

Stampa Ricevuta

N. Prot. 20170017545	del 11-04-2017	Data Arrivo: Ora Arrivo:
Tipo Pratica Riferim.	ARRIVO	
Data Rif. Classif. Allegati	06 01 0 1 Urbanistica: piano regolatore generale e varianti	
Indirizzo	VIA CIOVASSO N. 4 - 20121 MILANO (MI)	
Oggetto	protocollo parere pac-1	
Tipo Spedizione Ente/Pers/Aff	PEC MOBILITYINCHAIN SRL	
		L'Addetto



**Città di Seregno – Piano Attuativo
PAC 1 – Ambito di Via Milano, Via Allo
Stadio in variante al piano delle
regole**

Parere tecnico sulla soluzione viabilistica
approntata dalla proponente.

10 Aprile 2017

rev.02

preparato da:

MIC | Mobility In Chain

Via Pietro Custodi 16
20136 Milan, Italy
t. +39 02 49530500
f. + 39 02 49530509
info@michain.com
www.michain.com

Summary

1	Introduzione	3
2	Confronto con lo stato di fatto	3
3	Indicazioni per la modifica progettuale.....	6

1 Introduzione

Il presente documento costituisce il parere espresso dal tecnico incaricato del redigendo Piano Urbano del Traffico (P.U.T.) della Città di Seregno circa l'assetto della viabilità proposto nel Piano Attuativo PAC 1 per l'intersezione tra la Via Milano e la Via Allo Stadio in variante al piano delle regole.

Il parere è impostato sulla base di principi di natura qualitativa perché sono attualmente in corso i rilievi dei volumi di traffico che alimenteranno il quadro conoscitivo del P.U.T.

Si anticipa comunque che il parere esprime un punto di vista coordinato con l'approccio seguito nella redazione del PUT fino ad ora.

Fatta salva la consapevolezza delle osservazioni pervenute al Comune di Seregno da cittadini, imprenditori, parti politiche ed associazioni, **il parere è stato redatto in piena autonomia da parte di MobilityInChain s.r.l.**

Si precisa inoltre che **questo parere non è la revisione dello studio di traffico presentato dalla Società Nuova Ellenia s.r.l.**, ma si limita semplicemente ad indicare le azioni che il progetto potrebbe / dovrebbe includere per essere migliorato secondo il punto di vista della scrivente. **Questo parere non costituisce variante progettuale, ma solo la base per la formulazione delle osservazioni da parte del Comune di Seregno.**

2 Confronto con lo stato di fatto

Tema	Stato Attuale	Proposta Progettuale PAC-1
Aspetti geometrici	<p>L'attuale assetto del macro nodo è caratterizzato da traiettorie filanti sia lungo i percorsi principali, come da Via Milano verso Via Allo Stadio, sia nelle immissione da i rami secondari, come l'immissione da via Edison verso Via Milano (dir. Sud) e la stessa immissione di Via Milano in Via Allo Stadio (dir. Sud).</p> <p>Si noti anche il disallineamento degli approcci della via Toselli nell'intersezione con via Allo Stadio che richiede una specifica fase semaforica per garantire l'uscita dei veicoli provenienti dalle proprietà che accedono da Via Toselli est.</p>	<p>Nel complesso, la geometria della nuova intersezione, con l'istituzione di una circolazione ad anello a senso unico attorno all'isolato del PAC-1, tende ad eliminare alcune delle traiettorie filanti e garantire maggiore sicurezza per i flussi veicolari.</p> <p>Si premette che l'opinione dello scrivente è quella di procedere ad una gestione dell'intero anello mediante lanterne semaforiche.</p> <p>Tuttavia ci sono alcuni elementi particolari da evidenziare dovuti al fatto che geometricamente non si tratta di un vero e proprio anello circolare e dunque alcune cautele sono necessarie nel caso in cui prevalesse, in fase di progetto esecutivo, il mantenimento di una gestione del nodo a precedenza.</p> <p>1. È necessario garantire una maggiore deflessione per le traiettorie provenienti da Via Milano (provenienze</p>

		<p>da sud) ed entranti nel nodo con il fine di indurre i conducenti a rispettare il segnale di dare la precedenza.</p> <p>2. L'isola spartitraffico all'incrocio tra via Allo Stadio e via Toselli è molto ampia e consente, di conseguenza, raggi di curvatura generosi e percorribili a velocità abbastanza elevate da un guidatore aggressivo.</p> <p>Questo criterio progettuale contrasta con l'impostazione del nodo "a rotatoria" che invece si fonda sul contenimento delle velocità di percorrenza nell'anello.</p> <p>Ferma restando la necessità di introdurre un elemento fisico di separazione tra le correnti veicolari lungo via Allo Stadio, si ritiene che sia possibile modificare la geometria dell'isola direzionale per consentire:</p> <p>a. L'inserimento di un attraversamento pedonale e ciclabile lungo l'asse est-ovest da via Oriani a Via Toselli (est) utile alla ricucitura dei quartieri Sant'Ambrogio, San Carlo e Crocione con l'itinerario ciclabile Nord-Sud di via Allo Stadio.</p> <p>b. L'inserimento dell'uscita da via Toselli (est) verso via Toselli al fine di garantire tutte le manovre. L'obbligo di svolta in destra impone infatti un allungamento di 1 km per tutti coloro che escono da via Toselli (est) e desiderano recarsi ad ovest o a sud.</p> <p>In condizioni di traffico intenso, tale deviazione può apparire insostenibile e spingere a comportamenti scorretti.</p> <p>c. Modificare il sistema delle precedenze per garantire sempre la priorità alla circolazione all'interno dell'anello.</p> <p>d. In ogni caso, il punto in cui attualmente è prevista la negoziazione della precedenza tra i veicoli provenienti da nord in via Allo Stadio e quelli provenienti da sud e diretti in via Toselli e Milano non gode della migliore visibilità reciproca.</p> <p>3. Nonostante la gestione a precedenza del punto di conflitto, non c'è alcuna deflessione nella traiettoria dei veicoli provenienti da via Milano (nord) ed entranti nel nodo. In aggiunta, la visibilità è ridotta dall'angolo del fabbricato esistente e questo</p>
--	--	---

		<p>comporta limitazioni dal punto di vista funzionale oltre che della sicurezza.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Il progetto non corregge l'inserimento di via Edison su via Milano che continua ad avere una traiettoria eccessivamente filante. 5. I passaggi pedonali sono limitati e non rispondono a logiche di connettività ignorando i percorsi diretti da e per le strade che si innestano nel nodo (ad es: via Pacini o l'attraversamento di Via Milano all'altezza di Via Cascina Ida). 6. Non è indicata la ricollocazione della fermata del bus.
Aspetti funzionali	<p>L'attuale assetto del macro nodo è caratterizzato da una gestione parzialmente semaforizzata (Via Toselli-Via Milano e Via Toselli-Via Allo Stadio) e parzialmente a precedenza (Via Milano-Via Allo Stadio, Via Edison-Via Milano, Via Pacini-Via Milano).</p> <p>Da un'osservazione diretta della situazione, si evince che i due semafori di via Toselli non sono gestiti con la medesima durata del ciclo semaforico pertanto non è possibile alcuna sincronizzazione.</p> <p>Analogamente, non è possibile inserire alcuna sincronia con i semafori più a sud tra Via Milano e le Via Gramsci ed Avogadro.</p>	<p>Dal punto di vista funzionale, i flussi che attraversano l'area sono ancora allo studio e quindi non è possibile esprimersi in tal senso.</p> <p>Nello studio del traffico che accompagna il progetto mancano i valori relativi ai flussi sulle manovre di svolta. Tuttavia è possibile comunque formulare le seguenti osservazioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La proposta progettuale elimina completamente la semaforizzazione e dunque viene meno qualsiasi possibilità di coordinare il funzionamento del nodo con i semafori più a sud tra Via Milano e le Vie Gramsci ed Avogadro. 2. Non sembra giustificato da alcun presupposto funzionale l'inserimento di un senso unico lungo via Edison.
Sicurezza	<p>L'attuale assetto del macro nodo è carente dal punto di vista della sicurezza (Edison → Milano, Milano → Allo Stadio) in quanto asseconda traiettorie filanti spesso percorse a velocità superiori a quelle consentite.</p>	<p>La proposta progettuale dovrebbe includere soluzioni complessivamente migliorative dal punto di vista della sicurezza, soprattutto per le componenti più deboli che, anche nel caso delle "rotatorie da manuale" vedono una riduzione del proprio tasso di protezione rispetto alle ordinarie intersezioni semaforizzate.</p> <p>Molti sono gli elementi carenti, come:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. L'assenza di chiari accessi pedonali al PAC-1 2. L'assenza di passaggi pedonali allineati ai punti di connessione con i percorsi pedonali delle vie adiacenti 3. L'assenza di informazioni circa le modifiche al TPL indotte dal nuovo assetto viario. 4. L'assenza di informazioni circa l'accessibilità con trasporto pubblico al PAC-1.

3 Indicazioni per la modifica progettuale

Nel complesso, l'impianto dell'intersezione può essere confermato tuttavia si suggerisce di integrare la progettazione del nodo con i seguenti aspetti:

1. Prevedere il funzionamento dell'intero nodo mediante regolamentazione semaforica con l'istallazione di lanterne su tutti i punti di conflitto al fine di garantire la sicurezza dei pedoni e ciclisti in attraversamento e assicurare la sincronizzazione del funzionamento con le intersezione semaforizzate presenti poco più a sud.

Inoltre, la presenza del semaforo aiuta a platonare i traffico in ingresso alla città ed a gestire meglio le interferenze con le correnti in conflitto durante i periodi di punta.

La tecnologia dei semafori dovrà essere concordata in fase di progettazione esecutiva con il Comune di Seregno e dovrà essere coordinata con l'architettura del sistema generale per il controllo delle intersezioni semaforiche di cui sarà redatto apposito documento nell'ambito del PUT.

Dovrà comunque essere prevista, come minima condizione, la gestione coordinata delle lanterne dell'intero nodo (Toselli/Allo Stadio, Toselli/Milano, Attraversamento di Via Milano a sud del distributore) dalla medesima centralina locale.

2. Prevedere l'inserimento di un percorso di collegamento ciclo pedonale lungo il lato sud di via Toselli. Questo elemento avrebbe il duplice scopo di riconnettere l'asse Ciclopedonale portante di via allo stadio con i quartieri Sant'Ambrogio, San Carlo e Crocione ad ovest e assicurare un migliore raccordo geometrico all'intersezione Toselli - Milano.
3. Incoraggiare un disegno più urbano del nodo Toselli/Allo Stadio e garantire uscita dalla via Toselli (est)
4. Sanare, con l'occasione, la discontinuità del percorso pedonale lungo il margine occidentale della Via Milano tra le vie Pacini ed Edison, riorganizzando di conseguenza anche la sosta. Analogamente, è opportuno sanare l'assenza di marciapiedi lungo il lato orientale della stessa tratta.
5. Dettagliare l'accessibilità del PAC-1 per le componenti pedonali e TPL.
6. Non si riscontra la necessità di istituire il senso unico lungo via Edison e si incoraggia la riduzione della carreggiata e dell'angolo di immissione per favorire una maggiore sicurezza della manovra e contenerne le velocità anche in condizioni di scarso traffico.
7. A seguito del mantenimento del doppio senso di marcia lungo via Edison, si ritiene necessario spostare il punto di uscita dal parcheggio del PAC-1 a nord per evitare l'allineamento con la via Edison al fine di eliminare qualsiasi possibilità di manovre di attraversamento ad angolo retto.

Si faccia riferimento all'immagini seguenti per maggiore chiarezza circa le indicazioni per la modifica progettuale.



