

DAUR

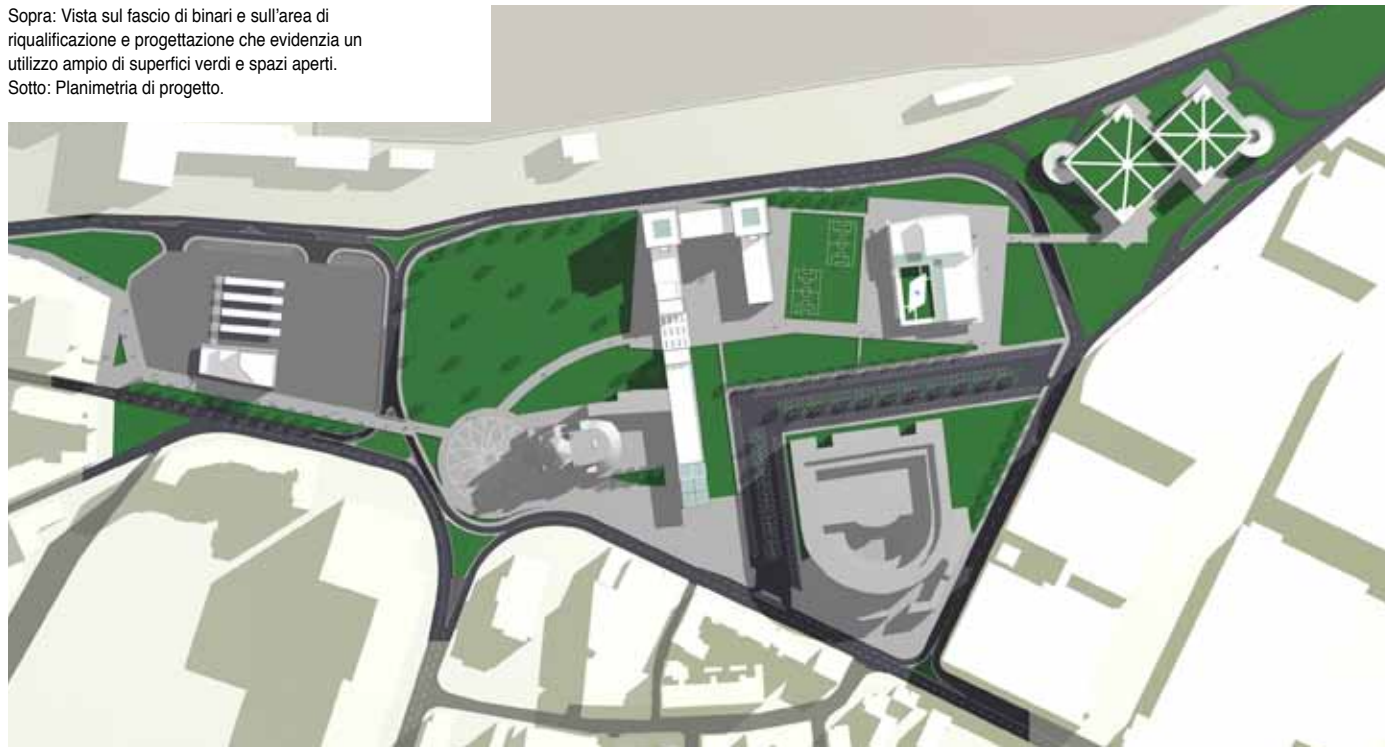
Altin Bici, Alessandro Bonaldi, Elena Castellin, Alessandra Cona,  
Marco Gugole Santino

### Progetto di pianificazione e riqualificazione urbanistica dell'area antistante la stazione ferroviaria di Padova

Il problema del traffico veicolare elevato e delle infrastrutture insufficienti costituiscono uno dei principali problemi per l'intera area oggetto di analisi. Si è quindi voluto studiare nello specifico il fenomeno presente sia attraverso l'analisi critica dei dati sulla mobilità veicolare privata e pubblica, rappresentando graficamente le strade maggiormente sovraccaricate e i nodi emergenziali, ma anche sulla mobilità dolce (pedonale e ciclabile) alimentata in particolare dagli studenti universitari che attraversano l'area della stazione e della fiera per raggiungere gli istituti. Il lavoro progettuale trova il suo fulcro nell'area centrale, attraverso la riqualificazione della Chiesa della Pace e la riorganizzazione della piazza antistante. La piazza poi viene collegata attraverso un percorso ciclo-pedonale alla stazione ferroviaria. E' prevista la realizzazione della stazione dei pulmann interprovinciali e la collocazione di quattro edifici a principale destinazione commerciale – direzionale nell'area retrostante al nuovo tribunale, collegati direttamente alla viabilità principale. Si è progettata anche un'area verde con attrezzature sportive, a servizio di tutta l'area nord di Padova.



Sopra: Vista sul fascio di binari e sull'area di riqualificazione e progettazione che evidenzia un utilizzo ampio di superfici verdi e spazi aperti.  
Sotto: Planimetria di progetto.





In questa pagina: Alcune viste dei nuovi spazi pianificati per l'area antistante la stazione ferroviaria, ancora oggi degradata e priva di un disegno pubblico. Il progetto vuole riconquistare questi spazi per dotarli delle infrastrutture di servizio necessarie, per creare nuove aree verdi e architetture. Gli edifici esistenti, come il Tribunale e la Chiesa della Pace, si integrano con il nuovo tessuto urbano.





DAUR

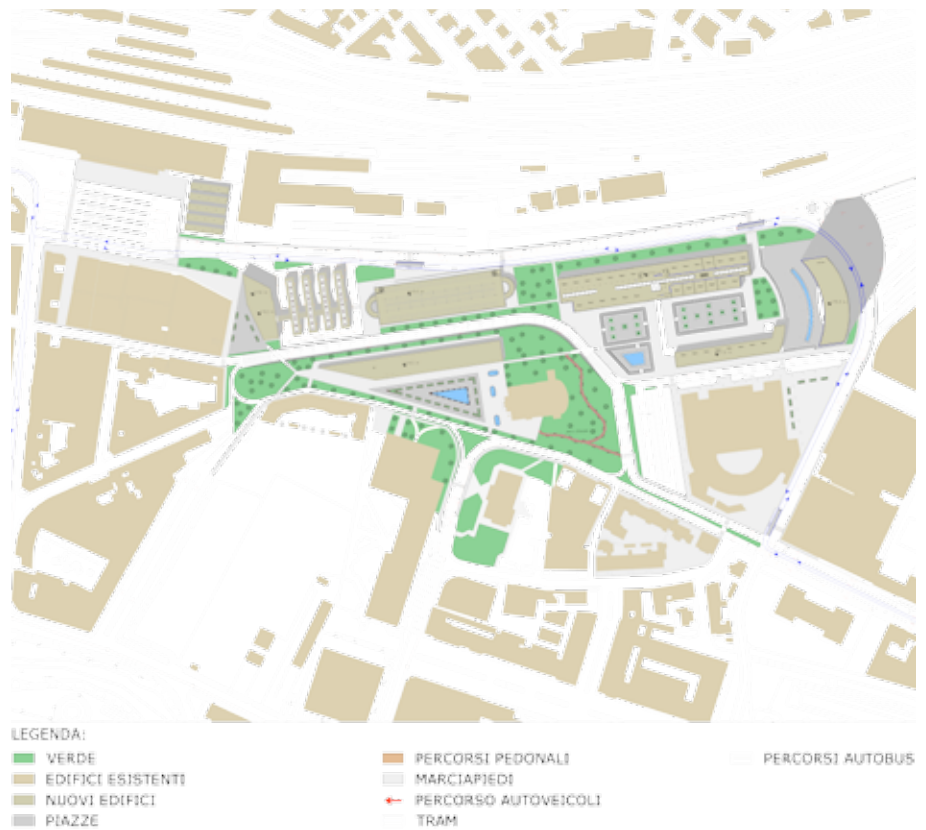
Antonino Gallo, Alessio Giacometti, Daniele Gò, Daniele Zanetti

## Riqualificazione dell'area tra la Stazione di Padova e la Fiera

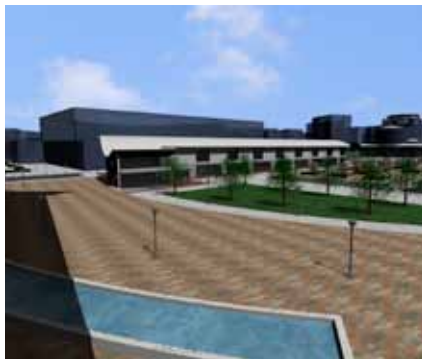
Il progetto prevede una completa risistemazione della viabilità dell'area, eliminando le intersezioni e gli incroci più problematici. In particolare viene eliminata l'intersezione tra Via Tommaseo e Via Gozzi che oggi rappresenta un serio problema di viabilità. Tale nodo viene risolto nel progetto tramite una grande rotonda che permette di allontanare di 15 m la sede stradale dalla Chiesa della Pace. Viene inoltre dato il collegamento all'Arco di Giano che porta alla località Arcella.

Il progetto è attento alle esigenze del trasporto pubblico a cui viene data massima importanza e sedi stradali riserve. Di importanza fondamentale è il capolinea degli autobus extraurbani appositamente posizionato vicino alla stazione dei treni e ad un parcheggio multipiano di interscambio. A questo è possibile accedere tramite una via preferenziale per i bus. La configurazione della rete degli autobus non viene comunque modificata e resta radiale ed incentrata sul nodo stazione FS, con i due corridoi centrali di attraversamento del nucleo antico: l'asse delle Riviere e di Corso del Popolo, ad orientamento nord-sud, l'asse di Corso Milano – Verdi – Filiberto, ad orientamento est-ovest.

A destra: Planimetria del progetto.

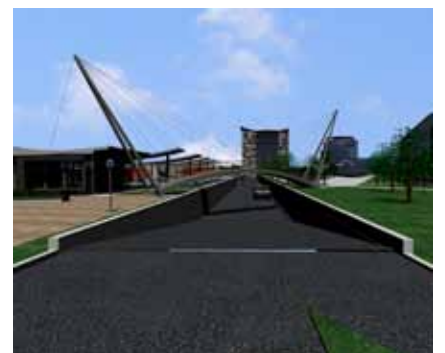
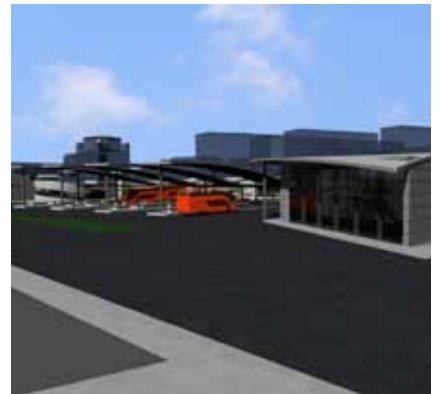
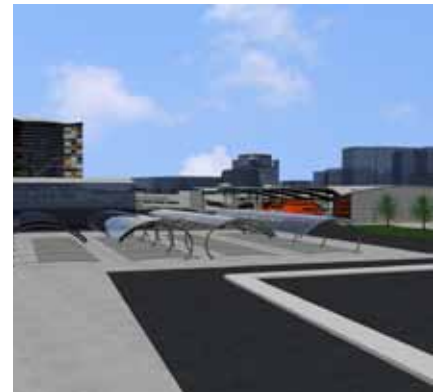
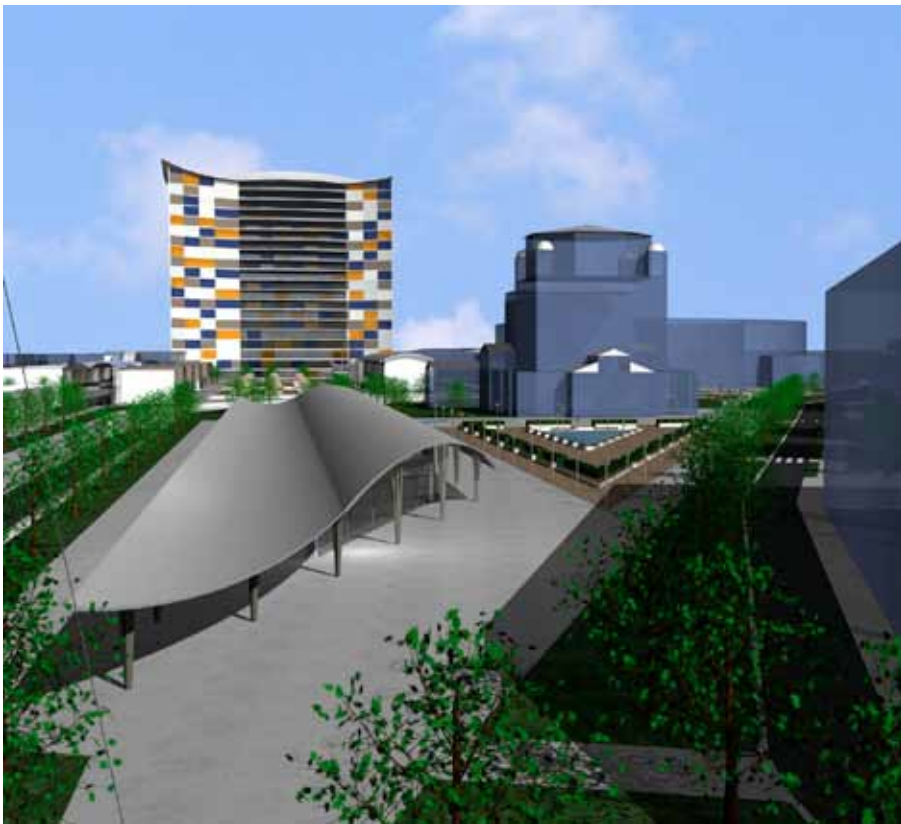


Sotto e nella pagina successiva alcune viste render dei diversi interventi progettati per la riqualificazione dell'area in esame.



Corso di laurea specialistica in Ingegneria Edile  
Tesi di Laurea

2011





DAUR

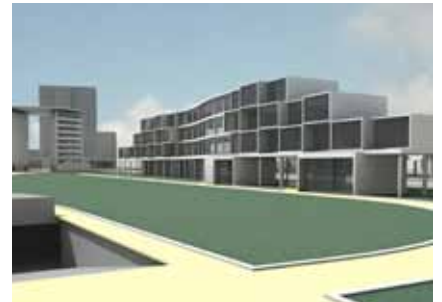
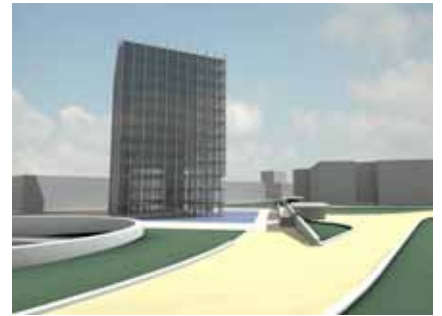
Filippo Giomo, Marco Toiari, Emanuele Vivori

### Progetto di riorganizzazione urbana area stazione fiera della città di Padova

La nuova autostazione è composta da un unico corpo di fabbrica che ospita gli sportelli per le informazioni, le biglietterie, gli uffici amministrativi della società trasporti, un bar per viaggiatori, alcuni negozi, ecc. Le corsie per i bus sono sette, coperte da una tettoia ondulata. L'autostazione è corredata da alcuni parcheggi di sosta breve e da un più ampio parcheggio per sosta a medio termine. All'uscita è presente la stazione del tram per favorire l'intermodalità del trasporto.

L'edificio principale, a destinazione commerciale-direzionale, composto da due parti speculari a basi allargate per ospitare i negozi e un'unica copertura, sollevata dal corpo dell'edificio, che unifica le due ali. I piani, a destinazione direzionale, risultano ideali per ospitare uffici ampi e luminosi.





Alcune viste e disegni degli interventi progettati. La nuova autostazione (a sinistra), nuovi edifici direzionali e commerciali (in alto) e il centro sportivo (sotto). Concepiti come elementi di un nuovo grande spazio urbano, i nuovi contenitori sono integrati tra loro attraverso un disegno pubblico del verde attrezzato.

