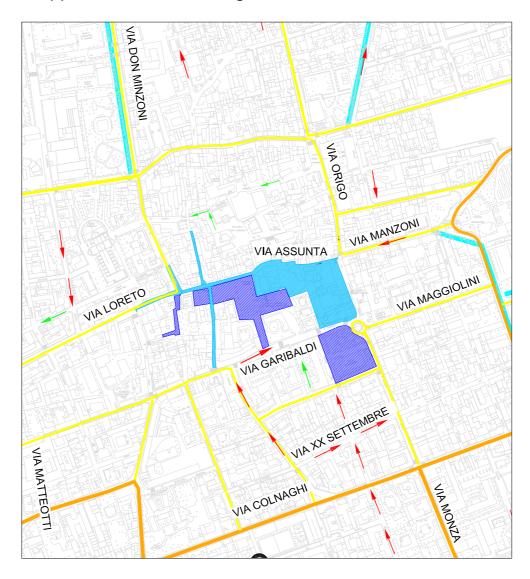


COMUNE DI LISSONE

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO - PGTU PROPOSTE DI PIANO

(Aggiornato ed integrato con le Osservazioni e le Risoluzioni allegate alla delibera di approvazione del Consiglio Comunale n°91 del 15 dicembre 2014)



3 Marzo 2015







1. PREMESSA

Questo documento è uno strumento tecnico che rappresenta l'adeguamento alle Osservazioni accolte nell'iter di approvazione, del documento del Piano Urbano del Traffico di Lissone sottoposto al procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ed approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n°91 del 15 dicembre 2014.

In particolare questo documento aggiorna il Capitolo 5, contenente gli interventi proposti, recependo le modifiche delle Osservazioni accolte in fase di approvazione. Per i capitoli 2-4 del "Quadro conoscitivo", 6 delle "Simulazioni del Traffico" e per gli "Allegati tecnici" si rimanda al documento di Piano allegato alla delibera n°91 del 15 dicembre 2014.

5. GLI INTERVENTI DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO

5.1 Obiettivi e Strategie di Intervento

Gli obiettivi del Piano Urbano del Traffico, ai sensi dell'Art. 36 del Codice della Strada, sono:

- la riduzione dei livelli degli inquinanti da traffico atmosferici e acustici;
- il risparmio energetico;
- il rispetto dei valori ambientali;
- il miglioramento della mobilità pedonale;
- il miglioramento delle condizioni di circolazione dei mezzi di trasporto pubblico:
- il miglioramento delle condizioni di circolazione e sosta delle automobili:
- la riduzione degli incidenti stradali;
- miglioramento della mobilità ciclabile.

Per i forti tassi di occupazione dei parcheggi gratuiti ed un marcato sottoutilizzo dei parcheggi a pagamento in Area centrale, diventa indispensabile evitare la commistione dei posti liberi con i posti a pagamento adottando gli interventi sulla tariffazione più adeguati per ottenere un razionale utilizzo dei parcheggi. Anche nell'intorno della Stazione, parallelamente ad interventi di miglioramento dell'accessibilità ciclopedonale e con il trasporto pubblico, sembrano necessari interventi di razionalizzazione e regolamentazione della sosta.

Per ridurre la pressione del traffico sull'Area centrale di Lissone si è proposto l'ampliamento delle zone pedonali/a traffico limitato, con il riordino dello schema di circolazione volto a scoraggiarne l'attraversamento nelle ore a massima domanda pedonale, pur garantendo una buona l'accessibilità anche con l'auto privata.

Per favorire l'utilizzo in ambito urbano delle biciclette si sono proposti nuovi collegamenti protetti per la mobilità in bicicletta cercando di completare e di



mettere a rete i tratti di piste ciclabili esistenti, mentre nell'Area centrale, non sussistendo spazi per realizzare piste ciclabili con una viabilità con marciapiedi assenti o molto stretti e con larghezze di carreggiata incompatibili con la compresenza di corsie veicolari e spazi di sosta, si propone di istituire una Zona 30Km/h a protezione della mobilità lenta. Parallelamente, per il miglioramento delle condizioni di circolazione e di sicurezza delle automobili e del trasporto pubblico, si sono previsti degli interventi di ridisegno dello schema di circolazione e di riassetto delle intersezioni volti a fluidificare il traffico e a ridurre le manovre conflittuali.

Per il trasporto pubblico su gomma si prevede, attraverso la concertazione con la Provincia e le nuove Agenzie per la mobilità (Legge Regionale 4 aprile 2012, n. 6 - Disciplina del settore dei trasporti) il potenziamento del servizio: o attraverso l'istituzione di linee urbane, integrate con le linee interurbane esistenti, favorendo l'accessibilità all'Area centrale e alla Stazione con modalità diverse dall'auto privata o potenziando i servizi interurbani esistenti. Per le problematiche legate ai fenomeni di congestione nelle fasce di punta in particolare in Via San Giorgio (SP173), lungo l'asse di Viale Martiri della Libertà-Viale della Repubblica e in Via Trieste la realizzazione della Pedemontana e della Variante alla SP6 daranno senz'altro un contributo alla riduzione dei flussi veicolari delle componenti di traffico di attraversamento, mentre le proposte del P.G.T.U. daranno un contributo con quote di trasferimento modale dall'auto privata verso l'uso del trasporto pubblico e l'uso delle biciclette, sulle componenti di traffico specifico; resta la preoccupazione della gestione della fase di cantierizzazione della Pedemontana, in particolare nella salvaguardia della connettività viabilistica tra la Frazione di Santa Margherita e il resto del territorio comunale nella fase di cantiere, in questo senso le proposte del P.G.T.U. di riassetto dello schema di circolazione, prevede interventi focalizzati solo sull'Area centrale e sulla viabilità locale, per non pregiudicare la capacità della rete primaria e secondaria in questa fase di cantierizzazione.

Nell'ambito della definizione delle strategie di intervento vanno anche tenuti in particolare evidenza i seguenti punti:

- controllo dei provvedimenti: si sottolinea che l'efficacia dell'attuazione dei provvedimenti qui previsti deve, necessariamente, essere supportata da una adeguata azione di controllo: diversamente gli effetti potrebbero essere nulli o negativi non potendo disporre di maggiori risorse in termini di Polizia Locale è necessario prevedere diversi interventi in tal senso (ausiliari, telecamere, ecc.);
- <u>calibro della rete</u>: diverse strade, oggi, non consentono di garantire in sicurezza il doppio senso di circolazione, gli spazi per percorsi ciclopedonali, il transito del trasporto pubblico ed anche la sosta, si devono, quindi per la messa in sicurezza della viabilità ai sensi del Codice della Strada operare delle scelte puntuali eliminando o la sosta o un senso di circolazione, cercando di mantenere



complessivamente un equilibrio nell'offerta infrastrutturale ai diversi sistemi di mobilità;

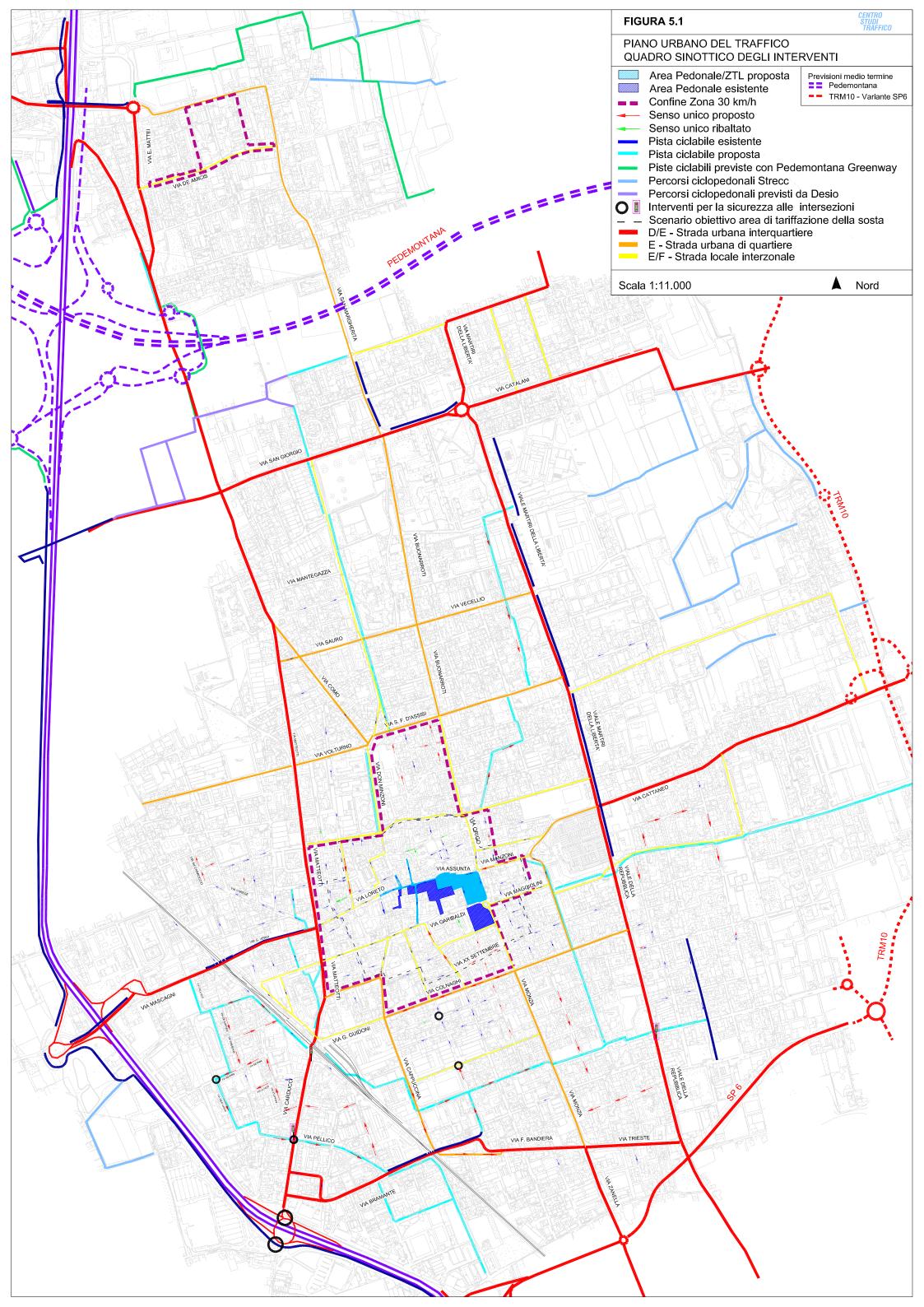
- <u>le possibili fonti di finanziamento</u> per un Comune per attuare gli interventi (trasporto pubblico, altro) possono provenire principalmente dalla tariffazione della sosta e dalle sanzioni.
- Ufficio Tecnico del Traffico, priorità di intervento, risorse disponibili e programmazione comunale: tenuto conto della complessità del Piano passaggio fondamentale è la sua attuazione nell'ambito dell'UTT (Ufficio Tecnico del Traffico) in quanto "tavolo di concertazione interno all'Amministrazione Comunale" in base a priorità di intervento e risorse economiche disponibili; la sua attuazione deve quindi procedere secondo quanto indicato nella delibera G.C. n° 118 del 20/3/2013 avente per oggetto: "Attivita' afferenti alla impostazione ed attuazione del Piano Urbano del Traffico" in coerenza anche con le Linee di Indirizzo fornite dall'Organo Politico Amministrativo e le risorse che dovranno essere individuate.

Considerato che le diverse attività e/o interventi che vengono proposti dal PUT, producono effetti diretti e/o indiretti su diversi ambiti (tra i quali: lavori pubblici, edilizia privata e pubblica, licenze, autorizzazioni commerciali,ecc.) e richiedono quindi il costante coinvolgimento ex ante ed ex post dei diversi Uffici coinvolti; dette attività devono quindi essere messe in coerenza con tutti gli strumenti di programmazione comunale che hanno una interazione nella gestione ordinaria e straordinaria di viabilità, circolazione, traffico, mobilità e trasporti; in particolare con: il PGT (scenario 5 anni), ma anche con altri strumenti di programmazione comunale,ecc. per rendere coerenti e compatibili tutti gli interventi che hanno effetti e ricadute (dirette ed indirette) su traffico, viabilità, mobilità e trasporti, ecc.

L'UTT avendo come scopo principale il garantire una adeguata prosecuzione di dette attività agevola la sinergia intersettoriale ed il coordinamento operativo e la gestione di tutte le attività afferenti agli ambiti del traffico, della viabilità, della circolazione, della mobilità e dei trasporti, il raccordo con il livello sovra-comunale e con tutti i diversi soggetti esterni come: Regione Lombardia, ANAS, Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo, ecc. In quest'ambito dovranno quindi essere individuate le priorità, partendo dagli interventi relativi alla messa in sicurezza della rete stradale urbana, alla gestione della sosta, ecc. e le relative risorse necessarie.

5.2 Un Piano Integrato di Interventi

Nella Figura 5.1 si riporta il quadro sinottico degli interventi previsti relativi all'estensione delle Aree Pedonali/ZTL, alle modifiche allo schema di circolazione, ai nodi della viabilità da ridefinire per migliorane la sicurezza.





alle aree di tariffazione della sosta, alla delimitazione della Zona30 e alle estensioni prioritarie della rete di piste ciclabili proposte.

Gli interventi proposti rappresentano un punto di equilibrio tra le diverse esigenze di mobilità spesso in conflitto tra loro, essendo gli spazi per la mobilità (veicolare e ciclopedonale) e per la sosta spesso insufficienti.

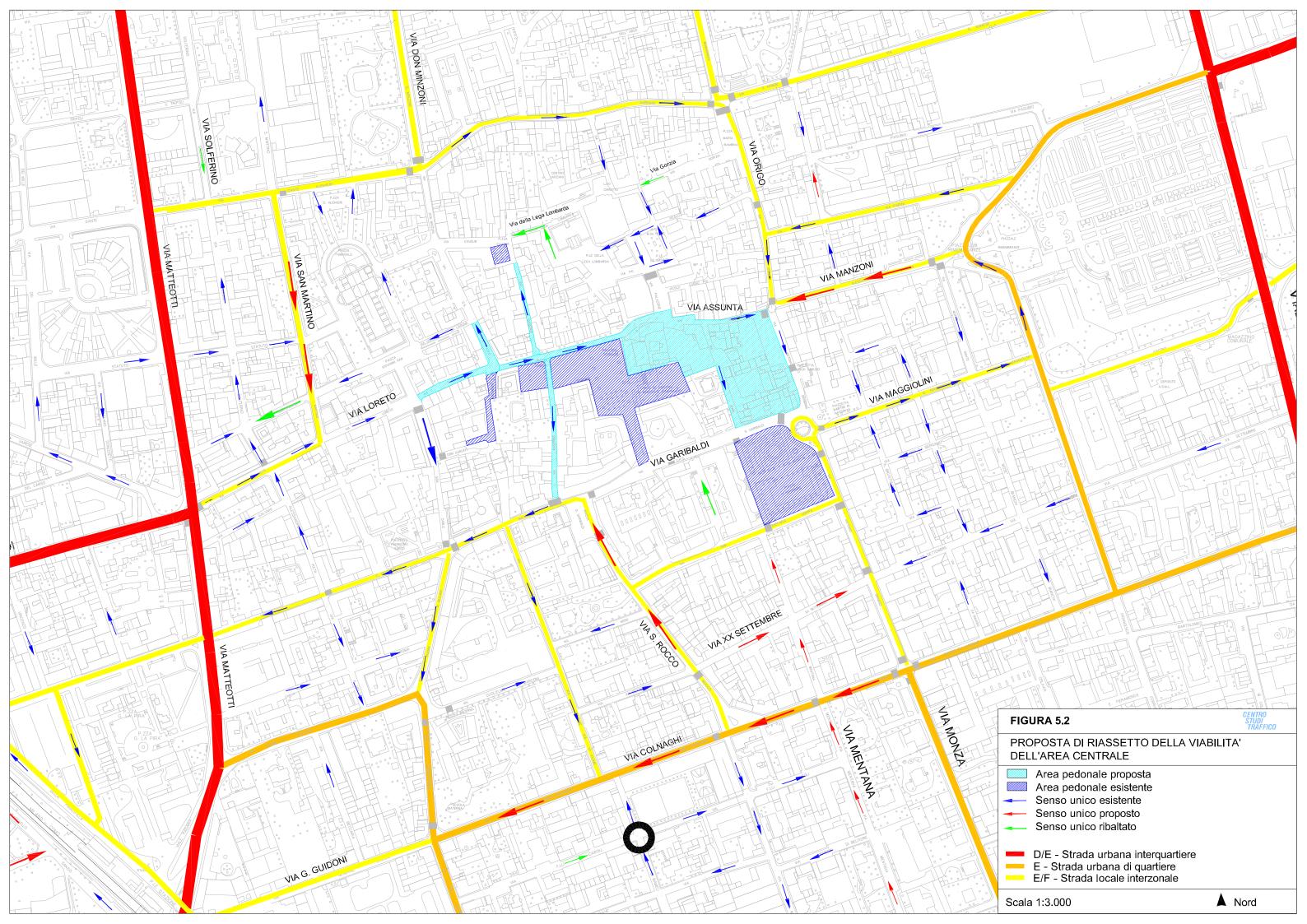
5.3 Gli interventi in Area Centrale

Per favorire la mobilità lenta in Area centrale si propone l'estensione delle aree pedonali chiudendo il traffico veicolare nella fascia 9.00-19.30 anche i giorni feriali l'intera Piazza Libertà, dall'intersezione di Via Loreto con Via San Carlo, comprendendo il tratto di Via Pietro e Paolo da Via Sant'Antonio a Via Ugolino da Lissone e le vie Sant'Antonio, S. Giuseppe, Via Madonna e Via Verri, arrivando quasi a ricollegare Piazza Libertà a Piazza IV Novembre (Figura 5.2).

Il Piano prevede anche l'estensione della ZTL a Via Assunta, previa la verifica nella fase transitoria della ripavimentazione di Via Assunta e Via Verri, della sostenibilità dell'uscita dalla zone delle Poste (P.le De Gasperi, P.le Lega Lombarda) verso Via Cavour, attraverso il ribaltamento di Via Lega Lombarda. Dopo la sperimentazione si valuterà se estendere a Via Assunta



la ZTL o autorizzare l'uscita da Via Assunta escludendola dalla ZTL, lasciando immutato il senso di marcia in Via della Lega Lombarda.





La nuova Area pedonale è definita, ai sensi del Codice della Strada, come una ZTL più vincolata, in pratica si prevede la seguente regolamentazione:

- accesso consentito solo ai residenti con posto auto interno o a proprietari di posti auto all'interno dell'area o a particolari categorie autorizzate (es. Polizia Locale);
- nessuna sosta su strada:
- carico/scarico merci per fasce orarie ristrette (salvo deroghe);
- velocità massima consentita di 10 Km/h;
- assenze di marciapiedi;
- transito bici bidirezionali dove ammesso dalla normativa (carreggiata a senso unico ≥4,25 m al netto degli spazi di sosta).

A completamento degli interventi di "protezione" dell'Area centrale, per scoraggiare il traffico di attraversamento ma salvaguardare l'accessibilità delle aree, si prevede, il ribaltamento dei sensi unici di Via Solferino (nella tratta Via Tripoli-Via Dante), della strettoia di Via Gorizia, di Via della Lega Lombarda e l'introduzione dei sensi unici in Via Manzoni (in direzione di Via Gramsci) e Via San Rocco nella tratta da Via XX Settembre a Piazza Garibaldi (in direzione di Piazza Garibaldi).

L'accesso principale all'Area Pedonale verrà controllato con una telecamera a lettura automatica delle targhe, con fotografia delle auto non autorizzate, posizionato all'inizio di Via Sant'Antonio (angolo Via San Carlo).

Per la messa a norma della viabilità lungo l'asse di Via Colnaghi, Via San Rocco (nella tratta da Via Colnaghi a Via Pietro da Lissone) e in Via Pietro da Lissone erano stati valutati due scenari differenti. Nel primo scenario (A) era previsto il mantenimento del doppio senso di circolazione con l'eliminazione della sosta in carreggiata lungo l'asse in parte recuperati dai nuovi posti auto ottenibili con l'introduzione del senso unico nelle Via Mentana e Via San Rocco; nel secondo scenario (B), finalizzato al mantenimento dell'offerta di sosta in carreggiata, in una zona con forti carenze di offerta, prevedeva l'istituzione del senso unico in Via Colnaghi e Via San Rocco (nella tratta da Via Colnaghi a Via Pietro da Lissone) in direzione della Stazione ferroviaria. L'Amministrazione comunale ha optato per lo Scenario B con l'istituzione del senso unico in Via Colnaghi ed il mantenimento dei posti auto in una zona con carenze di posti auto e con la possibilità di realizzare un tratto di pista ciclabile (monodirezionale) nella tratta interessata dal senso unico.

L'istituzione del senso unico in Via Colnaghi e Via San Rocco (nella tratta da Via Colnaghi a Via Pietro da Lissone) prevede la modifica del percorso della lina interurbana C80 per la direzione Cantù-Monza, rinunciando alle fermate di Via Colnaghi e Via San Rocco e deviandola in Via Cappuccina e in Via Da Vinci.

5.4 Interventi di regolamentazione della sosta

Per il riequilibrio tra domanda e offerta di sosta nelle zone a maggiore criticità si propone di eliminare, ridefinendo la Zona di Particolare Rilevanza



Urbanistica (ZPRU), la commistione di stalli di sosta a pagamento e di sosta libera, istituendo in Area centrale e attorno alla Stazione un'area a tariffazione della sosta con tutti i posti auto a pagamento (esclusi ovviamente: gli stalli per il carico/scarico, per i disabili e riservate alle forze dell'ordine e ai servizi sanitari), riducendo l'attuale tariffa oraria ed autorizzando la sosta gratuita dei residenti e di particolari categorie tramite il rilascio di un Pass. Si rimanda alla definizione del Piano Particolareggiato della sosta il regolamento di rilascio dei pass e di gestione della sosta a pagamento e i suoi effetti sulla previsione degli introiti.

L'estensione dell'area a tariffazione della sosta, allentando la pressione della sosta pendolare sull'area centrale, aumenterà le possibilità di trovare parcheggio in spazi regolari sia per i residenti, sia per gli utenti delle funzioni del centro (negozi e servizi) a fronte del pagamento di una tariffa più bassa di quella attuale, con un utilizzo più omogeneo degli stalli di sosta.

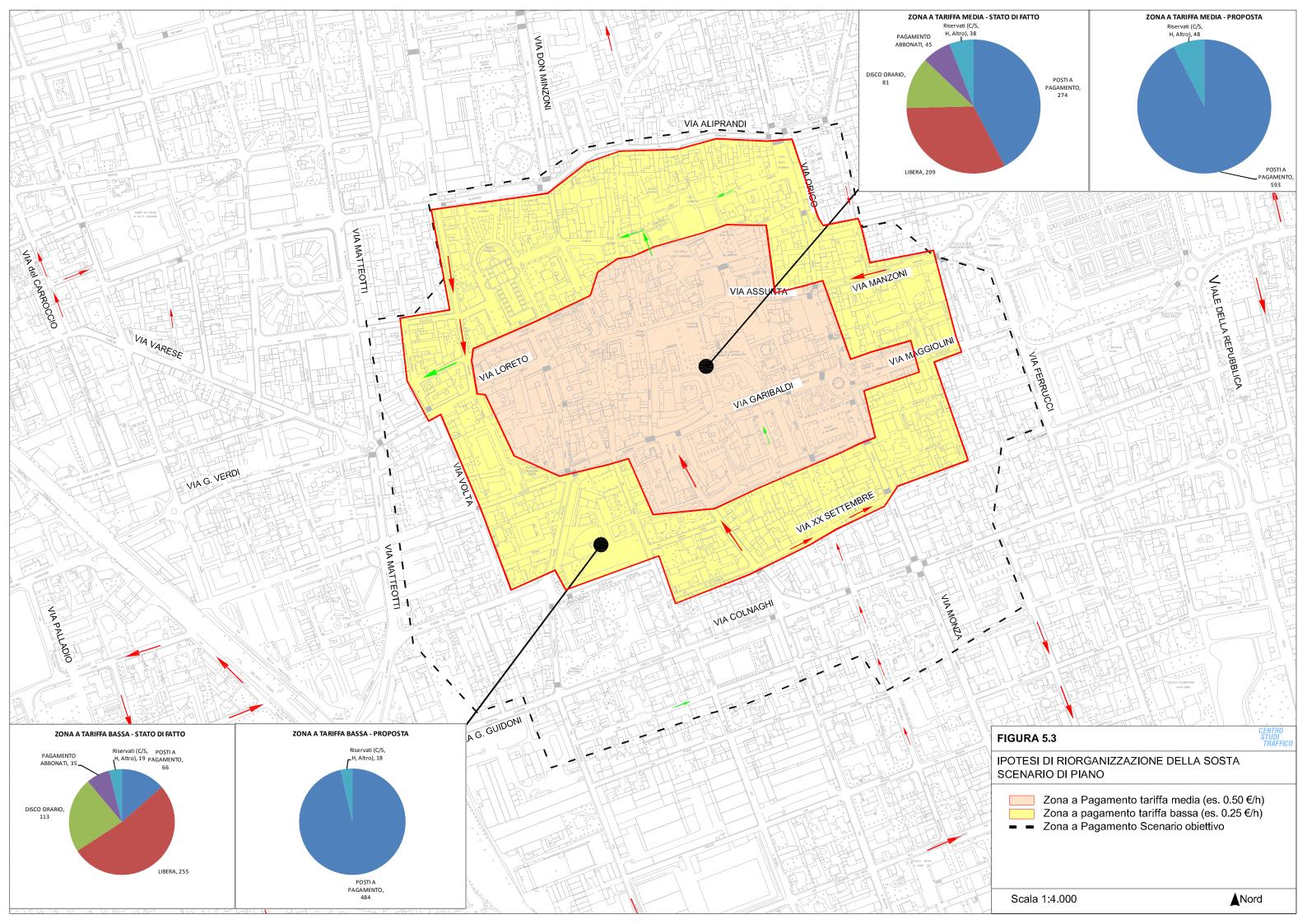
Con la tariffazione della sosta e il conseguente utilizzo di ausiliari della sosta, sarà inoltre possibile garantire un maggiore controllo sui fenomeni di sosta irregolare, riducendo il numero di auto in sosta sui passaggi pedonali, negli incroci, sui marciapiedi, migliorando la sicurezza per circolazione dei pedoni e delle automobili in area centrale.

Le proposte di Piano prevedevano due scenari di tariffazione della sosta uno che comprendeva un'area con un raggio di circa 400 dal baricentro di Via Garibaldi (circa 1.700 posti auto) ed un'area a pagamento nell'intorno della stazione ferroviaria, ed un secondo scenario con tariffazione solo in area centrale, che interessava una zona con un raggio di circa 300 metri nell'intorno di Piazza Libertà (circa 1.070 posti auto).

L'Amministrazione comunale ha optato per il secondo scenario (Figura 5.3) con solo l'area centrale a tariffazione più stretta considerando lo scenario più ampio e la tariffazione della zona della stazione, come uno scenario obiettivo di più lungo termine, attendendo la verifica dei risultati della nuova regolamentazione della sosta, attraverso un monitoraggio dei coefficienti di occupazione, per eventualmente completare l'intervento fino allo scenario obiettivo.

L'intervento di tariffazione della sosta per l'area centrale prevede quindi un totale di circa 1.070 posti auto a pagamento (rispetto agli attuali 550), dei quali poco meno di 400 oggi sono utilizzati di giorno dai residenti dell'area centrale, ottenendo in quest'ambito a parità di domanda un coefficiente d'occupazione medio di 0,90, rispetto all'attuale 0,54 per i posti a pagamento e ben 1,24 per i posti liberi. La proposta di prima fase di regolamentazione della sosta in area centrale con un totale di 1.070 posti a pagamento, considerando che quasi 400 posti verrebbero utilizzati gratuitamente dai residenti durante il giorno, porta ad un incremento effettivo dei posti auto a pagamento rispetto allo stato di fatto di circa 120-130 unità.

Oltre agli interventi di riassetto dello schema di circolazione dell'Area Centrale descritti nel paragrafo 5.3, è prevista l'istituzione del senso unico in alcune vie locali finalizzate alla messa a norma dei posti auto esistenti (oggi





per larghezza di carreggiata non compatibili con il doppio senso marcia) e al recupero di nuovi posti auto per la sosta ad uso pubblico.

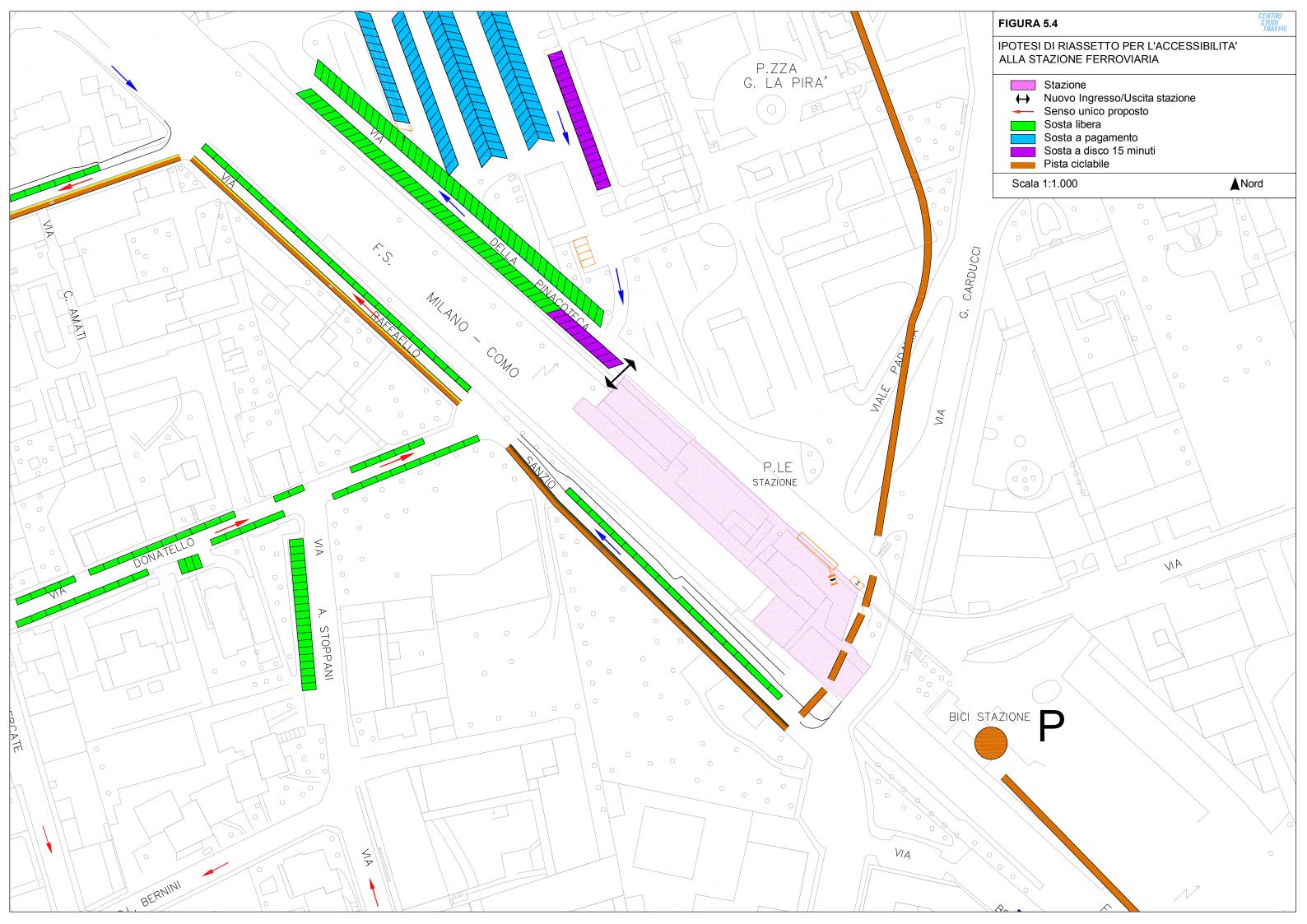
In particolare si prevede il senso unico in Via XX Settembre nella tratta tra Via San Rocco e Via Gramsci in direzione di Via Gramsci, in Via Mentana nella tratta da Via Timavo a Via Crippa in direzione di quest'ultima e in Via San Martino nella tratta da Via Dante a Via Indipendenza, prevedendo il ribaltamento del senso unico in Via Indipendenza nel tratto compreso tra Via San Martino e Via Solferino.

Tra gli interventi finalizzati alla messa a norma della sosta su strada e al recupero di spazi per la mobilità pedonale, al di fuori dell'Area Centrale, vi sono i provvedimenti di istituzione del senso unico:

- in Via del Carroccio nella tratta da Via Varese a Via Novara;
- in Via Foscolo in direzione di Via Goito:
- in Via Curatone e Montanara da Via Varese verso Via Dante, permettendo una circolazione ad anello in senso orario con le vie Dante, Palestra e Varese;
- in Via Puccini da Via Valle a Via S. Francesco d'Assisi, in Via Filzi nella tratta da Via Galilei a Via Buonarroti;
- in Via Polo nella direzione da Via Valle a Via S. Francesco;
- in Via Boito con senso di circolazione da Via Pergolesi verso Via Como;
- in Via Einaudi e Via Edison con senso di circolazione da Via Pacinotti verso Via Spallanzani.
- in Via Oslavia, dall'intersezione con Via Fieramosca verso l'incrocio con Via Redipuglia.
- in Via Porta da Viale Repubblica verso Via Monza, per mettere a norma la sosta su entrambi i lati della carreggiata (presentando coefficienti di occupazione superiori all'1,16 in tutte le fasce di rilievo) e permettere di completare il marciapiede nelle due tratte mancanti sul lato nord, sarà inoltre necessario restringere lo sbocco su Viale Repubblica con l'inserimento di un adeguato attraversamento pedonale.

5.5 Gli interventi per l'accessibilità della Stazione

Oltre agli interventi per migliorare l'accessibilità con il trasporto pubblico e con le biciclette descritti nei successivi paragrafi 5.6 e 5.7 e agli interventi sullo schema di circolazione del piano particolareggiato del paragrafo 5.8 con il recupero di posti auto nella zona tra la linea ferroviaria e la Nuova Valassina, per allentare la pressione della domanda di sosta con l'auto privata, si prevede per rispondere all'esigenza di sosta breve davanti alla Stazione ("Kiss and Ride") si propone l'utilizzo di 10-15 stalli a disco orario 15 minuti (Figura 5.4), con la creazione di un nuovo passaggio pedonale di accesso alla banchina dal lato nord dell'edificio della stazione (Osservatorio colore), in attesa di poter integrare il servizio di trasporto pubblico





interurbano con nuovi servizi urbani che garantiscano almeno nelle fasce di punta l'accessibilità alla stazione da tutto il territorio comunale.

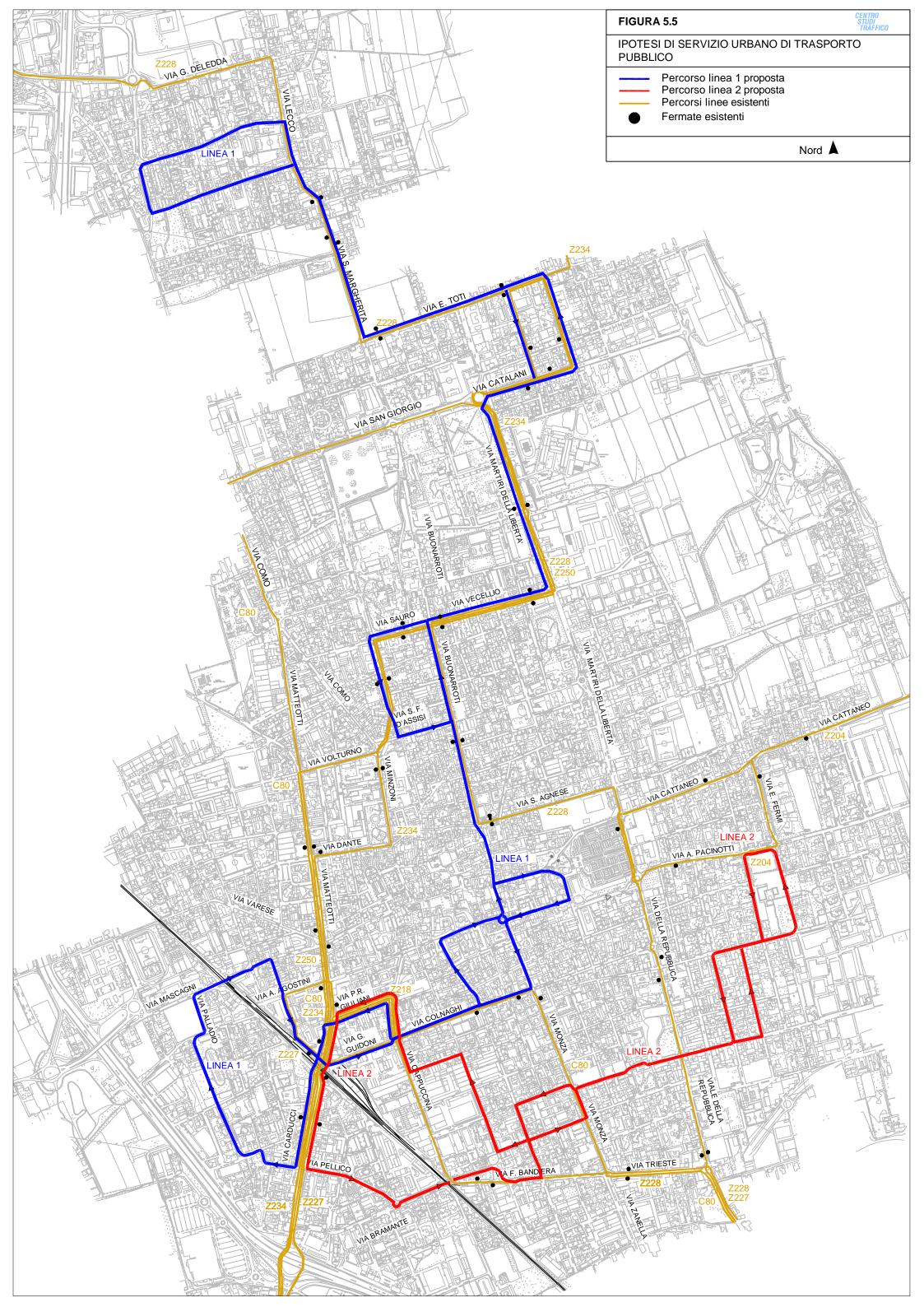
Per l'area della Stazione ferroviaria è stata valutata anche la possibilità di inserirla in una zona a 30 Km/h, ma dai diversi sopraluoghi non si sono riscontrate mai velocità veicolari tali da ravvisarne la necessità. E' stata inoltre valutata l'adozione di un senso unico di marcia nel tratto davanti alla stazione per disincentivare i fenomeni di sosta abusiva in questo tratto, ma si è preferito mantenere la connessione bidirezionale tra i parcheggi di con accesso dalla rotatoria tra le vie Pinacoteca-Giudoni, e i parcheggi di Via Agostoni e Piazzale Padania, per evitare giri più ampi nella ricerca dei parcheggi, e non appesantire il traffico su Via Matteotti e Via P. Giuliani. Per scoraggiare il parcheggio abusivo, si potrebbero prevedere paletti parapedonali per proteggere il percorso pedonale lato stazione spesso occupato abusivamente da auto in sosta.

5.6 II Trasporto Pubblico

Come per la sosta per il trasporto pubblico su gomma si erano proposti due scenari di intervento il primo più ambizioso (Scenario obiettivo) proponeva il potenziamento del servizio attraverso l'istituzione di 2 linee urbane, integrate con le linee interurbane esistenti, favorendo l'accessibilità all'Area centrale e alla Stazione con modalità diverse dall'auto privata, il secondo prevedeva il rafforzamento delle attuali linee interurbane nelle fasce di punta.

Le due linee urbane ipotizzate per lo Scenario obiettivo (Figura 5.5), da esercitare con autobus urbani di medie dimensioni (7,50-10,00 m), che collegano le frazioni di Santa Margherita e Bareggia all'area centrale e alla zona di Via Carducci e della Stazione e la zona di Via Torricelli alla Stazione hanno uno sviluppo rispettivamente di 14.2 Km (Linea 1) e 6.2 Km (Linea 2). Ipotizzando un livello di servizio minimo, con 6 corse per linea nelle fasce di punta della domanda pendolare si avrebbero percorrenze annue di 37.000 bus-Km per un costo di esercizio di poco meno di 120.000 € l'anno. Prevedendo invece un servizio a frequenza su tutto l'arco della giornata, con 17 coppie di corse per la linea 1 e 38 corse per la linea 2, garantendo la connettività con il trasporto pubblico anche al di fuori delle fasce di punta, le percorrenze annue salirebbe a circa 145.000 bus-Km per un costo di esercizio stimato in 430.000 €, costo che assorbirebbe tutte le risorse ottenibili dalla tariffazione della sosta, nell'ipotesi dello Scenario obiettivo.

Il secondo scenario, meno efficace per ottenere trasferimenti di domanda dall'auto privata, ma più facilmente conseguibile perché inquadrabile nell'attuale Contratto di servizio delle linee interurbane, sarebbe il rafforzamento del servizio delle linee Z234 e Z250 con corse aggiuntive sulla tratta urbana di Lissone. Con 6 coppie di corse aggiuntive per ciascuna linea, di rinforzo al servizio attuale, limitatamente alla tratta urbana, si avrebbe un impegno aggiuntivo di 32.000 bus-Km annui, per un costo di 105.000 € l'anno.





Tenendo conto dei quantitativi di risorse economiche da investire in nuovi servizi di TPL e del livello di interventi di disincentivazione all'utilizzo dell'auto privata attraverso la tariffazione della sosta, lo scenario con il potenziamento con corse aggiuntive degli attuali servizi può essere associato con lo "Scenario di Piano" della tariffazione della sosta, mentre l'istituzione delle linee di trasporto pubblico urbane di può inquadrare nello "Scenario obiettivo" di tariffazione della sosta.

La riorganizzazione dei servizi di TPL dovrà avvenire attraverso la concertazione con la Provincia e con le nuove "Agenzie per la mobilità" (Legge Regionale 4 aprile 2012, n. 6 - Disciplina del settore dei trasporti), visto che i servizi di TPL sono tutti messi a gara e attraverso il contributo delle risorse economiche per la copertura dei costi del servizio.

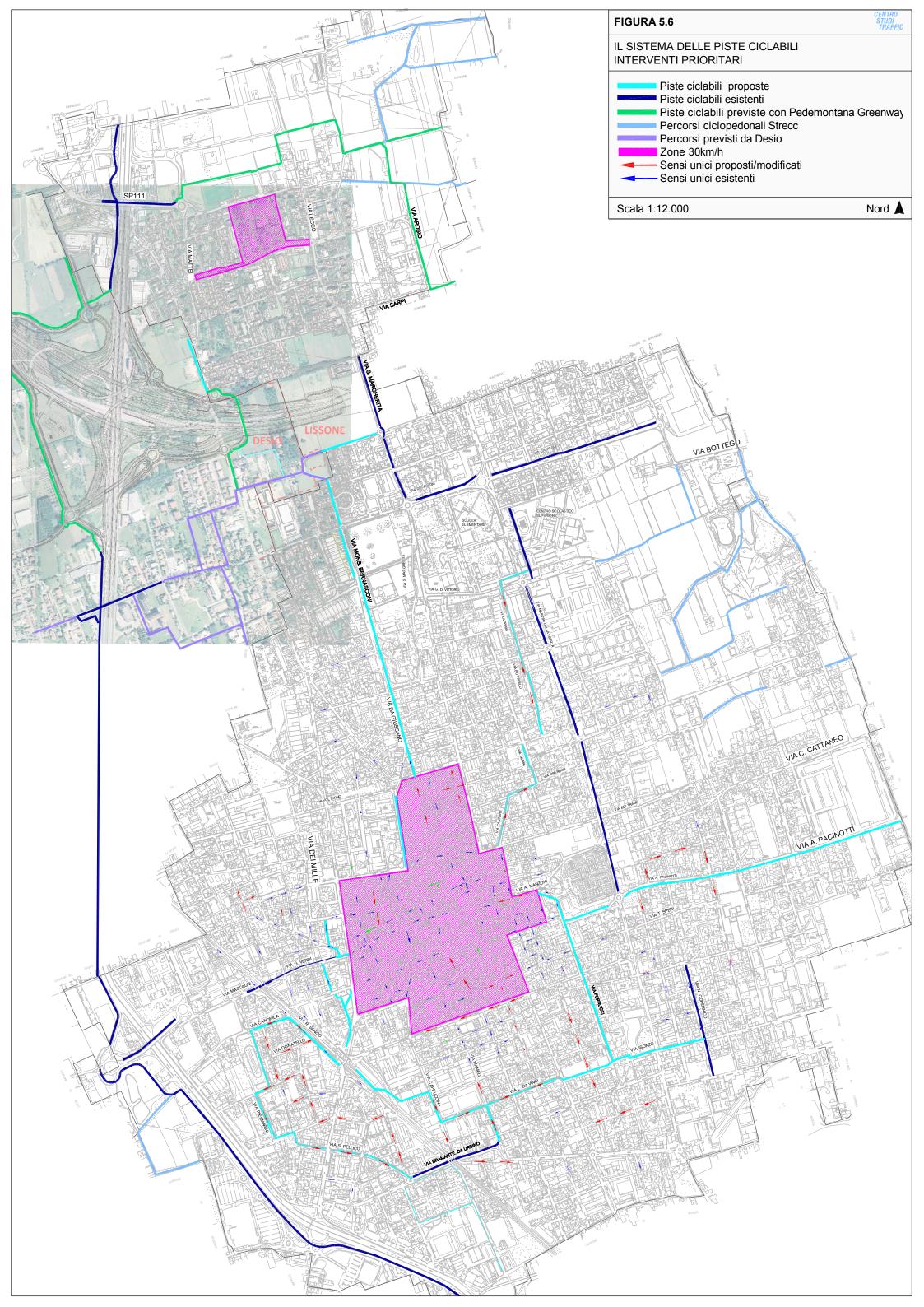
Si rimanda la scelta sugli interventi di potenziamento del trasporto pubblico alla quantificazione delle risorse economiche disponibili e alla definizione dei piani particolareggiati.

5.7 I Percorsi Ciclabili e i Percorsi Protetti

Per favorire l'utilizzo in ambito urbano delle biciclette si propongono nuovi collegamenti protetti completando (dove gli spazi esistenti lo consentono) e collegando i tratti di piste ciclabili esistenti, mentre nell'Area centrale, non sussistendo spazi per realizzare piste ciclabili con una viabilità con marciapiedi assenti o molto stretti e con larghezze di carreggiata incompatibili con la compresenza di corsie veicolari e spazi di sosta, si propone di istituire una Zona 30Km/h a protezione della mobilità lenta.

Partendo dagli interventi previsti dalla rete obbiettivo del PGT sono stati individuati alcuni interventi prioritari di realizzazione di nuove piste ciclabili (Figura 5.6):

- Tratta Via F. Rosselli-Via Tasso-Via Piermarini-Via Bernini-Via Canonica-Via R. Sanzio per il collegamento dell'area sud con la Stazione Ferroviaria (Figura 5.7a).
 - Per la realizzazione di questo precorso ciclabile si ritiene necessario istituire il senso unico in via Canonica (mettendo a norma la sosta abusiva lato ferrovia), nel tratto di Via R. Sanzio compreso tra la Via Donatello e la Via Canonica, nel tratto di Via Vimercate compreso tra la Via Canonica e la Via Donatello e da prevedere un senso unico anche in Via Donatello.
- Una pista ciclabile che partendo dalla Stazione ferroviaria e dalla futura Bici-Stazione, arrivi in Via Cappuccina, percorra Via L. da Vinci e Via Isonzo andando a collegarsi con la pista ciclabile esistente di Via Copernico, la realizzazione di un ramo, per il collegamento con la zona a 30 km/h in Via Ferrucci e uno in Via Mameli per il collegamento con il tratto esistente in Via Bramante da Urbino. Per la realizzazione di questa pista ciclabile è necessario istituire il senso unico in alcune vie in quanto il calibro non è tale da consentire la realizzazione della pista ciclabile mantenendo il doppio senso e senza l'eliminazione della sosta nei tratti più stretti. Le vie interessate ai nuovi sensi unici sono: Via

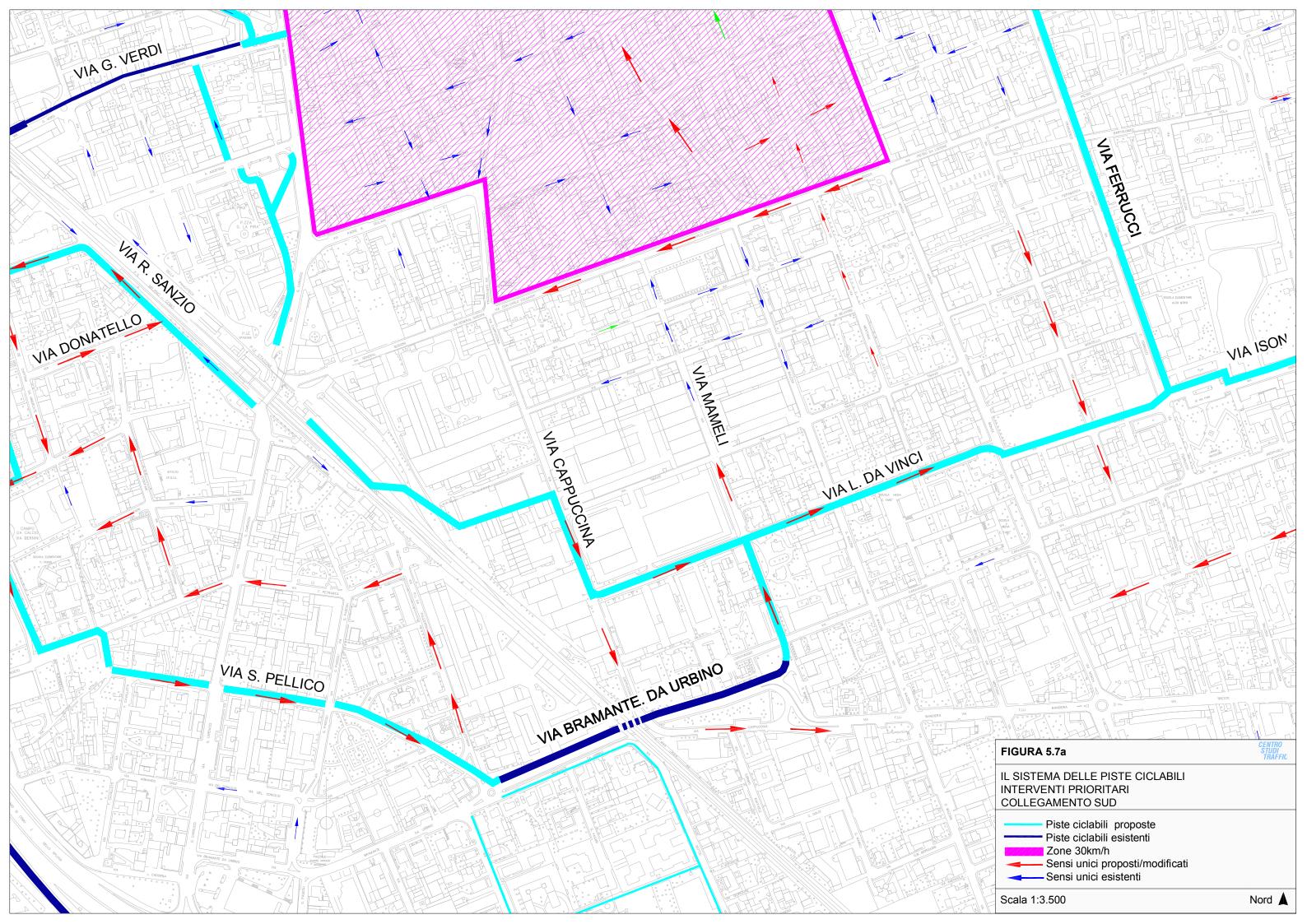


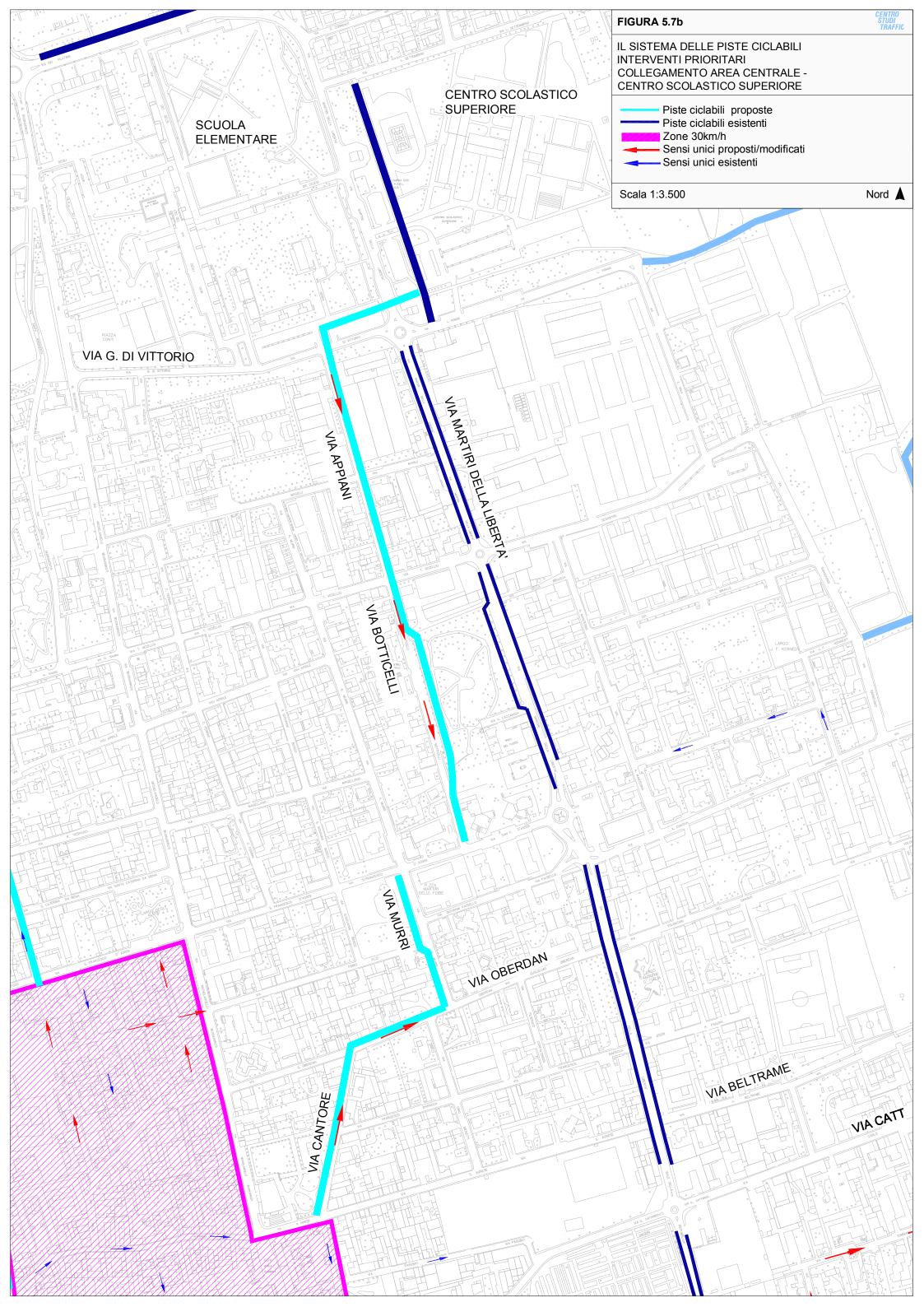


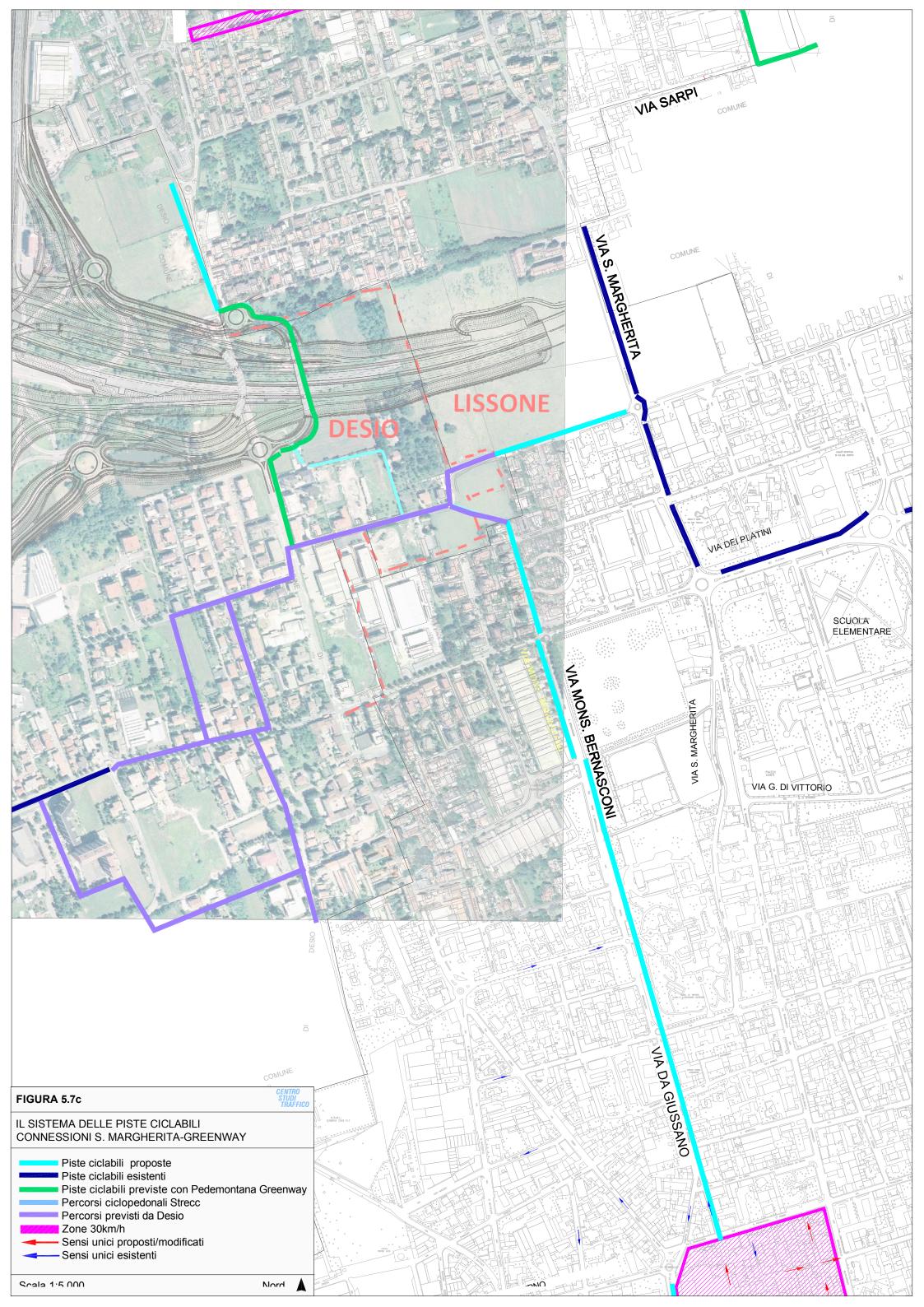
Cappuccina, direzione Sud, il senso unico in Via L. da Vinci, nel primo tratto da Via Mameli verso Via Cappuccina e nel secondo tratto da Via Mameli verso Via Isonzo. Nel ramo di Via Mameli, per il collegamento della nuova pista ciclabile con la pista esistente di Via Urbino, è necessario istituire il senso unico veicolare in direzione Via L. da Vinci. La sosta verrebbe eliminata in Via Leonardo da Vinci (larghezza strada 6.70-7.00 m), in Via Isonzo (larghezza strada 8.80-11.00 m) e in Via Ferrucci (larghezza strada 7.75-8.00 m)

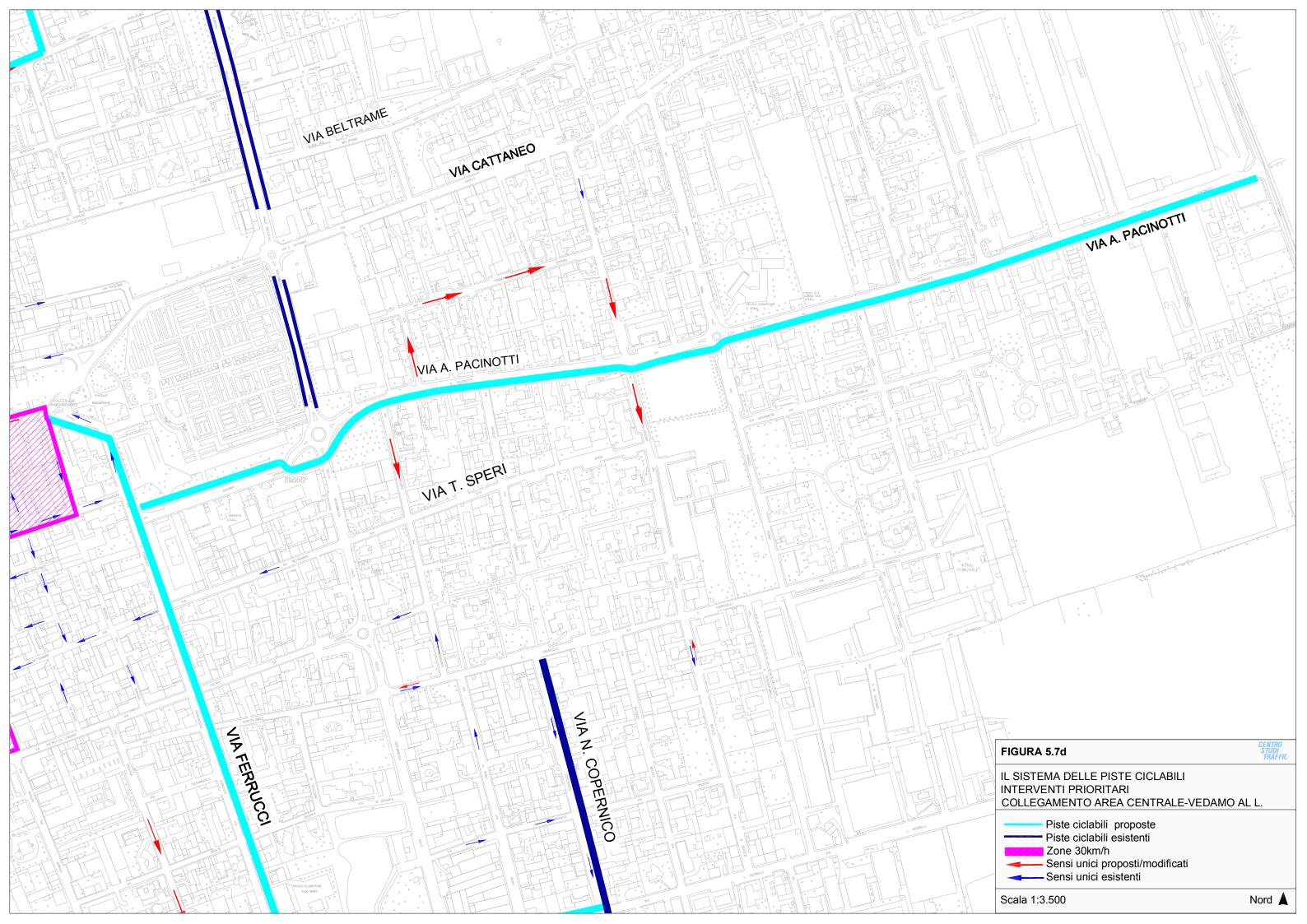
- Una pista ciclabile a Nord/Ovest per il collegamento dell'Area centrale con il complesso scolastico superiore (Figura 5.7b), che potrebbe essere alternativo alla pista ciclabile di Via Martiri della Libertà più pericoloso per la presenza di numerosi passi carrai. Questa nuova pista ciclabile interesserebbe Via Cantore, Via Oberdan, Via Murri, Via Botticelli e Via Appiani, e si andrebbe a collegare con l'ultimo tratto della pista ciclabile esistente di Via Martiri della Libertà. Per la realizzazione di questa pista ciclabile si ritiene necessario l'istituzione di alcuni sensi unici e l'eliminazione della sosta in alcuni tratti, in quanto il calibro della strada non è sufficiente da consentire la realizzazione della pista ciclabile ed il mantenimento del doppio senso e della sosta in entrambi i lati. Le vie interessate ai nuovi sensi unici sono: Via Cantore direzione Via Oberdan, Via Oberdam direzione Ovest, Via Botticelli e Via Appiani direzione Sud. La sosta verrebbe eliminata in Via Cantore (larghezza strada 7.75 m), Via Murri nel tratto più stretto (larghezza strada 9.30 m), e nelle Vie Botticelli e Appiano la sosta verrebbe consentita solo su un
- Tratti di pista ciclabili sono previsti anche per migliorare il collegamento tra l'area centrale e la Stazione Ferroviaria in Via Donizzetti, Via Verdi, Via Magenta, P.zza la Pira e Via Carducci.
- Partendo dal tratto di pista ciclabile già prevista in Via Don Minzoni (da completare nel tratto nord) si prevede un collegamento lungo l'asse Via da Giussano, Via Mons. Bernasconi fino a Via Macchiavelli (Figura 5.7c) prevedendo un collegamento tra il Centro Storico di Lissone e il progetto Greenway di Pedemontana; per la realizzazione di questa pista ciclabile è necessaria l'eliminazione della sosta in alcuni tratti, i tratti interessati all'eliminazione della sosta sono: il tratto tra Via S. Caterina da Siena e Via XXV Aprile, nel tratto successivo fino a Via N. Sauro la sosta verrà eliminata solo sul lato a Est; nel tratto tra Via San Giorgio e Via Tintoretto la sosta sul lato a ovest deve essere eliminata per consentire la realizzazione della pista ciclabile.
- Per collegare il centro urbano con Vedano si prevede la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale in Via Pacinotti (Figura 5.7d), con conseguente eliminazione della sosta in carreggiata in diversi tratti, principalmente sul lato sud della strada.

Per la pista ciclabile esistente in Viale Martiri per la Libertà, pur avendone ravvisato alcune criticità non se ne prevedeva l'eliminazione, meglio una pista ciclabile imperfetta e migliorabile che nessuna.











Con gli interventi prioritari proposti, compresi quelli del Piano Particolareggiato del comparto sud-ovest descritti nel paragrafo 5.8), l'estensione complessiva della rete di piste ciclabili verrebbe incrementata di 8,8 Km, passerebbe quindi dagli attuali 7,6 Km ad un totale di 16,4 Km.

A completamento del sistema di percorsi ciclabili in uno scenario di medio termine vi sono le previsioni del percorso ciclabile "Greenway" di Pedemontana e, con la finalità di sensibilizzare i cittadini allo sviluppo di una coscienza ambientale ed alla fruizione degli spazi verdi, anche in un'ottica di svago e divertimento, vi è il progetto di recupero dei percorsi storici sterrati, i cosiddetti "Strecc", in particolare a nord-est del territorio comunale di Lissone nella parte residuale delle aree a verde agricolo.

5.8 Piano Particolareggiato per il comparto Sud-Ovest

Nel quadro strategico del Piano Urbano del Traffico, per il miglioramento dell'accessibilità alla Stazione, erano stati individuati alcuni provvedimenti di immediato intervento finalizzati alla realizzazione di un percorso ciclabile nelle vie Sanzio e Canonica senza incidere sull'offerta di sosta del comparto. Gli interventi proposti prevedevano:

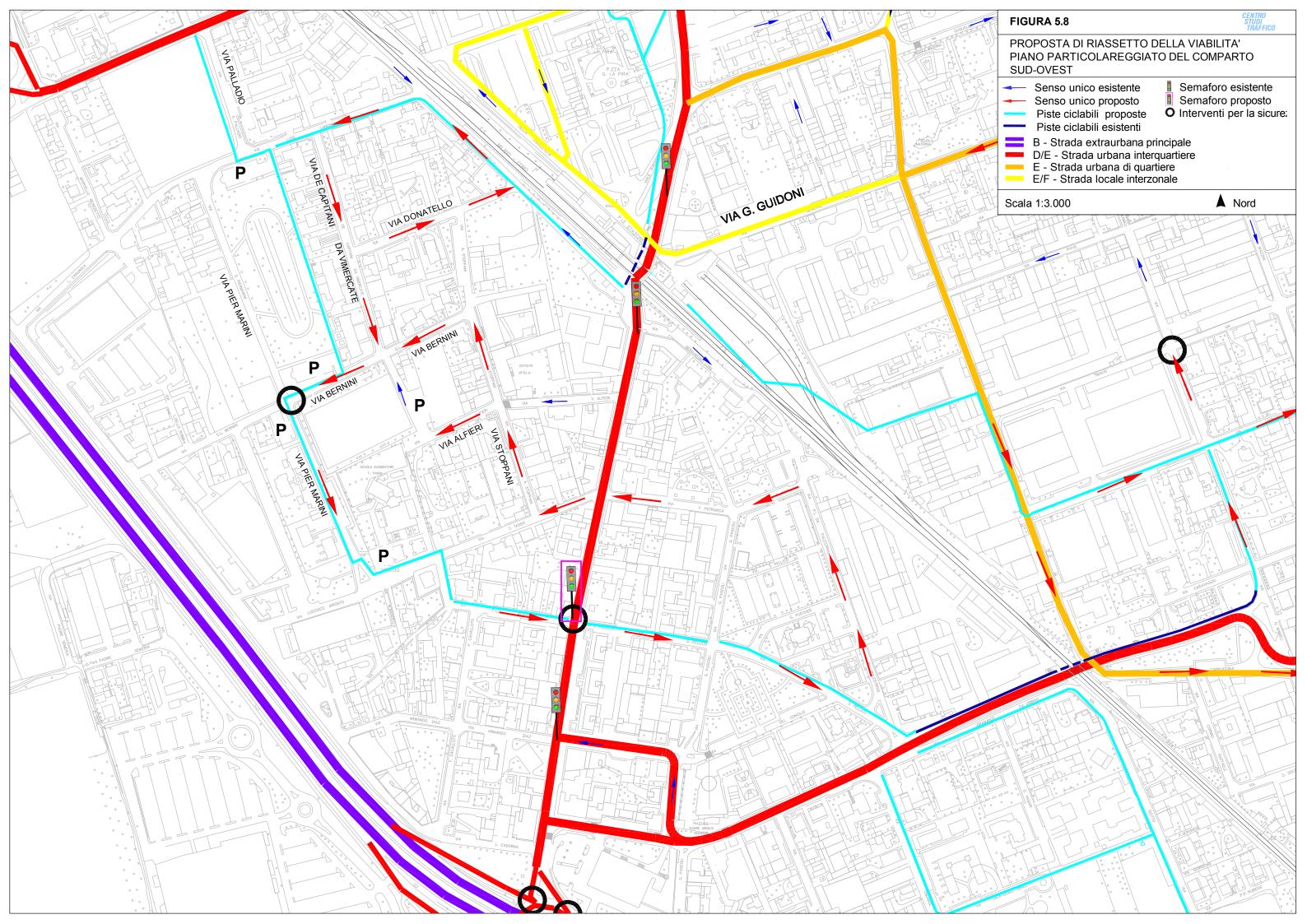
- l'estensione del'attuale senso unico di circolazione in Via Sanzio anche alla tratta compresa tra le vie Donatello e Canonica;
- l'istituzione del senso unico in Via Canonica nella tratta compresa tra Via Sanzio e Via De Capitani Da Vimercate;
- il senso unico in Via De Capitani Da Vimercate, nella tratta compresa tra le vie Canonica e Donatello;
- l'introduzione del senso unico in Via Donatello.

Considerando le specificità del comparto "chiuso" tra la linea ferroviaria e la Nuova Valassina (ex SS36) sono state sviluppate in modo organico le ipotesi di riassetto della viabilità del comparto, con interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza (in particolare dei punti neri individuati nell'analisi dell'incidentalità), al completamento della rete di piste ciclabili condiviso con il PGT ed al recupero (o alla messa a norma) di posti auto per la sosta ad uso pubblico, salvaguardando l'accessibilità del comparto limitando gli allungamenti di percorso indotti inevitabilmente dall'istituzione dei sensi unici.

Gli interventi di istituzione di sensi unici di circolazione, se accompagnati dal recupero degli spazi liberati dalla mobilità con l'auto privata attraverso l'introduzione di stalli per la sosta e piste ciclabili migliorano la sicurezza stradale riducendo il numero di manovre in conflitto alle intersezioni.

Gli interventi proposti per il comparto Sud-Ovest (Figura 5.8) prevedono:

 l'estensione del senso unico previsto nelle fase di immediato intervento in Via De Capitani Da Vimercate, fino all'intersezione con Via Bernini;





- l'istituzione del senso unico di marcia in Via Bernini nella tratta compresa tra Via Stoppani e Via Piermarini;
- l'istituzione del senso unico di marcia in Via Stoppani nella tratta compresa tra Via Tasso e Via Bernini;
- il completamento dell'attuale senso unico in Via Alfieri;
- l'istituzione del senso unico di marcia in Via Piermarini nella tratta compresa tra Via Bernini e Via Ariosto;
- l'introduzione del senso unico in Via Tasso nella tratta da Via Carducci a Via Stoppani;
- l'istituzione del senso unico di marcia in Via F.lli Rosselli nella tratta compresa tra Via Cavallotti e Via Carducci;
- il completamento del percorso ciclabile del comparto ipotizzato in prima fase, di collegamento tra Via Mascagni e Via Bramante da Urbino, interessando anche le vie Palladio, F.lli Rosselli e Pellico;
- l'istituzione del senso unico di marcia in Via Pellico nella tratta compresa tra Via Carducci e Via Bramante;
- l'istituzione del senso unico di marcia in Via Palestrina:
- l'istituzione del senso unico di marcia in Via Petrarca:
- la creazione di un percorso ciclabile in fino a Via Giotto, con un tratto monodirezionale in Via Bramante e nel primo tratto di Via Giotto, con il senso di marcia opposto previsto in Via Cimabue e in Via Sala Guido Birel:
- la semaforizzazione dell'intersezione Via Carducci-Via Pellico-Via F.lli Rosselli, coordinata con le fasi semaforiche dell'impianto all'incrocio Via Carducci-Via del Concilio-Via Diaz, garantendo l'agevolazione dell'immissione in Via Carducci da Via F.lli Rosselli e della manovra di svolta a sinistra da Via Carducci a Via Pellico.

La semaforizzazione dell'incrocio Carducci-Pellico-F.lli Rosselli con l'introduzione dei sensi unici, migliorerà la sicurezza dell'intersezione, caratterizzata alla stato di fatto da un elevato numero di incidenti, prevalentemente causati da veicoli che si immettono in Via Carducci dalle due laterali

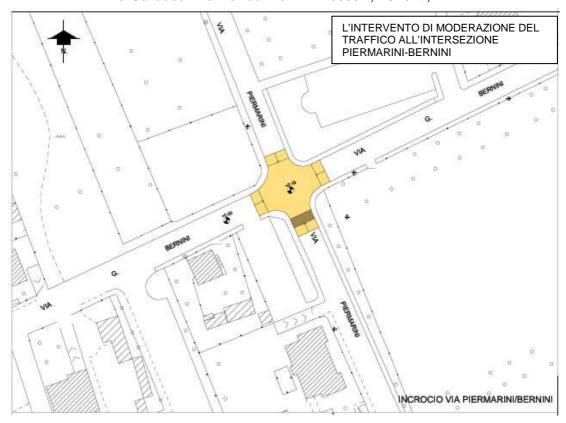
Le ipotesi di riassetto dello schema di circolazione portano nella zona a sud della stazione un incremento dell'offerta di sosta con circa 100 nuovi posti auto.

5.9 Gli Interventi per la Sicurezza Stradale

Gli interventi proposti per la sicurezza stradale prevedono, oltre all'estensione della rete di piste ciclabili, di aree pedonali e la definizione della Zona30Km/h, altri interventi puntuali sulle intersezioni, individuati come prioritari dall'analisi dei "punti neri", sulla base del numero di feriti del periodo 2009-2011. In particolare sono stati individuate le 4 intersezioni che, avendo registrato un numero di feriti maggiore o uguale a 10 in 3 anni, richiedono una priorità di intervento:



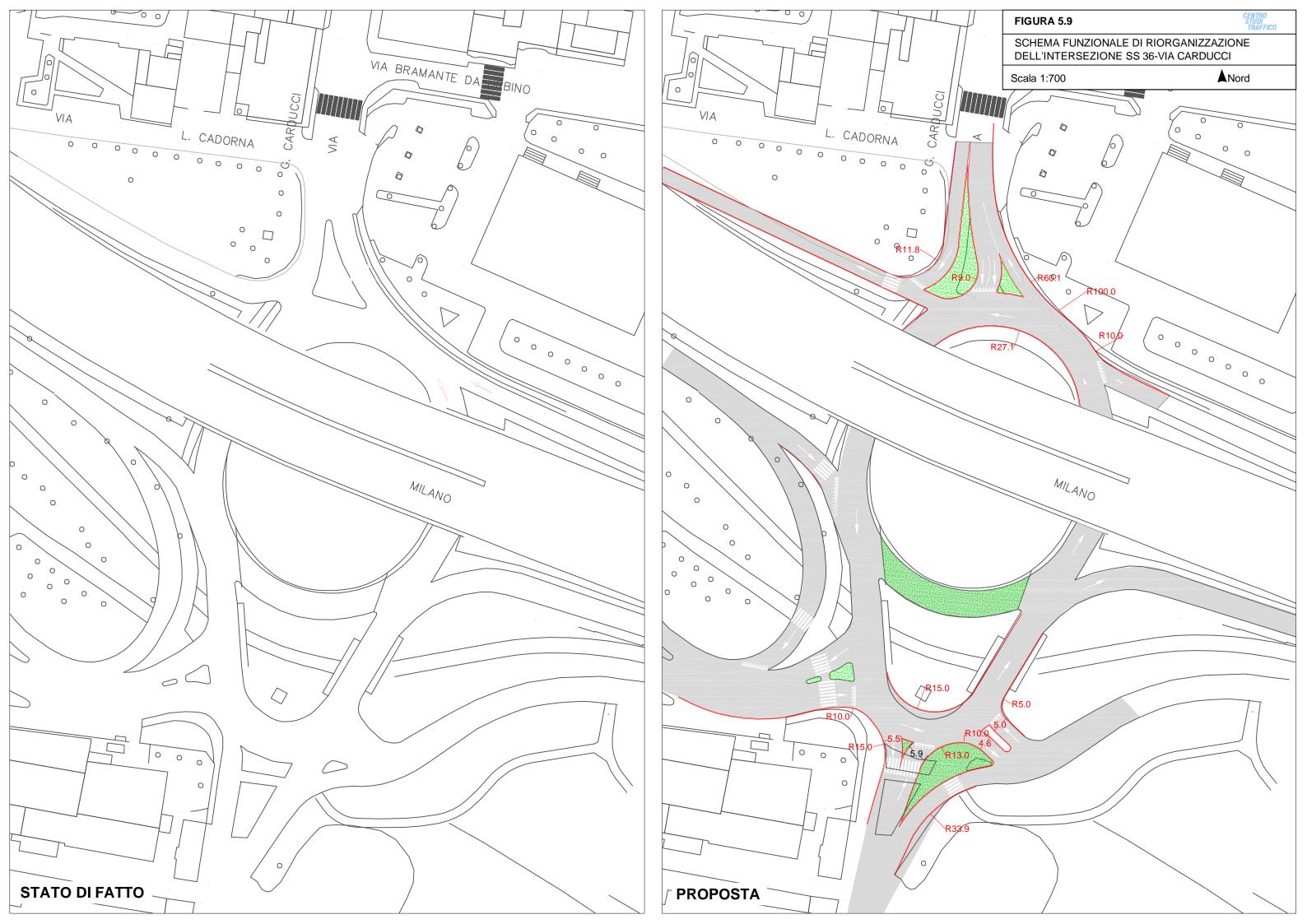
- lo svincolo SS36 Via Carducci-Via Giardino-Via XXV Aprile (Muggiò), 91 feriti in 3 anni;
- Via Bernini-Via Piermarini, 12 feriti;
- Via Mameli-Via Timavo, 11 feriti;
- Via Carducci-Via Pellico-Via F.lli Rosselli, 10 feriti;

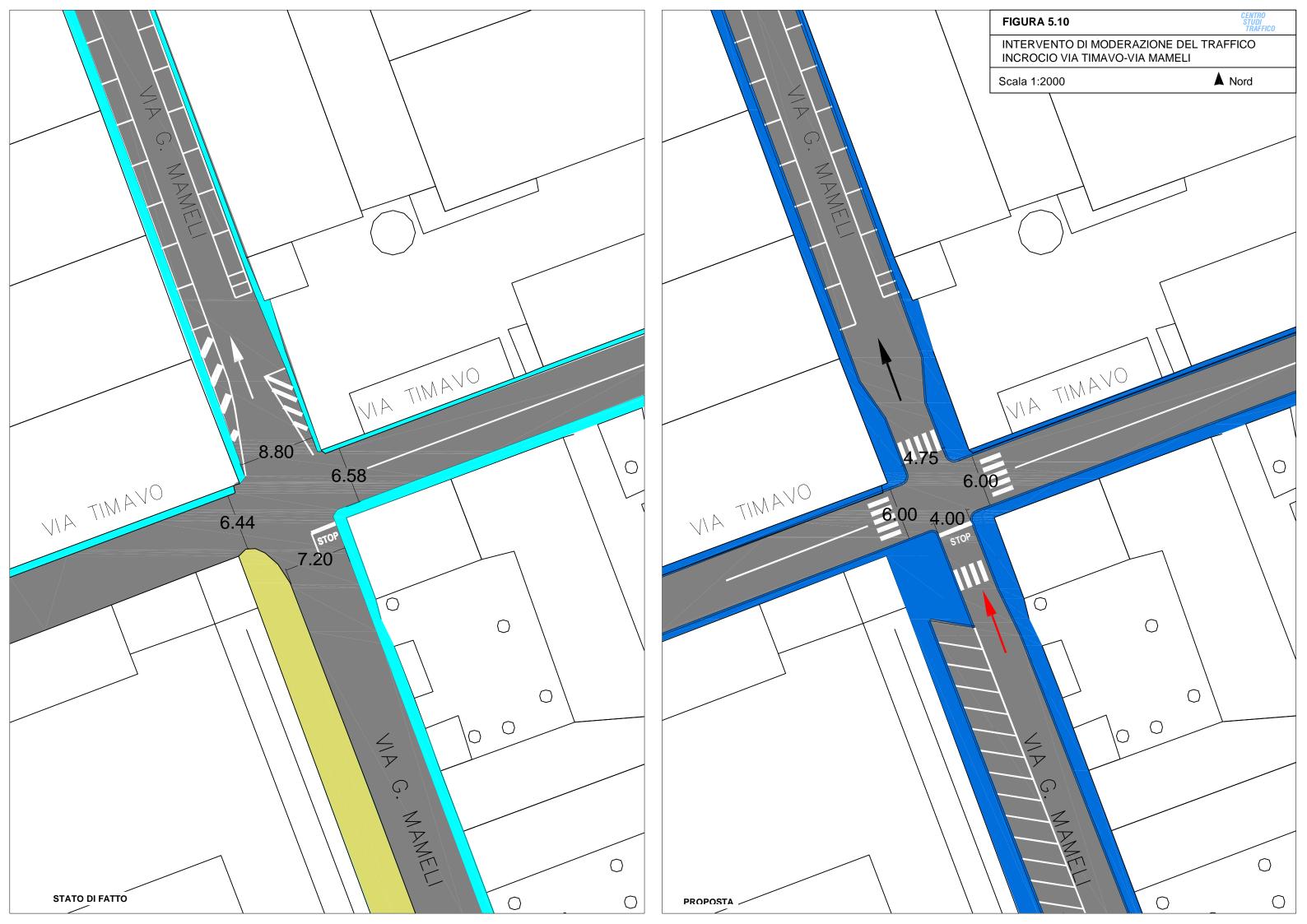


Per l'intersezione Bernini-Piermarini è già stato predisposto dagli uffici del Comune un intervento di moderazione del traffico per questa intersezione, per intersezione SS36-Carducci è stato ipotizzato uno schema funzionale di riassetto del nodo (Figura 5.9) che ne migliora la sicurezza moderando le velocità di manovra, in particolare l'uscita verso la rampa direzione nord e dall'ingresso da Muggiò (Via XXV Aprile).

Per l'intersezione Mameli-Timavo, a titolo esemplificativo si è definito un intervento di moderazione del traffico con il restringimento della carreggiata nel nodo (Figura 5.10).

Altri interventi puntuali finalizzati alla sicurezza dei pedoni, come attraversamenti pedonali protetti, interventi di moderazione della velocità e istituzioni di Zone30 sulla viabilità locale anche al di fuori dell'Area Centrale, potranno essere programmati attraverso un Piano particolareggiato della Sicurezza. In particolare, considerando che sono numerose le situazioni ove mancano o sono molto stretti i marciapiedi, si propone come intervento

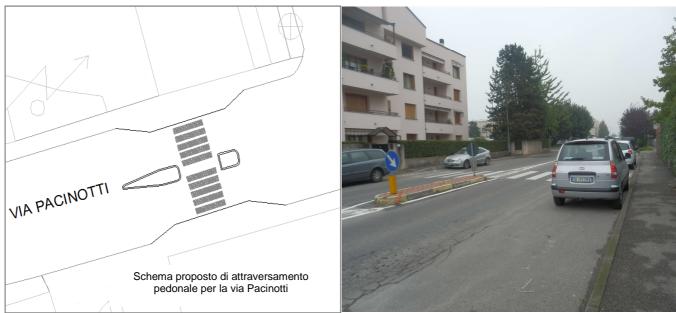






prioritario la messa a norma o l'adeguamento di tutti i marciapiedi nell'intorno (150 metri) dei plessi scolastici (Figura 5.11).

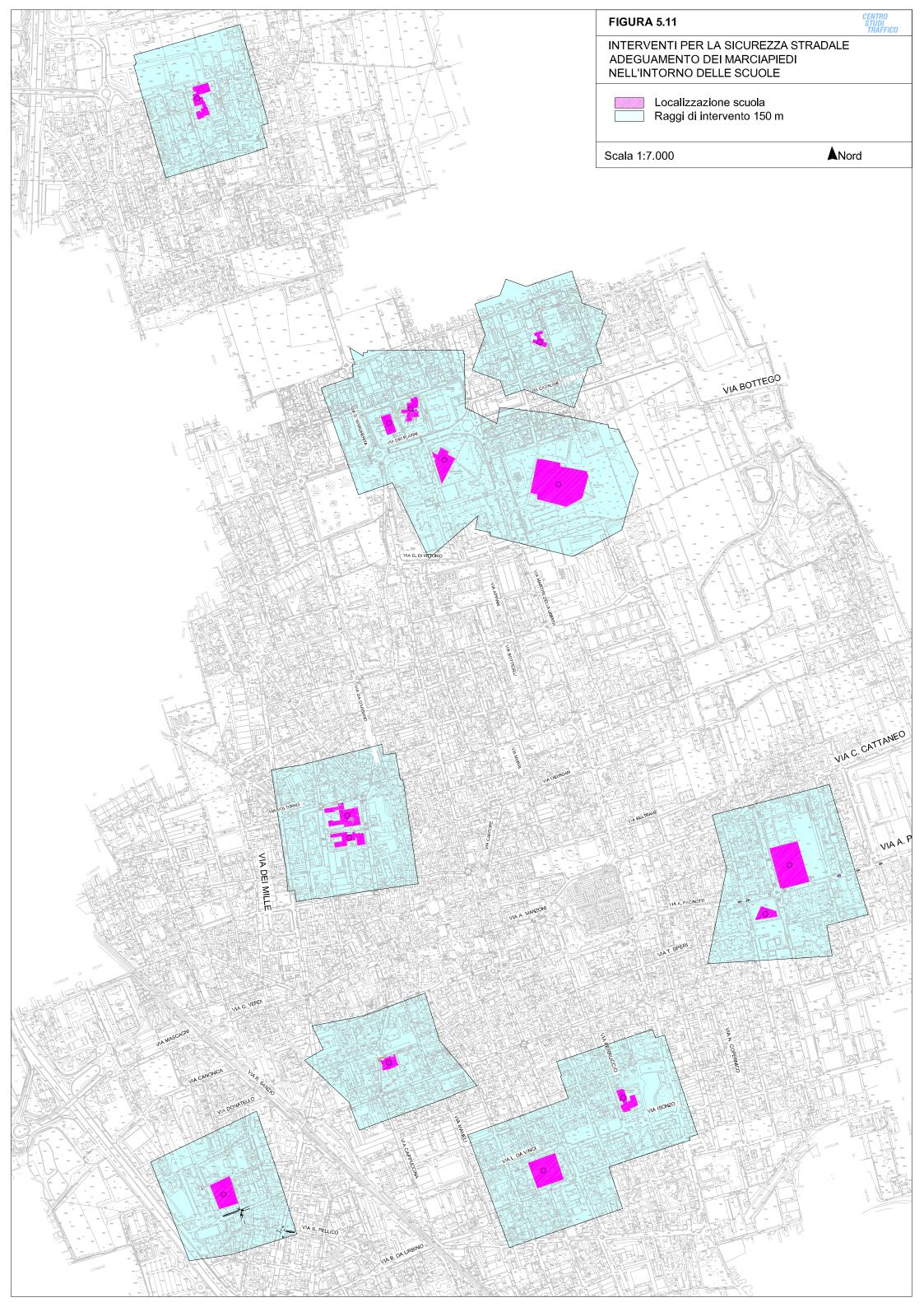
Tra gli interventi per la sicurezza segnalati dai cittadini vi è la richiesta di moderazione del traffico in Via Pacinotti, ove la presenza contemporanea di un plesso scolastico, di componenti di traffico pesante indotte da funzioni produttive insediate nella zona e di transito anche veloce di auto favorito anche dalla larghezza della sezione stradale, potenzialmente genera situazioni di criticità per la sicurezza stradale. In Via Pacinotti si propone l'adeguamento degli attraversamenti pedonali, con l'isola centrale (allo stato di fatto vi sono già alcuni attraversamenti pedonali con isola spartitraffico



centrale posta a lato dell'attraversamento pedonale) e l'allargamento del marciapiede, migliorando la sicurezza della tratta moderando le velocità del traffico veicolare, con il restringimento della carreggiata, e attraverso l'eliminazione della sosta della auto nei pressi dell'attraversamento pedonale, con il miglioramento della visibilità dei pedoni.

Sempre tra gli interventi previsti dal Piano e segnalati dai cittadini vi sono:

- l'inversione del senso di marcia nell'area a parcheggio tra Via Crippa e Via Garibaldi, che viene recepito per la migliore visibilità in uscita su Via Garibaldi;
- la messa in sicurezza del senso unico di Via Torricelli nella tratta tra Viale della Repubblica e Via Ferraris (non sempre rispettato allo stato di fatto), per il quale la Commissione Territorio ha deciso di ripristinare il doppio senso di circolazione con l'obbligo di svolta a sinistra per i veicoli in uscita su Viale della Repubblica;
- l'inserimento di un semaforo a chiamata per l'attraversamento ciclopedonale su Viale della Repubblica, all'altezza di Via Isonzo, a sud dell'intersezione ad un'adeguata distanza (10-12m) dalla rotatoria esistente.





Per le richieste di istituzioni di sensi unici per l'ambito Gioia-Montanelli, le ampie sezioni di carreggiata e la necessità di garantire una adeguata accessibilità a funzioni produttive esistenti nel comparto sconsigliano l'inserimento di sensi unici.

Per la problematica del transito dei mezzi pesanti in Via Goito, non potendo inserire un senso unico di circolazione in mancanza di un adeguato percorso alternativo per l'accessibilità della zona, si propone l'istituzione del divieto di transito dei mezzi pesanti in attraversamento, nella tratta compresa tra Via Dante e Via Volturno.

5.10 Altri interventi

Gli altri interventi proposti dal Piano urbano del traffico, non direttamente connessi l'estensione della ZTL in area centrale o alla realizzazione di piste ciclabili o al recupero di spazi per la sosta e la mobilità pedonale comprendono:

- il ribaltamento del senso unico di Via F.lli Cairoli nella tratta da Via Cappuccina a Via Mameli correlato con un intervento di moderazione del traffico all'intersezione con Via Mameli, per migliorare l'accessibilità del comparto, creando un percorso ad anello orario con le vie Mazzini, Piave e Cappuccina;
- il ribaltamento dell'attuale senso unico in Via Solferino, nella tratta tra Via Tripoli e Dante per migliorare l'accessibilità del comparto;
- il ribaltamento del senso unico di Via della Fortuna da concordare con il Comune di Monza;
- il senso unico in Via Orelli nella tratta da Via Pasubio verso Via Parini:
- l'estensione dell'attuale senso unico in Via Spallanzani anche alla tratta da Via Edison e Via Tito Speri;
- l'istituzione del senso unico in Via Ferraris da Via Pacinotti verso Via





Speri;

 l'istituzione di un'area di sosta per i mezzi pesanti nel piazzale CLEAF in Via Vittorio Bottego a Bareggia.

Vi sono poi gli interventi non previsti dal Piano e introdotti con la Risoluzione 2 allegata alla Delibera di approvazione, che prevede la sperimentazione di una Zona a 30Km/h nella frazione di Santa Margherita che interessa Via De Amicis-Via Tarra-Via San Domenico Savio-Via Pestalozzi con la realizzazione di un attraversamento pedonale protetto (rialzato) in Via De Amicis all'altezza dell'intersezione con Via Tarra.

5.11 La Gerarchia Stradale

Nella Figura 5.12 si riporta una proposta di classificazione funzionale delle strade definendo la gerarchia stradale.

Per il ruolo funzionale allo stato di fatto vengono definite come <u>Strade interquartiere (D/E)</u>, con una classificazione intermedia tra Strada urbana di scorrimento (D) e Strada urbana di quartiere (E), il sistema degli assi principali, SP 173 (Via San Giorgio-Via dei Platani), gli assi nord-sud Via Martiri della Libertà-Via della Repubblica e Via Como-Via Matteotti-Via Carducci, l'asse est-ovest Via Bramante-Via F.lli Bandiera-Via Trieste, il sistema di connessione SS36 a Santa Margherita con il resto della viabilità urbana e le radiali di penetrazione di Via Mascagni-Via Verdi, Via Zanella e Via Catalani.

Tra la viabilità secondaria classificata come <u>Strade urbane di quartiere (E)</u> vi sono gli assi est-ovest di Via Sauro-Via Tiziano Vecellio, di Via Volturno-Via S. Francesco e di Via P. Giuliani-Via Colnaghi-Via Da Lissone, nonché le vie Monza, Cappuccina, Cattaneo e Buonarroti, la Via Ferrucci dall'intersezione con Via Cattaneo all'intersezione con Via da Lissone, il tratto più urbano della Via Como.

In giallo sono rappresentate le strade locali-interzonali (E/F), lasciando il resto delle strade nella classe F di Viabilità Locale.

In coerenza con le previsioni del PGT, è prevista l'istituzione di una zona con il limite di velocità di circolazione a 30 Km/h, all'interno del perimetro delimitato da Via Matteotti, Via Dante, Via Don Minzoni, Via San Francesco, Via Michelangelo Buonarroti un breve tratto di Sant'Agnese e del perimetro comprendente Via Orelli, Via Manzoni, Via Monte Santo, Via Maggiolini e Via Gramsci e all'interno della tratta di Via San Rocco da Via Monza a Via Mazzini, di Via Colnaghi, il primo tratto di Via Cappuccina e Via Padre Giuliani. Inoltre nell'iter di approvazione (Risoluzione 2) è stata aggiunta in sperimentazione una Zona 30 Km/h nella frazione di Santa Margherita, che interessa le vie De Amicis, Pestalozzi, Tarra e San Domenico Savio.

