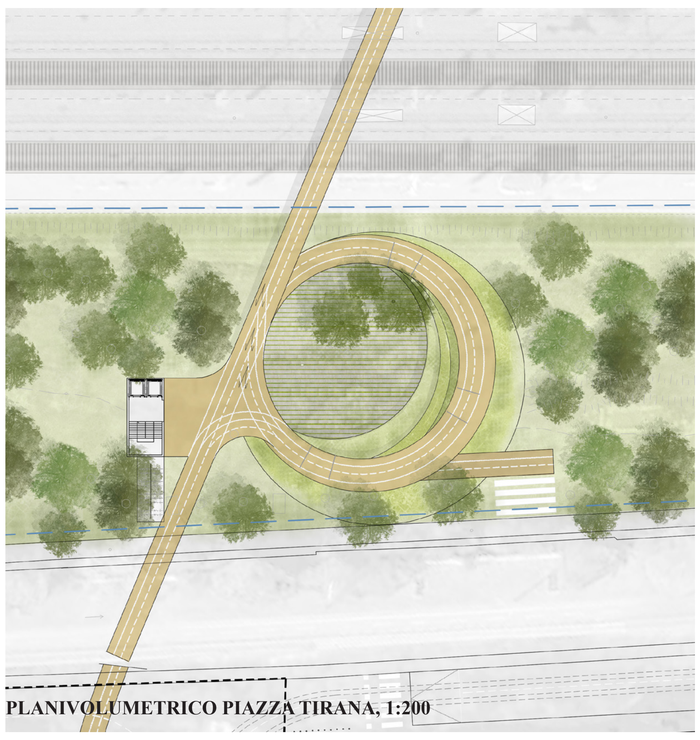
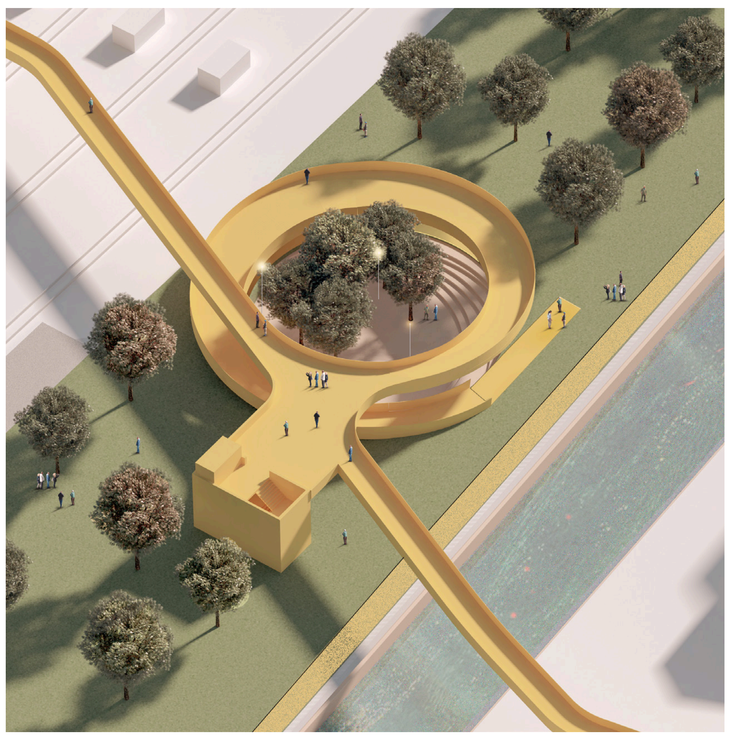
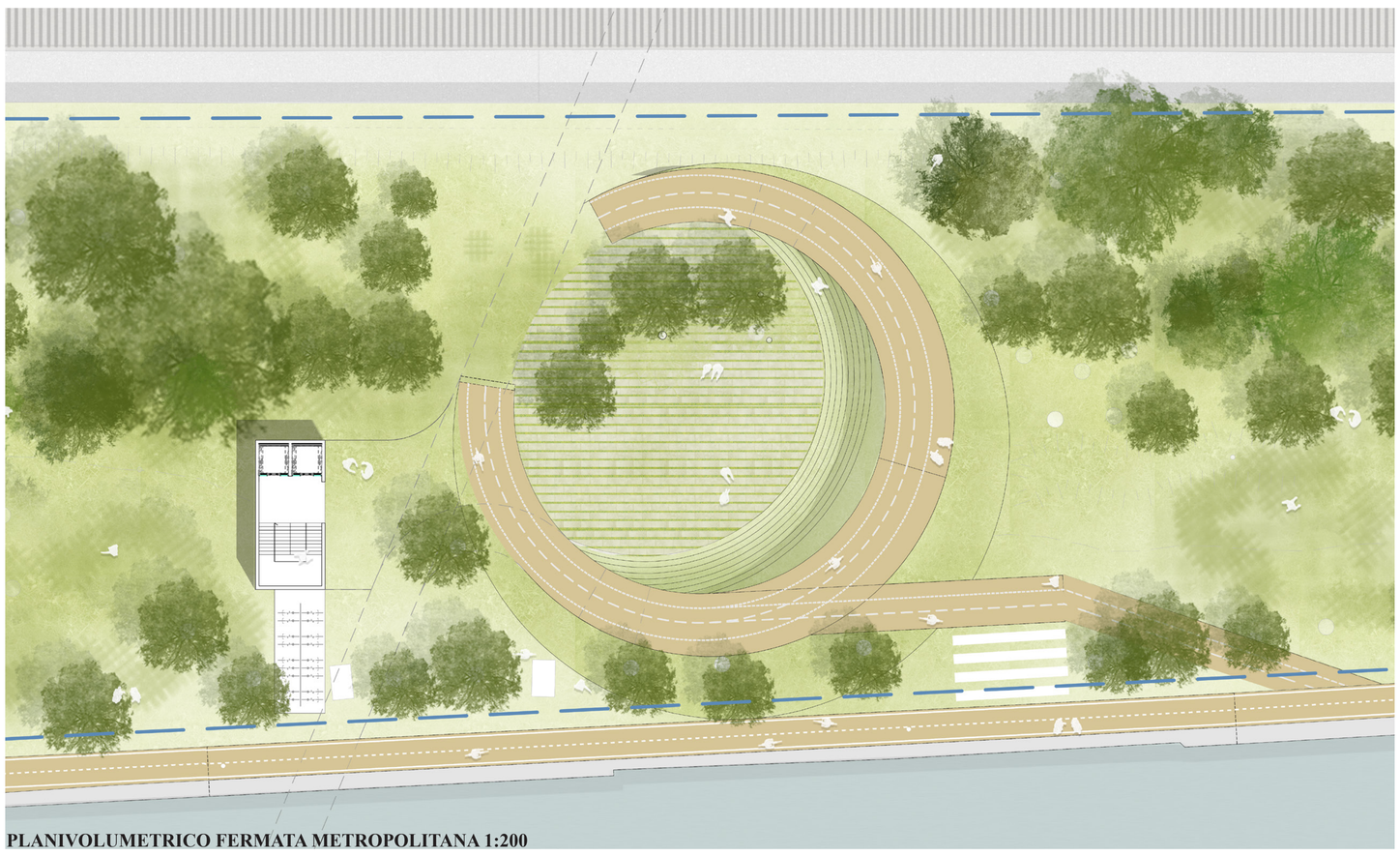
1A
M4 + IL PARCO LINEARE

Il parco urbano accompagna il percorso ciclabile costruendo un nuovo paesaggio che reinterpreta i caratteri agricoli e li declina in chiave urbana.

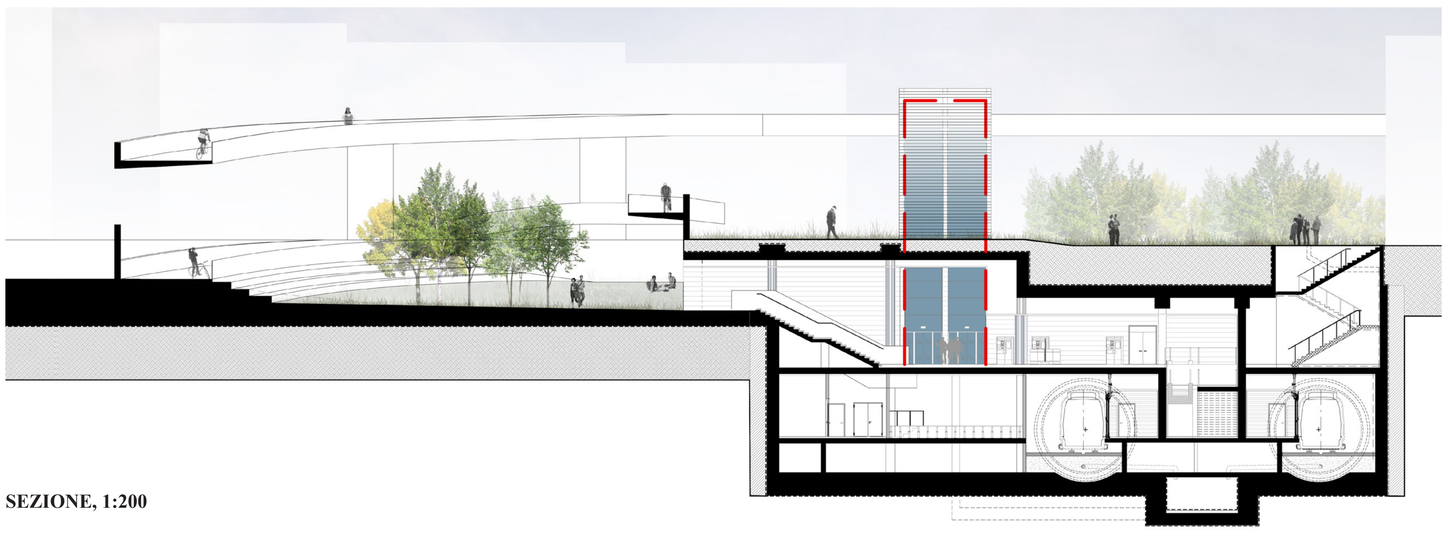


PLANIVOLUMETRICO PIAZZA TIRANA, 1:200

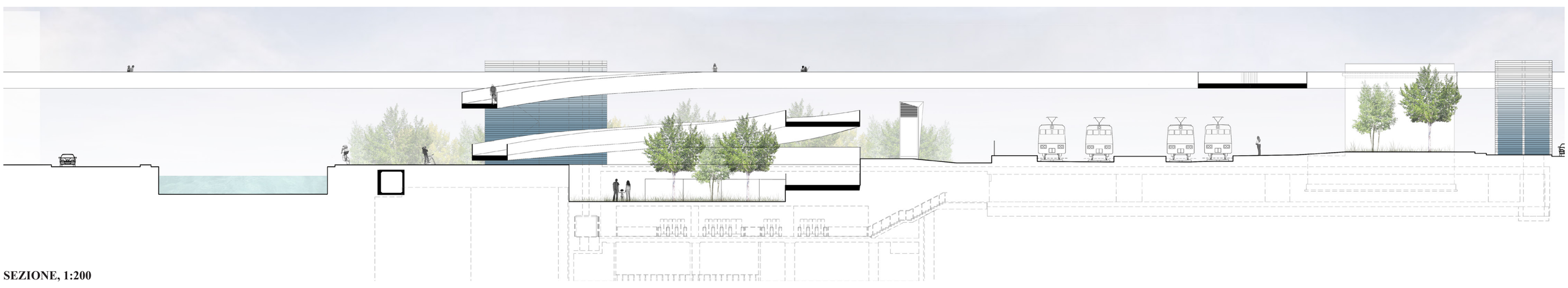




PLANIVOLUMETRICO FERMATA METROPOLITANA 1:200



SEZIONE, 1:200



SEZIONE, 1:200

1. IL PARCO LINEARE E LA METRO M4

Superata la ferrovia, la passerella si connette tramite una seconda rampa ad anello all'Azaia del Naviglio Grande, raggiungendo la quota del parco lineare servito inoltre da una connessione verticale comprendente il blocco scale ed ascensori.

Al fine di poter risolvere tutti i collegamenti funzionali, nella sintesi di un unico segno ed elemento architettonico, raccordando sistemi di quota differenti, dalla quota del parco, un'ulteriore rampa consente di collegarsi direttamente alla stazione M4 in corso di realizzazione, raggiungendo la quota atrio posta a -4,50 m dal piano di campagna. L'oggetto architettonico risponde altresì alla necessità di definizione di un nuovo portale d'ingresso alla stazione.

Le necessità connettive e funzionali, favoriscono la genesi di una nuova piazza urbana gradonata, prospiciente alla stazione M4 che all'occorrenza può accogliere piccoli eventi e manifestazioni all'aperto.

In corrispondenza del nodo centrale, corrispondente all'area di futuro insediamento della metro M4, la definizione della passerella di collegamento è stata definita a partire dall'ingresso principale ed dal blocco ascensori e sviluppato coerentemente con esso.

La connessione ciclopedonale generatrice di nuovi spazi pubblici

I percorsi del parco, delle piazze e le piste ciclabili di nuovo inserimento, sono collegati a quelli esistenti secondo uno schema chiaro e facilmente identificabile, favorendone fruibilità, orientamento e connessione tra le parti (spazi di sosta e per il gioco, aree attrezzate, fermate dei mezzi pubblici, piste ciclabili, edifici ecc.) e generando un nuovo sistema di spazi pubblici.

L'inserimento della nuova passerella ciclopedonale, intende definire una nuova spazialità a carattere conviviale in grado di recuperare le aree limitrofe nell'ottica di un generale programma di riqualificazione urbana, armonizzandosi con il contesto e riducendo al minimo l'impatto con il suolo, attraverso uno studio coerente ed attento del suo assetto complessivo e delle sue caratteristiche geometrico-dimensionali.

In questo senso i nodi progettuali, non hanno riguardato i soli interventi in testata della passerella ed i sistemi di risalita e discesa, ma più in generale il disegno di riqualificazione complessiva dell'area ad essa connessa.

Gli elementi che definiscono la passerella si trasformano in nuovi luoghi del paesaggio urbano, un layer di percorrenze e luoghi di sosta sovrapponibile al tessuto esistente. Il linguaggio architettonico impiegato per l'intervento complessivo, le scelte tecnico-funzionali e la gestione dei flussi e dei percorsi è coerente ed unitario.

Il progetto intende proporre una soluzione adeguata a rispondere alle esigenze di un'utenza il più possibile diversificata, creando, lungo il percorso, una nuova promenade coerente all'idea di nuovo paesaggio urbano dove ogni forma infrastrutturale diventa luogo dello stare a più livelli.

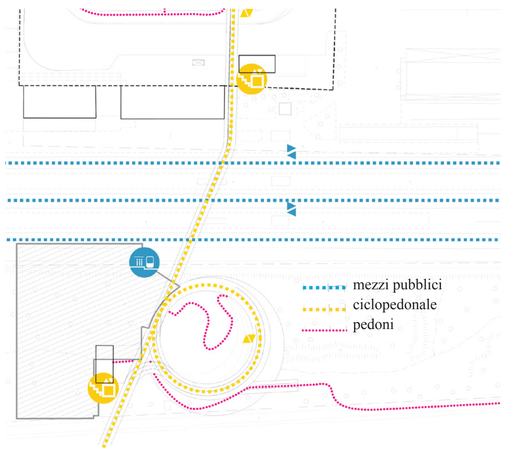
La larghezza media della careggiata della passerella, comprendente due corsie ciclabili ed una pedonale e delle relative rampe è pari a 4,00 metri, salvo poi slabrarsi in corrispondenza dei due anelli principali, utili alla definizione di piccole aree di sosta e punti panoramici interni al percorso e separate da linee contigue per definirne le superfici.

L'articolazione di diversi scenari urbani, percorsi e viste sul paesaggio a diverse quote mira soprattutto a promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sostenibile per riscoprire un rapporto autentico con il paesaggio, sia urbano che extraurbano e la lentezza come valore del vivere bene.

Il sistema di "raccordi nel paesaggio" possono essere assimilati a spazi espositivi legati alla tradizione agricola collegati al tema della mobilità lenta e sostenibile inserendosi in un tessuto urbano fatto di tracciati, episodi di rigenerazione urbana e spazi temporanei, nuove "piazze" di convivialità ed incontro a più livelli.

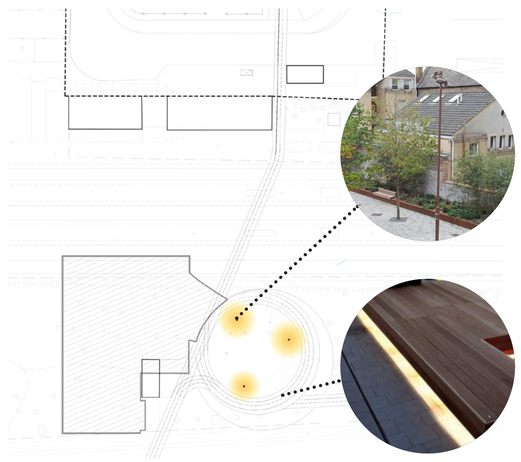
Semplicità, interconnessione, facilità di spostamenti, intuitività nell'orientamento sono gli obiettivi alla base della progettazione della mobilità dell'area.
La pista ciclabile infrastruttura l'area e si connette con le parti previste da bando fino ad incontrare nella parte più a sud il sistema del parco agricolo. Un grande nuovo elemento circolare ridisegna la mobilità pubblica garantendo l'accesso alla metro e alla quota della pista sopraelevata.

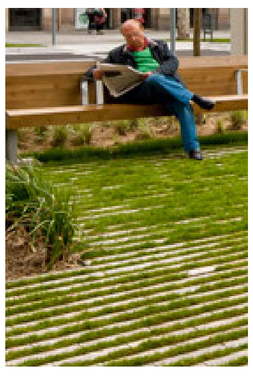
2. IL PAESAGGIO DELLA MOBILITÀ



Il progetto illuminotecnico è caratterizzato da due principali sistemi di luce. Un primo sistema, che garantisce la luce diffusa e bassa è dato da luci LED integrate nelle sedute. Tale sistema garantisce un luce morbida, diffusa, bassa ma costante, evitando di lasciare zone buie. Il secondo sistema è definito da elementi puntuali che illuminano i principali ambiti pubblici.

3. IL PAESAGGIO DELLA LUCE



4. PAESAGGIO E MATERIA

Il progetto del suolo ha come obiettivo quello di trovare il giusto equilibrio tra superfici materiche ed impermeabili e superfici verdi e permeabili. Ampi spazi verdi e permeabili si alternano a pavimentazioni permeabili o inverdite. Ove possibile, la pista ciclabile è realizzata in un conglomerato cementizio e terra, riducendo l'impatto ambientale di tale superficie. Ampie alberature creano confortevoli zone di ombra. Pavimentazioni chiare a base di inerti riciclati e superfici in legno riducono gli effetti negativi dell'isola di calore e contribuiscono a creare una nuova atmosfera urbana per uno spazio pubblico contemporaneo, aperto, sostenibile.