 



Traffico Urbano, con l'obiettivo di portare a termine il percorso più generale di redazione del Piano Urbano del Traffico. A tal fine, intende promuovere la redazione dei Piano Particolareggiati del Traffico Urbano, ai sensi della direttiva del Ministero dei Lavori Pubblici n. 77/1995, e la contestuale realizzazione delle opere in essi previste, compatibilmente con le disponibilità di bilancio. La direttiva articola infatti la predisposizione del PUT su tre differenti livelli di progettazione:

- 1° livello: **Piano generale del traffico urbano (PGTU)**, contenente per l'intera area comunale indicazioni sulle scelte modali, sulla gerarchia funzionale delle strade e il relativo regolamento viario. Il PGTU deve contenere inoltre gli interventi previsti a livello di viabilità, la loro scadenza temporale e un dimensionamento preliminare della spesa prevista.
- 2° livello: **Piani particolareggiati del traffico urbano (PPTU)**, riguardanti porzioni più ristrette del centro abitato (es. il quartiere), in cui sono indicati i singoli interventi previsti dal PGTU per quella porzione di territorio, ordinati secondo la prevista scansione temporale. I progetti entrano nel merito di interventi quali: marciapiedi, passaggi pedonali, fermate dei mezzi pubblici, localizzazione dei capolinea e dei parcheggi, compresi quelli di interscambio, schemi dettagliati di circolazione con la relativa segnaletica, organizzazione della sosta lungo le strade, delle aree di sosta e dell'eventuale tariffazione. Il livello progettuale dei PPTU è di elevato dettaglio e prevede la realizzazione di tavole planimetriche a grande scala.
- 3° livello: **Piani esecutivi del traffico urbano (PETU)**, ossia progetti esecutivi degli interventi previsti nei PPTU – nel loro complesso o per singoli lotti funzionali - come ad esempio la sistemazione delle sedi viarie, la canalizzazione delle intersezioni, gli interventi di protezione delle corsie e delle sedi riservate e le indicazioni finali della segnaletica stradale completi di una valutazione dettagliata dei computi metrici stimativi necessari per la determinazione dei costi di intervento. I PETU entrano in un livello di dettaglio estremamente elevato.

Di seguito vengono esposti i criteri con i quali dovranno essere redatti i PPTU per il Comune di Lentate sul Seveso.

Obiettivi da realizzarsi mediante i Piani Particolareggiati del Traffico Urbano:

1 Sicurezza stradale

L'Amministrazione Comunale è chiamata a perseguire azioni volte all'incremento della sicurezza stradale sulla rete.

Per ciascun piano particolareggiato dovrà essere prevista una analisi di situazioni di potenziale pericolo, anche sulla base delle segnalazioni pervenute dai cittadini e rilevate dell'Ufficio Tecnico comunale, con la relativa definizione di misure finalizzate alla mitigazione/eliminazione del rischio potenziale. Forte attenzione è rivolta al coordinamento delle azioni, alla unificazione e creazione di banche dati condivise e standardizzate e alla collaborazione con i vari soggetti coinvolti.

2 Pedonalità, limitazione del traffico e della velocità

L'obiettivo dell'Amministrazione Comunale è quello di realizzare interventi infrastrutturali ai fini della riqualificazione degli spazi pubblici, utili a valorizzare i vantaggi che derivano dall'eliminazione o dalla riduzione del traffico (qualità dell'aria, riduzione rumore, sicurezza, fruibilità). Il risultato atteso è quello di dotare Lentate di una rete integrata di percorsi a pedonalità privilegiata e di aree a traffico e velocità limitate.

Si prevede di intervenire negli ambiti più sensibili e in particolare di limitare il traffico in prossimità delle scuole per proteggere i bambini e i ragazzi dall'esposizione agli inquinanti e dai rischi di incidente.

Dovrà pertanto essere individuata una serie di aree e percorsi da destinare a pedonalizzazioni, Isole ambientali, ZTL, e Zone 30. Il progetto sarà impostato anche attraverso sopralluoghi e simulazioni modellistiche preliminari.

3 Ciclabilità

I Piani Particolareggiati dovranno essere coerenti con la programmazione e lo sviluppo della rete ciclabile urbana e sovracomunale, con lo sviluppo di una rete di itinerari ciclabili sicuri, continui e veloci, di eventuali spazi dedicati alla sosta delle biciclette, di servizi per i ciclisti e di un sistema di informazione e comunicazione agli utenti.

4 Mobilità delle merci

L'Amministrazione Comunale vuole garantire una gestione sostenibile della distribuzione delle merci sul territorio comunale, garantendo diverse tipologie di intervento, comprendenti misure infrastrutturali, tecnologiche, gestionali e amministrative. La ricostruzione della situazione di fatto, da realizzare attraverso indagini campionarie ed ai conteggi veicolari dei vettori merci, costituisce un necessario e preliminare strumento.

I Piani Particolareggiati, se necessario, dovranno inoltre prevedere la predisposizione di un Piano degli stalli su strada per il carico/scarico delle merci.

5 Pedemontana

L'aggiornamento del PGTU e i Piani Particolareggiati dovranno essere coerenti con le previsioni del tracciato e delle opere connesse e complementari di Pedemontana, così come riportate all'interno delle tavole del Piano di Governo del Territorio approvato e vigente. A tal fine, viene confermata la scelta di stralciare le "tangenzialine" di Birago e Camnago, come da progetto definitivo, valutando l'incidenza negativa delle stesse, sul tessuto residenziale lentatese, qualora venissero realizzate. Inoltre, si dovrà prevedere, laddove necessario e per quanto possibile, la disincentivazione del traffico di attraversamento del territorio comunale, evitando che si creino percorsi e itinerari alternativi all'utilizzo della nuova SS 35 dei Giovi, futura Pedemontana.

1.2 Segnalazioni della Cittadinanza

L'Amministrazione comunale ha raccolto nel tempo le segnalazioni dei cittadini relative a problematiche sulla mobilità, ha inoltre, in specifici incontri

con la cittadinanza sui Piani Particolareggiati, uno per ciascun ambito di intervento, sollecitando indicazioni di problematiche e proposte di intervento per risolverle (Tabella 1.2.1).

In particolare gli incontri si sono svolti a Lentate Centro il 2 ottobre 2015, a Copreno il 7 ottobre 2015 e per l'ambito di Via Padova a Camnago l'8 ottobre 2015.

Le istanze raccolte sono state localizzate sulla cartografia comunale, nelle Figura 1.2.1 per Copreno, nella Figura 1.2.2 per Lentate Centro e nella Figura 1.2.3 per Via Padova.

1.3 Il progetto Pedemontana

Il progetto della Pedemontana Lombarda prevede il completamento di un'autostrada a pagamento A36, che collegherà la A4 nella tratta Milano-Bergamo (all'altezza di Osio Sotto) alla A8 Milano-Varese (all'altezza di Cassano Magnago VA). Il tracciato, con uno sviluppo complessivo di 87 Km (più 70 Km di viabilità connessa), ad oggi realizzato ed aperto nelle tratte A (da Cassano Magnago A8 a Lomazzo A9) e B1 (da Lomazzo A9 a Lentate), interessa direttamente il territorio di Lentate, sovrapponendosi sostanzialmente all'attuale tracciato della superstrada SS35 Milano-Lentate, dal confine con Barlassina fino all'altezza di Copreno, per staccarsi verso ovest in direzione della nuova connessione con la A9 Milano-Como (Figura 1.3.1).

L'attuale tratta da Copreno al confine con Cermenate, viene sostituita dalla nuova viabilità che riconnetterà la Pedemontana, sia al tracciato storico della SS35, sia alla Novedratese. Gli altri elementi di significativa modifica funzionale della superstrada in autostrada Pedemontana, oltre all'introduzione del pedaggio, sono lo spostamento verso Milano dell'uscita di "Lentate sud" e l'allacciamento della viabilità della zona industriale di Copreno, attraverso opere connesse, con lo svincolo Lentate Nord e con la futura "tangenzialina" di Lazzate.

Lo spostamento verso Milano dell'uscita Lentate sud, di circa 500 metri, (Figura 1.3.2) porta l'ingresso in Pedemontana al confine comunale con Barlassina e l'uscita da Milano all'altezza della SP118 (1 Km più a sud dell'attuale rampa), ricollegando la Pedemontana alla Via Nazionale dei Giovi e alla viabilità dell'ex Parco Militare con la nuova viabilità prevista tra le opere connesse all'autostrada nell'intorno del futuro casello Lentate/Barlassina.

La realizzazione della Pedemontana Lombarda a fronte di un miglioramento dell'accessibilità del territorio comunale per le relazioni est-ovest di medio-lungo raggio (relazioni allo stato di fatto interessano appena il 5-10% degli spostamenti con l'auto privata) potrà portare, se non opportunamente mitigati e risolti, una serie di impatti negativi sulla viabilità esistente.

In particolare, le maggiori preoccupazioni sono indotte dalla possibilità che si inneschino componenti di traffico di attraversamento da Cermenate lungo la direttrice dei Giovi e da Carimate, Figino e Novedrate lungo l'asse Via San Michele del Carso-Viale Italia per evitare il pedaggio o ridurne l'importo,

TABELLA 1.2.1 - REPORT INCONTRI COI CITTADINI

COPRENO - 7 ottobre 2015

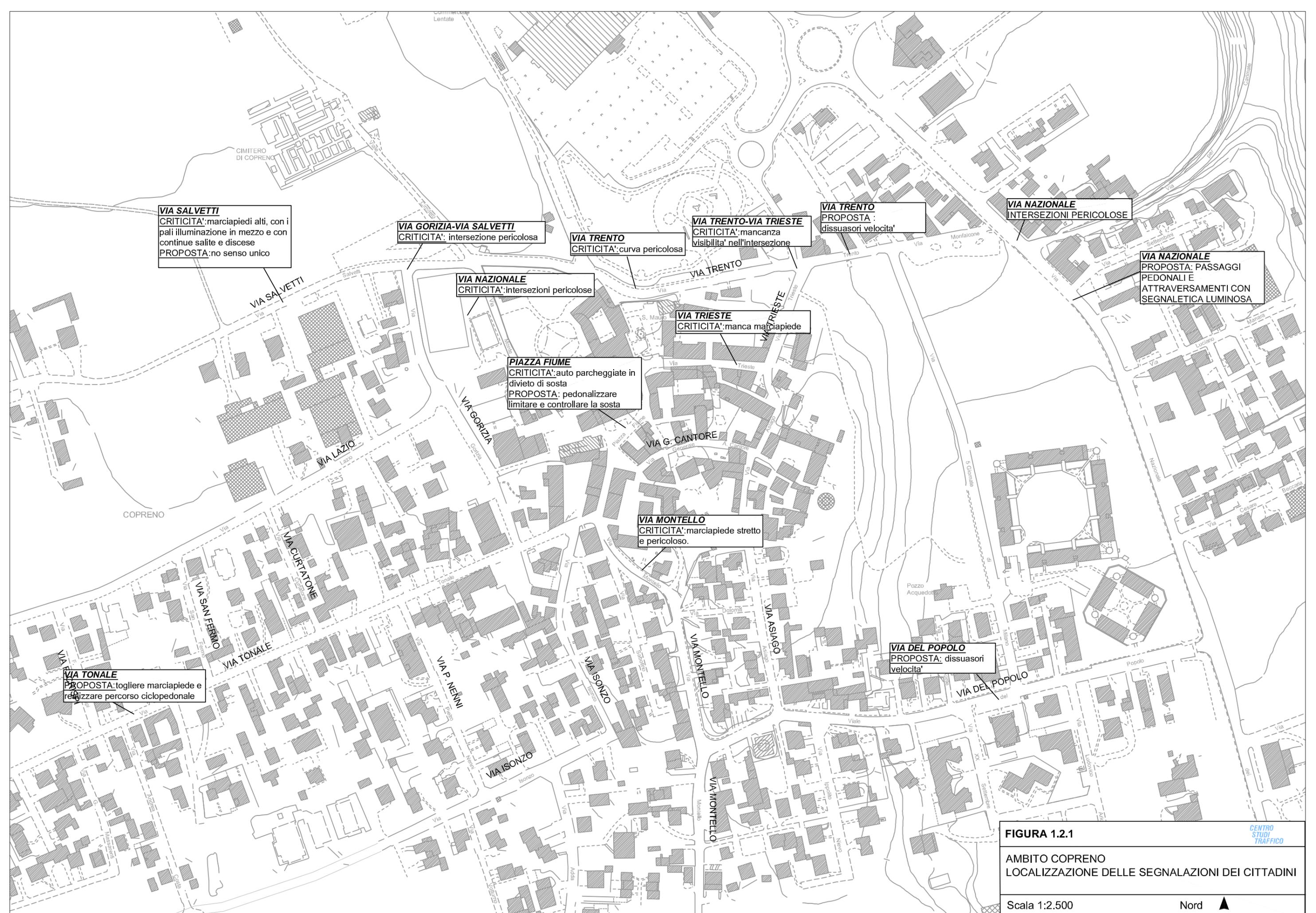
Proposte	Criticità
Via Salvetti: no senso unico	Marciapiedi alti, con i pali illuminazione in mezzo e con continue salite e discese
Si politica dei sensi unici + pista ciclabile	Via Salvetti: sistemare la banchina stradale
Via Trieste serve marciapiede	Via Gorizia – via Salvetti: incrocio pericoloso
Via del Popolo: dissuasori velocità	Via Montello: marciapiede stretto e pericoloso, rimuovere pali illuminazione
Via Trento: dissuasori velocità	Rispetto segnaletica
Via Tonale: togliere marciapiede e realizzare percorso ciclopedonale colorato	Attraversamenti via Nazionale: pericolosi
Via Nazionale: passaggi pedonali e attraversamenti con segnaletica luminosa	Auto parcheggiate in divieto di sosta in piazza Fiume
Piazza Fiume: pedonalizzare ma gradualmente	Via Trieste-via Trento: mancanza visibilità quando ci si immette
Piazza Fiume: sosta limitata e regolamentata	Via Trento: curva delle suore, mettere in sicurezza
	Via Galvani incrocio su via Industria: immissione pericolosa
	Valutare la riorganizzazione della sosta davanti alla chiesa

CAMNAGO VIA PADOVA - 8 ottobre 2015

Proposte	Criticità
Dossi in via Presolana	Traffico pesante e mancanza del rispetto dei limiti di transito in via Padova
Via Padova: creazione marciapiede	Mancanza di marciapiede in via XXIV Maggio lato est ferrovia
Via Padova: ricollocazione pensilina autobus dal lato opposto in prossimità del marciapiede	Sosta selvaggia in corrispondenza dell'incrocio tra via XXIV Maggio e via delle Cave (civico 45)
Sistemazione/riapertura via Canturina	Mancanza di segnaletica orizzontale in corrispondenza della piattaforma ecologica
Via Padova: ingresso a senso unico alternato con semaforo + fascia pedonale	Camion in sosta via Padova
Velocità massima: 30 all'ora	Via Padova: sistemare palo della luce davanti all'ingresso del parchetto in alternativa collocarlo nel parco
Proposta di mettere gli specchi lungo le traverse di viale Italia	Rotonda sottopasso: curvature sbagliate
Parcheggio via Padova (davanti al civico 45) in corrispondenza della rotonda con via Bramante: segnare gli stalli + disco orario	Assenza vigili
	Inquinamento acustico ferroviario, soprattutto negli orari notturni
	Continua perdita di calcestruzzo dai camion che percorrono le vie del quartiere
	Via Nazionale: mancato rispetto dell'ordinanza di divieto di transito dei mezzi pesanti.

LENTATE CENTRO - 2 ottobre 2015

Proposte	Criticità
P.zza S. Vito: isola pedonale	Via Roma: limitare il traffico/velocità nel periodo estivo
Via Roma: invertire senso unico	Sensibilizzare l'utilizzo della pista ciclabile della Nazionale
Senso unico Via Diaz: dall'incrocio di Via Mazzola verso Via Costaiola	P.zza S. Vito troppo traffico e limitare giochi rumorosi nelle sere estive di chiusura della piazza
Via Filzi: senso unico + percorso ciclopedonale	Pericolosa immissione su Via Verdi da Via Dante
Via Garibaldi: senso unico + percorso ciclopedonale	Via Papa G.: marciapiede stretto - prolungare pista ciclabile
Tratto Via Scultori del L./Via Libertà: riportare doppio senso circolazione	Via Nazionale: mettere in sicurezza attraversamenti (troppo traffico)
Via Giuliani: ripristinare doppio senso circolazione	Via Verdi: manca parcheggio bocciofila
Via Nazionale: passaggi pedonali e attraversamenti con segnaletica luminosa	
Passaggio pedonale Via Verdi - Via Cavour	
P.zza S. Vito: togliere parcheggio	
Viale Brianza: pista ciclabile	
Via Costaiola: invertire senso unico	
Via Aureggi: marciapiedi/pista ciclopedonale	
Via Libertà: invertire senso unico	
Via Risorgimento: parcheggio auto	
Velocità massima: 30 all'ora nelle strade del centro	



VIA SALVETTI
 CRITICITA': marciapiedi alti, con i pali illuminazione in mezzo e con continue salite e discese
 PROPOSTA: no senso unico

VIA GORIZIA-VIA SALVETTI
 CRITICITA': intersezione pericolosa

VIA TRENTO
 CRITICITA': curva pericolosa

VIA TRENTO-VIA TRIESTE
 CRITICITA': mancanza visibilita' nell'intersezione

VIA TRENTO
 PROPOSTA: dissuasori velocita'

VIA NAZIONALE
 INTERSEZIONI PERICOLOSE

VIA NAZIONALE
 PROPOSTA: PASSAGGI PEDONALI E ATTRAVERSAMENTI CON SEGNALETICA LUMINOSA

VIA NAZIONALE
 CRITICITA': intersezioni pericolose

VIA TRIESTE
 CRITICITA': manca marciapiede

PIAZZA FIUME
 CRITICITA': auto parcheggiate in divieto di sosta
 PROPOSTA: pedonalizzare limitare e controllare la sosta

VIA MONTELLO
 CRITICITA': marciapiede stretto e pericoloso.

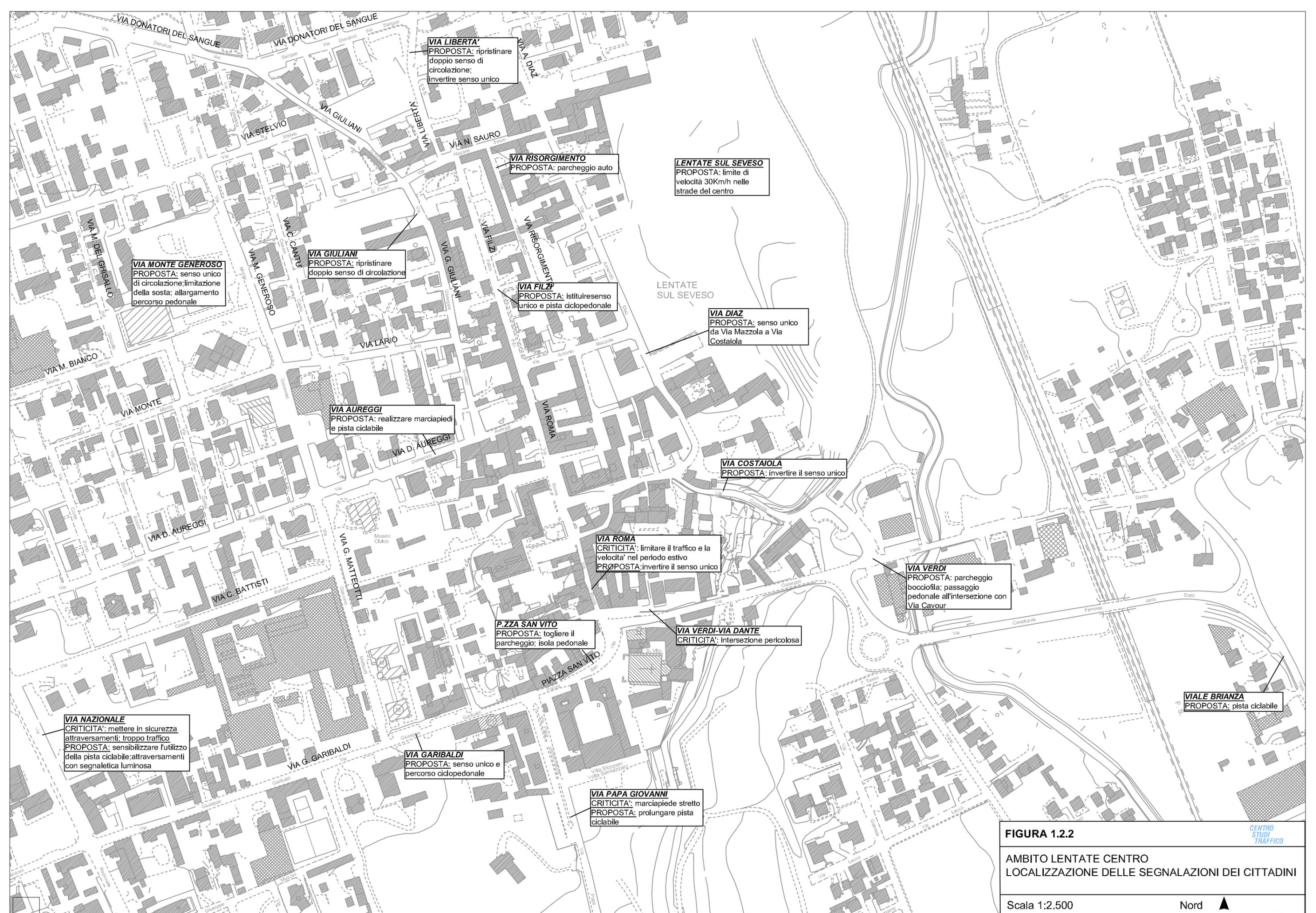
VIA DEL POPOLO
 PROPOSTA: dissuasori velocita'

VIA TONALE
 PROPOSTA: togliere marciapiede e realizzare percorso ciclopedonale

FIGURA 1.2.1
 AMBITO COPRENO
 LOCALIZZAZIONE DELLE SEGNALAZIONI DEI CITTADINI

Scala 1:2.500 Nord ▲

CENTRO STUDI TRAFFICO



VIA LIBERTA'
 PROPOSTA: ripristinare doppio senso di circolazione; invertire senso unico

VIA RISORGIMENTO
 PROPOSTA: parcheggio auto

LENTATE SUL SEVESO
 PROPOSTA: limite di velocità 30Km/h nelle strade del centro

VIA MONTE GENEROSO
 PROPOSTA: senso unico di circolazione; limitazione della sosta; allargamento percorso pedonale

VIA GIULIANI
 PROPOSTA: ripristinare doppio senso di circolazione

VIA FILIPPI
 PROPOSTA: istituire senso unico e pista ciclopedonale

VIA DIAZ
 PROPOSTA: senso unico da Via Mazzola a Via Costaiola

VIA AUREGGI
 PROPOSTA: realizzare marciapiedi e pista ciclabile

VIA COSTAIOLA
 PROPOSTA: invertire il senso unico

VIA ROMA
 CRITICITA': limitare il traffico e la velocità nel periodo estivo
 PROPOSTA: invertire il senso unico

VIA VERDI
 PROPOSTA: parcheggio bocciofila; passaggio pedonale all'intersezione con Via Cavour

P.ZZA SAN VITO
 PROPOSTA: togliere il parcheggio; isola pedonale

VIA VERDI-VIA DANTE
 CRITICITA': intersezione pericolosa

VIA NAZIONALE
 CRITICITA': mettere in sicurezza attraversamenti; troppo traffico
 PROPOSTA: sensibilizzare l'utilizzo della pista ciclabile; attraversamenti con segnaletica luminosa

VIA GARIBALDI
 PROPOSTA: senso unico e percorso ciclopedonale

VIA PAPA GIOVANNI
 CRITICITA': marciapiede stretto
 PROPOSTA: prolungare pista ciclabile

VIALE BRIANZA
 PROPOSTA: pista ciclabile

FIGURA 1.2.2
 AMBITO LENTATE CENTRO
 LOCALIZZAZIONE DELLE SEGNALAZIONI DEI CITTADINI

Scala 1:2.500

Nord ▲

CENTRO STUDI TRAFFICO

FIGURA 1.2.3

AMBITO VIA PADOVA
LOCALIZZAZIONE DELLE SEGNALAZIONI DEI CITTADINI

Scala 1:2.500

Nord

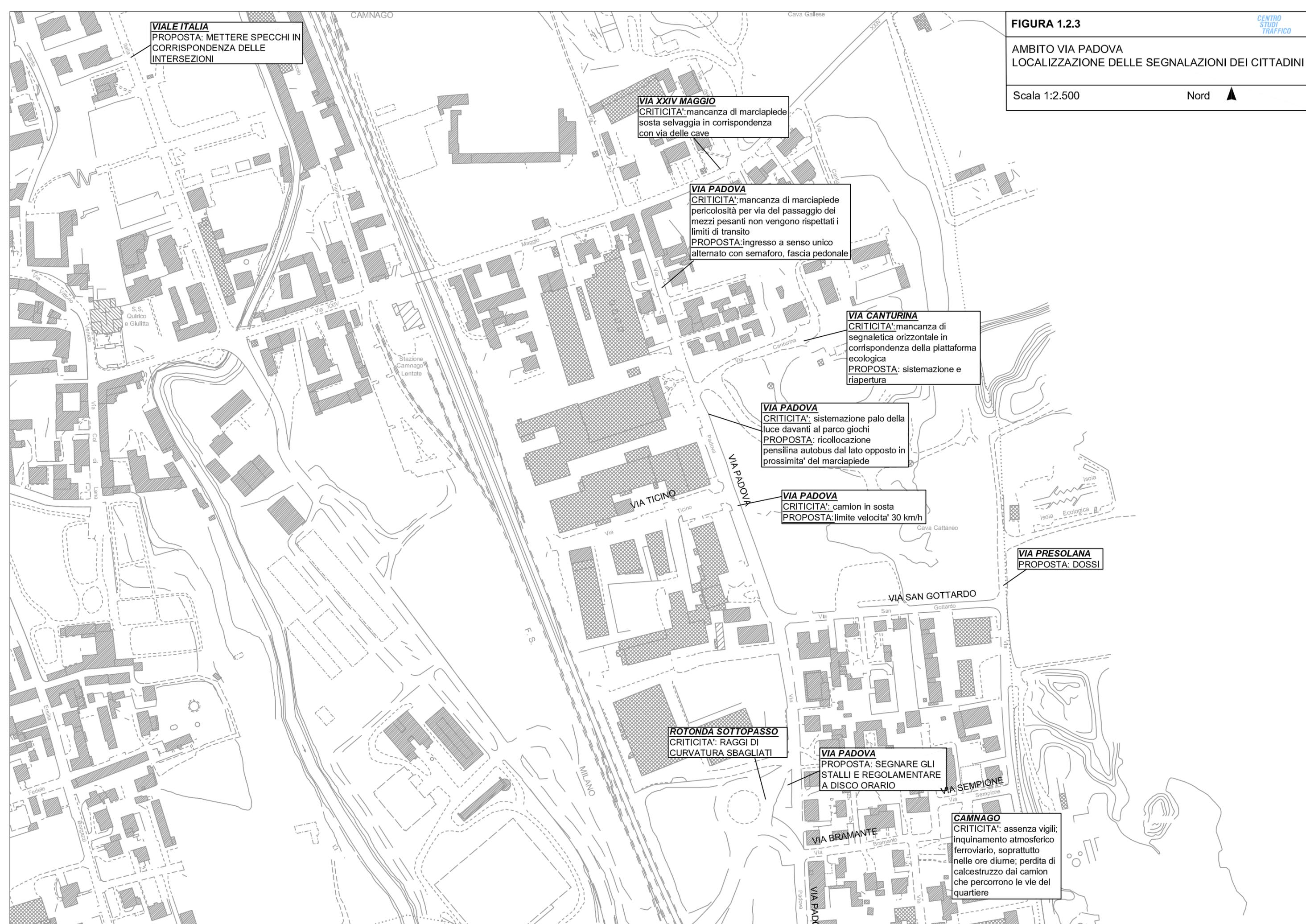
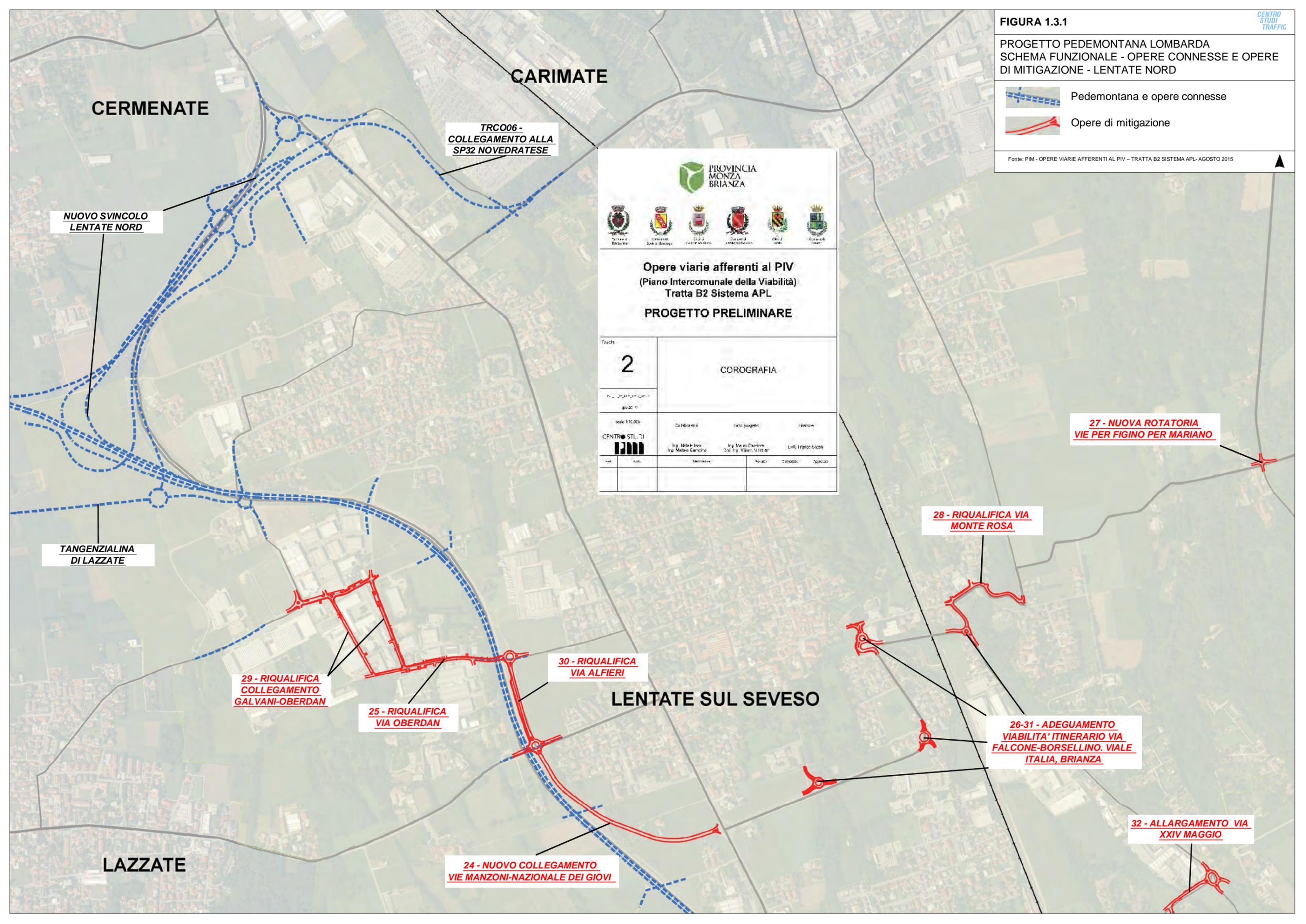


FIGURA 1.3.1

PROGETTO PEDEMONTANA LOMBARDA
SCHEMA FUNZIONALE - OPERE CONNESSE E OPERE
DI MITIGAZIONE - LENTATE NORD

-  Pedemontana e opere connesse
-  Opere di mitigazione

Fonte: PIM - OPERE VIARIE AFFERENTI AL PIV - TRATTA B2 SISTEMA APL - AGOSTO 2015



TRCO06 -
COLLEGAMENTO ALLA
SP32 NOVEDRATESE

NUOVO SVINCOLO
LENTATE NORD









Opere viarie afferenti al PIV
(Piano Intercomunale della Viabilità)
Tratta B2 Sistema APL

PROGETTO PRELIMINARE

Tavola		COROGRAFIA	
2			
Scale: 1:10.000		Collaboratori:	Disegnatori:
CENTRO STUDI		Ing. Alberto Inna Ing. Matteo Garofalo	Ing. Marco Fabbiani Dott. Ing. Valerio N. Gibelli
Aut.	Loc.	Disegnato da:	Verificato da:

27 - NUOVA ROTATORIA
VIE PER FIGINO PER MARIANO

28 - RIQUALIFICA VIA
MONTE ROSA

29 - RIQUALIFICA
COLLEGAMENTO
GALVANI-OBERDAN

25 - RIQUALIFICA
VIA OBERDAN

30 - RIQUALIFICA
VIA ALFIERI

26-31 - ADEGUAMENTO
VIABILITA' ITINERARIO VIA
FALCONE-BORSELLINO. VIALE
ITALIA, BRIANZA

24 - NUOVO COLLEGAMENTO
VIE MANZONI-NAZIONALE DEI GIOVI

32 - ALLARGAMENTO VIA
XXIV MAGGIO

CERMENATE

CARIMATE

LENTATE SUL SEVESO

LAZZATE

FIGURA 1.3.2

PROGETTO PEDEMONTANA LOMBARDA
SCHEMA FUNZIONALE - OPERE CONNESSE E OPERE DI MITIGAZIONE - LENTATE SUD - BARLASSINA - MEDA

-  Pedemontana e opere connesse
-  Opere di mitigazione

Fonte: PIM - OPERE VIARIE AFFERENTI AL PIV - TRATTA B2 SISTEMA APL- AGOSTO 2015

**24 - NUOVO COLLEGAMENTO
VIE MANZONI-NAZIONALE DEI GIOVI**

**32 - ALLARGAMENTO VIA
XXIV MAGGIO**

**"TANGENZIALINA"
DI CAMNANGO**

**"TANGENZIALINA"
DI BIRAGO**

**NUOVO SVINCOLO
LENTATE SUD
CONNESSIONI SOLO
DA E PER MILANO**

**NUOVA VIABILITA' DI
COLLEGAMENTO VIA DON
GNOCCHI-PEDEMONTANA**

**BARLASSINA
SOLO USCITA**

MEDA

BARLASSINA

**NUOVO SVINCOLO
MEDA**



PROVINCIA
MONZA
BRIANZA








**Opere viarie afferenti al PIV
(Piano Intercomunale della Viabilità)
Tratta B2 Sistema APL
PROGETTO PRELIMINARE**

Tavola	COROGRAFIA		
2			
Scale 1:10.000	Collaboratori	Tavolo progetto	Elaborato
CENTRO STUDI	Ing. Michele Inza Ing. Matteo Genshiro	Ing. Marco Favaroni Ord. Ing. Viliano Neri	L. Uberti (riferito a base)
Data	Revisione	Revista	Comitato Approvato

indotte dalla tariffazione della nuova infrastruttura (oggi gratuita), peraltro attivata nella tratta A e B1 con tariffe decisamente elevate rispetto alla media della rete autostradale italiana, di circa 21 centesimi al Km pari a quasi il doppio delle tariffe dell'autostrada A4.

Un'ulteriore criticità per il Progetto definitivo della Pedemontana, è data dalla mancanza delle connessioni verso Nord nello svincolo di progetto di Lentate Sud/Barlassina, connessioni che mancano anche allo stato di fatto per la superstrada, ma questa mancanza oggi è giustificata dal fatto che l'infrastruttura termina a Lentate Nord.

Tra le opere connesse alla Pedemontana vi sono il collegamento oltre al collegamento a nord di Lentate con la Novedratese, il collegamento detto "tangenzialina di Birago" che collega Via Gerbino all'altezza di Via Zara con lo svincolo Lentate sud/Barlassina e il collegamento detto "tangenzialina di Camnago" di collegamento tra le vie XXIV Maggio e Via Padova, quest'ultima non ricompresa nell'elenco delle opere connesse della Regione Lombardia.

Nel rapporto di studio del PIM "**Opere viarie afferenti al PIV (Piano Intercomunale della Viabilità) tratta B2 Sistema Pedemontano Lombardo - Progetto Preliminare**" dell'Agosto 2015, sono stati sviluppati i progetti preliminari delle opere di mitigazione degli impatti di Pedemontana indicate dal Piano Generale del Traffico Urbano di Lentate 2009-2013 e dal Piano Intercomunale della Viabilità 2010.

In particolare sono compresi i seguenti 8 interventi:

- 24 Nuova viabilità di collegamento tra le vie Manzoni Falcone e Borsellino Nazionale dei Giovi SP44bis
- 25 Riqualfica/messa in sicurezza di Via Oberdan
- 26 Adeguamento viabilità itinerario Falcone e Borsellino Italia Brianza
- 27 Rotatoria vie per Figino per Mariano
- 28 Riqualfica di Via Monte Rosa
- 29 Collegamento tra le vie Oberdan e Galvani
- 30 Riqualfica/messa in sicurezza di Via Alfieri
- 31 Modifica layout rotatoria Viale Italia (cfr. Adeguamento viabilità itinerario Falcone e Borsellino Italia Brianza)
- 32 Allargamento Via XXIV Maggio.

1.4 Altri interventi previsti

Nell'ambito di questo studio si è tenuto conto della previsione a Copreno di risistemazione con percorsi ciclabili (non previsti dal PGT) delle vie Tonale, Lazio, Gorizia, Montenero ed un breve tratto di Via Trento e della trasformazione in pista ciclabile della strada vicinale degli Zoccali, nata dal confronto tra l'Amministrazione e la Cittadinanza e sviluppata dal Settore Opere Pubbliche e Patrimonio del Comune (Figure 1.4.1 e 1.4.2); che prevede l'introduzione di sensi unici contrapposti in Via Tonale da Via Gorizia verso Via Lombardia e in Via Lazio da Via Lombardia verso Via Gorizia, nonché l'estensione dell'attuale senso unico di Via Gorizia fino all'intersezione con Via Salvetti.



Comune di Lentate sul Seveso
Provincia di Monza e Brianza
SETTORE OPERE PUBBLICHE E PATRIMONIO

SISTEMAZIONE VIE TONALE, LAZIO, GORIZIA, MONTENERO

- ↔ SENSI DI MARCIA ESISTENTI DA MANTENERE
- ➔ SENSI UNICI IN PROGETTO
- ↔ SENSI DI MARCIA DA MODIFICARE

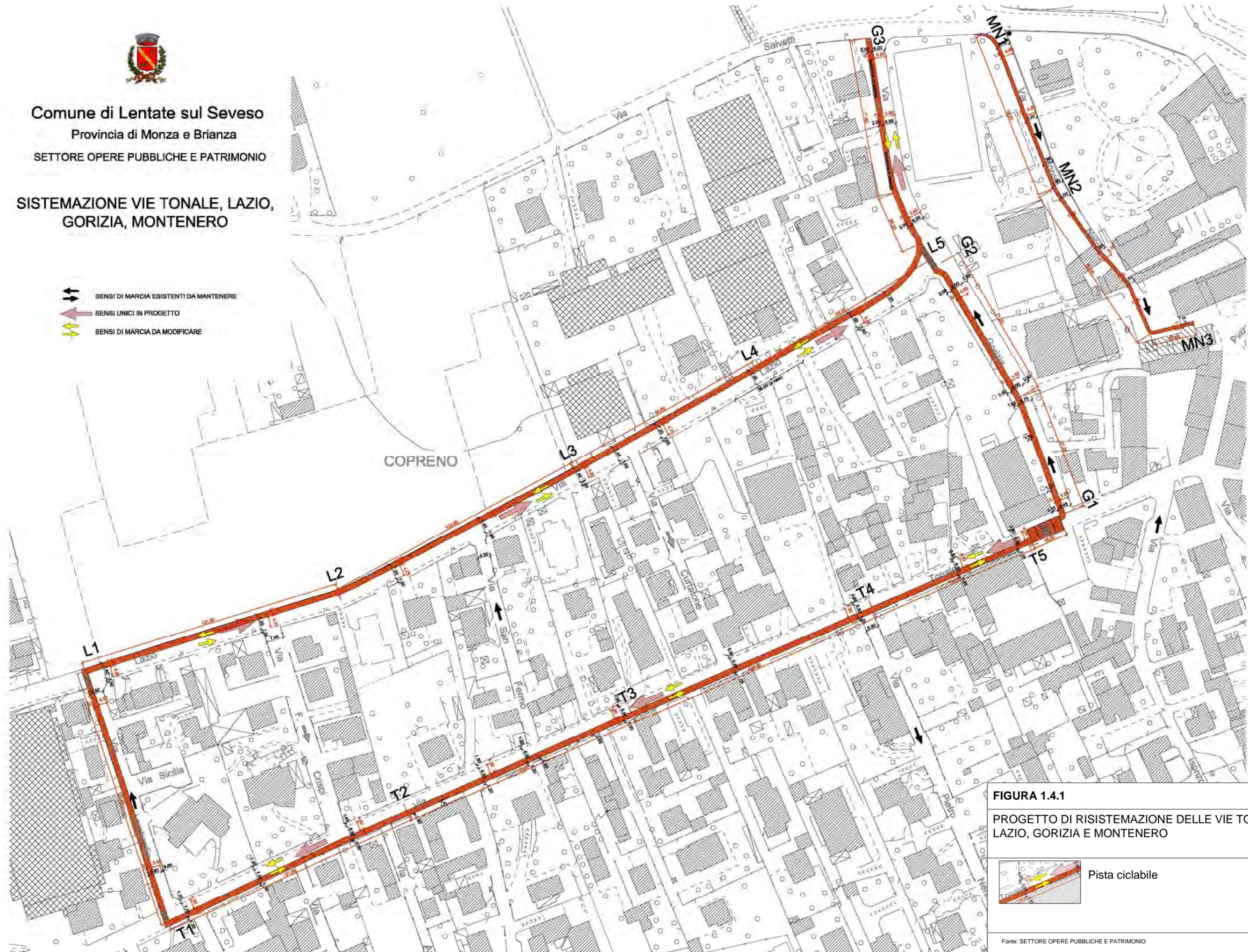
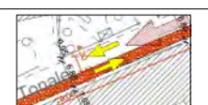


FIGURA 1.4.1
PROGETTO DI RISISTEMAZIONE DELLE VIE TONALE,
LAZIO, GORIZIA E MONTENERO



Pista ciclabile



Comune di Lentate sul Seveso

Provincia di Monza e Brianza

SETTORE OPERE PUBBLICHE E PATRIMONIO

SISTEMAZIONE VIA TRENTO, VICINALE DEGLI ZOCCALI

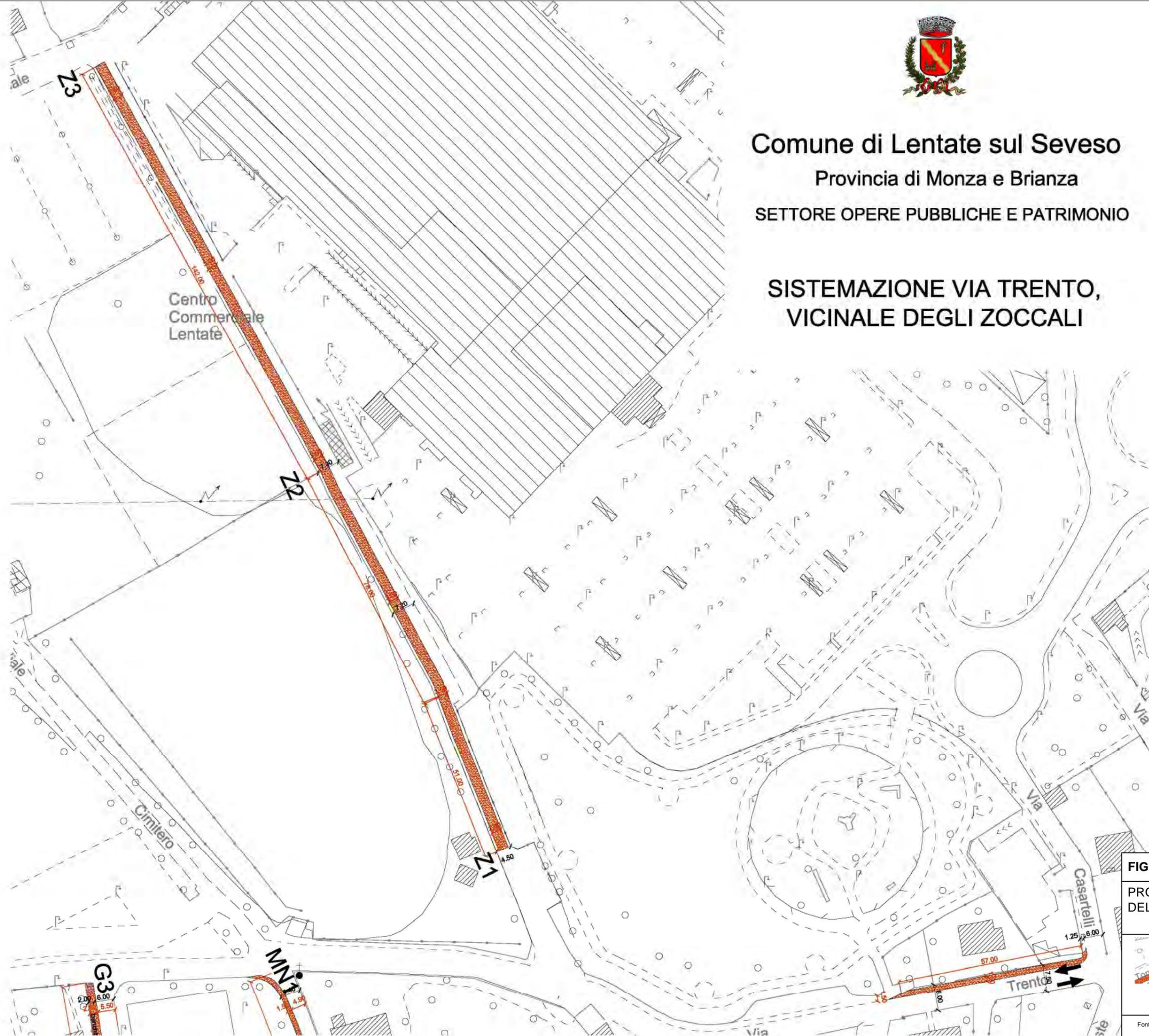
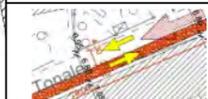


FIGURA 1.4.2

PROGETTO DI RISISTEMAZIONE DELLA VIA TRENTO E DELLA STRADA VICINALE DEGLI ZOCCALI



Pista ciclabile



E' stato valutato anche il progetto "Rallentate sul Seveso", per le parti che interessano gli ambiti del Piani Particolareggiati con interventi di miglioramento della sicurezza stradale. In particolare il progetto prevede la riqualifica del sistema di attraversamenti pedonali in Via Nazionale e l'ammodernamento dell'impianto semaforico all'intersezione di Via Aureggi, Via Monte Generoso e Via Matteotti (Figura 1.4.3).

Riqualifica attraversamento pedonale SP44 Km 18.600

Riqualifica attraversamento pedonale SP44 Km 18.150

Riqualifica attraversamento pedonale SP44 Km 17.700

Riqualifica attraversamento pedonale SP44 Km 17.400

Riqualifica attraversamento pedonale SP44 Km 17.240

Riqualifica impianto semaforico

Riqualifica attraversamento pedonale SP44 Km 16.870

Nuovo attraversamento pedonale SP44 Km 16.310

Riqualifica attraversamento pedonale SP44 Km 16.175

FIGURA 1.4.3

CENTRO STUDI TRAFFICO

INTERVENTI PREVISTI LUNGO LA NAZIONALE DAL PROGETTO "RALLENTATE SUL SEVESO"

LOCALIZZAZIONE DEGLI INCIDENTI NEL PERIODO GIUGNO 2010-GIUGNO 2015 RILEVATI DALLA POLIZIA LOCALE

- Incidenti senza feriti
- Incidenti con feriti
- Incidenti non localizzati puntualmente

Scala 1:6.000

Nord ▲

2. AGGIORNAMENTO QUADRO CONOSCITIVO

Le attività previste per l'aggiornamento del quadro conoscitivo hanno riguardato:

- Aggiornamento dei dati esistenti del traffico con rilievo dei Flussi del traffico in alcuni incroci significativi già rilevati nel 2009 e che maggiormente hanno risentito delle modifiche alla sistema della viabilità intercorse.
- Rilievo dettagliato dell'offerta di sosta all'interno degli ambiti dei Piani Particolareggiati.
- Aggiornamento dei dati sulla domanda di sosta con il rilievo dell'occupazione per gli ambiti di studio.
- Analisi dei dati sugli incidenti degli ultimi 5 anni (localizzazione e caratteristiche)
- Rilievo dettagliato del sistema di circolazione.

2.1 Conteggio di traffico agli Incroci

I conteggi di traffico con rilievo delle manovre di svolta agli incroci, finalizzati all'aggiornamento del modello di simulazione, hanno interessato le seguenti intersezioni:

- 1 Via Nazionale dei Giovi – Via Vittorio Veneto – Via Monte Grappa
- 2 Via XXIV Maggio – Viale Italia – Via Don Gnocchi
- 3 Rotatoria Via Padova – Via Don Gnocchi
- 4 Rotatoria Via Don Gnocchi-Via Aldo Moro-Via Marisa Bellisario

I conteggi agli incroci sono effettuati manualmente conteggiando i veicoli suddivisi in leggeri e pesanti, rilevando l'entità dei flussi veicolari di tutte le possibili manovre di svolta agli incroci. Il rilievo è stato effettuato in un giorno feriale tipo per periodi di 15', ai principali incroci nelle 4 ore di punta 7.30-9.30 e 17.30-19.30.

I dati memorizzati raccolti sono stati memorizzati nelle Tabelle 2.1.1-2.1.4, riportando oltre i totali di fascia, i totali delle ore di punta 7.30-8.30 e 17.30-18.30, omogeneizzando in veicoli equivalenti il traffico pesante con il coefficiente 2,5.

I flussi di traffico rilevati nelle ore di punta sono stati rappresentati graficamente nelle Figure 2.1.1-2.1.4 confrontando i dati con i flussi rilevati nel 2009, nell'ambito della redazione del Piano Urbano del Traffico.

Nell'incrocio 1) Via Nazionale dei Giovi – Via Vittorio Veneto – Via Monte Grappa sono stati rilevati nell'ora di punta della mattina 7.30-8.30 complessivamente 2.065 veicoli equivalenti (Figura 2.1.1a), il confronto con il rilievo del 2009 evidenzia una riduzione del traffico del traffico che impegna l'incrocio del 13,2%, con un trasferimento di traffico verso il nuovo collegamento di Via Don Gnocchi e Via Moro a Barlassina (uscita 13, non ancora aperto durante i rilievi del 2009), che ha offerto una connessione più diretta con la Milano-Meda per i traffici della direttrice di Viale Italia.

TABELLA 2.1.1

CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI

Movimenti Incrocio

Incrocio n° 1

1 Via Naz. Dei Giovi sud Data Rilievo: 14/10/2015

Strade: Via Nazionale dei Giovi - Via V. Veneto - Via M. Grappa

2 Via Vittorio Veneto

Flussi per categoria di veicoli e movimento

3 Via Naz. Dei Giovi nord

4 Va Monte Grappa

Mattina (7.30-9.30)

Movimento da	a	7.30-7.45			7.45-8.00			8.00-8.15			8.15-8.30			8.30-8.45			8.45-9.00			9.00-9.15			9.15-9.30			Tot. 7.30-9.30			Eq. 7.30-8.30			
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	
1	Via Naz. Dei Giovi sud	Via Vittorio Veneto	3	1	4	6	0	6	8	1	9	7	1	8	3	0	3	3	0	3	4	0	4	7	0	7	41	3	44	24	3	32
	Via Naz. Dei Giovi sud	Via Naz. Dei Giovi nord	131	2	133	154	2	156	121	6	127	110	7	117	102	7	109	97	3	100	113	5	118	92	8	100	920	40	960	516	17	559
	Via Naz. Dei Giovi sud	Va Monte Grappa	64	0	64	56	1	57	64	1	65	53	0	53	46	0	46	52	0	52	39	0	39	34	1	35	408	3	411	237	2	242
	Totale da Via Naz. Dei Giovi sud			198	3	201	216	3	219	193	8	201	170	8	178	151	7	158	152	3	155	156	5	161	133	9	142	1369	46	1415	777	22
2	Via Vittorio Veneto	Via Naz. Dei Giovi nord	8	0	8	6	1	7	8	0	8	11	0	11	7	0	7	4	0	4	4	0	4	11	0	11	59	1	60	33	1	36
	Via Vittorio Veneto	Va Monte Grappa	26	0	26	26	0	26	19	0	19	23	1	24	14	0	14	13	0	13	9	0	9	15	0	15	145	1	146	94	1	97
	Via Vittorio Veneto	Via Naz. Dei Giovi sud	18	4	22	16	1	17	16	1	17	14	1	15	7	0	7	8	0	8	10	1	11	10	1	11	99	9	108	64	7	82
	Totale da Via Vittorio Veneto			52	4	56	48	2	50	43	1	44	48	2	50	28	0	28	25	0	25	23	1	24	36	1	37	303	11	314	191	9
3	Via Naz. Dei Giovi nord	Va Monte Grappa	21	1	22	38	2	40	20	0	20	18	0	18	18	0	18	11	0	11	18	0	18	9	0	9	153	3	156	97	3	105
	Via Naz. Dei Giovi nord	Via Naz. Dei Giovi sud	130	1	131	117	0	117	130	4	134	129	3	132	137	1	138	104	4	108	102	4	106	120	2	122	969	19	988	506	8	526
	Via Naz. Dei Giovi nord	Via Vittorio Veneto	4	0	4	6	0	6	8	0	8	6	0	6	11	0	11	12	0	12	7	0	7	6	0	6	60	0	60	24	0	24
	Totale da Via Naz. Dei Giovi nord			155	2	157	161	2	163	158	4	162	153	3	156	166	1	167	127	4	131	127	4	131	135	2	137	1182	22	1204	627	11
4	Va Monte Grappa	Via Naz. Dei Giovi sud	39	0	39	45	0	45	37	0	37	45	1	46	34	0	34	28	2	30	48	0	48	30	1	31	306	4	310	166	1	169
	Va Monte Grappa	Via Vittorio Veneto	21	0	21	17	0	17	21	0	21	19	0	19	13	0	13	11	0	11	9	0	9	12	0	12	123	0	123	78	0	78
	Va Monte Grappa	Via Naz. Dei Giovi nord	31	2	33	27	0	27	27	0	27	28	0	28	23	3	26	27	1	28	17	0	17	13	1	14	193	7	200	113	2	118
	Totale da Va Monte Grappa			91	2	93	89	0	89	85	0	85	92	1	93	70	3	73	66	3	69	74	0	74	55	2	57	622	11	633	357	3
Totale verso		Via Naz. Dei Giovi sud	187	5	192	178	1	179	183	5	188	188	5	193	178	1	179	140	6	146	160	5	165	160	4	164	1374	32	1406	736	16	776
Totale verso		Via Vittorio Veneto	28	1	29	29	0	29	37	1	38	32	1	33	27	0	27	26	0	26	20	0	20	25	0	25	224	3	227	126	3	134
Totale verso		Via Naz. Dei Giovi nord	170	4	174	187	3	190	156	6	162	149	7	156	132	10	142	128	4	132	134	5	139	116	9	125	1172	48	1220	662	20	712
Totale verso		Va Monte Grappa	111	1	112	120	3	123	103	1	104	94	1	95	78	0	78	76	0	76	66	0	66	58	1	59	706	7	713	428	6	443
TOTALE			496	11	507	514	7	521	479	13	492	463	14	477	415	11	426	370	10	380	380	10	390	359	14	373	3476	90	3566	1952	45	2065

Variazione flussi 2009-2015

-18.4%

-13.2%

SERA (17.00-19.00)

Movimento da	a	17.00-17.15			17.15-17.30			17.30-17.45			17.45-18.00			18.00-18.15			18.15-18.30			18.30-18.45			18.45-19.00			Tot. 17.00-19.00			Eq. 17.30-18.30			
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	
1	Via Naz. Dei Giovi sud	Via Vittorio Veneto	11	0	11	6	0	6	5	1	6	13	0	13	6	0	6	9	1	10	5	0	5	8	0	8	63	2	65	33	2	38
	Via Naz. Dei Giovi sud	Via Naz. Dei Giovi nord	114	1	115	127	0	127	124	2	126	142	1	143	118	1	119	119	0	119	123	1	124	125	2	127	992	8	1000	503	4	513
	Via Naz. Dei Giovi sud	Va Monte Grappa	47	1	48	62	0	62	69	0	69	58	0	58	67	1	68	50	0	50	58	0	58	74	0	74	485	2	487	244	1	247
	Totale da Via Naz. Dei Giovi sud			172	2	174	195	0	195	198	3	201	213	1	214	191	2	193	178	1	179	186	1	187	207	2	209	1540	12	1552	780	7
2	Via Vittorio Veneto	Via Naz. Dei Giovi nord	9	0	9	15	0	15	10	0	10	9	0	9	6	0	6	10	0	10	12	0	12	7	0	7	78	0	78	35	0	35
	Via Vittorio Veneto	Va Monte Grappa	24	0	24	16	0	16	21	0	21	36	0	36	20	0	20	19	0	19	25	0	25	15	0	15	176	0	176	96	0	96
	Via Vittorio Veneto	Via Naz. Dei Giovi sud	6	0	6	12	1	13	11	0	11	13	0	13	8	1	9	12	0	12	12	0	12	8	1	9	82	3	85	44	1	47
	Totale da Via Vittorio Veneto			39	0	39	43	1	44	42	0	42	58	0	58	34	1	35	41	0	41	49	0	49	30	1	31	336	3	339	175	1
3	Via Naz. Dei Giovi nord	Va Monte Grappa	19	0	19	18	0	18	16	0	16	19	0	19	25	0	25	19	0	19	23	0	23	30	0	30	169	0	169	79	0	79
	Via Naz. Dei Giovi nord	Via Naz. Dei Giovi sud	117	5	122	122	2	124	120	6	126	140	5	145	139	4	143	140	1	141	130	2	132	120	2	122	1028	27	1055	539	16	579
	Via Naz. Dei Giovi nord	Via Vittorio Veneto	7	1	8	8	0	8	7	1	8	5	0	5	10	0	10	7	0	7	15	0	15	15	0	15	74	2	76	29	1	32
	Totale da Via Naz. Dei Giovi nord			143	6	149	148	2	150	143	7	150	164	5	169	174	4	178	166	1	167	168	2	170	165	2	167	1271	29	1300	647	17
4	Va Monte Grappa	Via Naz. Dei Giovi sud	40	0	40	47	1	48	44	1	45	45	1	46	45	1	46	43	0	43	39	0	39	43	0	43	346	4	350	177	3	185
	Va Monte Grappa	Via Vittorio Veneto	12	0	12	7	0	7	20	0	20	5	0	5	10	0	10	11	0	11	13	0	13	25	0	25	103	0	103	46	0	46
	Va Monte Grappa	Via Naz. Dei Giovi nord	29	2	31	23	0	23	21	0	21	19	0	19	22	1	23	18	0	18	17	1	18	24	0	24	173	4	177	80	1	83
	Totale da Va Monte Grappa			81	2	83	77	1	78	85	1	86	69	1	70	77	2	79	72	0	72	69	1	70	92	0	92	622	8	630	303	4
Totale verso		Via Naz. Dei Giovi sud	163	5	168	181	4	185	175	7	182	198	6	204	192	6	198	195	1	196	181	2	183	171	3	174	1456	34	1490	760	20	810
Totale verso		Via Vittorio Veneto	30	1	31	21	0	21	32	2	34	23	0	23	26	0	26	27	1	28	33	0	33	48	0	48	240	4	244	108	3	116
Totale verso		Via Naz. Dei Giovi nord	152	3	155	165	0	165	155	2	157	170	1	171	146																	

TABELLA 2.1.2
CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI
Movimenti Incrocio

Incrocio n° 2
 Strade: Via 24 Maggio - Viale Italia - Via Don Gnocchi
 Flussi per categoria di veicoli e movimento

1 Via 24 Maggio ovest Data Rilievo: 16/10/2015
 2 Via Don Gnocchi
 3 Via 24 Maggio lato Staz.
 4 Viale Italia

Mattina (7.30-9.30)

Movimento da a	7.30-7.45			7.45-8.00			8.00-8.15			8.15-8.30			8.30-8.45			8.45-9.00			9.00-9.15			9.15-9.30			Tot. 7.30-9.30			Eq. 7.30-8.30				
	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.		
1	Via 24 Maggio ovest	Via Don Gnocchi	34	0	34	40	0	40	30	0	30	26	0	26	10	1	11	17	0	17	17	0	17	22	0	22	196	1	197	130	0	130
	Via 24 Maggio ovest	Via 24 Maggio lato Staz.	27	0	27	8	0	8	24	0	24	10	2	12	4	0	4	1	0	1	13	0	13	6	1	7	93	3	96	69	2	74
	Via 24 Maggio ovest	Viale Italia	32	2	34	49	0	49	35	0	35	35	0	35	28	0	28	37	0	37	18	0	18	16	0	16	250	2	252	151	2	156
	Totale da Via 24 Maggio ovest			93	2	95	97	0	97	89	0	89	71	2	73	42	1	43	55	0	55	48	0	48	44	1	45	539	6	545	350	4
2	Via Don Gnocchi	Via 24 Maggio lato Staz.	10	0	10	12	0	12	10	0	10	12	0	12	9	0	9	11	0	11	7	0	7	5	0	5	76	0	76	44	0	44
	Via Don Gnocchi	Viale Italia	46	0	46	62	1	63	50	0	50	35	2	37	27	1	28	32	0	32	31	0	31	24	2	26	307	6	313	193	3	201
	Via Don Gnocchi	Via 24 Maggio ovest	17	0	17	30	0	30	19	0	19	18	0	18	12	1	13	15	0	15	9	0	9	15	0	15	135	1	136	84	0	84
	Totale da Via Don Gnocchi			73	0	73	104	1	105	79	0	79	65	2	67	48	2	50	58	0	58	47	0	47	44	2	46	518	7	525	321	3
3	Via 24 Maggio lato Staz.	Viale Italia	18	1	19	11	0	11	18	0	18	4	2	6	7	0	7	1	1	2	2	0	2	6	1	7	67	5	72	51	3	59
	Via 24 Maggio lato Staz.	Via 24 Maggio ovest	19	2	21	6	1	7	10	1	11	8	0	8	7	0	7	7	0	7	6	1	7	4	0	4	67	5	72	43	4	53
	Via 24 Maggio lato Staz.	Via Don Gnocchi	19	0	19	12	0	12	16	0	16	10	0	10	8	0	8	9	0	9	3	0	3	8	1	9	85	1	86	57	0	57
	Totale da Via 24 Maggio lato Staz.			56	3	59	29	1	30	44	1	45	22	2	24	22	0	22	17	1	18	11	1	12	18	2	20	219	11	230	151	7
4	Viale Italia	Via 24 Maggio ovest	16	0	16	28	0	28	28	0	28	25	0	25	20	1	21	25	0	25	25	0	25	14	0	14	181	1	182	97	0	97
	Viale Italia	Via Don Gnocchi	91	0	91	69	0	69	82	2	84	59	2	61	65	1	66	46	0	46	48	1	49	36	0	36	496	6	502	301	4	311
	Viale Italia	Via 24 Maggio lato Staz.	36	2	38	16	0	16	39	1	40	10	1	11	11	1	12	17	0	17	6	0	6	10	0	10	145	5	150	101	4	111
	Totale da Viale Italia			143	2	145	113	0	113	149	3	152	94	3	97	96	3	99	88	0	88	79	1	80	60	0	60	822	12	834	499	8
Totale verso		Via 24 Maggio ovest	52	2	54	64	1	65	57	1	58	51	0	51	39	2	41	47	0	47	40	1	41	33	0	33	383	7	390	224	4	234
Totale verso		Via Don Gnocchi	144	0	144	121	0	121	128	2	130	95	2	97	83	2	85	72	0	72	68	1	69	66	1	67	777	8	785	488	4	498
Totale verso		Via 24 Maggio lato Staz.	73	2	75	36	0	36	73	1	74	32	3	35	24	1	25	29	0	29	26	0	26	21	1	22	314	8	322	214	6	229
Totale verso		Viale Italia	96	3	99	122	1	123	103	0	103	74	4	78	62	1	63	70	1	71	51	0	51	46	3	49	624	13	637	395	8	415
TOTALE			365	7	372	343	2	345	361	4	365	252	9	261	208	6	214	218	1	219	185	2	187	166	5	171	2098	36	2134	1321	22	1376
			Variazione flussi 2009-2015																								41.8%			43.3%		

SERA (17.00-19.00)

Movimento da a	17.00-17.15			17.15-17.30			17.30-17.45			17.45-18.00			18.00-18.15			18.15-18.30			18.30-18.45			18.45-19.00			Tot. 17.00-19.00			Eq. 17.30-18.30				
	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.		
1	Via 24 Maggio ovest	Via Don Gnocchi	19	0	19	21	1	22	19	1	20	23	0	23	23	0	23	20	0	20	30	0	30	25	0	25	180	2	182	82	2	87
	Via 24 Maggio ovest	Via 24 Maggio lato Staz.	14	0	14	8	0	8	5	0	5	8	1	9	10	0	10	9	1	10	2	0	2	3	0	3	59	2	61	35	1	38
	Via 24 Maggio ovest	Viale Italia	31	0	31	49	0	49	59	0	59	44	0	44	45	0	45	42	0	42	37	0	37	25	0	25	332	0	332	183	0	183
	Totale da Via 24 Maggio ovest			64	0	64	78	1	79	83	1	84	75	1	76	78	0	78	71	1	72	69	0	69	53	0	53	571	4	575	300	3
2	Via Don Gnocchi	Via 24 Maggio lato Staz.	13	0	13	4	0	4	7	0	7	11	0	11	8	0	8	6	0	6	6	0	6	11	0	11	66	0	66	35	0	35
	Via Don Gnocchi	Viale Italia	58	0	58	43	1	44	50	0	50	42	1	43	45	0	45	56	0	56	50	0	50	41	0	41	385	2	387	193	2	198
	Via Don Gnocchi	Via 24 Maggio ovest	18	0	18	24	0	24	28	0	28	24	0	24	21	0	21	25	0	25	21	0	21	19	0	19	180	0	180	94	0	94
	Totale da Via Don Gnocchi			89	0	89	71	1	72	85	0	85	77	1	78	74	0	74	87	0	87	77	0	77	71	0	71	631	2	633	322	2
3	Via 24 Maggio lato Staz.	Viale Italia	11	0	11	8	0	8	17	1	18	13	2	15	14	0	14	7	1	8	22	1	23	7	0	7	99	5	104	49	3	57
	Via 24 Maggio lato Staz.	Via 24 Maggio ovest	6	1	7	12	0	12	6	0	6	12	0	12	9	1	10	8	0	8	13	0	13	10	1	11	76	3	79	36	1	39
	Via 24 Maggio lato Staz.	Via Don Gnocchi	2	0	2	12	0	12	8	0	8	10	0	10	8	0	8	5	0	5	15	0	15	16	0	16	76	0	76	32	0	32
	Totale da Via 24 Maggio lato Staz.			19	1	20	32	0	32	31	1	32	35	2	37	31	0	31	20	1	21	50	1	51	33	1	34	251	8	259	117	4
4	Viale Italia	Via 24 Maggio ovest	34	0	34	38	0	38	49	0	49	48	0	48	41	0	41	32	0	32	28	0	28	31	0	31	301	0	301	169	0	169
	Viale Italia	Via Don Gnocchi	49	0	49	62	1	63	65	0	65	63	0	63	79	0	79	40	0	40	53	0	53	51	0	51	462	1	463	239	1	242
	Viale Italia	Via 24 Maggio lato Staz.	9	1	10	7	0	7	14	1	15	11	0	11	10	2	12	8	0	8	11	0	11	6	1	7	76	5	81	41	2	46
	Totale da Viale Italia			92	1	93	107	1	108	128	1	129	122	0	122	130	2	132	80	0	80	92	0	92	88	1	89	839	6	845	449	3
Totale verso		Via 24 Maggio ovest	58	1	59	74	0	74	83	0	83	84	0	84	71	1	72	65	0	65	62	0	62	60	1	61	557	3	560	299	1	302
Totale verso		Via Don Gnocchi	70	0	70	95	2	97	92	1	93	96	0	96	110	0	110	65	0	65	98	0	98	92	0	92	718	3	721	353	3	361
Totale verso		Via 24 Maggio lato Staz.	36	1	37	19	0	19	26	1	27	30	1	31	28	2	30	23	1	24	19	0	19	20	1	21	201	7	208	111	3	119
Totale verso		Viale Italia	100	0	100	100	1	101	126	1	127	99	3	102	104	0	104	105	1	106	109	1	110	73	0	73	816	7	823	425	5	438

TABELLA 2.1.3

CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI

Incrocio n° 3

Strade Via Padova - Sottopasso Don Gnocchi

Giorno di rilievo
mercoledì 14 ottobre 2015

FLUSSI PER ORA PER CATEGORIA DI VEICOLI E PER MOVIMENTO

MATTINA 7.30-9.30

Movimento		7.30-7.45			7.45-8.00			8.00-8.15			8.15-8.30			8.30-8.45			8.45-9.00			9.00-9.15			9.15-9.30			Tot. 7.00-9.00			Eq. 7.30-8.30		
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.									
Ramo Via Padova nord	Uscita verso Via Padova nord	56	0	56	69	0	69	41	0	41	54	0	54	26	0	26	29	0	29	32	0	32	23	0	23	330	0	330	220	0	220
	in Rotatoria	51	3	54	73	2	75	62	2	64	61	2	63	29	4	33	37	3	40	42	1	43	25	2	27	380	19	399	247	9	270
	Ingresso da Via Padova nord	41	0	41	48	1	49	41	3	44	37	6	43	28	3	31	30	6	36	28	6	34	27	3	30	280	28	308	167	10	192
Da Via Padova nord	a Sott. Don Gnocchi	92	3	95	121	3	124	103	5	108	98	8	106	57	7	64	67	9	76	70	7	77	52	5	57	660	47	707	414	19	462
Ramo Sott. Don Gnocchi	Uscita verso Sott. Don Gnocchi	88	3	91	121	3	124	103	4	107	96	8	104	55	6	61	63	9	72	66	6	72	49	5	54	641	44	685	408	18	453
	in Rotatoria	4	0	4	0	0	0	0	1	1	2	0	2	2	1	3	4	0	4	4	1	5	3	0	3	19	3	22	6	1	9
	Ingresso da Sott. Don Gnocchi	60	2	62	62	0	62	38	2	40	48	2	50	24	1	25	21	2	23	30	0	30	20	0	20	303	9	312	208	6	223
Da Sott. Don Gnocchi	a Via Padova sud	64	2	66	62	0	62	38	3	41	50	2	52	26	2	28	25	2	27	34	1	35	23	0	23	322	12	334	214	7	232
Ramo Via Padova sud	Uscita verso Via Padova sud	3	0	3	0	0	0	0	1	1	2	0	2	2	1	3	3	0	3	4	1	5	4	0	4	18	3	21	5	1	8
	in Rotatoria	61	2	63	62	0	62	38	2	40	48	2	50	24	1	25	22	2	24	30	0	30	19	0	19	304	9	313	209	6	224
	Ingresso da Via Padova sud	46	1	47	80	2	82	65	0	65	67	0	67	31	3	34	44	1	45	44	1	45	29	2	31	406	10	416	258	3	266
Da Via Padova sud	a Via Padova nord	107	3	110	142	2	144	103	2	105	115	2	117	55	4	59	66	3	69	74	1	75	48	2	50	710	19	729	467	9	490
Totale	Ingressi	147	3	150	190	3	193	144	5	149	152	8	160	83	7	90	95	9	104	102	7	109	76	5	81	989	47	1036	633	19	681
Totale	Uscite	147	3	150	190	3	193	144	5	149	152	8	160	83	7	90	95	9	104	102	7	109	76	5	81	989	47	1036	633	19	681
Sott. Don Gnocchi	Via Padova sud	43	0	43	20	0	20	63	0	63	65	1	66	43	1	44	34	0	34	36	0	36	31	0	31	335	2	337	191	1	194
Variazione flussi 2009-2015																											43.7%				

SERA 17.00-19.00

Movimento		17.00-17.15			17.15-17.30			17.30-17.45			17.45-18.00			18.00-18.15			18.15-18.30			18.30-18.45			18.45-19.00			Tot. 17.00-19.00			Eq. 17.30-18.30		
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Equiv.	Legg.	Pes.	Equiv.
Ramo Via Padova nord	Uscita verso Via Padova nord	25	0	25	41	1	42	28	0	28	33	0	33	36	0	36	36	0	36	39	0	39	51	0	51	289	1	290	133	0	133
	in Rotatoria	29	5	34	39	1	40	44	0	44	55	0	55	44	0	44	38	1	39	35	0	35	43	0	43	327	7	334	181	1	184
	Ingresso da Via Padova nord	33	0	33	31	0	31	46	1	47	43	0	43	45	0	45	32	1	33	73	2	75	25	0	25	328	4	332	166	2	171
Da Via Padova nord	a Sott. Don Gnocchi	62	5	67	70	1	71	90	1	91	98	0	98	89	0	89	70	2	72	108	2	110	68	0	68	655	11	666	347	3	355
Ramo Sott. Don Gnocchi	Uscita verso Sott. Don Gnocchi	60	5	65	67	1	68	87	1	88	94	0	94	80	0	80	66	1	67	95	2	97	64	0	64	613	10	623	327	2	332
	in Rotatoria	2	0	2	3	0	3	3	0	3	4	0	4	9	0	9	4	1	5	13	0	13	4	0	4	42	1	43	20	1	23
	Ingresso da Sott. Don Gnocchi	27	0	27	39	1	40	27	0	27	29	0	29	27	0	27	30	1	31	28	0	28	37	0	37	244	2	246	113	1	116
Da Sott. Don Gnocchi	a Via Padova sud	29	0	29	42	1	43	30	0	30	33	0	33	36	0	36	34	2	36	41	0	41	41	0	41	286	3	289	133	2	138
Ramo Via Padova sud	Uscita verso Via Padova sud	2	0	2	4	0	4	4	0	4	4	0	4	3	0	3	4	1	5	4	0	4	0	0	0	25	1	26	15	1	18
	in Rotatoria	27	0	27	38	1	39	26	0	26	29	0	29	33	0	33	30	1	31	37	0	37	41	0	41	261	2	263	118	1	121
	Ingresso da Via Padova sud	27	5	32	42	1	43	46	0	46	59	0	59	47	0	47	44	0	44	37	0	37	53	0	53	355	6	361	196	0	196
Da Via Padova sud	a Via Padova nord	54	5	59	80	2	82	72	0	72	88	0	88	80	0	80	74	1	75	74	0	74	94	0	94	616	8	624	314	1	317
Totale	Ingressi	87	5	92	112	2	114	119	1	120	131	0	131	119	0	119	106	2	108	138	2	140	115	0	115	927	12	939	475	3	483
Totale	Uscite	87	5	92	112	2	114	119	1	120	131	0	131	119	0	119	106	2	108	138	2	140	115	0	115	927	12	939	475	3	483

TABELLA 2.1.4

CONTEGGI DEI MOVIMENTI DI SVOLTA AGLI INCROCI

Incrocio

4

Giorno di rilievo

Strade

Via Don Gnocchi - Via Bellisario - Via Moro - Sottopasso

16/10/2015

FLUSSI PER ORA PER CATEGORIA DI VEICOLI E PER MOVIMENTO

MATTINA 7.30-9.30

Movimento		7.30-7.45			7.45-8.00			8.00-8.15			8.15-8.30			8.30-8.45			8.45-9.00			9.00-9.15			9.15-9.30			Tot. 7.30-9.30			Eq. 7.30-8.30		
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Tot.																					
Ramo Via Don Gnocchi	Uscita verso Via Don Gnocchi	103	4	107	104	0	104	74	0	74	62	2	64	44	1	45	48	0	48	46	0	46	50	1	51	531	8	539	343	6	358
	in Rotatoria	94	2	96	80	2	82	71	0	71	76	5	81	61	3	64	49	2	51	39	4	43	30	0	30	500	18	518	321	9	344
	Ingresso da Via Don Gnocchi	131	2	133	135	0	135	101	1	102	94	1	95	90	3	93	82	0	82	63	1	64	64	0	64	760	8	768	461	4	471
Da Via Don Gnocchi	a Via Bellisario	225	4	229	215	2	217	172	1	173	170	6	176	151	6	157	131	2	133	102	5	107	94	0	94	1260	26	1286	782	13	815
Ramo Via Bellisario	Uscita verso Via Bellisario	9	0	9	6	0	6	3	0	3	1	1	2	3	5	8	2	0	2	0	0	0	3	0	3	27	6	33	19	1	22
	in Rotatoria	216	4	220	209	2	211	169	1	170	169	5	174	148	1	149	129	2	131	102	5	107	91	0	91	1233	20	1253	763	12	793
	Ingresso da Via Bellisario	4	0	4	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	1	3	0	3	1	0	1	11	0	11	6	0	6
Da Via Bellisario	a Via Moro	220	4	224	209	2	211	170	1	171	170	5	175	148	1	149	130	2	132	105	5	110	92	0	92	1244	20	1264	769	12	799
Ramo Via Moro	Uscita verso Via Moro	200	4	204	183	2	185	152	0	152	157	4	161	138	0	138	127	2	129	95	4	99	82	0	82	1134	16	1150	692	10	717
	in Rotatoria	20	0	20	26	0	26	18	1	19	13	1	14	10	1	11	3	0	3	10	1	11	10	0	10	110	4	114	77	2	82
	Ingresso da Via Moro	119	2	121	138	1	139	126	2	128	120	1	121	112	2	114	100	3	103	94	2	96	85	3	88	894	16	910	503	6	518
Da Via Moro	a Sottopasso	139	2	141	164	1	165	144	3	147	133	2	135	122	3	125	103	3	106	104	3	107	95	3	98	1004	20	1024	580	8	600
Ramo Sottopasso	Uscita verso Sottopasso	75	0	75	96	0	96	84	3	87	79	2	81	77	1	78	62	1	63	67	1	68	56	2	58	596	10	606	334	5	347
	in Rotatoria	64	2	66	68	1	69	60	0	60	54	0	54	45	2	47	41	2	43	37	2	39	39	1	40	408	10	418	246	3	254
	Ingresso da Sottopasso	133	4	137	116	1	117	85	0	85	84	7	91	60	2	62	56	0	56	48	2	50	41	0	41	623	16	639	418	12	448
Da Sottopasso	a Via Don Gnocchi	197	6	203	184	2	186	145	0	145	138	7	145	105	4	109	97	2	99	85	4	89	80	1	81	1031	26	1057	664	15	702
Totale	Ingressi	387	8	395	389	2	391	313	3	316	299	9	308	262	7	269	239	3	242	208	5	213	191	3	194	2288	40	2328	1388	22	1443
Totale	Uscite	387	8	395	389	2	391	313	3	316	299	9	308	262	7	269	239	3	242	208	5	213	191	3	194	2288	40	2328	1388	22	1443
Variazione flussi 2009-2015																											124.4%				

SERA 17.00-19.00

Movimento		17.00-17.15			17.15-17.30			17.30-17.45			17.45-18.00			18.00-18.15			18.15-18.30			18.30-18.45			18.45-19.00			Tot. 17.00-19.00			Eq. 17.30-18.30		
		Legg.	Pes.	Tot.	Legg.	Pes.	Equiv.	Legg.	Pes.	Equiv.																					
Ramo Via Don Gnocchi	Uscita verso Via Don Gnocchi	88	1	89	83	1	84	73	0	73	91	1	92	77	2	79	74	1	75	75	1	76	68	1	69	629	8	637	315	4	325
	in Rotatoria	36	0	36	32	1	33	70	2	72	47	1	48	44	1	45	45	2	47	55	0	55	51	0	51	380	7	387	206	6	221
	Ingresso da Via Don Gnocchi	80	1	81	91	2	93	86	1	87	107	0	107	110	0	110	75	0	75	95	0	95	90	0	90	734	4	738	378	1	381
Da Via Don Gnocchi	a Via Bellisario	116	1	117	123	3	126	156	3	159	154	1	155	154	1	155	120	2	122	150	0	150	141	0	141	1114	11	1125	584	7	602
Ramo Via Bellisario	Uscita verso Via Bellisario	3	0	3	4	0	4	2	1	3	5	1	6	6	1	7	5	2	7	2	0	2	3	0	3	30	5	35	18	5	31
	in Rotatoria	113	1	114	119	3	122	154	2	156	149	0	149	148	0	148	115	0	115	148	0	148	138	0	138	1084	6	1090	566	2	571
	Ingresso da Via Bellisario	5	0	5	2	0	2	5	0	5	1	0	1	4	0	4	2	0	2	2	0	2	4	0	4	25	0	25	12	0	12
Da Via Bellisario	a Sottopasso	118	1	119	121	3	124	159	2	161	150	0	150	152	0	152	117	0	117	150	0	150	142	0	142	1109	6	1115	578	2	583
Ramo Via Moro	Uscita verso Via Moro	98	1	99	111	2	113	134	2	136	130	0	130	128	0	128	92	0	92	132	0	132	127	0	127	952	5	957	484	2	489
	in Rotatoria	20	0	20	10	1	11	25	0	25	20	0	20	24	0	24	25	0	25	18	0	18	15	0	15	157	1	158	94	0	94
	Ingresso da Via Moro	94	1	95	90	2	92	108	2	110	102	1	103	95	1	96	90	2	92	96	2	98	85	0	85	760	11	771	395	6	410
Da Via Moro	a Sottopasso	114	1	115	100	3	103	133	2	135	122	1	123	119	1	120	115	2	117	114	2	116	100	0	100	917	12	929	489	6	504
Ramo Sottopasso	Uscita verso Sottopasso	59	1	60	61	2	63	78	2	80	75	0	75	77	0	77	67	1	68	69	2	71	48	0	48	534	8	542	297	3	305
	in Rotatoria	55	0	55	39	1	40	55	0	55	47	1	48	42	1	43	48	1	49	45	0	45	52	0	52	383	4	387	192	3	200
	Ingresso da Sottopasso	69	1	70	76	1	77	88	2	90	91	1	92	79	2	81	71	2	73	85	1	86	67	1	68	626	11	637	329	7	347
Da Sottopasso	a Via Don Gnocchi	124	1	125	115	2	117	143	2	145	138	2	140	121	3	124	119	3	122	130	1	131	119	1	120	1009	15	1024	521	10	546
Totale	Ingressi	248	3	251	259	5	264	287	5	292	301	2	303	288	3	291	238	4	242	278	3	281	246	1	247	2145	26	2171	1114	14	1149
Totale	Uscite	248	3	251	259	5	264	287	5	292	301	2	303	288	3	291	238	4	242	278	3	281	246	1	247	2145	26	2171	1114	14	1149

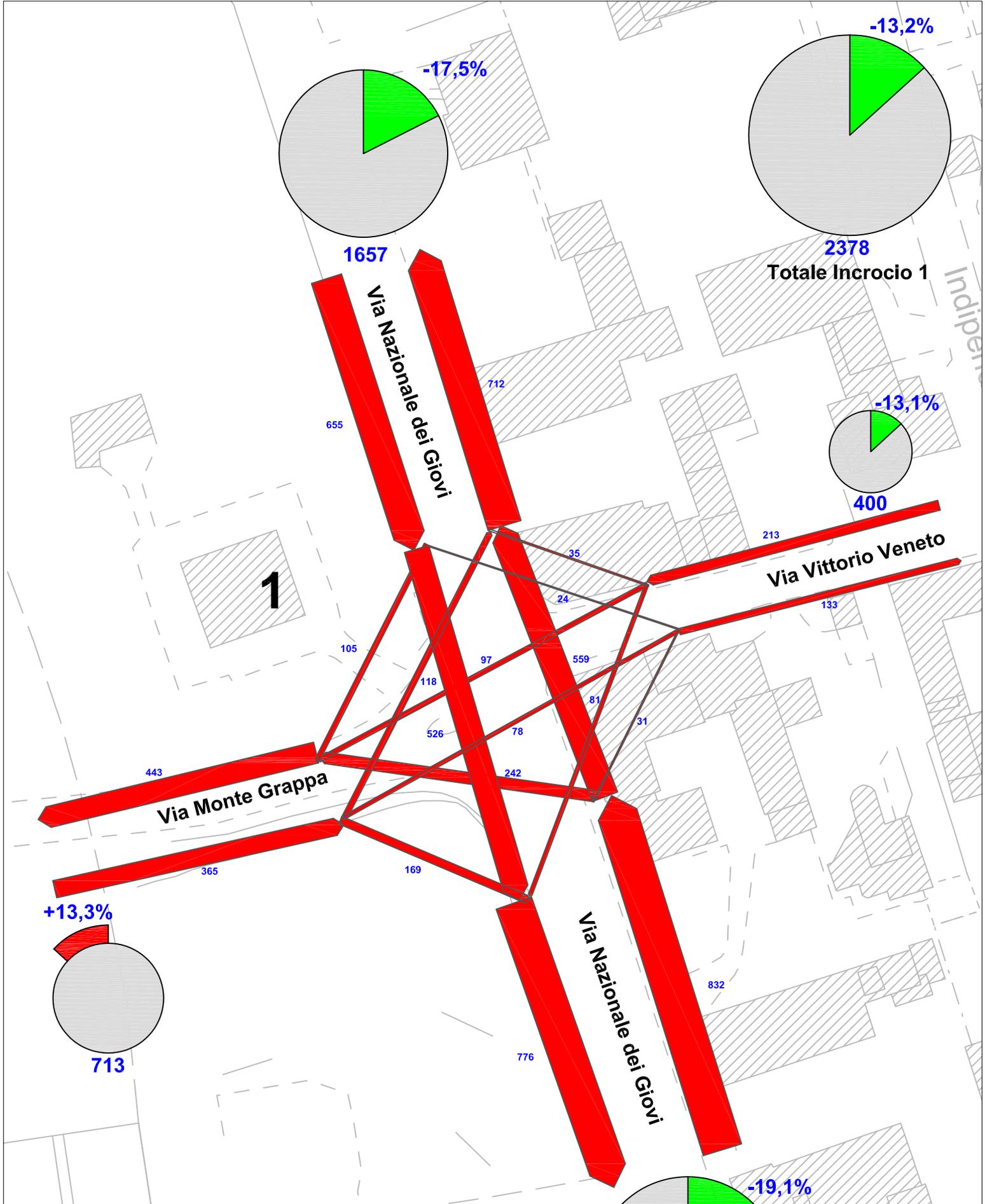


FIGURA 2.1.1a

CENTRO STUDI TRAFFICO

FLUSSI VEICOLARI - INCROCIO 1
Ora di punta della Mattina (7.30-8.30) Veicoli equivalenti

- Flussi rilievo 2009
- Diminuzione 2015/2009
- Flussi di traffico 2015
- Incremento 2015/2009

Nord ▲

1988

Se su i rami di Via Nazionale dei Giovi e in Via Vittorio Veneto si è registrato un calo del traffico rispetto al 2009 in Via Monte Grappa il traffico è invece aumentato del 13,3%. Con 1.978 veicoli equivalenti rilevati, complessivamente più contenute risultano le riduzioni di traffico nell'ora di punta della sera (Figura 2.1.1b) pari al -4,8%, con una riduzione percentuale significativa in Via Vittorio Veneto (-16,8%) e ancora un incremento di traffico in Via Monte Grappa +14,9%.

Nell'incrocio 2) Via XXIV Maggio – Viale Italia – Via Don Gnocchi sono stati rilevati nell'ora di punta della mattina 7.30-8.30 complessivamente 1.376 veicoli equivalenti (Figura 2.1.2a), il confronto con il rilievo del 2009 evidenzia un aumento del traffico del traffico che impegna l'incrocio del 43,3%. Il rilievo del 2009 era stato effettuato nel mese di novembre poco dopo l'apertura di Via Don Gnocchi, con il passaggio a livello di Via XXIV Maggio ancora funzionante e senza il parcheggio in struttura di interscambio della Stazione di Camnago. I flussi veicolari dell'ora di punta del mattino in Viale Italia sono aumentati del 32,8%, mentre in Via Don Gnocchi i flussi rilevati sono passati dai 370 veicoli equivalenti del novembre 2009 a 848 veicoli bidirezionali nel 2015 (+129,4%). Pur con la chiusura del passaggio a livello sono aumentati i traffici di Via XXIV Maggio lato stazione (+50%) indice dell'elevata componente di traffico specifico di interscambio modale dei flussi che attraversavano il passaggio a livello. Più contenute sono le variazioni in Via XXIV Maggio lato Via Vittorio Veneto. Come per l'incrocio 1 anche nell'incrocio 2 le variazioni dei flussi di traffico rispetto al rilievo del 2009 sono più contenute nell'ora di punta della sera (Figura 2.1.2b), con un aumento complessivo del flussi veicolari afferenti all'intersezione del 25,2%.

Significativi sono anche gli aumenti di traffico rilevati negli incroci 3 e 4, che interessano il nuovo collegamento di Via Don Gnocchi-Via Moro (a Barlassina) appena aperto e non ancora chiuso il passaggio a livello di XXIV Maggio nel momento delle indagini del 2009. Nell'ora di punta del mattino nell'incrocio 3) tra Via Padova e Via Don Gnocchi si è registrato un aumento del traffico dell'84,6% (Figura 2.1.3a), mentre nell'incrocio 4) tra Via Don Gnocchi, Via Bellisario e Via Moro l'aumento è stato del 124,4% (Figura 2.1.4a). Nel pomeriggio nel 2009 non erano stati effettuati rilievi. In Via Padova a nord dell'intersezione con Via Don Gnocchi i flussi bidirezionali dell'ora di punta del mattino sono aumentati dai 237 rilevati nel 2009 ai 412 di oggi (+74%), mentre in Via Don Gnocchi a nord dell'intersezione 4 i flussi sono più che raddoppiati passando dai 404 veicoli equivalenti agli 829 del 2015.

2.2 Indagini sull'Offerta e sull'Occupazione dei Parcheggi

L'indagine sull'offerta è stata effettuata mediante il rilievo del numero di posti-auto ad uso pubblico disponibile in ogni via e piazza degli ambiti di studio; l'offerta è stata differenziata in relazione alla tipologia di controllo della sosta e di disposizione degli stalli. Nell'offerta di sosta sono stati considerati, indicandoli separatamente come posti "tollerati" anche posti auto in

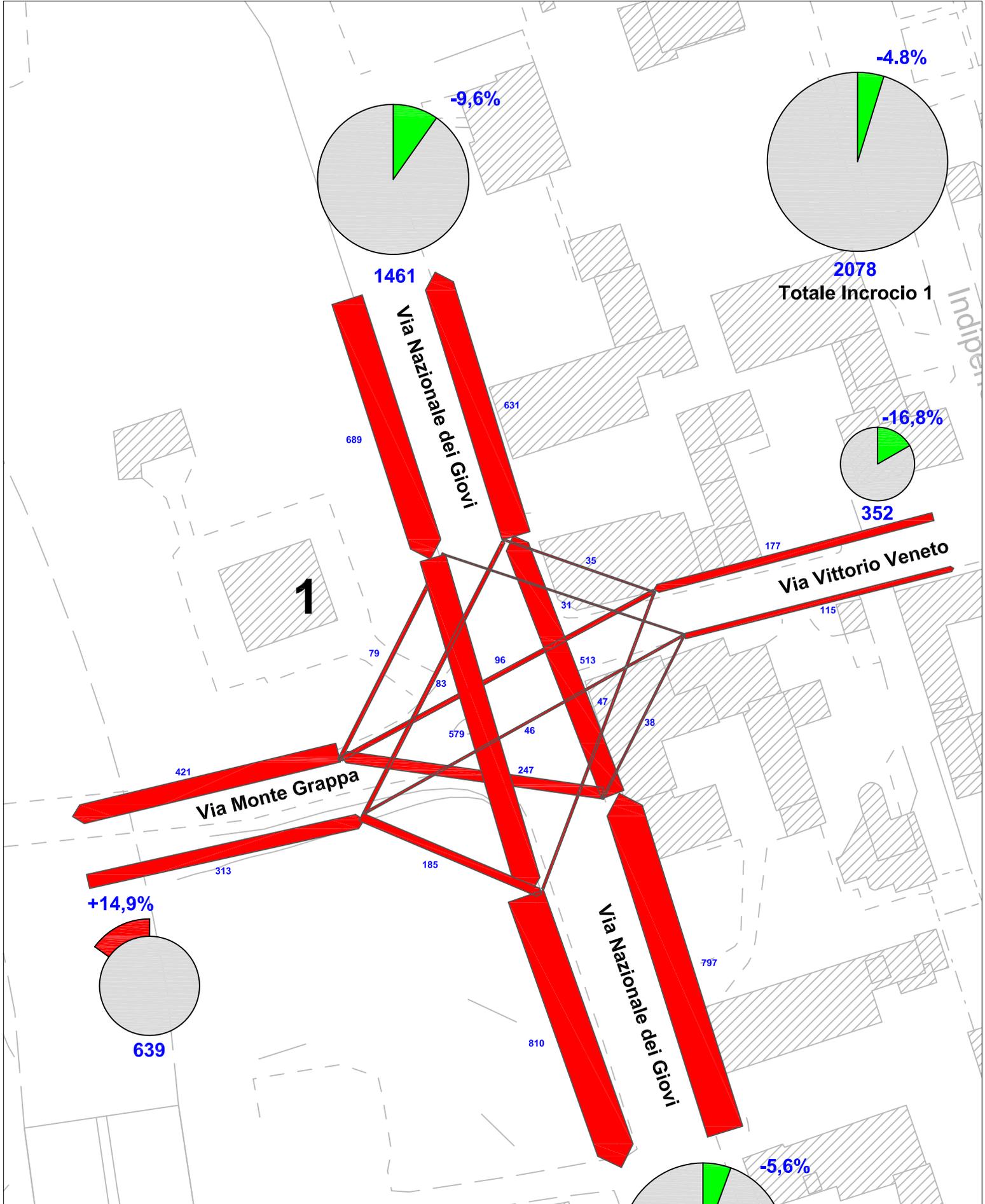
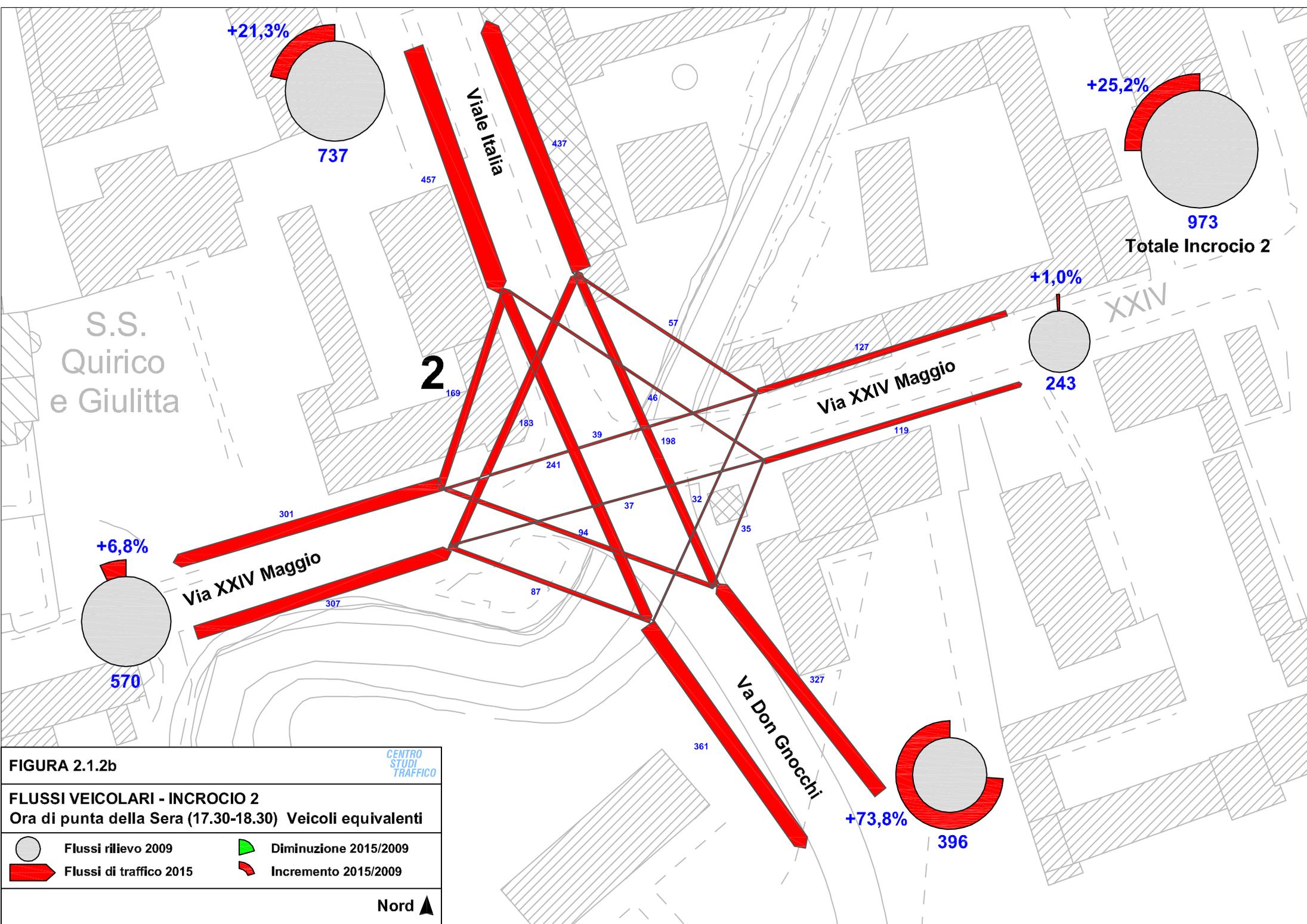


FIGURA 2.1.1b
FLUSSI VEICOLARI - INCROCIO 1
Ora di punta della Sera (17.30-18.30) Veicoli equivalenti

● Flussi rilievo 2009 ▲ Diminuzione 2015/2009
 ● Flussi di traffico 2015 ▲ Incremento 2015/2009

Nord ▲



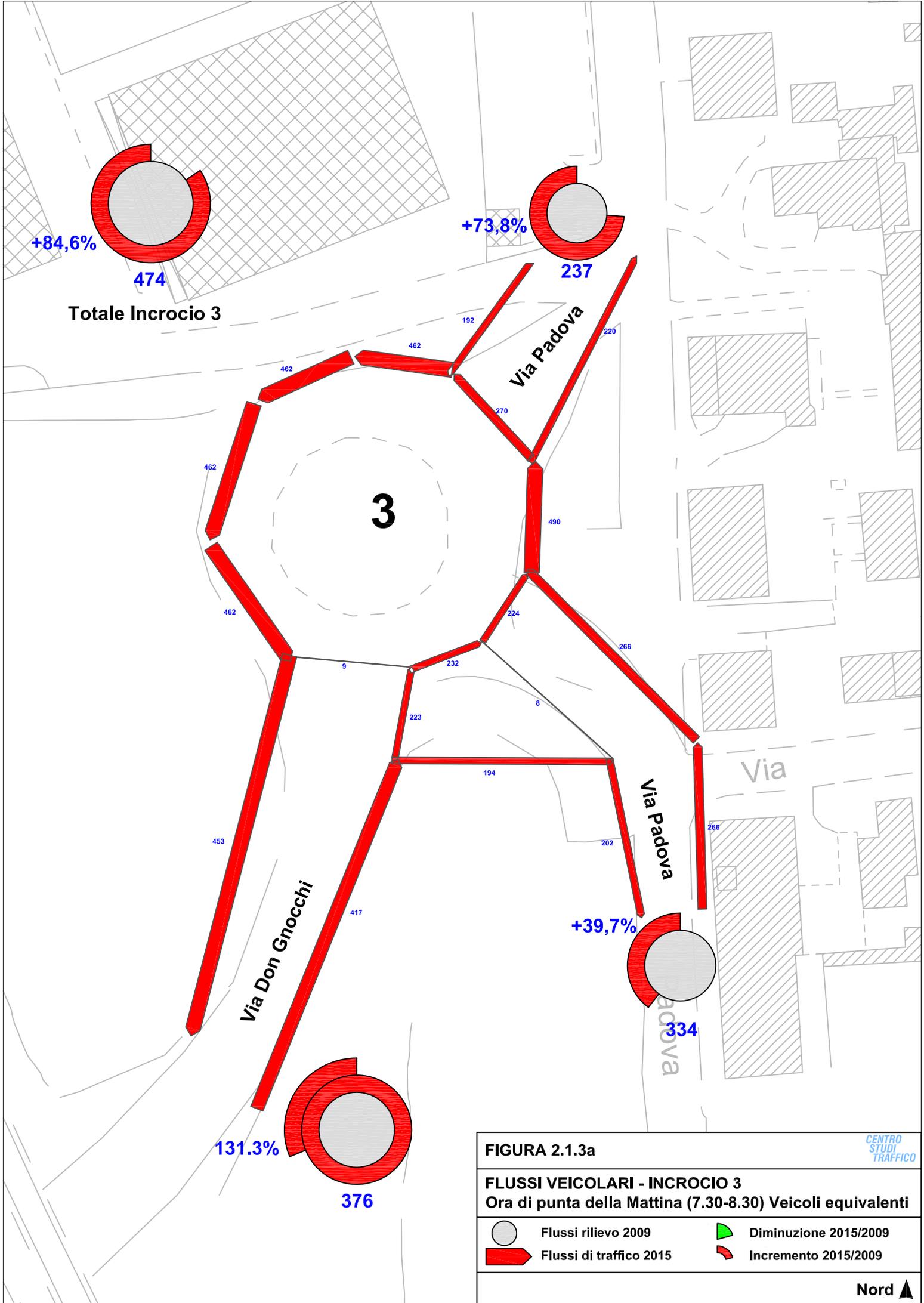


FIGURA 2.1.3a

FLUSSI VEICOLARI - INCROCIO 3
Ora di punta della Mattina (7.30-8.30) Veicoli equivalenti

Flussi rilievo 2009
 Diminuzione 2015/2009
 Flussi di traffico 2015
 Incremento 2015/2009

Nord ▲

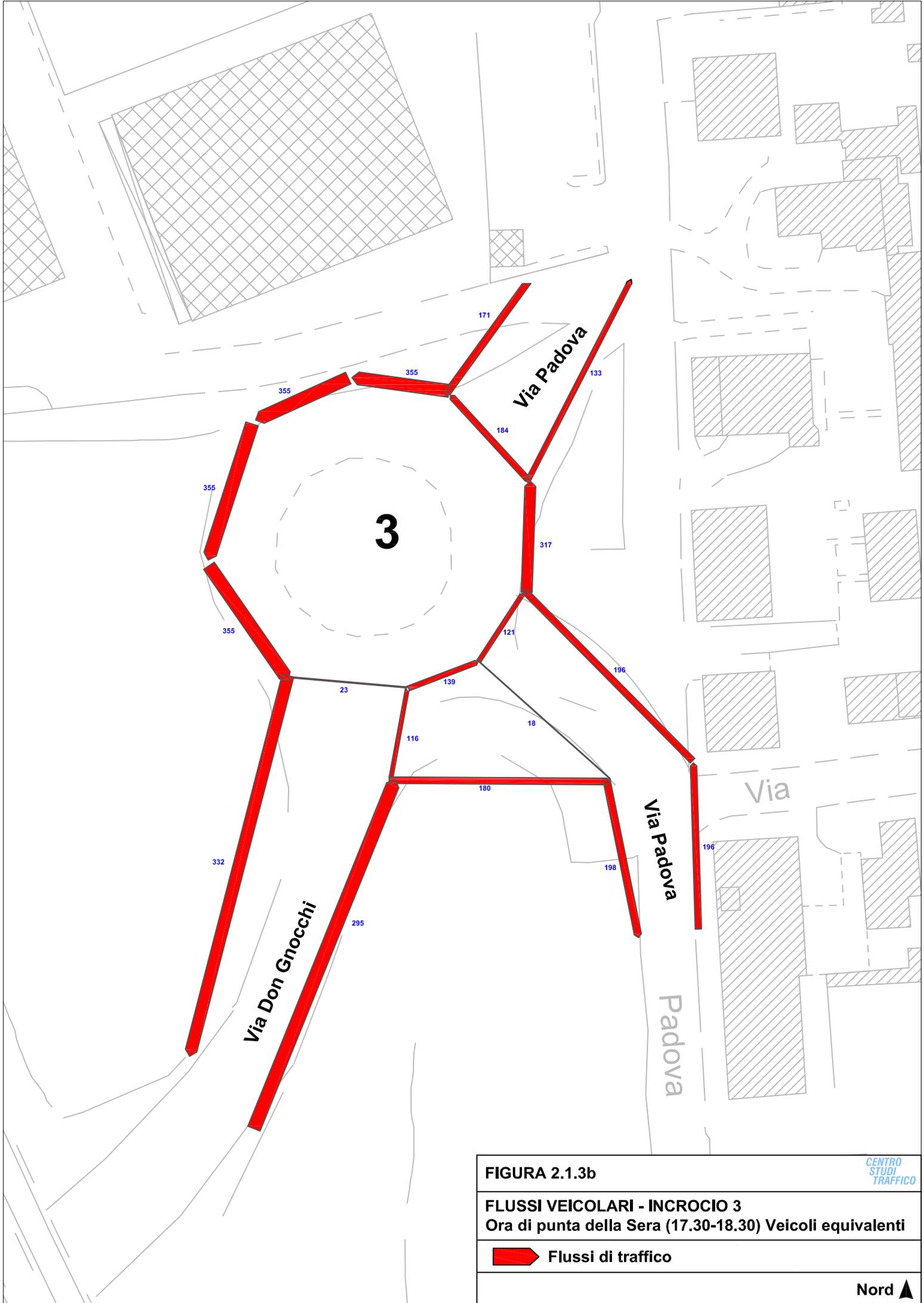


FIGURA 2.1.3b CENTRO STUDI TRAFFICO

FLUSSI VEICOLARI - INCROCIO 3
 Ora di punta della Sera (17.30-18.30) Veicoli equivalenti

Flussi di traffico

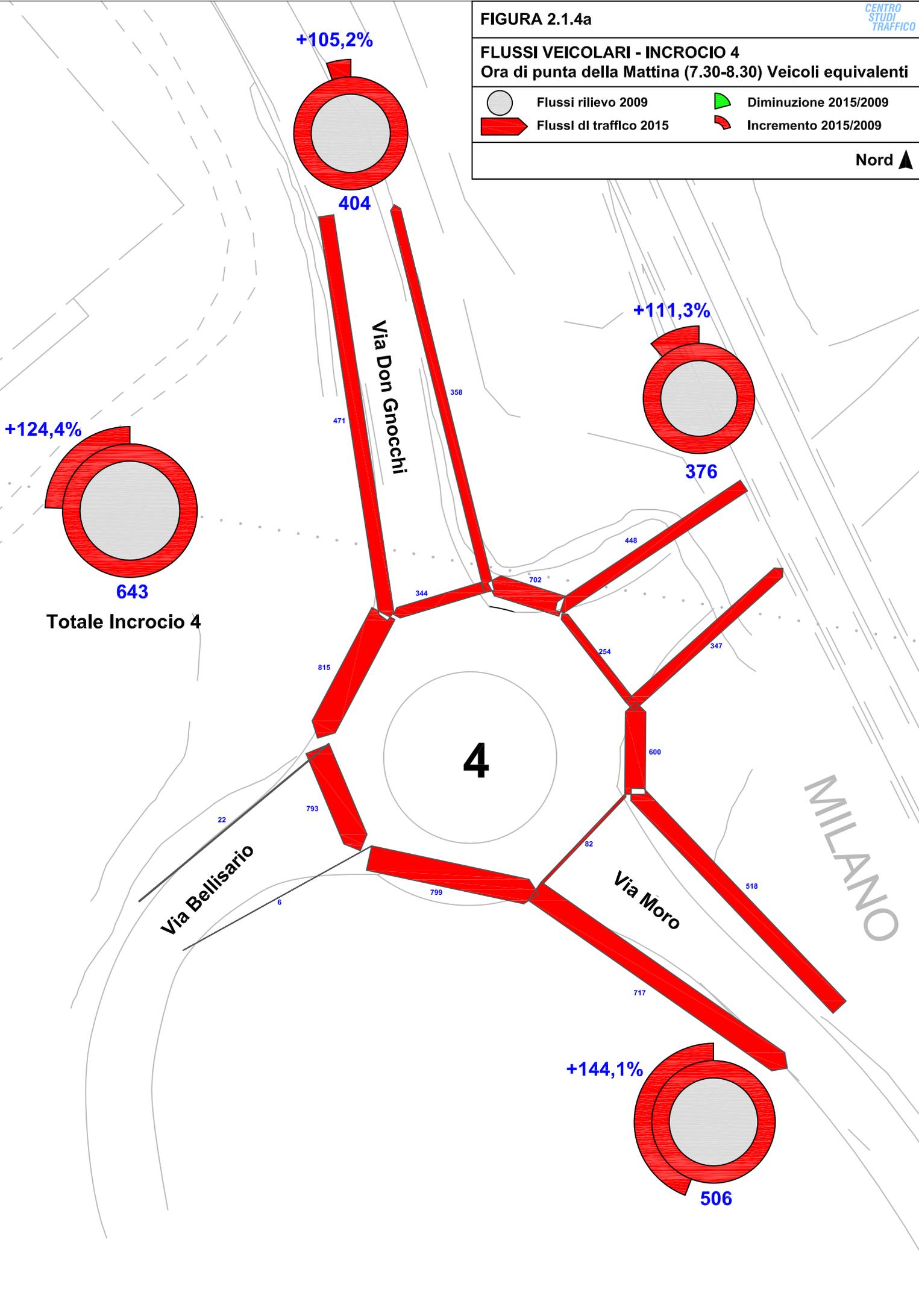
Nord ▲

FIGURA 2.1.4a

FLUSSI VEICOLARI - INCROCIO 4
Ora di punta della Mattina (7.30-8.30) Veicoli equivalenti

- Flussi rilievo 2009
- Flussi di traffico 2015
- Diminuzione 2015/2009
- Incremento 2015/2009

Nord ▲



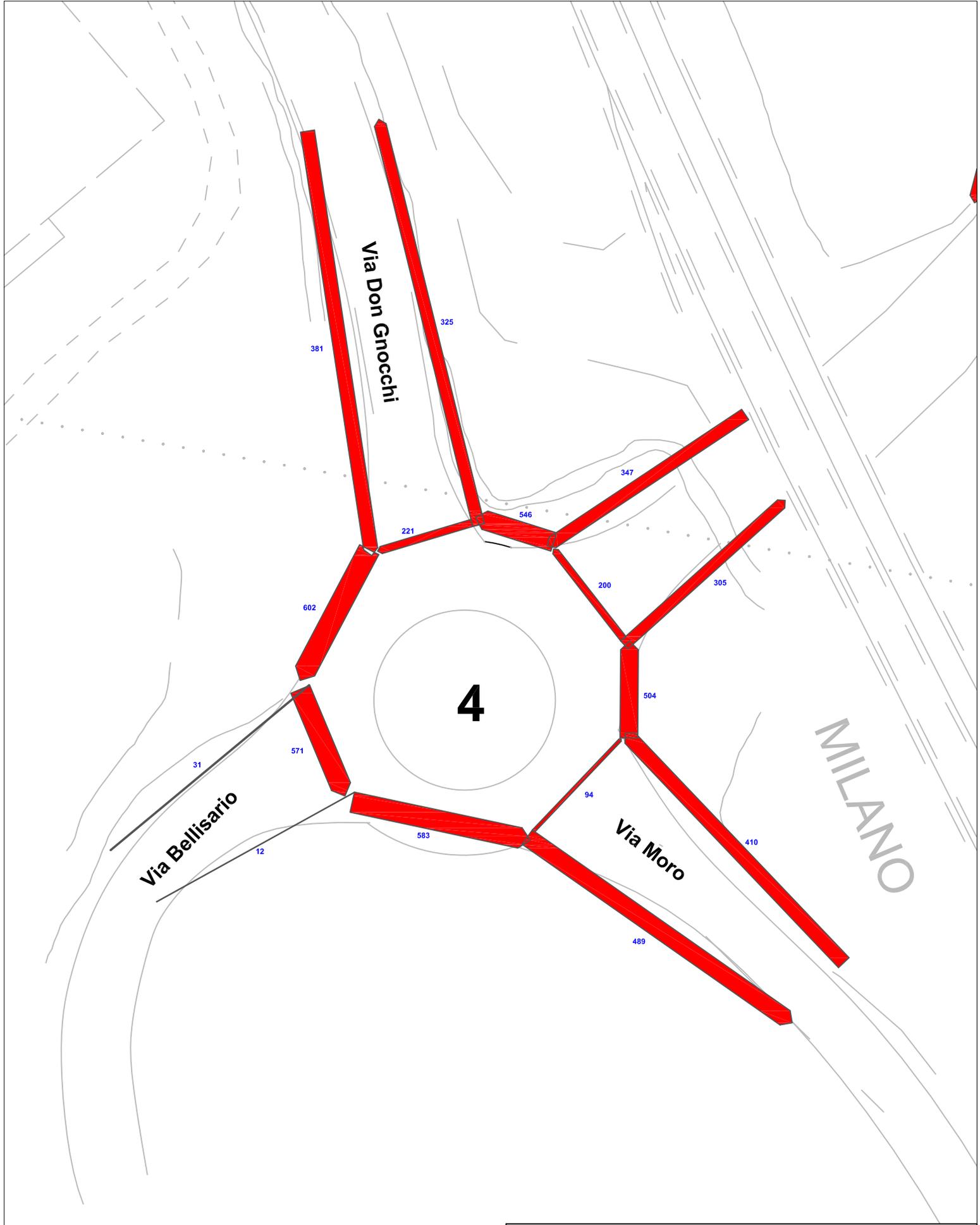


FIGURA 2.1.4b

FLUSSI VEICOLARI - INCROCIO 4
 Ora di punta della Sera (17.30-18.30) Veicoli equivalenti

 **Flussi di traffico**

Nord ▲

CENTRO STUDI TRAFFICO

carreggiata non regolamentati e abitualmente utilizzati, che non sono espressamente vietati dalla segnaletica verticale, ma che non dispongono a norma del codice della strada di spazi sufficienti tra la corsia di transito del traffico veicolare e spazi per i pedoni.



L'indagine sull'occupazione è stata effettuata rilevando i veicoli in sosta in un giorno ferialo tipo nella fascia del mattino 10.00-11.30 del pomeriggio 15.30-17.00 e orarie diurne e nella fascia oraria notturna con un passaggio dopo la mezzanotte.

A Copreno (Figura 2.2.1), dividendo il rilievo in 5 zone, sono stati rilevati complessivamente 370 posti auto, 249 regolamentati a sosta libera, 95 di sosta "tollerata", 20 a disco orario e 6 posti riservati ai disabili.

A Lentate centro (Figura 2.2.2) dividendo il rilievo in 5 zone, è stata rilevata complessivamente un'offerta di 970 posti auto, 590 di sosta libera, 248 di posti auto liberi "tollerati", 139 regolamentati a disco orario e 81 riservati (disabili, forze dell'ordine, ecc.).

Nella zona di Via Padova (Figura 2.2.3) sono stati rilevati 162 posti auto, tutti a sosta libera comprendendo i posti 48 auto sul marciapiede in Via XXIV Maggio, di fatto in uno spazio privato ma utilizzati anche dai pendolari della ferrovia.

I livelli di occupazioni della sosta rilevati a Copreno sono rappresentati nella Figura 2.2.4, l'analisi della domanda di sosta con calcolo dei coefficienti d'occupazione al netto dei posti "tollerati" (rapporto tra il numero di veicoli rilevati e il numero dei posti offerti) delle tre fasce orarie di rilievo con è stata effettuata suddividendo in 5 zone l'area di rilievo. Nella zona 4,

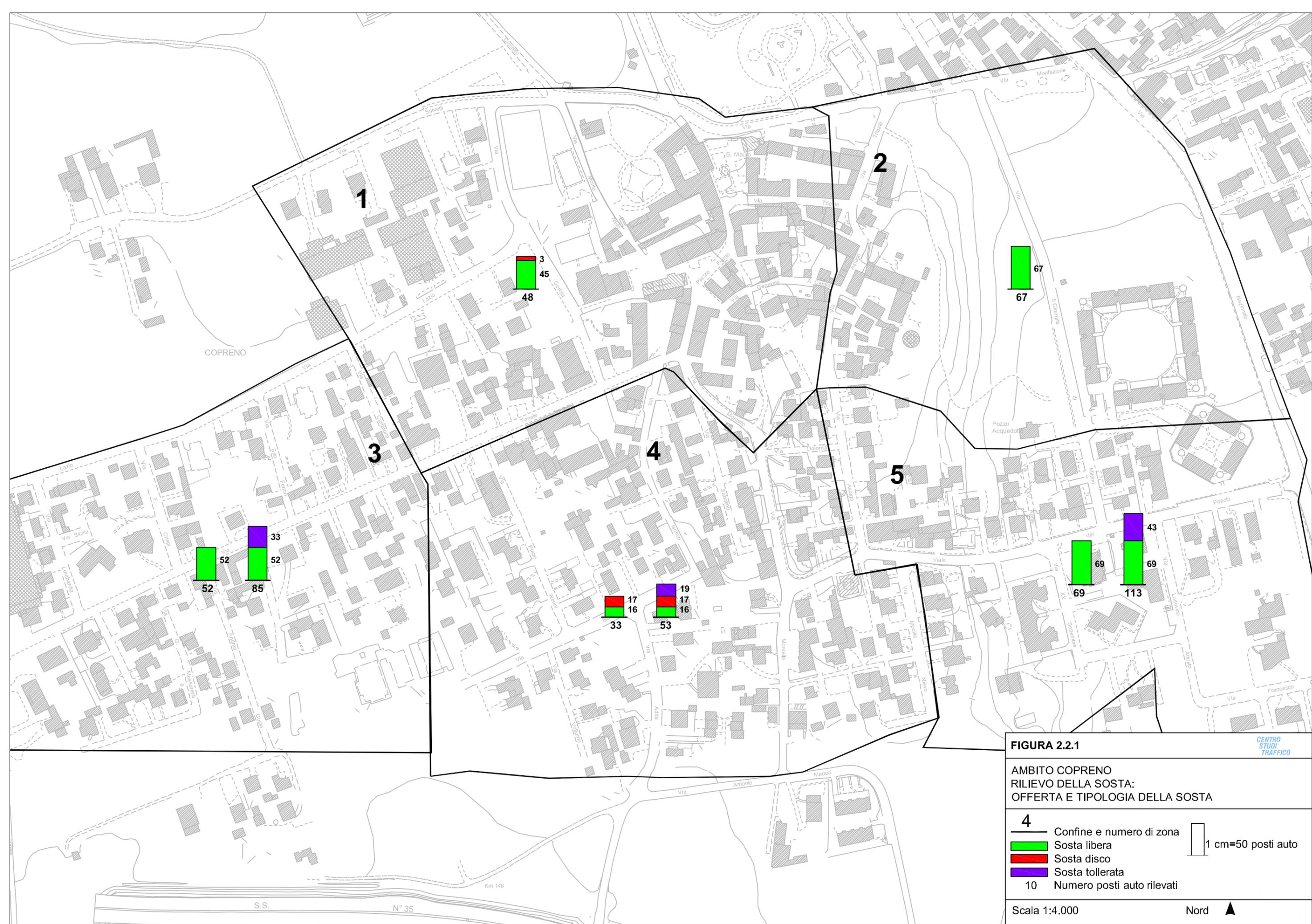


FIGURA 2.2.2.
AMBITO LENTATE CENTRO
RILIEVO DELLA SOSTA:
OFFERTA E TIPOLOGIA DELLA SOSTA

10 Confine e numero di zona

 Sosta libera

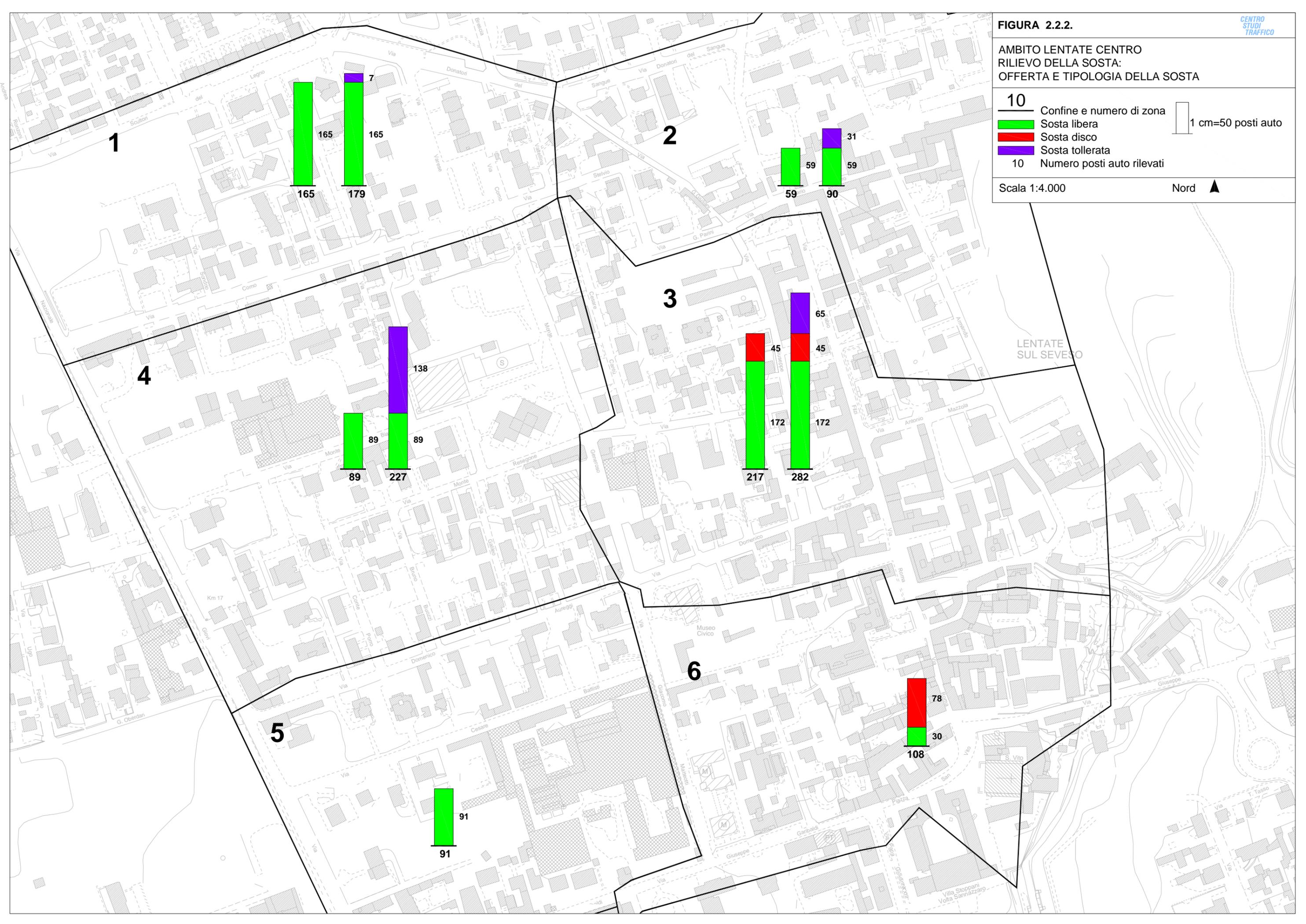
 Sosta disco

 Sosta tollerata

10 Numero posti auto rilevati

1 cm=50 posti auto

Scala 1:4.000 Nord ▲



CAMNAGO 1

FIGURA 2.2.3

AMBITO VIA PADOVA
RILIEVO DELLA SOSTA:
OFFERTA E TIPOLOGIA DELLA SOSTA

2

Confine e numero di zona

Sosta libera

Sosta disco

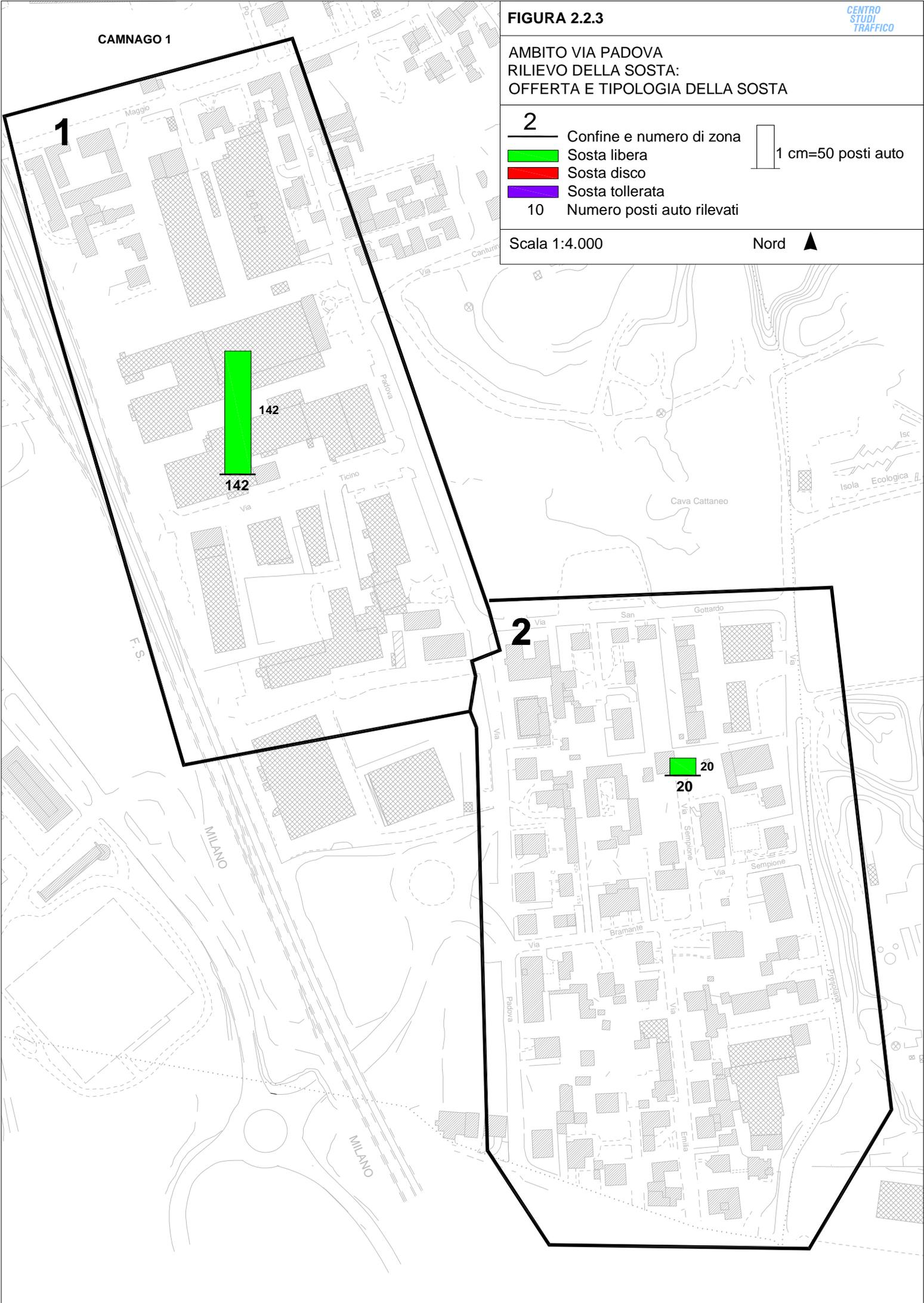
Sosta tollerata

10 Numero posti auto rilevati

1 cm=50 posti auto

Scala 1:4.000

Nord ▲



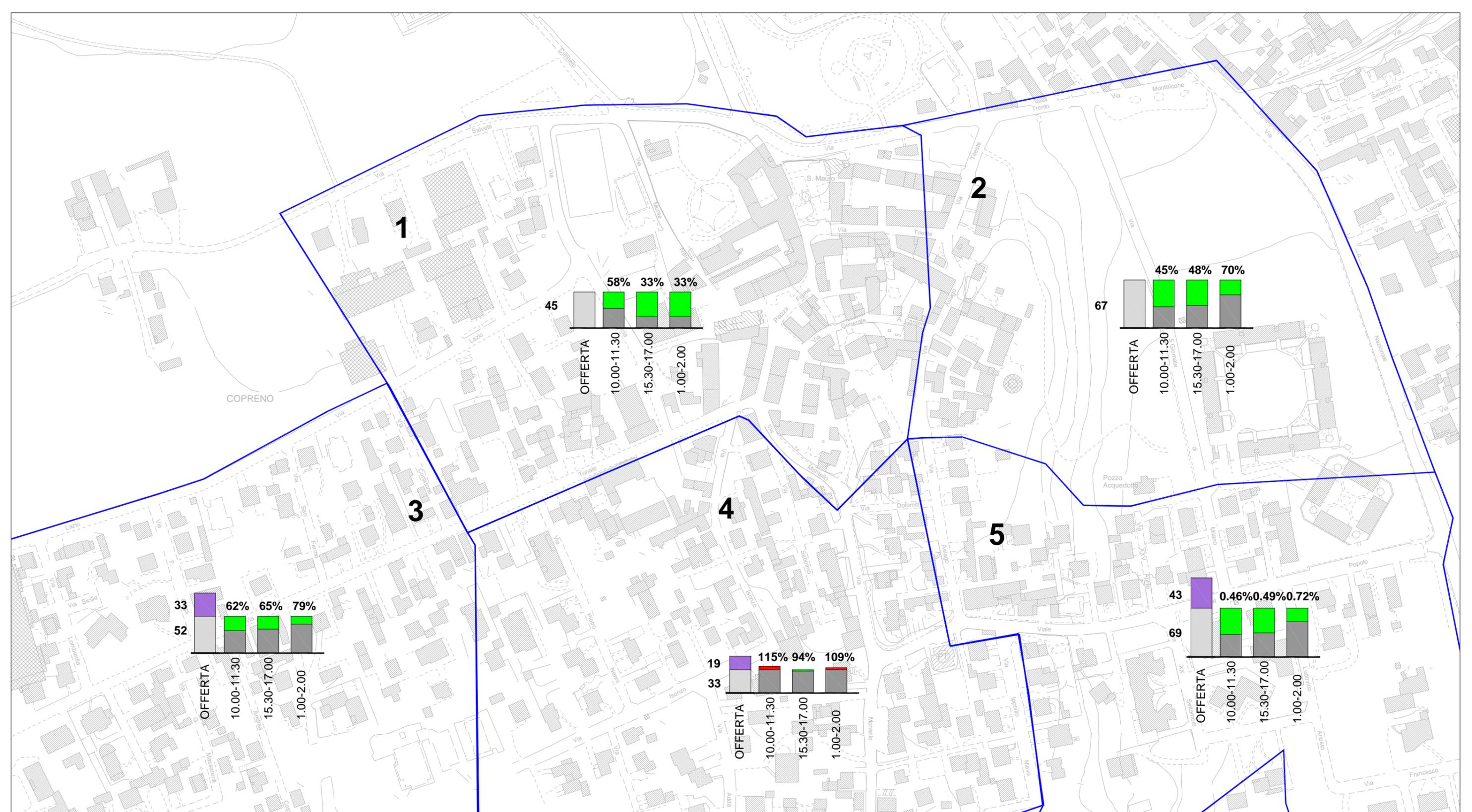
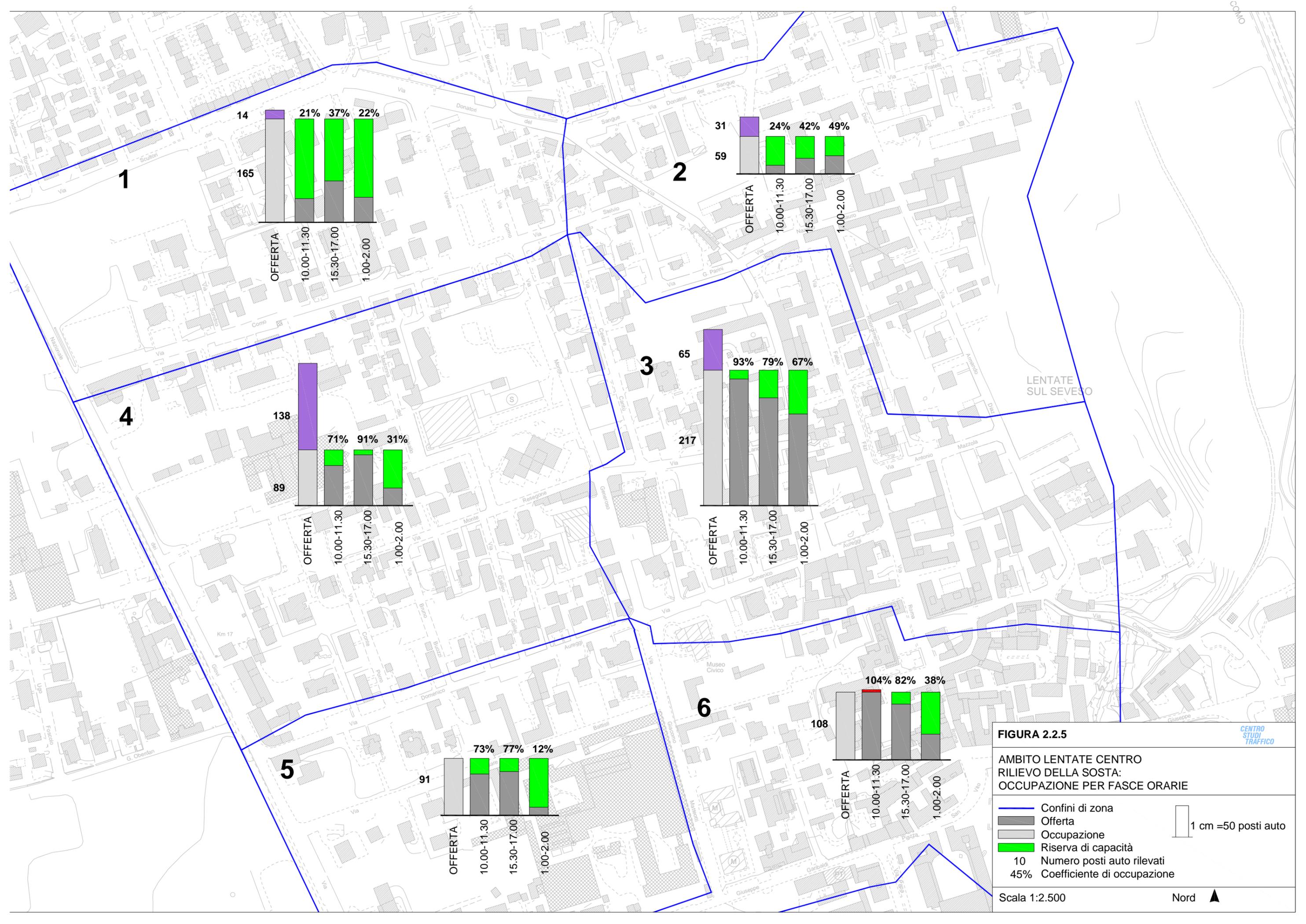


FIGURA 2.2.4
 CENTRO STUDI TRAFFICO
 AMBITO COPRENO
 RILIEVO DELLA SOSTA:
 OCCUPAZIONE PER FASCE ORARIE

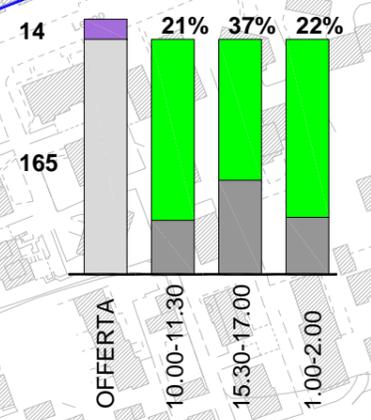
— Confini di zona
 ■ Offerta
 ■ Occupazione
 ■ Riserva di capacità
 10 Numero posti auto rilevati
 45% Coefficiente di occupazione

1 cm = 50 posti auto

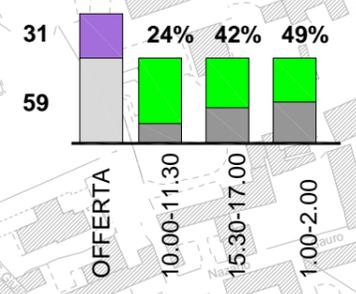
Scala 1:2.500 Nord ▲



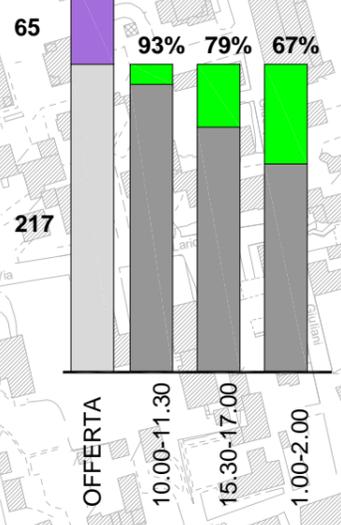
1



2



3



4



6



5

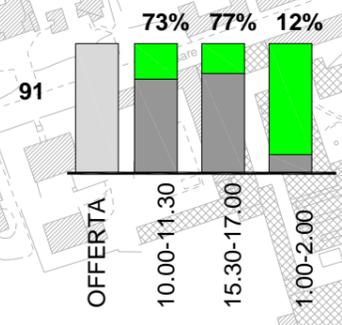


FIGURA 2.2.6

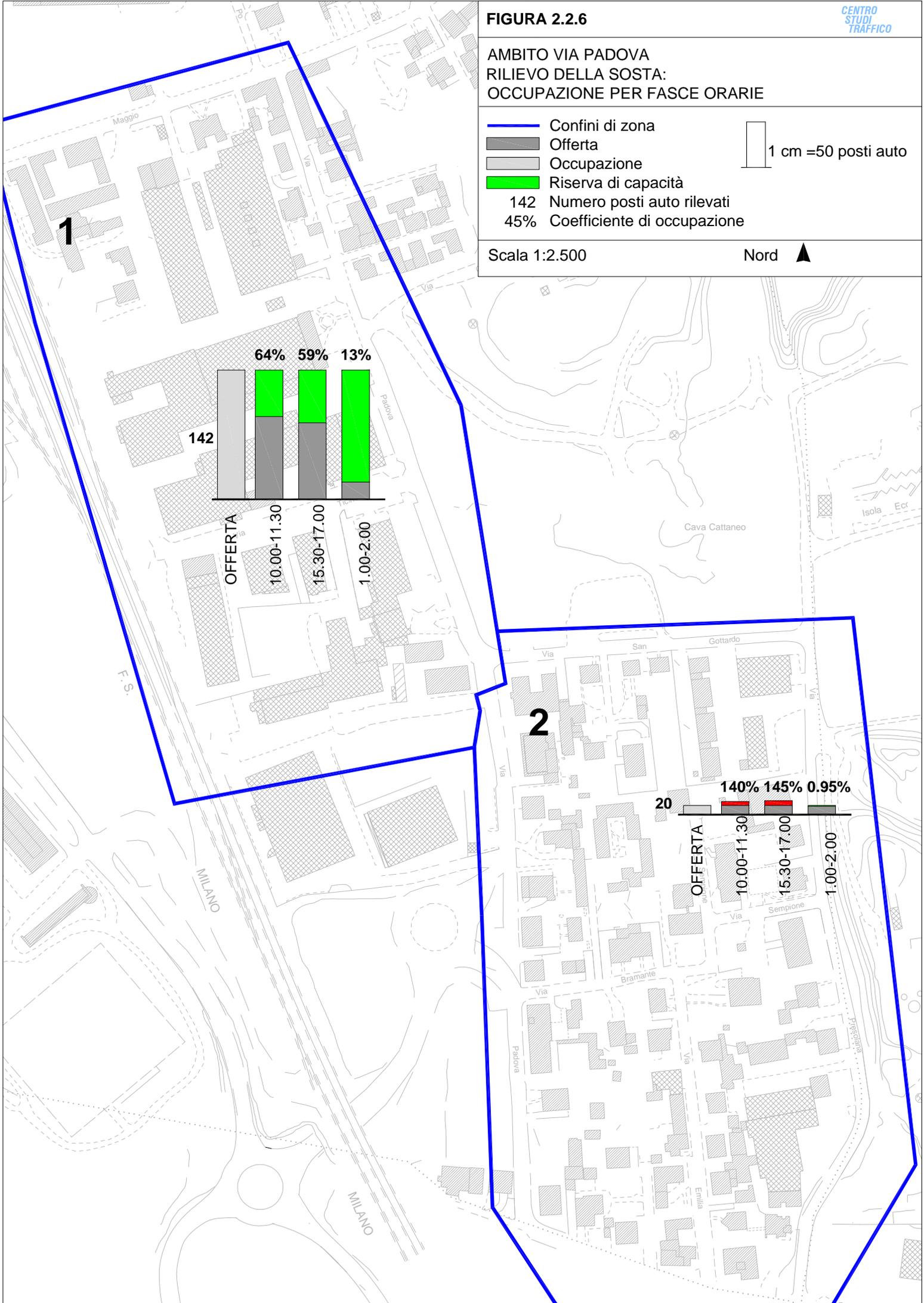
AMBITO VIA PADOVA
RILIEVO DELLA SOSTA:
OCCUPAZIONE PER FASCE ORARIE

-  Confini di zona
 -  Offerta
 -  Occupazione
 -  Riserva di capacità
- 142 Numero posti auto rilevati
45% Coefficiente di occupazione

1 cm = 50 posti auto

Scala 1:2.500

Nord ▲



comprendente le vie Adda, Nenni, Isonzo, Sabotino, il tratto ovest di Via Isonzo e il tratto sud di Via Montello, si registra una carenza d'offerta in particolare nelle fasce del mattino e della notte, con una domanda di sosta che supera l'offerta dei posti regolari e sopperita dall'utilizzo dell'offerta tollerata. In tutte le altre quattro zone di Copreno, in cui è stata suddivisa l'analisi, la domanda di sosta è soddisfatta dal numero di posti auto regolari offerti, con un buon margine di riserva di capacità di parcheggio.

Nell'ambito di Lentate centro l'analisi dei coefficienti d'occupazione evidenzia una criticità nel rapporto tra domanda e offerta solo nella zona 6, nell'intorno di Piazza San Vito limitatamente alla fascia di punta (per la domanda di sosta) del mattino, ove le auto presenti superano il numero di posti auto offerti.

Poca riserva di capacità di sosta si riscontra alla mattina nella zona 3 (intorno di Via Roma) con un rapporto tra domanda e offerta pari a 0,93, al netto dei posti "tollerati" e al pomeriggio nella zona 4, con un coefficiente d'occupazione pari a 0,91, mentre nelle altre zone le riserve di capacità di sosta sono ampie.

2.3 Analisi dell'incidentalità

Con la collaborazione del Comando della Polizia Locale si sono memorizzati gli incidenti rilevati a Lentate sul Seveso nel periodo 1 gennaio 2010 - 19 ottobre 2015 dalla Polizia Locale, distinguendo tra incidenti con solo danni alle cose e incidenti con feriti.

Complessivamente si sono registrati 435 incidenti con 233 feriti e, relativamente al periodo di 5 anni da fine giugno 2010 a fine giugno 2015, localizzati graficamente sulla cartografia comunale, per individuare i punti "neri" della viabilità.

Per l'ambito di Copreno (Figura 2.3.1) le maggiori criticità si registrano lungo la Via Nazionale in particolare nella tratta compresa tra le Via per Carimate e la rotonda Bennet all'intersezione con la Novedratese, mentre nel centro abitato di Copreno la distribuzione dell'incidentalità non evidenzia punti critici.

Per l'ambito di Lentate centro (Figura 2.3.2), la distribuzione territoriale degli incidenti evidenzia elevati livelli di pericolosità, oltre che lungo la Nazionale in particolare all'altezza delle intersezioni con le vie Oberdan, Aureggi e nel nodo delle vie Riva e Mazzini, in Via Garibaldi e nella rotonda tra Via Verdi e Viale Italia.

Per l'ambito di Via Padova (Figura 2.3.3), la distribuzione territoriale degli incidenti non evidenzia particolari punti "neri", con livelli bassi di incidentalità nell'intero comparto.

Al di fuori degli ambiti di studio dei Piani particolareggiati si segnalano il nodo dell'intersezione tra le strade per Mariano, per Figino e Via Santa Maria, che presenta nel quinquennio analizzato la maggior concentrazione di incidenti,

FIGURA 2.3.2
LOCALIZZAZIONE DEGLI INCIDENTI
NEL PERIODO GIUGNO 2010-GIUGNO 2015
RILEVATI DALLA POLIZIA LOCALE
AMBITO LENTATE CENTRO

- Incidenti senza feriti
- Incidenti con feriti
- Incidenti non localizzati puntualmente

Scala 1:3.000 Nord ▲

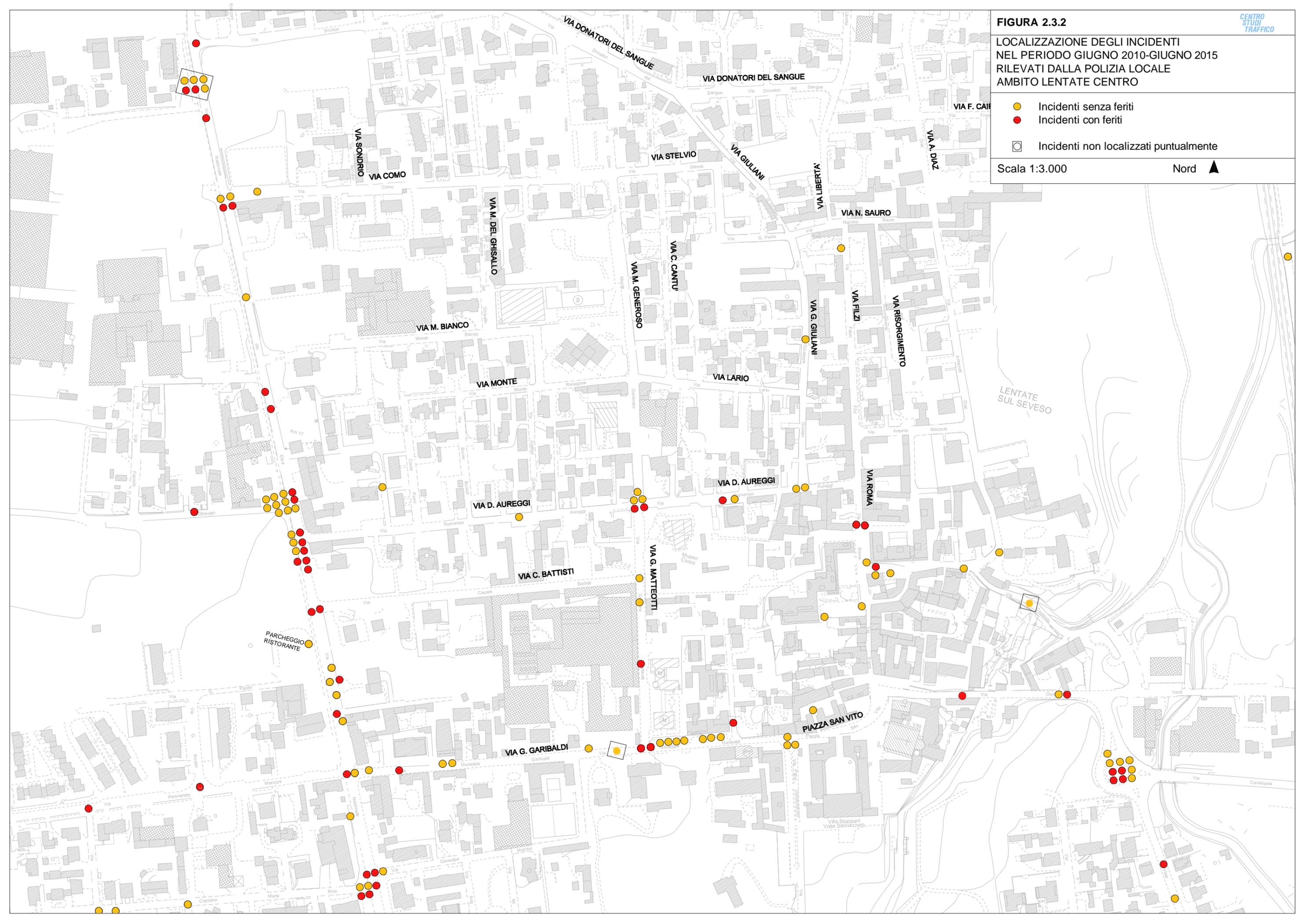


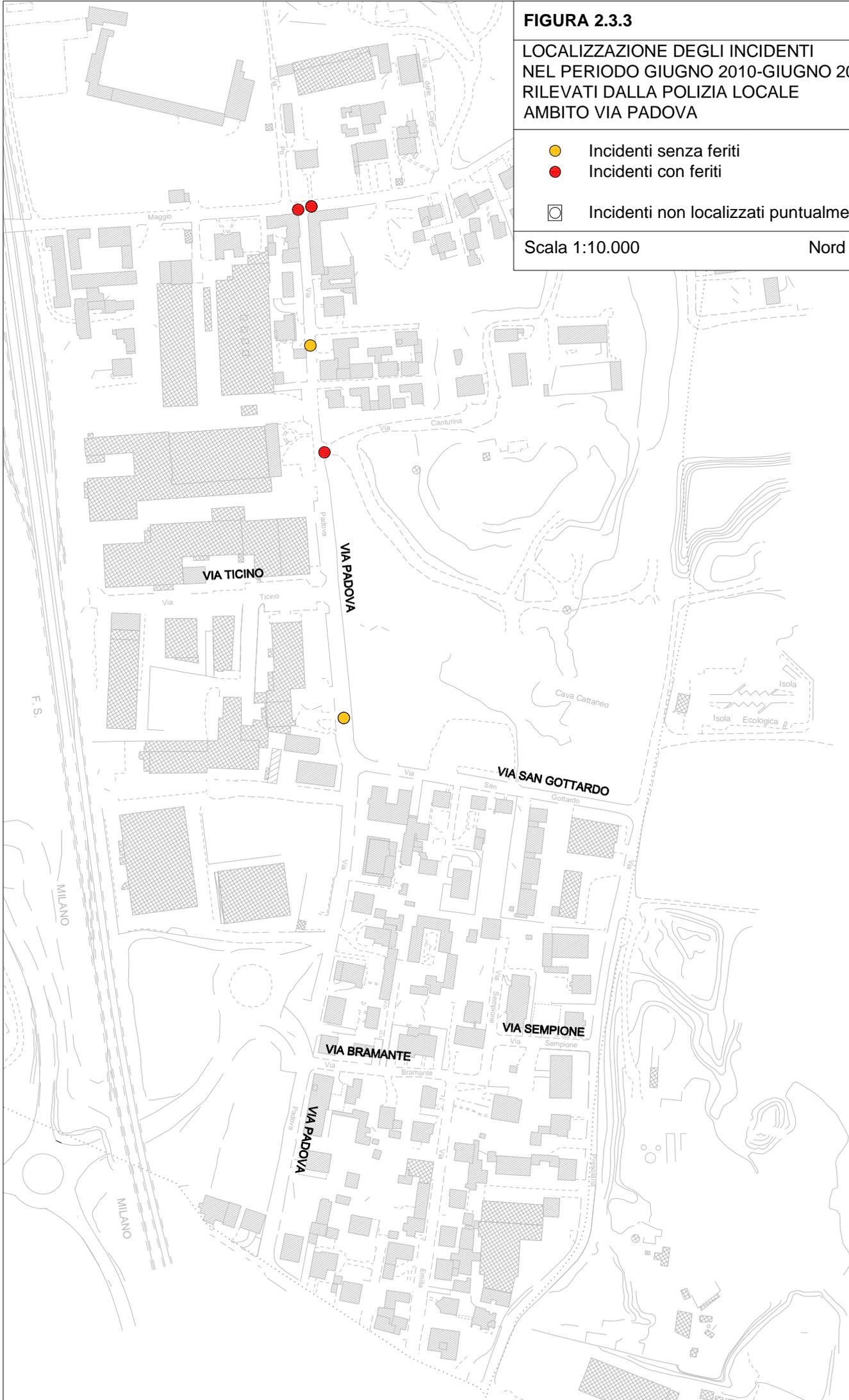
FIGURA 2.3.3

**LOCALIZZAZIONE DEGLI INCIDENTI
NEL PERIODO GIUGNO 2010-GIUGNO 2015
RILEVATI DALLA POLIZIA LOCALE
AMBITO VIA PADOVA**

- Incidenti senza feriti
- Incidenti con feriti
- Incidenti non localizzati puntualmente

Scala 1:10.000

Nord



con complessivamente un totale di 19 incidenti 15 dei quali con feriti e il tratto di Via Nazionale compreso tra le rampe di collegamento con la nuova SS35 e l'intersezione con le vie Monte Grappa e Vittorio Veneto.



3. AGGIORNAMENTO DELLE SIMULAZIONI DEL TRAFFICO

Nell'ambito della redazione dei piani particolareggiati si è proceduto all'aggiornamento delle simulazioni modellistiche del traffico sviluppate nell'ambito del Piano Generale del Traffico Urbano del 2010, simulando gli impatti attesi dal completamento del progetto Pedemontana e degli effetti delle relative opere connesse e di mitigazione.

Per l'aggiornamento delle simulazioni si è partiti dalla ricalibrazione dello Stato di fatto (Figura 3.1.1), sulla base delle variazioni dei flussi veicolari registrate dai conteggi di traffico illustrati nel paragrafo 2.1, con la modifica più significativa nello scenario di "Reference" dello stato di fatto, della chiusura del passaggio a livello di Via XXIV Maggio a Camnago. Si è inoltre esteso il grafo allo svincolo di Barlassina (uscita 13 della Milano-Meda) per meglio simulare lo scenario Pedemontana che, secondo il progetto definitivo, delle 4 connessioni esistenti: da e per Milano e da e per Lentate Nord, lascerà solo l'uscita per i veicoli in arrivo da Milano.

Nella Tabella 3.1.1 si riporta il quadro sinottico e di confronto dei flussi di traffico nelle sezioni di controllo degli scenari simulati.

Complessivamente sono stati simulati per l'ora di punta del mattino, oltre allo Scenario dello Stato di fatto, 6 diversi scenari con la Pedemontana aperta:

- lo Scenario A, con le sole opere connesse, senza interventi di mitigazione previsti dal PGT e dal PGTU e con il pedaggio con le tariffe attuali delle tratte già aperte;
- lo Scenario B1, come lo scenario A, con in più gli interventi di mitigazione previsti dal PGT e dal PGTU che prevedono una nuova viabilità di distribuzione urbana di collegamento dalla zona industriale di Copreno all'asse Falcone-Borsellino e allo svincolo di Lentate Sud - Barlassina;
- lo Scenario B2, come lo scenario B1, con l'ipotesi di isopedaggio tra gli svincoli di Lentate Nord e Lentate Sud con le stesse tariffe per chi entra o esce dagli svincoli di Lentate per evitare attraversamenti impropri della viabilità urbana per evitare il pedaggio o ridurne l'importo e con l'ipotesi di un nuovo svincolo a Lentate centro all'altezza dell'asse Falcone-Borsellino, per garantire le connessioni verso la tratta B1 senza dover raggiungere lo svincolo di Lentate Nord;
- lo Scenario B3, come lo scenario B1, con in più l'isopedaggio e l'ipotesi di interventi di moderazione lungo la Nazionale;
- lo Scenario C, come lo scenario B1, con in più l'isopedaggio;
- lo Scenario C1 come lo Scenario C, senza la "tangenzialina" di Birago.

Gli scenari infrastrutturali simulati ricalcano quelli già valutati nel PGTU, con le seguenti modifiche:

- si è stralciando l'ipotesi di nuovo ponte di collegamento tra Viale Italia e Viale Brianza, non previsto dal PGT;
- la nuova viabilità di distribuzione urbana prevista in fregio all'autostrada si è limitata anche negli scenari B, a nord all'altezza di Via Oberdan;
- si è lasciato il doppio senso di marcia in Via Nazionale, nella tratta tra la rotatoria all'altezza di Via Falcone-Borsellino e l'innesto del nuovo nodo di Via Monte Grappa-Via Vittorio Veneto a sensi unici contrapposti, simulato a senso unico verso nord negli scenari B del PGTU.

FIGURA 3.1.1
SIMULAZIONE DEL TRAFFICO
STATO DI FATTO
VEICOLI LEGGERI - ORA DI PUNTA 7.30-8.30

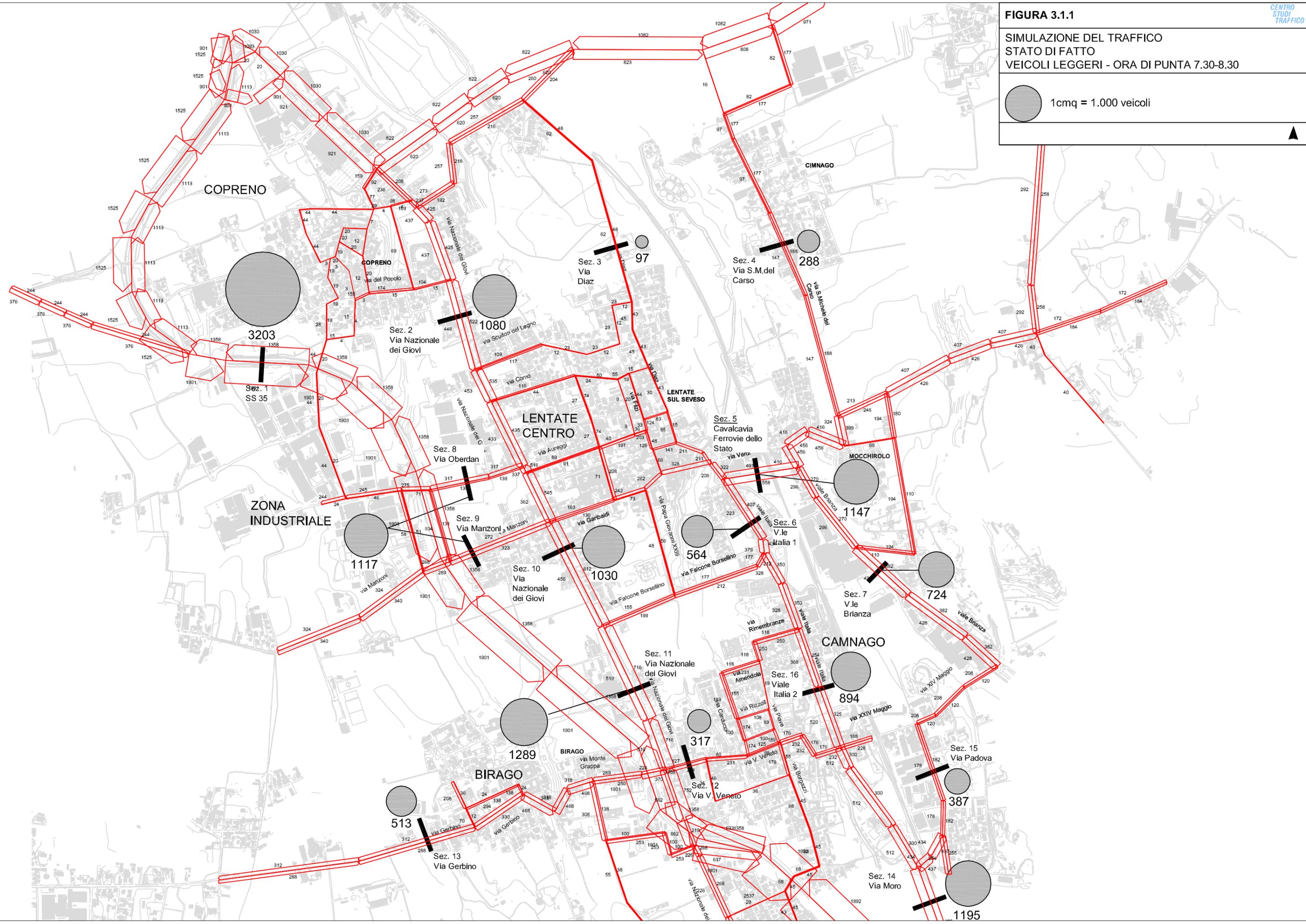
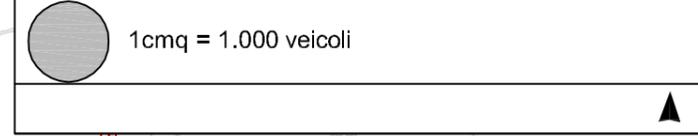


TABELLA 3.1.1 - CONFRONTO DEI FLUSSI DI TRAFFICO PER GLI SCENARI PEDEMONTANA

SIMULAZIONE - ORA DI PUNTA DEL MATTINO - VEICOLI LEGGERI

sez	VALORI ASSOLUTI								VARIAZIONI PERCENTUALI					
	Stato di fatto		Scenario						Scenario					
	Dati rilevati	Dati simulati	A	B1	B2	B3	C	C1	A	B1	B2	B3	C	C1
1.1	1897	1901	1513	1134	1613	1964	1964	1964						
1.2	1306	1358	969	707	1417	1370	1370	1370						
Superstrada SS35	3203	3259	2482	1841	3030	3334	3334	3334	-24%	-44%	-7%	2%	2%	2%
2.1	554	446	668	685	424	333	439	439						
2.2	526	522	777	706	504	469	527	527						
Via Nazionale dei Giovi 1	1080	968	1445	1391	928	802	966	966	44%	39%	-4%	-15%	0%	0%
3.1	52	62	133	162	52	115	52	52						
3.2	45	48	80	90	48	58	48	48						
Via Diaz	97	110	213	252	100	173	100	100	106%	146%	-10%	65%	-10%	-10%
4.1	147	147	212	173	148	159	152	152						
4.2	141	188	164	164	183	186	133	133						
Via San Michele del Carso	288	335	376	337	331	345	285	285	14%	1%	-1%	3%	-17%	-17%
5.1	635	491	542	517	500	540	503	531						
5.2	512	558	540	521	520	549	524	524						
Cavalcavia Ferrovie dello Stato	1147	1049	1082	1038	1020	1089	1027	1055	3%	-1%	-3%	3%	-2%	1%
6.1	279	407	436	466	449	476	453	453						
6.2	285	223	287	229	203	251	207	203						
Viale Italia 1	564	630	723	695	652	727	660	656	16%	12%	4%	17%	5%	5%
7.1	371	382	391	401	339	370	371	401						
7.2	353	490	439	443	368	369	369	372						
Viale Brianza	724	872	830	844	707	739	740	773	-6%	-4%	-23%	-18%	-18%	-14%
8.1	129	139	363	77	123	103	123	123						
8.2	323	317	350	230	233	213	240	247						
Via Oberdan	452	456	713	307	356	316	363	370	57%	-33%	-22%	-31%	-21%	-19%
9.1	360	323	123	125	105	93	98	98						
9.2	305	272	239	167	114	120	132	158						
Via Manzoni	665	595	362	292	219	213	230	256	-35%	-46%	-57%	-57%	-55%	-51%
Via Oberdan+Via Manzoni	1117	1051	1075	599	575	529	593	626	2%	-40%	-43%	-47%	-41%	-38%
10.1	533	612	850	650	449	328	479	479						
10.2	497	456	820	684	388	329	390	389						
Via Nazionale dei Giovi 2	1030	1068	1670	1334	837	657	869	868	58%	26%	-22%	-40%	-19%	-19%
11.1	662	716	945	1222	541	732	745	789						
11.2	627	519	1007	886	382	528	536	541						
Via Nazionale dei Giovi 3	1289	1235	1952	2108	923	1260	1281	1330	56%	68%	-24%	2%	4%	7%
12.1	126	264	129	37	96	77	77	77						
12.2	191	127	131	50	92	62	61	66						
Via Vittorio Veneto	317	391	260	87	188	139	138	143	-41%	-78%	-64%	-79%	-80%	-78%
13.1	253	288	288	288	288	288	288	288						
13.2	260	312	346	321	184	276	276	194						
Via Gerbino	513	600	634	609	472	564	564	482	7%	2%	-25%	-7%	-7%	-23%
14.1	692	704	319	332	308	308	308	308						
14.2	503	495	413	413	392	392	392	392						
Via Moro	1195	1199	732	745	700	700	700	700	-39%	-38%	-42%	-42%	-42%	-42%
15.1	167	178	126	133	58	59	59	62						
15.2	220	182	209	213	156	184	184	184						
Via Padova	387	360	335	346	214	243	243	246	-6%	-4%	-38%	-30%	-30%	-29%
16.1	499	520	444	397	385	386	385	385						
16.2	395	325	407	394	309	322	310	326						
Viale Italia 2	894	845	851	791	694	708	695	711	1%	-6%	-17%	-15%	-17%	-15%

Scenario	Misure di mitigazione						
	Pedemontana e opere connesse	Pedaggio per l'autostrada Pedemontana	Isopedaggio per l'autostrada Pedemontana	Viabilità di distribuzione urbana	Bretella di Birago	Nuovo svincolo Lentate Centro	Moderazione del traffico sulla Nazionale dei Giovi
A							
B1							
B2							
B3							
C							
C1							

Per le valutazioni degli effetti della “tangenzialina” di Camnago, visto la minima differenza nei tempi di viaggio che porta la sua realizzazione nei percorsi minimi che l’attraversano (-2,8 secondi), poco apprezzabile con il modello di assegnazione territoriale, si rimanda al capitolo 5 delle simulazioni effettuate col modello dinamico per il confronto con l’ipotesi di un senso unico alternato regolato da semaforo.

Nell’assegnazione del traffico leggero per l’ora di punta del mattino dello Scenario A, ove è stato simulato l’effetto di redistribuzione dei traffici esistenti, con l’apertura dell’autostrada Pedemontana e delle sue opere connesse (Figura 3.1.2).

Le preoccupazioni di aumento dei traffici di attraversamento urbani con l’apertura e tariffazione della tratta B2 di Pedemontana, già evidenziate nel PGTU del 2010, si acuiscono per l’aumento rispetto alle previsioni del sistema tariffario attuato, con l’aumento del traffico lungo tutte le direttrici nord-sud della viabilità urbana. Rispetto alle simulazioni del 2010, le tariffe introdotte nel modello di simulazione nella funzione di costo generalizzato sono passate dai 10,8 centesimi al Km (media delle tariffe autostradali dell’epoca) ai circa 21 centesimi al Km delle tariffe introdotte oggi da Pedemontana nelle tratte A e B1.

Nello Scenario A gli incrementi relativi del traffico esistente, indotti essenzialmente dalla parziale perdita di competitività dell’autostrada rispetto all’attuale superstrada, con l’aumento del costo generalizzato dello spostamento per l’introduzione del sistema a pedaggio, porta sulla Pedemontana ad una riduzione del 26% del traffico oggi esistente sulla Superstrada e ad un incremento del traffico esistente sulla Via Nazionale dei Giovi, del 44% nella tratta tra Copreno e Lentate centro, del 58% nella tratta compresa tra le intersezioni con le vie Garibaldi/Manzoni e con Via Falcone-Borsellino e del 56% nella tratta compresa tra le intersezioni con Via Falcone-Borsellino e con le vie Monte Grappa/Vittorio Veneto. Il trasferimento di traffico dalla Pedemontana sulla viabilità urbana interessa anche le direttrici di Via Diaz (+106%) e Viale Italia (+16%), mentre su Viale Brianza per la chiusura delle connessioni della Pedemontana verso Milano nell’attuale svincolo di Barlassina si registra una leggera riduzione di traffico (-6%). Va tenuto presente inoltre che agli incrementi di traffico dovuti ai trasferimenti di traffico esistente, vi sarà una componente di traffico aggiuntiva indotta dalla rivitalizzazione, prevista dal PGT, delle funzioni commerciali dell’asse della Nazionale Giovi e dalla maggiore attrattività territoriale di Lentate per la presenza della nuova autostrada.

I risultati delle simulazioni del traffico per lo Scenario B1, riportati in Figura 3.1.3, evidenziano che la sola realizzazione della nuova viabilità di distribuzione prevista, non permette di ridurre significativamente gli incrementi di traffico lungo la Nazionale dei Giovi e in Via Italia, portando le variazioni del traffico esistente da +44% dello Scenario A a +39% nella tratta tra Copreno e Lentate centro, da +58% e a +26% nella tratta compresa tra le intersezioni con le Vie Garibaldi/Manzoni e con Via Falcone-Borsellino e da +16% a +12% in Viale Italia.

Per il contenimento dei traffici di attraversamento risulta fondamentale l’attuazione dell’isopedaggio come evidenziato dalle simulazioni degli scenari B2 (Figura 3.1.4), B3 (Figura 3.1.5) e C (Figura 3.1.6).

FIGURA 3.1.2

SIMULAZIONE DEL TRAFFICO
SCENARIO A
VEICOLI LEGGERI - ORA DI PUNTA 7.30-8.30

● 1cmq = 1.000 veicoli

■ Riduzione di traffico

■ Incremento di traffico

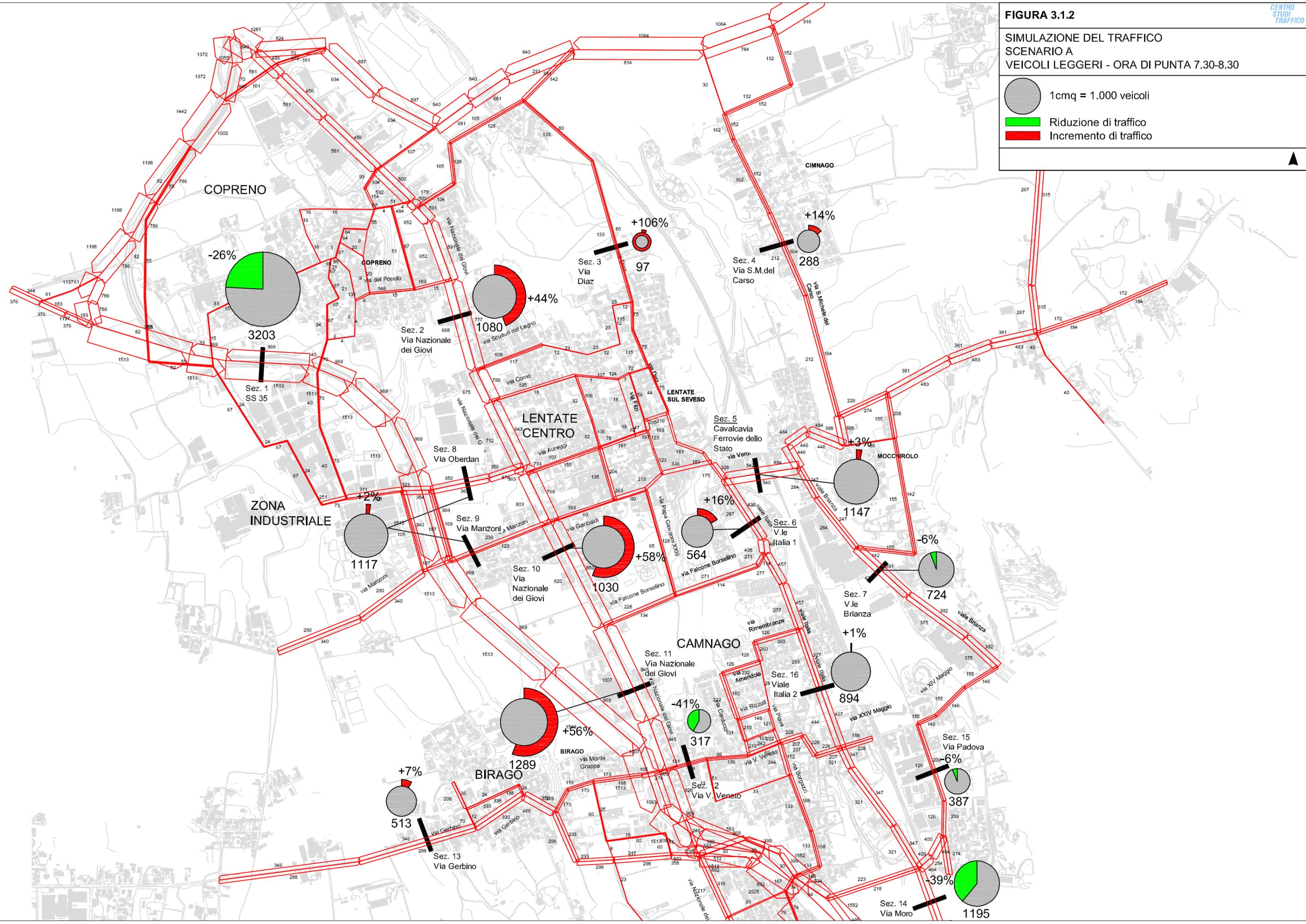


FIGURA 3.1.3
SIMULAZIONE DEL TRAFFICO
SCENARIO B1
VEICOLI LEGGERI - ORA DI PUNTA 7.30-8.30

● 1cmq = 1.000 veicoli
■ Riduzione di traffico
■ Incremento di traffico

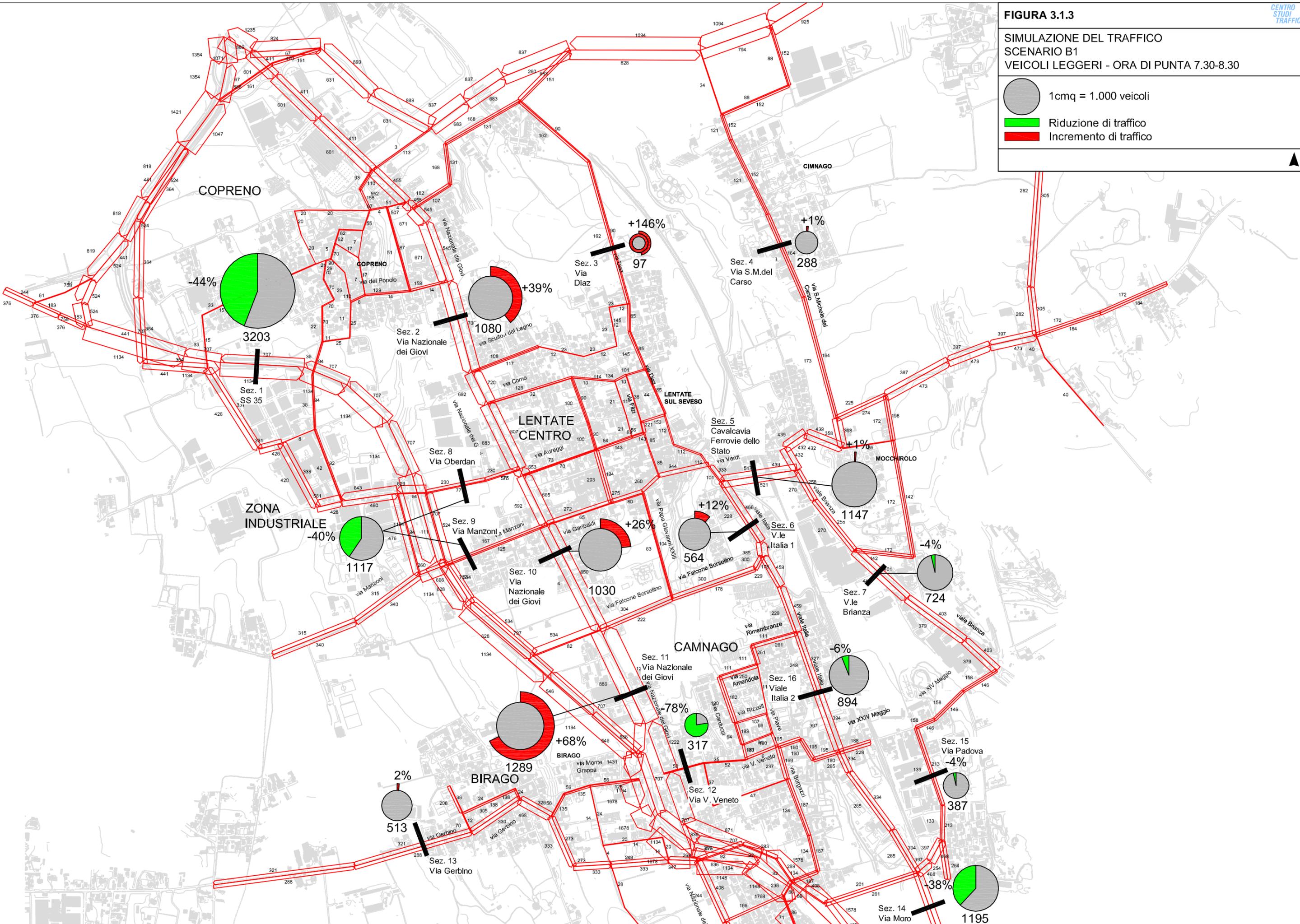


FIGURA 3.1.4
SIMULAZIONE DEL TRAFFICO
SCENARIO B2
VEICOLI LEGGERI - ORA DI PUNTA 7.30-8.30

1cmq = 1.000 veicoli

Riduzione di traffico

Incremento di traffico

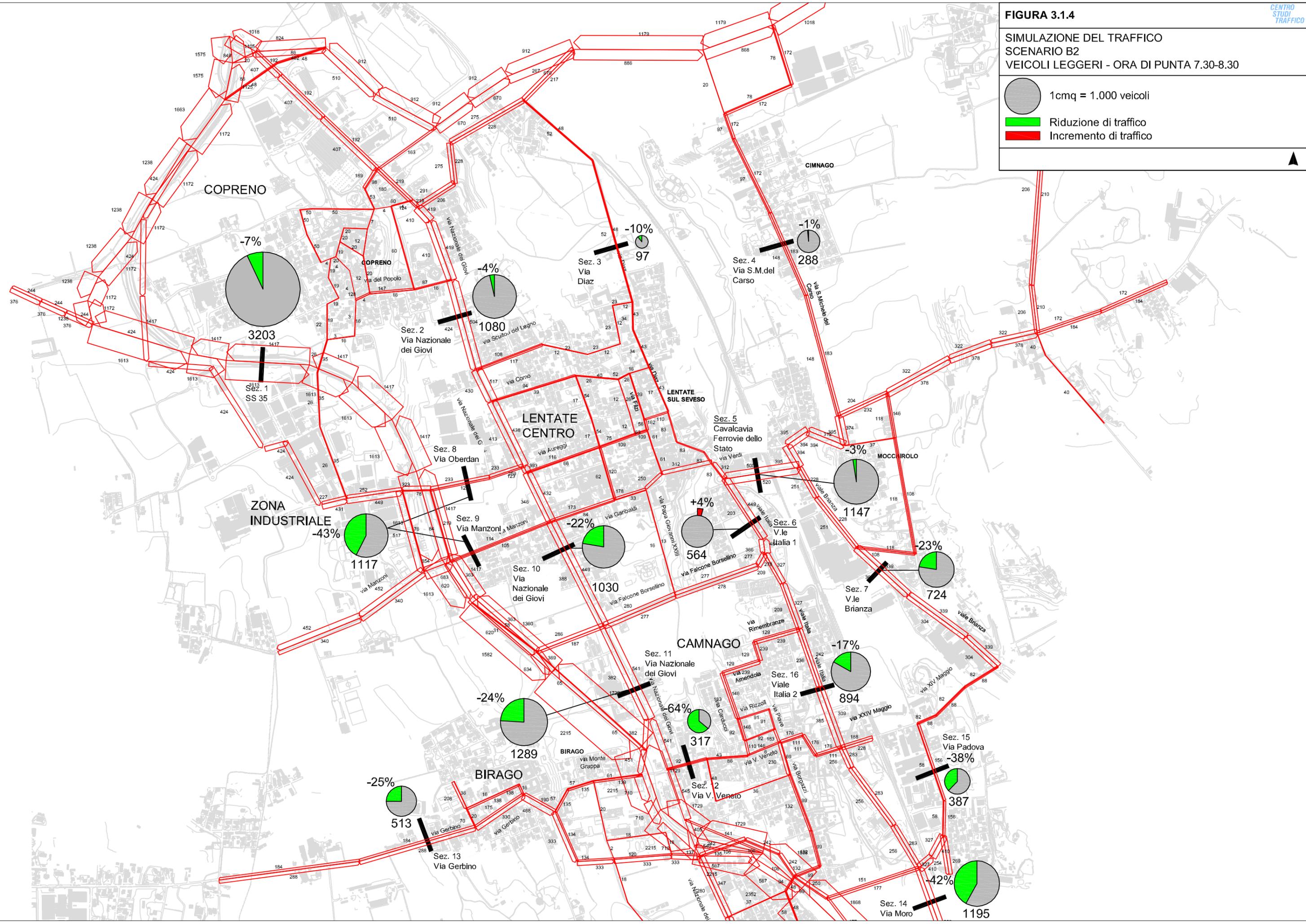


FIGURA 3.1.5
SIMULAZIONE DEL TRAFFICO
SCENARIO B3
VEICOLI LEGGERI - ORA DI PUNTA 7.30-8.30

● 1cmq = 1.000 veicoli
■ Riduzione di traffico
■ Incremento di traffico

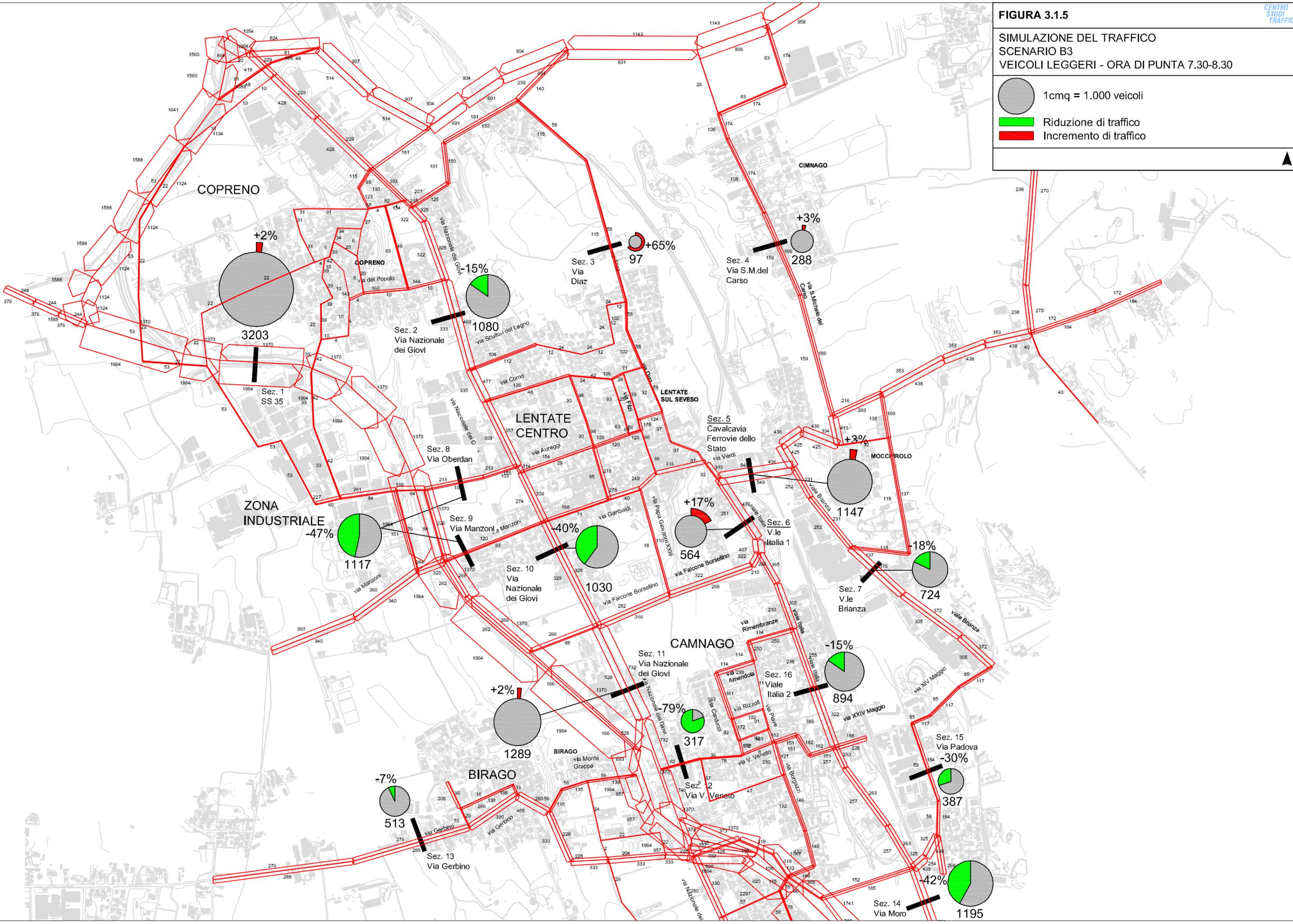


FIGURA 3.1.6
SIMULAZIONE DEL TRAFFICO
SCENARIO C
VEICOLI LEGGERI - ORA DI PUNTA 7.30-8.30

1cmq = 1.000 veicoli

Riduzione di traffico

Incremento di traffico

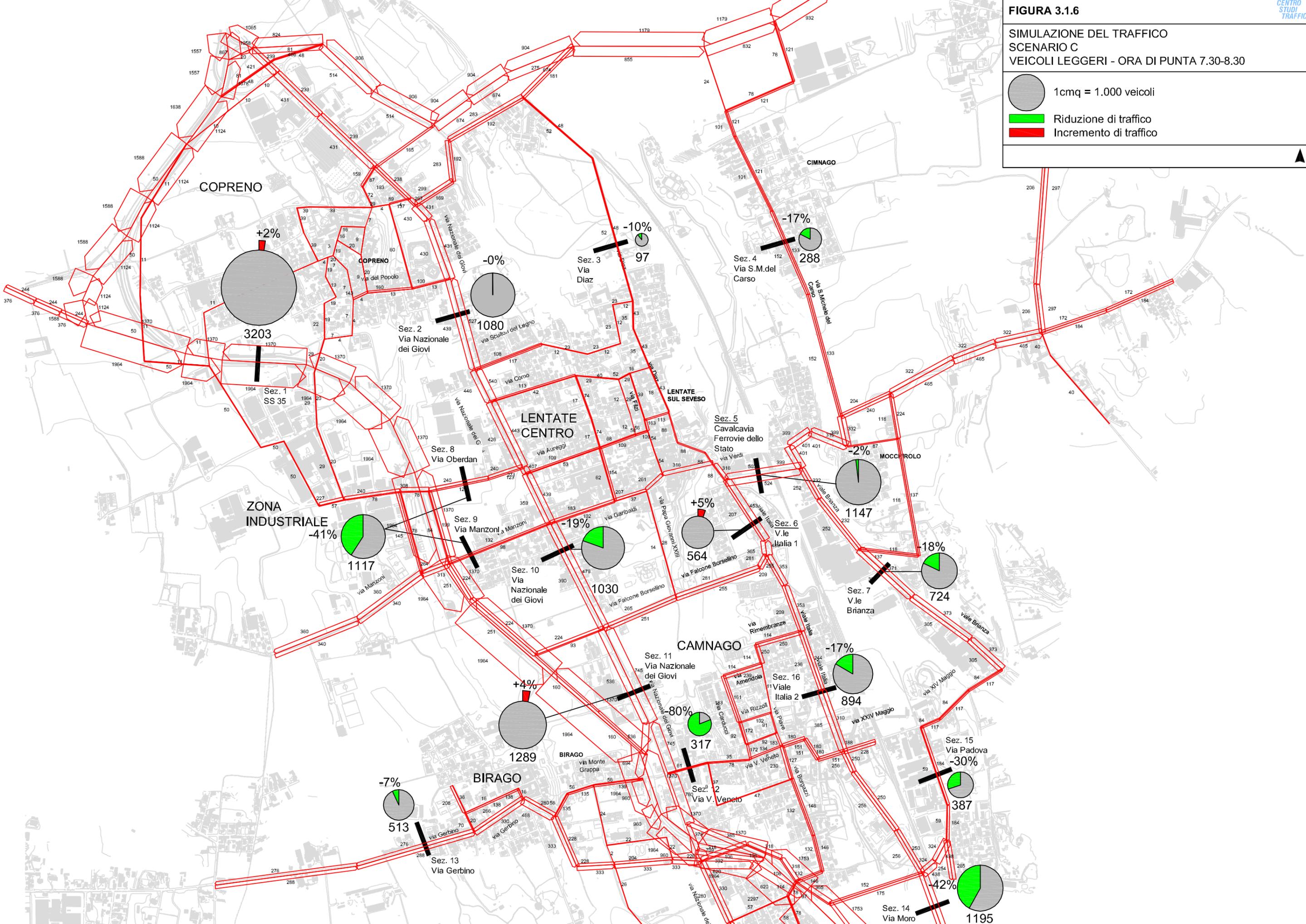


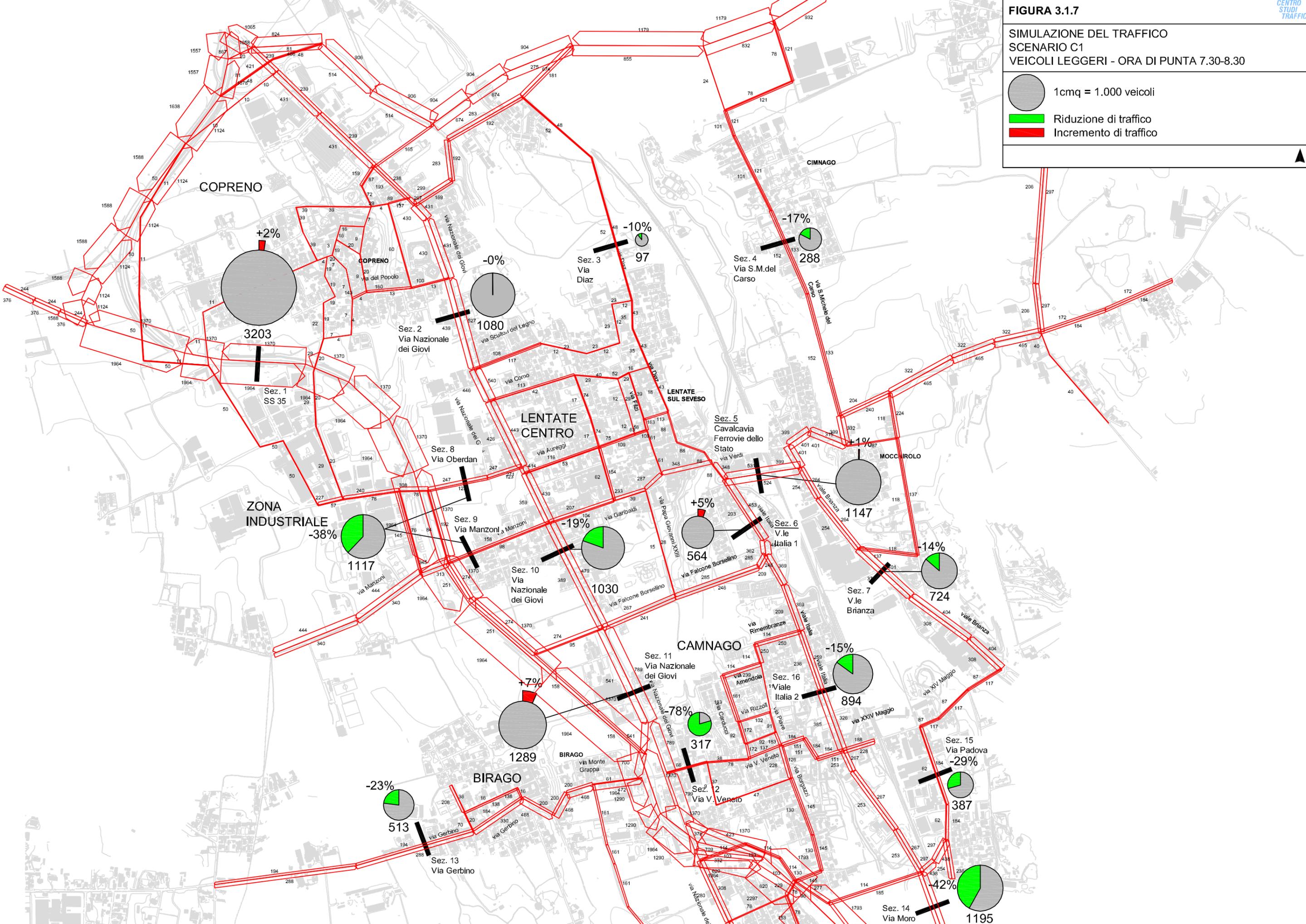
FIGURA 3.1.7

SIMULAZIONE DEL TRAFFICO
SCENARIO C1
VEICOLI LEGGERI - ORA DI PUNTA 7.30-8.30

1cmq = 1.000 veicoli

Riduzione di traffico

Incremento di traffico



Con l'attuale struttura della domanda di mobilità con l'auto privata non risulta particolarmente efficace l'ipotesi di nuovo svincolo di Lentate centro, valutato nello Scenario B2, funzionale in particolare a servire le relazioni verso la tratta B1 e A, che allo stato di fatto risultano deboli.

Infine nel confronto degli Scenari C e C1 sono stati valutati gli impatti della "tangenzialina" di Birago, simulata nello scenario C e stralciata nello scenario C1. La non realizzazione della "tangenzialina" di Birago porta ad una positiva riduzione del traffico di attraversamento della frazione, con variazioni dei flussi di traffico che passa dal -7% dello scenario C, al -26% dello Scenario C1.

4. PROPOSTE DI INTERVENTO PER GLI AMBITI DI STUDIO

Gli interventi proposti per i tre ambiti di studio sono principalmente finalizzati a migliorare la sicurezza e la qualità della circolazione in particolare dell'utenza "debole" (pedoni e ciclisti), a "moderare" il traffico veicolare nei centri abitati e a riordinare e mettere a norma gli spazi di sosta ad uso pubblico su strada.

In molte strade locali gli spazi per le diverse modalità di trasporto e mobilità sono insufficienti, con marciapiedi assenti o molto stretti, con larghezze di carreggiata incompatibili con la presenza simultanea di corsie veicolari a doppio senso e spazi di sosta, per questo motivo sono stati proposti interventi con l'istituzione di nuovi sensi unici recuperando, a fronte di accettabili allungamenti dei percorsi veicolari, spazio per la mobilità ciclopedonale e per il riordino della sosta su strada.

4.1 Ipotesi di riassetto degli schemi di circolazione

Nell'ambito della frazione di Copreno (Figura 4.1.1), per soddisfare le richieste di nuovi collegamenti ciclabili, salvaguardando l'offerta di sosta su strada e recependo in parte il progetto di piste ciclabili nelle vie Tonale, Lazio e Gorizia illustrato nel paragrafo 1.4 e in Figura 1.4.1, si propone l'istituzione di sensi unici contrapposti nelle vie Tonale e Lazio, nelle tratte comprese tra le vie Gorizia e Lombardia, con

l'introduzione di un percorso ciclabile monodirezionale (largo 1,50 m), la messa a norma della sosta in carreggiata ed in Via Tonale del completamento dei tratti mancanti del marciapiede esistente sul lato sud della carreggiata. Il senso unico in Via Tonale si estende alla tratta Isonzo-Gorizia sempre con direzione est-ovest per il traffico veicolare a motore, mentre il senso unico di marcia previsto in Via Lazio va da Via Lombardia verso Via Gorizia.



DPR 16/15/92 n.495 all. Fig II 323/a

In Figura 4.1.1 è rappresentato, graficamente in azzurro, l'ambito di proposta di istituzione di una "Zona 30", regolamentate dall'art.135 comma 14 del Regolamento di Attuazione del Nuovo C.d.S., con la quale si indicano aree (residenziali) sulla cui rete stradale è imposto un limite di velocità di 30 Km/h. La loro pianificazione influisce sui comportamenti di guida e consente la convivenza tra i diversi utenti della strada (pedoni, ciclisti, anziani, bambini), permettendo una maggiore fruibilità dello spazio pubblico da parte degli utenti deboli e una maggiore sicurezza stradale nell'intera area.

Per l'ambito di Lentate Centro, le ipotesi di riassetto dello schema di circolazione, finalizzato al recupero di spazio per la mobilità dell'utenza "debole" (pedoni e ciclisti) e per il riordino della sosta su strada, e l'estensione della Zona30 proposta sono riportate in Figura 4.1.2.

Le modifiche con l'introduzione di nuovi sensi unici, per l'incidenza significativa sul sistema d'accessibilità veicolare dell'intero comparto, sono stati suddivisi in due fasi per semplificarne l'attuazione. Nella prima fase si è prevista:

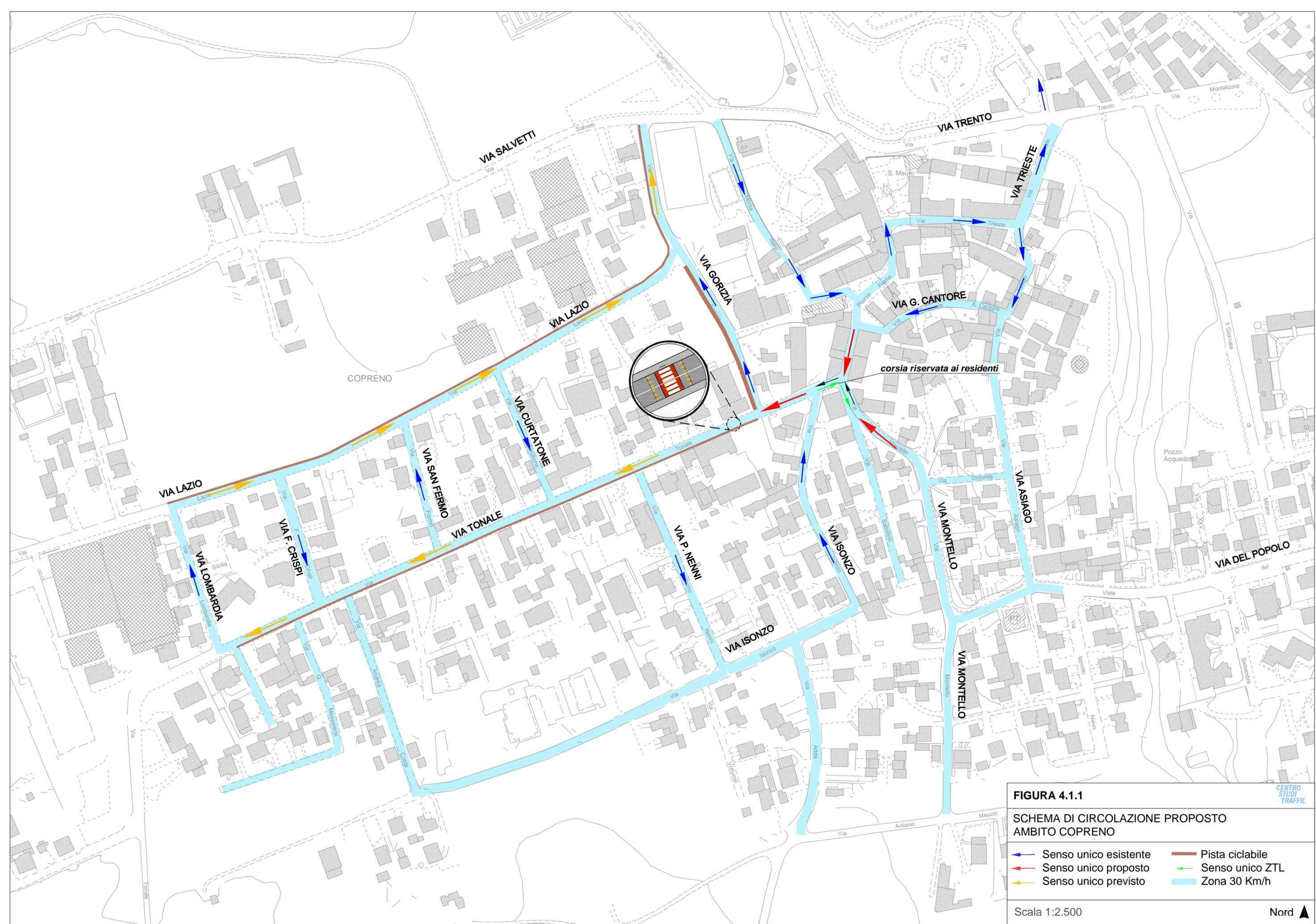


FIGURA 4.1.1
SCHEMA DI CIRCOLAZIONE PROPOSTO
AMBITO COPRENO

CENTRO STUDI TRAFFIC

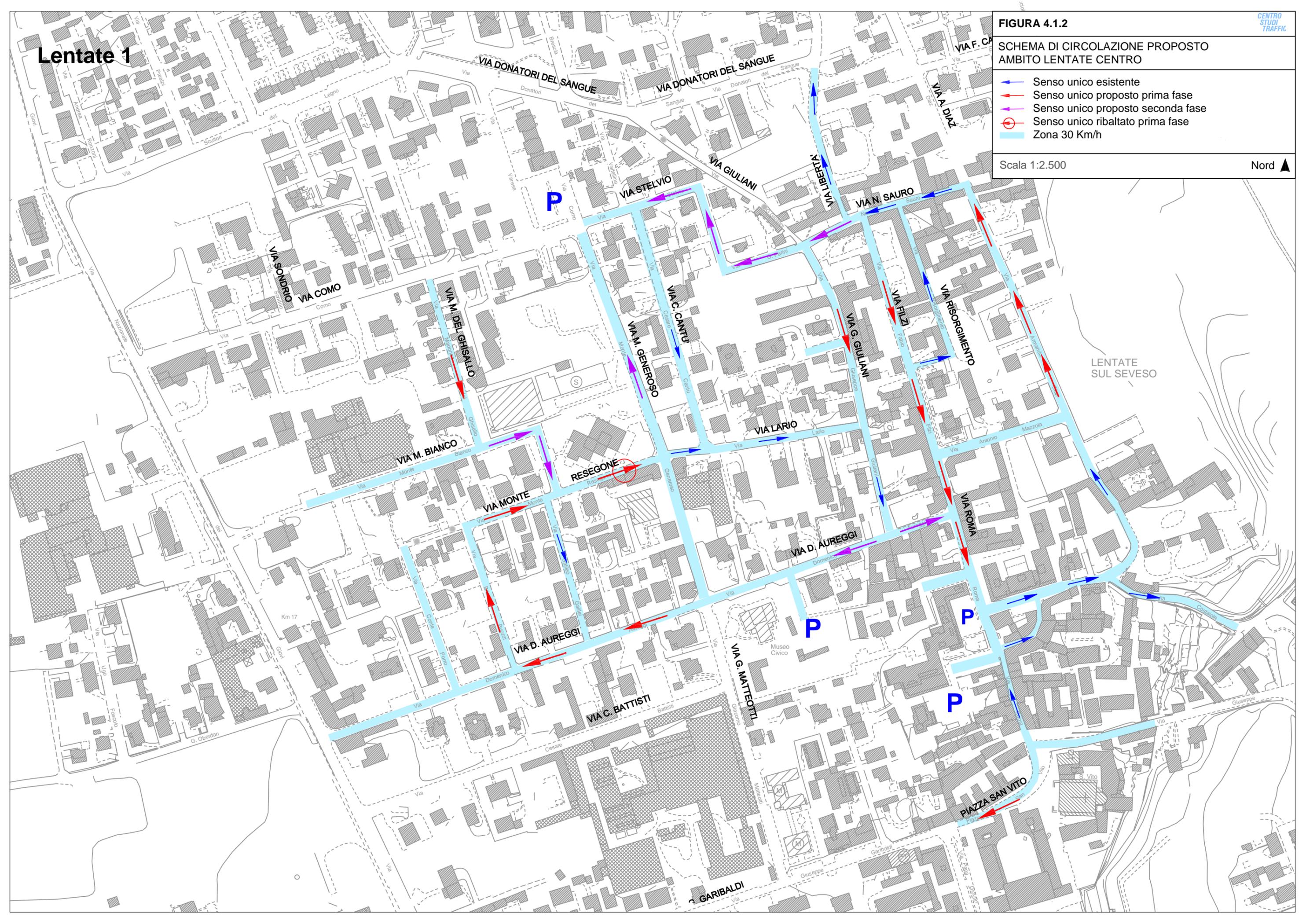
- Senso unico esistente
- Senso unico proposto
- Senso unico previsto
- Pista ciclabile
- Senso unico ZTL
- Zona 30 Km/h

Lentate 1

FIGURA 4.1.2
SCHEMA DI CIRCOLAZIONE PROPOSTO
AMBITO LENTATE CENTRO

-  Senso unico esistente
-  Senso unico proposto prima fase
-  Senso unico proposto seconda fase
-  Senso unico ribaltato prima fase
-  Zona 30 Km/h

Scala 1:2.500 Nord 



- l'istituzione dei sensi unici contrapposti, verso nord in Via Diaz da Via Mazzola verso Via Nazzaro Sauro e verso sud lungo l'asse di Via Filzi e nella tratta di Via Roma tra Via Aureggi e Via Cavour;
- l'istituzione del senso unico in Via Aureggi limitatamente alla tratta compresa tra Via Monte Generoso e Via Buozzi, intervento completato del senso unico in Via Buozzi da Via Aureggi a Via Monte Resegone e in Via Monte Resegone con l'istituzione del senso unico nella tratta da Via Buozzi all'intersezione con Via Monte Bianco e il ribaltamento dell'attuale senso unico nella tratta da Via Monte Bianco a Via Monte Generoso;
- l'istituzione del senso unico in Via Madonna del Ghisallo e in Via Monte Bianco (limitatamente al tratto tra Via Madonna del Ghisallo e Via Monte Resegone);
- l'istituzione del senso unico in Via Giuliani nella tratta da Via Parini a Via Lario con l'estensione dell'attuale senso unico presente da Via Lario verso Via Aureggi.

Nella seconda fase si è prevista l'attuazione degli interventi:

- in Via Aureggi con due tratte a senso unico contrapposte da Via Giuliani verso Via Roma e verso Via Matteotti, quest'ultima limitata al tratto fino all'accesso del parcheggio a lato del Museo Civico;
- in Via Monte Generoso con il nuovo senso unico dall'incrocio con le vie Lazio e M. Resegone all'incrocio con le vie Stelvio e Como;
- ed il percorso, previsto a senso unico, da Via N. Sauro dall'incrocio con Via Filzi, a Via Como lungo le vie Parini e Stelvio.

In fase di analisi delle osservazioni al Piano è emersa la problematica relativa al rifornimento del distributore di carburante di Via Diaz 37, ove, con l'assetto previsto dei nuovi sensi unici per Lentate Centro, il mezzo attualmente adibito al rifornimento non riuscirebbe ad uscire dal paese, si è quindi concordato, per garantire come oggi l'uscita del mezzo di rifornimento del distributore, di sospendere temporaneamente l'attuazione al senso unico in Via Diaz nel tratto da Via Sauro a Via Mazzola, e del senso unico previsto in seconda fase del tratto di Via Aureggi compreso tra e vie Giuliani e Roma (Figura 4.1.2bis), attendendo un'evoluzione del sistema di rifornimento del distributore, che permetta il completamento del Piano.

Per Piazza San Vito si propone l'istituzione del senso unico in direzione di Via Garibaldi (oggi vi è solo il divieto d'accesso da Via Garibaldi/Via Papa Giovanni XXIII), riducendo la larghezza di carreggiata ad una corsia da 3.5m più banchine da 0,50m, recuperando spazio nella zona pedonale.

Gli interventi previsti sullo schema di circolazione per l'ambito di Via Padova sono riportati in Figura 4.1.3, i nuovi sensi unici previsti per recuperare di spazio per i pedoni e per rendere a norma la sosta su strada, riguardano Via Sempione con senso di marcia da Via Presolana a Via Bramante, Via Bramante con senso di circolazione da Via Emilia a Via Padova e Via Emilia con senso di circolazione da Via Bramante verso il confine comunale. Per il tratto di strettoia di Via Padova è stata valutata

Lentate 1

FIGURA 4.1.2bis

SCHEMA DI CIRCOLAZIONE PROPOSTO AMBITO LENTATE CENTRO

- Senso unico esistente
- Senso unico proposto prima fase
- Senso unico proposto seconda fase
- ⊕ Senso unico ribaltato prima fase
- Zona 30 Km/h

Scala 1:2.500

Nord ▲

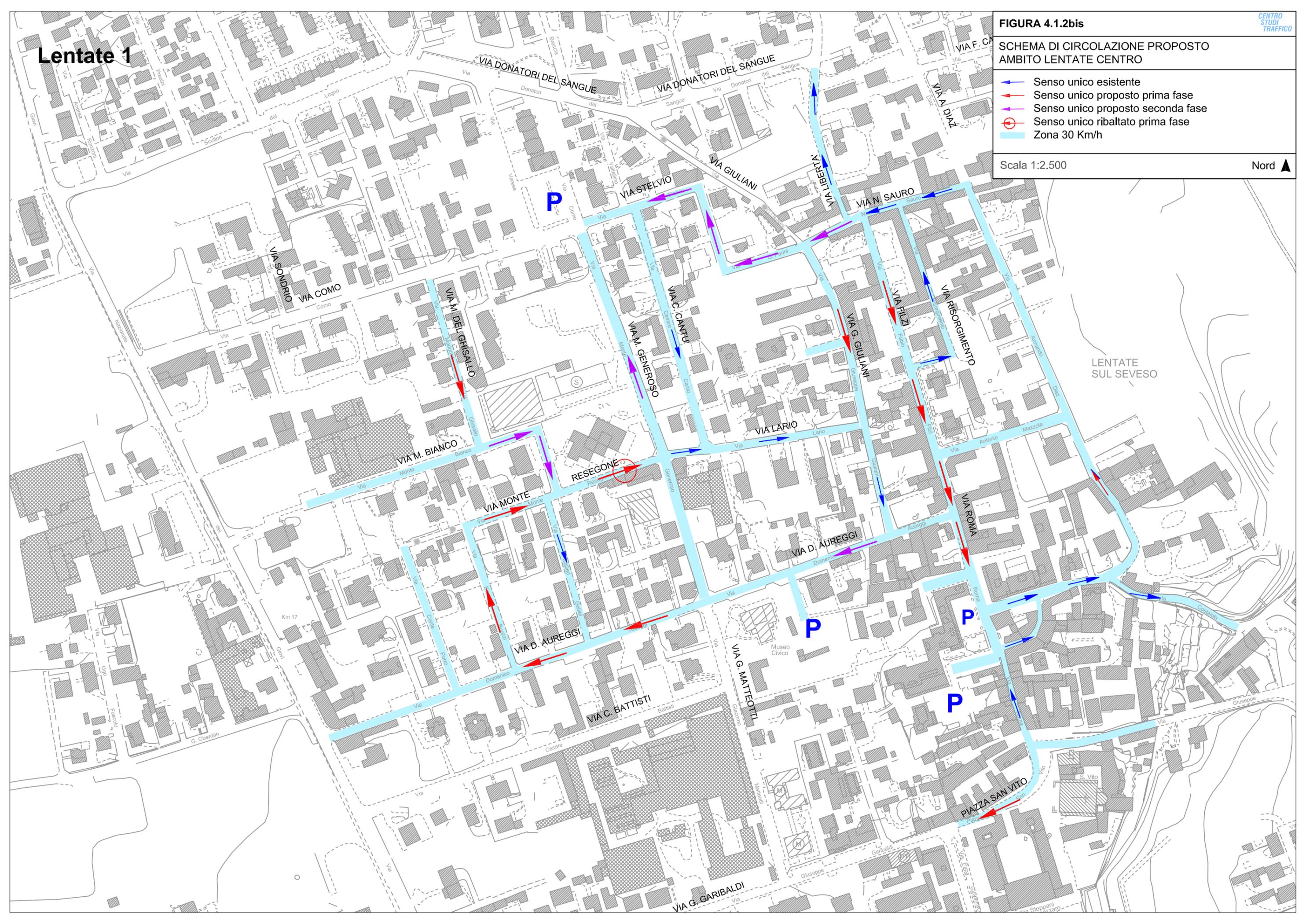


FIGURA 4.1.3

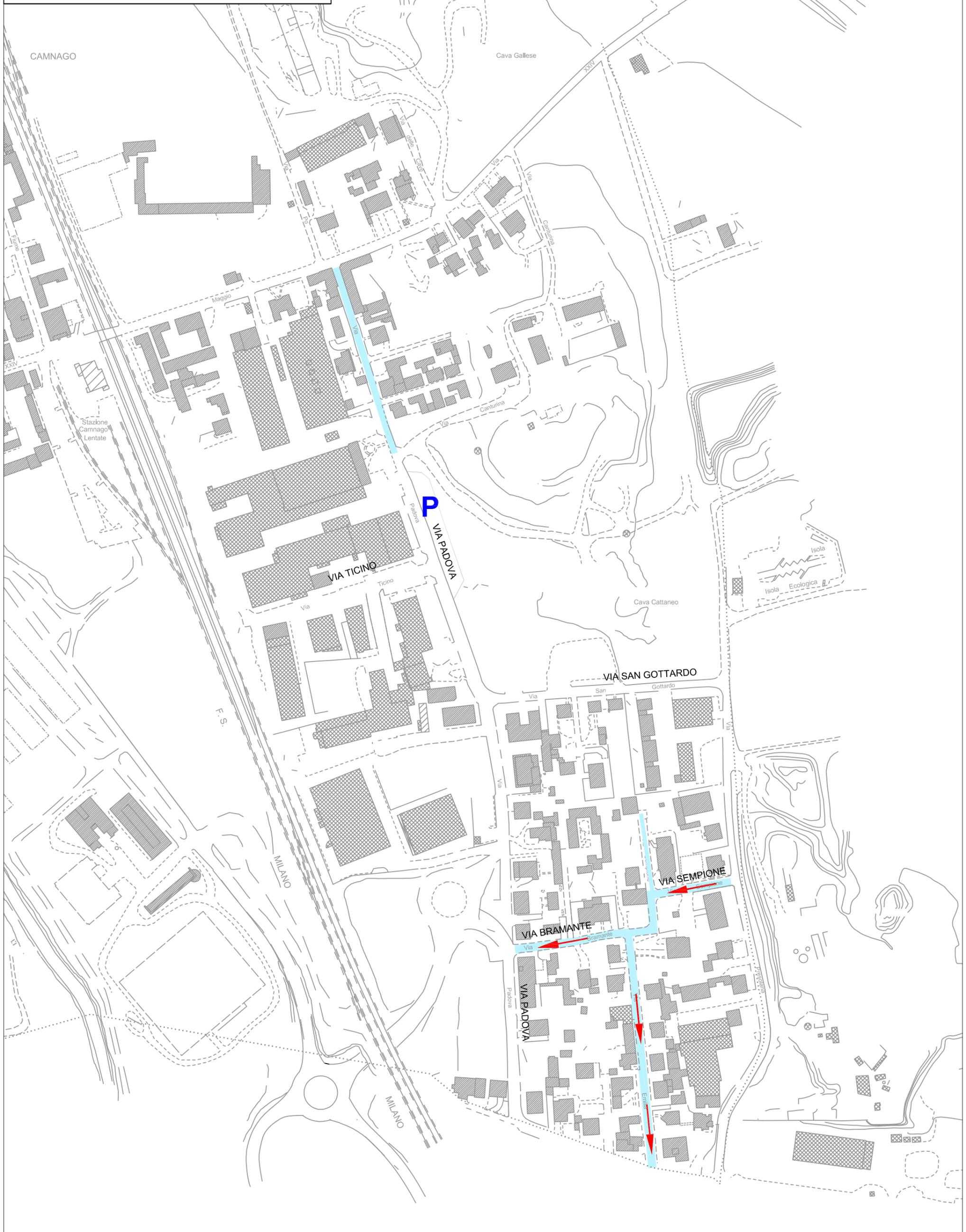
CENTRO STUDI TRAFFICO

SCHEMA DI CIRCOLAZIONE PROPOSTO
AMBITO VIA PADOVA

- ← Senso unico esistente
- ← Senso unico proposto prima fase
- Zona 30 Km/h

Scala 1:2.500

Nord ▲



l'ipotesi di senso unico alternato regolato da un impianto semaforico o di un senso unico fisso con nuova viabilità alternativa, si rimanda al capitolo 5 per gli approfondimenti.

Tutti gli ambiti interessati dagli interventi hanno caratteristiche di viabilità locale interessate da limitati flussi veicolari.



4.2 Interventi per la mobilità a Copreno

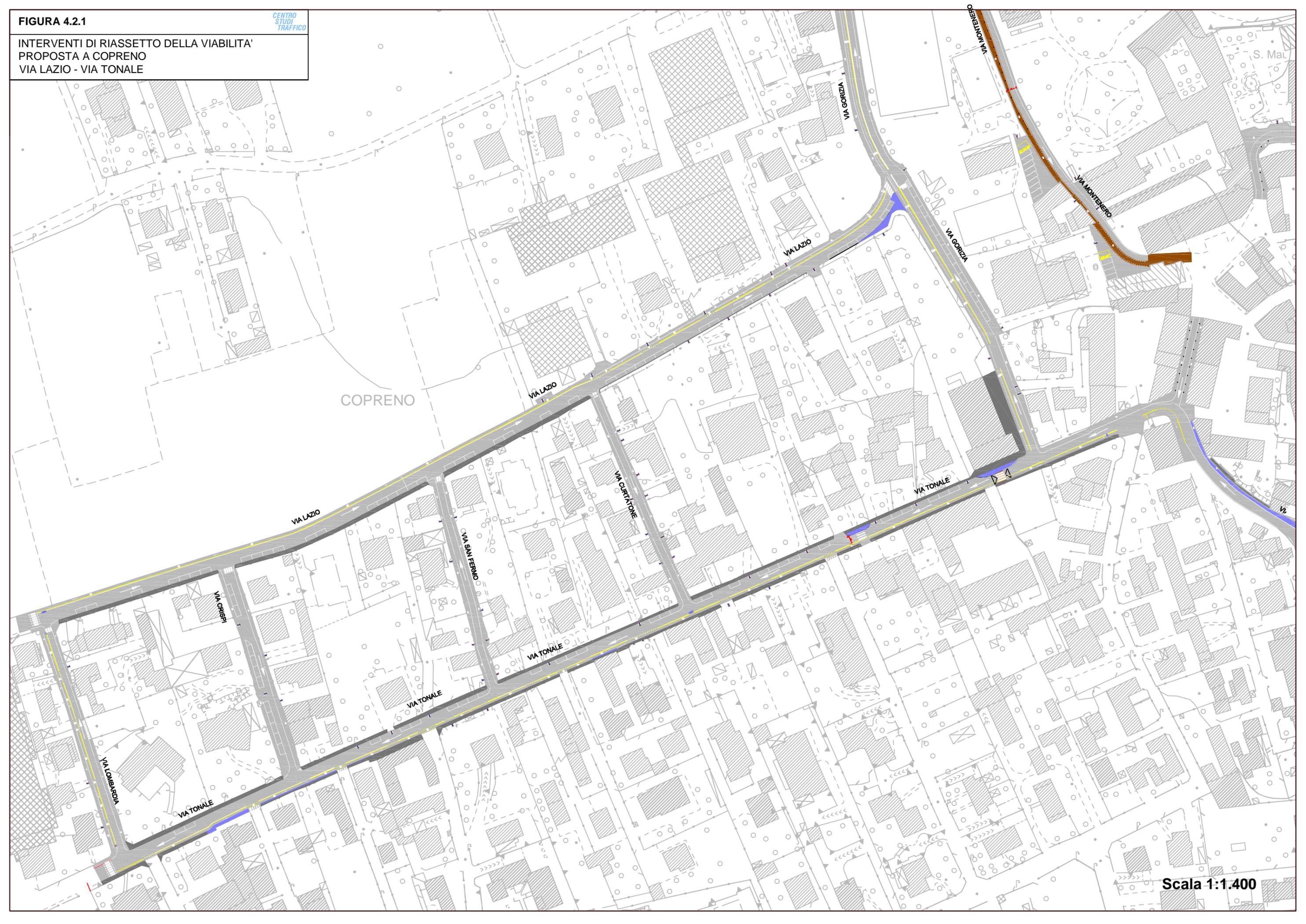
Il sistema di percorsi ciclabili proposti per la frazione di Copreno, con l'inserimento di piste ciclabili monodirezionali in Via Tonale e Via Isonzo, si completa con il collegamento ciclabile monodirezionale in Via Lombardia, con una pista bidirezionale in Via Gorizia (larga 2,50 m), estendendo l'attuale senso unico della tratta Tonale-Lazio fino a Via Salvetti e con il completamento della pista ciclabile di Via Tonale nella tratta tra le vie Gorizia ed Isonzo (Figura 4.2.1). Il Piano Particolareggiato di Copreno recepisce inoltre, senza modificarli, il collegamento della strada vicinale degli Zoccali, con una larghezza di 3 metri e il percorso monodirezionale sul lato nord di Via Trento, dall'intersezione di Via Casertelli per 50 metri verso Via Salvetti, come da progetto del Settore Opere Pubbliche e Patrimonio del Comune.

Allo stato di fatto la Via Tonale, nella tratta compresa tra Via Gorizia e Via Lombardia, è caratterizzata da una carreggiata con una larghezza di 6,80-7,00 m con due corsie, una per senso di marcia da 3,20-3,30 m,

FIGURA 4.2.1

CENTRO
STUDI
TRAFFICO

INTERVENTI DI RIASSETTO DELLA VIABILITA'
PROPOSTA A COPRENO
VIA LAZIO - VIA TONALE



Scala 1:1.400

con circa 20 cm di banchina per lato. In entrambi i lati vi è la presenza di un marciapiede con sezione variabile compresa tra 0,95 e 1,45 metri sul lato nord e sezione variabile compresa tra 0,50 e 2,45 metri sul lato sud ad eccezione di un tratto di circa 40 metri privo di marciapiede, dall'altezza dell'intersezione con Via Crispi a poco dopo l'incrocio con Via Massarenti. Dopo l'intersezione con Via Lombardia viene a mancare il marciapiede sul lato nord della Via Tonale.

Il progetto di riassetto per Via Tonale (Figura 4.2.2) prevede il ridisegno della carreggiata con la realizzazione di una pista ciclabile a raso di 1,50 m, una corsia per la circolazione dei veicoli in direzione di Via Lombardia di larghezza 3,00-3,20 m ed una larghezza di 2,30 m per stalli di sosta sul lato nord, complessivamente, tenendo conto dei passi carrai, si prevedono 27 nuovi stalli di sosta a cassetta (allo stato di fatto la sosta in carreggiata è incompatibile con il doppio senso di marcia).

Nell'intervento di riassetto di Via Tonale è previsto l'allargamento e la realizzazione di tratti di marciapiede (rappresentati in carta da zucchero nelle figure), nelle tratte ove è molto stretto o mancante, nell'intorno delle intersezioni con Via Costa e Via Massarenti e sul lato nord all'altezza dell'attraversamento pedonale vicino all'intersezione con Via P. Nenni, ed è prevista la realizzazione di un attraversamento pedonale rialzato all'altezza del plesso scolastico, con larghezza complessiva di 8,00 metri, con la piattaforma d'attraversamento larga 4,00-5,00m e rampe da 1,50-2,00m ciascuna e pendenze comprese tra l'8% e il 10%. L'intervento prevede anche l'allargamento del marciapiede dal lato scuola, migliorando la sicurezza dell'attraversamento, riducendo l'area di conflitto veicolo-pedone ed evitando soste irregolari anche di breve durata in questo tratto.

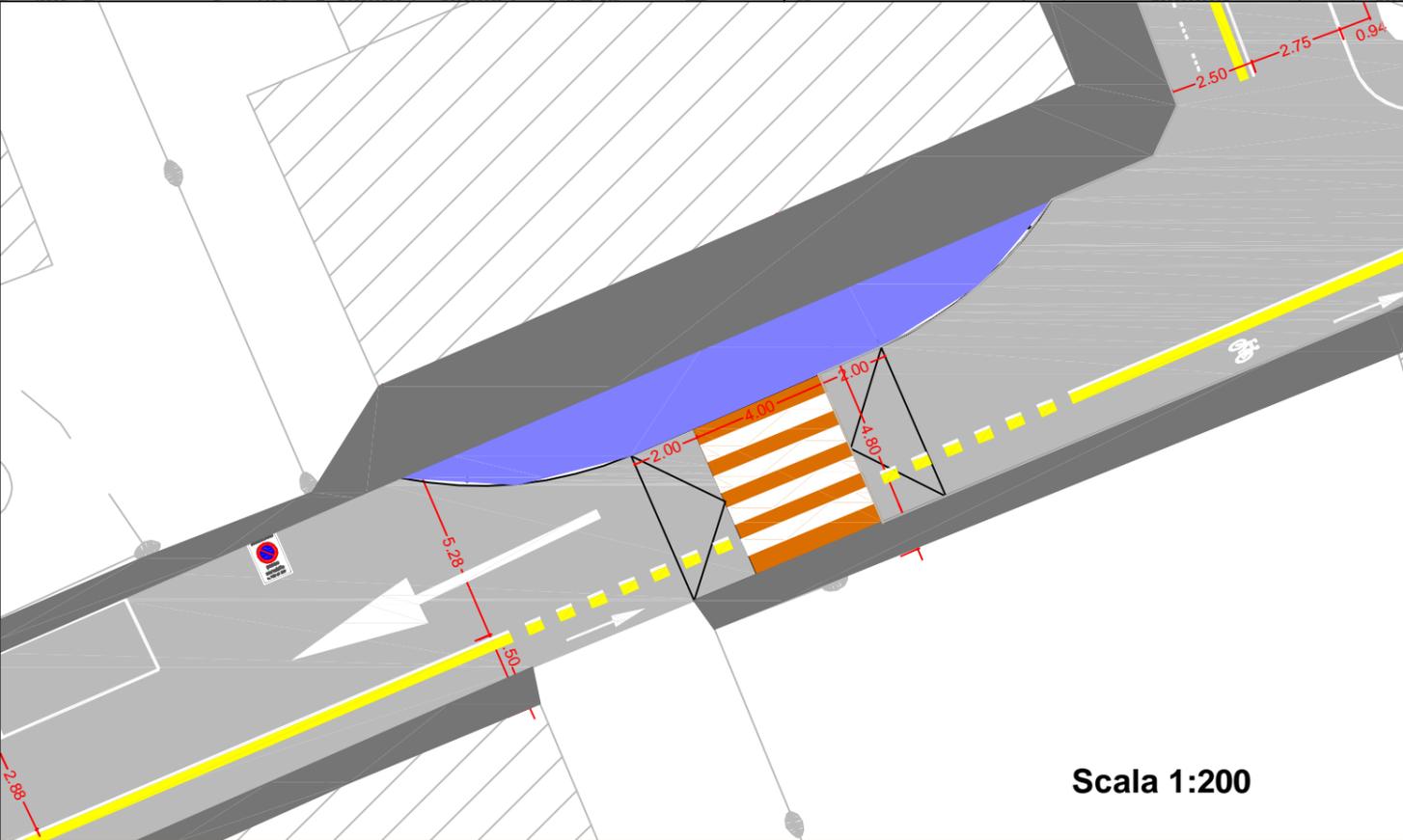
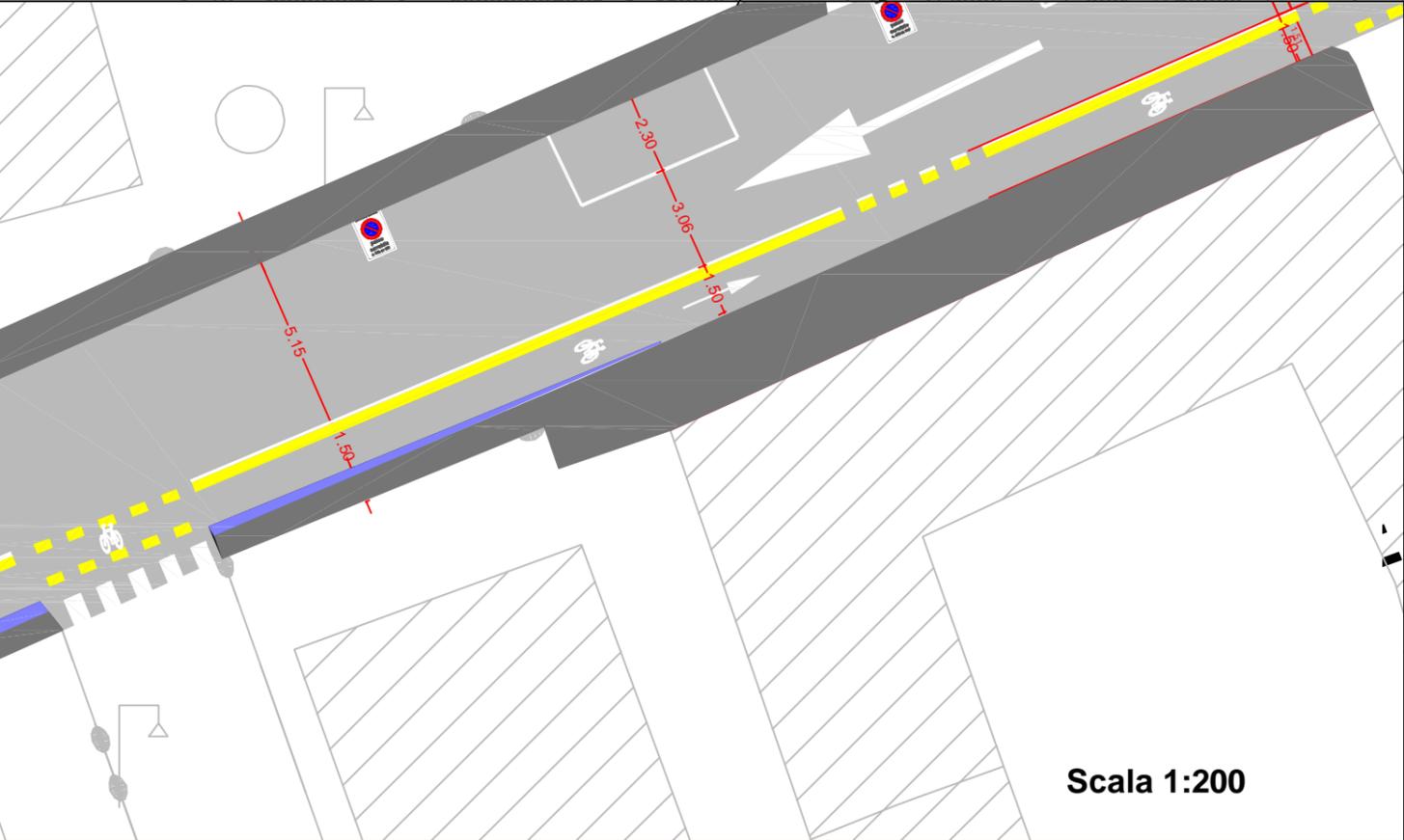
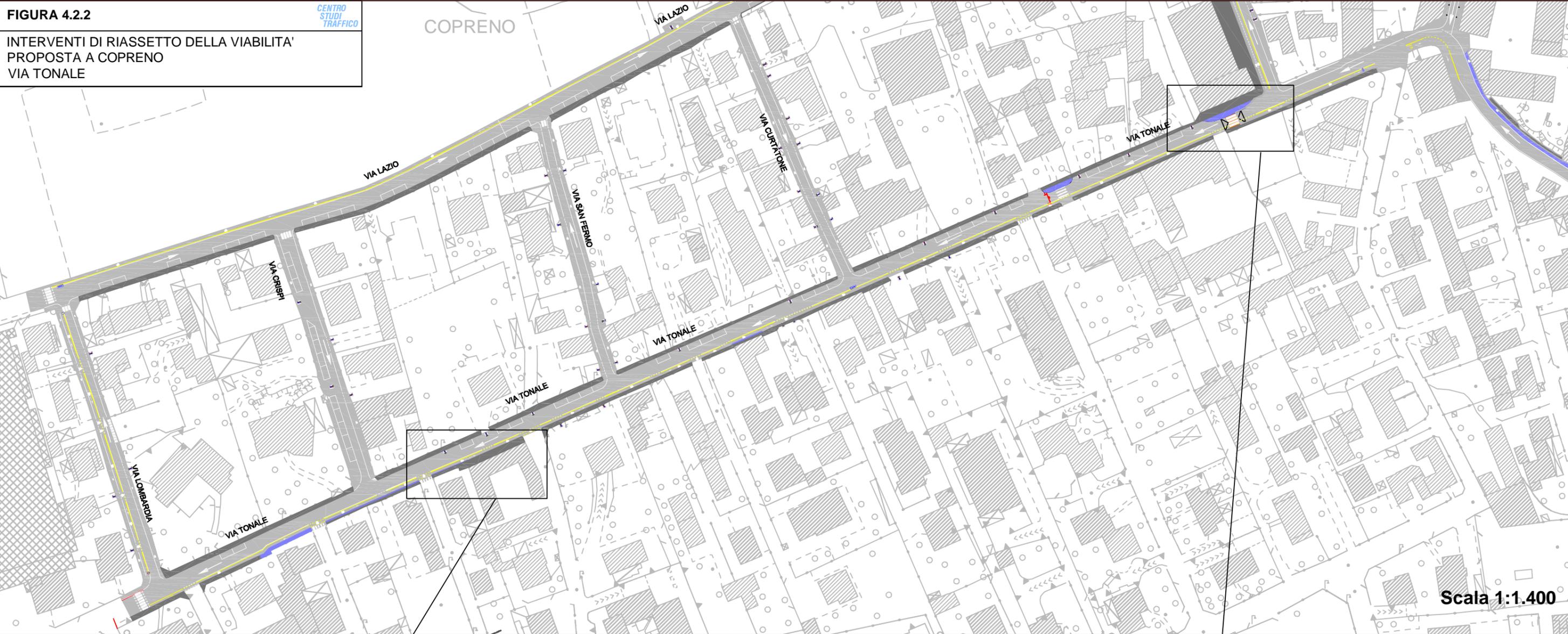
Complessivamente i costi calcolati per l'intervento di riassetto di Via Tonale con la realizzazione del percorso ciclabile a raso, gli allargamenti dei marciapiedi, il disegno degli stalli di sosta e l'attraversamento rialzato sono pari a 17.300 €

Il progetto di riassetto per Via Lazio (Figura 4.2.3) con l'introduzione del senso unico da Via Lombardia verso Via Gorizia per il traffico veicolare, prevede il ridisegno della carreggiata con l'inserimento di una pista ciclabile a raso monodirezionale di 1,50m sul lato nord, di una corsia per la circolazione dei veicoli di larghezza attorno ai 3,60m e spazi per la sosta a cassetta in carreggiata con una larghezza di 2,30m sul lato sud. Complessivamente in Via Lazio con il riassetto proposto, si prevede un'offerta totale di 46 stalli di sosta a cassetta rispetto agli attuali 5.

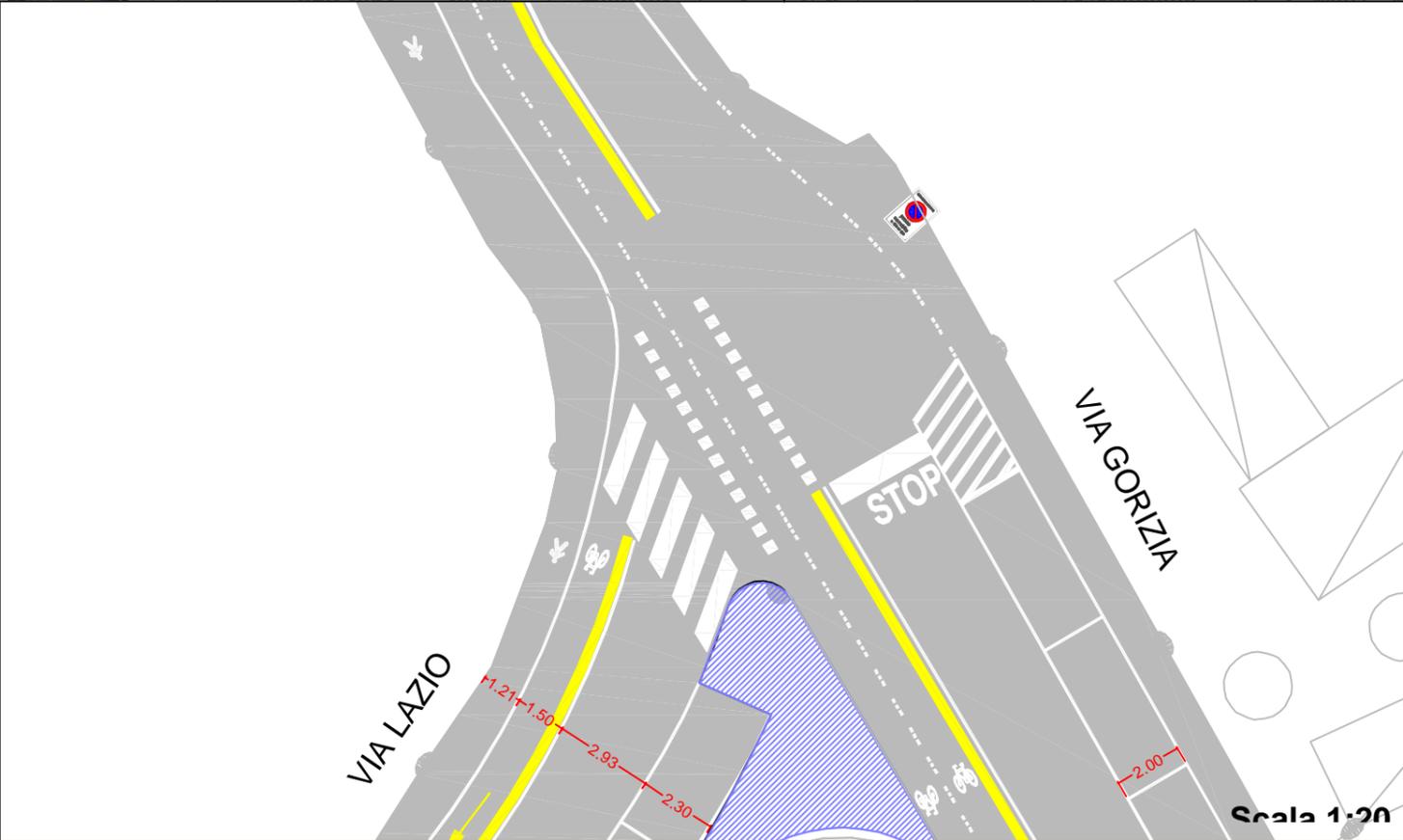
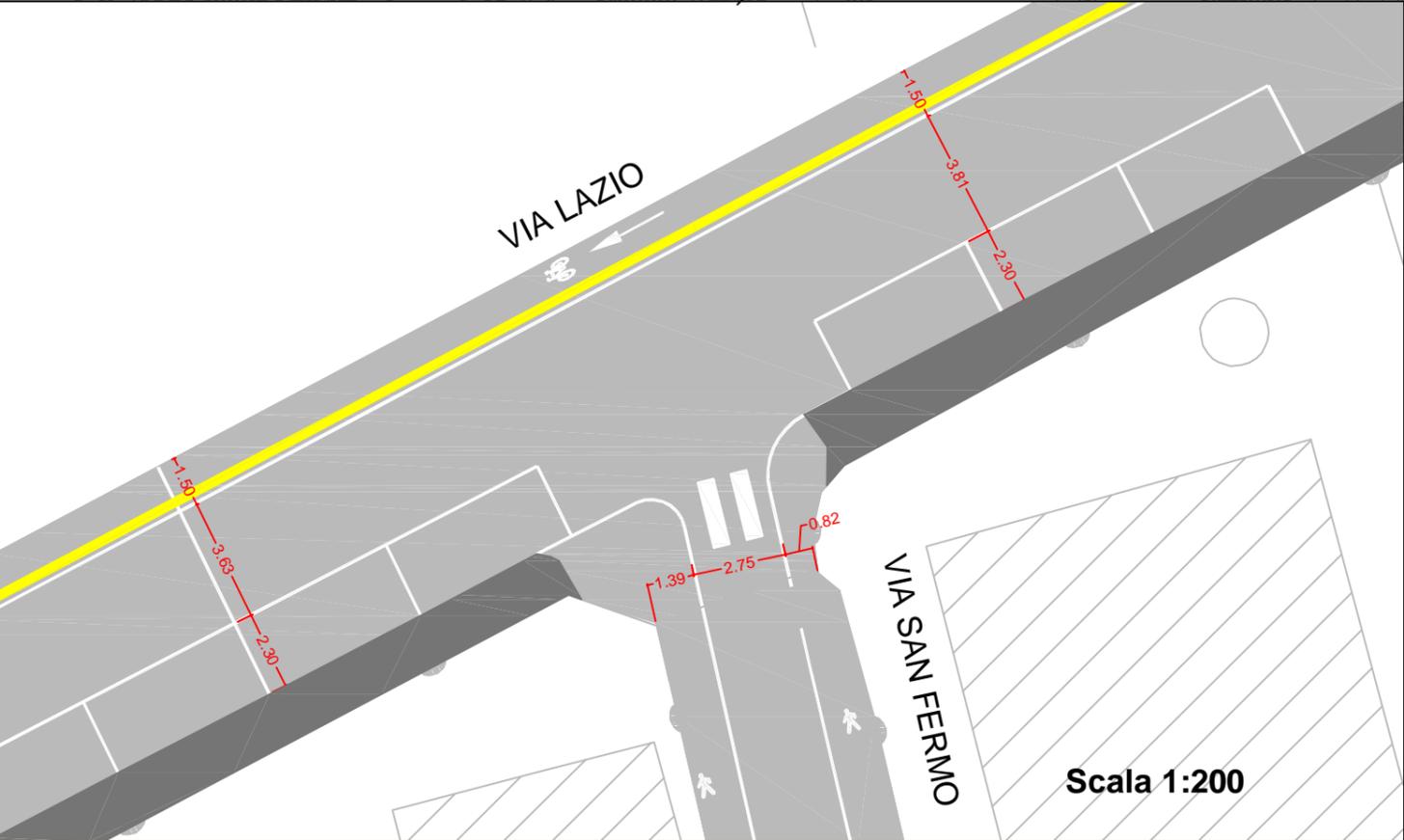
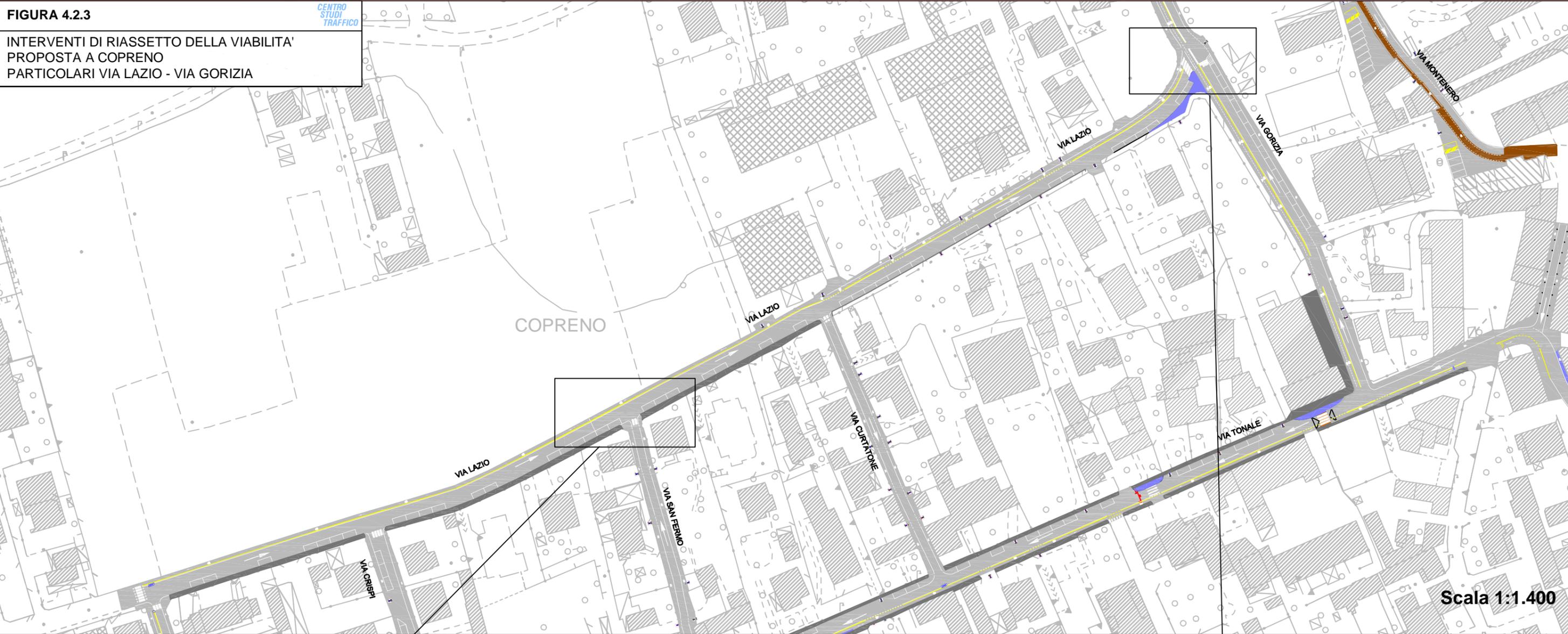
Nella tratta compresa tra l'intersezione con Via Curtatone e Via Gorizia, per la presenza di insediamenti anche sul lato nord si prevede l'inserimento di un percorso pedonale a raso, a sezione variabile, tra la pista ciclabile e le proprietà. Infine all'intersezione con Via Gorizia è prevista la risagomatura e l'allargamento del marciapiede sul lato sud.

Complessivamente i costi calcolati per l'intervento di riassetto di Via Lazio con la realizzazione del percorso ciclabile a raso, l'allargamento del marciapiede e il disegno degli stalli di sosta sono pari a 9.500 €.

FIGURA 4.2.2
CENTRO STUDI TRAFFICO
INTERVENTI DI RIASSETTO DELLA VIABILITA'
PROPOSTA A COPRENO
VIA TONALE



INTERVENTI DI RIASSETTO DELLA VIABILITA' PROPOSTA A COPRENO PARTICOLARI VIA LAZIO - VIA GORIZIA



Il riassetto di Via Lombardia, (Figura 4.2.4) allo stato di fatto quasi completamente priva di segnaletica orizzontale, conferma l'attuale senso unico di circolazione da Via Tonale verso Via Lazio, prevedendo ai lati della carreggiata due percorsi pedonali a raso larghi circa 1,20m, al centro della carreggiata una corsia di 2.75m per il traffico veicolare e, sul lato ovest della corsia veicolare, un percorso ciclabile monodirezionale di larghezza 1,50m per le relazioni in bicicletta da Via Lazio verso Via Tonale. Il costo per il ridisegno della carreggiata di Via Lombardia è calcolato in 2.900€

Per le vie Crispi, San Fermo e Curtatone (attualmente quasi prive di segnaletica orizzontale) (Figure 4.2.4-4.2.5) si confermano gli attuali sensi unici di circolazione, prevedendo il ridisegno della carreggiata con segnaletica orizzontale individuando, ai lati della corsia per il traffico veicolare da 2,75m, spazi a raso per la mobilità pedonale. Per la Via Crispi, sono previsti anche 12 stalli a cassetta per la sosta in carreggiata. Il costo complessivo per il ridisegno della carreggiata delle vie Crispi, San Fermo e Curtatone è stimato in 4.400 €, suddiviso in 1.600 € per Via Crispi, e circa 1.400 € ciascuno per le vie San Fermo e Curtatone.

Per la realizzazione del percorso ciclabile bidirezionale (largo 2,50 m) in Via Gorizia (Figura 4.2.6) si prevede l'istituzione del senso unico nella tratta da Via Lazio a Via Salvetti. Il percorso ciclabile è realizzato sul lato ovest di Via Gorizia, e vengono mantenuti gli attuali stalli di sosta a cassetta sul lato est della carreggiata. All'intersezione con la Via Salvetti si prevede d'istituire la precedenza per i veicoli in uscita da Via Gorizia rispetto a quelli provenienti da Via Salvetti lato ovest.

Il costo per il ridisegno della carreggiata di Via Gorizia con l'inserimento della pista ciclabile bidirezionale a raso, senza cordoli e/o dissuasori, è calcolato in 7.500 €.

Il progetto dei collegamenti ciclabili proposto per l'ambito di Copreno comprende complessivamente uno sviluppo di 1.025 metri di piste ciclabili monodirezionali: 492m in Via Tonale, 431m in Via Lazio e 102m in Via Lombardia, più i 234 metri di percorso bidirezionale in Via Gorizia. Il costo complessivo degli interventi per la realizzazione dei percorsi ciclabili di Via Tonale, Via Lazio, Via Lombardia e Via Gorizia, realizzati a raso con solo segnaletica orizzontale e verticale, è di 37.200 €. Prevedendo l'inserimento di un cordolo in CIs a protezione dei percorsi ciclabili, il costo complessivo sale a 70.100 € (+32.900€ per i cordoli), ipotizzando invece l'utilizzo di dissuasori tipo "parigina" per proteggere dalla sosta irregolare i percorsi i costi totali salgono a 74.600 €, avendo ipotizzato un costo di 190 € per dissuasore (+37.400€ per i dissuasori).

FIGURA 4.2.4
CENTRO STUDI TRAFFICO
INTERVENTI DI RIASSETTO DELLA VIABILITA'
PROPOSTA A COPRENO
PARTICOLARI VIA LOMBARDIA-VIA CRISPI

COPRENO

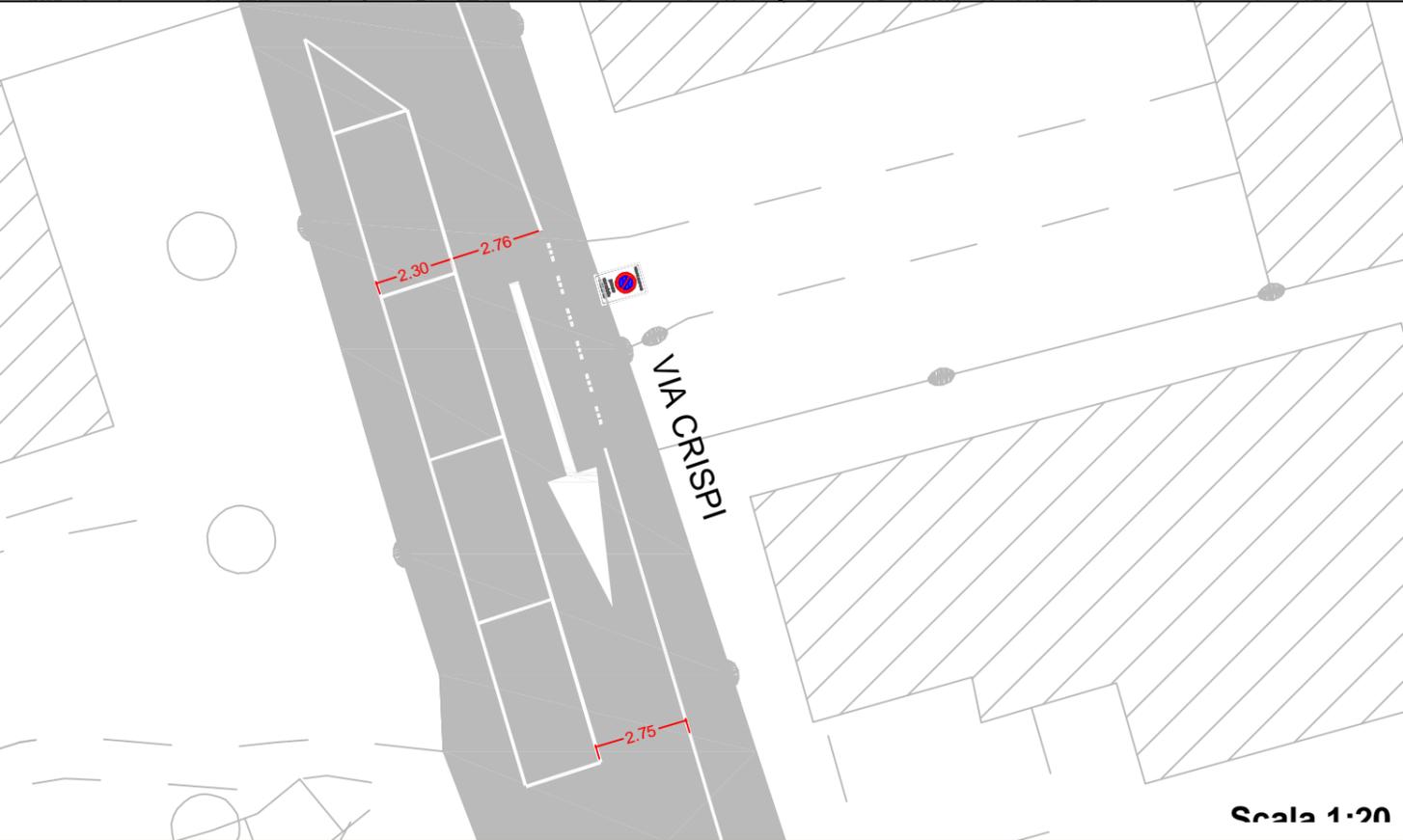
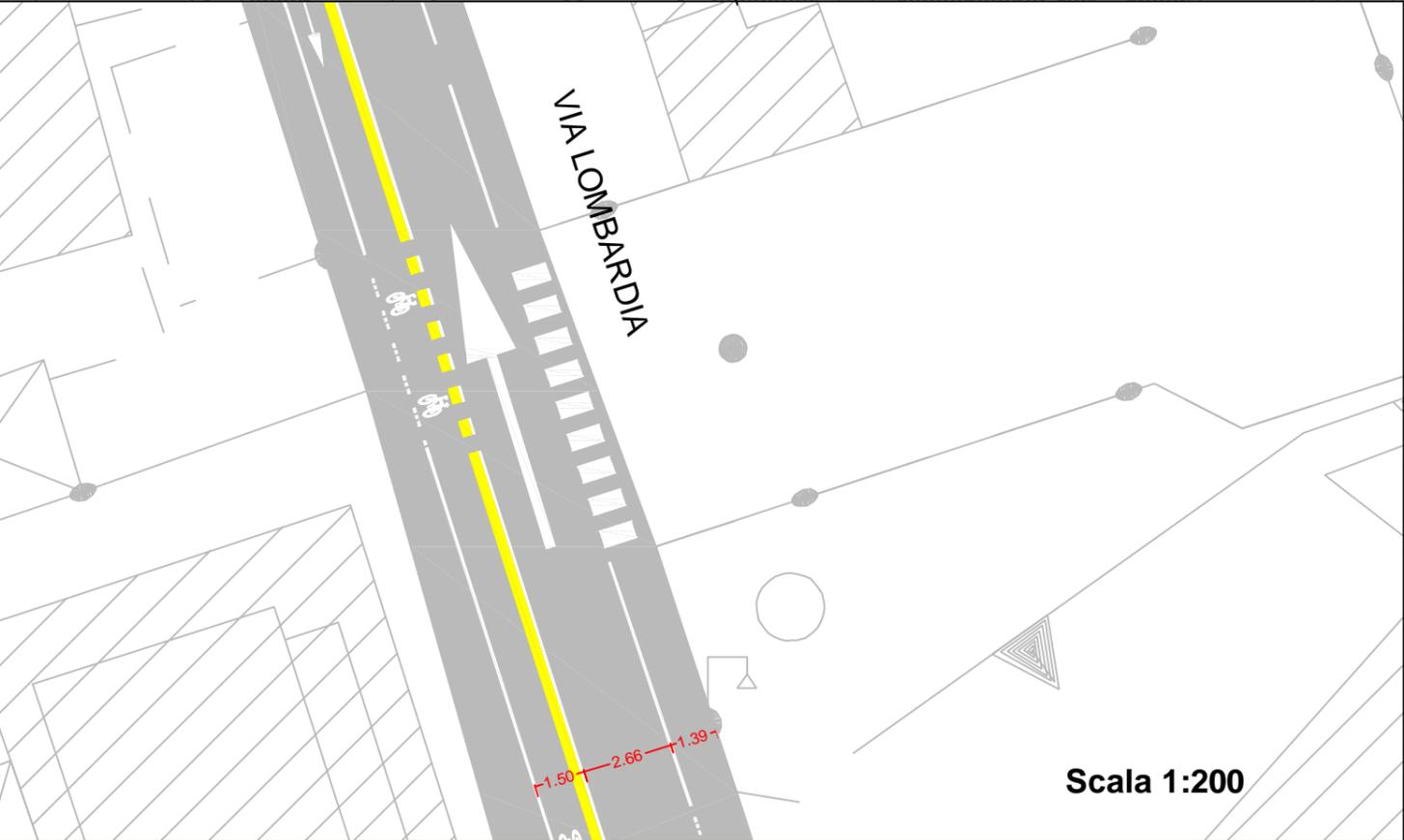
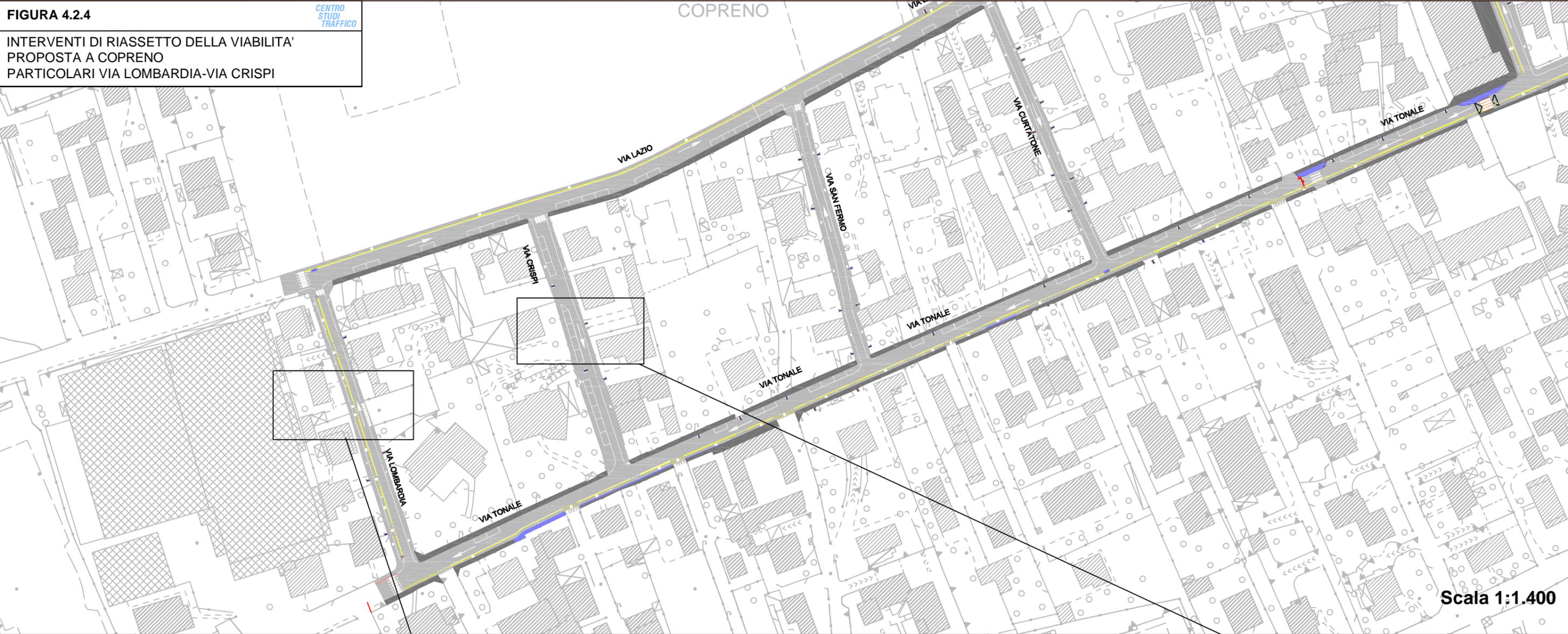


FIGURA 4.2.5
CENTRO STUDI TRAFFICO
INTERVENTI DI RIASSETTO DELLA VIABILITA'
PROPOSTA A COPRENO
PARTICOLARI VIA SAN FERMO-VIA CURTATONE

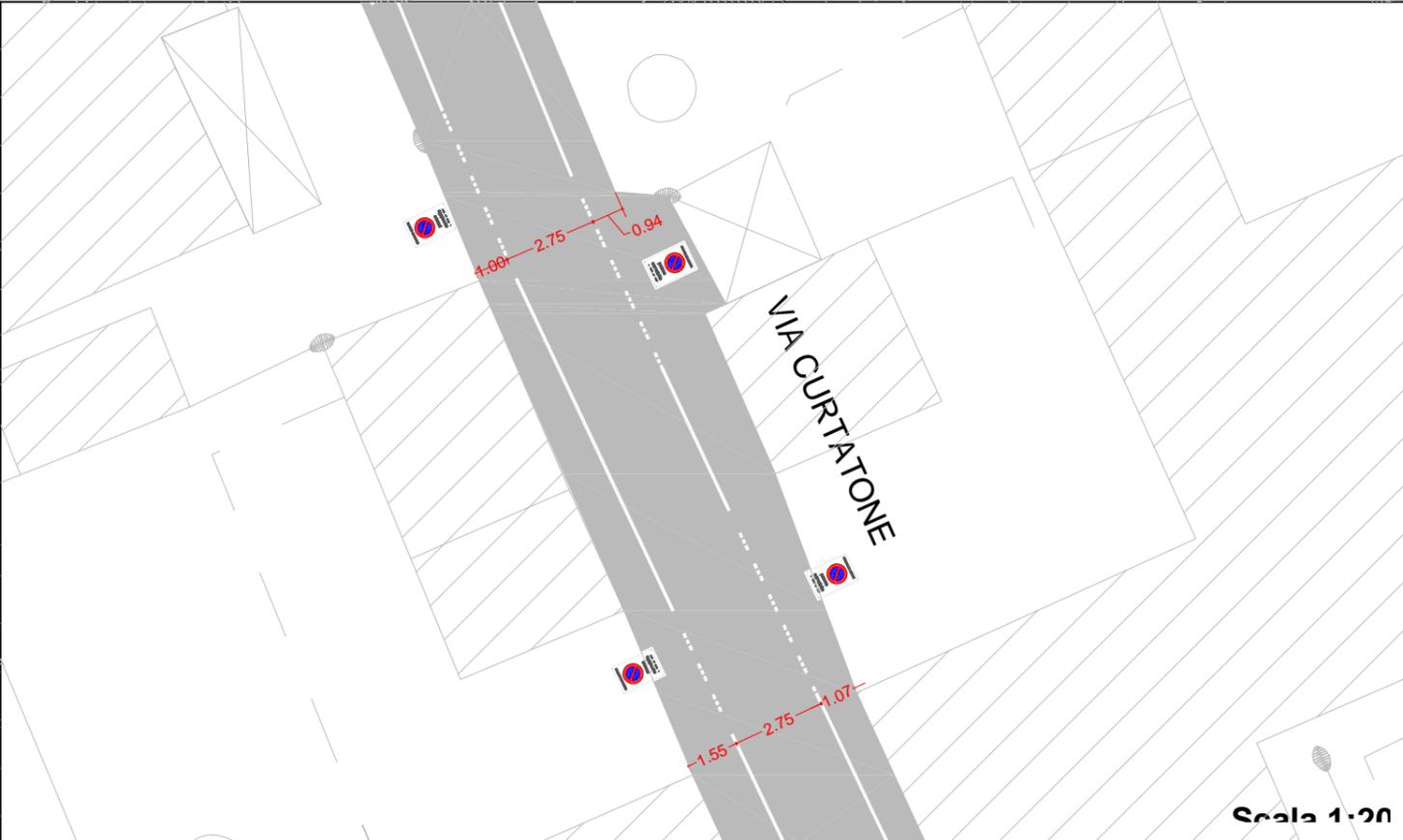
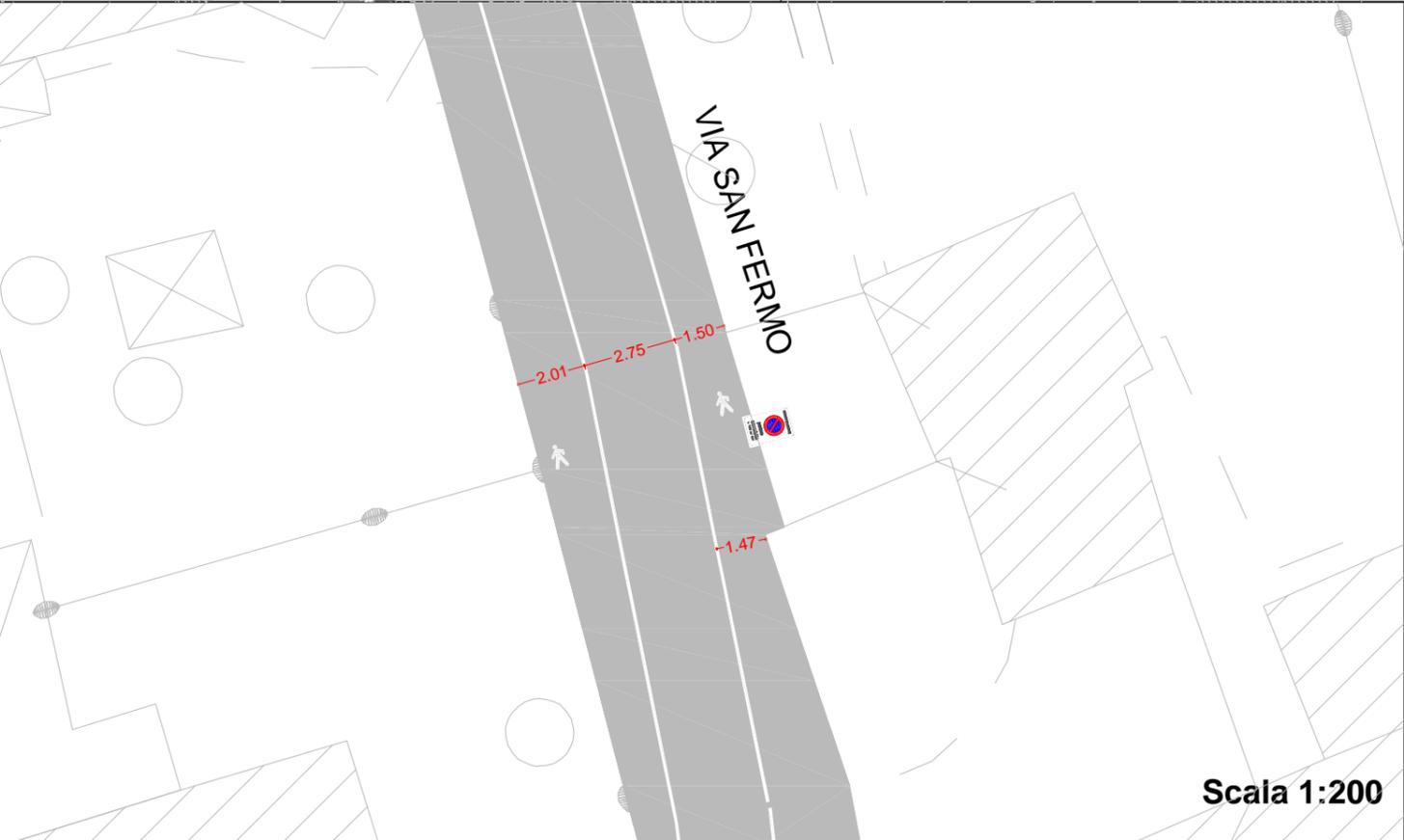
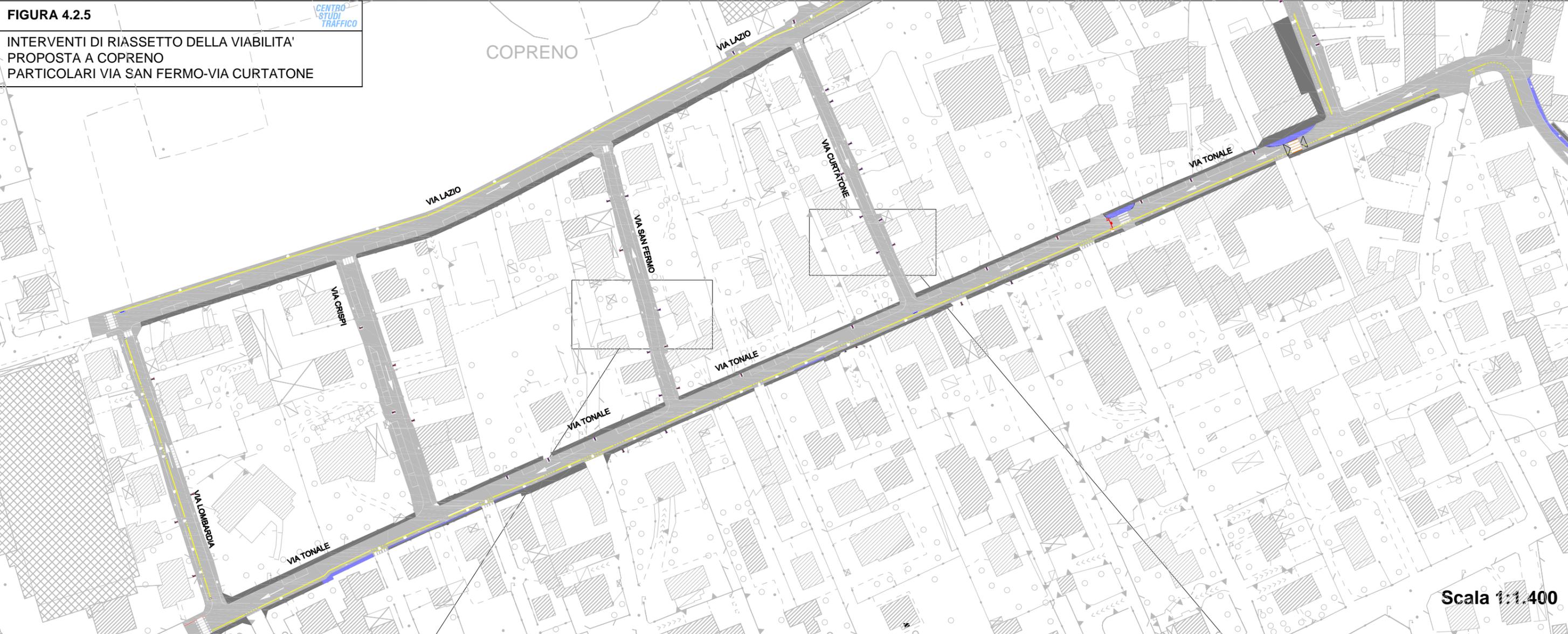
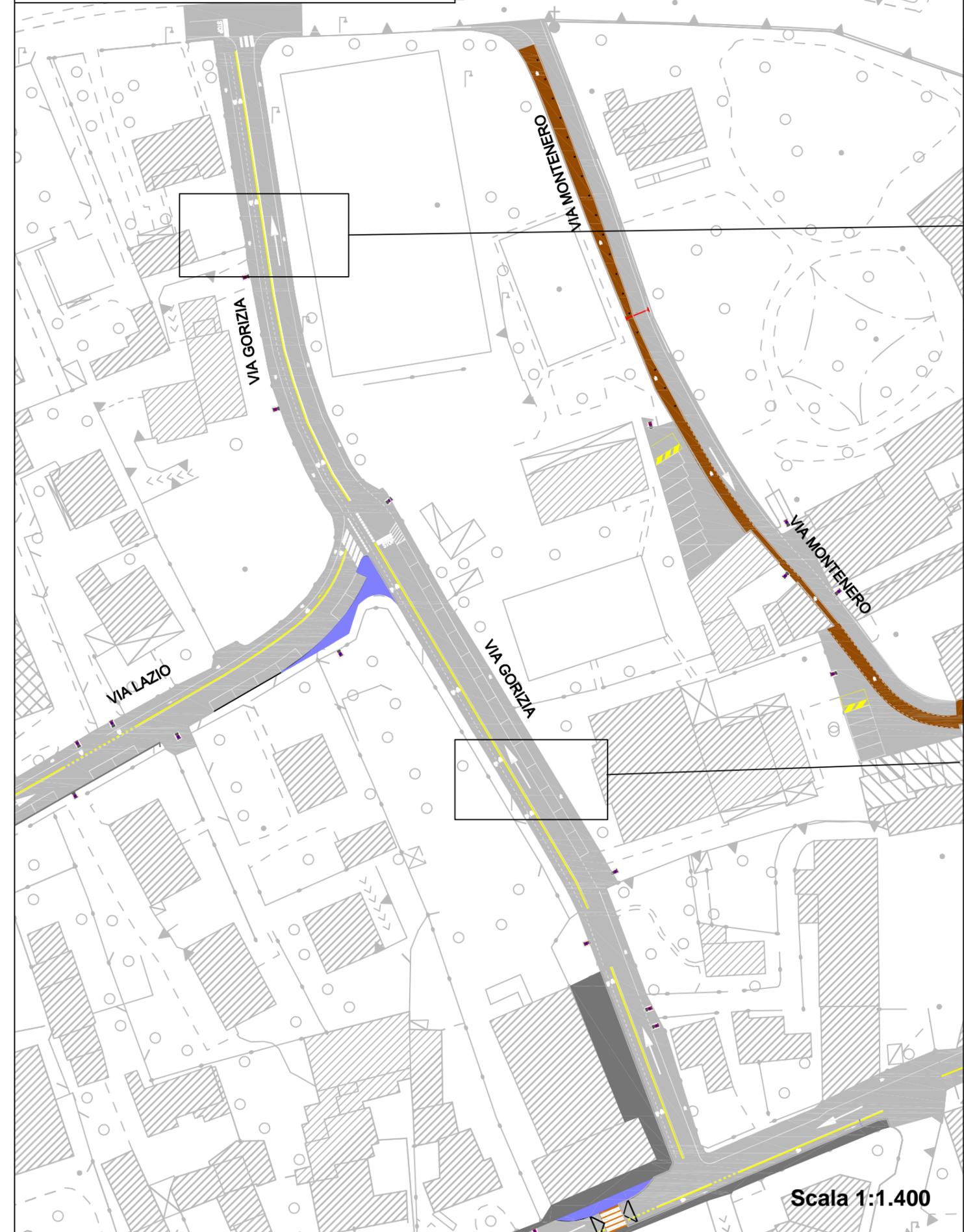


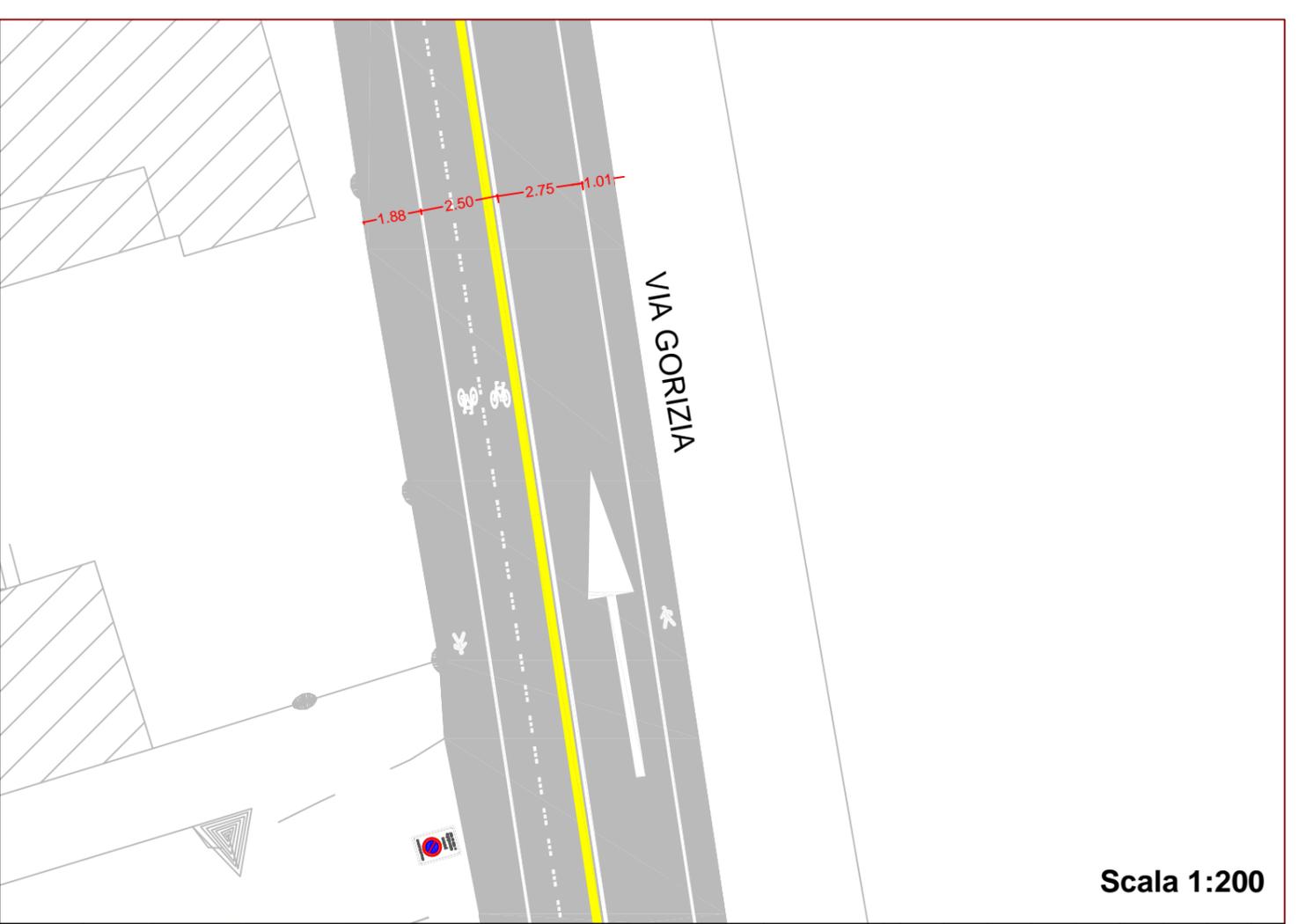
FIGURA 4.2.6

CENTRO
STUDI
TRAFFICO

INTERVENTI DI RIASSETTO DELLA VIABILITA'
PROPOSTA A COPRENO
PARTICOLARI VIA GORIZIA



Scala 1:1.400



Scala 1:200



Scala 1:200

Ai percorsi proposti si aggiungono i 271m del percorso bidirezionale previsto sulla strada vicinale degli Zoccali, e i 51m del percorso monodirezionale previsto in Via Trento.



Per il completamento e l'allargamento del marciapiede esistente in Via Montello (Figura 4.2.7), oggi molto stretto ed incompleto nella tratta dall'intersezione con Via Asiago all'intersezione con Via Sabotino, si prevede l'istituzione del senso unico in direzione di Via Tonale, mentre nella tratta di Via Montello compresa tra Piazza Fiume e Via Tonale si prevede l'istituzione del senso unico in direzione di Via Tonale, recuperando ai lati spazio per la mobilità pedonale che allo stato di fatto, con il doppio senso di circolazione, non esiste. Per garantire l'accessibilità della Via Sabotino si prevede di mantenere il doppio senso di circolazione nel breve tratto di viabilità compreso tra Via Isonzo a Via Sabotino stessa, senso di circolazione per tutti nella direzione ovest e limitatamente ai residenti (ZTL) di Via Sabotino e dei passi carrai della tratta nella direzione est. Il costo degli interventi in Via Montello è calcolato in circa 11.000 €, 3.800 € dei quali relativi alla tratta verso Piazza Fiume.

In Via Montenero (Figura 4.2.8), confermando l'attuale senso unico di circolazione, si propone un percorso a raso pedonale, realizzato con asfalto colorato a sezione variabile, realizzato sul lato ovest della carreggiata, tenendo una corsia di 2,75m per il traffico veicolare e 0,50m di banchina sul lato est. Per meglio proteggere il percorso pedonale è previsto l'inserimento nei tratti più larghi di 18 dissuasori. Nell'ultimo tratto prima di Piazza Fiume, la carreggiata presenta strettoie da 3.60-3.70m, non sussistendo la larghezza minima per la corsia veicolare ed uno spazio pedonale di almeno 4.25m (2,75m + 0,50m di banchina + almeno 1,00m per i pedoni), si propone la realizzazione di un tratto di 20 metri promiscuo, evidenziato dalla pavimentazione colorata.

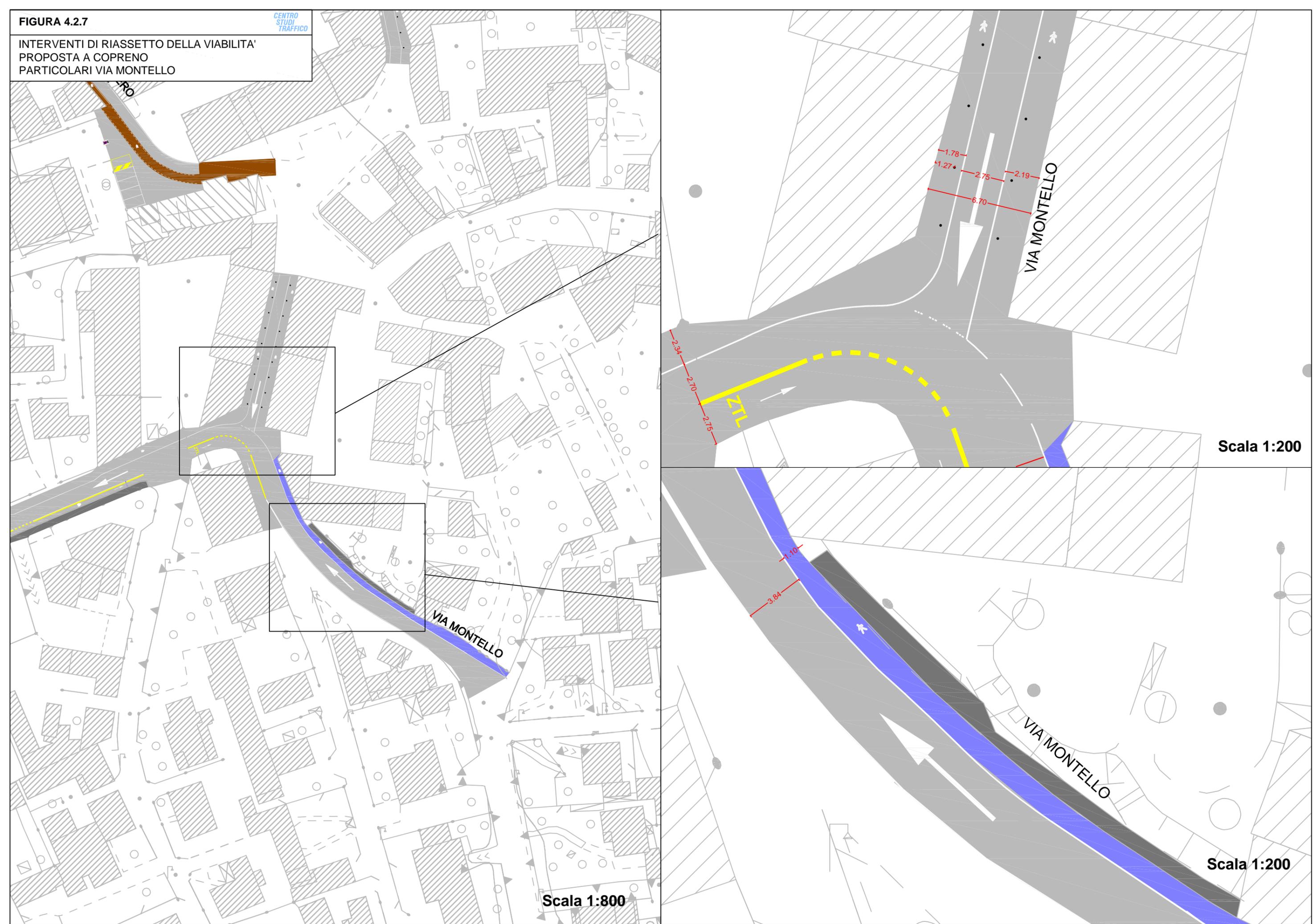
Il costo per il ridisegno della carreggiata di Via Montenero con l'inserimento del percorso pedonale, è calcolato in 15.300 €, dei quali 8.600 € previsti per gli asfalti colorati.

In Via Trieste (Figura 4.2.9) nella tratta da Piazza Fiume a Via Cantore,

FIGURA 4.2.7

CENTRO STUDI TRAFFICO

INTERVENTI DI RIASSETTO DELLA VIABILITA'
PROPOSTA A COPRENO
PARTICOLARI VIA MONTELLO



Scala 1:200

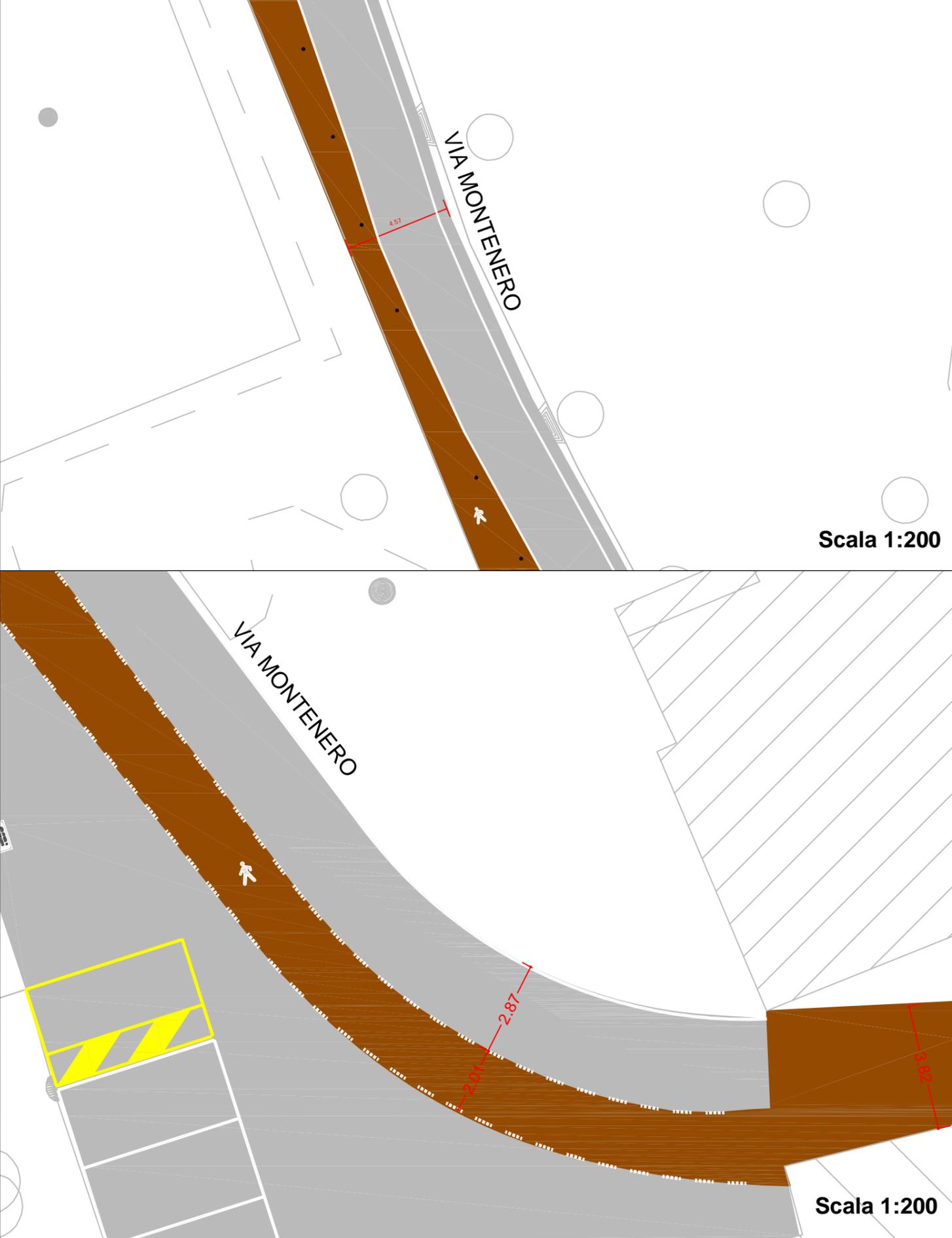
Scala 1:200

Scala 1:800

FIGURA 4.2.8

CENTRO
STUDI
TRAFFICO

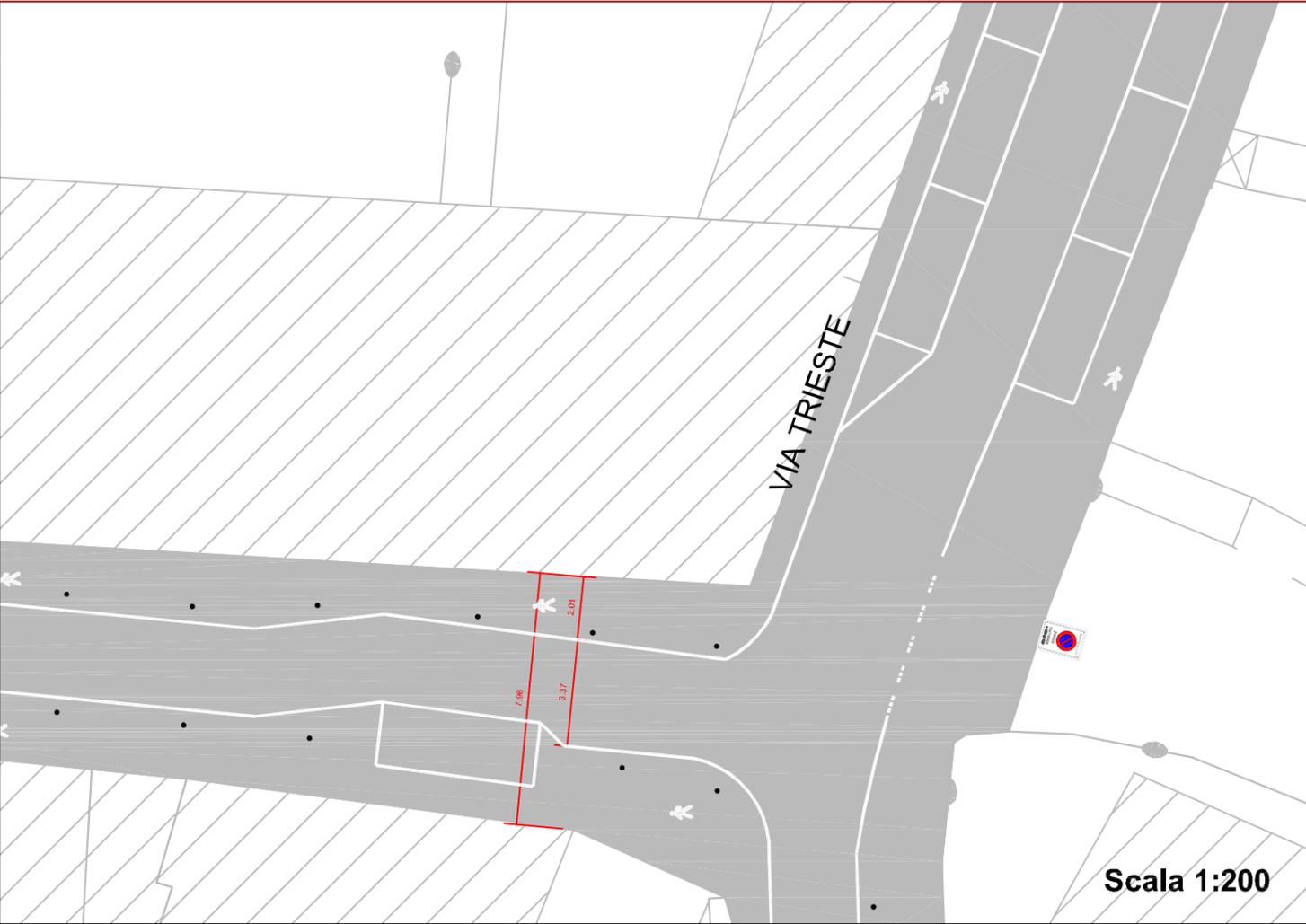
INTERVENTI DI RIASSETTO DELLA VIABILITA'
PROPOSTA A COPRENO
PARTICOLARI VIA MONTENERO



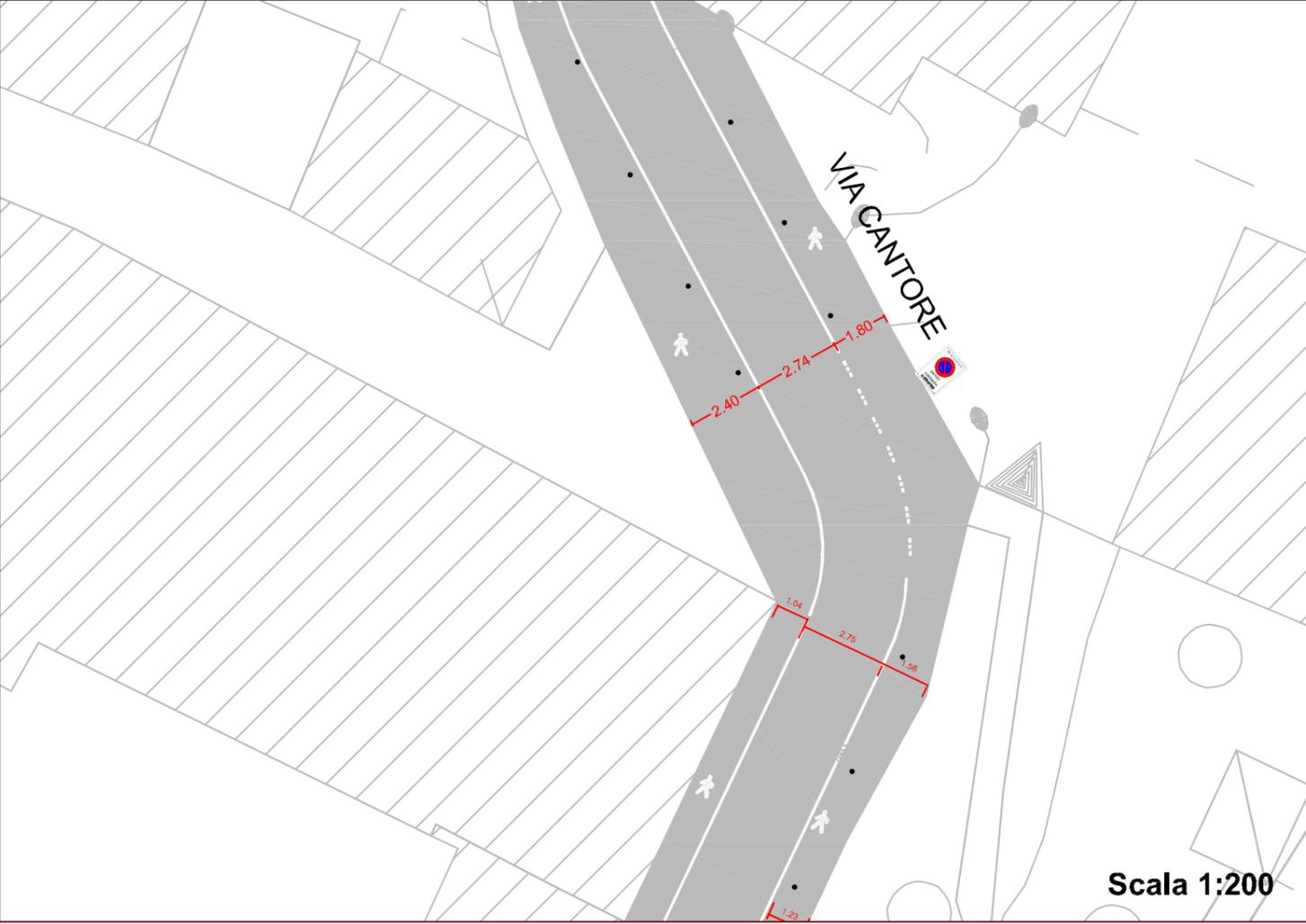
INTERVENTI DI RIASSETTO DELLA VIABILITA' PROPOSTA A COPRENO PARTICOLARI VIA TRIESTE - VIA CANTORE



Scala 1:800



Scala 1:200



Scala 1:200

si prevede di individuare, con segnaletica orizzontale, gli spazi pedonali ai lati della carreggiata, proteggendoli dalla sosta nei tratti più larghi con 25 dissuasori tipo "parigina". Nell'ultimo tratto prima dell'intersezione con Via Cantore, è previsto l'inserimento di un stallo di sosta sul lato sud della carreggiata. Nella tratta di Via Trieste dall'intersezione con Via Cantore a Via Trento, oltre alla delimitazione degli spazi pedonali, si prevede l'inserimento di 15 stalli di sosta a cassetta.

Il costo per il ridisegno della carreggiata di Via Trieste, è calcolato in 7.500 €.

Anche In Via Cantore nella tratta da Via Trieste a Via Asiago, si prevede di individuare, con segnaletica orizzontale, gli spazi pedonali ai lati della carreggiata, proteggendoli nei punti più larghi dalla sosta irregolare con dissuasori. Il costo per il ridisegno della carreggiata di Via Cantore, è calcolato in 2.900 €.

Anche la Via Costa, per le larghezza limitata della carreggiata, necessiterebbe dell'istituzione del senso unico di marcia, ma la "temporaneità" del prolungamento di Via Isonzo fino a Via Tonale, non permette la realizzazione dell'intervento per non penalizzare eccessivamente l'accessibilità del comparto.

Per l'attuazione della Zona30 per Copreno, si prevedono 7 punti di ingresso e 8 di uscita per un costo di 1.600 € per la segnaletica



verticale e di ulteriori 1.450 € per evidenziare con la segnaletica orizzontale i punti di accesso.

I costi complessivi degli interventi proposti per l'ambito di Copreno sono pari a 81.350 € e salgono a 114.250 € o a 118.750 € prevedendo rispettivamente la realizzazione di cordoli in Cls o l'inserimento di dissuasori per la protezione dei percorsi ciclabili.

Nella Figura 4.2.10, si riporta il confronto, per l'Ambito di Copreno, tra l'attuale rete dei percorsi pedonali e ciclabili e l'assetto con gli interventi proposti.

4.3 Interventi per la mobilità a Lentate centro

Il riassetto di Via Diaz (Figura 4.3.1), con l'introduzione del senso unico dall'intersezione con Via Mazzola all'intersezione con Via Sauro, permette

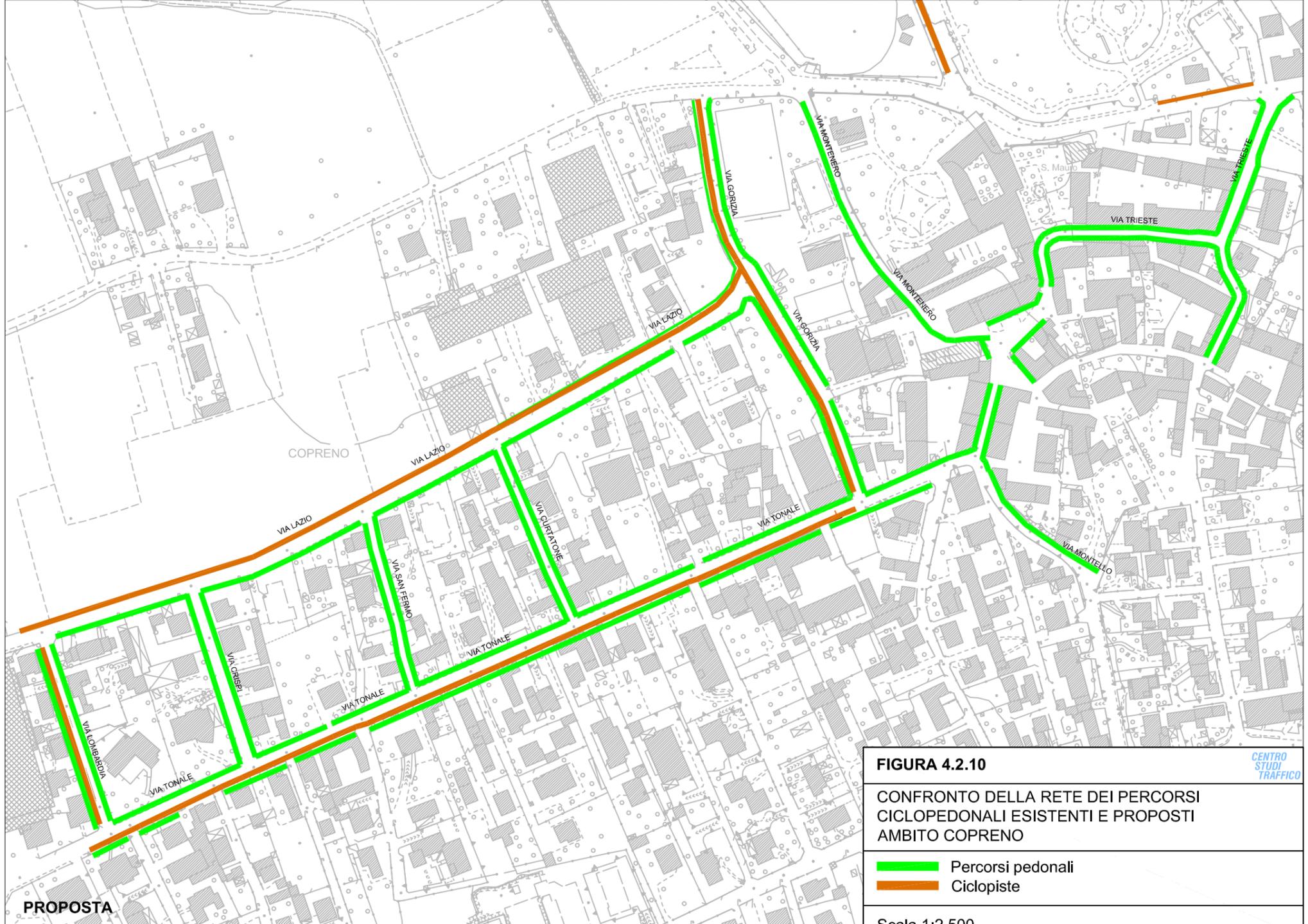
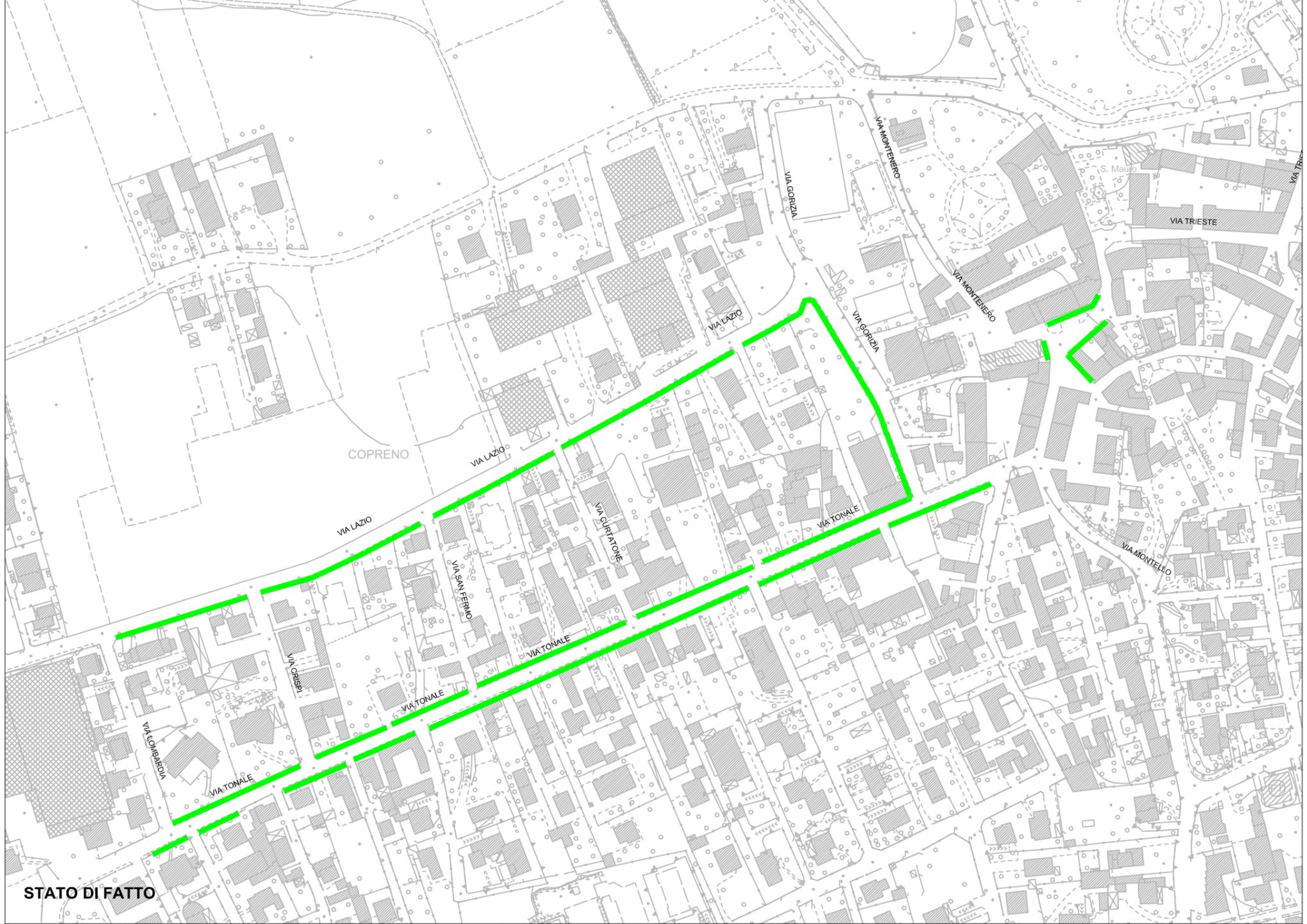


FIGURA 4.2.10
CONFRONTO DELLA RETE DEI PERCORSI
CICLOPEDONALI ESISTENTI E PROPOSTI
AMBITO COPRENO

— Percorsi pedonali
— Cicliste

Scala 1:2.500

CENTRO STUDI TRAFFICO

di individuare ai lati della carreggiata due percorsi pedonali a raso a larghezza variabile, al centro della carreggiata una corsia di 2.75m per il traffico veicolare e, sul lato est del corsia veicolare, 21 stalli di sosta a cassetta, di larghezza standard pari a 2,00m. Il costo per il ridisegno della carreggiata di Via Diaz con l'inserimento degli spazi pedonali e gli stalli di sosta, è calcolato in 2.250 €. L'attuazione di questo intervento è sospesa in attesa di un'evoluzione nel sistema di rifornimento del distributore di Via Diaz, che permetta il completamento del Piano.

Speculare al riassetto di Via Diaz è l'intervento in Via Filzi (Figura 4.3.1) con il senso unico previsto verso sud recuperando spazio a raso per la circolazione dei pedoni e 26 stalli di sosta a cassetta sul lato destro del senso di circolazione veicolare, nell'intervento è previsto l'inserimento di 4 dissuasori di sosta 2 all'inizio nei pressi dell'intersezione con Via N. Sauro e 2 prima dell'intersezione con Via Aureggi. Il costo per il ridisegno della carreggiata di Via Filzi con l'inserimento degli spazi pedonali e gli stalli di sosta, compreso il tratto tra Via Aureggi e Via Toti, è calcolato in 4.300 €.

Tra gli interventi proposti in prima fase rientra anche il ridisegno di Via Mazzola, con il mantenimento del doppio senso di circolazione e l'individuazione degli spazi per la mobilità pedonale a raso, con il divieto di sosta su entrambi i lati. Il costo dell'intervento è di circa 900€, costo che sale a 8.500€ prevedendo l'inserimento di dissuasori della sosta a protezione dei percorsi pedonali laterali.

L'intervento proposto in Via Aureggi (Figura 4.3.2) dall'intersezione con le vie Matteotti-Monte Generoso all'intersezione con Via Buozzi, prevede, con l'inserimento del senso unico, la realizzazione di un marciapiede sul lato sud della carreggiata, oggi limitato ai soli primi 35 metri, una corsia da 3,25 per il traffico veicolare ed un percorso pedonale a raso sul lato nord. Nell'intervento sono previsti 14 stalli di sosta (11 a cassetta) rispetto ai 10 esistenti. Il costo stimato per il riassetto di Via Aureggi, nella tratta Matteotti-Buozzi, è calcolato in 21.300€.

Non si è esteso il provvedimento di senso unico oltre la Via Buozzi per non obbligare i veicoli dei residenti della tratta ad uscire sulla Via Nazionale per ogni tipo di spostamento.

L'intervento del senso unico in Via Buozzi (Figura 4.3.2) da Via Aureggi verso Via Monte Resegone permette l'inserimento di percorsi pedonali a raso a sezione variabile, ai lati della corsia veicolare da 2,75m e il disegno di 8 stalli di sosta. Il costo per il ridisegno della carreggiata di Via Buozzi con l'inserimento degli spazi pedonali e gli stalli di sosta, è calcolato in 1.500 €.

In Via Monte Resegone (Figura 4.3.3) con l'istituzione del senso unico nella tratta da Via Buozzi all'intersezione con Via Monte Bianco e il ribaltamento dell'attuale senso unico nella tratta da Via Monte Bianco a Via Monte Generoso, si prevede la realizzazione di percorsi pedonali a raso. La sezione di carreggiata del primo tratto larga 6.30m e la presenza di passi carrai su entrambi i lati, non permette la realizzazione di stalli di sosta, nella

FIGURA 4.3.1

CENTRO
STUDI
TRAFFICO

INTERVENTI DI RIASSETTO DELLA VIABILITA'
PROPOSTA A LENTATE CENTRO
PARTICOLARI VIA DIAZ - VIA FILZI



Scala 1:1.400



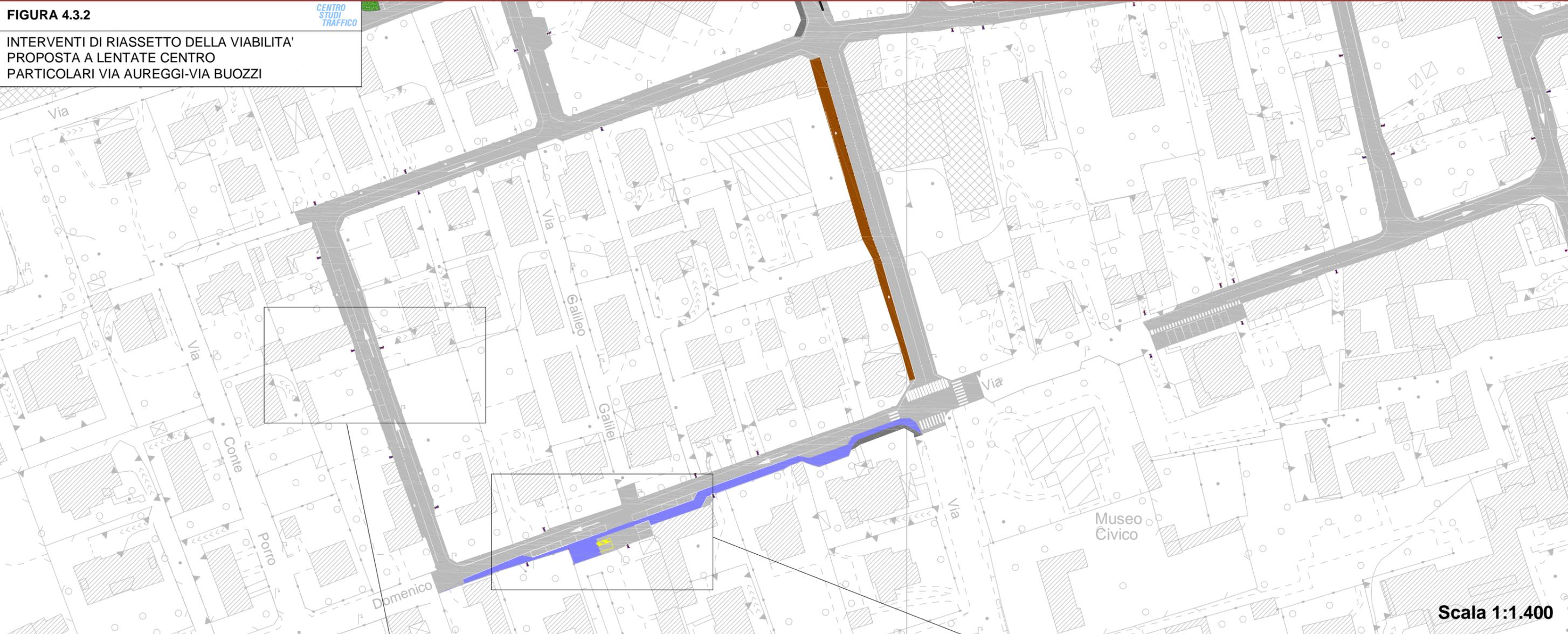
Scala 1:200

Scala 1:200

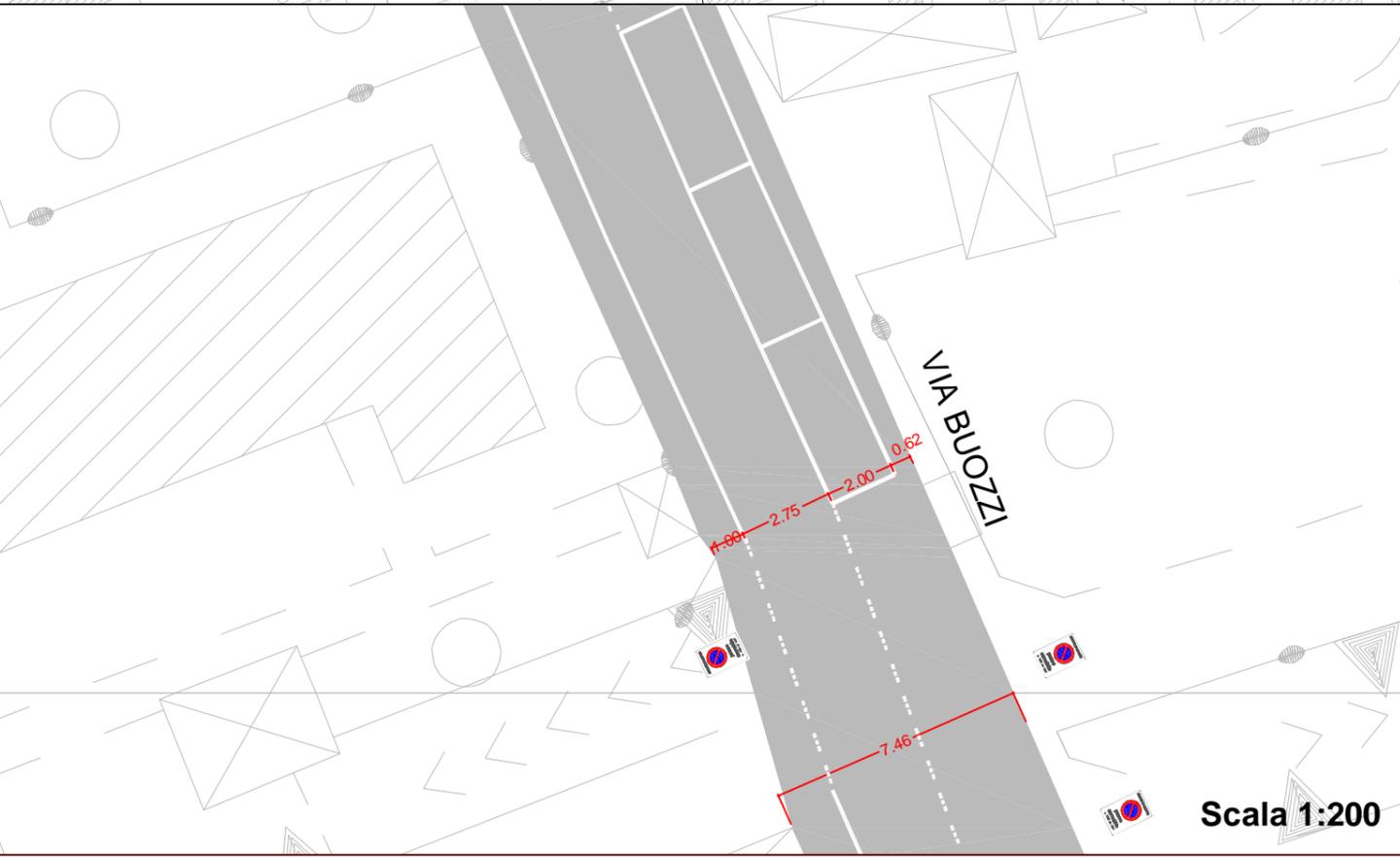
FIGURA 4.3.2

CENTRO STUDI TRAFFICO

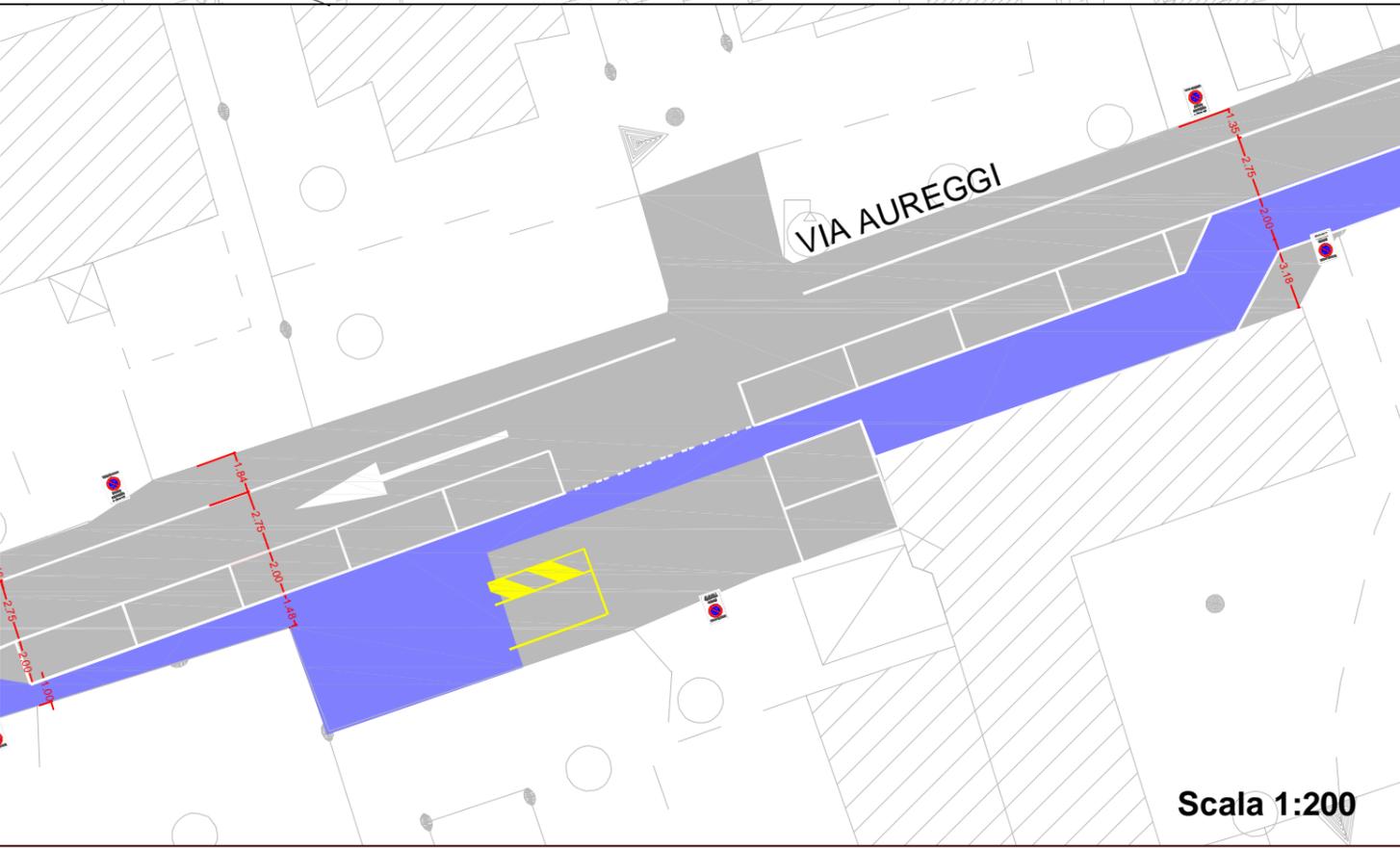
INTERVENTI DI RIASSETTO DELLA VIABILITA'
PROPOSTA A LENTATE CENTRO
PARTICOLARI VIA AUREGGI-VIA BUOZZI



Scala 1:1.400



Scala 1:200

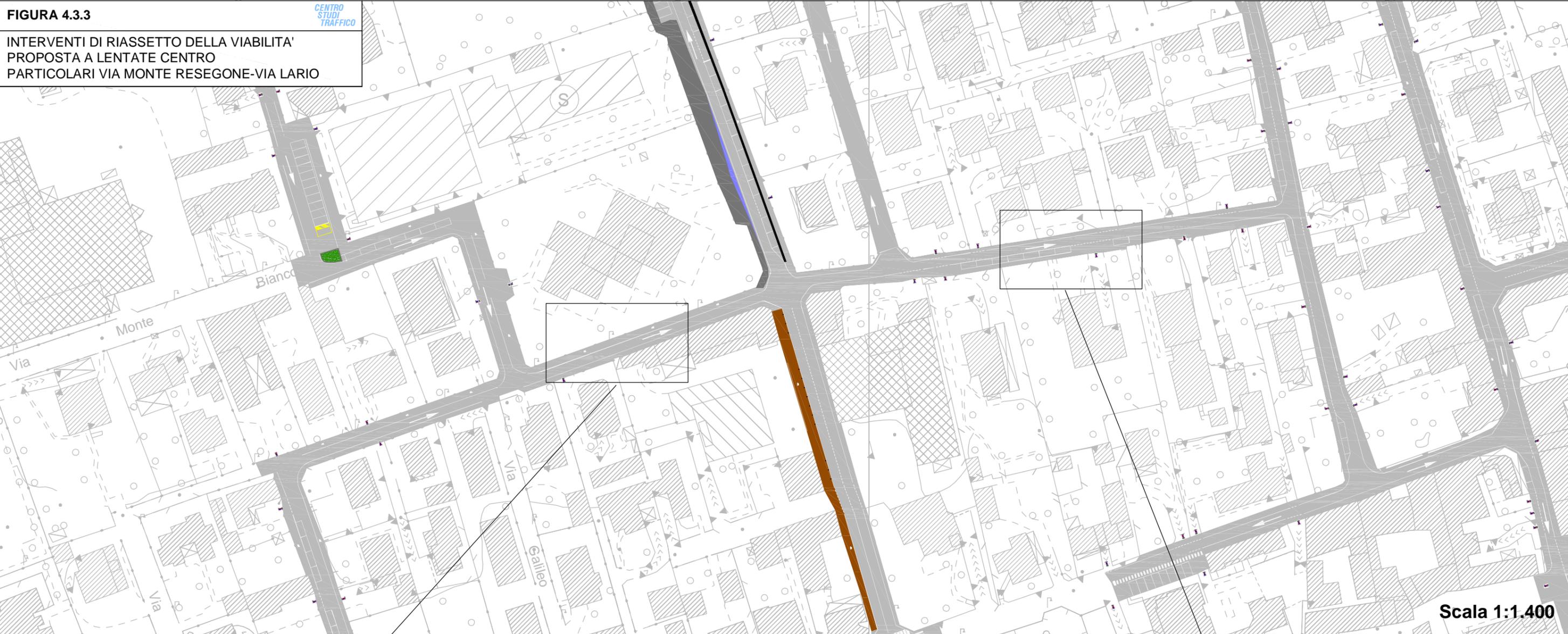


Scala 1:200

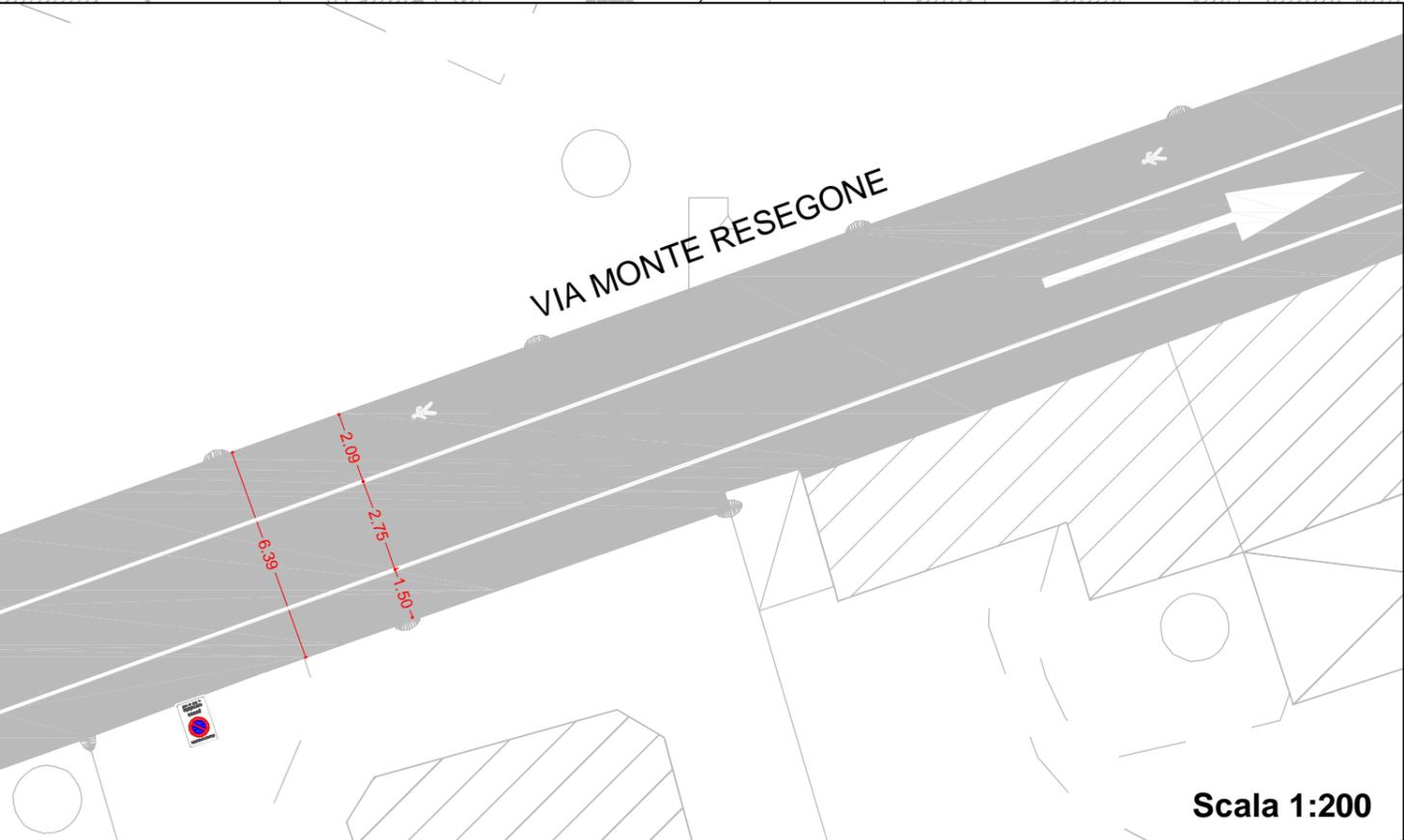
FIGURA 4.3.3

CENTRO
STUDI
TRAFFICO

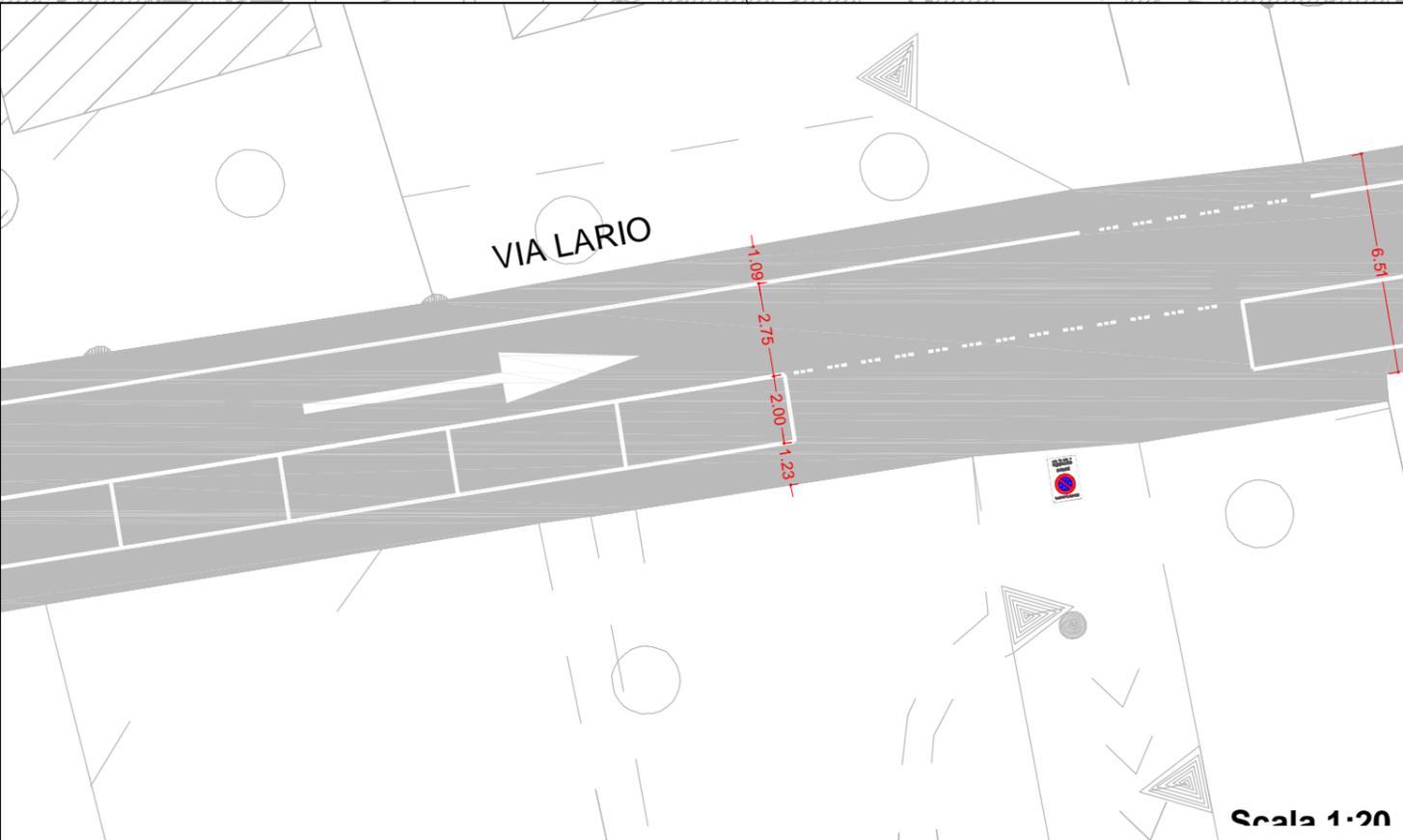
INTERVENTI DI RIASSETTO DELLA VIABILITA'
PROPOSTA A LENTATE CENTRO
PARTICOLARI VIA MONTE RESEGONE-VIA LARIO



Scala 1:1.400



Scala 1:200



Scala 1:20

tratta verso Via Monte Generoso, rinunciando al percorso pedonale sul lato nord privo di passi carrai, è possibile ipotizzare l'inserimento di 4 stalli di sosta nel primo tratto che presenta una sezione di circa 6,40m (0,50m di banchina, 2,00m di stallo di sosta, 2,75m di corsia veicolare e 1.15m di percorso pedonale) mentre nel secondo tratto verso Via Monte Generoso la sezione si restringe a 6,10m non permettendo l'inserimento di stalli di sosta. Il costo per il ridisegno della carreggiata di Via Monte Resegone con l'inserimento degli spazi pedonali e gli stalli di sosta, è calcolato in 7.900 €, prevedendo l'inserimento di dissuasori di sosta a protezione del percorso pedonale a nord della carreggiata, ipotizzato più largo.

Nella prima fase attuativa rientra anche la realizzazione dei percorsi pedonali a raso in Via Lario (Figura 4.3.3), senza modifiche all'attuale schema di circolazione; nel riassetto della carreggiata sono previsti 8 stalli di sosta. Il costo dell'intervento è calcolato in circa 2.250€.

Il ridisegno di Via Madonna del Ghisallo (Figura 4.3.4) da Via Como a Via Monte Bianco prevede la creazione di percorsi pedonali a raso da entrambi i lati della corsia di marcia per i veicoli largo 2,75m. Nell'intervento è compresa la realizzazione di un marciapiede all'intersezione con Via Monte Bianco. Il costo calcolato per l'intervento in Via Madonna del Ghisallo è di 2.400€.

Il riassetto di Via Giuliani (Figura 4.3.5) da Via Parini a Via Aureggi prevede la creazione di percorsi pedonali a raso da entrambi i lati della corsia di marcia per i veicoli largo 2,75m e l'individuazione di 14 posti auto a cassetta. Il costo calcolato per l'intervento in Via Giuliani è di 2.400€ per l'intera tratta.

Nella prima fase attuativa può rientrare anche la realizzazione del percorso pedonale a raso in asfalto colorato in Via Monte Generoso (Figura 4.3.6), nella tratta a doppio senso di circolazione compresa tra Via Aureggi e Via Lario, previsto sul lato ovest della carreggiata. Il costo dell'intervento è calcolato in circa 7.700€.

Complessivamente il costo stimato per gli interventi relativi alla prima fase di attuazione per l'ambito Lentate Centro è pari a 60.400€

L'intervento previsto nella seconda fase attuativa in Via Aureggi (Figura 4.3.7), con le due tratte a senso unico contrapposte da Via Giuliani verso Via Roma e verso Via Matteotti, quest'ultima limitata al tratto fino all'accesso del parcheggio a lato del Museo Civico, prevede la realizzazione di percorsi pedonali a raso su entrambi i lati, protetti da dissuasori della sosta. Non sussistono gli spazi per prevedere nuovi stalli di sosta in carreggiata. I costi di attuazione dell'intervento sono stimati in 8.400€ dei quali 5.700€ per la voce dissuasori. L'attuazione del senso unico in Via Aureggi limitatamente al tratto compreso tra Via è sospesa in attesa di un'evoluzione nel sistema di rifornimento del distributore di Via Diaz, che permetta il completamento del Piano.

FIGURA 4.3.4
CENTRO STUDI TRAFFICO
INTERVENTI DI RIASSETTO DELLA VIABILITA'
PROPOSTA A LENTATE CENTRO
PARTICOLARI VIA MONTE GENEROSO -
VIA MADONNA DEL GHISALLO - VIA MONTE BIANCO

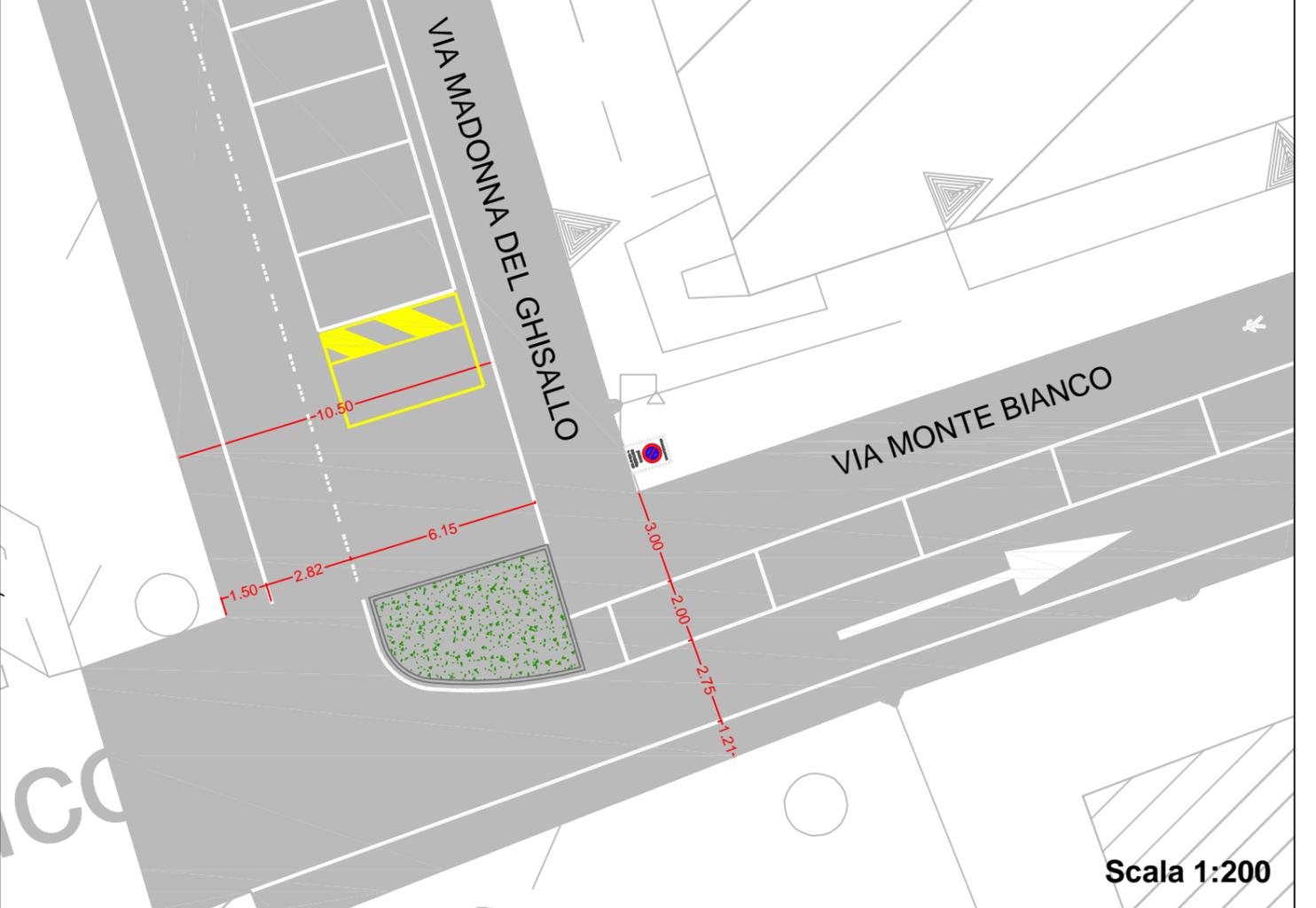
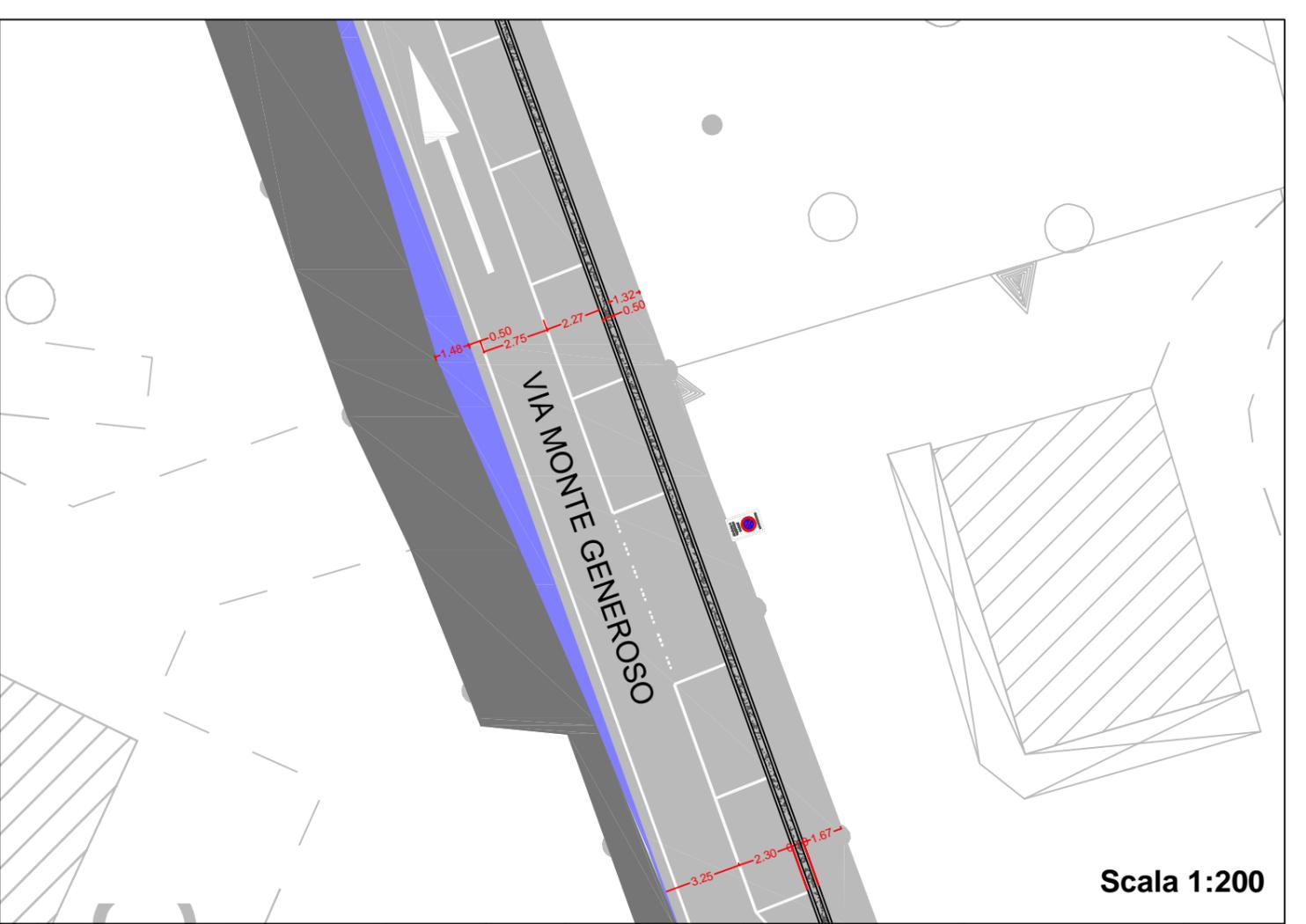


FIGURA 4.3.5

CENTRO
STUDI
TRAFFICO

INTERVENTI DI RIASSETTO DELLA VIABILITA'
PROPOSTA A LENTATE CENTRO
PARTICOLARI VIA GIULIANI - VIA PARINI - VIA STELVIO



Scala 1:200

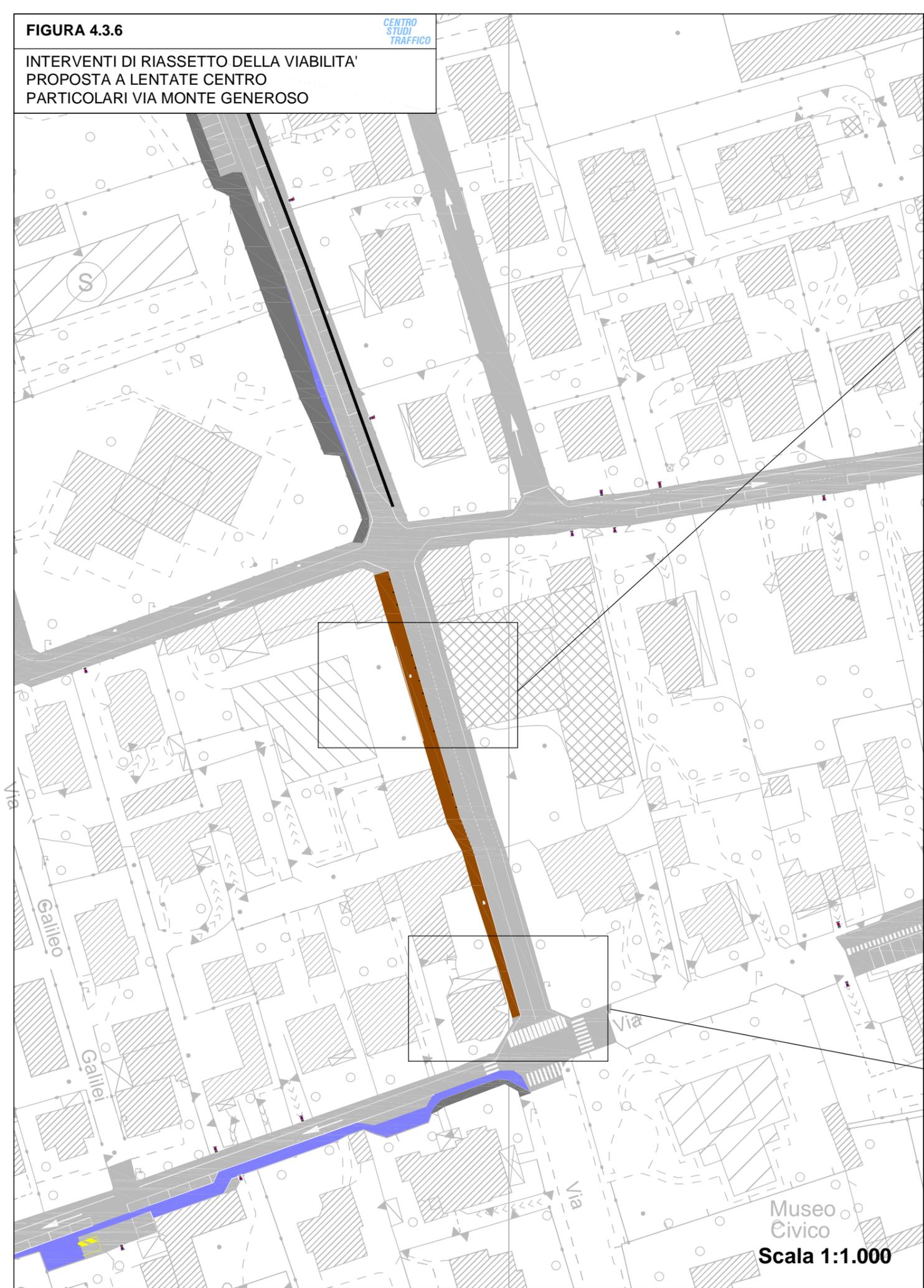
Scala 1:1.400

Scala 1:200

FIGURA 4.3.6

**INTERVENTI DI RIASSETTO DELLA VIABILITA'
PROPOSTA A LENTATE CENTRO
PARTICOLARI VIA MONTE GENEROSO**

**CENTRO
STUDI
TRAFFICO**



Scala 1:200

Scala 1:200

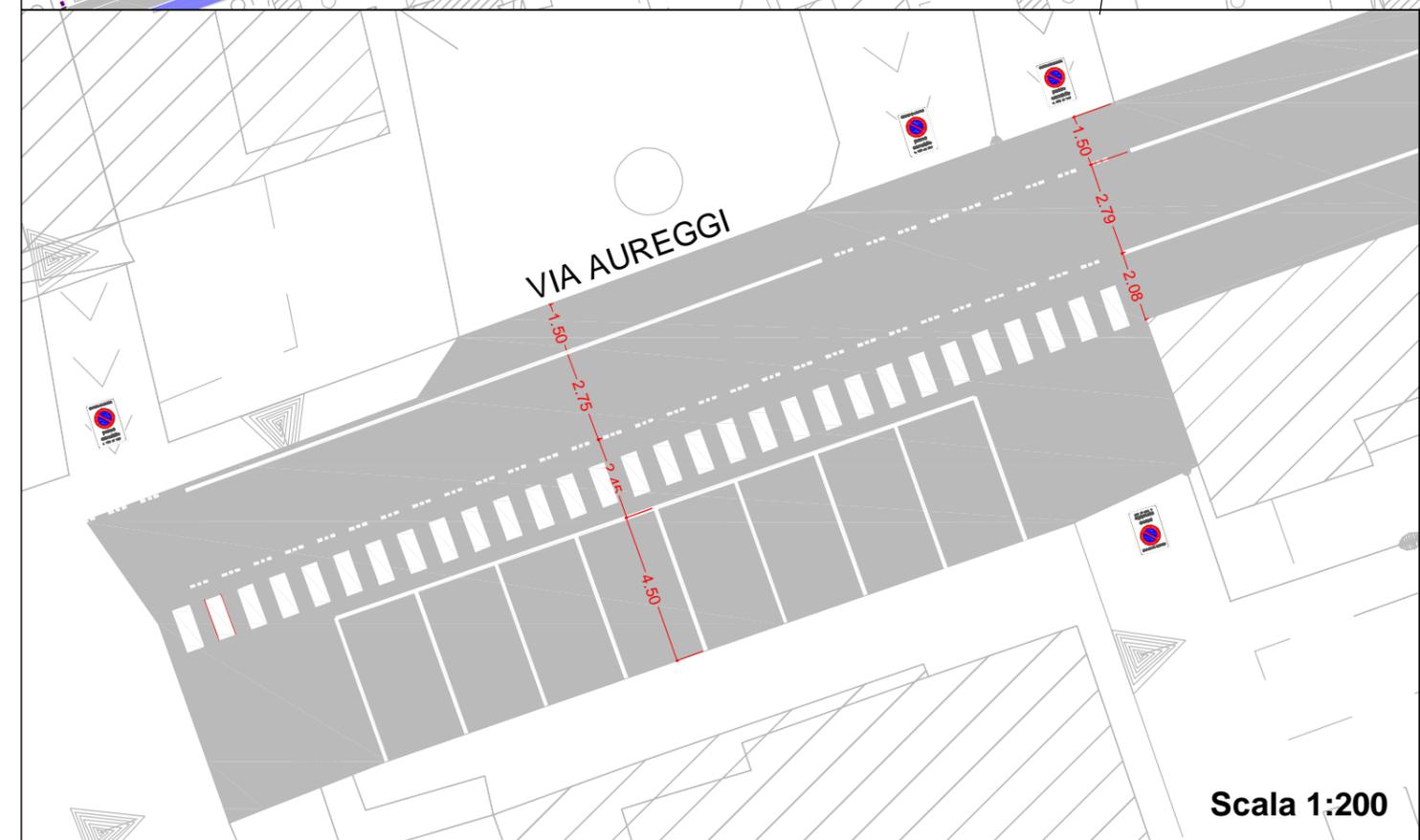
FIGURA 4.3.7

**INTERVENTI DI RIASSETTO DELLA VIABILITA'
PROPOSTA A LENTATE CENTRO
PARTICOLARI VIA AUREGGI**

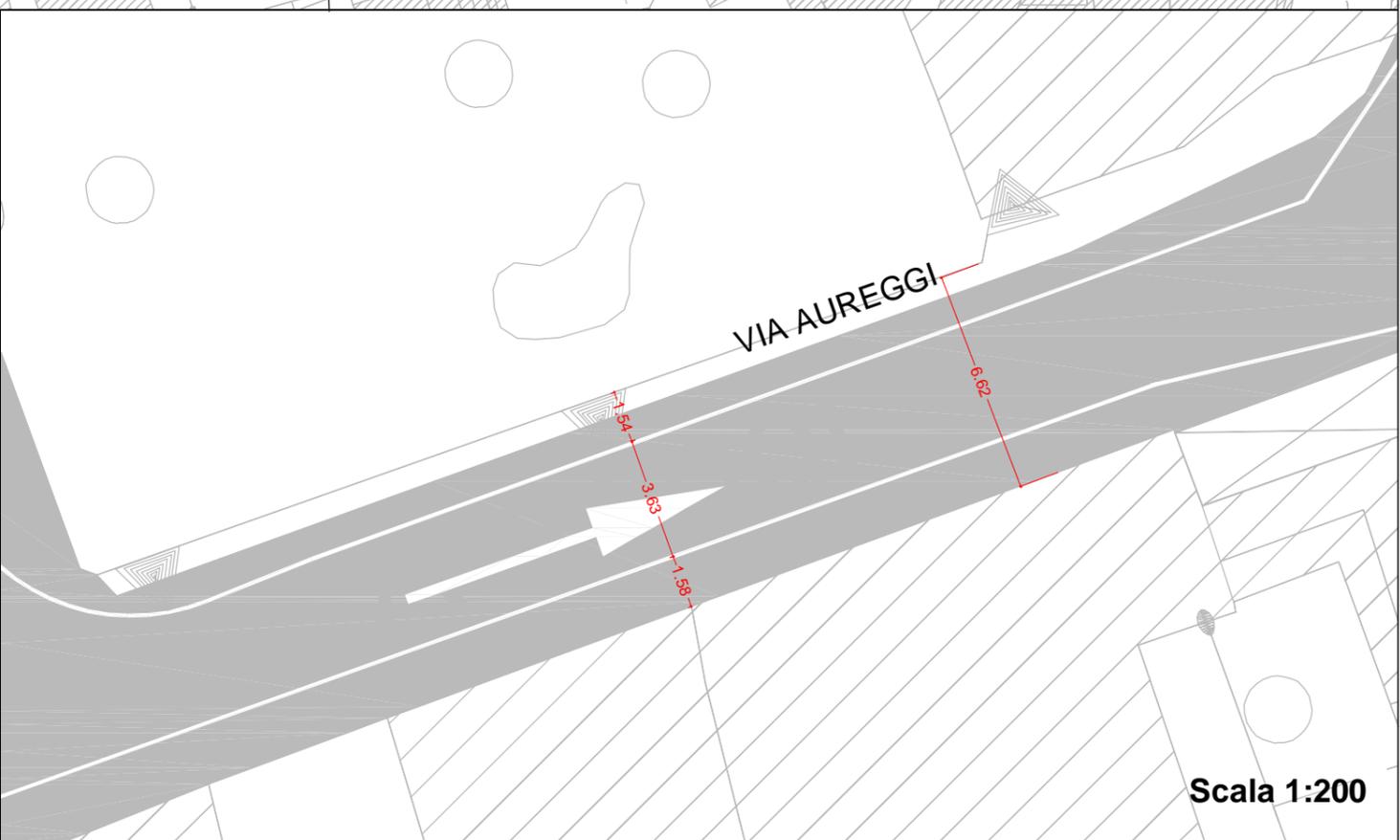
**CENTRO
STUDI
TRAFFICO**



Scala 1:1.400



Scala 1:200



Scala 1:200

L'intervento previsto nella seconda fase attuativa in Via Monte Generoso (Figura 4.3.4), con il nuovo senso unico dall'incrocio con le vie Lazio e M. Resegone all'incrocio con le vie Stelvio e Como, prevede la realizzazione sul lato est della carreggiata di un percorso pedonale e di 24 stalli per la sosta a cassetta, separati da una striscia di 50 cm di pavimento a raso in pietra, nel computo è stato ipotizzato in ciottoli di fiume posati su letto di sabbia e cemento. I costi complessivi di attuazione dell'intervento sono stimati in 6.600 €.

Il ridisegno della carreggiata di Via Monte Bianco (Figura 4.3.4) prevede la creazione di percorsi pedonali a raso da entrambi i lati della corsia di marcia per i veicoli largo 2,75m e l'individuazione di 14 posti auto a cassetta. Il costo calcolato per l'intervento in Via Monte Bianco è di 1.600€. Anche questo intervento può essere attuato in prima fase con la creazione del senso unico in Via Madonna del Ghisallo.

Anche il riassetto del percorso da Via Sauro fino a Via Como lungo le vie Parini e Stelvio (Figura 4.3.5) prevede la creazione di percorsi pedonali a raso da entrambi i lati della corsia di marcia per i veicoli largo 2,75m e l'individuazione di 26 posti auto a cassetta. Il costo calcolato per l'intervento per l'intero asse è di 4.000€.

Complessivamente il costo stimato per gli interventi relativi alla seconda fase di attuazione per l'ambito Lentate Centro è pari a circa 20.500€.

Per l'attuazione della Zona30 a Lentate centro, si prevedono nella prima fase 7 punti di ingresso e 10 di uscita, che scendono a 5 di ingresso e 9 di uscita per un costo di 1.850 € per la segnaletica verticale e di ulteriori 1.450 € per evidenziare con la segnaletica orizzontale i punti di accesso, con un costo totale di circa 3.300 € che scenderebbe a 2.550 € se attuata contestualmente alla seconda fase di interventi proposti.

Per Piazza San Vito si propone, con l'istituzione del senso unico in direzione di Via Garibaldi (oggi vi è solo il divieto d'accesso da Via Garibaldi/Via Papa Giovanni XXIII), la riduzione della larghezza di carreggiata ad una corsia da 3.50m più banchine da 0,50m, recuperando circa 390 mq di spazio nella zona pedonale (Figura 4.3.8). Per Piazza San Vito non sono stati valutati i costi dell'intervento, perché il riassetto della Piazza andrebbe inquadrato in un progetto più ampio di ridisegno urbanistico e architettonico della piazza, mentre in questo contesto si sono analizzati solo gli aspetti viabilistici.

Per migliorare l'accessibilità pedonale del tratto più esterno di Via Verdi compreso tra la connessione con la rotatoria di Viale Italia e la Ferrovia, si propone la realizzazione di due attraversamenti pedonali (Figura 4.3.9), per la qualità dell'intervento è opportuno risagomare la piccola aiuola esistente all'angolo tra le Via Verdi e Costaiola.

FIGURA 4.3.8

CENTRO
STUDI
TRAFFICO

INTERVENTI DI RIASSETTO DELLA VIABILITA'
PROPOSTA A LENTATE CENTRO
PARTICOLARE PIAZZA SAN VITO

-  Area pedonale esistente
-  Allargamento area pedonale proposto
-  Spazio per il traffico veicolare proposto

Scala 1:400

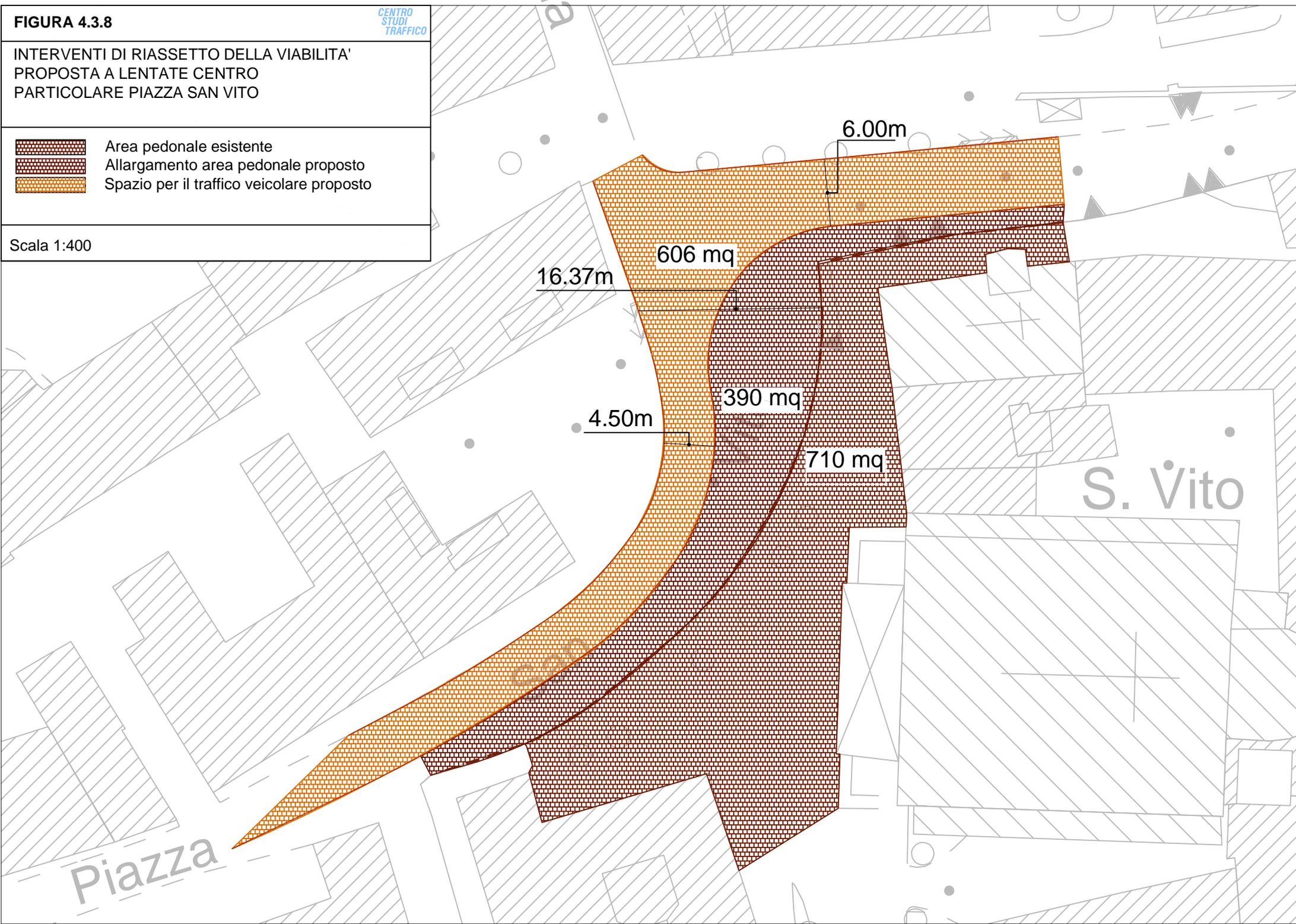


FIGURA 4.3.9

CENTRO
STUDI
TRAFFICO

INTERSEZIONE VIA VERDI VIA COSTAIOLA
MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA PEDONALE

Scala 1:250





Nella Figura 4.3.10, si riporta il confronto, per l'Ambito di Lentate Centro, tra l'attuale rete dei percorsi pedonali urbani e l'assetto con gli interventi proposti.

4.4 Interventi per la mobilità nell'ambito di Via Padova

Gli interventi previsti per l'ambito di Via Padova finalizzati al recupero di spazio per i pedoni e per la messa a norma della sosta su strada, riguardano Via Sempione con senso di marcia da Via Presolana a Via Bramante, Via Bramante con senso di circolazione da Via Emilia a Via Padova e Via Emilia con senso di circolazione da Via Bramante verso il confine comunale (Figura 4.4.1).

L'intervento del senso unico in Via Sempione permette l'inserimento di percorsi pedonali a raso a sezione variabile, ai lati della corsia veicolare da 2,75m e il disegno di 4 stalli di sosta nel tratto iniziale verso Via Presolana che presenta una sezione di carreggiata più larga (7,00m). Il costo per il ridisegno della carreggiata di Via Sempione con l'inserimento degli spazi pedonali e gli stalli di sosta, è calcolato in 1.800 €.

L'intervento del senso unico in Via Bramante, con una sezione di carreggiata attorno a 6,00m, permette l'inserimento di percorsi pedonali a raso a sezione variabile, ai lati della corsia veicolare, ma non l'inserimento di stalli di sosta. Il costo per il ridisegno della carreggiata di Via Bramante con l'inserimento degli spazi pedonali è calcolato in 1.100 €,

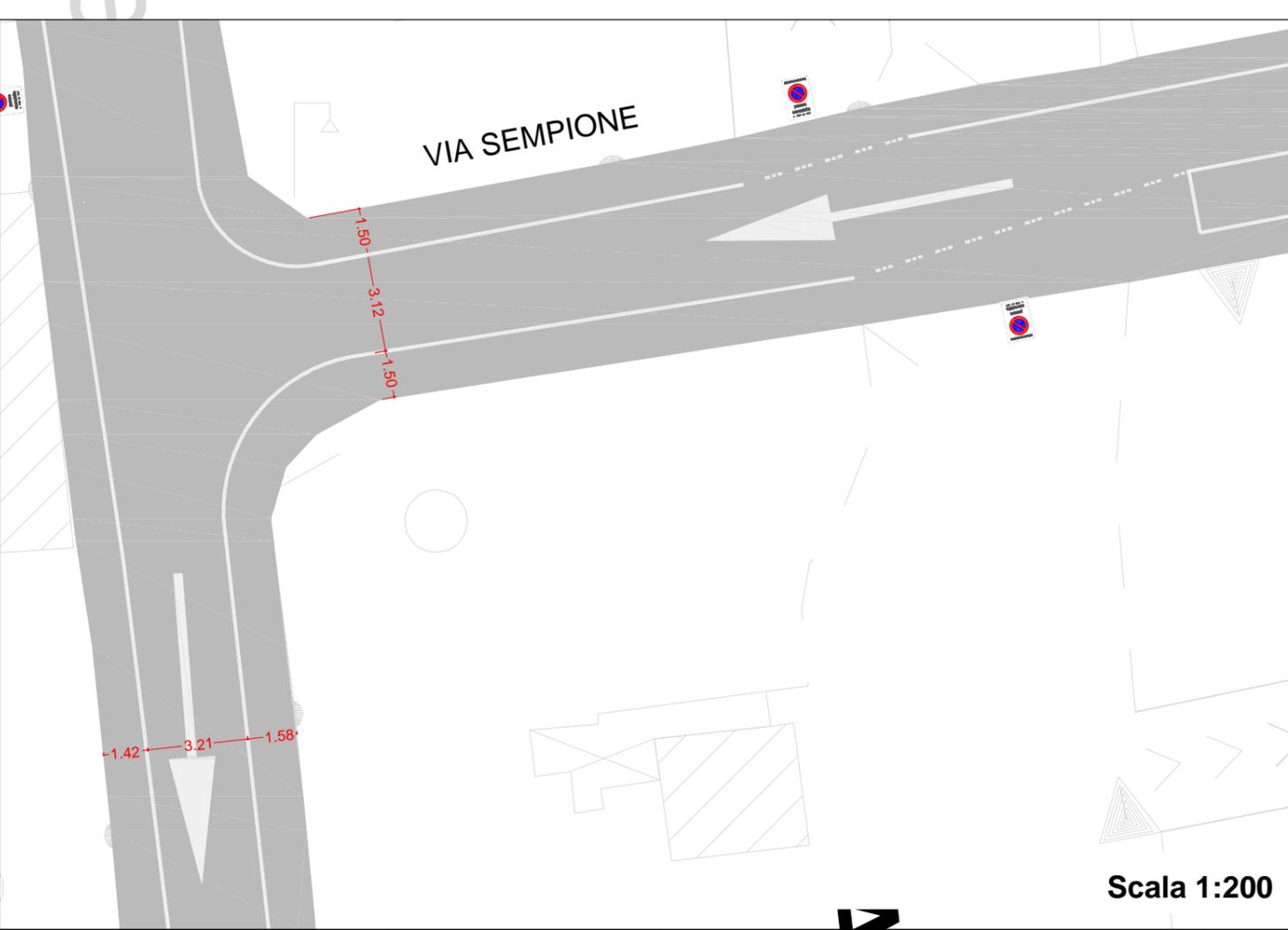
FIGURA 4.4.1

CENTRO
STUDI
TRAFFICO

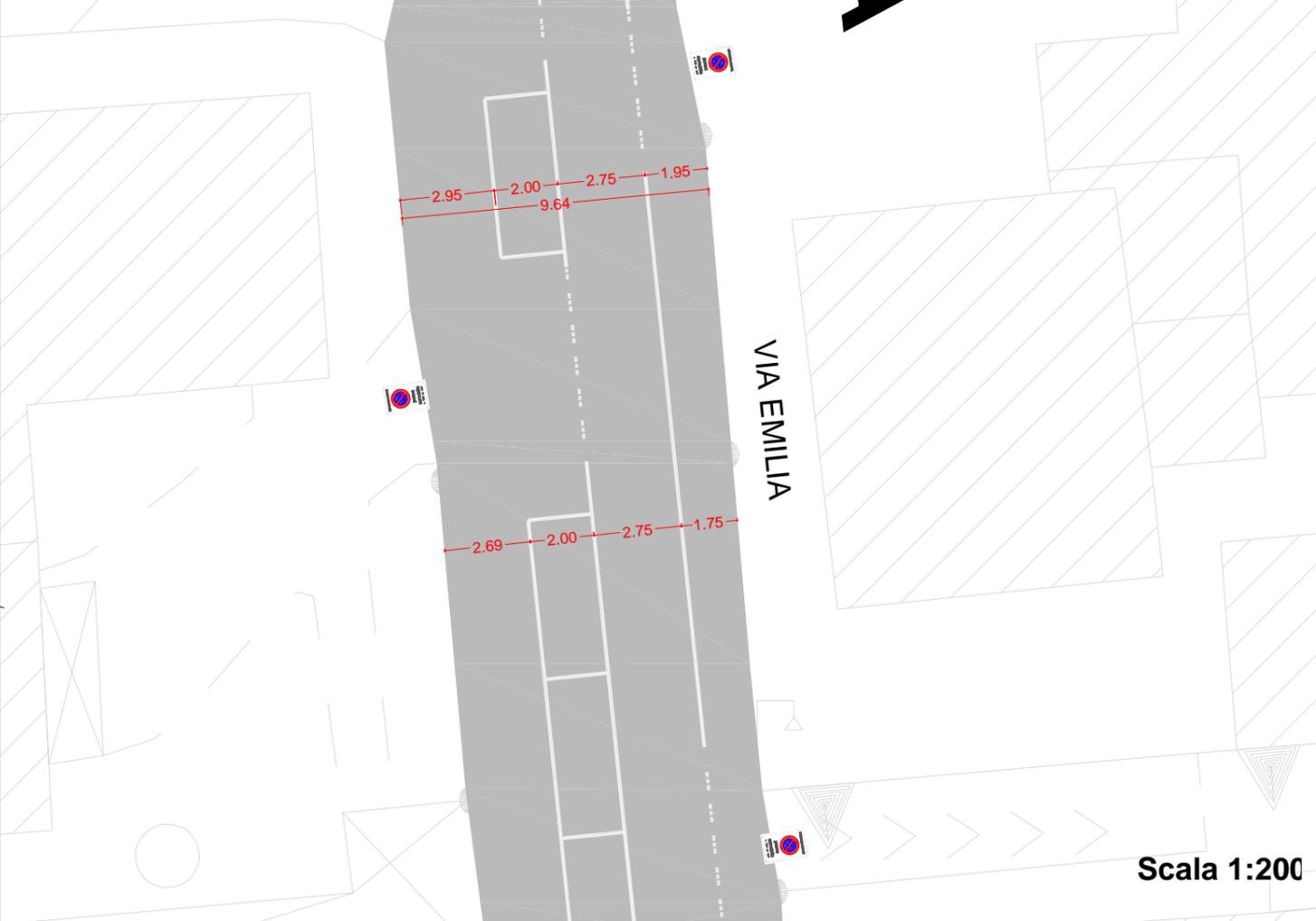
INTERVENTI DI RIASSETTO DELLA VIABILITA'
PROPOSTA PER AMBITO VIA PADOVA
PARTICOLARI VIA SEMPIONE - VIA EMILIA



Scala 1:1.000



Scala 1:200



Scala 1:200

è da valutare le necessità di proteggere gli spazi pedonali dalla sosta irregolare con dissuasori, che porterebbero i costi dell'intervento a 3.900 €.

L'intervento del senso unico in Via Emilia permette l'inserimento di percorsi pedonali a raso a sezione variabile, ai lati della corsia veicolare e il disegno di 8 stalli di sosta. Il costo per il ridisegno della carreggiata di Via Emilia con l'inserimento degli spazi pedonali e gli stalli di sosta, è calcolato in 1.800 €.

Per l'attuazione della Zona30 per la zona di Via Sempione-Via Emilia-Via Bramante, si prevedono un punto di ingresso e due di uscita, per un costo di 550 € per la segnaletica verticale e orizzontale, che portano i costi degli interventi di questa zona a 8.100€.

Per il tratto di strettoia di Via Padova, che presenta una larghezza di carreggiata nei punti più stretti >5.60m incompatibile con il doppio di senso di marcia, è stata valutata l'ipotesi di senso unico alternato regolato da un impianto semaforico o di un senso unico fisso con nuova viabilità alternativa, si rimanda al capitolo 5 per gli approfondimenti.

L'intervento con l'attuazione del senso unico in questa tratta (Figura 4.4.2), con il percorso pedonale sul lato est della carreggiata protetto dai dissuasori di sosta, è stimato in 4.300€.

Nella Figura 4.4.3, si riporta il confronto, per l'Ambito di Via Padova, tra l'attuale rete dei percorsi pedonali urbani e l'assetto con gli interventi proposti.

4.5 Interventi lungo la Via Nazionale

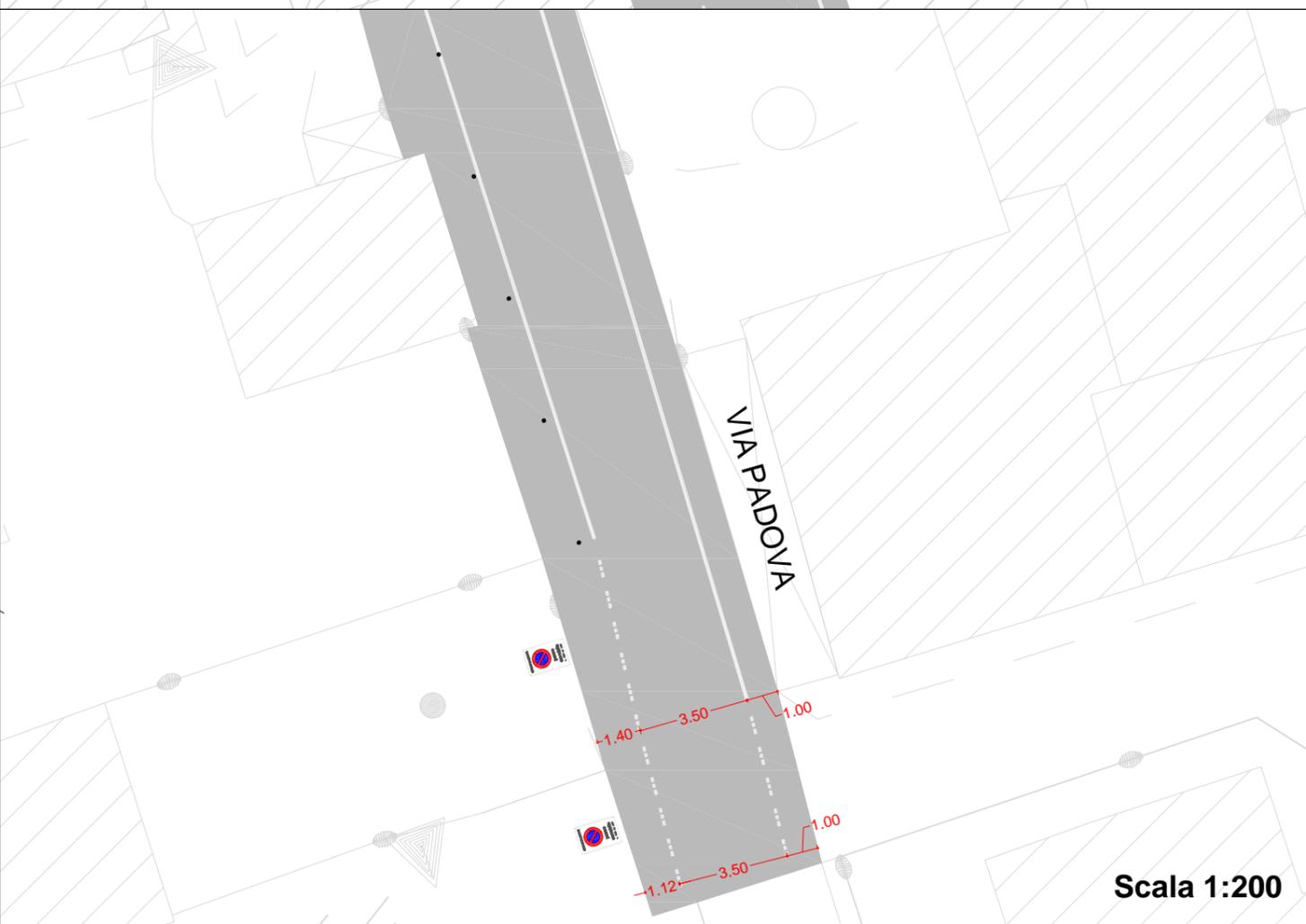
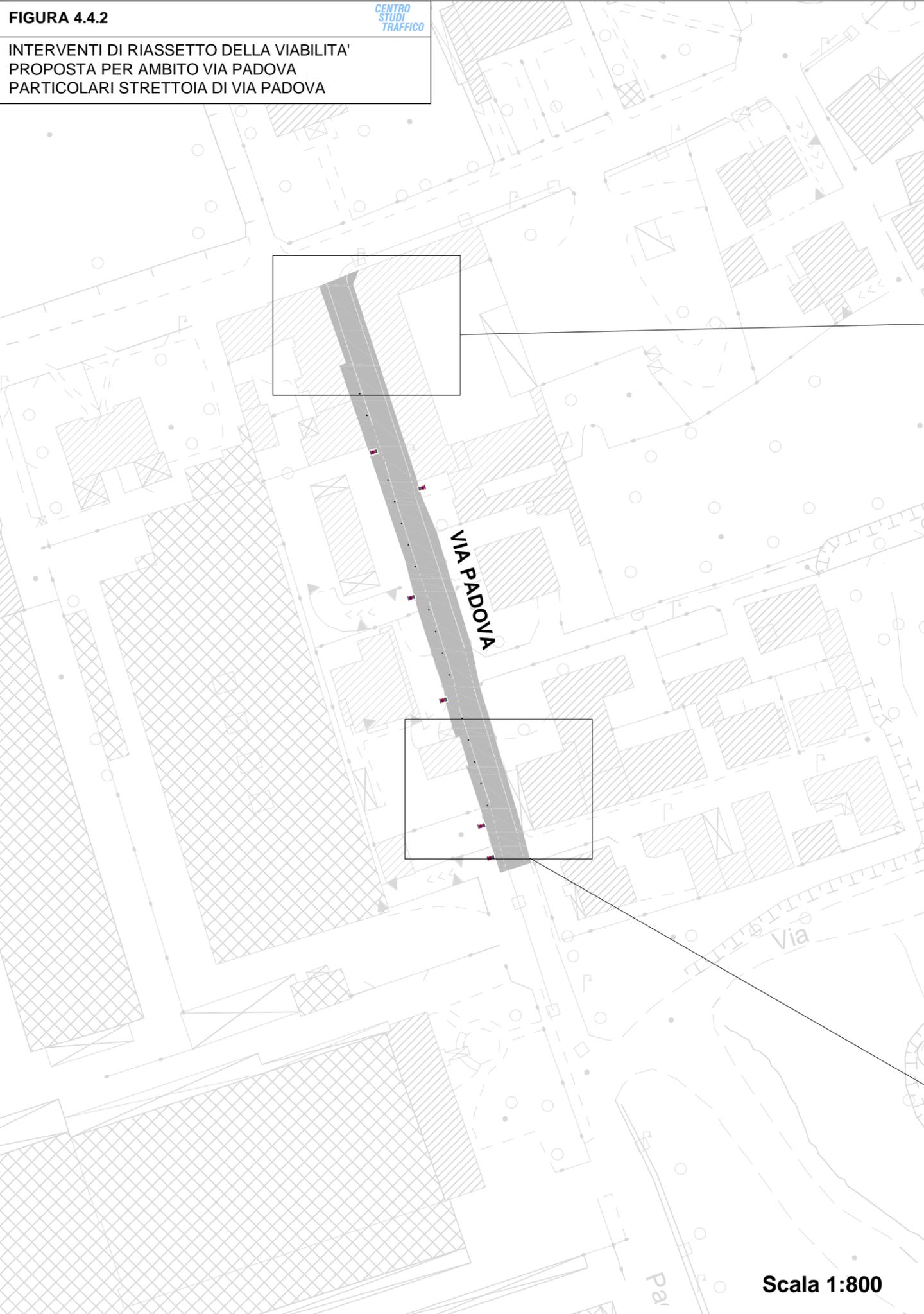
Per l'asse della Via Nazionale (SP44) si recepiscono gli interventi del progetto "Rallentate sul Seveso", con la riqualifica del sistema degli attraversamenti pedonali in Via Nazionale previsti dal progetto, ad eccezione dell'attraversamento previsto al Km 16,870, per il quale, in considerazione dei livelli di incidentalità rilevati si propone la sostituzione con la realizzazione di un impianto semaforico che gestisca gli innesti dalle vie Oberdan ed Aureggi e gli attraversamenti pedonali della Via Nazionale, con un ciclo coordinato con l'intersezione con le vie Garibaldi e Manzoni (Figura 4.5.1).

La stima parametrica dei costi di realizzazione del nuovo impianto semaforico è valutata in 40.000 €.

FIGURA 4.4.2

CENTRO
STUDI
TRAFFICO

INTERVENTI DI RIASSETTO DELLA VIABILITA'
PROPOSTA PER AMBITO VIA PADOVA
PARTICOLARI STRETTOIA DI VIA PADOVA



Riqualifica attraversamento pedonale SP44 Km 18.600

Riqualifica attraversamento pedonale SP44 Km 18.150

Riqualifica attraversamento pedonale SP44 Km 17.700

Riqualifica attraversamento pedonale SP44 Km 17.400

Riqualifica attraversamento pedonale SP44 Km 17.240

Proposta Intersezione semaforizzata Incrocio vie Oberda-Aureggi

Riqualifica impianto semaforico

Riqualifica attraversamento pedonale SP44 Km 16.870

Nuovo attraversamento pedonale SP44 Km 16.310

Riqualifica attraversamento pedonale SP44 Km 16.175

FIGURA 4.5.1

INTERVENTI PREVISTI LUNGO LA NAZIONALE
NUOVO SEMAFORO INCROCI OBERDAN-AUREGGI

LOCALIZZAZIONE DEGLI INCIDENTI NEL PERIODO GIUGNO 2010-GIUGNO 2015
RILEVATI DALLA POLIZIA LOCALE

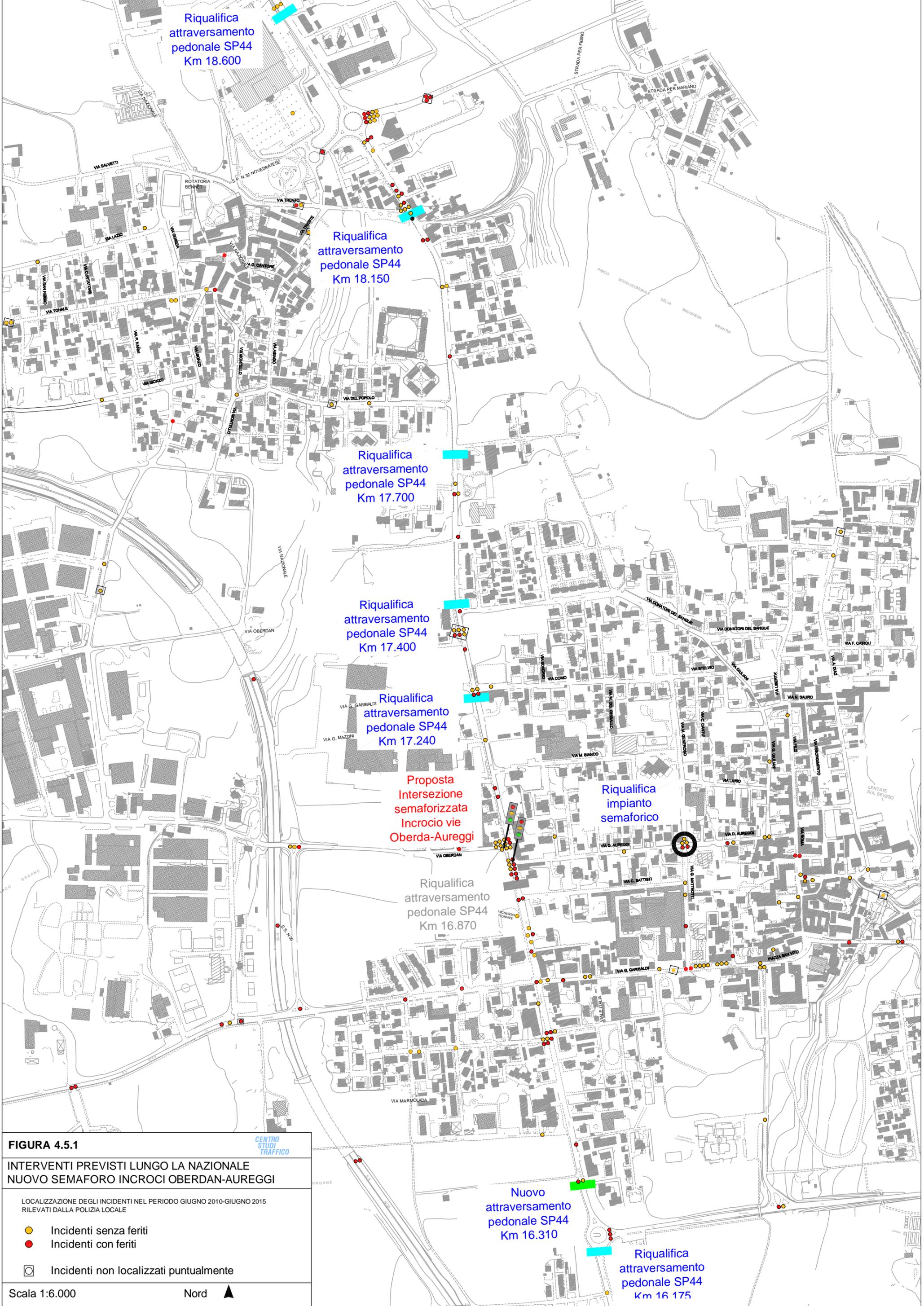
- Incidenti senza feriti
- Incidenti con feriti
- Incidenti non localizzati puntualmente

Scala 1:6.000

Nord



CENTRO STUDI TRAFFICO



5. SIMULAZIONI DINAMICHE PER L'AMBITO DI VIA PADOVA

Per la problematica della strettoia di Via Padova, priva di marciapiedi e che presenta una larghezza di carreggiata nei punti più stretti inferiore ai 5,50m, con il doppio senso di circolazione, sono state valutate con il modello dinamico le ipotesi di introdurre un senso unico alternato (per un tratto di 110-120 metri) regolato da semaforo e lo scenario con la realizzazione della cosiddetta "tangenzialina" di Camnago, che creando una viabilità alternativa consentirebbe l'istituzione di un senso unico permanente, ricavando spazi per la mobilità pedonale.

Dalle simulazioni territoriali emerge che, per la riduzione delle relazioni servite (da 4 a 1) dello svincolo di Barlassina dell'autostrada Pedemontana rispetto all'attuale uscita 13 della Milano-Meda, non sono attesi aumenti dei volumi di traffico lungo l'asse Via XXIV Maggio-Via Padova rispetto ai flussi veicolari attuali, ma anzi nell'ora di punta del mattino le simulazioni evidenziano cali di traffico bidirezionale compresi tra -4 e -6% negli scenari con Pedaggio chilometrico e tra -29 e -38% negli scenari con Isopedaggio.

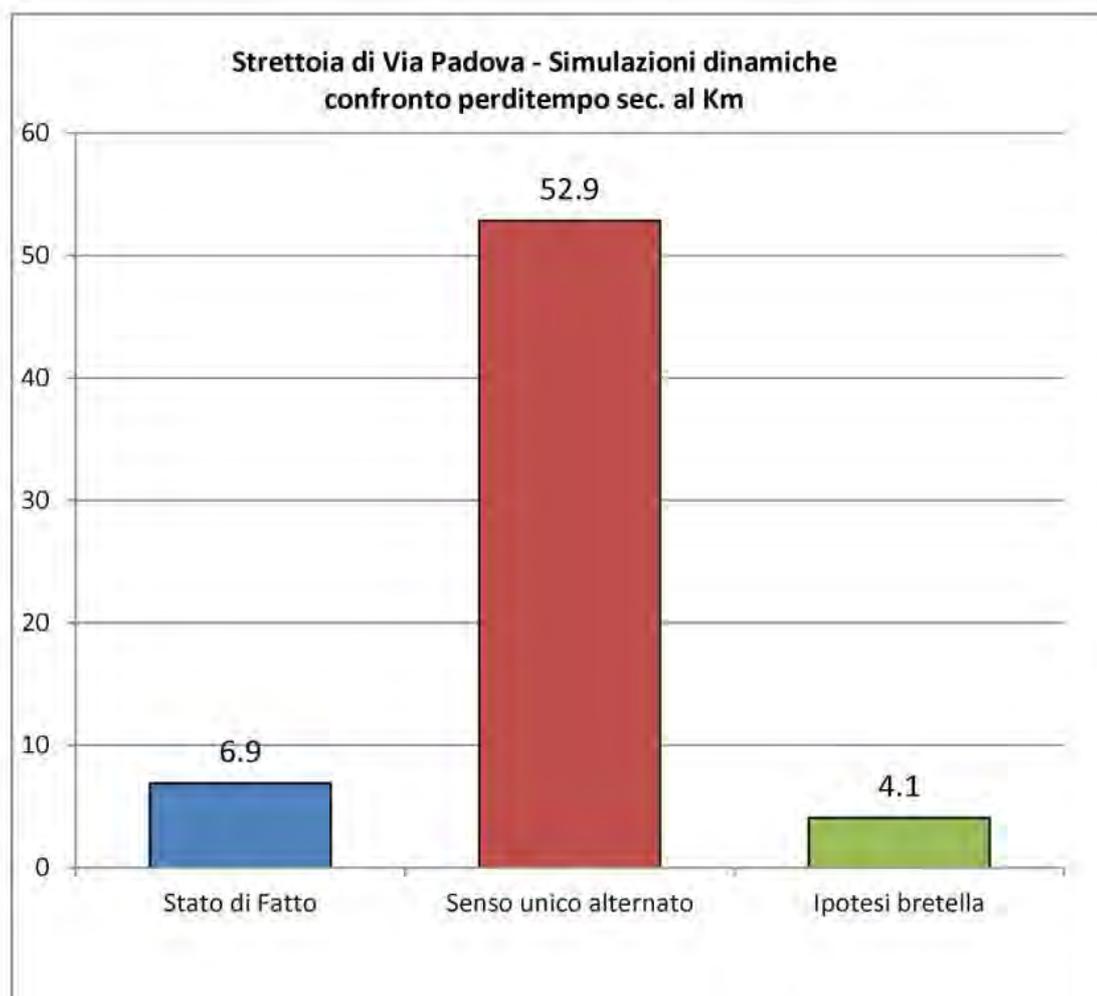
Per le valutazioni degli interventi ipotizzati per la strettoia si è utilizzato il modello di microsimulazione dinamica del traffico AIMSUN NG (ver. 7.0) della TSS (Transport Simulation Systems), che riproduce il comportamento di ogni veicolo che utilizza la rete di trasporto stradale con la propria origine e destinazione e le caratteristiche cinematiche proprie del tipo di veicolo, riprodotte in modo coerente alle informazioni disponibili.

Il comportamento di ogni singolo veicolo viene simulato, istante per istante, sulla base di algoritmi decisionali di tipo comportamentale (noti con il nome di car following). Ad ogni veicolo sono associate caratteristiche fisiche, geometriche, funzionali e comportamentali secondo valori medi, facendoli



variare nei singoli casi intorno a tali valori medi, in modo da riprodurre le reali condizioni di non uniformità del parco veicolare e dei comportamenti dei conducenti. Il software restituisce complessivamente e per singola tratta stradale i flussi veicolari assegnati, la densità dei veicoli, i tempi di viaggio, le velocità medie, i perditempo e sulle singole tratte le lunghezze di coda massime e medie.

Lo scenario con il semaforo per il senso unico alternato prevede l'attestamento dei veicoli da una parte all'intersezione di Via Padova con Via XXIV Maggio e dall'altra in Via Padova subito dopo l'intersezione con Via Canturina; il ciclo semaforico della durata massima di 90 secondi è stato previsto a tre fasi di verde, due fisse da 20 secondi ciascuna: per i veicoli da Via Padova sud e per i veicoli da Via XXIV Maggio est ed una fase da 8 secondi attuata da spire per i

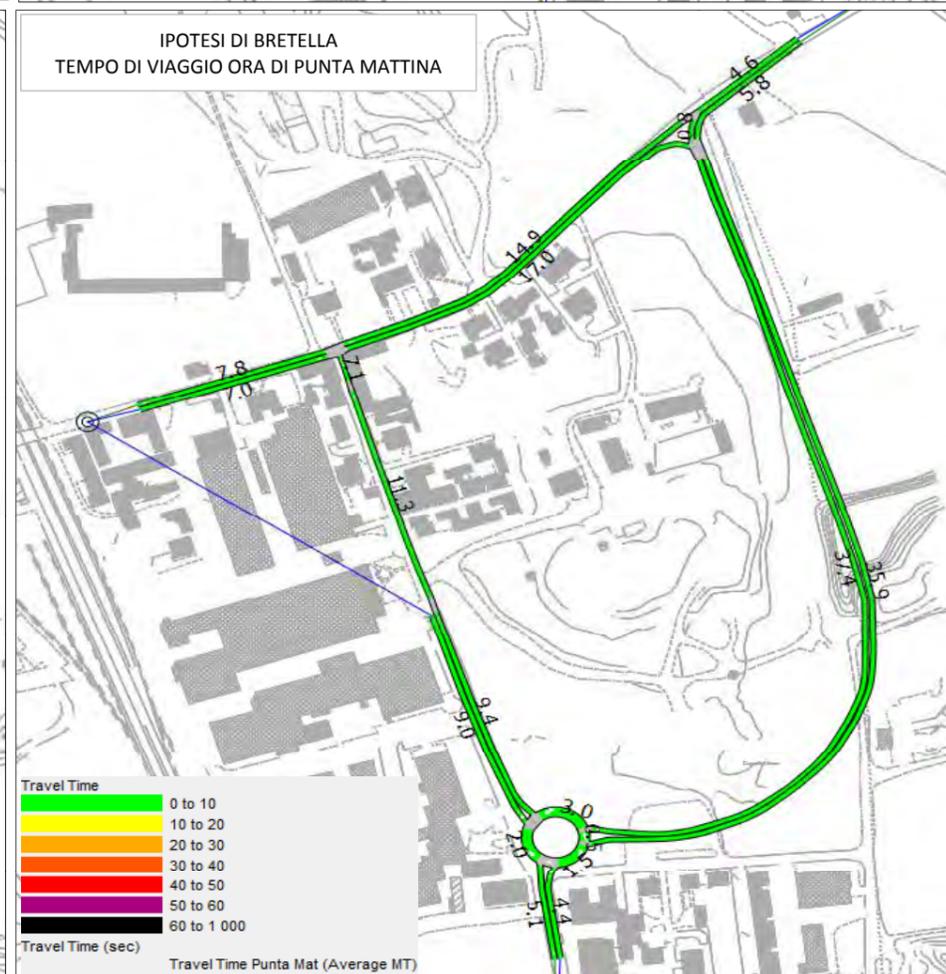
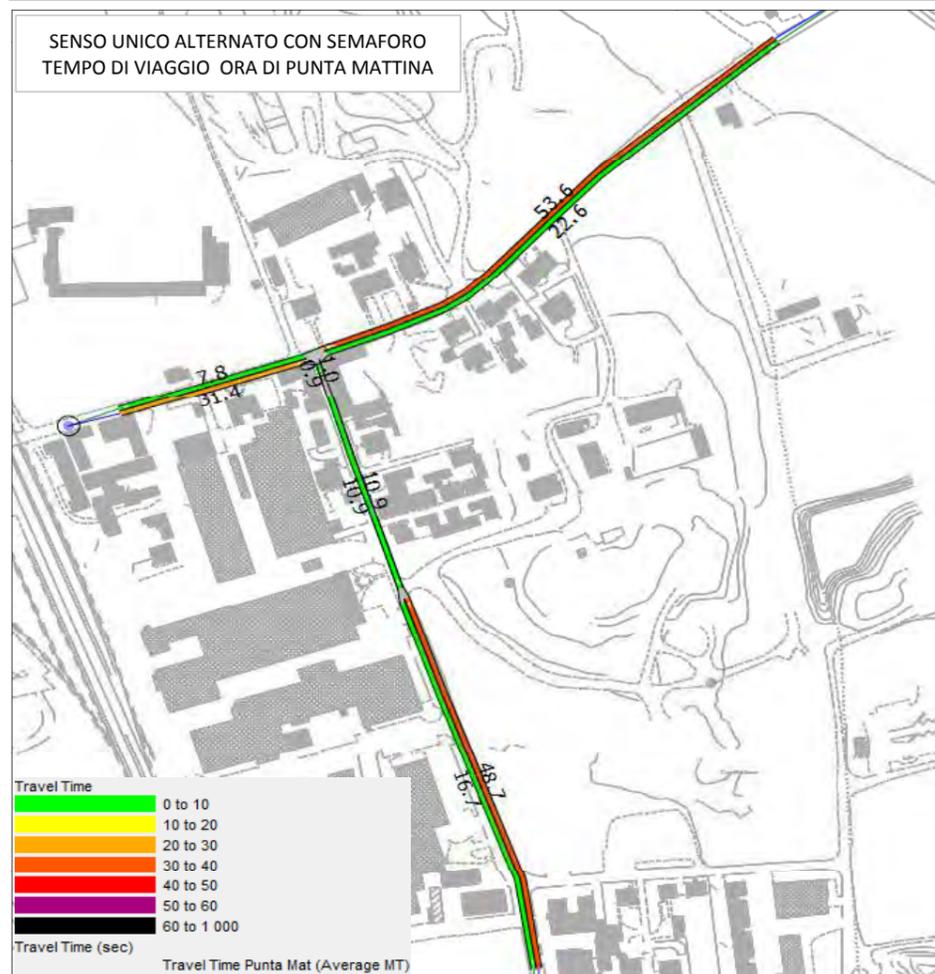
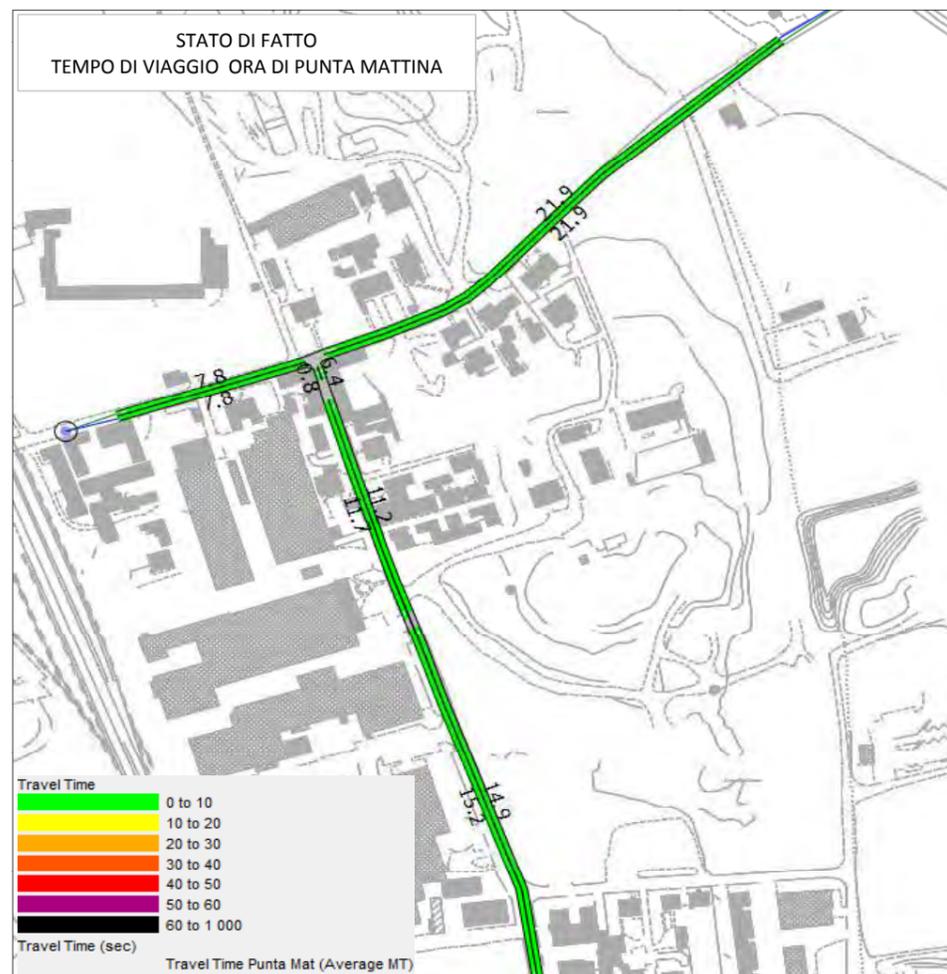
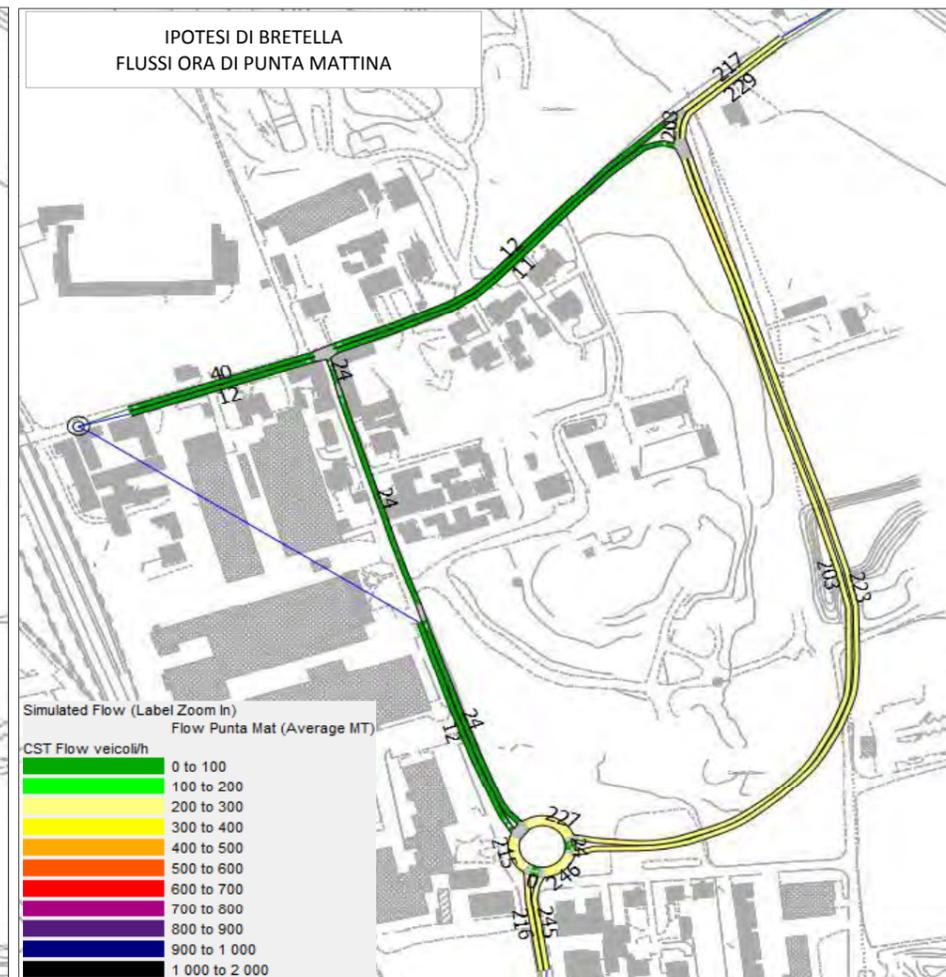
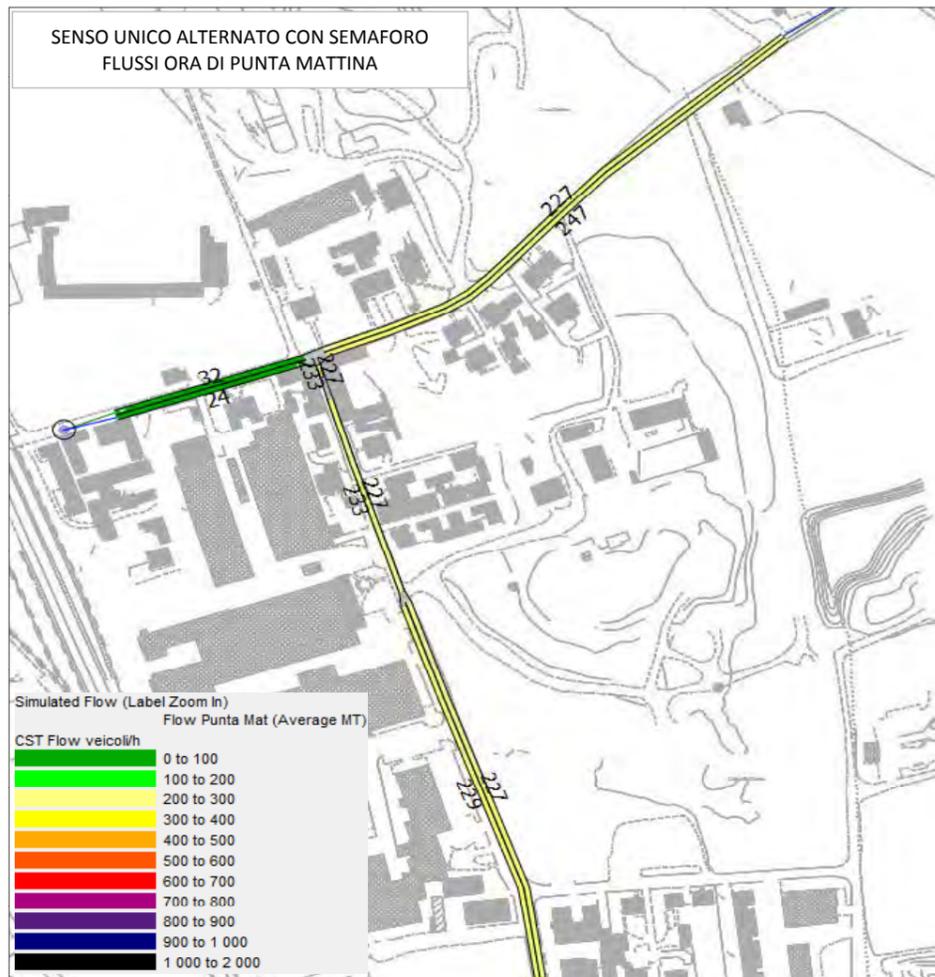
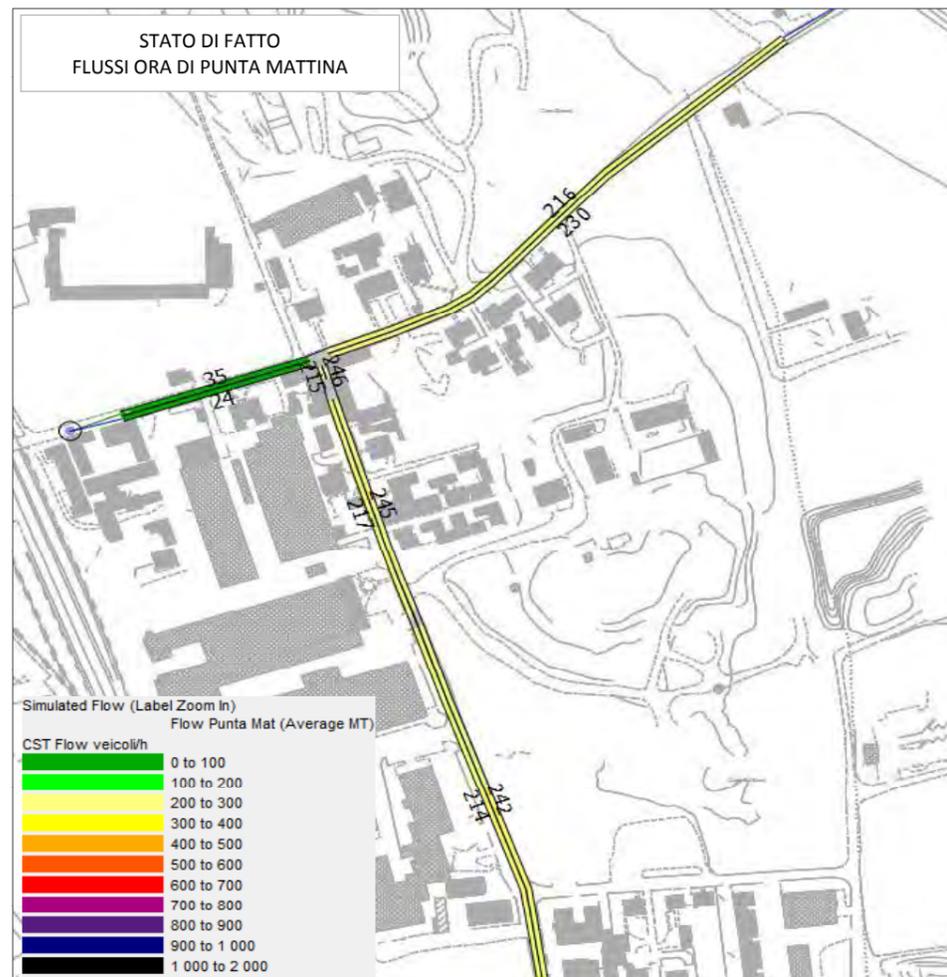


veicoli da Via XXIV Maggio ovest o da Via Canturina, fasi di verde seguite da 15 secondi di tutto rosso per il traffico veicolare per sgomberare il tratto banalizzato e per gli attraversamenti pedonali.

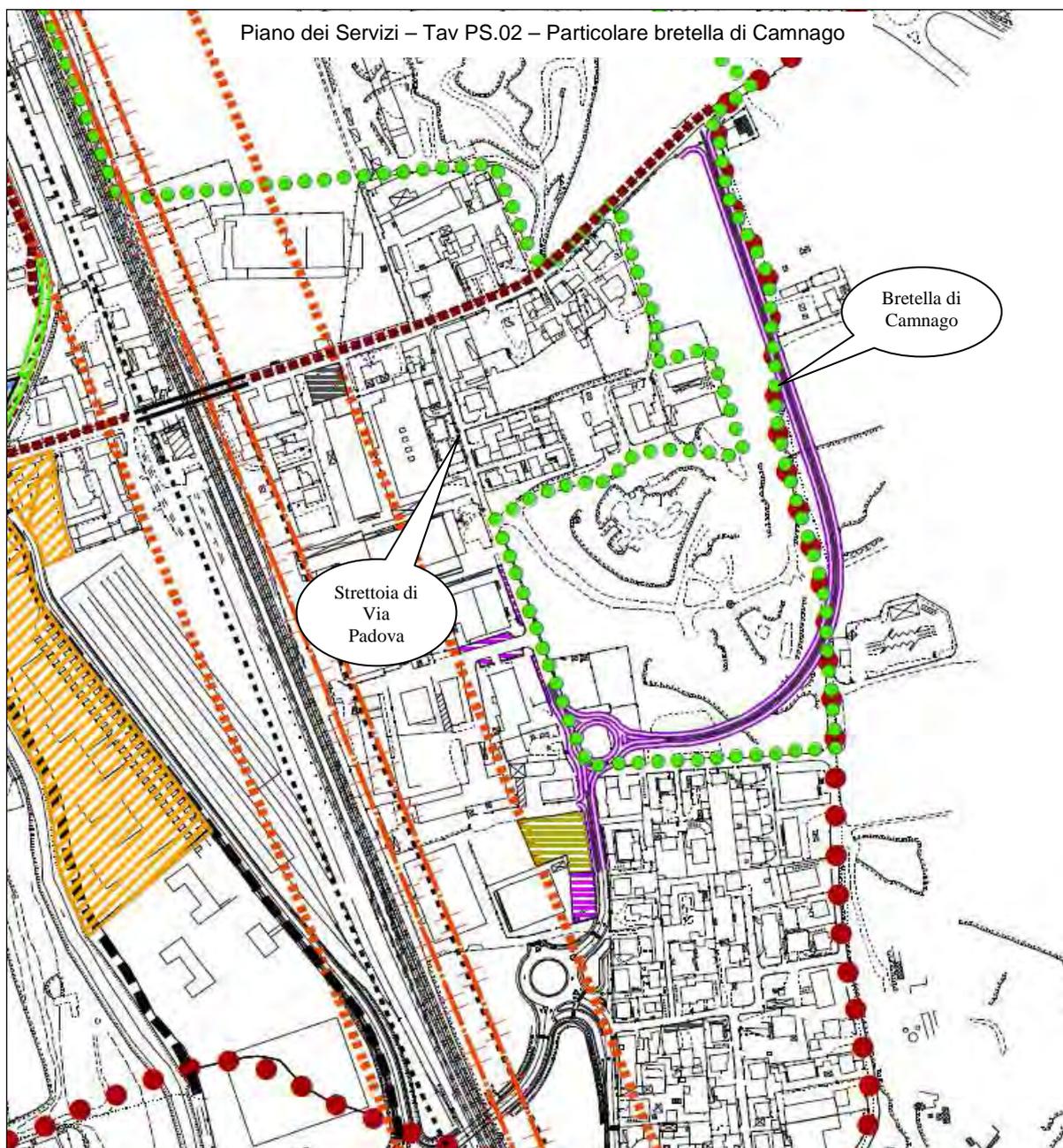
Nella Figura 5.1.1 si riportano gli output di confronto delle simulazioni dei due scenari simulati, con la simulazione dello stato di fatto dell'ora di punta del mattino, rappresentando i flussi assegnati e i tempi medi di percorrenza in secondi per singola tratta.

Dall'analisi delle simulazioni con i flussi di traffico attesi negli scenari più

FIGURA 5.1.1 - STRETTOIA VIA PADOVA - SIMULAZIONI DINAMICHE - FLUSSI SIMULATI ORA DI PUNTA E TEMPO DI VIAGGIO MEDIO PER TRATTA



pessimisti (A e B1) emerge che lo scenario con il semaforo per la regolazione del senso unico alternato, pur risultando sostenibile con accodamenti medi per ciclo di 5 veicoli in Via XXIV Maggio e di 6 in Via Padova, tutti smaltibili all'interno della singola fase, porta ad un significativo aumento dei perditempo (incremento del tempo medio di viaggio al Km rispetto alla circolazione a rete libera), che passano dai 6,9 secondi al Km dello Stato di fatto ai 52,9 secondi dello scenario con il semaforo, mentre nello scenario con la bretella prevista tra le opere di Pedemontana i perditempo medi scendono a 4,1 secondi/Km. Gli aumenti dei tempi medi di viaggio indotti dal semaforo si ripercuotono non solo sul traffico di attraversamento ma anche sul traffico dei residenti del comparto penalizzando l'accessibilità veicolare, con un aumento complessivo, per i veicoli assegnati alla rete del comparto simulato, di 4,2 ore di viaggio per l'ora di punta del mattino, portando a 11,3 le ore di viaggio totali



rispetto alle 7,1 dello Stato di fatto, mentre con lo scenario con bretella il tempo di viaggio complessivo scende di 22 minuti.

La stima parametrica dei costi di realizzazione dell'impianto semaforico è valutata in 30.000-35.000 €, al netto del riassetto per l'attuazione del senso unico in Via Padova. Nella valutazione dello scenario con il semaforo va tenuto conto anche della problematica della gestione delle uscite dai passi carrai interni alla tratta.

I miglioramenti sul tempo di viaggio indotti invece dallo scenario con la bretella sono limitati, mediamente meno di 3 secondi, non tali da indurre aumenti di traffico apprezzabili. A favore dello scenario con la bretella, vi è anche il fatto che la nuova viabilità permetterebbe l'introduzione di un senso unico anche in Via XXIV Maggio nel tratto tra l'intersezione con Via Padova e la bretella, riorganizzando la carreggiata con stalli di sosta ed un percorso pedonale.



Le valutazioni modellistiche per la strettoia di Via Padova, fanno optare per la soluzione con nuova bretella, attuando nel breve termine solo la Zona30.