

37 INTERVENTI URGENTI E PUNTUALI PER LA NORMALIZZAZIONE DELLA MOBILITA' CICLISTICA A BOLOGNA

1) Tangenziale della bici su porta Zamboni

Completamento passaggio porta Zamboni: occorre completare al più presto la congiunzione della tangenziale della bici attraverso porta Zamboni, collegamento stralciato a suo tempo a causa di problemi con la Sovrintendenza sul percorso e a causa dei lavori in corso per la realizzazione della sottostazione elettrica di Tper. In quel punto il traffico bici è particolarmente intenso e nevralgico, soprattutto per la presenza di percorsi connessi con le diverse sedi universitarie (via Zamboni, via Irnerio, viale Berti Pichat, via Ranzani). Occorre però fare uno sforzo per mantenere un attraversamento il più possibile diritto attraverso la porta. Allo stato attuale i ciclisti - dissuasi dall'estrema sconvenienza del percorsi indicato - fanno manovre pericolose.

2) Preferenziale dismessa su via San Donato

Data la rilevanza del collegamento ciclabile tra la tangenziale e la pista di via san Donato fuori porta Zamboni, sarebbe anche auspicabile che la vecchia corsia preferenziale nel primo tratto di via S. Donato fosse completamente dedicata alle biciclette e opportunamente marcata come pista con un cordolo di separazione di minimo impatto, onde evitare fenomeni di posteggio abusivo e passaggi di auto o moto. La soluzione a nostro avviso ottimale sarebbe quella di eliminare la preferenziale, ad oggi inutilizzata, e realizzare due ciclabili monodirezionali ai due lati, una per senso di marcia con le auto al centro piuttosto che una bidirezionale dallo stesso lato. Anche l'attraversamento ciclabile del viale di circonvallazione dovrebbe essere allargato e raddrizzato, facendolo partire dal largo scivolo presente di fianco a porta Zamboni.

3) Ciclabilità via Zanolini

Mancano le strisce di attraversamento ciclabile su via Zanolini di fianco alla stazione ex Venete, e una chiara segnaletica sulla natura del percorso su lato verso Massarenti di Zaccherini Alvisi nei pressi dell'AEEmilia Hotel (si tratta di una ciclopedonale o no?). Tuttavia lo sbocco indicato con la X unisce quel tratto interno con una preferenziale ciclabile, per cui riteniamo in ogni caso necessario l'attraversamento ciclabile, vista l'importanza che quel percorso ricopre come utilissima alternativa alla tangenziale fra Ranzani e il S.Orsola, in uno dei tratti nei quali ancora la Tangenziale è piuttosto inefficiente (causa situazione Porta S. Donato).



4) Tangenziale della bici su attraversamento porta San Vitale

C'è attualmente una grave situazione di rischio provocata dal fatto che molti automobilisti non rispettano il divieto della svolta, sia per chi dal viale interno vuole svoltare in Zanolini/viale Filopanti, sia per chi dal viale esterno vuole svoltare verso via San Vitale. Entrambe le possibilità sono vietate (o regolamentate, nel caso dell'ingresso in San Vitale) ed hanno anche opportunità alternative, ma restano numerosissime le auto che in ogni momento compiono la pericolosa manovra. Abbiamo già segnalato la presenza di una forte incidentalità su questo tratto, ciononostante la telecamera già predisposta a sorvegliare la corsia preferenziale ci risulta inattiva. Oltre all'accensione della telecamera, ci sono molti interventi migliorativi per questo complesso svincolo: disegnare a terra frecce "avanti-dritto" nella corsia dove è vietata la svolta, freccia "avanti-dritto" sul semaforo quando è verde, cartelli ben evidenti su ambo i lati dei viali che indichino la possibilità di fare l'inversione girando attorno a porta San Vitale (un cartello che lo indica c'è già, ma strettamente aderente al codice della strada e quindi incomprensibile, oltreché minuscolo), togliere il parcheggio selvaggio intorno alla porta San Vitale per facilitare l'inversione e gli altri flussi di traffico (si creano spesso intasamenti), distribuzione di volantini sulle auto che parcheggiano nella zona universitaria ricompresa tra Belmeloro-Selmi-ecc. che illustri la corretta possibilità di fare l'inversione (sono questi principalmente che uscendo da Belmeloro hanno la necessità di cambiare direzione sui viali. Si può inoltre coinvolgere il mobility manager dell'Università). Ma la soluzione che potrebbe essere definitiva è quella di **allungare i cordoli** tra i viali di qualche metro da entrambi i lati, così da rendere fisicamente difficile, se non impossibile, l'inversione, perchè se qualche auto provasse la svolta andrebbe facilmente a confliggere con i flussi degli altri mezzi. Lo spazio per allungare i cordoli c'è, lasciando comunque lo spazio per i flussi corretti ed anche per consentire la svolta dai viali dei lunghi bus. Una soluzione così esiste già e funziona abbastanza bene nell'incrocio tra i viali e via Dante. Potrebbe inoltre essere la soluzione anche dell'analogo caso a **porta San**

Mamolo. Per sostenere l'utilità di tale soluzione vorremmo sottolineare il successo dell'intervento all'incrocio con viale Dante, dove peraltro era stato fatto ben prima della tangenziale della bici e non per problemi con i ciclisti, ma per la pericolosità e per l'incidentalità storica dell'incrocio e per l'intralcio alla circolazione.

5) Tangenziale della bici su attraversamento porta San Vitale

Una situazione analoga a Porta San Vitale, nella quale molti automobilisti immessi sul viale svoltano impropriamente dai viali verso via D'Azeglio (vietato): vale più o meno quello detto per San Vitale. Anche qui la soluzione che potrebbe essere definitiva è quella di allungare il cordolo tra i viali di alcuni metri, secondo il modello di viale Dante.

Anche in questo caso il problema esisteva anche prima della tangenziale della bici. Inoltre la soluzione di entrambi i problemi di San Vitale e San Mamolo avrebbe il non irrilevante risultato di **rendere più scorrevole la circolazione delle auto sul viale**, ora spesso bloccata da quelli che si fermano per tentare di svoltare impropriamente. Eliminando questo blocco la circolazione non si interromperebbe.

6) Completamento piano sosta ciclisti in Centro Storico

La situazione della disponibilità di stalli autorizzati in centro storico è in continua criticità per il costante aumento dei cittadini che utilizzano la bici per spostarsi sulle brevi distanze del centro: le numerosissime contravvenzioni e rimozioni sono la prova della difficoltà di trovare uno stallo autorizzato, mettendo il cittadino nella spiacevole situazione di contravvenire alla normativa, arrangiando parcheggi spesso problematici sull'arredo urbano. Da nostro precedente lavoro su piano sosta ci risultano disponibili ancora 500 stalli da collocare, che andrebbero d'urgenza destinati ai nodi più problematici del Centro Storico, come Piazza Maggiore, via Orfeo, il Ghetto ebraico e altre aree che ci rendiamo disponibili a individuare con esattezza

7) Freccie sulle piste monodirezionali

Su alcune piste ciclabili monodirezionali sta diventando un problema la circolazione impropria di ciclisti in direzione opposta al senso di marcia, soprattutto in alcune direttrici molto trafficate dalle bici (es. via San Vitale, ponti ferroviari), preferendo la pista alla circolazione sulla corsia condivisa con le auto, prevista per quel senso di marcia. Non si è ancora diffusa la consapevolezza dell'esistenza del senso di marcia per le piste, creando problemi agli altri ciclisti e ai pedoni in uscita dai portici che non aspettano veicoli provenienti da quella direzione. Occorrerebbe verniciare nella segnaletica orizzontale la freccia di direzione in tutte le piste monodirezionali, in modo che sia ben chiara la direzione di marcia. Il problema c'è su ampi tratti della ciclabile Piazzi (e.g. via Pizzardi, che nell'ultimo tratto a senso unico fra Via Albertoni e Via Palagi viene spesso percorsa anche dagli scooter delle consegne a domicilio di norma contromano e nelle piste sui ponti della ferrovia.

8) Precedenza negli attraversamenti ciclabili e linea d'arresto

In concomitanza con gli incroci sulle piste ciclabili su marciapiede, soprattutto se bidirezionali, sarebbe necessario arretrare la linea di arresto delle auto a prima della pista ciclabile, sia per il rispetto della precedenza dei ciclisti (che sono veicoli che procedono sulla via principale, quindi, se non altro per quello hanno la precedenza) che per la loro sicurezza.

Se le condizioni di visibilità non lo permettessero, si lasci il segnale di precedenza ove è adesso e si metta un segnale ottagonale di "STOP" (come si fa per gli incroci a bassa visibilità) prima della pista ciclabile. Alcuni esempi del problema sulla ciclabile Fioravanti-Arcoveggio, rispettivamente all'altezza di Via Spada, dell'Ippodromo e di Via Sario Bassanelli - Istituto Aldini.

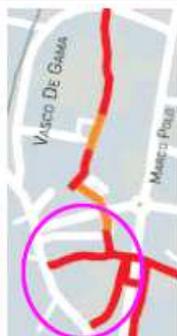


9) Urgenza di rifacimento manutentivo segnaletica orizzontale

Alcune piste disegnate solo con segnaletica orizzontale risultano quasi invisibili per la scarsa manutenzione, in particolare quelle del centro storico come Via delle Moline e Largo Respighi.

10) Urgenza di interventi manutentivi sul manto stradale di alcune ciclabili

Dopo il comparto di Via Valdossola e più di recente, quello vicino a Ravone (Malvasia, Casarini, Tanari) e la zona di Via Vetulonia, ci sarebbe da proseguire con la manutenzione del manto delle ciclabili maggiormente disastrose: la tratta di Via Fossolo o via Pizzardi, per lo meno sulla ciclabile Piazza, la zona de Pisis e Gucci sulla Certosa-Borgo Panigale, le piste nel parco di fronte a Ipercoop Lame e la pista in via Gobetti verso CNR in cui le radici hanno sollevato la pavimentazione.



Per questi rifacimenti chiediamo attenzione anche sulla scelta dei materiali, escludendo quelli che presentano problemi, come la vernice ad alta coprenza che è particolarmente liscia e scivolosa in caso di pioggia, sia per chi utilizza la pista in bicicletta che per le auto che, in caso di frenata anche a bassa velocità sarebbero un pericolo per i ciclisti.

11) Corsie ciclabili sui ponti ferroviari

Da tempo attendiamo interventi risolutivi a favore dell'accessibilità ciclistica dei **ponti di Stalingrado e San Donato**, da molti anni limitata a una monodirezionale su marciapiede molto malmessa e di spazio assolutamente insufficiente a evitare il conflitto continuo con i pedoni, anch'essi eccessivamente limitati. Chiediamo di procedere celermente alla creazione di una normale corsia ciclabile su sede stradale, più adatta al transito di veicoli quali le bici

Segnaliamo inoltre che le piste al momento presenti mancano completamente di raccordo con la viabilità principale.



12) Deforestazione dei fittoni dissuasori sulle ciclabili

Da tempo segnaliamo al Settore Mobilità l'effetto controproducente dei dissuasori i quali non delimitano in effetti l'accesso a motorini e simili, ma costituiscono un pericoloso intralcio per le bici in caso di perdita di equilibrio o di scontro, andando a peggiorare la sicurezza dei ciclisti stessi. Per alcuni mezzi bici previsti dal codice (larghi fino a 1,20, come cargo-bike, carrelli a traino e simili) i dissuasori costituiscono un vero e proprio impedimento all'accesso.



es. In Bovi Campeggi

Problemi analoghi di inaccessibilità li abbiamo per lo scorretto risposizionamento di cassonetti o le campane del vetro in modo non conforme a quanto definito recando intralcio a molte piste ciclabili, una soluzione definitiva sarebbe quella di non far coincidere il posizionamento dei cassonetti con l'area delle ciclabili, anche per evitare il conflitto con i pedoni che attraversano la pista per andare a buttare la spazzatura.



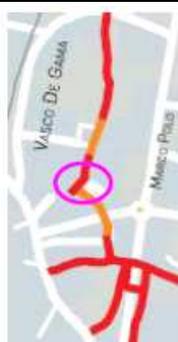
zona Barca



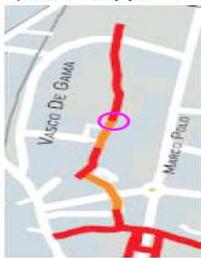
via Gobetti

13) Eliminazione delle “trappole” e installazione di specchi stradali in curve cieche

Da moltissimo tempo chiediamo l'eliminazione di questi dissuasori e la sostituzione con specchi stradali: sono pericolosi, inutili e impediscono l'accesso a moltissimi tipi di bici, soprattutto quelle con manubrio largo, sempre più diffuse, obbligando il ciclista a non utilizzare la ciclabile. Dal momento che le trappole sono state posizionate in punti di scarsa visibilità a causa di curve cieche, chiediamo che vengano piuttosto installati specchi stradali. L'inutilità di queste strutture è confermata dall'assenza della stessa nel passaggio di via Rimesse, il quale ne è stato privato prima per lavori in corso poi per atti vandalici, e al momento non registra alcun caso di conflittualità incidentale, mentre ne giova di molto l'accessibilità della pista.



-gli accessi al parco del PEEP di via Vasco de Gama sono quasi tutti impediti (in particolare quelli da via Vasco de Gama). Ad esempio dalla Casa Gialla a Piazza da Verrazzano, le barriere architettoniche in foto impediscono il passaggio in bici... (sulla mappa non esistono).



14) Direttrice piazza Galvani - via del Cane.

Si tratta di un passaggio frequentatissimo dai ciclisti e collocato su una delle direttrici suggerite dalla mappa delle ciclabili del Comune di Bologna. Esso è privo di un attraversamento ciclabile che segnali il passaggio dei ciclisti provenienti da via Farini e li metta in sicurezza. La stessa via del Cane necessiterebbe di una riorganizzazione: lo spazio è risicatissimo e conteso tra pedoni, motocicli (più della metà in costante sosta abusiva) e ciclisti, occorrerebbe liberare lo spazio al transito limitando gli stalli moto al solo lato palazzo Pizzardi e controllare la sosta abusiva. La segnaletica è carente e poco comprensibile soprattutto per chi proviene da vicolo Barbazzi (cartello di divieto di accesso salvo autorizzati è posto dopo la svolta, non prima e risulta invisibile ai motociclisti). Le condizioni dell'asfalto sono pessime da vicolo Barbazzi a via Farini e necessiterebbero un rifacimento. Anche all'incrocio tra via del Cane e via Marsili sarebbe necessario che vi fosse un attraversamento pedonale e ciclabile, per proteggere l'utenza e rallentare le auto provenienti da via D'Azeglio e diretti verso via Garibaldi.

15) Ciclabilità via Zanolini

Mancano le strisce di attraversamento ciclabile su via Zanolini di fianco alla stazione ex Venete, e una chiara segnaletica sulla natura del percorso su lato verso Massarenti di Zaccherini Alvisi nei pressi dell'AEmilia Hotel (si tratta di una ciclopedonale o no?). Tuttavia lo sbocco indicato con la X unisce quel tratto interno con una preferenziale ciclabile, per cui riteniamo in ogni caso necessario l'attraversamento ciclabile, vista l'importanza che quel percorso ricopre come utilissima alternativa alla tangenziale fra Ranzani e il S.Orsola, in uno dei tratti nei quali ancora la Tangenziale è piuttosto inefficiente (causa situazione Porta S. Donato).

16) Attraversamenti su via Rizzoli

Mancano diversi attraversamenti ciclabili su tratte consentite, di fatto, alle sole bici, come il raccordo su via Rizzoli tra via Oberdan e via Calzolerie, quello tra Piazza del Nettuno e la viabilità di via Indipendenza, così come manca in quel punto l'attraversamento per i pedoni che vogliono continuare sul lato destro di via Indipendenza, in provenienza da Piazza del Nettuno, e si trovano a dover attraversare due volte su via Ugo Bassi e su via Indipendenza, mentre le bici non hanno alcuna regolamentazione. Si ricorda che esclusi i T days dal lunedì

al venerdì il traffico su via Rizzoli è molto intenso sia di bus che di furgoni e motocicli e opportuni attraversamenti renderebbero più sicuro e ordinato l'incrocio centrale della nostra città.

17) Situazione area scolastica via Frassinago

Situazione già segnalata sulla quale esistono plichi di documentazione che alleghiamo, 200 mt di via Frassinago viene usata in doppio senso ciclabile da molti ciclisti, genitori e studenti dei numerosi plessi scolastici dell'area che non hanno alternative reali per raccordarsi con il centro storico se non allungamenti di percorso molto sconvenienti, mettendo in situazione di pericolo i bambini e esponendosi alle contravvenzioni che interessano i ciclisti contromano. Sarebbe utile spostare i cassonetti sul lato destro della carreggiata, lasciando sulla sinistra una corsia ciclabile che consenta di raggiungere via S. Isaia in sicurezza.

18) Segnaletica di svolta obbligatoria e di divieto di accesso su preferenziali

Abbiamo un problema generalizzato che riguarda la segnaletica che dovrebbe indicare la svolta obbligatoria per tutti i veicoli: i posizionamenti attuali rivelano che sia di fatto pensata solo per le auto; a rigore di codice della strada dovrebbe essere rispettata anche dalle bici, portando però a risultati paradossali. Un esempio: Matteotti, angolo Zampieri, c'è l'obbligo di proseguire dritti, ma su via Zampieri, in posizione defilata, è presente un cartello di "divieto d'accesso eccetto bici", se ne deduce che l'obbligo di proseguire dritti dovrebbe essere necessariamente corredato dalla targhetta "eccetto bici", che erroneamente manca



Abbiamo un problema analogo per la cartellonistica delle preferenziali. A volte il transito è esplicitamente consentito alle bici, ma non sempre è così, anche su preferenziali in cui sia stato autorizzato il transito, creando la cattiva abitudine di non prestare attenzione alla segnaletica. Un esempio: da piazza Unità verso il centro, lungo via Matteotti, non compare la bici come eccezione al divieto di transito, ma 100 metri più avanti un cartello analogo riporta **anche** il pittogramma della bicicletta.



I due problemi talvolta sono combinati. Sempre in via Matteotti, provenendo dal centro, si incontra questo **obbligo di svolta**; ma, **dall'altro lato dell'incrocio, proprio di fronte, si intravede chiaramente il segnale che indica la corsia preferenziale con accesso consentito anche alle bici!** Come possono arrivarci, se andare dritti è proibito e le altre due strade sono a senso unico in uscita dall'incrocio?



19) Sottopasso di via Zanardi

Il sottopasso di via Zanardi risulta molto pericoloso, inoltre sembra arrivare un'ulteriore modifica alla viabilità con la costruzione di un supermercato in angolo con via Bovi Campeggi. Dalle recenti dichiarazioni dell'Assessore il progetto di ciclovia è sospeso in attesa di completamento di una seconda viabilità. Qual è lo stato reale del progetto? Il sottopasso è attualmente molto frequentato dai ciclisti, che devono essere messi in sicurezza con la realizzazione di una corsia ciclabile. Nel frattempo, chiediamo da tempo la valorizzazione con una segnaletica chiara e visibile del Sottopasso della Bova, che al momento è l'unica alternativa al sottopasso di via Zanardi, ma manca completamente manca un'adeguata segnaletica e molti ciclisti non lo conoscono.

20) Situazione accessibilità del percorso sul Navile

il ponticello nuovo e i passaggi ciclabili lato CNR andrebbero aperti appena possibile



Il nuovo ponticello e i passaggi ciclabili sul lato del CNR andrebbero aperti il prima possibile
Il cantiere dell'Università è stato arretrato con la conseguente apertura del ponte sul Navile
al Battiferro; è però rimasta inspiegabilmente chiusa la nuova passerella di collegamento tra
"sponda destra" con "rastera di mezzo" del canale. A quando la sua riapertura?
Analogamente si attende da tempo la promessa apertura del cancello del Museo del
Patrimonio Industriale (per la continuità del lato sinistro della lungo navile (per riconnettersi
a via del Pellegrino):



Sarebbe necessario un "addolcimento" della discesa da Palazzina Geometri (e asfaltatura
della sua base per rischio incidenti).



Ala Bova, in uscita dal tunnel sotto la ferrovia sul lato verso la salita in via Bovi Campeggi
c'è grande rischio collisione con chi scende veloce e spesso tagliando la curva. Sarebbero
da prevedere miglioramenti come asfaltatura di quel tratto, specchio e segnaletica
d'avvertimento.

Nella nuova area Universitaria tra il CNR e il Museo del patrimonio industriale (al Battiferro)
non sono stati previsti percorsi ciclabili (e relative rampe/raccordi sui cordoli dei parcheggi
nei tragitti di attraversamento dell'area). La questione ha anche valenza generale: come è
possibile che nel 2017 si progettino ancora aree nuove senza queste elementari attenzioni?



La stessa situazione si presenta in sponda sinistra del Navile nella nuova area di Astronomia, verso via del Pellegrino e via Beverara, non raccordate ma di fatto usate da centinaia di studenti in bici.

Su via Carracci manca il completamento della ciclabile per raggiungere l'ingresso di villa Angeletti e via Zanardi.

Si segnala inoltre un possibile raccordo utile dietro la ditta Cambielli-ex Manzini, in cui l'apertura del passaggio eviterebbe l'incrocio Carracci-Zanardi.

- Aprire il passaggio tra via Carracci e via Beverara dietro la **ditta Cambielli** Andrebbe creata la connessione tra le ciclabili di via Beverara (dietro il nuovo palazzo sede del collegio dei geometri) e via Carracci (dietro ditta **Cambielli** /ex Manzini) per evitare l'incrocio Carracci-Zanardi.



Altro raccordo che potrebbe essere utile unisce Via carracci con il percorso ciclopedonale lungo Navile verso la Bova (attualmente tale raccordo è fattibile solo tramite scala molto stretta e non attrezzata per passaggio con bici)



21) Anomalie segnaletiche su Piazza da Verrazzano

La pista ciclabile da Piazza da Verrazzano in direzione del giardino antistante ai Ferrovieri passa in senso opposto al senso di marcia nel tratto da via Vespucci: qual è la corretta interpretazione?

- la pista ciclabile da piazza da Verrazzano al giardino dietro i Ferrovieri, passa in contromano in un tratto di via Vespucci... non è segnalata se non con un cartello... Come si deve interpretare?



22) Mancati raccordi ciclabili su Via Zanardi/via Manzi

La pista del sottopasso Lazzaretto proveniente da via Zanardi ha accesso non definitivo e un attraversamento pericoloso con le strisce pedonali cancellate, sarebbe necessario ripristinare la segnaletica in protezione di ciclisti e pedoni. Analogamente la pista sbuca in via Zanardi dal parco dei Ferrovieri senza alcuna segnalazione, né passaggio ciclabile: si potrebbe costruire la ricucitura con la nuova pista del Lazzaretto.

- la pista del sottopasso Lazzaretto, provenendo da via Zanardi, ha accesso non definito e attraversamento pericoloso... senza neanche strisce pedonali (cancellate?)

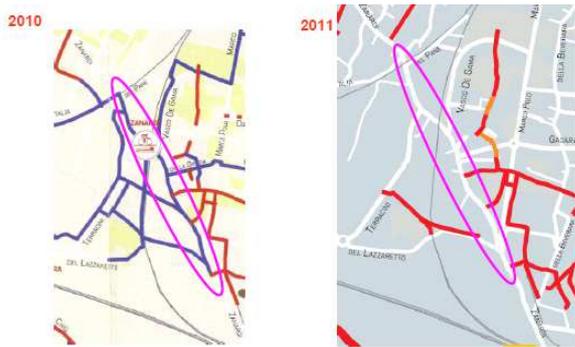


- la pista del parco dei Ferrovieri sbuca, in via Zanardi, abbandonata a sé stessa, senza neanche attraversamento pedonale (potrebbe essere ricucita alla nuova pista del sottopasso Lazzaretto)



23) La ciclabile promessa su via del Pane

Nel 2007 la mappa del Comune indicava come tratta in costruzione una ciclabile da via del Pane fino alla rotonda con via Marco Polo, come mai non è più stata realizzata?



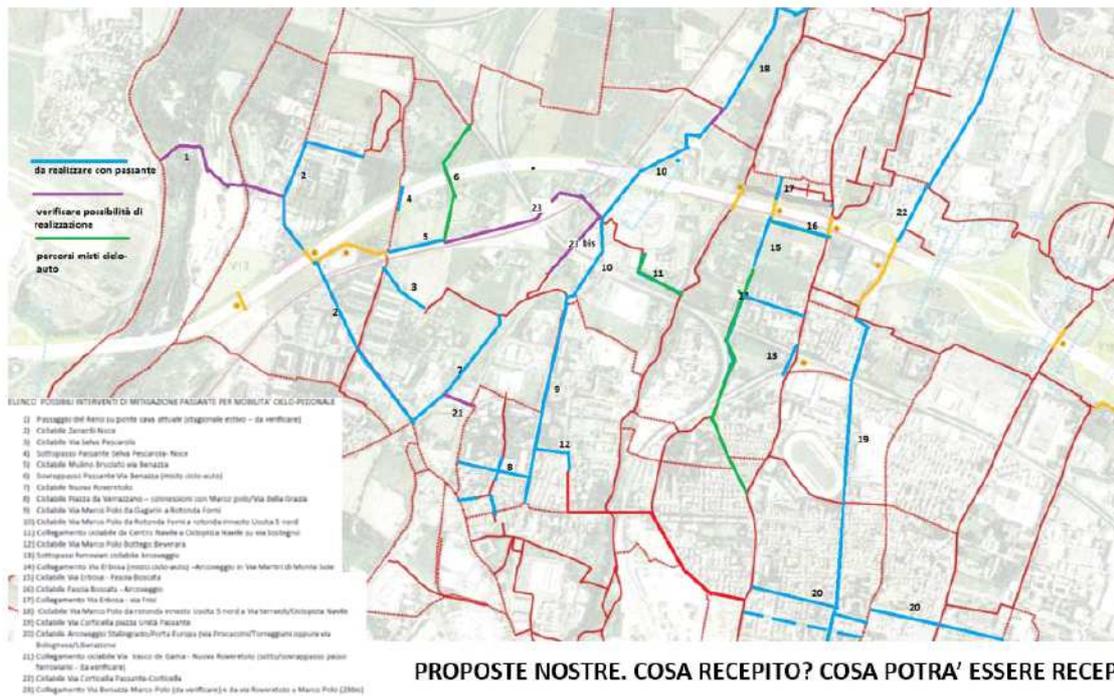
24) Segnalazione già inoltrata su via Zanardi rotonda Fantin

	<p>SEGNALAZIONI-E-PROPOSTE-¶ RETE-CICLABILE-ZONA-SFM-VIA-ZANARDI¶ Scheda-08—Ipotesi di connessione-e-carente segnalazione pista-Via Zanardi-(da-incrocio-con-Via-Fantin)¶</p>	<p>Rif.:¶ Doc_CoComBi_001_rev01_140719_SFM Zanardi-Scheda_08.doc¶ Pag.: -1/1¶ Data: -19/7/2014¶</p>
	<p>Ipotesi di connessione-e-carente segnalazione della pista esistente in Via Zanardi (da- incrocio con Via Fantin a la rotonda (pista Lama))¶</p>	<p>Per ulteriori info e chiarimenti:¶ od: gianpiero.crovetti@gmail.com - 3281650570¶ La pista ciclabile esistente in via Zanardi (presso- rotonda (per Lama - Via Fantin)) presenta carenze di- segnaletica verticale ed orizzontale: non chiara- separazione tra pedoni e ciclisti.¶ Non è segnalata in mappa del comune!¶</p> <p>Necessaria realizzazione di collegamento di pochi metri- per ricucitura più "fluida" delle piste esistenti.¶</p>

25) Fruibilità area interessata da Passante

Nell'ambito del confronto pubblico sul Passante, la consulta ha chiesto di realizzare opere che agevolino la permeabilità e la fruibilità dell'area dal punto di vista ciclabile (recepite in parte anche da un o.d.g. del Quartiere Navile): si chiede che tali proposte, se non accolte nell'ambito della realizzazione del Passante, vengano valutate nell'ambito di altri possibili finanziamenti:

- Passaggio del Reno su ponte cava attuale.
- Ciclabile Zanardi dal sottopasso ciclopedonale del Mulino Bruciato verso Noce a nord e verso il Cubo a sud. (Ciclabile Zanardi-Noce)
- Ciclabile Via Selva Pescarola
- Ciclabile Mulino Bruciato via Benazza
- Ciclabile Piazza da Verrazzano - connessioni con Marco Polo/Via della Grazia.
- Collegamento ciclabile da Centro Navile a Ciclopista Navile su via Sostegno
- Ciclabile Via Marco Polo Bottego Beverara
- Ciclabile Via Erbosa-Fascia Boscata
- Ciclabile Fascia Boscata-Arcoveggio
- Individuazione di interventi per mettere in sicurezza un percorso est/ovest tra Ciclabile Arcoveggio angolo via Gobetti - Stalingrado/Porta Europa - Fiera (via Procaccini/Torreggiani oppure via Bolognese/Liberazione) - (ad es. In via Procaccini ricavare un tratto ciclopedonale verso fiera)
- Collegamento Via Benazza Marco Polo e da via Roveretolo a Marco Polo, risolvendo tutto il nodo rotonda Centro Navile.
- Ciclabile Via Corticella Passante-Corticella, estendendola a nord o a sud compatibilmente con vincoli esistenti.
- La ciclabile radiale di via Arcoveggio continua ad avere 2 importanti discontinuità critiche presso i 2 sottopassi ferroviari (vedi foto).





26) Attraversamento di Via Stalingrado all'altezza della Ex Manifattura Tabacchi

Anche questo già ripetutamente segnalato al Settore Mobilità, attraversamento mortale in concomitanza con l'ingresso ciclopedonale al Parco Nord. Ci era stato assicurato che il semaforo attualmente posto in zona sarebbe stato arretrato nell'ambito della riqualificazione dell'Ex Manifattura con un nuovo percorso interno al comparto che avrebbe raccordato la pista Ex Casaralta con il Parco Nord. Qual è il cronoprogramma dei lavori?

27) Attraversamento della Via Emilia (Via Dozza) all'altezza di via Dallolio

In corrispondenza del Villaggio Due Madonne sulla ciclabile Piazzini, la pista che esce a lato del concessionario Dacia e proviene dalle scuole Savio e quella dall'altra parte della Via Emilia che va al parco dei Cedri sono disassate di una decina di metri. Attualmente, per coprire il disassamento, ci sono dieci metri di marciapiede da percorrere bici a mano. Sarebbe necessario creare un attraversamento ciclabile diagonale (come c'è su via Emilia Ponente all'altezza di Via della Pietra) spostando su un palo apposito una delle due lanterne semaforiche dedicate alle bici.

28) Mancanza di illuminazione su percorsi ciclabili

Il sottopasso della Bova (e il tratto successivo in direzione Nord) è anche un classico esempio di mancanza di illuminazione su percorsi ciclabili: il tratto che passa sotto via Carracci e si collega al parco di Villa Angeletti è completamente buio, generando una situazione di grande pericolosità per interferenza con gli elementi arborei, la stessa situazione sul il tratto di ciclabile di via De Pisis fino a viale Togliatti, nel tratto di percorso che da via Olmetola conduce alla Villa Bernaroli, tratto di via Giuriolo di fianco al parcheggio.

29) Semaforo pedonale di via Andrea Costa

All'altezza della fermata Certosa c'è un semaforo che dovrebbe essere a chiamata e non automatico. Nella pratica, il semaforo costringe a lunghe ed inutili attese sia i pedoni che le automobili, che spesso non rispettano il rispettivo rosso.

30) Ciclabile Ghisello

Altra segnalazione già inoltrata sulla quale chiediamo lo stato di fatto: c'è un tratto minimo mancante per riunire la ciclabile che esce dal Ghisello, attraversa il parco Nicholas Green e dovrebbe congiungersi con la tratta che accerchia la Certosa ma che è contesa da lottizzazione.



31) Tangenziale della bici a Porta Santo Stefano

Nell'ultimo tratto prima del semaforo, davanti ai Giardini Margherita, è rimasta una piccola parte non asfaltata ma con presenza di brecciolino particolarmente insidioso in caso di fermata al semaforo. È evidente la mala esecuzione dei lavori su questo tratto, che andrebbe ri-pavimentato per evitare facili cadute.

32) Ciclabile su marciapiede in via Dante

Manca apposita segnaletica orizzontale che indichi lo spazio bici e quello pedoni, mentre il proseguimento che aggira piazza Trento Trieste versa in condizioni pessime e richiederebbe manutenzione.

33) Ciclabile su marciapiede in via Mezzofanti

La segnaletica orizzontale non è stata ripristinata dopo i lavori sui marciapiedi e l'asfalto marciapiedi in alcuni punti è degradato, gli attraversamenti andrebbero evidenziati con asfalto rosso e indicato il senso di marcia così come sulle altre monodirezionali.

34) Situazione ciclabile su via Irnerio

Lo spazio della carreggiata consentirebbe la presenza di una corsia ciclabile, o in alternativa un intervento significativo di moderazione del traffico perché i comportamenti degli utenti di quel tratto non sono conformi al limite dei 30 km/h come sarebbe da disposizione in centro storico, ma viene piuttosto utilizzata come arteria ad alto scorrimento.

35) Comportamenti pericolosi in via Belle Arti

Il percorso di Via belle Arti all'altezza del palazzo Bentivoglio diventa assai rischioso a causa delle auto, motorini, camion che vanno in senso vietato per raggiungere Via Mascarella, occorrerebbe predisporre delle telecamere o accertamenti che impediscano comportamenti scorretti.

36) Ciclabile interrotte per lavori in corso

Come già evidenziato in più incontri precedenti i lavori in corso interrompono in maniera arbitraria i percorsi ciclabili senza che vengono predisposte alternative valide, costituendo un grave disagio. È l'esempio di Porta Galliera, da mesi interrotta e senza soluzioni per i ciclisti che vanno e vengono dall'asse di via Matteotti, così come in via Boldrini la ciclabile è interrotta da lavori e non ci sono segnalazioni per i ciclisti se non quelle di utilizzare le bici a mano ma senza attraversamenti o direzioni consigliate, per cui il ciclista è semplicemente interrotto e invitato ad andare nel nulla. La stessa situazione nei lavori di attraversamento di via Irnerio a Porta San Donato.

37) Mancanza di una segnaletica coerente sulla rete ciclabile

Le piste di nuova realizzazione non hanno alcuna indicazione per i ciclisti, ad esempio in via Zanardi rispetto alla ciclabile 8: per chi provenga da quell'itinerario segnalato, non c'è alcuna chiarezza se l'itinerario sia o meno lo stesso e dove conduca, così come non sono segnalati raccordi (ad esempio quello con il sottopasso della Bova). Nuove e vecchie ciclabili andrebbero ricollegate con adeguate indicazioni con un adeguato progetto di wayfinding.

15 marzo 2017
consultabicycletta@comune.bologna.it