

IL PROPRIETARIO

UGO FORTI s.r.l.
Via Sant'Andrea, 14 - MONZA
Tel. 039 / 2496701
P. IVA 00672360961

**IL PROMISSARIO
ACQUIRENTE**

Soc. MAGIAL Srl
Via Ramazzotti, 24
20052 MONZA (MI)
P.I. 05957860967

IL TECNICO

ORDINE DEGLI ARCHITETTI,
PIANIFICATORI, PAESAGGISTI E
CONSERVATORI DELLA PROVINCIA
DI MONZA E DELLA BRIANZA

ANTONIO GUIDO
BELLINI
ARCHITETTO

335

UGO FORTI s.r.l. via Sant'Andrea 14, 20900 MONZA		D			
PIANO ATTUATIVO AMBITO STRATEGICO N. 83 vie Sant'Andrea- Lissoni					
STUDIO VIABILISTICO					
ANTONIO G. BELLINI ARCHITETTO 20900 Monza via C. Alberto, 32					
TEL/FAX 039.322.460 E-MAIL info@architettobelliniguido.191.it					
ALBO MONZA-BRIANZA 335 COD. FISC. BLLNNG57L10F704H PART. IVA 00012560967					

COMMITTENTE

UGO FORTI S.R.L.
MAGIAL S.R.L.

INCARICATI



CITTA' TRASPORTI ACCESSIBILITA'
20131 Milano - Viale Lombardia 5
tel. 02.70632650 fax 02.2361564



CODICE COMMESSA

P0809

UBICAZIONE

COMUNE DI MONZA

TITOLO COMMESSA - FASE COMMESSA

PIANO ATTUATIVO RELATIVO ALL'AMBITO
STRATEGICO N.83 RICOMPRESO TRA VIA
LISSONI E VIA SANT'ANDREA

NUMERO ELABORATO

TITOLO ELABORATO

RELAZIONE VIABILISTICA

SCALA	DATA	NOME FILE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
-	Novembre 2012	P0809.pdf	Dott. Travaglini	Ing. D'Alessandro	Arch. Goggi
REVISIONE	DATA	DESCRIZIONE REVISIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO



Viale Lombardia 5 – 20131 Milano
Tel. 02.70632650 fax 02.2361564
citra@citrasrl.it

prof. arch. Giorgio Goggi
ing. Michele D'Alessandro

arch. Veronica Indelicato
ing. Alessandra Cattaneo
dott. Mario Travaglini

Responsabile scientifico
Direttore tecnico



Riferimento commessa:

P0809

Novembre 2012

SOMMARIO

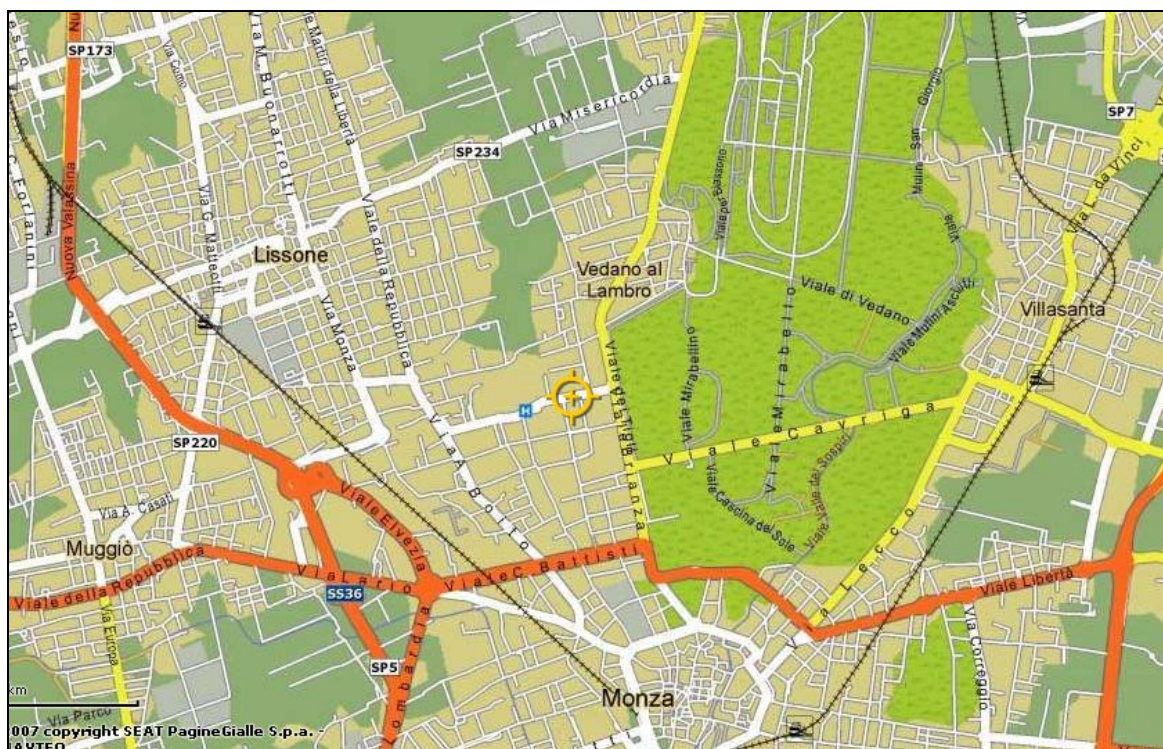
1. INQUADRAMENTO.....	4
2. LE CONDIZIONI ATTUALI DI ACCESSIBILITA'.....	7
2.1 Il sistema viabilistico.....	7
2.2 Il trasporto pubblico locale.....	9
3. VALUTAZIONE DELLO SCENARIO DI PROGETTO.....	10
3.1 Descrizione dell'intervento e dell'accessibilità di progetto.....	10
3.2 Le possibili ricadute sulla viabilità esistente.....	12

1. INQUADRAMENTO

La presente relazione ha come oggetto lo studio della viabilità di accesso al nuovo comparto, a prevalente destinazione residenziale e servizi, ubicato nel quadrilatero costituito dalla via Angelo Ramazzotti a Nord, via Sant'Andrea a Sud, via Enrico Crescitelli ad Est e via Andrea Lissoni ad Ovest, nel settore nord-occidentale del comune di Monza.

L'intervento, da attuare tramite Piano Attuativo (ambito strategico n. 83) consta in: un edificio di 2.239 mq ca. di slp a destinazione residenziale, e un edificio di 3.359 mq ca. di slp per servizi generici di supporto alle attività ospedaliere e universitarie esistenti (residenza temporanea convenzionata e spazi accessori).

L'area in studio, localizzata nei pressi del Parco di Monza, ricade nell'ambito territoriale dell'Ospedale San Gerardo di Monza e risulta poco distante dai confinanti comuni di Vedano al Lambro, Muggiò e Lissone. Da un punto di vista viabilistico, l'ambito gode di buoni livelli di accessibilità.



Schema della viabilità esistente (Fonte: Seat Pagine Gialle)

L'area infatti gravita attorno ad una fitta maglia viaria locale e di quartiere che in più punti si connette con la rete viabilistica primaria rappresentata:

- per gli itinerari Nord-Sud, in primo luogo dall'asse di viale Brianza (SP6), strada a quattro corsie (2 per senso di marcia) in connessione diretta con gli itinerari Est-Ovest di via Boccaccio-via Cantore, ed in secondo luogo da via Boito, strada parallela alla SS36 Nuova Valassina che si stacca da viale Cesare Battisti; dal viale

Brianza e da via Boito si accede alle vie di penetrazione urbana che portano alle aree centrali della città;

- *per i collegamenti Est-Ovest*, dall'asse formato da viale Cesare Battisti, da via Boccaccio e da via Cantore, in connessione ad Ovest con il viale Lombardia e la SS36 e ad Est con viale Libertà, la SP60 ed il sistema delle autostrade.

L'inquadramento macroubanistico della rete di trasporto allo stato attuale è rappresentato in **Figura1**.

Si rimanda ai documenti di pianificazione territoriale per la ricostruzione della possibile evoluzione della rete di trasporto nei scenari temporali futuri che porteranno ad un'auspicabile redistribuzione dei carichi sulla macro-rete, con il riequilibrio dei flussi veicolari e con benefici attesi anche per l'ambito esaminato. Ci si riferisce ai progetti che interessano la SP5/SS36, il potenziamento della Rho-Monza, la Pedemontana Lombarda e le opere connesse, la variante della SP6, solo per citare i principali.

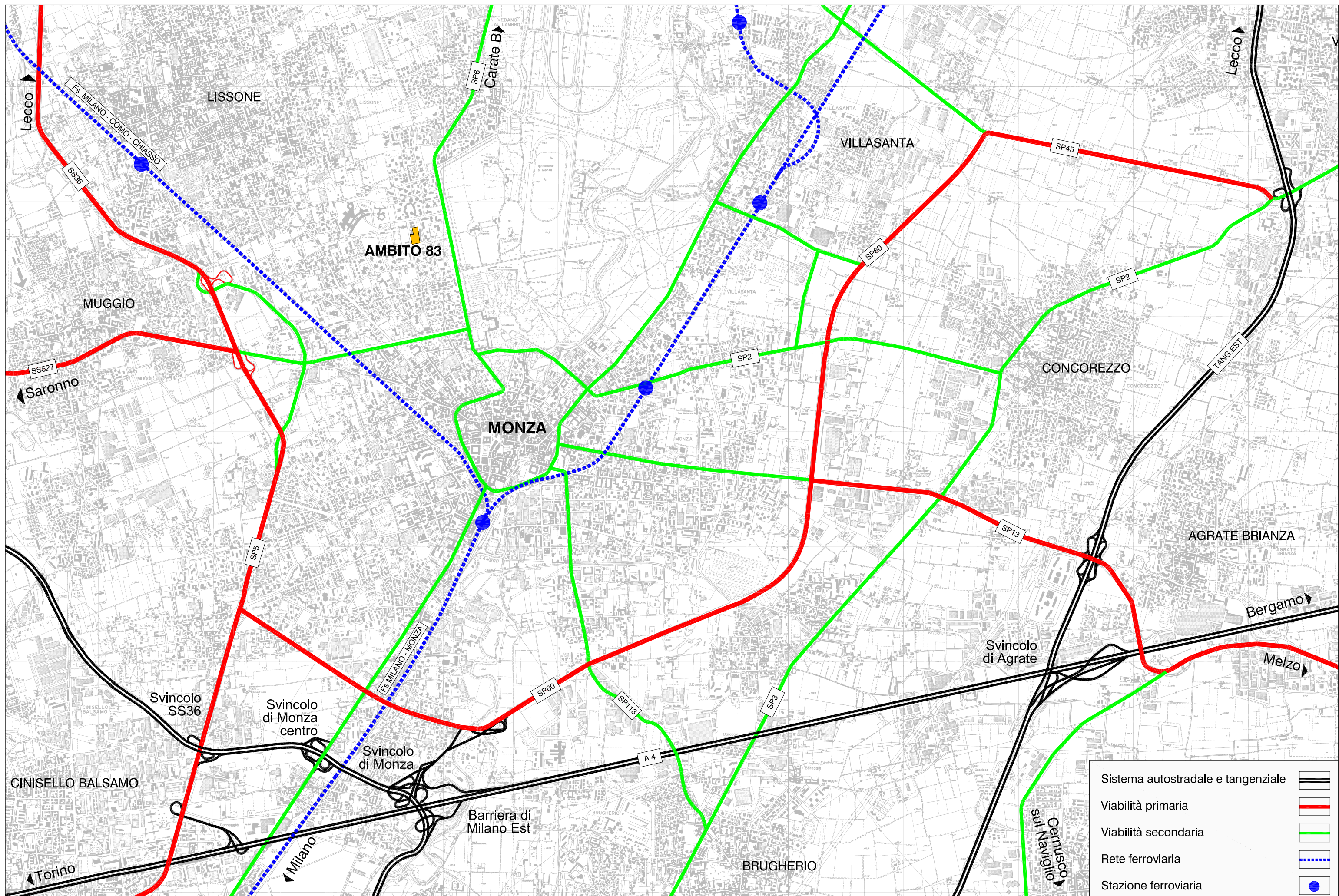
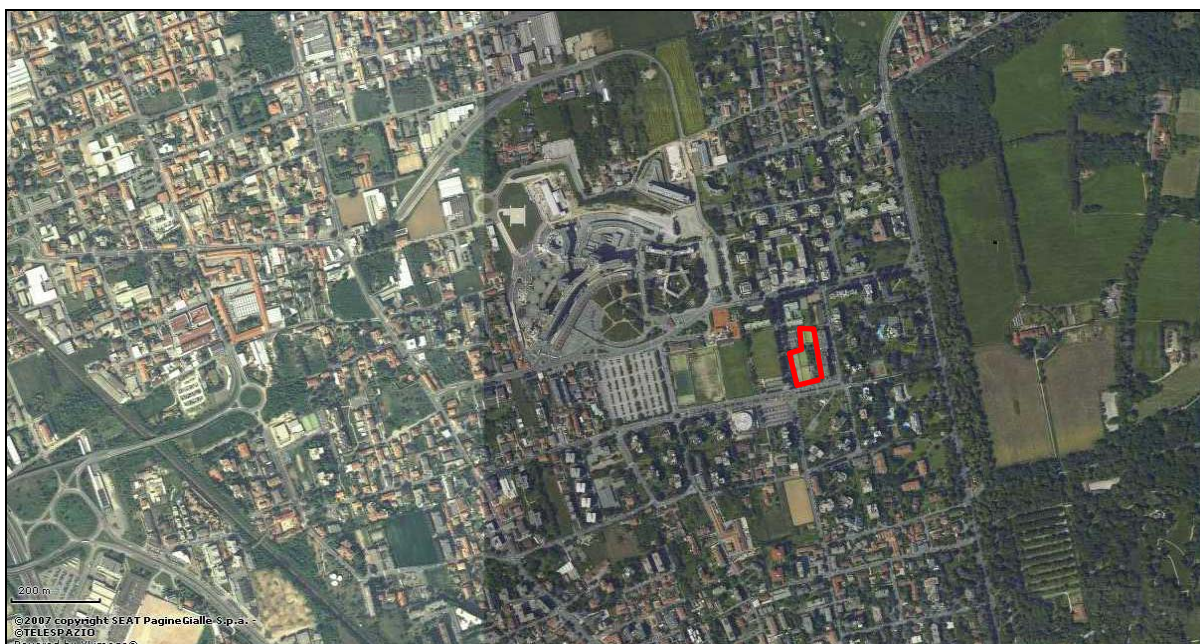


FIGURA 1- INQUADRAMENTO MACROURBANISTICO DELLA RETE DI TRASPORTO - STATO DI FATTO

2. LE CONDIZIONI ATTUALI DI ACCESSIBILITA'

2.1 Il sistema viabilistico

In relazione a quanto argomentato al capitolo precedente, è possibile affermare che l'area di intervento si trova in posizione favorevole da un punto di vista dell'accessibilità, sia urbana che extraurbana. La viabilità locale di accesso all'area, via Lissoni, via Crescitelli, via Sant'Andrea, e soprattutto via Ramazzotti, si appoggia infatti al sistema viario primario del comune di Monza a servizio anche del nuovo Ospedale.



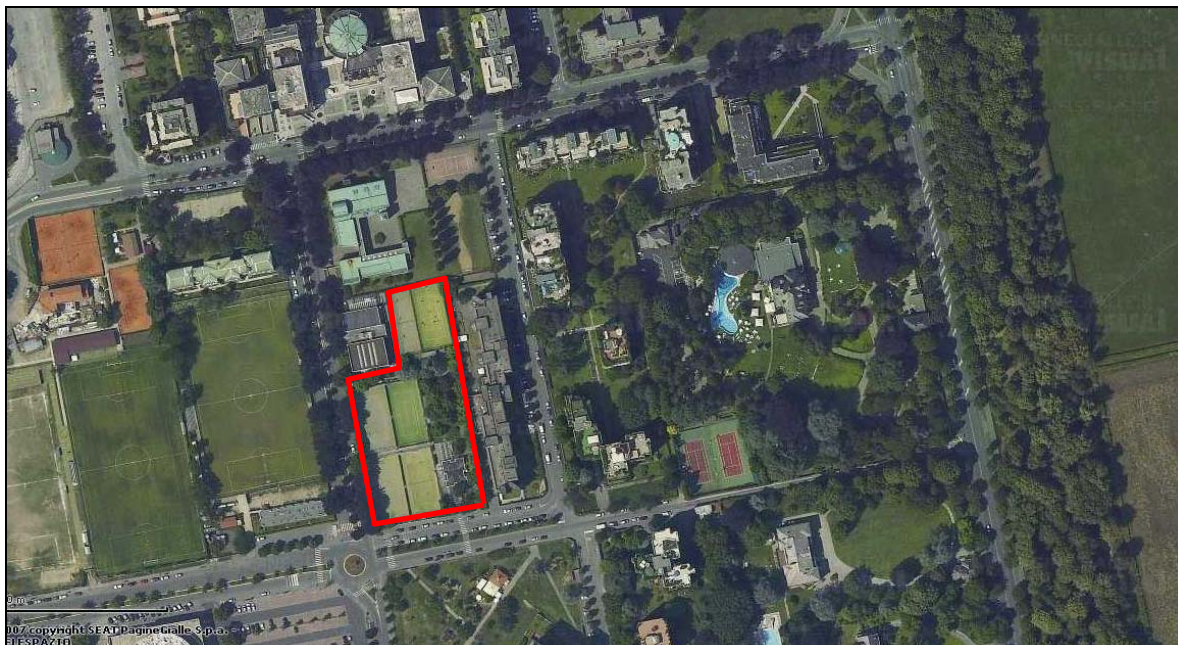
Ambito 83, fotopiano dell'area di intervento (Fonte: Pagine Gialle Visual)

Tale sistema viabilistico consente di raggiungere agevolmente il centro cittadino, la SS36 Valassina, il sistema autostradale/tangenziale, la SP6 Monza-Carate Brianza, la SPexSS527 Monza-Saronno e la rimanente maglia viaria di strade provinciali e comunali a servizio dei numerosi poli della Brianza.

A tali livelli di accessibilità corrispondono anche flussi di traffico di una certa consistenza che, in particolare nelle ore di punta, possono causare indesiderabili accodamenti. Si evidenzia peraltro la scarsità di connessioni trasversali tra gli ambiti a ridosso del Parco di Monza con conseguente concentrazione dei flussi veicolari sull'itinerario Battisti/Boccaccio/Cantore/Libertà e sulle strade primarie di penetrazione urbana viale Brianza e via Lecco.

A livello locale una molteplicità di itinerari consente di connettere l'ambito alla viabilità principale urbana ed extraurbana. Alcune intersezioni sono risolte tramite rotatorie, come ad esempio l'innesto tra via Sant'Andrea e via Lissoni, altre sono gestite da impianti

semaforici (innesto di via Ramazzotti su viale Brianza) ed altre a semplice diritto di precedenza, come l'innesto di via Sant'Andrea a senso unico nel tratto finale verso viale Brianza. Via Ramazzotti e via Sant'Andrea/via Paganini sono per buoni tratti ad ampia corsia di marcia con carreggiate separate.



Ambito 83, fotopiano locale (Fonte: Pagine Gialle Visual)



Ambito 83, vista aerea (Fonte: MapsLive.com)

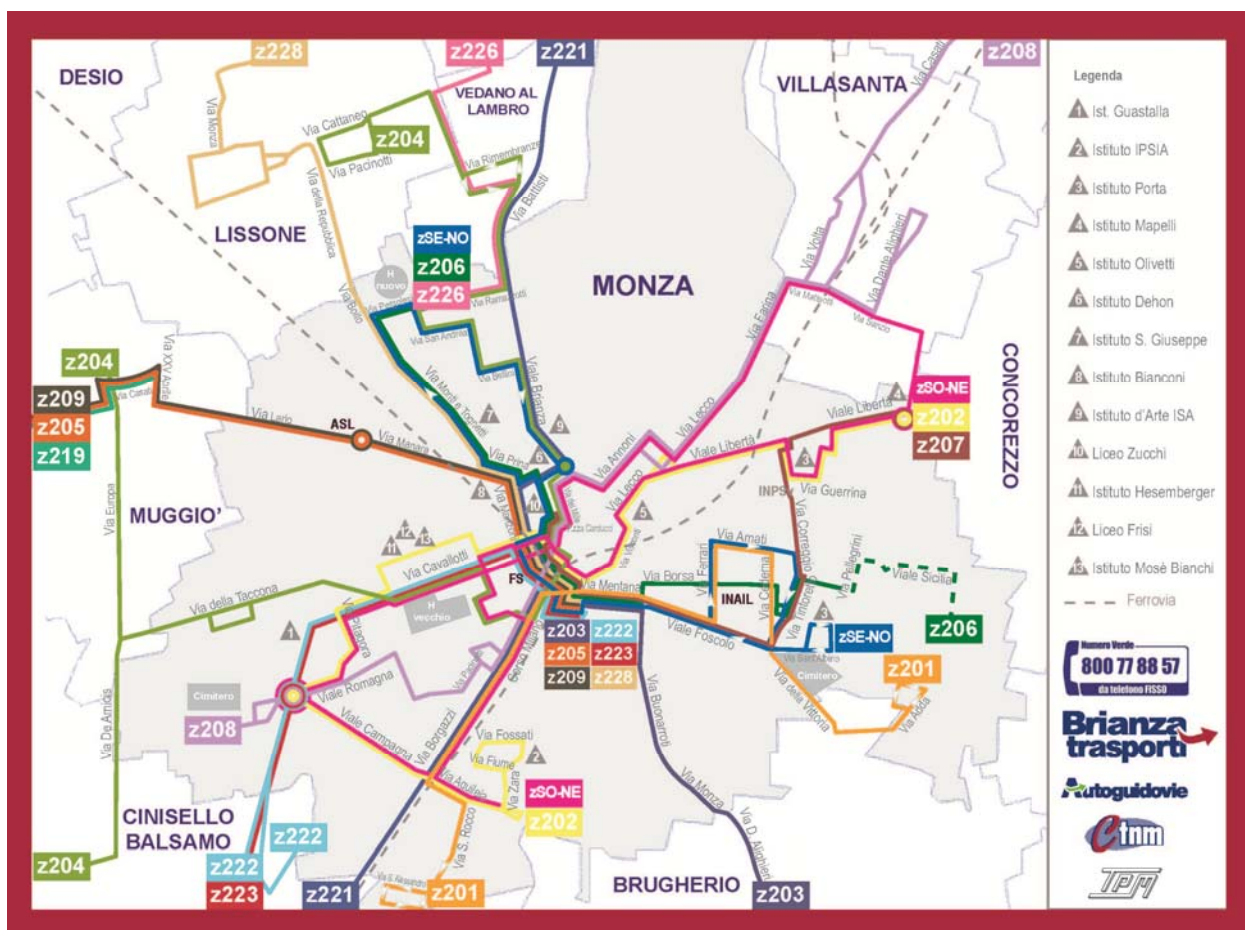
2.2 Il trasporto pubblico locale

Le aree esaminate sono interessate dal transito di alcune autolinee del servizio di trasporto pubblico locale monzese (Brianza Trasporti – TPM). Le linee sono le seguenti:

- z204 Vedano-Monza-Taconca-Cinisello B.;
- z206 Pellegrini-Stazione FS-Monza Centro-Ospedale;
- z226 Besana FS-Biassono-Monza Ospedale;
- zSE-NO linea notturna SudEst-NordOvest.

Tali autolinee che sono a servizio dell'ospedale, o di collegamento tra i comuni limitrofi ed il centro di Monza, transitano per viale Brianza e via Ramazzotti nelle adiacenze dell'ambito. L'ultima è una linea notturna/serale. Le linee z206, z226 e zSE-NO hanno capolinea nei pressi dell'ospedale.

Si riporta di seguito la mappa delle autolinee monzesi. Si tratta di autolinee con una buona frequenza nelle ore di punta e che garantiscono almeno 3 passaggi orari per direzione.



Seppur l'ambito non sia servito direttamente dal servizio ferroviario esso gode di buoni livelli di accessibilità per quanto riguarda il trasporto pubblico locale urbano.

3. VALUTAZIONE DELLO SCENARIO DI PROGETTO

Si riporta una breve descrizione dell'iniziativa in esame, rimandando gli approfondimenti del caso alla specifica documentazione del progetto urbanistico ed architettonico.

3.1 Descrizione dell'intervento e dell'accessibilità di progetto

Per l'ambito di via Sant'Andrea/Lissoni si prevedono 5.600 mq ca. di superfici lorde di pavimentazione (SLP) così ripartite:

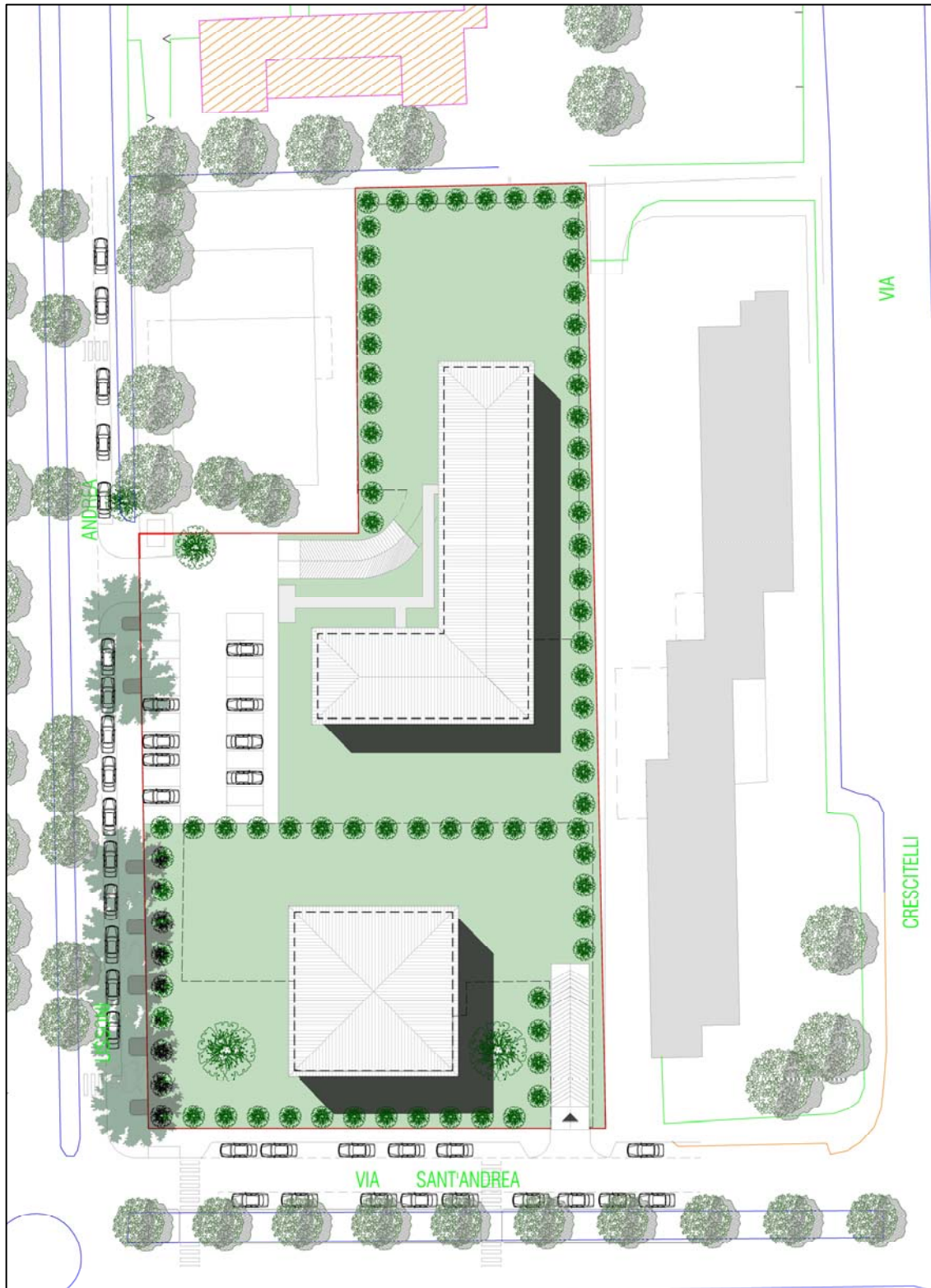
- 2.239 mq ca. di SLP a destinazione residenziale
- 3.359 mq ca. di SLP da destinare a servizi generali (residenza temporanea e spazi accessori).

Si prevede inoltre la realizzazione di nuovi parcheggi interni al comparto con accesso dalla via Lissoni, aggiuntivi ai numerosi già presenti in zona, in misura superiore a quelli di legge, per circa il 30%.

Sono previste due rampe di accesso ai parcheggi interrati, distinti per ciascun edificio, una lungo via Lissoni e uno lungo via Sant'Andrea, posti correttamente non in prossimità delle intersezioni in modo da agevolare il deflusso e da limitare le interferenze con la circolazione ordinaria.

Accanto alla rampa di via Lissoni è posto l'accesso al parcheggio pubblico.

Nelle pagine seguenti si riporta la figura con il planivolumetrico dell'ambito esaminato con in evidenza il sistema degli accessi carrai.



Area via Lissoni – S.Andrea: planivolumetrico di progetto

3.2 Le possibili ricadute sulla viabilità esistente

La valutazione di impatto sul traffico viene determinata in genere in base alla verifica della capacità del sistema viario ad assorbire le nuove quote di traffico attribuibili all'entrata in attività delle funzioni previste nei nuovi insediamenti.

A livello generale è possibile affermare che la realizzazione dei nuovi insediamenti residenziali non potrà che comportare una maggiore concentrazione dei carichi veicolari lungo la viabilità di diretto accesso all'area di via Lissoni, pur ritenendo che, l'entità dei flussi previsti sarà di scarsa entità.

Occorre infatti considerare che i flussi di traffico, oltre ad essere modesti, in virtù delle quantità in gioco, non sono generalmente completamente aggiuntivi sulla rete ma, come spesso si riscontra, essi sono costituiti da una componente già presente sulla rete.

Risulta necessario anche considerare l'alleggerimento indotto dalla dismissione dell'attuale centro sportivo che insiste su detta area.

Si ricorda infine la buona accessibilità offerta dal trasporto pubblico potenziata anche in virtù della presenza del limitrofo Ospedale San Gerardo.

Per quanto detto, ed in ragione delle dimensioni urbanistiche dell'intervento proposto, si ritiene che i flussi veicolari aggiuntivi siano di modesta entità e limitati, nelle ore di punta, agli spostamenti tipici casa/lavoro e casa/scuola.

Non si prevedono pertanto per l'ambito di via Lissoni/Sant'Andrea ricadute tali da modificare significativamente i livelli di servizio tipici della rete attuale, all'interno dell'area urbana.