

A. 3. MOBILITA' E TRAFFICO URBANO

I mezzi di trasporto rappresentano un fattore importante e indispensabile per una città. Gli abitanti della stessa nell'ambito delle loro attività (lavoro, studio, svago ecc.) hanno bisogno di muoversi. Questa mobilità verso e dentro la città dipende dalla qualità e quantità dei servizi, dalle infrastrutture e dal loro sviluppo, all'aumentare dei quali aumenta l'attrazione verso la città, che diventa più "caotica" e comincia a caratterizzarsi per il degrado nella qualità dell'ambiente e nella qualità della vita (inquinamento, con le sue conseguenze, rumore, congestione, lunghe attese, problemi di parcheggio e pericoli vari). Nei comuni di studio dell'Entroterra Iseano si presentano, e non di poco, questi problemi legati alla mobilità, giacché la zona è coinvolta dalla mobilità locale, provinciale e dalla mobilità derivante dagli spostamenti legati al turismo. Il sistema della mobilità è rappresentato dal collegamento tra Brescia, Iseo e Pisogne, importantissimo per il transito verso la Val Camonica, che è assicurato dalla strada statale n° 510 (Sebina orientale). Attualmente sono in corso di esecuzione i lavori per la realizzazione della nuova SS 510 che, attraverso lo spostamento del transito all'altezza dei centri della prima fascia collinare e montana, dovrebbe consentire la razionalizzazione della viabilità e il decongestionamento della costa. Nello studio della mobilità va inoltre presa in considerazione l'intersezione tra la S.P.11 – Tangenziale sud di Iseo e via per Rovato. Questa intersezione regola le manovre da e verso il centro di Iseo (via per Rovato) dalla strada Provinciale 11 (Rovato, Cremignane, Clusane, Paratico, Sarnico, Palazzolo ed il casello autostradale A4 di Rovato). Attualmente l'intersezione è composta da una soluzione ibrida che prevede un'immissione a precedenza da via per Rovato alla S.P.11 ed una rotatoria allungata che regola le rimanenti manovre di svolta. L'intersezione oggi presenta una criticità legata alla sicurezza per mancanza di visibilità e per l'alta velocità di percorrenza per le manovre di svolta che da via per Rovato svoltano sulla S.P.11. La soluzione proposta, in fase preliminare è una unica rotatoria di 50 metri di diametro che regola la totalità delle manovre di svolta. Questa soluzione permette anche un rallentamento della velocità sulla S.P.11 con un generale innalzamento della sicurezza stradale (Secondo rapporto: Il traffico nelle frazioni e sulla viabilità principale, Iseo, 2002).

I comuni oggetto di studio sono inoltre raggiungibili in treno da Brescia, lungo la linea ferroviaria Brescia-Iseo-Edolo. Attualmente sono garantite 17 corse tra Iseo e Brescia e viceversa (dalle 6,00 alle 21,00 con un treno circa ogni ora, mezz'ora nelle fasce dei pendolari). Tali comuni sono anche inclusi nel Piano Provinciale Ciclabile all'interno del percorso Brescia-Paratico. Nel territorio comunale di Iseo il percorso ciclabile ha origine in località Cremignane, nei pressi della Riserva delle Torbiere, e si sviluppa lungo la fascia costiera. Da qui una serie di percorsi ciclabili e sentieri CAI, consentono di raggiungere le località dell'entroterra. Sempre da Cremignane è possibile, costeggiando le Torbiere, entrare nei territori comunali di Provaglio d'Iseo e Corte Franca e quindi proseguire verso il Comune di Passirano in direzione Brescia. Corte Franca e Provaglio mantengono forti legami con la Franciacorta, alla quale sono collegati attraverso la viabilità provinciale; rilevante infine, per il completamento della maglia infrastrutturale, è la connessione nord-sud realizzata dalla Strada Provinciale n. 11, con svincolo autostradale sul nodo di Rovato. Nel 1990 la Promozione Franciacorta ha realizzato il "Progetto Franciacorta Mountain Bike" che vede la valorizzazione di 20 itinerari ciclabili, già praticabili, ramificati sul territorio (Documento di inquadramento per lo sviluppo territoriale dell'Entroterra Iseano, CD-R, 2001).

COMUNE DI CORTE FRANCA

Il Comune è posto sulla direttrice di traffico (Strada Provinciale) che dal casello di Rovato dell'autostrada Milano-Venezia, conduce ad Iseo e quindi attraverso la Sebina orientale, alla Val Camonica. Inoltre è lambito dalla ferrovia Brescia-Iseo-Edolo delle Ferrovie Nord con un servizio attualmente adeguato solo per la tratta Brescia-Iseo.

Il Comune non presenta un Piano del traffico, prevede però delle disposizioni normative specificate nel Piano Regolatore Generale e nella Revisione dello stesso. L'obiettivo specificato per la viabilità consiste nel riordino della transitabilità carraia, pedonale e ciclabile. "Un'attenzione particolare è stata posta alla sistemazione dell'area centrale di Timoline, davanti alla chiesa parrocchiale, con il passaggio della strada più trafficata che è la provinciale Rovato-Iseo. La stessa attenzione, con uno studio particolare, la si deve porre sulla viabilità che transita davanti alla nuova sede municipale decelerando la velocità della mobilità di passaggio. E' necessario mantenere il traffico pesante e di transito lontano dai centri abitati e soprattutto dai nuclei d'antica formazione, realizzando strade di circonvallazione che seguono per lo più i tracciati stradali già esistenti sul territorio ottenendo così risultati significativi e una migliore qualità della vita urbana; si ritiene urbanisticamente corretto nella situazione paesaggistica non allargare fuori misura le strade esistenti e favorire mega circonvallazioni. La maglia viaria esistente e quella futura minima, ed indispensabile per ottenere gli obiettivi nominati, la formazione di parcheggi per le aree adibite al terziario, sono stati studiati e correlati nel piano dei servizi, che prevede anche percorsi pedonali, piste ciclabili fattibili e marciapiedi per raggiungere dalle abitazioni i negozi, le scuole e i vari servizi socio assistenziali e collegare tutte le località di cui è composto l'abitato di Corte Franca" (Piano Regolatore Generale, 1999). All'interno della Revisione del P.R.G. sono previste importanti novità, in particolare l'obiettivo è "deviare il traffico extra – comunale dai centri storici di Nigoline e Colombaro, con la realizzazione di due strade di collegamento che portino sulla provinciale Rovato – Iseo sia prima di Nigoline (per chi proviene da Adro), sia prima di Colombaro (in località Zenighe, per il traffico proveniente da Clusane)". Inoltre, il P.R.G. specifica l'espansione delle aree di parcheggio da 26.827 mq. a 45.494 mq. Nel momento in cui i vecchi aggregati urbani si presentano del tutto inadatti al traffico veicolare per l'attuale dinamica di vita diviene indispensabile provvedere alle zone di parcheggio e di servizi delle varie attività socio - economiche. La tipologia si riduce a parcheggi in sede propria, se ricavati in apposito spazio a ridosso delle attrezzature da servire, definiti con esattezza nelle zone di sosta e nelle corsie di scorrimento e parcheggi "a nastro", ricavati sul bordo delle strade, semplicemente delimitati con segnaletica orizzontale, oppure definiti da apposite insenature che non sottraggono, in tal modo spazio alla circolazione (P.R.G., 1999).

COMUNE DI ISEO

Nel 2001 il Comune ha realizzato un'analisi della circolazione e dei percorsi di accesso ai parcheggi come piano d'intervento. Le indagini relative alla domanda di traffico sono state condizionate dai tempi ristretti di lavoro. La difficoltà principale nell'elaborazione dello studio consiste nella mancanza di dati sulla domanda di traffico esistenti sia nel periodo invernale sia in quello estivo.

Le indagini sono state effettuate nei giorni giovedì 15/02/2001 dalle 7:30 alle 9:30 e domenica 4/02/2001 dalle 16:00 alle 19:00.

Localizzazione delle postazioni:

1. Via martiri della Libertà,
2. Via Pusterla,
3. Via Mirolte (monodirezionale in ingresso),
4. Via Mier,
5. Viale Europa,
6. Via Rovato.

L'elaborazione dei conteggi relativa al giovedì ed alla domenica ha evidenziato che:

- La domanda è pari a 1.857 veicoli nell'ora di punta del mattino di giovedì (7:45-8:45);
- E di 2.600 veicoli nell'ora di punta del pomeriggio della domenica (16:30-17:30);
- La domanda dell'ora di punta del giorno medio feriale è pari al 71% di quella domenicale;

- La ripartizione fra ingressi e uscite è nell'ordine 53%-47% nell'ora di punta del giorno medio feriale;
- La ripartizione fra ingressi e uscite è nell'ordine 42%-58% nell'ora di punta della domenica;
- Nell'ora di punta del giorno medio feriale i mezzi pesanti rappresentano il 5% della domanda totale;
- Per quanto riguarda i rilevamenti nella mattina del giorno medio feriale l'intervallo temporale con i maggiori flussi di traffico veicolare risulta essere dalle ore 7:45 alle ore 8:45, per cui quest'intervallo è considerato come ora di punta mattutina;
- Nel sopracitato intervallo di tempo la postazione n. 1 – Via Martiri della Libertà presenta il volume di traffico maggiore con un numero totale di veicoli, nei due sensi di marcia, pari a 389, dei quali: 374 leggeri, 9 pesanti e 6 a due ruote. La frequenza media di passaggio è pari a 1 veicolo ogni 6 secondi, per un totale di 10 veicoli al minuto:

Tab. A.3.1 - Conteggi veicolari nel giorno di giovedì

Post.		Autoveature	Pesanti	motocicli	Totale	Totale
1	Fuori	202	5	2	209	389
	Centro	172	4	4	180	
2	Fuori	132	1	7	140	159
	Centro	18	0	1	19	
3	Centro	238	13	18	269	269
4	Fuori	169	13	15	197	312
	Centro	94	11	10	115	
5	Fuori	123	13	4	140	284
	Centro	138	4	2	144	
6	Fuori	98	11	2	111	299
	Centro	168	15	5	188	

Fonte: Analisi della circolazione e dei percorsi d'accesso ai parcheggi, 2001.

- Per quanto riguarda i rilevamenti nel pomeriggio di domenica l'intervallo temporale con i maggiori flussi di traffico veicolare risulta essere dalle ore 16:30 alle 17:30, per cui quest'intervallo è considerato come ora di punta pomeridiana festiva;
- Nel sopracitato intervallo di tempo la postazione n. 6 – Via Rovato presenta il volume di traffico maggiore con un numero totale di veicoli, nei due sensi di marcia, pari a 707, dei quali: 694 leggeri, 4 pesanti e 9 a due ruote. La frequenza media di passaggio è pari a 1 veicolo ogni 5 secondi, per un totale di 12 veicoli al minuto;
- Il traffico maggiore in ingresso al centro storico si ha nella postazione n. 6 – Via Rovato (384 veicoli) per l'ora di punta pomeridiana festiva e nella postazione n. 3 – Via Miroldte (269 veicoli) per l'ora di punta mattutina del giorno medio feriale;
- Il traffico maggiore in uscita dal centro storico si ha nella postazione n. 5 – Viale Europa (367 veicoli) per l'ora di punta pomeridiana festiva e nella postazione n. 1 – Via Martiri della Libertà (209 veicoli) per l'ora di punta mattutina del giorno medio feriale (Piano d'intervento, 2001).

Nel 2002 è stato fatto il secondo rapporto sullo studio della circolazione e della sosta nelle frazioni di Pilzone, Cremignane, Clusane e della viabilità primaria e tangenziale. In questa seconda fase è stata organizzata un'ulteriore giornata di rilevamento nel giorno 02/06/02 (domenica), in cui sono state monitorate 16 postazioni per un periodo di 3 ore (dalle 16:00 alle 19:00).

L'elaborazione dei conteggi relativi alla domenica nella frazione di **Clusane** ha evidenziato che:

- a. la domanda totale è pari a 1.709 veicoli nelle tre ore di rilevamento;

- b. la domanda di veicoli omogenei è pari a 576 nell'ora di punta del pomeriggio della domenica (16:30 – 17:30);
- c. nel sopracitato intervallo di tempo la postazione n. 3 – Via Di Bernardo e Via Risorgimento presenta il volume di traffico maggiore con un numero totale di veicoli pari a 197,5, dei quali: 174 leggeri, 3 pesanti e 32 a due ruote, inoltre, questa postazione rappresenta il traffico maggiore in ingresso alla frazione (197 veicoli);
- d. il traffico maggiore in uscita dalla frazione si ha nella postazione n. 4 – Via Risorgimento Via Pascoli (89 veicoli) (Secondo Rapporto: Il traffico nelle frazioni e sulla viabilità principale, 2002).

L'elaborazione dei conteggi relativi alla domenica nella frazione di **Creminane** ha evidenziato che:

- a. la domanda totale è pari a 123 veicoli nelle tre ore di rilevamento;
- b. la domanda di veicoli omogenei è pari a 40,5 nell'ora di punta del pomeriggio della domenica (16:30 – 17:30);
- c. nel sopracitato intervallo di tempo la postazione n. 6 – Via Vecchia Via Risorgimento (entrambe le direzioni) presenta il volume di traffico maggiore con un numero totale di veicoli pari a 28,5, dei quali: 26 leggeri, 0 pesanti e 10 a due ruote, inoltre, questa postazione rappresenta il traffico maggiore in ingresso (12,5) ed in uscita (16 veicoli) dalla frazione (Secondo rapporto: Il traffico nelle frazioni e sulla viabilità principale, 2002).

L'elaborazione dei conteggi relativi alla domenica nella frazione di **Pilzone** ha evidenziato che:

- a. la domanda totale è pari a 563 veicoli nelle tre ore di rilevamento;
- b. la domanda di veicoli omogenei è pari a 190 nell'ora di punta del pomeriggio della domenica (16:30 – 17:30);
- c. nel sopracitato intervallo di tempo la postazione n. 8 – Via Fenice Via Giovanni XXIII (entrambe le direzioni) presenta il volume di traffico maggiore con un numero totale di veicoli pari a 148, dei quali: 124 leggeri, 3 pesanti e 17 a due ruote, inoltre, questa postazione rappresenta il traffico maggiore in ingresso (44,5 veicoli) ed in uscita (103,5 veicoli) dalla frazione (Secondo rapporto: Il traffico nelle frazioni e sulla viabilità principale, 2002).

L'elaborazione dei conteggi rilevati nella viabilità principale (7 postazioni: 1 postazione sulla SP 48 in prossimità dello svincolo con la SS 510, 2 postazioni all'intersezione tra la SS 510 e via Roma in località Covelo, 2 postazioni all'intersezione tra la SP 71 e la Tangenziale sud di Iseo e 2 postazioni all'intersezione tra la Tangenziale sud di Iseo e Viale Europa) ha evidenziato:

- a. Per quanto riguarda i rilevamenti nel pomeriggio di domenica l'intervallo temporale con i maggiori flussi di traffico veicolare risulta essere dalle ore 16:30 alle 17:30, per cui questo intervallo viene considerato come ora di punta pomeridiana festiva;
- b. La postazione che registra, nell'ora di punta pomeridiana domenicale, i maggiori flussi di traffico in direzione Iseo, è quella sulla SP 11, in prossimità con l'intersezione a rotatoria con la tangenziale sud, che registra 1.078 veicoli omogenei;
- c. I flussi di traffico che provengono da Brescia – Galleria Montecognolo – e diretti verso il centro storico di Iseo sono nell'ordine dei 340 veicoli omogenei;
- d. I flussi di traffico diretti ad Iseo con provenienza Edolo – Sulzano – intersezione Covelo – sono nell'ordine dei 550 veicoli omogenei nell'ora di punta pomeridiana festiva;
- e. La postazione che registra, nell'ora di punta pomeridiana domenicale, i maggiori flussi di traffico in uscita da Iseo, è quella sulla SP 11, in prossimità con l'intersezione a rotatoria con la tangenziale sud, che registra 632 veicoli omogenei;

- f. I flussi di traffico che provengono diretti verso Brescia – Galleria Montecognolo – e provenienti dal centro storico di Iseo sono nell’ordine dei 245 veicoli omogenei;
- g. I flussi di traffico con provenienza Iseo diretti ad Edolo – Sulzano – intersezione Covelo – sono nell’ordine dei 236 veicoli omogenei nell’ora di punta pomeridiana festiva;
- h. I flussi di traffico provenienti dalla tangenziale sud di Iseo diretti a Brescia lungo la SP 71 sono nell’ordine dei 200 veicoli omogenei/ora (Secondo Rapporto: Il traffico nelle frazioni e sulla viabilità principale, 2002).

I suggerimenti progettuali, nelle diverse frazioni, al fine di affrontare le criticità emerse nella fase analitica prevedono delle proposte riguardanti la circolazione, l’offerta di sosta e il potenziamento dei percorsi pedonali.

In quanto alla viabilità principale, a seguito della prima fase del Piano d’Intervento è stata aggiornata la segnaletica di preavviso su via Roma. La segnaletica è stata progettata e realizzata con il fine di indirizzare il traffico diretto nel centro storico verso viale Europa. In questa seconda fase sono state invece affrontate le problematiche di indirizzamento del traffico proveniente dalla tangenziale sud. E’ stata posta particolare attenzione alla suddivisione dei flussi in ingresso al centro da Viale Europa e da Via Per Rovato. L’obiettivo è quello di sgravare via Rovato e di convogliare il traffico su viale Europa. Inoltre è stata studiata una nuova segnaletica di indirizzamento ai parcheggi. Un’ulteriore operazione messa in campo è stata quella di verificare la possibilità di migliorare la sicurezza di alcune intersezioni con l’inserimento, nella maggior parte dei casi, delle rotatorie, della modifica di precedenza, in altre dell’introduzione di aiuole spartitraffico e di corsie di accumulo per le manovre di svolta (Secondo Rapporto: Il traffico nelle frazioni e sulla viabilità principale, 2002).

Come specificato prima, gli spostamenti verso e dentro la città provocano degrado della qualità dell’ambiente e della qualità della vita. Per cercare di risolvere le problematiche legate alla mobilità, il Comune ha preso delle iniziative, alcune delle quali già in atto altre in fase di adozione e studio.

a. Interventi adottati:

- Zone a traffico limitato (ZTL): estesa soprattutto nel centro storico. L’accessibilità alle zone è gestita attraverso un apposito permesso ai residenti. I permessi di transito sono circa 250 (legati alla targa del veicolo) mentre quelli di transito e sosta sono circa 150 (uno per nucleo familiare privo di posto auto interno). La funzione commerciale nel centro storico (145 negozi sul totale di 170 del Comune) ha reso necessario l’identificazione di un sistema di carico / scarico a fasce temporali. Ad Iseo sono state implementate due tipologie di ZTL, quelle permanenti e quelle a tempo (attraverso il posizionamento di transenne, ostacoli temporanei e rimovibili), il motivo dell’utilizzo di queste tipologie è la forte componente di traffico turistico che insiste sul centro nel *week-end*. L’area a ZTL viene ampliata a tutto il lungo lago Marconi, a Viale Repubblica e a via Campo.

- Aree pedonali: aree più sensibili del centro storico. Sono pedonalizzate Piazza Garibaldi, Piazza Statuto, Piazza Mazzini, via Sombrico e Porto Rosa G. Inoltre, di venerdì, Piazza Garibaldi e Largo Zanardelli vengono utilizzate dal mercato settimanale.

- Sistema di sensi unici: per regolare la circolazione e l’accesso al centro storico.

- Sistema della sosta: l’elevata domanda di sosta derivante dai flussi di traffico turistico, ha determinato la necessità di creare numerose aree destinate alla sosta ubicate a cordone del centro storico e nelle sue immediate vicinanze. Il numero totale di parcheggi disponibili fuori carreggiata stradale, in aree appositamente riservate alla sosta o in stalli ricavati a bordo stradale è di circa 1300 posti auto. I principali parcheggi sono ubicati prevalentemente in due settori del comune, a nord est in prossimità del plesso ospedaliero e a sud ovest su viale Europa. Circa 270 stalli sono a pagamento e questi si trovano nelle aree più centrali del paese.

b. Interventi a breve e lungo termine:

- Interventi sulla circolazione: per migliorare lo spostamento nelle zone di accesso al centro storico si propone la revisione del sistema a sensi unici nella parte della città ad est del centro storico; questo

permetterebbe di migliorare i flussi della circolazione, le manovre ed un miglior uso dei grandi parcheggi.

- La tipologia delle ZTL a tempo presenta particolari problemi sia di identificazione da parte dell'utenza, sia di gestione da parte delle forze dell'ordine. La particolare importanza sia a livello turistico sia a livello commerciale del centro storico di Iseo e la sua conformazione geografica rendono necessario un controllo definitivo del traffico veicolare. Per questo motivo si consiglia di rendere permanente la ZTL temporanea in modo da ampliare le aree a pedonalità privilegiata anche nei giorni feriali, permettendo anche di allargare il "centro storico", attraverso interventi di arredo urbano e nuove pavimentazioni, come ad esempio Viale Repubblica.

- Una delle principali problematiche messe in evidenza dall'Amministrazione Comunale e dal Corpo di Polizia Municipale è la gestione ed il controllo delle ZTL, per questo motivo, in accordo con l'Amministrazione si vuole proporre un sistema alternativo di controllo dei varchi di accesso al centro. La soluzione ipotizzata è quella di un sistema di dissuasori retrattili automatizzati posizionati nelle aree di accesso alla ZTL; altri sistemi ipotizzati sono i varchi controllati a telecamera.

- Interventi sul sistema della sosta: di carattere infrastrutturale e gestionale. Nel lungo periodo è ipotizzabile un considerevole aumento dell'offerta di sosta sia a sud ovest sia a nord est del centro storico (Iseo sud, su via Roma di fronte al parcheggio di interscambio sull'angolo con via Mier e un nuovo parcheggio a raso presso il cimitero).

- Un altro intervento a lungo termine è l'ipotesi di controllo centralizzato del sistema della sosta e della circolazione nel centro di Iseo.

- Ipotesi di inversione del senso unico in via Mier: modifica che apporterebbe importanti miglioramenti alla circolazione (Analisi della circolazione e dei percorsi di accesso ai parcheggi, 2001).

COMUNE DI PROVAGLIO D'ISEO

Nel 1998 il Comune di Provaglio ha adottato il Piano Generale e particolareggiato del traffico urbano. Questo piano contiene i principali interventi da attuare a breve e medio termine riguardo alle infrastrutture di trasporto. Il Piano del traffico ha inoltre costituito il piano d'azione per tutti gli interventi di viabilità.

Gli obiettivi di base dello studio riguardano il recupero della vivibilità nell'area urbana, relativamente agli aspetti connessi con la mobilità, in particolare:

1. Il miglioramento delle condizioni della circolazione (movimento e sosta);
2. Il miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali);
3. La riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico;
4. Il risparmio energetico.

◆ Rilievo del traffico nelle sezioni stradali

Le operazioni di conteggio dei veicoli transitanti sono state effettuate nei mesi di settembre-ottobre 1997, installando in alcune strade del centro principale del territorio comunale e in alcune significative direttrici delle apparecchiature di rilevazione magnetica dei veicoli, programmate per registrare con scansione di 20 minuti i dati di traffico rilevati.

Il volume di traffico omogeneizzato è stato calcolato assumendo i coefficienti di omogeneizzazione, tali coefficienti correlano le diverse tipologie di veicolo ad un'unità equivalente permettendo l'omogeneizzazione delle diverse componenti di traffico in funzione dell'ingombro dinamico:

Autoveicoli	Lunghezza < 6 m	coefficiente di omogeneizzazione = 1
Mezzi pesanti	Lunghezza < 12 m	coefficiente di omogeneizzazione = 2
Mezzi pesanti	Lunghezza > 12 m	coefficiente di omogeneizzazione = 3
Bus		coefficiente di omogeneizzazione = 3

Fonte: Piano del Traffico, 1998.

Sono stati fatti i rilievi dei flussi di traffico nei due sensi di marcia in cinque sezioni:

1. Sezione S1: Via Sebina (ex S.S. 510) all'estremità sud del tratto rettilineo che attraversa l'abitato (immediatamente all'interno dell'intersezione con Via Edison);
2. Sezione S2: Via Sebina all'estremità nord del tratto rettilineo che attraversa l'abitato (all'esterno dell'intersezione con Via Repubblica, nei pressi del Monastero di S. Pietro in Lamosa);
3. Sezione S3: Via Edison, immediatamente ad ovest dell'intersezione con Via Sebina;
4. Sezione S4: all'inizio di Via Olimpia, immediatamente dopo l'intersezione con Via Sebina;
5. Sezione S5: svincolo della tangenziale, dopo l'uscita dell'area industriale, in direzione del centro di Provaglio.

1 e 2. Via Sebina (S1 e S2):

Nella tabella è riportato il volume veicolare, sia omogeneizzato sia distinto per mezzo, nei due sensi di marcia di Via Sebina (S1 e S2):

Tab. A.3.2 - Sezione S1 e S2 (Via Sebina), volume veicolare

Sezione Senso di marcia	S1 (veic/giorno)			S2 (veic/giorno)		
Verso Nord (Iseo) Traffico omogeneizzato	6.929			4.842		
	auto- veicoli	mezzi <12m	mezzi >12m	auto- veicoli	mezzi <12m	mezzi >12m
	5.479	497	152	3.887	305	115
Verso Sud (Brescia) Traffico omogeneizzato	6.756			4.633		
	auto- veicoli	mezzi <12m	mezzi >12m	auto- veicoli	mezzi <12m	mezzi >12m
	5.605	346	153	3.870	185	131
Totale	13.685			9.475		

Fonte: Piano del Traffico Urbano, 1998.

Il Traffico su Via Sebina omogeneizzato nei due sensi di marcia somma a 13.685 veicoli al giorno all'estremità sud, nei pressi dell'intersezione con Via Edison (sezione S1), e a 9.475 veic/giorno a nord, nei pressi del Monastero di S. Pietro in Lamosa (sezione S2). Non si rilevano sensibili differenze tra i due sensi di marcia in entrambe le sezioni.

Si può notare una percentuale significativa di mezzi pesanti in transito, un po' maggiore nella S1 (8,4%) rispetto alla S2 (7,8%).

3. Via Edison (S3):

Il traffico su Via Edison omogeneizzato nei due sensi di marcia somma a 3.369 veicoli al giorno. Si tratta di un traffico più modesto di quello di via Sebina e non si rilevano sensibili differenze tra i due sensi di marcia. Si verifica un supero verso la direzione di Timoline, probabilmente legato ad una mobilità locale su orari di lavoro spezzati, forse determinata dalla zona industriale.

I mezzi pesanti circolanti sono mediamente 12 veicoli/ora nelle ore diurne e nei sensi di marcia, per un totale di 344 veic/giorno nei due sensi di marcia. La percentuale di mezzi pesanti in transito è però significativa (13,0% circa nei due sensi di marcia).

Tab. A.3.3 - Sezione S3 (Via Edison) volume veicolare.

Sezione Senso di marcia	S3 (veic/giorno)		
Verso Timoline Traffico omogeneizzato	1.702		
	auto- veicoli	mezzi <12m	mezzi >12m
	1.308	137	40
Verso Brescia Traffico omogeneizzato	1.667		
	auto- veicoli	mezzi <12m	mezzi >12m
	1.298	132	35
Totale	3.369		

Fonte: Piano del Traffico Urbano, 1998.

4. Via Olimpia (S4)

Nella tabella A.3.4 sono riportati i dati sul volume veicolare in via Olimpia.

Tab. A.3.4 - Sezione S4 (Via Olimpia)

Sezione Senso di marcia	S4 (veic/giorno)		
Verso il centro Traffico omogeneizzato	739		
	auto- veicoli	mezzi <12m	mezzi >12m
	707	16	0
In uscita dal centro Traffico omogeneizzato	1.667		
	auto- veicoli	mezzi <12m	mezzi >12m
	399	19	0
Totale	1.176		

Fonte: Piano del Traffico Urbano, 1998.

Il traffico su Via Olimpia è modesto: il valore omogeneizzato nei due sensi di marcia assomma a 1.176 veicoli al giorno, con una prevalenza del traffico in ingresso al centro storico (circa il 40% di veicoli in più al giorno).

La percentuale di mezzi pesanti in transito è irrilevante: si tratta di 35 mezzi di lunghezza inferiore ai 12 metri al giorno, nei due sensi.

5. Svincolo della tangenziale

Il traffico sullo svincolo della tangenziale, omogeneizzato nei due sensi di marcia assomma a 4.759 veicoli al giorno. Non si rilevano sensibili differenze tra i due sensi.

Si nota una percentuale significativa di mezzi pesanti in transito, un po' maggiore in direzione di Brescia (18,8%) rispetto alla direzione di Provaglio (17,1%).

I mezzi pesanti circolanti sono mediamente 23 veic/ora nelle ore diurne nei due sensi.

Tab. A.3.5 - Sezione S5 (Svincolo della tangenziale)
volume veicolare.

Sezione Senso di marcia	S5 (veic/giorno)		
Verso Provaglio Traffico omogeneizzato	2.398		
	auto- veicoli	mezzi <12m	mezzi >12m
	1.724	208	86
Verso Brescia Traffico omogeneizzato	2.361		
	auto- veicoli	mezzi <12m	mezzi >12m
	1.652	224	87
Totale	4.759		

Fonte: Piano del Traffico Urbano, 1998.

◆ La sosta

Le rilevazioni sui dati della sosta sono state condotte per i principali parcheggi localizzati in parte nell'ambito di Provaglio d'Iseo ed in parte in quello della frazione Provezze. Il rilievo è stato effettuato per due diverse tipologie di parcheggi:

- A. Un primo gruppo di parcheggi caratterizzato da una rotazione scarsa dei veicoli in sosta, in essi si è proceduto mediante semplice conteggio del totale degli autoveicoli ad intervalli di due ore, a partire dalle ore 8:00 fino alle ore 18:00;
- B. Un secondo gruppo di parcheggi caratterizzato da una rotazione frequente dei veicoli in sosta, in questi ultimi si è eseguita un'indagine di rilievo ogni mezz'ora delle targhe dei veicoli sostanti, a partire dalle ore 7:30 fino alle ore 19:00.

Una prima analisi della disponibilità di stalli per ciascun parcheggio e del numero di stalli occupati nell'arco della giornata mette in evidenza come nel Comune di Provaglio d'Iseo non si riscontrino particolari problemi riguardo alla sosta degli autoveicoli (tabella A.3.6).

Tab. A.3.6 - Disponibilità di parcheggi e autoveicoli in sosta.

Nome del parcheggio	Posti legali di sosta (L)	Numero massimo di presenze		Disponibilità residua	
		P1	P2	L-P1	L-P2
		Mat.	Pom.	Mat.	Pom.
1A. Cimitero di Provaglio	50	38	10	12	40
2A. Piazza di Via Sebina (Provaglio)	20	14	15	6	5
3A. Via don Milani (Provaglio)	18	6	10	12	8
4A. Vie Speri, Garibaldi, Montesuello, Mazzini (Provaglio)	N.D.	6	20		
5A. Municipio (Provaglio, Via Europa)	28	27	28	0	0
6A. Via Monte Grappa (Provezze)	N.D.	1	0		
1B. Via Francesconi (Provaglio)	19	16	18	3	1
2B. Poste (Via Roma – Provaglio)	15	13	6	2	9
3B. COOP (Via Roma – Provaglio)	8	4	7	4	1
4B. Via Torcoli (Provaglio)	20	14	15	6	5
5B. Via Martiri d. Libertà (Provezze)	11	7	10	4	1
6B. Via Diaz (Provezze)	23	4	12	19	11
TOTALE	212	150	151	62	61

Fonte: Piano del Traffico Urbano, 1998.

Per cercare di risolvere le problematiche legate alla mobilità, il Comune di Provaglio d'Iseo ha adottato i seguenti provvedimenti:

- Istituzione di una ZTL lungo Via Sebina, oltre all'arredo urbano e l'eliminazione delle intersezioni a raso;
- Creazione di una cintura esterna al centro urbano per il passaggio del traffico pesante al solo carico e scarico;
- Sistemi di protezione dei pedoni e attraversamenti pedonali rialzati;
- Autorimesse nei centri storici;
- Parcheggi di prossimità rotazione (disco orario per le attività commerciali in centro storico);
- Eliminazione delle intersezioni a raso più pericolose mediante creazione di rotatorie;
- Zonizzazione delle aree residenziali e zone 30.

COMUNE DI SULZANO

Il Comune di Sulzano non presenta un Piano del traffico, presenta però alcune disposizioni normative specificate nel Piano Regolatore Generale, Variante dell'anno 2000.

Il territorio comunale è interessato per tutta la sua estensione longitudinale dalla S.S. N° 510 denominata Sebina orientale. Le connessioni viabilistiche esistenti che si sviluppano da lago verso monte sono comunque mantenute con la formazione di apposti manufatti o con piccole modificazioni ai vecchi tracciati. L'elemento principale di questo sistema di interconnessione rimane via Tassano – Martignago che collega i nuclei di Tassano e Martignago al capoluogo e si sviluppa fino a Nestesino ed alla provinciale da Iseo a Polaveno. A monte del nucleo di Martignago oltre al sottopasso dimensionato per viabilità a doppio senso, è previsto un piccolo svincolo (da e per Brescia), onde garantire una più facile raggiungibilità del capoluogo provinciale sia per l'abitato di Sulzano che per Montisola.

L'attuale statale 510, alleggerita in modo sostanziale del forte flusso veicolare attuale, una volta entrata in funzione la strada a monte, assumerà caratteri di infrastruttura intercomunale limitata al bacino rivierasco del medio lago. Il suo declassamento a seguito della riduzione del traffico pesante, le consentirà di svolgere un ruolo fondamentale come asse portante delle offerte turistiche rivierasche in condizioni di migliorata qualità ambientale.

A. Previsioni sulla rete stradale comunale:

- Allargamento e miglioramento del tracciato della comunale per Martignago nel tratto compreso fra il passaggio a livello e l'abitato di Martignago;
- Un nuovo tratto di raccordo, a monte di Tassano, con un tracciato parallelo all'erigenda S.S. 510 tra via Gazzane e via Tassano in modo da evitare l'attraversamento del nucleo;
- In località Tassano, in derivazione da via Martignago è previsto un nuovo tratto stradale posto in parallelo e a monte della erigenda variante alla S.S. 510 a servizio dell'area produttiva prevista per poi proseguire in territorio di Sale Marasino sino a Maspiano per ottenere un nuovo collegamento a monte tra i due territori e anche a servizio dello svincolo di Sulzano. Tutti questi nuovi tratti, collegati alla rete attuale permettono di dare fluidità al traffico interno del centro abitato, scaricando ulteriormente il tratto urbano della strada rivierasca;
- In località Ambrosa è previsto un nuovo tratto viabilistico a monte della ferrovia e ad essa adiacente in modo da collegare la parte abitata esistente e di progetto in questa località evitando i due passaggi a livello.

B. Percorsi pedonali urbani:

Sono previsti cinque percorsi pedonali: 1) a monte della ferrovia, tra via S. Giulia M. della Libertà; 2) tra via Cadorna e Piazza Bertoletti; 3) tra via Battisti e il tratto pedonale tra via

Cadorna e piazza Bertoletti; 4) tra via Battisti e via Cadorna e 5) tra via Alighieri, all'incrocio con via Mulini e via Camontaro all'altezza del passaggio a livello.

C. Previsioni sulla linea ferroviaria Brescia – Edolo:

La linea ferroviaria corre parallela alla strada rivierasca per tutto lo sviluppo del territorio che si affaccia a lago allontanandosi da essa in prossimità della stazione che risulta inserita al centro dell'abitato. Il Piano assume tale preesistenza cercando di ridurre la pericolosità di tale situazione, prevedendo l'abolizione di 2 passaggi a livello sui nove attuali e creando un percorso pedonale protetto in parte adiacente alla ferrovia tra via Santa Giulia e via Camontaro.

D. Parcheggi:

Sulzano è interessata da tre esigenze funzionali in tema di parcheggi: la prima indotta dalle necessità locali comunali, la seconda dalla funzione di parcheggio che esso svolge ai veicoli dei residenti di Montisola e la terza costituita dal flusso stagionale e domenicale dei turisti. Queste esigenze hanno dettato la necessità di ubicare strategicamente una cospicua quantità di aree da attrezzare per tali servizi che potranno essere di tipo pubblico o di tipo privato convenzionato dall'Amministrazione Comunale. Il criterio distributivo di tali attrezzature fa riferimento all'armatura stradale esistente e ai flussi di traffico. Per questo la strada da lago verso monte che si interconnette alla viabilità territoriale della S.S. 510 è stata scelta come l'asse portante per l'arrocamento di buona parte di questi parcheggi (3), insieme alla strada che attraversa longitudinalmente l'abitato per un complesso di circa 600 vetture. I parcheggi pubblici invece hanno più il carattere di interventi capillari legati alle effettive esigenze locali, per un complesso di 480 posti (Piano Regolatore Generale, 2000).

Nel mese di novembre del 2002 cominceranno i lavori di un parcheggio interrato da 90 posti-auto in piazza 28 Maggio di fronte al municipio di Sulzano. Il primo piano sarà costituito da 46 posti auto a rotazione, a pagamento e gestiti dal Comune, in sostituzione dei parcheggi a raso che fino a oggi hanno occupato la piazza; il secondo destinato invece a 44 box auto, già assegnati con diritto di superficie in parte a cittadini di Sulzano, in parte ad abitanti di Monte Isola. Il progetto d'arredo dello spazio urbano, fino ad oggi utilizzato come parcheggio, prevede una zona pedonale con pavimentazione a porfido e pietra, una fontana, fioriere e panchine che nasconderanno la rampa ed un pergolato che sostituirà i pini marittimi presenti (Giornale di Brescia, domenica 3 novembre 2002, di Veronica Massussi, p. 20).

A. 3 MOBILITA' E TRAFFICO URBANO

INDICATORE	COMUNI	DPSIR	DISPONIBILITA' DEI DATI	STATO ATTUALE	TREND
1. Indagine della circolazione entrata/uscita dalla città	Corte Franca	D	☹	?	?
	Iseo	D	☺	☹	?
	Provaglio d'Iseo	D	☺	☹	?
	Sulzano	D	☹	?	?
	area	D	☹	☹	?
2. Disponibilità di parcheggi	Corte Franca	R/S	☹	?	?
	Iseo	R/S	☺	☹	↗
	Provaglio d'Iseo	R/S	☺	☹	↗
	Sulzano	R/S	☺	☹	↗
	area	R/S	☺	☹	↗
3. Progetti per la mobilità	Corte Franca	R	☺	☺	↗
	Iseo	R	☺	☺	↗
	Provaglio d'Iseo	R	☺	☺	↗
	Sulzano	R	☺	☺	↗
	area	R	☺	☺	↗