Binário SAMDU-COMERCIAL NORTE

Proposta de revitalização das Avenidas e Vias Transversais

Julho 2015

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação
Subsecretaria de Áreas Temáticas

SECRETARIA DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO

Thiago de Andrade
Secretário

Luiz Otávio Alves Rodrigues
Secretário-Adjunto

Vicente Correia Lima Neto
Subsecretário de Áreas Temáticas

EQUIPE TÉCNICA DIRETORIA DE MOBILIDADE

Arq. Anamaria de Aragão Costa Martins – Diretora
Arq. Olga Chiode
Arq. Letícia Naiara Lopes França

EQUIPE TÉCNICA DIRETORIA DE ARQUITETURA E URBANISMO

Arq. Rejane Jung Vianna - Diretora
Arq. Maria Rosângela Cavalcante Barroso
Arq. Paulo Eduardo Diniz

1. APRESENTAÇÃO

As conclusões do estudo de tráfego realizado no âmbito dos estudos do Corredor Oeste definiram o sentido de circulação binário SAMDU Comercial, bem como o número de faixas de rolamento: duas destinadas a veículos e 1 para o transporte coletivo.

Nesse binário, no trecho norte, a mão de direção da Av. SAMDU está no sentido sul-norte e a Av. Comercial no sentido norte-sul. Essa configuração de binário foi concebida de forma a favorecer o ingresso dos ônibus na faixa prioritária para o transporte coletivo na Av. SAMDU, evitando a utilização das alças do viaduto SAMDU no acesso ao corredor.

Atualmente, as Avenidas contam com 4 faixas de rolamento com dimensão de 2,5m, não atendendo às dimensões recomendadas na Resolução 236 do CONTRAN e, por outro lado, as áreas de manobra dos estacionamentos permitem o estacionamento irregular. A falta de áreas de carga e descarga também induz ao estacionamento irregular, dificultando a circulação. Além disso, as paradas de ônibus localizam-se nas esquinas dos quarteirões sem espaço suficiente para a permanência dos usuários, nem à parada adequada dos veículos para que os usuários possam embarcar e desembarcar com segurança.

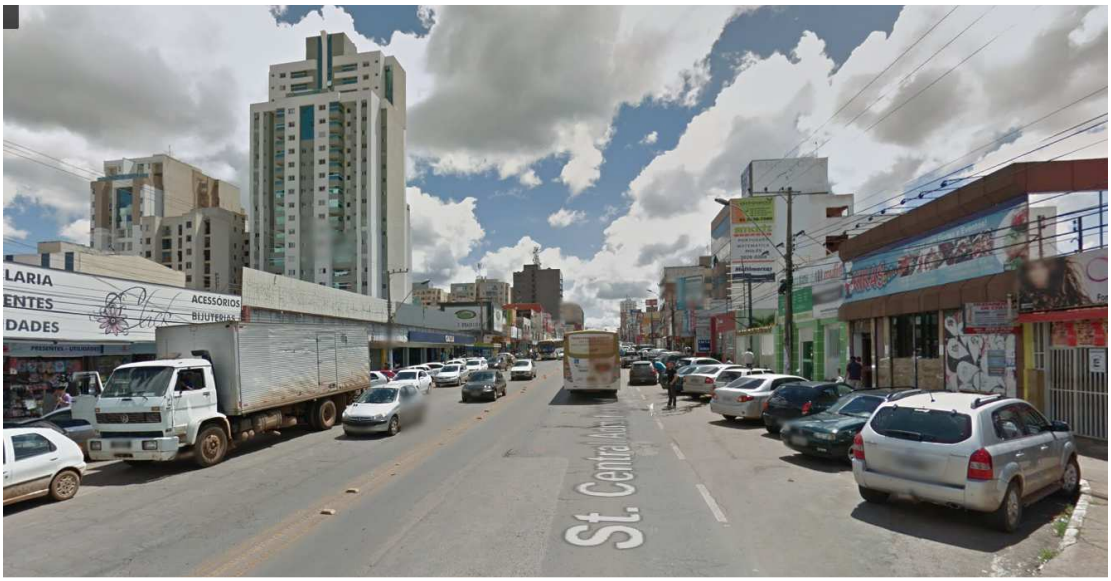

Fig. 1 Estacionamento irregular nas áreas de manobra dos estacionamentos e faixas de rolamento muito estreitas

Fig. 2 Calçadas ocupadas irregularmente e estacionamento subutilizados na SAMDU

Fig. 3 Ausência de espaço para embarque e desembarque seguro dos ônibus

Também se verificou a grande quantidade de pessoas que usam a bicicleta como modo de deslocamento, realização de entregas, sem que exista um espaço com segurança para trafegarem. As calçadas, embora apresentem largura compatível com o fluxo de pedestres, estão obstruídas por veículos que estacionam de forma irregular, especialmente na Avenida SAMDU, onde não há uma delimitação adequada das áreas de estacionamento.

Por fim, verifica-se a presença de muitas entradas e saídas dos lotes que, devido ao parcelamento urbano, apenas apresentam acesso em ambas as Avenidas.

Fig.4 Entradas e saídas de lotes na Avenida Comercial

Somam-se às restrições morfológicas aquelas relacionadas à má qualidade ambiental das avenidas, seja pela ausência de vegetação, sua pela degradação dos pavimentos das calçadas, inexistência de elementos de acessibilidade.

2. PROPOSTA DE INTERVENÇÃO NAS AVENIDAS COMERCIAL E SAMDU

O projeto parte da necessidade de corrigir as falhas relacionadas ao desenho urbano das Avenidas, favorecendo os modos não motorizados, em especial o pedestre e o transporte coletivo. Assim, a proposta apresentada à comunidade parte do seguinte desenho urbano.

2.1 Avenida Comercial

Na Avenida Comercial:

- duas faixas de rolamento com 2,8m e a faixa da direita com 3,5 para o transporte coletivo;
- estacionamentos a 45°, nos quarteirões a oeste, adjacentes à faixa de ônibus, com pequenos jardins, criados do corte do asfalto, para plantio de arvoretas;
- nos pontos de parada, a cada 300m, supressão de parte do estacionamento para ampliação das paradas de ônibus para 45 m, sem baía, para privilegiar o embarque e desembarque dos ônibus e, não, o trânsito de veículos já que a faixa da direita é preferencial do transporte;
- estacionamentos a leste com vagas a 30º, com faixa variando entre 80cm a 1,20m destinada a plantio de árvores e separação da ciclovia e da área de estacionamento;
- ciclovia bidirecional, na faixa asfaltada, no mesmo nível da via mas desnivelada com a calçada para evitar conflitos com o pedestres, com largura de 2,5m;
- calçada com faixa livre de 2,0m e faixa de serviço entre 80cm e 1,00m destinada ao posteamento;
- a arborização prioriza árvores de grande porte nos quarteirões a leste, onde é necessário o sombreamento da ciclovia, do estacionamento e da calçada principalmente no período vespertino, melhorando o conforto ambiental das lojas e reduzindo a necessidade de toldos; e com arvoretas nos quarteirões oeste, plantadas mais próximas do limite da calçada, para criar sombreamento para os estacionamentos e calçada sem obstruir a visibilidade das lojas;
- as esquinas dos quarteirões são tratadas de modo diferenciado, com raio de curvatura de 5m (corrigindo a situação atual) nas situações de conversão, orientando o sentido da circulação: nos quarteirões leste criam-se canteiros que delimitam a rota acessível em direção às travessias segura e nos quarteirões a oeste com maior área livre, de modo a acomodar as bancas de revistas licenciadas na avenida;
- em ambos os caso, a esquina será rebaixada nas interseções semaforizadas para dar preferência à menor distância de deslocamento para o pedestre (com balizadores para evitar a invasão dos carros nas calçadas em caso de conversão), enquanto nas travessias não semaforizadas, as rampas terão largura de 2m com 6% de inclinação, dando continuidade à faixa livre contígua à entrada das lojas.

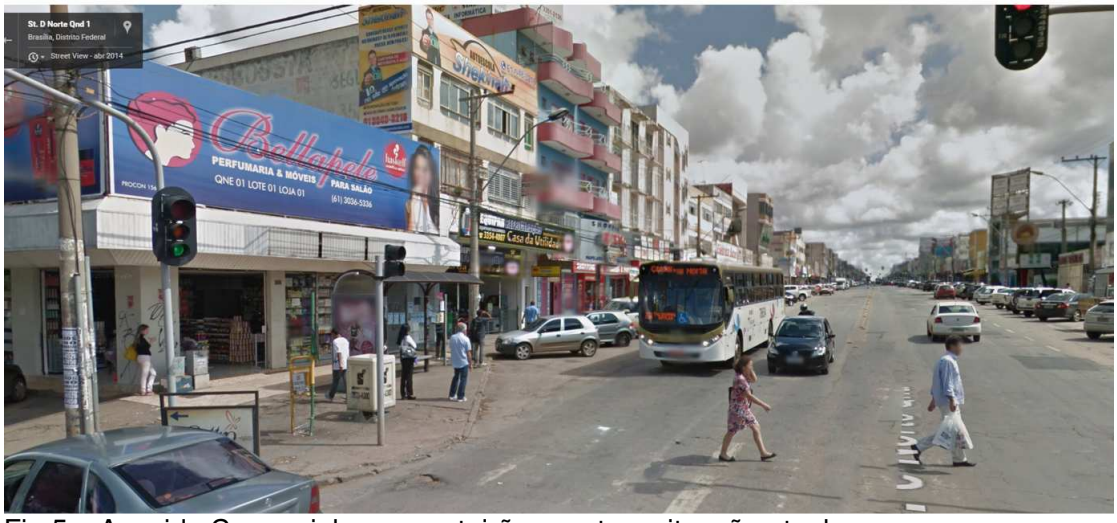

Fig.5 – Avenida Comercial nos quarteirões oeste – situação atual

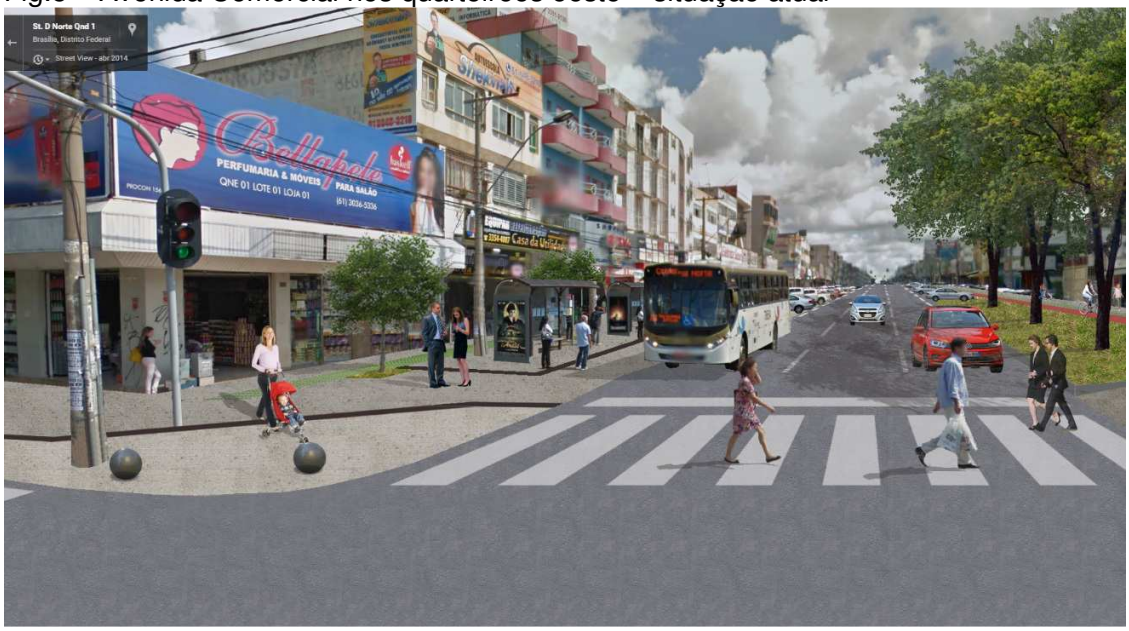

Fig.6 – Avenida Comercial nos quarteirões oeste – Proposta

Fig. 7 – Avenida Comercial nos quarteirões leste – situação atual

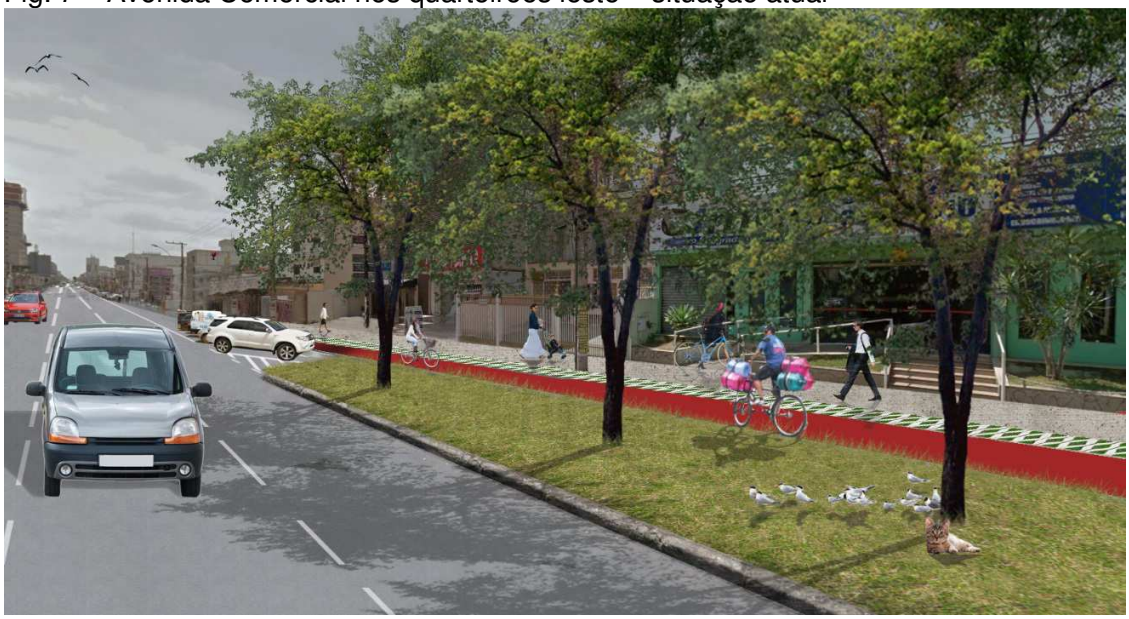

Fig. 8 – Avenida Comercial nos quarteirões leste – Proposta

Fig. 9- Proposta em desenvolvimento

Nas duas avenidas o piso da faixa livre e da faixa de serviço são diferenciados com materiais com texturas distintas para funcionar como linha guia para pessoas com deficiência, privilegiando a sinalização tátil nas travessias e na definição da rota acessível aos pontos de parada de ônibus.

2.2 Avenida SAMDU

Na Avenida SAMDU o projeto prevê a remodelação completa da rua, no que se refere à pavimentação, mobiliário, arborização, sinalização e localização dos pontos de parada de ônibus, conforme descrito abaixo.

- duas faixas de rolamento com 2,8m e faixa leste (à direita), com 3,5m para o transporte coletivo;
- vagas de estacionamento a 30°, nos quarteirões leste, adjacentes à faixa de ônibus, com pequenos jardins, para plantio de arvoretas e faixa de 50cm para separá-las da ciclovia;
- instalação de pontos de parada de ônibus, a cada 300m/350m, sempre na esquina norte da quadra, com 45m de extensão, de modo a não interferir nas interseções, sem baía, para privilegiar o transporte coletivo e não o trânsito de automóveis, já que a faixa da direita é preferencial aos coletivos;
- ciclovia bidirecional, de 2,5m, no mesmo nível da calçada, mas separada do passeio livre para pedestres por faixa de 40cm tratada com pavimento diferenciado com relação à faixa livre;
- calçada leste com faixa livre mínima de 1,6m e faixa de acesso mínima de 60cm, quando necessária;
- vagas de estacionamento a 45°, nos quarteirões oeste, com pequenos jardins, para plantio de arvoretas e faixa de 50cm para separá-las do passeio livre de 2,0m, no mínimo, e faixa de acesso mínima de 80 cm, quando necessária;
- postes de iluminação pública originais respeitados;
- criação de módulo – árvore de grande porte, bancos e lixeiras – para instalação nos pontos de alargamento das calçadas, especialmente nos arredores das esquinas;
- são utilizadas arvoretas para sombreamento para os estacionamentos e calçada sem obstruir a visibilidade das lojas;
- as esquinas dos quarteirões são tratadas de modo diferenciado, com raio de curvatura de 5m (corrigindo a situação atual) nas situações de conversão, orientando o sentido da circulação e delimitando a rota acessível em direção às travessias segura;
- em ambos os casos, a esquina será rebaixada em todas as interseções dando preferência à menor distância de deslocamento para o pedestre (com balizadores para evitar a invasão dos carros nas calçadas em caso de conversão), 6% de inclinação, dando continuidade à faixa livre contígua à entrada das lojas; e à ciclovia, no lado leste;
- são previstos locais para carga e descarga, contêineres de lixo, e vagas para motocicletas e paraciclos;
- os acessos às garagens dos lotes ficam resguardados;

- os quiosques (banca de revista, lanchonete) existentes são mantidos, preferencialmente, no mesmo local, mas devem ser padronizados.

Fig.10 – Avenida SAMDU – situação atual

Fig. 11 – Avenida SAMDU – Proposta

Fig.12 – Ciclovia na Avenida SAMDU – Proposta

Fig. 13– Proposta para esquinas na Avenida SAMDU

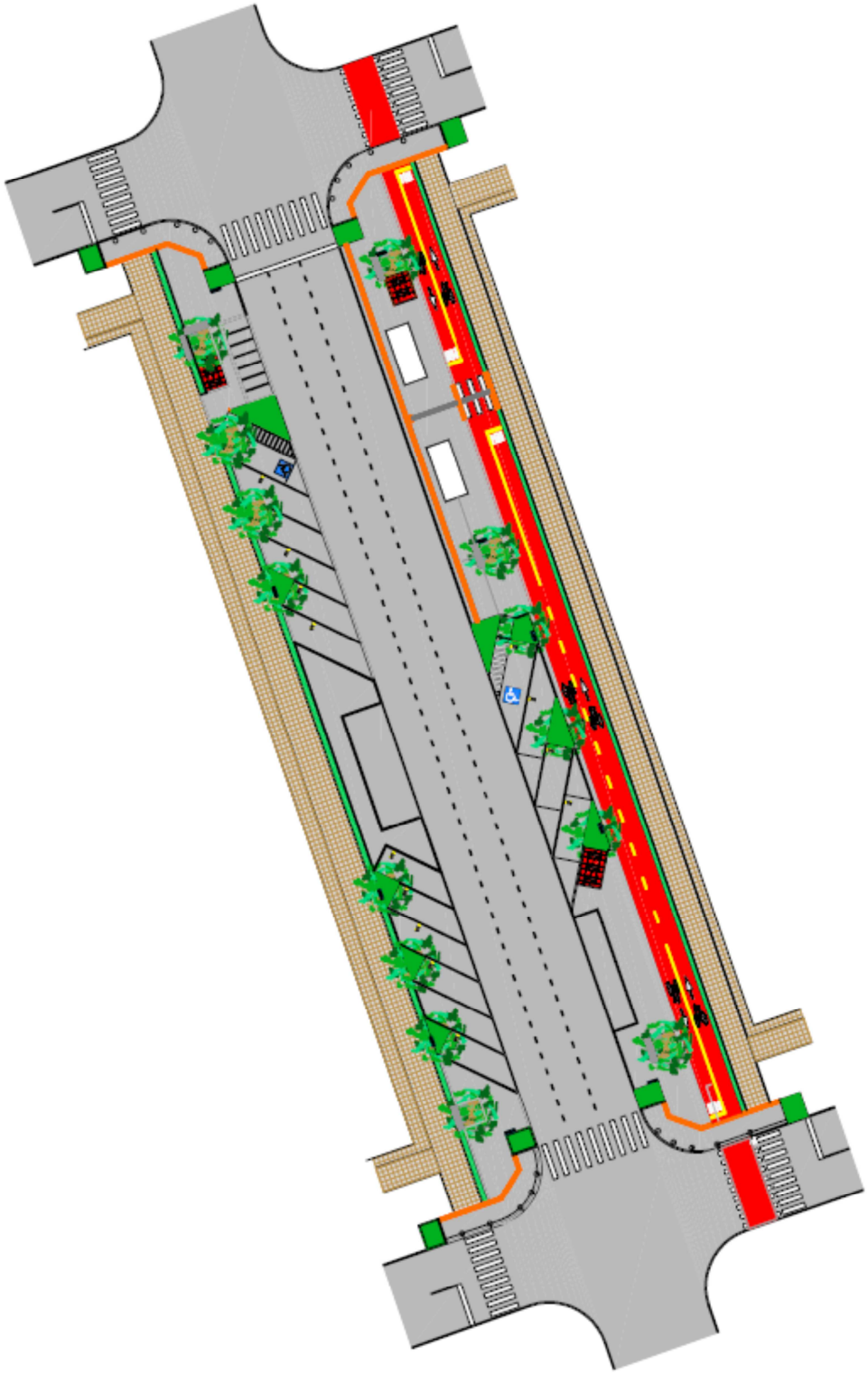

Fig. 14 - Proposta em desenvolvimento - SAMDU

3. PROPOSTA DE INTERVENÇÃO NAS VIAS TRANSVERSAIS

Em razão do funcionamento do transporte coletivo em binário requerer o deslocamento dos pedestres nas vias transversais a ambas avenidas, testou-se o tempo de deslocamento, assim como as facilidades e dificuldades desse sistema para chegar aos principais Polos Geradores de Viagens de Taguatinga.

Adotou-se como método a geração de isócronas a partir dos pontos de parada de ônibus, que correspondem a "sucessões de linhas que representam a distância em que é possível se deslocar a velocidades constantes, em períodos iguais de tempo" (O´Sullivan et al. apud Miller e Shaw, 2001). São curvas que resultam da união de pontos que contêm um valor igual de tempo, calculado em função da velocidade dos pedestres – adotada no estudo como 4 km/h - que se deslocam em uma rede – neste caso, considerou-se a malha viária devido à morfologia de Taguatinga em que as ruas delimitam os quarteirões e onde se desenvolvem os caminhos de pedestres. Assim, por meio do geoprocessamento, geram-se polígonos que representam a área atingida em função da velocidade e da distância em um intervalo de tempo determinado. As simulações demonstram que o deslocamento entre ambas avenidas varia de 5 a 10m de caminhada, dependendo da permeabilidade dos quarteirões.

Fig. 15 – Polos Geradores de Viagens e pontos de paradas de ônibus nas Avenidas SAMDU e Comercial

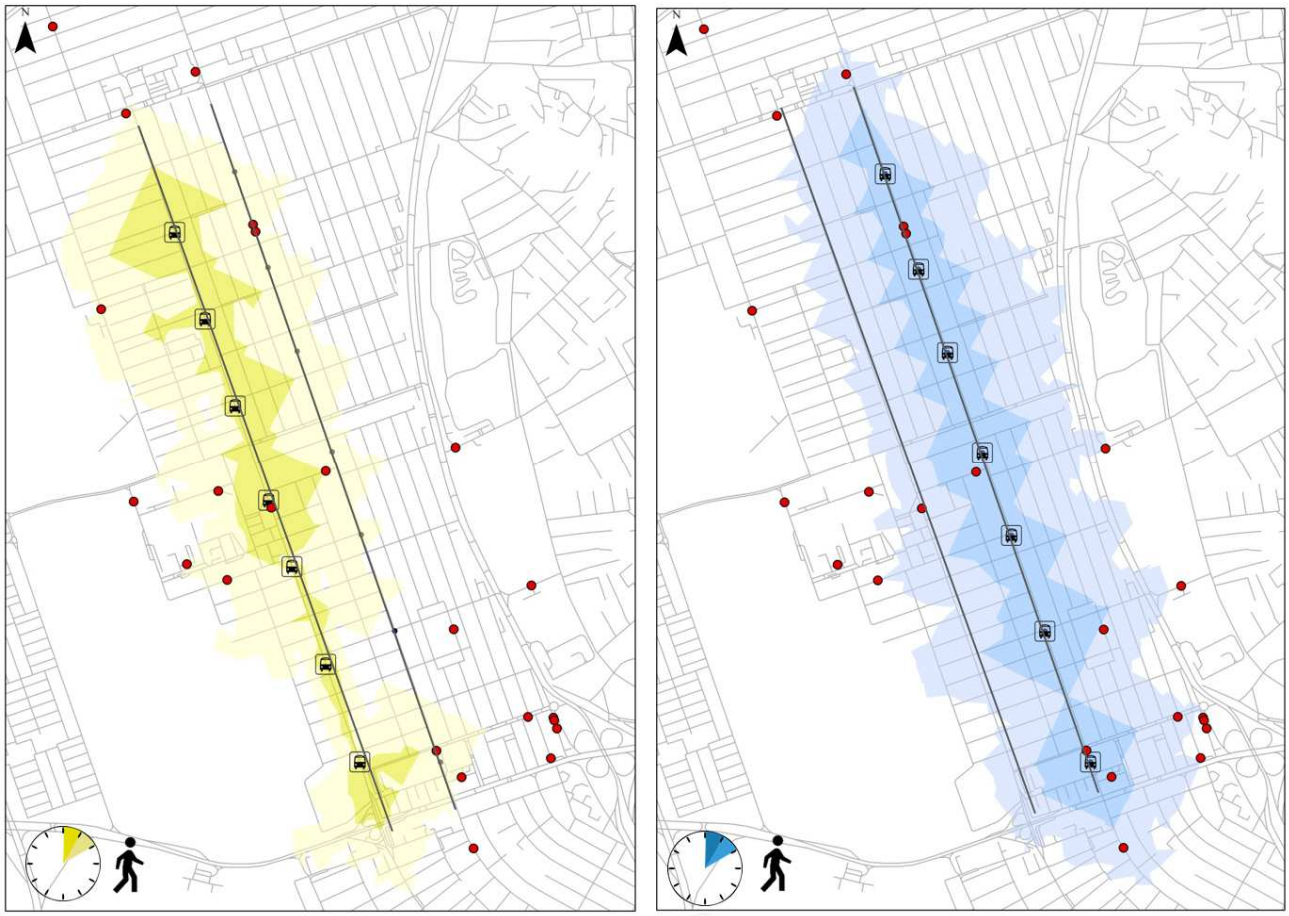

Fig. 16 – Funcionamento do Corredor Oeste exclusivamente em uma das Avenidas

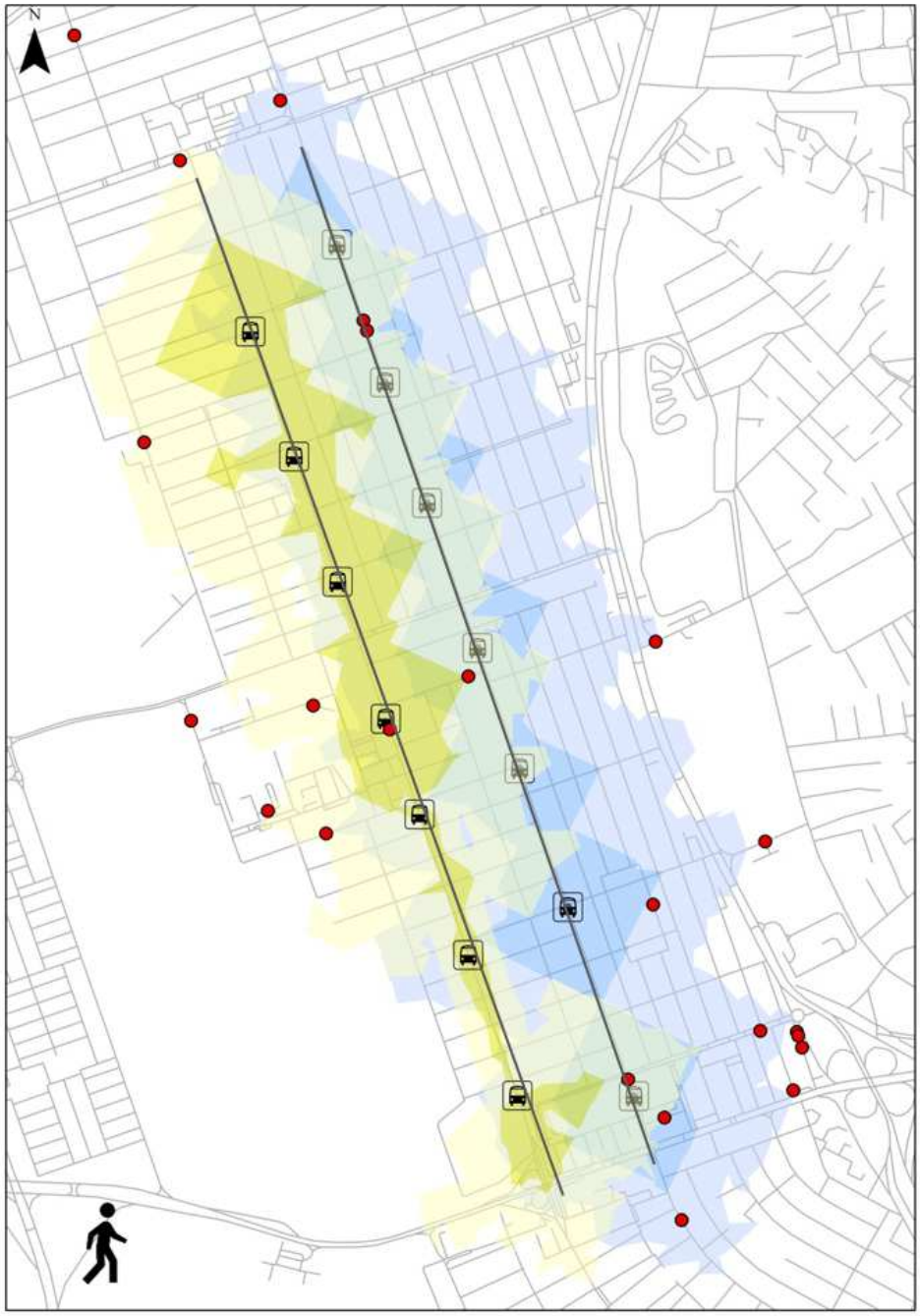

Fig. 17 – Funcionamento do binário com maior alcance aos polos geradores de viagens de Taguatinga em um raio de até 10 minutos de caminhada a partir de cada Avenida

Identificaram-se, também, os Polos Geradores de Tráfego de caráter regional, para os quais os usuários acabam se valendo ou do transporte coletivo ou do automóvel e que atraem ou produzem grande número de viagens. Verifica-se que em alguns casos, ocorre maior proximidade de determinado polo a partir da Avenida SAMDU ou da Avenida Comercial. Entretanto, a concepção de um Corredor de ônibus focando apenas uma das duas Avenidas iria prejudicar os deslocamentos a tais polos. Sendo assim, a opção do binário favorece o deslocamento ou na ida ou na volta deste polo.

Tais constatações conduziram a duas orientações no projeto: em primeiro lugar a necessidade de também intervir nas vias transversais, dotando-se de acessibilidade e boa iluminação pública; e a definição junto ao DFTRANS no fomento às linhas circulares para permitir que a pessoa possa atingir o polo gerador de viagens com maior comodidade, caso não deseje caminhar. Quanto a esta última orientação, o DFTRANS reduziu de 20 para 10min o tempo de circulação das linhas circulares entre as avenidas.

Identificam-se 3 situações nas vias transversais às Avenidas SAMDU e Comercial:

- Ruas estritamente residenciais com calçadas amplas, arborização e pavimentos em bom estado de cnservação nos quarteirões mais próximos à Avenida SAMDU - Tipo 1,
- Ruas comerciais estreitas, nos quarteirões próximos à Avenida Comercial, com via com largura de 7 m, em sentido único, permitindo o estacionamento a 180º ao longo da rua, com espaço do pedestre delimitado e calçadas com boa largura – Tipo 2;
- Ruas comerciais, com caixa de rua ampla, com área de estacionamento delimitada e calçadas de boa largura - Tipo 3;
- Ruas comerciais estreitas, nos quarteirões próximos à Avenida Comercial, com via com largura de 7 m, com calçadas largas sem área de estacionamento delimitada, levando à ocupação irregular das calçadas por veículos - Tipo 4;

Fig.18 – Rua Tipo 1

Fig. 19 – Rua Tipo 2

Fig. 20 – Rua Tipo 3

Fig. 21 – Rua Tipo 4

3.1. Tratamento das Vias Tranversais

- Proposta de intervenção - Ruas Tipo 1: Criação de rampas entre os desníveis das entradas de garagens, para evitar intervenções radicais, ou criação de uma faixa de calçada contínua próxima ao meio fio, deixando o restante do espaço para acomodar as entradas de garagens. A definição da solução dependerá da posição da entrada das garagens de cada lote (se não serão obstruídas pelas rampas pontuais) e pelo estado de conservação dos pavimentos nas áreas frontais de cada lote; instituição de Zonas 30 (velocidade inferior a 30km/h com compartilhamento da faixa de rolamento entre bicicletas e veículos)
- Proposta de intervenção - Ruas Tipo 2: Reforma piso das calçadas com inserção de rampas de acessibilidade nas travessias, inserção de meios fios rampados para dar acesso às garagens eventuais evitando o rebaixamento total do piso da entrada que gera grandes descontinuidades na calçada, instituição de Zonas 30 (velocidade inferior a 30km/h com compartilhamento da faixa de rolamento entre bicicletas e veículos)
- Proposta de intervenção - Ruas Tipo 3: Reforma piso das calçadas; inserção de rampas de acessibilidade nos pontos de travessia; redimensionamento da área de estacionamento, para permitir inserção de arborização; instituição de Zonas 30 (velocidade inferior a 30km/h com compartilhamento da faixa de rolamento entre bicicletas e veículos)
- Proposta de intervenção - Ruas Tipo 4: Redimensionamento da calçada, criando área de estacionamento em baliza, estremeada a pontos de arborização; reforma das calçadas existentes com inserção de rampas de acessibilidade nos pontos de travessia; inserção de meios fios rampados para dar acesso às garagens eventuais evitando o rebaixamento total do piso

da entrada que gera grandes descontinuidades na calçada instituição de Zonas 30 (velocidade inferior a 30km/h com compartilhamento da faixa de rolamento entre bicicletas e veículos)

Fig. 22 – Rua Tipo 1- Situação Atual

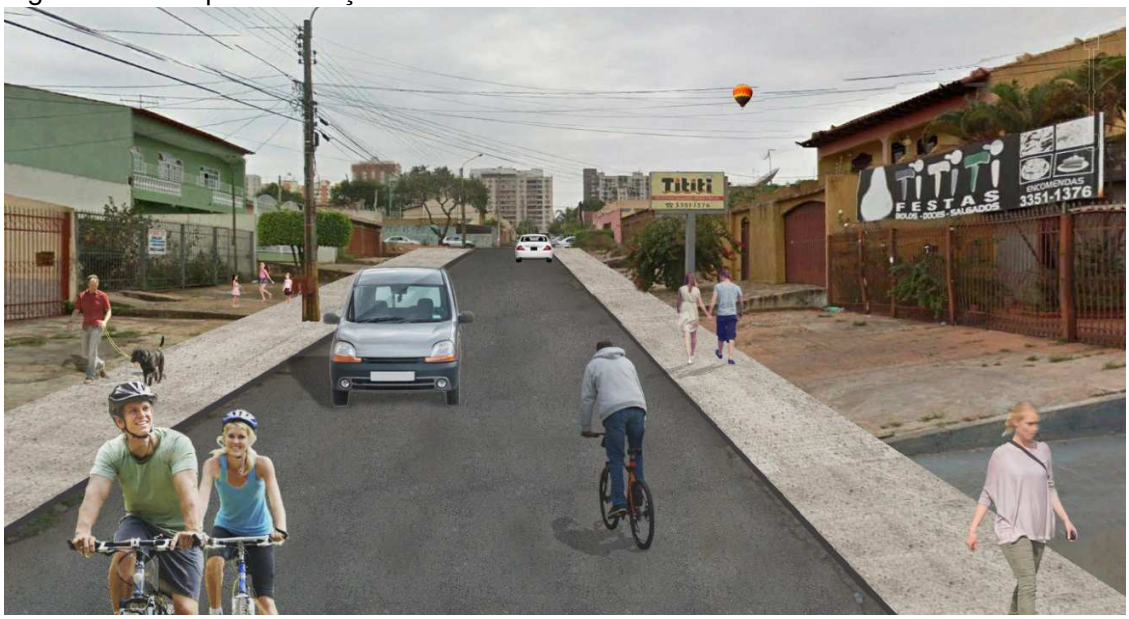

Fig. 23 – Rua Tipo 1- Proposta

Fig. 24 – Rua Tipo 3- Situação Atual

Fig. 25 – Rua Tipo 3- Proposta

Fig. 26 – Rua Tipo 4- Situação Atual

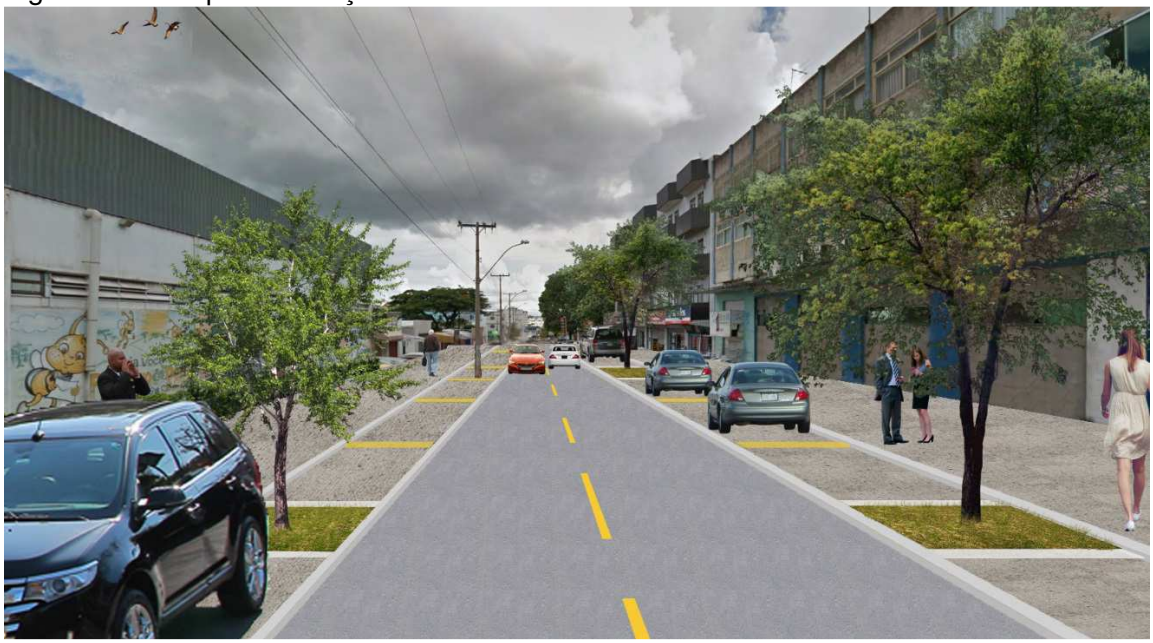

Fig. 27 – Rua Tipo 4- Proposta

As áreas prioritárias de intervenção serão as vias transversais que conectam os pontos de parada de ônibus, conforme esquema a seguir: