



CITTA' DI GORGONZOLA

# AGGIORNAMENTO PIANO GENERALE del TRAFFICO URBANO

(subordinato al PUMS di Città Metropolitana di Milano)



CENTRO STUDI



# PGTU: Piano Generale del Traffico Urbano

*E' uno strumento tecnico-amministrativo di breve periodo, subordinato al PUMS di Città Metropolitana di Milano, finalizzato a conseguire:*

- il miglioramento della circolazione e della sicurezza stradale di tutte le componenti;**
- la riduzione dell'inquinamento acustico/atmosferico e delle emissioni climalteranti;**
- il contenimento dei consumi energetici.**

*Fa riferimento alle infrastrutture esistenti e ai progetti in fase di attuazione, rispetto ai quali individuare gli interventi di riorganizzazione dell'offerta e di orientamento della domanda.*



**1° livello - PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano):  
fornisce le linee generali e di indirizzo**



2° livello - PP (Piani Particolareggiati):  
*progetti di massima per l'attuazione del PGTU.*



3° livello  
PE (Piani Esecutivi):  
*progetti esecutivi dei Piani Particolareggiati del traffico urbano.*

## Struttura e contenuti

**QUADRO CONOSCITIVO SOVRACOMUNALE:** *sintesi delle previsioni infrastrutturali sovracomunali e comunali di breve-medio-lungo periodo;*



*analisi della classificazione-gerarchico funzionale della rete stradale sovracomunale con riferimento al quadro dell'area metropolitana.*

**QUADRO CONOSCITIVO LOCALE – FASE ANALITICA:**



*valutazione della situazione attuale, per tutte le componenti della mobilità (veicoli privati e pubblici, pedoni e ciclisti).*

**INDIVIDUAZIONE DELLE CRITICITA'/PROBLEMATICITA':**



*analisi incrociata degli elementi relativi alla fase analitica e dei contributi forniti dai cittadini.*

**FASE PROPOSITIVA/PROGETTUALE:**



*indicazioni/linee di indirizzo per gli interventi da sviluppare (nelle fasi successive della progettazione) sulla rete della mobilità e per proteggere le utenze deboli.*

## Principali Obiettivi PGTU, in sinergia con il PGT:



Favorire la mobilità in tutte le sue forme in relazione alle esigenze di spostamento dei cittadini, privilegiando la mobilità attiva, quella eco-sostenibile, quella condivisa e il trasporto pubblico.



Ridisegno complessivo e graduale dello spazio pubblico, incentivando/premiando la mobilità attiva (pedoni e bici) e quella ecocompatibile individuando strutture e servizi di supporto.



Realizzare/ampliare spazi pedonali ed ambiti a precedenza pedonale (nel Centro, nei centri di vita di ogni quartiere, ecc.), ed isole ambientali-Zone 30, interne alla maglia viaria comunale, finalizzate al recupero della vivibilità e ad incentivare la mobilità attiva.



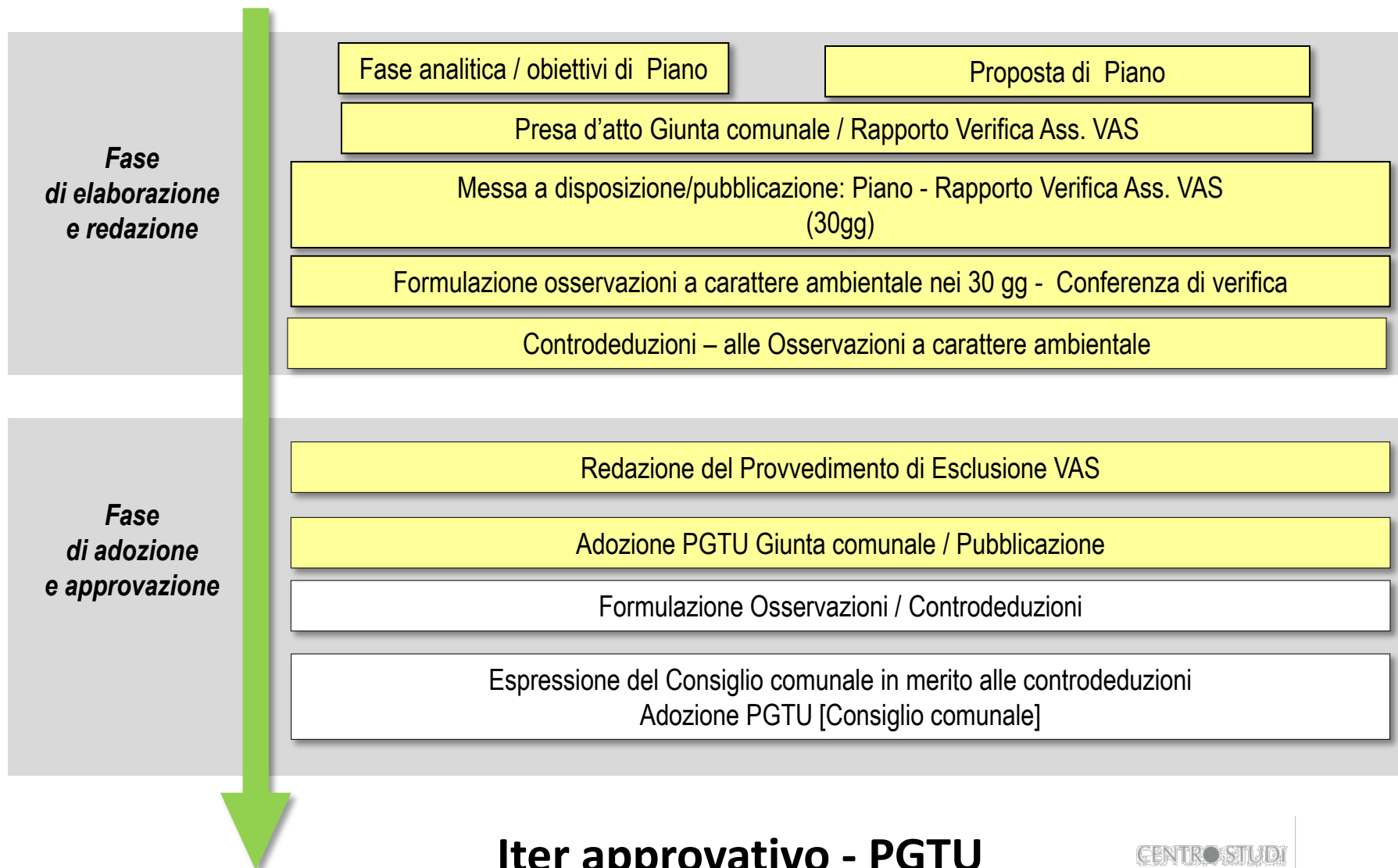
Riqualificare intersezioni e assi stradali con la ridefinizione degli spazi stradali e la differenziazione degli assi afferenti, anche con l'innalzamento a quota marciapiede.



Ottimizzare la politica della sosta per: ottenere un uso più efficiente dello spazio nelle aree centrali di maggior qualità e domanda, diversificare l'offerta di sosta e tutelare le diverse esigenze dei residenti, dei pendolari, dei fruitori dei servizi della città.



# Il percorso metodologico con Verifica Assoggettività alla VAS del PGTU



# Fluidificazione del Traffico - classificazione funzionale - fulcro PGTU

➡ La tipologia d'intervento attuabile in ciascun ambito d'intervento è strettamente correlata alla **classificazione funzionale** della rete viaria comunale e metropolitana.

➡ La classificazione funzionale della rete viaria condiziona le caratteristiche e le modalità di riqualificazione dei diversi itinerari urbani.

➡ **Strade urbane di quartiere:** rappresentano gli assi di accesso alla città, di collegamento fra i quartieri e destinati ad assorbire la quota di traffico di attraversamento (veicoli leggeri e pesanti).

➡ **Strade urbane locali interzonali:** svolgono un ruolo di distribuzione ai singoli insediamenti e possono essere percorse anche dal trasporto pubblico su gomma.

➡ **Strade locali:** destinate, ad assorbire esclusivamente i movimenti veicolari dei residenti e degli utenti delle funzioni presenti nelle singole zone. All'interno di queste zone, possono essere attuate le **"isole ambientali"- Zone 30**, disincentivando il più possibile i flussi di attraversamento.

## Le strade di quartiere



in relazione al loro ruolo di assi portanti del traffico, devono garantire fluidità al traffico, fermo restando il rispetto dei limiti di velocità in ambito urbano (50 Km/h).



Riduzione della corsia di marcia veicolare (**larghezza massima 3,50 m** per direzione di marcia), ampiezze superiori favoriscono velocità elevate, NON maggiore capacità.



Aumento degli spazi per la mobilità attiva:  
**separare i pedoni e i cicli** dal traffico veicolare.



Gli spazi di sosta devono essere **esterni** alla carreggiata stradale o organizzati con apposite corsie di manovra.



Individuazione delle “**porte**” (intersezioni) dove sono ammesse tutte le manovre e riduzione di quest’ultime negli altri incroci.

## Le strade locali interzonali e locali:



in relazione al ruolo di adduzione ad un ambito e alle limitate sezioni stradali, devono essere adottati **interventi di moderazione (Zone 30)** che permettano la coesistenza in sicurezza di tutte le componenti.



Ridistribuzione degli spazi stradali ed **introduzione di sensi unici** di marcia. Larghezza carreggiata 5,50m (3,50m corsia+2m sosta)



Riduzione della corsia di marcia veicolare:  
**larghezza 2,75 - 3,00 m** per direzione di marcia (larghezza 3,50 m, se percorse dal TPL).



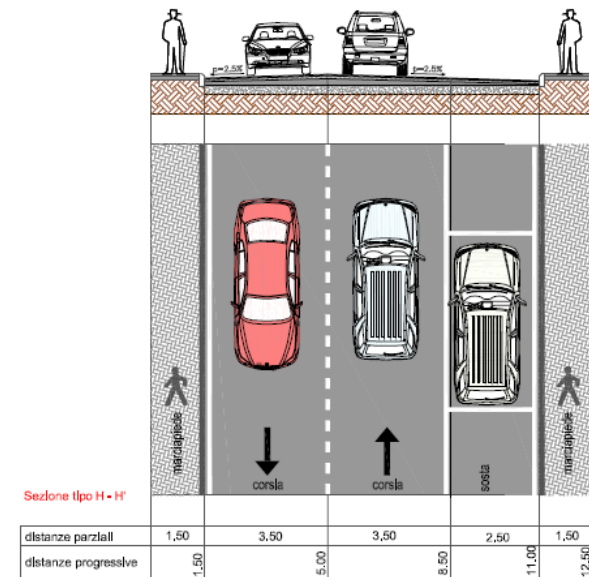
Aumento degli spazi per la mobilità attiva:  
In assenza di spazi adeguati non è necessario separare i pedoni e i cicli dal traffico veicolare.  
**individuazione di corsie ciclabili – larghezza 1,50m.**



Aumento spazi di sosta che possono essere organizzati in carreggiata.



Istituzione di **isole ambientali - Zone 30** e delle porte d'accesso.





## Ambiti a precedenza pedonale



Aree caratterizzate da modesto traffico veicolare, interne alla maglia viaria comunale, nelle quali l'obiettivo primario è il recupero della vivibilità degli spazi urbani.



Assenza di attraversamenti pedonali:  
**i pedoni hanno sempre la precedenza.**



Sedime stradale su un unico piano a **quota marciapiede**.  
Utilizzo di particolari materiali e dell'arredo per moderare la velocità.



Ridotte velocità (20 Km/h) e spazi per la componente veicolare (riduzione degli spazi dedicati al transito veicolare pur garantendo il superamento di un veicolo in panne).





## Pessano con Bornago

Parco Agricolo Nord Est (MB)







*Gessate*

Bellinzago Lombardo

Pozzuolo Martesani

MM  
VILLA POMPEA

Proposta di messa in sicurezza/potenziamento delle intersezioni/svincolo della SP13, da condividere con l'Ente proprietario della strada (Città metropolitana di Milano)

	A58 TEEM [tipo A]
	strada extraurbana secondaria [tipo C-Fe]
	strada urbana di quartiere [tipo E]
	strada urbana locale interzonale [tipo E-Fu]
	strada locale [tipo Fu]
	viabilità extracomunale







# PGTU – Sistema della viabilità - Scenario di Piano





# ***GRAZIE DELL'ATTENZIONE***



## **Centro Studi PIM**

**Centro Studi per la Programmazione Intercomunale dell'area Metropolitana**

via Felice Orsini, 21 [Villa Scheibler], 20157 Milano

Mauro ing. Barzizza

sito web: <http://www.pim.mi.it>

