

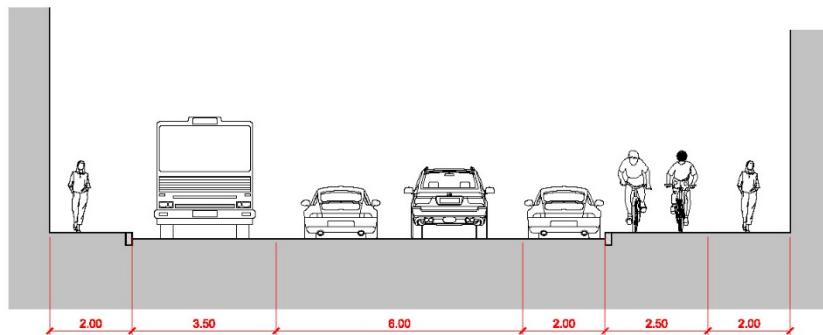
Tratta 15

via San Donato



Sezione P - via SAN DONATO - scala 1:200

Stato di fatto



1	tratta esistente
2	percorso ciclabile contiguo al marciapiede
3	pavimentazione: asfalto colorato
4	pista bidirezionale
5	larghezza 2,50m (larghezza marciapiede 2,00m) accettabile da adeguare allo standard funzionale
6	a dx: a raso; a sx: marciapiede
7	ostacoli puntuali: frequenti
8	conflitto laterale: lieve
9	conflitto con il traffico pedonale: grave
10	conflitto con il traffico veicolare: assente
11	intersezioni: trattate adeguatamente
12	qualità della pavimentazione e raccordi: mediocri
13	segnaletica di guida ai comportamenti: presente, adeguata
14	segnaletica di indirizzamento: assente

Commento

La larghezza dell'infrastruttura è accettabile ma da adeguare allo standard funzionale perchè insufficiente per assicurare il contemporaneo passaggio di pedoni e ciclisti in entrambe le direzioni, generando conflitto tra gli utenti.

Problemi si riscontrano in corrispondenza delle fermate del trasporto pubblico, con forte conflitto tra pedoni e ciclisti.

Da evidenziare:

- la totale assenza di attraversamenti ciclabili per consentire l'ingresso/uscita dal sistema ciclabile dal fronte opposto;
- la larghezza del percorso pedonale, insufficiente ad assicurare una buona fruibilità degli spazi pubblici e delle attività dislocate lungo la strada;
- la presenza di ostacoli mobili e fissi lungo il marciapiede;

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che permette velocità eccessive e pericolose.

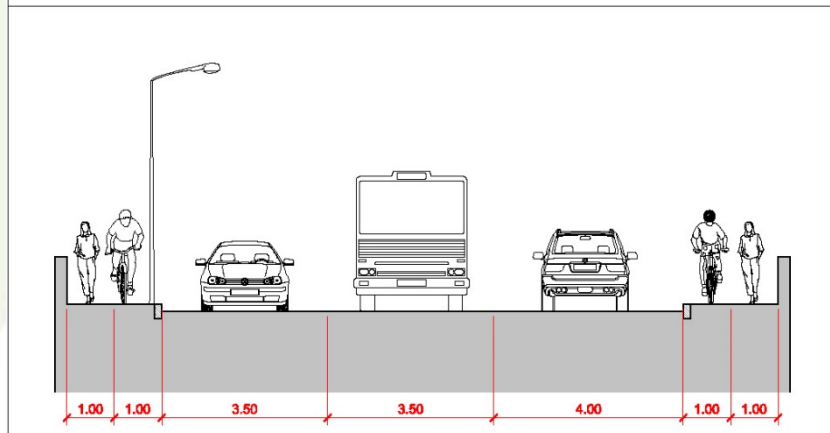
Tratta 16

via San Donato



Sezione Q - via SAN DONATO - scala 1:200

Stato di fatto



1	tratta esistente
2	percorso ciclabile contiguo al marciapiede
3	pavimentazione: asfalto
4	pista monodirezionale su entrambi i lati della carreggiata
5	larghezza 1,00m (larghezza marciapiede 1,00m) non adeguata allo standard funzionale
6	a dx: a raso; a sx: marciapiede
7	ostacoli puntuali: frequenti
8	conflitto laterale: assente
9	conflitto con il traffico pedonale: grave
10	conflitto con il traffico veicolare: assente
11	intersezioni: non trattate gravi
12	qualità della pavimentazione e raccordi: mediocre
13	segnaletica di guida ai comportamenti: presente, adeguata
14	segnaletica di indirizzamento: assente

Commento

La larghezza dell'infrastruttura non è adeguata allo standard funzionale ed è insufficiente per assicurare il contemporaneo passaggio di pedoni e ciclisti, generando gravissimi conflitti tra gli utenti.

Da evidenziare la pericolosità e l'elevata incidentalità del nodo San Donato-Barontini-Berlinguer-Ranzani, non adeguatamente risolto.

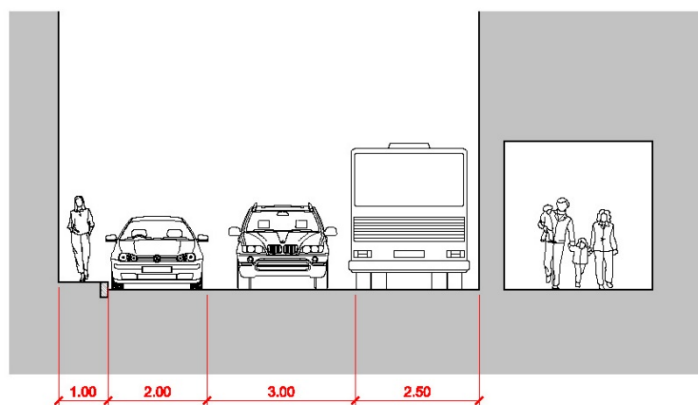
Tratta 17

via San Donato



Sezione R - via SAN DONATO - scala 1:200

Stato di fatto



1	tratta esistente
2	corsia bus + bici
3	pavimentazione: asfalto
4	corsia monodirezionale in direzione centro
5	larghezza variabile (da 2,50m a 4,00m)
6	a dx: verticale (muri); a sx: a raso
7	ostacoli puntuali: assenti
8	conflitto laterale: grave
9	conflitto con il traffico pedonale: assente
10	conflitto con il traffico veicolare: grave
11	intersezioni: assenti
12	qualità della pavimentazione e raccordi: mediocre
13	segnaletica di guida ai comportamenti: presente, adeguata
14	segnaletica di indirizzamento: assente

Commento



La connessione ciclabile è assicurata solamente in direzione centro. In corrispondenza dei portici la larghezza della corsia riservata Bus+bici si riduce eccessivamente, provocando un grave conflitto tra i veicoli. Da evidenziare:

- la scarsa presenza e pericolosità degli attraversamenti pedonali, anche trasversali, che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera);
- il numero significativo di incidenti che hanno coinvolto i pedoni.

LEGENDA**PERCORSI CICLABILI ESISTENTI**

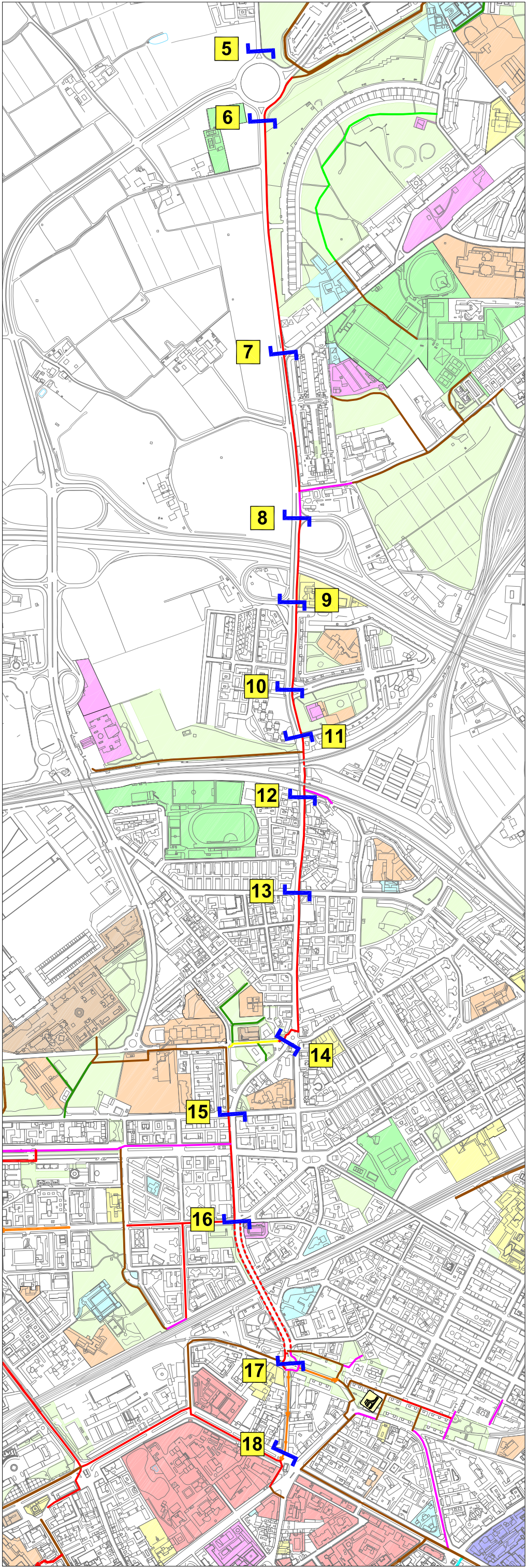
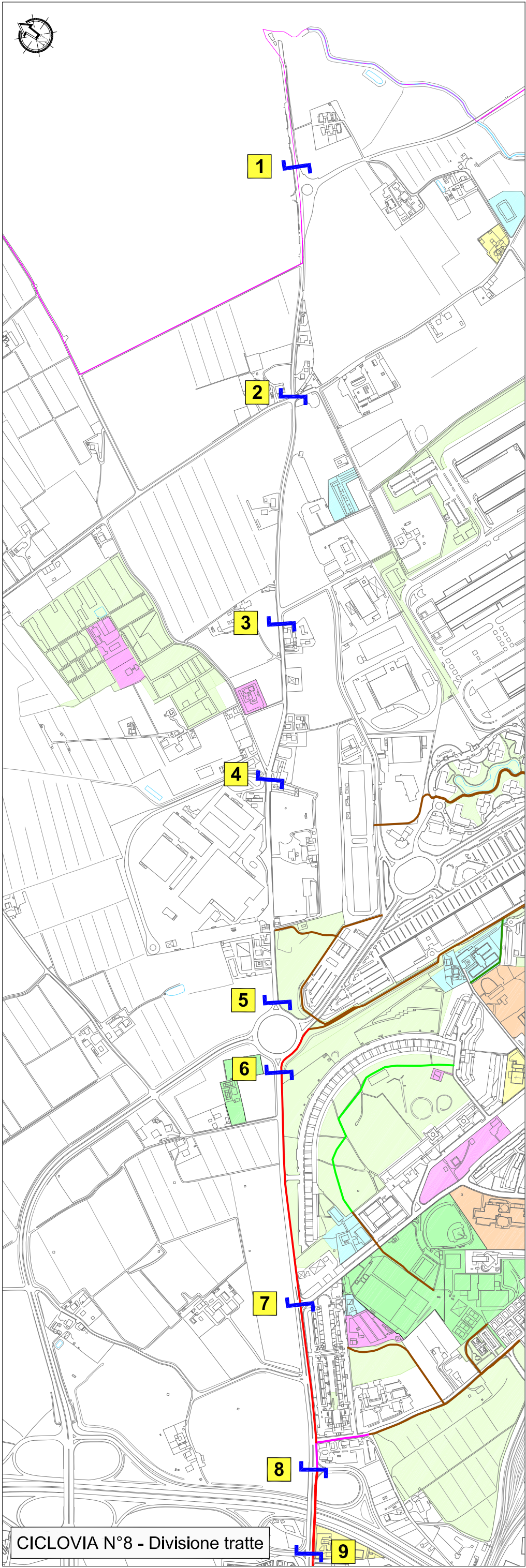
	Area Pedonale
	Ciclabile contigua al marciapiede monodirezionale
	Ciclabile contigua al marciapiede bidirezionale
	Percorso ciclopedonale
	Pista ciclabile in sede propria
	Corsia ciclabile su strada
	Corsia preferenziale bus + bici
	Percorso naturalistico pavimentato
	Percorso naturalistico sterrato

INCIDENTI TRIENNIO 2013-2015

	Con ciclisti coinvolti
	Con pedoni coinvolti

ATTRATTORI

	Sedi per amministrazione, sicurezza e protezione civile
	Spazi per il culto
	Aree verdi
	Centri e impianti sportivi
	Attrezzature socio-sanitarie
	Ospedali
	Scuole
	Sedi universitarie
	Sedi per attività culturali, sociali e politiche
	Stazioni ferroviarie





Comune di Bologna



Biciplan
è Bologna





Comune di Bologna



Biciplan
è Bologna



Ciclovia 9

Proposte di progetto



Inquadramento generale

La **ciclovia 9** si svilupperà dal Centro alla zona industriale delle “Roveri” lungo le vie Massarenti e Mattei fino al confine comunale in direzione di Villanova e Castenaso, per una lunghezza complessiva di circa 5,4 Km.

La direttrice di collegamento con Villanova e Castenaso coincide con uno degli assi principali di connessione della “Grande Bologna” individuati dal Piano della Mobilità Ciclistica della Provincia di Bologna del 2013, pur proponendo un tracciato alternativo rispetto all’itinerario proposto lungo il sedime ferroviario.

Lungo tale direttrice non esiste ad oggi nessun percorso ciclabile, a parte un brevissimo tratto di pista ciclabile bidirezionale separata (80m).

Considerando l’itinerario nel suo insieme, il progetto prevede di:

- riqualificare 80 m circa di infrastrutture esistenti;
- realizzare 5,3 Km circa di nuove infrastrutture.

Nel complesso, l’itinerario sarà caratterizzato da:

- infrastruttura in sede propria (pista ciclabile contigua al marciapiede bidirezionale e pista ciclabile in sede propria monodirezionale)
- infrastruttura su carreggiata (corsia ciclabile e cycle strip);
- infrastruttura su carreggiata (corsia riservata bus+biciclette).

Per il completamento dell’itinerario in esame, si ritiene infine necessario valutare la riqualificazione e messa in sicurezza degli incroci con le vie del Parco, Rimessa e Circonvallazione.

Per concludere, il costo previsto per il completamento dell’itinerario è compreso tra 300.000 e 450.000 di euro circa, di cui:

- 5.000 euro circa per la riqualificazione delle infrastrutture esistenti;
- tra 210.000 e 345.000 euro circa per la realizzazione di nuove infrastrutture;
- tra 85.000 e 100.000 euro circa per la realizzazione delle opere di supporto.

Tratta 1

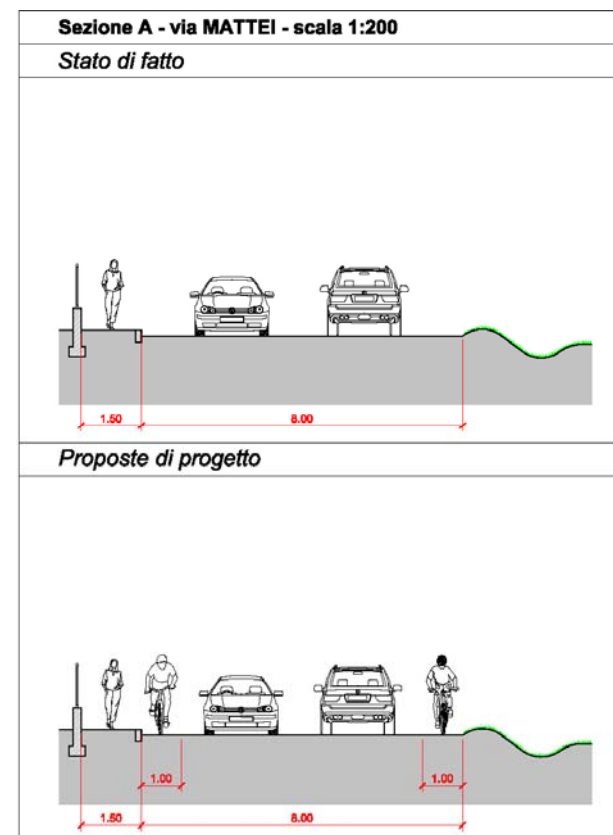
via Mattei

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 970m circa.

Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale principale interquartiere tipo A”.

Considerando le dimensioni della carreggiata, il progetto prevede la realizzazione di **cycle strip** di larghezza 1,00m su entrambi i lati della carreggiata, per dare continuità all'itinerario ciclabile e consentire il collegamento con Castenaso.



Tratta 2

via Mattei

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 720m circa.

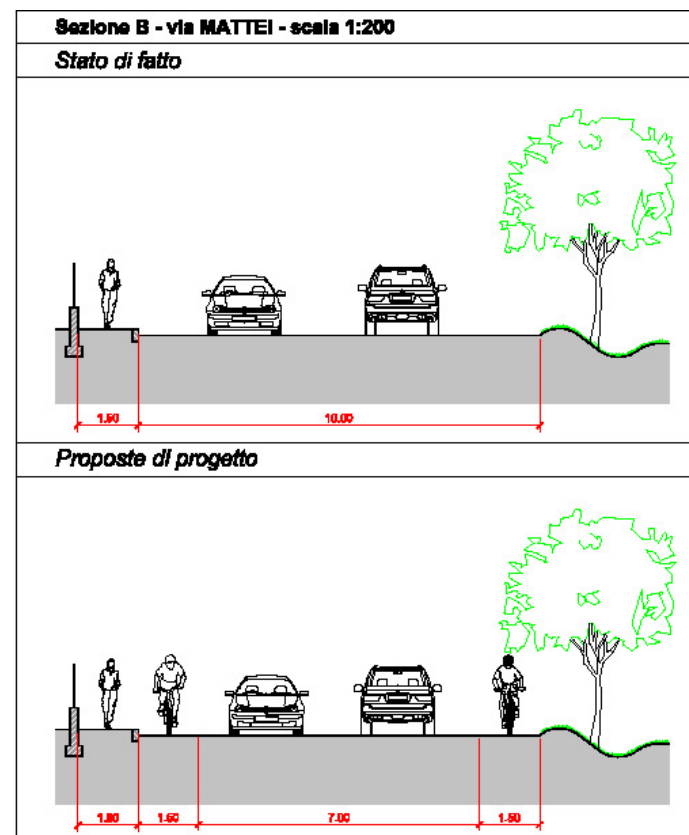
Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale principale interquartiere tipo A”.

Considerando l'eccessiva larghezza della carreggiata, il progetto prevede la realizzazione di **corsie ciclabili monodirezionali** su entrambi i lati della carreggiata, per dare continuità all'itinerario ciclabile.

Nel dettaglio, il progetto prevede quindi:

- la realizzazione di una corsia ciclabile di larghezza 1,50m su entrambi i lati della carreggiata;
- il conseguente restringimento della larghezza della carreggiata a 7,00m.

Da evidenziare infine il collegamento con la stazione del servizio Ferroviario Metropolitano “Bologna Roveri”.



Tratta 3

via Mattei

Descrizione delle proposte di progetto

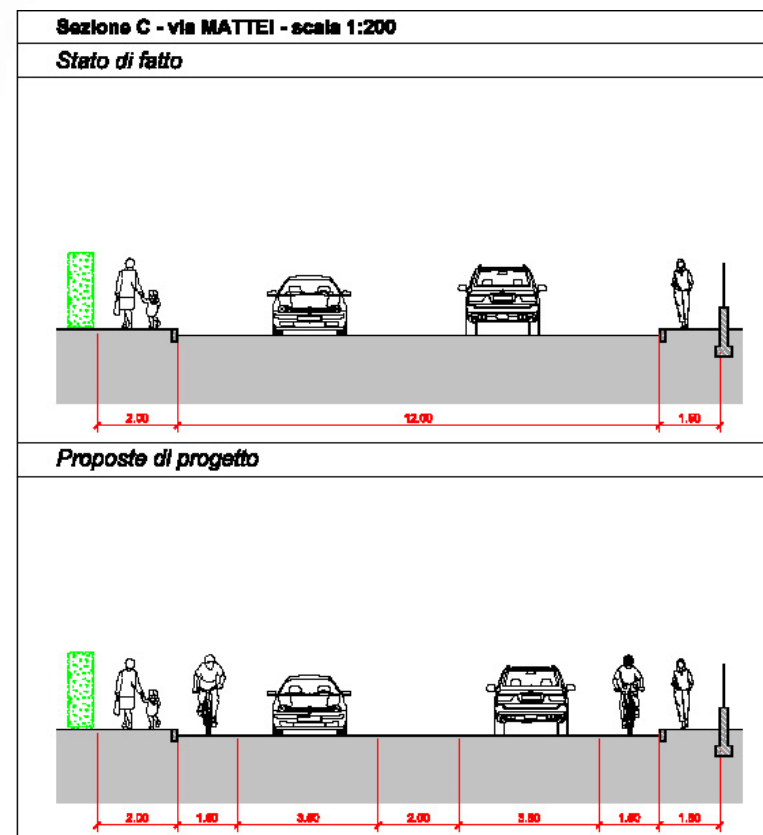
Lunghezza totale: 630m circa.

Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale principale interquartiere tipo A”.

Considerando l'eccessiva larghezza della carreggiata, il progetto prevede la realizzazione di **corsie ciclabili monodirezionali** su entrambi i lati della carreggiata, per dare continuità all'itinerario ciclabile, e l'inserimento di una fascia semisormontabile al centro della carreggiata per impedire manovre pericolose, proteggere la svolta e gli attraversamenti pedonali e ciclabili.

Nel dettaglio, il progetto prevede quindi:

- la realizzazione di una corsia ciclabile di larghezza 1,50m su entrambi i lati della carreggiata;
- la realizzazione di due corsie separate di larghezza 3,50m;
- l'inserimento di una fascia semisormontabile di larghezza 2,00m.



Tratta 4

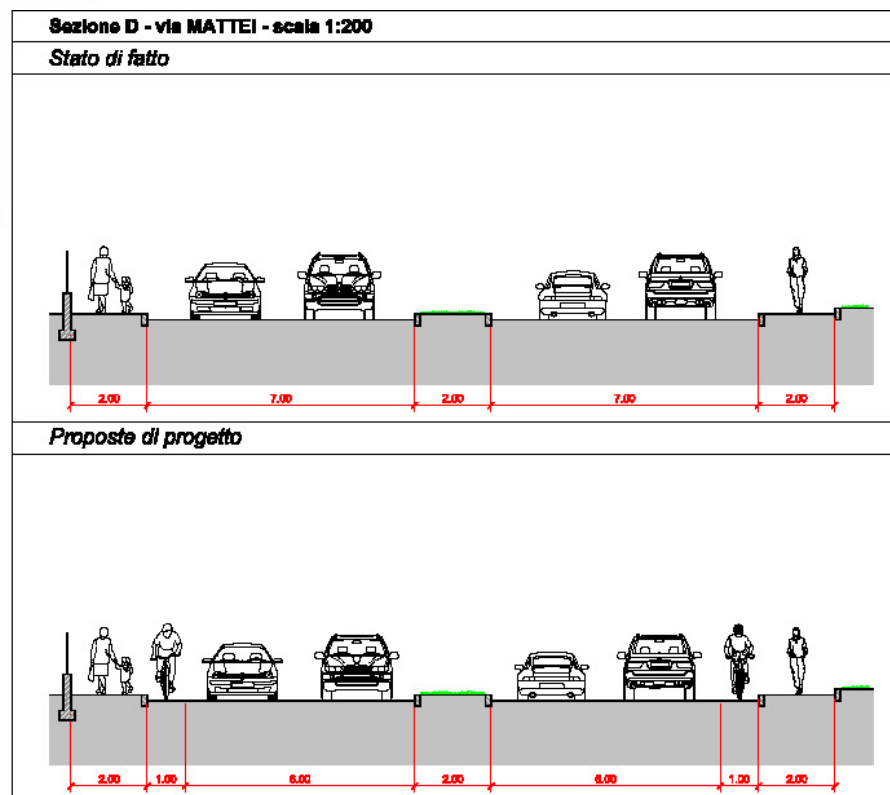
via Mattei

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 90m circa.

Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale principale interquartiere tipo A”.

Considerando le dimensioni della carreggiata, il progetto prevede la realizzazione di **cycle strip** di larghezza 1,00m su entrambi i lati della carreggiata, per dare continuità all'itinerario ciclabile.



Tratta 5

via Mattei

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 300m circa.

Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale secondaria di quartiere”.

Considerando la complessità del nodo, il progetto assume come riferimento la proposta di revisione della rotatoria prevista nel progetto preliminare per il potenziamento del sistema tangenziale di Bologna tra Borgo Panigale e San Lazzaro che prevede la realizzazione di una **pista ciclabile contigua al marciapiede bidirezionale**.

Da evidenziare infine il collegamento con la stazione del servizio Ferroviario Metropolitano “Bologna via Larga”.



Tratta 6

via Massarenti

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 770m circa.

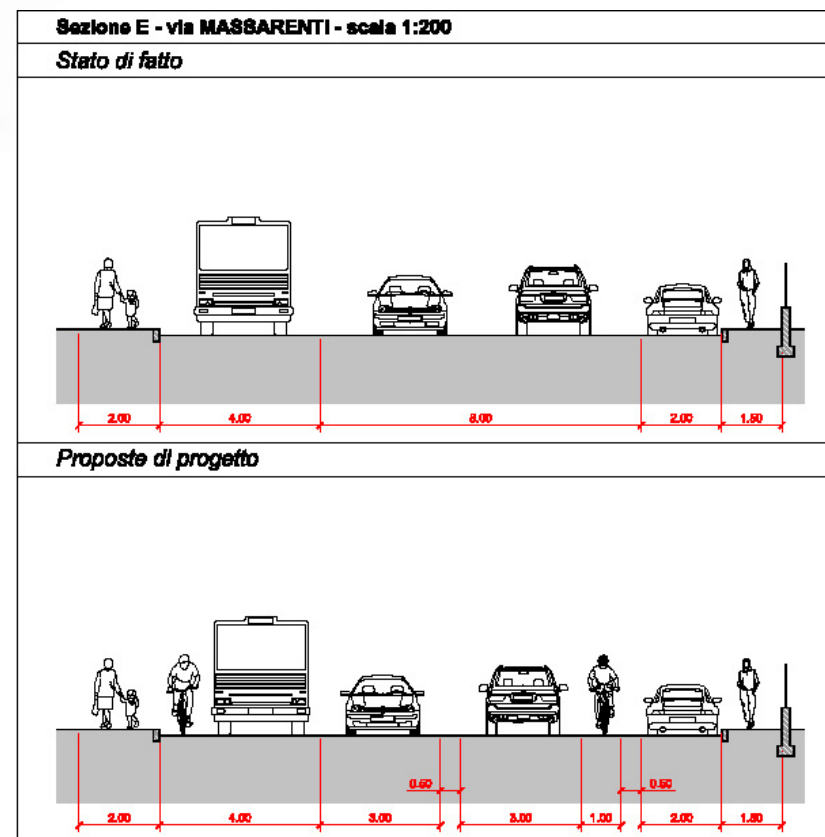
Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale secondaria di quartiere”.

Considerando l'eccessiva larghezza della carreggiata e la presenza di una corsia riservata al trasporto pubblico in direzione Centro, il progetto prevede la realizzazione di una **corsia ciclabile monodirezionale** in direzione Castenaso e di una **corsia preferenziale bus+biciclette** in direzione Centro.

Considerando il numero decisamente importante di incidenti che hanno coinvolto pedoni e ciclisti lungo la tratta, il progetto propone inoltre l'inserimento di una fascia sormontabile al centro della carreggiata con segnaletica rinforzata.

Nel dettaglio, il progetto prevede quindi:

- la realizzazione di una corsia ciclabile di larghezza 1,50m in direzione Castenaso;
- la realizzazione di una corsia preferenziale bus+biciclette di larghezza 4,00m in direzione centro;
- l'inserimento di una fascia sormontabile di larghezza 0,50m.



Tratta 7

via Massarenti

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 600m circa.

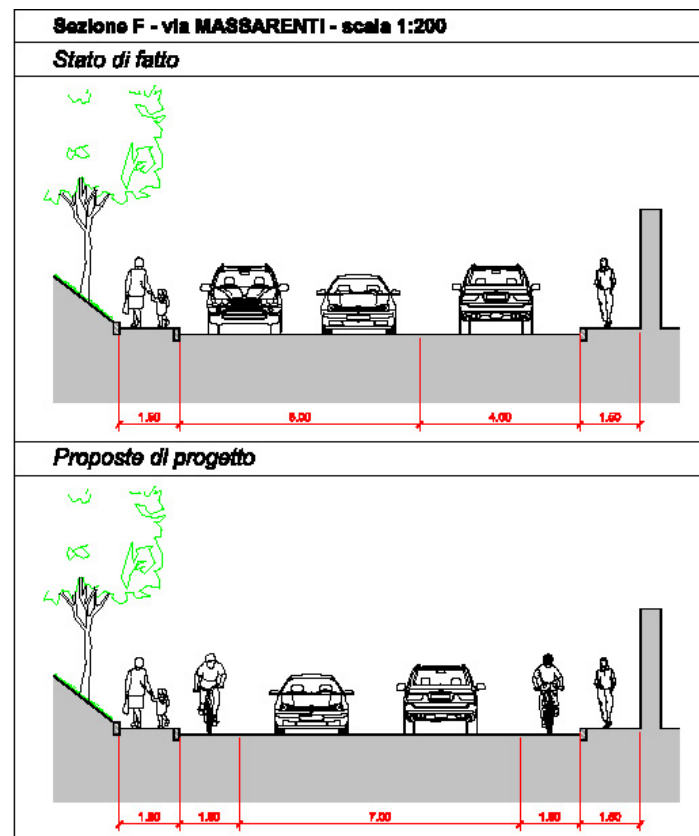
Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale principale interquartiere tipo A”.

Considerando l'eccessiva larghezza della carreggiata, il progetto propone l'eliminazione di una corsia veicolare, non necessaria ai fini della capacità stradale per la brevità del tratto (230m) ma pericolosa per l'utenza debole (effetto barriera), e la realizzazione di **corsie ciclabili monodirezionali** su entrambi i lati della carreggiata, per dare continuità all'itinerario ciclabile.

Nel dettaglio, il progetto prevede quindi:

- la realizzazione di una corsia ciclabile di larghezza 1,50m su entrambi i lati della carreggiata;
- il conseguente restringimento della larghezza delle corsie veicolari a 3,50m per senso di marcia.

Da evidenziare infine il collegamento con la stazione del servizio Ferroviario Metropolitano “Bologna Rimesse”.



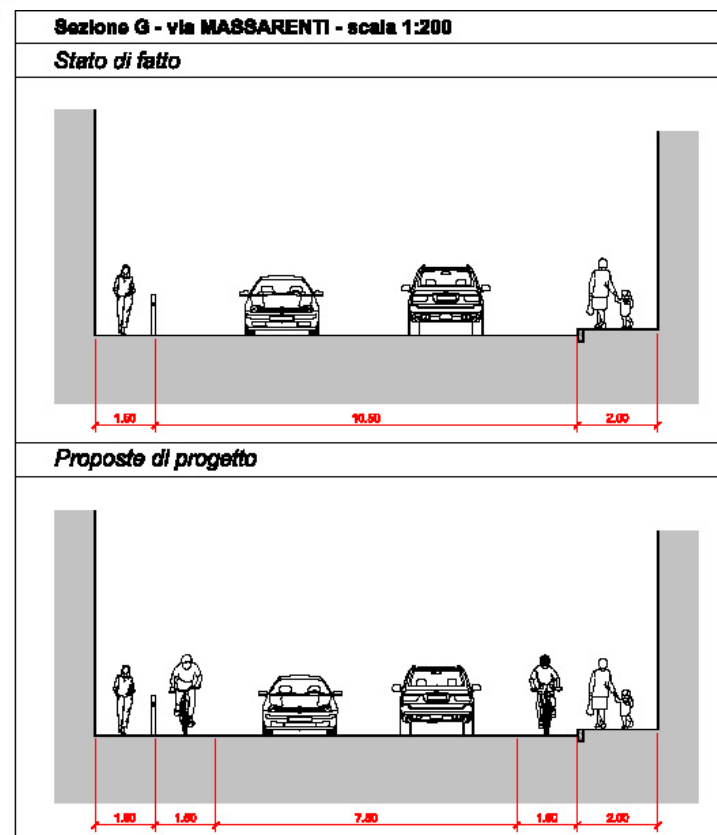
Lungo il secondo tratto (da via del Parco a via Rimesse), considerando l'eccessiva larghezza della carreggiata, il progetto propone anche in questo caso la realizzazione di **corsie ciclabili monodirezionali** su entrambi i lati della carreggiata, per dare continuità all'itinerario ciclabile.

Nel dettaglio, il progetto prevede quindi:

- la realizzazione di una corsia ciclabile di larghezza 1,50m su entrambi i lati della carreggiata;
- il conseguente restringimento della larghezza delle corsie veicolari a 7,50m.

Si ritiene inoltre necessario valutare la riqualificazione e messa in sicurezza dell'incrocio con le vie del Parco e Rimessa, in particolar modo per quanto riguarda gli attraversamenti pedonali e ciclabili.

Tratta di collegamento con l'**Anello II**.



Tratta 8

via Massarenti

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 580m circa.

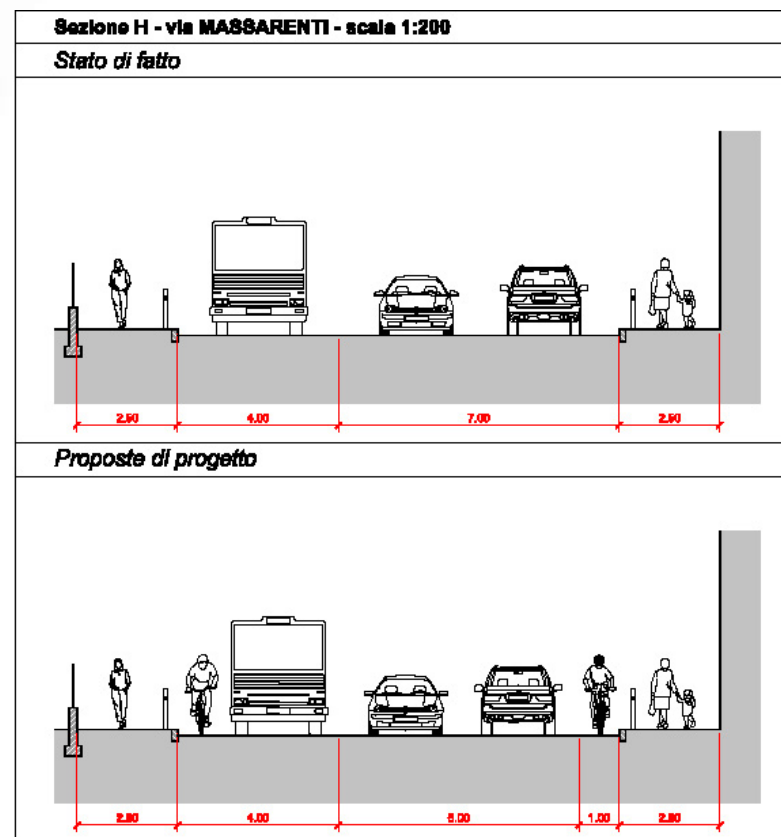
Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale secondaria di quartiere”.

Considerando la larghezza della carreggiata e la presenza di una corsia riservata al trasporto pubblico in direzione Centro, il progetto prevede la realizzazione di una **cycle strip** in direzione Castenaso e di una **corsia preferenziale bus+biciclette** in direzione Centro.

Nel dettaglio, il progetto prevede quindi:

- la realizzazione di una cycle strip di larghezza 1,00m in direzione Castenaso;
- la realizzazione di una corsia preferenziale bus+biciclette di larghezza 4,00m in direzione centro.

Considerando il numero decisamente importante di incidenti che hanno coinvolto pedoni e ciclisti lungo la tratta, il progetto propone inoltre di prestare particolare attenzione agli attraversamenti pedonali e ciclabili.



Tratta 9

via Massarenti

Descrizione delle proposte di progetto

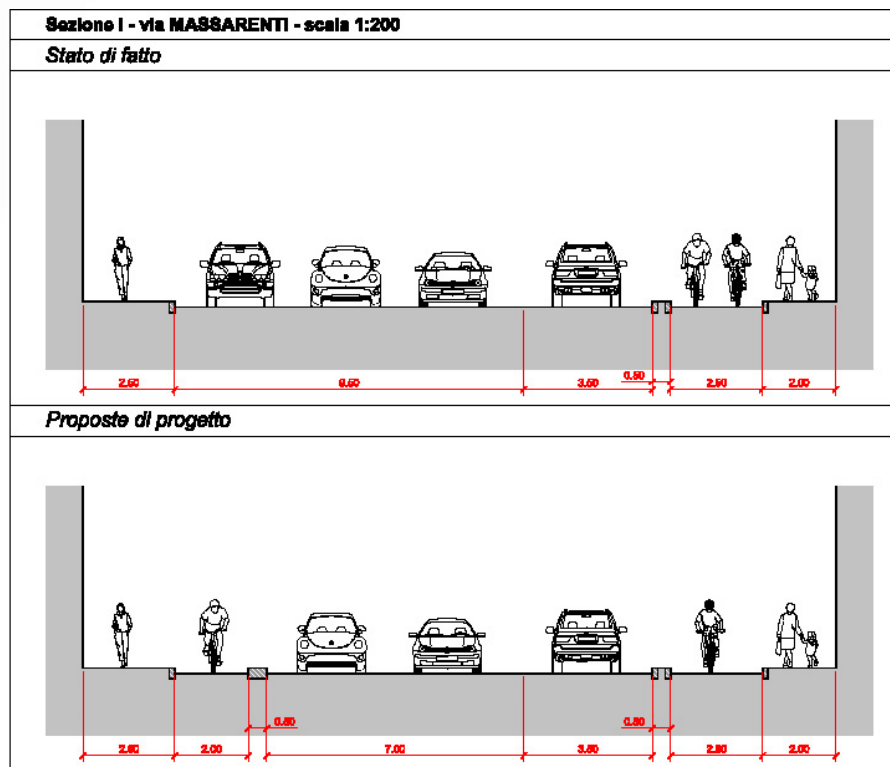
Lunghezza totale: 80m circa.

Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale secondaria di quartiere”.

Considerando l'eccessiva larghezza della carreggiata e le problematiche relative ai percorsi bidirezionali separati in ambito urbano evidenziati nelle “Linee Guida per la progettazione della città ciclabile”, il progetto prevede la realizzazione di una **pista ciclabile in sede propria monodirezionale** su entrambi i lati della carreggiata e il restringimento della larghezza della carreggiata per ridurre l'effetto barriera e aumentare la sicurezza degli attraversamenti pedonali e ciclabili.

Nel dettaglio, il progetto prevede quindi:

- la trasformazione in pista ciclabile in sede propria monodirezionale di larghezza 2,50m della pista esistente in direzione Castenaso;
- la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria monodirezionale di larghezza 2,00m in direzione centro;
- il restringimento della larghezza della carreggiata.



Tratta 10

via Massarenti

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 660m circa.

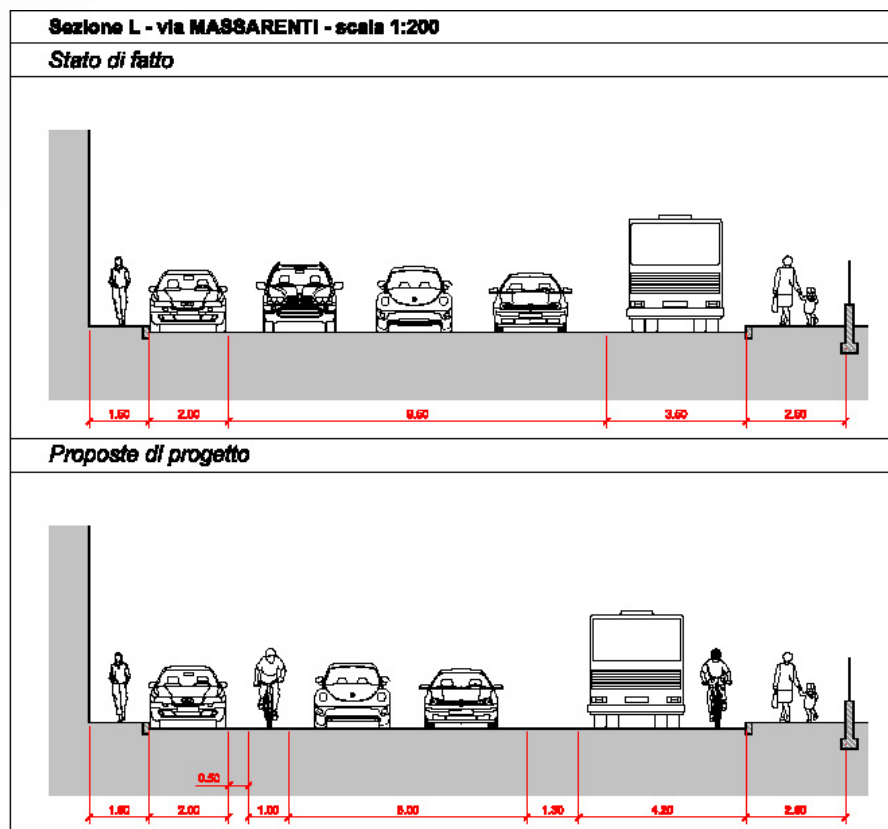
Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale secondaria di quartiere”.

Considerando l'eccessiva larghezza della carreggiata e la presenza di una corsia riservata al trasporto pubblico in direzione Centro, il progetto prevede la realizzazione di una **corsia ciclabile monodirezionale** in direzione Centro e di una **corsia preferenziale bus+biciclette** in direzione Castenaso.

Considerando la presenza di tre corsie veicolari in direzione Centro, non compatibili con accettabili livelli di sicurezza dell'infrastruttura come dimostrato dal numero decisamente importante di incidenti che hanno coinvolto pedoni e ciclisti lungo la tratta, il progetto propone inoltre l'eliminazione di una corsia veicolare e l'inserimento di una fascia semisormontabile al centro della carreggiata per impedire manovre pericolose e proteggere gli attraversamenti pedonali e ciclabili.

Nel dettaglio, il progetto prevede quindi:

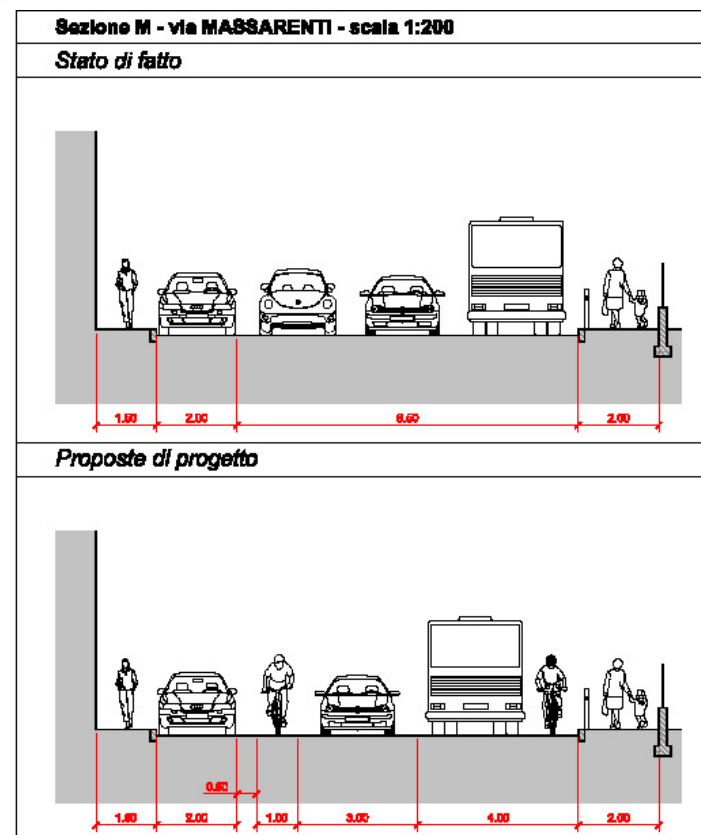
- la realizzazione di una corsia ciclabile di larghezza 1,50m in direzione Centro;
- la realizzazione di una corsia preferenziale bus+biciclette di larghezza 4,20m in direzione Castenaso;
- l'inserimento di una fascia semisormontabile di larghezza 1,30m.



Anche lungo l'ultimo tratto, da via Zaccherini Alvisi alla Circonvallazione, considerando la larghezza della carreggiata e il numero importante di incidenti che hanno coinvolto pedoni e ciclisti, il progetto prevede:

- la realizzazione di una **corsia ciclabile monodirezionale** di larghezza 1,50m in direzione Centro;
- la realizzazione di una **corsia preferenziale bus+biciclette** di larghezza 4,00m in direzione Castenaso;
- l'eliminazione di una corsia veicolare in direzione Centro.

Si ritiene inoltre necessario valutare la riqualificazione e messa in sicurezza dell'incrocio con la Circonvallazione, in particolar modo per quanto riguarda gli attraversamenti pedonali e ciclabili.



Stima sommaria dei costi per ciascuna tratta

Intervento	u.m.	q.tà	importo	
			bitume	bitume colorato
TRATTA 1				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Cycle strip	ml	970	€ 33.950,00	€ 67.900,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 33.950,00	€ 67.900,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	6	€ 720,00	€ 720,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 720,00	€ 720,00
Totale tratta 1			€ 34.670,00	€ 68.620,00
TRATTA 2				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	720	€ 34.560,00	€ 57.600,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 34.560,00	€ 57.600,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	4	€ 480,00	€ 480,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 480,00	€ 480,00
Totale tratta 2			€ 35.040,00	€ 58.080,00
TRATTA 3				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	630	€ 30.240,00	€ 50.400,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 30.240,00	€ 50.400,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	4	€ 480,00	€ 480,00
Fascia polifunzionale	mq	1260	€ 45.360,00	€ 56.700,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 45.840,00	€ 57.180,00
Totale tratta 3			€ 76.080,00	€ 107.580,00
TRATTA 4				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Cycle strip	ml	90	€ 3.150,00	€ 6.300,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 3.150,00	€ 6.300,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	2	€ 240,00	€ 240,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 240,00	€ 240,00
Totale tratta 4			€ 3.390,00	€ 6.540,00
TRATTA 5				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista bidirezionale a livello marciapiede	ml	300	Progetto Passante	
Totale realizzazione infrastruttura			€ -	€ -
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	6	€ 720,00	€ 720,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 720,00	€ 720,00
Totale tratta 5			€ 720,00	€ 720,00
TRATTA 6				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	770	€ 18.480,00	€ 30.800,00
Corsia riservata bus+biciclette	ml	770	€ 18.480,00	€ 18.480,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 36.960,00	€ 49.280,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	6	€ 720,00	€ 720,00
Fascia polifunzionale	mq	385	€ 13.860,00	€ 17.325,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 14.580,00	€ 18.045,00
Totale tratta 6			€ 51.540,00	€ 67.325,00

Intervento	u.m.	q.tà	importo	
			bitume	bitume colorato
TRATTA 7				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	600	€ 28.800,00	€ 48.000,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 28.800,00	€ 48.000,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	6	€ 720,00	€ 720,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 720,00	€ 720,00
Totale tratta 7			€ 29.520,00	€ 48.720,00
TRATTA 8				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Cycle strip	ml	580	€ 10.150,00	€ 20.300,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 10.150,00	€ 20.300,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	4	€ 480,00	€ 480,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 480,00	€ 480,00
Totale tratta 8			€ 10.630,00	€ 20.780,00
TRATTA 9				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con cordolo di separazione	ml	80	€ 3.200,00	€ 3.200,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 3.200,00	€ 3.200,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	4	€ 480,00	€ 480,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 480,00	€ 480,00
Totale tratta 9			€ 3.680,00	€ 3.680,00
TRATTA 10				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	660	€ 15.840,00	€ 26.400,00
Allargamento corsia riservata bus+biciclette esistente	ml	660	€ 15.840,00	€ 15.840,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 31.680,00	€ 42.240,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	6	€ 720,00	€ 720,00
Fascia polifunzionale	mq	468	€ 16.848,00	€ 21.060,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 17.568,00	€ 21.780,00
Totale tratta 10			€ 49.248,00	€ 64.020,00
TOTALE CICLOVIA 9			€ 294.518,00	€ 446.065,00

Suddivisione della Ciclovía in tratte

LEGENDA

RETE PORTANTE ESISTENTE

	Ciclabile contigua al marciapiede monodirezionale
	Ciclabile contigua al marciapiede bidirezionale
	Percorso ciclopedonale
	Pista ciclabile in sede propria
	Corsia ciclabile su strada
	Corsia preferenziale bus + bici

RETE PORTANTE DI PROGETTO

	Corsia ciclabile su strada
	Cycle strip
	Ciclabile contigua al marciapiede monodirezionale
	Ciclabile contigua al marciapiede bidirezionale
	Pista ciclabile in sede propria monodirezionale
	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale
	Corsia preferenziale bus + bici
	Percorso ciclabile su strada moderata
	Percorso ciclopedonale

INTERVENTI DI MESSA IN SICUREZZA

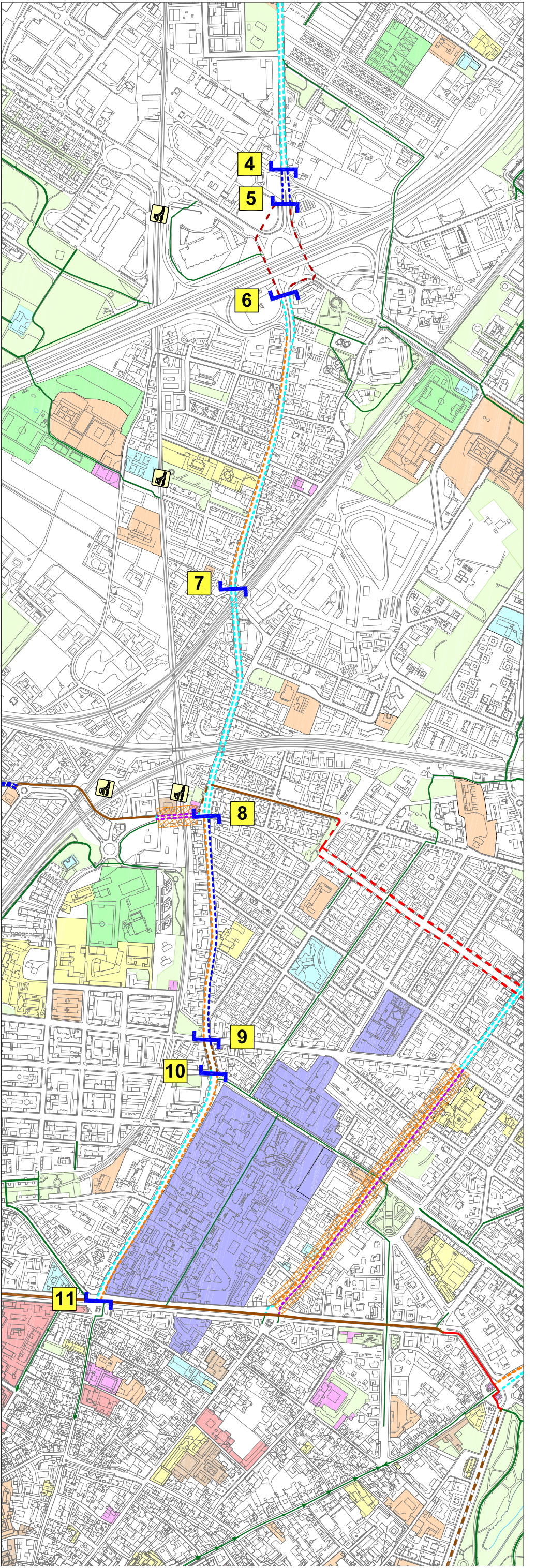
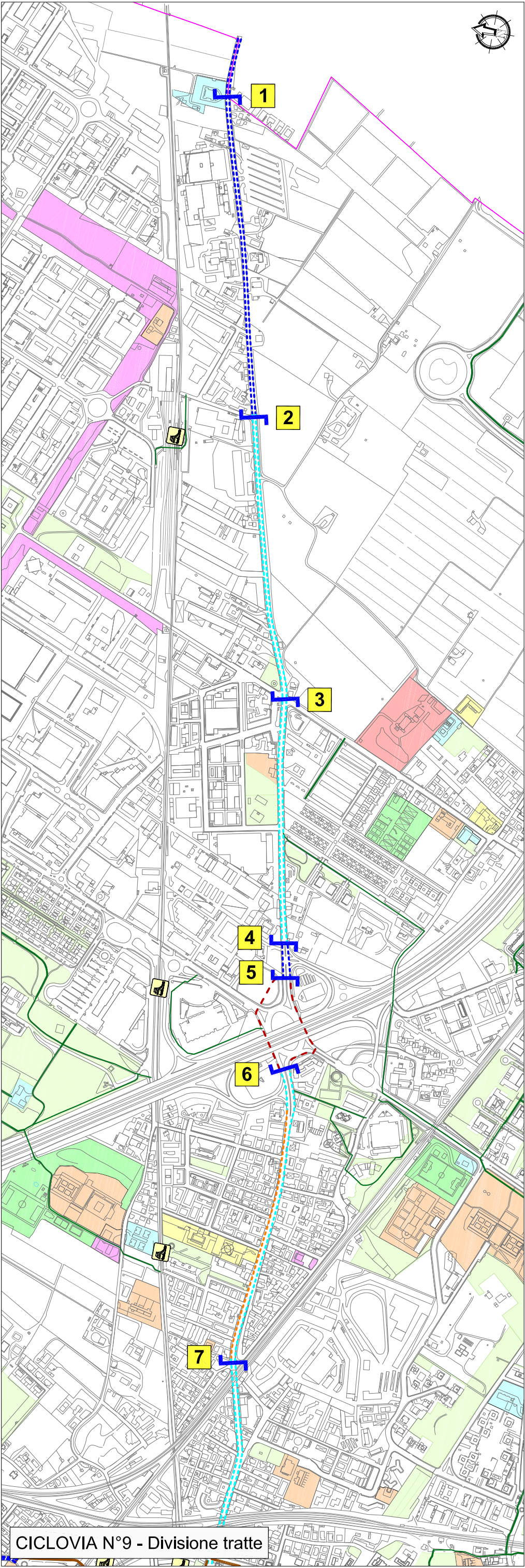
	Riqualificazione incrocio
	Moderazione del traffico e velocità 30 Km/h

PERCORSI SECONDARI

	Esistenti
	Previsti dal "Progetto di potenziamento del sistema autostradale e tangenziale di Bologna"

ATTRATTORI

	Sedi per amministrazione, sicurezza e protezione civile
	Spazi per il culto
	Aree verdi
	Centri e impianti sportivi
	Attrezzature socio-sanitarie
	Ospedali
	Scuole
	Sedi universitarie
	Sedi per attività culturali, sociali e politiche
	Stazioni ferroviarie





Comune di Bologna



Biciplan
è Bologna





Comune di Bologna



Biciplan
è Bologna



Ciclovia 9

Analisi dello stato di fatto

Agosto 2016

Considerazioni generali

La ciclovía n° 9 si svilupperà dal Centro alla zona industriale delle “Roveri” lungo le vie Massarenti e Mattei fino al confine comunale in direzione di Villanova e Castenaso, per una lunghezza complessiva di circa 5,4 Km.

Lungo tale direttrice non esiste ad oggi nessun percorso ciclabile, a parte un brevissimo tratto di pista ciclabile bidirezionale separata.

Verifica della rete: analisi dello stato di fatto

Come evidenziato nel Rapporto Conoscitivo, per quanto riguarda l’analisi del tracciato, ci si è avvalsi dell’apposita scheda sintetica (riportata nella pagina seguente) che consente di organizzare il giudizio secondo una check list.

Per meglio evidenziare la gravità dei problemi rilevati, nella tabella che restituisce i risultati della scheda di analisi è stato utilizzato il colore giallo per mettere in risalto problemi lievi, ed il colore arancione per problemi più gravi, come mostrato nell’esempio seguente.

conflitto con il traffico pedonale: assente
conflitto con il traffico pedonale: leggero
conflitto con il traffico pedonale: grave

Va nuovamente ricordato che per tratta si intende una parte di percorso che mantiene le medesime caratteristiche, sia geometriche che funzionali: ogni volta che cambiano le caratteristiche, dovrà cambiare di conseguenza anche la numerazione della tratta.

Per comodità di lettura, a fine rapporto si riportano la figura con la numerazione delle tratte e la legenda di analisi delle tipologie ciclabili o

ciclopeditoni esistenti e dei maggiori attrattori di traffico presenti sul territorio.

A supporto delle schede, la lettura della relativa tavola (**tavola 12**) permette un’analisi più puntuale dello stato di fatto e delle dimensioni dello spazio stradale per ogni tratta, anche dove un percorso ciclabile non sia ancora stato realizzato.

COMUNE DI BOLOGNA - SCHEDA DI VERIFICA DELLA QUALITA' DELLA RETE CICLABILE			
TRATTA N°		FOTO N°	
1 La parte prevalente della tratta è:	<input type="checkbox"/> Esistente <input type="checkbox"/> In progetto <input type="checkbox"/> Non esistente	2 La tipologia prevalente è:	<input type="checkbox"/> corsia ciclopedonale su strada <input type="checkbox"/> corsia ciclabile su strada <input type="checkbox"/> percorso ciclabile contiguo al marciapiede <input type="checkbox"/> pista ciclabile (in sede propria) <input type="checkbox"/> marciapiede ciclopedonale <input type="checkbox"/> percorso ciclopedonale <input type="checkbox"/> percorso cicloveicolare
		3 La pavimentazione prevalente è:	<input type="checkbox"/> asfaltica o simil. <input type="checkbox"/> autobloccanti o simil. <input type="checkbox"/> macadam o simil. <input type="checkbox"/> terra naturale
Completare la restante scheda per le sole tratte esistenti o in via di realizzazione			
4 Tipo di pista	<input type="checkbox"/> bidirezionale <input type="checkbox"/> monodirezionale	5 Standard geometrici medi se attigua a percorso pedonale	<input type="checkbox"/> larghezza (m) <input type="checkbox"/> larghezza spazio pedonale (m)
6 Sistema dei bordi	<input type="checkbox"/> a raso <input type="checkbox"/> marciapiede <input type="checkbox"/> verticali	Adeguatezza allo standard funzionale?	<input type="checkbox"/> sì <input type="checkbox"/> no
7 Ostacoli puntuali, riduzione dello standard	<input type="checkbox"/> assenti <input type="checkbox"/> rari <input type="checkbox"/> frequenti	Se non assenti, la correzione è possibile?	<input type="checkbox"/> sì <input type="checkbox"/> no
8 Conflitto laterale	<input type="checkbox"/> assente <input type="checkbox"/> leggero <input type="checkbox"/> grave	Se non assente, la correzione è possibile?	<input type="checkbox"/> sì <input type="checkbox"/> no
9 Conflitto con il traffico pedonale	<input type="checkbox"/> Assente <input type="checkbox"/> leggero <input type="checkbox"/> grave	Se non assente, la correzione è possibile?	<input type="checkbox"/> sì <input type="checkbox"/> no
10 Conflitti con il traffico veicolare	<input type="checkbox"/> Assente <input type="checkbox"/> leggero <input type="checkbox"/> grave	Se non assente, la correzione è possibile?	<input type="checkbox"/> sì <input type="checkbox"/> no
11 Conflitti trasversali, intersezioni	<input type="checkbox"/> Trattati <input type="checkbox"/> Non trattati, lievi <input type="checkbox"/> Non trattati, gravi	Adeguatezza?	<input type="checkbox"/> sì <input type="checkbox"/> no
12 Qualità della pavimentazione, raccordi	<input type="checkbox"/> Buona <input type="checkbox"/> Mediocre <input type="checkbox"/> Pessima		
13 Segnaletica di guida al comportamenti	<input type="checkbox"/> Presente <input type="checkbox"/> Assente	Adeguatezza?	<input type="checkbox"/> sì <input type="checkbox"/> no
14 Segnaletica di indirizzamento	<input type="checkbox"/> Presente <input type="checkbox"/> Assente	Adeguatezza?	<input type="checkbox"/> sì <input type="checkbox"/> no

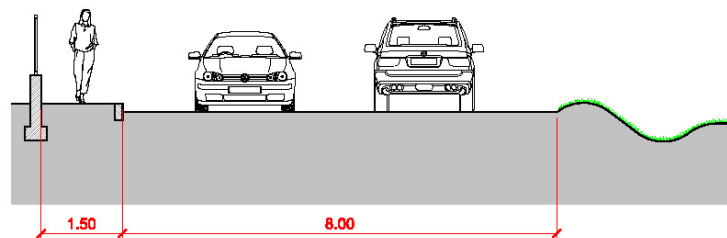
Tratta 1

via Mattei



Sezione A - via MATTEI - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta extraurbana non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 8,00 m, a doppio senso di marcia.

Il percorso pedonale è presente su un solo lato della carreggiata, con larghezza pari a 1,50m.

Da evidenziare:

- la presenza di mezzi pesanti;
- le eccessive velocità di attraversamento.

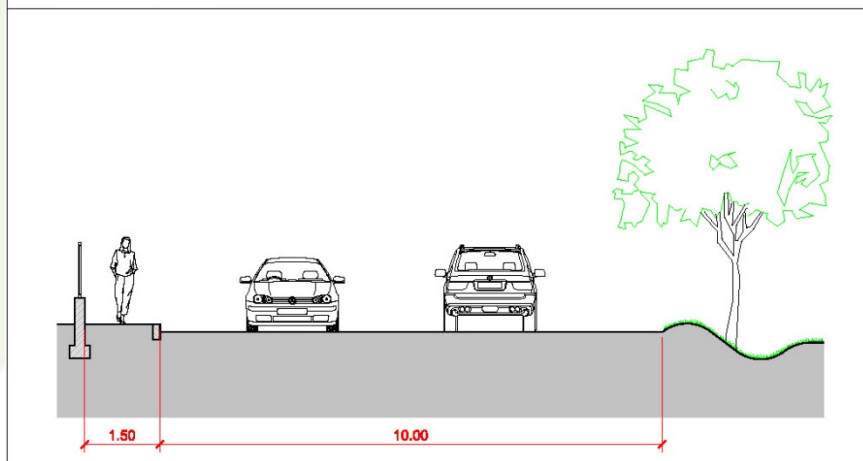
Tratta 2

via Mattei



Sezione B - via MATTEI - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta extraurbana non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 10,00 m, a doppio senso di marcia.

Il percorso pedonale è presente su un solo lato della carreggiata, con larghezza pari a 1,50m.

Da evidenziare:

- la presenza di mezzi pesanti;
- l'eccessiva larghezza della carreggiata;
- le eccessive velocità di attraversamento.

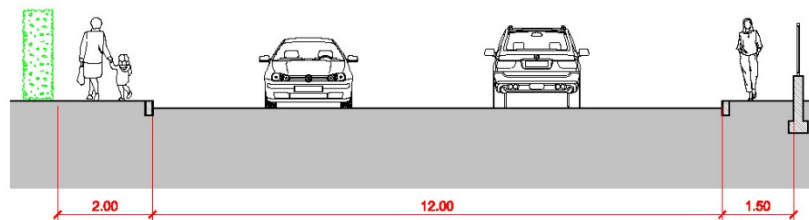
Tratta 3

via Mattei



Sezione C - via MATTEI - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 12,00 m, a doppio senso di marcia.

A lato della carreggiata, è presente:

- lato sud: percorso pedonale di larghezza 1,50m;
- lato nord: percorso pedonale di larghezza 2,00m.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata;
- la pericolosità degli attraversamenti pedonali che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera);
- le eccessive velocità di attraversamento.

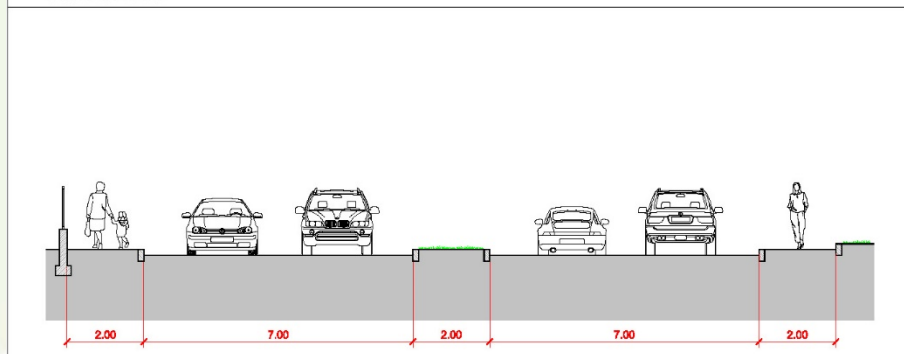
Tratta 4

via Mattei



Sezione D - via MATTEI - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 16,00m, a doppio senso di marcia, con separazione fisica di larghezza 2,00m.

A lato della carreggiata, è presente:

- lato sud: percorso pedonale di larghezza 2,00m;
- lato nord: percorso pedonale di larghezza 2,00m.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata;
- la pericolosità dei nodi di ingresso/uscita dalla tangenziale;
- la pericolosità della rotatoria, come dimostra il numero significativo di incidenti che hanno coinvolti i ciclisti;
- le eccessive velocità di attraversamento.

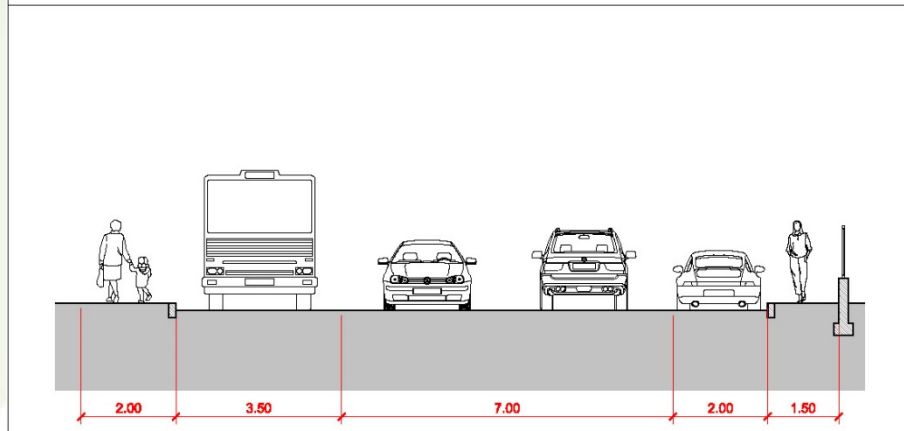
Tratta 5

via Massarenti



Sezione E - via MASSARENTI - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 10,50 m, a doppio senso di marcia e corsia riservata al trasporto pubblico in direzione centro.

A lato della carreggiata, è presente:

- lato sud: stalli di sosta in linea e percorso pedonale di larghezza 1,50m;
- lato nord: percorso pedonale di larghezza 2,00m.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata;
- la scarsa presenza e pericolosità degli attraversamenti pedonali che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera);
- le eccessive velocità di attraversamento;
- il numero decisamente importante di incidenti che hanno coinvolto pedoni e ciclisti.

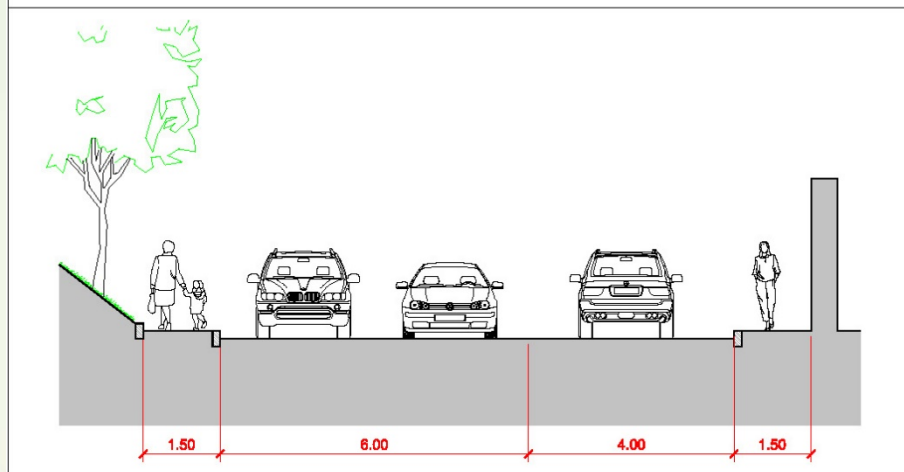
Tratta 6

via Massarenti



Sezione F - via MASSARENTI - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 10,00 m, a doppio senso di marcia.

A lato della carreggiata, è presente:

- lato sud: percorso pedonale di larghezza 1,50m;
- lato nord: percorso pedonale di larghezza 1,50m.

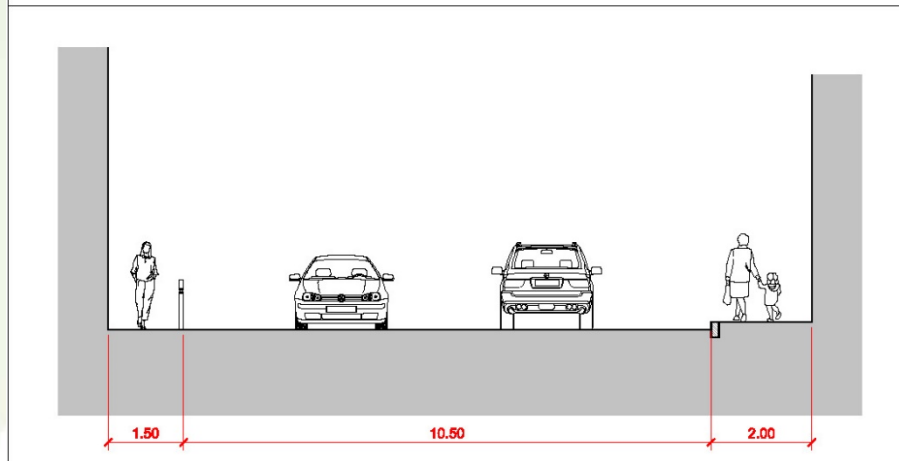
Tratta 7

via Massarenti



Sezione G - via MASSARENTI - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 10,50 m, a doppio senso di marcia.

A lato della carreggiata, è presente:

- lato sud: percorso pedonale di larghezza 2,00m;
- lato nord: percorso pedonale di larghezza 1,50m.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata;
- la scarsa presenza e pericolosità degli attraversamenti pedonali che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera);
- le eccessive velocità di attraversamento;
- la pericolosità degli incroci con via del Parco e via delle Rimesse.

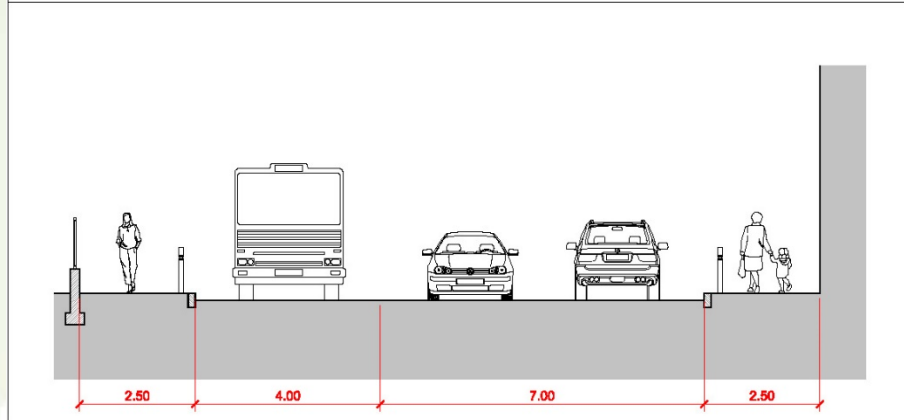
Tratta 8

via Massarenti



Sezione H - via MASSARENTI - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 11,00 m, a doppio senso di marcia e corsia riservata al trasporto pubblico in direzione centro.

A lato della carreggiata, è presente:

- lato sud: percorso pedonale di larghezza 2,50m;
- lato nord: percorso pedonale di larghezza 2,50m.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata;
- la pericolosità degli attraversamenti pedonali che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera);
- le eccessive velocità di attraversamento;
- il numero decisamente importante di incidenti che hanno coinvolto pedoni e ciclisti.

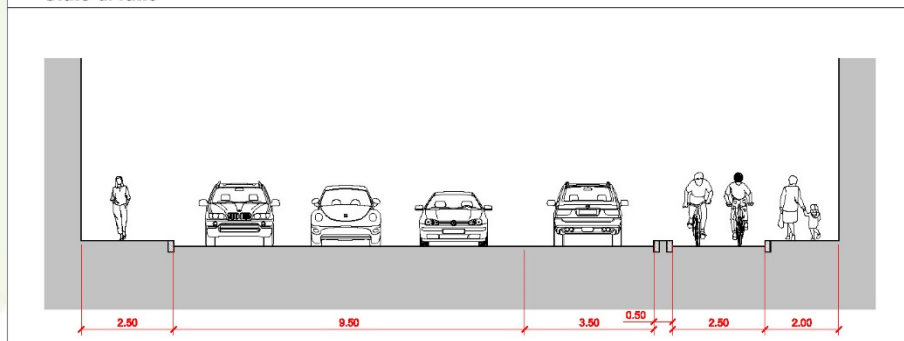
Tratta 9

via Massarenti



Sezione I - via MASSARENTI - scala 1:200

Stato di fatto



1	tratta esistente
2	pista ciclabile in sede propria
3	pavimentazione: asfalto
4	bidirezionale
5	larghezza 2,50m adeguata allo standard funzionale
6	a dx: marciapiede; a sx: cordolo
7	ostacoli puntuali: assenti
8	conflitto laterale: assente
9	conflitto con il traffico pedonale: assente
10	conflitto con il traffico veicolare: assente
11	intersezioni: trattate non adeguatamente
12	qualità della pavimentazione e raccordi: buona
13	segnaletica di guida ai comportamenti: presente, adeguata
14	segnaletica di indirizzamento: assente

Commento

Pista ciclabile bidirezionale separata lunga meno di 100 metri.

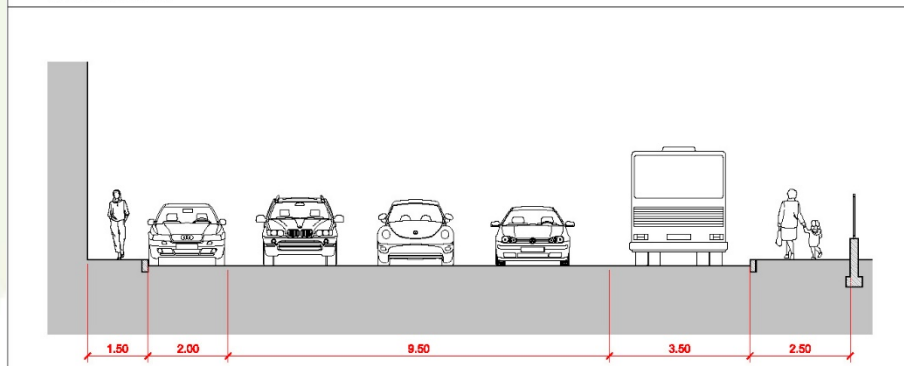
Tratta 10

via Massarenti



Sezione L - via MASSARENTI - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 13,00 m con tre corsie veicolari in direzione centro e una corsia riservata al trasporto pubblico in direzione esterna.

A lato della carreggiata, è presente:

- lato sud: percorso pedonale di larghezza 2,50m;
- lato nord: stalli di sosta in linea e percorso pedonale di larghezza 1,50m.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata;
- la pericolosità degli attraversamenti pedonali che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera);
- le eccessive velocità di attraversamento;
- il numero significativo di incidenti che hanno coinvolto pedoni e ciclisti.

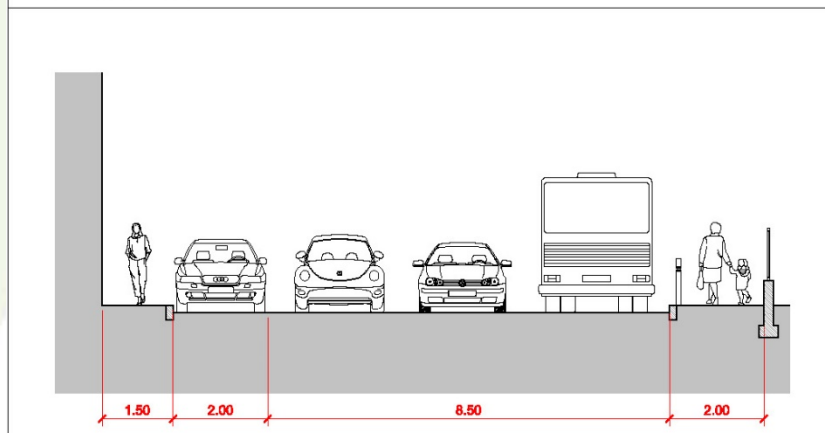
Tratta 11

via Massarenti



Sezione M - via MASSARENTI - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 8,50 m con due corsie veicolari in direzione centro e una corsia riservata al trasporto pubblico in direzione esterna.

A lato della carreggiata, è presente:

- lato sud: percorso pedonale di larghezza 2,00m;
- lato nord: stalli di sosta in linea e percorso pedonale di larghezza 1,50m.



Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata;
- la scarsa presenza e pericolosità degli attraversamenti pedonali che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera);
- le eccessive velocità di attraversamento;
- il numero significativo di incidenti che hanno coinvolto pedoni e ciclisti.

LEGENDA**PERCORSI CICLABILI ESISTENTI**

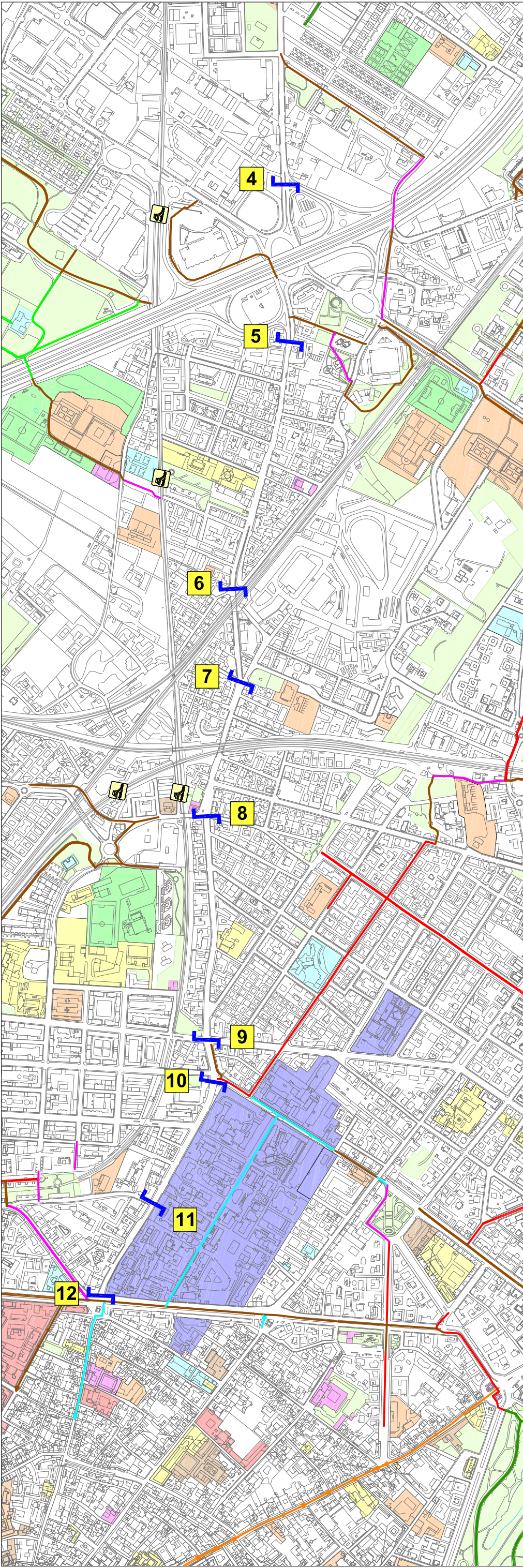
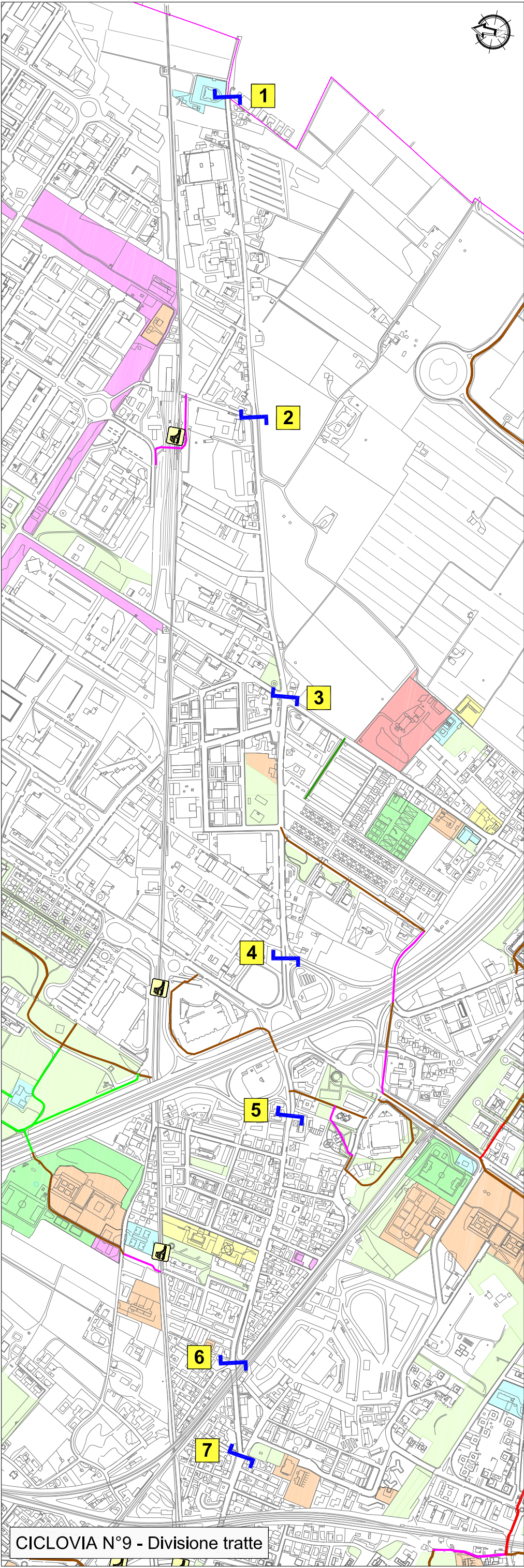
	Area Pedonale
	Ciclabile contigua al marciapiede monodirezionale
	Ciclabile contigua al marciapiede bidirezionale
	Percorso ciclopedonale
	Pista ciclabile in sede propria
	Corsia ciclabile su strada
	Corsia preferenziale bus + bici
	Percorso naturalistico pavimentato
	Percorso naturalistico sterrato

INCIDENTI TRIENNIO 2013-2015

	Con ciclisti coinvolti
	Con pedoni coinvolti

ATTRATTORI

	Sedi per amministrazione, sicurezza e protezione civile
	Spazi per il culto
	Aree verdi
	Centri e impianti sportivi
	Attrezzature socio-sanitarie
	Ospedali
	Scuole
	Sedi universitarie
	Sedi per attività culturali, sociali e politiche
	Stazioni ferroviarie





Comune di Bologna



Biciplan
è Bologna





Comune di Bologna



Biciplan
è Bologna



Ciclovia 10

Proposte di progetto



Inquadramento generale

La **ciclovía 10** si svilupperà dal Centro fino al confine comunale in direzione di Rastignano lungo le vie Murri e Toscana, per una lunghezza complessiva di circa 4,4 Km.

Il tracciato coincide con uno degli assi principali di connessione della “Grande Bologna” individuati dal Piano della Mobilità Ciclistica della Provincia di Bologna del 2013.

Lungo tale direttrice non esiste ad oggi nessun percorso ciclabile, a parte un brevissimo tratto di pista ciclabile bidirezionale separata contigua al percorso pedonale sul ponte del torrente Savena.

Nel complesso, l’itinerario sarà caratterizzato da:

- infrastruttura su carreggiata (corsia ciclabile e cycle strip);
- infrastruttura su carreggiata (corsia riservata bus+biciclette).

Per il completamento dell’itinerario in esame, si ritiene infine necessario valutare la riqualificazione e messa in sicurezza degli incroci con via degli Orti e con la Circonvallazione.

Il costo previsto per il completamento dell’itinerario è compreso tra 240.000 e 360.000 di euro circa, di cui:

- tra 170.000 e 275.000 euro circa per la realizzazione di nuove infrastrutture;
- tra 70.000 e 85.000 euro circa per la realizzazione delle opere di supporto.

Si evidenzia però che, indipendentemente dall’inserimento di nuovi percorsi ciclabili, l’assetto attuale della carreggiata stradale non è compatibile con accettabili livelli di sicurezza, come dimostrato dall’elevata incidentalità che ha coinvolto pedoni e ciclisti lungo tutto il percorso.

Considerando il completamento e il potenziamento della variante stradale del Lungosavena, il cui scopo dovrà essere quello di ridurre il traffico di attraversamento lungo l’asse Toscana/Murri, si consiglia di valutare un generale riassetto dell’infrastruttura stradale in sede di aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano.

Tratta 1

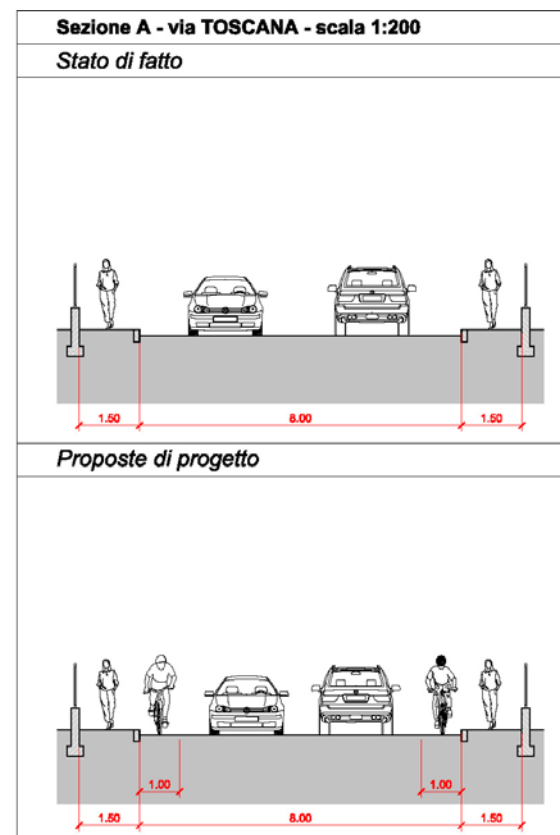
via Toscana

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 360m circa.

Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale secondaria di quartiere”.

Considerando le dimensioni della carreggiata, il progetto prevede la realizzazione di **cycle strip** di larghezza 1,00m su entrambi i lati della carreggiata, per dare continuità all'itinerario ciclabile e consentire il collegamento con Rastignano.



Tratta 2

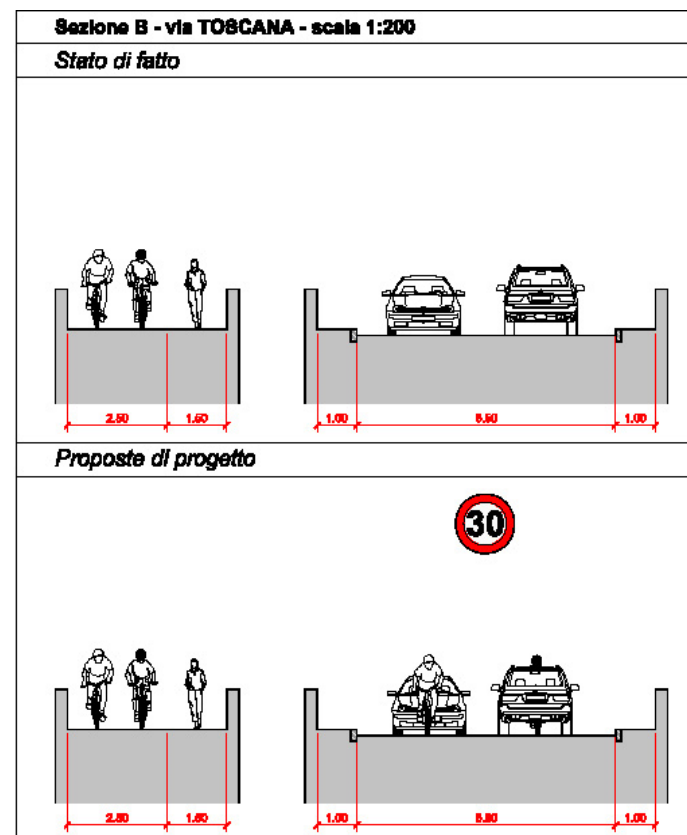
via Toscana

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 110m circa.

Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale secondaria di quartiere”.

Considerando le ridotte dimensioni della carreggiata, che non consentono l’inserimento di veri e propri percorsi ciclabili, il progetto propone di adottare il limite di **30 Km/h** lungo la breve tratta per consentire la percorribilità in promiscuo con il traffico veicolare.



Tratta 3

via Toscana

Descrizione delle proposte di progetto

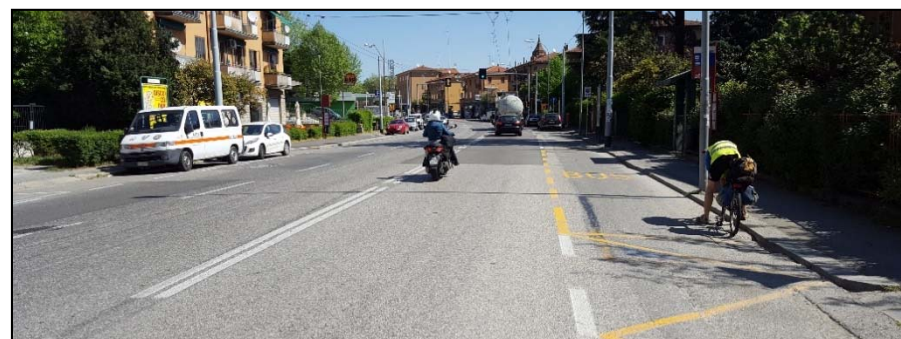
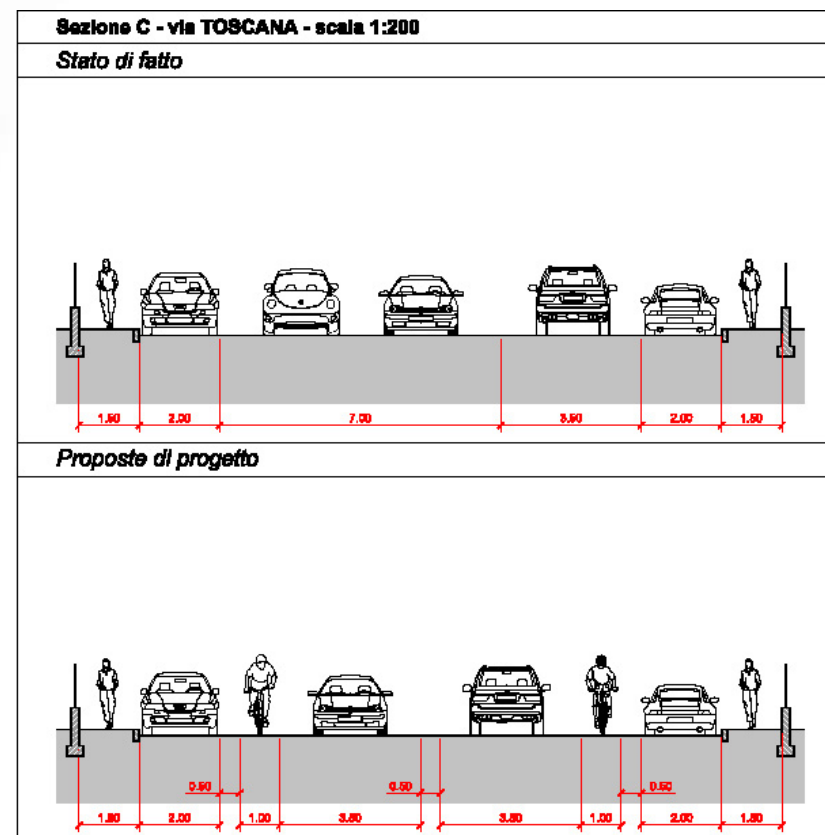
Lunghezza totale: 600m circa.

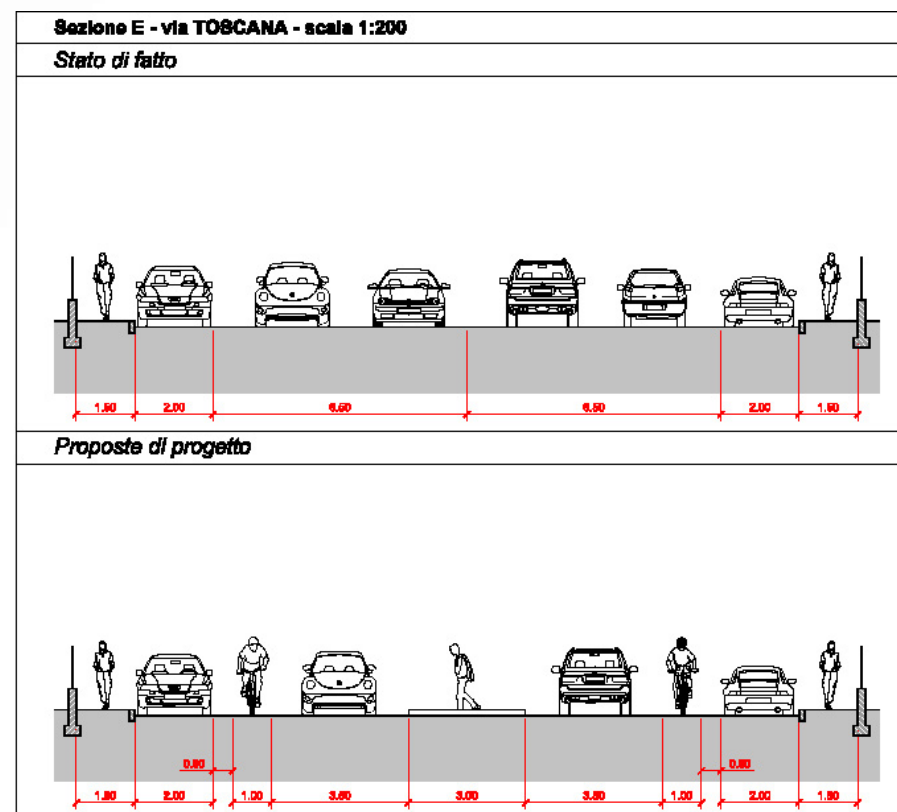
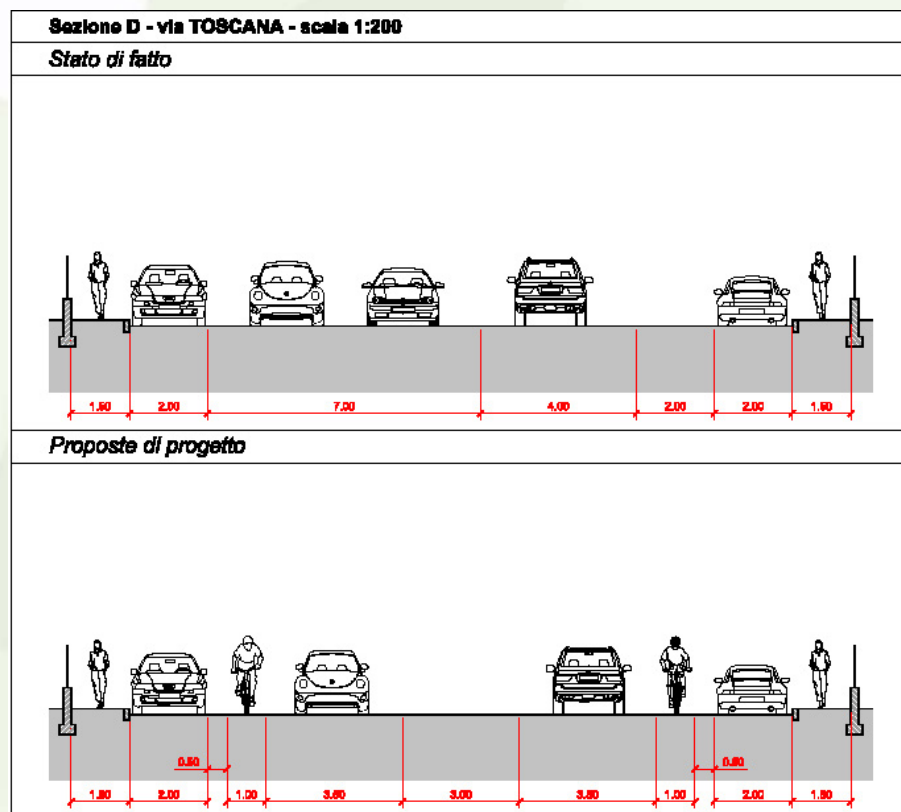
Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale secondaria di quartiere”.

Lungo tutta la tratta, considerando l'eccessiva larghezza della carreggiata e la presenza di tre corsie veicolari (due in direzione Rastignano e una in direzione centro), non necessarie ai fini della capacità stradale (la tratta precedente e quella successiva presentano una sola corsia veicolare per ogni senso di marcia) ma incompatibili con accettabili livelli di sicurezza e particolarmente pericolose per l'utenza debole (effetto barriera), il progetto prevede l'eliminazione di una corsia veicolare, la realizzazione di **corsie ciclabili monodirezionali** su entrambi i lati della carreggiata e l'inserimento di una fascia semisormontabile al centro della carreggiata per impedire manovre pericolose, favorire le svolte e proteggere gli attraversamenti pedonali e ciclabili.

Nel dettaglio, il progetto prevede quindi:

- la realizzazione di una corsia ciclabile monodirezionale di larghezza 1,50m su entrambi i lati della carreggiata;
- la realizzazione di due corsie veicolari separate di larghezza 3,50m;
- l'inserimento di una fascia semisormontabile di larghezza 0,50m per il primo breve tratto e di larghezza 3,00m per tutto il tratto seguente.





Tratta 4

via Toscana

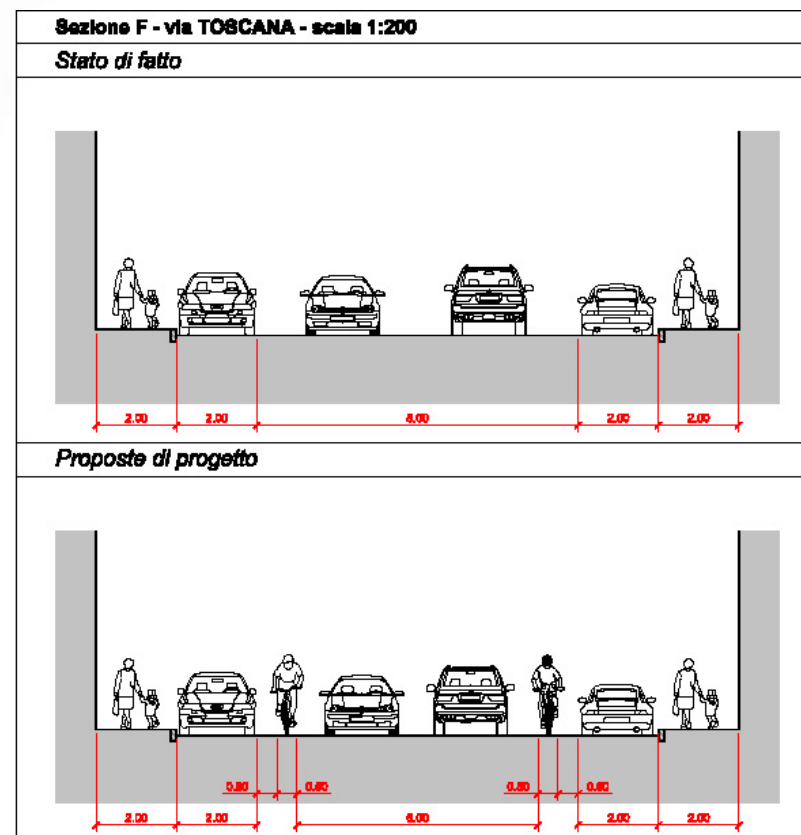
Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 150m circa.

Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale secondaria di quartiere”.

Considerando le dimensioni della carreggiata, il progetto prevede la realizzazione di **cycle strip** di larghezza 1,00m su entrambi i lati della carreggiata, per dare continuità all’itinerario ciclabile.

Considerando la breve lunghezza della tratta, l’eventuale eliminazione di una fila di sosta consentirebbe la realizzazione di **corsie ciclabili monodirezionali** su entrambi i lati della carreggiata.



Tratta 5

via Toscana

Descrizione delle proposte di progetto

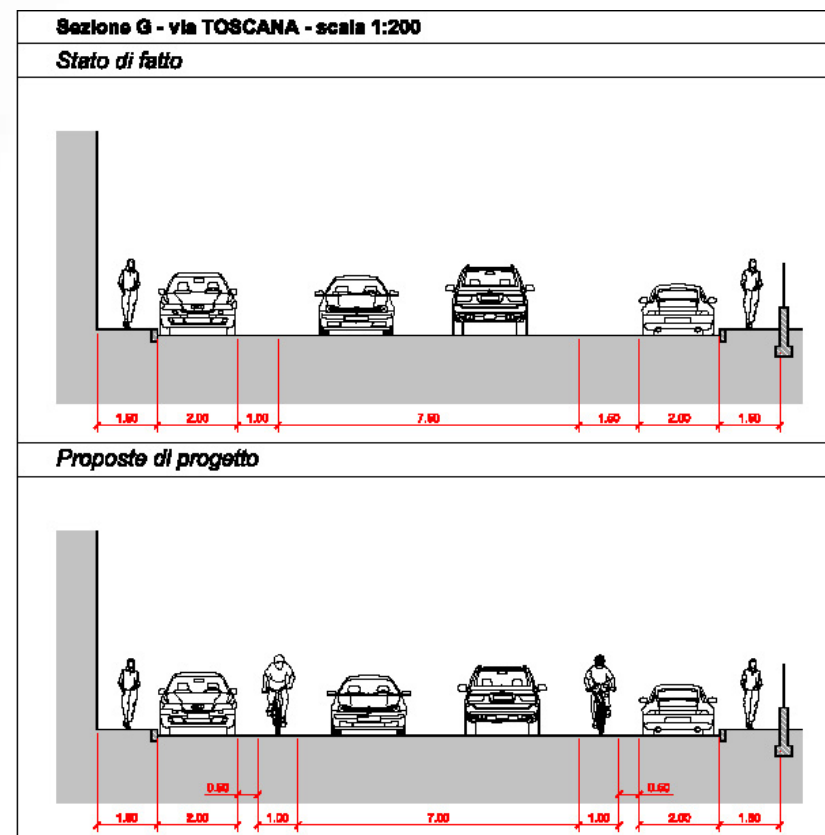
Lunghezza totale: 380m circa.

Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale secondaria di quartiere”.

Considerando l'eccessiva larghezza della carreggiata, il progetto prevede la realizzazione di una **corsia ciclabile monodirezionale** su entrambi i lati della carreggiata, per dare continuità all'itinerario ciclabile.

Nel dettaglio, il progetto prevede quindi:

- la realizzazione di una corsia ciclabile monodirezionale di larghezza 1,50m su entrambi i lati della carreggiata;
- il conseguente restringimento della larghezza delle corsie veicolari a 7,00m.

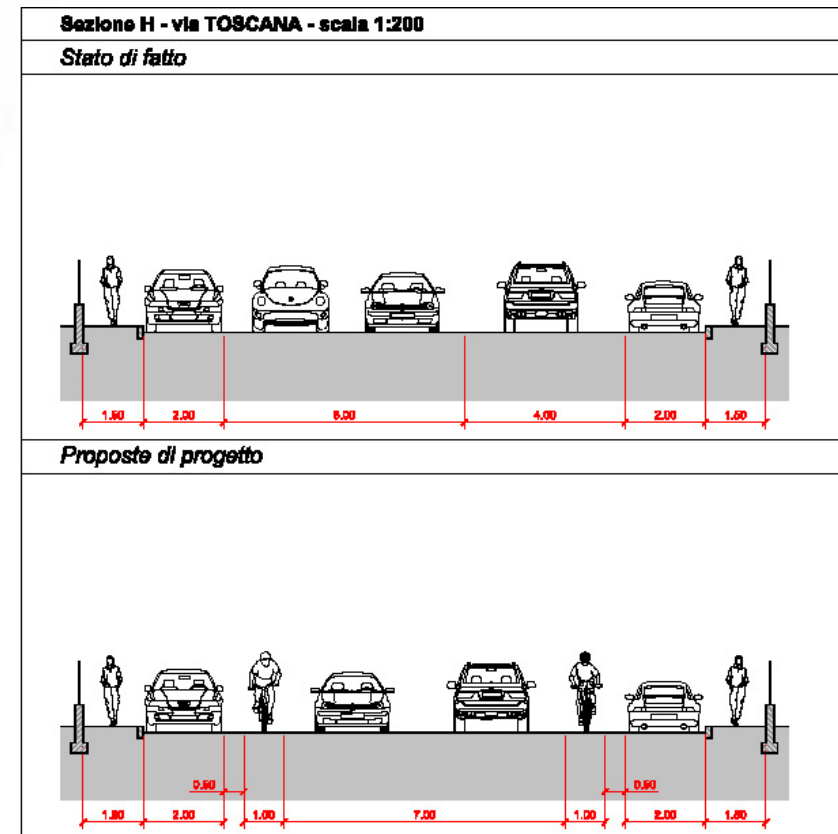


Lungo il secondo tratto, considerando l'eccessiva larghezza della carreggiata e la presenza di tre corsie veicolari (due in direzione Rastignano e una in direzione centro), non necessarie ai fini della capacità stradale per la brevità del tratto ma incompatibili con accettabili livelli di sicurezza e particolarmente pericolose per l'utenza debole (effetto barriera), il progetto prevede l'eliminazione di una corsia veicolare e la realizzazione di **corsie ciclabili monodirezionali** su entrambi i lati della carreggiata, per dare continuità all'itinerario ciclabile.

Nel dettaglio, il progetto prevede quindi:

- la realizzazione di una corsia ciclabile monodirezionale di larghezza 1,50m su entrambi i lati della carreggiata;
- il conseguente restringimento della larghezza delle corsie veicolari a 7,00m.

Da evidenziare infine il collegamento con la stazione del servizio Ferroviario Metropolitano "Bologna San Ruffillo".



Tratta 6

via Toscana

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 880m circa.

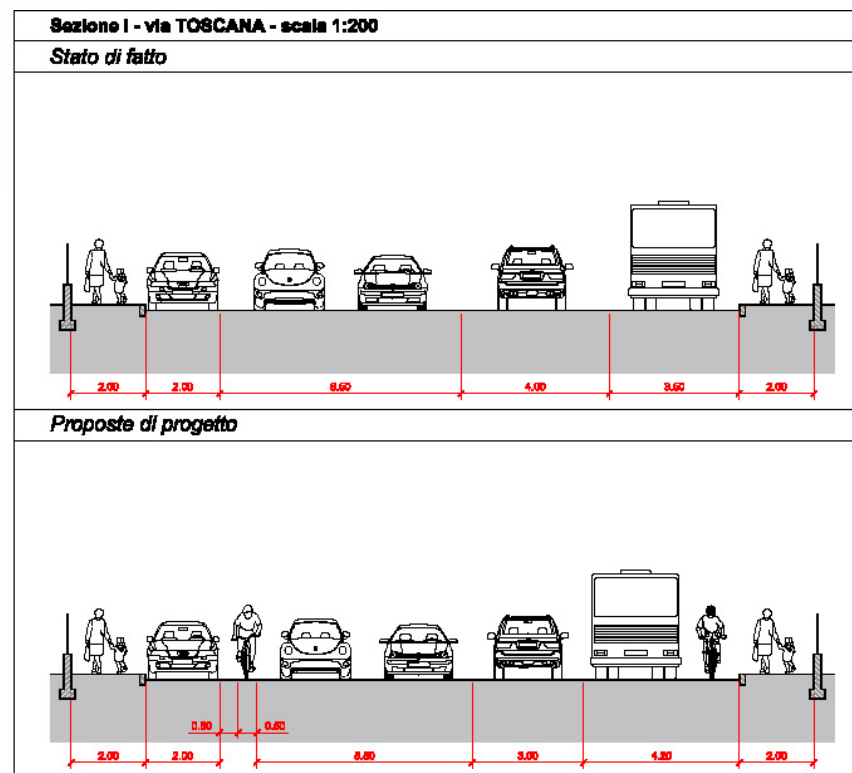
Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale secondaria di quartiere”.

Considerando l'eccessiva larghezza della carreggiata e la presenza di una corsia riservata al trasporto pubblico in direzione Centro, il progetto prevede la realizzazione di una **cycle strip** in direzione Rastignano e di una **corsia preferenziale bus+biciclette** in direzione Centro.

Nel dettaglio, il progetto prevede quindi:

- la realizzazione di una cycle strip di larghezza 1,00m in direzione Rastignano;
- la realizzazione di una corsia preferenziale bus+biciclette di larghezza 4,20m in direzione centro.

Per aumentare la sicurezza dell'infrastruttura, il progetto propone in alternativa l'eliminazione di una corsia veicolare in direzione Rastignano e l'inserimento di una fascia centrale polifunzionale al centro della carreggiata per impedire manovre pericolose, favorire le svolte e proteggere gli attraversamenti pedonali e ciclabili.



Tratta 7

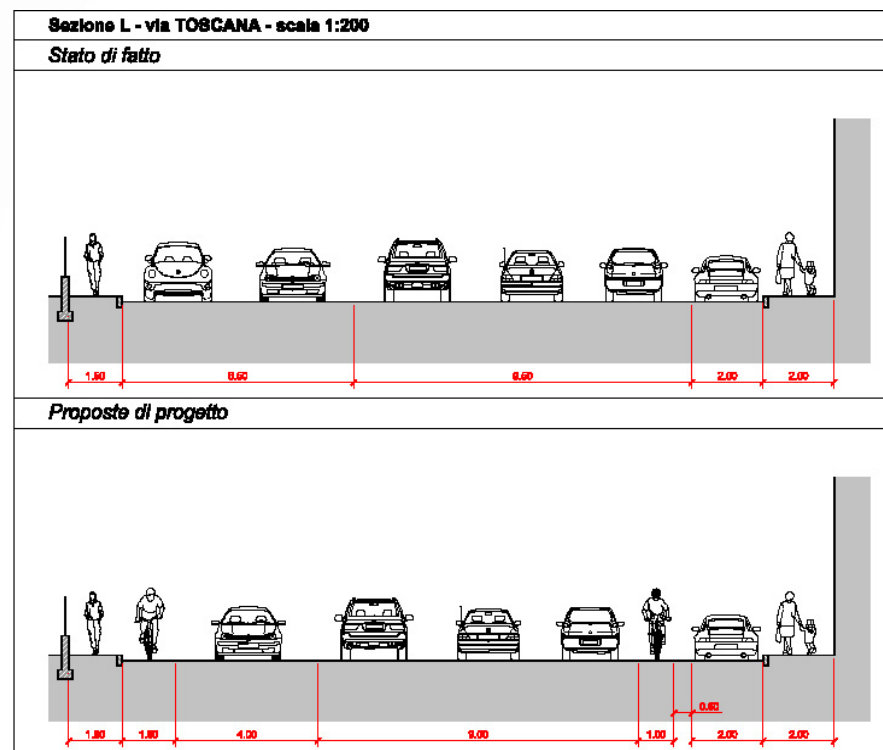
via Toscana

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 230m circa.

Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale secondaria di quartiere”.

Considerando l'eccessiva larghezza della carreggiata, il progetto prevede la realizzazione di una **corsia ciclabile monodirezionale** di larghezza 1,50m su entrambi i lati della carreggiata, per dare continuità all'itinerario ciclabile.



Tratta 8

via Murri

Descrizione delle proposte di progetto

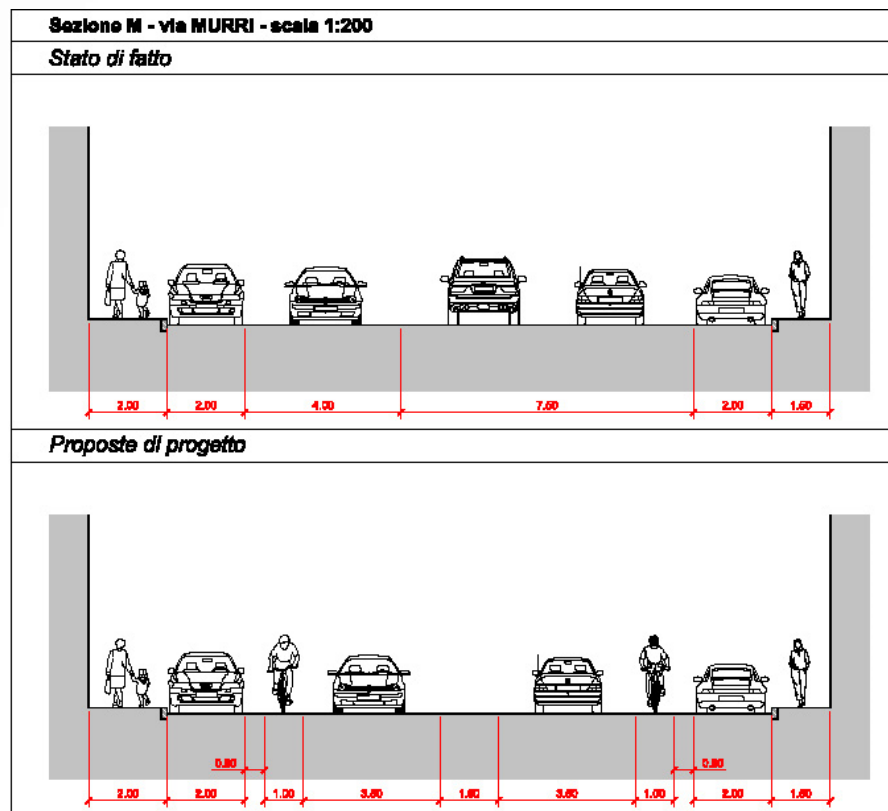
Lunghezza totale: 230m circa.

Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale secondaria di quartiere”.

Considerando l'eccessiva larghezza della carreggiata e la presenza di tre corsie veicolari (una in direzione Rastignano e due in direzione centro), non necessarie ai fini della capacità stradale per la brevità del tratto ma incompatibili con accettabili livelli di sicurezza e particolarmente pericolose per l'utenza debole (effetto barriera), il progetto prevede l'eliminazione di una corsia veicolare, la realizzazione di **corsie ciclabili monodirezionali** su entrambi i lati della carreggiata e l'inserimento di una fascia semisormontabile al centro della carreggiata per impedire manovre pericolose, favorire le svolte e proteggere gli attraversamenti pedonali e ciclabili.

Nel dettaglio, il progetto prevede quindi:

- la realizzazione di una corsia ciclabile monodirezionale di larghezza 1,50m su entrambi i lati della carreggiata;
- la realizzazione di due corsie veicolari separate di larghezza 3,50m;
- l'inserimento di una fascia semisormontabile di larghezza 1,50m.



Tratta 9

via Murri

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 260m circa.

Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale secondaria di quartiere”.

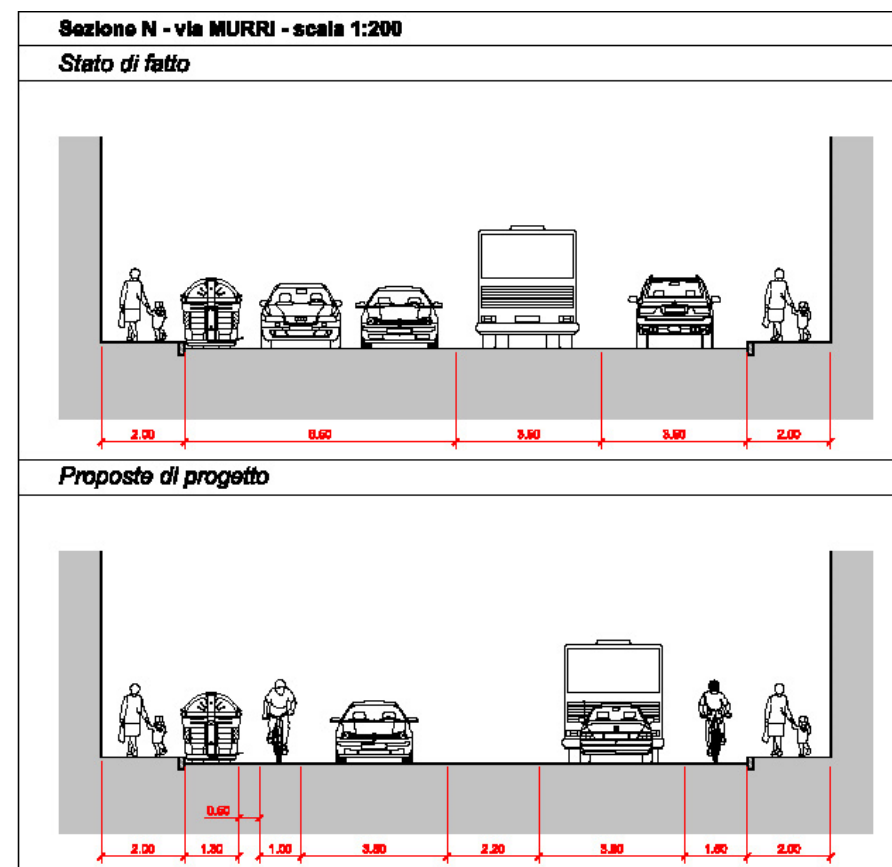
La collocazione a centro strada della corsia preferenziale esistente in direzione centro, oltre a impedire la collocazione di una fermata lungo la tratta e rendere difficile l'attraversamento della carreggiata da parte dell'utenza debole, non consente di realizzare una corsia riservata bus+biciclette.

Considerando l'eccessiva larghezza della carreggiata e la presenza di tre corsie veicolari (due in direzione Rastignano e una in direzione centro), non necessarie ai fini della capacità stradale per la brevità del tratto ma incompatibili con accettabili livelli di sicurezza e particolarmente pericolose per l'utenza debole (effetto barriera), il progetto prevede l'eliminazione di una corsia veicolare e della corsia preferenziale, la realizzazione di **corsie ciclabili monodirezionali** su entrambi i lati della carreggiata e l'inserimento di una fascia semisormontabile al centro della carreggiata per impedire manovre pericolose, favorire le svolte e proteggere gli attraversamenti pedonali e ciclabili.

La soluzione deve essere integrata da un dispositivo “salta-coda” in corrispondenza dell'incrocio con via Romagnoli che consenta di controllare il livello di traffico a valle e garantisca pertanto la stessa regolarità di marcia per il TPL oggi affidata alla presenza della corsia preferenziale.

Nel dettaglio, il progetto prevede quindi:

- la realizzazione di una corsia ciclabile monodirezionale di larghezza 1,50m su entrambi i lati della carreggiata;
- la realizzazione di due corsie veicolari separate di larghezza 3,50m;
- l'inserimento di una fascia semisormontabile di larghezza 2,20m.



Tratta 10

via Murri

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 290m circa.

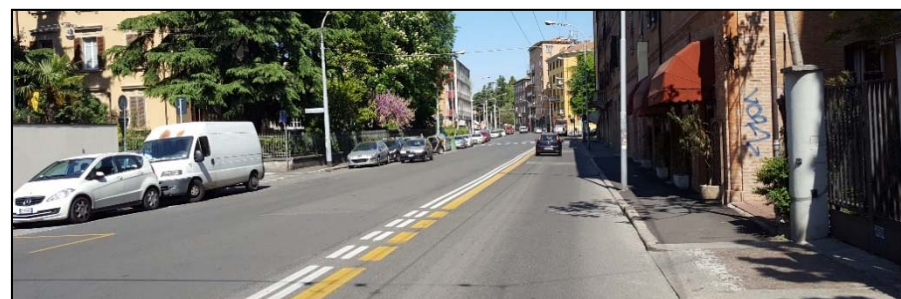
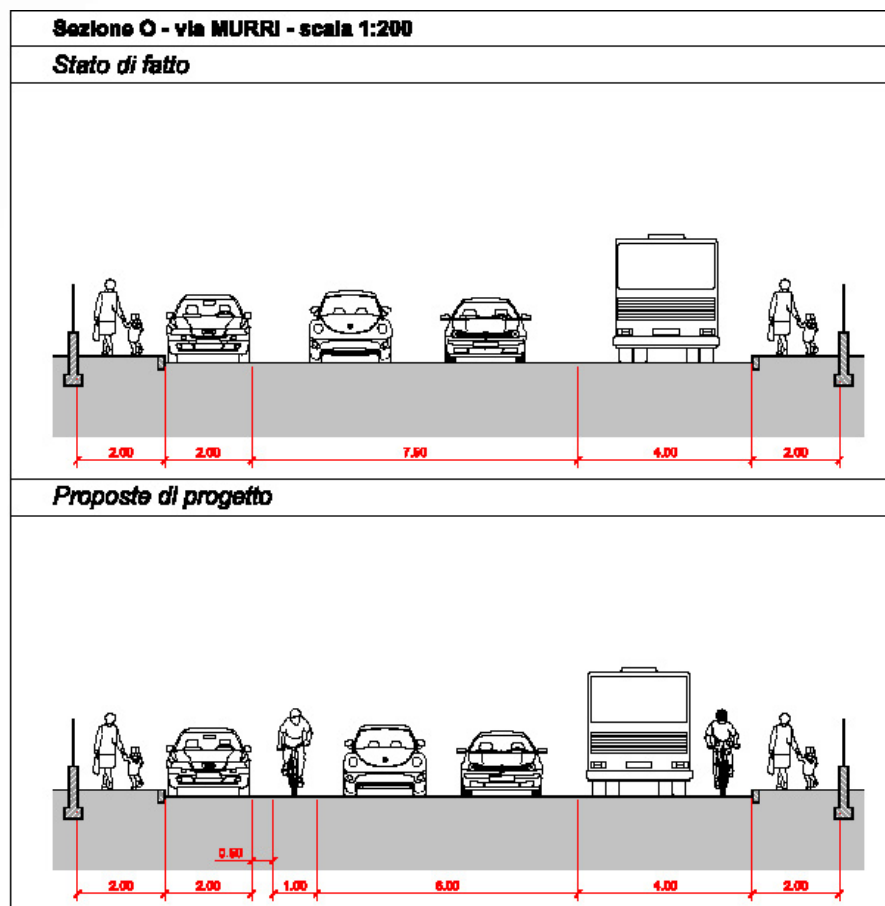
Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale secondaria di quartiere”.

Considerando l'eccessiva larghezza della carreggiata e la presenza di una corsia riservata al trasporto pubblico in direzione Centro, il progetto prevede la realizzazione di una **corsia ciclabile monodirezionale** in direzione Rastignano e di una **corsia preferenziale bus+biciclette** in direzione Centro.

Nel dettaglio, il progetto prevede quindi:

- la realizzazione di una corsia ciclabile di larghezza 1,50m in direzione Rastignano;
- la realizzazione di una corsia preferenziale bus+biciclette di larghezza 4,00m in direzione centro.

Si ritiene inoltre necessario valutare la riqualificazione e messa in sicurezza dell'incrocio con via degli Orti, in particolar modo per quanto riguarda gli attraversamenti pedonali e ciclabili.



Tratta 11

via Murri

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 940m circa.

Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale principale interquartiere tipo B”.

Considerando l'eccessiva larghezza della carreggiata e la presenza di una corsia riservata al trasporto pubblico in direzione Centro, il progetto prevede la realizzazione di una **corsia ciclabile monodirezionale** in direzione Rastignano e di una **corsia preferenziale bus+biciclette** in direzione Centro.

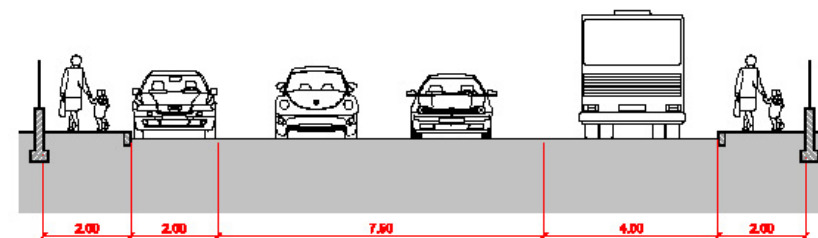
Nel dettaglio, il progetto prevede quindi:

- la realizzazione di una corsia ciclabile di larghezza 1,50m in direzione Rastignano;
- la realizzazione di una corsia preferenziale bus+biciclette di larghezza 4,00m in direzione centro.

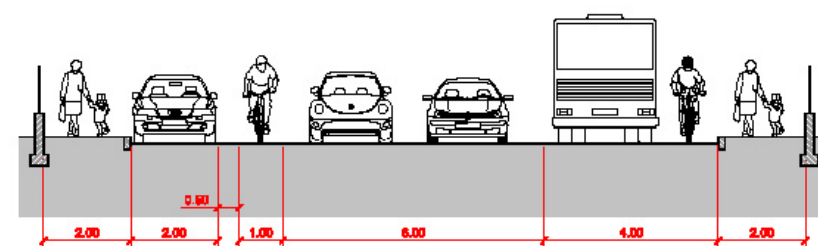
Si ritiene inoltre necessario valutare la riqualificazione e messa in sicurezza dell'incrocio con la Circonvallazione, in particolar modo per quanto riguarda gli attraversamenti pedonali e ciclabili.

Sezione P - via MURRI - scala 1:200

Stato di fatto



Proposte di progetto



Stima sommaria dei costi per ciascuna tratta

Intervento	u.m.	q.tà	importo	
			bitume	bitume colorato
TRATTA 1				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Cycle strip	ml	360	€ 12.600,00	€ 25.200,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 12.600,00	€ 25.200,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	4	€ 480,00	€ 480,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 480,00	€ 480,00
Totale tratta 1			€ 13.080,00	€ 25.680,00
TRATTA 2				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Zona 30	ml	110	€ -	€ -
Totale realizzazione infrastruttura			€ -	€ -
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	2	€ 240,00	€ 240,00
Segnaletica per Zona 30	cad	2	€ 240,00	€ 240,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 480,00	€ 480,00
Totale tratta 2			€ 480,00	€ 480,00
TRATTA 3				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	600	€ 28.800,00	€ 48.000,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 28.800,00	€ 48.000,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	4	€ 480,00	€ 480,00
Fascia polifunzionale	mq	900	€ 32.400,00	€ 40.500,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 32.880,00	€ 40.980,00
Totale tratta 3			€ 61.680,00	€ 88.980,00
TRATTA 4				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Cycle strip	ml	150	€ 5.250,00	€ 10.500,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 5.250,00	€ 10.500,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	2	€ 240,00	€ 240,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 240,00	€ 240,00
Totale tratta 4			€ 5.490,00	€ 10.740,00
TRATTA 5				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	380	€ 18.240,00	€ 30.400,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 18.240,00	€ 30.400,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	4	€ 480,00	€ 480,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 480,00	€ 480,00
Totale tratta 5			€ 18.720,00	€ 30.880,00
TRATTA 6				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	880	€ 21.120,00	€ 35.200,00
Corsia riservata bus+biciclette	ml	880	€ 21.120,00	€ 21.120,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 42.240,00	€ 56.320,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	6	€ 720,00	€ 720,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 720,00	€ 720,00
Totale tratta 6			€ 42.960,00	€ 57.040,00

Intervento	u.m.	q.tà	importo	
			bitume	bitume colorato
TRATTA 7				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	230	€ 11.040,00	€ 18.400,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 11.040,00	€ 18.400,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	2	€ 240,00	€ 240,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 240,00	€ 240,00
Totale tratta 7			€ 11.280,00	€ 18.640,00
TRATTA 8				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	230	€ 11.040,00	€ 18.400,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 11.040,00	€ 18.400,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	2	€ 240,00	€ 240,00
Fascia polifunzionale	mq	345	€ 12.420,00	€ 15.525,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 12.660,00	€ 15.765,00
Totale tratta 8			€ 23.700,00	€ 34.165,00
TRATTA 9				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	260	€ 12.480,00	€ 20.800,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 12.480,00	€ 20.800,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	2	€ 240,00	€ 240,00
Fascia polifunzionale	mq	520	€ 18.720,00	€ 23.400,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 18.960,00	€ 23.640,00
Totale tratta 9			€ 31.440,00	€ 44.440,00
TRATTA 10				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	290	€ 6.960,00	€ 11.600,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 6.960,00	€ 11.600,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	4	€ 480,00	€ 480,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 480,00	€ 480,00
Totale tratta 10			€ 7.440,00	€ 12.080,00
TRATTA 11				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	940	€ 22.560,00	€ 37.600,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 22.560,00	€ 37.600,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	6	€ 720,00	€ 720,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 720,00	€ 720,00
Totale tratta 11			€ 23.280,00	€ 38.320,00
TOTALE CICLOVIA 10			€ 239.550,00	€ 361.445,00

Suddivisione della Ciclovía in tratte

LEGENDA

RETE PORTANTE ESISTENTE

	Ciclabile contigua al marciapiede monodirezionale
	Ciclabile contigua al marciapiede bidirezionale
	Percorso ciclopedonale
	Pista ciclabile in sede propria
	Corsia ciclabile su strada
	Corsia preferenziale bus + bici

RETE PORTANTE DI PROGETTO

	Corsia ciclabile su strada
	Cycle strip
	Ciclabile contigua al marciapiede monodirezionale
	Ciclabile contigua al marciapiede bidirezionale
	Pista ciclabile in sede propria monodirezionale
	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale
	Corsia preferenziale bus + bici
	Percorso ciclabile su strada moderata
	Percorso ciclopedonale

INTERVENTI DI MESSA IN SICUREZZA

	Riqualificazione incrocio
	Moderazione del traffico e velocità 30 Km/h

PERCORSI SECONDARI

	Esistenti
	Previsti dal "Progetto di potenziamento del sistema autostradale e tangenziale di Bologna"

ATTRATTORI

	Sedi per amministrazione, sicurezza e protezione civile
	Spazi per il culto
	Aree verdi
	Centri e impianti sportivi
	Attrezzature socio-sanitarie
	Ospedali
	Scuole
	Sedi universitarie
	Sedi per attività culturali, sociali e politiche
	Stazioni ferroviarie

