



Sostenibilità
è Bologna



Comune di Bologna

fondazione
innovazione urbana

Progetto di fattibilità tecnica ed economica della seconda linea tranviaria Zona Croce Coperta

10.02.2021

B UN TRAM
PER BOLOGNA



Il percorso di informazione e di ascolto *#untramperbologna*

Prima linea tranviaria

1

ATTIVITÀ

Punti informativi e di ascolto

Incontri pubblici

Feste di quartiere

Incontri con stakeholder e studenti

Presenza alle commissioni

Conferenze ed eventi con esperti sulle tranvie

Sito web dedicato alla tranvia di Bologna:

www.untramperbologna.it

Questionari

Sportello informativo digitale

Mail dedicata per informazioni e/o appuntamenti:

trambologna@fondazioneinnovazioneurbana.it

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

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

Seconda linea tranviaria

2

ATTIVITÀ

Punti informativi e di ascolto digitali

Incontri pubblici digitali

Conferenze ed eventi con esperti sulle tranvie

Sito web dedicato alla tranvia di Bologna:

www.untramperbologna.it

Sportello informativo digitale

Mail dedicata per informazioni e/o appuntamenti:

trambologna@fondazioneinnovazioneurbana.it

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

Le finalità dell'incontro

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

Le modalità di svolgimento dell'incontro

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

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

Intervengono:

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

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

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

Le modalità di svolgimento dell'incontro

○ 19.15 Dibattito: chiarimenti, considerazioni e proposte sul progetto

● Si può intervenire attraverso due modalità:

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

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

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

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

○ 20.45 Fine dell'incontro

Le modalità di svolgimento dell'incontro

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

B UN TRAM
PER BOLOGNA



fondazione
innovazione urbana



STRATEGIA

PROGETTO

DOMANDE FREQUENTI

CONFRONTO CON I CITTADINI

RICERCA

CONTATTI

Confronto con i cittadini

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

Confronto
con i cittadini

Appuntamenti

Mediateca

Resoconti

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

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



Claudio Mazzanti,
Assessore alla Mobilità,
Comune di Bologna

Daniele Ara,
Presidente del Quartiere Navile,
Comune di Bologna

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

Il progetto della seconda linea tranviaria di Bologna

Fasi del progetto della seconda linea tranviaria di Bologna



* 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	—

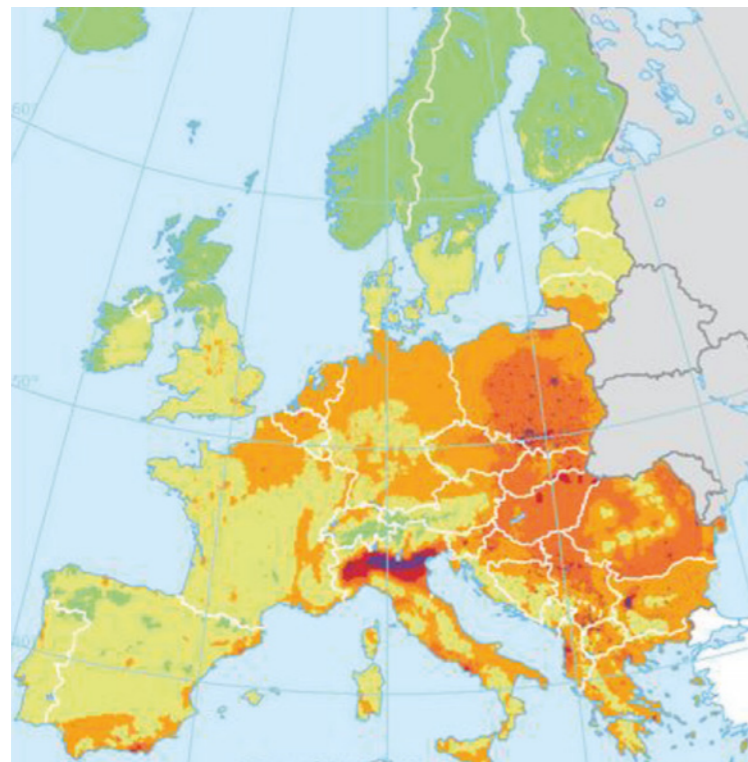
**Quali
obiettivi?**

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%

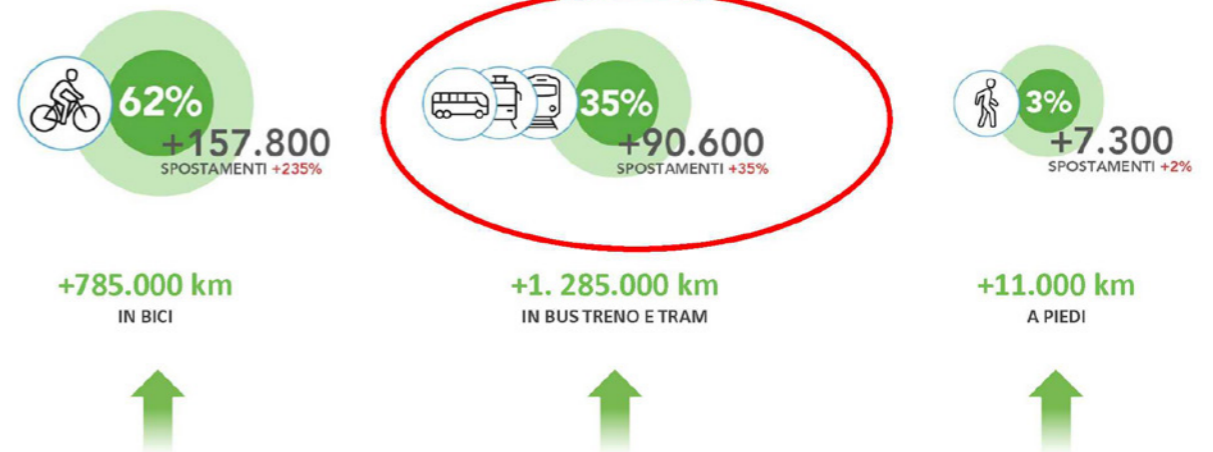
EMISSIONI DI GAS SERRA DA TRAFFICO ATTRAVERSO

-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

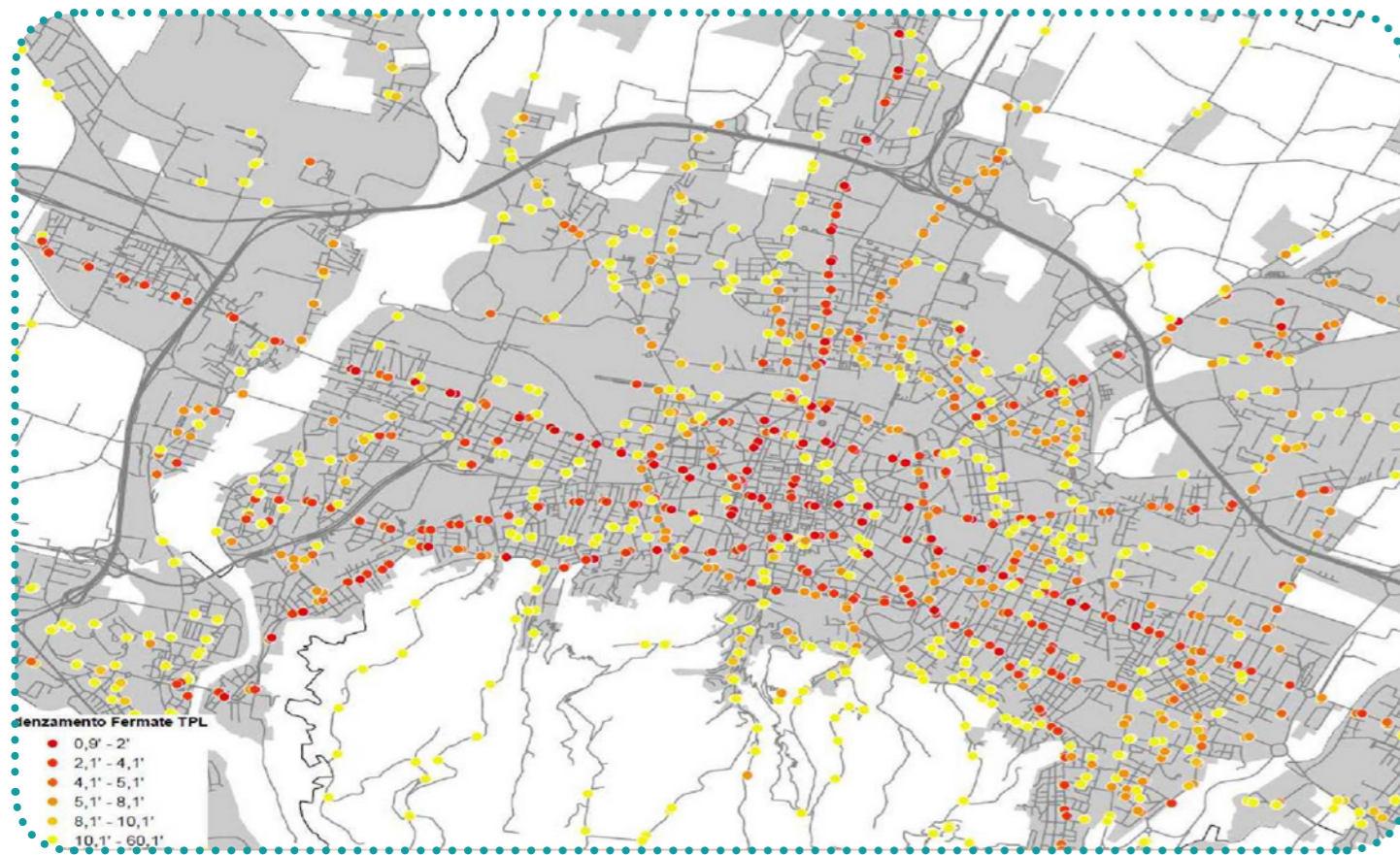
Unico sistema tariffario integrato metropolitano

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

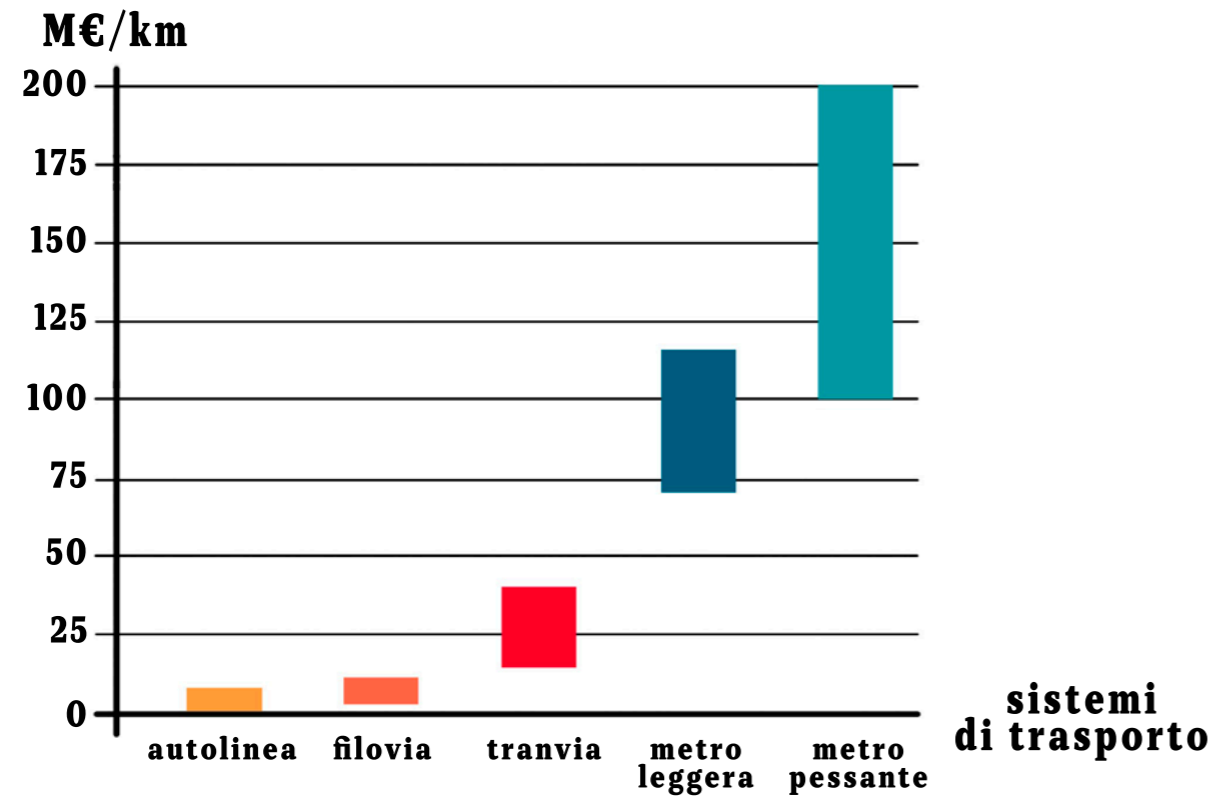
Linee urbane	pax/die
27	39.679
14	33.856
13	33.082
20	30.048
19	29.555
11	24.958
25	19.865
33	4.881
32	4.755
BLQ	3.250

Tabella con i passeggeri/giorno delle linee portanti urbane

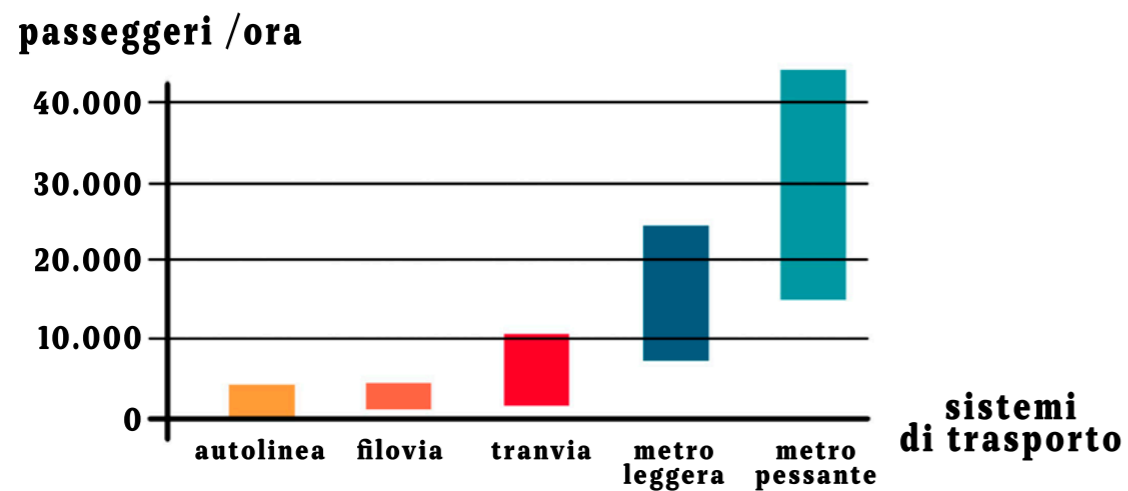
Perché il tram?

- 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





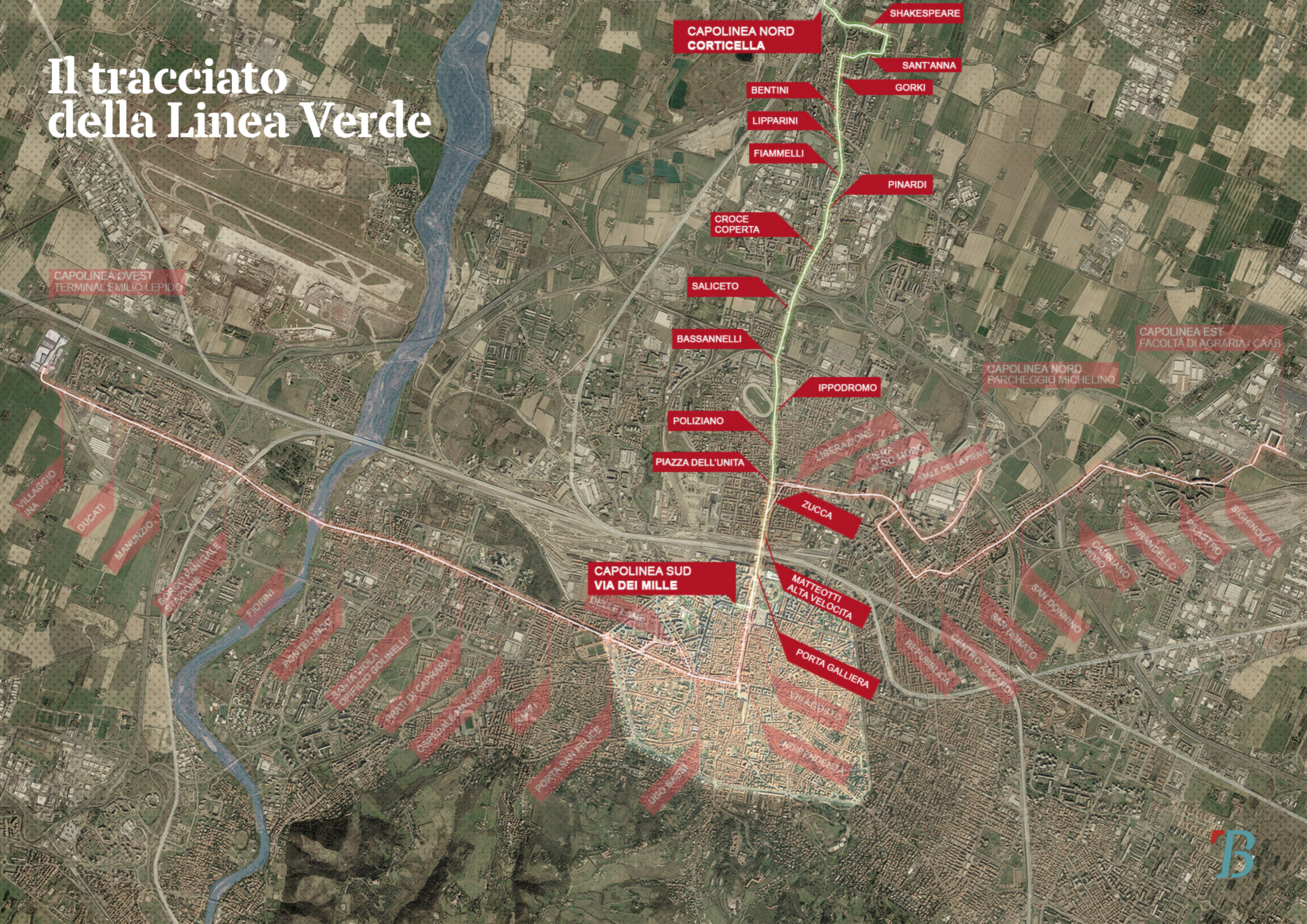
Tranvie in altre città

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

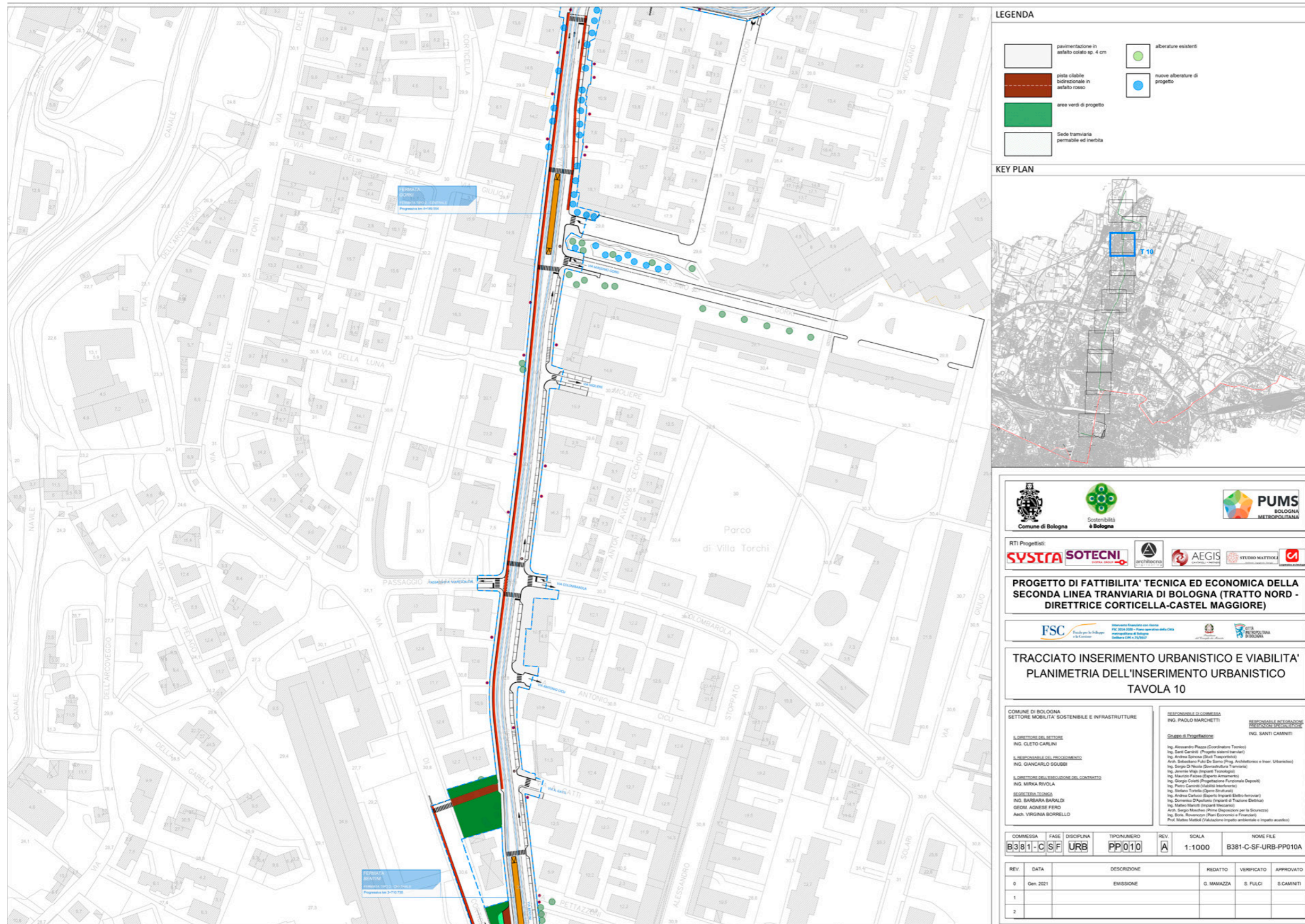
Le alternative di tracciato



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

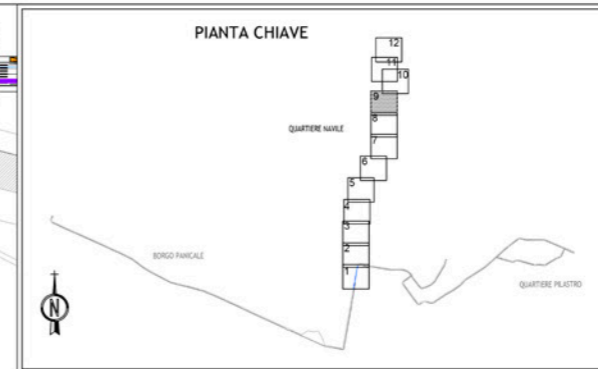
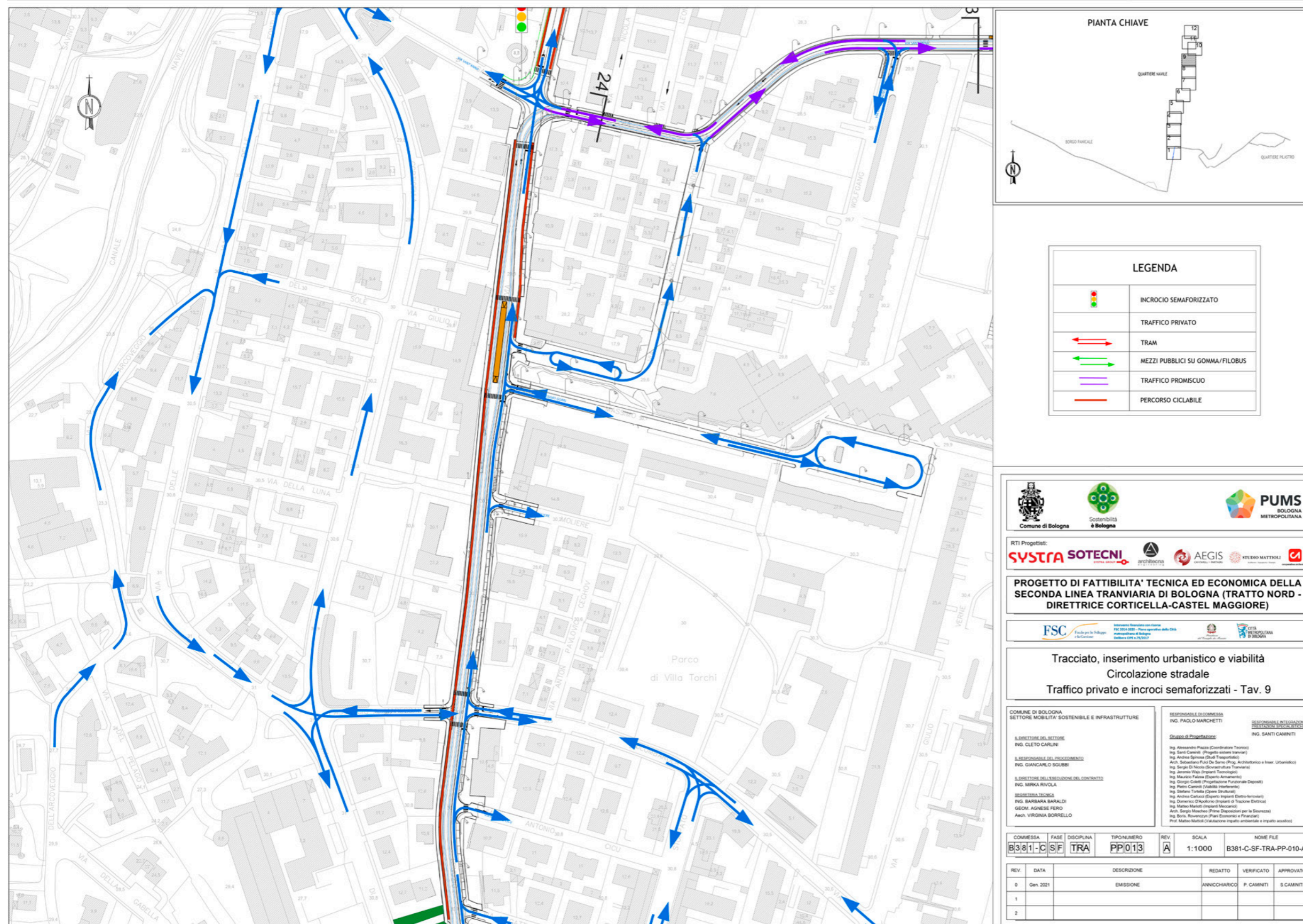
Gli elaborati del progetto di fattibilità tecnica ed economica



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



Gli elaborati del progetto di fattibilità tecnica ed economica



LEGENDA

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

RTI Progettisti:

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

Tracciato, inserimento urbanistico e viabilità
Circolazione stradale
Traffico privato e incroci semaforizzati - Tav. 9

COMUNE DI BOLOGNA
SETTORE MOBILITA' SOSTENIBILE E INFRASTRUTTURE

RESPONSABILE E COORDINATORE
ING. PAOLO MARCHETTI

RESPONSABILE INTEGRAZIONE PROGETTO E PROIEZIONE
ING. SANTI CAMINITI

Gruppo di Progettazione:
 Ing. Alessandro Piazza (Coordinatore Tecnico)
 Ing. Santi Caminiti (Progetto sistema tram)
 Ing. Andrea Spinosa (Studi Trasporti)
 Arch. Sebastian Fiala De Sarno (Prog. Architettonico e Inter. Urbanistico)
 Ing. Sergio Di Noto (Strutturatura Tramviaria)
 Ing. Jereon Vlas (Impianti Tecnologici)
 Ing. Maurizio Falvo (Esperto Amministrativo)
 Ing. Sergio Caselli (Programmazione Funzionale Depositi)
 Ing. Paolo Caminiti (Viabilità Interferente)
 Ing. Stefano Turetta (Dinamica Strutturale)
 Ing. Andrea Caracciolo (Esperto Impianti Elettrico-Ferrovieri)
 Ing. Domenico D'Alfonso (Esperto di Trazione Elettrica)
 Ing. Matteo Mariani (Impianti Meccanici)
 Arch. Sergio Mucchetti (Piani Disposizioni per la Sicurezza)
 Ing. Boris Roveretti (Piani Economici e Finanziari)
 Prof. Matteo Mattioli (Valutazione Impatto ambientale e Inquinamento acustico)

COMMESSA	FASE	DISCIPLINA	TIPONUMERO	REV.	SCALA	NOME FILE
B3811-C	SIF	TRA	PP013	A	1:1000	B381-C-SF-TRA-PP-010-A

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

Esempio tavola progetto di fattibilità tecnica ed economica: circolazione stradale



Analisi del progetto di fattibilità tecnica ed economica Zona Croce Coperta

Analisi PFTE. Zona Croce Coperta

Riorganizzazione di Via di Corticella



SEDE TRANVIARIA

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



SPAZI PEDONALI E ACCESSIBILITÀ

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



FERMATE

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



SPAZI PER LE AUTO



Viabilità carrabile

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



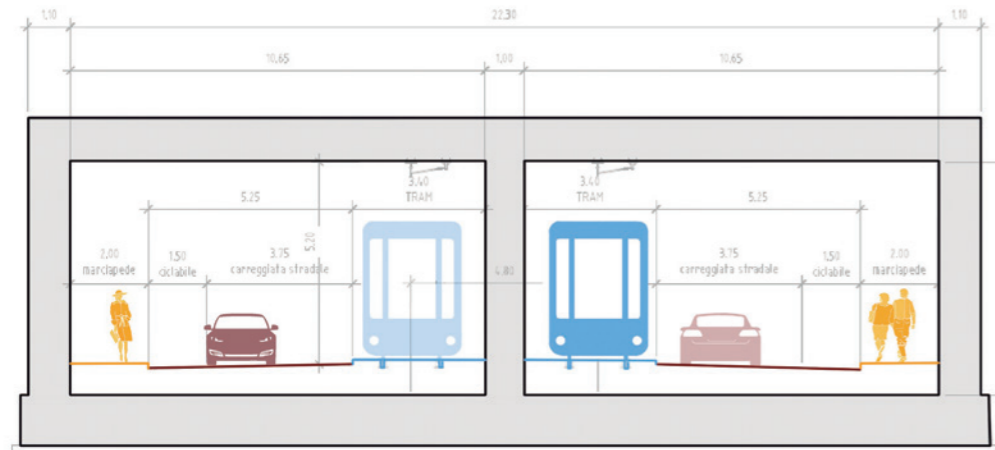
Parcheggi

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

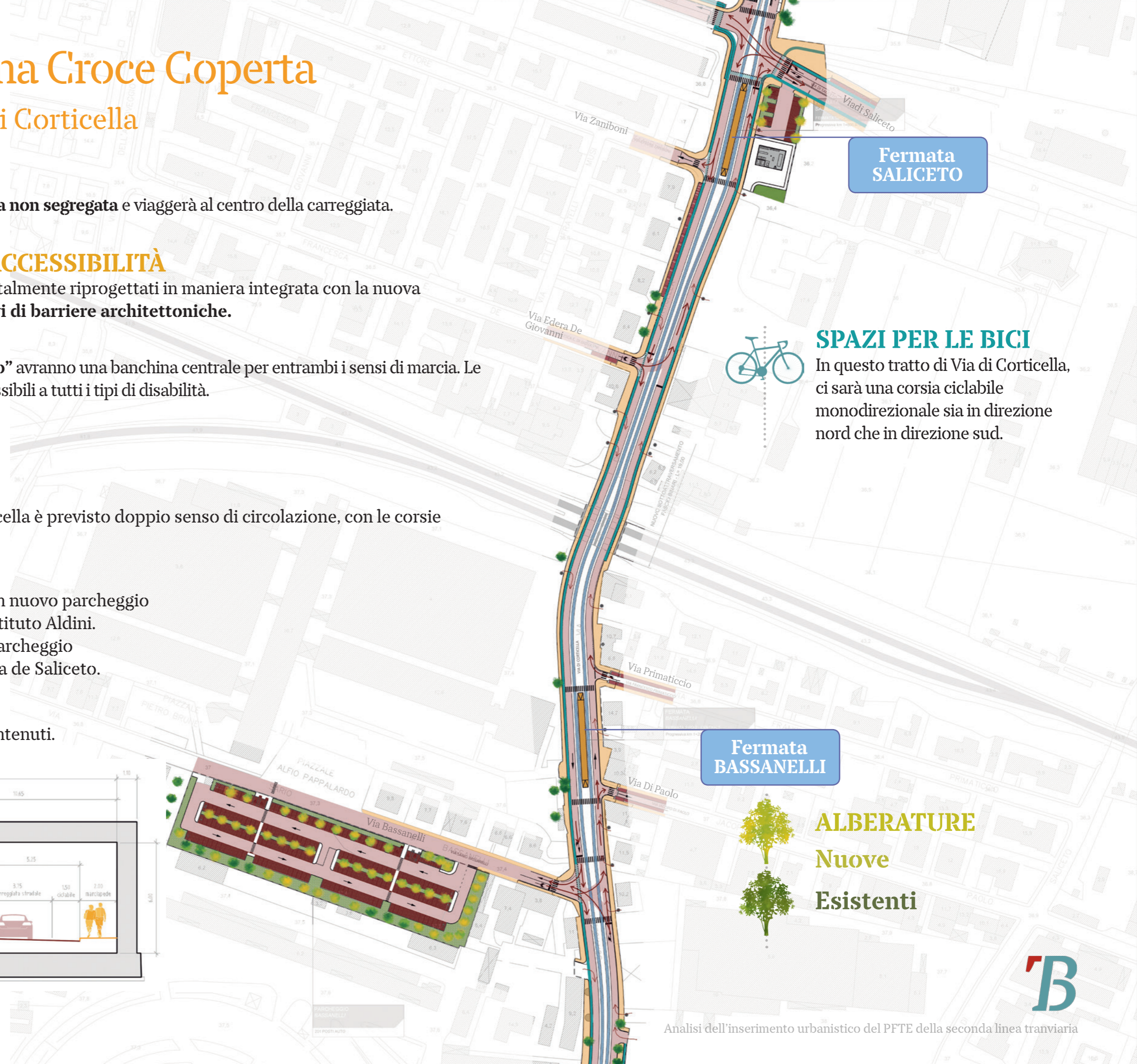


Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.



Analisi della sezione del nuovo sottopasso della ferrovia



SPAZI PER LE BICI

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

Fermata BASSANELLI

ALBERATURE
Nuove
Esistenti



Analisi dell'inserimento urbanistico del PFTE della seconda linea tranviaria

Analisi PFTE. Zona Croce Coperta

Via di Corticella - sottopassaggio tangenziale



SEDE TRANVIARIA

In questo tratto di via di Corticella fino all'inizio del sottopasso la tranvia è posta al centro della carreggiata in sede riservata ma non segregata. L'attraversamento della tangenziale avverrà con un sottopasso dedicato esclusivamente alla tranvia. In superficie resta la circolazione delle auto, delle biciclette e dei pedoni.



SPAZI PEDONALI E ACCESSIBILITÀ

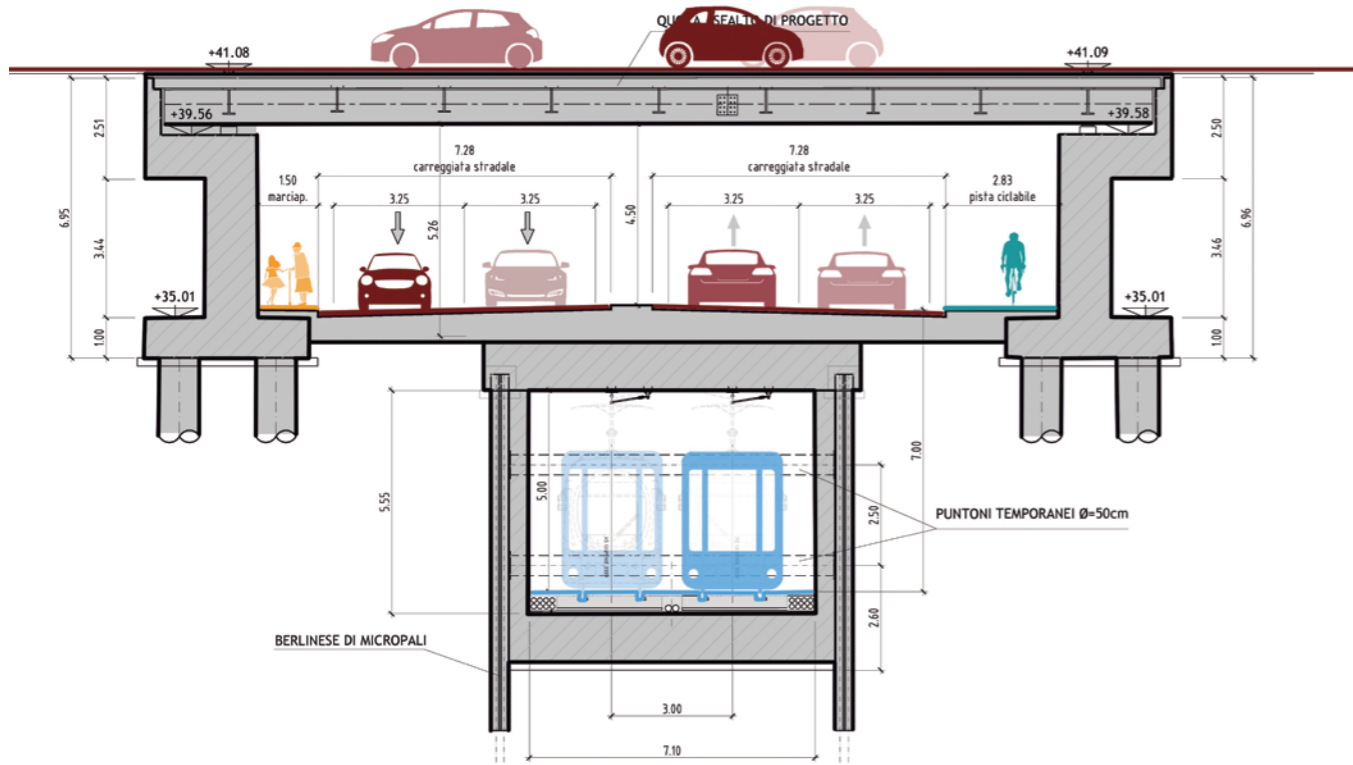
Gli spazi pedonali sono stati totalmente riprogettati in maniera integrata con la nuova sezione stradale e saranno privi di barriere architettoniche.



SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

Nella riorganizzazione complessiva dello snodo, la circolazione stradale sarà quella prevista dal progetto di potenziamento del sistema autostradale e tangenziale di Bologna (progetto passante)



SPAZI PER LE BICI

Questo tratto di Via di Corticella, sarà attrezzato con percorsi ciclabili che attraverseranno lo snodo della tangenziale.



ALBERATURE

Nuove

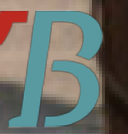
Esistenti





Esempio di realizzazione di un sottopasso tranviario

Nizza



Analisi PFTE. Zona Croce Coperta

Riorganizzazione di Via di Corticella



SEDE TRANVIARIA

La tranvia sarà in **sede riservata ma non segregata**.

Nel tratto di Via di Corticella compreso tra il sottopasso della tangenziale e l'incrocio con via Stendhal, la sede tranviaria impegnerà il centro della carreggiata stradale. Superato l'incrocio con via Stendhal, la tranvia si andrà ad attestare 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

La fermata **“della Croce Coperta”** sarà caratterizzata da una banchina centrale per entrambi i sensi di marcia. La fermata sarà facilmente accessibile a tutti i tipi di disabilità.



SPAZI PER LE BICI

In questo tratto di Via di Corticella, è prevista la realizzazione di corsie ciclabili monodirezionali sia in direzione nord che in direzione sud.



SPAZI PER LE AUTO



Viabilità carrabile

Nel tratto di Via di Corticella tra il sottopasso della tangenziale e l'incrocio con via Stendhal, ci sarà una corsia per le auto in entrambe le direzioni di marcia. Dall'incrocio con via Stendhal in poi, via di Corticella avrà un unico senso di marcia 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

Fermata
DELLA CROCE
COPERTA

ALBERATURE
Nuove
Esistenti



Esempio riorganizzazione della carreggiata stradale

Firenze

Analisi PFTE. Zona Croce Coperta

Riorganizzazione di Via di Corticella



SEDE TRANVIARIA

La tranvia avrà **sede riservata ma non segregata**.
In questo tratto di Via di Corticella 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**. Il progetto prevede la riqualificazione del **giardino 3 Ottobre 2013**, davanti al quale sarà posizionata la fermata Pinardi



FERMATE

Le fermate "Pinardi" e "Fiammelli" avranno una banchina centrale per entrambi i sensi di marcia. Le fermate saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità e avranno due passi pedonali a ogni lato della fermata.



SPAZI PER LE BICI

In questo tratto di Via di Corticella, è prevista la realizzazione di corsie ciclabili monodirezionali sia in direzione nord che in direzione sud.



SPAZI PER LE AUTO



Viabilità carrabile

In questo tratto di via di Corticella ci sarà un unico senso di marcia verso 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

Fermata
FIAMMELLI

Fermata
PINARDI

ALBERATURE
Nuove
Esistenti

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**. Il progetto in questo tratto prevede la **riqualificazione dell'accesso al parco dell'Arcoveglio**, davanti al quale è prevista la realizzazione della fermata Lipparini



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 passi 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 corsie ciclabili monodirezionali sia in direzione nord che in direzione sud.

Dopo l'incrocio con via Lipparini, in direzione nord le biciclette percorreranno via Bentini sulla corsia stradale con l'adozione del limite di 30 Km/h. In direzione sud è prevista la realizzazione su Via bentini di una corsia ciclabile. Nell'ultimo tratto, in prossimità della Fermata Bentini, la corsia viene deviata su via di Corticella.



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 Lipparini, anche 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 lanterne semaforiche che permetteranno l'ingresso e l'uscita in sicurezza.



Parcheggi



Fermata
BENTINI

Fermata
LIPPARINI

Fermata
FIAMMELLI



ALBERATURE

Nuove

Esistenti





Esempio riorganizzazione della carreggiata stradale
Amsterdam

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**

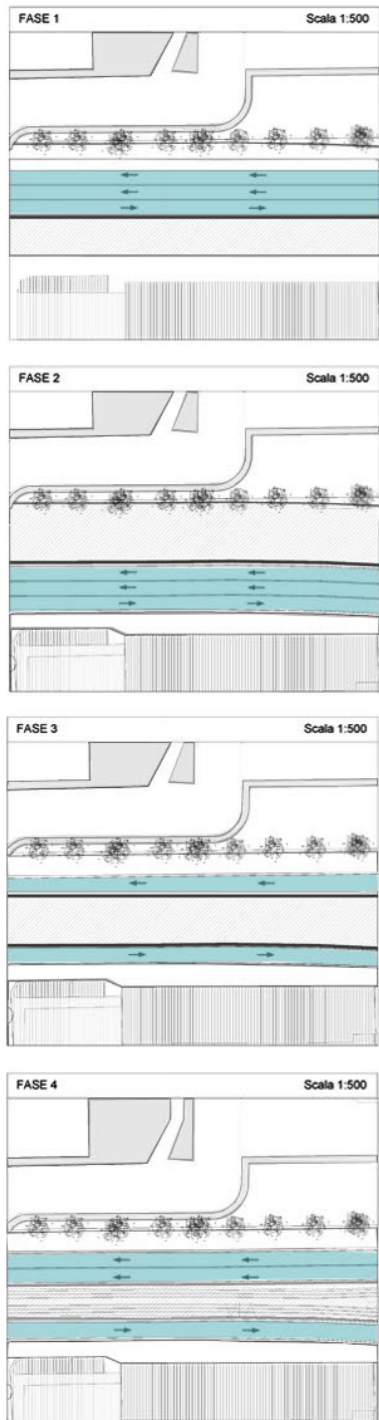
Alberi di nuovo impianto **419**, di cui 193 sono localizzati al parcheggio del capolinea di Castel Maggiore.



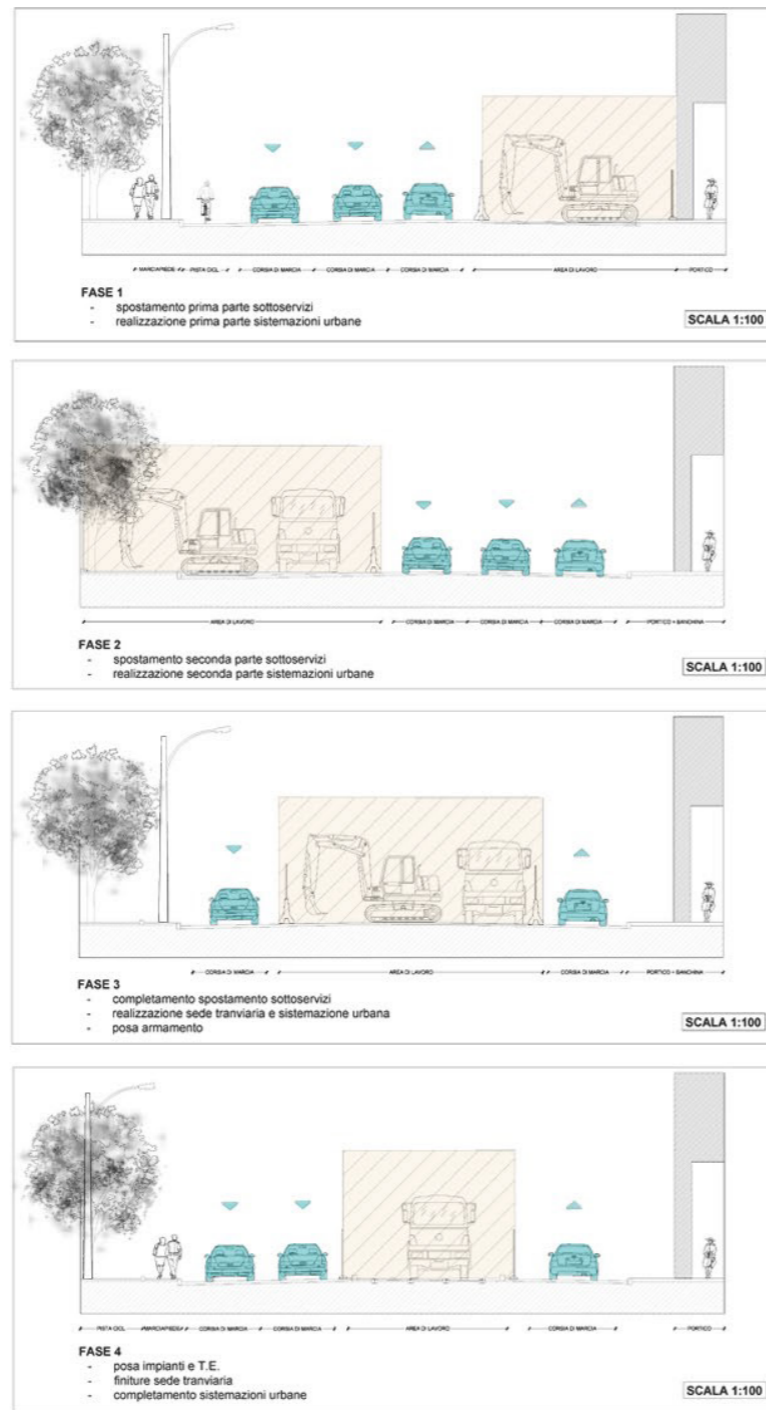
**Come verranno
organizzati i lavori?**

Sezione tipo sede tranviaria centrale Due corsie per altri mezzi

pianta



sezione stradale

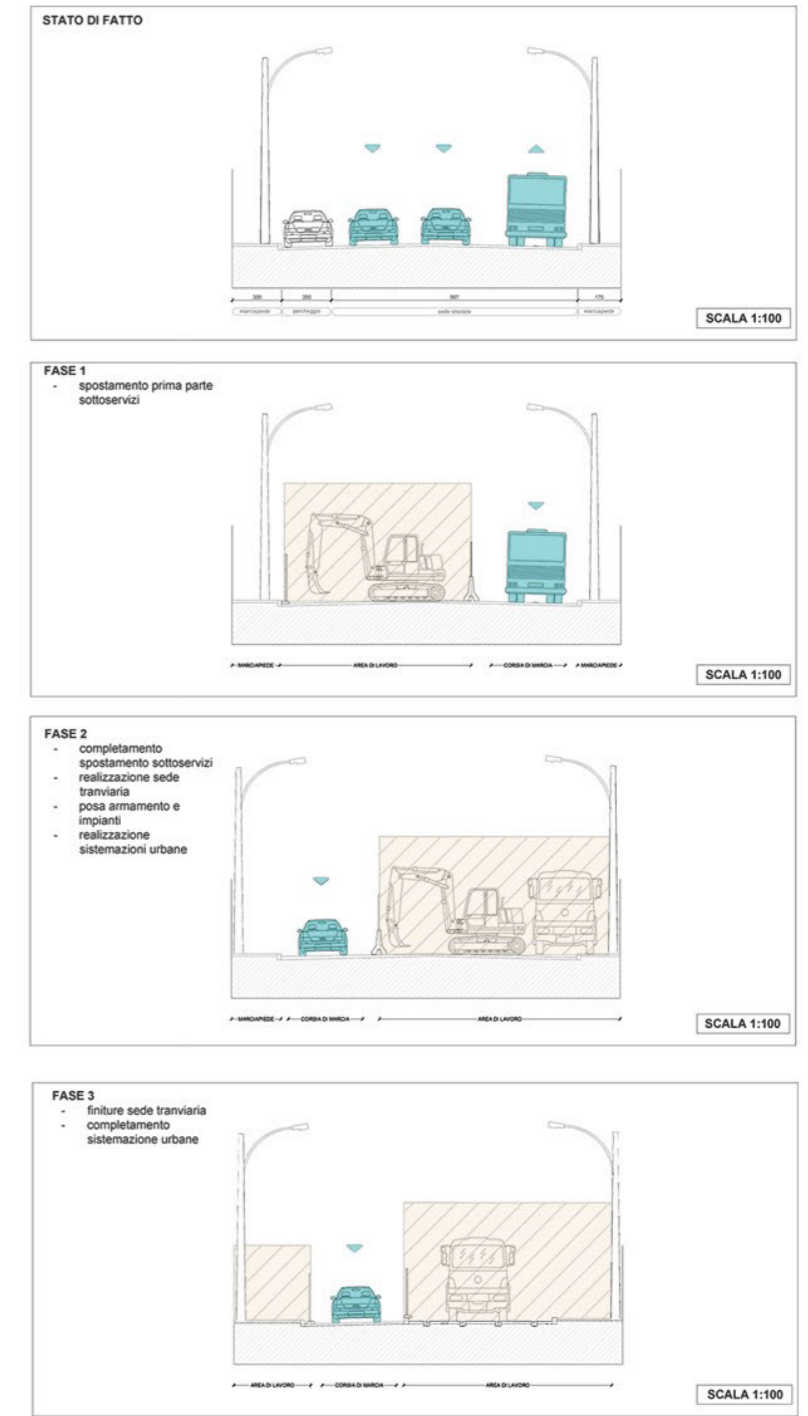


Sezione tipo sede tranviaria laterale Unica corsia per altri mezzi

pianta



sezione stradale



Esempi di cantieri tranviari



**Restituzione del dibattito
dell'incontro pubblico**

Tram Linea Verde : osservazioni e proposte

Osservazioni e richieste di chiarimenti

Gli sbarchi avranno tutte le pensiline coperte? Grazie

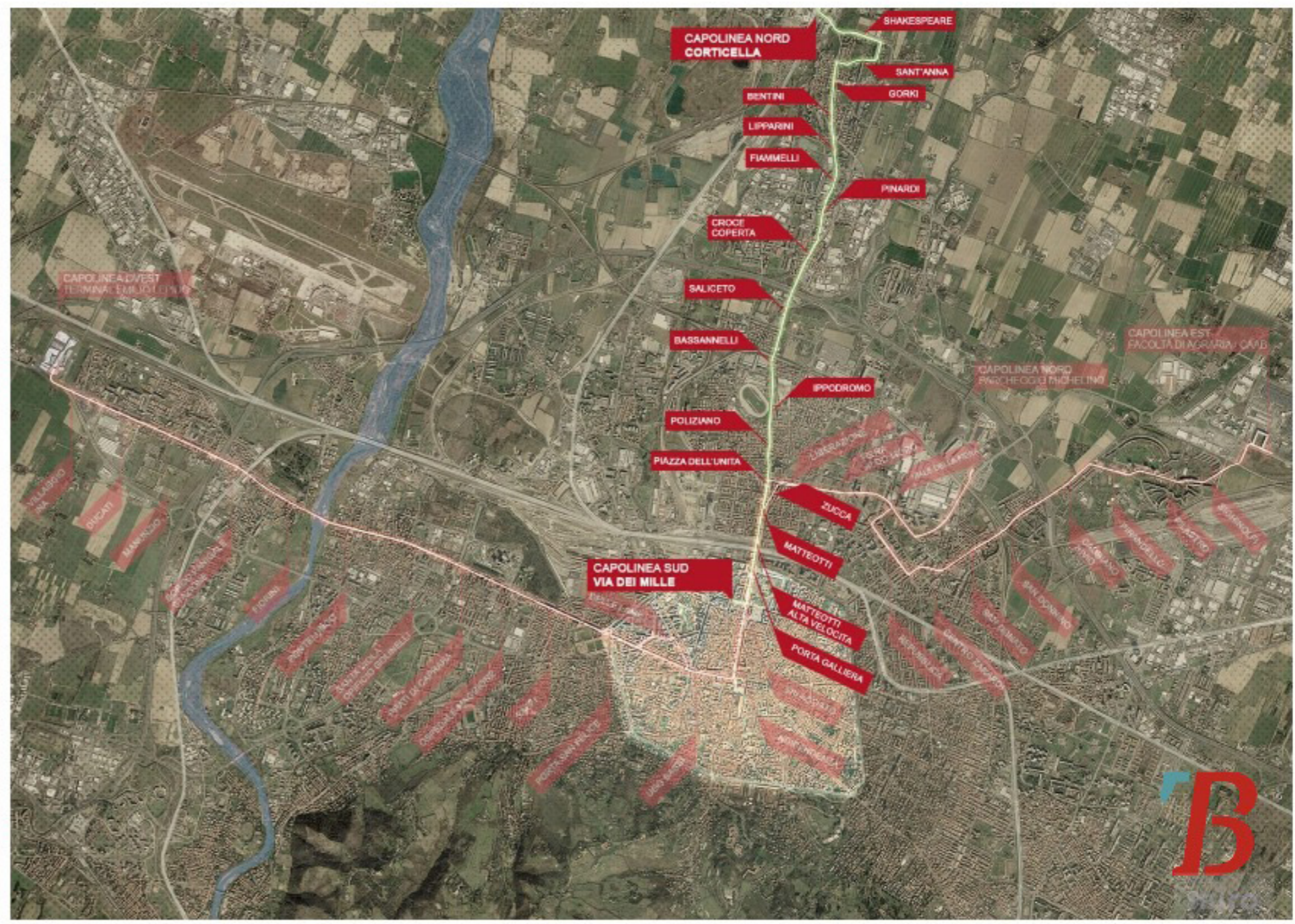
Sarebbe possibile estendere l'assenza della catenaria in centro anche alla periferia? Consentendo ai mezzi di ricaricarsi alzando il pantografo in alcune fermate, o con alimentazione da terra. Come a Siviglia o nelle future linee di Palermo.

Il tempo di percorrenza del tram è di 25 minuti? Quello degli autobus extraurbani è minore?

Vorrei dettagli riguardo all'impatto acustico di mezzi su rotaia rispetto agli attuali autobus.

Quali opportunità e quali punti di attenzione?

Quali proposte?



Tram Linea Verde : osservazioni e proposte

Osservazioni e richieste di chiarimenti

Gli alberi dell'ippodromo saranno abbattuti?

Il servizio bus su via Arcoveggio non subirà variazioni?

Quali opportunità e quali punti di attenzione?

Quali proposte?



Tram Linea Verde : osservazioni e proposte

Osservazioni e richieste di chiarimenti

Viabilità ciclabile: alle due rotonde della tangenziale verrà costruita una pista ciclabile?

Quali opportunità e quali punti di attenzione?

Quali proposte?



Tram Linea Verde : osservazioni e proposte

Osservazioni e richieste di chiarimenti

Come sarà la viabilità all'uscita del sottopassaggio del tram sotto la tangenziale?

Trasporto pubblico su via Tuscolano? oggi vi è servita da un 27 / e ci sono molte realtà artigiane e commerciali. Come si pensa di servire la zona se manca un bus 27?

Ci sono punti nevralgici a Croce Coperta. Esempio il mega supermercato Lidl all'angolo di Via Marziale (peraltro strada molto stretta, chiusa e con accesso a 3 scuole !!!) , angolo dove il flusso delle auto private ma anche dei grossi TIR che approvvigionano il supermercato rappresenta già ora un problema importante. Non vedo spazi utili per tutto quanto esposto.

Viabilità e parcheggi

Quali opportunità e quali punti di attenzione?

Quali proposte?

Da Via Carlo Porta, sarebbe utile andare verso la rotonda

Valutare un'inversione di senso di marcia di via Corazza, invece che da via di Corticella verso via Corazza, al contrario: alleggerendo l'incrocio di via della Croce Coperta



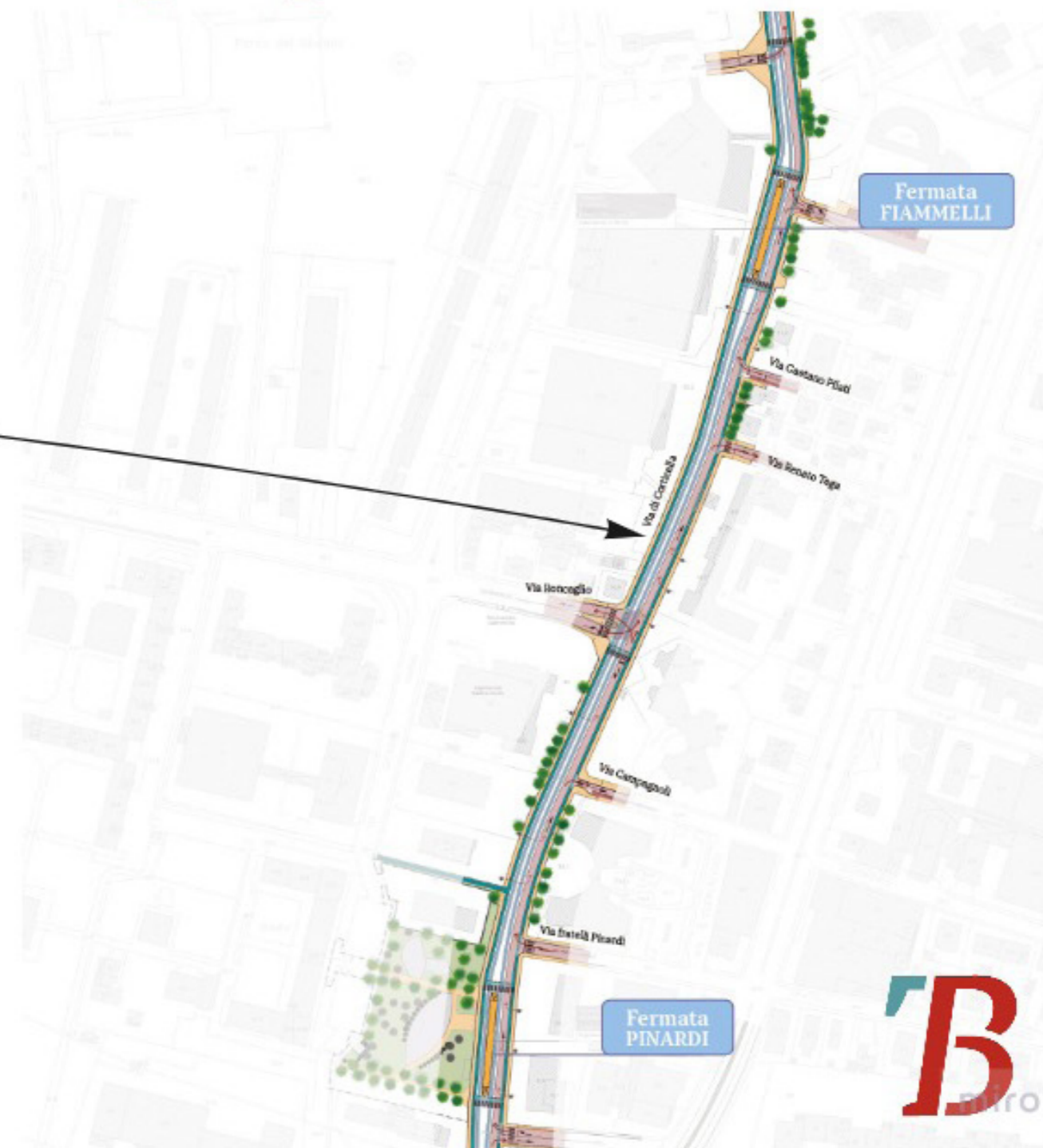
Tram Linea Verde : osservazioni e proposte

Osservazioni e richieste di chiarimenti

Via di Corticella ha una dimensione adeguata per permettere il passaggio della linea tranviaria?

Quali opportunità e quali punti di attenzione?

Quali proposte?



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