

RELAZIONE RELATIVA ALLA VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITA' DEI CARICHI URBANISTICI SULLA RETE DI MOBILITA'

1. PREMESSA

La presente valutazione viene redatta al fine della valutazione di compatibilità con il PTCP della Provincia di Monza e della Brianza della prima variante generale del Piano di Governo del Territorio (PGT), avviata con deliberazione di Giunta comunale n. 131 del 13.12.2018, per la quale si è concluso il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) con decisione favorevole con prescrizioni dell'autorità competente, d'intesa con quella precedente del 04.08.2023.

Il PGT vigente è stato approvato con deliberazione di Consiglio comunale n. 3 del 29.03.2012, divenuto efficace con la pubblicazione sul BURL dell'11.07.2012 e all'interno del parere di compatibilità con lo strumento urbanistico provinciale di cui alla DGP n. 32 del 05.03.2012 era contenuto il parere dell'allora Settore Infrastrutture, interventi strategici e mobilità veniva giudicato che furono *“svolte sufficienti valutazioni dell'impatto viabilistico derivante dalle trasformazioni insediative di nuova previsione, così come previsto ai commi 1 e 2 dell'art. 75 delle NdA del PTCP vigente”,* concludendo che *“valutati i livelli di traffico e di congestione della rete viabilistica locale, in relazione agli aspetti di pianificazione insediativa e ai traffici attesi a Sistema Pedemontano Attivo, la valutazione complessiva sulla sostenibilità dello scenario territoriale ed infrastrutturale del PGT, può ritenersi positiva a condizione che la definizione dell'iter realizzativo del completamento della Variante alla SP 178 attualmente in corso, porti alla realizzazione dell'opera in uno scenario temporale coerente allo sviluppo insediativo previsto.”*

In merito si precisa che:

- Il suddetto studio ha valutato i flussi di traffico (calcolati secondo le modalità previste dal PTCP) indotti dagli ambiti di trasformazione previsti dal Documento di Piano, ossia n. 23 ambiti di trasformazione residenziali e produttivi, mentre la variante attuale ne prevede n. 2 (già presenti nello strumento urbanistico comunale del 2012, che nella presente variante vengono ridotti);
- Lo stato conoscitivo della rete stradale sovracomunale prendeva a riferimento lo studio di traffico indotto dal progetto definitivo della tratta D completa dell'autostrada pedemontana lombarda APL .

Per quanto sopra esposto pertanto lo scenario allegato al PGT 2012, e già valutato positivamente dalla Provincia, teneva in considerazione due fattori che oggi non vi sono più e che sicuramente vanno a diminuire drasticamente i flussi generati e la loro sostenibilità sulla rete sovracomunale:

- a) L'eliminazione di n. 21 ambiti di trasformazione e il ridimensionamento di quelli confermati;

- b) La variazione del progetto definitivo dell'autostrada pedemontana, il quale prevede ora la tratta D breve, e la conseguente eliminazione del casello autostradale su Cornate, elemento attrattore di traffico indotto sulla rete provinciale e comunale.

Pertanto, il presente documento risulta essere un aggiornamento della valutazione allegata al PGT 2012, che si richiama per alcuni contenuti.

2. FONTI UTILIZZATE

Si riprendono integralmente i contenuti dello studio 2012, il quale viene aggiornato tenendo in considerazione:

- a) La modifica del progetto definitivo dell'autostrada Pedemontana lombarda nella cosiddetta tratta D breve come da avvio del procedimento di Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. (CAL) prot. 13954 del 08.08.2023, il quale prevede l'eliminazione dell'autostrada (su Cornate d'Adda era previsto un casello), delle opere complementari e del progetto di compensazione ambientale locale n. 34, ma la conferma della greenway con il tracciato del definitivo;
- b) Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Monza e della Brianza, con particolare riferimento al capo II delle NTA, alle tavv. 10, 11, 12, 13, 14 e 15 e all'allegato A.5 delle NTA Linee guida per la valutazione di sostenibilità dei carichi urbanistici sulla rete di mobilità;
- c) Studio redatto dal PIM "A36 autostrada pedemontana lombarda tratta D. Effetti indotti sulla rete esistente (provinciale e comunale) – Analisi di traffico" del maggio 2023, utilizzando lo scenario di progetto C1 .

3. INDIVIDUAZIONE ITINERARIO DI ACCESSO ALLA RETE STRADALE

Il presente paragrafo valuta la possibile individuazione dell'itinerario di accesso alla rete stradale di grande comunicazione e a quella sovracomunale di primo e secondo livello e trasporto pubblico locale.

In riferimento alla prima tipologia di rete stradale viene preso in considerazione solamente il casello stradale dell'autostrada A4 presente a Trezzo sull'Adda, nella città metropolitana di Milano, in quanto è prossimo al confine comunale e il casello autostradale previsto dal progetto definitivo dell'autostrada pedemontana lombarda su Cornate non viene preso in considerazione per i motivi prima evidenziati.

Non vengono prese in considerazione anche le opere complementari previste dal suddetto progetto autostradale, che prevedevano la riqualificazione della S.P. 178 Roncello-Cornate e della realizzazione di una rotatoria sulla SP 156 Bellusco-Cornate.

Non vi sono presenti strade extraurbane secondarie individuate come viabilità urbana principale di I livello, ossia strade di interesse regionale R2 (art. 40 NTA del PTCP), ma prossima al confine sud e collegata alla rete stradale comunale locale e di II livello, vi è la SP 2 Vimercate – Trezzo.

Le strade extraurbane secondarie individuate come viabilità urbana principale di II livello, ossia strade di interesse provinciale P1 sono le summenzionate SP 178 e 156.

Nel quadro programmatico previsto dal PTCP è presente come intervento 710 (e confermata dalla variante generale del PGT) la realizzazione della variante alla SP 178 nel centro urbano di Cornate (per la quale si è concluso il procedimento di non assoggettabilità alla VIA con il progetto preliminare) e come intervento il potenziamento della SP 2 nel tratto prossimo al C.C. Il Globo.

Al fine della verifica della sostenibilità dei carichi urbanistici indotti dagli ADT e PA previsti nella variante, è necessario analizzare per ogni previsione il criterio dell'ambito di accessibilità sostenibile di cui all'art. 39 delle NTA del PTCP.

In particolare esso prevede che le nuove espansioni residenziali o produttive siano localizzate entro ambito di accessibilità sostenibile o comunque a contatto con essi qualora:

- ricadano all'interno del TUC;
- sia ad una distanza di 600 m dalla stazione o fermata di ferrovia o sia ad una distanza di 300 m da una strada percorsa da TPL.

Come desumibile dall'elaborato allegato alla presente *"Individuazione itinerari di accesso stradale"* tutti gli ADT e PA analizzati possiedono i requisiti di accessibilità sostenibile dell'ambito previsti dal PTCP.

4. QUANTIFICAZIONE TRAFFICO VEICOLARE INDOTTO

DEFINIZIONE DELLA SL

Al fine della definizione della SL le linee guida provinciali prevedono l'analisi degli ambiti di intervento sottoposti a pianificazione attuativa, che derivano da tutti gli atti previsti dal PGT, ossia dal Documento di Piano, dal Piano delle Regole e dal Piano dei Servizi.

In particolare vengono presi in considerazione i due ambiti di trasformazione previsti dal DP denominati ADT 1 e ADT 2 (come definiti nelle schede di indirizzo progettuale QP 02.01) e i piani di recupero previsti dal PDR denominati PA 1, PA 2 e PA 4 (come definiti nelle tavv. PR 01.06 Prescrizioni per i nuclei storici), precisando che il PA 3 è stato attuato.

Si ritiene plausibile ipotizzare le seguenti destinazioni d'uso al fine della quantificazione del traffico veicolare indotto dagli ambiti oggetto della presente, secondo le indicazioni previste nelle sezioni 1, 2 e 3 dell'allegato A alle NTA del PTCP.

Le presenti valutazioni si basano sulle seguenti ipotesi:

- Nei PA residenziali, visto l'andamento del mercato e la difficoltà della resistenza dell'esercizio di vicinato nei confronti della grande distribuzione, viene prevista la destinazione d'uso solo residenziale;
- Essendo le valutazioni da effettuare con il carico urbanistico più gravoso, per l'ADT 2 viene ipotizzata la presenza di n. 2 medie strutture di vendita da 2.500 m² di SL, di tipo non alimentare, visto il fenomeno di realizzazione di queste strutture in prossimità delle GSV e la presenza di due MSV alimentari (sia di discount che di alto livello) in prossimità e altre MSV alimentari sul territorio e inoltre si ipotizza la SL restante a destinazione produttiva, di

cui il 20% come direzionale. L'ambito è in prossimità del C.C. Il Globo ed è vietato l'insediamento di GSV e logistica dalle NTA del PDR.

Di seguito viene riportato il dimensionamento del carico insediativo degli ADT e PA previsti dalla variante di PGT:

Interventi previsti	Destinazione d'uso ammessa	SL max	Abitanti teorici	Addetti teorici	Camera teorica
ADT1	Residenziale	1.166	23	-	-
	turistico-ricettiva	-	-	-	-
	produttiva	-	-	-	-
	direzionale	-	-	-	-
	commerciale	-	-	-	-
ADT2	Residenziale	-	-	-	-
	turistico-ricettiva	-	-	-	-
	produttiva	19.651,00	-	473	-
	direzionale	4.913,00	-	237	-
	commerciale	5.000	-	83	-
PA1 (PORTO)	Residenziale	663	13	-	-
	turistico-ricettiva		-	-	-
	produttiva		-	-	-
	direzionale		-	-	-
	commerciale		-	-	-
PA2 (CORNATE)	Residenziale	322	6	-	-
	turistico-ricettiva		-	-	-
	produttiva		-	-	-
	direzionale		-	-	-
	commerciale		-	-	-
PA4 (COLNAGO)	Residenziale	780,00	16	-	-
	turistico-ricettiva		-	-	-
	produttiva		-	-	-
	direzionale		-	-	-
	commerciale		-	-	-
TOTALE			59	756	0

CALCOLO SPOSTAMENTI GENERATI INSEDIAMENTI RESIDENZIALI

Gli ambiti PA 4, PA 1 e ADT 1 ricadono nel buffer di 300 m del TPL e pertanto viene considerato come "attivo" il 60 % dei residenti (o abitanti teorici), mentre relativamente al PA 2, essendo comunque prossimo a questa area, viene considerato come "attivo" l'80% dei residenti. Pertanto i residenti attivi risultano essere:

Interventi previsti	ab. Th. (1)	abitanti attivi (1*60%=2)	Ab. attivi che usano l'auto (2*60%=3)	Ab. attivi che usano l'auto (2*80%=3)	N. veicoli generati (3/1,2=4)	ora punta mattina		ora punta sera		viabilità provinciale interessata
						in entrata (4*10%)	in uscita (4*90%)	in entrata (4*60%)	in uscita (4*10%)	
ADT1	23	14	8		7	1	6	4	1	S.P. 178
PA1	13	8	5		4	0	4	2	0	S.P. 178
PA2	6	4		3	2	0	2	1	0	S.P. 178
PA4	16	10	6		5	0	4	3	0	S.P. 178
					18					

CALCOLO SPOSTAMENTI GENERATI INSEDIAMENTI COMMERCIALI

Viene considerata una auto per ogni addetto e n. 2 MSV di tipologia non alimentare da 2.500 m² di SL ciascuna, della quale il 50% di SV.

Relativamente al **flusso generato dagli addetti** viene utilizzata l'ipotesi delle linee guida della Provincia, ossia un orario organizzato su due turni, il numero di veicoli generato nell'orario di punta del mattino in ingresso risulta essere pari:

$$SL / 60 \text{ m}^2 \times 60\% = 50 \text{ veicoli.}$$

Essendo in prossimità della frazione di Colnago ed essendo l'attuazione dell'intervento soggetto a permesso di costruire convenzionato, ci sarà la possibilità di avere e vincolare un numero consistente di addetti residenti, che potrebbero utilizzare le piste ciclabili e i percorsi pedonali di facile accessibilità per la presenza del C.C. Il Globo e pertanto è ipotizzabile un ulteriore abbattimento del 30% di questo flusso, riducendolo a **40 veicoli**.

Invece relativamente al **flusso di traffico indotto dalla clientela** viene applicato per la categoria merceologica non alimentare del range 0-5.000 m² di SV, applicando il coefficiente di 0,09 veicoli / m² di SV al venerdì e 0,15 veicoli / m² di SV al sabato e alla domenica di cui il 60% in entrata e il 40% in uscita, come da disposizioni regionali.

Pertanto il flusso generato in entrata all'ora di punta del venerdì è pari a 135 (60%) veicoli in entrata e 90 (40%) in uscita, ridotti, per le motivazioni di cui sopra del 30% e quindi rispettivamente pari a **95 veicoli in entrata e 63 in uscita**.

Invece il flusso generato in entrata all'ora di punta del sabato e della domenica è pari a 225 (60%) veicoli in entrata e 150 (40%) in uscita, che ridotti risultano rispettivamente pari a **157 veicoli in entrata e 105 in uscita**.

CALCOLO SPOSTAMENTI GENERATI INSEDIAMENTI TERZIARI

Viene considerato che il 90% degli addetti utilizzi l'auto e che il numero di **addetti** sia pari alla SL di 5.912 m² / 25 m² = 236 addetti, che utilizzano l'auto al 90%, ossia 213 addetti attivi.

Il numero di veicoli è pari a quest'ultimo dato diviso il coefficiente di occupazione pari a 1,1, che porta ad un numero di veicoli pari a 194, di cui nell'ora di punta del mattino in ingresso pari all'80%, ossia a 155 veicoli e all'ora di punta della sera pari al 50%, ossia a 97 veicoli.

Questi ultimi, per le motivazioni di cui sopra, vengono ulteriormente ridotti del 30% e sono pari rispettivamente a **109 veicoli in entrata alla mattina e 68 in uscita alla sera.**

CALCOLO SPOSTAMENTI GENERATI INSEDIAMENTI PRODUTTIVI

La potenzialità edificatoria produttiva dell'ambito ADT2 è sicuramente quella maggiore e di maggiore aleatorietà per le numerose tipologie di insediamento. Le NTA vietano l'insediamento di attività logistica.

Vengono utilizzati i dati provinciali relativi all'indice di edificabilità fondiaria superiore al 60%, in quanto l'indice di edificabilità territoriale assegnato dal PGT è pari al 50% e di conseguenza, detratte le dotazioni territoriali da reperire, l'indice fondiario ricade sicuramente in quella casistica.

Il numero di **addetti** viene ricavato dalla divisione della SL 23.651 m² per 50 m² per un complessivo di 473 addetti teorici, che portano un numero di veicoli utilizzati pari a 262 (dividendolo per il coefficiente di utilizzazione pari a 1,5).

Esso viene suddiviso nell'orario di punta del mattino all'80% in entrata per 210 veicoli e al 50% alla sera in uscita per 158 veicoli.

Essi vengono ridotti per le motivazioni sopra individuate del 30% e sono pari a **177 veicoli in entrata nell'ora di punta del mattino e 110 in uscita in quella della sera.**

Invece per il calcolo del flusso **merci** viene utilizzato l'indice pari a 1,5 camion per ogni 1000 m² di SI che porta a **35 veicoli nell'ora di punta del mattino.**

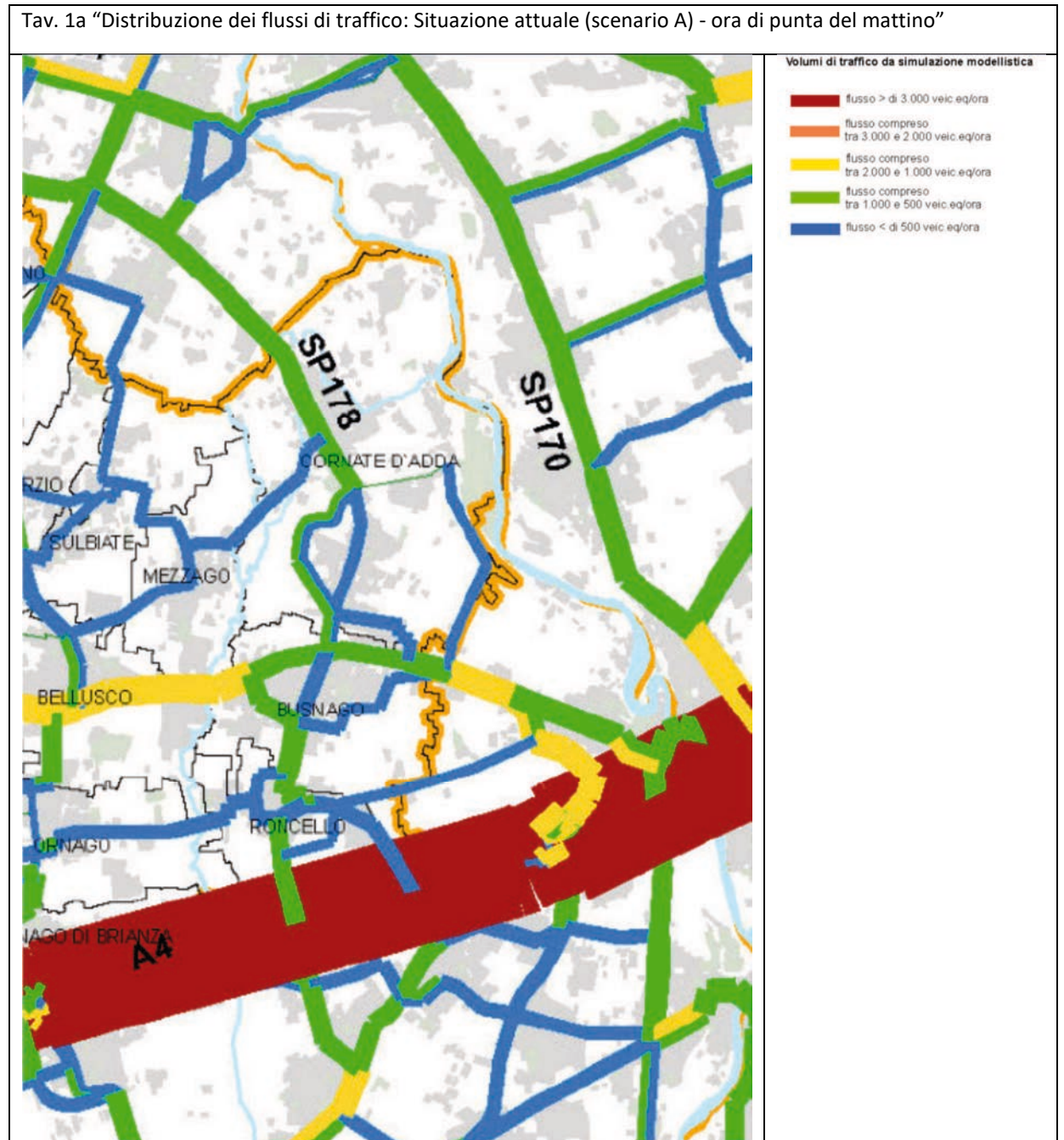
5. DEFINIZIONE DEL LIVELLO DI SERVIZIO DELLA RETE STRADALE

La definizione del livello di servizio della rete stradale esistente viene presa tenendo in considerazione lo scenario A dello studio redatto dal PIM "A36 autostrada pedemontana lombarda tratta D. Effetti indotti sulla rete esistente (provinciale e comunale) – Analisi di traffico" del maggio 2023, e più in particolare si riporta di seguito un estratto della tav. 1a "Distribuzione dei flussi di traffico: Situazione attuale (scenario A) - ora di punta del mattino", dalla quale emerge che la viabilità urbana principale di II livello possiede i seguenti flussi di traffico:

- la SP 156 ha un flusso inferiore a 500 veicoli equivalenti/ora per entrambi i sensi di marcia;
- la SP 178 ha un flusso compreso tra 1.000 e 500 veicoli equivalenti/ora, tranne che per il tratto della tangenziale di Cornate, direzione Verderio, il quale ha un flusso inferiore a 500 veicoli equivalenti/ora.

Non essendo prevista viabilità urbana di I livello sul territorio cornatese si riporta che la SP 2 sul territorio di Busnago presenta un flusso compreso tra 1.000 e 500 veicoli equivalenti/ora per entrambi i sensi di marcia.

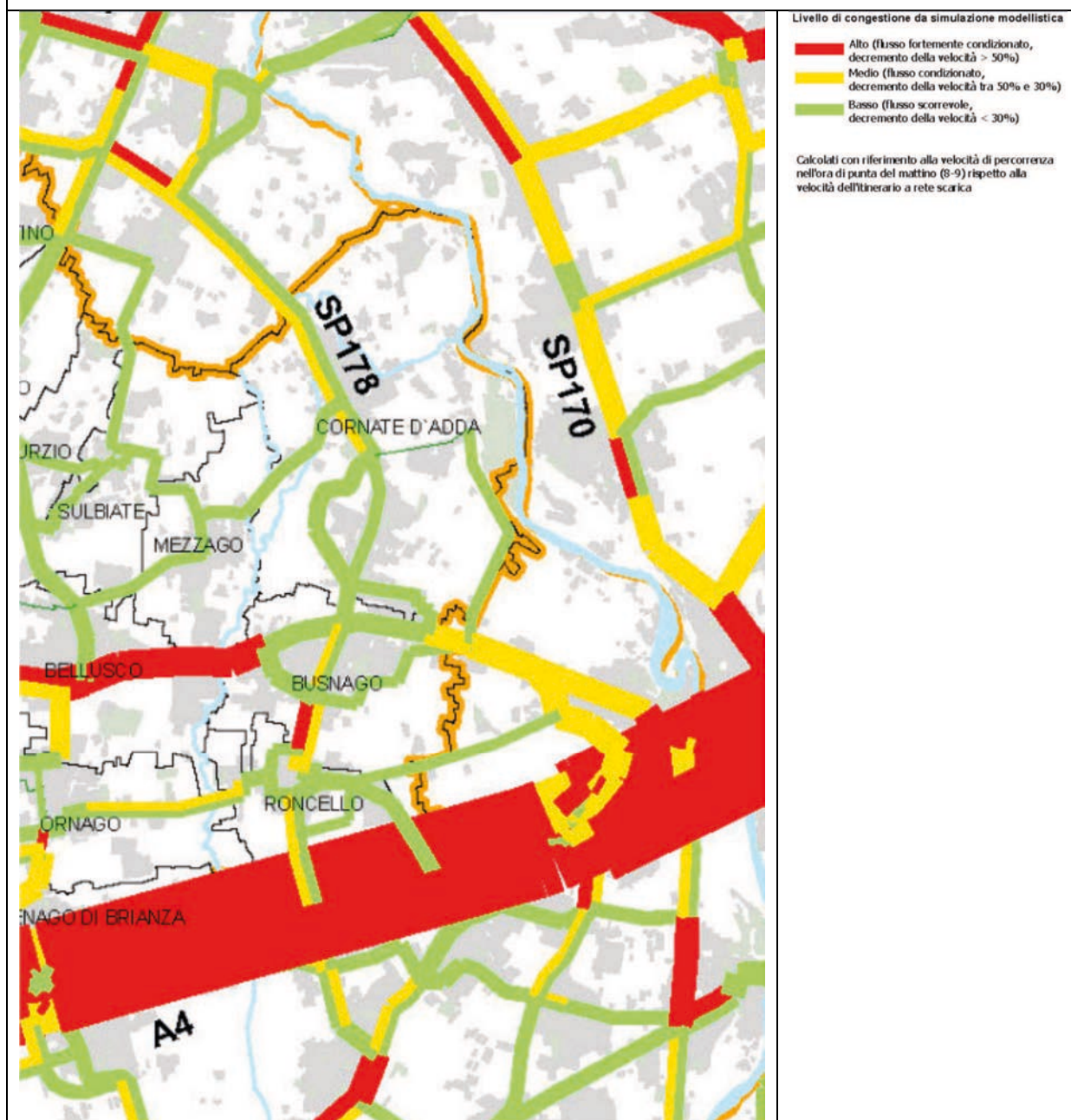
Infine tutta la viabilità locale riportata sullo scenario A, ossia la strada costiera (di collegamento dalla SP 2 al capoluogo), la ex SP 178 passante per il centro abitato di Colnago e via Berlinguer (di collegamento tra la SP 178 e la SP 2) presenta un flusso inferiore a 500 veicoli equivalenti/ora per entrambi i sensi di marcia.



I livelli di congestione derivante dalla simulazione modellistica dello studio riporta una situazione generale molto buona, ossia con un livello di congestione basso su tutti i livelli di strade presenti su Cornate, con un flusso scorrevole, con un decremento della velocità dei veicoli inferiore al 30%, tranne che per il tratto urbano della SP 178 del capoluogo nel senso di

marcia da Verderio che presenta un livello di congestione medio con un decremento della velocità dei veicoli tra il 50% e il 30%.

Tav. 1b “Livelli di congestione della rete: Situazione attuale (scenario A) - ora di punta del mattino”



Come sopra evidenziato le seppur modeste criticità rilevate si riscontrano nel tratto urbano della ex SP178 a Cornate d'Adda e nei tratti della SP 2 fuori dal tratto urbano di Busnago e Bellusco e fuori dal tratto urbano di Busnago e Trezzo. In base ai flussi misurati sulla rete secondaria dallo studio PIM è possibile rilevare sulla rete secondaria di I livello più prossima a Cornate, la SP 2 a Trezzo sull'Adda i seguenti livelli di servizio relativamente all'ora di punta del mattino di un giorno feriale tipo:

SP 2 a Trezzo	Rilievo (flussi misurati)			Scenario A (stato di fatto)		
	Veic.eq/h	F/C	LDS	Veic.eq/h	F/C	LDS
Dir. Ovest	1116	70%	D	1161	73%	D
Dir. Est	1014	63%	D	1005	63%	D
Bidirezionale	2129	67%	D	2166	68%	D

Pertanto lo stato di fatto relativamente alla viabilità più critica e presa a riferimento perché i flussi indotti dalle trasformazioni urbanistiche del PGT vi avrebbero maggiori influenze, è oggi ricadente nel livello di servizio D, ossia ancora accettabile per la velocità media e la libertà di manovra, con elevata densità e dove il rischio di instabilità del flusso.

Il livello di servizio della SP 2 secondo le disposizioni regionali è il seguente secondo flussi bidirezionali:

Lds	F/C	F(Vph)
A	0,18	576
B	0,32	1.024
C	0,52	1.664
D	0,77	2.464
E	>0,77	>2.464

6. VERIFICA DELLA SITUAZIONE ATTESA

Viene preso in considerazione lo scenario di progetto C1 dello studio redatto dal PIM "A36 autostrada pedemontana lombarda tratta D. Effetti indotti sulla rete esistente (provinciale e comunale) – Analisi di traffico" del maggio 2023, ossia quello che quasi certamente consisterà nella modifica definitiva del progetto autostradale.

Infatti CAL ha avviato il procedimento per l'approvazione del suddetto progetto da parte del CIPESS con la previsione della cosiddetta tratta D breve. Questo scenario, in sintesi, prevede la realizzazione degli interventi programmati al 2030 nella regione urbana metropolitana, con un diverso tracciato della tratta D della A36, che prevede l'eliminazione del collegamento viario da Vimercate a Dalmine, ma l'innesto diretto N – S in A4 e in TEEM, pertanto non prevedendo più l'autostrada e le opere ad essa connesse su Cornate.

La situazione più critica presente nello stato di fatto e nello scenario C1 che avrebbe ripercussioni con l'attuazione delle previsioni della variante del PGT è indubbiamente il tratto di SP 2 in prossimità della Città di Trezzo sull'Adda, sia per l'ubicazione dell'ADT2 (quasi esclusivo generatore di traffico previsto dallo strumento comunale), sia perché i livelli di servizio della SP 178, della SP 156 e della viabilità comunale sono ampiamente sotto i livelli di criticità (con flussi ampiamente inferiori ai 1.000 veic.eq./h).

Si riprende lo studio relativo ai seguenti livello di servizio della SP 2 (con maggiori criticità) relativamente all'ora di punta del mattino di un giorno feriale tipo, con l'aggiunta della previsione della realizzazione della tratta D breve:

SP 2 a Trezzo	Rilievo (flussi misurati)			Scenario A (stato di fatto)			Scenario C1 (tratta D breve)		
	Veic.eq/h	F/C	LDS	Veic.eq/h	F/C	LDS	Veic.eq/h	F/C	LDS
Bidirezionale	2129	67%	D	2166	68%	D	1988	62%	D

Il livello di servizio rilevato che con lo scenario C1 (pedemontana tratta D breve) conferma la categoria D, e più in particolare, nei nodi più problematici (ponti attraversamento Adda) e nella rete secondaria di II livello, si andrebbero a rilevare le seguenti quantità di traffico espressi in veicoli equivalenti all'ora bidirezionali nell'ora di punta del mattino (8-9):

strada	Scenario A	Scenario C1	Differenza	
			Δ	$\Delta\%$
Ponte Paderno	922	1637	+715	+78%
Ponte Trezzo	1865	1808	-57	-3%
SP 2 – Trezzo	2166	1988	-178	-8%
SP 178	1349	1263	-86	-6%

Non viene presa in considerazione la SP 156 visti i livelli minimi di traffico, ma, fatta salva la situazione di particolare criticità del ponte di Paderno, nello scenario più probabile viene a manifestarsi un lieve, ma diffuso, miglioramento dei flussi di traffico sulla rete secondaria di I e II livello direttamente o indirettamente interessante la viabilità di Cornate, migliorandone il livello di servizio.

Viene ipotizzata la ripartizione dei flussi di traffico come da specifica scheda appositamente predisposta, allegata alla presente, che complessivamente riporta un flusso di traffico bidirezionale sulla SP 2 pari a:

Residenziale totale n. 17 veicoli, così ripartiti:

- sulla SP 178 e SP 2 per il 30% (direzione Bellusco) 5 veicoli;
- strada locale e SP 2 per il 50% (direzione Trezzo) 9 veicoli;
- sulla SP 178 per il 20% (direzione Verderio) 3 veicoli.

Tutte le altre destinazioni totale n. 456 veicoli in entrata, così ripartiti:

- sulla SP 178 e SP 156 per il 30% (direzione Bellusco) 137 veicoli;
- sulla SP 178 e SP 2 per il 40% (direzione Trezzo) 182 veicoli;
- sulla SP 178 per il 30% (direzione Verderio) 137 veicoli.

Tutte le altre destinazioni totale n. 63 veicoli in uscita, così ripartiti:

- sulla SP 178 e SP 156 per il 30% (direzione Bellusco) 19 veicoli;
- sulla SP 178 e SP 2 per il 40% (direzione Trezzo) 25 veicoli;
- sulla SP 178 per il 30% (direzione Verderio) 19 veicoli.

Si riporta di seguito il flusso veicolare bidirezionale, che risulta essere pari a (9 + 182 + 25) 216 veicoli, il rapporto flusso/capacità (F/C) e il livello di servizio (Lds) riferito allo stato di fatto, allo scenario C1 – Tratta D breve pedemontana e ai flussi indotti dall'attuazione delle scelte di PGT relativamente alla maggiore criticità rilevata sulla rete stradale di primo livello, ossia la SP 2 a Trezzo S/A nell'ora di punta del mattino.

SP 2 a Trezzo	Scenario A (stato di fatto)			Scenario C1 (tratta D breve)			Flussi indotti PGT		
	Veic.eq/h	F/C	LDS	Veic.eq/h	F/C	LDS	Veic.eq.	F/C	LDS
Bidirezionale	2166	68%	D	1988	62%	D	2382	74%	D

Si riscontra il mantenimento del livello di servizio D anche nello scenario di peggior mix funzionale ipotizzato.

7. VALUTAZIONE DELLE POSSIBILI INTERRELAZIONE TRA GLI INDOTTI DEGLI AMBITI

Non si ravvisa alcuna interrelazione tra i flussi di traffico generati dagli ADT e PA presi in esame, sia per quanto riguarda le diverse destinazioni d'uso, sia per quanto riguarda la distanza. L'unica valutazione che è stata presa in considerazione è che è facile ipotizzare un'attrattività dei flussi verso l'ADT 2, in quanto molto probabilmente diversi addetti degli insediamenti produttivi risulteranno residenti a Cornate.

8. VALUTAZIONE CIRCA LA SOSTENIBILITA' DEL TRAFFICO INDOTTO DALLE PREVISIONI DI PIANO

Le conclusioni che si possono trarre dalle presenti valutazioni sono le seguenti:

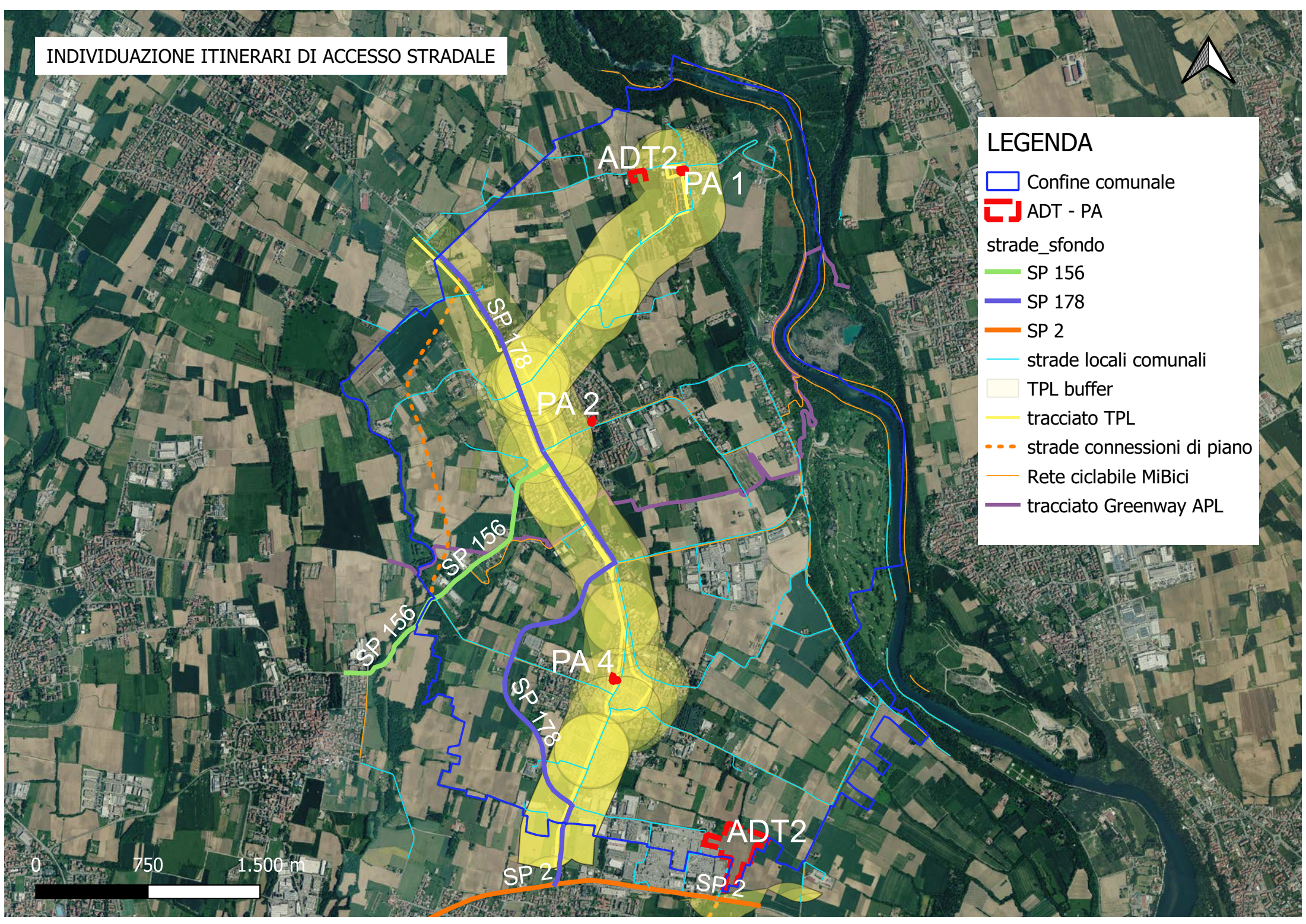
- Il traffico indotto dagli ADT e PA previsti dalla variante PGT non hanno particolari incidenze nei confronti della viabilità secondaria locale comunale e provinciale, con particolare riferimento ai livelli di servizio della SP 178 e SP 176;
- Il traffico indotto dagli ADT e PA previsti dalla variante PGT nel punto più critico della viabilità primaria (Trezzo S/A – SP 2) non modifica il livello di servizio stradale;
- E' da evidenziare inoltre che tutti gli Ambiti di Trasformazione non prevedono la realizzazione di nuovi innesti carrabili sulle strade provinciali, ma l'utilizzazione di quelli esistenti;
- La previsione della viabilità extraurbana della tangenziale di Cornate per la quale è già stata effettuata l'esclusione alla VIA e approvato il progetto preliminare migliorerebbe la situazione nel centro abitato di Cornate e la fluidità del traffico;
- Il traffico indotto dall'ADT2, seppur nella forte indeterminatezza delle ipotesi di insediamento e seppur non modificando i livelli di servizio della SP 2 analizzati nella situazione più gravosa, sarebbe auspicabile che debba essere oggetto di valutazione specifica in caso di attuazione, anche per comparti separati.

INDIVIDUAZIONE ITINERARI DI ACCESSO STRADALE



LEGENDA

- Confine comunale
- ADT - PA
- strade_sfondo
 - SP 156
 - SP 178
 - SP 2
- strade locali comunali
- TPL buffer
- tracciato TPL
- strade connessioni di piano
- Rete ciclabile MiBici
- tracciato Greenway APL



ANALISI FLUSSI DI TRAFFICO GENERATI

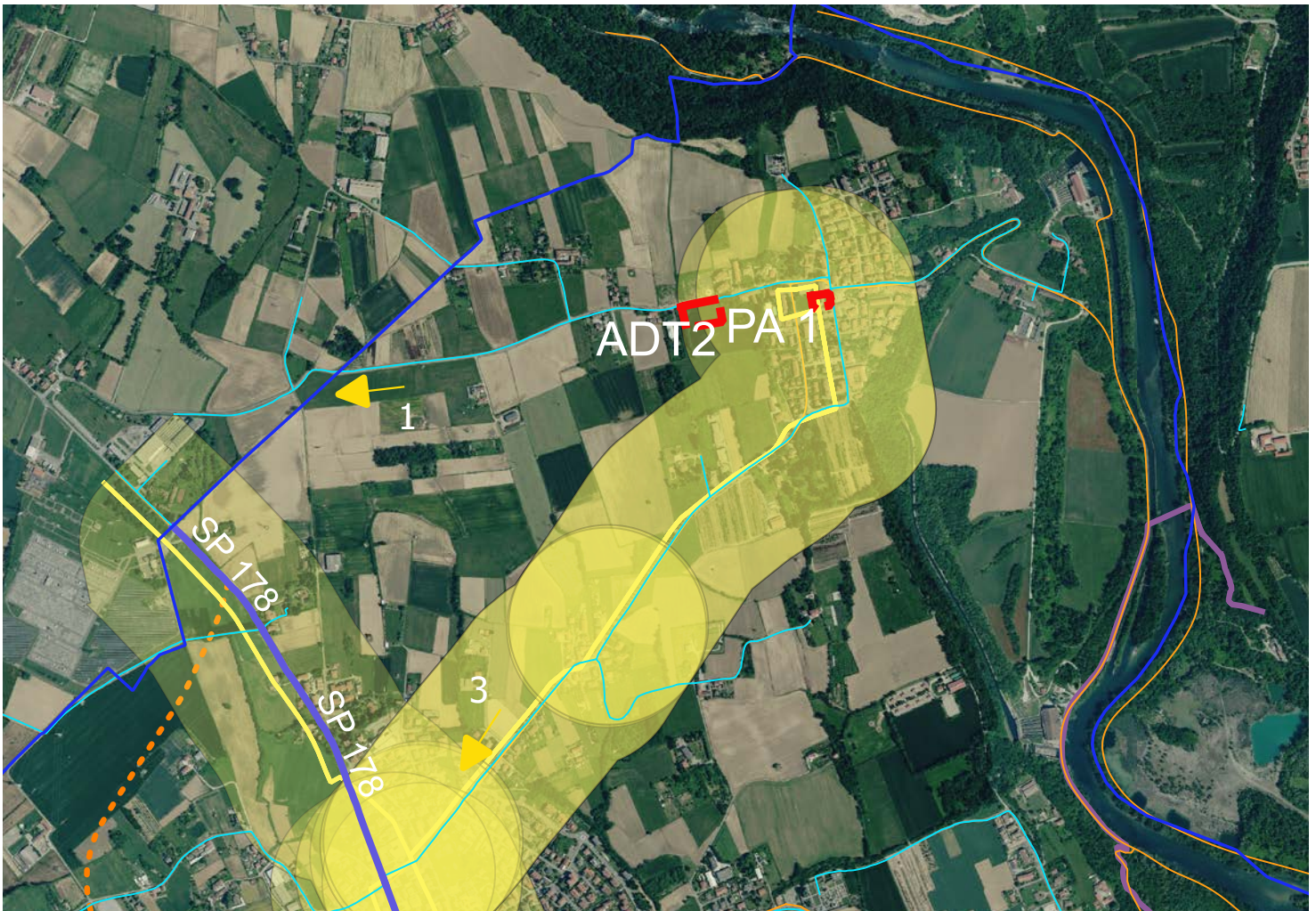


PA1

Ubicazione: via Mazzini - Porto d'Adda
Destinazione d'uso principale: residenziale
Destinazioni d'uso secondarie: nessuna

Calcolo flussi indotti - ora punta mattino
entrata: 10% = 0 veicoli
uscita: 90% = 4 veicoli

Vista la disposizione si ipotizza che il 50% dei flussi avvengano in direzione sud (verso Trezzo SP 178-SP 2) e il 20% avvenga in direzione nord (verso Verderio SP 178) e il 30% in direzione ovest (verso Mezzago SP 178-SP 156)



ANALISI FLUSSI DI TRAFFICO GENERATI



PA2

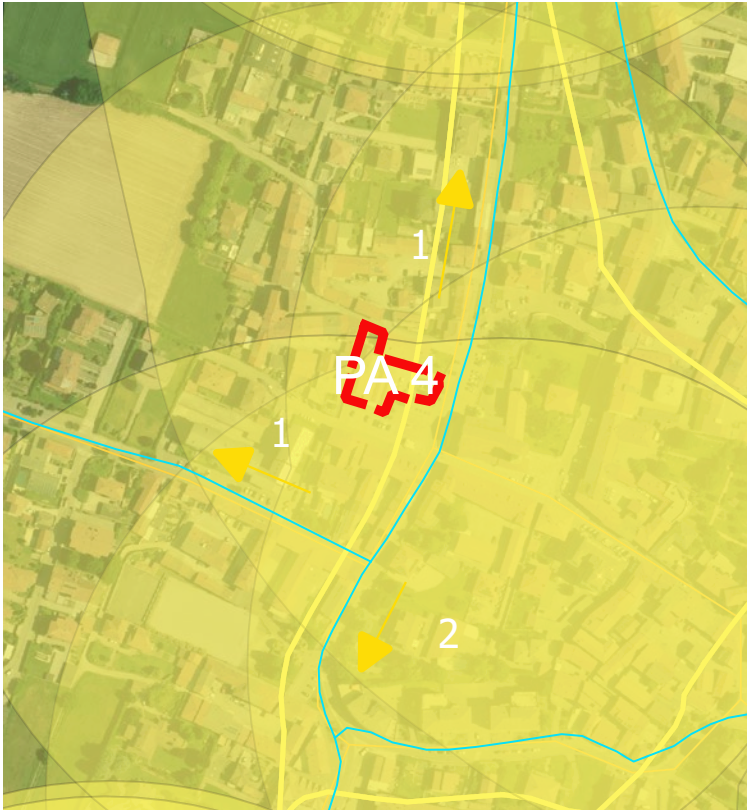
Ubicazione: via L. Porta - Cornate d'Adda
Destinazione d'uso principale: residenziale
Destinazioni d'uso secondarie: nessuna

Calcolo flussi indotti - ora punta mattino
entrata: 10 % = 0 veicoli
uscita: 90% = 2 veicoli

Vista la disposizione si ipotizza che il 50% dei flussi avvengano in direzione sud (verso Trezzo SP 178-SP 2) e il 20% avvenga in direzione nord (verso Verderio SP 178) e il 30% in direzione ovest (verso Mezzago SP 178-SP 156)



ANALISI FLUSSI DI TRAFFICO GENERATI



PA4

Ubicazione: via Verdi - Colnago

Destinazione d'uso principale: residenziale

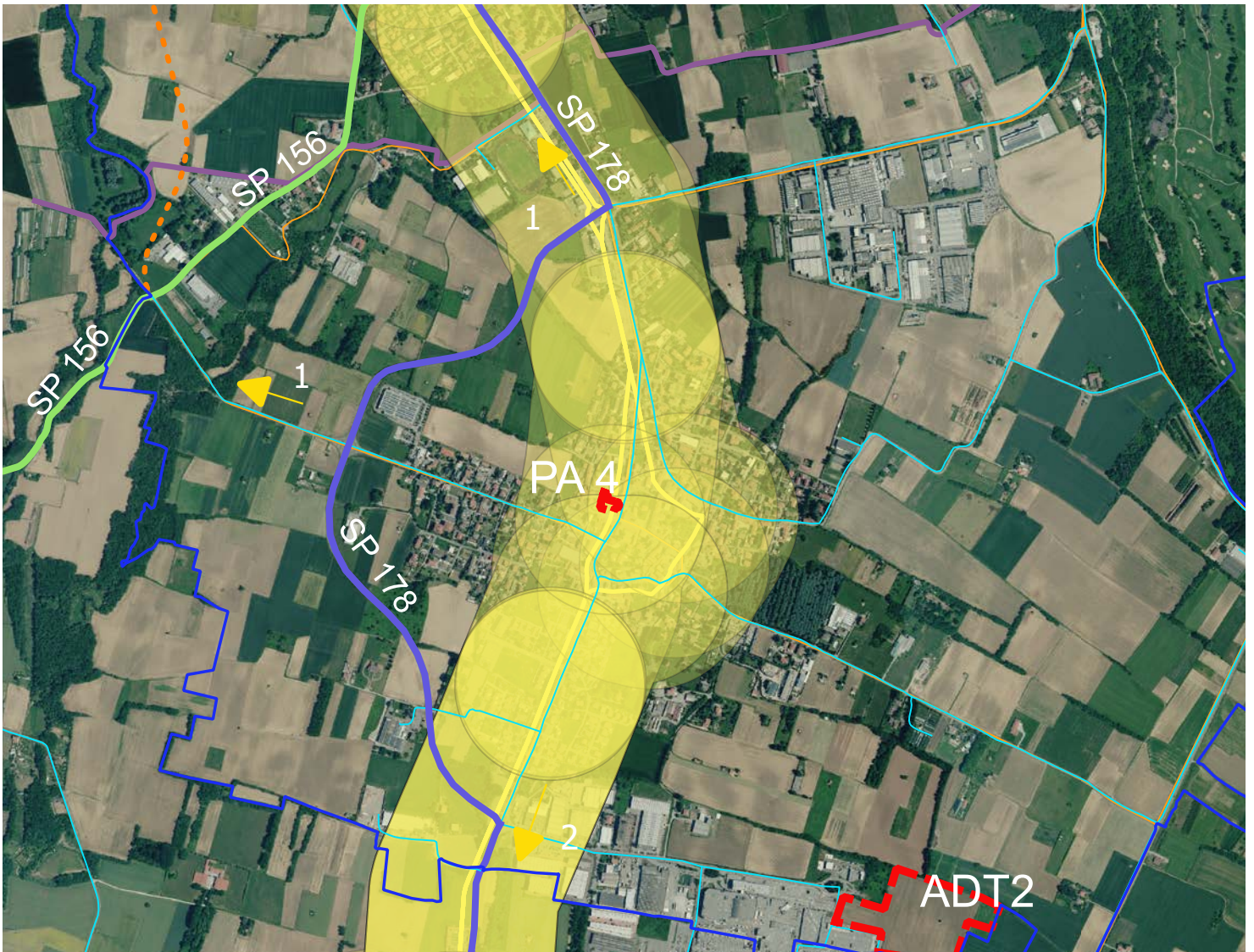
Destinazioni d'uso secondarie: nessuna

Calcolo flussi indotti - ora punta mattino

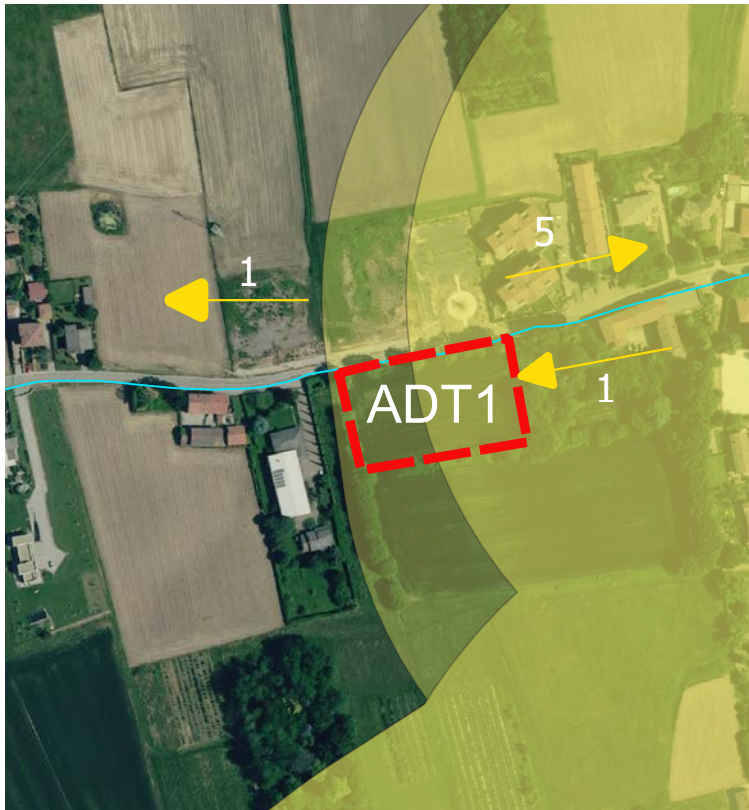
entrata: 10% = 0 veicoli

uscita: 90% = 4 veicoli

Vista la disposizione si ipotizza che il 50% dei flussi avvengano in direzione sud (verso Trezzo SP 178-SP 2) e il 20% avvenga in direzione nord (verso Verderio SP 178) e il 30% in direzione ovest (verso Mezzago SP 178-SP 156)



ANALISI FLUSSI DI TRAFFICO GENERATI

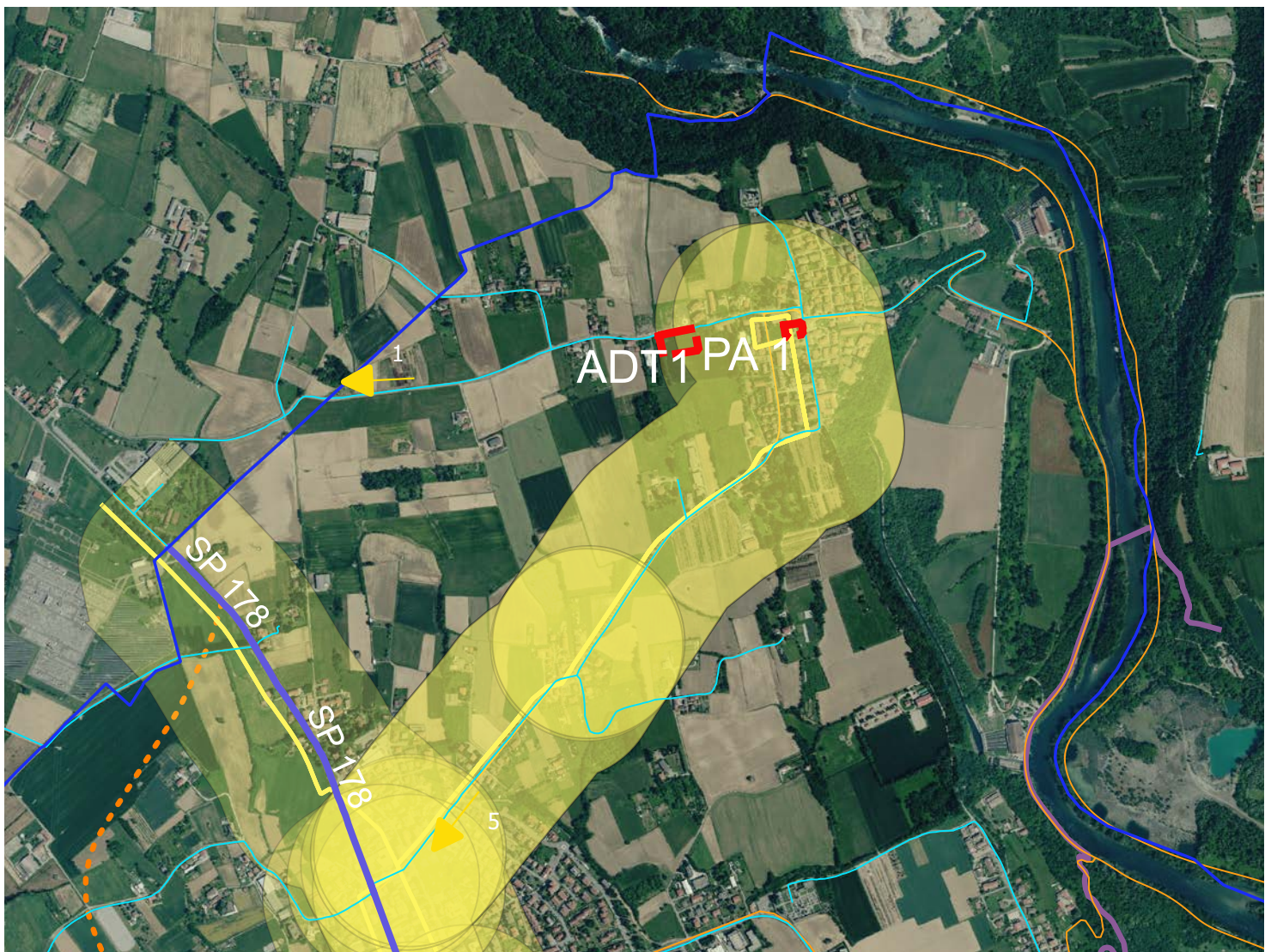


ADT1

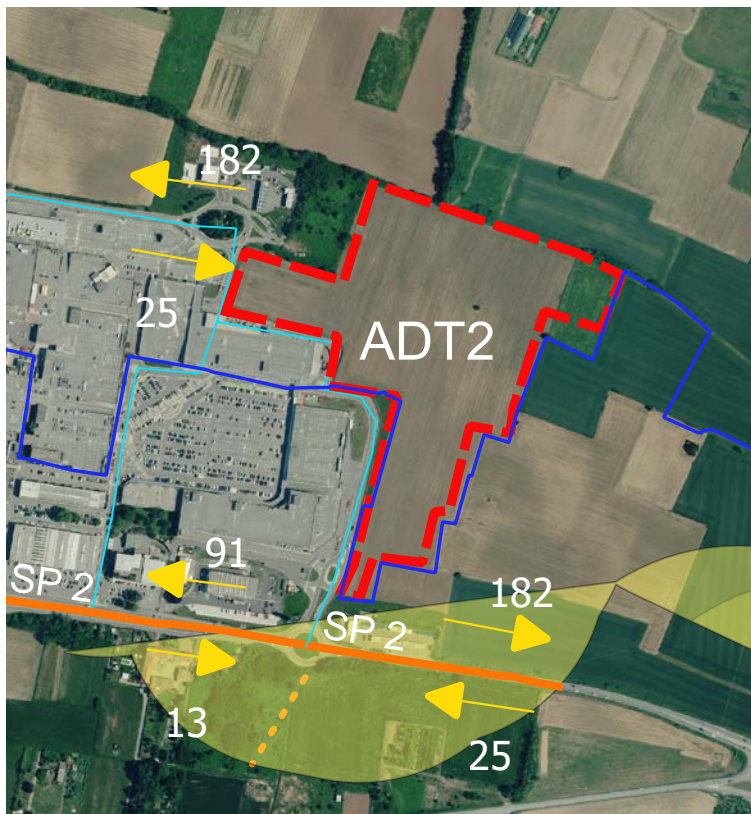
Ubicazione: via Garibaldi - Porto d'Adda
Destinazione d'uso principale: residenziale
Destinazioni d'uso secondarie: nessuna

Calcolo flussi indotti - ora punta mattino
entrata: 10% = 1 veicolo
uscita: 90% = 6 veicoli

Vista la disposizione si ipotizza che il 50% dei flussi avvengano in direzione sud (verso Trezzo SP 178-SP 2) e il 20% avvenga in direzione nord (verso Verderio SP 178) e il 30% in direzione ovest (verso Mezzago SP 178-SP 156)



ANALISI FLUSSI DI TRAFFICO GENERATI



ADT1

Ubicazione: via Berlinguer - Colnago
Destinazione d'uso principale: produttiva
Destinazioni d'uso secondarie: commerciale
MSV e terziaria

Calcolo flussi indotti - ora punta mattino
entrata complessivi 456 veicoli
uscita complessivi 63 veicoli

Vista la disposizione si ipotizza che il 40% dei flussi avvengano in direzione sud (verso trezzo SP 2), il 20% avvenga in direzione est (verso Mezzago SP 178-SP 156), il 20% avvenga in direzione est (verso Bellusco SP 2) il 20% avvenga in direzione nord (verso Verderio SP 178)

