

Sostenibilità
è Bologna



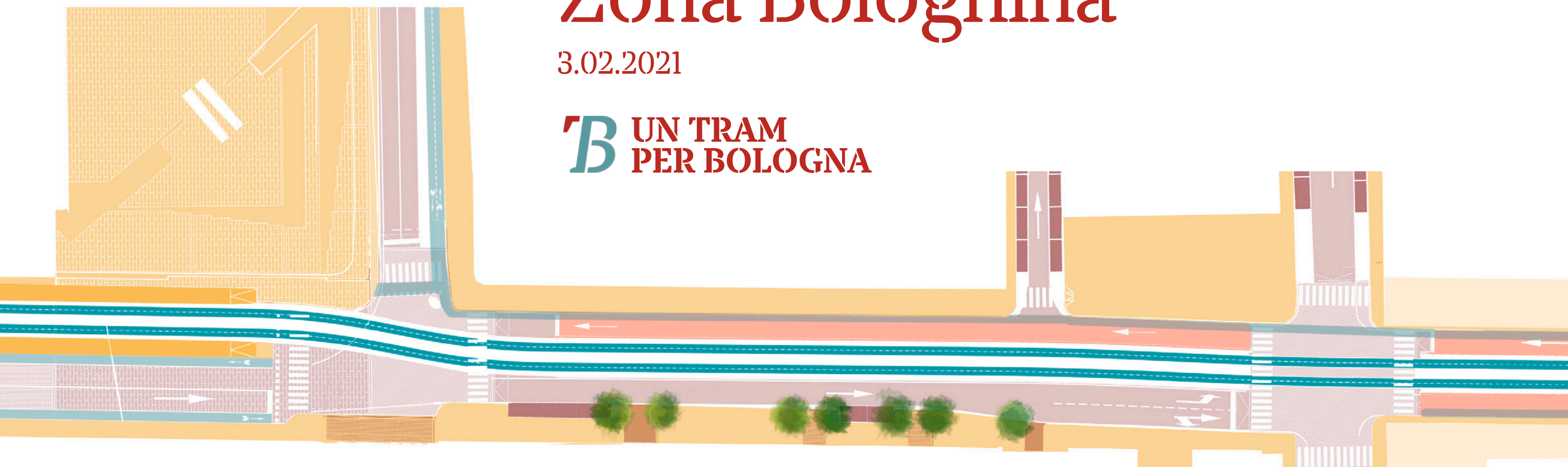
Comune di Bologna

fondazione
innovazione urbana

Progetto di fattibilità tecnica ed economica della seconda linea tranviaria Zona Bolognina

3.02.2021

B UN TRAM
PER BOLOGNA



Il percorso di informazione e di ascolto *#untramperbologna*

Prima linea tranviaria

1

ATTIVITÀ

Punti informativi e di ascolto

Incontri pubblici

Feste di quartiere

Incontri con stakeholder e studenti

Presenza alle commissioni

Conferenze ed eventi con esperti sulle tranvie

Sito web dedicato alla tranvia di Bologna:

www.untramperbologna.it

Questionari

Sportello informativo digitale

Mail dedicata per informazioni e/o appuntamenti:

trambologna@fondazioneinnovazioneurbana.it

Materiali e campagne informative digitali anche durante il periodo del lockdown:

[#IoSonoilTram](#) [#ilTramperilMondo](#)

Seconda linea tranviaria

2

ATTIVITÀ

Punti informativi e di ascolto digitali

Incontri pubblici digitali

Conferenze ed eventi con esperti sulle tranvie

Sito web dedicato alla tranvia di Bologna:

www.untramperbologna.it

Sportello informativo digitale

Mail dedicata per informazioni e/o appuntamenti:

trambologna@fondazioneinnovazioneurbana.it

**Finalità e modalità di
svolgimento dell'incontro**

Le finalità dell'incontro

- **3 incontri** informativi - **3 zone** attraversate dal tratto nord dalla linea verde - direttrice Corticella - Castelmaggiore
- **Obiettivo dell'incontro**
 - **Informare i cittadini relativamente allo stato di avanzamento e agli sviluppi del progetto** di fattibilità tecnica ed economica della seconda linea tranviaria di Bologna.
 - Fare emergere dal dibattito **potenzialità, criticità, e proposte migliorative con l'obiettivo di contribuire all'inserimento del progetto nel contesto urbano.**

Le modalità di svolgimento dell'incontro

- **Roberto Corbia** (moderatore), Fondazione per l'Innovazione Urbana

- **18.30** **Illustrazione del PFTE tratto nord dalla linea verde direttrice Corticella - Castelmaggiore**

Intervengono:

- **Claudio Mazzanti**, Assessore alle politiche per la Mobilità, Comune di Bologna

- **Daniele Ara**, Presidente del Quartiere Navile

- **Giancarlo Sgubbi**, R.U.P. Progetto Prima linea tranviaria di Bologna, Settore Mobilità sostenibile, Comune di Bologna

Le modalità di svolgimento dell'incontro

○ 19.15 Dibattito: chiarimenti, considerazioni e proposte sul progetto

● Si può intervenire attraverso due modalità:

- **Scrivendo direttamente sulla chat**
- **Facendo richiesta di intervenire a voce** (sempre attraverso la chat)

Gli interventi potranno essere di **3 minuti max. / intervento**

● Le risposte saranno date da parte dei tecnici e della parte politica per blocchi di interventi

● Il dibattito sarà supportato da una piattaforma digitale utile a raccogliere le istanze e le considerazioni dei partecipanti

○ 20.45 Fine dell'incontro

Le modalità di svolgimento dell'incontro

L'incontro sarà registrato e sarà reso pubblico nella sezione
“CONFRONTO CON I CITTADINI” del sito web untramperbologna.it

B UN TRAM
PER BOLOGNA



fondazione
innovazione urbana



STRATEGIA

PROGETTO

DOMANDE FREQUENTI

CONFRONTO CON I CITTADINI

RICERCA

CONTATTI

Confronto con i cittadini

[Home](#) | [Confronto con i cittadini](#)

Confronto
con i cittadini

Appuntamenti

Mediateca

Resoconti

Informati sul progetto
e dai la tua opinione.
Ti ascoltiamo!

Il percorso di informazione e coinvolgimento dei cittadini, a cura della



Claudio Mazzanti,
Assessore alla Mobilità,
Comune di Bologna

Daniele Ara,
Presidente del Quartiere Navile,
Comune di Bologna

Giancarlo Sgubbi,
R.U.P. Progetto Seconda linea
tranviaria di Bologna,
Settore Mobilità sostenibile,
Comune di Bologna

Il progetto della seconda linea tranviaria di Bologna

Fasi del progetto della seconda linea tranviaria di Bologna



Come consultare il Progetto



iperbole rete civica

Mobilità e strade

Zone con limitazioni

Permessi e autorizzazioni

Sosta e parcheggi

Muoversi a piedi e in bici

Trasporti pubblici

Qualità dell'aria

Agevolazioni e incentivi

Strade

Mobility management

Piani e progetti per la mobilità

Regolamenti

Domande ricorrenti



[Stampa PDF](#)

Condividi:

Seconda linea tranviaria di Bologna: Linea Verde - Tratto nord (direttrice Corticella - Castel Maggiore)

Dopo la prima linea (Linea Rossa) il Comune procede con lo sviluppo della rete tranviaria prevista dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) avviando il progetto del primo tratto della seconda (Linea Verde) che andrà a collegare il centro di Bologna con la zona nord della città, in direzione di Corticella e di Castel Maggiore.

Il tratto attualmente in progettazione misurerà complessivamente circa 7,4 km, di cui 5,9 km su nuovo percorso e 1,5 km in sovrapposizione alla Linea Rossa e avrà un totale di 18 fermate (di cui 4 in comune con la Linea Rossa).

Dal capolinea Sud, posto nel centro di Bologna in Via dei Mille, il tracciato interesserà via dell'Indipendenza, via Matteotti e via Ferrarese. Da piazza dell'Unità il percorso si svilupperà quindi verso Nord lungo via di Corticella e via Bentini. Giunta nel cuore di Corticella la linea svolterà quindi su via Sant'Anna, via Byron e via Shakespeare. Nell'ultimo tratto il tracciato proseguirà a fianco di via Bentini, salendo in quota per servire la Stazione SFM di Corticella e terminare al capolinea Nord posto nel Comune di Castel Maggiore, presso il quale sarà realizzato anche un importante parcheggio di interscambio con accesso da via Di Vittorio.

Il primo tratto della Linea Verde andrà a servire una delle aree più popolate della città, oggi attraversata dall'asse di trasporto pubblico più utilizzato dai cittadini bolognesi.

Attualmente è stata predisposta la prima versione del progetto di fattibilità tecnica ed economica della linea quale indispensabile documentazione da allegare all'istanza che il Comune di Bologna ha inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per partecipare al secondo Avviso del bando di assegnazione di finanziamenti destinati a sistemi di trasporto rapido di massa a impianti fissi, prima della scadenza del 15 gennaio 2021. Si tratta dello stesso bando che ha portato, a seguito della partecipazione al primo Avviso, all'assegnazione al Comune di Bologna del

Come consultare il Progetto

211-Rete tra... > LINEA ROS... > 2021 01 13 PFTE SECONDA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA (TRATTO NORD - D... ▾ 👤 🗪 ⓘ

Nome ↑	Ultima modifica	Dimensioni file
📁 00_ELABORATI GENERALI	21 gen 2021	—
📁 01_RILIEVI E INDAGINI	21 gen 2021	—
📁 02_STUDI SPECIALISTICI	21 gen 2021	—
📁 03_TRACCIATO, INSER-URB, VIABILITA	21 gen 2021	—
📁 04_IMPIANTI ELETTRIFERROVIARI	21 gen 2021	—
📁 05_IMPIANTI DI ILLUMINAZIONE PUBBLICA	21 gen 2021	—
📁 06_ARMAMENTO	21 gen 2021	—
📁 07_STRUTTURE	21 gen 2021	—
📁 08_FERMATE E CAPOLINEA	21 gen 2021	—
📁 09_CANTIERIZZAZIONE	21 gen 2021	—
📁 10_RISOLUZIONE INTERFERENZE SOTTOSERVIZI	21 gen 2021	—
📁 11_RICOVERO MEZZI CAPOLINEA CASTEL MAGGIORE	21 gen 2021	—

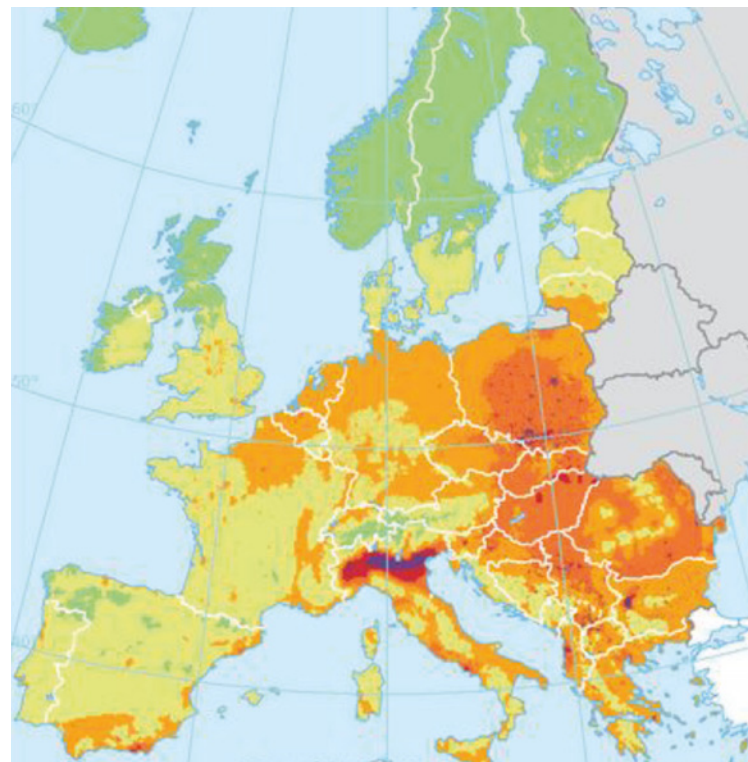
**Quali
obiettivi?**

PUMS (2019)

Piano Urbano Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana di Bologna

Obiettivi generali

- Aumento dell'accessibilità
- Tutela del clima e della salubrità dell'aria
- Aumento della sicurezza stradale
- Miglioramento della vivibilità e della qualità urbana



PIÙ TEMPI DI VITA PIÙ ARIA PULITA

- 3.900.000 cittadini europei vivono in zone con inquinamento (PM, NO_x e O₃) sopra i limiti, di questi 3.700.000 solo nel nord Italia
- 520.000 morti premature da inquinamento in Europa, 84.000 in Italia e 340 in Città metropolitana
- 25.000 morti per incidenti stradali in Europa, 3.400 in Italia e 82 in Città metropolitana

Obiettivi PUMS e mappa dell'inquinamento dell'area in Europa - Fonte: PUMS



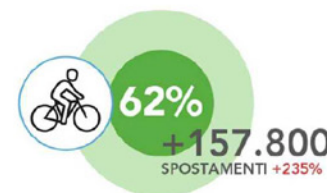
EMISSIONI DI GAS SERRA DA TRAFFICO ATTRAVERSO

-28% DA RIDUZIONE TRAFFICO AUTO E MOTO

-12% DA EMISSIONI PER RINNOVO PARCO CIRCOLANTE

meno 440.000 spostamenti da orientare a trasporto pubblico e bici

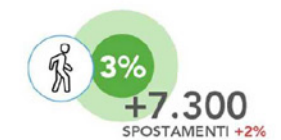
-255.700 SPOSTAMENTI in auto
-37% VS ATTUALE



+785.000 km
IN BICI



+1.285.000 km
IN BUS TRENO E TRAM



+11.000 km
A PIEDI

Obiettivi PUMS specifici per Bologna e per il Trasporto Pubblico Locale



Come?

Rete portante del Trasporto Pubblico Metropolitano

- superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico
- offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata

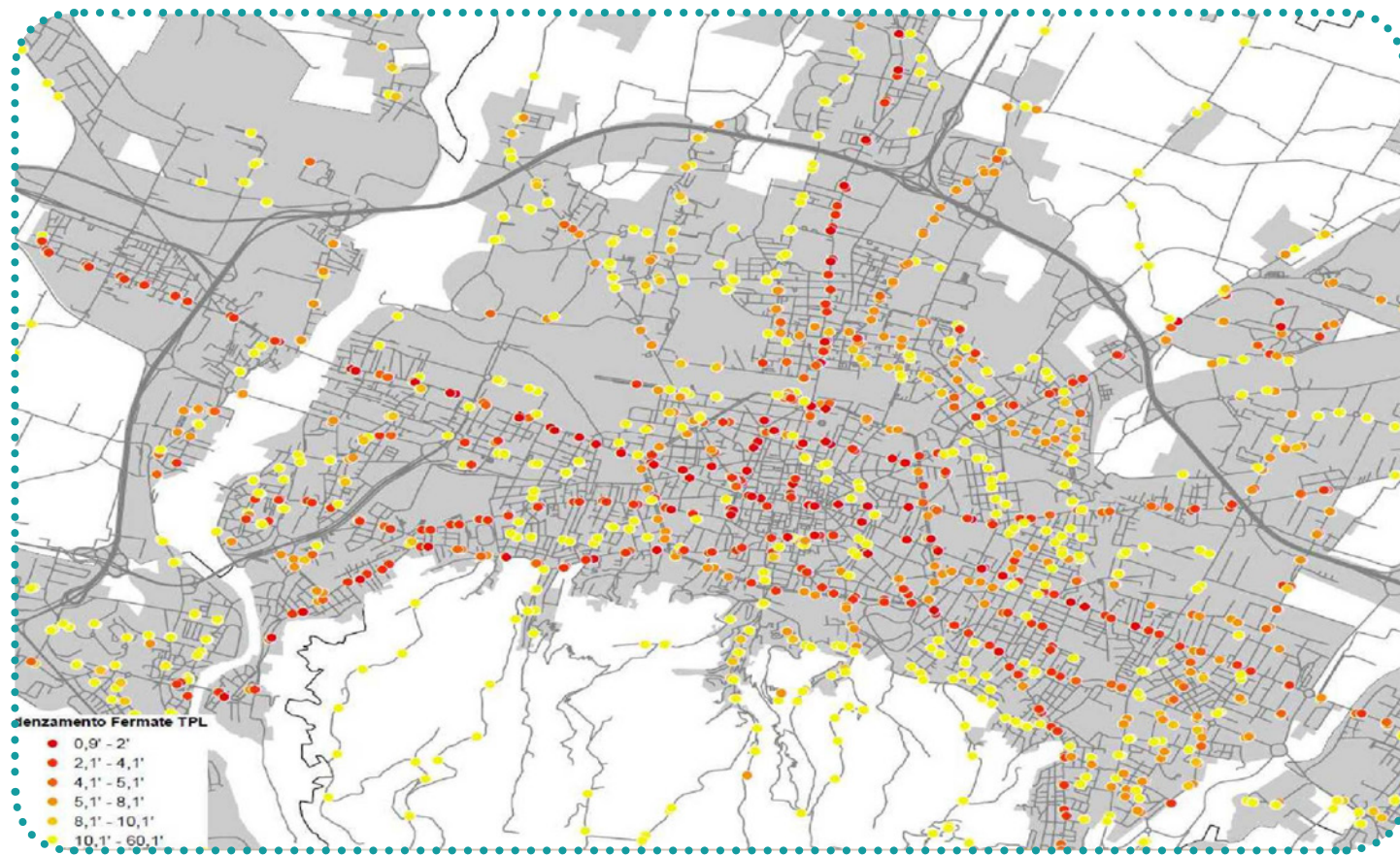
Unico sistema tariffario integrato metropolitano

PUMS (2019)

Piano Urbano Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana di Bologna



**Perché scegliere
il tram a Bologna?**



Analisi carico linee esistenti - capitolo 6.2 del Quadro Conoscitivo del PUMS

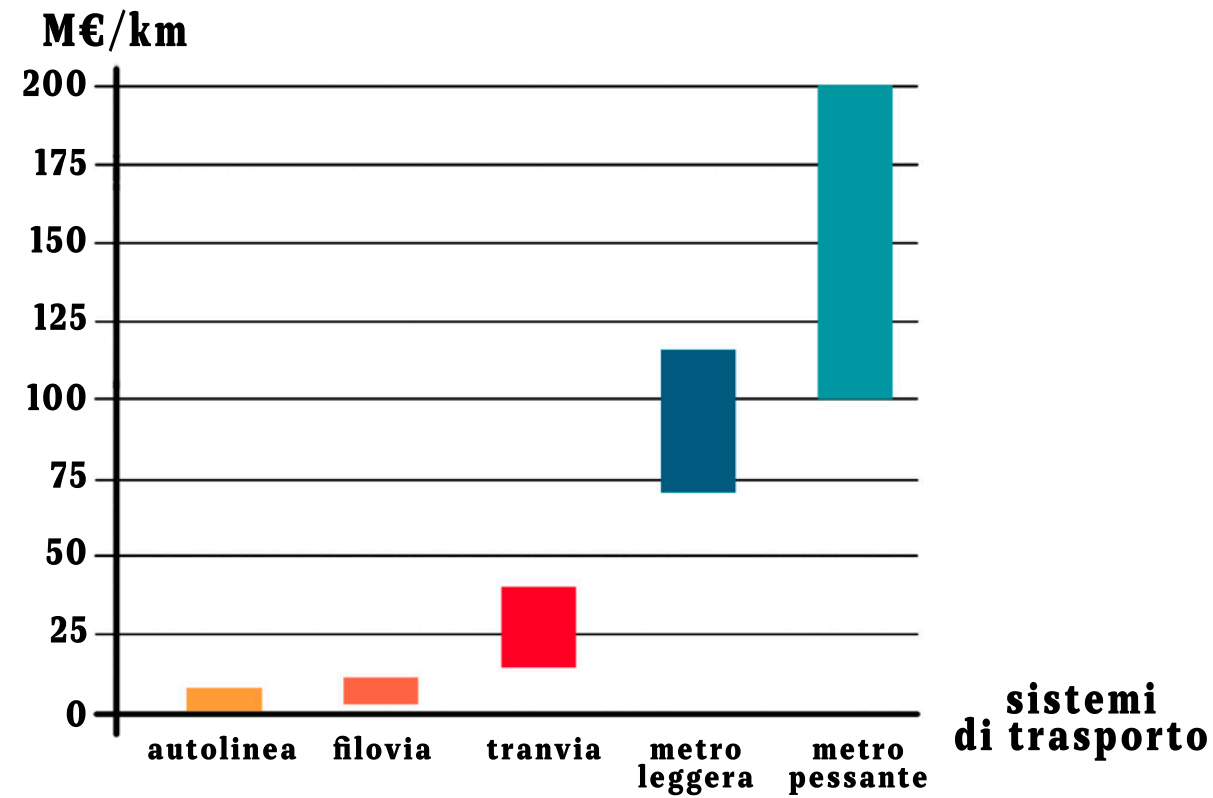
Linee urbane	pax/die
27	39.679
14	33.856
13	33.082
20	30.048
19	29.555
11	24.958
25	19.865
33	4.881
32	4.755
BLQ	3.250

Tabella con i passeggeri/giorno delle linee portanti urbane

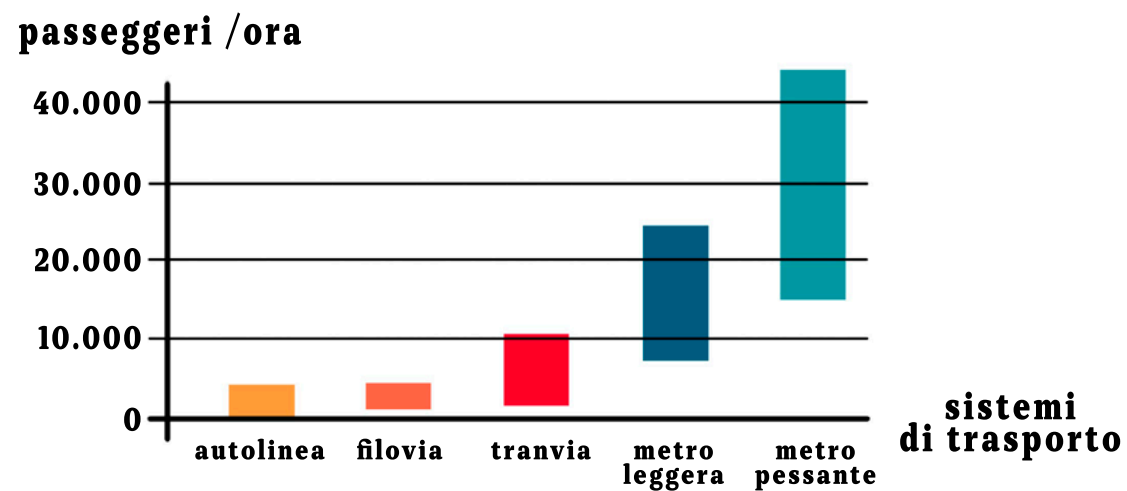
Perché il tram?

- Maggiore capacità di carico del mezzo rispetto al filobus e autobus:** un comune veicolo tranviario di lunghezza pari a 32-33 metri, con un affollamento di 4 passeggeri per metro quadrato, ha invece una capienza di **200/220 passeggeri**. Un filobus ha una capienza di circa 140/150 passeggeri.
- Rapporto ottimale costi - passeggeri / ora**
- Qualità e regolarità del servizio**
- Accessibilità al mezzo e comfort**
- Riqualificazione urbana, più spazi per i pedoni**

COSTI DI REALIZZAZIONE PER I DIVERSI SISTEMI DI TRASPORTO PUBBLICO



CAPACITÀ PER I DIVERSI SISTEMI DI TRASPORTO PUBBLICO



Tavole di rapporto Passeggeri / ora - costi - sistemi di trasporto

Perché il tram?

- Maggiore capacità di carico del mezzo rispetto al filobus e autobus
- Rapporto ottimale costi - passeggeri / ora
- Qualità e regolarità del servizio
- Accessibilità al mezzo e comfort
- Riqualificazione urbana, più spazi per i pedoni



Fotografia della tranvia di Lione ©archivio FIU



Fotografia della sede riservata della tranvia di Lione ©archivio FIU

Perché il tram?

- Maggiore capacità di carico del mezzo rispetto al filobus e autobus
- Rapporto più adatto costi - passeggeri / ora
- Qualità e regolarità del servizio: sede riservata, priorità semaforica
- Accessibilità al mezzo e comfort
- Riqualficazione urbana, più spazi per i pedoni completamente accessibili, più spazi per le biciclette, più spazi verdi



ACCESSIBILITÀ



FERMATA ACCESSIBILE pavimentazione continua senza interruzioni

- Perché il tram?
- Maggiore capacità di carico del mezzo rispetto al filobus e autobus
- Rapporto più adatto costi - passeggeri / ora
- Qualità e regolarità del servizio
- Accessibilità al mezzo e comfort
- Riqualificazione urbana, più spazi per i pedoni



Fotografia della tranvia di Nizza ©archivio FIU



Fotografia della tranvia di Saragozza ©archivio FIU

○ Perché il tram?

- Maggiore capacità di carico del mezzo rispetto al filobus e autobus
- Rapporto più adatto costi - passeggeri / ora
- Qualità e regolarità del servizio
- Accessibilità al mezzo e comfort
- Riqualficazione urbana, più spazi per i pedoni completamente accessibili, più spazi per le biciclette, nuovi spazi verdi

**Come sarà
la tranvia?**



Tranvie in altre città

Basel



Tranvie in altre città

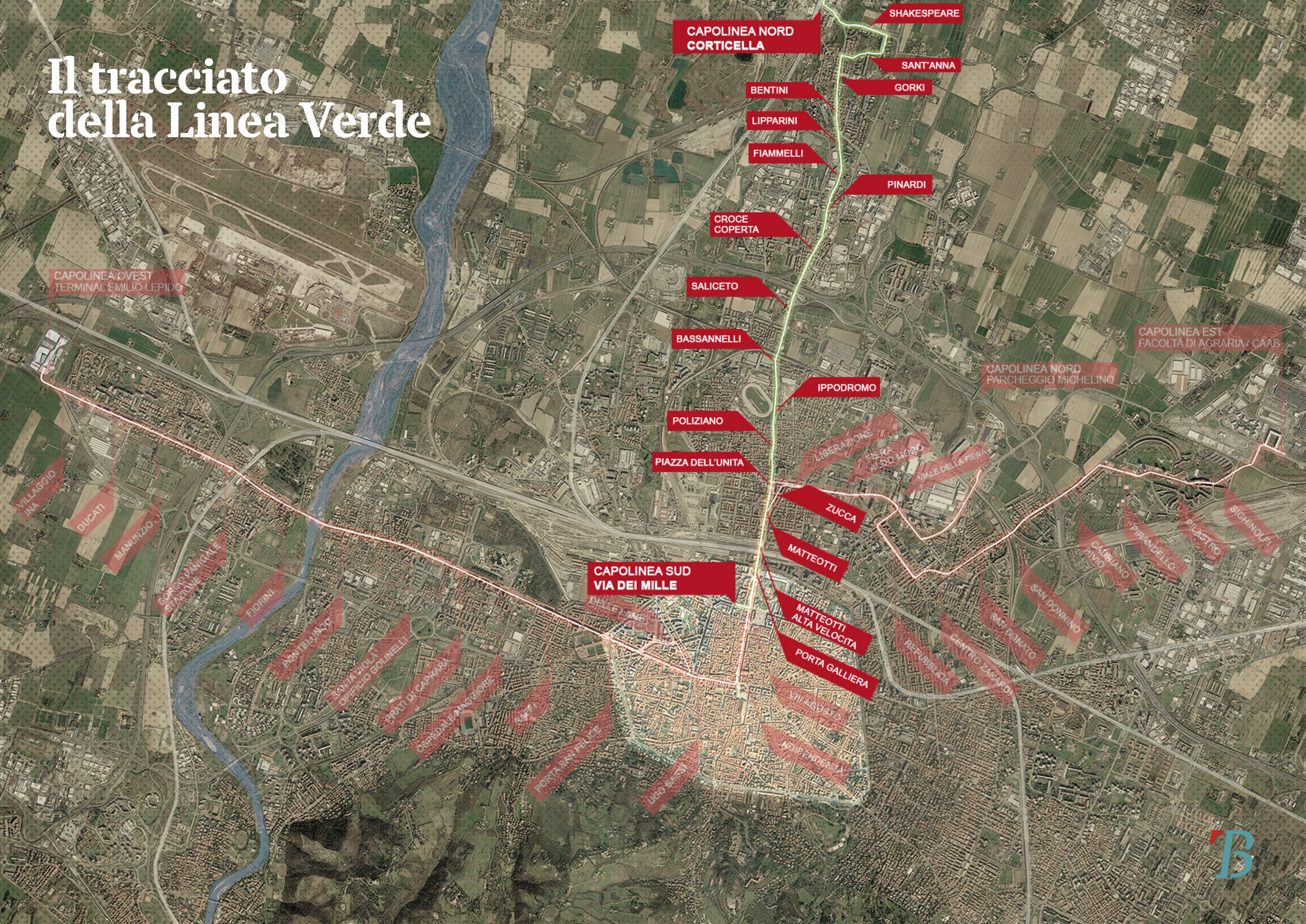
Milano



La linea Verde

Il progetto di fattibilità

Il tracciato della Linea Verde



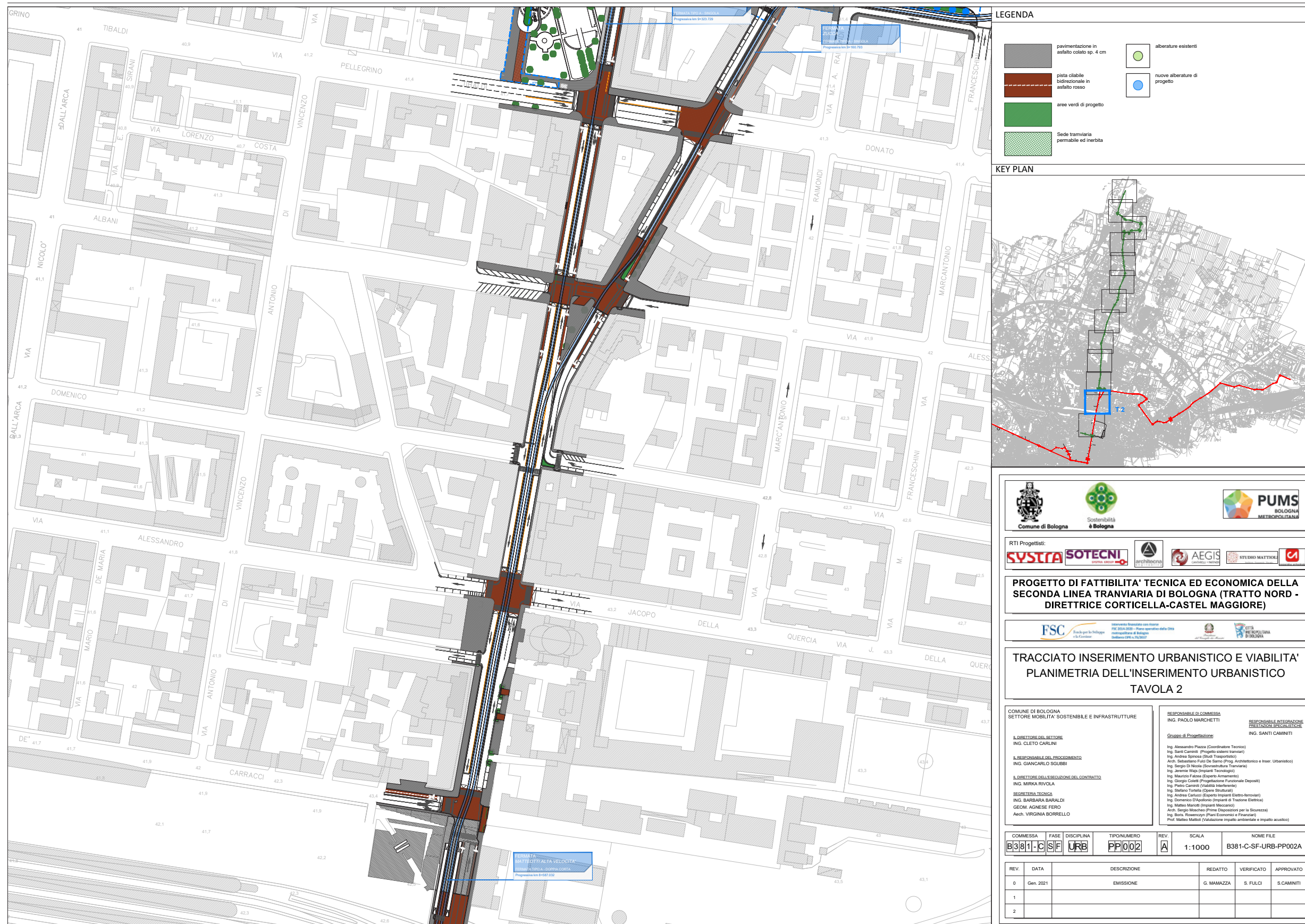
Le alternative di tracciato



I numeri principali della linea

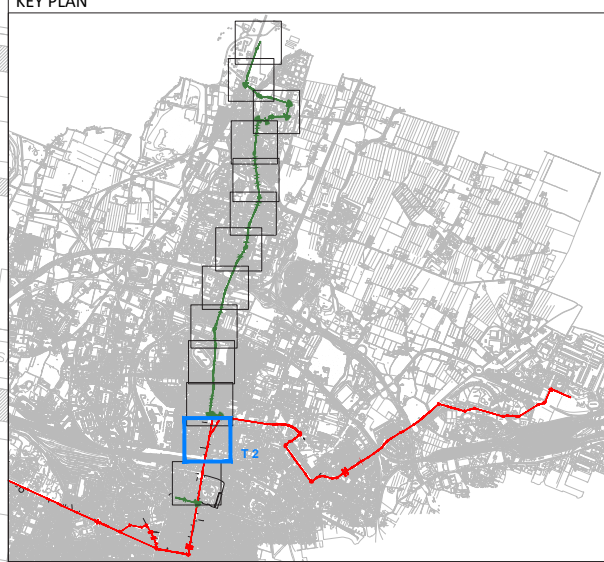
7.4 km	Lunghezza totale della linea
18	Numero di fermate
410	Distanza media tra le fermate
25 minuti	Tempo di viaggio tra i due capolinea
17,6 km/h	Velocità commerciale
3 minuti	Tempo di sosta al capolinea
53 minuti	Tempo di giro
5 minuti	Frequenza di servizio
3.000	Posti offerti per senso di marcia (passeggeri / ora)
12	Flotta di servizio
2	Vetture di ricambio
14	Totale flotta
32.000	Passeggeri trasportati in un giorno

Gli elaborati del progetto di fattibilità tecnica ed economica



LEGENDA

- pavimentazione in asfalto colato sp. 4 cm
- pista ciclabile bidirezionale in asfalto rosso
- aree verdi di progetto
- Sede tramviaria permeabile ed inerbata
- alberature esistenti
- nuove alberature di progetto



RTI Progettisti:

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA DELLA SECONDA LINEA TRAMVIARIA DI BOLOGNA (TRATTO NORD - DIRETTRICE CORTICELLA-CASTEL MAGGIORE)

TRACCIATO INSERIMENTO URBANISTICO E VIABILITA' PLANIMETRIA DELL'INSERIMENTO URBANISTICO TAVOLA 2

COMUNE DI BOLOGNA SETTORE MOBILITA' SOSTENIBILE E INFRASTRUTTURE
 ING. CLETO CARLINI
RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
 ING. GIANCARLO SOUBBI
DIRETTORE DELLE SEGRETERIE DEL CONTRATTO
 ING. MIRKA RIVOLA
REGISTRARIA TECNICA
 ING. BARBARA BARPALDI
 CECOM. AGENSIE FERRO
 Arch. VIRGINIA BORRELO

RESPONSABILE DI COMMISSA
 ING. PAOLO MARCHETTI
RESPONSABILE INTEGRAZIONE PROIEZIONI SPICCIATE
 ING. SANTI CAMINITI
Gruppo di Progettazione:
 Ing. Alessandro Piazza (Coordinatore Tecnico)
 Ing. Santi Caminiti (Progetto sistemi tramviari)
 Ing. Andrea Sprezza (Studi Trasporti)
 Arch. Sebastiano Poli De Santis (Prog. Architettonico e Inser. Urbanistico)
 Ing. Sergio Di Nicola (Strutturatura Tramviaria)
 Ing. Annalisa Vanni (Impianti Tecnologici)
 Ing. Maurizio Falzetta (Esperto Armeramento)
 Ing. Giorgio Caselli (Progettazione Favoscelite Depositi)
 Ing. Pietro Caranti (Validità Inserimento)
 Ing. Stefano Tarella (Opere Strutturali)
 Ing. Andrea Carlucci (Esperto Impianti Eletto-Aeroviar)
 Ing. Domenico D'Apollonio (Impianti di Trazione Elettrica)
 Arch. Sergio Meschino (Piani Disposizioni per la Sicurezza)
 Ing. Boris Roverezzi (Piani Economici e Finanziari)
 Prof. Matteo Mattioli (Valutazione Impatto ambientale e Impatto acustico)

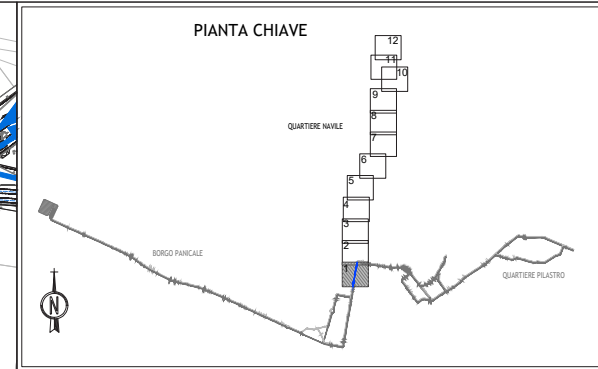
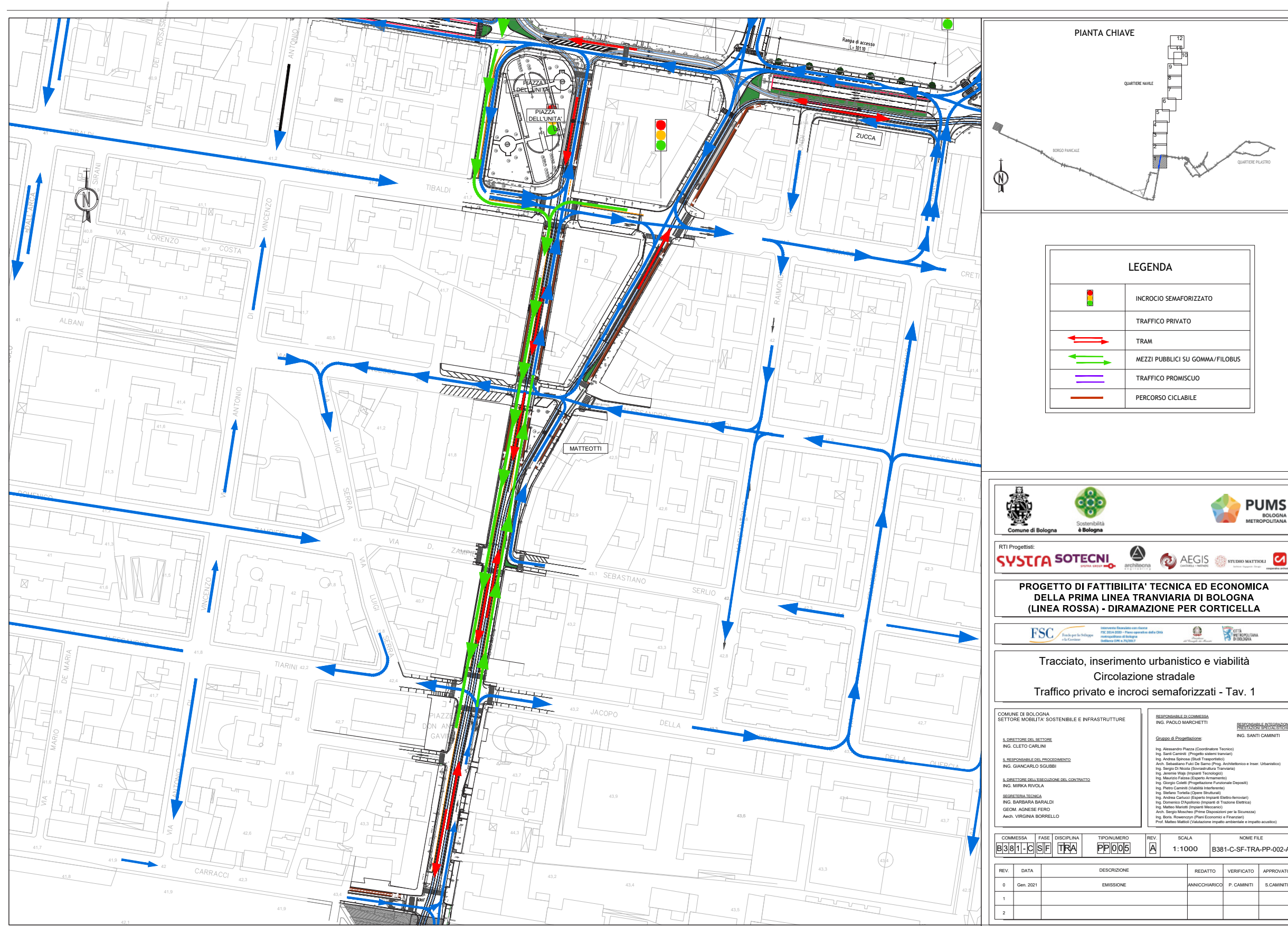
COMMISSA	FASE	DISCIPLINA	TIPONUMERO	REV.	SCALA	NOME FILE
B381-C	SF	URB	PP002	A	1:1000	B381-C-SF-URB-PP002A

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
0	Gen. 2021	EMISSIONE	G. MAMAZZA	S. FULCI	S. CAMINITI
1					
2					

Esempio tavola progetto di fattibilità tecnica ed economica: inserimento urbanistico della tranvia



Gli elaborati del progetto di fattibilità tecnica ed economica



LEGENDA

	INCROCIO SEMAFORIZZATO
	TRAFFICO PRIVATO
	TRAM
	MEZZI PUBBLICI SU GOMMA/FILOBUS
	TRAFFICO PROMISCUO
	PERCORSO CICLABILE

RTI Progettisti:

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA DELLA PRIMA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA (LINEA ROSSA) - DIRAMAZIONE PER CORTICELLA

FSC

Tracciato, inserimento urbanistico e viabilità
Circolazione stradale
Traffico privato e incroci semaforizzati - Tav. 1

<p>COMUNE DI BOLOGNA SETTORE MOBILITA' SOSTENIBILE E INFRASTRUTTURE</p> <p>DIRETTORE DEL SETTORE ING. CLETO CARLINI</p> <p>RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO ING. GIANCARLO SGUBBI</p> <p>DIRETTORE DELL'ESECUZIONE DEL CONTRATTO ING. MIRKA RIVOLA</p> <p>REGISTRO TECNICO ING. BARBARA BARALDI GEOG. ACHISE FERO Arch. VIRGINIA BORRELLO</p>	<p>RESPONSABILE DI COMESSA ING. PAOLO MARCHETTI</p> <p>RESPONSABILE AUTORIZZAZIONE PROFESSIONE INFERIORISTA ING. SANTI CAMINITI</p> <p>Gruppo di Progettazione: Ing. Alessandro Piazza (Coordinatore Tecnico) Ing. Gian Carlo Carlini (Progetto sistemi tramway) Ing. Andrea Sprezza (Studi Trasporti) Arch. Sebastiano Fidi De Siano (Prog. Architettonico e Inter. Urbanistico) Ing. Sergio Di Nicola (Struttura Trasporti) Ing. Lorenzo Vago (Impianti Tecnologici) Ing. Maurizio Falona (Esperto Ammortamento) Ing. Giorgio Calati (Programmazione Funzionale Depositi) Ing. Pietro Caminiti (Viabilità Interferente) Ing. Stefano Torretta (Opere Strutturali) Ing. Andrea Calzolari (Esperto Impianti Electro-ferroviari) Ing. Domenico D'Apollonio (Impianti di Trazione Elettrica) Arch. Matteo Marchetti (Impianti Meccanici) Arch. Sergio Moschetti (Prime Disposizioni per la Sicurezza) Ing. Boris Roverucchi (Primi Economici e Finanziari) Prof. Matteo Matteoli (Valutazione Impatto ambientale e Impatto acustico)</p>
--	--

COMMESSA	FASE	DISCIPLINA	TIPONUMERO	REV.	SCALA	NOME FILE
B3811-C	SIF	TRA	PP005	A	1:1000	B381-C-SF-TRA-PP-002-A

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
0	Gen. 2021	EMISSIONE	ANNICCHARICO	P. CAMINITI	S. CAMINITI
1					
2					

Esempio tavola progetto di fattibilità tecnica ed economica: circolazione stradale



Analisi del progetto di fattibilità tecnica ed economica Zona Bolognina



Analisi PFTE. Zona Centro

Riorganizzazione di Via Indipendenza e Via de Mille



SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà al centro della zona pedonale nel primo tratto di Via Indipendenza fino all'incrocio con Via Imerio, per poi posizionarsi sul lato ovest della carreggiata in **sede riservata ma non segregata**, fino all'incrocio con i viali. In Via de Mille la tranvia sarà posizionata nel lato sud della carreggiata stradale.



SPAZI PEDONALI E ACCESSIBILITÀ

Gli spazi pedonali sono stati totalmente riprogettati in maniera integrata con la nuova sezione stradale e saranno **privi di barriere architettoniche**.



CAPOLINEA E FERME

Il capolinea "Via de Mille" e la fermata "Porta Galliera" saranno caratterizzate da una banchina centrale per entrambi i sensi di marcia. Le fermate, saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità.



SPAZI PER LE AUTO



Viabilità carrabile

Via Indipendenza, dall'incrocio con Via Imerio sarà percorribile con una corsia di marcia fino ai viali. Via de Mille avrà due corsie in direzione verso Piazza dei Martiri e **una corsia preferenziale in direzione Via Imerio**.



Zona 30

Tutto il centro storico è Zona 30.



Parcheggi



Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

Progressiva km 0+019.000

Terminal
VIA DE MILLE

Viale Pietramelara

Viale Masini

Piazza XX Settembre

Porta Galliera

Fermata
PORTA GALLIERA

Autostazione
di Bologna



Intermodalità

Parco della
Montagnola



SPAZI PER LE BICI

In questo tratto di Via Indipendenza è prevista una corsia ciclabile in direzione Piazza Maggiore. In direzione viali le biciclette percorreranno la carreggiata stradale.



Zona 30

Tutto il centro storico è Zona 30.

Analisi PFTE. Zona Bolognina

Riorganizzazione di Via Matteotti



SEDE TRANVIARIA

La tranvia avrà **sede riservata ma non segregata** e nell'attraversamento del ponte si atterrerà sul lato ovest della carreggiata stradale. Dall'incrocio con via Carracci, la tranvia sulla via Matteotti si sposterà al centro della carreggiata stradale.



SPAZI PEDONALI E ACCESSIBILITÀ

Gli spazi pedonali sono stati totalmente riprogettati in maniera integrata con la nuova sezione stradale e saranno **privi di barriere architettoniche**.



FERMATE

La fermata "Matteotti Alta Velocità" sarà doppia e avrà una banchina con pensilina su entrambi i sensi di marcia.

Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati.

Le fermate "Piazza dell'Unità" e "Zucca" saranno singole.

Su Via Ferrarese ci sarà la fermata per andare in direzione est; in Piazza dell'Unità ci sarà la fermata per andare verso sud.

Le fermate saranno accessibili dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati e grazie alle loro caratteristiche architettoniche saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità.

Intermodalità



Fermata
MATTEOTTI
ALTA VELOCITÀ

Fermata
PIAZZA DELL'UNITÀ

Fermata
ZUCCA

ALBERATURE
Nuove
Esistenti



SPAZI PER LE BICI

Sul ponte Matteotti, saranno presenti due corsie ciclabili fino all'incrocio con via Carracci, dove le biciclette proseguiranno lungo via Matteotti in Zona 30.



Zona 30

Via Matteotti sarà una Zona 30 tra l'incrocio con Via de' Carracci e l'incrocio con Via Ferrarese.



SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

Il ponte Matteotti sarà percorribile in entrambi i sensi di marcia. Da Via Carracci sarà possibile la svolta in destra e in sinistra. Via Matteotti sarà percorribile quindi come nella configurazione attuale.



Zona 30

Via Matteotti sarà una Zona 30 tra l'incrocio con Via de' Carracci e l'incrocio con Via Ferrarese.



Parcheggi



Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.



PREFERENZIALE

Via Matteotti sarà percorribile ai soli mezzi autorizzati in tutta la percorrenza verso il centro. In direzione Nord, la preferenziale sarà invece dall'incrocio con Via della Quercia fino all'intersezione con Via Algardi /Albani.

SHOAH - fotoinserimen

Analisi PFTE Zona Bolognina

Render
Monumento
della Shoah



Analisi progetto PFTE
Zona Bolognina
Riorganizzazione di Via Matteotti



Analisi PFTE

Zona Bolognina

Riorganizzazione di Via Matteotti



Stato di fatto



Stato di progetto

Analisi PFTE. Zona Bolognina

Riorganizzazione di Via di Corticella



SEDE TRANVIARIA

La tranvia avrà **sede riservata ma non segregata** e si attesterà sul lato est della carreggiata stradale.



SPAZI PEDONALI E ACCESSIBILITÀ

Gli spazi pedonali sono stati totalmente riprogettati in maniera integrata con la nuova sezione stradale e saranno **privi di barriere architettoniche**.



FERMATE

Le fermate **“Piazza dell’Unità” e “Zucca”** saranno singole. Su Via Ferrarese ci sarà la fermata per andare in direzione est; in Piazza dell’Unità ci sarà la fermata per andare verso sud. La **fermata “Poliziano”** sarà caratterizzata da una banchina centrale per entrambi i sensi di marcia. Le fermate saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità.



SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

La viabilità carrabile viene modificata sull’asse di via Ferrarese /Franco Bolognese, dove il traffico di attraversamento est-ovest viene indirizzato all’interno di un nuovo sottopasso. In superficie restano solo il traffico locale e le linee tranviarie. Via di Corticella da piazza dell’Unità fino all’incrocio con Via Passarotti, avrà un unico senso di marcia, con una corsia unica, in direzione sud.



Parcheggi

Oltre alla sosta lungo strada è prevista la realizzazione di un nuovo parcheggio automatizzato e interrato in Piazza dell’Unità.



Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.



SPAZI PER LE BICI

In questo tratto di Via di Corticella, è prevista la realizzazione di una corsia ciclabile monodirezionale in direzione nord.

In direzione centro le biciclette avranno una corsia ciclabile su strada con adozione del limite a 30 km/ora per le auto.

Fermata
POLIZIANO

ALBERATURE

Nuove

Esistenti

Fermata
PIAZZA
DELL’UNITÀ

Fermata
ZUCCA





Riferimento di marciatram e corsia ciclabile in carreggiata

Amsterdam

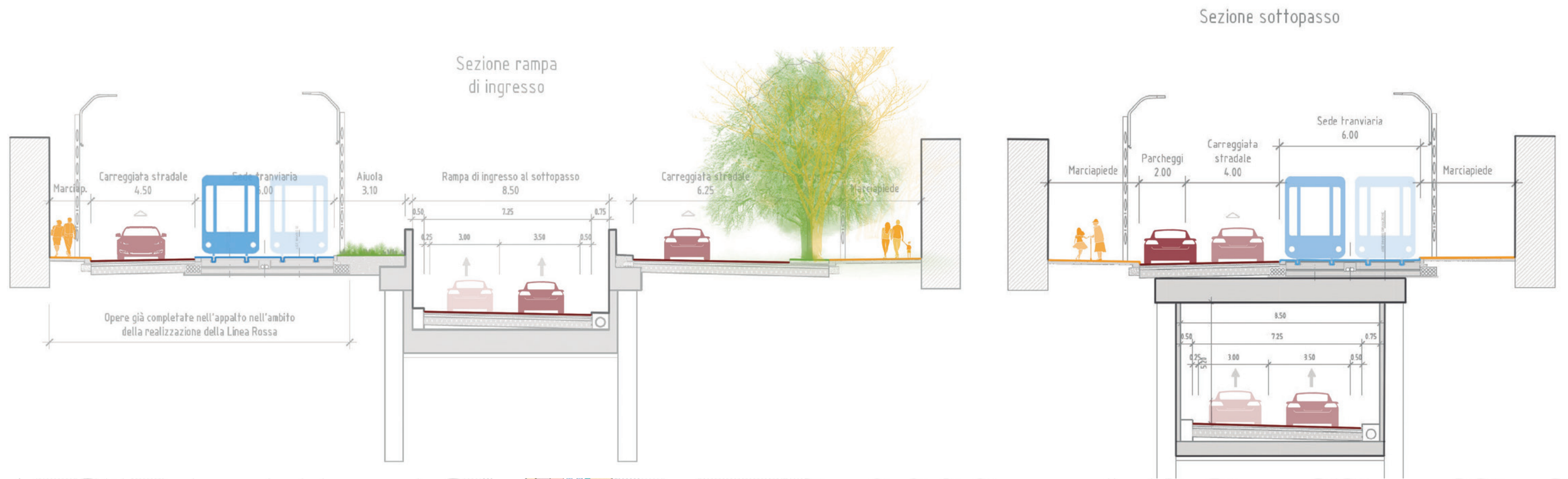


Riferimento
parcheeggio automatico
Via D'Azeglio, Bologna



Analisi PFTE. Zona Bolognina

Sottopasso via Ferrarese - via Mazza - via Bolognese



Analisi PFTE. Zona Bolognina

Riorganizzazione di Via di Corticella



SEDE TRANVIARIA

La tranvia avrà **sede riservata ma non segregata** e si attesterà sul lato est della carreggiata stradale fino all'incrocio con via Passarotti. Superato questo incrocio viaggerà al centro della carreggiata.



SPAZI PEDONALI E ACCESSIBILITÀ

Gli spazi pedonali sono stati totalmente riprogettati in maniera integrata con la nuova sezione stradale e saranno **privi di barriere architettoniche**.



FERMATE

La **fermata "Ippodromo"** avrà una banchina centrale per entrambi i sensi di marcia. La fermata sarà facilmente accessibile a tutti i tipi di disabilità.



SPAZI PER LE AUTO



Viabilità carrabile

Via di Corticella da piazza dell'Unità fino all'incrocio con Via Passarotti, avrà un unico senso di marcia, con una corsia unica, in direzione sud. Oltre Via Passarotti saranno presenti due corsie, una per senso di marcia.



Parcheggi

In funzione della larghezza della sezione stradale, dove possibile, verrà mantenuta la sosta lungo strada.



Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.



SPAZI PER LE BICI

Nel primo tratto di Via di Corticella fino a via Passarotti, è prevista la realizzazione di una corsia ciclabile monodirezionale in direzione nord, mentre in direzione centro le biciclette avranno una corsia ciclabile su strada con adozione del limite a 30 km/ora per le auto.

Dopo l'incrocio con via Passarotti, ci sarà una corsia ciclabile monodirezionale sia in direzione nord che in direzione sud.



ALBERATURE

Nuove

Esistenti

Fermata
IPPODROMO

Analisi PFTE. Zona Croce Coperta

Riorganizzazione di Via di Corticella



SEDE TRANVIARIA

La tranvia avrà **sede riservata ma non segregata** e viaggerà al centro della carreggiata.



SPAZI PEDONALI E ACCESSIBILITÀ

Gli spazi pedonali sono stati totalmente riprogettati in maniera integrata con la nuova sezione stradale e saranno **privi di barriere architettoniche**.



FERMATE

Le fermate **“Bassanelli e Saliceto”** avranno una banchina centrale per entrambi i sensi di marcia. Le fermate saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità.



SPAZI PER LE AUTO



Viabilità carrabile

Su questo tratto di Via di Corticella è previsto doppio senso di circolazione, con le corsie poste ai lati della tranvia.



Parcheggi

Si prevede la realizzazione di un nuovo parcheggio in Via Bassanelli, di fronte all'istituto Aldini. È previsto un secondo nuovo parcheggio in prossimità all'incrocio con via de Saliceto.



Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.



SPAZI PER LE BICI

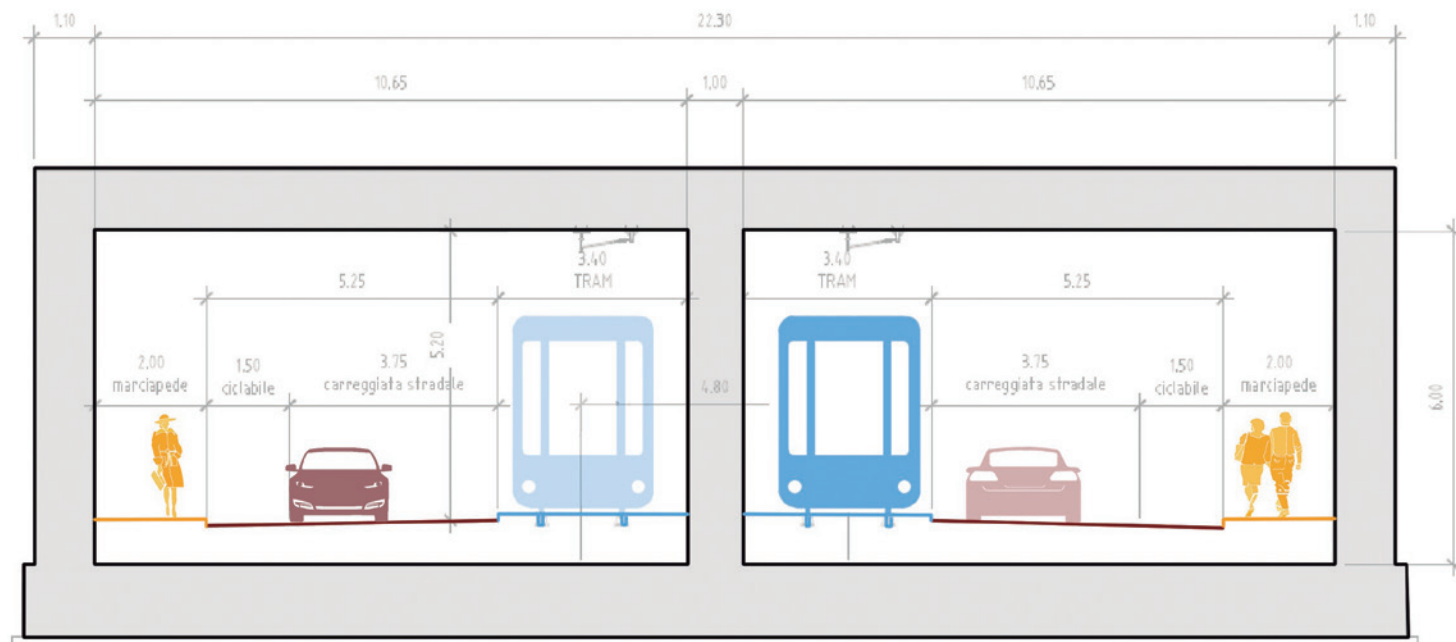
In questo tratto di Via di Corticella, ci sarà una corsia ciclabile monodirezionale sia in direzione nord che in direzione sud.

Fermata
BASSANELLI

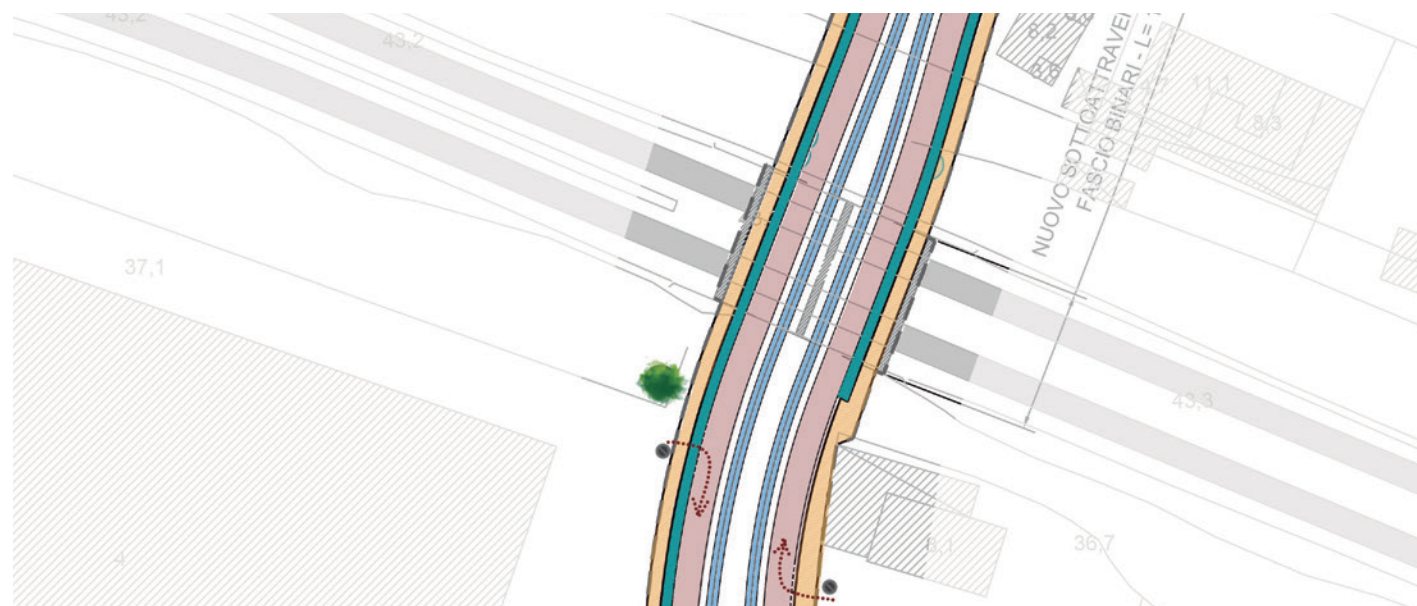
ALBERATURE
Nuove
Esistenti

Analisi PFTE. Zona Croce Coperta

Sottopasso ferrovia



Analisi della sezione del nuovo sottopasso della ferrovia



Analisi dell'inserimento urbanistico del PFTE della seconda linea tranviaria nella zona di Bolognina



Immagine del sottopasso della ferrovia - stato attuale

Analisi PFTE

Bilancio riassuntivo dei parcheggi nel Quartiere

TRANVIA DI BOLOGNA - SECONDA LINEA - TRATTA NORD CORTICELLA				
PARCHEGGI - Confronto stato attuale e di progetto				
	Stato attuale	Progetto	delta	Saldo per zona
ZONA BOLOGNINA				
Percorso su via Giacomo Matteotti				
da via de' Carracci a via Jacopo della Quercia	3	5	2	
Percorso su via Ferrarese				
da via Sebastiano Serlio a via Mazza	94	26	-68	
via Ferrarese				
da via Franceschini a via Saliceto	28	15	-13	
Percorso su via Mazza				
da via Ferrarese a via di Corticella	21	92	71	
via Bolognese				
da via del Rosaspina a via di Corticella	59	0	-59	
Percorso su via di Corticella				
da via Mazza a via Mitelli	42	25	-17	
da via Mitelli a via Passarotti	23	16	-7	
da via Passarotti a via Bassanelli	106	192	86	
da via Bassanelli alla linea di cintura	6	0	-6	
				-11
ZONA CASERME ROSSE - CROCE COPERTA				
dalla linea di cintura a via di Saliceto	24	28	4	
da via di Saliceto a via Stendhal	14	22	8	
da via Stendhal a via Lipparini	6	3	-3	
				9
ZONA CORTICELLA				
Percorso su via Bentini				
da via Lipparini a via Sant'Anna	101	66	-35	
Percorso su via Byron				
da via Sant'Anna a via Shakespeare	21	0	-21	
Via Byron (Capolinea 27)	0	25	25	
Percorso su via William Shakespeare				
da via Byron a via Bentini	162	249	87	
				56
TOTALE STALLI SOSTA	710	764	54	
Castel Maggiore: Parcheggio di interscambio al capolinea				
via di Vittorio	0	332	332	

Bilancio della sosta del Quartiere Navile

L'attuale bilancio del progetto sul verde è da considerarsi indicativo e non definitivo

Una stima puntuale e realistica delle alberature interferire sarà possibile solo nei successivi livelli di progettazione.

Al momento, per tanto, possiamo parlare solo di ipotesi generali stimate che si andranno a modificare con lo sviluppo del progetto:

Alberi interferenti/potenzialmente da rimuovere: **206**

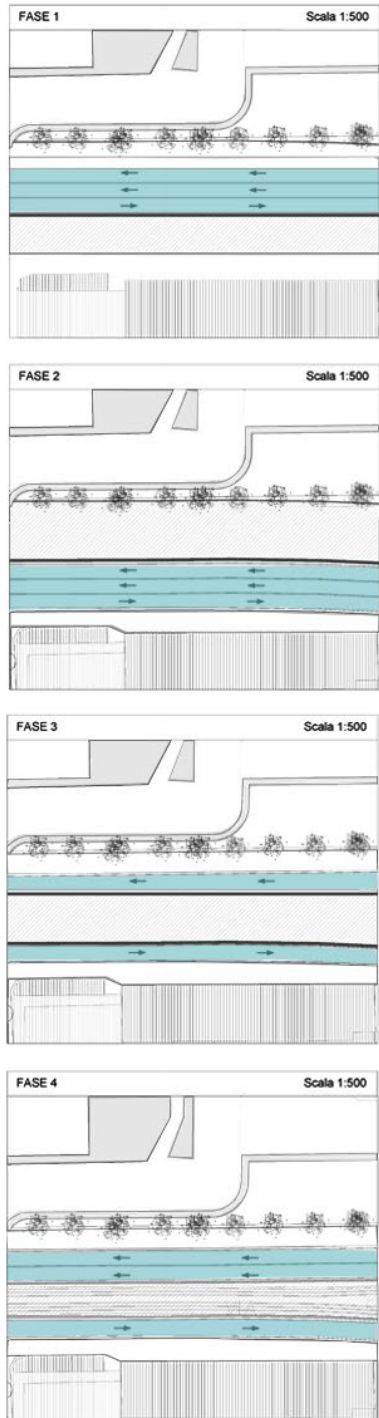
Alberi di nuovo impianto **419**, di cui 193 sono localizzati al parcheggio del capolinea di Castel Maggiore.



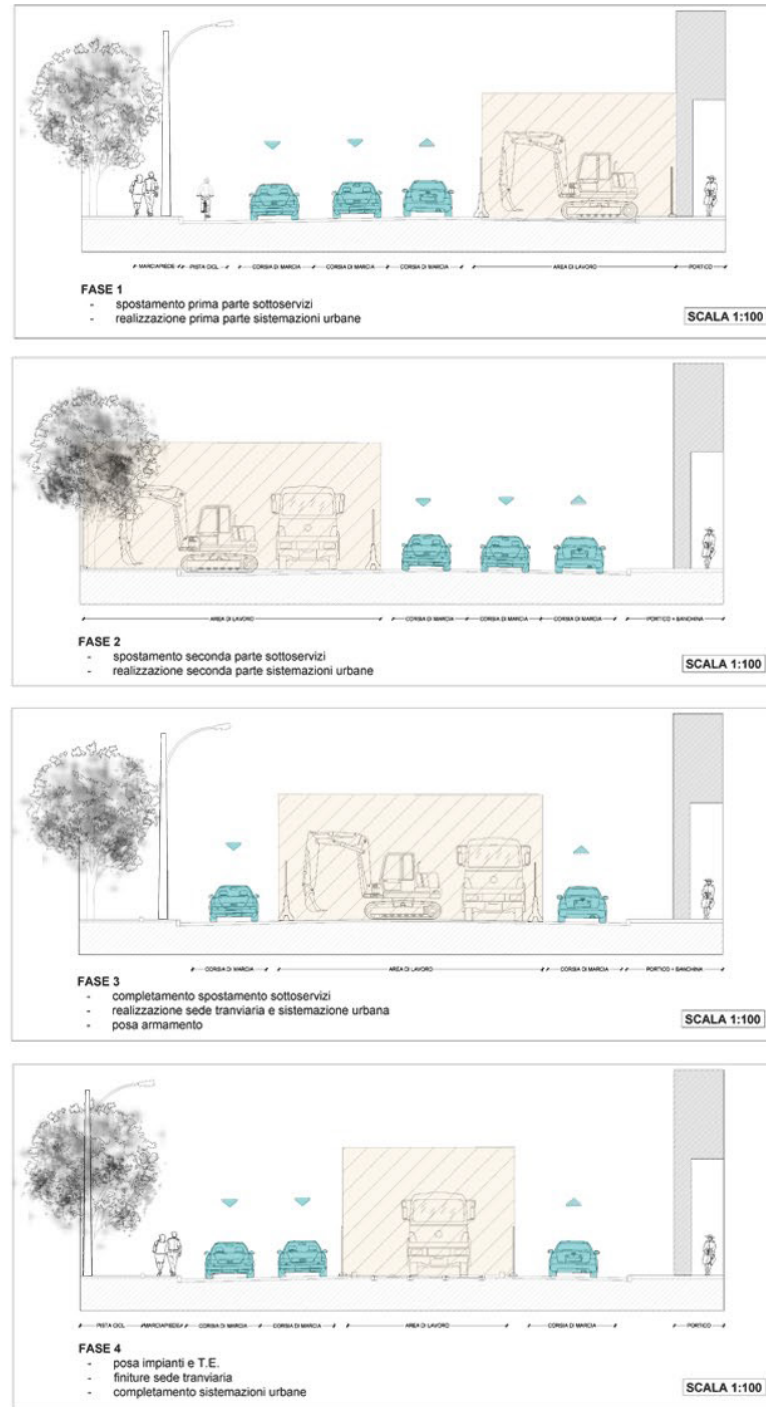
**Come verranno
organizzati i lavori?**

Sezione tipo sede tranviaria centrale Due corsie per altri mezzi

pianta

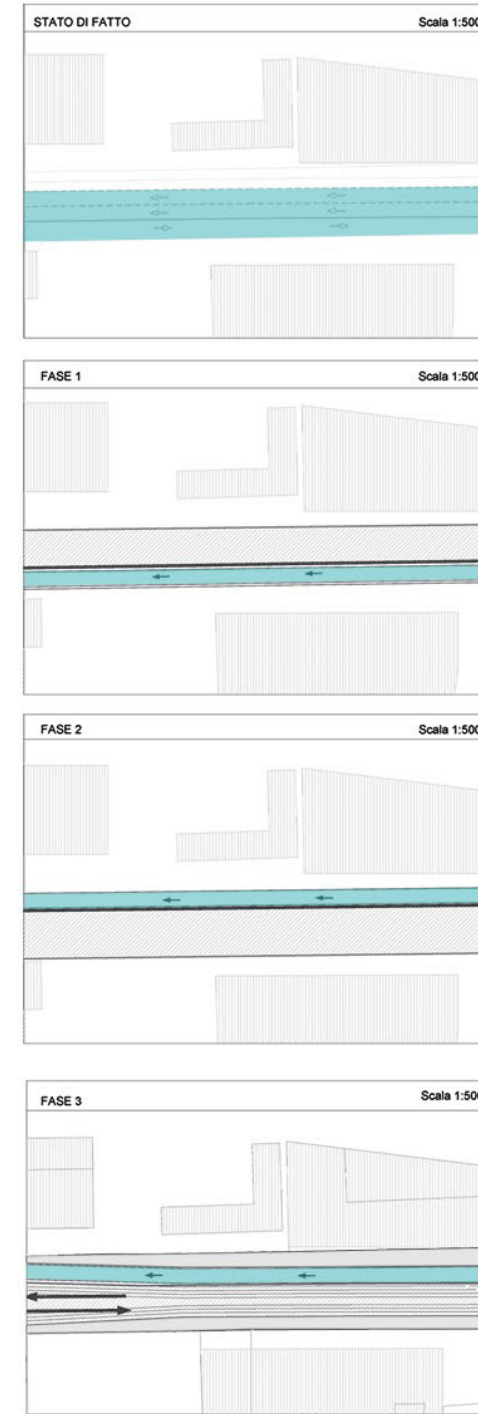


sezione stradale

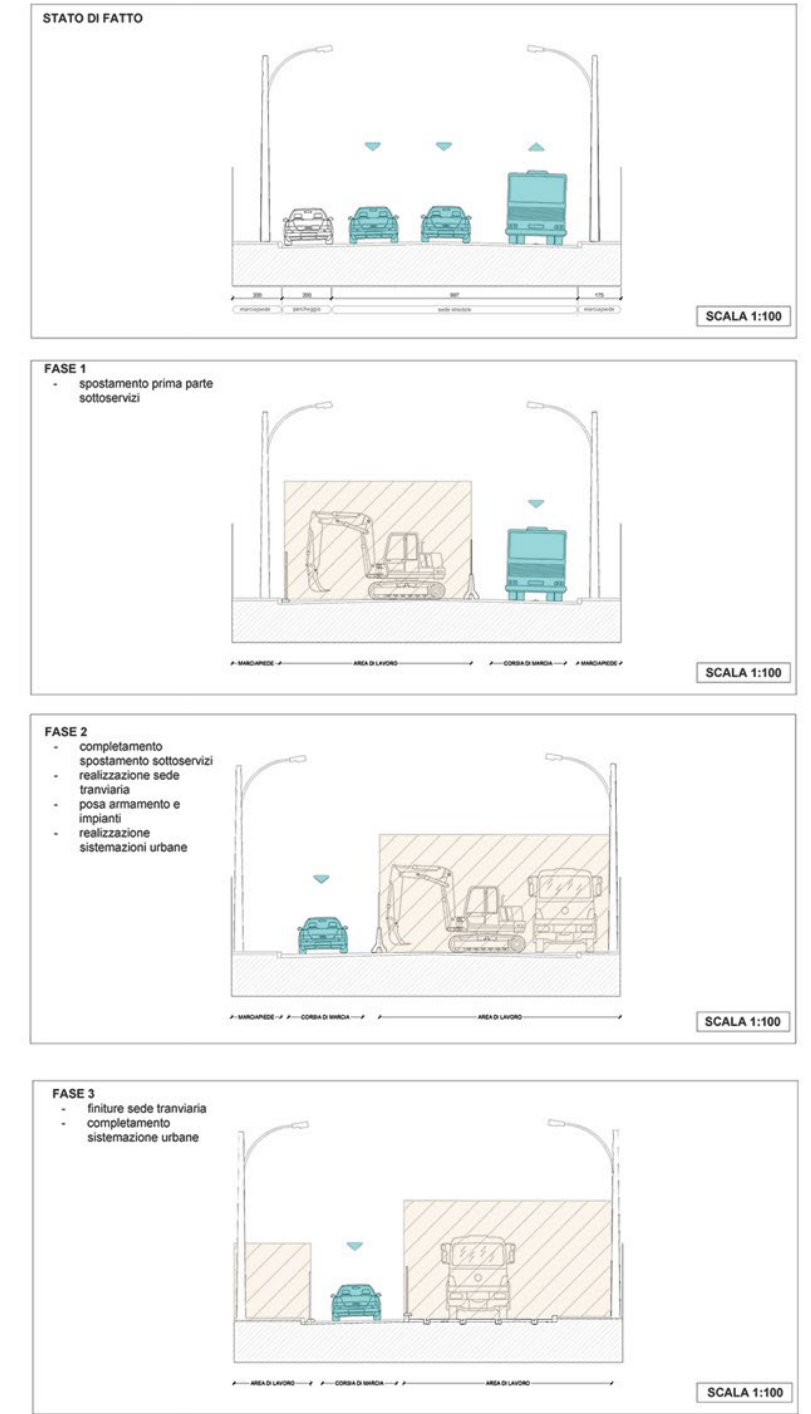


Sezione tipo sede tranviaria laterale Unica corsia per altri mezzi

pianta



sezione stradale



Esempi di cantieri tranviari



**Restituzione del dibattito
dell'incontro pubblico**

Tram Linea Verde : osservazioni e proposte

Osservazioni e richieste di chiarimenti

Quali opportunità e quali punti di attenzione?

1. Capolinea in via dei Mille:

Quali proposte?

perché non fare via Marconi, piazza dei Martiri e Via dei Mille?



Tram Linea Verde: osservazioni e proposte

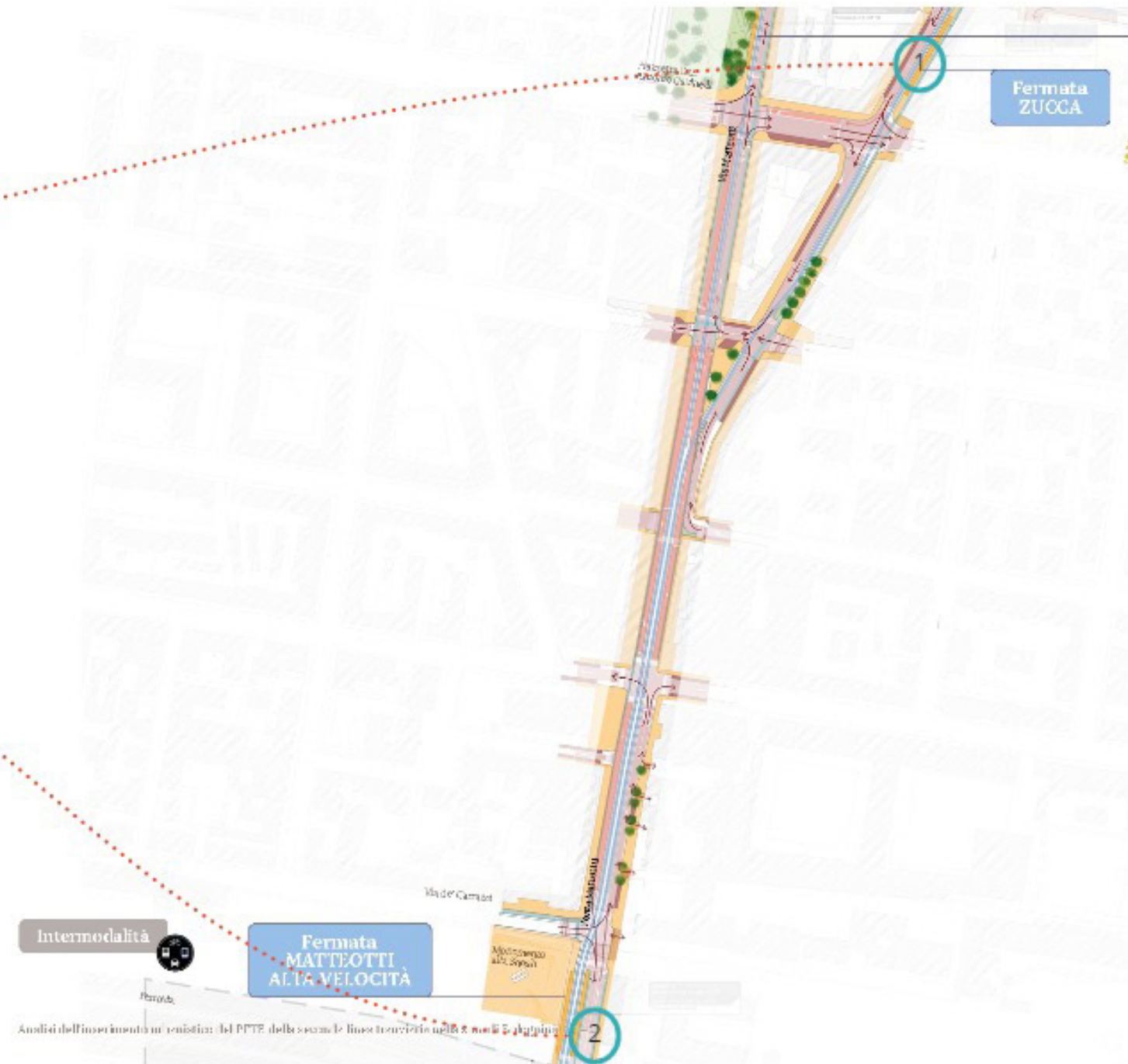
Osservazioni e richieste di chiarimenti

1. Via Ferrarese: la linea di autobus 25 quale percorso farà?

Quali opportunità e quali punti di attenzione?

2. Ciclabilità: Attenzione alla zona del Ponte Matteotti

Quali proposte?



Tram Linea Verde: osservazioni e proposte

Osservazioni e richieste di chiarimenti

1. Via Ferrarese: la linea di autobus 25 quale percorso farà?

3. Dove sarà la fermata di Piazza dell'Unità?

5. Come sarà il sottopasso di Via Ferrarese - via Bolognese?

Quali opportunità e quali punti di attenzione?

2. Ciclabilità: attenzione all'area di Piazza dell'Unità e Ferrarese

4. Via Protaccini e via Crespi: togliendo i parcheggi si vanno a togliere gli stalli di carico - scarico

Quali proposte?



Prodotto dal PPTZ della seconda linea tramviaria nella zona di Bologna.

Tram Linea Verde : osservazioni e proposte

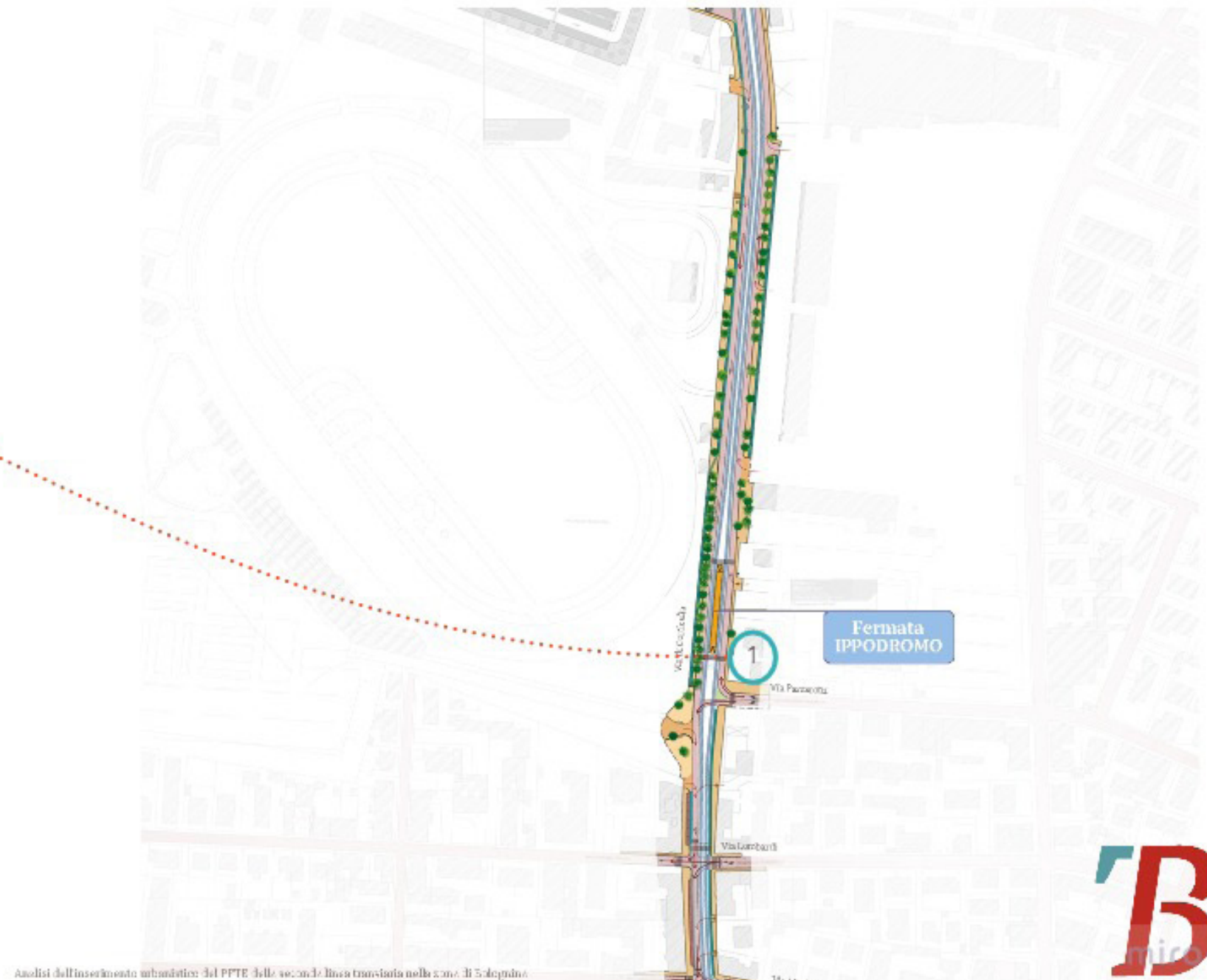
Osservazioni e richieste di chiarimenti

1.
civico 79 di via Corticella e a fianco ho l'accesso Alstom con svolta a sinistra arrivando da nord. Si potrà accedere solo provenendo da via Passerotti e questo vuole dire che si sarà costretti ad uscire all'uscita di via Stalingrado?

Viabilità e parcheggi

Quali opportunità e quali punti di attenzione?

Quali proposte?



Tram Linea Verde : osservazioni e proposte

Osservazioni e richieste di chiarimenti

1.
Come sarà il nuovo parcheggio in via Bassanelli - Come cambierà la zona dove c'è l'edicola?

Quali opportunità e quali punti di attenzione?

Quali proposte?



Analisi dell'insediamento urbanistico del PPRU della seconda linea tramviaria nella zona di Uboldino.



Grazie



Comune di Bologna

fondazione
innovazione urbana

Per informazioni di carattere generale sul progetto:

- visita www.untramperbologna.it
- è attivo lo sportello informativo digitale:

Puoi prenotare un appuntamento anticipandoci la tematica di tuo interesse, scrivendo un'e-mail a uno di questi indirizzi:

- Fondazione Innovazione Urbana: trambologna@fondazioneinnovazioneurbana.it
- Comune di Bologna: infotram@comune.bologna.it