



Sostenibilità
è Bologna



Comune di Bologna

fondazione
innovazione urbana

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

17.02.2021

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](https://twitter.com/IOsonoilTram) [#ilTramperilMondo](https://twitter.com/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



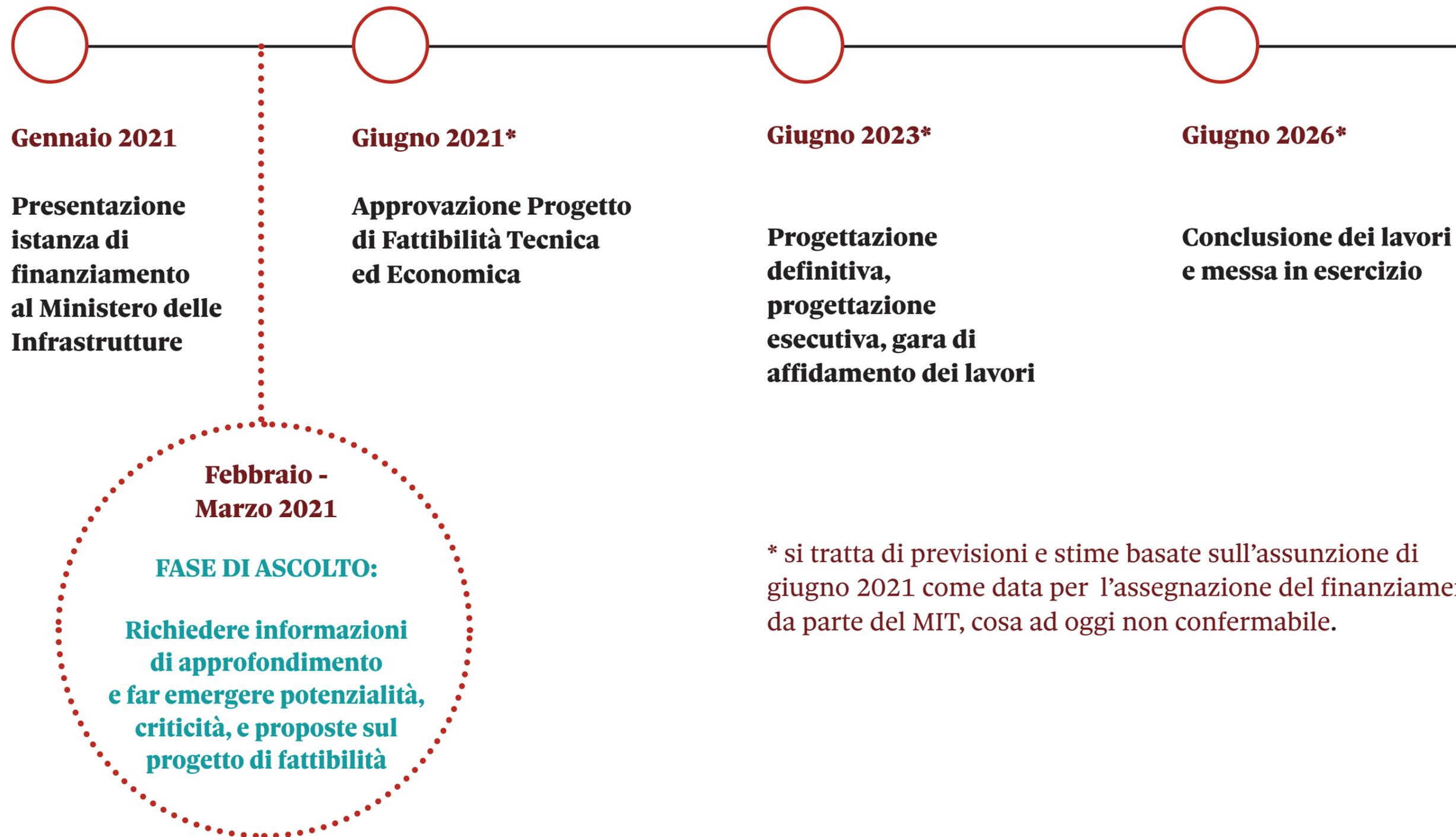
Claudio Mazzanti,
Assessore alla Mobilità,
Comune di Bologna

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



* si tratta di previsioni e stime basate sull'assunzione di giugno 2021 come data per l'assegnazione del finanziamento da parte del MIT, cosa ad oggi non confermabile.

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	—

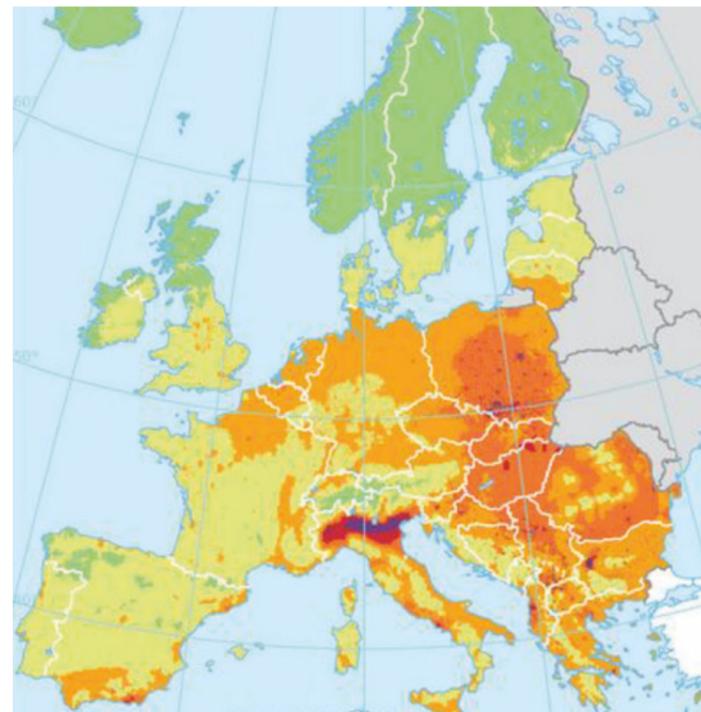
**Quali
obiettivi?**

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

-40%

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



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

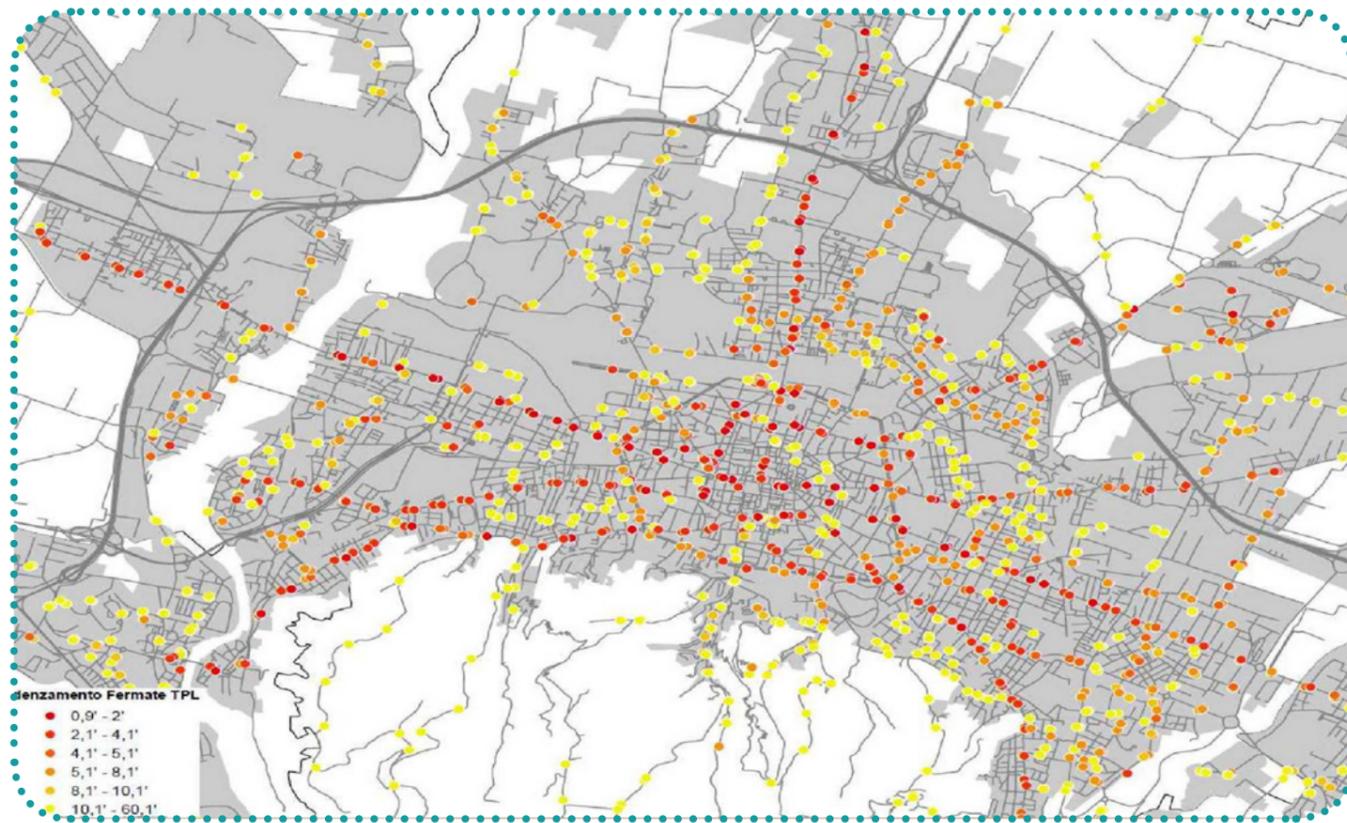
Unico sistema tariffario integrato metropolitano

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

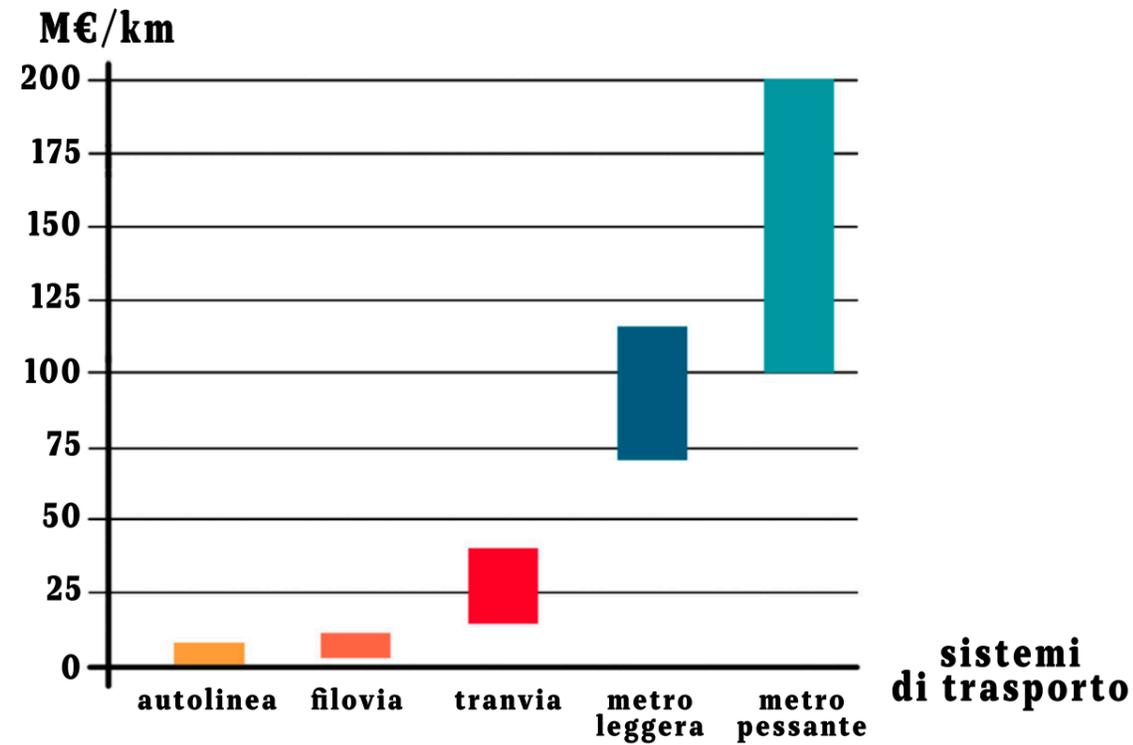
Linee urbane	pax/die
27	39.679
14	33.856
13	33.082
20	30.048
19	29.555
11	24.958
25	19.865
33	4.881
32	4.755
BLQ	3.250

Tabella con i passeggeri/giorno delle linee portanti urbane

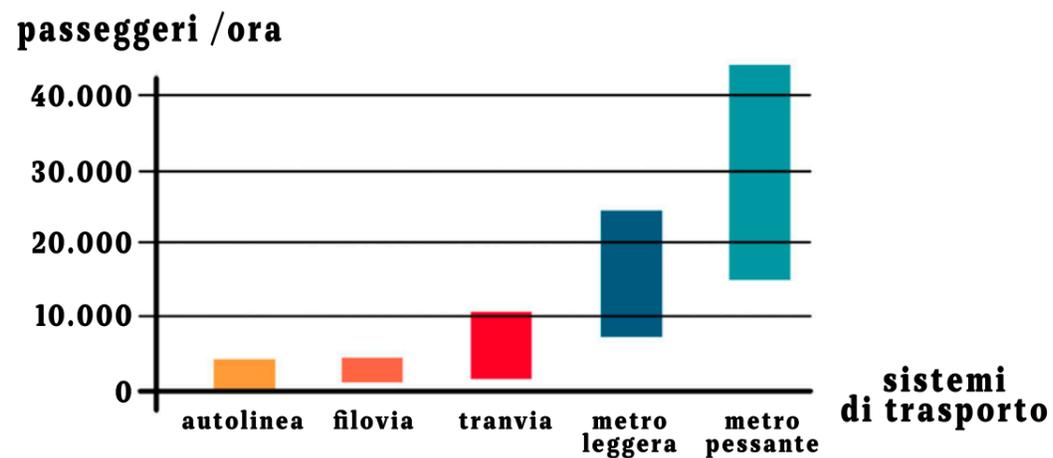
Perché il tram?

- 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
Firenze





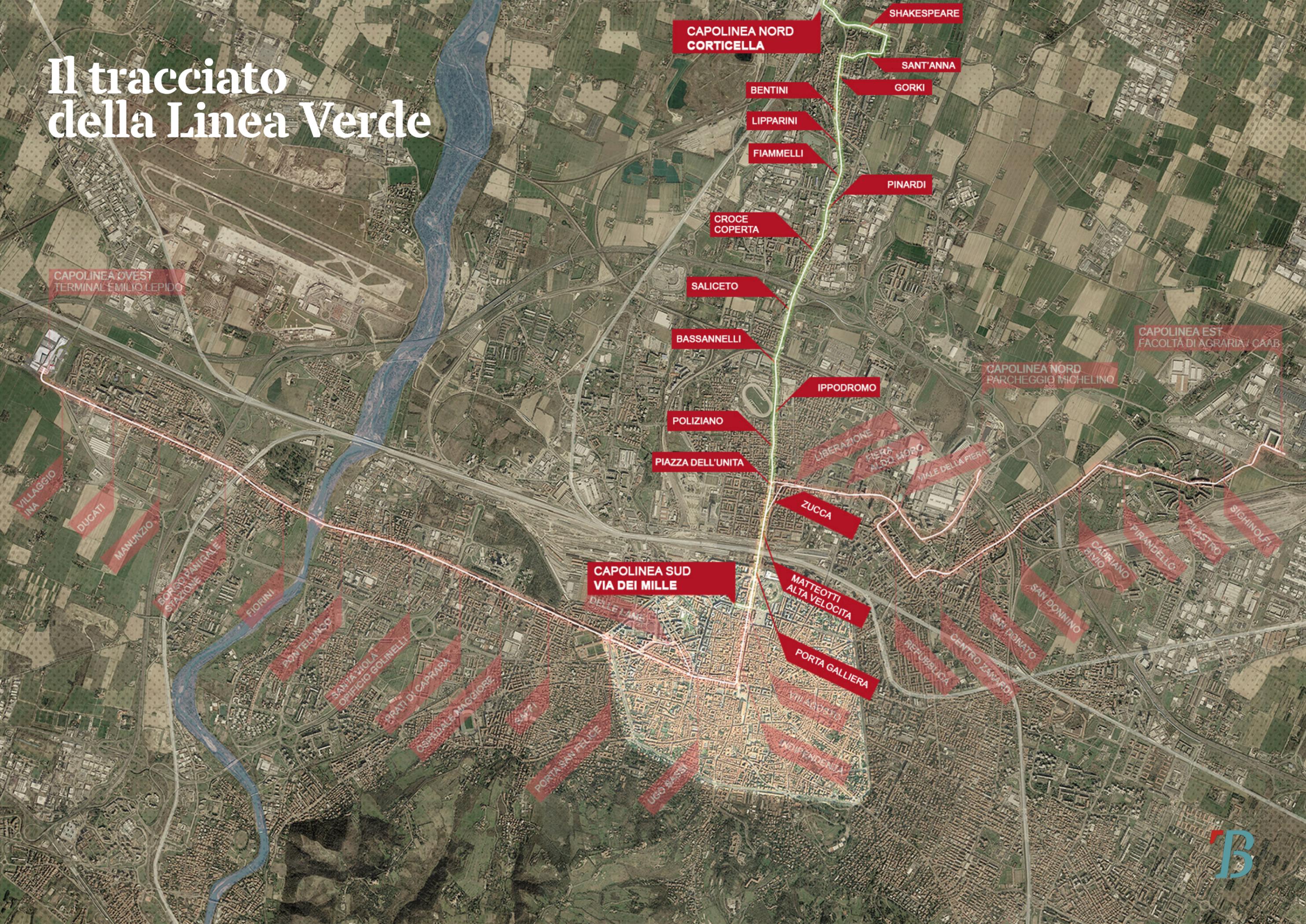
Tramvie in altre città

Besançon

La linea Verde

Il progetto di fattibilità

Il tracciato della Linea Verde



CAPOLINEA OVEST
TERMINAL EMILIO LEPIDO

VILLAGGIO
INA

DUCATI

MANUNZIO

BORGO PANIGALE
STAZIONE

FIORINI

PONTELLINCO

SANTA NOLA
OFFICIO GOLINELLI

PRATI DI CAPRARIA

OSPEDALE MAGGIORE

SAFFI

PORTA SAN FELICE

USO SPESSE

CAPOLINEA SUD
VIA DEI MILLE

DELLE LAME

CAPOLINEA NORD
CORTICELLA

BENTINI

LIPPARINI

FIAMMELLI

CROCE
COPERTA

SALICETO

BASSANNELLI

POLIZIANO

PIAZZA DELL'UNITA

IPPODROMO

ZUCCA

MATTEOTTI
ALTA VELOCITA

PORTA GALLIERA

VILLADOSTO

INDIPENDENZA

SHAKESPEARE

SANT'ANNA

GORKI

PINARDI

CAPOLINEA NORD
PARCHEGGIO MICHELINO

CAPOLINEA EST
FACOLTA' DI AGRARIA / CAAB

LIBERAZIONE

PIAZZA
ALDO MORO

VIALE DELLA FIERA

CADRANO
BENIO

PIRANDELLO

PILASTRO

SIGHINOLFI

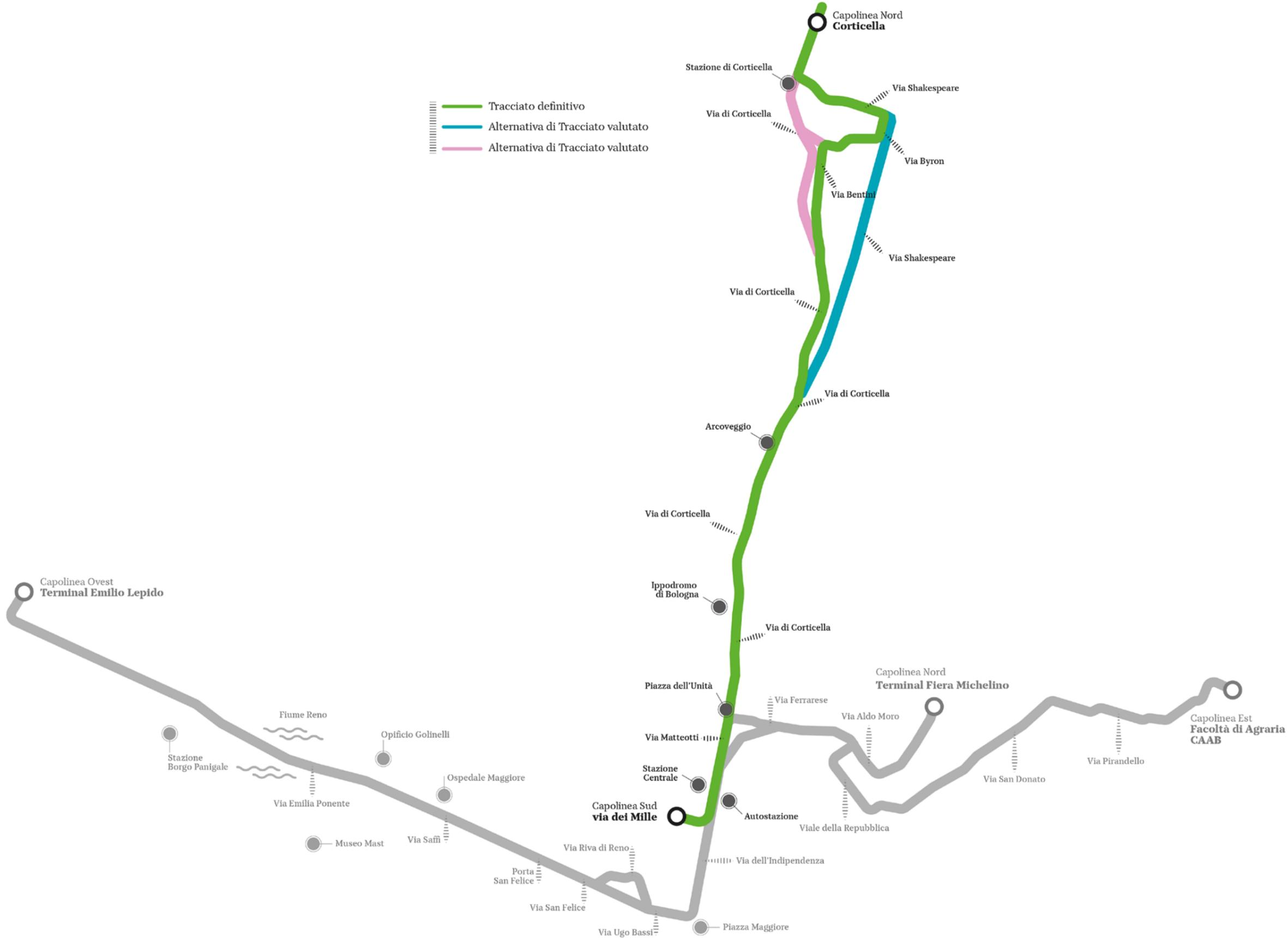
SAN DONATO

SAN DONNINO

REPUBBLICA

CENTRO ZAVARDO

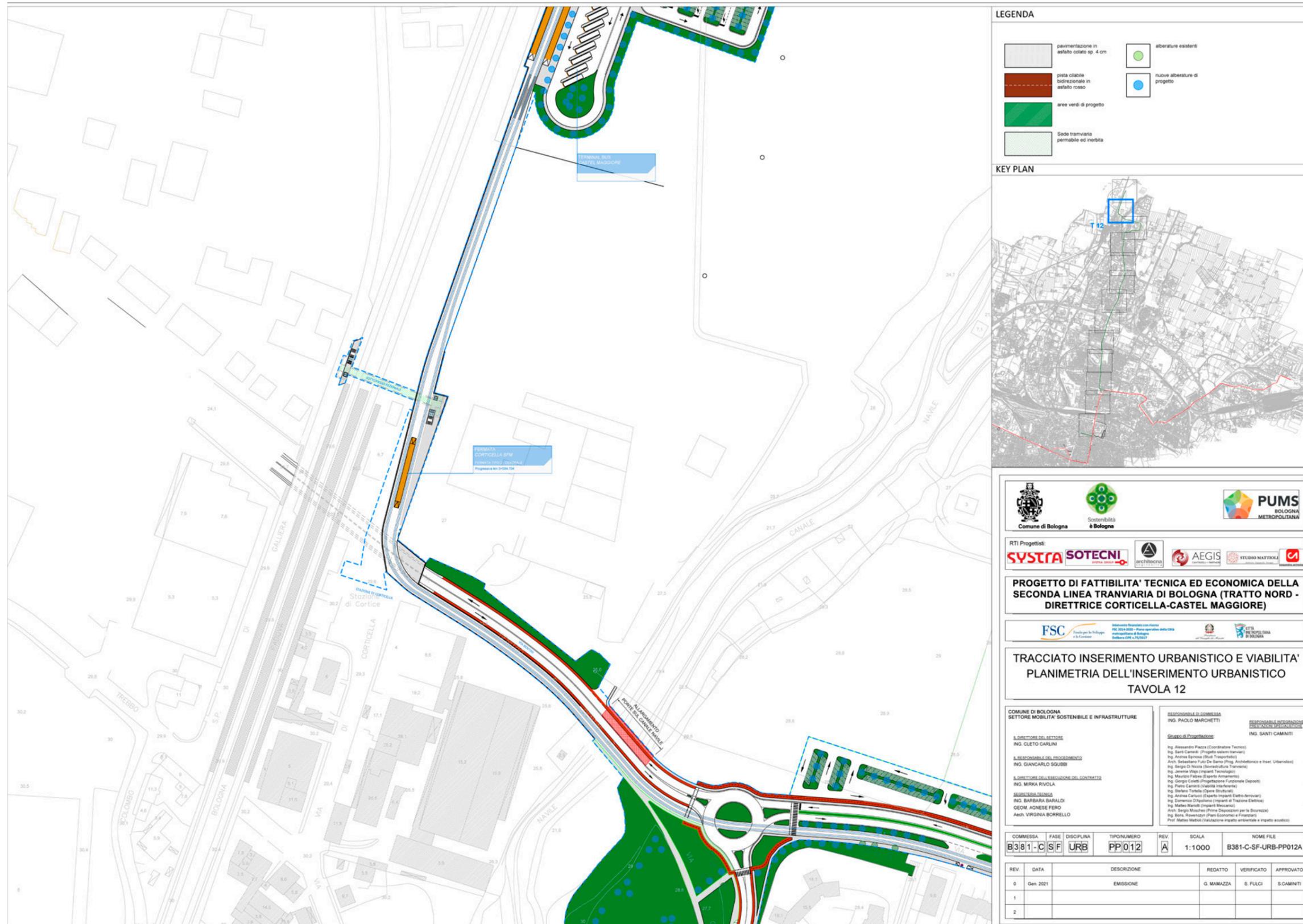
Le alternative di tracciato



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

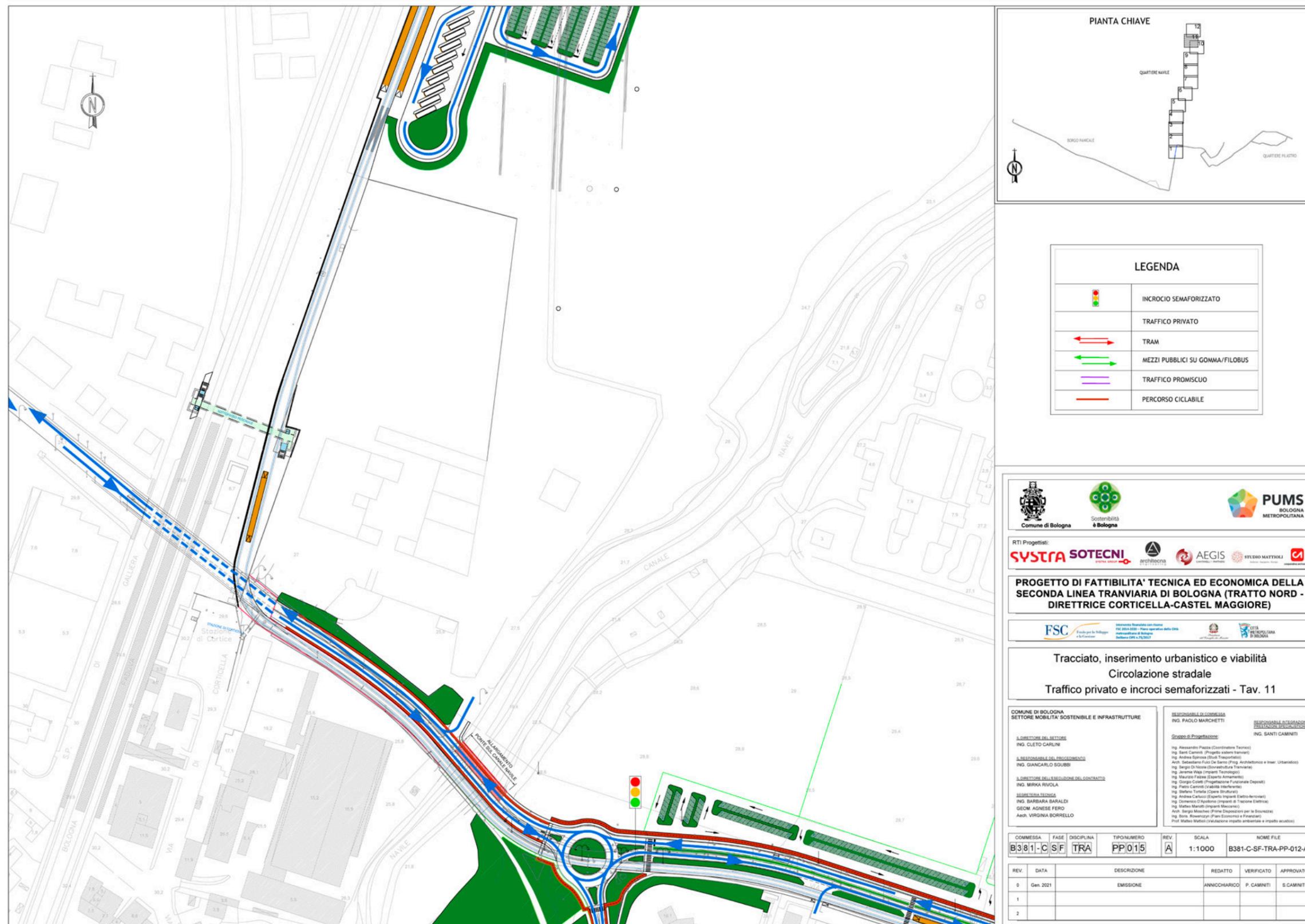
Gli elaborati del progetto di fattibilità tecnica ed economica



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



Gli elaborati del progetto di fattibilità tecnica ed economica



Esempio tavola progetto di fattibilità tecnica ed economica: circolazione stradale

Analisi del progetto di fattibilità tecnica ed economica Zona Corticella

Analisi PFTE. Zona Corticella

Riorganizzazione di Via di Corticella



SEDE TRANVIARIA

La tranvia avrà **sede riservata ma non segregata**.

In questo tratto di Via di Corticella e di Via Bentini, la tranvia si attesterà sul lato ovest 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 **“Fiammelli”, “Lipparini” e “Bentini”** avranno una banchina centrale per entrambi i sensi di marcia. Le fermate saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità e avranno due attraversamenti pedonali a ogni lato della fermata.



SPAZI PER LE BICI

In questo tratto di Via di Corticella fino all'incrocio con Via Bentini, è prevista la realizzazione di una corsia ciclabile monodirezionale sia in direzione nord che in direzione sud.

Dopo l'incrocio con via Bentini, la corsia ciclabile in direzione sud percorrerà via di Corticella, mentre la corsia ciclabile in direzione nord percorrerà Via Bentini, dove le biciclette avranno una corsia ciclabile su strada con adozione del limite a 30 km/ora per le auto.



SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

In questo tratto di via di Corticella ci sarà un unico senso di marcia verso nord. Dopo l'incrocio con via Bentini, via di Corticella avrà una corsia per ogni senso di marcia e via Bentini avrà un'unica corsia in direzione nord.



Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti. Quelli che si trovano la tranvia posizionata sul proprio lato della carreggiata, saranno regolati da piccoli semafori che permetteranno l'ingresso e l'uscita in sicurezza.



Parcheggi



ALBERATURE

Nuove

Esistenti



Analisi PFTE. Zona Corticella

Riorganizzazione di Via di Bentini



SEDE TRANVIARIA

La tranvia avrà sede riservata ma non segregata. In Via Bentini, la tranvia si attesterà sul lato ovest 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 "Bentini", "Gorki" avranno una banchina centrale per entrambi i sensi di marcia. Le fermate saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità e avranno due attraversamenti pedonali a ogni lato della fermata.



SPAZI PER LE BICI

In questo tratto di via Bentini in direzione sud è prevista la realizzazione di una pista ciclabile monodirezionale, mentre in direzione nord vi sarà una corsia promiscua auto-bici con adozione del limite a 30 km/h.



SPAZI PER LE AUTO



Viabilità carrabile

Via Bentini avrà un'unica corsia in direzione nord.



Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti. Quelli che si trovano la tranvia posizionata sul proprio lato della carreggiata, saranno regolati da apposite lanterne semaforiche che permetteranno l'ingresso e l'uscita in sicurezza.



Parcheggi

Su su via Bentini saranno presenti stalli di sosta in linea a lato della corsia veicolare.



ALBERATURE

Nuove

Esistenti



Fermata GORKI

Fermata BENTINI





Esempio riorganizzazione della carreggiata stradale
Amsterdam

Analisi PFTE. Zona Corticella

Riorganizzazione di via di Bentini, via Sant'Anna e via Shakespeare



SEDE TRANVIARIA

La tranvia sarà in sede riservata ma non segregata fino all'incrocio tra via Corticella e via Sant'Anna. Da qui, lungo le Vie S. Anna e Byron, il tram viaggerà in promiscuo, condividendo la carreggiata stradale con le auto. In Via Shakespeare, e fino al capolinea, il tram tornerà a viaggiare in sede riservata.



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. In termini di riqualificazione urbana, il progetto in quest'area prevede inoltre la realizzazione di un nuovo parco attrezzato nell'area compresa tra Via Bentini e l'asta del Navile, implementando così l'accessibilità dell'intero polo della scuola Marsili.



FERMATE

La fermata "Gorki" avrà una banchina centrale per entrambi i sensi di marcia. Le fermate "Sant'Anna" e "Shakespeare" saranno dotate invece di una banchina per ogni lato. Tutte le fermate saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità e avranno due attraversamenti pedonali a ogni lato della fermata.



SPAZI PER LE BICI

In questo tratto di Via Bentini, è prevista la realizzazione di corsie ciclabili monodirezionali sia in direzione nord che in direzione sud. Via Shakespeare avrà invece una pista ciclabile bidirezionale che raggiungerà il centro sportivo.

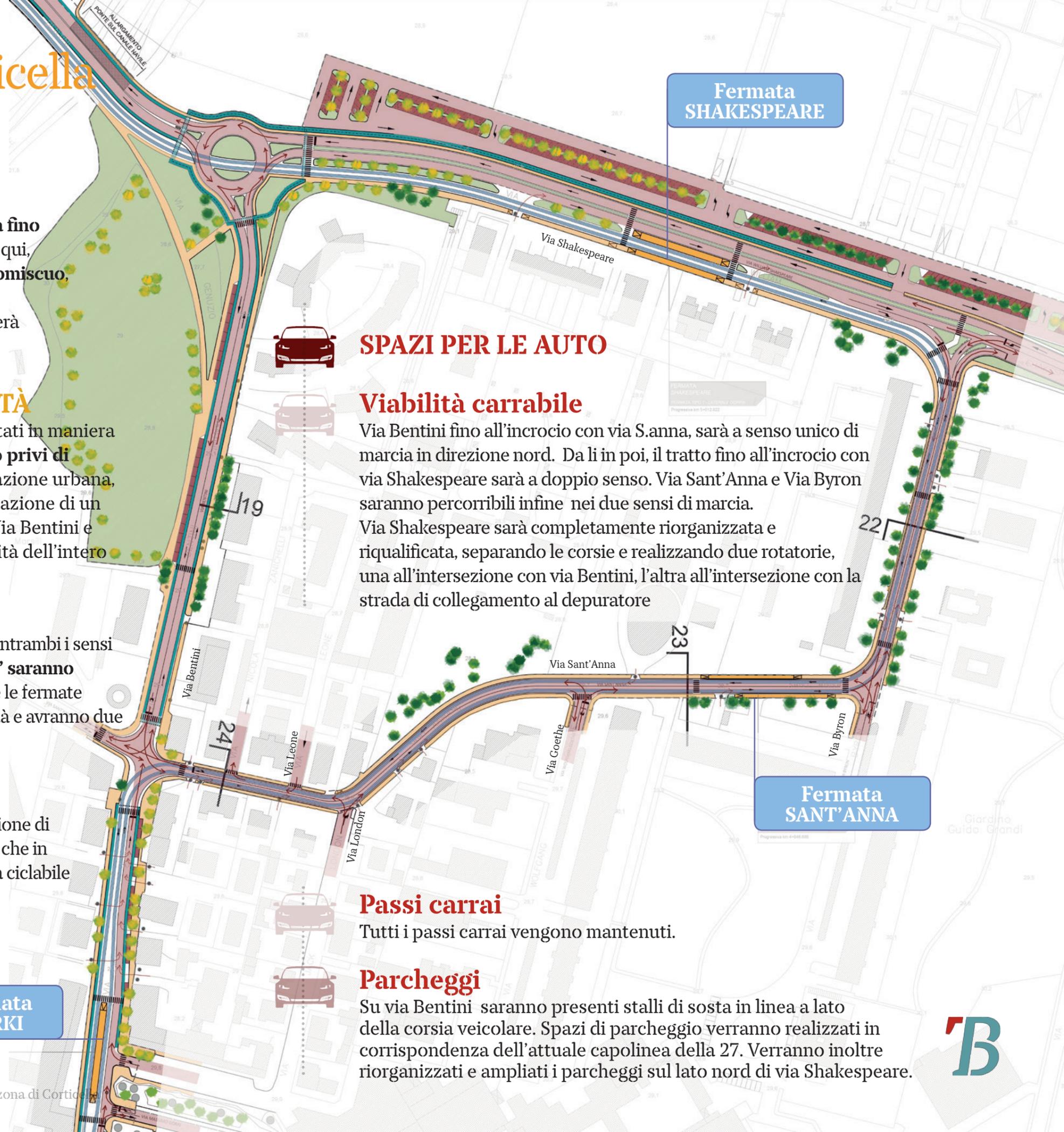


ALBERATURE

Nuove

Esistenti

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



SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

Via Bentini fino all'incrocio con via S.anna, sarà a senso unico di marcia in direzione nord. Da lì in poi, il tratto fino all'incrocio con via Shakespeare sarà a doppio senso. Via Sant'Anna e Via Byron saranno percorribili infine nei due sensi di marcia. Via Shakespeare sarà completamente riorganizzata e riqualificata, separando le corsie e realizzando due rotonde, una all'intersezione con via Bentini, l'altra all'intersezione con la strada di collegamento al depuratore.

Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

Parcheggi

Su via Bentini saranno presenti stalli di sosta in linea a lato della corsia veicolare. Spazi di parcheggio verranno realizzati in corrispondenza dell'attuale capolinea della 27. Verranno inoltre riorganizzati e ampliati i parcheggi sul lato nord di via Shakespeare.

Fermata GORKI

Fermata SHAKESPEARE

Fermata SANT'ANNA

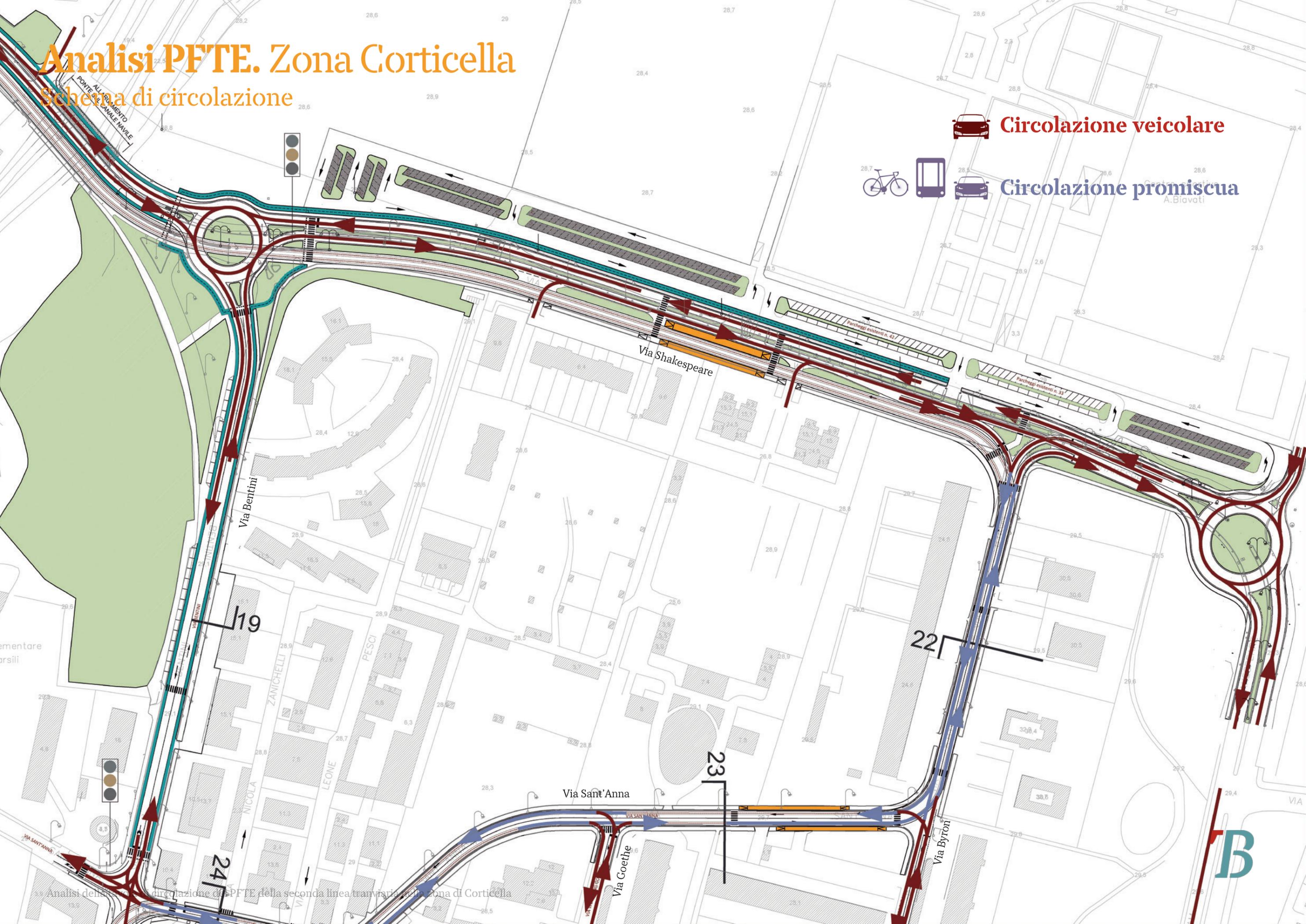


Analisi PFTE. Zona Corticella

Schema di circolazione

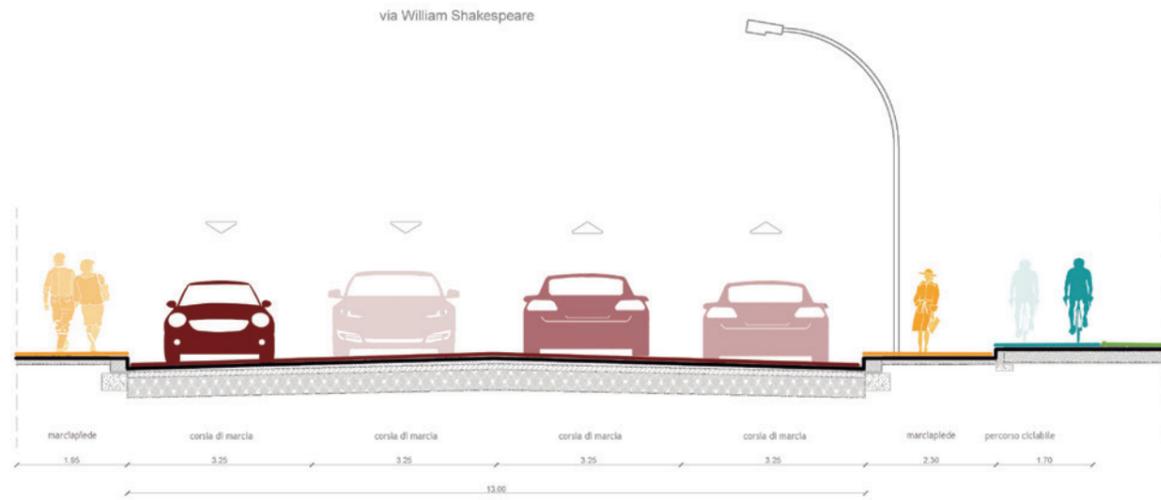
 **Circolazione veicolare**

   **Circolazione promiscua**



Analisi PFTE. Zona Corticella

Sezione di via Shakespeare

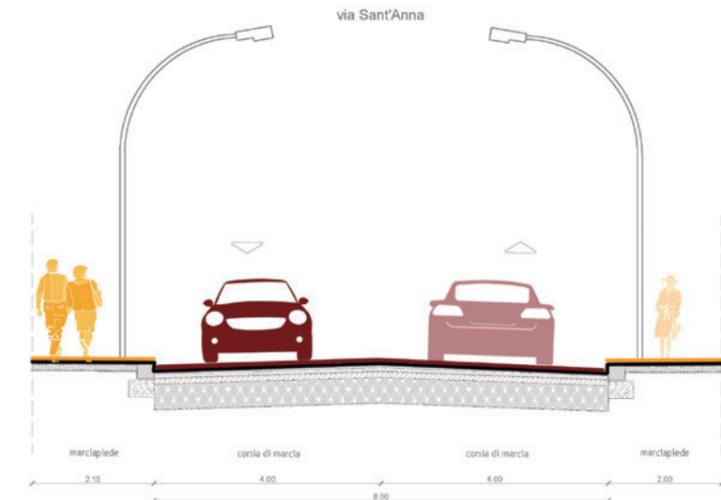


Analisi dello stato di fatto

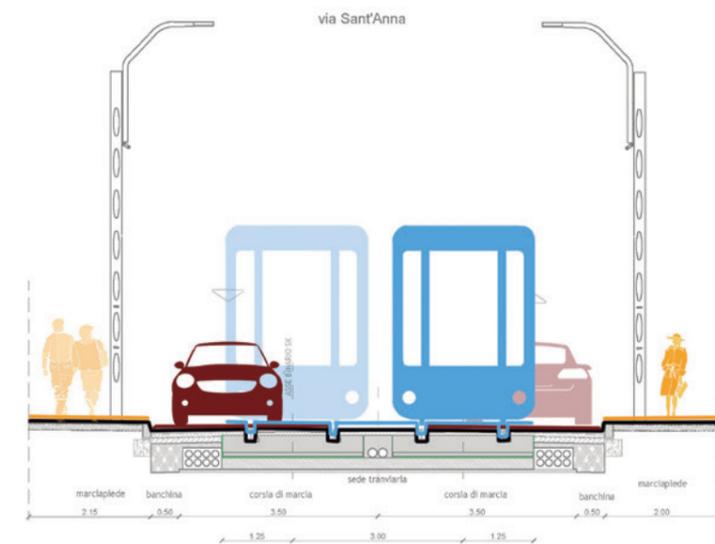


Analisi dello stato di progetto

Sezione di via Sant'Anna



Analisi dello stato di fatto



Analisi dello stato di progetto



Esempio riorganizzazione della carreggiata stradale in promiscuo

Amsterdam





Esempio riorganizzazione della carreggiata stradale in promiscuo

Graz





Esempio riorganizzazione della carreggiata stradale in promiscuo

Ghent



Analisi PFTE. Zona Corticella

Riorganizzazione di via di Bentini e via Shakespeare



SEDE TRANVIARIA

La tranvia in questo tratto sarà in **sede riservata ma non segregata**. In via Shakespeare e nell'ultimo tratto di via Bentini, la tranvia si accosterà sul lato sud della carreggiata stradale, risalendo nell'ultimo tratto, fino alla quota della ferrovia e della stazione di Corticeppa, per arrivare quindi al capolinea.



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 "Corticella SFM" avrà una banchina centrale per entrambi i sensi di marcia. Sarà **collegata direttamente alla stazione ferroviaria e al quartiere "primo maggio"**, attraverso un nuovo passaggio pedonale.



SPAZI PER LE BICI

In questo tratto finale di Via Bentini, è prevista la realizzazione di una corsia ciclabile monodirezionale sia in direzione nord che in direzione sud. Via Shakespeare avrà invece una pista ciclabile bidirezionale che raggiungerà il centro sportivo.



SPAZI PER LE AUTO



Viabilità carrabile

All'intersezione tra via Bentini e via Shakespeare sarà realizzata una rotatoria. Il ponte sul Navile sarà ampliato verso nord per inserire la sede della tranvia. Anche il tratto di via Bentini verso il sottopasso ferroviario sarà traslato verso nord.



Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

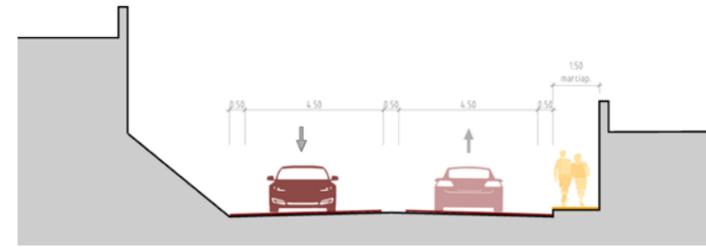


Parcheggi

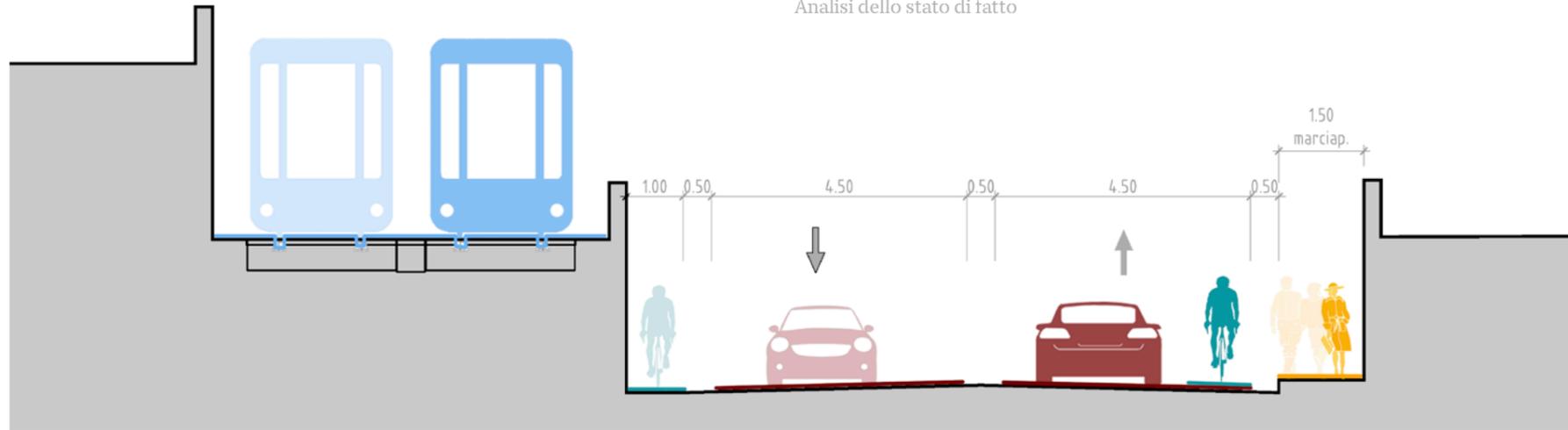


Analisi PFTE. Zona Corticella

Sezione di via Bentini



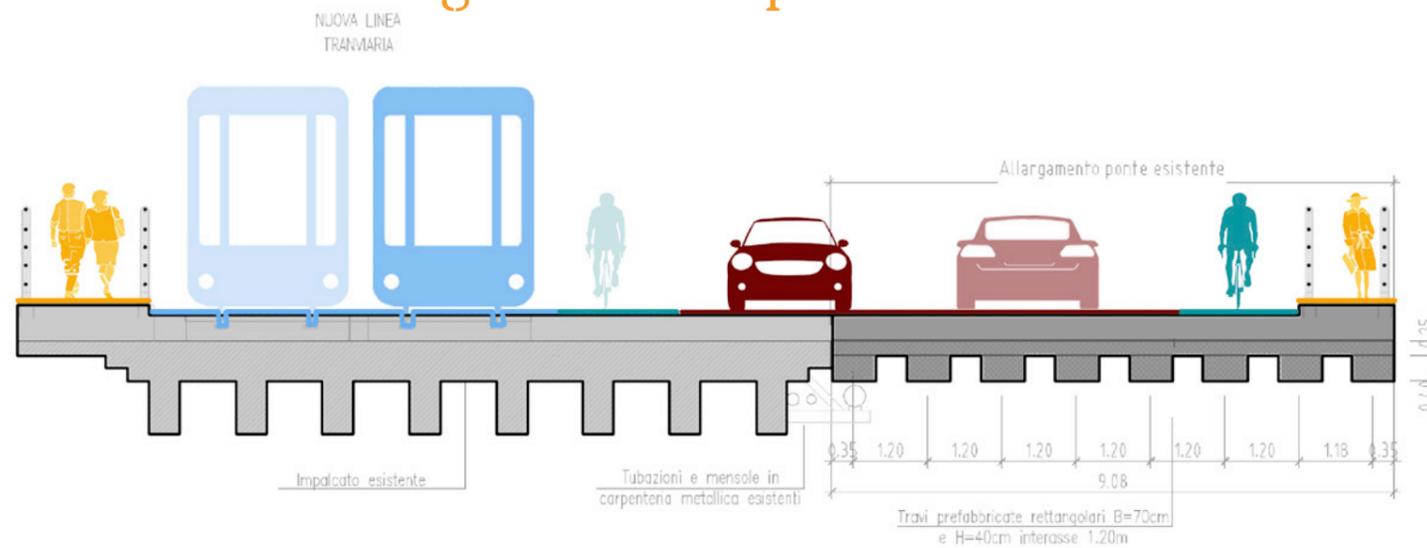
Analisi dello stato di fatto



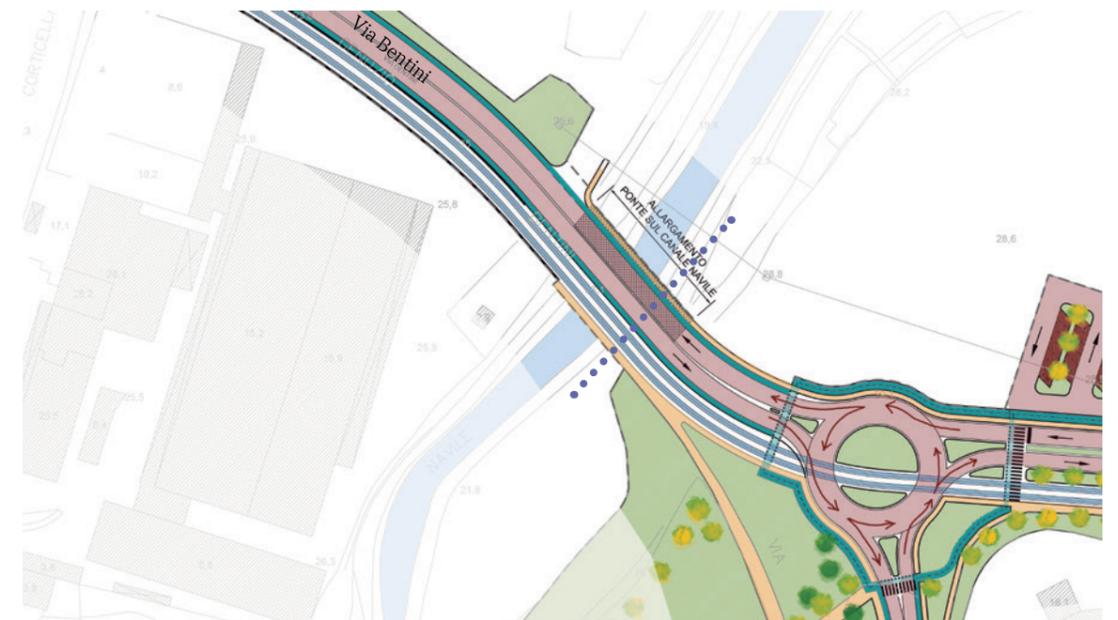
Analisi dello stato di progetto



Sezione dell'allargamento del ponte sul canale Navile



Analisi dello stato di progetto



Analisi PFTE. Castel Maggiore

Capolinea e intermodalità



SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà parallelamente alla sede ferroviaria **per giungere al Capolinea "Castelmaggiore"**. In testata alla linea, subito oltre il capolinea, il progetto prevede la realizzazione di un edificio di ricovero per la sosta dei mezzi negli orari notturni.



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 INTERMODALITÀ

Il Capolinea di Castel Maggiore avrà due banchine laterali. Per ottimizzare l'intermodalità del nodo la fermata si andrà ad attestare in prossimità del nuovo terminal degli autobus e del parcheggio scambiatore.



SPAZI PER LE AUTO



Viabilità carrabile

Il nuovo nodo di interscambio sarà collegato tramite un nuovo tratto stradale a via Di Vittorio, dove verrà realizzata una nuova rotatoria.



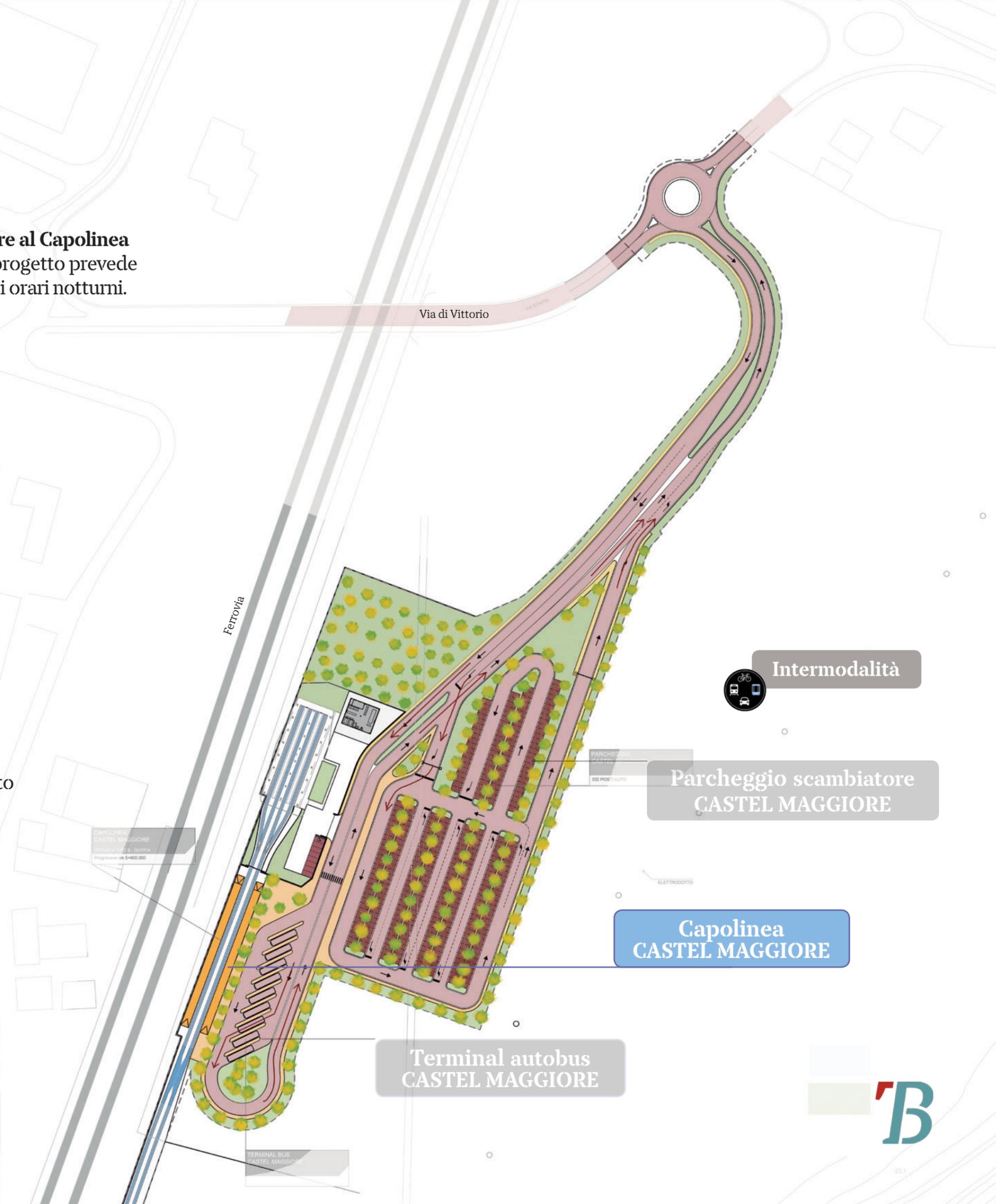
Parcheggi

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo parcheggio scambiatore di 332 posti auto.



ALBERATURE

Nuove
Esistenti



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**

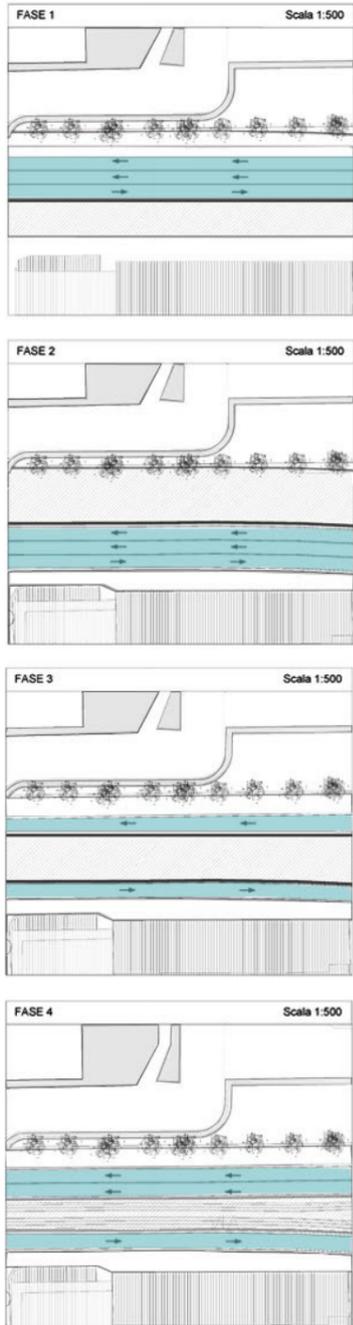
Alberi di nuovo impianto **419**, di cui 193 sono localizzati al parcheggio del capolinea di Castel Maggiore.



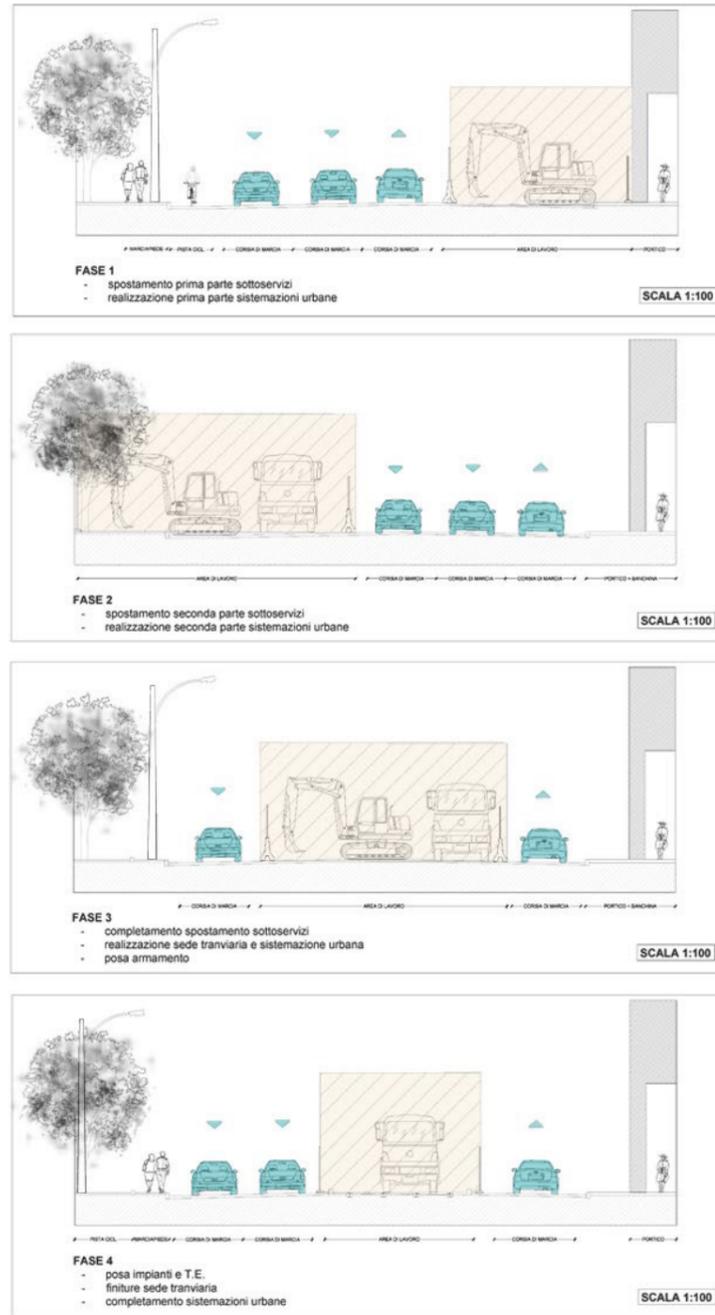
**Come verranno
organizzati i lavori?**

Sezione tipo sede tranviaria centrale Due corsie per altri mezzi

pianta

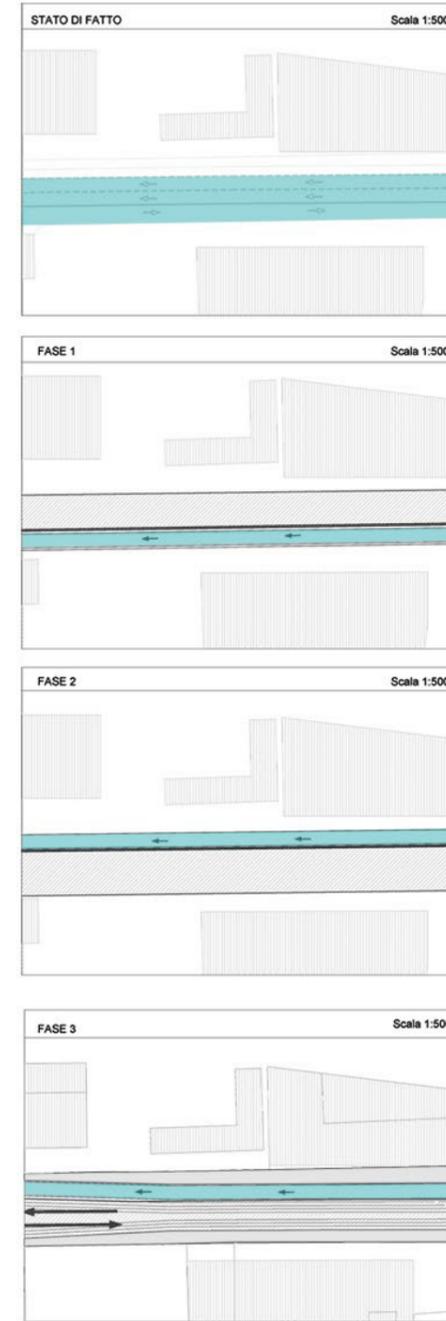


sezione stradale

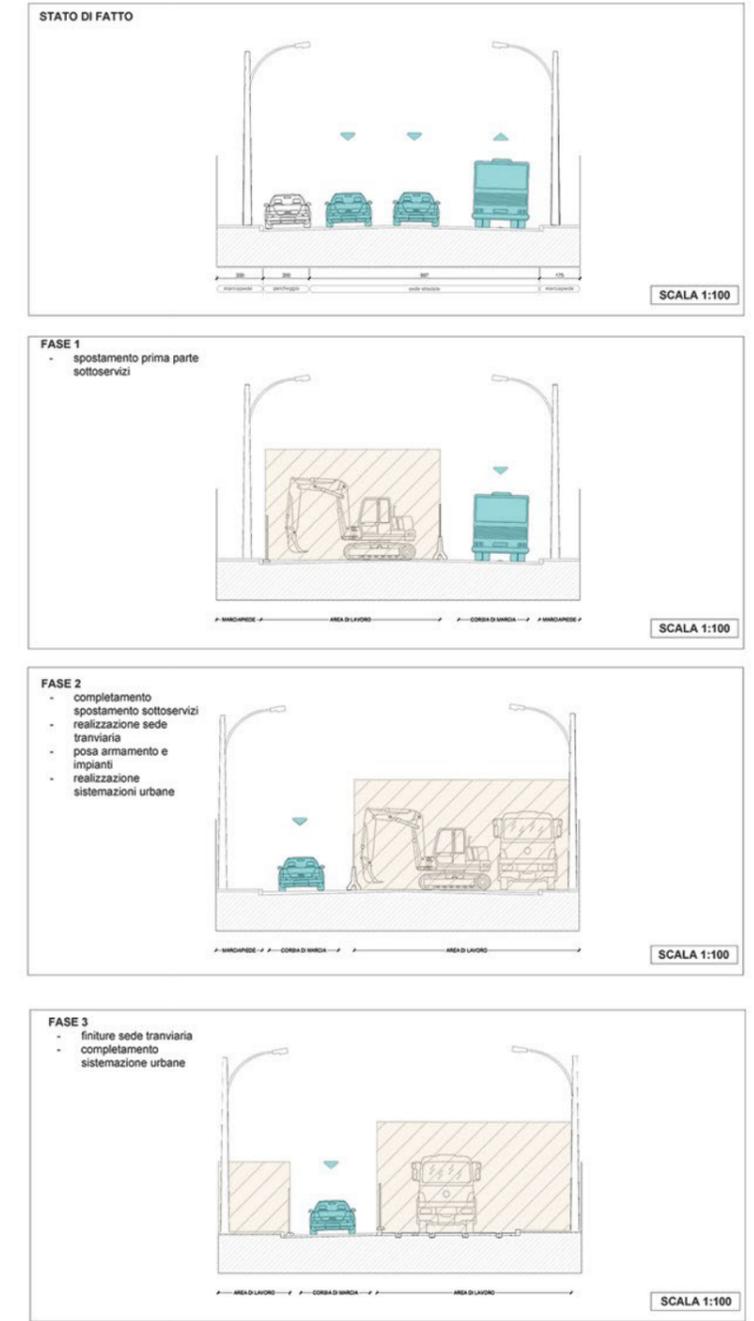


Sezione tipo sede tranviaria laterale Unica corsia per altri mezzi

pianta



sezione stradale



Esempi di cantieri tranviari



**Restituzione del dibattito
dell'incontro pubblico**

Tram Linea Verde : osservazioni e proposte

Osservazioni e richieste di chiarimenti

espropri e di pesanti svalutazione dell'immobile?

I tratti promiscui possono essere pericolosi?

Ho una domanda sull'accelerazione del tram e sulla frenata. Quali disagi e rischi per le persone anziane o i più piccoli rispetto agli attuali bus moderni?

Quali sono i costi comparativi tra i vari mezzi di trasporto?

Quanto si prevede sia la riduzione delle auto ai fini di miglioramenti ambientali?

Perché non fare un filobus?

Rumorosità: i decibel che sono previsti dalla tramvia in frenata e curva sono superiori ai limiti consentiti?

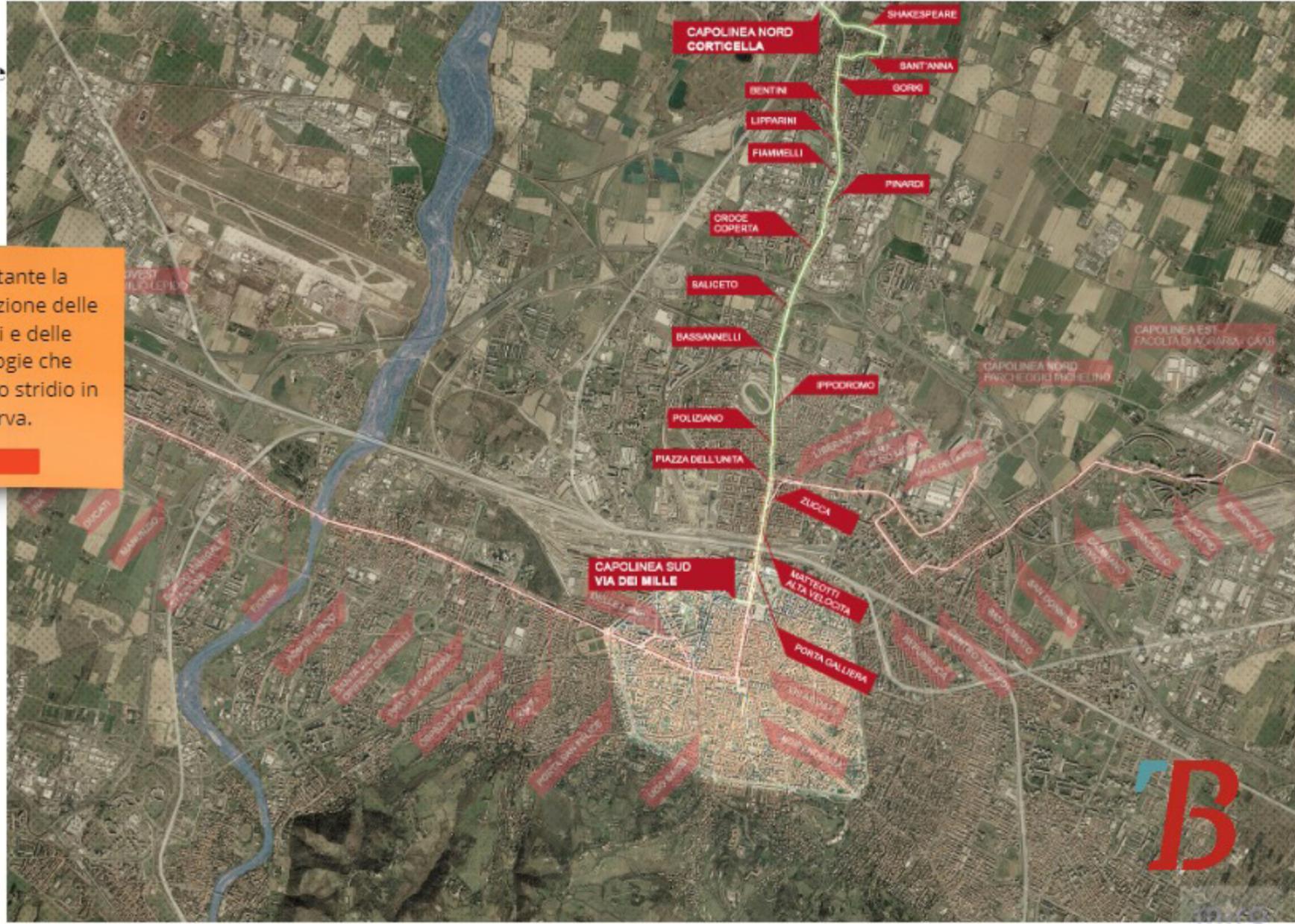
Perché è stato scelto questo tracciato e non altri come quello su Via Stendhal?

Accessibilità per i passeggini: migliorerà anche l'accessibilità di tanti marciapiedi che oggi sono barriere architettoniche?

Quali opportunità e quali punti di attenzione?

Quali proposte

Importante la manutenzione delle ciclabili e delle tecnologie che limitano lo stridio in curva.



Tram Linea Verde : osservazioni e proposte

Osservazioni e richieste di chiarimenti	Quali opportunità e quali punti di attenzione?	Quali proposte?
<p>via di Corticella angolo via Lipparini e capendo se non sbaglio che diventerà un tram su rotaie, ci chiediamo come riusciremo ad uscire con le auto dalle nostre case che hanno delle rampe e che già è sempre stato difficoltoso uscire fin ora e con ultima la pista ciclabile di recente eseguita e che ha ristretto la strada, c'è un po' di preoccupazione al riguardo...</p>		
<p>Viabilità e parcheggi</p>		
<p>riduzione di corsia in via di corticella, quindi chi per necessità deve muoversi tramite automobile per lavori in provincia impiegherà quanto tempo in più imbottigliato nel traffico?</p>		
	<p>Molte persone fanno tutti i giorni il percorso da via di Corticella a via di Roncaglio, adesso diventa una viabilità troppo complessa per molti cittadini</p>	



Analisi dell'inserimento urbanistico del FTU della seconda linea tramviaria nella zona di Corticella

Via Roncaglio



Tram Linea Verde : osservazioni e proposte

Osservazioni e richieste di chiarimenti

se via Corticella e via Bentini prevedono la viabilità del traffico auto solo verso nord, il traffico verso sud dove passerà?

Quali opportunità e quali punti di attenzione?

Quali proposte?

Hanno misurato la larghezza di via Bentini? Come fanno a metterci 2 linee tranviarie, 1 corsia di marcia, pista ciclabile e parcheggio????? I marciapiedi vengono tolti?

Relativamente all'eliminazione dei parcheggi in via Bentini le soste per il carico e scarico merci come dovrebbe avvenire?

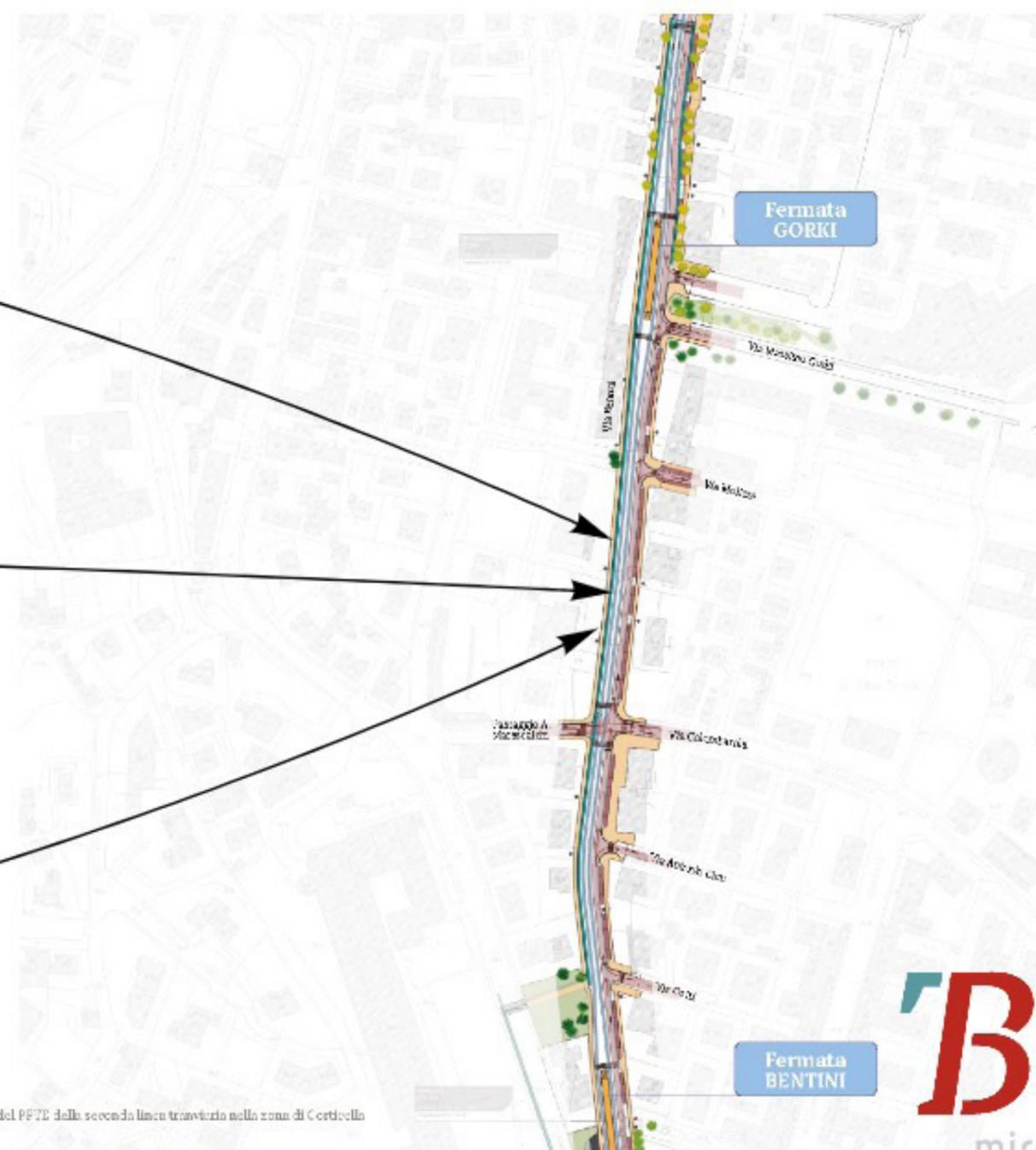
Viabilità e parcheggi

Altro problema nel caso di esigenze di pronto soccorso con ambulanze e vigili del fuoco lungo l'itinerario di Via Corticella - Bentini - Sant'Anna - Byron - molto stretto; un filobus è in grado di destreggiarsi molto meglio

Via Bentini: nessuno si potrà fermare ai negozi, chiuderanno perché nessuno si può fermare?

Viabilità e parcheggi

Analisi dell'inserimento urbanistico del PFTZ della seconda linea tranviaria nella zona di Corticella



miro

Tram Linea Verde : osservazioni e proposte

Osservazioni e richieste di chiarimenti

La viabilità nel tratto in promiscuo? L'ovvio deprezzamento che ne conseguirà e la relativa impossibilità di parcheggiare? tratto concomitante con i lavori al passante?

Come fa a girare su via Sant'Anna?

Sottoservizi: verrà prevista la sostituzione delle tubature quando si costruisce il tram?

Dove verranno inseriti i pali di sostegno della tramvia?

Centro civico, scuola, Teatro centofiori, Palestra non saranno più serviti dal TPL.

Quali opportunità e quali punti di attenzione?

Dove c'è la sala Centofiori il parcheggio adesso è saturo ma ho paura che possa diventare insufficiente - quello proposto vicino al Centro sportivo Biavati forse è troppo lontano

Viabilità e parcheggi

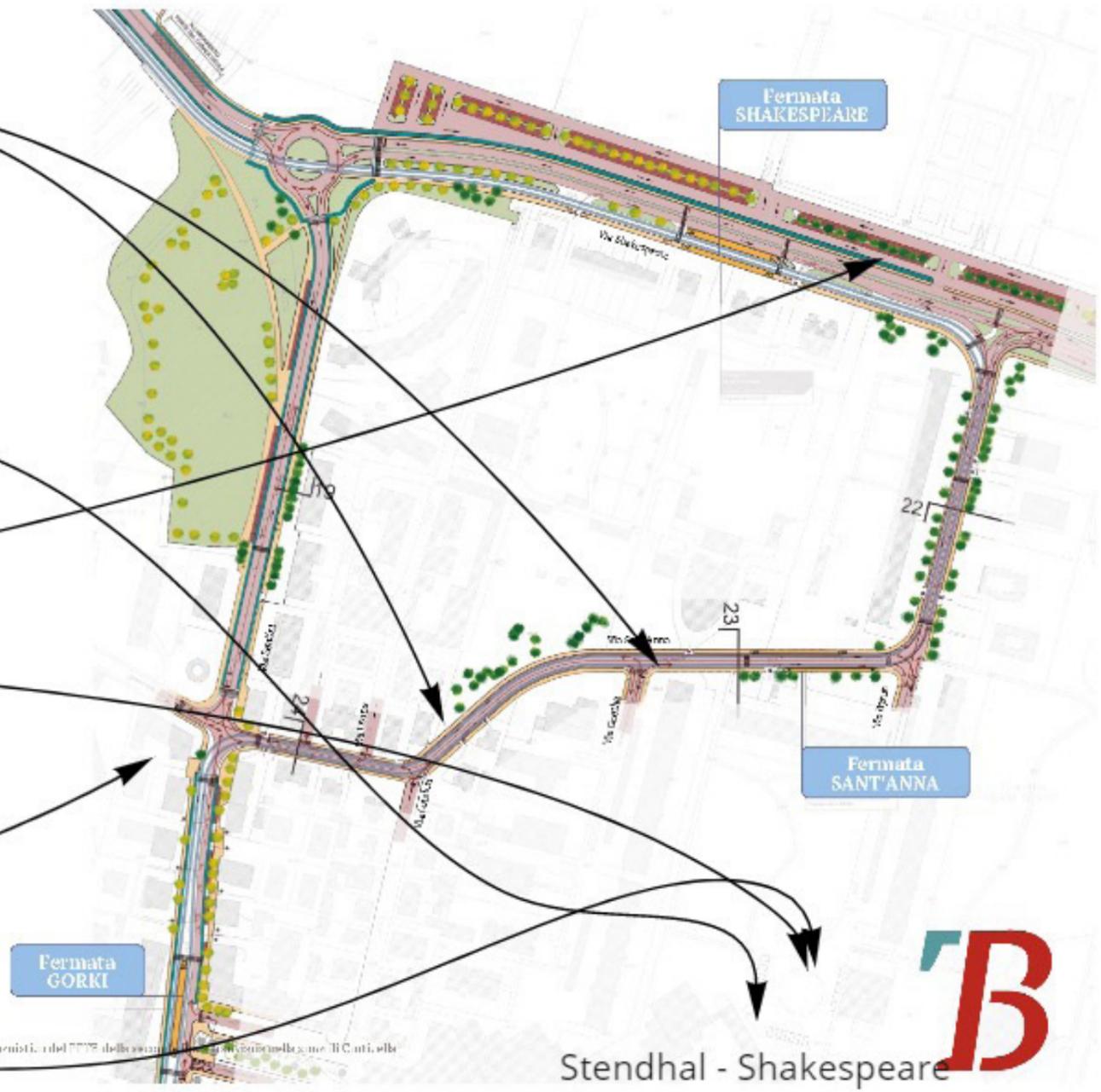
Quali proposte?

via Bentini a Sant'Anna, vi è una curva stretta. Dato che Via Sant'Anna è stretta, il tramvai è lungo 32 metri e le carrozze hanno un raggio di sterzata non inferiore a 18 metri (in deposito) e 22 metri (in linea), questo itinerario sembra a prima vista molto impattante sull'area e poco adatto. Sarebbe meglio l'itinerario Stendhal - Shakespeare che, infine, passerebbe a poche decine di metri da lì.

Mezzo e infrastruttura

Piazzale ex-Dazio dove viene organizzato il mercato - potrebbe diventare piazzetta invece che parcheggio? È importante per le relazioni del quartiere

Viabilità e parcheggi



Tram Linea Verde : osservazioni e proposte

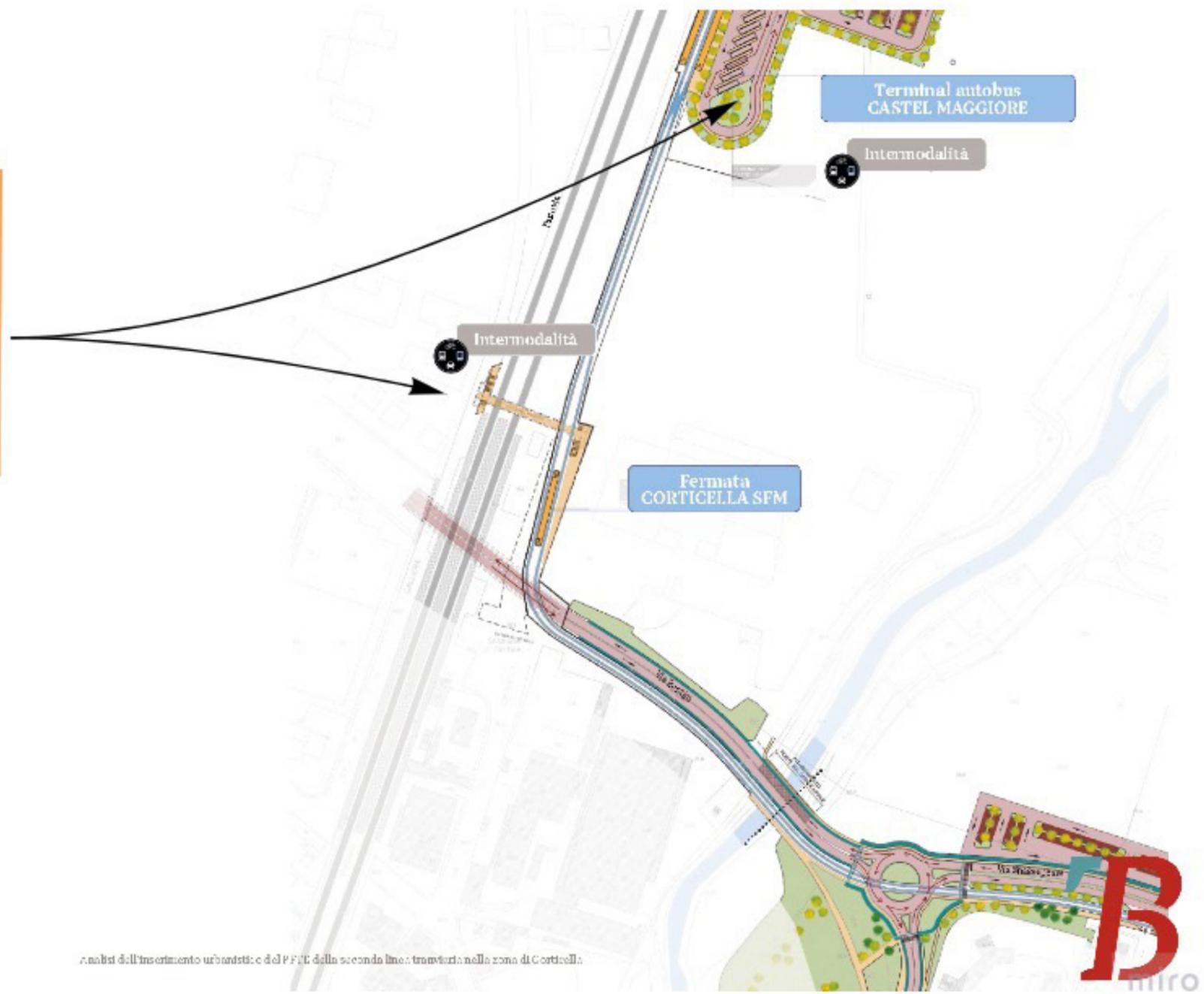
Osservazioni e richieste di chiarimenti

Quali opportunità e quali punti di attenzione?

Quali proposte?

È importante fare il parcheggio scambiatore il più vicino possibile alla stazione di treno

Mezzo e infrastruttura



analisi dell'inserimento urbanistico e del PFC della seconda linea: tramvia nella zona di Corticella

Tram Linea Verde : osservazioni e proposte

Osservazioni e richieste di chiarimenti

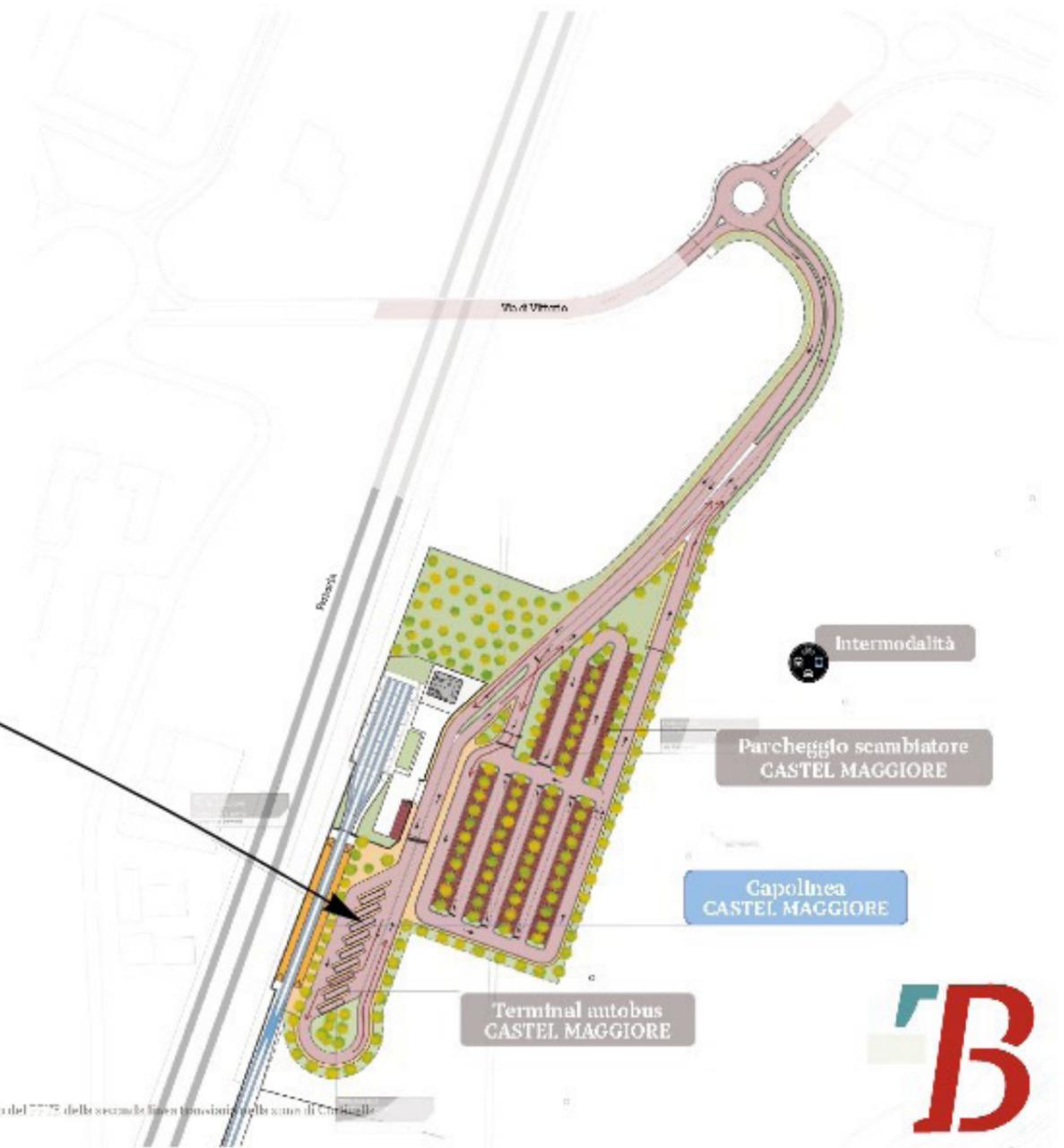
È importante fare il parcheggio scambiatore il più vicino possibile alla stazione di treno

Mezzo e infrastruttura

TPL: Le linee Blu dove si fermeranno?

Quali opportunità e quali punti di attenzione?

Quali proposte?



Anelli - Insieme al progetto urbanistico del 2017 della seconda linea ferroviaria della zona di Castel Maggiore



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