

68 64

**CONNETTERE 1**  
LA PRIMA CONNESSIONE TRA I 2 FRONTI CHE  
COMPONONO IL TRACCIATO FERROVIARIO DELLA  
STAZIONE, È UN'OPERA DI COLLEGAMENTO  
TRA LE BRANDE PIATRA IN TOTALE CONTINUITÀ, CON L'AREA  
RESIDENZIALE

68 64

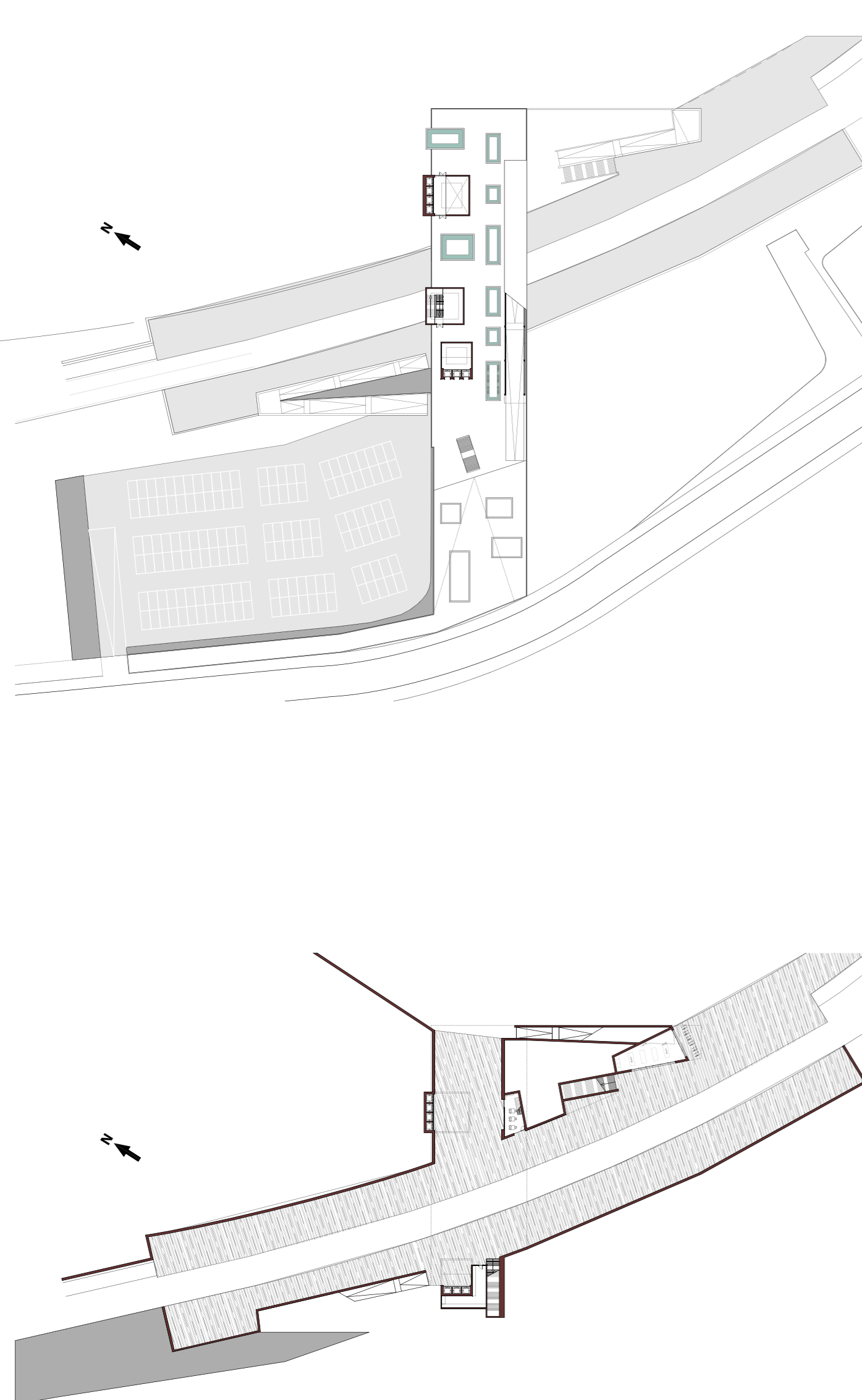
**CONNETTERE 2**  
LA SECONDA CONNESSIONE PONE IN CONTINUITÀ IL  
FRONTE DEL NUOVO PIANO CON L'AREA FUNZIONALE  
ESISTENTE, CON LA SECONDA CONNESSIONE  
TRA I 2 FRONTI ALLE 2 DIVERSE QUOTE.

68 64

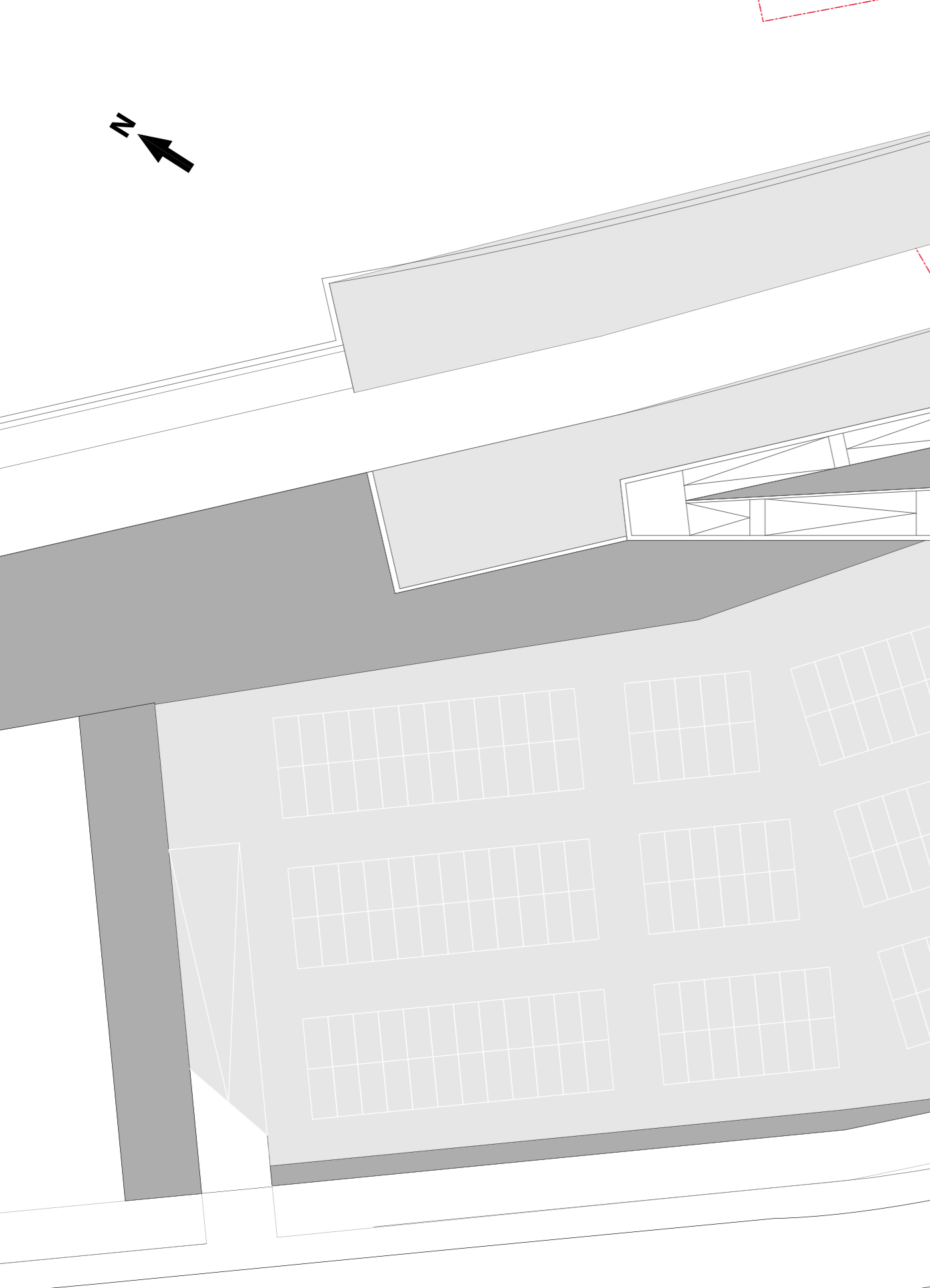
**ATTRAVERSARE**  
LA PRIMA CONNESSIONE PONE IN CONTINUITÀ IL  
FRONTE DEL NUOVO PIANO CON L'AREA FUNZIONALE  
ESISTENTE, CON LA SECONDA CONNESSIONE  
TRA I 2 FRONTI ALLE 2 DIVERSE QUOTE.

68 64

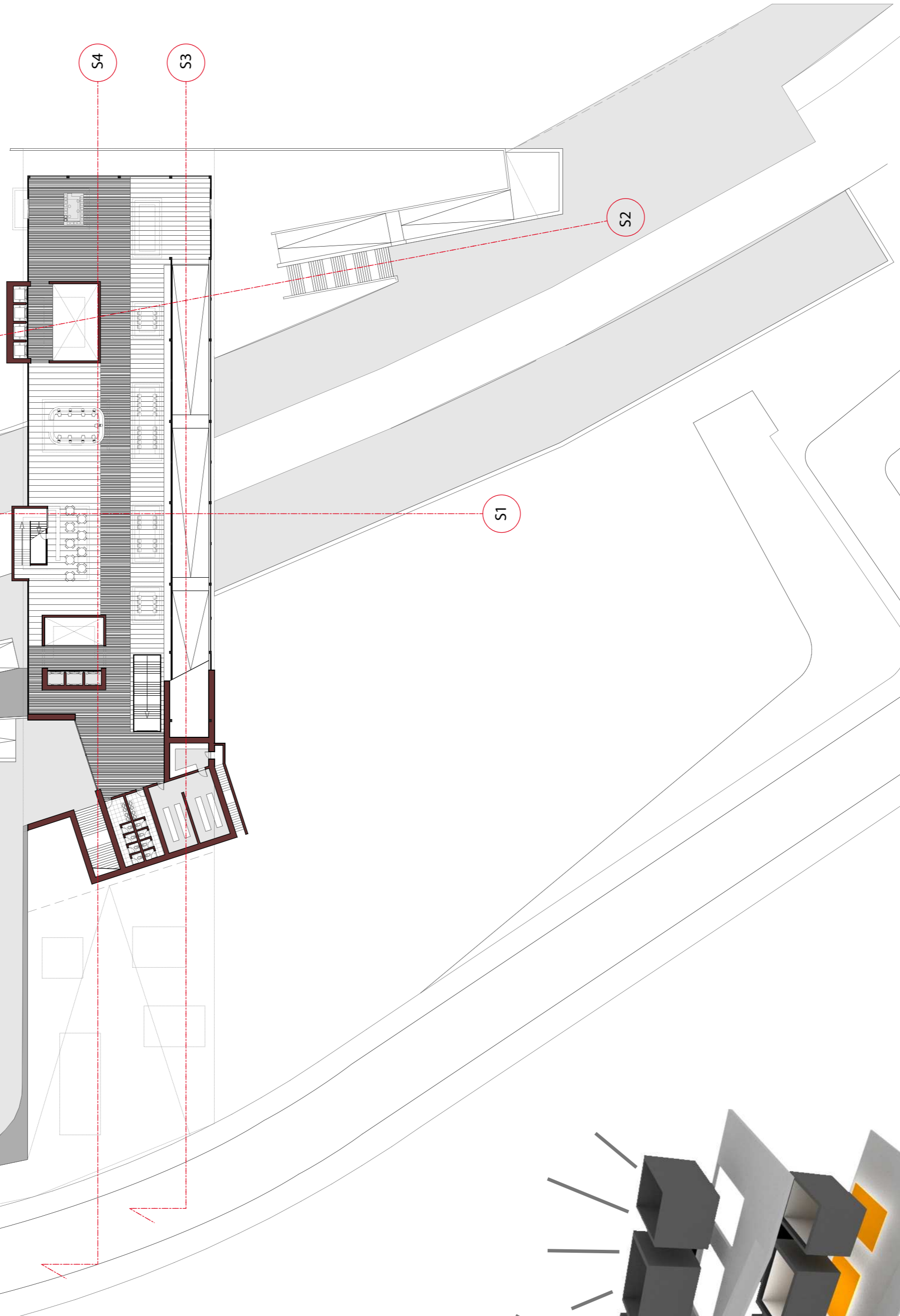
**DELIMITARE**  
LA VOLUMETRIA FINALE DELLA NUOVA STAZIONE DI  
CUI IL NUOVO PIANO È UN ELEMENTO CHIAVE  
DELLA STRUTTURA. L'ATTRAVERSAIMENTO DEL TRACCIATO FERRO-  
VIARIO È DI DELIMITARE NUOVE FUNZIONI.



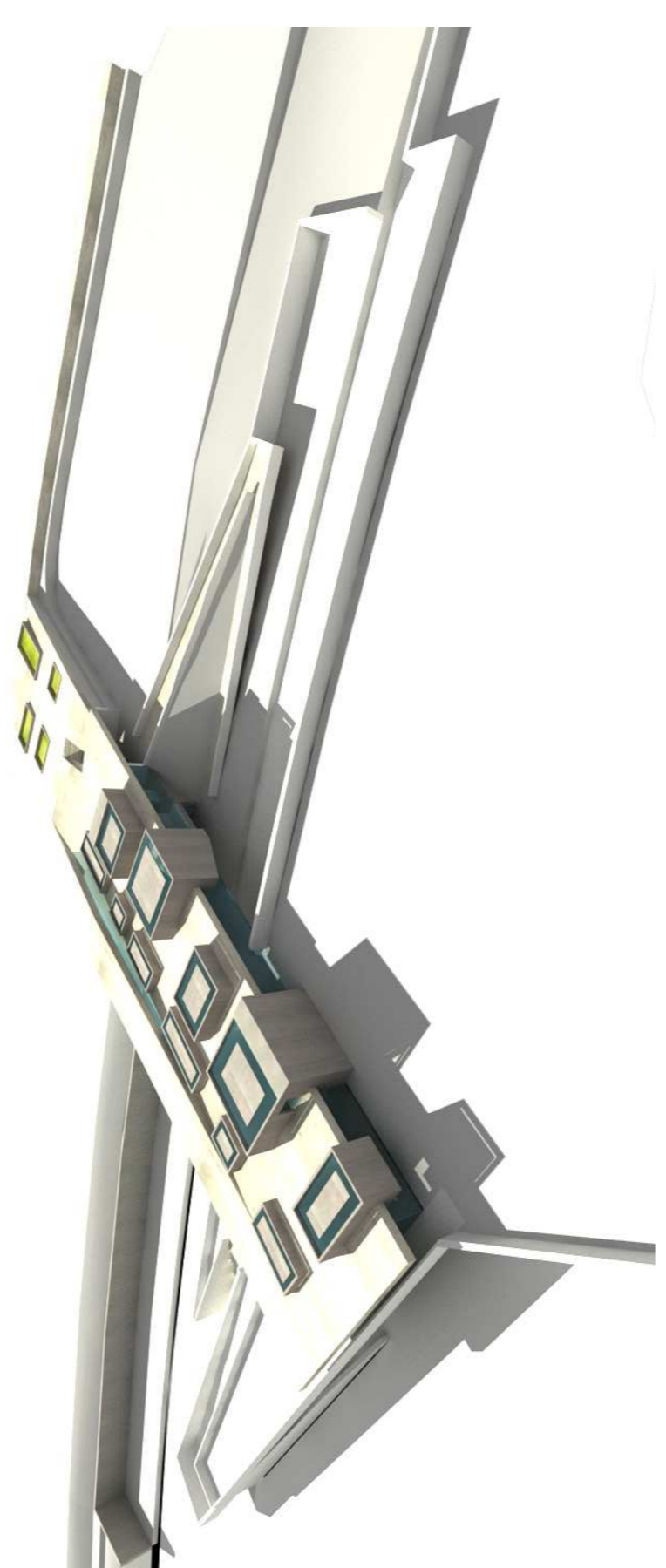
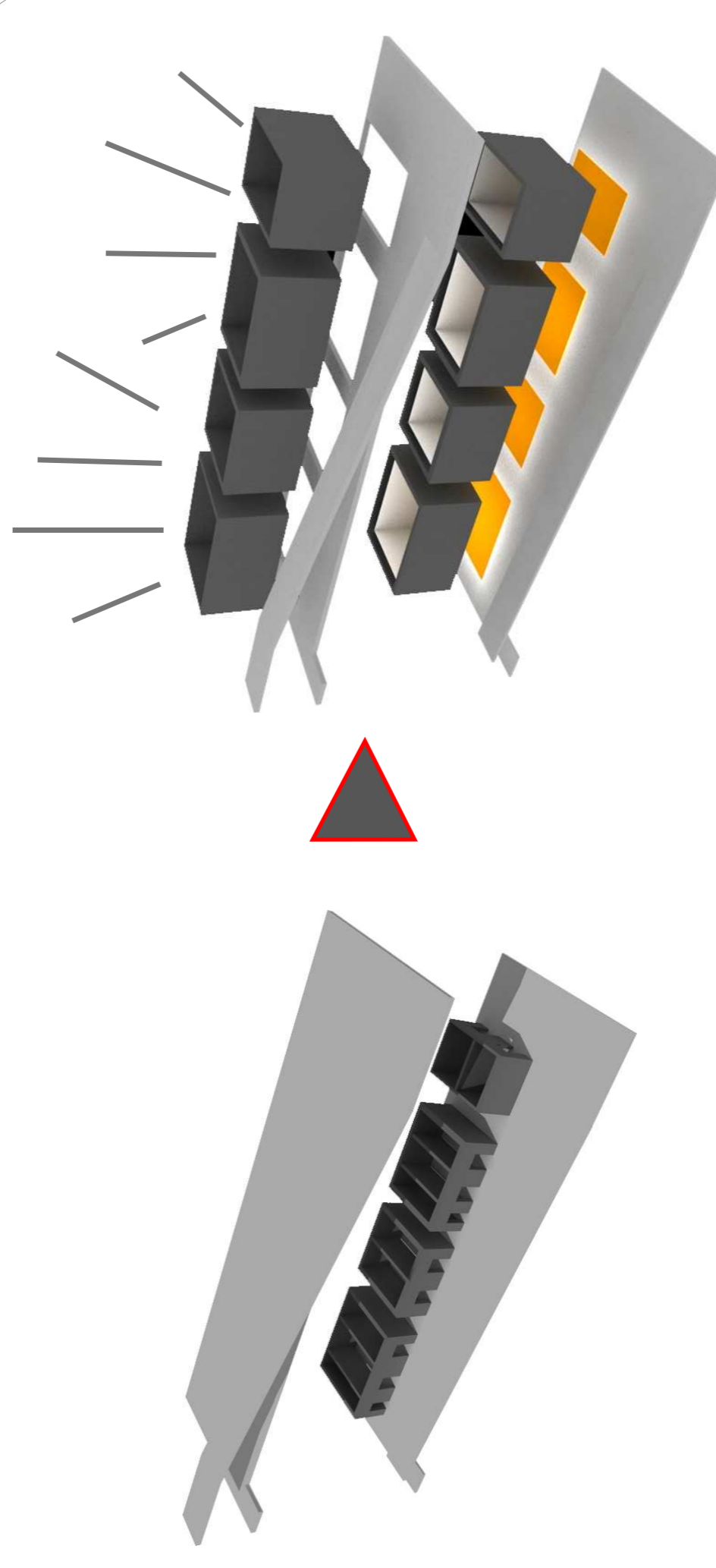
PIANTA PIANO BANCHINA +0.00 SCALA 1:500



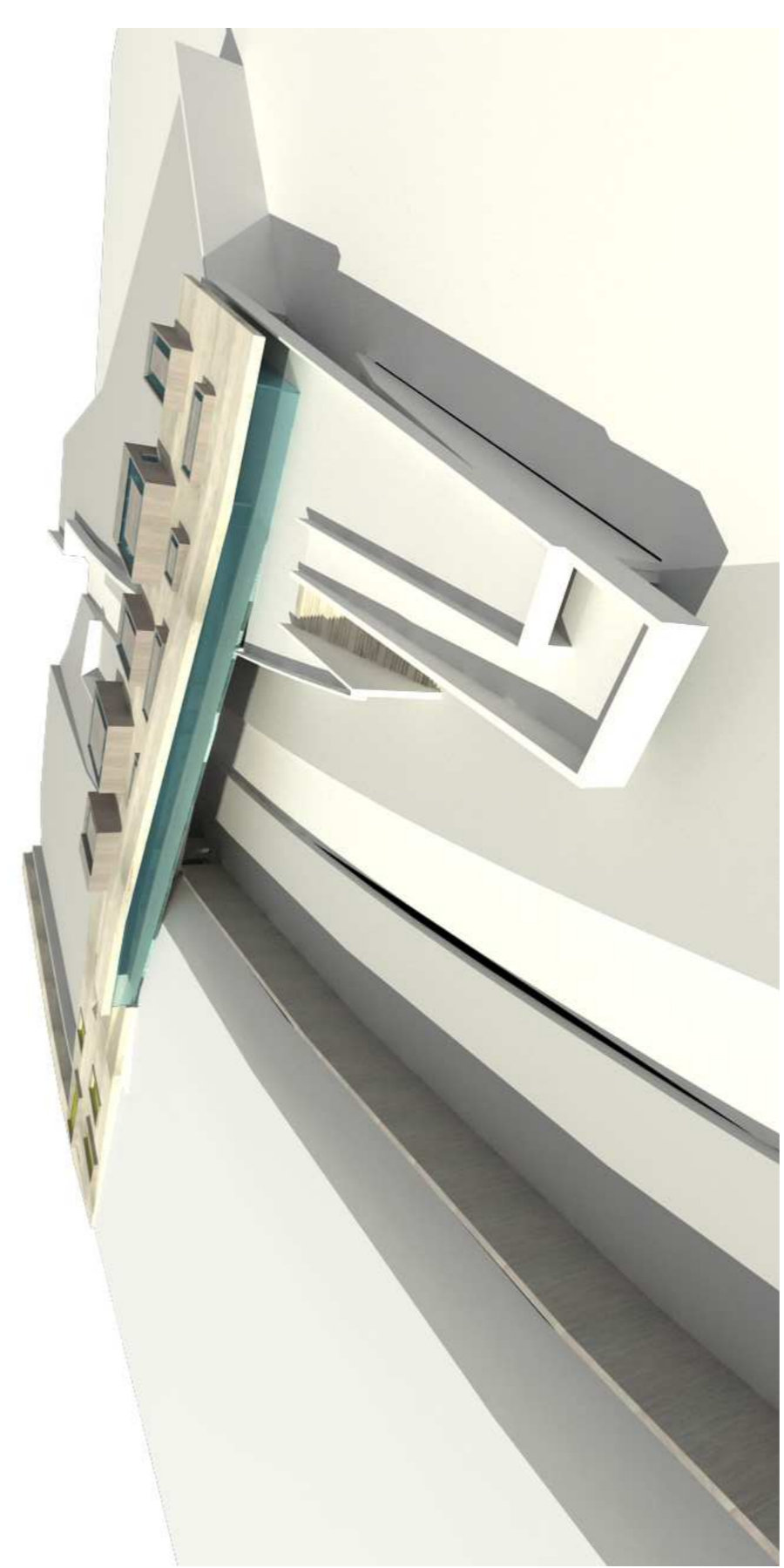
PIANTA COPERTURA +11.00 SCALA 1:500



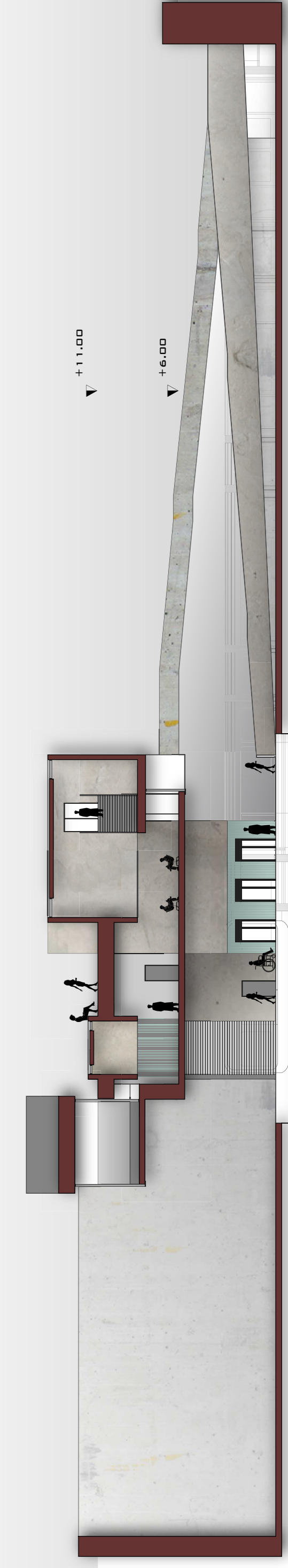
PIANTA PIANO +6.00 SCALA 1:200



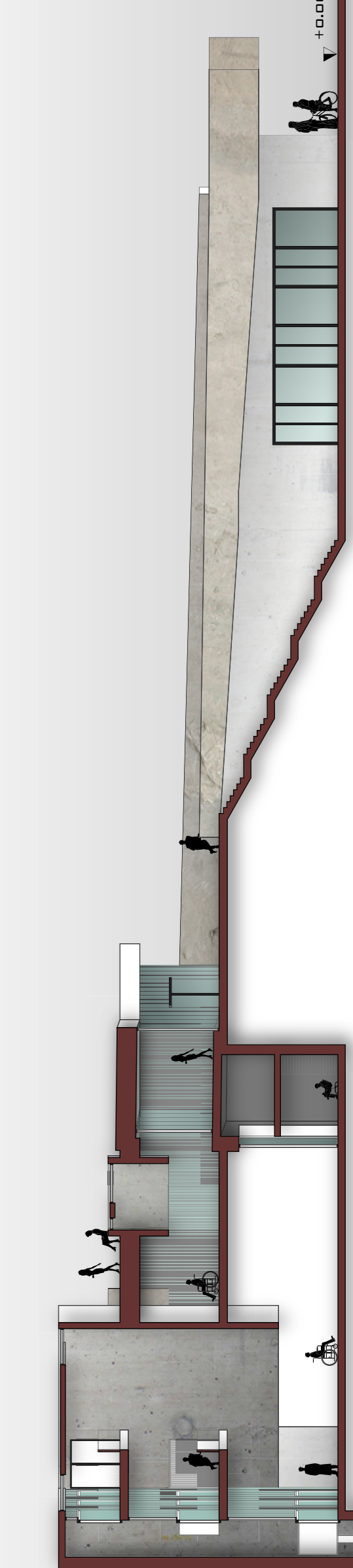
VISTA FRONTE NORD-OVEST



VISTA FRONTE SUD-EST



SEZIONE S1 SCALA 1:100



SEZIONE S2 SCALA 1:100

**ORGANIZZARE**  
L'ORGANIZZAZIONE DELLE NUOVE FUNZIONI PREVISTE ALL'INTERNO DELLA STAZIONE-PONTE DI PICHLEBERG, VIENE FATTA SEGUENDO INNANZITUTTO UN PRINCIPIO IN  
CUI LE NUOVE FUNZIONI SONO ORGANIZZATE IN MODO DA NON PERMETTERE LA COESISTENZA DI FUNZIONI INCONCILIABILI. LE NUOVE FUNZIONI  
MUTUEREI INDEPENDENTEMENTE DI TUTTI I SOGGETTI DIVERSAMENTE ABILI, NON DI SOGGETTI DIVERSAMENTE ABILI, NON DI SOGGETTI DIVERSAMENTE ABILI, NON DI  
NO LA PERCEZIONE TOTALE DELLO SPAZIO INTERNO ALLA STAZIONE.