



**UNIONE EUROPEA**

Fondi Strutturali e di Investimento Europei

"PROGETTO COFINANZIATO DALL'UNIONE EUROPEA - FONDI STRUTTURALI E DI INVESTIMENTO EUROPEI | PROGRAMMA OPERATIVO CITTÀ METROPOLITANE 2014-2020"

## C.I 15032 REALIZZAZIONE PISTA CICLABILE PELLESTRINA



FASE <b>PROGETTO ESECUTIVO</b>		TAVOLA <b>15032_PE.AR.03</b>	
DISCIPLINA <b>ARCHITETTONICO</b>	SCALA <b>varie</b>	DATA <b>14/12/22</b>	FILE <b>15032_PD_SF01_T01.pdf</b>

DESCRIZIONE <b>Relazione Paesaggistica</b>
---



RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO  
arch. cons. Cristian Tonetto



**DUEBARRADUE**  
— STUDI ASSOCIATI DI PROGETTAZIONE —

Sede legale - Marcon (VE) via delle industrie 2|2  
Sede operativa VENEZIA: via delle industrie 9 c/o VEGA, Venezia (VE)  
Sede operativa PADOVA: via Vittorio Emanuele II 2/a, Conselve (PD)  
T.0415101422 e-mail info@duebarradue.com P.I. 03831070275

*COPYRIGHT STUDIO DUEBARRADUE. Tutti i diritti sono riservati a norma di legge.*

ARCHITETTO EDOARDO GAMBA  
ARCHITETTO DAVIDE PESAVENTO  
INGEGNERE FILIPPO VOLTAN

REVISIONE	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	CONTROLLATO	APPROVATO
00	14/12/22	1° emissione	E.G.	E.G.	E.G.

## REALIZZAZIONE PISTA CICLABILE PELLESTRINA

Isola di Pellestrina

### PROGETTO ESECUTIVO

#### Relazione Paesaggistica

##### **Premessa**

L'intervento descritto nasce principalmente dalla volontà dell'amministrazione di completare, integrare e potenziare la rete ciclabile e ciclopeditone, urbana ed extraurbana, già esistente nel territorio comunale, con l'obiettivo di creare un'infrastruttura funzionale tanto alla popolazione residente nelle due isole quanto ai flussi generati da un fenomeno come quello del cicloturismo, in continua espansione a livello europeo, tanto più in un'area di forte attrattività turistica come quella del comune di Venezia, e a scala maggiore, del Veneto.

All'interno di questo quadro programmatico più ampio, il progetto qui descritto si concentra sul completamento della rete ciclabile e ciclopeditone dell'isola di Pellestrina, da realizzarsi anche in lotti consecutivi e coordinati, partendo quindi da un'analisi dei **flussi**, sia locali che provenienti dall'esterno, dall'identificazione di alcune **criticità** esistenti da risolvere, nonché dalla **valutazione degli interventi già realizzati** in epoca recente (tratti ciclabili già eseguiti e nuove infrastrutture - fermate Actv, nuovi marciapiedi etc) e dalla previsione di ulteriori interventi già programmati per stralci futuri.

In particolare nell'isola di Pellestrina il progetto punta a risolvere le criticità riscontrate nell'isola nei momenti di maggiore afflusso dall'esterno e i conseguenti disagi, generati da questi improvvisi aumenti di traffico ciclabile, sulle aree urbane dell'isola e sulla popolazione residente.

##### **Inquadramento urbanistico e catastale**

Le aree interessate dal nuovo tracciato e descritte per tratti nelle tavole grafiche allegate, sono identificate catastalmente su mappali completamente di proprietà comunale (viabilità pubblica). Solo in pochi e limitati casi si lambiscono aree di competenza demaniale.

Dalla lettura degli elaborati grafici allegati al vigente P.R.G. del Comune di Venezia, si evince che le aree sono soggette ai seguenti **vincoli paesaggistici**:

- D.Lgs. 42/2004 art.157 (Aree a rischio archeologico)
- D.Lgs. 42/2004 art.157 (Aree a rischio archeologico Laguna di Venezia)
- D.Lgs. 42/2004 art.157 (Beni Paesaggistici - Notevole interesse pubblico)
- D.Lgs. 42/2004 art. 142 (Beni paesaggistici - 300 m dalla linea di battaglia)
- Vincolo sismico DGR n. 244 del 09/03/2021

Da sottolineare il **vincolo culturale** presente solo su alcuni edifici puntuali e sull'argine dei

Murazzi, sul lato est della Strada Comunale dei Murazzi (D.Lgs. 42/2004 art.128 (Beni culturali - Notifiche legislazione precedente)

### **Obiettivi del progetto**

L'intervento punta a garantire il raggiungimento dei seguenti **principali obiettivi**:

- 1) **Ampliare e completare la rete ciclabile esistente** nell'isola, permettendo agli utenti di percorrerla in sicurezza e per tutto il suo sviluppo, passando agevolmente da lato mare (est) al lato laguna (ovest), e dall'approdo del ferry-boat a nord fino alla fermata d'imbarco per Chioggia a sud, senza soluzione di continuità, interagendo con **tatto e coerenza con i "diversi contesti ambientali" attraversati**;
- 2) Creare un'infrastruttura ciclabile funzionale tanto alle **necessità della popolazione residente** (collegamento in sicurezza dei principali centri abitati e dei punti attrattori dell'isola) quanto a regolare e **gestire l'incremento temporaneo** del traffico ciclabile proveniente dall'esterno (specialmente nei weekend), riducendone l'impatto sulle normali dinamiche dell'isola;
- 3) **Risolvere in termini di sicurezza alcune criticità puntuali** tuttora presenti sulla viabilità dell'isola (restringimenti della viabilità ordinaria con pericolosa sovrapposizione dei flussi automobilistico e ciclabile):
- 4) **Regolamentare e "smistare" il flusso del traffico ciclabile** specialmente nei momenti di maggiore afflusso, mitigando la sovrapposizione dei flussi locale e cicloturistico, intervenendo anche sulla segnaletica attuale non sempre coerente e coordinata (es. coordinamento tra segnaletica comunale e regionale)
- 5)Cogliere l'occasione per **"riordinare" alcuni ambiti dell'isola**, tangenti al tracciato della nuova pista, attualmente versanti in stato di abbandono o semi-degrado, integrando l'intervento con **fasce verdi** (es. nello spazio di risulta tra la pista e le porpietà private) caratterizzate da **piantumazioni e vegetazione autoctona** (*vedi fotoinserimento a seguire*)

Per meglio descrivere graficamente il completamento della rete ciclabile di Pellestrina, gli elaborati di progetto, tanto quelli a descrizione dello stato di fatto quanto quelli di progetto, sono organizzati secondo una **suddivisione del nuovo tracciato in "tratti di progetto"**, numerate in sequenza lungo l'asse nord-sud.

Al netto del primo tratto a nord, più prossimo alla fermata del ferry-boat di collegamento con il Lido di Venezia, che viene rimandato a successivi stralci progettuali per conclamate criticità dimensionali, gli altri tratti di progetto sono concentrati sul lato est dell'isola ("lato mare"), interessando principalmente il **lato ovest della Strada Comunale dei Murazzi** (salvo per il tratto 4

che si sviluppa ortogonalmente ad essa) collegando i due lati dell'isola nonchè i tratti di pista ciclabile già realizzati dall'amministrazione.

Il tracciato di progetto per **Pellestrina** più esteso e articolato e costituente questo primo lotto, viene presentato e suddiviso graficamente in **10 tratti** descritti nelle relative tavole di progetto.

### **Inquadramento territoriale degli interventi**

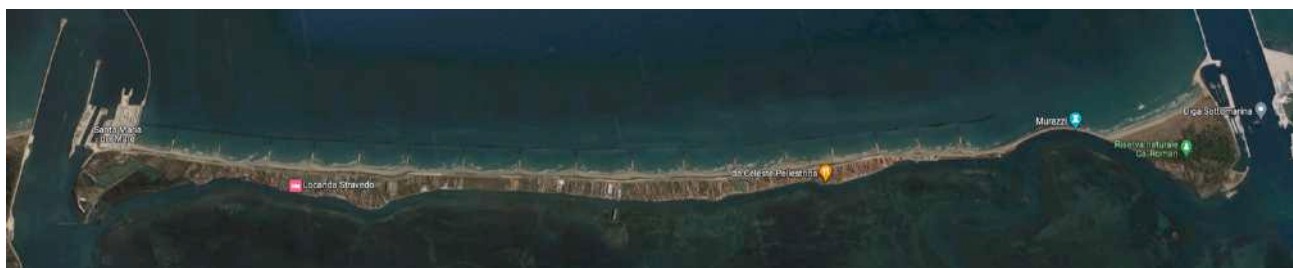
Come evidenziato in premessa, il completamento della rete ciclabile dell'isola, attualmente sviluppata solo su alcuni tratti, ricade all'interno di un **quadro programmatico più ampio** che prevede interventi a potenziamento delle infrastrutture per la mobilità leggera in tutto il territorio comunale, compresi contesti prossimi all'area d'intervento.

L'opera ricade all'interno della Laguna di Venezia, un'area che da un punto di vista naturalistico-ambientale possiede un valore di notevole importanza per l'avifauna legata alle zone umide, per la nidificazione di numerose specie di uccelli e per la presenza di specie animali e vegetali rare.

Il valore storico-culturale dell'ambito è legato alla presenza di "Venezia e la sua laguna", sito iscritto nel patrimonio mondiale dell'UNESCO, il cui valore deve essere preservato.

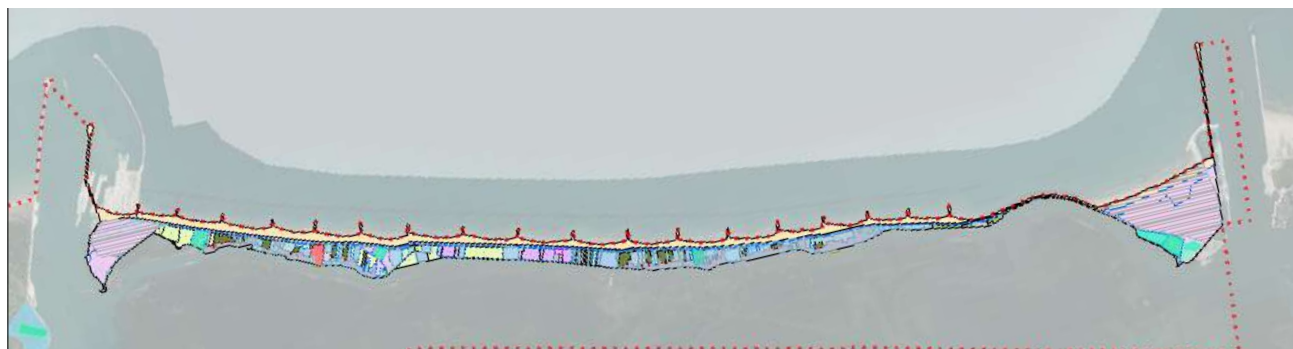
La Relazione Paesaggistica riporta nel dettaglio le circoscrizioni e i **vincoli ambientali e di tutela** che interessano i diversi contesti attraversati o lambiti dalla nuova infrastruttura.

### ORTOFOTO AREA INTERVENTO



*Inquadramento territoriale: ortofoto dell'isola di Pellestrina*

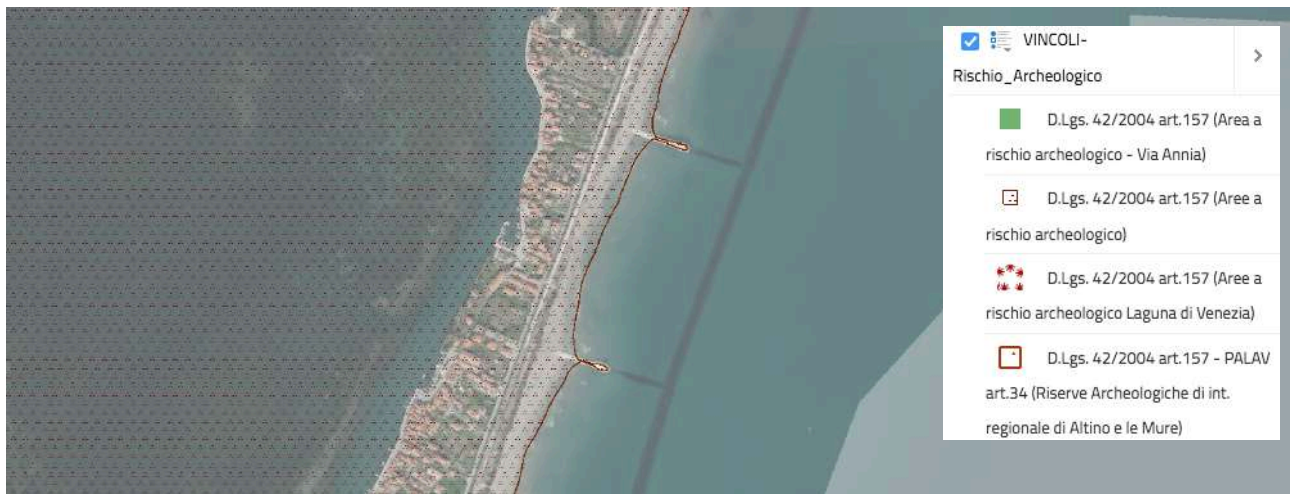
### ESTRATTO VPRG / PAT



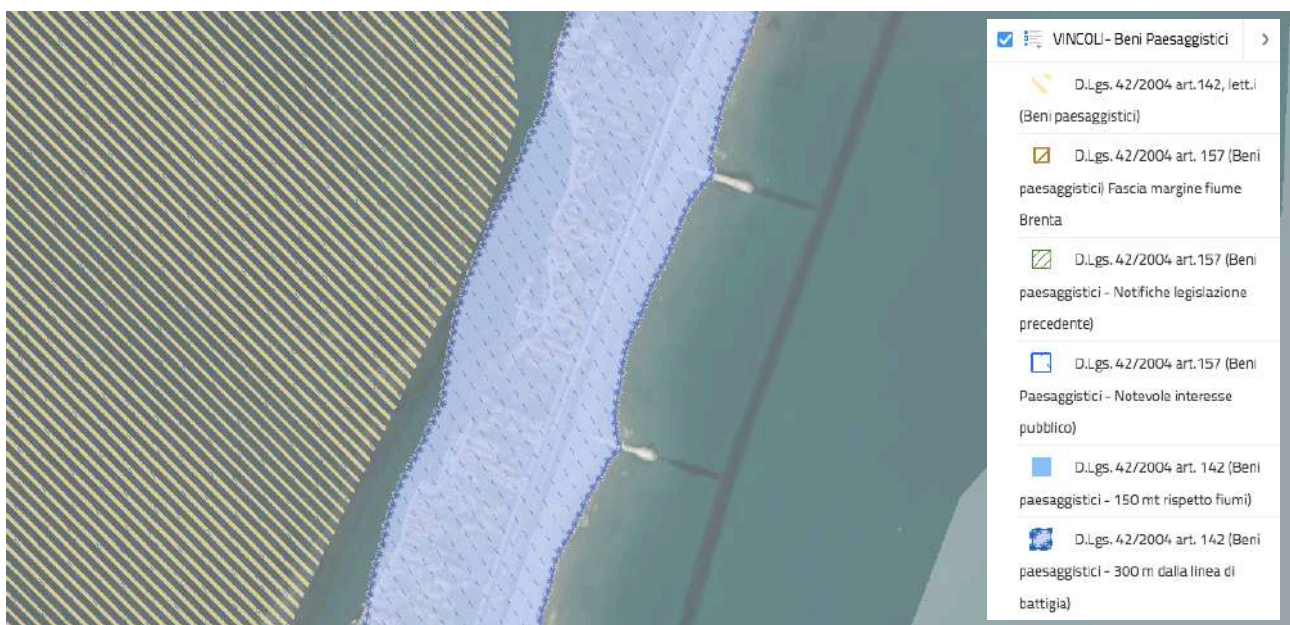
*Inquadramento territoriale: ortofoto dell'isola di Pellestrina*



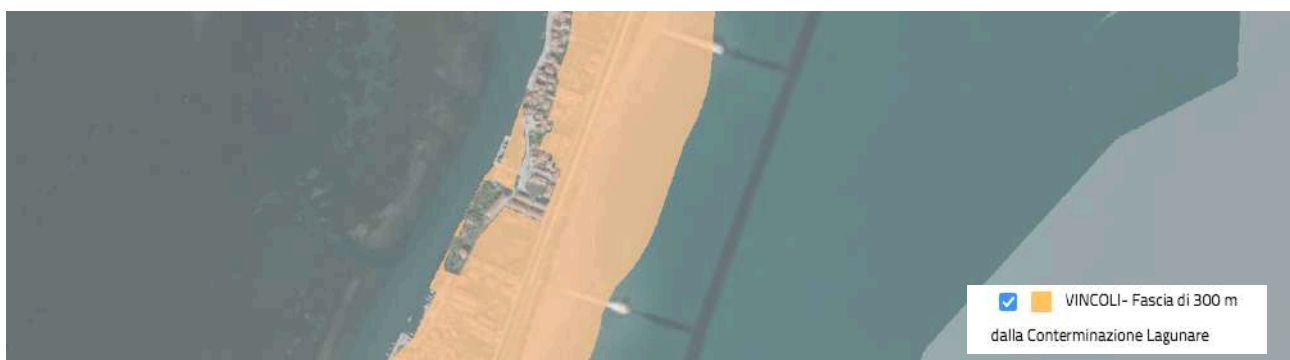
## ESTRATTO CARTE DEI VINCOLI



*Pellestrina: Vincolo Archeologico (zoom area tipologica)*

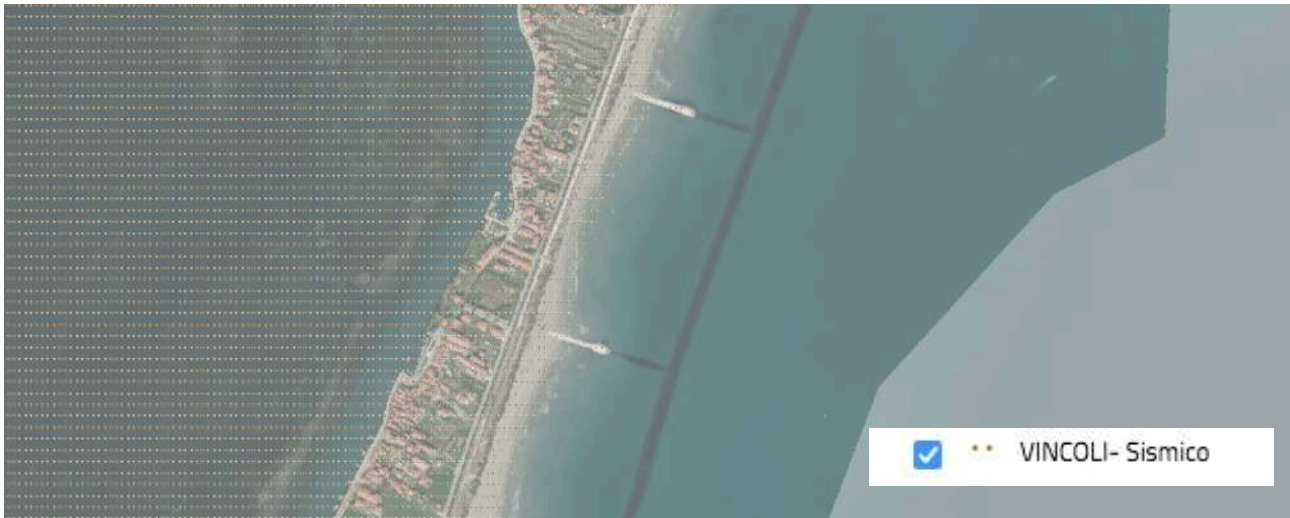


*Pellestrina: Vincoli paesaggistici (zoom area tipologica)*



*Pellestrina: Vincolo conterminazione lagunare (zoom area tipologica)*

## VINCOLO SISMICO



*Pellestrina: Vincolo sismico (zoom area tipologica)*

### Analisi dello stato attuale

Il contesto paesaggistico in cui si cala il progetto è quello dell'area naturale della **Laguna di Venezia e delle sue isole**. In particolare l'entità del progetto, ovvero l'esecuzione di nuovi tratti di pista ciclabile, e la sua specifica collocazione a lato della viabilità principale che attraversa l'isola di Pellestrina, riduce il potenziale impatto che l'intervento potrebbe avere in aree a carattere più naturalistico.

L'area di intervento sull'isola di **Pellestrina** interessa l'isola per quasi tutto il suo sviluppo longitudinale, e per tal motivo attraversa molteplici contesti, da quelli più urbani, vicino ai centri urbani di Pellestrina e San Piero in Volta, a quelli più naturali, ma comunque antropizzati, di collegamento tra le aree abitate dell'isola.

In alcune occasioni, due in particolare, il nuovo tracciato si sviluppa in prossimità di **siti storici tutelati**, in particolare forte Belvedere a nord di San Piero in volta e l'altro forte ubicato tra il centro abitato di San Pietro ed il campo sportivo. In particolare, nel primo caso, lo sviluppo del tracciato in questo tratto verrà condiviso con l'ente gestore del sito e coordinato con il progetto di risistemazione del forte. Entrambi i siti versano quasi in stato di totale abbandono.

Per quasi la totalità del suo sviluppo il nuovo tracciato si affianca alla viabilità ordinaria dell'isola, in particolare il lato ovest della strada comunale dei Murazzi, compresa tra le opere di protezione a mare, sviluppate sul lato est (argine, massicciata, scogliere - "murazzi"), e la fascia centrale dell'isola, a ovest.

### Il progetto

A seguire si illustrano le linee guida del progetto per il completamento della rete ciclabile dell'isola di Pellestrina.

I nuovi tratti di pista da realizzarsi a Pellestrina, concentrati sul lato est dell'isola e sviluppati sul lato ovest della Strada Comunale dei Murazzi, puntano a collegare senza soluzione di continuità

gli estremi nord e sud dell'isola, punti principali di accesso all'isola (con i terminal dei servizi di trasporto pubblico) per i flussi provenienti dall'esterno (Lido da nord e Chioggia da sud).

Al fine di conferire unitarietà e riconoscibilità all'intervento, il percorso viene caratterizzato sia dal punto di vista dimensionale che cromatico-materico.

Adattandosi al contesto e ai limitati spazi che lo caratterizzano, la **larghezza** del nuovo tracciato nella parte ciclabile si attesta su una **media di circa 200/230 cm**, passando da un minimo di 180 cm di alcuni tratti ad un massimo di 250 cm, in coerenza con i limiti fissati dalla normativa vigente.

Nei punti dove gli ingombri esistenti non permettono di arrivare alla larghezza minima prevista da normativa per le "piste su sede propria a doppio senso di marcia", ovvero 180 cm (specialmente in presenza di edifici e manufatti confinanti con la carreggiata stradale), la **percorribilità** della pista dal flusso ciclabile viene **temporaneamente limitata** ad un uso pedonale e con "cilci a mano", a garanzia della massima sicurezza per l'utenza.

Sempre al fine di garantire i massimi livelli di sicurezza per i diversi tipi di utenza (ciclabile, carrabile – pubblica e privata -, pedonale), dove la carreggiata stradale si restringe non consentendo di mantenere la larghezza minima prevista per il doppio senso di marcia (corsia di almeno 325 cm), il progetto prevede il **restringimento della carreggiata stradale**, opportunamente segnalato, ad **una sola corsia a senso unico alternato**, dando quindi precedenza e continuità al percorso ciclabile (come suggerito dalla line guida per una buona progettazione dei percorsi ciclabili).

Nei **cinque punti** del nuovo tracciato dove ciò accade, quasi tutti in prossimità delle fermate del servizio pubblico (autobus), la sede stradale e quella ciclabile si elevano di 7 cm; la parte sopraelevata viene caratterizzata a livello cromatico con l'utilizzo di asfalto colorato ma di colorazione diversa da quella della tracciato, andando a identificare la parte carrabile da quella ciclabile con l'utilizzo di **dissuasori in gomma colorati**. Le rampe alle estremità sono invece segnalate dalle strisce gialle previste dal codice.

Per tali tratti di viabilità è prevista una limitazione della velocità veicolare a 30km/h, indicata da idonea segnaletica orizzontale e verticale.

La prossimità di tali aree alle fermate del trasporto pubblico, ove i mezzi più ingombranti (autobus) già rallentano per garantire il servizio in sicurezza, limita l'impatto di tali restringimenti sulla fluidità degli attuali flussi, garantendone al contempo una maggiore sicurezza.

Nei tratti dove il nuovo tracciato si affianca alla viabilità esistente, il lato esterno della pista, ovvero quello "lato strada", è delimitato da una **cordinata larga 50 cm** (doppio cordolo in moduli prefabbricati di cls e riempimento) **e alta 12 cm**, simile a quella già utilizzata nel tratto realizzato in prossimità dei Cantieri Navali De Poli (a nord del tratto 5, tratto denominato "Pista Ibrahim"). Tale cordolo, come nel tratto già realizzato, consente il posizionamento della segnaletica verticale a indicazione dei passi carrai e, ove necessario, il riposizionamento di punti di illuminazione pubblica ora presenti e da spostare perchè interferenti con il nuovo tracciato, assolvendo al contempo alle dimensioni minime richieste da normativa per le "piste a doppio senso di marcia" realizzate a lato di strade carrabili.

La stessa tipologia di **cordinata**, ma ridotta a **30 cm**, è prevista **tra i parcheggi in linea ricavati in alcuni tratti a lato carreggiata ed il nuovo tracciato** che corre all'interno, al fine di evitare interferenze tra i vechioli in sosta e la percorribilità della pista ciclabile.

Sul **lato interno** il percorso è invece confinato da una **cordolo di 10 cm**, posto alla stessa quota della pista, che funge da **contenimento e delimitazione del tracciato** senza costituire ostacolo per i pedali dei cicli.

Dove le dimensioni della carreggiata e della banchina non concedono gli spazi necessari per una pista ciclabile, come nella seconda parte del tratto 9, la pista csi sdoppia in **due corsie monodirezionali** ricavate all'interno della carreggiata.

Lo sviluppo del nuovo tracciato, principalmente sul lato ovest della strada comunale dei Murazzi, oltre ad una accurata gestione di tutti i passi carrai privati ora presenti, prevede la risoluzione dell'interferenza tra la nuova pista ed alcuni elementi esistenti, tra cui:

- fermate degli autobus e le relative aree pedonali;
- illuminazione pubblica e relativi sottoservizi (lampioni e centraline);
- alberature e aree a verde;
- cabine e manufatti in elevazione relativi a sottoservizi (centraline Enel e gas);
- cassonetti per la raccolta dei rifiuti e isole ecologiche

La necessità di segnalare con evidenza l'interferenza con i numerosi passi carrai esistenti, sia pubblici che privati, suggerisce per il manto di usura della pista l'utilizzo di un materiale che sia al contempo durevole e facilmente caratterizzabile a livello cromatico.

In continuità estetica e cromatica con il tratto già realizzato sul lato laguna, tra i nuovi tratti di progetto 4 e 5, il materiale proposto per la pista ciclabile è l'**asfalto colorato drenante**, declinato nelle colorazioni "naturali", dall'ocra, al marrone chiaro, al rosso pallido.

### **Conclusioni progettuali**

In considerazione dell'esigenza di migliorare la viabilità dell'isola, soprattutto in termini di sicurezza dell'utenza ciclo-pedonale, la Pubblica Amministrazione ha espresso la propria intenzione di intervenire sull'intera isola con l'obiettivo di un generale miglioramento degli spazi per la pubblica utilità e circolazione, collegando senza soluzione di continuità gli estremi nord e sud dell'isola.

Nello specifico, al fine di rispondere alle esigenze espresse, il progetto descritto nella presente relazione e negli elaborati grafici presenta dieci tratti e sotto-tratti di pista ciclabile, in continuità con i percorsi esistenti, che presentano caratteristiche diverse tra loro ma complementari.

Lo studio svolto nelle fasi precedenti del progetto ha riscontrato nelle aree oggetto di osservazione la necessità di operare ridefinizioni spaziali e adeguamenti formali degli attraversamenti e di parte dei percorsi esistenti.

L'analisi dei flussi e delle criticità esistenti suggerisce di intervenire in alcuni punti integrando con interventi puntuali lo stato di fatto di quanto già esistente (es. interventi puntuali per interdire il flusso ciclabile al di fuori dei percorsi ad esso dedicati), in altri sviluppando il tracciato in maniera da **elevare i livelli di sicurezza dell'utenza** e al contempo di **elevare il grado di qualità urbana**,



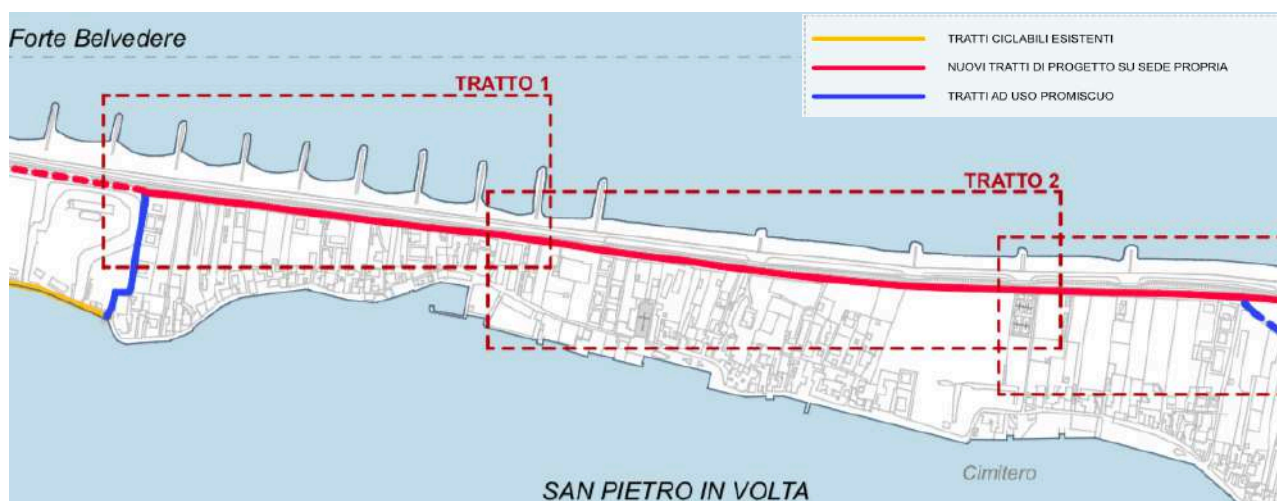
nonchè, anche attraverso **punti di sosta e informazione**, di **guidare l'osservazione e la fruizione di luoghi** di valore storico e ambientale.

Lo sviluppo del nuovo tracciato di collegamento tra i tratti di pista esistenti e le numerose interferenze riscontrate e sopra descritte, necessitano di un progetto incentrato sulla massima flessibilità che nella sua fase esecutiva e costruttiva si adatti e risolva, con soluzioni *ad hoc* i singoli casi specifici, dall'interferenza con i sottoservizi pubblici (illuminazione pubblica in primis) ai numerosi passi carrai privati intercettati dalla pista.

### **Descrizione dei singoli tratti di progetto**

A seguire si riporta il riassunto dell'analisi dei singoli tratti, graficamente presentate nelle tavole dello stato di fatto e di progetto dell'intervento a Pellestrina.

#### **TRATTO 1**



*Inquadramento stato di progetto del tratto 1 su CTR*

Idealmente gli stralci futuri dovranno prevedere la continuazione ideale del “percorso ciclabile” esistente che si sviluppa sul lato verso la laguna, a nord dell'area del forte Belvedere. Il tratto di collegamento che corre parallelo a Carrizzata del Forte e unisce il percorso esistente sul lato laguna e la pista studiata su Strada Comunale dei Murazzi, dovrà essere condiviso e coordinato con la proprietà (Demanio) e il gestore del contiguo Forte Belvedere. Il tratto si estende per circa **200 m** in linea d'aria sul lato del forte (nord).

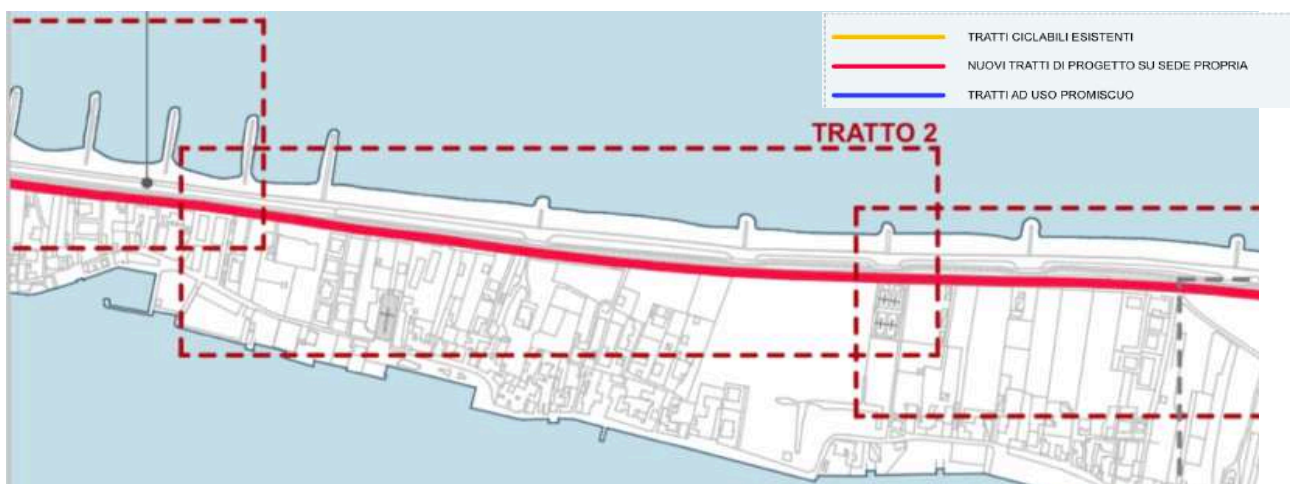
Il **tratto 1** del progetto inizia invece dall'incrocio tra Strada Comunale dei Murazzi e Carrizzata del Forte e si sviluppa verso sud per circa **500 m** in linea d'aria; l'intero tratto corre lungo la viabilità carrabile principale e presenta **due dei cinque restringimenti della carreggiata stradale** previsti dal progetto: il primo in prossimità della cabina Enel e il secondo in prossimità di un fabbricato residenziale prospiciente la carreggiata. Il primo dei restringimenti della carreggiata è lungo circa 15 m, il secondo circa 28 m.

L'allargamento tra i due restringimenti è dimensionato per consentire la temporanea sosta di un autobus (14m). In entrambi i tratti la pista ciclabile mantiene uno sviluppo di tipo regolare e una larghezza di 180 cm, ad eccezione di un breve tratto, nel secondo restringimento, dove la pista

ciclabile si restringe fino a 90 cm, generando quindi uno di quei limitati tratti pedonali e con “cicli a mano”.

Numerosi sono i passi carrai presenti lungo l'intero sviluppo della pista, la cui interferenza viene tempestivamente segnalata sia con un cambio della colorazione del manto di usura che con idonea segnaletica orizzontale e verticale.

## TRATTO 2



*Inquadramento stato di progetto del tratto 2 su CTR*

Il **tratto 2** si sviluppa per la sua intera lunghezza lungo la strada comunale dei Murazzi e si estende per circa **645 m**. La pista ciclabile ha un'andamento lineare e uniforme, rientrando in alcuni punti dove lascia spazio a lato carreggiata ad alcuni **nuovi parcheggi in linea** o passa alle spalle delle pensiline e delle banchine delle fermate Actv.

La larghezza della pista ciclabile varia da 210 cm a 260 cm. La condizione dello stato di fatto permette di soddisfare in pieno le esigenze richieste da una “pista ciclabile a doppio senso di marcia su corsia propria”.

Il tratto termina in prossimità del **cimitero** ove si prevede di deviare leggermente la carreggiata stradale allargandosi verso est, invadendo l'ampia banchina libera da ingombri, mantenendo così adeguate dimensioni della pista anche in corrispondenza del punto più stretto.

### TRATTI 3 e 4



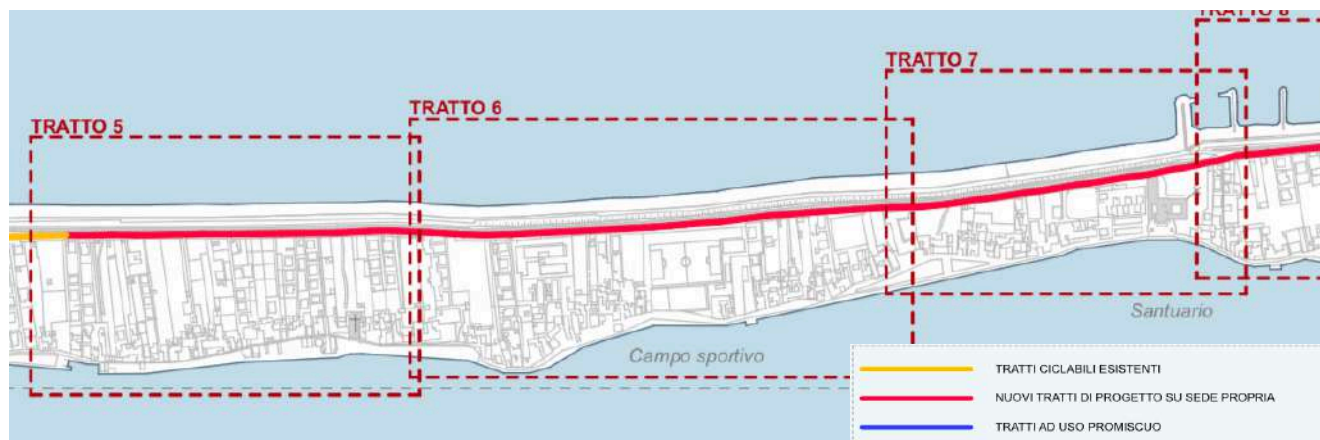
*Inquadramento stato di progetto del tratto 3 e 4 su CTR.*

Il **tratto 3** si estende dal cimitero fino a poco prima dello Stadio Comunale di San Piero in Volta. L'andamento di questo tratto è uniforme e mantiene quasi sempre la stessa larghezza, di media 220/230 cm. All'incrocio della *Carrizzata n.16 Portosecco* si prevede un'area per il posteggio delle bici. Tale tratto è caratterizzato dalla presenza di **esercizi commerciali** (es. Pizzeria al Siciliano), **fermate** dell'autobus e **passi carrai** privati.

Il **tratto 4**, che collegherebbe idealmente la nuova pista ciclabile lato murazzi con la porzione di pista già esistente sul lato laguna, si sviluppa trasversalmente all'isola, a nord dello stadio comunale. La realizzazione di questo tratto, anche in virtù della sua vicinanza a proprietà demaniali, viene demandato a stralci successivi, previa valutazione di diversi possibili tracciati alternativi.

L'eventuale interessamento di questo tratto dovrà essere coordinato e condiviso con il Demanio o eventuali enti gestori.

## TRATTO 5

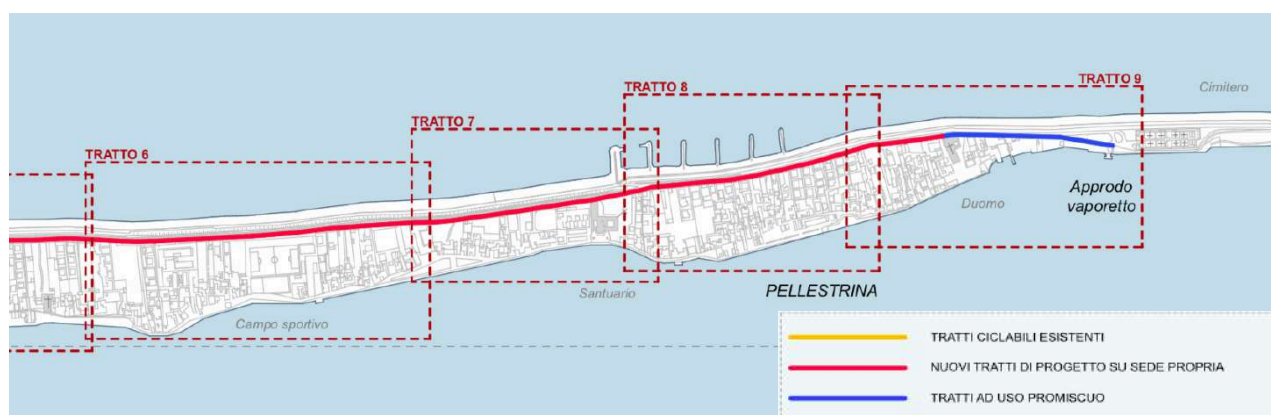


*Inquadramento stato di progetto del tratto 5 su CTR.*

Il **tratto 5** si sviluppa in continuità con l'esistente "pista ciclabile Ibrahim" e corre lungo la strada Comunale dei Murazzi per circa **505 m** in direzione sud.

In alcuni tratti la pista si sposta sul lato interno, correndo a lato delle recinzioni private, consentendo di ricavare alcuni **parcheggi in linea a lato carreggiata**, a compensazione di quelli eliminati perchè interferenti con il nuovo tracciato.

## TRATTO 6 e 7



*Inquadramento stato di progetto del tratto 6 e 7 su CTR.*

Il progetto sul **tratto 6** è caratterizzato da un lungo restringimento della carreggiata con senso unico alternato. La pista ciclabile mantiene una larghezza che varia da 180 cm a 220 cm.

La pista termina all'altezza della scuola "Bernardino Zandrini", passando all'interno del tratto di muratura in mattoni esistente prima di immettersi, all'inizio del tratto successivo, all'interno del parco pubblico. Il tratto è lungo circa **600 m** in linea d'aria.



Il **tratto 7** è caratterizzato dall'attraversamento del parco pubblico esistente a sud del complesso scolastico, reso accessibile attraverso l'apertura su due punti della muratura di cinta che lo confina. Il tratto in questione prosegue passando davanti all'area del **supermercato COOP**, interessando i marciapiedi esistenti e distinguendo solo con utilizzo di segnaletica orizzontale e alcuni paletti delimitatori la sezione pedonale da quella ciclabile. Il tracciato prosegue interessando e modificando l'**area pedonale antistante l'ufficio Postale** e altri esercizi commerciali all'incrocio tra la strada Comunale dei Murazzi e Carrizzata chiesa Santi Vito e Modesto. Da tale incrocio, per una lunghezza di circa **33 m** in direzione Chioggia, il progetto presenta un **restringimento** di carreggiata con creazione di una sola corsia a **senso unico-alternato** di marcia, per consentire il passaggio del percorso ciclabile in sicurezza. Il tratto 8 si estende per circa **520 m**.

### **TRATTO 8 e 9**



*Inquadramento stato di progetto del tratto 8 e 9 su CTR.*

I tratti 8 e 9 concludono la pista ciclabile, che raggiunge quasi 4,7 km in linea d'aria.

Il **tratto 8** si sviluppa in maniera regolare e uniforme lungo tutto la sua estensione, la sua larghezza varia da un minimo di 180 cm fino a 240 cm.

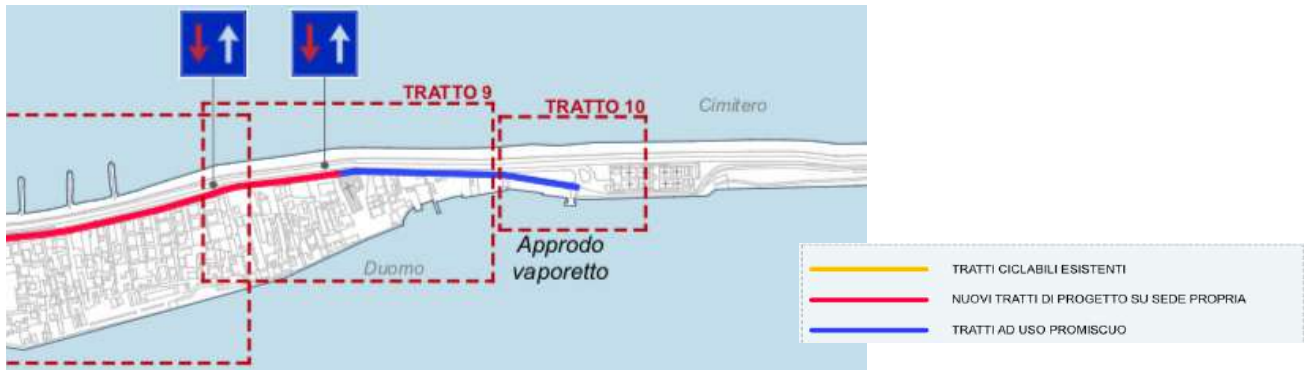
Questo tratto è caratterizzato da un **restringimento** di circa **35 m** nel quale si prevede un utilizzo pedonale della pista e il transito delle "bici a mano", nel tratto ove la larghezza della pista arriva a 120 cm. Anche questo restringimento, come tutti gli altri, è rialzato di 7cm rispetto alla quota della carreggiata e cromaticamente evidenziato.

Il **tratto 9** è il penultimo tratto della nuova pista e termina all'inizio del piazzale antistante il cimitero, all'estremo sud dell'isola. All'altezza del Duomo di Ognissanti le dimensioni della carreggiata esistente non consentono più l'affiancamento del percorso ciclabile dedicato alla carreggiata stradale, e nella sua seconda parte il flusso ciclabile si sdoppia su due corsie monodirezionali, una per lato, ricavate a lato carreggiata, caratterizzando il tratto dove la massciata dei murazzi a est e i muri di cinta delle proprietà private a ovest non concedono altre soluzioni alternative. Il tratto 9 è caratterizzato dall'**ultimo restringimento** della carreggiata, **suddiviso in due parti**, una prima e una dopo il Duomo di Pellestrina, entrambi portati in quota e segnalati cromaticamente e con idonea segnaletica verticale.



Come nel precedente tratto, l'area relativa ai restringimenti si innalza alla quota di +7 cm rispetto alla carreggiata.

## **TRATTO 10**



*Inquadramento stato di progetto del tratto 10 su CTR.*

Il **tratto 10** è il tratto conclusivo della nuova pista e termina sul piazzale antistante il cimitero e l'area antistante il nuovo terminal Actv, con i relativi servizi (bar, servizi pubblici, fermata e punto di ricarica autobus, parcheggi, area sosta bici).

All'inizio del piazzale il flusso ciclabile diretto verso sud evita di interferire con le aree di ricarica degli autobus elettrici attraversando la carreggiata e sviluppandosi in parte sull'aiuola spartitraffico centrale, a lato dei posti auto, per poi cambiare direzione e immettersi nella corsia monodirezionale diretta verso nord a lato della massicciata a est.

La dotazione di aree a servizio del flusso ciclabile, e la sistemazione del piazzale antistante il cimitero (attualmente non strutturato) identificata come "lavoro complementare", grazie alla riorganizzazione dei flussi ciclabile e carraio e una redistribuzione dei posti auto, adegua l'area ai flussi derivanti dal nuovo terminal Actv e dai nuovi approdi previsti.

A seguire alcuni fotoinserti con soluzioni tipologiche di progetto, già riportate negli elaborati grafici:

#### **PROGETTO - SOLUZIONE TIPOLOGICA 01**

"PISTA CICLABILE SU SEDE PROPRIA  
REALIZZATA SU PAVIMENTAZIONE  
ESISTENTE"



#### **PROGETTO - SOLUZIONE TIPOLOGICA 03**

"PISTA CICLABILE SU SEDE  
PROPRIA REALIZZATA SU LATO  
INTERNO, A QUOTA DELLA  
BANCHINA ESISTENTE DELLE  
FERMATE ACTV"



#### **PROGETTO - SOLUZIONE TIPOLOGICA 04**

"PISTA CICLABILE SU SEDE  
PROPRIA REALIZZATA SU LATO  
INTERNO, CON RICAPO DI POSTI  
AUTO IN LINEA A LATO  
CARREGGIATA"



#### PROGETTO - SOLUZIONE TIPOLOGICA 04.1

"PISTA CICLABILE SU SEDE  
 PROPRIA REALIZZATA SU LATO  
 INTERNO, CON MANTENIMENTO DI  
 FASCIA A VERDE LUNGO LA  
 CARREGGIATA"

(esempio di sezione tipo in  
 corrispondenza di passo carraio)



#### **Effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera**

L'analisi dell'impatto dei singoli interventi su questo primo contesto (Pellestrina) necessita di una valutazione specifica che tenga conto di tutti gli ambiti interessati dal nuovo percorso.

Nel caso di **Pellestrina** infatti la realizzazione dei nuovi tratti di pista ciclabile è stata programmata non solo con l'obiettivo di regolare il flusso ciclabile dell'isola, ora non governato e non correttamente gestito nei suoi momenti di picco, ma anche come occasione per **riorganizzare e ordinare tutta la banchina stradale** sul lato ovest, sviluppatasi negli anni senza un'idea progettuale unitaria.

Considerata la maggiore estensione della pista, il mantenimento per tutto lo sviluppo dei nuovi tratti delle **stesse caratteristiche cromatiche e materiche** segue l'obiettivo di **conferire unitarietà all'intervento** e di identificare costantemente il tracciato ciclabile, seppur declinato a seconda dei diversi livelli di sicurezza richiesti (es. con o senza cordolo lato strada).

La necessaria **risoluzione delle numerose interferenze** tra il nuovo tracciato e gli elementi che ora, in maniera spontanea e spesso casuale, interessano la banchina stradale, favorisce anche in questo caso una **"regolarizzazione" e un riordino degli elementi esistenti**, siano essi legati ad esigenze private (es. attraversamento passi carrai) o a servizi pubblici (es. aree ecologiche).



Anche in questo caso quando il tracciato della nuova pista comporta l'occupazione di gran parte della banchina, ove le dimensioni lo consentono il progetto prevede il ricavo a lato carreggiata di **posti auto in linea**, a compensazione degli spazi a verde spesso utilizzati per la sosta di veicoli.

Si prevede inoltre l'utilizzo di nuove **piantumazioni autoctone** ed il trattamento a verde di alcuni spazi di risulta per conferire un aspetto maggiormente "naturale" al tracciato, coerentemente con il verde "atropizzato" dell'argine dei murazzi, sul lato opposto della strada, e con i numerosi orti e spazi verdi presenti sulle proprietà private sul lato ovest.



### **Mitigazione dell'impatto dell'intervento**

L'analisi preliminare ha riscontrato nelle aree in oggetto la necessità di operare ridefinizioni spaziali e adeguamenti formali degli attraversamenti e di parte dei percorsi esistenti, in parte **integrando lo stato di fatto** degli elementi presenti, in altri punti modificando l'aspetto planimetrico e formale del percorso stesso con gli accorgimenti progettuali descritti, in grado di **elevare il grado di qualità urbana**, di guidare l'osservazione di luoghi tanto carichi di storia e di fascino ambientale, di rispondere all'esigenza di **percorrere vie ciclabili e pedonali in sicurezza**.

Nel contempo, l'obiettivo di raggiungere un buon grado di sicurezza è stato raggiunto anche grazie all'osservazione *in situ* dei flussi di mobilità, favorendo l'immedesimazione con le diverse tipologie di utenza ciclabile, sia essa legata alla popolazione residente o ai flussi puntuali e temporanei dei cicloturisti.

La scelta di sviluppare i nuovi percorsi ciclabili a lato della viabilità ordinaria contribuisce già di per sé a minimizzare l'impatto dell'intervento, puntando in primis a garantire la massima sicurezza agli utenti del nuovo tracciato.

Il mantenimento per tutto lo sviluppo dei nuovi tratti di pista delle **stesse caratteristiche cromatiche e materiche**, segue l'obiettivo di conferire unitarietà all'intervento e di identificare costantemente il tracciato ciclabile, seppur declinato a seconda dei diversi livelli di sicurezza richiesti (es. con o senza cordolo lato strada).

Alcune caratteristiche del progetto riprenderanno soluzioni già adottate nei tratti di pista già realizzati in precedenza, come l'**asfalto drenante colorato** della pista lato laguna tra San Pietro in Volta e i Cantieri De Poli, o il cordolo di sicurezza utilizzato nel successivo tratto denominato "pista Ibrahim".