Comune di Buccinasco

Aggiornamento del PGTU
primi appunti di discussione

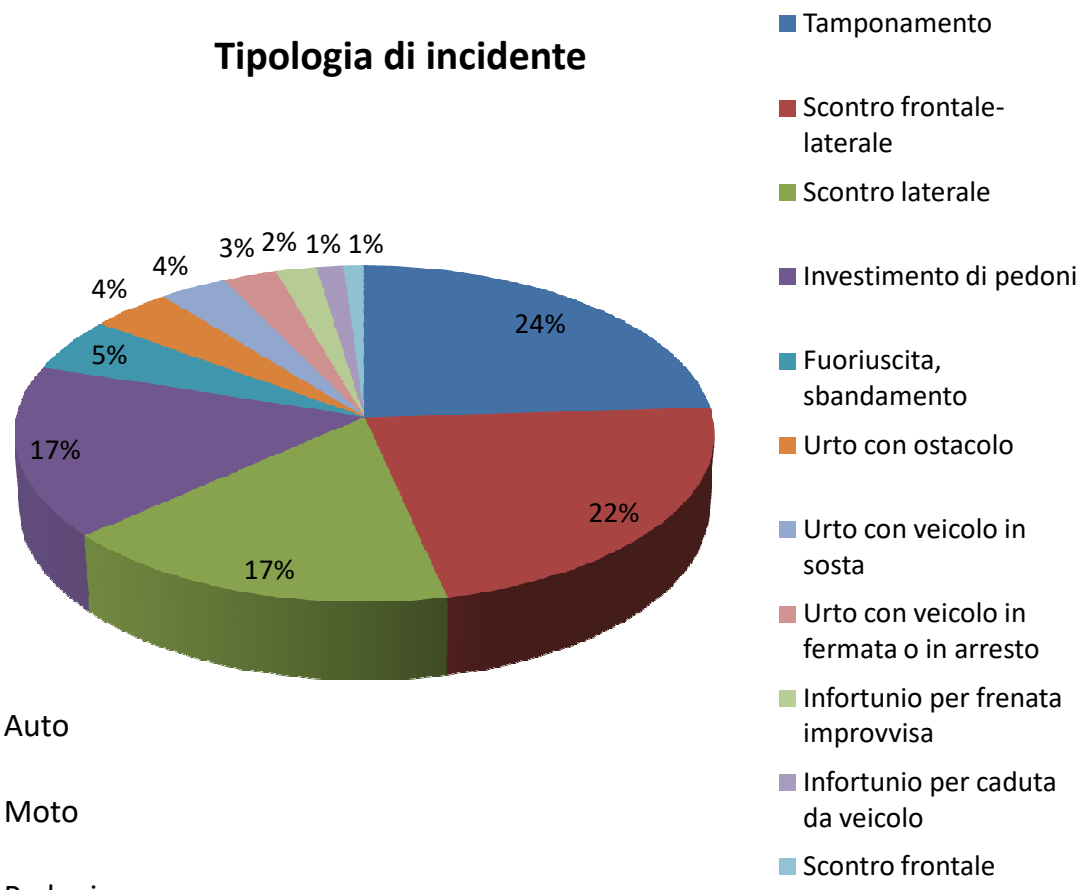
Aprile 2019

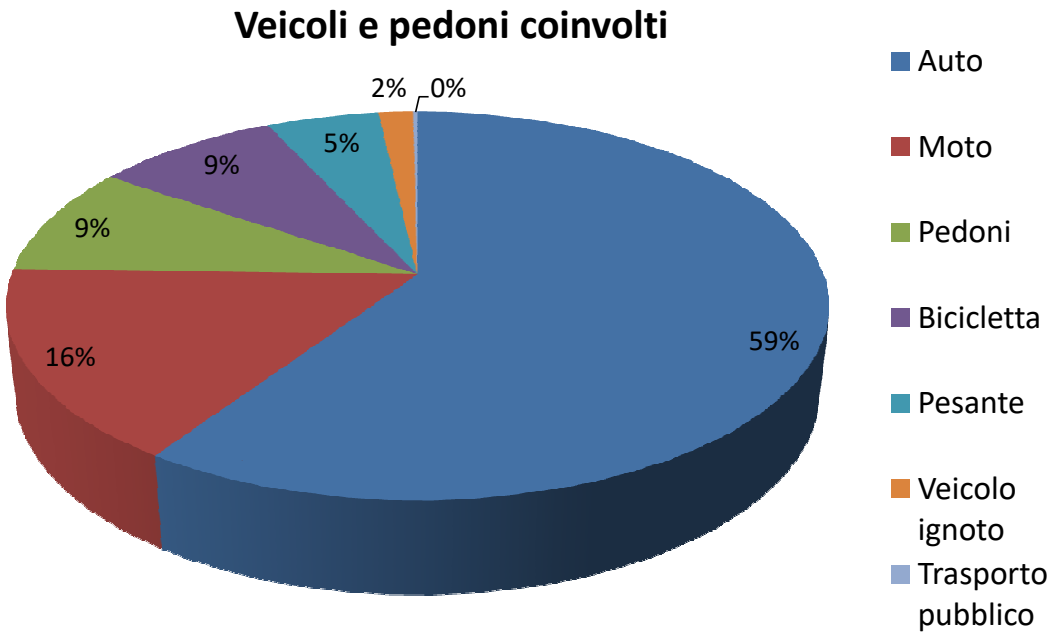
Polinomia srl
www.polinomia.it

Analisi conoscitiva: gli incidenti

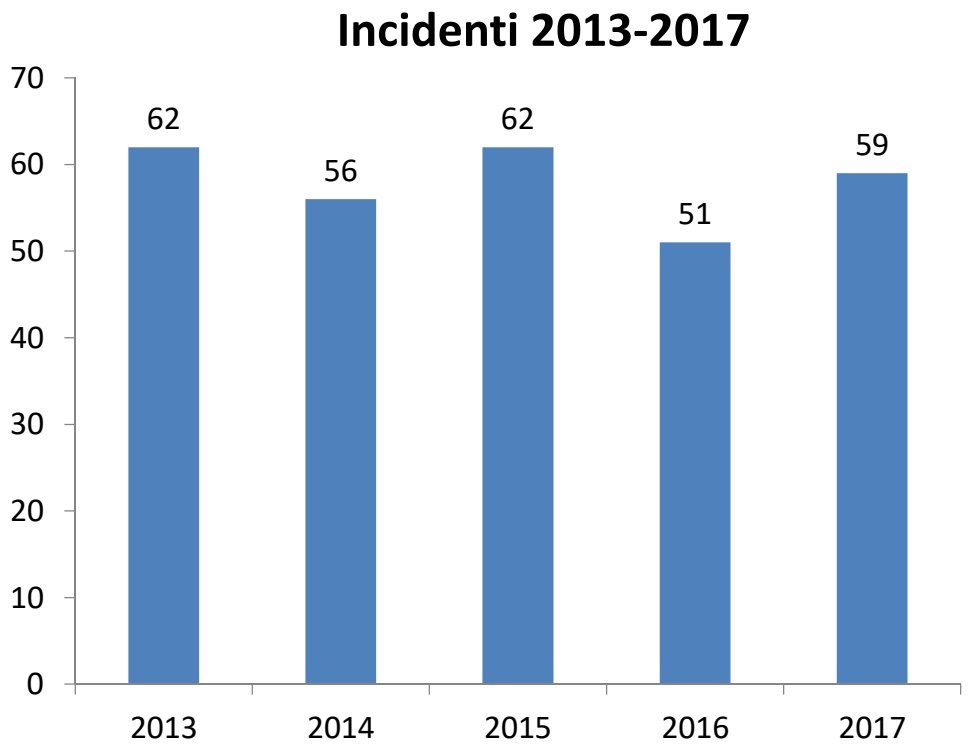
I risultati relativi alla tipologia di incidente mostrano come quasi la metà degli incidenti totali siano imputabili a tamponamenti e a scontri frontali-laterali (rispettivamente il 24.1% e il 22.4%).

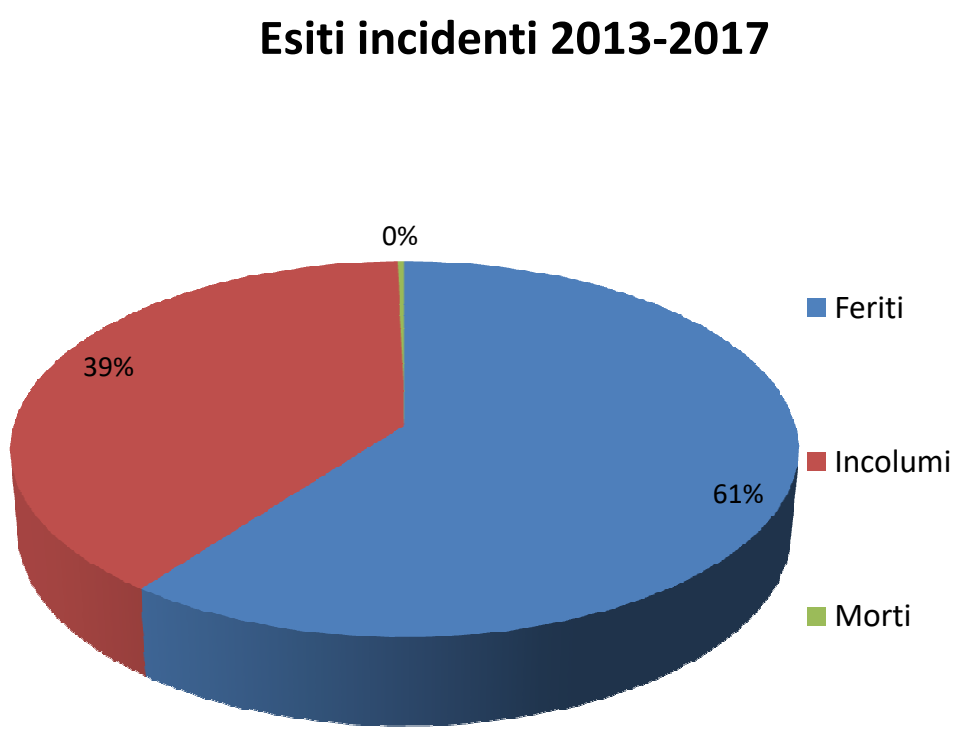
Le cause sono da ricercarsi prevalentemente nel non rispetto della segnaletica stradale (stop e diritto di precedenza), nell'eccesso di velocità e nella scarsa attenzione degli automobilisti, sempre più distratti durante la guida anche per via di un uso improprio del cellulare.





Analisi conoscitiva: gli incidenti





Il numero di incidenti si è mantenuto pressoché costante negli ultimi anni. Esso varia dai 62 eventi del 2013 e 2015 ai 51 del 2016, con un totale nel quinquennio di 290 incidenti che hanno coinvolto complessivamente 661 persone (delle quali 399 sono rimaste ferite e 2 sono decedute).

La tipologia di veicoli coinvolti vede prime le automobili con 334 vetture coinvolte, seguite dalle moto (90), dalle biciclette (48) e infine dai veicoli pesanti (29).

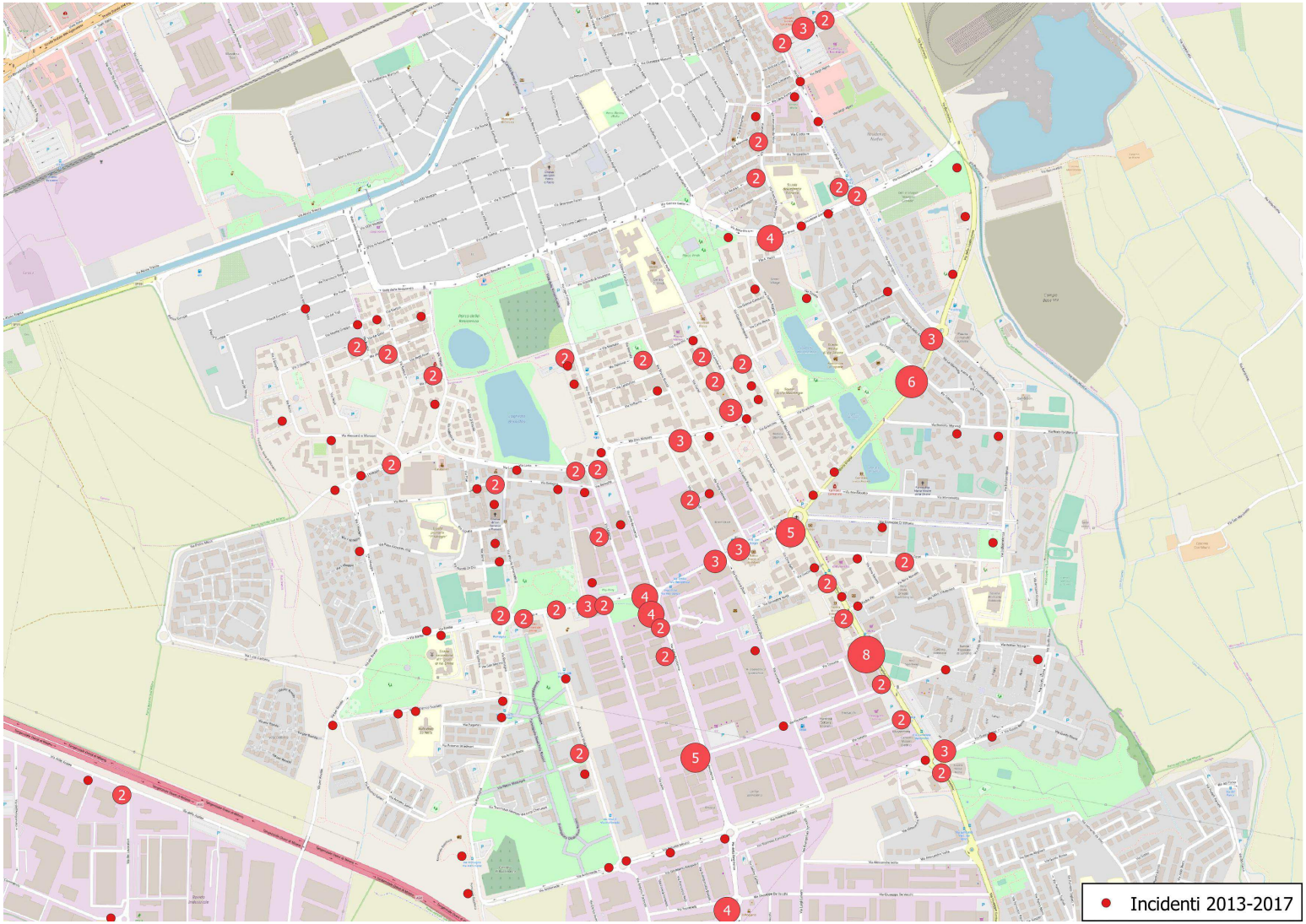
I pedoni coinvolti in incidenti sono in totale 51.

Analisi conoscitiva: gli incidenti

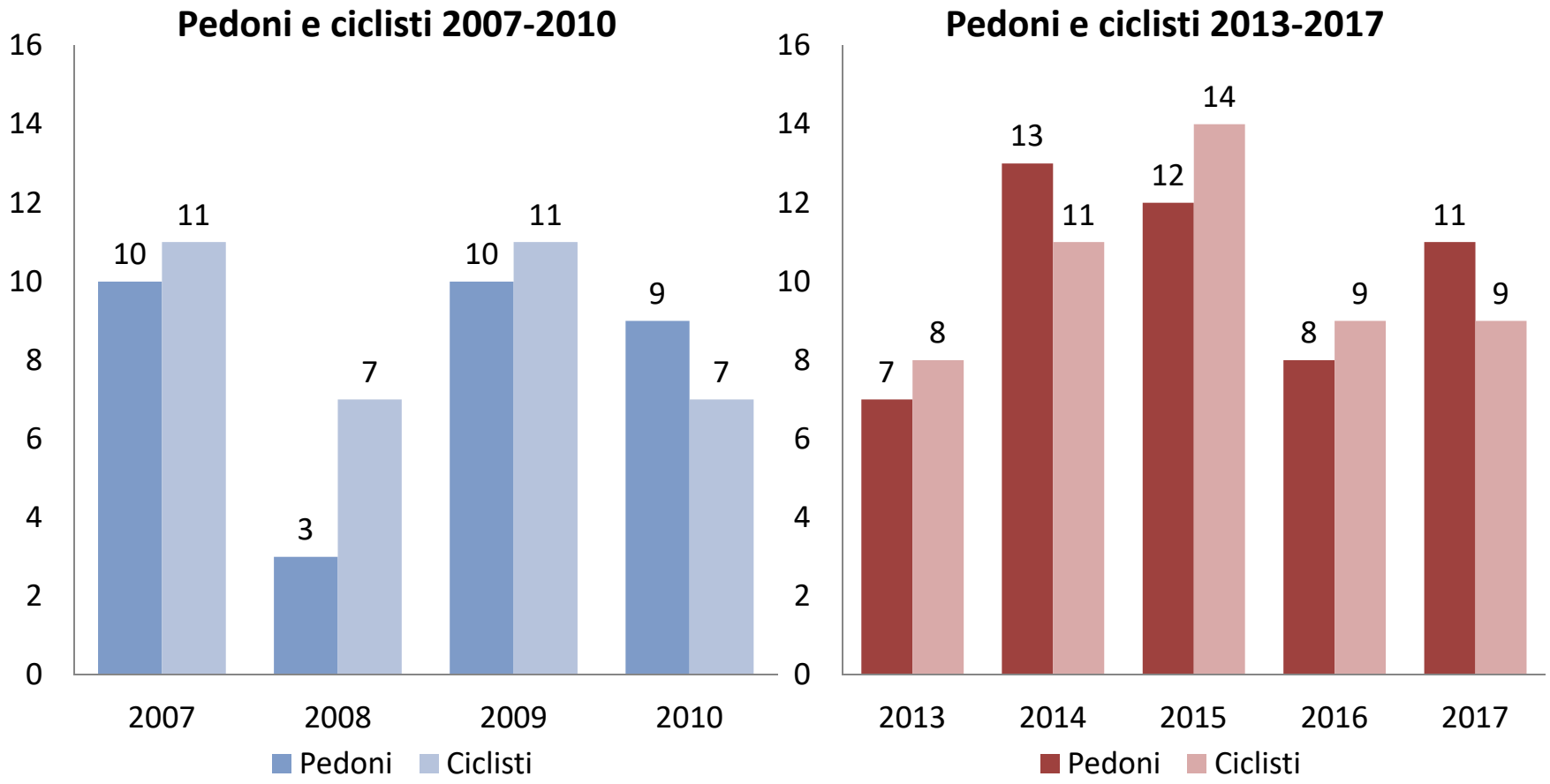
Localizzazione

La distribuzione degli incidenti mette in evidenza una situazione critica su via Lomellina, via Emilia e via della Resistenza.

Si possono notare anche alcuni punti ‘neri’, dove l’elevata incidentalità è derivata da problemi locali collocati nelle intersezioni Resistenza/Piemonte, Emilia/Resistenza, Costituzione/Fagnana, Piazza San Biagio.



Analisi conoscitiva: gli incidenti



Negli ultimi anni, in particolar modo dal 2014 in poi, sono aumentate le biciclette e i pedoni coinvolti.

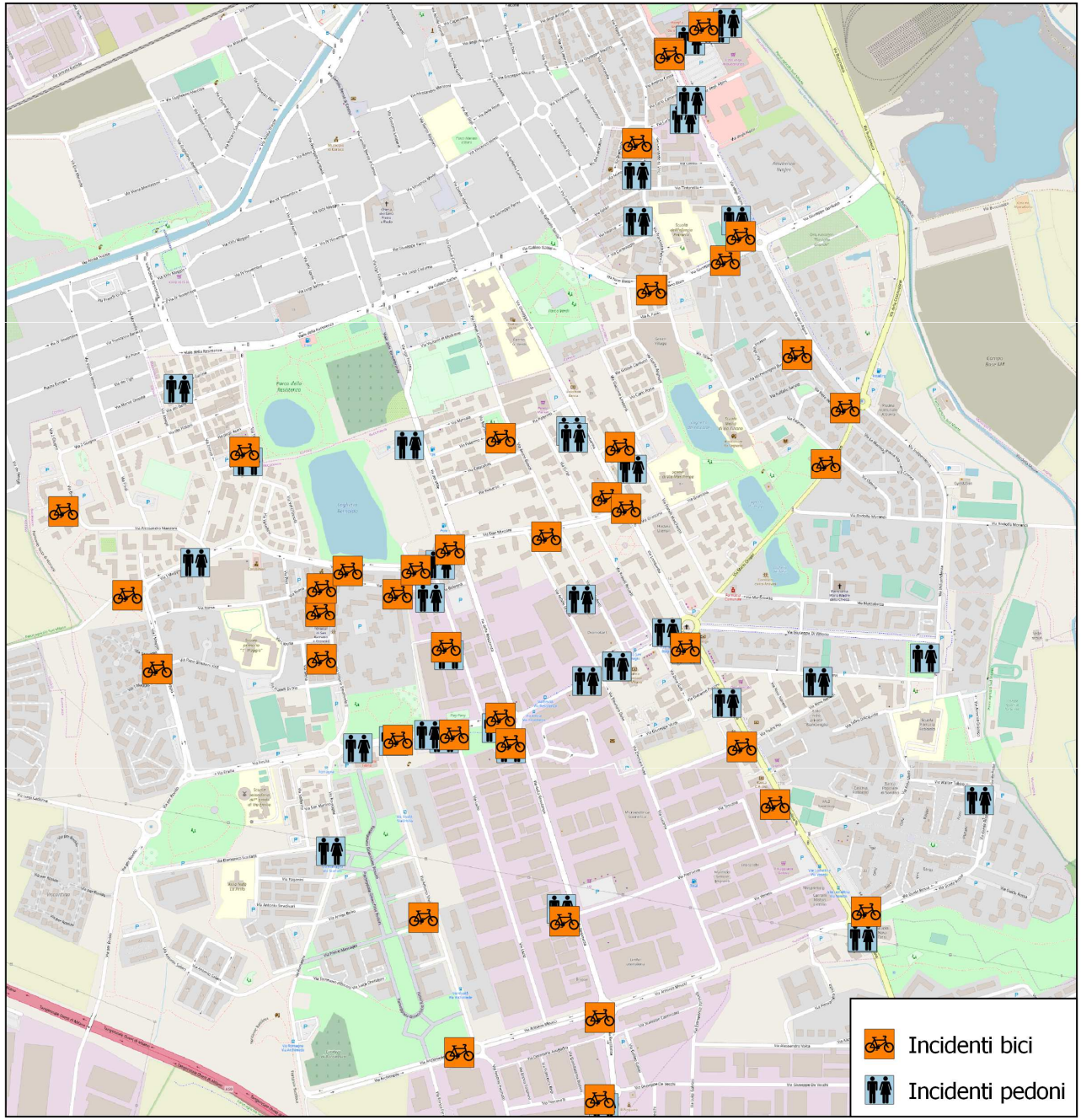
Analisi conoscitiva: gli incidenti

Ciclisti e pedoni

L'incidentalità che in specifico riguarda ciclisti (51 persone coinvolte) e pedoni (51 persone coinvolte) rappresenta quasi un quinto del totale.

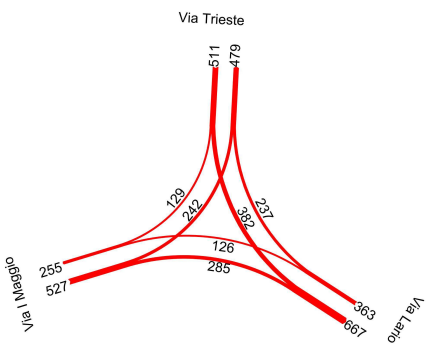
La zona centrale di Buccinasco è quella più rischiosa per gli utenti non motorizzati soprattutto lungo tutta via Emilia ma anche lungo via Lomellina-Lombardia, via Resistenza, via Lario, via Vittorio Emanuele II.

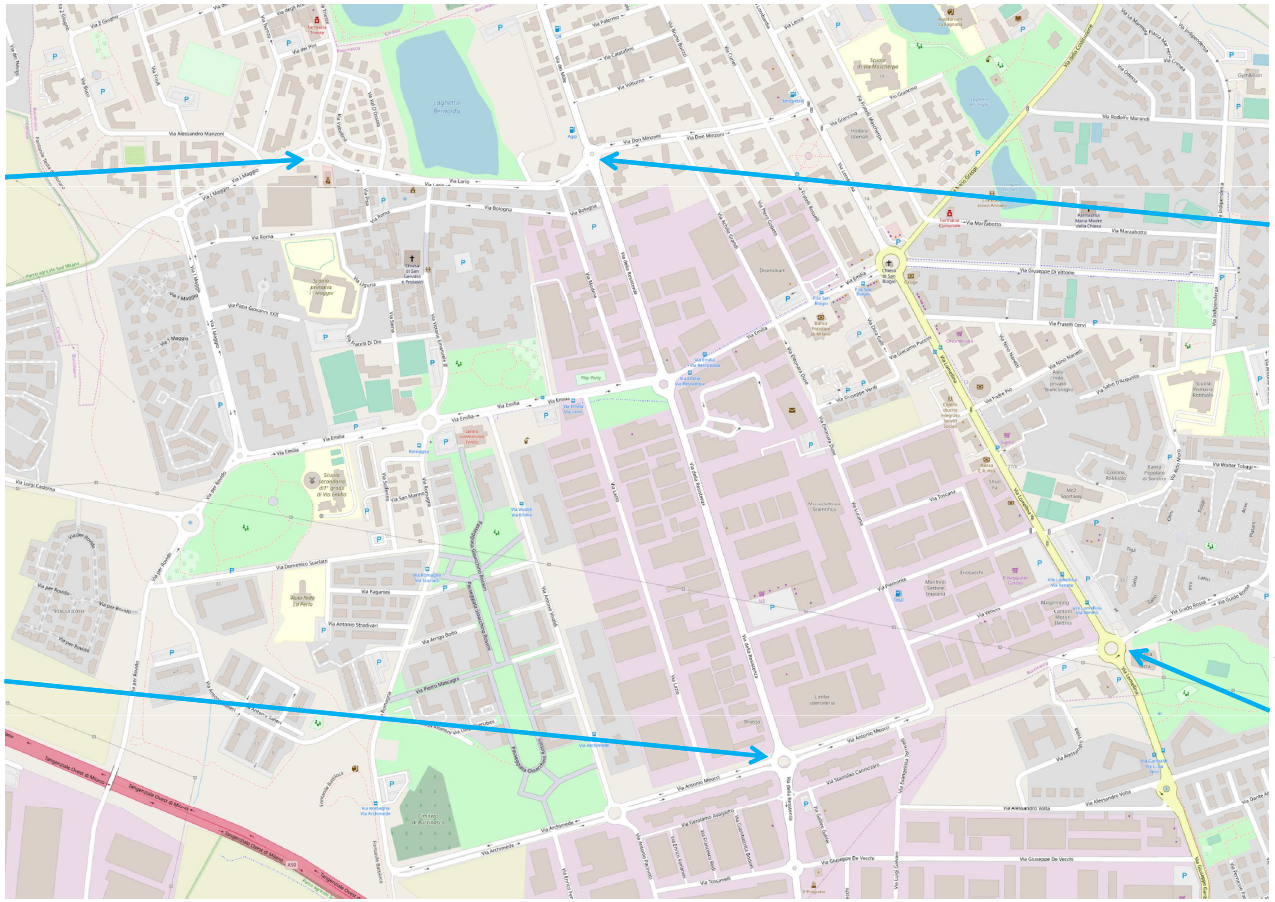
Una particolare concentrazione è registrata in prossimità dell' intersezione Mantegna/degli Alpini.

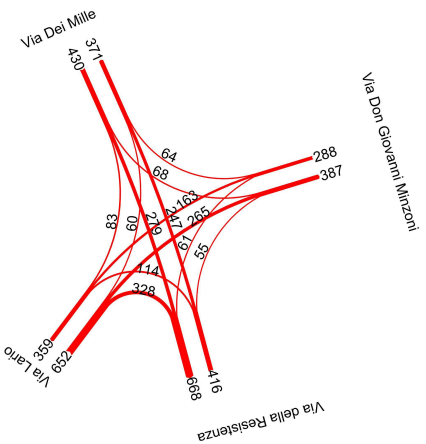


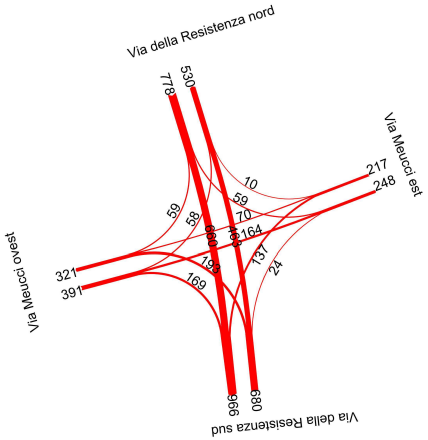
Analisi conoscitiva: flussi di traffico

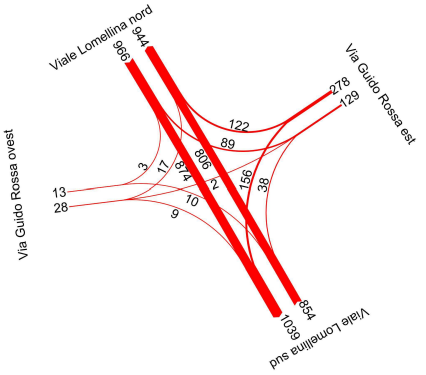
Flussi attuali nelle intersezioni: Lario/I Maggio, Resistenza/Lario, Lomellina/Guido Rossa, Resistenza/Meucci.







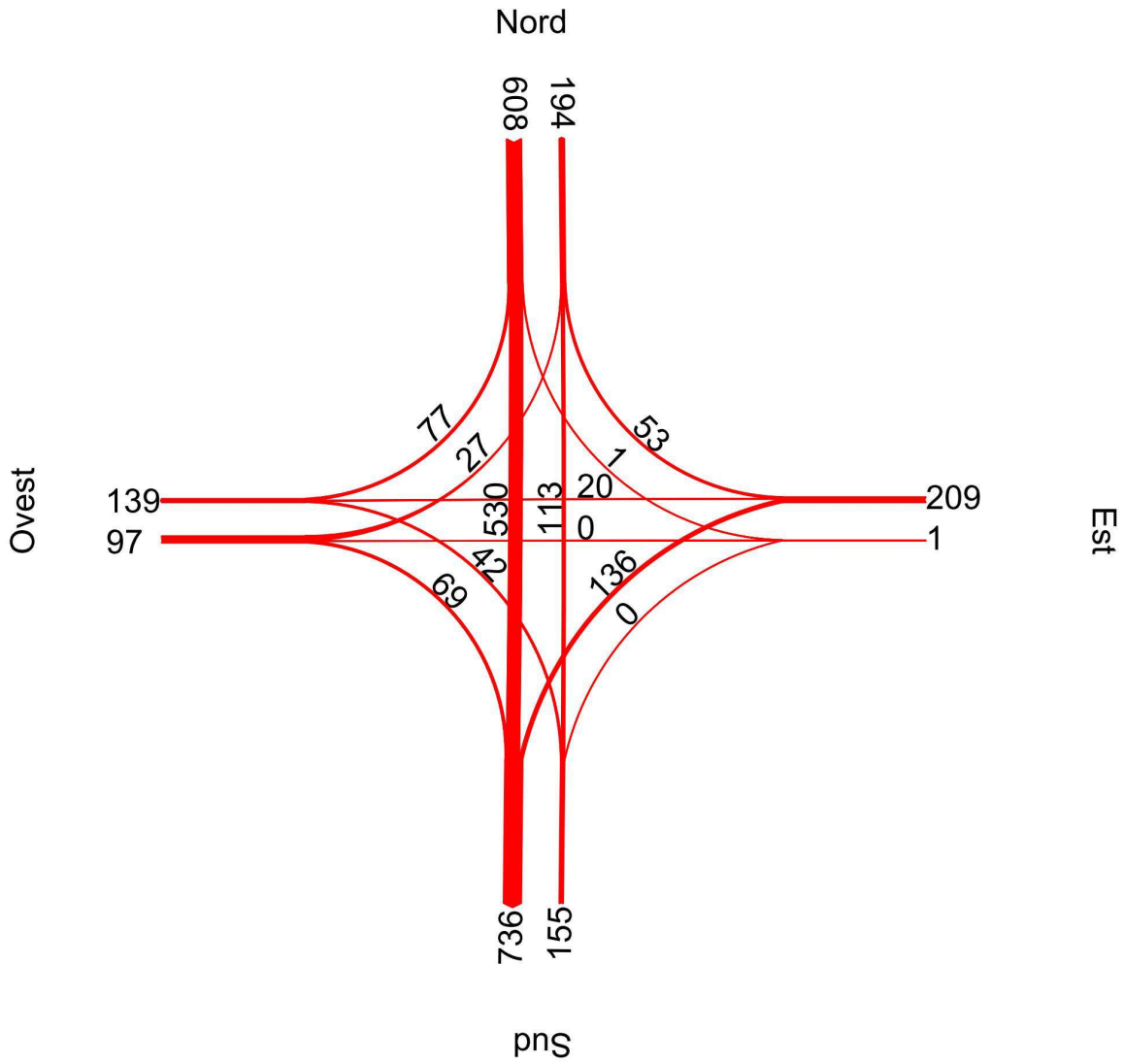




Analisi conoscitiva: flussi di traffico

L’analisi della variazione della distribuzione dei volumi di traffico per il comune di Buccinasco riporta un evidente incremento dei flussi in direzione Nord-Sud (Corsico-Assago), seguito da un incremento più modesto sulla relazione Est-Sud (Milano-Assago)

Sembra doversi leggere in tale dinamica un accresciuto fenomeno di ‘fuga’ dalla tangenziale ovest.



Incrementi di traffico misurato sulle diverse relazioni

Analisi conoscitiva: TPL

Le linee su gomma che attualmente servono il comune di Buccinasco sono:

- 351 Milano (Romolo M2) – Buccinasco: corse/giorno 83,
- 352 Buccinasco – Assago (M2): corse/giorno 122,
- 321 Assago (M2) – Buccinasco – Milano (Bisceglie M1): corse/giorno 176.

A queste si aggiunge la 325 Corsico – Milano (Romolo M2), con 284 corse/giorno

Analisi conoscitiva: nuovo piano di bacino

Il nuovo Piano di Bacino, approvato il 10 Gennaio 2019, ridisegna l'intero sistema dei trasporti pubblici che interessa i Bacini di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia.

Il criterio base è la strutturazione gerarchica del servizio, a partire dalle linee destinate ad alimentare i sistemi su ferro e le altre linee di forza a più elevata capacità e velocità.

In particolare la rete è classificata in:

- Linee primarie, caratterizzate da frequenza il più possibile costante nell'arco della giornata (al netto di rinforzi negli orari di punta) e comunque mai inferiore a 30 minuti;

- Linee secondarie, a frequenza medio/alta per collegare le aree a domanda intermedia/elevata con i corridoi ad alta densità (frequenze ottimali: 5-10' in ambito urbano, 10-20' in ambito suburbano e 15-20' in ambito interurbano);

- Linee terziarie, di adduzione alle precedenti due categorie, a frequenza medio/bassa (dell'ordine di 30-60')

L'analisi del servizio esistente ha evidenziato l'eccessivo carico dell'asse di Ludovico il Moro lungo il quale attualmente si sovrappongono linee urbane, di area urbana ed extraurbane e la sovrapposizione di alcune linee gravitanti su Buccinasco.
Sono uindi state accorpate alcune linee o parte di esse ed eliminate alcune sovrapposizioni esistenti con una ridistribuzione delle risorse finalizzate al potenziamento dei servizi di adduzione alle linee di forza.

Sono previsti collegamenti da Buccinasco con l'attivazione della nuova linea metropolitana M4 e della fermata San Cristoforo M4.

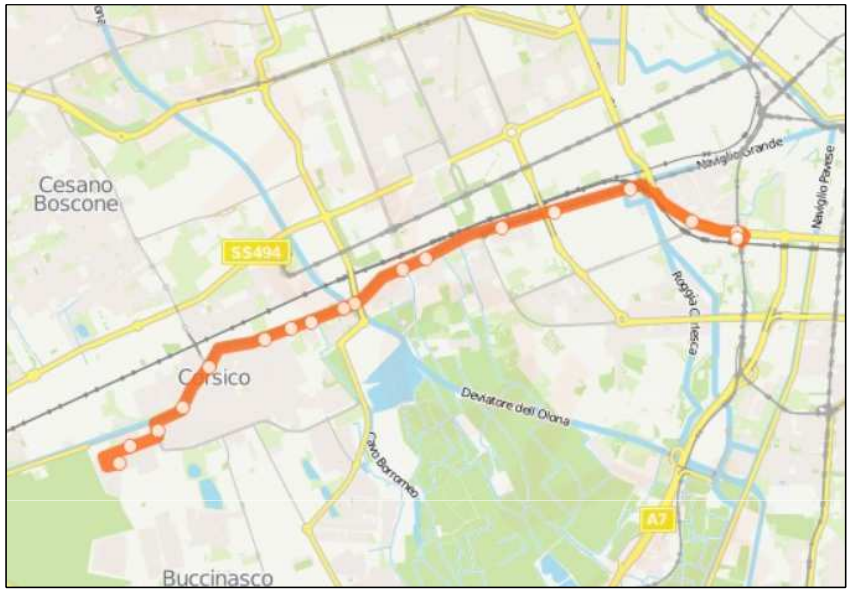
Il collegamento tra Corsico e Milano Romolo M2 lungo l'asse di via Ludovico il Moro verrà garantito da un'unica linea con elevata frequenza pari a quella di una linea primaria urbana.

Analisi conoscitiva: nuovo piano di bacino

325 – CORSICO/BUCCINASCO via Lario – MI Romolo M2

Linea suburbana di forza con frequenza pari a quella di una linea urbana primaria (6' in punta mattino e 8' in morbida), rimarrà l'unico collegamento su gomma lungo l'asse di via Ludovico il Moro attestato a Romolo M2.

1/3 delle corse, pari a 98 più 6 supplementari su un totale di 302, seguirà il nuovo prolungamento del ramo attraverso le vie Diaz, Parini, e Resistenza in Corsico per attestarsi in via Lario a Buccinasco.



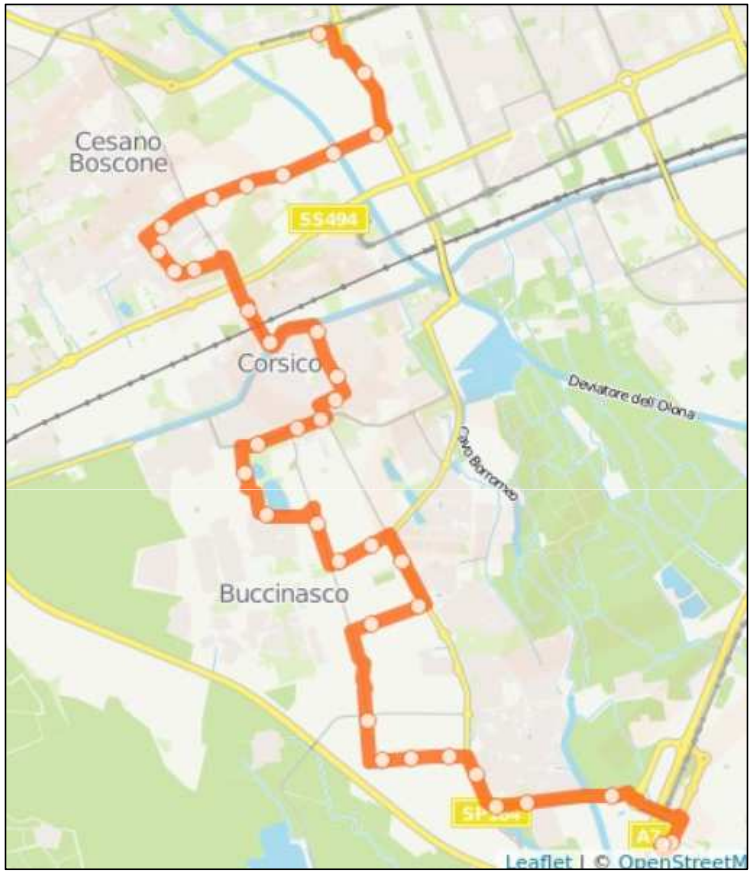
Analisi conoscitiva: nuovo piano di bacino

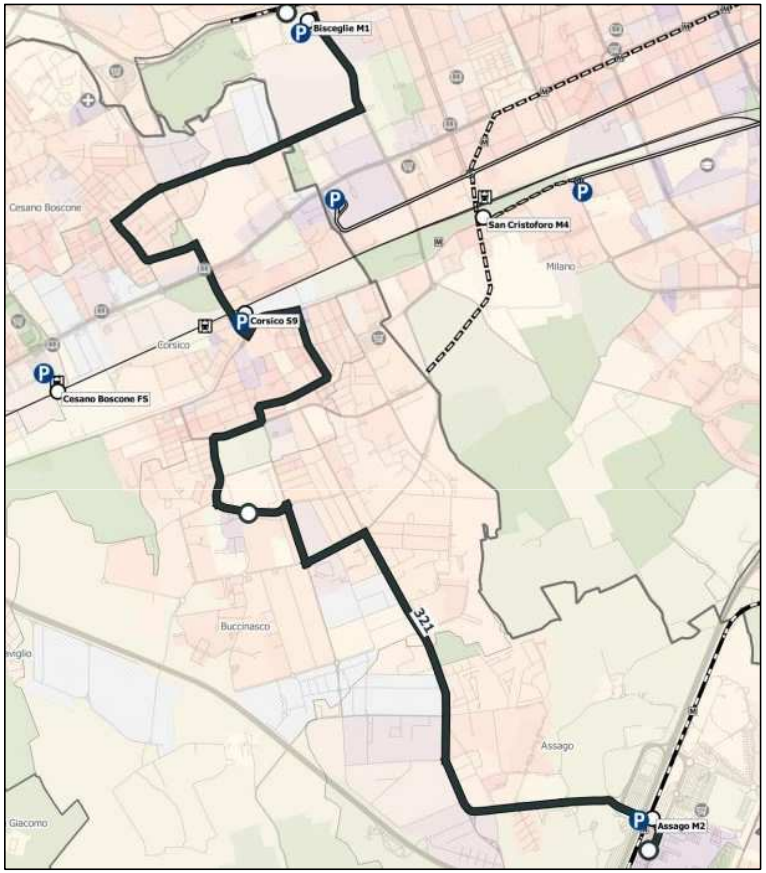
321 – ASSAGO Forum M2 – BUCCINASCO – MI Bisceglie M1 (SU1-)

Linea suburbana primaria con frequenza di 7,5’ in punta e di 15’ in morbida.

È una linea che realizza un collegamento trasversale dell’area e consente all’utenza di Buccinasco di raggiungere i capolinea della metropolitana M1 e M2.

Due corse su tre, pari a 128 sulle 192 totali, saranno barrate tra Buccinasco e Bisceglie M1.



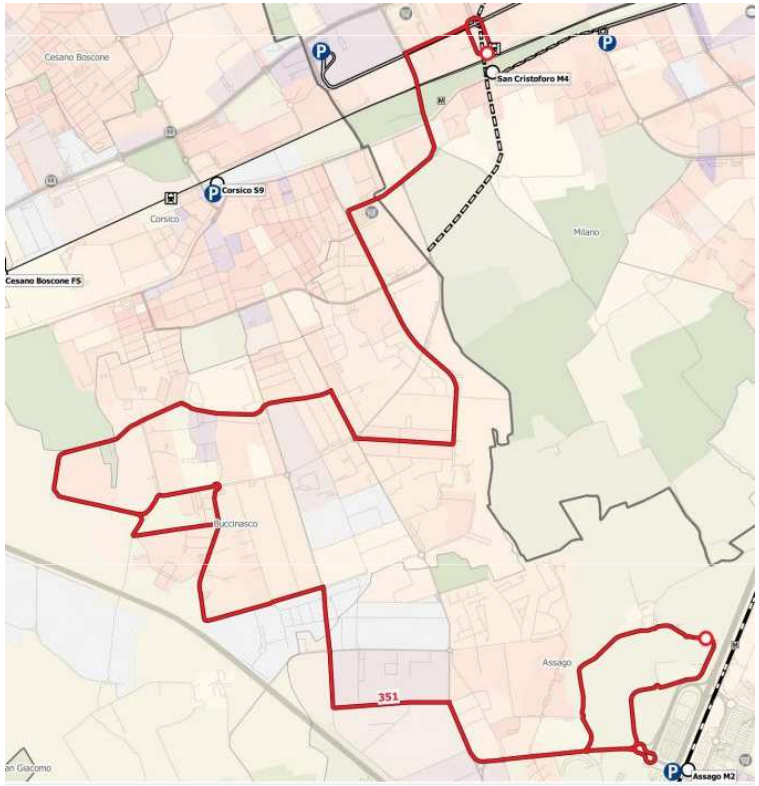


Analisi conoscitiva: nuovo piano di bacino

351 – ASSAGO Nord – BUCCINASCO Emilia - MI S.Cristoforo M4 (SU2+)

Per la linea suburbana secondaria potenziata 351, con cadenzamento di 15' nella punta e di 30' nella morbida, sono previste 84 corse al giorno che collegano le due metropolitane M2 e M4 e il SFM a S.Cristoforo.

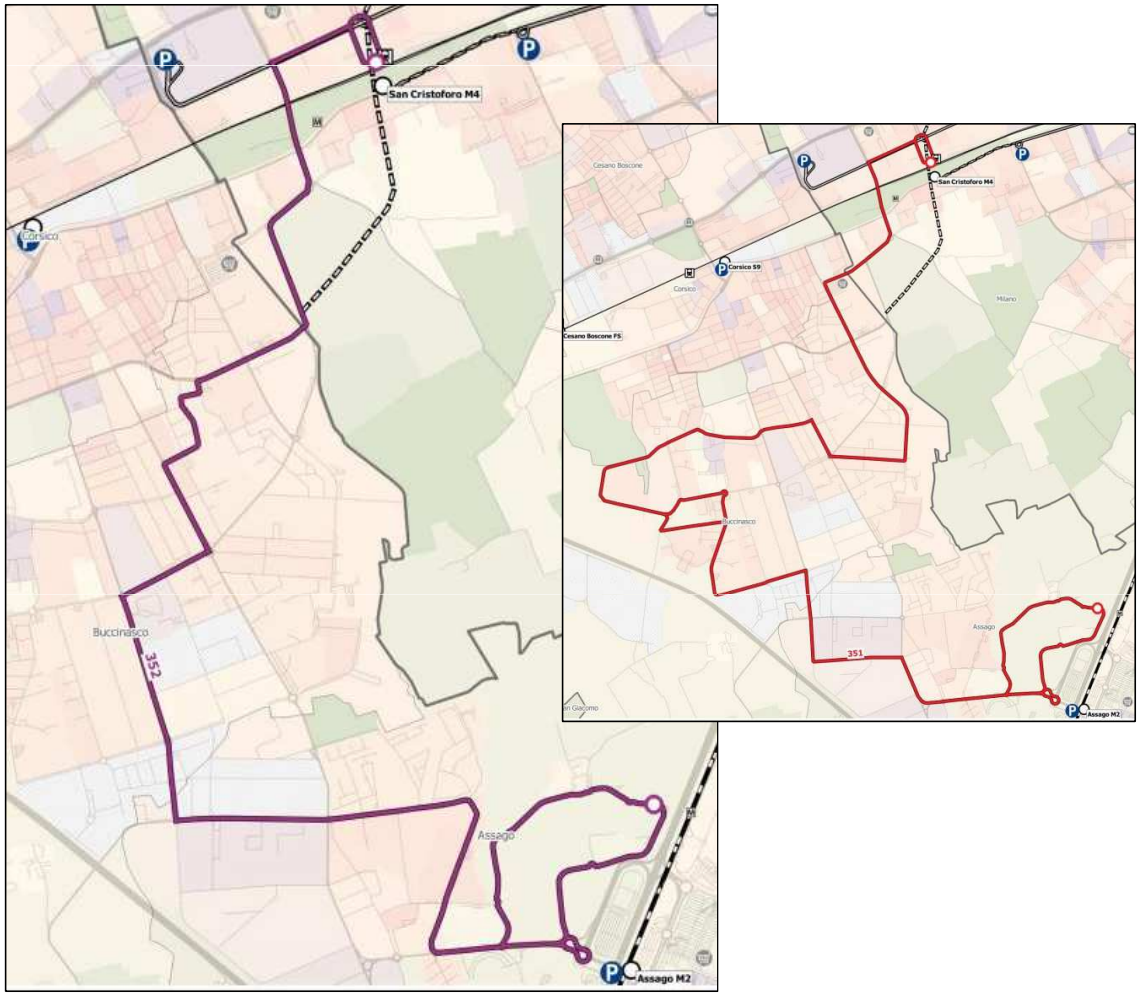
Il collegamento con Milano Bisceglie viene garantito dall'interscambio con la linea 321.



Analisi conoscitiva: nuovo piano di bacino

352 – MI San Cristoforo - BUCCINASCO Resistenza – ASSAGO Nord (SU2)

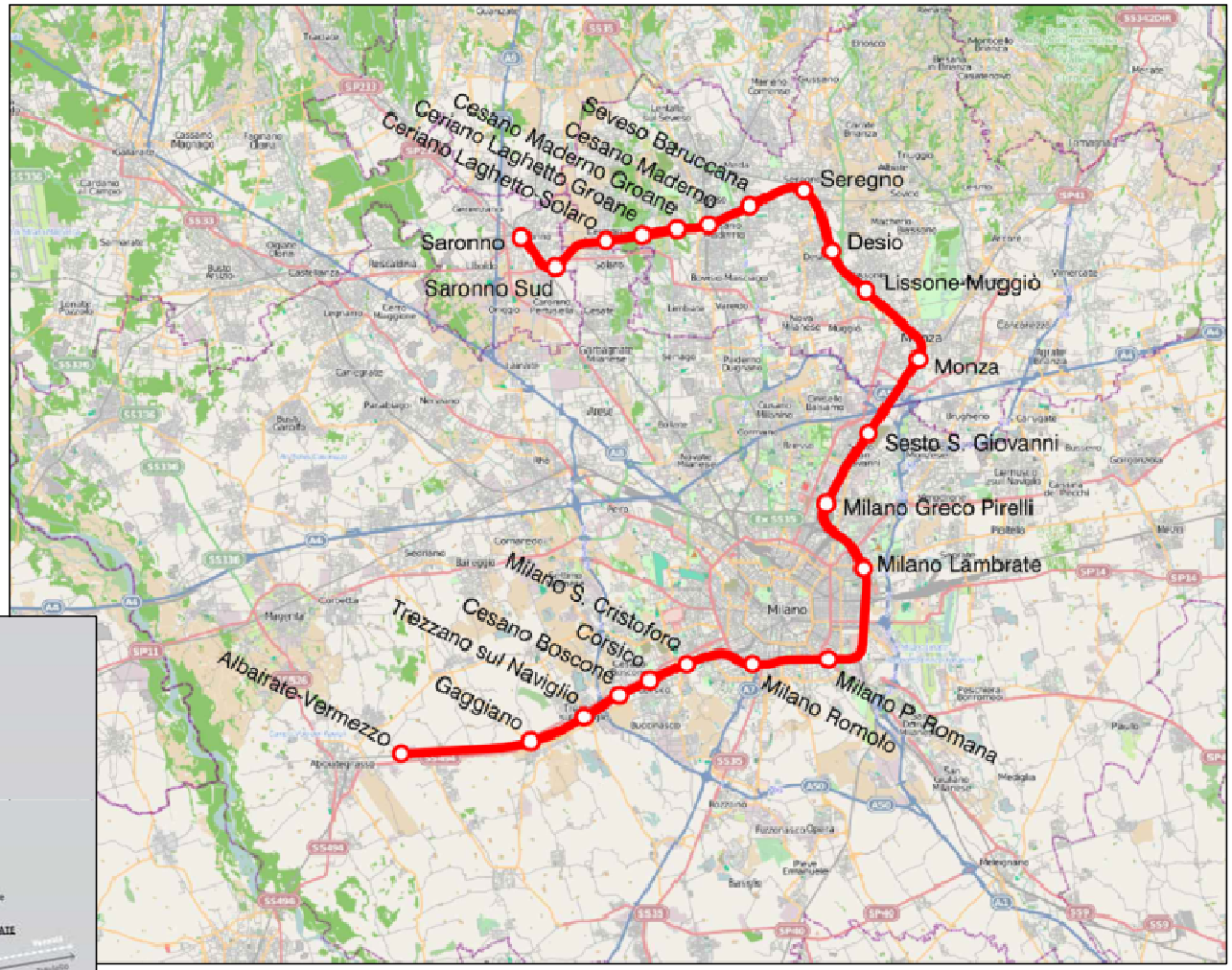
È una linea suburbana secondaria cadenzata di 30' in tutto l'arco orario di servizio per la quale sono previste 64 corse al giorno.
Tale collegamento è di carattere più capillare per gli utenti del comune di Assago esteso a Buccinasco e San Cristoforo M4.

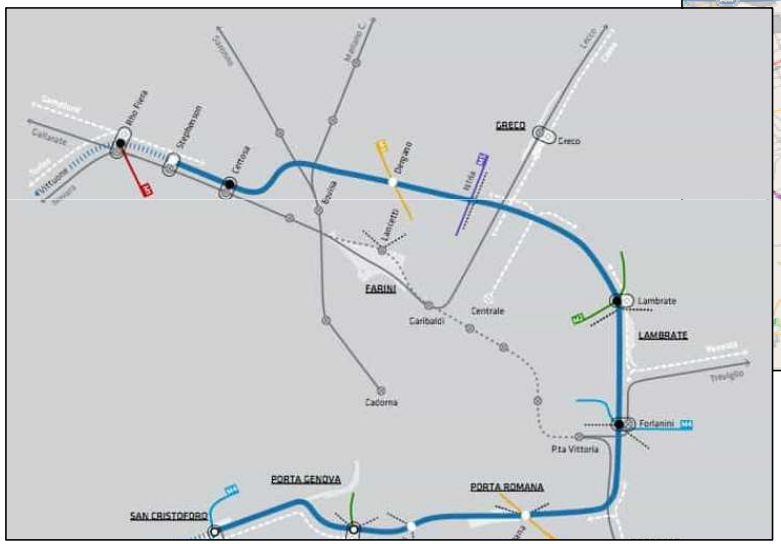


Analisi conoscitiva: il PUMS di Milano

Le due stazioni di Corsico e di S.Cristoforo) sono servite dalle linea ferroviaria suburbana S9 Albairate – Milano – Seregno – Saronno con una frequenza di 30', nonché la linea regionale R32 Alessandria-Mortara-Abbiategrasso-Milano.

Sulla linea S9 è prevista la realizzazione di due nuove fermate in Milano (Canottieri e Tibaldi) e l'istradamento lungo la futura *circle line* da Lambrate a Rho.





Strategie per il nuovo Piano

Buccinasco funziona come un grande quartiere inserito ai bordi di un'unica grande città.

La rete portante di questa città, a cominciare dalla tangenziale ovest, è gravemente insufficiente e riversa sempre più traffico improprio nei quartieri circostanti.

L'obbiettivo è quello di minimizzare l'impatto negativo di questo traffico, non evitabile con interventi locali, e questo significa:

- moderare i comportamenti: si passa, ma si passa adagio, riducendo rumore, emissioni e pericoli;

- controllare gli accodamenti. Ovunque possibile si cercherà di spostare gli accodamenti nei punti meno sensibili;

- difendere la mobilità attiva: chi decide di muoversi a piedi o in bicicletta deve poterlo fare senza correre rischi e senza essere rallentato o impedito dal traffico veicolare;

- aiutare i movimenti locali: i flussi di attraversamento non devono costituire un muro senza soluzione di continuità che impedisce di immettersi dalle vie laterali, o di attraversare le strade principali;

- agevolare l'accesso, soprattutto in bicicletta, ai servizi di trasporto pubblico con particolare riferimento ai terminal esistenti o in realizzazione del ferro;

- difendere le funzioni urbane delle strade; il molto traffico non deve essere motivo di riduzione o dequalificazione degli spazi e delle funzioni economicamente vitali per la città. In particolare questo riguarda l'asse Lomellina/Lombardia la cui vocazione a divenire un asse commerciale di qualità non può essere compromessa dei flussi di traffico che lo percorrono;

- creare nuove centralità che giustifichino la creazione di 'isole ambientali' da sottrarre al traffico.