

# Le azioni del Piano Urbano del Traffico

Problematiche	Soluzioni proposte
<p><b>Connessione con Milano:</b> l'asse di via Ripamonti presenta problemi di congestione in particolari orari che si riflettono anche sul tratto della Val Tidone, così che la rete stradale interna del comune di Opera risulta interessata dalla presenza di un traffico improprio di attraversamento. La carenza di una sede di corsia protetta riservata incide negativamente sulla propensione da parte degli utenti all'utilizzo del trasporto pubblico.</p>	<p>Alcuni interventi a Noverasco per migliorare il deflusso verso Milano. In tempi brevi possibilità di istituire una corsia preferenziale per il mezzo pubblico da Opera (almeno fino a Noverasco); in prospettiva istituzione di una linea di trasporto pubblico in sede propria, Milano-Opera-Locate Triulzi (prolungamento del 24) con interscambio a Locate Triulzi con la stazione; Costituzione di tavoli di concertazione con Milano per la possibile regolazione del semaforo del carcere.</p>
<p><b>Connessione con Rozzano:</b> lo sviluppo delle concentrazioni terziarie e commerciali nel territorio di Rozzano e nelle zone limitrofe provoca un forte incremento delle relazioni di Opera con tale area attualmente affidate a una viabilità locale di tipo rurale.</p>	<p>Valutazione di alternative per la connessione con Rozzano: si veda la tavola degli scenari e le simulazioni allegate. Per quanto riguarda la connessione si suggerisce un utilizzo come ciclabile a tempo (domeniche e festivi tra marzo e ottobre).</p>
<p><b>viale Berlinguer:</b> "effetto barriera" per i pedoni e caratteristiche che inducono i conducenti a raggiungere velocità di guida inadeguate al contesto. La concomitanza di questi elementi determina uno scarso senso di sicurezza nell'attraversamento da parte dei pedoni.  <b>via Diaz e via S.Francesco:</b> le caratteristiche della strada inducono velocità di guida elevate, inadeguate all'avvicinamento immediato al centro cittadino.</p>	<p>Regolazione dei tempi semaforici. Interventi sugli attraversamenti pedonali, sui marciapiedi per garantire maggiore sicurezza. Riprogettazione del Crocione, per la riduzione dell'effetto barriera pedonale e per il rallentamento della velocità sulle strade di adduzione ad esso.</p>
<p><b>zona est del centro:</b> presenza di sensi unici, in alcune strade la sosta in linea è accompagnata da interruzione dei percorsi pedonali sui marciapiedi anche a causa della presenza di piantumazione; in altre i marciapiedi sono stretti e in cattivo stato di conservazione. La presenza di scuole richiede un miglioramento dei percorsi pedonali.</p>	<p>Rallentamento del traffico attraverso intersezioni leggermente sopraelevate. Allargamento dei marciapiedi. Protezione dei percorsi per le scuole. Zone ambientali che non richiedono più l'uso dei rallentatori.</p>
<p><b>zona Noverasco:</b> la quantità di pendolari che quotidianamente si spostano tra il centro principale di Opera e la zona di Noverasco e verso Milano è notevole e il mezzo utilizzato in prevalenza è l'automobile.</p>	<p>Realizzazione di un sistema di trasporto (tipo minibus) lungo l'asse di via Berlinguer e lungo via Ripamonti per consentire di limitare l'uso del mezzo privato nel collegamento dei due poli insediativi del comune. Interventi per garantire maggiore continuità trasversale agli abitanti della frazione.</p>
<p><b>zona Zerbo:</b> cattivo stato di conservazione dei marciapiedi e interruzione dei percorsi pedonali sui marciapiedi a causa della presenza di piantumazione. La zona industriale ha un accesso diretto solo sulla carreggiata con direzione sud della Valtidone; ciò comporta problemi per quanto riguarda la circolazione di mezzi pesanti diretti o provenienti dalla carreggiata con direzione nord, che sono costretti ad utilizzare la rete stradale interna del comune.</p>	<p>Riqualificazione ambientale per la zona residenziale e moderazione del traffico. Soluzione per la sosta nella zona industriale e proposta di segnalazione più efficace per impedire l'attraversamento della zona urbana ai mezzi pesanti. Accesso alla corsia Nord della Val Tidone con svincolo il località Zerbo.</p>
<p><b>Zona ovest del centro:</b> conflitto veicoli/pedoni, alte velocità di guida.  <b>Zone sud-est/ovest:</b> in queste due zone, prevalentemente interessate solo da flussi veicolari, è stata rilevata la completa assenza di marciapiedi e la loro frequente interruzione a causa della piantumazione.</p>	<p>Provvedimenti per la riduzione della velocità. Riqualificazione ambientale e moderazione del traffico. Protezione dei percorsi per le scuole. Istituzione del senso unico su Via Giovanni XXIII. Zone ambientali che non richiedono più l'uso dei rallentatori.</p>
<p><b>Percorsi ciclabili:</b> nella porzione settentrionale del territorio è presente un certo numero di percorsi ciclabili come collegamento con i quartieri esterni e zone agricole di pregio ambientale ma risulta carente l'integrazione a rete di tali percorsi che rappresentano "frammenti" non collegati tra loro e non integrati in modo efficace al tessuto residenziale / sociale. I punti in cui hanno inizio i percorsi a Noverasco ed a Zerbo sono localizzati in aree marginali difficilmente individuabili; in corrispondenza di tali punti la qualità degli spazi pubblici appare inadeguata.</p>	<p>Integrazione a rete dei percorsi ciclabili. Risistemazione della rete comunale e intercomunale (collegamento con Locate Triulzi e la stazione ferroviaria) attraverso percorsi separati. Coesistenza della rete ciclabile nelle zone a traffico moderato nella stessa sede delle auto.</p>
<p><b>Parcheggi:</b> problemi legati alla sosta si evidenziano principalmente in Via Cavour a causa della forte presenza di servizi alla popolazione (banche, assicurazioni, posta, ecc.) Altri problemi riguardano il parcheggio di mezzi pesanti nelle zone industriali e il carico e scarico merci per alcune attività commerciali.</p>	<p>Parcheggi a rotazione in Via Cavour. Individuazione di adeguamenti nella zona industriale dello Zerbo con indicazioni di segnaletica orizzontale. Per quanto riguarda Via Lambro ogni intervento è rimandato alla decisione sulla sua funzione futura.</p>
<p><b>Problemi legati alla sicurezza:</b> sono imputabili soprattutto ad alcuni comportamenti scorretti rilevati e che potrebbero essere causa di incidenti: in particolare si segnala il costante, e sempre in aumento, flusso da e per Rozzano e/o Assago proveniente / diretto ai comuni dell'area di San Donato, che utilizza la Strada Consortile Mirasole con caratteristiche tecniche esigue e la banchina cedevole.</p>	<p>Poiché la maggior parte degli incidenti avvengono nella parte ovest del comune la proposta di piccola tangenzialina di PRG potrebbe essere una risposta soddisfacente per indirizzare i veicoli nella parte più esterna. Lo stesso vale per l'intersezione alla Staffora e al Dosso Cavallino da valutare a seguito degli interventi previsti. Le rotonde Marcora e Manara andranno anch'esse ridisegnate a seguito dei nuovi quartieri di PRG.</p>

## Piano Urbano del Traffico: Convenzione Comune di Opera - Politecnico di Milano - DST

Prof. Anna Moretti (responsabile), arch. Enrico Prevedello, Paola Villani; Collaboratori: arch. Giada Longhi, Carlo Molteni  
 Tel 02-23995840 Fax 02-2399 5864 e-mail: [pnr@mail.polimi.it](mailto:pnr@mail.polimi.it)