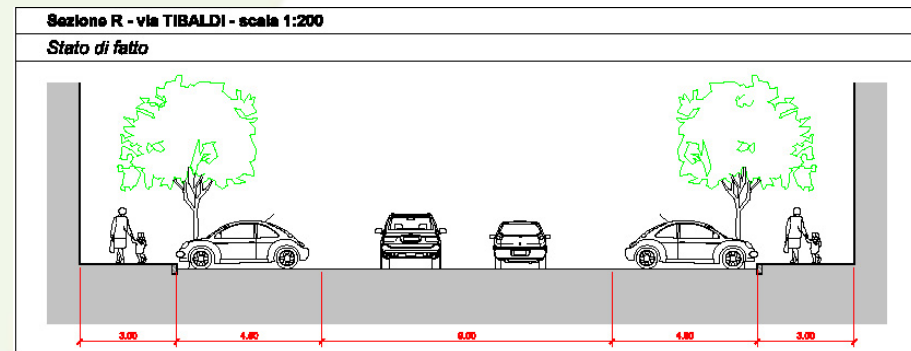


Tratta 17b – 18b

Via Tibaldi



1. Tratta urbana non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 9,00 m con due larghe corsie veicolari in direzione est.

A lato della carreggiata, è presente:

- lato sud: stalli di sosta a 45° e percorso pedonale di larghezza 3,00m;
- lato nord: stalli di sosta a 45° e percorso pedonale di larghezza 3,00m.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la conseguente costante presenza di auto in sosta vietata;
- la scarsa presenza e pericolosità degli attraversamenti pedonali che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera);
- il numero decisamente importante di incidenti che hanno coinvolto pedoni e ciclisti.

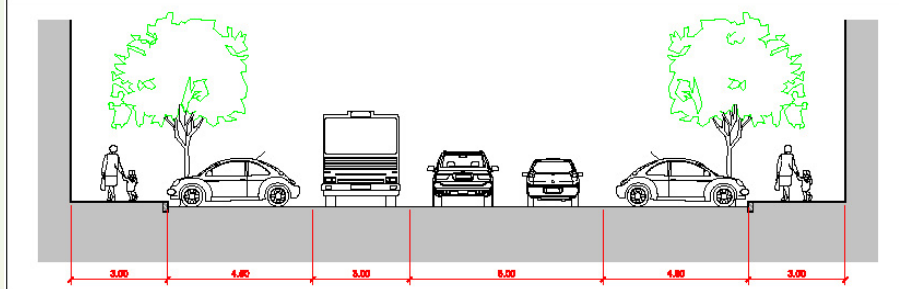
In corrispondenza di p.za Unità la tratta si sovrappone alla tratta 12 della Ciclovía 6.

Via Creti



Sezione 8 - via CRETI - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta urbana non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 9,00m con due corsie veicolari in direzione est e una corsia riservata al trasporto pubblico in direzione ovest.

A lato della carreggiata, è presente:

- lato sud: stalli di sosta a 45° e percorso pedonale di larghezza 3,00m;
- lato nord: stalli di sosta a 45° e percorso pedonale di larghezza 3,00m.

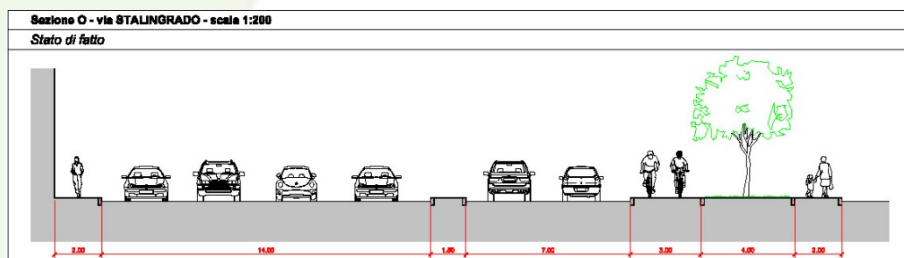
Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la scarsa presenza e pericolosità degli attraversamenti pedonali che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera);
- il numero decisamente importante di incidenti che hanno coinvolto pedoni e ciclisti.

L'ultimo tratto si sovrappone alla tratta 14-16 della Ciclovía 7.

Tratta 18a - 18b

via Stalingrado



1	tratta esistente
2	marciapiede ciclabile
3	pavimentazione: asfalto
4	bidirezionale
5	larghezza 3,00m adeguata allo standard funzionale
6	a dx:a raso; a sx: a raso
7	ostacoli puntuali: assenti
8	conflitto laterale: assente
9	conflitto con il traffico pedonale: assente
10	conflitto con il traffico veicolare: assente
11	intersezioni: non adeguatamente trattate
12	qualità della pavimentazione e raccordi: buona
13	segnaletica di guida ai comportamenti: presente, adeguata
14	segnaletica di indirizzamento: assente

Commento

Il marciapiede ciclabile è adeguato allo standard funzionale.

La completa separazione rende poco permeabile il percorso ciclabile.

Tale tratta si sovrappone alla tratta 15-16 della **Ciclovia 7**.

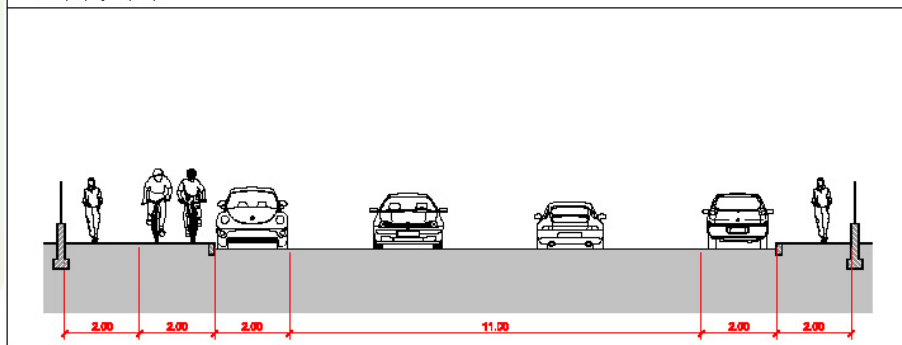
Tratta 18b - 19

Via Gnudi



Sezione T - via GNUDI - scala 1:200

Stato di fatto



1	tratta esistente
2	percorso ciclabile contiguo al marciapiede
3	pavimentazione: asfalto
4	bidirezionale
5	larghezza 2,00m (larghezza marciapiede 2,00m) non adeguata allo standard funzionale
6	a dx: a raso, a sx: verticale (albero)
7	ostacoli puntuali: assenti
8	conflitto laterale: assente
9	conflitto con il traffico pedonale: grave
10	conflitto con il traffico veicolare: assente
11	intersezioni: assenti
12	qualità della pavimentazione e raccordi: buona
13	segnaletica di guida ai comportamenti: presente, adeguata
14	segnaletica di indirizzamento: assente

Commento

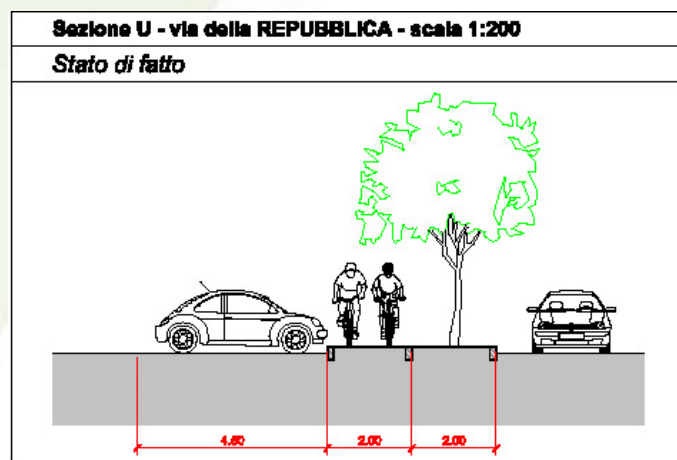
La larghezza dell'infrastruttura non è adeguata allo standard funzionale ma comunque sufficiente per assicurare il contemporaneo passaggio di pedoni e ciclisti in entrambe le direzioni, essendo limitato il flusso pedonale.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la conseguente pericolosità degli attraversamenti pedonali che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera).

Tratta 19

Via della Repubblica



1	tratta esistente
2	Pista ciclabile in sede propria
3	pavimentazione: asfalto
4	bidirezionale
5	larghezza 2,00/2,50m
6	a dx: a raso; a sx: a raso
7	ostacoli puntuali: assenti
8	conflitto laterale: leggero
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

La larghezza dell'infrastruttura è sufficiente per assicurare il contemporaneo passaggio dei ciclisti in entrambe le direzioni.

Problemi si riscontrano nella gestione delle intersezioni, trattate non adeguatamente, e nella segnaletica di indirizzamento, assente. La qualità della pavimentazione risulta essere buona.

Da evidenziare la scarsa presenza e pericolosità degli attraversamenti ciclabili per consentire l'ingresso/uscita dal sistema ciclabile dal fronte opposto.

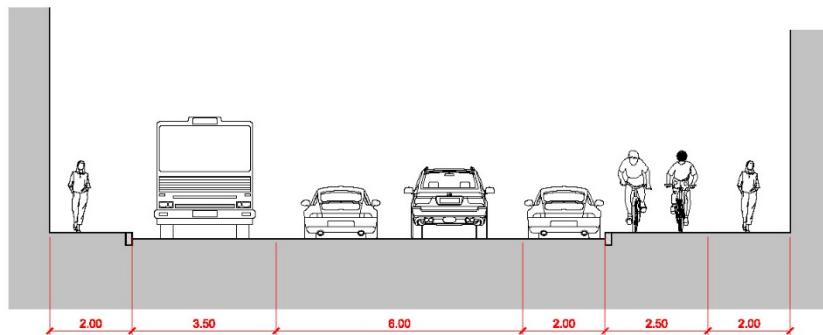
Tratta 20a – 20b

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.

Da evidenziare:

- 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.

Tale tratta si sovrappone alla tratta 15 della **Ciclovia 8**.

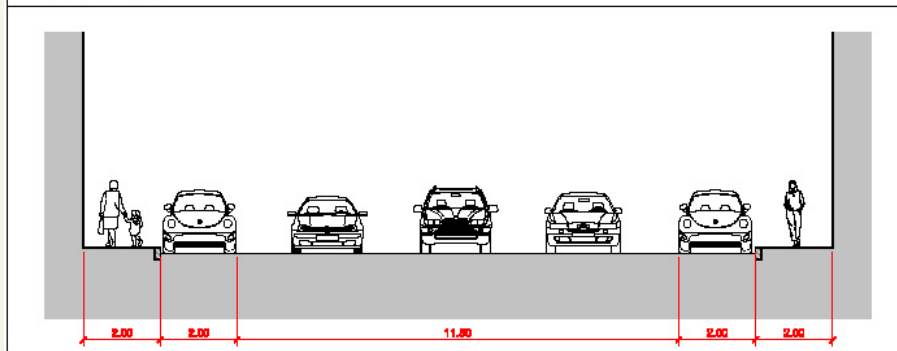
Tratta 20a – 20a.1

Via Galeotti



Sezione V - via GALEOTTI - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta urbana non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 11,50m con tre corsie veicolari in direzione nord.

A lato della carreggiata, è presente:

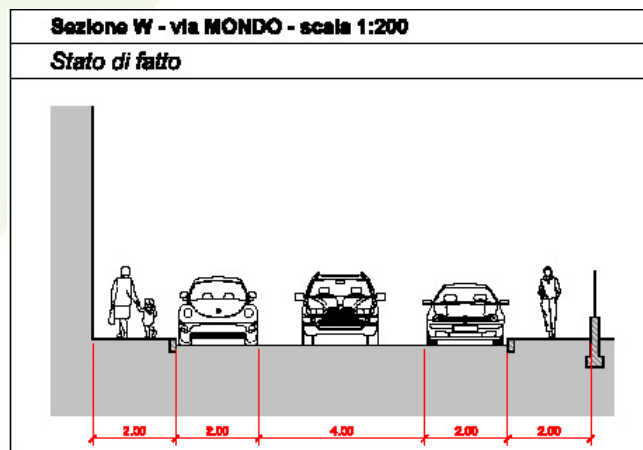
- lato est: stalli di sosta in linea e percorso pedonale di larghezza 2,00m;
- lato ovest: stalli di sosta in linea e percorso pedonale di larghezza 2,00m.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la conseguente presenza di auto in sosta vietata;
- la pericolosità degli attraversamenti pedonali che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera).

Tratta 20a.1

Via Mondo



1. Tratta urbana non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 4,00m a senso unico in direzione ovest. A lato della carreggiata, è presente:

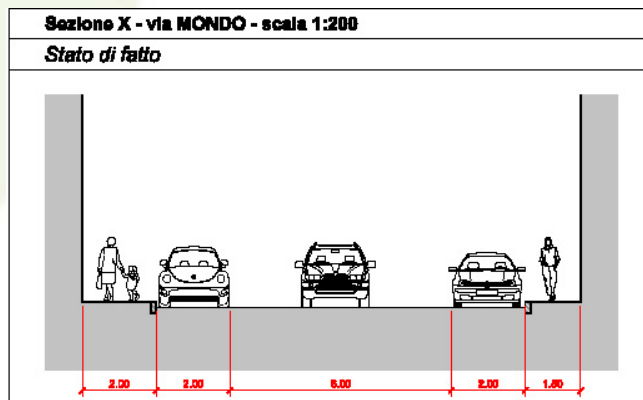
- lato sud: stalli di sosta in linea e percorso pedonale di larghezza 2,00m;
- lato nord: stalli di sosta in linea e percorso pedonale di larghezza 2,00m.

Da evidenziare:

- le caratteristiche di strada residenziale;
- le eccessive velocità di attraversamento dei veicoli a motore;
- la scarsa presenza e pericolosità degli attraversamenti pedonali che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera).

Tratta 20a.2

Via Mondo



1. Tratta urbana non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 6,00m a senso unico in direzione ovest.

A lato della carreggiata, è presente:

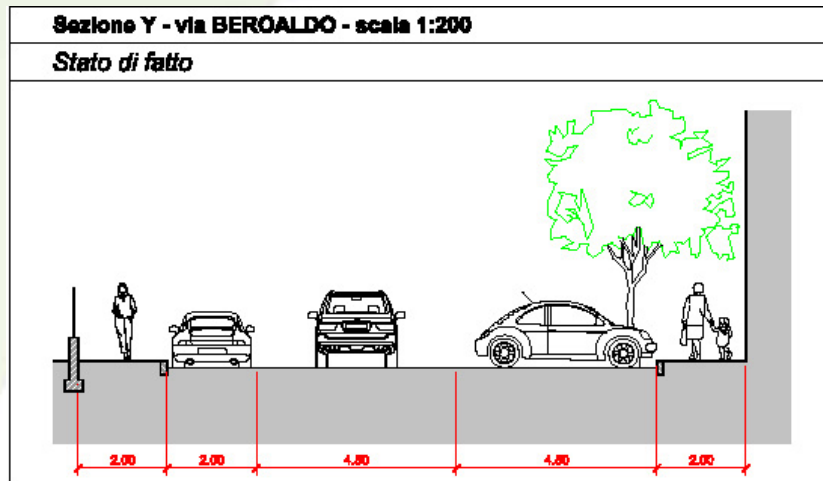
- lato sud: stalli di sosta in linea e percorso pedonale di larghezza 2,00m;
- lato nord: stalli di sosta in linea e percorso pedonale di larghezza 2,00m.

Da evidenziare:

- le caratteristiche di strada residenziale;
- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la scarsa presenza e pericolosità degli attraversamenti pedonali che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera).

Tratta 20b

Via Beroaldo



1. Tratta urbana non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 4,50m a senso unico in direzione est.

A lato della carreggiata, è presente:

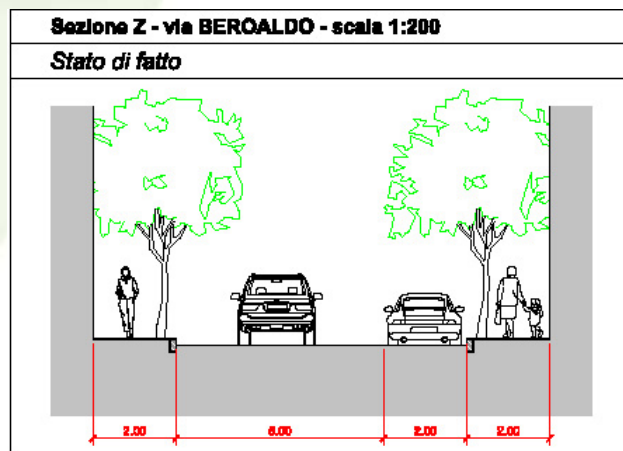
- lato sud: stalli di sosta a 45° e percorso pedonale di larghezza 2,00m;
- lato nord: stalli di sosta in linea e percorso pedonale di larghezza 2,00m.

Da evidenziare:

- le caratteristiche di strada residenziale;
- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la scarsa presenza e pericolosità degli attraversamenti pedonali che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera).

Tratta 20b.1

Via Beroaldo



1. Tratta urbana non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 5,00m a senso unico in direzione est.

A lato della carreggiata, è presente:

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

Da evidenziare:

- le caratteristiche di strada residenziale;
- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la scarsa presenza e pericolosità degli attraversamenti pedonali che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera).

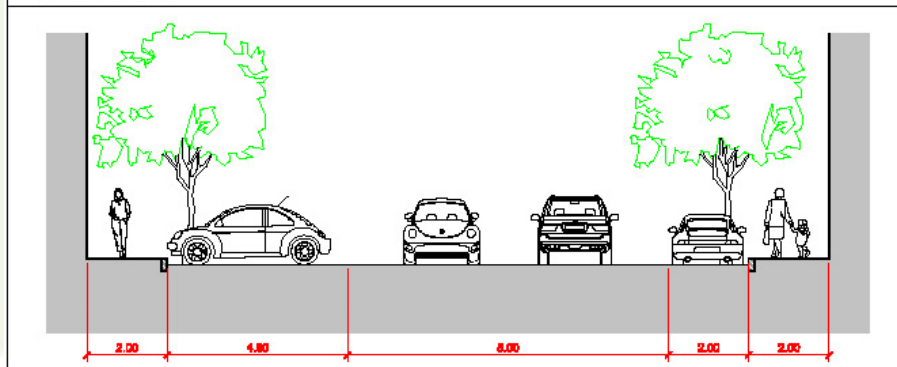
Tratta 20b.2

Via Beroaldo



Sezione AA - via BEROALDO - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta urbana non esistente

Commento

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

A lato della carreggiata, è presente:

- lato sud: stalli di sosta in linea e percorso pedonale di larghezza 2,00m;
- lato nord: stalli di sosta a 45° e percorso pedonale di larghezza 2,00m.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la scarsa presenza e pericolosità degli attraversamenti pedonali che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera).

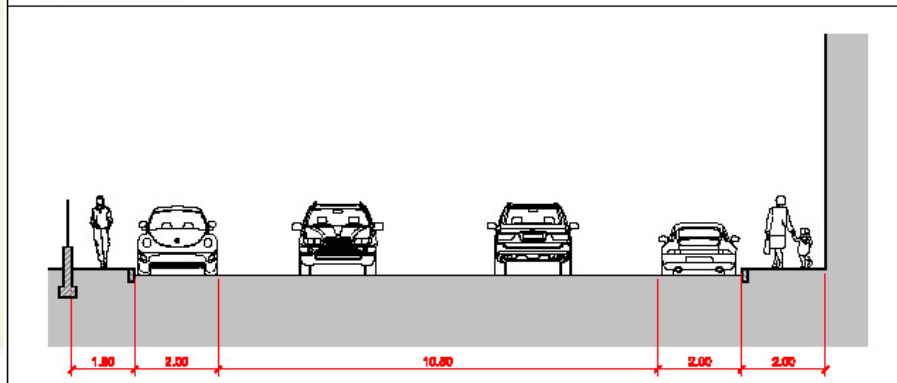
Tratta 20b.3

Via Beroaldo



Sezione BB - via BEROALDO - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta urbana non esistente

Commento

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

A lato della carreggiata, è presente:

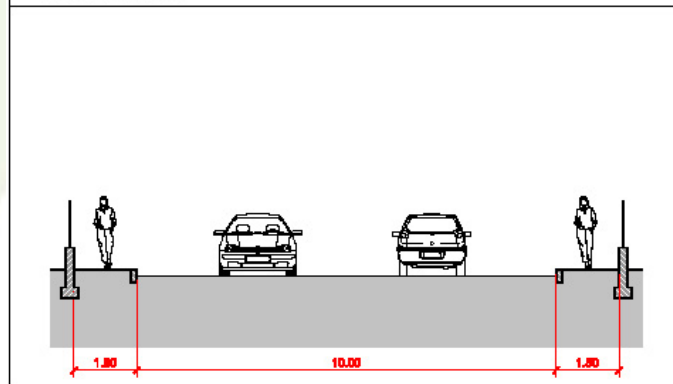
- lato sud: stalli di sosta in linea e percorso pedonale di larghezza 2,00m;
- lato nord: stalli di sosta in linea e percorso pedonale di larghezza 1,50m.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la conseguente presenza di auto in sosta vietata;
- la scarsa presenza e pericolosità degli attraversamenti pedonali che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera).

Tratta 21b

Via Andreini

**Sezione CC - via ANDREINI - scala 1:200****Stato di fatto****1. Tratta urbana non esistente****Commento**

La carreggiata stradale è larga 10,00 m, a doppio senso di marcia. Il percorso pedonale è presente su entrambi i lati della carreggiata, con larghezza pari a 1,50m.

Da evidenziare l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore.

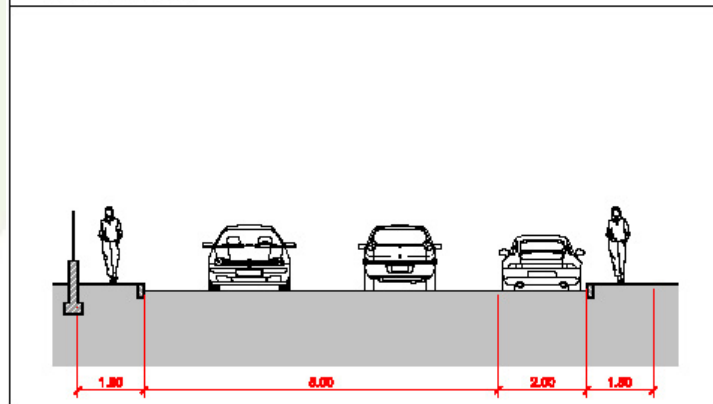
Tratta 21a

Via Mondo



Sezione DD - via NUOVA - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta urbana non esistente

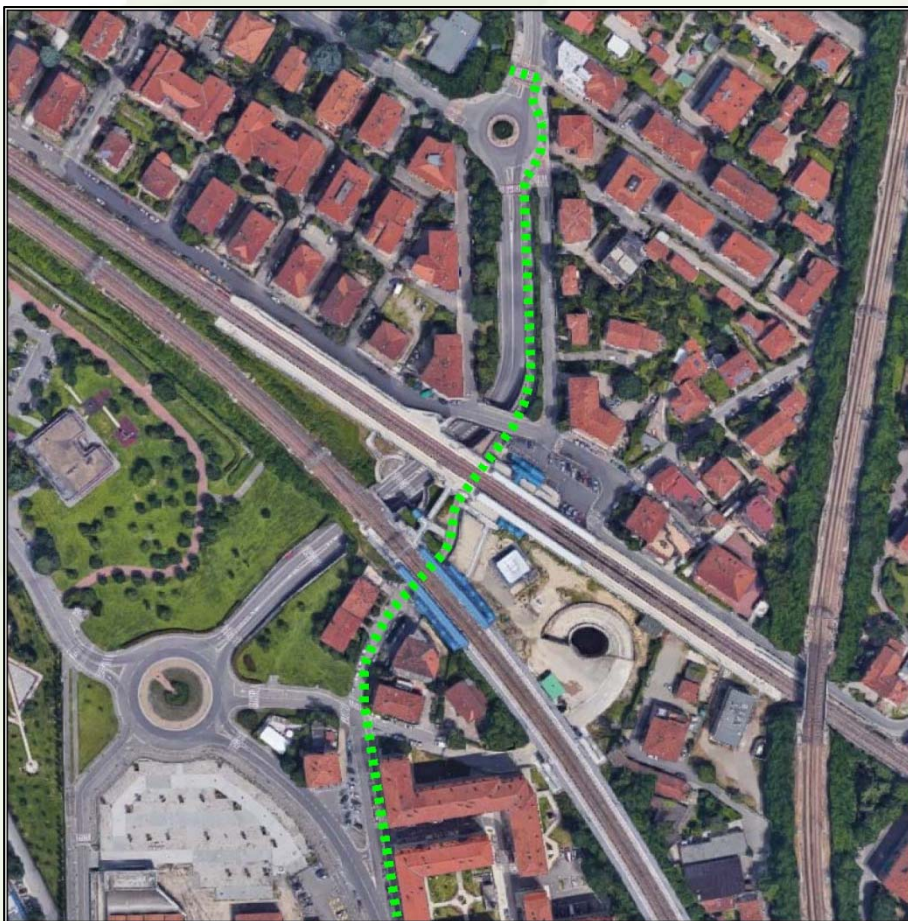
Commento

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

A lato della carreggiata, è presente:

- lato ovest: percorso pedonale di larghezza 1,50m;
- lato est: stalli di sosta in linea e percorso pedonale di larghezza 1,50m.

Da evidenziare l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore.

Tratta 22*Via Rimesse*

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: a raso; a sx: a raso
7	ostacoli puntuali: assenti
8	conflitto laterale: assente
9	conflitto con il traffico pedonale: leggero
10	conflitto con il traffico veicolare: assente
11	Intersezioni: trattate adeguatamente
12	qualità della pavimentazione e raccordi: buona
13	segnaletica di guida ai comportamenti: presente, adeguata
14	segnaletica di indirizzamento: assente

Commento

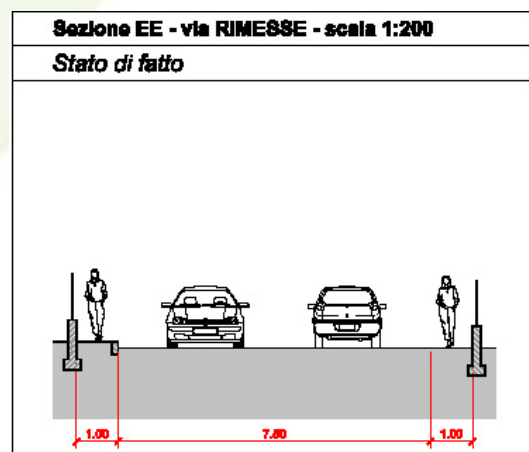
La larghezza dell'infrastruttura è adeguata allo standard funzionale.

La tratta non presenta particolari criticità.

Da evidenziare il collegamento con la stazione del Servizio Ferroviario Metropolitano di "Bologna S. Vitale".

Tratta 23

Via Rimesse



1. Tratta urbana non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 7,50 m, a doppio senso di marcia.

A lato della carreggiata, è presente:

- lato est: marciapiede di larghezza 1,00m;
- lato ovest: percorso pedonale di larghezza 1,00m.

Si evidenzia:

- l'assenza di percorsi pedonali continui e protetti lungo il lato ovest della carreggiata;
- la larghezza del marciapiede lungo il lato est, insufficiente ad assicurare una buona fruibilità del percorso;
- le eccessive velocità di attraversamento dei veicoli a motore.

Da evidenziare il collegamento con la stazione del Servizio Ferroviario Metropolitano di "Bologna Rimesse".

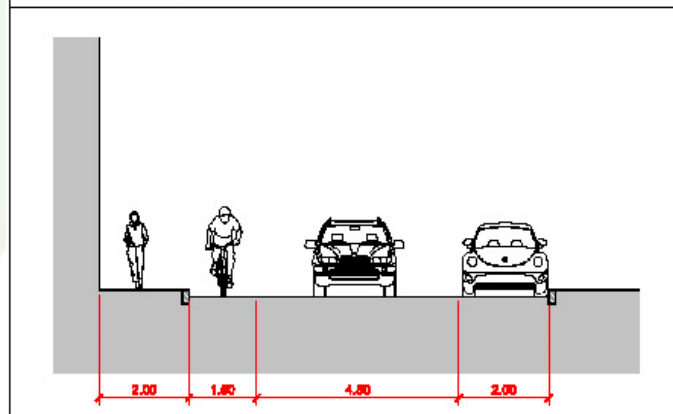
Tratta 24

Via Massarenti



Sezione FF - via MASSARENTI - scala 1:200

Stato di fatto



1	tratta esistente
2	Corsia ciclabile
3	pavimentazione: asfalto
4	corsia monodirezionale
5	larghezza 1,50m
6	a dx: marciapiede; a sx: a raso
7	ostacoli puntuali: assenti
8	conflitto laterale: assente
9	conflitto con il traffico pedonale: assente
10	conflitto con il traffico veicolare: assente
11	Intersezioni: assenti
12	qualità della pavimentazione e raccordi: buona
13	segnaletica di guida ai comportamenti: presente, adeguata
14	segnaletica di indirizzamento: assente

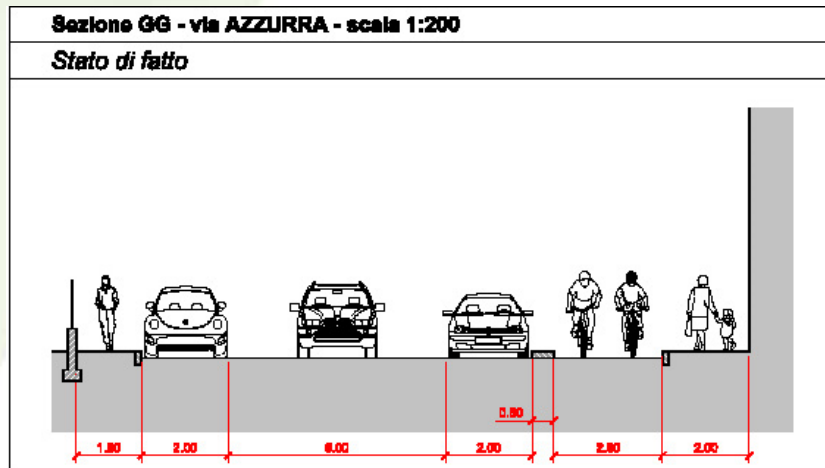
Commento

La larghezza dell'infrastruttura è adeguata allo standard funzionale.

La tratta non presenta particolari criticità.

Tratta 25

Via Azzurra/Venturoli



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: a raso; a sx: a raso
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 adeguatamente
12	qualità della pavimentazione e raccordi: buona
13	segnaletica di guida ai comportamenti: presente, non adeguata
14	segnaletica di indirizzamento: assente

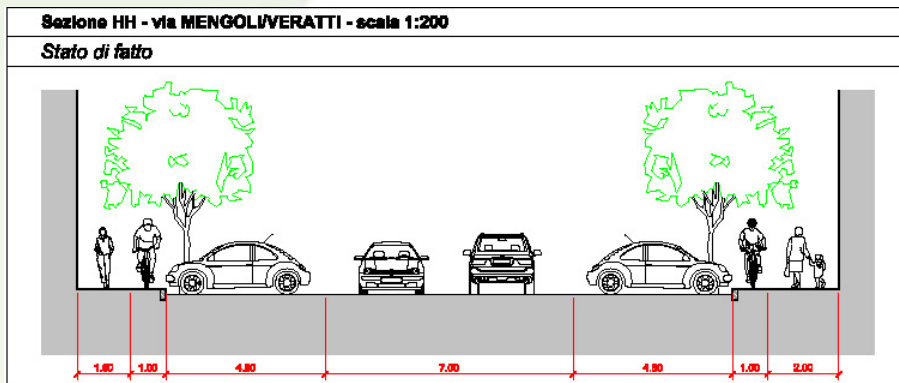
Commento

La larghezza dell'infrastruttura è adeguata allo standard funzionale.

Problemi si rilevano nella segnaletica di guida ai comportamenti, non adeguata, e nella segnaletica di indirizzamento, assente.

Tratta 26

Via Mengoli/Verati



1	tratta esistente
2	Pista ciclabile contigua al marciapiede
3	pavimentazione: asfalto
4	corsia monodirezionale
5	larghezza 1,00m
6	a dx: a raso; a sx: a raso
7	ostacoli puntuali: assenti
8	conflitto laterale: leggero
9	conflitto con il traffico pedonale: leggero
10	conflitto con il traffico veicolare: assente
11	Intersezioni: trattate adeguatamente
12	qualità della pavimentazione e raccordi: buona
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 conflitto tra gli utenti.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la scarsa presenza e pericolosità degli attraversamenti pedonali e ciclabili che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera).

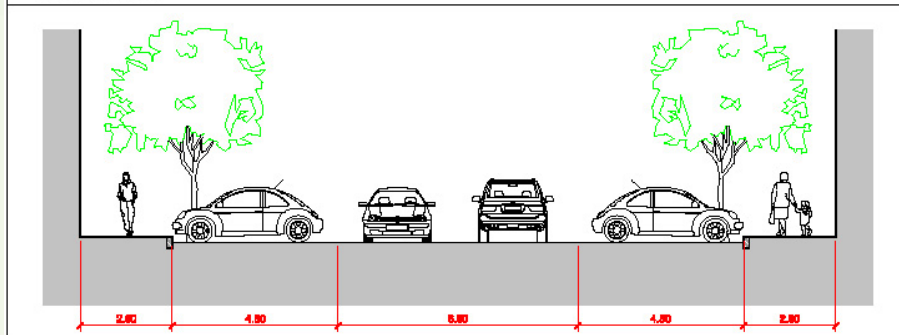
Tratta 27

Via Veratti



Sezione II - via VERATTI - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta urbana non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 6,50 m, a doppio senso di marcia.

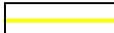

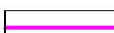





A lato della carreggiata, è presente:

- lato est: stalli di sosta a 45° e percorso pedonale di larghezza 2,50m;
- lato ovest: stalli di sosta a 45° e percorso pedonale di larghezza 2,50m.



Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la scarsa presenza e pericolosità degli attraversamenti pedonali che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera).

LEGENDA**PERCORSI CICLABILI ESISTENTI**

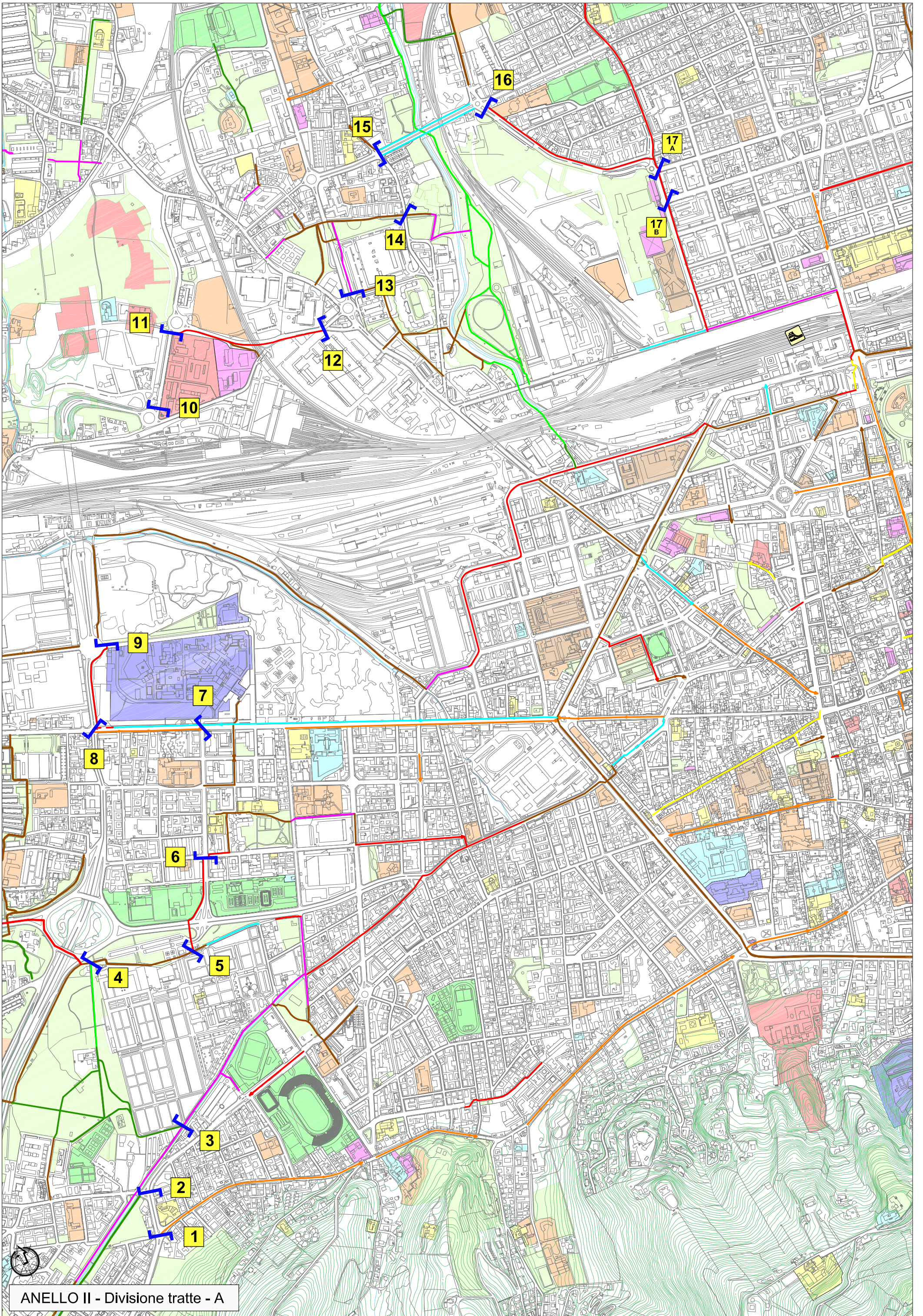
	Area Pedonale
	Ciclabile contigua al marciapiede monodirezionale
	Ciclabile contigua al marciapiede bidirezionale
	Percorso ciclopedonale
	Pista ciclabile in sede propria
	Corsia ciclabile su strada
	Corsia preferenziale bus + bici
	Percorso naturalistico pavimentato
	Percorso naturalistico sterrato

INCIDENTI TRIENNIO 2013-2015

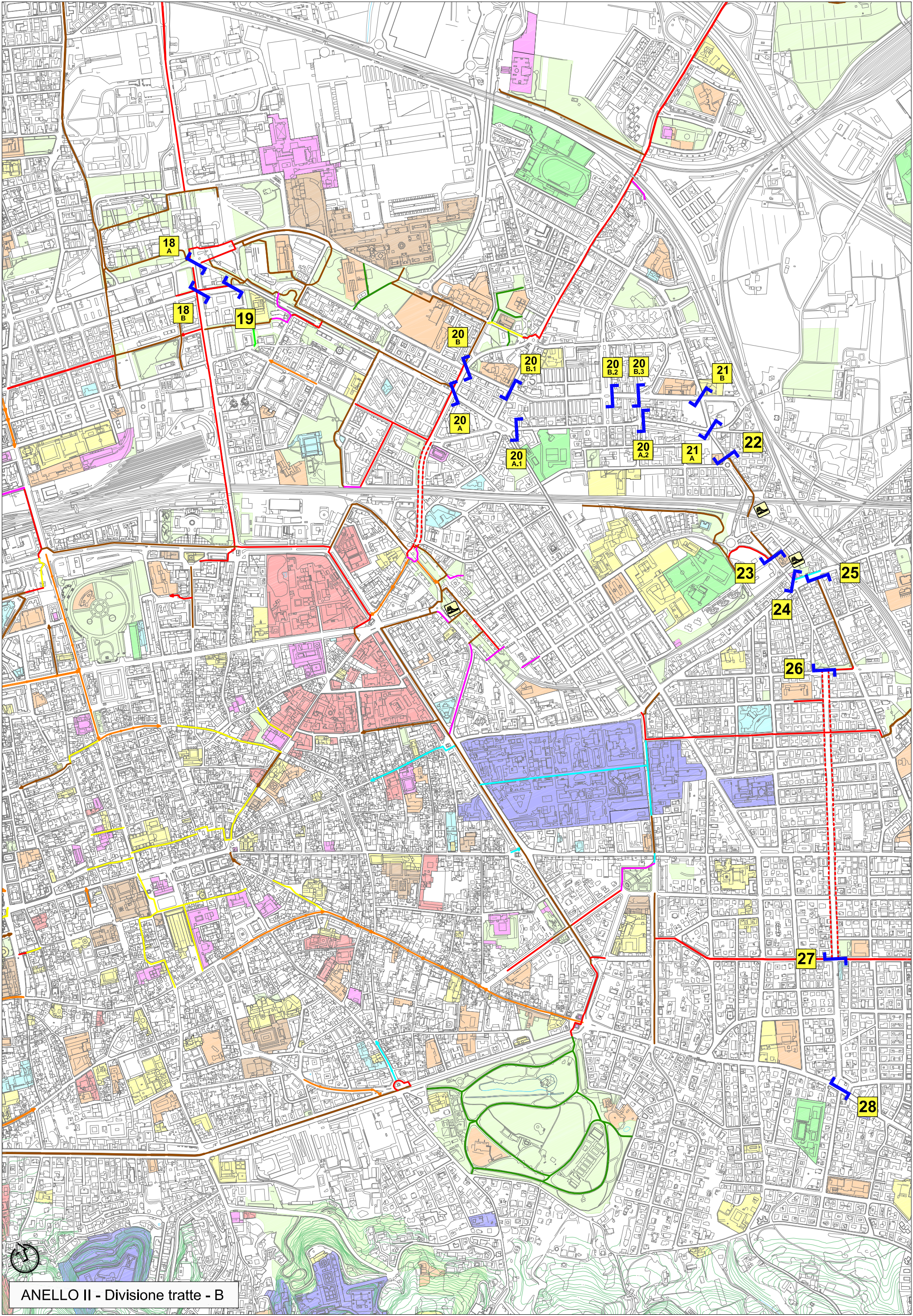
	Con ciclisti coinvolti
	Con pedoni coinvolti

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



ANELLO II - Divisione tratte - A





Comune di Bologna



Biciplan
è Bologna





Comune di Bologna



Biciplan
è Bologna



Ciclovia 1 est

Proposte di progetto



Inquadramento generale

La **ciclovía 1 est** si svilupperà dal Centro fino al confine comunale in direzione di San Lazzaro di Savena lungo le vie Mazzini, Emilia Levante e Dozza, per una lunghezza complessiva di circa 4,3 Km.

Il tracciato coincide con uno degli assi di valenza metropolitana individuati dal Piano della Mobilità Ciclistica della Provincia di Bologna del 2013 e dalla Rete previsionale delle ciclovie regionali del 2014 (percorso ER8).

Le infrastrutture ciclabili esistenti lungo l'itinerario in esame si sviluppano per circa 1 Km.

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

- riqualificare 180 m circa di infrastrutture esistenti;
- realizzare 3,3 Km circa di nuove infrastrutture.

Nel complesso, l'itinerario sarà caratterizzato da:

- infrastruttura in sede propria (pista ciclabile in sede propria bidirezionale)
- 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 Bellaria, Mainoldi, Albertoni e Carducci.

Per concludere, il costo previsto per il completamento dell'itinerario è compreso tra 170.000 e 270.000 di euro circa, di cui:

- tra 140.000 e 225.000 euro circa per la realizzazione di nuove infrastrutture;
- tra 30.000 e 45.000 euro circa per la realizzazione delle opere di supporto.

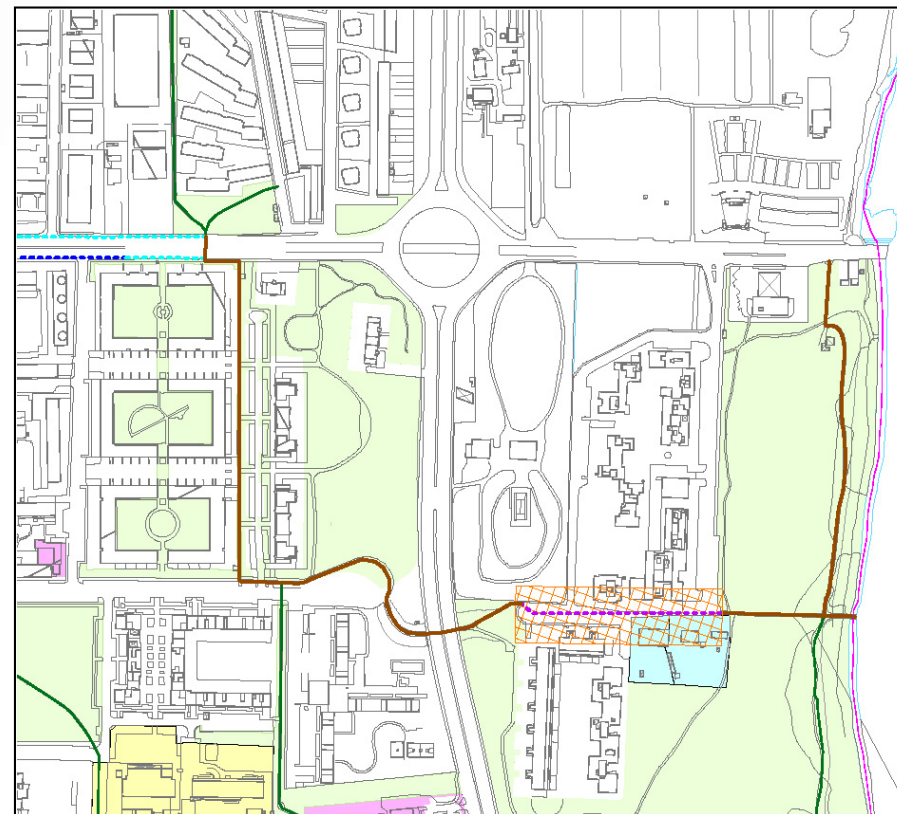
Il progetto della ciclovia 1 persegue l'obiettivo di sviluppare una dorsale ciclabile lungo tutto l'asse della via Emilia, come proposto anche dal Piano della Mobilità Ciclistica della Provincia di Bologna del 2013 ("Itinerari ciclistici principali a scala metropolitana per la mobilità quotidiana") e dalla Rete previsionale delle ciclovie regionali del 2014 (percorso ER8).

Nei pressi del confine con il comune di San Lazzaro, in corrispondenza della rotatoria esistente all'incrocio con viale Sergio Cavina, non è però ad oggi possibile assicurare la continuità ciclistica a causa della pericolosità del nodo e per l'incompatibilità del passaggio bus + biciclette lungo il sottopasso esistente.



In attesa di un intervento strutturale che possa risolvere l'attraversamento del nodo in sicurezza, il progetto propone obbligatoriamente la deviazione del tracciato lungo la pista ciclabile esistente "Carlo Piazzi", dalla quale è comunque possibile ricollegarsi con l'asse della via Emilia attraverso il "Parco

dei Cedri" e via Ventimiglia, rispettivamente a est e a ovest di viale Sergio Cavina.



Tratta 1

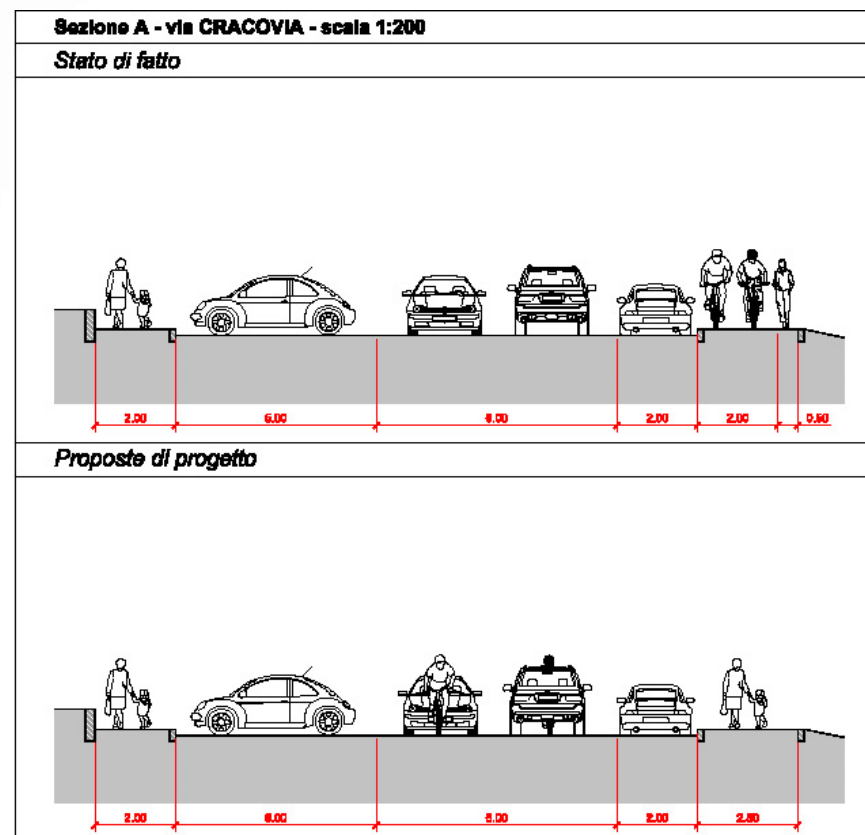
Pista ciclabile "Carlo Piazzi"

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 950m circa.

Lungo la pista ciclabile "Carlo Piazzi", il progetto propone:

- l'eliminazione della tratta di pista ciclabile bidirezionale contigua al marciapiede esistente in corrispondenza di via Ledice per eliminare il conflitto tra pedoni e ciclisti;
- la realizzazione di interventi di moderazione delle velocità per consentire la percorribilità della tratta in promiscuo con il traffico veicolare.



Tratta 2

via Dozza

Descrizione delle proposte di progetto

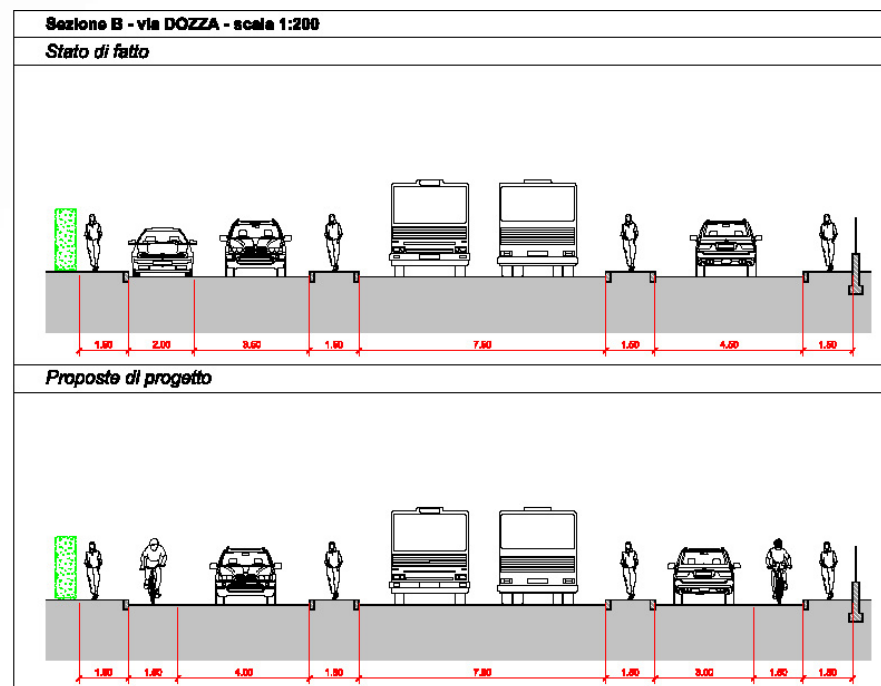
Lunghezza totale: 80m circa.

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

Considerando la presenza delle corsie riservate al trasporto pubblico e la larghezza delle corsie veicolari, il progetto prevede la realizzazione di **corsie ciclabili monodirezionali** su entrambi i lati della carreggiata, per dare continuità all’itinerario ciclabile.

Il progetto prevede quindi:

- la realizzazione di una corsia ciclabile di larghezza 1,50m su entrambi i lati della carreggiata;
- l’eliminazione della sosta esistente lungo il lato sud della carreggiata.



Tratta 3

via Dozza

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 320m circa.

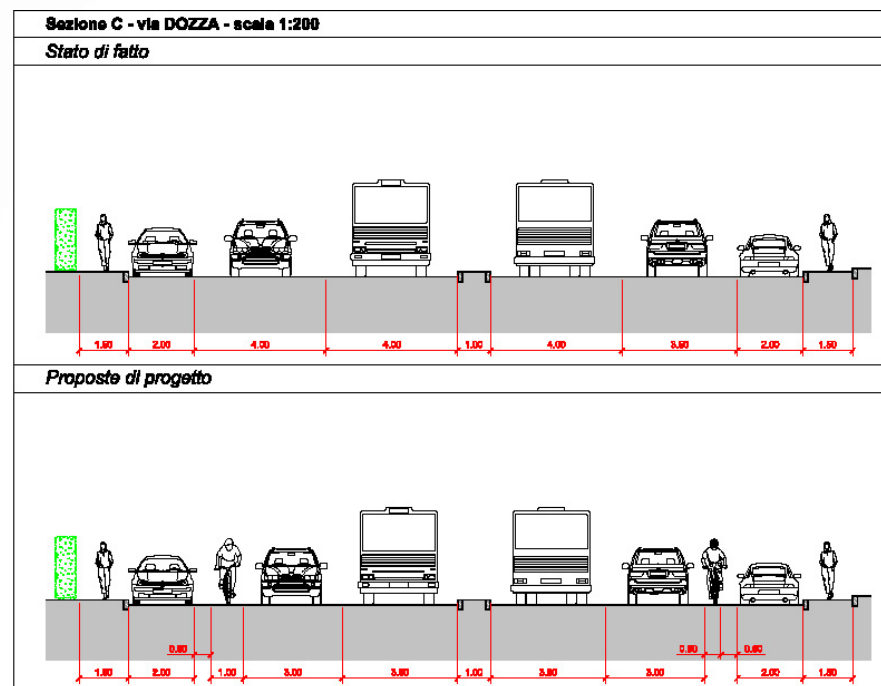
Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale secondaria di quartiere”.

Considerando la presenza delle corsie riservate al trasporto pubblico e la larghezza delle corsie veicolari, il progetto prevede la realizzazione di:

- una **corsia ciclabile monodirezionale** in direzione centro,
 - una **cycle strip** monodirezionale in direzione San Lazzaro,
- per dare continuità all'itinerario ciclabile.

Il progetto prevede quindi:

- il restringimento delle corsie preferenziali a 3,50m;
- la realizzazione di una corsia ciclabile di larghezza 1,50m lungo il lato nord della carreggiata;
- la realizzazione di una cycle strip di larghezza 1,00m lungo il lato sud della carreggiata.



Tratta 4

via Emilia Levante

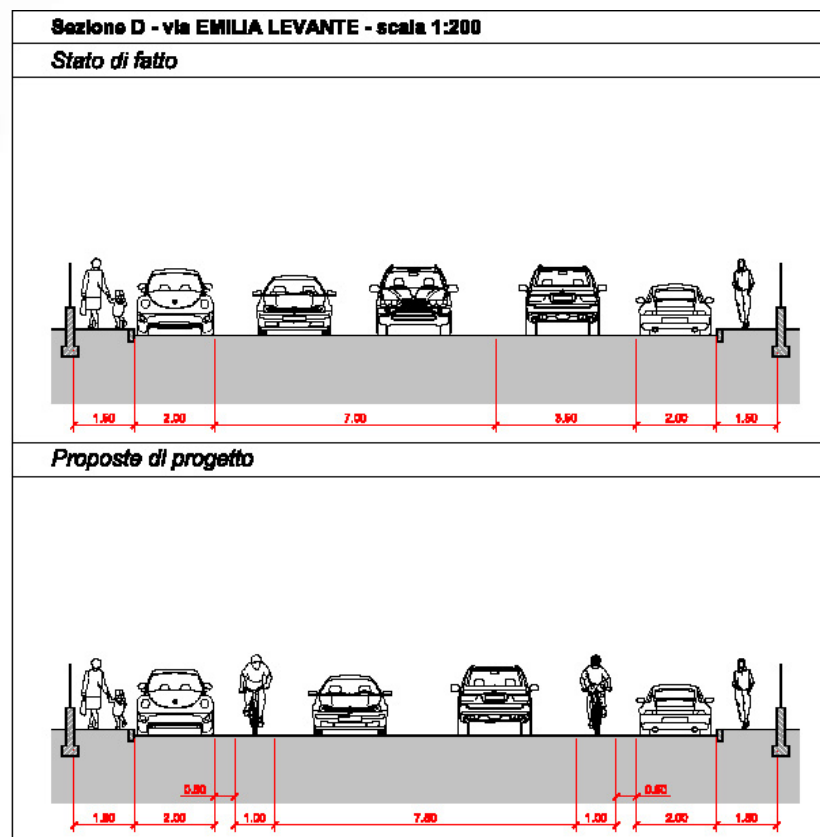
Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 640m circa.

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

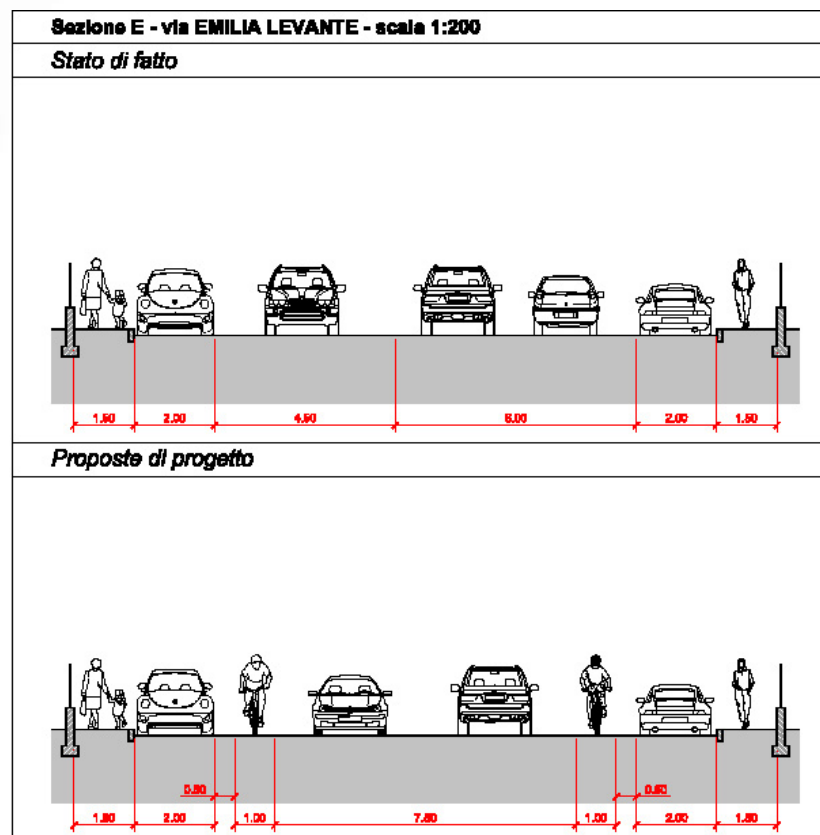
Considerando l'eccessiva larghezza della carreggiata e la presenza di tre corsie veicolari (due in direzione San Lazzaro e una in direzione centro), non necessarie ai fini della capacità stradale per la brevità del tratto ma incompatibili con accettabili livelli di sicurezza e particolarmente pericolose per l'utenza debole (effetto barriera), il progetto prevede l'eliminazione di una corsia veicolare e la realizzazione di **corsie ciclabili monodirezionali** di larghezza 1,50m su entrambi i lati della carreggiata, per dare continuità all'itinerario ciclabile.

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



Anche lungo il secondo tratto, considerando l'eccessiva larghezza della carreggiata e la presenza di tre corsie veicolari (questa volta una in direzione San Lazzaro e due in direzione centro), il progetto prevede l'eliminazione di una corsia veicolare e la realizzazione di **corsie ciclabili monodirezionali** di larghezza 1,50m su entrambi i lati della carreggiata, per dare continuità all'itinerario ciclabile.

La riduzione delle corsie veicolari dovrà ovviamente essere meglio valutata in sede di aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano.



Tratta 5

Via Emilia Levante

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 1.300m circa.

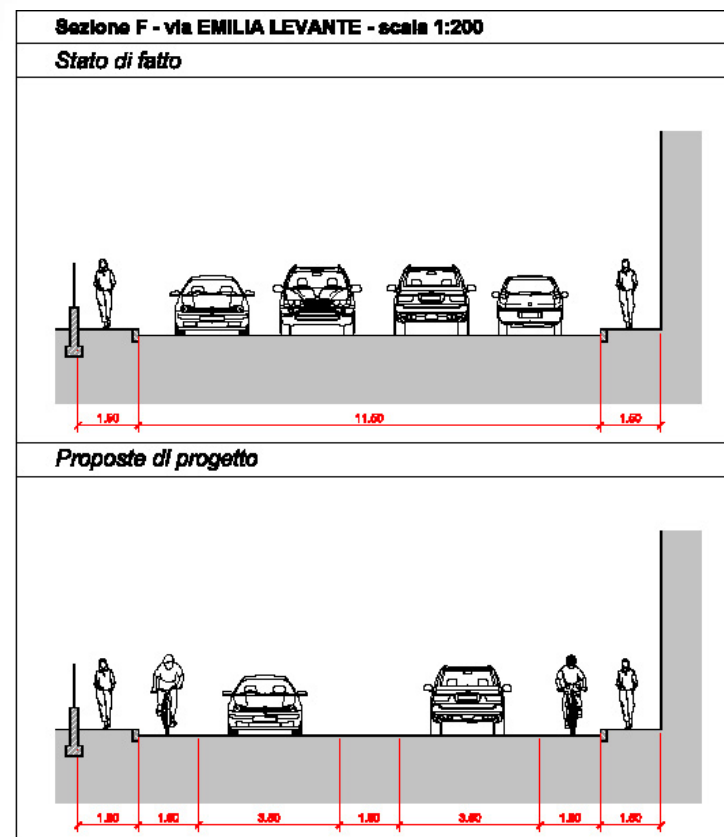
Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale secondaria di quartiere”.

Lungo il primo breve tratto (130m), considerando l'eccessiva larghezza della carreggiata e la presenza di quattro corsie veicolari, 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, testimoniato dal numero di incidenti che hanno coinvolto i pedoni), il progetto prevede l'eliminazione di due corsie veicolari, 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 e proteggere gli attraversamenti pedonali e ciclabili.

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 veicolari separate di larghezza 3,50m;
- l'inserimento di una fascia semisormontabile di larghezza 1,50m;
- la protezione degli attraversamenti pedonali e ciclabili esistenti.

Anche in questo caso, la riduzione delle corsie veicolari dovrà essere meglio valutata in sede di aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano.



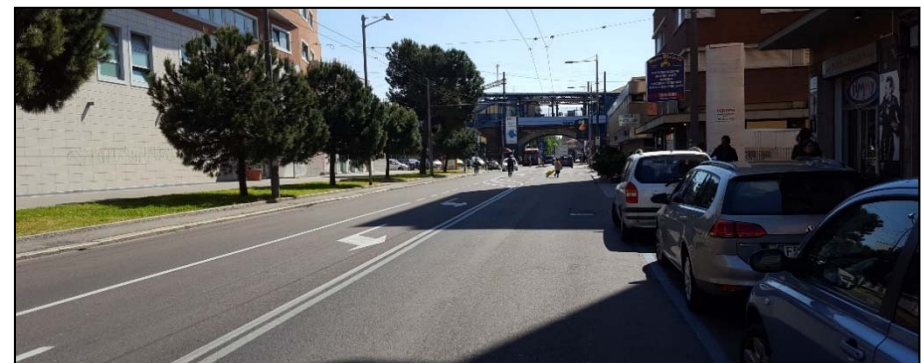
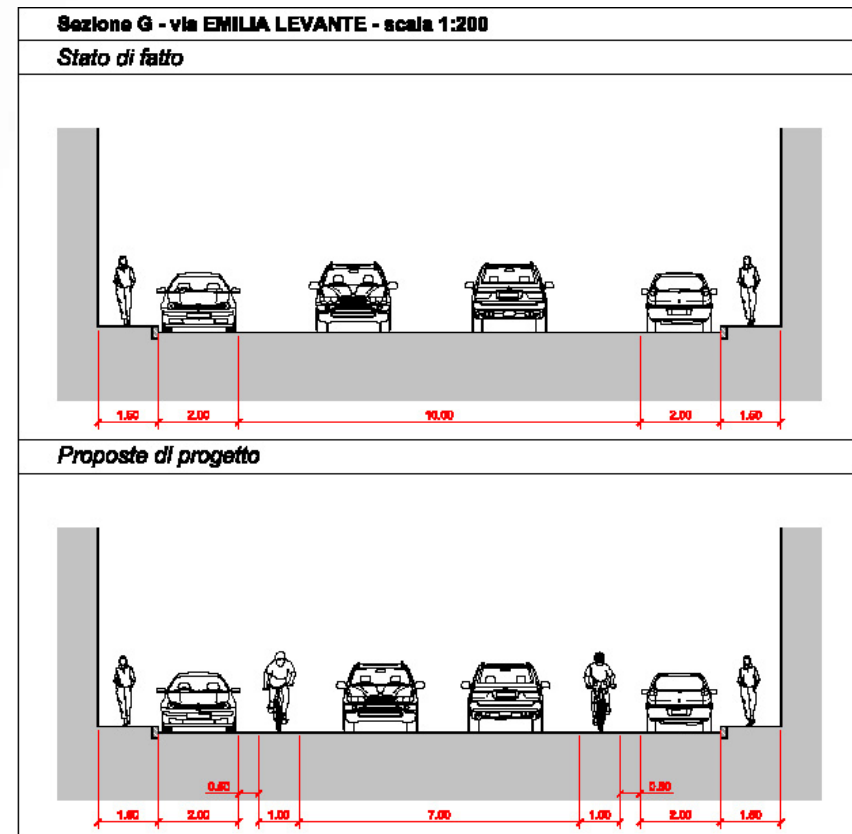
Considerando le dimensioni della carreggiata, il progetto prevede anche lungo la restante tratta la realizzazione di **corsie ciclabili monodirezionali** su entrambi i lati della carreggiata, per dare continuità all'itinerario ciclabile.

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 veicolari di larghezza 3,50m per senso di marcia.

Si ritiene inoltre necessario valutare la riqualificazione e messa in sicurezza dell'incrocio con via Mainoldi, caratterizzato nello stato attuale da elevata incidentalità.

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



Tratta 6

via Mazzini

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 250m circa.

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

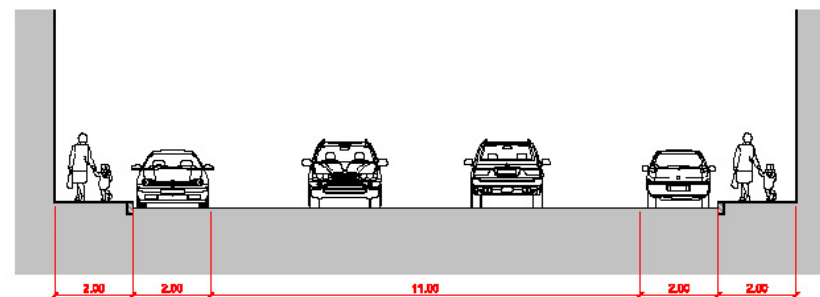
Considerando l'eccessiva larghezza della carreggiata, non compatibile con accettabili livelli di sicurezza, il progetto prevede la realizzazione di **corsie ciclabili monodirezionali** su entrambi i lati della carreggiata per dare continuità all'itinerario ciclabile, e l'inserimento di una fascia semisormontabile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

Il progetto prevede quindi:

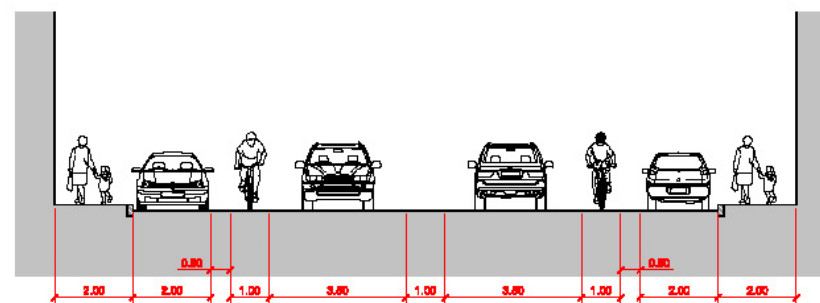
- la realizzazione di una corsia ciclabile di larghezza 1,50m su entrambi i lati della carreggiata;
- la realizzazione di due corsie veicolari separate di larghezza 3,50m;
- l'inserimento di una fascia semisormontabile di larghezza 1,00m;
- la protezione degli attraversamenti pedonali e ciclabili esistenti.

Sezione H - via MAZZINI - scala 1:200

Stato di fatto



Proposte di progetto



Tratta 7

via Mazzini

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 locale interzonale”.

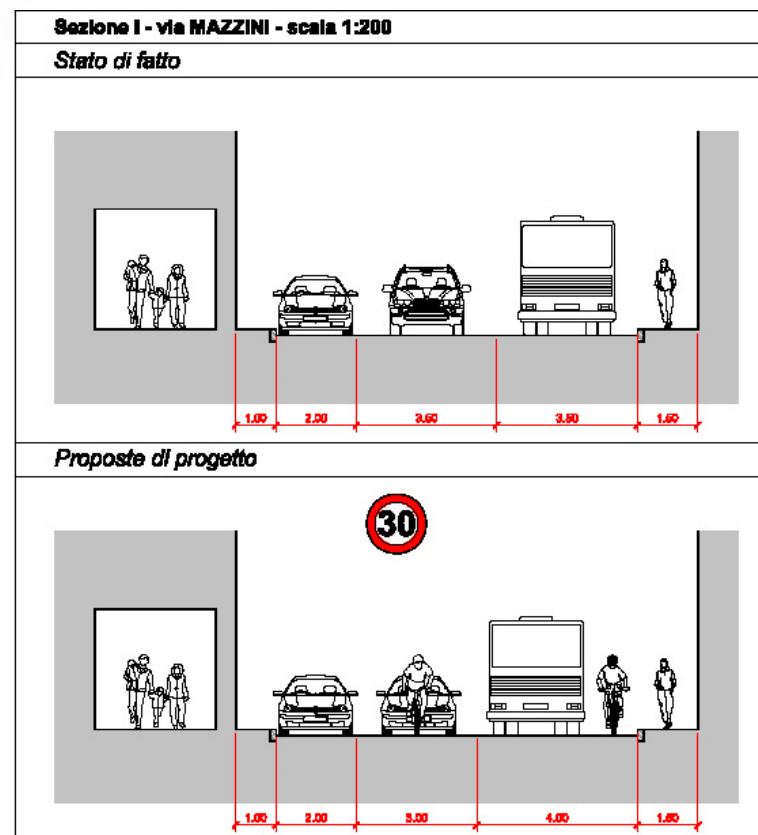
Considerando le ridotte dimensioni della carreggiata, che non consentono l’inserimento di veri e propri percorsi ciclabili, il progetto propone di adottare il limite di **30 Km/h** lungo tutta la tratta e di realizzare interventi di moderazione delle velocità compatibili con la categoria di strada interessata, per consentire la percorribilità in promiscuo con il traffico veicolare.

Il progetto prevede quindi:

- la realizzazione di una corsia preferenziale bus+biciclette di larghezza 4,00m in direzione San Lazzaro;
- il conseguente restringimento della larghezza della corsia veicolare in direzione centro a 3,00m.

Il progetto propone inoltre la realizzazione di nuovi attraversamenti ciclopeditoni per aumentare la permeabilità della strada e consentire l’ingresso/uscita dal sistema ciclabile.

Si ritiene inoltre necessario valutare la riqualificazione e messa in sicurezza degli incroci con le vie Albertoni e Carducci, 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				
Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	ml	950	€ -	€ -
Totale realizzazione infrastruttura			€ -	€ -
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	10	€ 1.200,00	€ 1.200,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 1.200,00	€ 1.200,00
Totale tratta 1a			€ 1.200,00	€ 1.200,00
TRATTA 2				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	80	€ 3.840,00	€ 6.400,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 3.840,00	€ 6.400,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	2	€ 240,00	€ 240,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 240,00	€ 240,00
Totale tratta 2			€ 4.080,00	€ 6.640,00
TRATTA 3				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	320	€ 7.680,00	€ 12.800,00
Cycle strip	ml	320	€ 5.600,00	€ 11.200,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 13.280,00	€ 24.000,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	2	€ 240,00	€ 240,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 240,00	€ 240,00
Totale tratta 3			€ 13.520,00	€ 24.240,00
TRATTA 4				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	640	€ 30.720,00	€ 51.200,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 30.720,00	€ 51.200,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	4	€ 480,00	€ 480,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 480,00	€ 480,00
Totale tratta 4			€ 31.200,00	€ 51.680,00
TRATTA 5				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	1.300	€ 62.400,00	€ 104.000,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 62.400,00	€ 104.000,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	8	€ 960,00	€ 960,00
Fascia polifunzionale	mq	195	€ 7.020,00	€ 8.775,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 7.980,00	€ 9.735,00
Totale tratta 5			€ 70.380,00	€ 113.735,00
TRATTA 6				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	250	€ 12.000,00	€ 20.000,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 12.000,00	€ 20.000,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	2	€ 240,00	€ 240,00
Fascia polifunzionale	mq	250	€ 9.000,00	€ 11.250,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 9.240,00	€ 11.490,00
Totale tratta 6			€ 21.240,00	€ 31.490,00

Intervento	u.m.	q.tà	importo	
			bitume	bitume colorato
TRATTA 7				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Allargamento corsia riservata bus+biciclette esistente	ml	770	€ 18.480,00	€ 18.480,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 18.480,00	€ 18.480,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	6	€ 720,00	€ 720,00
Attraversamento ciclopedonale rialzato	cad	3	€ 10.800,00	€ 20.100,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 11.520,00	€ 20.820,00
Totale tratta 7			€ 30.000,00	€ 39.300,00
TOTALE CICLOVIA 1 est			€ 171.620,00	€ 268.285,00

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

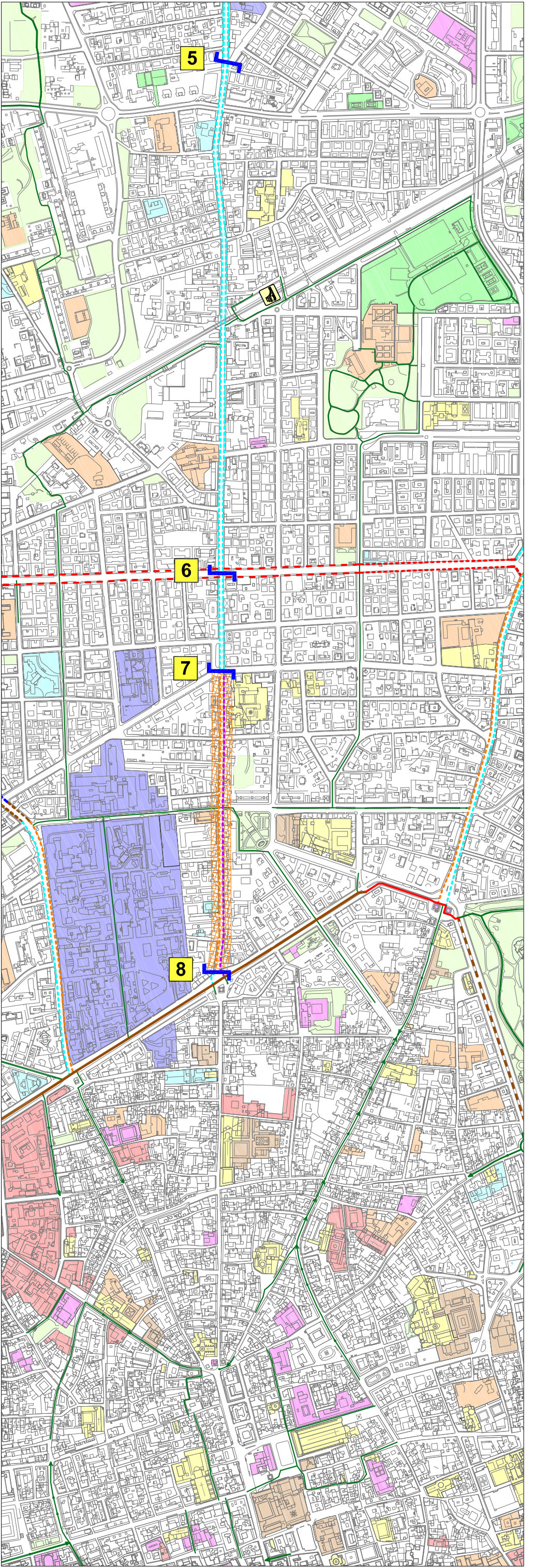
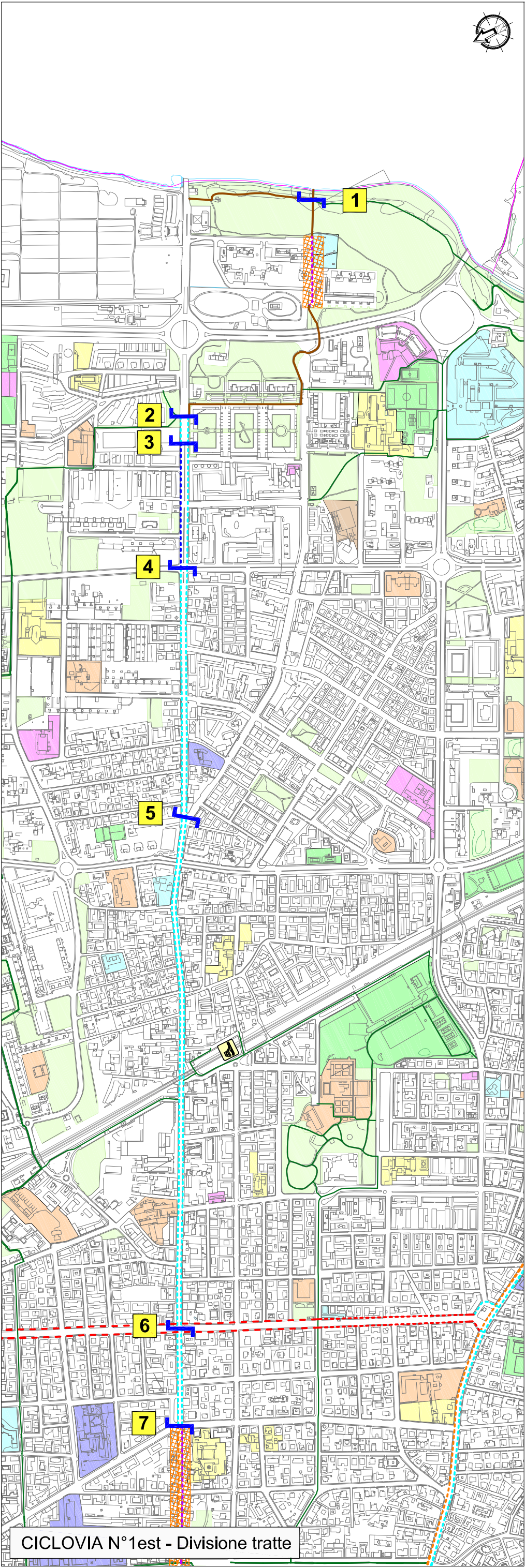
	Riqualificazione incrocio
	Moderazione del traffico e velocità 30 Km/h

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 1 est

Analisi dello stato di fatto

Agosto 2016

Considerazioni generali

La ciclovía n° 1 est si svilupperà dal Centro fino al confine comunale in direzione di San Lazzaro di Savena lungo le vie Mazzini, Emilia Levante e Dozza, per una lunghezza complessiva di circa 4,0 Km.

Si propone inoltre una tratta alternativa che si svilupperà dal nodo Emilia Levante/Bellaria fino ai percorsi ciclabili esistenti in corrispondenza del Parco dei Cedri.

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

A supporto delle schede, la lettura della relativa tavola (**tavola 4**) 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

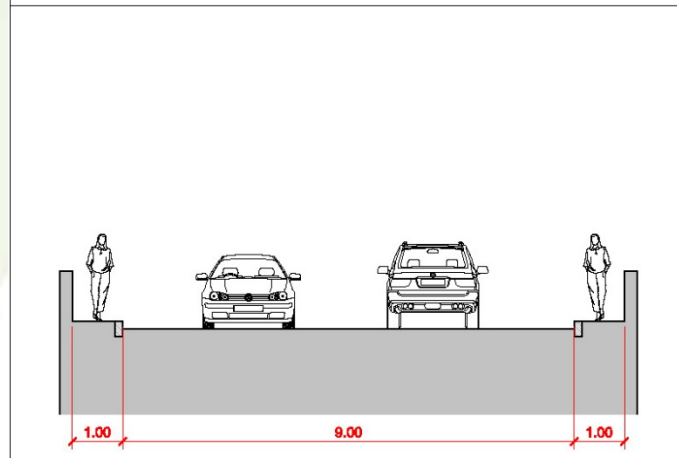
Tratta 1

Via Dozza



Sezione A - via DOZZA - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta urbana non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 9,00m, a doppio senso di marcia.

Il percorso pedonale è presente su entrambi i lati della carreggiata, con larghezza pari a 1,00m.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la larghezza dei marciapiedi, insufficiente ad assicurare una buona fruibilità del percorso.

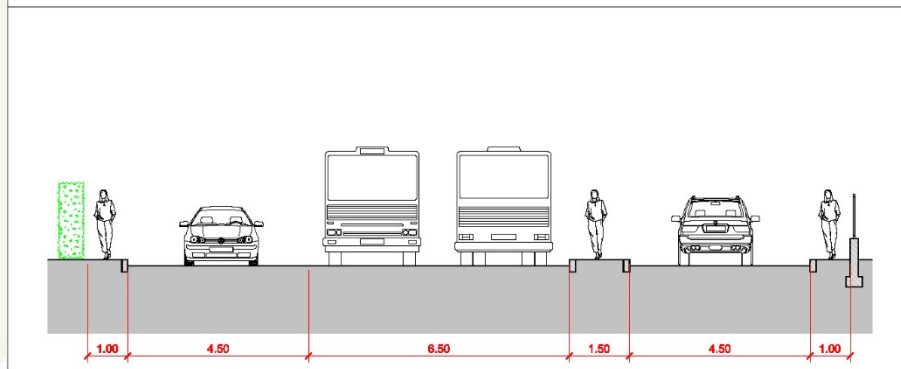
Tratta 2

via Dozza



Sezione B - via DOZZA - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta urbana non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 17,00m, con una corsia veicolare e una corsia riservata al solo trasporto pubblico per ogni senso di marcia. Il percorso pedonale è presente su entrambi i lati della carreggiata, con larghezza pari a 1,00m.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la conseguente pericolosità degli attraversamenti pedonali che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera);
- la larghezza dei marciapiedi, insufficiente ad assicurare una buona fruibilità del percorso.

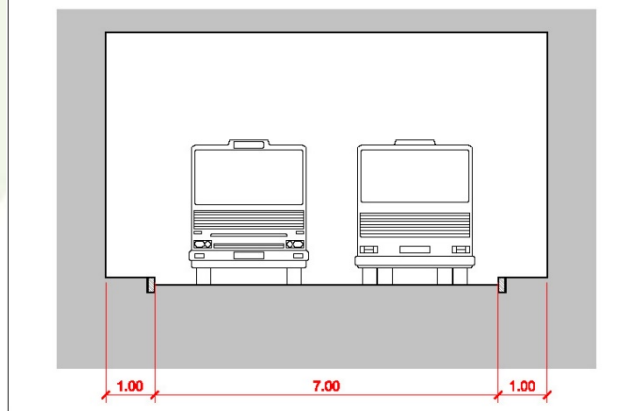
Tratta 3

Via Dozza



Sezione C - via DOZZA - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta urbana non esistente

Commento

Sottopasso Armando Tomesani.

La carreggiata stradale è larga 7,00m, con una corsia riservata al solo trasporto pubblico per ogni senso di marcia.

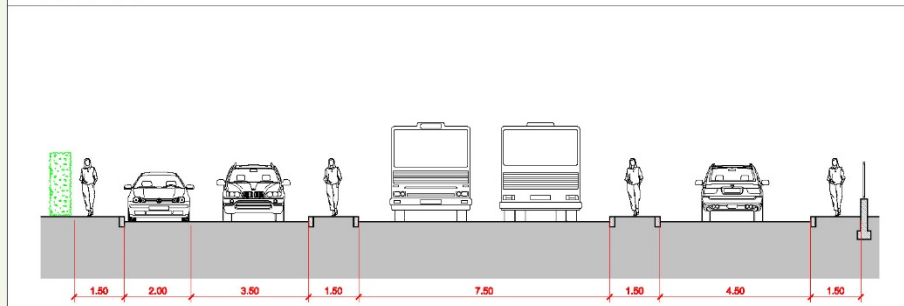
Tratta 4

via Dozza



Sezione D - via DOZZA - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta urbana non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 18,50m, con una corsia veicolare e una corsia riservata al solo trasporto pubblico per ogni senso di marcia.

A lato della carreggiata, è presente:

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

Da evidenziare l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore.

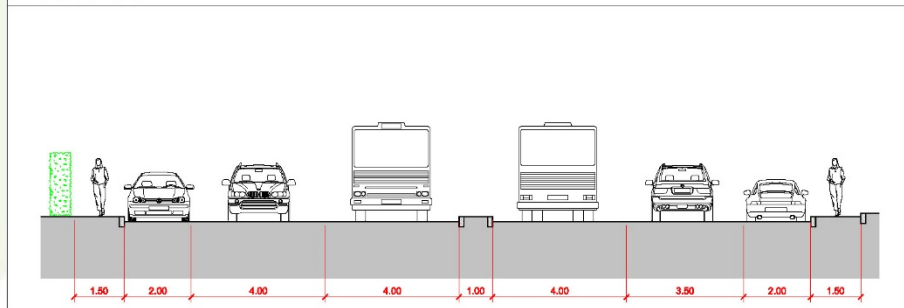
Tratta 5

via Dozza



Sezione E - via DOZZA - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta urbana non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 16,50m, con una corsia veicolare e una corsia riservata al solo trasporto pubblico per ogni senso di marcia e separazione fisica di larghezza 1,00m.

Lungo entrambi i lati della carreggiata è presente la sosta in linea e un marciapiede pedonale con larghezza pari a 1,50m.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la conseguente pericolosità degli attraversamenti pedonali che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera).

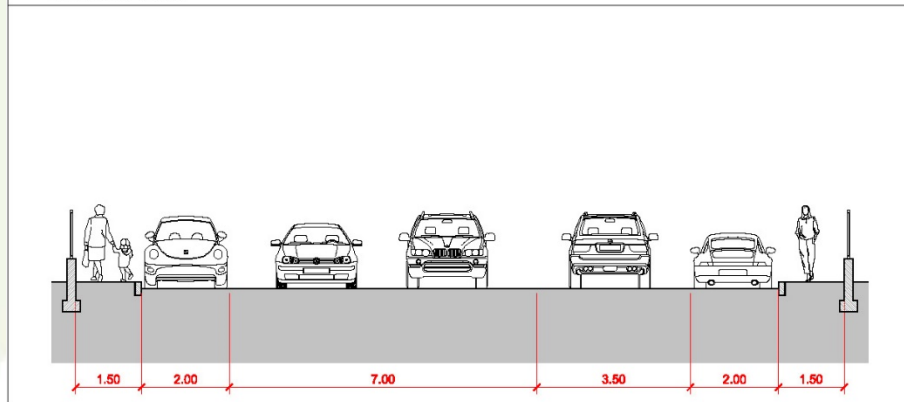
Tratta 6

via Emilia Levante



Sezione F - via EMILIA LEVANTE - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta urbana non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 10,50m, a doppio senso di marcia, con due corsie veicolari in direzione esterna e una corsia in direzione centro.

Lungo entrambi i lati della carreggiata è presente la sosta in linea e un marciapiede pedonale con larghezza pari a 1,50m.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la conseguente pericolosità degli attraversamenti pedonali che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera).

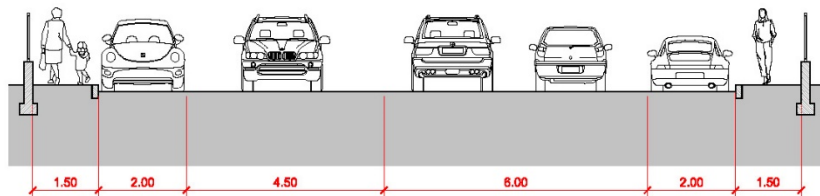
Tratta 7

via Emilia Levante



Sezione G - via EMILIA LEVANTE - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta urbana non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 10,50m, a doppio senso di marcia, con due corsie veicolari in direzione centro e una corsia in direzione esterna.

Lungo entrambi i lati della carreggiata è presente la sosta in linea e un marciapiede pedonale con larghezza pari a 1,50m.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la conseguente pericolosità degli attraversamenti pedonali che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera).

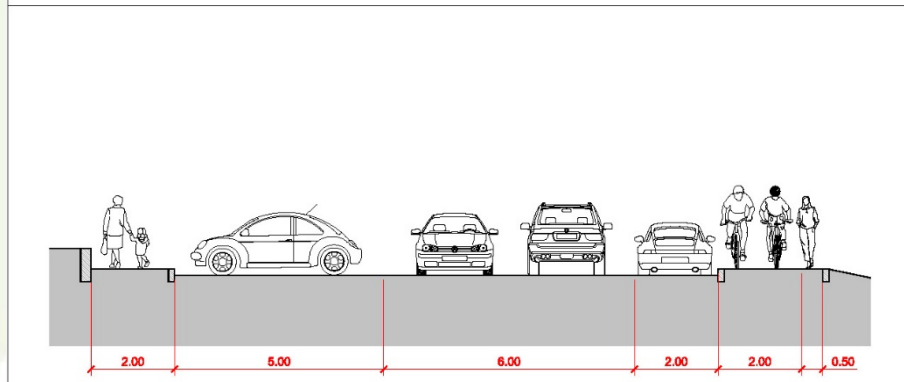
Tratta 1a

via Cracovia, via Ledice, via Genova



Sezione H - via CRACOVIA - scala 1:200

Stato di fatto



1	tratta esistente
2	percorso ciclabile contiguo al marciapiede
3	pavimentazione: asfalto
4	pista bidirezionale
5	larghezza 2,00m (larghezza marciapiede 0,50m) non adeguata allo standard funzionale
6	a dx: a raso, a sx: auto in sosta
7	ostacoli puntuali: assenti
8	conflitto laterale: assente
9	conflitto con il traffico pedonale: grave
10	conflitto con il traffico veicolare: assente
11	intersezioni: assenti
12	qualità della pavimentazione e raccordi: mediocre
13	segnaletica di guida ai comportamenti: presente, adeguata
14	segnaletica di indirizzamento: presente, non adeguata

Commento

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

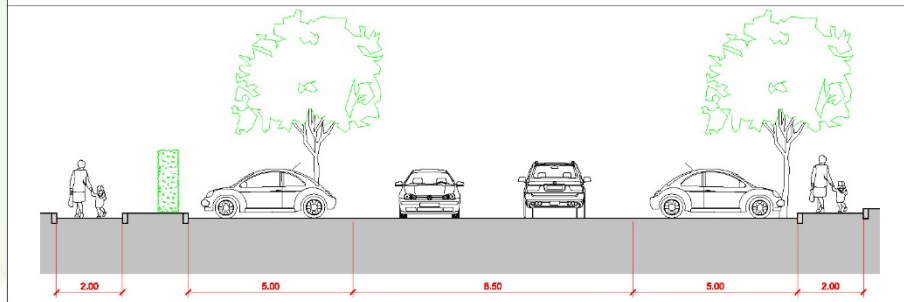
Tratta 2a

via Genova



Sezione I - via GENOVA - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta urbana non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 8,50m, a doppio senso di marcia. Lungo entrambi i lati della carreggiata è presente la sosta a T e un marciapiede pedonale con larghezza pari a 2,00m.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la conseguente pericolosità degli attraversamenti pedonali che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera);
- la pericolosità della manovre di uscita in retromarcia dalle aree di sosta.

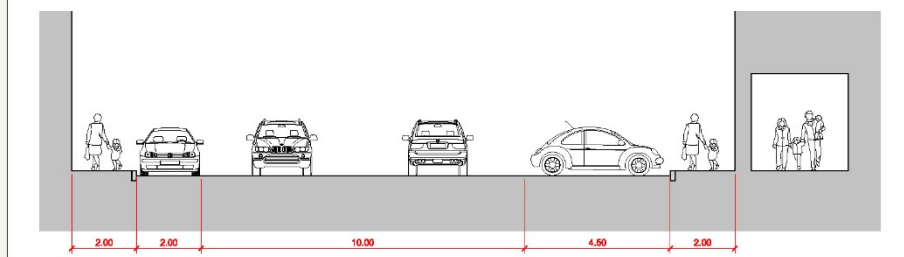
Tratta 3a

via Bellaria



Sezione L - via BELLARIA - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta urbana non esistente

Commento

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

A lato della carreggiata, è presente:

- lato nord: sosta a 45° e marciapiede pedonale di larghezza 2,00m;
- lato sud: sosta in linea e marciapiede pedonale di larghezza 2,00m.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la conseguente pericolosità degli attraversamenti pedonali che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera);
- la pericolosità della manovre di uscita in retromarcia dalle aree di sosta a 45°;
- il numero significativo di incidenti che hanno coinvolto pedoni e ciclisti.

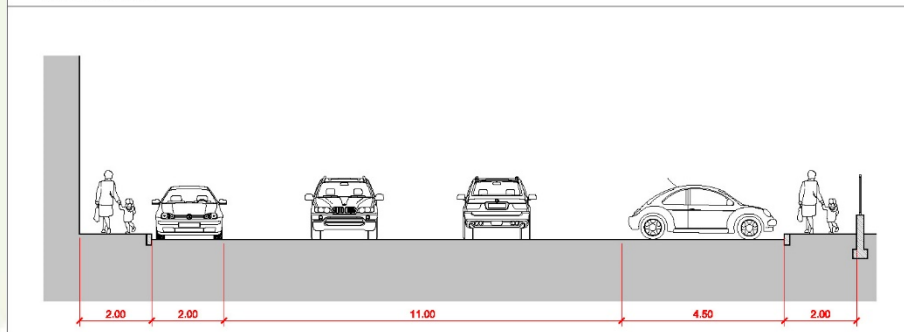
Tratta 4a

via Bellaria



Sezione M - via BELLARIA - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta urbana non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 11,00m, a doppio senso di marcia.

A lato della carreggiata, è presente:

- lato nord: sosta a 45° e marciapiede pedonale di larghezza 2,00m;
- lato sud: sosta in linea e marciapiede pedonale di larghezza 2,00m.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la conseguente pericolosità degli attraversamenti pedonali che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera);
- la pericolosità della manovre di uscita in retromarcia dalle aree di sosta a 45°;
- il numero significativo di incidenti che hanno coinvolto pedoni e ciclisti.

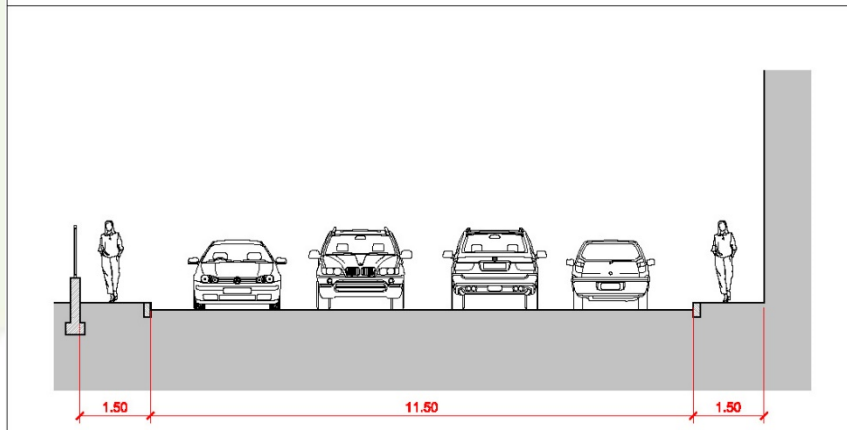
Tratta 8

Via Emilia Levante



Sezione N - via EMILIA LEVANTE - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta urbana non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 11,50m, con due corsie veicolari per ogni senso di marcia.

Lungo entrambi i lati della carreggiata è presente un marciapiede pedonale con larghezza pari a 1,50m.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la conseguente pericolosità degli attraversamenti pedonali che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera).

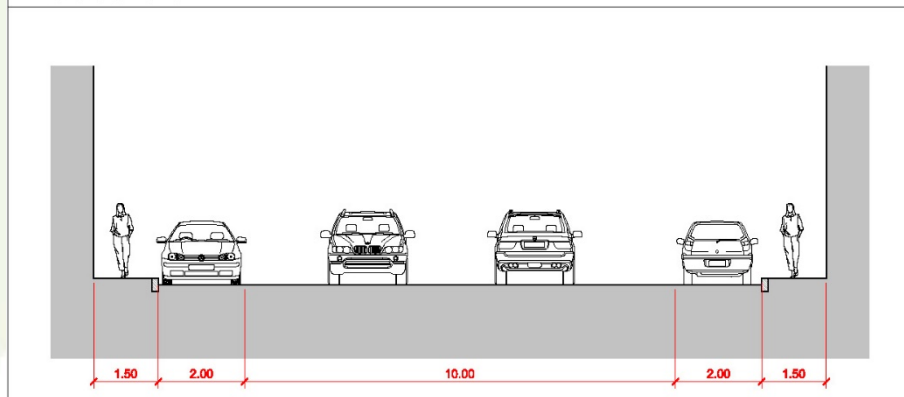
Tratta 9

Via Emilia Levante



Sezione O - via EMILIA LEVANTE - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta urbana non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 10,00m, a doppio senso di marcia. Lungo entrambi i lati della carreggiata è presente la sosta in linea e un marciapiede pedonale con larghezza pari a 1,50m.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la conseguente pericolosità degli attraversamenti pedonali che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera);
- il numero decisamente importante di incidenti che hanno coinvolto pedoni e ciclisti.

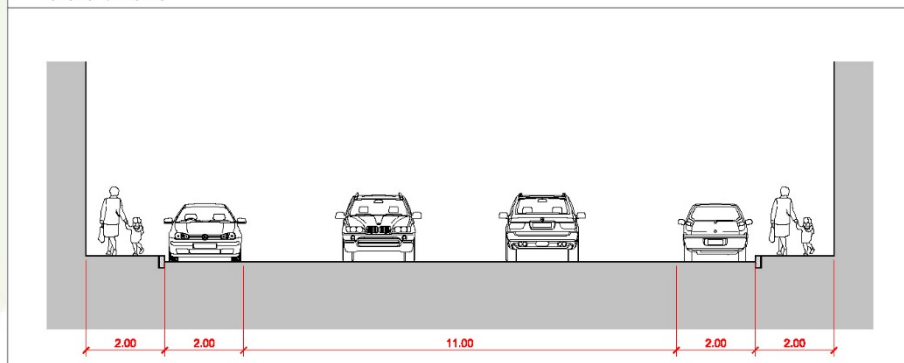
Tratta 10

via Mazzini



Sezione P - via MAZZINI - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta urbana non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 11,00m, a doppio senso di marcia. Lungo entrambi i lati della carreggiata è presente la sosta in linea e un marciapiede pedonale con larghezza pari a 2,00m.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la conseguente pericolosità degli attraversamenti pedonali che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera);
- il numero decisamente importante di incidenti che hanno coinvolto pedoni e ciclisti.

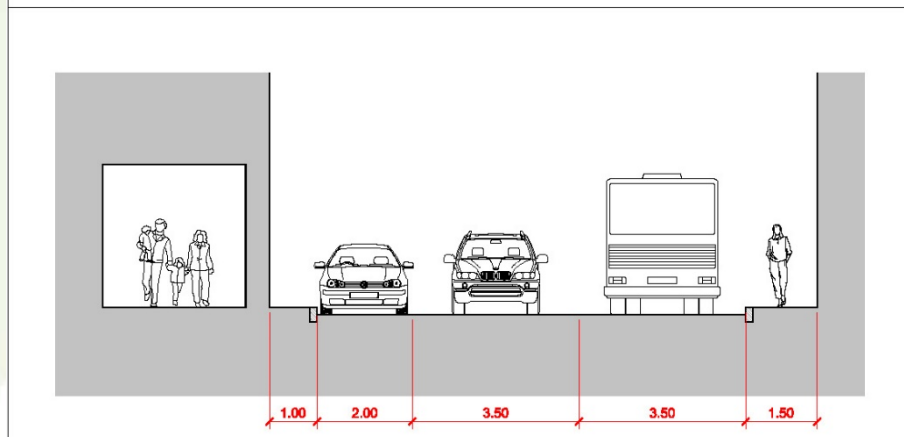
Tratta 11

via Mazzini



Sezione Q - via MAZZINI - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta urbana non esistente

Commento

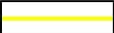


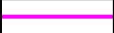




La carreggiata stradale è larga 11,00m, con una corsia veicolare in direzione esterna e una corsia riservata al solo trasporto pubblico in direzione centro.

A lato della carreggiata, è presente:



- lato nord: marciapiede pedonale di larghezza 1,50m;
- lato sud: sosta in linea, marciapiede pedonale di larghezza 1,00m e i portici.

Da evidenziare la scarsa presenza di attraversamenti pedonali per rendere maggiormente permeabile la carreggiata stradale.

LEGENDA**PERCORSI CICLABILI ESISTENTI**

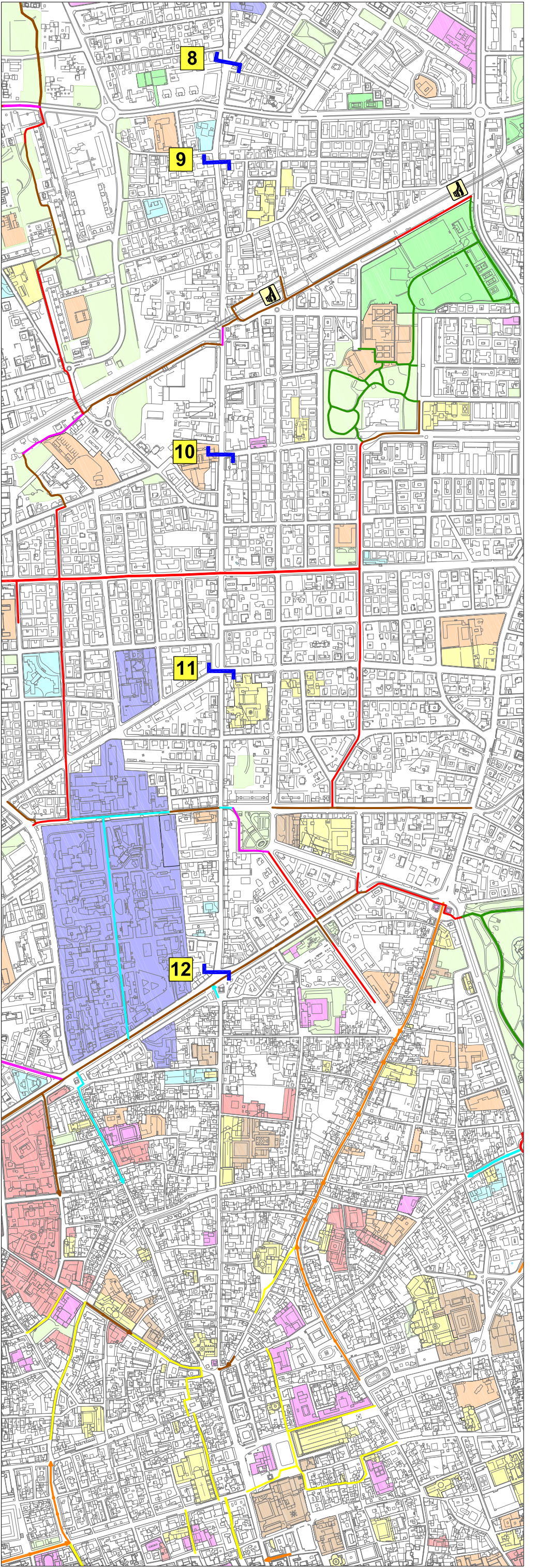
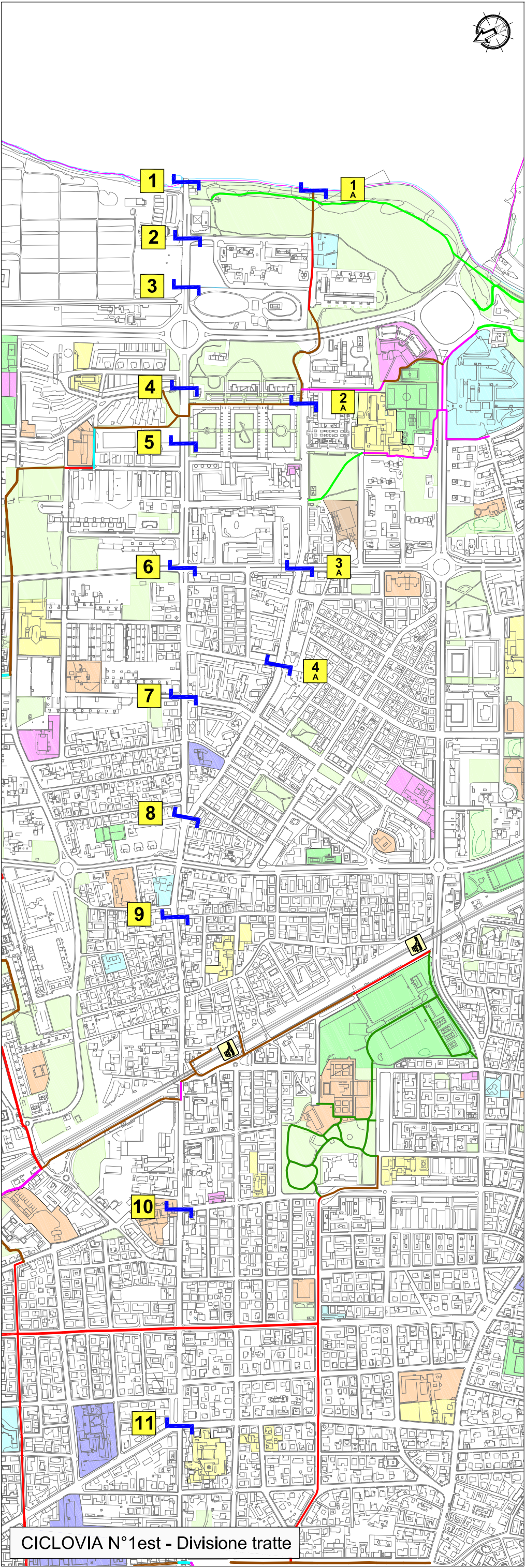
	Area Pedonale
	Ciclabile contigua al marciapiede monodirezionale
	Ciclabile contigua al marciapiede bidirezionale
	Percorso ciclopedonale
	Pista ciclabile in sede propria
	Corsia ciclabile su strada
	Corsia preferenziale bus + bici
	Percorso naturalistico pavimentato
	Percorso naturalistico sterrato

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 1 ovest

Proposte di progetto



Inquadramento generale

La **ciclovia 1 ovest** si svilupperà dal Centro fino al confine comunale in direzione di Anzola dell'Emilia e Lavino di Mezzo lungo le vie Saffi, Emilia Ponente e Lepido, per una lunghezza complessiva di circa 8,5 Km.

Il tracciato coincide con uno degli assi di valenza metropolitana individuati dal Piano della Mobilità Ciclistica della Provincia di Bologna del 2013 e dalla Rete previsionale delle ciclovie regionali del 2014 (percorso ER8).

Le infrastrutture già realizzate riguardano la tratta che va da via Prati di Caprara alla Circonvallazione, lungo la quale sono state realizzate una corsia riservata al trasporto pubblico e alle biciclette in direzione centro e una corsia ciclabile in carreggiata in direzione esterna.

Le infrastrutture ciclabili esistenti lungo l'itinerario in esame si sviluppano per circa 1,5 Km.

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

- riqualificare 1 Km circa di infrastrutture esistenti;
- realizzare 7,0 Km circa di nuove infrastrutture.

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 le vie SP568, Panigale, del Triumvirato e Prati di Caprara.

Per concludere, il costo previsto per il completamento dell'itinerario è compreso tra 500.000 e 700.000 di euro circa, di cui:

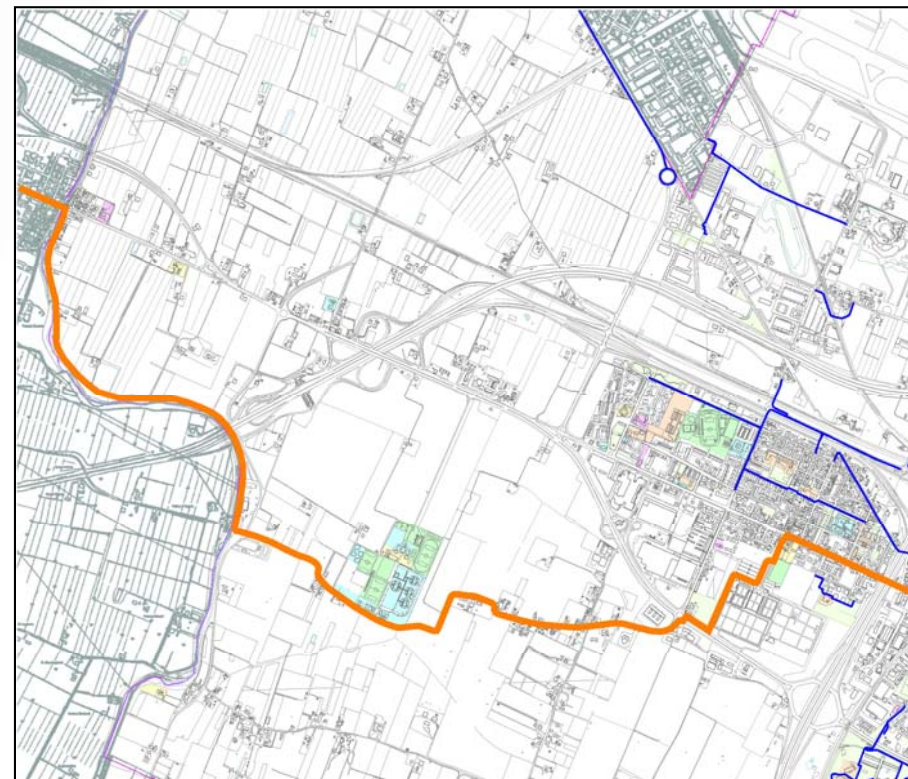
- tra 25.000 e 45.000 euro circa per la riqualificazione delle infrastrutture esistenti;
- tra 435.000 e 600.000 euro circa per la realizzazione di nuove infrastrutture;
- tra 35.000 e 45.000 euro circa per la realizzazione delle opere di supporto.

Il progetto della ciclovia 1 persegue l'obiettivo di sviluppare una dorsale ciclabile lungo tutto l'asse della via Emilia, come proposto anche dal Piano della Mobilità Ciclistica della Provincia di Bologna del 2013 (*"Itinerari ciclistici principali a scala metropolitana per la mobilità quotidiana"*) e dalla Rete previsionale delle ciclovie regionali del 2014 (percorso ER8).

A ovest di Borgo Panigale, in corrispondenza dell'attraversamento dell'autostrada A14, non è però ad oggi possibile assicurare la continuità ciclistica a causa della pericolosità degli attraversamenti degli svincoli autostradali.



In attesa di un intervento strutturale che possa risolvere l'attraversamento del nodo in sicurezza, il progetto suggerisce il percorso proposto dal Piano della Mobilità Ciclistica della Provincia di Bologna, come riportato nell'immagine seguente.



Le tratte 2 e 3 quindi, seppur valutate a livello tecnico-economico, dovranno essere realizzate solo in ultima fase, quando il traffico ciclistico potrà giustificare l'intervento infrastrutturale.

Tratta 1

Via Lepido

Descrizione delle proposte di progetto

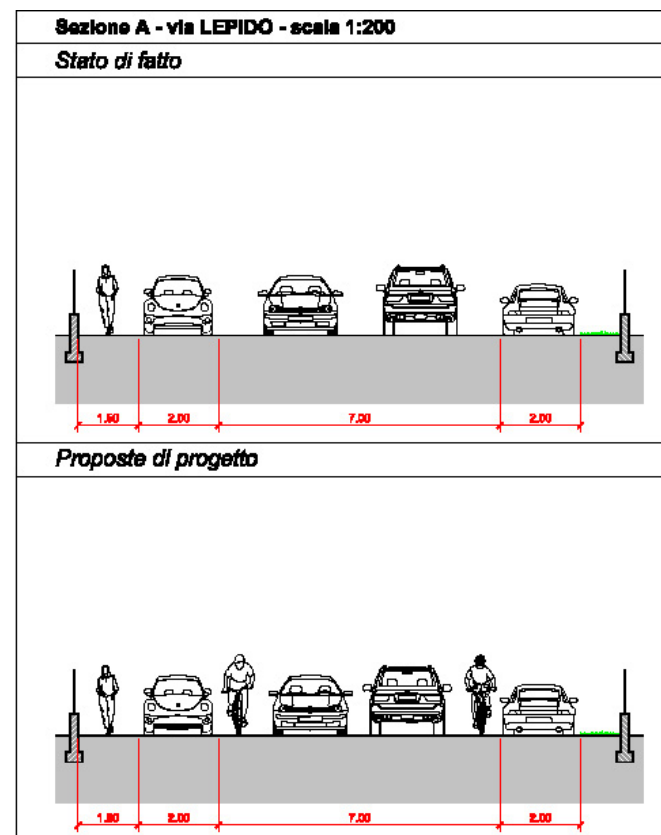
Lunghezza totale: 720m circa.

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** su entrambi i lati della carreggiata, per dare continuità all'itinerario ciclabile, e la realizzazione di interventi di moderazione del traffico compatibili con la categoria di strada interessata, per ridurre le velocità di attraversamento e favorire di conseguenza la sicurezza e la permeabilità della strada da parte dell'utenza debole.

Il progetto prevede quindi:

- la realizzazione di una cycle strip di larghezza 1,00m su entrambi i lati della carreggiata;
- la realizzazione di nuove platee e attraversamenti ciclopeditoni rialzati per moderare le velocità di attraversamento.



Anche lungo la tratta all'esterno del centro abitato di Lavino di Mezzo il progetto propone la realizzazione di **cycle strip** di larghezza 1,00m su entrambi i lati della carreggiata.



Tratta 2

Via Lepido

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 440m circa.

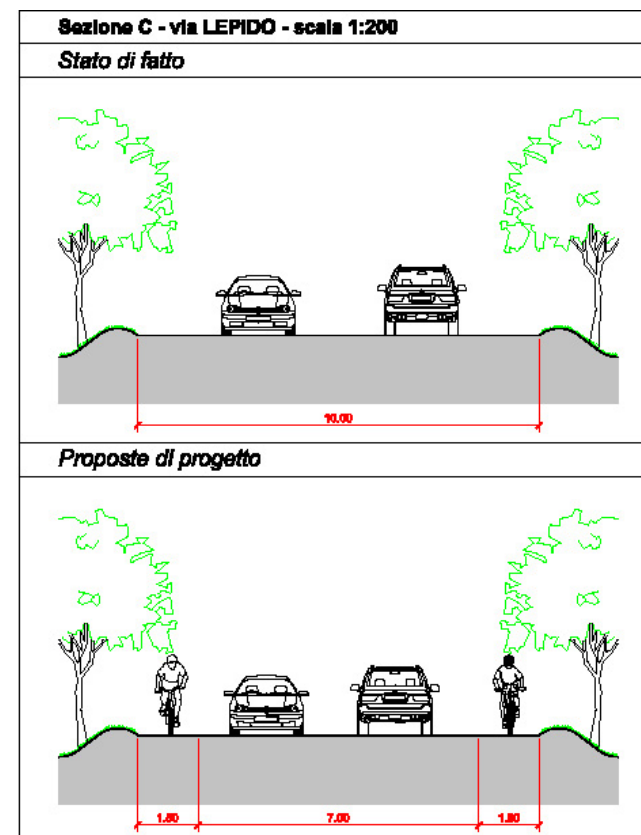
Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale principale interquartiere di tipo A”.

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.

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.

Come evidenziato nell'introduzione tale tratta, seppur valutate a livello tecnico-economico, dovrà essere realizzata solo in ultima fase, quando il traffico ciclistico potrà giustificare un intervento infrastrutturale.



Tratta 3

Via Lepido

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 850m circa.

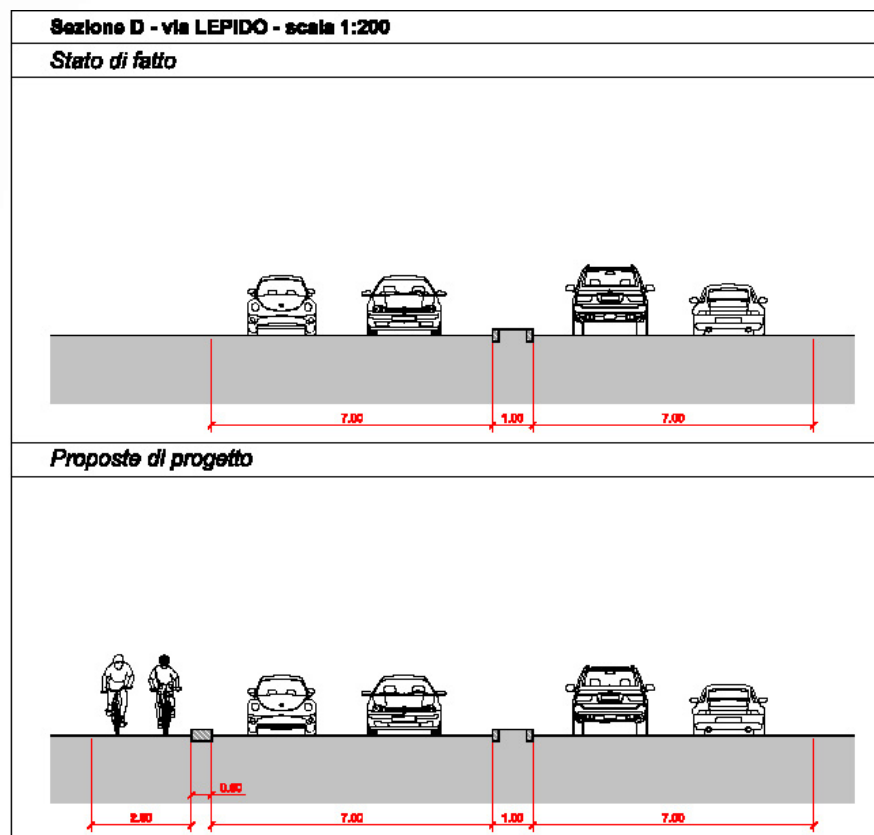
Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale principale di scorrimento”.

Considerando la classificazione stradale, l'eccessiva larghezza della carreggiata, la pericolosità degli svincoli autostradali e la presenza di una fascia libera a nord della strada, il progetto propone la realizzazione di **una pista ciclabile in sede propria bidirezionale**, per dare continuità all'itinerario ciclabile.

Il progetto prevede quindi:

- la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale di larghezza 2,50m lungo il lato nord della carreggiata;
- l'inserimento di un cordolo di separazione di larghezza 0,50m.

Come evidenziato nell'introduzione tale tratta, seppur valutate a livello tecnico-economico, dovrà essere realizzata solo in ultima fase, quando il traffico ciclistico potrà giustificare un intervento infrastrutturale.



Tratta 4

via Lepido

Descrizione delle proposte di progetto

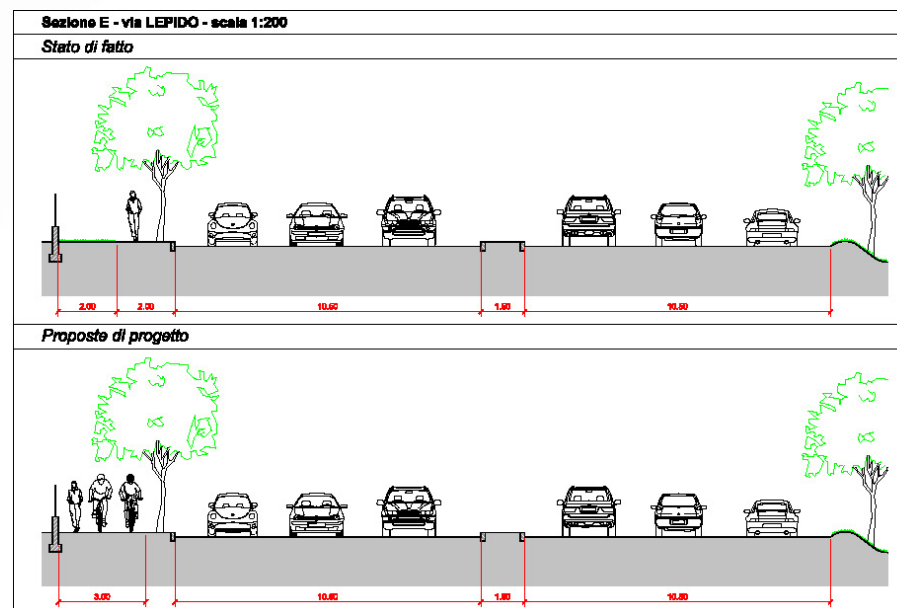
Lunghezza totale: 700m circa.

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

Considerando la classificazione stradale, l'eccessiva larghezza della carreggiata e la scarsa presenza di traffico pedonale lungo il marciapiede a nord della strada, il progetto propone la realizzazione di **percorso ciclopedonale bidirezionale**, per dare continuità all'itinerario ciclabile.

Il progetto prevede quindi la realizzazione di un percorso ciclopedonale bidirezionale di larghezza 3,00m lungo il lato nord della carreggiata.

Si ritiene inoltre necessario valutare la riqualificazione e messa in sicurezza dell'incrocio con la SP568, in particolar modo per quanto riguarda gli attraversamenti pedonali e ciclabili.



Tratta 5

via Lepido

Descrizione delle proposte di progetto

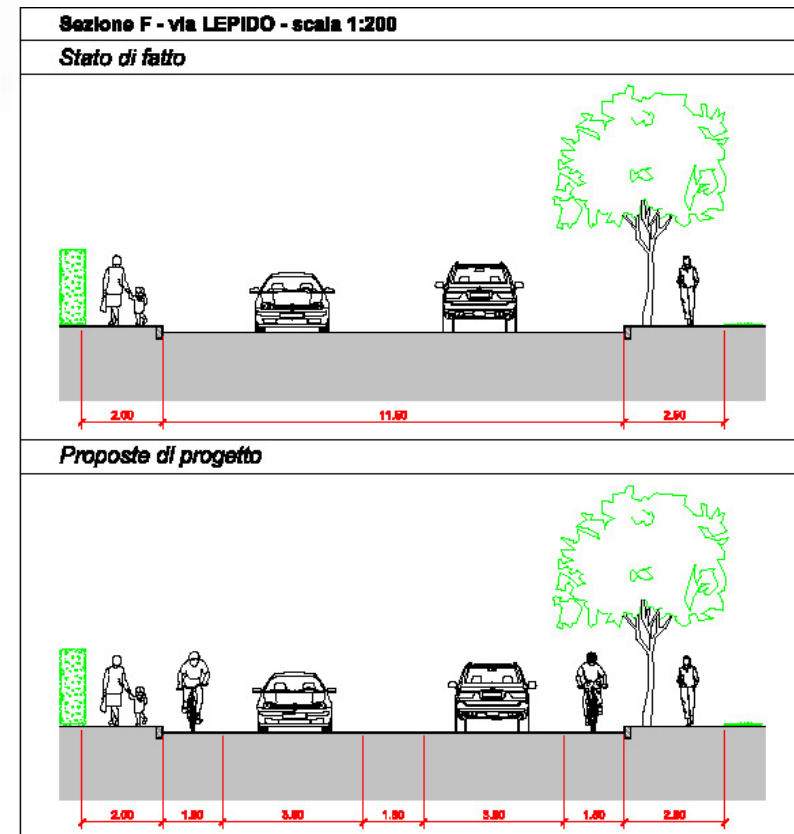
Lunghezza totale: 230m circa.

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

Considerando l'eccessiva larghezza della carreggiata, non compatibile con accettabili livelli di sicurezza, il progetto prevede la realizzazione di una **corsia ciclabile monodirezionale** 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 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 di larghezza 3,50m per senso di marcia;
- l'inserimento di una fascia semisormontabile di larghezza 1,50m.



Tratta 6

via Lepido

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 610m circa.

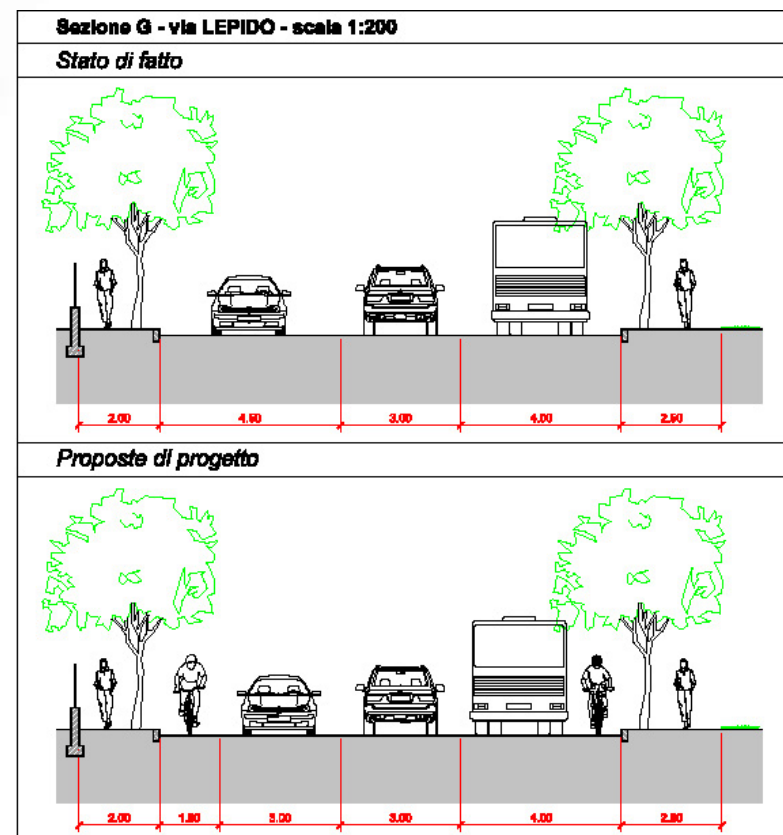
Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale secondaria di quartiere”.

Considerando l'eccessiva larghezza della corsia veicolare in direzione Lavino di Mezzo 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 Lavino di Mezzo e di una **corsia preferenziale bus+biciclette** in direzione Centro.

Nel dettaglio, il progetto prevede quindi:

- la realizzazione di una corsia ciclabile monodirezionale di larghezza 1,50m lungo il lato nord della carreggiata;
- l'apertura alle biciclette della corsia riservata esistente di larghezza 4,00m.

Il progetto propone inoltre la realizzazione di nuovi attraversamenti ciclopeditoni per aumentare la permeabilità della strada e consentire l'ingresso/uscita dal sistema ciclabile.



Tratta 7

via Lepido

Descrizione delle proposte di progetto

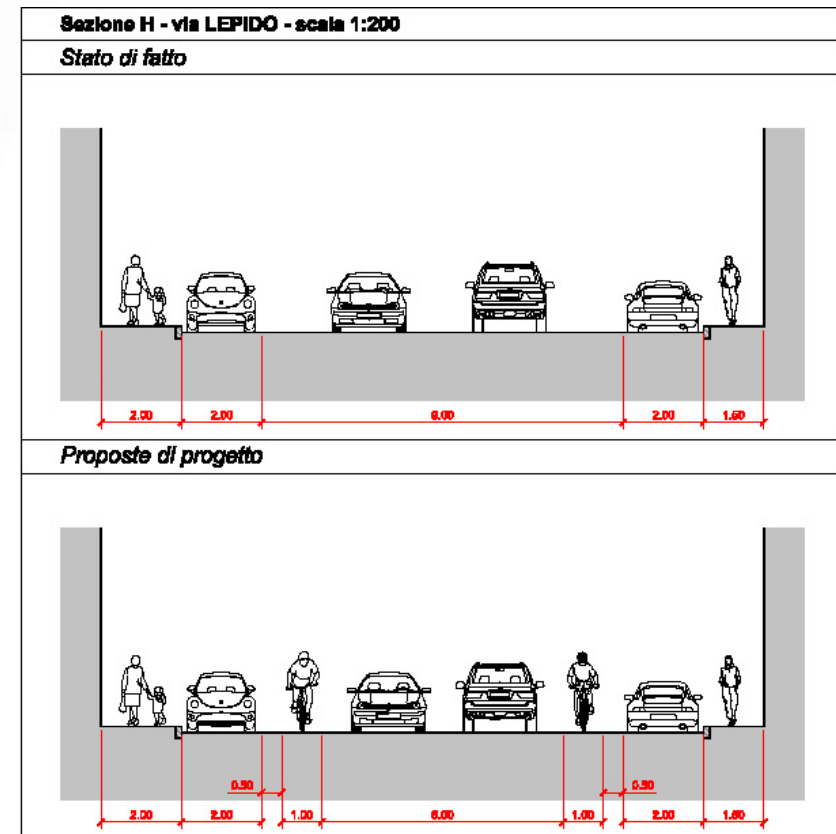
Lunghezza totale: 900m circa.

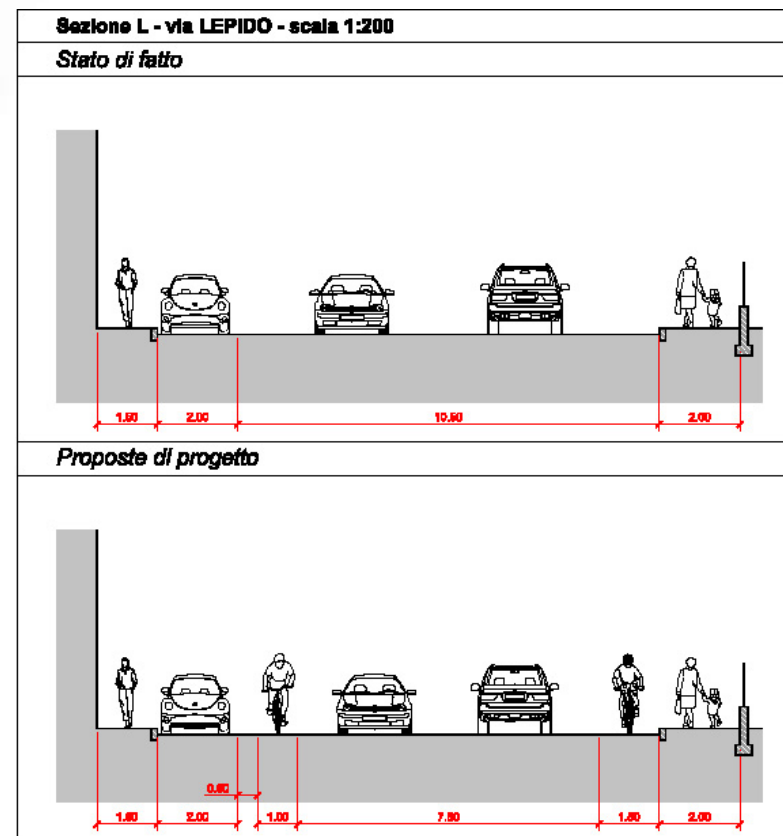
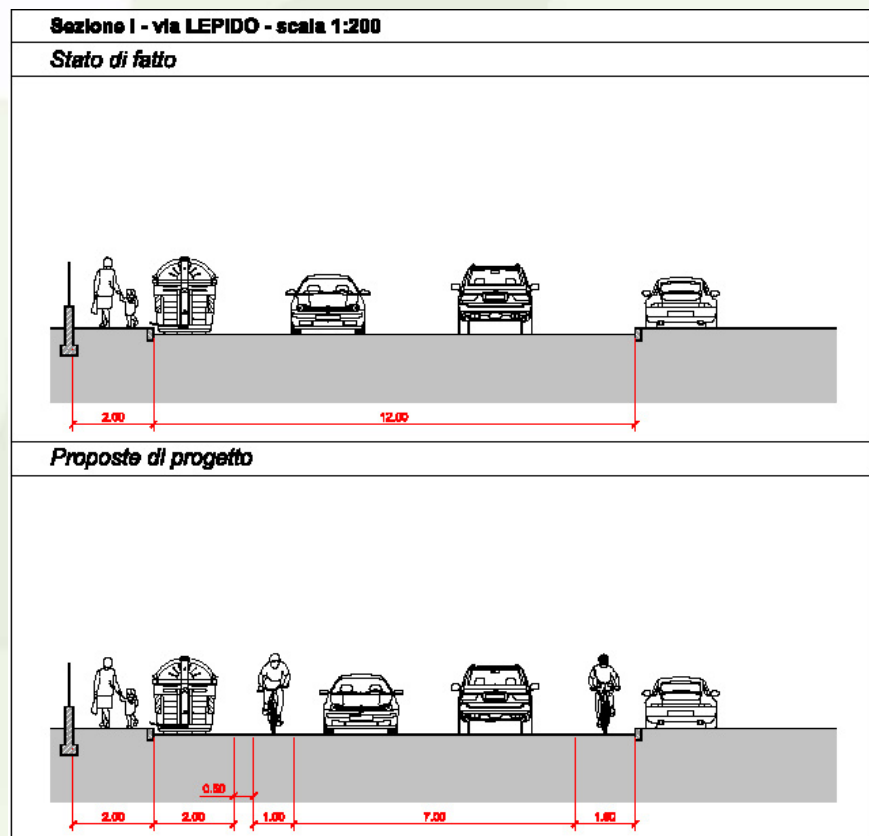
Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale secondaria di quartiere”.

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.

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

Da evidenziare infine il collegamento con la stazione del Servizio Ferroviario Metropolitano “Bologna Borgo Panigale”.





Tratta 8

Via Emilia Ponente

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 1.500m circa.

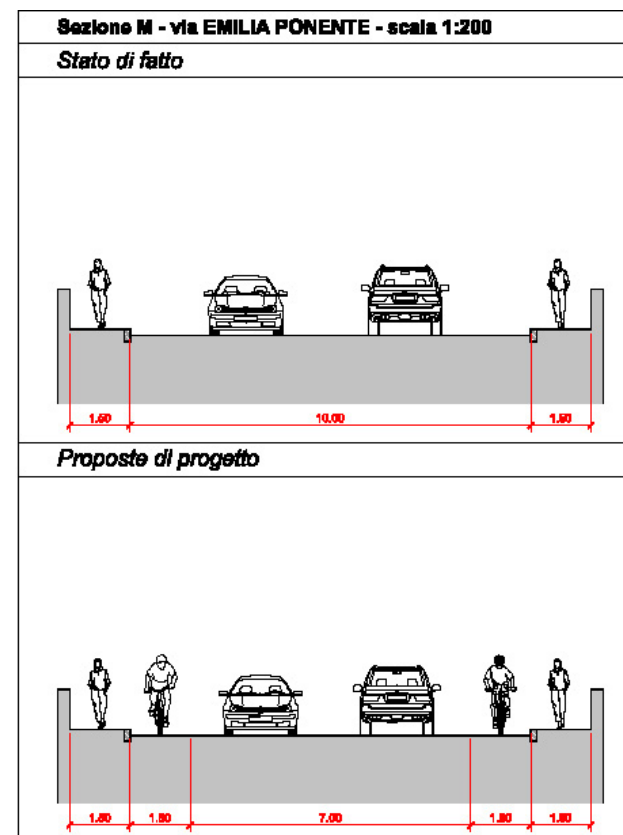
Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale secondaria di quartiere”.

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 3,50m per senso di marcia.

Dall'incrocio con via del Triumvirato fino ai viali di circonvallazione, il percorso della Ciclovia 1 ovest si sovrappone al percorso cicloturistico Eurovelo 7 “Ciclovia del sole”.



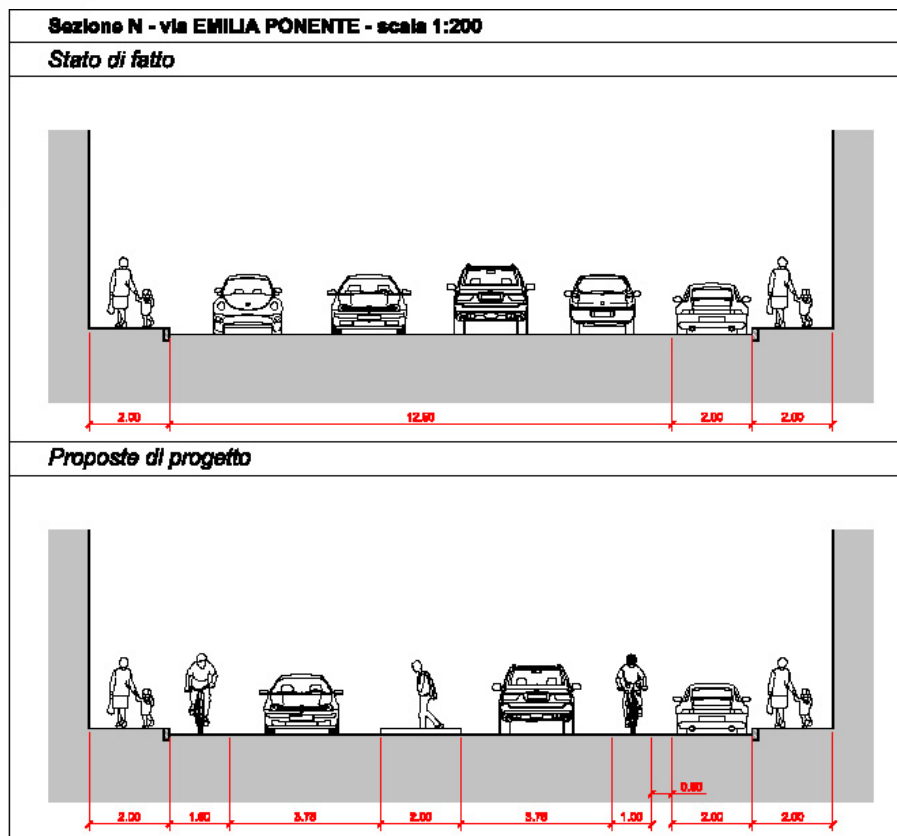
Lungo il tratto compreso tra la fine del sovrappasso della ferrovia e l'inizio del sovrappasso del fiume Reno, oltre a confermare la realizzazione di una corsia ciclabile monodirezionale su entrambi i lati della carreggiata, il progetto propone l'eliminazione di due corsie veicolari, non necessarie ai 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), ed il completamento della fascia semisormontabile esistente per impedire manovre pericolose e proteggere gli attraversamenti pedonali e ciclabili.

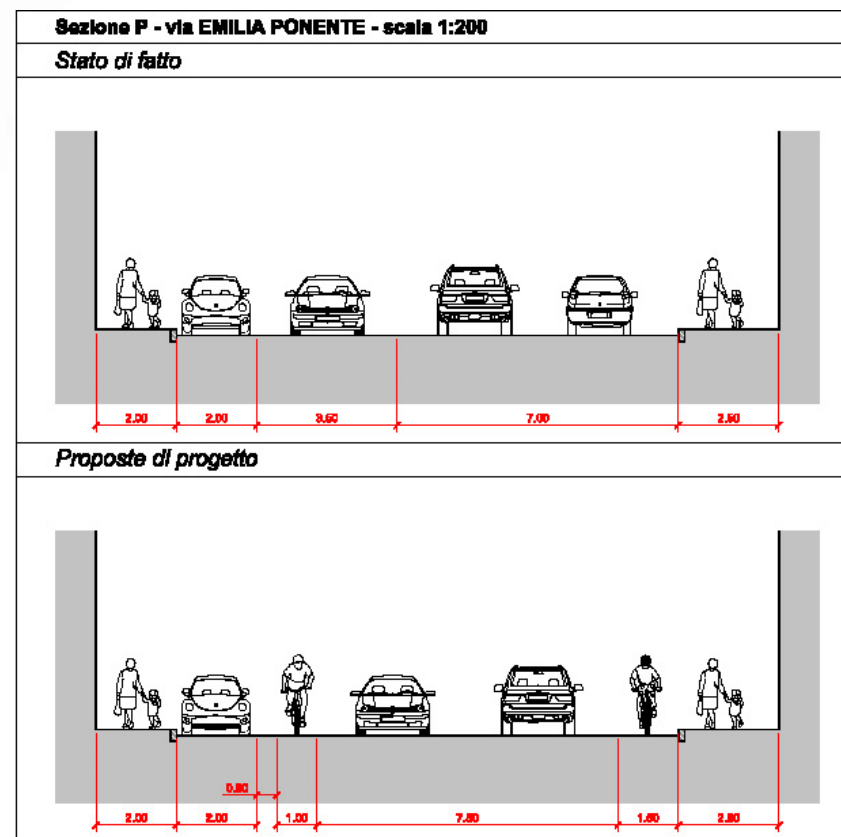
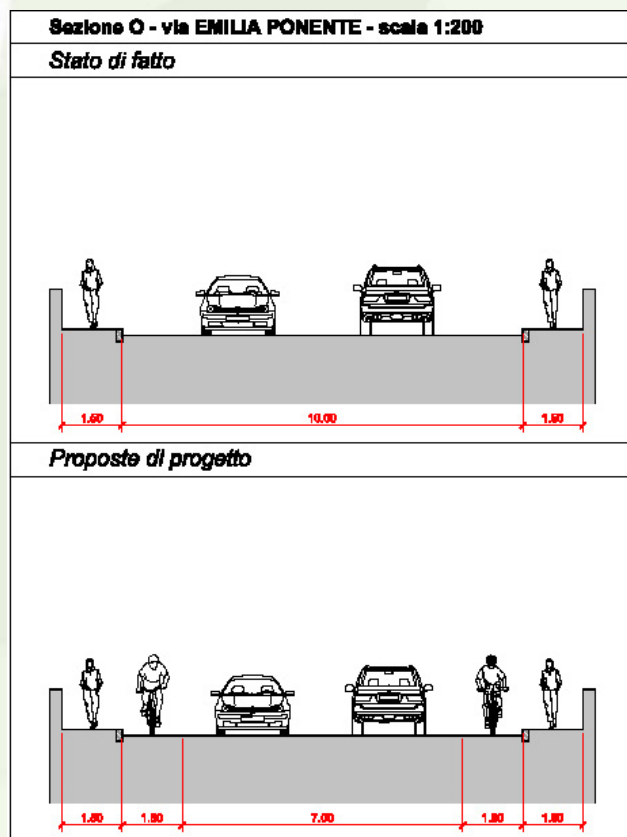
Nel dettaglio, il progetto prevede quindi:

- la realizzazione di una corsia ciclabile monodirezionale di larghezza 1,50m su entrambi i lati della carreggiata;
- la realizzazione di due corsie separate di larghezza 3,75m;
- l'inserimento di una fascia semisormontabile di larghezza 2,00m.

La riduzione delle corsie veicolari dovrà ovviamente essere meglio valutata in sede di aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano.

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





Tratta 9

via Emilia Ponente

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 1.000m circa.

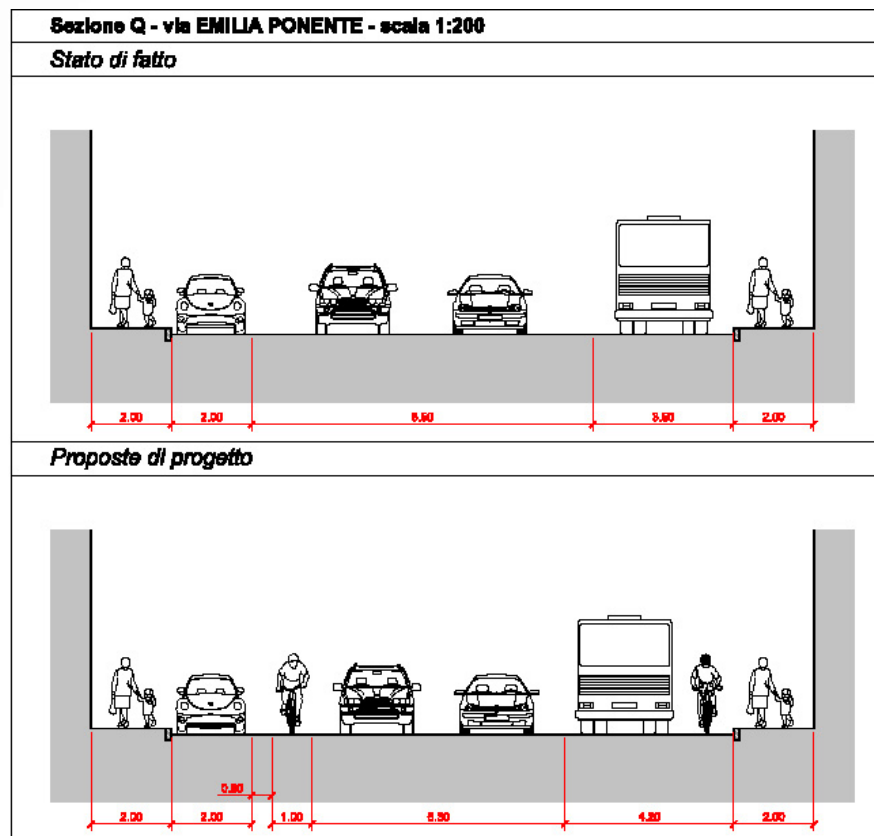
Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale secondaria locale interzonale”.

Considerando l'eccessiva larghezza delle corsie veicolari in direzione Lavino di Mezzo 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 Lavino di Mezzo e di una **corsia preferenziale bus+biciclette** in direzione Centro.

Nel dettaglio, il progetto prevede quindi:

- la realizzazione di una corsia ciclabile monodirezionale di larghezza 1,50m lungo il lato nord della carreggiata;
- l'allargamento della corsia preferenziale esistente a 4,20m consentendone il passaggio alle biciclette.

Si ritiene inoltre necessario valutare la riqualificazione e messa in sicurezza dell'incrocio con via Prati di Caprara, caratterizzato nello stato attuale da elevata incidentalità.



Tratta 10

via Emilia Ponente

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 360m circa.

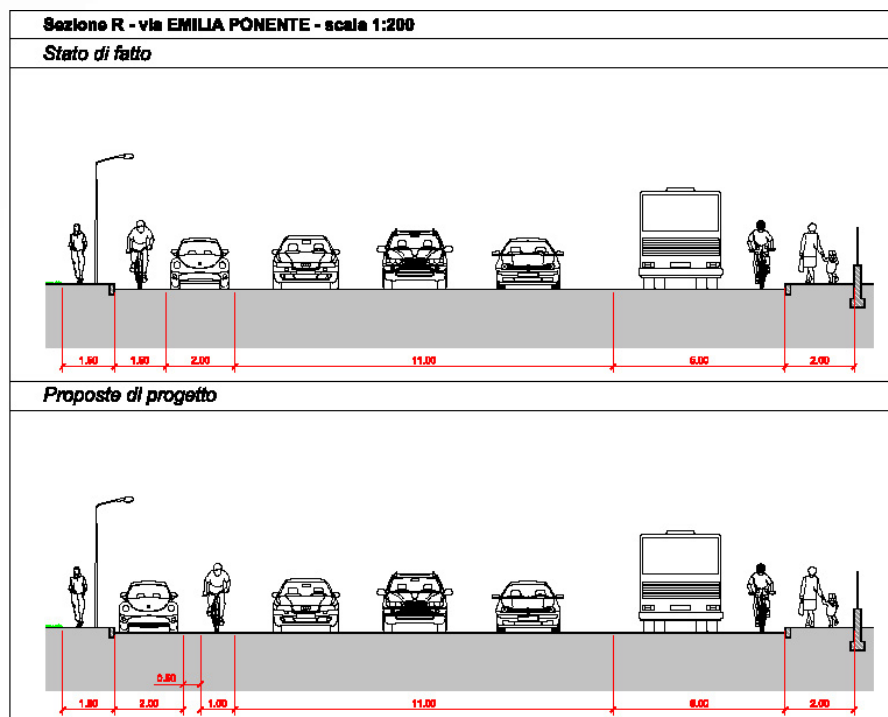
Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale principale interquartiere tipo B”.

Considerando la pericolosità (in caso di apertura della portiera dell'automobile) e i limiti di capacità della corsia ciclabile monodirezionale esistente tra marciapiede e sosta, il progetto prevede l'inversione del sistema affiancando la sosta al marciapiede e realizzando la corsia ciclabile in carreggiata.

Il progetto conferma invece la corsia preferenziale bus+biciclette esistente in direzione centro.

Si evidenzia però che, indipendentemente dalla presenza di percorsi ciclabili, l'assetto attuale della carreggiata stradale (3 corsie veicolari più una riservata) non è compatibile con accettabili livelli di sicurezza, come dimostrato dagli elevati livelli di incidentalità che hanno coinvolto pedoni e ciclisti lungo tutto il tratto, fino ai viali di circonvallazione (dalla tratta 10 alla tratta 13). Si consiglia quindi di valutare un generale riassetto dell'infrastruttura stradale in sede di aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano.

La tratta è in comune con l'**Anello II**.



Tratta 11

via Emilia Ponente

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 280m circa.

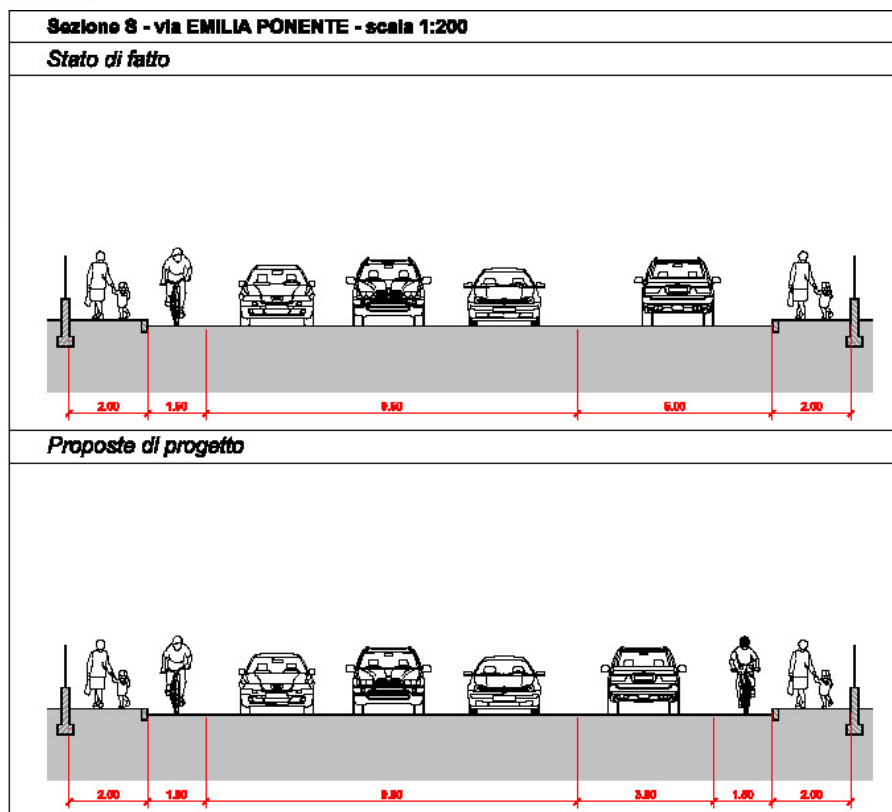
Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale secondaria di quartiere”.

Considerando l'eccessiva larghezza della carreggiata in direzione centro, il progetto prevede la realizzazione di una **corsia ciclabile monodirezionale** per dare continuità all'itinerario ciclabile.

Nel dettaglio, il progetto prevede quindi:

- la realizzazione di una corsia ciclabile monodirezionale di larghezza 1,50m;
- il conseguente restringimento della larghezza della corsia veicolare a 3,50m.

Si evidenzia infine che gli interventi proposti sono compatibili con il progetto di filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano che interessa tale tratta.



Tratta 12

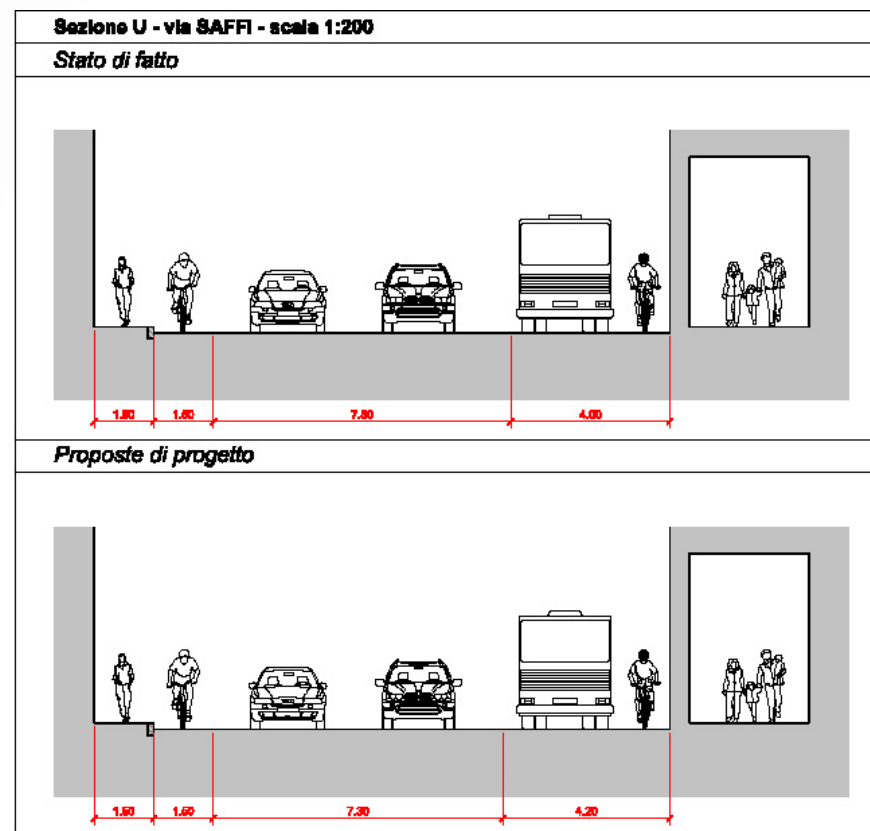
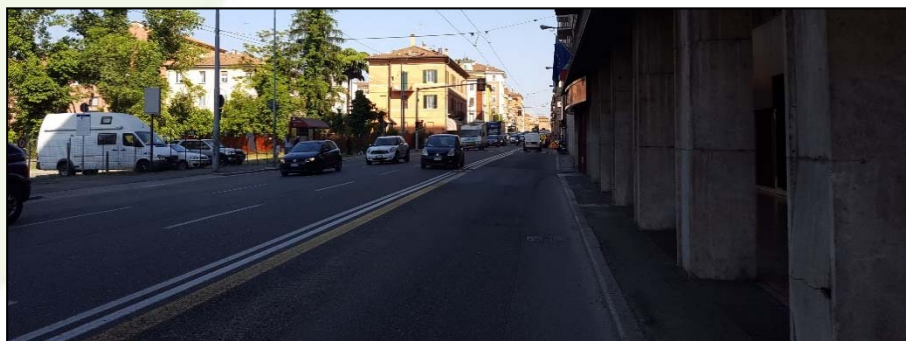
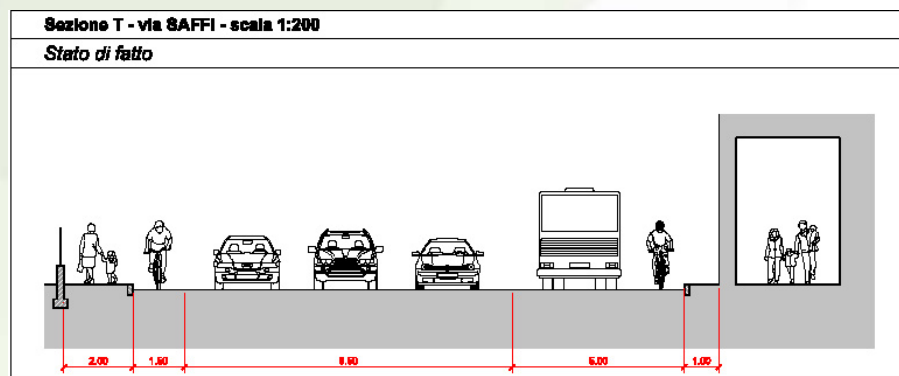
via Saffi

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 450m circa.

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

Il progetto, confermando le infrastrutture ciclabili esistenti, propone l'allargamento della corsia riservata bus+biciclette a 4,20m.



Tratta 13

via Saffi

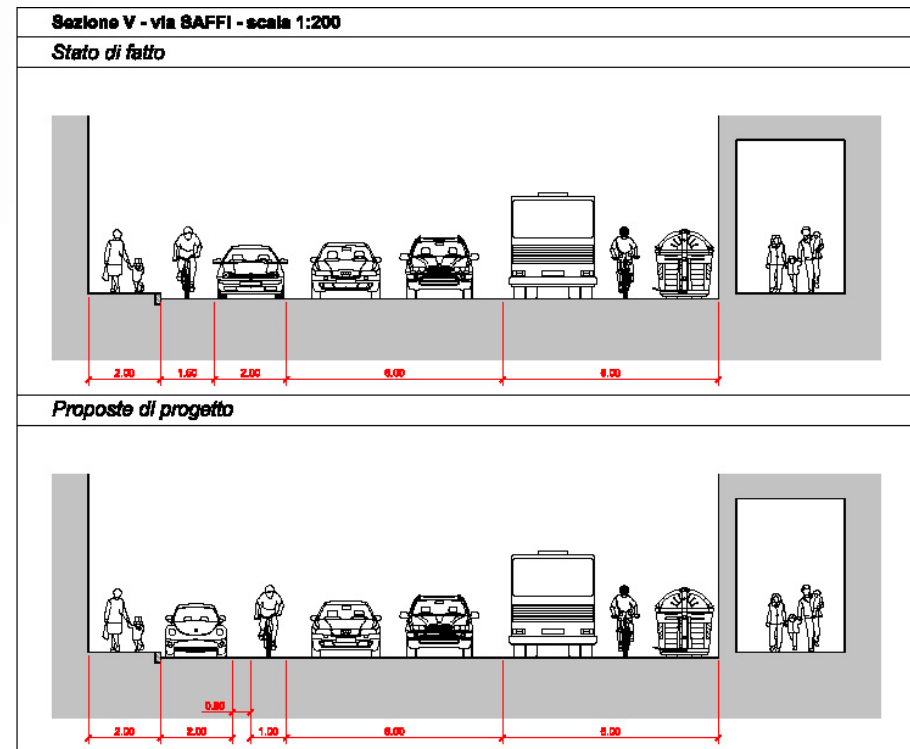
Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 470m circa.

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

Considerando la pericolosità (in caso di apertura della portiera dell'automobile) e i limiti di capacità della corsia ciclabile monodirezionale esistente tra marciapiede e sosta, il progetto prevede l'inversione del sistema affiancando la sosta al marciapiede e realizzando la corsia ciclabile in carreggiata.

Si conferma la corsia preferenziale bus+biciclette in direzione centro.



Stima sommaria dei costi per ciascuna tratta

Intervento	u.m.	q.tà	importo	
bitume			bitume	bitume colorato
TRATTA 1				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Cycle strip	ml	720	€ 25.200,00	€ 50.400,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 25.200,00	€ 50.400,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	4	€ 480,00	€ 480,00
Attraversamento ciclopedonale rialzato	cad	2	€ 7.200,00	€ 13.400,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 7.680,00	€ 13.880,00
Totale tratta 1			€ 32.880,00	€ 64.280,00
TRATTA 2				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	440	€ 21.120,00	€ 35.200,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 21.120,00	€ 35.200,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	4	€ 480,00	€ 480,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 480,00	€ 480,00
Totale tratta 2			€ 21.600,00	€ 35.680,00
TRATTA 3				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista bidirezionale con cordolo di separazione	ml	850	€ 55.250,00	€ 55.250,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 55.250,00	€ 55.250,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	4	€ 480,00	€ 480,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 480,00	€ 480,00
Totale tratta 3			€ 55.730,00	€ 55.730,00
TRATTA 4				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Percorso ciclopedonale bidirezionale	ml	700	€ 98.000,00	€ 98.000,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 98.000,00	€ 98.000,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	4	€ 480,00	€ 480,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 480,00	€ 480,00
Totale tratta 4			€ 98.480,00	€ 98.480,00
TRATTA 5				
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 5			€ 23.700,00	€ 34.165,00
TRATTA 6				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	610	€ 14.640,00	€ 24.400,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 14.640,00	€ 24.400,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	4	€ 480,00	€ 480,00
Attraversamento ciclopedonale con scivoli	cad	2	€ 3.200,00	€ 3.200,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 3.680,00	€ 3.680,00
Totale tratta 6			€ 18.320,00	€ 28.080,00

Intervento	u.m.	q.tà	importo	
			bitume	bitume colorato
TRATTA 7				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	900	€ 43.200,00	€ 72.000,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 43.200,00	€ 72.000,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	4	€ 480,00	€ 480,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 480,00	€ 480,00
Totale tratta 7			€ 43.680,00	€ 72.480,00
TRATTA 8				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	1.500	€ 72.000,00	€ 120.000,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 72.000,00	€ 120.000,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	8	€ 960,00	€ 960,00
Fascia polifunzionale	mq	150	€ 5.400,00	€ 6.750,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 6.360,00	€ 7.710,00
Totale tratta 8			€ 78.360,00	€ 127.710,00
TRATTA 9				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	1.000	€ 48.000,00	€ 80.000,00
Allargamento corsia riservata bus+biciclette esistente	ml	1.000	€ 48.000,00	€ 48.000,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 96.000,00	€ 128.000,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	6	€ 720,00	€ 720,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 720,00	€ 720,00
Totale tratta 9			€ 96.720,00	€ 128.720,00
TRATTA 10				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	360	€ 8.640,00	€ 14.400,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 8.640,00	€ 14.400,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	2	€ 240,00	€ 240,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 240,00	€ 240,00
Totale tratta 10			€ 8.880,00	€ 14.640,00
TRATTA 11				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	280	€ 6.720,00	€ 11.200,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 6.720,00	€ 11.200,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	2	€ 240,00	€ 240,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 240,00	€ 240,00
Totale tratta 11			€ 6.960,00	€ 11.440,00
TRATTA 12				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
	ml	450	€ -	€ -
Totale realizzazione infrastruttura			€ -	€ -
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	4	€ 480,00	€ 480,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 480,00	€ 480,00
Totale tratta 12			€ 480,00	€ 480,00

Intervento	u.m.	q.tà	importo	
			bitume	bitume colorato
TRATTA 13				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	470	€ 11.280,00	€ 18.800,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 11.280,00	€ 18.800,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	4	€ 480,00	€ 480,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 480,00	€ 480,00
Totale tratta 13			€ 11.760,00	€ 19.280,00
TOTALE CICLOVIA 1 ovest			€ 497.550,00	€ 691.165,00

Suddivisione della Ciclovia 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

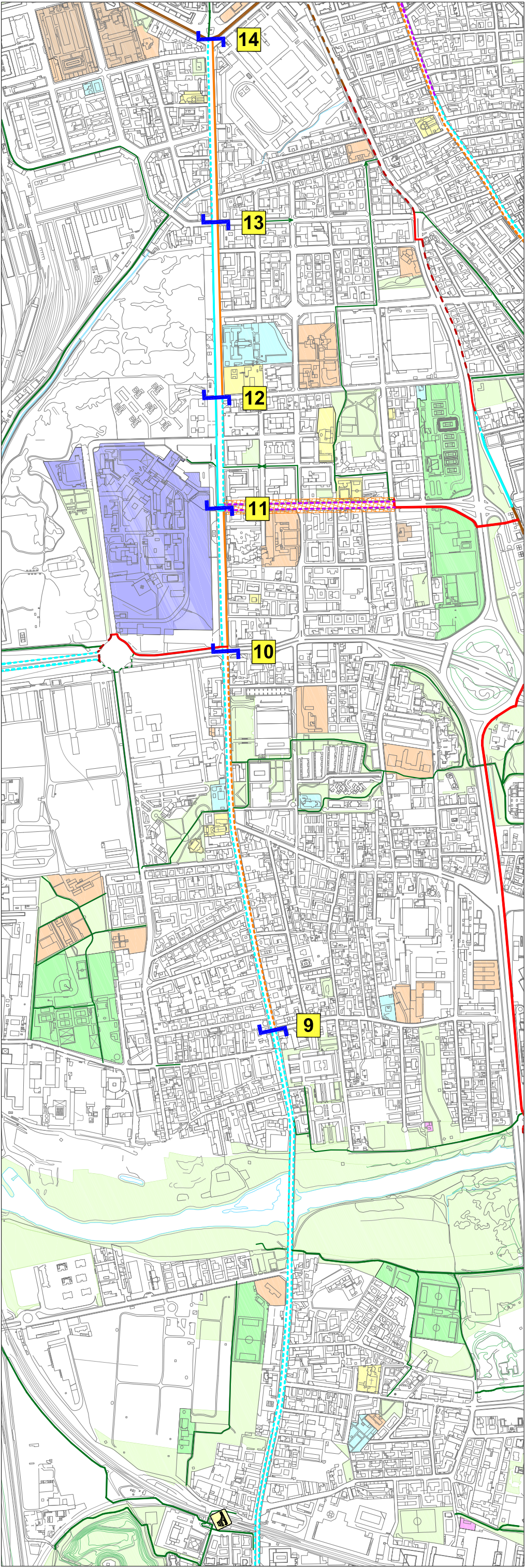
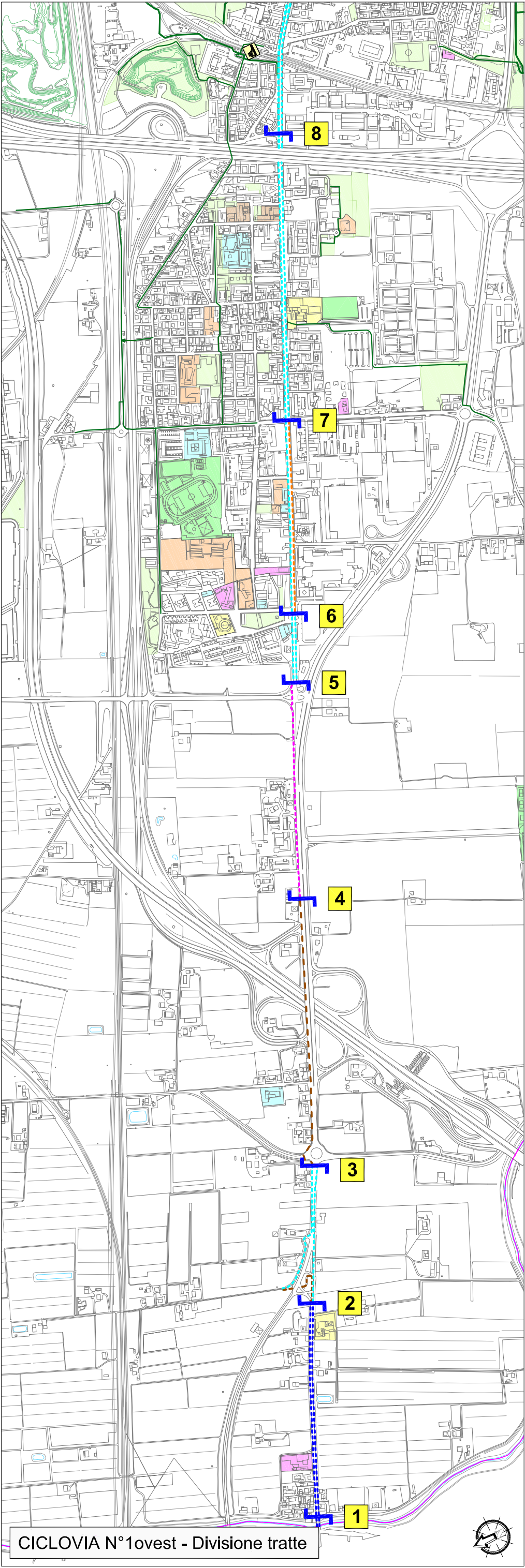
	Riqualificazione incrocio
	Moderazione del traffico e velocità 30 Km/h

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 1 ovest

Analisi dello stato di fatto

Agosto 2016

Considerazioni generali

La ciclovía n° 1 ovest si svilupperà dal Centro fino al confine comunale in direzione di Anzola dell'Emilia e Lavino di Mezzo lungo le vie Saffi, Emilia Ponente e Lepido, per una lunghezza complessiva di circa 8,5 Km.

Le infrastrutture già realizzate riguardano la tratta che va dall'Asse Sud-Ovest alla Circonvallazione, lungo la quale sono state realizzate una corsia riservata al trasporto pubblico e alle biciclette in direzione centro e una corsia ciclabile in carreggiata in direzione esterna.

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 3**) 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

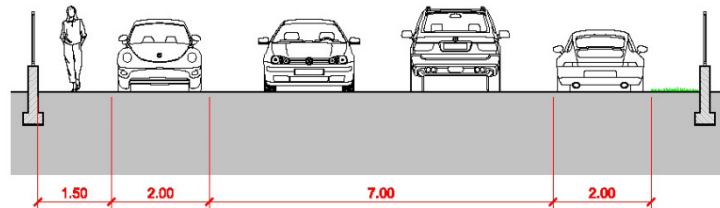
Tratta 1

Via Lepido



Sezione A - via LEPIDO - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta urbana non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 7,00m, a doppio senso di marcia. Lungo entrambi i lati della carreggiata è presente la sosta in linea e un percorso pedonale con larghezza variabile.

Da evidenziare:

- le eccessive velocità di attraversamento dei veicoli a motore;
- la discontinuità dei percorsi pedonali.

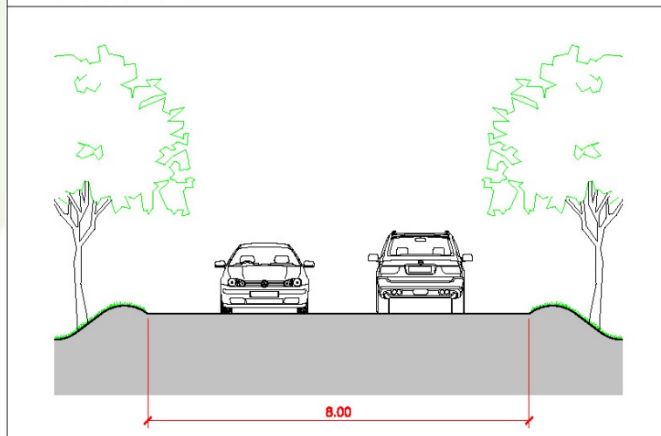
Tratta 2

via Lepido



Sezione B - via LEPIDO - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta extraurbana non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 8,00m, a doppio senso di marcia.
Non esiste nessun percorso pedonale.

Da evidenziare l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore.

Tratta 3

Via Lepido



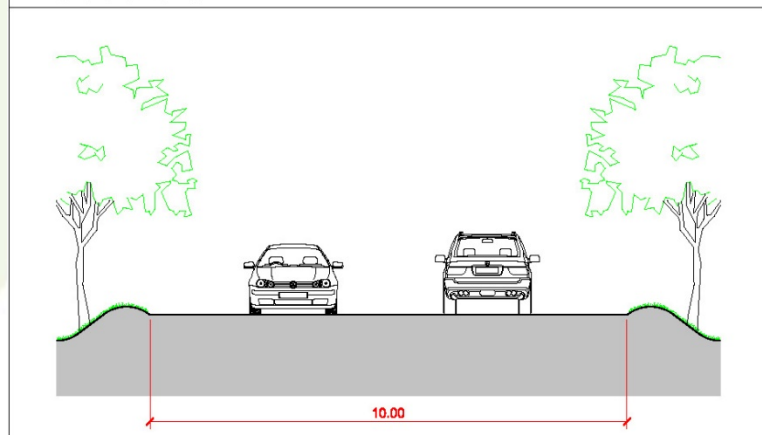
1. Tratta extraurbana non esistente

Commento

Il nodo Lepido/Lorenzini risulta allo stato attuale pericoloso per la gestione delle manovre di svolta e per la presenza di raggi di curvatura eccessivamente ampi.

Tratta 4

via Lepido

**Sezione C - via LEPIDO - scala 1:200****Stato di fatto****1. Tratta extraurbana non esistente**

La carreggiata stradale è larga 10,00m, a doppio senso di marcia. Non esiste nessun percorso pedonale.

Da evidenziare l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore.

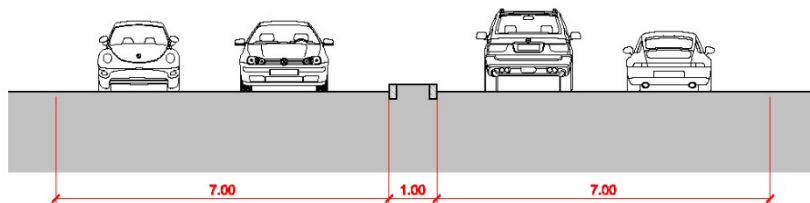
Tratta 5

via Lepido



Sezione D - via LEPIDO - scala 1:200

Stato di fatto



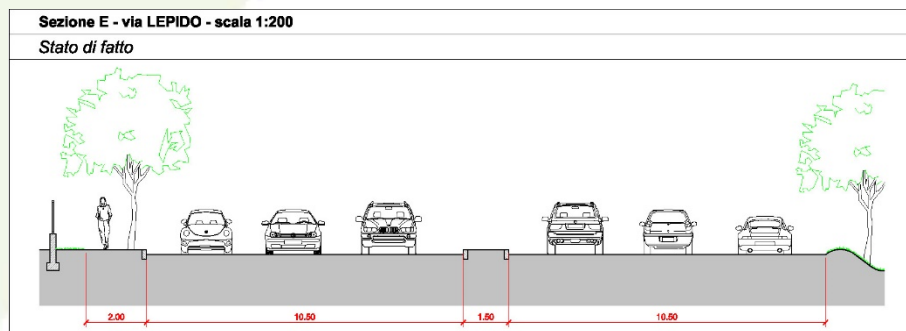
1. Tratta extraurbana non esistente

La carreggiata stradale è larga 15,00m, a doppio senso di marcia, con separazione fisica di larghezza 1,00m. Non esiste nessun percorso pedonale.

Da evidenziare l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore.

Tratta 6

via Lepido



1. Tratta extraurbana non esistente

La carreggiata stradale è larga 22,50m, a doppio senso di marcia, con separazione fisica di larghezza 1,50m.

Il percorso pedonale è presente su un solo lato della carreggiata, con larghezza pari a 2,00m.

Da evidenziare l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore.

Tratta 7

via Lepido



1. Tratta urbana non esistente

La carreggiata stradale è larga 11,50m, a doppio senso di marcia.

A lato della carreggiata, è presente:

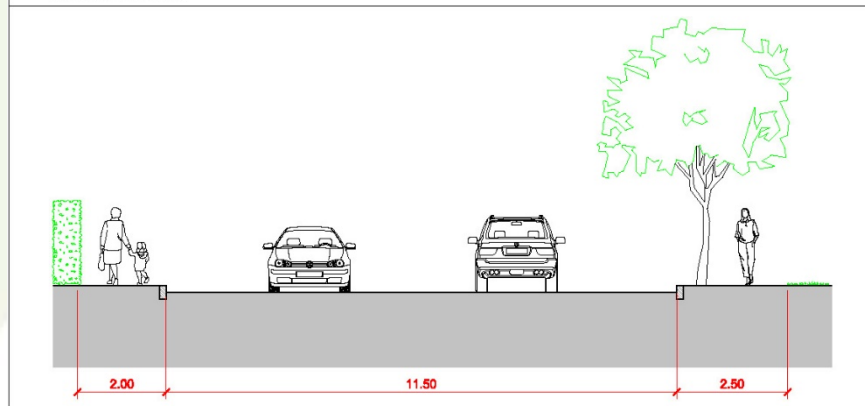
- lato nord: marciapiede pedonale di larghezza 2,00m;
- lato sud: marciapiede pedonale di larghezza 2,50m.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la pericolosità dell'incrocio con via Persicetana.

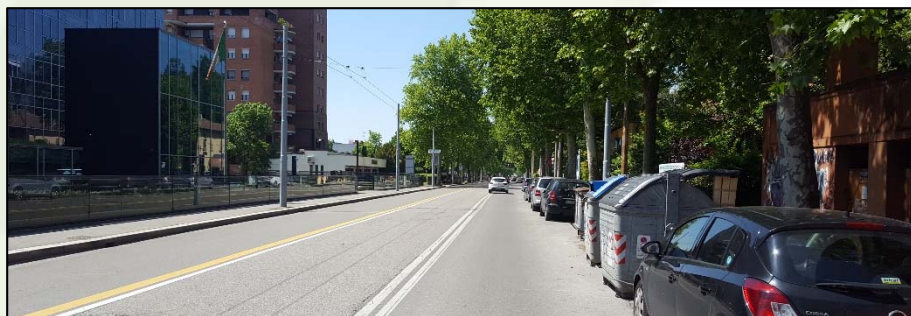
Sezione F - via LEPIDO - scala 1:200

Stato di fatto



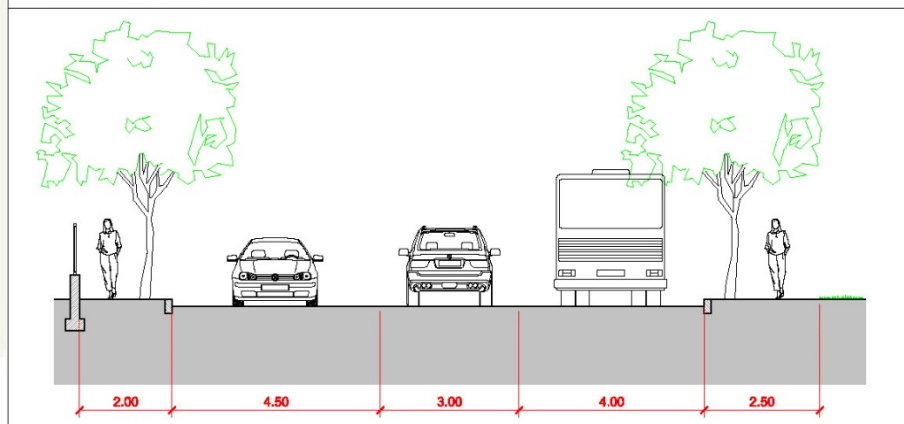
Tratta 8

via Lepido



Sezione G - via LEPIDO - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta urbana non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 11,50m, con una corsia veicolare e una corsia riservata al solo trasporto pubblico in direzione centro e una corsia veicolare in direzione esterna.

A lato della carreggiata, è presente:

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

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la scarsa presenza e pericolosità degli attraversamenti pedonali che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera);
- la presenza di cassonetti in carreggiata (lato nord);
- la presenza, in alcune tratte, di auto in sosta vietata.

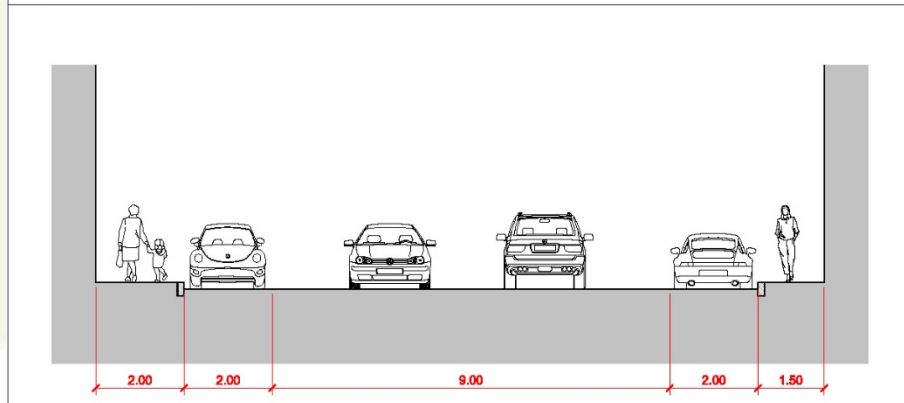
Tratta 9

via Lepido



Sezione H - via LEPIDO - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta urbana non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 9,00m, a doppio senso di marcia.

A lato della carreggiata, è presente:

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

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la conseguente pericolosità degli attraversamenti pedonali che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera);
- il numero significativo di incidenti che hanno coinvolto i pedoni.

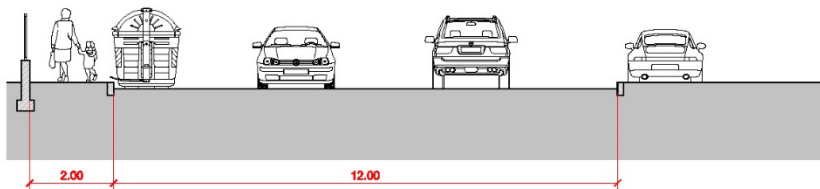
Tratta 10

via Lepido



Sezione I - via LEPIDO - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta urbana non esistente

Commento

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

A lato della carreggiata, è presente:

- lato nord: marciapiede pedonale di larghezza 2,00m;
- lato sud: ampia area a parcheggio.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la conseguente pericolosità degli attraversamenti pedonali che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera);
- la presenza di cassonetti in carreggiata (lato nord).

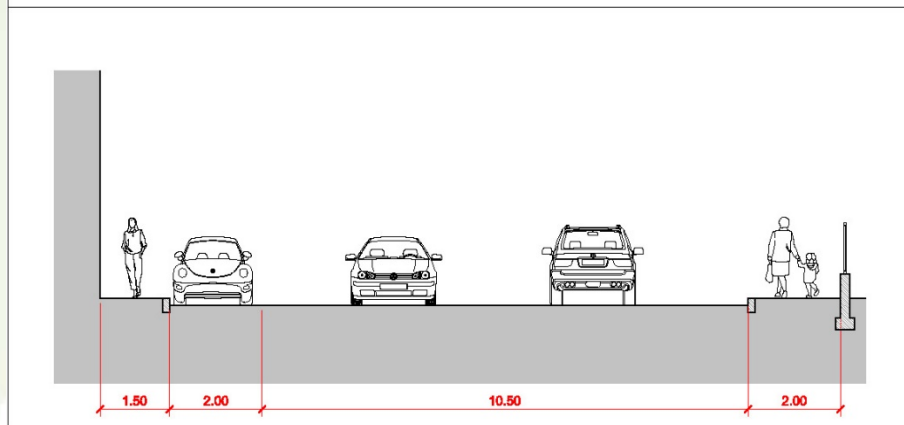
Tratta 11

via Lepido



Sezione L - via LEPIDO - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta urbana non esistente

Commento

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

A lato della carreggiata, è presente:

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

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la conseguente pericolosità degli attraversamenti pedonali che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera).

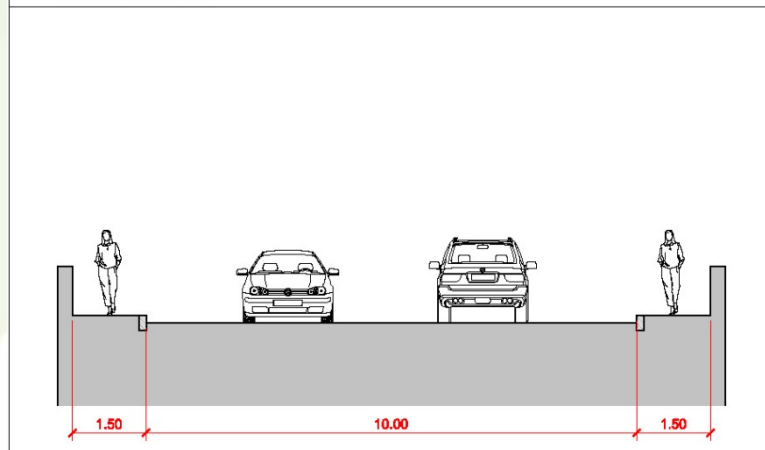
Tratta 12

Via Emilia Ponente



Sezione M - via EMILIA PONENTE - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta urbana non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 10,00m, a doppio senso di marcia. Il percorso pedonale è presente su entrambi i lati della carreggiata, con larghezza pari a 1,50m.

Da evidenziare l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore.

-

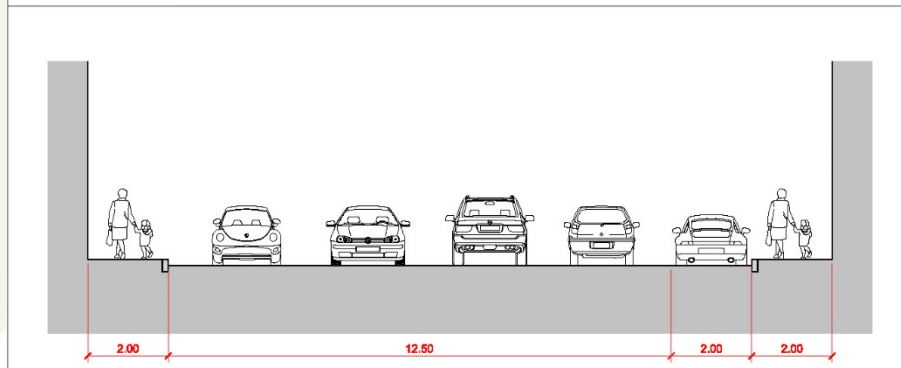
Tratta 13

Via Emilia Ponente



Sezione N - via EMILIA PONENTE - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta urbana non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 12,50m, a doppio senso di marcia.

A lato della carreggiata, è presente:

- lato nord: marciapiede pedonale di larghezza 2,00m;
- lato sud: sosta in linea e marciapiede pedonale di larghezza 2,00m.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la conseguente pericolosità degli attraversamenti pedonali che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera).

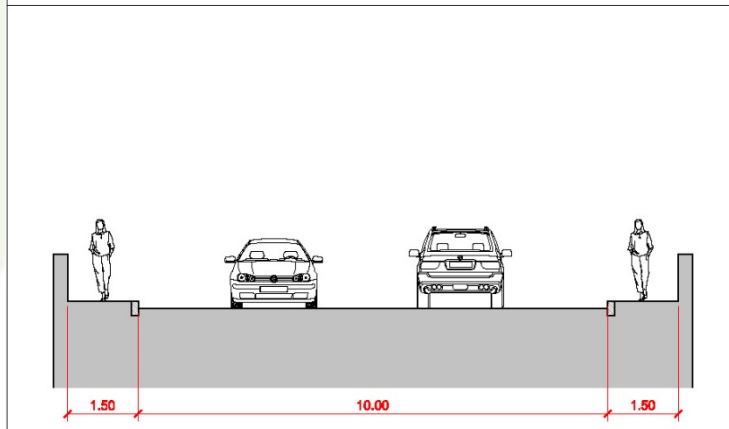
Tratta 14

via Emilia Ponente



Sezione O - via EMILIA PONENTE - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta urbana non esistente

Commento

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

Il percorso pedonale è presente su entrambi i lati della carreggiata, con larghezza pari a 1,50m.

Da evidenziare l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore.

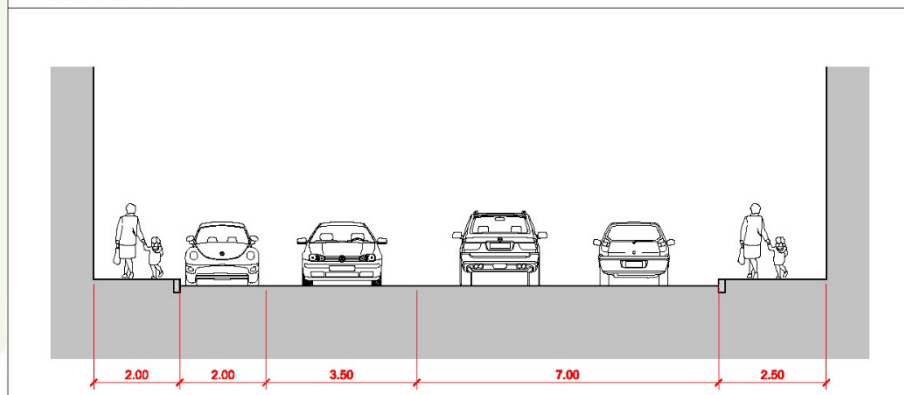
Tratta 15

via Emilia Ponente



Sezione P - via EMILIA PONENTE - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta urbana non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 10,50m, con due corsie veicolari in direzione centro e una corsia in direzione esterna.

A lato della carreggiata, è presente:

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

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- l'eccessiva larghezza della corsia veicolare che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore nonostante la presenza di misure fisiche per la riduzione della velocità (attraversamenti pedonali rialzati).

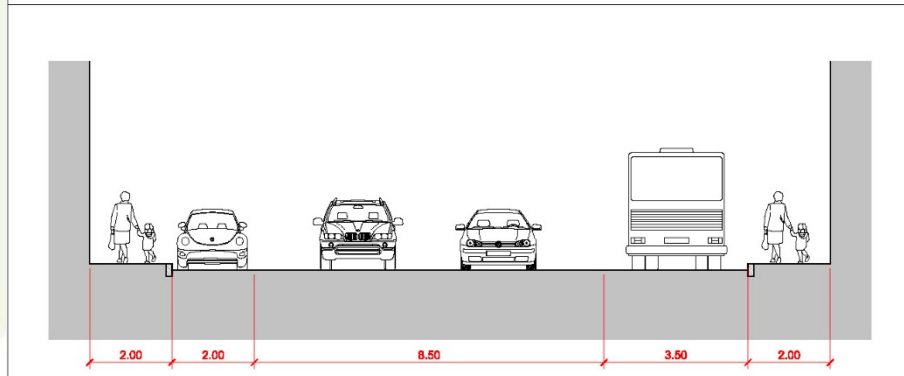
Tratta 16

via Emilia Ponente



Sezione Q - via EMILIA PONENTE - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta urbana non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 12,00m, con due corsie veicolari in direzione esterna e una corsia riservata al solo trasporto pubblico in direzione centro.

A lato della carreggiata, è presente:

- lato nord: sosta in linea e marciapiede pedonale di larghezza 2,00m;
- lato sud: marciapiede pedonale di larghezza 2,00m.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- l'eccessiva larghezza della corsia veicolare che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore nonostante la presenza di misure fisiche per la riduzione della velocità (attraversamenti pedonali rialzati).

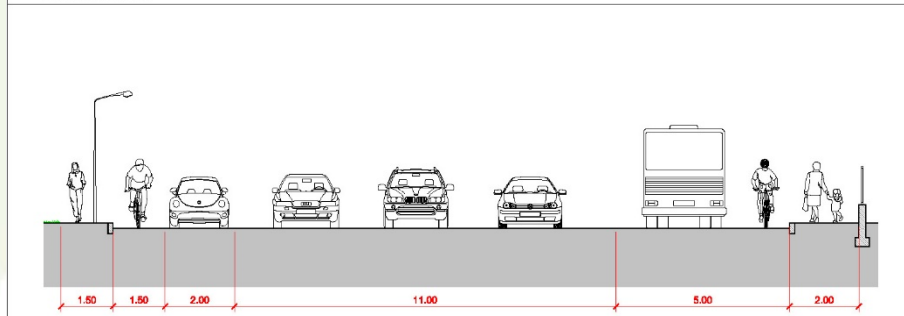
Tratta 17 – Direzione centro

via Emilia Ponente



Sezione R - via EMILIA PONENTE - scala 1:200

Stato di fatto



1	tratta esistente
2	corsia bus + bici
3	pavimentazione: asfalto
4	corsia monodirezionale
5	larghezza 5,00m
6	a dx: marciapiede; a sx: a raso
7	ostacoli puntuali: assenti
8	conflitto laterale: leggero
9	conflitto con il traffico pedonale: assente
10	conflitto con il traffico veicolare: assente
11	Intersezioni: trattate adeguatamente
12	qualità della pavimentazione e raccordi: buona
13	segnaletica di guida ai comportamenti: presente, adeguata
14	segnaletica di indirizzamento: assente

Commento

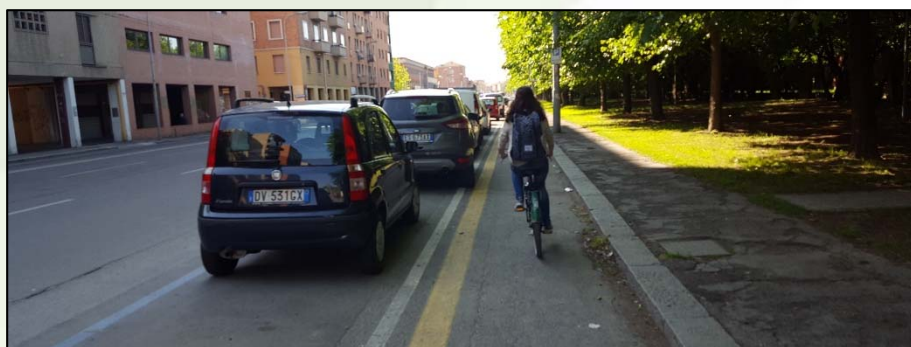
La larghezza della corsia riservata è più che sufficiente ad evitare il conflitto tra autobus e biciclette.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la scarsa presenza e pericolosità degli attraversamenti pedonali e ciclabili che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera).

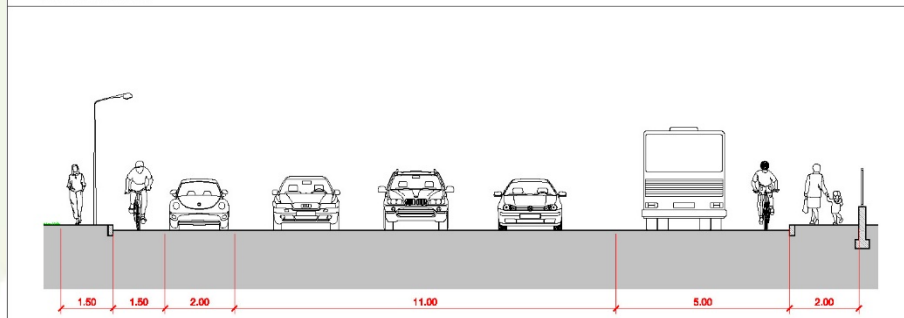
Tratta 17 – Direzione esterna

via Emilia Ponente



Sezione R - via EMILIA PONENTE - scala 1:200

Stato di fatto



1	tratta esistente
2	corsia ciclabile su strada
3	pavimentazione: asfalto
4	corsia monodirezionale
5	larghezza 1,50m accettabile da adeguare allo standard funzionale
6	a dx: marciapiede; a sx: verticali (auto in sosta)
7	ostacoli puntuali: assenti
8	conflitto laterale: assente
9	conflitto con il traffico pedonale: assente
10	conflitto con il traffico veicolare: leggero
11	Intersezioni: trattate adeguatamente
12	qualità della pavimentazione e raccordi: buona
13	segnaletica di guida ai comportamenti: presente, adeguata
14	segnaletica di indirizzamento: assente

Commento

La larghezza della corsia ciclabile è adeguata allo standard funzionale ma la presenza del marciapiede da un lato e delle auto in sosta dall'altro, che non permettono di "scartare" nel caso di apertura delle portiere (si evidenzia che il passeggero dell'auto è ancora meno avvezzo a guardare nello specchietto prima di aprire la portiera rispetto al conducente), e l'impossibilità di superare un ciclista lento, riducono l'efficienza del percorso e ne aumentano la pericolosità.

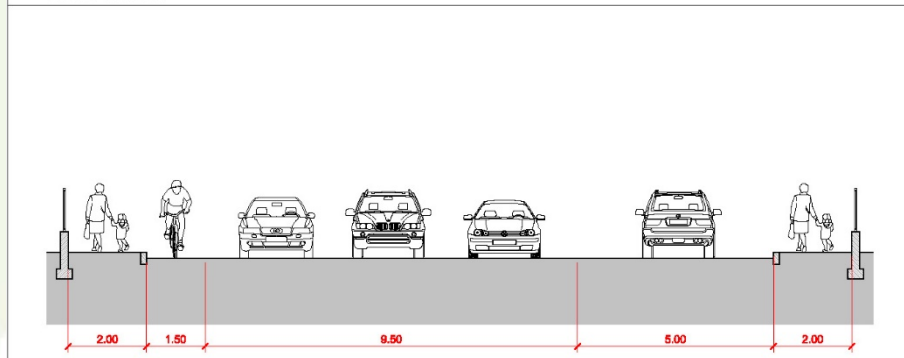
Tratta 18

via Emilia Ponente



Sezione S - via EMILIA PONENTE - scala 1:200

Stato di fatto



1	tratta esistente
2	corsia ciclabile su strada
3	pavimentazione: asfalto
4	corsia monodirezionale in direzione esterna
5	larghezza 1,50m adeguata allo standard funzionale
6	a dx: marciapiede; a sx: a raso
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 adeguatamente
12	qualità della pavimentazione e raccordi: buona
13	segnaletica di guida ai comportamenti: presente, adeguata
14	segnaletica di indirizzamento: assente

Commento

La connessione ciclabile è assicurata solamente in direzione esterna.

Da evidenziare l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore.

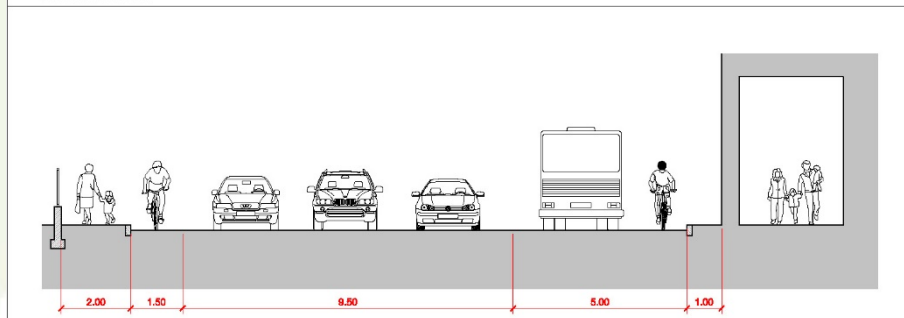
Tratta 19 – Direzione centro

via Saffi



Sezione T - via SAFFI - scala 1:200

Stato di fatto



1	tratta esistente
2	corsia bus + bici
3	pavimentazione: asfalto
4	corsia monodirezionale
5	larghezza 5,00m
6	a dx: marciapiede; a sx: a raso
7	ostacoli puntuali: assenti
8	conflitto laterale: leggero
9	conflitto con il traffico pedonale: assente
10	conflitto con il traffico veicolare: assente
11	Intersezioni: trattate adeguatamente
12	qualità della pavimentazione e raccordi: buona
13	segnaletica di guida ai comportamenti: presente, adeguata
14	segnaletica di indirizzamento: assente

Commento

La larghezza della corsia riservata è più che sufficiente ad evitare il conflitto tra autobus e biciclette.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- che gli attraversamenti trasversali non sono mai ciclopedonali, obbligando di fatto il ciclista a scendere dalla bicicletta per attraversare;
- il numero significativo di incidenti che hanno coinvolto i ciclisti.

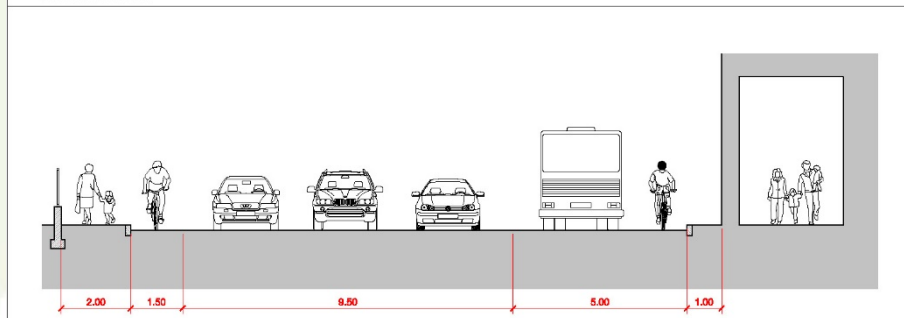
Tratta 19 – Direzione esterna

via Saffi



Sezione T - via SAFFI - scala 1:200

Stato di fatto



1	tratta esistente
2	corsia ciclabile su strada
3	pavimentazione: asfalto
4	corsia monodirezionale
5	larghezza 1,50m adeguata allo standard funzionale
6	a dx: marciapiede; a sx: a raso
7	ostacoli puntuali: assenti
8	conflitto laterale: assente
9	conflitto con il traffico pedonale: assente
10	conflitto con il traffico veicolare: assente
11	Intersezioni: assenti
12	qualità della pavimentazione e raccordi: buona
13	segnaletica di guida ai comportamenti: presente, adeguata
14	segnaletica di indirizzamento: assente

Commento

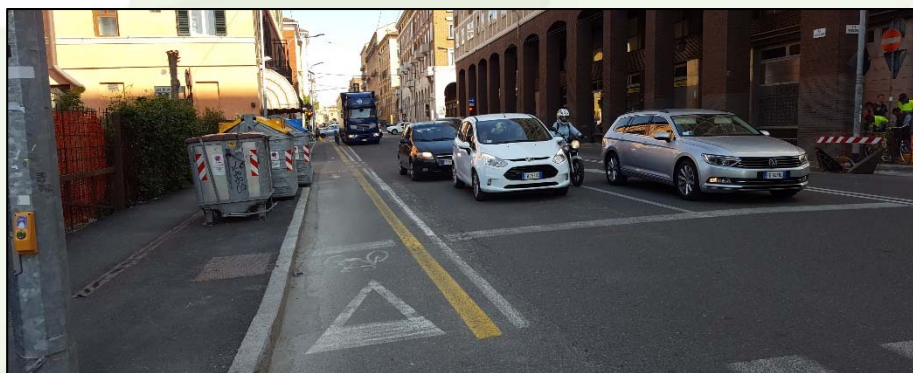
La corsia ciclabile monodirezionale su strada è adeguata allo standard funzionale.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- che gli attraversamenti trasversali non sono mai ciclopedonali, obbligando di fatto il ciclista a scendere dalla bicicletta per attraversare;
- il numero significativo di incidenti che hanno coinvolto i ciclisti.

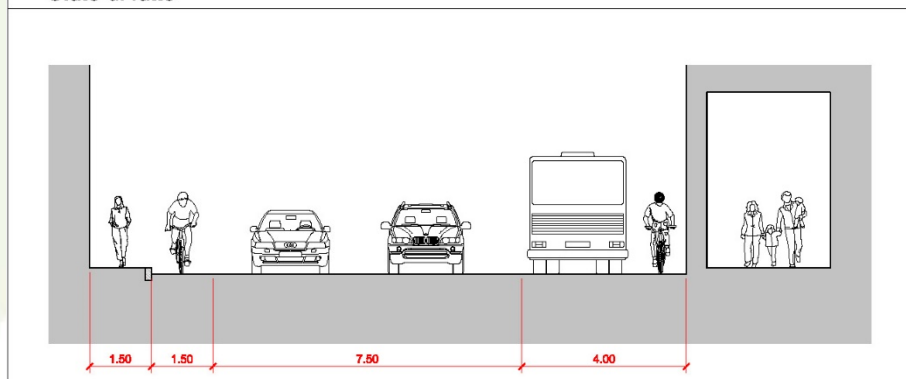
Tratta 20 – Direzione centro

via Saffi



Sezione U - via SAFFI - scala 1:200

Stato di fatto



1	tratta esistente
2	corsia bus + bici
3	pavimentazione: asfalto
4	corsia monodirezionale
5	larghezza 4,00m
6	a dx: marciapiede; a sx: a raso
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 adeguatamente
12	qualità della pavimentazione e raccordi: buona
13	segnaletica di guida ai comportamenti: presente, adeguata
14	segnaletica di indirizzamento: assente

Commento

La larghezza della corsia riservata è sufficiente ad evitare il conflitto tra autobus e biciclette.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- che gli attraversamenti trasversali non sono mai ciclopeditoni, obbligando di fatto il ciclista a scendere dalla bicicletta per attraversare;
- il numero significativo di incidenti che hanno coinvolto i ciclisti.

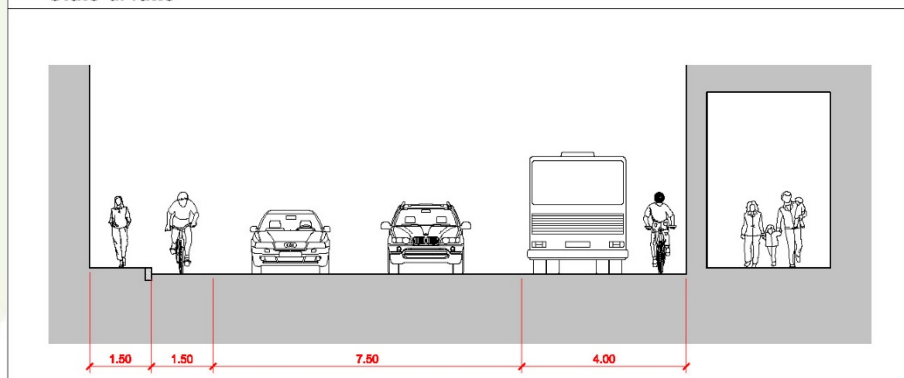
Tratta 20 – Direzione esterna

via Saffi



Sezione U - via SAFFI - scala 1:200

Stato di fatto



1	tratta esistente
2	corsia ciclabile su strada
3	pavimentazione: asfalto
4	corsia monodirezionale
5	larghezza 1,50m adeguata allo standard funzionale
6	a dx: marciapiede; a sx: a raso
7	ostacoli puntuali: assenti
8	conflitto laterale: assente
9	conflitto con il traffico pedonale: assente
10	conflitto con il traffico veicolare: assente
11	Intersezioni: assenti
12	qualità della pavimentazione e raccordi: buona
13	segnaletica di guida ai comportamenti: presente, adeguata
14	segnaletica di indirizzamento: assente

Commento

La corsia ciclabile monodirezionale su strada è adeguata allo standard funzionale.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- che gli attraversamenti trasversali non sono mai ciclopedonali, obbligando di fatto il ciclista a scendere dalla bicicletta per attraversare;
- il numero significativo di incidenti che hanno coinvolto i ciclisti.

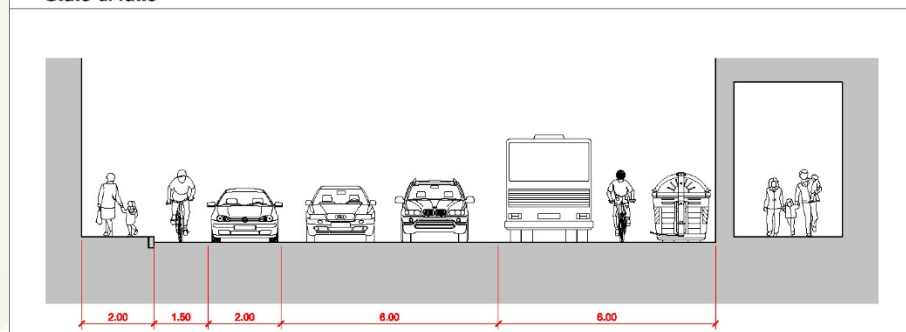
Tratta 21 – Direzione centro

via Saffi



Sezione V - via SAFFI - scala 1:200

Stato di fatto



1	tratta esistente
2	corsia bus + bici
3	pavimentazione: asfalto
4	corsia monodirezionale
5	larghezza 6,00m
6	a dx: marciapiede; a sx: a raso
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 adeguatamente
12	qualità della pavimentazione e raccordi: buona
13	segnaletica di guida ai comportamenti: presente, adeguata
14	segnaletica di indirizzamento: assente

Commento

La larghezza della corsia riservata è sufficiente ad evitare il conflitto tra autobus e biciclette.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la scarsa presenza e pericolosità degli attraversamenti pedonali che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera);
- che gli attraversamenti trasversali non sono mai ciclopedonali, obbligando di fatto il ciclista a scendere dalla bicicletta per attraversare;
- il numero significativo di incidenti che hanno coinvolto pedoni e ciclisti.

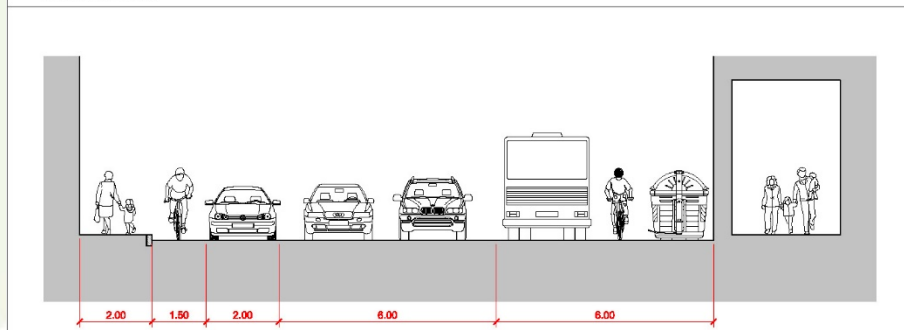
Tratta 21 – Direzione esterna

via Saffi



Sezione V - via SAFFI - scala 1:200

Stato di fatto



1	tratta esistente
2	corsia ciclabile su strada
3	pavimentazione: asfalto
4	corsia monodirezionale
5	larghezza 1,50m accettabile da adeguare allo standard funzionale
6	a dx: marciapiede; a sx: verticali (auto in sosta)
7	ostacoli puntuali: rari
8	conflitto laterale: leggero
9	conflitto con il traffico pedonale: assente
10	conflitto con il traffico veicolare: leggero
11	Intersezioni: trattate adeguatamente
12	qualità della pavimentazione e raccordi: buona
13	segnaletica di guida ai comportamenti: presente, adeguata
14	segnaletica di indirizzamento: assente

Commento

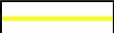


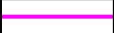




La larghezza della corsia ciclabile è adeguata allo standard funzionale ma la presenza del marciapiede da un lato e delle auto in sosta dall'altro, che non permettono di "scartare" nel caso di apertura delle portiere (si evidenzia che il passeggero dell'auto è ancora meno avvezzo a guardare nello specchietto prima di aprire la portiera rispetto al conducente), e l'impossibilità di superare un ciclista lento, riducono l'efficienza del percorso e ne aumentano la pericolosità.

Da evidenziare:



- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la scarsa presenza e pericolosità degli attraversamenti pedonali che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze

- deboli (effetto barriera);
- che gli attraversamenti trasversali non sono mai ciclopedonali, obbligando di fatto il ciclista a scendere dalla bicicletta per attraversare;
- il numero significativo di incidenti che hanno coinvolto pedoni e ciclisti.

LEGENDA**PERCORSI CICLABILI ESISTENTI**

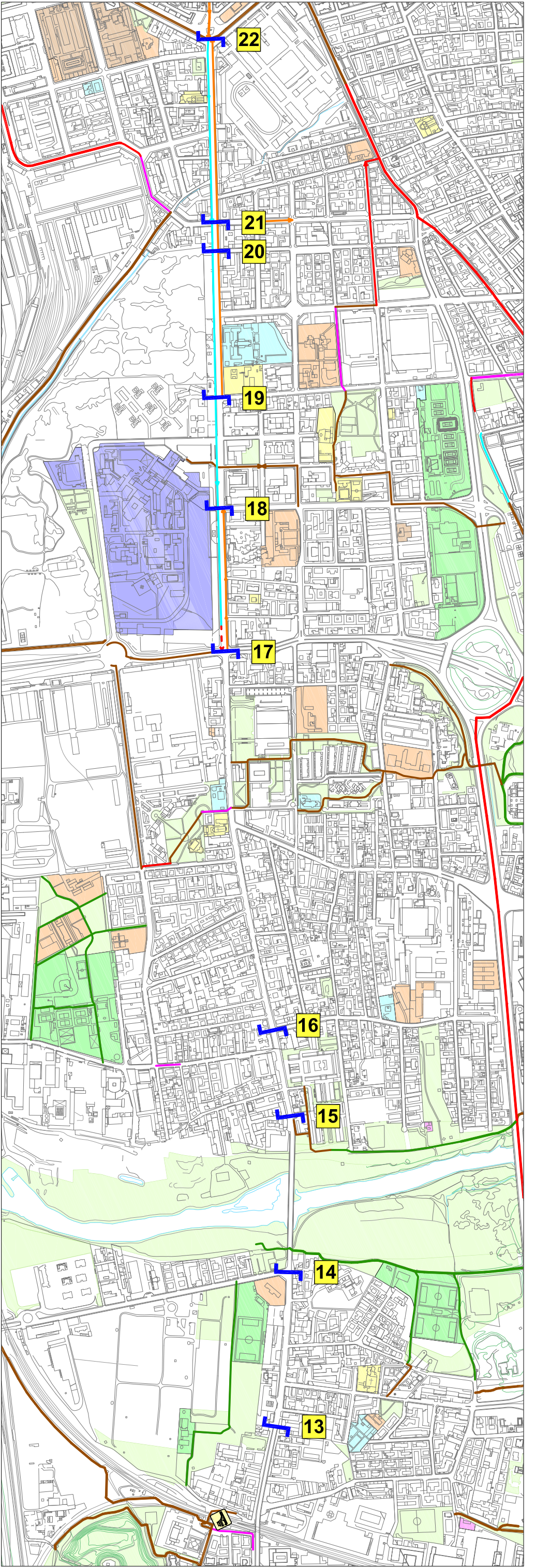
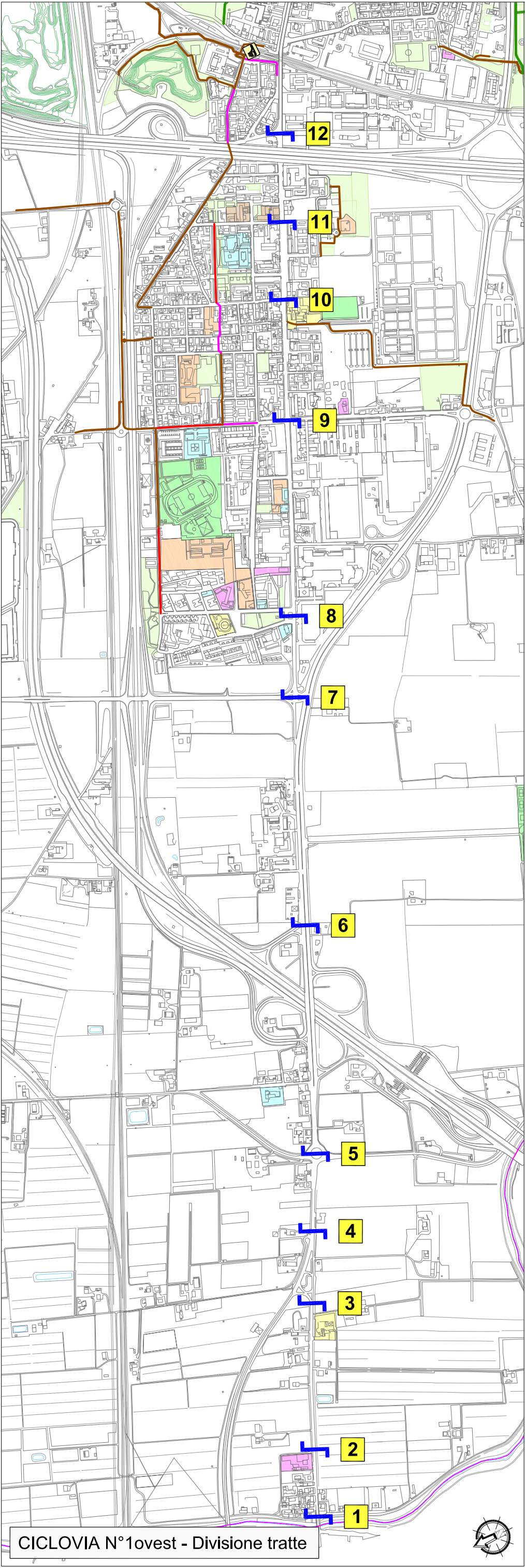
	Area Pedonale
	Ciclabile contigua al marciapiede monodirezionale
	Ciclabile contigua al marciapiede bidirezionale
	Percorso ciclopedonale
	Pista ciclabile in sede propria
	Corsia ciclabile su strada
	Corsia preferenziale bus + bici
	Percorso naturalistico pavimentato
	Percorso naturalistico sterrato

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 2

Proposte di progetto



Inquadramento generale

La **ciclovía 2** si svilupperà dal Centro fino al confine comunale in direzione di Casalecchio di Reno lungo le vie Saragozza, Porrettana e Don Luigi Sturzo, per una lunghezza complessiva di circa 3,0 Km.

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

- riqualificare 1,2 Km circa di infrastrutture esistenti;
- realizzare 1,8 Km circa di nuove infrastrutture.

Nel complesso, l'itinerario sarà caratterizzato da:

- infrastruttura su carreggiata (corsia ciclabile) per gran parte del suo sviluppo, dalla circonvallazione al confine comunale in direzione Casalecchio;
- infrastruttura su carreggiata (corsia riservata bus+biciclette) per gran parte del suo sviluppo, dal confine comunale alla circonvallazione in direzione centro.

Come ulteriore contributo del progetto al completamento dell'itinerario in esame:

- si prevedono specifici interventi di moderazione delle velocità lungo la tratta compresa tra le vie di Casaglia e Battaglia
- si ritiene necessario valutare la riqualificazione e messa in sicurezza dell'incrocio con via Andrea Costa.

Per concludere, il costo previsto per il completamento dell'itinerario è compreso tra 130.000 e 180.000 di euro circa, di cui:

- tra 54.000 e 72.000 euro circa per la riqualificazione delle infrastrutture esistenti;
- tra 58.000 e 85.000 euro circa per la realizzazione di nuove infrastrutture;
- tra 20.000 e 25.000 euro circa per la realizzazione delle opere di supporto.

Tratta 1

via Don Luigi Sturzo

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 700m circa.

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

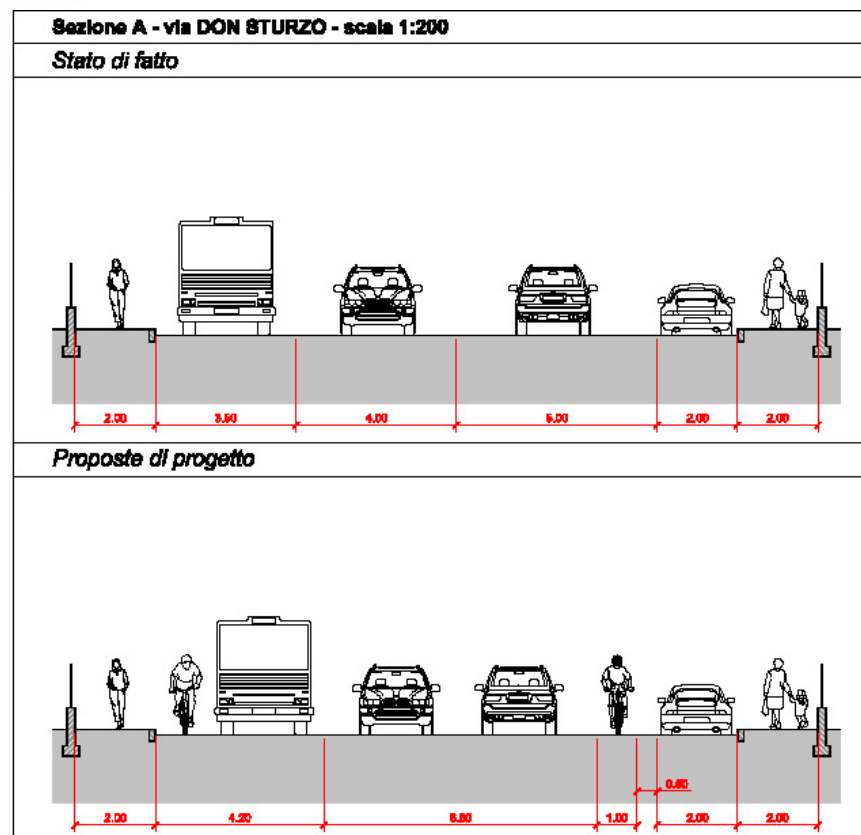
Considerando l'eccessiva larghezza della carreggiata, non compatibile con accettabili livelli di sicurezza come dimostrato dall'incidentalità che ha coinvolto i pedoni lungo la tratta, e la presenza di una corsia riservata al trasporto pubblico in direzione Centro, il progetto prevede la realizzazione di una **corsia ciclabile monodirezionale** in direzione Casalecchio 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 Casalecchio di Reno;
- la realizzazione di una corsia preferenziale bus+biciclette di larghezza 4,20m in direzione centro.

Si ritiene inoltre necessario valutare la revisione dell'incrocio con via Andrea Costa per migliorare le manovre di svolta, aumentare la sicurezza degli attraversamenti pedonali e consentire il collegamento con la **ciclovía 3** e l'**anello II**.

Si evidenzia infine che gli interventi proposti sono compatibili con il progetto di filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano che interessa tale tratta.



Tratta 2

via Porrettana

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 720m circa.

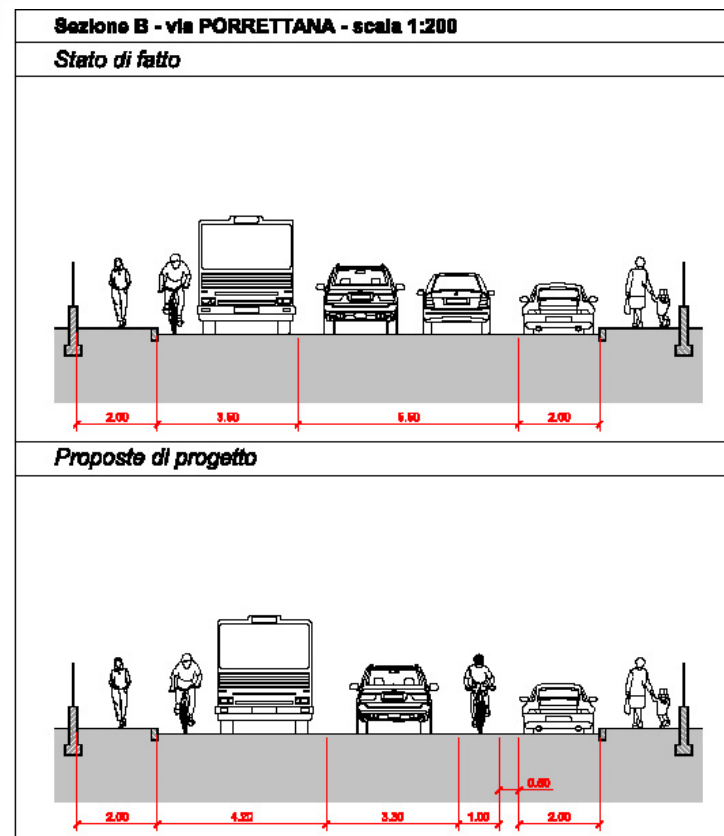
Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale secondaria di quartiere”.

In considerazione del fatto che:

- la corsia preferenziale bus+biciclette esistente in direzione centro risulta essere di larghezza eccessivamente ridotta per consentirne l'utilizzo in sicurezza;
 - le dimensioni della carreggiata in direzione Casalecchio, non consentendo la realizzazione di due vere e proprie corsie di marcia, permettono velocità eccessive e pericolose in presenza di poco traffico;
- il progetto propone la realizzazione di una **corsia ciclabile monodirezionale** in direzione Casalecchio e l'allargamento della **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 Casalecchio di Reno;
- l'allargamento della corsia preferenziale bus+biciclette esistente a 4,20m.



Tratta 3

via Saragozza

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 70m circa.

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

La brevissima tratta, presentando un forte restringimento della carreggiata in corrispondenza dell’Arco del Meloncello, dovrà essere gestita come nello stato di fatto (nodo semaforizzato a senso unico alternato).

Da evidenziare la presenza della salita per il Santuario della Madonna di San Luca.



Tratta 4

via Saragozza

Descrizione delle proposte di progetto

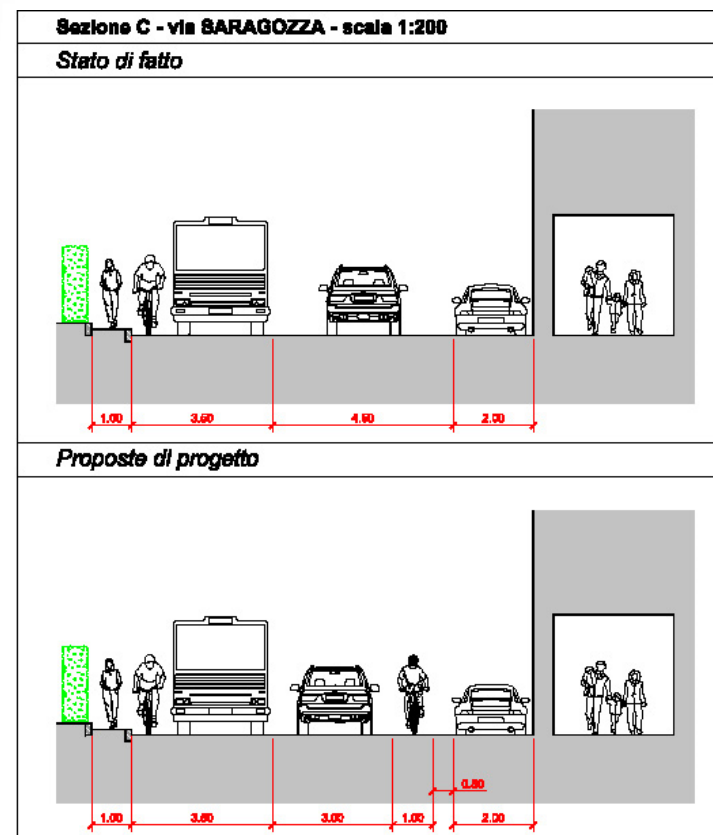
Lunghezza totale: 430m circa.

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

Considerando l'eccessiva larghezza della corsia veicolare in direzione Casalecchio e la presenza di una corsia riservata bus+biciclette in direzione centro, il progetto propone l'inserimento di una **corsia ciclabile monodirezionale** di larghezza 1,50m in direzione Casalecchio.

Il progetto propone inoltre la realizzazione di nuovi attraversamenti ciclopedonali per aumentare la permeabilità della strada e consentire l'ingresso/uscita dal sistema ciclabile.

Nell'ambito di un progetto di riqualificazione generale dell'asse stradale monumentale, si potrebbe valutare l'eliminazione della sosta, l'allargamento del percorso pedonale lungo il lato sud della carreggiata e la completa riorganizzazione dello spazio stradale.



Tratta 5

via Saragozza

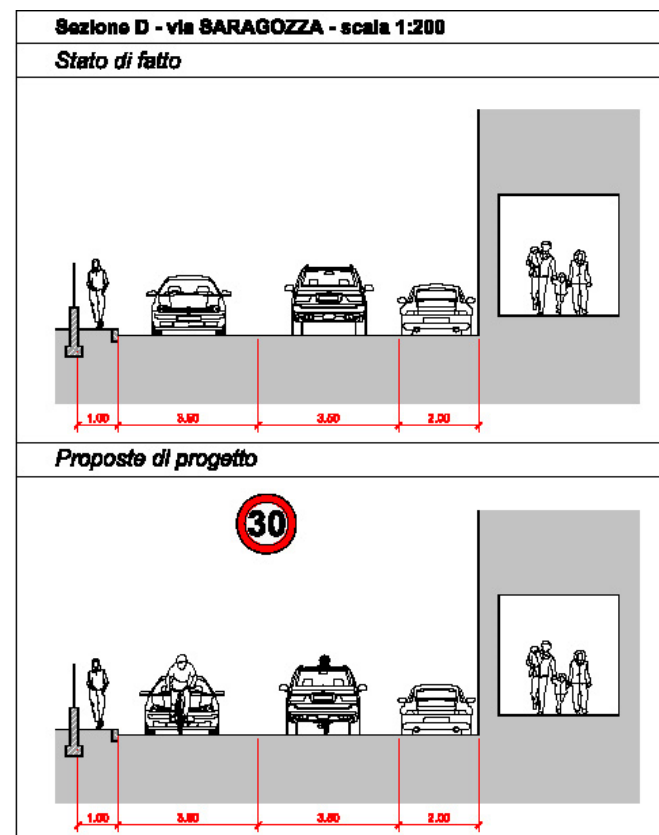
Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 120m 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 e di realizzare interventi di moderazione delle velocità compatibili con la categoria di strada interessata, per consentire la percorribilità in promiscuo con il traffico veicolare.

Considerando la brevità della tratta, si propone in alternativa di valutare l’eliminazione della sosta, l’allargamento del marciapiede esistente lungo il lato sud della strada e la realizzazione di una corsia ciclabile monodirezionale su entrambi i lati della carreggiata.



Tratta 6

via Saragozza

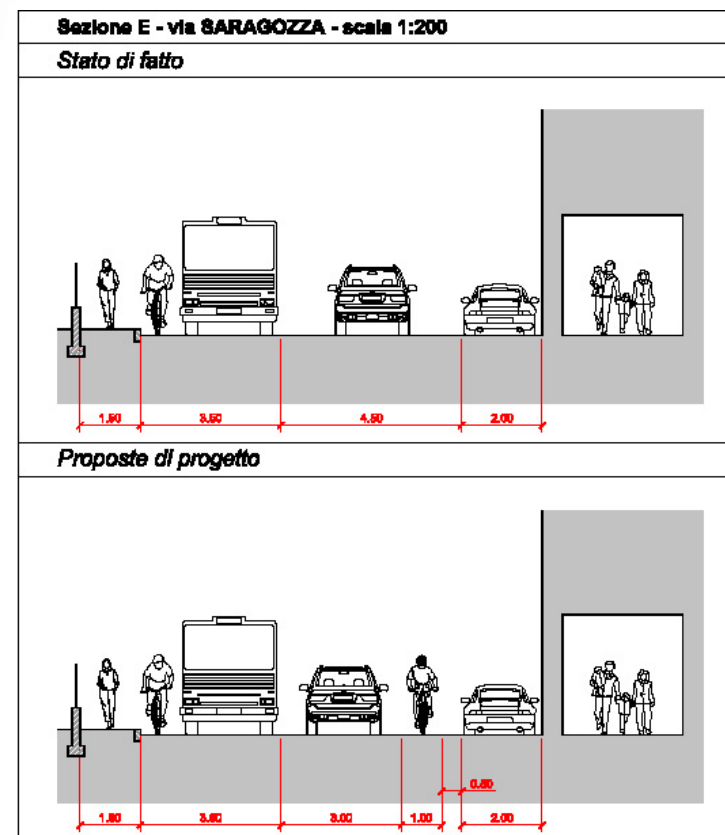
Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 470m circa.

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

Come per la tratta 4, considerando l'eccessiva larghezza della corsia veicolare in direzione Casalecchio e la presenza di una corsia riservata bus+biciclette in direzione centro, il progetto propone l'inserimento di una **corsia ciclabile monodirezionale** di larghezza 1,50m in direzione Casalecchio.

Il progetto propone inoltre la realizzazione di nuovi attraversamenti ciclopeditoni per aumentare la permeabilità della strada e consentire l'ingresso/uscita dal sistema ciclabile.



Tratta 7

via Saragozza

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 410m circa.

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

In considerazione del fatto che:

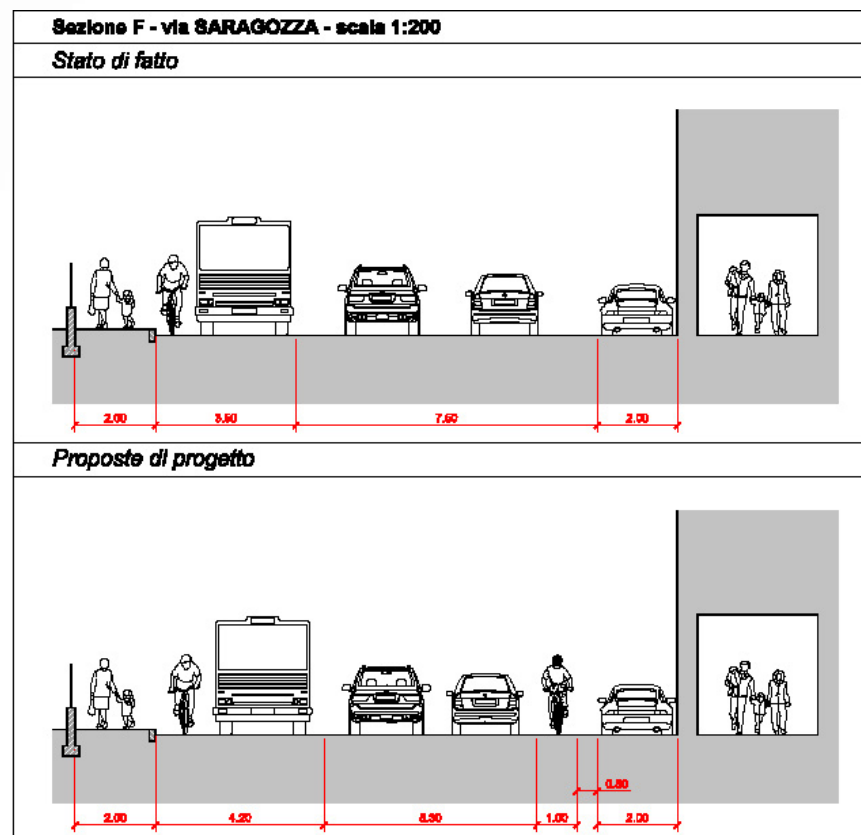
- la corsia preferenziale bus+biciclette esistente in direzione centro risulta essere di larghezza eccessivamente ridotta per consentirne l'utilizzo in sicurezza;
- le dimensioni della carreggiata in direzione Casalecchio permettono velocità eccessive e pericolose in presenza di poco traffico;

il progetto propone la realizzazione di una **corsia ciclabile monodirezionale** in direzione Casalecchio e l'allargamento della **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 Casalecchio di Reno;
- l'allargamento della corsia preferenziale bus+biciclette esistente a 4,20m.

Il progetto propone inoltre la realizzazione di nuovi attraversamenti ciclopeditoni per aumentare la permeabilità della strada e consentire l'ingresso/uscita dal sistema ciclabile.



Tratta 8

via Saragozza

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 60m circa.

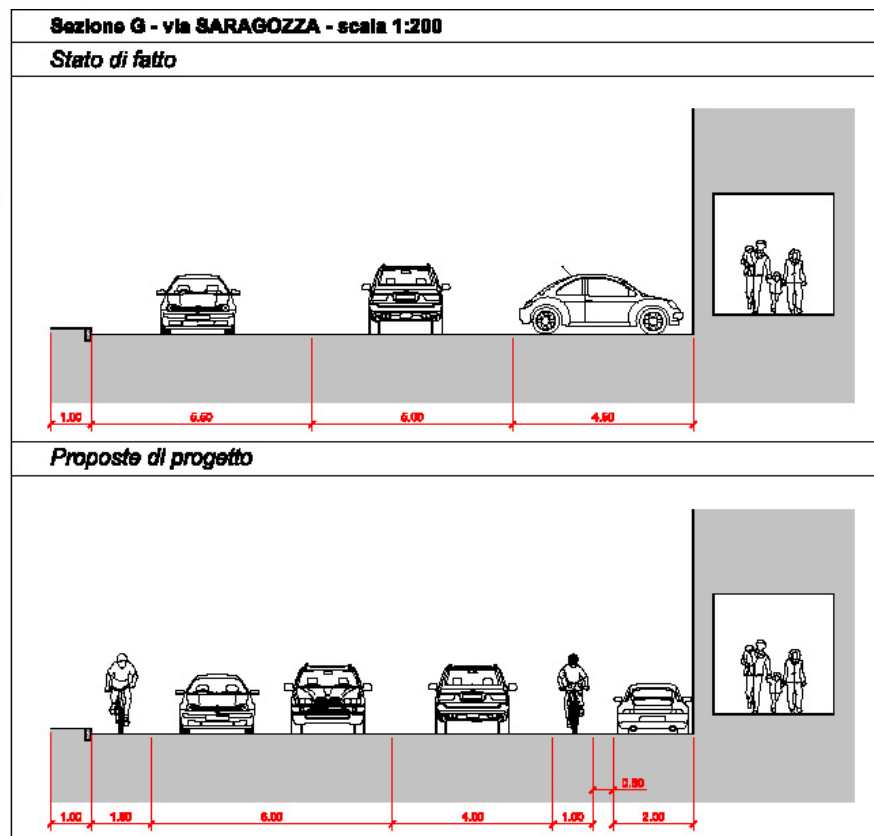
Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale secondaria di quartiere”.

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

Nel dettaglio, il progetto prevede quindi:

- la trasformazione della sosta esistente lungo il lato nord della carreggiata da stalli a 45° a stalli in linea;
- la realizzazione di una corsia ciclabile di larghezza 1,50m su entrambi i lati della carreggiata;
- la realizzazione di una corsia veicolare di larghezza 4,00m in direzione Casalecchio;
- la realizzazione di due corsie veicolari di larghezza complessiva pari a 6,00m in direzione centro.

Il progetto propone inoltre la realizzazione dell'attraversamento pedonale in corrispondenza dell'incrocio con la circonvallazione per dare continuità ai percorsi pedonali.



Stima sommaria dei costi per ciascuna tratta

Intervento	u.m.	q.tà	importo	
			bitume	bitume colorato
TRATTA 1				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	700	€ 16.800,00	€ 28.000,00
Corsia riservata bus+biciclette	ml	700	€ 16.800,00	€ 16.800,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 33.600,00	€ 44.800,00
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			€ 34.080,00	€ 45.280,00
TRATTA 2				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	720	€ 17.280,00	€ 28.800,00
Allargamento corsia riservata bus+biciclette esistente	ml	720	€ 17.280,00	€ 17.280,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 34.560,00	€ 46.080,00
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	€ 46.560,00
TRATTA 3				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
	ml	70	€ -	€ -
Totale realizzazione infrastruttura			€ -	€ -
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	4	€ 480,00	€ 480,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 480,00	€ 480,00
Totale tratta 3			€ 480,00	€ 480,00
TRATTA 4				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	430	€ 10.320,00	€ 17.200,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 10.320,00	€ 17.200,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	4	€ 480,00	€ 480,00
Attraversamento ciclopedonale con scivoli	cad	2	€ 3.200,00	€ 3.200,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 3.680,00	€ 3.680,00
Totale tratta 4			€ 14.000,00	€ 20.880,00
TRATTA 5				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
	ml	120	€ -	€ -
Totale realizzazione infrastruttura			€ -	€ -
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	4	€ 480,00	€ 480,00
Attraversamento ciclopedonale rialzato	cad	2	€ 7.200,00	€ 13.400,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 7.680,00	€ 13.880,00
Totale tratta 5			€ 7.680,00	€ 13.880,00

Intervento	u.m.	q.tà	importo	
			bitume	bitume colorato
TRATTA 6				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	470	€ 11.280,00	€ 18.800,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 11.280,00	€ 18.800,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	4	€ 480,00	€ 480,00
Attraversamento ciclopedonale con scivoli	cad	2	€ 3.200,00	€ 3.200,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 3.680,00	€ 3.680,00
Totale tratta 6			€ 14.960,00	€ 22.480,00
TRATTA 7				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	410	€ 9.840,00	€ 16.400,00
Allargamento corsia riservata bus+biciclette esistente	ml	410	€ 9.840,00	€ 9.840,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 19.680,00	€ 26.240,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	4	€ 480,00	€ 480,00
Attraversamento ciclopedonale con scivoli	cad	2	€ 3.200,00	€ 3.200,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 3.680,00	€ 3.680,00
Totale tratta 7			€ 23.360,00	€ 29.920,00
TRATTA 8				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	60	€ 2.880,00	€ 4.800,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 2.880,00	€ 4.800,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	2	€ 240,00	€ 240,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 240,00	€ 240,00
Totale tratta 8			€ 3.120,00	€ 5.040,00
TOTALE CICLOVIA 2			€ 132.720,00	€ 184.520,00

Suddivisione della Ciclovia 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

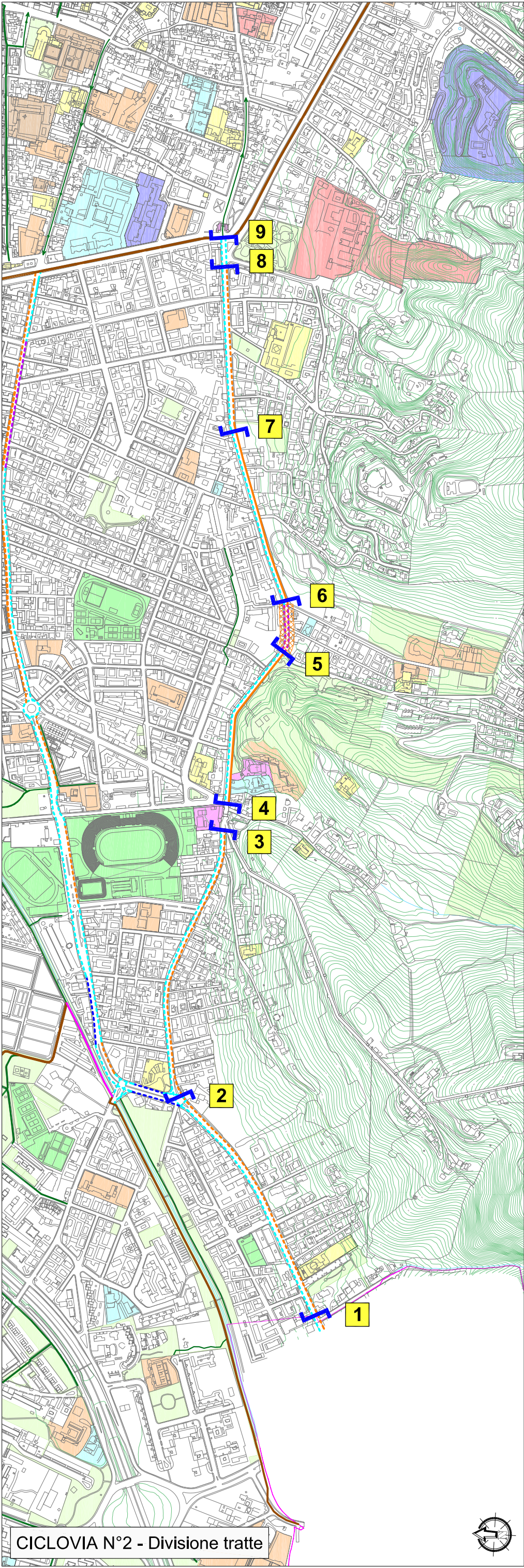
	Riqualificazione incrocio
	Moderazione del traffico e velocità 30 Km/h

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



CICLOVIA N°2 - Divisione tratte



Comune di Bologna



Biciplan
è Bologna





Comune di Bologna



Biciplan
è Bologna



Ciclovia 2

Analisi dello stato di fatto

Agosto 2016

Considerazioni generali

La ciclovía n° 2 si svilupperà dal Centro fino al confine comunale in direzione di Casalecchio di Reno lungo le vie Saragozza, Porrettana e Don Luigi Sturzo, per una lunghezza complessiva di circa 3,0 Km.

Lungo buona parte di tale direttrice è presente una corsia riservata al trasporto pubblico e alle biciclette con direzione Centro.

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

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

A supporto delle schede, la lettura della relativa tavola (**tavola 5**) 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

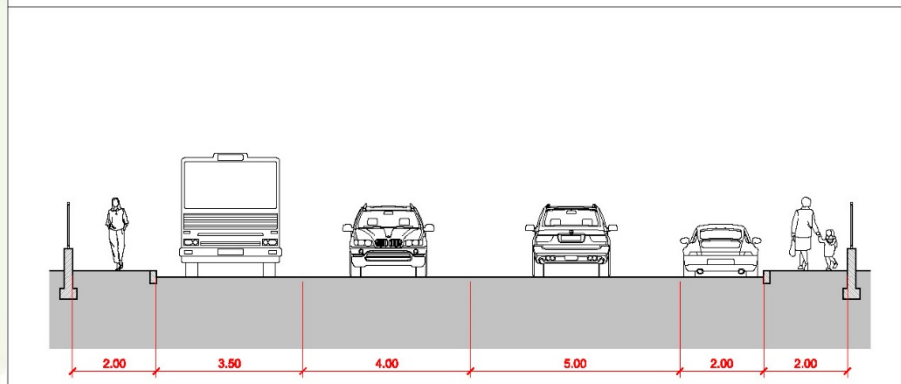
Tratta 1

via Don Luigi Sturzo



Sezione A - via DON STURZO - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 12,50m, con una corsia veicolare per senso di marcia e una corsia riservata al solo trasporto pubblico in direzione centro.

A lato della carreggiata, è presente:

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

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la pericolosità degli attraversamenti pedonali che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera).

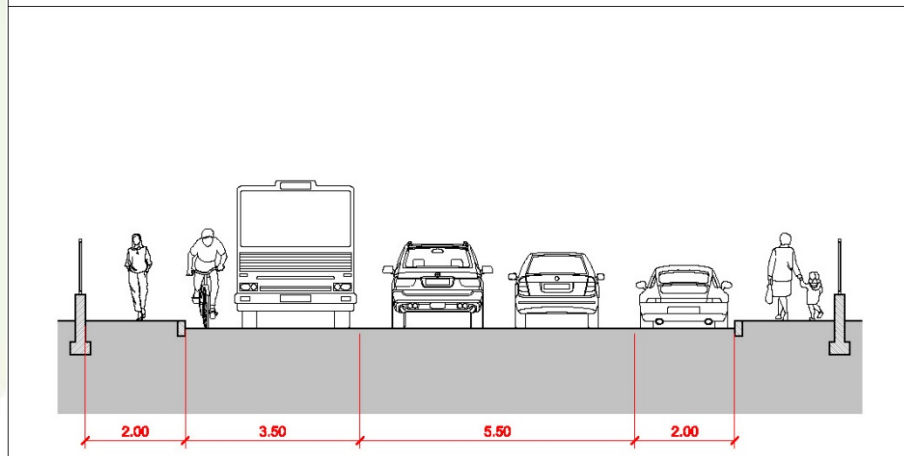
Tratta 2

via Porrettana



Sezione B - via PORRETTANA - scala 1:200

Stato di fatto



1	tratta esistente
2	corsia bus + bici
3	pavimentazione: asfalto
4	corsia monodirezionale in direzione centro
5	larghezza 3,50m
6	a dx:marciapiede; a sx: a raso
7	ostacoli puntuali: assenti
8	conflitto laterale: assente
9	conflitto con il traffico pedonale: assente
10	conflitto con il traffico veicolare: leggero
11	Intersezioni: trattate adeguatamente
12	qualità della pavimentazione e raccordi: buona
13	segnaletica di guida ai comportamenti: presente, non adeguata
14	segnaletica di indirizzamento: assente

Commento

La connessione ciclabile è assicurata solamente in direzione centro.
La larghezza della corsia riservata è appena sufficiente ad evitare il conflitto tra autobus e biciclette.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della corsia veicolare che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore nonostante la presenza di misure fisiche per la riduzione della velocità (attraversamenti pedonali rialzati);
- la totale assenza di attraversamenti ciclabili per consentire l'ingresso/uscita dal sistema ciclabile dal fronte opposto.

Tratta 3

via Saragozza



1. Tratta non esistente

Commento

La brevissima tratta presenta un forte restringimento della carreggiata in corrispondenza dell'Arco del Meloncello e la conseguente gestione del nodo semaforizzato a senso unico alternato.

Da evidenziare la presenza della salita per il Santuario della Madonna di San Luca.

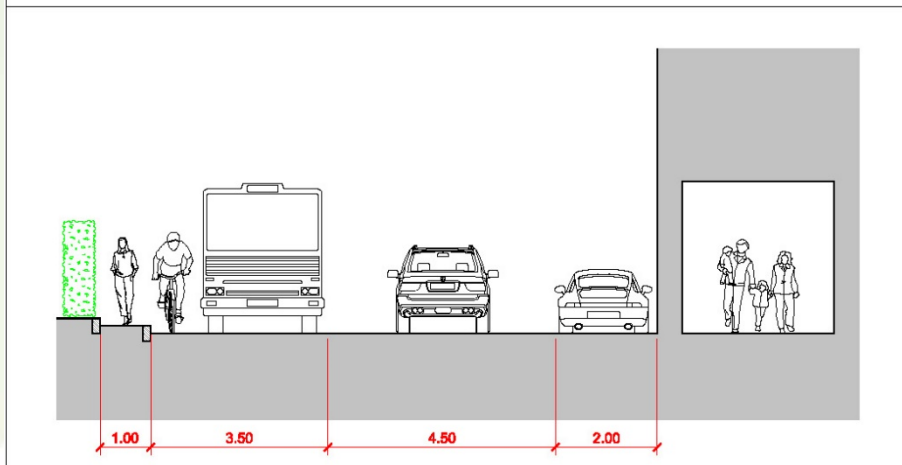
Tratta 4

via Saragozza



Sezione C - via SARAGOZZA - scala 1:200

Stato di fatto



1	tratta esistente
2	corsia bus + bici
3	pavimentazione: asfalto
4	corsia monodirezionale in direzione centro
5	larghezza 3,50m
6	a dx:marciapiede; a sx: a raso
7	ostacoli puntuali: assenti
8	conflitto laterale: assente
9	conflitto con il traffico pedonale: assente
10	conflitto con il traffico veicolare: leggero
11	Intersezioni: assenti
12	qualità della pavimentazione e raccordi: buona
13	segnaletica di guida ai comportamenti: presente, non adeguata
14	segnaletica di indirizzamento: assente

Commento

La connessione ciclabile è assicurata solamente in direzione centro.

La larghezza della corsia riservata è appena sufficiente ad evitare il conflitto tra autobus e biciclette.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della corsia veicolare che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la totale assenza di attraversamenti ciclabili per consentire l'ingresso/uscita dal sistema ciclabile dal fronte opposto.

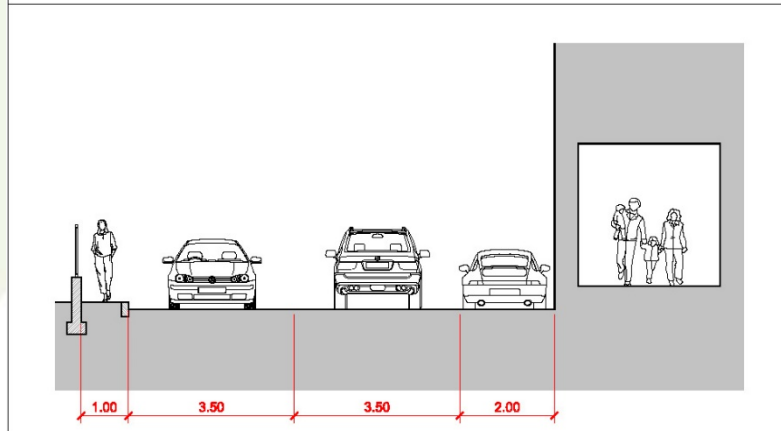
Tratta 5

via Saragozza



Sezione D - via SARAGOZZA - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 7,00m, a doppio senso di marcia.

A lato della carreggiata, è presente:

- lato sud: marciapiede pedonale di larghezza 1,00m;
- lato nord: stalli di sosta in linea e portici.

Da evidenziare la larghezza del marciapiede pedonale lungo il lato sud della carreggiata, insufficiente ad assicurare una buona fruibilità del percorso.

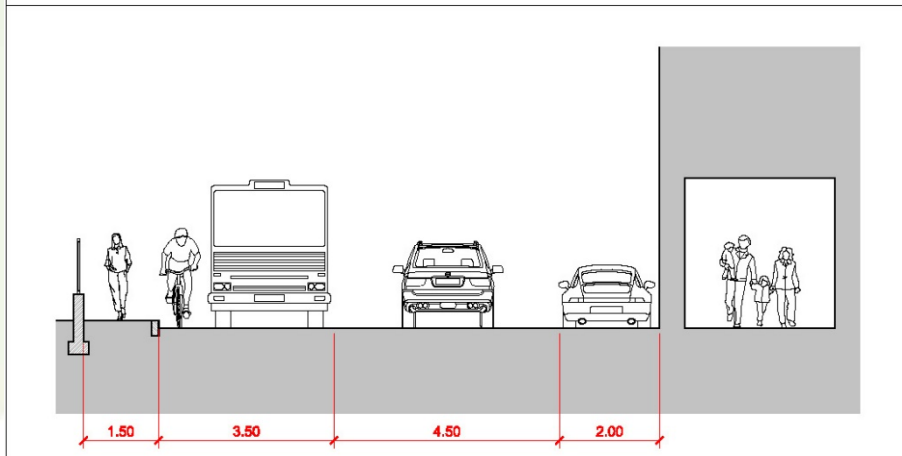
Tratta 6

via Saragozza



Sezione E - via SARAGOZZA - scala 1:200

Stato di fatto



1	tratta esistente
2	corsia bus + bici
3	pavimentazione: asfalto
4	corsia monodirezionale in direzione centro
5	larghezza 3,50m
6	a dx:marciapiede; a sx: a raso
7	ostacoli puntuali: assenti
8	conflitto laterale: assente
9	conflitto con il traffico pedonale: assente
10	conflitto con il traffico veicolare: leggero
11	Intersezioni: assenti
12	qualità della pavimentazione e raccordi: buona
13	segnaletica di guida ai comportamenti: presente, non adeguata
14	segnaletica di indirizzamento: assente

Commento

La connessione ciclabile è assicurata solamente in direzione centro.

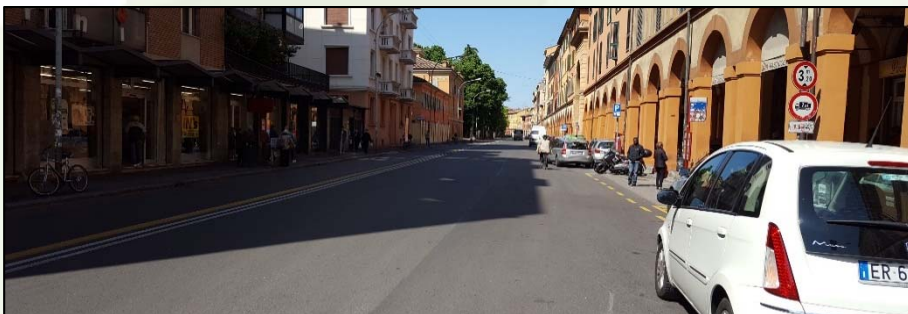
La larghezza della corsia riservata è appena sufficiente ad evitare il conflitto tra autobus e biciclette.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della corsia veicolare che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la totale assenza di attraversamenti ciclabili per consentire l'ingresso/uscita dal sistema ciclabile dal fronte opposto.

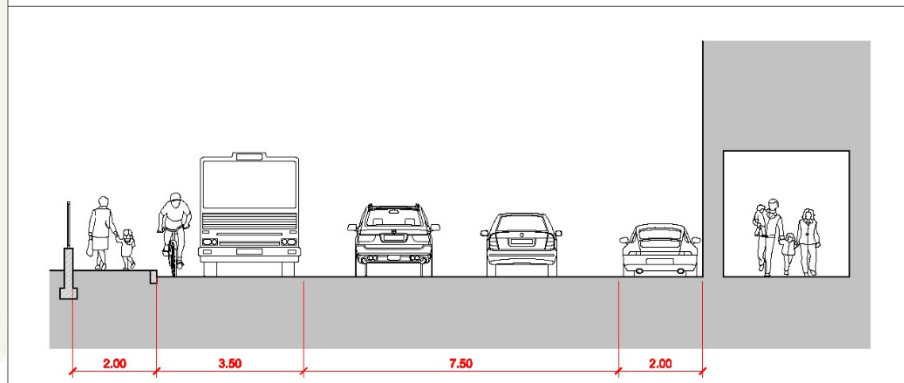
Tratta 7

via Saragozza



Sezione F - via SARAGOZZA - scala 1:200

Stato di fatto



1	tratta esistente
2	corsia bus + bici
3	pavimentazione: asfalto
4	corsia monodirezionale in direzione centro
5	larghezza 3,50m
6	a dx:marciapiede; a sx: a raso
7	ostacoli puntuali: assenti
8	conflitto laterale: assente
9	conflitto con il traffico pedonale: assente
10	conflitto con il traffico veicolare: leggero
11	Intersezioni: assenti
12	qualità della pavimentazione e raccordi: buona
13	segnaletica di guida ai comportamenti: presente, non adeguata
14	segnaletica di indirizzamento: assente

Commento

La connessione ciclabile è assicurata solamente in direzione centro.

La larghezza della corsia riservata è appena sufficiente ad evitare il conflitto tra autobus e biciclette.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della corsia veicolare che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la pericolosità degli attraversamenti pedonali che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera);
- la totale assenza di attraversamenti ciclabili per consentire l'ingresso/uscita dal sistema ciclabile dal fronte opposto.

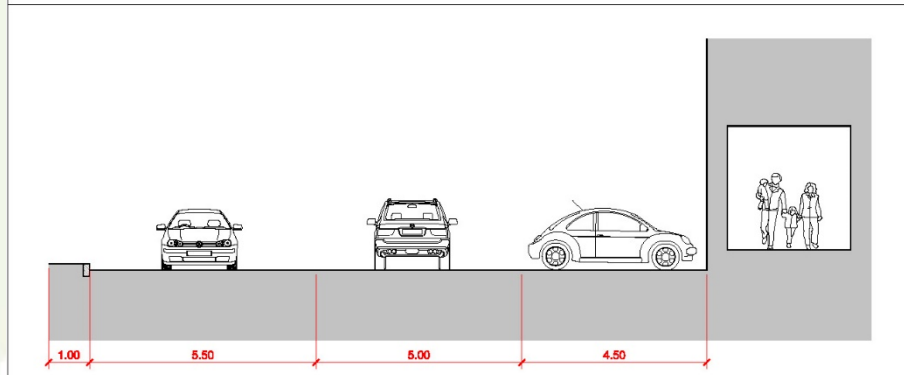
Tratta 8

via Saragozza



Sezione G - via SARAGOZZA - 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: area di incrocio;
- lato nord: sosta a T e portici.



Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata;
- l'assenza dell'attraversamento pedonale in corrispondenza dell'incrocio con la circonvallazione per dare continuità ai percorsi pedonali.

LEGENDA**PERCORSI CICLABILI ESISTENTI**

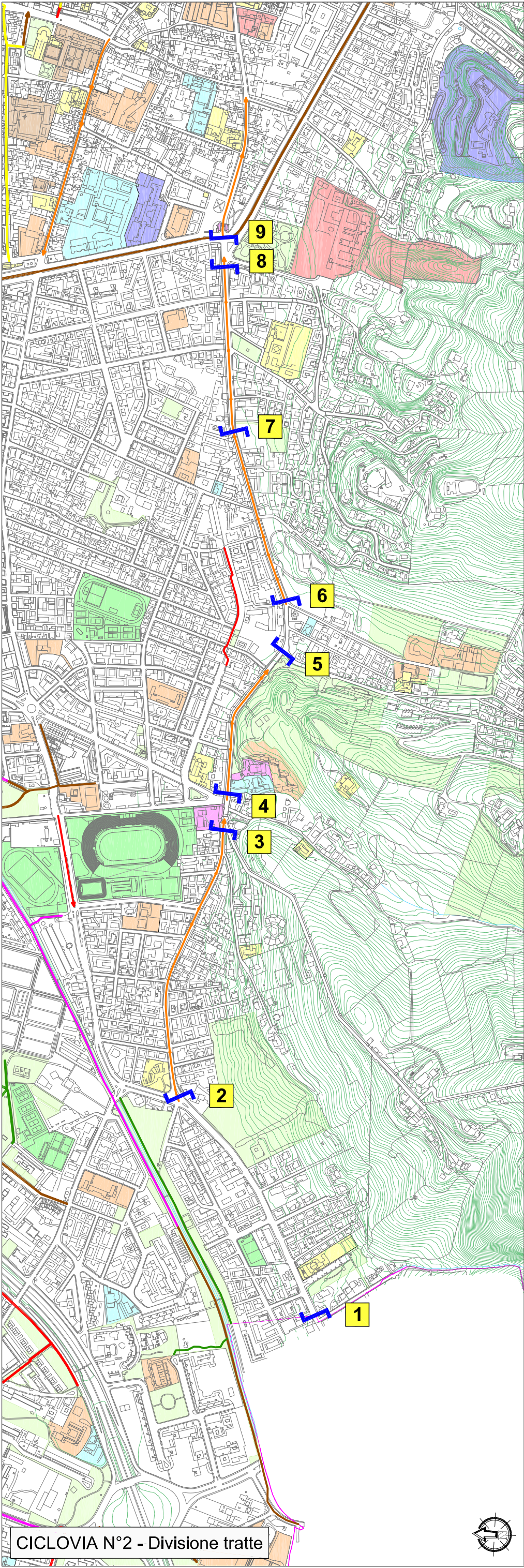
	Area Pedonale
	Ciclabile contigua al marciapiede monodirezionale
	Ciclabile contigua al marciapiede bidirezionale
	Percorso ciclopedonale
	Pista ciclabile in sede propria
	Corsia ciclabile su strada
	Corsia preferenziale bus + bici
	Percorso naturalistico pavimentato
	Percorso naturalistico sterrato

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 3

Proposte di progetto



Inquadramento generale

La **ciclovia 3** si svilupperà dal Centro fino al confine comunale in direzione di Casalecchio di Reno lungo via Andrea Costa e il Canale di Reno, per una lunghezza complessiva di circa 3,1 Km.

Il tracciato coincide con uno degli assi di valenza metropolitana individuati dal Piano della Mobilità Ciclistica della Provincia di Bologna del 2013.

Le infrastrutture ciclabili esistenti lungo l'itinerario in esame si sviluppano per circa 1,0 Km.

Considerando l'itinerario nel suo insieme, il progetto prevede di realizzare 2,1 Km circa di nuove infrastrutture.

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 le vie della Barca, dello Sport e Montefiorino.

Per concludere, il costo previsto per il completamento dell'itinerario è compreso tra 105.000 e 150.000 di euro circa, di cui:

- tra 90.000 e 130.000 euro circa per la realizzazione di nuove infrastrutture;
- tra 15.000 e 20.000 euro circa per la realizzazione delle opere di supporto.

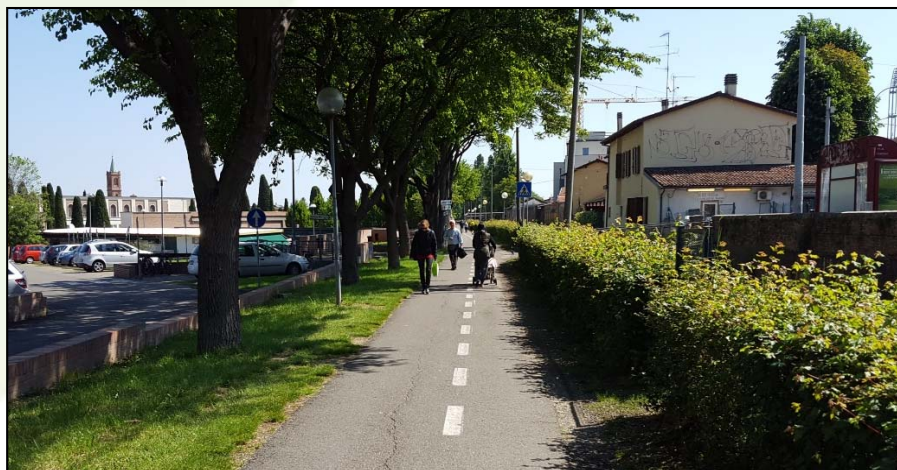
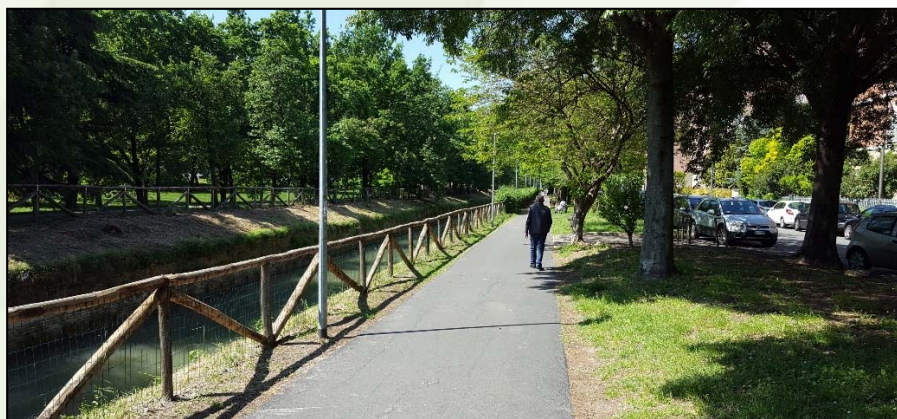
Tratta 1

Canale di Reno

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 1.000m circa.

Il progetto conferma le infrastrutture ciclabili esistenti.



Tratta 2

via Andrea Costa

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 150m circa.

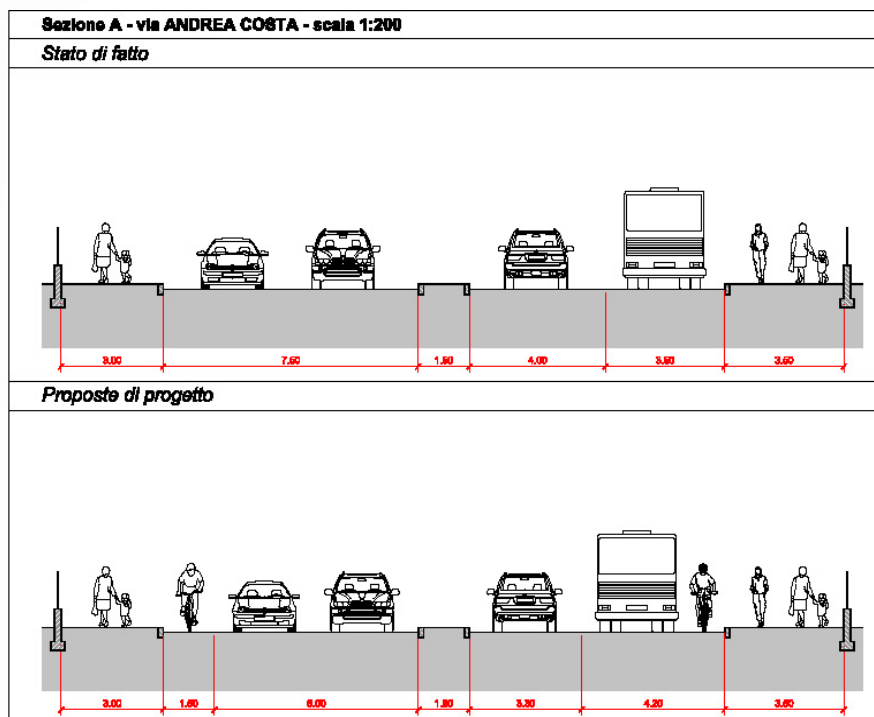
Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale secondaria di quartiere”.

Considerando 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 Casalecchio 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 Casalecchio di Reno;
- il conseguente restringimento delle corsie veicolari in direzione Casalecchio a 6,00m;
- la realizzazione di una corsia preferenziale bus+bici di larghezza 4,20m in direzione Centro.

Si ritiene inoltre necessario valutare la revisione dell'incrocio con via della Barca per migliorare le manovre di svolta, aumentare la sicurezza degli attraversamenti pedonali e consentire il collegamento in sicurezza con la **ciclovia 2** e l'**anello II**.



Tratta 3

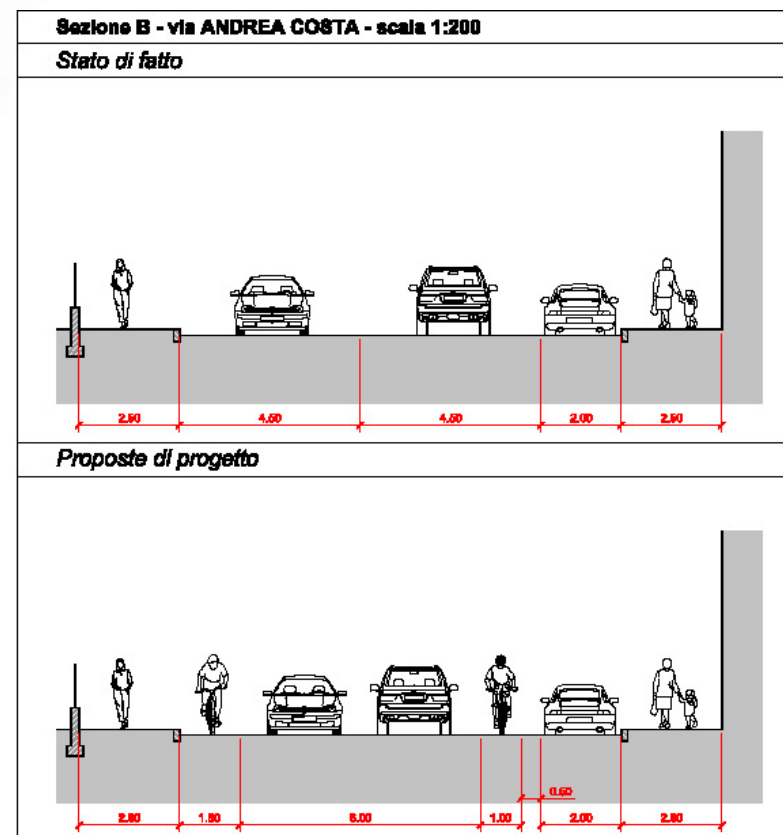
via Andrea Costa

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 360m circa.

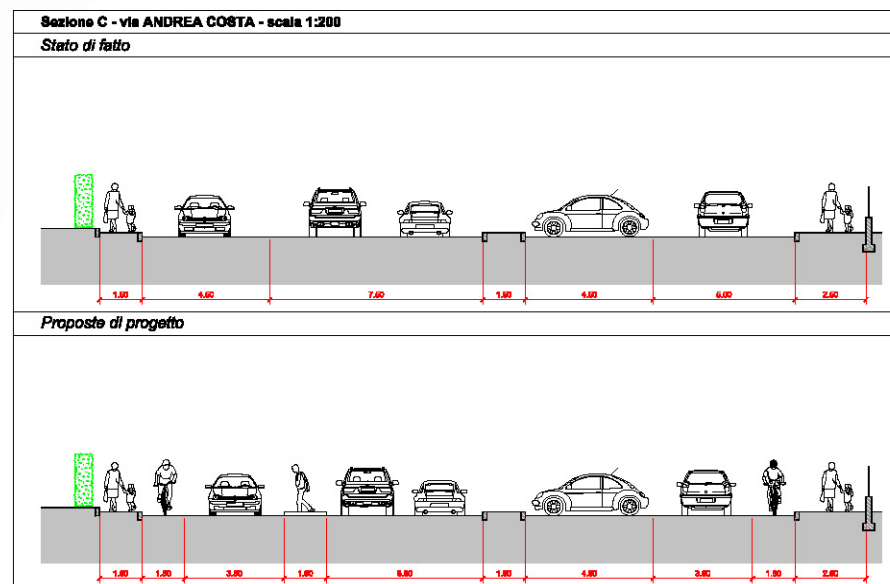
Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale secondaria di quartiere”.

Considerando la larghezza della carreggiata, il progetto prevede la realizzazione di **corsie ciclabili monodirezionali** di larghezza 1,50m su entrambi i lati della carreggiata.



Anche lungo il tratto compreso tra le vie dal Lino e dello Sport, il progetto prevede la realizzazione di **corsie ciclabili monodirezionali** di larghezza 1,50m su entrambi i lati della carreggiata, per dare continuità all'itinerario ciclabile.

Il progetto propone infine la realizzazione di isole salvagente per proteggere adeguatamente l'attraversamento pedonale esistente a servizio della fermata del trasporto pubblico.



Tratta 4

via Andrea Costa

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 200m circa.

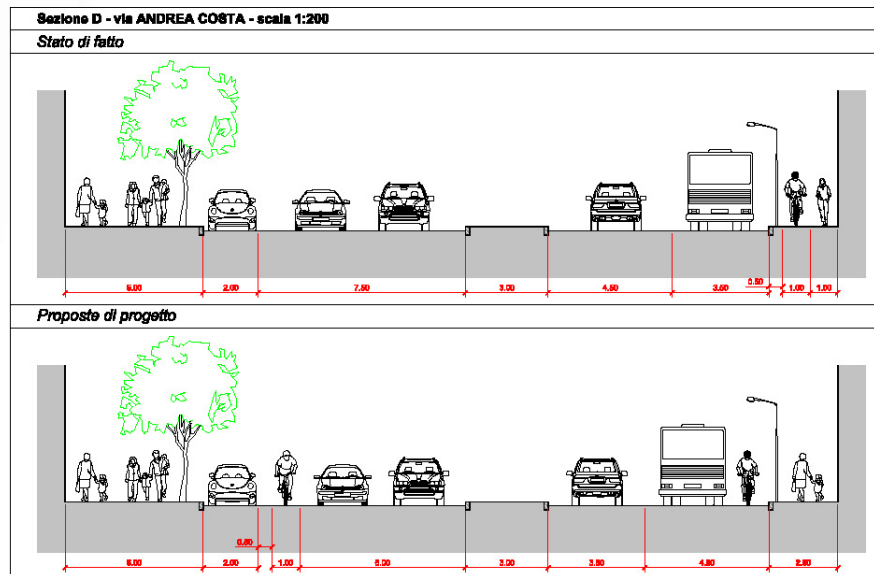
Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale secondaria di quartiere”.

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 Casalecchio e di una **corsia preferenziale bus+biciclette** in direzione Centro.

Nel dettaglio, il progetto prevede quindi:

- l'eliminazione della pista ciclabile monodirezionale contigua al marciapiede esistente, insufficiente ad assicurare il contemporaneo passaggio di pedoni e ciclisti, generando conflitto tra gli utenti;
- la realizzazione di una corsia ciclabile di larghezza 1,50m in direzione Casalecchio di Reno;
- il conseguente restringimento delle corsie veicolari in direzione Casalecchio a 6,00m;
- la realizzazione di una corsia preferenziale bus+bici di larghezza 4,50m in direzione Centro;
- il conseguente restringimento della corsia veicolare in direzione Centro a 3,50m.

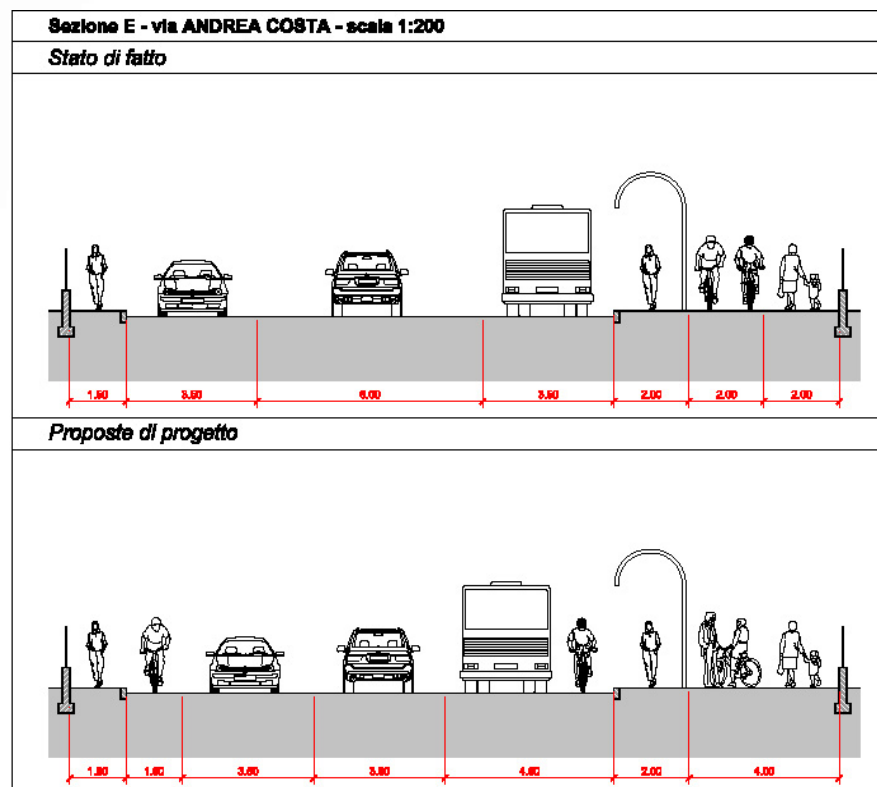
Si ritiene inoltre necessario valutare la riqualificazione e messa in sicurezza dell'incrocio con via dello Sport, in particolar modo per quanto riguarda la protezione degli attraversamenti pedonali e ciclabili.



Anche lungo l'ultimo tratto, dall'accesso allo stadio all'incrocio con via de Coubertin, il progetto prevede la realizzazione di una **corsia ciclabile monodirezionale** in direzione Casalecchio e di una **corsia preferenziale bus+biciclette** in direzione Centro, per dare continuità all'itinerario ciclabile.

In questo caso il progetto prevede:

- la trasformazione della pista ciclabile bidirezionale contigua al marciapiede esistente in percorso ciclopeditonale;
- la riduzione della larghezza della corsia veicolare in direzione Centro.



Tratta 5

via Andrea Costa

Descrizione delle proposte di progetto

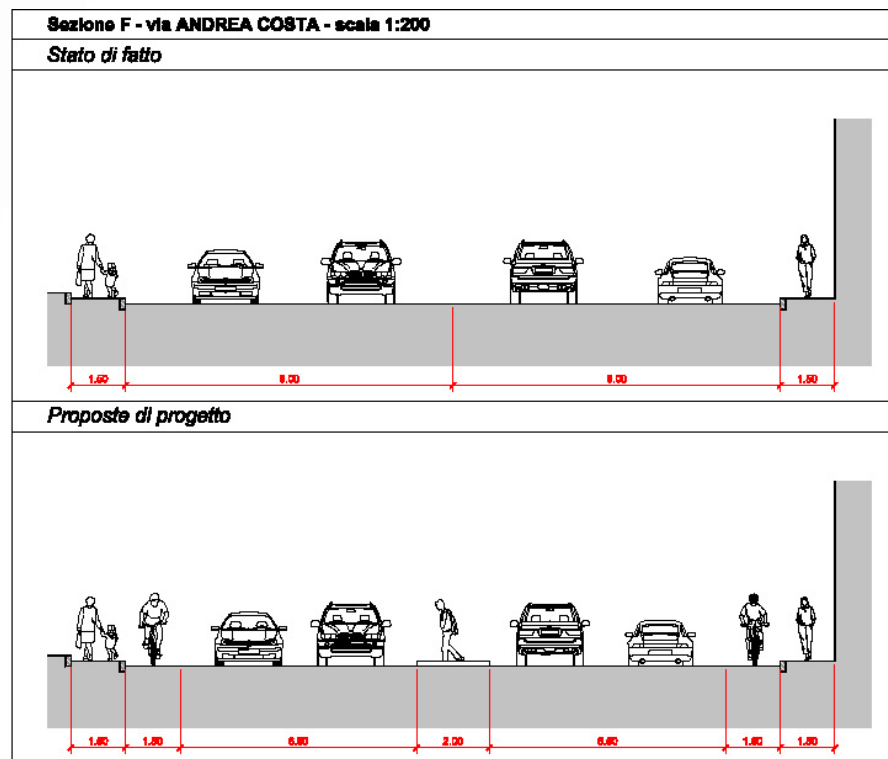
Lunghezza totale: 100m circa.

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

Considerando l'eccessiva larghezza della carreggiata, non compatibile con accettabili livelli di sicurezza, il progetto prevede la realizzazione di una **corsia ciclabile monodirezionale** 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 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;
- l'inserimento di una fascia semisormontabile di larghezza 2,00m.



Tratta 6

via Andrea Costa

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 190m circa.

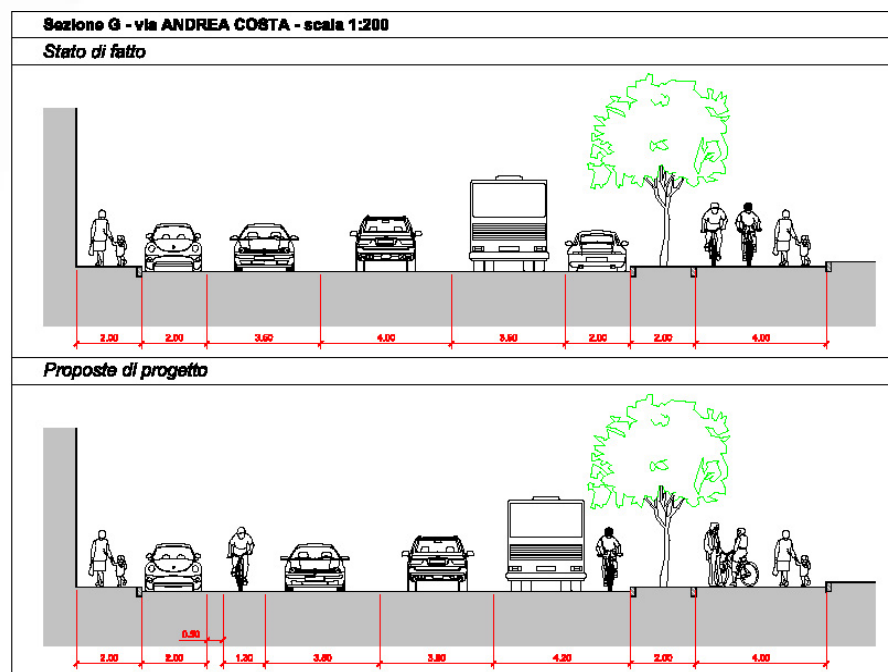
Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale secondaria di quartiere”.

Considerando l'eccessiva larghezza della carreggiata, non compatibile con accettabili livelli di sicurezza e particolarmente pericolosa per l'utenza debole (effetto barriera, testimoniato dall'elevata incidentalità che ha coinvolto pedoni e ciclisti lungo tutta la tratta), 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 Casalecchio e di una **corsia preferenziale bus+biciclette** in direzione Centro.

Nel dettaglio, il progetto prevede quindi:

- la trasformazione della pista ciclabile bidirezionale contigua al marciapiede esistente in percorso ciclopeditonale;
- l'eliminazione degli stalli di sosta riservati ai taxi esistenti lungo il lato sud della carreggiata e la loro ricollocazione in via Bandiera;
- la realizzazione di una corsia preferenziale bus+bici di larghezza 4,20m in direzione Centro;
- la realizzazione di una corsia ciclabile di larghezza 1,80m in direzione Casalecchio di Reno;
- il conseguente restringimento delle corsie veicolari a 3,50m;

Il progetto prevede inoltre la revisione della rotatoria esistente all'incrocio con via Montefiorino per aumentare la sicurezza degli attraversamenti pedonali e ciclabili.



Tratta 7

via Andrea Costa

Descrizione delle proposte di progetto

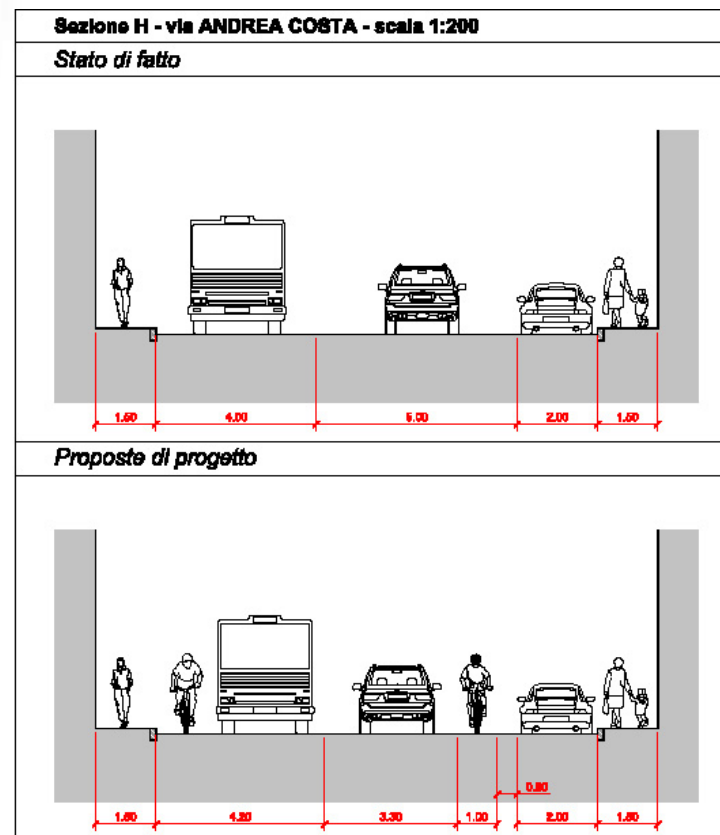
Lunghezza totale: 610m circa.

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 Casalecchio, il progetto prevede la realizzazione di una **corsia ciclabile monodirezionale** in direzione Centro e di una **corsia preferenziale bus+biciclette** in direzione Casalecchio di Reno.

Nel dettaglio, il progetto prevede quindi:

- la realizzazione di una corsia preferenziale bus+bici di larghezza 4,20m in direzione Casalecchio;
- la realizzazione di una corsia ciclabile di larghezza 1,50m in direzione Centro.



Tratta 8

via Andrea Costa

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 320m circa.

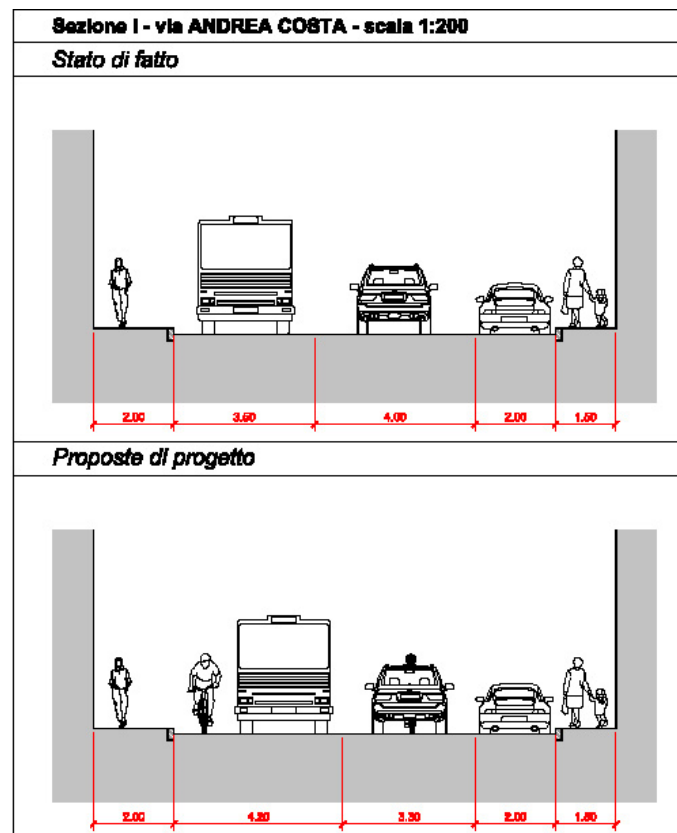
Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale secondaria di quartiere”.

Considerando le scarse dimensioni della carreggiata e la presenza di una corsia riservata al trasporto pubblico in direzione Casalecchio, il progetto prevede:

- la realizzazione di una **corsia preferenziale bus+biciclette** in direzione Casalecchio di Reno;
- la percorribilità ciclabili in promiscuo con il traffico veicolare in direzione centro.

Nel dettaglio, il progetto prevede quindi la realizzazione di una corsia preferenziale bus+bici di larghezza 4,20m in direzione Casalecchio di Reno.

Si propone in alternativa di valutare l'eliminazione della sosta e la realizzazione di una corsia ciclabile monodirezionale in direzione Centro.



Tratta 9

via Andrea Costa

Descrizione delle proposte di progetto

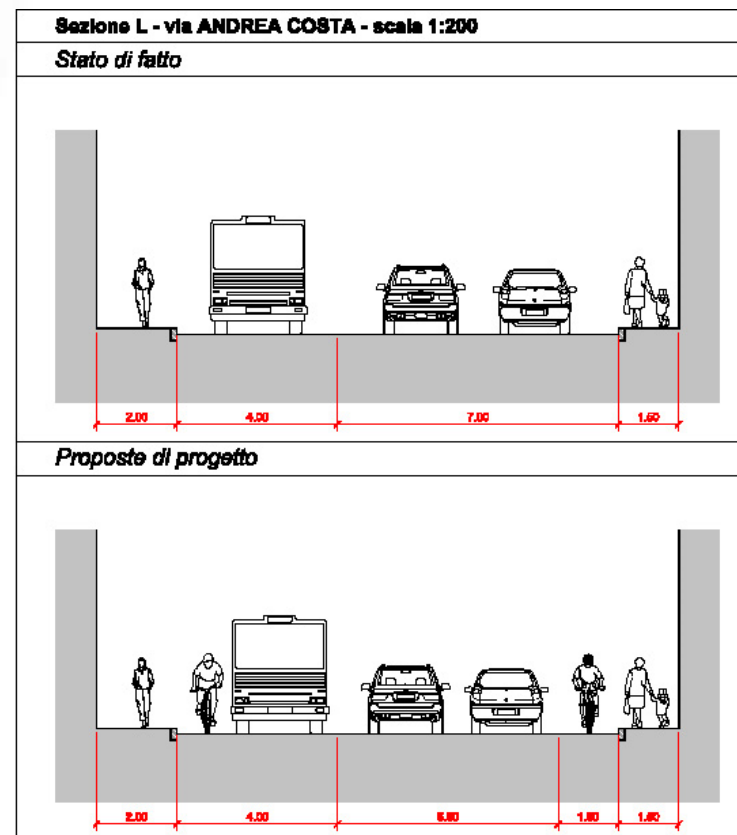
Lunghezza totale: 190m circa.

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 Casalecchio, il progetto prevede la realizzazione di una **corsia ciclabile monodirezionale** in direzione Centro e di una **corsia preferenziale bus+biciclette** in direzione Casalecchio di Reno.

Nel dettaglio, il progetto prevede quindi:

- la realizzazione di una corsia preferenziale bus+bici di larghezza 4,00m in direzione Casalecchio;
- la realizzazione di una corsia ciclabile di larghezza 1,50m in direzione Centro.



Stima sommaria dei costi per ciascuna tratta

Intervento	u.m.	q.tà	importo	
			bitume	bitume colorato
TRATTA 1				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista a doppio senso in sede propria, in bitume	ml	1000	€ -	€ -
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 1			€ 720,00	€ 720,00
TRATTA 2				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	150	€ 3.600,00	€ 6.000,00
Allargamento corsia riservata bus+biciclette esistente	ml	150	€ 3.600,00	€ 3.600,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 7.200,00	€ 9.600,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	2	€ 240,00	€ 240,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 240,00	€ 240,00
Totale tratta 2			€ 7.440,00	€ 9.840,00
TRATTA 3				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	360	€ 17.280,00	€ 28.800,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 17.280,00	€ 28.800,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	2	€ 240,00	€ 240,00
Attraversamento con isola salvagente	cad	1	€ 4.100,00	€ 6.200,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 4.340,00	€ 6.440,00
Totale tratta 3			€ 21.620,00	€ 35.240,00
TRATTA 4				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	200	€ 4.800,00	€ 8.000,00
Allargamento corsia riservata bus+biciclette esistente	ml	200	€ 4.800,00	€ 4.800,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 9.600,00	€ 12.800,00
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			€ 9.840,00	€ 13.040,00
TRATTA 5				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	100	€ 4.800,00	€ 8.000,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 4.800,00	€ 8.000,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	2	€ 240,00	€ 240,00
Fascia polifunzionale	mq	200	€ 7.200,00	€ 9.000,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 7.440,00	€ 9.240,00
Totale tratta 5			€ 12.240,00	€ 17.240,00

Intervento	u.m.	q.tà	importo	
			bitume	bitume colorato
TRATTA 6				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	190	€ 4.560,00	€ 7.600,00
Allargamento corsia riservata bus+biciclette esistente	ml	190	€ 4.560,00	€ 4.560,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 4.560,00	€ 7.600,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	2	€ 240,00	€ 240,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 240,00	€ 240,00
Totale tratta 6			€ 4.800,00	€ 7.840,00
TRATTA 7				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	610	€ 14.640,00	€ 24.400,00
Allargamento corsia riservata bus+biciclette esistente	ml	610	€ 14.640,00	€ 14.640,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 29.280,00	€ 39.040,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	4	€ 480,00	€ 480,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 480,00	€ 480,00
Totale tratta 7			€ 29.760,00	€ 39.520,00
TRATTA 8				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Allargamento corsia riservata bus+biciclette esistente	ml	320	€ 7.680,00	€ 12.800,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 7.680,00	€ 12.800,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	2	€ 240,00	€ 240,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 240,00	€ 240,00
Totale tratta 8			€ 7.920,00	€ 13.040,00
TRATTA 9				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con cordolo di separazione	ml	190	€ 4.560,00	€ 7.600,00
Allargamento corsia riservata bus+biciclette esistente	ml	190	€ 4.560,00	€ 4.560,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 9.120,00	€ 12.160,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	2	€ 240,00	€ 240,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 240,00	€ 240,00
Totale tratta 9			€ 9.360,00	€ 12.400,00
TOTALE CICLOVIA 3			€ 103.700,00	€ 148.880,00

Suddivisione della Ciclovia 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

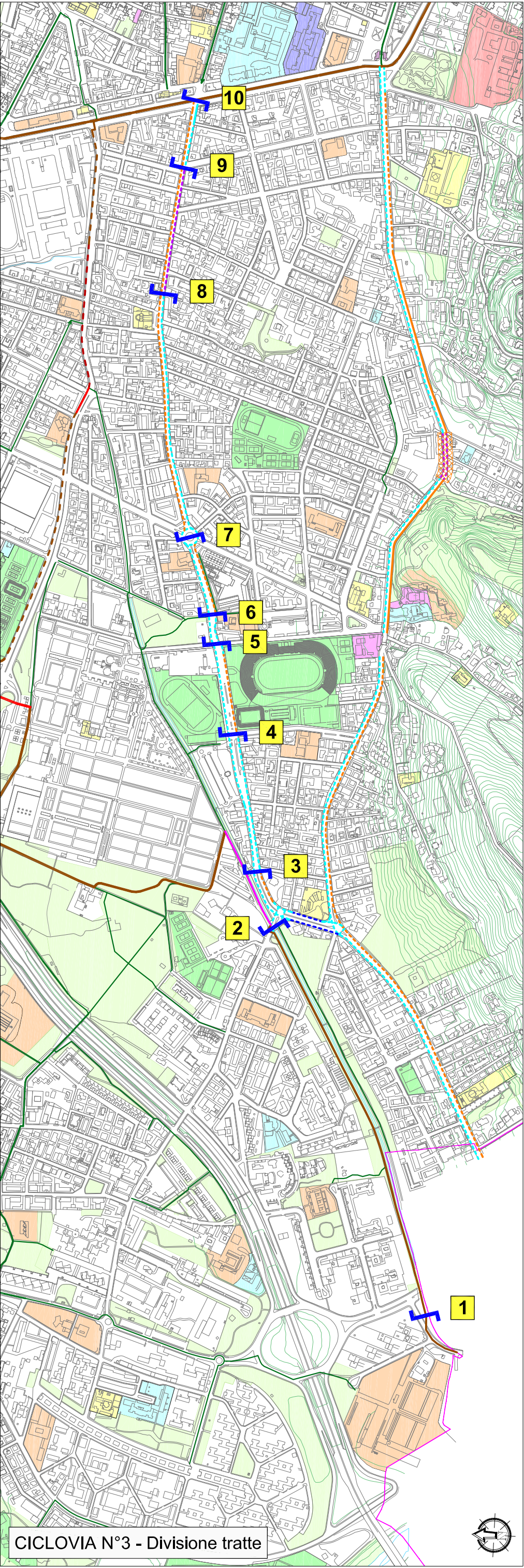
	Riqualificazione incrocio
	Moderazione del traffico e velocità 30 Km/h

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



CICLOVIA N°3 - Divisione tratte



Comune di Bologna



Biciplan
è Bologna





Comune di Bologna



Biciplan
è Bologna



Ciclovia 3

Analisi dello stato di fatto

Agosto 2016

Considerazioni generali

La ciclovía n° 3 si svilupperà dal Centro fino al confine comunale in direzione di Casalecchio di Reno lungo via Andrea Costa e il Canale di Reno, per una lunghezza complessiva di circa 3,4 Km.

Lungo via Andrea Costa esistono allo stato attuale alcuni brevi tratti di percorso ciclabile non connessi tra loro.

Per quanto riguarda l'infrastruttura già realizzata lungo il Canale di Reno, l'analisi dello stato di fatto ha messo in evidenza come il percorso ciclopeditone, non sufficientemente ampio, presenta un problema di conflitto con i pedoni.

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

A supporto delle schede, la lettura della relativa tavola (**tavola 6**) 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

Canale di Reno



1	tratta esistente
2	Percorso ciclopeditonale
3	pavimentazione: asfalto
4	bidirezionale
5	larghezza 2,50m accettabile da adeguare allo standard funzionale
6	a dx: verticale (staccionata); a sx: verticale (staccionata)
7	ostacoli puntuali: assenti
8	conflitto laterale: assente
9	conflitto con il traffico pedonale: leggero/grave nelle ore di punta
10	conflitto con il traffico veicolare: assente
11	Intersezioni: trattate adeguatamente
12	qualità della pavimentazione e raccordi: buona
13	segnaletica di guida ai comportamenti: presente, adeguata
14	segnaletica di indirizzamento: presente, non adeguata

Commento

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

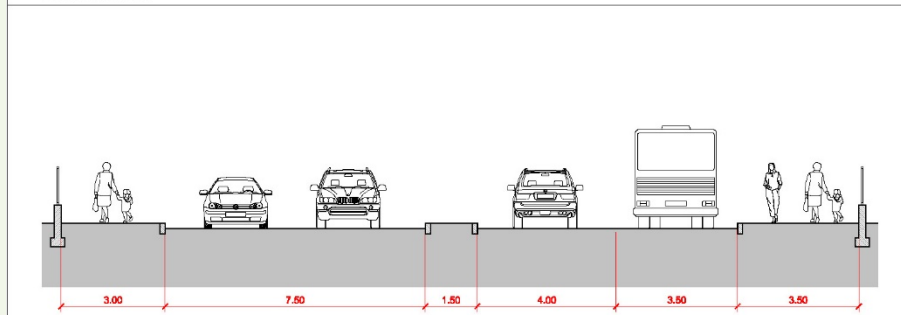
Tratta 2

via Andrea Costa



Sezione A - via ANDREA COSTA - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta extraurbana non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 16,50m, a doppio senso di marcia con separazione fisica di larghezza 1,50m, e una corsia riservata al solo trasporto pubblico in direzione centro.

Il percorso pedonale è presente su entrambi i lati della carreggiata, con larghezza pari a circa 3,00m.

Da evidenziare:

- le eccessive velocità di attraversamento dei veicoli a motore;
- la scarsa presenza e pericolosità degli attraversamenti pedonali, che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera);
- la pericolosità dell'incrocio con via della Barca.

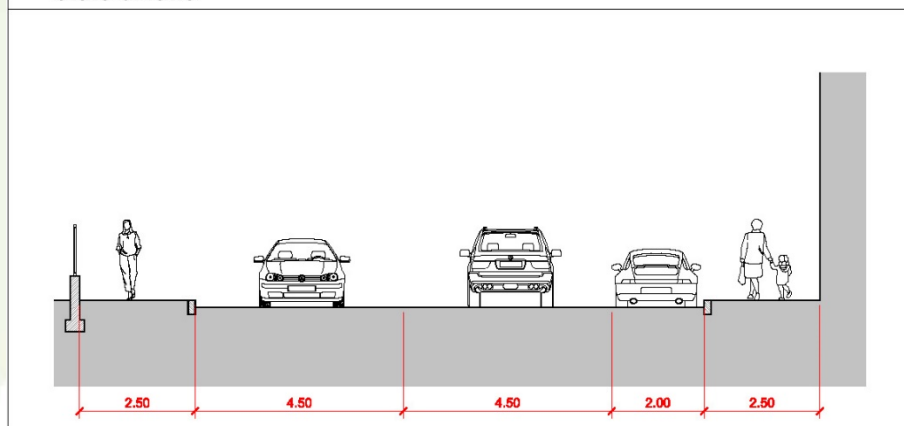
Tratta 3

via Andrea Costa



Sezione B - via ANDREA COSTA - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 9,00 m, a doppio senso di marcia.

A lato della carreggiata, è presente:

- lato sud: sosta in linea e marciapiede pedonale di larghezza 2,50m;
- lato nord: marciapiede pedonale di larghezza 2,50m con presenza di cassonetti.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la scarsa presenza e pericolosità degli attraversamenti pedonali.

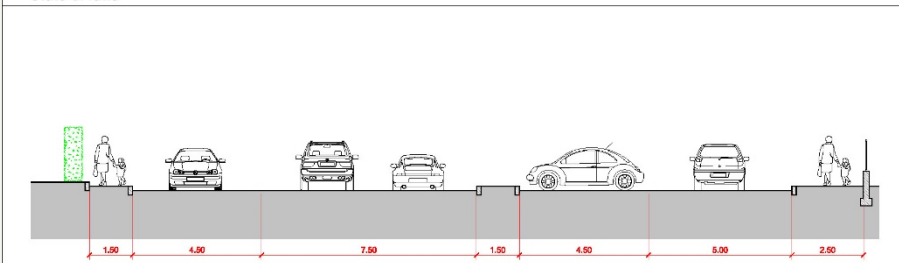
Tratta 4

via Andrea Costa



Sezione C - via ANDREA COSTA - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 12,00 m, con due corsie in direzione centro e una corsia in direzione esterna.

E' presente inoltre una controstrada con corsia veicolare in direzione centro e sosta a 45 gradi.

A lato della carreggiata, è presente:

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

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la pericolosità dell'attraversamento pedonale a servizio delle fermate del trasporto pubblico.

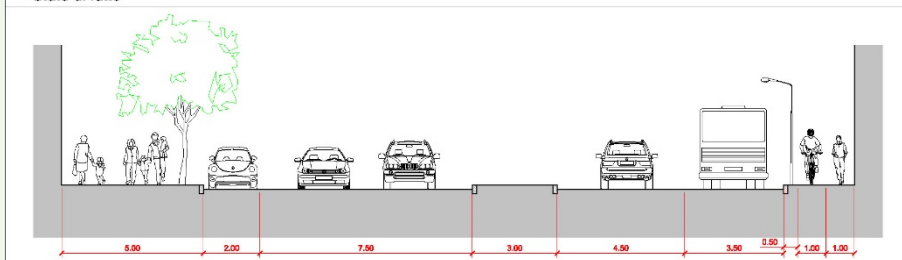
Tratta 5

via Andrea Costa



Sezione D - via ANDREA COSTA - scala 1:200

Stato di fatto



1	tratta esistente
2	percorso ciclabile contiguo al marciapiede
3	pavimentazione: asfalto
4	monodirezionale (direzione non comprensibile)
5	larghezza 1,00m non adeguata allo standard funzionale
6	a dx: a raso; a sx: a raso
7	ostacoli puntuali: assenti
8	conflitto laterale: assente
9	conflitto con il traffico pedonale: grave
10	conflitto con il traffico veicolare: assente
11	Intersezioni: assenti
12	qualità della pavimentazione e raccordi: buona
13	segnaletica di guida ai comportamenti: assente
14	segnaletica di indirizzamento: assente

Commento

La connessione ciclabile, molto breve, è assicurata solamente in una direzione, non comprensibile perché non è presente la segnaletica di guida ai comportamenti e la segnaletica orizzontale risulta essere contraddittoria.

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

Da evidenziare infine la pericolosità dell'attraversamento pedonale trasversale in corrispondenza dell'ingresso allo Stadio e della fermata del trasporto pubblico.

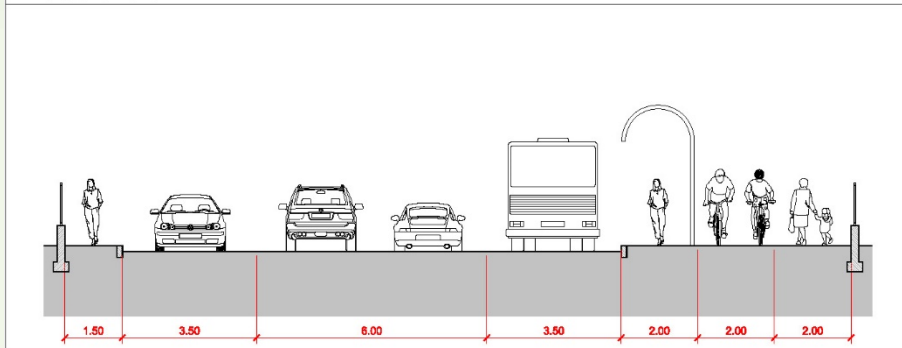
Tratta 6

via Andrea Costa



Sezione E - via ANDREA COSTA - scala 1:200

Stato di fatto



1	tratta esistente
2	percorso ciclabile contiguo al marciapiede
3	pavimentazione: asfalto
4	bidirezionale
5	larghezza 2,00m non adeguato allo standard funzionale
6	a dx: a raso; a sx: a raso
7	ostacoli puntuali: assenti
8	conflitto laterale: assente
9	conflitto con il traffico pedonale: leggero
10	conflitto con il traffico veicolare: assente
11	Intersezioni: assenti
12	qualità della pavimentazione e raccordi: buona
13	segnaletica di guida ai comportamenti: assente
14	segnaletica di indirizzamento: assente

Commento

La larghezza dell'infrastruttura non è adeguata allo standard funzionale.

Da evidenziare che la tipologia utilizzata in questa breve tratta (percorso ciclabile bidirezionale contiguo al marciapiede) non è riproducibile nelle successive tratte di via Andrea Costa.

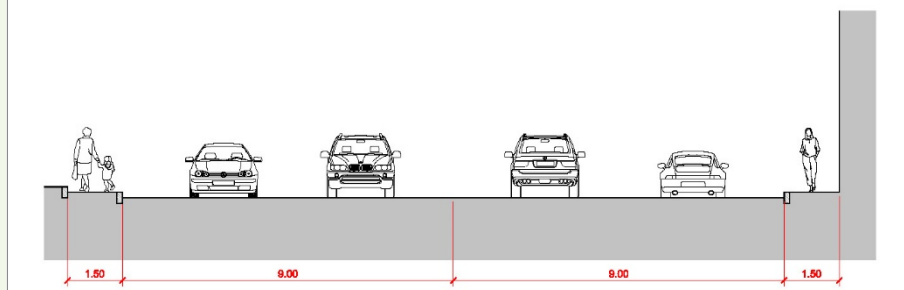
Tratta 7

via Andrea Costa



Sezione F - via ANDREA COSTA - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 18,00 m, a doppio senso di marcia. Il percorso pedonale è presente su entrambi i lati della carreggiata, con larghezza pari a 1,50m.

Da evidenziare l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore.

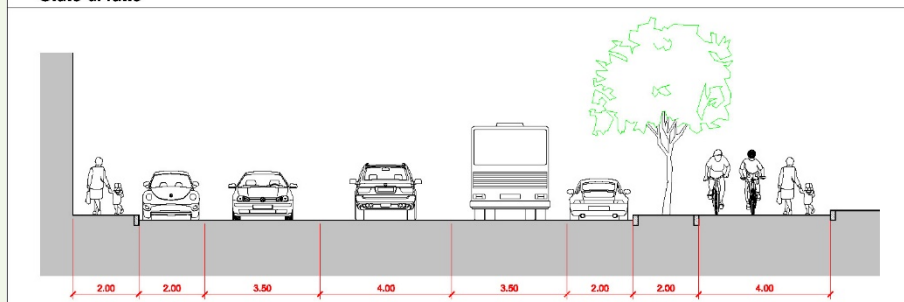
Tratta 8

via Andrea Costa



Sezione G - via ANDREA COSTA - scala 1:200

Stato di fatto



1	tratta esistente
2	percorso ciclabile contiguo al marciapiede
3	pavimentazione: autobloccanti
4	bidirezionale
5	larghezza 2,00m (larghezza marciapiede 2,00m) non adeguata allo standard funzionale
6	a dx: a raso; a sx: a raso
7	ostacoli puntuali: assenti
8	conflitto laterale: assente
9	conflitto con il traffico pedonale: grave
10	conflitto con il traffico veicolare: assente
11	Intersezioni: assenti
12	qualità della pavimentazione e raccordi: buona
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 in entrambe le direzioni, generando conflitto tra gli utenti.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la pericolosità degli attraversamenti pedonali, che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera);
- la pericolosità dell'incrocio con via Bandiera per pedoni e ciclisti (vedi box nella pagina successiva).

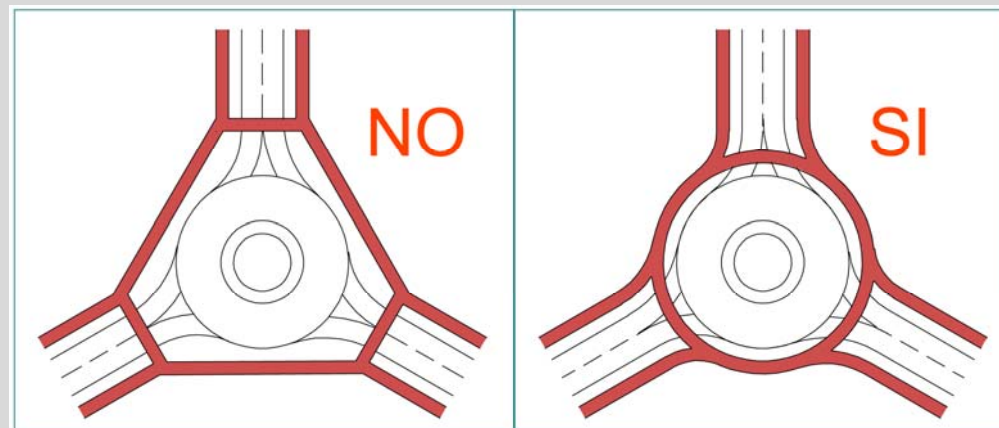
ROTATORIE: FLUIDITA' DEL TRAFFICO vs SICUREZZA E PERMEABILITA' CICLOPEDONALE*[Linee guida Zone 30 della Regione Piemonte]*

Le rotatorie hanno molteplici finalità:

- aumentare la sicurezza alle intersezioni, costringendo tutti i veicoli a rallentare e, all'occorrenza, a fermarsi in prossimità della rotatoria, e forzandoli a percorrere una traiettoria non rettilinea;
- rendere la circolazione veicolare più fluida, in particolare fra strade dello stesso livello gerarchico, permettendo di eliminare i semafori alle intersezioni;
- evidenziare la presenza di un'intersezione, interrompendo la linearità visiva delle strade rettilinee.

In particolare **l'obiettivo della fluidificazione del traffico ha finito per risultare prevalente**, specie là dove la rotatoria consente di eliminare la regolazione semaforica. Va tuttavia subito osservato che spesso **questo obiettivo, specie in Italia, ha messo in ombra la finalità di agevolare la mobilità debole costituita da pedoni e da ciclisti**. Infatti, **se la rotatoria non viene progettata con grande attenzione agli attraversamenti pedonali e ciclabili, rischia di dimostrarsi più rischiosa dell'attraversamento semaforico proprio per l'utenza debole**: questo errore va assolutamente evitato.

Per quanto riguarda la facilità d'uso delle rotatorie per i pedoni e i ciclisti, le linee guida francesi affermano che la realizzazione di rotatorie migliora la sicurezza dei pedoni rispetto alle intersezioni a raso con diritto di precedenza, a causa della moderazione della velocità che esse determinano, ma non rispetto alle intersezioni semaforizzate, che vengono apprezzate dagli utenti più deboli e con difficoltà di movimento. **Le Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali** asseriscono che **va realizzato un arretramento di max 4-5 m del passaggio pedonale rispetto al bordo esterno dell'anello rotatorio, per non costringere i pedoni ad allungare il percorso ed in modo che possano passare dietro la prima vettura ferma in attesa di inserirsi nella corona giratoria**. In tale posizione risulta inoltre più semplice migliorare la visibilità reciproca pedone - automobilista evidenziando il movimento pedonale rispetto a quello veicolare. Poiché inoltre la rotatoria è caratterizzata dall'inserimento di isole spartitraffico tra i due sensi opposti di marcia, **risulta in genere agevole la separazione dell'attraversamento in due fasi, utilizzando l'isola come spazio di rifugio e di frazionamento dell'itinerario**.



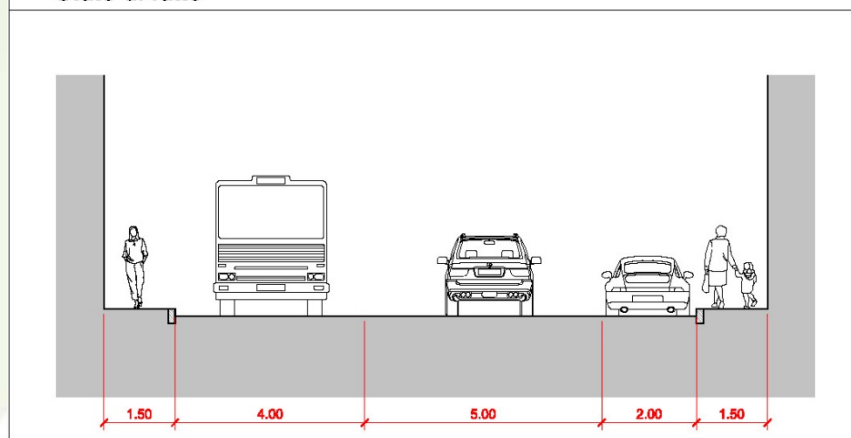
Tratta 9

via Andrea Costa



Sezione H - via ANDREA COSTA - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 9,00 m, con una corsia veicolare in direzione centro e una corsia riservata al solo trasporto pubblico in direzione esterna.

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 1,50m.

Da evidenziare:

- l'eccessiva larghezza della carreggiata che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la pericolosità degli attraversamenti pedonali, che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera).

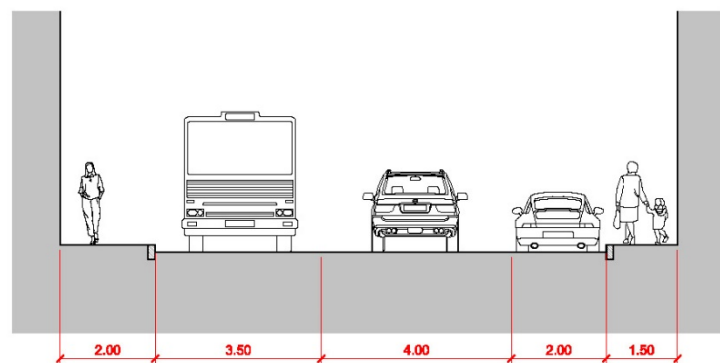
Tratta 10

via Andrea Costa



Sezione I - via ANDREA COSTA - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 7,50 m, con una corsia veicolare in direzione centro e una corsia riservata al solo trasporto pubblico in direzione esterna.

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.

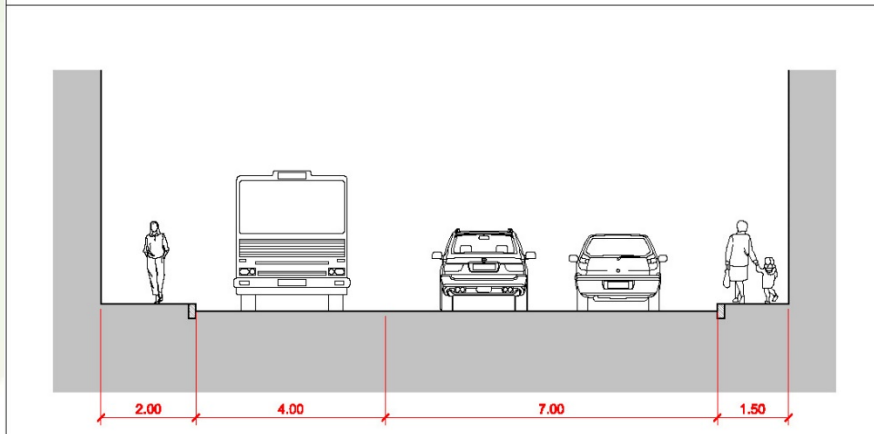
Tratta 11

via Andrea Costa



Sezione L - via ANDREA COSTA - scala 1:200

Stato di fatto



1. Tratta non esistente

Commento

La carreggiata stradale è larga 11,00 m, con due corsie veicolari in direzione centro e una corsia riservata al solo trasporto pubblico in direzione esterna.

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 che consente velocità troppo elevate e pericolose da parte dei veicoli a motore;
- la pericolosità degli attraversamenti pedonali, che rendono poco permeabile l'infrastruttura stradale per le utenze deboli (effetto barriera);
- la pericolosità e l'elevata incidentalità dell'incrocio con la circonvallazione, non adeguatamente risolto.

LEGENDA**PERCORSI CICLABILI ESISTENTI**

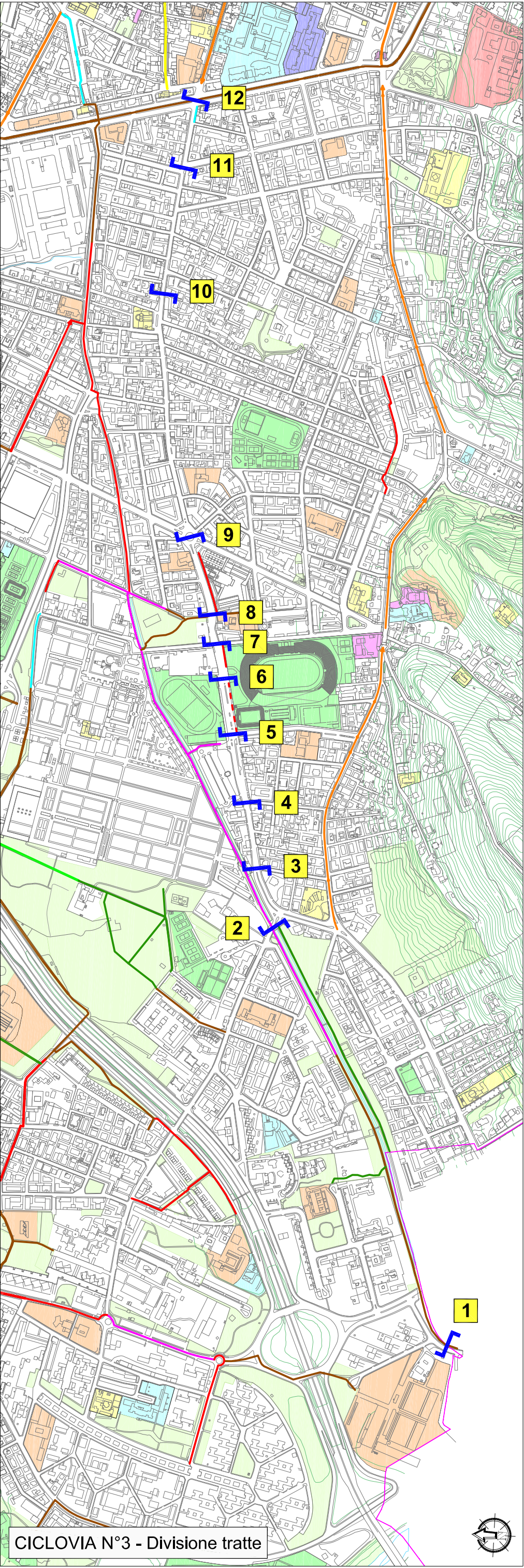
	Area Pedonale
	Ciclabile contigua al marciapiede monodirezionale
	Ciclabile contigua al marciapiede bidirezionale
	Percorso ciclopedonale
	Pista ciclabile in sede propria
	Corsia ciclabile su strada
	Corsia preferenziale bus + bici
	Percorso naturalistico pavimentato
	Percorso naturalistico sterrato

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 4

Proposte di progetto



Inquadramento generale

La **ciclovia 4** si svilupperà dal Centro fino al “Parco Città Campagna” lungo le vie Sabotino, Tolmino, Gandhi, della Certosa, Togliatti, Salvemini, Galeazza e Casteldebole, per una lunghezza complessiva di circa 7,4 Km.

Le infrastrutture ciclabili esistenti lungo l'itinerario in esame si sviluppano per circa 6,4 Km.

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

- riqualificare 3 Km circa di infrastrutture esistenti;
- realizzare 1 Km circa di nuove infrastrutture.

Nel complesso, l'itinerario sarà caratterizzato da:

- infrastrutture su carreggiata (corsia ciclabile);
- infrastrutture separate (pista ciclabile contigua al marciapiede e pista ciclabile in sede propria).

Per il completamento dell'itinerario in esame, si ritiene inoltre necessario valutare la riqualificazione e messa in sicurezza degli incroci con le vie Sandro Pertini e Valdossola.

Si evidenzia infine che il progetto ha valutato la compatibilità degli interventi proposti con il progetto di filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano che interessa parte dell'itinerario in oggetto.

Per concludere, il costo previsto per il completamento dell'itinerario è compreso tra 200.000 e 250.000 di euro circa, di cui:

- tra 105.000 e 130.000 euro circa per la riqualificazione delle infrastrutture esistenti;
- tra 75.000 e 95.000 euro circa per la realizzazione di nuove infrastrutture;
- tra 20.000 e 25.000 euro circa per la realizzazione delle opere di supporto.

Tratta 1

Parco Città Campagna

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 1.400m circa.

Il progetto conferma le infrastrutture ciclabili esistenti.



Tratta 2

via Casteldebole

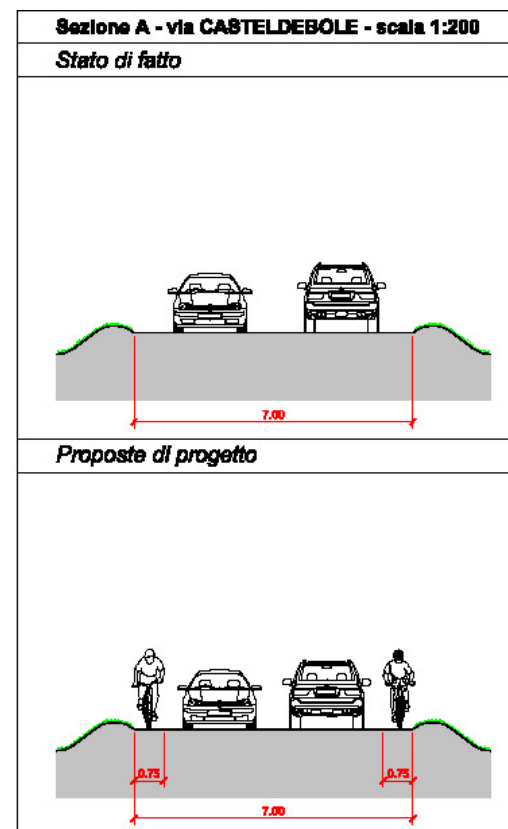
Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 580m circa.

Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale locale extraurbana”.

Considerando le ridotte dimensioni della carreggiata, il progetto prevede la realizzazione di **cycle strip** di larghezza 0,75m su entrambi i lati della carreggiata, per dare continuità all'itinerario ciclabile.

Per aumentare la sicurezza generale dell'infrastruttura e moderare le velocità di attraversamento, troppo elevate allo stato attuale, il progetto propone la realizzazione di pinch-point con sensi unici alternati sul modello di quanto realizzato nei paesi del nord Europa e in alcuni comuni italiani (nelle immagini seguenti Copenhagen e Empoli).



Tratta 3

Stazione Casteldebole

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 130m circa.

La stazione di Castedebole è stata attrezzata con un percorso ciclabile che collega via Vaccaro con via Galeazza, consentendo di superare la barriera ferroviaria.

Il progetto conferma le infrastrutture ciclabili esistenti.

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



Tratta 4

via Galeazza

Descrizione delle proposte di progetto

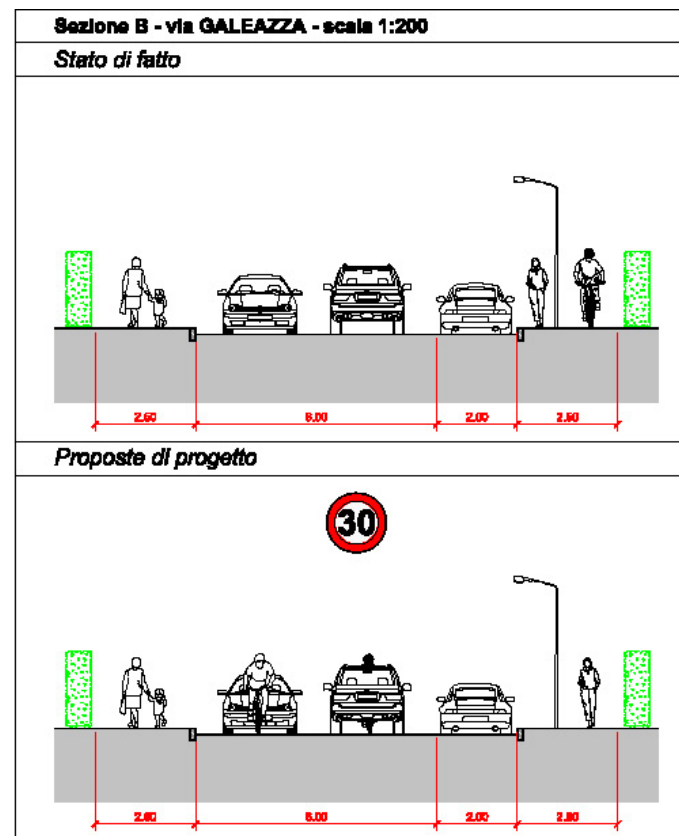
Lunghezza totale: 230m circa.

Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale locale urbana”.

Considerando la classificazione e le caratteristiche prettamente locali della strada, il progetto prevede l'istituzione di una **Zona 30** e la conseguente realizzazione di interventi di moderazione del traffico per ridurre le velocità di attraversamento, consentire la percorribilità ciclabile della tratta in promiscuo con il traffico veicolare e favorire di conseguenza la sicurezza e la permeabilità della strada da parte dell'utenza debole.

Il progetto prevede inoltre l'eliminazione della pista ciclabile bidirezionale contigua al marciapiede esistente perché di larghezza insufficiente ad assicurare il contemporaneo passaggio di pedoni e ciclisti, generando conflitto tra gli utenti.

Si evidenzia infine che gli interventi proposti sono compatibili con il progetto di filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano che interessa tale tratta.



Tratta 5

via Salvemini

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 600m circa.

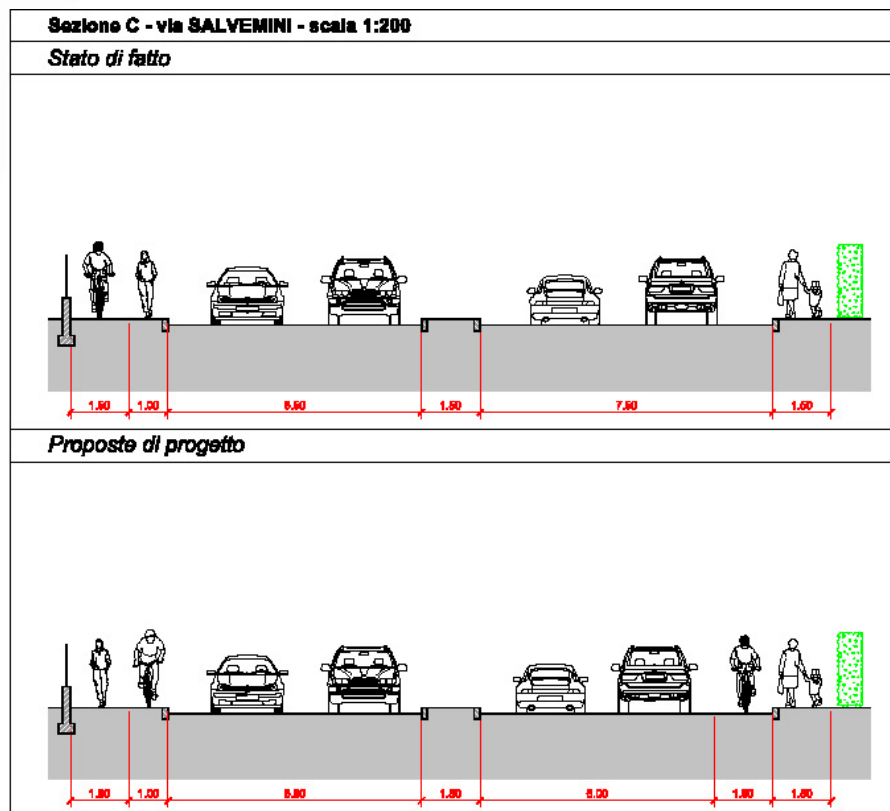
Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale secondaria di quartiere”.

Considerando l'eccessiva larghezza della carreggiata e il conflitto tra pedoni e ciclisti lungo la pista ciclabile bidirezionale contigua al marciapiede esistente, di larghezza non adeguata alla classe funzionale del percorso, il progetto prevede:

- la trasformazione di tale pista in **pista ciclabile monodirezionale contigua al marciapiede** in direzione nord;
- la realizzazione di una **corsia ciclabile monodirezionale** in direzione sud.

Considerando però che i problemi di capacità di via Salvemini sono dovuti principalmente al cattivo funzionamento della rotatoria esistente con via Togliatti, si consiglia di valutare la possibilità di ridurre le corsie veicolari in sede di aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano.

Si evidenzia infine che gli interventi proposti sono compatibili con il progetto di filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano che interessa tale tratta.



Tratta 6

via Togliatti

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 700m circa.

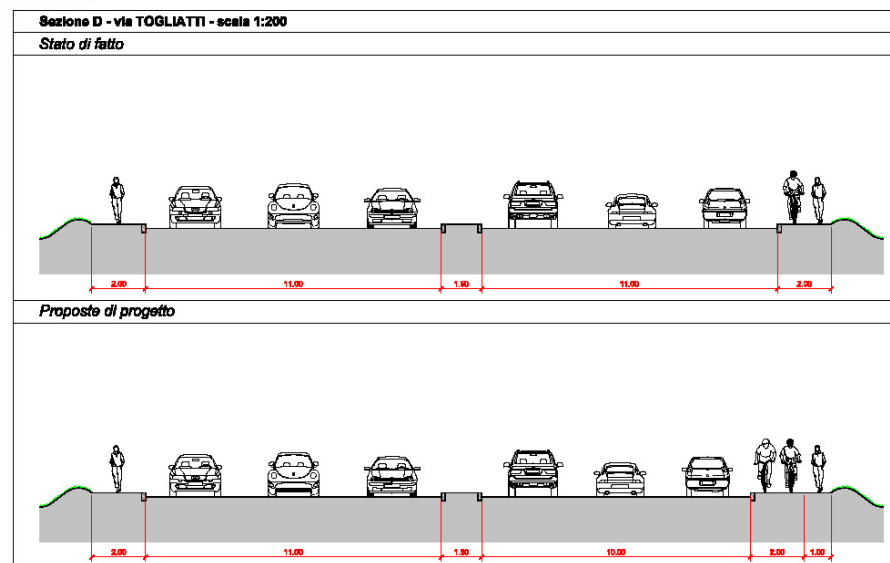
Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale principale di scorrimento”.

Considerando la classificazione stradale, le ridotte dimensioni del percorso ciclopeditonale esistente lungo il lato sud e la scarsa presenza di traffico pedonale, il progetto propone l'allargamento del percorso per realizzare una **pista ciclabile bidirezionale contigua al marciapiede**.

Il progetto prevede quindi:

- la realizzazione di un percorso pedonale di larghezza 1,00m;
- la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale contigua al marciapiede di larghezza 2,00m;
- il conseguente restringimento della carreggiata a 10,00m.

Si evidenzia infine che gli interventi proposti sono compatibili con il progetto di filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano che interessa tale tratta.



Tratta 7

via Togliatti

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 1.200m circa.

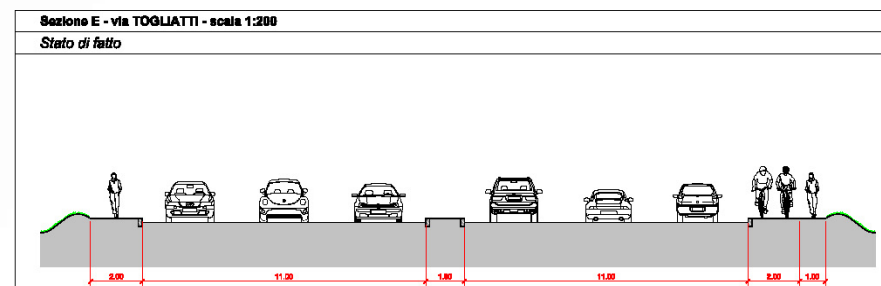
Il Piano Generale del Traffico Urbano classifica la tratta stradale in esame come “rete stradale principale di scorrimento”.

La larghezza della **pista ciclabile bidirezionale contigua al marciapiede**, non adeguata allo standard funzionale, è comunque sufficiente per assicurare il contemporaneo passaggio di pedoni e ciclisti in entrambe le direzioni, essendo limitato il flusso pedonale.

Il progetto conferma quindi le infrastrutture ciclabili esistenti.

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

Si evidenzia infine che gli interventi proposti sono compatibili con il progetto di filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano che interessa tale tratta.



Tratta 8

via della Certosa

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 530m circa.

Lungo la tratta è presente una **pista ciclabile in sede propria** che si sviluppa lungo il fronte del Cimitero della Certosa.

Il progetto conferma le infrastrutture ciclabili esistenti, compreso l'attraversamento pedonale e ciclabile di via Gandhi.

La tratta è in comune con l'**Anello II**.

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



Tratta 9

via Gandhi/Tolmino

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 870m circa.

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

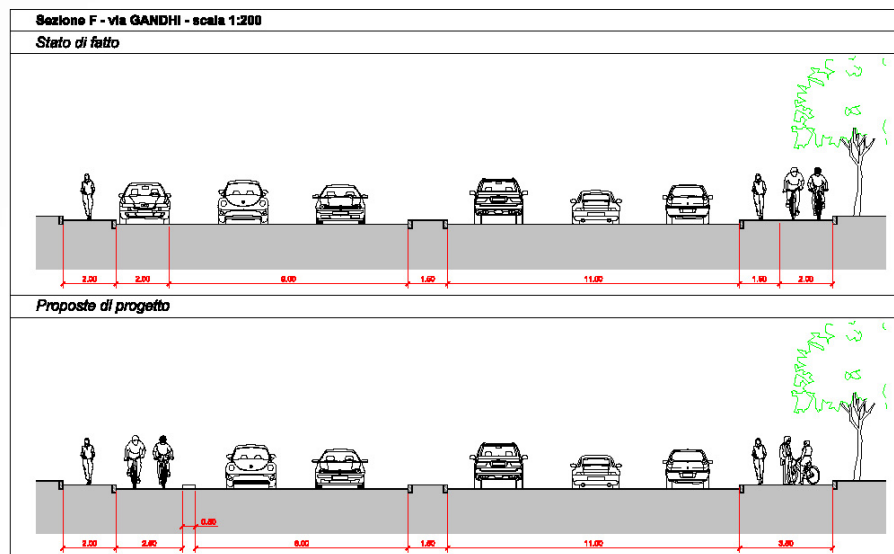
Dall'attraversamento di via Gandhi in corrispondenza dell'incrocio con via Marzabotto, considerando la frequente presenza di auto in sosta vietata lungo il lato nord della carreggiata che testimonia l'inutilità della terza corsia ai fini della capacità stradale, il progetto propone la realizzazione di una **pista ciclabile in sede propria bidirezionale** e la trasformazione dell'infrastruttura esistente lungo il lato sud in percorso ciclopeditonale.

Il progetto prevede quindi:

- la realizzazione di un pista ciclabile in sede propria bidirezionale di larghezza 2,50m;
- la realizzazione di un cordolo di separazione di larghezza 0,50m;
- il conseguente restringimento delle corsie veicolari in direzione ovest a 8,00m.

La nuova pista ciclabile potrà inoltre essere di servizio e consentire l'accesso in sicurezza al Centro Sportivo Corticelli e al Cierrebi Club Sportivo.

Si evidenzia però che, indipendentemente dalla presenza di percorsi ciclabili, l'assetto attuale della carreggiata stradale non è compatibile con accettabili livelli di sicurezza. Si consiglia quindi di valutare un generale riassetto dell'infrastruttura stradale in sede di aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano.

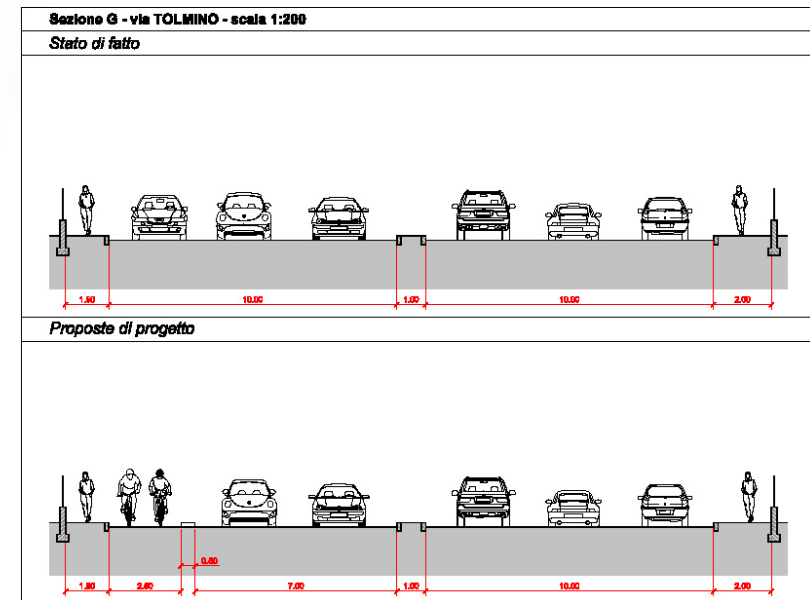


Lungo il secondo tratto, da via Piave a via del Timavo, per uniformare gli interventi lungo tutta la tratta, il progetto prevede anche in questo caso la realizzazione di una **pista ciclabile in sede propria bidirezionale**.

Il progetto prevede quindi:

- la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale di larghezza 2,50m;
- la realizzazione di un cordolo di separazione di larghezza 0,50m;
- il conseguente restringimento delle corsie veicolari in direzione ovest a 7,00m.

Anche per questo tratto si evidenzia però che l'assetto attuale della carreggiata stradale non è compatibile con accettabili livelli di sicurezza. Si consiglia quindi di valutare un generale riassetto dell'infrastruttura stradale in sede di aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano.

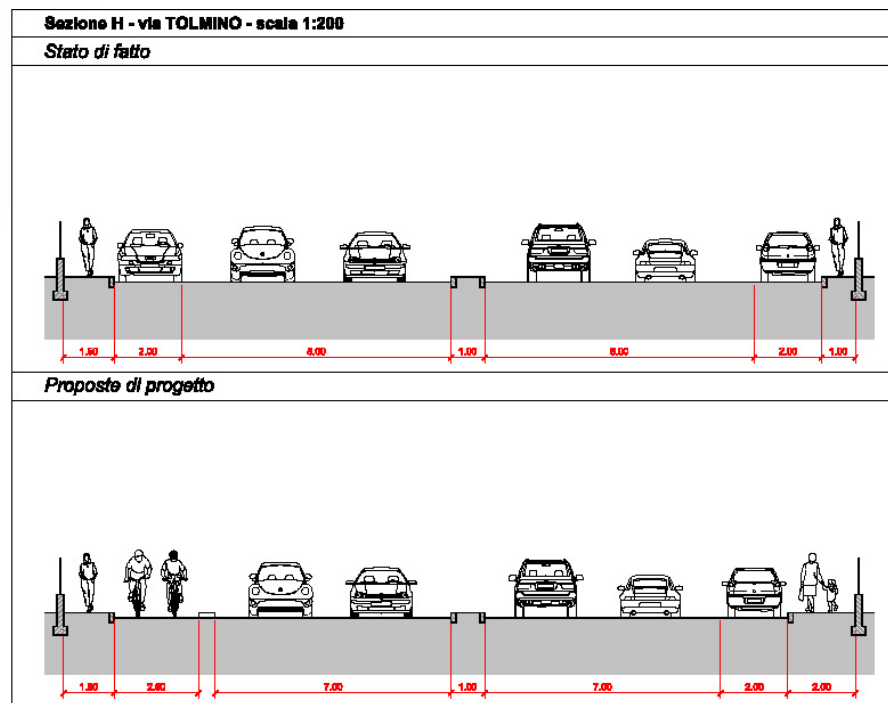


Lungo l'ultimo tratto, da via del Timavo a via Podgora, per uniformare gli interventi lungo tutta la tratta, il progetto prevede anche in questo caso la realizzazione di una **pista ciclabile in sede propria bidirezionale** e la conseguente eliminazione degli stalli di sosta vietati e dei quattro consentiti lungo il lato nord della carreggiata.

Il progetto prevede quindi:

- la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale di larghezza 2,50m;
- la realizzazione di un cordolo di separazione di larghezza 0,50m;
- il conseguente restringimento delle corsie veicolari in direzione ovest a 7,00m.

Come per i tratti precedenti, anche per questo tratto si evidenzia però che l'assetto attuale della carreggiata stradale non è compatibile con accettabili livelli di sicurezza. Si consiglia quindi di valutare un generale riassetto dell'infrastruttura stradale in sede di aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano.



Tratta 10

via Sabotino

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 300m circa.

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

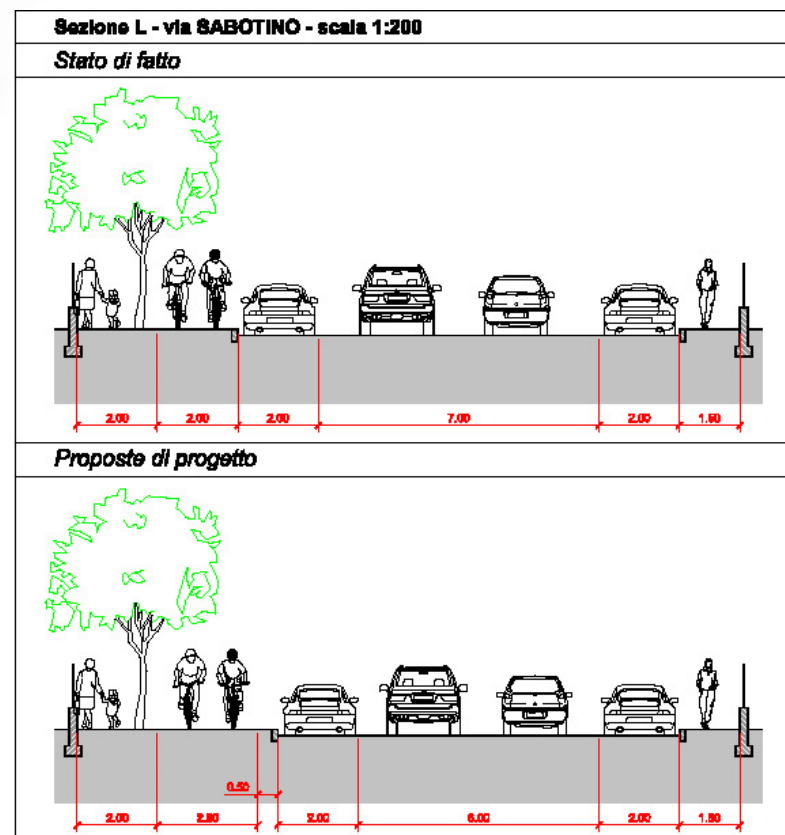
Considerando la classificazione stradale, l'eccessiva larghezza della carreggiata e le ridotte dimensioni della pista ciclabile bidirezionale contigua al marciapiede esistente, il progetto propone l'allargamento del percorso per realizzare una **pista ciclabile bidirezionale contigua al marciapiede** di larghezza adeguata alla classe funzionale del percorso.

Il progetto prevede quindi:

- la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale contigua al marciapiede di larghezza 2,50m;
- la realizzazione di un franco libero di 0,50m dagli stalli di sosta in linea per proteggere il ciclista dall'apertura delle portiere;
- il conseguente restringimento della carreggiata a 6,00m.

Il progetto propone inoltre la realizzazione di nuovi attraversamenti ciclopeditoni per aumentare la permeabilità della strada e consentire l'ingresso/uscita dal sistema ciclabile.

Si ritiene inoltre necessario valutare la riqualificazione e messa in sicurezza del nodo Valdossola-Tomino-della Crocetta, caratterizzato nello stato attuale da elevata incidentalità.



Tratta 11

via Sabotino

Descrizione delle proposte di progetto

Lunghezza totale: 300m circa.

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

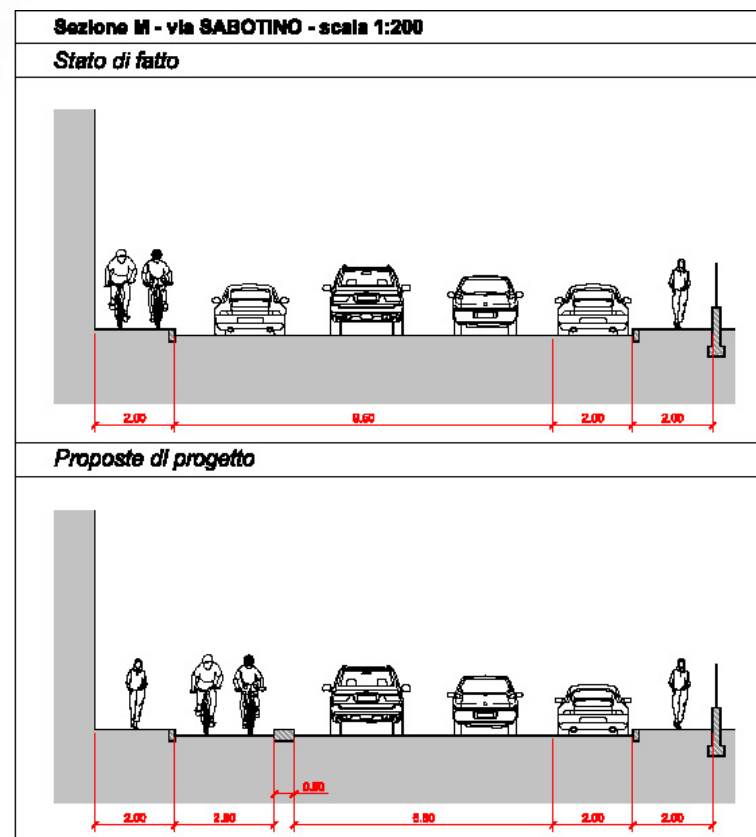
Come evidenziato nel quaderno di analisi, la scelta di rendere il marciapiede lungo il lato nord della carreggiata solo ciclabile (con divieto esplicito per i pedoni) non è stata accompagnata dalla necessaria riqualificazione ed ampliamento del percorso pedonale sul lato opposto, allo stato attuale impercorribile per i disabili a causa della presenza di numerosi ostacoli puntuali (pali della luce e della segnaletica).

Per risolvere tale problematica e considerando le dimensioni eccessive della carreggiata, il progetto propone la realizzazione di una **pista ciclabile in sede propria bidirezionale**.

Il progetto prevede quindi:

- la trasformazione della pista esistente in percorso pedonale;
- la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale di larghezza 2,50m;
- la realizzazione di un cordolo di separazione di larghezza 0,50m;
- il conseguente restringimento della carreggiata a 6,50m.

Il progetto propone inoltre la realizzazione di nuovi attraversamenti ciclopedonali per aumentare la permeabilità della strada e consentire l'ingresso/uscita dal sistema ciclabile.



Stima sommaria dei costi per ciascuna tratta

Intervento	u.m.	q.tà	importo	
bitume			bitume	bitume colorato
TRATTA 1				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista a doppio senso in sede propria, in bitume	ml	1400	€ -	€ -
Totale realizzazione infrastruttura			€ -	€ -
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	8	€ 960,00	€ 960,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 960,00	€ 960,00
Totale tratta 1			€ 960,00	€ 960,00
TRATTA 2				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Cycle strip	ml	580	€ 20.300,00	€ 40.600,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 20.300,00	€ 40.600,00
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			€ 20.780,00	€ 41.080,00
TRATTA 3				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista a doppio senso in sede propria, in bitume	ml	130	€ -	€ -
Totale realizzazione infrastruttura			€ -	€ -
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	4	€ 480,00	€ 480,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 480,00	€ 480,00
Totale tratta 3			€ 480,00	€ 480,00
TRATTA 4				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Zona 30	ml	230	€ -	€ -
Totale realizzazione infrastruttura			€ -	€ -
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	4	€ 480,00	€ 480,00
Attraversamento ciclopedonale rialzato	cad	2	€ 7.200,00	€ 13.400,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 7.680,00	€ 13.880,00
Totale tratta 4			€ 7.680,00	€ 13.880,00
TRATTA 5				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Pista monodirezionale con semplice segnaletica	ml	600	€ 14.400,00	€ 24.000,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 14.400,00	€ 24.000,00
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			€ 14.880,00	€ 24.480,00
TRATTA 6				
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA				
Allargamento marciapiede esistente per realizzare una pista ciclabile bidirezionale contigua al marciapiede	ml	700	€ 25.200,00	€ 31.500,00
Totale realizzazione infrastruttura			€ 25.200,00	€ 31.500,00
OPERE DI SUPPORTO				
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	4	€ 480,00	€ 480,00
Totale realizzazione opere di supporto			€ 480,00	€ 480,00
Totale tratta 6			€ 25.680,00	€ 31.980,00

Intervento	u.m.	q.tà	importo		
			bitume	bitume colorato	
TRATTA 7					
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA					
Pista ciclabile bidirezionale contigua al marciapiede	ml	1200	€	-	€ -
Totale realizzazione infrastruttura			€	-	€ -
OPERE DI SUPPORTO					
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	8	€	960,00	€ 960,00
Totale realizzazione opere di supporto			€	960,00	€ 960,00
Totale tratta 7			€	960,00	€ 960,00
TRATTA 8					
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA					
Pista ciclabile bidirezionale in sede propria	ml	530	€	-	€ -
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 8			€	720,00	€ 720,00
TRATTA 9					
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA					
Pista bidirezionale con cordolo di separazione	ml	870	€	56.550,00	€ 56.550,00
Totale realizzazione infrastruttura			€	56.550,00	€ 56.550,00
OPERE DI SUPPORTO					
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	6	€	720,00	€ 720,00
Totale realizzazione opere di supporto			€	720,00	€ 720,00
Totale tratta 9			€	57.270,00	€ 57.270,00
TRATTA 10					
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA					
Pista ciclabile bidirezionale contigua al marciapiede esistente	ml	80	€	-	€ -
Allargamento marciapiede esistente per realizzare una pista ciclabile bidirezionale contigua al marciapiede	ml	380	€	27.360,00	€ 34.200,00
Allargamento marciapiede esistente per realizzare una pista ciclabile bidirezionale contigua al marciapiede	ml	370	€	13.320,00	€ 16.650,00
Totale realizzazione infrastruttura			€	40.680,00	€ 50.850,00
OPERE DI SUPPORTO					
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	8	€	960,00	€ 960,00
Attraversamento ciclopedonale con scivoli	cad	3	€	4.800,00	€ 4.800,00
Totale realizzazione opere di supporto			€	5.760,00	€ 5.760,00
Totale tratta 10			€	46.440,00	€ 56.610,00
TRATTA 11					
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA					
Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	ml	300	€	24.000,00	€ 24.000,00
Totale realizzazione infrastruttura			€	24.000,00	€ 24.000,00
OPERE DI SUPPORTO					
Segnaletica verticale di indirizzamento	cad	4	€	480,00	€ 480,00
Attraversamento ciclopedonale con scivoli	cad	1	€	1.600,00	€ 1.600,00
Totale realizzazione opere di supporto			€	2.080,00	€ 2.080,00
Totale tratta 11			€	26.080,00	€ 26.080,00
TOTALE CICLOVIA 4			€	201.930,00	€ 254.500,00

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

