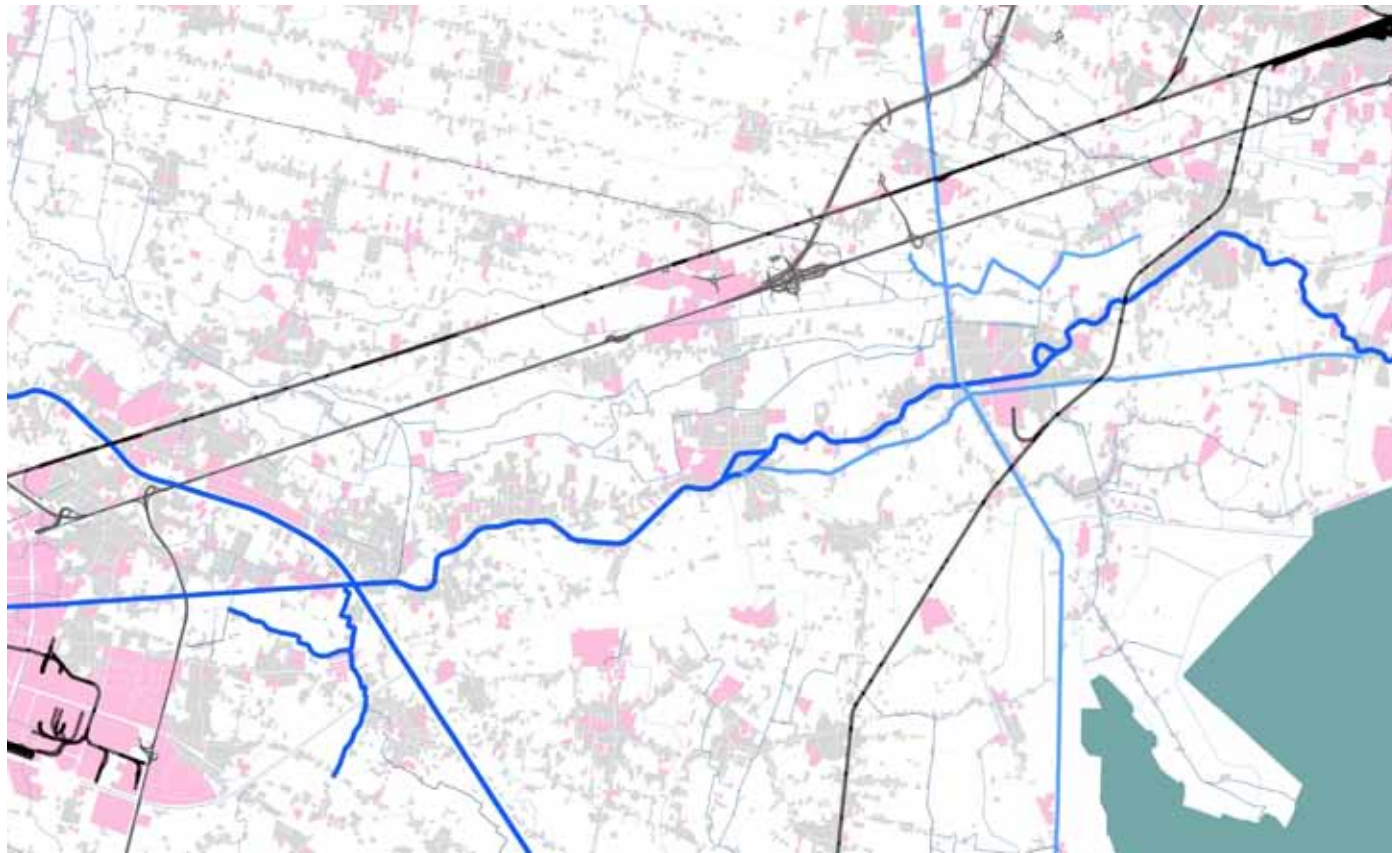


UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA
DICEA (DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA
CIVILE, EDILE E AMBIENTALE)

Francesca Fabris, Lucia Mosca, Claudia Valotto, Stefano Zani



Sopra: la tavola del sistema insediativo e idrografico dell'asse della Riviera del Brenta. Si evidenziano le due polarità di Padova e Venezia lungo il cui collegamento fluviale si sono sviluppati i centri urbani e le ville venete.

Ri-ciclare metropolitano. Mobilità lenta sulla Riviera del Brenta

Il progetto prevede la realizzazione di connessioni di mobilità dolce lungo la Riviera del Brenta. In particolar modo puntando sulla riqualificazione e progettazione delle piste ciclo-pedonali, sistemazione e progettazione di aree di sosta e di servizio.

A partire dall'analisi dello stato di fatto si è riscontrato una notevole frammentazione delle piste ciclabili, se non una totale assenza di queste. In molti punti si appoggiano alla struttura viaria con la presenza di incroci pericolosi, dimensioni inadeguate, scarse condizioni di sicurezza e scarsa chiarezza.

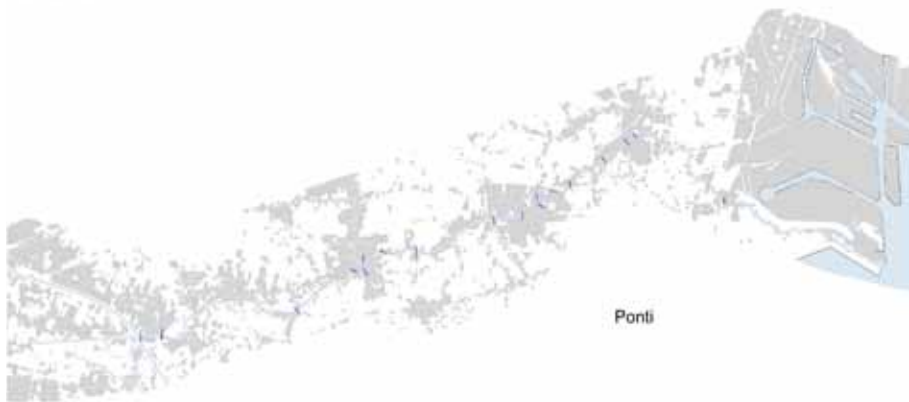
Analizzando il traffico veicolare sulle due rive del fiume Brenta si è riscontrata una maggiore congestione in quella a nord. Secondo le ipotesi presentate nel progetto si prevede di decongestionare quest'ultima e poter utilizzare l'argine a sud prevalentemente come percorso ciclo-pedonale con un traffico unicamente residenziale, riprendendo l'esempio dei woonerf.

Fondamentale è stata la suddivisione del traffico veicolare da quello ciclo-pedonale ed è stata posta particolare cura alle zone di intersezione tra questi creando "Zone 30" ovvero zone di rallentamento del traffico. Allo stesso tempo si è considerata la disposizione delle ville e dei POI per rivalutare il patrimonio artistico culturale che identifica la Riviera del Brenta.

Sono state previste delle opere accessorie come la costruzione di ponti ciclo-pedonali e la trasformazione di preesistenze adattandole al nuovo percorso secondo le norme di sicurezza e la costruzione di passerelle che si appoggiano agli argini per permettere la continuità dei percorsi.

Sotto: schema dell'area in esame con evidenziato l'edificato abitativo (grigio) e produttivo (rosa)





A sinistra: alcune mappe che consentono una lettura sistemica e su più livelli dei punti di interesse. I luoghi ambientali, i luoghi di ristorazione e pernottamento dei turisti, i ponti e parcheggi.

Sotto: una schema che evidenzia la presenza diffusa e strategica delle Ville Venete lungo la Riviera del Brenta.

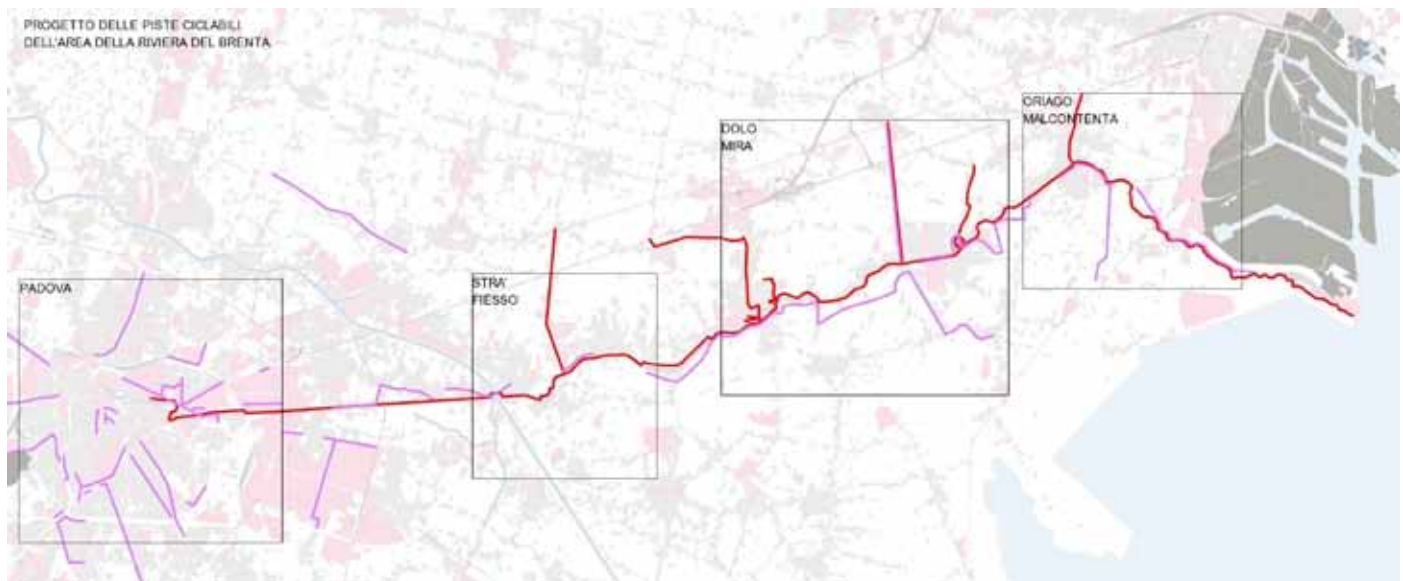
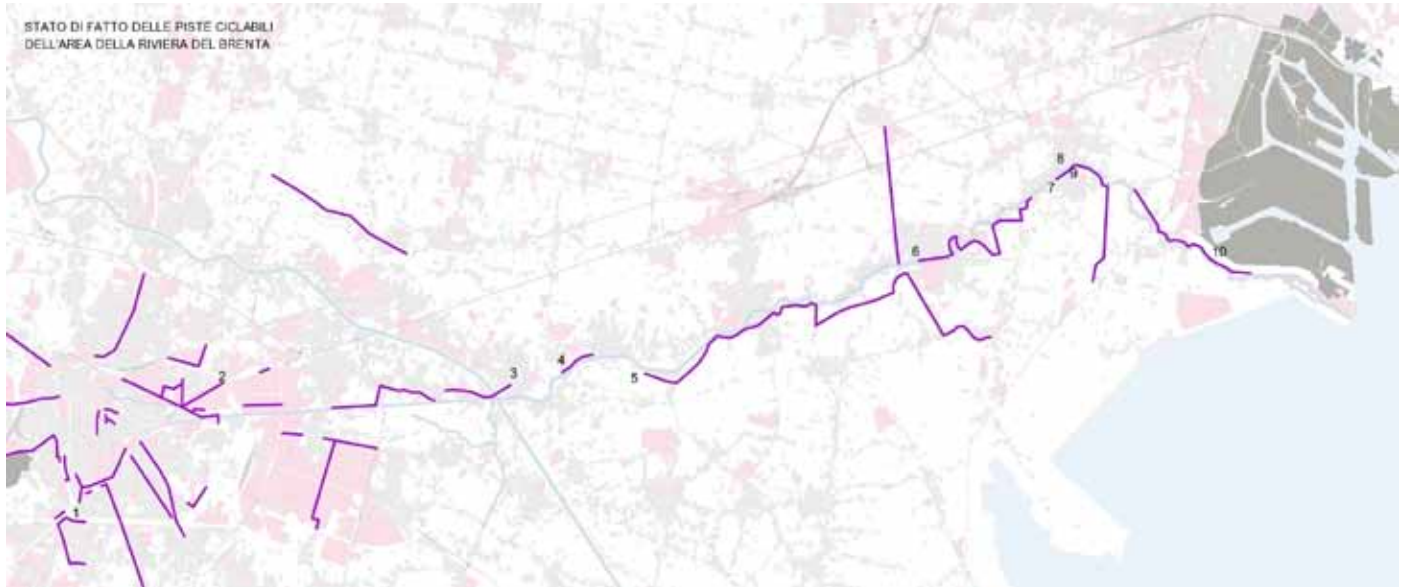


Sotto: lo schema del sistema ambientale. Si evidenzia nella distribuzione, nell'orientamento e nella dimensione della partizione agricola, una grande frammentazione e la traccia a Nord della centuriazione romana. I boschi sono ridotti, frammentati. Il verde attrezzato è presente lungo i centri della Riviera del Brenta e in coincidenza spesso delle Ville Venete.

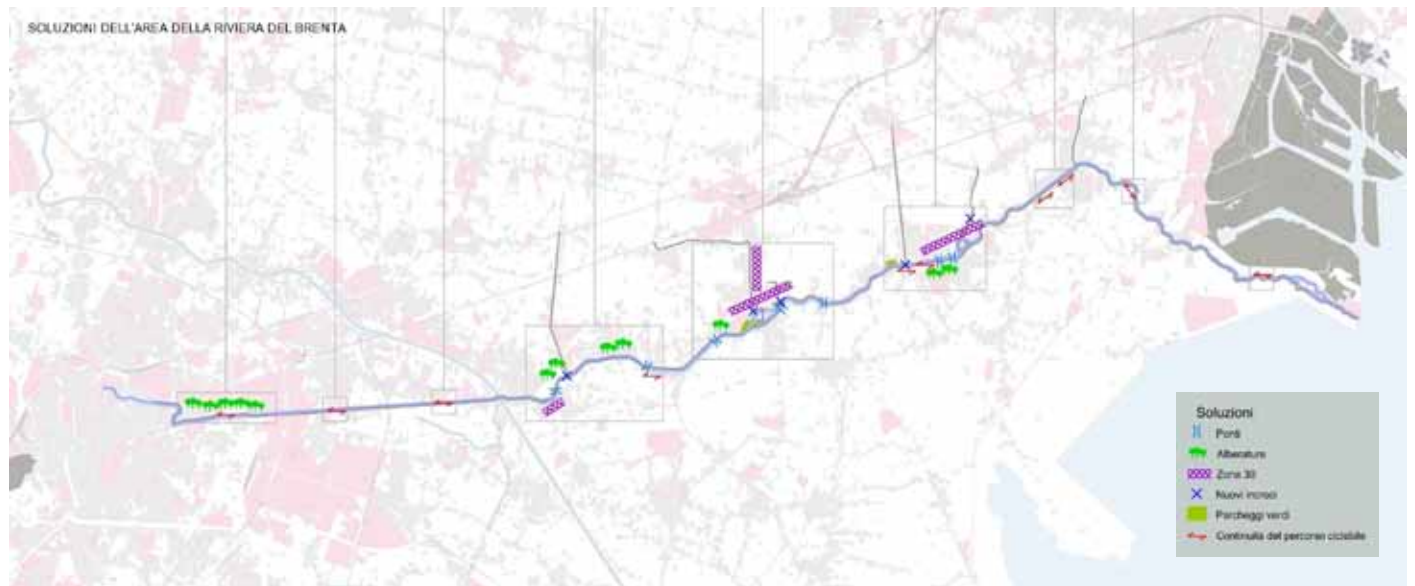


UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA
DICEA (DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA
CIVILE, EDILE E AMBIENTALE)

Francesca Fabris, Lucia Mosca, Claudia Valotto, Stefano Zani

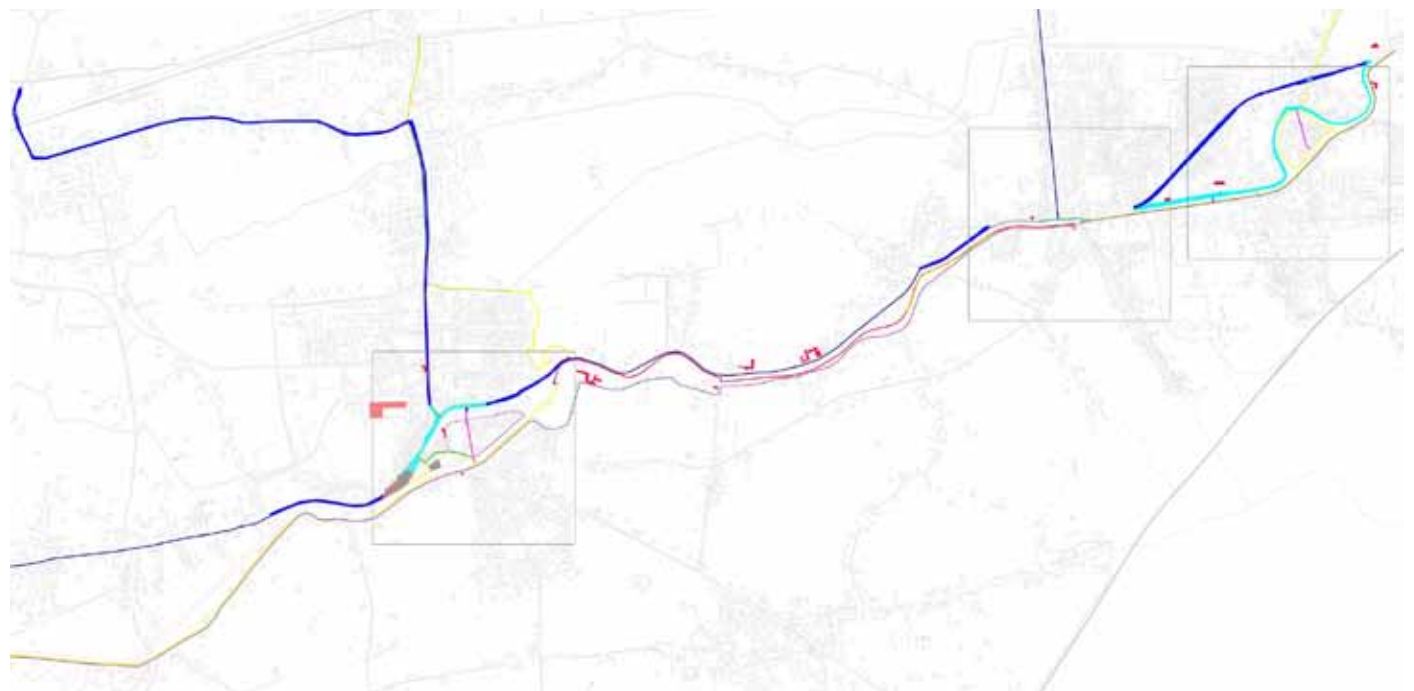


Sopra: a confronto lo stato di fatto e di progetto delle piste ciclabili lunga la Riviera del Brenta. Si evidenzia l'assenza di una maglia unitaria, con alcuni centri come Stra e Fiesso ancora sprovvisti di adeguate infrastrutture. L'idea di progetto è quella di un itinerario continuo e protetto dal traffico. L'itinerario si integra con le piste esistenti e prevede collegamenti verticali con i luoghi di interesse.



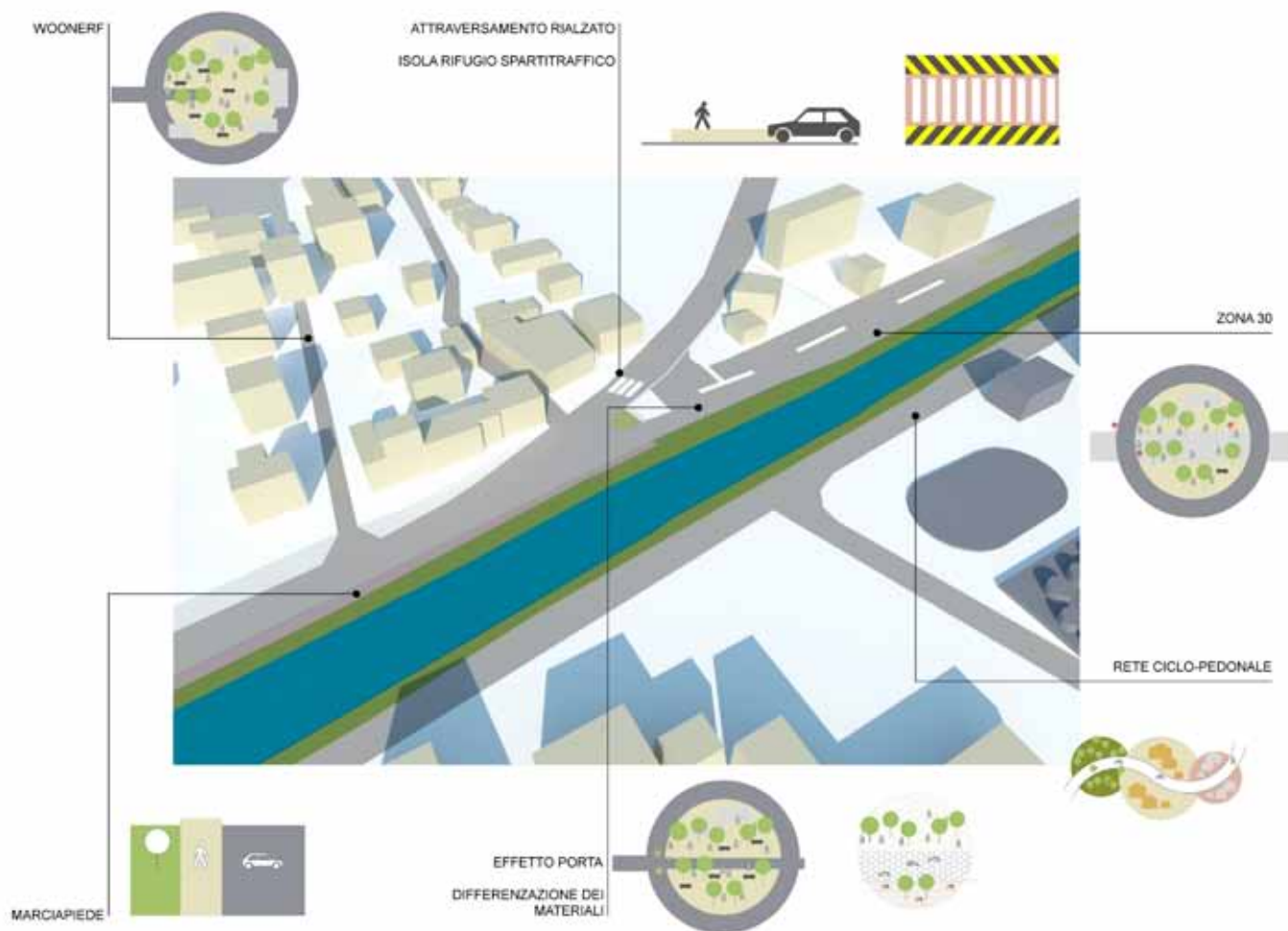
Sotto: la città di Mira, come quella di Dolo, è stata scelta come esempio per la progettazione data la varietà di situazioni e caratteristiche tipo da analizzare. Entrambe presentano centri storici di interesse artistico dove si incontrano le Ville Venete tipiche della Riviera del Brenta. Il percorso ciclabile è sviluppato lungo l'argine Sud del fiume per assicurare un itinerario continuativo. A tal fine si è resa necessaria la progettazione di passerelle e nuovi ponti. Sono stati individuati i punti di intersezione tra i diversi flussi, delimitando delle zone di rallentamento del traffico veicolare (Zone 30). A sud dell'argine il traffico è limitato al residenziale.

Sopra: l'analisi del percorso della Riviera del Brenta ha evidenziato, oltre alla mancanza di una rete di piste ciclabili continua, diverse problematiche: mancanza di attraversamenti ciclo pedonali, zone degradate o di scarso interesse, strade ad elevata velocità, incroci pericolosi. Sono stati quindi proposte per le aree tra Dolo e Mira alcuni soluzioni esemplificative.

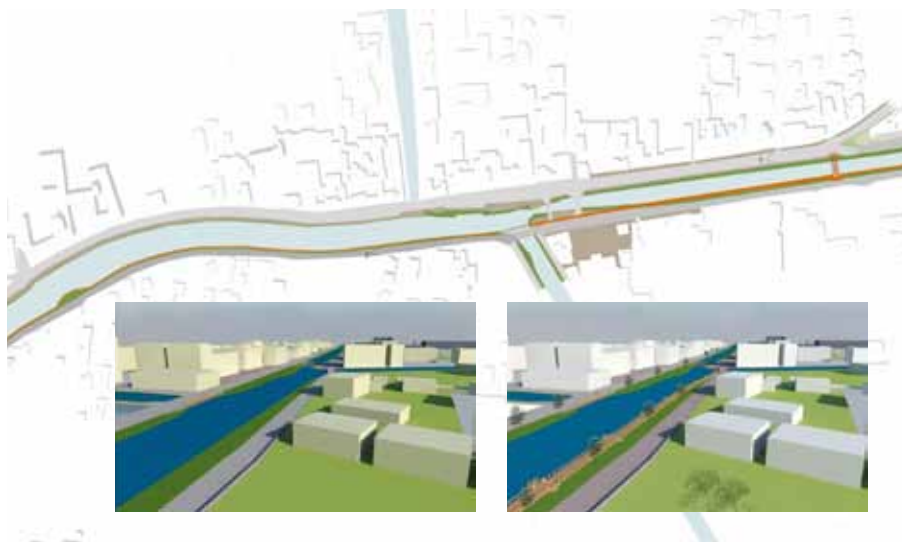


UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA
DICEA (DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA
CIVILE, EDILE E AMBIENTALE)

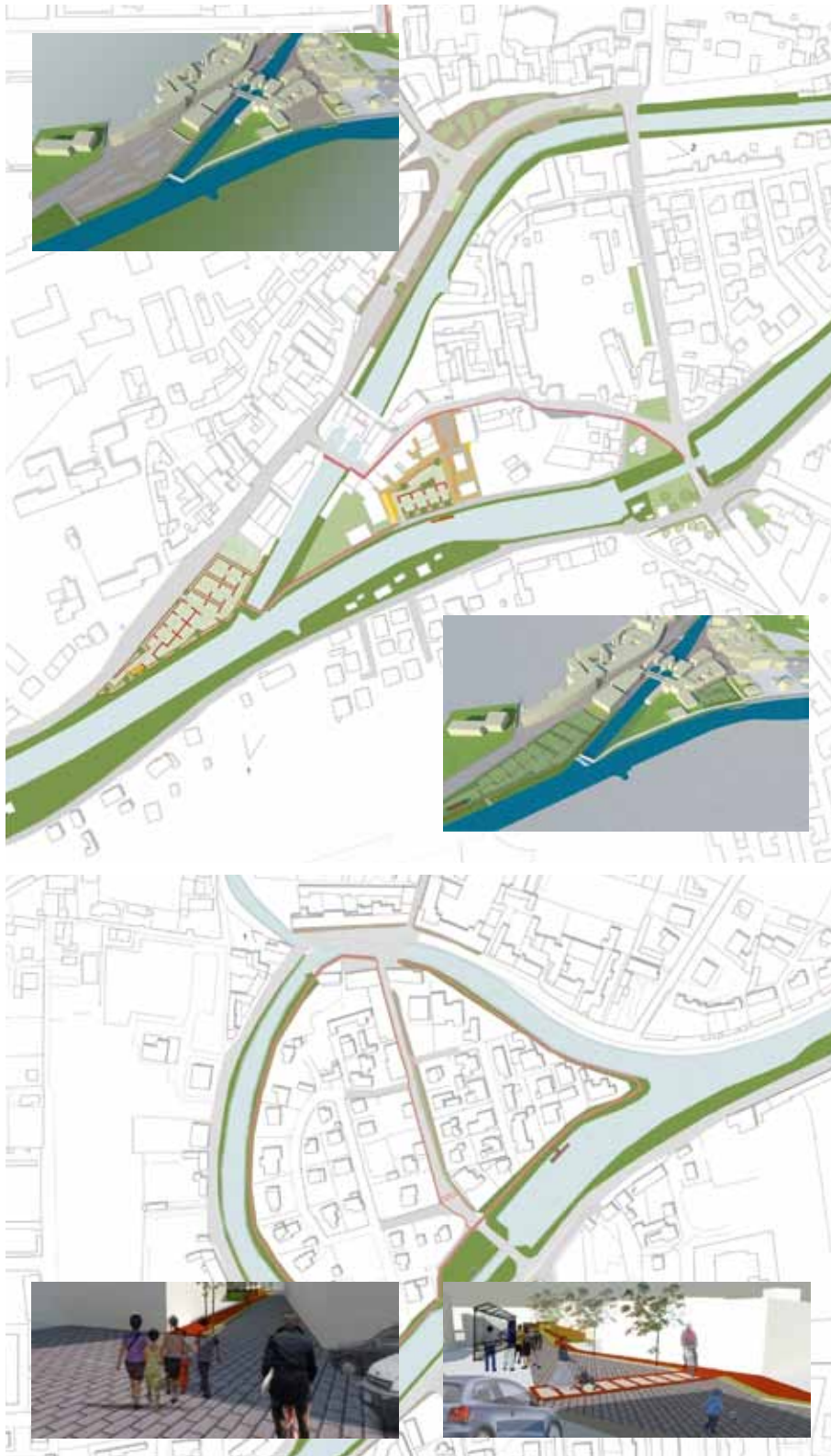
Francesca Fabris, Lucia Mosca, Claudia Valotto, Stefano Zani



Sopra: la tavola abaco delle soluzioni progettuali. La mancanza di un attento studio del traffico si spiega nella mancanza di segnaletica, di un'adeguata strutturazione stradale, di attraversamenti ciclopedonali, di incroci sicuri e di una suddivisione del traffico e degli accessi. Questa porta alla individuazione di misure per la riduzione della velocità veicolare con introduzione di 'Zone 30 Km/h' appositamente segnalate, di Woonerf. Inoltre sono previsti interventi per eliminare conflitti con la mobilità lenta attraverso zone pedonali, piste ciclabili e barriere di protezione. Una maggiore attenzione è posta nei passaggi pedonali con introduzione di isola rifugio, attraversamenti rialzati e differenziazione dei materiali.



A destra: Master Plan collegamento Dolo-Mira. Nelle viste render il prima e il dopo il nuovo progetto ciclopedonale.



A sinistra: dettaglio del Master Plan di Dolo. In evidenza nelle viste render il prima e dopo intervento di sistemazione mediante parcheggi che si integrano con il verde urbano. Le piante erbacee costituiscono una matrice verde che permea l'intera area e ne connette le parti. La divisione degli spazi è anche ottenuta attraverso l'introduzione di vegetazione arbustiva che permette di individuare le aree di sosta dei veicoli in modo naturale e piacevole. Le specie selezionate rispondono anche alla esigenza di creare ampie zone d'ombra.

Sotto: alcune sezioni tipo individuate dallo studio nella asse Dolo-Mira.



A sinistra: dettaglio Master plan di Mira con in evidenza alcuni interventi di riordino della mobilità attraverso moderazione del traffico, modulazione del sedime stradale e nuove pavimentazioni.