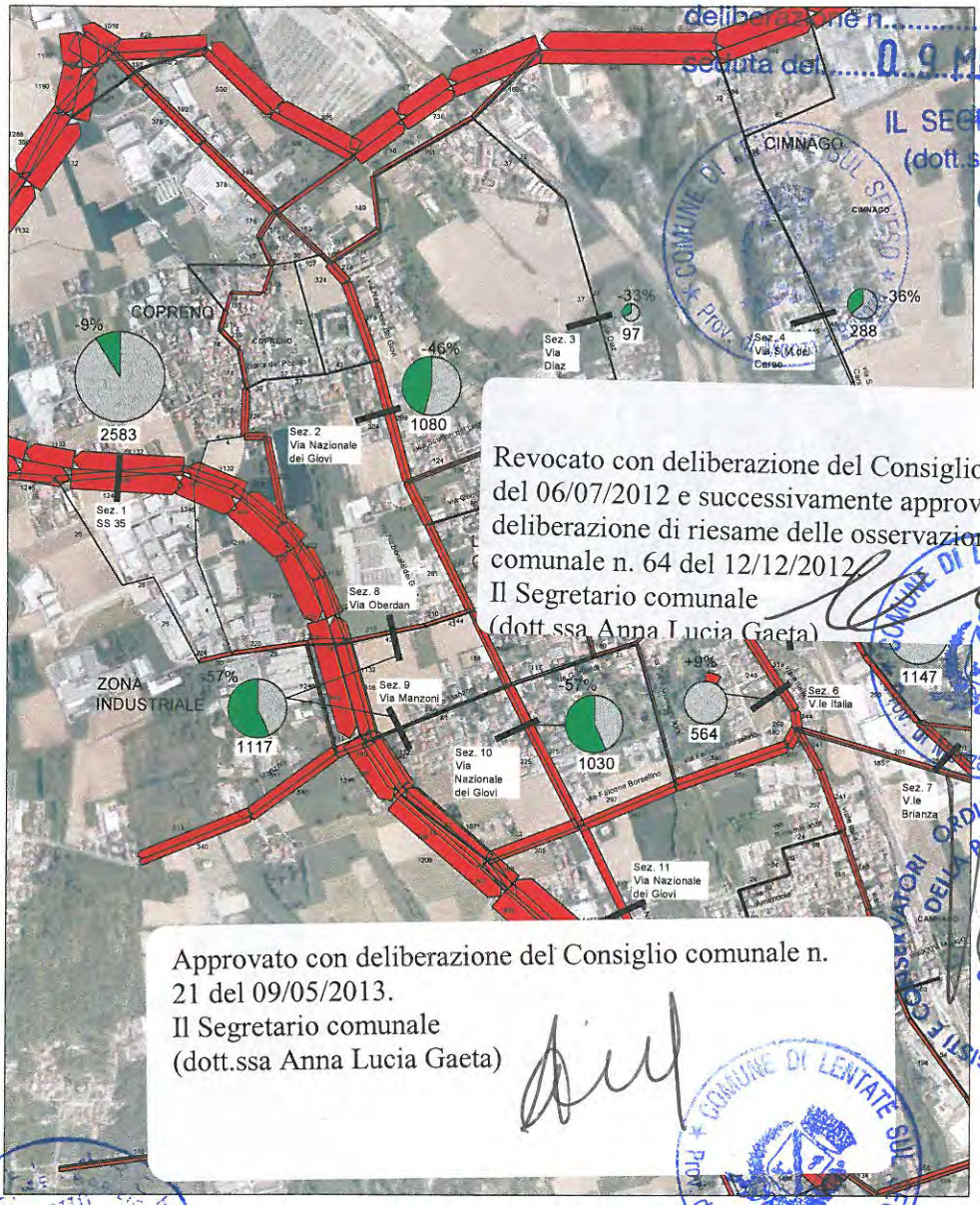
Adottato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 38 nella seduta del 23 SET. 2011
IL SEGRETARIO GENERALE
(dott.ssa Paola Cavadini)

Comune di Lentate sul Seveso (MB)
Nr. 20110018559 A
Data 08-09-2011

COMUNE DI LENTATE SUL SEVESO

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (P.G.T.U.)

Approvato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 13 nella seduta del 09 MAR. 2012
IL SEGRETARIO GENERALE
(dott.ssa Paola Cavadini)



Revocato con deliberazione del Consiglio comunale n. 36 del 06/07/2012 e successivamente approvato con deliberazione di riesame delle osservazioni del Consiglio comunale n. 64 del 12/12/2012.
Il Segretario comunale
(dott.ssa Anna Lucia Gaeta)

Approvato con deliberazione del Consiglio comunale n. 21 del 09/05/2013.
Il Segretario comunale
(dott.ssa Anna Lucia Gaeta)

29 Ottobre 2010

TerrAria s.r.l.
Via M. Gioia, 162 - 20125 Milano
Tel. +39.02.87[illegible] - Fax +39.02.97376569
Cod. Fisc. e P. IVA 00744290149

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

CONSORZIO METIS
Via Bonardi, 3 - 20133 MILANO
Tel. 02 23 95187
C.F. 97282180153 - P.I. 03244170969

Studio Legale
Amministrativisti Associati
Via Visconti di Modrone, 1[illegible] - 20122 Milano
Tel. 02.6208161 - Fax 02.62087927
Partita IVA n° 05965720963

Colin Buchanan Award for Innovation in Transport

INDICE DEI CONTENUTI

0. PREMESSA

1. METODOLOGIA E ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO

2. IL QUADRO CONOSCITIVO

2.1 Il Quadro di Riferimento
2.2 Le Istanze dei Cittadini
2.3 Le Indagini sul Campo

2.3.1 Indagini di traffico
2.3.2 Indagini sulla sosta

2.4 I Risultati delle Indagini

2.4.1 I flussi di traffico
2.4.2 Il sistema dei parcheggi
2.4.3 Piste ciclabili

2.5 Una Diagnosi dei Problemi

3. IL MODELLO DI SIMULAZIONE DEL TRAFFICO

4. LE PROPOSTE DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO

4.1 La Pedemontana e la riqualifica della Nazionale dei Giovi

4.1.1 Il Progetto Pedemontana
4.1.2 La Nazionale dei Giovi

4.2 La Riqualifica del Centro di Lentate
4.3 La Riqualifica di Birago
4.4 Gli Interventi a Camnago
4.5 Gli Interventi a Cimnago
4.6 Gli Interventi a Copreno
4.7 Il Sistema dei Parcheggi
4.8 Il Completamento della Rete di Percorsi Ciclopedonali
4.9 Un Servizio di Trasporto Pubblico
4.10 Il Trasporto Merci

5. CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLE STRADE

5.1 Criteri Generali
5.2 Standard di Classificazione
5.3 Classificazione delle Strade
5.4 Altri Elementi per la Definizione del Regolamento Viario

INDICE DELLE FIGURE

Figura 2.1.1	Il sistema della viabilità Quadro d'insieme
Figure 2.1.2a	Il sistema della circolazione Lentate
Figure 2.1.2b	Il sistema della circolazione Camnago
Figure 2.1.2c	Il sistema della circolazione Copreno
Figure 2.1.2d	Il sistema della circolazione Cimnago
Figure 2.1.2e	Il sistema della circolazione Birago
Figura 2.1.3	Linee di trasporto pubblico
Figura 2.2.1	Localizzazione istanze raccolta
Figura 2.2.2	Altre segnalazioni dei cittadini
Figura 2.3.1	Localizzazione indagini (PGTU)
Figura 2.3.2	Localizzazione indagini (Piano Intercomunale)
Figura 2.3.3	Rilievo della sosta
Figura 2.4.1	Zonizzazione del Comune di Lentate
Figura 2.4.2a	Flussi veicolari – Incrocio 1 Ora di punta della mattina (7.30-8.30) – Veicoli equivalenti
Figura 2.4.2b	Flussi veicolari – Incrocio 2 Ora di punta della mattina (7.30-8.30) – Veicoli equivalenti
Figura 2.4.2c	Flussi veicolari – Incrocio 3 Ora di punta della mattina (7.30-8.30) – Veicoli equivalenti
Figura 2.4.2d	Flussi veicolari – Incrocio 4 Ora di punta della mattina (7.30-8.30) – Veicoli equivalenti
Figura 2.4.2e	Flussi veicolari – Incrocio 5 Ora di punta della mattina (7.30-8.30) – Veicoli equivalenti
Figura 2.4.2f	Flussi veicolari – Incrocio 6 Ora di punta della mattina (7.30-8.30) – Veicoli equivalenti
Figura 2.4.2g	Flussi veicolari – Incrocio 7 Ora di punta della mattina (7.30-8.30) – Veicoli equivalenti
Figura 2.4.2h	Flussi veicolari – Incrocio 8 Ora di punta della mattina (7.30-8.30) – Veicoli equivalenti
Figura 2.4.2i	Flussi veicolari – Incrocio 1 Ora di punta della sera (17.30-18.30) – Veicoli equivalenti
Figura 2.4.2l	Flussi veicolari – Incrocio 2 Ora di punta della sera (17.30-18.30) – Veicoli equivalenti
Figura 2.4.2m	Flussi veicolari – Incrocio 3 Ora di punta della sera (17.30-18.30) – Veicoli equivalenti

Figura 2.4.2n	Flussi veicolari – Incrocio 4 Ora di punta della sera (17.30-18.30) – Veicoli equivalenti
Figura 2.4.2o	Flussi veicolari – Incrocio 5 Ora di punta della sera (17.30-18.30) – Veicoli equivalenti
Figura 2.4.2p	Flussi veicolari – Incrocio 6 Ora di punta della sera (17.30-18.30) – Veicoli equivalenti
Figura 2.4.2q	Flussi veicolari – Incrocio 7 Ora di punta della sera (17.30-18.30) – Veicoli equivalenti
Figura 2.4.2r	Flussi veicolari – Incrocio 8 Ora di punta della sera (17.30-18.30) – Veicoli equivalenti
Figura 2.4.3a	Flussi veicolari – Incrocio 2 Ora di punta della mattina (7.30-8.30) – Veicoli equivalenti
Figura 2.4.3b	Flussi veicolari – Incrocio 2 Ora di punta della sera (17.30-18.30) – Veicoli equivalenti
Figura 2.4.4	Flussi veicolari – Incrocio 2 Ora di punta della mattina (7.30-8.30) – Veicoli equivalenti
Figura 2.4.5	Sistema della sosta Tipologia offerta
Figura 2.4.6	Sistema della sosta - Offerta e occupazione Fascia oraria del mattino e del pomeriggio
Figura 2.4.7	La rete dei percorsi ciclopedonali
Figura 2.5.1	Fenomeni di congestione all'intersezione Via Nazionale dei Giovi-Via Monte Grappa-Via Vittorio Veneto
Figura 2.5.2	Svolta non consentita da Via Fara verso la SS 35 dei Giovi
Figura 2.5.3	Intersezione pericolosa Via Giovanni XXIII-Via Falcone e Borsellino
Figura 2.5.4	Intersezione pericolosa Via per Mariano-Via per Figino-Via Santa Maria
Figura 2.5.5	Strettoia Via Gerbino a Birago
Figura 2.5.6	Passaggio a livello a Camnago – Mancanza di sottopasso pedonale
Figura 3.1.1	Simulazione del traffico Stato di fatto Veicoli leggeri – Ora di punta 7.30-8.30
Figura 4.1.1	La Superstrada SS 35 dei Giovi Stato di fatto
Figure 4.1.2a	Il progetto Pedemontana La tratta di Lentate sul Seveso
Figura 4.1.2b	Il progetto Pedemontana Gli svincoli di Lentate sul Seveso
Figura 4.1.3	Simulazione del traffico Scenario A Veicoli leggeri – Ora di punta 7.30-8.30

Figura 4.1.4a	Il possibile assetto delle opere connesse alla Pedemontana Scenario B
Figura 4.1.4b	Il possibile assetto delle opere connesse alla Pedemontana Scenario B - Particolare
Figura 4.1.4c	Il possibile assetto delle opere connesse alla Pedemontana Scenario B – Analisi dei costi
Figura 4.1.5a	Simulazione del traffico Scenario B Veicoli leggeri – Ora di punta 7.30-8.30
Figura 4.1.5b	Simulazione del traffico Scenario Bbis Veicoli leggeri – Ora di punta 7.30-8.30
Figura 4.1.5c	Simulazione del traffico Scenario Bter Veicoli leggeri – Ora di punta 7.30-8.30
Figura 4.1.5d	Simulazione del traffico Scenario Bquarter Veicoli leggeri – Ora di punta 7.30-8.30
Figura 4.1.6	Il possibile assetto delle opere connesse alla Pedemontana Scenario C
Figura 4.1.6a	Simulazione del traffico Scenario C Veicoli leggeri – Ora di punta 7.30-8.30
Figura 4.1.6b	Il possibile riassetto delle opere connesse alla Pedemontana Scenario C – Particolare – Analisi dei costi
Figura 4.1.7	Il possibile riassetto funzionale della nazionale dei giovi Ipotesi A – Aumento della capacità stradale
Figura 4.1.8	Il possibile riassetto funzionale della Statale dei Giovi Ipotesi B – Una nuova viabilità di distribuzione urbana
Figura 4.2.1	Interventi per Lentate Centro
Figura 4.2.2	Interventi per Lentate Centro - Dettaglio
Figura 4.2.3	Modifica delle linee di trasporto pubblico che transitano per il Centro di Lentate
Figura 4.2.4	Interventi per Lentate Centro - Dettaglio
Figura 4.3.1	Interventi a Birago
Figura 4.4.1	Interventi a Camnago
Figura 4.5.1	Interventi a Cimnago
Figura 4.6.1	Interventi a Copreno
Figura 4.7.1	Localizzazione delle nuove aree di sosta
Figura 4.8.1	La rete dei percorsi ciclopedonali Previsioni e proposte

Figura 4.9.1 Ipotesi preliminare di tracciato per un servizio di trasporto pubblico urbano

Figura 5.2.1 Sezioni tipo
Categoria A – Autostrade - Ambito urbano
Figura 5.2.2 Sezioni tipo
Categoria B – Urbane di scorrimento
Figura 5.2.3 Sezioni tipo
Categoria E – Urbane di quartiere
Figura 5.2.4 Sezioni tipo
Categoria F – Locali – Ambito urbano
Figura 5.2.5 Intersezioni stradali tipo
Svincolo completo: quadrifoglio
Figura 5.2.6 Intersezioni stradali tipo
Svincolo parziale: semiquadrifoglio
Figura 5.2.7 Intersezioni stradali tipo
Rotatoria
Figura 5.2.8 Intersezioni stradali tipo
Semaforo con canalizzazione
Figura 5.2.9 Intersezioni stradali tipo
Semaforo senza canalizzazione
Figura 5.2.10 Intersezioni stradali tipo
Precedenza con canalizzazione
Figura 5.2.11 Intersezioni stradali tipo
Precedenza senza canalizzazione

Figura 5.3.1 La classificazione funzionale delle strade

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 2.4.1	Totale Comune Rilievo offerta e occupazione della sosta
Tabella 2.4.2	Rilievo della sosta Offerta di sosta totale e per frazione
Tabella 2.4.3	Rilievo della sosta Occupazione della sosta – Totale Comune per zona
Tabella 2.4.4	Rilievo della sosta Occupazione della sosta – Frazione Lentate per zona
Tabella 2.4.5	Rilievo della sosta Occupazione della sosta – Frazione Camnago per zona
Tabella 2.4.6	Rilievo della sosta Occupazione della sosta – Frazione Copreno per zona
Tabella 4.1	Confronto dei flussi di traffico per gli scenari Pedemontana Simulazione – Ora di punta del mattino – Veicoli leggeri
Tabella 5.1.1	Classificazione della rete stradale Funzione delle strade urbane
Tabella 5.1.2	Classificazione della rete stradale Categorie di traffico ammesse e spazi da assegnare per le strade urbane Elementi ripresi dal DM 5-11-2001
Tabella 5.2.1	Classificazione della rete stradale Elementi dimensionali Elementi ripresi dal DM 5-11-2001
Tabella 5.2.2	Classificazione della rete stradale Tipologia e localizzazione delle intersezioni

0. PREMESSA

Il Centro Studi Traffico, a seguito di Procedura Aperta per l'Affidamento del Servizio di Redazione del Piano di Governo del Territorio (PGT), della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e del Piano Urbano del Traffico (PUT), è stato incaricato, all'interno del Gruppo di Studio coordinato dagli Architetti Colombo e Favole, della redazione del Piano Urbano del Traffico.

Il presente rapporto comprende i risultati dello studio; in particolare:

- capitolo 1 descrive la metodologia e l'organizzazione del lavoro che sono state adottate nel rispetto del Disciplinare di Incarico;
- capitolo 2 contiene i risultati delle analisi per il quadro conoscitivo, comprensivi delle istanze dei cittadini e dei risultati delle indagini sul campo;
- capitolo 3 descrive il modello di simulazione del traffico che è stato sviluppato, calibrato e utilizzato per lo studio, in particolare per valutare gli effetti indotti dalla realizzazione del Progetto Pedemontana;
- capitolo 4 contiene le proposte del PUT che riguardano sia gli interventi infrastrutturali sia gli interventi gestionali sia le procedure per l'attuazione del Piano;
- capitolo 5 contiene una proposta di classifica funzionale delle strade del Comune.

1. METODOLOGIA E ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO

Lo studio fa riferimento al quadro normativo che regolamenta i Piani Urbani del Traffico (PUT), che, secondo quanto previsto dalle direttive legislative "rappresenta lo strumento di gestione razionale del sistema della mobilità nel breve periodo".
Il PUT "è finalizzato ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e nel rispetto dei valori ambientali".

Il PUT deve definire le proposte progettuali tenendo conto di tutte le problematiche del territorio: l'architettura, il paesaggio, l'ambiente, la storia e la microeconomia, in modo da conseguire il recupero e il miglioramento della vivibilità e delle condizioni ambientali.
In particolare le proposte riguardano:

i) il sistema ciclopedonale;
ii) il sistema della moderazione del traffico;
iii) il sistema del trasporto pubblico;
iv) il sistema di circolazione;
v) il sistema infrastrutturale viario;
vi) l'assetto funzionale della rete viaria con l'individuazione dei percorsi per il traffico specifico e per il traffico di attraversamento;
vii) la classificazione delle strade e il regime delle precedenze;
viii) il sistema dei parcheggi;
ix) il sistema di regolamentazione della sosta;
x) i contenuti del Regolamento Viario;
xi) il sistema di carico e scarico delle merci;
xii) le modalità di attuazione del PUT con la definizione degli stralci temporali (priorità di intervento).

Lo studio è stato realizzato in quattro fasi distinte di attività.

Nella prima fase si è analizzato il sistema attuale urbanistico, della viabilità, del traffico e si sono individuati i problemi legati alla mobilità.
In questa fase si sono analizzate le banche dati esistenti, nonché i contenuti progettuali dei Piani e Progetti riguardanti il sistema della mobilità**,** con il preciso scopo di individuare le indagini ricognitive sulle varie componenti delle problematiche di traffico per creare banche dati aggiornate e complete (o per integrare le banche-dati esistenti), e per definire il **Quadro Diagnostico** e comprendere i "Fenomeni".
In questa fase si è attivata l'attività di "ascolto" della percezione dei problemi e delle attese da parte dei cittadini e degli operatori.
In questa fase si sono messe a punto le necessarie tecniche per la pianificazione, il controllo e la gestione del traffico, quali programmi di elaborazione dati e modelli di simulazione del traffico.

La seconda fase di studio riguarda l'aggiornamento dei dati sulla mobilità, con rilievi dei flussi di traffico, indagini Origine/Destinazione sul traffico privato e rilievi sulla sosta. Le Banche Dati raccolte sono organizzate in un Sistema Informativo della Mobilità, dove dovrebbero afferire anche gli altri dati esistenti di rilevanza per una pianificazione integrata, comprendenti dati urbanistici, sull'inquinamento, e sull'incidentalità.

Nella terza fase si individuano innanzitutto le **strategie di pianificazione del traffico.**
Le strategie riguardano argomenti quali il grado di accessibilità al Centro della Città con l'automobile e la relativa domanda di parcheggio che si vuol soddisfare, l'eventuale grado di pedonalizzazione che si vuol raggiungere, i limiti finanziari che si possono dare agli investimenti in infrastrutture di trasporto.
In questa fase si è avviata la fase di confronto con l'Amministrazione sulle scelte progettuali per la Città.

Nella quarta fase, in base ai risultati delle attività svolte in III fase si procede alla redazione del PUT e si definiscono insieme all'Amministrazione Comunale le possibili modalità per l'approvazione in Consiglio Comunale e per l'attuazione degli interventi.