

Presentazione

La ciclabile dei viali a nostro parere deve essere veloce, lineare, bella, ad alto impatto visivo, sicura, ben segnalata, illuminata, raccordata, realizzata in tempi ragionevoli e promossa adeguatamente.

Se è stata presentata come la “**tangenziale dei ciclisti**” è necessario che non tradisca le aspettative e che sia per i ciclisti attuali e per quelli a venire un'**esperienza efficiente e nel contempo invitante**, e, soprattutto, coerente con un **Bici Plan complessivo** che da tempo richiediamo.

Detto questo siamo coscienti dei vincoli e degli impedimenti di cui una tale opera dovrà tener conto: vincoli tecnici, economici e politici che occorrerà nello stesso tempo tenere distinti e armonizzare.

L'obiettivo è chiaro. Offrire un percorso utile e capace di muovere gente in modo sostenibile.

Secondo noi occorre partire bene. Pensiamo e abbiamo fondati motivi (studi della facoltà di Ingegneria, ad esempio) per dire che il tratto di ciclabile dei viali più utile e urgente è quello che unisce Porta Saragozza (Facoltà di Ingegneria), la Stazione Centrale e la Stazione Autocorriere e Porta Zamboni (Università).

Pensiamo ci si debba concentrare lì, **recuperando ove possibile risorse mediante ottimizzazioni**, per vedere l'utilità dell'opera immediatamente, per favorire emulazione e per intercettare anche il traffico in bici proveniente dalla Radiale Ovest per portarlo in Stazione Centrale e di lì anche in Fiera, Regione e Polo Universitario di Via Zamboni.

In via generale chiediamo che nella progettazione e realizzazione dell'opera (e anche per la sua successiva promozione) vengano tenuti in considerazione i **criteri che incidono sui tempi di percorrenza e di attesa**.

Minori sono i ritardi per il ciclista, più la bicicletta diventa concorrenziale rispetto agli altri mezzi di trasporto.

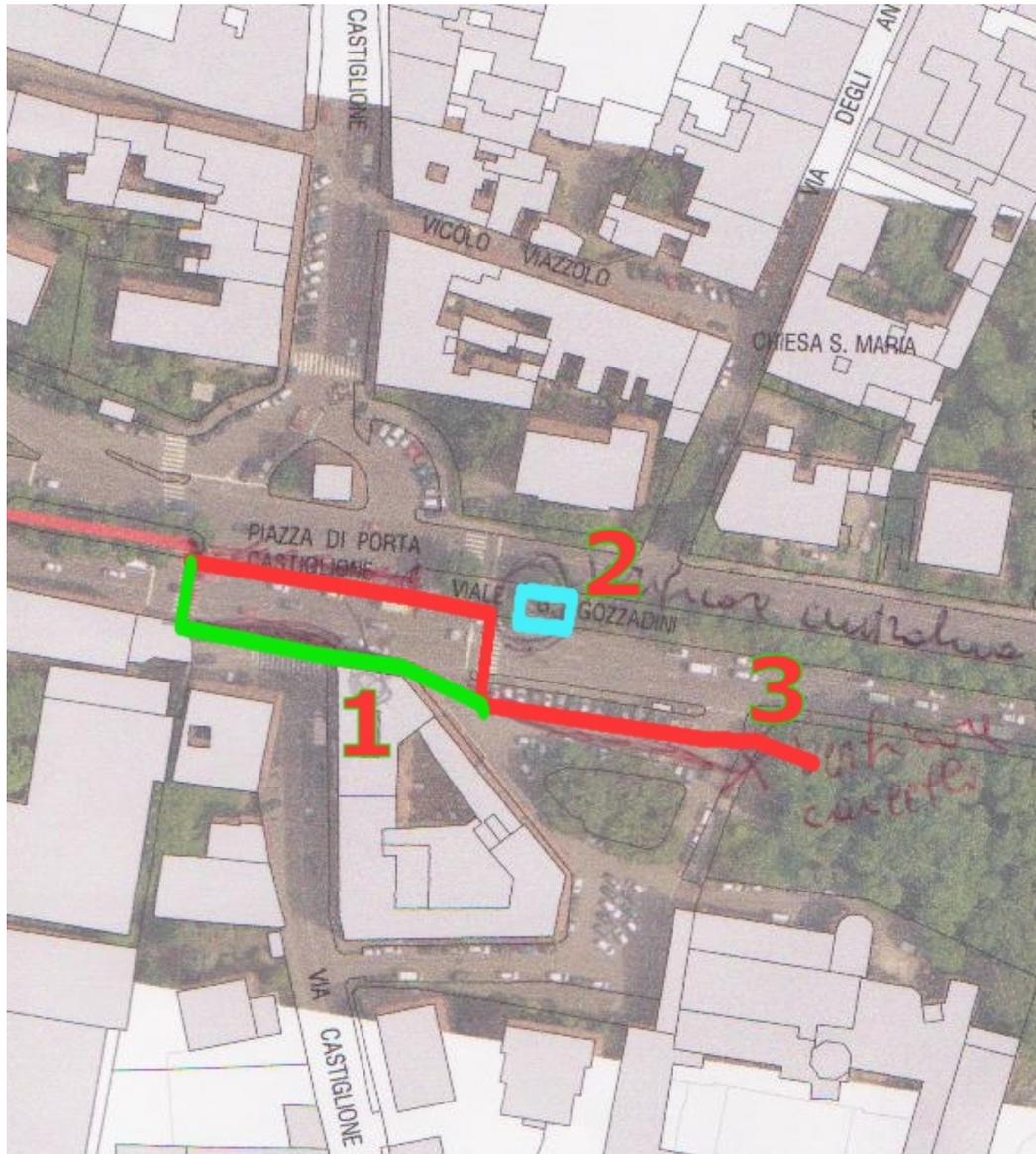
Partendo da questo presupposto pensiamo sia fondamentale definire tronco per tronco la **velocità di progetto della pista** tenendo conto che i ciclisti in pianura possono marciare anche a una velocità di 20/25 km/h (alla portata anche di signore attempate se provviste di e-bike).

Nella stessa direzione riteniamo si muova anche la richiesta di esplicitare in modo trasparente le **politiche sui tempi di attesa di tutti gli utenti della strada** lì dove si fa ricorso a sistemi semaforici. Per esempio è possibile analizzare e rivedere i criteri usati fino a oggi ribilanciando i tempi di attesa per pedoni e ciclisti anche a discapito del flusso di veicoli motorizzati.

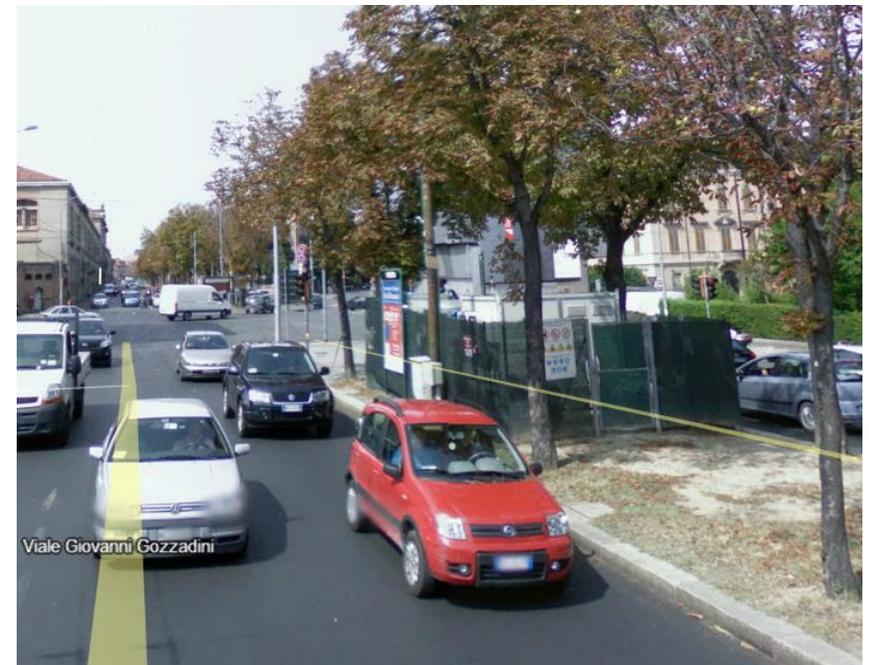
A tal proposito tenendo conto di casistiche europee facciamo notare che il tempo di attesa medio (durata del rosso semaforico) di 15 s è considerato buono, uno superiore a 20 s è mediocre.

Consideriamo quest'opera un fatto straordinario e pensiamo possa segnare un punto di svolta per la mobilità ciclistica a Bologna. Ci auspichiamo di essere all'altezza dell'impresa.

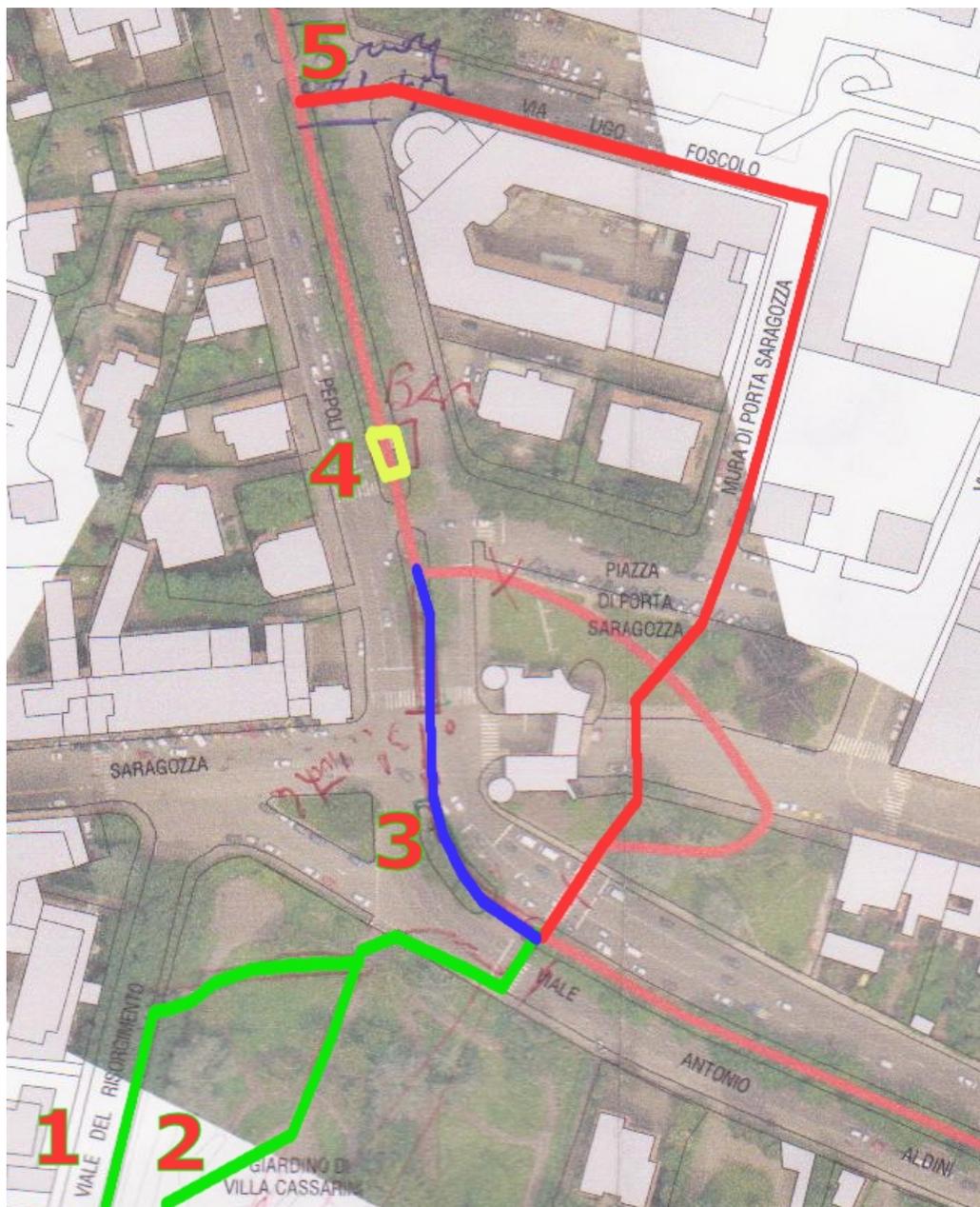
Tratta Castiglione-Sabotino – Porta Castiglione



- 1** Prevedere raccordo con ingresso giardini Margherita.
- 2** Presenza di un vistoso ostacolo (centralina presumibilmente Hera)
- 3** Prevedere apertura continuativa cancelli giardini Margherita



Tratta Castiglione-Sabotino – Porta Saragozza



1 Accesso da Ingegneria (comunale).

2 Accesso da Ingegneria (Richiede permesso di transito da parte della Facoltà).

3 Passaggio diretto centrale (richiede minimo restringimento carreggiata su spartitraffico).

4 Presenza di un ostacolo a centro viali (chiosco gelati).

5 Possibile alternativa che utilizza viabilità esistente già a senso unico. Questa alternativa consente di facilitare l'accesso al liceo Righi. (*contromano – vedi allegato 2*)

NB. Sarebbe bene installare un semaforo nel punto 5, per mettere in sicurezza gli studenti.

Tratta Castiglione-Sabotino – Focus Ingegneria

Secondo dati rilevati (vedi allegato 1) dalle 8:45 - 9:15 ci sono 1255 ingressi in facoltà, 760 Viale Risorgimento, 495 da Via Vallescura:

- + 680 a piedi
- + 80 in bici (+10%, il doppio rispetto alla media cittadina)

Dati su 350 questionari:

- + 82,4% vive a Bologna o arriva in treno, quindi potrebbe usare la bici
- ++ 1000 Ciclisti potenziali (125 utenti attuali)
- + 22% vengono dalla stazione, pari a 276 Utenti, oggi tutti in autobus
- + 55% di tutte le persone che entrano in facoltà potrebbero usare la bici sui viali

- + 44% in bus (50% dalla stazione) per cui nessuno attualmente viene dalla stazione in bici
- + 23% a piedi.
- + 11,4% in moto.
- + 10,3% in l'auto.
- + 10,0% in bici.

Tempo Stazione -> Facoltà in bus : 23 minuti + 4 minuti (attesa media).

Percorso Bus 33 -> 3km in 27 minuti -> 6,6km/h

Esistono due percorsi alternativi, con la stessa lunghezza (3 Km), sono allo studio i tempi di percorrenza :

- + Viali
- + Centro (via Saragozza, via Urbana, via Tagliapietre, via val d'Aposa, Piazza Galileo, via Veneziani, via Ugo Bassi e via Indipendenza).

Necessità parcheggi sicuri per le biciclette in stazione e in facoltà

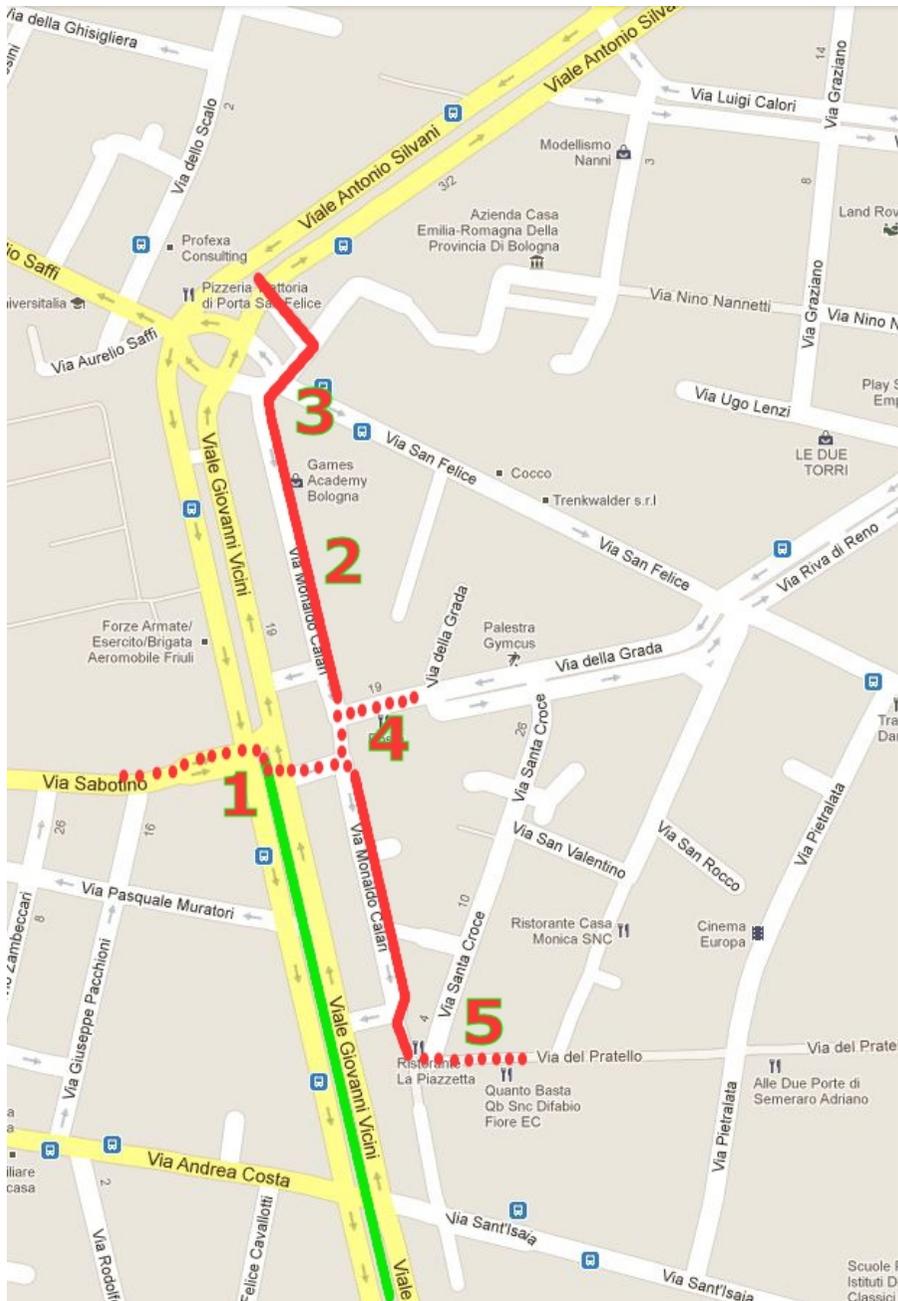
Tratta Castiglione-S.Isaia – Zona Ex Roncati



1 Il semaforo, nella posizione attuale, consente ai veicoli che svoltano in via Roncati, di occupare lo spazio della ciclabile, per cui andrebbe spostato sui viali, creando una zona di arresto in precedenza o a fianco della ciclabile. Da valutare, nel caso di arretramento sui viali la possibilità di creare un attraversamento che serva gli ambulatori dell'ex Roncati, in modo da raggiungere agevolmente sia la ciclabile che la fermata bus sul viale opposto.



Tratta Castiglione-Sabotino – (verificare) Zona Via Calari



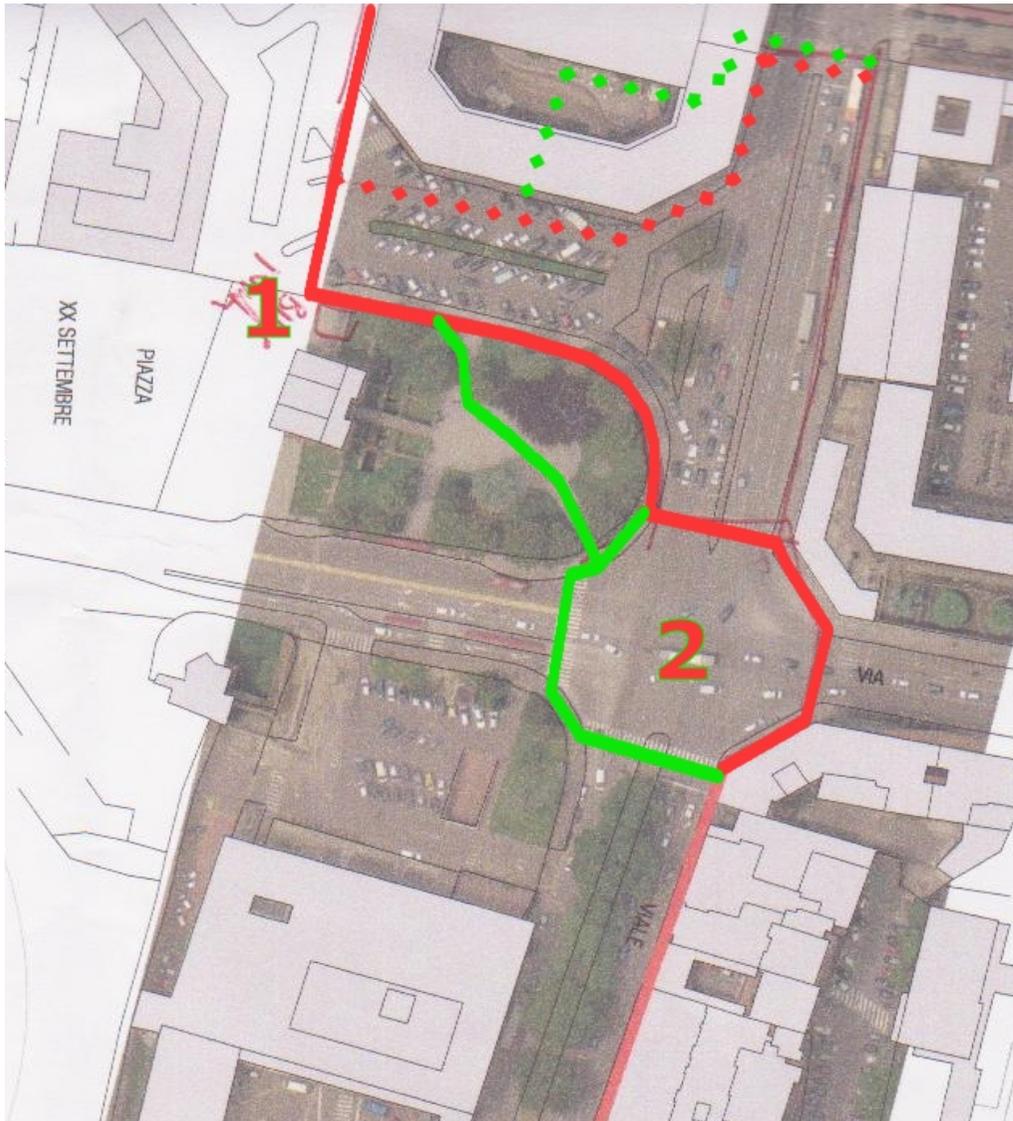
Utilizzando una tratta alternativa all'interno dei viali in corrispondenza di via Monaldo Calari si otterrebbe una pista ciclabile con:

- + Lunghezza comparabile
- + Miglior collegamento con il centro (Pratello)
- + Un incrocio in meno (Via Sabotino)
- + Costi molto minori (allungamento fino a S.Felice)
- + Miglior qualità dell'aria
- Minor visibilità / impatto mediatico (compensare con adeguate segnalazioni e pubblicità)
- Probabile necessità di eliminare parcheggi (ancora da verificare)

Potrebbe essere un posto ideale da usare come laboratorio sperimentale per le ciclabili contromano.

- 1** Termine teorico della tratta attuale di ciclabile
- 2** Ciclabile via Monaldo Calari (*contromano* – vedi allegato 2)
- 3** Attraversamento pedonale presente su Via S.Felice
- 4** Attuale ciclabile via Sabotino-Via della Grada
- 5** Attuale ciclabile via del Pratello

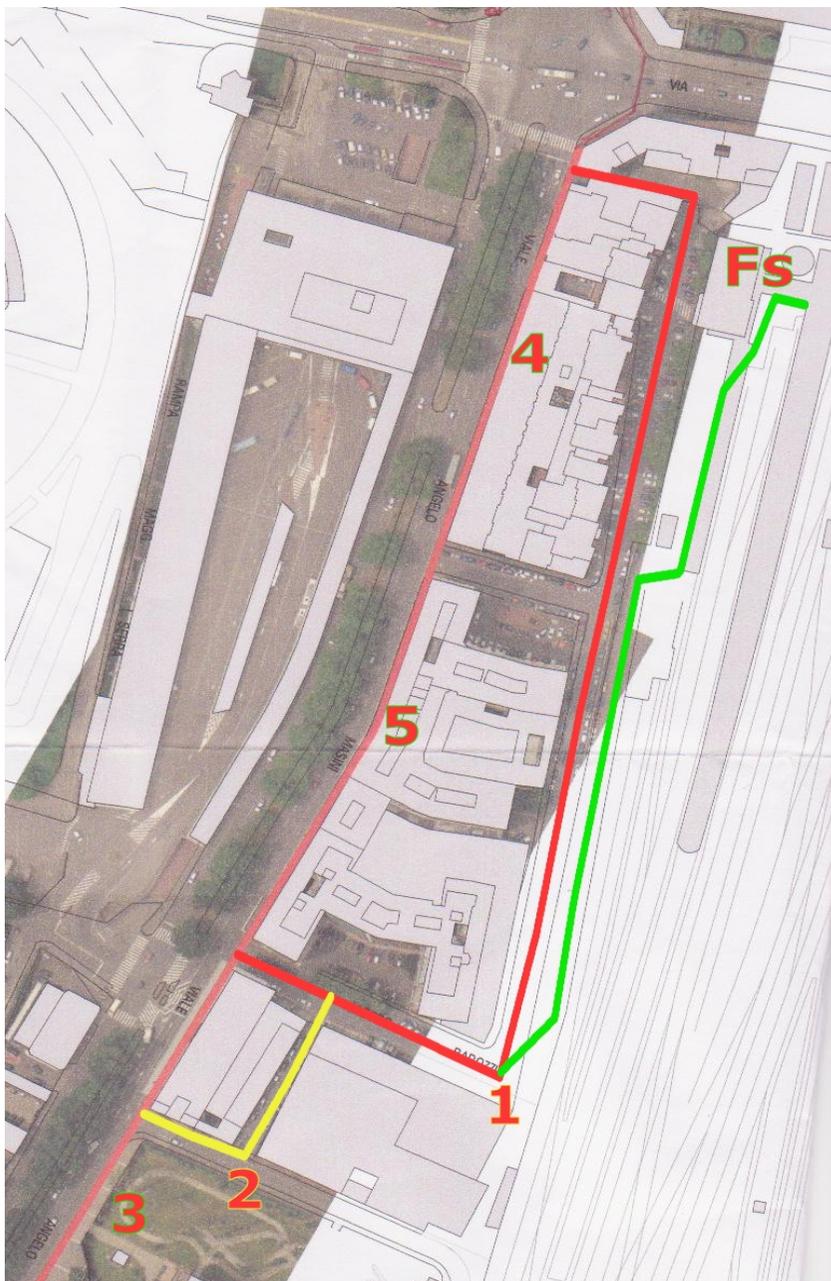
Tratta Stazione-S.Vitale – Zona Stazione Centrale



1 garantire accesso alla postazione Bike Sharing di Piazza XX Settembre e raccordo con la ciclabile esistente di Via Cesare Boldrini.

2 Con gli attuali tempi semaforici le due modalità di attraversamento dell'incrocio sono equivalenti. Anche se il traffico che esce da via Indipendenza è decisamente inferiore a quello che imbocca Via Matteotti. In più con l'alternativa verde si garantirebbe accesso anche alla stazione delle autocorriere ove sarebbe opportuno installare (o potenziare) una postazione di Bike Sharing.

Tratta Stazione-S.Vitale – Zona Autostazione - Barozzi

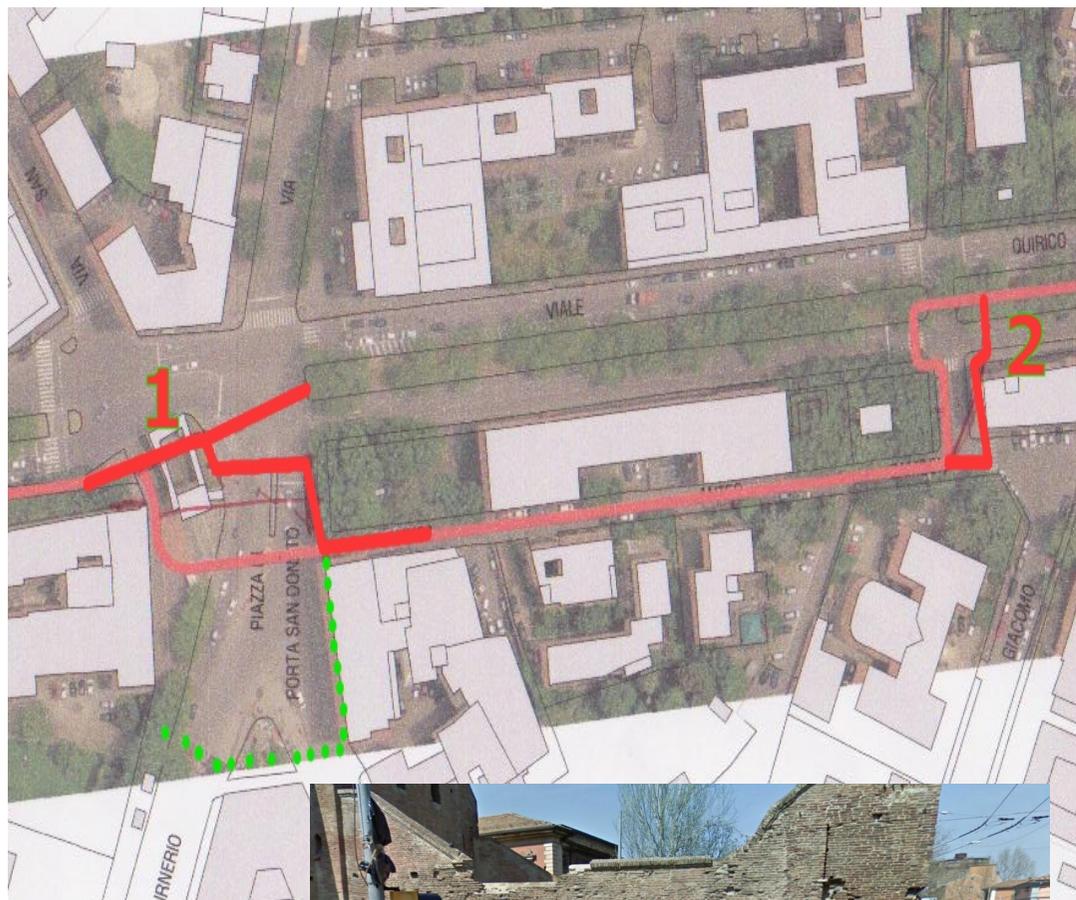


Il tratto centrale di Viale Masini non è sufficientemente largo da garantire una pista ciclabile di adeguata larghezza. La soluzione di passaggio sul marciapiede è pratica ma nei punti **4** e **5** ci sono sia cartelli imponenti che segnalazioni di proprietà privata (da verificare).

1 Attraverso la rampa di accesso auto alla stazione si arriva direttamente in Centrale (verificare disponibilità RFI e accessibilità ex parcheggio biciclette Stazione).

2 La tratta gialla passa per un parcheggio privato aperto dal lato di Via Barozzi e chiuso da un cancello in Via Muggia. Ottenendo un permesso di passaggio si risparmierebbe un'altra tratta complessa su Viale Masini

Tratta Stazione-S.Vitale – Zona Porta Zamboni

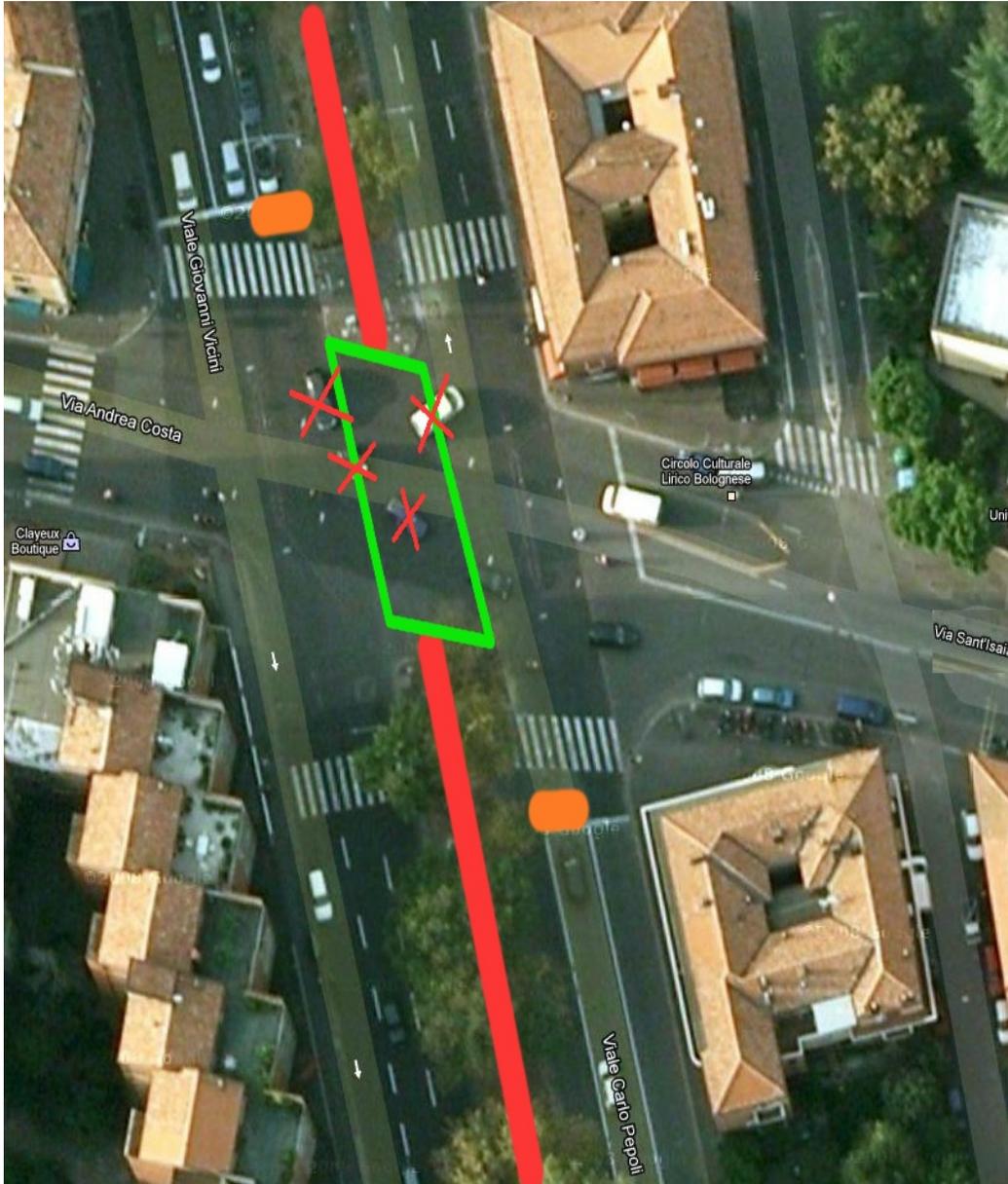


1 Sfruttando una delle aperture oggi tamponata della porta si riesce ad ottenere un percorso più lineare (e anche più scenografico ...), senza aggiungere una ulteriore interruzione su Via Irnerio.

2 Spostando il passaggio dall'altra parte di Via San Giacomo si ottiene un percorso più lineare.



Attraversamenti Semaforici



Una ciclabile a centro viali, agli incroci, segue le precedenze dei viali stessi (che di solito godono anche di un maggior tempo di verde semaforico), per cui l'unico dettaglio che rimane da risolvere sono le svolte a sinistra dei veicoli che percorrono i viali.

Tenuto conto anche che la posizione dei veicoli indicati con la X rossa è vietato dal C.S. (Art. 145 Comma 7), si rende necessario trovare un sistema per evitare che questo comportamento divenga pregiudizievole per la sicurezza dei ciclisti.

La proposta è quella di bloccare i veicoli (mediante l'aggiunta di una segnalazione semaforica con freccia) prima dei punti segnalati con il tratto arancione.

E' da notare che le segnalazioni nell'immagine di esempio (Incroccio Viali-Via S.Isaia-Via Andrea Costa) sono ridondanti, non essendo permessa la svolta in via Andrea Costa per chi percorra Viale Pepoli.

Noto in aggiunta che non esistono, nelle tratte di riferimento, incroci nei quali siano consentite entrambe le svolte a sinistra, l'esempio deve essere considerato come adattabile nei due casi di svolta.