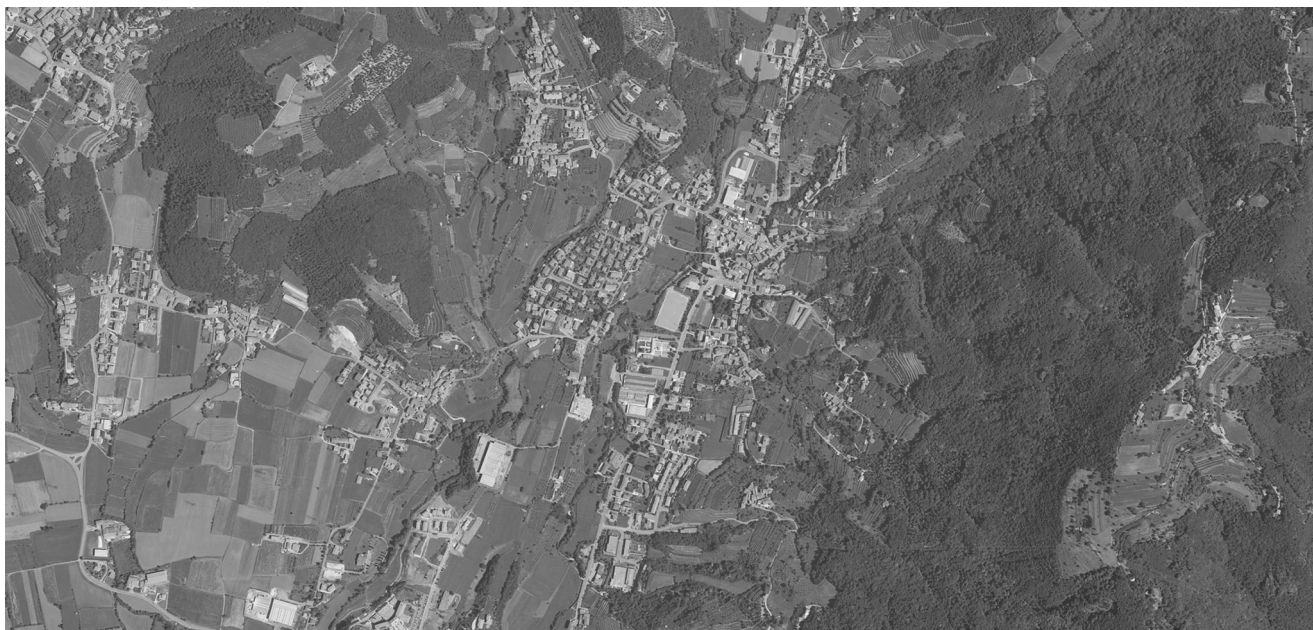




COMUNE DI OME



VARIANTE GENERALE AL PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO

ex art. 8, comma 4 L.R. 12/05 e s.m. e i.

Documento di Piano

SISTEMA DELLA MOBILITA'

DOCUMENTO:	A03 DdP		<i>adozione</i>	<i>Ottobre 2021</i>
------------	----------------	--	-----------------	---------------------

PROGETTISTA



Arch. Silvano Buzzi:

Silvano Buzzi & Partners srl

25077 Roè Volciano (BS) Via Bellini, 9

Tel. 0365 59581 – fax 0365 5958600

e-mail: info@buzzipartners.it

pec: buzzipartnerssrl@pec.it

C.F. – P.I. 040365720987

PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO

Documento di Piano: Sistema della Mobilità

Indice

1.	Classificazione funzionale della viabilità	5
1.1	Obiettivi della classificazione funzionale	5
1.2	Metodologia per classificazione tecnico-funzionale della rete stradale extraurbana ed urbana esistente	6
1.3	Classificazione tecnico-funzionale della rete stradale extraurbana esistente	9
1.4	Classificazione tecnico-funzionale della rete stradale urbana esistente	11
1.5	Viabilità di progetto	13
2.	Aree di visibilità in applicazione del codice della strada	14
2.1	Aree di visibilità fuori dal centro abitato	14
2.2	Aree di visibilità nel centro abitato	14
3.	Fasce di rispetto stradali	15
4.	Incidentalità	16
4.1	Analisi dell'incidentalità nel Comune di San Felice del Benaco	17
5.	Sosta	17
5.1	Analisi della sosta	18
6.	Rete delle piste ciclabili e dei percorsi pedonali	19
6.1	Tipologia di percorsi ciclabili ed elementi di progettazione	19
6.2	Individuazione della rete ciclabile	20
6.3	Piste ciclabili di progetto	20
6.4	Rete dei percorsi pedonali	20
7.	Linee di trasporto pubblico	21
7.1	Fermate poste lungo le strade extraurbane	22
7.2	Fermate in ambito urbano	22
7.3	Descrizione delle fermate del trasporto pubblico	22
7.4	Verifica delle caratteristiche delle fermate	24
	Allegato A. elenco strade urbane locali interne al centro abitato	25

1. CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA VIABILITA'

1.1 Obiettivi della classificazione funzionale

Il principale obiettivo della classificazione funzionale della viabilità è quello di garantire una più coerente gestione della viabilità urbana rispetto agli obiettivi di fluidificazione dei movimenti veicolari e miglioramento della sicurezza stradale.

La classificazione e la gerarchizzazione degli elementi viari è finalizzata alla definizione di criteri tecnici e organizzativi adeguati a gestire, nel miglior modo possibile, la compresenza di diverse funzioni ed attività che hanno luogo sulla strada. E' opportuno differenziare il ruolo da assegnare alle diverse strade in modo che risultino più chiare le regole che devono governare le diverse componenti di mobilità. In alcune strade sarà privilegiata la funzione dello scorrimento veicolare in altre strade sarà affermata la priorità (assoluta o relativa) delle componenti di traffico ciclopeditone, della sosta e/o del trasporto pubblico.

I livelli più elevati di conflitto potenziale si presentano laddove occorre gestire componenti di traffico con differenziale di velocità elevato (flussi veicolari contro flussi ciclopeditoni) ed un tema di lavoro per la classificazione è quello di definire delle "regole" tali da indurre, per i diversi tipi di utenti, comportamenti adeguati ad evitare situazioni di non sicurezza.

Ai fini di una valorizzazione delle infrastrutture stradali, dal punto di vista della funzionalità e sicurezza, coordinata al rispetto delle risorse ambientali ed allo sviluppo socio-economico dell'area territoriale di inserimento, risulta fondamentale individuare un ordinamento delle strade basato sia sulla funzione ad esse associata nel territorio sia sulla funzione da esse assolta all'interno della rete stradale di appartenenza.

A tale scopo il Decreto Ministeriale del 5/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" ha individuato alcuni "fattori fondamentali" che, caratterizzando le reti stradali dal punto di vista funzionale, consentono di collocare la rete oggetto di studio in una classe precisa. Essi sono:

- **tipo di movimento servito** (di transito, di distribuzione, di penetrazione, di accesso); il movimento è da intendersi pure nel senso opposto, cioè di raccolta progressiva ai vari livelli;
- **entità dello spostamento** (distanza mediamente percorsa dai veicoli);
- **funzione assunta nel contesto territoriale attraversato** (collegamento nazionale, interregionale, provinciale, locale);
- **componenti di traffico e relative categorie** (veicoli leggeri, veicoli pesanti, motocicli, pedoni, ecc.).

Con riferimento a quanto previsto dall'art. 2 del Nuovo Codice della Strada ed in considerazione dei quattro fattori fondamentali sopra indicati, si possono individuare quattro livelli di rete, ai quali far corrispondere le funzioni riportate nella seguente tabella.

Rete	Strade corrispondenti secondo il Codice della Strada	
	In ambito extraurbano	In ambito urbano
Rete primaria (di transito)	Autostrade extraurbane Strade extraurbane principali	Autostrade urbane Strade urbane di scorrimento
Rete principale (di distribuzione)	Strade extraurbane principali	Strade urbane di scorrimento
Rete secondaria (di penetrazione)	Strade extraurbane secondarie	Strade urbane di quartiere
Rete locale (di accesso)	Strade locali extraurbane	Strade urbane locali

Rispetto ai “fattori fondamentali” caratterizzanti le reti stradali, queste ultime si distinguono secondo quanto indicato nella seguente tabella.

Fattori fondamentali	Rete primaria	Rete principale	Rete secondaria	Rete locale
Movimento servito	Transito, attraversamento	Distribuzione dalle primarie alle secondarie ed eventualmente alle locali	Penetrazione verso al rete locale	Accesso
Entità dello spostamento	Distanze lunghe	Media-lunga distanza	Breve distanza	Ridotta distanza
Funzione nel territorio	Nazionale, interregionale	Interregionale e regionale	Provinciale	Locale, comunale
Tipo di componenti di traffico	Componenti limitate	Componenti limitate	Tutte le componenti	Tutte le componenti

1.2 Metodologia per la classificazione tecnico-funzionale della rete stradale extraurbana ed urbana esistente

Il Codice della Strada considera due sottosistemi della rete stradale, quello delle strade extraurbane e quello delle strade urbane, individuate internamente alla delimitazione dei centri abitati effettuata dai Comuni ai sensi dell'art. 4 del Nuovo Codice della Strada, che di fatto corrispondono non tanto a due diversi livelli di funzionalità, quanto, piuttosto, all'essere interne o esterne al centro abitato.

La classificazione funzionale della rete stradale extraurbana ed urbana esistente viene effettuata secondo i seguenti criteri:

a) esame dei *requisiti geometrici e costruttivi* minimi richiesti per le singole classi, con riferimento alle definizioni letterali dall'art. 2 comma 3 del Nuovo Codice della Strada:

A - AUTOSTRADA: strada extraurbana o urbana a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e' contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio ed aree di parcheggio, entrambe con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.

B - STRADA EXTRAURBANA PRINCIPALE: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati, contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore; per eventuali altre categorie di utenti devono essere previsti opportuni spazi. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio, che comprendano spazi per la sosta, con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.

C - STRADA EXTRAURBANA SECONDARIA: strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine.

D - STRADA URBANA DI SCORRIMENTO: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate.

E - STRADA URBANA DI QUARTIERE: strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata.

F - STRADA LOCALE: strada urbana ed extraurbana opportunamente sistemata non facente parte degli altri tipi di strade.

Nella tabella seguente è riportata la sintesi delle caratteristiche geometriche minime delle strade indicate dal codice della strada all' art. 2 del Nuovo Codice della Strada.

	Carreggiata	Corsie	Banchina	Accessi	Intersezioni	Sosta
A	indipendenti o separate da spartitraffico	almeno due per senso di marcia	banchina pavimentata a sinistra	nessuno	\	in aree di servizio
B	indipendenti o separate da spartitraffico	almeno due per senso di marcia	banchina pavimentata a destra	coordinati	\	in aree di servizio
D	indipendenti o separate da spartitraffico	almeno due per senso di marcia	banchina pavimentata a destra	con marciapiedi	a raso semaforizzate	in aree esterne alla carreggiata
C	unica	almeno una corsia per senso di marcia	con banchina	non specificato	non specificato	non specificato
E	unica	almeno una corsia per senso di marcia	Banchine pavimentate	con marciapiedi	non specificato	in aree esterne alla carreggiata (con corsia di manovra)
F	non specificato	non specificato	non specificato	non specificato	non specificato	non specificato

b) analisi del movimento servito che si rende necessaria in quanto il precedente criterio non consente di gerarchizzare la rete rispetto alle **caratteristiche funzionali**. Si assumono in merito i criteri metodologici introdotti dalle "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" (DM 5/11/2001).

Rete di appartenenza (funzione prioritaria)	Entità dello spostamento	Funzione nel territorio in ambito extraurbano	Classe funzionale in ambito extraurbano	Funzione nel territorio in ambito urbano	Classe funzionale ambito urbano
Rete primaria (di transito)	Lunghe distanze	Nazionale	A	Nazionale	A
Rete principale (di distribuzione)	Media-lunga distanza	Interregionale-regionale	B	Scorrimento e di interquartiere	D
Rete secondaria (di penetrazione)	Breve distanza	Provinciale	C	Quartiere	E
Rete locale (di accesso)	Distanza ridotta	Locale, comunale	F	Interna al quartiere	F

Le "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani urbani del traffico", pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale del 24/06/1995, in aggiunta a quelle individuate dall'art. 2 comma 3 del Nuovo Codice della Strada, individuano in ambito urbano due tipologie intermedie di strade: strada urbana di interquartiere ed interzonale.

Le "*strade urbane di interquartiere*" si collocano tra le strade di tipo D (urbane di scorrimento) e le strade di tipo E (urbane di quartiere), avendo caratteristiche funzionali e costruttive di carattere intermedio tra le due citate classi del Codice.

Una strada viene classificata "urbana di interquartiere" quando:

- all'arteria viene riconosciuta la vocazione funzionale di "strada urbana di scorrimento", pur non possedendone tutti i requisiti dettati dalla normativa;
- nell'ambito in oggetto il traffico servito risulta prevalentemente di carattere sovracomunale, ovvero risulta caratterizzato da spostamenti che superano la dimensione dello spostamento tra quartieri limitrofi.

Le "*strade urbane interzonali*" si collocano tra le strade di tipo E (urbane di quartiere) e le strade di tipo F (urbane locali) avendo caratteristiche funzionali e geometriche intermedie.

Una strada viene classificata "urbana interzonale" quando:

- all'arteria viene riconosciuta una vocazione di strada urbana di quartiere pur non possedendone i requisiti dettati dalla normativa;

- se nell'ambito del reticolo viario del centro abitato la strada svolge una rilevante funzione di collegamento tra due o più strade di tipo E, pur avendo un'importanza gerarchica inferiore rispetto a quella delle strade che essa mette in collegamento;
- se la strada ha caratteristiche di strada urbana locale, ma vi transitano gli autobus o un flusso significativo di mezzi pesanti.

c) Individuazione delle strade (sottoclasse "A") che allo stato attuale risultano conformi alle Direttive Ministeriali oppure adeguabili con modesti interventi a breve scadenza. Le strade che per risultare conformi dovranno subire o innescare sostanziali e costose modifiche attuabili a medio-lungo periodo, vengono indicate nella sottoclasse "B". La classe "C" è attribuita ad elementi viari le cui caratteristiche fanno escludere la possibilità di un loro adeguamento agli standards delle direttive ministeriali.

1.3 Classificazione tecnico-funzionale della rete stradale extraurbana esistente.

Il Comune di Ome è caratterizzato dalla presenza della SP 46, di competenza provinciale, che percorre l'ambito amministrativo da sud a nord divenendo poi via Provinciale, e dalla SP 47bis che scorre nella parte meridionale del territorio in direzione est-ovest.

La presenza di due assi viari di competenza provinciale rappresenta un sistema di collegamento di immediata fruizione in grado di connettere Ome con i comuni limitrofi preservandone al contempo il paesaggio.

Il resto della rete stradale si sviluppa a scala locale, e pertanto, è costituita da strade urbane o extraurbane locali di accesso al territorio.

In base alle caratteristiche geometriche della strada con riferimento alle definizioni letterali dall'art. 2 comma 3 del Nuovo Codice della Strada ed all'analisi del movimento servito le strade extraurbane vengono pertanto classificate come strade di tipo "F" (*extraurbane locali*).

Per rete extraurbana d'accesso si intende la maglia costituita dalle strade di tipo F ("strada extraurbana locale") composta dalle strade locali che hanno caratteristiche inferiori rispetto a quanto indicato in precedenza e svolgono la funzione di accesso a località e centri abitati per flussi di traffico con itinerari di breve percorrenza.

A completare la rete infrastrutturale extraurbana del comune di Ome è la presenza di numerose strade di tipo "F vicinali" che permeano il territorio.

Tutte le strade extraurbane sono di competenza comunale, fatta eccezione per la SP 46 e la SP 47bis entrambe di competenza provinciale, ed hanno una corsia per senso di marcia.

RETE LOCALE (di accesso) strade di tipo F - extraurbane locali					
NOME STRADA	SENSO DI MARCIA	BANCHINA	PASSAGGIO AUTOBUS	CLASSE FUNZIONALE	ENTE DI APPARTENENZA
SP 46	doppio	presente	X	F (strada extraurbana locale)	di competenza della Provincia
SP 47bis (via Provinciale)	doppio	presente	X	F (strada extraurbana locale)	di competenza della Provincia
via P. Battola	doppio	presente	\	F (strada extraurbana locale)	di competenza del Comune
via Borbone	doppio	presente	\	F (strada extraurbana locale)	di competenza del Comune
Via Del FUS	doppio	non presente	\	F (strada extraurbana locale)	di competenza del Comune
via Maestrini	doppio	presente	\	F (strada extraurbana locale)	di competenza del Comune
via Pianello	doppio	presente	\	F (strada extraurbana locale)	di competenza del Comune
vicolo S. Maria	doppio	presente	\	F (strada extraurbana locale)	di competenza del Comune
via S. Michele	doppio	presente	\	F (strada extraurbana locale)	di competenza del Comune
via Maglio	doppio	presente	\	F (strada extraurbana locale)	di competenza del Comune
Via Fonte	nd	nd	\	F (strada extraurbana locale)	di competenza del Comune
via dei Sabbioni	doppio	nd	\	F (strada extraurbana locale)	di competenza del Comune
via Cerezzata	nd	nd	\	F (strada extraurbana locale)	di competenza del Comune

strada vicinale Lizzana	nd	nd	\	F (strada extraurbana locale)	di competenza del Comune
strada vicinale in Cima Barche	nd	nd	\	F (strada extraurbana locale)	di competenza del Comune
strada vicinale Goiane	nd	nd	\	F (strada extraurbana locale)	di competenza del Comune
strada vicinale di Barche	nd	nd	\	F (strada extraurbana locale)	di competenza del Comune
strada vicinale della Guarda	nd	nd	\	F (strada extraurbana locale)	di competenza del Comune
strada vicinale della Costa	nd	nd	\	F (strada extraurbana locale)	di competenza del Comune
strada vicinale dei Maestrini	nd	nd	\	F (strada extraurbana locale)	di competenza del Comune
strada vicinale Barche	nd	nd	\	F (strada extraurbana locale)	di competenza del Comune
strada comunale della Croce	nd	nd	\	F (strada extraurbana locale)	di competenza del Comune
strada comunale della Costa	nd	nd	\	F (strada extraurbana locale)	di competenza del Comune

nd: dati non disponibili

1.4 Classificazione tecnico-funzionale della rete stradale urbana esistente.

La rete stradale risulta articolata a livello locale extraurbano da strade di tipo “F extraurbane locali” e “F vicinali”, mentre all’interno del centro abitato, principalmente da strade di tipo “F” (urbane locali).

Per *rete urbana d’accesso* si intende la maglia costituita dalle strade di tipo F (*strada urbana locale*) composta da strade ad unica carreggiata, con o priva di marciapiedi e con eventuale possibilità di sosta anche in assenza della corsia di manovra.

RETE LOCALE (di accesso) strade di tipo F – urbane locali					
NOME STRADA	SENSO DI MARCIA	BANCHINA	PASSAGGIO AUTOBUS	CLASSE FUNZIONALE	ENTE DI APPARTENENZA
via V. Alfieri	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via Assione	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
vicolo Belleri	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via Belvedere	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via T. Bongetti	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via Breda	singolo	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via Carpineto	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via Cerezzata	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via Dei Sabbioni	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via Del Canale	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via Don C. Forelli	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via Don S. Borboni	doppio	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via E. Fermi	doppio	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via Fonte	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via Giovanni XXIII	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via Gramsci	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via Grassi	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via Grigone	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via Ing. Giordani	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via G. Leopardi	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via Lizzana	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via Maglio	doppio	nd	X	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via Maiolini	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
vicolo L. Manara	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via A. Manzoni	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune

NOME STRADA	SENSO DI MARCIA	BANCHINA	PASSAGGIO AUTOBUS	CLASSE FUNZIONALE	ENTE DI APPARTENENZA
via Marconi	doppio	nd	X	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via Martignago	doppio	nd	X	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
vicolo Martinola	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via Martiri Piazza Loggia	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via Medole	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
p.zza Aldo Moro	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via Murache	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
vicolo NAS	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via M. Negrini	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via Padre Mingardi	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via Paolo VI	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via G. Pascoli	doppio	nd	X	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via Prato	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via I Maggio	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via Provinciale	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza della Provincia
via Rinato	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via S. Angela	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via S. Lorenzo	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via Scordine	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via Valle	doppio	nd	X	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via XXV Aprile	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via G. Verdi	singolo	presente	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via V. Veneto	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
vicolo Santa Maria	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via San Michele	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via P. Battola	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via Pianello	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via Maestrini	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via Borbone	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune
via Del Fus	nd	nd	\	F (strada urbana locale)	di competenza del Comune

nd: dati non disponibili

1.5 - Viabilità di progetto

Gli interventi di progetto previsti in tema di viabilità hanno lo scopo di mettere in sicurezza la rete stradale esistente adeguando alcuni tratti viari che presentano carenze dal punto di vista strutturale.

Nel comune di Ome sono in previsione i seguenti interventi sulla viabilità:

- ampliamento di via Scordine/via Sabbioni;
- riqualificazione piazza Aldo Moro;
- ampliamento di via Rinato o nuovo tratto viario interno all'AdT 01.
- formazione marciapiede in via Martignago;
- formazione di una rotatoria in via Maglio

2. AREE DI VISIBILITA' IN APPLICAZIONE DEL CODICE DELLA STRADA

2.1 Aree di visibilità fuori dal centro abitato

- Fuori dal centro abitato in corrispondenza di intersezioni stradali a raso

In corrispondenza di intersezioni stradali a raso, alle fasce di rispetto, si deve aggiungere l'area di visibilità determinata dal triangolo avente due lati sugli allineamenti delimitanti le fasce di rispetto, la cui lunghezza misurata a partire dal punto di intersezione degli allineamenti stessi sia pari al doppio delle distanze stabilite nel regolamento, e il terzo lato costituito dal segmento congiungente i punti estremi.

- Fuori dal centro abitato in corrispondenza di curve

L'art. 17 del Nuovo Codice della Strada e l'art. 27 del Regolamento di attuazione definiscono le fasce di rispetto nelle curve fuori dei centri abitati.

Fuori dei centri abitati, all'interno delle curve deve assicurarsi, fuori della proprietà stradale, una fascia di rispetto, inibita a qualsiasi tipo di costruzione, di recinzione, di piantagione, di deposito, osservando le norme determinate dal regolamento in relazione all'ampiezza della curvatura. All'esterno delle curve si osservano le fasce di rispetto stabilite per le strade in rettilineo.

La fascia di rispetto nelle curve fuori dai centri abitati, da determinarsi in relazione all'ampiezza della curvatura, è soggetta alle seguenti norme:

- nei tratti di strada con curvatura di raggio superiore 250 m si osservano le fasce di rispetto con i criteri indicati dall'articolo 26 del Regolamento di esecuzione ed attuazione;
- nei tratti di strada con curvatura di raggio inferiore o uguale a 250 m, la fascia di rispetto è delimitata verso le proprietà latitanti, dalla corda congiungente i punti di tangenza, ovvero dalla linea, tracciata alla distanza dal confine stradale indicata dall'articolo 26 in base al tipo di strada, ove tale linea dovesse risultare esterna alla predetta corda.

2.2 Aree di visibilità nel centro abitato

- Nel centro abitato in corrispondenza di intersezioni stradali a raso

In corrispondenza di intersezioni stradali a raso, alle fasce di rispetto deve aggiungersi l'area di visibilità determinata dal triangolo avente due lati sugli allineamenti delimitanti le fasce di rispetto, la cui lunghezza misurata a partire dal punto di intersezione degli allineamenti stessi sia pari al doppio delle distanze stabilite nel regolamento a seconda del tipo di strada, e il terzo lato costituito dal segmento congiungente i punti estremi.

3. FASCE DI RISPETTO STRADALI

Riferimenti normativi: Nuovo Codice della Strada, DLgs 30 aprile 1992, n. 285, e s. m. e i.
Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada, DPR 16 dicembre 1992, n. 495, e s. m. e i.
Regolamento Viario della Provincia di Brescia

Le fasce di rispetto stradale hanno lo scopo di garantire la sicurezza della circolazione nei confronti di quanti transitano sulle strade o passano nelle immediate vicinanze ovvero in queste abitano o operano, permettendo la realizzazione delle opere atte alla messa in sicurezza della strada e l'eliminazione dei fattori di pericolosità (per esempio: ampliamento e pavimentazione delle banchine atte a favorire le manovre di emergenza, realizzazione di strade di servizio, costruzione di aree laterali di sosta, ecc.). Inoltre la fascia di rispetto risponde all'esigenza di assicurare al gestore lo spazio necessario per l'impianto dei cantieri.

a) Strade comunali all'esterno della delimitazione di centro abitato (strada di tipo "F", extraurbana locale):

- in presenza di zone trasformabili per diretta attuazione dello strumento urbanistico generale, la fascia di rispetto è da computarsi dal confine di proprietà in riferimento all'art.9 del D.M. del 1968 n. 1444:
 - ml. 5,00 per lato, per strade di larghezza inferiore a ml. 7.
 - ml. 7,50 per lato, per strade di larghezza compresa tra ml. 7 e ml. 15;
 - ml. 10,00 per lato, per strade di larghezza superiore a ml. 15.
- 20 m in presenza di zone trasformabili fuori dal centro abitato ed individuate dallo strumento urbanistico generale come piano attuativo;
- 20 m in presenza di zone agricole/non trasformabili.

b) Strade comunali all'interno della delimitazione di centro abitato (strada di tipo "F", urbana locale, o strada interzonale):

- in aree all'interno del centro abitato, la fascia di rispetto è da computarsi dal confine di proprietà in riferimento all'art.9 del D.M. del 1968 n. 1444:
 - ml. 5,00 per lato, per strade di larghezza inferiore a ml. 7.
 - ml. 7,50 per lato, per strade di larghezza compresa tra ml. 7 e ml. 15;
 - ml. 10,00 per lato, per strade di larghezza superiore a ml. 15.

c) Nel caso in cui la sede stradale sia contenuta nel centro abitato e ne costituisca il suo limite, la fascia ricadente all'esterno del centro abitato verrà computata secondo quanto stabilito al precedente punto a).

d) Strade vicinali: classificate di tipo F, con fascia di rispetto fuori dai centri abitati pari a 10 m ed entro il centro abitato pari a 5 m.

4. INCIDENTALITA'

L'aspetto conflittuale più rilevante dei centri urbani è la convivenza del traffico veicolare con il desiderio di una maggiore qualità di vita, di un rapporto sereno con il proprio ambiente.

Si possono individuare alcuni principi generali per la sicurezza stradale:

- prevenire l'uso inappropriato della strada attraverso la precisazione della funzione della strada;
- prevenire la possibilità di gravi collisioni di movimento (realizzare interventi di moderazione del traffico);
- prevenire l'incertezza tra gli utenti della strada (organizzare la segnaletica ed i vari sistemi di informazione).

Di seguito è riportata una descrizione sintetica degli interventi che possono essere adottati per ridurre il numero e la gravità degli incidenti.

a) Gerarchizzazione funzionale della rete stradale

Si può verificare come molti incidenti in ambito urbano siano imputabili ad una non corretta organizzazione della circolazione stradale, che trova le premesse in una non chiarita attribuzione del ruolo funzionale ad ogni strada.

Uno dei fattori che in misura significativa incide sulla sicurezza è la percezione da parte dell'utente del rischio d'incidentalità. Quest'ultima è strettamente legata alla leggibilità dell'infrastruttura, ovvero all'assunzione da parte del guidatore del comportamento di guida più "sicuro" relativamente all'infrastruttura utilizzata. Per il conseguimento di tale obiettivo il primo passo è rappresentato dalla gerarchizzazione funzionale dei rami stradali, vale a dire la definizione delle funzioni cui è destinato ciascun elemento, seguito dall'attuazione di interventi consistenti o nell'adeguamento delle caratteristiche delle strade per rispondere alle funzioni richieste, oppure in provvedimenti tendenti a modificare la loro funzione adeguandola alle caratteristiche esistenti.

b) Adeguamento delle caratteristiche geometriche e funzionali dei tronchi stradali

Vengono suggeriti interventi per la riduzione reale o ottica della carreggiata al fine di ridurre le velocità veicolari. Il restringimento della carreggiata può essere ottenuto ampliando i marciapiedi laterali in corrispondenza degli attraversamenti pedonali. Tale intervento non deve penalizzare il traffico ciclistico nel caso esso utilizzi le corsie veicolari. Opere successive di restringimento della carreggiata consentono di mantenere velocità veicolari ridotte e costanti.

In prossimità delle intersezioni il restringimento può essere realizzato in corrispondenza dei marciapiedi della strada secondaria al fine di sottolineare la sua diversa tipologia. L'ampliamento del marciapiede può essere introdotto anche al fine di impedire la sosta illegale dei veicoli.

c) Adeguamento delle caratteristiche geometriche e funzionali delle intersezioni

La presenza di intersezioni semaforizzate o di tronchi stradali, la cui geometria consente velocità differenziate, induce nei conducenti comportamenti non corretti, che non favoriscono la sicurezza stradale. Obiettivo degli interventi dovrebbe essere la riduzione delle velocità veicolari, senza che ciò penalizzi eccessivamente i tempi di transito.

d) Riduzione delle velocità veicolari

Le velocità veicolari dovrebbero essere mantenute entro valori compatibili con la sicurezza degli altri utenti della strada, in un intervallo tra i 30 km/h e i 50 km/h. È stato riconosciuto che, a questo scopo, nei centri di ridotte dimensioni, non sono sufficienti le prescrizioni del codice e la relativa segnaletica. La loro efficacia aumenterebbe sensibilmente solo a seguito di interventi infrastrutturali sulla geometria della strada, specialmente mediante riduzione della larghezza delle corsie veicolari.

Miglioramento dell'illuminazione alle intersezioni tra viabilità principale e secondaria

e) Protezione utenze deboli

Attraversamenti pedonali con isola salvapedone - Un'efficace intervento per il miglioramento della sicurezza dei pedoni è costituita dalle isole salvapedone in corrispondenza degli attraversamenti pedonali. L'isola salvapedone consente la suddivisione dell'attraversamento pedonale in due fasi, costituendo nel contempo un elemento di moderazione della velocità. Esso dovrebbe essere abbinato ad un incremento dell'illuminazione e da un arredo (piantumazione, ecc.) che ne migliori la percepibilità.

Sopraelevazione della pavimentazione stradale - La sopraelevazione della pavimentazione stradale viene generalmente realizzata in corrispondenza della zona centrale dell'abitato o nelle aree antistanti edifici pubblici rilevanti (municipio, chiese, scuole, ecc.) in cui è necessario che le velocità veicolari siano particolarmente ridotte. La sopraelevazione della pavimentazione stradale viene utilizzata anche alle intersezioni tra viabilità principale e secondaria, dando continuità ai marciapiedi.

4.1 Analisi dell'incidentalità nel Comune di Ome

In data 20/06/2013 è stata inoltrata formale richiesta all'ufficio della Polizia locale del Comune di Ome dei dati relativi gli incidenti stradali che si sono verificati negli anni 2010, 2011, 2012 e 2013.

Ad oggi tali informazioni non sono a disposizione dell'ufficio della Polizia Locale in quanto i sinistri hanno coinvolto le sedi stradali provinciali ed hanno visto l'intervento diretto dei Carabinieri o della Polizia Stradale.

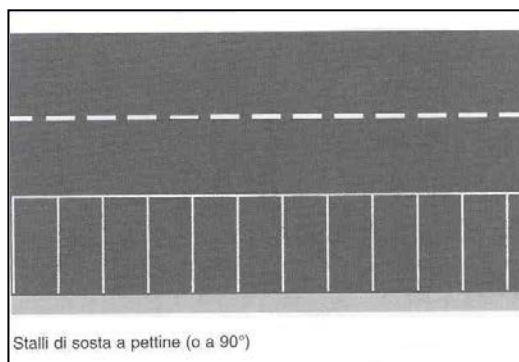
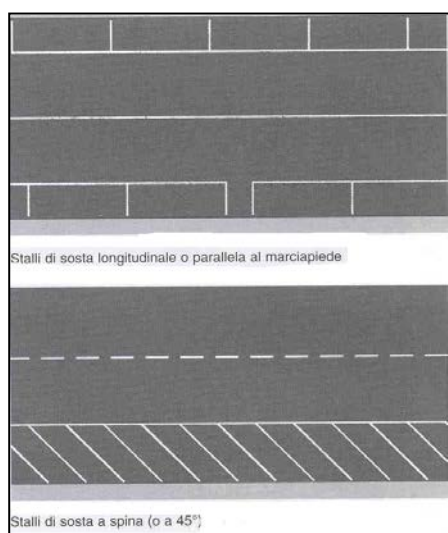
5. SOSTA

Lo studio dell'offerta di sosta è finalizzato alla:

- suddivisione della sosta per tipo di utenze, per cui il sistema prevede in luoghi più lontani dal centro la sosta libera e gratuita, poi la sosta poco costosa e senza limite orario, successivamente la sosta a rotazione a costi crescenti, mano a mano che ci si avvicina al centro;
- chiarezza di impostazione, senza promiscuità tra varie tipologie di sosta;
- individuazione chiara di spazi riservati alla circolazione e/o alla sosta;

L' art. 149 del "Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada" prevede che la delimitazione degli stalli di sosta mediante strisce e' obbligatoria ovunque gli stalli siano disposti a spina (con inclinazione di 45° rispetto all'asse della corsia adiacente agli stalli) ed a pettine (con inclinazione di 90° rispetto all'asse della corsia adiacente agli stalli); e' consigliata quando gli stalli sono disposti longitudinalmente (parallelamente all'asse della corsia adiacente agli stalli).

Negli schemi successivi sono riportati gli esempi di parcheggi in base alle disposizioni degli stalli per la sosta.

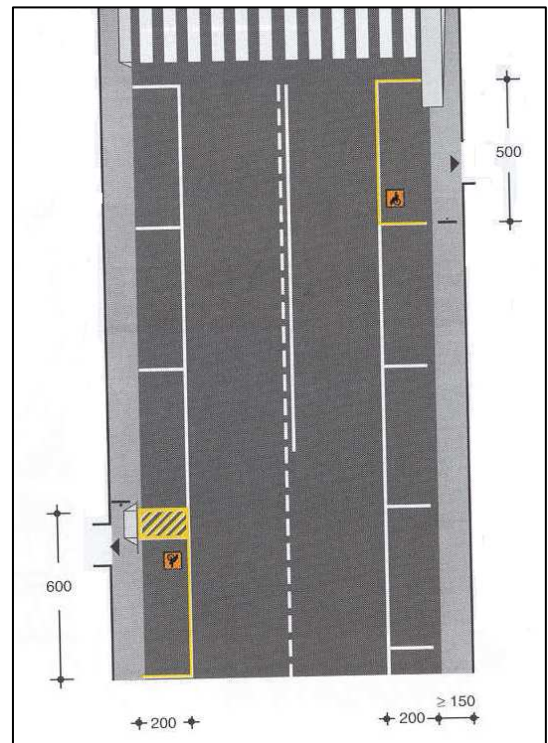
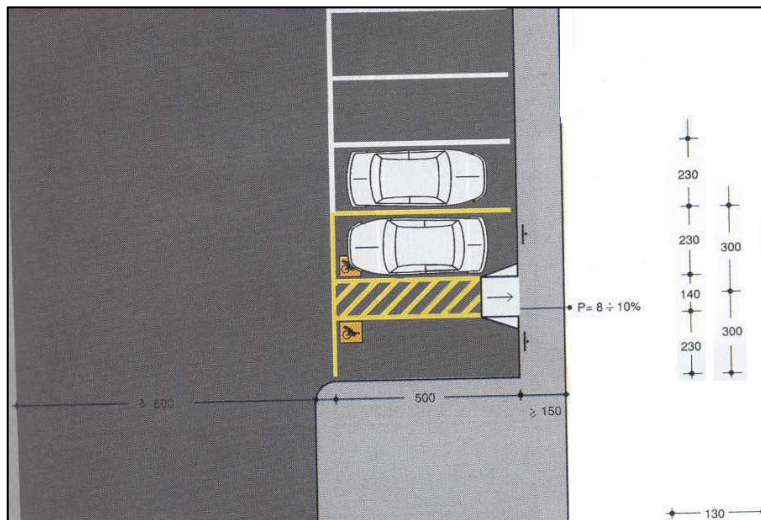


Gli stalli di sosta riservati alle persone invalide devono essere delimitati da strisce gialle e contrassegnati sulla pavimentazione dall'apposito simbolo; devono, inoltre, essere affiancati da uno spazio libero necessario per consentire l'apertura dello sportello del veicolo nonché la manovra di entrata e di uscita dal veicolo, ovvero per consentire l'accesso al marciapiede.

Nelle aree di parcheggio devono essere previsti, nella misura di 1 ogni 50 o frazione di 50, posti auto riservati gratuitamente ai veicoli al servizio di persone disabili.

Se il parcheggio si trova ad un piano diverso da quello del marciapiede il collegamento con lo stesso avviene con opportune rampe.

Negli schemi successivi sono riportati gli esempi di parcheggi per disabili in base alle disposizioni degli stalli per la sosta.



5.1 Analisi della sosta

Il Comune di Ome è dotato di una sufficiente offerta di aree per la sosta in prossimità dei servizi di maggior interesse. Per soddisfare le esigenze dell'utenza, in relazione alla popolazione residente, fluttuante e da insediare, è in progetto la localizzazione di nuove aree a parcheggio lungo Via Provinciale e in località Martignago.

6. RETE DELLE PISTE CICLABILI E DEI PERCORSI PEDONALI

Il D.M. del 30 novembre 1999, n.557 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili" indica le linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili.

Le finalità dello studio dell'itinerario ciclabile sono:

- a) realizzare la continuità dei percorsi ciclabili nonché la loro indipendenza o separazione dalle vie di più intenso traffico per favorire e promuovere un elevato grado di mobilità ciclistica e pedonale, alternativa all'uso dei veicoli a motore nelle aree urbane e nei collegamenti con il territorio contermini;
- b) unire gli spazi pubblici urbani con la conseguente valorizzazione ambientale ed urbanistica puntando all'attrattività, alla continuità ed alla riconoscibilità dell'itinerario ciclabile, privilegiando i percorsi più brevi, diretti e sicuri.

Regione Lombardia ha adottato, con DGR n. 6/47207 del 22/12/2009, il "Manuale per la realizzazione della rete ciclabile Regionale" come strumento per fornire indicazioni tecniche per la realizzazione di percorsi ciclopeditoni.

In generale e con riferimento specifico alla tipologia delle strade indicata nel decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è da osservare che:

- a) sulle autostrade, extraurbane ed urbane, e sulle strade extraurbane principali, la circolazione ciclistica è vietata, ai sensi dell'articolo 175 del suddetto decreto legislativo, e da indirizzare sulle relative strade di servizio;
- b) sulle strade extraurbane secondarie e sulle strade urbane di scorrimento le piste ciclabili - ove occorrono - devono essere realizzate in sede propria, salvo i casi nei quali i relativi percorsi protetti siano attuati sui marciapiedi;
- c) sulle strade urbane di quartiere e sulle strade locali extraurbane, le piste ciclabili possono essere realizzate oltre che in sede propria, anche su corsie riservate;
- d) sulle strade locali urbane, le piste ciclabili - ove occorrono - devono essere sempre realizzate su corsie riservate.

6.1 Tipologie di percorsi ciclabili ed elementi di progettazione

Gli itinerari ciclabili, posti all'interno del centro abitato o di collegamento con i centri abitati limitrofi, possono comprendere le seguenti tipologie riportate in ordine decrescente rispetto alla sicurezza che le stesse offrono per l'utenza ciclistica.

Percorsi ciclabili specializzati

Percorsi destinati ai soli ciclisti con divieto di transiti alle altre categorie di veicoli ed ai pedoni:

- 1) *piste ciclabili in sede propria* ad unico o doppio senso di marcia, qualora la sua sede sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili;
- 2) *piste ciclabili su corsia riservata* ricavata dalla *carreggiata stradale*, ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma in destra rispetto a quest'ultima corsia, qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia;
- 3) *su corsia riservata, ricavata dal marciapiede*, ad unico o doppio senso di marcia, qualora l'ampiezza ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni e sia ubicata sul lato adiacente alla carreggiata stradale.

Percorsi ciclabili promiscui

4) percorsi promiscui pedonali e ciclabili;

5) percorsi promiscui ciclabili e veicolari.

I percorsi promiscui pedonali e ciclabili sono realizzati, di norma, all'interno di parchi o di zone a traffico prevalentemente pedonale, nel caso in cui l'ampiezza della carreggiata o la ridotta entità del traffico ciclistico non richiedano la realizzazione di specifiche piste ciclabili. I percorsi promiscui pedonali e ciclabili possono essere altresì realizzati su parti della strada esterne alla carreggiata, rialzate o altrimenti delimitate e protette, usualmente destinate ai pedoni, qualora le stesse parti della strada non abbiano dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale e gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili programmati.

I percorsi ciclabili su carreggiata stradale, in promiscuo con i veicoli a motore, rappresentano la tipologia di itinerari a maggiore rischio per l'utenza ciclistica e pertanto gli stessi sono ammessi per dare continuità alla rete di itinerari prevista dal piano della rete ciclabile, nelle situazioni in cui non sia possibile, per motivazioni economiche o di insufficienza degli spazi stradali, realizzare piste ciclabili. Per i suddetti percorsi è necessario intervenire con idonei provvedimenti che comunque puntino alla riduzione dell'elemento di maggiore pericolosità rappresentato dal differenziale di velocità tra le due componenti di traffico, costituite dai velocipedi e dai veicoli a motore.

La larghezza minima della corsia ciclabile, comprese le strisce di margine, è pari ad 1,50 m, tenuto conto degli ingombri dei ciclisti e dei velocipedi, nonché dello spazio per l'equilibrio e di un opportuno franco laterale libero da

ostacoli; tale larghezza è riducibile ad 1,25 m nel caso in cui si tratti di due corsie contigue, dello stesso od opposto senso di marcia, per una larghezza complessiva minima pari a 2,50 m. Per le piste ciclabili in sede propria e per quelle su corsie riservate la larghezza della corsia ciclabile può essere eccezionalmente ridotta fino ad 1,00 m, sempreché questo valore venga protratto per una limitata lunghezza dell'itinerario ciclabile e tale circostanza sia opportunamente segnalata.

La larghezza dello spartitraffico fisicamente invalicabile che separa la pista ciclabile in sede propria dalla carreggiata destinata ai veicoli a motore, non deve essere inferiore a 0,50 m.

6.2 Individuazione della rete ciclabile

In base alla distribuzione territoriale generalmente si individuano due sistemi di percorsi ciclabili: una rete tipicamente urbana (divisa in principale e secondaria) ed una di carattere extraurbano.

La rete urbana collega il sistema della residenza con i luoghi centrali ed è costituita da percorsi prevalentemente a servizio della mobilità sistematica. Il requisito dell'"economicità" nella percorrenza (tragitti il più possibile diretti) è fondamentale per la rete urbana.

Si possono individuare due subpercorsi:

- quelli "principali" che congiungono luoghi centrali a scala urbana e devono essere attentamente curati nel tracciato e nella scelta dei materiali. Si tratta in prevalenza di itinerari di tipo radiale centro- periferia; interessano le grandi direttrici di accesso e sono realizzati in alcuni tratti su spazi promiscui ai pedoni, con interventi di riqualificazione dei marciapiedi e soprattutto con l'adeguamento degli incroci;
- quelli "secondari" che rappresentano un intervento di tipo "diffuso" che permette ai ciclisti di spostarsi in sicurezza sulla maggior parte delle strade. Si tratterà di soluzioni semplici e di rapida esecuzione.

La rete extraurbana è costituita generalmente da itinerari dedicati in prevalenza al tempo libero e allo svago con la possibilità di muoversi in un ambito più o meno esteso (percorsi naturalistici e collegamenti con i comuni limitrofi). Sono in genere da preferirsi le strade secondarie, piacevoli, magari ombreggiate, e non è importante che il percorso sia il più diretto possibile, perché appunto prevalgono valenze ambientali e paesaggistiche. La rete extraurbana si compone di numerosi tracciati, in parte esistenti (strade di campagna) e in parte organizzati (itinerari cicloturistici, strade interne dei parchi e giardini pubblici, ...).

Allo stato di fatto l'unico percorso ciclopedonale esistente nel territorio di Ome è il tracciato che, costeggiando il fiume, collega la strada provinciale SP 47 bis al tessuto urbano consolidato a nord.

6.3 Piste ciclabili di progetto

E' in progetto la realizzazione di nuovi tracciati al fine di creare una rete di percorsi all'interno del territorio comunale ed un raccordo con gli itinerari di livello provinciale.

Tra i tracciati in progetto si annoverano:

- realizzazione pista ciclopedonale "Valeriana" Maglio/Rodengo Saiano;
- realizzazione pista ciclopedonale "Meridiana".

6.4 Rete dei percorsi pedonali

I percorsi pedonali devono avere un andamento quanto più possibile semplice, regolare e diretto, essere privi di strozzature ed ostacoli sia sul piano orizzontale che su quello verticale che permettano un utilizzo comodo e sicuro in entrambe le direzioni.

I percorsi pedonali devono avere una larghezza utile minima di 1,50 m con tratti, nei luoghi di maggior traffico pedonale, di almeno 1,80 m; inoltre devono essere sgombri di ostacoli fino ad un'altezza minima di 2,20 m.

Su tutte le strade in presenza di passaggi obbligati la larghezza utile potrà essere, per brevi tratti, ridotta a 1,00 m.

Attualmente sono in fase di progetto i seguenti percorsi pedonali:

- via Martignago;
- via Scorine /via Sabbioni;
- via Maglio.

7. LINEE DI TRASPORTO PUBBLICO

Il DM 05/11/2001 fornisce un'indicazione circa la regolazione dei mezzi pubblici in base alla classe funzionale stradale.

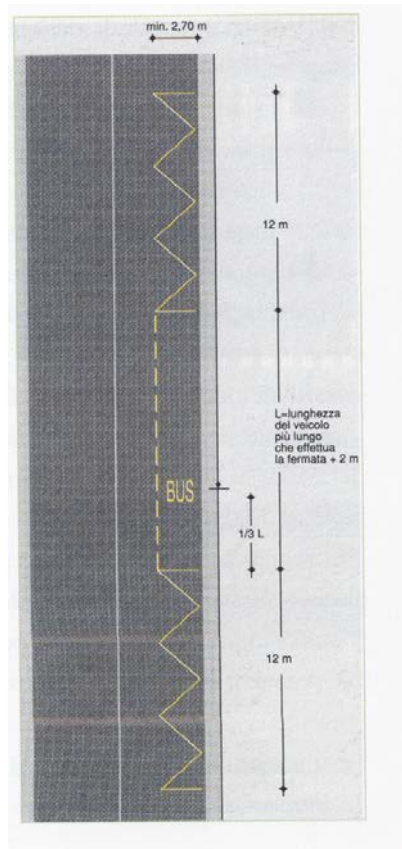
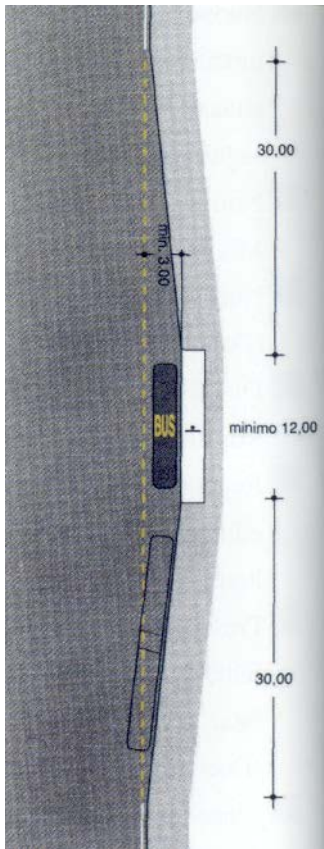
Le classi funzionali stradali (art 2. Codice della Strada) in cui sono ammesse fermate dei mezzi pubblici sono:

- Tipo A -Autostrada urbana ed extraurbana, solo su strada di servizio
- Tipo B -Strada extraurbana principale
- Tipo C -Strada extraurbana secondaria
- Tipo D -Strada urbana di scorrimento
- Tipo E -Strada urbana di quartiere
- Tipo F -Strada extraurbana locale/Strada urbana locale

Le Direttive per la redazione, adozione ed attuazione del Piano urbano del traffico emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici il 24/6/1995 hanno introdotto classi intermedie rispetto a quelle finora elencate tra cui le strade interzonali, con funzione intermedia tra strade urbane locali e le strade urbane di quartiere.

Il Codice della Strada (Regolamento d'Attuazione art. 352 comma 6) prevede che i golfi di fermata degli autobus, fuori della carreggiata, siano costituiti da:

- un'area di sosta dell'autobus, di larghezza minima di 3 m e lunghezza minima di 12 m;
- un'area d'attesa formata da un marciapiede o apposita isola rialzata, opportunamente attrezzati, per la sosta dei passeggeri in attesa;
- di raccordi di entrata e uscita di lunghezza minima di 30 m. (vedi figura).



Nel caso delle fermate in carreggiata, la piazzola di fermata è suddivisa in tre parti (Regolamento art. 151):

- la prima e l'ultima di lunghezza pari a 12 m, necessarie per l'effettuazione delle manovre di accostamento al marciapiede e di reinserimento nel flusso di traffico da parte del veicolo, che possono essere evidenziate mediante tracciamento di una striscia gialla a zig zag;
- la zona centrale, di larghezza minima pari a 2,70 m e lunghezza minima pari alla lunghezza, maggiorata di 2 m, del veicolo più lungo che effettua la fermata.

7.1 Fermate poste lungo le strade extraurbane

Il Codice della Strada (Regolamento art. 352, comma 6) indica che lungo le strade extraurbane, dove le fermate degli autobus possono costituire intralcio o pericolo per la circolazione, per la ristrettezza della carreggiata stradale, si devono prevedere, di massima, appositi golfi di fermata fuori della carreggiata, provvisti di raccordi di entrata e uscita di lunghezza minima di 30 m.(vedi figura).

7.2 Fermate in ambito urbano

Nei centri abitati le «aree di fermata, ove possibile, devono essere collocate in spazi esterni alla carreggiata, dotati di agevoli raccordi di entrata ed uscita» (Reg. art. 352 comma 5). Qualora siano localizzate in carreggiata, dovranno essere individuate con la medesima segnaletica indicata all'art. 151 del Regolamento d'Attuazione.

Fermate poste lungo le strade urbane di scorrimento (tipo D) o urbane di quartiere (tipo E)

La tipologia di fermata è caratterizzata da raccordi in ingresso ed in uscita di lunghezza pari a 15,00 m ciascuno e da una piazzola di sosta di lunghezza minima pari a 20,00 m e larghezza pari ad almeno 3,00 m.

Fermate poste lungo le strade urbane di quartiere (tipo E) o urbane interzonali (tipo F)

Qualora la fermata si situi in carreggiata, essa viene individuata mediante la consueta segnaletica orizzontale indicata all'art. 151 del Regolamento d'attuazione. Come in tutti gli altri casi, deve essere presente il marciapiede, adeguatamente collegato alla rete pedonale esistente, e l'attraversamento pedonale, posto in coda ad entrambe le fermate.

7.3 Descrizione delle fermate di trasporto pubblico

Il Comune di Ome è servito da due linee di Trasporto Pubblico extraurbane facilmente accessibili e poste lungo le principali arterie stradali:

- LS 029 – Brescia – Ome - Monticelli Brusati;
- LS 041 – Adro scolastica;
- L62 – Brescia – Provaglio – Iseo.

Le società che gestiscono il servizio sono rispettivamente Trasporti Brescia Sud (per le linee LS029, LS041) e Ferrovie Nord Milano (per la linea L62).

Il Comune è servito da 16 fermate di trasporto pubblico extraurbano, di cui 9 all'interno del centro abitato e 5 fuori dal centro abitato.

I numeri delle fermate di seguito elencate sono puramente di carattere illustrativo.

N. fermata	Pensilina coperta	Segnaletica Verticale (Palo)	Segnaletica Orizzontale	Attraversamento pedonale	Marciapiede	Golfo di fermata	Sosta autobus
n. 1 SP46 (via Provinciale)	assente	presente	presente	presente	presente	presente	fuori dalla carreggiata
n. 2 SP46 via Provinciale	assente	presente	presente	presente	presente	presente	fuori dalla carreggiata
n. 3 SP 47bis	assente	presente	presente	assente	assente	assente	in carreggiata
n. 4 SP 47bis	assente	presente	presente	presente	presente	assente	in carreggiata
n. 5 SP 47bis	assente	presente	assente	presente	assente	assente	in carreggiata
n. 6 SP 47bis	assente	presente	assente	presente	assente	assente	in carreggiata
n. 7 via Giovanni Pascoli	assente	presente	assente	assente	presente	assente	in carreggiata
n. 8 SP46 via Provinciale	assente	presente	presente	presente	presente	assente	in carreggiata
n. 9 SP46 via Provinciale	assente	presente	presente	presente	presente	assente	in carreggiata
n. 10 SP46 via Provinciale	presente	presente	presente	presente	presente	presente	fuori dalla carreggiata
n. 11 via Marconi	assente	presente	assente	assente	assente	assente	in carreggiata
n. 12 via Martignago	assente	presente	assente	assente	presente	assente	in carreggiata
n. 13 via Martignago	assente	presente	assente	assente	assente	assente	in carreggiata
n. 14 via Marconi	assente	presente	assente	assente	assente	assente	in carreggiata
n. 15 via Marconi	assente	presente	assente	assente	assente	assente	in carreggiata
n. 16 via Valle	assente	presente	presente	assente	assente	presente	fuori dalla carreggiata

7.4 Verifica delle caratteristiche delle fermate

Di seguito le fermate riportano le relative valutazioni in merito alla loro conformità con quanto previsto dal Codice della Strada:

- le fermate risultano conformi al Codice della Strada oppure adeguabili con modesti interventi a breve scadenza (sottoclasse "A");
- le fermate per risultare conformi dovranno subire o innescare sostanziali e costose modifiche attuabili a medio-lungo periodo (sottoclasse "B");
- la loro ubicazione esclude la possibilità di un loro adeguamento (sottoclasse "C").

N. fermata	Tipologia Strada	Conforme
n. 1 SP46 (via Provinciale)	F Extraurbana locale	A
n. 2 SP46 via Provinciale	F Urbana locale	A
n. 3 SP 47bis	F Extraurbana locale	B (localizzazione critica sullo svincolo di incrocio a raso)
n. 4 SP 47bis	F Extraurbana locale	A
n. 5 SP 47bis	F Extraurbana locale	A (manca segnaletica orizzontale e marciapiede per la salita/discesa dei passeggeri)
n. 6 SP 47bis	F Extraurbana locale	A (manca segnaletica orizzontale e marciapiede per la salita/discesa dei passeggeri)
n. 7 via Giovanni Pascoli	F Urbana locale	B (localizzazione che invade l'area riservata a parcheggio e non visibile in quanto completamente nascosta da servizio tecnologico)
n. 8 SP46 via Provinciale	F Extraurbana locale	A
n. 9 SP46 via Provinciale	F Extraurbana locale	A
n. 10 SP46 via Provinciale	F Extraurbana locale	A
n. 11 via Marconi	F Urbana locale	B (localizzazione in prossimità di un' intersezione a raso in presenza di segnaletica orizzontale di prescrizione "fermarsi e dare precedenza" (stop), manca segnaletica orizzontale)
n. 12 via Martignago	F Urbana locale	B (localizzazione in prossimità di un'intersezione a raso)
n. 13 via Martignago	F Urbana locale	B (localizzazione critica, nelle immediate vicinanze di una curva)
n. 14 via Marconi	F Urbana locale	B (attraversamento pedonale e marciapiede assenti, localizzazione critica in prossimità di incrocio a raso subito dopo la svolta a dx)
n. 15 via Marconi	F Urbana locale	A (manca la segnaletica orizzontale)
n. 16 via Valle	F Urbana locale	A (capolinea: rendere maggiormente visibile la segnaletica verticale)

Allegato A: elenco strade urbane locali interne al centro abitato (Rete urbana d'accesso)

Nome strada	Ente di appartenenza
via V. Alfieri	di competenza del Comune
via Assione	di competenza del Comune
vicolo Belleri	di competenza del Comune
via Belvedere	di competenza del Comune
via T. Bongetti	di competenza del Comune
via Breda	di competenza del Comune
via Carpineto	di competenza del Comune
via Cerezzata	di competenza del Comune
via Dei Sabbioni	di competenza del Comune
via Del Canale	di competenza del Comune
via Don C. Forelli	di competenza del Comune
via Don S. Borboni	di competenza del Comune
via E. Fermi	di competenza del Comune
via Fonte	di competenza della Provincia
via Giovanni XXIII	di competenza del Comune
via Gramsci	di competenza del Comune
via Grassi	di competenza del Comune
via Grisone	di competenza del Comune
via Ing. Giordani	di competenza del Comune
via G. Leopardi	di competenza del Comune
via Lizzana	di competenza del Comune
via Maglio	di competenza del Comune
via Maiolini	di competenza del Comune
vicolo L. Manara	di competenza del Comune
via A. Manzoni	di competenza del Comune
via Marconi	di competenza del Comune
via Martignago	di competenza del Comune
vicolo Martinola	di competenza del Comune
via Martiri Piazza Loggia	di competenza del Comune
via Medole	di competenza del Comune
p.zza Aldo Moro	di competenza del Comune
via Murache	di competenza del Comune
vicolo NAS	di competenza del Comune
via M. Negrini	di competenza del Comune
via Padre Mingardi	di competenza del Comune
via Paolo VI	di competenza del Comune
via G. Pascoli	di competenza del Comune
via Prato	di competenza del Comune
via I Maggio	di competenza del Comune
via Provinciale	di competenza della Provincia
via Rinato	di competenza del Comune
via S. Angela	di competenza del Comune
via S. Lorenzo	di competenza del Comune
via Scordine	di competenza del Comune
via Valle	di competenza del Comune
via XXV Aprile	di competenza del Comune
via G. Verdi	di competenza del Comune
via V. Veneto	di competenza del Comune
vicolo Santa Maria	di competenza del Comune
via San Michele	di competenza del Comune
via P. Battola	di competenza del Comune
via Pianello	di competenza del Comune
via Maestrini	di competenza del Comune
via Borbone	di competenza del Comune
via Del Fus	di competenza del Comune