

#### 2.1.4 IL PROGETTO DELLE PARKWAYS

Vengono così definite:

**a - la strada di direzione ovest-est**, per lungo tratto derivante dalla trasformazione dell'attuale via Brendole e di via Delfica, che delimita a sud il Parco del Marzenego e si collega, attraverso un sistema di sottopassi ferroviari di progetto, alla via Gazzera alta e di qui all'area dell'attuale scalo merci in dismissione e che si congiunge a nord alla via Castellana;

**b - un telaio di tracciati viari ad anello**, che costituisce uno sfalsamento della maglia esistente e comprende il tracciato che connette viale Vespucci a Favaro, recuperando anche l'esistente via Vallenari, la realizzazione di due sistemi viari alternativi alla via Orlanda e alla via Gobbi.

Entrambi i tracciati sono disegnati in stretta relazione di volta in volta alle parti di parco che attraversano, agli spazi aperti del nuovo telaio verde di cui possono costituire il bordo e alle stanze agricole di transizione che ridefiniscono.

-La parkway "a" presenta un notevole interesse paesistico e di connessione funzionale tra tutte le parti del parco e nel contesto delle scelte di piano diventa una strada di rilevante interesse urbano. Con i nuovi sottopassi ferroviari (testata Gazzera ed ex-scalo merci) via Brendole viene direttamente collegata al Parco del Piraghetto e di qui a tutta la zona centrale di Mestre, fino a convergere sul Ponte della Libertà e arrivare quindi fino a Venezia. Si forma così un importante asse urbano est-ovest, dall'andamento sinuoso, che attraversa, affacciandovisi, tutte le principali parti della città.

Il progetto propone l'allargamento e il ridisegno della sezione di via Brendole e di via Pitica, a comprendere anche una pista ciclabile in sede propria ed una passeggiata ambientale.

Questa trasformazione deve portare nella sua configurazione di minima ad una strada a due corsie, affiancata da una pista ciclabile e doppio senso di marcia, separata dalle carreggiate da almeno una fascia alberata. Si allegano al "progetto ambientale" una serie di sezioni-guida sia al progetto di trasformazione dell'attuale via Brendole in *parkway* sia a quello dei nuovi tracciati, che esemplificano la configurazione delle parkway. Tali sezioni non hanno valore prescrittivo, per quanto riguarda l'esatto dimensionamento degli elementi costitutivi, ma sono da ritenersi vincolanti per quanto riguarda le dimensioni minime degli elementi stessi, i loro materiali (pista ciclabile, carreggiate, filari, bande boscate, varchi visivi), la loro sequenza.

Nei tratti indicati la strada dev'essere fiancheggiata da bande boscate (vedi art. 1 del capitolo 1 - "Disposizioni generali sui materiali e sugli elementi del progetto ambientale"), che di volta in volta si interrompono, aprendo la vista verso squarci di parco o di campagna. Lo scopo di queste fasce è quello di generare squarci visivi selettivi, per chi percorre la strada stessa, e di renderla visibile

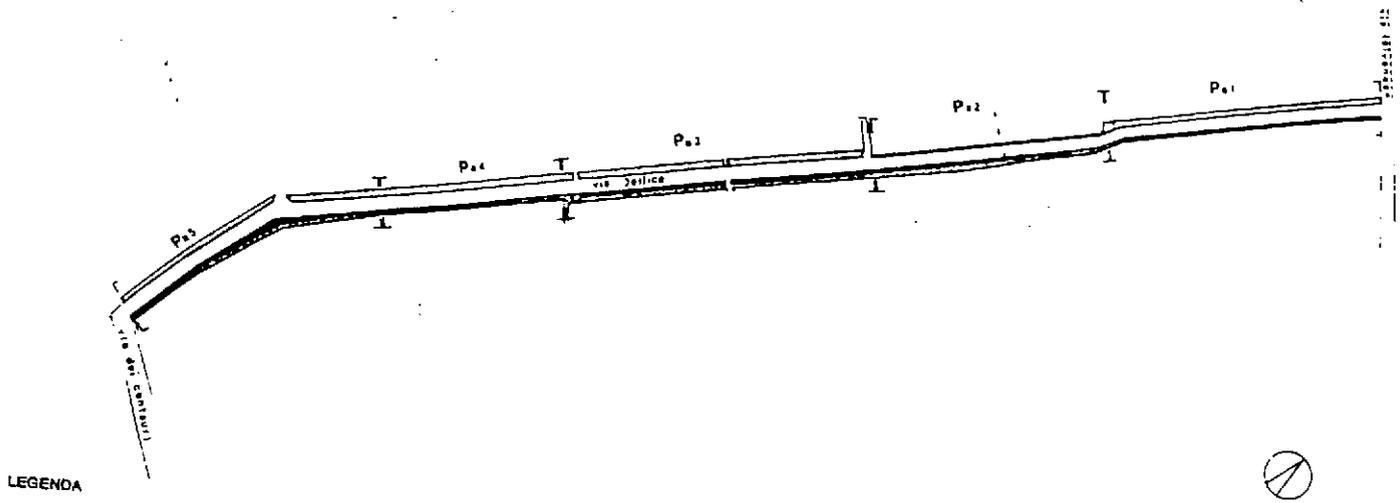
dall'esterno, nonché di produrre un manufatto unitario che si aggancia ad altre aste viarie, generando una direttrice urbana ovest-est che attraversa tutto il territorio e i suoi diversi paesaggi. Di questi obiettivi (visibilità dalla strada e della strada) si dovrà tener conto nella scelta e nelle modalità di piantumazione delle specie arboree.

- La parkway "b" si configura come un "corridoio viabilistico" di connessione, ma anche come un telaio di tracciati viari ad anello, relazionato strettamente agli ambiti che di volta in volta attraversa o ridefinisce; i filari d'alberi o le bande vegetali ad esso associati costituiscono una fascia discontinua che si apre per fornire precise visuali.

Si allegano alla tavola del "progetto ambientale" una serie di sezioni di guida riguardanti i nuovi tracciati introdotti. Come le precedenti, tali sezioni non hanno valore prescrittivo, per quanto riguarda l'esatto dimensionamento degli elementi costitutivi, ma sono da ritenersi vincolanti per quanto riguarda le dimensioni minime degli elementi stessi, i loro materiali (pista ciclabile, carreggiate, filari, bande boscate, varchi visivi) e la sequenza specifica indicata.

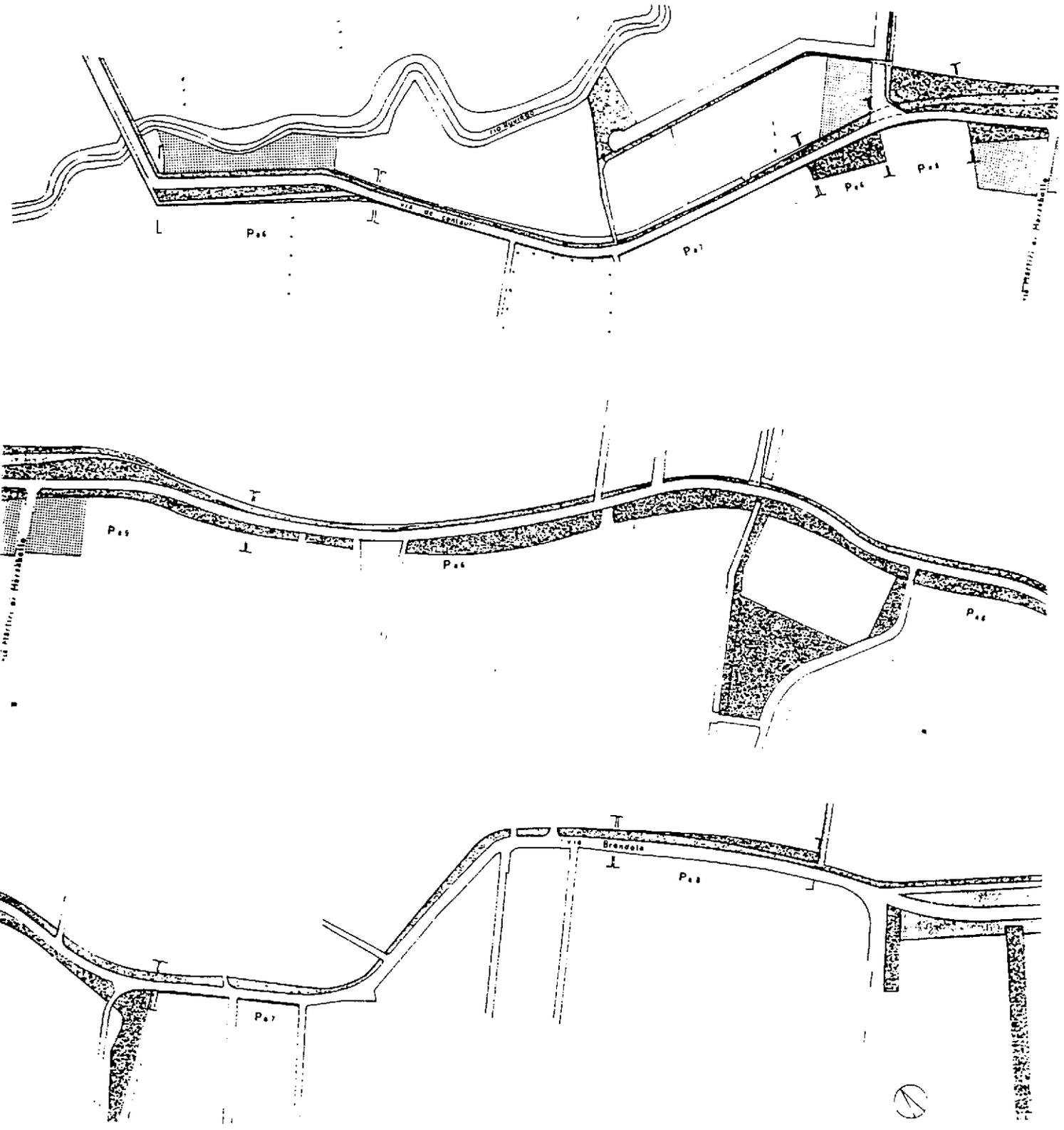
Allegato al capitolo 2.1.4 - Il progetto delle parkways

a- PARKWAY DI VIA BREDOLE: ABACO DEGLI INTERVENTI

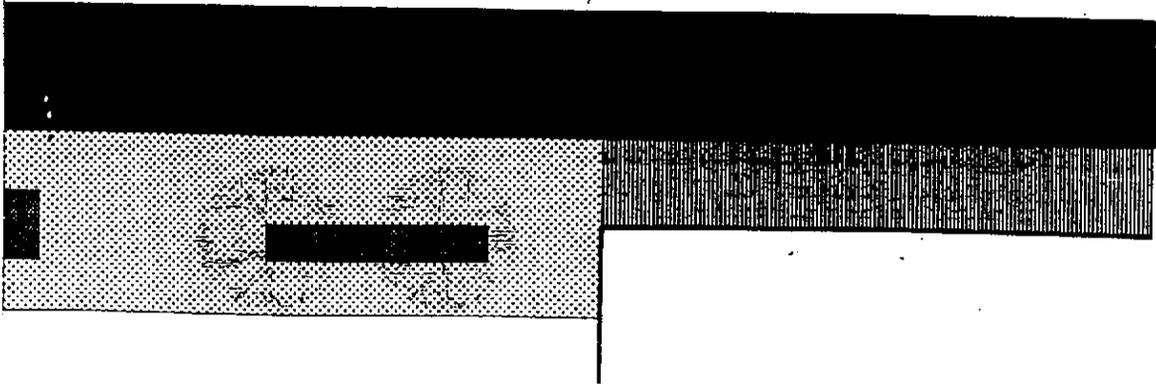


Allegato al capitolo 2.1.4 - Il progetto delle parkways

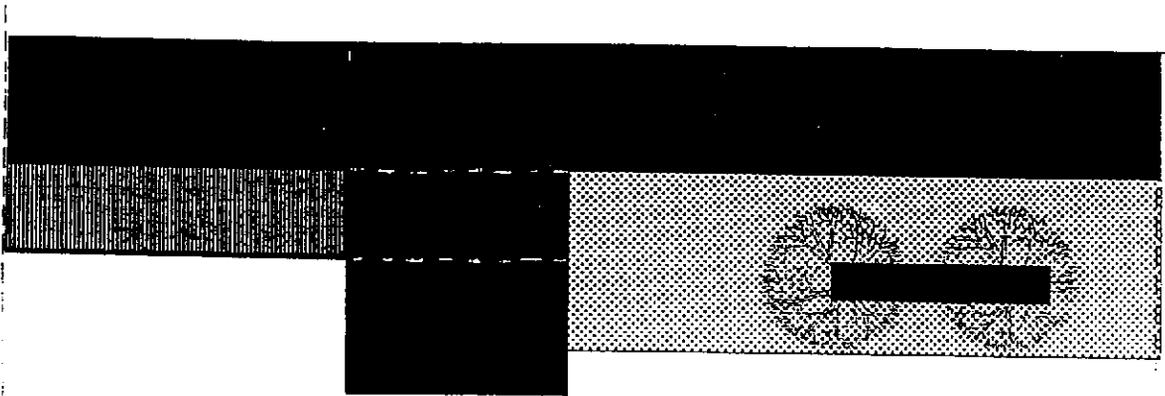
a- PARKWAY DI VIA BRENDOLE: ABACO DEGLI INTERVENTI



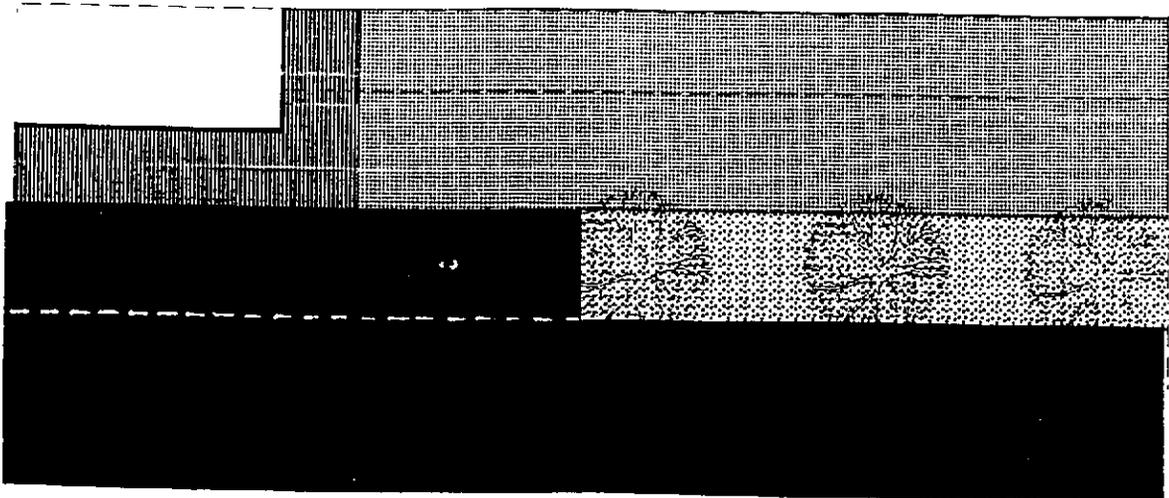
**a- PARKWAY DI VIA BRENDOLE: ABACO DEGLI INTERVENTI**  
Dettaglio di punti particolari per la trasformazione di via Delfica



A1



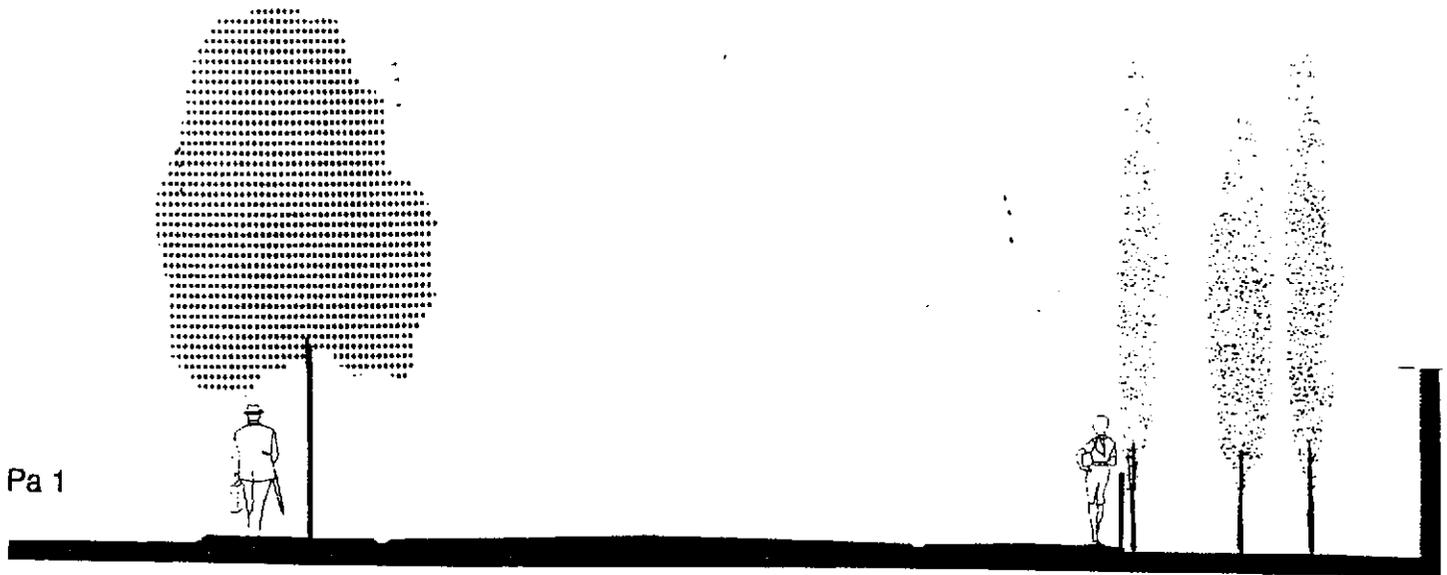
A2



A3

**SCALA 1/100**

**a- PARKWAY DI VIA BRENDOLE: ABACO DEGLI INTERVENTI**  
**Sezioni-guida per la trasformazione di via Delfica**



2,40

3,50

3,50

2,70

Pa 2



1,20

3,50

3,50

1,50

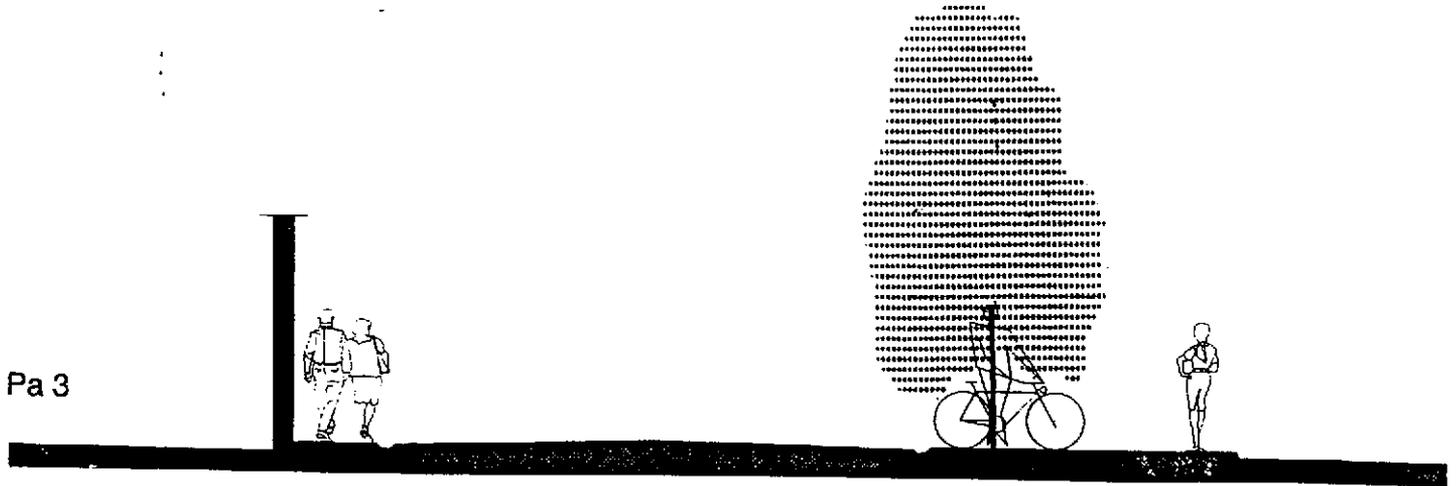
1,20

**SCALA 1/100**

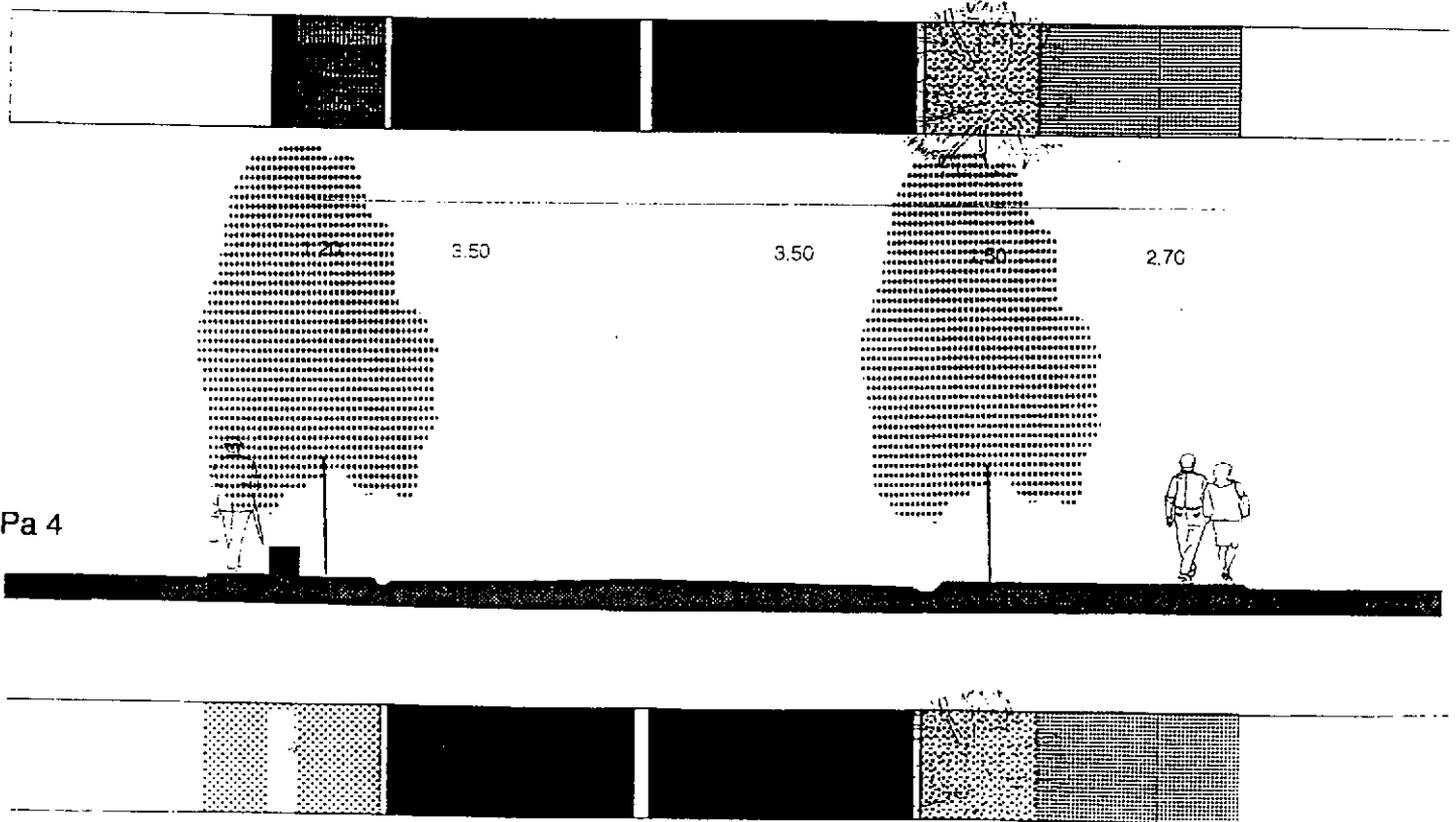
# a- PARKWAY DI VIA BRENDOLE: ABACO DEGLI INTERVENTI

## Sezioni-guida per la trasformazione di via Delfica

Pa 3



Pa 4



SCALA 1/100

# a- PARKWAY DI VIA BRENDOLE: ABACO DEGLI INTERVENTI

## Sezioni-guida per la trasformazione di via Delfica



Pa 5

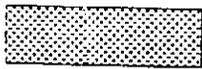


2,40

3,50

3,50

2,70



passaggiata pedonale (ghiaia)



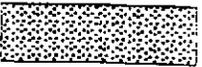
aiuola per alberi (truciolato)



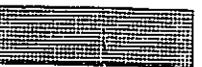
panchina (cemento)



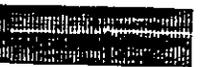
carreggiata stradale (asfalto)



aiuola per alberi (erba)



percorso ciclo-pedonale e per pattini (asfalto speciale colorato)



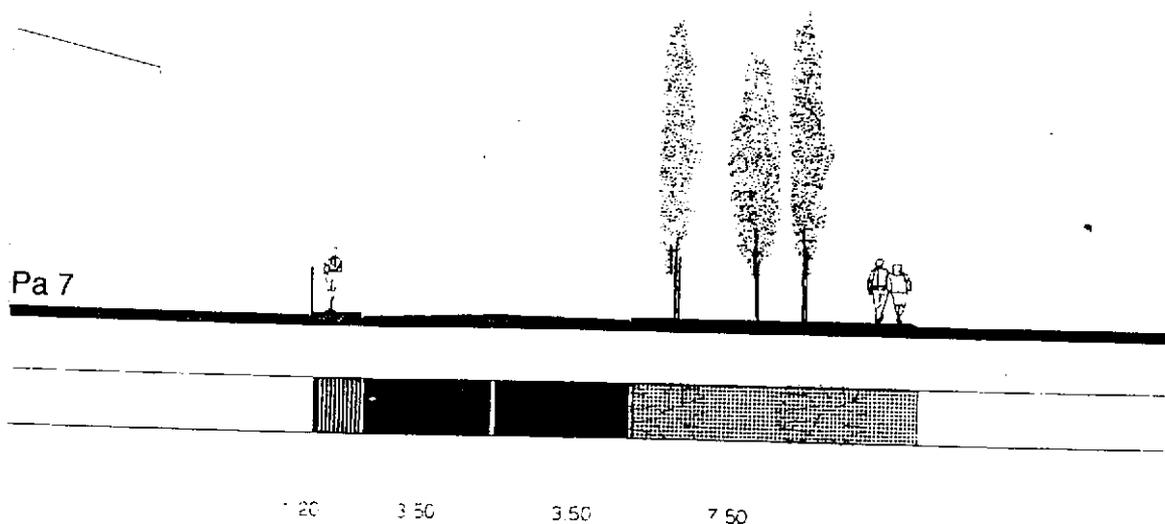
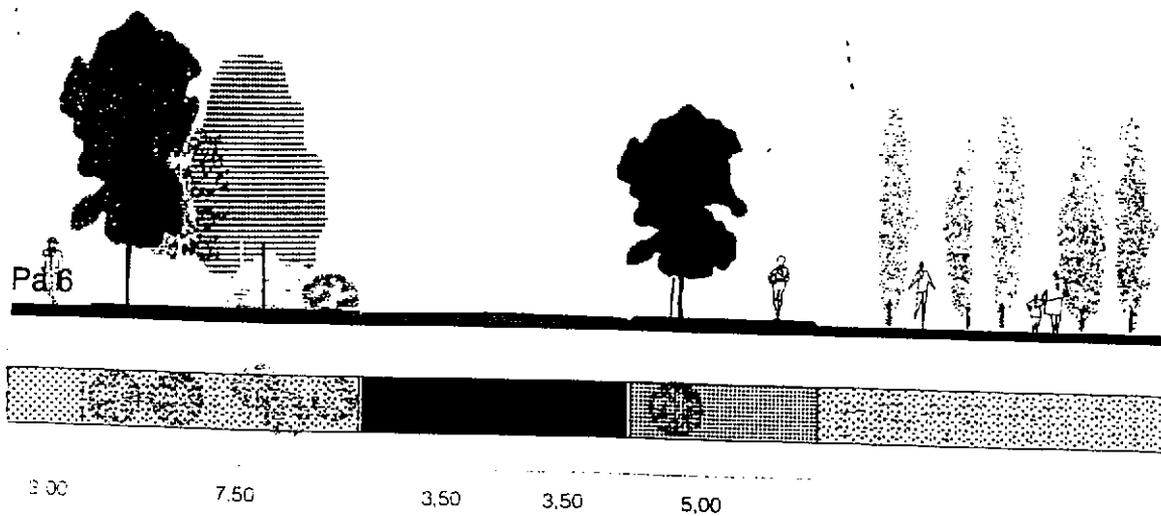
marciapiede (pavimentazione impermeabile)

NOTA: le misure indicate sono da ritenersi misure minime per i relativi materiali

SCALA 1/100

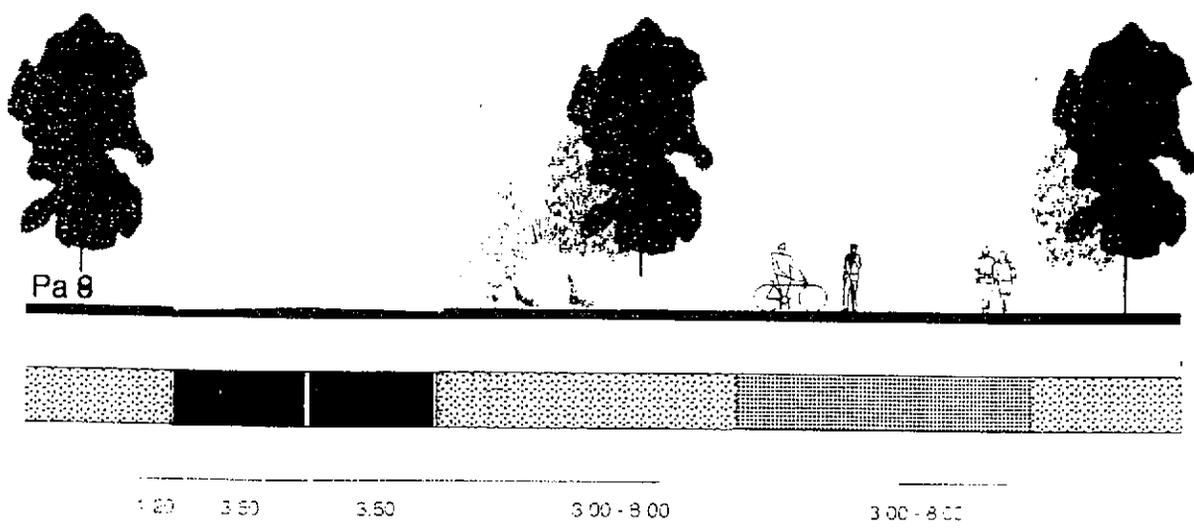
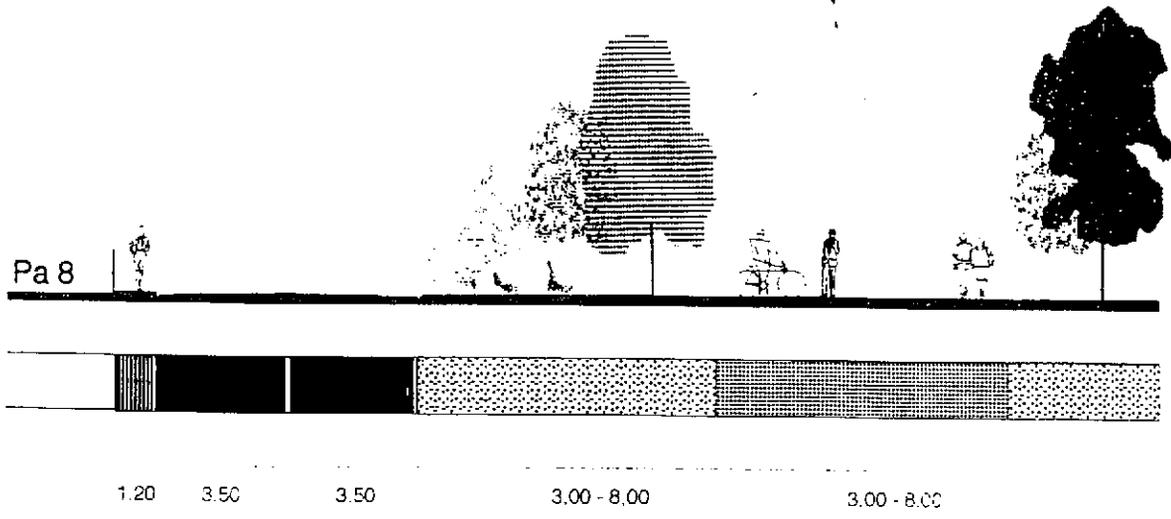
# a- PARKWAY DI VIA BRENDOLE

## Sezioni-guida per la trasformazione di via Brendole e di via dei Centauri



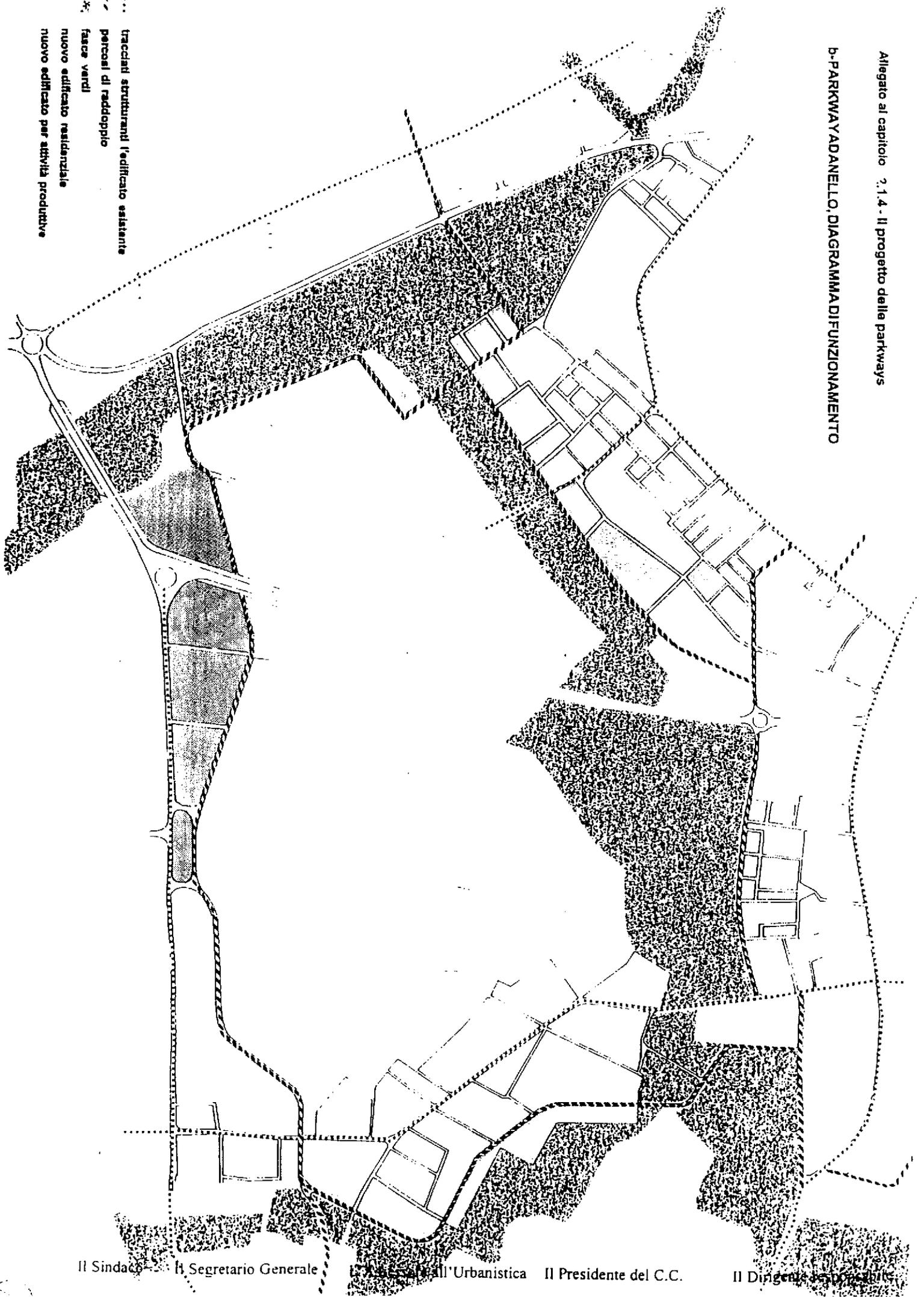
SCALA 1/200

**a- PARKWAY DI VIA BRENDOLE**  
**Sezioni-guida per la trasformazione di via Brendole e di via dei Centauri**

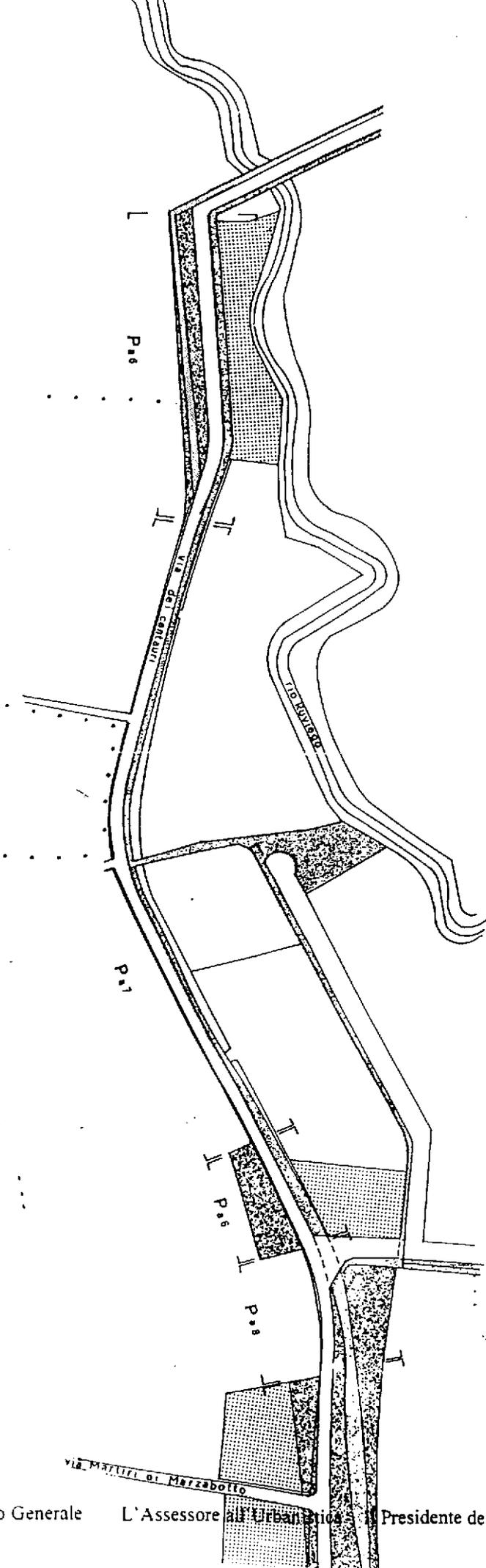


**SCALA 1/200**

b-PARKWAY ADANELLO, DIAGRAMMA DI FUNZIONAMENTO



- tracciati strutturanti l'edificato esistente
- - - percorsi di raddoppio
- \* fasce verdi
- nuovo edificato residenziale
- nuovo edificato per attività produttive



LEGENDA

-  superficie ciclo-pedonale in asfalto speciale colorato
-  percorso pedonale alberato e attrezzato
-  marciapiède
-  fascia boscata
-  superficie erbosa piantumata a filari
-  sezione della parkway "a" relativa al tratto n

NOTE

Le misure delle sezioni sono puramente indicative e non hanno valore prescrittivo; le sequenze e le composizioni di materiali sono invece significative.  
Le sezioni-tipo sono di indirizzo e non hanno valore prescrittivo.

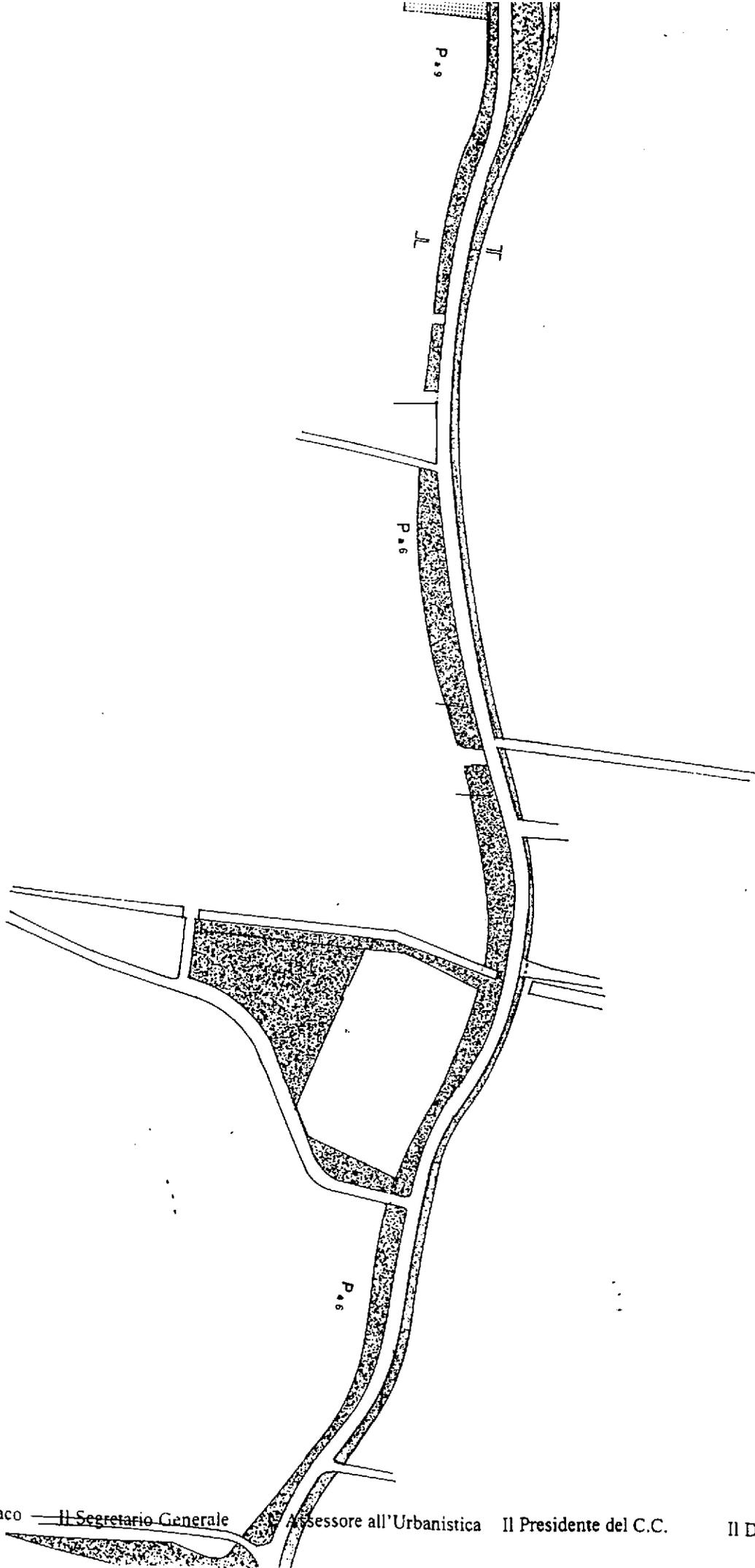
Il Sindaco

Il Segretario Generale

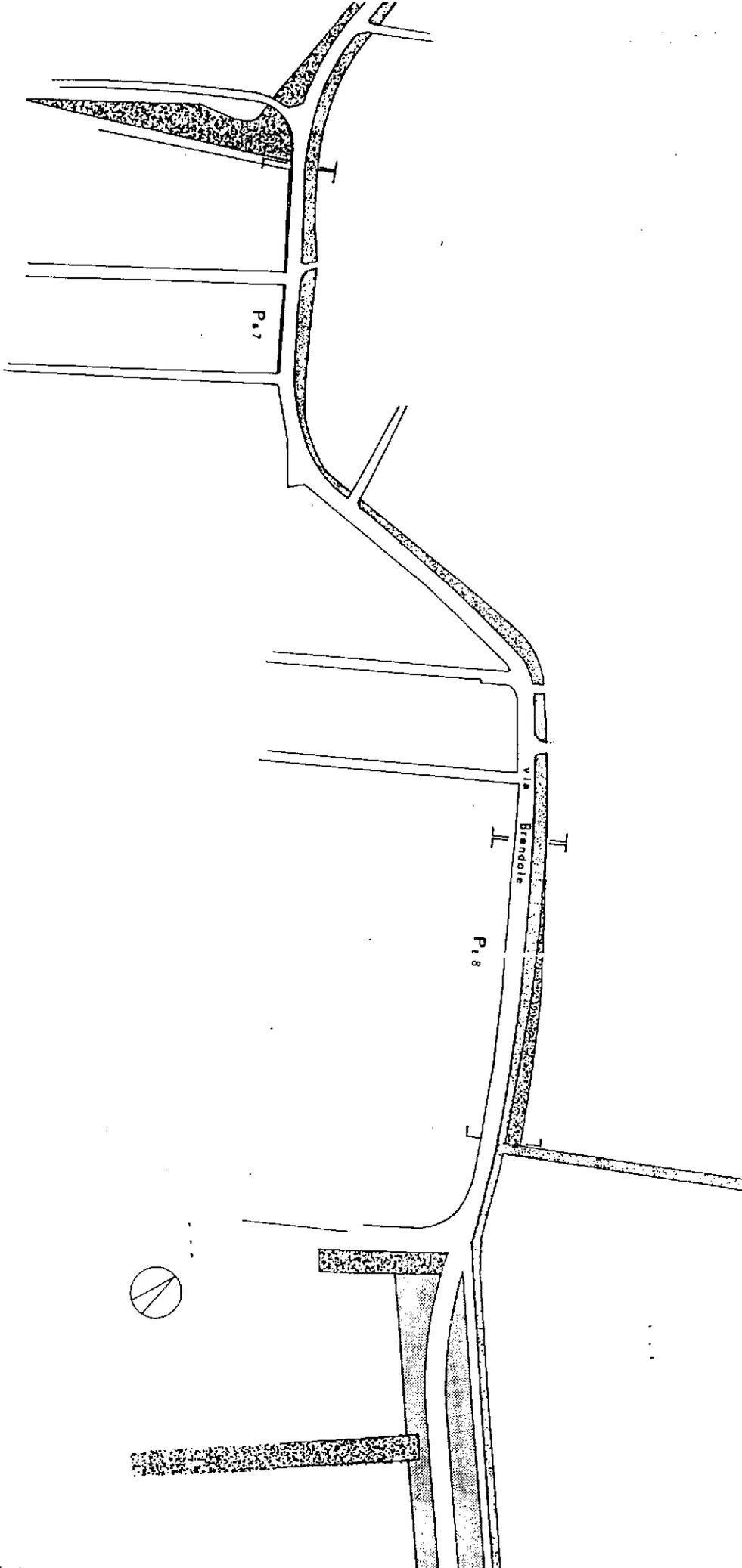
L'Assessore all'Urbanistica

Presidente del C.C.

Il Dirigente responsabile



Il Sindaco — Il Segretario Generale — Assessore all'Urbanistica — Il Presidente del C.C. — Il Dirigente responsabile



Il Sindaco

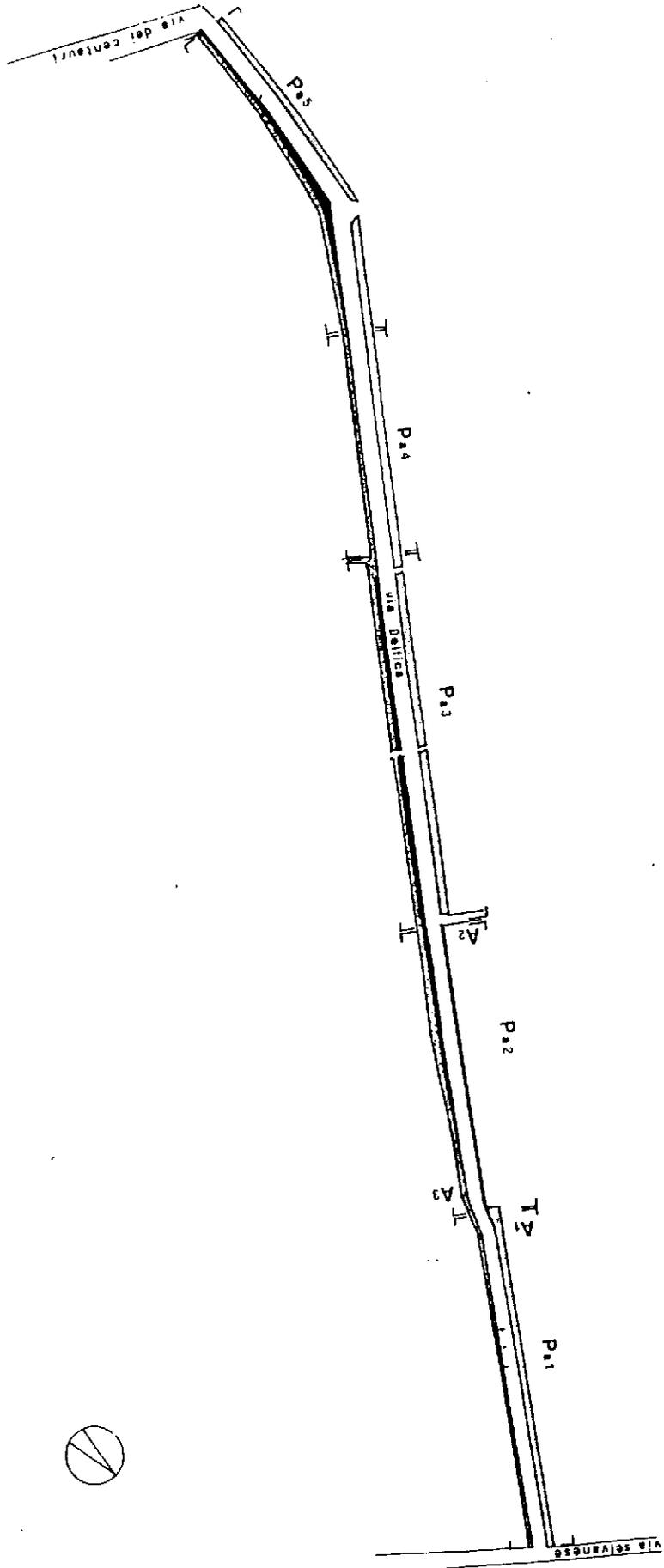
Il Segretario Generale

L'Assessore all'Urbanistica

Il Presidente del C.C.

Il Dirigente responsabile

2- PARKWAY DI VIA BRENDOLE: ABACO DEGLI INTERVENTI



LEGENDA

-  superficie ciclo-pedonale in asfalto speciale colorato
-  percorso pedonale alberato e attrezzato
-  marciapiade
-  fascia boscata
-  superficie erbosa piantumata a tili
-  sezione della parkway "a" relativa al tratto n

NOTE

Le misure delle sezioni sono puramente indicative e non hanno valore prescrittivo: le sequenze e le composizioni di materiali sono invece significative.  
Le sezioni-tipo sono di indirizzo e non hanno valore prescrittivo.