

6 SPAZIO CONDIVISO

6.1 Città 30

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.1 - CITTA' 30			
OSSERVAZIONE	N° 592	Proponente	PG 15607
Contenuto sintetico			
Zona 30.			
Deduzioni			
<p>L'intervento di regolamentazione suggerito è coerente con la Vision sullo spazio condiviso del PUMS dal momento che, come sottolineato nel paragrafo 6.2.2 "il PUMS propone il superamento del concetto di Zona 30 con conseguente evoluzione dello stesso in Città 30, da applicare in via prioritaria ai Comuni PAIR. L'evoluzione proposta mira ad estendere all'intera rete urbana i benefici (in termini di sicurezza e uso condiviso dello spazio stradale) delle "classiche" Zone 30, che ad oggi sono sostanzialmente limitate a singoli quartieri e al centro storico di Bologna". L'individuazione delle singole aree dove istituire tale regolamentazione resta comunque demandata al singolo Comune in attuazione di quanto previsto dal PUMS.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.1 - CITTA' 30			
OSSERVAZIONE	N° 593	Proponente	UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO)
Contenuto sintetico			
Istituzione zone 30 in punti sensibili.			
Deduzioni			
<p>L'intervento di regolamentazione suggerito è coerente con la Vision sullo spazio condiviso del PUMS dal momento che, come sottolineato nel paragrafo 6.2.2 "il PUMS propone il superamento del concetto di Zona 30 con conseguente evoluzione dello stesso in Città 30, da applicare in via prioritaria ai Comuni PAIR. L'evoluzione proposta mira ad estendere all'intera rete urbana i benefici (in termini di sicurezza e uso condiviso dello spazio stradale) delle "classiche" Zone 30, che ad oggi sono sostanzialmente limitate a singoli quartieri e al centro storico di Bologna". Tale provvedimento è applicabile a tutti i Comuni della Città metropolitana e rimane di loro competenza in attuazione delle strategie definite dal PUMS.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.1 - CITTA' 30



OSSERVAZIONE

N° 594

Proponente

**CONSULTA
COMUNALE DELLA
BICICLETTA**

Contenuto sintetico

1) fissare target assoluti e percentuali (intermedi al 2020 e 2025, e finale al 2030) di strade urbane, sul totale di chilometri della rete viaria cittadina, su cui si intende progressivamente applicare il limite di velocità dei 30 km/h.

Deduzioni

L'osservazione è coerente con il PUMS il cui obiettivo è di estendere il concetto di Città 30 al 100% delle strade urbane non appartenenti alla rete primaria entro il 2030, in cui in primis istituendo il limite di velocità di 30 km/h. La progressiva diffusione di Zone 30 nel breve e nel medio periodo seguirà valutazioni e priorità legate all'efficacia dei risultati piuttosto che all'effettiva estensione chilometrica, pertanto non si ritiene utile utilizzarla come target. Si valuterà in fase di attuazione se come indicatore per la fase di monitoraggio durante l'attuazione del Piano possa risultare significativo a sostituzione o integrazione di quello relativo all'estensione in kmq già individuata nell'Allegato 1 Governance e Monitoraggio, al netto dei limiti consentiti dalla complessità di rilevamento di tale dato su tutta l'area metropolitana.

Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.1 - CITTA' 30			
OSSERVAZIONE	N° 595	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>2) esplicitare che la maglia stradale secondaria in cui col nuovo Piano i 30 km/h diventano la regola è costituita almeno dalle strade che, in base alla nuova classifica funzionale adottata dai singoli Comuni con il PGTU e il Regolamento viario, sono identificate come di quartiere, interzonali e locali.</p>			
Deduzioni			
<p>Si ritiene pertinente e utile il contributo per rafforzare e uniformare il concetto di Città 30 in tutti i Comuni della Città metropolitana mediante una maggior specificazione per quanto concerne la tipologia di strade urbane da istituire progressivamente a 30 km/h.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo capitolo 11</p> <p>La maglia stradale secondaria a 30 km/h è dunque costituita dalle strade che, in base alla nuova classifica funzionale adottata dai singoli Comuni con il PGTU e il Regolamento viario, sono identificate come di quartiere, interzonali e locali.</p>			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.1 - CITTA' 30			
OSSERVAZIONE	N° 596	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>3) prevedere che per la istituzione minima delle "zone 30" sia indispensabile, oltre alla realizzazione delle porte d'accesso, l'attuazione, all'interno, almeno di interventi di segnaletica orizzontale, come ad esempio la modifica della disposizione dei parcheggi (da tutti uguali a sfalsati, a spina di pesce anziché in linea, etc.).</p>			
Deduzioni			
<p>Si ritiene pertinente e utile il contributo per rafforzare e uniformare il concetto di Città 30 in tutti i Comuni della Città metropolitana mediante una maggior specificazione dei requisiti minimi per la realizzazione di Zone 30 a partire dalla segnaletica.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 6.2.2.4 Modifica testo capitolo 11 I requisiti minimi richiesti per l'istituzione di Zone 30, oltre alle porte di ingresso e alla cartellonistica di regolamentazione, devono riguardare almeno interventi di segnaletica orizzontale, anche ai fini di una razionalizzazione degli spazi di sosta a favore della mobilità attiva.</p>			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.1 - CITTA' 30			
OSSERVAZIONE	N° 597	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
6) prevedere l'impiego di strumenti automatici di controllo anche nelle strade a 30 km/h, per garantire l'effettivo rispetto del limite di velocità e conseguire gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità.			
Deduzioni			
Presupposto per la realizzazione delle Zone 30 è l'attuazione di interventi di traffic calming a partire dall'uso della segnaletica al ridisegno dello spazio stradale fino ad interventi di rigenerazione urbana e riqualificazione dello spazio pubblico, il complesso dei quali induce in modo efficace la moderazione della velocità. Il provvedimento di controllo automatico non è attuabile in quanto non previsto dal Codice della Strada, oltre a comportare costi non sostenibili vista l'estensione del principio di Città 30 quale strategia prevista dal PUMS.			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.1 - CITTA' 30			
OSSERVAZIONE	N° 598	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
4) prevedere la diffusione dei 30 km/h nei quartieri anche attraverso delle sperimentazioni temporanee in grado di coinvolgere e attivare la cittadinanza.			
Deduzioni			
Il contributo offerto rafforza il principio di Città 30 già contenuto nel Piano per l'attuazione di sperimentazioni nei quartieri condivise con i cittadini coinvolti.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 6.2.1</p> <p>Diffusione del limite di velocità a 30 km/h per i centri abitati, ad eccezione di assi di scorrimento e rete stradale primaria, favorendo la sperimentazione nei comparti urbani a carattere residenziale e quartierale per un coinvolgimento attivo della cittadinanza</p> <p>Modifica testo capitolo 11</p> <p>Infine, il principio di Città 30 si fonda anche sulla sperimentazione e il coinvolgimento diretto di residenti e commercianti delle aree coinvolte, anche in collaborazione con associazioni di categoria interessate, per una pianificazione condivisa dello spazio pubblico e una maggior sensibilizzazione dei benefici indotti sull'ambiente, la qualità dell'aria, la sicurezza e la vivibilità del contesto urbano. Pertanto, si promuove all'interno del processo di redazione dei PGTU metropolitani attività di sperimentazione anche temporanee.</p>			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO
ARGOMENTO 6.1 - CITTA' 30

OSSERVAZIONE
N° 599
Proponente
**CONSULTA
 COMUNALE DELLA
 BICICLETTA**
Contenuto sintetico

5) stabilire in via generale che nelle strade secondarie a senso unico interessate dal provvedimento Zona 30 venga contestualmente anche introdotto il doppio senso ciclabile, in presenza delle condizioni necessarie.

Deduzioni

Il doppio senso di circolazione per le biciclette sulle strade locali a senso unico è un provvedimento che già il Comune di Bologna sta portando avanti e sperimentando in determinati contesti urbani ove le condizioni lo consentono; per cui il contributo risulta coerente con il concetto di ciclabilità diffusa e più in generale con la Visione del PUMS sullo spazio condiviso per quanto concerne le sole strade secondarie ad uso locale. L'attuazione di tale provvedimento dipenderà anche dalle specifiche condizioni e dall'evoluzione della normativa di settore.

Accoglimento
ACCOLTA PARZIALMENTE
Modifica eventuale al Piano

Modifica testo capitolo 11

percorsi ciclabili e ciclabilità diffusa (doppio senso ciclabile, case avanzate agli incroci semaforici con verde anticipato per i ciclisti, corsie preferenziali aperte alle bici, etc.).

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.1 - CITTA' 30			
OSSERVAZIONE	N° 600	Proponente	PG 10123
Contenuto sintetico			
<p>Creare la Zona 30 più estesa di Bologna nel Quartiere a maggior densità abitativa della città come modello e sperimentazione per estendere a tutta la città; quindi modificare "...via degli Ortolani.... via Corelli..." in "via Bellaria, via Arno, via Firenze, via Longo, viale Escrivà, via Corelli, via Benedetto Marcello, via Torino, via Po. ".</p>			
Deduzioni			
<p>Nel Quadro conoscitivo sono state riportate le Zone 30 già oggetto di precedente pianificazione e programmazione da parte del Comune di Bologna antecedente alla redazione del PUMS. Il PUMS propone il superamento del concetto di Zona 30 verso una Visione integrata sulla mobilità attiva che trova la sua evoluzione nella Città 30 in cui è compresa l'intera area urbana. Per le sperimentazioni e la progettazione di dettaglio si rimanda agli strumenti di attuazione a valle dell'approvazione del Piano.</p>			
Accoglimento		NON DI COMPETENZA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.1 - CITTA' 30			
OSSERVAZIONE	N° 601	Proponente	PG 15609
Contenuto sintetico			
Zone 30 e ZTL nelle vicinanze dei servizi.			
Deduzioni			
<p>Gli interventi di regolamentazione suggeriti sono entrambi contenuti nel Piano per la riorganizzazione dello spazio condiviso. Il PUMS propone sia un superamento sia del concetto di Zona 30 puntando verso la Città 30 comprendente il tessuto urbano delineato dalla rete primaria in cui sono compresi i servizi, sia un rafforzamento dell'istituzione della ZTL sulla base di parametri di tipo ambientale (ZTLA). L'individuazione delle singole aree dove istituire tali interventi di regolamentazione resta comunque demandata al singolo Comune in attuazione di quanto previsto dal PUMS.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.1 - CITTA' 30



OSSERVAZIONE

N° 602

Proponente

**FIAB BOLOGNA
MONTE SOLE BIKE
GROUP**

Contenuto sintetico

Auspichiamo delle sperimentazioni di zone 30 per spiegare i vantaggi rispetto l'inquinamento e l'incidentalità coinvolgendo residenti e commercianti delle zone coinvolte. (...) per ridurre velocità è necessario adeguare le nostre strade fin da subito con isole salvagente, chicane, dossi. per la sicurezza dei ciclisti introdurre le così dette case avanzate agli incroci semaforici, con semafori per i ciclisti con il verde anticipato.

Deduzioni

L'osservazione rafforza il principio di Città 30 già contenuto nel Piano, specificando anche alcune delle possibili tipologie di intervento e sottolineando l'importanza di attuare sperimentazioni condivise con i cittadini coinvolti sia residenti che commercianti. L'individuazione delle singole aree dove istituire tale regolamentazione e degli interventi necessari è demandata al singolo Comune durante la fase di attuazione del PUMS.

Accoglimento

ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 6.2.1

Diffusione del limite di velocità a 30 km/h per i centri abitati, ad eccezione di assi di scorrimento e rete stradale primaria, favorendo la sperimentazione nei comparti urbani a carattere residenziale e quartierale per un coinvolgimento attivo della cittadinanza

Modifica testo paragrafo 6.2.2.4

I requisiti minimi richiesti per l'istituzione di Zone 30, oltre alle porte di ingresso e alla cartellonistica di regolamentazione, devono riguardare almeno interventi di segnaletica orizzontale, anche ai fini di una razionalizzazione degli spazi di sosta a favore della mobilità attiva.

Modifiche testo capitolo 11

percorsi ciclabili e ciclabilità diffusa (doppio senso ciclabile, case avanzate agli incroci semaforici con verde anticipato per i ciclisti, corsie preferenziali aperte alle bici, etc.);

I requisiti minimi richiesti per l'istituzione di Zone 30, oltre alle porte di ingresso e alla cartellonistica di regolamentazione, devono riguardare almeno interventi di segnaletica orizzontale, anche ai fini di una razionalizzazione degli spazi di sosta a favore della mobilità attiva. Vanno previsti inoltre interventi diffusi per la moderazione della velocità e la protezione di pedoni e ciclisti, quali ad esempio isole salvagente, chicane, dossi, da normare nel Regolamento Viario.

Infine, il principio di Città 30 si fonda anche sulla sperimentazione e il coinvolgimento diretto di residenti e commercianti delle aree coinvolte, anche in collaborazione con associazioni di categoria interessate, per una pianificazione condivisa dello spazio pubblico e una maggior sensibilizzazione dei benefici indotti sull'ambiente, la qualità dell'aria, la sicurezza e la vivibilità del contesto urbano. Pertanto, si promuove all'interno del processo di redazione dei PGTU metropolitani attività di sperimentazione anche temporanee.