

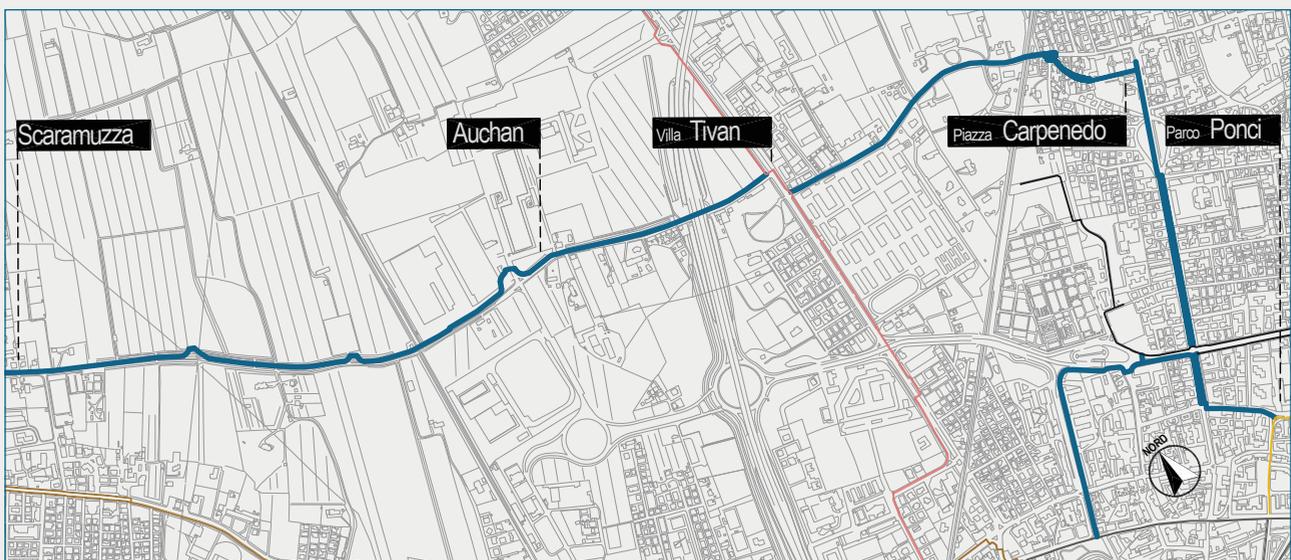
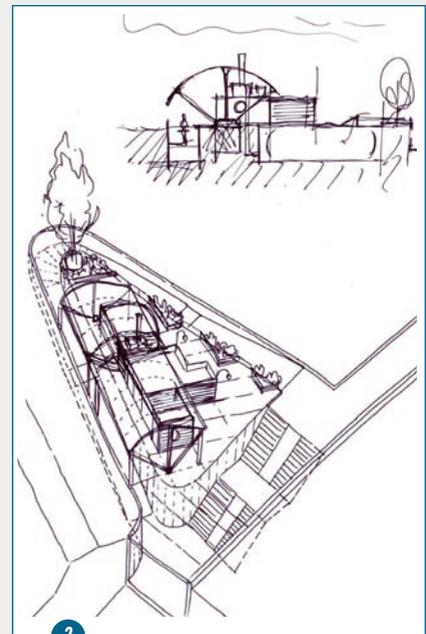
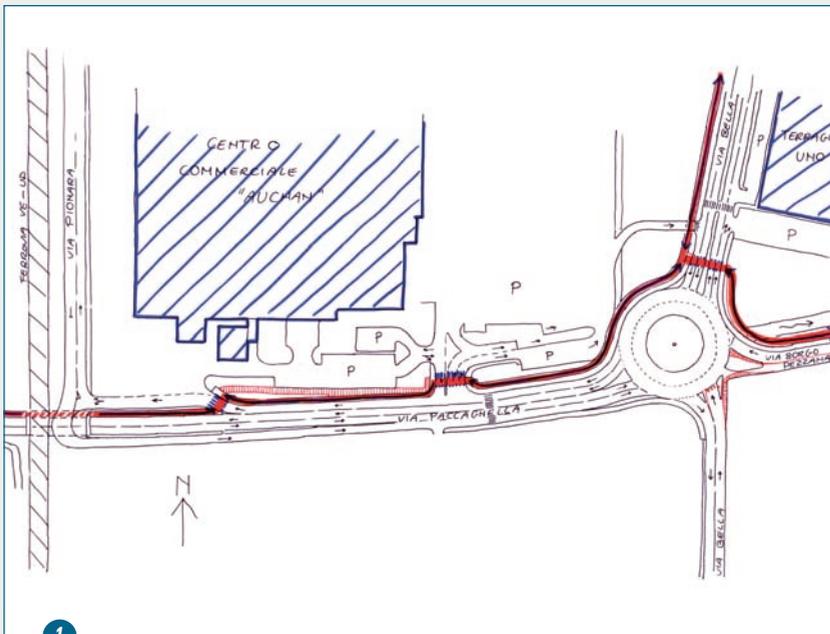


n. 8 → ZELARINO - PARCO PONCI/CANDIANI

LUNGHEZZA	6.055 metri
TRATTE ESISTENTI	2.320 metri
TRATTE DA RIQUALIFICARE	0 metri
TRATTE GIÀ FINANZIATE	100 metri
TRATTE DA REALIZZARE	3.635 metri

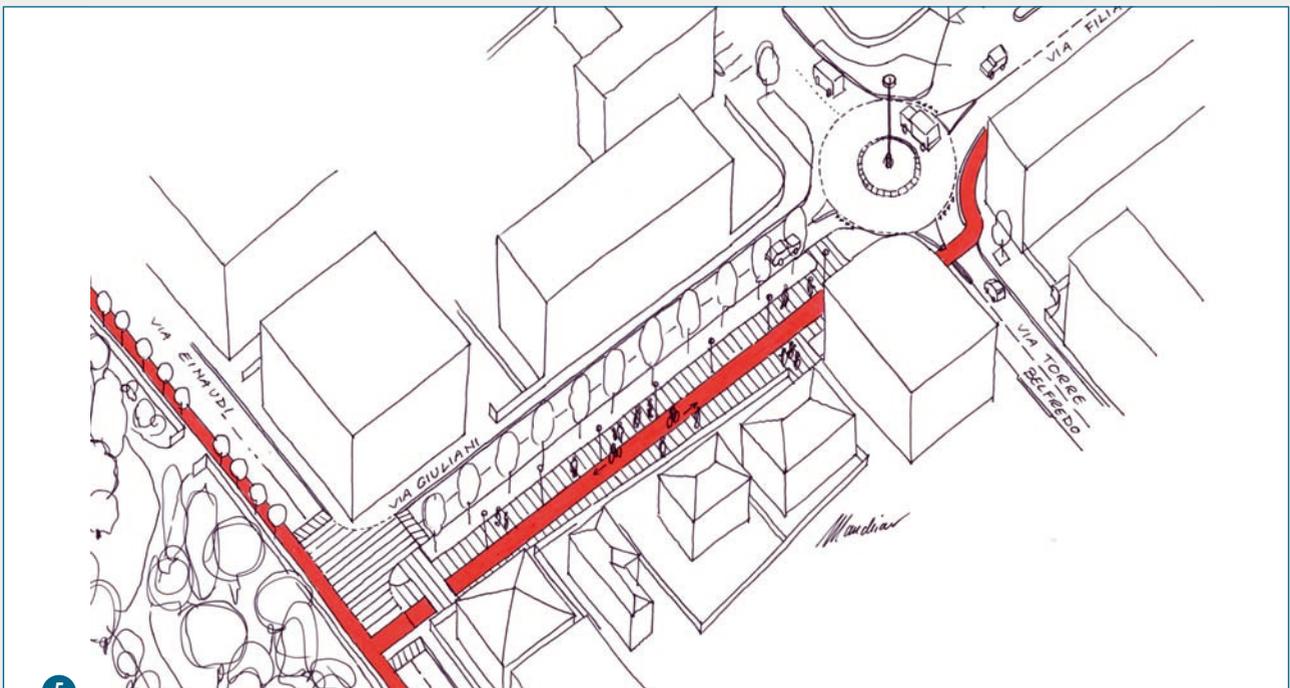
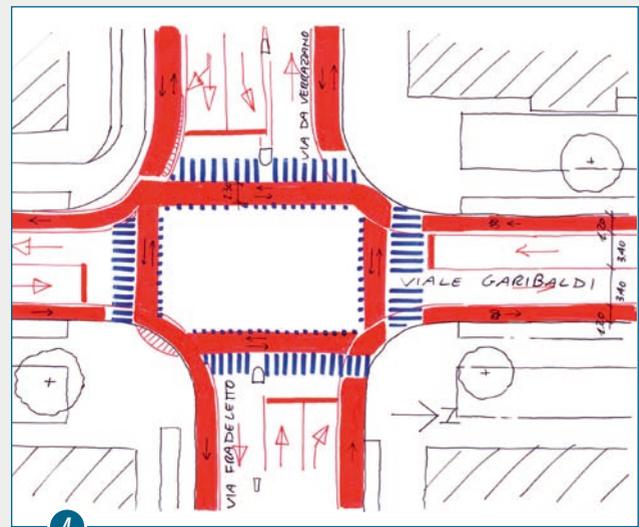
Descrizione dell'itinerario

Questo itinerario corre lungo una delle più recenti strade realizzate in Comune di Venezia, via Paccagnella. Lambisce tutto il centro di Zelarino raccogliendo l'utenza che arriva dai nuclei residenziali (in espansione) che insistono su via Parolari e via Scaramazza, e soprattutto risponde alla domanda di mobilità di chi intende dirigersi nella zona dei centri



commerciali o in quella del nuovo Ospedale. Utilizzando via Borgo Pezzana arriva a collegarsi con l'itinerario n. 9, quello che corre lungo il Terraglio, e lo attraversa per entrare nel quartiere di Carpenedo attraverso via Trezzo. La realizzazione del sottopasso ciclopedonale lungo la linea ferroviaria VE-TS garantirà la continuità dell'itinerario fino all'asse storico di viale

Garibaldi. Quando il percorso arriva nelle zone più centrali della città si propone il collegamento con l'anello centrale attraverso due diramazioni: una lungo via Spalti, l'altra verso via Filiati e via Padre Giuliani. Si perde la rettilineità del tragitto per indirizzare l'attraversamento ciclabile del centro pedonale esternamente a via Palazzo e piazza Ferretto.





Soluzioni suggerite nei tratti di nuova proposta

- a.** continuità della pista tra il sottopasso ferroviario di via Paccagnella e la rotonda Auchan: la pista viene fatta proseguire sullo spazio oggi occupato dal marciapiede che viene arretrato all'interno dell'area parcheggio (fig. 1).
- b.** sottopasso ciclopedonale di via Trezzo: la chiusura del passaggio a livello prevista con l'avvio del SFMR deve permettere al continuità dei percorsi pedonali e ciclabili lungo via Trezzo, attraverso un sottopasso non veicolare che per mancanza di spazi dovrà usare anche parte dello scoperto dell'attuale edificio di fermata (fig. 2 e 3);



via Paccagnella



via Borgo Pezzana



via Paccagnella



via Trezzo



via Paccagnella



via del Parco

- c.** collegamento tra via Trezzo e viale Garibaldi: viene proposto attraverso un percorso ciclabile di sola segnaletica su via del Parco che prosegue poi nell'area del giardino di villa Franchin come previsto già dal PPTU di quartiere (fig. 11 e 12);
- d.** inserimento pista ciclabile in viale Garibaldi all'altezza dell'incrocio con via Fradeletto (fig. 4): la segnaletica colorata guida e protegge i ciclisti su tutti gli attraversamenti;
- e.** continuazione della pista ciclabile in viale Garibaldi: in attesa di definire la

- scelta progettuale della risistemazione del tratto compreso dai giardini della Rotonda al Municipio, si propone di offrire continuità a questo itinerario attraverso due monodirezionali larghe 1,30 metri realizzate con sola segnaletica colorata ed elementi catarifrangenti per aumentare la visibilità di notte (fig. 14);
- f.** pista ciclabile bidirezionale in via Padre Giuliani: metà del sedime stradale viene pedonalizzato con accesso consentito solo ai frontisti; il percorso ciclabile viene così reso più confortevole e sicuro (fig. 5).



12

Villa Franchin



15

via Spalti



13

viale Garibaldi



14

viale Garibaldi

Vie interessate

via Paccagnella, sottopasso ferroviario Auchan, via Borgo Pezzana, attraversamento di via Terraglio, via Trezzo, via Del Parco, attraversamento del giardino di villa Franchin, viale Garibaldi, rotonda Garibaldi, incrocio Garibaldi-Fradeletto e prima diramazione su via Da Verrazzano, via Filiasi, via Padre Giuliani, via S. Pio X, mentre la seconda diramazione dalla rettilineità del viale Garibaldi avviene su via Spalti.

Larghezza minima

pista bidirezionale 2,00 - 2,50 metri

Eventuali migliorie da apportare nei tratti già finanziati

tutte le nuove rotonde previste su via Paccagnella inerenti gli innesti della viabilità del nuovo Ospedale e la viabilità di nuovi sviluppi residenziali (previsti su via Parolari e via Scaramazza) vanno dotate di attraversamenti ciclabili che non compromettano la continuità dell'itinerario (come realizzato sulle due rotonde compatte esistenti in via Paccagnella)

Le soluzioni proposte nei tratti da riqualificare

tutti gli attraversamenti delle corsie carrabili presenti sulla pista di via Paccagnella vanno dotati di segnaletica dedicata;

Il costo totale per la continuità completa dell'itinerario ammonta a 970.000 euro