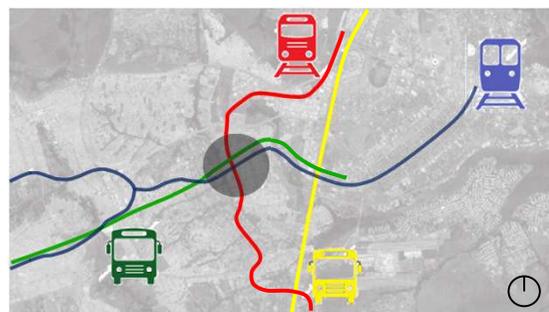
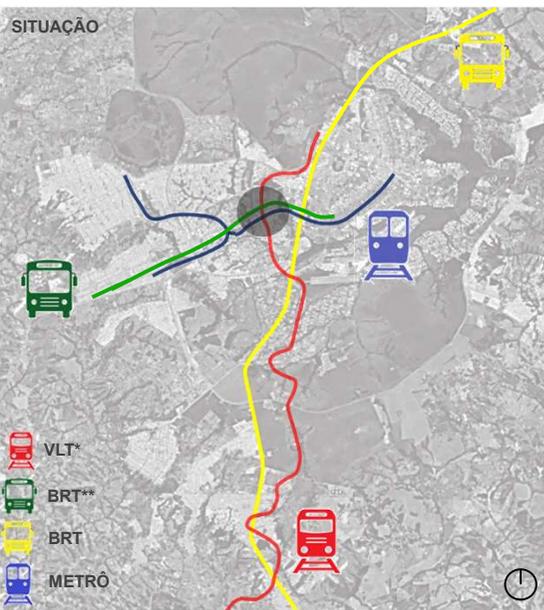


ESTAÇÃO INTERMODAL DO GUARÁ



O surgimento do transporte público urbano está correlacionado à Revolução Industrial, por suprir as necessidades em transportar trabalhadores a partir deste período.

Os equipamentos de mobilidade promovem maior eficiência do sistema de transporte nas grandes cidades e contribui diretamente ao desenvolvimento econômico e social de regiões urbanas.

Promover a diversidade de modais e incentivar ao uso do transporte em massa é importante para solucionar problemas atuais de mobilidade nos grandes centros urbanos.

Portanto, políticas públicas de incentivo à multimodalidade de transporte coletivo urbano são fundamentais, com finalidade de tornar a mobilidade urbana mais sustentável e eficiente.

Os terminais de passageiros beneficiam grande parcela populacional, qualificam o desenho urbano e agregam valor e desenvolvimento às áreas circunvizinhas.

Este estudo adota o cenário da DIUR 01/2017, projetando a implantação da Via Transbrásílica, com faixa exclusiva para o sistema BRT, com destinos entre Samambaia e Plano Piloto; e o panorama de VLT, implantado na atual linha

férrea, entre o trecho de Luziânia – Brasília, como solução para os problemas de mobilidade dos usuários de transporte público urbano do entorno sul sentido à Brasília.

Baseado na especulação citada, que considera a implantação de faixa exclusiva do Sistema BRT na via Transbrásílica, entre Samambaia e o Plano Piloto, e a visão da reutilização da linha férrea para o transporte de VLT, entre Luziânia e Brasília, conclui-se que o sítio apresentado possui maiores possibilidades de conexões intermodais – no caso, ferroviária, metroviária, ônibus, BRT, automóveis e mobilidade ativa; e fatores como a importância econômica na geração de emprego; a sua inserção em área de potencialidade econômica e a possibilidade de contribuir para o desenvolvimento econômico da região, justificam a escolha da cidade e do sítio físico.

Esse “nó urbano” localizado no Guará (DF), nos permite observar que ao implantar uma estação de transferência neste sítio, possibilitamos a extensão do trajeto dos usuários do transporte público do entorno sul de Brasília até as cidades de Samambaia, Taguatinga, Ceilândia e Plano Piloto, por meio do metrô, VLT e/ou do BRT da Transbrásílica, consequentemente oferecendo a possibilidade de maior eficiência entre os deslocamentos intermunicipais dos usuários.





TOPOGRAFIA

O perfil natural do terreno apresenta desnível em 7 metros, sendo mais elevado à leste, nas proximidades da estação do metrô. Não houveram alterações no nivelamento dos trilhos destinado ao VLT, portanto, neste trecho, a Via Transbrásilia torna-se túnel.



Cenário 1: Via Transbrásilia, com sistema BRT implantado, operando cerca de 100 mil usuários/dias. Destino Samambaia e Plano Piloto, a via de corredor exclusivo, atende também as satélites de Taguatinga, Águas Claras e Guará.



Transporte Metropolitano de Brasília. Opera duas linhas com destinos entre Ceilândia e Samambaia, com destino ao Plano Piloto. Cerca de 160 mil usuários ao dia. A estação Guará atende cerca de 8 mil passageiros/dia.



Via EPIA / BR 040, é o principal acesso entre o entorno e a região sul de Brasília à área central. Saturada, a via constantemente é contabilizada como ponto de congestionamentos.



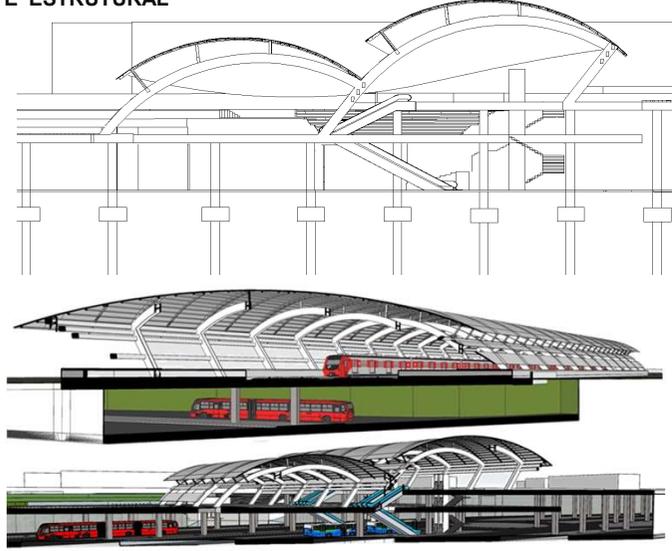
Cenário 2: Linha férrea, atualmente opera linhas de cargas. Utilizada para viagens de passageiros até o ano de 1991, a proposta considera sua reutilização para operação do VLT Luziânia / Brasília, onde deve beneficiar a longo prazo, cerca de 25 mil pessoas(GDF).



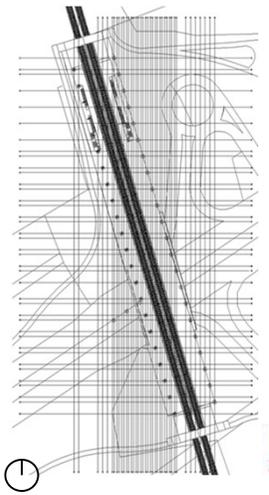
PLANTA DE LOCAÇÃO E COBERTURA

LEGENDA: 01-ESTAÇÃO DE METRÔ (EXISTENTE) 02-PARQUE LINEAR 03- ESTAÇÃO DE BRT/ TRU 04- ESTAÇÃO DE VLT

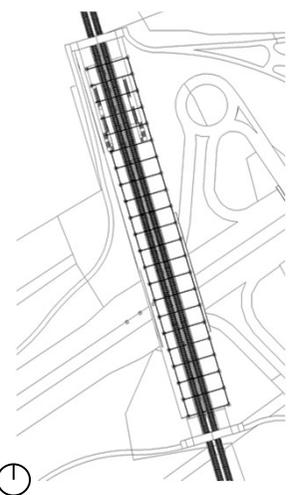
CORTE ESTRUTURAL



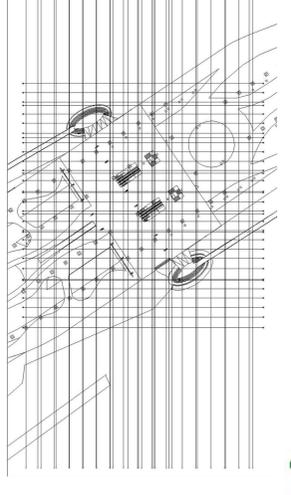
CORTES PERSPECTIVADOS



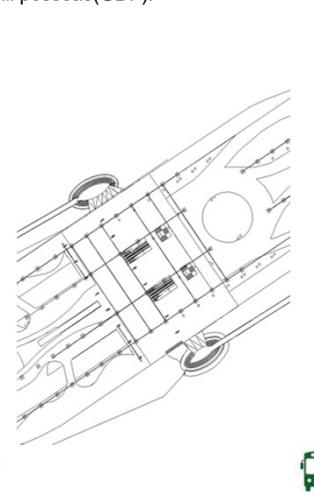
PLANTA DE ESTACAS, BLOCOS E PILARES – ESTAÇÃO DE VLT – Estrutura mista em concreto armado e peças metálicas em aço.



PLANTA DE BLOCOS, BALDRAMES, PILARES E VIGAS SUPERIORES – Estação de VLT.



PLANTA DE ESTACAS, BLOCOS E PILARES – ESTAÇÃO TRU / BRT – Estrutura mista em concreto armado e peças metálicas em aço.



PLANTA DE BLOCOS, BALDRAMES, PILARES E VIGAS SUPERIORES – Estação rodoviária e de BRT.

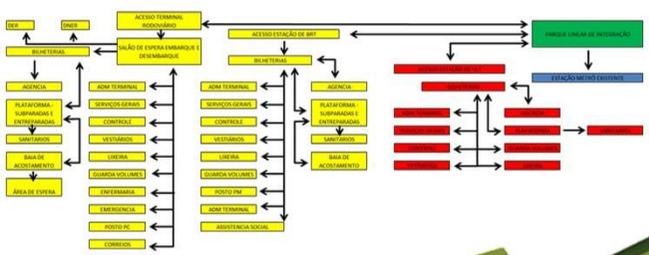


FACHADA SUDESTE

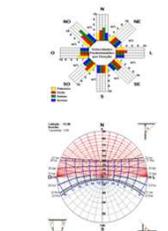
FACHADA NOROESTE

FACHADA SUDOESTE

FACHADA NORDESTE



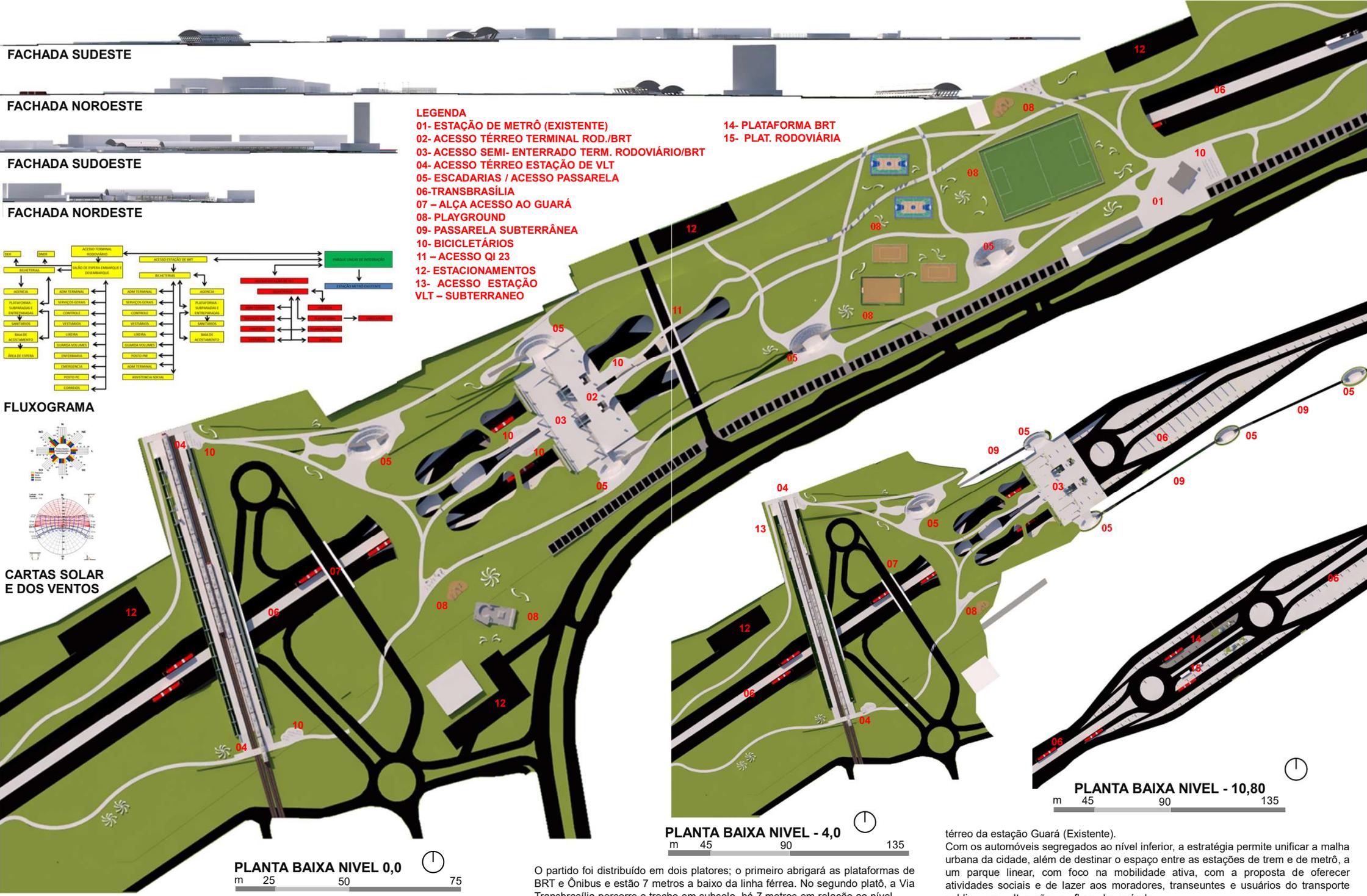
FLUXOGRAMA



CARTAS SOLAR E DOS VENTOS

LEGENDA

- 01- ESTAÇÃO DE METRÔ (EXISTENTE)
- 02- ACESSO TÉRREO TERMINAL ROD./BRT
- 03- ACESSO SEMI- ENTERRADO TERM. RODOVIÁRIO/BRT
- 04- ACESSO TÉRREO ESTAÇÃO DE VLT
- 05- ESCADARIAS / ACESSO PASSARELA
- 06- TRANSBRASÍLIA
- 07 - ALÇA ACESSO AO GUARÁ
- 08- PLAYGROUND
- 09- PASSARELA SUBTERRÂNEA
- 10- BICICLETÁRIOS
- 11 - ACESSO QI 23
- 12- ESTACIONAMENTOS
- 13- ACESSO ESTAÇÃO VLT - SUBTERRANEO
- 14- PLATAFORMA BRT
- 15- PLAT. RODOVIÁRIA



PLANTA BAIXA NIVEL 0,0
m 25 50 75

PLANTA BAIXA NIVEL - 4,0
m 45 90 135

PLANTA BAIXA NIVEL - 10,80
m 45 90 135

O partido foi distribuído em dois platôes; o primeiro abrigará as plataformas de BRT e Ônibus e estação 7 metros a baixo da linha férrea. No segundo platô, a Via Transbrasília percorre o trecho em subsolo, há 7 metros em relação ao nível

térreo da estação Guarani (Existente). Com os automóveis segregados ao nível inferior, a estratégia permite unificar a malha urbana da cidade, além de destinar o espaço entre as estações de trem e de metrô, a um parque linear, com foco na mobilidade ativa, com a proposta de oferecer atividades sociais e de lazer aos moradores, transeuntes e usuários do transporte público, sem alterações no fluxo dos veículos.





VISTA AÉREA ESTAÇÃO DO METROPOLITANO / PARQUE LINEAR / ACESSO AO SEMI ENTERRADO



VISTA AÉREA ESTAÇÃO DE BRT E TRU / PARQUE LINEAR / ACESSO AO SEMI ENTERRADO



VISTA AÉREA ESTAÇÃO DE BRT E TRU / PARQUE LINEAR / ABERTURAS



VISTA BAIXA ESTAÇÃO DE BRT E TRU / VIA TRANSBRASILIA / ABERTURAS



VISTA BAIXA – FACHADA ESTAÇÃO DE VLT



VISTA BAIXA – FACHADA ESTAÇÃO DE BRT E TRU

O conceito é apropriar-se do “nó urbano” existente, de características únicas em Brasília – somente nessa região as linhas férreas do trem e do metropolitano de Brasília se cruzam. A implantação de uma estação de transferência neste sítio físico, possibilita integrar e estender trajetos no transporte coletivo urbano, incentivar e integrar modais distintos, que incentivam o desenvolvimento sustentável e integrado dessas

regiões urbanas e interurbanas circunvizinhas, prevendo o estabelecido em PDOT da cidade do Guará, bem como ao Plano de Dinamização da Área. As possibilidades de integração não limitam-se entre modais distintos, mas tal edificação permite unir a cidade, atualmente segregada por um escampado neste local, bem como a promoção de transporte público eficiente e

integrado entre as regiões de Brasília e Goiás. Podemos observar na região do Guará importantes características históricas da fundação da Nova Capital. A região representa potencialidade de desenvolvimento econômico para a região central de Brasília, sejam elas oferecidas por moradias ou por oportunidades diversas oferecidas pelo comércio e/ou prestação de serviços.

A cidade oferece 9.03% das oportunidades de emprego do Distrito Federal, atrás somente do Plano Piloto e de Taguatinga. Esses fatores econômicos e sociais, na geração de emprego; a locação em área de potencialidade econômica e a possibilidade de contribuir para o desenvolvimento socioeconômico da região, justificam a escolha da cidade e do sítio físico.

