

FEBBRAIO 2024

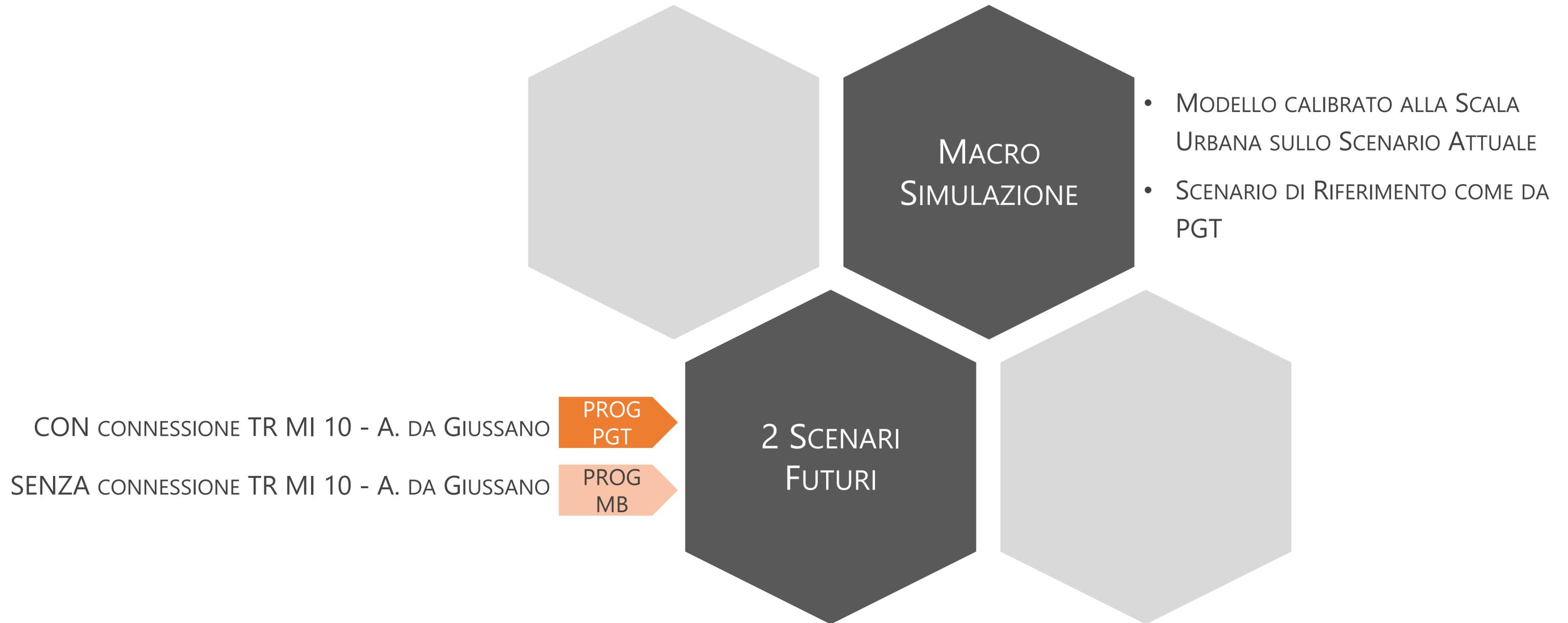
ANALISI DELLA VIABILITÀ
DEL
COMUNE DI BIASSONO

ANALISI MACRO MODELLISTICHE
ALLA SCALA URBANA

- CONNESSIONI ALLA TR MI 10 -



Ipotesi di intervento – Scenari Futuri



Scenari Futuri – Ipotesi analizzate

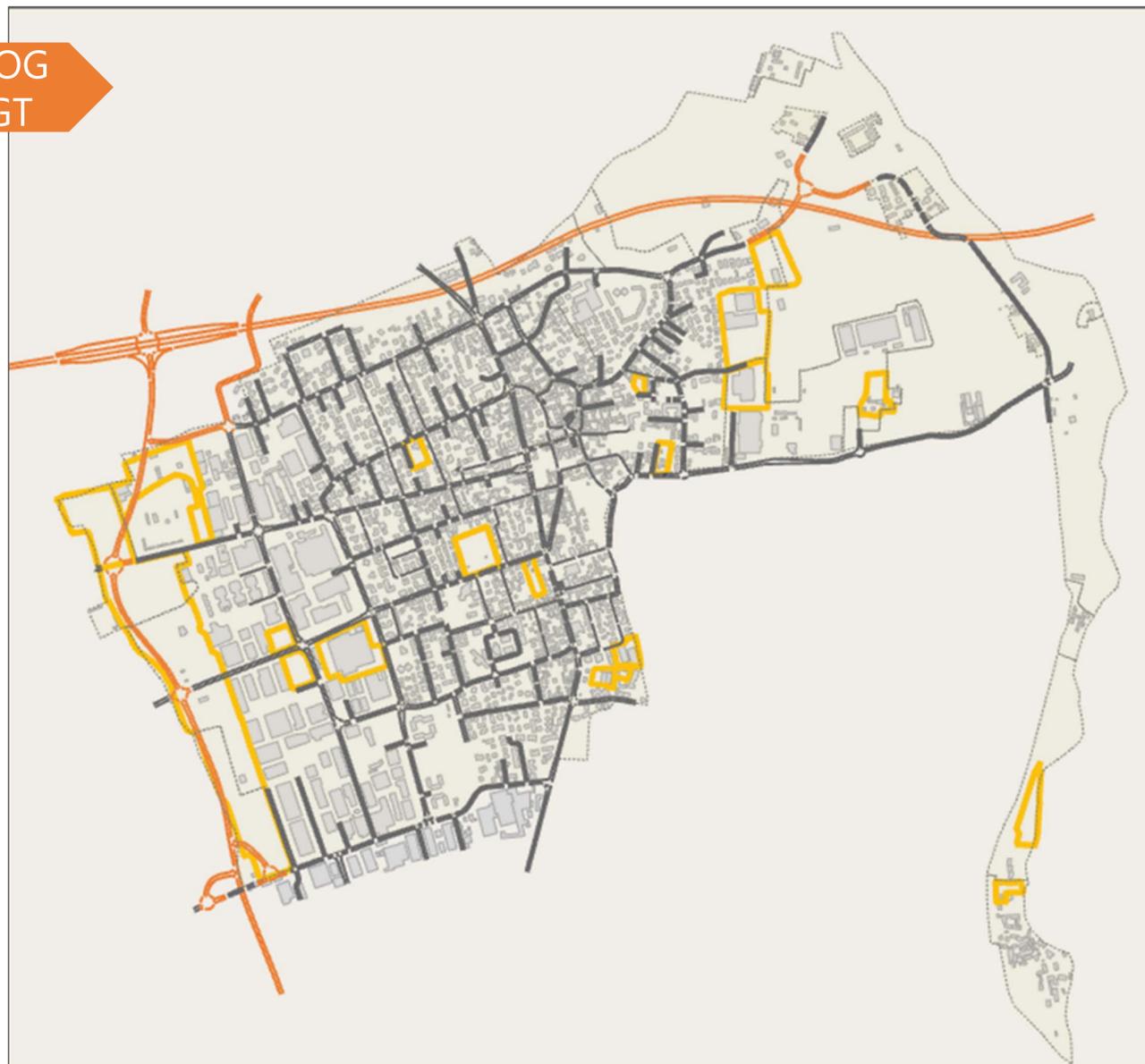
Scenario di Progetto **CON** connessione TR MI 10 - A. da Giussano

- Attuazione delle trasformazioni urbanistiche previste nel PGT
- Attuazione interventi infrastrutturali strategici: realizzazione della tratta C dell'Autostrada Pedemontana Lombarda e della TR MI 10

Scenario di Progetto **SENZA** connessione TR MI 10 - A. da Giussano

- Attuazione delle trasformazioni urbanistiche previste nel PGT e degli interventi infrastrutturali strategici a meno della connessione fra la TR MI 10 e via Alberto da Giussano e degli interventi connessi di ricucitura della maglia inter-urbana fra l'ambito nord-ovest di Biassono e Macherio

PROG
PGT



PROG
MB



Scenario di Progetto – Risultati assegnazione

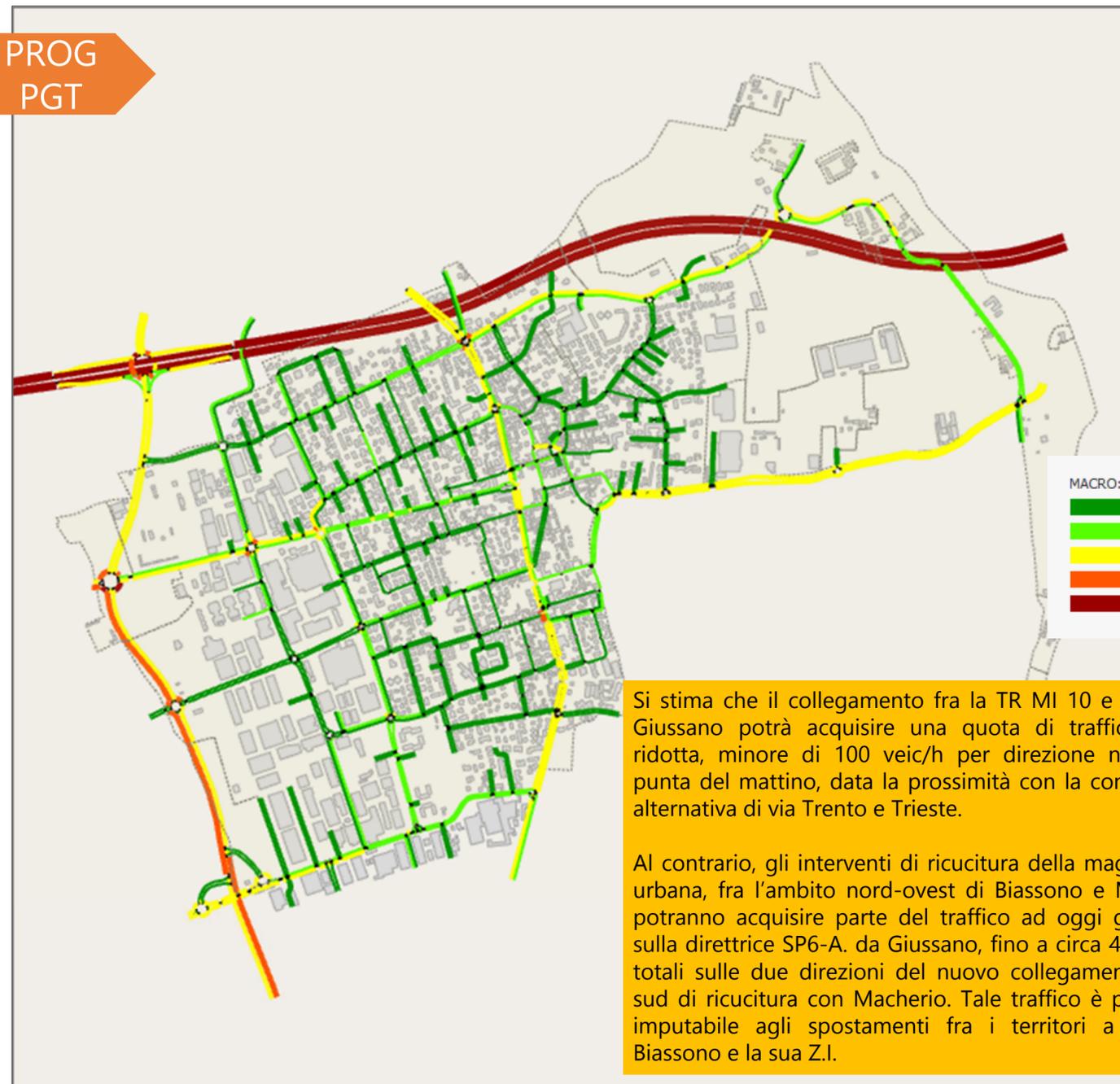
Flussi assegnati [Veic.eq/h]

Scenario di Progetto **CON** connessione TR MI 10 - A. da Giussano

Scenario di Progetto **SENZA** connessione TR MI 10 - A. da Giussano

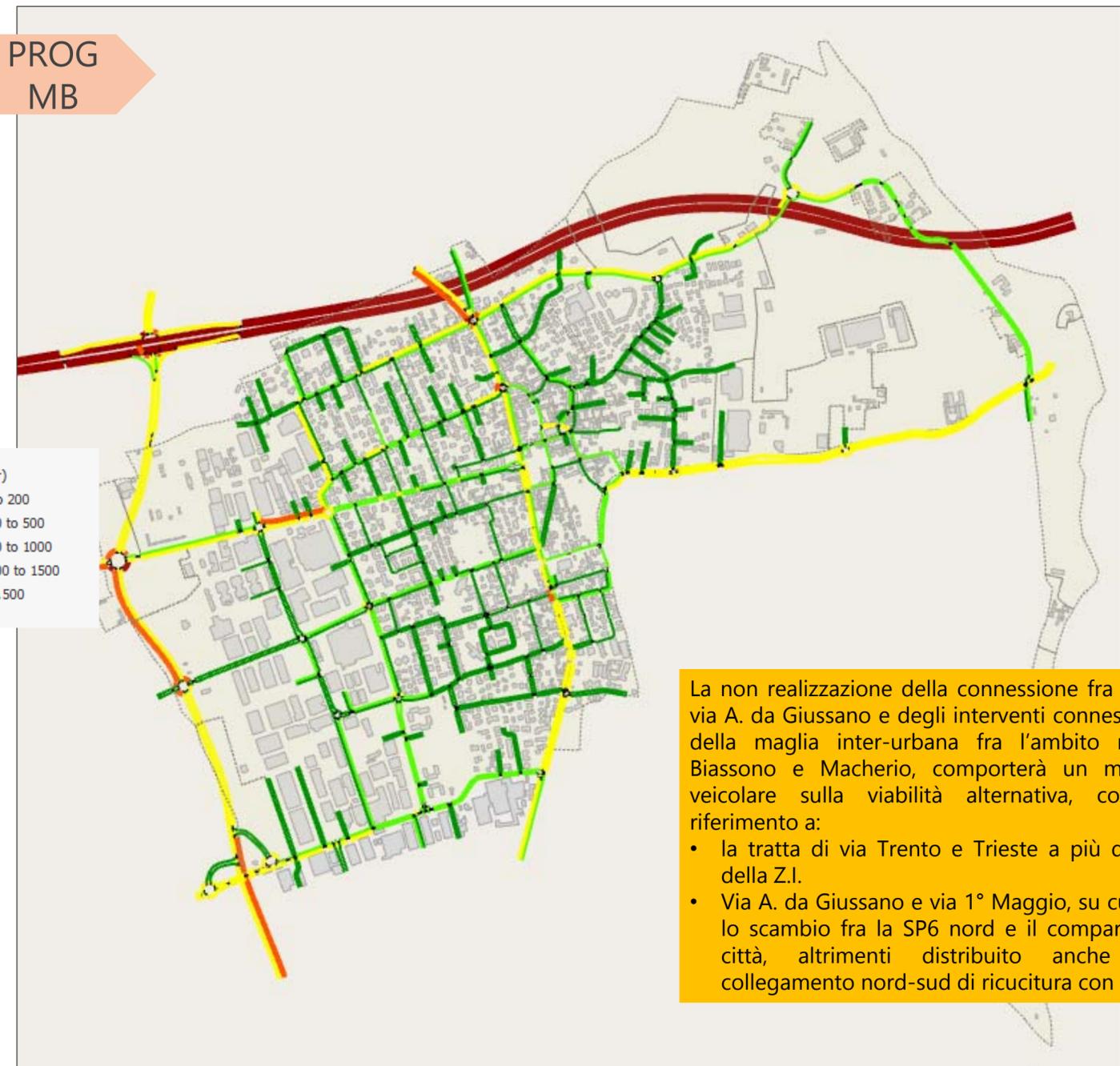
PROG
PGT

PROG
MB



Si stima che il collegamento fra la TR MI 10 e via A. da Giussano potrà acquisire una quota di traffico molto ridotta, minore di 100 veic/h per direzione nell'ora di punta del mattino, data la prossimità con la connessione alternativa di via Trento e Trieste.

Al contrario, gli interventi di ricucitura della maglia inter-urbana, fra l'ambito nord-ovest di Biassono e Macherio, potranno acquisire parte del traffico ad oggi gravitante sulla direttrice SP6-A. da Giussano, fino a circa 400 veic/h totali sulle due direzioni del nuovo collegamento nord-sud di ricucitura con Macherio. Tale traffico è per lo più imputabile agli spostamenti fra i territori a nord di Biassono e la sua Z.I.



La non realizzazione della connessione fra la TR MI 10 e via A. da Giussano e degli interventi connessi di ricucitura della maglia inter-urbana fra l'ambito nord-ovest di Biassono e Macherio, comporterà un maggior carico veicolare sulla viabilità alternativa, con particolare riferimento a:

- la tratta di via Trento e Trieste a più diretto servizio della Z.I.
- Via A. da Giussano e via 1° Maggio, su cui si concentra lo scambio fra la SP6 nord e il comparto ovest della città, altrimenti distribuito anche sul nuovo collegamento nord-sud di ricucitura con Macherio

Scenario di Progetto – Risultati assegnazione

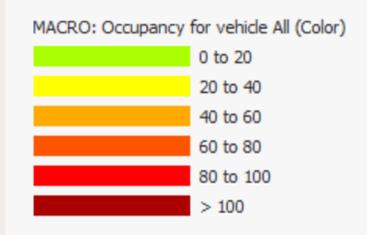
Rapporto flusso/capacità

Scenario di Progetto **CON** connessione TR MI 10 - A. da Giussano

Scenario di Progetto **SENZA** connessione TR MI 10 - A. da Giussano

PROG
PGT

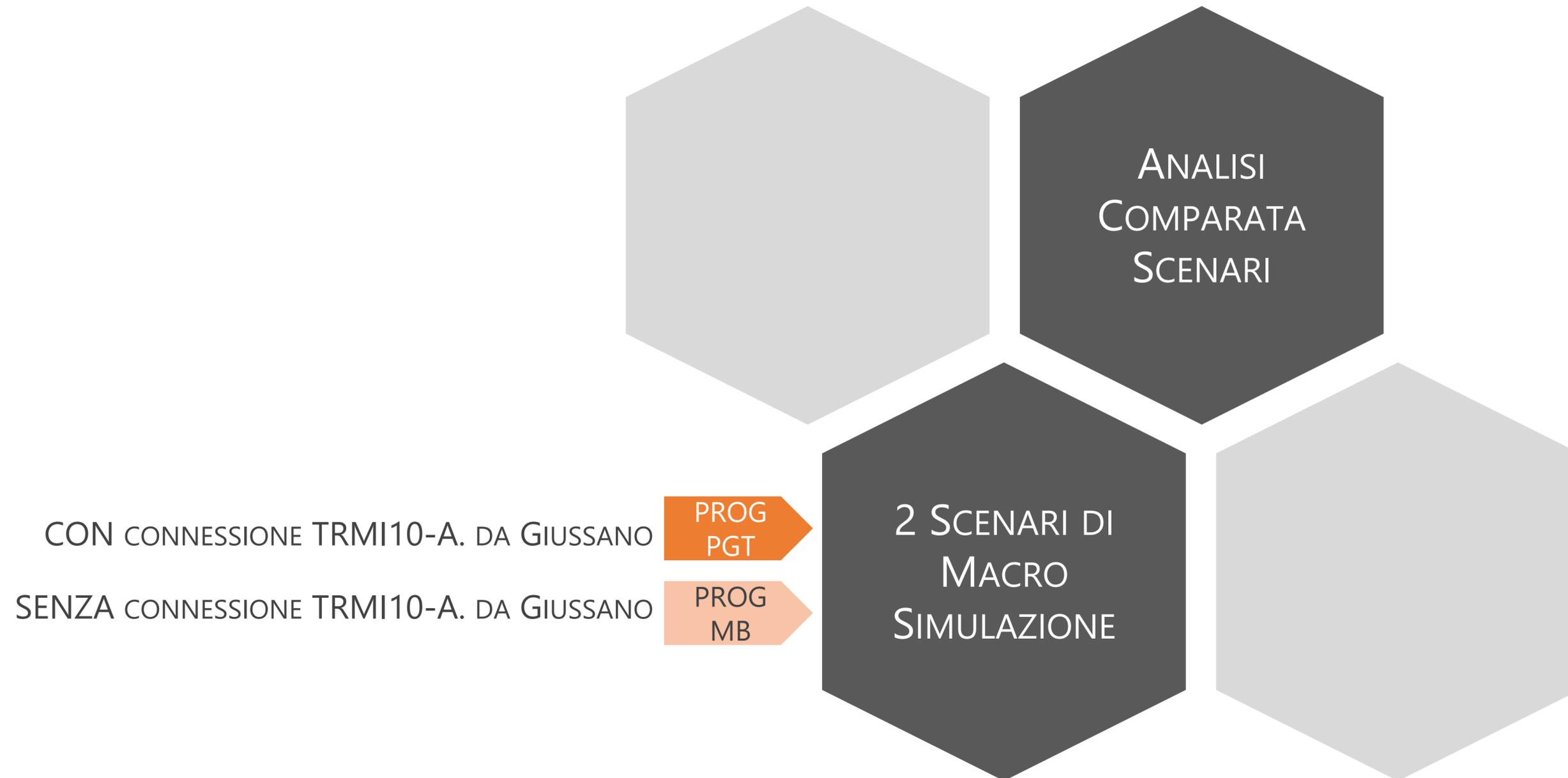
PROG
MB



Per lo Scenario di Progetto SENZA il collegamento fra la TR MI 10 e via A. da Giussano, si stima un lieve incremento del grado di saturazione della viabilità alternativa, con particolare riferimento alla direttrice di via da Giussano e via 1° Maggio.

Le variazioni dei livelli di congestione fra i due scenari sono comunque minimi, dato il carico ridotto che si stima possa gravare sul collegamento eliminato, e localizzati nel comparto nord-ovest.

Analisi Comparata Scenari

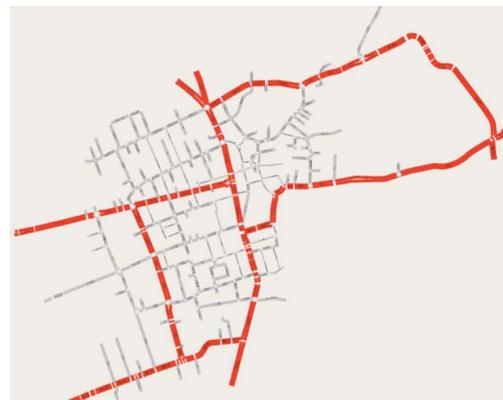


Comparazione Scenari – Indicatori per tipo di strada e direttrici

Classificazione funzionale delle strade



VIABILITÀ ESISTENTE



VIABILITÀ PRIMARIA



VIABILITÀ SECONDARIA

Direttrici principali di traffico ai fini dello studio



SP6 MACHERIO-VEDANO



A. DA GIUSSANO-VOLTA



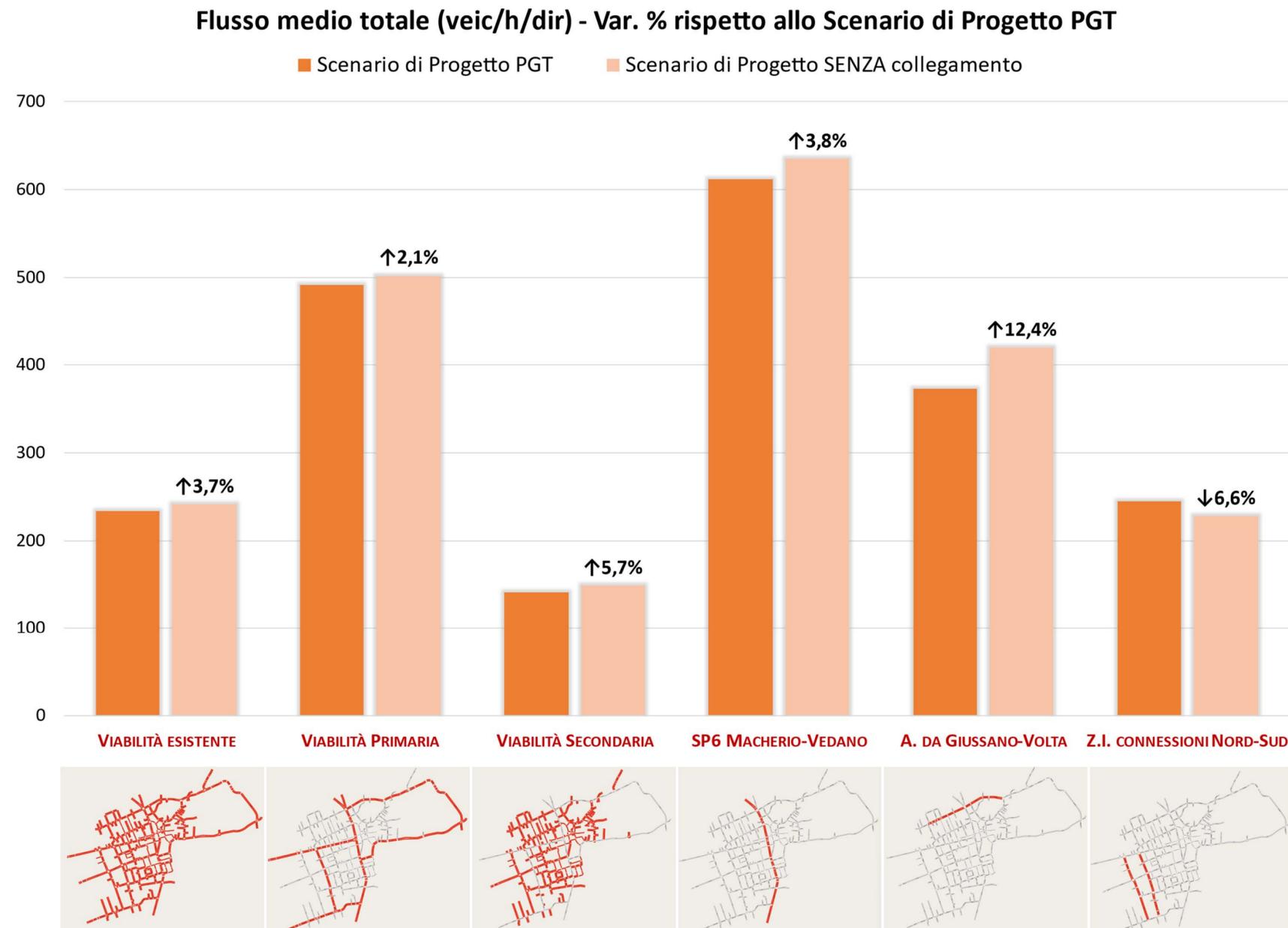
Z.I. CONNESSIONI NORD-SUD

Gli impatti degli interventi previsti, ossia delle trasformazioni urbanistiche previste dal PGT e della realizzazione della tratta C dell'Autostrada Pedemontana Lombarda e della TR MI 10, sono stati analizzati nel dettaglio per:

- **Livello di importanza delle strade**, in rapporto alla loro funzione specifica, distinguendo:
 - ✓ **Viabilità Esistente**, che comprende tutta la viabilità comunale attuale
 - ✓ **Viabilità Primaria**, a cui afferiscono le arterie classificate come «E- Strade Urbane di Quartiere»
 - ✓ **Viabilità Secondaria**, a cui afferisce tutta la viabilità urbana di classe inferiore rispetto alla precedente
- **Direttrici principali di traffico** su cui si possa ragionevolmente prevedere un impatto maggiore, ossia:
 - ✓ **SP6 Macherio-Vedano**, che rappresenta l'alternativa principale di percorso rispetto alla TR MI 10, per i collegamenti di medio-lungo raggio
 - ✓ **A. da Giussano-Volta**, che costituirà la direttrice est-ovest di adduzione alla Pedemontana più prossima allo svincolo di Macherio
 - ✓ **Z.I. connessioni Nord-Sud**, che si configurano come alternative principali di percorso rispetto alla TR MI 10, per i collegamenti di breve raggio con la Zona Industriale

Comparazione Scenario di Progetto vs Scenario di Riferimento

Flusso Assegnato Totale [veic/h/dir]



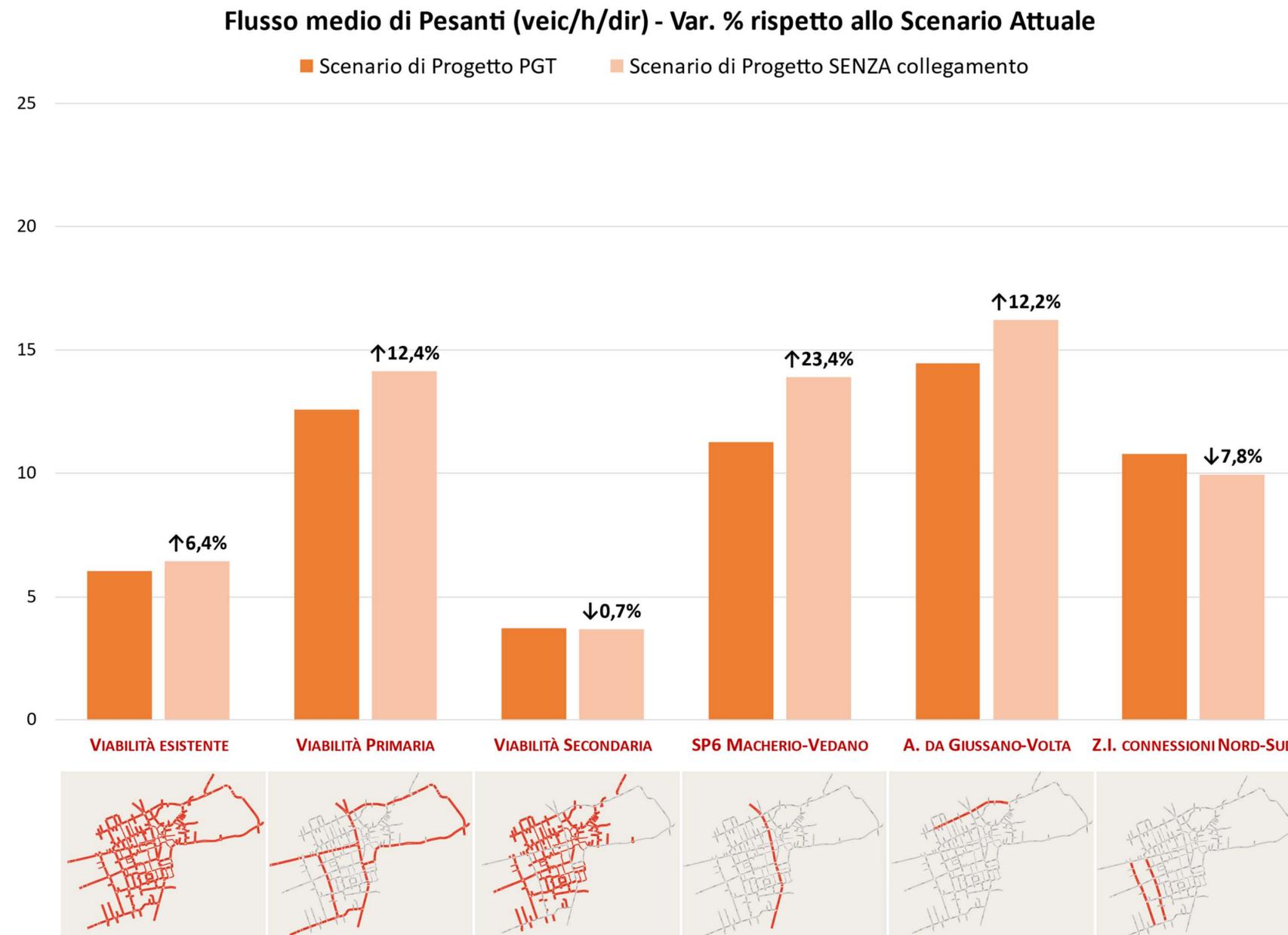
Nell'ora di punta mattutina del giorno feriale infrasettimanale, l'assenza del collegamento fra la TR MI 10 e via A. da Giussano e degli interventi di ricucitura della maglia inter-urbana fra l'ambito nord-ovest di Biassono e Macherio potrebbe comportare, rispetto allo Scenario di Progetto PGT:

- **Variazioni minime dei flussi veicolari medi totali** sulla viabilità esistente
- Incrementi % leggermente più marcati del traffico potranno insistere sulla viabilità secondaria (+5,7%), rispetto alla primaria, comunque mediamente interessata da flussi contenuti al di sotto dei 200 veic/h/direzione
- Tali incrementi sono da imputarsi per lo più alla direttrice di via A. Da Giussano – via Volta (+12,4%), su cui si concentrano gli spostamenti di scambio provenienti dalla SP6 lato nord e l'ambito ovest di Biassono, che nello Scenario di Progetto PGT utilizzerebbero la viabilità inter-urbana di nuova realizzazione (interventi di ricucitura)
- Lungo la viabilità a servizio della Z.I., invece, si stima che l'assenza dei nuovi collegamenti convergenti su via A. da Giussano potrebbe portare ad una leggera contrazione del traffico, probabilmente imputabile ad una componente di attraversamento che, senza gli interventi di ricucitura della maglia inter-urbana, restano sulla SP6.

Si precisa comunque che tutte le suddette variazioni sono di entità decisamente ridotta rispetto ai benefici che apporterebbe la realizzazione della Pedemontana e degli altri interventi ad essa connessi

Comparazione Scenario di Progetto vs Scenario di Riferimento

Flusso Assegnato di Veicoli Pesanti [veic/h/dir]



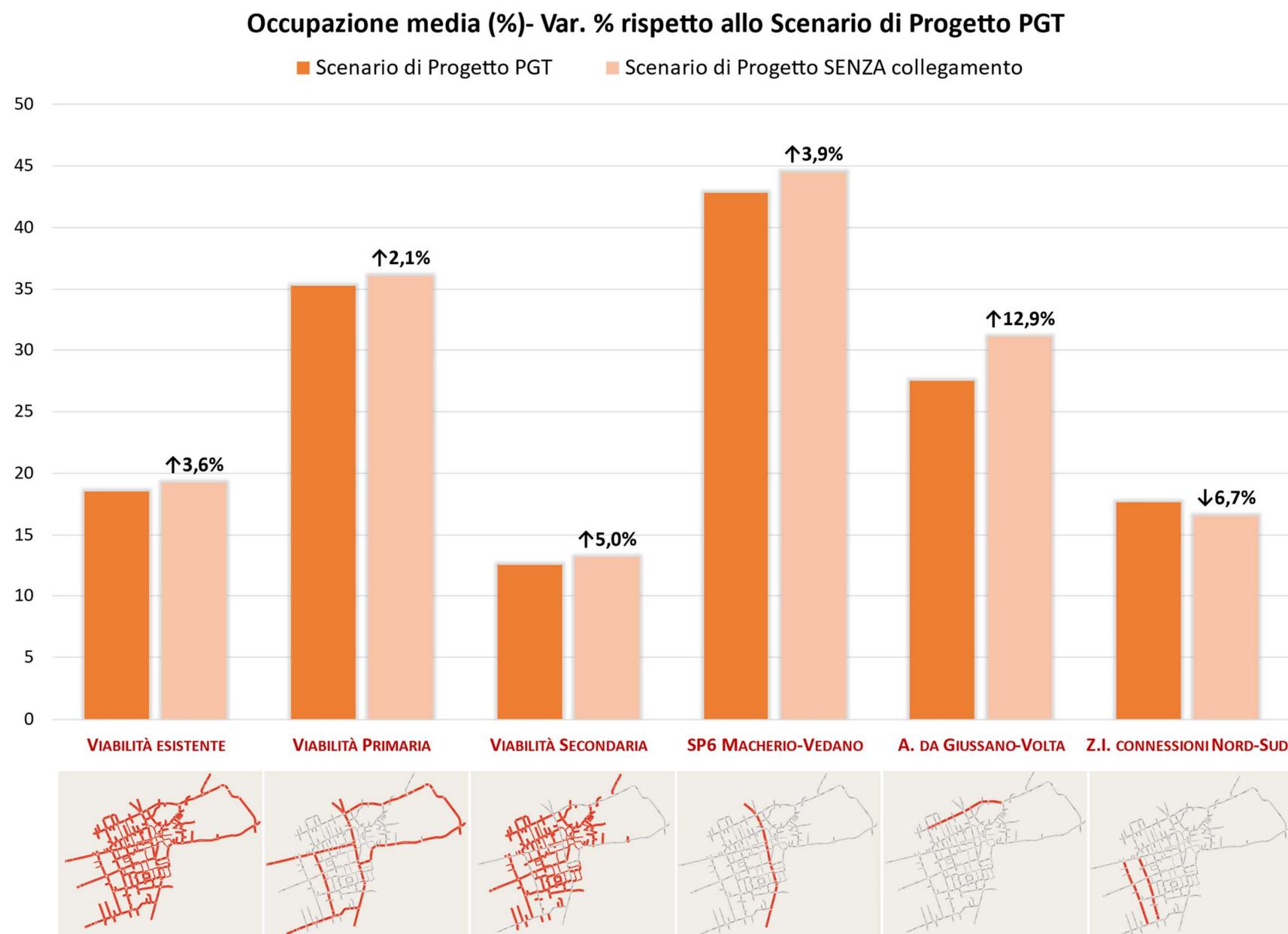
Senza i nuovi collegamenti convergenti su via A. da Giussano, rispetto allo Scenario di Progetto PGT potrebbe osservarsi:

- un incremento del traffico pesante sulla viabilità esistente, anche se di entità mediamente contenuta (+6,4%)
- Tali variazioni interesseranno quasi esclusivamente la viabilità primaria (+12,4%), con particolare riferimento alla SP6 (+23,4%) e la direttrice di A. da Giussano-Volta, utilizzate in alternativa ai collegamenti non realizzati
- Lungo la viabilità a servizio della Z.I., invece, si stima che l'assenza dei nuovi collegamenti convergenti su via A. da Giussano potrebbe portare ad una leggera contrazione anche del traffico pesante.

Anche in relazione al traffico pesante, le variazioni stimate fra i due scenari analizzati sono di entità ridotta rispetto ai benefici che apporterebbe la realizzazione della Pedemontana e degli altri interventi ad essa connessi

Comparazione Scenario di Progetto vs Scenario di Riferimento

Rapporto Flusso/Capacità (Occupazione media) [%]



Le variazioni del grado di saturazione medio della rete viaria, fra i due scenari analizzati, sono della stessa entità delle variazioni di traffico, ossia:

- Sono mediamente molto contenute
- Sono più evidenti sulla viabilità secondaria e, in particolare, sulla direttrice A. da Giussano-Volta
- La viabilità a servizio della Z.I. registra una variazione in controtendenza rispetto agli altri ambiti, con una riduzione della saturazione piuttosto che un incremento

Le variazioni imputabili alla non realizzazione delle connessioni con via A. da Giussano sono di entità ridotta rispetto ai benefici che apporterebbe la realizzazione della Pedemontana e degli altri interventi ad essa connessi e si stima che non determineranno livelli di saturazione critici nella viabilità esistente.