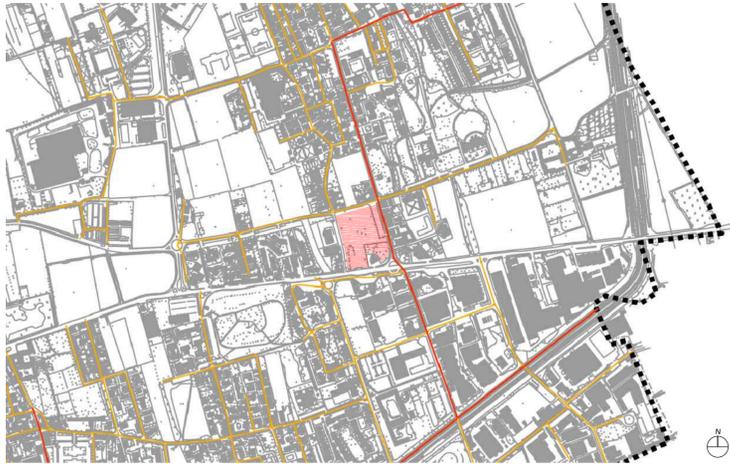


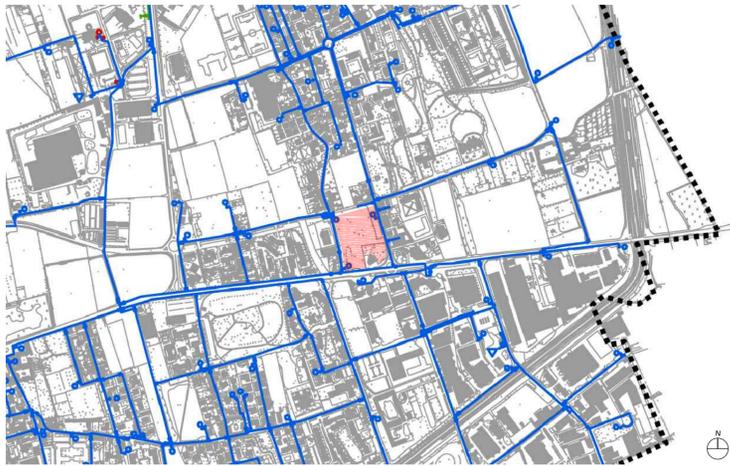
Estratto PUGSS - Sistema della mobilità

- LEGENDA
- A4 (4,2 km)
 - MISP130 (3,1 km)
 - MISP162 (3,1 km)
 - MISP172 (2,6 km)
 - SS11 (2,4 km)
 - stradario (n. 191 ; 75,3 km)
 - Area di intelto



Estratto PUGSS - Rete della fognatura

- LEGENDA
- Condotti della fognatura (51.5 km)
 - Collettore consortile (4.9 km)
 - Area di intervento



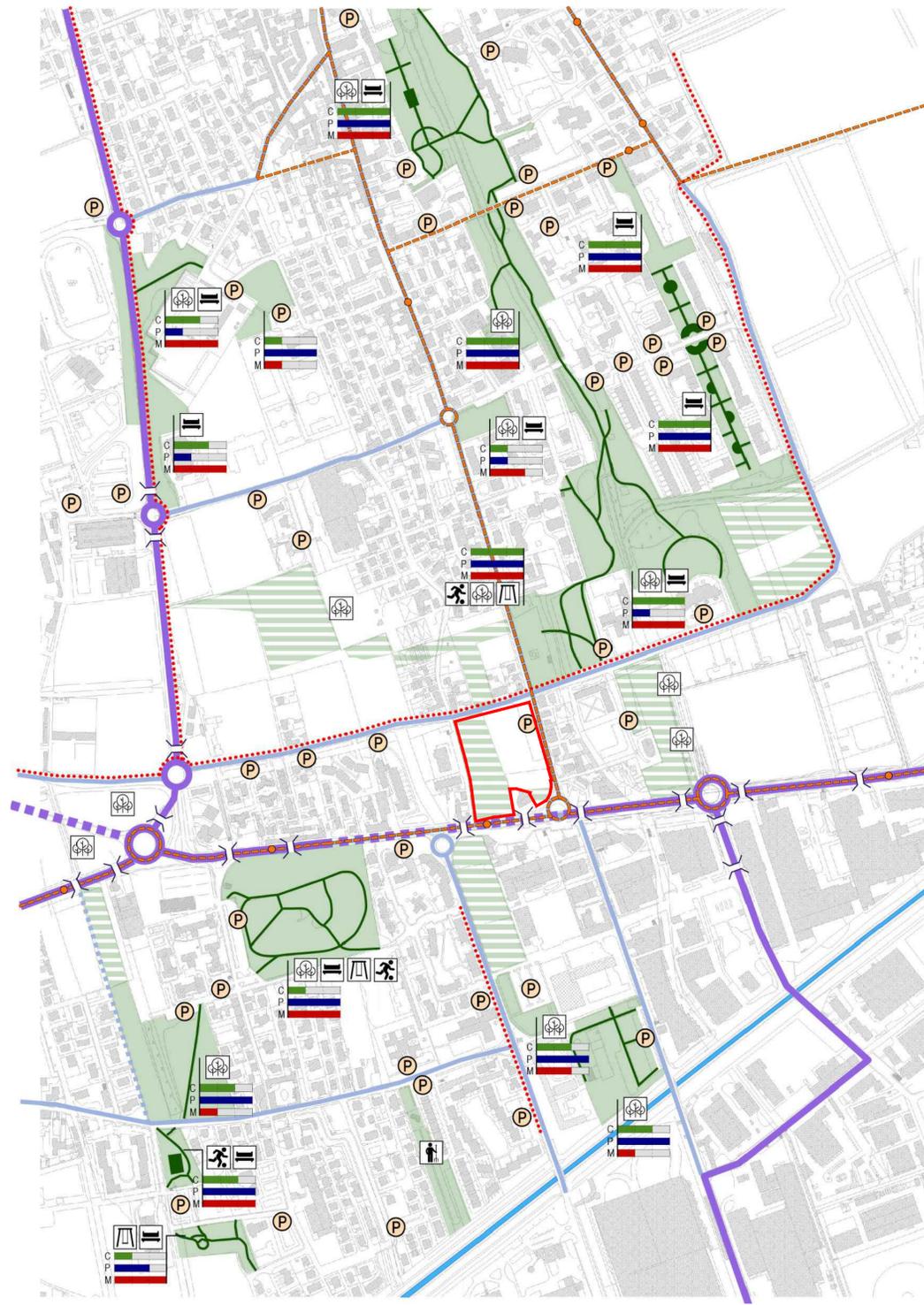
Estratto PUGSS - Rete dell'acquedotto

- LEGENDA
- Acqua non potabile
 - Acqua potabile
 - Impianti acqua non potabile
 - Impianti acqua potabile
 - Area di intervento



Estratto PUGSS - Rete del gas

- LEGENDA
- Bassa pressione
 - Media pressione
 - Area di intervento



Accessibilità e aree verdi (elaborazione su contenuti desunti da PdS / DdP)

- LEGENDA
- Area di intervento (St)
 - Assi viari principali
 - Assi viari secondari
 - Attraversamenti pedonali
 - Principali percorsi ciclopedonali
 - Percorsi ciclopedonali in previsione
 - Percorsi TPL e fermate
 - Aree verdi esistenti
 - Aree verdi in previsione
 - Percorsi pedonali interni alle aree verdi
 - Parcheggi

- Tipologia di verde
- Area piantumata
 - Area verde attrezzata
 - Area attrezzata per la pratica sportiva
 - Area giochi
 - Area dedicata all'orticoltura

- Caratteri di qualità delle aree verdi
- C Continuità con altre aree verdi
 - P Prossimità con aree a parcheggio
 - M Stato di manutenzione

ref. D.02.c Studio di impatto del traffico generato (estratto)

5 Valutazioni finali e raccomandazioni

5.1 Verifiche degli impatti "in situ"

Per quanto riguarda l'andamento in/out, lo Studio ha stimato ordini di grandezza contenuti, soprattutto in relazione alla concentrazione delle ore di punta (max 40 veh), tali da non provocare lo scadimento del livello di servizio delle strade circostanti.

Si vuole anche sottolineare che i volumi di traffico che interessano la via Garibaldi *ante operam* sono in crescita e - pur inferiori ai 700 veh - sono prossimi alla soglia di attenzione; del resto, il PUT stesso ha espressamente individuato l'asta nord-sud di via Garibaldi come itinerario di canalizzazione dei flussi del nucleo consolidato.

L'intervento, pertanto, si "appoggia" ad una viabilità di rango intermedio, espressamente individuata e dimensionata per sostenere un traffico di media entità (600-1200 veh); nelle ore di punta della mattina sono talvolta presenti accodamenti di una decina di veicoli in attesa di immettersi sulla via Milano.

il contributo al traffico del PA resta percentualmente ininfluente e non provoca impatti significativi.

5.2 Raccomandazioni

Si possono suggerire alcune precauzioni atte ad ottimizzare le infrastrutture esistenti:

- a) alternativa 1: valutare l'ingresso/uscita dal parcheggio in unica posizione baricentrica, quindi spostato rispetto all'attuale verso nord, così da non interferire con eventuali accodamenti; l'indicazione vale anche in relazione alla piantumazione esistente, laddove in caso di unificazione del punto di accesso/uscita si dovrebbero opportunamente utilizzare due "campate" adiacenti.
 - b) alternativa b: valutare l'ingresso/uscita dal parcheggio esclusivamente su via Missori (come peraltro avviene attualmente); ciò comporterebbe (unico ingresso/uscita) la realizzazione di un primo tratto di circa 20 m a doppio senso per consentire l'immissione diretta su via Garibaldi/Sturzo, senza impegnare la rete locale con lunghi percorsi interni.
- Non si ritengono necessari interventi sulla via Garibaldi stante la corretta segnaletica adottata per i franchi laterali di banchina (anche a scoraggiamento della sosta illegale).

Comune di Cornaredo
Provincia di Milano

Committente:
TEQ S.R.L.

T.01b

File rif.: 508_DE1_T.01b.dwg

Scala: 1:10.000
1:5.000

Oggetto:
Inquadramento
Sottoservizi
Accessibilità e aree verdi

**Ambito di Trasformazione AT 3
(ex AT 7)**

Fase:
Proposta di Piano Attuativo

Progettisti:
**MASTERPLAN
STUDIO**

EMISS.	DATA	DIS.	APPR.
E03	02/2020	MB	SG
E02	04/2019	RP	SG
E01	07/2018	RP	SG

MASTERPLANSTUDIO srl
via Aosta, 2 20155 Milano
T. 02 3310 6423 F. 02 3182 0674
info@masterplanstudio.it