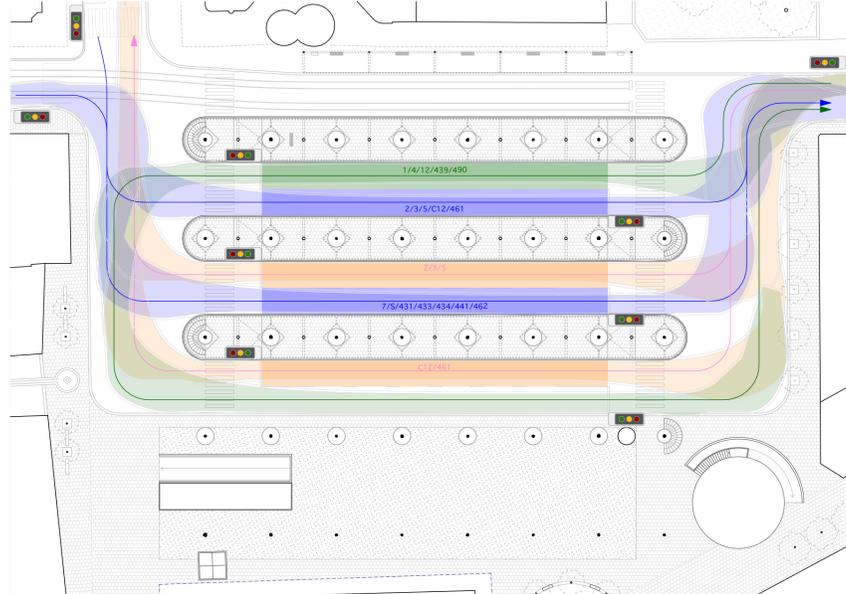


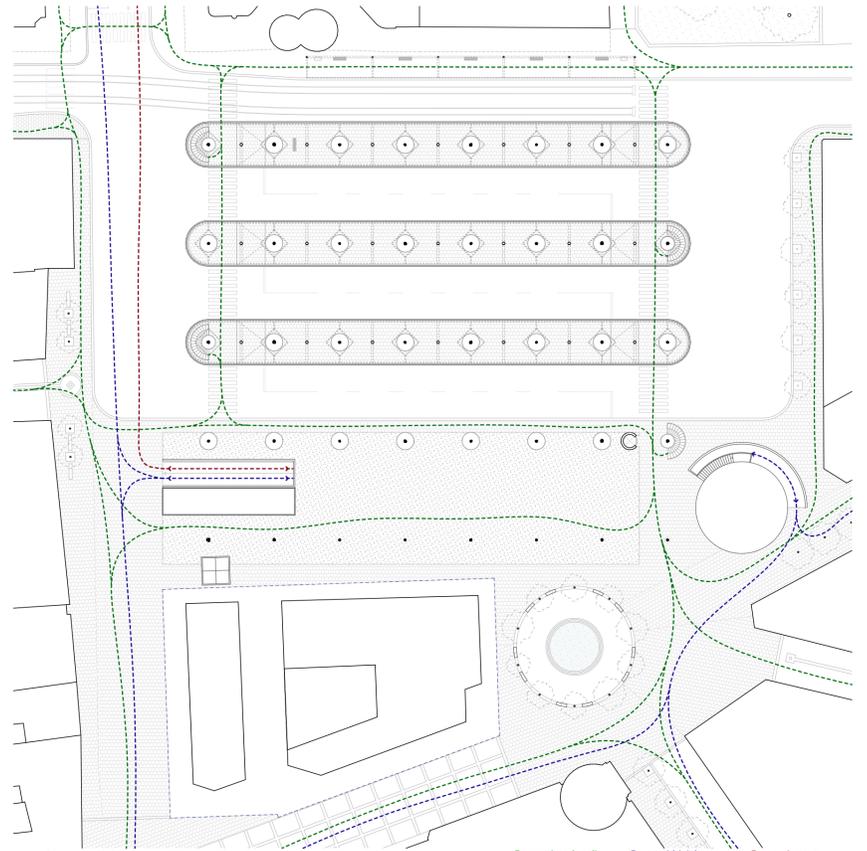
Circolazione



Circolazione bus

Il progetto prevede una disposizione delle fermate analoga a quella esistente, caratterizzata da spazi pedonali più generosi che, in considerazione di un futuro aumento dei passeggeri offrono migliori condizioni di attesa e riducono i conflitti tra utenti che attendono, scendono o salgono sui mezzi pubblici. Le fermate richieste sono distribuite su 5 corsie con una lunghezza disponibile di 49 metri capace di accogliere due veicoli articolati e un veicolo standard. Alle 5 corsie di fermata se ne aggiunge una sesta dedicata al transito dei veicoli, necessaria per l'inversione di marcia di alcune linee. Le fermate con uscita verso Via Pretorio, disposte su 3 corsie, possono essere configurate con bordure conformi alla legge sui disabili. Data l'inevitabile sovrapposizione degli spazi di manovra per l'entrata e l'uscita dalle corsie di fermata, il funzionamento è gestito tramite un sistema semaforico, nel quale dovrà essere integrata anche la gestione del tram-treno. Gli attraversamenti pedonali delle aree di fermata e di circolazione dei mezzi pubblici sono di principio analoghi a quelli attuali ed integrati nella regolazione semaforica del piazzale.

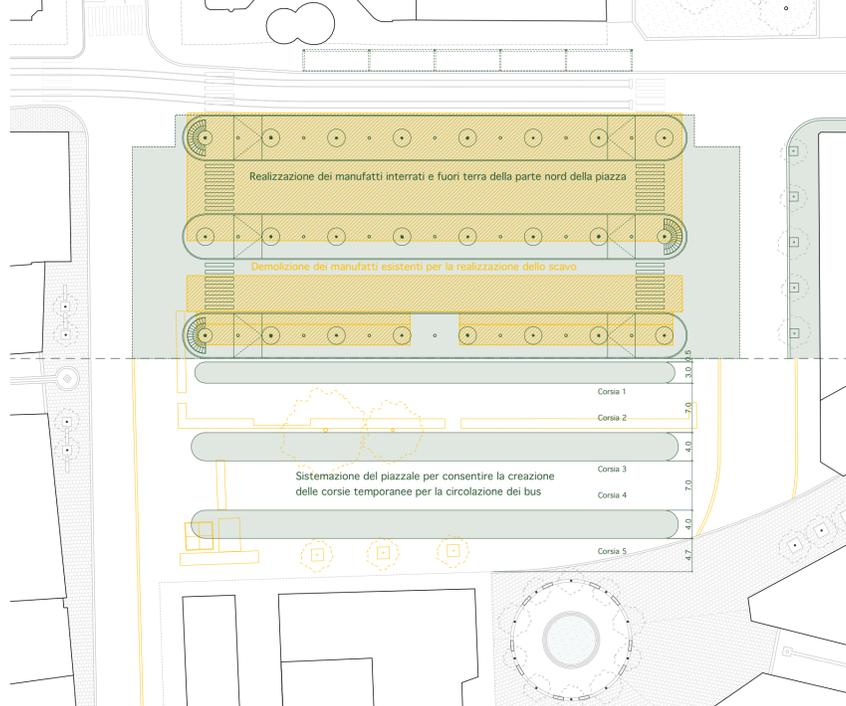
I posteggi per le biciclette e le moto sono sotterranei. Le rampe di accesso si situano nella zona pedonale della piazza. L'accesso principale si situa sul lato di Via Pretorio, che consente un collegamento alla rete viaria più semplice e sicuro. La rampa rettilinea è stata progettata per essere utilizzabile sia dalle biciclette che dalle moto, mentre il secondo accesso al posteggio interrato viene posizionato vicino a Via al Forte ed è fruibile unicamente dalle biciclette. Gli accessi pedonali al piano inferiore sono garantiti dai quattro vani scale, posizionati rispettivamente su ogni piattaforma di fermata bus e sulla piazza in calcestruzzo, dove trova spazio anche un ascensore. Le rampe di accesso e la configurazione dei posteggi e delle aree di circolazione sono conformi alle disposizioni delle norme VSS.



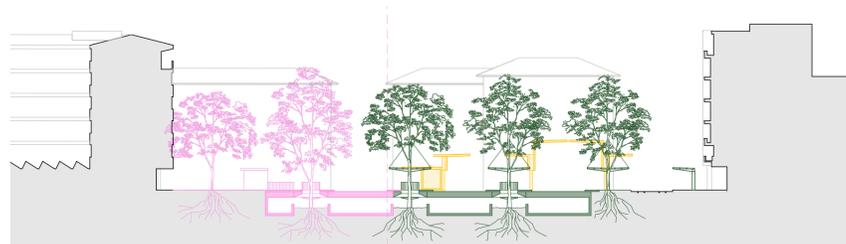
Circolazione lenta e moto

Percorsi pedonali - Percorsi biciclette - Percorsi moto

Tappe di cantiere

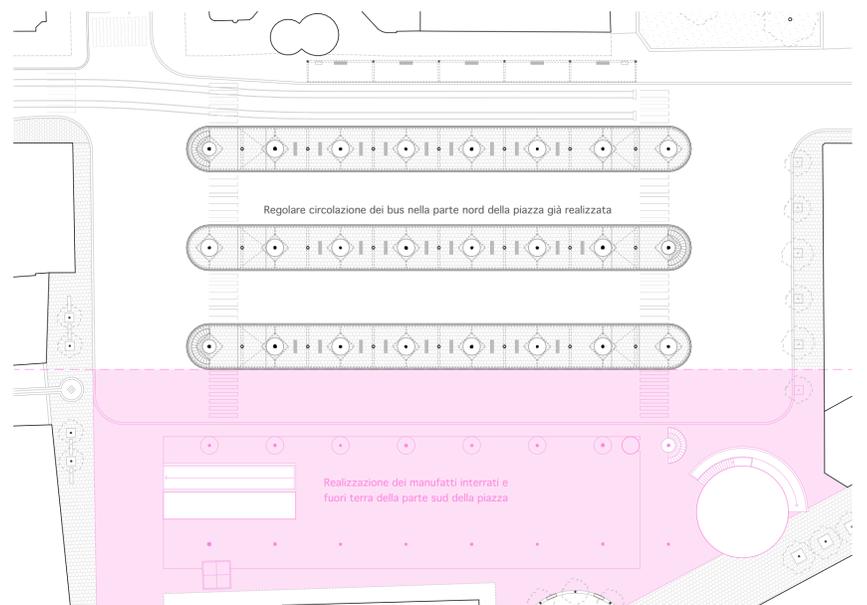


Tappa 1



Tappe in sezione

Tappa 1 Tappa 2



Tappa 2

L'esecuzione del cantiere a margine è prevista a tappe per permettere l'esercizio minimo del nodo intermodale durante tutte le fasi come prescritto nel bando di concorso. Le tappe previste sono sostanzialmente due:

Tappa 1
La prima tappa comprendente la zona nord tra Via Pretorio e Via Nizzola verso Corso Pestalozzi. Si prevede la modifica della zona sud della piazza per fare posto alle cinque corsie provvisorie per il servizio pubblico, che rimarranno attive per tutta la prima fase di cantiere. Nella zona nord si prevede la demolizione della pensilina esistente per effettuare lo scavo per il cantiere e la realizzazione sia del parcheggio interrato sia della parte in superficie con le nuove piattaforme di fermata bus.

Tappa 2
La seconda tappa comprendente la zona sud tra Via Pretorio e Via Nizzola verso l'edificio UBS. Si prevede di spostare il traffico del servizio pubblico nella zona nord della piazza già realizzata durante la tappa 1, mentre a sud si procederà con lo smantellamento delle corsie provvisorie e la realizzazione dei manufatti interrati e fuori terra previsti dal progetto.

In ogni tappa vi sono una serie di lavorazioni specifiche o fasi che si ripetono secondo la cronologia seguente:

- Demolizione e rimozione soprastrutture e/o stabili o arredo urbano esistente, mantenendo una zona per l'area di cantiere o sfruttando gli stabili esistenti quali aree di cantiere.
- Rimozione pavimentazioni o eventuali fondazioni presenti e riciclo o trasporto in discarica
- Rimozione infrastrutture da eliminare o esecuzione di provvisori per infrastrutture che devono ancora essere in esercizio provvisoriamente (Città di Lugano, AIL, Swisscom, UPC, altro)
- Esecuzione di provvisori pedonali e/o veicolari, in particolare TP, TPRIV
- Scavo generale con sostegno fosse di scavo lato Via Pretorio / Via Nizzola
- Edificazione autosilo con fondazioni, platea, pareti, rampe, scale, vasche piante, soletta, arresto getto secondo ottimizzazioni statiche, vasca bianca platea e pareti, con pareti divisorie provvisorie
- Posa infrastrutture in getto e/o fuori getto
- Esecuzione impermeabilizzazioni soletta
- Posa soprastruttura (massetti, bordure, pavimentazioni in asfalto e pavimentazioni pregiate, canale smaltimento acqua)
- Esecuzione elementi strutturali (calcestruzzo/ acciaio) fuori terra
- Posa strutture metalliche pensiline e alberature e impianto di irrigazione
- Posa arredo urbano e segnaletica orizzontale e verticale
- Esecuzione allacciamenti elettrici
- Messa in esercizio tappa 1, a seguire tappa 2 secondo cronologia sopra indicata

Le tempistiche esecutive per il cantiere sono definite come segue:

Tappa 1

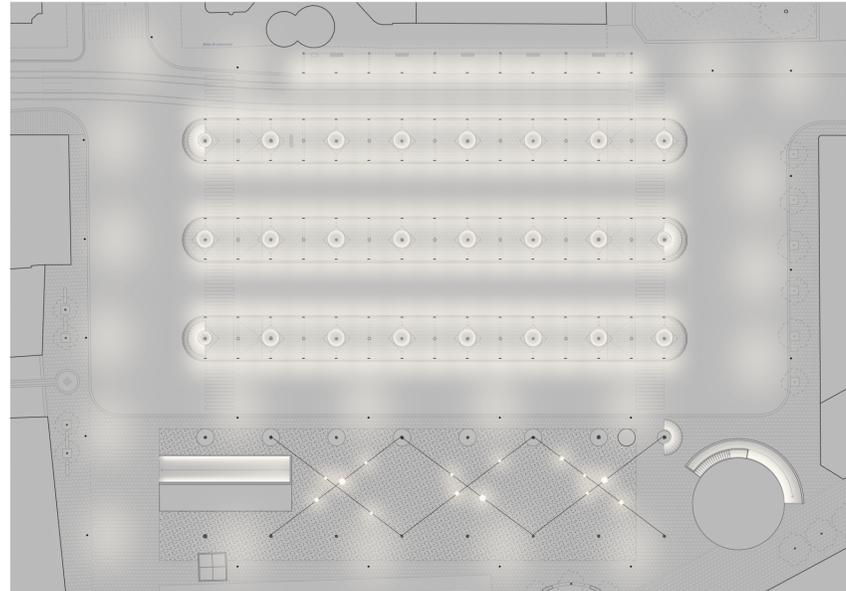
- lavori preliminari e costruzione grezza: 6 mesi
- soprastrutture e finiture: 4 mesi

Tappa 2

- lavori preliminari e costruzione grezza: 6 mesi
- soprastrutture e finiture: 8 mesi

La durata complessiva del cantiere è quindi di 24 mesi

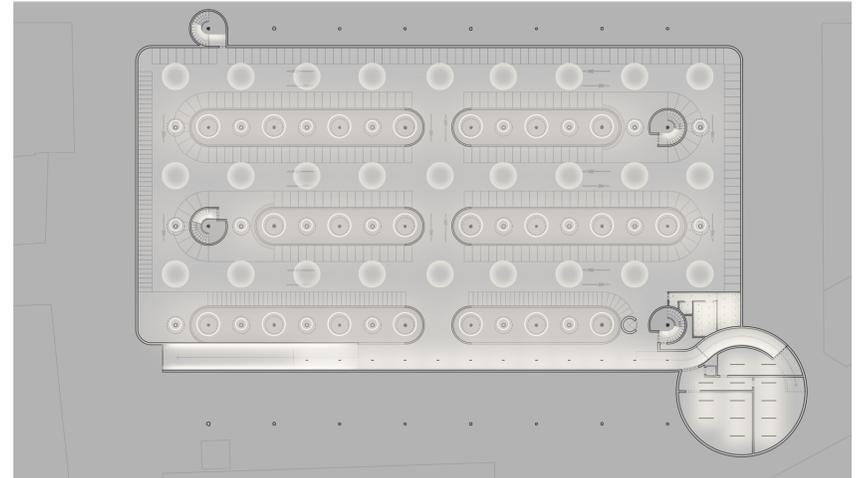
Illuminazione



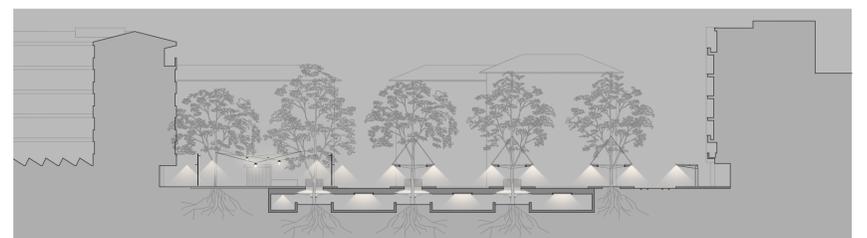
Illuminazione piano terreno

La proposta concorsuale si fonda su criteri e considerazioni di sostenibilità (risparmio energetico ed inquinamento luminoso), funzionalità (qualità tecnica, sistemi di controllo), sicurezza (aspetti normativi) e qualità architettonica (percezione, orientamento, place-making) e ha come punti cardine la scelta procedurale di un generoso tappeto alberato che connette anche tramite la luce naturale il piano terreno all'interrato. Al piano terreno l'illuminazione è minima e funzionale, risulta tramite sorgenti incassate-puntuali, schermate e di dimensioni ridotte - nell'area della pensilina, e tramite apparecchi testa-palo o a proiettore orientabile nelle restanti superfici stradali e pedonali, con altezza di installazione ridotta (max. 5 m dal livello stradale). I corpi illuminanti sospesi (lanterne o simili, dalla marcata qualità decorativa e rispettiva materializzazione) nella porzione a sud, ad uso pedonale, contribuiscono

alla caratterizzazione di questo spazio sociale ed alla creazione di un'atmosfera luminosa festiva, ricca ed attraente. Al piano interrato è la forma circolare a permeare lo spazio architettonico e luminoso. Per l'illuminazione generale vengono previsti campi luminosi circolari di notevole grandezza, applicati a soffitto ed organizzati secondo una griglia regolare allineata alla posizione delle colonne e sfalsata rispetto a quella dell'alberatura. L'emissione di luce indiretta genera luce diffusa dal carattere confortevole ed accogliente. Come contrappunto è da intendersi l'attivazione dei capitelli delle colonne (tramite apparecchi anello ad emissione indiretta) e delle strombature dei lucernari (illuminati dal basso tramite faretto con "gobo"), la cui combinazione crea un'alternanza luminosa di forme positive e negative dal ritmo spiccato.



Illuminazione piano interrato



Sezione illuminazione

