



Sostenibilità
è Bologna



Comune di Bologna

fondazione
innovazione urbana

Analisi del Progetto definitivo della prima linea tranviaria 22 dicembre 2020

B UN TRAM
PER BOLOGNA



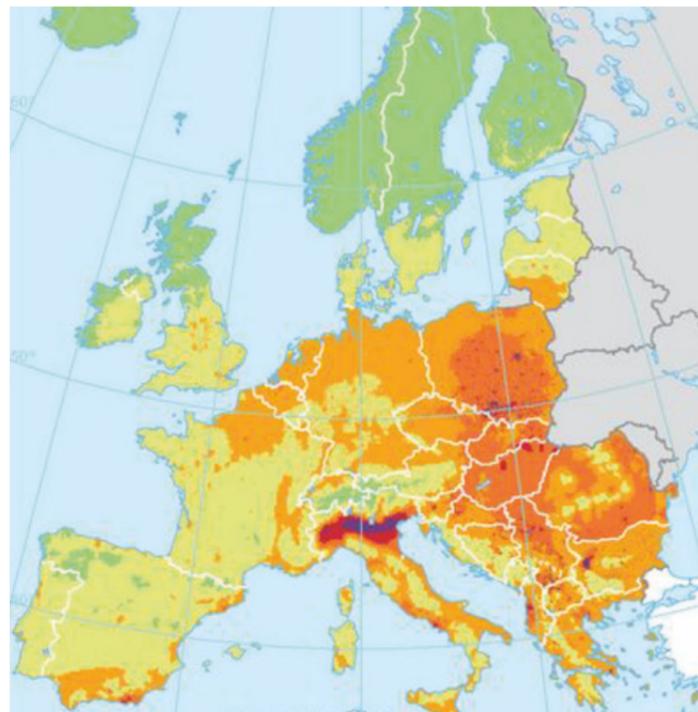
**Quali
obiettivi?**

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

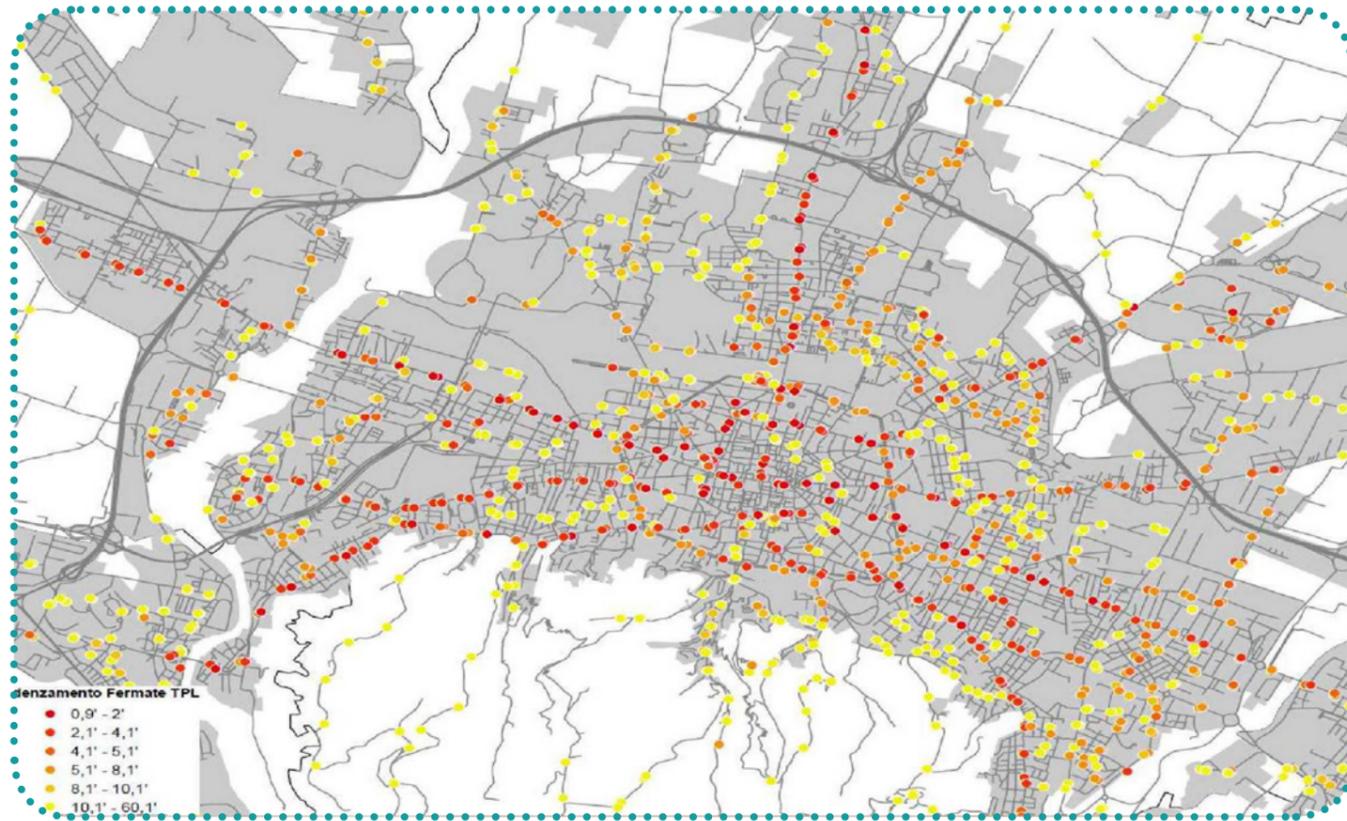
Unico sistema tariffario integrato metropolitano

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

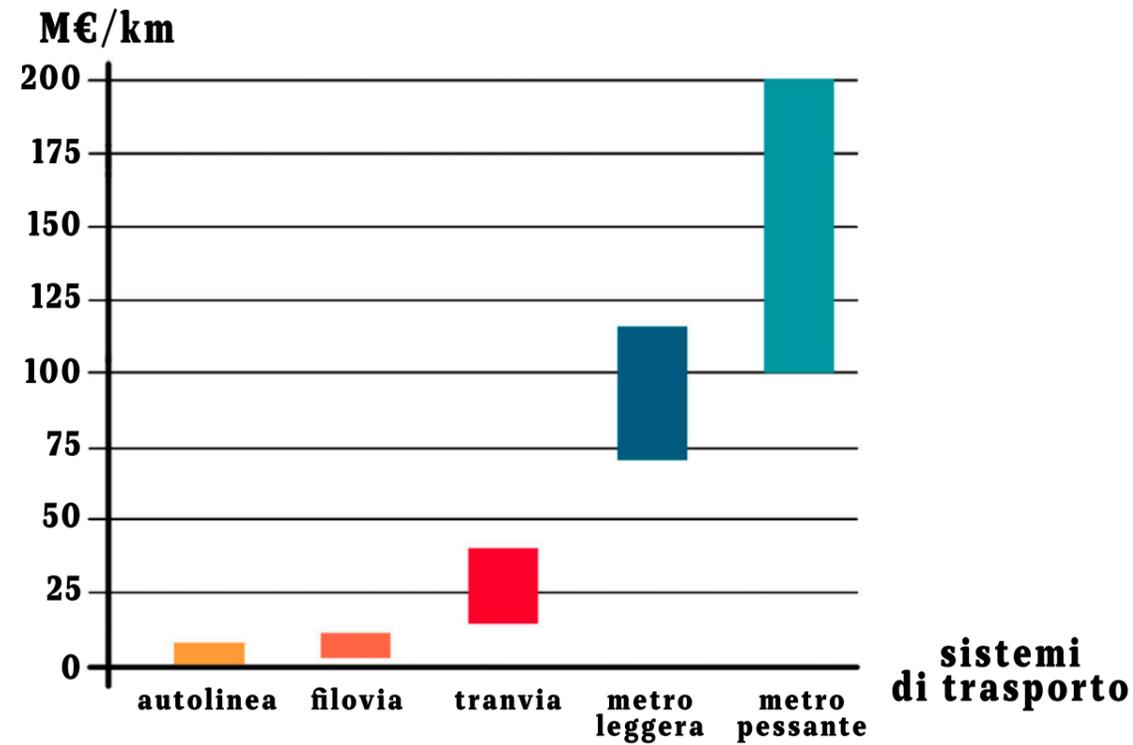
Linee urbane	pax/die
27	39.679
14	33.856
13	33.082
20	30.048
19	29.555
11	24.958
25	19.865
33	4.881
32	4.755
BLQ	3.250

Tabella con i passeggeri/giorno delle linee portanti urbane

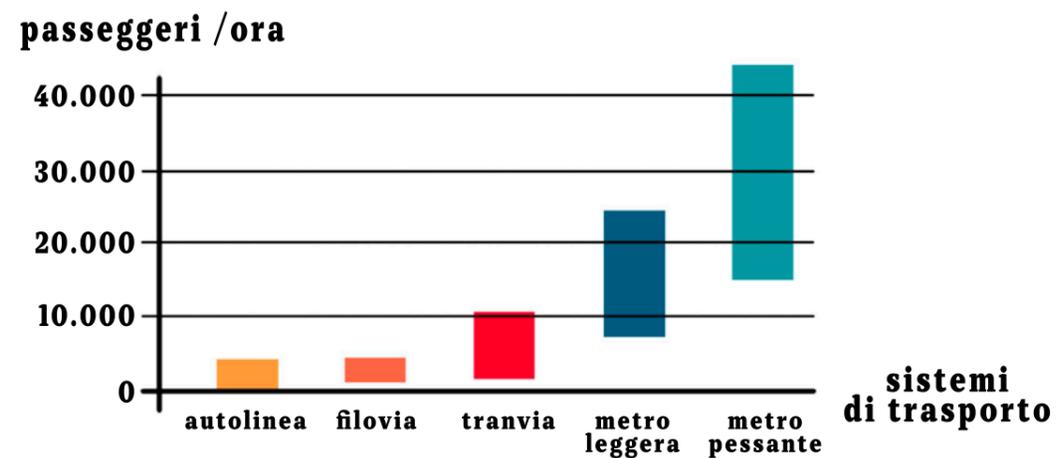
Perché il tram?

- 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

La linea Rossa

Il progetto Definitivo

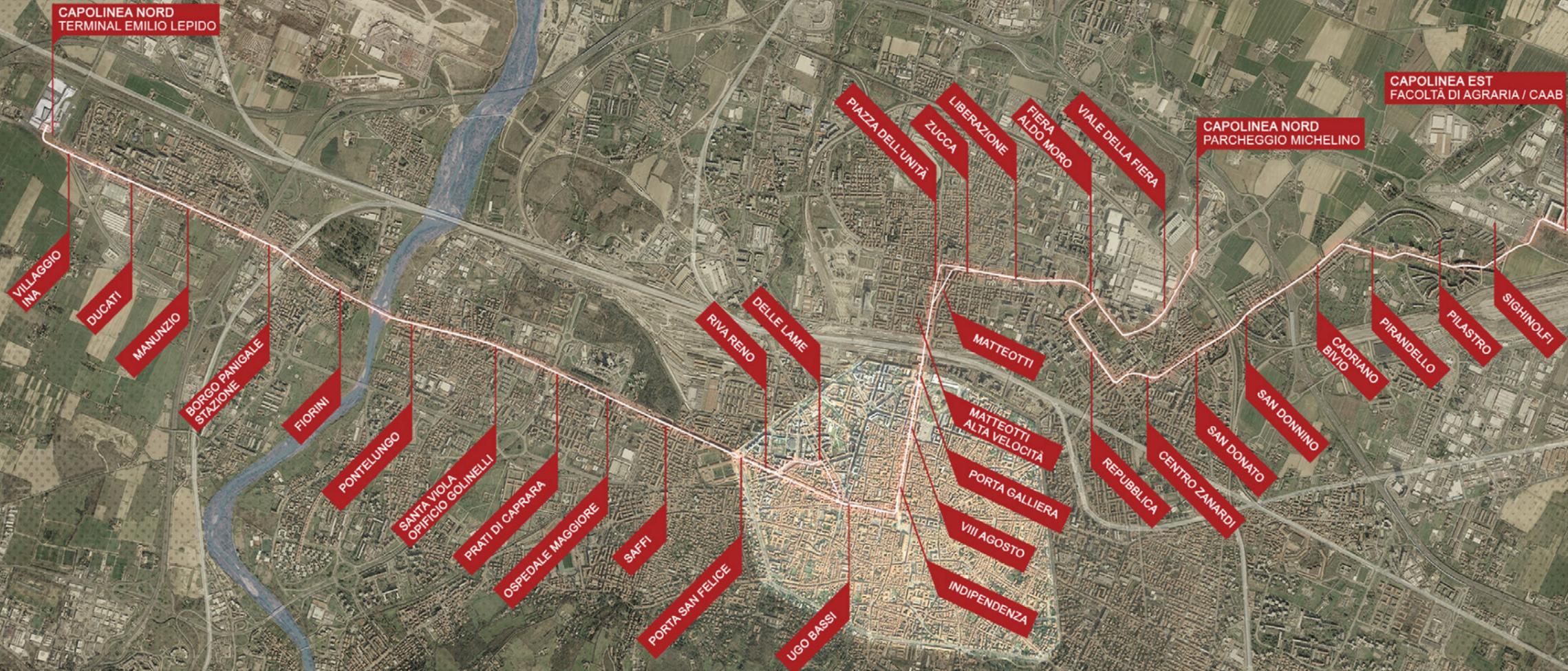
Il tracciato della Linea Rossa

LINEA ROSSA

13.5 KM  con linea di contatto

16.5 KM  senza linea di contatto

3.0 KM



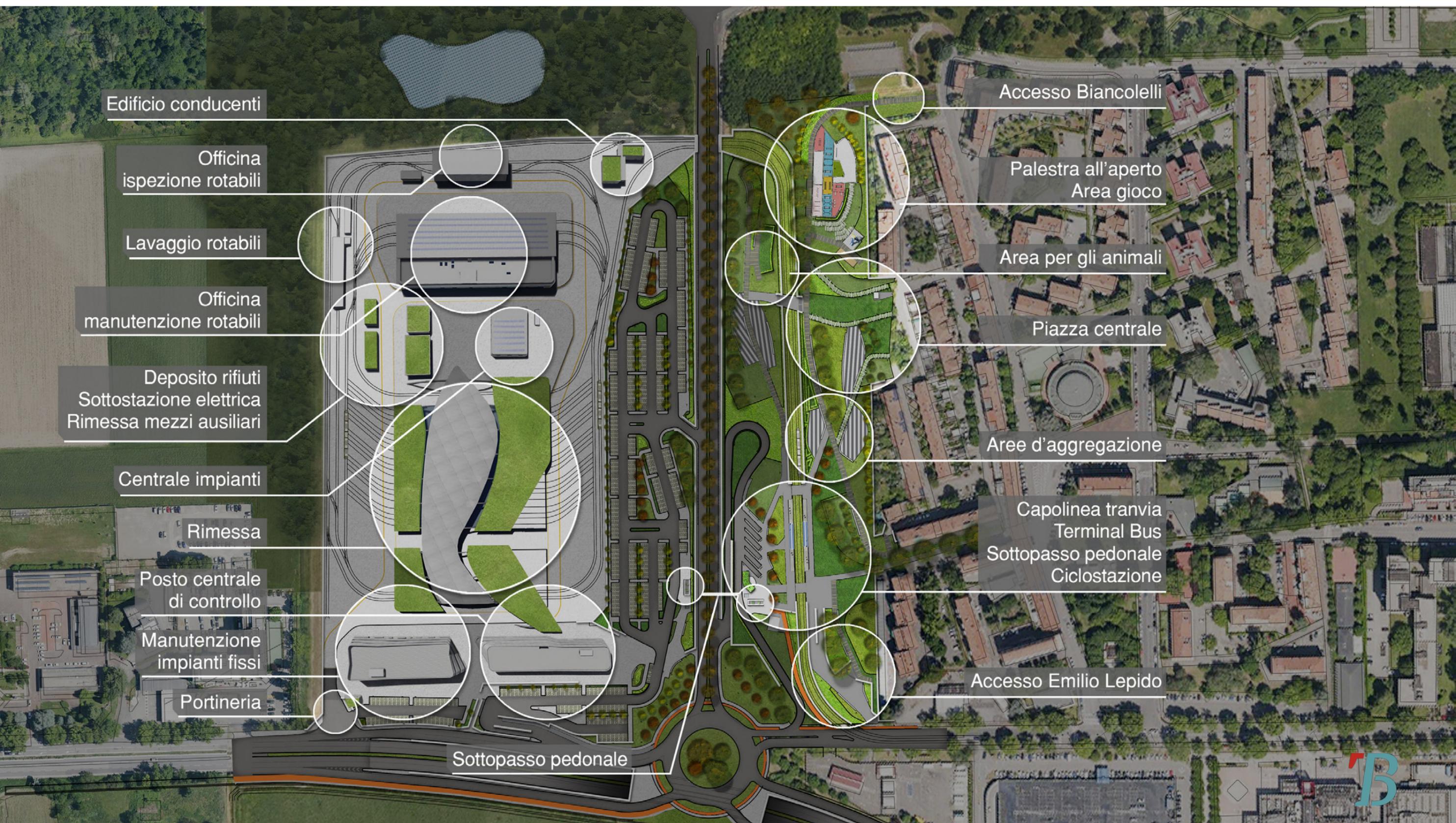
Analisi del Progetto definitivo

Analisi progetto definitivo Zona villaggio INA



Analisi progetto definitivo

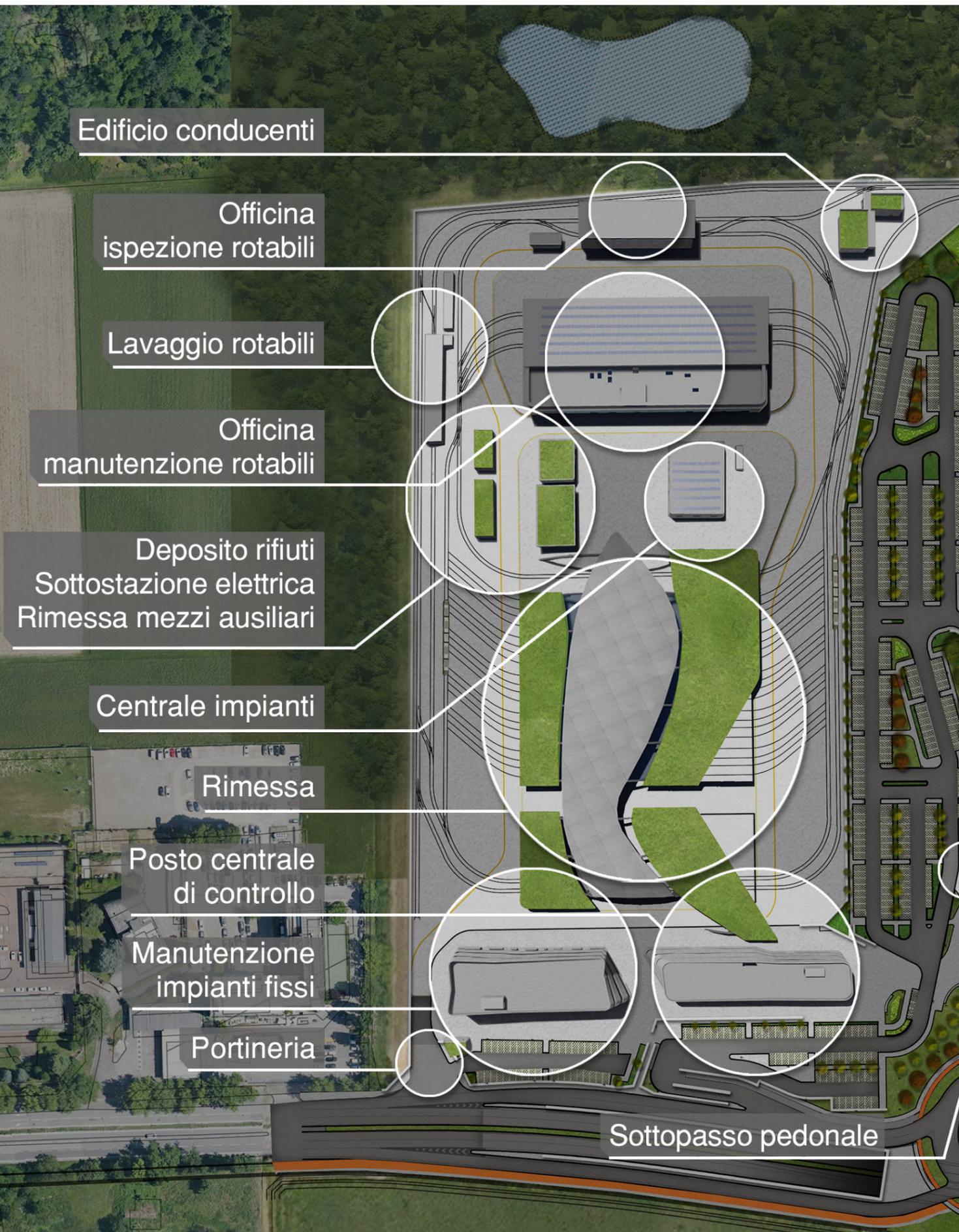
Zona villaggio INA - Il progetto funzionale



Analisi progetto definitivo Zona villaggio INA

Deposito: impatto acustico e ambientale del futuro deposito

- La valutazione della scelta del sito è stata effettuata all'interno della **procedura di verifica di assoggettabilità a VIA** (valutazione di impatto ambientale) conclusa a luglio 2020. Nell'analisi sono state prese in esame più aree le quali sono state comparate attraverso un'analisi multicriterio di tipo ambientale e funzionale. La più idonea è risultata quella che è stata selezionata.
- All'interno degli edifici destinati a uffici della tranvia, è stato individuato uno spazio di **250mq** che sarà destinato a **servizi, usi e funzioni (da identificare), per la cittadinanza.**



Schema funzionale dell'area del nuovo deposito - ©Architectorna



Spazi adibiti a servizi per il quartiere nel nuovo edificio uffici - ©Architectorna

Analisi progetto definitivo Zona villaggio INA

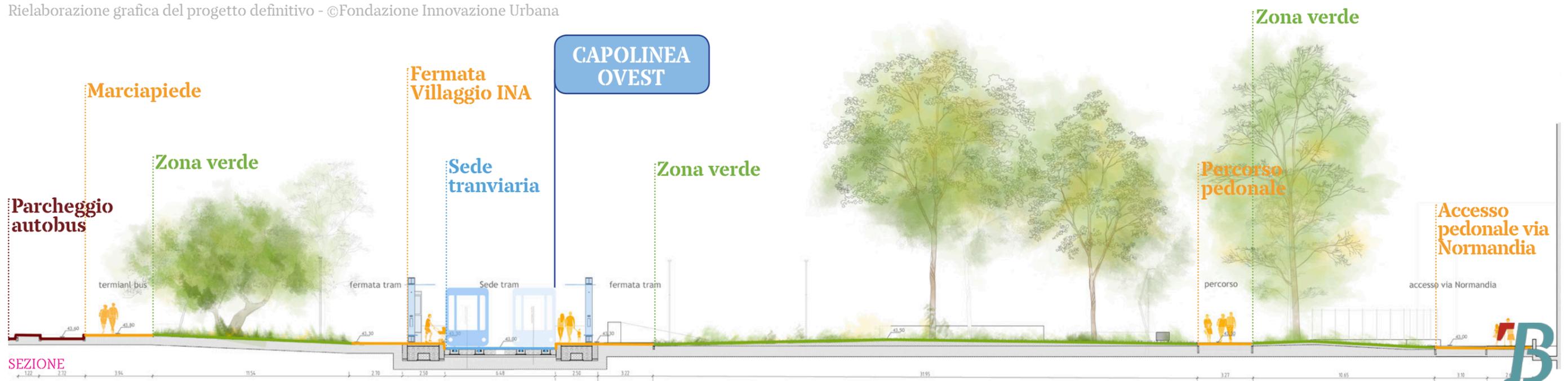


-  SEDE TRANVIARIA
-  SPAZI PER LE AUTO
-  Viabilità
-  Parcheggio
Parcheggio scambiatore: 395
-  SPAZI PER LE BICI
-  SPAZI PEDONALI E ACCESSIBILITÀ
-  Fermate
-  ALBERATURE NUOVE
+ 245 nuovi alberi

Nuovo parco tra il villaggio INA e la via Persicetana

- Il nodo di interscambio con gli autobus, resta localizzato in prossimità del capolinea. E' stato **ridotto l'ingombro degli spazi di manovra degli autobus** ampliando lo spazio destinato a verde
- Sono state **potenziate le mitigazioni ambientali, in particolare aumentando il numero di alberi**, tra il Villaggio e la Persicetana, in prossimità del nodo di interscambio, e nelle aree tra l'asse autostradale ed il Villaggio.
- Il parco, sarà connesso con il quartiere attraverso un sistema diffuso accessi e sarà caratterizzato da **differenti funzioni**: piazze, percorsi pedonali e ciclabili, spazi per attività sportive, per la socializzazione e per il relax.
- Sono state **potenziate le connessioni tra il villaggio e i nuovi edifici uffici**, introducendo un nuovo sottopassaggio di attraversamento della via Persicetana.

Rielaborazione grafica del progetto definitivo - ©Fondazione Innovazione Urbana



Rielaborazione grafica del progetto definitivo - ©Fondazione Innovazione Urbana

Analisi progetto definitivo

Zona villaggio INA - Il progetto del verde



Analisi progetto definitivo

Zona villaggio INA - Immagine di progetto



Analisi progetto definitivo Zona villaggio INA

Come funzionerà l'incrocio tra via Marco Emilio Lepido, Via Alcide De Gasperi e la Persicetana?

- Sarà interrato il tratto a scorrimento veloce di Via Alcide de Gasperi in prossimità dell'incrocio con Via Marco Emilio Lepido e la Persicetana.
- In prossimità dell'incrocio sarà realizzata una ampia rotonda attraverso la quale saranno smistati in maniera ottimale tutti i flussi di traffico.
- La rotonda avrà quattro entrate e quattro uscite. Sarà possibile accedere in Via Marco Emilio Lepido fino all'incrocio con via Piero Jahier. Sarà percorribile in sicurezza anche dalle biciclette.



SEDE TRANVIARIA



SPAZI PER LE AUTO



Viabilità per le auto



Parcheggi



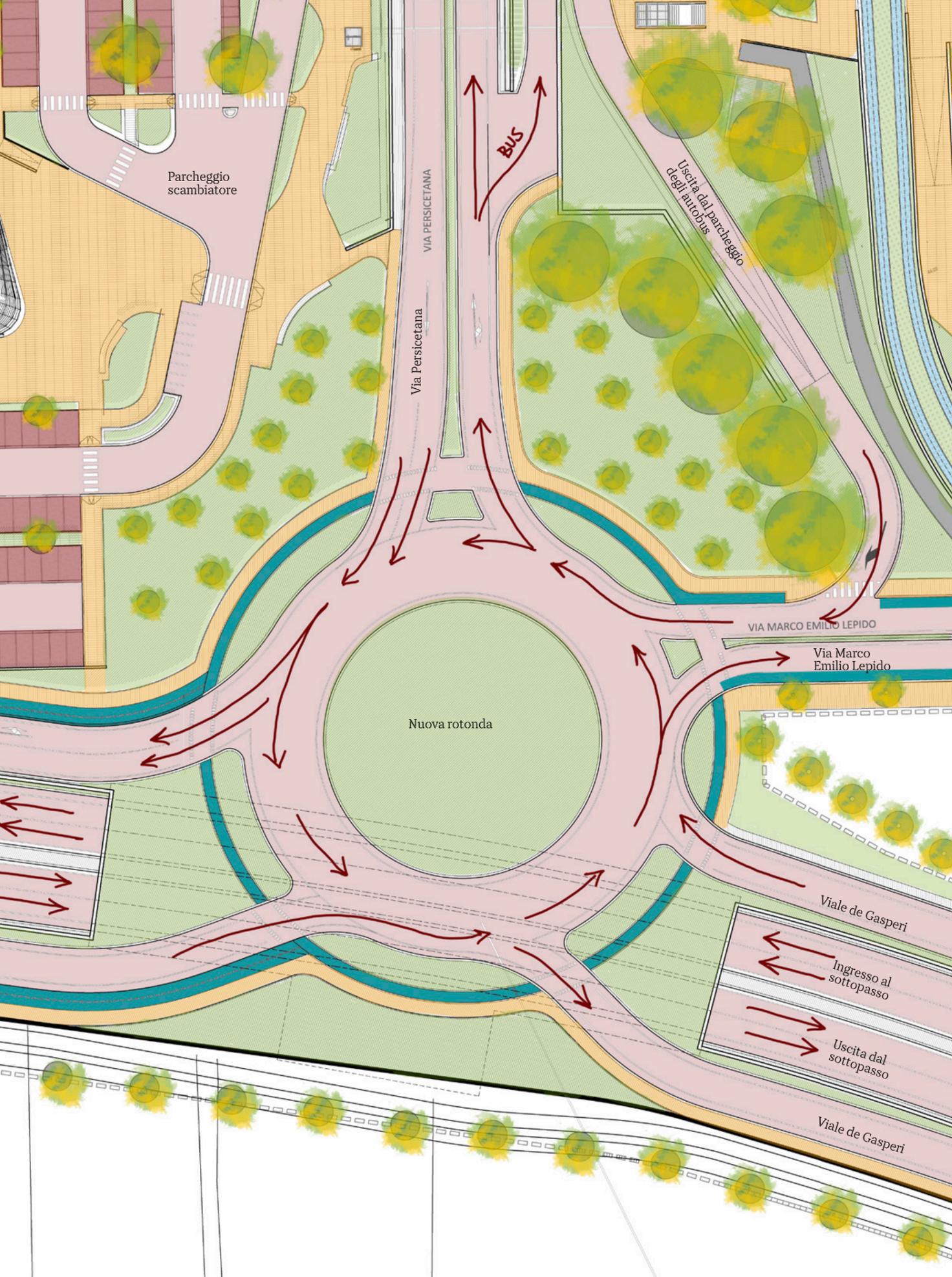
SPAZI PER LE BICI



SPAZI PEDONALI E ACCESSIBILITÀ



ALBERATURE NUOVE



Analisi progetto definitivo

Zona villaggio INA

SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in **sede riservata ma non segregata** sul lato SUD della carreggiata, nei due sensi di marcia. La sede riservata sarà rialzata di i 5-7 cm.

Riorganizzazione di Via Marco Emilio Lepido

SPAZI PER LE AUTO

Viabilità per le auto

La via sarà a **doppio senso di marcia** per le auto dalla rotonda **fino all'incrocio con via Piero Jahier**. In entrata, sarà permessa la svolta a sinistra in Via del Carroccio. In questo tratto la sede tranviaria sarà al centro dell'asse stradale. La sede tranviaria in questo tratto si atterrerà sul lato sud della carreggiata. Rispetto al PFTE, in corrispondenza di via del Carroccio è stata allargata la sezione stradale per ricavare una corsia di accumulo per la svolta a sinistra, e il tratto a doppio senso è stato prolungato per garantire e facilitare l'accesso diretto da ovest alle attività commerciali e alle residenze poste a sud della via Emilia

Zona 30

Lo spazio stradale in corrispondenza della fermata sarà una zona 30

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.

SPAZI PEDONALI E ACCESSIBILITÀ

Gli spazi pedonali sono stati totalmente riprogettati e saranno **privi di barriere architettoniche**

Fermate

La **fermata "Villaggio INA"** 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, grazie alle loro caratteristiche architettoniche saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità.

ALBERATURE NUOVE

La riorganizzazione dell'asse stradale comporterà l'**abbattimento di alcune alberature esistenti che saranno sostituite dalla piantumazione di nuovi esemplari**

ALBERATURE ESISTENTI

F01 - Fermata VILLAGGIO INA

SPAZI PER LE BICI

Sono previste 2 corsie ciclabili monodirezionali in sede propria, una per ogni senso di marcia.

Zona 30

Nei tratti più stretti dove lo spazio non consente la realizzazione di piste o corsie ciclabili saranno adottate misure di moderazione del traffico e create zone a 30 km/h

Analisi progetto definitivo Zona villaggio INA

Riorganizzazione
di Via Marco Emilio Lepido



SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in sede riservata ma non segregata sul lato SUD della carreggiata, nei due sensi di marcia. La sede riservata sarà rialzata di 5-7 cm.



SPAZI PER LE BICI

Sono previste 2 corsie ciclabili monodirezionali in sede propria, una per ogni senso di marcia.



Zona 30

Nei tratti più stretti dove lo spazio non consente la realizzazione di piste o corsie ciclabili saranno adottate misure di moderazione del traffico e create zone a 30 km/h



SPAZI PEDONALI E ACCESSIBILITÀ

Gli spazi pedonali sono stati totalmente riprogettati e saranno privi di barriere architettoniche



Fermate

La fermata "Ducati" 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, saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità.



SPAZI PER LE AUTO



Viabilità carrabile

Dall'incrocio con via Piero Jahier, proseguendo in direzione centro, la via diventa a **senso unico in uscita da Bologna** fino all'incrocio con via Panigale in prossimità del ponte della ferrovia di Borgo Panigale.



Zona 30

Lo spazio stradale in corrispondenza della fermata sarà una zona 30



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

74 POSTI AUTO

ALBERATURE Nuove

La riorganizzazione dell'asse stradale comporterà l'abbattimento di alcune alberature esistenti che saranno sostituite dalla piantumazione di nuovi esemplari.

Alberature Esistenti

F02 - Fermata
DUCATI

Analisi progetto definitivo Zona Borgo



SPAZI PER LE AUTO



Viabilità carrabile

La via sarà a **senso unico in uscita da Bologna**, a partire dall'incrocio con via Panigale, in prossimità del ponte della ferrovia di Borgo, fino all'incrocio con via Piero Jahier

Da via Cavalieri Ducati sarà possibile accedere alla zona antistante alle attività commerciali poste all'angolo

La via in ingresso al cimitero in prossimità di S. Maria dell'Assunta resterà nella configurazione ed uso attuale.

La circolazione in Via Palladio resta nella sua configurazione attuale.

Riorganizzazione di Via Marco Emilio Lepido



SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in **sede riservata ma non segregata sul lato SUD della carreggiata**, nei due sensi di marcia. La sede riservata sarà leggermente rialzata di 5-7 cm.



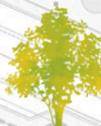
SPAZI PER LE BICI

Sono previste 2 piste ciclabili monodirezionali in sede propria, una per ogni senso di marcia.



SPAZI PEDONALI E ACCESSIBILITÀ

Gli spazi pedonali sono stati totalmente riprogettati con l'obiettivo di **eliminare totalmente le barriere architettoniche**. Via Palladio sarà collegata con un nuovo percorso pedonale all'area retrostante che sarà riqualificata attraverso la realizzazione di un nuovo parco e di un parcheggio destinato ai residenti



ALBERATURE

Nuove



Esistenti



Parcheggi



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.

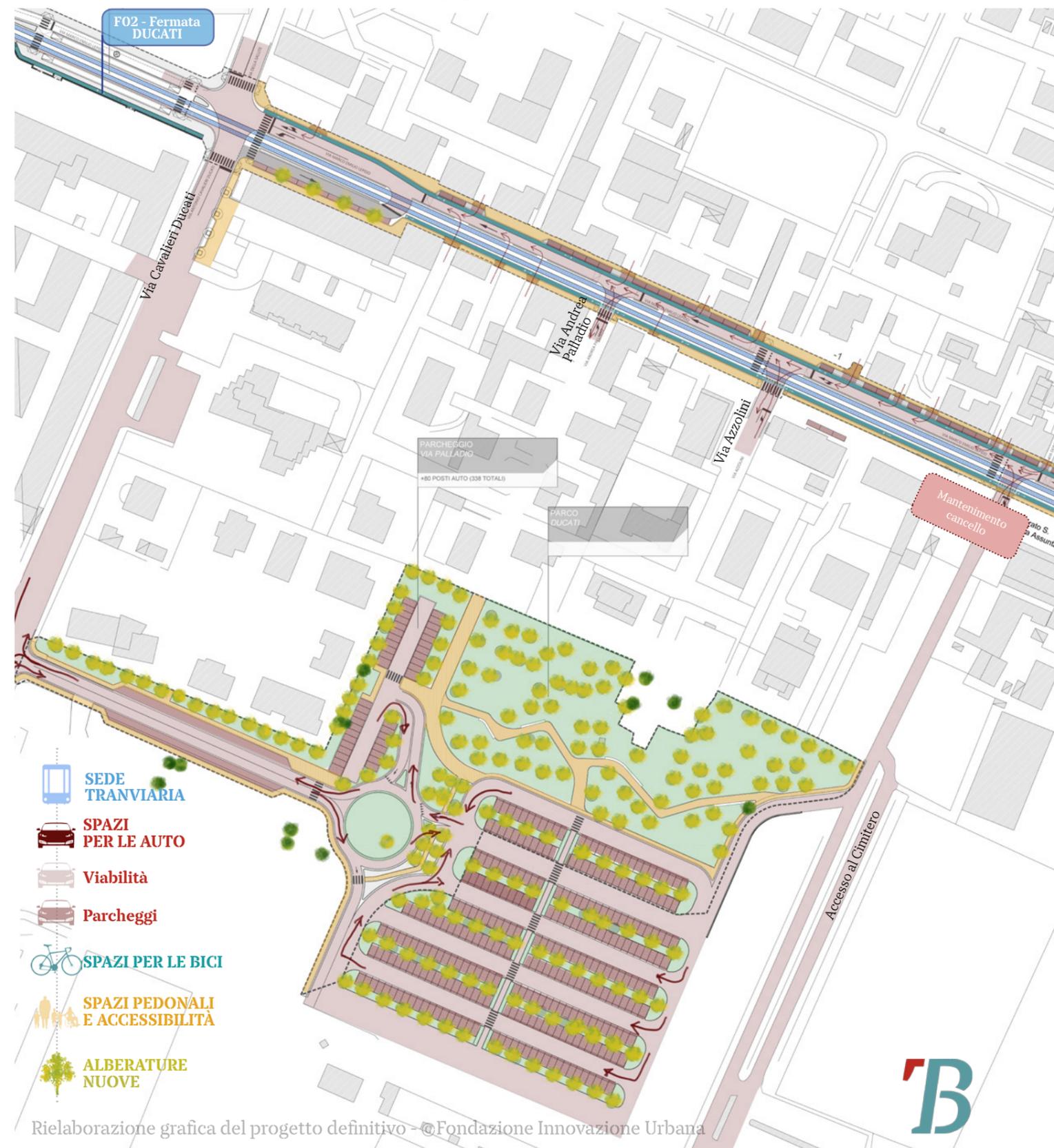
Comparazione PFTE - Progetto definitivo. Zona Borgo

Riorganizzazione di Via Marco Emilio Lepido:

Viabilità di accesso al cimitero di Borgo Panigale e riqualificazione area parcheggio Ducati



Tavola del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica



Rielaborazione grafica del progetto definitivo - ©Fondazione Innovazione Urbana

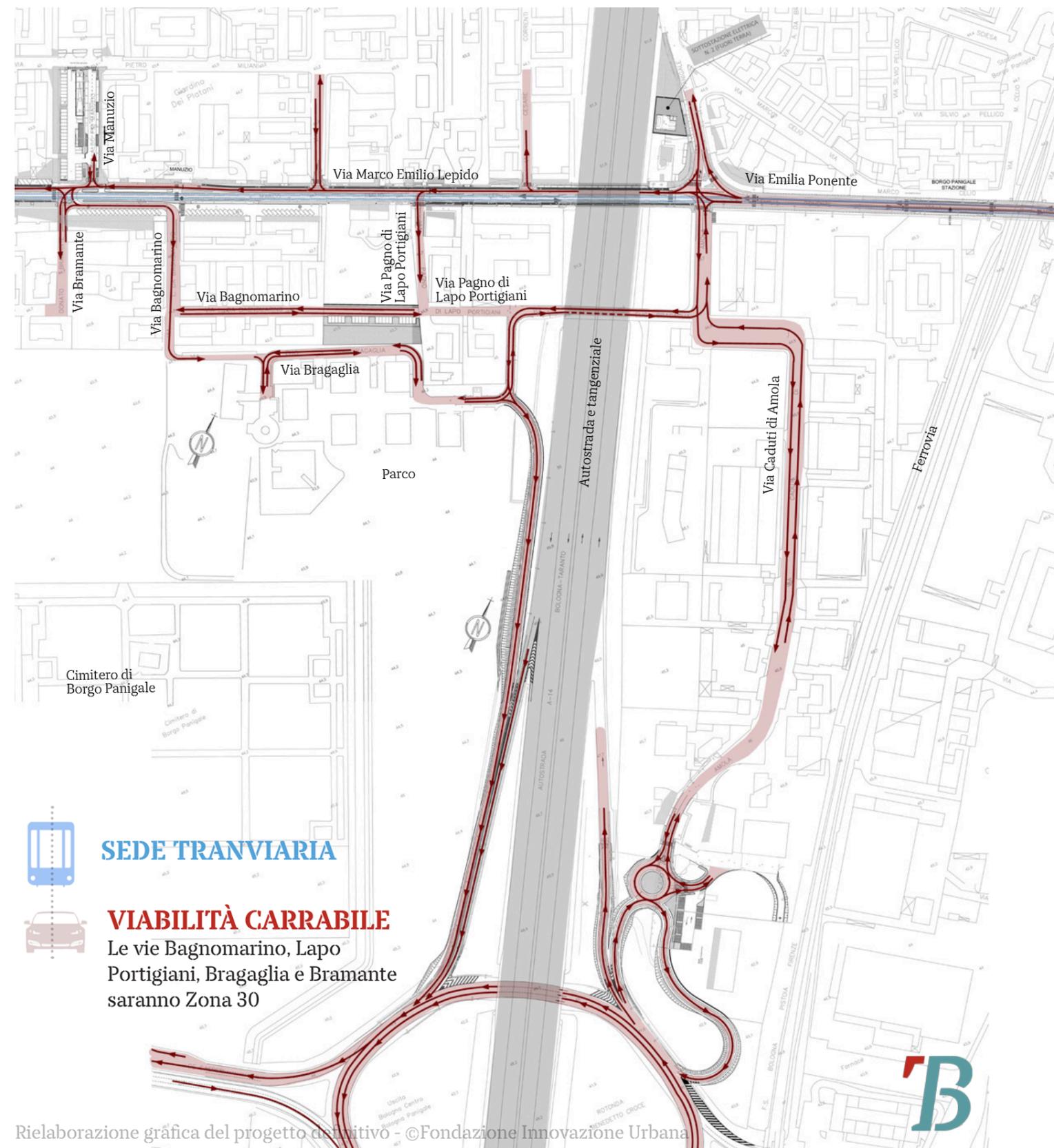
Comparazione PFTE - Progetto definitivo. Zona Borgo

Riorganizzazione di Via Marco Emilio Lepido:

viabilità di accesso, alla zona di via Bagnomarino, via Bragaglia e via Caduti di Amola



Tavola del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica



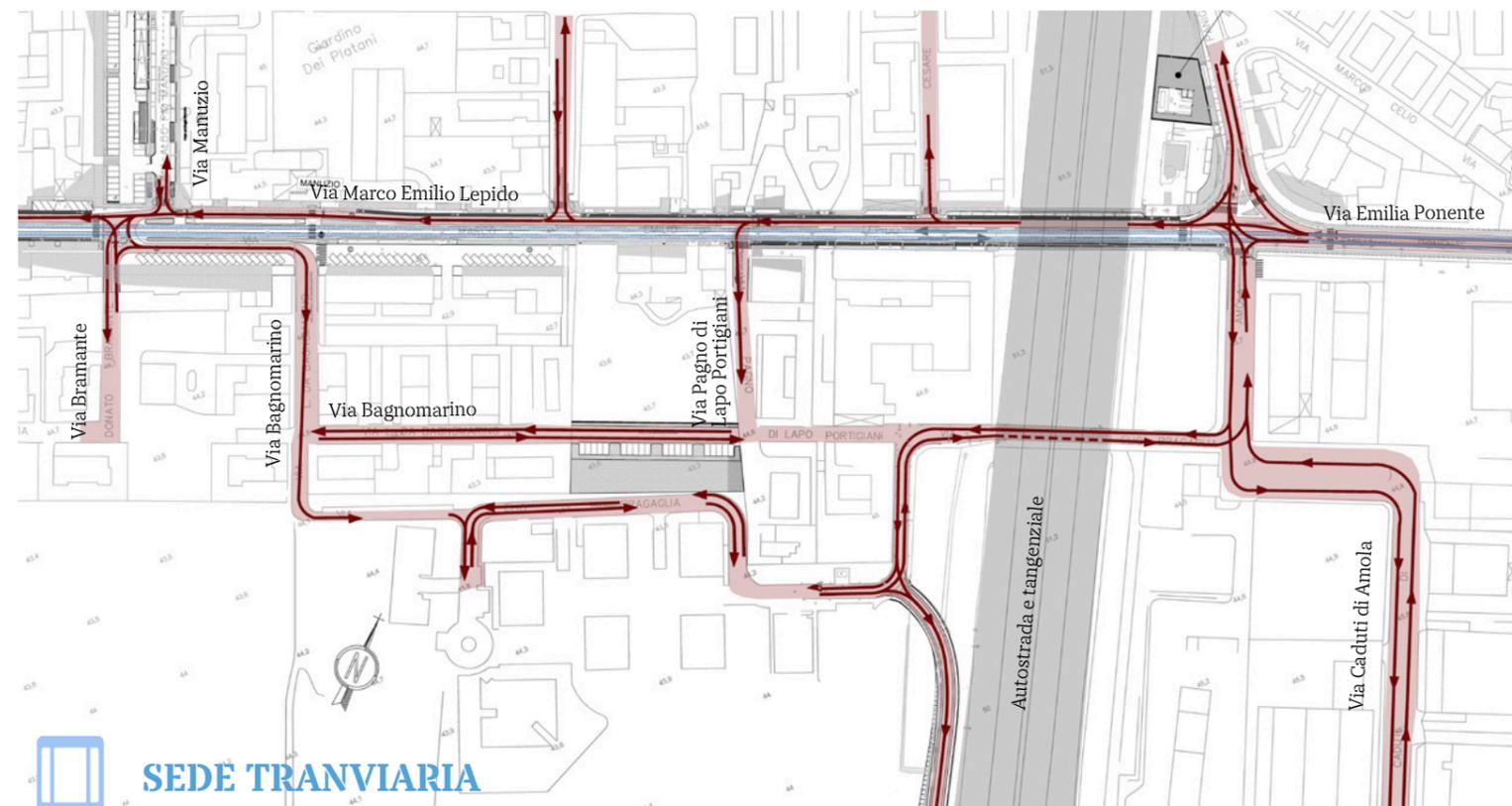
Comparazione PFTE - Progetto definitivo. Zona Borgo

Riorganizzazione di Via Marco Emilio Lepido:

viabilità di accesso, alla zona di via Bagnomarino, via Bragaglia e via Caduti di Amola



Tavola del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

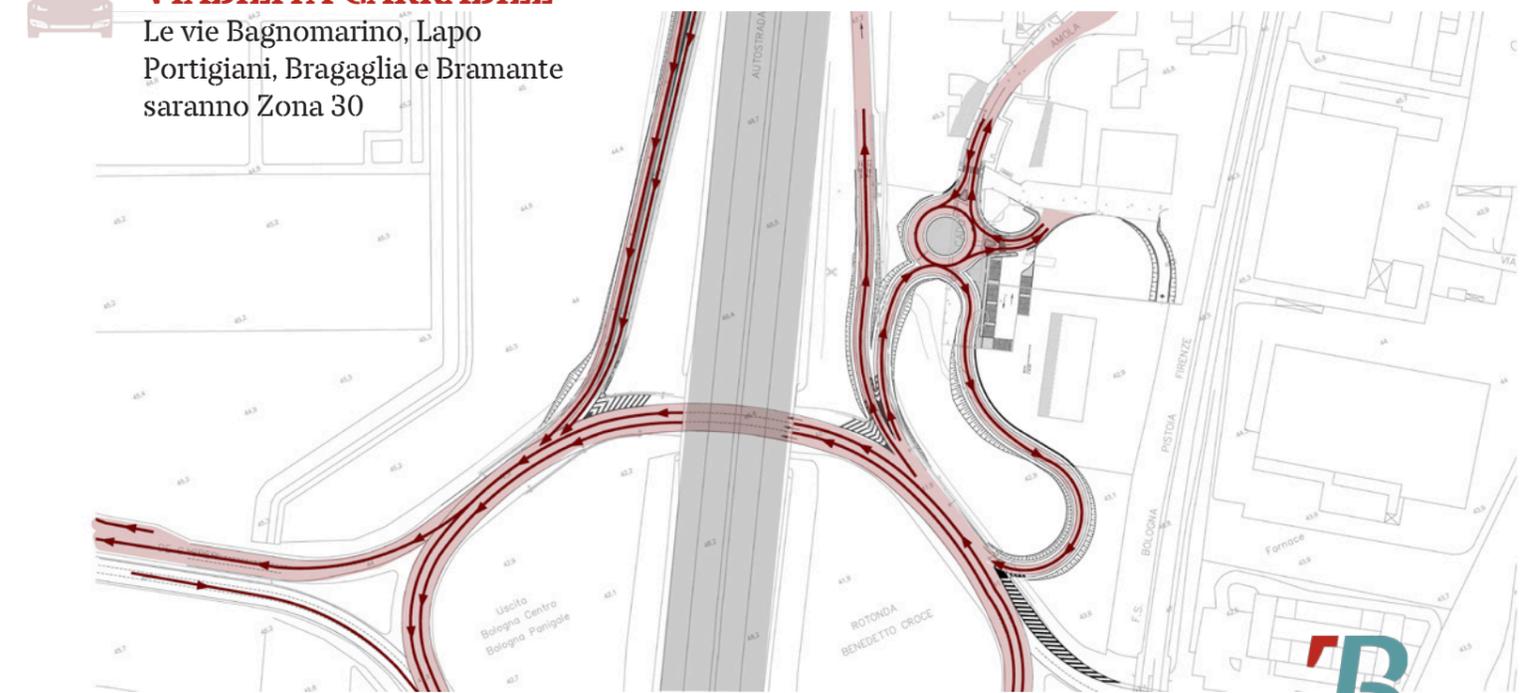


SEDE TRANVIARIA



VIABILITÀ CARRABILE

Le vie Bagnomarino, Lapo Portigiani, Bragaglia e Bramante saranno Zona 30



Rielaborazione grafica del progetto definitivo - ©Fondazione Innovazione Urbana



Analisi progetto definitivo Zona Borgo Riorganizzazione di Via Marco Emilio Lepido



SPAZI PER LE AUTO



Viabilità carrabile

Via M.E. Lepido sarà a senso unico di marcia in uscita da Bologna, dall'incrocio con Via Panigale, fino all'incrocio con Via Piero Jahier. Nel tratto compreso tra via Bramante e via Bagnomarino sarà possibile percorrere Via M.E Lepido in direzione centro.



Zona 30

Lo spazio in corrispondenza delle fermate compreso tra le intersezione con Via Bramante e Via delle scuole, sarà una zona 30 in condivisione tra auto, e bici



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

F03 - Fermata MANUZIO NORD

F03- Fermata MANUZIO SUD

SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in **sede riservata ma non segregata sul lato SUD della carreggiata**, nei due sensi di marcia. La sede sarà leggermente rialzata di 5-7 cm.

SPAZI PER LE BICI

Le ciclabili attraverseranno questo tratto in parte in sede propria, in parte in sede condivisa in prossimità degli ambiti individuati come Zone 30

Zona 30

Lo spazio in corrispondenza delle fermate compreso tra le intersezione con Via Bramante e Via delle scuole, sarà una zona 30 in condivisione tra auto, e bici.

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**.

PARCHEGGIO
VIA L. DA BAGNOMARINO
20 POSTI AUTO

Fermate

La **fermata "Manuzio"** sarà caratterizzata da due banchine singole sfalzate, con pensilina su entrambi i sensi di marcia. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. Le fermate, saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità..

Analisi progetto definitivo

Zona Borgo

Riorganizzazione di Via Emilia Ponente



SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in **sede riservata ma non segregata sul lato SUD della carreggiata**, nei due sensi di marcia fino all'inizio di Via Emilia (incrocio con via Panigale).



Sede promiscua

Nel tratto compreso tra l'incrocio con via Panigale e l'incrocio con via della Pietra, la sede tranviaria diventa promiscua: tutti i mezzi condividono la carreggiata stradale, biciclette, tranvia e auto.



SPAZI PER LE BICI

Su via M.E.Lepido saranno presenti 2 piste ciclabili monodirezionali fino all'incrocio con Via Panigale, da cui inizia il tratto promiscuo, che si estende fino ad arrivare all'intersezione con Via della Pietra.



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**.



SPAZI PER LE AUTO



Viabilità carrabile

Dall'incrocio tra Via Emilia Ponente con Via Panigale, sarà possibile circolare con le auto in entrambi i sensi di marcia. Nel primo tratto, dall'incrocio con via Panigale fino a via della Pietra, le auto condivideranno lo spazio con la tranvia e gli altri mezzi.



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



Zona 30

Dall'incrocio con via Panigale, in direzione centro, inizia la zona 30.



SOTTOSTAZIONE ELETTRICA
SOTTOSTAZIONE INTERMEDIA
PARCHEGGIO VIA PANIGALE
8 POSTI AUTO

STAZIONE S.F.M.
BOLOGNA BORGO PANIGALE

F04- Fermata
BORGO PANIGALE

INTERMODALITÀ
ACCESSO S.F.M.

Intermodalità

ALBERATURE

Nuove
Esistenti

Fermate

La fermata "Borgo Panigale" 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, grazie alle loro caratteristiche architettoniche saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità.



Analisi progetto definitivo Zona Borgo

Riorganizzazione di Via Emilia Ponente

ALBERATURE

Nuove

Esistenti



SPAZI PER LE AUTO



Viabilità carrabile

Per tutta la via Emilia Ponente, sarà possibile circolare con le auto in entrambi i sensi di marcia. Nel primo tratto, dall'incrocio con via Panigale fino a via della Pietra, le auto condivideranno lo spazio con la tranvia



Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.



Parcheggi



Zona 30



PARCHEGGIO
VIA DELLA PIETRA
24 POSTI AUTO

F05- Fermata
FIORINI

SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in **sede riservata ma non segregata nella zona centrale della carreggiata**, nei due sensi di marcia. La sede riservata sarà leggermente rialzata di 5-7 cm.



Sede promiscua

Nel tratto **dall'incrocio con via Panigale fino all'incrocio con via della Pietra**, la sede tranviaria diventa promiscua: tutti i mezzi condividono la carreggiata stradale, biciclette, tranvia e auto.



SPAZI PER LE BICI

Nel tratto sul Ponte della ferrovia, fino ad arrivare all'intersezione con Via della Pietra le biciclette condivideranno in promiscuo lo spazio stradale con le auto. Dall'incrocio con Via della Pietra, in direzione centro, e fino a Via del Trionvirato, è prevista di nuovo una corsia monodirezionale.



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 "Fiorini"** sarà centrale e avrà un'unica ampia banchina con affaccio sui due sensi di marcia. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. Le fermate, grazie alle loro caratteristiche architettoniche saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità





SEDE TRANVIARIA

In questo tratto, la tranvia viaggerà in **sede riservata ma non segregata nella zona centrale della carreggiata, nei due sensi di marcia fino alla Fermata Fiorini.**

Sede "banalizzata" a singolo binario

Nel tratto del **Ponte del Reno**, per permettere il mantenimento di due corsie carrabili, la tranvia passerà su un **singolo binario**, con senso di marcia alternato nelle due direzioni.

F05- Fermata FIORINI

FERMATA FIORINI
FERMATA T.C.C. - CENTRALI
Progressiva km 2+630.339

Analisi progetto definitivo Zona Borgo

Riorganizzazione di Via Emilia Ponente



SPAZI PER LE AUTO



Viabilità carrabile

Per tutta la via Emilia Ponente, sarà possibile circolare con le auto in entrambi i sensi di marcia.



Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.



Parcheggi



Zona 30



ALBERATURE

Nuove

Esistenti



SPAZI PER LE BICI

La ciclabile in direzione centro, prosegue su corsia monodirezionale fino allo spazio in prossimità della fermata. Della fermata e per tutto il tracciato sul Ponte Lungo, sarà in promiscuo con le auto.



Zona 30

A partire dallo spazio in prossimità della fermata e per tutto il tracciato sul ponte, ci sarà una zona 30 di spazio condiviso per bici e auto.



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 "Fiorini"** sarà centrale e avrà un'unica ampia banchina con doppia pensilina sui due sensi di marcia. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. Le fermate, grazie alle loro caratteristiche architettoniche saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità



SEDE TRANVIARIA

In questo tratto, la tranvia viaggerà in **sede riservata ma non segregata nella zona centrale della carreggiata**, nei due sensi di marcia fino al Ponte del Reno

Sede “banalizzata” a singolo binario

Nel tratto del **Ponte sul Reno**, per permettere il mantenimento di due corsie carrabili, la tranvia passerà su un **singolo binario**, con senso di marcia alternato nelle due direzioni.



SPAZI PER LE BICI

In questo tratto, la bici condividerà in promiscuo la carreggiata stradale con le auto in Zona 30.



Zona 30

Sul Ponte sul Reno e per il tratto della via Emilia Ponente, fino all'incrocio con Viale Pertini ci sarà una zona 30 di spazio condiviso per bici e auto.



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**.

Analisi progetto definitivo Zona Santa Viola

Riorganizzazione di Via Emilia Ponente



SPAZI PER LE AUTO



Viabilità carrabile

Dall'inizio di via Emilia Ponente, sarà possibile circolare con le auto in entrambi i sensi di marcia.



Zona 30

Sul Ponte sul Reno e per il tratto della via Emilia Ponente, fino all'incrocio con Viale Pertini ci sarà una zona 30 di spazio condiviso per bici e auto.



Parcheggi



Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

F06- Fermata
PONTELUNGO

Analisi progetto definitivo Santa Viola

Riorganizzazione di Via Emilia Ponente

SEDE TRANVIARIA

Dalla fermata Ponte Lungo verso il centro, la **tranvia viaggerà in sede riservata ma non segregata nella zona centrale della carreggiata**, nei due sensi di marcia. La sede riservata sarà leggermente rialzata di 5-7 cm.

F06- Fermata
PONTE LUNGO

SPAZI PER LE BICI

Nel tratto di Via Emilia Ponente dal Ponte Lungo e fino all'incrocio con Viale Pertini, le biciclette condivideranno lo spazio con la viabilità in Zona 30

Zona 30

Tutto il tratto di Via Emilia Ponente dal Ponte Lungo e fino all'incrocio con Viale Pertini, sarà una ZONA 30

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 "Pontelungo"** sarà centrale e avrà un'unica ampia banchina con doppia pensilina sui due sensi di marcia. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. Le fermate, grazie alle loro caratteristiche architettoniche saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità

SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

Lungo la via Emilia sarà possibile circolare con le auto in entrambi i sensi di marcia. I sensi di circolazione delle vie sul lato nord della via Emilia, sono stati riorganizzati con l'obiettivo di garantire la massima permeabilità del quartiere e ottimizzare la circolazione dei veicoli. Via Agucchi, resta nello stesso senso di marcia di oggi e sarà possibile la svolta sia a dx che a sx, attraversando la sede tranviaria.

Zona 30

Tutto il tratto di Via Emilia Ponente dal Ponte Lungo e fino all'incrocio con Viale Pertini, sarà una zona 30.

Parcheggi

Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

ALBERATURE

Nuove

Esistenti



SEDE TRANVIARIA

Dalla fermata Ponte Lungo verso il centro, **la tranvia viaggerà in sede riservata ma non segregata nella zona centrale della carreggiata**, nei due sensi di marcia. La sede riservata sarà leggermente rialzata di 5-7 cm.



SPAZI PER LE BICI

Nel tratto di Via Emilia Ponente dal Ponte Lungo e fino all'incrocio con Viale Pertini, le biciclette condivideranno lo spazio con la viabilità in Zona30



Zona 30

Tutto il tratto di Via Emilia Ponente dal Ponte Lungo e fino all'incrocio con Viale Pertini, sarà una ZONA 30

Via della Viola
VIADEI
VIA DENETRIO MARTINELLI
VIA PINTURICCHIA
VIA DEL GIACINTO

ALBERATURE
Nuove
Esistenti



SPAZI PER LE AUTO



Viabilità carrabile

Lungo la via Emilia sarà possibile circolare con le auto in entrambi i sensi di marcia. La modifica più sostanziale che introduce il progetto è la **realizzazione di una rotatoria ellittica** all'intersezione tra via Emilia, via Battindarno e via della Ferriera. Questo intervento consentirà una migliore circolazione sull'incrocio e per chi, provenendo da ovest, intende svoltare verso una delle strade poste sul lato nord della via Emilia Ponente, tra cui via del Giacinto, ad esempio per raggiungere il polo scolastico



Zona 30

Tutto il tratto di Via Emilia Ponente dal Ponte Lungo e fino all'incrocio con Viale Pertini, sarà una ZONA 30



Parcheggi



Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

Analisi progetto definitivo Santa Viola

Riorganizzazione di Via Emilia Ponente



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

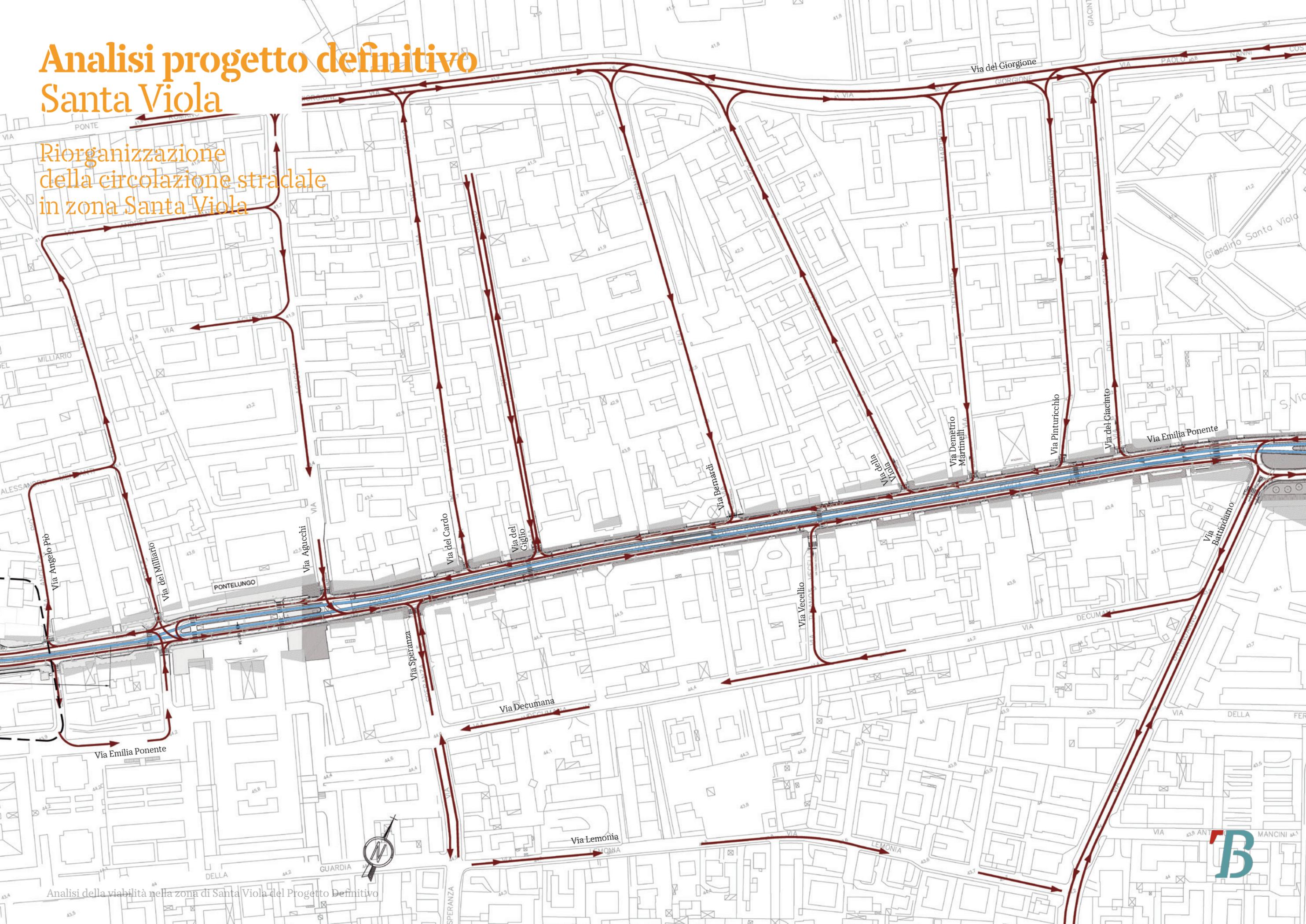
La **fermata "Santa Viola - Opificio Golinelli"** sarà centrale e avrà un'unica ampia banchina con doppia pensilina sui due sensi di marcia. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. Le fermate, grazie alle loro caratteristiche architettoniche saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità

F07- Fermata
S.VIOLA/OPIFICIO
GOLINELLI



Analisi progetto definitivo Santa Viola

Riorganizzazione
della circolazione stradale
in zona Santa Viola





SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in sede riservata ma non segregata nella zona centrale della carreggiata, nei due sensi di marcia. La sede riservata sarà leggermente rialzata di 5-7 cm.



SPAZI PER LE BICI

Dall'incrocio con Via Prati di Caprara in direzione verso il centro, ci sarà una ciclabile monodirezionale in ogni senso di marcia.

Zona 30

Tutto il tratto di Via Emilia Ponente dal Ponte Lungo e fino all'incrocio con Viale Pertini, sarà una ZONA 30



SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

La circolazione delle auto sarà possibile in entrambi i sensi di marcia. La soluzione prevista nel progetto definitivo per l'incrocio tra le vie Pertini ed Emilia Ponente vede l'inserimento della tranvia a raso e con una riorganizzazione dell'assetto stradale. Sarà possibile a differenza di oggi proseguire in auto su Via Emilia Ponente in direzione centro.



Zona 30

Tutto il tratto di Via Emilia Ponente dal Ponte Lungo e fino all'incrocio con Viale Pertini, sarà una ZONA 30



Parcheggi

Il nuovo parcheggio previsto nell'area ex Sabiem sarà a carico degli attuatori del comparto.



Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

Analisi progetto definitivo Santa Viola

Riorganizzazione di Via Emilia Ponente



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 "Prati di caprara" sarà caratterizzata da due banchine singole sfalzate, con pensilina su entrambi i sensi di marcia. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. Le fermate, saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità.

ALBERATURE

Nuove
Esistenti



FOS- Fermata PRATI DI CAPRARA SUD

FOS- Fermata PRATI DI CAPRARA NORD



SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in sede riservata ma non segregata nella zona centrale della carreggiata, nei due sensi di marcia. La sede riservata sarà leggermente rialzata di 5-7 cm.



SPAZI PER LE BICI

Dall'incrocio con Via Prati di Caprara in direzione verso il centro, ci sarà una ciclabile monodirezionale in ogni senso di marcia, con piccoli tratti di Zona 30.

Zona 30

Tutto il tratto di Via Emilia Ponente dal Ponte Lungo e fino all'incrocio con Viale Pertini, sarà una Zona 30.



ALBERATURE

Nuove

Esistenti



SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

La circolazione delle auto sarà possibile in entrambi i sensi di marcia. La soluzione prevista nel progetto definitivo per l'incrocio tra le vie Pertini ed Emilia Ponente vede l'inserimento della tranvia a raso e con una riorganizzazione dell'assetto stradale. Sarà possibile a differenza di oggi proseguire in auto su Via Emilia Ponente in direzione centro.



Zona 30

Tutto il tratto di Via Emilia Ponente dal Ponte Lungo e fino all'incrocio con Viale Pertini, sarà una Zona 30.



Parcheggi

Il nuovo parcheggio previsto nell'area ex Sabiem sarà a carico degli attuatori del comparto.



Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

Analisi progetto definitivo Zona Saffi

Riorganizzazione di Via Emilia Ponente



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 "Prati di caprara" sarà caratterizzata da due banchine singole sfalzate, con pensilina su entrambi i sensi di marcia. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. Le fermate, saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità.

FOS- Fermata PRATI DI CAPRARA SUD

FOS- Fermata PRATI DI CAPRARA NORD

Analisi progetto definitivo

Zona Saffi

Riorganizzazione di Via Emilia Ponente

F08- Fermata PRATI DI CAPRARA NORD

F08- Fermata PRATI DI CAPRARA SUD

F09- Fermata OSPEDALE MAGGIORE NORD



SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in sede riservata ma non segregata nella zona centrale della carreggiata, nei due sensi di marcia. La sede riservata sarà leggermente rialzata di 5-7 cm.



SPAZI PER LE BICI

Dall'incrocio con Via Prati di Caprara in direzione verso il centro, ci sarà una ciclabile monodirezionale in ogni senso di marcia, con piccoli tratti di Zona 30.



SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

La circolazione delle auto sarà possibile in entrambi i sensi di marcia, con due corsie di marcia sul lato nord e una sul lato sud della carreggiata



Parcheggi



Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

ALBERATURE

Nuove
Esistenti

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.

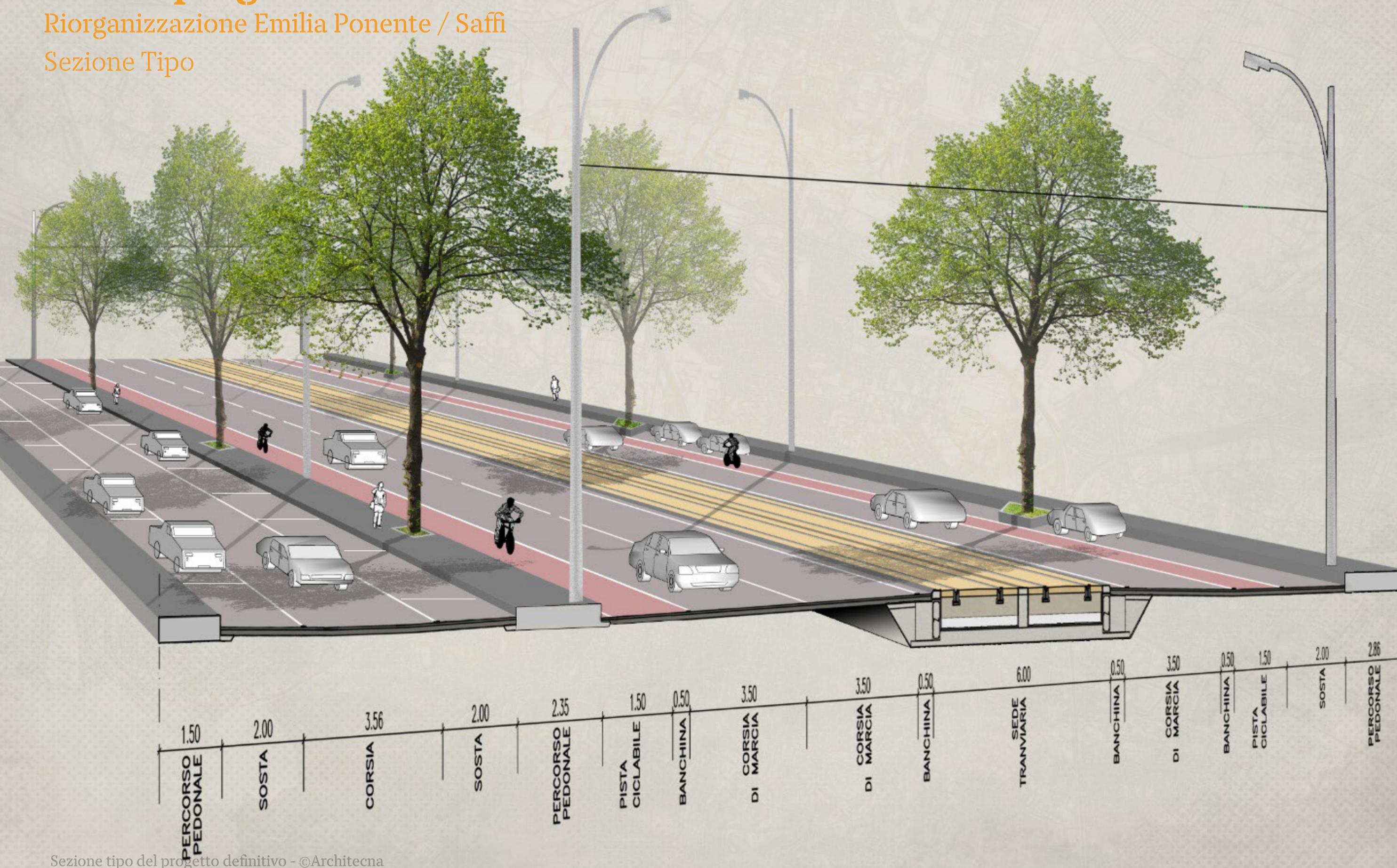
Fermate

Le fermate "Prati di caprara" e "Ospedale Maggiore" saranno caratterizzate da due banchine singole sfalzate, con pensilina su entrambi i sensi di marcia. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. Le fermate, saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità.

Analisi progetto definitivo Zona Saffi

Riorganizzazione Emilia Ponente / Saffi

Sezione Tipo



Analisi progetto definitivo

Zona Saffi

Riorganizzazione di Via Emilia Ponente/Saffi

F09- Fermata
OSPEDALE
MAGGIORE NORD

F09- Fermata
OSPEDALE
MAGGIORE SUD

ALBERATURE

Nuove

Esistenti

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 "Ospedale Maggiore"** sarà caratterizzata da due banchine singole sfalzate, con pensilina su entrambi i sensi di marcia. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. Le fermate, saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità.



SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in sede riservata ma non segregata nella zona centrale della carreggiata, nei due sensi di marcia. La sede riservata sarà leggermente rialzata di 5-7 cm.



SPAZI PER LE BICI

Dall'incrocio con Via Prati di Caprara in direzione verso il centro, ci sarà una ciclabile monodirezionale in ogni senso di marcia, con piccoli tratti di zona 30.



SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

La circolazione delle auto sarà possibile in entrambi i sensi di marcia. Dall'incrocio con via Pogdora, la carreggiata nord diventa a 2 corsie. Questo tratto sarà caratterizzato dalla presenza di un controviale sul lato nord.



Parcheggi



Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

Analisi progetto definitivo Zona Saffi

Riorganizzazione di Emilia Ponente/Via Saffi



SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in sede riservata ma non segregata nella zona centrale della carreggiata, nei due sensi di marcia. La sede riservata sarà leggermente rialzata di 5-7 cm.



SPAZI PER LE AUTO



Viabilità carrabile

La circolazione delle auto sarà possibile in entrambi i sensi di marcia. Dall'incrocio con via Pogdora, la carreggiata nord diventa a 2 corsie. Questo tratto sarà caratterizzato dalla presenza di un controviale sul lato nord.



Zona 30

Nella carreggiata stradale sud, le biciclette transiteranno in Zona 30, dalla fermata "Saffi" fino a porta San Felice.



Parcheggi



Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.



ALBERATURE Nuove Esistenti



SPAZI PER LE BICI

Dall'incrocio con Via Prati di Caprara in direzione verso il centro, ci sarà una ciclabile monodirezionale in ogni senso di marcia, con piccoli tratti di Zona 30.



Zona 30

Nella carreggiata stradale sud, le biciclette transiteranno in ZONA 30, dalla fermata "Saffi" fino a porta San Felice.



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

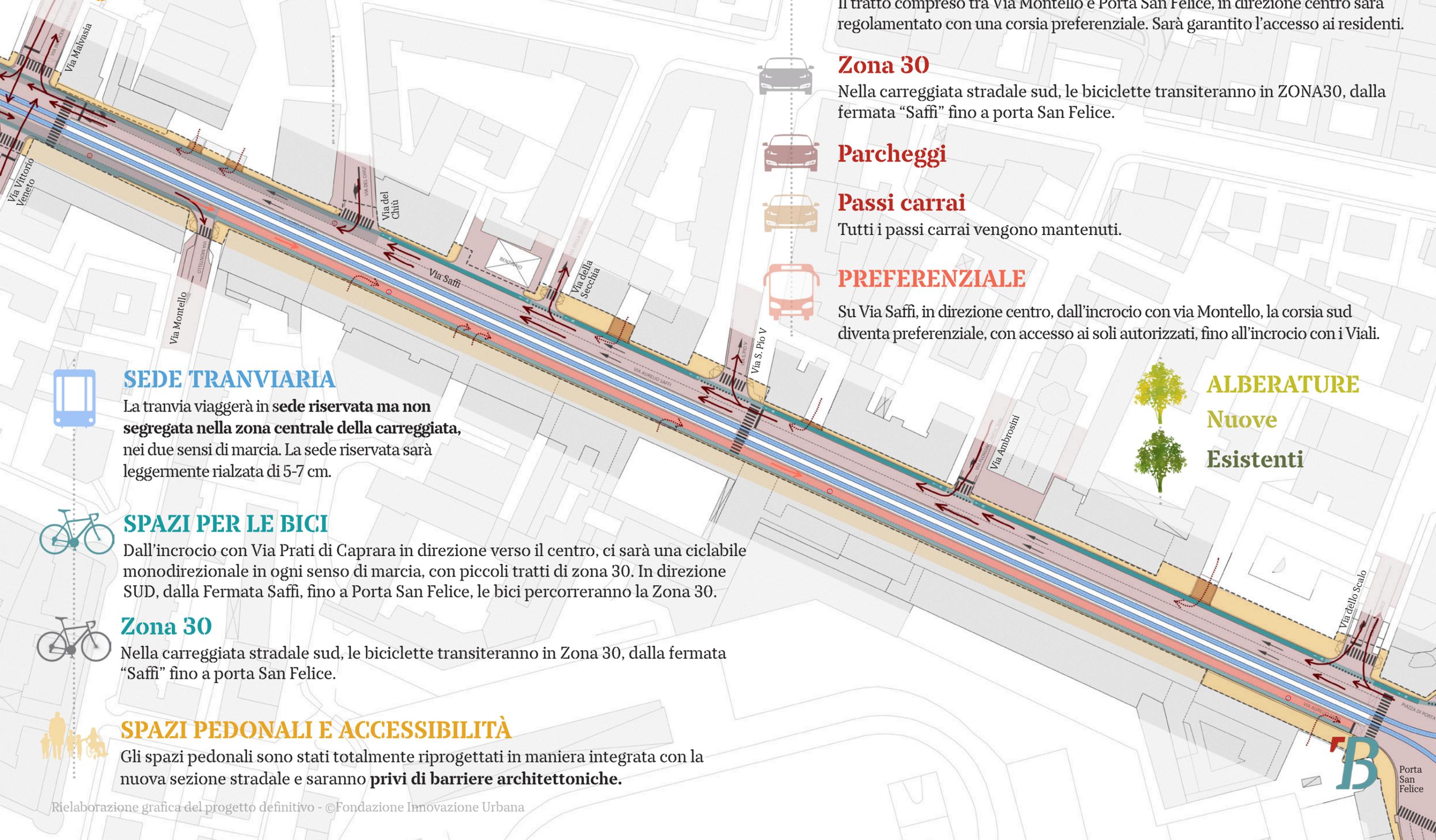
La fermata "Saffi" sarà caratterizzata da due banchine singole, con pensilina su entrambi i sensi di marcia. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. Le fermate, saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità.

F10- Fermata
SAFFI

Analisi progetto definitivo

Zona Saffi

Riorganizzazione di Via Saffi



SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

La circolazione delle auto sarà possibile in entrambi i sensi di marcia. Il tratto compreso tra Via Montello e Porta San Felice, in direzione centro sarà regolamentato con una corsia preferenziale. Sarà garantito l'accesso ai residenti.



Zona 30

Nella carreggiata stradale sud, le biciclette transiteranno in ZONA30, dalla fermata "Saffi" fino a porta San Felice.



Parcheggi



Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.



PREFERENZIALE

Su Via Saffi, in direzione centro, dall'incrocio con via Montello, la corsia sud diventa preferenziale, con accesso ai soli autorizzati, fino all'incrocio con i Viali.



SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in sede riservata ma non segregata nella zona centrale della carreggiata, nei due sensi di marcia. La sede riservata sarà leggermente rialzata di 5-7 cm.



SPAZI PER LE BICI

Dall'incrocio con Via Prati di Caprara in direzione verso il centro, ci sarà una ciclabile monodirezionale in ogni senso di marcia, con piccoli tratti di zona 30. In direzione SUD, dalla Fermata Saffi, fino a Porta San Felice, le bici percorreranno la Zona 30.



Zona 30

Nella carreggiata stradale sud, le biciclette transiteranno in Zona 30, dalla fermata "Saffi" fino a porta San Felice.



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.



ALBERATURE

Nuove

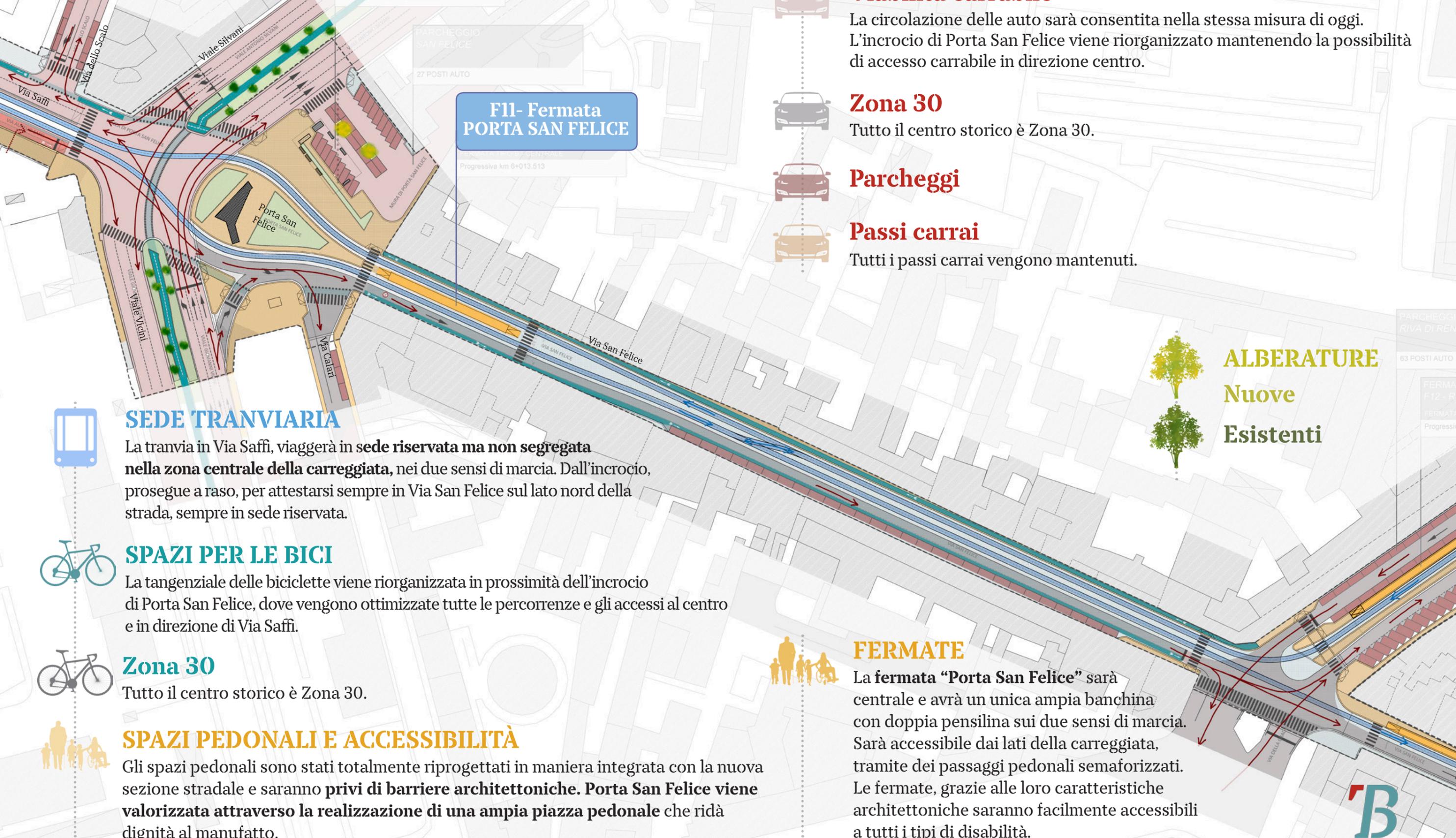
Esistenti



Porta San Felice

Analisi progetto definitivo. Zona Centro

Riorganizzazione di Porta San Felice



SPAZI PER LE AUTO



Viabilità carrabile

La circolazione delle auto sarà consentita nella stessa misura di oggi. L'incrocio di Porta San Felice viene riorganizzato mantenendo la possibilità di accesso carrabile in direzione centro.



Zona 30

Tutto il centro storico è Zona 30.



Parcheggi



Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

F11- Fermata
PORTA SAN FELICE

Progressiva km 5+013.513

ALBERATURE
Nuove
Esistenti



SEDE TRANVIARIA

La tranvia in Via Saffi, viaggerà in sede riservata ma non segregata nella zona centrale della carreggiata, nei due sensi di marcia. Dall'incrocio, prosegue a raso, per attestarsi sempre in Via San Felice sul lato nord della strada, sempre in sede riservata.



SPAZI PER LE BICI

La tangenziale delle biciclette viene riorganizzata in prossimità dell'incrocio di Porta San Felice, dove vengono ottimizzate tutte le percorrenze e gli accessi al centro e in direzione di Via Saffi.



Zona 30

Tutto il centro storico è Zona 30.



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. Porta San Felice viene valorizzata attraverso la realizzazione di una ampia piazza pedonale che ridà dignità al manufatto.



FERMATE

La fermata "Porta San Felice" sarà centrale e avrà un'unica ampia banchina con doppia pensilina sui due sensi di marcia. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. Le fermate, grazie alle loro caratteristiche architettoniche saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità.



Analisi progetto definitivo

Zona Centro Storico

Render Porta San Felice



Analisi progetto definitivo

Zona Centro Storico

Render Porta San Felice



Analisi progetto definitivo

Zona Centro Storico

Sezione Porta San Felice



F12- Fermata RIVA DI RENO NORD

F13- Fermata LAME

F12- Fermata RIVA DI RENO SUD

Analisi progetto definitivo. Zona Centro Riorganizzazione di Via Riva di Reno e Via San Felice

SEDE TRANVIARIA

La tranvia sarà in **sede riservata** ma non segregata. Dall'incrocio di Via San Felice con Riva di Reno, la tranvia si sdoppierà: su via San Felice passerà la linea in direzione centro; su Riva di Reno sarà localizzata invece la linea che viaggerà in direzione via Saffi.

Sede promiscua

Nel tratto di Via San Felice **dall'incrocio con via Pietralata fino all'incrocio con via Marconi**, la sede tranviaria diventa **promiscua**: tutti i mezzi condividono la carreggiata stradale, biciclette, tranvia e auto.

SPAZI PER LE AUTO

Zona 30

Tutto il centro storico è Zona 30.

Parcheggi

Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

ZTL

Via San Felice, dopo l'incrocio con via Riva di Reno, è Zona a Traffico Limitato con accesso ai soli autorizzati.

SPAZI PER LE BICI

Zona 30

Tutto il centro storico è Zona 30.

SPAZI PEDONALI E ACCESSIBILITÀ

Via Riva di Reno sarà **riqualificata** attraverso un importante **intervento finalizzato a incrementare la qualità urbana**. Sarà riportato alla luce il canale, incrementata la dotazione verde con alberature e ampliati gli spazi pedonali, con particolare attenzione a curare l'accessibilità dell'area.

FERMATE

Le fermate "Riva di Reno" e la fermata "Lame" saranno posizionate al lato Nord della tranvia. Saranno accessibili dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. Le fermate, grazie alle loro caratteristiche architettoniche saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità.

ALBERATURE

Nuove

Esistenti

Analisi progetto definitivo

Zona Centro Storico

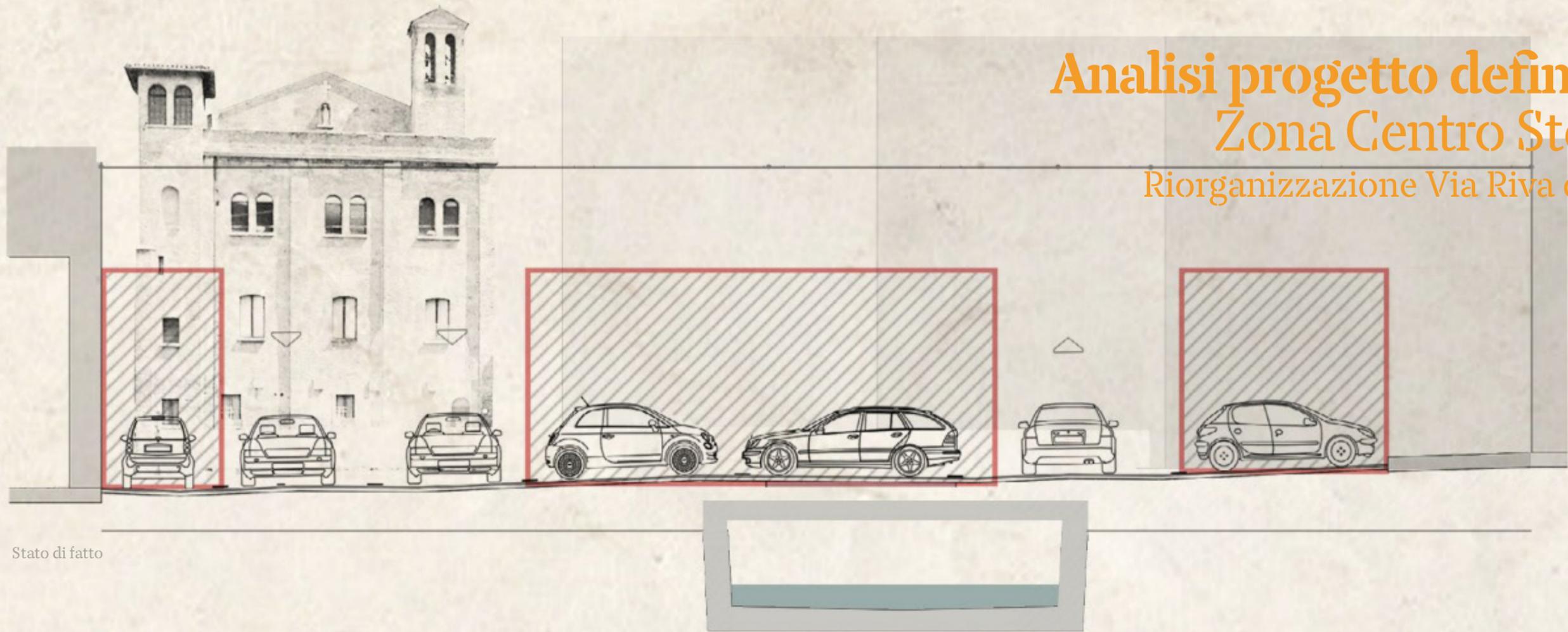
Riorganizzazione Via Riva di Reno



Analisi progetto definitivo

Zona Centro Storico

Riorganizzazione Via Riva di Reno



Stato di fatto



Stato di progetto

Analisi progetto definitivo

Zona Centro Storico

Riorganizzazione Via Riva di Reno



Analisi progetto definitivo. Zona Centro

Riorganizzazione di Via Ugo Bassi

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 "Ugo Bassi"** sarà caratterizzata da due banchine singole, con pensilina su entrambi i sensi di marcia. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. Le fermate, saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità.

TDAYS

In Via Ugo Bassi e Via Rizzoli sabato e domenica resteranno i TDAYS, dove sarà consentito il solo passaggio del tram.

F14- Fermata
UGO BASSI

Progressiva km 7+106.443

SEDE TRANVIARIA

Dall'incrocio di Via San Felice con Riva di Reno, la tranvia si **sdoppierà**: su via San Felice passerà la linea in direzione centro; su Riva di Reno sarà localizzata invece la linea che viaggerà in direzione via Saffi.

Sede promiscua

Nel passaggio del tram su Via Ugo Bassi, la sede tranviaria diventa **promiscua**: tutti i mezzi condividono la carreggiata stradale, biciclette, tram e mezzi autorizzati

SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

La circolazione delle auto in via Ugo Bassi sarà promiscua

Zona 30

Tutto il centro storico è Zona 30.

Parcheggi

Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

SPAZI PER LE BICI

Tutto il centro storico è identificato come Zona 30, per consentire una migliore convivenza tra tutte le modalità differenti modalità di spostamento.

Analisi progetto definitivo. Zona Centro

Riorganizzazione di Via Ugo Bassi e Via Indipendenza



SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in sede promiscua su Via Ugo Bassi e al centro della nuova zona pedonale nel primo tratto di Via Indipendenza a raso con la pavimentazione stradale.



Sede promiscua

Ne passaggio del tram su Via Ugo Bassi, la sede tranviaria diventa **promiscua**: tutti i mezzi condividono la carreggiata stradale, biciclette, tranvia e auto e altri mezzi pubblici.



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**. Il progetto prevede la **pedonalizzazione complessiva di Via Indipendenza**, dall'incrocio con Via Rizzoli/Ugo Bassi, fino all'incrocio con Via Imerio



FERMATE

La fermata "Indipendenza" sarà caratterizzata da due banchine singole, con pensilina su entrambi i sensi di marcia. Le fermate, saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità.



TDAYS

In Via Ugo Bassi e Via Rizzoli sabato e domenica ci saranno i TDAYS come oggi. Via Indipendenza sarà semprepedonale, con il passaggio del tram, sia in settimana che sabato e domenica.

Via Voltorno

Via Marsala

FERMATA
F15 - INDIPENDENZA EST
FERMATA TIPO A - SINGOLA
Progressiva km 7+542,557

F15- Fermata
INDIPENDENZA EST

FERMATA
F15 - INDIPENDENZA OVEST
FERMATA TIPO A - SINGOLA
Progressiva km 7+65

F15- Fermata
INDIPENDENZA OVEST

Via Manzoni

Via del Monte



SPAZI PER LE BICI

Tutto il centro storico è identificato come Zona 30, per consentire una migliore convivenza tra tutte le modalità differenti modalità di spostamento



SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

La circolazione delle auto in via Ugo Bassi sarà promiscua. Via Indipendenza diventerà pedonale. Sarà possibile attraversarla nelle intersezioni con Via Manzoni a Via del Monte e con Via Voltorno a Via Marsala.



Zona 30

Tutto il centro storico è Zona 30.



Parcheggi



Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.



Analisi progetto definitivo Zona Centro Storico Render Via Indipendenza



Analisi progetto definitivo Zona Centro Storico

Via Indipendenza: Inserimento Pensilina



Analisi progetto definitivo. Zona Centro Storico Riorganizzazione di Via Indipendenza



SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà al centro della nuova zona pedonale nel primo tratto di Via Indipendenza a raso con la pavimentazione 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 "VIII Agosto"** sarà caratterizzata da due banchine singole, con pensilina su entrambi i sensi di marcia. Le fermate, saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità.



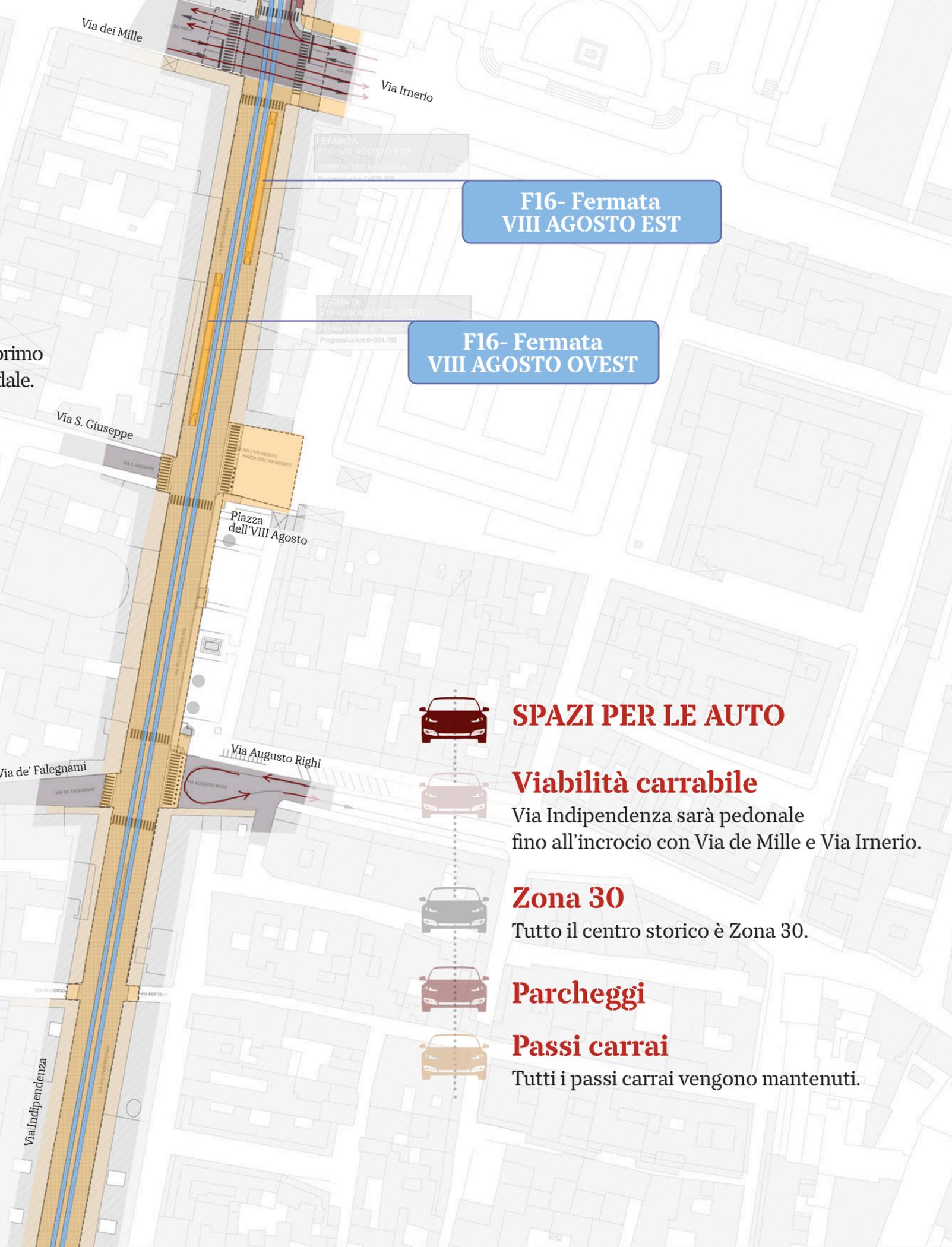
TDAYS

In Via Ugo Bassi e Via Rizzoli sabato e domenica ci saranno i TDAYS come oggi. Via Indipendenza sarà sempre pedonale, con il passaggio del tram, sia in settimana che sabato e domenica.



SPAZI PER LE BICI

Tutto il centro storico è Zona 30, per facilitare una migliore convivenza tra tutte le modalità differenti modalità di spostamento.



F16- Fermata
VIII AGOSTO EST

F16- Fermata
VIII AGOSTO OVEST

SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

Via Indipendenza sarà pedonale fino all'incrocio con Via de Mille e Via Imerio.

Zona 30

Tutto il centro storico è Zona 30.

Parcheggi

Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

Analisi progetto definitivo.

Zona Centro Storico

Riorganizzazione della viabilità nell'area di Via Ugo Bassi / Indipendenza



Tavola del progetto definitivo

Analisi progetto definitivo. Zona Centro Storico Riorganizzazione di Via Indipendenza



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.



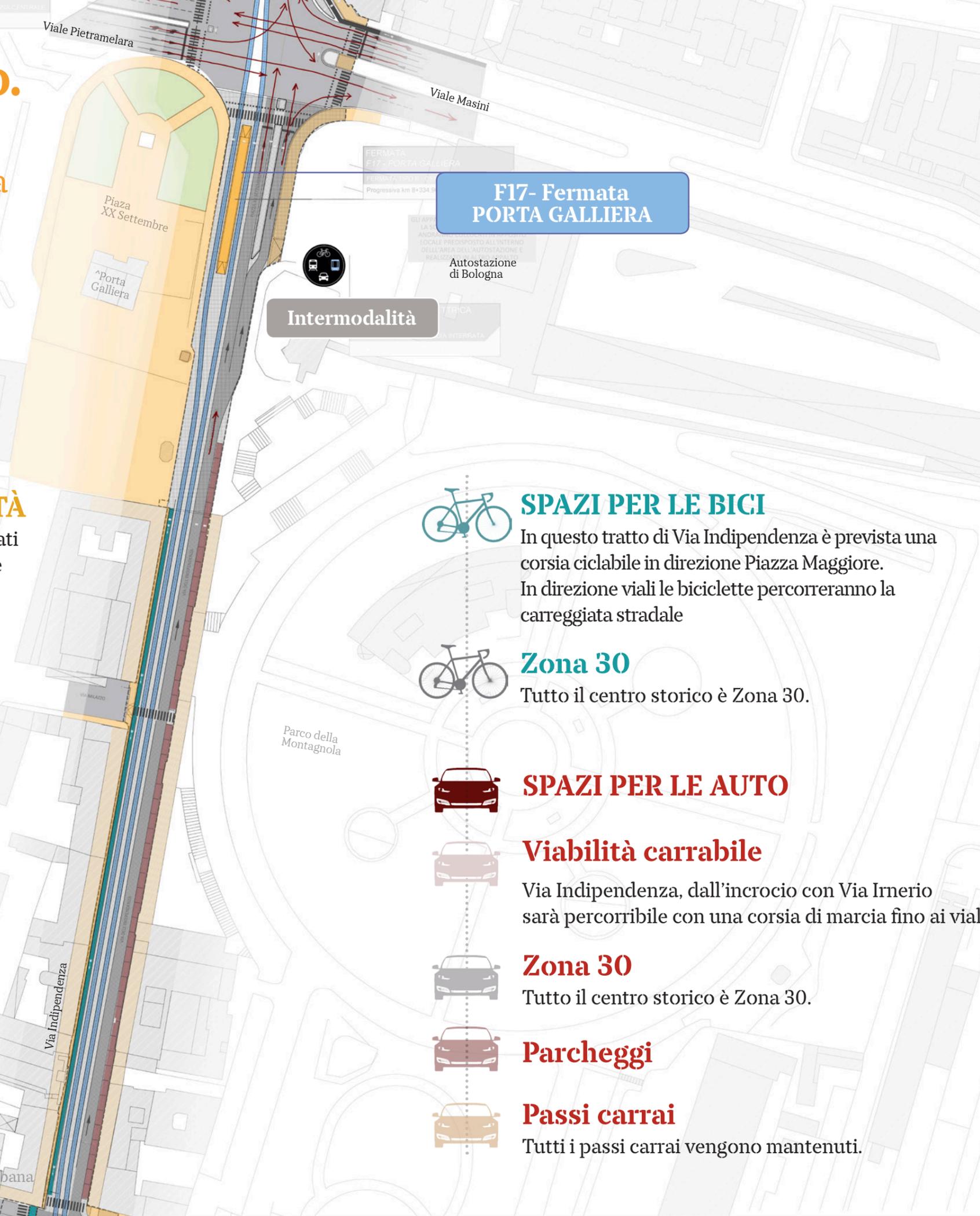
SPAZI PEDONALI E ACCESSIBILITÀ

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



FERMATE

La fermata "Porta Galliera" sarà caratterizzata da una banchina centrale per entrambi i sensi di marcia. Le fermate, saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità.



F17- Fermata
PORTA GALLIERA

Intermodalità



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.



SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

Via Indipendenza, dall'incrocio con Via Imerio sarà percorribile con una corsia di marcia fino ai viali.



Zona 30

Tutto il centro storico è Zona 30.



Parcheggi

Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

Analisi progetto definitivo Zona Bolognina Riorganizzazione di Via Matteotti



SEDE TRANVIARIA

La tranvia avrà **sede riservata ma non segregata** e nell'attraversamento del ponte si attesterà 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. La fermata, grazie alle sue caratteristiche architettoniche sarà facilmente accessibile a tutti i tipi di disabilità.



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.

Intermodalità



Monumento alla Shoah

FERMATA FIS - MATTEOTTI ALTA VELOCITÀ
FERMATA TIPO A - DOPPIA CORTA
Progressiva km 84+87,032

FIS- Fermata
MATTEOTTI
ALTA VELOCITÀ



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.

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.

Analisi progetto definitivo Zona Bolognina

Render
Monumento
della Shoah



Analisi progetto definitivo

Zona Bolognina

Riorganizzazione di Via Matteotti



Analisi progetto definitivo

Zona Bolognina

Riorganizzazione di Via Matteotti / Ferrarese



SEDE TRANVIARIA

La tranvia sarà in **sede riservata ma non segregata**. Dall'incrocio con Via Zampieri e Via Sebastiano Serlio, **la tranvia si sdoppia**: su via Matteotti passerà la linea in direzione centro; su Via Ferrarese sarà localizzata invece la linea che viaggerà in direzione nord.



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. 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.



SPAZI PER LE BICI

A partire dall'intersezione tra Via Matteotti e Via Ferrarese sono previste le corsie ciclabili monodirezionali.



Zona 30

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



F20- Fermata
PIAZZA DELL'UNITÀ

F20- Fermata
ZUCCA



SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

Via Matteotti sarà percorribile come nella configurazione attuale. Viene mantenuta la possibilità di attraversare Via Matteotti in corrispondenza con l'incrocio tra Via Algardi e Via Albani.

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.



Analisi progetto definitivo

Zona Bolognina

Riorganizzazione di Via Matteotti / Ferrarese

PIAZZA DELL'UNITA'
piazza dell'Unità

ZUCCA
via Ferrarese



Analisi progetto definitivo

Zona Bolognina

Riorganizzazione di Via Matteotti



Stato di fatto

Render del progetto definitivo - ©Architecna



Stato di progetto

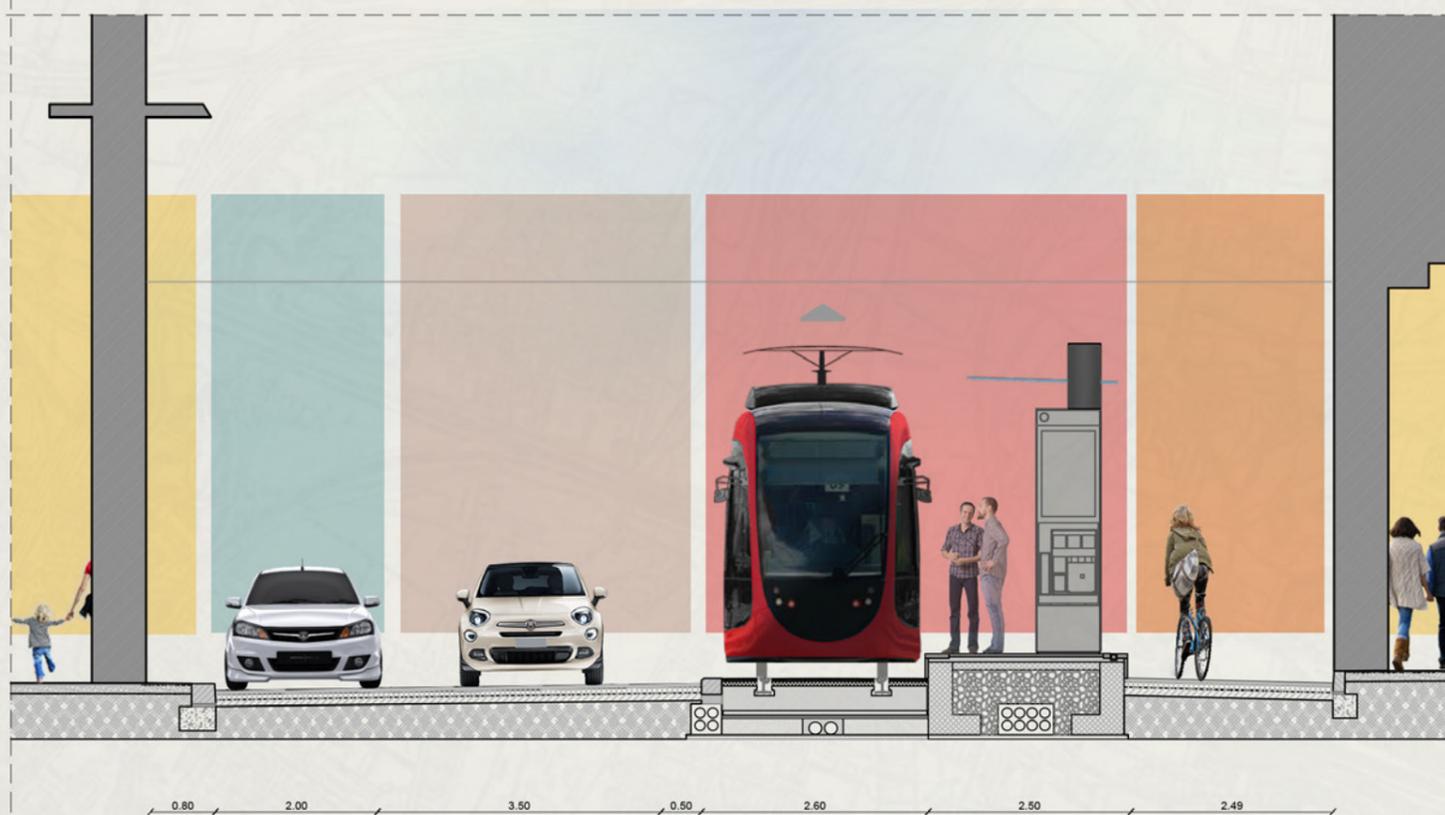


Analisi progetto definitivo. Zona Bolognina

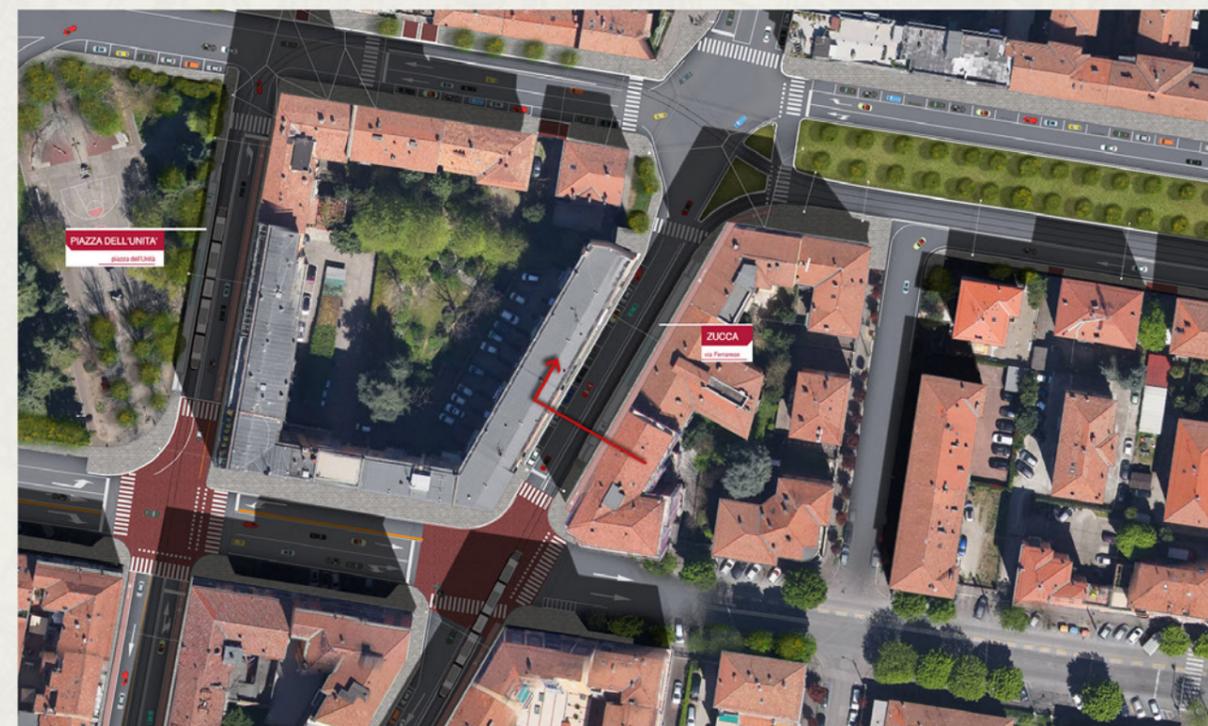
Riorganizzazione di Via Ferrarese



via Ferrarese
stato di fatto



via Ferrarese



Analisi progetto definitivo

Zona Bolognina

Riorganizzazione di Via Ferrarese / Liberazione



SEDE TRANVIARIA

La tranvia in questo tratto sarà in **sede riservata ma non segregata** leggermente rialzata di 5-7 cm. Nel tratto su Via Ferrarese alta la tranvia viaggia a sud della zona alberata; su Via della Liberazione, viaggerà al lato sud della carreggiata stradale.



SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

I sensi di marcia di Via Ferrarese e di Via della Liberazione rimarranno come sono oggi. Le svolte da Via Franceschini saranno le stesse permesse oggi. Via della Liberazione resterà nello stesso senso di marcia attuale



Parcheggi

Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

PARCHEGGIO PARRI
39 POSTI AUTO

FERMATA F20 - ZUCCA
FERMATA TIPO A - SINGOLA
Progressiva km 9+160.793

NOTA:
Parcheggio F. Parrì
N. 39



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**.



SPAZI PER LE BICI

Il progetto si integra con la rete delle ciclabili esistenti



ALBERATURE

Nuove

Esistenti

Analisi progetto definitivo Zona Bolognina

Riorganizzazione di Via della Liberazione / Viale Aldo Moro



SEDE TRANVIARIA

La tranvia sarà in **sede riservata ma non segregata**, e leggermente rialzata di 5-7 cm. Su Via della Liberazione, il tram viaggerà sul lato sud della carreggiata stradale. Lungo Viale Aldo Moro, la tranvia viaggerà al centro della carreggiata. Nel tratto compreso tra l'incrocio con Stalingrado e la fermata Fiera, la sede tranviaria sarà inerbita.

F22- Fermata
LIBERAZIONE NORD

F22- Fermata
LIBERAZIONE SUD

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 "Liberazione" avrà due banchine sfalzate: Nord e Sud. Saranno accessibili dai lati della carreggiata, tramite un passaggio pedonale semaforizzati, nell'incrocio con Via Stalingrado. La fermata, grazie alle sue caratteristiche architettoniche sarà facilmente accessibile a tutti i tipi di disabilità.

SPAZI PER LE BICI

Le biciclette percorreranno il tratto di Via Aldo Moro in sede protetta. Il progetto si integra quindi con la rete delle ciclabili esistenti

ALBERATURE

Nuove

Esistenti



PARCHEGGIO LUNGO VIA FELICORI
PREVISTO IN ALTRO APPALTO

SOTTOSTAZIONE ELETTRICA
6
SOTTOSTAZIONE INTERMEDIA

SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

La circolazione veicolare resta uguale alla situazione odierna. Via della Liberazione sarà percorribile in direzione Ovest verso la Bolognina.

Parcheggi

Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

Analisi progetto definitivo Zona San Donato Riorganizzazione di Viale Aldo Moro e Via Serena

SEDE TRANVIARIA

La tranvia avrà **sede riservata ma non segregata**.
La sede riservata sarà leggermente rialzata di 5-7 cm.
Lungo Viale Aldo Moro, la tranvia viaggia su una sede centrale alla carreggiata stradale. Nel tratto compreso tra l'incrocio con Stalingrado e la fermata Fiera, la sede tranviaria sarà inerbita.

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 "Fiera - Aldo Moro" avrà la banchina centrale. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite un passaggio pedonale semaforizzato. La fermata, grazie alle sue caratteristiche architettoniche sarà facilmente accessibile a tutti i tipi di disabilità.

SPAZI PER LE BICI

Le biciclette percorreranno il tratto di Viale Aldo Moro in sede protetta. Il progetto si integra quindi con la rete delle ciclabili esistenti

F23- Fermata
FIERA - ALDO MORO

SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

Via Aldo Moro sarà percorribile come nella situazione attuale. Via Serena sarà in senso unico di marcia, da Viale Aldo Moro in direzione sud fino all'incrocio con via caduti di Via Fani e via Bellettini. Da Via della Repubblica, sarà possibile accedere a Via Serena in direzione nord fino all'incrocio sopra citato.

Parcheggi

Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

ALBERATURE

La scelta del tracciato è stata dettata dalla volontà di salvaguardare i platani del viale.

Nuove Esistenti

Analisi progetto definitivo

Zona San Donato

Riorganizzazione di Viale Aldo Moro

LIBERAZIONE SUD
via Aldo Moro

FIERA - ALDO MORO
via Aldo Moro



Analisi progetto definitivo Zona San Donato

Riorganizzazione di Viale Aldo Moro



via Aldo Moro
stato di fatto



via Aldo Moro
progetto



Analisi progetto definitivo

Zona San Donato

Riorganizzazione di Viale Aldo Moro e Viale della Fiera



SEDE TRANVIARIA

La tranvia in questo tratto sarà in **sede riservata ma non segregata**. La sede riservata sarà leggermente rialzata di 5-7 cm. Sia su via Aldo Moro che su Viale della Fiera, la tranvia viaggerà 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 **"Viale della Fiera"** avrà la banchina centrale. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. La fermata, grazie alle sue caratteristiche architettoniche sarà facilmente accessibile a tutti i tipi di disabilità.



SPAZI PER LE BICI

Il progetto si integra con la rete delle ciclabili esistenti



SPAZI PER LE AUTO



Viabilità carrabile

La circolazione delle auto sarà permessa nella stessa modalità di oggi. Viale della Fiera sarà percorribile con due corsie per senso di marcia e sarà permessa la svolta in entrata e in uscita da via Ferravilla in entrambi i sensi di marcia



Parcheggi



Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.



ALBERATURE



Nuove

Esistenti

FERMATA
F24 - VIALE FIERA
FERMATA TIPO C - CENTRALE
Progressiva km 0+601.456 DIR

F24 - Fermata
VIALE DELLA FIERA

PARCHEGGIO
VIA DELLA FIERA
97 POSTI AUTO

Analisi progetto definitivo Zona Fiera

Riorganizzazione di Viale della Fiera



SEDE TRANVIARIA

La tranvia in questo tratto sarà in **sede riservata ma non segregata**.
La sede riservata sarà leggermente rialzata di 5-7 cm. Sia Viale della Fiera, la tranvia viaggerà al centro della carreggiata stradale, per attraversare poi la carreggiata stradale attraverso un incrocio semaforizzato in prossimità dell'ingresso nella zona del Terminal Michelino



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**.



SPAZI PER LE BICI

Il progetto si integra con la rete delle ciclabili esistenti.



ALBERATURE

Nuove



Esistenti



SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

Viale della Fiera sarà percorribile nella stessa modalità. Sarà permessa la svolta in entrata e in uscita da via Ferravilla in entrambi i sensi di marcia. L'attraversamento del viale da parte del TRAM sarà regolato attraverso incrocio semaforizzato.



Parcheggi

Analisi progetto definitivo Zona San Donato Capolinea Fiera - Michelino



SEDE TRANVIARIA

La tranvia sarà in sede riservata ma non segregata lungo il viale della Fiera, fino all'ingresso nell'area con il capolinea che avverrà attraversando la carreggiata nord del Viale, fino al suo attestamento al capolinea



SPAZI PEDONALI E ACCESSIBILITÀ

Gli spazi pedonali sono stati progettati in maniera integrata con le varie funzioni, con l'obiettivo di facilitare l'interscambio tra i vari mezzi di trasporto e l'accessibilità delle varie aree. Gli spazi saranno privi di barriere architettoniche.



CAPOLINEA

La fermata "Michelino" sarà una fermata "di testa" e avrà due banchine. La fermata, grazie alle sue caratteristiche architettoniche sarà facilmente accessibile a tutti i tipi di disabilità.



SPAZI PER LE BICI

Il progetto si integra con la rete delle ciclabili esistenti, favorendone l'interscambio



SPAZI PER LE AUTO



Viabilità carrabile

L'area è stata ripensata nella sua accessibilità carrabile, ottimizzando i flussi di circolazione ed integrandosi con il nuovo assetto dell'area nel quale saranno presenti, il capolinea del TRAM e il capolinea degli autobus extrarurbani ed un nuovo e riorganizzato parcheggio di interscambio.



Parcheggi



CAPOLINEA MICHELINO

402 - MICHELINO
FERMATA TIPO A - TERMINAL
Progressiva km 1+300,000 DIR

402 POSTI AUTO

Viale della Fiera



ALBERATURE

Nuove

Esistenti



Analisi progetto definitivo

Zona San Donato

Riorganizzazione di Via Serena / Via della Repubblica



SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in **sede riservata ma non segregata**, sarà leggermente rialzata di 5-7 cm ad eccezione degli attraversamenti. Lungo Via Serena, la tranvia viaggerà nel primo tratto arrivando da nord, sul lato sud della strada, per poi, spostarsi sull'altro lato per immettersi in viale della Repubblica, dove si atterrerà 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**.



SPAZI PER LE BICI

Il progetto va ad integrarsi con la rete ciclabile esistente. Dall'incrocio con Via Caduti di via Fani, in direzione Sud, è prevista la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale che proseguirà lungo Via della Repubblica, sul controviale in direzione San Donato.



ALBERATURE

Nuove

Esistenti



SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

Via Serena sarà in senso unico di marcia, da Viale Aldo Moro in direzione sud fino all'incrocio con via caduti di Via Fani e via Bellettini. Da Via della Repubblica, sarà possibile accedere a Via Serena in direzione nord fino all'incrocio sopra citato.

Parcheggi

Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

Analisi progetto definitivo

Zona San Donato

Riorganizzazione di Viale della Repubblica



SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in **sede riservata ma non segregata**, eggermente rialzata di 5-7 cm. Lungo Viale della Repubblica, la tranvia viaggerà 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 "Repubblica"** avrà la banchina centrale. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite due passaggi pedonale semaforizzati. La fermata, grazie alle sue caratteristiche architettoniche sarà facilmente accessibile a tutti i tipi di disabilità.



SPAZI PER LE BICI

Lungo Viale della Repubblica ci sarà una **corsia ciclabile bidirezionale**, accanto alle alberature.



SPAZI PER LE AUTO



Viabilità carrabile

Viale della Repubblica sarà percorribile nei due sensi di marcia come oggi. Avrà una corsia in direzione sud e due corsie in direzione nord. Resteranno possibili tutte le manovre permesse oggi.



Parcheggi



Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.



ALBERATURE

Nuove

Esistenti

F25- Fermata REPUBBLICA

Analisi progetto definitivo

Zona San Donato

Riorganizzazione di Via Serena / Via della Repubblica



SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in **sede riservata ma non segregata**, leggermente rialzata di 5-7 cm. Lungo Via San Donato si attesterà sul lato sud della carreggiata stradale.



SPAZI PER LE AUTO



Viabilità carrabile

Via San Donato sarà a senso unico di marcia in ingresso verso Bologna, a partire dall'incrocio con Via Ferravilla e fino all'incrocio con Via della Repubblica. Sarà possibile attraversare la sede tranviaria sia per svoltare in Via Ristori, che in Via Beroaldo.



Parcheggi



Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

F26- Fermata
CENTRO ZANARDI

Piazza
Spadolini

parcheggio
esistente



SPAZI PER LE BICI

Il progetto si integra con la rete esistente ciclabile. Via San Donato sarà totalmente percorribile su pista ciclabile a partire dall'incrocio con Via della Repubblica, dove passando attraverso Piazza Spadolini, sarà possibile rientrare in sede riservata a partire dall'incrocio con Via Ristori.

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 "Centro Zanardi" avrà due banchine laterali. Saranno accessibili dai lati della carreggiata, tramite due passaggi pedonali semaforizzati. Le fermate, grazie alle sue caratteristiche architettoniche saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità.

ALBERATURE

Nuove

Esistenti



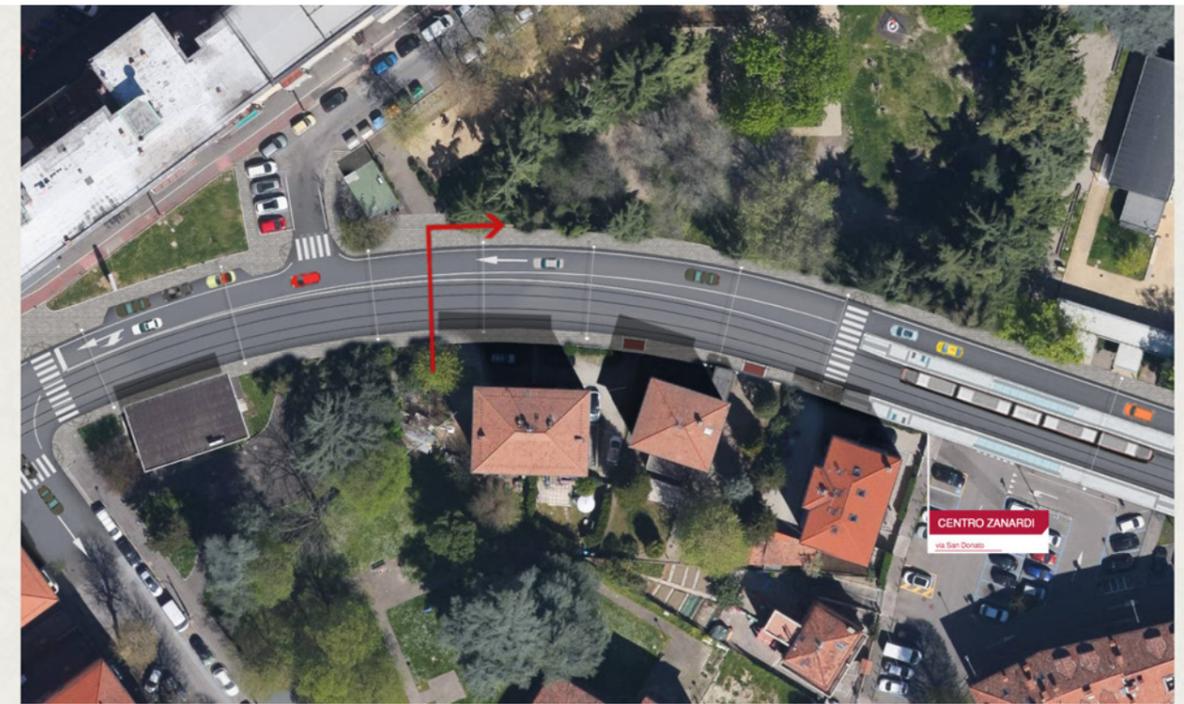
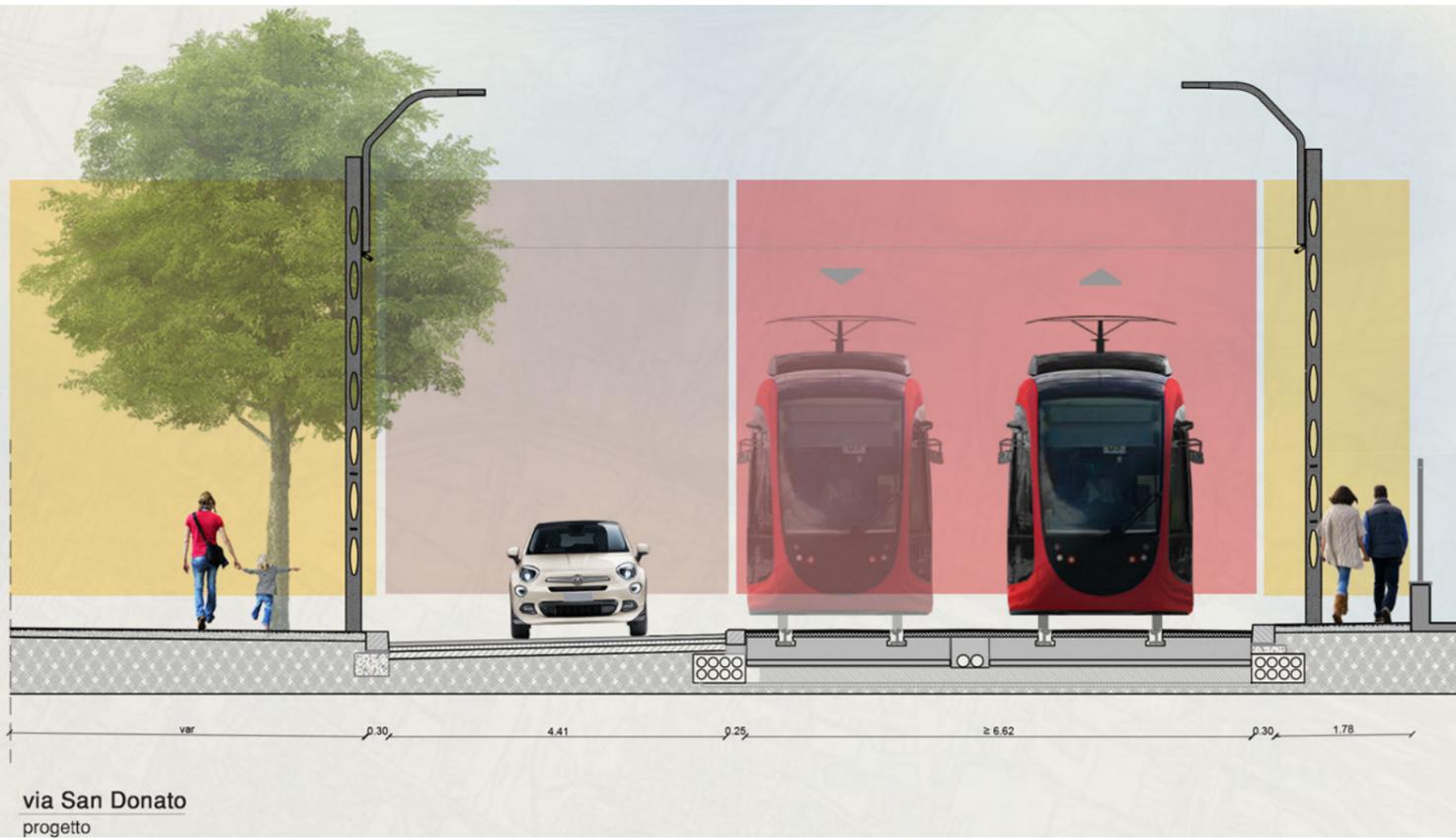
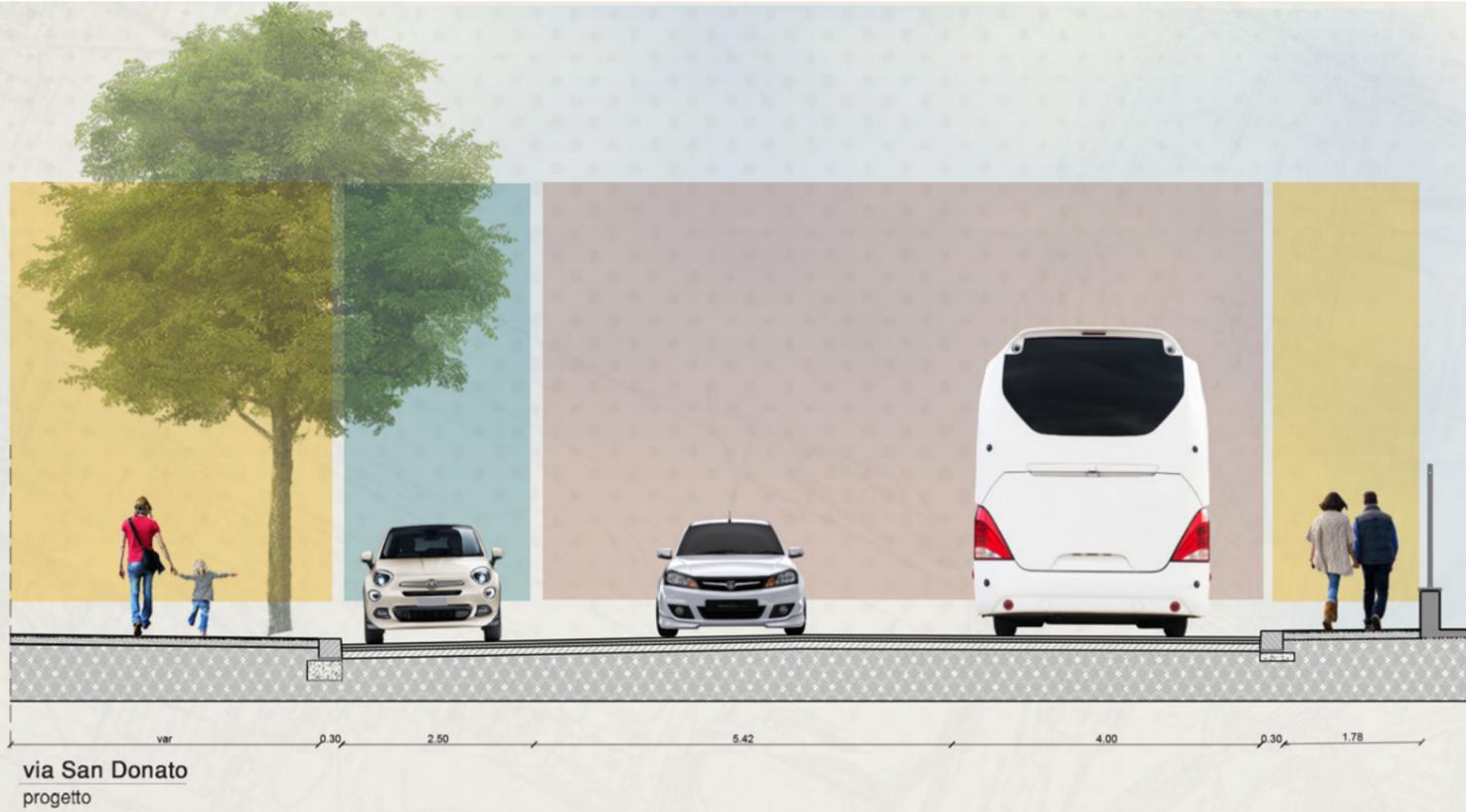
Analisi progetto definitivo Zona San Donato Riorganizzazione di Via San Donato

CENTRO ZANARDI
Via San Donato



Analisi progetto definitivo. Zona San Donato

Riorganizzazione di Via San Donato



Analisi progetto definitivo

Zona San Donato

Riorganizzazione di Via San Donato



SPAZI PER LE AUTO



Viabilità carrabile

Via San Donato sarà a senso unico di marcia in ingresso verso Bologna, nel tratto compreso tra l'incrocio con Via della Repubblica e l'incrocio con Via Ferravilla, da dove ritorna a doppio senso di marcia.



Passi carrai

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



Zona 30

Il tratto in corrispondenza con la fermata San Donato sarà Zona 30.



Parcheggi



SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in sede riservata ma non segregata, leggermente rialzata di 5-7 cm. Lungo Via San Donato si attesterà sul lato sud della carreggiata stradale.



Sede promiscua

Nel tratto dall'incrocio con via Ferravilla e via Andreini fino alla fermata San Donato, la sede tranviaria diventa promiscua: tutti i mezzi condividono la carreggiata stradale.

F27- Fermata SAN DONATO



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 "San Donato" avrà una banchina centrale. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. La fermata, grazie alle sue caratteristiche architettoniche sarà facilmente accessibile a tutti i tipi di disabilità.

SPAZI PER LE BICI

In questo tratto di Via San Donato ci sarà una corsia ciclabile bidirezionale.

Analisi progetto definitivo

Zona San Donato / San Donnino

Riorganizzazione di Via San Donato



SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in **sede riservata ma non segregata**, leggermente rialzata di 5-7 cm. Lungo Via San Donato si attesterà sul lato sud della carreggiata stradale.



Sede promiscua

Nel tratto **dall'incrocio con via Ferravilla e via Andreini fino alla fermata San Donnino**, la sede tranviaria diventa promiscua: tutti i mezzi condividono la carreggiata stradale.



SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

In questo tratto, in via San Donato ci sarà una corsia per ogni senso di marcia. Saranno consentite tutte le manovre possibili oggi.



Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.



Parcheggi

F28- Fermata
SAN DONNINO

Progressiva km 12+364.813

ALBERATURE

Nuove

Esistenti

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 "San Donnino" avrà una banchina centrale. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. La fermata, grazie alle sue caratteristiche architettoniche sarà facilmente accessibile a tutti i tipi di disabilità.



SPAZI PER LE BICI

In questo tratto di Via San Donato ci sarà una corsia ciclabile bidirezionale.

Analisi progetto definitivo

Zona San Donnino Riorganizzazione di Via San Donato



SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in **sede riservata ma non segregata**, leggermente rialzata di 5-7 cm. Lungo Via San Donato in questo tratto si atterrerà al centro della carreggiata, per poi, in prossimità dell'incrocio con Via S. Donnino, sul lato Sud della strada



SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

In questo tratto, in via San Donato ci sarà una corsia per ogni senso di marcia. In ingresso a Bologna, sarà consentita la svolta a sinistra in Viale Zagabria. Nell'ambito del progetto del passante, lo svincolo autostradale sarà eliminato. L'attuale rampa di accesso alla tangenziale, sarà mantenuta nella parte iniziale, e raccordata con via Goldoni, migliorando così l'intera accessibilità carrabile del comparto.



Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.



Parcheggi

F28- Fermata SAN DONNINO



ALBERATURE

Nuove

Esistenti

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 "San Donnino" avrà una banchina centrale. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. La fermata, grazie alle sue caratteristiche architettoniche sarà facilmente accessibile a tutti i tipi di disabilità.



SPAZI PER LE BICI

In questo tratto di Via San Donato ci sarà una corsia ciclabile bidirezionale.



Analisi progetto definitivo Zona San Donnino

Riorganizzazione di Via San Donato



Stato di fatto

Render del progetto definitivo - ©Architecna



Stato di progetto



Analisi progetto definitivo Zona San Donnino

Riorganizzazione Svincolo di San Donato



Sezione Nuovo Ponte di Via San Donato



Analisi progetto definitivo Zona Pilastro

Riorganizzazione di Via San Donato



SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in **sede riservata ma non segregata**. Lungo questo tratto di via San Donato la tranvia si atterrerà in sede propria a Sud del nuovo incrocio. La sede tranviaria in questo tratto sarà inerbita.



SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

Nell'ambito del progetto del passante, lo svincolo 9 della tangenziale sarà eliminato, il ponte sarà completamente rinnovato e allargato nella sua sezione e sarà costruita una nuova viabilità, che attraverso una bretella, collegherà via S. Donato, all'uscita 8bis della tangenziale. La nuova viabilità, si conetterà lateralmente a Via del Pilastro, attraverso la nuova rotonda.

F29- Fermata
CADRIANO BIVIO

ALBERATURE

Nuove

Esistenti

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 "Cadriano Bivio" avrà una banchina centrale. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. La fermata, grazie alle sue caratteristiche architettoniche sarà facilmente accessibile a tutti i tipi di disabilità.

SPAZI PER LE BICI

In questo tratto di Via San Donato ci sarà una corsia ciclabile bidirezionale.

Analisi progetto definitivo Zona Pilastro

Riorganizzazione di Via Pirandello



SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in **sede riservata ma non segregata**, leggermente rialzata di 5-7 cm. Lungo Via Pirandello si attesterà sul lato Sud della strada. La sede tranviaria in questo tratto, fino all'incrocio tra Via Pirandello e Via Casini sarà inerbita.



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 "Pirandello"** avrà una banchina centrale. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. La fermata, grazie alle sue caratteristiche architettoniche sarà facilmente accessibile a tutti i tipi di disabilità.



SPAZI PER LE BICI

Lungo Via Pirandello è prevista la realizzazione di piste ciclabili che si connettono anche al percorso ciclabile del parco Pasolini.



SPAZI PER LE AUTO



Viabilità carrabile

La circolazione in Via Pirandello resterà invariata. Via Casini sarà percorribile solo in direzione Ovest, in uscita dal Pilastro.



Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.



Parcheggi

È previsto l'ampliamento del parcheggio a servizio in adiacenza al Campo da baseball.

Analisi progetto definitivo

Zona Pilastro

Riorganizzazione di Via Pirandello

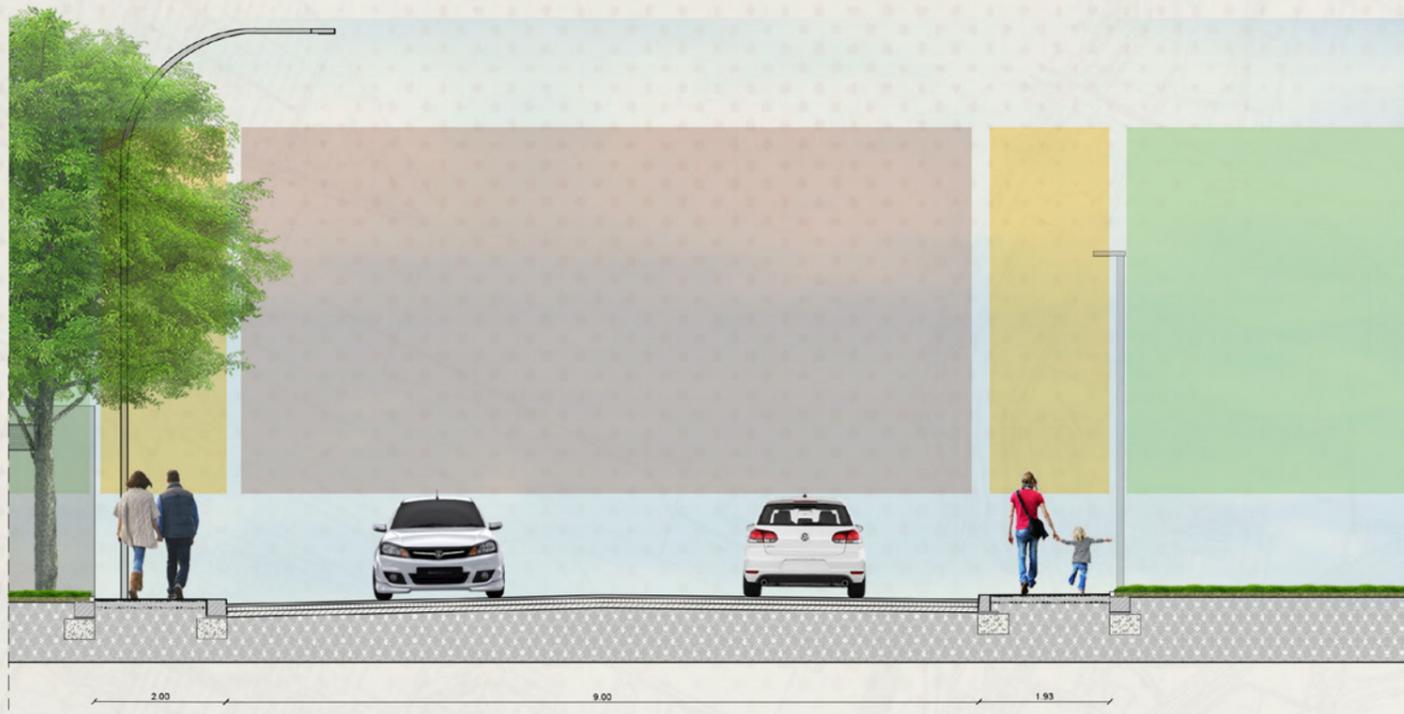
PIRANDELLO

via luigi pirandello

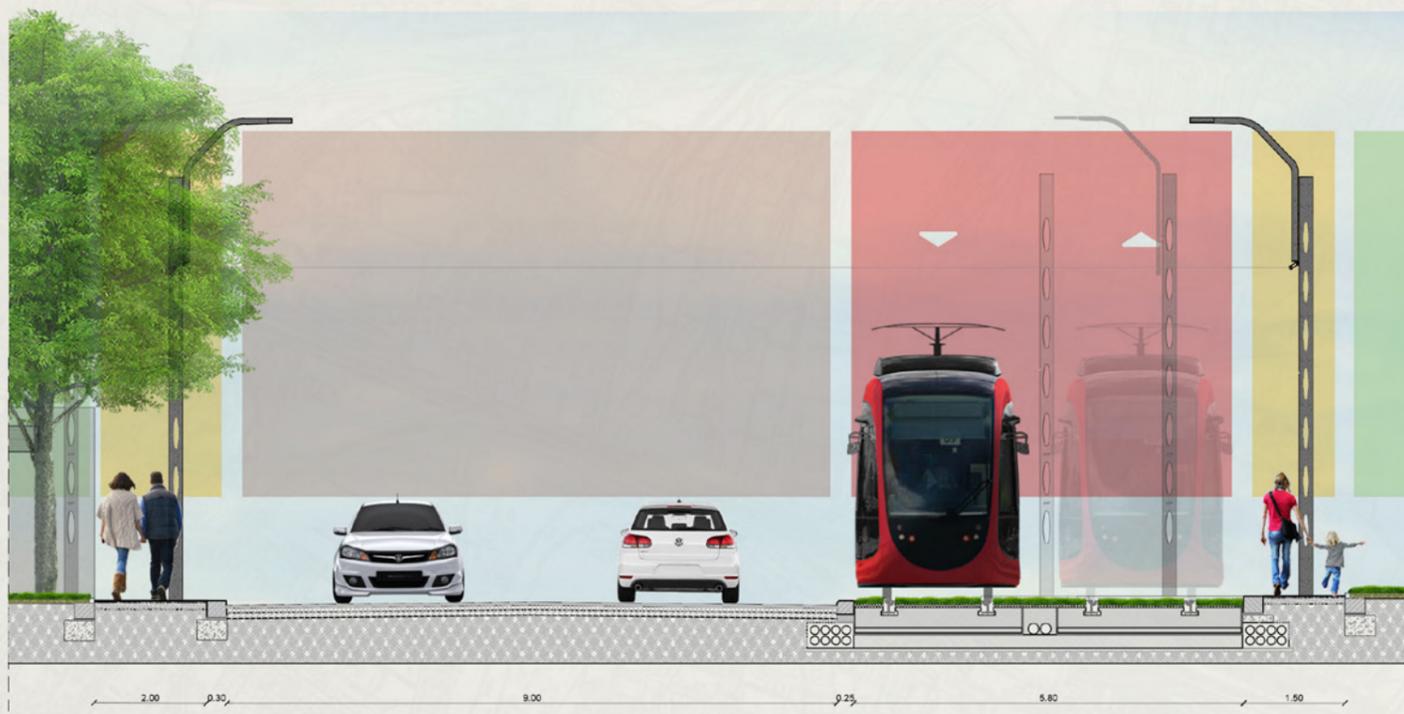
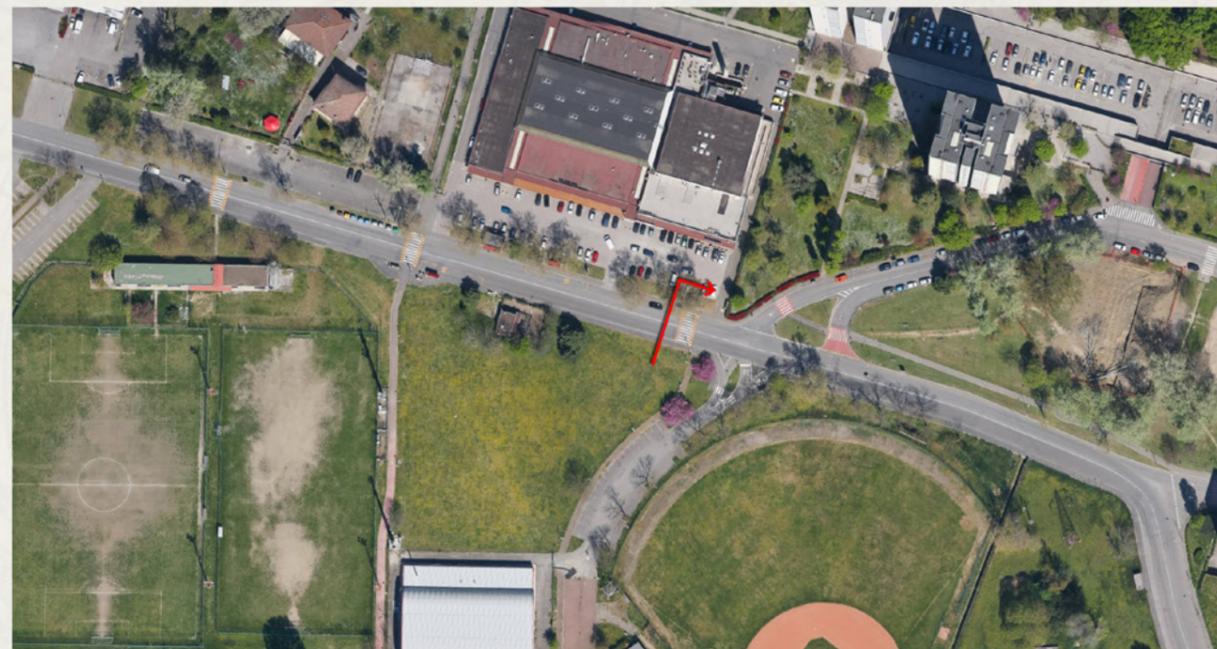
Analisi progetto definitivo

Zona Pilastro

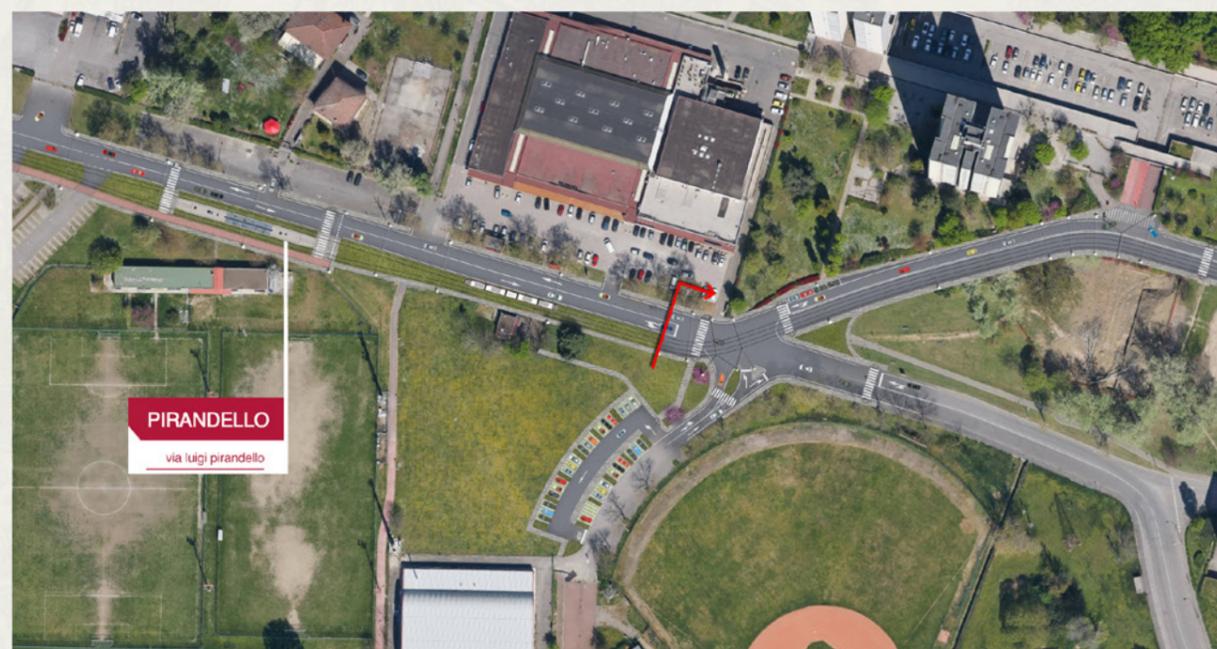
Riorganizzazione di Via Pirandello



via Luigi Pirandello
stato di fatto



via Luigi Pirandello
progetto



Analisi progetto definitivo Zona Pilastro

Riorganizzazione di Via Casini

SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in **sede riservata ma non segregata**, leggermente rialzata di 5-7 cm. Lungo Via Casini si attesterà sul lato Sud 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 "Pilastro"** avrà due banchine laterali. Saranno accessibili dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. Le fermate, grazie alle loro caratteristiche architettoniche saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità.

ALBERATURE

Nuove

Esistenti

SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

La circolazione in Via Pirandello resterà invariata. Via Casini sarà percorribile solo in direzione Ovest, in uscita dal Pilastro.

Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

Parcheggi

È previsto l'ampliamento del parcheggio a servizio in adiacenza al Campo da *baseball*.

F31- Fermata
PILASTRO

PERMATA 1 PO A - DOPPIA
Progressiva km 14+027.272

Analisi progetto definitivo

Zona Pilastro

Riorganizzazione di Via Casini



PILASTRO
via casini



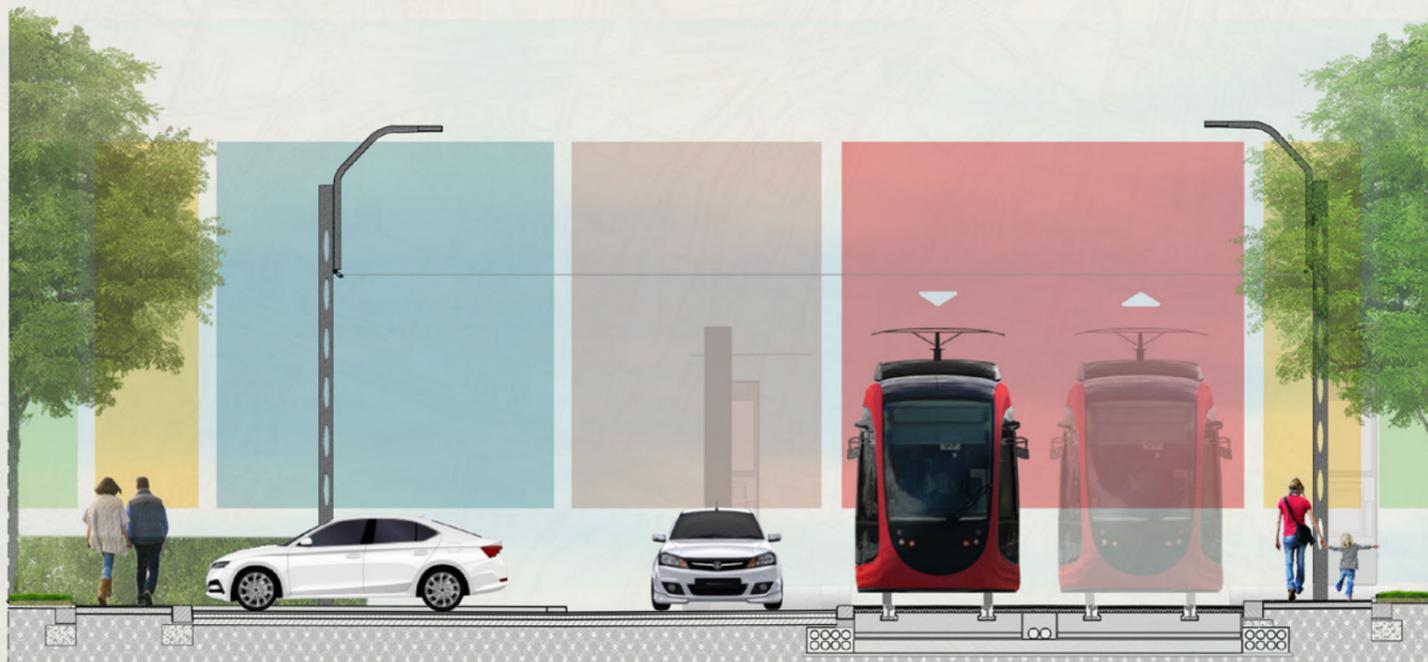
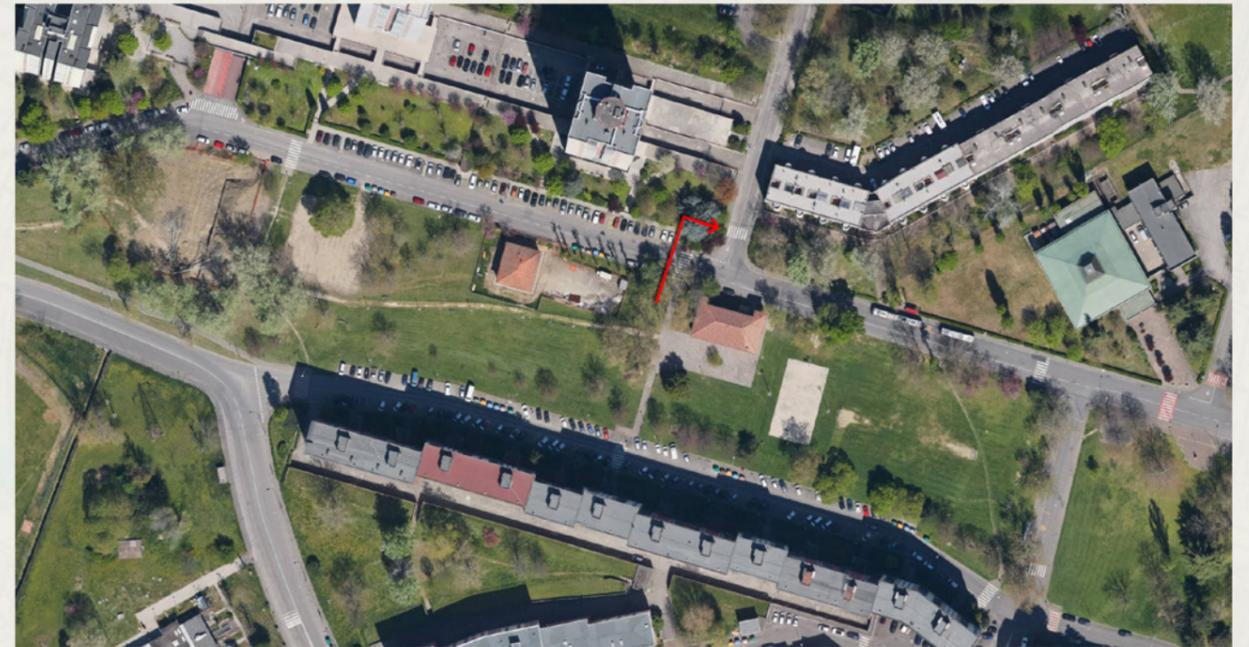
Analisi progetto definitivo

Zona Pilastro

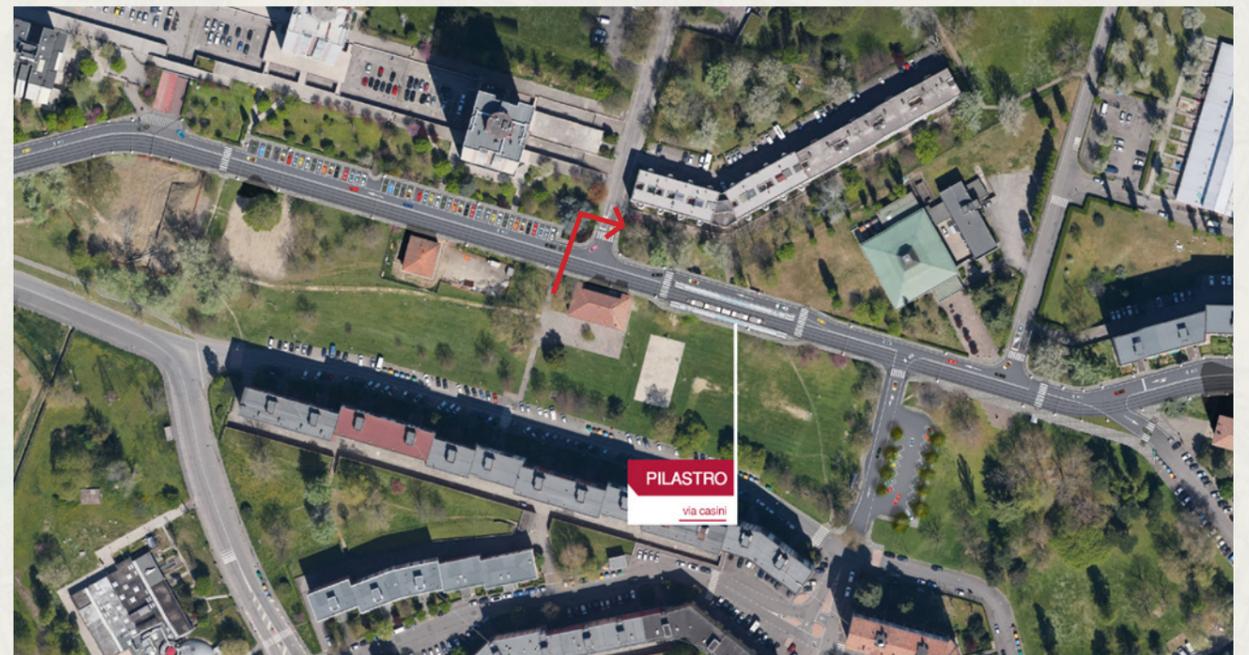
Riorganizzazione di Via Casini



via Tommaso Casini
stato di fatto



via Tommaso Casini
progetto



Analisi progetto definitivo

Zona Pilastro

Riorganizzazione di Via Casini



Stato di fatto

Render del progetto definitivo - ©Architecna



Stato di progetto



Analisi progetto definitivo Zona Pilastro

Riorganizzazione di Via Casini / Frati

SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in **sede riservata ma non segregata**, leggermente rialzata di 5-7 cm. Lungo Via Casini e Via Frati si atterrerà sul lato Sud della strada.

F31- Fermata
PILASTRO

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 **"Pilastro"** avrà due banchine laterali. Saranno accessibili dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. Le fermate, grazie alle loro caratteristiche architettoniche saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità.

SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

Via Casini e via Frati saranno in senso unico di marcia in direzione ovest. Via Trauzzi e via Svevo restano nel senso di marcia odierno.

Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

Parcheggi

È prevista la realizzazione di 2 nuovi parcheggi in via Svevo, e via Panzini.

ALBERATURE

Nuove

Esistenti

Analisi progetto definitivo. Zona Pilastro

Riorganizzazione delle Vie Sighinolfi / Larga / Martinetti



SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in **sede riservata ma non segregata**, leggermente rialzata di 5-7 cm. Lungo Via Frati e via Sighinolfi, si atterrerà sul lato Sud della strada. In prossimità del passaggio tra via larga e via Martinetti, la sede sarà inerbita. Il tracciato prosegue poi in Via Arriguzzi, dove la sede si atterrerà al centro della carreggiata.



DEPOSITO AUSILIARIO

Nell'angolo tra via Martinetti e via Larga, è prevista la realizzazione di un piccolo deposito ausiliario per il ricovero notturno dei mezzi tranviari.



SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

Via Sighinolfi sarà in senso unico di marcia in direzione ovest. Via Larga, Via Martinetti e Via Arriguzzi, saranno percorribili nei due sensi di marcia.



Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.



Parcheggi

È prevista la realizzazione di due nuovi parcheggi in via Panzini e via Larga



ALBERATURE

Nuove

Esistenti



SPAZI PER LE BICI

I percorsi ciclabili saranno mantenuti.



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 **"Sighinolfi"** avrà due banchine laterali. Saranno accessibili dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. Le fermate, grazie alle loro caratteristiche architettoniche saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità.

F32- Fermata SIGHINOLFI

PARCHEGGIO VIA PANZINI
36 POSTI AUTO

PARCHEGGIO VIA LARGA
36 POSTI AUTO

Analisi progetto definitivo Zona Pilastro

Riorganizzazione di Via Larga / Martinetti / Arriguzzi / Fanin



SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in **sede riservata ma non segregata**, leggermente rialzata di 5-7 cm. In prossimità del passaggio tra via larga e via Martinetti, la sede sarà inerbita. Il tracciato prosegue poi in Via Arriguzzi, e via Fanin, dove la sede si atterrerà al centro della carreggiata, per giungere al Capolinea Facoltà di Agraria.



DEPOSITO

Nell'angolo tra via Martinetti e via Larga, è prevista la realizzazione di un piccolo deposito ausiliario per il ricovero dei mezzi tranviari.



SPAZI PER LE BICI

I percorsi ciclabili saranno mantenuti.



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

Il capolinea "Facoltà di Agraria" avrà una banchina centrale. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. La fermata, grazie alle sue caratteristiche architettoniche sarà facilmente accessibile a tutti i tipi di disabilità.



SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

Via Larga, Via Martinetti, Via Arriguzzi e il Viale Fanin, saranno percorribili nei due sensi di marcia.

Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

Parcheggi

ALBERATURE

Nuove

Esistenti



Capolinea
FACOLTÀ DI
AGRARIA

Progressiva km 15+152.20

DEPOSITO SECONDARIO
PILASTRO

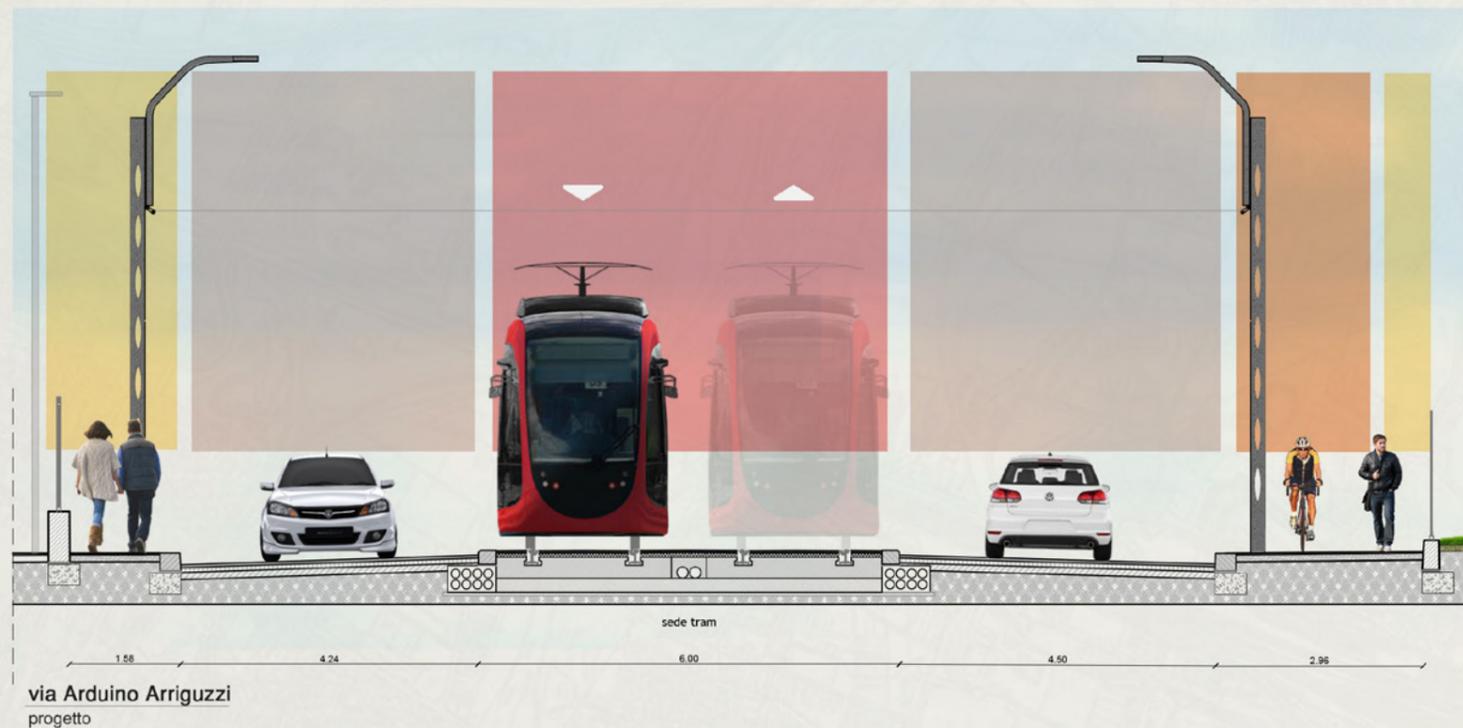
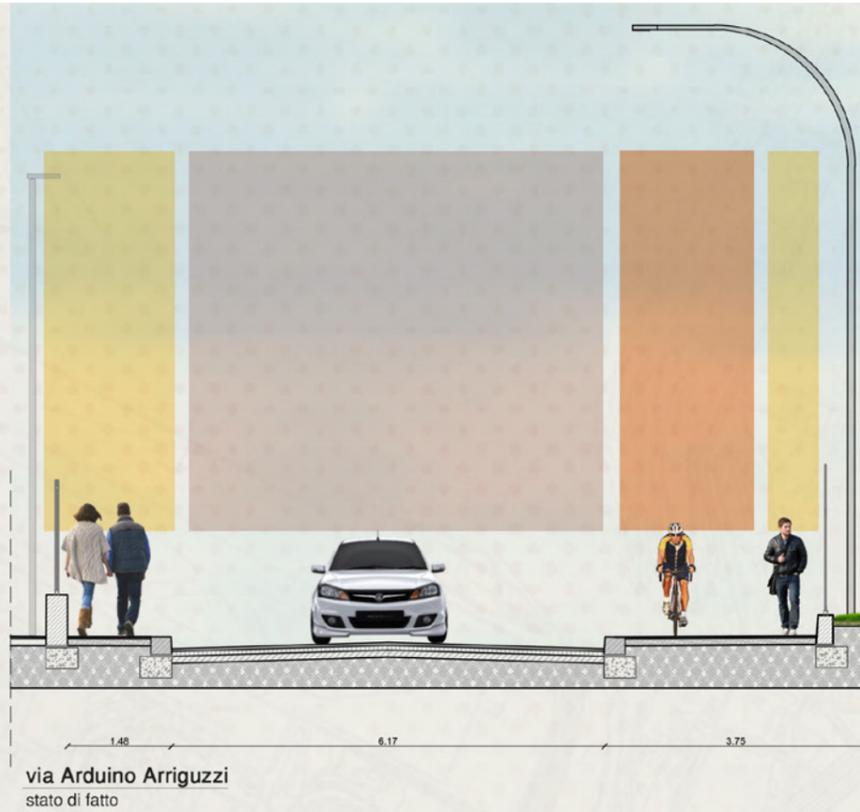
Progressiva km 14+796.761

SOTTOSTAZIONE ELETTRICA
10
SOTTOSTAZIONE DI TESTA

Analisi progetto definitivo

Zona Pilastro

Sezione e pianta di Via Arriguzzi



Analisi progetto definitivo

Zona Pilastro

Capolinea - Facoltà di Agraria - CAAB

CAAB - AGRARIA
via Giuseppe Farini

DEPOSITO AUSILIARIO
via Larga



Il progetto definitivo della prima linea tranviaria di Bologna è stato realizzato dal raggruppamento formato dalle seguenti imprese:

SYSTRA

SOTECNI
SYSTRA GROUP 



Grazie



Comune di Bologna

fondazione
innovazione urbana

**Per ulteriori informazioni sul progetto
è attivo lo sportello informativo digitale:**

Puoi prenotare un appuntamento anticipandoci
la tematica di tuo interesse,
scrivendo un'e-mail all'indirizzo
trambologna@fondazioneinnovazioneurbana.it