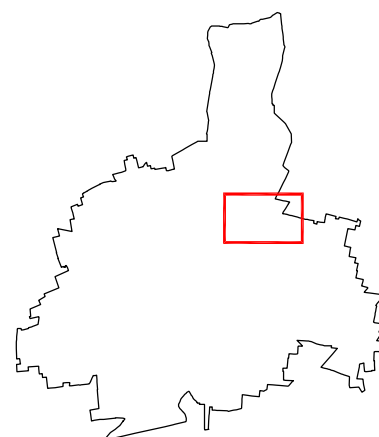




# P.L. relativo all'ambito strategico di via della Blandoria (Ambito 9b)

## AII.F Studio viabilistico

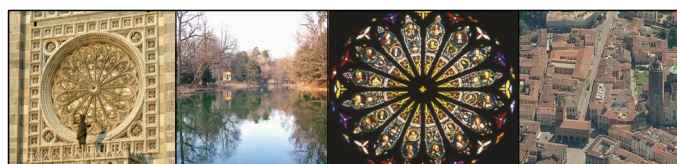


COMMITTENTE :  
Cooperativa San Donato Casa  
Società Marconi 2000 Spa  
Creonte Srl

Data : 12 Gennaio 2011

Riferimento atti:

Commessa : 73/A MB-MO



 **OGGIONI e ASSOCIATI** INGEGNERIA  
ARCHITETTURA  
URBANISTICA

SERVIZI PER L'INNOVAZIONE E  
LA TRASFORMAZIONE DELLE CITTÀ  
20059 Vimercate - Via Torri Bianche, 9  
tel. 039 6082546-472 - fax. 039 6859529

INCARICATI



**ci.tra** S.r.l.  
CITTA' TRASPORTE ACCESSIBILITA'  
20131 Milano - P.le Gabrio Piola 1  
tel. 02.70632650-60 fax 02.2361564

CODICE COMMESSA

**P0808**

UBICAZIONE

**COMUNE DI MONZA**

TITOLO COMMESSA - FASE COMMESSA

**PL N.\_ RELATIVO ALL'AMBITO STRATEGICO DI  
VIA DELLA BLANDORIA (AMBITO 9B)**

NUMERO ELABORATO

TITOLO ELABORATO

**STUDIO VIABILISTICO PRELIMINARE**

SCALA	DATA	NOME FILE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
-	01/07/2008	P0808-Preliminare.pdf	Ing. Panunzio	Ing. D'Alessandro	Arch. Goggi
REVISIONE	DATA	DESCRIZIONE REVISIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO



P.le Piola, 1 – 20131 Milano  
Tel. 02.70632650/60 fax 02.2361564  
citra@citrastrl.it

**prof. arch. Giorgio Goggi**  
ing. Michele D'Alessandro

Direttore tecnico

ing. Matteo Caroli  
arch. Gisella Gruttad'Auria  
arch. Veronica Indelicato  
ing. Emanuele Panunzio  
ing. Kavinder Singh  
Arch. Diego Stefani



Riferimento commessa:

**P0808**

*luglio 2008*

## SOMMARIO

<b>OGGETTO DELLO STUDIO .....</b>	<b>4</b>
<b>1. RICOSTRUZIONE DELLO STATO DI FATTO E VALUTAZIONE DEL SISTEMA DELLA MOBILITA' .....</b>	<b>5</b>
1.1 Inquadramento macroubanistico della rete di trasporto.....	5
1.2 Accessibilità locale.....	7
1.3 I regimi di traffico veicolare nell'ambito di intervento .....	9
1.4 Il trasporto pubblico locale .....	11
1.5 Possibile evoluzione della rete di trasporto .....	12
1.6 Valutazione dell'accessibilità e criticità emergenti .....	14
<b>2. VALUTAZIONE PRELIMINARE DELLO SCENARIO DI PROGETTO .....</b>	<b>15</b>
2.1 Descrizione degli interventi ed dell'accessibilità di progetto .....	15
2.2 Le possibili ricadute sulla viabilità esistente .....	17

## **OGGETTO DELLO STUDIO**

Nel presente documento sono illustrati i primi risultati di uno studio viabilistico e di traffico connesso al Piano di Lottizzazione a prevalente destinazione residenziale relativo ad un ambito strategico di via Blandoria (Ambito 9b), nel settore settentrionale del comune di Monza, a ridosso del centro storico.

Per l'ambito di via Blandoria si prevedono 10.000 mq di superficie lorda di pavimento (SLP) a destinazione residenziale convenzionata.

# 1. RICOSTRUZIONE DELLO STATO DI FATTO E VALUTAZIONE DEL SISTEMA DELLA MOBILITA'

## 1.1 Inquadramento macroubanistico della rete di trasporto

L'ambito 9b di via Blandoria affaccia su via Lecco (SP58). L' area in esame è situata a ridosso del centro storico nel settore settentrionale del comune di Monza, caratterizzato dalla presenza di itinerari stradali primari, oggetto di flussi di traffico di una certa consistenza soprattutto nei momenti di punta della giornata.

Come mostrato in **Figura 1**, l'asse portante del sistema autostradale che convoglia i traffici di largo raggio da e per Monza è costituito dalla A4 Milano-Venezia che taglia trasversalmente il territorio. Completano il sistema le tangenziali Nord ed Est di Milano che intersecano la A4 in corrispondenza rispettivamente degli svincoli di Monza e Agrate Brianza. La connessione a tale sistema di autostrade avviene tramite diversi itinerari primari, fondamentali anche per le relazioni tra Monza ed i centri primari localizzati all'intorno (Milano, Como, Lecco), tra i quali:

- la SP5 poi SS36, radiale storica di collegamento tra Milano e Como;
- SS527 Bustese verso Varese;
- la SP 60 (viale delle Industrie), sorta di circonvallazione esterna dell'abitato di Monza;
- la SP13 verso Melzo.

Gli spostamenti di media e lunga distanza sono inoltre garantiti da strade secondarie che partendo dal centro di Monza si sviluppano in ogni direzione, tra queste, la SP58 verso Milano e verso Lecco, la SP6 verso Como, la SP2 verso Trezzo d'Adda e la SP113 verso Brugherio.

Per l'area in esame, il raggiungimento del sistema viabilistico primario descritto è garantito dalla via Cantore/viale Libertà e da via Lecco, tracciati di secondo livello, che si innestano nel tracciato principale rappresentato da viale delle Industrie, posto a Est dell'area in esame, che distribuisce il traffico in direzione Est-Ovest. Via Lecco si configura inoltre come strada secondaria di penetrazione al centro che costeggia il parco di Monza sul lato Est e collega la città con Villasanta e Arcore.

Si può affermare quindi che l' ambito in esame risulta in una posizione favorevole sia per quanto riguarda i rapporti con il centro di Monza sia per l'accessibilità rispetto alla viabilità di primo livello.

Nonostante l'area in esame sia ben servita dal sistema viabilistico, l'accessibilità del settore orientale è limitata dalla presenza della linea ferroviaria che da Milano a Villasanta si sdoppia verso Lecco e verso Bergamo. Il tracciato su ferro, se da un lato favorisce gli spostamenti collettivi da e verso gli altri poli, costituisce peraltro un ostacolo alle connessioni trasversali tra i tracciati primari e la viabilità locale di Villasanta e Monza.

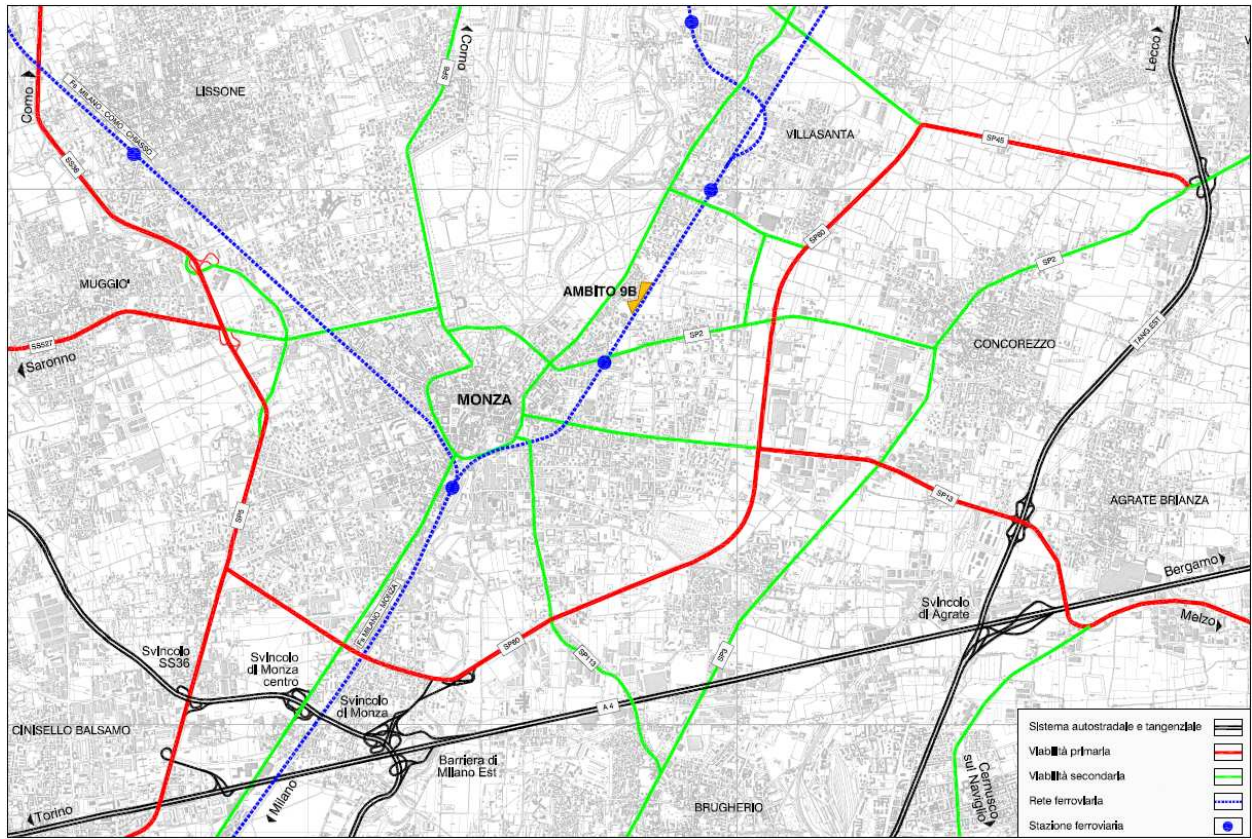


Figura 1 – Inquadramento macroubanistico della rete di trasporto, stato di fatto

## 1.2 Accessibilità locale

Come illustrato nel capitolo precedente, l'area di intervento gode di un buon grado di accessibilità, in riferimento al sistema stradale sia primario che secondario.

Come riportato nelle immagini delle pagine seguenti l'ambito oggetto dello studio si trova a ridosso del sistema viabilistico tra le vie Lecco, Cantore e Libertà che risultano molto importanti nella maglia viaria del settore Nord-Est della città di Monza:

- via Lecco (SP58), essendo un asse di penetrazione urbana consente da un lato di raggiungere il centro storico, la stazione ferroviaria e quindi tutte le funzioni urbane principali di Monza, oltre che la maglia della viabilità urbana a vario livello, dall'altro di connettersi con comuni limitrofi quali Villasanta e Arcore;
- l'asse via Cantore/Viale Libertà (SP2) taglia il territorio cittadino in senso Ovest-Est connettendosi con il sistema della viabilità primaria, di tipo intercomunale ed autostradale, che fa capo al capoluogo milanese.

Tali itinerari confluiscono nell'intersezione semaforica tra via Lecco e via Cantore oggetto di flussi di traffico di una certa consistenza.

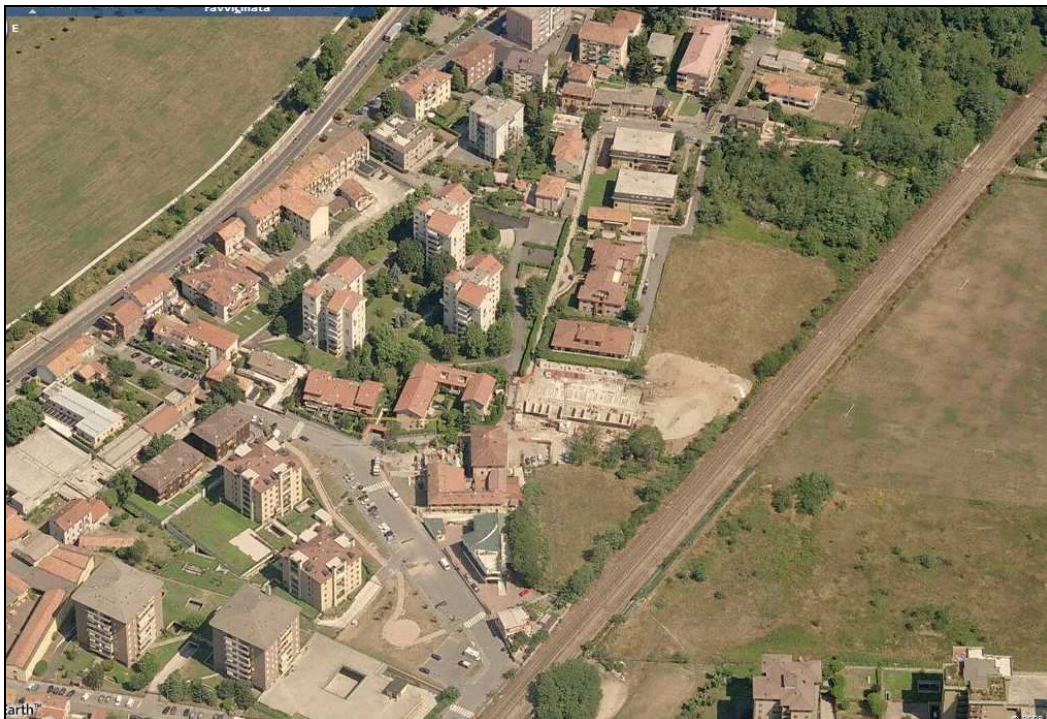
L'asse Nord-Sud di via Lecco è a doppio senso con una sola corsia per senso di marcia, con numerose intersezioni semaforizzate e altre con tutte le svolte consentite e ingressi carrai su ambo i lati che quindi limitano il livello di servizio della stessa. L'asse trasversale di via Blandoria si innesta su via Lecco con una sorta di controviale tramite due innesti a precedenza. Ulteriori connessioni a precedenza con via Lecco sono possibili tramite via De Marchi e via Confalonieri a Sud dell'area (ambito 9b).

L'asse Est-Ovest via Cantore-viale Libertà è a quattro corsie, due per senso di marcia, senza spartitraffico, con intersezioni semaforizzate o a rotatoria per consentire le svolte a sinistra, mantenendo alto il livello di sicurezza degli incroci e di tutta la strada. L'ambito 62b è costeggiato sul lato Est da via Santuario delle Grazie Vecchie e si trova in prossimità dell'intersezione semaforizzata tra via Annoni e via Cantore che garantisce anche gli attraversamenti pedonali.





*Ambito 9b di via Blandoria, fotopiano (fonte Pagine Gialle Visual)*

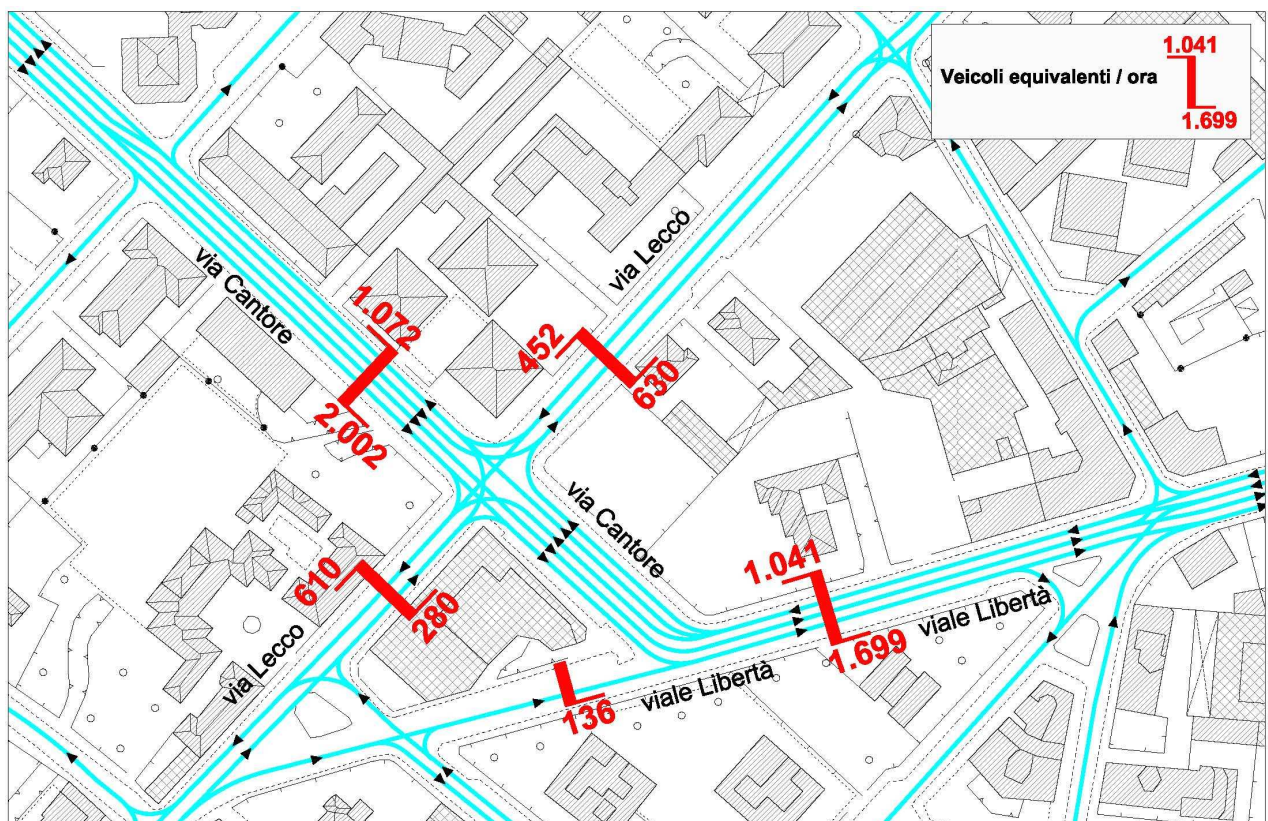


*Ambito 9b di via Blandoria, vista aerea (fonte MapsLive.com)*

### 1.3 I regimi di traffico veicolare nell'ambito di intervento

Per la ricostruzione dei regimi di traffico veicolare lungo la viabilità dell'ambito indagato è possibile fare riferimento ai dati di traffico a disposizione e relativi al conteggio dei veicoli e delle manovre di svolta in corrispondenza della doppia intersezione via Cantore/via Lecco/viale Libertà. I dati sono relativi alle principali viabilità interessate dagli interventi e riguardano indagini condotte nella giornata feriale di giovedì 31 gennaio 2008, nella fascia oraria di punta del mattino. I veicoli, rilevati per intervalli di 30 minuti, sono stati distinti in veicoli leggeri e mezzi pesanti (di massa superiore a 3,5 t). I flussi veicolari pesanti sono stati successivamente omogeneizzati ai veicoli leggeri tramite un coefficiente moltiplicativo pari a 2 che ha consentito di ottenere i veicoli ora equivalenti (vph eq).

Per la viabilità e l'ambito considerato l'ora di punta del mattino è compresa tra le 7.30 e le 8.30. Nelle figure seguenti sono riportati i risultati dei rilevamenti riguardanti l'ora di punta del mattino, con l'indicazione dei valori di sezione e delle manovre di svolta.



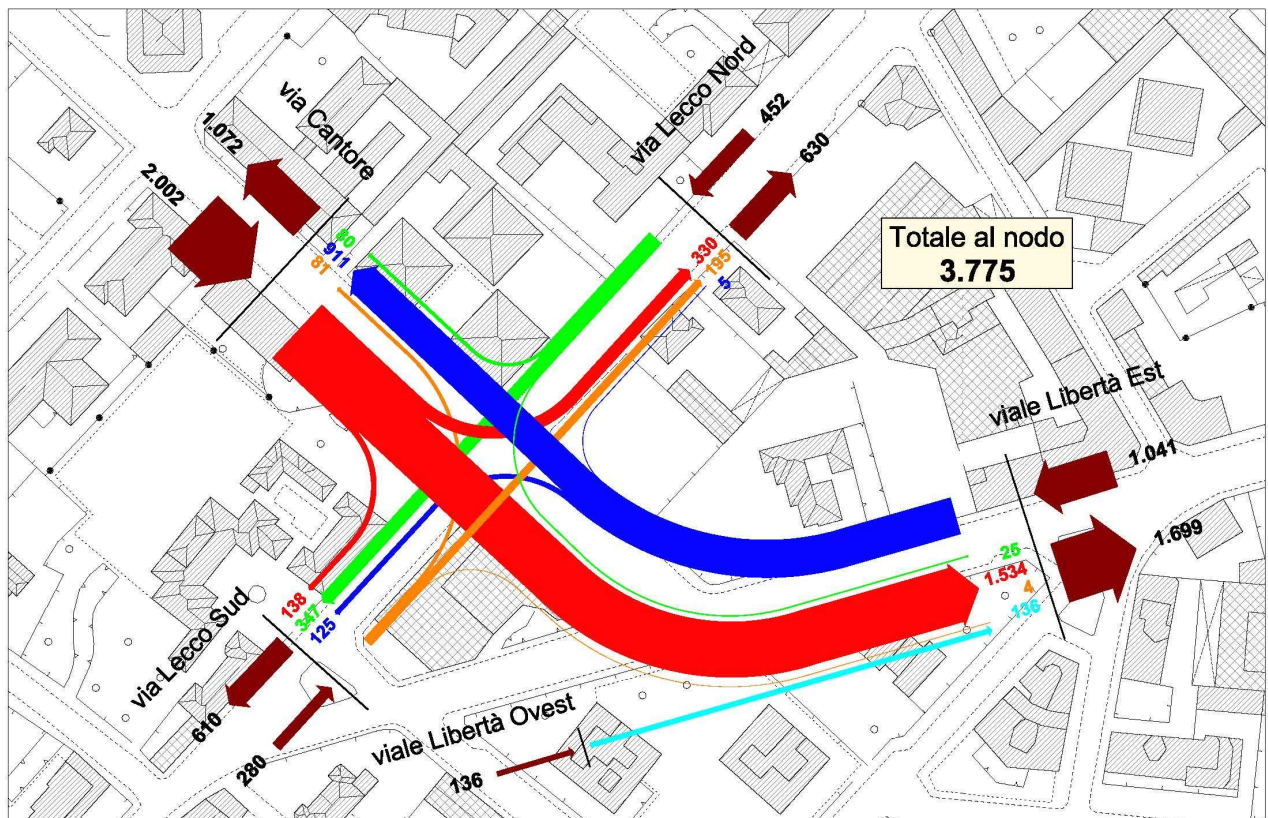
Valori di sezione, ora di punta del mattino 7.30-8.30

Si osserva che, nell'ora di punta del mattino, l'intersezione via Cantore/via Lecco è interessata da un traffico di circa 3.800 vph eq e quella tra via Cantore e viale Libertà da poco più di 2.700 vph eq.

I flussi veicolari di maggiore consistenza si hanno lungo le sezioni di via Cantore, con circa 1.600-2.000 vph eq in direzione Est e 1.000-1.100 in direzione Ovest. Anche viale Libertà presenta dei valori di una certa rilevanza con circa 1.700 vph eq in direzione Est. Per quanto riguarda via Lecco, si registrano flussi decisamente più contenuti: circa 300-500 vph in direzione Nord e 400-600 vph verso Sud.

Passando poi ad analizzare le manovre di svolta, quelle prevalenti si rilevano lungo la direttrice di via Cantore/viale Libertà Est, con circa 1.500 vph eq verso Est e 900 vph eq verso Ovest. Tra le altre manovre, ricoprono una certa importanza le svolte da via Cantore Ovest verso via Lecco Nord e quella sulla direttrice Nord/Sud di via Lecco, entrambe intorno ai 350 vph eq.

L'incidenza dei mezzi pesanti non risulta, in termini percentuali, di particolare consistenza (valori inferiori al 5% del flusso totale), mentre in valore assoluto, sono da segnalare oltre 50 mezzi pesanti sulla direttrice Ovest/Est di via Cantore.



*Manovre di svolte nell'ora di punta del mattino 7.30-8.30*

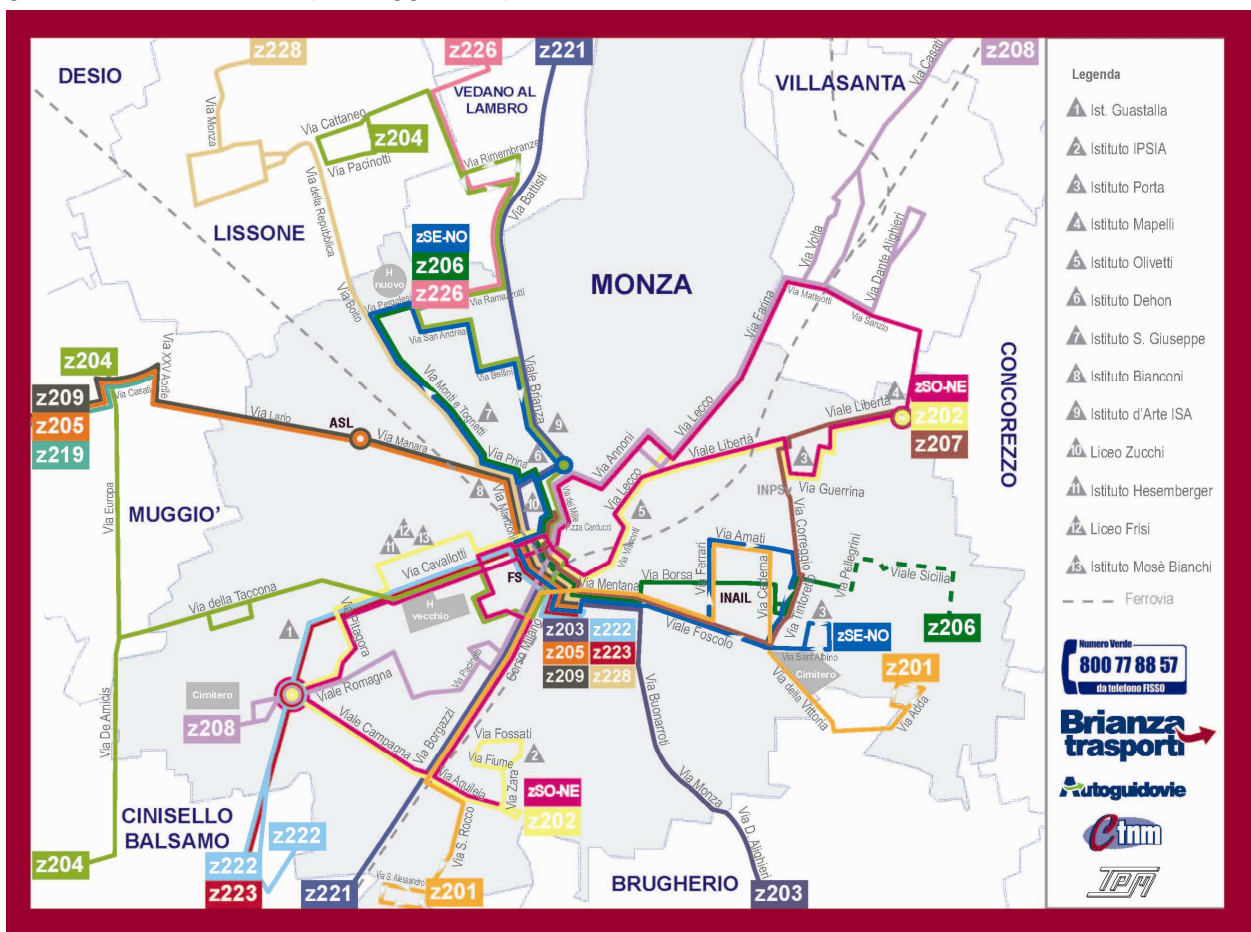
Si tratta di flussi veicolari di una certa consistenza sull'itinerario Cantore/Libertà, specie se rapportati a viabilità di tipo urbano. I flussi su via Lecco non risultano di particolare consistenza anche se bisogna considerare la densità delle intersezioni semaforiche sull'itinerario che ne limitano la capacità di deflusso.

## 1.4 Il trasporto pubblico locale

L'ambito esaminato è interessato dal transito di alcune autolinee del servizio di trasporto pubblico locale monzese (Brianza Trasporti – TPM). Le linee sono le seguenti:

- z208 Arcore Fs-Villasanta-Monza (San Fruttuoso);
- z202 D'Annunzio Monza Centro-Libertà;
- zSO-NE (linea notturna).

L'ultima è una linea notturna/serale mentre le prime due percorrono gli itinerari rispettivamente di via Lecco/via Annoni e di viale Libertà/via Lecco. Si riporta di seguito la mappa delle autolinee monzesi. Si tratta di autolinee con una buona frequenza nelle ore di punta e che garantiscono almeno 3 passaggi orari per direzione.



Per quanto riguarda il trasporto pubblico su ferro, allo stato di fatto l'area non è servita direttamente da fermate o stazioni del servizio ferroviario regionale ma non risulta molto distante dalla stazione di Monza Sobborghi a Sud e dalla stazione di Villasanta a Nord; peraltro l'ambito oggetto di intervento è lambito dalla linea ferroviaria che da Monza, a Villasanta, si dirama verso Lecco e Bergamo.

## 1.5 Possibile evoluzione della rete di trasporto

Si riporta in **Figura 2** la possibile evoluzione della rete di trasporto; gli interventi riguardano la rete viabilistica, la rete ferroviaria e la realizzazione di nuovi insediamenti.

Le figure mostrano, tra gli interventi infrastrutturali più importanti, il progetto di una nuova bretella di collegamento Est-Ovest tra viale Santa Anastasia e via Lecco, con un sottopasso alla ferrovia, ed un altro tracciato Nord-Sud che dalla prima bretella raggiunge viale Libertà attraversando il quartiere Monzello. Gli interventi infrastrutturali elencati sono previsti dagli strumenti urbanistici dei comuni di Monza e Villasanta e, ad oggi, pare essere più accreditata la fattibilità nel breve termine di alcuni lotti delle due opere che, pur escludendo al momento la previsione del sottopasso in via Lecco, sono in grado tuttavia di realizzare un importante nuovo itinerario Est-Sud formato da un primo tratto di bretella e la nuova strada Nord-Sud in modo da realizzare un nuovo itinerario alternativo a viale Libertà.

In base alle informazioni di dominio pubblico, il primo tratto, ricadente in comune di Villasanta, sarebbe previsto in costruzione a breve scadenza all'interno del complesso progetto di riqualificazione delle ex-aree della Lombarda Petroli, mentre il secondo tratto in comune di Monza, dovrebbe essere a carico di altri operatori interessati allo sviluppo delle aree attraversate.

Di primaria importanza vi è inoltre la previsione di una nuova fermata del servizio ferroviario proprio in adiacenza alle aree dell'ambito 9b.

Si tratta pertanto di interventi che da un lato favoriscono il riequilibrio modale gomma/ferro a tutto vantaggio del rafforzamento del trasporto pubblico locale e dall'altro consentiranno una migliore redistribuzione dei carichi veicolari sulla rete stradale dell'area in esame.

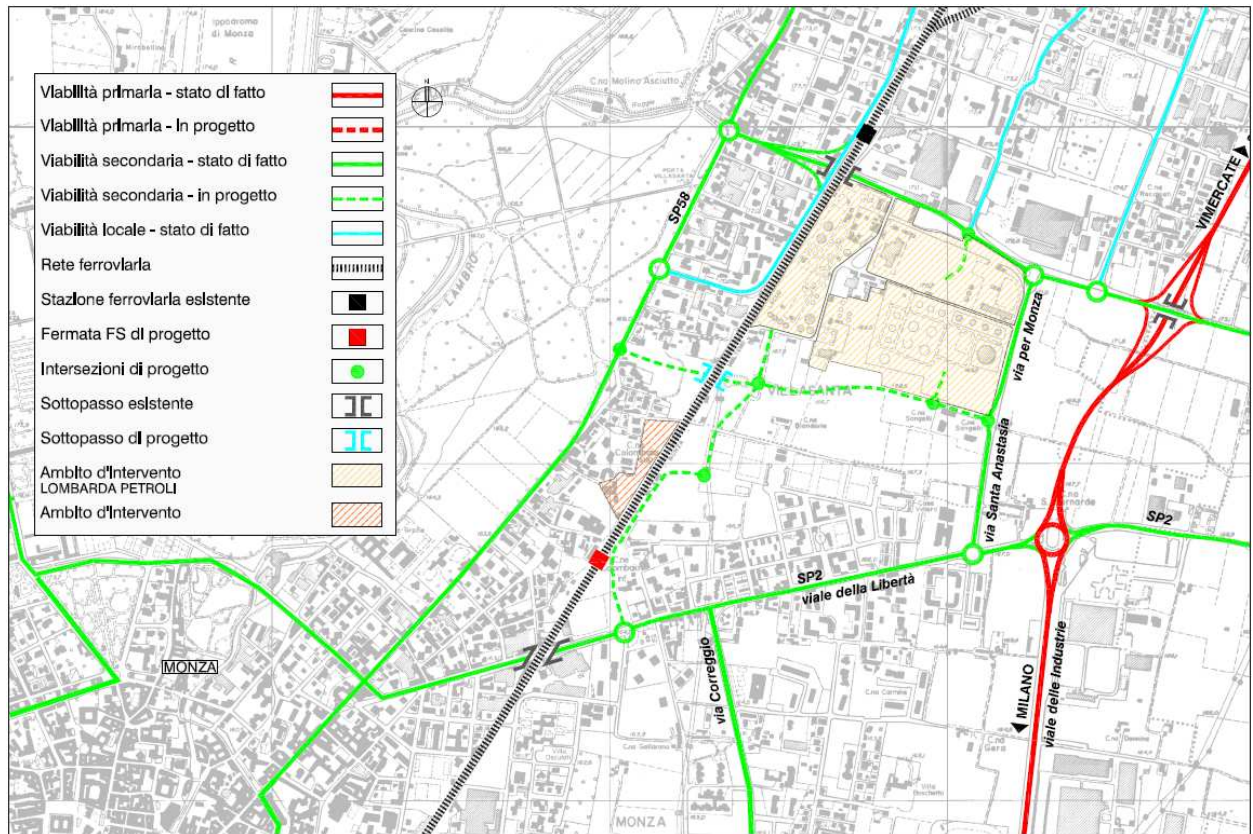


Figura 2 – Possibile evoluzione della rete dei trasporti

## **1.6 Valutazione dell'accessibilità e criticità emergenti**

La zona d'intervento gode di buoni livelli di accessibilità dalla rete viaria di livello superiore essendo servita da tracciati connessi alla rete viabilistica che consente il raggiungimento del sistema tangenziale/autostradale milanese e degli itinerari principali verso Lecco e la Brianza.

L'accessibilità diretta all'ambito 9b è affidata al sistema di via Lecco che si configura come viabilità primaria all'interno del territorio monzese. L'area è inoltre servita dalle autolinee del trasporto pubblico locale e si trova non troppo distante dalle fermate del servizio ferroviario regionale.

A livelli di accessibilità elevata corrispondono di contro, come spesso accade, flussi veicolari di una certa consistenza nelle ore di punta; ci si riferisce in particolare ai flussi che interessano l'itinerario Cantore/Libertà. Per quanto riguarda l'asse di via Lecco, tale itinerario sconta la presenza diffusa di intersezioni anche semaforiche lungo l'itinerario.

Nei Piani Regolatori del Comune di Villasanta e del Comune di Monza vi è la previsione di una nuova strada che collega l'asse viale Libertà/viale Monza alla SP58, sottopassando la ferrovia. I due Piani prevedono inoltre un collegamento tra questa nuova strada e viale Libertà in Monza; questo sistema garantirebbe un nuovo asse trasversale tra la SP60 e la SP58, sgravando di traffico i tracciati attuali di viale Libertà in Monza e di via Sanzio in Villasanta.

Si segnala infine la previsione di una nuova fermata del servizio ferroviario regionale, tra Monza Sobborgi e Villasanta, proprio in adiacenza all'ambito 9b di via Blandoria.

## **2. VALUTAZIONE PRELIMINARE DELLO SCENARIO DI PROGETTO**

Ai fini delle successive verifiche trasportistiche, nel presente capitolo si riporta una breve descrizione degli interventi con il richiamo ai dati urbanistici principali utili alla stima del traffico potenzialmente generato dagli insediamenti una volta attivi. Per la descrizione architettonica e urbanistica dell'intervento si rimanda alla specifica documentazione.

### **2.1 Descrizione dell' intervento ed dell'accessibilità di progetto**

Per l'ambito di via Blandoria si prevedono 10.000 mq di superficie lorda di pavimento (SLP) a destinazione residenziale. L'intervento prevede inoltre la realizzazione di un nuovo tratto stradale interno al comparto e degli accessi carrai rispetto alla viabilità esistente. Nelle pagine seguenti si riportano le figure con il planivolumetrico dell'ambito con in evidenza il sistema degli accessi carrai.

L'accesso all'ambito 9b di via Blandoria è previsto come proseguimento della strada esistente fino alla ferrovia per poi costeggiarla verso Sud; un ulteriore accesso è previsto da via De Marchi. Da qui è possibile accedere ai parcheggi interrati ed ai parcheggi a raso che sono localizzati prevalentemente in fregio alla linea ferroviaria.





Ambito 9b di via Blandoria, planivolumetrico e viabilità di accesso

## **2.2 Le possibili ricadute sulla viabilità esistente**

La valutazione di impatto sul traffico viene determinata in genere in base alla verifica della capacità del sistema viario ad assorbire le nuove quote di traffico attribuibili all'entrata in attività delle funzioni previste nel nuovo insediamento. Si rimandano alle fasi successive del PL gli approfondimenti in merito agli aspetti viabilistici e di impatto del traffico con il supporto di specifiche analisi e verifiche di rete degli scenari di progetto.

A livello preliminare è possibile affermare che la realizzazione del nuovo insediamento non potrà che comportare una maggiore concentrazione dei carichi veicolari lungo la viabilità di diretto accesso all'ambito. Occorre tuttavia considerare che i flussi di traffico, oltre ad essere modesti, in virtù delle quantità in gioco, non sono generalmente completamente aggiuntivi sulla rete ma, come spesso si riscontra, essi siano costituiti da una componente già presente sulla rete. Si ricorda infine la discreta accessibilità offerta dal trasporto pubblico che verrà potenziata una volta attiva la nuova stazione ferroviaria in adiacenza all'ambito di via Blandoria.

Per quanto detto ed in ragione delle dimensioni dell'intervento proposto si ritiene che i flussi veicolari aggiuntivi siano di modesta entità e limitati, nelle ore di punta, agli spostamenti tipici casa/lavoro e casa/scuola.

Non si prevedono pertanto, per l'intervento, ricadute tali da modificare significativamente i livelli di servizio della rete attuale.