

Comune di Seregno
Provincia di Monza e Brianza



Ambito PAc-1 - Variante

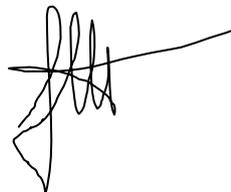
Proponente: NUOVA ELLENIA SRL

STUDIO SUL TRAFFICO

Giugno 2016

Estensore

Studio Tecnico Castelli S.a.S.



1	<u>PREMESSA</u>	5
2	<u>L'AMBITO DI PROGETTO</u>	6
2.1	LOCALIZZAZIONE DELL'AREA DI INTERVENTO	6
2.2	CARATTERI DEL CONTESTO E DELL'AREA DI INTERVENTO	7
2.3	IL SISTEMA DELLA VIABILITÀ INDIVIDUATO DAL PROGETTO	8
3	<u>PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA</u>	11
3.1	INFRASTRUTTURE PRIORITARIE - IL PTR REGIONE LOMBARDIA	11
3.2	RETE ECOLOGICA REGIONALE	13
3.3	IL PTCP DI MONZA E BRIANZA VIGENTE	14
3.3.1	INTERVENTI SULLA RETE STRADALE NELLO SCENARIO PROGRAMMATICO	14
3.3.2	INTERVENTI SULLA RETE FERROVIARIA NELLO SCENARIO PROGRAMMATICO	15
3.3.3	ASSETTO DELLA RETE STRADALE NELLO SCENARIO DI PIANO	16
3.3.4	AMBITI DI ACCESSIBILITÀ SOSTENIBILE	17
4	<u>ANALISI TERRITORIALE – AMBIENTALE</u>	18
4.1	IL TERRITORIO COMUNALE	18
4.2	LO STRUMENTO URBANISTICO COMUNALE VIGENTE	19
5	<u>IL RILIEVO DEL TRAFFICO AL 2016</u>	21
5.1	RILIEVO MEDIO LUNEDÌ – SABATO, ORARIO 07.00 – 08.00	24
5.2	RILIEVO MEDIO LUNEDÌ – SABATO, ORARIO 08.00 – 09.00	27
5.3	RILIEVO MEDIO LUNEDÌ – SABATO, ORARIO 09.00 – 10.00	30
5.4	RILIEVO MEDIO LUNEDÌ – SABATO, ORARIO 10.00 – 11.00	33
5.5	RILIEVO MEDIO LUNEDÌ – SABATO, ORARIO 11.00 – 12.00	36
5.6	RILIEVO MEDIO LUNEDÌ – SABATO, ORARIO 12.00 – 13.00	39
5.7	RILIEVO MEDIO LUNEDÌ – SABATO, ORARIO 13.00 – 14.00	42
5.8	RILIEVO MEDIO LUNEDÌ – SABATO, ORARIO 14.00 – 15.00	45

5.9 RILIEVO MEDIO LUNEDÌ – SABATO, ORARIO 15.00 – 16.00	48
5.10 RILIEVO MEDIO LUNEDÌ – SABATO, ORARIO 16.00 – 17.00	51
5.11 RILIEVO MEDIO LUNEDÌ – SABATO, ORARIO 17.00 – 18.00	54
5.12 RILIEVO MEDIO LUNEDÌ – SABATO, ORARIO 18.00 – 19.00	57
5.13 RILIEVO MEDIO LUNEDÌ – SABATO, ORARIO 19.00 – 20.00	60
5.14 MEDIA DOMENICALE	63
5.15 DATI MEDI GIORNALIERI PER CIASCUN FLUSSO DI TRAFFICO	64
5.16 VARIAZIONE GIORNALIERA PER CIASCUN FLUSSO DI RILIEVO DI TRAFFICO	67
5.17 TRATTE CONGESTIONATE E CODE DI AUTOMEZZI	69
<u>6 IPOTESI DI PREVISIONE DEL TRAFFICO VEICOLARE GENERATO</u>	70
6.1 VIABILITÀ DI PROGETTO	70
6.2 ACCESSIBILITÀ DI PROGETTO	70
6.3 TRAFFICO VEICOLARE GENERATO	71
<u>7 CONCLUSIONI</u>	73

Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL

Figura 1 – inquadramento territoriale a scala vasta	5
Figura 2 – localizzazione area di intervento	6
Figura 3 - Vista SUD dell'ambito oggetto di intervento (foto aerea)	7
Figura 4 – estratto tav.3 PTR Lombardia	11
Figura 5 – RER: inquadramento di dettaglio	13
Figura 6 – estratto tav.10 del PTCP vigente	14
Figura 7 – estratto tav.11 PTCP vigente	15
Figura 8 – estratto tav.12 PTCP vigente	16
Figura 9 – estratto tav.14 PTCP vigente	17
Figura 10 – Individuazione limite amministrativo Comunale. Fonte: SIT Regione Lombardia	18
Figura 11 - estratto scheda d'ambito: NTA Piano delle Regole del PGT	20
Figura 12 – ambiti di rilievo traffico	21
Figura 13 – modalità di rilievo del traffico veicolare	22
Figura 14 – rappresentazione media veicoli entro la fascia oraria 07.00 – 20.00 da lunedì a sabato	65
Figura 15 – variazione media giornaliera per ciascuno dei flussi di traffico censiti (VEICOLI LEGGERI)	67
Figura 16 - variazione media giornaliera per ciascuno dei flussi di traffico censiti (VEICOLI PESANTI)	68

1 Premessa

Presso il Comune di Seregno, provincia di Monza e Brianza, è attivata la procedura di Pianificazione Attuativa in variante al Piano delle Regole del PGT vigente, con soggetto proponente la Società Nuova Ellenia Srl, e inerente la realizzazione di in due corpi di fabbrica tra la Via Milano e la Via allo Stadio, distinti (uno con destinazione commerciale e l'altro con destinazione a ristorante), e relativa area a parcheggio pubblico individuata intorno agli stessi, nonché modifiche alla viabilità nell'intorno territoriale.

A seguito di ciò è emersa la necessità di indagare con maggior dettaglio lo stato di traffico veicolare dell'intorno del progetto, con maggior definizione delle previsioni di incremento dello stesso.



Figura 1 – inquadramento territoriale a scala vasta

2.2 Caratteri del contesto e dell'area di intervento

L'area oggetto della proposta di Piano Attuativo è posta nel quadrante SUD-EST del Territorio Comunale, in zona molto urbanizzata e si affaccia lungo due importanti direttrici di collegamento del traffico veicolare NORD-SUD (*Giussano, Verano, Arosio, Inverigo. Verso Desio, Nova Milanese ecc.*).

Essa confina infatti a nord con la via Toselli, ad est con la via allo Stadio, a sud con un edificio (al mappale 48 del fg. 29) posto a confine dell'area d'intervento ed infine ad ovest con la via Milano.

Tre lati dell'area si affacciano su pubbliche vie di cui due provengono dal centro cittadino e che confluiscono più avanti nella strada (*la vecchia Vallassina*) che va in direzione Milano.

L'area è completamente ineditata ed è contraddistinta nelle mappe del Comune di Seregno al fg. 45 con il mappale 29.

Le zone poste a contorno dell'area d'intervento (*seppur separate da viabilità pubblica*), sono costituite da un deposito di materiali edili e da un insediamento industriale dismesso riferito alle vecchie "Officine Mariani" (lato Nord), da insediamenti residenziali con annessi piccoli laboratori artigianali (lato Est), da costruzioni che ospitano funzioni artigianali poste a confine (lato Sud), e da un distributore di carburante e, più oltre, dal viale Edison (*lato Ovest che in questo tratto è caratterizzato da edifici multipiano a carattere residenziale*) ed infine dal quartiere di Sant'Ambrogio.



Figura 3 - Vista SUD dell'ambito oggetto di intervento (foto aerea)

2.3 Il sistema della viabilità individuato dal progetto

EDIFICI DI PROGETTO

La proposta è stata sviluppata in conformità alle previsioni dimensionali della scheda d'Ambito del PGT, e più precisamente: prevede la realizzazione di due edifici (della SLP di mq. 500 ciascuno) aventi una SLP complessiva di mq. 1.000 sulla porzione di area (della superficie di mq. 2.210) che rimarrà privata, e la cessione all'Amministrazione Comunale delle rimanenti aree (di mq. 4.650 catastali) per la realizzazione di un parcheggio pubblico e del punto di appoggio della rete ecologica di connessione REC (aventi una superficie complessiva di mq. 4.423,77 pertanto superiore a quanto previsto dalla sopracitata scheda d'ambito pari a mq. 4.120,00) nonché dei marciapiedi/ampliamenti stradali.

Gli edifici dalla pianta di forma rettangolare si fronteggeranno e si posizioneranno ortogonalmente a via Milano nella porzione di area che rimarrà di proprietà privata: quello a nord con affaccio verso via Toselli sarà destinato all'attività di somministrazione al pubblico di alimenti e bevande (*ristorante*), mentre quello a sud avrà una destinazione commerciale.

L'altezza di entrambi gli edifici sarà, come da scheda d'Ambito, di mt. 5,00.

AREA VERDE DI PROGETTO

Rispetto alle previsioni del PGT vigente: l'area verde REC rimane pressoché invariata (se si eccettua l'ubicazione nell'angolo sud-est della cabina elettrica di trasformazione richiesta da *RetiPiù srl*) con il corridoio di collegamento in lato sud. La variante rispetto al PGT riguarda la conformazione del lotto privato che deve contenere due edifici ben distinti come da motivazioni indicate in premessa, e conseguentemente anche quella del parcheggio pubblico (la cui superficie di mq 2.251 è comunque superiore alle previsioni del PGT).

PARCHEGGIO E ACCESSI

Il parcheggio pubblico con la relativa viabilità si svilupperà tutt'attorno al lotto privato con una capienza di n° 57 posti auto, ai quali andranno a sommarsi i parcheggi privati pertinenziali aperti ai fruitori (n° 32 posti auto) previsti principalmente nell'area centrale ricompresa tra gli edifici in progetto lungo: pertanto complessivamente i posti auto previsti sono n° 89.

L'accesso carrabile e l'uscita (sia per quanto concerne i parcheggi che per quanto riguarda il servizio agli immobili) sono previsti dalla via Milano, mentre da via Toselli si avrà unicamente l'ingresso.

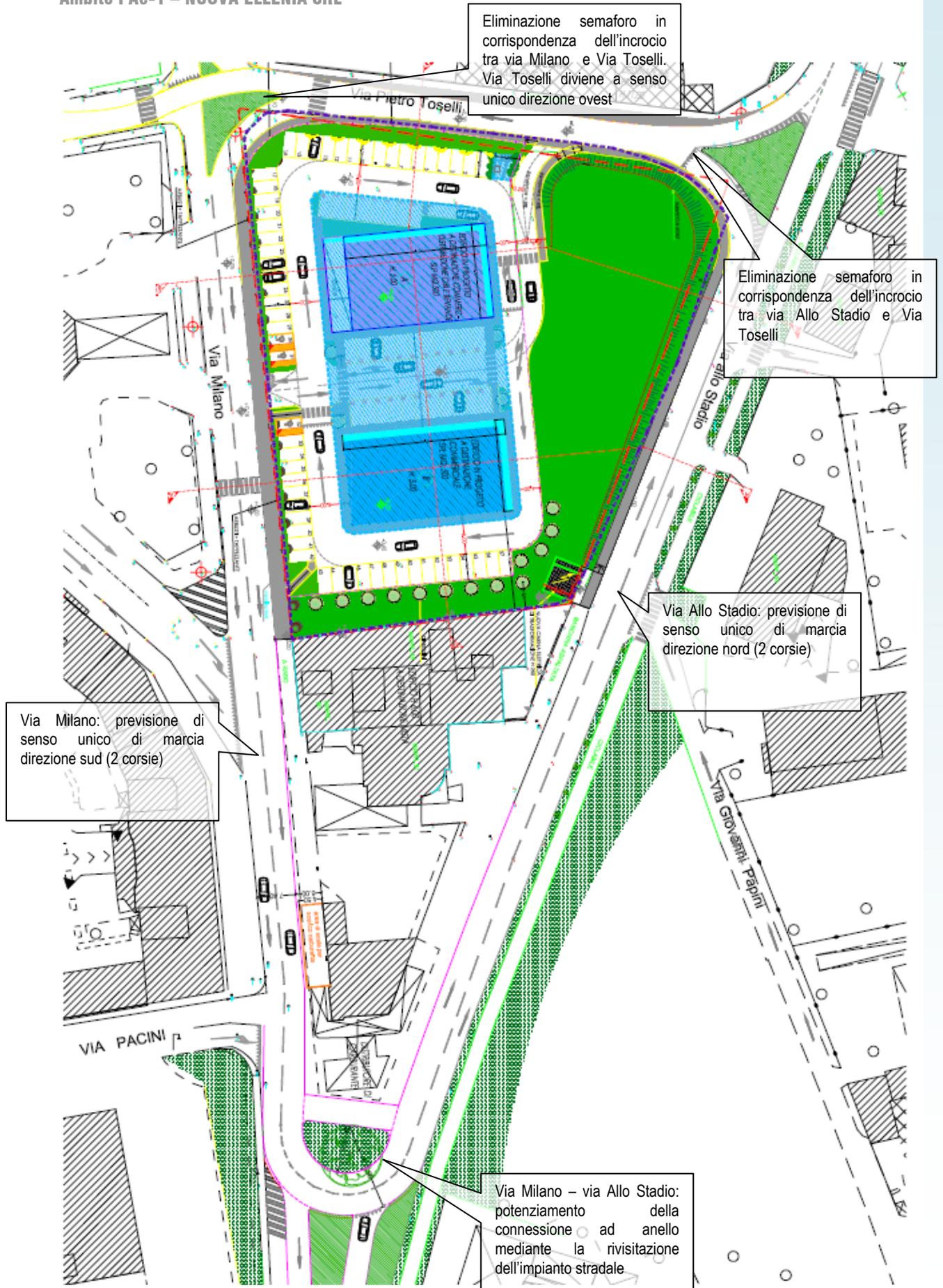
OPERE DI URBANIZZAZIONE PREVISTE

- Eliminazione degli impianti semaforici alle intersezioni di via Toselli con via Milano e di quella con via allo Stadio e sistemazione dei relativi incroci;

Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL

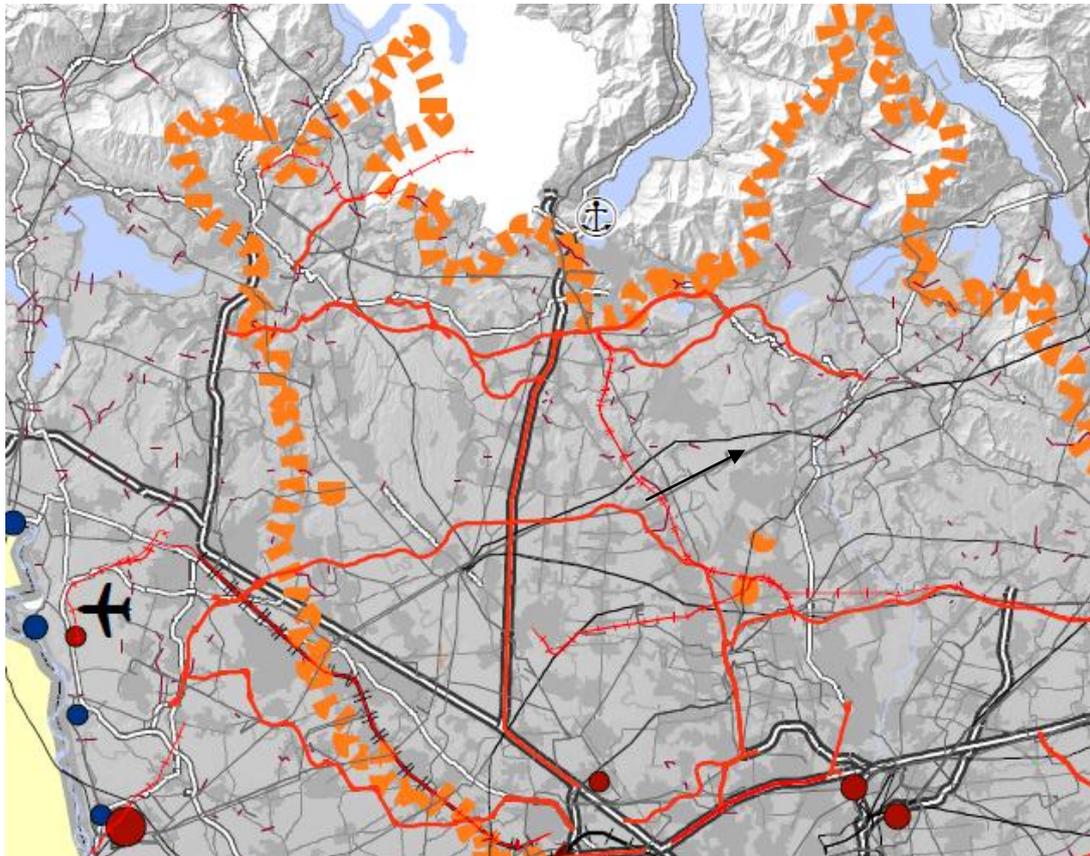
- Risistemazione del marciapiedi di via allo Stadio lungo il tratto adiacente l'intervento;
- Formazione di nuovo marciapiedi di via Toselli lungo il tratto adiacente all'intervento;
- Risistemazione del marciapiedi di via Milano lungo il tratto adiacente l'intervento;
- Realizzazione di parcheggi pubblici con relativa viabilità interna ed illuminazione;
- Sistemazione dell'area a verde pubblico con formazione di prato e posa di eventuale parapetto in legno se necessario;
- Realizzazione di cabina elettrica di trasformazione e sottoservizi;
- Modifica del bivio tra via Milano e via allo Stadio mediante formazione di semi-rotatoria e relativi innesti;
- Segnaletica verticale ed orizzontale.

Ambito PAC-1 – NUOVA ELLENIA SRL



3 Pianificazione sovraordinata

3.1 Infrastrutture prioritarie - Il PTR Regione Lombardia



Elettrodotti alta tensione

- 132 KV
- 220 KV
- 400 KV

INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA'

- Aeroporti principali
- Idroscalo Internazionale di Como
- Infrastrutture viarie - in progetto
- Infrastrutture ferroviarie - in progetto
- Viabilità autostradale esistente
- Viabilità principale esistente
- Viabilità secondaria esistente
- Ferrovie esistenti
- Fiumi/Canali navigabili

INFRASTRUTTURE PER LA DIFESA DEL SUOLO

- Bacino Lambro - Seveso - Olona - Trobbie
- Nodo idraulico bresciano - Bacino del torrente Garza
- Bacino del Lago d'Ildro
- Riconnessione del fiume Olona con l'Olona Inferiore e il Po

Figura 4 – estratto tav.3 PTR Lombardia

Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL

Come constatabile dall'estratto il Comune di Seregno non è interessato da infrastrutture prioritarie di Regione Lombardia.

3.2 Rete Ecologica Regionale

Come si evince dall'estratto della cartografia della rete ecologica regionale sopra riportata (settore 32), il territorio di Inveruno ricade in parte all'interno di elementi di primo e secondo livello.



Figura 5 – RER: inquadramento di dettaglio

Come si evince dall'estratto della cartografia della rete ecologica regionale sopra riportata, il territorio di Seregno ricade in minima parte entro elementi della RER. Tuttavia l'ambito di PA è esterno ad essi.

3.3 Il PTCP di Monza e Brianza vigente

3.3.1 Interventi sulla rete stradale nello scenario programmatico

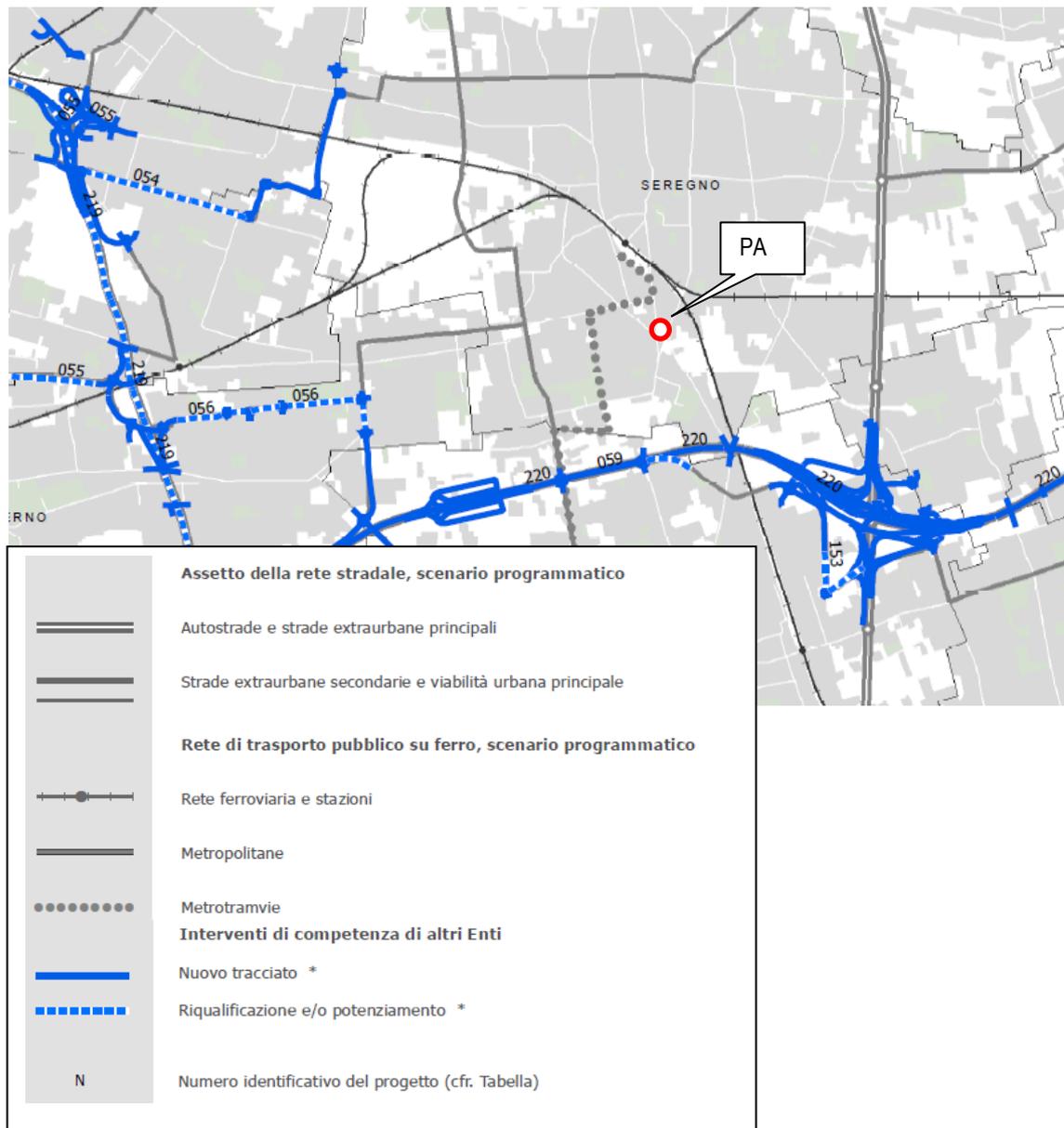


Figura 6 – estratto tav.10 del PTCP vigente

Si verifica l'assenza di interventi infrastrutturali sovraordinati in adiacenza dell'ambito di intervento, fatto salvo per il tracciato della metrotramvia a nord, comune non riguardante direttamente l'area.

Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL

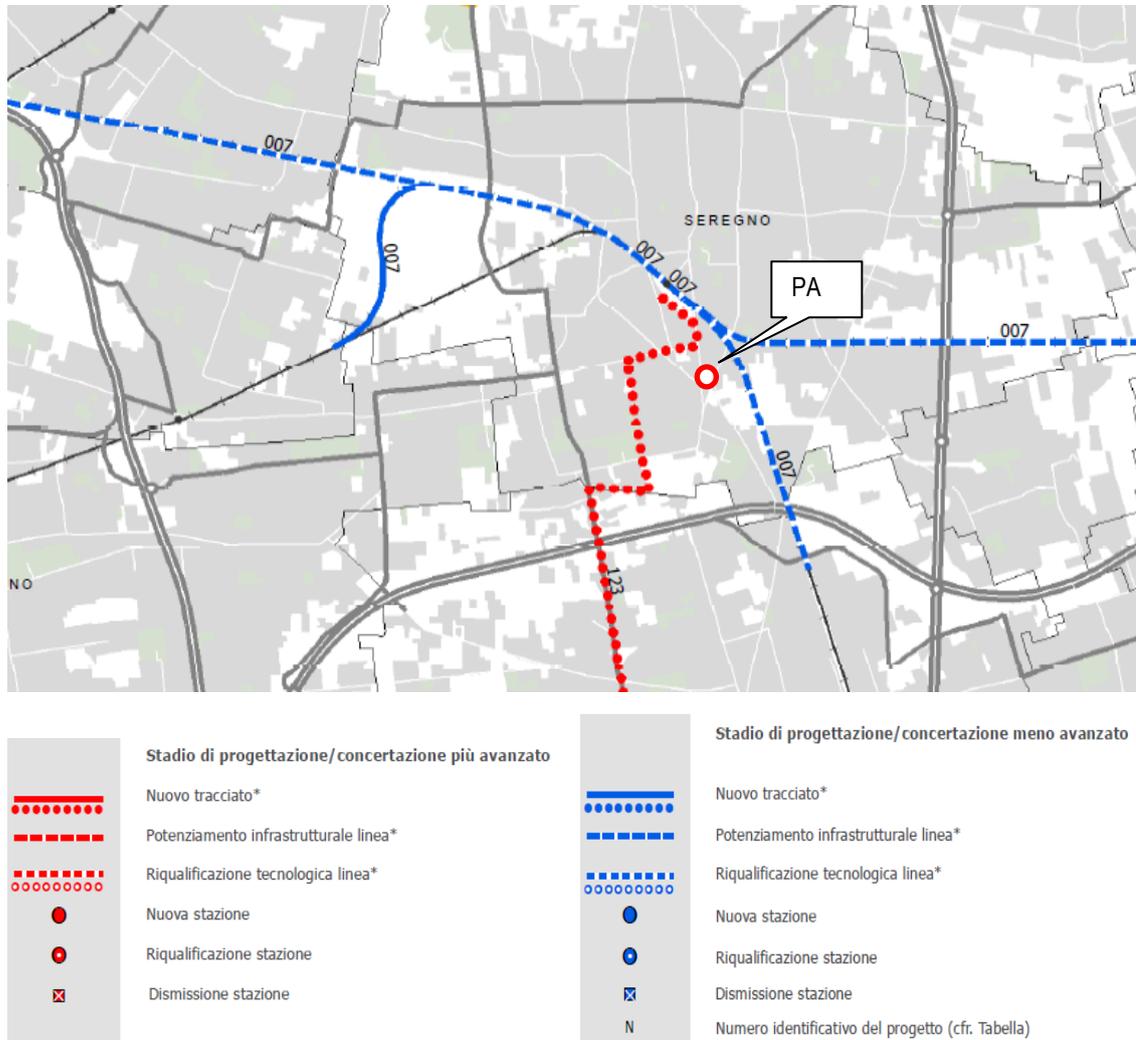
3.3.2 Interventi sulla rete ferroviaria nello scenario programmatico

Figura 7 – estratto tav.11 PTCP vigente

Si individua il potenziamento del tracciato ferroviario a nord dell'area, nonché nuovamente la linea di metrotramvia in previsione. Tali infrastrutture non sono tuttavia adiacenti all'area di intervento.

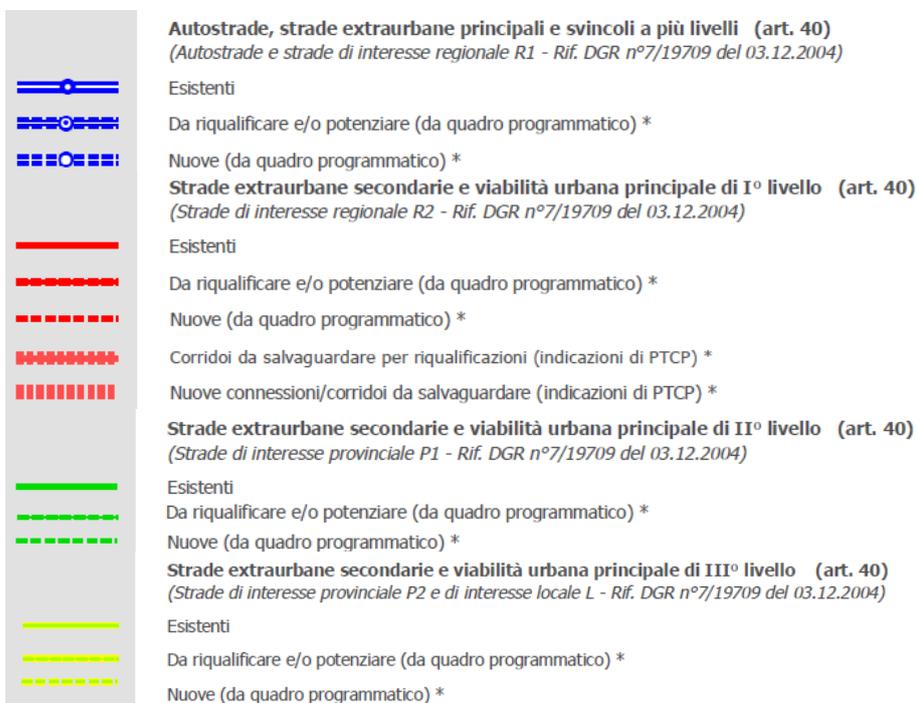
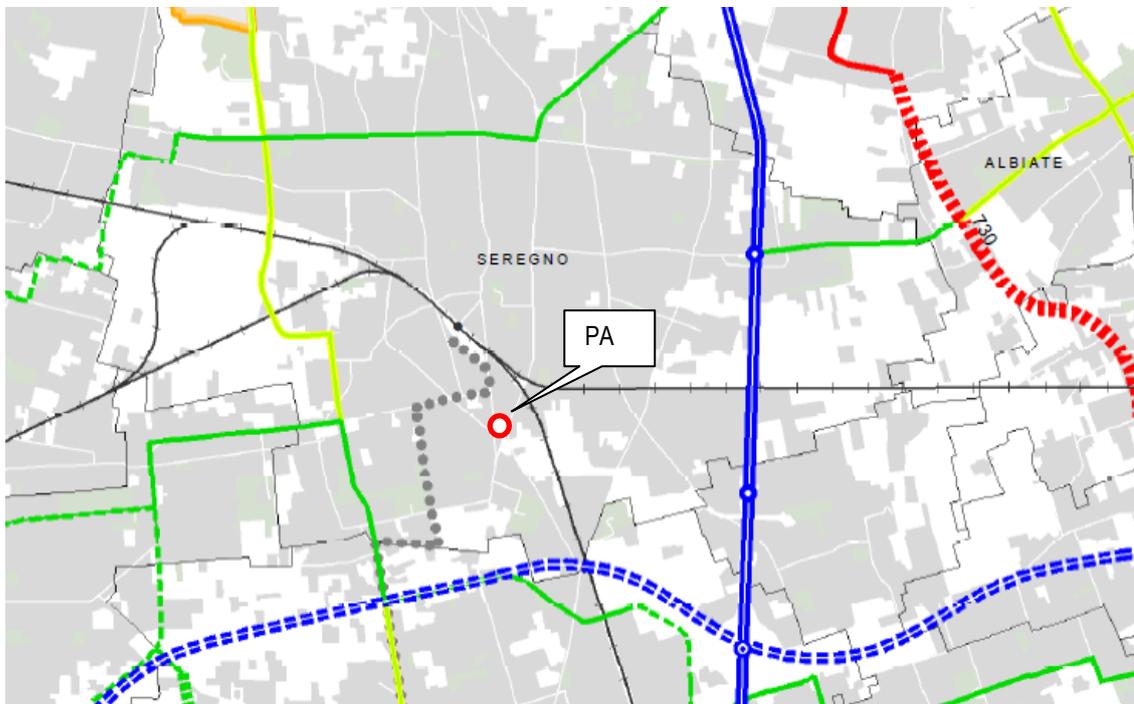
3.3.3 Assetto della rete stradale nello scenario di Piano

Figura 8 – estratto tav.12 PTCP vigente

Si constata che entro il territorio comunale si individuano nuovi interventi infrastrutturali, atti a completare la gerarchia stradale sovralocale. Nessuno di tali interventi è tuttavia limitrofo al P.A.

Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL

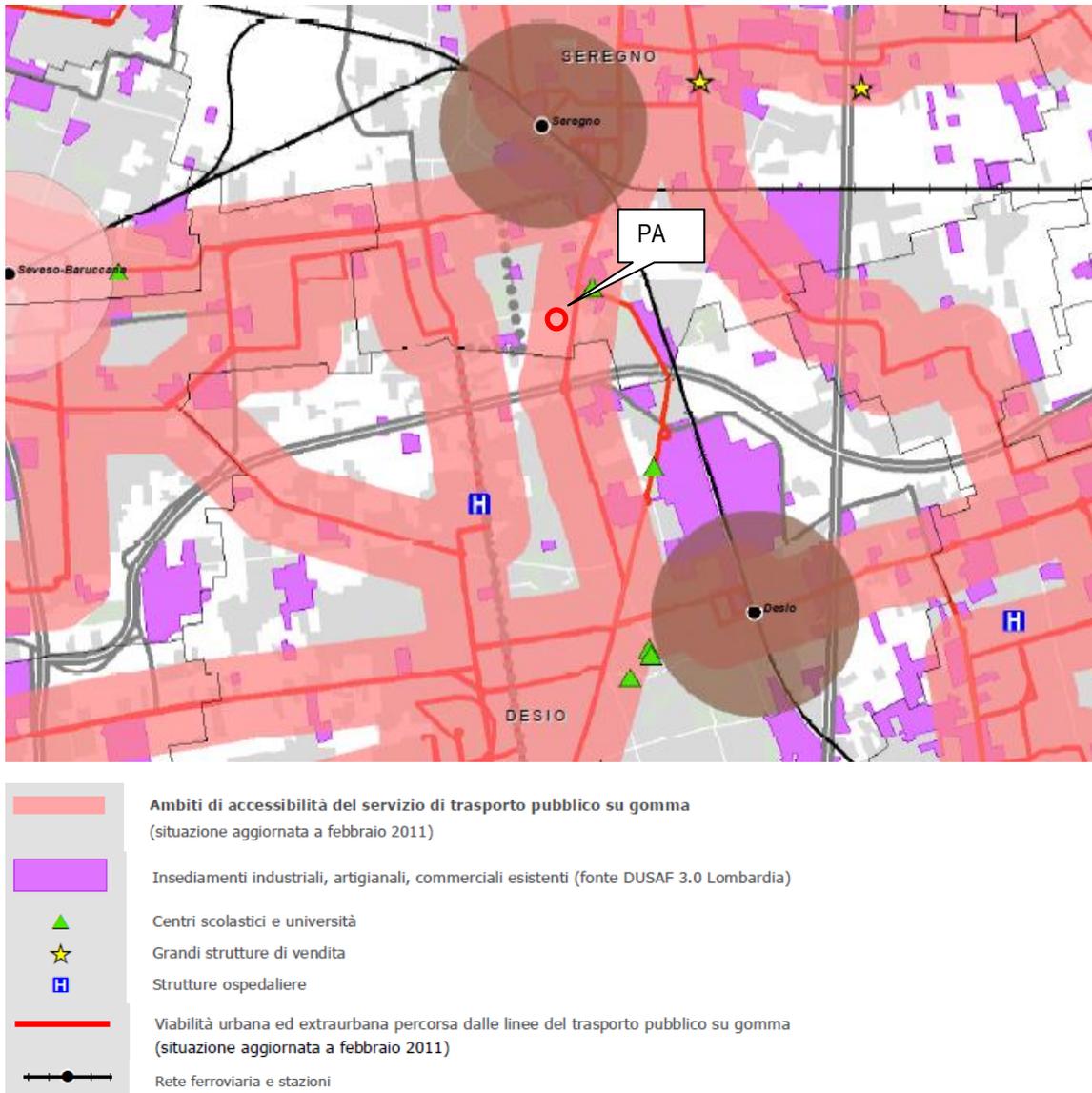
3.3.4 Ambiti di accessibilità sostenibile

Figura 9 – estratto tav.14 PTCP vigente

Si constata che l'ambito oggetto di intervento è localizzato in prossimità di assi viari ad elevata accessibilità (via Milano e Via Allo Stadio).

4 Analisi territoriale – Ambientale

4.1 Il territorio Comunale

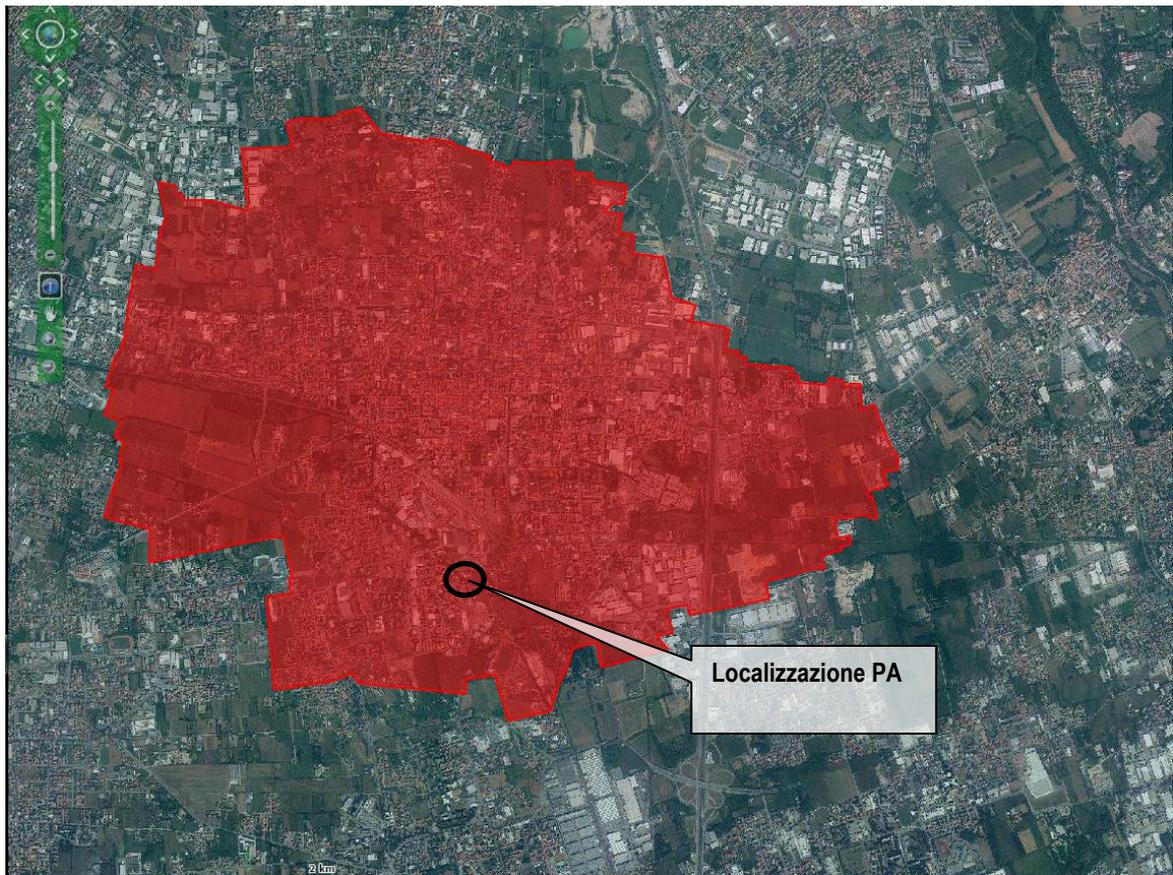


Figura 10 – Individuazione limite amministrativo Comunale. Fonte: SIT Regione Lombardia

Altitudine:	222 m s.l.m. (Municipio)
Superficie:	13.05 Km ²
Provincia:	Monza Brianza
Comuni contigui:	Albate, Cabiato (CO), Carate Brianza, Cesano Maderno, Desio, Giussano, Lissone, Mariano Comense (CO), Meda, Seveso
Abitanti:	44.573 (al 31.08.14)
Densità:	3.415 ab./Km ²

Ambito PAC-1 – NUOVA ELLENIA SRL

INDICI URBANISTICO-EDILIZI		FUNZIONI NON AMMESSE	DOTAZIONI TERRITORIALI	
St	mq. 7.136		- Residenziali - Terziarie ad esclusione dei pubblici esercizi di somministrazione - Produttive - Turistico-ricettive - Agricole	Sup. minima da cedere
Sf	mq. 2.420	Infrastrutture da realizzare		AV; MS-P
Slp	mq. 1.000	NOTE PARTICOLARI		
Ip	20%	1) Realizzazione del verde attrezzato e manutenzione dello stesso a carico dell'operatore per un periodo non inferiore a 10 anni		
H	ml. 5,00	2) Realizzazione dei parcheggi pubblici		
Df	ml. 10,00	3) Allargamento sedi stradali		
Dc	ml. 5,00	4) Realizzazione marciapiedi e rete di connessione REC		
Ds	ml. 10,00	4) Impegno all'assunzione di n. 25 persone		

Figura 11 - estratto scheda d'ambito: NTA Piano delle Regole del PGT

In data 3 settembre 2015 veniva approvato con deliberazione della Giunta Comunale n° 155 il Piano Attuativo PAC-1 "Ambito di via Milano - via allo Stadio".

Tale intervento con Pianificazione Attuativa costituisce oggetto di variante al P.A. approvato nonché al PGT vigente, in quanto:

- è sopravvenuta la necessità di suddividere l'edificio in due corpi di fabbrica distinti (uno con destinazione commerciale e l'altro con destinazione a ristorante);
- pur non variando le quantità delle aree in cessione previste dalla scheda d'Ambito del Piano delle Regole, viene modificata principalmente la conformazione dell'area a parcheggio pubblico che andrà a svilupparsi tutt'attorno gli edifici previsti;

inoltre viene già recepita la previsione del PGT relativamente alla viabilità riguardante l'isolato ricompreso dalle vie Milano-Toselli-allo Stadio, e viene spostato l'accesso al complesso già previsto dal Piano Attuativo da via allo Stadio a via Toselli evitando in tal modo il frazionamento dell'area verde (REC) in cessione;

5 Il rilievo del traffico al 2016

Durante la seconda settimana di aprile 2016 sono stati eseguiti rilievi sul campo per il conteggio dei reali dati sul traffico veicolare interessato la viabilità nell'intorno territoriale dell'area di progetto, ovvero in riferimento alla Via Milano, Via Allo Stadio, Via Toselli, Via Oriani, Via Edison.

Tale indagine intende definire lo stato di fatto del traffico attuale transitante nei pressi dell'area di progetto, per fornire indicazioni utili circa le future previsioni incrementali di traffico, e completare quanto definito nel rapporto preliminare alla verifica di esclusione VAS del P.A. in parola.



Figura 12 – ambiti di rilievo traffico

Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL

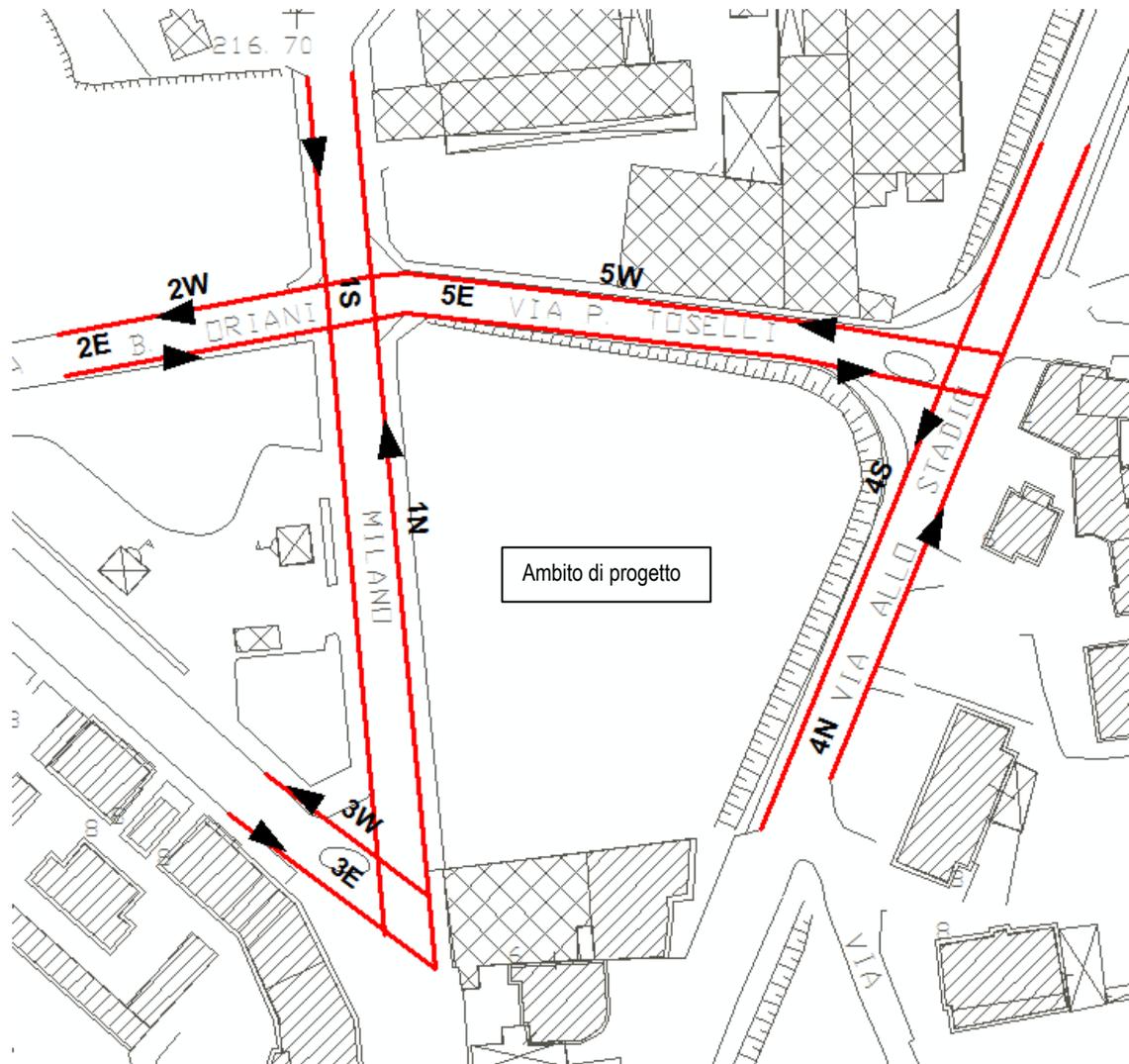


Figura 13 – modalità di rilievo del traffico veicolare

Le modalità di esecuzione dei rilievi sono le seguenti:

Da lunedì a sabato sono stati raccolti i dati del traffico dalle ore 7.00 alle ore 20.00, e la media degli stessi viene di seguito presentata mediante tabelle, indicanti i valori medi per ciascuna ora, nel corso dell'intera settimana.

LOCALIZZAZIONE DEI RILIEVI (vedasi numerazione figura precedente)

numerazione	Descrizione direzione del flusso
1N	Via Milano (direzione da sud a nord)
1S	Via Milano (direzione da nord a sud)
2E	Via Oriani (direzione da ovest a est)

Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL

2W	Via Oriani (direzione da esta ovest)
3W	Via Edison (direzione da est a ovest)
3E	Via Edison (direzione da ovest a est)
4S	Via Allo Stadio (direzione da nord a sud)
4N	Via Allo Stadio (direzione da sud a nord)
5W	Via Toselli (direzione da est a ovest)
5E	Via Toselli (direzione da ovest a est)

Nota: le lettere N-E-S-W di cui sopra si riferiscono alla direzione geografica del flusso

PERIODO DI RILIEVO:

2° settimana di aprile 2016, dalle ore 7.00 alle ore 20.00. I rilievi sono conteggiati con media matematica rispetto a tale periodo ed orario.

MODALITA' DI CONTEGGIO:

I dati sono espressi in veicoli /ora, e suddivisi in:

- Veicoli leggeri (auto, moto, furgoni ecc..)
- Veicoli pesanti (camion, bus ecc..)

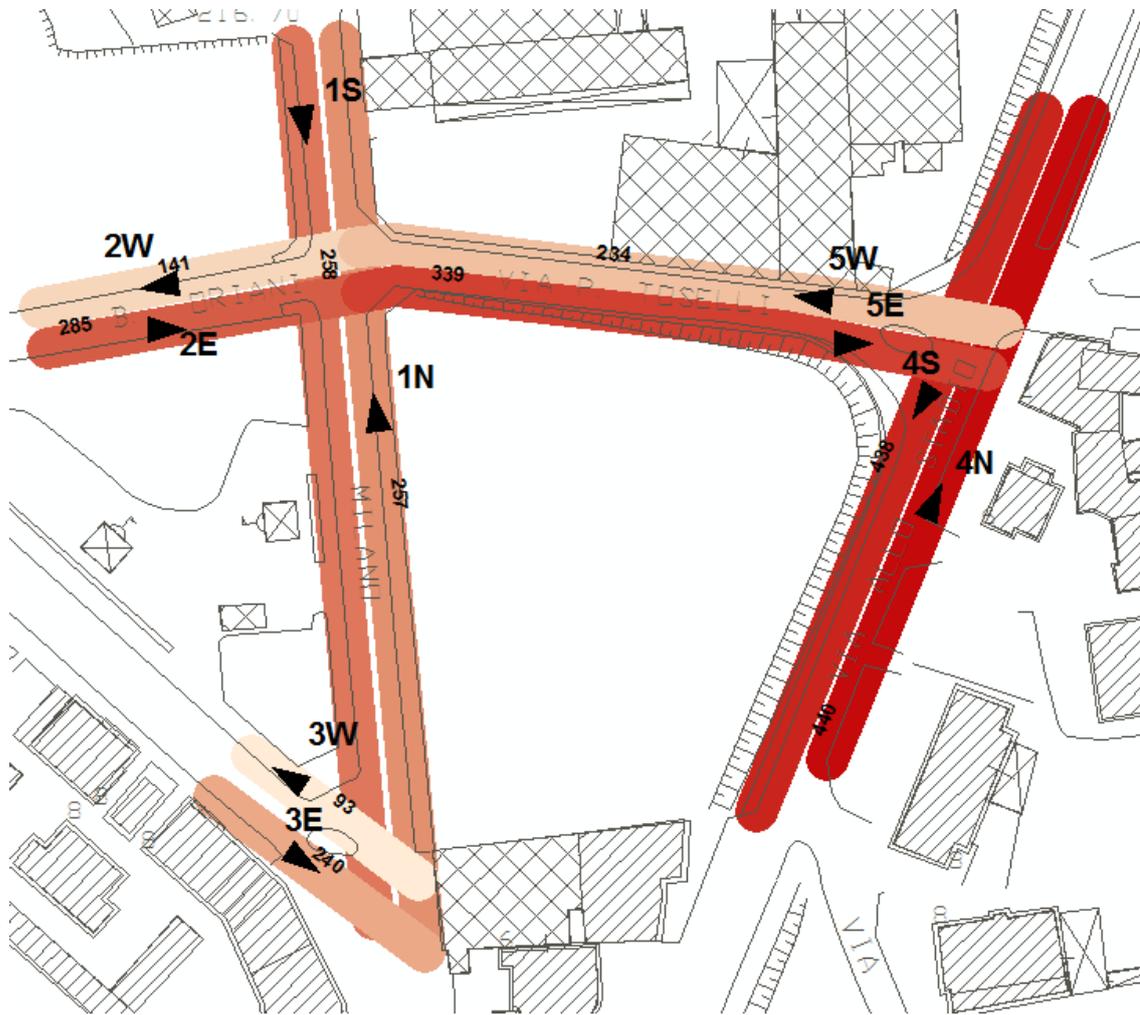
Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL

5.1 Rilievo medio lunedì – sabato, orario 07.00 – 08.00

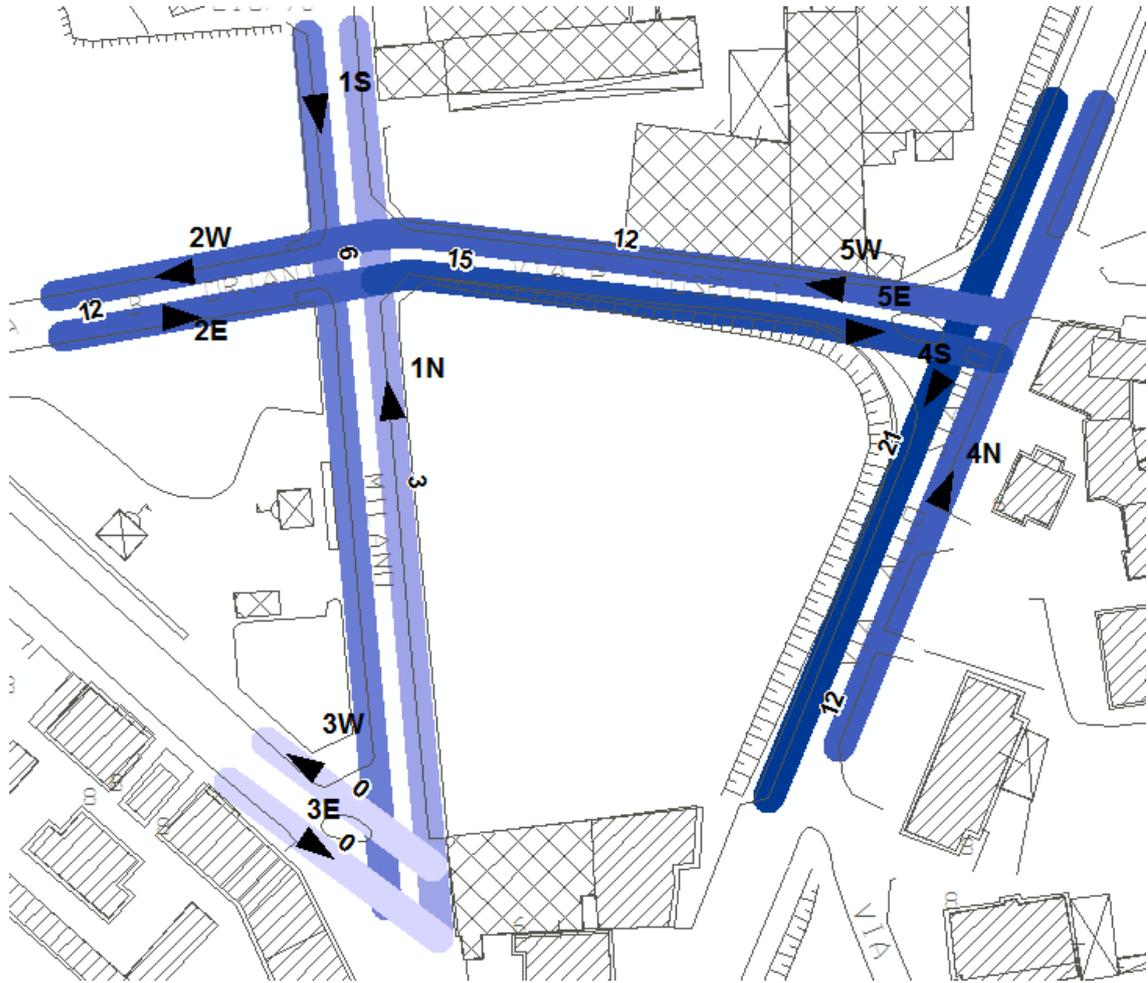
N_tratta	orario	mezzi leggeri	mezzi pesanti
1S	07,00-08,00	258	6
1N	07,00-08,00	257	3
2E	07,00-08,00	285	12
2W	07,00-08,00	141	12
3W	07,00-08,00	93	0
3E	07,00-08,00	240	0
4S	07,00-08,00	438	21
4N	07,00-08,00	440	12
5W	07,00-08,00	234	12
5E	07,00-08,00	339	15
	totale parz.	2725	93
	totale	2818	



Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL



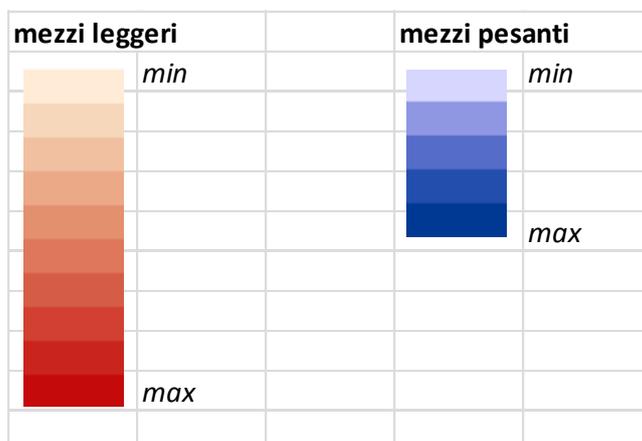
Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL



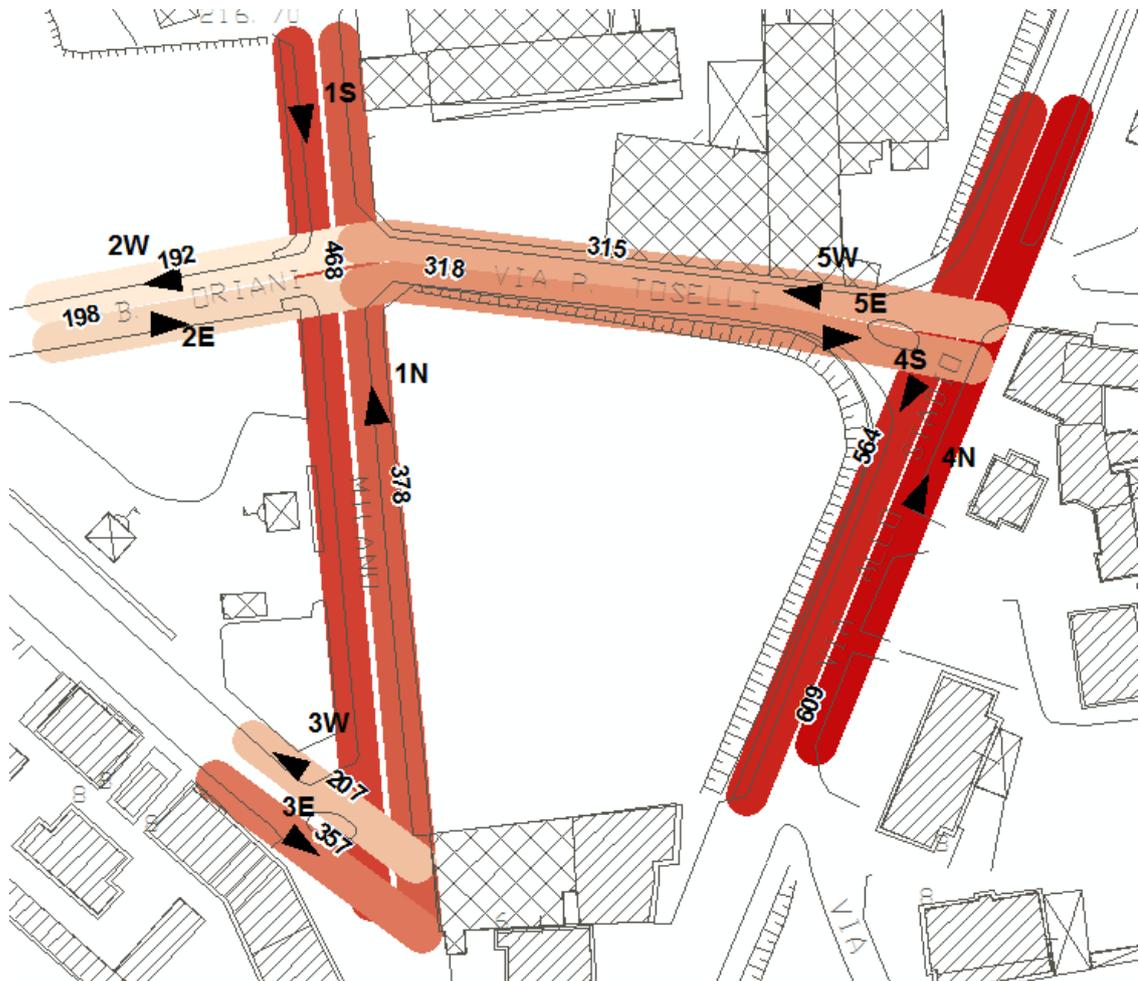
Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL

5.2 Rilievo medio lunedì – sabato, orario 08.00 – 09.00

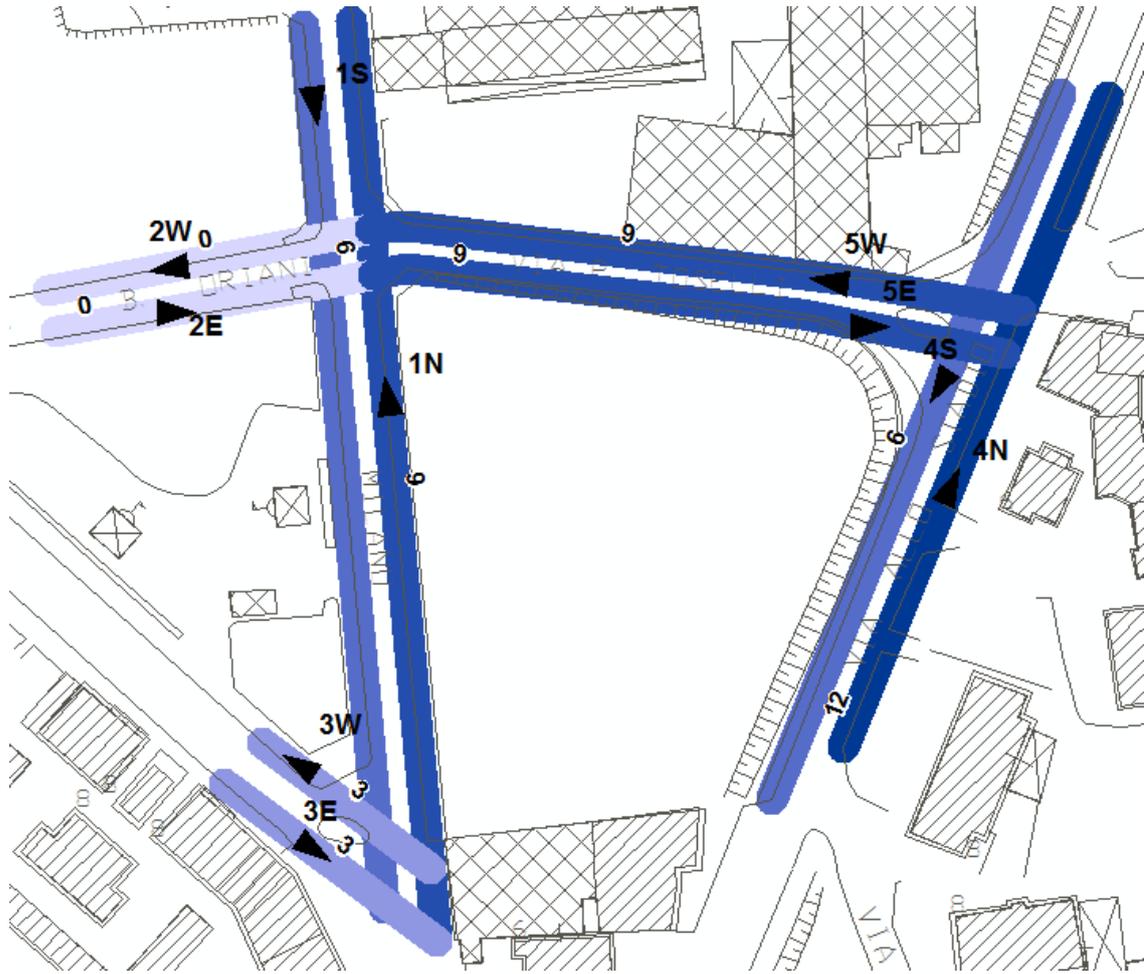
N_tratta	orario	mezzi leggeri	mezzi pesanti
1S	08,00-09,00	468	6
1N	08,00-09,00	378	9
2E	08,00-09,00	198	0
2W	08,00-09,00	192	0
3W	08,00-09,00	207	3
3E	08,00-09,00	357	3
4S	08,00-09,00	564	6
4N	08,00-09,00	609	12
5W	08,00-09,00	315	9
5E	08,00-09,00	318	9
	totale parz.	3606	57
	totale	3663	



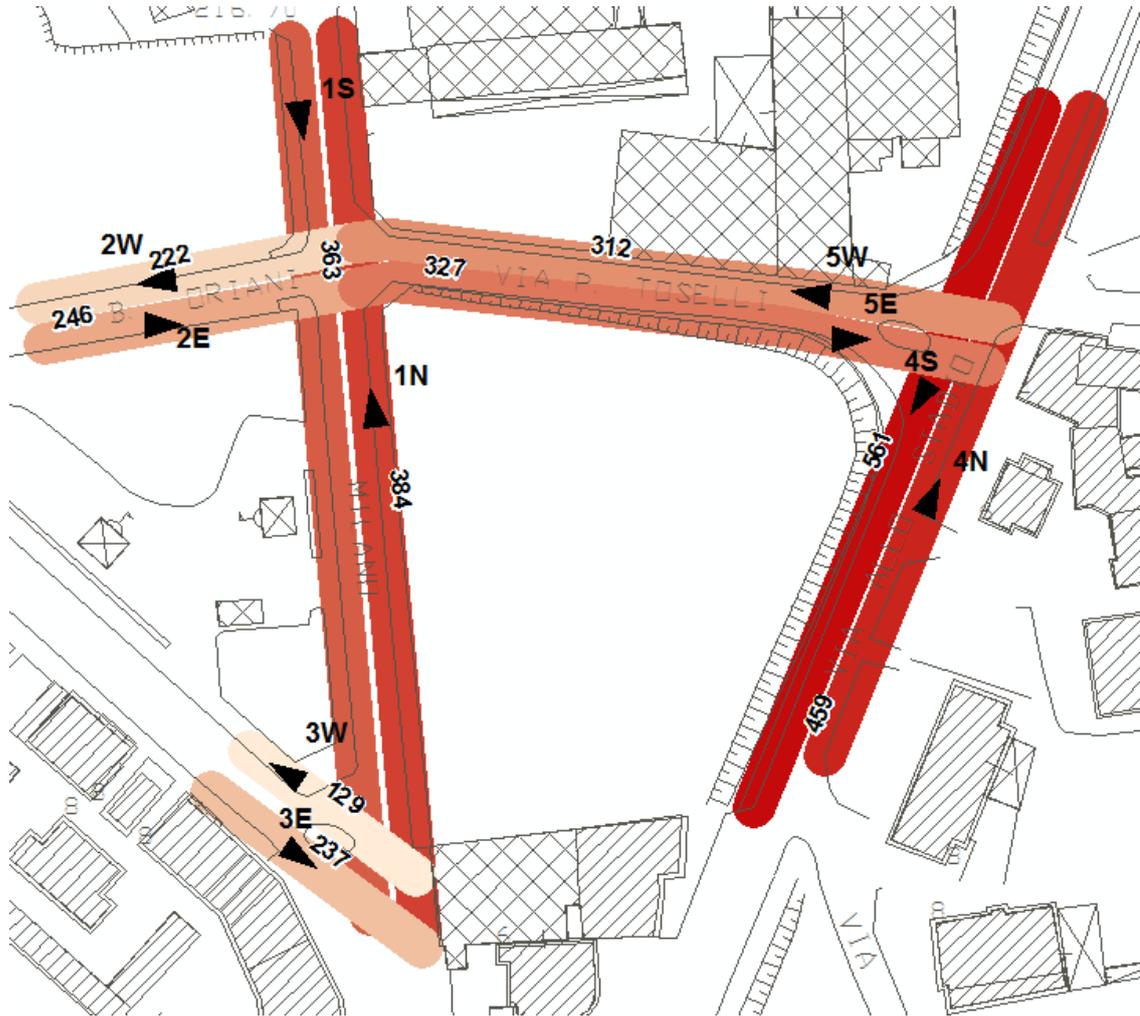
Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL



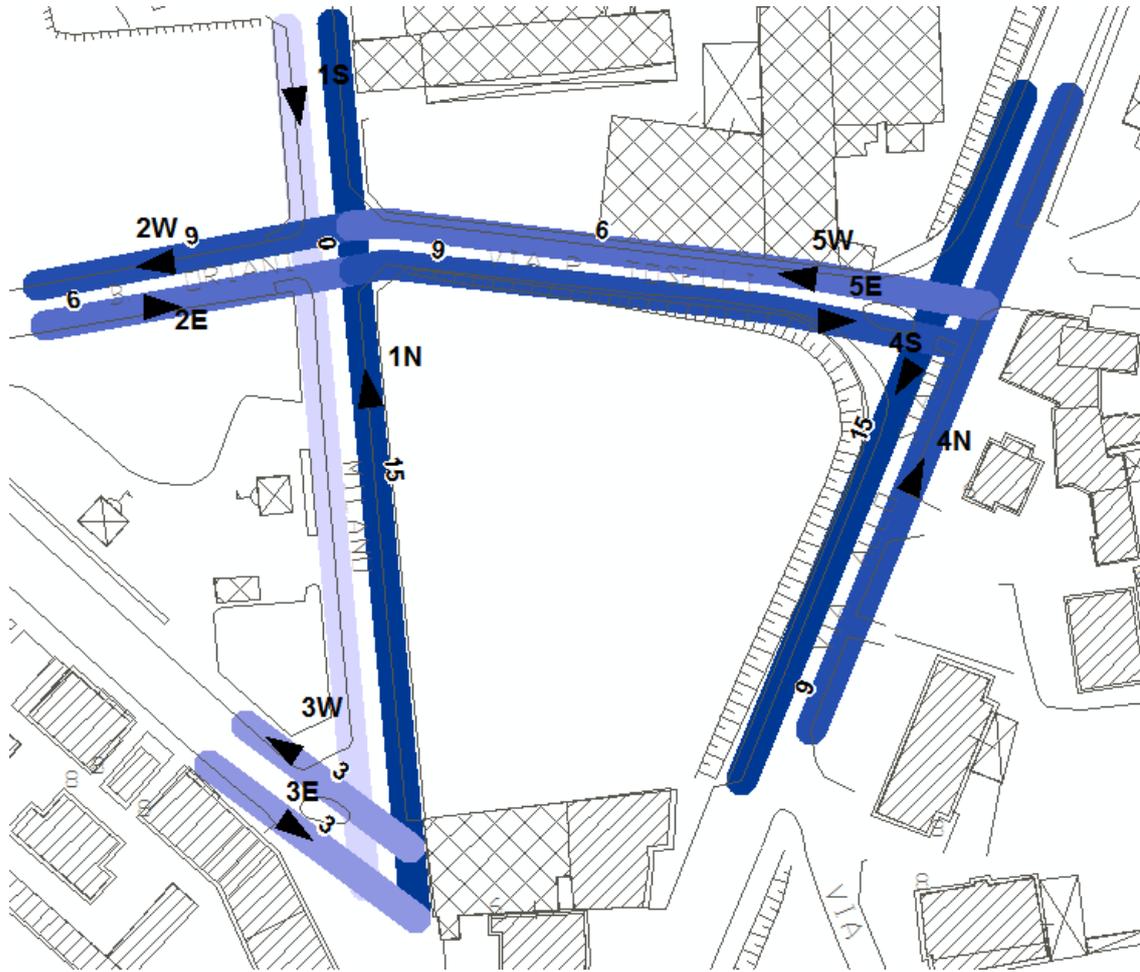
Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL



Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL



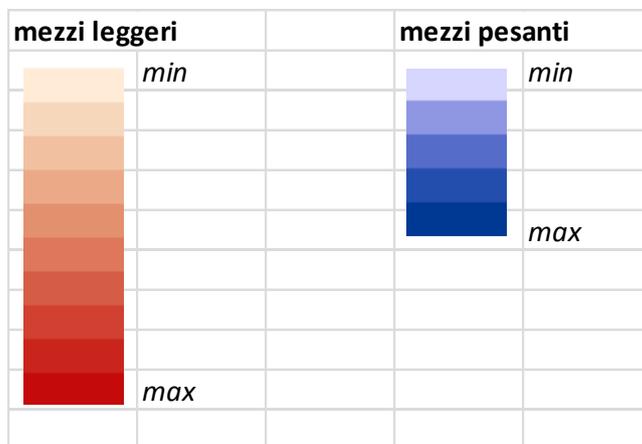
Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL



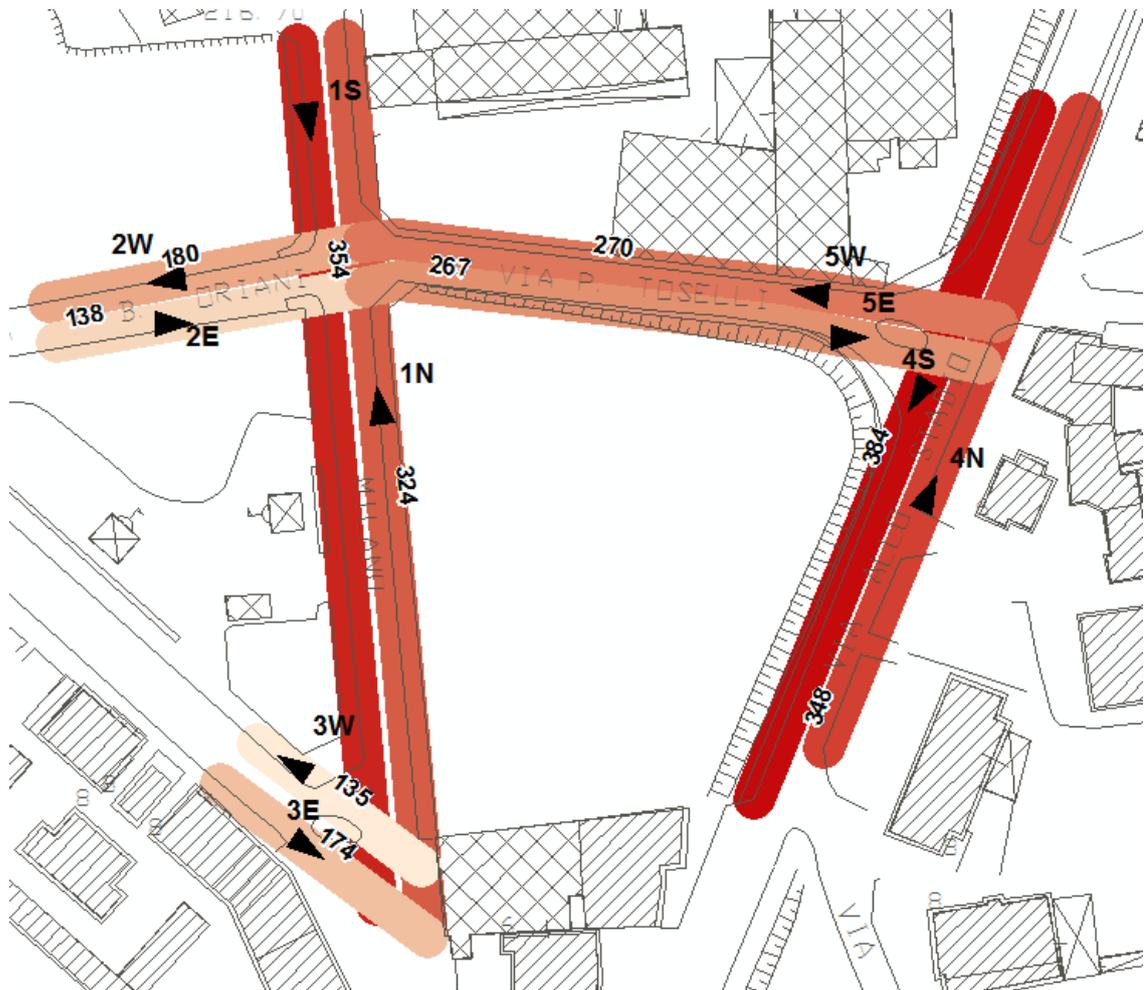
Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL

5.4 Rilievo medio lunedì – sabato, orario 10.00 – 11.00

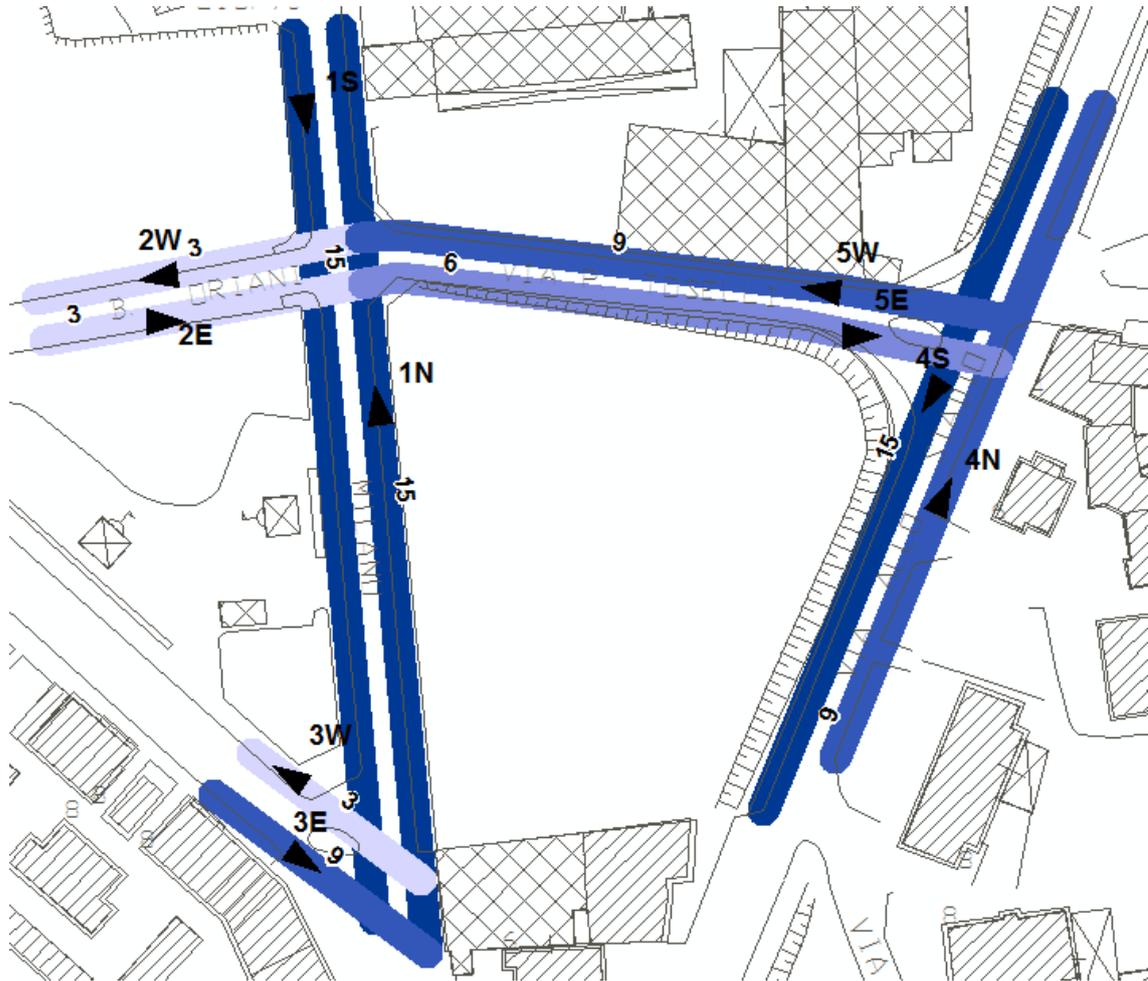
N_tratta	orario	mezzi leggeri	mezzi pesanti
1S	10,00-11,00	354	15
1N	10,00-11,00	324	15
2E	10,00-11,00	138	3
2W	10,00-11,00	180	3
3W	10,00-11,00	135	3
3E	10,00-11,00	174	9
4S	10,00-11,00	384	15
4N	10,00-11,00	348	9
5W	10,00-11,00	270	9
5E	10,00-11,00	267	6
	totale parz.	2574	87
	totale	2661	



Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL



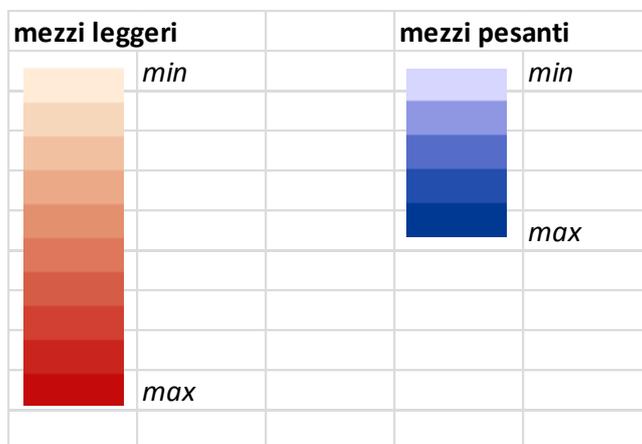
Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL



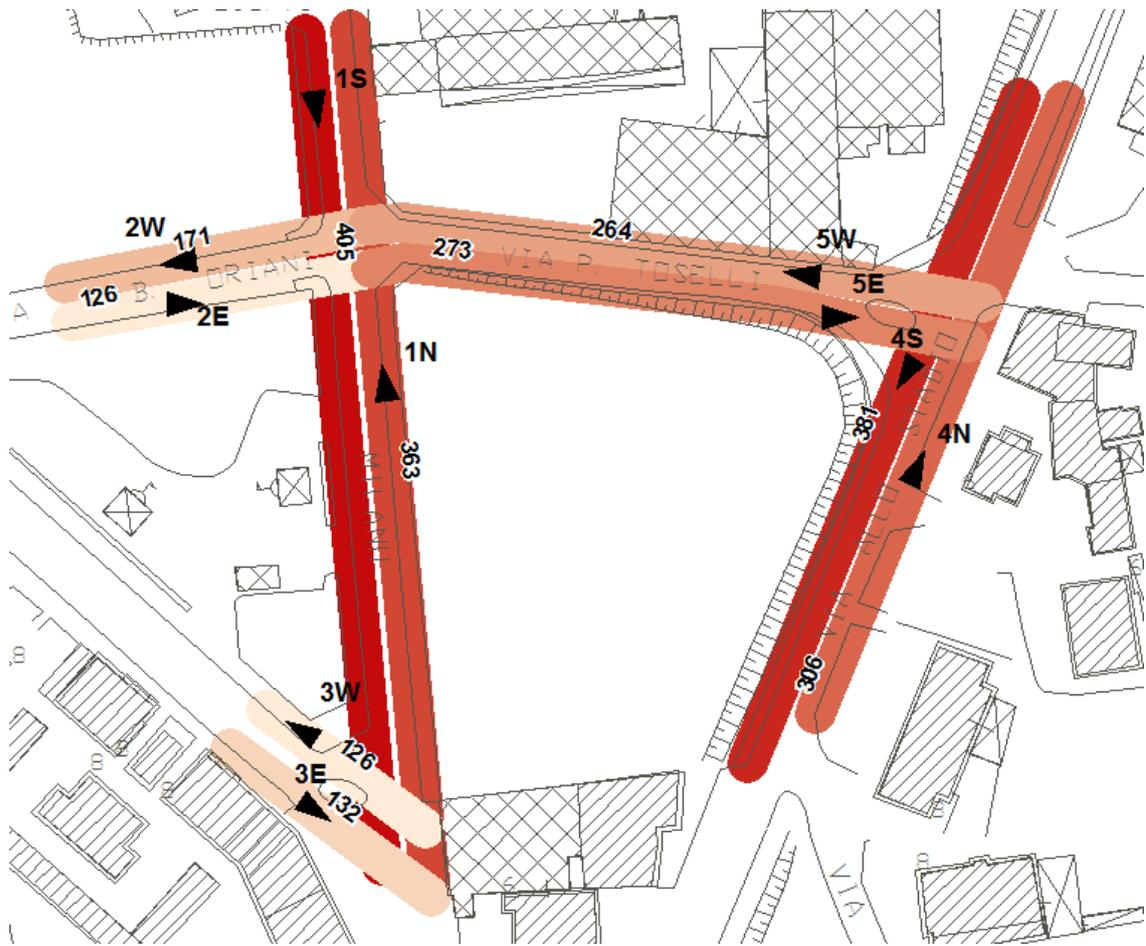
Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL

5.5 Rilievo medio lunedì – sabato, orario 11.00 – 12.00

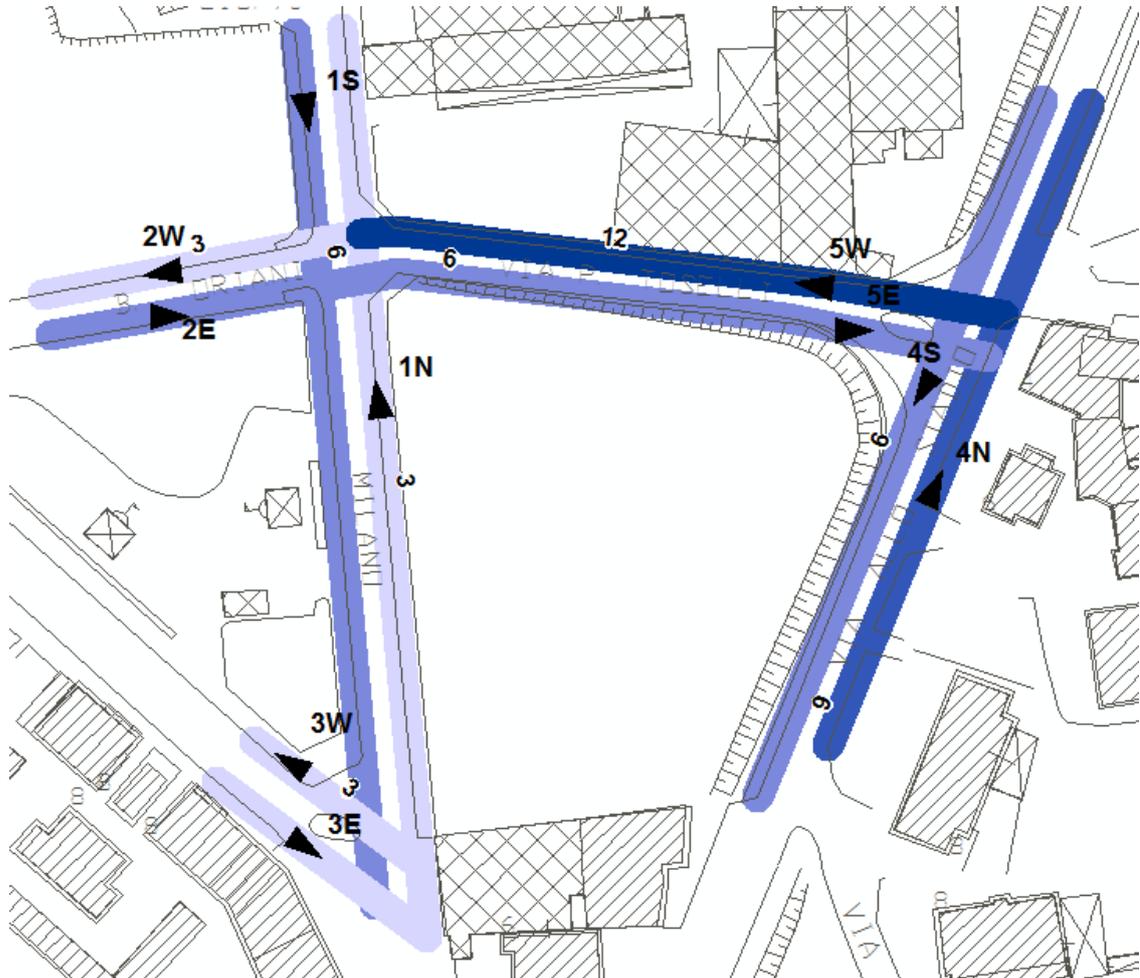
N_tratta	orario	mezzi leggeri	mezzi pesanti
1S	11,00-12,00	405	6
1N	11,00-12,00	363	3
2E	11,00-12,00	126	6
2W	11,00-12,00	171	3
3W	11,00-12,00	126	3
3E	11,00-12,00	132	3
4S	11,00-12,00	381	6
4N	11,00-12,00	306	9
5W	11,00-12,00	264	12
5E	11,00-12,00	273	6
	totale parz.	2547	57
	totale	2604	



Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL



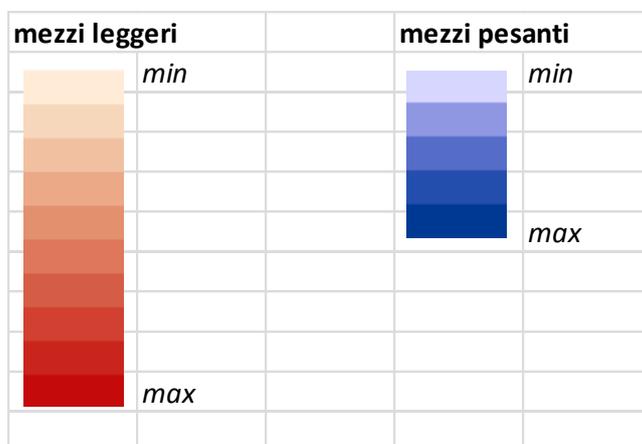
Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL



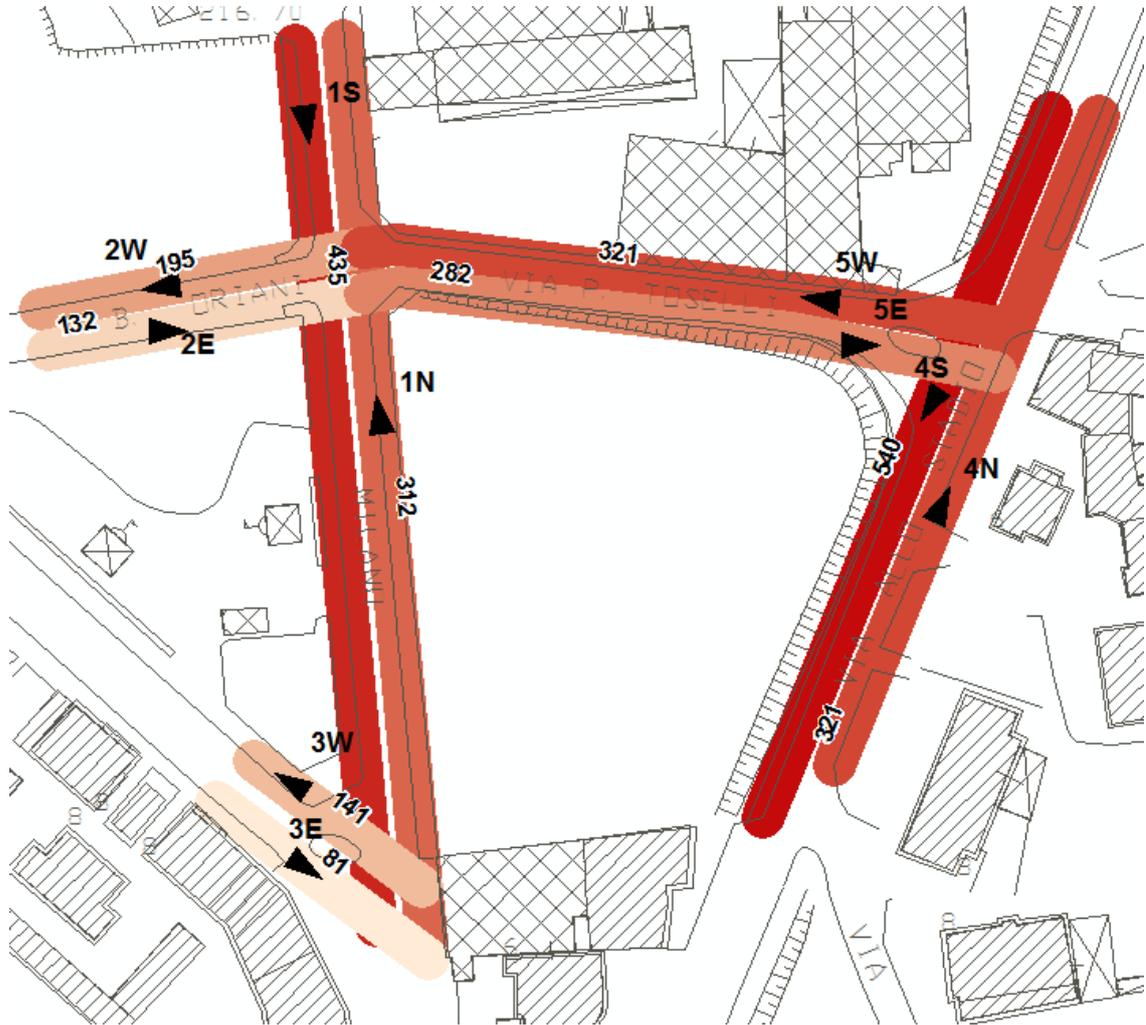
Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL

5.6 Rilievo medio lunedì – sabato, orario 12.00 – 13.00

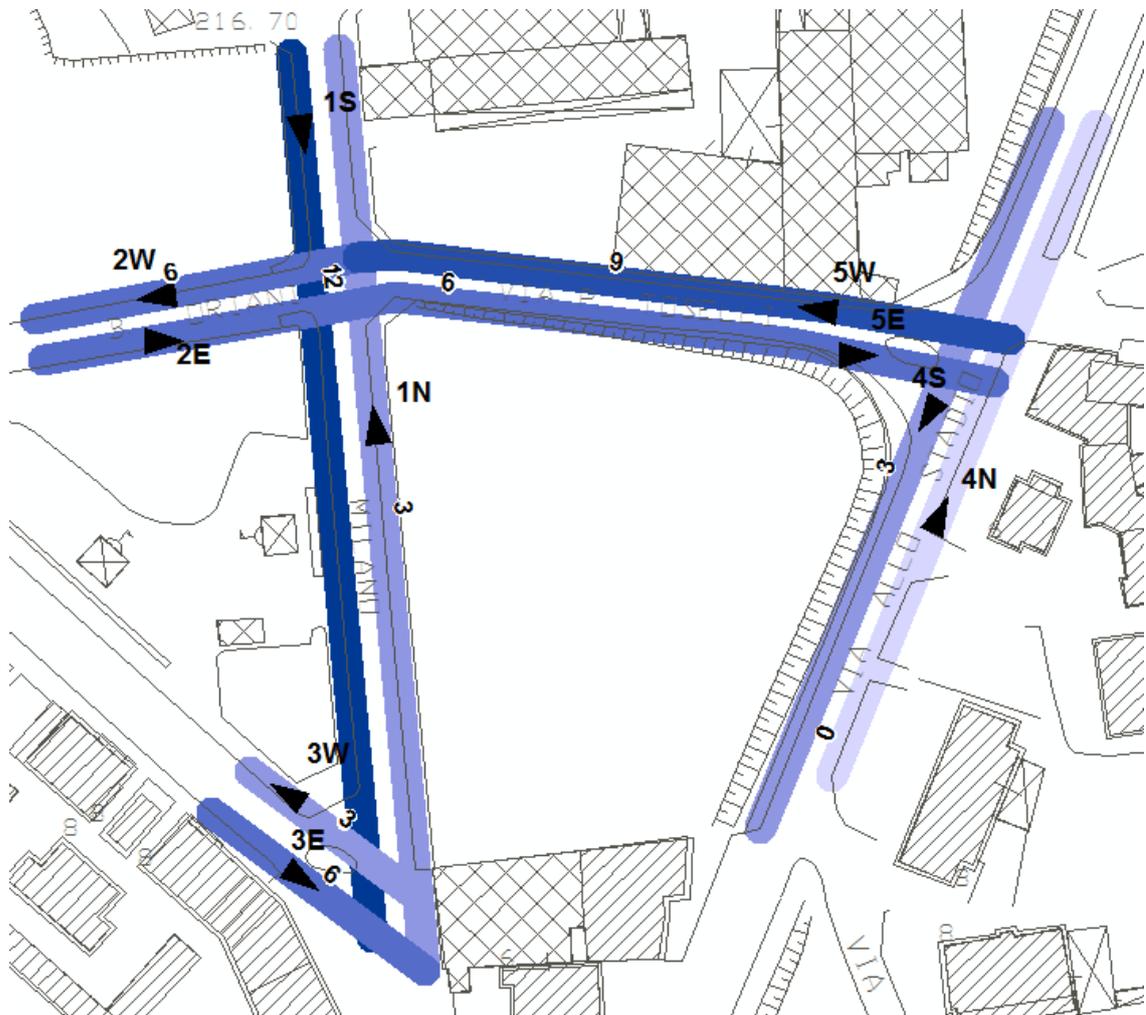
N_tratta	orario	mezzi leggeri	mezzi pesanti
1S	12,00-13,00	435	12
1N	12,00-13,00	312	3
2E	12,00-13,00	132	6
2W	12,00-13,00	195	6
3W	12,00-13,00	141	3
3E	12,00-13,00	81	6
4S	12,00-13,00	540	3
4N	12,00-13,00	321	0
5W	12,00-13,00	321	9
5E	12,00-13,00	282	6
	totale parz.	2760	54
	totale	2814	



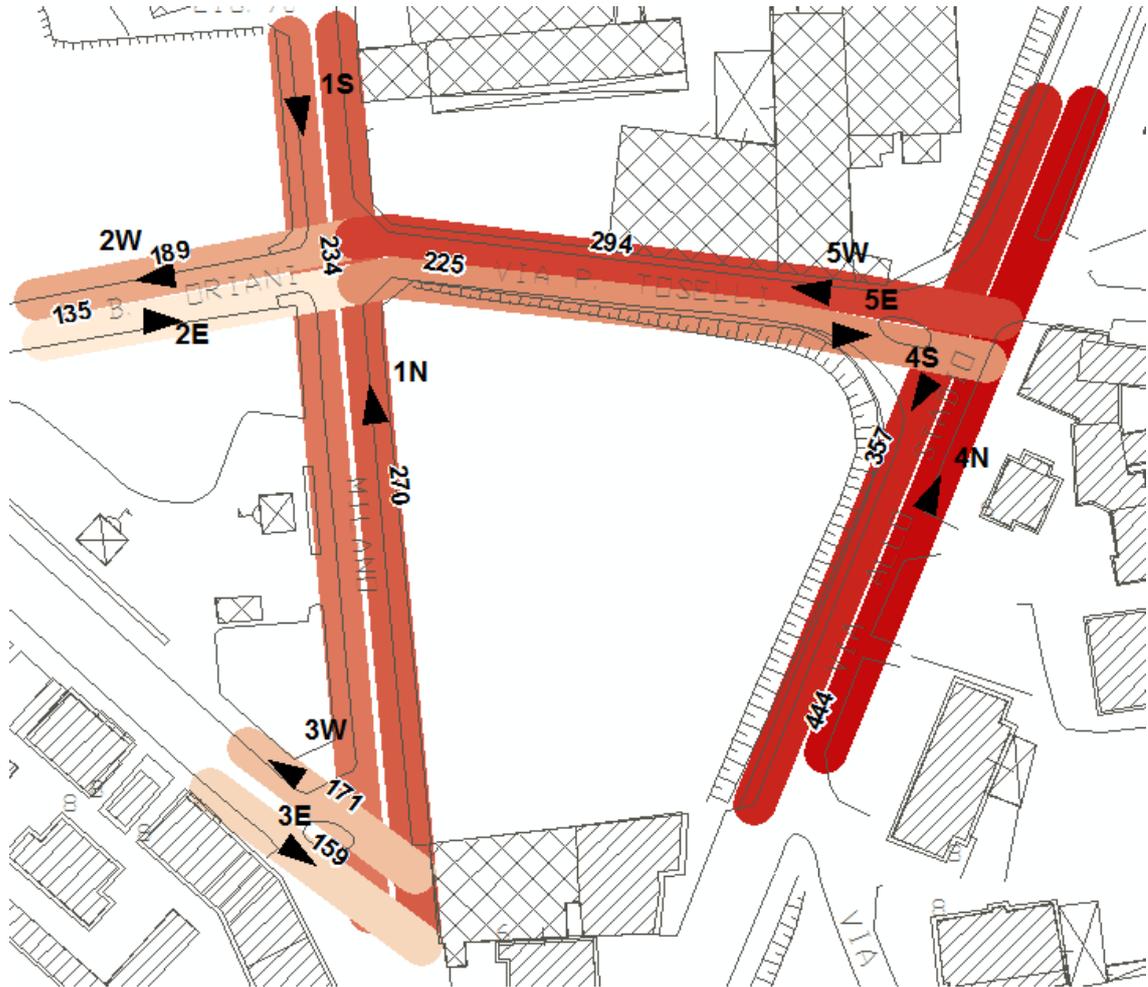
Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL



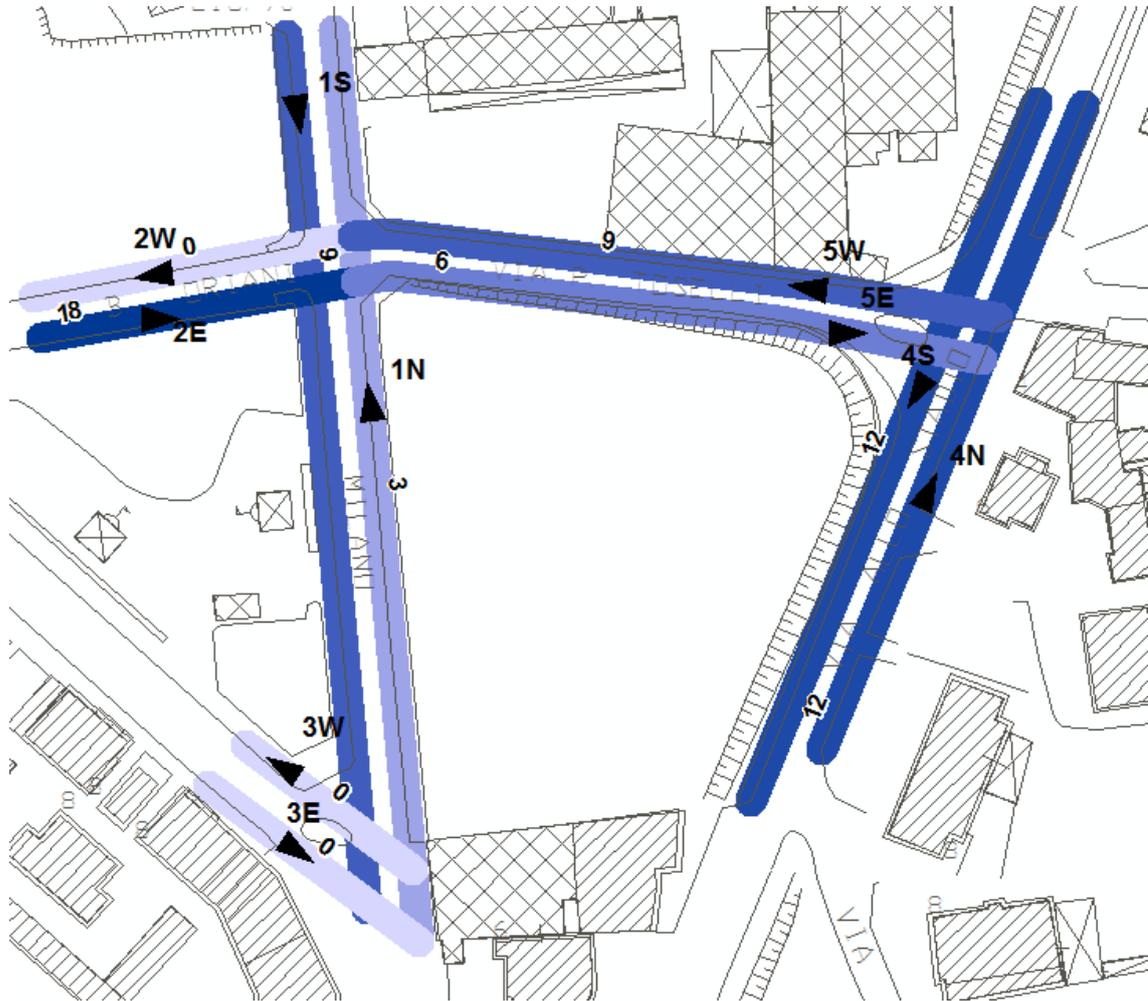
Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL



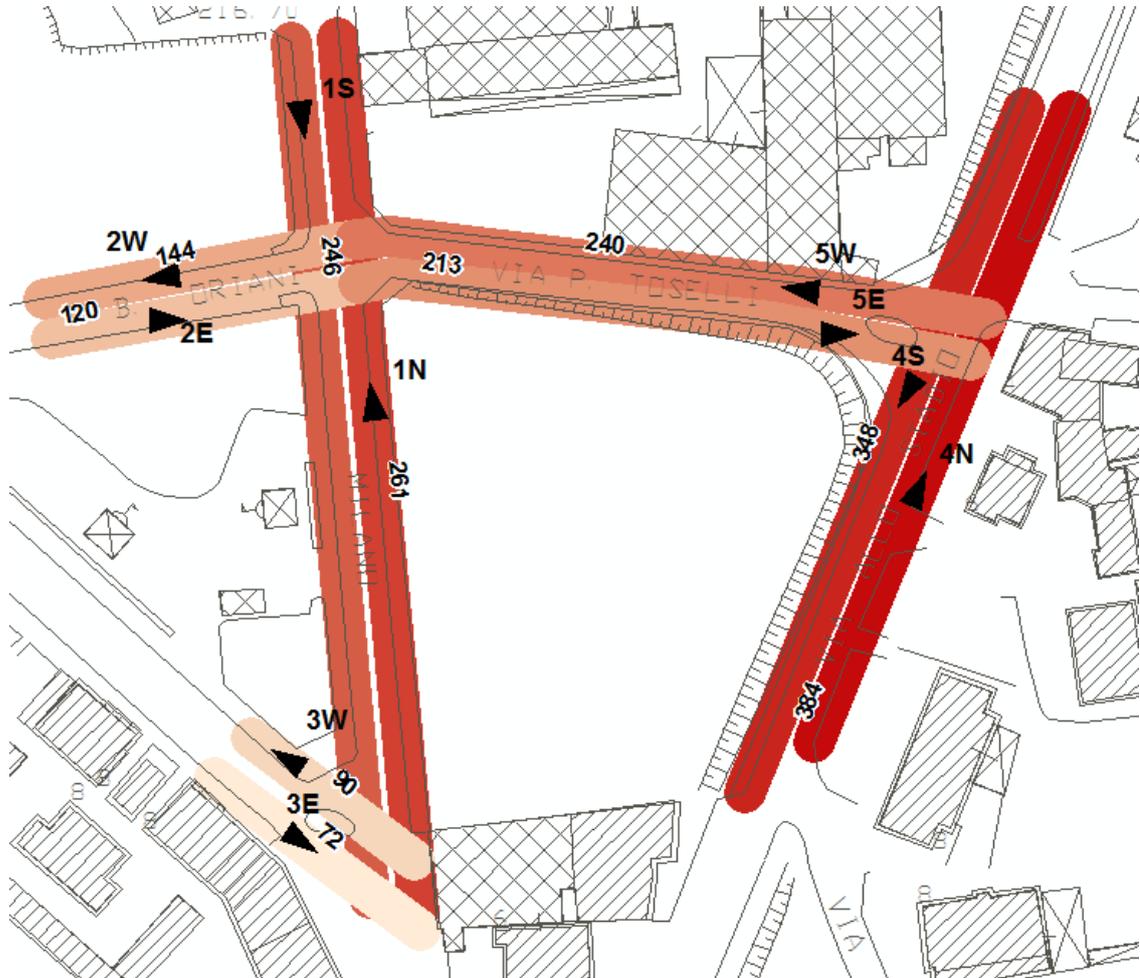
Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL



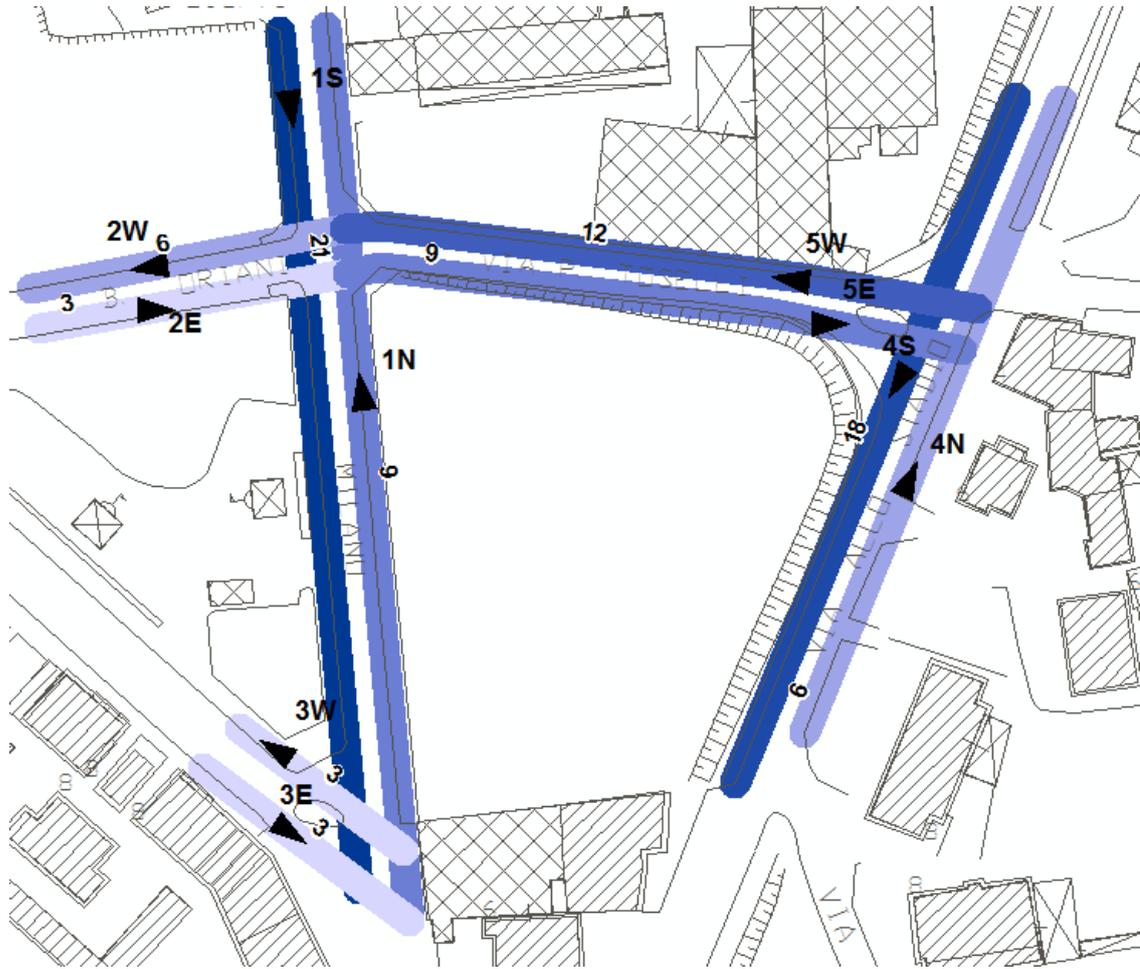
Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL



Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL



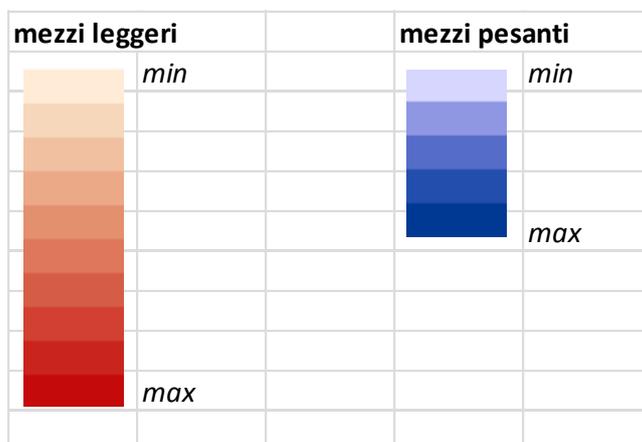
Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL



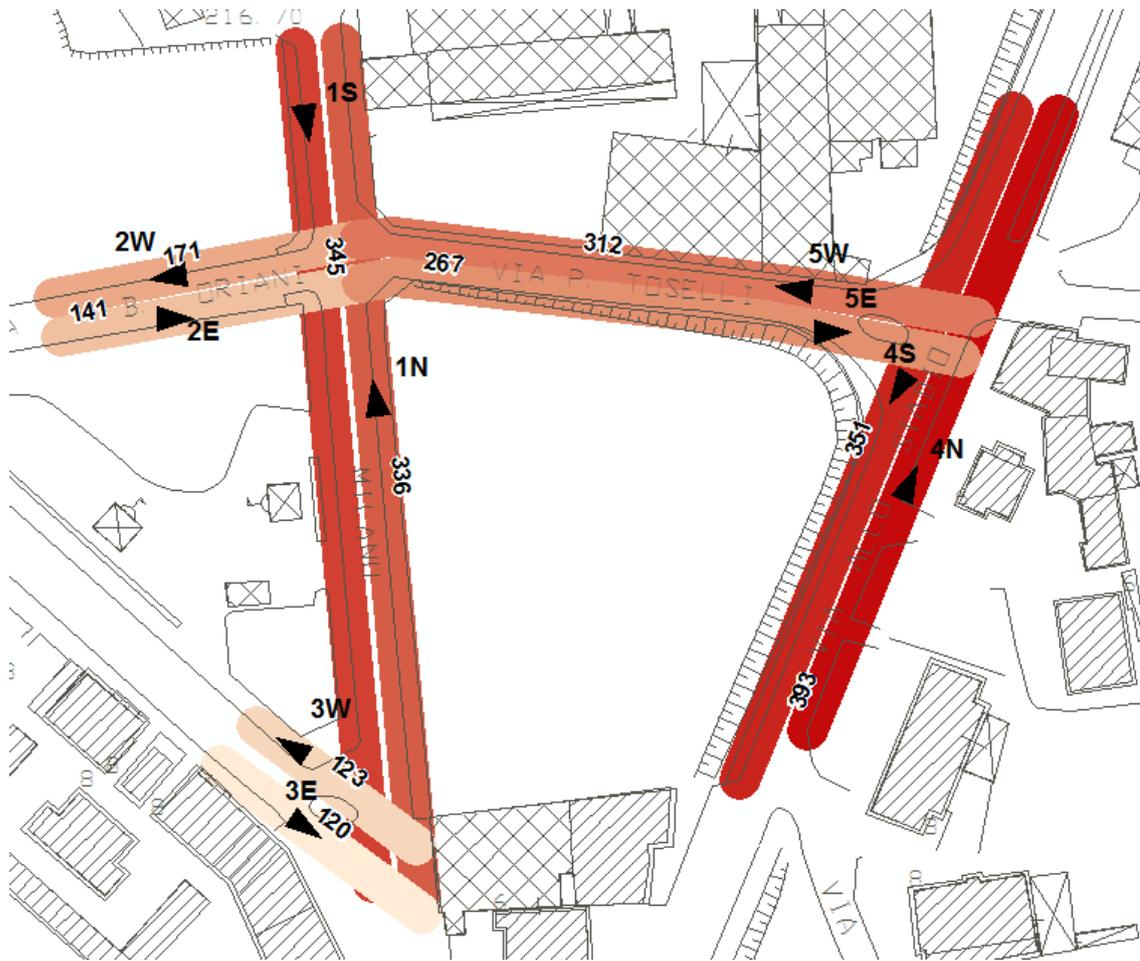
Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL

5.9 Rilievo medio lunedì – sabato, orario 15.00 – 16.00

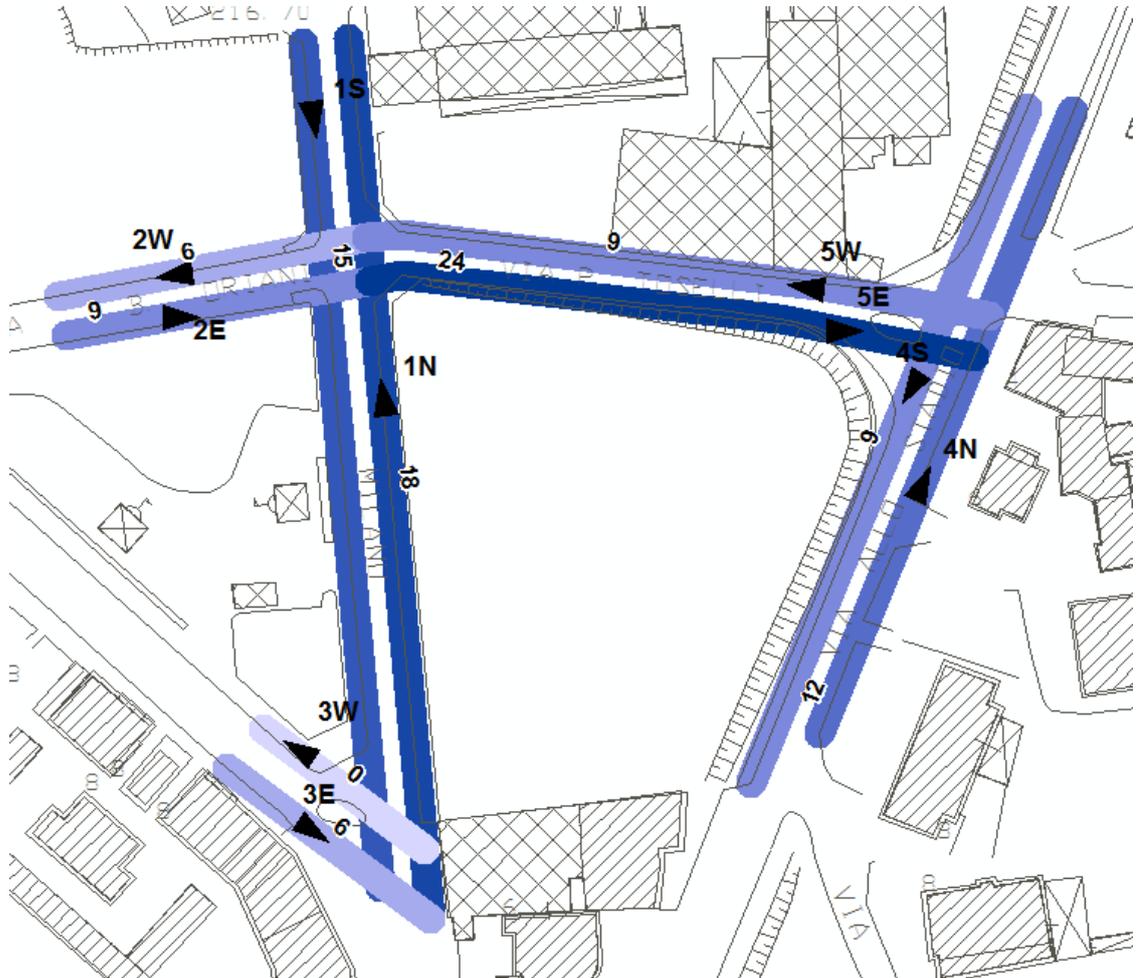
N_tratta	orario	mezzi leggeri	mezzi pesanti
1S	15,00-16,00	345	15
1N	15,00-16,00	336	18
2E	15,00-16,00	141	9
2W	15,00-16,00	171	6
3W	15,00-16,00	123	0
3E	15,00-16,00	120	6
4S	15,00-16,00	351	9
4N	15,00-16,00	393	12
5W	15,00-16,00	312	9
5E	15,00-16,00	267	24
	totale parz.	2559	108
	totale	2667	



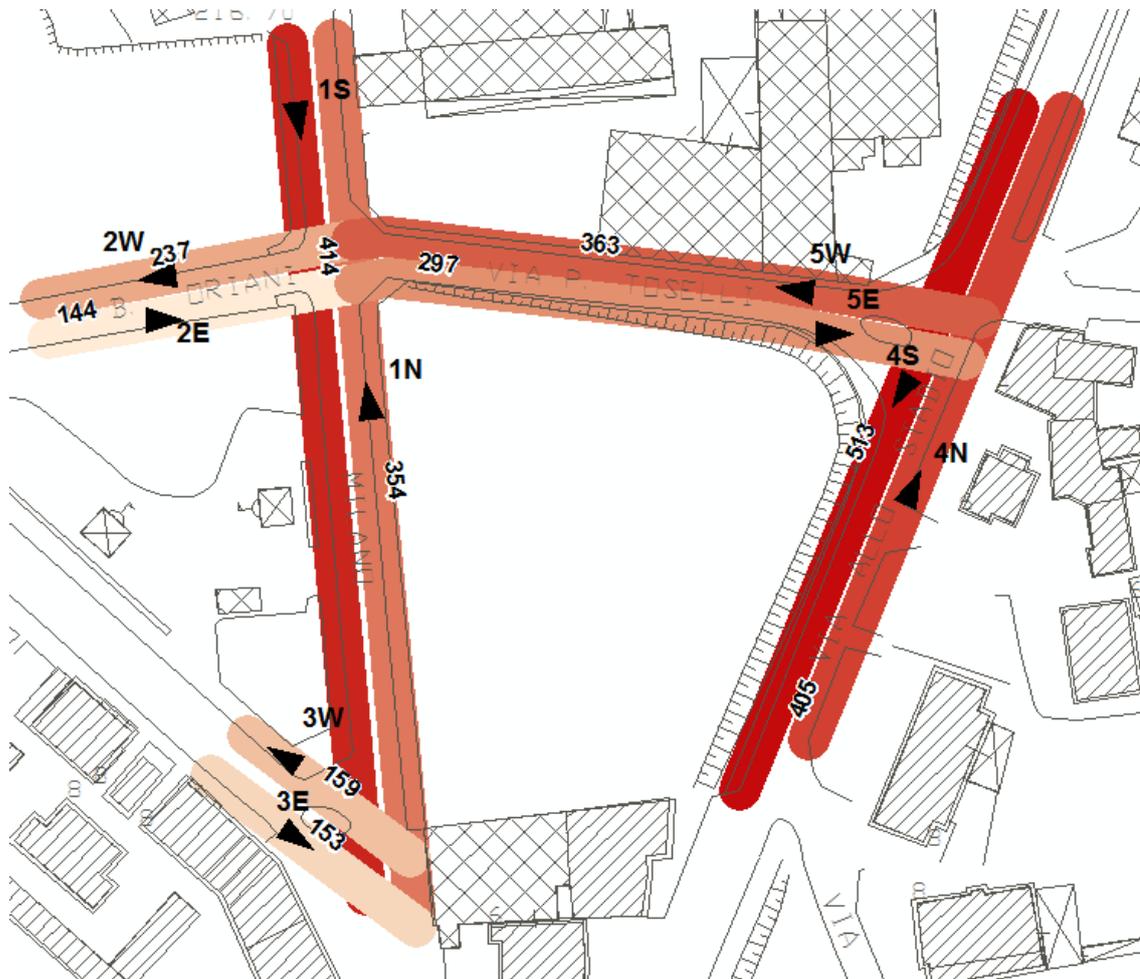
Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL



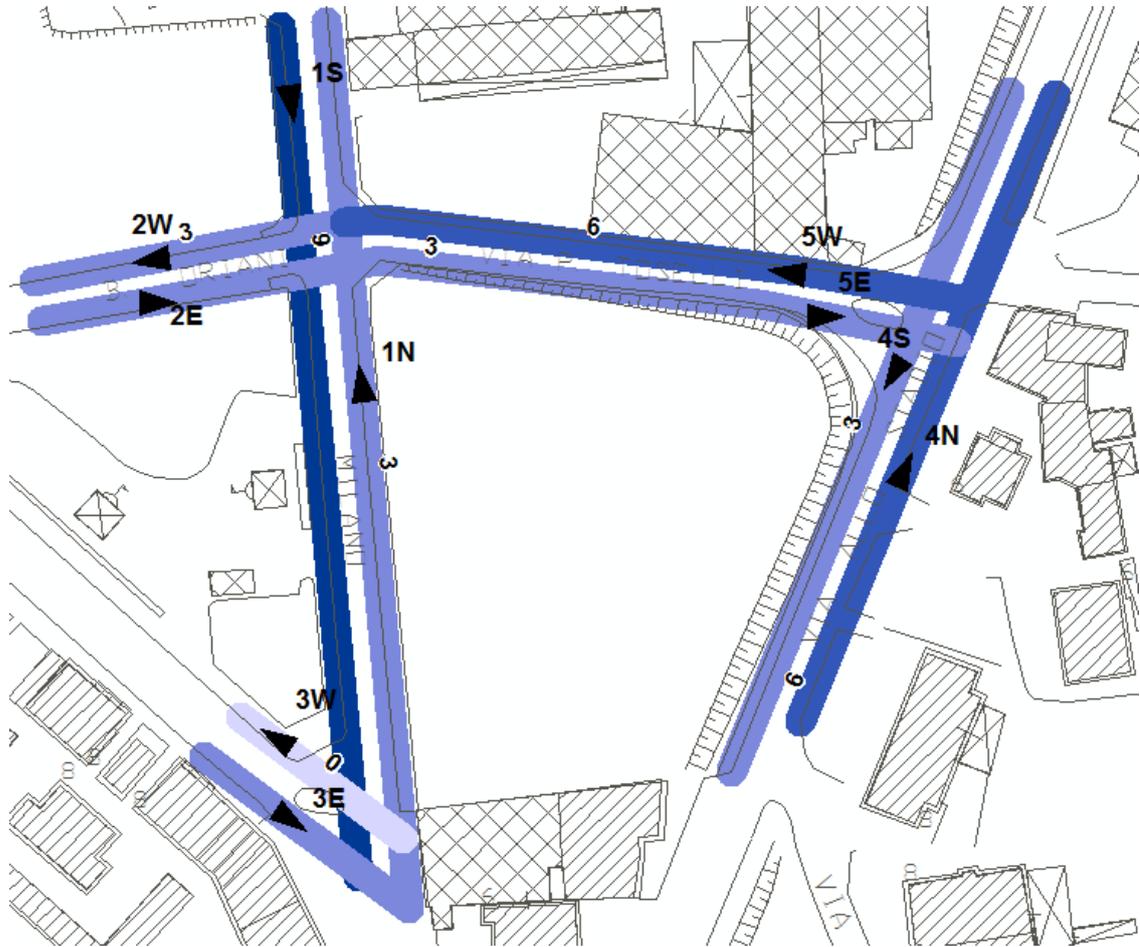
Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL



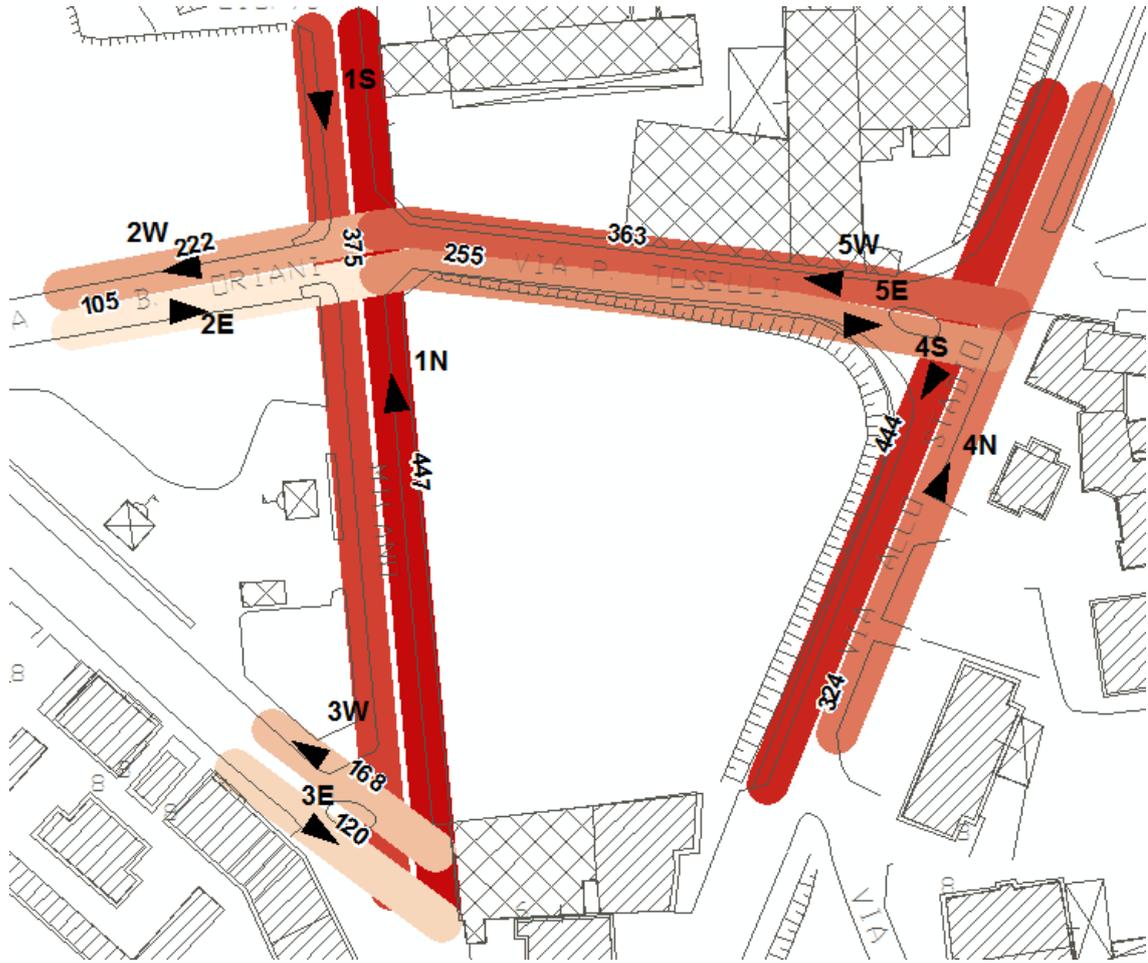
Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL



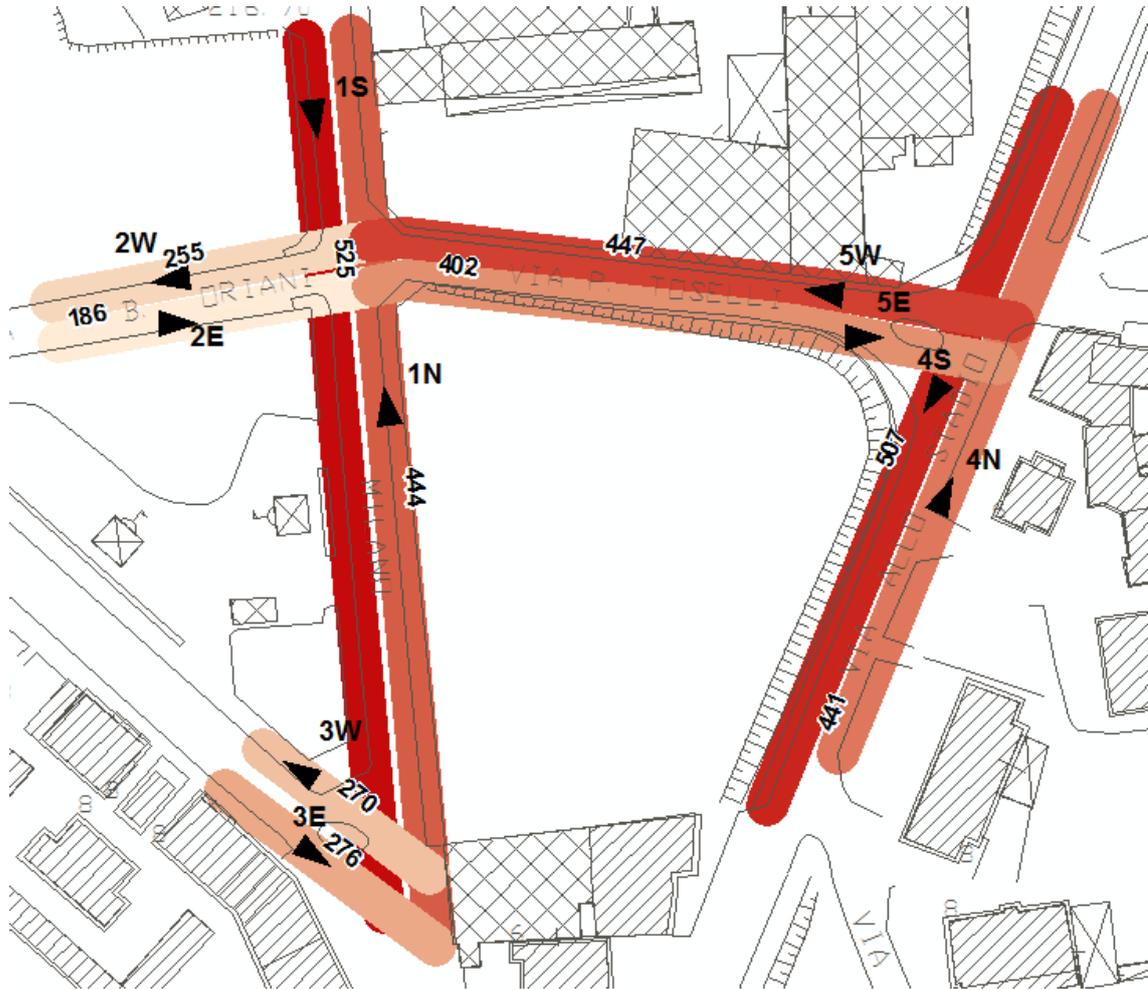
Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL



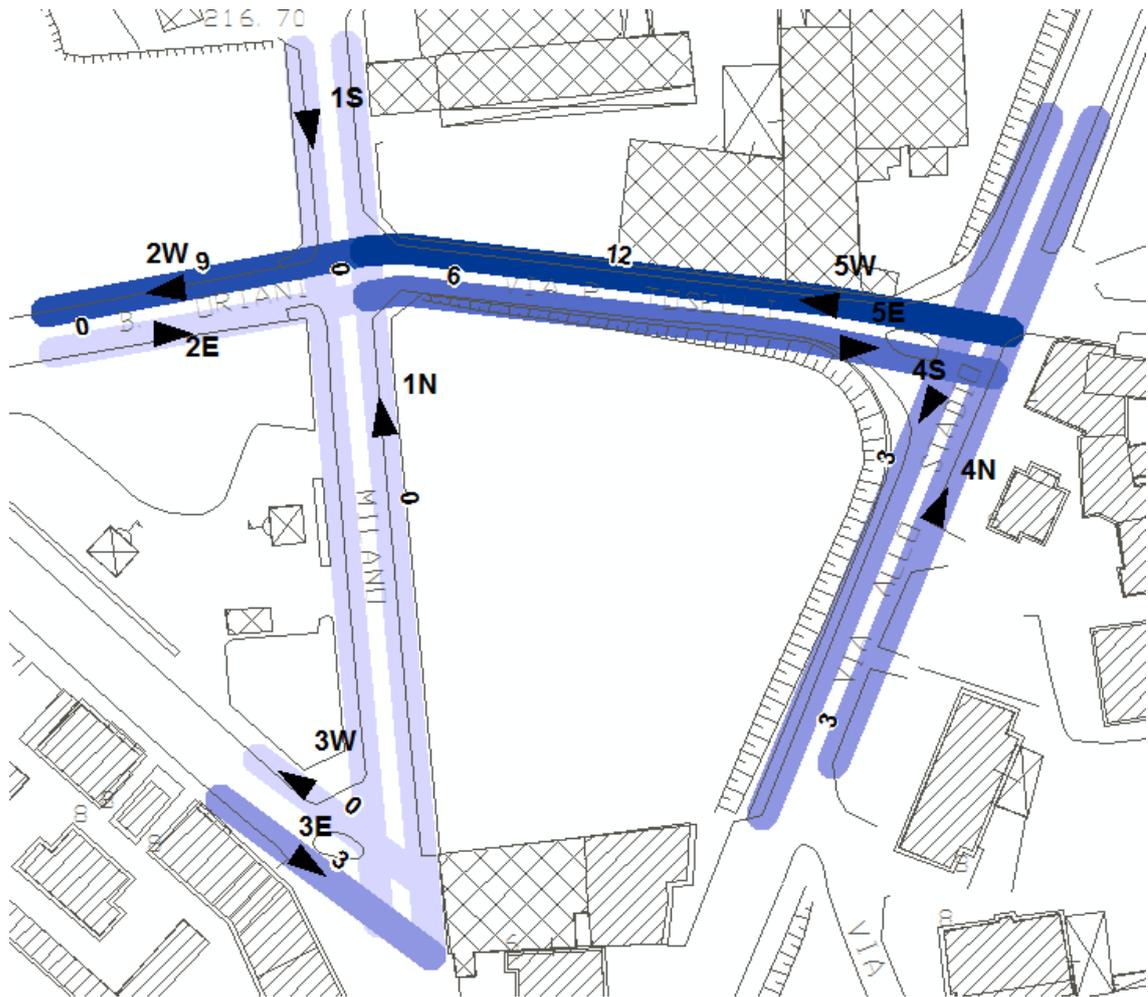
Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL



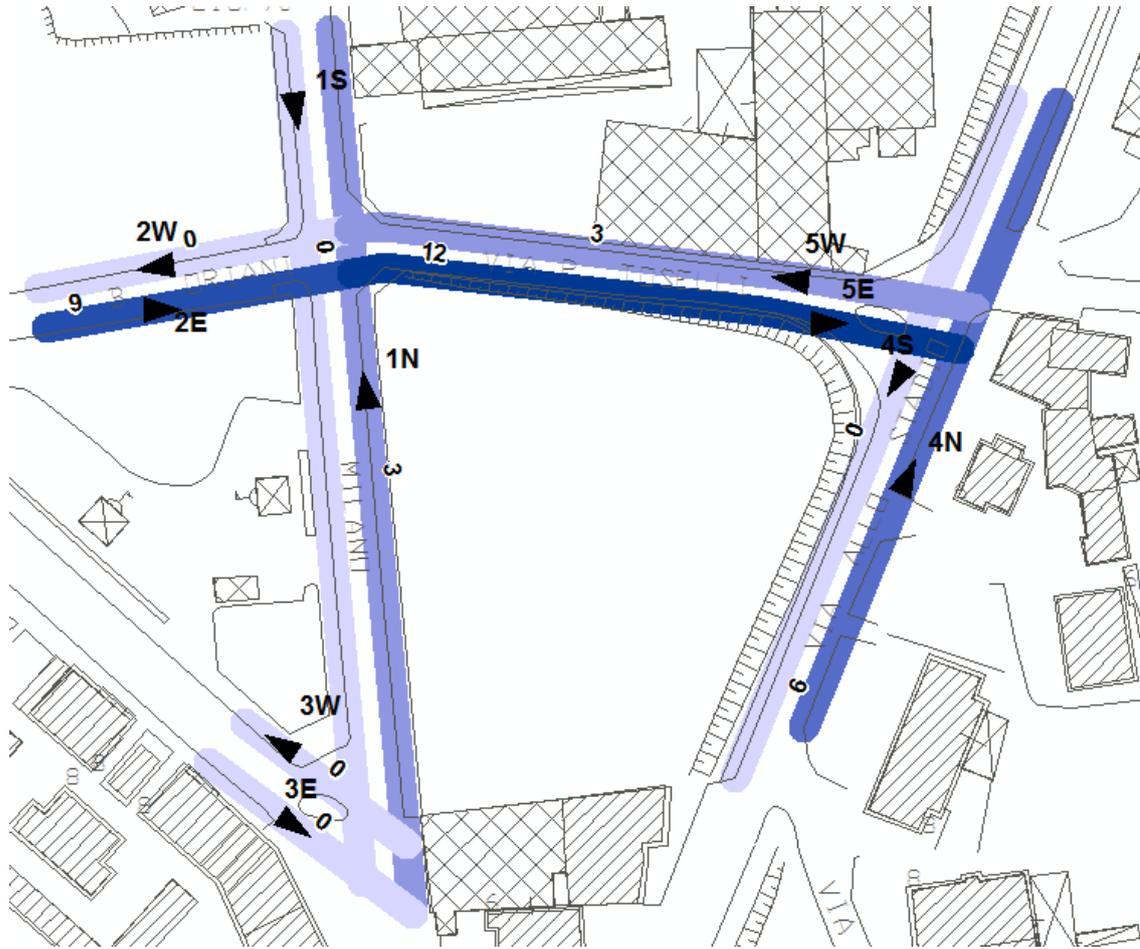
Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL



Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL



Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL



5.14 Media domenicale

Tramite censimento campionato si è verificato mediamente il traffico veicolare domenicale, che risulta essere inferiore alla media settimanale indicativamente del 10-20% sulle tratte individuate. Tale variazione in diminuzione è dettata da:

- assenza di pendolari presenti invece nei giorni lavorativi
- assi viari oggetto di rilievo non specificatamente utilizzati per traffico legato agli spostamenti nel week-end, e dunque non soggetti a picchi incrementali in tal senso

Si constata pertanto che in funzione della determinazione dei volumi di traffico veicolare esistenti e di progetto è utile fare riferimento ai giorni infrasettimanali da lunedì a sabato.

Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL

5.15 Dati medi giornalieri per ciascun flusso di traffico

Dai paragrafi precedenti si evincono i seguenti dati medi giornalieri per ciascun flusso di traffico rilevato:

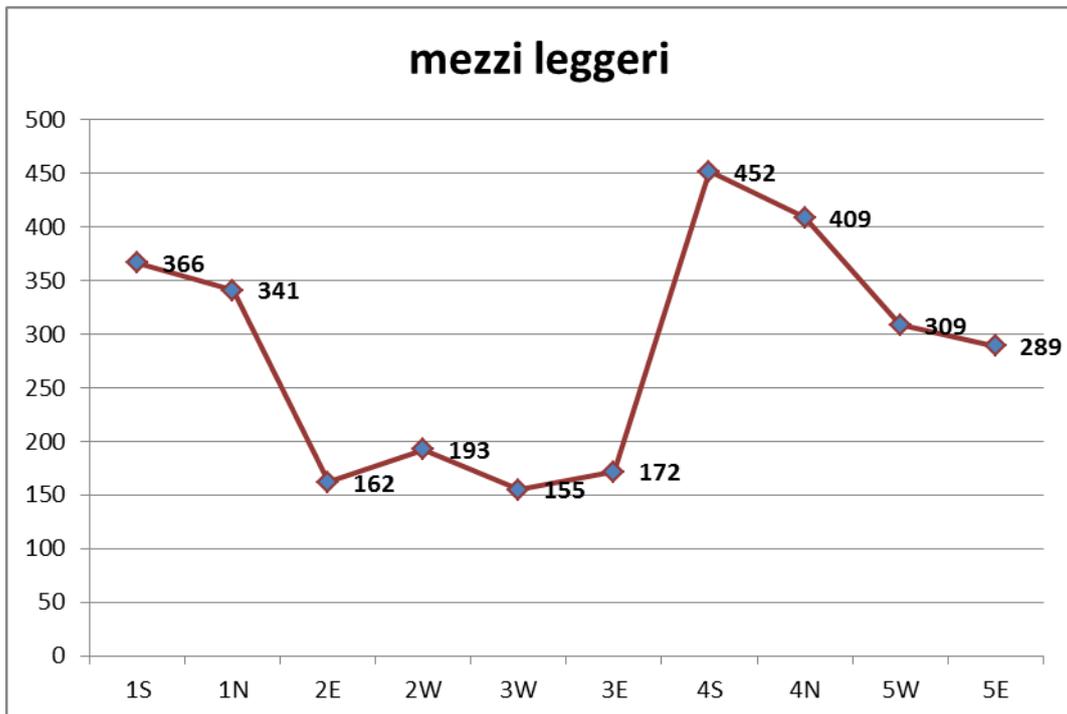
N_tratta	orario	mezzi leggeri													media
1S	07,00-20,00	258	468	363	354	405	435	234	246	345	414	375	525	342	366
1N	07,00-20,00	257	378	384	324	363	312	270	261	336	354	447	444	303	341
2E	07,00-20,00	285	198	246	138	126	132	135	120	141	144	105	186	147	162
2W	07,00-20,00	141	192	222	180	171	195	189	144	171	237	222	255	186	193
3W	07,00-20,00	93	207	129	135	126	141	171	90	123	159	168	270	204	155
3E	07,00-20,00	240	357	237	174	132	81	159	72	120	153	120	276	111	172
4S	07,00-20,00	438	564	561	384	381	540	357	348	351	513	444	507	483	452
4N	07,00-20,00	440	609	459	348	306	321	444	384	393	405	324	441	438	409
5W	07,00-20,00	234	315	312	270	264	321	294	240	312	363	363	447	276	309
5E	07,00-20,00	339	318	327	267	273	282	225	213	267	297	255	402	288	289

N_tratta	orario	mezzi pesanti													media
1S	07,00-20,00	6	6	0	15	6	12	9	21	15	9	6	0	0	8
1N	07,00-20,00	3	9	15	15	3	3	3	9	18	3	9	0	3	7
2E	07,00-20,00	12	0	6	3	6	6	18	3	9	3	6	0	9	6
2W	07,00-20,00	12	0	9	3	3	6	0	6	6	3	3	9	0	5
3W	07,00-20,00	0	3	3	3	3	3	0	3	0	0	6	0	0	2
3E	07,00-20,00	0	3	3	9	3	6	0	3	6	3	3	3	0	3
4S	07,00-20,00	21	6	15	15	6	3	12	18	9	3	9	3	0	9
4N	07,00-20,00	12	12	9	9	9	0	12	6	12	6	9	3	6	8
5W	07,00-20,00	12	9	6	9	12	9	9	12	9	6	6	12	3	9
5E	07,00-20,00	15	9	9	6	6	6	6	9	24	3	9	6	12	9

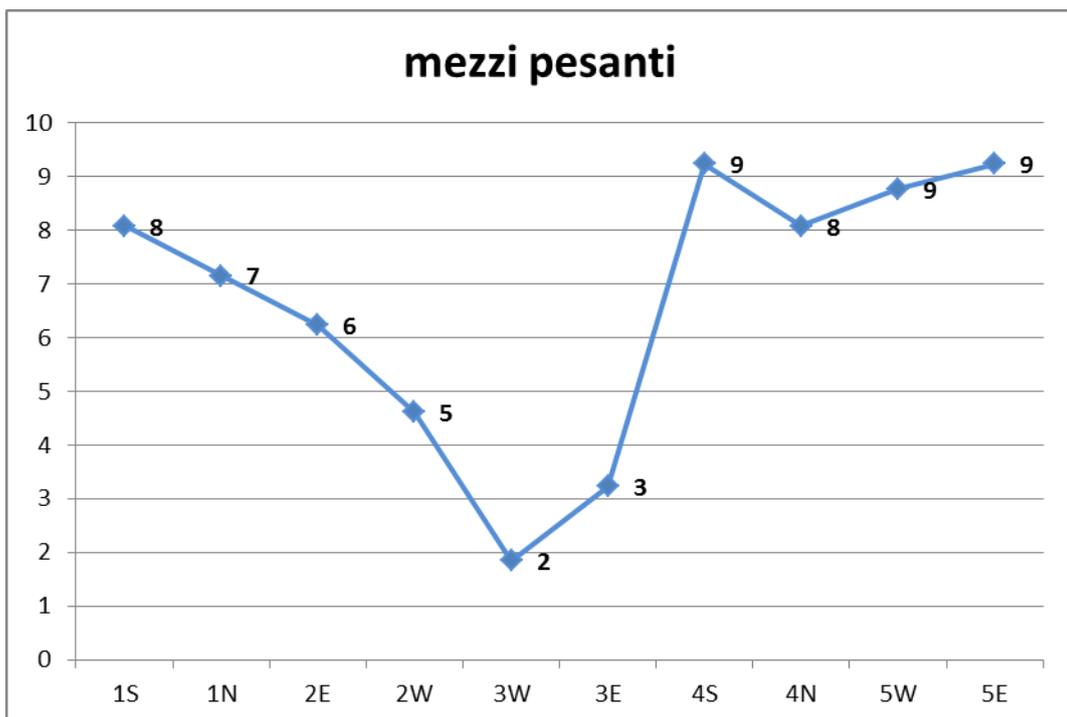
Note: trattasi di medie entro l'arco della fascia oraria 07.00 – 20.00, ritenuta significativa.

A partire dalla tabella riassuntiva si riportano i seguenti grafici:

Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL

N.
V
E
I
C
O
L
I

FLUSSI



FLUSSI

Figura 14 – rappresentazione media veicoli entro la fascia oraria 07.00 – 20.00 da lunedì a sabato

Dalle tabelle e grafici di cui sopra si constata che i settori con più utenze di mezzi leggeri, con riferimento al traffico medio, risultano essere il 4S e 4N (via Allo Stadio, in entrambi i sensi di marcia), e in misura minore Via

Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL

Milano (settori 1S, 1N). In relazione ai mezzi pesanti i settori con più utenze **risultano essere il 5W e 5E ovvero Via Toselli in entrambi i sensi di marcia, e Via Allo Stadio (settori 4S e 4N) in entrambi i sensi di marcia.**

Ambito PAC-1 – NUOVA ELLENIA SRL

5.16 Variazione giornaliera per ciascun flusso di rilievo di traffico

E' inoltre possibile confrontare la variazione giornaliera per ciascun flusso di rilievo di traffico:

N. V E I C O L I

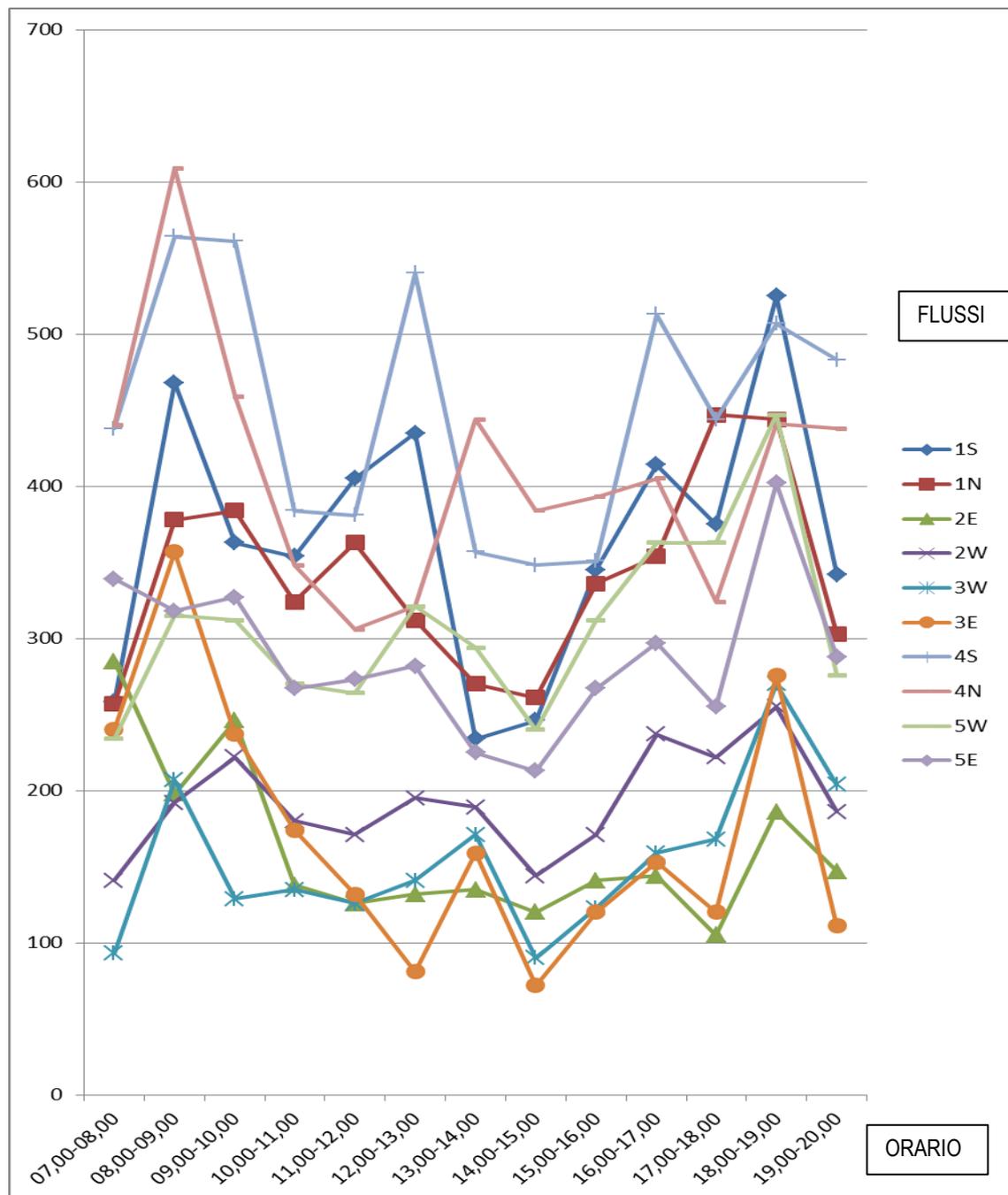


Figura 15 – variazione media giornaliera per ciascuno dei flussi di traffico censiti (VEICOLI LEGGERI)

Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL

N.
V
E
I
C
O
L
I

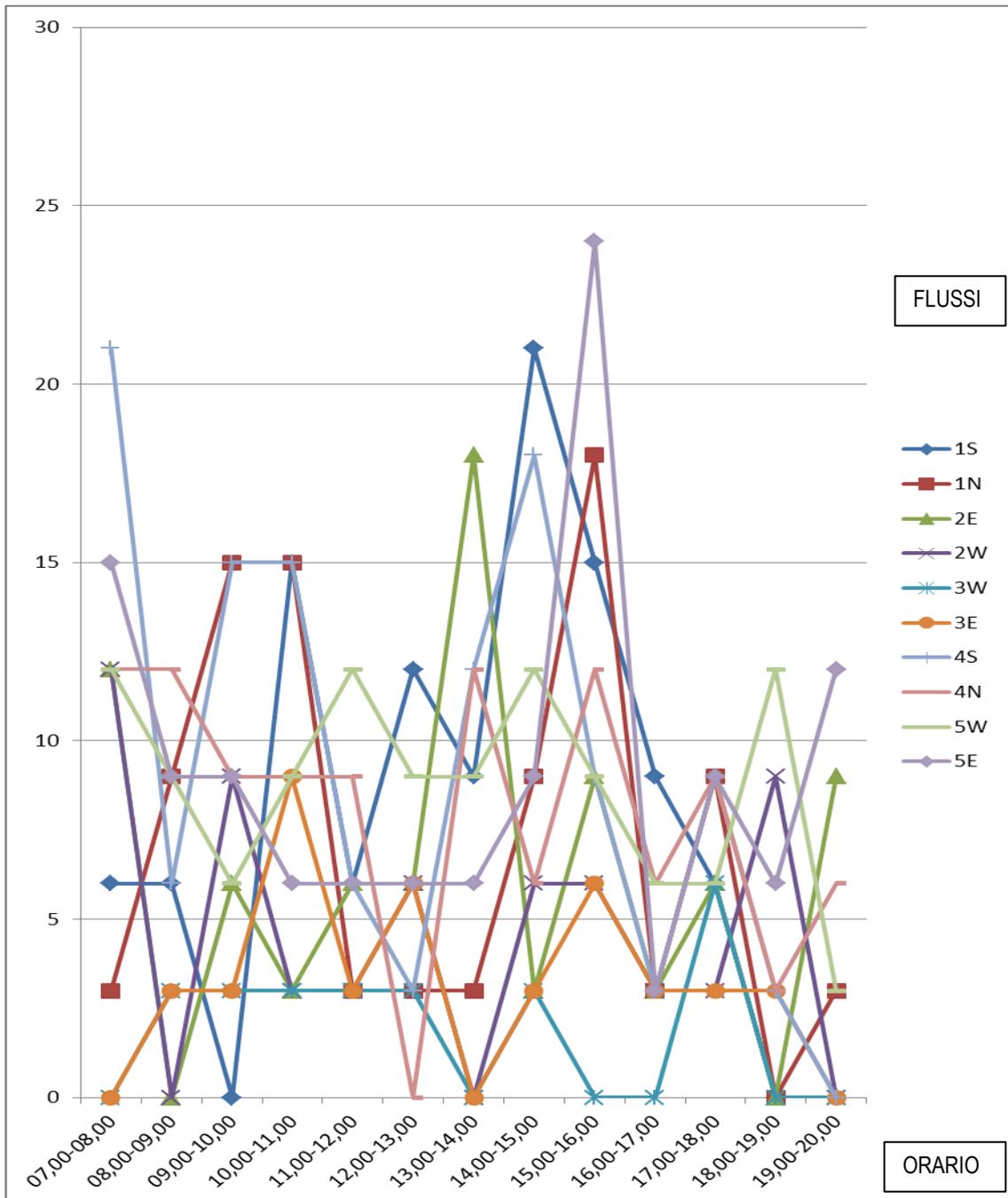


Figura 16 - variazione media giornaliera per ciascuno dei flussi di traffico censiti (VEICOLI PESANTI)

Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL

Dal punto di vista della variazione media giornaliera dei veicoli si constata che i valori con intervallo più marcato risultano essere quelli di Via Toselli direzione est (settore 5E), via Milano direzione sud (settore 1S), e via Allo Stadio direzione sud (settore 4S). Traffico invece più costante entro l'intervallo misurato risulta essere relativo al settore 5W – via Toselli direzione ovest.

5.17 Tratte congestionate e code di automezzi

Le tratte entro cui si sono osservate code di automezzi, talvolta intralcianti il traffico veicolare dell'asse intersecato sono:

- Via Toselli direzione ovest (settore 5W) in orario 07.00-08.00;
- -la medesima Via Toselli direzione ovest (settore 5W) in orario 10.00-11.00;
- Via Toselli direzione est (settore 5E) in orario 07.00-08.00;
- la medesima Via Toselli direzione est (settore 5E) in orario 08.00-09.00;
- la medesima Via Toselli direzione est (settore 5E) in orario 18.00-19.00;
- Via Allo Stadio direzione nord (settore 4N) in orario 08.00-09.00;

6 Ipotesi di previsione del traffico veicolare generato

6.1 Viabilità di progetto

Attualmente la viabilità dell'isolato dalla forma triangolare di cui è parte l'area in oggetto, è regolata a nord dal semaforo posto sull'intersezione di via Toselli con via allo Stadio e da quello posto sull'intersezione di via Toselli con via Milano, mentre a sud la via allo Stadio e la via Milano si raccordano in unica via. Tale bivio ha da sempre costituito un punto di criticità della rete viabilistica cittadina sia in ingresso che in uscita in quanto le due vie sono da considerarsi viabilità principale.

Il progetto in Variante del Piano Attuativo recepisce le previsioni viabilistiche del PGT considerando il triangolo viario via Toselli - via Milano - via allo Stadio come una macro-rotatoria a senso unico antiorario, e completandola in corrispondenza del bivio di via Milano e via allo Stadio con una semi-rotatoria e relativi innesti. La nuova soluzione viabilistica permette altresì l'eliminazione degli impianti semaforici in corrispondenza delle intersezioni di via Toselli con via Milano e di quella con via allo Stadio rendendo più fluido il traffico veicolare.

6.2 Accessibilità di progetto

Sono previsti due accessi carrabili : uno da via Milano che avrà funzione anche di uscita, ed uno da via Toselli.

L'accesso dalla via Milano prevede la formazione di un nuovo passo carrabile della larghezza minima di ml. 7,00 in posizione baricentrica rispetto al lotto, attraverso il marciapiedi esistente della larghezza di ml. 2,40, che verrà raccordato con cordoli curvi.

L'accesso dalla via Toselli (con funzione di solo ingresso) avverrà mediante il raccordo del dislivello tra la quota stradale e la quota dei parcheggi in progetto con pendenza inferiore all'8 %.

Trattandosi di accessi ed uscita su strade previste a senso unico ed a doppia corsia, si ritiene che il flusso veicolare delle suddette vie non subirà rallentamenti.

L'accesso pedonale è consentito dai nuovi marciapiedi in progetto di via allo Stadio e di via Toselli che si raccordano con il marciapiedi esistente di via Milano, delimitando l'intero complesso commerciale.

I marciapiedi di via Toselli e di via Milano proseguiranno all'interno dell'insediamento fino al raggiungimento degli edifici in progetto.

6.3 Traffico veicolare generato

La proposta progettuale prevede la realizzazione di n.2 edifici (della SLP di mq. 500 ciascuno) aventi una SLP complessiva di mq. 1.000, a destinazione prevalentemente commerciale;

Inoltre si prevede la realizzazione di un parcheggio pubblico condiviso tra le due strutture (la cui superficie di mq. 2.251 è superiore alle previsioni del PGT). Tale parcheggio pubblico con la relativa viabilità si svilupperà tutt'attorno al lotto privato con una capienza di n° 57 posti auto, ai quali andranno a sommarsi i parcheggi privati pertinenziali aperti ai fruitori (n° 32 posti auto) previsti principalmente nell'area centrale ricompresa tra gli edifici in progetto lungo: pertanto complessivamente i posti auto previsti sono n° 89.

Data la previsione degli edifici in parola, uno a destinazione commerciale – distribuzione cibi e bevande, e l'altro a destinazione commerciale – servizi alla persona, non si prevede un incremento di mezzi pesanti, in quanto le stesse attività presumibilmente utilizzeranno servizi correlati a mezzi di rifornimento riconducibili prevalentemente a furgoni.

considerando come parametri medi i seguenti(*):

- n. 1 veicolo pesante al giorno ogni 3.000 mq. di SLP (per approvvigionamento merci);
- n. 4 veicoli leggeri al giorno ogni 3.000 mq. di SLP (per approvvigionamento merci);
- n. 15 veicoli al giorno ogni 200 mq. di SLP (per visitatori);
- n. 1 veicolo al giorno ogni 150 mq. di SLP (per addetti/impiegati);

()stima desunta da analoghe attività esistenti*

si ottiene il seguente carico massimo di mobilità di autoveicoli (nell'arco delle 24 ore):

- n. 0 veicolo pesante al giorno per l'approvvigionamento merci;
- n. 1 veicoli leggeri al giorno per l'approvvigionamento merci;
- n. 75 veicoli al giorno per i visitatori;
- n. 6 veicoli al giorno per addetti/impiegati;

Pertanto:

Si constata che l'incremento veicolare atteso, in termini di incidenza sulla media di cui al cap. "dati medi giornalieri per ciascun flusso rilevato" riguarderebbe verosimilmente solo mezzi leggeri.

Tale incremento è verosimilmente atteso entro i settori direttamente correlati con il traffico veicolare di accesso – uscita dell'area di progetto, ovvero quelli relativi alle vie Milano, Allo Stadio, Toselli.

Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL

In particolare il settore più critico è risultato essere quello relativo alla via Toselli in entrambe le direzioni, e via Allo Stadio in direzione ovest. Di riflesso lungo la Via Milano direzione nord analogamente si creerebbe una problematica relativa al congestionamento di mezzi motorizzati.

Tali criticità sono riferibili agli orari 07.00-11.00 e 18.00-19.00.

Si constata tuttavia che il progetto proposto prevede una modifica sostanziale alla viabilità nell'immediato intorno, in quanto:

- recepisce le previsioni viabilistiche del PGT considerando il triangolo viario via Toselli - via Milano - via allo Stadio come una macro-rotatoria a senso unico antiorario, e completandola in corrispondenza del bivio di via Milano e via allo Stadio con una semi-rotatoria e relativi innesti.
- Prevede l'eliminazione conseguente degli impianti semaforici in corrispondenza delle intersezioni di via Toselli con via Milano e di quella con via allo Stadio rendendo più fluido il traffico veicolare.
- prevede due accessi carrabili separati e distinti: uno da via Milano che avrà funzione anche di uscita, ed uno da via Toselli.
- Trattandosi di accessi ed uscita su strade previste a senso unico ed a doppia corsia, si ritiene che il flusso veicolare delle suddette vie non subirà rallentamenti.

Tali previsioni viabilistiche di fatto, con particolare riferimento all'individuazione di una viabilità "ad anello" su Via Milano – via Allo Stadio – via Toselli, garantirebbero l'ottimale fluidità del traffico veicolare viabilistico atteso, in quanto verosimilmente è attesa l'eliminazione di code di mezzi motorizzati nei punti oggi critici. Le stesse infatti si creano in relazione alla presenza dei semafori, che non consentono una costante fluidità della circolazione ma ne scandiscono a intervalli i flussi. Ed inoltre il doppio senso di circolazione su Via Milano – via Allo Stadio – via Toselli causa attualmente un incrocio nei flussi di traffico, specificatamente con la Via Toselli.

Si sottolinea inoltre che data l'attività attesa degli esercizi commerciali proposti, la criticità di traffico attuale più significativa evidenziata durante la mattinata non coinciderà presumibilmente con l'orario di ottimale fruizione degli stessi (attività di somministrazione di cibi e bevande, e attività di servizi alla persona), che corrisponderà ad orari non lavorativi ovvero serali.

7 Conclusioni

Presso il Comune di Seregno, provincia di Monza e Brianza, è attivata la procedura di Pianificazione Attuativa in variante al Piano delle Regole del PGT vigente, con soggetto proponente la Società Nuova Ellenia Srl, e inerente la realizzazione di in due corpi di fabbrica tra la Via Milano e la Via allo Stadio, distinti (uno con destinazione commerciale e l'altro con destinazione a ristorante), e relativa area a parcheggio pubblico individuata intorno agli stessi, nonché modifiche alla viabilità nell'intorno territoriale.

A seguito di ciò è emersa la necessità di indagare con maggior dettaglio lo stato di traffico veicolare dell'intorno del progetto, con maggior definizione delle previsioni di incremento dello stesso.

Il capitolo 2 descrive l'ambito di progetto e la relativa localizzazione entro il contesto territoriale.

Il capitolo 3 indaga entro gli strumenti sovraordinati del PTR regionale e del PTCP provinciale gli indirizzi in relazione all'ambito territoriale entro cui si localizza l'intervento.

Il capitolo 4 compie un'indagine territoriale ed ambientale, con particolare riguardo al tema del **Piano di Governo del Territorio comunale**. Si è constatato lo stesso strumento urbanistico prevede un sistema di viabilità "ad anello" a modifica dell'attuale, mediante interventi sul senso di marcia e con l'eliminazione degli attuali impianti semaforici. Tali previsioni sono recepite dalla proposta di PA in variante.

Il capitolo 5 riporta dettagliatamente i dati dei rilievi sul traffico condotti durante la seconda settimana di aprile 2016. Sono stati eseguiti per il conteggio dei reali dati sul traffico veicolare interessante la viabilità nell'intorno territoriale dell'area di progetto.

Tale indagine ha inteso definire lo stato di fatto del traffico attuale, per fornire indicazioni utili circa le future previsioni incrementali di traffico, e per verificare se le previsioni progettuali in relazione alle infrastrutture sono coerenti con tali attese.

Il rilievo ha individuato specifici flussi di traffico veicolare, e ne ha stimato la quantità.

I dati riguardano mezzi pesanti e mezzi leggeri dell'intorno territoriale descritto. Sono stati dettagliati per i giorni feriali coerenti con le funzioni attese, nonché per fasce orarie definite, al fine di avere un quadro complessivo il più possibile accurato.

Ambito PAc-1 – NUOVA ELLENIA SRL

Capitolo 6: A seguito dell'analisi condotta è stato stimato l'incremento di traffico atteso, ed è stato valutato che l'intervento previsto in termini di nuova viabilità migliorerà l'ostato di fatto in termini di eliminazione delle code di mezzi motorizzati.

Per tutto quanto sopra analizzato, per le considerazioni esposte, si ritengono le previsioni del P.A. in Variante coerenti con le possibile dinamiche incrementali di traffico veicolare atteso, senza alcuna ulteriore proposta progettuale ad eccezione degli indirizzi mitigativi contenuti nel rapporto preliminare della verifica di esclusione VAS relativo all'iter procedurale del PA stesso.

Giugno 2016

Studio Tecnico Castelli s.a.s.
(Dott. Giovanni Castelli)

