n. 10 → FORTE CARPENEDO - P.LE CIALDINI

LUNGHEZZA	**3.730 metri**
TRATTE ESISTENTI	1.170 metri
TRATTE DA RIQUALIFICARE	0 metri
TRATTE GIÀ FINANZIATE	950 metri
TRATTE DA REALIZZARE	1.610 metri

Descrizione dell'itinerario

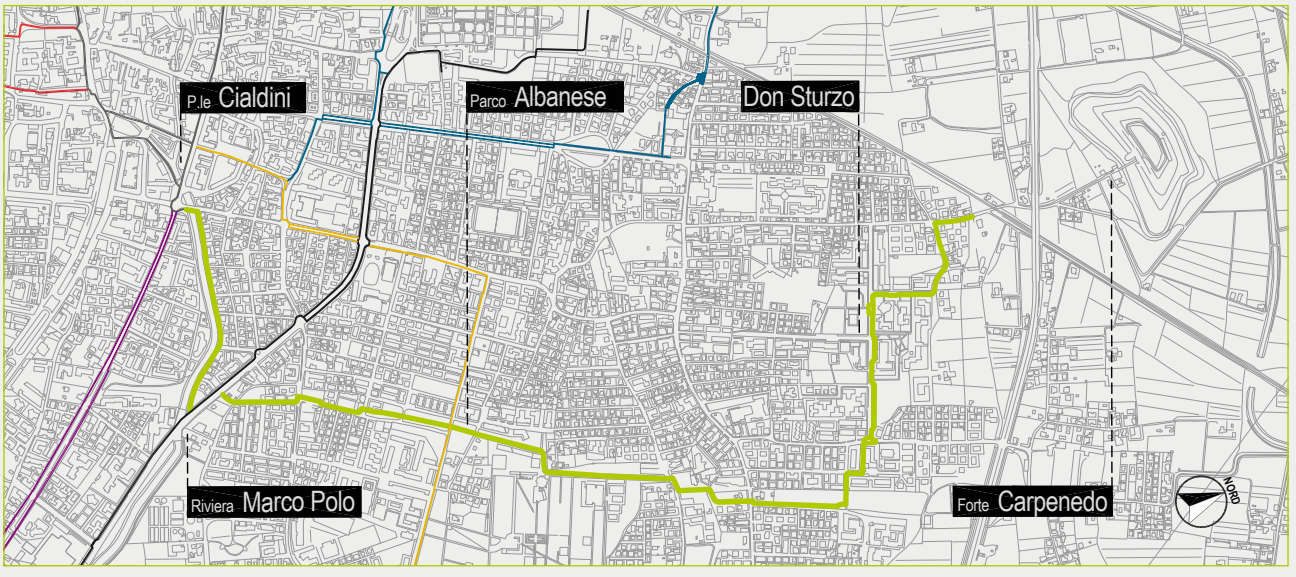
L'itinerario costituisce la seconda dorsale di attraversamento Nord-Sud del quartiere densamente urbanizzato di Carpenedo raccogliendo molta utenza anche da quello di Bissuola. Risponde alla domanda di mobilità sicura di tutti quei ciclisti che intendono raggiungere il centro di Mestre senza dover rischiare il passaggio su



1



2



strade strette come via Vallon, via Pasqualigo, via San Donà o, peggio ancora, via Colombo. Attraversa il parco Albanese, aumentandone così il livello di accessibilità, e da vita, finalmente, al famoso "canale verde" sul quale, da tanti anni, il quartiere sperava: dal parco Albanese l'itinerario garantisce la continuità di uno spazio lungo e stretto ma esclusivamente ciclopedonale, per questo detto canale verde, attraversando via Tevere, via Bissuola e infine viale Vespucci, per poi imboccare la riviera Marco Polo appena liberata dalle auto. Il collegamento con l'anello ciclabile centrale può essere garantito solo da una nuova passerella parallela al ponte veicolare di via Colombo.



3

via De Nicola



4

viale don Sturzo



5

via Monte Madonna

Soluzioni suggerite nei tratti di nuova proposta

a. *pista ciclabile all'interno del sottopasso veicolare previsto su via Vallon per la chiusura del passaggio a livello ferroviario: si propone di valutare la necessità di semplificare la tortuosità del percorso ciclabile progettato dalla Regione (fig. 1).*

b. *attraversamento ciclabile di via S.Donà: la pista bidirezionale inserita sul lato Ovest dell'allargamento previsto in via Monte Pelmo attraversa via San Donà con un semaforo a chiamata, utilizzando spazi del giardino delle case esistenti*



6 *collegamento via San Donà - via Rielta*



8 *Parco Albanese*



9 *via Dandolo*



10 *via Lamarmora*

su entrambi i lati di via San Donà, così come previsto già nel P.R.G. (fig. 2)

c. *completamento del canale verde da via Tevere a via Bissuola: il percorso ciclabile è proposto all'interno delle aree soggetta a PdL con intervento diretto PU14.1 e PU14.2, attualmente incolte; passa poi attraverso un'area in cui il P.R.G. prevede un'area verde all'incrocio tra via Dandolo e via Volturno, e arriva su via Bissuola utilizzando la sede stradale di via Dandolo (con un tratto di 20 metri messo a senso unico) e una fascia di 2 metri del parcheggio esistente.*

d. *collegamento ciclabile da via Bissuola a viale Vespucci: viene realizzato attraverso l'inserimento di un senso unico sul primo tratto di via Lamarmora (che sarà coordinato con un senso unico contrario su via Diaz) mentre nel secondo tratto sostituisce 4-5 posti auto in linea; il collegamento tra via Lamarmora e viale Vespucci segue la nuova viabilità prevista nel P.R.G. Vigente;*



11

riviera Marco Polo

Vie interessate

via Vallon, futuro sottopasso veicolare della linea ferroviaria VE-TS, via De Nicola, via Don Sturzo, via Pasqualigo, via Monte Madonna, via Monte Pelmo, attraversamento di via S.Donà, collegamento con il percorso esistente a lato dell'istituto Mozzoni, attraversamento di via Rielta, percorso nel parco Bissuola, attraversamento di via Tevere, via Dandolo, attraversamento di via Bissuola, via Lamarmora, via Fradeletto, riviera Marco Polo, attraversamento dell'Osellino, p.le Cialdini.

Larghezza minima

pista bidirezionale 2,00 - 2,50 metri

Eventuali migliorie da apportare nei tratti già finanziati

sulla pista di viale don Sturzo gli attraversamenti ciclabili sulle strade laterali vanno dotati di segnaletica colorata; il sottopasso ciclabile della linea ferroviaria su via Vallon va reso meno tortuoso di quello ipotizzato nel progetto;

Le soluzioni proposte nei tratti da riqualificare

il passaggio ciclopedonale tra via S.Donà e via Rielta va riqualificato, arredato e illuminato; il percorso pedonale interno al parco Albanese che diventa parte di questo itinerario principale va evidenziato con segnaletica dedicata;

Il costo totale per la continuità completa dell'itinerario ammonta a 475.000 euro