Comune di Sulbiate

Provincia di Monza e Brianza

VARIANTE GENERALE PGT

Piano dei Servizi

MOBILITA'

PdS–Vol. IV_Mobilità

SINDACO
Della Torre Carla Alfonsa

ASSESSORE ALL'URBANISTICA/VICE SINDACO
Stucchi Guglielmo

RESPONSABILE DI PROCEDIMENTO
Maria Grazia Riva

FONTE
Ufficio Tecnico Comunale - Studio Viabilistico a Supporto del PGT

Adottato con Del. C.C. _____

Approvato con Del. C.C. _____

COMUNE DI SULBIATE

Provincia di Monza e della Brianza

STUDIO VIABILISTICO

SUPPORTO VIABILISTICO ALLA VARIANTE GENERALE DEL PGT

LINEE DI AZIONE STRATEGICA

TRM ENGINEERING S.r.l.
con socio unico
Via Giuseppe Ferrari 39
20900 Monza (MB)
Tel. 039/3900237
Fax. 02/70036433 o 039/2314017

ufficio.tecnico@trmgroup.org

www.trmgroup.org

Committente
Comune di Sulbiate

Titolo Elaborato	Elaborato	Revisione	Codice progetto	Nome file	Data
Studio Viabilistico	02	04	1588	1588s1al-1-rl02_rev04	Febbraio 2023

Questo elaborato non si può riprodurre né copiare, né comunicare a terze persone od a case concorrenti senza il nostro consenso. Da non utilizzare per scopi diversi da quello per cui è stato fornito.

TRM Engineering s.r.l. con socio unico (TRM Group)

Direttore di Settore

Dott. Paolo Galbiati

Direttore Tecnico

Ing. Daniele Romanò

Responsabile di Commessa

Dott. Paolo Galbiati

Responsabile Operativo

Ing. Marco Sala

Collaboratori

Ing. Marco Sala

Via Giuseppe Ferrari, 39 - 20900 Monza (MB) Tel. 039/3900237

Fax. 02/70036433 o 039/2314017 e-mail: ufficio.tecnico@trmgroup.org – www.trmgroup.org

INDICE

1 PREMESSA 3

2 STRATEGIE DEL PGT 4

3 ANALISI DEL SISTEMA STRADALE 5

3.1 COMPLETAMENTO DEL SISTEMA DELLA VIABILITA' 5
3.2 CLASSIFICA GERARCHICA DELLA RETE STRADALE 6
3.2.1 SEZIONI STRADALI TIPO 6

4 ANALISI DELLO SCHEMA DI CIRCOLAZIONE 11

4.1 SCENARIO ATTUALE 11
4.2 CRITICITA' RILEVATE 13
4.3 OBIETTIVI DA PERSEGUIRE 14
4.4 SCENARIO DI INTERVENTO 14

5 ANALISI DEGLI ITINERARI DI MOBILITA' LENTA 15

5.1 SCENARIO ATTUALE 15
5.2 CRITICITA' RILEVATE 15
5.3 OBIETTIVI DA PERSEGUIRE 15
5.4 SCENARIO DI INTERVENTO 19

6 ACCESSIBILITA' DEL TRASPORTO PUBBLICO 20

6.1 SCENARIO ATTUALE 20
6.2 CRITICITA' RILEVATE 23
6.3 OBIETTIVI DA PERSEGUIRE 23
6.4 SCENARIO DI INTERVENTO 23

7 ELENCO DELLE TAVOLE 26

8 INDICE 27

8.1 INDICE DELLE FIGURE 27
8.2 INDICE DELLE FOTO 28

9 APPENDICE – TAVOLE GRAFICHE 29

9.1 QUADRO CONOSCITIVO 29
9.2 QUADRO PROGETTUALE 47

1 PREMESSA

Il presente elaborato si configura come uno strumento condiviso di pianificazione che sia di supporto alle scelte infrastrutturali e di gestione della viabilità sul territorio comunale di Sulbiate in occasione della revisione del PGT.

Il percorso di analisi contenuto all'interno del documento si svilupperà nelle seguenti fasi:

- Analisi e rappresentazione dello Stato di Fatto della rete;
- Approfondimenti circa la viabilità locale e quella di rango superiore;
- Identificazione degli itinerari di mobilità dolce;
- Valutazione in merito alle strategie del PGT e possibili interventi a supporto delle azioni di PGT;

Le analisi viabilistiche illustreranno, dal punto di vista della mobilità e dei trasporti, i contenuti dell'aggiornamento del PGT e del documento strategico. In particolare, i contenuti di tale documento fanno riferimento agli obiettivi di razionalizzazione dell'offerta della rete stradale, per ciascuno dei seguenti temi principali:

- Implementazione di nuovi collegamenti stradali e classificazione gerarchica della rete stradale;
- Schema di circolazione veicolare, zone a traffico limitato / zone a velocità limitata ed aree pedonali, organizzazione delle intersezioni;
- Analisi degli itinerari di mobilità lenta;
- Livello di accessibilità del Trasporto pubblico

Al fine di rendere compatibili le presenti analisi con gli strumenti di Pianificazione territoriale di carattere sovralocale, verrà posta particolare attenzione su temi quali:

- La salvaguardia del corridoio infrastrutturale di Pedemontana avente rilevanza sovralocale;
- La verifica di nuovi tratti stradali previsti;
- La classifica gerarchica della rete stradale con riferimento a quanto riportato all'interno della Tavola 12 del PTCP di Monza e Brianza.
- La valutazione di itinerari ciclabili regionali e di interesse paesaggistico, percorsi nei PLIS e nei parchi regionali, greenways.

Tutte le analisi saranno condotte considerando tre differenti Scenari temporali:

- **Scenario Attuale**: in cui si identifica e analizza lo stato di fatto viabilistico e le eventuali criticità ad esso legate;
- **Scenario Futuro di breve termine**: in cui vengono proposti possibili interventi riguardanti i temi di mobilità sopra esposti, senza considerare l'attuazione e la realizzazione della tratta D dell'Autostrada Pedemontana;
- **Scenario Futuro di lungo termine**: in cui si valutano possibili interventi infrastrutturali considerando il completamento della tratta D dell'Autostrada Pedemontana.

Si precisa che tra le analisi condotte per il quadro Conoscitivo e le valutazioni del Quadro Progettuale, l'amministrazione ha modificato la perimetrazione del centro abitato. Per tale ragione le tavole del Quadro Conoscitivo differiscono da quelle del Quadro Progettuale anche nella perimetrazione del Centro Abitato.

2 STRATEGIE DEL PGT

Si riportano in questa sezione le strategie e gli obiettivi riguardanti il sistema infrastrutturale contenuti all'interno del Documento "*DdP – Volume II_Obiettivi strategici di sviluppo*".

- **SI1**_Salvaguardia del corridoio infrastrutturale di rilevanza sovralocale al fine di non comprometterne la funzionalità prestando specifica attenzione alla sua trasposizione in sede locale di progetto prevedendo ambiti per l'inserimento delle opportune mitigazioni;
- **SI2**_Razionalizzazione delle intersezioni tra il sistema viabilistico locale e la viabilità sovralocale al fine di rendere più sicuro il transito e le relazioni tra le differenti parti del sistema urbano;
- **SI3**_Razionalizzazione dell'accesso all'area produttiva posta a nord dell'abitato di Sulbiate Superiore attraverso la previsione di uno specifico nuovo tratto di viabilità che qualifichi e implementi la connessione con le attuali reti stradali esistenti;
- **SI4**_Favorire la rete di relazioni infrastrutturali di livello sovracomunale in modo da valorizzare Sulbiate nell'ambito più ampio del territorio provinciale, con particolare riferimento al sistema di offerta di servizi e attrezzature;
- **SI5**_Razionalizzare il sistema della mobilità interna urbana, con una proposta infrastrutturale complessiva arricchita da specifici "hub della mobilità sostenibile" e promuovendo interventi di traffic calming, garantendo e migliorando la sicurezza stradale;
- **SI6**_Migliorare la qualità sociale e ambientale dei tessuti urbani valorizzando e rafforzando la mobilità "debole" e le connessioni con il sistema del verde e dei percorsi ciclopedonali, attraverso la riqualificazione di alcuni percorsi esistenti e la previsione di nuovi tracciati, con l'obiettivo di incentivare l'interscambio tra differenti sistemi di mobilità urbana, in particolare in corrispondenza dei nodi di interscambio del trasporto pubblico e la messa a sistema dei nodi della Rete Ecologica Comunale;
- **SI7**_Creazione/implementazione dei collegamenti pedonali e, dove possibile, ciclopedonali anche e soprattutto attraverso la valorizzazione dei sistemi naturali e paesaggistici che caratterizzano il territorio comunale: costituzione di un sistema fruitivo ambientale che identifichi l'"armatura dolce e verde" comunale che si ritiene ineludibile per una rispettosa integrazione tra il sistema naturalistico-ambientale ed il sistema degli insediamenti;
- **SI8**_Miglioramento del sistema della viabilità comunale e provinciale tramite la definizione di un aggiornato modello viabilistico di riferimento che contempli, tra le altre, dettagliate condizioni di fattibilità tecnico-economica degli interventi previsti.

3 ANALISI DEL SISTEMA STRADALE

3.1 COMPLETAMENTO DEL SISTEMA DELLA VIABILITA'

Il principale intervento viabilistico previsto ricadente all'interno del territorio comunale di Sulbiate risulta essere la realizzazione della Tratta D dell'Autostrada Pedemontana alla quale è annessa anche la costruzione di nuove infrastrutture viarie di collegamento, classificate come viabilità di II Livello (Tavola 12 del PTCP di Monza e Brianza) e l'adeguamento di un tratto della SP 177.

Al fine di: agevolare le relazioni infrastrutturali tra Sulbiate e la viabilità sovralocale, razionalizzare l'accesso all'area produttiva posta a nord del territorio comunale, limitare i flussi veicolari di attraversamento, aumentare la vivibilità del tessuto urbano consolidato e migliorare la sicurezza della circolazione, vengono di seguito elencati gli interventi viabilistici prioritari previsti:

- Collegamento fra **via I Maggio e la SP177** che garantirà un collegamento diretto tra l'asse della SP177 e Sulbiate Inferiore, andando a ridurre il traffico circolante nel centro storico di Sulbiate Inferiore (ad oggi a via Fermi è un doppio senso di circolazione con sezione stradale ridotta).
- Nuovo tratto di viabilità **tra via Biffi e via Manzoni** che potrà migliorare l'accesso all'area produttiva per i veicoli provenienti da sud, preservando in questo modo le vie centrali di Sulbiate Superiore dal traffico commerciale e di attraversamento;
- Nuovo tratto di viabilità, per evitare l'attraversamento della località Orobona, **tra la via Manzoni e via IV Novembre**. L'intervento è finalizzato al miglioramento dell'accessibilità dell'area produttiva a nord, evitando il tratto stradale interno alla località Orobona, frazione di Mezzago, caratterizzato da una carreggiata di dimensioni inadeguate e edifici adiacenti alla sede stradale;
- In accordo con il Comune di Bellusco, valutare lo spostamento dell'intersezione **tra SP156 e via delle Industrie** più ad ovest. L'intersezione ed il tratto di via delle Industrie mancante sarebbero comunque interamente in territorio del Comune di Bellusco. A seguito della realizzazione di questa nuova intersezione si potrà valutare se, eventualmente, vietare alcune le manovre di svolta all'attuale intersezione o chiuderla al transito veicolare.

Si precisa che il collegamento fra via I Maggio e la SP 177 ad oggi prevista in corrispondenza della rotatoria tra via del Lavoro e la SP177 dovrà subire necessariamente modifiche plano – altimetriche una volta realizzata la tratta D dell'Autostrada Pedemontana, e che dovranno essere approfondite a seguito dell'approvazione dei progetti esecutivi della Pedemontana, al fine di garantire adeguati standard geometrici e di sicurezza.

A livello locale vengono identificati altri tre interventi viabilistici quali:

- Connessione tra **via Cappelletta e via Fermi** in corrispondenza della frazione di Cascina Cà;
- Collegamento fra **via Valfredda e via Resegone**;
- Prolungamento di **via Grandi** fino al confine con Aicurzio.

Contestualmente agli interventi viabilistici sopra esposti si prevede l'adeguamento di alcune intersezioni al fine di razionalizzare / migliorare il collegamento fra la viabilità locale e quella sovralocale e di rendere più sicuro il transito e le relazioni tra le differenti parti del sistema urbano.
Si prevede in particolare la realizzazione di nuove rotatorie in corrispondenza delle seguenti intersezioni:

- via Manzoni, via Ungaretti e la nuova Bretella verso via Biffi;
- via I Maggio e la futura connessione con la SP 177.

Si prevede inoltre l'adeguamento delle intersezioni:

- SP177 / via Fermi;
- via Cascina Cà, via Fermi e la futura connessione con via Cappelletta;

Gli interventi viabilistici previsti all'interno del territorio di Sulbiate e l'insieme di intersezioni da adeguare vengono elencati nelle tavole che seguono distinguendo due orizzonti temporali di attuazione:

- Uno **Senario di breve termine** che non contempla la realizzazione della tratta di autostrada Pedemontana;
- Uno **Scenario di lungo termine** che considera l'entrata in esercizio di Pedemontana.

3.2 CLASSIFICA GERARCHICA DELLA RETE STRADALE

La principale causa di congestione del traffico urbano si identifica nella promiscuità d'uso delle strade (tra veicoli e pedoni, tra movimenti e sosta, tra veicoli pubblici collettivi e veicoli privati individuali). Pertanto, la riorganizzazione della circolazione stradale richiede in primo luogo la definizione di un'idonea classifica funzionale delle strade.
Detta classifica individua, infatti, la funzione preminente o l'uso più opportuno, che ciascun elemento viario deve svolgere all'interno della rete stradale urbana, per risolvere i relativi problemi di congestione e sicurezza del traffico, in analogia e stretta correlazione agli strumenti urbanistici che determinano l'uso delle diverse aree esterne alle sedi stradali.

Nell'ottica di una corretta organizzazione della rete viaria viene studiata ora la classificazione funzionale delle strade, che serve ad individuare la funzione che dovrà svolgere ciascuna arteria.
Ogni strada assume, dunque, una particolare funzione cui sono collegate una serie di caratteristiche geometriche che servono ad agevolare le componenti del traffico (pedoni, autoveicoli, ecc.) tipiche di quella strada.
Per la programmazione degli interventi necessari al riordino del sistema viabilistico è importante considerare, per ogni strada, il traffico attraverso le sue singole componenti e le caratteristiche geometriche che la contraddistinguono.
Tale scelta permette di individuare le singole problematiche e le soluzioni puntuali che, se ben integrate nel contesto degli interventi, ne costituiscono l'asse portante; ogni componente come i pedoni, il trasporto privato, il trasporto pubblico, ecc. ha delle esigenze particolari di sicurezza e di mobilità che spesso risultano in contrasto le une con le altre e che occorre il più possibile separare ed organizzare.

La classificazione gerarchica e funzionale proposta per la rete stradale di Sulbiate è stata effettuata sulla base di quanto riportato all'interno dell'Articolo 2 del "Nuovo codice della strada", d.lgs. 30 aprile 1992 n. 285 e successive modificazioni, di cui si riporta di seguito uno stralcio:

TITOLO I – DISPOSIZIONI GENERALI
Art. 2. Definizione e classificazione delle strade.

1. Ai fini dell'applicazione delle norme del presente codice si definisce "strada" l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali.

2. Le strade sono classificate, riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, nei seguenti tipi:

- A – Autostrade;
- B – Strade extraurbane principali;
- C – Strade extraurbane secondarie;
- D – Strade urbane di scorrimento;
- E – Strade urbane di quartiere;
- F – Strade locali;
- F-bis – Itinerari ciclopedonali.

Tale classificazione è stata effettuata con riguardo al rispetto dei contenuti dell'art. 40 "Classificazione gerarchica e funzionale della viabilità di rilevanza sovracomunale" presente all'interno del CAPO II del PTCP di Monza e Brianza e alla relativa tavola (Tavola 12).

La classificazione della rete stradale terrà conto di due scenari temporali in relazione alla realizzazione e all'entrata in esercizio della tratta D dell'Autostrada Pedemontana.

3.2.1 SEZIONI STRADALI TIPO

Le strade debbono avere (cfr. art. 2 D. Lgs. 285/92 CdS e D.M. 5/11/2001 per i riferimenti normativi e dimensionali), le seguenti caratteristiche minime:

- **A) AUTOSTRADA**: tratta urbana di strada primaria a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine; per la sosta devono essere previste apposite aree con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.

- **B) STRADA URBANA DI SCORRIMENTO**: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchine pavimentate e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate.
- **C) STRADA URBANA DI QUARTIERE**: strada ad unica carreggiata con una o più corsie per senso di marcia, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata.
- **D) STRADA LOCALE**: strada urbana opportunamente sistemata ai fini della circolazione pedonale e veicolare non facente parte degli altri tipi di strade.

L'ampiezza delle fasce di rispetto è regolata dall' art. 16 del CdS e dall'art. 25 del relativo Regolamento di Attuazione.

Si riportano a seguire gli articoli 26, 27 e 28 del Regolamento di esecuzione del CdS.

Art. 26. Regolamento di Attuazione – Fasce di rispetto fuori dai centri abitati

1. La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare nell'aprire canali, fossi o nell'eseguire qualsiasi escavazione lateralmente alle strade, non può essere inferiore alla profondità dei canali, fossi od escavazioni, ed in ogni caso non può essere inferiore a 3 m.

2. Fuori dai centri abitati, come delimitati ai sensi dell'articolo 4 del Codice, le distanze dal confine stradale, da rispettare nelle costruzioni, nelle ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o negli ampliamenti fronteggianti le strade, non possono essere inferiori a:

a) 60 m per strade di tipo A;

b) 40 m per strade di tipo B;

c) 30 m per strade di tipo C;

d) 20 m per strade di tipo F, ad eccezione delle "strade vicinali" come definite dall'articolo 3, comma 1, n. 52, del Codice;

e) 10 m per le "strade vicinali" di tipo F.

3. Fuori dai centri abitati, come delimitati ai sensi dell'articolo 4 del Codice, ma all'interno delle zone previste come edificabili o trasformabili dallo strumento urbanistico generale, nel caso che detto strumento sia suscettibile di attuazione diretta, ovvero se per tali zone siano già esecutivi gli strumenti urbanistici attuativi, le distanze dal confine stradale, da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o negli ampliamenti fronteggianti le strade, non possono essere inferiori a:

a) 30 m per le strade di tipo A;

b) 20 m per le strade di tipo B;

c) 10 m per le strade di tipo C.

4. La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare nella costruzione o ricostruzione di muri di cinta, di qualsiasi natura e consistenza, lateralmente alle strade, non possono essere inferiori a:

a) 5 m per le strade di tipo A, B;

b) 3 m per le strade di tipo C, F.

5. Per le strade di tipo F, nel caso di cui al comma 3, non sono stabilite distanze minime dal confine stradale, ai fini della sicurezza della circolazione, sia per le nuove costruzioni, le ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali e gli ampliamenti fronteggianti le case, che per la costruzione o ricostruzione di muri di cinta di qualsiasi materia e consistenza. Non sono parimenti stabilite distanze minime dalle strade di quartiere dei nuovi insediamenti edilizi previsti o in corso di realizzazione.

6. La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare per impiantare alberi lateralmente alla strada, non può essere inferiore alla massima altezza raggiungibile per ciascun tipo di essenza a completamento del ciclo vegetativo e comunque non inferiore a 6 m.

7. La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare per impiantare lateralmente alle strade siepi vive, anche a carattere stagionale, tenute ad altezza non superiore ad 1 m sul terreno non può essere inferiore a 1 m. Tale distanza si applica anche per le recinzioni non superiori a 1 m costituite da siepi morte in legno, reti metalliche, fili spinati e materiali similari, sostenute da paletti infissi direttamente nel terreno o in cordoli emergenti non oltre 30 cm dal suolo.

8. La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare per impiantare lateralmente alle strade, siepi vive o piantagioni di altezza superiore ad 1 m sul terreno, non può essere inferiore a 3 m. Tale distanza si applica anche per le recinzioni di altezza superiore ad 1 m sul terreno costituite come previsto al comma 7, e per quelle di altezza inferiore ad 1 m sul terreno se impiantate su cordoli emergenti oltre 30 cm dal suolo.

9. Le prescrizioni contenute nei commi 1 e 8 non si applicano alle opere e colture preesistenti.

Art. 27. Regolamento di Attuazione – Fasce di rispetto nelle curve fuori dai centri abitati

1. La fascia di rispetto nelle curve fuori dai centri abitati, da determinarsi in relazione all'ampiezza della curvatura, è soggetta alle seguenti norme:
a) nei tratti di strada con curvatura di raggio superiore a 250 m si osservano le fasce di rispetto con i criteri indicati all'articolo 26;
b) nei tratti di strada con curvatura di raggio inferiore o uguale a 250 m, la fascia di rispetto è delimitata verso le proprietà latistanti, dalla corda congiungente i punti di tangenza, ovvero dalla linea, tracciata alla distanza dal confine stradale indicata dall'articolo 26 in base al tipo di strada, ove tale linea dovesse risultare esterna alla predetta corda.

Art. 28. Regolamento di Attuazione – Fasce di rispetto per l'edificazione nei centri abitati
1. Le distanze dal confine stradale, nei centri abitati, da rispettare nella costruzione, ricostruzione o ampliamento di manufatti o muri di cinta di qualsiasi tipo non possono essere inferiori a:
a) 30 m per le strade di tipo A;
b) 20 m per le strade di tipo D;
2. Per le strade di tipo E ed F, nei casi di cui al comma 1, non sono stabilite distanze minime dal confine stradale ai fini della sicurezza della circolazione.
3. In assenza di strumento urbanistico vigente, le distanze dal confine stradale da rispettare nei centri abitati non possono essere inferiori a:
a) 30 m per le strade di tipo A;
b) 20 m per le strade di tipo D ed E;
c) 10 m per le strade di tipo F.
4. Le distanze dal confine stradale, all'interno dei centri abitati, da rispettare nella costruzione o ricostruzione dei muri di cinta, di qualsiasi natura o consistenza, lateralmente alle strade, non possono essere inferiori a:
a) m 3 per le strade di tipo A;
b) m 2 per le strade di tipo D;
5. Per le altre strade, nei casi di cui al comma 4, non sono stabilite distanze minime dal confine stradale ai fini della sicurezza della circolazione.

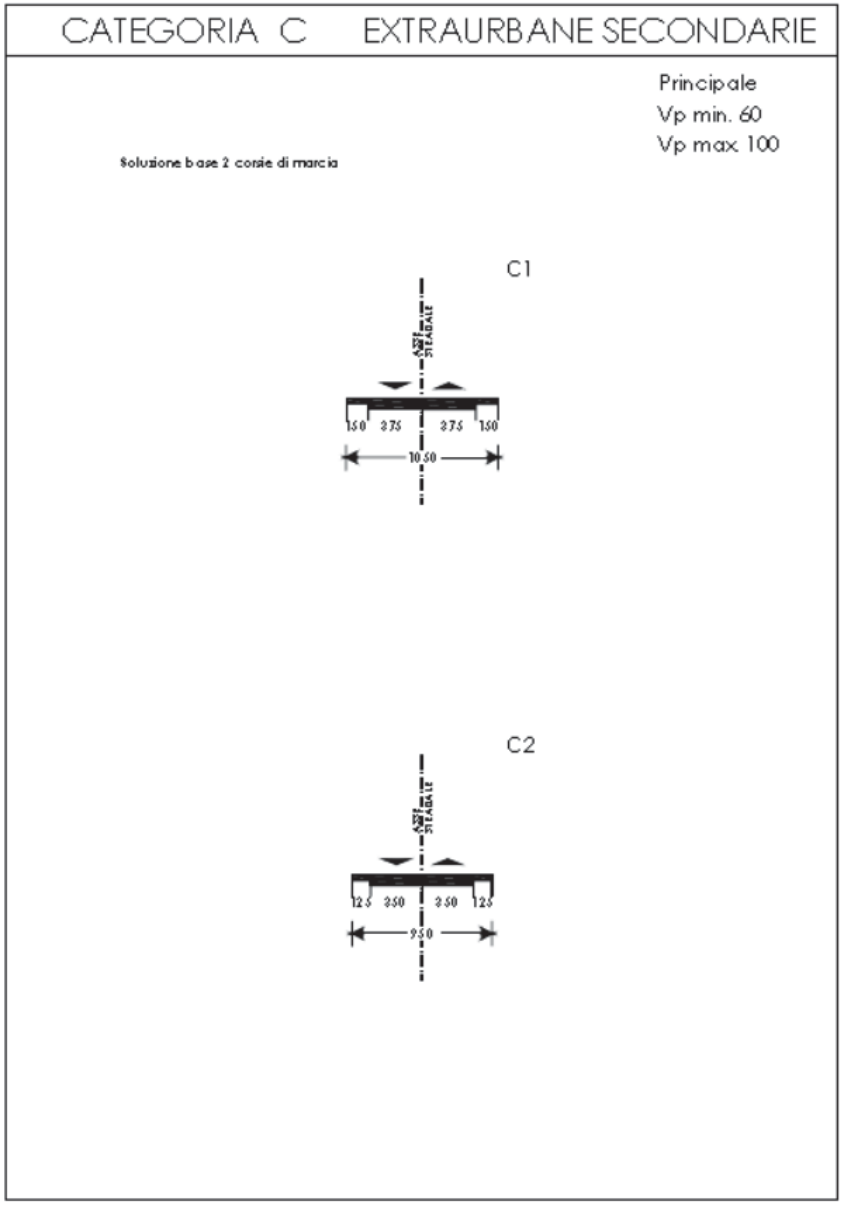

Figura 1 – Caratteristiche geometriche Strade extraurbane secondarie

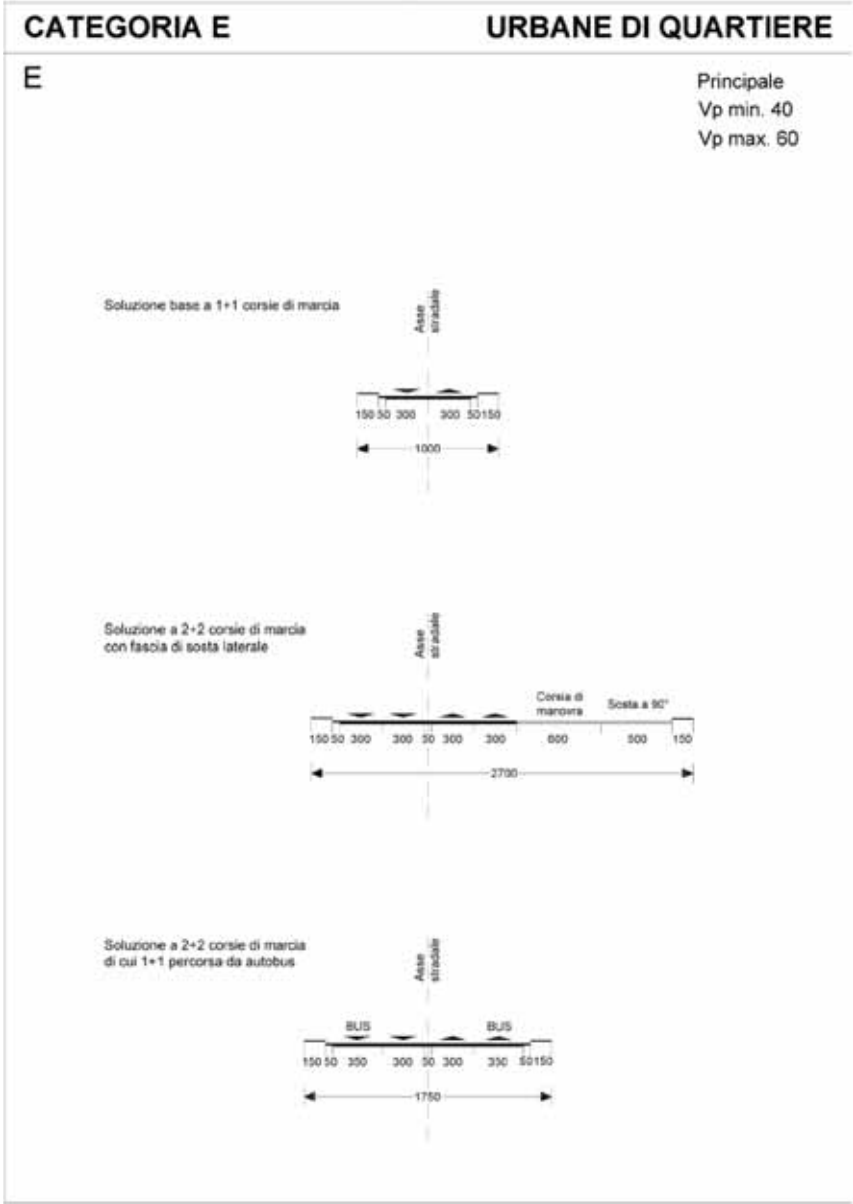

Figura 2 – Caratteristiche geometriche Strade urbane di quartiere

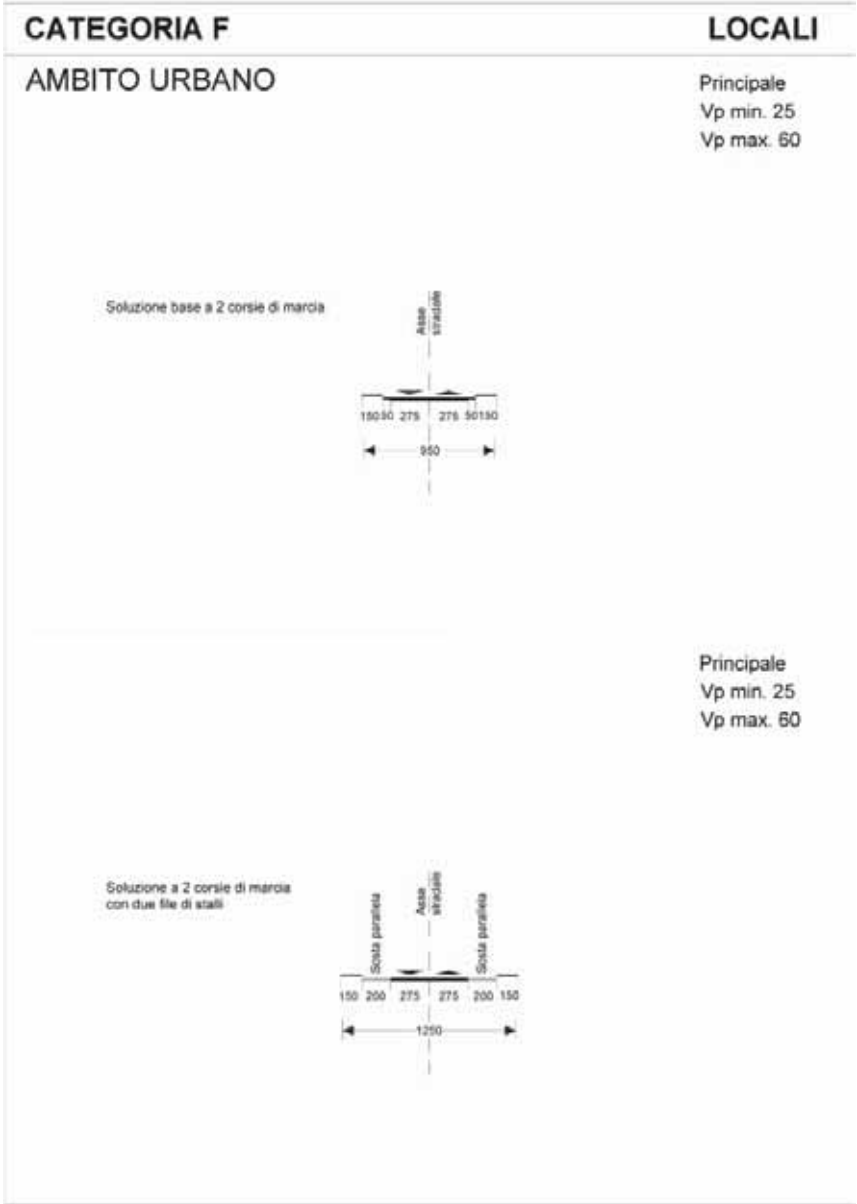

Figura 3 – Caratteristiche geometriche Strade urbane locali

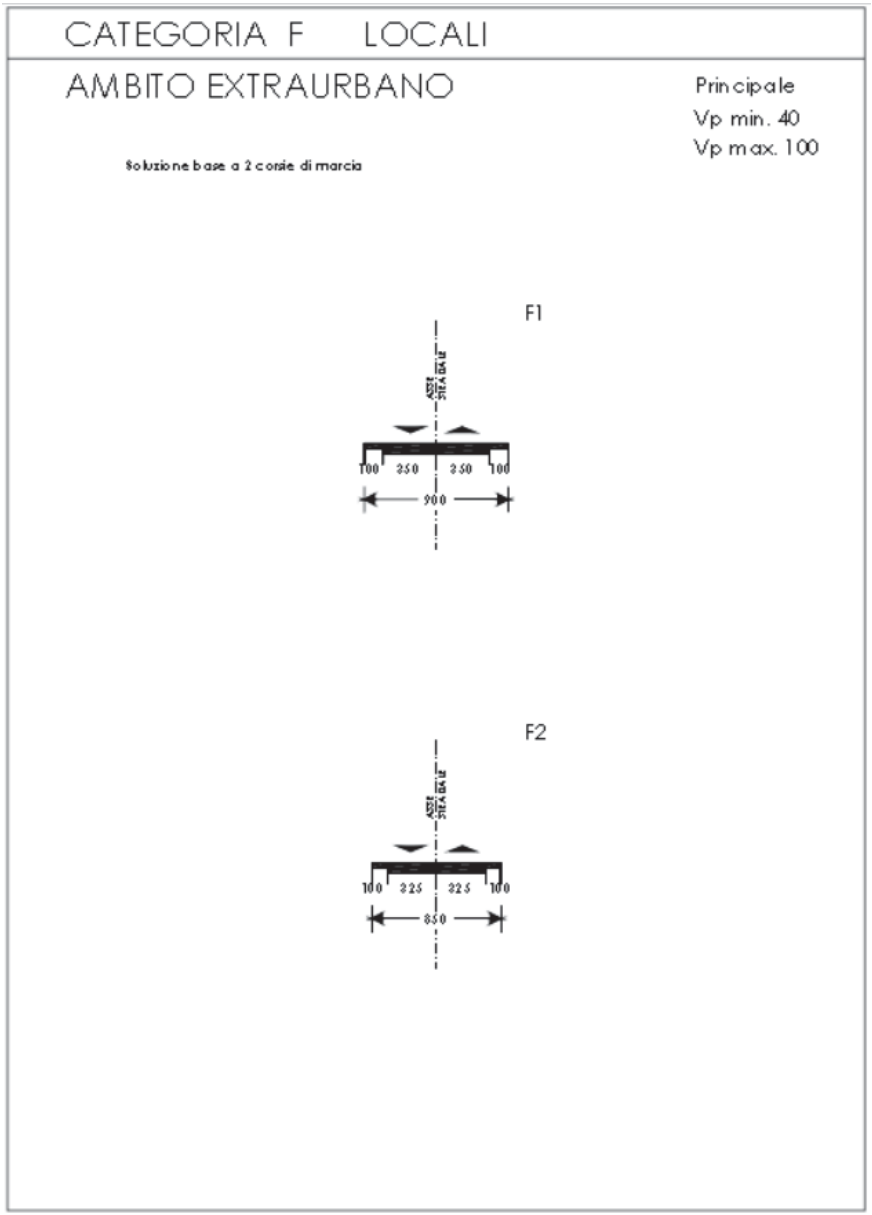

Figura 4 – Caratteristiche geometriche Strade extraurbane locali

4 ANALISI DELLO SCHEMA DI CIRCOLAZIONE

L'analisi e la ridefinizione dello schema di circolazione viario concorre al perseguimento dei seguenti obiettivi:

- Riduzione del traffico circolante lungo gli assi stradali limitrofi al centro storico;
- Separazione tra gli itinerari locali e quelli di attraversamento;
- Tutela delle componenti della mobilità lenta (pedoni e ciclisti);
- Riduzione delle velocità e incremento della sicurezza stradale;

Lo schema di circolazione negli elaborati proposti prevede quindi di identificare:

- nuovi sensi unici di marcia con lo scopo di ricavare spazio per itinerari pedonali e creare uno schema di circolazione più consono alla larghezza dell'attuale sede stradale;
- zone a velocità limitata al fine di tutelare pedoni e ciclisti e favorire la promiscuità fra le diverse componenti della mobilità.

4.1 SCENARIO ATTUALE

Allo Stato Attuale, lo schema di circolazione prevede:

- sensi unici di circolazione lungo gli assi stradali di Sulbiate Superiore e Sulbiate Inferiore;
- Zone a velocità limitata (quali zone10, zone 20 e zone30) in prossimità dei centri storici e di Cascina Cà;
- Divieti di transito per mezzi i mezzi pesanti lungo gli assi stradali dei centri storici.

Vengono di seguito riportate alcune immagini rappresentative dello schema di circolazione attuale.

Per le tavole dettagliate dello Stato attuale si rimanda all'allegato cartografico a fondo testo.

Foto 1 – Divieto di transito per mezzi pesanti in Piazza Beretta

Foto 2 – Zona 10 in via Trento

Foto 3 – Zona 30 via Marconi

Foto 5 – Senso unico di via Valfredda

Foto 4 – Obbligo di dritto per i mezzi pesanti in lungo via Verdi

Foto 6 – Obbligo di dritto lungo via Manzoni

Foto 7 – Divieto d'accesso veicoli commerciali in via Fermi

4.2 CRITICITA' RILEVATE

Sulla base dello schema di circolazione esistente, vengono rilevate alcune criticità di seguito esposte:

- Il tratto finale di via Biffi (in ingresso al nucleo abitato storico di Sulbiate Superiore) e la tratta urbana di via Manzoni non sono compatibili con il transito dei mezzi pesanti, originati e diretti alla zona produttiva di via Biffi / via Mascagni;
- Via Fermi ad oggi costituisce un importante asse di collegamento fra la SP177 e il centro abitato di Sulbiate inferiore, ma non possiede una larghezza compatibile con una circolazione bidirezionale, soprattutto nel tratto est, limitrofo all'intersezione con via XXV Aprile;
- In località Cascina Cà, ed in particolare lungo via Cappelletta e lungo via Cascina Cà, la larghezza della carreggiata risulta incompatibile con il doppio senso di circolazione attualmente in vigore;
- Intersezione tra SP156 e via delle industrie non adeguata in termini di scarsa visibilità e collocazione in corrispondenza di una curva planimetrica;
- Attualmente le zone a velocità limitata risultano segmentate e non garantiscono adeguati standard di sicurezza per tutte le componenti di traffico circolanti, in particolare a pedoni e ciclisti.

Foto 8 – Carreggiata inadeguata – via Cascina Cà

Foto 9 – Carreggiata inadeguata – via Fermi

Foto 10 – Carreggiata inadeguata – via Biffi

4.3 OBIETTIVI DA PERSEGUIRE

Riguardo lo schema di circolazione, i principali obiettivi da perseguire sono:

- Allontanare il traffico di attraversamento dalle vie del centro storico;
- Realizzare continuità fra le zone a velocità limitata, al fine di tutelare la mobilità lenta all'interno dei centri storici di Sulbiate Superiore e Inferiore, migliorando la vivibilità degli spazi pubblici, elevando la sicurezza e scoraggiando l'uso del veicolo a motore per gli spostamenti di breve durata;
- Favorire l'accesso all'area industriale in corrispondenza di via Biffi / via Mascagni, garantendo collegamenti idonei anche ai mezzi pesanti;
- Ricavare spazio per la realizzazione di itinerari pedonali tramite l'istituzione di sensi unici di circolazione;
- Eliminare doppi sensi di circolazione laddove la larghezza dell'infrastruttura stradale non lo consenta.

4.4 SCENARIO DI INTERVENTO

Al fine di soddisfare gli obiettivi precedentemente individuati, si prevede di attuare le seguenti misure:

- Nuovi sensi unici di marcia in:
  - via Biffi, a sud di via Resegone, attivabile sono successivamente al completamento del nuovo collegamento tra via Manzoni e via Biffi;
  - via Manzoni, tra piazza Beretta e via Ungaretti, attivabile sono successivamente al completamento del nuovo collegamento tra via Manzoni e via Biffi;
  - senso unico in via Resegone, per tutta la lunghezza;
  - via Stoppani;
  - via Fermi, attivabile solo dopo il completamento tra via I Maggio e la SP177;
  - via Cascina Cà / via Cappelletta;
- one 30 a protezione del Centro storico di Sulbiate Superiore e Sulbiate Inferiore;
- Nuova Zona 10 km/h nel nucleo antico di Cascina Cà;
- In accordo col Comune di Mezzago, valutare la trasformazione del semaforo esistente in loc. Orobona in un senso unico alternato, o impianto semaforico con fasi riservate per ogni ramo, eventualmente attivato dai flussi veicolari. Si consideri, comunque, che a seguito della realizzazione di un itinerario alternativo esterno alla frazione il traffico circolante all'interno della frazione sarebbe alquanto ridotto rispetto ai valori attuali.

Si riportano a fondo testo le tavole inerenti alle proposte di modifica dello schema di circolazione attuale.

5 ANALISI DEGLI ITINERARI DI MOBILITA' LENTA

5.1 SCENARIO ATTUALE

Sulbiate è dotato, complessivamente, di una rete di percorsi pedonali e ciclopedonali piuttosto estesa.
Nel corso dei sopralluoghi sono stati rilevati i percorsi pedonali, a raso o rialzati, e gli itinerari ciclabili/ciclopedonali.

Gli itinerari ciclopedonali sono concentrati principalmente lungo gli assi di collegamento tra Sulbiate Superiore e Sulbiate inferiore (via Cremonesi, via IV Novembre, via Madre Laura), e su altre strade di collegamento, quali via Biffi, via Donatori Avis, via Mattavelli, via Alighieri. Restano non dotate di marciapiede soprattutto le vie del centro storico di calibro ridotto.

5.2 CRITICITA' RILEVATE

La rete dei percorsi di mobilità lenta è globalmente adeguata, ma si rilevano alcune criticità puntuali. In particolare:

- In via Biffi, nel tratto a sud di via Resegone, presenta marciapiedi di ridotta larghezza e non continui;
- Il tratto urbano di via Manzoni non presenta continuità di itinerari, ad esempio in corrispondenza della chiesa di san Pietro e Paolo, che costituisce un polo di attrazione di movimenti ciclopedonali;
- Assenza di collegamento continuo tra Sulbiate Inferiore e Cascina Cà: è presente solo un breve tratto in corrispondenza dell'attraversamento sulla SP177. In via Fermi e via Cascina Cà sono quasi completamente assenti percorsi protetti;
- Mancanza della continuità dell'itinerario ciclabile di previsione lungo la SP156 (tratta prevista nei territori dei comuni di Bellusco e Mezzago).

5.3 OBIETTIVI DA PERSEGUIRE

Tra gli obiettivi da raggiungere si segnalano:

- Valorizzazione del territorio agricolo, delle aziende agricole e delle corti rurali;
- Promozione del PLIS come ambito di fruizione dei valori paesistici e ambientali e agente di promozione della naturalità diffusa;
- Valorizzazione delle attività produttive esistenti;
- Implementare la fruibilità degli itinerari ciclabili e pedonali da e verso le funzioni collettive e gli spazi pubblici, integrandoli nei percorsi e nel sistema delle connessioni ecologiche;
- Collegamento alla rete di itinerari sovraordinati;
- Favorire la mobilità ciclistica, elettrica, l'intermodalità;
- Allinearsi agli obiettivi contenuti nel progetto strategico provinciale "Moving Better":
    - Implementare azioni, anche di carattere sperimentale, finalizzate a favorire una mobilità più sostenibile ed affinare le declinazioni progettuali degli ambiti di intervento prioritari, per una successiva e proficua estensione a tutto il territorio provinciale, in un processo cumulativo ed evolutivo del sapere;
    - pianificazione del sistema di mobilità dolce con la finalità di superare l'idea della ciclo-pedonalità come modalità legata essenzialmente al "tempo libero";
    - potenziamento dell'intermodalità ferro-bici;
    - programma di sperimentazione per il servizio di bike sharing effettuato con biciclette a pedalata assistita (bici elettriche), alimentate con energia elettrica ottenuta da fonti rinnovabili (tettoie fotovoltaiche per il ricovero delle bici) e dotate di servizi telematici associati (tramite l'installazione di localizzatori GPS/GPRS sulle biciclette);
    - interventi a sostegno della mobilità ciclo-pedonale;
    - Ridurre il livello di congestione stradale, diminuire le emissioni inquinanti e contenere i consumi energetici tramite il cambiamento modale, il ricorso alle fonti energetiche rinnovabili e la diffusione di mezzi eco – compatibili;
    - Diffondere la cultura della mobilità sostenibile attraverso opportune campagne di informazione e sensibilizzazione;
    - Individuare le relazioni tra pianificazione del territorio, infrastrutture e mobilità, quale primo passo per individuare ambiti per lo sviluppo insediativo;
- Allinearsi agli obiettivi contenuti nel Piano Strategico Provinciale della Mobilità Ciclistica (PSMC):
    - Promuovere lo shift modale dal mezzo motorizzato, sia automobile che scooter/moto, alla bicicletta;
    - Potenziare l'intermodalità bici-ferro e bici-gomma;

- Favorire l'uso della bici negli spostamenti casa-lavoro e casa-studio;
- Promuovere la rete di bike sharing, sia tradizionale che elettrico, al fine di incentivare l'utilizzo della bicicletta non di proprietà;
- Individuare funzioni e ambiti tematici (delle stazioni ferroviarie, dell'istruzione, della mobilità pubblica su gomma, del benessere e della salute, del commercio, del tempo libero, ecc.), la cui fruizione può avvenire tramite tipologie di spostamento che prevedano l'utilizzo della bicicletta;
- Incentivare azioni (progetti e politiche) di diffusione e promozione dell'uso della bici;
- Fornire un supporto alle scelte dei Comuni nella realizzazione di itinerari ciclabili;

Si riportano a seguire gli estratti delle tavole planimetriche dei piani "Moving Better" e PSMC.

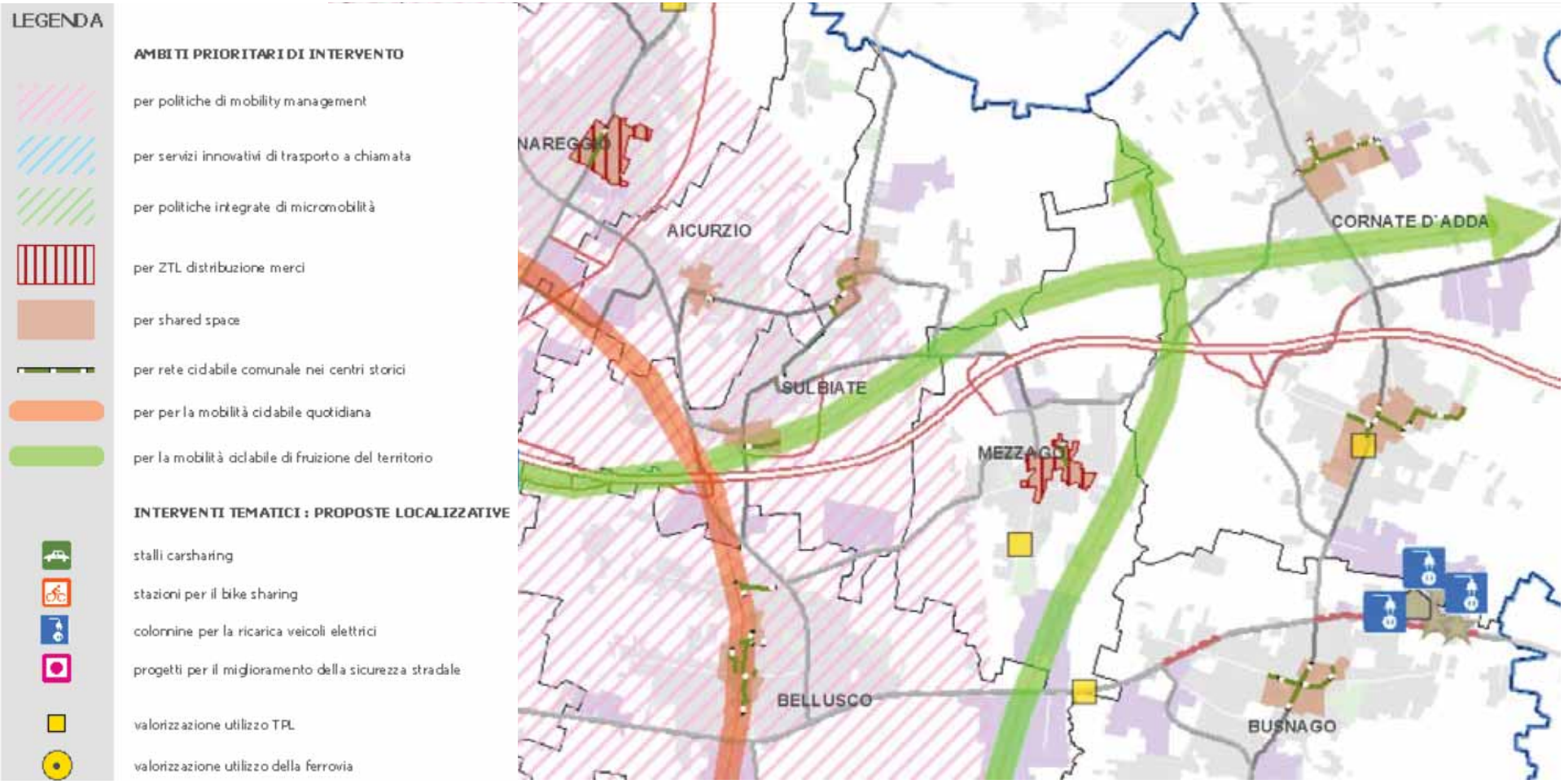

Figura 5 – Stralcio tavola A "Ambiti e temi di intervento prioritari per la micromobilità" – Progetto "Moving Better"

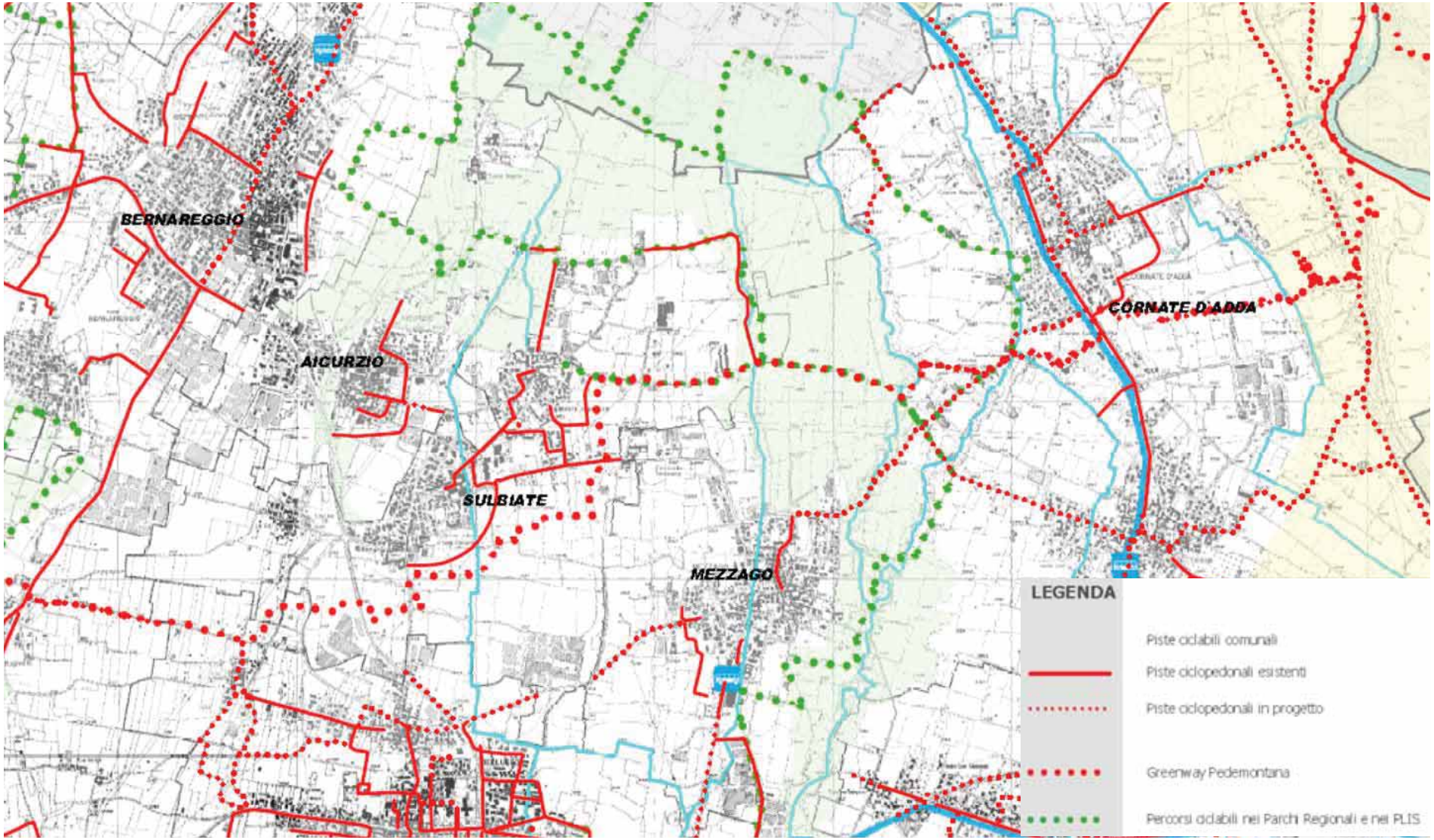

Figura 6 – Stralcio tavola 3 "Rete ciclabile comunale e sistema di Trasporto Pubblico" – Piano strategico Provinciale della Mobilità Ciclistica"

5.4 SCENARIO DI INTERVENTO

Sulla base degli obiettivi precedentemente illustrati, e coerentemente con quanto previsto in termini di schema di circolazione, si è provveduto secondo la seguente metodologia:

- Collegamento ciclopedonale di collegamento con gli itinerari portanti di rilevanza regionale e la futura greenway;
- Ove possibile, inserimento di itinerario ciclopedonale, eventualmente allargando i marciapiedi esistenti;
- In secondo luogo, inserimento di corsie ciclabili nelle aree esterne alle Zone 30 in cui non è possibile inserire itinerari ciclopedonali;
- Infine, inserimento di marciapiedi per quelle strade che ne sono sprovviste;
- Circolazione promiscua automobili-biciclette all'interno delle Zone 30 di progetto.

Sulla base dei criteri progettuali precedentemente illustrati si elencano le principali scelte progettuali previste:

- Nuovo collegamento ciclopedonale lungo la SP210, sia verso nord (prosecuzione da via Biffi al confine con Verderio) che a sud-est (tra via Ungaretti e il confine con Mezzago, per collegarsi alla Greenway e alla rete dei parchi regionali e dei PLIS;
- Nuovo collegamento ciclopedonale lungo la SP156, in continuità cole le tratte previste nei territori di Bellusco e Mezzago;
- Itinerario ciclopedonale in via Biffi (a sud di via Resegone) e via Manzoni, tra via Biffi e via Ungaretti. L'intervento è finalizzato al completamento della maglia di itinerari urbani;
- Collegamento ciclopedonale in affiancamento al nuovo by-pass tra via Biffi e via Manzoni;
- Collegamento tra via Biffi e via Carducci;
- Itinerario ciclopedonale in via XXV Aprile, tra la rotatoria con via I Maggio e la SP177. Quando verrà realizzata la Pedemontana l'itinerario verrà collegato dalla nuova greenway, che scavalcherà il tracciato autostradale e ferroviario mediante un "ponte verde";
- Corsie ciclabili in via XXV Aprile, via I Maggio e via Fermi, via Roma, via Moro e via Filanda;
- Marciapiedi su entrambi i lati di via Cappelletta.

Si riportano a fondo testo le tavole inerenti alle proposte di modifica degli itinerari ciclopedonali.

6 ACCESSIBILITA' DEL TRASPORTO PUBBLICO

6.1 SCENARIO ATTUALE

Attualmente il Trasporto Pubblico Locale di Sulbiate è effettuato esclusivamente con linee automobilistiche extraurbane. Il servizio è attualmente gestito dalla società NET S.r.l. Nord Est Trasporti. Sono presenti due linee, che effettuano il medesimo percorso all'interno dell'abitato di Sulbiate:

- Z321: Monza FS – Trezzo d'Adda con dir. Porto d' Adda e Mezzago;
- Z322: Cologno Nord M2 - Trezzo d'Adda con dir. Porto d' Adda e Mezzago.

Queste linee effettuano cinque fermate lungo il percorso:

- Sulbiate inferiore, via XXV Aprile, in corrispondenza di Piazza Castello;
- Sulbiate inferiore, via Madre Laura, nei pressi della chiesa parrocchiale;
- Sulbiate inferiore, via Madre Laura, nei pressi della palestra comunale;
- Sulbiate Superiore, via Aldo Moro;
- Via IV Novembre, tra via Moro e via Manzoni.

Le fermate presso la palestra comunale di via Madre Laura e in via XXV Aprile direzione sud sono poste fuori carreggiata, con golfo di fermata o comunque un'ampia banchina, mentre le altre sono in carreggiata. È presente una sola pensilina per l'attesa dei bus, presso la fermata della palestra.

Si riportano a seguire alcune foto delle fermate scattate nel corso dei sopralluoghi.

Foto 11 – Fermate bus via IV Novembre

Foto 12 – Fermate bus via Madre Laura

Foto 13 – Fermate bus via Madre Laura (palestra)

L'Agenzia di Bacino di Milano, Monza, Lodi e Pavia indica per Sulbiate gli stessi percorsi rilevati. Non sono previsti interventi di modifica sulle linee e i percorsi.

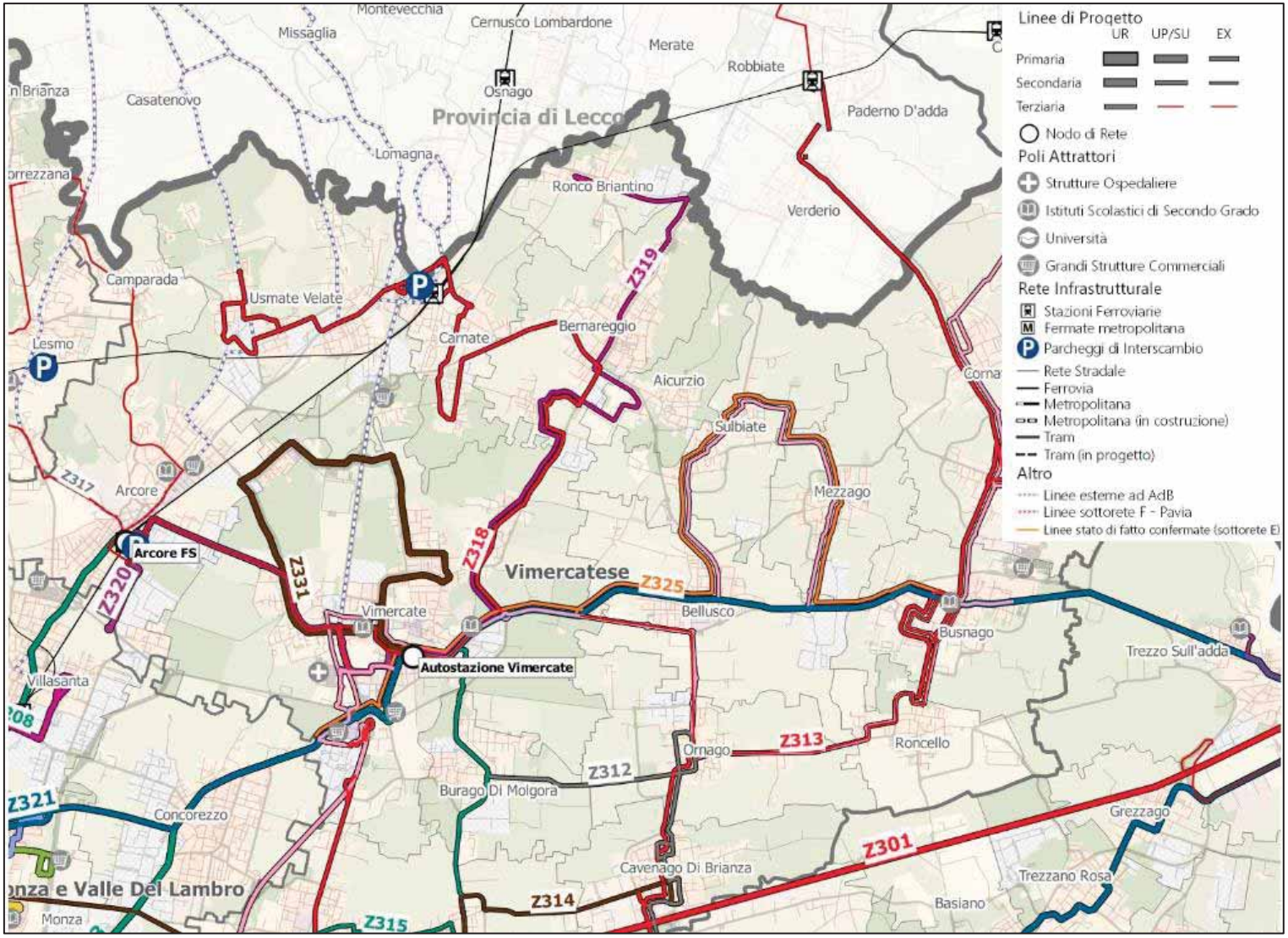

Figura 7 Rete di progetto (Fonte: elaborazione Agenzia di Bacino)

Si riportano a fondo testo le tavole relative al Trasporto Pubblico.

6.2 CRITICITA' RILEVATE

Non si rilevano particolari criticità inerenti al servizio di Trasporto Pubblico. Le fermate sono sempre affiancate da marciapiedi o itinerari ciclopedonali. Le fermate sono abbastanza ben distribuite all'interno del territorio.

6.3 OBIETTIVI DA PERSEGUIRE

Gli obiettivi generali da raggiungere in tema di Trasporto Pubblico sono:

- Riequilibrio modale in favore del trasporto collettivo e ciclopedonale;
- Riduzione delle emissioni inquinanti dovute alla componente traffico;
- Migliorare la qualità sociale e ambientale dei tessuti urbani.

6.4 SCENARIO DI INTERVENTO

Non si prevedono modifiche alla localizzazione delle fermate. Al fine di migliorare l'accessibilità del servizio, si suggerisce di installare delle pensiline o comunque delle panchine in corrispondenza delle fermate che ne sono sprovviste. Si suggerisce inoltre di installare alcune rastrelliere per biciclette in corrispondenza delle fermate, in particolare alla fermata di piazza Castello e di via Madre Laura a Sulbiate Inferiore, che presentano i maggiori spazi disponibili per l'inserimento.
In seguito alla realizzazione dell'Autostrada Pedemontana, sarà necessario valutare un percorso alternativo dei bus.

La realizzazione degli interventi di completamento e potenziamento della maglia ciclopedonale garantiranno una maggiore appetibilità del servizio, favorendo quindi un riequilibrio modale e una maggiore vivibilità del tessuto urbano.

Parallelamente alla Pedemontana è prevista anche la realizzazione di una linea di gronda ferroviaria, che percorrerà il territorio comunale a nord della Pedemontana. Non sono previste stazioni ferroviarie nel territorio di Sulbiate. La stazione più vicina sarà al confine tra Bernareggio e Vimercate, a sud-ovest di Sulbiate.

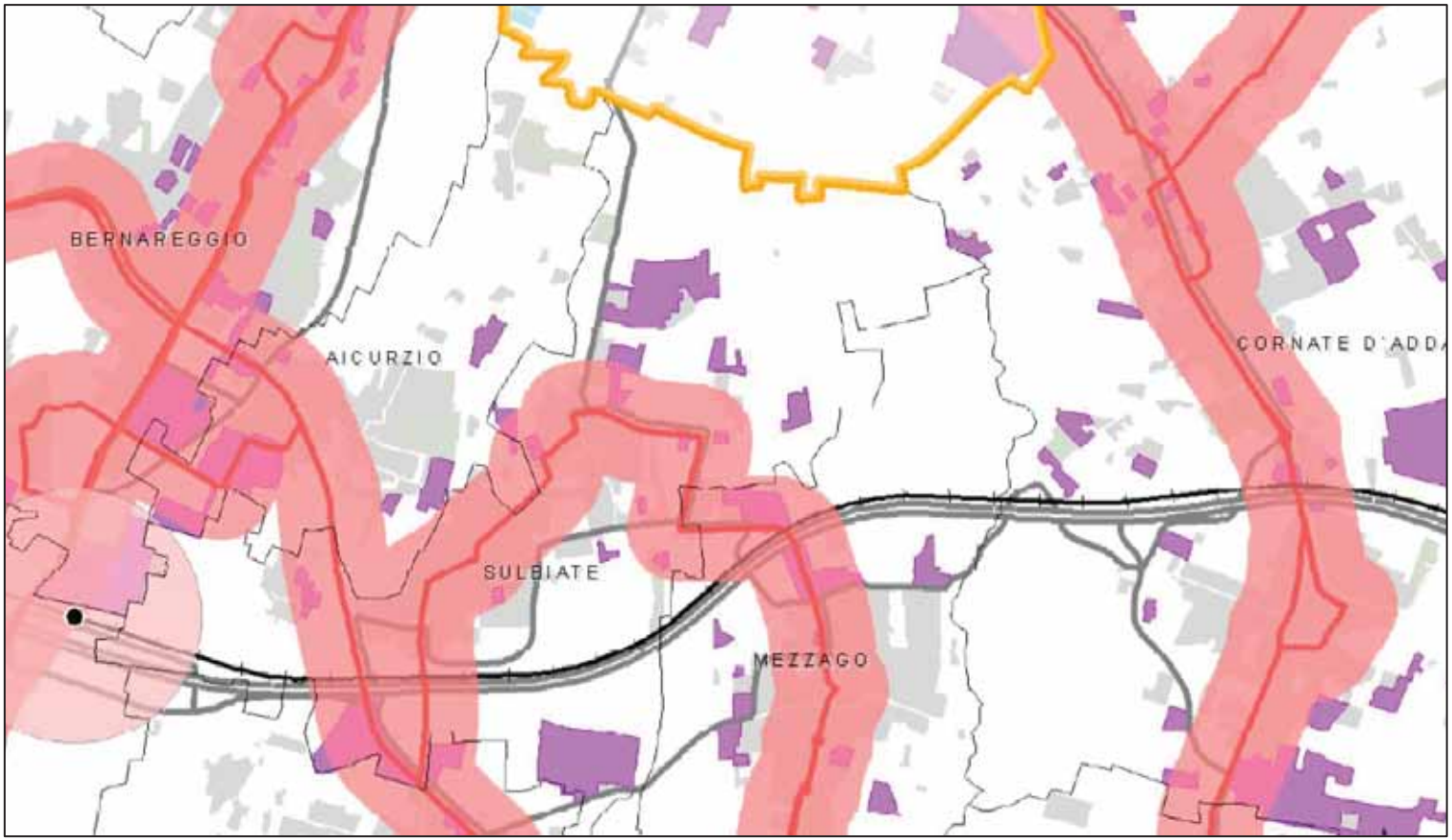

Figura 8 – Stralcio tavola 14 "Ambiti di accessibilità sostenibile" del PTCP di Monza e Brianza

Figura 9 – Stralcio tavola 13 "Schema di assetto della rete del Trasporto su ferro nello scenario di Piano" del PTCP di Monza e Brianza

7 ELENCO DELLE TAVOLE

Si riporta a seguire l'elenco delle tavole grafiche dell'appendice a fondo testo.

QUADRO CONOSCITIVO

Tavola 1 – Schema di circolazione
Tav 1.1 – Schema di circolazione
Tav 1.2 – Schema di circolazione
Tav 1.3 – Schema di circolazione
Tav 1.4 – Schema di circolazione
Tav 1.5 – Schema di circolazione
Tav 1.6 – Schema di circolazione
Tav 2 – Itinerari pedonali e ciclopedonali
Tav 2.1 – Itinerari pedonali e ciclopedonali
Tav 2.2 – Itinerari pedonali e ciclopedonali
Tav 2.3 – Itinerari pedonali e ciclopedonali
Tav 2.4 – Itinerari pedonali e ciclopedonali
Tav 2.5 – Itinerari pedonali e ciclopedonali
Tav 2.6 – Itinerari pedonali e ciclopedonali
Tav 3 – Trasporto Pubblico Locale
Tav 3.1 – Trasporto Pubblico Locale
Tav 3.2 – Trasporto Pubblico Locale
Tav 3.3 – Trasporto Pubblico Locale

LINEE DI AZIONE STRATEGICHE

Tav 4.1 – Previsioni di completamento della maglia stradale di Breve Termine
Tav 4.2 – Previsioni di completamento della maglia stradale di Lungo Termine
Tav 5.1 – Classificazione gerarchica tecnica e funzionale della rete stradale di Breve Termine
Tav 5.2 – Classificazione gerarchica tecnica e funzionale della rete stradale di Lungo Termine
Tav 6A – Schema di circolazione – Linee programmatiche di Breve Termine
Tav 6B – Schema di circolazione – Linee programmatiche di Lungo Termine
Tav 6.1 – Schema di circolazione – Linee programmatiche
Tav 6.2 – Schema di circolazione – Linee programmatiche
Tav 6.3A – Schema di circolazione – Linee programmatiche di Breve Termine
Tav 6.3B – Schema di circolazione – Linee programmatiche di Lungo Termine
Tav 6.4A – Schema di circolazione – Linee programmatiche di Breve Termine
Tav 6.4B – Schema di circolazione – Linee programmatiche di Lungo Termine
Tav 6.5A – Schema di circolazione – Linee programmatiche di Breve Termine
Tav 6.5B – Schema di circolazione – Linee programmatiche di Lungo Termine
Tav 6.6A – Schema di circolazione – Linee programmatiche di Breve Termine
Tav 6.6B – Schema di circolazione – Linee programmatiche di Lungo Termine
Tav 7 – Itinerari ciclopedonali – Linee programmatiche
Tav 7.1 – Itinerari ciclopedonali – Linee programmatiche
Tav 7.2 – Itinerari ciclopedonali – Linee programmatiche
Tav 7.3 – Itinerari ciclopedonali – Linee programmatiche
Tav 7.4 – Itinerari ciclopedonali – Linee programmatiche
Tav 7.5 – Itinerari ciclopedonali – Linee programmatiche
Tav 7.6 – Itinerari ciclopedonali – Linee programmatiche

8 INDICE

8.1 INDICE DELLE FIGURE

FIGURA 1 – CARATTERISTICHE GEOMETRICHE STRADE EXTRAURBANE SECONDARIE 8
FIGURA 2 – CARATTERISTICHE GEOMETRICHE STRADE URBANE DI QUARTIERE 9
FIGURA 3 – CARATTERISTICHE GEOMETRICHE STRADE URBANE LOCALI 9
FIGURA 4 – CARATTERISTICHE GEOMETRICHE STRADE EXTRAURBANE LOCALI 10
FIGURA 5 – STRALCIO TAVOLA A "AMBITI E TEMI DI INTERVENTO PRIORITARI PER LA MICROMOBILITÀ" – PROGETTO "MOVING BETTER" 17
FIGURA 6 – STRALCIO TAVOLA 3 "RETE CICLABILE COMUNALE E SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO" – PIANO STRATEGICO PROVINCIALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA" 18
FIGURA 7 RETE DI PROGETTO (FONTE: ELABORAZIONE AGENZIA DI BACINO) 22
FIGURA 8 – STRALCIO TAVOLA 14 "AMBITI DI ACCESSIBILITÀ SOSTENIBILE" DEL PTCP DI MONZA E BRIANZA 24
FIGURA 9 – STRALCIO TAVOLA 13 "SCHEMA DI ASSETTO DELLA RETE DEL TRASPORTO SU FERRO NELLO SCENARIO DI PIANO" DEL PTCP DI MONZA E BRIANZA 25
FIGURA 10 – TAV 1 – SCHEMA DI CIRCOLAZIONE – QUADRO CONOSCITIVO 29
FIGURA 11 – TAV 1.1 – SCHEMA DI CIRCOLAZIONE – QUADRO CONOSCITIVO 30
FIGURA 12 – TAV 1.2 – SCHEMA DI CIRCOLAZIONE – QUADRO CONOSCITIVO 31
FIGURA 13 – TAV 1.3 – SCHEMA DI CIRCOLAZIONE – QUADRO CONOSCITIVO 32
FIGURA 14 – TAV 1.4 – SCHEMA DI CIRCOLAZIONE – QUADRO CONOSCITIVO 33
FIGURA 15 – TAV 1.5 – SCHEMA DI CIRCOLAZIONE – QUADRO CONOSCITIVO 34
FIGURA 16 – TAV 1.6 – SCHEMA DI CIRCOLAZIONE – QUADRO CONOSCITIVO 35
FIGURA 17 – TAV 2 – ITINERARI PEDONALI E CICLOPEDONALI – QUADRO CONOSCITIVO 36
FIGURA 18 – TAV 2.1 – ITINERARI PEDONALI E CICLOPEDONALI – QUADRO CONOSCITIVO 37
FIGURA 19 – TAV 2.2 – ITINERARI PEDONALI E CICLOPEDONALI – QUADRO CONOSCITIVO 38
FIGURA 20 – TAV 2.3 – ITINERARI PEDONALI E CICLOPEDONALI – QUADRO CONOSCITIVO 39
FIGURA 21 – TAV 2.4 – ITINERARI PEDONALI E CICLOPEDONALI – QUADRO CONOSCITIVO 40
FIGURA 22 – TAV 2.5 – ITINERARI PEDONALI E CICLOPEDONALI – QUADRO CONOSCITIVO 41
FIGURA 23 – TAV 2.6 – ITINERARI PEDONALI E CICLOPEDONALI – QUADRO CONOSCITIVO 42
FIGURA 24 – TAV 3 – TRASPORTO PUBBLICO LOCALE – QUADRO CONOSCITIVO 43
FIGURA 25 – TAV 3.1 – TRASPORTO PUBBLICO LOCALE – QUADRO CONOSCITIVO 44
FIGURA 26 – TAV 3.2 – TRASPORTO PUBBLICO LOCALE – QUADRO CONOSCITIVO 45
FIGURA 27 – TAV 3.3 – TRASPORTO PUBBLICO LOCALE – QUADRO CONOSCITIVO 46
FIGURA 28 – TAV 4.1 – PREVISIONI DI COMPLETAMENTO DELLA MAGLIA STRADALE DI BREVE TERMINE – LINEE DI AZIONE STRATEGICHE 47
FIGURA 29 – TAV 4.2 – PREVISIONI DI COMPLETAMENTO DELLA MAGLIA STRADALE DI LUNGO TERMINE – LINEE DI AZIONE STRATEGICHE 48
FIGURA 30 – TAV 5.1 – CLASSIFICAZIONE GERARCHICA TECNICA E FUNZIONALE DELLA RETE STRADALE DI BREVE TERMINE – LINEE DI AZIONE STRATEGICHE 49
FIGURA 31 – TAV 5.2 – CLASSIFICAZIONE GERARCHICA TECNICA E FUNZIONALE DELLA RETE STRADALE DI LUNGO TERMINE – LINEE DI AZIONE STRATEGICHE 50
FIGURA 32 – TAV 6A – SCHEMA DI CIRCOLAZIONE – LINEE PROGRAMMATICHE DI BREVE TERMINE – LINEE DI AZIONE STRATEGICHE 51
FIGURA 33 – TAV 6B – SCHEMA DI CIRCOLAZIONE – LINEE PROGRAMMATICHE DI LUNGO TERMINE – LINEE DI AZIONE STRATEGICHE 52
FIGURA 34 – TAV 6.1 – SCHEMA DI CIRCOLAZIONE – LINEE PROGRAMMATICHE – LINEE DI AZIONE STRATEGICHE 53
FIGURA 35 – TAV 6.2 – SCHEMA DI CIRCOLAZIONE – LINEE PROGRAMMATICHE – LINEE DI AZIONE STRATEGICHE 54
FIGURA 36 – TAV 6.3A – SCHEMA DI CIRCOLAZIONE – LINEE PROGRAMMATICHE DI BREVE TERMINE – LINEE DI AZIONE STRATEGICHE 55
FIGURA 37 – TAV 6.3B – SCHEMA DI CIRCOLAZIONE – LINEE PROGRAMMATICHE DI LUNGO TERMINE – LINEE DI AZIONE STRATEGICHE 56
FIGURA 38 – TAV 6.4A – SCHEMA DI CIRCOLAZIONE – LINEE PROGRAMMATICHE DI BREVE TERMINE – LINEE DI AZIONE STRATEGICHE 57
FIGURA 39 – TAV 6.4B – SCHEMA DI CIRCOLAZIONE – LINEE PROGRAMMATICHE DI LUNGO TERMINE – LINEE DI AZIONE STRATEGICHE 58
FIGURA 40 – TAV 6.5A – SCHEMA DI CIRCOLAZIONE – LINEE PROGRAMMATICHE DI BREVE TERMINE – LINEE DI AZIONE STRATEGICHE 59
FIGURA 41 – TAV 6.5B – SCHEMA DI CIRCOLAZIONE – LINEE PROGRAMMATICHE DI LUNGO TERMINE – LINEE DI AZIONE STRATEGICHE 60
FIGURA 42 – TAV 6.6A – SCHEMA DI CIRCOLAZIONE – LINEE PROGRAMMATICHE DI BREVE TERMINE – LINEE DI AZIONE STRATEGICHE 61
FIGURA 43 – TAV 6.6B – SCHEMA DI CIRCOLAZIONE – LINEE PROGRAMMATICHE DI LUNGO TERMINE – LINEE DI AZIONE STRATEGICHE 62
FIGURA 44 – TAV 7 – ITINERARI CICLOPEDONALI – LINEE PROGRAMMATICHE – LINEE DI AZIONE STRATEGICHE 63
FIGURA 45 – TAV 7.1 – ITINERARI CICLOPEDONALI – LINEE PROGRAMMATICHE – LINEE DI AZIONE STRATEGICHE 64
FIGURA 46 – TAV 7.2 – ITINERARI CICLOPEDONALI – LINEE PROGRAMMATICHE – LINEE DI AZIONE STRATEGICHE 65
FIGURA 47 – TAV 7.3 – ITINERARI CICLOPEDONALI – LINEE PROGRAMMATICHE – LINEE DI AZIONE STRATEGICHE 66
FIGURA 48 – TAV 7.4 – ITINERARI CICLOPEDONALI – LINEE PROGRAMMATICHE – LINEE DI AZIONE STRATEGICHE 67

FIGURA 49 – TAV 7.5 – ITINERARI CICLOPEDONALI – LINEE PROGRAMMATICHE – LINEE DI AZIONE STRATEGICHE 68
FIGURA 50 – TAV 7.6 – ITINERARI CICLOPEDONALI – LINEE PROGRAMMATICHE – LINEE DI AZIONE STRATEGICHE 69

8.2 INDICE DELLE FOTO

FOTO 1 – DIVIETO DI TRANSITO PER MEZZI PESANTI IN PIAZZA BERETTA 11
FOTO 2 – ZONA 10 IN VIA TRENTO 11
FOTO 3 – ZONA 30 VIA MARCONI 12
FOTO 4 – OBBLIGO DI DRITTO PER I MEZZI PESANTI IN LUNGO VIA VERDI 12
FOTO 5 – SENSO UNICO DI VIA VALFREDDA 12
FOTO 6 – OBBLIGO DI DRITTO LUNGO VIA MANZONI 12
FOTO 7 – DIVIETO D'ACCESSO VEICOLI COMMERCIALI IN VIA FERMI 13
FOTO 8 – CARREGGIATA INADEGUATA – VIA CASCINA CÀ 13
FOTO 9 – CARREGGIATA INADEGUATA – VIA FERMI 13
FOTO 10 – CARREGGIATA INADEGUATA – VIA BIFFI 14
FOTO 11 – FERMATE BUS VIA IV NOVEMBRE 20
FOTO 12 – FERMATE BUS VIA MADRE LAURA 20
FOTO 13 – FERMATE BUS VIA MADRE LAURA (PALESTRA) 21

9 APPENDICE – TAVOLE GRAFICHE

9.1 QUADRO CONOSCITIVO

Si precisa che tra le analisi condotte per il quadro Conoscitivo e le valutazioni del Quadro Progettuale, l'amministrazione ha modificato la perimetrazione del centro abitato. Per tale ragione le tavole del Quadro Conoscitivo differiscono da quelle del Quadro Progettuale anche nella perimetrazione del Centro Abitato

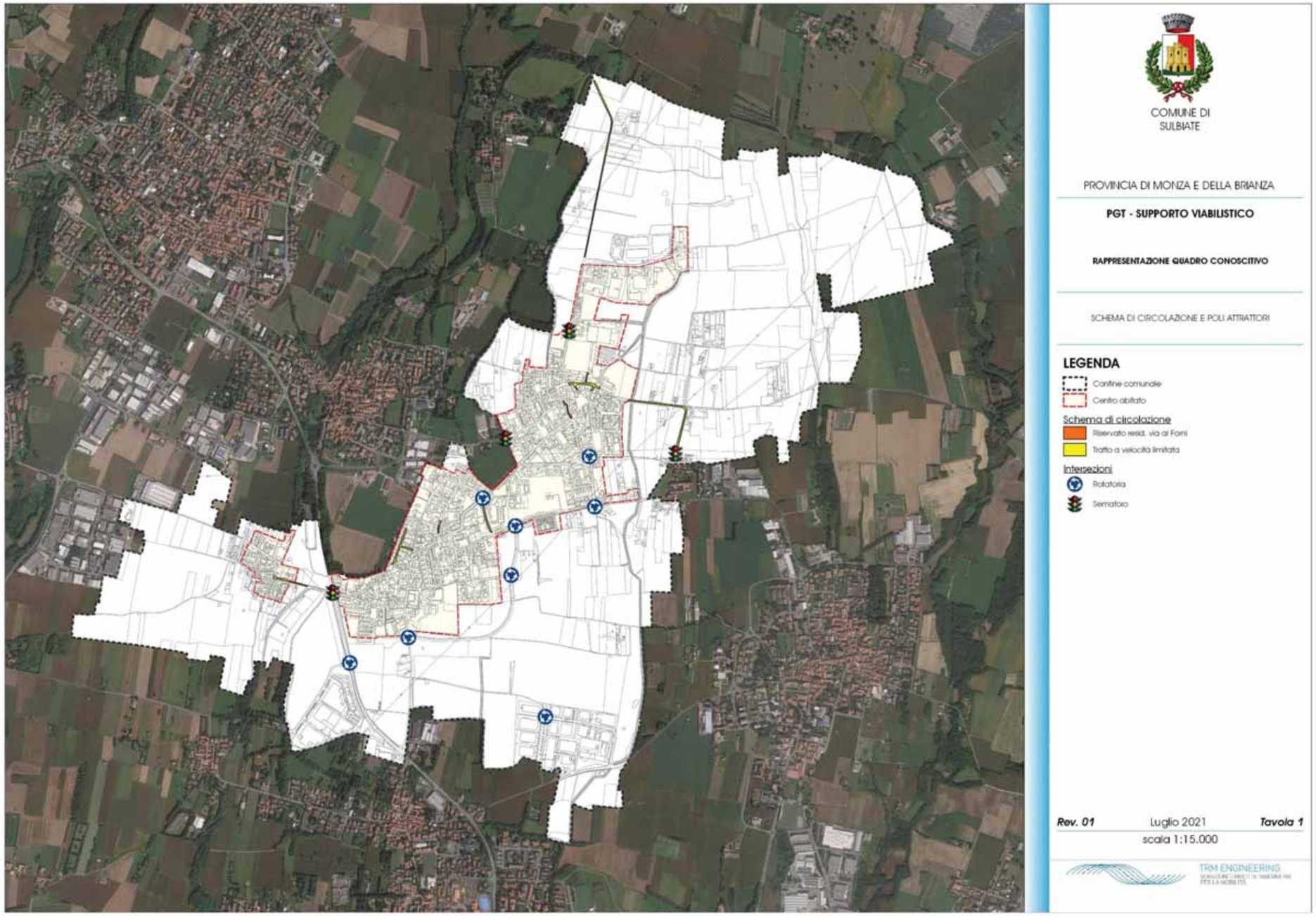

Figura 10 – Tav 1 – Schema di circolazione – Quadro Conoscitivo

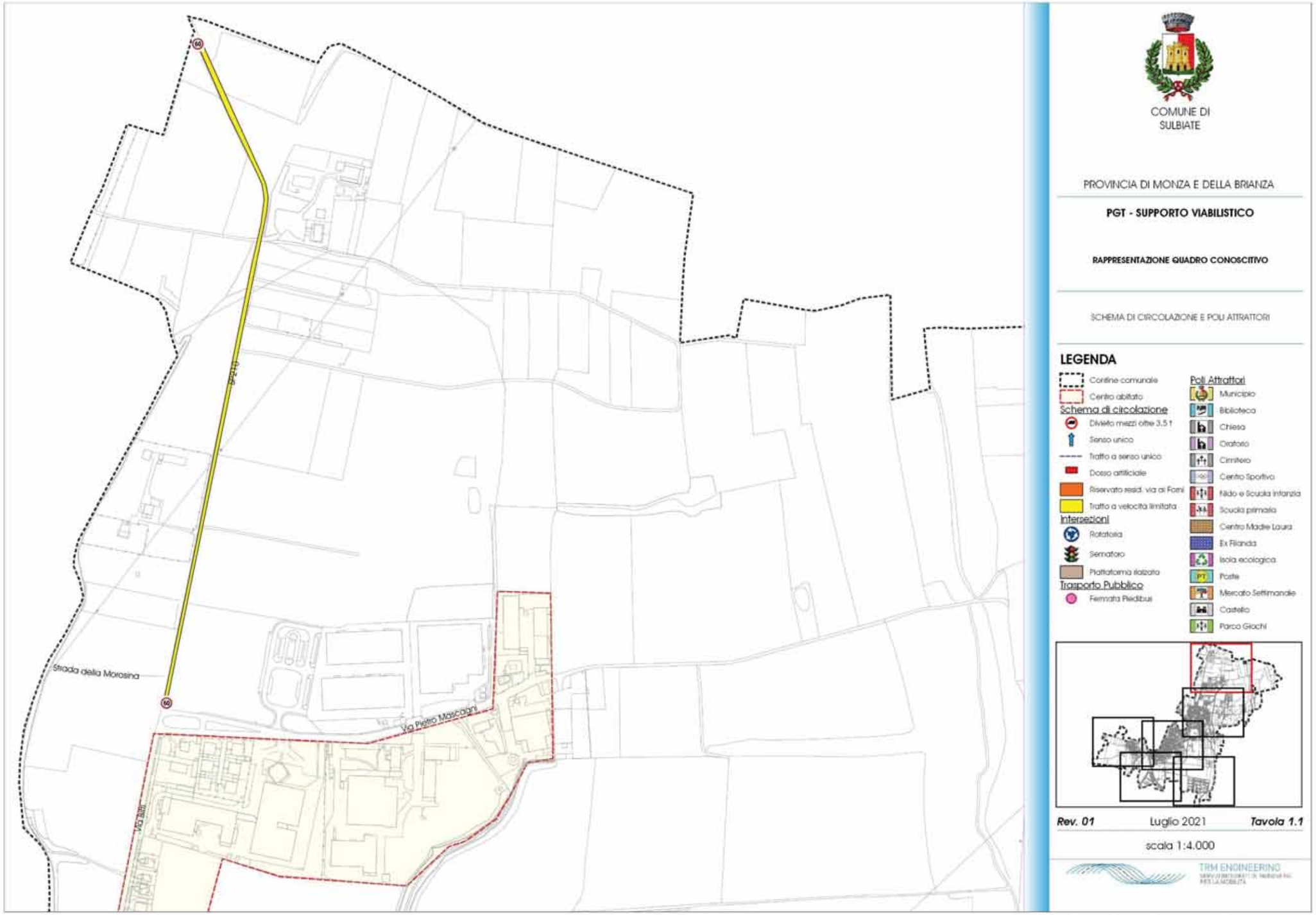

Figura 11 – Tav 1.1 – Schema di circolazione – Quadro Conoscitivo

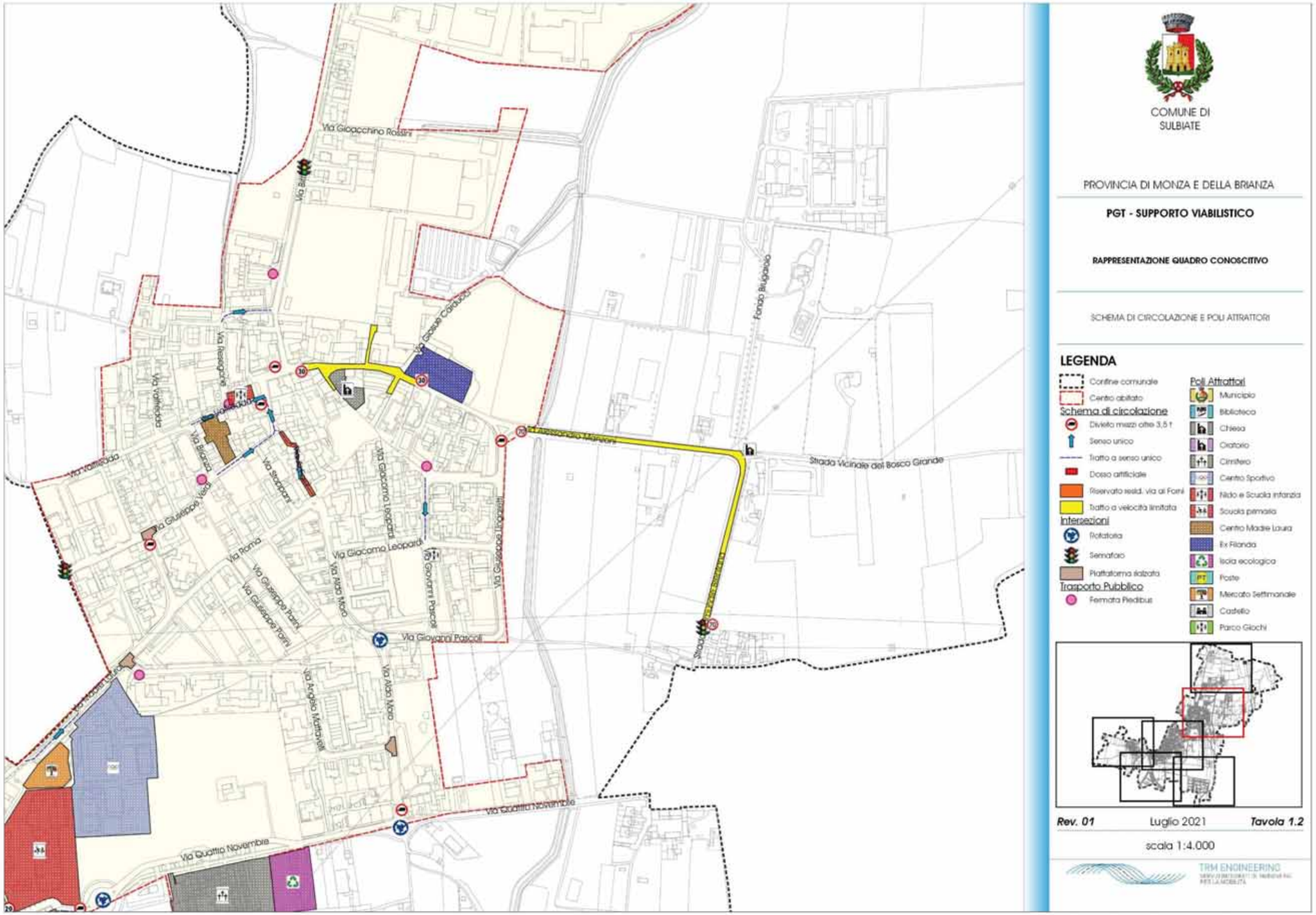

Figura 12 – Tav 1.2 – Schema di circolazione – Quadro Conoscitivo

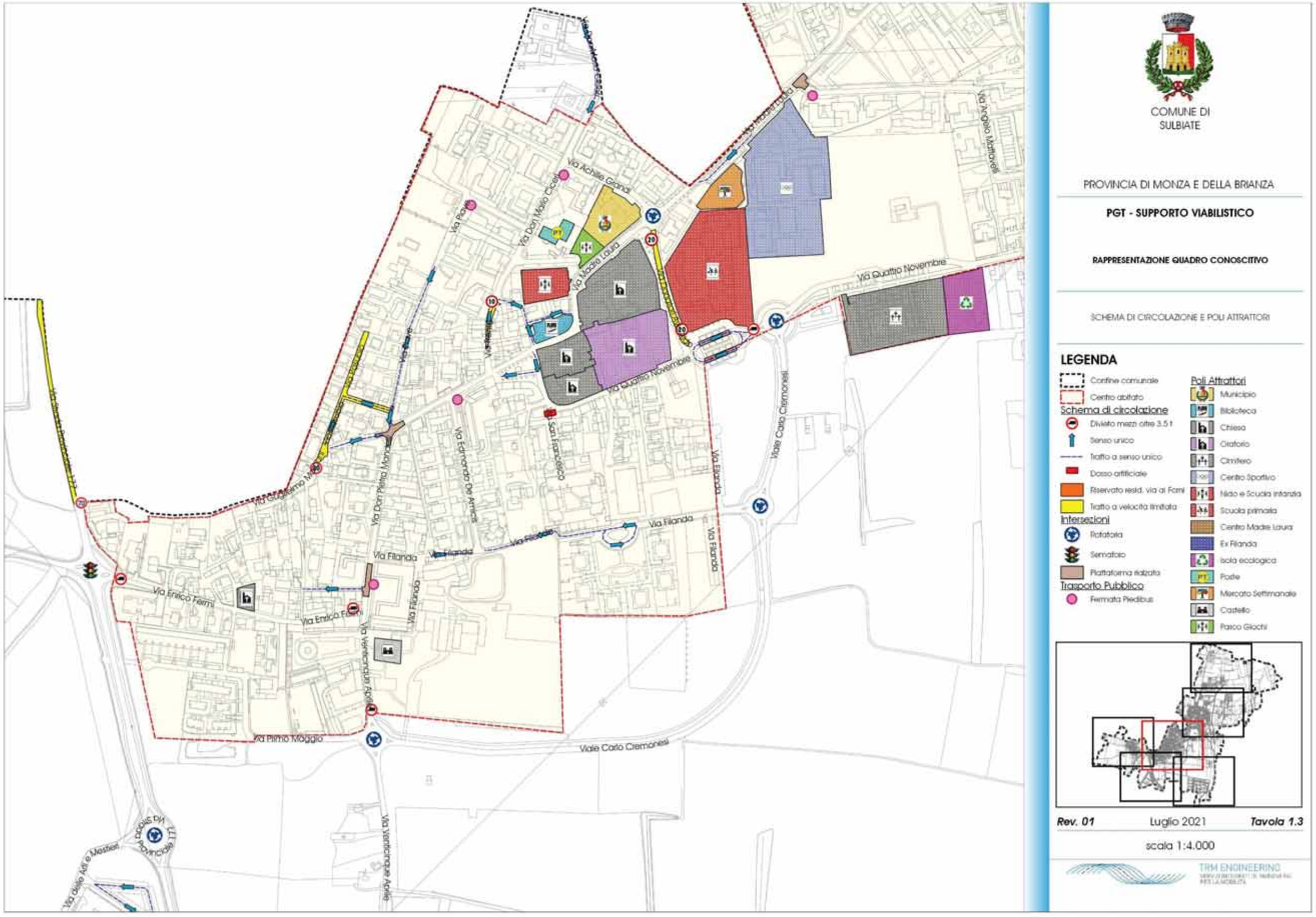

Figura 13 – Tav 1.3 – Schema di circolazione – Quadro Conoscitivo

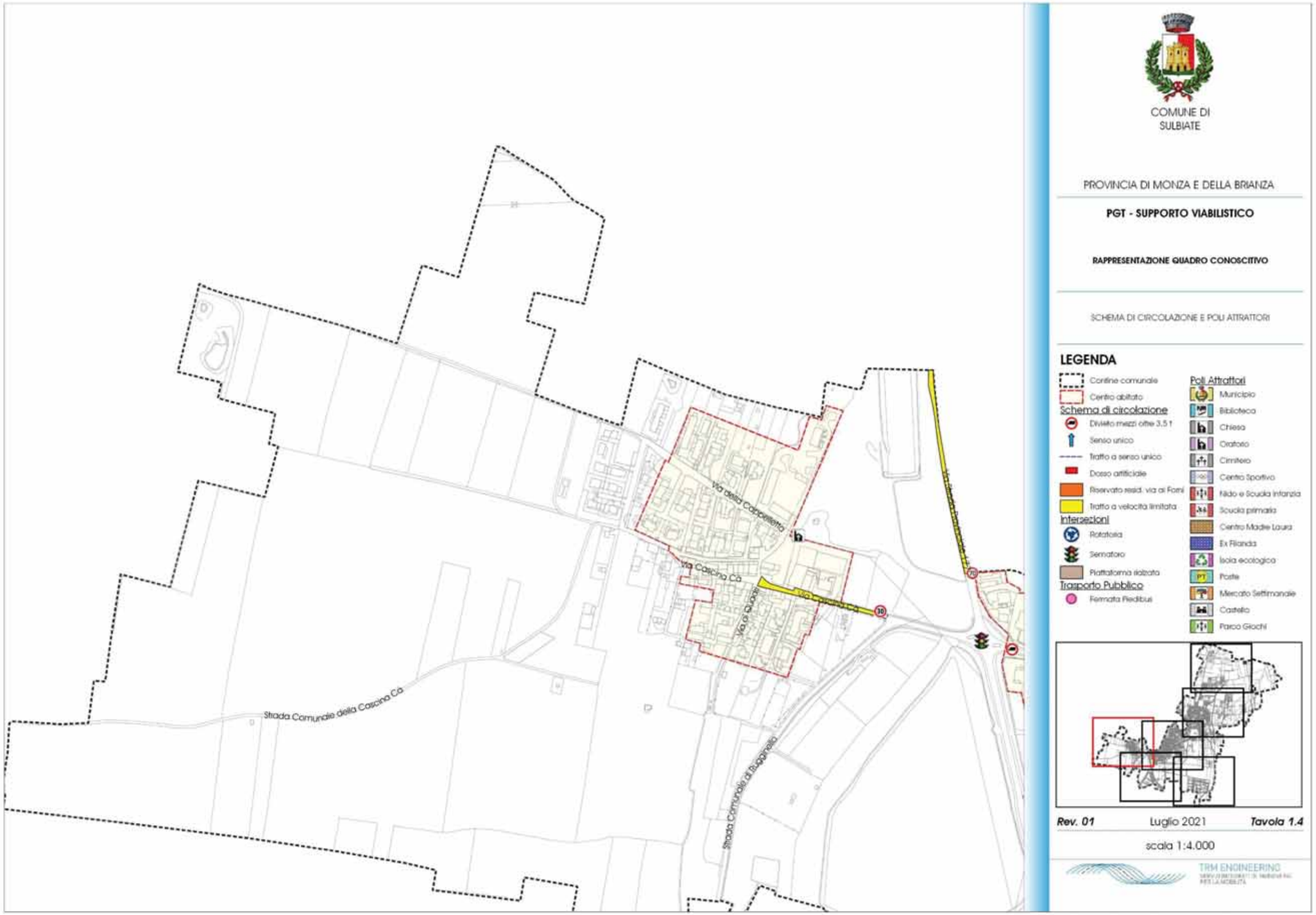

Figura 14 – Tav 1.4 – Schema di circolazione – Quadro Conoscitivo

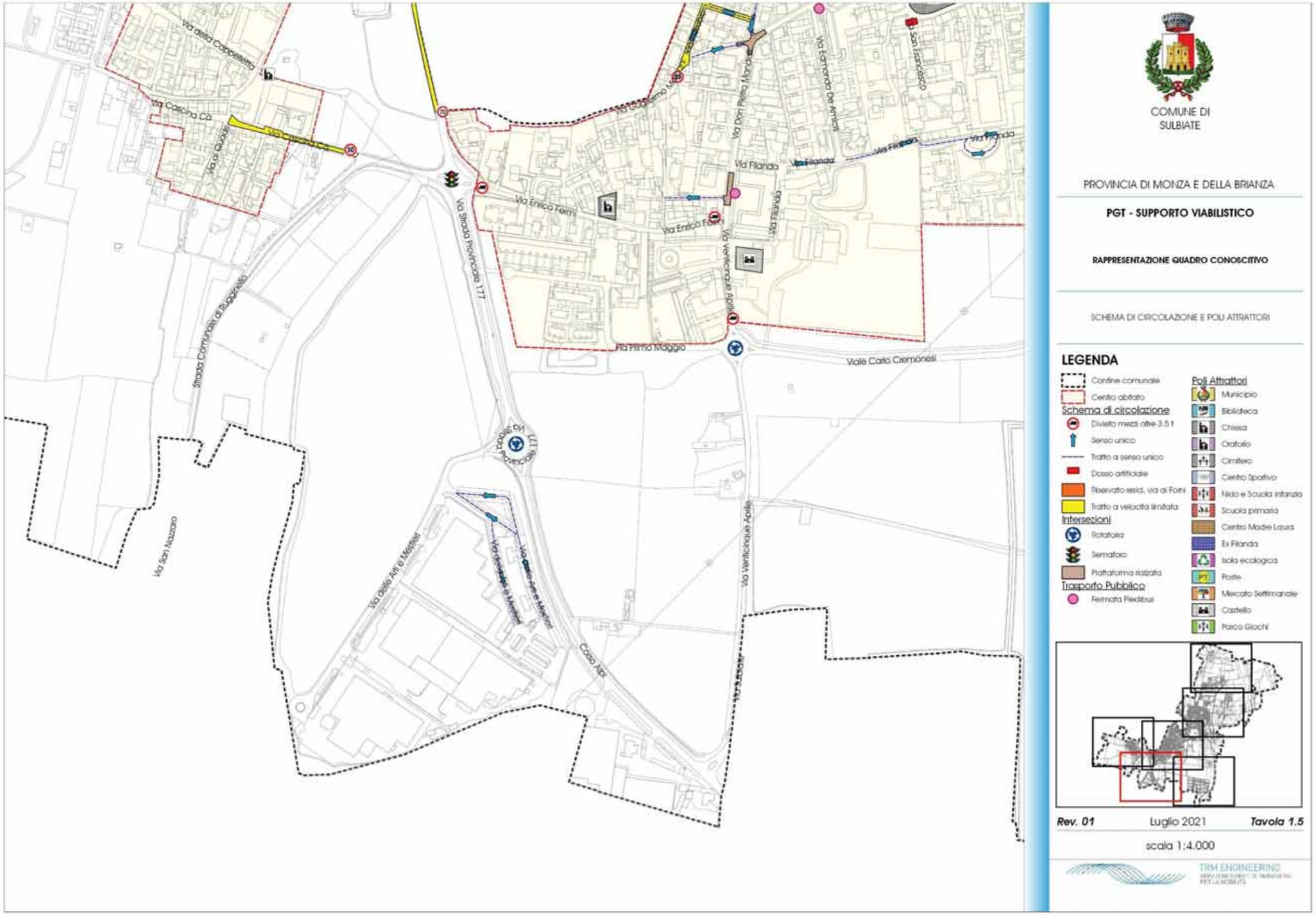

Figura 15 – Tav 1.5 – Schema di circolazione – Quadro Conoscitivo

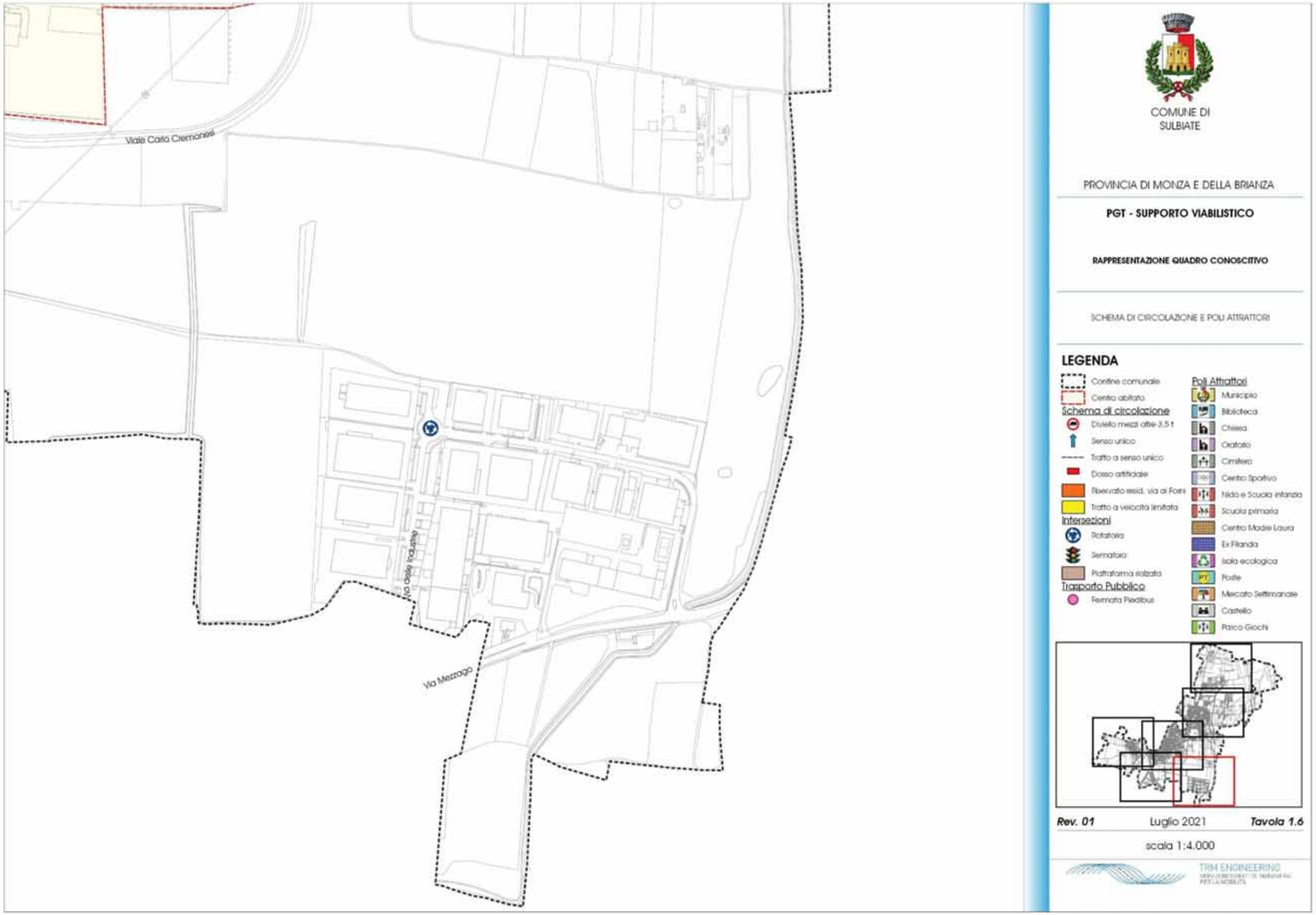

Figura 16 – Tav 1.6 – Schema di circolazione – Quadro Conoscitivo

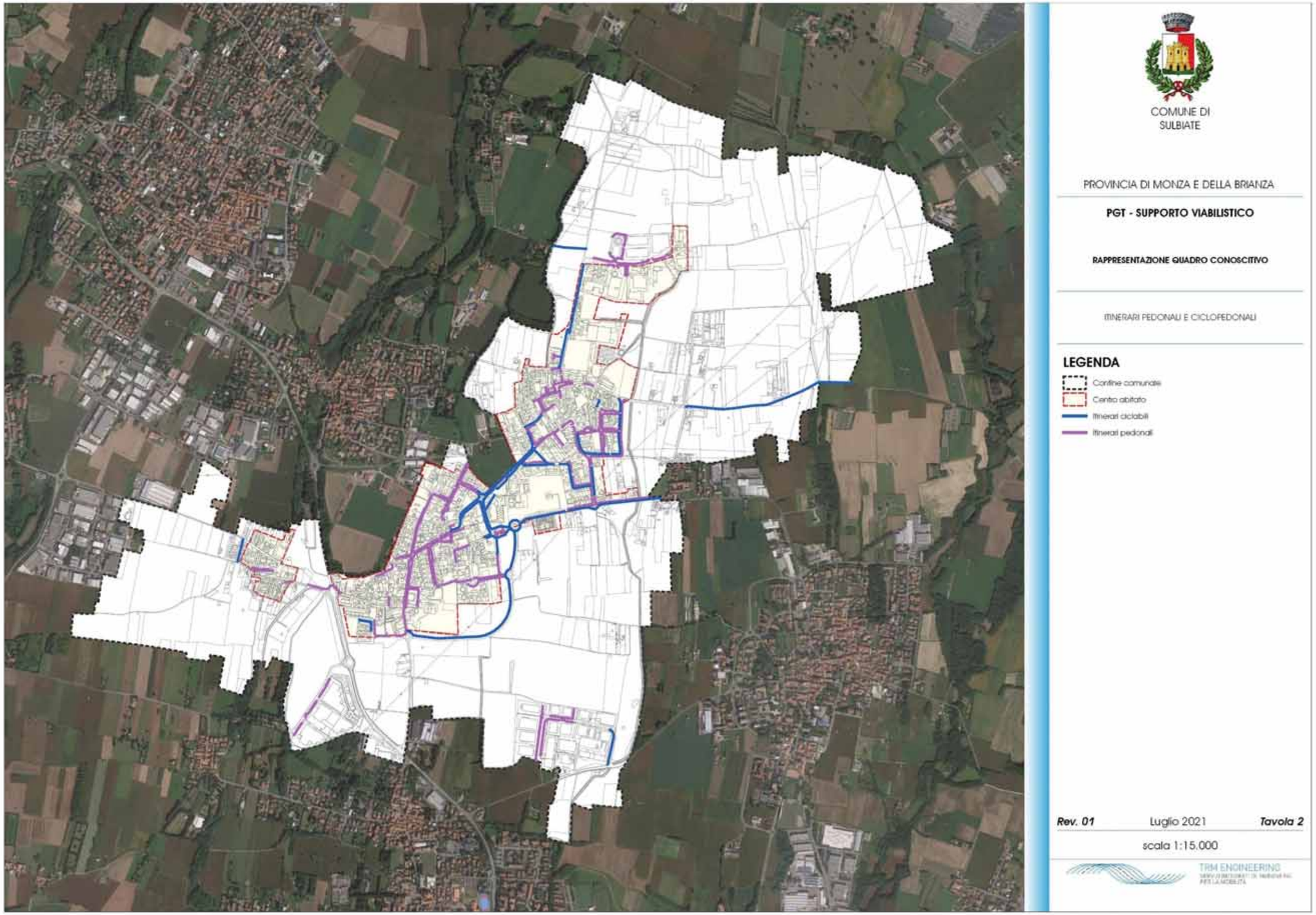

Figura 17 – Tav 2 – Itinerari pedonali e ciclopedonali – Quadro Conoscitivo

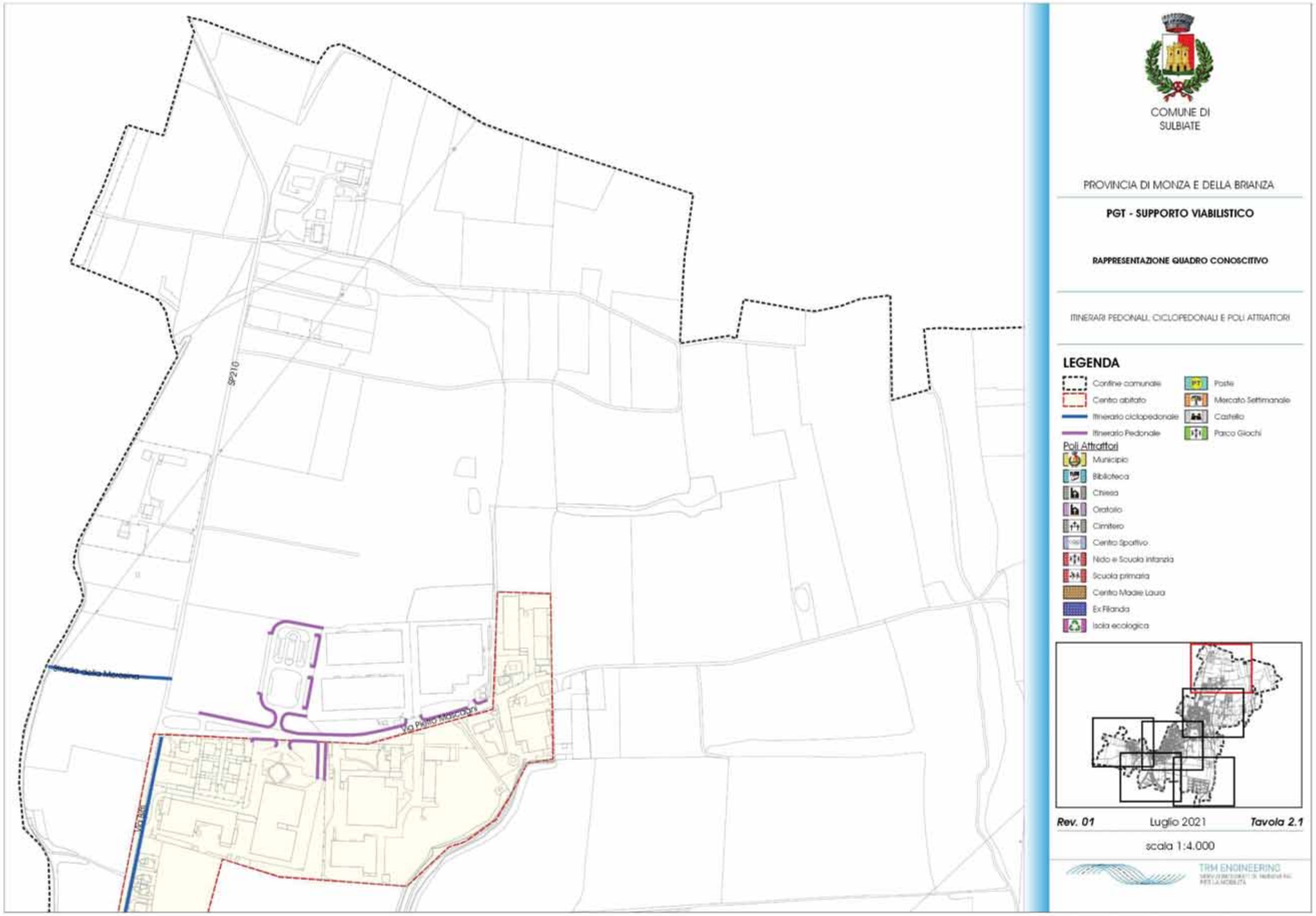

Figura 18 – Tav 2.1 – Itinerari pedonali e ciclopedonali – Quadro Conoscitivo

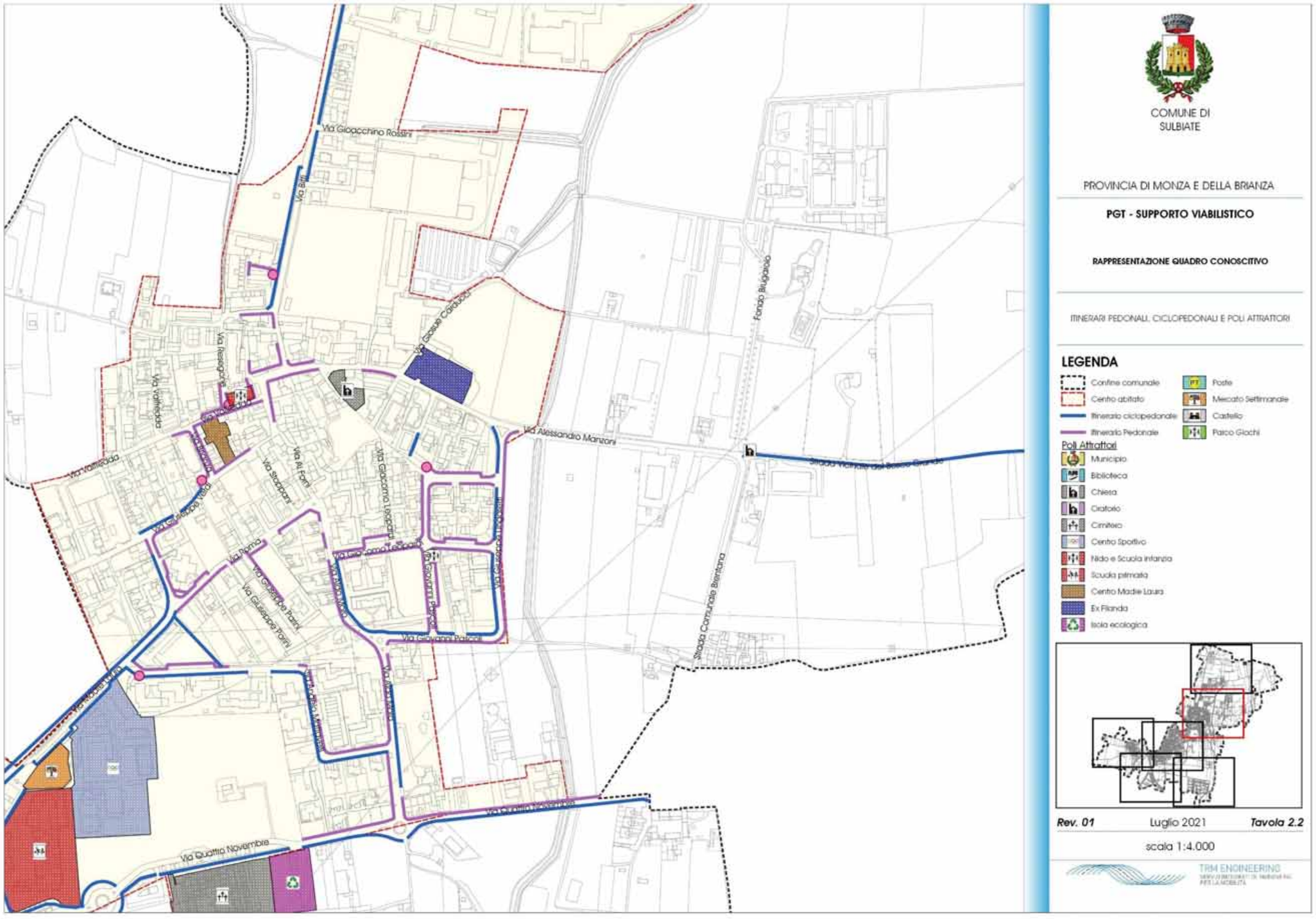

Figura 19 – Tav 2.2 – Itinerari pedonali e ciclopedonali – Quadro Conoscitivo

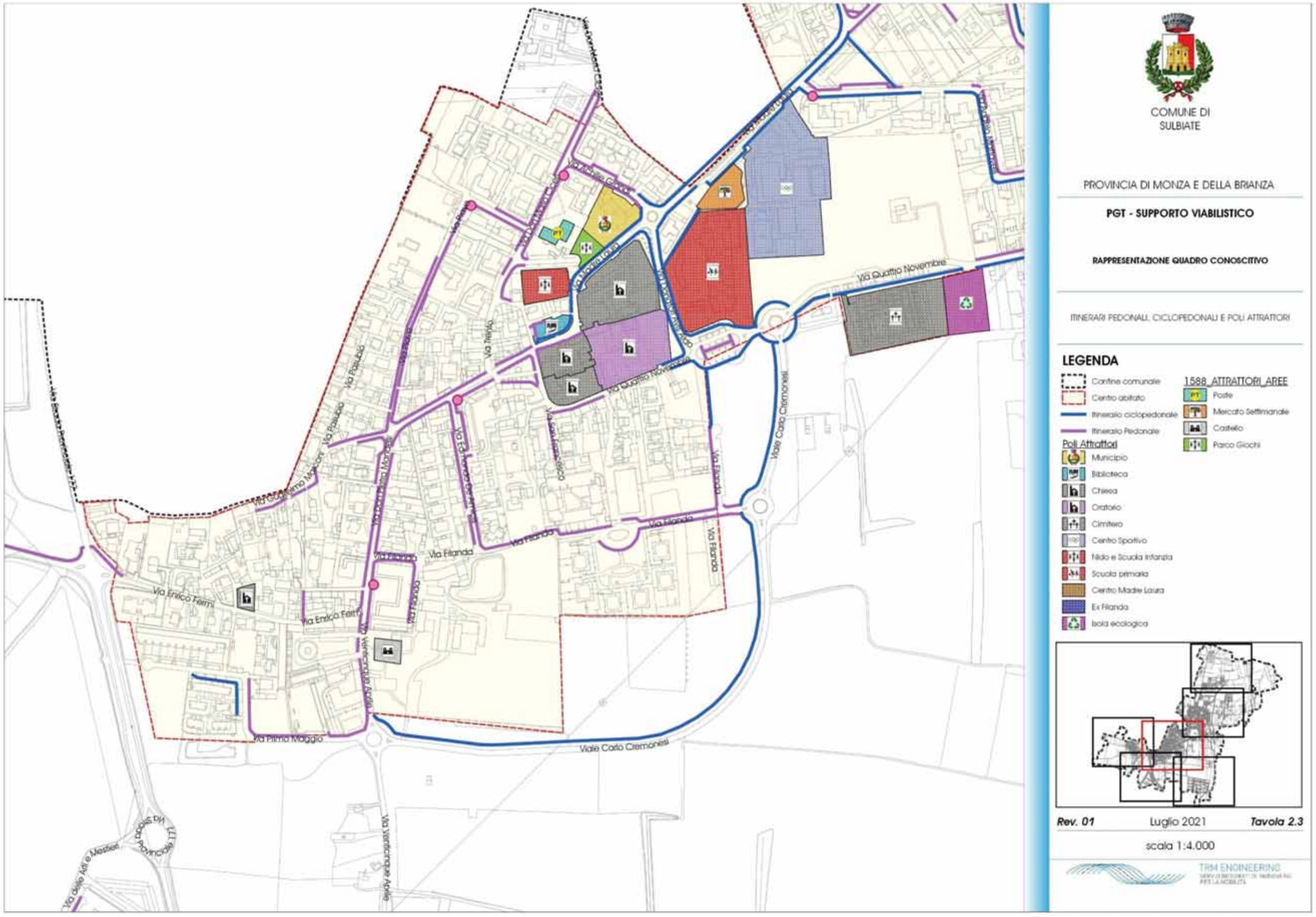

Figura 20 – Tav 2.3 – Itinerari pedonali e ciclopedonali – Quadro Conoscitivo

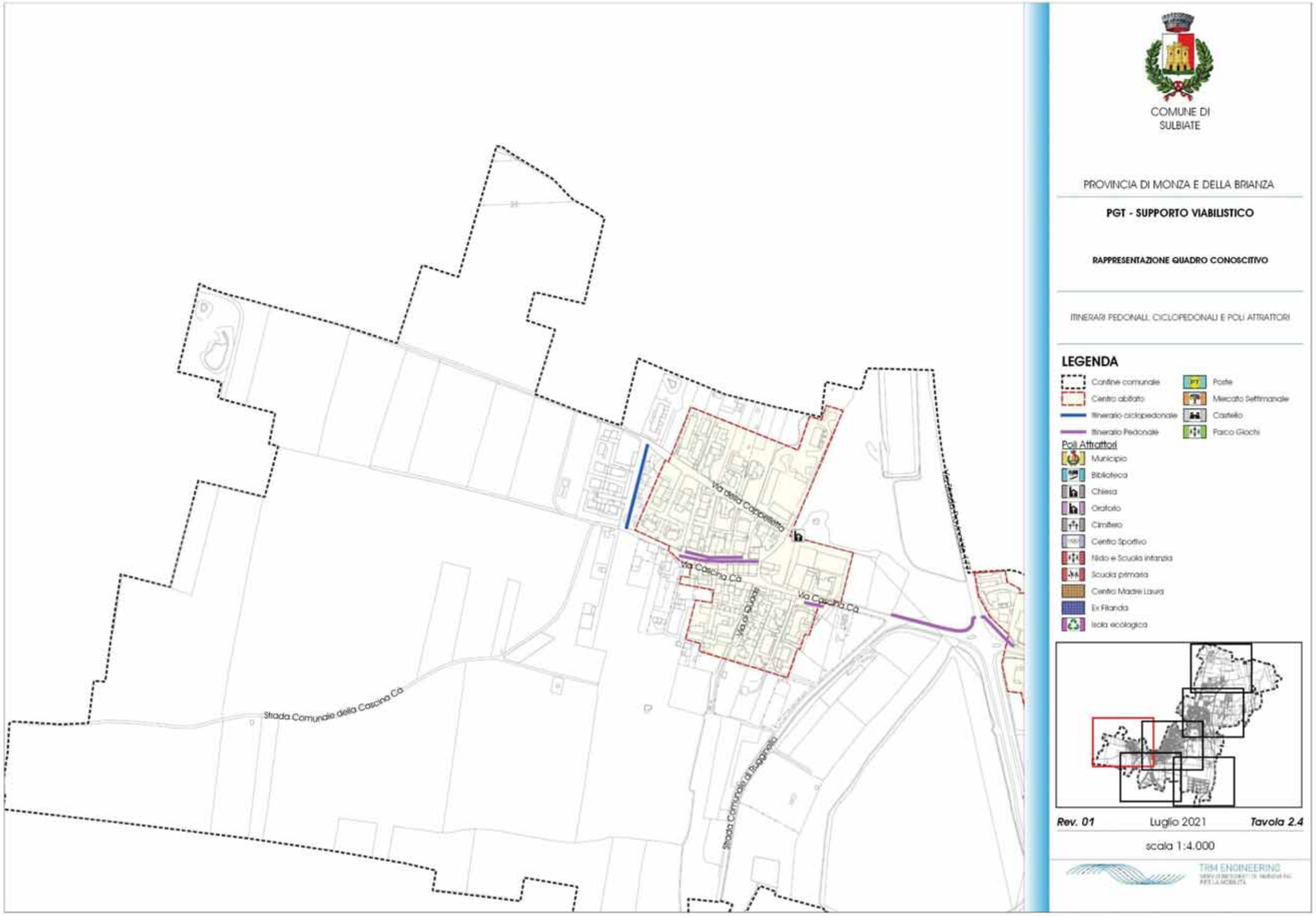

Figura 21 – Tav 2.4 – Itinerari pedonali e ciclopedonali – Quadro Conoscitivo

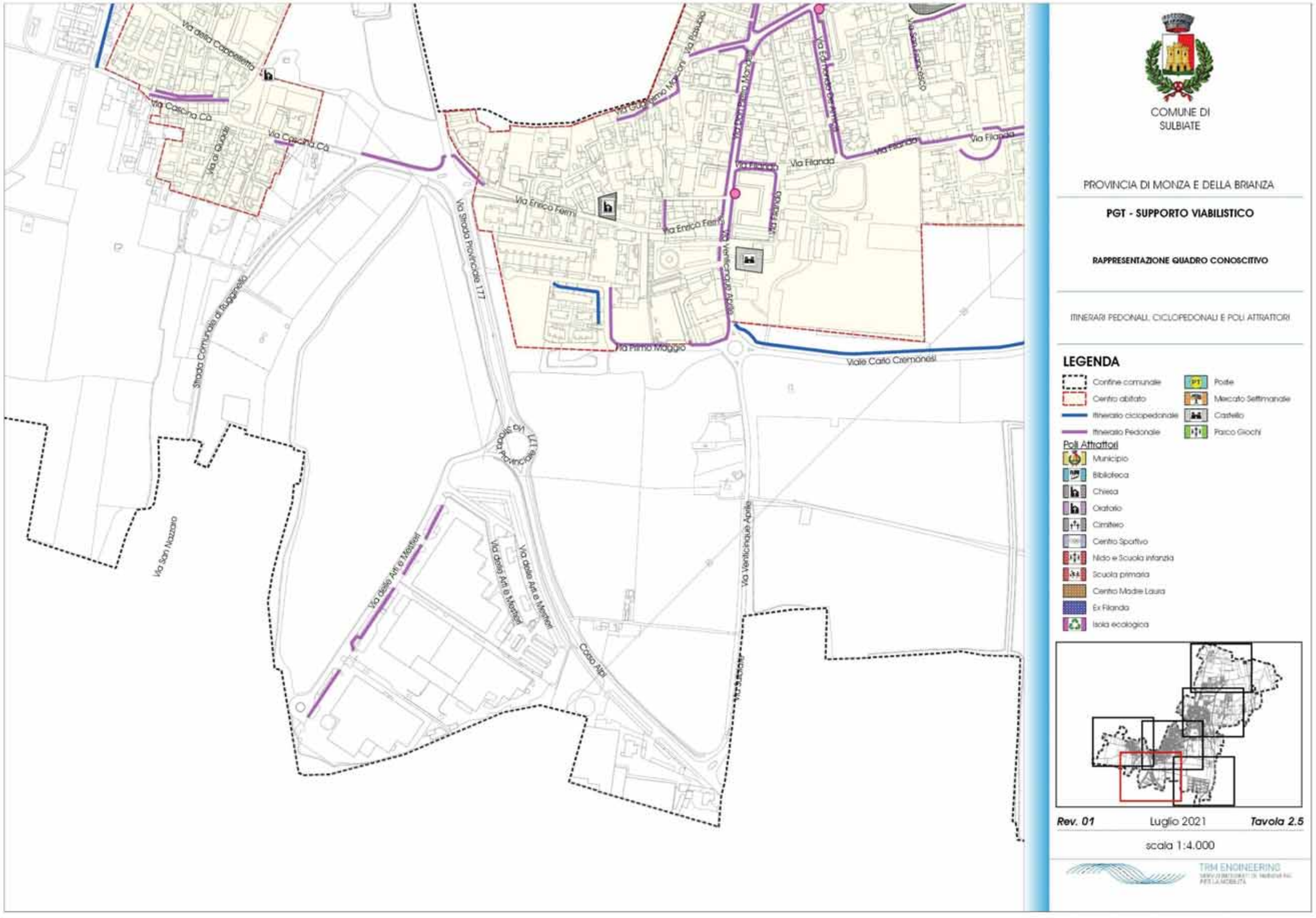

Figura 22 – Tav 2.5 – Itinerari pedonali e ciclopedonali – Quadro Conoscitivo

Figura 23 – Tav 2.6 – Itinerari pedonali e ciclopedonali – Quadro Conoscitivo

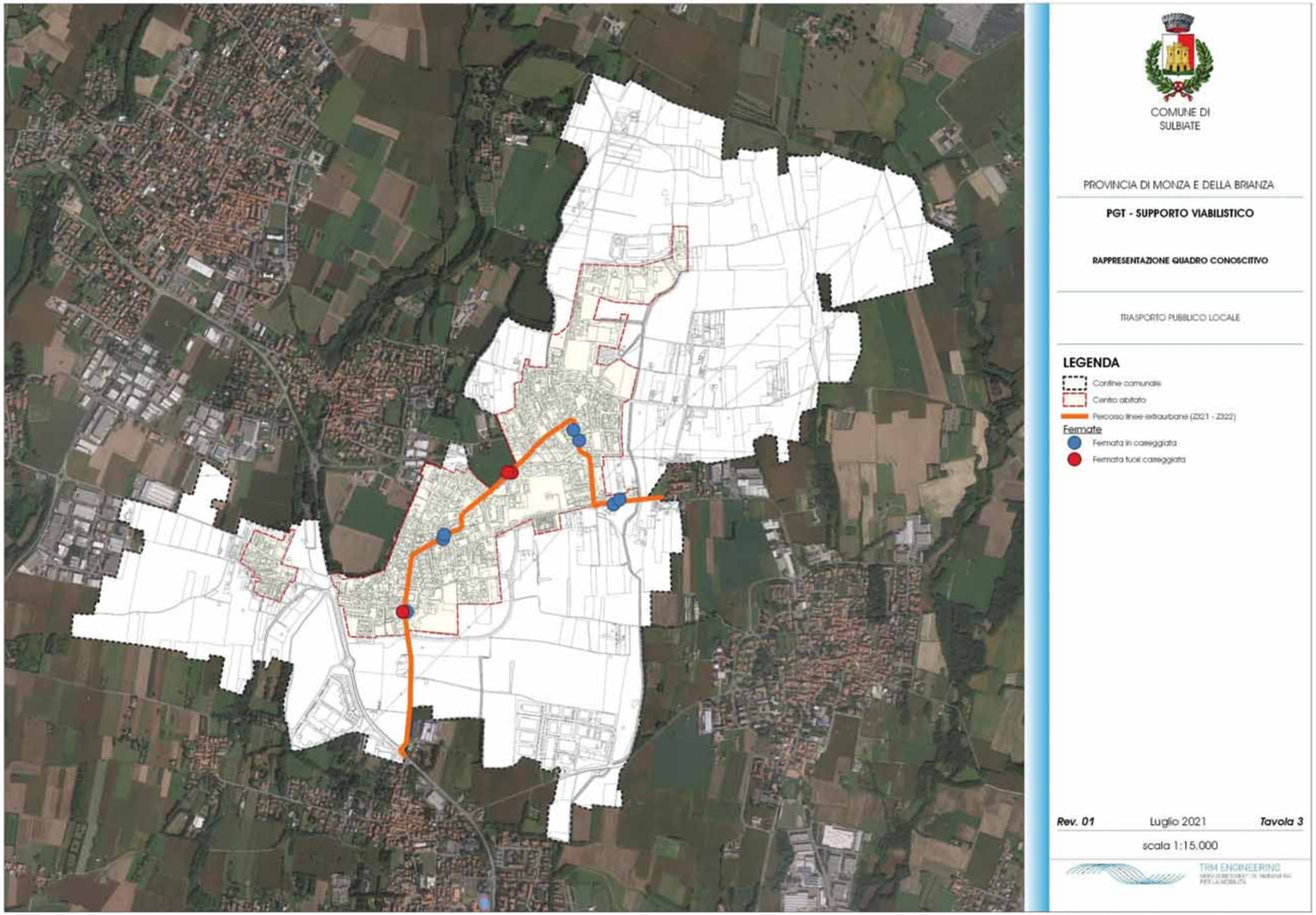

Figura 24 – Tav 3 – Trasporto Pubblico Locale – Quadro Conoscitivo

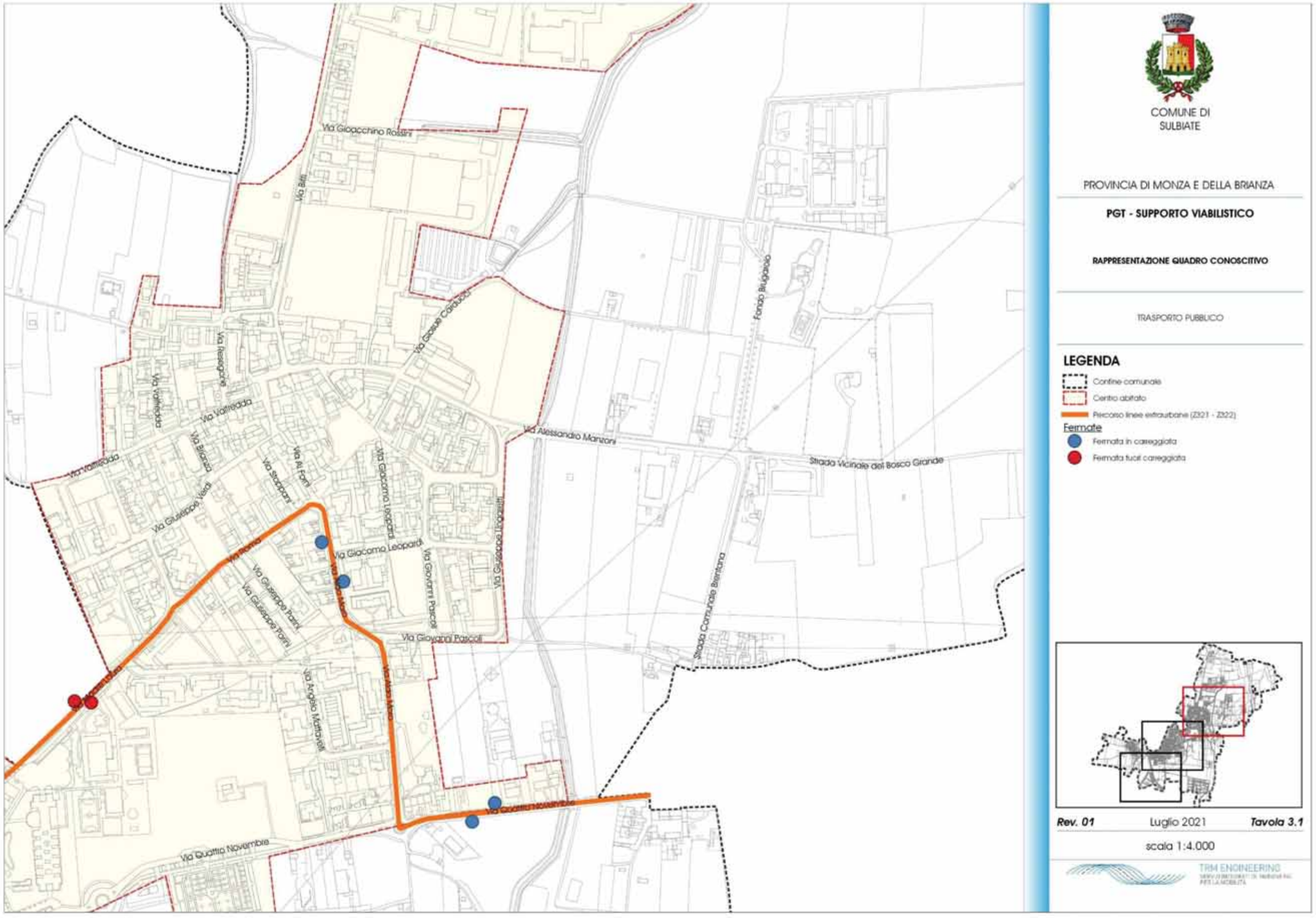

Figura 25 – Tav 3.1 – Trasporto Pubblico Locale – Quadro Conoscitivo

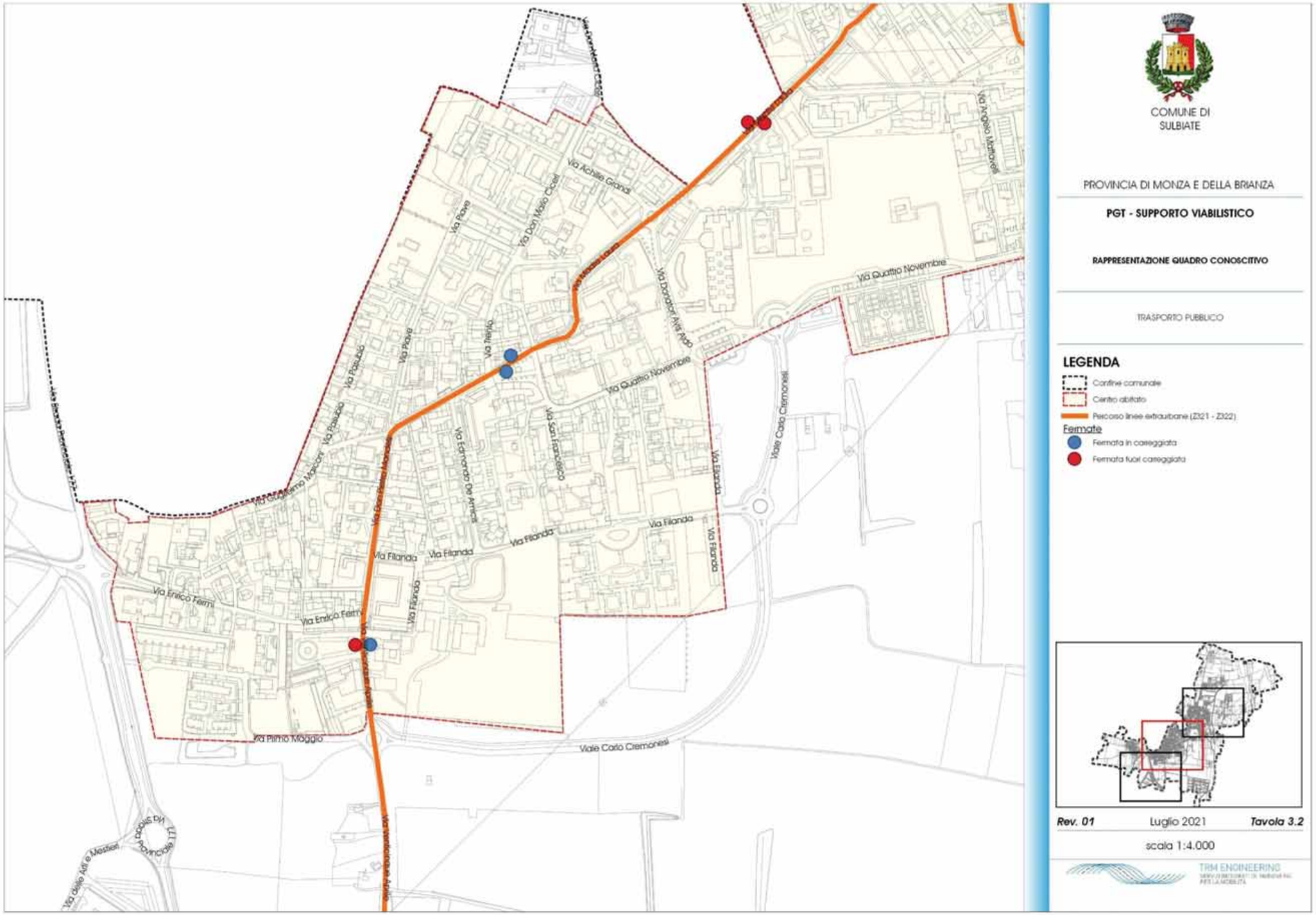

Figura 26 – Tav 3.2 – Trasporto Pubblico Locale – Quadro Conoscitivo

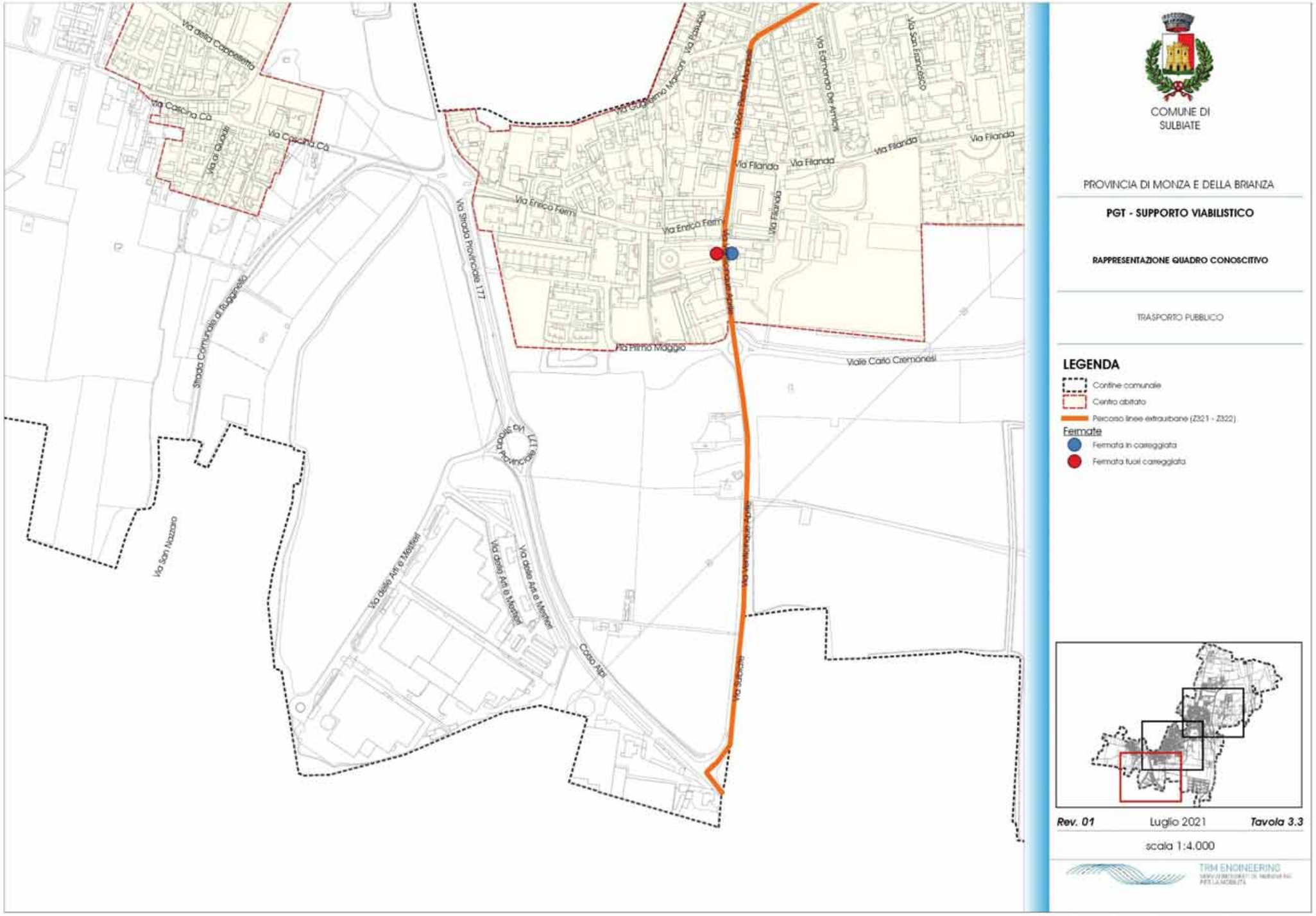

Figura 27 – Tav 3.3 – Trasporto Pubblico Locale – Quadro Conoscitivo

9.2 QUADRO PROGETTUALE

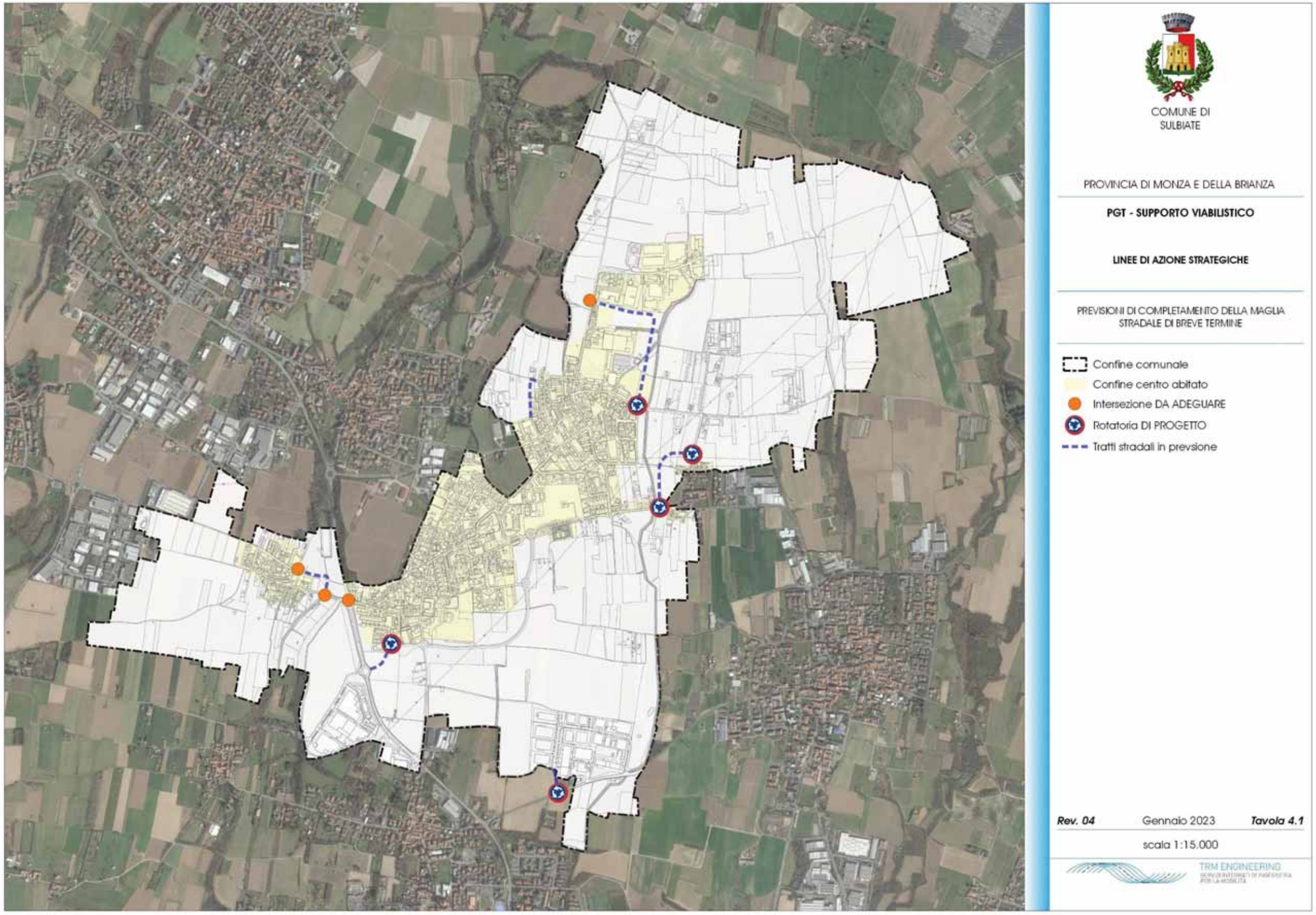

Figura 28 – Tav 4.1 – Previsioni di completamento della maglia stradale di Breve Termine – Linee di Azione Strategiche

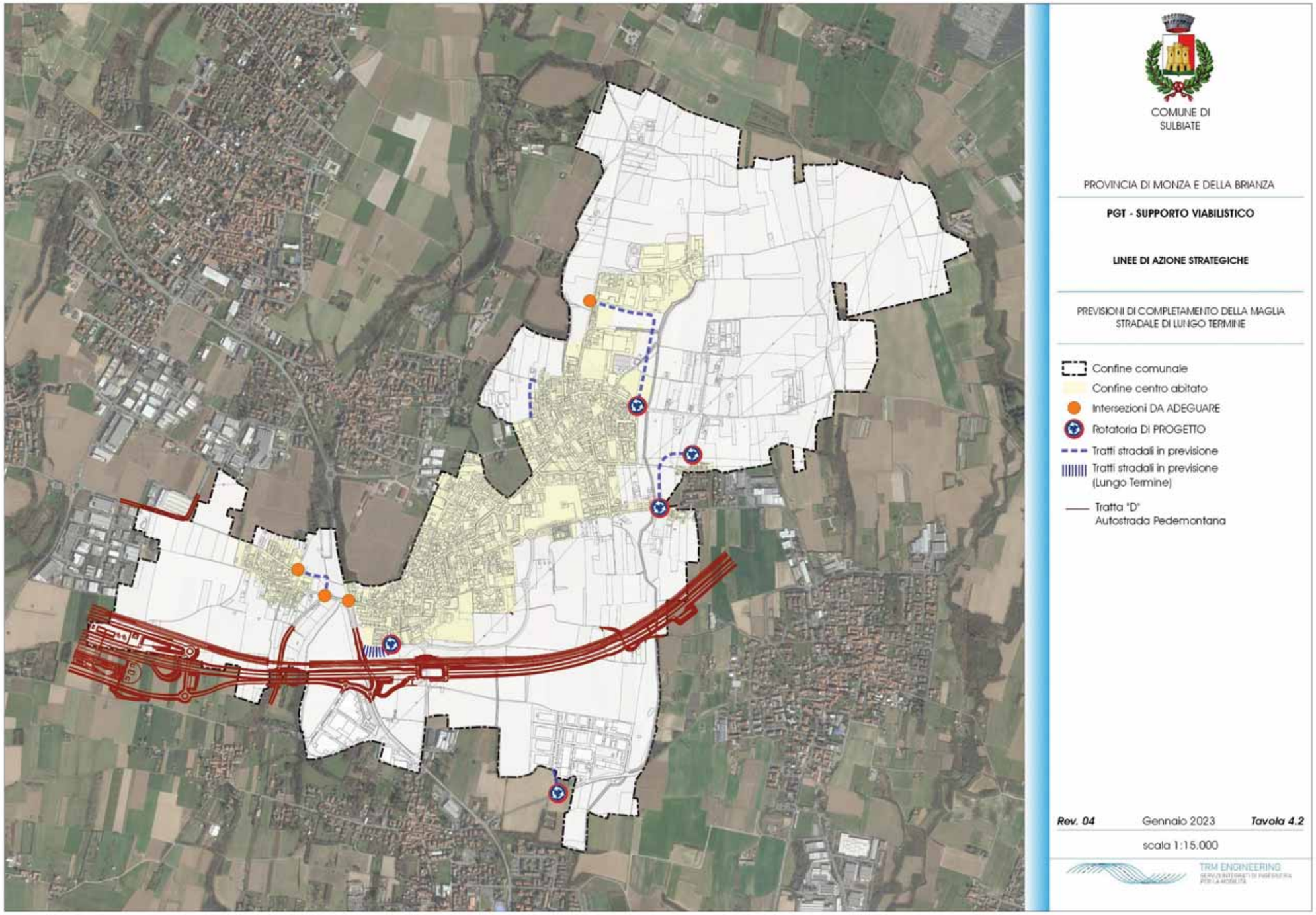

Figura 29 – Tav 4.2 – Previsioni di completamento della maglia stradale di Lungo Termine – Linee di Azione Strategiche

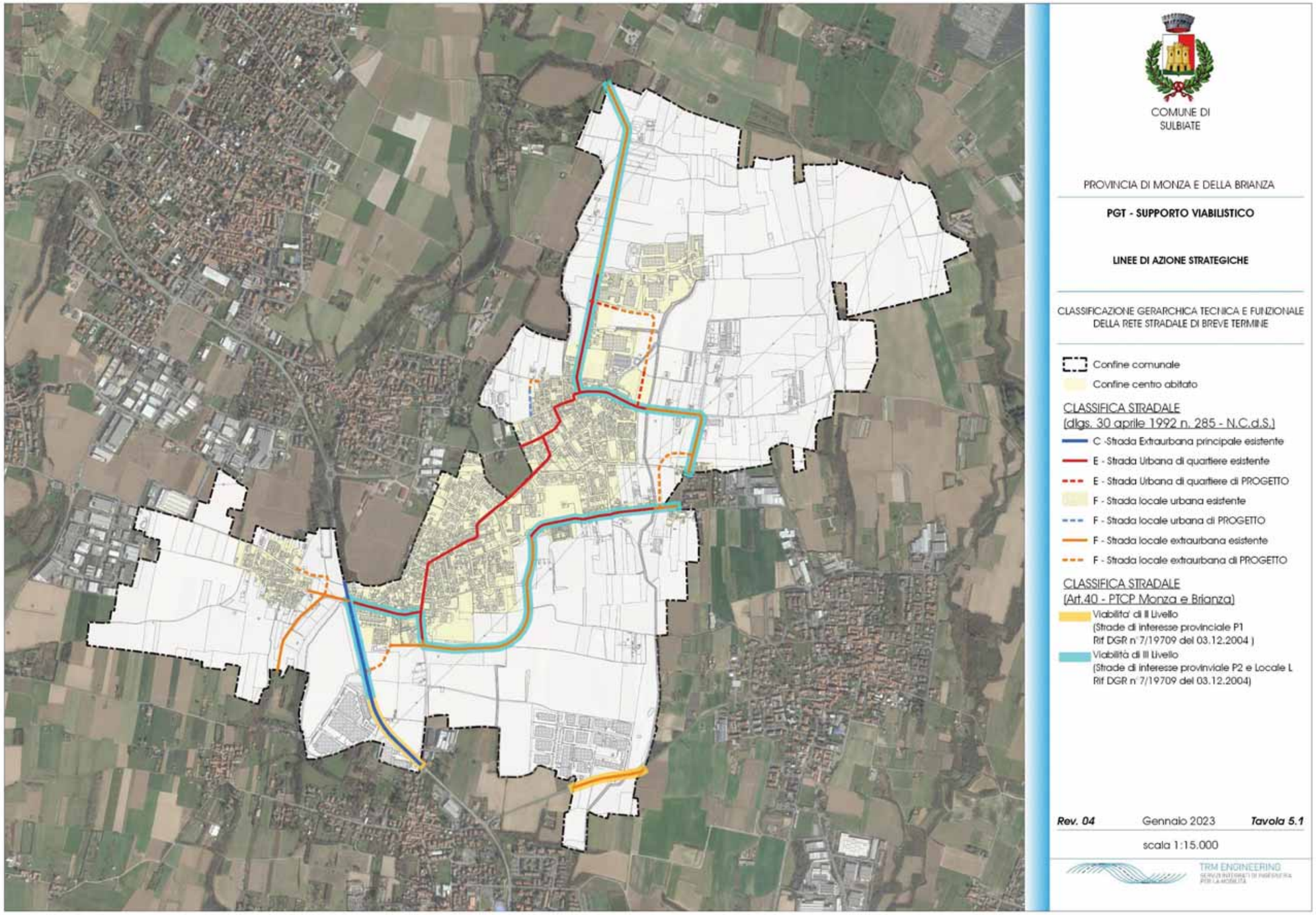

Figura 30 – Tav 5.1 – Classificazione gerarchica tecnica e funzionale della rete stradale di Breve Termine – Linee di Azione Strategiche

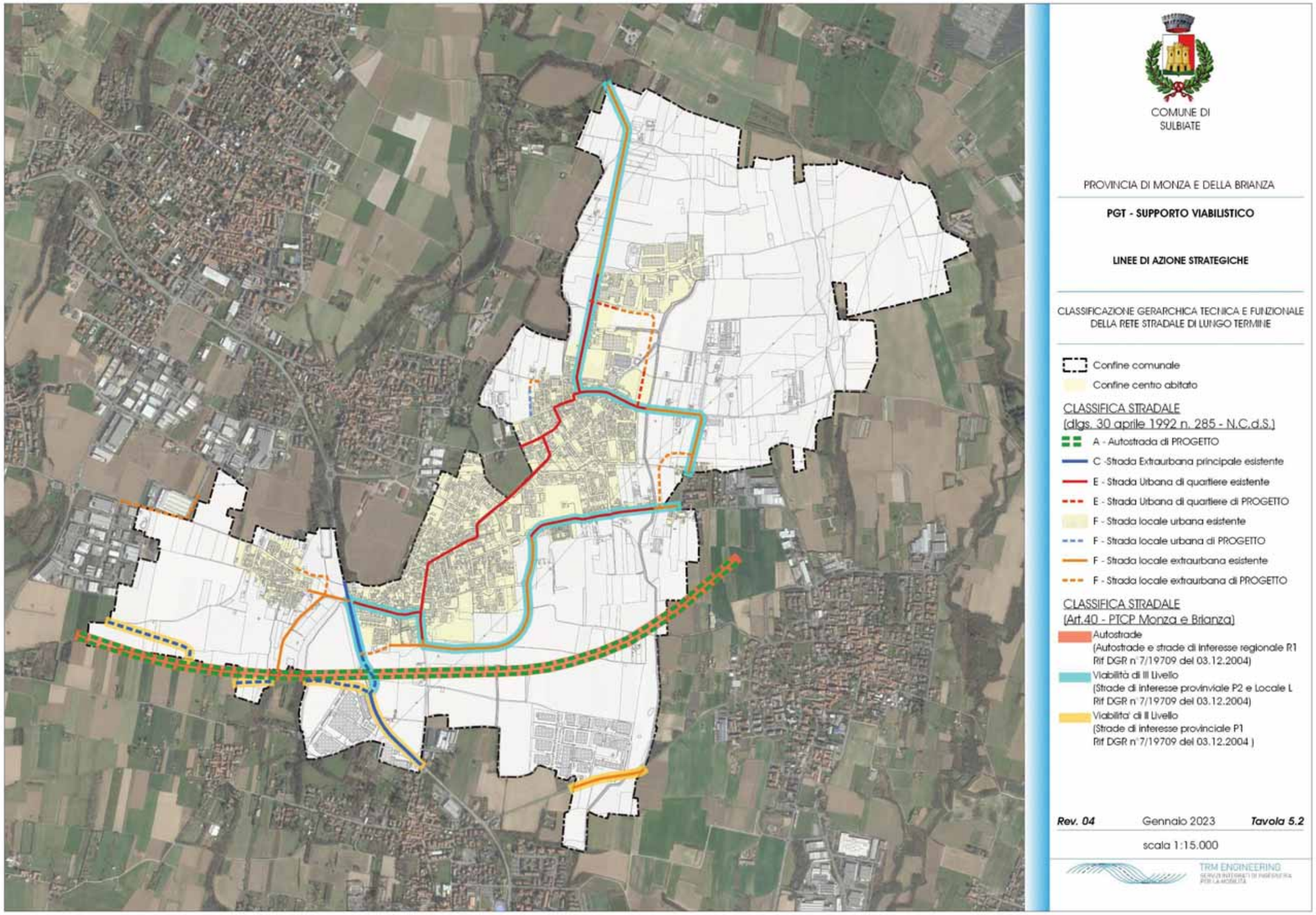

Figura 31 – Tav 5.2 – Classificazione gerarchica tecnica e funzionale della rete stradale di Lungo Termine – Linee di Azione Strategiche

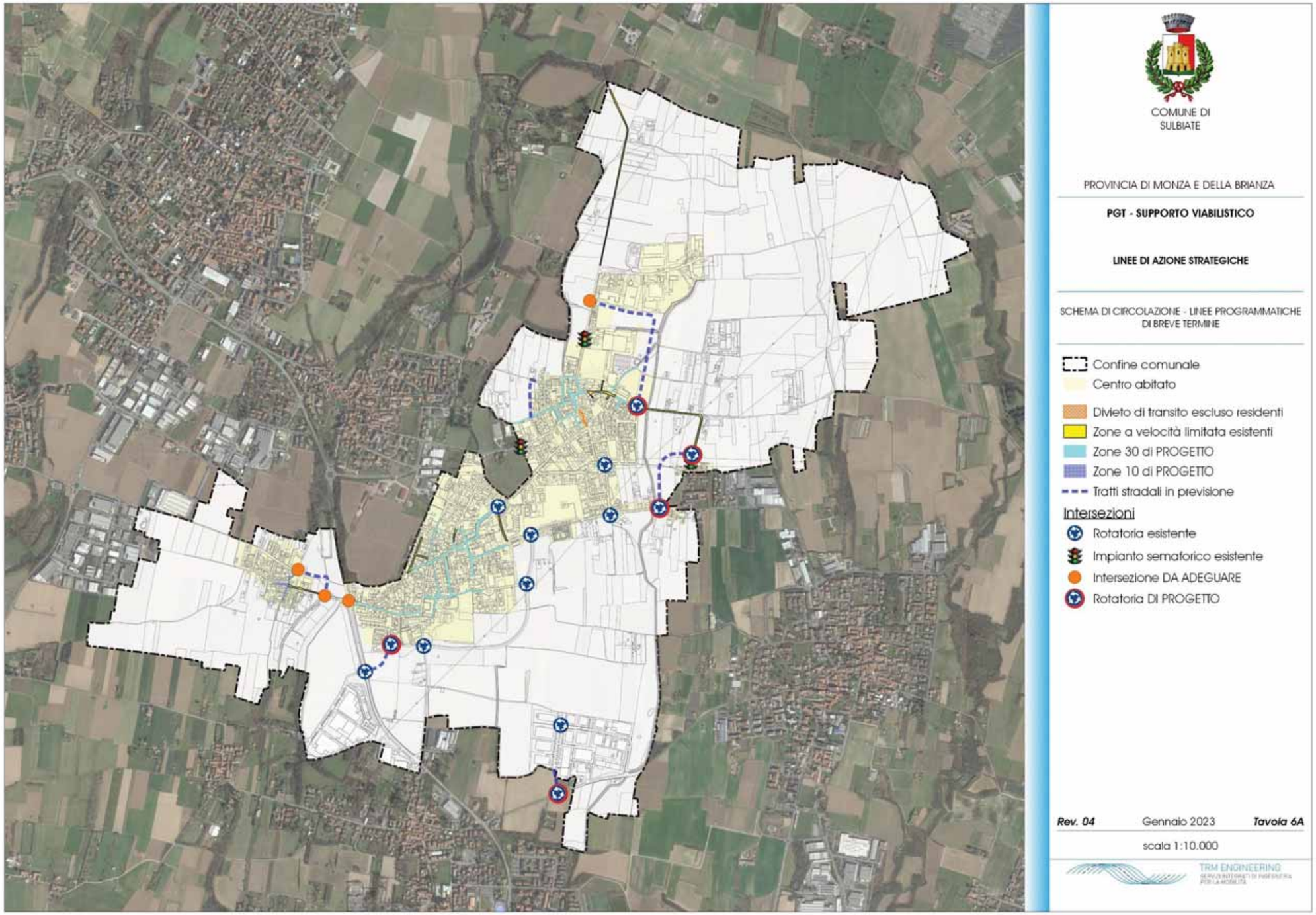

Figura 32 – Tav 6A – Schema di circolazione – Linee programmatiche di Breve Termine – Linee di Azione Strategiche

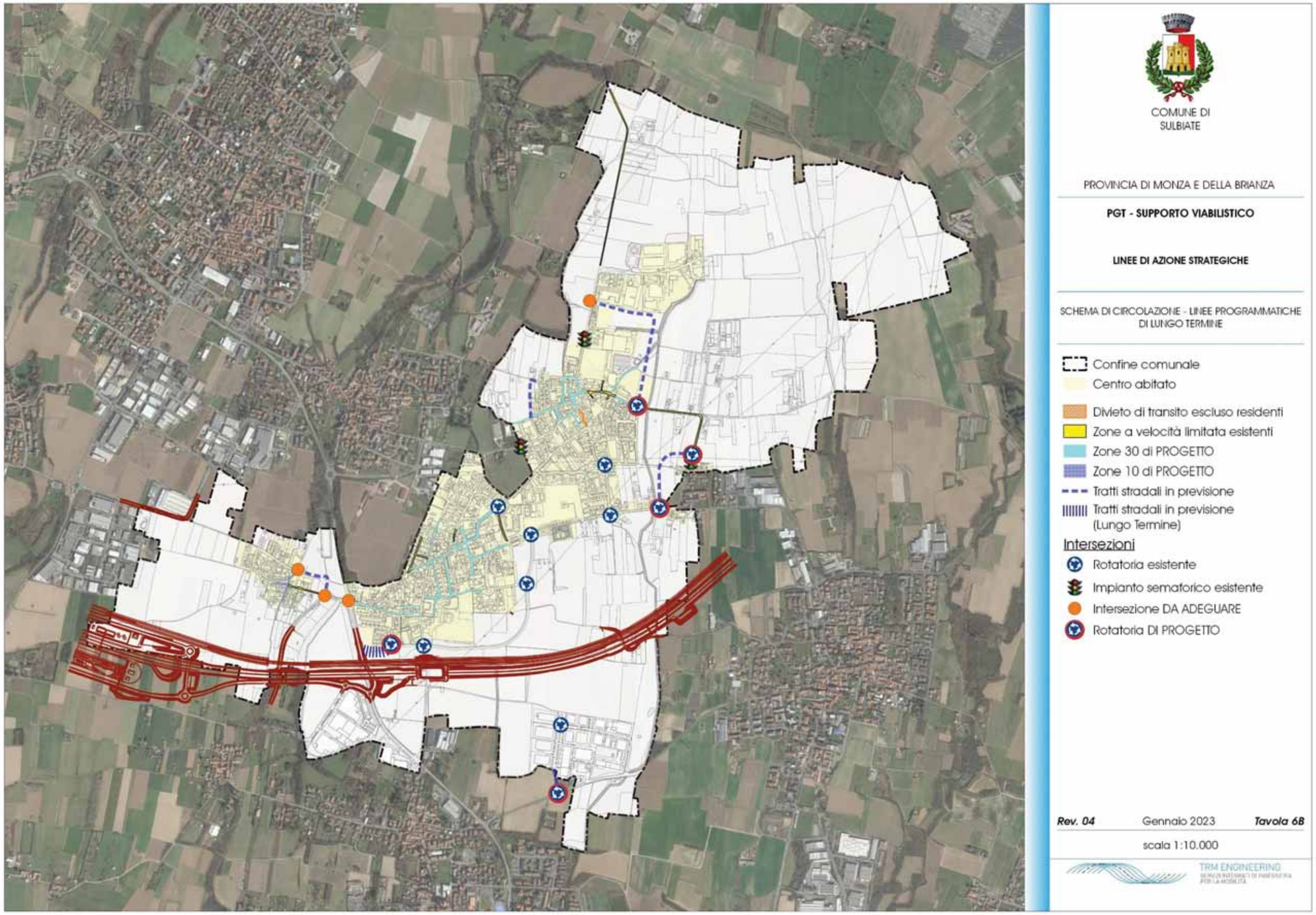

Figura 33 – Tav 6B – Schema di circolazione – Linee programmatiche di Lungo Termine – Linee di Azione Strategiche

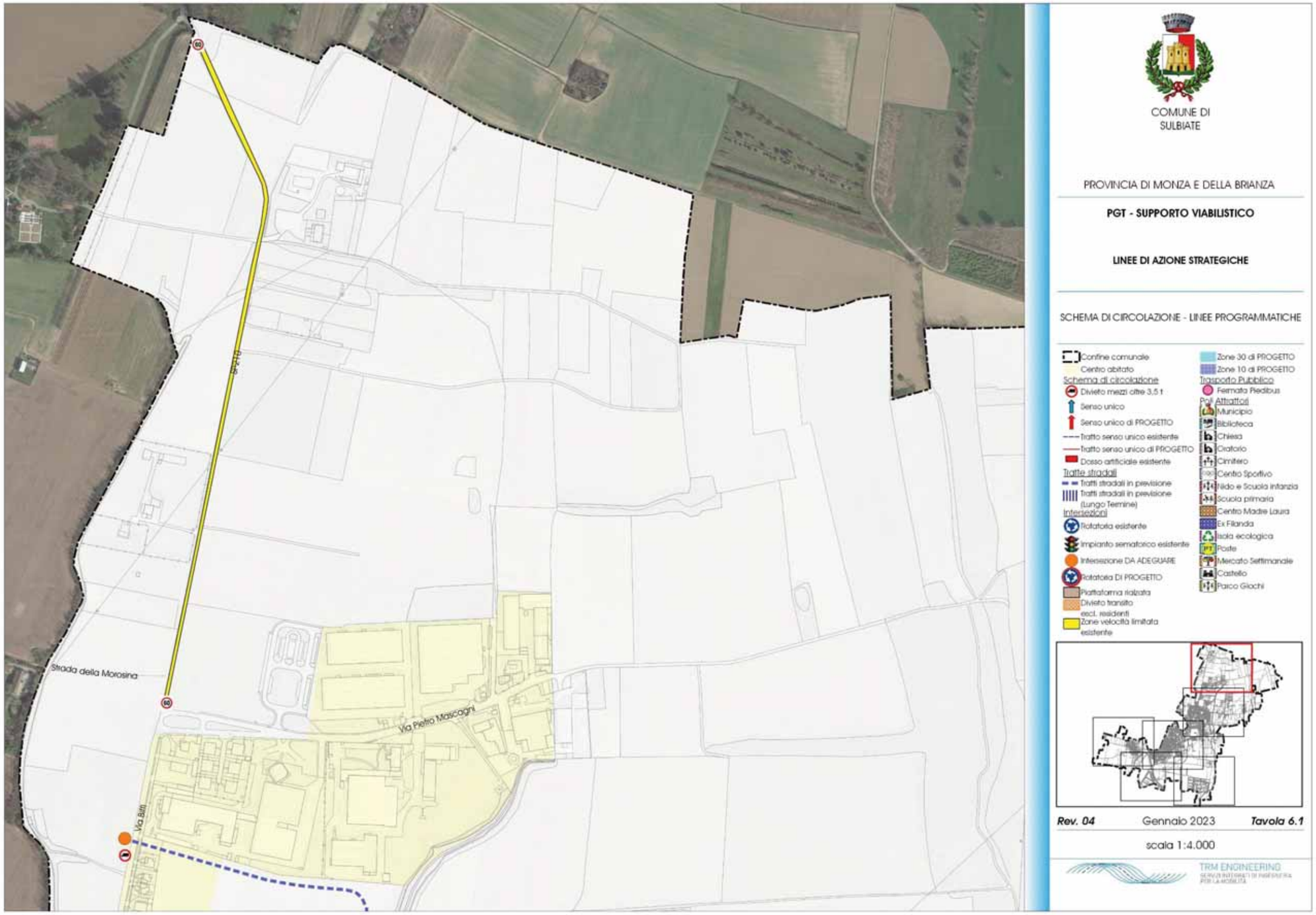

Figura 34 – Tav 6.1 – Schema di circolazione – Linee programmatiche – Linee di Azione Strategiche

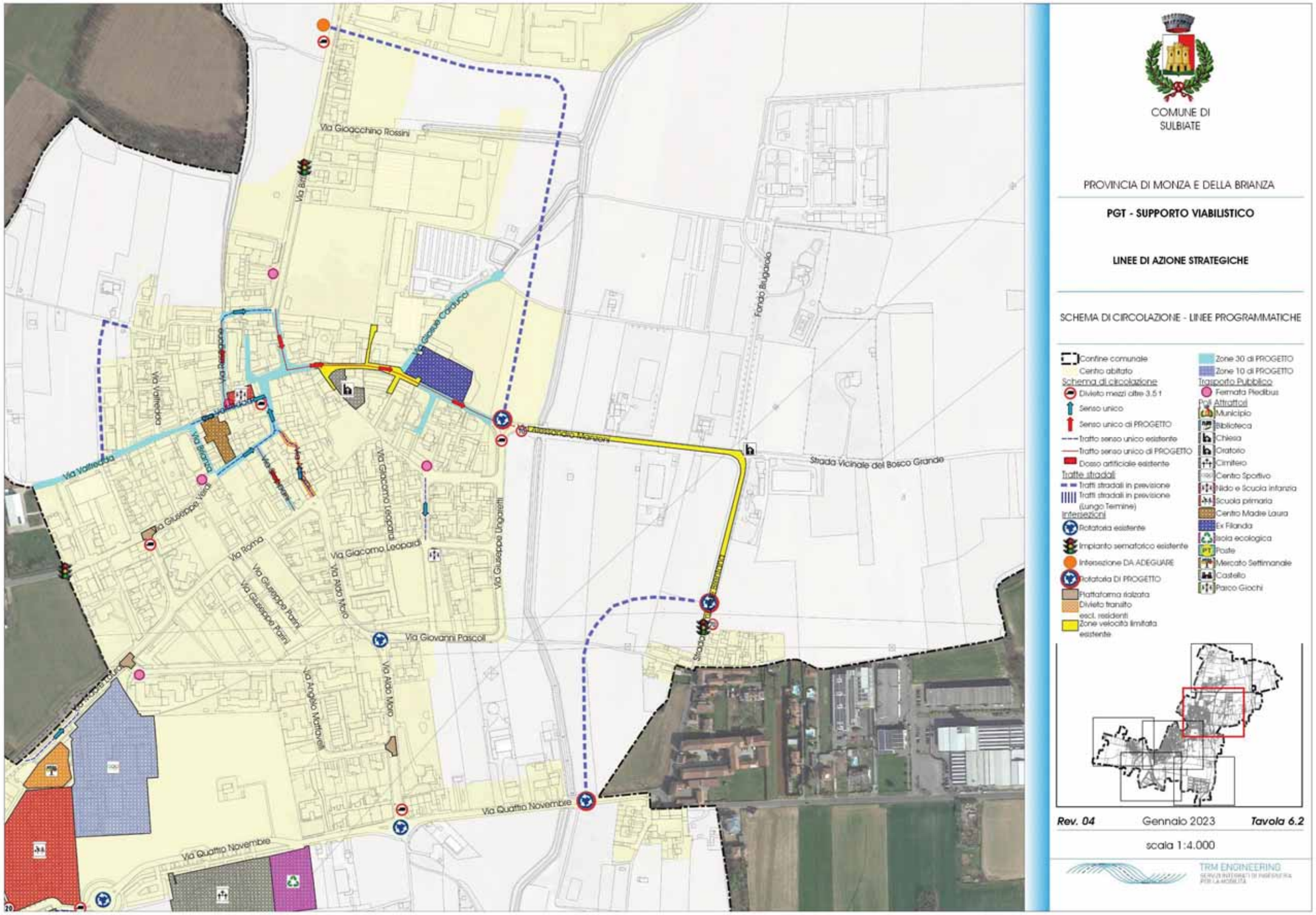

Figura 35 – Tav 6.2 – Schema di circolazione – Linee programmatiche – Linee di Azione Strategiche

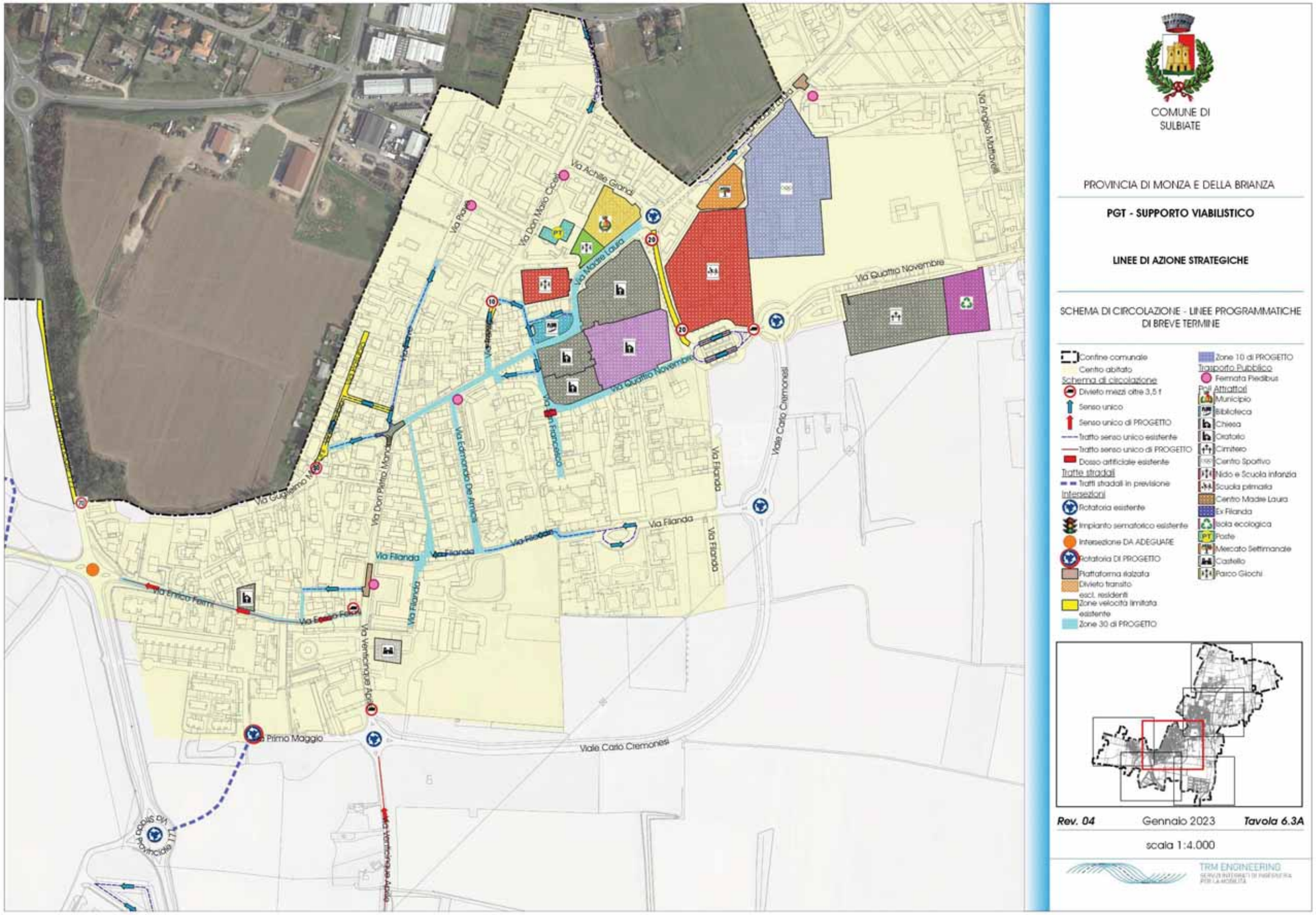

Figura 36 – Tav 6.3A – Schema di circolazione – Linee programmatiche di Breve Termine – Linee di Azione Strategiche

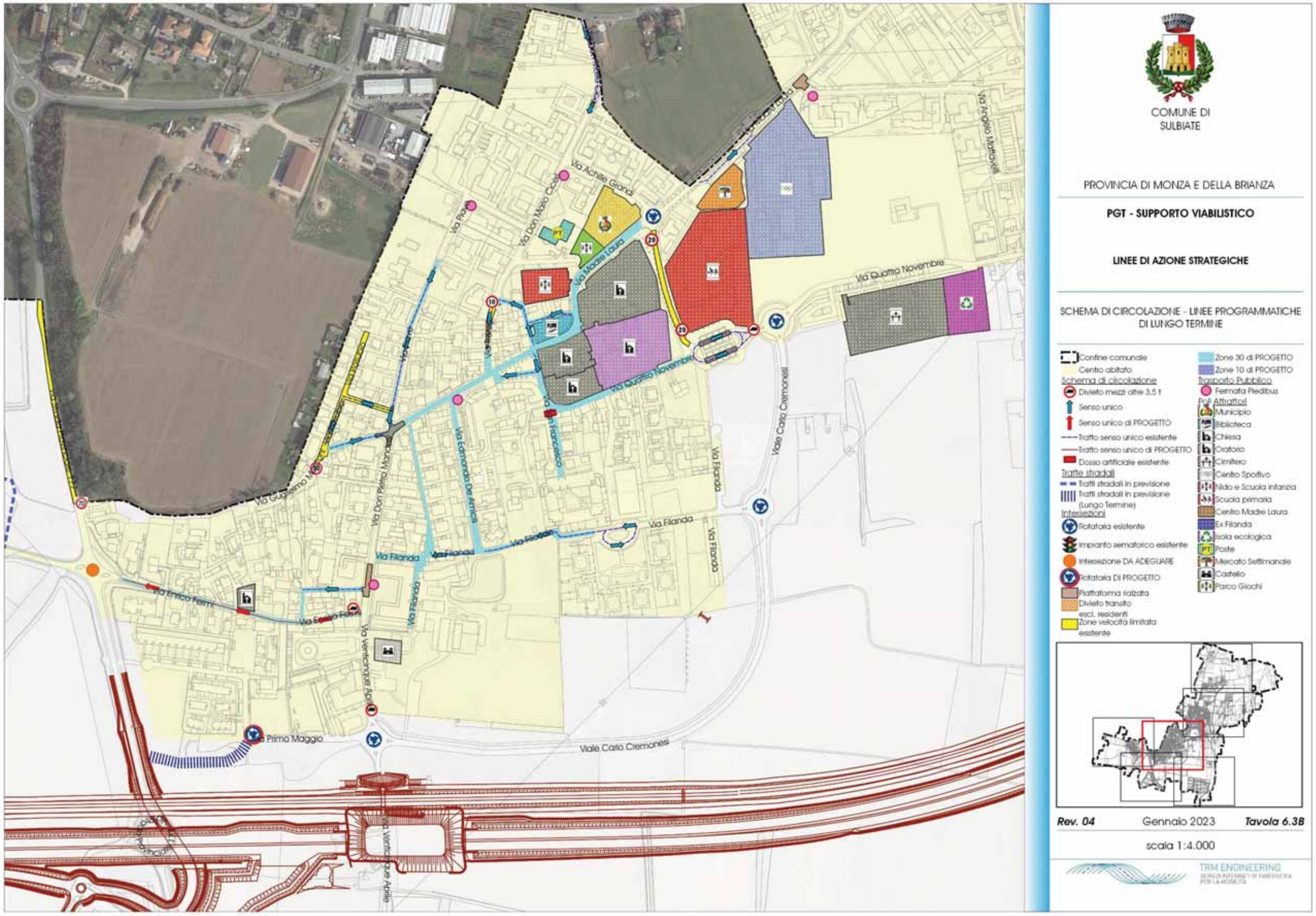

Figura 37 – Tav 6.3B – Schema di circolazione – Linee programmatiche di Lungo Termine – Linee di Azione Strategiche

Figura 38 – Tav 6.4A – Schema di circolazione – Linee programmatiche di Breve Termine – Linee di Azione Strategiche

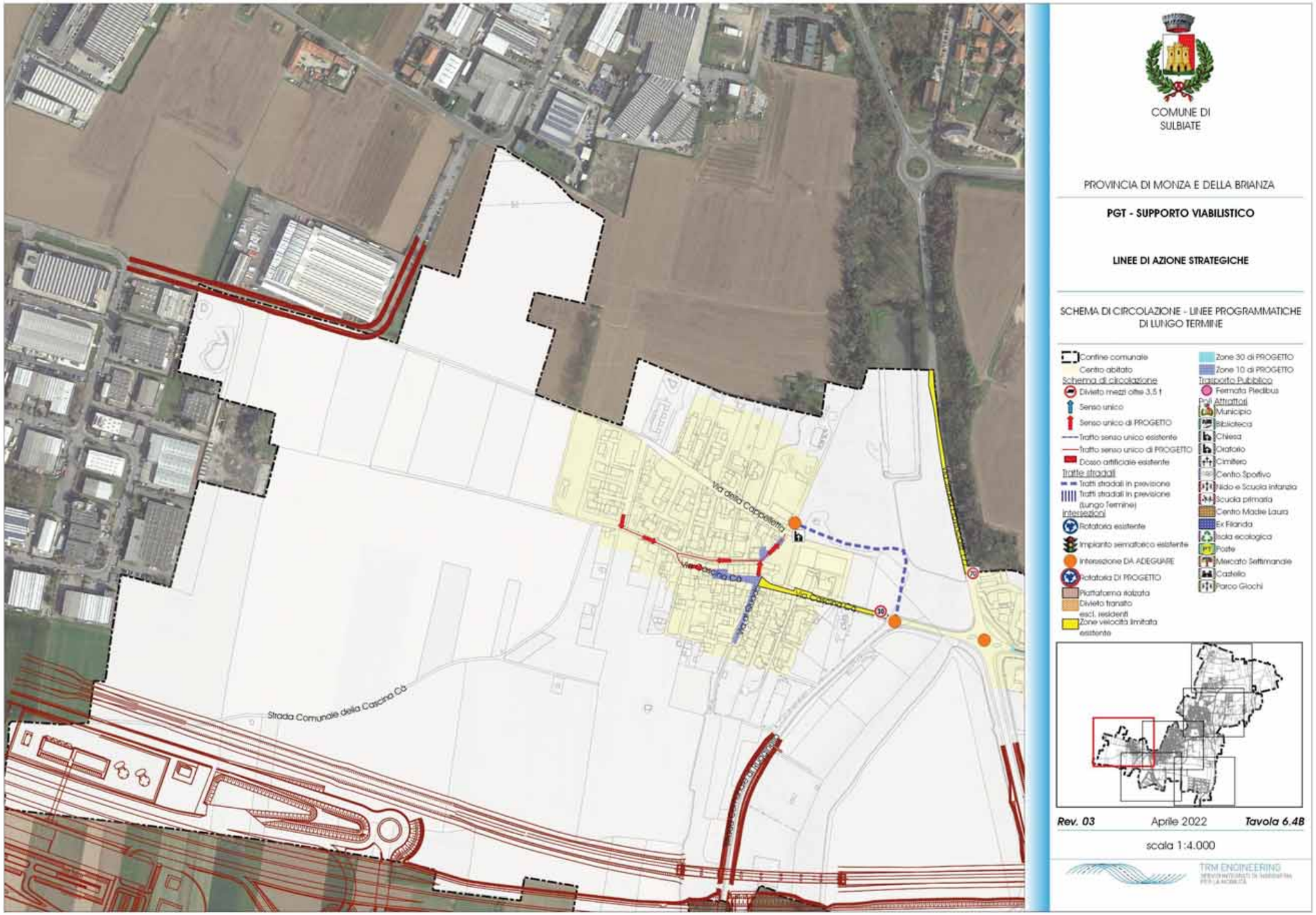

Figura 39 – Tav 6.4B – Schema di circolazione – Linee programmatiche di Lungo Termine – Linee di Azione Strategiche

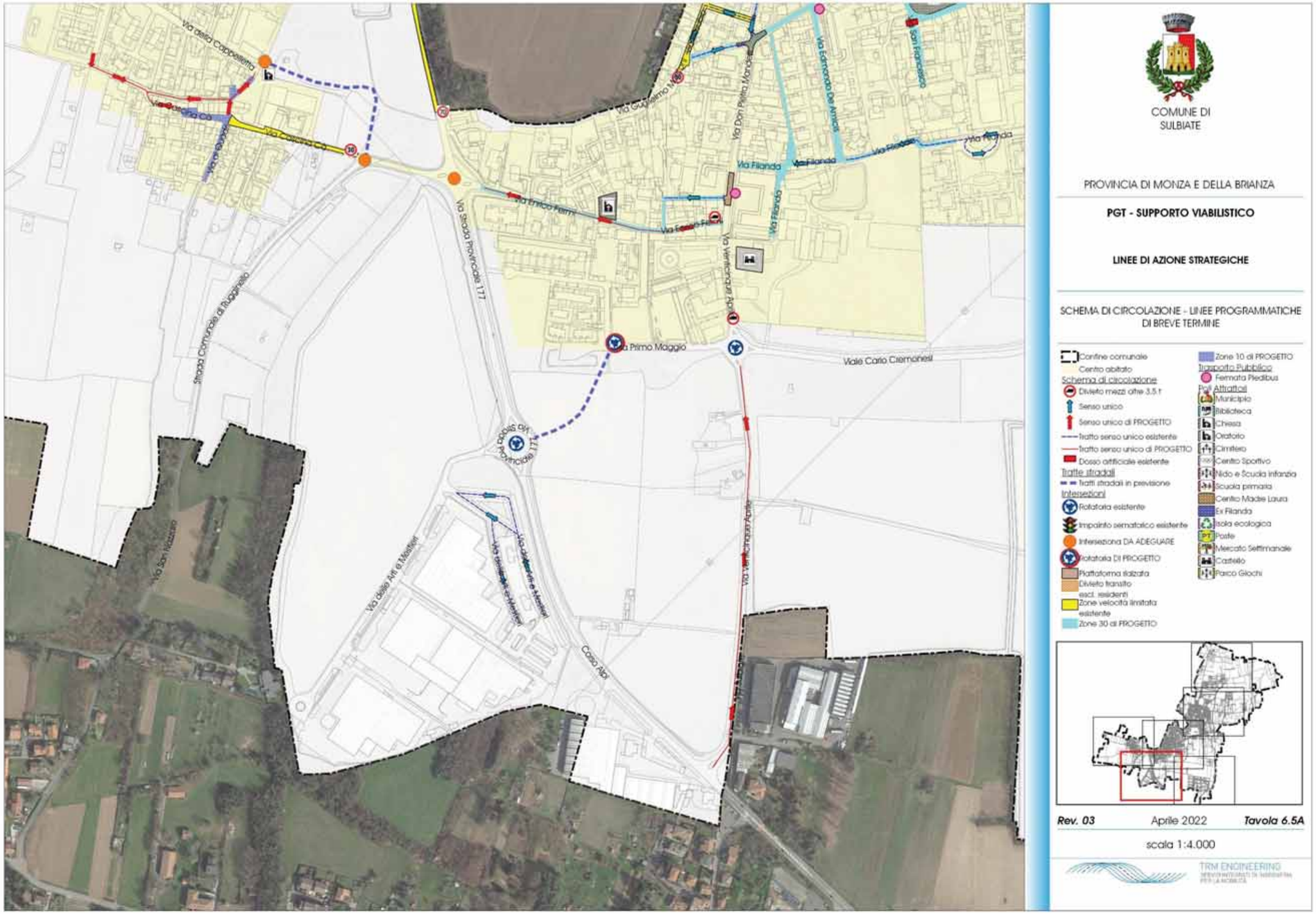

Figura 40 – Tav 6.5A – Schema di circolazione – Linee programmatiche di Breve Termine – Linee di Azione Strategiche

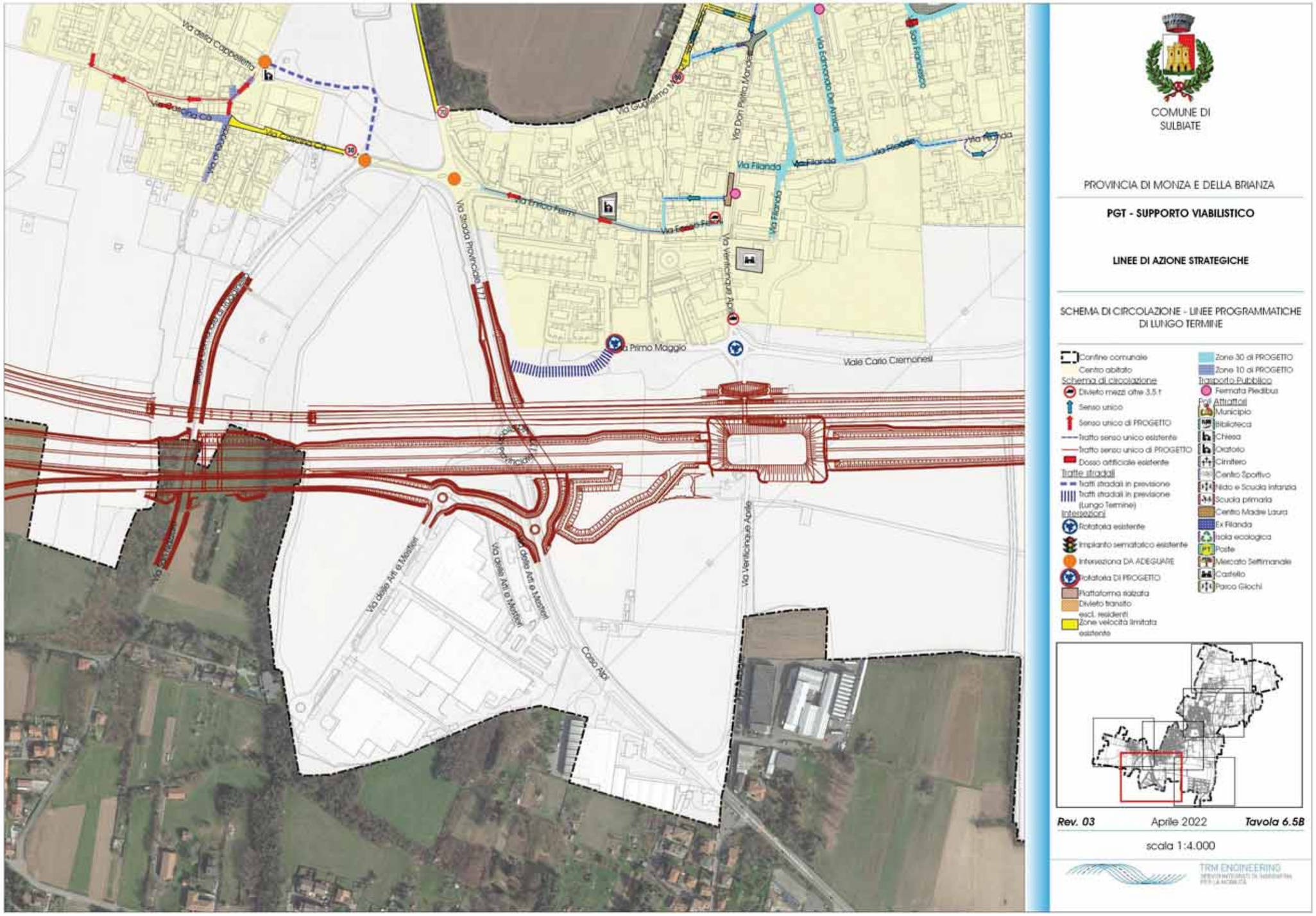

Figura 41 – Tav 6.5B – Schema di circolazione – Linee programmatiche di Lungo Termine – Linee di Azione Strategiche

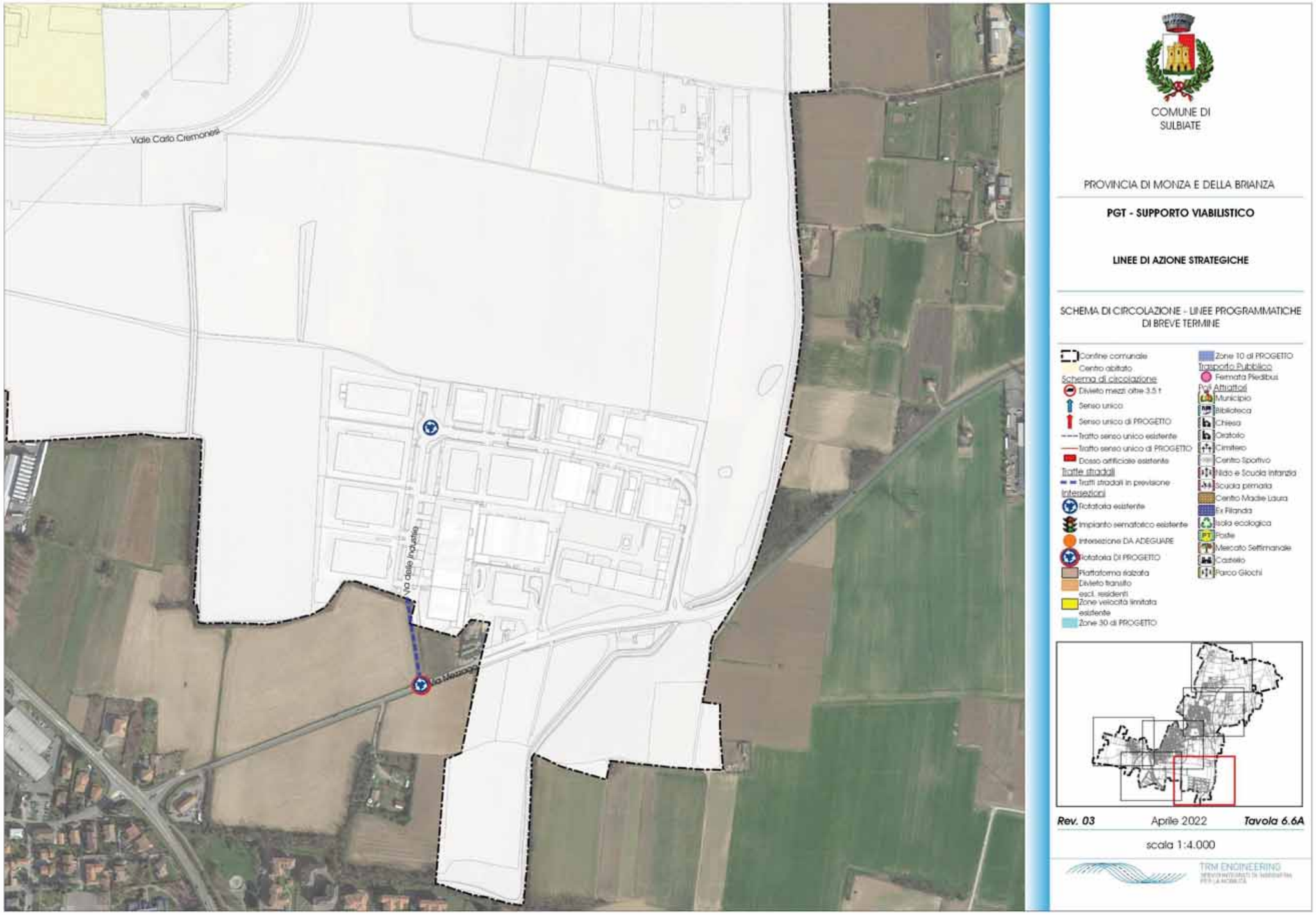

Figura 42 – Tav 6.6A – Schema di circolazione – Linee programmatiche di Breve Termine – Linee di Azione Strategiche

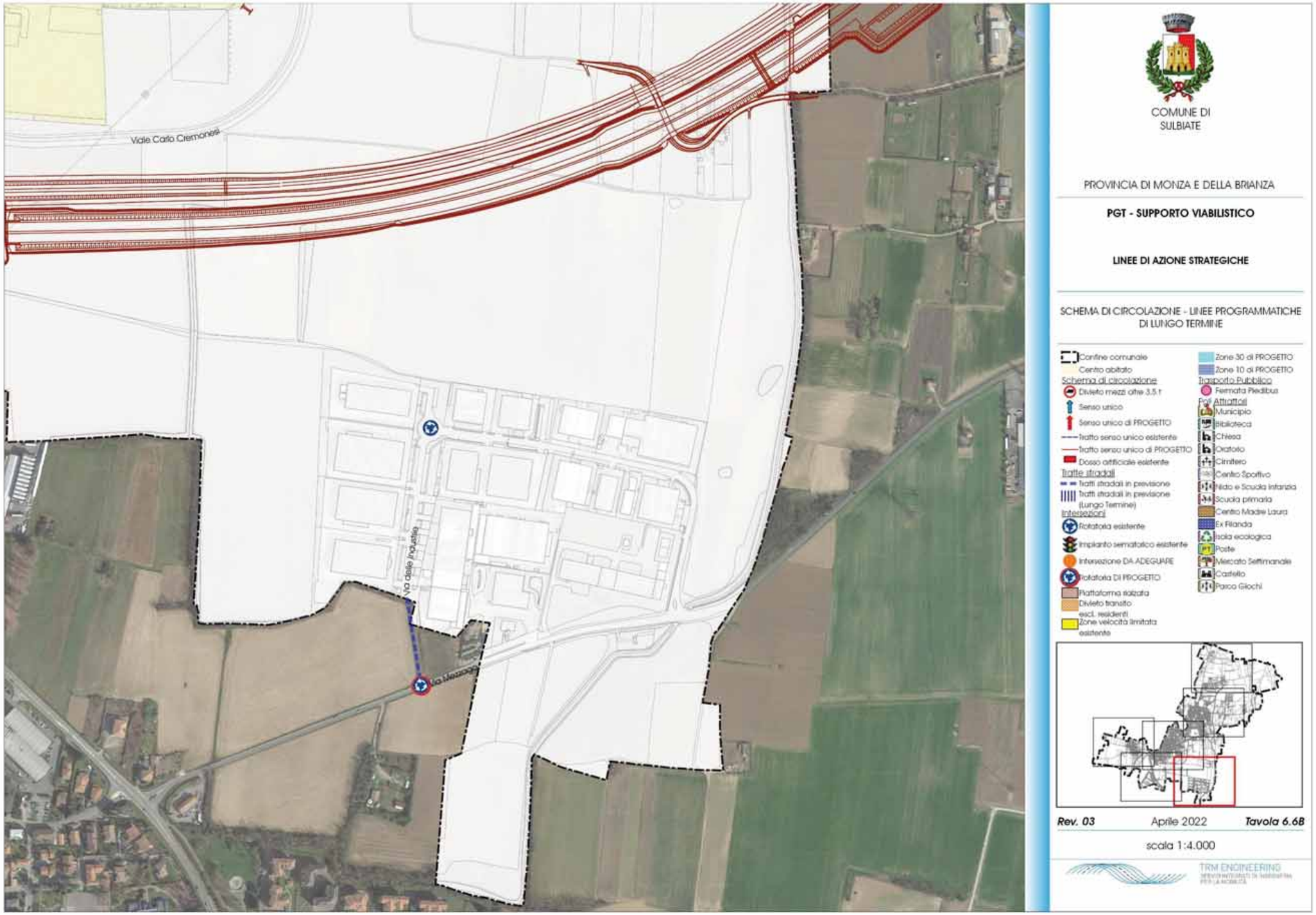

Figura 43 – Tav 6.6B – Schema di circolazione – Linee programmatiche di Lungo Termine – Linee di Azione Strategiche

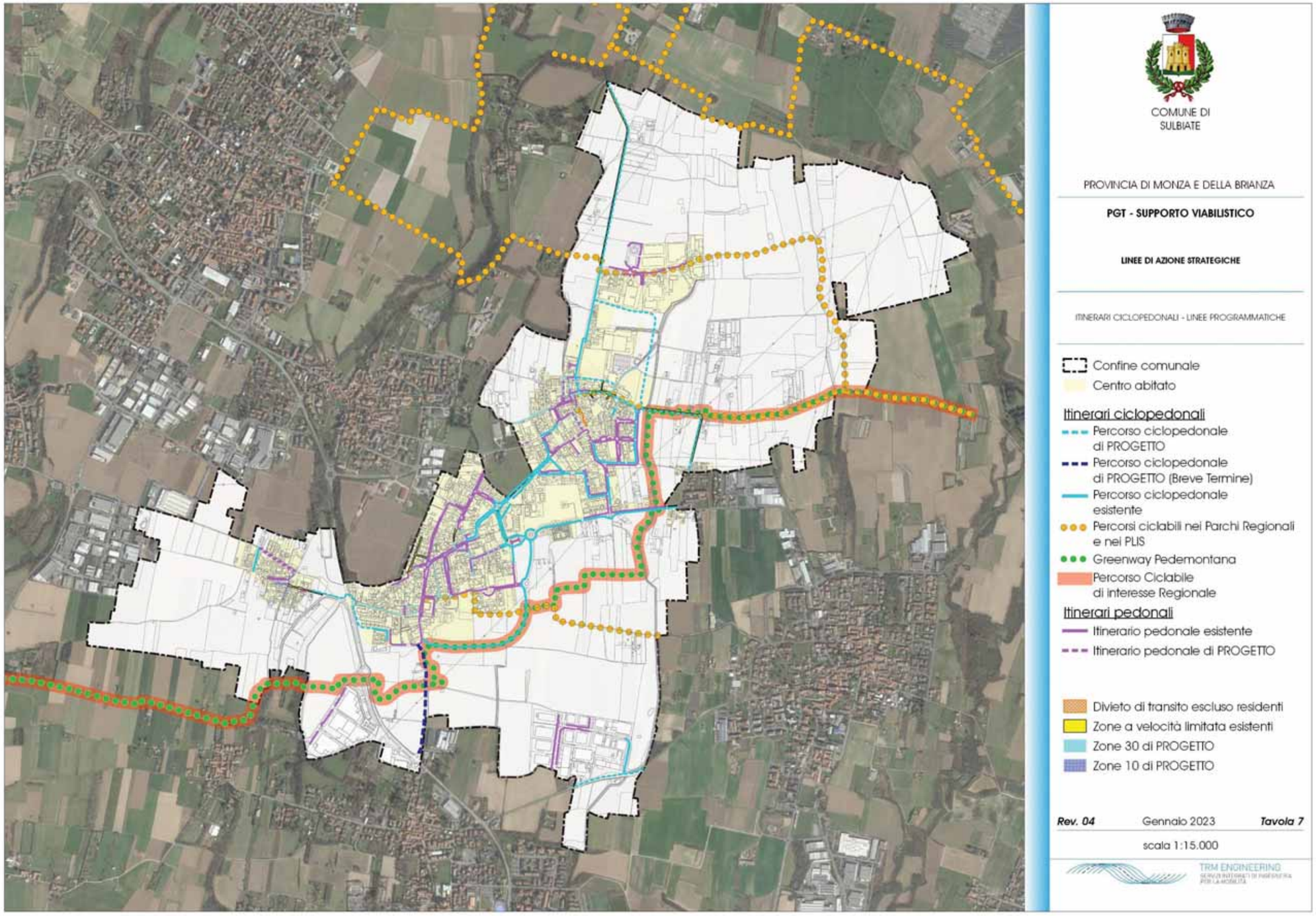

Figura 44 – Tav 7 – Itinerari ciclopedonali – Linee programmatiche – Linee di Azione Strategiche

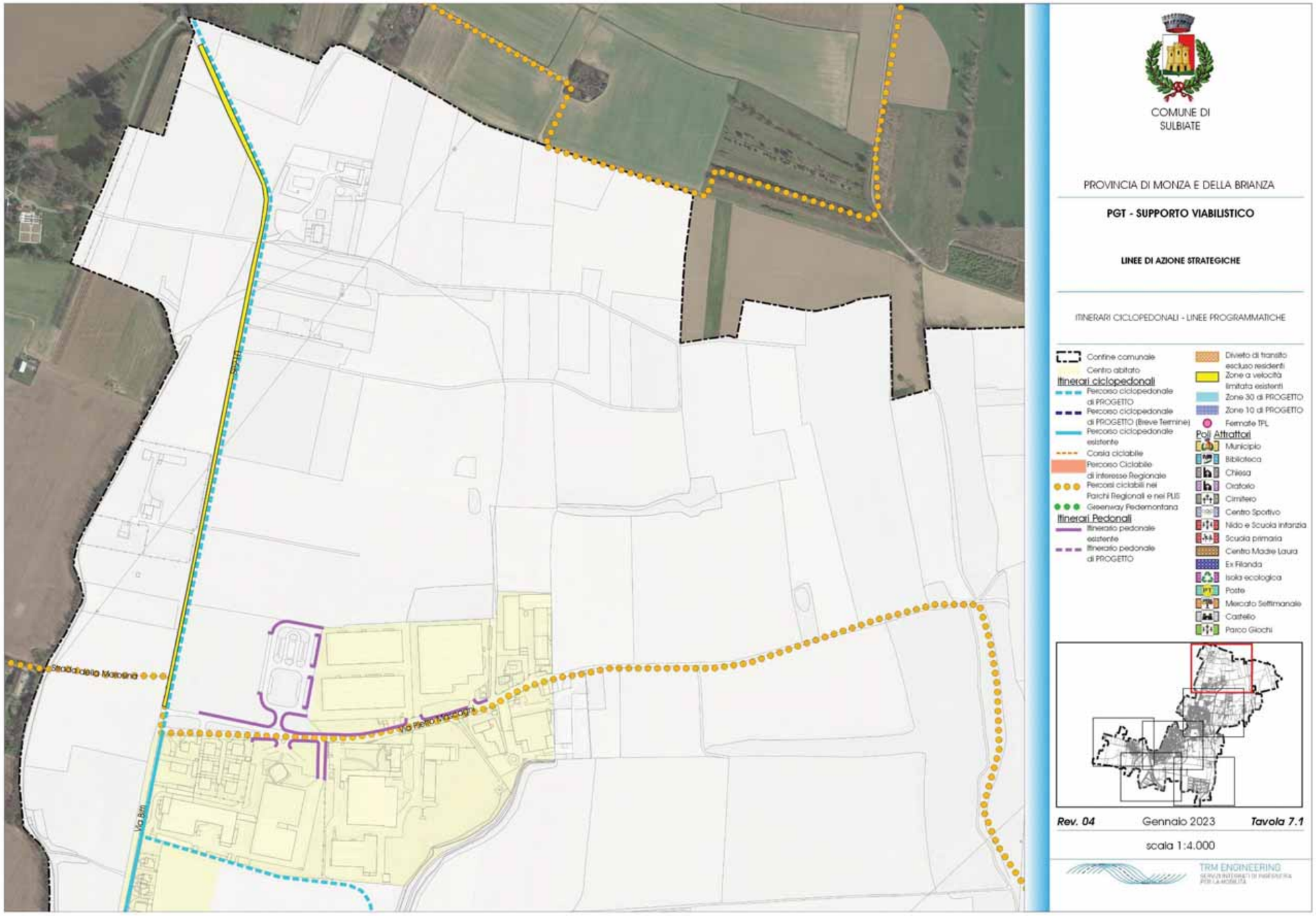

Figura 45 – Tav 7.1 – Itinerari ciclopedonali – Linee programmatiche – Linee di Azione Strategiche

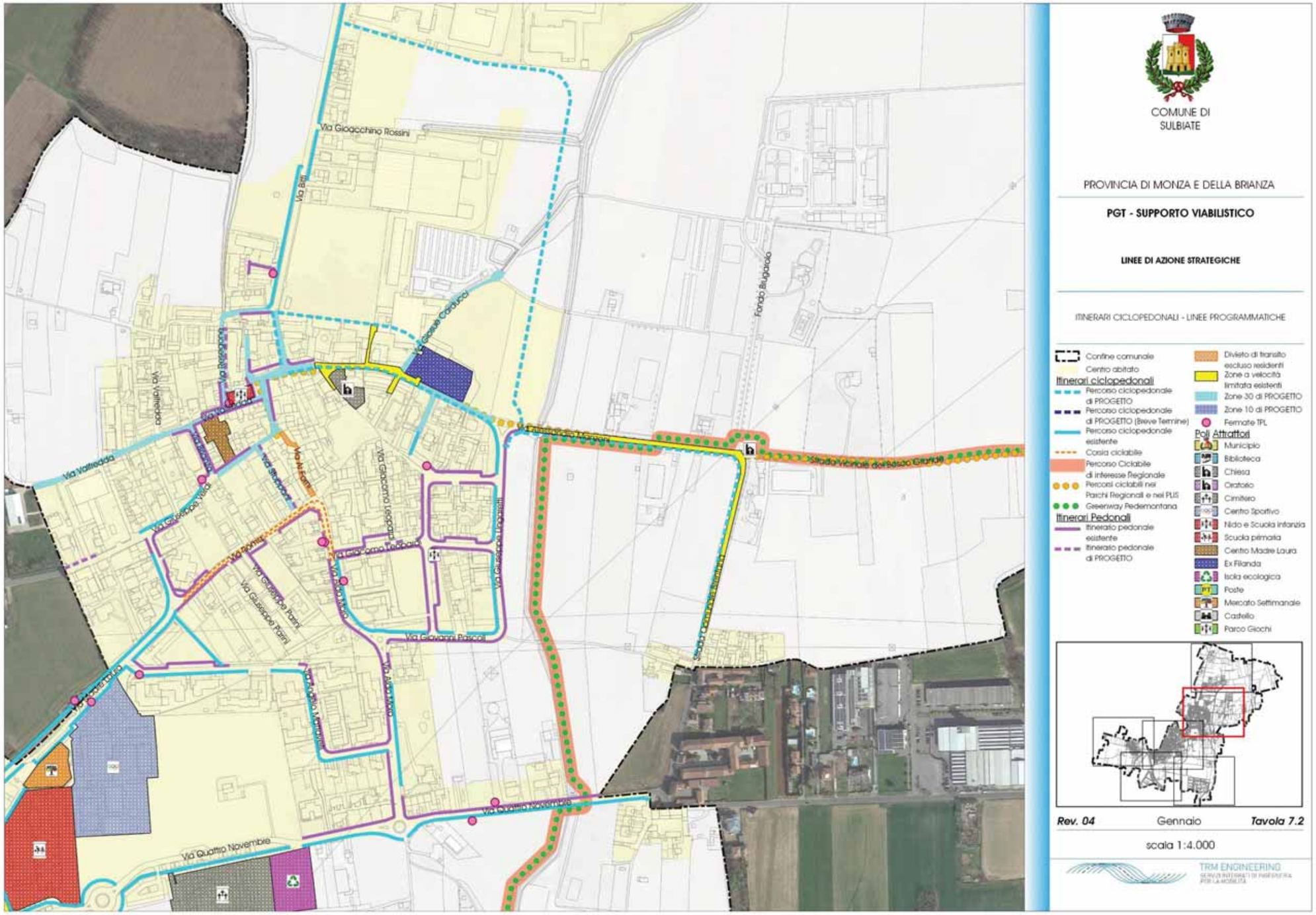

Figura 46 – Tav 7.2 – Itinerari ciclopedonali – Linee programmatiche – Linee di Azione Strategiche

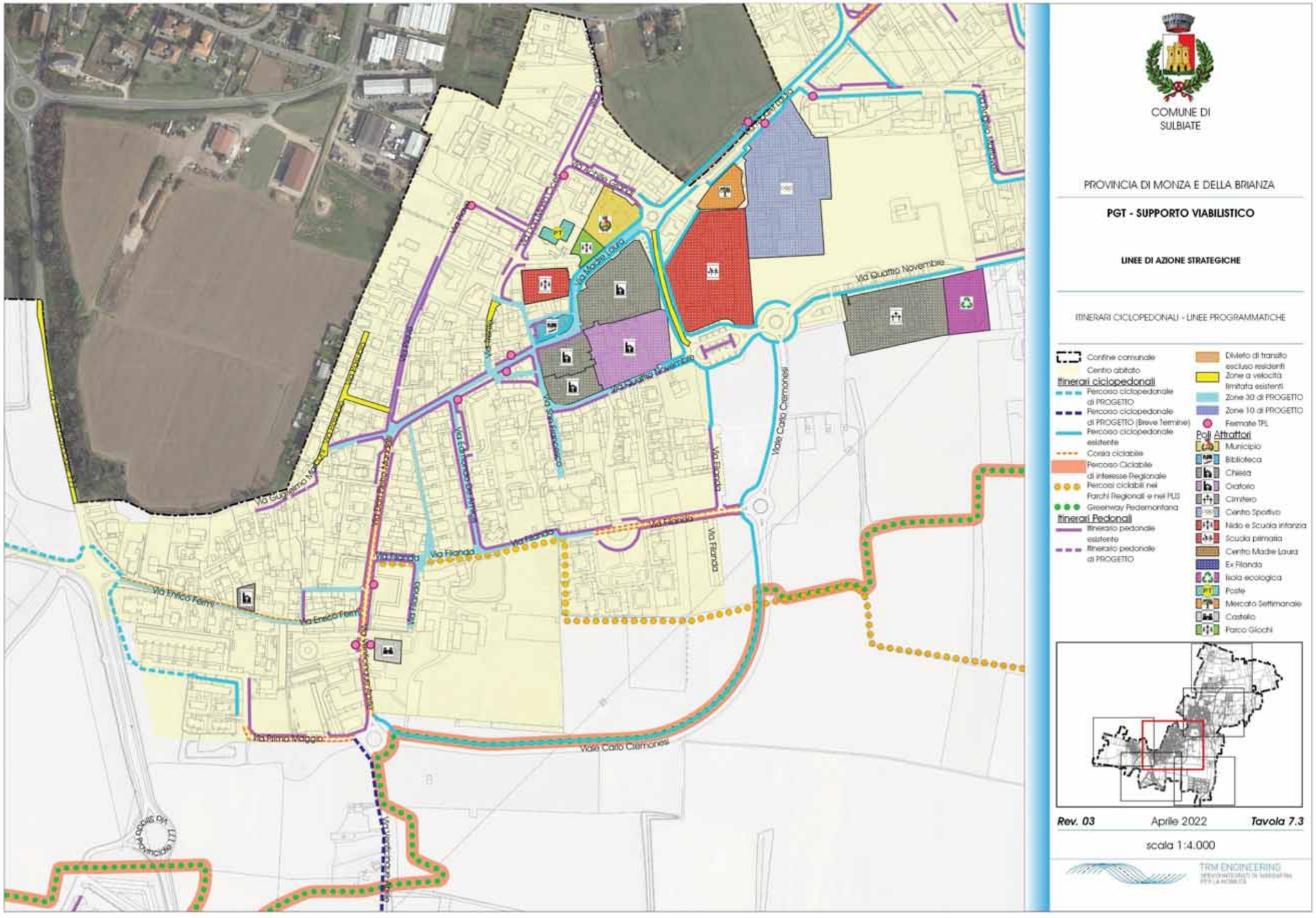
COMUNE DI
SULBIATE
PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA
PGT - SUPPORTO VIABILISTICO
LINEE DI AZIONE STRATEGICHE
ITINERARI CICLOPEDONALI - LINEE PROGRAMMATICHE
Confine comunale
Centro abitato
Itinerari ciclopedonali
Percorso ciclopedonale di PROGETTO
Percorso ciclopedonale di PROGETTO (Breve Termine)
Percorso ciclopedonale esistente
Corsia ciclabile
Percorso Ciclabile di interesse Regionale
Percorsi ciclabili nei Parchi Regionali e nei PLIS
Greenway Pedemontana
Itinerari Pedonali
Itinerario pedonale esistente
Itinerario pedonale di PROGETTO
Divieto di transito escluso residenti
Zone a velocità limitata esistenti
Zone 30 di PROGETTO
Zone 10 di PROGETTO
Fermate TPL
Poli Attrattori
Municipio
Biblioteca
Chiesa
Oratorio
Cimitero
Centro Sportivo
Nido e Scuola infanzia
Scuola primaria
Centro Madre Laura
Ex Filanda
Isola ecologica
Poste
Mercato Settimanale
Castello
Parco Giochi
Rev. 03
Aprile 2022
Tavola 7.3
scala 1:4.000
TRM ENGINEERING
Via Quattro Novembre
Viale Carlo Cremonesi
Via Filanda
Via Enrico Fermi
Via Primo Maggio
Via Madre Laura
Via Ex Filanda
Via San Francesco
Via Roma
Via Pertini
Via Gugliemo Marconi
Via Pertini
Via Ex Filanda
Via Filanda
Via Filanda
Via

Figura 48 – Tav 7.4 – Itinerari ciclopedonali – Linee programmatiche – Linee di Azione Strategiche

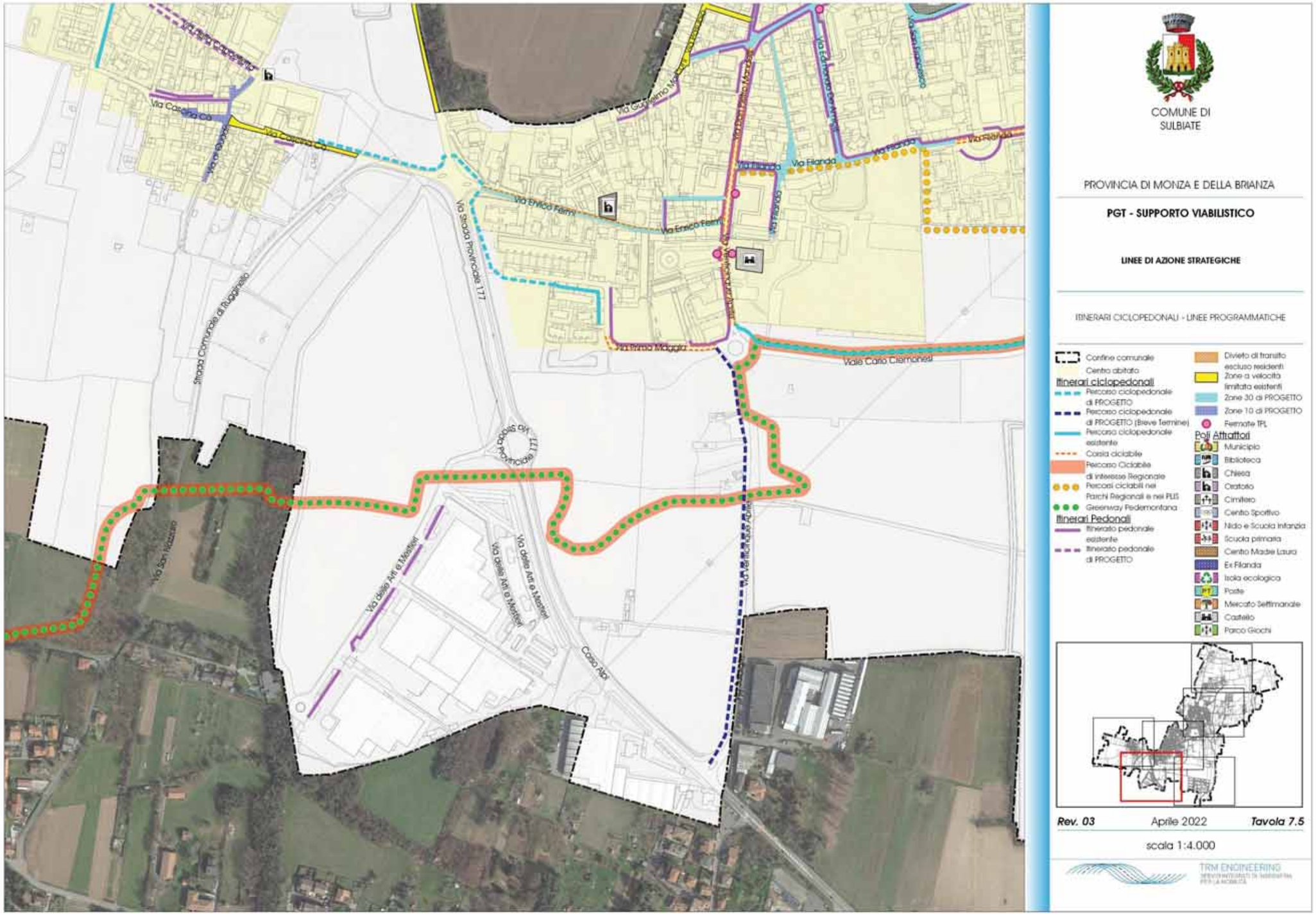

Figura 49 – Tav 7.5 – Itinerari ciclopedonali – Linee programmatiche – Linee di Azione Strategiche

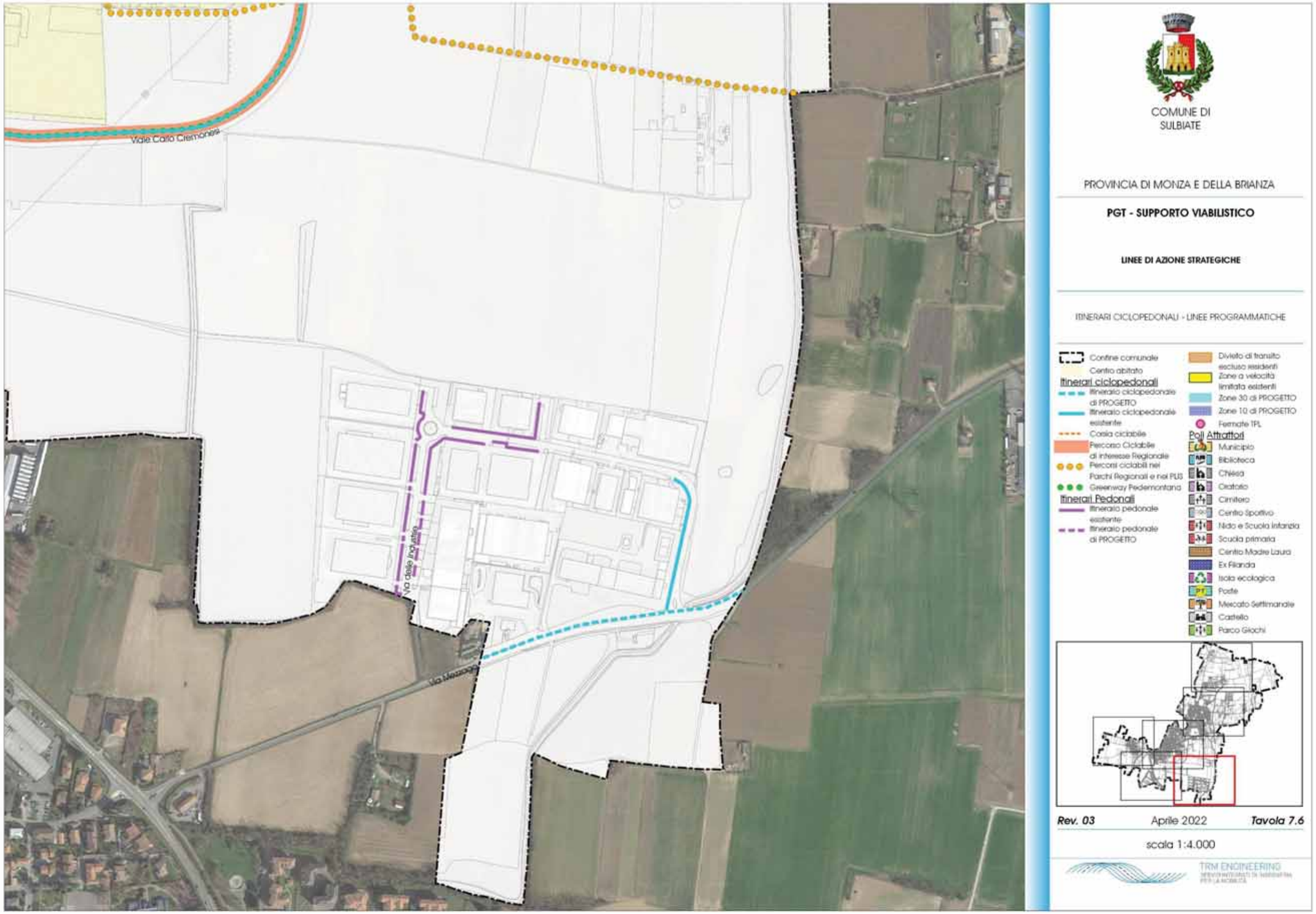

Figura 50 – Tav 7.6 – Itinerari ciclopedonali – Linee programmatiche – Linee di Azione Strategiche