

DAFNE SCHIPPERS BICYCLE BRIDGE AND SCHOOL OOG IN AL (2017)

NEXT architects



Il ponte Dafne Shippers sul canale Amsterdam-Rhine a Utrecht è stato inaugurato il 3 aprile 2017. Il ponte è una soluzione convincente degli architetti NEXT e Rudy Uytenhaak Architectenbureau in collaborazione con Arup e Bureau B+B commissionato dal Comune di Utrecht. Ciò che rende questo ponte speciale è l'inventiva. La struttura integra: una pista ciclabile, un ponte pedonale, una scuola e un giardino pubblico, formando un unico sistema coeso.

Il duplice uso del suolo e l'ottimizzazione dello spazio verde rende il ponte di Dafne Shippers unico, non solo come ponte ma anche come destinazione. Quando i ciclisti si dirigono dal centro di Utrecht attraverso il quartiere di Oog in Al fino al nuovo quartiere di Leidsche Rijn, una lunga curva li porta in alto attraverso il parco Victor Hugo, attraversando un giardino pensile che è il tetto di una scuola. "In un movimento fluido, la pista ciclabile, il parco e la scuola sono riuniti per formare un insieme coerente di infrastrutture, architettura e paesaggio", racconta Marijn Schenk di NEXT architects.

The Dafne Shippers Bridge over the Amsterdam-Rhine Canal in Utrecht opens on Monday 3 April 2017. The bridge is a winning design by NEXT architects and Rudy Uytenhaak Architectenbureau in collaboration with Arup and Bureau B+B commissioned by the City of Utrecht. What makes this bridge so special is the inventiveness: the structure integrates a cycle and pedestrian bridge with a school and a public garden, forming one single cohesive design. The double land use with maximum space for greenery makes the Dafne Shippers bridge unique, not just as a bridge but also as a destination. When cyclists make their way from the centre of Utrecht via the district of Oog in Al to the new district of Leidsche Rijn, a long bend takes them upwards through the Victor Hugo park, passing the roof garden on the roof of a school. "In one fluid movement, the cycle route, park and school are brought together to form a cohesive whole of infrastructure, architecture, and landscape", tells Marijn Schenk, NEXT architects.



Utrecht, Paesi Bassi
Utrecht, Nederland



credits
© NEXT architects

photos
Jeroen Musch

aerial / drone photography
© Mastrum Daksystemen / Maurice Iseger

nextarchitects.com

WEST VILLAGE (2015)

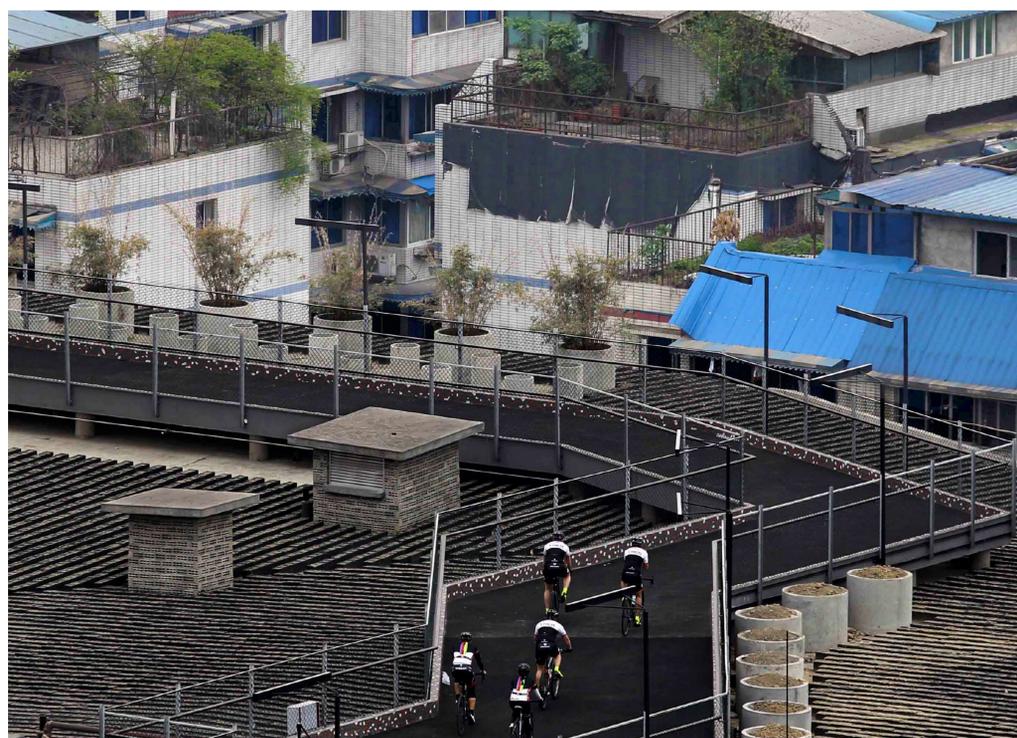
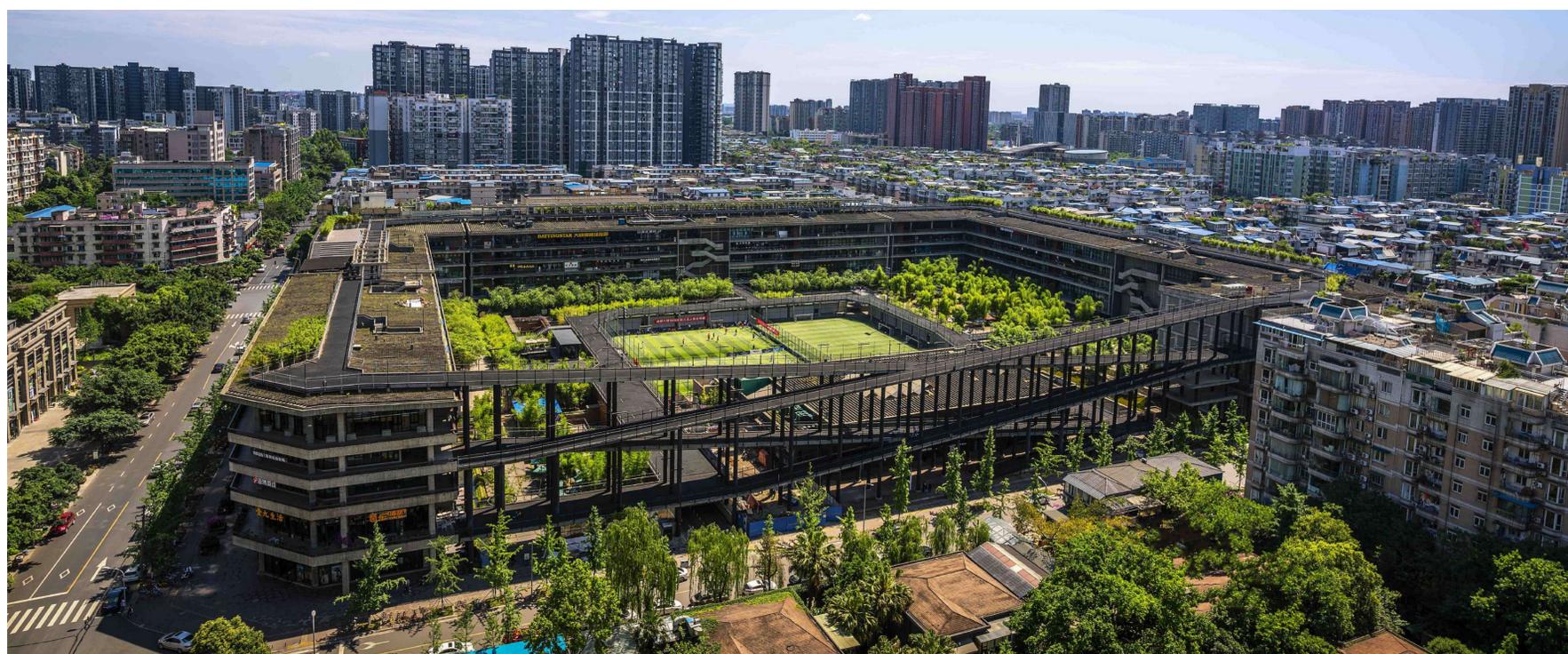
Jiakun architects



West Village è un maxi-cortile che adotta un design atipico rispetto ad altri complessi commerciali, la sua disposizione centrifuga circonda l'intero blocco per massimizzare le aree interne dello sport e del verde come in un parco, evocando la forma di un bacino e definendo un diverso concetto di vita pubblica. I piccoli cortili di bambù all'interno di quelli più grandi sono aperti al pubblico, i visitatori sono invitati a percorrerli liberamente.

Il progetto spaziale sviluppa lo stile di vita tradizionale all'ombra del bambù tra la gente del posto per rievocare i loro ricordi collettivi. La sua struttura è funzionale e consente a varie forme espressive di utilizzare a piacimento gli spazi personalizzabili. Una passerella sopraelevata corre lungo la sagoma del cortile fino al tetto e poi di nuovo a terra. Questo costante cambiamento di altitudine attiva un flusso dinamico di energia all'interno del progetto architettonico e fa vivere a sportivi e ciclisti un'esperienza insolita.

West Village is a maxi-courtyard that adopts an atypical design when compared to other commercial complexes in that its centrifugal layout encircles the entire block to maximize the inner area of sports and green like a park, echoing the form of a basin and encompassing a diverse public life. Smaller bamboo courtyards exist within bigger ones. They are open to the public and visitors are welcome to walk through freely. The spatial design carries on the ever-popular traditional leisure lifestyle under the shade of bamboo among locals in order to refresh their former collective memories. Its functional structure allows a miscellaneous forms of expression to utilize the customizable spaces at will. An elevated runway tails along the silhouette of the courtyard all the way up to the rooftop and then back to the ground. This constant change of altitude activates a dynamic flow of energy within this architectural project and brings joggers and cyclists an unusual experience.



Chengdu, Sichuan, Cina
Chengdu, Sichuan, China

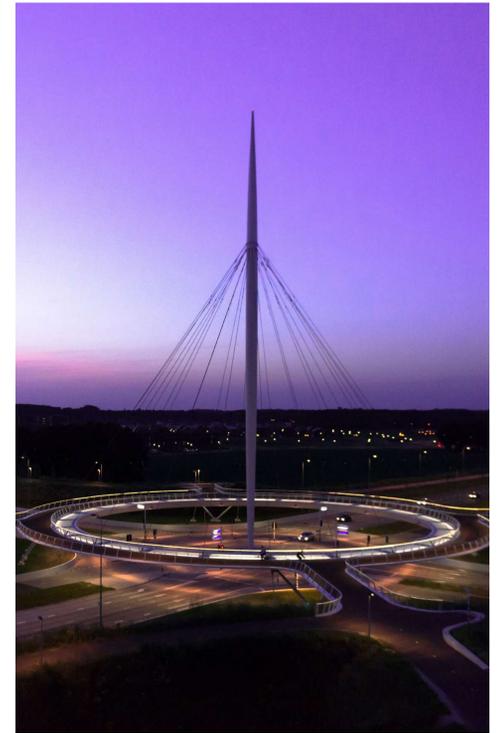
HOVENRING EINDHOVEN (2012)

ipv Delft



Questo spettacolare ponte circolare strallato offre a ciclisti e pedoni un emozionante crossover. Il ponte di acciaio, con il suo pilone di 70 metri di altezza e una passerella di 72 metri di diametro, si libra sopra un incrocio, il suo imponente pilone segna l'accesso alle città di Eindhoven e Veldhoven. Fin dalla sua apertura nell'estate del 2012 è diventato un nuovo punto di riferimento nel paesaggio. Diverse scelte hanno contribuito alla forma iconica del ponte. La scelta complessiva è stata di fare in modo che il ponte corrispondesse all'idea di un pilone con cavi e una passerella il più possibile circolare. Ogni dettaglio è stato progettato per mantenere il concetto forte e ben delineato e il ponte snello. Il comfort dell'utente era un'altra esigenza in cima alla nostra lista. Poiché lo spazio era limitato, abbiamo deciso di abbassare il livello dell'incrocio sottostante di un metro e mezzo, consentendo una pendenza comoda per pedoni e ciclisti.

This spectacular circular cable-stayed bridge offers cyclists and pedestrians an exciting crossover. The steel bridge with its 70-metre high pylon and 72-metre diameter deck hovers above an intersection, its impressive pylon marking the entrance way to the cities of Eindhoven and Veldhoven. Right from its opening in the summer of 2012, it has become a new landmark for the city. Several decisions contributed to the iconic appearance of the bridge. The all-defining decision was to make sure the bridge would be as true to the concept of a pylon with cables and a circular deck as possible. Every detail was designed to keep the concept strong and clean-cut and the bridge slender. User comfort was another thing that was high on our list. As space was limited, we decided to lower the ground level of the intersection underneath by a meter-and-a-half, allowing for a comfortable slope for pedestrians and cyclists.



Eindhoven, Paesi Bassi
Eindhoven, Nederland

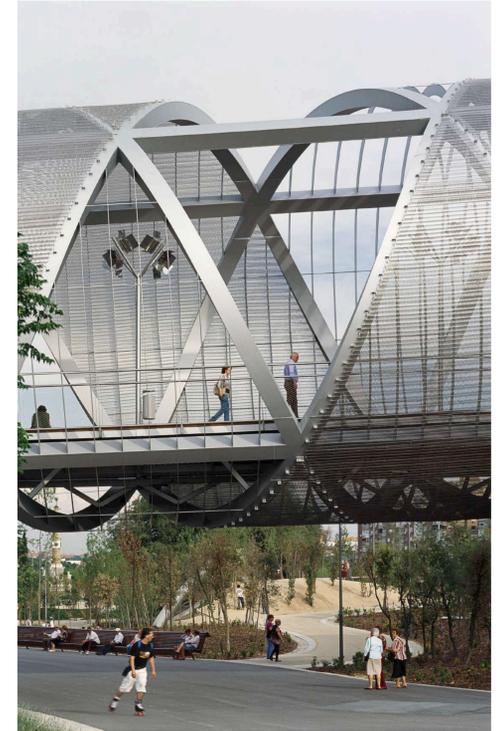
credits
© ipv Delft

photos
Henk Snaterse, Helibeeld.nl, Andreas Secci

ipvdelft.com

PUENTE PEATONAL EN ARGANZUELA (2011)

Dominique Perrault Architecture

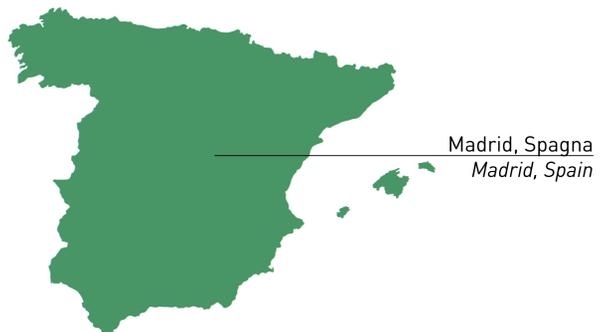


La rivitalizzazione del lungofiume a scala faraonica, inaugurata il 15 aprile 2011, sta rapidamente spostando l'asse ricreativo di Madrid dal Parco del Buen Retiro al confine occidentale, un tempo dimenticato.

Chi sapeva che Madrid aveva un fiume? Collegando il centro città ai quartieri sud-occidentali, i 33 ponti del parco spaziano dall'era rinascimentale a oggi. La distorsione temporale è più che mai visibile nel Puente de Toledo, risalente all'inizio del XVIII secolo. Il suo ritmo armonioso di archi e speroni ricurvi riecheggia un po' più a valle nel cilindro d'acciaio a forma di cavatappi disegnato da Dominique Perrault per il Puente de Arganzuela, il nuovo ponte che sta rapidamente diventando lo sfondo fotografico più popolare sul fiume di Madrid. Osservando il risultato, Ana Martinez, un architetto locale che ha lavorato con clienti pubblici e privati, ha detto che a differenza della nuovo impianto sportivo "La Caja Mágica" e di altri progetti pubblici recenti che richiedono biglietti di ingresso, "il parco fluviale è una realtà che ogni madrileno può godere ogni giorno dell'anno".

The pharaonically scaled waterfront revitalization that opened on April 15 is rapidly shifting Madrid's recreational axis from Retiro Park to the once-forgotten western edge. Who knew Madrid even had a river? Reuniting the city center with its southwestern neighborhoods, the park's 33 bridges range from Renaissance-era to right now. The time warp is nowhere more visible than at the early-18th-century Puente de Toledo. Its harmonious rhythm of arches and curved bulwarks is echoed just a bit farther downstream in the corkscrew-shaped cylinder of steel designed by Dominique Perrault for the Puente de Arganzuela, the new bridge that is rapidly becoming Madrid Rio's most popular photo backdrop. [...]

Taking in the scene, Ana Martinez, a local architect who has worked with both private and municipal clients, said that unlike the new sports arena La Caja Mágica and other recent public projects that require admission tickets, "the river park is something that anyone in the city can enjoy every single day of the year."



Madrid, Spagna
Madrid, Spain

credits
© Dominique Perrault Architecture

photos
Georges Fessy, Miguel De Guzman

perraultarchitecture.com

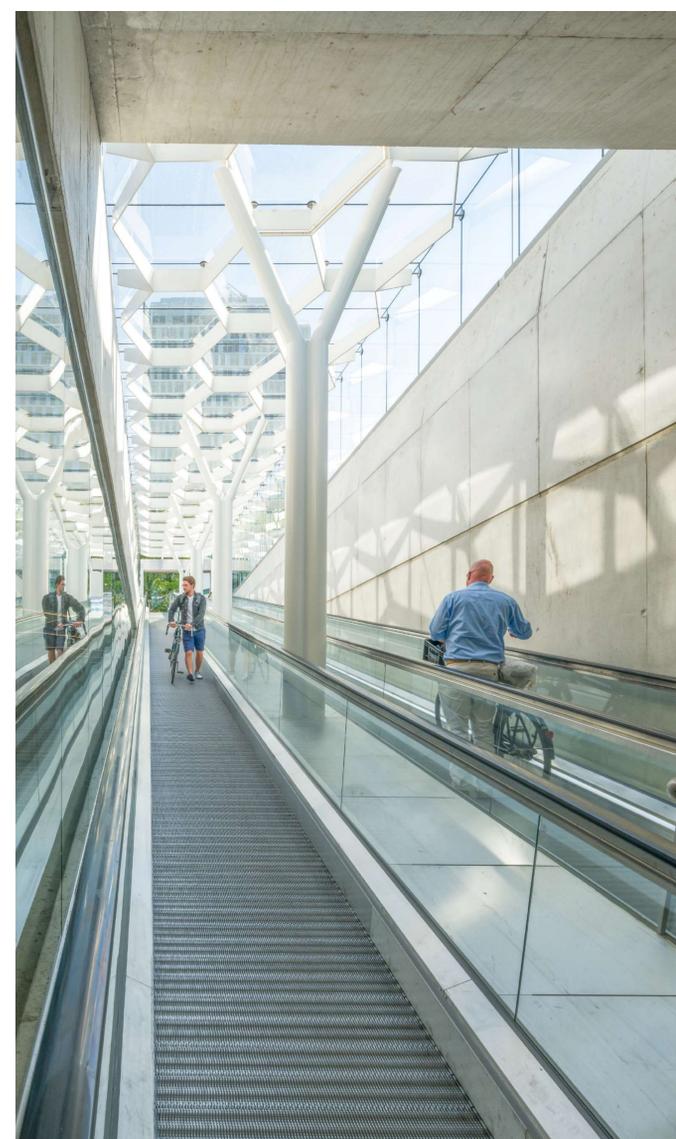
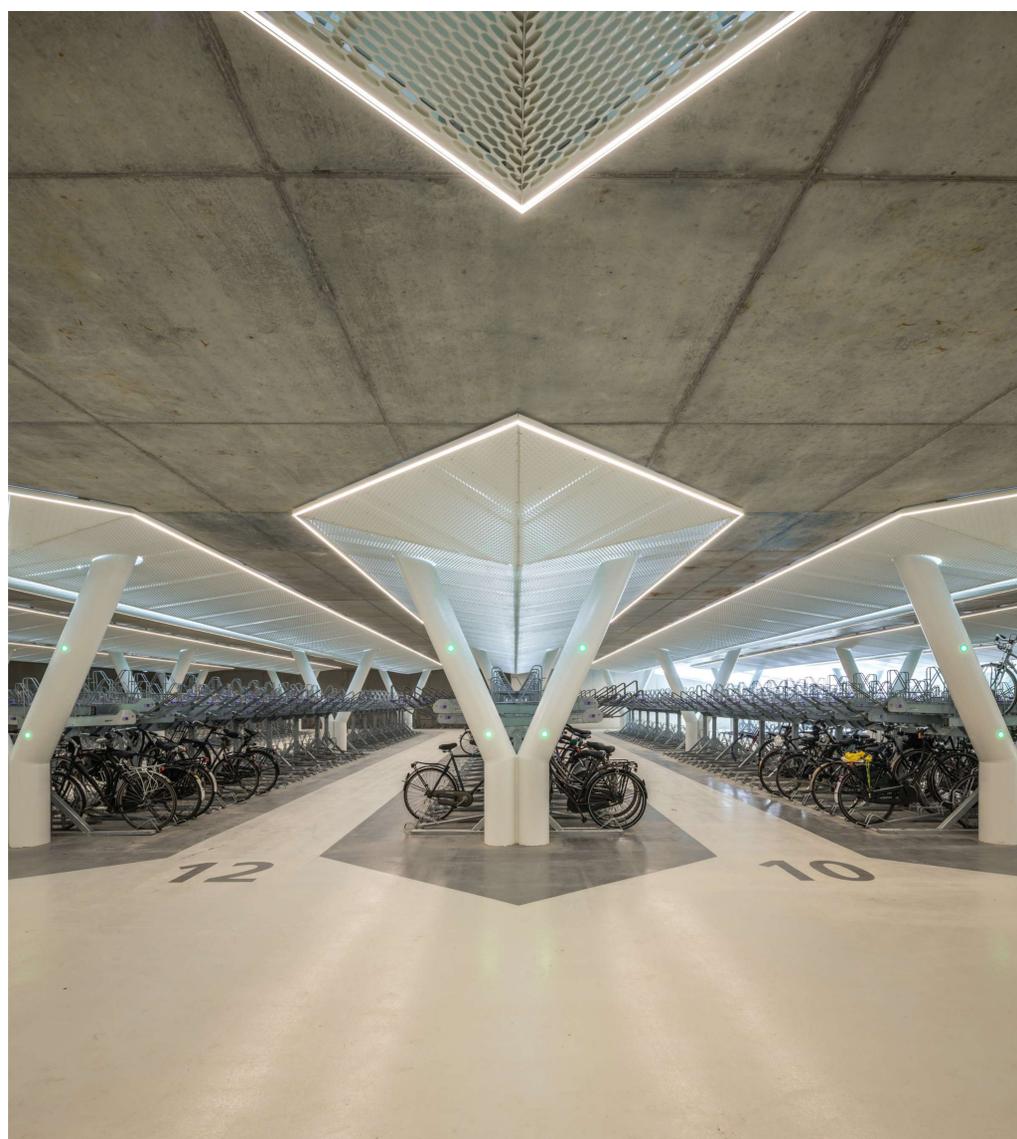
STRAWINSKYLAAN BICYCLE PARK (2018)

wUrck



Di fronte alla stazione ferroviaria di Amsterdam Zuid, il parcheggio per biciclette Strawinskyaan, progettato da wUrck, è stato inaugurato nel maggio 2018. Con una capacità di 3.750 posti è diventato il più grande parcheggio sotterraneo per biciclette nella capitale olandese. Progettato con cura per offrire un alto livello di comfort è considerato un nuovo standard per questo tipo di strutture. Aggiunge 3.750 posti ai parcheggi esistenti nella zona, Zuidplein (2.700 posti) e Mahlerplein (3.000 posti). Fornire parcheggi per le biciclette è parte importante della strategia della municipalità per garantire un accesso sostenibile e confortevole al nodo del trasporto pubblico, aumentando allo stesso tempo la qualità dello spazio pubblico. Il parcheggio si trova sotto l'ex parco Vijfhoek, attualmente in fase di ristrutturazione, che diventerà una piazza del quartiere con strutture per lo svago. "Il parco delle biciclette può essere visto come un interno pubblico, ma anche come spazio esterno sotterraneo, un'estensione della piazza soprastante", dice Oriol Casas Cancer, partner di wUrck e architetto del progetto del garage.

Opposite Amsterdam Zuid railway station, the Strawinskyaan bicycle park, designed by wUrck, opened in May 2018. With a capacity of 3,750 spaces it became the largest underground bike parking in the Dutch capital. Thoughtfully designed and offering a high level of comfort, it is seen as setting a new standard for this kind of facility. It adds 3,750 places to the existing Zuidplein (2,700 places) and Mahlerplein (3,000 places) parks in the area. Providing good parking facilities for bikes is an important part of the municipal strategy to guarantee a sustainable and comfortable access of the public transport node while increasing the quality of the public space. The parking is located under the former Vijfhoek park, which is currently being redeveloped into a neighbourhood square with playground facilities. 'The bicycle park can be seen as a public interior, but also as an underground outdoor space, an extension of the square above,' says Oriol Casas Cancer, partner at wUrck and project architect of the garage.



Amsterdam, Paesi Bassi
Amsterdam, Nederland



credits
© wUrck

photos
Jan de Vries

wurck.nl

THE BIGGEST CYCLE PARKING IN THE WORLD (2017)

Ector Hoogstad Architecten



Il parcheggio per biciclette a tre piani si trova sotto la piazza nella zona della stazione di Utrecht. È stato progettato con tre obiettivi: praticità, velocità e sicurezza. Per raggiungere questo traguardo in una struttura di questa scala è stato consentito ai ciclisti di pedalare fino all'area di parcheggio.

Le corsie dei parcheggi si dipartono dalle piste ciclabili, per garantire che i pedoni non interferiscano con i ciclisti che attraversano il grande parcheggio. Ulteriori servizi come un'officina di riparazione per biciclette, un punto di noleggio di biciclette e diversi operatori ai piani soddisfano ogni esigenza degli utenti. L'edificio è più di una semplice infrastruttura, aggiunge una dimensione architettonica emozionante e sorprendente alla città. Attraversare il garage in bicicletta è diventata un'esperienza unica; non solo una parte della vita quotidiana in città, ma quasi un'attrazione a tutti gli effetti. Ector Hoogstad Architecten (in collaborazione con Sant & Co e Royal Haskoning DHV) si è aggiudicato l'incarico vincendo un concorso ad inviti nel 2011.

The three storey bicycle parking is situated underneath the square in the Utrecht station area. It has been designed with three aims in mind: convenience, speed and safety. In order to achieve this in a facility of this scale cyclists are enabled to pedal all the way up to their parking slot.

The parking lanes branch off the cycle paths, to ensure that users do not get in the way of cyclists passing through the system. Additional facilities such as a cycle repair shop, a cycle rental outlet and several floor managers meet users' every need. The building is more than just infrastructure. It adds an exciting and surprising architectural dimension to the city. Cycling through the garage has become a unique experience; not just another part of everyday life in the city, but almost an attraction in its own right. Ector Hoogstad Architecten (in collaboration with Sant&Co and Royal Haskoning DHV) won the commission to design the project in a invited competition in 2011.



Utrecht, Paesi Bassi
Utrecht, Nederland

credits
© Ector Hoogstad Architecten

photos
Petra Appelfhof

ectorhoogstad.com

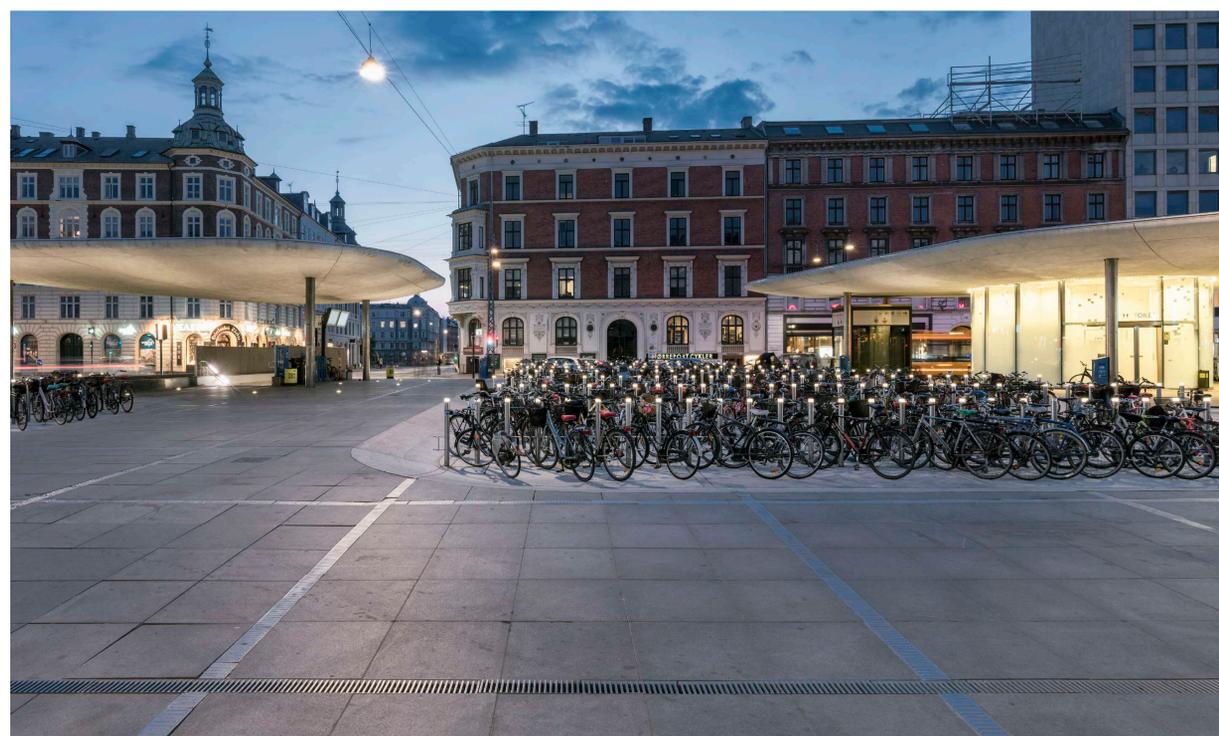
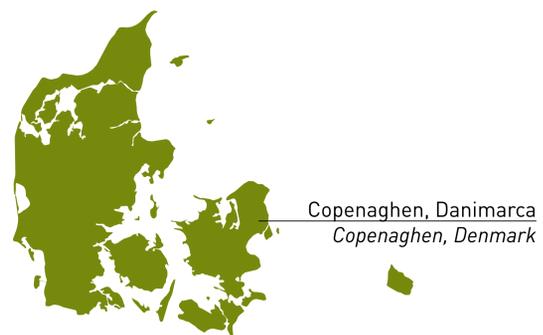
NØRREPORT STATION A NEW PLAZA FOR URBAN LIFE (2015)

Gottlieb Paludan Architects



La stazione di Nørreport è lo snodo più trafficato della Danimarca e, in seguito alla trasformazione, è il centro di uno spazio urbano animato da flussi di passeggeri e cuore pulsante della città. Ciclisti e pedoni hanno la priorità grazie al reindirizzamento e alla riduzione del traffico veicolare. La vita urbana, l'intermodalità, i flussi di passeggeri, il wayfinding e l'accessibilità sono stati i valori chiave durante il progetto di trasformazione. Lo sviluppo di un nuovo sistema di parcheggio per biciclette ha più che raddoppiato gli stalli disponibili e facilitato il loro utilizzo. L'illuminazione è pensata per creare uno spazio urbano sicuro e attraente, ed è stata premiata con il Danish Lighting Award 2016. Il progetto è stato suddiviso in tre stralci: lo spazio urbano con nuovi progetti del piazzale della stazione e degli edifici, le pavimentazioni e le superfici, il parcheggio delle biciclette, l'accesso e la circolazione; la modernizzazione della piattaforma per i treni a lunga percorrenza; e la ristrutturazione delle strutture in cemento sopra le piattaforme sotterranee. Lo studio Gottlieb Paludan Architects è stato coinvolto in tutte le fasi e ha coordinato i diversi aspetti del progetto.

Nørreport Station is Denmark's busiest transport hub, and following the transformation, it is the center of an urban space with smooth passenger flows and a distinct city pulse. Cyclists and pedestrians have been prioritized via rerouting and reducing of vehicular traffic. Urban life, intermodality, passenger flows, wayfinding and accessibility were key values during the transformation project. The development of a new bike parking concept has more than doubled the parking spaces available as well as easing their use. The lighting has been designed to create a safe and attractive urban space. The project was awarded The Danish Lighting Award 2016. The project fell into three sub-projects: The urban space with new designs of the station forecourt and buildings, pavings and surfacings, bicycle parking, access and traffic arrangements; the modernization of the platform for long-distance trains; the renovation of the concrete structures above the underground platforms. Gottlieb Paludan Architects was involved in all three sub-projects and coordinated many different aspects of the project.



credits
© Gottlieb Paludan Architects

photos
Ole Malling, Jens Lindhe,
Lars Rolfsted Morten, Jens Lindhe

gottliebpaludan.com

L'IMMEUBLE À VÉLOS (2008)

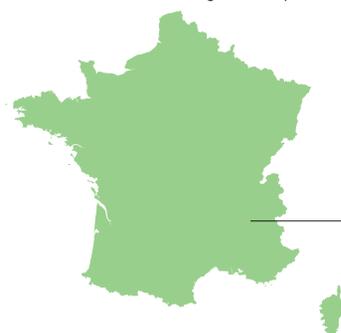
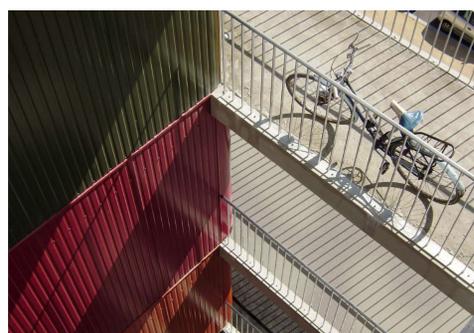
Hérault Arnod Architectes



Cosa cercano le persone in una villa individuale che non hanno in città? Cosa le fa preferire la casa singola all'appartamento? Oltre all'eterna aspirazione al giardino, uno studio recente mostra che circa il 40% della superficie di una villa viene oggi utilizzato per lo stoccaggio di vari oggetti.

Il progetto mutua questa caratteristica dalla casa singola, che diventa l'immagine dell'edificio. Gli appartamenti sono distribuiti da un ballatoio fronte strada, l'ingresso all'alloggio avviene tramite un balcone privato. Tra il ballatoio e il corpo principale dell'edificio sono disposti volumi tra cui depositi e bagni, si alternano a vuoti di varia altezza. Gli ascensori sono dimensionati per consentire l'accesso in bicicletta, i percorsi sono una passeggiata con vista sulla montagna di Belledonne. Si arriva a casa come in una monofamiliare, dall'esterno. Il sistema di stoccaggio e distribuzione rende l'edificio un'architettura progettata per essere il capolinea della rete di piste ciclabili sviluppata dalla città di Grenoble, permette a tutti di arrivare alla porta del proprio appartamento sui rollers, monopattini o bici e riportarli in luogo sicuro.

Que vont chercher les gens dans une villa individuelle qu'ils n'ont pas en ville, qu'est-ce qui leur fait préférer la maison à l'appartement? Outre l'éternelle aspiration au jardin, une récente étude montre qu'environ 40% de la surface d'une villa est aujourd'hui utilisée pour le stockage d'objets divers. Le projet emprunte à la maison individuelle cette caractéristique, qui devient l'image-même de l'immeuble. Les appartements sont distribués par une large passerelle extérieure côté rue, l'entrée au logement s'effectue par un balcon privatif. Entre la passerelle et le corps principal du bâtiment sont disposés des volumes comprenant les stockages et les salles de bains, ils alternent avec des vides toute hauteur. Les ascenseurs sont dimensionnés pour permettre d'y entrer les vélos, les coursives sont une promenade avec vues sur la montagne de Belledonne. On arrive chez soi comme dans une maison, par l'extérieur. Le système de stockage et de distribution fait du projet une architecture conçue pour être à l'extrémité du réseau de pistes cyclables développé par la ville de Grenoble, il permet à chacun de se rendre jusqu'à la porte de son appartement en rollers, trottinette ou vélo et de stocker en lieu sûr son engin de déplacement.



Grenoble, Francia
Grenoble, France

credits
© Hérault Arnod Architectes

photos
André Morin, Olivier Fernandez

herault-arnod.fr

BIKE STATION CTPM (2012)

Iglesias Hamelin Arquitectos



Perché non fare un parcheggio per biciclette all'interno di un centro commerciale in modo da poterlo vedere mentre fai shopping, che sia attraente come un negozio di abbigliamento, un gioiello o un hamburger?

Abbiamo realizzato un parcheggio per biciclette senza compromettere l'estetica del "garage": pareti e soffitti in calcestruzzo nudo, impianti a vista, illuminazione industriale e una segnaletica chiara, strettamente collegata all'idea di parcheggio, con pittogrammi, numeri grandi, strisce pedonali... per aiutare a identificare il suo principale ruolo: il posto perfetto dove prendere a noleggio una bicicletta o dove parcheggiare la tua bella bici.



Why not a bike station inside a shopping center so you can see it while shopping and as attractive as a clothing store, a jewelry one or a burger bar?

We pose a bicycle parking without compromising "garage" aesthetics; walls and bare concrete ceilings, exposed installations, industrial lighting and a clear and closely linked to parking world signage, with pictograms, large numbers, zebra crossings... to help to identify its ultimate role: the perfect place to rent or keep your lovely bike in.



Perpiñán, Francia
Perpignan, France

credits
© Iglesias Hamelin Arquitectos

photos
Salva López

iglesias-hamelin.com

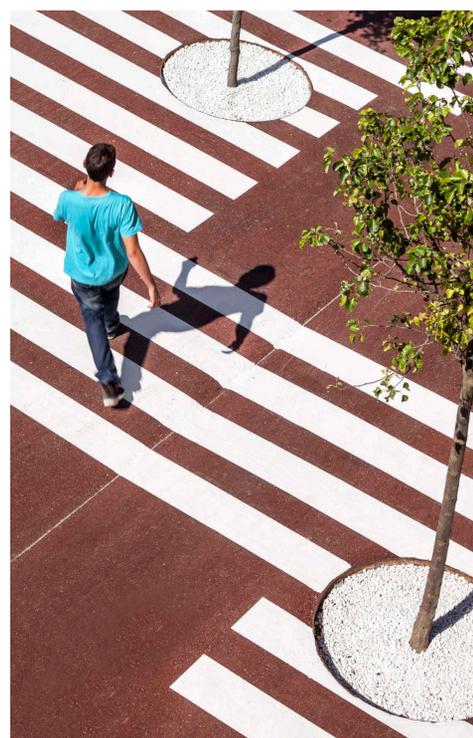
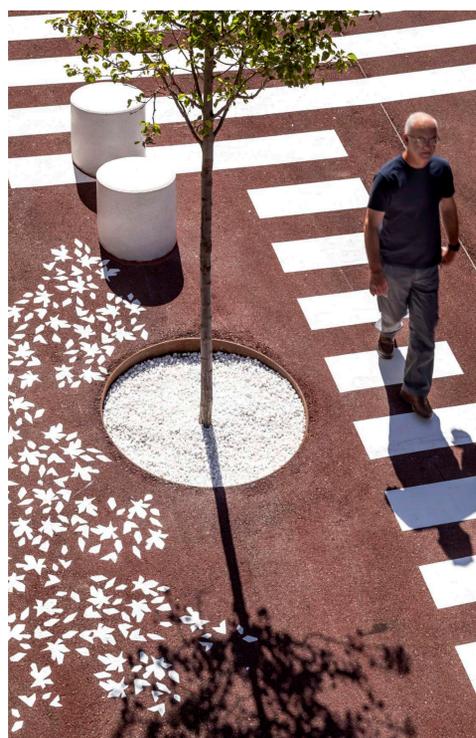
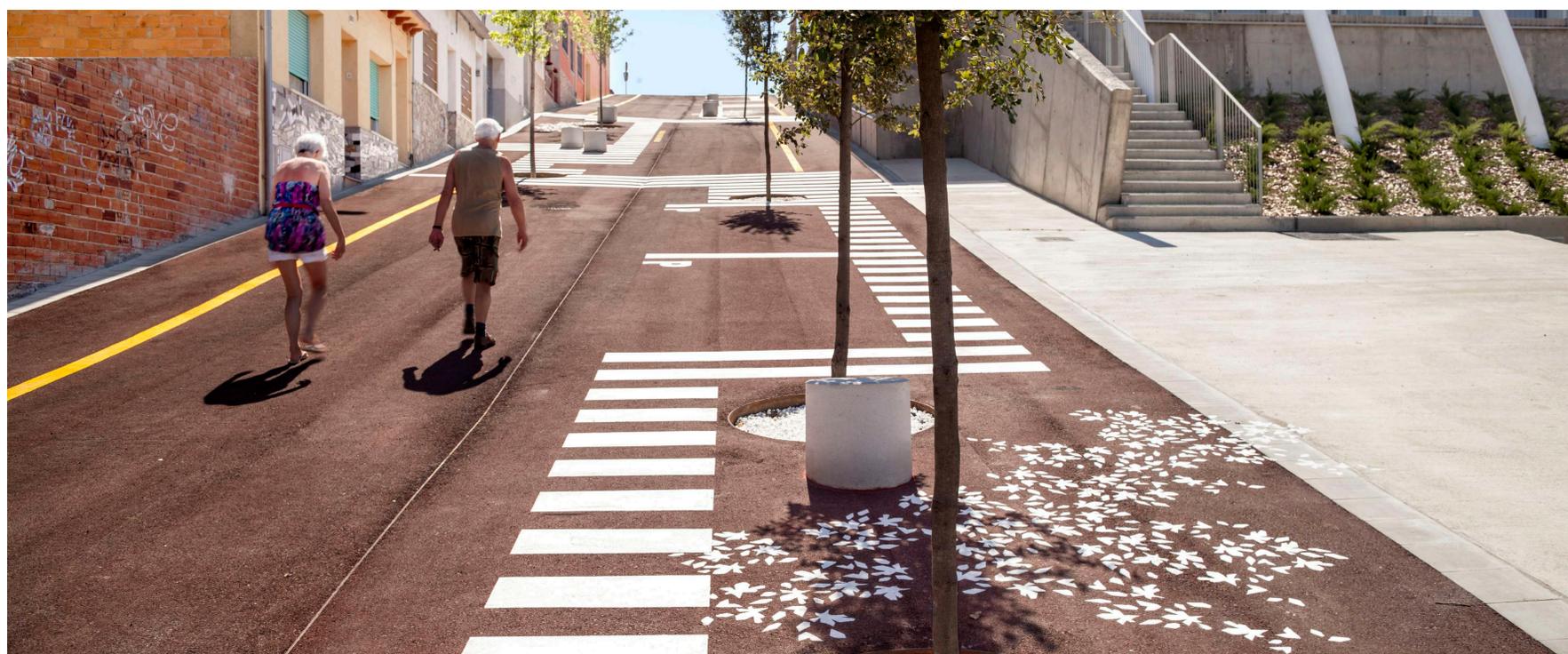
SEGRE STREET (2013)

Territori 24, La Petite Dimensió



Gli interventi sulle zone 30 del quartiere El Castell di Malgrat de Mar (Barcelona) fanno parte di un ampio progetto di ricerca internazionale sulla costruzione di città accessibili per tutte le età condotto nel 2008 dal gruppo di lavoro italo-spagnolo Acces_sos. Da questo studio nasce successivamente l'opportunità concreta di sperimentare con Via Segre un progetto interdisciplinare di comunicazione, grafica, urbanismo, mobilità e strategic design. Sviluppato in sinergia con l'amministrazione locale e cittadini, la soluzione propone nuove forme di fruizione degli spazi ibridi pedoni/auto e crea potenzialità di sosta e socializzazione. Le strisce, di dimensioni esagerate, reclamano un'attenzione speciale a chi cammina, a chi attraversa la strada, a chi si ferma con un vicino. Calle Segre, con 20% di pendenza, connessione tra collina e città, ed ora anche un luogo gradevole a cui accedere.

Interventions on areas 30 of the El Castell district of Malgrat de Mar (Barcelona) belong to a wide international research project on the construction of accessible cities for people of all ages that the Italian-Spanish working group Acces_sos led in 2008. Then, this study produces the concrete opportunity to experiment with Via Segre an interdisciplinary project of communication, graphic design, urban planning, mobility and strategic design. The solution - which was developed in synergy with the local administration and citizens - proposes new ways of using hybrid pedestrian / car spaces and creates parking and socializing potentialities. The zebra crossing of exaggerated dimensions demand a special attention from those who walk, cross the road and stop with a neighbour. Calle Segre has a slope gradient of 20%, a connection between hill and city and now it is also a pleasant place to access.



Malgrat de Mar, Spagna
Malgrat de Mar, Spain

credits
© Territori 24 Arquitectura i Urbanisme
© La Petite Dimensió Architecture&Design

photos
Adrià Goula

territori24.com
lapetitedimensio.com

BYENS BRO, ODENSE A LANDMARK FOOT AND CYCLE BRIDGE (2015)

Gottlieb Paludan Architects



Come consulente principale, Gottlieb Paludan Architects ha progettato un ponte pedonale e ciclabile che collega le aree urbane a nord e sud della stazione centrale di Odense.

Utilizzando semplici mezzi architettonici, Byens Bro ("The City's Bridge") crea una scorciatoia e uno spettacolare collegamento attraverso l'area ferroviaria. I flussi di traffico naturali della città sono al cuore della soluzione, che integra anche design, arte, illuminazione e parcheggio biciclette per definire uno spazio urbano che è piacevole sia per spostarsi che per trascorrere il tempo libero. Byens Bro è diventato un punto di riferimento per Odense, una componente efficiente e naturale del paesaggio urbano. È stata data priorità all'accessibilità facile e sicura per gli utenti più vulnerabili che si muovono in città o si dirigono verso la stazione ferroviaria.

435 tonnellate di acciaio sono state utilizzate per realizzare il ponte e il pilone di 40 metri realizzato in acciaio ad alta lucentezza che lo ha reso un elemento distintivo di Odense. Nel 2015, l'acciaieria che lo ha realizzato è stata premiata dalla Convenzione europea per l'acciaio da costruzione.

As lead consultant, Gottlieb Paludan Architects designed a foot and cycle bridge linking the urban areas to the north and south of Odense Central Station. Using simple architectural means, Byens Bro ("The City's Bridge") creates an attractive shortcut and a spectacular link across the railway area. The city's natural traffic flows are at the heart of the solution, which also integrates design, art, lighting, and bicycle parking and creates an urban space that is enjoyable to both move through and spend time in. Byens Bro has become a landmark for Odense, while serving as an efficient, natural component of the urban landscape. Priority was given to easy and safe accessibility for vulnerable road users making their way around the city or heading to the railway station. A total of 435 tonnes of steel were used to make the bridge, and a 40-metre pylon of high-lustre polished steel has made it a distinctive feature of Odense. In 2015, the project's steelwork was awarded a prize by the European Convention for Constructional Steelwork.



Odense, Danimarca
Odense, Denmark

credits
© Gottlieb Paludan Architects

photos
Lars R. Mortensen, Ole Malling

gottliebpaludan.com

