

Regione Emilia-Romagna
Città metropolitana
di Bologna
Comune di Imola



Settore

Mobilità



Comune di Imola

***PIANO GENERALE
DEL TRAFFICO
URBANO***
ANALISI CONOSCITIVA
Appendice
Partecipazione



***Progetto a cura
dell'Ufficio Unificato
Mobilità di Area Blu***

Giugno 2016



COMUNE DI IMOLA

Sindaco
Daniele Manca

Assessore Mobilità
Roberto Visani

Dirigente Servizi Mobilità
Vasco Talenti

ANALISI DEL QUESTIONARIO SULLA MOBILITA' E DEI COMMENTI LIBERI

Premessa

Tra i passaggi significativi del percorso partecipativo è stato sottoposto alla cittadinanza imolese anche un questionario on-line compilato in parte su base volontaria e in parte da un campione statisticamente controllato sui temi della mobilità analogo a quello svolto nel 1998.

Struttura del campione e riponderazione

Il campione è stato preliminarmente valutato rispetto a due variabili fondamentali, e cioè il sesso e l'età degli intervistati.

	Femmine	Maschi	Totale
Risposte controllate	97	124	221
	44%	56%	100%
Risposte volontarie	95	99	194
	49%	51%	100%
Totale	192	223	415
	46%	54%	100%
Imola	52%	48%	

Distribuzione intervistati per sesso – confronto con dato cittadino

	Campione	Imola
15-24	8%	11%
25-65	79%	63%
> 65	13%	26%

Distribuzione intervistati per fascia d'età – confronto con dato cittadino

Ne risulta, per quanto riguarda il sesso, una sottorappresentazione della componente femminile, mentre per quanto riguarda l'età, una sovra rappresentazione della fascia centrale 25-65 e una parallela sottorappresentazione di quella più anziana.

In campione volontario peraltro non presenta distorsioni maggiori rispetto a quello controllato, sembra anzi più corretto; ragione per la quale si decide di procedere applicando pesi di riponderazione per sesso e fascia d'età sul campione indifferenziato.

I pesi adottati sono i seguenti.

	peso età		peso sesso
15-24	1.32	M	0.89
25-65	0.80	F	1.12
> 65	2.04		

Pesi di riequilibrio del campione intervistato

Le auto

Il tasso di motorizzazione del campione riponderato è risultato pari a 655 auto/abitante, un dato in accordo con quello pubblicato nelle statistiche ACI (623 auto/ab. nel 2014); 1,9 è invece il numero di auto per famiglia.

Il rapporto auto/patenti è risultato pari a 0.9, vicino quindi a quello che viene in genere assunto come livello di saturazione (1 auto per patente).

	famiglie per nro di patenti	famiglie per nro di auto
0	1%	1%
1	23%	32%
2	50%	51%
3	19%	12%
4	6%	3%
5	1%	1%

Tasso di motorizzazione

Il numero di famiglie non motorizzate è solo dell'1%.

La metà delle famiglie possiede due auto e due patenti. Il rapporto patenti/auto risulta alzarsi solo dalla terza patente per famiglia in su.

Il primo spostamento della mattina

Il questionario utilizzato ha ripreso, per quanto possibile, la stessa struttura di quello utilizzato nel 1998. Questo consente ora di operare qualche breve confronto sulle dinamiche intercorse nel decennio.

	Lavoro	Studio	Acquisti	Rientro	Accompagnamento	Altro	Totale
2015	47.9%	6.1%	11.0%	0.0%	13.9%	21.2%	100.0%
1998	47.1%	5.8%	24.3%	0.4%	5.3%	17.1%	100%

Distribuzione dei motivi del primo spostamento – confronto con dati '98

La corrispondenza tra le due rilevazioni è rimasta stabile per quanto riguarda i motivi di lavoro, studio e altri motivi. Si nota invece una riduzione del motivo acquisti e un parallelo aumento di quelli per accompagnamento.

	Auto	Bus	Moto	Bicicletta	Piedi	Treno
2015	70.8%	1.9%	0.2%	12.2%	12.8%	2.0%
1998	64.7%	1.6%	2.3%	14.0%	14.1%	3.3%

Distribuzione dei mezzi usati nel primo spostamento – confronto con dati '98

La ripartizione modale mostra un uso dell'auto maggiore di quello registrato nel '98, e una parallela diminuzione dei modi attivi e del treno.

Il dato relativo al treno diviene dell'8% se si considerano tutti i viaggi che portano con altro mezzo in stazione; se si considera poi che il treno non è utilizzabile per i viaggi interni a Imola, e che questi ultimi rappresentano i tre quarti del totale, se ne evince come la ferrovia in realtà sia utilizzata da un terzo di tutti i viaggi con destinazione esterna a Imola, ivi comprese le relazioni non servite dalla ferrovia.

Per quanto riguarda la bici, la quota di intervistati che hanno dichiarato di usarla anche se non sempre, è risultata pari al 17%.

Del quarto di spostamenti che si dirige all'esterno dei confini comunali, solo il 25% si dirige verso Bologna, in prevalenza per motivi di studio e una quota analoga resta all'interno del circondario.

Il capoluogo pertanto non esercita una forte attrazione su Imola, che si colloca pertanto all'esterno dell'area metropolitana bolognese.

Destinazione	Motivo			Tutti i motivi
	Lavoro	Studio	Altro	
Imola	65%	46%	93%	77%
Circondario	7%	8%	2%	5%
Bologna	8%	15%	2%	6%
Altro	19%	31%	3%	13%

Distribuzione delle destinazioni del primo spostamento

Passando ad analizzare gli spostamenti in auto, la sosta su spazi privati copre poco meno del 30% del fabbisogno, mentre un terzo si rivolge a spazi pubblici fuori strada.

La sosta lungo strada, quella cioè di maggior impatto sul funzionamento urbano, soddisfa pertanto una quota di poco inferiore al 40% del totale.

La grande maggioranza degli intervistati (85%) dichiara di sostare gratuitamente, mentre per il 14% che parcheggia in spazi a pagamento la tariffa media pagata è stata di 93 centesimi.

In area privata	Pubblico lungo la strada	Pubblico in piazzale/area di sosta	Totale
28%	38%	34%	100%

Sosta per tipo di parcheggio

Sosta a disco	Sosta a pagamento - abbonamento	Sosta a pagamento - tariffa oraria	Sosta libera	Totale
1%	4%	10%	85%	100%

Sosta per modalità di parcheggio

Qualità del muoversi

Il questionario ha previsto una sezione dedicata ad indagare il livello di qualità percepito nell'effettuare i propri spostamenti.

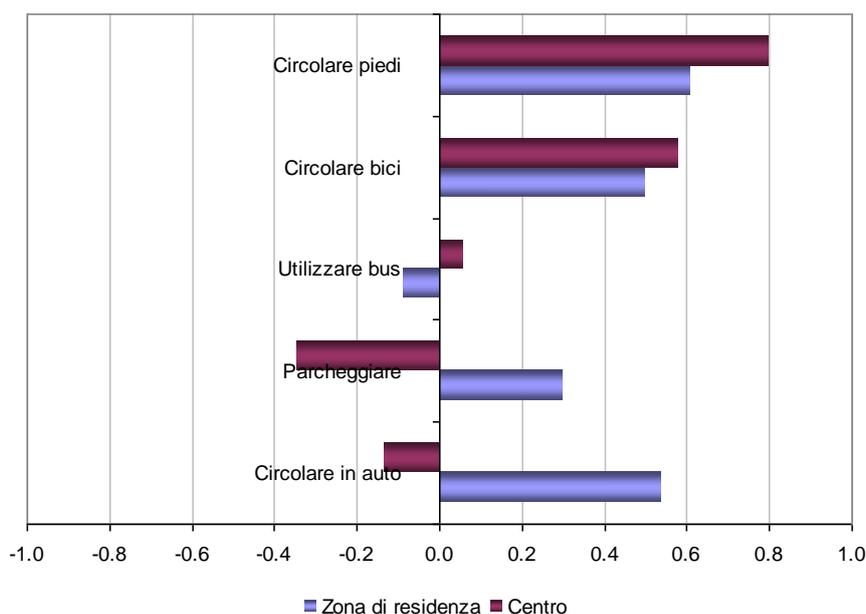
Il dato evidenzia una buona percezione della mobilità a piedi e in bicicletta, sia nella propria zona di residenza che nel centro di Imola.

Diverso è il giudizio relativo all'auto (circolazione e sosta), positivo nella propria zona di residenza e negativo nel centro.

Neutro il giudizio sul trasporto pubblico, rispetto al quale sono molto elevate le 'non risposte', indice dalla scarsa conoscenza oltre che dello scarso utilizzo di tale modalità di trasporto.

I dati sono del tutto simili per andamento a quelli registrati nel '98.

		Molto facile	Abbastanza facile	Abbastanza difficile	Molto difficile	Non so	Punteggio
Zona di residenza	Circolare in auto	35%	52%	11%	2%	1%	0.5
	Parcheggiare	25%	47%	16%	11%	1%	0.3
	Utilizzare bus	13%	27%	18%	25%	17%	-0.1
	Circolare bici	44%	37%	10%	8%	1%	0.5
	Circolare piedi	57%	28%	8%	6%	1%	0.6
Centro	Circolare in auto	5%	39%	32%	22%	2%	-0.1
	Parcheggiare	2%	28%	35%	33%	1%	-0.3
	Utilizzare bus	9%	34%	19%	11%	27%	0.1
	Circolare bici	42%	45%	11%	1%	1%	0.6
	Circolare piedi	66%	31%	2%	1%	0%	0.8



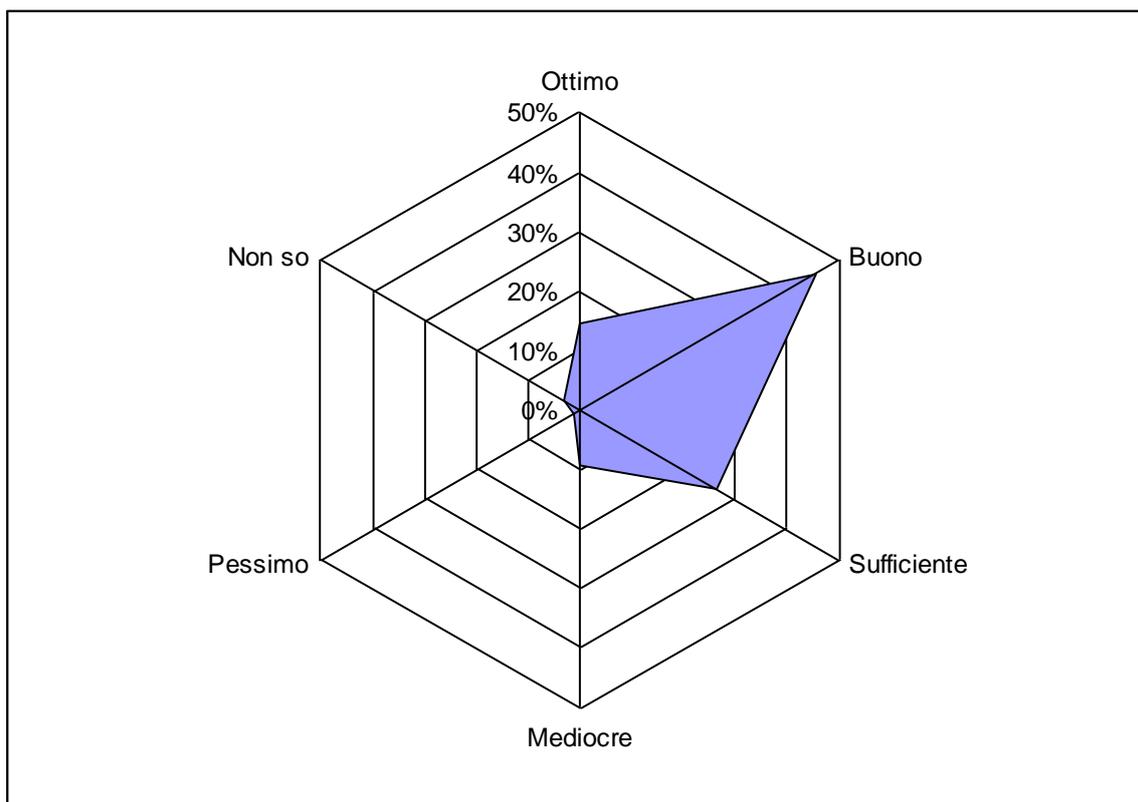
Qualità percepita per i diversi modi di spostamento

Una specifica domanda ha riguardato la qualità percepita del sistema di piste ciclabili, praticamente non esistente nel '98 e oggi notevolmente estesa.

Ne è risultato un giudizio decisamente positivo.

Da sottolineare anche, contrariamente a quanto evidenziato rispetto al trasporto pubblico, la sostanziale assenza di mancati giudizi: le piste ciclabili sono cioè un elemento conosciuto e riconosciuto del sistema-città.

Ottimo	Buono	Sufficiente	Mediocre	Pessimo	Non so
14%	45%	26%	9%	1%	3%



Giudizio sulla qualità della rete ciclabile

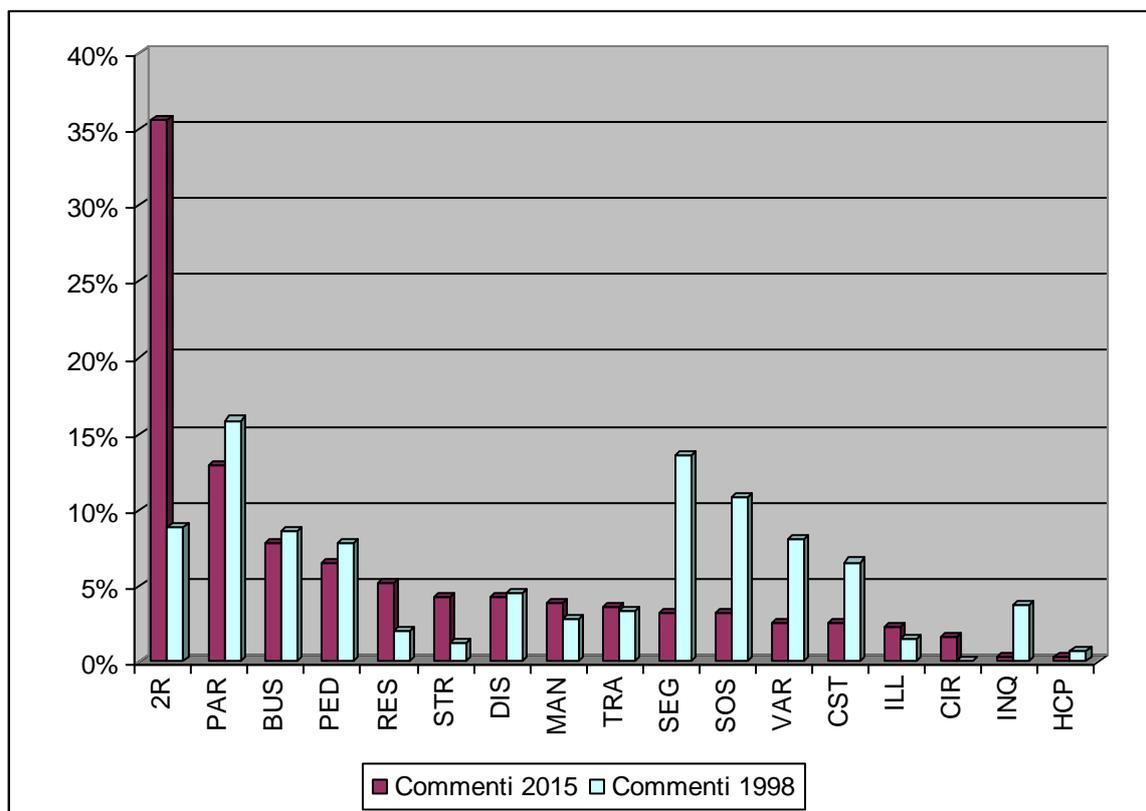
Commenti liberi degli intervistati

I commenti liberi degli intervistati sono stati catalogati per argomento trattato. La frequenza con la quale i diversi argomenti ricorrono forniscono una indicazione del livello di importanza/interesse attribuito ai diversi temi.

La stessa operazione era stata effettuata nel '98, e questo ha consentito di scoprire come si sia evoluta la sensibilità della città da allora.

Gli elementi maggiormente significativi sono:

- la fortissima crescita di attenzione sul tema della ciclabilità che sopravanza ampiamente quello della sosta, il più ricorrente nel '98;
- la riduzione di sensibilità relativamente ad aspetti quali la sicurezza, l'inquinamento, l'organizzazione della circolazione, il centro storico, presumibilmente per effetto dei sensibili miglioramenti registrati su questi aspetti;
- la crescente attenzione per l'aspetto della manutenzione, negativamente condizionato dalla riduzione della capacità di spesa delle amministrazioni locali.



Frequenza degli argomenti nei commenti liberi – confronto con i dati '98

2R	bicicletta	PED	pedonalità
BUS	autobus	RES	parcheggio residenti
CIR	circolazione veicolare	SEG	segnaletica
CST	centro storico	SOS	sicurezza
DIS	disciplina utenti strada	STR	nuova viabilità
ILL	illuminazione pubblica	TRA	traffico/congestione
MAN	manutenzione strade e marciapiedi	VAR	varie
PAR	parcheggi in destinazione		

Di seguito si riportano i commenti liberi, così come espressi dagli intervistati.

Età	Sesso	Osservazioni, suggerimenti
52	F	Occorre dare più possibilità di parcheggio ai residenti del centro storico che, spesso privi di garage, sono costretti a parcheggiare molto lontano o davanti ai passi carrai a rischio multa. Occorre anche controllare più: spesso la Via Nino Bixio a senso unico, in quanto ci sono auto che percorrono il tratto da Piazza del Duomo (fronte chiesa, provenienti da via Don Bughetti) che si immettono in Via Nino Bixio nel senso opposto al senso unico, creando grossi pericoli a chi viene da Porta Montanara.
45	F	Occorre una pista ciclabile nel tratto che collega Ponte Santo alla Via G. di Vittorio e sarebbe necessario un dissuasore di velocità lungo la Via A.Tabanelli, in direzione lungofiume, così da poter diminuire la velocità delle auto che percorrono quel tratto a velocità elevata e di conseguenza rendendo i due passaggi pedonali esistenti, per le persone che si recano alla piscina, più sicuri.
60	F	Molte piste ciclabili ad Imola sono delineate utilizzando materiali pericolosi sul percorso (fittoni di cemento, strisce gialle sopraelevate munite di palettini bassi senza catarifrangenti e molto usurati...), mentre altre piste sono situate in tratti poco sicuri, o comunque stretti (come quella della via Emilia...). Inoltre in molti casi la ciclabile termina con un attraversamento pedonale e dall'altra parte c'è il prato o più nulla, come per esempio in zona Campanella, la via Banfi, che è molto importante per la viabilità in entrata dalla zona Piscina Comunale e dalla via Lughese, non ha una continuazione della pista ciclabile, anzi, la viabilità subisce un pericoloso cambiamento e anche i pedoni sono costretti a camminare sul ciglio della strada. Sarebbe auspicabile che nel verde (sottoutilizzato) davanti ai grandi condomini, si potesse ricavare una pista ciclopedonale. Anche in via Cosimo Morelli, dove abbiamo tentato di mantenere la bella pavimentazione originaria, con scarso confort per le bici, forse si potrebbe posizionare solo una striscia di pavimentazione adatta ai ciclisti che la percorrono.
35	M	Bisognerebbe pedonalizzare il centro storico, lo si è già fatto per metà, perché non completare? Sarebbe necessario migliorare il servizio dell'autobus, che a mio parere ha tratte incomprensibili, così da disincentivare l'uso delle automobili.
49	F	C'è bisogno di più manutenzione dei marciapiedi, in quanto per i disabili in carrozzina è un delirio! provare per credere! I pedoni non riescono a camminare in sicurezza sul marciapiede, in quanto è stretto e in parte non asfaltato da anni e anni e le radici degli alberi l'hanno reso tutto sconnesso e così si buttano continuamente sulla strada. La Via Andreini è molto pericolosa e anche la Via Lasie ha un asfalto sempre molto distrutto (dovuto dalla frequenza dei camion che vanno in discarica) e quindi gli avvallamenti presenti possono portare i mezzi anche fuori carreggiata. Le piste ciclabili, che sono da noi molto utilizzate, non sono in sicurezza in quanto strette, con presenza di buchi soprattutto in prossimità di tombini e spesso utilizzate dai mezzi per parcheggiare. Inoltre in caso di pioggia, i pedoni e i ciclisti devono affrontare accumuli di acqua dovuti ad asfalti realizzati con poca cura.
49	F	Possibilità di migliorare il servizio pubblico dell'autobus nel quartiere Campanella, evitando di passare due volte dalla via Campanella e magari prevedendo la fermata Ospedale Nuovo come avveniva prima dell'ultima modifica (Ex linea 2). Inoltre la coincidenza alla fermata della Stazione Ferroviaria non è garantita; spesso la linea parte prima e bisogna attendere 30 minuti per la successiva corsa, incorrendo così nel rischio di perdere l'appuntamento o l'esame programmato all'ospedale. Essendo titolare di abbonamento annuale urbano da diversi anni, ho potuto ascoltare alla fermata "Minghetti" le difficoltà che riscontrano le persone anziane nel raggiungere l'Ospedale. Non sono esperta nel settore, ma forse, come già precedentemente accennato, si potrebbero recuperare i minuti del doppio passaggio in via Campanella a favore di una fermata, così preziosa, come quella dell'Ospedale.
47	F	I residenti della Via Coraglia per andare verso la zona industriale (verso la SS Selice) devono fare un giro insensato, attraverso il percorso che va verso la Stazione Ferroviaria o verso la Via Campanella. Speravamo nella rotonda "dai cachi" che sappiamo non si farà più, ma speriamo almeno nel ripristino dell'accesso della Via Selice interna alla rotonda della circonvallazione grande!
40	F	Il primo problema, nel nostro caso, è l'utilizzo della macchina, ovvero, non riusciamo ad uscire dal cancello perchè perennemente ci parcheggiano davanti, avventori al bancomat della BCC

Età	Sesso	Osservazioni, suggerimenti
		oppure del Caffè della Rocca/Dream Bar/Ferramenta e via dicendo. Non si è mai visto un vigile o un operatore di area blu che sanzionasse questi comportamenti sbagliati, nonostante la presenza di passo carrabile. Molti occhi chiusi anche per soste per il Caffè della Rocca che vengono effettuate nella via di accesso all'ex-polo Lolli, nonostante il cartello di divieto di accesso. Ora ho descritto questo, che è un caso che mi riguarda, perchè ne ho cognizione: ma questo si ripete in molte zone: manca la vigilanza e questo comporta un aumento della diseducazione stradale.
52	M	Dato che non ci sono percorsi alternativi, ne la possibilità di utilizzare mezzi pubblici, sarebbe necessario dare corso alla realizzazione della pista ciclabile sulla Via Emilia Levante a partire dall'Hotel Olimpia fino almeno a Via Gratusa o addirittura fino alla Selva, permettendo di mettere in sicurezza uno dei tratti più pericolosi per la sua percorrenza in bicicletta. Come già promessa dall'allora Assessore Montroni nel "lontano" 2003. Grazie.
28	F	Migliorerai le piste ciclabili esistenti e la pavimentazione stradale.
60	F	Poichè uso molto la bicicletta, sarebbe opportuno fare in modo che chi utilizza le piste ciclabili siano in situazioni più protette dagli altri mezzi e che le ciclabili siano più collegate fra loro. Girare per Imola anche a piedi o in bici è molto difficile perchè sia i pedoni che i ciclisti non utilizzano la strada e i marciapiedi in modo corretto. Sarebbe utile fare degli incontri di "educazione stradale e civica" a tutte le età.
26	M	Il posizionamento di molti attraversamenti pedonali è pericoloso. Molte volte sono collocati in prossimità di curve cieche che mettono in pericolo sia il pedone che l'autista. Tra l'altro la cosa sarebbe anche vietata dal codice stradale. Ho visto che alcuni sono stati corretti, ad esempio quello in Via Pisacane, subito dopo la rotonda di porta dei servi in direzione faenza, ma molti altri rimangono. Altro problema risiede nelle rotatorie non a norma con diametro ridotto e senza cordolo centrale, come ad esempio, quella all'incrocio di via Campanella e via Benedetto Croce. La conformazione stradale non permette il posizionamento di una rotatoria e ne risulta una situazione molto pericolosa per ciclisti e guidatori. In tal caso ad esempio, chi proviene da via Croce, una volta arrivato alla rotonda avrebbe la precedenza da chi proviene dalla sua destra, ma essendo essenzialmente la strada dritta comunemente è chi viene da Via Croce che si deve assicurare di darla ad entrambe le altre direzioni pur di non rischiare un frontale, dal momento che la gente, essendoci poca visione per via delle case, frena solo all'ultimo e essendo ormai dentro la rotatoria. Parecchie volte, in bici soprattutto, ho rischiato io stesso l'investimento. Infine, sarebbe bello se fosse presente un sottopassaggio della linea ferroviaria da qualche parte in prossimità di via Molino Rosso, in questo modo si eviterebbe di fare quello in Via Lughese, faticoso soprattutto agli anziani
34	M	Pericolosissimo per chi va in bici il tratto dall'incrocio Via Marconi- Via l°Maggio e proseguire lungo quest'ultima.
16	F	Aumento del numero di piste ciclabili e parcheggi gratuiti nei pressi del centro. Mezzi pubblici che arrivino in posti più lontani, che passino non solo una volta o due all'ora, e che siano più puntuali.
51	F	In centro città più parcheggi non a pagamento nei giorni lavorativi e regolamentati in altro modo. Abitando in periferia e in aperta campagna, purtroppo, il mio mezzo di trasporto è solo la macchina, non solo per un'esigenza lavorativa ma anche per gestire gli impegni delle mie figlie non ancora patentate e pertanto il parcheggio per me è una necessità continua e dover spendere soldi per lasciare la macchina anche solo 5 minuti, il tempo di accompagnare e ritornare, è uno sperperare che fa bene alle casse del Comune direttamente, ma indirettamente gli vengono poi a mancare per eventuali altri servizi che potrei utilizzare ma che non posso fare. PS: all'incrocio della Via Gambellara/Via Bicocca necessita una rotonda urgente, per limitare la velocità e per migliorare la visibilità come in estate che l'erba alta dei bordi strada (poco e mal tagliata dal Consorzio di Bonifica) è un pericolo. Saluti e grazie
44	M	Piste ciclabili, per quanto riguarda il centro, quasi inesistenti. Mentre per quanto riguarda la mia via abitativa che è situata di fronte alle scuole e alla piscina, mi chiedo come mai non si sia ancora pensato di fare dei rallentatori su ogni passaggio pedonale facendoli diventare visibili, colorandoli di rosso, dato che soprattutto la sera passano auto a velocità folle e se non si sta attenti ti mettono sotto dato e constatato che la maggior parte degli automobilisti non si ferma per dare la precedenza ai pedoni, neanche se sei in carrozzina o con un bimbo piccolo in

Età	Sesso	Osservazioni, suggerimenti
		braccio. Ed inoltre direi che anche l'illuminazione è molto carente (sarebbe utile qualche lampadina più luminosa) Grazie per l'attenzione.
64	F	Più rotonde.
66	M	lo viaggio molto in bicicletta, anche d'inverno, ma le piste ciclabili sono sempre sporche e spesso quando piove creano situazioni di pericolo causa la non pulizia ed inoltre presentano buche, avvallamenti e scavi di qualche decina di centimetri e non vengono riparate. Pertanto sarebbe ora, se volete incitare gli imolesi ad usare la bicicletta che inquina molto meno dell'auto, che venissero mantenute in modo migliore. Forse perchè la sosta della bicicletta è gratuita.
59	M	Utilizzo prevalentemente la bicicletta e prediligo la percorrenza delle piste ciclabili anche se ciò comporta un allungamento del percorso. Purtroppo nella mia zona è interrotta e per raggiungere il centro l'incrocio via carducci/via andreini/via cavour non è agevole, sia a piedi che in bici, in quanto molto raramente le auto si fermano per lasciare attraversare i pedoni sulle strisce pedonali.
50	M	Bici del comune posizionate anche fuori imola, vicino all'ospedale nuovo
64	F	Forse si potrebbe cercare di pulire più frequentemente, soprattutto lungo le piste ciclabili alberate, la caduta delle foglie/fiori nei momenti topici.
49	M	Non c'è continuità tra le varie ciclabili, in molti casi sono pericolose perchè adiacenti alle uscite delle abitazioni e purtroppo, a mio avviso non si può chiamare pista ciclabile un marciapiede. Per quanto riguarda Via Cipolla sarebbe bellissimo poterla usare come pista ciclabile, ma purtroppo è troppo stretta e pericolosa, in alcuni punti pericolosissima a causa di uno spigolo di una casa che confina con la strada. Per quanto riguarda la viabilità so che c'è in progetto una strada che parte dall'OBI (circa) e taglierebbe il traffico della via Emilia fino all'autostrada...fatela!!
46	F	Vorrei meno passaggio di camion lungo la Via Pediano, in quanto sono molto pericolosi soprattutto per chi va in bici e in motorino, dato che percorrono la Via a velocità molto elevate.
56	F	Troppi parcheggi in cui prima si paga e poi si sosta e dove non è mai possibile calcolare la quantità di denaro da inserire. Se si introduce poco denaro si rischia la multa, mentre se, se ne introduce troppo e la sosta si rivela breve non si ha diritto alla restituzione della parte in più. Mi sembra un metodo poco simpatico. Grazie.
19	M	Per quanto riguarda il capitolo delle piste ciclabili, Imola, è molto ben attrezzata, ma dal punto di vista di parcheggi e traffico, ci sono molte persone indisciplinate, che non rispettano le regole.
39	F	Potenziare le biciclette del comune. Introdurre sistema di pagamento della sosta tramite cellulare e per l'acquisto del biglietto dell'autobus. Pagamento in differita, del mancato pagamento del prezzo della sosta, senza sanzione, come già fanno nel Comune di Forlì. Potenziare il servizio dell'autobus tra Sasso Morelli, dove abito, e Imola.
44	F	Area blu ovunque! Parcheggiare vicino a casa e dover pagare perche' non si ha possibilita' di area privata o garage, e' una vergogna!!!!!!!!!!!!
67	F	Manca pista ciclabile fino alla Via Gratusa (zona centro commerciale Superal), la via Emilia in questo tratto è molto pericolosa per le biciclette o i pedoni. Esigenza di un secondo passante per il centro cittadino o Autostrada/Zona industriale, in definitiva un secondo ponte sopra al Santerno direzione Zona industriale o Centro di Imola.
52	M	Fare rispettare ai ciclisti il codice della strada dalle autorità preposte.
56	M	Eliminare buche, pali di segnaletica e altri ostacoli dalle piste ciclabili. Nelle piste a senso unico (ad esempio in via Emilia fra il teatro e l'ospedale vecchio) indicare con frecce (segnaletica orizzontale) qual è l'unica direzione ammessa di circolazione delle bici altrimenti si rischiano scontri.
68	F	Gradirei parchimetri intelligenti e ciclabili che raggiungessero le periferie
65	M	E' stata creata una pista ciclabile che collega la circonvallazione col quartiere campanella ,ottimo progetto e ottima realizzazione ,ma bisognerebbe installare una illuminazione adeguata che fa si che alla sera non ci si senta impauriti ad attraversarla, considerando alcune zone di buio e la costante presenza di persone di dubbia provenienza che stazionano fino a tardi al centro sociale campanella e che spesso turbano la quiete pubblica con gli schiamazzi e le loro sbronze di birra (vedi chiamate forze dell'ordine in passato).Difficile pensare che una

Età	Sesso	Osservazioni, suggerimenti
		illuminazione adeguata rappresenti un grosso problema per le casse del comune ,perchè i tecnici non vanno a verificare.
	F	Nella mia zona per usare i mezzi pubblici, occorre andare in via Santerno (zona Rivazza) e per le persone anziane risulta difficile. L' uso della bici, da casa fino al ponte sul Santerno e viceversa è potenzialmente pericoloso. Per i pedoni è quasi impossibile circolare a causa del traffico molto intenso.
25	F	A nord della ferrovia e' praticamente impossibile non usare l'auto
69	M	La pista ciclabile in via Emilia dal centro verso l'Ospedale Vecchio è pericolosissima; sarebbe importante eliminare i parcheggi e creare una ciclabile vera.
54	M	Razionalizzare meglio l'uso delle piste ciclabili e studiare meglio i flussi delle auto, soprattutto in orari di punta o il sabato. Studiare incentivi per il migliore uso dei parcheggi già esistenti, soprattutto quelli a sbarre, ampliando l'offerta degli abbonamenti per residenti e non. Prevedere la possibilità di automatizzare richieste di abbonamenti per i parcheggi e/o gli accessi temporanei alle aree ZTL, ad es. per carico e scarico di breve entità (da un min di 30 min a 4 ore max). Automatizzare la possibilità di inserire on-line le targhe dei veicoli autorizzati ad accedere alle ZTL, soprattutto per i disabili.
64	M	In zona Ospedale Nuovo, causa espansione Lidl, e' impossibile parcheggiare nelle ore di visita e difendersi dagli abusivi nei parcheggi e' sempre difficile Parcheggiare per andare in centro e' sempre difficile, finche' posso vado in bici poi non ci andro' piu', i parcheggi ci sono ma sono sempre pieni, e di conseguenza si parcheggia oltre a una distanza tra i 500 mt e 1 km, che per un anziano sono troppi. Non poter arrivare in Via Selice direttamente, ma solo attraverso Via Mentana non ha senso. Infine grazie per il terrore gratuito che il comune ci fa gratis con la minaccia della multa nel caso si passi per qualche centesimo col giallo agli incroci controllati da fotocamere... a noi anziani ci tiene piu' svegli!
	M	Sono invalido e dispongo del contrassegno per il parcheggio, direi che nella zona Via Molino Vecchio-Via d'Azeglio riesco a parcheggiare ma quasi sempre nello spazio invalidi, in quanto gli altri parcheggi sono a sosta libera e quindi perennemente occupati. Molti imolesi che lavorano all'interno del centro storico vengono a parcheggiare in questa zona.
45	F	Fare rispettare i sensi di marcia nelle piste ciclabili.
77	M	Maggiore illuminazione sulle strisce pedonali. Controllare meglio le velocità e le indicazioni di svolta degli utenti alle rotonde.
27	M	La stradina percorribile a piedi o in bicicletta, che parte dal ponticello con il semaforo sul Santerno e porta al piazzale dietro il River Side, dove di solito allestiscono la festa dell'unità, è tremendamente sconnessa a causa delle radici degli alberi.
67	F	Pochi posteggi gratuiti vicino al centro. Strade malandate nel quartiere Zolino. In uscita da Via Zolino verso il quartiere, le strisce per i posteggi a bordo strada di via Galassi e Del Monte sono tratteggiate fino all'incrocio, così le auto hanno il permesso di parcheggiare, ma per uscire dalla Via bisogna sporgersi molto per vedere l'incrocio e attraversare in auto. Ci vorrebbero almeno 12 metri di divieto per lato.
36	M	Sarebbero da curare maggiormente i marciapiedi. Girando con il passeggino, a volte mi trovo di fronte a gradini improvvisi o marciapiedi interrotti da oggetti vari (es cassonetti). Mettendomi nei panni di un portatore di handicap, deve essere veramente impossibile spostarsi in sicurezza.
56	M	Creare accesso alla rotonda di via Selice/Viale Resistenza in uscita verso Faenza, sgraverebbe in alcune ore Via Costa.
18	M	Suggerirei di sistemare la pista ciclabile dell'Ospedale Vecchio, essendo piena di radici
58	M	Alcune zone della città necessitano di rallentatori poiché l'ottima circolazione delle auto spesso produce come effetto una maggiore velocità degli autoveicoli a scapito dell'incolumità dei pedoni, classico esempio in Via Rossini che a partire dal Donatello fino all'incrocio con la Via Bellini, spesso viene scambiata per un prolungamento dell'autodromo e ciò nonostante il quartiere in passato abbia già richiesto alle autorità una maggiore vigilanza e l'installazione di dissuasori.
71	F	Chi abita nei pressi del giardino pubblico e deve andare in auto verso Faenza è costretto a fare un lungo percorso perché non c'è una strada che porti in viale Carducci prima di arrivare in

Età	Sesso	Osservazioni, suggerimenti
		fondo a via Cavour.
34	F	Ci vorrebbe sicuramente una pista ciclopedonale per raggiungere la nuova piscina di Via Ortignola senza dover prendere la macchina e poi sarebbe bello poter raggiungere anche il Parco Tozzoni attraverso una ciclabile. Un generale un potenziamento delle ciclabili dirette fuori da Imola (per esempio su per la Montanara) sarebbe fantastico.
46	M	Fuori dalla circonvallazione vecchia bisognerebbe potenziare i parcheggi gratuiti, ampliare l'isola pedonale in centro e rendere più immediato (magari grazie ad un codice che si riceve su sms) la possibilità di usufruire di una bici gratuita nei vari parcheggi. Per esempio una persona potrebbe parcheggiare fuori porta, inviare un sms di richiesta indicando il codice della bici che vuole usare e il codice del parcheggio della bici, ricevere il codice di sblocco e poi la ripone inviando un sms di fine servizio, riceve un codice di blocco e si accerta che la bici sia chiusa. Da qui finisce la propria responsabilità in caso di furto. Potenziare sempre più le piste ciclabili, soprattutto nel quartiere Campanella dove sono decisamente carenti in rapporto alla densità di popolazione.
66	M	I parcheggi devono essere gratuiti per tutti e sempre.
15	F	Le piste ciclabili del centro sono poco protette. Spero comunque in un aumento delle stesse anche nelle zone non ancora interessate.
47	M	Io modificherei la direzione di molti "sensi unici" per favorire l'uscita dal centro, cercando di disincentivare e sfavorire quanto più possibile il numero degli accessi in auto alla zona centrale, contrariamente a quanto accade ora (Es. via Bixio, via Cairoli, via Manfredi, via Baviera Maghinardo). Renderei altresì completamente accessibile, senza alcuna limitazione legata alla "porta" d'ingresso, la zona centrale ai mezzi dei disabili, avendo cura di verificare che non siano commessi abusi nell'utilizzo dei contrassegni. Cercherei di potenziare il sistema di promozione dell'educazione stradale, riponendo fondi nell'istruzione a livello scolastico e, ad esempio, coinvolgendo le associazioni sportive. Buon lavoro!!
42	M	Bisogna fare qualcosa per le intersezioni della ciclabile con le perpendicolari della via Emilia ponente, troppo rischiose sia per i ciclisti che per gli automobilisti. Via Puccini la mattina sembra un autodromo, immettersi sulla strada diventa un terno al lotto, forse dovrete valutare dei rallentatori.
52	F	Corse dei mezzi pubblici più brevi, per collegamenti in zone della città soprattutto durante gli orari di entrata e uscita dal lavoro, così da incentivarne di più l'utilizzo di persone in età lavorativa. Mezzi pubblici anche alla domenica se pur con minori corse.
54	M	Sarebbe utile individuare un'area protetta attrezzata, per insegnare ai più piccoli l'uso della bicicletta in ambito stradale e dove potersi esercitare.
69	M	Avendo un figlio che va in treno a Bologna ogni mattina, bisognerebbe realizzare un posto per le bici, nei pressi della stazione, più organizzato
27	F	Il fatto che sia una piccola cittadina diminuisce i problemi di parcheggio e di circolazione.
52	M	Un'impressione da cittadino imolese da pochissimo tempo, gli automobilisti in generale, non rispettano la precedenza di pedoni e biciclette, neanche sulle strisce pedonali.
53	F	Per favorire l'uso della bici tra i lavoratori della zona industriale è necessario: - prolungare la pista ciclabile di Via I Maggio almeno fino alla rotonda su Via Lasie - creare una pista ciclabile "sicura" nel tratto di Via I maggio compreso tra Via Marconi e Via G. di Vittorio (circolare in bici soprattutto in direzione centro mette a dura prova l'incolumità dei ciclisti). Grazie.
61	M	Pur se favorevole alla ztl vorrei rivedere le auto in Piazza Matteotti, al solo scopo di riportare un po' di vita nel centro storico. Si potrebbe consentirne l'accesso solo, per esempio, in certi orari e solo nei fine settimana. Da regolamentare anche la circolazione delle biciclette, invitando i ciclisti a rispettare i sensi unici e, nelle zone pedonali, i pedoni stessi.
60	M	Muovendomi quasi sempre in bicicletta non trovo difficoltà particolari, anche se alcune piste ciclabili, non sono vere piste ciclabili ma montagne russe (vedi quella in Via SS Selice). Mentre sono troppi gli stop per le auto nel tratto di Viale Amendola. La mia opinione sarebbe di rivedere un attimo gli accessi alle strade laterali anche per agevolare il traffico delle auto, vedi entrata in via dei Capuccini dalla via Amendola, in complesso ce ne fossero di città come IMOLA!
74	M	Lungo molte piste ciclabili c'è troppa interferenza/ poca disciplina fra ciclisti e pedoni Di solito il

Età	Sesso	Osservazioni, suggerimenti
		ciclista utilizza di regola, le strisce pedonali creando pericolo e confusione per gli automobilisti. Troppo spesso il ciclista percorre alcune piste ciclabili contro mano.
57	M	Pericolosità dell'incrocio Lasie\Casacce/Correcchio --
39	F	Nella zona di Viale Dante, Via Petrarca, Via Pacinotti e Via Boccaccio, strade importanti per chi va a scuola in bici, non ci sono ciclabili sicure ne per la scuola Rodari e ne per la scuola Valsalva.
76	M	I servizi/trasporti verso il centro di Imola sono discreti ma in periferia sono assenti o insufficienti.
30	M	Una piccola miglioria, sul Pontevecchio, c'è una stradina fangosa che collega la pista ciclabile sopra il ponte a quella sotto al ponte, è l'unico punto di miglioramento che mi viene in mente. Potrebbe essere sensato anche pensare ad una rotonda tra Via dei Colli / Bergullo / Santerno. Buon lavoro!
39	F	Occorrono piste ciclabili che raggiungano anche i limiti esterni della zona industriale. Le piste ciclabili dovrebbero essere pianeggianti, per esempio quella sulla Via Selice in direzione autostrada è impraticabile a causa dei numerosi saliscendi, oltre che pericolosa perchè le auto escono dai cortili privati senza fermarsi. La ciclabile su Via I maggio è troppo esposta e spesso ci sono le macchine parcheggiate, pertanto potrebbe valutare il posizionamento di separatori tipo come4 quelli nei pressi delle scuole Carducci su via Cavour.
55	M	Aumentare i parcheggi liberi in centro.
55	M	Invece di pagare ogni volta il parcheggio, sarebbe meglio fare tessere annuali forfettarie per i residenti del Comune per poter parcheggiare in tutti i parcheggi.
53	F	Parcheggiare a pagamento è abbastanza facile ma gratuitamente no. Le piste ciclabili intorno ad Imola vanno bene, ne abbiamo di belle e lunghe ma sono inesistenti dove il traffico è intenso come in Via Emilia, in Via Selice e in Via Montanara ed insufficienti o troppo strette in centro. I mezzi pubblici non forniscono informazioni adeguate online sugli orari e hanno corse poco frequenti
62	M	Io giornalmente utilizzo l'autostrada ed è estremamente laborioso se non pericoloso uscire da Imola in direzione di Via Selice.
41	F	Migliorare assolutamente il sottopassaggio Ceramica - via G.di Vittorio per il passaggio delle biciclette o creare nuove ciclabili, per esempio in zona nuova piscina Ortignola. Raggiungere in bicicletta alcune zone di Imola dalla zona artigianale è pericolosissimo e non ci sono collegamenti sicuri per la zona Ospedale. La soluzione del sottopassaggio della stazione è insufficiente.
23	M	La viabilità nella via Selice è a dir poco pessima, e non solo negli orari di punta. Lo sfruttamento di una corsia unica e l'assenza di un differente punto di passaggio per automezzi pesanti blocca a dir poco la circolazione. Un solo automezzo che necessita di girare a sinistra (spesso i non residenti non fanno l'intero giro sino alla rotonda per invertire il senso di marcia) provoca un blocco del traffico di diversi minuti. Molti camionisti rallentano al sottopassaggio della ferrovia in quanto non è indicata l'altezza dello stesso (comprendendo che questa indicazione è "discrezionale" come definito dal Tribunale di Bari nel 2000 ritengo che la sua utilità valga il costo di un cartello). Cordiali Saluti
17	M	Piste più illuminate, più curate.
71	F	Il giallo dei semafori è troppo breve!
48	M	Sviluppare anche nelle zone di "periferia" la presenza di piste ciclabili sicure.
42	M	1) Le piste ciclabili spesso devo attraversare troppe strade; 2) Segnalare il senso di marcia della pista ciclabile; 3) Collegare meglio la ciclabile dalla Pedagna a Ponte Santo e nella zona commerciale tra la Via Selice e Via I Maggio; 4) Illuminare meglio le ciclabili;
22	F	Sarebbe opportuno creare una zona per i pedoni lungo il ponte della Tosa. L'attraversamento del ponte, in contemporanea, di automobili e pedoni risulta difficoltoso. Il pulsante installato per facilitare l'attraversamento pedonale non ha migliorato la situazione. Si potrebbe anche mettere il fotocontrollo visto che la metà degli automobilisti e dei ciclisti non rispettano il semaforo.
32	F	Le piste ciclabili nelle varie zone di Imola sono direi buone. Ma manca un collegamento

Età	Sesso	Osservazioni, suggerimenti
		ciclo/pedonale sicuro dalla mia zona di residenza (Via Lasie / Zona Chiusura) verso il centro della città, sarebbe molto comoda una pista ciclabile in Via Laguna e una sistemazione della strada in quanto è presente una banchina molto larga ma non percorribile. Grazie.
37	F	Suggerimento: aumentare i parcheggi in centro e riservare qualche posto alle famiglie con bambini.
15	F	1) Inserire il divieto di accesso a via dei Colli, ai veicoli provenienti dalla via Pisacane (nella zona del ponte vecchio) per motivi di sicurezza dei pedoni che transitano nel passaggio pedonale/ciclabile, nel quanto i veicoli accedono ad alta velocità e spesso non mettono la freccia per imboccare via dei Colli. Propongo di inserire un senso unico in direzione Faenza e centro, oppure una rotonda, in sostituzione dei semafori, che costringerebbe i veicoli a rallentare. 2) Organizzare sagre o feste nel parcheggio del River Side in maniera da rallegrare la città e per trovare finanziamenti utili al nostro paese.
	F	Sono molto contenta di essere residente a Imola e che posso andare in bicicletta.Vi ringrazio che mi avete scelta. Cordiali Saluti.
42	M	Completare il collegamento della ciclabile da Via F. d'Agostino verso l'Ospedale. Purtroppo il progetto della bretella è fermo e con esso il collegamento ciclabile per cui bisogna percorrere un tratto di Via F.d'Agostino dalla fine di Via Montanare a Via S. d'Acquisto molto pericoloso.
42	F	Completare la ciclabile che porta da Via F.d'Agostino verso l'ospedale, lavoro fermo causa blocco del completamento della bretella
55	M	Parcheggi per residenti insufficienti nella zona in cui risiedo.
41	M	Armonizzare il traffico nella zona circonvallazione vecchia attuando scelte diverse dai semafori attualmente installati che non sono correttamente sincronizzati e rendono 'pessima ' la circolazione aggravando smog e inquinamento.
54	M	Ultimare l'ultimo tratto della bretella, portare illuminazione nella zona trafficata Via Degli Orti dopo l'ultima lottizzazione nuova e aumentare i parcheggi in zona centro non a pagamento. Da cittadino sarei molto grato se le mie proposte venissero prese seriamente in considerazione, grazie. In attesa, Cordiali Saluti.
51	M	1) E' ingiusto e discriminatorio che chi abita in centro, in case umili e vecchie come la nostra (priva di garage), debba pagare il parcheggio, a differenza di chi si può permettere abitazioni nelle limitrofe zone residenziali di pregio come Viale Dante, Via Boccaccio, ecc.; pertanto il piano sosta dovrebbe prevedere spazi gratuiti riservati ai residenti, come a Bologna. E' ulteriormente ingiusto che non sia prevista alcuna facilitazione per la sosta per i pochi che abitano nelle strade che vengono occupate per tre mattine alla settimana dal mercato. 2) Piste ciclabili buone per estensione, pessime per regolamentazione. Come accade in ogni altra città, dovrebbero disporre tutte di segnaletica orizzontale, con indicazione almeno del senso di marcia. Sulle ciclabili imolesi, fatta eccezione per Viale Marconi e pochissime altre, il Codice della Strada è "sospeso". Già due sinistri seri in famiglia dovuti al caos sulle ciclabili . 3) Da ripensare il crocevia Amendola/Villa Clelia. Il flusso maggiore proveniente dal centro è diretto verso Villa Clelia o Amendola-Emilia, ma viene bloccato dall'attraversamento pedonale su Amendola, con code fino alla rocca. L'attraversamento pedonale sarebbe da spostare su Via F.D'Agostino, dove rallenterebbe il solo flusso verso la Montanara, peraltro molto minore (chi proviene dal centro si indirizza verso Pedagna/Montanara per le Vie Venturini-S.Lucia, Tiro a Segno, Boccaccio). 4) Negativa la chiusura della via Selice in uscita dal centro. 5) Auspicabile la creazione di una "tangenziale" più esterna che indirizzi il traffico pesante verso la zona industriale, bypassando il centro abitato
65	F	Dovrebbe esserci un maggior rispetto delle regole anche da parte di pedoni e ciclisti, semafori rossi e sensi unici devono valere per tutti.
50	M	Trasporto pubblico non adeguato in termini di frequenza e capillarità (peggiorato con modifiche). Gli interventi realizzati nel corso degli anni per la messa in sicurezza di punti pericolosi e per realizzare percorsi ciclabili si stanno in gran parte deteriorando e non vengono mantenuti adeguatamente (segnaletica orizzontale e verticale). Non condivido la scelta di eliminare i marciapiedi in centro costringendo pedoni e ciclisti a condividere spazi esigui (ad es. Via

Età	Sesso	Osservazioni, suggerimenti
		Cavour, Via Garibaldi). Scarsa illuminazione stradale al crepuscolo, molto pericolosa. Pista ciclabile in via F.D'Agostino non a norma (bidirezionale senza protezione). Mancanza di attraversamenti protetti in Viale Amendola (tra Casoni e Croce Coperta). Incrocio Cavour-Carducci pericoloso. Aumentare zone 30.
64	M	Ci vorrebbero almeno due rotonde (Via Lasie/Selice e Via Molino Rosso/Gambellara)
60	F	Migliorare i parcheggi e il miglioramento del manto stradale.
53	M	Premesso che dipende dall'educazione civica di ognuno, ma cosa si può fare nei confronti di automobilisti "intelligenti" che, nel parcheggiare l'auto, occupano lo spazio di due auto? Grazie.
48	M	La pista ciclabile corrisponde con quella pedonale e spesso ci sono persone maleducate che si credono di essere Pantani provocando panico per i pedoni, sarebbe ottimo dividere la parte ciclabile da quella pedonabile con strisce che ne delimitano il corso di ognuna, come hanno fatto a Bologna, pedoni da una parte e bicicletta dall'altra.
56	M	Nel mio caso personale, trovo enormi difficoltà nel parcheggio nella zona dove risiedo, perchè non avendo ne garage ne area di parcheggio privata, non riesco neppure a parcheggiare nelle vicinanze, a causa di obbligo di disco orario e per soli 30 minuti, in funzione in diverse fasce orarie. Comprendo benissimo la necessità del Comune di poter fare cassa anche con i parcheggi a pagamento, però continua ad imporre queste ulteriori limitazioni. Mi domando cosa potreste pensare voi, cari signori, se doveste parcheggiare sistematicamente la vostra auto a minimo 500 - 1000 metri da casa, anche quando piove, fa freddo o dovete portare in casa la spesa!!! Comunque grazie per il questionario, perchè anche se potrà risolvere solo una piccola parte dei problemi, sarà sempre ben accetta .
65	M	Siccome possiedo una Toyota Yaris ibrida sarei a chiedere di potere parcheggiare nei parcheggi di area blu gratuitamente, come fanno più comuni limitrofi, (vedi Bologna) dove in tale comune è pure permesso, previo rilascio di permesso, circolare liberamente Z.T.L..Grazie, saluti.
58	F	In determinati punti della città è mediocre l'asfaltatura.
62	F	Pur girando molto frequentemente in bici e a piedi, non ritengo opportuno che sulle piste ciclabili, bici e pedoni, abbiano la precedenza sul traffico automobilistico (esempio: in Viale Amendola nel tratto fra il semaforo dell'Ospedale Vecchio e la chiesa di Croce Coperta).
70	M	Trovo pericoloso circolare in bicicletta nelle zone pedonali (in particolare per le persone anziane). Dovrebbe essere specificato lo spazio per i pedoni e quello per i ciclisti. Trovo un controsenso avere installato le bici elettriche (spiegateci come saranno dopo 6 mesi di esposizione alle intemperie ed ai vandalismi). L'accesso alle auto private dovrebbe essere vietato entro le mura.
27	M	Facile parcheggiare in centro storico a Imola ma solo a pagamento! Difficile o difficilissimo parcheggiare vicino al centro storico di Imola in parcheggi gratuiti!
54	M	Mancano alcuni collegamenti protetti (ciclabili) importanti, il voto sulle piste ciclabili (ottimo) è riferito rispetto alle altre città vicine alla nostra, ma è certo che possano essere migliorate.
51	F	Aumentare le piste ciclabili.
44	M	Piste ciclabili in centro, totale chiusura del centro storico alle automobili, più corse degli autobus, più fermate e maggiore ramificazione dei percorsi nelle zone periferiche, soprattutto da e per la zona industriale e in generale a nord della linea ferroviaria
66	M	Creare piste ciclabili, ben segnalate, evitare che siano usate come sosta e fare una campagna d'educazione stradale specifica per le bici.
60	F	Poche, mal segnalate e non rispettate
32	F	Troppi pochi ciclisti utilizzano le ciclabili.
29	M	Negli orari di punta,12 e 18, nella zona ospedale nuovo si forma abbastanza traffico.
58	M	Creare un nuovo parcheggio, non a pagamento, in zona Stazione Ferroviaria; più collegamenti autobus da Stazione F.S. verso zona industriale; incentivare i ciclisti ad usare le piste ciclabili e non le strade adiacenti; completare l'asse attrezzato fino alla rotonda sulla Montanara; non spendere soldi inutilmente nelle isole spartitraffico come quelle installate sulla Montanara e regolarmente abbattute periodicamente ma installare eventualmente semafori intelligenti o a comando

Età	Sesso	Osservazioni, suggerimenti
48	F	Ho letto nel "Corriere di Romagna" la black list delle vie del Comune di Imola e a quella lista vorrei aggiungere un incrocio molto pericoloso, già fatto oggetto di raccolta firme dei residenti e utenti interessati, e consegnata al Sindaco Manca , l'incrocio in questione è quello di Via San Prospero, Via Lughese e Via Valverda e pertanto chiedo agli amministratori preposti in particolare all'assessore Tronconi di prendere in considerazione quanto scritto dai cittadini nella lettera allegata alla raccolta firme. Resto in attesa di risposta. Grazie per l'attenzione.
43	M	Mettere in sicurezza Via Punta dal momento che in macchina vanno fortissimo e la strada è percorsa da molti ciclisti. Aprire al più presto il sottopassaggio ciclabile di Pontesanto che attraversa la rotonda della Comet, a piedi è un rischio enorme. Eliminare le mini rotonde.
50	F	Le piste ciclabili costeggiano per la maggior parte strade molto trafficate e uscire a piedi o in bici per poi respirare quintali di smog non è propriamente piacevole. In Via della Resistenza, nonostante il nuovo semaforo, i veicoli transitano a velocità veramente eccessive e anche Via Benedetto Croce ormai sembra un'autostrada. Grazie.
45	M	Servono più informazioni sull'utilizzo delle piste ciclabili, sulle direzioni di marcia da tenere, su come rispettare il codice della strada, in quanto i numerosi ciclisti imolesi sono spesso disinformati e guidano il proprio mezzo a volte peggio degli automobilisti causando pericoli al traffico e ad altri ciclisti, soprattutto nelle ZTL del centro storico.
57	F	Ci sono ancora molte criticità, ad esempio Via Venturini non ha dossi di rallentamento in prossimità del teatro e dell'ingresso della casa di riposo ed è percorsa da ciclisti anche di sera. Le auto sfrecciano ben oltre i limiti. Bisognerebbe cercare di incentivare l'uso delle biciclette.
33	M	Continuate così ragazzi che andate bene. Parcheggi gratuiti la domenica e dalle 19:00 alle 08:00 (o 08:30), con la possibilità di parcheggiare non a pagamento appena fuori la zona storica del centro. Grazie e saluti.
77	M	Non aumentate la zona pedonale del centro urbano per non fare morire ulteriormente il centro di Imola.
31	F	Per chi abita nella mia via, in Via Ponticelli Pieve, non esiste il trasporto pubblico, un vero peccato.
40	M	Migliorare i collegamenti pubblici con e tra i quartieri esterni al centro, soprattutto con le scuole.
21	F	Io abito nella campagna quindi mi è impossibile utilizzare mezzi non a motore.
28	F	Trovo davvero sbagliato il parchimetro dell'Ospedale Vecchio, soprattutto per accedere al consultorio, con il pancione e con i tempi delle visite non sai mai quanto tempo sosterrai nel parcheggio. È ottimo il sistema del parcheggio del mercato coperto. Pagare alla fine della sosta.
45	M	Mancano colonnine di sos collegate con i vigili nella piste ciclabile. Nel centro storico è impossibile parcheggiare gratuitamente causa strisce blu e pertanto mancano nelle vicinanze i parcheggi gratuiti come stabilito in diverse sentenze. Si vede drasticamente la riduzione di sorveglianza del territorio da parte di tutte le forze dell'ordine, soprattutto nelle ore serali.
48	F	Mancano piste ciclabili che collegano Imola a Sasso Morelli, le strade di collegamento sono strette e prive di marciapiede, e hanno necessità di rifacimento asfalto e segnaletica. I mezzi pubblici oltre ad essere poco fruibili causa la scarsa frequenza di percorrenza, sono estremamente costosi per la mobilità di una famiglia di 5 componenti, in pratica è paradossalmente più economico l'automezzo privato.
48	F	Peccato che le persone anziane e studenti non utilizzino molto le piste ciclabili, sembra quasi che usarla faccia perdere tempo! Abito sulla Via Correcchio, ho provato diverse volte a recarmi al lavoro in bici ma è un incubo per il traffico sostenuto, anche di mezzi pesanti (x la presenza dello stabilimento ceramico). A quando la pista ciclabile da Pontesanto a Sasso Morelli?
63	M	1) Per andare al lavoro e in particolare raggiungere la stazione FS dal quartiere Pedagna mi sembra molto utile e a costo zero sfalsare anche solo di 5 minuti la partenza dei BUS linea 3 da quelli della linea 4-44 e sincronizzare al meglio possibile gli orari treni e bus (es. arrivi FS da BO al '35 di ogni ora, bus 3 e 4-44 partono entrambi al '40: spesso si perdono entrambi ! stessa cosa al minuto 05, partenze bus al minuto 10). 2) Il nuovo percorso linea 3 non copra né Pedagna EST né zona Carlina/Luxemburg: credo che sarebbe un delta costo molto basso prevedere alcune fermate in queste zone e anche in area A, oggi solo sfiorata.

Età	Sesso	Osservazioni, suggerimenti
69	F	<p>Nelle vie del centro a traffico limitato, occorrerebbe educare i pedoni e, soprattutto i ciclisti, a una circolazione responsabile. "Zona pedonale" non significa necessariamente avere diritto assoluto di libera circolazione infischiosene degli altri e destreggiandosi come fulmini nel traffico, costi quel che costi. Ci sono momenti che è quasi più pericoloso attraversare Via Appia che una qualunque altra via a traffico regolare. A volte, qualche controllore del traffico non guasterebbe. A proposito, i Vigili Urbani che fine hanno fatto?</p> <p>Per quanto riguarda Viale Galli, invece, capisco che si tratta dell'Autodromo, ma le regole dovrebbero essere più regolari, e per tutti. Sono stata multata davanti a casa per un divieto di sosta "volante", il primo giorno che fu istituito il sistema suddetto. In seguito, il divieto di sosta, sempre davanti a casa, è stato messo solo da un lato della strada. Morale: noi residenti andiamo a parcheggiare nel parcheggio di Via Mussi, gli altri parcheggiano bellamente da entrambi i lati, a volte, specie i SUV, anche sul marciapiede. Nessuna multa, ovviamente. Per non parlare davanti al chiosco di Renzo, dove ormai le auto, i camion della nettezza urbana ed altri di ogni genere parcheggiano girati da ogni parte. In questo preciso luogo è stato messo, immediatamente dopo la curva, un passaggio pedonale estremamente pericoloso, perché non lascia la possibilità a chi sopraggiunge in macchina di vedere chi sta attraversando la strada. Stessa cosa per il semaforo del ponte, il verde dei pedoni non è sincronizzato con quello delle auto che hanno solo pochi istanti per girare, a rischio dei pedoni stessi. A proposito dello stesso semaforo, che lascia circa 3 secondi di tempo per chi viaggia in direzione Autodromo-Centro, crea ingorghi paurosi la mattina, quando la gente deve recarsi al lavoro. Anche qui, magari, i Vigili di cui si parlava prima?</p>
41	F	Alcune delle bici arancioni sono in pessimo stato.
43	M	<p>Questo questionario lo trovo più che inutile, ridicolo. Vorrei porre alla vostra attenzione il mio problema personale perché con questo questionario non si arriva a nulla. Io abito in Viale Zampieri Vespignani e sono invalido con ridotte capacità motorie e quando mi sposto in auto (visto che a piedi e in bici non posso farlo) poi non riesco più a trovare parcheggio, questo da quando la mia via è una delle più vicine al centro non a pagamento. Qua la gente parcheggia ovunque davanti ai passi carrai, sui marciapiede ecc, come mai non ci sono controlli? Possibile che dopo tanti anni e promesse questa stretta Via sia ancora a doppio senso di circolazione? Possibile che nonostante le richieste fatte non si possano creare posti auto per i disabili? Possibile che in questa Via la gente riempia i cassonetti con gli sfalci e potature e altri scarichino macerie e nessuno faccia nulla? Possibile che in questa Via gli operatori che al mattino soffiano le foglie insieme ad esse soffiano anche i sassi, che qualche genio del Comune ha fatto mettere attorno agli alberi, causando danni alle auto in sosta? Tutto è possibile in questa Via. Iniziate a fare delle multe salate ai maleducati di questa Via e con il ricavato create questi benedetti posti auto per i disabili!</p>
46	M	Va costruita una passerella-raccordo tra la pista ciclopedonale di Via Graziadei e quella del ponte vecchio, per superare il dislivello.
52	M	Vi scrivo in quanto bisogna che vengano aumentati i minuti verdi del semaforo di Viale Dante incrocio con autodromo per chi proviene da renzo, in quanto attualmente passano solo circa 4 macchine alla volta e se sei la quinta ti tocca il rosso, rispetto invece al traffico della Via Pirandello che con il verde passano una ventina di macchine. Questo in orario 7.30 - 8.30. La necessità sorge in quanto sono diverse le autovetture che percorrono il tragitto Codignano - Via Tenni - Via Musso - Viale Dante - Riolo Terme - Via Gallisterna - Via Ghiandolino - Via Musso - Viale Dante. Grazie per l'accoglienza, Franca Pasini
33	M	<p>Il mio giudizio nell'insieme è positivo. Posso però indicare alcuni punti critici sulla viabilità in generale, basandomi sulle mie personali esperienze di automobilista imolese.</p> <p>1) elevata pericolosità dell'incrocio tra le vie Cavour, Verdi e Manfredi; quotidianamente automobilisti sconsiderati, anche ad alta velocità, provenienti da via Verdi, si infilano in contromano in via Manfredi, o viceversa, senza neanche guardare o rallentare, con grave pericolo specialmente per pedoni e ciclisti. Non dimentichiamo la presenza delle Scuole Carducci in loco. Proporrei un innalzamento della sede stradale per obbligare i veicoli a fermarsi, e l'installazione di una segnaletica orizzontale e verticale più chiare, anche con eventualmente l'inversione del dare precedenza, dando scorrimento a chi è sulla via Cavour e mettere due STOP belli chiari a chi proviene da via Verdi e a chi proviene da via Manfredi.</p> <p>2) Sempre nella stessa area di via Cavour propongo una ridefinizione al ribasso della tariffa del</p>

Età	Sesso	Osservazioni, suggerimenti
		<p>parcheggio, visto che è la più cara del centro storico e non se ne capisce il motivo.</p> <p>3) Altro punto da rivedere è secondo me, Viale F.D'Agostino nel tratto tra il semaforo con via Villa Clelia e la rotonda di Sante Zennaro, qui la carreggiata è molto larga, le auto sfrecciano e sorpassano anche nei pressi di attraversamenti pedonali con rischi molto elevati per tutti. Si potrebbe restringere la carreggiata creando una pista ciclopedonale sul lato destro guardando verso la rotonda di Sante Zennaro, e/o realizzandovi dei posti auto lungo la carreggiata; oppure creare un'isola spartitraffico centrale che impedisca il sorpasso e metta in sicurezza gli attraversamenti pedonali presenti in loco aumentandoli anche di numero.</p> <p>4) Sempre nell'area di Viale F.D'Agostino al posto dell'attuale semaforo con via Villa Clelia e Viale Saffi sarebbe utile una rotonda inserita in posizione disassata verso l'area dell'ex Silvio Alvisi. Visto che si è parlato in passato anche di alienazione di questa area, si potrebbe pensare di coinvolgere il privato eventualmente subentrante, con un accordo per partecipare alla realizzazione dell'opera, nel momento in cui partisse una urbanizzazione della zona in questione.</p> <p>5) La mobilità è anche quella pedonale e va tutelata ed incentivata, ecco perchè sarebbe opportuno trovare il modo di illuminare la sera i percorsi pedonali del bellissimo Viale Cappuccini per ora e da molto, molto tempo, completamente al buio. I pedoni camminano in mezzo alla carreggiata per poter vedere qualcosa con i rischi connessi.</p> <p>6) La via San Francesco è stata riasfaltata da poco e ora che è "liscia" le auto sfrecciano, non curanti del limite dei 30 orari con rischio elevato per i residenti, i ragazzi delle numerose scuole presenti in zona e per i frequentatori di palestre e parchi. Forse una soluzione potrebbe essere quella di replicare un intervento simile a quello fatto a suo tempo sulla via Villa Clelia, cioè sopraelevare gli incroci principali e gli attraversamenti pedonali con appositi dossi artificiali.</p> <p>7) La Via Cattani, sempre in zona Cappuccini è stretta e a doppio senso di marcia, con auto in sosta spesso fuori dagli appositi spazi, crea problemi di sicurezza sia tra automobilisti che a ciclisti costretti a cambi di direzione. Un senso unico risolverebbe tutti i problemi.</p> <p>8) In zona Montericco, la rotondina in testa a via Giovanni X, ha una strana corona sormontabile, in asfalto, con un angolo di inclinazione molto accentuato che se presa con troppa velocità può essere pericolosa.</p> <p>9) Un incrocio che meriterebbe una regolamentazione diversa da quella attuale, è tra Viale Carducci e Via Pampera, con la realizzazione di una rotonda che metta in sicurezza l'area.</p> <p>10) Una rotonda la meriterebbe anche l'incrocio tra via Pirandello e via Santa Lucia.</p> <p>11) Ultima cosa, una rotonda sarebbe utile a razionalizzare l'intersezione tra la Via Venturini e l'accesso a piazza Bianconcini, proprio di fronte al muro che separa la piazza stessa e l'area dell' Osservanza.</p> <p>Queste sono le mie personali considerazioni su cosa vedrei utile nel nuovo piano della mobilità della nostra bella città. Apprezzo molto che si sia chiesto anche il parere dei cittadini, stimolando così la partecipazione positiva. Ringrazio quindi sia la nostra Amministrazione Comunale che Area Blu.</p>
55	F	Strade bisognose di manutenzione fatta come si deve.
44	F	Un suggerimento potrebbe essere quello della navetta elettrica come hanno a Faenza che collega la periferia al centro storico. Mi piacerebbe che le piste ciclabili venissero progettate non di fianco a strade trafficate da auto, ma collegassero i quartieri, i giardini e i parchi, passando attraverso le costruzioni residenziali; come, ad esempio, è nella pedagna est, dove la pista ciclabile parte dall'osservanza e arriva appunto fino alla pedagna. La pista ciclabile diventa così un "mezzo" preferibile per gli spostamenti, ma anche per passeggiare, correre, fare sport lontano dal traffico. Nel mio quartiere era stato autorizzato un bellissimo progetto tra Via molino Vecchio e Via Goito, prevedeva piste ciclabili che collegavano il quartiere Campanella all'area oltre la ferrovia con un sottopassaggio al quale avrebbero dovuto provvedere i costruttori edili. Ma in corso d'opera le aziende hanno ottenuto l'autorizzazione alla modifica del progetto e la soluzione che avrebbe rappresentato un collegamento utilissimo per questa zona non è stato realizzato. Grazie
63	M	Manca la manutenzione alle piste ciclabili. Spesso sono occupate da irregolari.
49	F	In alcune zone le piste ciclabili sono ottime. Per raggiungere la zona industriale dove lavoro (zona Ortignola) la pista ciclabile è interrotta nella rotonda, in alcuni tratti non è protetta. Per alleggerire il traffico verso la zona industriale, penso che andrebbero potenziate e curate di più

Età	Sesso	Osservazioni, suggerimenti
		le piste ciclabili e il trasporto pubblico. Il mezzo pubblico (la 4 e la 44), dalla zona industriale al centro, in alcuni orari fa un giro molto lungo e diventa più veloce raggiungere a piedi la stazione che fare il giro in autobus. Inoltre la fermata sotto il cartello camst è assolutamente inadeguata (nessuna protezione, strisce pedonali lontane per attraversare Via I Maggio, non c'è marciapiede e si scende sull'erba su una strada che in certi orari è molto trafficata). Le persone disabili che lavorano con me con la soppressione della fermata delle 8.18 in Via Nicoli non riescono più a raggiungere il posto di lavoro in autonomia. Quando si parla di mobilità, si dovrebbe avere un'attenzione particolare a quelle persone che non possono guidare un'auto e che non hanno la possibilità di percorrere lunghi tratti a piedi, anziani e disabili innanzi tutto, e dare la precedenza alle loro necessità.
39	F	Vorremmo anche noi al di là del fiume la possibilità di arrivare in centro in bici tramite ciclabile.
51	M	Maggiore attenzione alle esigenze delle poche attività commerciali rimaste in centro storico e dintorni (es. agevolazioni per parcheggio veicoli commerciali, miglior posizionamento fermata autobus Romeo Galli, servizio di navette elettriche gratuite per il centro da parcheggi scambiatori)
57	M	1) Viabilità in centro: non riesco a capire perché se da Via Cavour angolo Via Appia devo recarmi in Via Orsini o zona Teatro devo per forza andare fino a viale Nardozi e tornare indietro (di strade prima per poter girare ci sono) 2) Bisogna controllare meglio tutti i ciclisti che non circolano sulle piste ciclabili, dove esistono, dal codice della strada "loro" sono obbligati a usarle, invece sono tutti in mezzo alla strada a creare intralcio e pericolo specialmente se sono in gruppo. 3) Fondo stradale pessimo un pò su tutte le strade, poi se andiamo nella zona industriale non ne parliamo, lì è scandalosamente dissestata via Correcchio (zona ceramica), Via I Maggio/Gambellara, Via Selice dal centro all'autostrada...ecc. per nominarne solo alcune.
78	F	Consiglio una manutenzione puntuale del manto stradale.
39	F	Collegare la pedagna con Linaro, illuminare di più alcune piste ciclabili, mettere a norma marciapiedi per i disabili e nelle zone parchi giochi bambini mettere qualche albero per avere un po' di ombra.
45	M	Verificare il tempo di alcuni semafori, nelle ore di punta in alcuni incroci passano a malapena un paio di auto per ciclo. Altra cosa più importante sarebbe una strada a scorrimento veloce che attraversi la città da est ad ovest.
38	F	Maggior educazione stradale anche per pedoni e ciclisti. Meno sensi unici che non portino a fare giri più lunghi ed inutili che fanno perdere tempo e fanno inquinare inutilmente.
53	M	Le piste ciclabili sono ottime se sono in sede separata fisicamente dalla circolazione delle auto. Laddove, es in via Emilia dal Teatro all'Ospedale Vecchio, si è solo tracciata una riga sull'asfalto, sono pericolose. Leggo poi che la futura ciclabile che passerà davanti alla coop ceramica comporterà, nel sottopassaggio ferroviario, che si porti la bicicletta a mano sullo stretto marciapiede ora presente, ma togliere continuità alla circolazione sulla bici significa scoraggiarla. Ritengo inoltre necessario che la nuova piscina sia raggiungibile lungo un percorso ciclabile interamente protetto fisicamente, dato che la sera, e d'inverno anche il pomeriggio, il buio rende pericoloso percorrere Via G. di Vittorio in bici con la sola garanzia virtuale di una striscia per terra.
61	F	Migliorare in generale la segnaletica per i ciclisti. 1) La corsia ciclabile contromano della Via Emilia verso porta Bologna è pericolosissima. La corsia è sempre invasa da pedoni, spesso con passeggini (forse marciapiede troppo stretto, ma d'altra parte la via è strettissima). 2) La corsia ciclabile/pedonale del marciapiede davanti all'ospedale vecchio è pericolosa per i pedoni, che spesso non sono consapevoli che si tratta anche di pista ciclabile. Il marciapiede è molto largo, sarebbe opportuno distinguere le due zone tramite segnaletica orizzontale. 3) La rotonda Selice - Viale Resistenza è infelice. Spesso si trovano autoveicoli provenienti dal centro contromano nel tratto a senso unico subito prima della rotonda, in direzione autostrada. 4) Via Coraglia, da quando è stato istituito il senso unico in Via Selice con divieto di accesso alla rotonda, è diventata pericolosissima. Il traffico veicolare proveniente dal centro in direzione Faenza utilizza infatti tale Via per immettersi sulla circonvallazione. La strada è stretta, molto popolata, il marciapiede è solo da un lato. Spesso le auto sfiorano i cancelli delle case con

Età	Sesso	Osservazioni, suggerimenti
		evidente rischio per le persone che stanno uscendo. Se non si può ripristinare il doppio senso in via Selice, cosa auspicabile, bisognerebbe almeno migliorare la sicurezza di Via Coraglia (dissuasori, senso unico?) 5) Via Selice-angolo Via Mentana. Il passaggio di pedoni davanti al Bar Moderno è assolutamente difficoltoso, impossibile il passaggio di una carrozzella. La delimitazione con fioriere dell'area del bar, lascia poche decine di cm al passaggio pedonale peraltro impedito anche dal palo col nome della strada posto al centro, inoltre una catena attraversa il marciapiede nel tratto dell'incrocio con Via Mentana (pare trattarsi di cosa lecita, secondo la polizia municipale). Siamo sicuri che il bar non si sia "allargato" troppo? Forse è lecita, ma di certo non sicura per i cittadini. Sarebbe bello avere un feed-back su queste segnalazioni. Grazie
58	M	Viale Amendola e Viale F.D'agostino sono troppo larghe per attraversamento pedonale e bici, bisognerebbe mettere in sicurezza l'attraversamento con spartitraffico. Il parcheggio sotto gli alberi dalla Bocciofila (viale Saffi) è pericoloso per le bici e i pedoni. Secondo me sarebbe da eliminare, mentre l'attraversamento pedonale e bici dalla bocciofila (viale Saffi) è pericoloso e male segnalato. La Via è poco illuminata (lampioni in mezzo agli alberi) e se poi piove non si vede niente e gli attraversamenti pedonali diventano pericolosi. Grazie.
58	M	Mi piacerebbe che la pista ciclabile effettuasse un giro completo attorno a Imola, e non solo lungofiume fino alla pedagna ovest.
51	F	Il quartiere Marconi è, per metà, privo di mezzi pubblici di trasporto e risulta isolato, infatti dalle scuole elementari alla rotonda di Viale Amendola non transita nulla. Mentre in zona Pedagna vanno tutte le linee bus di Imola. Occorrerebbe poi intensificare le corse dei bus che transitano dalla stazione FF.SS. Altro neo il semaforo che porta alla stazione ferroviaria, all'incrocio tra viale Marconi e via Costa, è molto pericoloso perchè chi deve svoltare non è "disciplinato" da semaforo "a frecce". Voltano, in contemporanea, pedoni ed auto, sarebbe meglio una rotonda oppure "copiare" analogo semaforo che è a Faenza, zona stazione FF.SS.
54	M	Pubblicizzarle di più anche stampando mappe per i cittadini, serve un pò di aggiunta di segnaletica, sebbene non invasiva.
74	F	In centro le piste ciclabili sono pericolose. Chiudere tutto il centro storico (da Porta dei Servi all'ospedale vecchio; dalla stazione a via Pirandello a via Graziadei)
48	M	Occorrerebbero dei mezzi pubblici con percorso pedagna - zona industriale in vari orari mattutini e pomeridiani.
52	F	Per chi abita fuori dal centro di Imola è molto scomodo l'uso di mezzi pubblici e bicicletta (quest'ultima addirittura pericolosa): collegamenti ridotti al minimo e assenza di piste ciclabili.
64	M	1 - realizzazione di una pista ciclabile in Via Tiro a segno nel tratto dal ponte sul Santerno alla pista esistente zona festa unità. 2 - realizzazione di un camminamento sul ponte Santerno in Via Tiro a segno fuori dal traffico automobilistico. Utilizzando i pilastri esistenti del ponte più larghi dell'impalcato stradale, si può posizionare una trave di ferro che consente la creazione del camminamento. 3 - evitare di creare, come sulla Montanara, degli spartitraffico con il gradino ma bensì con la scivolo per evitare il capotamento delle auto come già avvenuto diverse volte, che salviamo il pedone ma uccidiamo l'automobilista 4 - sistemare meglio la rotonda provvisoria sulla Via Montanara, incrocio via Punta, il blocco di cemento in uscita verso monte stringe troppo, già due camion si sono ribaltati ed è andata bene, cosa aspettiamo? il terzo?
47	M	Le frazioni di Imola non hanno piste ciclabili e pedonali è pertanto rischioso camminare a piedi o utilizzare la bicicletta. Per pedoni e velocipedi il rischio di essere investiti è molto elevato. Al pari, il servizio pubblico di trasporto è pessimo, poche corse e costose, in quanto viene applicata la tariffa extra urbana. Sotto questo aspetto le frazioni del comune di Imola sono alquanto trascurate, peggio delle periferie metropolitane. Il giudizio pessimo relativo alle piste ciclabili è riferito alle frazioni del comune di Imola. Sarebbe auspicabile completare il circuito delle piste ciclabili sugli assi provinciale Selice, Gambellara, Correcchio e Montanara da servire bene le frazioni di Casola Canina, Ortodonico, Giardino, Sasso Morelli, Sesto Imolese (asse Correcchio), Zello (asse Via Emilia) Bubano, San Prospero (asse Lughese), Fabbrica, Ponticelli, Linaro (asse Montanara)
51	M	Tutte le piste devono essere protette dal pericolo delle auto.
51	F	Proteggere tutte le ciclabili dalle auto.

Età	Sesso	Osservazioni, suggerimenti
51	M	Pedonalizzazione più ampia, miglioramento piste ciclabili e pedonali. I fondi li potrete trovare se si smette di buttarli nel pozzo senza fondo dell'autodromo.
32	F	Bisognerebbe risolvere la situazione del semaforo che si trova all'incrocio davanti alla pizzeria d'Azeglio per le biciclette e i pedoni. Molti marciapiedi del Quartiere Campanella non sono di facile utilizzo con carrozzine e passeggini.
62	F	In taluni tratti mancano i collegamenti tra una pista e l'altra e ci si trova all'improvviso in situazioni pericolose. Dalla mia zona manca un collegamento ciclabile alle stazioni autobus\treno e di conseguenza alla zona industriale.
34	M	Inserire nel piano di mobilità la rotonda tra Via Lasie e Via Selice al posto del semaforo.
66	M	A mio parere la via Montericco è una strada troppo stretta per il traffico a doppio senso di circolazione, anche per la presenza di mezzi pesanti (camion ecc,), bisogna tenere presente che la vicinanza con il parco Tozzoni fa sì che la strada sia frequentata da podisti, ciclisti, anziani e mamme con passeggini che rischiano di essere travolti sia dalla elevata velocità che dallo spazio ristretto della carreggiata. Va inoltre segnalato che da molto tempo il ciglio della strada sul Rio Palazzi è inesistente e quindi molto pericoloso.
75	M	Vorrei dei parcheggi liberi (non a pagamento) vicino al centro.
45	F	I parcheggi a pagamento, fare gratis i primi 20-30 minuti per le commissioni veloci.
55	M	Insistere sullo sviluppo delle piste pedonali e ciclabili nonostante siano già ad un buon livello.
58	M	Pessima organizzazione del traffico nelle Vie Marconi, Carducci e Selice; i paletti e gli ostacoli in mezzo alla carreggiata sono un pericolo. L'amministrazione comunale va in senso opposto a quello che dichiara; la sicurezza si realizza con strade larghe, sgombre da ostacoli. Inoltre i dossi per rallentare la velocità, oltre che essere irregolari per la normativa europea sono pericolosi soprattutto per i ragazzi in motorino (mi riferisco in particolare a quelli in via Sminatori), oltre che inutili visto che se si vuole proteggere il passaggio pedonale i dossi vanno messi prima del passaggio e non sul passaggio pedonale. Invito l'amministrazione comunale a fare le cose per bene e a non pensare solo agli autovelox (la sicurezza è solo un pretesto).
50	F	Sarebbero molto utili piste ciclabili adeguate anche nella mia zona di residenza per ridurre l'inquinamento ed il traffico e vivere più in salute. Inoltre nella mia Via di residenza sarebbero necessari dei dissuasori di velocità dato che è una zona residenziale vicina alla scuola con passaggio anche di bambini e non esiste il marciapiede, la strada è stretta e le macchine vanno troppo veloci, perciò è pericoloso anche uscire di casa a piedi o con l'auto. Grazie, saluti.
25	M	Imola è una delle poche città con un parcheggio gratuito per i pendolari molto piccolo, proporrei un aumento dei parcheggi gratuiti a disposizione di coloro che prendono il treno tutti i giorni.
48	M	Aumentare le piste ciclabili, creare nuovi parcheggi non a pagamento vicino il centro storico, sistemare le strade piene di buche.
66	M	La rete ciclabile è sufficientemente sviluppata nella zona sud ma troppo scarso il collegamento nord con la zona industriale. Decisamente da migliorare la circolazione ciclabile e pedonale di via F.lli Gualandi.
47	F	1-Mancano totalmente le piste ciclabili fra Imola e Ponticelli 2-Invertirei il senso di marcia di Via Saragozza per evitare di fare km alla ricerca del parcheggio attorno al Duomo 3-Collegherei fra loro le vie senza uscita delle lottizzazioni di Ponticelli, così da ridurre i micro spostamenti dei residenti dalla già trafficata Montanara, priva di spazi di sicurezza per pedoni e bici. Invito a una passeggiata per le vie di ponticelli e lungo la Via Punta.
43	F	Passo tutti i giorni dall'asse attrezzato per recarmi al lavoro dopo aver accompagnato il figlio a scuola e ritengo che sia l'immissione dall'Ipercoop, direzione zona industriale, sia il restringimento del sottopassaggio della ferrovia, siano molto pericolosi. Si creano file nelle ore di punta oltre al fatto che spesso gli automobilisti cercano di infilarsi fra un'auto e l'altra senza tener conto delle precedenza (direi anche abbastanza dubbie nei pressi del restringimento del sottopassaggio). Altra problematica che riscontro è lo stato delle strade, spesso dissestate e di conseguenza pericolose soprattutto per le moto e le bici.
50	F	Progettare prima le infrastrutture (strade , parcheggi, acqua , gas , luce) e poi le case
68	F	Aumentare le piste ciclabili. Aumentare l'illuminazione serale in più zone. Presenza maggiore di forza pubblica in tutte le zone, causa presenze inquietanti. Maggiore controllo sulla gestione

Età	Sesso	Osservazioni, suggerimenti
		degli animali (cani in particolare).
49	M	Inefficiente i collegamenti urbani da via Correcchiello-Gambellara verso il centro di Imola
48	F	1) Non esiste pista ciclabile dalla Pedagna al Parco Tozzoni. 2) Il passaggio sul ponticino per andare a Codrignano e Parco Acque Minerali è una cosa indecente sia per pedoni che ciclisti e automobilisti. 3) Il senso dell'entrata al parcheggio della scuola/Chiesa in via Vivaldi va secondo me invertito. 4) In via Rossini angolo via Donizetti (gelateria Pinguino) le auto sono parcheggiate in curva.
68	M	Il disagio che avverto maggiormente nel circolare in automobile è la situazione del manto stradale, che (a mio parere) sarebbe in alcuni casi opportuno rifare integralmente, anziché ricorrere a "pezze", sia in centro città che nelle zone periferiche (v. ad es. Via Serraglio, Via del Lavoro, etc.). Si tratta di un disagio non profondo (come mi capita talvolta di avvertire nei comuni limitrofi ad Imola, come per esempio in vari tratti della via Emilia fra Castel Bolognese e Faenza) ma comunque sensibile.
64	F	Consiglierei nella zona ZTL del centro di segnalare e quindi dividere il traffico pedonabile e ciclabile da quello automobilistico soprattutto nei giorni di mercato, visto che le auto entrano in centro (sotto orologio) creando disagi a chi è a piedi. Se vi fosse in terra una segnaletica appropriata forse tale criticità sarebbe minore. Inoltre all'uscita di Via Garibaldi /Via Mazzini, chi curva sale sul piccolo marciapiede rischiando di investire il pedone. Altra segnaletica che mi sento di fare è inerente all'incrocio della Via San Francesco (vicino al distributore dell'IP) dove, è presente il cartello che devi andare verso Firenze, ma purtroppo, molti girano verso Imola evitando di fare il giro alla rotonda che si trova sulla Montanara nei pressi del Sigma.
65	M	<ul style="list-style-type: none"> - Pista ciclabile in Viale Saffi, Verso Porta Montanara, difficile innesto verso la porta. - Attraversamenti pedonali in Viale F.d'Agostino poco visibili, pericoloso quello di fronte a Via C. Sbarretti e alla farmacia. - Viale F.d'Agostino ha una carreggiata troppo larga tra la rotonda di Sante Zennaro e l'incrocio di Via Villa Clelia e pertanto le auto tendono a sorpassare chi si ferma ai passaggi pedonali. - Semaforo sulla Via Emilia-Via Pisacane, dopo il ponte vecchio verso faenza, presenta due corsie in entrata e una sola in uscita, chi passa prima? - Semaforo Viale de Amicis – Selice, direzione est, due corsie in entrata e una in uscita, chi passa prima? - Via Selice, non ha senso che non si possa uscire sulla rotonda di Viale della resistenza. - Via Zampieri Vespignani, con le auto parcheggiate non si circola nei due sensi, meglio un senso unico. - Via Baroncini, come sopra, con le auto parcheggiate non si circola nei due sensi, meglio un senso unico. - Rotonda di Via Manzoni-Via Leopardi, in pratica è un incrocio con precedenza forse a sinistra, si vede di tutto. - Manca una circonvallazione, l'asse Via della Resistenza-Via Marconi è una strada da centro città, tra semafori, rotonde, parcheggi, entrate agli esercizi commerciali è un susseguirsi di ostacoli al traffico che invece dovrebbe essere scorrevole. La circonvallazione di faenza fatta tanti anni fa e quella nuova di Forli possono insegnare qualcosa. - Vecchio macello, un parcheggio multi piano non starebbe male. - L'illuminazione sui passaggi pedonali è in generale fatta molto male, ci vorrebbero lampade potenti che illuminino esattamente sia la zona di attraversamento che il marciapiede antistante. - Entrata per l'ospedale nuovo per accedere alla zona vecchio pronto soccorso, andrebbe raccordata in maniera più larga, entrare ed uscire con i pulmini attrezzati per il trasporto delle carrozzine per disabili è difficoltoso.
41	M	Abitando in Via Molino Rosso non vi sono presenti, ne piste ciclabili e neanche molte fermate di bus, c'è ne solo una in Via Selice, zona Hotel Molino Rosso, ed essendo che la mia Via è altamente popolata, da famiglie e bambini, non è presente, nemmeno un parco pubblico dove giocare e spostandosi in bicicletta, per Via Gambellara direzione centro di Imola, si rischia di essere falciati dalle auto.
47	M	Mancano collegamenti con le località periferiche.
57	F	I bus di Imola sono assolutamente inadeguati alle esigenze di chi deve spostarsi coi mezzi pubblici in quanto non tutte le zone di Imola sono raggiungibili in autobus, le corse sono poco

Età	Sesso	Osservazioni, suggerimenti
		frequenti (ogni mezz'ora) e non ci sono coincidenze fra una linea e l'altra. Sarebbe auspicabile un potenziamento delle linee o quantomeno il ripristino della linea 2 che collegava la pedagna est (il mio quartiere) con l'ospedale.
63	M	Ci sono zone a Imola servite "a singhiozzo" dalle piste ciclabili (ci sono, si interrompono, riprendono poco dopo), costringendo ad immergersi, in bici, nella viabilità ordinaria, con conseguente pericolo, soprattutto per anziani e bambini
52	F	La cosa che mi infastidisce, è che chi abita in Via Cogne purtroppo non ha la possibilità di parcheggiare nelle vicinanze di casa, nella maggior parte dei giorni della settimana si fa veramente fatica e credo che non sia possibile che debba essere occupato da persone che vanno in stazione e io che ci abito devo aspettare che se ne vadano, Questa zona dovrebbe essere riservata a chi ci abita e non essere utilizzato per la stazione e per lo piu' sono stati posti anche parcheggi a pagamento per appesantire la situazione
26	F	Le piste ciclabili esistenti meritano maggiore manutenzione e migliore illuminazione. Ci sono zone, come ad esempio in Viale Carducci in cui circolare è un problema in direzione Bologna, sia perché la pista ciclabile, passate le scuole elementari, è in condizioni difficili, sia perché ci sono tratti pericolosi e senza un'adeguata corsia riservata ai ciclisti.
55	F	Sarebbe utile migliorare le piste ciclabili nel centro storico e ridurre il traffico delle auto nell'area del centro e nelle prime vie di circoscrizione come V.le De Amicis, dove è molto intenso il traffico e l'inquinamento e provvedere ad una riqualificazione urbanistica che dia la possibilità di utilizzare meglio le Vie dell'intero centro, non solo le Vie Emilia e Appia, in modo pedonale anche con arredi adeguati e recupero di piccole aree verdi.
66	F	Bisogna mettere il semaforo sul Viale della Resistenza angolo Via Coraglia, come attraversamento da Via Coraglia alla Via Chiesa Coraglia, ci sono troppi rischi per i pedoni! Passano di continuo auto e camion che non si fermano quasi mai per far passare i pedoni! Ricordo che ci sono già stati degli investimenti anche mortali. Non basta il semaforo collocato molto in là, lontano da Via Coraglia, bisogna mettere marciapiedi dove non ci sono, vedi gran parte di Via Coraglia, di modo che i pedoni possano camminare senza rischi. Potenziare vigilanza sulle soste selvagge come capita spesso in Via Coraglia malgrado i divieti. Allargare zone pedonali al centro, inizio Via Mazzini, Via Galeati, inizio e fine Via Emilia.
38	M	La zona dove risiedo io subisce il "peso" dei lavoratori delle scuole Carducci, dei genitori degli alunni, soprattutto nell'orario di uscita, dove le macchine si parcheggiano in modo selvaggio sul marciapiede di Via Manfredi. Inoltre, soprattutto chi lavora nelle scuole, nonostante ci siano molti parcheggi in zona anche gratuiti, per risparmiare pochi metri preferisce parcheggiare nelle Vie tra la Carducci e la Via Aspromonte, mettendo le auto in modo da rendere difficile l'uscita anche dei pedoni, per non parlare dell'uscita delle macchine dai vari passi carrabili, soprattutto la parte di Via Purocelo che non dispone dei marciapiedi. Inoltre tutti i marciapiedi in zona sono in uno stato pessimo, rendendo difficile il passaggio soprattutto nei giorni di pioggia. Forse poco serve alla vostra indagine, ma comunque è un aspetto della mobilità a Imola. Saluti.
68	F	Semaforo Via Campanella/Via della Resistenza sfalsato nella maniera opposta: da Via della Resistenza sono molto più numerose le auto che svoltano a sinistra in Via Campanella, di quelle che svoltano a destra provenienza Faenza.
54	M	Manca una pista ciclabile adeguata che colleghi quartieri residenziali come Pedagna e Zolino alla zona industriale, in particolare si interrompe la pista ciclabile che inizia in Via I Maggio incrocio Via del Lavoro all'altezza della rotonda Ca' del Pozzo. Le bici non potendo circolare sull'asse attrezzato, lunghi tratti del percorso dalla pedagna ovest alla zona industriale non sono protetti da corsia riservata.
51	F	Spiego le mie risposte: la Montanara (precisamente Fabbrica) è pericolosa in bicicletta e a piedi. La frazione non mi sembra abbastanza servita come mezzi pubblici. Parcheggiare l'auto a Imola in genere è facile ma in concomitanza di eventi è difficilissimo (es. nelle sere estive). Trovo gli attraversamenti ciclo-pedonali pericolosissimi e suggerisco che ci sia cura che anche i ciclisti conoscano e rispettino il codice della strada.
50	F	- Possibilità di circolazione e parcheggio con differenziazioni orarie (es. entrare in centro di sera, parcheggi disabili riservati solo di giorno, etc.) - Far rispettare le regole anche con azioni intensive con pattuglie dedicate e multe, es. per attraversamenti pedonali, uso indicatori di direzione nelle rotonde etc. (come fu fatto a suo tempo per incentivare l'uso delle cinture di

Età	Sesso	Osservazioni, suggerimenti
		sicurezza) - Migliorare il servizio pubblico (mezzi più agili e moderni, parcheggi scambiatori gratuiti con navetta gratuita per il centro, maggiore frequenza), si può considerare come esempio l'ottimo servizio offerto da ATR a Forlì e Cesena
77	M	Mia figlia è proprietaria di uno studio professionale in pieno centro a Imola e non capisco perchè Area Blu non le dia la possibilità di un abbonamento per parcheggiare la macchina come hanno i residenti in centro.
63	M	Non basta una striscia di vernice per fare una pista ciclabile, occorre isolarle dalla strada e dare sicurezza a chi le percorre.
43	F	Si potrebbero migliorare sia i parcheggi sia le piste ciclabili e pedonali.
49	F	Mancano parcheggi liberi per chi lavora in centro.
76	F	Postazione biciclette zona cappuccini.
44	M	1) Suggerisco di aggiungere ai semafori il display con il "conto alla rovescia" (in particolare quelli con le telecamere). 2) La ciclabile che va da Via Garibaldi verso Via Caterina Sforza, è pericolosa soprattutto nell'attraversamento di Via Fratelli Bandiera, pertanto suggerisco di mettere uno stop alla fine di Via Fratelli Bandiera prima di immettersi in Via Garibaldi. 3) La ciclabile, che va da Piazzale delle Bande Nere e si collega su Via Garibaldi, è molto pericolosa nell'incrocio tra le due vie, in quanto da Via Garibaldi le auto tagliano la curva passando nell'angolo sulla ciclabile e perciò suggerisco di posizionare nella curva ad angolo retto (alla fine di Via Garibaldi) un divisorio rigido a terra per disincentivare la curva stretta alle auto.
34	M	Occorre una pista ciclopedonale che congiunga Imola a Ponticelli e una pista ciclopedonale che costeggi Via Correcchio fino allo stabilimento della coop. Ceramica.
61	M	Le piste in centro città a doppio senso vanno ampliate per rendere più sicuro e tranquillo il ciclista. Ampliare la rete ciclabile dal centro verso tutte le periferie anche le più nuove, per muoversi dai quartieri residenziali verso le aree commerciali, industriali, le scuole e i parchi/aree di svago, riuscire a raggiungere i paesi limitrofi sarebbe il massimo. Un esempio di carenza: i residenti di via Montericco dal civico 15-15z per portare i bambini a scuola in pedagna sono costretti all'uso dell'auto, la strada non è sicura e servirebbe una rotonda opposta a quella fatta recentemente, e inoltre una pista ciclabile con passaggi utili tra le aree condominiali sarebbe opportuna.
50	M	Andrebbero estese verso la zona industriale, dove peraltro scarseggia anche il mezzo pubblico. Le piste ciclabili in centro (e dappertutto, in generale) devono essere fisicamente separate dalla circolazione automobilistica e pedonale.
40	F	Abito a Linaro e ho 2 bimbi frequentanti la primaria di Ponticelli e secondo me mancano piste ciclabili. Abitiamo sulla Montanara vicino alla scuola, ma Montanara e Via Punta sono estremamente pericolose in bicicletta (e a piedi), come fare per richiedere una ciclabile che congiunga Linaro con Ponticelli e con Imola? Grazie e buona giornata,attendo risposta,Rossella
58	M	Le piste ciclabili tracciate con una linea gialla sono invariabilmente occupate da auto parcheggiate. Il tratto di via Emilia che va dall' ospedale vecchio alla ZTL è molto pericoloso per ciclisti e pedoni; soluzione: divieto di sosta, pista ciclabile ampia e protetta, marciapiede pedonale adeguato. La zona industriale è poco servita dai mezzi pubblici: il bus fa poche fermate in via Nicoli e durante il periodo estivo si sopprimono altri orari complicando ulteriormente la mobilità dei lavoratori.
45	F	Sono domiciliata da anni in Imola ed ho un contratto di locazione a seguito del quale prenderò la residenza.
54	M	Rendere più sicure e accessibili le piste ciclabili in particolare nella zona centro. Non modificare gli orari di fermata di Via Nicoli (utilizzata da cittadini con disabilità che frequentano cooperativa sociale in zona). Potenziare piste ciclabili e pedonali
36	M	Costruiamo più piste ciclabili.
50	M	Manto stradale.
41	F	Il completamento della bretella sarebbe fondamentale per diminuire il traffico di mezzi pesanti lungo Viale F.D'Agostino, arteria molto congestionata soprattutto negli orari di punta.
17	M	Suggerirei di dividere in due zone i marciapiedi, in cui possono circolare anche le biciclette,

Età	Sesso	Osservazioni, suggerimenti
		dove in una prima zona circoleranno solo pedoni mentre in una seconda solo biciclette, questo per rendere i marciapiedi di Imola più fruibili.
51	M	Rendere percorribile il percorso ciclabile lungo la Via Emilia dal centro verso faenza (zona incrocio con Via B. Maghinardo fino incrocio con Via dei Mille)
45	F	Chiedo che venga messo un dissuasore di velocità in Via A.Tabanelli, direzione fiume, in quanto le macchine passano ad altissima velocità arrivando in curva al limite (non più tardi di 3 notti fa si è schiantato un altro ragazzo).
56	F	In alcune Vie i marciapiedi sono stretti e pieni di buche, non ottimali per i passeggiatori e chi usa la carrozzella, e mancano gli scivoli per scendere dal marciapiedi es. Via de Amicis a ds ang. Marconi non c'è lo scivolo per scendere dal marciapiede e il gradino è bello alto, e di fronte al marciapiede di Via Marconi al semaforo fino in ang. Campanella a sn, dal civ.1 al 5 è tutto una buca. Peccato perchè hanno fatto tutta la rotonda e i marciapiedi tranne quel pezzetto. Un saluto, Elisabetta.
18	M	Aumentare il numero dei totem per la carica delle auto elettriche, non solo in centro ma anche in zona pedagna e soprattutto zona industriale.
55	M	Non esiste un percorso ciclabile tra zona Campanella/Rivazza e la stazione se non passando per il centro, questo rende il percorso pericoloso e non velocissimo.
52	M	Mancano piste ciclabili in alcuni punti della zona industriale, mezzi pubblici con percorsi non ottimali, semaforo all' incrocio Selice - Via del Lavoro per svoltare in suddetta Via si può fare solo a semaforo giallo o rosso, bisognerebbe fermare un po' prima il transito in Via Selice direzione centro.
34	M	Gent.le Area Blu, nella città di Imola sono state predisposte diverse utilissime corsie per le biciclette, lungo le principali arterie della città (vedi esempio via Emilia, via Cavour o via Garibaldi), per permettere di percorrere tali Vie in senso inverso al normale corso di marcia. Purtroppo però, anche a causa di una cattiva informativa, sempre più spesso mi capita di imbattermi in ciclisti che percorrono tali corsie in entrambi i sensi di marcia, come fossero vere e proprie piste ciclabili, provocando di conseguenza non pochi problemi (le corsie se strette non consentono la doppia circolazione e nel contempo le auto tergiversano ad affiancare i ciclisti dovendoli sorpassare sulla destra). Sarebbe quindi utile cercare di correggere tale aspetto oltre che con la segnaletica orizzontale (poco comprensibile ai più oltre che oramai sbiadita) anche con altri mezzi (magari proprio con una verticale dedicata). Sarebbe bellissimo poi prolungare le vie ciclabili verso la zona industriale (proprio ad incentivare l'utilizzo del mezzo per recarsi al lavoro), ma capisco che tale desiderio è decisamente interessato. Grazie mille per l'occasione di tale questionario. Giacomo
59	F	Ancora più ciclabili (soprattutto nei collegamenti periferici). Grazie
50	F	Sarebbe da migliorare la visuale per chi in auto, provenendo da Via Bachelet deve girare a sinistra in Via degli Orti. Infatti bisogna oltrepassare la linea di stop perché guardando a dx la visuale è ostruita dal rialzo del canale in cui è presenta l'erba alta che viene tagliata raramente, e a sx è ostruita da una colonnina.
58	F	In pedagna, da Via Vivaldi fino alla chiesa non c'è pista ciclabile, solo marciapiedi, che fra l'altro sono pieni di buche e radici di alberi. Anche il marciapiede che parte dal parcheggio dell'ospedale nuovo e lo costeggia per tutto il perimetro è messo malissimo e in bicicletta sembra di essere in un percorso da motocross.
56	F	Ridurre l'arrivo di rifiuti da altri comuni d'Italia per diminuire il traffico di mezzi pesanti adibiti al trasporto di tali rifiuti, traffico che in via Pediano ha raggiunto livelli davvero troppo elevati.
57	F	Tratto di strada che risulta particolarmente rischioso per la circolazione in bici e, di conseguenza, sarebbe auspicabile qualche modifica, ripensamento degli spazi di sosta per le auto o altro: a partire dall'incrocio all'altezza della sede della Protezione Civile sul Viale F.d'Agostino in direzione Via Punta. Questo tratto è già stato oggetto di gravi incidenti e l'attuale regolamentazione del traffico è molto rischiosa e penalizzante per chi circola in bici, sarebbe auspicabile la messa in sicurezza e l'estensione dell'intero tratto della zona a pista ciclabile. Grazie per l'attenzione
25	M	Le postazioni delle nuove biciclette elettriche e non, sono per la mia esperienza, spesso non funzionanti o con problemi, tant'è che la maggior parte delle volte ho dovuto chiamare l'Area Blu

Età	Sesso	Osservazioni, suggerimenti
		per risolvere il problema e l'ultima volta oggi, non sono riusciti a risolverlo e sono rimasto quindi senza la possibilità di utilizzare una delle biciclette offerte dal servizio (che essendo a pagamento dovrebbe essere sempre funzionante, e con un numero non a pagamento per chiamare se si hanno problemi)
37	F	Aumentare le piste ciclabili/pedonali nel mio quartiere.
51	F	Le giornate con chiusura alle auto del centro storico non servono a nulla per ridurre i tassi di inquinamento. Sarebbe bene migliorare agli incroci le piste ciclabili e mettere più rastrelliere.
21	F	Sarebbe utile introdurre una pista ciclabile in Via della Resistenza.

VERBALI TAVOLI

“TESTIMONI PRIVILEGIATI”

A seguito sono riportati i verbali sintetici dei diversi incontri tenuti nella fase iniziale del lavoro con gli interlocutori individuati dal gruppo di lavoro e dall'Amministrazione come portatori di specifiche aspettative e bisogni, quali associazioni di categoria, associazioni dei consumatori, associazioni ambientaliste, società sportive, centri sociali, aggregativi e culturali, associazioni dei diversamente abili, parrocchie, ACI, organi sindacali, Mobility manager aziendali, Forze dell'Ordine, Istituti scolastici, Sanità, gestori TPL e taxi, commissione consiliare e sono state effettuate una serie di assemblee pubbliche nei diversi quartieri e nelle diverse frazioni.

Durante tali incontri sono stati illustrati i risultati del lavoro di monitoraggio dei risultati ottenuti con l'attuazione del Piano previgente e sono state raccolte le indicazioni per il suo aggiornamento.



2° PIANO URBANO DEL TRAFFICO

CALENDARIO DEGLI INCONTRI PUBBLICI

PER RACCOLGERE OSSERVAZIONI, PROPOSTE E SEGNALAZIONI DI PROBLEMI
DA AFFRONTARE NEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

Lunedì 11 Maggio	Sala Cà Vaina (Viale saffi 50-parcheggio Bocciofila) <small>Zone interessate - Centro e quartiere Cappuccini</small>
Giovedì 14 Maggio	Centro Sociale Campanella <small>Zone interessate - Quartiere Campanella e San Prospero</small>
Lunedì 18 Maggio	Centro Civico Sesto Imolese <small>Zone interessate - Sesto Imolese, Sasso Morelli, Spazzate Sassatelli</small>
Martedì 26 Maggio	Circolo MCL di Zello <small>Zone interessate - Zello e Selva</small>
Giovedì 28 Maggio	Polisportiva Ponticelli (Bocciodromo) <small>Zone interessate - Ponticelli, Fabbrica e Linaro</small>
Giovedì 4 Giugno	Centro Sociale La Tozzona <small>Zone interessate - quartiere Pedagna</small>
Martedì 9 Giugno	Centro Sociale La Stalla <small>Zone interessate - Quartiere Marconi e Zona Industriale</small>
Giovedì 11 Giugno	Centro Sociale Zolino <small>Zone interessate - Quartiere Zolino e Pontesanto</small>

orario di inizio 20.30 - Tutta la cittadinanza è invitata

Interranno a tutti gli incontri l'Assessore D. Tronconi e l'Ing. D. Bittini (Area Blu).
Nelle date 11, 18, 26 Maggio e 9 Giugno sarà presente anche l'Ing. A. Drufuca (Polinomia).



Gli incontri partecipativi tenuti nella primavera del 2015

VERBALE RIUNIONE DEL 16/04/2015 CON LE ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA, ASSOCIAZIONI DEI CONSUMATORI, ORGANI SINDACALI, MOBILITY MANAGER AZIENDALI

La riunione si è tenuta dalle 10.30 alle 12.30 presso la sala Auditorium Aldo Villa, Museo di San Domenico.

Presenti:

Assessore Davide Tronconi
Ing. Alfredo Drufuca, Polinomia srl
Ing. Daniela Bittini, Area Blu
Catia Nanni, Comune di Imola
Simone Tarabusi, Hera spa
Giuliano Airolì e Mauro Ferri, Sacmi
Luca Landi, Cna Imola
Sergio Sangiorgi, Confartigianato
Enzo Scardovi, Confesercenti
Laura Frattini e Simonetta Naldi, Confcommercio Ascom
Attilio Mazzanti, Sindacato C.S.A.

Assessore Tronconi: Illustra i temi della riunione, delineando obiettivi e tempi di redazione del Piano del traffico

Ing. Drufuca: illustra l'analisi conoscitiva che costituisce ora la base per avviare le fasi successive di sviluppo progettuale.

Nel corso dell'incontro sono stati sollevati i seguenti problemi:

1. Potenziare i parcheggi a Nord della stazione
2. Favorire l'uso dell'autostrada
3. In centro storico nella parte Nord-Est la sosta è piena la mattina e diventa satura il venerdì sera quindi è necessario rivedere la sosta dei residenti per aumentare la rotazione. La città è vissuta molto la mattina, meno il pomeriggio e poco la sera. Usi e costumi sono cambiati negli ultimi anni, è necessario analizzare la situazione. Inserire nel piano sosta anche la via D'Azeglio (zona Verde).
4. Potenziare i collegamenti per i mezzi pesanti nella zona industriale

Tronconi: illustra i progetti di investimento dei prossimi mesi, la rotonda Lasie-Correcchio, rotonda Nardozi-cavour-carducci, interventi di piste ciclabili sugli spostamenti casa-lavoro, riqualificazione dell'area della stazione, ristrutturazione della sala Miceti che porterà ad una revisione del parcheggio Ragazzi del 99.

Le nuove viabilità previste nel PSC nella zona industriale, realizzate con le lottizzazioni, avranno ampiezza adeguata al transito dei mezzi pesanti.

Informa che sono già iniziate le procedure di esproprio da parte di Autostrade per la realizzazione della 4° corsia.

Con la realizzazione del Ponte sul Santerno il traffico pesante dovrebbe calare sulla circonvallazione.

VERBALE RIUNIONE DEL 16/04/2015 CON I RAPPRESENTANTI DELLE FORZE DELL'ORDINE, ISTITUTI SCOLASTICI, SANITA', GESTORI TPL E TAXI

La riunione si è tenuta dalle 14.30 alle 16.30 presso la sala Auditorium Aldo Villa, Museo di San Domenico.

Presenti:

Assessore Davide Tronconi
Ing. Alfredo Drufuca, Polinomia srl
Ing. Daniela Bittini, Area Blu
Fabbrì Maurizio, Vigili del Fuoco Caserma di Imola
Tommaso Bonino, SRM
Gasta Sergio, Polizia di Stato Distaccamento Imola
Gallu' Claudio, Arma dei Carabinieri Compagnia Imola
Vasco Talenti, Polizia Municipale
Riccardo Capelli, TPER

Assenze non giustificate dei rappresentanti degli istituti scolastici e della Sanità.

Assessore Tronconi: Illustra i temi della riunione, delineando obiettivi e tempi di redazione del Piano del traffico

Ing. Drufuca: illustra l'analisi conoscitiva che costituisce ora la base per avviare le fasi successive di sviluppo progettuale.

Nel corso dell'incontro sono stati sollevati i seguenti problemi:

1. Mancano i cartelli del distaccamento dei Vigili del fuoco
2. Nelle rotatorie alcuni attraversamenti pedonali sono troppo a ridosso della corona e in fase di uscita si rischia di investire il pedone, si chiede di verificare le visibilità in fase di progettazione
3. Incrocio pericoloso Santa Lucia/ Padovani/ Garbesi
4. Gli attraversamenti pedonali sono poco illuminati
5. Il servizio del trasporto pubblico è stato revisionato nel 2012 al fine di garantire il rispetto degli orari. Le corse scolastiche sono piene ma il resto del servizio no, è necessario renderlo più appetibile. Per gli utenti occasionali è necessario trovare una soluzione per agevolare il pagamento, ma TPER non è orientata al pagamento con Smartphone
6. Il 70% dei mezzi pubblici è dotato di pedana per i disabili di cui una parte manuale e una parte elettriche, ma spesso quest'ultime non funzionano.
7. La soluzione adottata a Imola in merito alle platee rialzate prima delle fermate dell'autobus è un'ottima soluzione per aumentare la sicurezza stradale

VERBALE RIUNIONE DEL 16/04/2015 CON I RAPPRESENTANTI DELLE ASSOCIAZIONI AMBIENTALISTE, SOCIETA' SPORTIVE, CENTRI SOCIALI, AGGREGATIVI, CULTURALI, ASSOCIAZIONI DIVERSAMENTE ABILI, PARROCCHIE, ACI

La riunione si è tenuta dalle 17.00 alle 19.30 presso la sala Auditorium Aldo Villa, Museo di San Domenico.

Presenti:

Assessore Davide Tronconi
Ing. Alfredo Drufuca, Polinomia srl
Ing. Daniela Bittini, Area Blu
Matteo Sabbatani, Referente Associazioni diversamente abili
Massimo Santi, Panda Imola (WWF Imola)
Lorenza Gollinelli, Salviamo il paesaggio

Assessore Tronconi: Illustra i temi della riunione, delineando obiettivi e tempi di redazione del Piano del traffico

Ing. Drufuca: illustra l'analisi conoscitiva che costituisce ora la base per avviare le fasi successive di sviluppo progettuale.

Preliminarmente viene chiesto il legame tra il PGTU e il PSC, e i tecnici rispondono che il PGTU non può costituire variante al PSC.

Nel corso dell'incontro sono stati sollevati i seguenti problemi:

1. Incentivare i cittadini all'uso dei mezzi pubblici eventualmente anche investendo su mezzi più moderni
2. Sui grandi assi solitamente vengono introdotti dei corridoi ecologici per permettere l'attraversamento sicuro degli animali. Le associazioni ambientaliste chiedono di valutare l'inserimento di questi corridoi sull'asse attrezzato e altri punti della viabilità trafficata.
3. Introdurre elementi di arredo urbano come panchine lungo i percorsi ciclabili paesaggistici con pavimentazioni più permeabili, più ambientali, più ecologiche.
4. In Via Codrignano con le ultime piogge ci sono stati movimenti franosi nel sottosuolo
5. Suggestiscono di rendere disponibili in opendata tutti i dati che si hanno a disposizione (trasporto pubblico, bike sharing, ..) in forma elementare.

Tronconi: Prima della ristrutturazione del servizio dell'autobus nel 2012, il mezzo pubblico era uno strumento non affidabile in quanto gli orari delle corse non venivano rispettati. A seguito della ristrutturazione i tempi sono rispettati anche se dall'analisi che si è fatta l'autobus rischia di diventare marginale. L'uso alternativo alla macchina privata è diventata la bicicletta, c'è stato negli ultimi 17 anni un cambio culturale notevole. Il Pedibus si sta espandendo e sta diventando un ottimo strumento di educazione culturale.

Gli interventi realizzati in futuro come nel passato, riguardo alle piste ciclabili, insistono su un tessuto urbano già esistente che viene adattato per ospitare la pista.

Nel piano del traffico si vuole provare ad affrontare e gestire le acque piovane sui nuovi assi in modo differente visto i cambi climatici.

VERBALE RIUNIONE DEL 11/05/2015 CON LA COMMISSIONE CONSILIARE

La riunione si è svolta alle 16.00 presso la sala consiliare con la Commissione n 3 Viabilità.

Assessore Tronconi: Illustra i temi della riunione, delineando obiettivi e tempi di redazione del Piano del traffico

Ing. Drufuca: illustra l'analisi conoscitiva che costituisce ora la base per avviare le fasi successive di sviluppo progettuale.

Nel corso dell'incontro sono stati sollevati i seguenti problemi:

1. pericolosità dell'incrocio Casoni/ Andreini/ Volta, incrocio già indicato nell'analisi dell'incidentalità tra quelli critici.
2. Riduzione delle auto private ed incentivare l'uso della bicicletta e dei mezzi pubblici.
3. L'intervento sulla via Selice dovrebbe essere rivisto nei percorsi ciclopeditoni, in quanto ci sono troppi Saliscendi ed in corrispondenza degli incroci, lungo la ciclabile, dovrebbero essere realizzate piattaforme rialzate per rallentare l'uscita delle auto sulla via Selice, in modo da aumentare la sicurezza dei ciclisti.
4. Introdurre sosta breve vicino alla Stazione dei treni.
5. Potenziare il collegamento ciclabile non solo Nord/Sud ma anche Est-Ovest.

VERBALE INCONTRO DEL 11/05/2015 CON I CITTADINI DEI QUARTIERI CENTRO E CAPPUCCINI

La riunione si è svolta alle 20.30 presso la sala del Cà Vaina.

Assessore Tronconi: illustra i temi della riunione, delineando obiettivi e tempi di redazione del Piano del traffico

Ing. Drufuca: illustra l'analisi conoscitiva che costituisce ora la base per avviare le fasi successive di sviluppo progettuale.

Nel corso dell'incontro sono stati sollevati i seguenti problemi:

1. Riapertura dell'uscita di via Selice interna in direzione dell'autostrada
2. Alcuni tratti di piste ciclabili non sono ben attrezzate come per esempio il tratto Biblioteca – Ospedale vecchio
3. Maggior controllo da parte della Polizia Municipale sulla circolazione dei ciclisti, che attraversano in modo errato e selvaggio sugli attraversamenti solo pedonali. Vanno contromano e sui marciapiedi riservati ai soli pedoni. Non rispettano il codice della strada. Sensibilizzare i cittadini all'uso corretto delle piste ciclabili.
4. Regolamentare la rotonda di Viale Dante.
5. Aumentare l'illuminazione nei parcheggi e nelle strade del centro storico.
6. In centro non ci sono problemi di sosta e la creazione della ztl e Ap non è condivisa in quanto ha portato ad una diminuzione dell'utilizzo del centro. La sera dopo le 19 il centro è frequentato solo da extracomunitari.
7. In Piazza Ulivo, il cambio della viabilità ha prodotto dei problemi di circolazione in Vicolo Inferno, transito dei veicoli difficoltoso per la presenza promiscua di pedoni e biciclette (sia in sosta che in transito contro mano). Manca il controllo della Polizia Municipale al fine di educare i ciclisti.
8. Difficoltà di uscita da vicolo Ulivo su via Garibaldi a causa dei posti auto troppo vicini all'intersezione che impediscono la visuale.
9. Difficoltà di comunicazione con la Polizia Municipale che rimpalla il problema ad area Blu e viceversa, in particolare per il rilascio dei permessi. Nel caso specifico un residente abitante in via Emilia vicino al negozio Divarese.
10. Un cittadino propone la riapertura di Piazza Matteotti dopo le 18.
11. Illuminare maggiormente il Giardino S. Domenico

VERBALE INCONTRO DEL 14/05/2015 CON I CITTADINI DEI QUARTIERI CAMPANELLA E SAN PROSPERO

La riunione si è svolta alle 20.30 presso il centro sociale Campanella.

Assessore Tronconi: illustra i temi della riunione, delineando obiettivi e tempi di redazione del Piano del traffico

Ing. Bittini: illustra l'analisi conoscitiva che costituisce ora la base per avviare le fasi successive di sviluppo progettuale.

Nel corso dell'incontro sono stati sollevati i seguenti problemi:

1. Velocità elevate in via resistenza oltre i 70 km/h
2. La nuova pista ciclabile che passa a fianco dell'area sgambatura cani in via Molino vecchio è poco illuminata (completamente buia), richiedono maggiore illuminazione.
3. Le biciclette che da via Molino vecchio lato Nord si dirigono verso il nuovo attraversamento ciclopedonale a chiamata passano attraverso il parcheggio privato del condominio in quanto la larghezza dell'attuale marciapiede non consente il passaggio delle biciclette
4. Spostare un cartello all'intersezione con via S.Benedetto Croce/Curiel dei 30 Km/h in quanto coperto dai rami.
5. Messa in sicurezza della Via leopardi, creando percorsi pedonali dedicati (possibilmente marciapiedi) fino a marangoni.
Velocità elevate in corrispondenza della curva
6. Via Pisacane pericolosa, velocità elevate in direzione del centro, attraversamenti pedonali troppo lunghi e non protetti (in particolare l'attraversamento in corrispondenza di via Spavento), sosta irregolare sui marciapiedi in particolare sul lato della farmacia, mancano percorsi ciclabili
7. Via Selice lato forese, i percorsi ciclabili non favoriscono l'uso della bicicletta per l'elevata presenza di Sali/scendi. Pericolosità in corrispondenza di ogni intersezione in quanto l'auto uscendo dalle strade laterali non hanno la visuale sulla pista ciclabile. Consigliano un rallentatore per le auto provenienti dalle strade laterali.
8. In via resistenza manca la pista ciclabile nella zona del negozio Biologico
9. Via Banfi mancano i marciapiedi e la sosta attuale, porta a girare in mezzo alla strada. Con la realizzazione del nuovo Ponte sul Santerno sicuramente aumenterà il transito in via Banfi e quindi questo necessita di mettere in sicurezza il transito dei pedoni.
10. In via Lughese manca la pista ciclabile
11. Difficoltà di uscita da Via Chiesa san prospero per la presenza di due grossi alberoni che impediscono la visuale. Manca un percorso ciclabile in Via Chiesa San Prospero fino al Cimitero con possibilità di fare un senso unico fino alla Chiesa.
12. Difficoltà di uscita anche da Via San prospero.
13. Riapertura dell'uscita di via Selice interna in direzione dell'autostrada

VERBALE INCONTRO DEL 18/05/2015 CON I CITTADINI DELLE FRAZIONI SESTO IMOLESE, SASSO MORELLI E SPAZZATE SASSATELLI

La riunione si è svolta alle 20.30 presso il centro Civico di Sesto Imolese.

Assessore Tronconi: Illustra i temi della riunione, delineando obiettivi e tempi di redazione del Piano del traffico

Ing. Drufuca: illustra l'analisi conoscitiva che costituisce ora la base per avviare le fasi successive di sviluppo progettuale.

Nel corso dell'incontro sono stati sollevati i seguenti problemi:

1. A sesto imolese, in Via Balducci difficoltà in uscita su Vicolo Croci per la presenza dei cassonetti che impedisce la visibilità.
2. A Sesto Imolese, degrado delle fermate dell'autobus e non in sicurezza in particolare quella di Fornace Guerrino. I cittadini richiedono una pensilina nella fermata centrale della Frazione di fronte al centro civico in direzione via Mughetta.
3. A sesto imolese pericolosità degli incroci di accesso alla frazione da via Marughetta, in particolare all'incrocio con via San Vitale, la svolta a destra da via Marughetta crea problemi di tamponamento per le forti velocità in direzione di Imola. Richiedono un semaforo intelligente.
4. L'incrocio con la via Sterlina è pericoloso
5. All'interno di Sesto imolese, sulla via san Vitale il traffico è elevato anche a causa della chiusura di Via Chiesa di Sesto che non sbuca più sulla provinciale San Vitale. Sono quindi necessari interventi di moderazione della velocità sulla via San Vitale.
Inoltre l'illuminazione pubblica è scarsa nel centro abitato.
6. In via Fornace Guerrino, le velocità sono elevate. Inoltre l'uscita sulla Via San Vitale è pericolosa a causa della cartellonistica che impedisce la visuale per chi proviene da Osteriola.
7. Il parco di Sesto Imolese necessita di una manutenzione ordinaria maggiore, la pulizia è scarsa.
8. A Sasso Morelli, lamentano che il parcheggio in piazza è selvaggio e impediscono l'accesso alla fontana. Sollecitano ad intervenire anche con sosta a pagamento e con elementi di arredo a protezione della fontana.
9. Raggiungere il cimitero dal centro di Sesto Imolese è pericoloso, i cittadini richiedono almeno un percorso protetto sulla via san Vitale fino a via Ladello.
10. La via Ladello necessita di maggiore manutenzione e segnaletica orizzontale
11. Maggior manutenzione alle strade, in particolare in via Tiglio nel tratto tra Ladello e Raggi, passato il Ponte avvallamento pericoloso.

VERBALE INCONTRO DEL 26/05/2015 CON I CITTADINI DELLE FRAZIONI ZELLO E SELVA

La riunione si è svolta alle 20.30 presso la sala MCL di Zello.

Assessore Tronconi: Illustra i temi della riunione, delineando obiettivi e tempi di redazione del Piano del traffico

Ing. Drufuca: illustra l'analisi conoscitiva che costituisce ora la base per avviare le fasi successive di sviluppo progettuale.

Nel corso dell'incontro sono stati sollevati i seguenti problemi:

1. Velocità elevate dei camion all'interno della frazione
2. L'uscita dalla cava della CTI è pericolosa
3. Mancano percorsi pedonali protetti. Preferibilmente con cordoli di gomma anche se solo di 1 metro di larghezza
4. Velocità elevate in Via Zoppa, richiedono uno specchio all'intersezione Montecchi / Zoppa
5. Manca la segnaletica orizzontale e l'attraversamento pedonale nella zona fermata dell'autobus in via Zoppa
6. Uscita di via Zoppa sulla Emilia è pericolosa, i cittadini chiedono una rotatoria

VERBALE INCONTRO DEL 28/05/2015 CON I CITTADINI DELLE FRAZIONI PONTICELLI, FABBRICA, LINARO

La riunione si è svolta alle 20.30 presso la Polisportiva Ponticelli (bocciodromo)

Assessore Tronconi: Illustra i temi della riunione, delineando obiettivi e tempi di redazione del Piano del traffico

Ing. Bittini: illustra l'analisi conoscitiva che costituisce ora la base per avviare le fasi successive di sviluppo progettuale.

Nel corso dell'incontro sono stati sollevati i seguenti problemi:

1. Via del Santo stretta
2. Collegamento ciclabile Ponticelli-Cimitero-Pedagna. Sono state depositate in Comune circa 600 firme per questa richiesta.
3. Pericolosità della Villa bianca in via Degli Orti. I cittadini sollecitano ad intervenire sul canale per allargare il punto in questione.
4. I cittadini evidenziano una scarsa illuminazione sugli attraversamenti pedonali soprattutto in città.
5. Evidenziano la necessità di completare la Bretella per alleggerire il traffico in via Punta.
6. A Ponticelli, uscita dalla farmacia pericolosa in quanto anche se presenti i cordoli gialli per delimitare la pista ciclabile, le auto continuano a sostare creando anche danni al cordolo stesso. Chiedono dei dissuasori.
7. Sollecitano l'apertura del tratto di collegamento da Via stazione di Ponticelli a via Poli.
8. A Linaro, a seguito dell'intervento della Provincia, sostare a piedi nella zona fontane è pericoloso
9. I cittadini della Fabbrica chiedono un collegamento ciclabile dalla frazione fino al confine con Casalfiumanese
10. In via Codrignano velocità elevate come in via Punta
11. Chiedono un collegamento del ponte prima della parte franosa
12. Lungo la pista ciclabile di viale D'Agostino, l'uscita delle auto da via Zanelli (vicino all'edicola) è pericolosa per il ciclista
13. Scarsa illuminazione nel parcheggio delle scuole di Ponticelli
14. Maggior manutenzione nella potatura degli alberi via stazione di Ponticelli e via Bertozzi

VERBALE INCONTRO DEL 04/06/2015 CON I CITTADINI DEL QUARTIERE PEDAGNA

La riunione si è svolta alle 20.30 presso il Centro Sociale "Tozzona"

Assessore Tronconi: illustra i temi della riunione, delineando obiettivi e tempi di redazione del Piano del traffico

Ing. Bittini: illustra l'analisi conoscitiva che costituisce ora la base per avviare le fasi successive di sviluppo progettuale.

Nel corso dell'incontro sono stati sollevati i seguenti problemi:

1. In via Montericco-via Vivaldi al fine di rallentare il traffico i cittadini chiedono una rotonda anche per agevolare le svolte all'intersezione Vivaldi/Montericco/Mascagni
2. I cittadini di Via Luxeburg chiedono delle panchine in lungo il marciapiede. Inoltre chiedono una fermata dell'autobus anche se il capolinea della linea 4 si trova a circa 200 metri dalla Via.
3. Evidenziano la necessità di potenziare la segnaletica verticale per l'obbligo della svolta a sinistra dei camion da Viale D'agostino a via D'acquisto, in quanto hanno constatato in diverse occasioni che i camionisti vedono il cartello all'ultimo momento creando problemi al traffico.
4. Sollecitano il completamento della Bretella al fine di alleggerire il traffico di transito sulla via Vivaldi e via Respighi
5. In via Vivaldi manca la pista ciclabile di collegamento con quella di Montericco
6. Sollevano la problematica della manutenzione scarsa alle piste ciclabili soprattutto in zone dove la presenza delle radici degli alberi ha creato situazioni pericolose lungo il percorso
7. Sbocco inadeguato della lottizzazione N127 in via Punta (strada privata sulla rotonda Puccini/Punta) soprattutto in vista dell'espansione dell'area che a causa della presenza di auto in sosta fino a ridosso dell'intersezione creano dei problemi in fase di svolta.
8. Manca collegamento ciclabile di qualche metro in corrispondenza della rotonda Villa Clelia (dal Lidl)
9. I cittadini suggeriscono di realizzare le piste ciclabili in asfalto e non con materiale tipo pietra in quanto richiedono una maggiore manutenzione (che oggi è scarsa) e nel tempo possono causare situazioni di pericolo

VERBALE INCONTRO DEL 09/06/2015 CON I CITTADINI DEI QUARTIERI MARCONI E ZONA INDUSTRIALE

La riunione si è svolta alle 20.30 presso il Centro Sociale “La Stalla”.

Assessore Tronconi: Illustra i temi della riunione, delineando obiettivi e tempi di redazione del Piano del traffico

Ing. Drufuca: illustra l’analisi conoscitiva che costituisce ora la base per avviare le fasi successive di sviluppo progettuale.

Nel corso dell’incontro sono stati sollevati i seguenti problemi:

1. In via Serraglio tra via Cogne e via Del lavoro la presenza anche temporanea di auto parcheggiate crea dei problemi all’uscita da via Cogne in soprattutto nella fascia serale, essendo via Cogne l’unica strada di uscita del comparto delle torri.
2. Collegamento ciclabile via Di Vittorio con Pontesanto sotto la rotonda della via Cooperazione
3. In Via Di Vittorio velocità elevate e molto traffico. Pericolosa anche per la presenza dei bidoni che impediscono le visibilità nell’uscire dalle strade trasversali.
4. Via Gobetti è diventata una strada di transito e vista la sosta delle auto da entrambi i lati è pericolosa. I residenti della zona chiedono un senso unico o sosta solo da un lato alternata.
5. All’intersezione Gobetti/Pambera è pericolosa la svolta a sinistra in quanto sono presenti diverse elementi che impediscono la visuale (siepe, sosta)
6. Riapertura della via selice interna in direzione dell’autostrada.
7. Potenziamento delle corsie nell’ultimo tratto della Bretella (sottopassaggio ferroviario)
8. Riqualificazione di Viale Andrea Costa
9. Potenziamento della sosta a servizio della stazione ferroviaria
10. All’intersezione Selice/Turati chiedono di segnalare per tempo la disposizione delle corsie di svolta al semaforo.
11. Potenziare l’educazione stradale nelle scuole, anche perché i ciclisti sono indisciplinati attraversano sulle strisce pedonali pensando di avere ragione.

VERBALE INCONTRO DEL 11/06/2015 CON I CITTADINI DEL QUARTIERE ZOLINO E PONTESANTO

La riunione si è svolta alle 20.30 presso il Centro Sociale “Zolino”.

Assessore Tronconi: Illustra i temi della riunione, delineando obiettivi e tempi di redazione del Piano del traffico

Ing. Bittini: illustra l'analisi conoscitiva che costituisce ora la base per avviare le fasi successive di sviluppo progettuale.

Nel corso dell'incontro sono stati sollevati i seguenti problemi:

1. Potenziare i parcheggi e aree verde nella frazione Pontesanto
2. I residenti di via Mazzanti sollecitano ad intervenire con la manutenzione nelle strade per la presenza pericolosa di buche
3. Di fronte alle scuole Pontesanto le velocità delle auto sono elevate soprattutto per chi proviene da Casola Canina. Chiedono una platea rialzata. Quella esistente è troppo lieve e non produce l'effetto del rallentamento.
4. Nell'intersezione Correcchio/Casola Canina, pericoloso quando transitano i mezzi pesanti in quando invadono nella curva la corsia opposta ma non hanno la visibilità necessaria per vedere chi arriva da Casola Canina per via delle alberature interne alla curva sul correcchio
5. In via Gherarghi nel tratto tra Gualandi e Galassi, difficoltà a transitare per la sosta delle auto da entrambi i lati. I residenti chiedono di mettere a senso unico o mettere la sosta solo da un lato alternandola.
6. L'attraversamento pedonale in via Emilia all'altezza di via Galassi è pericolosissimo, chiedono di mettere o un lampeggiante in modo da segnalarlo meglio oppure eliminarlo
7. Manca collegamento ciclabile nell'attraversamento in rotonda della via Villa Clelia lato centro. Attualmente solo pedonale ma collega due ciclabili. Suggestiscono di realizzare la ciclabile sulla rotonda in direzione dell'Ospedale.
8. L'uscita di via Fornace Gallotti sulla Via Emilia è difficoltosa. I cittadini suggeriscono il senso unico in entrata.
9. Inoltre di fronte alla pasticceria Orion il parcheggio è selvaggio.
10. Manca il collegamento ciclabile da Via Belvedere a Via Fornace Gallotti
11. Anche i dati del traffico indicano un calo dei transiti, i cittadini sollevano il problema dei transiti ancora elevati dovuto all'attraversamento EST-Ovest della città che sperano migliori con l'apertura dei caselli di Toscanella e Castel Bolognese.
12. In via Gualandi sono presenti transiti con velocità elevate da rallentare con la realizzazione di due rotatorie in corrispondenza dell'intersezioni Gualandi/Villa e Gualandi/Gherardi. La più urgente sarebbe quella in Via Villa vista la vicinanza con le scuole
13. In merito al trasporto pubblico, i cittadini chiedono di ripristinare la fermata in via Galassi come era prima della ristrutturazione della rete urbana