



Prefeitura Municipal de Curitiba

Secretaria Municipal de
Planejamento e Administração

Rua Solimões, 160

Fone: 3350-9022

80.510.140

São Francisco

Curitiba - PR

www.curitiba.pr.gov.br

ANEXO III

DIRETRIZES BÁSICAS DO PROJETO

VOLUME IV - PROJETO DE ENGENHARIA E MATERIAL RODANTE

PROJETO DE REURBANIZAÇÃO AO LONGO DAS VIAS: SISTEMA VIÁRIO, PASSEIOS, CICLOVIAS, PAISAGISMO, VEGETAÇÃO E MOBILIÁRIO URBANO



Prefeitura Municipal de Curitiba

Secretaria Municipal de
Planejamento e Administração

Rua Solimões, 160
Fone: 3350-9022
80.510.140
São Francisco
Curitiba - PR
www.curitiba.pr.gov.br

Sumário

3.2.7. Projeto de Reurbanização ao Longo das Vias: Sistema Viário, Passeios, Ciclovias, Paisagismo, Vegetação e Mobiliário Urbano	3
a) Eixos intermediários.....	3
b) Centros de atração	4



3.2.7. Projeto de Reurbanização ao Longo das Vias: Sistema Viário, Passeios, Ciclovias, Paisagismo, Vegetação e Mobiliário Urbano

Com base nas premissas do relatório do projeto urbanístico e a reurbanização ao longo das vias que acompanham a implantação do metrô, o eixo central ocupado hoje pela canaleta do Sistema BRT passa a ser ocupado de dois modos: em eixos intermediários (entre estações) e centros de atração (delimitados pelo espaço das estações).

a) Eixos intermediários

Os eixos intermediários são os espaços entre as estações, localizados ao longo das vias estruturais do Plano Massa. Nos eixos intermediários, o espaço da canaleta será ocupado, predominantemente, por canteiros e árvores de médio porte, de modo a aumentar a oferta de espaços verdes aos usuários do entorno.

Atualmente, no espaço onde será implantada a Linha Azul, aponta-se a escassez de áreas verdes. O estudo *Would You Be Happier Living in a Greener Urban Area? A Fixed Effects Analysis of Panel Data*, Mathew P. White, Ian Alcock, Benedict W. Wheeler e Michael H. Depledge, *Psychological Science*, publicado on-line em 23 de abril de 2013, DOI: 10.1177/0956797612464659, realizado na Universidade de Exeter, no Reino Unido, aponta que pessoas que vivem próximas às áreas verdes são mais felizes e apresentam dez vezes mais saúde mental e física.

As quadras localizadas entre as estações foram concebidas segundo as diretrizes do item 3.1.1 - Inserção urbana do projeto funcional de arquitetura das estações e a Norma NBR 9050 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, e serão compostas por:



- Uma pista lenta para veículos em cada sentido, permitindo o acesso a residências e comércios locais;
- Áreas de remanso para embarque/desembarque e estacionamentos rápidos;
- Ciclovia bidirecional e pista para veículos de emergência;
- Canteiros com grama, árvores e arbustos;
- Mobiliário urbano: bancos, postes de iluminação com fiação subterrânea, suporte de bicicletas, lixeiras, equipamentos de ginástica e playground;
- Cruzamentos de vias em nível, ou através de rampas, e faixas com piso tátil, de modo a garantir à acessibilidade universal regida pela Norma NBR 9050 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

b) Centros de atração

Os centros de atração são os espaços configurados como grandes praças ou calçadas, localizados ao longo do eixo estrutural, delimitado pelo espaço ocupado pelas estações.

Apesar de ainda possuírem uma faixa exclusiva para veículos e bicicletas, o pedestre será priorizado à medida que não haverá diferenciação de nível entre a calçada e outras vias, inclusive nos cruzamentos. A pavimentação será a mesma, existindo somente uma hierarquização dos usos, através das faixas delimitadas em cores diferentes no piso.

Essa configuração do espaço permitirá uma variação grande de usos, sendo possível eleger dias específicos e movimentar as jardineiras localizadas no espaço, limitando o acesso de carros e promovendo feiras ou campanhas de atendimento à população, por exemplo, que se movimentarão, periodicamente, de estação em estação, ao longo da cidade.



Além de espaço de permanência, os bancos distribuídos pelos centros de atração delimitarão a área de ventilação e iluminação zenital, quando possível, nas estações.

O espaço contará com os pontos de acesso ao metrô e ao estacionamento, nos casos das estações no sistema construtivo cut and cover e equipamentos de lazer.

Avaliando as condições técnicas de implantação da Linha Azul de Curitiba, foram definidos os sistemas construtivos das estações em elevado, NATM e cut and cover. A metodologia construtiva em cut and cover representa o maior custo de implantação e, por esse motivo, suas diretrizes de ocupação levam em conta a geração de renda complementar através dos estacionamentos e vestiários.

Serão, aproximadamente, 90 vagas de estacionamento de automóveis e 50 vagas de bicicletas e motocicletas localizadas nas Estações Terminal Pinheirinho, Hospital do Trabalhador, Morretes, Água Verde, Bento Viana, Oswaldo Cruz, Eufrásio Correia, Juvevê, Terminal Cabral, Terminal Boa Vista e Terminal Santa Cândida.

Os vestiários serão mais um equipamento de incentivo à intermodalidade dos meios de transporte, uma vez que permitirão que as pessoas possam fazer exercício ao mesmo tempo em que se deslocam para o ambiente de trabalho, por exemplo. É importante ressaltar que a presença de vestiários em edifícios comerciais, com o mesmo fim, é um dos itens de pontuação de alguns sistemas internacionais de certificação ambiental, como é o caso da Certificação Leed.

Esses equipamentos poderão funcionar nos três turnos, ou seja, manhã, tarde e noite, gerando renda 24 horas por dia, uma vez que escadas e rampas de acesso de pedestres, localizadas junto aos acessos exclusivos de veículos, permitirão o acesso independente ao estacionamento, sem ser necessário passar pela estação, que terá seu funcionamento encerrado à meia-noite.



As rampas e escadas que acompanharão o acesso dos veículos criarão áreas de lazer com jardineiras e bancos junto ao talude gerado pela escavação da rampa, de modo a aumentar a permeabilidade visual, minimizando a sensação de insegurança normalmente gerada pelas trincheiras.

Através dos bancos e jardineiras, será possível criar mais um espaço público e propor um uso a um espaço que antes funcionaria apenas como acesso àqueles que utilizarão o estacionamento ou barreira, àqueles que estarão apenas de passagem.

A permeabilidade visual designa a capacidade de alcance visual dos espaços. Ou seja, o modo pelo qual se relacionam em termos visuais com os imediatamente adjacentes, e também é o fato de as pessoas se sentirem convidadas a entrar em um determinado espaço. É determinado por vistas de marcos naturais e construídos, geometria das aberturas e passagens e iluminações, entre outros elementos. O alcance visual é uma das categorias de qualidade de forma urbana apontada por Lynch (1999, p.119) e Dziura (2009).

O acesso dos estacionamentos poderá apresentar variação de posicionamento, em função de sua inserção no tecido urbano, de modo a evitar que a rampa de veículos fique em meio a cruzamentos de vias, como é o caso das Estações Terminal Pinheirinho, Bento Viana e Terminal Santa Cândida.

Conforme diretrizes determinadas do item 3.1.2 – Acessos do projeto funcional de arquitetura das estações, o volume que protegerá o acesso da estação foi concebido como uma laje inclinada, como resultado do piso que se erguerá para permitir a entrada dos usuários e revelará o espaço da estação.

Para identificar a entrada acessível, a cobertura será dividida, buscando o volume do elevador, o que garantirá que essa entrada possa ser facilmente identificada



pelo usuário portador de necessidades especiais. De modo a reforçar a participação do Plano Massa como elemento do novo sistema, a altura máxima da cobertura foi baseada na altura máxima do embasamento comercial do entorno.

O volume coberto que protegerá o acesso à estação será proposto de modo a ser facilmente reconhecível, porém, sem se sobressair em relação ao Boulevard, às galerias do Plano Massa ou à estação, pois será representativo de apenas um dos diversos elementos de todo o sistema.

Os centros de atração foram projetados segundo as diretrizes determinadas dos itens 3.1.1 - Inserção urbana e 3.1.2 - Acessos do projeto funcional de arquitetura das estações, e a Norma NBR 9050 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, e serão compostas por:

- Uma pista lenta para veículos em cada sentido em nível com as calçadas;
- Áreas de remanso para pontos de táxi;
- Ciclovia bidirecional e pista para veículos de emergência em nível com a calçada;
- Mobiliário urbano: bancos, postes de iluminação com fiação subterrânea, lixeiras e jardineiras;
- Dois volumes marcando a cobertura do acesso da estação;
- Sanitários e vestiários;
- Acessos de estacionamento, nas estações cut and cover, com áreas de descanso e jardineiras;
- Estacionamentos, nas estações cut and cover, para aproximadamente 90 vagas de automóveis e 50 vagas de bicicletas e motocicletas;
- Cruzamentos de vias em nível, ou através de rampas, e faixas com piso tátil, de modo a garantir à acessibilidade universal regida pela Norma NBR 9050 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

No centro da cidade, onde o traçado do metrô não passará exatamente abaixo das canaletas do BRT, o traçado do parque será interrompido na esquina da Avenida 7 de Setembro com a Avenida Marechal Deodoro, porém, será retomado em forma de



calçadão exclusivo para pedestres do cruzamento entre as Ruas Barão do Rio Branco e Visconde de Guarapuava, seguindo em direção ao Centro Cívico e prolongando-se pela Rua Riachuelo, até chegar na Praça Dezenove de Novembro, em frente ao Passeio Público.

A conformação com as pistas de circulação lenta de veículos será retomada na Avenida João Gualberto, em frente ao Colégio Estadual.

A área peatonal delimitada pelo calçadão foi concebida segundo as diretrizes determinadas dos itens 3.1.1 - Inserção urbana e 3.1.2 - Acessos do projeto funcional de arquitetura das estações, e a Norma NBR 9050 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, e serão compostas por:

- Mobiliário urbano: bancos, postes de iluminação com fiação subterrânea, lixeiras e jardineiras;
- Dois volumes marcando a cobertura do acesso da estação;
- Sanitários e vestiários;
- Cruzamentos de vias em nível, ou através de rampas, e faixas com piso tátil, de modo a garantir à acessibilidade universal regida pela Norma NBR 9050 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.