5 INTERVENTI PREVISTI

5.1 Gerarchia delle strade

Un primo compito del P.G.T.U. è fissare la gerarchia delle strade più idonea al loro funzionamento efficiente e sicuro, alla luce delle loro caratteristiche fisiche, del loro uso e tenuto conto del tessuto insediativo attraversato. Stabilire una gerarchia significa assegnare un ruolo ad ogni strada a cui riferire norme di gestione, tipi di regolazioni ammesse, criteri di revisione e riordino delle carreggiate e delle intersezioni, tipologie ammesse per la sosta.

La gerarchia stabilita rappresenta un vincolo progettuale nei casi di adeguamento di una strada o di costruzione di una strada nuova, mentre rappresenta un obiettivo di qualità a cui tendere nel caso di strade esistenti. La classificazione gerarchica delle strade di Mestre e Marghera viene documentata nella tavola 5.1.

La gerarchia è stata definita sulla base dei seguenti assunti:

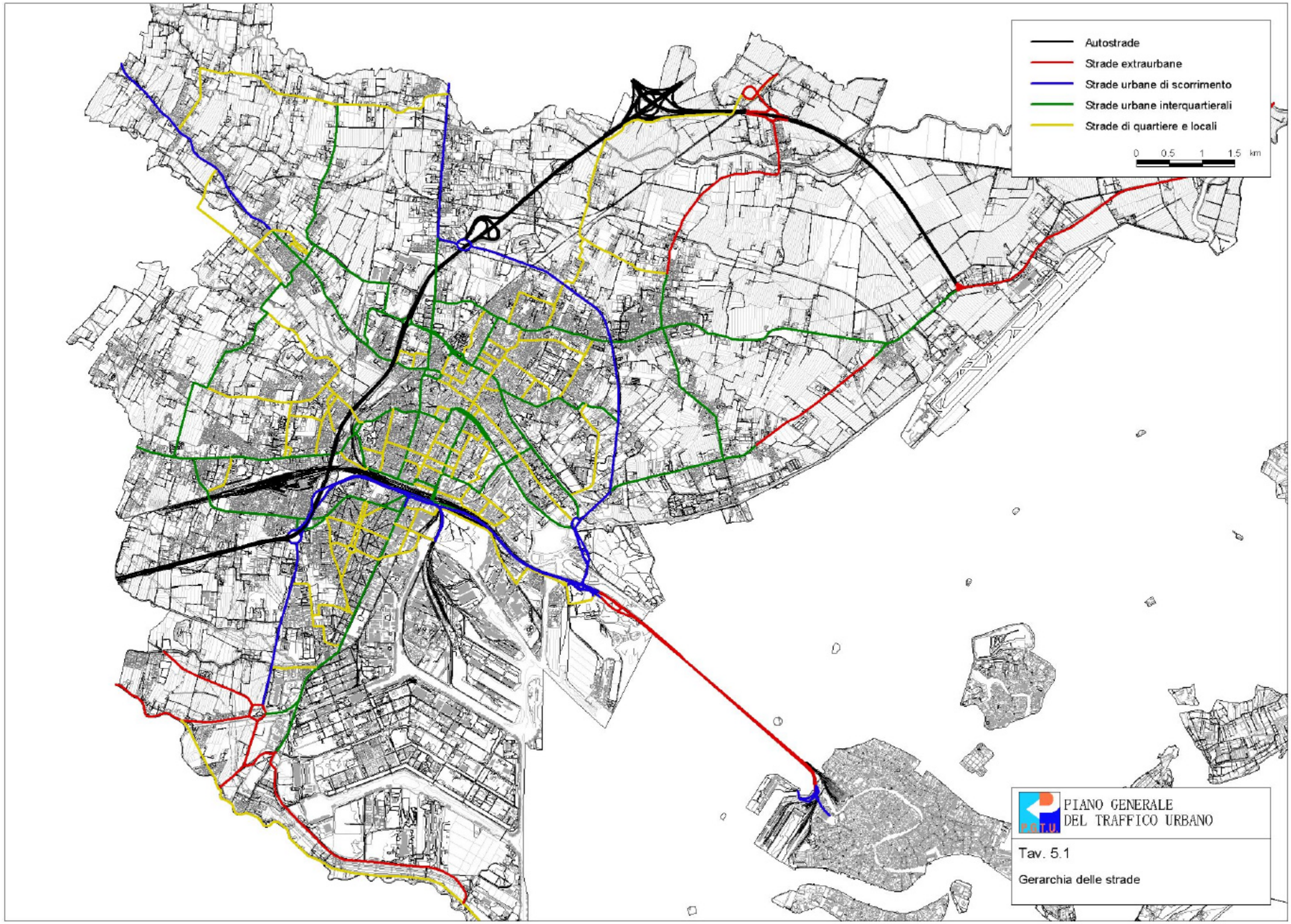
a. la viabilità extraurbana principale si limita al sistema autostradale ed alle strade statali di accesso ai centri abitati, fino al limite di perimetrazione dei centri abitati stessi ai sensi della delibera di G.C. n° 951 del 24.6.1999. Oltre tale limite è definita con classi di viabilità urbana;

b. in base a quanto sopra, la strada statale 309 Romea nel tratto fra la rotatoria della Rana e la rotatoria di Villabona è declassata ad asse urbano di scorrimento; analogamente, la strada statale 11 Padana è declassata ad asse urbano interquartiere dalla rotatoria della Rana sino all'innesto in via della Libertà, ove prosegue come asse di scorrimento fino al nodo di S.Giuliano compreso. Resta come strada extraurbana il tratto del ponte della Libertà;

c. sempre come asse di scorrimento è classificata l'intero tracciato della S.S. 14 bis, mentre la S.S. 14 Triestina è declassata ad asse interquartiere da Cà Noghera all'intersezione con la S.S. 14 bis con l'eccezione di un tratto esterno ai centri abitati di Tessera e Campalto;

d. tutte le altre strade urbane sono classificate come strade urbane interquartiere, di quartiere o locali.

Gli standard tecnici e funzionali associati alle diverse categorie di strade saranno definiti nell'ambito del Regolamento Viario, la cui redazione è prevista nella fase di attuazione del presente Piano, sulla base dei criteri stabiliti o raccomandati dall'evoluzione normativa (Codice della Strada, norme CNR).


Autostrade
Strade extraurbane
Strade urbane di scorrimento
Strade urbane interquartierali
Strade di quartiere e locali
0 0.5 1 1.5 km
PIANO GENERALE
DEL TRAFFICO URBANO
P.G.T.U.
Tav. 5.1
Gerarchia delle strade

5.2 Sistema di Circolazione

Nella tavola 5.2 si riporta il nuovo sistema di circolazione proposto dal P.G.T.U., indicando l'organizzazione dei sensi di marcia sulla viabilità primaria, i percorsi protetti del trasporto pubblico e le previsioni di piste ciclabili, l'estensione delle zone interessate da pedonalizzazioni e da zone a traffico limitato. Si riportano inoltre le previsioni di parcheggi e lo sviluppo della rete di impianti semaforici centralizzati.

Nel seguito i dettagli per settori d'intervento.

5.2.1 Circolazione e sosta dei veicoli privati

Il P.G.T.U. sceglie di riorganizzare la circolazione attorno al centro storico di Mestre su un percorso anulare continuo. Gli itinerari interessati dalla nuova circolazione sono precisati nella tavola 5.3. Nella tavola 5.4 successiva è evidenziato l'ampliamento della zona a traffico limitato che il nuovo schema di circolazione rende possibile.

Illustrando la proposta per archi di cerchio si evidenzia che:

a. via Carducci a senso unico per il traffico privato, percorribile in direzione est;

b. la messa a doppio senso del tratto finale di via Torre Belfredo, di via Giuliani e del primo tratto di via Circonvallazione;

c. introdurre una rotatoria compatta all'intersezione S.Maria dei Battuti-Verrazzano con conseguente rettifica della carreggiata principale di via G. da Verrazzano stessa;

d. l'apertura del sottopasso di via Terraglio al traffico privato anche in direzione sud.

Integra la realizzazione dell'anello di circolazione attorno al centro il riassetto completo di corso del Popolo.

Si chiede inoltre di continuare, in via permanente, la sperimentazione già attuata in occasione delle giornate a targhe alterne del car-pooling verificando l'effettiva fattibilità del provvedimento nelle corsie riservate agli autobus previste dal PGTU

5.2.2 Trasporto collettivo

L'organizzazione della circolazione privata ad anello attorno al centro storico apre ad alcune innovazioni circa l'esercizio dei sistemi di trasporto collettivo. Rispetto alla rete attuale le novità riguardano:

a. via Poerio, che può essere dedicata ai mezzi pubblici ed al transito ciclo-pedonale;

b. via Rosa e via Carducci, da Piazzale Donatori di Sangue a via Circonvallazione (in direzione est-ovest), lungo le quali si fa proseguire la corsia preferenziale di via Poerio;

c. via Cappuccina, con corsia riservata da nord a sud, per migliorare l'affidabilità dei servizi bus che servono l'accesso alla stazione ferroviaria;

d. corso del Popolo, con corsia riservata da sud a nord, che migliora l'affidabilità delle linee dirette a Mestre centro da Venezia e Marghera;

e. via S.Pio X, che verrà interamente adibita al trasporto pubblico e ai residenti;

f. via Ca' Rossa e via Colombo, con corsia riservata in direzione centro per regolarizzare i transiti oggi resi difficoltosi dagli accodamenti (si vedano la tabella 5.1 Autobus linea 4 direzione Favaro – rilevazioni del 12 giugno 2001 e la tabella 5.2 Autobus linea 4 direzione Mestre centro – rilevazioni del 12 giugno 2001);

g. via Filiasi-Giuliani, per compensare la destinazione del sottopasso del Terraglio al traffico privato ed ospitare anche le linee in servizio da/per via Castellana.

La tavola 5.5 riassume il quadro previsto di estensione delle corsie preferenziali per i mezzi pubblici.

grafico 5.1 Autobus linea 4 direzione Favaro – rilevazioni del 12 giugno 2001

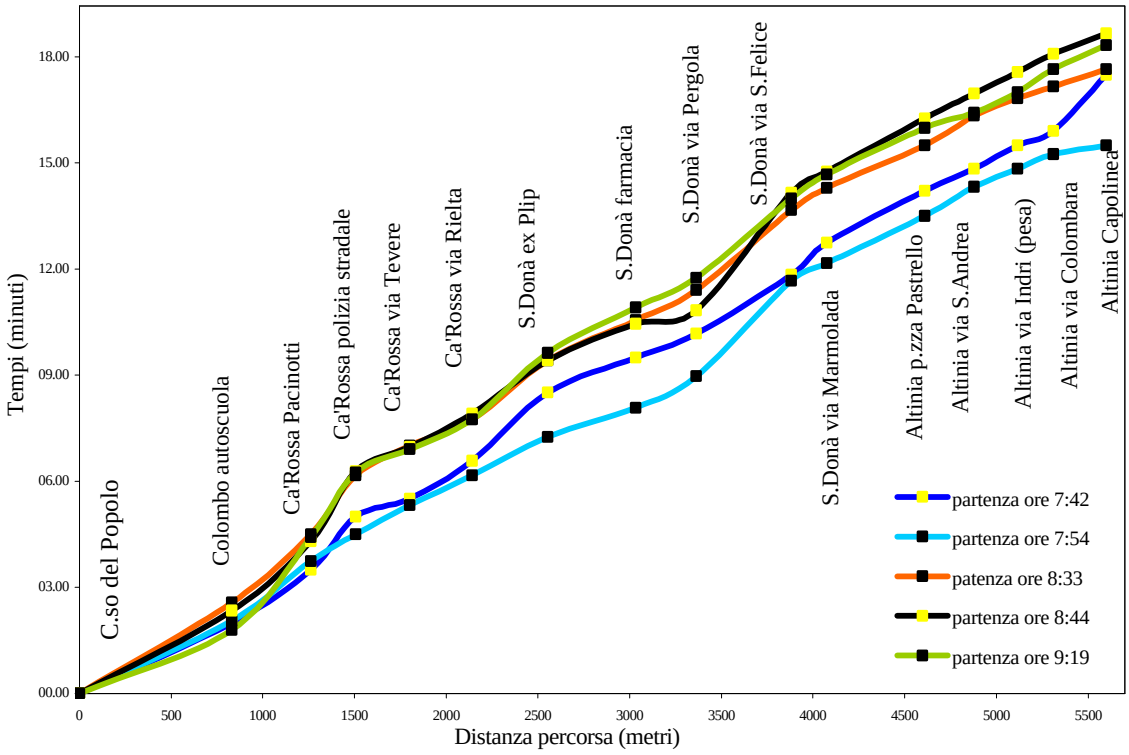
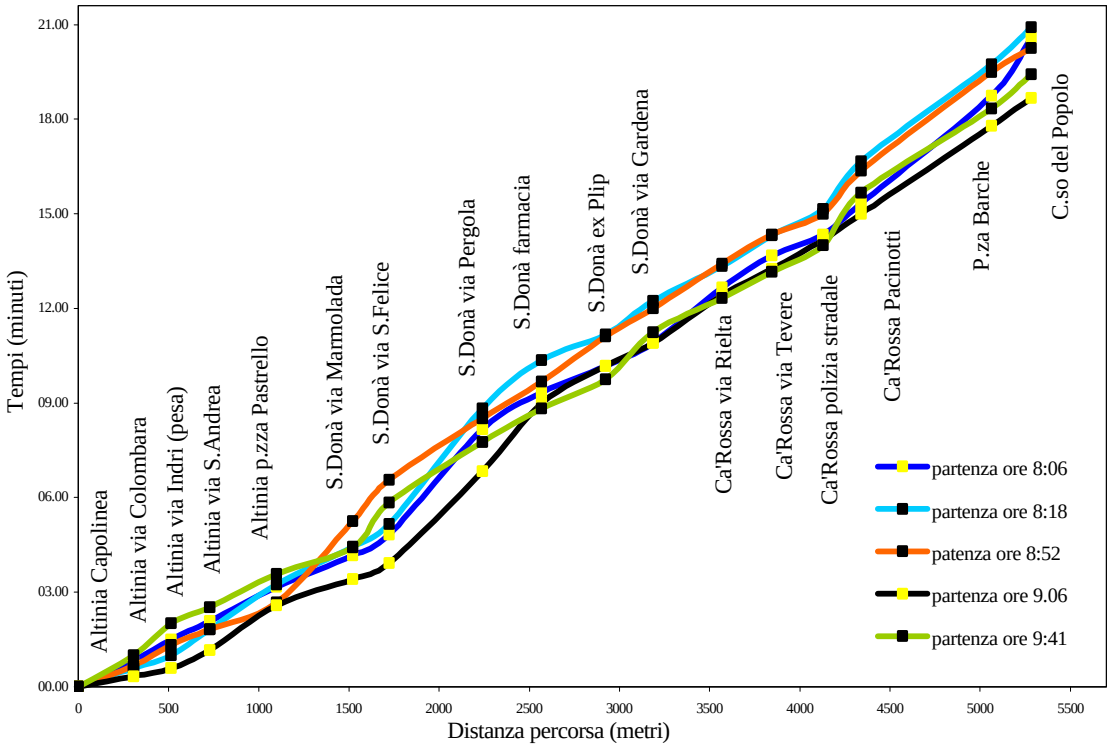


grafico 5.2 Autobus linea 4 direzione Mestre centro – rilevazioni del 12 giugno 2001



5.2.3 Sistema della sosta

Come già richiamato nel capitolo illustrativo delle strategie di piano, alla politica della sosta è affidato il compito di strumento regolatore dei flussi di traffico destinati in Mestre centro.

Il P.G.T.U. prefigura un'operazione di selezione a monte degli spostamenti pendolari tramite un sistema di parcheggi scambiatori semicentrali e periferici, le cui forme di gestione potranno incentivare la sosta di lunga durata. In area centrale la regolamentazione della sosta si intende più selettiva, con estensione della sosta a pagamento, differenziata per residenti, operatori ed utenti occasionali. A questo riguardo, la zona centrale è suddivisa a sua volta in sotto-zone, all'interno delle quali saranno autorizzati al parcheggio i residenti, senza possibilità di usufruire di ulteriori agevolazioni al loro esterno. La perimetrazione di queste sotto-zone è riportata nella tavola 5.6.

Nell'arco di tempo di validità del P.G.T.U. si ipotizza di predisporre i parcheggi scambiatori a raso finanziati con la Legge 122/1989 più alcuni spazi aggiuntivi in corso di realizzazione.

5.2.4 Mobilità ciclo-pedonale

Il programma di piste ciclabili – redatto in sintonia con le linee generali contenute nel P.G.T.U. – costituisce a tutti gli effetti un piano di settore. La rete ciclabile risultante è illustrata nella tavola 5.7.

Si prospetta un'estensione della rete esistente dagli attuali 27 km a circa 53 km in una prima fase, considerando gli interventi già programmati. Alle piste già programmate si aggiungono alcuni interventi sulla rete ciclabile sia per eliminare i punti di discontinuità sia per creare nuovi itinerari urbani e cicloturistici in aree periferiche e/o naturalistiche. Di questi ulteriori tracciati, che complessivamente hanno un'estensione di oltre 50 km, dovrà essere studiata l'effettiva fattibilità e se questa sarà positiva si potrà avviare la progettazione preliminare.

Si predispone la costituzione di un apposito "Ufficio Biciclette", per promuovere l'uso urbano di questo mezzo di trasporto, per collaborare con i Consigli di Quartiere e la Municipalità di Marghera nella definizione delle priorità di realizzazione e con gli uffici comunali preposti per migliorare la progettazione.

Una delle priorità confermate dal Piano riguarda il completamento dei corridoi di collegamento con la stazione FS attuale, e tra stazione e centro città. I due tratti di *via Querini-Rosa* e di *via Brenta Vecchia* consentiranno di raggiungere le ZTL senza soluzioni di continuità. A queste si aggiungerà la realizzazione della nuova pista lungo Corso del Popolo (lo schema funzionale di questo progetto è illustrato nella tavola 6.7).

Nel settore nord, a completamento del progettato percorso di viale Garibaldi, si ipotizza: verso *via Trezzo*, di connettersi a via Terraglio tramite il nuovo sottopasso in programma; verso il cimitero di raggiungere il centro tramite il sottopasso esistente sotto il cavalcavia Verrazzano; verso *Forte*

Carpenedo, si individua provvisoriamente *via Vallon* come percorso idoneo a collegarsi ad itinerari ciclabili extraurbani verso Mogliano (rinviando comunque al P.P.T.U. del quartiere una più precisa definizione).

Nel settore est sono previsti:

a. il percorso di via Torino con relative connessioni verso via Cappuccina, via Sansovino e viale S.Marco;

b. il collegamento dell'insediamento Pertini con il percorso di viale S.Marco tramite la passerella esistente su viale Vespucci e via Boerio;

c. il percorso su via Altinia dal capolinea dell'autobus, presso gli impianti sportivi e il centro di Favaro;

d. i percorsi, infine, nell'ambito di piani attuativi urbanistici in corso di studio, dei futuri insediamenti di Bissuola e Favaro la cui realizzazione seguirà di pari passo quella dei piani stessi;

e. il collegamento dell'esistente percorso di via Orlanda con i diversi accessi al parco di S.Giuliano tramite la viabilità locale di Campalto.

Nel settore sud si conferma l'opportunità del collegamento delle tratte esistenti di Marghera, attualmente piuttosto frammentate. Anche in questo caso di tratta di armonizzare le nuove piste alle opere in corso ed in programma, come la risistemazione di piazza Mercato ed il progetto di linea tranviaria Mestre-Marghera.

Nel settore ovest sono previsti:

a. i percorsi di collegamento delle stazioni S.F.M.R. (Stazione Centrale – Gazzera – Olimpia);

b. la continuità delle tratte esistenti su via Castellana e il collegamento pista di via Paccagnella e il collegamento di quest'ultima con la tratta programmata di via Gatta tramite il percorso di via Scaramuzza e il sottopasso ciclabile già previsto nel Programma di soppressione dei passaggi a livello;

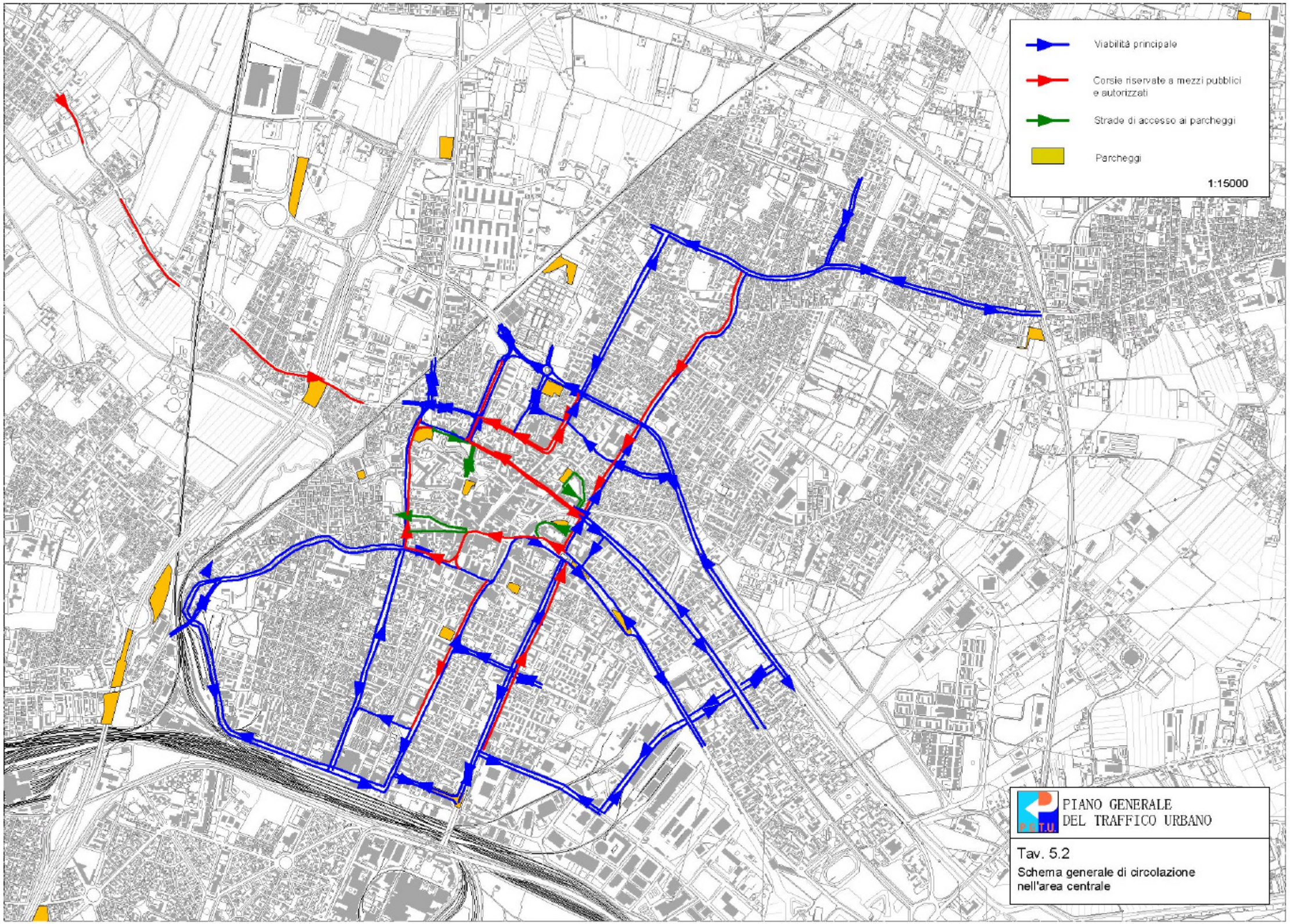
c. i percorsi su vie Oriago, Asseggiano e Risorgimento con relativi collegamenti alla via Miranese;

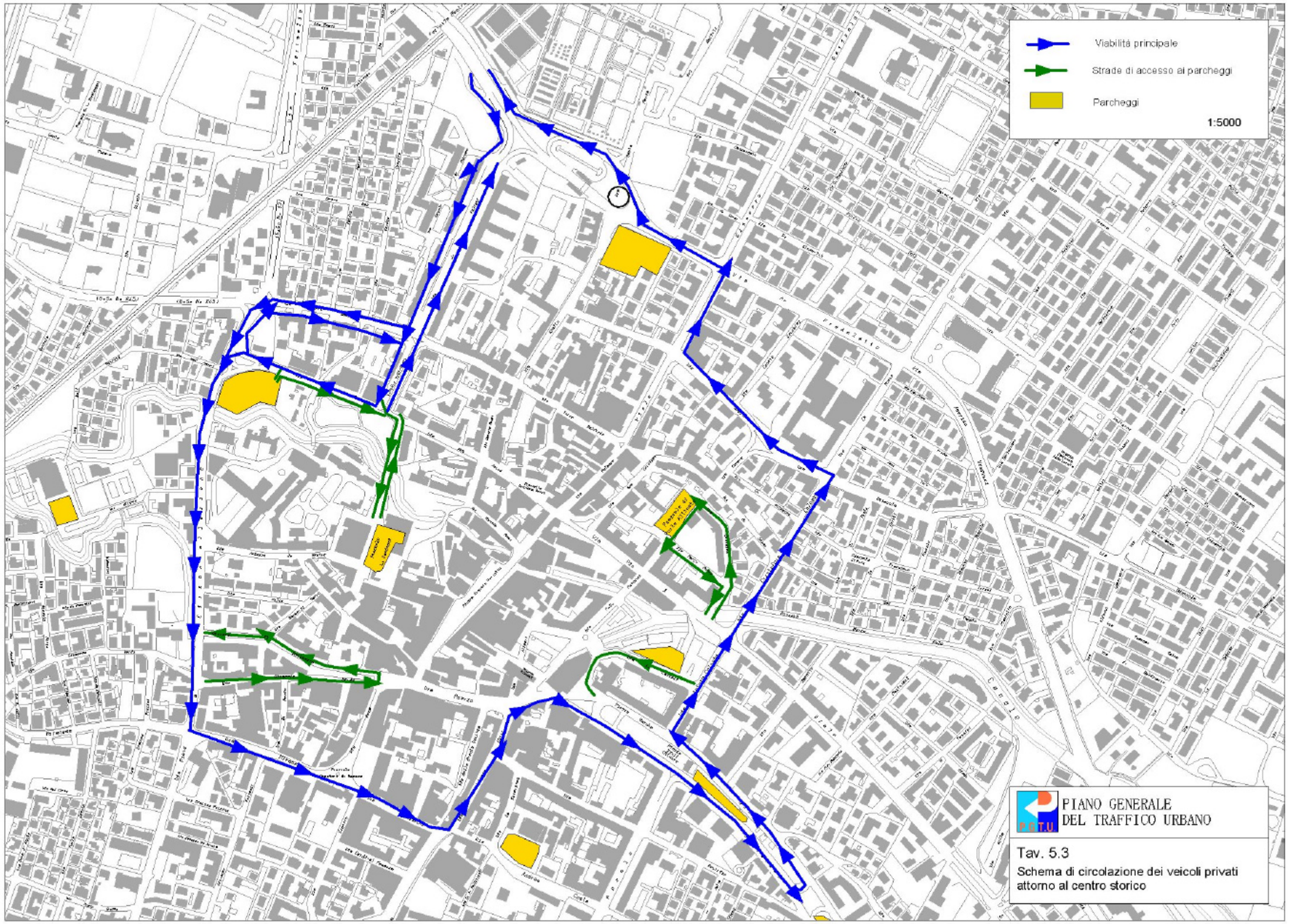
d. il completamento del percorso di via Brendole fino all'esistente tratto di via Visinoni e la connessione di quest'ultima fino al percorso lungo il Marzenego in corrispondenza dell'abitato di Zelarino.

La fase attuativa del Piano delle piste ciclabili prende atto anche della realizzazione dei sottopassi e sovrappassi ciclabili previsti nell'ambito del S.F.M.R. e di altri progetti; a questi si aggiunge anche

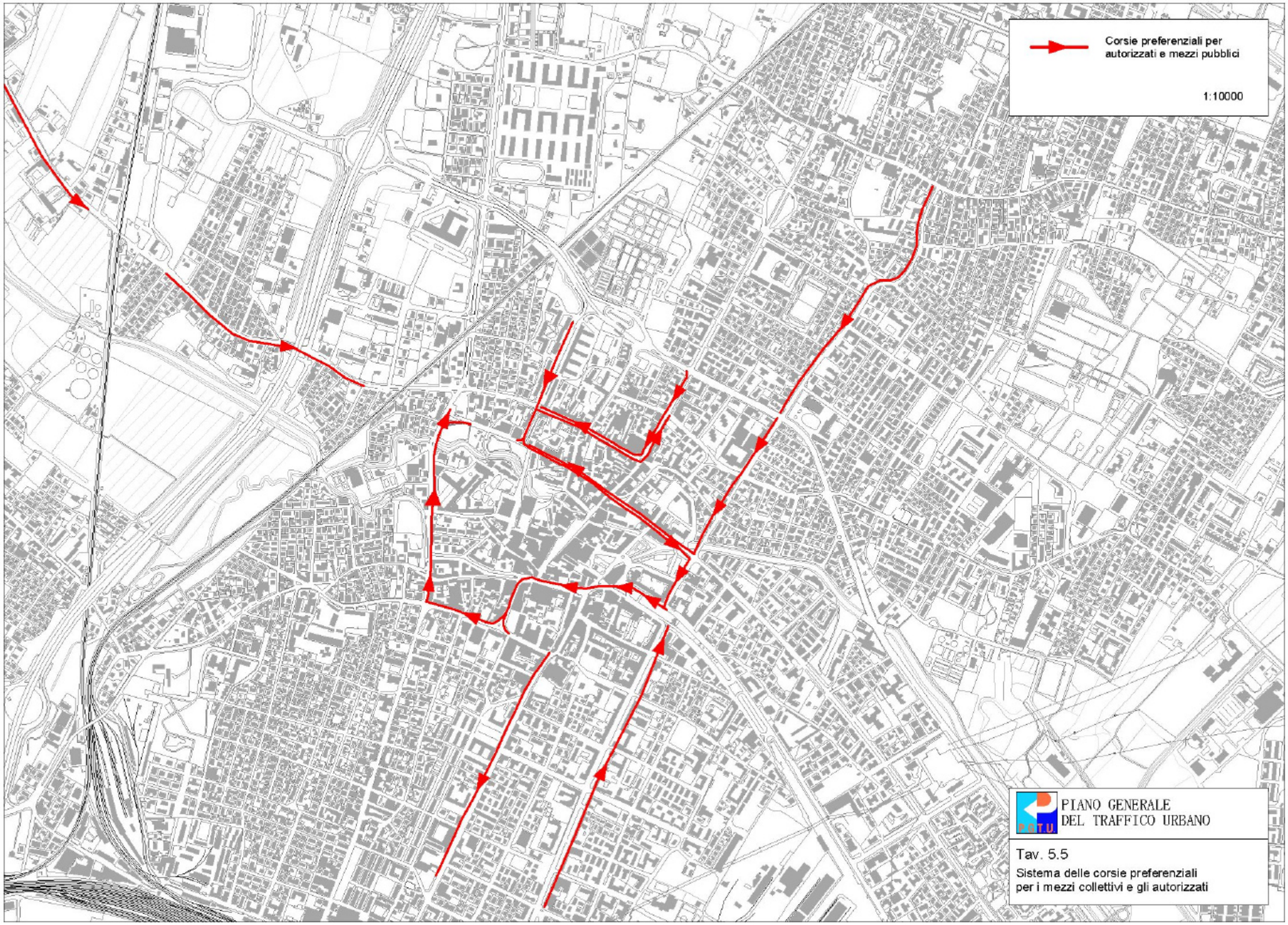
l’adeguamento degli impianti semaforici esistenti all’attraversamento dei ciclisti e oltre ovviamente alla conformità degli impianti di progetto.

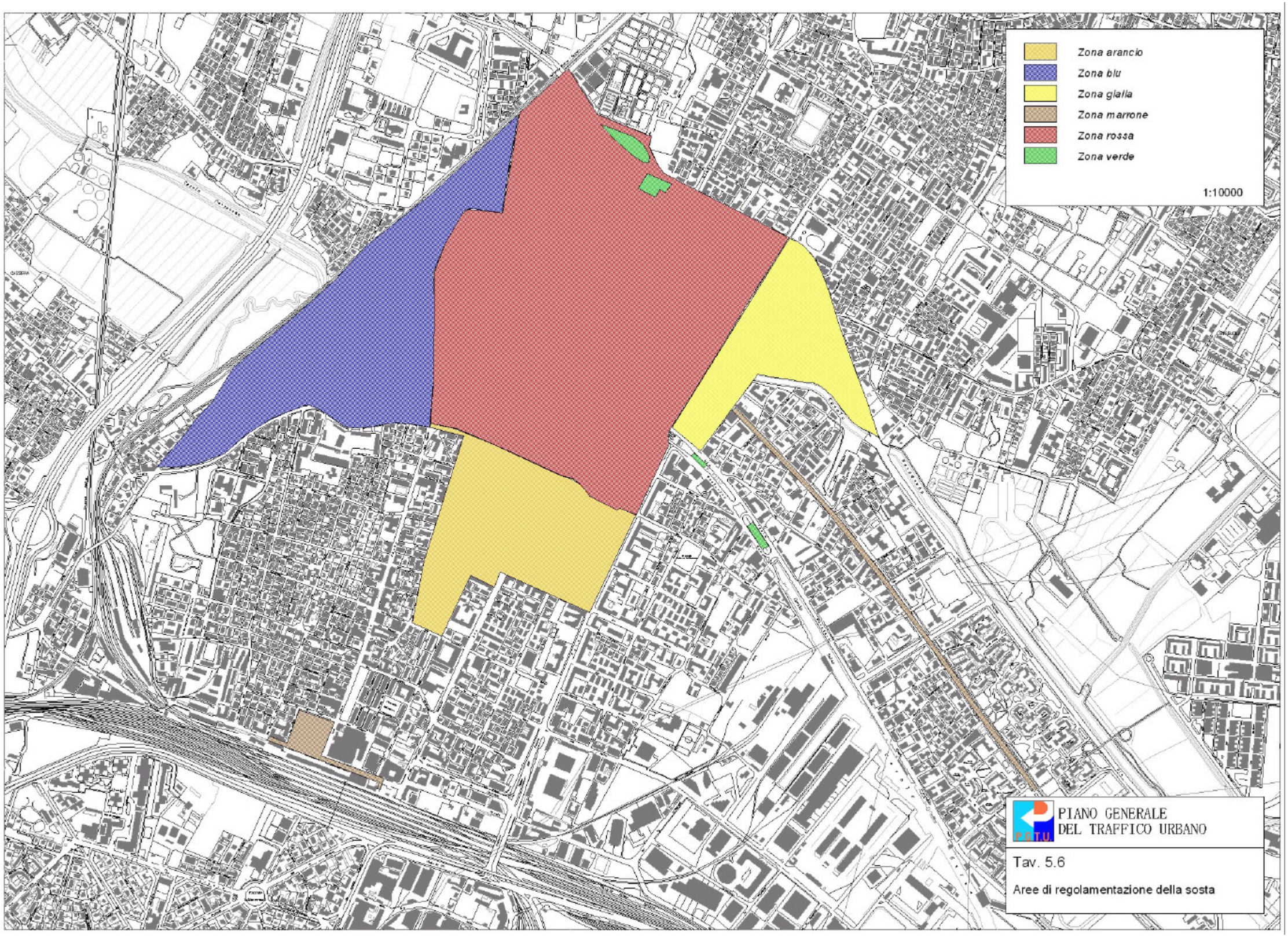
Il lavoro “Interventi sui punti critici della ciclabilità” svolto nel corso dell’anno 1999 dall’Ufficio Progetto Speciale Mobilità e Traffico del Comune di Venezia ha individuato i primi otto interventi a cui verrà dato seguito con una progettazione preliminare. L'individuazione dei punti critici della rete ciclabile da affrontare successivamente è demandata alla stesura dei Piani Particolareggiati del Traffico Urbano previsti per ciascun quartiere, ove saranno definiti i criteri per la loro soluzione in termini di messa in sicurezza dei tracciati e delle intersezioni.

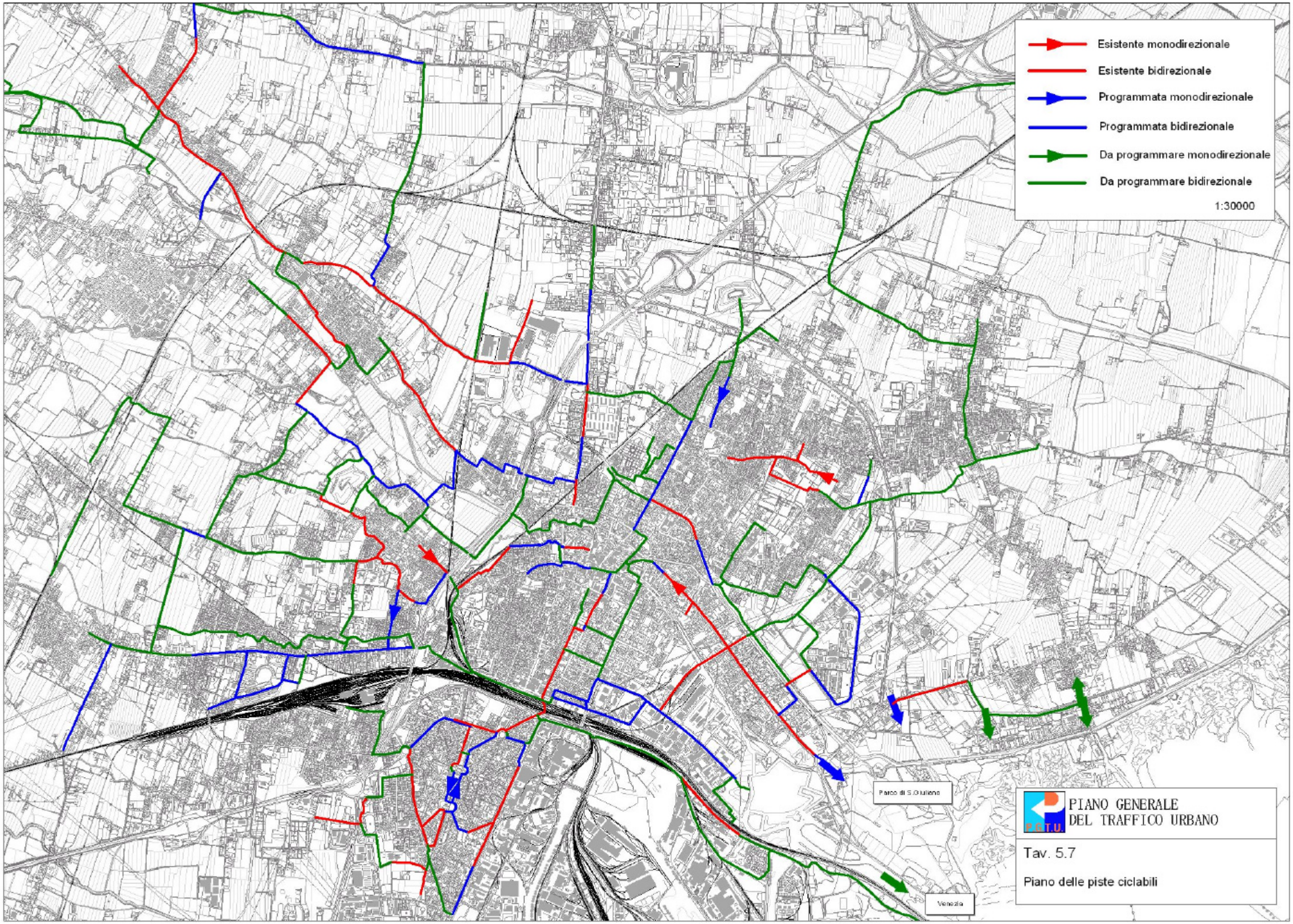

Viabilità principale
Corsie riservate a mezzi pubblici e autorizzati
Strade di accesso ai parcheggi
Parcheggi
1:15000
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
P.G.T.U.
Tav. 5.2
Schema generale di circolazione nell'area centrale


Viabilità principale
Strade di accesso ai parcheggi
Parcheggi
1:5000
PIANO GENERALE
DEL TRAFFICO URBANO
Tav. 5.3
Schema di circolazione dei veicoli privati attorno al centro storico

ZTL estensione attuale
ZTL ampliamento proposto
1:5000
PIANO GENERALE
DEL TRAFFICO URBANO
P.G.T.U
Tav. 5.4
Zone a traffico limitato


Corsie preferenziali per autorizzati e mezzi pubblici
1:10000
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
P.G.T.U.
Tav. 5.5
Sistema delle corsie preferenziali per i mezzi collettivi e gli autorizzati


Zona arancio
Zona blu
Zona gialla
Zona marrone
Zona rossa
Zona verde
1:10000
PIANO GENERALE
DEL TRAFFICO URBANO
P.G.T.U.
Tav. 5.6
Aree di regolamentazione della sosta


Esistente monodirezionale
Esistente bidirezionale
Programmata monodirezionale
Programmata bidirezionale
Da programmare monodirezionale
Da programmare bidirezionale
1:30000
Parco di S.Giuliano
Venezia
P.G.T.U.
PIANO GENERALE
DEL TRAFFICO URBANO
Tav. 5.7
Piano delle piste ciclabili