SPECIAL â?? riazzino Wettbewerb

Description

[vc_row][vc_column][dfd_spacer screen_wide_spacer_size=â??100â?³ screen_normal_resolution=â??1024â?³ screen_tablet_resolution=â??800â?³ screen_mobile_resolution=â??480â?³ screen_normal_spacer_size=â??80â?³ screen_tablet_spacer_size=â??60â?³ screen_mobile_spacer_size=â??40â?³][/vc_column][/vc_row][vc_row css=â??.vc_custom_1568638996273{padding-right: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â??][vc_column width=â??1/6â?³ col_shadow=â??box_shadow_enable:disable|shadow_horizontal:0|shadow_vertical:15|shadow_blur:50|sh col_shadow_hover=â??box_shadow_enable:disable|shadow_horizontal:0|shadow_vertical:15|shadow_blu width=â??2/3â?³][dfd_heading style=â??style_06â?³ subtitle=â??Alle Projekte entdeckenâ?? module_animation=â??transition.growâ?? delimiter_settings=â??delimiter_style:solid|delimiter_width:80|delimiter_height:1|delimiter_color:%230000 delimiter_margin=â??margin-top:10|margin-bottom:30â?³ undefined=â??â?? title_font_options=â??tag:h1â?³ subtitle_font_options=â??tag:h3â?³ title_responsive=â??font_size_desktop:45|line_height_desktop:55|letter_spacing_desktop:0|font_size_tab heading_margin=â??margin-bottom:30â?³ subtitle_responsive=â??font_size_desktop:26|line_height_desktop:40|letter_spacing_desktop:0|font_size_ fÃ¼r die neue Werkstatt und das Depot der FART SA in Riazzino[/dfd_heading][vc_column_text item_animation=â??transition.slideUpBigInâ?? css=â??.vc_custom_1641540357103{padding-bottom: 50px !important;}â??]Bei dem Wettbewerb geht es um die Gestaltung eines Depots, das bereits fÃ¼r die Verwaltung und Bereitstellung von Elektrofahrzeugen vorbereitet ist. Es wird Platz fÃ¼r etwa zwanzig Gelenkbusse bieten und auch RÃ¤ume und BÃ¼ros fÃ¼r das Fahrpersonal sowie SchulungsrÃ¤ume umfassen. Die neue Werkstatt, die die derzeitige Werkstatt in der Via Franzoni ersetzen wird, ist fÃ¼r die Fahrzeugwartung vorgesehen und wird ein Lager und BÃ¼ros fÃ¼r das technische Personal umfassen. Mit der neuen Anlage wird das Unternehmen in der Lage sein, prÃ¤ventive und korrektive Fahrzeugwartungen durchzufÃ¼hren und so die QualitÃ¤t und Sicherheit seiner erneuerten Busflotte weiter zu erhÃ¶hen.[/vc_column_text][/vc_column][vc_column width=â??1/6â?³][/vc_column][/vc_row][vc_row][vc_column][dfd_spacer screen_wide_spacer_size=â??100â?³ screen_normal_resolution=â??1024â?³ screen_tablet_resolution=â??800â?³ screen_mobile_resolution=â??480â?³ screen_normal_spacer_size=â??80â?³ screen_tablet_spacer_size=â??60â?³ screen_mobile_spacer_size=â??40â?³][/vc_column][/vc_row][vc_row css=â??.vc_custom_1635496416140{padding-right: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â??][vc_column][dfd_accordion border_radius=â??100â?³ active_section=â??1â?³ font_size=â??18â?³ c_align=â??centerâ?? icon_size=â??18â?³ module_animation=â??transition.slideUpBigInâ?? tab_background=â??#ffffffâ?? tab_hover_background=â??#331488â?³ active_tab_background=â??#331488â?³ border_color_radius=â??#331488â?³ border_hover_color=â??#331488â?³ border_color_active=â??#331488â?³ tab_text_color=â??#331488â?³ tab_hover_text_color=â??#ffffffâ?? tab_active_color_text=â??#ffffffâ?? icon_color=â??#331488â?³

default watermark

icon_hover_color=â??#ffffffâ?? icon_active_color=â??#ffffffâ??][vc_tta_section title=â??PROJEKT â??URBINO 18â?³â?? tab_id=â??1635495368346-89808e9c-8cf0â?³][vc_column_text css=â??.vc_custom_1642153345224{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â??]Architekt 1: canevascini & corecco sagl
Architekt 2: Delorenzi La Rocca architetti SNC
Bauingenieur: Studio ingegneria Vanetta
Elektromechanischer Ingenieur: Tecnoprogetti SA
RCVS-Ingenieur: Studio di ingegneria Zocchetti SA
Bauphysik: Ing. Andrea Roscetti
Geotechniker: â??
Spezialist der Feuerpolizei: Della Sicurezza Fabio della Casa
Umwelttechnischer/phonischer Berater: Ing. A. Berrone

Die ersten Fragen, die wir uns als Planer bei einem so besonderen Thema wie dem dieses Wettbewerbs stellen, betreffen den Charakter der Architektur, die die vom Auslober gestellten Fragen lÃ¶sen soll. Mit welcher Art von GebÃ¤ude haben wir es zu tun? Handelt es sich um ein Ã¶ffentliches GebÃ¤ude, ein IndustriegebÃ¤ude, ein einfaches Lagerhaus, eine ArbeitsstÃ¤tte oder einen Durchgangsort? Die Themen sind vielfÃ¤ltig und kÃ¶nnen all diese Charaktere beinhalten, und der Standort selbst deutet auf einen abwechslungsreichen Kontext hin, da er sich zwischen einem Industriegebiet und einem Wohngebiet oder einem Ã¶ffentlichen Viertel befindet, was auf die NÃ¤he der Schule zurÃ¼ckzufÃ¼hren ist.

detail watermark

Wir haben uns fÃ¼r eine ursprÃ¼ngliche und einheitliche architektonische Geste entschieden, die alles lÃ¶sen kann: ein Dach, das die Leere des Hauptraums abdeckt, der wiederum zu gleichen Teilen zwischen den beiden erforderlichen Funktionen, Werkstatt und Lager, aufgeteilt ist. Das Dach wird von den beiden das GrundstÃ¼ck flankierenden StraÃ?en â?? der Bahnlinie und der KantonsstraÃ?e â?? gestÃ¼tzt und begrenzt, und zwar durch StÃ¼tzrÃ¤ume, die den Boden berÃ¼hren und FuÃ?gÃ¤ngerzugÃ¤nge zu den RÃ¤umen bieten. Das Dach ist einheitlich, mit einer durchgehenden Struktur und Verkleidung, zeigt aber durch Transparenz ein Profil, das durch die vom Programm vorgeschlagene Artikulation des Querschnitts entsteht. Die BerÃ¼hrung des Bodens und das Eintauchen in den Boden nutzen ebenfalls die gleiche Strategie, um die Unterschiede zwischen den verschiedenen Bereichen zu beseitigen und ein homogenes Erscheinungsbild nach auÃ?en zu erhalten.

Die Einheitlichkeit und die Festlegung einer begrenzten HÃ¶he im Vergleich zu den baulichen MÃ¶glichkeiten sowie die Positionierung der Volumen und LeerrÃ¤ume sind Ausdruck einer klaren architektonischen Entscheidung: Wir sehen den Vorschlag als das letzte IndustriegebÃ¤ude von Westen her, aber auch als das erste mit Ã¶ffentlichem Charakter von der anderen Seite her. Die Die Wahl einfacher, sparsamer Materialien und Bautechniken entspricht dem ersten Charakter, die Art ihrer Umsetzung dem zweiten.

AuÃ?erhalb des HauptgebÃ¤udes verlaufen alle fÃ¼r den Betrieb des Komplexes erforderlichen Zufahrtswege und ParkplÃ¤tze reibungslos, ergÃ¤nzt durch die Ã?berdachung fÃ¼r das Betanken und Waschen der Fahrzeuge. Alle notwendigen ParkplÃ¤tze sind mit BÃ¤umen versehen, um sie vom Rest des GelÃ¤ndes abzugrenzen.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â??34736,34771,34775,34779,34783,34787,34884,34888,34892,34896,34900,34904â items_offset=â??0â?³ image_width=â??900â?³ image_height=â??600â?³ slides_to_show=â??3â?³ slides_to_scroll=â??1â?³ carousel_slideshow_speed=â??3000â?³ images_style=â??carouselâ??][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â??PROJEKT â??DAL FINESTRINOâ??â?? tab_id=â??1635495368370-35b45a68-d9dfâ??][vc_column_text css=â??.vc_custom_1642153372904{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â??]Architekt 1: Lopes Brenna sagl
Architekt 2: Viscardi Zocchetti Studio arch. SA
Bauingenieur: Borlini & Zanini SA
Elektromechanischer Ingenieur: Elettroconsulenze SolcÃ SA
RCVS-Ingenieur: Visani Rusconi Talleri SA
Bauphysik: Ing. Andrea Roscetti
Geotechniker: â??
Spezialist fÃ¼r Feuerpolizei: Borlini & Zanini SA
Umwelt-/Telefonberater: â??

default watermark

Beginnen wir mit der Bewegung von Fahrzeugen.
Das Konzept der StrÃ¶me, das von einem ringfÃ¶rmigen Kreislauf bestimmt wird, der das Anhalten in der Werkstatt, das Lagern, das Tanken und das Waschen umfasst, immer in VorwÃ¤rtsbewegung, wird zu einem bestimmenden Element des gesamten Projekts. Ein Scharnierelement zwischen Architektur und Landschaft. Die Hauptthemen FunktionalitÃ¤t, Bedienbarkeit, Optimierung von RÃ¤umen und AblÃ¤ufen werden zur Schiene, auf der die territoriale Antwort des Projekts entwickelt wird.

Die Werkstatt und die GÃ¤nge des Depots sind als groÃ?e Doppelhalle konzipiert, die aus einer Stahlkonstruktion mit ausreichenden Spannweiten besteht, um einen flieÃ?enden Betrieb der Unterbringung, der Ein- und Ausfahrt der Fahrzeuge zu ermÃ¶glichen, wobei die notwendige Einfachheit der Konstruktion und die Begrenzung der Kosten gewahrt bleiben. Dieses groÃ?e Volumen wird durch zwei funktionale Kerne an den beiden kurzen Seiten beantwortet, die den Rest des Lager- bzw. Werkstattprogramms enthalten.
Diese beiden Volumen, die hauptsÃ¤chlich aus Beton bestehen, stabilisieren das gesamte GebÃ¤ude und tragen die beiden Metallbinder, die das Dach des Lagers und der Werkstatt teilweise abhÃ¤ngen. Die beiden groÃ?en MetalltrÃ¤ger definieren auch eine terrassenfÃ¶rmige DachflÃ¤che, die es ermÃ¶glicht, die RÃ¤ume fÃ¼r die Lichtschuppen der Werkstatt, die technischen Bereiche und die Bereiche fÃ¼r zukÃ¼nftige Erweiterungen zu modulieren, ohne dass weitere Eingriffe in die Hauptstruktur erforderlich sind. Die volumetrische Reaktion dieser beiden Systeme erzeugt vier abgerundete, zurÃ¼ckgesetzte Ecken, die nicht nur die FuÃ?gÃ¤ngerzugÃ¤nge zum GebÃ¤ude bestimmen, sondern auch vier sichere FuÃ?gÃ¤ngerrastplÃ¤tze definieren, die vor den kreisfÃ¶rmigen Bewegungen der Fahrzeuge geschÃ¼tzt sind.

Dieses architektonische Konzept hat eine klare territoriale Antwort.
Die beiden kompakten seitlichen Kerne orientieren sich â??frontalâ?? zur Kantonsstrasse und zur Bahn, wodurch ein Konzept der VertikalitÃ¤t und der urbanen PrÃ¤senz eingefÃ¼hrt wird. Das grosse Volumen der Werkstatt und der Lagergassen hingegen prÃ¤sentiert sich als horizontales und durchlÃ¤ssiges Element, dessen Gestaltung die tÃ¤gliche Bewegung der Fahrzeuge, die es passieren werden, nicht ausser Acht lassen kann.
der tÃ¤gliche Verkehr von Fahrzeugen.

Die Ausrichtung des neuen GebÃ¤udes senkrecht zur Kantonsstrasse und die daraus resultierende visuelle DurchlÃ¤ssigkeit zwischen der Ebene und dem Berg tragen dem Bewusstsein Rechnung, dass die stÃ¤dtebauliche Definition dieser Infrastrukturbereiche eine umfassendere territoriale Logik nicht ausser Acht lassen kann, d.h. das menschliche BedÃ¼rfnis, sich Orte (einschliesslich ArbeitsplÃ¤tze) anzueignen, indem man ein Feld, einen Fluss, einen See oder einen Berg sehen kann. Im Grunde wie aus dem Fenster eines Busses.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â??34812,34808,34804,34800,34909,34913,34917,34921,34925,34929â?³ items_offset=â??0â?³ image_width=â??900â?³ image_height=â??600â?³ slides_to_show=â??3â?³ slides_to_scroll=â??1â?³ carousel_slideshow_speed=â??3000â?³ images_style=â??carouselâ??][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â??PROJEKT â??DOPPIETTAâ??â?? tab_id=â??1635496973003-e32d6ebc-8676â?³][vc_column_text css=â??.vc_custom_1642153438228{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â??]Architekt 1: Architekt Giovanni Bresciani
Architekt 2: Francesco Sala arch.
Bauingenieur: Franco Gulisano SUP-OTIA
Elektromechanischer Ingenieur: Tecnoprogetti SA
RCVS-Ingenieur: Tecnoprogetti SA
Bauphysik: Tecnoprogetti SA
Geotechniker: â??
Spezialist der Feuerpolizei: Tecnoprogetti SA
Umwelt-/Tontechnikberater: Tecnoprogetti SA
Verkehrsingenieur Brugnoli und Gottardi Engineers Consultants SA

default water mark

Wenn man Ã¼ber die neue Werkstatt und das neue Depot von FART nachdenkt, denkt man an ein hybrides GebÃ¤ude, das verschiedenen Arbeitsumgebungen und wichtigen logistischen und verkehrstechnischen Anforderungen gerecht werden muss. Eine klare Trennung und Organisation aller StrÃ¶me ist entscheidend fÃ¼r die Organisation des GebÃ¤udes. Aus diesen Voraussetzungen und den Eigenschaften des Standorts ergibt sich die Grundform des GebÃ¤udes.

Das Projekt sieht sowohl thematisch als auch typologisch ein dreiteiliges GebÃ¤ude vor, das aus zwei einfachen Volumen besteht, in denen das Lager und die Werkstatt untergebracht sind und die durch einen VerbindungskÃ¶rper verbunden sind, der alle Lager- und ArbeitsrÃ¤ume enthÃ¤lt.

Die beiden HauptkÃ¶rper sind auf dem GelÃ¤nde nach einer unabhÃ¤ngigen Logik angeordnet; der erste, der das Lager enthÃ¤lt, steht in KontinuitÃ¤t mit dem angrenzenden GebÃ¤ude. Das zweite GebÃ¤ude, in dem sich die Werkstatt befindet, ist von der HauptstraÃ?e zurÃ¼ckgesetzt und folgt damit dem durch die Hochspannungsleitung bedingten RÃ¼cksprung. Diese Verschiebung ermÃ¶glicht es der zentralen Einrichtung, die notwendige FassadenflÃ¤che zu erhalten, um den notwendigen Ã?berblick Ã¼ber die ArbeitsrÃ¤ume zu gewÃ¤hrleisten.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â??34817,34821,34825,34829,34859,34863,34867,34871,34875,34879â?³ items_offset=â??0â?³ image_width=â??900â?³ image_height=â??600â?³ slides_to_show=â??3â?³ slides_to_scroll=â??1â?³ carousel_slideshow_speed=â??3000â?³ images_style=â??carouselâ??][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â??PROJEKT â??STASIBUSâ??â?? tab_id=â??1635496997378-da1d6ba5-0ac2â?³][vc_column_text css=â??.vc_custom_1642153462096{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â??]Architekt 1: STUDIO CALORI
Architekt 2: â??
Bauingenieur: Arnoldo Frigerio Ingenieur
Elektromechanischer Ingenieur: Tecnoprogetti SA
RCVS-Ingenieur: Tecnoprogetti SA
Bauphysik: Tecnoprogetti SA
Geotechniker: â??
Spezialist der Feuerpolizei: Felpro sagl
Umwelt- und Schallschutzberater: Tecnoprogetti SA

default watermark

Das WettbewerbsgelÃ¤nde liegt zwischen der Kantonsstrasse im Norden, der Bahnlinie im SÃ¼den, einem IndustriegebÃ¤ude im Westen und einem teilweise bebauten Gebiet im Osten. Ein Teil des GrundstÃ¼cks auf der Nordostseite wird von einer Hochspannungsleitung durchquert. Der Standort bildet â?? orografisch gesehen â?? den Abschluss des von Norden her abfallenden Hangs. Der groÃ?e Vorplatz ist, auch wenn er eingezÃ¤unt ist, immer noch ein wichtiger Raum. Deshalb haben wir beschlossen, die Pflasterung wertvoller zu gestalten, indem wir Steinrippen einfÃ¼gten, die an das Modul der Struktur erinnern.

Die Generatoren des Projekts sind das groÃ?e Bauwerk und die ManÃ¶vrierflÃ¤chen fÃ¼r die Busse. Das vorgeschlagene GebÃ¤ude mit seiner rechteckigen GrundflÃ¤che fÃ¼gt sich in ein eher unregelmÃ¤Ã?iges GefÃ¼ge ein und versucht, sich in einer geordneten Weise zu platzieren. Der Inhalt mit seinen Dienstleistungs- und LagertÃ¤tigkeiten lenkt das Projekt in Richtung eines industriellen architektonischen Rahmens. Die GrÃ¶Ã?e des GebÃ¤udes, das in LÃ¤nge und HÃ¶he bewusst groÃ? gehalten ist, weist es als Industriekomplex aus, aber die Betonung der Struktur verleiht ihm ein deutlich reprÃ¤sentatives Aussehen. Alle Funktionen sind in einem einzigen erkennbaren Volumen zusammengefasst, dessen Konstruktionselemente in Bezug auf Design, Wirtschaftlichkeit, Energie, Verwaltung und Kontrolle optimiert und vereinfacht wurden. Die Forderung, einen groÃ?en AuÃ?envorplatz fÃ¼r das Abstellen von Gelenkbussen, ParkplÃ¤tze fÃ¼r die Fahrer, eine temporÃ¤re Struktur fÃ¼r UmkleiderÃ¤ume und Mitarbeiter sowie den Inhalt des Raumprogramms beizubehalten,

haben die Gestaltungsrichtlinien hervorgebracht.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â??34835,34839,34843,34847,34851,34855â?³ items_offset=â??0â?³ image_width=â??900â?³ image_height=â??600â?³ slides_to_show=â??3â?³ slides_to_scroll=â??1â?³ carousel_slideshow_speed=â??3000â?³ images_style=â??carouselâ??][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â??PROJEKT â??LEGGEROâ??â?? tab_id=â??1635497020911-6b9d338c-9cebâ??][vc_column_text css=â??.vc_custom_1642153487395{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â??]Architekt 1: Hermes Killer sagl
Architekt 2: â??
Bauingenieur: IM Maggia engineering SA
Elektromechanischer Ingenieur: IM Maggia engineering SA
RCVS-Ingenieur: Erisel SA
Bauphysik: Erisel SA
Geotechniker: â??
Spezialist der Feuerpolizei: Erisel SA
Umwelt-/Telefonberater: OIKOS SA
Verkehrsingenieur: Brugnoli e Gottardi Ing. Consultants SA
Landschaftsarchitekt: OIKOS SA

default watermark

Fuhrparkwachstum und kÃ¼nftige Herausforderungen â?? FÃ¼r die Ã¶ffentlichen Verkehrsunternehmen bringt diese Zeit groÃ?e Herausforderungen mit sich. Der Ã¶kologische Wandel und die SÃ¤ttigung des StraÃ?enverkehrs fÃ¼hren zu einer immer grÃ¶Ã?eren Nachfrage nach effizienten, flÃ¤chendeckenden und zuverlÃ¤ssigen Ã¶ffentlichen Verkehrsmitteln. FART ist auch in eine Phase eingetreten, in der die Busflotte aufgrund der erhÃ¶hten Streckenfrequenz nach der ErÃ¶ffnung des Ceneri-Basistunnels und der damit verbundenen Umstellung des regionalen Eisenbahnnetzes stark gewachsen ist.
Das Wachstum der Flotte erfolgte durch den Kauf von 49 neuen Fahrzeugen zwischen 2018 und 2021, darunter 30 Gelenkbusse, wodurch sich die Flotte auf 65 Busse erhÃ¶ht. Als Reaktion auf diesen Anstieg hat FART einen Wettbewerb zur Einstellung von 50 neuen Fahrern gestartet.

STRATEGIE ZUR VERGRÃ?SSERUNG DER LOGISTIKINFRASTRUKTUR â?? Um das Wachstum ihres Fuhrparks zu begleiten und den Ã?bergang zur elektrischen Traktion vorzubereiten, hat FART MaÃ?nahmen zur Anpassung ihrer Logistikinfrastruktur ergriffen, indem sie zwei SchlÃ¼sselprojekte, eines in Ascona und eines in Riazzino, identifiziert hat, die Gegenstand dieses Architekturwettbewerbs sind. Nachdem das Projekt Ascona aufgrund zahlreicher EinwÃ¤nde aufgegeben wurde, konzentrierte das Unternehmen seine Anstrengungen auf das Projekt Riazzino, das eine grundlegende Rolle in der Entwicklung von FART einnimmt. Wie es im Jahresbericht 2020 heiÃ?t, ermÃ¶glicht es die Anlage in Riazzino jedoch, â??den aktuellen Bedarf angemessen zu decken, jedoch ohne Vorbehalte fÃ¼r den Fall einer weiteren Expansion in der Zukunftâ??.

DAS UNERSCHÃ?PFTE POTENZIAL DES PROJEKTES RIAZZINO â?? In Anbetracht der SchlÃ¼sselrolle der neuen Anlage fÃ¼r das gesamte Ã¶ffentliche Verkehrsnetz der Region Locarno

wurde beschlossen, die begrenzten Reserven des GelÃ¤ndes fÃ¼r eine kÃ¼nftige Erweiterung zu prÃ¼fen. Eine eingehende Analyse hat gezeigt, dass der Standort Riazzino sowohl aus planerischer als auch aus logistischer Sicht ein Potenzial aufweist, das weit Ã¼ber das hinausgeht, was in der Vorstudie ermittelt wurde. Dieses Potenzial, das sich aus der Optimierung des Verkehrsflusses auf dem GelÃ¤nde ergibt, ermÃ¶glicht das Abstellen von 27 Gelenkbussen innerhalb des Betriebshofs, d. h. 35 % mehr als geplant, und bietet die MÃ¶glichkeit, die FlÃ¤che der Werkstatt in Zukunft von 30 % auf 50 %* zu erweitern, was problemlos in weitere 6/10* StellplÃ¤tze fÃ¼r Gelenkbusse umgewandelt werden kann. Das Gesamtpotenzial des Gebiets liegt bei 33-37* Gelenkbushaltestellen, das sind 65 bis 87 % mehr als geplant. AuÃ?erdem gibt es vier nicht Ã¼berdachte ParkplÃ¤tze im Freien, die geschaffen werden kÃ¶nnen, ohne dass der Fahrzeugverkehr auf dem Boden behindert wird.

* 33 Einheiten, die den durch die Ausschreibung vorgeschriebenen Abstand zur AET-Freileitung einhalten; 37 Einheiten, die den Abstand gemÃ¤Ã? den OLEI-Normen einhalten, wobei die Bedingungen des Vertrags Ã¼ber die OberflÃ¤chenrechte neu ausgehandelt werden.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â??34934,34938,34942,34946,34950,34954,34958,34962,34966,34970â?³ items_offset=â??0â?³ image_width=â??900â?³ image_height=â??600â?³ slides_to_show=â??3â?³ slides_to_scroll=â??1â?³ carousel_slideshow_speed=â??3000â?³ images_style=â??carouselâ??][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â??PROJEKT â??STARTCONFARTâ??â?? tab_id=â??1635497045179-4e5c3a1b-8638â?³][vc_column_text css=â??.vc_custom_1642153509320{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â??]Architekt 1: Durisch+Nolli Architetti sagl
Architekt 2: â??
Bauingenieur: AFRY Switzerland SA
Elektromechanischer Ingenieur: IFEC Ingegneria SA
RCVS-Ingenieur: IFEC Ingegneria SA
Bauphysik: IFEC Ingegneria SA
Geotechniker: AFRY Schweiz AG
Spezialist fÃ¼r Feuerpolizei: IFEC Ingegneria SA
Umwelt-/Phonetikberater: IFEC Ingegneria SA
Verkehrsingenieur: AFRY Schweiz AG

default watermark

Die neue Werkstatt und das neue Depot von Fart in Riazzino sind ein Logistikprojekt fÃ¼r den Ã¶ffentlichen Verkehr und mÃ¼ssen in erster Linie funktionale Anforderungen durch ein optimales Fluss- und Funktionsmanagement erfÃ¼llen. Der Standort befindet sich in einem heterogenen Kontext, der typisch fÃ¼r Industriegebiete ist, und wird durch die Kantonsstrasse, die Eisenbahn, die Hochspannungsleitung, die ihn durchquert, und durch die obligatorische Koexistenz zwischen der bestehenden und der neuen Anlage bestimmt.

Der Standort mit seinen Merkmalen und den logistischen Erfordernissen des Verkehrs, des ManÃ¶vrierens und des Parkens von groÃ?en Bussen bestimmt also das Projekt. Deshalb wird das Verteilungsschema des neuen GebÃ¤udes direkt aus dem Flussdiagramm der groÃ?en Busse abgeleitet. Das Projekt wird also als â??konstruiertes Programmâ?? in Bezug auf die Merkmale des

Standorts realisiert. Und es entsteht ein QualitÃ¤tsprojekt, das â??direkt auf die Anforderungen reagiertâ??, indem es funktionale BedÃ¼rfnisse mit einer einfachen, effektiven und kohÃ¤renten Konstruktion verbindet, die sich durch den sparsamen Einsatz einfacher, unverarbeiteter Materialien auszeichnet, die in der Lage sind, den Anforderungen des GebÃ¤udes und den neuesten Anforderungen an Nachhaltigkeit und Kreislaufwirtschaft bestmÃ¶glich gerecht zu werden. Auf diese Weise entspricht das Projekt direkt den Anforderungen von Fart SA.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â??34975,34979,34983,34987,34991,34995â?³ items_offset=â??0â?³ image_width=â??900â?³ image_height=â??600â?³ slides_to_show=â??3â?³ slides_to_scroll=â??1â?³ carousel_slideshow_speed=â??3000â?³ images_style=â??carouselâ??][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â??PROJEKT â??FARTâ?•ZINOâ?•â?? tab_id=â??1635497065665-f2752805-c593â?³][vc_column_text css=â??.vc_custom_1642153540761{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â??]Architekt 1: FLORIANI & STROZZI ARCHITETTI sagl
Architekt 2: â??
Bauingenieur: Marcionelli & Winkler + Parteners SA
Elektromechanischer Ingenieur: PROELBA & ML â?? Elektrische Projekte SA
RCVS-Ingenieur: Marco De Carli studio di ingegneria SA
Bauphysik: MAWI ENERGIE SA
Geotechniker: POSEIDON ENGINEERING SA
Spezialist fÃ¼r Feuerpolizei: Marcionelli & Winkler + Partners SA
Umwelt- und Schallschutzberater: DIONEA SA

default watermark

Ziel des Wettbewerbs â??Neue Fart-Werkstatt und -Depot in Riazzinoâ?? ist der Bau eines neuen GebÃ¤udes, das bis zu 20 Gelenkbusse mit einer LÃ¤nge von 18,75 m, 5 Fahrspuren fÃ¼r die Wartung des Fuhrparks sowie weitere Verwaltungs- und Servicefunktionen der oben genannten Einrichtungen aufnehmen kann. Das Entwurfskonzept zielt darauf ab, die fÃ¼r das ordnungsgemÃ¤Ã?e Funktionieren des Systems erforderlichen StrÃ¶mungs- und Platzanforderungen zu erfÃ¼llen. Die rechtwinklige Anordnung des neuen GebÃ¤udes (in Bezug auf die ZufahrtsstraÃ?e) erleichtert das ManÃ¶vrieren von Fahrzeugen in und aus dem Bauwerk und ermÃ¶glicht auÃ?erdem die Gestaltung eines einzigen Volumens, in dem die Lager- und WerkstattkanÃ¤le aufeinander folgen. Diese Anordnung ermÃ¶glicht eine maximale Rationalisierung der Bauelemente und reduziert die beheizten HÃ¼llflÃ¤chen auf ein Minimum.

Die Anordnung der verschiedenen Elemente nacheinander (Tanken, Waschen, Lagern, Werkstatt) ermÃ¶glicht es den Fahrzeugen, RoutinevorgÃ¤nge in der richtigen Reihenfolge durchzufÃ¼hren (z. B. Tanken vor Lagern), ohne den internen Kreislauf der verschiedenen StrÃ¶me zu behindern.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â??35000,35004,35008,35012,35016,35020,35024â?³ items_offset=â??0â?³ image_width=â??900â?³ image_height=â??600â?³ slides_to_show=â??3â?³ slides_to_scroll=â??1â?³ carousel_slideshow_speed=â??3000â?³ images_style=â??carouselâ??][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â??PROJEKT â??MR ROBOTâ??â?? tab_id=â??1635497082248-016f6b44-7cddâ??][vc_column_text

css=â??.vc_custom_1642153604469{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â??]Architekt 1: teo architect sagl
Architekt 2: â??
Bauingenieur: Battaglia ingegneria
Elektromechanischer Ingenieur: ERISEL SA
RCVS-Ingenieur: ERISEL SA
Bauphysik: ERISEL SA
Geotechniker: â??
Spezialist der Feuerpolizei: ERISEL SA
Verkehrsingenieur: Studio Ing. Francesco Allievi SA

Das Programm war in 3 externe BÃ¤nde unterteilt:
1. das HauptgebÃ¤ude, in dem sich alle Lager-, Werkstatt-, Trainings-, Umkleide- und TechnikrÃ¤ume befinden;
2. das GebÃ¤ude, in dem die Busse gewaschen werden;
3. die Betankungshalle.

default watermark

Das HauptgebÃ¤ude ist rechtwinklig zur Kantonsstrasse auf der Nord-SÃ¼d-Achse in der Mitte des GrundstÃ¼cks angeordnet. Die Lager- und WerkstattrÃ¤ume wurden in einem einzigen Volumen zusammengefasst. Das Volumen besteht aus 3 oberirdischen Etagen und einem Untergeschoss.
Die kleineren GebÃ¤ude, der Waschbereich und der Tankbereich, wurden an den Enden des WettbewerbsgelÃ¤ndes platziert, um alle PlÃ¤tze zum ManÃ¶vrieren der Busse zu ermÃ¶glichen.

Die ParkplÃ¤tze fÃ¼r das Personal und alle HaupteingÃ¤nge sind auf die Kantonsstrasse ausgerichtet, um die Wege des Personals zu optimieren und Konflikte mit dem Busverkehr zu vermeiden. Der Hauptzugang zum Komplex befindet sich in der nordwestlichen Ecke des GrundstÃ¼cks, wÃ¤hrend der Ausgang auf der gegenÃ¼berliegenden Seite, in der nordÃ¶stlichen Ecke, liegt. Alle MitarbeiterparkplÃ¤tze befinden sich zwischen dem Zugang und dem Ausgang.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â??35029,35033,35037,35041,35045,35049,35053,35057â?³ items_offset=â??0â?³ image_width=â??900â?³ image_height=â??600â?³ slides_to_show=â??3â?³ slides_to_scroll=â??1â?³ carousel_slideshow_speed=â??3000â?³ images_style=â??carouselâ??][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â??PROJEKT â??PATERSONâ??â?? tab_id=â??1641554616564-22840405-6457â?³][vc_column_text css=â??.vc_custom_1642153629450{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â??]Architekt 1: GAGGINI STUDIO OF ARCHITECTURE
Architekt 2: DIREZIONE LAVORI SA
Bauingenieur: Bonalumi Engineering SA
Elektromechanischer Ingenieur: Elettroconsulenze SolcÃ SA
RCVS-Ingenieur: Visani Rusconi Talleri SA
Bauphysik: IFEC Ingegneria SA
Geotechniker: â??

Spezialist fÃ¼r Feuerpolizei: IFEC Ingegneria SA
Umwelt-/Phonetikberater: IFEC Ingegneria SA

Der vorgeschlagene Standort fÃ¼r die neuen GebÃ¤ude von Fart befindet sich im Gebiet von Riazzino, das im SÃ¼den und Norden durch die Kantonsstrasse und die Bahnlinie klar begrenzt ist. Die bestehenden Bauten in diesem Gebiet haben einen handwerklichen, industriellen und administrativen Charakter mit betrÃ¤chtlichem Volumen. In diesem Kontext werden die stÃ¤dtebaulichen Aspekte hauptsÃ¤chlich durch die besondere Landschaft der Magadino-Ebene bestimmt, die auf beiden Seiten von Bergen umgeben ist, die den gesamten Raum klar definieren und prÃ¤gen. Wir haben daher versucht, die Konstruktion niedrig und einfach zu halten, damit sie sich in die bebaute Landschaft des Planes mit einem einfachen GebÃ¤ude einfÃ¼gt, wie es landwirtschaftliche GebÃ¤ude und GewÃ¤chshÃ¤user sind. Die StraÃ?e ist stark befahren, und die Begrenzung des Zugangs auf einen einzigen Punkt war eines der ersten Ziele, um die Auswirkungen auf den Verkehr zu verringern. Eine angemessene
Eine angemessene Reaktion auf die funktionalen Anforderungen und insbesondere auf die notwendigen Bewegungen auf dem GrundstÃ¼ck hat die Positionierung des GebÃ¤udes wesentlich beeinflusst.
Ein freier Streifen zur StraÃ?enfront hin wurde freigehalten, als grÃ¼ne FreizeitflÃ¤che und als kÃ¼nftige Raumreserve fÃ¼r neuen Bedarf.

default watermark

Die wichtigsten Entscheidungen fÃ¼r die Gestaltung sind folgende:
â?? Bau eines einzigen GebÃ¤udes, das den gesamten Inhalt enthÃ¤lt, um die Konstruktion einfach und flexibel zu gestalten, das Volumen und die Fassaden zu verringern, die vertikalen Zirkulationen und die Fluchtwege zu rationalisieren.
â?? ErhÃ¶hen Sie die HÃ¶he des GebÃ¤udes Ã¼ber die Grenzen des Grundwasserspiegels und die HÃ¶he der Garagen mit den ArbeitsrÃ¤umen Ã¼ber die maximale Ã?berlaufhÃ¶he hinaus. Das vorhandene GelÃ¤ndeniveau wird um ca. 1,30 m angehoben, und der HÃ¶henunterschied zur StraÃ?e wird durch den groÃ?en Platz vor dem GebÃ¤ude mit minimaler Neigung aufgefangen.
â?? Vor dem GebÃ¤ude wird eine groÃ?e FreiflÃ¤che angelegt, teils als GrÃ¼nflÃ¤che, teils als Parkplatz, als Eingangsbereich, wo die verschiedenen ManÃ¶ver durchgefÃ¼hrt werden kÃ¶nnen und die Positionierung des Haupteingangs und der Zufahrten fÃ¼r die verschiedenen Fahrzeuge geklÃ¤rt werden kann.
â?? Verwenden Sie eine einfache und modulare Bauweise.

Dem Verkehrsfluss innerhalb des GrundstÃ¼cks wurde groÃ?e Aufmerksamkeit gewidmet: Es wurde eine EinbahnstraÃ?e gegen den Uhrzeigersinn eingerichtet, um Kreuzungen zu vermeiden und einen mÃ¶glichst flÃ¼ssigen Verkehr zu ermÃ¶glichen. Auf diese Weise wird die VorwÃ¤rtsbewegung immer respektiert und die Bewegungen sind bei allen notwendigen Bewegungen direkt. Die ParkplÃ¤tze fÃ¼r Fahrzeuge, die sich in einem Streifen entlang der StraÃ?e befinden, kreuzen niemals die BusmanÃ¶ver.
Die Ausfahrt auf die Kantonsstrasse ist mittig positioniert, so dass die Regeln der offenen Sichtweiten nach rechts und links eingehalten werden (Norm VSS40 273a), auch wenn die Geschwindigkeit der

Fahrzeuge hÃ¶her sein sollte als angegeben.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â??35062,35066,35070,35074,35078,35082,35086â?³ items_offset=â??0â?³ image_width=â??900â?³ image_height=â??600â?³ slides_to_show=â??3â?³ slides_to_scroll=â??1â?³ carousel_slideshow_speed=â??3000â?³ images_style=â??carouselâ??][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â??PROJEKT â??ARCIPELAGOâ??â?? tab_id=â??1641560653017-048f02c1-d6a7â?³][vc_column_text css=â??.vc_custom_1642153651005{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â??]Architekt 1: baserga mozzetti architetti
Architekt 2: Giulio Pandolfi
Bauingenieur: Ingegneri Pedrazzini Guidotti sagl
Elektromechanischer Ingenieur: Tecnoprogetti SA
RCVS-Ingenieur: Visani Rusconi Talleri SA
Bauphysik: IFEC ingegneria SA
Geotechniker: GNOTUL SA
Spezialist fÃ¼r Feuerpolizei: IFEC engineering SA
Umwelt-/Telefonberater: IFEC ingegneria SA
Verkehrsingenieur IngenieurbÃ¼ro Francesco Allievi SA

default watermark

Allgemeiner Ansatz
Das ProjektgelÃ¤nde gehÃ¶rt zum Piano di Magadino. Diese Tatsache hat uns bei der allgemeinen Gestaltung des Projekts beeinflusst. Wir suchten nach Leichtigkeit und Transparenz im Respekt und in der Erinnerung an die â??horizontale Leereâ??, die das Piano di Magadino im geografischen Kontext darstellt, aber auch nach RationalitÃ¤t und Einfachheit, die sich auf die landwirtschaftlichen Konstruktionen des Piano beziehen.

StÃ¤dtisches Konzept
Der Vorschlag setzt sich aus drei Elementen zusammen: einem GebÃ¤ude fÃ¼r das Busdepot, die Werkstatt, den Waschplatz und alle anderen NebenrÃ¤ume, der kreisrunden Tankstelle und einem definierten Bereich fÃ¼r die ParkplÃ¤tze der Mitarbeiter. Die Ausrichtung des HauptgebÃ¤udes senkrecht zum Fluss Ticino und die Beibehaltung einer vorbeifÃ¼hrenden Leere neben dem Fluss manifestieren den Wunsch nach DurchlÃ¤ssigkeit des Raumes in der Ebene von einer Seite zur anderen. Sowohl das HauptgebÃ¤ude als auch der Betankungsbunker liegen pÃ¼nktlich auf dem Boden, aus Respekt vor dem Plan. Der Mitarbeiterparkplatz ist ein einfacher horizontaler Teppich, der von dÃ¼nnen Vegetationsstreifen durchzogen wird.

Architektonisches Konzept
Das Hauptvolumen erscheint als ein einheitlicher Komplex, der sich aus dem Busdepot und dem Werkstatt- und Waschraum zusammensetzt und durch ein oberes Band verbunden ist, das der StrukturhÃ¶he des Daches entspricht. Zwischen den Volumina der Hauptfunktionen, dem Busdepot und der Werkstatt, schlagen wir einen Hof als kreuzenden AuÃ?enraum und als Ort der Referenz, des Empfangs und der Verbindung zwischen den Funktionen vor.
AuÃ?erdem wird er zu einem geschÃ¼tzten Ort, an dem sich das Personal ausruhen kann, und zu

einem Zugang zu allen Funktionen. Ein 4-stÃ¶ckiges Volumen, das alle angegliederten Funktionen fÃ¼r das Personal und die Werkstattverwaltung enthÃ¤lt, erhebt sich im VerhÃ¤ltnis dazu. Die Verwaltungs-, Schulungs- und Pausenbereiche sind nach SÃ¼den zum Hof und nach Norden zur Werkstatt bzw. zum Dachgeschoss an den HÃ¤ngen ausgerichtet. Im Untergeschoss sind die Garderoben und UmkleiderÃ¤ume fÃ¼r das Personal, die Nebenfunktionen der Werkstatt sowie das Reifen- und Kraftstofflager untergebracht.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â??35091,35095,35099,35103,35107,35111,35115â?³ items_offset=â??0â?³ image_width=â??900â?³ image_height=â??600â?³ slides_to_show=â??3â?³ slides_to_scroll=â??1â?³ carousel_slideshow_speed=â??3000â?³ images_style=â??carouselâ??][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â??PROJEKT â??DRIVE-THROUGHâ??â?? tab_id=â??1641561066468-b4250e12-0287â?³][vc_column_text css=â??.vc_custom_1642153673581{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â??]Architekt 1: Gian Paolo Ermolli
Architekt 2: DÃ¼rig SA
Bauingenieur: Passera & Ass. studio di ing. civile SA
Elektromechanischer Ingenieur: IFEC ingegneria SA
RCVS-Ingenieur: IFEC ingegneria SA
Bauphysik: IFEC engineering SA
Geotechniker: Passera & Ass. studio di ing. civile SA
Spezialist fÃ¼r Feuerpolizei: IFEC engineering SA
Umwelt-/Telefonberater: IFEC ingegneria SA

default watermark

Die EinfÃ¼gung in das Projektgebiet wird durch verschiedene Datenelemente definiert (Fahrzeugbewegungen und KrÃ¼mmungsradien, Abfolge der Arbeiten, Bauphasen, Abstand zur Hochspannungsleitung, HÃ¶he der StraÃ?e usw.).
von der Hochspannungsleitung, HÃ¶he zur Vermeidung von Ã?berschwemmungen). Trotz dieser festen Elemente ist ein klares EinfÃ¼gen der GebÃ¤ude mÃ¶glich. Das Depot/
Das Depot/Werkstatt befindet sich entlang der Bahnlinie und bildet einen groÃ?en Vorplatz zur Via Cantonale hin, in dem das ServicegebÃ¤ude (Betankung/Waschanlage) einen prÃ¤zisen Platz findet und dem Gebiet eine klare IdentitÃ¤t verleiht.

Das Programm ist auf ein HauptgebÃ¤ude und ein DienstgebÃ¤ude aufgeteilt. Dadurch entstehen einfache und betrieblich optimale Strukturen, und gleichzeitig werden wÃ¤hrend der Bauphasen keine temporÃ¤ren Strukturen benÃ¶tigt. Das HauptgebÃ¤ude beherbergt das Lager, die Werkstatt, Ruhe- und SchulungsrÃ¤ume fÃ¼r das Personal und im Untergeschoss die UmkleiderÃ¤ume, das Lager und die technischen Anlagen. Im ServicegebÃ¤ude befinden sich die beiden Versorgungsleitungen und die beiden WaschstraÃ?en. Die effiziente Organisation des GrundstÃ¼cks bietet mindestens drei zusÃ¤tzliche AuÃ?enstellplÃ¤tze fÃ¼r 18,75 m lange Busse.

Busverkehr, FlexibilitÃ¤t. Fahrzeuge kÃ¶nnen um und durch beide GebÃ¤ude fahren. Alle Bewegungen auf der FlÃ¤che erfolgen kreisfÃ¶rmig gegen den Uhrzeigersinn, so dass es nicht zu gefÃ¤hrlichen Situationen kommt. Die MitarbeiterparkplÃ¤tze sind im Ã¶stlichen Bereich

konzentriert, um den Busbetrieb nicht zu beeintrÃ¤chtigen.
Die Betankungs- und Waschleitungen sind unabhÃ¤ngig voneinander zugÃ¤nglich, ohne dass eine die andere behindert. Alle Linien haben einen groÃ?en Wartebereich (bis zu zwei Busse pro Linie), bevor sie in die
(bis zu zwei Busse pro Linie), bevor der Betrieb aufgenommen wird. Am Ende des Dienstes parken die Busse nach dem Auftanken im Depot, das bereits die Ausfahrt fÃ¼r den nÃ¤chsten Dienst bereithÃ¤lt.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â??35120,35124,35128,35132,35136,35140,35144,35148â?³ items_offset=â??0â?³ image_width=â??900â?³ image_height=â??600â?³ slides_to_show=â??3â?³ slides_to_scroll=â??1â?³ carousel_slideshow_speed=â??3000â?³ images_style=â??carouselâ??][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â??PROJEKT â??BUS LOUNGEâ??â?? tab_id=â??1641561638926-276a1cf7-df72â?³][vc_column_text css=â??.vc_custom_1642153793773{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â??]Architekt 1: Marco Calvello Architekt
Architekt 2: â??
Bauingenieur: Studio di ingegneria KÃ¼ng e Villa
Elektromechanischer Ingenieur: ERISEL SA
RCVS-Ingenieur: ERISEL SA
Bauphysik: ERISEL SA
Geotechniker: â??
Spezialist der Feuerpolizei: ERISEL SA
Verkehrsingenieur: Studio di ingegneria F. Allievi SA

default watermark

Der Standort liegt zwischen zwei wichtigen Strassen: der Kantonsstrasse im Norden und der Bahnlinie im SÃ¼den. Das Wettbewerbsgebiet liegt zwischen der Ebene, die von den landwirtschaftlichen Feldern der Magadino-Ebene eingenommen wird, und dem Rand des Berges, an dessen HÃ¤ngen sich mittlere und kleine Wohn- und PrivatgebÃ¤ude mit grÃ¶Ã?eren GebÃ¤uden vermischen, sind mit grÃ¶Ã?eren GebÃ¤uden einer anderen Art vermischt. Die GrÃ¶Ã?e dieser GebÃ¤ude lÃ¤sst sich auf LagerhÃ¤user und Schuppen zurÃ¼ckfÃ¼hren. Die heterogene Zusammensetzung und das Nebeneinander unabhÃ¤ngiger Bauten haben zu einer unzusammenhÃ¤ngenden und willkÃ¼rlichen Stadtentwicklung gefÃ¼hrt, in der die von den beiden StraÃ?enachsen auferlegten Grenzen die einzigen Faktoren sind, die das Gebiet regulieren und abgrenzen.
Die Grenzen, die durch die beiden StraÃ?en gesetzt werden, sind die einzigen Faktoren, die die Ausdehnung dieser Art der Landnutzung regulieren und begrenzen.

Der Umfang des Eingriffs und seine tektonischen Besonderheiten mÃ¼ssen die Unterscheidungs- und Wiedererkennungsmerkmale des Unternehmens Fart in diesem Gebiet sein. Das Ziel dieses Projekts ist es, das GebÃ¤ude zu einem Element zu machen, mit dem das Unternehmen auf stÃ¤dtischer Ebene identifiziert werden kann, genau wie die Busse, die auf den StraÃ?en fahren. Der Container beschreibt also seinen Inhalt durch eine sorgfÃ¤ltige Auswahl von Materialien und Farbkombinationen, um die Busflotte mit einem GebÃ¤ude zu assoziieren.

Um die groÃ?e FlÃ¤che des WettbewerbsgelÃ¤ndes zu erhalten, wurde eine LÃ¶sung gewÃ¤hlt, bei der alle von den Bussen belegten FlÃ¤chen, sowohl fÃ¼r die Lagerung als auch fÃ¼r die Werkstatt, unter einem groÃ?en Dach zusammengefasst sind. Diese Entscheidung hat es ermÃ¶glicht, ein GebÃ¤ude vorzuschlagen, dessen Proportionen und Volumen an den Kontext angepasst sind.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â??35183,35187,35191,35195,35199,35203,35207â?³ items_offset=â??0â?³ image_width=â??900â?³ image_height=â??600â?³ slides_to_show=â??3â?³ slides_to_scroll=â??1â?³ carousel_slideshow_speed=â??3000â?³ images_style=â??carouselâ??][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â??PROJEKT â??BOKER TOVâ??â?? tab_id=â??1641562347070-8c165b13-3caeâ??][vc_column_text css=â??.vc_custom_1642153816788{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â??]Architekt 1: TL Consulting sagl
Architekt 2: TL Consulting sagl
Bauingenieur: Petoud Ingegneri SA
Elektromechanischer Ingenieur: Elettroconsulenze SolcÃ SA
RCVS-Ingenieur: Think Exergy SA
Bauphysik: Think Exergy SA
Geotechniker: Geoexperte â?? Dr. D. Mazzaglia
Spezialist der Feuerpolizei: Della Sicurezza Fabio della Casa
Umwelt- und Schallschutzberater: DIONEA SA

default watermark

Wenn man die ZugehÃ¶rigkeit zu einem Umweltsystem oder zu einem homogenen Landschaftsgebiet als ausschlaggebend ansieht, dann kann der Weiler Riazzino in der Gemeinde Lavertezzo zu Recht in die auÃ?ergewÃ¶hnliche Landschaft des Verbano-Sees eingeordnet werden. Dieser Begriff wird verwendet, um einen konkreten Ort mit ganz besonderen Umwelt- und Klimaeigenschaften zu beschreiben, aber auch typologisch und bildlich, wenn man sowohl natÃ¼rliche als auch kÃ¼nstliche Aspekte in den Begriff â??Landschaftâ?? einbezieht, um einen originellen Aspekt dieses riesigen humanisierten Territoriums zu bieten. Abgesehen von der RÃ¶merzeit, die die Siedlungsentwicklung organisierte, lag der Schwerpunkt auf der Zeit der Wiedergeburt der SeestÃ¤dte: dem Mittelalter. In dieser historischen Phase entstanden DÃ¶rfer, Festungen und SchlÃ¶sser und allgemein ein sehr ausgeprÃ¤gtes und originelles Beispiel fÃ¼r die Physiognomie bewohnter Orte, die sich bei den fÃ¼r Ã¶ffentliche Zwecke bestimmten GebÃ¤uden durch kompositorische Momente des â??Gigantismusâ??, der â??MaÃ?losigkeitâ?? und der â??figurativen Affabulationâ?? auszuzeichnen schienen.

Diese typische KÃ¼nstlichkeit des Territoriums wird durch bestimmte Erlebnisse bestÃ¤tigt, die in verschiedenen Epochen entstanden sind, wie die Heiligen Berge von Arona, Orta und Ghiffa aus dem 16. und 17. Jahrhundert, die Festung und die kolossale Statue in Arona (â??San Carloneâ??), die Casa Anatta der RevolutionÃ¤re auf dem Monte VeritÃ in Ascona, die Festungen, SchlÃ¶sser und AdelshÃ¤user auf den BorromÃ¤ischen Inseln und auf den Inseln Cannero und Cannobbio, die Einsiedelei Santa Caterina del Sasso, der Burgfelsen von Angera, der der Familie Borromeo gehÃ¶rt, das Visconti-Schloss in Locarno und â?? in jÃ¼ngerer Zeit â?? die â??unmaÃ?stÃ¤blichenâ?? Bauten aus dem 19. Jahrhundert, wie die Wallfahrtskirche von Alessandro Antonelli in Boca, und die Werke der

groÃ?en Architekten des 20. Jahrhunderts, wie die Privatvillen von Aldo Rossi in Verbania und Guido Canella in Meina, von Vico Magistretti in Ghiffa, wie die Erweiterung des Museums Villa Faraggiana in Meina mit dem von Guido Canella entworfenen Pavillon der Stiftung Valerio Adami, wie das von Aldo Rossi entworfene Industriezentrum in Verbania (Tecnoparco) oder die von Aurelio Galfetti entworfene â??Asseâ?? in Bellinzona.

Dieser Sinn fÃ¼r KÃ¼nstlichkeit und Theatralik wurde bei der Gestaltung des Komplexes berÃ¼cksichtigt, indem er als Teil derselben Ã¶ffentlichen, institutionellen und religiÃ¶sen GebÃ¤ude betrachtet wurde, die bereits in diesem Gebiet mit klar definierten Merkmalen vorhanden sind. Es wurden moderne Materialien verwendet, die an das Wesentliche der MilitÃ¤r- und Verteidigungsarchitektur erinnern (Festungen, SchlÃ¶sser, Kasematten usw.), die theatralisch die Konnotation der Farbe forcieren und mit krÃ¤ftigen, leuchtenden Farben den totalen â?? und fÃ¼r uns angemessenen â?? Nettokontrast von Materialien und Farben, eben â??kÃ¼nstlichâ?? (Montana Ã?ko-Stahlbleche) mit der providentiellen â??grÃ¼nenâ?? Natur, hervorheben, In dieser Hinsicht kÃ¶nnten die beiden gegenÃ¼berliegenden PlÃ¤tze als Pseudo-Kinos genutzt werden, vielleicht mit einem Muster gepflastert, um das Filmfestival von Locarno zwischen Juli und August zu unterstÃ¼tzen, wobei einer der beiden PlÃ¤tze fÃ¼r kurze, sporadische Zeiten in der Nacht als Open-Air-Kino genutzt werden kÃ¶nnte, was auch an einige der SchauplÃ¤tze fÃ¼r die Werke von Luca Ronconi erinnert.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â??35213,35217,35221,35225,35229,35233,35237â?³ items_offset=â??0â?³ image_width=â??900â?³ image_height=â??600â?³ slides_to_show=â??3â?³ slides_to_scroll=â??1â?³ carousel_slideshow_speed=â??3000â?³ images_style=â??carouselâ??][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â??PROJEKT â??LANTERNAâ??â?? tab_id=â??1641562893870-340aad98-b369â?³][vc_column_text css=â??.vc_custom_1642153844289{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â??]Architekt 1: Krausbeck sagl
Architekt 2: Krausbeck sagl
Bauingenieur: Brenni Engineering SA
Elektromechanischer Ingenieur: Tecnoprogetti SA
RCVS-Ingenieur: Tecnoprogetti SA
Bauphysik: Tecnoprogetti SA
Geotechniker: â??
Spezialist der Feuerpolizei: Tea Engineering sagl
Umwelt- und Schallschutzberater: â??

default watermark

Neben den wichtigen funktionalen Aspekten, die das neue Busdepot von Fart kennzeichnen, zielt das Projekt auf eine sinnvolle Integration in die bauliche Struktur des Industriegebiets von Riazzino ab. Das Programm wird dadurch gelÃ¶st, dass die erforderlichen Inhalte in einem einzigen GebÃ¤ude im hinteren Teil des GelÃ¤ndes untergebracht werden, wodurch zur StraÃ?e hin eine groÃ?e stÃ¤dtische LÃ¼cke entsteht.

In dieser wertvollen Baulandreserve befindet sich im Mittelstreifen ein groÃ?er Platz zum Rangieren und Parken von Bussen und im vorderen Streifen der Parkplatz, der als baumbestandene FlÃ¤che entlang des BÃ¼rgersteigs angelegt ist und als grÃ¼ne Fassade dient. Der BaukÃ¶rper nimmt fast die gesamte Breite des GelÃ¤ndes ein, so dass seitlich die notwendigen Fahrspuren fÃ¼r den Fahrzeugverkehr und den Zugang zu den externen Servicebereichen fÃ¼r das Waschen und Tanken verbleiben.

Das GebÃ¤ude besteht aus drei verschiedenen Teilen, die den unterschiedlichen Raumbedarf des Komplexes widerspiegeln. Das Hauptschiff ist ein regelmÃ¤Ã?iger Raum mit einer strengen Struktur, die durch die Haltestellen moduliert wird. In der Mitte befindet sich das ServicegebÃ¤ude, das sich Ã¼ber drei Ebenen erstreckt â?? Untergeschoss, Erdgeschoss und Zwischengeschoss â?? und das Hauptschiff in zwei Bereiche unterteilt: eine beheizte Werkstatt und ein KÃ¼hlhaus. Oben befindet sich ein lÃ¤nglicher GlaskÃ¶rper, der die RÃ¤ume enthÃ¤lt, die mehr UmweltqualitÃ¤t benÃ¶tigen.

default watermark

Funktionell steuert das GebÃ¤ude den Fluss von Fahrzeugen und Personal optimal. Der zentrale KÃ¶rper integriert den Zugang und die Zirkulation von Personen innerhalb der gesamten Struktur. Im Untergeschoss befinden sich die Lager- und TechnikrÃ¤ume, im Erdgeschoss die an die Werkstatt angrenzenden ArbeitsrÃ¤ume und im ersten Stock die Servicebereiche fÃ¼r das Personal.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â??35247,35251,35255,35259,35263,35267,35271,35275â?³ items_offset=â??0â?³ image_width=â??900â?³ image_height=â??600â?³ slides_to_show=â??3â?³ slides_to_scroll=â??1â?³ carousel_slideshow_speed=â??3000â?³ images_style=â??carouselâ??][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â??PROJEKT â??IN ORARIOâ??â?? tab_id=â??1641563445229-067da873-2eb5â?³][vc_column_text css=â??.vc_custom_1642153865362{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â??]Architekt 1: Sassi architetto sagl
Architekt 2: â??
Bauingenieur: Mauri & Ass. SA
Elektromechanischer Ingenieur: Elettroconsulenze SolcÃ SA
RCVS-Ingenieur: Visani Rusconi Talleri SA
Bauphysik: Think Exergy SA
Geotechniker: â??
Spezialist fÃ¼r Feuerpolizei: Borlini & Zanini SA
Umwelt-/Telefonberater: â??

FÃ¼r die neue Werkstatt und das Depot der Fart SA in Riazzino wird der Bau von zwei getrennten GebÃ¤uden vorgeschlagen: ein Versorgungs- und WaschgebÃ¤ude und das HauptgebÃ¤ude. Es wurde beschlossen, das HauptgebÃ¤ude vollstÃ¤ndig oberirdisch zu errichten, um Ausgrabungen zu vermeiden.

Das HauptgebÃ¤ude befindet sich am unteren Ende des GrundstÃ¼cks, auf der SÃ¼dseite. Die ParkplÃ¤tze wurden entlang der Via Cantonale angeordnet und mit einer Baumreihe versehen, die in der gleichen Achse wie die bestehenden BÃ¤ume angeordnet ist. Das HauptgebÃ¤ude ist ein Fertigteilbau mit den MaÃ?en 46 x 87 x 10,4 (h) Meter. Die vorgefertigten Pfeiler messen 50 x 50 x 740 Zentimeter und tragen den HaupttrÃ¤ger (IPE-Fertigteilbeton, H 140 cm).

Das Dach besteht aus vorgefertigten Schuppen mit einem flÃ¼gelfÃ¶rmigen Querschnitt, die Nordseite ist verglast, die SÃ¼dseite ist mit Photovoltaik-Paneelen bedeckt, insgesamt 1â??300 m2. Die Fassaden zeichnen sich durch das Vorhandensein von vertikalen, ebenfalls vorgefertigten Lamellen aus, die der Fassade Rhythmus und Ausdruck verleihen. Die geschÃ¤tzten Kosten fÃ¼r die Lieferung und den Einbau der Fertigteile betragen 3,2 Millionen Franken.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â??35280,35284,35288,35292,35296,35300â?³ items_offset=â??0â?³ image_width=â??900â?³ image_height=â??600â?³ slides_to_show=â??3â?³ slides_to_scroll=â??1â?³ carousel_slideshow_speed=â??3000â?³ images_style=â??carouselâ??][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â??PROJEKT â??CARROponteâ??â?? tab_id=â??1641563761513-bb6411e9-f1b9â?³][vc_column_text css=â??.vc_custom_1642153954311{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â??]Architekt 1: Itten+BrechbÃ¼hl AG
Architekt 2: â??
Bauingenieur: Pini Swiss Engineers SA
Elektromechanischer Ingenieur: Elettronorma SA
RCVS-Ingenieur: Rigozzi Engineering SA
Bauphysik: EcoControl SA
Geotechnischer Ingenieur:
Spezialist der Feuerpolizei: Tea Engineering sagl
Umwelt- und Schallschutzberater: â??

default watermark

Das Projekt fÃ¼r die neue Werkstatt und das Depot von Fart in Riazzino sieht ein einfaches, klares und einheitliches Volumen vor, in dem alle erforderlichen Funktionen untergebracht werden kÃ¶nnen. Die GrÃ¼nde fÃ¼r diese Wahl sind vielfÃ¤ltig: zum einen die Notwendigkeit, die Bauphasen auf einer kompakten Baustelle zu optimieren und zu vereinfachen, wobei der fÃ¼r den Betrieb notwendige Raum auch wÃ¤hrend der Bauphase und ohne Ã¼bermÃ¤Ã?ige Komplikationen gewÃ¤hrleistet werden muss; zum anderen die Schaffung eines klaren und reprÃ¤sentativen Volumens, das seine Funktionen auch im Hinblick auf die Umgestaltung des GebÃ¤udes optimieren kann.
Zweitens soll ein klares und reprÃ¤sentatives Volumen geschaffen werden, das seine Funktionen optimieren kann, auch im Hinblick auf kÃ¼nftige Umgestaltungen, wobei die FlexibilitÃ¤t der RÃ¤ume zwischen Werkstatt, Lager und Personalbereichen gewÃ¤hrleistet wird, so dass eine mÃ¶gliche gemeinsame Nutzung der RÃ¤ume je nach den sich im Laufe der Zeit Ã¤ndernden BedÃ¼rfnissen und der sich entwickelnden Verkehrstechnologie mÃ¶glich ist. SchlieÃ?lich ermÃ¶glicht die Kompaktheit eine optimale Nutzung des GelÃ¤ndes, indem ausreichend freie FlÃ¤chen zum Parken, ManÃ¶vrieren und fÃ¼r kÃ¼nftige LagerflÃ¤chen gewÃ¤hrleistet werden, wÃ¤hrend gleichzeitig die FassadenflÃ¤che zugunsten eines einzigen reprÃ¤sentativen GebÃ¤udes reduziert wird.

Das Volumen befindet sich in einem Kontext, der durch die Aufeinanderfolge groÃ?er GebÃ¤ude, die zumeist der Produktion und dem Handel gewidmet sind, entlang einer KantonsstraÃ?e definiert ist, die fÃ¼r diejenigen, die sie entlanggehen, fast wie ein â??Schaufensterâ?? wirkt. Das vorgeschlagene GebÃ¤ude ist ein Element der KontinuitÃ¤t mit der bestehenden Fassade, das in Bezug auf das GrundstÃ¼ck auÃ?ermittig angeordnet ist, um im Hinblick auf eine mÃ¶gliche Verlegung der Stromleitung und eine mÃ¶gliche kÃ¼nftige Nutzung des GrundstÃ¼cks und des verbleibenden Volumens so viel Freiraum wie mÃ¶glich zu erhalten.
Restvolumen. Das architektonische Volumen hat eine rechteckige Form, wobei die kurze Seite der Via Cantonale zugewandt ist. Dieser Ansatz ermÃ¶glicht es, die infrastrukturellen und logistischen Funktionen des GebÃ¤udes in den Hintergrund zu rÃ¼cken, da sie von der Via Cantonale aus besser zu sehen sind, und dem GebÃ¤ude eine klare Ausrichtung und eine reprÃ¤sentative Fassade fÃ¼r die Menschen zu geben, die dort arbeiten.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â??35305,35309,35313,35317,35321,35325â?³ items_offset=â??0â?³ image_width=â??900â?³ image_height=â??600â?³ slides_to_show=â??3â?³ slides_to_scroll=â??1â?³ carousel_slideshow_speed=â??3000â?³ images_style=â??carouselâ??][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â??PROJEKT â??ROTONDAâ??â?? tab_id=â??1641567115282-c7a6f381-e986â?³][vc_column_text css=â??.vc_custom_1642153991330{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â??]Architekt 1: Alberto Rossi
Architekt 2: Architekt Tommaso Fantini
Bauingenieur: Lorenz Kocher Gmbh
Elektromechanischer Ingenieur: IFEC Ingegneria SA
RCVS-Ingenieur: IFEC Ingegneria SA
Bauphysik: Ing. A. Roscetti
Geotechniker: â??
Spezialist fÃ¼r Feuerpolizei: IFEC Ingegneria SA
Umwelt-/Phonetikberater: IFEC Ingegneria SA
Bauleitung: Direzione Lavori SA

draft watermark

Der Projektstandort befindet sich am nÃ¶rdlichen Rand des Piano di Magadino, der sich zwischen den beiden Infrastrukturlinien der Eisenbahn und der Kantonsstrasse erstreckt.
Die Form, die Ausrichtung und die GrÃ¶Ã?e des GrundstÃ¼cks â?? wie alle GrundstÃ¼cke, die den handwerklich-industriellen Sektor von Riazzino bilden â?? ergeben sich aus der frÃ¼heren landwirtschaftlichen Nutzung des Klosters.
des Klaviers.

Das gesamte Viertel ist durch eine Reihe von banalen groÃ?en Schuppen gekennzeichnet, die in ungeordneter Weise angeordnet sind, ohne jegliche IdentitÃ¤t in Bezug auf den Kontext und ihren Inhalt. Die ZwischenrÃ¤ume zwischen den einzelnen GebÃ¤uden werden fast vollstÃ¤ndig von PlÃ¤tzen und ParkplÃ¤tzen eingenommen, wÃ¤hrend der Ã¶ffentliche Raum â?? wenn man Ã¼berhaupt davon sprechen kann â?? nur fÃ¼r den Autoverkehr konzipiert und bemessen ist.

Diese Vorbemerkungen zum Kontext bilden die Grundlage fÃ¼r das territoriale Konzept, das eng mit der typologischen Wahl eines GebÃ¤udes mit zentralem Grundriss und kreisfÃ¶rmiger ErschlieÃ?ung verbunden ist. Eine autonome und vollstÃ¤ndige Figur, die versucht, eine abstraktere Beziehung zu der umgebenden Agglomeration anonymer viereckiger GebÃ¤ude herzustellen, und die in der Lage ist, sich als starke IdentitÃ¤t und erkennbares Element in einem territorialen MaÃ?stab abzuheben.
Der Sinn fÃ¼r den Betrieb und die Autonomie des GebÃ¤udes zielt darauf ab, die Ã¼berzeugendste Antwort auf die Errichtung eines neuen Standorts zu geben, anstatt eine passive Konstruktion auf einem GelÃ¤nde.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â??35330,35334,35338,35342,35346,35350,35354â?³ items_offset=â??0â?³ image_width=â??900â?³ image_height=â??600â?³ slides_to_show=â??3â?³ slides_to_scroll=â??1â?³ carousel_slideshow_speed=â??3000â?³ images_style=â??carouselâ??][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â??PROJEKT â??BOXâ??â?? tab_id=â??1641799500044-d65fea75-6799â?³][vc_column_text css=â??.vc_custom_1642154011988{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â??]Architekt 1: Studio Marae
Architekt 2: â??
Bauingenieur: Studio di ing. Sciarini SA
Elektromechanischer Ingenieur: Tecnoprogetti SA
RCVS-Ingenieur: Tecnoprogetti SA
Bauphysik: Tecnoprogetti SA
Geotechniker: Geoexpert SA
Spezialist der Feuerpolizei: Tecnoprogetti SA
Bauleitung: Studio ingegneria Sciarini SA
LÃ¤rmgutachter: Tecnoprogetti SA
Umweltberater: OIKOS sagl

default watermark

Der Projektstandort befindet sich an der Grenze zwischen dem Industrie- und dem Wohngebiet von Riazzino. Diese besondere Situation ist ein wichtiger Aspekt bei der DurchfÃ¼hrung des Projekts. Das vorgeschlagene GebÃ¤ude lebt von dieser DualitÃ¤t und versucht, bestmÃ¶glich darauf zu reagieren, um die Koexistenz von Industrie und Wohnen zu harmonisieren und umzusetzen.

Die Schaffung und WeiterfÃ¼hrung der bereits begonnenen Baumallee auf dem an das ProjektgelÃ¤nde angrenzenden GrundstÃ¼ck erweist sich als notwendige Bedingung, um der Kantonsstrasse eine hÃ¶here QualitÃ¤t zu verleihen und einen Filter zwischen den beiden Gebieten zu schaffen. In diesem Sinne ist die Interaktion zwischen den beiden Bereichen gewÃ¤hrleistet, aber gleichzeitig bieten die BÃ¤ume sowohl Sicht- als auch Schallschutz vor dem Busverkehr und den AktivitÃ¤ten innerhalb der Werkstatt. Die ausgewÃ¤hlten BÃ¤ume respektieren die maximalen HÃ¶hen und beeintrÃ¤chtigen nicht das bestehende Stromnetz auf dem GelÃ¤nde; diese Frage wird in einer spÃ¤teren Planungsphase weiter untersucht.

Das Wettbewerbsprogramm verlangt einen Ã¤uÃ?erst pragmatischen Entwurf, der es schafft, die verschiedenen Funktionen in der Struktur zu platzieren und sie auf bestmÃ¶gliche Weise zusammenwirken zu lassen. Gleichzeitig hÃ¤lt es der Planer fÃ¼r notwendig, dass das GebÃ¤ude mit einer hohen architektonischen und stÃ¤dtebaulichen QualitÃ¤t entworfen wird, die sich in den bestehenden Kontext einfÃ¼gt und eine architektonische IdentitÃ¤t in der umgebenden Situation entwickelt.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â??35363,35367,35371,35375,35379,35383,35387â?³ items_offset=â??0â?³ image_width=â??900â?³ image_height=â??600â?³ slides_to_show=â??3â?³ slides_to_scroll=â??1â?³ carousel_slideshow_speed=â??3000â?³ images_style=â??carouselâ??][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â??PROJEKT â??CADENZAâ??â?? tab_id=â??1641800435028-c5a92358-ea23â?³][vc_column_text css=â??.vc_custom_1642154031925{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â??]Architekt 1: Epure Architecture et Urbanisme SA
Architekt 2: â??
Bauingenieur: DL e Ingegneria SA
Elektromechanischer Ingenieur: Tecnoprogetti SA
RCVS-Ingenieur: Tecnoprogetti SA
Bauphysik: Tecnoprogetti SA
Geotechniker: DL und Engineering SA
Spezialist der Feuerpolizei: Tecnoprogetti SA
Umwelt- und Schallschutzberater: Tecnoprogetti SA

default watermark

Auf stÃ¤dtebaulicher Ebene wird das Areal stark durch seine nÃ¶rdliche und sÃ¼dliche Begrenzung geprÃ¤gt; das FFS-GelÃ¤nde im SÃ¼den und die Kantonsstrasse im Norden definieren einen von Infrastrukturen geprÃ¤gten Siedlungsraum. Die Infrastruktur wirkt sich stark auf die Landschaft aus, die durch das Profil der VerkehrsflÃ¤chen auch innerhalb der GrundstÃ¼cksgrenzen meist â??unterbrochenâ?? ist.

Das Entwurfskonzept sieht eine Anordnung senkrecht zum StraÃ?ennetz vor, um im Osten einen landschaftlichen Randbereich zu schaffen, in den die Ruhezonen und BÃ¤ume integriert werden kÃ¶nnen, die derzeit auf dem GelÃ¤nde vÃ¶llig fehlen. Die EinfÃ¼hrung der grÃ¼nen Insel im Osten ermÃ¶glicht eine sparsame Nutzung des GelÃ¤ndes und eine Verringerung der undurchlÃ¤ssigen FlÃ¤chen: Sie ermÃ¶glicht auch die Wiederverwendung des Aushubmaterials vor Ort, wodurch die Erdbewegungen und damit die Kosten fÃ¼r Aushub, Transport und Entsorgung des Bodens minimiert werden.

Das Projekt hebt die Besonderheiten des Standorts durch eine positive Interpretation seiner KomplexitÃ¤t hervor und schlÃ¤gt ein integrales Konzept vor, das dem Programm, der Topografie, der RentabilitÃ¤t und der Nachhaltigkeit Rechnung trÃ¤gt.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â??35392,35396,35400,35404,35408,35412â?³ items_offset=â??0â?³ image_width=â??900â?³ image_height=â??600â?³ slides_to_show=â??3â?³ slides_to_scroll=â??1â?³ carousel_slideshow_speed=â??3000â?³

images_style=â??carouselâ??][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â??PROJEKT â??ZIG ZAGâ??â?? tab_id=â??1641802124702-54a5fbde-04deâ??][vc_column_text css=â??.vc_custom_1642154060003{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â??]Architekt 1: Forni & Gueli Architekten
Architekt 2: â??
Bauingenieur: G. Dazio & Associati
Elektromechanischer Ingenieur: Scherler SA
RCVS-Ingenieur: Visani Rusconi Talleri SA
Bauphysik: Ing. A. Roscetti
Geotechnischer Ingenieur: G. Dazio & Associati
Spezialist der Feuerpolizei: Ing. D. Pedrazzi
Umwelt-/Telefonberater: Ing. ambientale A. Berrone

Das Projekt befindet sich in der Gemeinde Riazzino, am Rande des Piano di Magadino, in einem â??RÃ¼ckgratâ?? von Industriegebieten. Dieses â??RÃ¼ckgratâ?? wird von der Kantonsstrasse und der SBB-Bahnlinie durchquert. Diese beiden Verkehrsinfrastrukturen verschaffen allen anwesenden Partien, einschlieÃ?lich der von dem Projekt betroffenen, einen Vorteil gegenÃ¼ber den anderen Produktionszentren. Sie befinden sich in zentraler Lage in Bezug auf die Zentren des Locarno-Bellinzona-Tals.

default watermark

Das GrundstÃ¼ck ist ideal fÃ¼r die zu erfÃ¼llenden Aufgaben, und wir verstehen die GrÃ¼nde fÃ¼r die Entscheidung, das neue GebÃ¤ude an dieser Stelle zu errichten. In der Umgebung, entlang der Kantonsstrasse vor dem GrundstÃ¼ck, befinden sich zahlreiche ProduktionsgebÃ¤ude, darunter auch neue; diese stehen im Gegensatz zu dem eher wohnlichen Teil, der sich am Fusse der Voralpen befindet und dann in den Kernen flussaufwÃ¤rts ansteigt. Als Designer haben wir versucht, ein Designthema zu definieren, das die geforderten Anforderungen erfÃ¼llt und gleichzeitig das Projekt in Bezug auf den Standort aufwertet und identifiziert; ein Volumen, das elegant ist, eine gewisse innere QualitÃ¤t aufweist und sich in das Gebiet und die Landschaft einfÃ¼gt, wÃ¤hrend es gleichzeitig einen sauberen, seiner Funktion angemessenen industriellen Charakter beibehÃ¤lt.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â??35417,35421,35425,35429,35433,35437,35441â?³ items_offset=â??0â?³ image_width=â??900â?³ image_height=â??600â?³ slides_to_show=â??3â?³ slides_to_scroll=â??1â?³ carousel_slideshow_speed=â??3000â?³ images_style=â??carouselâ??][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â??PROJEKT â??F-ARTICOLATOâ??â?? tab_id=â??1641802785066-37b807e6-f4f9â?³][vc_column_text css=â??.vc_custom_1642154078819{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â??]Architekt 1: ArchitekturbÃ¼ro Russo Cortesi sagl
Architekt 2: Marco Bondini sagl
Bauingenieur: Luigi Tunesi ingegneria sagl
Elektromechanischer Ingenieur: Piona Engineering SA
RCVS Ingenieur: Studio di ingegneria PROTEC SA
Bauphysik: IFEC Ingegneria SA
Geotechniker: Studio Ammann

Spezialist der Feuerpolizei: Della Sicurezza Fabio della Casa
Umwelt-/Phonetikberater: IFEC Ingegneria SA

Das HauptgebÃ¤ude hat einen rechteckigen Grundriss und ist auf verschiedenen Ebenen entsprechend den unterschiedlichen AktivitÃ¤ten und Nutzungen der RÃ¤ume aufgebaut. Das Volumen kann als ein KÃ¶rper wahrgenommen werden, der so modelliert ist, dass seine Funktionen von auÃ?en sichtbar sind. Im Norden lÃ¤sst ein RÃ¼cksprung Raum und lÃ¤dt den Hauptzugang zum VerwaltungsgebÃ¤ude ein.

Durch den RÃ¼cksprung der Zufahrtstore vom darÃ¼ber liegenden GebÃ¤udevolumen entsteht ein Ã¼berdachter Streifen zum Schutz der Zufahrt zu den ParkplÃ¤tzen und ArbeitsgÃ¤ngen.
Das Shed-Dach sorgt fÃ¼r eine optimale Beleuchtung der ArbeitsrÃ¤ume. Die beiden Pavillons zum Waschen und Tanken haben eine rechteckige Grundform und sind um eine 45-Grad-Achse verformt, um die Fahrspuren aufzunehmen. Die tragende Struktur besteht aus Stahl, und die Tanks sind unterirdisch untergebracht. Das strukturelle Konzept ist auf den Bedarf an einer groÃ?en freien BodenflÃ¤che ausgerichtet.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â??35446,35450,35454,35458,35462,35466â?³ items_offset=â??0â?³ image_width=â??900â?³ image_height=â??600â?³ slides_to_show=â??3â?³ slides_to_scroll=â??1â?³ carousel_slideshow_speed=â??3000â?³ images_style=â??carouselâ??][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â??PROJEKT â??CAROUSELâ??â?? tab_id=â??1641803829416-8a6dc75f-1feaâ??][vc_column_text css=â??.vc_custom_1642154101969{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â??]Architekt 1: dueA architetti sagl
Architekt 2: â??
Bauingenieurin: Valeria Gozzi
Elektromechanischer Ingenieur: Studio di ingegneria elettrotecnica C&C electric SA
RCVS-Ingenieur: Zocchetti SA
Bauphysik: Andrea Roscetti
Geotechniker: Valeria Gozzi
Spezialist der Feuerpolizei: Tea Engineering sagl
Umwelt-/Telefonberater: DIONEA SA

default watermark

Die Projektidee basiert auf mehrdimensionalen DrehstrÃ¶men, die das gesamte GebÃ¤ude dynamisch und sicher bedienen. Dynamisch, weil die Bewegung selbst das GebÃ¤ude erzeugt, das zu einem Theater und einem Spektakel von Rundumwegen durch das Gebiet wird. Sicher deshalb, weil alle mÃ¶glichen Verbindungen in den verschiedenen KreislÃ¤ufen von der linken Seite aus hergestellt werden, dem Punkt mit der besten Sicht fÃ¼r den Fahrer.

Das Bild, an dem wir gearbeitet haben, ist das einer modernen Arena, in der die ManÃ¶ver der Busse die Zuschauer verzaubern wie die Paraden der Zirkuspferde. Wie ein Karussell, ja wie ein Karussell,

das jedem Passanten seine eigene emotionale Erinnerung an die Fahrt vermittelt. Das GebÃ¤ude besteht aus einem Erdgeschoss in Form eines Beckens in einer weiÃ?en Wanne, dessen Sockel eine Plattform fÃ¼r die im Zenit beleuchtete Werkstatt und fÃ¼r die Boxen bildet, die auf zwei Ebenen die Lager- und ArbeitsrÃ¤ume beherbergen. Am Rande des Beckens befinden sich die acht SÃ¤ulen, die das groÃ?e Ã¤uÃ?ere Tragwerk des oberen Stockwerks tragen, in dem sich die ParkplÃ¤tze befinden, die in einem Halo angeordnet sind, wobei die Idee der Gestaltung des Verkehrs entsprechend den KrÃ¼mmungsradien der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge genutzt wird. Das Dach ist mit Sarnafil mit integrierten Photovoltaik-Paneelen gedeckt.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â??35471,35475,35479,35483,35487,35491â?³ items_offset=â??0â?³ image_width=â??900â?³ image_height=â??600â?³ slides_to_show=â??3â?³ slides_to_scroll=â??1â?³ carousel_slideshow_speed=â??3000â?³ images_style=â??carouselâ??][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â??PROJEKT â??TRASVERSALEâ??â?? tab_id=â??1641804128166-42b44102-ad87â?³][vc_column_text css=â??.vc_custom_1642154126480{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â??]Architekt 1: Felicia Lamanuzzi Architektin
Architekt 2: Elisa Valero
Bauingenieurin: Cristina Zanini sagl
Elektromechanischer Ingenieur: Elettroconsulenze SolcÃ SA
RCVS-Ingenieur: Think Exergy SA
Bauphysik: Think Exergy SA
Geotechniker: â??
Spezialist fÃ¼r Feuerpolizei: Borlini & Zanini SA
Bauleitung: Marco Bondini sagl
Landschaftsarchitekt: LAND Suisse sagl

default watermark

Da wir es mit einem IndustriegebÃ¤ude zu tun hatten, das mit einer Eisenstruktur aus TrÃ¤gern und Pfeilern gebaut wurde, deren Raster mit den in der Ausschreibung festgelegten funktionalen Anforderungen vereinbar ist, sahen wir es als unsere Pflicht an, die Umwelt zu respektieren, im Einklang mit der zunehmenden SensibilitÃ¤t fÃ¼r die Klimakrise und im Sinne der FÃ¶rderung einer Kreislaufwirtschaft, auch im Bausektor, den Planungsprozess mit der Untersuchung der MÃ¶glichkeit der Wiederverwendung zu beginnen.

Da das Projekt in einem industriellen/handwerklichen Kontext angesiedelt ist und somit in engem Zusammenhang mit den funktionalen Erfordernissen steht, bietet es die Gelegenheit, die Verringerung des Gesamtenergieverbrauchs zu untersuchen, und zwar nicht nur dank der Verringerung des Abrissvolumens (und der damit verbundenen Entsorgung) und der RÃ¼ckgewinnung von mehr FlÃ¤che, die fÃ¼r kÃ¼nftige BedÃ¼rfnisse zur VerfÃ¼gung steht, sondern auch dank der RÃ¼ckgewinnung von Material aus dem Abriss/der Demontage stillgelegter GebÃ¤ude, das fÃ¼r die Wiederverwendung zur VerfÃ¼gung steht. Diese Entscheidung, die eine detaillierte Planung bereits in der Anfangsphase des Projekts beinhaltet, um ein Inventar der wiederverwendbaren Materialien aus bestehenden GebÃ¤uden zu erstellen, legt den Grundstein fÃ¼r die Bildung einer nÃ¼tzlichen und Ã¶kologischen BaustoffbÃ¶rse, ein Instrument, das bereits in anderen Kantonen eingesetzt wird.

Die in der Ausschreibung erhobene Forderung, die Nutzung eines Teils des Platzes fÃ¼r das Busdepot auch wÃ¤hrend der Bauphase zu gewÃ¤hrleisten, hat zudem den Grundsatz der Wiederverwendung auch nur eines Teils der bestehenden Strukturen als Ausgangspunkt fÃ¼r das Projekt bekrÃ¤ftigt.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â??35496,35500,35504,35508,35512,35516,35520â?³ items_offset=â??0â?³ image_width=â??900â?³ image_height=â??600â?³ slides_to_show=â??3â?³ slides_to_scroll=â??1â?³ carousel_slideshow_speed=â??3000â?³ images_style=â??carouselâ??][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â??PROJEKT â??TAYOâ??â?? tab_id=â??1641804848578-f147ad82-c1d2â?³][vc_column_text css=â??.vc_custom_1642154144670{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â??]Architekt 1: Juan Campopiano Architekt
Architekt 2: â??
Bauingenieur: Casanova Ingegneria SA
Elektromechanischer Ingenieur: Evolve SA
RCVS-Ingenieur: Evolve SA
Bauphysik: Evolve SA
Geotechniker: â??
Spezialist der Feuerpolizei: Evolve SA
LÃ¤rmberater: â??
Umweltberater: â??

default watermark

Das Projekt sieht ein einziges GebÃ¤ude mit allen erforderlichen Funktionen vor, das rechtwinklig zur StraÃ?e angeordnet ist. Die Wahl eines einzigen GebÃ¤udes ermÃ¶glicht eine einfache LÃ¶sung fÃ¼r die technischen Probleme eines komplexen Programms.

Das vorgeschlagene GebÃ¤ude ordnet die Funktionen nach Ã?hnlichkeiten an, die WerkstattarbeitsrÃ¤ume befinden sich alle im Erdgeschoss, die WerkstattlagerrÃ¤ume im Untergeschoss, die Werkstattarbeits- und EntspannungsrÃ¤ume sind Ã¼ber den WerkstattarbeitsrÃ¤umen angeordnet, die Werkstatt- und BuslagerrÃ¤ume liegen nebeneinander. Diese Anordnung ermÃ¶glicht eine Optimierung der beheizten FlÃ¤chen sowie der Elektro- und SanitÃ¤rinstallation. Andererseits wird durch die rechtwinklige Anordnung zur StraÃ?e der Platz fÃ¼r den Busverkehr auf dem GelÃ¤nde verringert.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â??35525,35529,35533,35537,35541,35545â?³ items_offset=â??0â?³ image_width=â??900â?³ image_height=â??600â?³ slides_to_show=â??3â?³ slides_to_scroll=â??1â?³ carousel_slideshow_speed=â??3000â?³ images_style=â??carouselâ??][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â??PROJEKT â??LANTERNAâ??â?? tab_id=â??1641806159246-3224769b-67faâ??][vc_column_text css=â??.vc_custom_1642154163289{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â??]Architekt 1: Valeggia Panzera & Ass. sagl
Architekt 2: â??
Bauingenieur: Medeng SA

Elektromechanischer Ingenieur: SPED â?? De Lorenzi SA
RCVS-Ingenieur: Visani Rusconi Talleri SA
Bauphysik: Ing. A. Roscetti
Geotechniker:
Spezialist der Feuerpolizei: FELPRO sagl
Umwelttechnischer/phonischer Berater: Ing. A. Berrone

Das Projekt entstand aus dem Wunsch, sich mit einem Element zu identifizieren, das so leicht und einfach wie mÃ¶glich ist. Aus diesem Grund wurde ein einziges Volumen konzipiert, das aus zwei Hauptelementen besteht: dem undurchsichtigen Parallelepiped im Erdgeschoss und einem zweiten transluzenten Parallelepiped Ã¼ber dem ersten.

Das GebÃ¤ude wurde lÃ¤ngs zur StraÃ?enachse platziert und von dieser zurÃ¼ckgesetzt, um eine LÃ¼cke im stÃ¤dtischen Kontext zu schaffen; dieser Raum hat auch eine technische Funktion, indem er den Nutzern zur VerfÃ¼gung steht. Ein weiteres Prinzip, nach dem das GebÃ¤ude entworfen wurde, ist die Logistik des Fahrzeugverkehrs; seine Einbindung in das stÃ¤dtische GefÃ¼ge und die Position bestimmter Funktionen haben es ermÃ¶glicht, letztere zu optimieren, dank der Einbeziehung aller Funktionen und/oder AktivitÃ¤ten in ein einziges Volumen, wodurch LeerrÃ¤ume um das GebÃ¤ude herum entstanden sind, was die Verkehrswege vereinfacht
hat.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery
dfd_layer_image=â??35550,35554,35558,35562,35566,35570â?³ items_offset=â??0â?³
image_width=â??900â?³ image_height=â??600â?³ slides_to_show=â??3â?³ slides_to_scroll=â??1â?³
carousel_slideshow_speed=â??3000â?³
images_style=â??carouselâ??][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â??PROJEKT â??ABACOâ??â??
tab_id=â??1641805511710-9e620a1a-842fâ??][vc_column_text
css=â??.vc_custom_1643118744598{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px
!important;padding-left: 25px !important;}â??]Architekt 1: Andrea Nardi Architekt (Pegasus Konsortium)
Architekt 2: Guido Brandi Architekt
Bauingenieur: BÃ¼eler Fischli Bauingenieure Gmbh
Elektromechanischer Ingenieur: Elettroconsulenze SolcÃ SA
RCVS-Ingenieur: Visani Rusconi Talleri SA
Bauphysik: Ing. A. Roscetti
Geotechniker: â??
Spezialist der Feuerpolizei: Visani Rusconi Talleri SA
Umwelt-/Telefonberater: â??

ABACO vereint die beiden neuen Einheiten des Fart-Depots und der Werkstatt in Riazzino in einem einzigen GebÃ¤ude. Durch die Nutzung des bereits bebauten Teils des GelÃ¤ndes schafft ABACO eine starke IdentitÃ¤t gegenÃ¼ber der Ã¶ffentlichen Kantonsstrasse. Das GebÃ¤ude besteht aus einem vierstÃ¶ckigen Kopfbau zur Kantonsstrasse hin, in dem die Raumprogramme fÃ¼r das Werkstatt- und das Depotpersonal konzentriert werden. Das einzige Volumen, das die WerkstÃ¤tten und die Depots umschlieÃ?t, wird in der Nord-SÃ¼d-Achse entwickelt und nimmt die gesamte Tiefe

default watermark

des GrundstÃ¼cks ein und endet mit den WaschplÃ¤tzen und der Tankstelle.

ABACO fungiert als volumetrisches Bindeglied zwischen den beiden benachbarten Kompartimenten: Das untere Volumen der Werkstatt und der Depots ist auf das bestehende Depot im Westen ausgerichtet, wÃ¤hrend das HauptgebÃ¤ude, in dem das tertiÃ¤re und Ã¶ffentliche Programm untergebracht ist, auf die GebÃ¤ude im Osten ausgerichtet ist. Der Durchgang von Hochspannungskabeln, eine scheinbar problematische EinschrÃ¤nkung, wird zu einer gestalterischen Ressource: Der durch die Geometrie bedingte 45-Grad-Einschnitt bietet die MÃ¶glichkeit, die Fassade des GebÃ¤udes zu charakterisieren. Hinter einem groÃ?en Fenster, das die beiden Hauptfassaden verbindet, begleitet eine groÃ?zÃ¼gige Industrietreppe den Eingang der Arbeiter und unterstreicht durch ihre PrÃ¤senz den Ã¶ffentlichen Charakter der Geste. Durch die Zusammenlegung aller Funktionen in einem einzigen GebÃ¤ude nutzt ABACO das GelÃ¤nde effizient und lÃ¤sst genÃ¼gend Platz fÃ¼r die Busabfertigung und das Parken, so dass im sÃ¼dÃ¶stlichen Quadranten Platz fÃ¼r eine mÃ¶gliche kÃ¼nftige Erweiterung des Busdepots frei wird.

Das neue Fart-GebÃ¤ude verwendet weitgehend alle Stahlprofile der bestehenden Struktur auf dem GelÃ¤nde wieder. Diese Elemente werden katalogisiert, demontiert, zum Zeitpunkt des Abrisses an Ort und Stelle gelagert und dann in die neue Struktur eingebaut, wodurch die Produktionskosten gesenkt, vor allem aber die Treibhausgasemissionen bei der Herstellung von neuem Stahl vermieden werden.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â??35575,35579,35583,35587,35591,35595,35599â?³ items_offset=â??0â?³ image_width=â??900â?³ image_height=â??600â?³ slides_to_show=â??3â?³ slides_to_scroll=â??1â?³ carousel_slideshow_speed=â??3000â?³ images_style=â??carouselâ??][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â??PROJEKT â??ATARI-GOâ??â?? tab_id=â??1641806909071-993de7c4-8160â?³][vc_column_text css=â??.vc_custom_1642154204065{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â??]Architekt 1: Massimo Frasson
Architekt 2: â??
Bauingenieur: De Giorgi & Partners Consulting Engineers SA
Elektromechanischer Ingenieur: PROELBA & ML â?? Elektrische Projekte SA
RCVS-Ingenieur: Marco De Carli studio di ingegneria SA
Bauphysik: MAWI ENERGIE SA
Geotechniker: â??
Spezialist fÃ¼r Feuerpolizei: Marcionelli & Winkler + Partners SA
Umwelt-/Telefonberater: DIONEA SA
Verkehrsplaner: Studio Ferella Falda SA

default watermark

Das neue Wartungs- und Depotzentrum von FART spielt in der Region eine strategische Rolle als Antwort auf die mittel- bis langfristig zu erwartende Entwicklung des Ã¶ffentlichen Verkehrs im Obertessin. Die Entwicklung des Ã¶ffentlichen Verkehrs bedeutet eine VerlÃ¤ngerung der Strecken und eine Intensivierung der Dienstleistungen, auch im Hinblick auf die Aufstockung der Umlaufflotte, die mit der Ã¶ffentlichen Ausschreibung im Jahr 2019 beginnt. Das Szenario setzt daher vorrangige Entwicklungsziele durch die Schaffung eines Logistikzentrums zwischen Santâ??Antonino und Locarno/Ascona.

Der ehemalige Standort von General Electrics befindet sich am Ã¶stlichen Ende der Industrieebene, die sich seit den 1970er Jahren entwickelt hat. Es wird von zwei starken anthropogenen Elementen begrenzt: im Norden von der Kantonsstrasse und im SÃ¼den von der Eisenbahnlinie, die sich dort gabelt. Die besondere Lage des Eingriffs erfordert eine erste gestalterische Antwort, die den MaÃ?stabswechsel zwischen dem von Westen kommenden Industriegebiet und der kleinen Siedlung im Nordosten, in unmittelbarer NÃ¤he, auflÃ¶st: eine moderate Grundriss-Volumen-Gliederung wird daher als das geeignete Instrument fÃ¼r die Konfiguration des neuen GebÃ¤udes angesehen.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â??35604,35608,35612,35616,35620,35624,35628â?³ items_offset=â??0â?³ image_width=â??900â?³ image_height=â??600â?³ slides_to_show=â??3â?³ slides_to_scroll=â??1â?³ carousel_slideshow_speed=â??3000â?³ images_style=â??carouselâ??][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â??PROJEKT â??COMPACT LINESâ??â?? tab_id=â??1642081906253-e33d5b66-ce57â?³][vc_column_text]Architekt 1: Massimo Uriati
Architekt 2: Vannini und Pelfini architetti sagl
Bauingenieur: Bonalumi Ferrari Partner SA
Elektromechanischer Ingenieur: Proelba & ML Progetti elettrici SA
RCVS-Ingenieur: Marco De Carli studio di ingegneria SA
Bauphysik: Mawienergia SA
Geotechniker: Baumer SA
Spezialist fÃ¼r Feuerpolizei: Marcionelli & Winkler + Partners SA
Umwelt-/Telefonberater: DIONEA SA
Verkehrsingenieur: Bonalumi Ferrari Partner SA

default watermark

Die Entwurfsidee entspringt dem Wunsch, die Buswerkstatt und den Betriebshof als ein einziges kompaktes architektonisches Element zu charakterisieren. Das groÃ?e, quadratische Dach Ã¼ber dem gesamten GebÃ¤ude entspricht diesem Wunsch, indem es die beiden AktivitÃ¤ten auf stÃ¤dtebaulicher Ebene miteinander verbindet und einen Dialog mit den anderen benachbarten Strukturen herstellt. Auf dem Dach prangt das Symbol der Firma Fart als Zeichen einer starken visuellen Kommunikation und Werbung, sichtbar von der Kantonsstrasse aus. Das GebÃ¤ude stellt sich daher als ein einziges Element dar, in dem die verschiedenen AktivitÃ¤ten und Nutzer geordnet auf verschiedenen Ebenen verteilt sind, aber einen einzigen Eingang haben. Die besondere Aufmerksamkeit, die den
Die besondere Aufmerksamkeit, die der Gestaltung von Lobbys und VerkehrsflÃ¤chen gewidmet wurde, macht das GebÃ¤ude zu einem einladenden Ort, der sich durch hochwertige RÃ¤ume auszeichnet, die den Nutzern die MÃ¶glichkeit bieten, positiv zu arbeiten, sich zu treffen und Kontakte zu knÃ¼pfen. Vom Haupteingang aus gelangt man direkt in das Atrium, das in den Werkstattbereich fÃ¼hrt. Die vertikalen Verbindungen (Treppenhaus und Aufzug) befinden sich in diesem Raum, flankiert vom Serviceblock. Im Erdgeschoss befindet sich das BÃ¼ro der Werkstattleitung, das in direktem Sicht- und Zugangskontakt mit der Werkstatt steht. Ebenfalls im Erdgeschoss befinden sich das BÃ¼ro des Lagerverwalters mit Karussell, der mechanische Werkstattraum und der Lagerraum fÃ¼r elektronische GerÃ¤te. Ebenfalls im Erdgeschoss, angrenzend an diese RÃ¤ume, befindet sich die groÃ?e Werkstatt, die sich laut Aushang Ã¼ber 5 GÃ¤nge erstreckt. In den oberen Etagen befinden

sich folgende RÃ¤ume

Ebene 1, die den Nutzern der Werkstatt vorbehalten ist. Der Zugang zum Treppenhaus erfolgt Ã¼ber eine verglaste Verbindung, von der aus man in die UmkleiderÃ¤ume, den Pausenraum, den Theorie- und Schulungsraum und die Duschen gelangt, sowie in einen Reserveraum, wie in der Ausschreibung gefordert.
Stufe 2, die ausschlieÃ?lich fÃ¼r Fahrer und Schulungsteilnehmer verwendet wird. Vom Hauptteil der Halle aus gelangt man Ã¼ber eine Verbindung nacheinander zu den Toiletten und UmkleiderÃ¤umen mit Damen- und Herrenduschen. Der Bereich schlieÃ?t mit einem Raum fÃ¼r externe Unternehmen und einem Pausenraum fÃ¼r 30 Personen. Rechtwinklig dazu befinden sich die SchulungsrÃ¤ume (2 + 1 Reserve) und der Entspannungsbereich mit zusÃ¤tzlichen Service-Toiletten; ein Treppenhaus dient als Notausgang und als Verbindung zwischen den Fahrern und den Bussen. Diese lange Verbindung ist nach innen zu den groÃ?en Werkstatt- und LagerrÃ¤umen gerichtet, so dass die visuelle Wahrnehmung aller RÃ¤ume erhalten bleibt.
Die gesamte LÃ¼ftungstechnik befindet sich auf dem Dach, was eine einfache Verteilung der KanÃ¤le im Inneren ermÃ¶glicht; im Untergeschoss sind die elektrischen TechnikrÃ¤ume und die WÃ¤rmepumpe mit Wassertanks untergebracht. Ebenfalls im Untergeschoss, unter der Werkstatt, befinden sich alle Lager- und MaterialrÃ¤ume,
einschlieÃ?lich Tanks und Tanks mit nach auÃ?en fÃ¼hrenden Leitungen fÃ¼r die Betankung mit Diesel. Das aus isolierten Stahlplatten bestehende Dach verfÃ¼gt Ã¼ber Oberlichter, die fÃ¼r eine natÃ¼rliche Belichtung des Werkstattbereichs sorgen; ein Teil des Dachs beherbergt auÃ?erdem Photovoltaikmodule, die teilweise als EnergietrÃ¤ger fÃ¼r das GebÃ¤ude dienen. Die diagonale Positionierung des GebÃ¤udes auf der Nord-SÃ¼d-Achse ermÃ¶glicht eine hÃ¶here Energieeffizienz und maximale Beleuchtung.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â??35177,35173,35169,35165,35161,35157,35153â?³ items_offset=â??0â?³ image_width=â??900â?³ image_height=â??600â?³ slides_to_show=â??3â?³ slides_to_scroll=â??1â?³ carousel_slideshow_speed=â??3000â?³ images_style=â??carouselâ??][/vc_tta_section][/dfd_accordion][/vc_column][/vc_row][vc_row][vc_column screen_wide_spacer_size=â??100â?³ screen_normal_resolution=â??1024â?³ screen_tablet_resolution=â??800â?³ screen_mobile_resolution=â??480â?³ screen_normal_spacer_size=â??80â?³ screen_tablet_spacer_size=â??60â?³ screen_mobile_spacer_size=â??40â?³][/vc_column][/vc_row]

default watermark

Date Created
17. Januar 2022
Author
fartiamo