Zenit Group S.r.l.
Via Lombardia n°20 - 42124 Reggio Emilia
Centralino +39 0522 2709.99 - Fax +39 0522 2709.98
Email engineering@zenit-group.it
www.zenit-group.it

ZENIT® GROUP

Crescita e Sviluppo | Architettura e Ingegneria | Gestione Commerciale | Dipartimento Legale | Immobiliare

Comune di Samarate

Provincia di Varese

N° PRATICA:

C_001

OGGETTO:

PIANO URBANISTICO ATTUATIVO "AMBITO DI COMPLETAMENTO COMMERCIALE ACC 1" di via Torino

SCALA:

TITOLO:

ANALISI DEL TRAFFICO INDOTTO

STAFF DI PROGETTO:

Ing. Massimo Bigliardi
Geom. Gaia Franceschi

TAVOLA:

R4

PROGETTISTA:

Ing. Massimo Bigliardi

DIRETTORE LAVORI:

Ing. Massimo Bigliardi

COMMITTENTE:

TeQ s.r.l.
Piazza Eleonora Duse n. 2
20122 Milano
C.F. - P.I. 09320990964

Timbro e firma: PROGETTISTA	Timbro e firma: DIRETTORE LAVORI	Timbro e firma: COMMITTENTE

☐ Bozza	■ Emissione	☐ As Built

N° REV.	DATA	DESCRIZIONE	DISEGNATO	CONTROLLATO	APPROVATO
1.0	10/04/2018	EMISSIONE PROGETTO	G.F.	M.B.	M.B.
--	--/--/----	------	-.-.	-.--	-.-.
--	--/--/----	------	-.-.	-.--	-.-.
--	--/--/----	------	-.-.	-.--	-.-.
--	--/--/----	------	-.-.	-.--	-.-.

1. IL P.G.T.U.

L'Amministrazione Comunale di Samarate si è dotata del Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.), ovvero di uno strumento per conoscere ed analizzare la mobilità comunale e per orientare le scelte future in termini di scelte urbanistiche e programmazione degli investimenti.

Tale Piano è articolato in due fasi:

- Fase di indagini, analisi e diagnosi;
- Fase di proposte e progetti.

Nella prima fase sono contenuti i rilievi del traffico su tutta la viabilità urbana, utili per individuare le criticità ed effettuare le proposte progettuali della seconda fase, che vengono poi confrontate, mediante l'uso di modelli teorici, con lo stato di fatto, per verificarne gli effetti migliorativi.

In tale contesto lo studio analizza anche la viabilità limitrofa all'intervento oggetto del presente PUA, e simula gli effetti delle nuove attività commerciali sul traffico, in modo scientifico ed esaustivo.

Per tale motivo la presente relazione attinge come fonte principale al P.G.T.U., condividendone l'impostazione e la metodologia di analisi, confrontandone semplicemente i risultati, per conforto, con altri derivanti da analoghi interventi già realizzati.

2. RILIEVO FLUSSI VEICOLARI STATO DI FATTO

Come detto, il P.G.T.U. contiene i rilievi del traffico allo stato di fatto, anche nelle sezioni stradali limitrofe all'intervento commerciale in progetto.

Il punto più significativo per le nostre considerazioni è l'incrocio denominato C' tra Viale Europa, via Torino e via Diaz, ora organizzato con rotatoria, posto al limite sud dell'area oggetto di intervento.

E' riportata una prima tabella (1.5) con i rilievi manuali effettuati nella fascia oraria 8:00 – 9:00, considerata ora di punta della mattina.

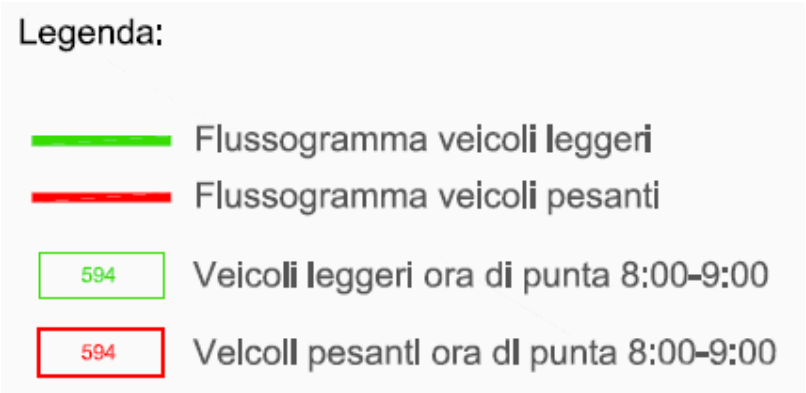
1.5 Incrocio c' (Viale Europa – via Torino – via Diaz)

08:00-09:00

Incrocio c'	A	B	C	TOT
A	0	5	436	441
B	20	0	135	155
C	653	30	0	683
TOT	673	35	571	1279

Su via Torino, di fronte al futuro intervento commerciale, sono rilevati 436 passaggi in direzione sud e 653 passaggi in direzione nord.

Analoghi risultati si desumono dal flussogramma dello stato di fatto, di cui si riporta di seguito un estratto focalizzato sulla zona di intervento, nella medesima fascia oraria ma con la rilevazione differenziata tra veicoli leggeri e pesanti.



Sulla base di tali dati, e di una complessa serie di altre rilevazioni ed analisi, il P.G.T.U. conclude la prima fase di analisi con un quadro diagnostico che definisce le criticità per verificare gli obbiettivi del Piano e proporre strategie ed interventi mirati.

3. SCENARI A BREVE, MEDIO E LUNGO PERIODO

La seconda fase del P.G.T.U. fornisce gli elementi propositivi relativi ad interventi sulla rete stradale e sull'assetto della circolazione.

In sintesi gli obbiettivi proposti sono:

- Migliorare la circolazione degli spostamenti in attraversamento al Comune;
- Migliorare la circolazione degli spostamenti interni al Comune;
- Aumentare la sicurezza della circolazione stradale;
- Aumentare la sicurezza della circolazione ciclabile e pedonale;
- Ridurre l'inquinamento atmosferico ed acustico;
- Miglioramento della regolamentazione della sosta.

A tali obbiettivi si risponde con interventi progettuali articolati entro tre orizzonti temporali, ovvero nel breve, medio e lungo periodo.

In sintesi, nel breve periodo (primi due anni) si prevedono interventi finalizzati a migliorare il collegamento dei centri storici dei tre agglomerati urbani del Comune e la loro fruizione per ciclisti e pedoni, oltre che migliorare la gestione della sosta.

Nel medio periodo si intende proseguire gli interventi prefissati per il breve periodo, oltre che migliorare il livello di sicurezza sulla S.S. 341 Gallaratese.

Nel lungo periodo si intendono realizzare grandi opere viarie di collegamento tra le diverse infrastrutture presenti nella zona (a partire dalla Variante alla S.S. 341 Gallaratese) che attraversando direttamente il territorio comunale di Samarate, contribuiranno a decongestionarlo.

Entrando nel dettaglio, riferendosi solo agli interventi che implicano ripercussioni sulla viabilità limitrofa all'intervento commerciale in progetto, si prevede (vedere anche estratti cartografici esemplificativi a fine relazione):

- *Breve periodo:*
    - Pista ciclabile in via Diaz con istituzione di senso unico su via Roma e via Diaz;

- *Medio periodo:*
    - Rotatoria tra via Torino e Roma sulla S.S. 341 Gallaratese (prevista come opera fuori comparto nell'intervento oggetto del presente PUA);
- *Lungo periodo:*
    - Variante alla S.S. 341 Gallaratese e relativi svincoli di collegamento con la S.S. 341 storica.

A tali scenari vengono associati dei flussogrammi di progetto che dimostrano come, a partire dal medio termine, si ottenga una importante riduzione del flusso di traffico su via Torino, in corrispondenza dell'area oggetto di PUA.

Differenza stato di progetto a breve periodo – stato di fatto

Differenza stato di progetto a medio periodo – breve periodo

Differenza stato di progetto a lungo periodo – medio periodo – ipotesi 1

Differenza stato di progetto a lungo periodo – medio periodo – ipotesi 2

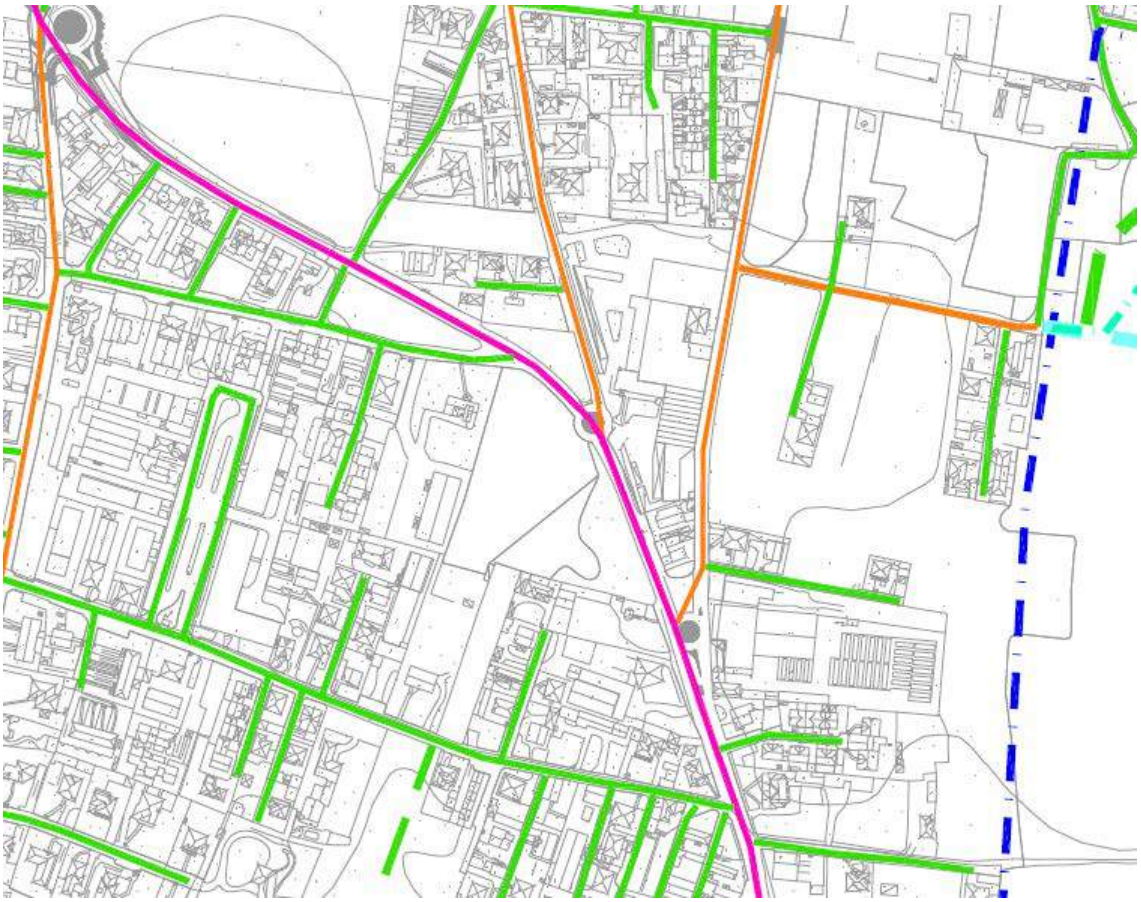
Sostanzialmente l'effetto che si persegue è il dimezzamento dei flussi di traffico su via Torino, dagli attuali 436/653 passaggi/ora ai 300 passaggi/ora in entrambe le direzioni.

Come riportato nella tavola "Classificazione stradale –scenario futuro", via Torino verrà classificata come "strada urbana interquartiere", avente capacità stimata di minimo 1.200 veicoli/ora.

Arco	Corsie	Capacità veic/ora	Velocità rete scarica
Strada extraurbana principale	2	2000	110
Strada extraurbana secondaria	1	1450	70
Urbana di quartiere	1	1200	50
Strada locale	1	1000	50 (30 se *zona 30*)

Legenda:
Classificazione funzionale

- Strada extraurbana secondaria
- Strada extraurbana secondaria progetto
- Strada extraurbana locale
- Strada extraurbana locale progetto
- Strada urbana interquartiere
- Strada urbana interquartiere progetto
- Strada urbana quartiere
- Strada urbana quartiere progetto
- Strada urbana locale
- Strada urbana locale progetto



4. IL TRAFFICO INDOTTO DALL'AMBITO COMMERCIALE ACC1

Il P.G.T.U. si sofferma, nella relazione della seconda fase di progetto, sull'analisi del traffico indotto dall'attuazione dell'Ambito di completamento commerciale ACC1, oggetto del presente PUA.

Considerando la presenza di mq 1.000 di superficie di vendita alimentare e mq 1200 di superficie di vendita non alimentare, secondo le indicazioni regionali si stimano i flussi indotti nell'ora di punta del venerdì e sabato rispettivamente di 370 e 516 veicoli, tra ingressi e uscite.

Considerando che la maggior parte delle MSV alimentari e non alimentari del Comune di Samarate si trovano attualmente, o si troveranno a realizzazione avvenuta, sulla S.S. 341, la somma dei flussi indotti nel complesso è stimata tra i 708/928 veicoli dell'ora di punta del venerdì sera ai 1.061/1.457 veicoli dell'ora di punta del sabato sera, dei quali tra la metà ed un terzo dovuti al solo ACC1.

Tali dati sono in linea con quanto già studiato e verificato in occasione di altri interventi analoghi, promossi dal medesimo marchio commerciale alimentare che si insedierà nell'area in oggetto.

Secondo i Progettisti del P.G.T.U. si prospettano due scenari, entrambi compatibili con la viabilità esistente:

1. Nel caso in cui venissero attuati gli interventi sulla viabilità previsti nel medio-lungo periodo contestualmente alla realizzazione delle nuove strutture commerciali che gravitano sulla S.S. 341, il flusso di traffico indotto da queste ultime sarebbe largamente compensato dalla riduzione del flusso di traffico dovuta all'uso delle nuove infrastrutture viabilistiche;
2. Anche nel caso in cui non si realizzi la Variante alla S.S. 341, o che si realizzi in tempi diversi da quelli previsti per gli sviluppi commerciali, l'incremento di traffico sarebbe assorbito dalla capacità residua presente sulla S.S.341, soprattutto nella zona di via Roma, considerando che il flusso attuale più indotto si

attesterebbe tra i 1.000 e i 1.200 veicoli/ora, quando la medesima strada, in altre sezioni, sopporta già flussi fino a 2.000 veicoli/ora.

Si sottolinea che comunque l'attuazione dell'Ambito di completamento commerciale ACC1 prevede a carico dei Soggetti Attuatori la realizzazione di interventi previsti dal P.G.T.U. nel medio periodo, quali la rotatoria tra via Torino e via Roma e la realizzazione di un tratto della pista ciclo-pedonale su via Torino in fregio all'intervento, con i relativi collegamenti alle preesistenze, e che quindi si può affermare che l'intervento sarà in grado di compensare contestualmente il flusso di traffico indotto con i corrispondenti incrementi di capacità della viabilità interessata.

5. LA VIABILITA' CICLO PEDONALE

Il citato P.G.T.U. prevede, nel breve periodo, la realizzazione di percorsi ciclopedonali sulle vie di collegamento tra l'area ACC1 ed il centro di Samarate (via Diaz e via Roma), riducendone la sezione per la viabilità veicolare (introduzione del senso unico).

Ciò sicuramente favorisce l'afflusso locale ed utilizza le infrastrutture esistenti senza importanti modifiche o aggravi.

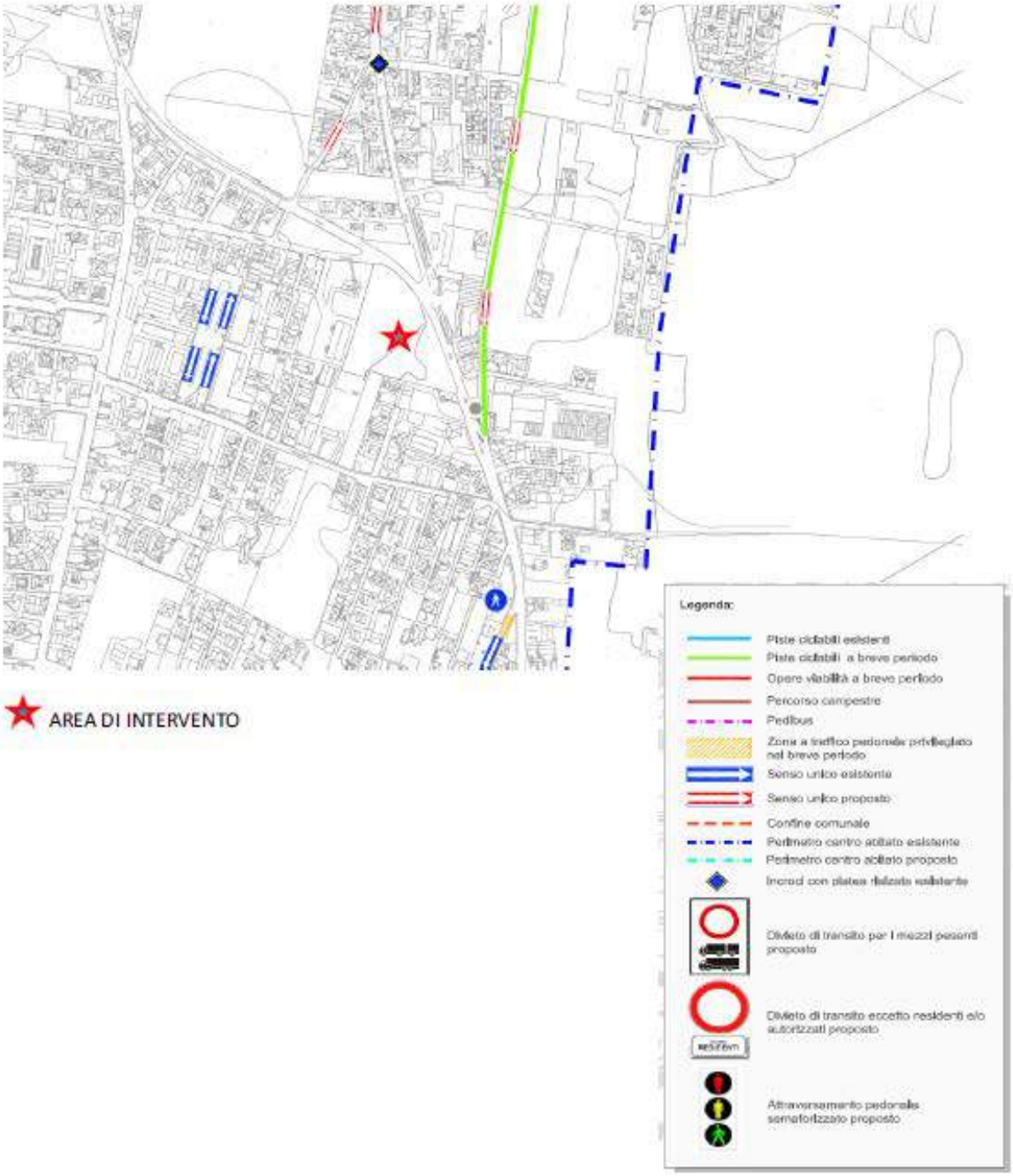
Nel lungo periodo, la previsione di particolare interesse per l'area in oggetto, che si somma alle precedenti, è rappresentata dalla realizzazione su via Torino di una pista ciclopedonale in direzione sud, che si integrerà perfettamente con le strutture previste dal piano attuativo commerciale, e completerà al meglio le condizioni di accesso ciclopedonale dalla frazione di San Macario.

Limitandosi ad uno scenario locale, si riporta di seguito una planimetria che illustra il sistema di percorsi ciclopedonali, esistenti e di progetto, maggiormente interessati dall'intervento previsto, che consente, una volta realizzato, di cucire da subito i percorsi tra le citate frazioni, sia previsti dal Piano del Traffico che alternativi e "spontanei", ovvero utilizzati dai residenti già alle condizioni attuali.

CICLABILI/PEDONALI ESISTENTI
CICLABILI/PEDONALI DI PROGETTO
CICLABILI/PEDONALI DI PREVISIONE PGT
CICLABILI/PEDONALI SCENARIO ALTERNATIVO

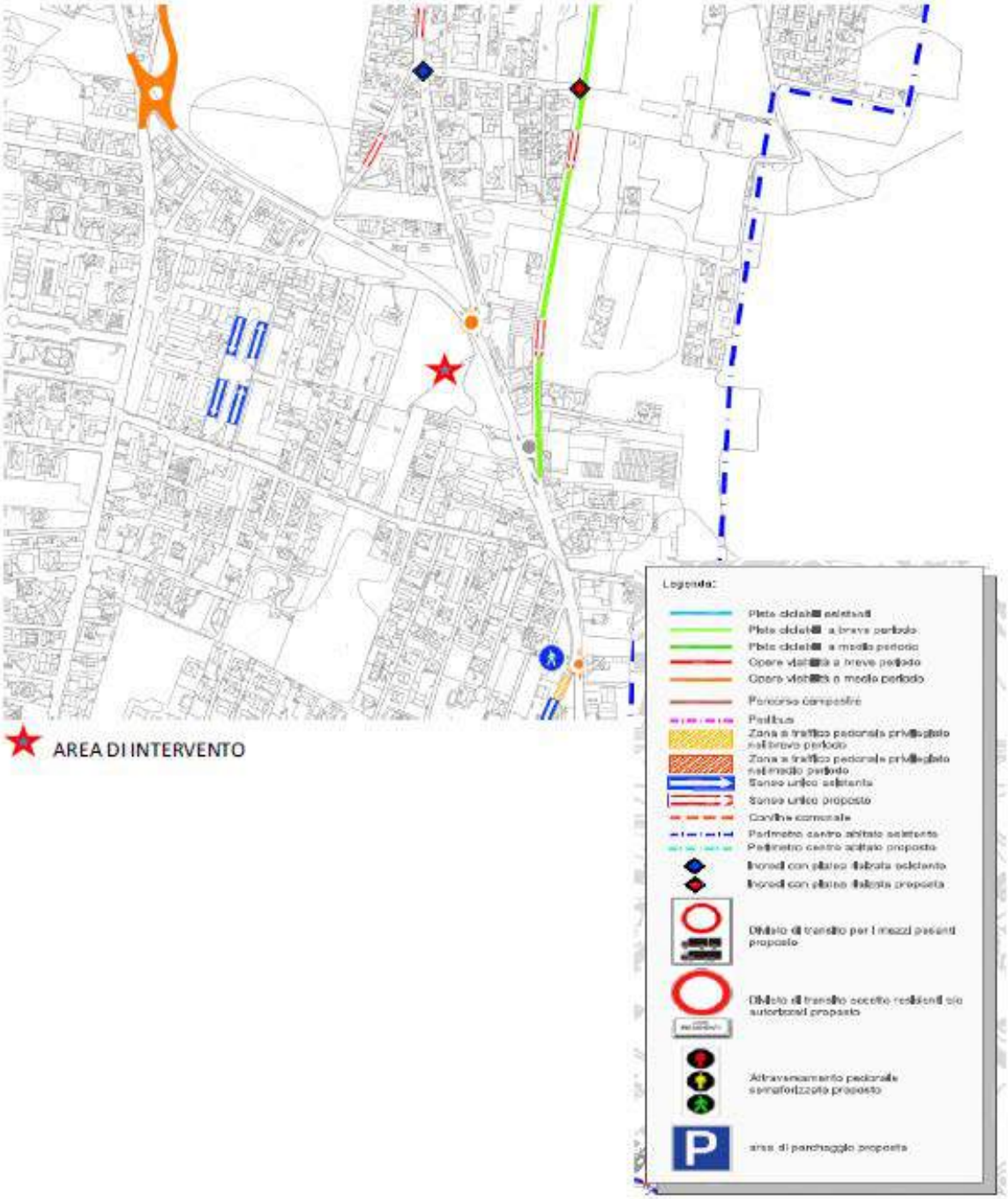
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
II FASE

Planimetria generale proposte progettuali
breve periodo



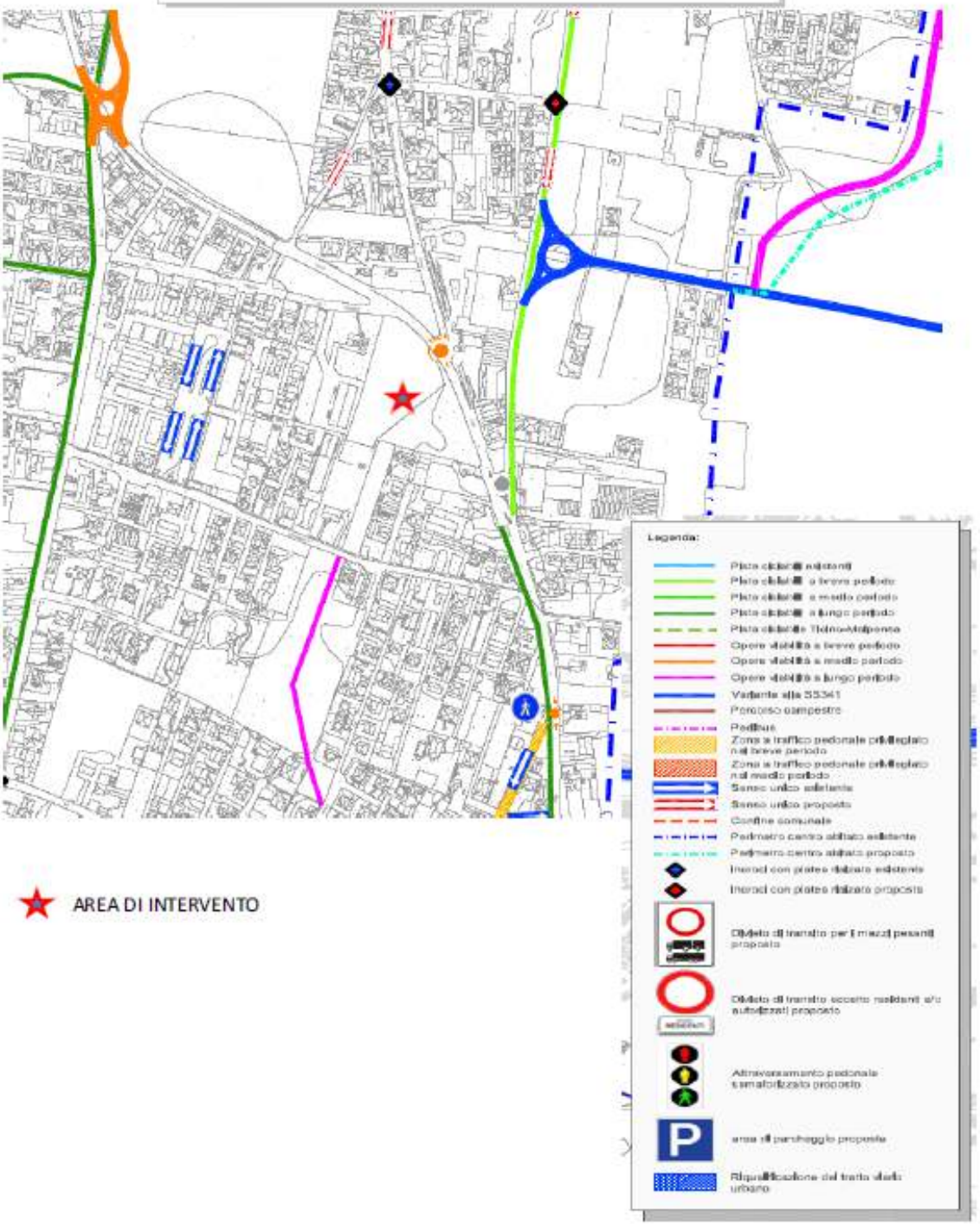
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
II FASE

Planimetria generale proposte progettuali
medio periodo



PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
II FASE

Planimetria generale proposte progettuali
lungo periodo



AREA DI INTERVENTO