

CITTA' DI
VENEZIA



COMUNE DI VENEZIA
Assessorato alla Mobilità e Trasporti



BICIPLANPELLESTRINA

RELAZIONE TECNICA

Progettisti:

dr. Matteo Stevanato
ing. Lorenzo Vitturi

Responsabile del Procedimento:

arch. Anastassia Koulou
Venezia, Maggio 2013

1. Premessa

Il Comune di Venezia, a partire dal 2005, ha doverosamente svolto un'attività di ricerca, pianificazione e programmazione per un organico sviluppo degli itinerari ciclabili all'interno del proprio territorio. Nell'organizzazione data si comprendono cinque Bici Plan riguardanti Terraferma e Lido.

Ai fini della completezza della pianificazione Settoriale, il Bici Plan di Pellestrina costituisce l'ultimo importante tassello nel mosaico territoriale. La singolarità morfologica dell'isola (lunga e stretta) induce l'idea di un coerente sviluppo in senso longitudinale dei percorsi.

Fa compendio poi al percorso ciclabile l'innegabile contesto ambientale costituito da singolari e variegate bellezze naturalistiche: il paesaggio lagunare con la sua tipica vegetazione, le strade arginali, gli abitati.

Gli itinerari del Piano fanno parte dell'itinerario di grande respiro tra Terraferma, Venezia, Lido, Pellestrina, Chioggia. Il visitatore, da terraferma, potrà raggiungere Venezia tramite il percorso ciclabile sul Ponte della Libertà di prossima realizzazione; le due isole e Chioggia utilizzando mezzi di trasporto pubblico acquatico (ferry boat, motobattelli, motonave) tra passaggi in traghetto e percorsi ciclabili nelle bellezze naturali della laguna delle campagne e dei piccoli borghi.

2. Criteri e finalità del Piano

Il Piano, al fine di raggiungere in maniera organica obiettivi di sicurezza e sostenibilità ambientale, individua gli itinerari e identifica i percorsi ciclabili, ove possibile, in sede propria, altrimenti, nel caso in cui l'ampiezza della carreggiata e/o la ridotta entità del traffico non permettono/richiedono la realizzazione di percorsi riservati, in sede promiscua con pedoni o con veicoli a motore.

Il Piano è stato sviluppato avuto riguardo dei seguenti criteri informativi generali:

- ◆ promuovere e favorire la mobilità ciclistica, alternativa all'uso dei veicoli a motore, nei collegamenti tra le varie località dell'isola, con particolare riferimento alla mobilità scolastica, lavorativa ma anche turistica;

- ◆ puntare all'attrattività, alla continuità ed alla riconoscibilità dell'itinerario ciclabile, privilegiando i percorsi più brevi, diretti e sicuri al fine di ridurre il rischio di incidentalità e i livelli di inquinamento atmosferico e acustico;

- ◆ verificare l'oggettiva fattibilità degli itinerari da realizzare, desunta da verifiche in ordine a profili tecnici (standards dimensionali), economici e patrimoniali.

In particolare il Piano adempie allo scopo principale di offrire soluzioni progettuali per la promozione della ciclabilità e lo sviluppo di percorsi ciclo-pedonali separati il più possibile da quelli destinati al traffico motorizzato. La vocazione turistica, che assieme alla pesca sostiene la popolazione di questo territorio, è resa ben evidente dai flussi di ciclo-amatori che abbondano, specie durante la stagione primaverile e quella estiva, e transitano nell'isola, dovendo per determinati tratti, percorrere la strada dei Murazzi, la quale non ha le caratteristiche adatte per garantire la circolazione dei cicli in sicurezza. Attualmente, la strada dei Murazzi diventa scelta obbligata, quando manca la continuità del percorso lungo laguna, oppure quando non si è adeguatamente attrezzati per lo sterrato.

Di qui l'esigenza di approfondire la fattibilità di realizzare un lungo itinerario ciclo-pedonale lato laguna per tutta l'estensione dell'isola. Riprendendo quanto riportato nella VPRG per l'isola di Pellestrina deve essere garantito su questo fronte un sistema di viabilità carrabile che impedisca al traffico motorizzato la continuità della percorrenza lungo il bordo lagunare "dando origine ad un sistema a "stanze", quindi a traffico limitato (perché destinato esclusivamente all'accesso alle proprietà e alle attività), che valorizzi invece la fruizione pedonale e ciclabile e la riappropriazione, per quanto possibile degli spazi di bordo, da parte dei cittadini".

Risulta fondamentale altresì garantire la continuità ciclabile del percorso Lido-Pellestrina-Chioggia. Attualmente il passaggio da Lido a Pellestrina è garantito in ferry boat, per contro il collegamento con Chioggia tramite la linea 11 Actv non offre un servizio continuo di "bici in vaporetto": a Chioggia vi sono alcune limitazioni sul numero massimo di biciclette caricabili, variabile in funzione dei passeggeri a bordo, mentre a Pellestrina-Caroman non si effettua il carico/scarico.

3. L'itinerario ciclabile e gli strumenti di pianificazione

Il Piano Regolatore Generale

Lo strumento urbanistico vigente è la V.P.R.G. per l'isola di Pellestrina (approvata con D.G.R.Veneto n. 3886 del 15/12/2009). Le scelte degli itinerari sono armonizzate, come di seguito specificato, alle previsioni del PRG.

All'articolo 26 delle norme tecniche di attuazione, viene descritta, non a titolo prescrittivo, ma di indirizzo nelle successive scelte progettuali, la principale vocazione del bordo lagunare, per il quale “nel suo complesso si propone il recupero di un rapporto con l'acqua attraverso il riuso come spazio pedonale e ciclabile lungo tutta l'isola”. Il rapporto con l'acqua della laguna, un tempo sistema naturale di accesso degli abitanti dell'isola, con rive su piano inclinato, si è irrigidito nel corso degli anni con la formazione di rive dal bordo elevato, costruite per la salvaguardia dalle acque alte. Per tale motivo, nel rifacimento delle rive il P.R.G. propone di “realizzare piste ciclopedonali anche con lieve scostamento del profilo dei bordi verso l'acqua al fine di garantire la realizzabilità delle opere”, considerando attentamente i parametri ambientali nella progettazione delle opere.

Parimenti l'articolo 69, riguardante la viabilità e le fasce stradali, indica i criteri per la costruzione delle piste ciclabili lungo argine: “le piste ciclabili da realizzare lungo il bordo lagunare devono essere progettate per un inserimento ambientale tale da non costituire elemento fortemente caratterizzante l'argine stesso, quindi con materiali ed arredo non invasivi, illuminazione bassa con punti luce diffusivi esclusivamente verso la struttura”.

Il Piano di Assetto Territoriale (P.A.T.)

Il P.A.T. Piano di Assetto del Territorio (adottato con D.C.C. n. 5 del 30/31 gennaio 2012, attualmente in esame presso la Provincia di Venezia per l'approvazione finale) assoggetta l'isola di Pellestrina a obiettivi specifici. In particolare nelle N.T.A. – allegato A “ambiti territoriali omogenei del P.A.T.”, punto 3.3 “Mobilità”, si prevede la necessità di “razionalizzare la mobilità privata al fine di ridurre l'incidenza dell'uso dell'auto e la liberazione del parcheggio lungo laguna con formazione di nuovi parcheggi lato mare per restituire spazi alla fruibilità pedonale (piazze, bordo lagunare)”. Il P.A.T. prevede inoltre la “realizzazione di un sistema di infrastrutture ciclabili, anche alternativo ai percorsi automobilistici, per connettere reti di servizi di interesse collettivo e ambiti di elevato valore storico e ambientale”. Viene sottolineata altresì “la necessità di migliorare l'accessibilità al trasporto pubblico e l'interscambio terra-acqua”. A tale proposito è

opportuno ricordare che è stata rilevata nel tempo una crescente domanda di tipo ciclo-turistico per la quale risulta fondamentale garantire la continuità del percorso Lido-Pellestrina-Chioggia.

L'itinerario ciclabile sviluppato nel BiciPlan è conforme a quello previsto dal P.A.T. - Carta della Trasformabilità – Tavola 4 a, in cui è previsto un percorso ciclabile lato laguna per tutta la lunghezza dell'isola, da Santa Maria del Mare all'oasi naturale di Cà Roman.

4. Descrizione dell'itinerario

L'itinerario individuato dal BiciPlan, illustrato nelle tavole 01 e 02, è stato suddiviso in 5 tratti, ciascuno dei quali è attualmente oggetto di apposita programmazione di realizzazione degli interventi. Il BiciPlan armonizza le iniziative, volute fortemente dal Comune di Venezia, di Magistrato alle Acque, intraprese nell'ambito dei lavori di difesa delle sponde dalle acque alte, e di AVM s.p.a., società a partecipazione comunale che tra le *missions* annovera lo sviluppo della mobilità ciclabile.

Tratto 1.1 (650 m)

Il percorso, a partire dalla fermata di ferry boat in località Santa Maria del Mare, si sviluppa lungo la Strada della Laguna, con gran parte sopra l'argine che divide la laguna dalla valle da pesca, lungo il fronte est. Questo tratto è l'unico percorso esistente per veicoli e pedoni che conduce, dall'approdo, verso i centri abitati dell'isola.

L'area versa attualmente in condizioni di degrado e le sponde del fronte laguna necessitano di interventi di consolidamento e ripristino funzionale. Detti problemi di tenuta saranno quindi risolti con le opere di marginamento, nelle future programmazioni da parte del Magistrato alle Acque.

La larghezza dell'argine non permette attualmente la realizzazione di una pista ciclabile adiacente alle corsie autoveicolari. La soluzione di una pista in aggetto verso la laguna con struttura a sbalzo, con il mantenimento dell'attuale larghezza dell'argine, è stata valutata come alternativa eccessivamente costosa. Visti i lavori di consolidamento delle sponde in previsione, la soluzione più opportuna consiste nell'allargamento dell'argine fronte laguna, realizzando sulla sommità un percorso ciclopedonale in sede separata dal traffico automobilistico.

Il nuovo percorso ciclopedonale avrà una sezione variabile da 2,50 a 2,75 m; nella prima parte, lungo il piazzale fronte laguna, sarà separato dall'area di sosta destinata ai veicoli a motore, ad eccezione dell'area in prossimità del pontile e del ricovero dell'idroambulanza dove sarà garantito

l'attraversamento ai veicoli a motore, opportunamente segnalato. Sul tratto successivo, tra laguna e valle da pesca, la pista si svilupperà sopra l'argine allargato, in sede protetta. Sul tratto risulta già presente l'illuminazione pubblica. Per tutta la lunghezza il marginamento sarà ricostruito come muro di sponda verticale e non più a scogliera in modo tale da permettere l'allargamento della parte sommitale dell'argine senza interessare le aree adiacenti dei siti Natura 2000.

Tratto 1.2 (600 m)

Si tratta di un nuovo percorso ciclopedonale che si estende lungo la vecchia Strada Comunale della Laguna, tra l'intersezione con la Strada Comunale dei Murazzi e l'inizio dell'abitato di San Pietro in Volta, costeggiando da un lato la laguna e dall'altro il forte Belvedere.

Nel primo tratto sono presenti una scarpata di massi sulla sponda lagunare e alcune parti già pavimentate che dovranno accordarsi con le nuove pavimentazioni da realizzare. La larghezza utile disponibile varia per lo più da 3.00 a 3.60 m. In limitati punti lo spazio disponibile risulta di larghezza più ridotta e il percorso può essere adeguato ai precetti normativi del DM 557/1999. Il secondo tratto, che costeggia il Forte Belvedere, è caratterizzato per circa duecento metri di lunghezza dalla presenza sulla sponda di una banchina in muratura di laterizio e pietra d'istria, a servizio delle imbarcazioni, accostata da una striscia pavimentata di due metri di larghezza. In tale tratto è ricavabile un percorso ciclopedonale di larghezza media pari a circa 3.20 m.

In seguito si incontra il centro abitato San Pietro in Volta e il percorso si innesta sulla viabilità ordinaria lato laguna che per caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali rientra nella classe F "strade locali". Lungo questa viabilità si convoglia la Ciclovia delle Isole di Venezia, percorso promosso nell'ambito del progetto "Cicloturismo Veneto", predisposto dalla Regione Veneto in collaborazione con la Provincia di Venezia e l'A.P.T. di Venezia. Il percorso attraversa i centri urbani delle isole Lido e Pellestrina ed è riconoscibile da un'efficace segnaletica. Si tratta di un itinerario già tracciato che per lo più si sviluppa in promiscuo con i mezzi motorizzati che circolano in quantità e velocità assai ridotte. Il lungo-laguna infatti risulta caratterizzato da una viabilità a celle designata alla distribuzione degli accessi locali, mentre la continuità longitudinale e la funzione di attraversamento è garantita dalla strada litoranea dei Murazzi che peraltro è interessata da volumi di traffico, anche di mezzi pesanti, non trascurabile. L'innesto con la viabilità ordinaria sarà evidenziato con apposita segnaletica di inizio e fine percorso a norma del Codice della Strada; il percorso potrà essere riportato, con pendenze accettabili, sul piano campagna posto a circa +1 m. Da qui l'itinerario procede in totale promiscuità con il traffico locale, fino al confine del centro abitato di Portosecco, all'interno di aree caratterizzate da notevole pregio storico-

culturale e da un contesto urbanistico del tutto peculiare che non chiede interventi invasivi. Su tali spazi mobilità lenta e motorizzata possono convivere in modo naturale.

Tratto 1.3 (2.200 m)

Oltre la località di Portosecco, nuovamente l'isola ripropone ambienti più rurali, combinati con insediamenti produttivi. L'attuale percorso lungo-laguna, realizzato dal Magistrato alle Acque nell'ambito degli interventi di difesa degli insediamenti, può essere riordinato e migliorato allo scopo di utilizzarlo da pedoni e ciclisti con maggior sicurezza in termini di stabilità della pavimentazione (il percorso è infatti attualmente sterrato). Il sedime, disponibile ampiamente largo, permette la creazione di un percorso ciclo-pedonale con sezione minima pari a 3 m. La criticità maggiore in questo caso è determinata dagli usi del percorso dovuti alle attività inerenti agli insediamenti produttivi. In primo luogo si incontra, provenendo da Portosecco, in corrispondenza del sito sperimentale di Acquacoltura di Veneto Agricoltura, un deposito di materiale edile con carico/scarico di materiali da imbarcazioni e in particolare una gru fissa collocata lungo il tracciato in adiacenza alla banchina. Successivamente, si incontra un impianto di betonaggio nel quale si registra la movimentazione di inerti tramite escavatori e mezzi di sollevamento.

L'accesso alle banchine da parte delle aziende produttive presenti nell'area dovrà essere limitato ad alcuni tratti strategici, tramite la realizzazione di recinzioni e cancelli, in modo tale da limitare il più possibile le aree di interferenza. In ogni caso dovranno essere valutate le più opportune modalità per l'eventuale adeguamento/modifica delle concessioni in essere mediante ad esempio l'istituzione di servitù di passaggio stante che l'interruzione del percorso ciclabile tramite dispositivi parapetonali non è una soluzione sufficiente per risolvere la criticità, in quanto la movimentazione di merci e mezzi pesanti costituisce un elemento di pericolosità anche per i pedoni. Va rilevata, all'altezza del Palasport, la presenza di una breve deviazione su una strada non più praticata da tempo ed in pessimo stato di conservazione, configurabile come by-pass capace di risolvere il conflitto con l'impianto di acquicoltura, ma non il conflitto con l'impianto di betonaggio.

L'ultima interferenza lungo il percorso lagunare è costituita dal cantiere navale di ACTV. Nella fattispecie, il percorso anziché attraversare il cantiere può deviare lungo l'esistente strada secondaria, che accosta l'area di pertinenza e che da accesso anche ad alcuni fabbricati, andandosi a collegare con il tratto di pista già realizzato lungo la strada dei Murazzi. La larghezza della strada secondaria non consente il mantenimento del percorso in sede dedicata, pertanto la circolazione dovrà avvenire in promiscuo con i pochi veicoli che accedono alle proprietà. Non è presente su questa strada alcun varco di accesso al cantiere navale.

Tratto 1.4 (400 m)

Una volta percorsa l'esistente pista ciclabile lungo la strada dei Murazzi (pista in sede protetta delimitata con doppia cordonata, larga 2.50 m), l'itinerario rientra nella sponda lagunare seguendo la Ciclovía che porta al centro abitato di Pellestrina.

Tratto 1.5 (2300 m)

A partire dal cimitero di Pellestrina l'itinerario ciclabile può proseguire lungo la strada dei Murazzi. Nell'ambito del piano di recupero di iniziativa privata della "ex colonia di Cà Roman" è prevista la stabilizzazione del terreno di parte della strada bianca che collega il piazzale del traghetto per Chioggia con l'ex villaggio marino delle suore Canossiane. Per la prima parte, quella in adiacenza al cimitero, verrà utilizzato come materiale il brecciolino di Sarone. Per un tratto intermedio può essere utilizzata la pavimentazione esistente. L'ultima parte, quella che in prossimità dell'oasi costeggia i Murazzi, verrà consolidata con materiale stabilizzante di tipo biostrasse.. Ne potranno beneficiare pedoni, biciclette dirette all'oasi naturale di Cà Roman e i veicoli che devono accedere alle proprietà o alle strutture per il mantenimento dell'oasi. La strada potrà essere classificata come F-bis ai sensi del Codice della strada, strada destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole.

5. L'assetto patrimoniale delle aree interessate

Tratto 1.1

L'antica "Strada della Laguna" risulta inserita in una partita catastale (la 5) che individua tutte le strade pubbliche del foglio di appartenenza.

Proseguendo in mappa da nord a sud, si incontra la particella 7 del foglio 12 che catastalmente risulta all'interno degli elenchi dichiarativi di uso pubblico, in proprietà del Demanio Pubblico dello Stato – Ramo Trasporti e Navigazione.

Tratto 1.2

Prima di proseguire lungo la Strada dei Murazzi, il percorso ciclabile devia verso la sponda lagunare. Il tratto compreso tra Santa Maria del Mare e l'inizio dell'abitato di San Pietro in Volta è sempre denominato "Strada (Comunale) della Laguna", anche se privo dei connotati morfologici di

strada. Il tracciato ricade nel foglio catastale 2 del Catasto Terreni del Comune di Venezia e risulta di proprietà comunale.

Tratto 1.3

Per la porzione che ricade tra i terreni dedicati all'acquacoltura e l'impianto di betonaggio: i mappali catastali che ospitano il sedime del percorso ciclopedonale risultano di proprietà del Magistrato alle Acque, espropriati in seguito alla dichiarazione di pubblica utilità, espressa con l'approvazione del "Progetto esecutivo degli interventi di difesa degli insediamenti urbani lungo l'isola di Pellestrina. Sarà opportuno però effettuare una ricerca più approfondita sulle proprietà lungo il tracciato, poiché osservando le mappe catastali la larghezza dell'elemento strada non sembra coincidere sempre in modo esatto con la dimensione dello stato attuale. Nello specifico, nel tratto a sud del percorso tra il mappale 143 e l'impianto di betonaggio Laguna Calcestruzzi si renderà necessario accertare che la nuova pista ciclabile rientri interamente nelle particelle già espropriate. Si renderà necessario definire l'esatta collocazione del percorso rispetto al mappale 144 che non è accatastato come strada e confina con terreni privati.

Oltrepassato l'impianto di betonaggio, la pista ciclabile prosegue lungo un tratto di strada che risulta di competenza dell'Amministrazione Comunale. Invece, il tratto da utilizzarsi per by-passare il cantiere navale e connettersi alla pista ciclabile esistente "Brahim", lungo la via di accesso alle abitazioni prospicienti, sebbene aperto al pubblico, e di proprietà ACTV S.p.A. Appare in questo caso più semplice formalizzare l'utilizzo in atto delle aree.

Tratto 1.4

La porzione di pista ciclabile che insiste sulla strada dei Murazzi è già stata realizzata. L'itinerario ciclabile prosegue successivamente lungo il tracciato interessato dalla ciclovía, sino al pontile di imbarco per Chioggia.

Tratto 1.5

A partire dal cimitero di Pellestrina l'itinerario ciclabile si sviluppa lungo la strada dei Murazzi, di proprietà pubblica sino ad arrivare all'oasi di Cà Roman.

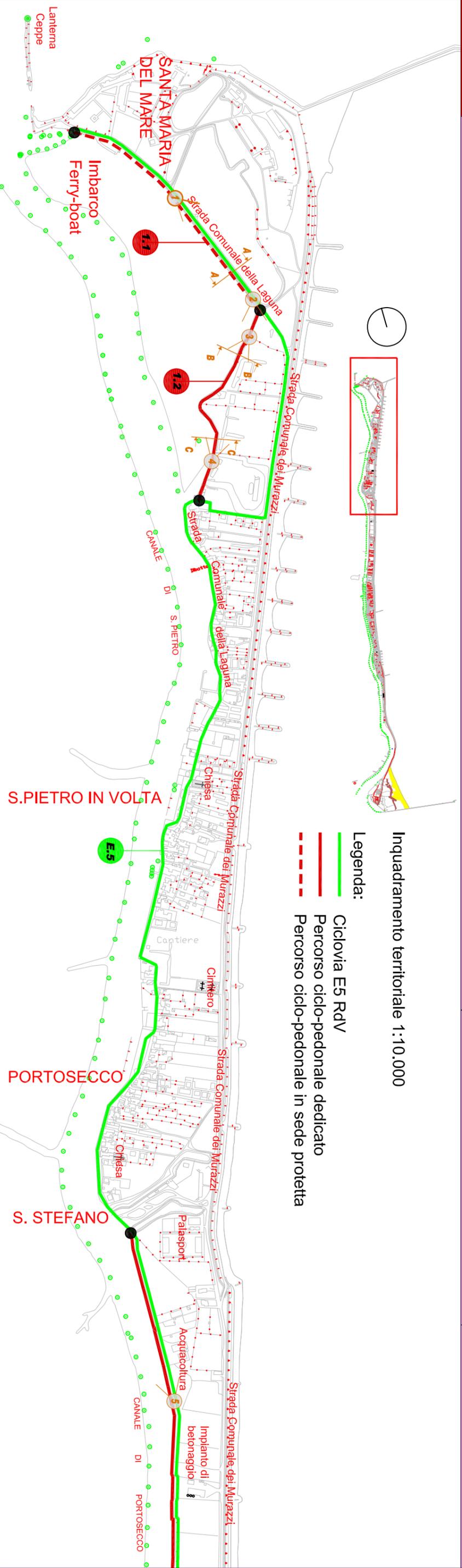
6. Preventivo di massima della spesa occorrente

Gli oneri economici per l'attuazione di quanto previsto dal presente Bici Plan sono i seguenti:

Tratto 1.1 (650 m)	€ 185.000
Tratto 1.2 (600 m)	€ 150.500
Tratto 1.3 (2.200 m)	€ 433.800
Tratto 1.4 (400 m)	già realizzato
Tratto 1.5 (2.300 m)	€ 190.000
<i>Totale (6.150 m)</i>	<i>€ 959.300</i>

Il costo delle opere complessivo è stimato pari a € 959.300. Si specifica che tale importo prescinde da quelli che saranno i differenti soggetti attuatori, e non include gli oneri, ben più alti, per i lavori di difesa spondale dalle acque alte.

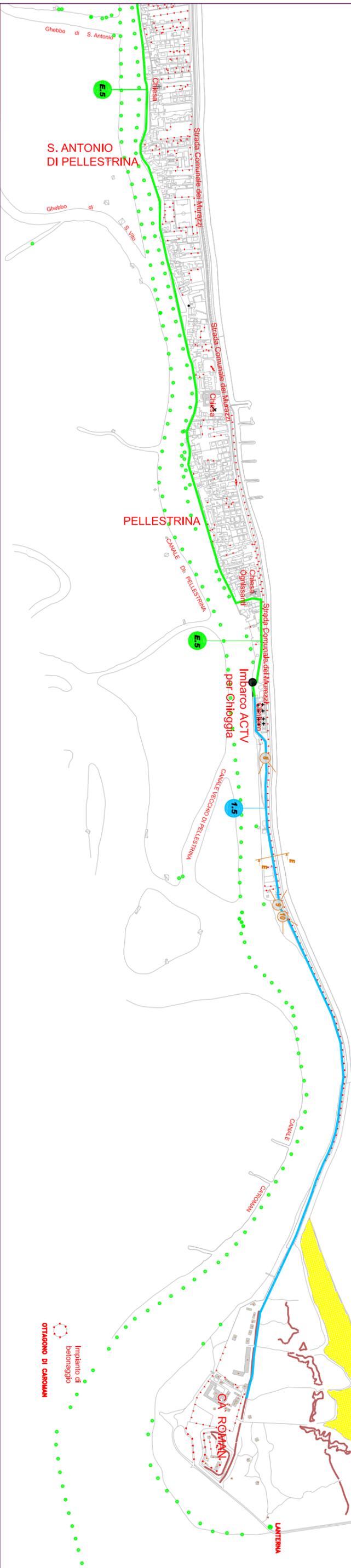
ITIN. Pellestrina		Comune di Venezia - Bici Plan Pellestrina		Strade Interessate: Strada Comunale dei Murazzi, Strada Comunale della Laguna	TRATTO 1.1: Lunghezza: 650 m Costo delle opere*: 185.000,00 Euro	Responsabile del Procedimento: arch. Anastassia Koulou Progettisti: dott. Matteo Stevanato ing. Lorenzo Vitturi
		LUNGOLAGUNA (S. M. del Mare - S. Piero in Volta)		Note: La Ciclovia E5 è un percorso su viabilità ordinaria segnalato da cartelli a cura della Regione del Veneto	TRATTO 1.2: Lunghezza: 600 m Costo delle opere: 150.500,00 Euro (*) Costo delle opere di manutenzione: 4.605.000,00 Euro)	





Inquadramento territoriale 1:10.000

- Legenda:**
- Ciclovia E5 RdV
 - Percorso ciclo-pedonale dedicato
 - Pista ciclabile bidirezionale in sede protetta esistente
 - Itinerario ciclopedonale - strada di tipo Fbis



Tratto 1.1 - sezione A-A

Stato di progetto - Sezione tipo
Strada Comunale dei Murazzi

scala 1:100

Inquadramento territoriale

scala 1:5000

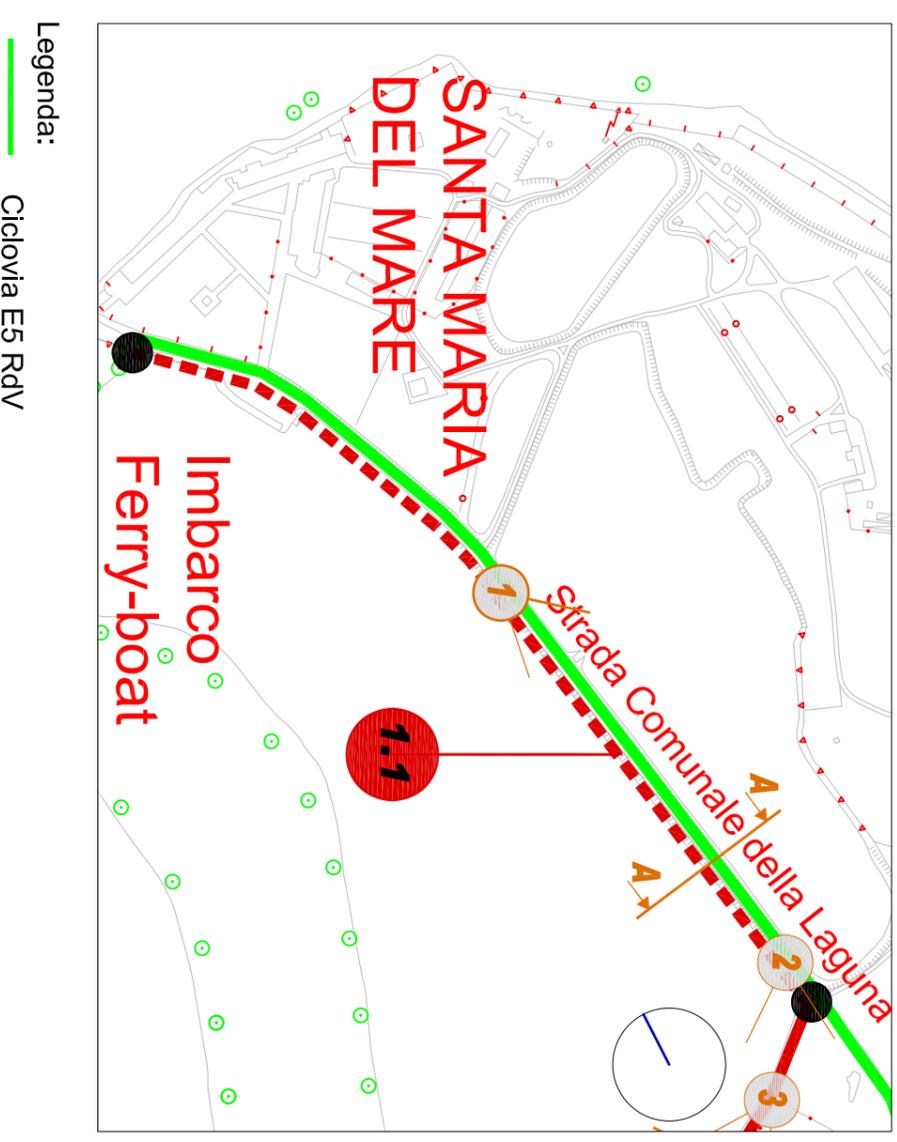
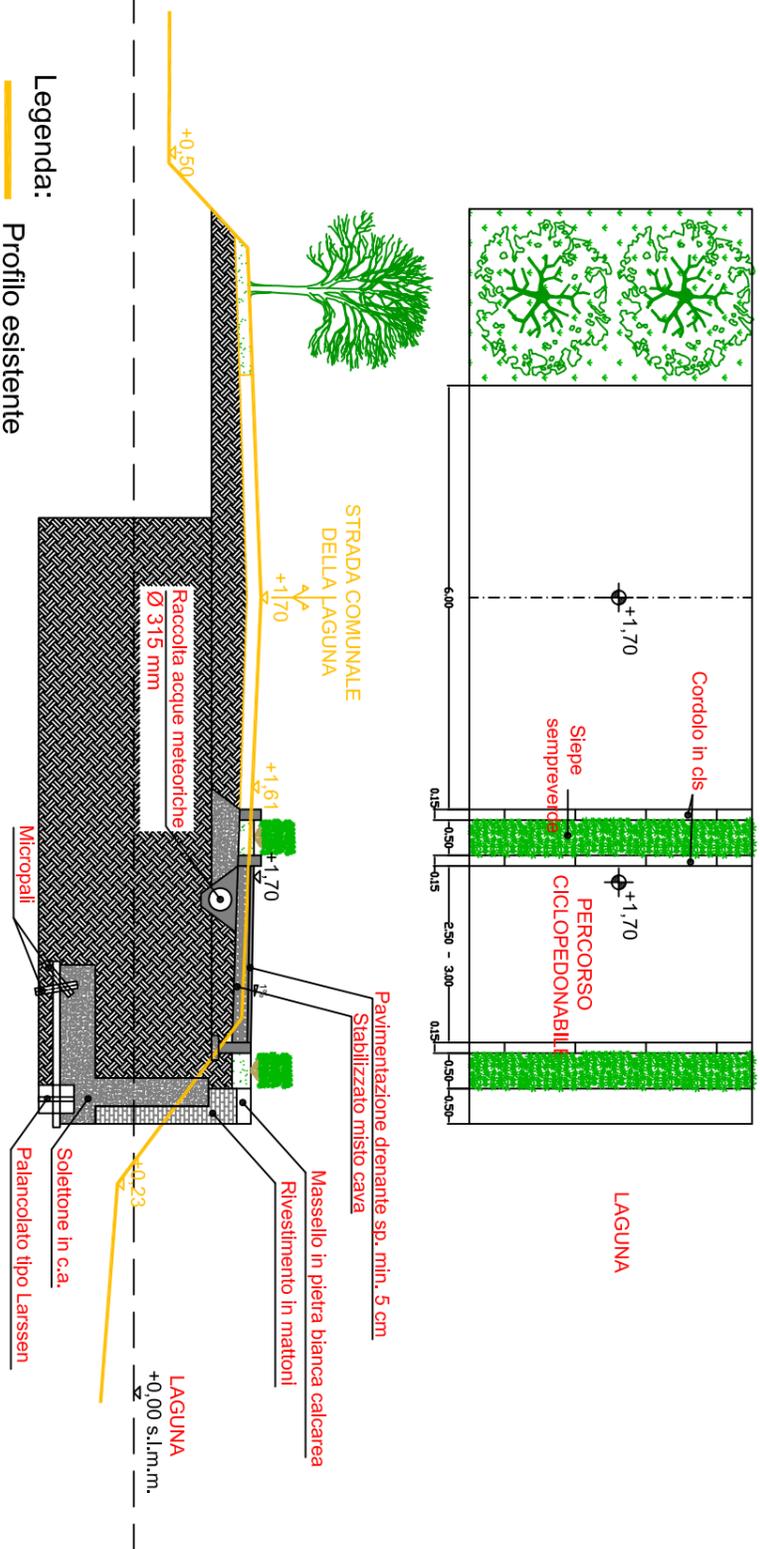


Foto 1 - Strada della Laguna - località S. Maria del Mare



Pista ciclopedonabile

La Strada della Laguna, lungo la quale correrà il tratto di pista, si sviluppa sopra un argine che divide la laguna (fronte ovest) da una peschiera (est). La realizzazione della pista prevede di allargare la parte sommitale dell'argine tramite il rifacimento del marginamento fronte laguna.

Il percorso ciclopedonabile, di larghezza 2.50 m, sarà costituito da massetto stradale permeabile e drenante realizzato con finitura in conglomerato ecologico con additivo. Si svilupperà in sede protetta con separazione dalla carreggiata mediante aiuola (largh. > 0.50 m) tra cordoli con funzione di spazio multiuso per arbusti e segnaletica. Lato laguna si prevede una barriera di protezione che potrà essere costituita anche da staccionata per recuperare lo spazio occupato dalla siepe.

Tale intervento, viste le cifre ingenti richieste dalle opere di marginamento, sarà subordinato al reperimento dei fondi da parte del Magistrato alle Acque.

Foto 2 - Strada della Laguna - Intersezione tratti 1.1 e 1.2



ITIN. Pellestrina	Comune di Venezia - Bici Plan Pellestrina	Strade Interessate: Strada Comunale della Laguna	TRATTO 1.2: Lunghezza: 600 m Costo delle opere: 150.500,00 Euro	Responsabile del Procedimento: arch. Anastassia Koulou
	LUNGOLAGUNA (S. M. del Mare - S. Piero in Volta)		Note: progetto definitivo in approvazione di Giunta	Progettisti: dott. Matteo Stevanato ing. Lorenzo Vitturi

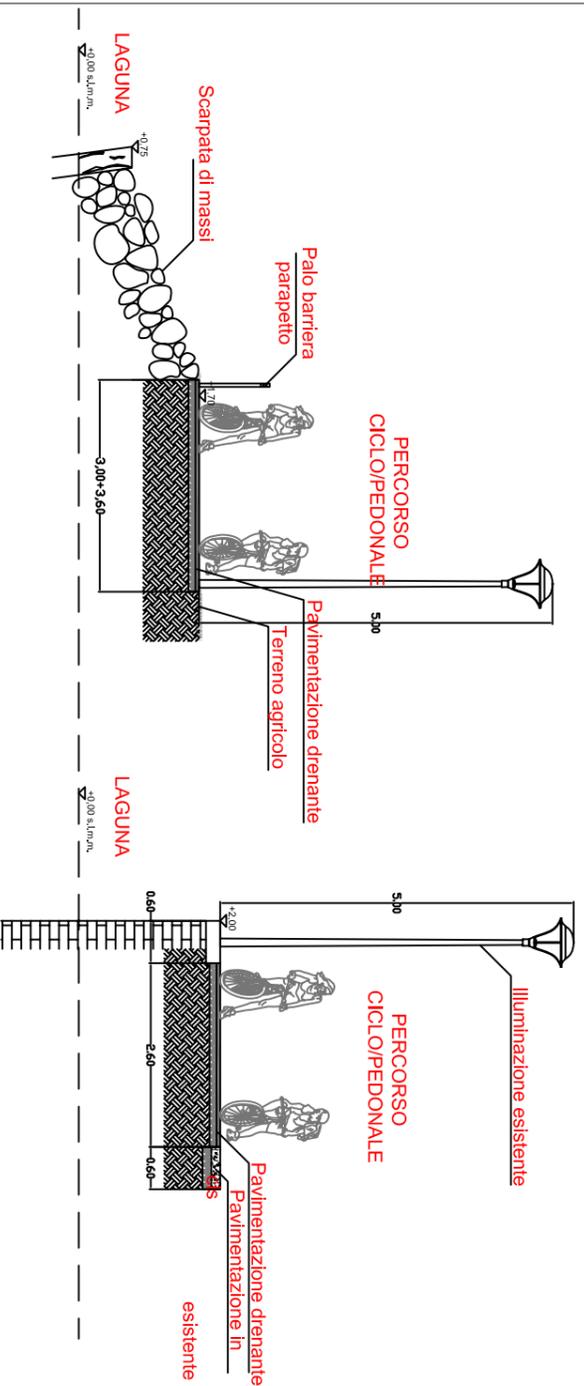
Tratto 1.2

Stato di progetto - Sezione tipo
 Strada Comunale dei Murazzi

scala 1:100

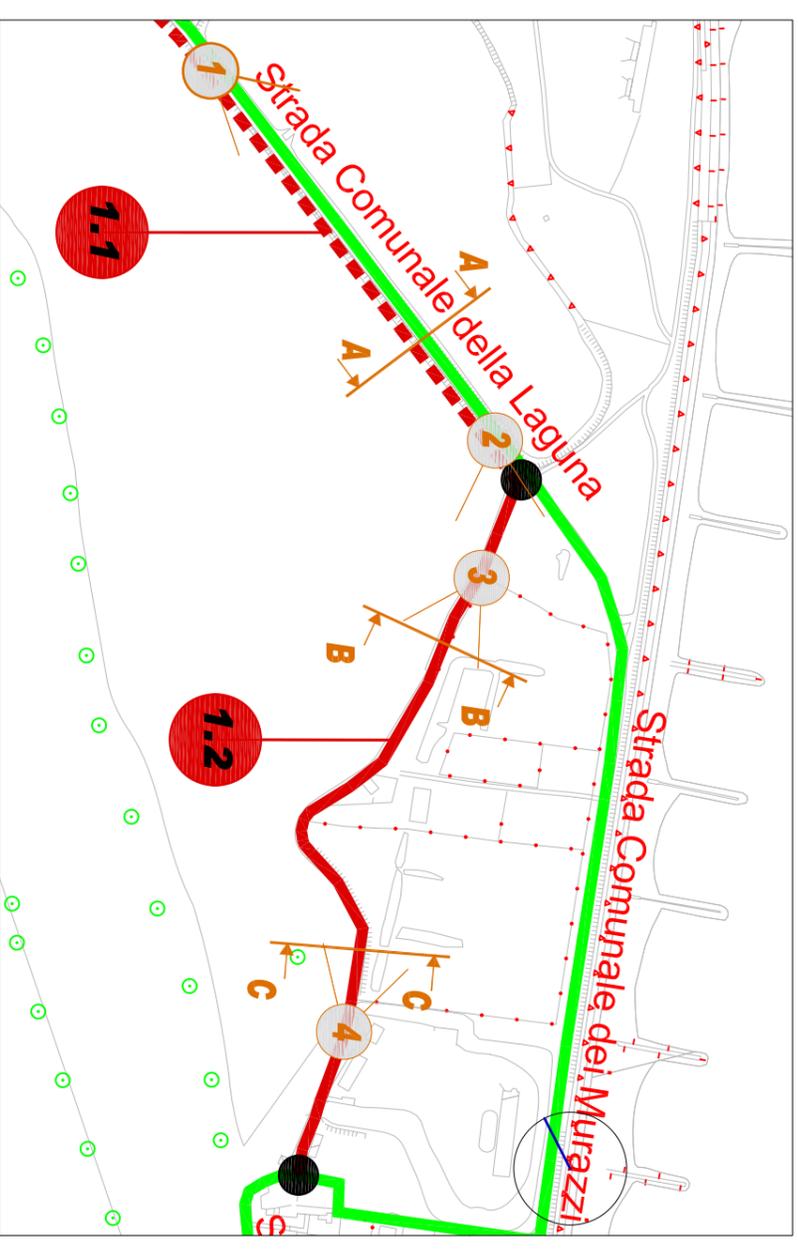
Inquadramento territoriale

scala 1:5000



sezione B-B

sezione C-C



- Legenda:
- Ciclovia E5 RdV
 - Percorso ciclo-pedonale dedicato
 - - - Percorso ciclo-pedonale in sede protetta

Foto 3 - Riva lungo Laguna



Percorso ciclopedonabile
 Pista in materiale drenante con un legante non bituminoso, di largh. minima di 3,00 m (larghezza ridotta per brevi tratti come da Norma in caso di restringimenti di sezione utile).
 Il percorso, nel tratto che affianca la scarpata di massi di marghinamento, sarà delimitato verso la laguna da un parapetto (costituito da pali in legno uniti da due funi in nylon) accompagnato da una linea di gemme catarifrangenti.

Foto 4 - Riva lungo Laguna



Fotoinserimento



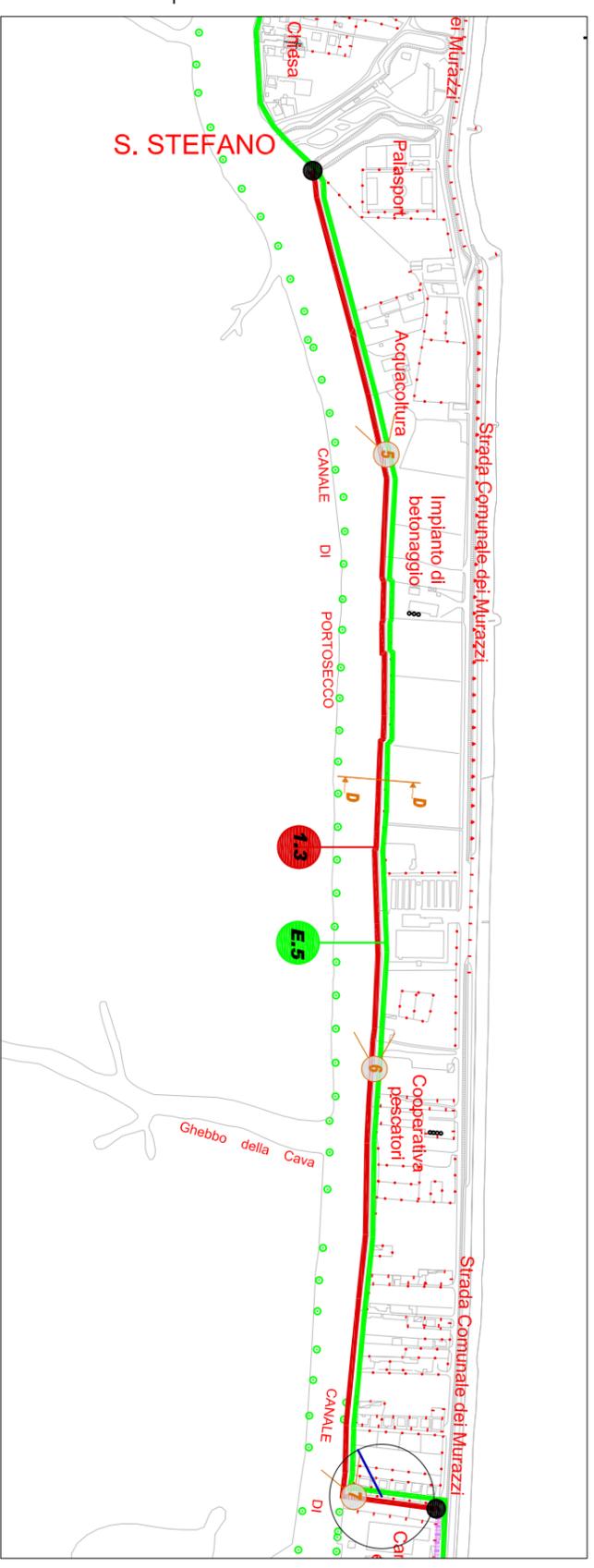
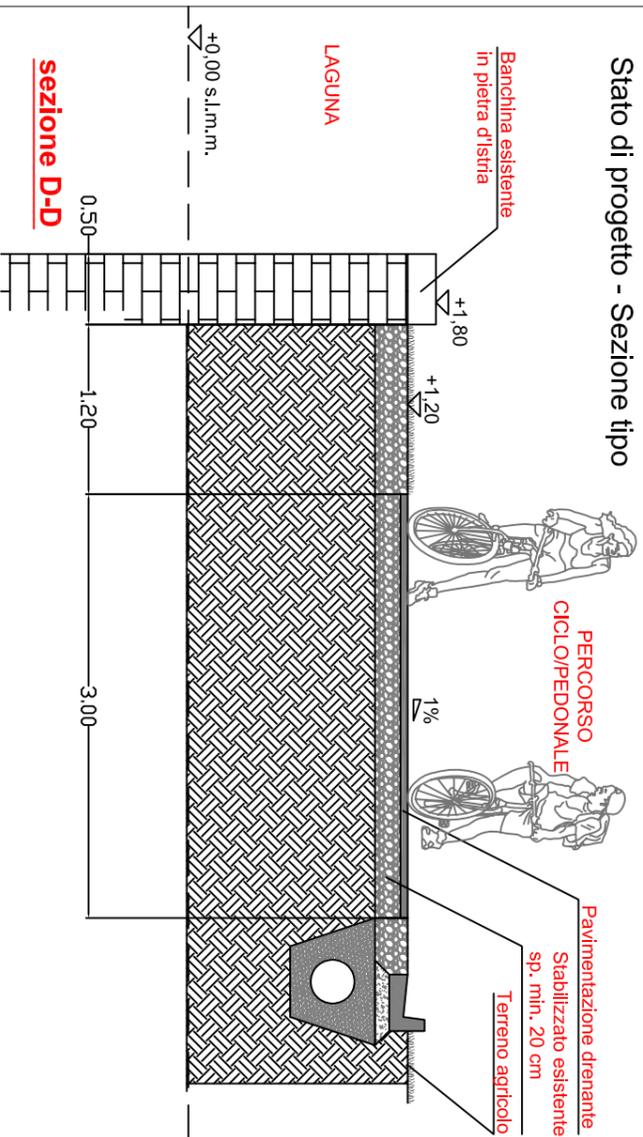
L'intervento consiste nella creazione di un nuovo percorso ad uso promiscuo di cicli e pedoni che si articola lungo la vecchia Strada Comunale della Laguna per circa 600 m, tra l'instestazione con la Strada Comunale dei Murazzi e l'inizio dell'abitato di San Piero in Volta, costeggiando da un lato la laguna e dall'altro il forte Belvedere.

scala 1:50

Inquadramento territoriale

scala 1:10.000

Tratto 1.3
Stato di progetto - Sezione tipo



- Legenda:
- Ciclovia E5 RdV
 - Percorso ciclo-pedonale dedicato

Foto 5 - S. Stefano



Foto 6 - Riva lungo Laguna



Foto 7 - Ingresso stradina Cantiere



Foto inserimento



Inserimento nel contesto territoriale

Lungo il fronte laguna, in adiacenza del muro di marginamento, sulla Strada Comunale della Laguna, esiste un percorso sterrato realizzato dal Magistrato alle Acque di Venezia nell'ambito degli "Interventi di difesa degli insediamenti urbani lungo l'isola di Pellestrina lato laguna - tratto tra Portosecco ed Il Cantiere De Poli". Si prevede di riqualificare la fascia litoranea grazie alla realizzazione della pista ciclopedonale di sezione minima di 3,00 m.

Pista ciclopedonale

Percorso ciclopedonale di sezione minima 3,00 m, sarà costituito da massetto stradale permeabile e drenante con finitura in conglomerante ecologico con additivo tipo Biostrasse od equivalente. La pista si articola su suolo pubblico e si svilupperà tra il marginamento rialzato e il sistema di raccolta acque meteoriche esistente con pendenza dell'1% verso questo.

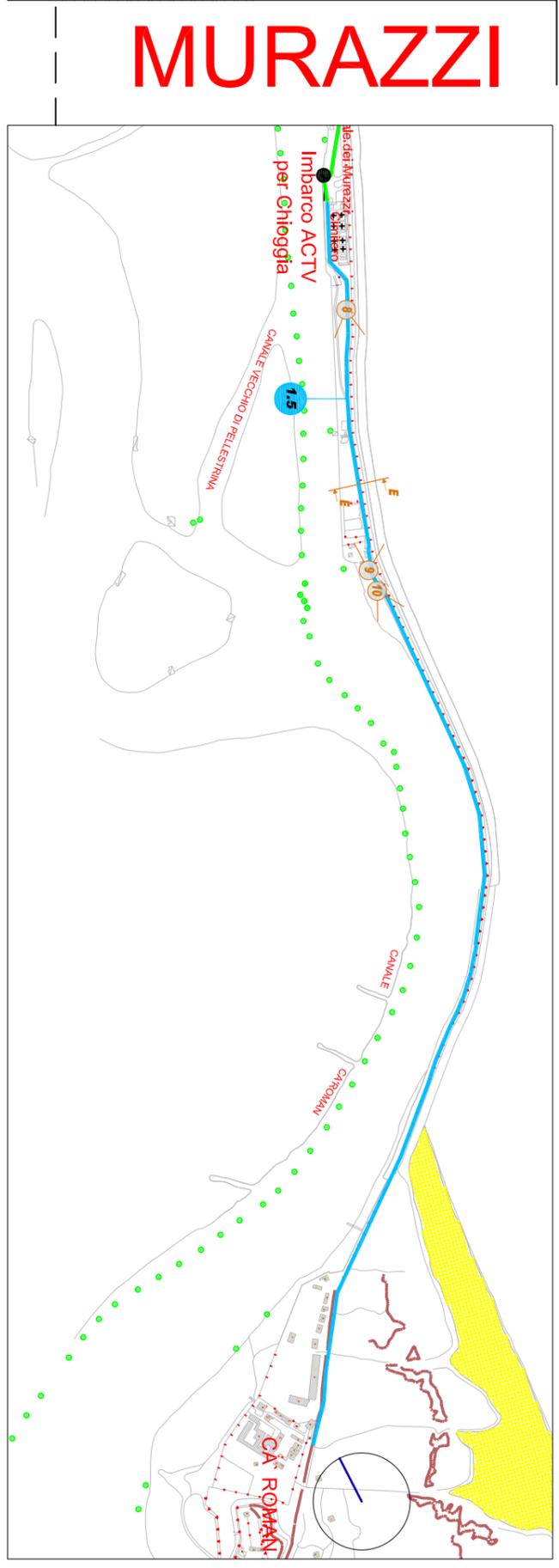
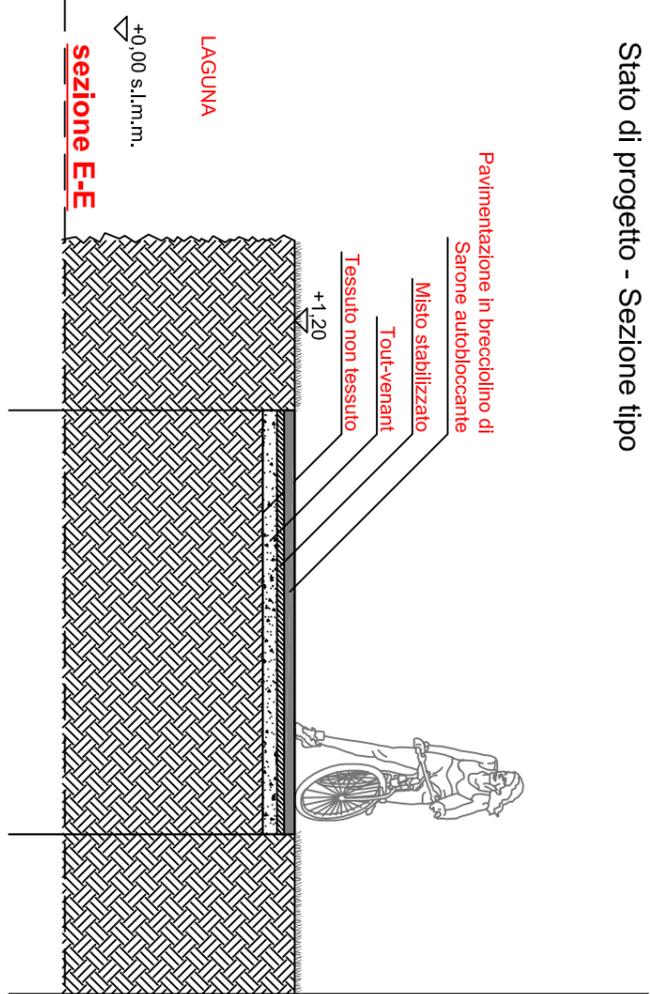
ITIN. Pellestrina	Comune di Venezia - Bici Plan Pellestrina	Strade Interessate: Strada Comunale della Laguna	TRATTO 1.5: Lunghezza: 2.300m arch. Anastassia Koulou	Responsabile del Procedimento: arch. Anastassia Koulou Progettisti: dott. Matteo Stevanato ing. Lorenzo Vitturi
	LUNGOLAGUNA (Cimitero - Ca' Roman)		Note: Transito consentito ai soli mezzi autorizzati e frontisti. La circolazione dei cicli è prevista in sede carrabile.	

Tratto 1.5
 Stato di progetto - Sezione tipo

scala 1:50

Inquadramento territoriale

scala 1:15.000



Legenda:
 Itinerario ciclopedonale: strada di tipo Fbis
 Ciclovia E5 RdV

Foto 8



Inserimento nel contesto territoriale
 L'area oggetto dell'intervento è sita in località Ca' Roman e più precisamente riguarda la strada bianca che collega il piazzale del traghetto per Chioggia (dietro il Cimitero) con l'ex "Villaggio marino delle Suore Canossiane". Tale strada è a ridosso dei Murazzi e costeggia la Laguna.

Foto 9



Strada tipo F-bis
 Itinerario ciclopedonale. Strada destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada. La pavimentazione sarà in brecciolino di Sarone autobloccante (sp. min. 15 cm) su sottofondo composto da misto stabilizzato e tout-venant steso su tessuto non tessuto.

Foto 10

