PROVINCIA DI BRESCIA

REGIONE LOMBARDIA

COMUNE DI CELLATICA

PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO

COMMITTENTE	COMUNE DI CELLATICA Settore Urbanistica Piazza Martiri della Libertà, 9 25060 CELLATICA (BS)
PROGETTISTI	
	Arch. Silvano Buzzi di: SILVANO BUZZI & ASSOCIATI s.r.l. Roè Volciano (BS), via Bellini 7/9 tel 0365/59581 - fax 0365/5958600 e-mail: info@architettura-brescia.it C.F.-P.I.-Reg. Imp. 03533880179
	dott. ALESSIO LODA pianificatore territoriale Roè Volciano (BS) - via Bonfadio 26 tel. 3346409324 - fax 0309747861 e-mail: alessio.loda@libero.it P.I. 02596780987
CAPO PROGETTO	pian. Alessio Loda
COLLABORATORI	Giuseppe Calafiore - Loris Canipari

DOCUMENTO	DOCUMENTO DI PIANO			
A 03 DP	SISTEMA DELLA MOBILITA'			
r01	FASE: ADOZIONE			SCALA 1:5000
COMMESSA	EMISSIONE	CLIENTE	INCARICO	APPROVATO Matteo Rizzi
U 511	DICEMBRE 2009	E 267	NOVEMBRE 2007	VERIFICATO Alessio Loda
				REDATTO Alessio Loda

A TERMINE DELLE VIGENTI LEGGI SUI DIRITTI DI AUTORE QUESTO DISEGNO NON POTRA' ESSERE COPIATO, RIPRODOTTO O COMUNICATO AD ALTRE PERSONE O DITTE SENZA AUTORIZZAZIONE DI SILVANO BUZZI & ASSOCIATI S.r.l.

INDICE

CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA VIABILITA' 2
Obiettivi della classificazione funzionale 2
Metodologia per la classificazione tecnico-funzionale della rete stradale extraurbana ed urbana esistente 3
Classificazione tecnico-funzionale della rete stradale extraurbana esistente. 5
Classificazione tecnico-funzionale della rete stradale urbana esistente. 7
Viabilità di progetto 8
FASCE DI RISPETTO E AREE DI VISIBILITA' IN APPLICAZIONE DEL CODICE DELLA STRADA 9
1. Fasce di rispetto ed aree di visibilità fuori dal centro abitato 9
- Fuori dal centro abitato in rettilineo 9
- Fuori dal centro abitato in corrispondenza di intersezioni stradali a raso 9
- Fuori dal centro abitato in corrispondenza di curve 10
2. Fasce di rispetto ed aree di visibilità nel centro abitato 10
- Nel centro abitato in rettilineo 10
- Nel centro abitato in corrispondenza di intersezioni stradali a raso 10
FASCE DI RISPETTO IN APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO VIARIO DELLA PROVINCIA DI BRESCIA 11
SOSTA 13
Analisi della sosta 14
RETE DELLE PISTE CICLABILI e DEI PERCORSI PEDONALI 14
Tipologie di percorsi ciclabili ed elementi di progettazione 15
Individuazione della rete ciclabile 16
Rete dei percorsi pedonali 17
LINEE DI TRASPORTO PUBBLICO 18
Descrizione delle fermate di trasporto pubblico 19
Allegato A: elenco strade urbane locali interne al centro abitato (Rete urbana d'accesso) 21

CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA VIABILITA'

Obiettivi della classificazione funzionale

II principale obiettivo della classificazione funzionale della viabilità è quello di garantire una più coerente gestione della viabilità urbana rispetto agli obiettivi di fluidificazione del traffico, sicurezza stradale e riduzione degli impatti sull'ambiente dovuti al traffico veicolare.
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 ciclopedonale, 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 ciclopedonali) 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 la commissione del CNR 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
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 rete stradali, queste ultime si distinguono secondo quanto indicato nella seguente tabella.

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

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 all'essere interne o esterne al centro abitato.

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

1- esame delle ***caratteristiche geometriche*** della strada 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	sfalsati	in aree di servizio
B	indipendenti o separate da spartitraffico	almeno due per senso di marcia	banchina pavimentata a destra	coordinati	sfalsati	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

2- analisi del movimento servito che si rende necessaria in quanto il precedente passaggio 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, interregionale	**A**	Nazionale, interregionale	**A**
Rete principale (di distribuzione)	Media distanza	Interregionale-regionale	**B**	Scorrimento e di interquartiere	**D**
Rete secondaria (di penetrazione)	Distanza ridotta	Provinciale ed interlocale	**C**	Quartiere	**E**
Rete locale (di accesso)	Breve distanza	Interlocale e comunale	**F**	Interna al quartiere	**F**

Le Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani urbani del traffico, pubblicate nella Gazzetta Ufficiale del 24 giugno 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 sia dal punto di vista geometrico che funzionale:strada urbana di interquartiere ed interzonale.

Tipo		**Funzione**	
		G.U. 24/6/1995	**DM 5/11/2001**
D	Urbana di scorrimento	Devia il traffico dalle aree più densamente abitate	Funzione di distribuzione (rete principale)
E	Urbana di interquartiere	Intermedia, non specificato	-
E	Urbana di quartiere	Collega settori urbani limitrofi	Funzione di penetrazione (rete secondaria)
F	Urbana interzonale	Intermedia, non specificato	-
F	Urbana locale	Destinata agli spostamenti locali, ovvero iniziali o terminali	Funzione di accesso (rete locale)

3- 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.

Classificazione tecnico-funzionale della rete stradale extraurbana esistente.

Nel Comune di Cellatica la configurazione della città urbanizzata fa si che le strade extraurbane (fuori dal centro abitato) siano assai poche e si limitino alle direttrici principali di penetrazione, oltre alle strade locali.

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 classificate come riportato nelle tabelle successive.

RETE LOCALE (di accesso)				
Nome strada	**Banchina**	**Passaggio autobus**	**Classe Funzionale**	**Ente d'appartenenza**
Via Badia (tratto fuori centro abitato)	assente		F (strada extraurbana locale)	di competenza del Comune
Via Campiani	assente		F (strada extraurbana locale)	di competenza del Comune
Via degli Alpini (tratto fuori centro abitato)	assente		F (strada extraurbana locale)	di competenza del Comune
Via del Dosso	assente		F (strada extraurbana locale)	di competenza del Comune
Strada Comunale delle Margheride	assente		F (strada extraurbana locale)	di competenza del Comune
Strada Vecchia (tratto fuori centro abitato)	assente		F (strada extraurbana locale)	di competenza del Comune
Via Stella	assente		F (strada extraurbana locale)	di competenza del Comune
Via XXV Aprile (SP 10 Brescia – Gussago) (tratto fuori centro abitato)	presente		F (strada extraurbana locale)	di competenza della Provincia di Brescia

Tutte le strade extraurbane elencate hanno una corsia per senso di marcia.

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.

Verifica delle caratteristiche fisiche delle strade

Di seguito le strade riportano le relative valutazioni in merito alle caratteristiche fisiche e funzionali e la rispettiva classificazione in strade che allo stato attuale:

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

RETE LOCALE (di accesso)		
Nome strada	**Banchina**	**Valutazione**
Via Badia (tratto fuori centro abitato)	assente	B
Via Campiani	assente	B
Via degli Alpini (tratto fuori centro abitato)	assente	B
Via del Dosso	assente	B
Strada Comunale delle Margheride	assente	B
Strada Vecchia (tratto fuori centro abitato)	assente	B
Via Stella	assente	B
Via XXV Aprile (SP 10 Brescia – Gussago) (tratto fuori centro abitato)	presente	A

Classificazione tecnico-funzionale della rete stradale urbana esistente.

Per quanto riguarda le strade all'interno del centro abitato, che formano il sottosistema delle strade urbane, si rileva un'articolata e differenziata funzionalità finalizzata a raccordare varie parti della città con funzioni spesso assai diverse.
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 urbane del Comune di Cellatica vengono classificate come riportato nelle tabelle successive.

L'applicazione rigorosa delle categorie previste dalle Direttive Ministeriali alla viabilità esistente, si rivela spessa assai problematica in quanto non è possibile prescindere dalle funzioni in atto a termini di legge, non sempre compatibili con il criterio di assegnare, con le funzioni effettive delle varie strade. Pertanto l'assenza del marciapiede in alcune strade di quartiere non è prerogativa di declassificazione delle strade al ruolo di strade interzonali, in quanto si perderebbe la logica organizzativa e funzionale dell'intera rete urbana.

RETE SECONDARIA (di penetrazione)							
Nome strada	**Senso di marcia**	**Marciapiede**	**Sosta**	**Piste ciclabili**	**Passaggio autobus**	**Classe Funzionale**	**Ente d'appartenenza**
S.P. 10 Brescia – Cellatica – Gussago (tratto dentro centro abitato via Caporalino – via Breda – via Fantasina)	doppio	principalmente ambo i lati	fuori dalla carreggiata	X	X	E (strada di quartiere)	di competenza della Provincia di Brescia

Tutte le strade urbane elencate hanno una corsia per senso di marcia.

Per rete urbana di penetrazione si intende la maglia costituita dalle strade di tipo E ("strada urbana di quartiere) che costituisce la struttura essenziale e chiara della viabilità dell'abitato permettendo l'accesso all'insediamento urbanistico dalla rete urbana ed il collegamento tra i diversi centri abitati del Comune (Frazioni).
Le caratteristiche delle strada urbana di quartiere sono:

a) carreggiata ad una o più corsie per senso di marcia;
b) presenti con continuità marciapiedi o percorsi fisicamente separati dalla carreggiata riservati alla circolazione ciclo-pedonale;
c) non è consentita la sosta veicolare a meno della presenza di un'apposita corsia di manovra posta tra la zona di sosta e la carreggiata.

Per rete urbana d'accesso si intende la maglia costituita dalle strade di tipo F ("strada urbana locale) composta dalle strade locali che hanno caratteristiche inferiori rispetto a quanto indicato in precedenza e sono strade ad unica carreggiata, con o priva di marciapiedi e con eventuale possibilità di sosta anche in assenza della corsia di manovra (vedi Allegato A).

Verifica delle caratteristiche fisiche delle strade

Di seguito le strade riportano le relative valutazioni in merito alle caratteristiche fisiche e funzionali e la rispettiva classificazione in strade che allo stato attuale:

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

Tutte le strade urbane di quartiere ed interzonali appartengono alla sottoclasse “C” data l’assenza di banchine laterali sia a destra che a sinistra , dovuta al fatto che la viabilità si snoda all’interno di un tessuto urbano ormai già da tempo consolidato e con spazi estremamente ridotti.

RETE SECONDARIA (di penetrazione)			
Nome strada	**Senso di marcia**	**Banchina**	**Valutazione**
S.P. 10 Brescia – Cellatica – Gussago (tratto dentro centro abitato via Caporalino – via Breda – via Fantasina)	doppio	presente	A

Viabilità di progetto

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

1. nuova controstrada via Caporalino interna ad ambiti di trasformazione;
2. prolungamento di via Industriale traversa II

FASCE DI RISPETTO E AREE DI VISIBILITA' IN APPLICAZIONE DEL CODICE DELLA STRADA

E' la striscia di terreno, esterna al confine stradale, sulla quale esistono vincoli alla realizzazione, da parte dei proprietari del terreno, di costruzioni, recinzioni, piantagioni, depositi e simili.

1. Fasce di rispetto ed aree di visibilità fuori dal centro abitato

- **Fuori dal centro abitato in rettilineo**

L'art. 16 del Nuovo Codice della Strada e l' art. 26 del Regolamento di esecuzione ed attuazione definiscono le fasce di rispetto in rettilineo e le aree di visibilità nelle intersezioni fuori dei centri abitati.

Fuori dai centri abitati le distanze dal confine stradale, da rispettare nelle costruzioni, nelle ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o negli ampliamenti fronteggianti le strade, non possono essere inferiori a:

a. 40 m per strade di tipo B;

b. 30 m per strade di tipo C;

c. 20 m per strade di tipo F, ad eccezione delle "strade vicinali" ;

d. 10 m per le "strade vicinali" di tipo F.

Fuori dai centri abitati ma all'interno delle zone previste come edificabili o trasformabili dallo strumento urbanistico generale, nel caso che detto strumento sia suscettibile di attuazione diretta, ovvero se per tali zone siano già esecutivi gli strumenti urbanistici attuativi, le distanze dal confine stradale, da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o negli ampliamenti fronteggianti le strade, non possono essere inferiori a:

e. 30 m per le strade di tipo A;

f. 20 m per le strade di tipo B;

g. 10 m per le strade di tipo C.

Per le strade di tipo F non sono stabilite dal Codice della Strada distanze minime dal confine stradale ai fini della sicurezza della circolazione e per questo si fa riferimento alla cartografia ed alle NTA del PGT relative alla zona di riferimento.

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

In corrispondenza di intersezioni stradali a raso, alle fasce di rispetto, devesi 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 devesi assicurare, 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, e' soggetta alle seguenti norme:

a. 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;

b. nei tratti di strada con curvatura di raggio inferiore o uguale a 250 m, la fascia di rispetto e' delimitata verso le proprietà latistanti, 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. Fasce di rispetto ed aree di visibilità nel centro abitato

- **Nel centro abitato in rettilineo**

L’art. 18 del Nuovo Codice della Strada e l’ art. 28 del Regolamento di esecuzione ed attuazione definiscono le fasce di rispetto e le aree di visibilità nei centri abitati.

Nei centri abitati, per le nuove costruzioni, ricostruzioni ed ampliamenti le fasce di rispetto a tutela delle strade, misurate dal confine stradale, non possono avere dimensioni inferiori a quelle indicate:

1. 30 m per le strade di tipo A;

2. 20 m per le strade di tipo D;

Per le strade di tipo E ed F non sono stabilite dal Codice della Strada distanze minime dal confine stradale ai fini della sicurezza della circolazione; si fa quindi riferimento alla cartografia ed alle NTA del PGT relative alla zona di riferimento.

- **Nel centro abitato in corrispondenza di intersezioni stradali a raso**

In corrispondenza di intersezioni stradali a raso, alle fasce di rispetto devesi 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 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.

FASCE DI RISPETTO IN APPLICAZIONE DEL 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.
Le strade del Comune di Cellatica sono classificate secondo la seguente gerarchia, ai sensi dell'art. 2 del D.Lgs. n. 285 del 30/4/1992 e della Direttiva Ministeriale LL.PP. del 12/4/1995.

Strade provinciali all'esterno della delimitazione di centro abitato:

- SP 10 Brescia – Cellatica – Gussago : classificata strada di tipo F "extraurbana locale", con fascia di rispetto da computarsi dal confine di proprietà pari a:

- 10 m in presenza di zone trasformabili per diretta attuazione dello strumento urbanistico generale al di fuori dal centro abitato, ma costitutive di zone in via di formazione come nuovo centro abitato o come espansione di un centro abitato esistente, con riferimento alla definizione di "centro abitato" all'art. 3 del codice della strada;
- 20 m in presenza di zone trasformabili per diretta attuazione dello strumento urbanistico generale al di fuori dal centro abitato, ma estranee a zone in via di formazione come nuovo centro abitato o come espansione di un centro abitato esistente;
- 20 m in presenza di zone trasformabili fuori dal centro abitato e individuate dallo strumento urbanistico generale come piano di attuazione intermedia;
- 20 m in presenza di zone agricole/non trasformabili;
- 10 m in presenza di zone trasformabili poste in contiguità con il centro abitato o ricadenti all'interno del centro abitato.

Strade provinciali all'interno della delimitazione di centro abitato:

- SP 10 Brescia – Cellatica – Gussago: classificata strada di tipo E "urbana di quartiere", con fascia di rispetto da computarsi dal confine di proprietà pari a:

- 10 m in presenza di zone trasformabili poste in contiguità con il centro abitato o ricadenti all'interno del centro abitato.

Strade comunali all'esterno della delimitazione di centro abitato con fascia di rispetto da computarsi dal confine di proprietà pari a:

- per tutte le strade comunali al di fuori dal centro abitato, in presenza di zone trasformabili per diretta attuazione dello strumento urbanistico generale, la fascia di rispetto è da computarsi in riferimento alla cartografia ed alle NTA del PGT relative alla zona di riferimento.

Strade comunali all'interno della delimitazione di centro abitato:

- per tutte le strade comunali all'interno del centro abitato la fascia di rispetto è da computarsi dal confine di proprietà in riferimento alla cartografia ed alle NTA del PGT relative alla zona di riferimento.

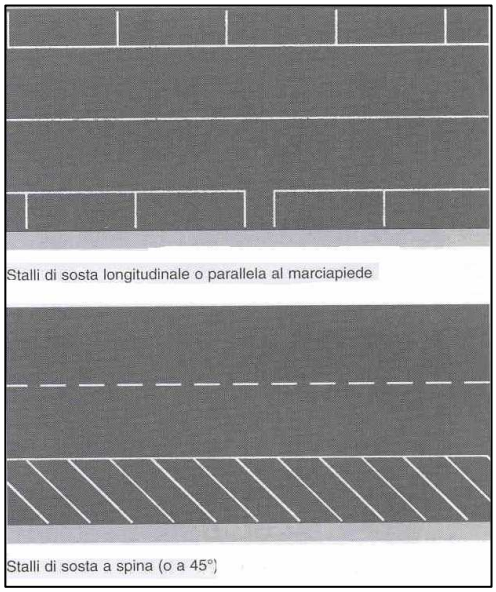
Strade vicinali: classificate di tipo F, con fascia di rispetto fuori dai centri abitati pari a 10 m ed entro il centro abitato pari a 5 m.

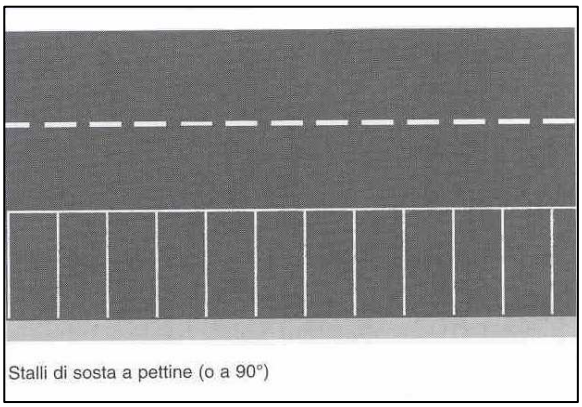
SOSTA

Lo studio dell'offerta di sosta è finalizzato alla:

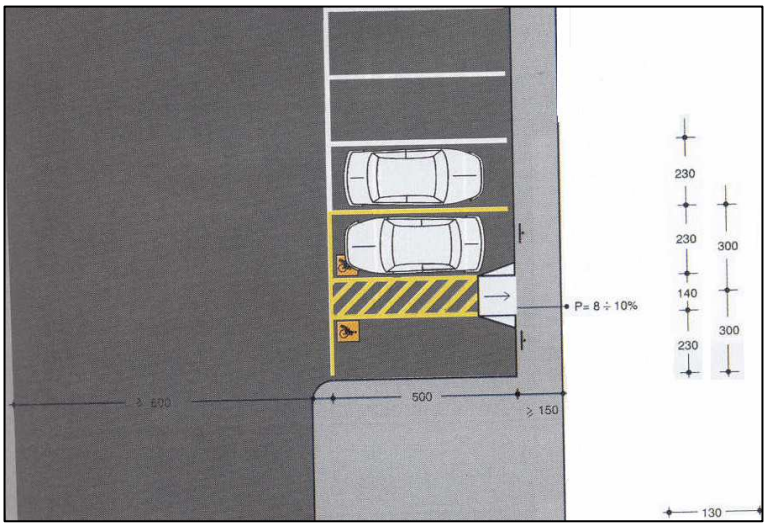
- suddivisione della sosta per tipo di utenze, per cui il sistema prevede in luoghi più lontani dal centro la sosta libera e gratuita, poi la sosta poco costosa e senza limite orario, successivamente la sosta a rotazione a costi crescenti, mano a mano che ci si avvicina al centro;
- chiarezza di impostazione,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

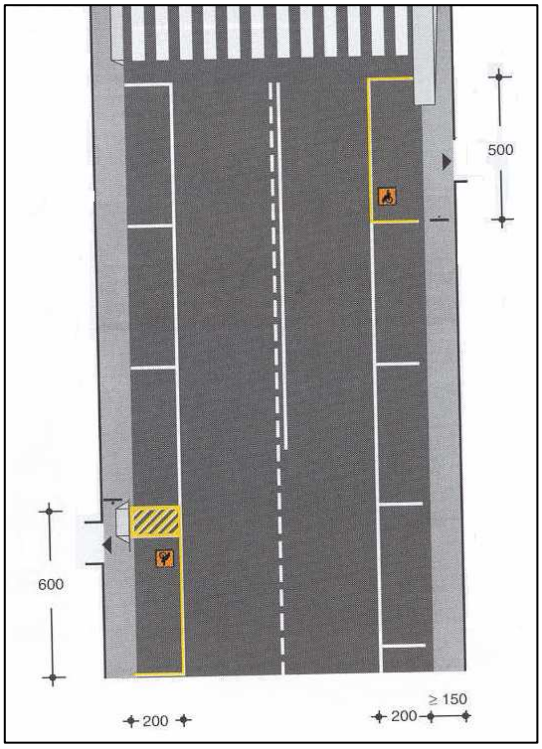
L' art. 149 del Nuovo Codice della Strada prevede che la delimitazione degli stalli di sosta mediante strisce e' obbligatoria ovunque gli stalli siano disposti a spina (con inclinazione di 45° rispetto all'asse della corsia adiacente agli stalli) ed a pettine (con inclinazione di 90° rispetto all'asse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





Analisi della sosta

Il Comune di Cellatica è dotato di un'adeguata offerta di parcheggi in prossimità dei servizi di maggior interesse atti a soddisfare le esigenze dell'utenza dei singoli servizi.

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 contermine;
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;

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 occorrano – 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 occorrano-devono essere sempre realizzate su corsie riservate.

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, é 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.

Individuazione della rete ciclabile

In base alla distribuzione territoriale si sono individuati 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 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, ...).

Itinerari «extraurbani»
Si sono rilevati e rappresentati cartograficamente tutti i percorsi ciclabili extraurbani esistenti sull'intero territorio comunale. Questi itinerari sono situati in parte all'esterno della rete viaria urbana ed in parte all'interno svolgendo la doppia funzione di percorsi al servizio del tempo libero e dello sport e di collegamento tra i vari servizi pubblici (impianti portivi, scuole e ecc.) del Comune di Cellatica .
Ne fa parte il percorso a carattere provinciale promosso dalla Provincia di Brescia che nello specifico :

- Via Emilia Gallica (da Brescia a Paratico) di lunghezza complessiva 33 Km già completamente realizzata ed aperta.

Le strade che interessano i percorsi ciclabili sono " strade locali urbane " e "strade urbane di quartiere"ed in riferimento alla tipologia delle strade indicata nel decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le piste ciclabili - ove occorrano- devono essere sempre realizzate su corsie riservate per le strade locali urbane mentre per le strade urbane di quartiere possono essere realizzate oltre che in sede propria, anche su corsie riservate.

Itinerari «urbani»
Si sono rilevati e rappresentati cartograficamente tutti i percorsi ciclabili urbani esistenti sull'intero territorio comunale. I tracciati contemplano diverse soluzioni progettuali, dalla corsia ciclabile alla pista in sede propria.
La rete principale di percorsi ciclabili urbani che interessano il comune di Cellatica riguardano le seguenti vie:

- Via Don Giavarani: percorso promiscuo ciclabile e veicolare ricavato sulla carreggiata stradale;

- Via Moro: pista ciclabile in sede propria separata fisicamente da quella relativa ai veicoli a motore mentre è promiscua con i pedoni;
- tratto tra via Risorgimento e via Villa Folonari: pista ciclabile in sede propria separata fisicamente da quella relativa ai veicoli a motore mentre è promiscua con i pedoni;
- Via Gramsci: percorso promiscuo ciclabile e veicolare ricavato sulla carreggiata stradale;
- Via Donatori di Sangue: pista ciclabile in sede propria separata fisicamente da quella relativa ai veicoli a motore mentre è promiscua con i pedoni;
- Via Breda: pista ciclabile in sede propria separata fisicamente da quella relativa ai veicoli a motore mentre è promiscua con i pedoni.

Le seguenti vie fanno parte di un itinerario ciclabile più ampio individuato dalla Provincia di Brescia quello della "Via Emilia Gallica" (da Brescia a Paratico)

- Via Tesa e via dei Prati : percorso promiscuo pedonale e ciclabile ricavato esternamente alla carreggiata;
- Strada vicinale del Torrente: percorso ciclabile ricavato dalla carreggiata stradale.

La rete secondaria urbana dei percorsi ciclabili coincide con le vie del nucleo antico del Comune di Cellatica dove le basse velocità e l'accesso limitato ai soli residenti ed autorizzati permette ai ciclisti di spostarsi in sicurezza sulla maggior parte delle strade. L'attenzione in questo caso è da porsi all'eliminazione delle discontinuità stradali e all'ubicazione di adeguata segnaletica.

La rete degli itinerari ciclabili individuata consente rapidi e sicuri collegamenti con i vari luoghi attrattori e generatori (zone residenziali,scuole, chiese, negozi, poste, farmacie, giardini, impianti sportivi, supermercati, banche, ...) sparsi sull'intero territorio comunale.

Viabilità ciclopedonale di progetto

Nel comune di Cellatica è in previsione il seguente intervento sulla viabilità ciclopedonale:

1. percorso ciclopedonale San Rocco;

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.

Come si evince dalla classificazione funzionale delle strade del Comune di Cellatica quasi tutte le strade che collegano i maggiori luoghi d'attrazione (siti per la maggior parte nel centro storico) hanno marciapiede almeno su un lato della carreggiata permettendo al pedone di spostarsi in sicurezza.
All'interno del nucleo antico le basse velocità e l'accesso limitato ai soli residenti ed autorizzati permette ai pedoni di spostarsi in sicurezza sulla maggior parte delle strade non rendendo necessario alcun intervento di messa in sicurezza.

LINEE DI TRASPORTO PUBBLICO

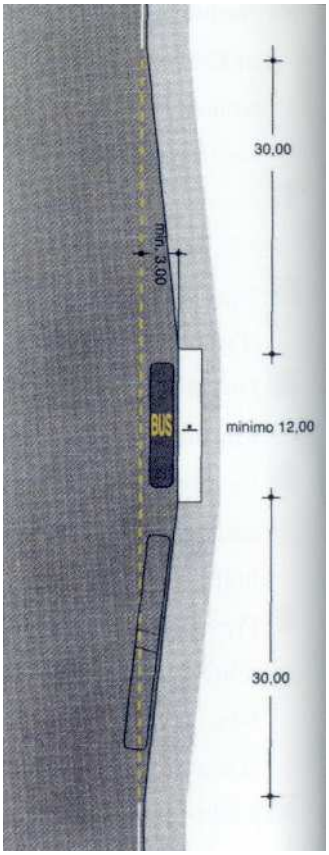
Il D M05/11/2001 fornisce un'indicazione circa la regolazione dei mezzi pubblici in base alla classe funzionale stradale.
Le classi funzionali stradali (art 2. Codice della Strada) in cui sono ammesse fermate dei mezzi pubblici sono:

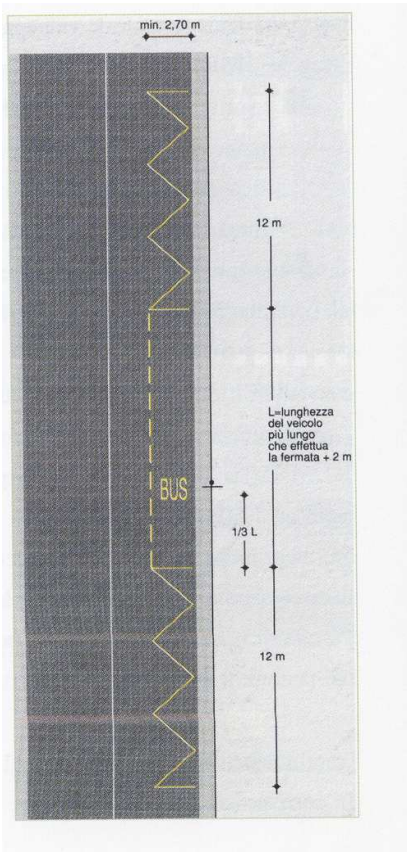
- Tipo A -Autostrada urbana ed extraurbana, su strada di servizio
- Tipo B -Strada extraurbana principale
- Tipo C -Strada extraurbana secondaria
- Tipo D -Strada urbana di scorrimento
- Tipo E -Strada urbana di quartiere
- Tipo F -Strada extraurbana locale/Strada urbana locale

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 intermedie 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.

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).

Fermate poste lungo le strade extraurbane locali (tipo F)
Per le strade extraurbane locali le caratteristiche del traffico consentono di massima l'adozione di due tipologie di fermate che prevedono la fermata dell'autobus di linea in carreggiata. In caso contrario la fermata dovrà essere prevista esternamente alla carreggiata e valgono le raccomandazioni di cui al punto precedente.

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.

Descrizione delle fermate di trasporto pubblico

Il Comune di Cellatica è servito da una linea di Trasporto Pubblico facilmente accessibile e posta lungo la principale arteria stradale la SP 10 Brescia – Cellatica - Gussago:
- Linea 13 Gussago - Poliambulanza
La società che gestisce il servizio è Brescia Trasporti.

Il Comune è servito da 13 fermate poste a circa 500-600 metri di distanza le una dalle altre tutte ubicate all'interno del 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	Sosta autobus
n. 1 Via Fantasina	X	X	X	X	X	X	Fuori carreggiata
n. 2 Via Fantasina	X (con panchina)	X	X		X	X	Fuori carreggiata
n. 3 Via Breda (contro strada)		X					In carreggiata
n. 4 Via Breda	X	X	X		X		In carreggiata
n. 5 Via Attico		X	X	X	X		per metà fuori dalla carreggiata
n. 6 Via Attico	X (con panchina)	X	X	X	X		In carreggiata
n. 7 Via Padre Bertulli	X (con panchina)	X	X	X	X	X	Fuori carreggiata
n. 8 Via Risorgimento	X (con panchina)	X	X	X	X	X	Fuori carreggiata
n. 9 Via Risorgimento		X	X	X	X	X	Fuori carreggiata
n. 10 Via Caporalino		X	X		X	X	Fuori carreggiata
n. 11 Via Caporalino	X (con panchina)	X	X	X	X	X	Fuori carreggiata
n. 12 Via Caporalino		X	X	X	X	X	Fuori carreggiata
n. 13 Via Caporalino	X (con panchina)	X	X	X	X	X	Fuori carreggiata

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 fanno escludere la possibilità di un loro adeguamento (sottoclasse "C").

N. fermata	Tipologia Strada	Conforme
n. 1 Via Fantasina	Strada di tipo Q (urbana di Quartiere)	A
n. 2 Via Fantasina	Strada di tipo Q (urbana di Quartiere)	A (manca attraversamento pedonale)
n. 3 Via Breda (controstrada)	Strada di tipo Q (urbana di Quartiere)	A (manca segnaletica orizzontale, l'attraversamento pedonale)
n. 4 Via Breda	Strada di tipo Q (urbana di Quartiere)	A (manca l'attraversamento pedonale)
n. 5 Via Attico	Strada di tipo F (Urbana locale)	A
n. 6 Via Attico	Strada di tipo F (Urbana locale)	A
n. 7 Via Padre Bertulli	Strada di tipo F (Urbana locale)	A
n. 8 Via Risorgimento	Strada di tipo F (Urbana locale)	A
n. 9 Via Risorgimento	Strada di tipo F (Urbana locale)	A
n. 10 Via Caporalino	Strada di tipo Q (urbana di Quartiere)	A (manca l'attraversamento pedonale)
n. 11 Via Caporalino	Strada di tipo Q (urbana di Quartiere)	A
n. 12 Via Caporalino	Strada di tipo Q (urbana di Quartiere)	A
n. 13 Via Caporalino	Strada di tipo Q (urbana di Quartiere)	A

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

Nome strada	Ente d'appartenenza
Via Attico	di competenza del Comune
Via Badia	di competenza del Comune
Via Barco	di competenza del Comune
Via Breda	di competenza della Provincia di Brescia
Via Cantone	di competenza del Comune
Via Caporalino	di competenza della Provincia di Brescia
Via Carabioli	di competenza del Comune
Via Chiesa Nuova	di competenza del Comune
Via Corti B.	di competenza del Comune
Via de Gasperi	di competenza del Comune
Via degli Alpini	di competenza del Comune
Via dei Castagneti	di competenza del Comune
Via dei Prati	di competenza del Comune
V.lo della Cinta	di competenza del Comune
Via del Levante	di competenza del Comune
Via Donatori di Sangue	di competenza del Comune
Via Don Giavarini	di competenza del Comune
Via Don Lazzaroni	di competenza del Comune
Via dr. G. Zappa	di competenza del Comune
Via Fantasia	di competenza della Provincia di Brescia
Via Fermi	di competenza del Comune
Via Gramsci	di competenza del Comune
Via Industriale	di competenza del Comune
Via Industriale traversa I	di competenza del Comune
Via Industriale traversa II	di competenza del Comune
Via Industriale traversa III	di competenza del Comune
Via Magenta	di competenza del Comune
Via Marconi	di competenza del Comune
Via Manzoni	di competenza del Comune
P.zza martiri della Libertà	di competenza del Comune
Via Mons. Trombetta	di competenza del Comune
Via Montebello	di competenza del Comune
Via Moro	di competenza del Comune
Via Nuova	di competenza del Comune
Via Padre Bertulli	di competenza del Comune
Via Papa Giovanni XXIII	di competenza del Comune
Via Papa Paolo VI	di competenza del Comune
Via Pietroboni	di competenza del Comune
Via Prendelli	di competenza del Comune
Via I ° Maggio	di competenza del Comune
Via Rossa G.	di competenza del Comune
Via Risorgimento	di competenza del Comune
Via S. Giorgio	di competenza del Comune
Strada dei Bissoli	di competenza del Comune
Strada Vecchia	di competenza del Comune
Via Tesa	di competenza del Comune
Via Trebeschi	di competenza del Comune
Via XXV Aprile	di competenza del Comune
Via Villa Folonari	di competenza del Comune