

Projeto de Reurbanização ao longo das vias

A reurbanização ao longo das vias que acompanha 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).

No centro da cidade, onde o traçado do metrô não passa exatamente abaixo das canaletas do BRT, o traçado do parque é interrompido na esquina da Avenida 7 de Setembro com a Avenida Marechal Deodoro, porém é retomado em forma de calçadão exclusivo para pedestres no cruzamento entre as ruas Barão do Rio Branco e Visconde de Guarapuava, seguindo em direção ao Centro Cívico, 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 retoma-se na Avenida João Gualberto, em frente ao Colégio Estadual.

O volume que protege o acesso da estação foi concebido como uma laje inclinada, como resultado do piso que se ergue para permitir a entrada dos usuários e revelar o espaço da Estação. Para identificar a entrada acessível, a cobertura se divide, buscando o volume do elevador, o que garante 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.

A área peatonal delimitada pelo calçadão

É composta 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 a acessibilidade universal regida pela norma NBR9050- Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

Os eixos intermediários

São os espaços entre as estações, localizados ao longo das vias estruturais do Plano Massa.

Um aspecto a ser apontado no espaço onde será implantada a linha azul é a escassez de áreas verdes. Junto ao histórico do planejamento urbano de Curitiba está sua política de aumento de áreas verdes através da política de implantação de parques e praças.

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 and Michael H. Depledge, Psychological Science, published online 23 April 2013, DOI: 10.1177/0956797612464659” realizado na universidade de Exeter, no Reino Unido, aponta que pessoas que vivem próximas a áreas verdes são mais felizes e apresentam dez vezes mais saúde mental e física.

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.

- 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, poste de iluminação com fiação subterrânea e suporte de bicicleta, lixeiras, equipamentos de ginástica e playground.
- Cruzamentos de vias em nível, ou através de rampas, e faixas com piso tátil.

Os centros de atração

São os espaços configurados como grandes praças ou calçadões, 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 é priorizado à medida que não há diferenciação de nível entre a calçada e outras vias, inclusive nos cruzamentos. A pavimentação é a mesma, existindo somente uma hierarquização dos usos através das faixas delimitadas em cores diferentes no piso.

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

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

O espaço contará com os pontos de acesso ao metrô e os pontos de acesso ao estacionamento, vestiários e equipamentos de lazer.

São 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 com áreas de descanso e jardineiras;
- Estacionamentos 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.

Os estacionamentos poderão funcionar nos três turnos (manhã, tarde e noite) gerando renda 24 horas por dia, uma vez que as escadas e rampas de acesso de pedestres, localizadas junto aos acessos exclusivos de veículos, permitem o acesso independente sem ser necessário passar pela estação, que tem seu funcionamento encerrado à meia-noite.

As rampas e escadas que acompanham o acesso dos veículos criam 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 é possível criar mais um espaço público e propor um uso a um espaço que antes funcionaria apenas como acesso àqueles que usam o estacionamento ou barreira, àqueles que estão 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 qualidades de forma urbanas apontadas por Lynch (1999, p119)” DZIURA (2009).