

COMUNE DI MONZA

OGGETTO:

PIANO ATTUATIVO
 AMBITO DI TRASFORMAZIONE AT_09
 Documento di Piano
 P.G.T. approvato con D.C.C. n. 8 del 06/02/2017

Istanza ai sensi dell'art. n.12 comma 4 della L.R. 12/05
 e dell'art. n. 27 comma 5 della L. 166/02

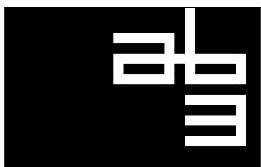


VIDIMAZIONI:

IL COMMITTENTE

IL PROGETTISTA

2	06.11.20	Aggiornamento	FR		
1	10.07.20	Aggiornamento	FR		
0	01.10.18	Emissione	MT		
REV.	DATA	CAUSALE	REDAZIONE	VERIFICA FORMA	VERIFICA CONTENUTO



AB3
 Architettura
 Battistoni
 Associati

Monza 20900 / Largo C. Esterle, 1 / Italia / tel. 039.324.398 - 269 / fax 039.321.293
 tecnico@ab3architettura.it / www.ab3architettura.it / c.f. e P.IVA 05691550965

COMMITTENTE	GEOM. MARIO VISCARDI - DELEGATO DA PROPRIETARI VARI					ALLEGATO G
COMMESSA	P.A. AMBITO AT_09 - VIA MONTE OLIVETO					
TITOLO	RELAZIONE SUL SISTEMA DELLA VIABILITA' E MOBILITA'					
FASE	VERSIONE	<input type="checkbox"/> INTERNO <input type="checkbox"/> ESTERNO	FORMATO A4	DIM.	SCALA <input type="checkbox"/> PAGINE <input checked="" type="checkbox"/>	C.D.
DEFINITIVO						1702
						21

N.B.: Questo elaborato è tutelato a norma di legge. Tutti i diritti sono riservati. Ne è vietata la riproduzione e la elaborazione senza consenso scritto.

RELAZIONE SUL SISTEMA DELLA VIABILITA' E MOBILITA'

VIABILITA' ESISTENTE

L'area oggetto di Piano di Lottizzazione si colloca nella parte ovest del comune di Monza e occupa circa metà isolato delimitato dalle strade:

- Via A. Mauri ad est
- Via Monte Oliveto a sud
- Via Monte Cengio a ovest
- Via F. Cavallotti a nord

Tutte le strade sono a doppio senso di marcia.

L'asse viario più importante in prossimità dell'intervento è costituito da via Cavallotti, classificato come viabilità secondaria dal Piano dei Servizi del P.G.T. dista solo 70 metri dal confine nord del lotto interessato.

Su via Cavallotti transitano alcune delle linee di trasporto pubblico urbano in direzione est-ovest con ingresso e uscita dalla città (il centro storico – incrocio tra via Manzoni e Via Cavallotti – è verso est a circa 1.000 metri dall'incrocio tra Via Mauri con Via Cavallotti).

Il tessuto edificato nell'immediato intorno dell'isolato in oggetto è a destinazione prevalentemente residenziale, con la sola eccezione del lotto opposto, oltre la Via Mauri (sede della caserma dei Vigili del Fuoco).

Via Mauri assorbe il traffico principale nell'immediato intorno e l'incrocio con Via Cavallotti è regolato da impianto semaforico. Gli altri incroci minori hanno segnaletica di "Stop".

Su Via Mauri esiste impianto semaforico dedicato per l'uscita dei mezzi dei Vigili del Fuoco (a chiamata su emergenza in atto).

MODIFICHE ALLA VIABILITA'

Non è prevista alcuna modifica alla viabilità esistente.

È prevista la sola realizzazione di marciapiede sul lato nord di via Monte Oliveto, allo stato attuale inesistente se non per brevissimo tratto in corrispondenza dell'incrocio con Via Mauri.

Su Via Mauri e su Via Monte Cengio saranno realizzati parcheggi a raso (su area esterna alla carreggiata esistente – attualmente di proprietà privata) con accesso diretto dalla carreggiata, così come indicato e prescritto dalla Scheda di AmbitoAT_09 del PGT (Documento di Piano).




Per la valorizzazione degli spazi per il verde diffuso e l'agricoltura urbana

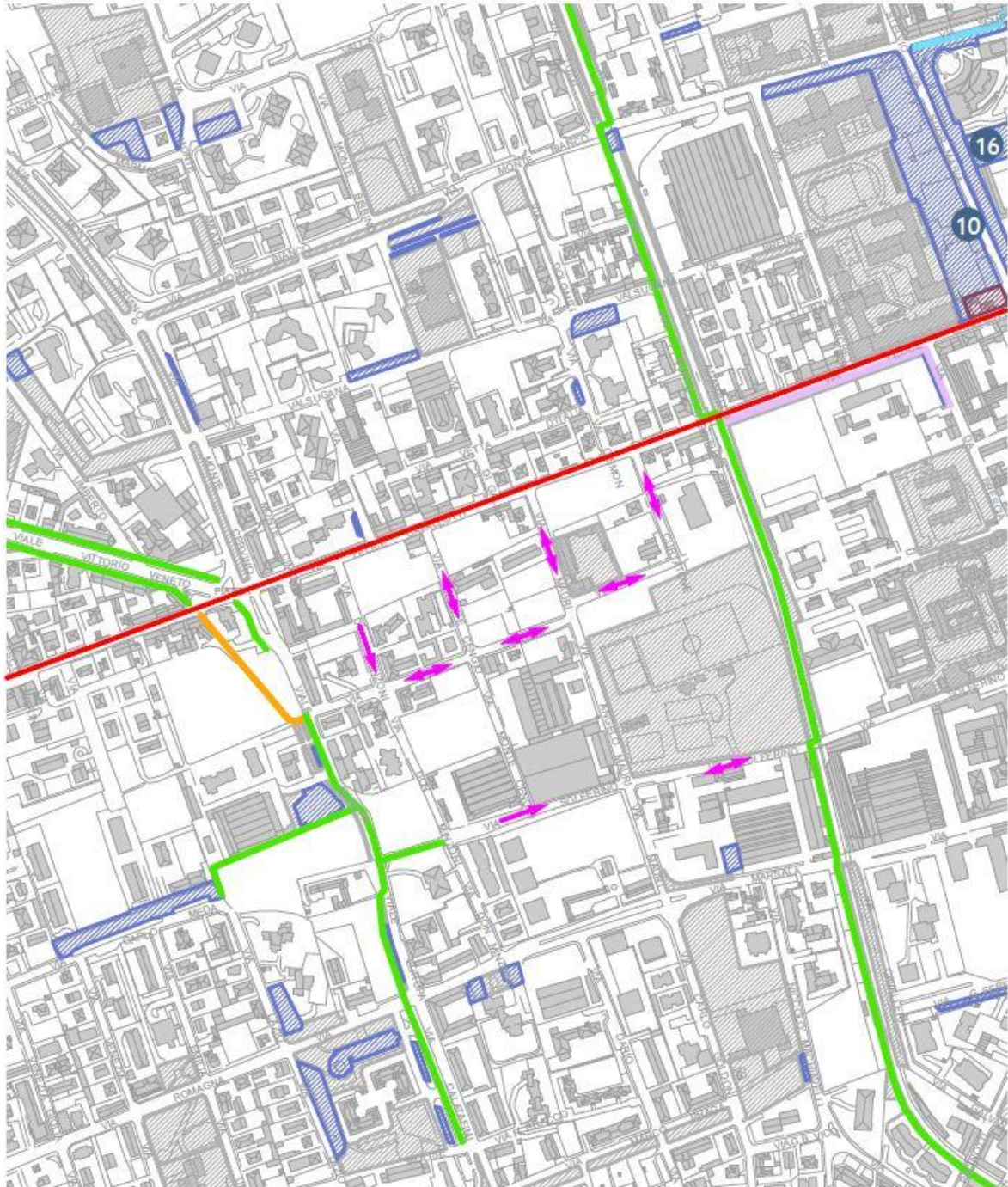
 Area verde attrezzata

 Orti

Per un sistema esteso e continuo di aree per la mobilità lenta

 Parcheggi di uso pubblico

ANALISI VIABILISTICA



Servizi esistenti - pertinenze

- PP - Parcheggi pubblici o di uso pubblico
- MT - Mobilità e Trasporti
- Altre tipologie di servizi

- linea BUS
- sensi di marcia

PLANIMETRIA MOBILITA'



L'intervento prevede la realizzazione di due palazzine a destinazione residenziale (e minima quota direzionale) per un totale di circa 16/18 unità immobiliari. Il carico aggiuntivo previsto sulla viabilità è da definirsi trascurabile, anche in considerazione dell'ampia dotazione di strade e relativi spazi di sosta.

Gli spazi a verde con destinazione a servizi pubblici si intendono (come da indicazioni di PGT) di fruizione locale di prossimità, non generando quindi movimenti in arrivo con mezzi motorizzati privati ma ragionevolmente solo spostamenti pedonali in un raggio di poche centinaia di metri.

Le potenzialità di carico veicolare delle strade contigue e di Via Cavallotti sono ampiamente superiori al carico attuale e prevedibile in futuro.

Non risultano quindi impatti negativi previsti sulla situazione esistente.

Il PGT prevede inoltre un percorso ciclabile di progetto lungo la Via Cavallotti che, una volta realizzato, consentirà un collegamento diretto tra il nuovo insediamento e i servizi di prossimità esistenti (scuole – plesso Frisi Hensenberger – e servizi commerciali dell'asse Cavallotti, centro storico, ecc...).

Il centro sportivo Ambrosini è raggiungibile a piedi in un minuto. La pista ciclopedonale del Villoresi a 3 minuti.

Non è disponibile, ad oggi, alcuno strumento generale ufficiale a livello comunale (PUM o PGU) per il Comune di Monza.

Con tale circostanza, ad ogni effetto, lo studio del sistema viabilistico e il suo assetto previsto nello scenario di progetto di PGT viene surrogato dal complesso delle indicazioni del PGT stesso, non potendosi altrimenti riferire ad alcuno studio specifico enucleato da esso e vigente.

In particolare per le aree del Documento di Piano, sottoposte in fase di redazione ad analisi di dettaglio del contesto urbanistico circostante, che ha consentito di indicare scelte specifiche localizzate sia per i pesi insediativi, sia per la collocazione delle aree e dei servizi di interesse generale, sia per la

eventuale modifica di viabilità o la necessità di integrazione e collocazione di parcheggi o strutture aggiuntive.

Ciò vale in particolar modo per i Piani Attuativi conformi al PGT (cioè perfettamente aderenti alle indicazioni di dettaglio delle Schede Ambiti di Trasformazione) come il PA in oggetto.

A titolo ricognitivo, si è esaminato anche il documento prodotto per il Piano Attuativo Ambito AT_12 – Ex CGS Via Solferino – Via Marsala, situato a circa 450 m dal sito di progetto, intitolato "Studio di Impatto viabilistico".

A pag. 118, nel paragrafo "Conclusioni", si sintetizzano gli impatti del suddetto PA AT_12 sulla viabilità locale che risultano compatibili con la rete viaria esistente. Si riporta il passaggio specifico:

"Come si evince dalle valutazioni condotte, i flussi di traffico indotti dal nuovo insediamento (MSV + ulteriori attività di servizio e para-commerciali) non determinano un decadimento dei livelli di efficienza della rete viaria di contorno, né riverberano effetti negativi sugli elementi, più distanti, della viabilità comunale principale. Il carico generato sulla rete viaria, Infatti, è sensibile solo nell'immediato intorno del comparto e in particolare su via Marsala e su via Solferino, laddove i flussi in ingresso e in uscita si concentrano in un piccolo areale."

Stessa conclusione per lo studio della mobilità dell' AT_ 41 F a pag. 40, nel paragrafo "Conclusioni", si sintetizzano gli impatti del suddetto PA AT_41 F sulla viabilità locale che risultano compatibili con la rete viaria esistente.

Ciò conferma, senza alcun dubbio, che la situazione esistente non verrà assolutamente influenzata negativamente dall'intervento in oggetto.

Del resto, con riferimento a quanto più sopra descritto, il PGT ha già adempiuto ampiamente alle valutazioni viabilistiche.

Nello specifico, si noti che il PA AT_09 in oggetto ha una peso insediativo massimo (secondo Scheda PGT) di soli mq 1.786 di SLP e prevede un'area a

servizi di mq 3.000, a fronte del PA AT_12 che prevede una SLP di ben mq 8.486 a fronte di mq 5.644 di aree per servizi.

Cioè:

AT_09 Via Monte Oliveto = 1,68 mq di area a servizi per 1 mq SLP

AT_12 Via Solferino – Marsala = 0,66 mq di area a servizi per 1 mq SLP

Il che sottolinea la dotazione nettamente superiore del primo sul secondo, per addirittura 2,5 volte. A ciò si aggiunga che la destinazione residenziale è decisamente meno impattante rispetto a quella commerciale dell'AT_12 che prevede una Media struttura di vendita all'interno di un edificio di mq 5.035 in aggiunta d un altro edificio con destinazione terziario/commerciale di altri mq 3.415.

Per quanto riguarda il PA AT 41 F, esso prevede una SLP di 2226.20 mq a fronte di mq di aree a servizi 1.945,40 e una dotazione di servizi così rappresentata:

AT_41F via Don Minzoni – Viale Europa = 0,87 mq di area a servizi per 1 mq SLP

In conclusione, il sistema viabilistico esistente non subirà nessun impatto negativo dalla realizzazione delle previsioni contenute nel PGT con l'attuazione del nuovo insediamento del PA in oggetto.