



L'assetto della viabilità esistente

C/E **Asse direttori**
 Da sottoporre a riqualificazione
 Area di rallentamento da 70 a 50 km/h
 Da sottoporre a riqualificazione e introdurre il senso unico di marcia
 Area di rallentamento da 50 a 30 km/h
Asse perimetrali urbani
 Da sottoporre a riqualificazione
Asse penetranti
 Ridisegno della geometria stradale con il fine di diminuire la velocità e unire le necessità di spostamento veicolare con i bisogni delle utenze deboli.
Asse perimetrali centro storico
 Ridisegno della geometria stradale con il fine di diminuire la velocità e unire le necessità di spostamento veicolare con i bisogni delle utenze deboli.
Strade locali
 Da sottoporre a riqualificazione
 Revisione del disegno stradale, tramite la riprogettazione della geometria della strada secondo il modello olandese "woonerf".
 Progettare la strada come spazio pubblico.
 Strade d'attraversamento del centro storico (con unico senso di marcia)
 Altre strade locali
 Strade da mantenere o introdurre il senso unico di marcia
 Velocità consentita Km/h
 L'assetto della mobilità lenta
 Pista ciclopedonale esistente
 Pista ciclopedonale progetto
 Attraversamenti pedonali
L'assetto della sosta
 Parcheggi di interesse del centro storico
 Parcheggi di interesse degli ambiti produttivi
 Parcheggi di interesse degli ambiti residenza
 Parcheggi di interesse degli ambiti a servizi
 Parcheggi di interesse della stazione
Trasporto pubblico
 Stazione ferroviaria
Definizione dello spazio pubblico
 Edifici del centro storico e di interesse pubblico
 Attrezzature per frizione
 Attrezzature di fruizione pubblica
 Aree pubbliche pavimentate
 Attrezzature sportive
 Verde pubblico
 Verde pubblico non fruibile
 Campo sportivo
 Mercato settimanale (Sabato)
 Aree verdi intensamente alberate
Macro zonizzazione
 Residenziale
 Produttivo
 Agricolo
 Area di pertinenza fluviale
 Aree boscate
 Corpi idrici
Ambiti PGT
 Ambiti trasformazione
 Limiti amministrativi
 Piani attuativi in itinere
 Ambiti progettazione coordinata
 Perimetro centro storico

C/E **Parte di ingresso Asse direttori**
 Caratterizzare l'ingresso al centro abitato per far percepire l'ingresso ad un'area fortemente urbanizzata (area 50 km/h).
Nodi Interni Asse direttori
Parte di accesso Zone 30 Asse direttori
 Caratterizzare l'ingresso al centro abitato per far percepire l'accesso in un'area con velocità ridotta (area 30 km/h)
Parte di ingresso Asse perimetrali urbani
 Caratterizzare l'ingresso al centro abitato per far percepire l'ingresso ad un'area fortemente urbanizzata (area 50 km/h).
Nodi Interni Asse perimetrali urbani
Parte di ingresso Asse penetranti
 Caratterizzare l'ingresso al centro abitato per far percepire l'ingresso ad un'area fortemente urbanizzata (area 40 km/h).
Parte di ingresso/Node interno Asse perimetrali centro storico
 Caratterizzare l'ingresso al centro abitato storico (area 30 km/h) o regola intersezioni critiche.

F **Zona Residenziale Art. 135 DPR 495/92**
 F **Strade dove è consentito il transito dei mezzi pesanti**
 F **Divieto di transito mezzi pesanti**
 F **Divieto d'accesso dalle ore 8.00 alle 9.00 e dalle 16.00 alle 17.00**
 F **Divieto d'accesso**


POLITECNICO DI MILANO
 Dipartimento di Architettura e Pianificazione
 Laboratorio Nodi e Reti

Prof. Arch. Marco Facchinetti
 con:
 Lorenzo Bartoletti
 Alessandro Tirinnanzi
 Contratto per la consulenza per la redazione del piano urbano del traffico
 (Contratto del 29/07/2009)

COMUNE DI CANEGRATE
 Via Manzoni 1 - 20010 Canegrate (MI) 0331/463811
 Provincia di Milano

Progetto direttore:
 Breve periodo

TAV.
3.1