

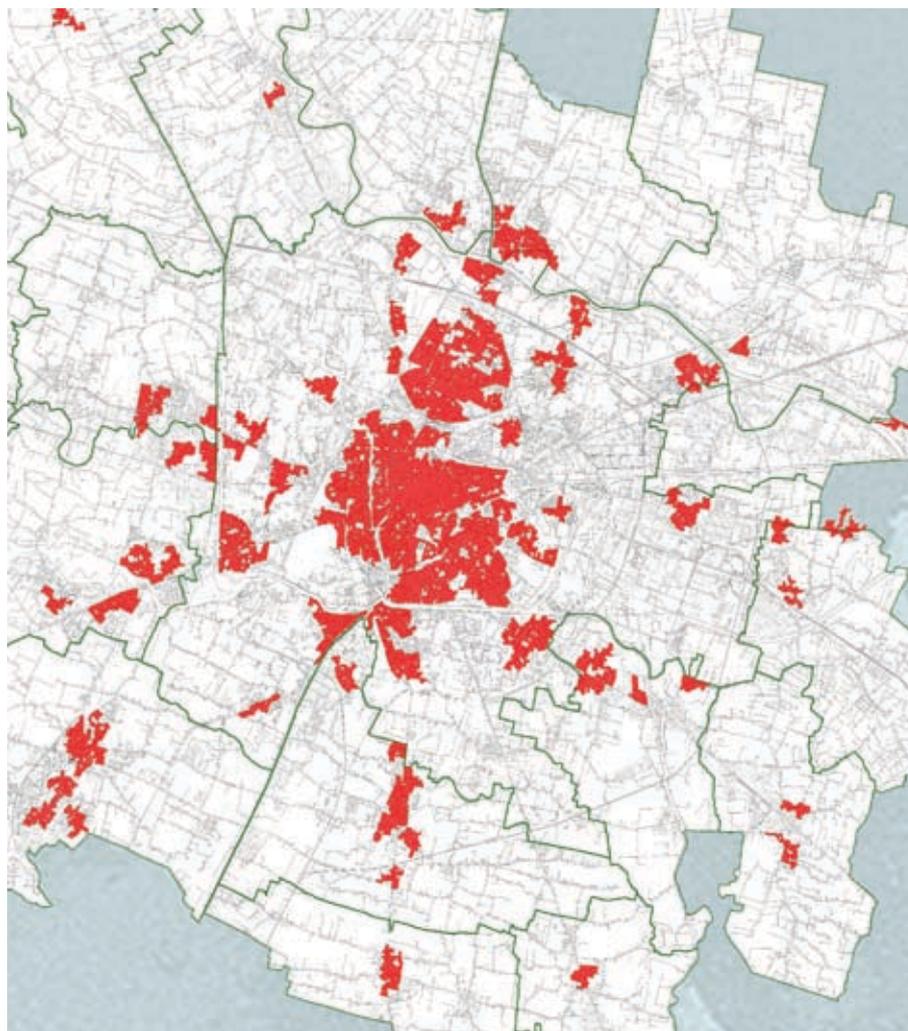
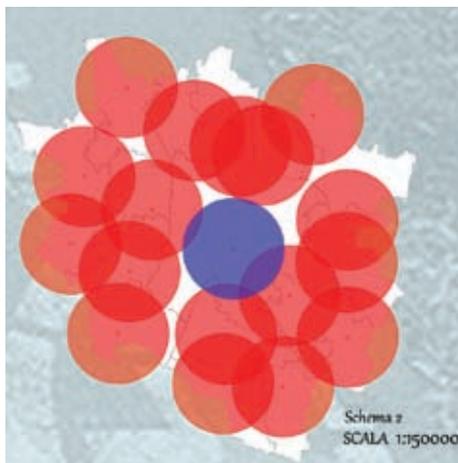
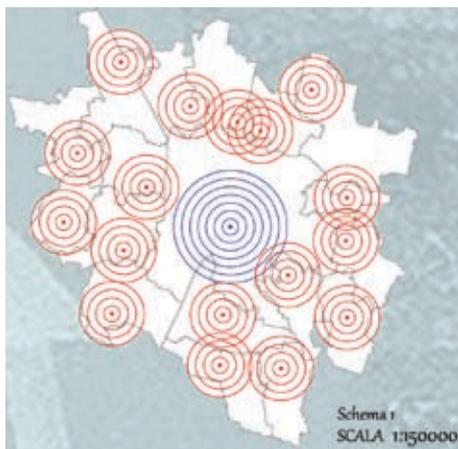
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA
DICEA (DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA
CIVILE, EDILE E AMBIENTALE)

Diego Bonaldo, Alvisè Rinaldin, Giulio Taverniti Caneva, Tommaso Zorzi

La tavola identifica i centri di maggiore densità abitativa; sono i punti più importanti da collegare e considerare nella mobilità metropolitana. Essi coincidono in modo pressochè perfetto con i centri dei singoli comuni della fascia metropolitana.

Lo schema 1 riporta le distanze dal centro di ogni comune della cintura metropolitana; ogni conferenza concentrica ha un aumento sulla precedente di 500 m.

In zona metropolitana la bicicletta risulta assolutamente competitiva sull'auto per distanze inferiori ai 3 Km (15 minuti di percorrenza), raggio delle circonferenze, con origine nel centro del comune, proposte nello schema 2. Interessante notare le numerose zone di sovrapposizione, che identificano possibili movimenti ciclabili extracomunali vantaggiosi rispetto all'automobile.



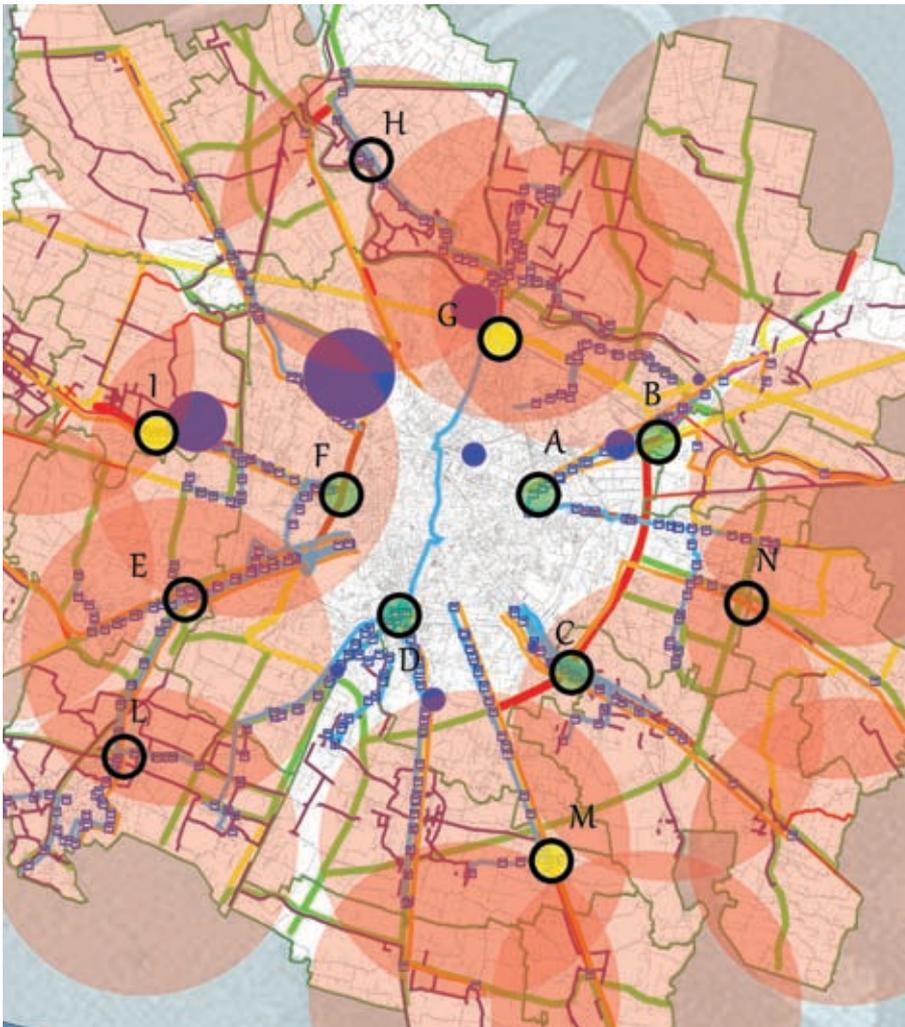
'Pedalando'. Sviluppo funzionale di nodi di interscambio per una mobilità alternativa nella città metropolitana di Padova

Il lavoro qui proposto analizza ed elabora la situazione della viabilità nella zona metropolitana di Padova, tenendo conto dei seguenti piani, attuativi ed in via di esecuzione (PATI, Padova Bici Masterplan, Piano Urbano della mobilità).

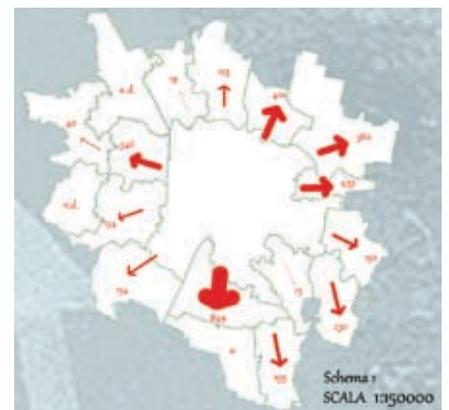
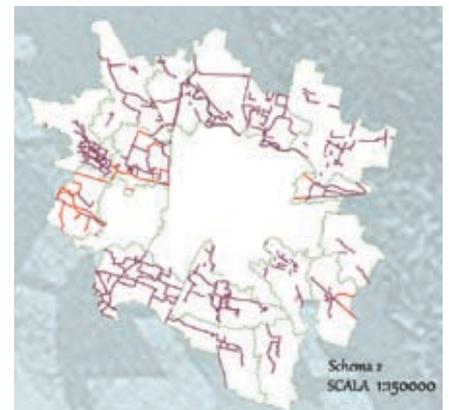
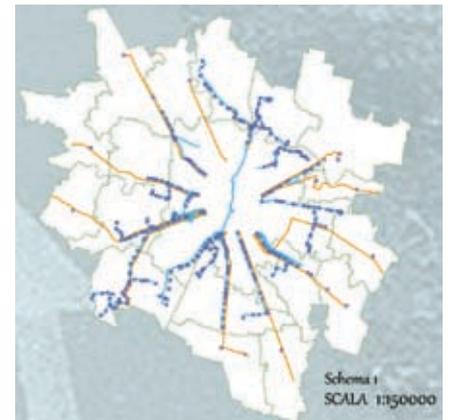
La finalità è quella di proporre un sistema di nodi di interscambio tra trasporto privato, sia a motore che ciclabile, e trasporto pubblico, riducendo così la mobilità individuale e aumentando la velocità di movimento. L'utente avrà la possibilità di raggiungere in bicicletta dei nodi di interscambio, in un intervallo di tempo competitivo con quello di un'automobile, e da lì parcheggiare il mezzo in un luogo apposito e prendere un veicolo pubblico per raggiungere una destinazione più lontana.

L'apparente macchinosità del sistema sarebbe compensata da una riduzione delle automobili, che comporterebbero una diminuzione dei tempi di trasporto nelle aree di maggior traffico e ad un abbassamento del livello di inquinamento nell'intera area metropolitana.

Nel complesso il progetto proposto ha lo scopo di migliorare sia la mobilità in entrata in città, sia la circolazione nei comuni della cintura metropolitana.



Negli schemi sotto: le linee degli autobus principali che convergono radialmente verso il centro di Padova; le piste ciclabili (in rosso le esistenti e in viola quelle in progettazione); la mobilità di previsione futura nell'ora di punta verso i comuni limitrofi, indicata per numerose persone.



Le analisi effettuate hanno condotto all'identificazione dei luoghi di interscambio da considerare nel progetto. Tali punti sono stati individuati utilizzando il metodo di sovrapposizione dei layer di Yan McHarg, ossia riunendo in una mappa tutte le analisi effettuate e riconoscendo visivamente i punti di interesse per la realizzazione dei nodi di interscambio.

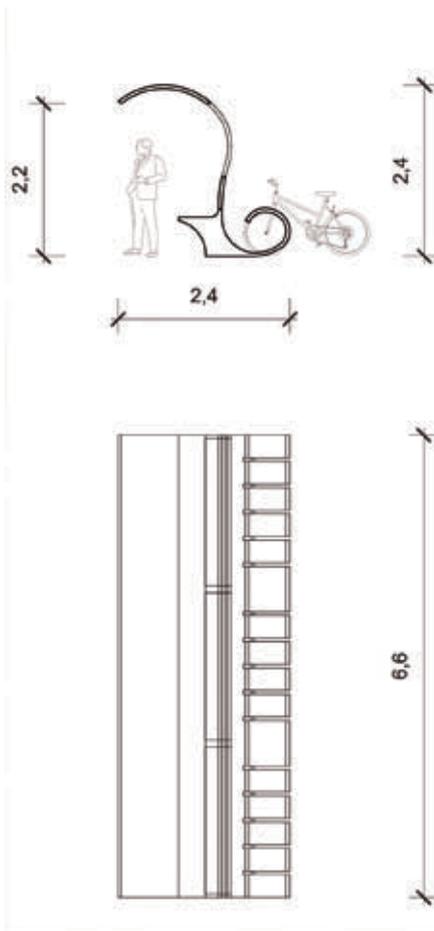
All'individuazione visiva è seguita un'analisi dei singoli nodi attraverso l'attribuzione di punti di merito, ossia proponendo e valutando i seguenti parametri: presenza di trasporto pubblico, livello di competitività bici autobus, presenza di piste ciclabili, livello di traffico e vicinanza parcheggi.

Questi parametri sono stati pesati con diversi coefficienti k , in base all'influenza che esercitano sulla singola zona, per i fini che vogliamo perseguire, è seguita la valutazione dei singoli nodi, attraverso l'attribuzione di valori da 1 a 5 per ogni parametro e il calcolo della media ponderata per ogni singolo nodo. In questo modo è stato individuato un indice specifico per ogni nodo che rappresenta la predisposizione del punto ad essere sviluppato come nodo di interscambio.

Terminata la fase di analisi è iniziata quella di progettazione. La creazione e la gestione dei nodi di interscambio diventa efficiente nel momento in cui questi sono facilmente raggiungibili. Il primo passo è quello di considerare i centri abitati nella zona di competitività dei nodi individuati e di completare i percorsi ciclabili che portano ad essi.

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

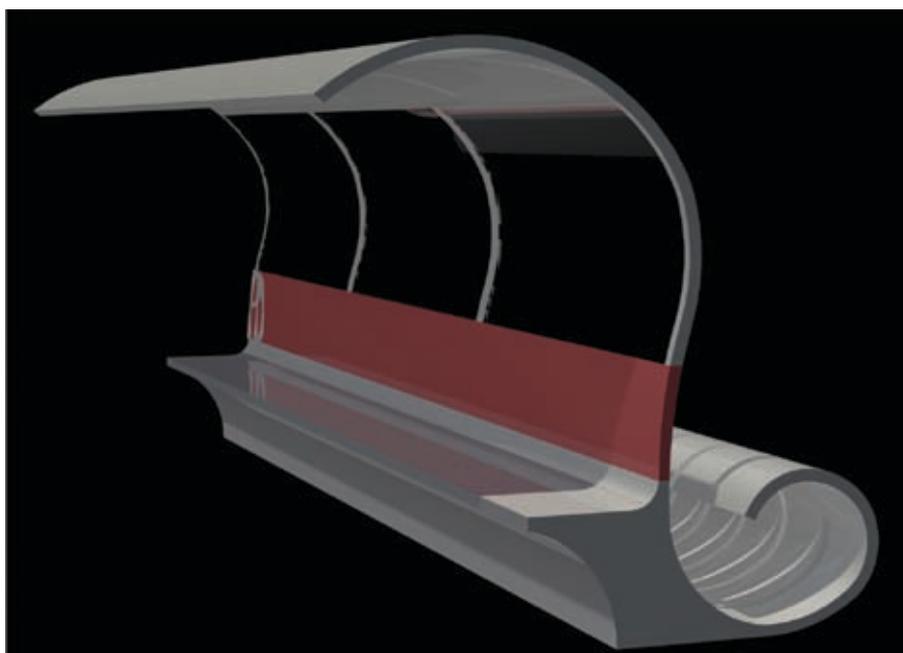
Diego Bonaldo, Alvise Rinaldin, Giulio Taverniti Caneva, Tommaso Zorzi

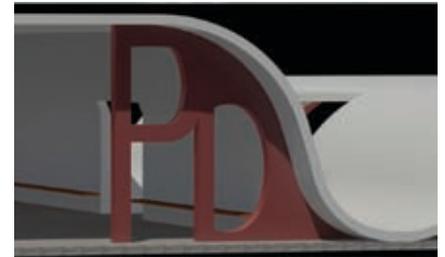
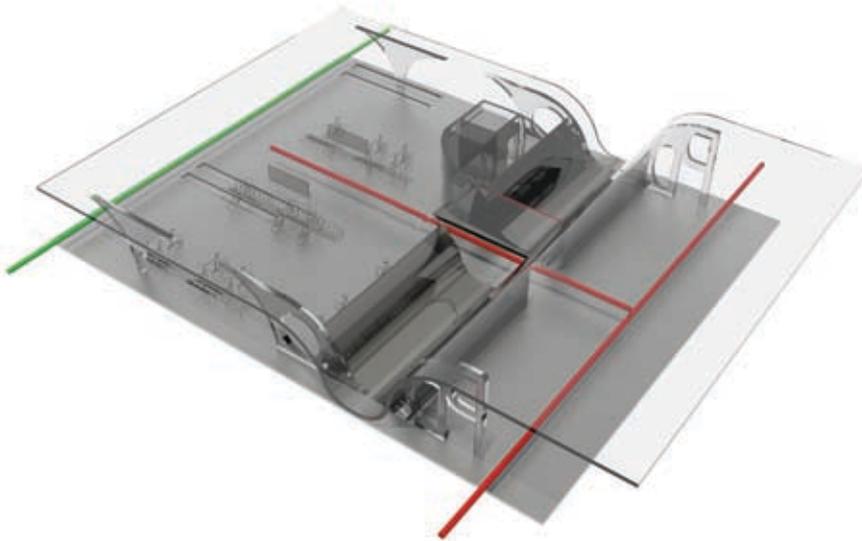
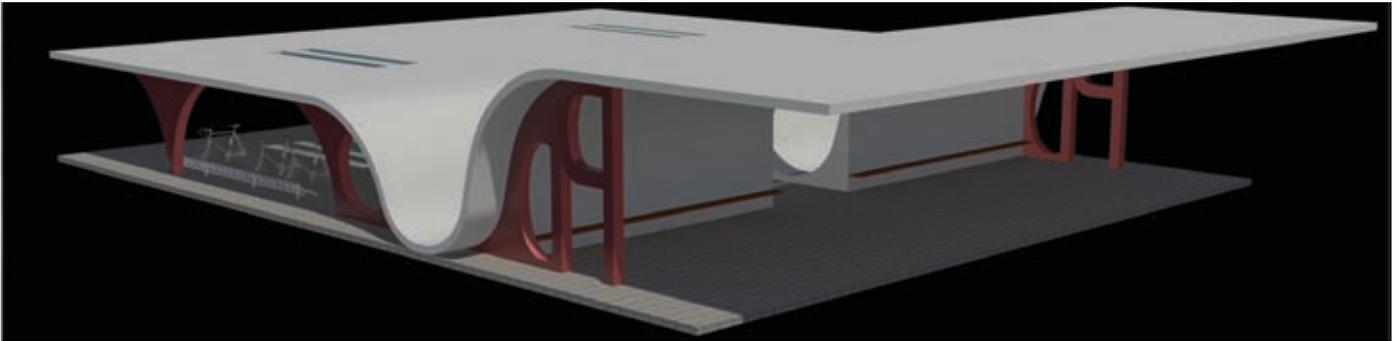


Sopra e affianco disegni e rendering della pensilina progettata per i nodi urbani di interscambio.

Si sono presi in esame 6 nodi di interscambio, tre 'urbani' (A, C, F) e tre metropolitani (G, I, M). Ogni nodo avrà delle caratteristiche proprie legate alle condizioni del sito di appartenenza, tuttavia possiamo considerare due 'progetti tipo' che andranno ad inserirsi nel territorio: il primo per i punti urbani e il secondo per i punti metropolitani.

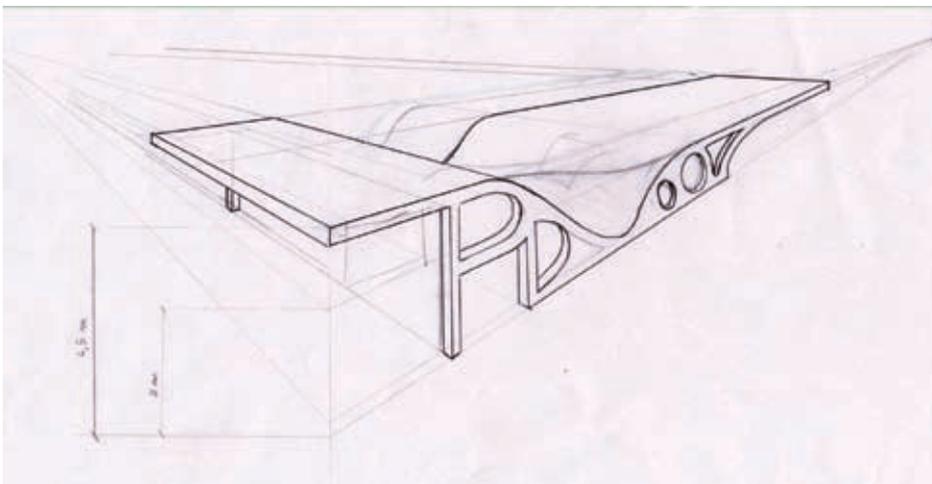
Per quanto riguarda dei nodi urbani, trovandosi essi all'interno del Comune di Padova, l'assenza di spazi aperti e la necessità di non rovinare l'assetto esistente hanno condizionato la progettazione. Si è deciso quindi di realizzare una semplice pensilina per l'attesa autobus o tram, con annessa trastrelliera per il parcheggio delle biciclette. Si tenderà a far correre le biciclette in modo da non interferire con le operazioni di salita e discesa del mezzo pubblico.





Nel progetto per il nodo metropolitano si è deciso di integrare la tipica fermata degli autobus con un bike park coperto fornito di servizi igienici. Si è cercato di mantenere separati i percorsi ciclabili da quelli pedonali e di salita-discesa dai mezzi pubblici.

Un altro aspetto tenuto in considerazione è stato quello di coprire totalmente la zona di attesa, affinché anche la salita o discesa dal mezzo siano riparati dagli eventi atmosferici.



Per quanto riguarda l'aspetto formale, si è deciso di riprendere il logo PD simbolo della città di Padova, ma anche del progetto PeDalando, che diventa il sostegno alla pensilina di attesa. La forma fluente che scende e risale verso il bike park, è ispirata allo scorrere della bicicletta e le due finestre circolari in prossimità della curva vogliono proprio ricordare l'antico biciclo (*highwheel bicycle*), antenato dell'odierna bicicletta.

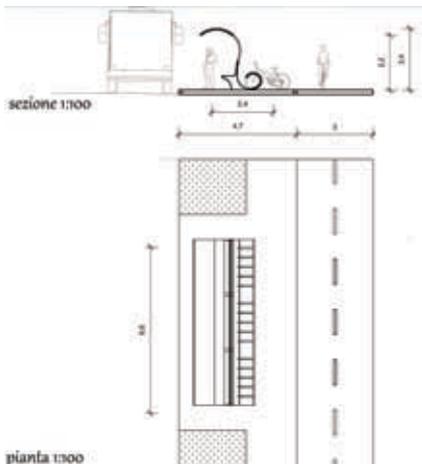
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA
DICEA (DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA
CIVILE, EDILE E AMBIENTALE)

Diego Bonaldo, Alvise Rinaldin, Giulio Taverniti Caneva, Tommaso Zorzi



Il progetto per il punto B, nei pressi di San Niccolò, inserisce una nuova fermata autobus, lungo un percorso ben fornito di trasporto pubblico destinato all'entrata-uscita da Padova.

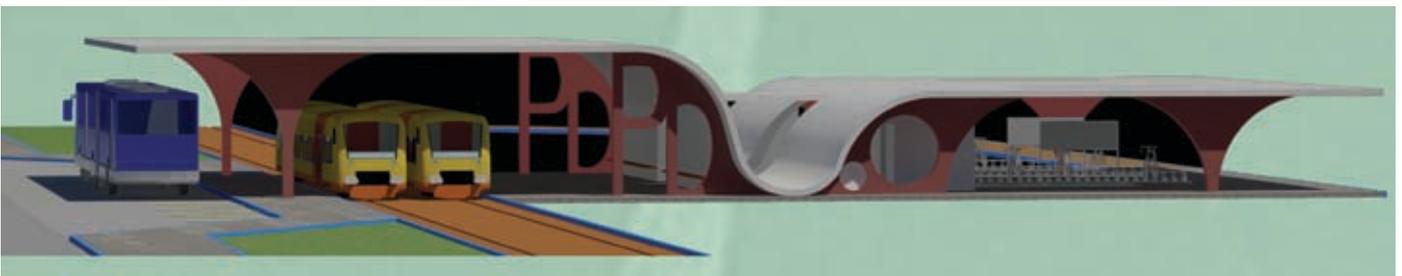
Affianco la pista ciclabile è posizionata in un luogo separato dalla sede stradale e tale che i pedoni che transitano nella zona a loro destinata non debbano mai attraversare la parte ciclabile. Tale variazione è evidenziata in rosso nel fotoinserimento qui proposto.



Sopra sono riportate la pianta e la sezione del progetto in scala 1:100.



Il luogo scelto per realizzare il nodo di interscambio nel punto G è una grande area parcheggio, già fermata degli autobus e capolinea del tram. Il sito funge da snodo delle tre principali direttrici di traffico a nord di Padova, ossia quelle provenienti da Vigodarzere, Campodarsego e Cadoneghe. Quest'area, quindi, rappresenta uno dei punti nevralgici per la mobilità dell'area urbana settentrionale di Padova, sia per i traffici di ingresso in città, sia per la circolazione intercomunale. Per regolare una zona così complessa si è deciso di studiare gli accessi stradali alla zona in modo da sviluppare un flusso ordinato dei mezzi nella direttrice est-ovest, all'interno di una vera e propria isola di interscambio viario.

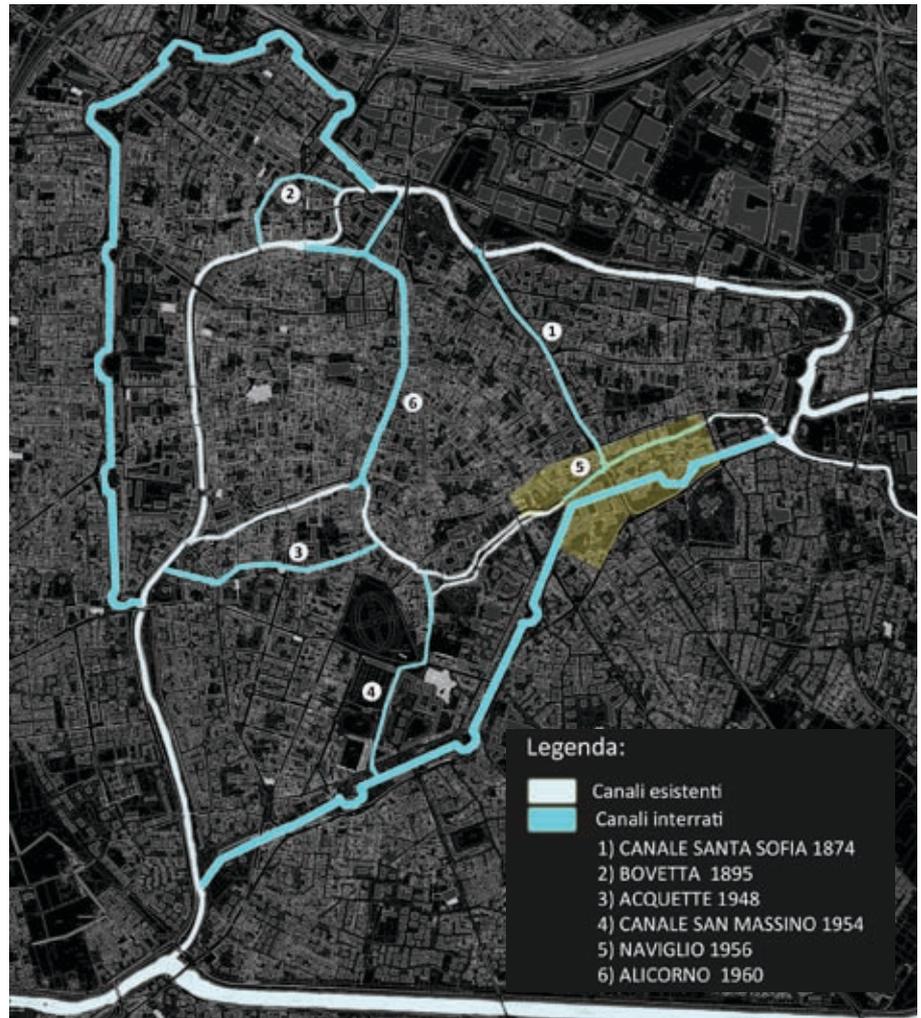


UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA
DICEA (DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA
CIVILE, EDILE E AMBIENTALE)

Ilaria Fantin, Giovanna Marchioro, Angela Martini, Silvia Tarallo

Padova si è caratterizzata come città d'acqua, che dall'acqua traeva origine, essendosi sviluppata entro due anse del fiume Medoacus (l'antico Brenta). Gli interramenti dei canali, iniziati nella seconda metà dell'Ottocento, e i tombinamenti successivi fino agli anni Sessanta hanno completamente stravolto la vita e l'immagine della città.

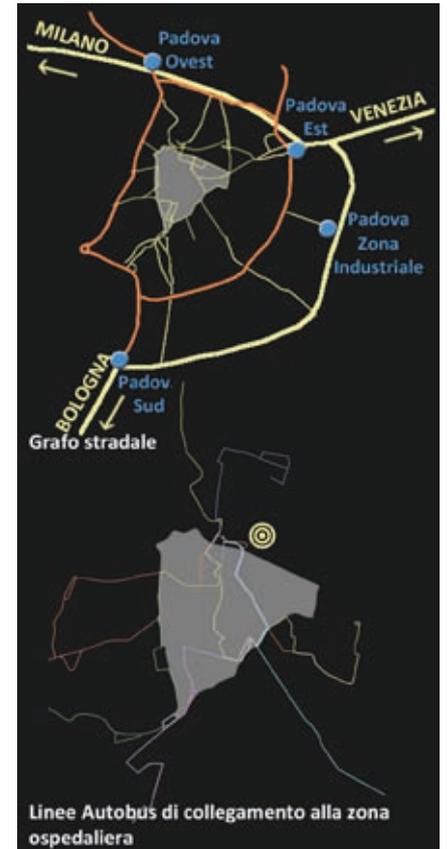
Sotto due vedute dell'Ospedale Vecchio e del canale San Massimo, e il Molino vicino all'Ospedale civile.



Padova: un nuovo polmone verde alle porte della città

L'area ospedaliera era attraversata dalle mura carraresi demolite nella guerra contro la Lega di Cambrai del 1509-1516 e sostituite successivamente dalle mura veneziane. L'intera area ospedaliera attuale, è attraversata dalle strutture della cinta muraria rinascimentale. Nel settore del policlinico e del monoblocco permangono ancora oggi circa 280 metri della muraglia seppur solo nella parte inferiore del profilo inclinato, così mutilata fin dall'inizio del Novecento; senza contare tutta la porzione oggi interrata ma integra e recuperabile insieme a possibili strutture ipogee sopravvissute. Le mura ad Est di via Giustiniani si presentano integre in tutta la loro altezza per uno sviluppo di 400 metri. Qui sorge il Bastione Cornaro, il più imponente di tutto il sistema fortificato, opera del Sanmicheli, con le sue piazze basse ancora conservate e recuperabili seppure gravate dalle strutture delle attuali cliniche neurologiche. Un bastione su cui vige peraltro un vincolo architettonico dal 1923.

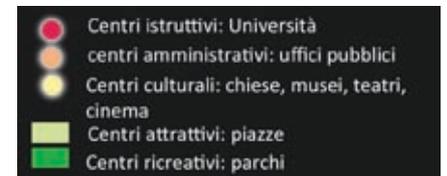
L'elemento storico principale e irrinunciabile di cui si dovrà tenere conto nella trasformazione post-ospedaliera dovrà essere quindi quello del corretto recupero della porzione di mura, intesa come sistema bastionato che comprende anche la zona della fossa dei tracciati stradali originali, in un'ottica di ricucitura visiva e spaziale del circuito murario.



La città di Padova è servita da una rete di autostrade e tangenziali che permettono di spostarsi rapidamente all'interno del territorio metropolitano. In particolare la presenza di quattro caselli autostradali permette l'accesso ai punti strategici della città. Gli spostamenti all'interno del centro storico sono più difficili, frenati anche dalla presenza di numerose zone a traffico limitato. Le principali arterie di traffico interne alle mura sono corso Milano, che collega il centro storico con la periferia est della città, e via Falloppio che collega da Nord a Sud la parte est della città.



Analizzando la città di Padova si nota che vi sono concentrazioni di poli culturali, amministrativi e istruttivi in zone precise e delineate della città. Nei dintorni della zona ospedaliera vi è un'assenza di centri culturali amministrativi e attrattivi. Si può delineare la tipologia di servizi utili alla riqualificazione della zona una volta spostato il centro ospedaliero. Inoltre la gran vicinanza al polo universitario favorisce l'estensione di servizi nell'area.

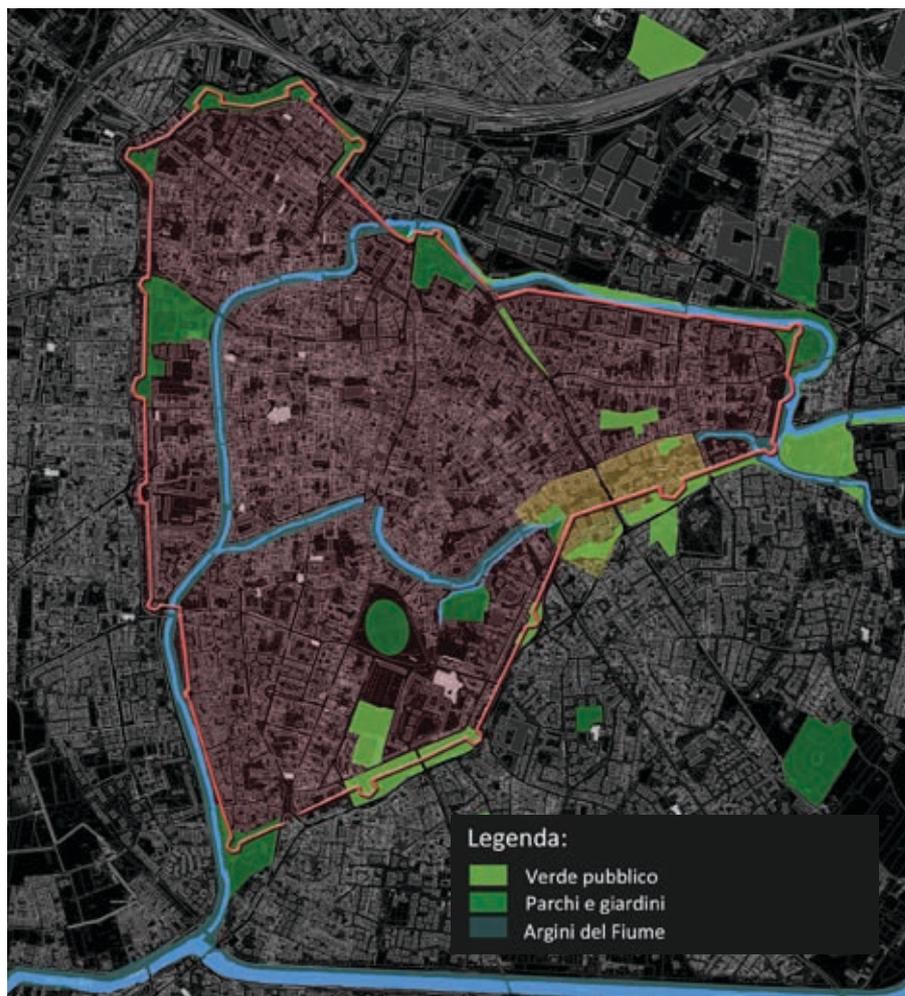


UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA
DICEA (DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA
CIVILE, EDILE E AMBIENTALE)

Ilaria Fantin, Giovanna Marchioro, Angela Martini, Silvia Tarallo

Padova non ha adottato un piano del verde, mentre è tra i 78 capoluoghi che ne hanno realizzato il censimento. Nel 2007 la densità di verde urbano nei capoluoghi di provincia (sulla superficie comunale) è pari al 7%. Padova si attesta a 6,3%: è inferiore, anche se in aumento rispetto al 2006. La disponibilità di verde urbano per abitante è in media 80mq, a Padova è di 28 mq (+4% rispetto al 2006). Le zone verdi di Padova si concentrano principalmente lungo le mura.

Sotto lo spazio dell'area analizzata dedicato al verde e ai parcheggi. Si delinea una scarsità di spazi dedicati al parcheggio vista anche l'afflusso automobilistico in un'area ospedaliera. Notevole è invece lo spazio dedicato alle aree verdi, sia interne al lotto vero e proprio che nella fascia di rispetto che delimita il bastione. All'interno dell'area dello IOV è presente un grande parco, come si nota dal rilievo svolto.



Legenda:

- Mura e bastione
- Parco Treves
- Verde pubblico
- Aree verdi azienda ospedaliera
- Parcheggi presenti
- Silos esterno all'area ospedaliera



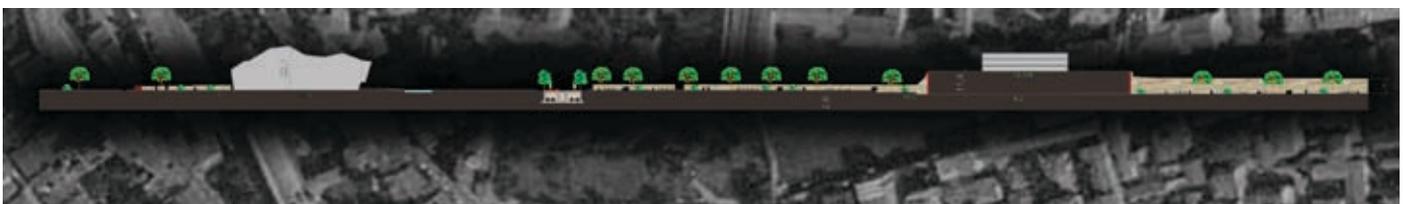
L'area ospedaliera di Padova è una delle zone più importanti della città non tanto per il servizio che ha svolto fino ad oggi ma per la sua posizione: si trova infatti a cavallo delle mura di Padova, il Bastione Cornaro, e nel mezzo di uno dei più importanti snodi di traffico. Viene tagliata in due da Via Giustiniani, strada già molto trafficata ancora prima dell'arrivo del Nuovo Ospedale. È inoltre nei pressi della zona Universitaria di Padova. Si può quindi constatare la grande importanza dal punto di vista urbanistico di quest'area. Il progetto dunque, non poteva limitarsi alla riqualificazione dell'area in senso stretto, ma doveva obbligatoriamente relazionarsi con l'intera città di Padova. Si sono quindi analizzati i problemi della città e cercato delle soluzioni che coinvolgessero l'area ospedaliera.



Il progetto si divide in cinque macro aree: 1) area Teatro, 2) Parco del Bastione Cornaro, 3) area direzionale/commerciale, 4) area residenziale e 5) area universitaria. Sono state studiate aree parcheggio sotterranee di servizio, oltre che soluzioni per smaltire il traffico ed introdurre linee di trasporto pubblico.

Demoliti la maggiorparte degli edifici ospedalieri allo scopo di risanare un'area intensamente edificata. Buona parte del territorio è stata adibita a parco per riqualificare l'area dal punto di vista sanitario e storico. Parte dei volumi sono stati riposizionati e convertiti in area residenziale/commerciale per accumulare fondi per il progetto stesso.

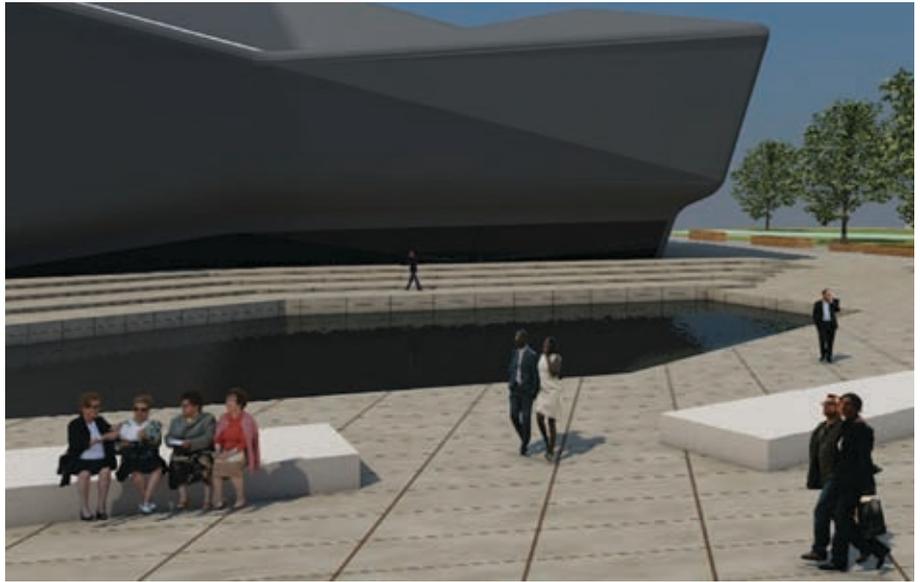
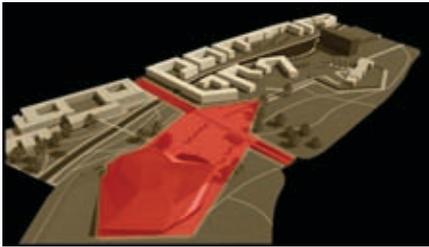
L'area ospedaliera è costruita a misura d'uomo; si può notare che tutti i poli che la compongono sono facilmente raggiungibili a piedi senza essere ostacolati da veicoli a motore poichè i percorsi sono differenziati. Abbiamo dato molta importanza ai percorsi lungo le mura storiche e lungo il fiume, che sono allo stesso tempo collegamenti e una passeggiata suggestiva verso il Parco Trevese e la zona dell'ex Macello.



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

Ilaria Fantin, Giovanna Marchioro, Angela Martini, Silvia Tarallo

La piazza è distinta tra elementi progettuali. Il teatro per supplire alle esigenze della città di accogliere spettacoli con grande affluenza di pubblico. Il tram che passa in superficie, sopra la piastra, differenziandosi dal traffico automobilistico che prosegue in un sottopassaggio. Il cuore della piazza, posta in una fascia centrale dell'area di analisi, come punto di incontro della viabilità e delle diverse aree riqualificate. Diventa una 'piastra', pedonabile e ciclabile, a misura d'uomo e delle sue esigenze.



Corso di Laurea specialistica in Ingegneria Edile
Tecnica e Pianificazione Urbanistica 2 e Laboratorio

2012



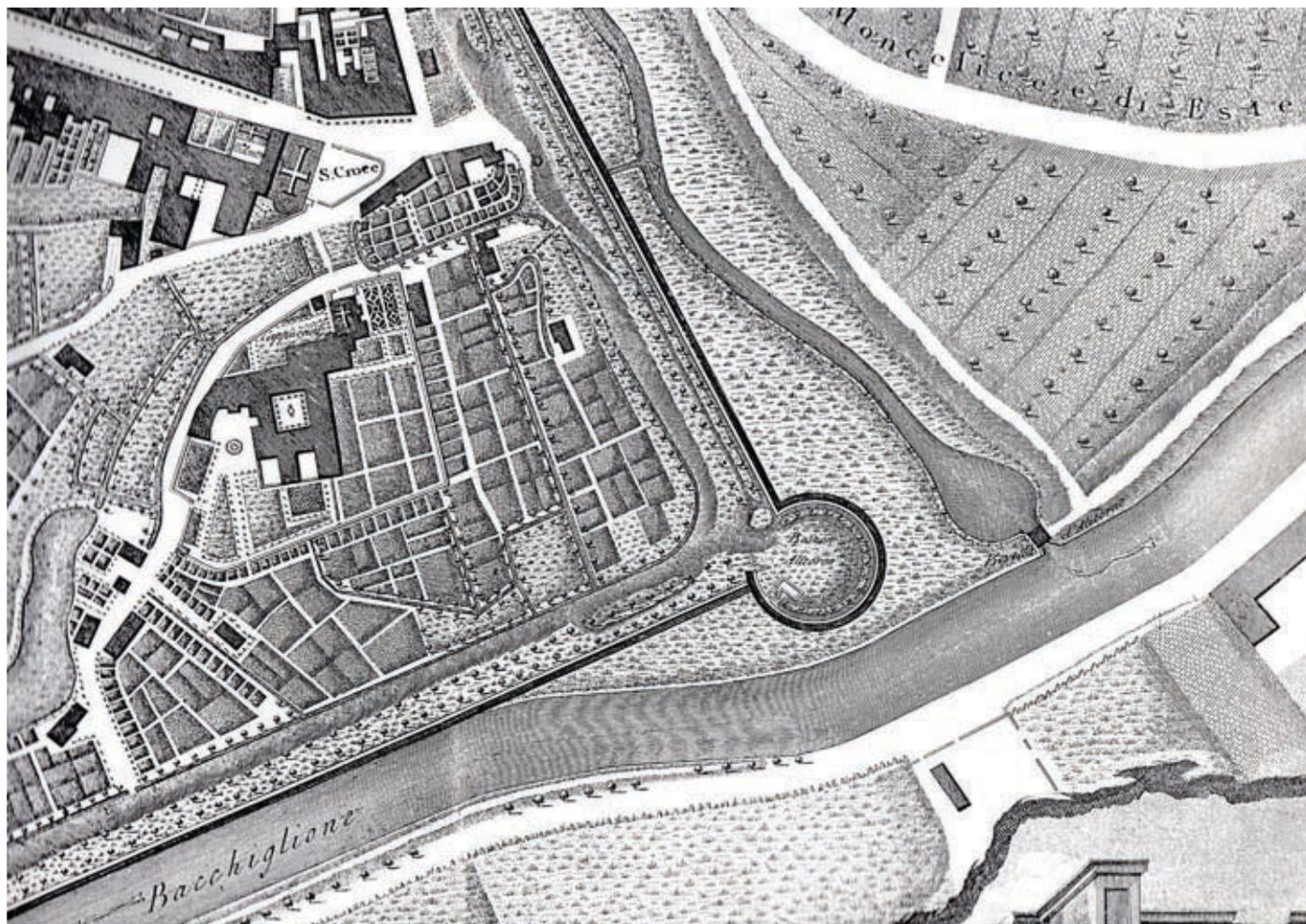
Area in prevalenza commerciale e residenziale. Gli spazi verdi ricalcano le tracce del canale e non intaccano la presenza delle mura ricalificate. Si è data importanza al concetto di permeabilità: edifici porticati e passanti che si inseriscono nel paesaggio integrandosi con esso. Il canale attraversa il sistema degli edifici ed è navigabile da piccole imbarcazioni.



Il canale ora 'stombinato' consente di vivere nell'area a pieno contatto acqua. Con il suo slargo esso ora consente l'attracco di barche. Un alto edificio funge da 'barriera' e allo stesso tempo risulta permeabile essendo porticato al piano terreno. Sopra il bastione a un fabbricato preesistente, dopo un'adeguata ristrutturazione, è ricavato un ristorante con un'elegante discesa che permette l'accesso alla frontale area attrezzata verde e facilities per godere della vicinanza dell'acqua.

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

Laura Cariello, Elena Pavan, Francesco Peruzzo, Giulia Pocchiesa Cantaro



Giovane Padova. Le mura protagoniste della città

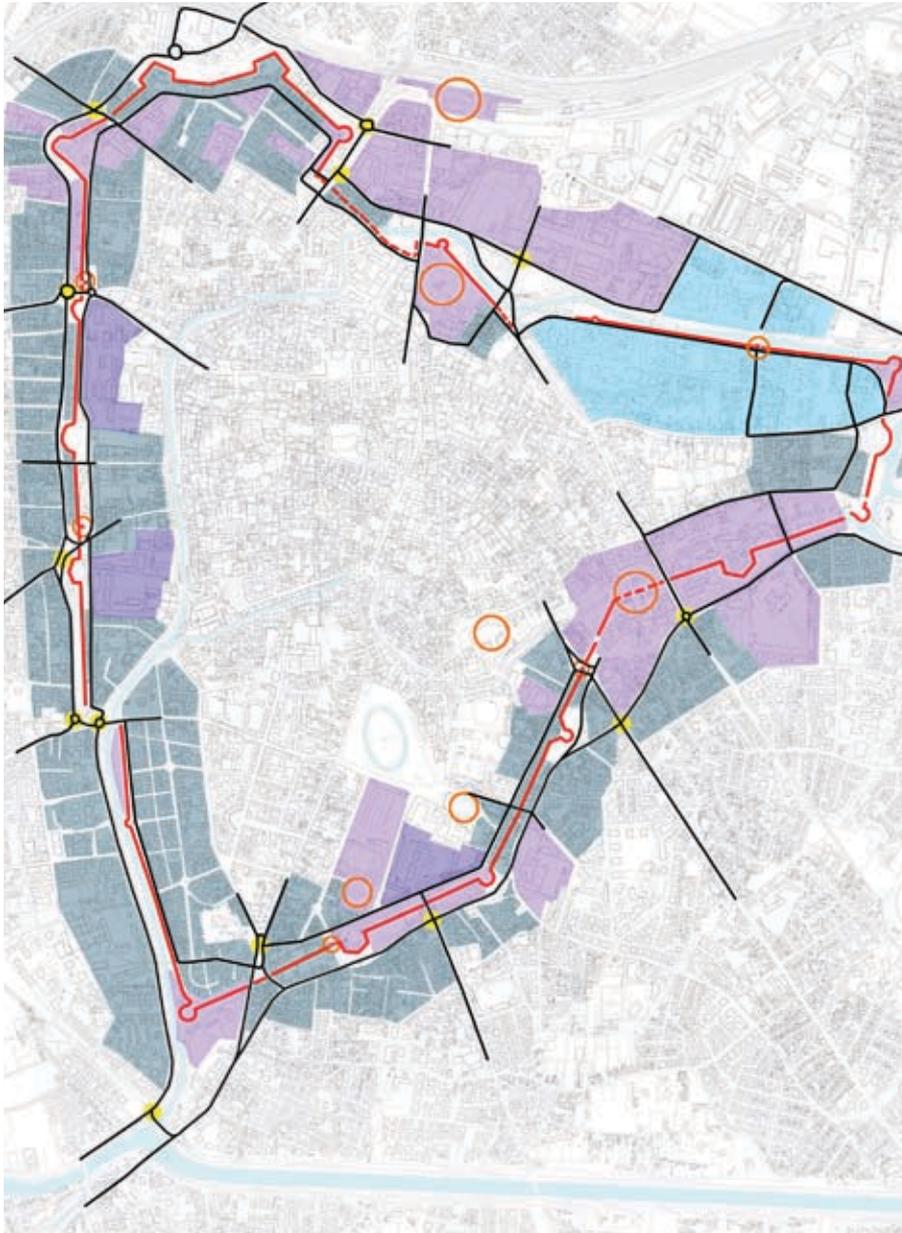
Sopra pianta della zona dell'Alicantino. Sotto foto storica del bagno all'ex stabilimento Rari Nantes.

Il progetto in esame analizza le mura di Padova. Si tratta di un lavoro approfondito in un'ottica di ricucitura visiva e spaziale del circuito murario. L'analisi ha preso in esame tutti i diversi tratti della cinta muraria di Padova. Su di essi è stata svolta un'analisi morfologica per individuare lo stato del fossato, del terrapieno, delle mura e degli edifici in prossimità.

Lo studio ha mostrato diversità e integrità morfologiche degli elementi stessi, ponendo le basi per le ulteriori analisi e successive progettazioni.

L'analisi dell'uso del suolo ha permesso di rilevare le diverse destinazioni in rapporto alle mura (viabilità motorizzata e ciclopedonale, verde pubblico e privato, edifici residenziali e di servizio, accessibilità e inaccessibilità. In alcuni punti, infatti, le mura sono completamente visibili, in altri il verde incolto le copre oppure esse sono state demolite o parzialmente interrate. Lo studio ha permesso di evidenziare il buono stato di conservazione delle porte oppure condizioni di degrado e di rovina della cinta muraria. Per quanto riguarda gli edifici in alcuni casi sono costruiti a ridosso delle mura e ne compromettono la percezione e la visibilità, in altri tratti le aree a ridosso sono completamente sgombrare. Questo lavoro ha permesso che di valutare lo stato di interazione con la viabilità.





Affianco tavola dell'analisi lynchiana del sistema delle mura che sovrappone diversi livelli informativi di analisi rilevati nello studio: i margini delle mura, i nodi del traffico e i percorsi, i riferimenti architettonici, i diversi quartieri (università, servizi, residenza e caserme).

Sotto analisi della cartografia storica. Nell'ordine e pianta storica della zona del Portello Affianco e pianta della zona caserma Prandina residenza e caserme).



Foto storica della breccia di San Prodocimo.

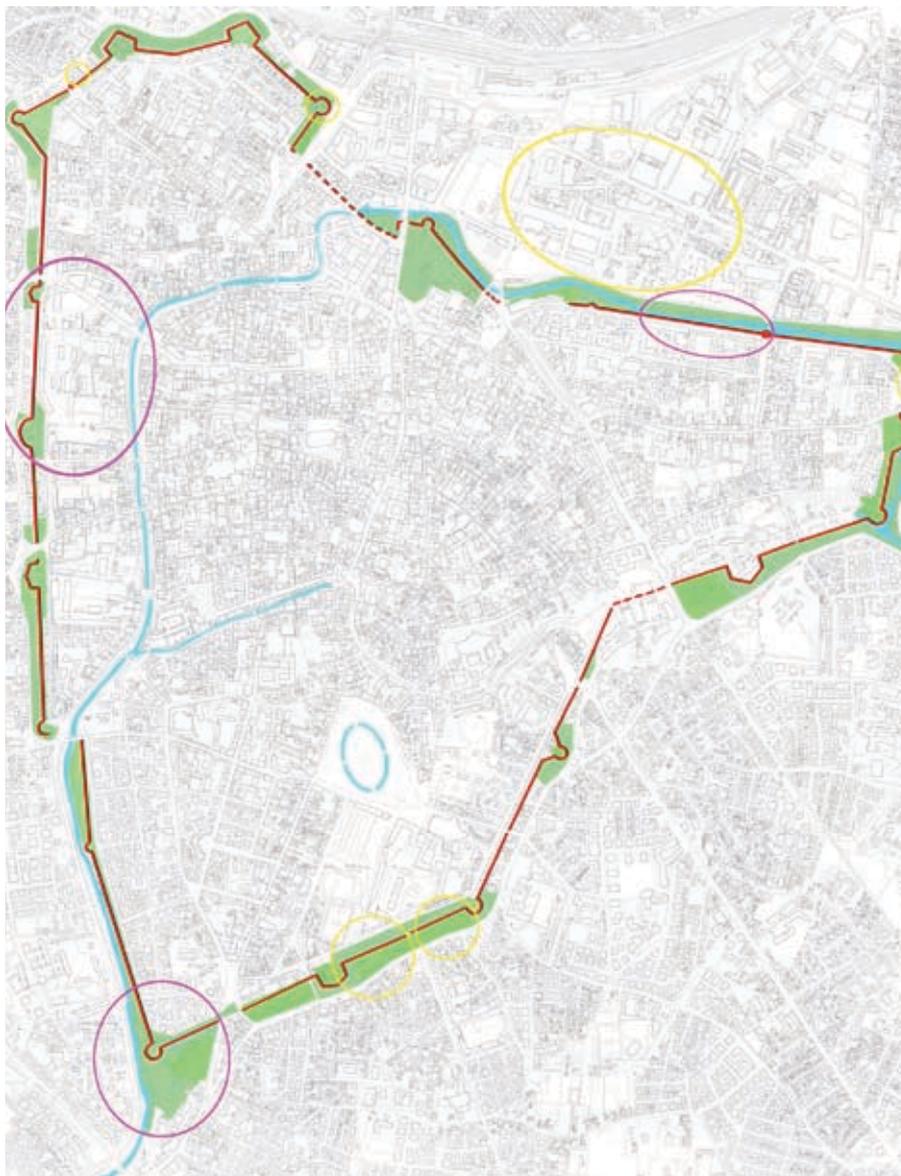


UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA
DICEA (DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA
CIVILE, EDILE E AMBIENTALE)

Laura Cariello, Elena Pavan, Francesco Peruzzo, Giulia Pocchiesa Cantaro

Affianco tavola sul verde e sulle acque della città con individuazione delle polarità di progetto. Nella planimetria risultano evidenziate le mura, il verde privato e il verde pubblico. Le polarità sono distinte in esistenti e di progetto.

Sotto foto storiche che evidenziano il rapporto passato tra la città di Padova e le sue acque. Nell'ordine: Porte Contarine durante i lavori di interramento del primo tratto del Naviglio, fino a Corso Garibaldi, 1956. La Riviera dei ponti Romani fotografata dal ponte che immetteva nella Porta Altinate. Il Porto merci di Corso del Popolo, inizi del '900



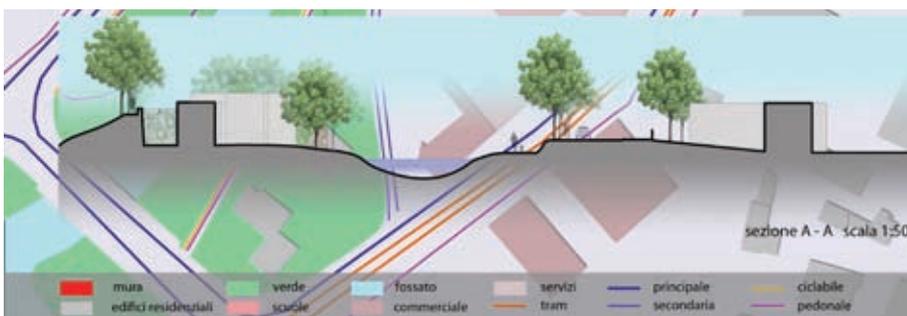


Affianco tavola dell'analisi dello stato di fatto del tratto di cinta muraria denominata Alicorno. Assieme alla sezione in scala 1:500 sono evidenziati gli usi del suolo, le viabilità, le mura e il fossato.

Sotto dettaglio della planimetria del progetto sul bastione Alicorno e mostra lo stato di progetto con l'analisi dei vari elementi funzionali quali la circolazione e l'accessibilità.



Sotto alcune immagini rendering del progetto.

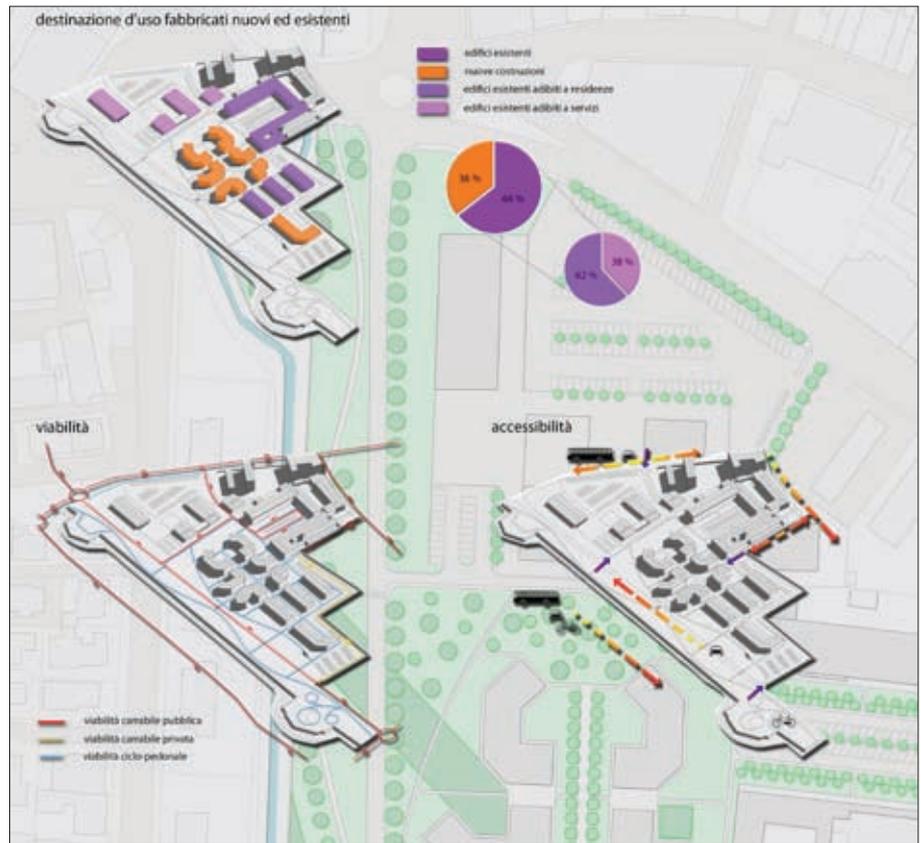


UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA
DICEA (DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA
CIVILE, EDILE E AMBIENTALE)

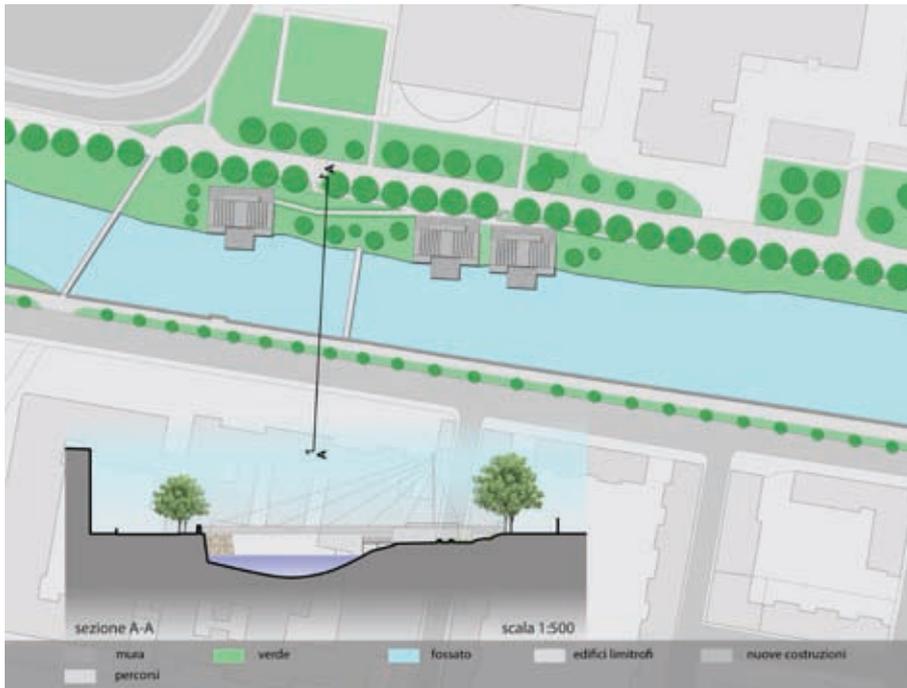
Laura Cariello, Elena Pavan, Francesco Peruzzo, Giulia Pocchiesa Cantaro

Affianco una tavola dello stato di progetto. In evidenza la destinazione d'uso dei fabbricati esistenti e nuovi, e la loro distribuzione. Il progetto esamina anche la viabilità (pubblica, privata e ciclo-pedonale) assieme alle modalità di accesso.

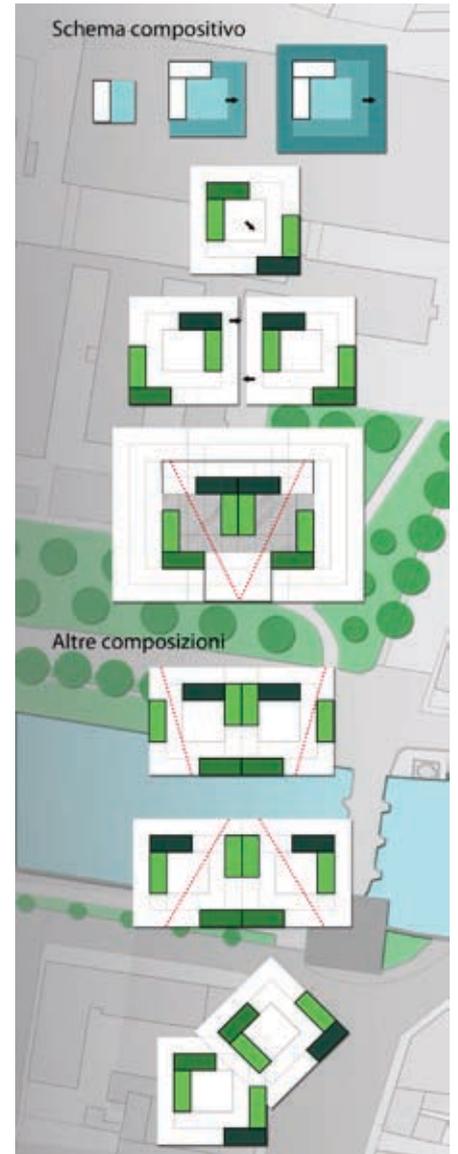
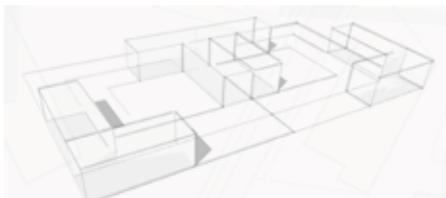
Sotto la planimetria del progetto della Caserma Prandina: l'eliminazione della cinta muraria che chiudeva la caserma separando quel tratto urbano dalle mura consente di proporre un nuovo legame tra struttura insediativa e le mura appunto. Viene quindi proposto un nuovo quartiere residenziale, dotato di servizi, che funge da cerniera tra la città e le mura. A ridosso delle mura viene costruito un parco lineare che diventa parte di un percorso protetto che da qui va al bastione Alicorno.



Affianco viste rendering del progetto relativo alla Caserma Prandina.



A sinistra tavola del progetto relativo alle mura zona 'Portello' con evidenziate le piccole aree di sosta (in realtà veri e propri spazi multifunzionali) che, posti sull'argine, consentono di rendere nuovamente percepibili le mura e fungono da elementi di servizio alle strutture universitarie poste a cavallo delle mura stesse. L'area è quella di Via Loredan a ridosso del Portello.



A sinistra disegni dell'evoluzione e viste interne del modulo progettato per il Portello. Sopra schema compositivo del modulo.

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

Silvia Cerato, Luca Favaro, Roberto Righetti, Paolo Scocco

Affianco tavola di progetto dell'area di studio che include le zone residenziali San Lazzaro e Mortise e la ZIP Nord. Evidenziate le aree di intervento: la stazione SFMR, l'Arco di Giano, il nuovo quartiere residenziale, la nuova viabilità e i nuovi edifici.

Sotto alcune immagini degli episodi urbanistici che hanno interessato dagli anni 50 ad oggi l'area oggetto di esame.



Foto aerea di San Lazzaro e della ZIP Nord, 1961



Piano esecutivo per il nucleo P.E.E.P. di Mortise Ovest, 1965



NET Center, 2008

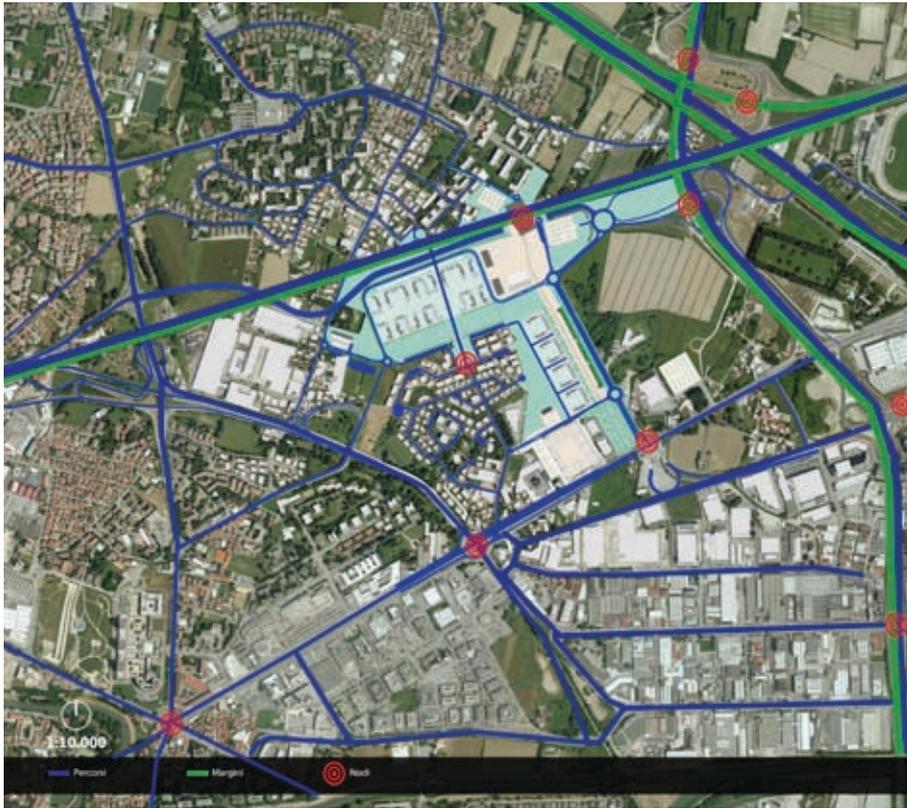


Quadrante Nordest

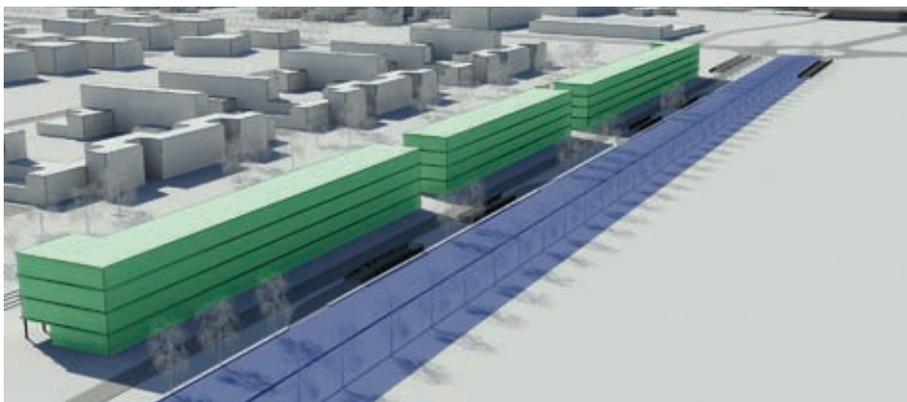
L'area in analisi ha subito negli ultimi 50 anni trasformazioni importanti. Punto di svolta è la decisione di dare forma alla ZIP (Zona Industriale di Padova) agli inizi degli anni Sessanta e il quartiere PEEP a Mortise Ovest. L'asse viario di Viale San Marco, una delle principali arterie che connette la città di Padova con il suo hinterland, funge da margine tra la destinazione industriale/produttiva della ZIP e quella residenziale di San Lazzaro e Mortise.

La zona di Padova Est negli ultimi quindici anni, grazie al casello autostradale e al progetto della stazione SFMR di San Lazzaro, ha subito una rapida evoluzione e si sta trasformando in un'area dedicata soprattutto ai servizi (grandi catene di distribuzione, tempo libero e sport) e attività terziarie e direzionali.

Il sistema insediativo da una netta distinzione delle destinazioni d'uso, con Viale San Marco che definisce una netta cesura tra la zona Nord e Sud. Al di sotto di questa importante arteria stradale si trova la ZIP Nord mentre sopra si trovano i quartieri di San Lazzaro e Mortise. Quest'ultimo in particolare è dotato di un ampio spettro di servizi, come grandi impianti sportivi e scuole. All'interno di San Lazzaro sono presenti anche alcune attività produttive, tra cui una grande acciaieria.



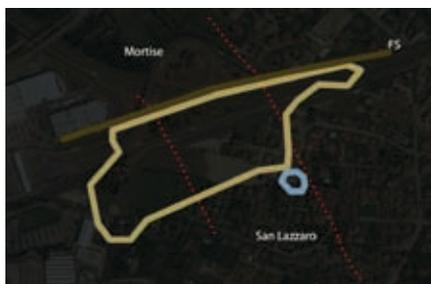
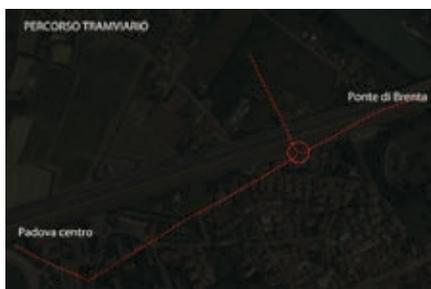
Affianco analisi lynchiana del progetto con evidenziati percorsi, nodi e margini. Più in basso rendering di progetto della nuova stazione SFMR e degli edifici lineari e del boulevard. Sotto immagini del percorso della Tangenziale, del margine della linea ferroviaria e del nodo del casello autostradale.



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

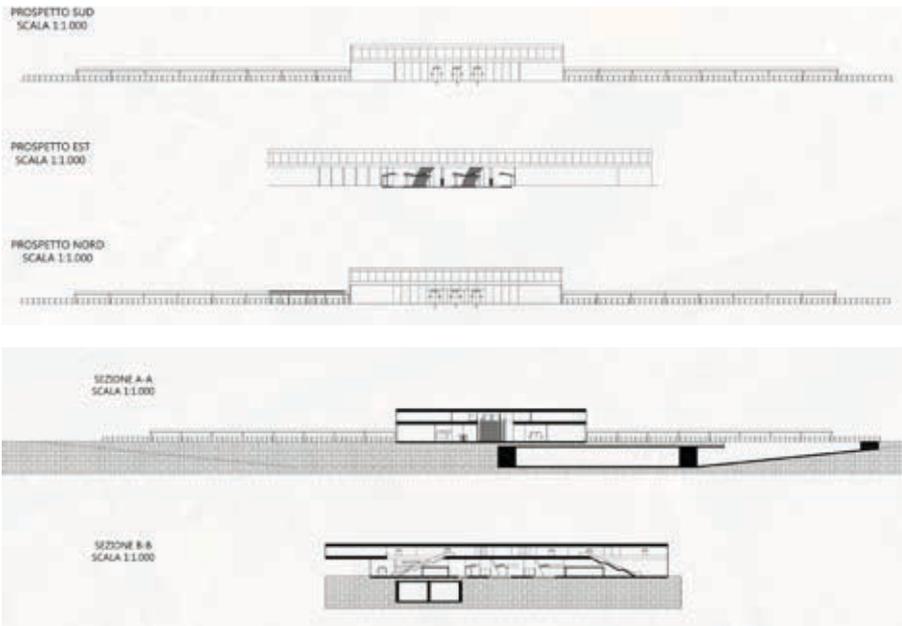
Silvia Cerato, Luca Favaro, Roberto Righetti, Paolo Scocco

Affianco tavola delle criticità. È evidente come l'attuale organizzazione del traffico proveniente da Ponte di Brenta e da Padova centro renda difficoltosa la circolazione del sistema tramviario, quest'ultimo necessario per la funzionalità urbana della città e per la futura presenza a San Lazzaro della stazione SFMR. Si rende quindi necessaria la riorganizzazione della viabilità soprattutto per quanto riguarda l'incrocio che porta all'imbocco della tangenziale. L'area incolta presente è evidente come l'attuale organizzazione del traffico proveniente da Ponte di Brenta e da Padova centro renda difficoltosa la circolazione del sistema tramviario, quest'ultimo necessario per la funzionalità urbana della città e per la futura presenza a San Lazzaro della stazione SFMR. Si rende quindi necessaria la riorganizzazione della viabilità soprattutto per quanto riguarda l'incrocio che porta all'imbocco della tangenziale.



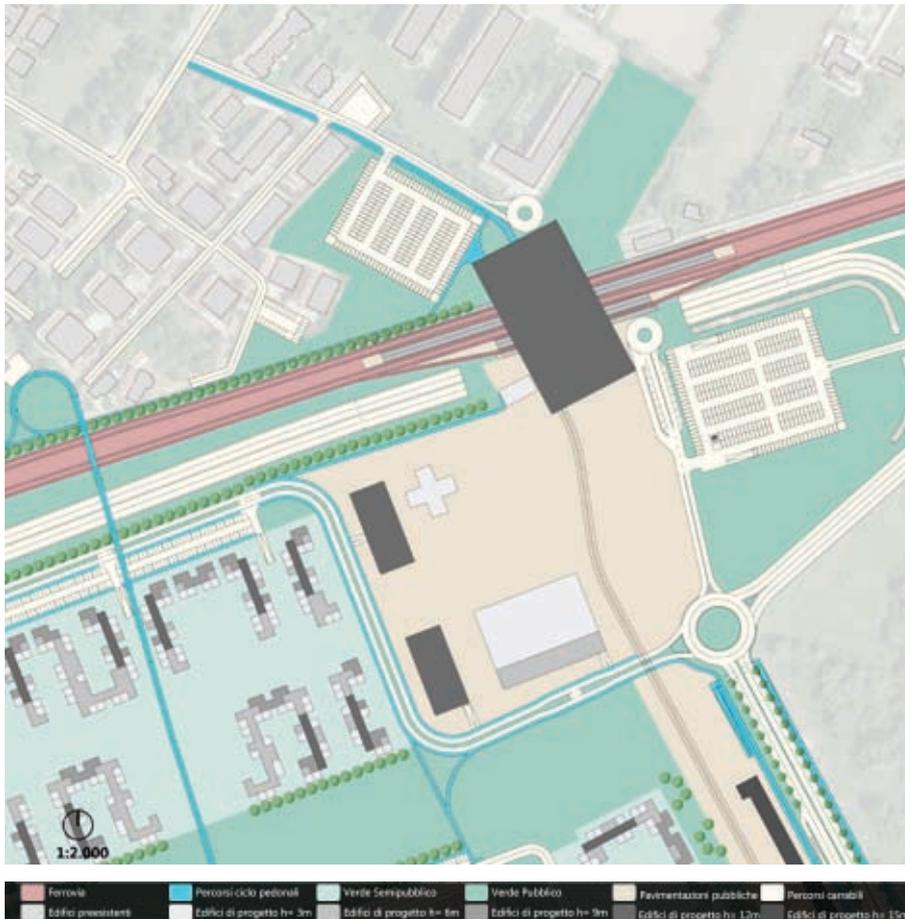
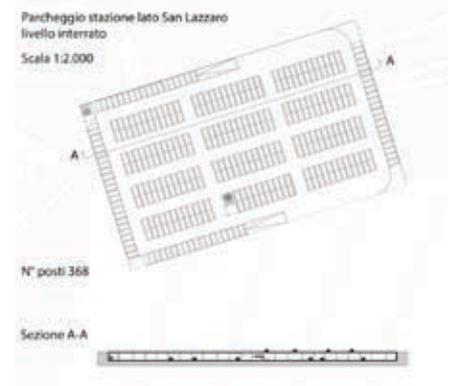
L'area incolta diventa spazio per il nuovo quartiere residenziale. Affianco il rendering del progetto che sorgerà dietro l'area del Net Center e che è in parte composto dal quartiere progettato da Galfetti e parallelamente alla linea del tram da edifici residenziali da noi pensati e che riprendono le forme degli edifici firmati da Galfetti, come nelle immagini più in basso.





Affianco prospetti e sezioni della nuova stazione SFMR. Più in basso la planimetria di progetto con evidenziate gli edifici di nuova costruzione, il verde, i percorsi ciclopodonali.

La stazione è servita anche da una serie di parcheggi di servizio, come quello interrato lato San Lazzaro riportato sotto. Sono previste anche nel progetto delle possibili aree di espansione per un numero potenziale totale di posti di oltre 1.300 auto.



Sopra viste rendering di progetto della stazione SFMR dai binari e da San Lazzaro.

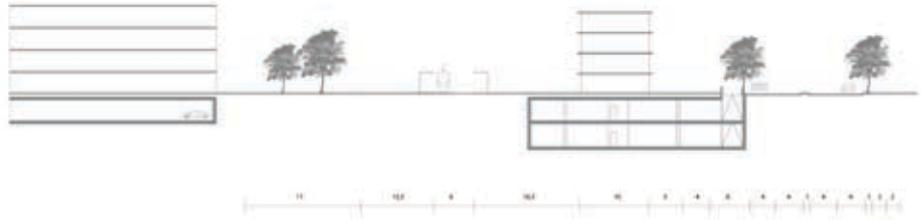
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA
DICEA (DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA
CIVILE, EDILE E AMBIENTALE)

Silvia Cerato, Luca Favaro, Roberto Righetti, Paolo Scocco

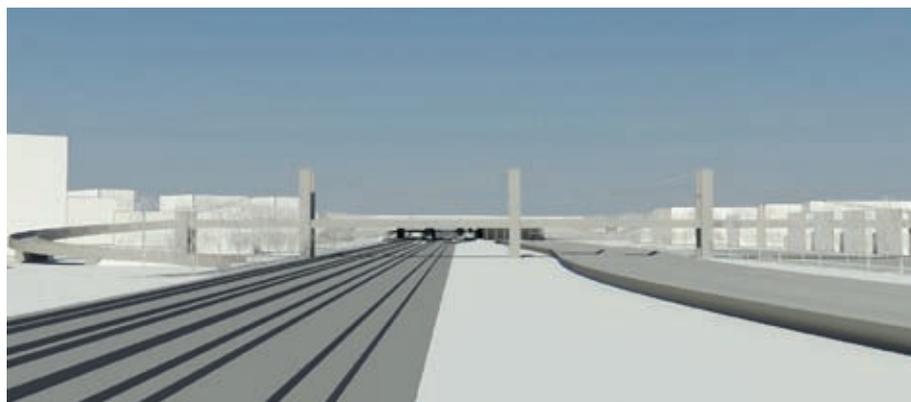
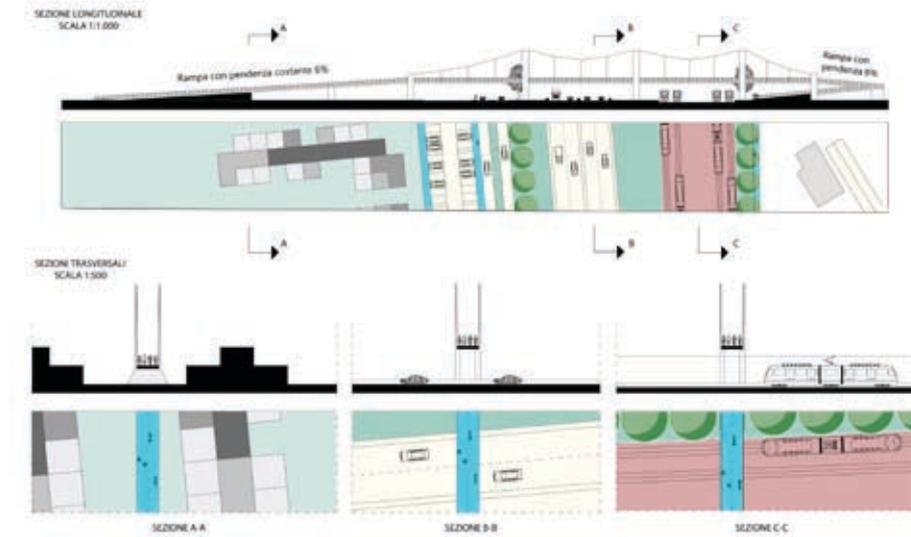
Con l'inserimento della nuova stazione SFMR, si è ritenuto opportuno creare un boulevard o un 'viale della stazione' che porti ad essa, e inserendo una rotonda che renda immediato l'accesso.

Affianco sezione trasversale del Boulevard i longitudinali e trasversali del progetto sulla viabilità ciclopedonale.

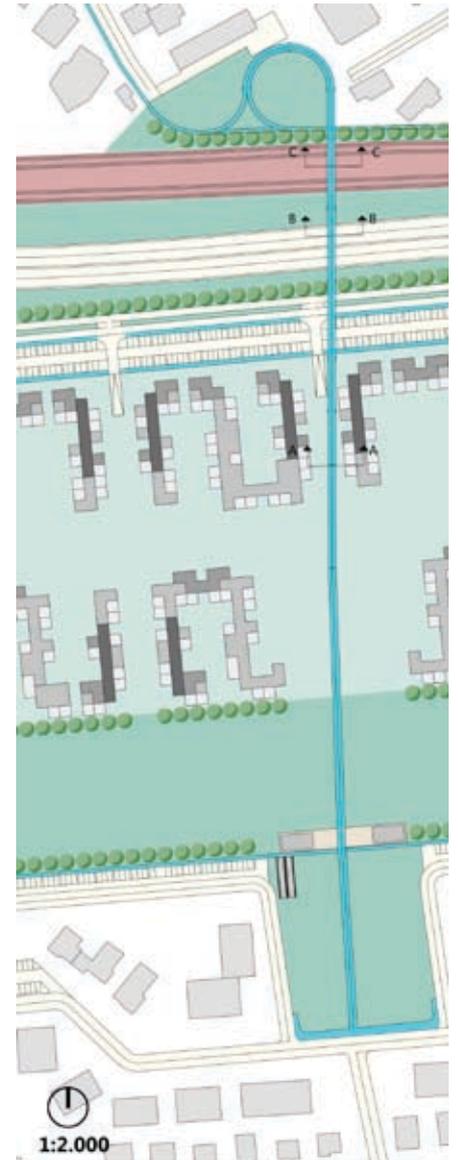
Sotto la planimetria del progetto con evidenziato le piste ciclabili, il verde pubblico e privato, la strada e lo spazio pavimentato.



Affianco vedute rendering del Boulevard pedonale e carrabile.



Affianco sezioni longitudinali e trasversali del progetto sulla viabilità ciclopedonale. Sotto la planimetria del progetto con evidenziato il nuovo percorso sopraelevato che scavalca la ferrovia, il verde, l'edifico esistente e di progetto.



Affianco viste rendering di progetto del ponte ciclopedonale verso la stazione e dello stesso ponte da San Lazzaro verso Mortise.