

# Infraestructura i ciutat

Dues propostes per generar un projecte

La ciutat d'Udine es planteja dues actuacions de millora per a la ciutat. Una de les actuacions és d'escala urbana, i pretén el creixement i ordenació d'un sector que actualment resta a l'altra banda de les vies, la segona proposta correspon a la millora de l'actual estació de trens.

## 1 Pla de millora urbana del sector extravies-SAFAU.

Inevitablement, les vies de tren segreguen la ciutat i la divideixen en dues parts. Tansols alguns passos puntuals permeten permeabilitat entre la ciutat compacta i el sector extra-vies. Udine planteja la possibilitat de desenvolupar teixit urbà en aquest sector on fins ara ha predominat la presència industrial i de peces amb programa relacionat amb el ferrocarril, aprofitant la presència de l'antiga fàbrica siderúrgica SAFAU, actualment abandonada, per a transformar-la en un potent equipament públic de referència per a la ciutat.

## 2 Projecte de renovació de l'estació de tren

L'estació contemplativa v.s el sistema de fluxes.

L'actual estació d'Udine està concebuda com una peça tancada, aïllada i estàtica, agregada a la infraestructura ferroviària, situada a un dels costats, és una estructura que respon a qüestions tipològiques però no participa del sistema de xarxes per a la mobilitat de la ciutat, ni de l'intercanvi:

- L'actual estació de trens d'Udine està concebuda com un edifici autònom a les vies ferroviàries, situat a un dels seus costats, destinat a acollir les oficines necessàries per a la gestió de l'estació, però bàsicament està concebut com un pas subterrani.
- L'estació comunica amb les andanes mitjançant un element autònom a l'edifici: un pas subterrani.
- No és estàtica i no participa dels fluxos de moviments de la ciutat.
- No disposa d'un estacionament de vehicles adient a una infraestructura d'aquestes característiques.
- No disposa de servei intermodal i, per tant, és un edifici limitat des del punt de vista de l'intercanvi de transports.
- Esta concebut com un edifici autonom i no participa de la infraestructura ferroviària.
- No és fàcilment accessible des de la "ciutat-jardí extra-vies".
- Es una estació que s'ha quedat petita ja que va ser dissenyada segons els demandes del transport ferroviari que han quedat desbordades en el segle XXI.
- Es un edifici monofuncional, no està concebuda com una peça arquitectònica urbana, respon a una tipologia fàcilment reconeixible d'"estació de tren" i no participa de les xarxes de comunicació de la ciutat.

Com plantejar, doncs, una nova estació per a Udine? L'estació intermodal ha d'esdevenir un node en aquest teixit d'infraestructures de comunicació que es perfilen com les traces més evidents d'un complex sistema territorial. Aquestes traces organitzadores del sòl, independents de les edificacions, caracteritzades per la velocitat i la seqüencialitat són una bona oportunitat per a acollir noves activitats, no tansols al llarg i costat de les línies, sinó també sobre elles, mitjançant estratificacions de nivells i separacions funcionals en funció de les velocitats, mitjans de locomoció i activitats.



Potencial de l'antiga fàbrica SAFAU



Pas de les vies per la ciutat



Vies de tren i fàbrica SAFAU en segon terme



Estació de tren actual



Emplaçament de l'estació, plataforma ferroviària



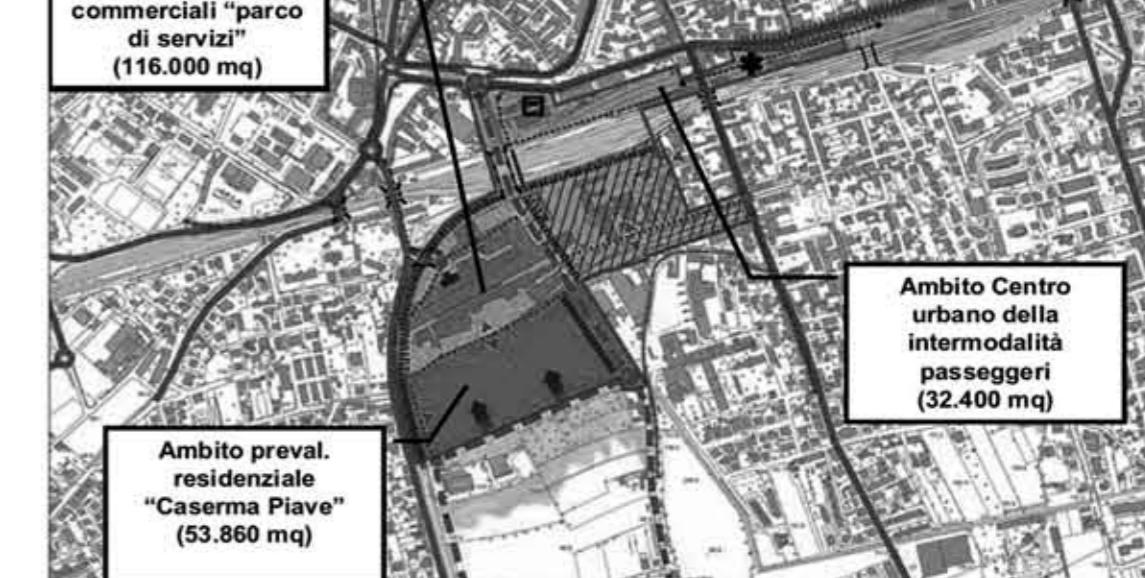
Emplaçament de l'estació, plataforma ferroviària



Objetivi dello SdF  
L'ambito di intervento iniziale e le aree oggetto di studio, con un superamento di circa 170 ha, comprende aree ferroviarie e produttive disseminate (ex acciaierie Safau, ex scalo merci Gervasuta, Saccà, ecc.).



Valutazione degli aspetti procedurali di adeguamento della strumentazione urbanistica



Ambito per funzioni prev. terziarie-comerciali "parco di servizi" (116.000 mq)

Ambito prev. residenziale "Caserma Piave" (53.860 mq)

Ambito Centro urbano della intermodalità passeggeri (32.400 mq)



L'asse di scorciamento nord-sud Sottopasso ferroviario Tunnel ferroviario

• È stata valutata la domanda di mobilità generata/rifusa delle funzioni inedificabili e verificata la funzionalità e le caratteristiche geometriche di massima dell'asse e dei relativi nodi;

• ora di punta del mattino: si stimano 400 ai 500 veicoli/ora per senso di marcia;

• ore di massime attrazione delle funzioni terziarie - commerciali e ludico ricreative: si stimano 2200 veicoli/ora nelle due direzioni di marcia;

Indicazioni:

- sede stradale con una carreggiata e due corsie per senso di marcia

- progettazione del suolo su via fentiera idoneo a sostenerne flossi nell'ordine di 3500-4000 veicoli/ora

A.T.I. POLITECNICA

Pla de millora urbana

18