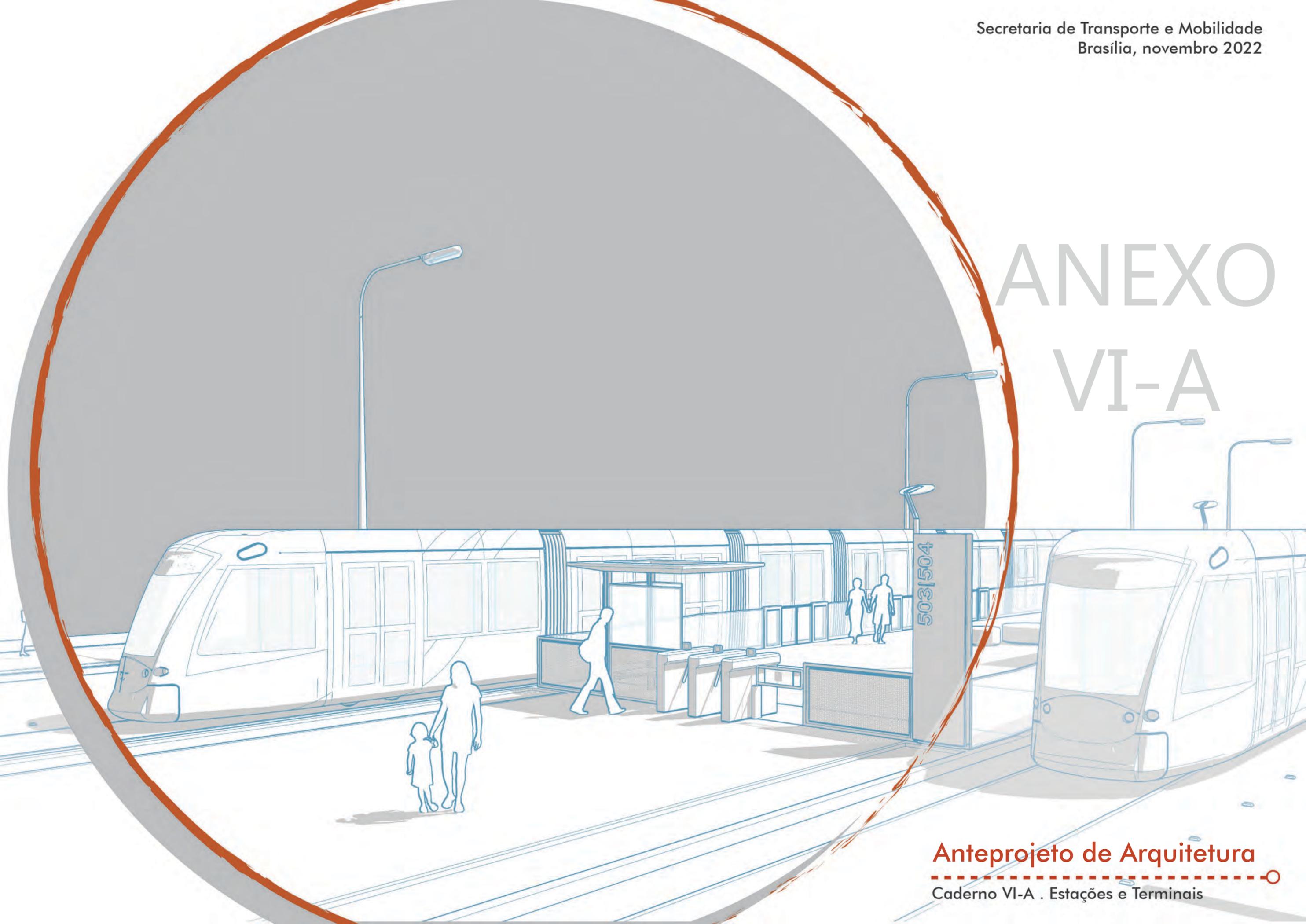
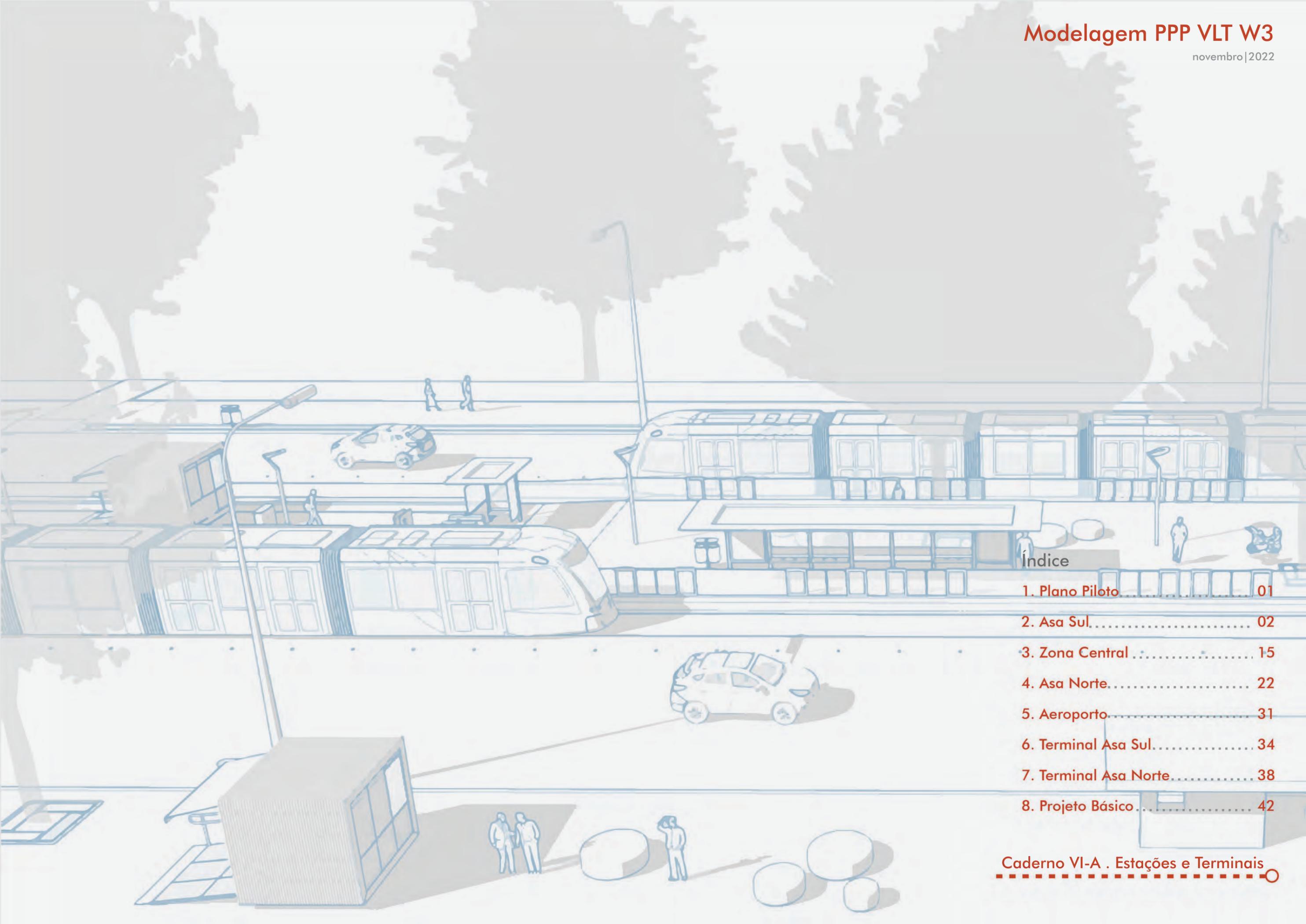


ANEXO VI-A



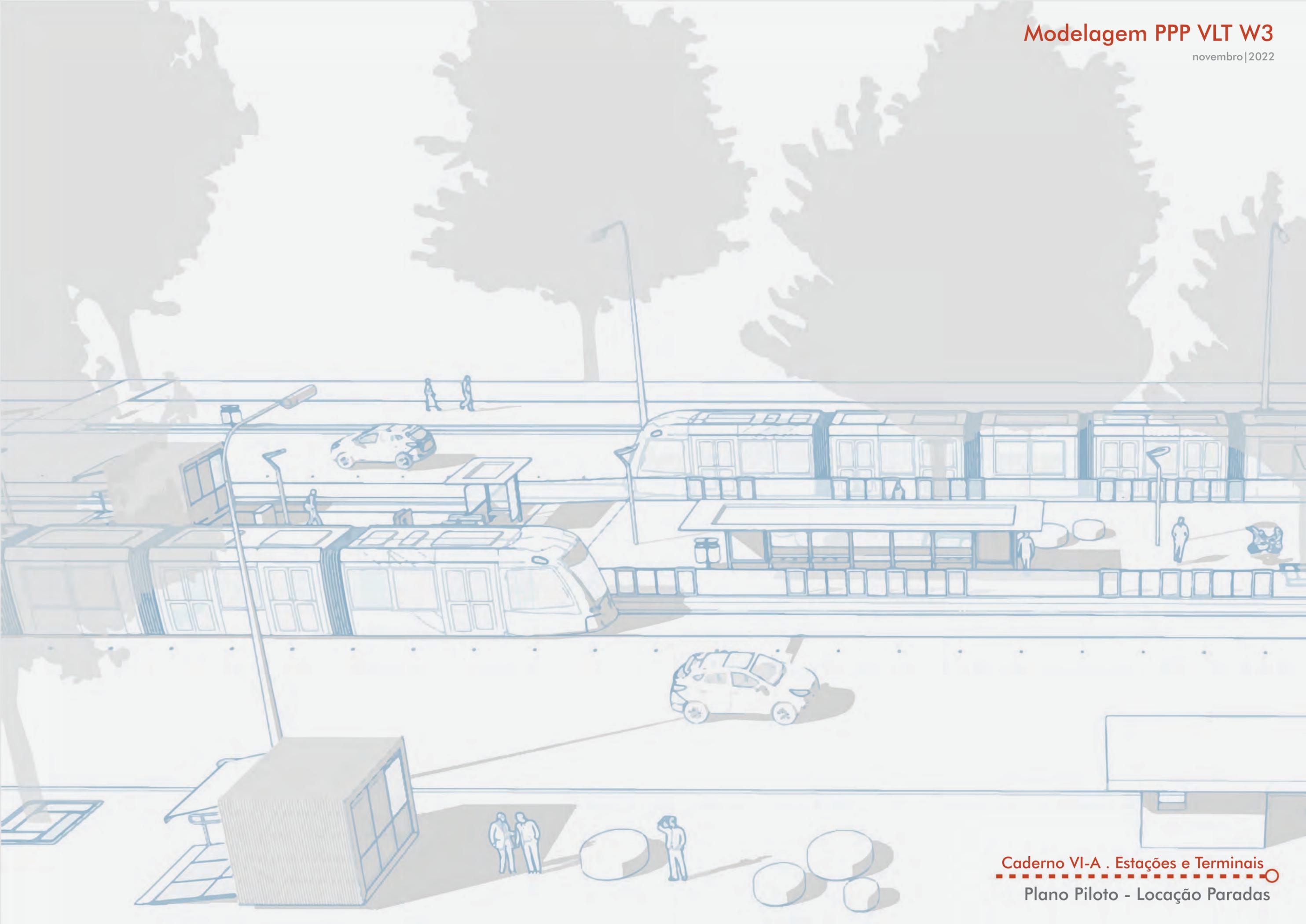
Anteprojeto de Arquitetura

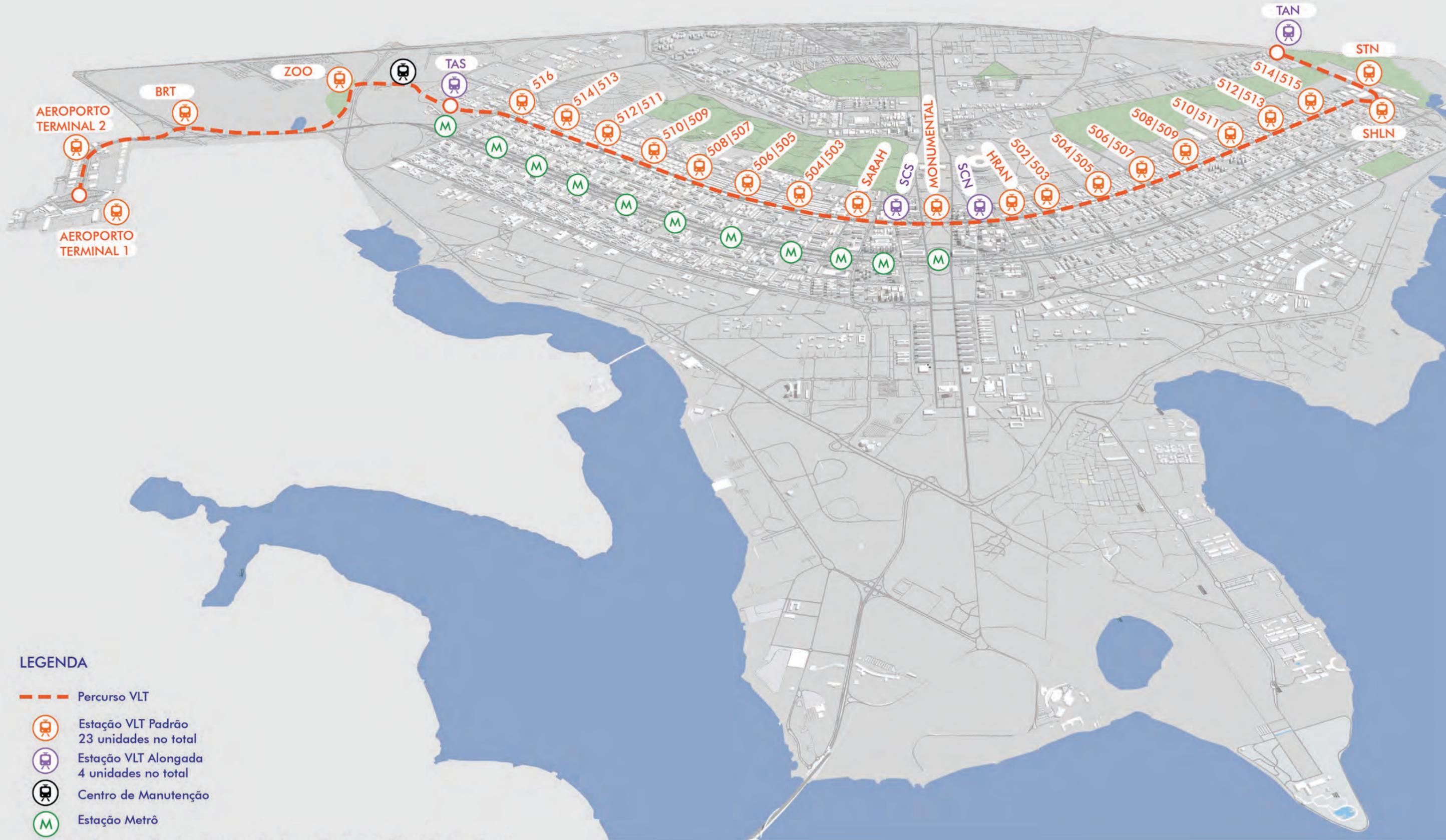
-----○
Caderno VI-A . Estações e Terminais



Índice

1. Plano Piloto.....	01
2. Asa Sul.....	02
3. Zona Central.....	15
4. Asa Norte.....	22
5. Aeroporto.....	31
6. Terminal Asa Sul.....	34
7. Terminal Asa Norte.....	38
8. Projeto Básico.....	42

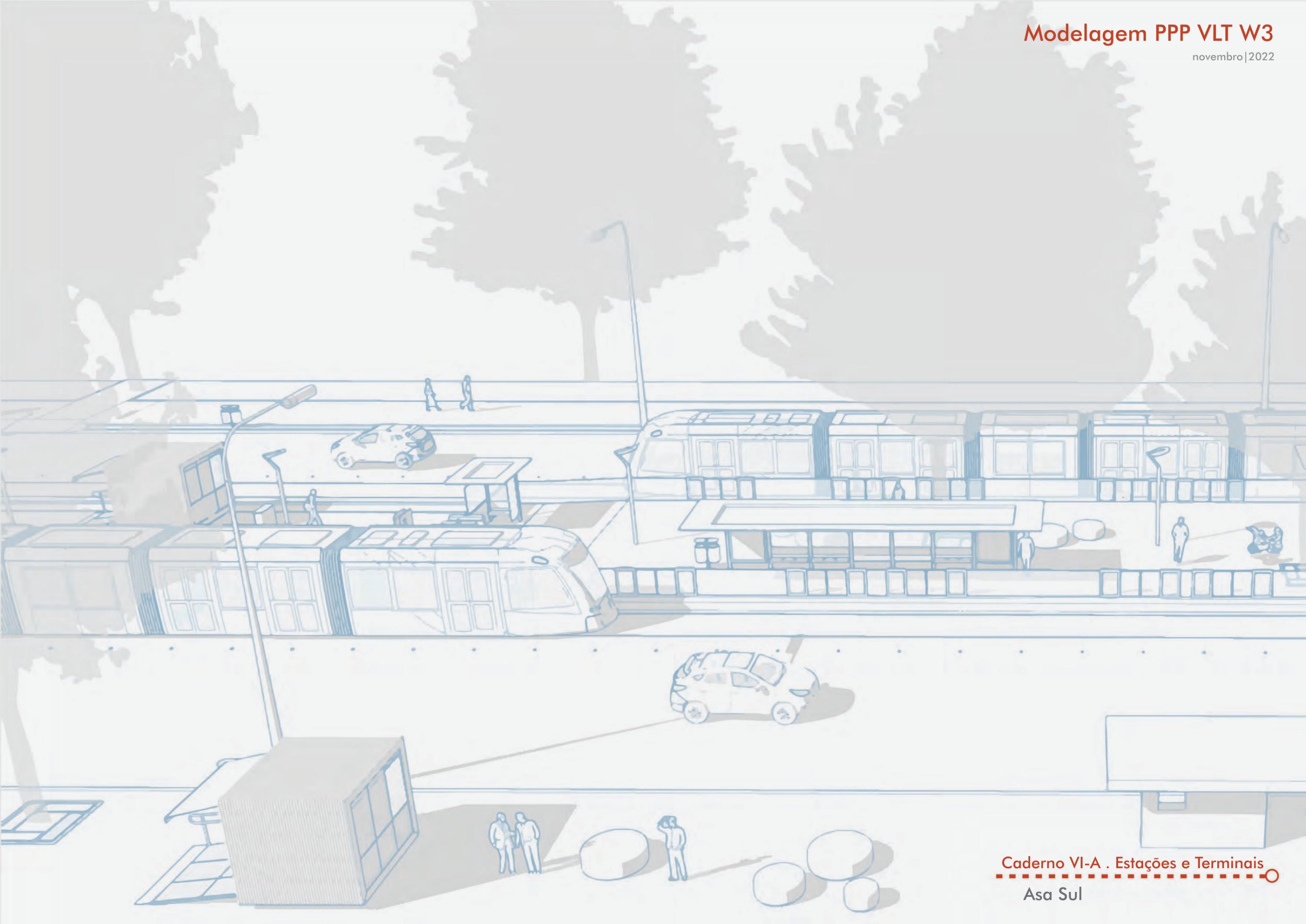




LEGENDA

- Percurso VLT
- Estação VLT Padrão
23 unidades no total
- Estação VLT Alongada
4 unidades no total
- Centro de Manutenção
- Estação Metrô

*obs: Os números indicados são referentes à quantidade total (Asa Sul e Asa Norte)





Planta Geral Asa Sul
 Localização Paradas

LEGENDA

- - - Percurso VLT
-  Estação VLT Padrão
8 unidades
-  Estação VLT Alongada
1 unidade
-  Estação Metrô

O Projeto de implantação de Veículo Leve sobre Trilhos - VLT - prevê a requalificação da avenida W3 Sul e Norte a partir do princípio das Ruas Completas ("Complete Streets"), que são aquelas projetadas e operadas para permitir o uso seguro e oferecer mobilidade adequada a todos os seus usuários. Nesse universo, incluem-se pessoas de todas as idades e possibilidades motoras, independente de estarem circulando como motoristas, pedestres, ciclistas ou usuários de transportes públicos.

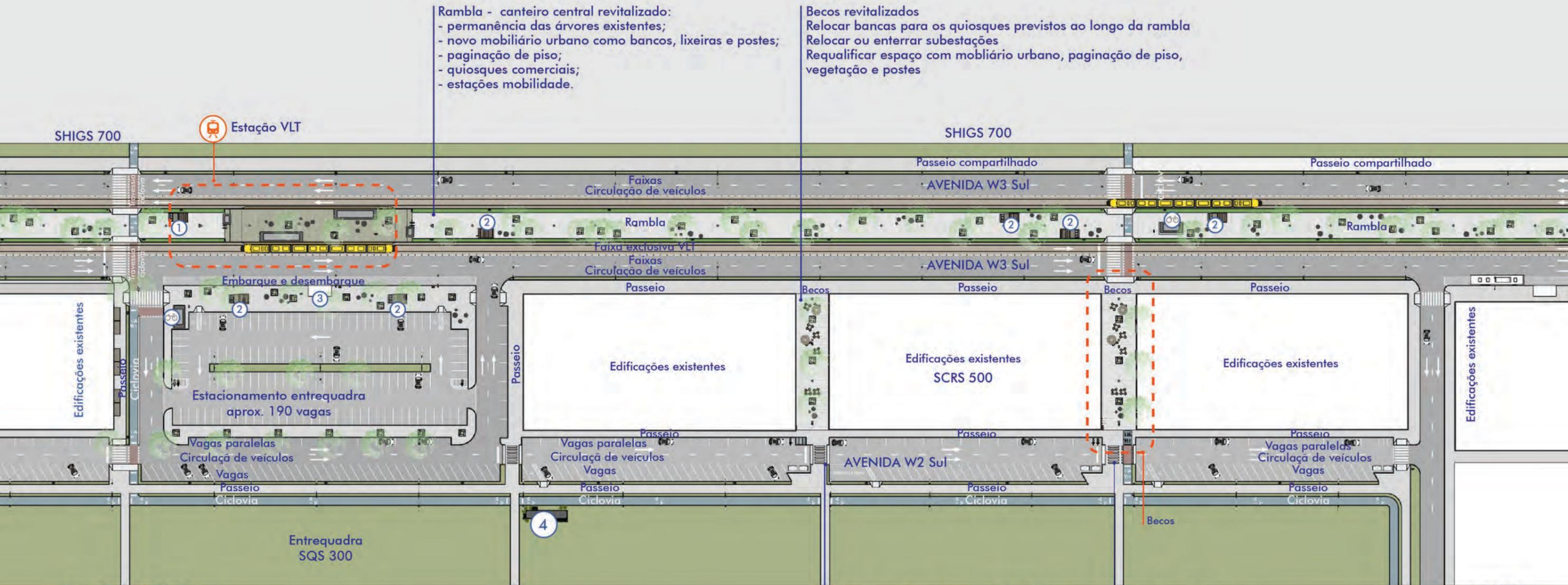
Ao longo de todo o Plano Piloto as estações de VLT estarão dispostas a uma distância média de 700m umas das outras. Partindo da Asa Sul, da estação TAS -Zoo, tem-se a Estação TAS (pátio de manobras), a partir daí as estações coincidem com os estacionamentos existentes nas entrequadras: 515/516, 513/514, 511/512, 509/510, 507/508, 505/506, 503/504. A última estação da Asa Sul é a Estação Sarah, no SMHS.

O projeto das estações considerou: a demanda de usuários estimada durante os horários de pico; o comprimento operável - máximo - dos trens que servirão a estação; o papel de cada estação na rede (seja origem/destino, terminal ou estação de transferência); o nível de conectividade com outros modos de transporte; e o potencial de expansão da estação, caso venha a ser necessário no futuro.

O canteiro central da W3 manterá a largura original de 10m em todo o seu percurso. Os cruzamentos semaforizados serão mantidos, enquanto os retornos e vagas para veículos serão eliminados para dar maior fluidez ao percurso do trem, minimizando atraso e o tempo de espera nas interseções, o que melhora a segurança e a velocidade de operação.



Para a implementação das estações na Asa Sul foi adotada a opção de locação nos eixos das entrequadras 500 – no eixo dos bolsões de estacionamento. A exceção é a entrequadra 516 sul, que foi deslocada para ficar em frente ao Setor Hospitalar Sul.



Rambla - canteiro central revitalizado:
 - permanência das árvores existentes;
 - novo mobiliário urbano como bancos, lixeiras e postes;
 - paginação de piso;
 - quiosques comerciais;
 - estações mobilidade.

Becos revitalizados
 Relocar bancas para os quiosques previstos ao longo da rambla
 Relocar ou enterrar subestações
 Requalificar espaço com mobiliário urbano, paginação de piso, vegetação e postes

Planta Baixa W3 Sul

nota: proposta em consonância com o projeto modelo de requalificação W3 Sul - SIV 054/2018

LEGENDA

- Estação Mobilidade Bicicleta e Patinete
- Quiosque tipo 1- módulo técnico 4,5 x 3,0m
- Quiosque tipo 2- comercial 3,0 x 3,0m
- Parada de ônibus original
- Subestação retificadora VLT - container 2,5 x 12m

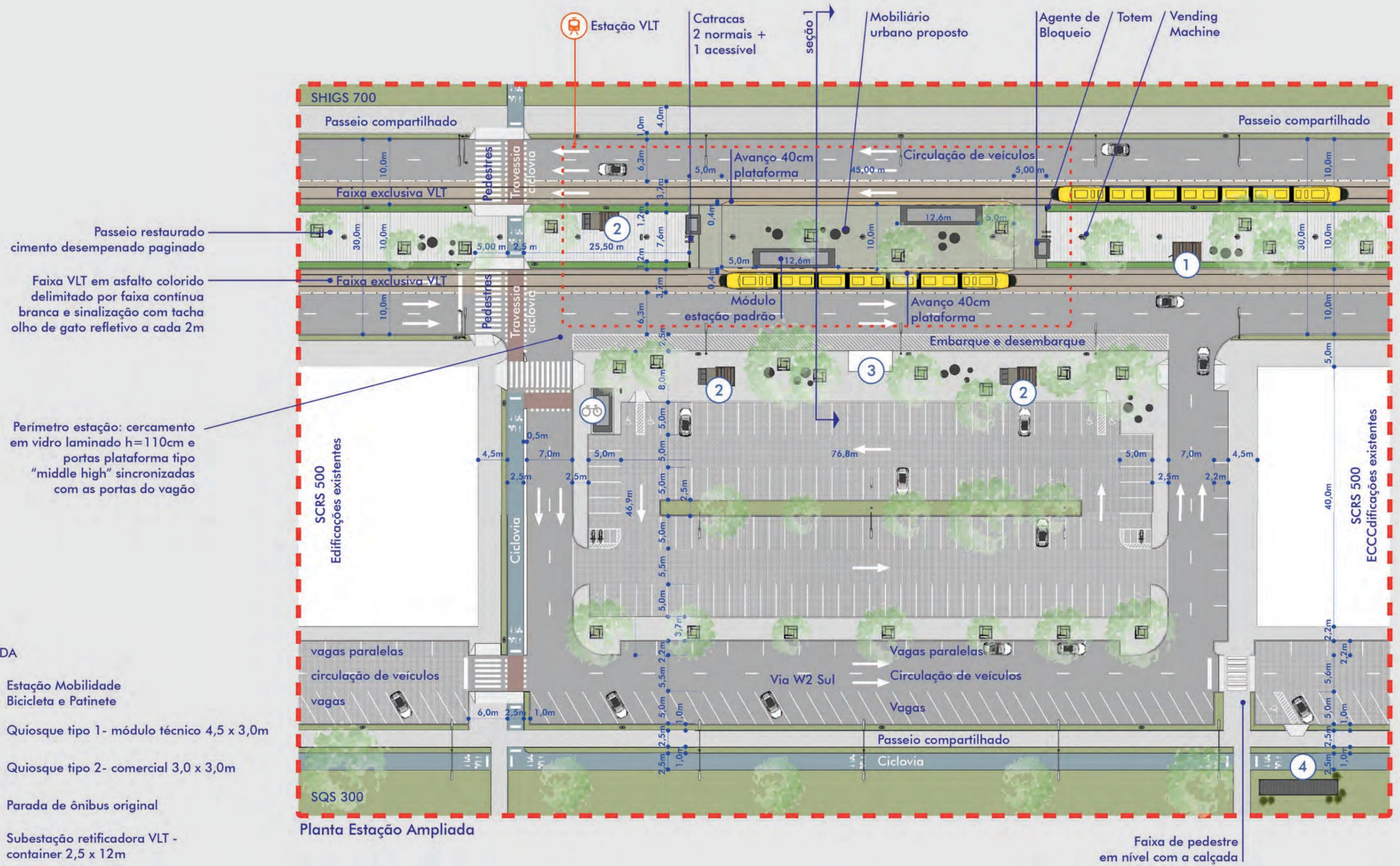
Faixa de pedestre SQS 300 em nível com a calçada

Faixa de pedestre em nível com a calçada CLM 300

A circulação segura de pedestres é garantida por meio da implantação de calçadas contíguas nos dois lados da avenida e a previsão de uma ampla "rambla" no canteiro central, bem como pela a remoção de barreiras que dificultam o tráfego de pedestres e bicicletas ao longo de todo trajeto. A "rambla" será projetada de maneira a proporcionar um percurso seguro e agradável ao pedestre, com iluminação adequada, mobiliário urbano (bancos, postes e lixeiras) e estações de mobilidade (áreas cobertas para equipamentos de mobilidade ativa, ou seja, patinetes e bicicletas).

Em consonância com o projeto de requalificação em execução na 512/511Sul, SIV 054/2018, o estudo propõe manter a continuidade das calçadas em frente às lojas voltadas para a W2 Sul. Para tanto, as vagas passarão a ser paralelas ao sentido da via. Além disso, o piso será intertravado e as faixas de pedestres elevadas.

Além disso, há previsão de alguns quiosques de apoio para comércios de pequeno porte, com o objetivo de relocar e abrigar as atividades hoje desenvolvidas em pequenas construções nos becos da Avenida W3. Os quiosques próximos às estações são diferenciados, por que tem um módulo a mais para instalações sanitárias que irão servir aos funcionários da rede operadora dos trens, de maneira a atender as leis trabalhistas.



Passeio restaurado cimento desempenado paginado

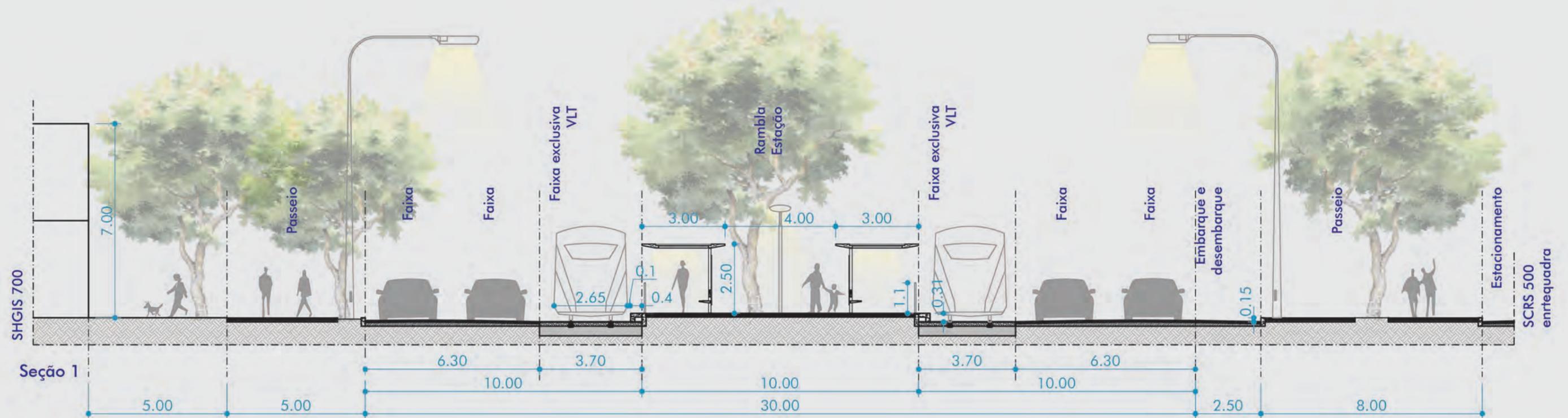
Faixa VLT em asfalto colorido delimitado por faixa contínua branca e sinalização com tacha olho de gato refletivo a cada 2m

Perímetro estação: cercamento em vidro laminado h=110cm e portas plataforma tipo "middle high" sincronizadas com as portas do vagão

LEGENDA

-  Estação Mobilidade Bicicleta e Patinete
-  Quiosque tipo 1- módulo técnico 4,5 x 3,0m
-  Quiosque tipo 2- comercial 3,0 x 3,0m
-  Parada de ônibus original
-  Subestação retificadora VLT - container 2,5 x 12m

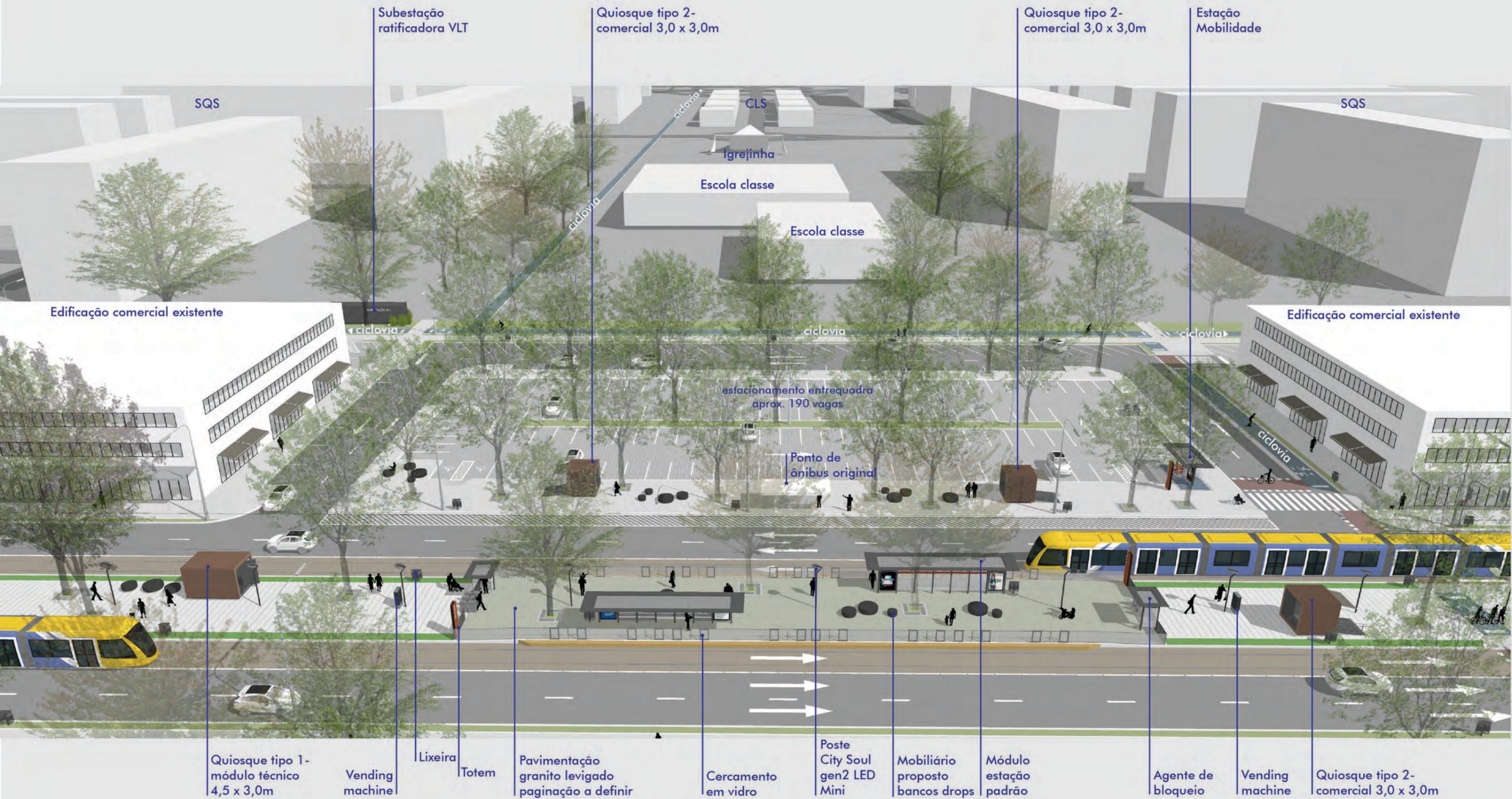
nota: proposta em consonância com o projeto modelo de requalificação W3 Sul - SIV 054/2018



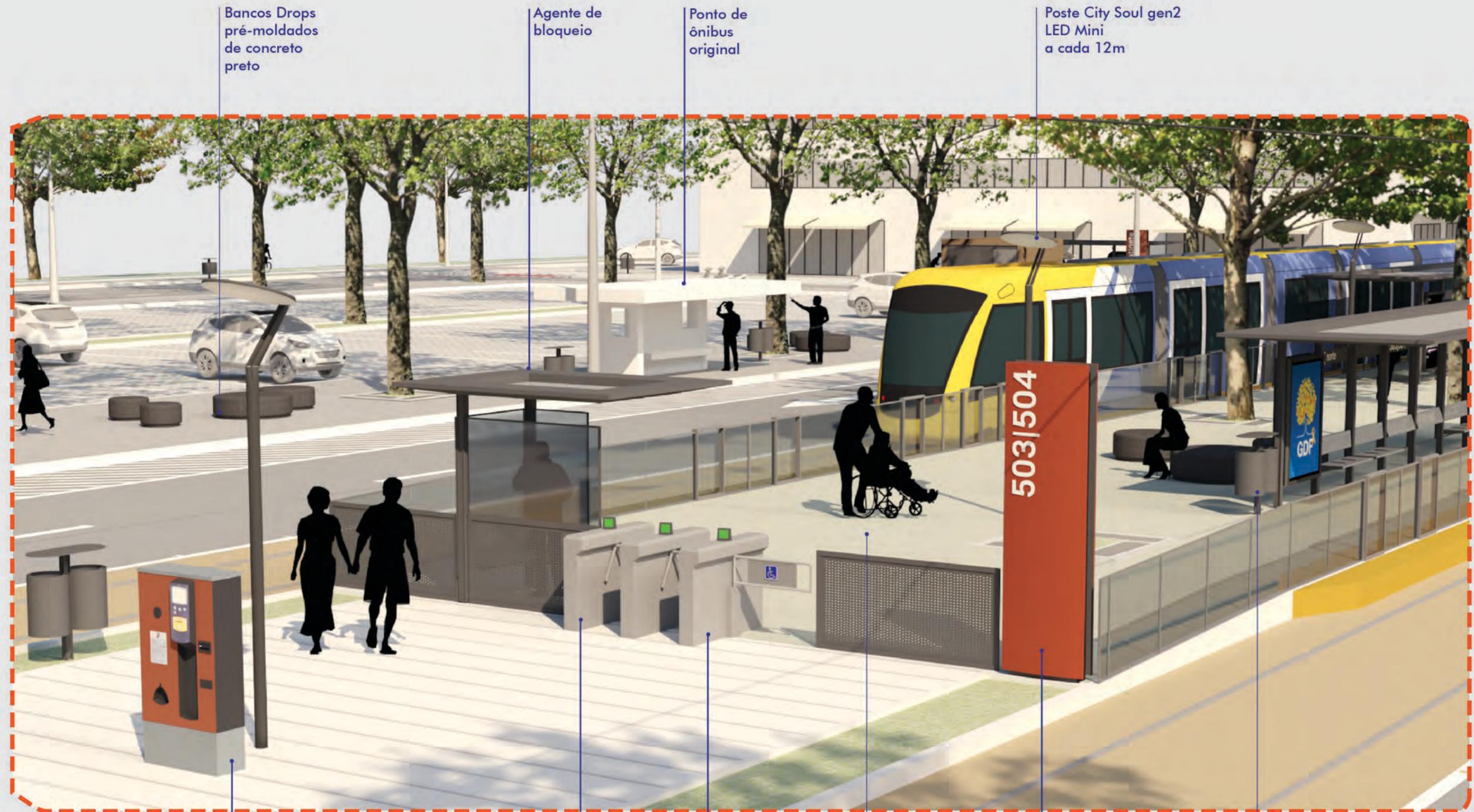
Módulo Estação Padrão - Perspectiva
nota: consultar prancha 42

O mobiliário urbano da avenida será desenvolvido de maneira a atender parâmetros de ergonomia e durabilidade. Os Paraciclos deverão atender o padrão do GDF, enquanto quiosques, bancos e demais elementos de mobiliário urbano serão desenhados de forma a incrementar a identidade visual da avenida. O projeto de paisagismo, a ser desenvolvido, deverá melhorar a estética visual da avenida, mas também torna-la mais segura e confortável para os pedestres. Do ponto de vista dos veículos, o paisagismo bem empregado emoldura a via com uma borda definida o que resulta em reduções gerais de velocidade.

O partido adotado para o módulo de abrigo da estação padrão é simples, de fácil montagem e de fácil manutenção. A preocupação com a durabilidade e o uso de materiais sustentáveis, assim como segurança e boa iluminação, permeou o projeto como um todo, de maneira a possibilitar a otimização e a rapidez na construção através da utilização de elementos modulados.







Bancos Drops pré-moldados de concreto preto

Agente de bloqueio

Ponto de ônibus original

Poste City Soul gen2 LED Mini a cada 12m

Vending machine

2 catracas normais

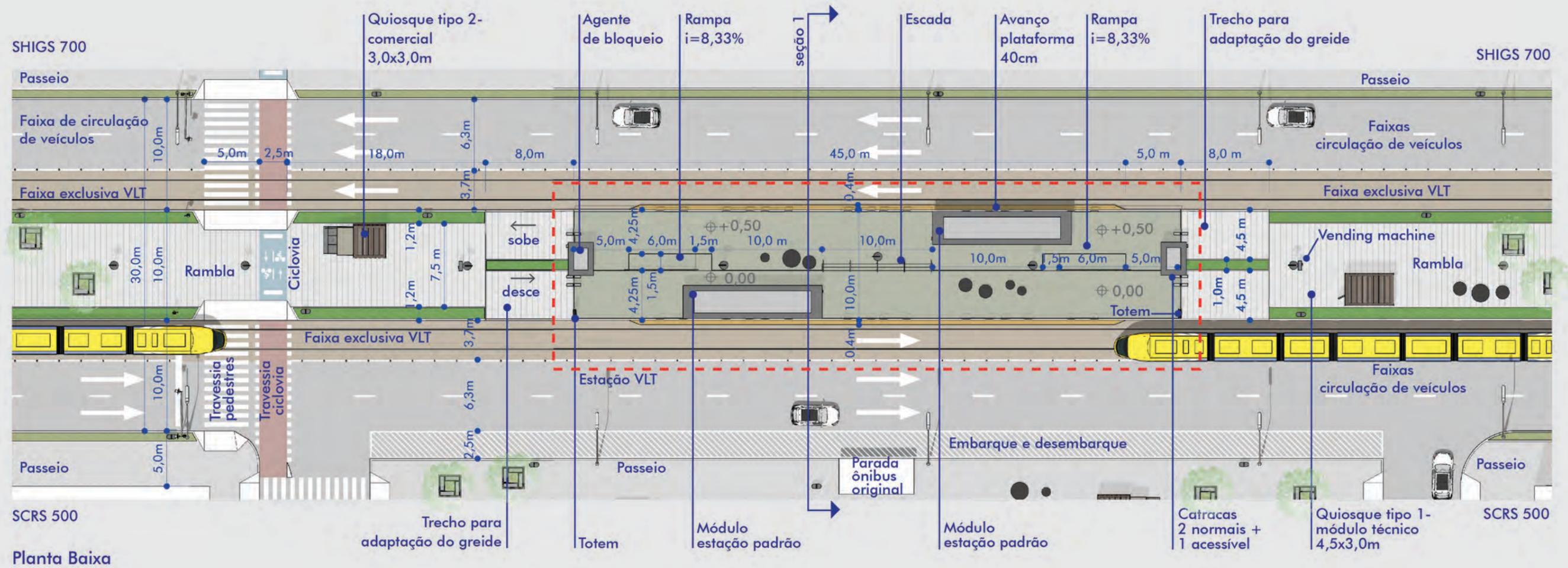
1 catraca acessível

Pavimentação granito levigado paginação a definir

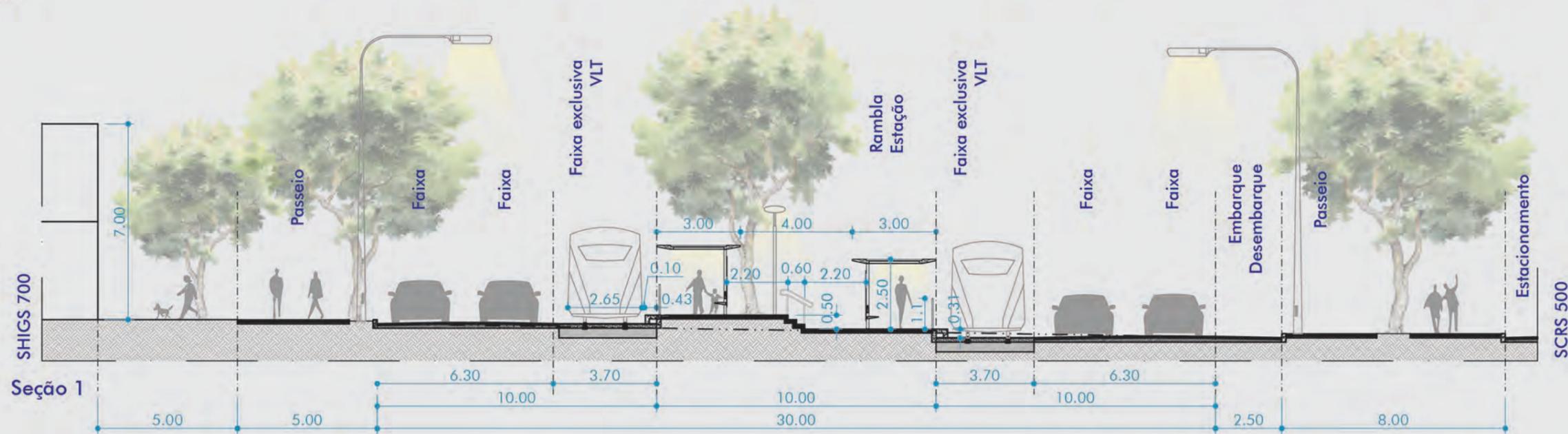
Totem

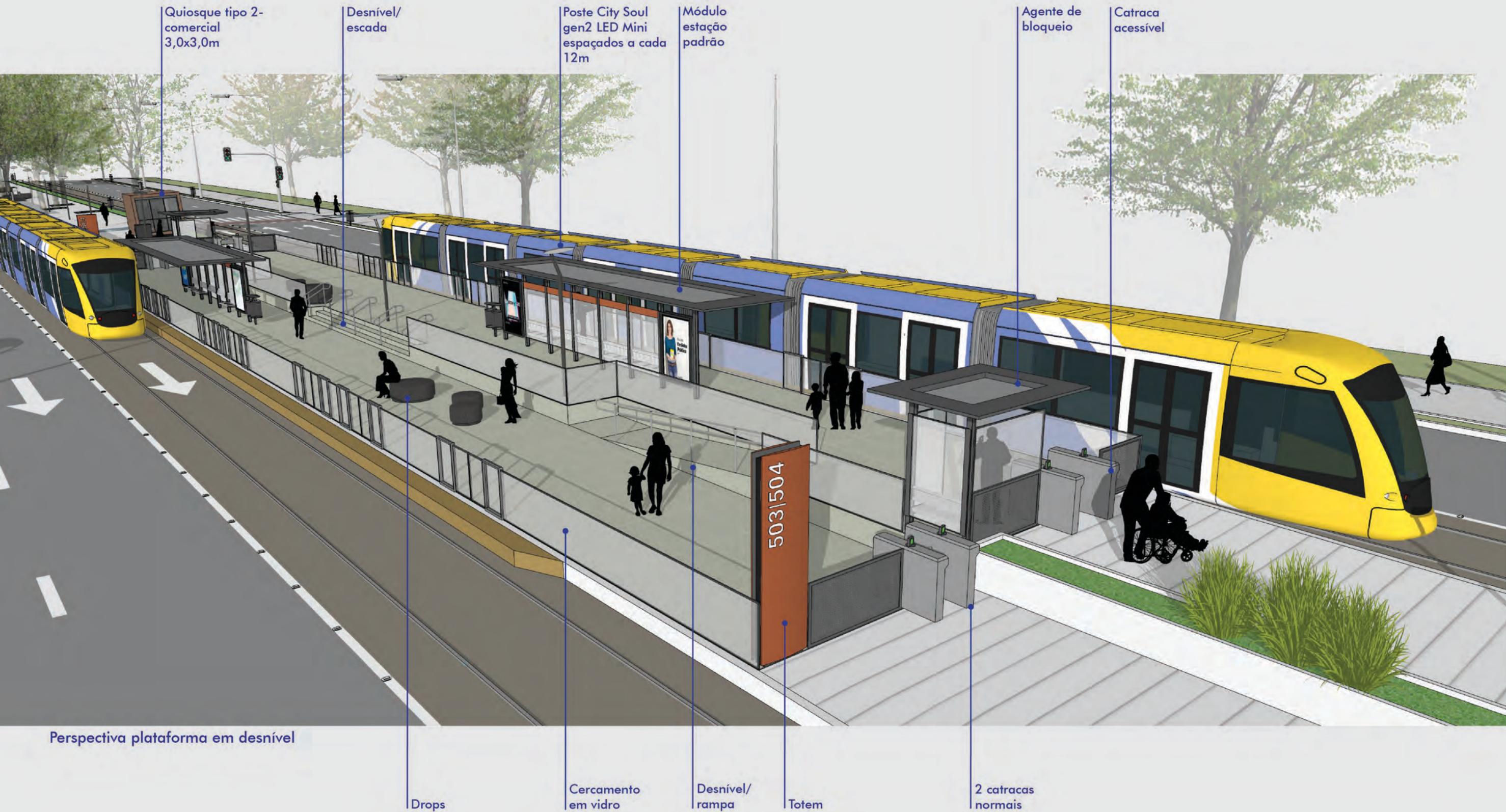
Lixeira metálica acabamento pintura cor ralacor 7016

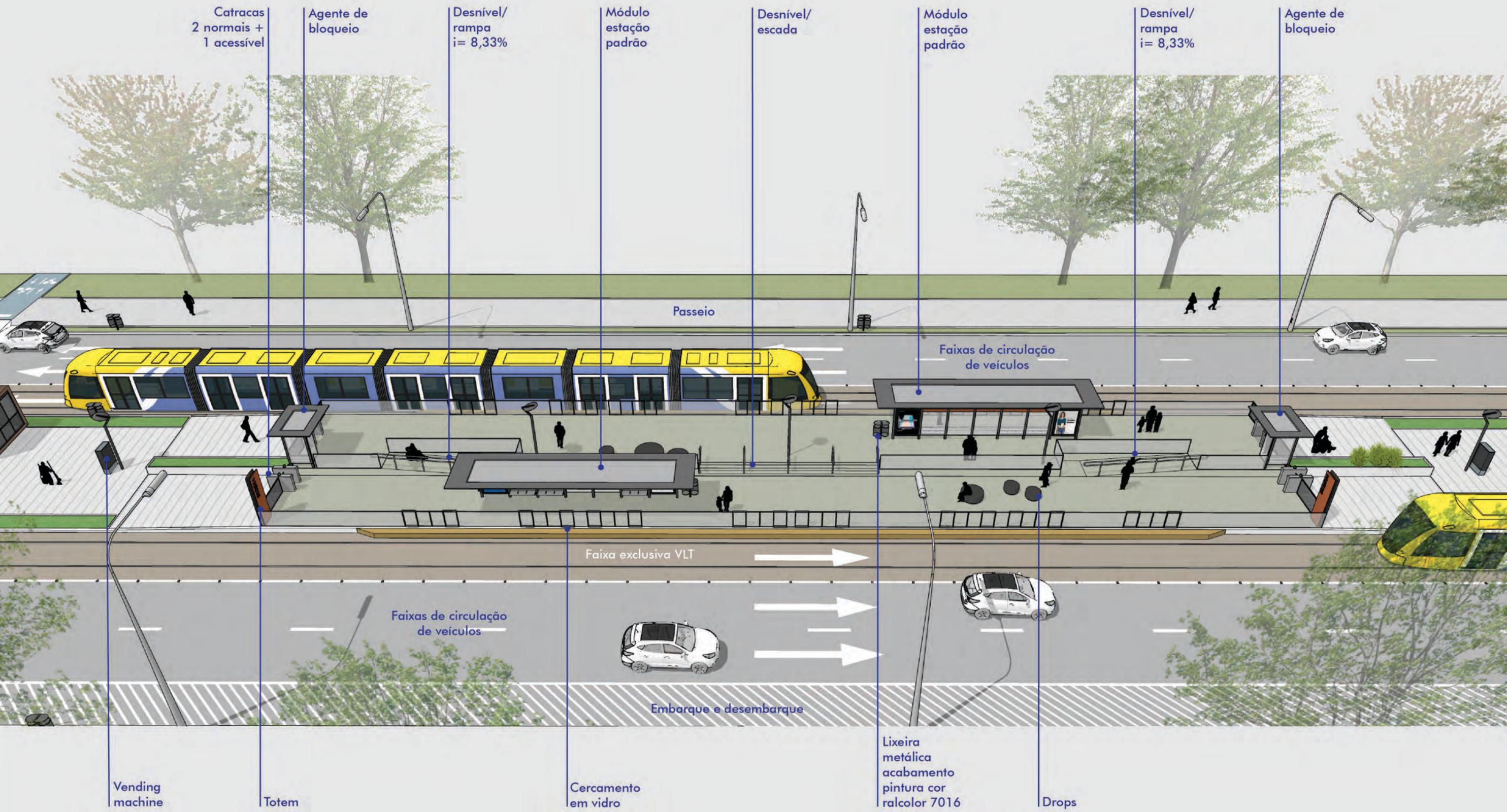
Destaca-se que foram adotados conceitos de estações com ampla permeabilidade visual, com áreas fechadas a uma altura não superior a 1,10 m (o detalhamento do anteprojeto irá definir), com portas de plataforma também baixas, sincronizadas com as portas do VLT.

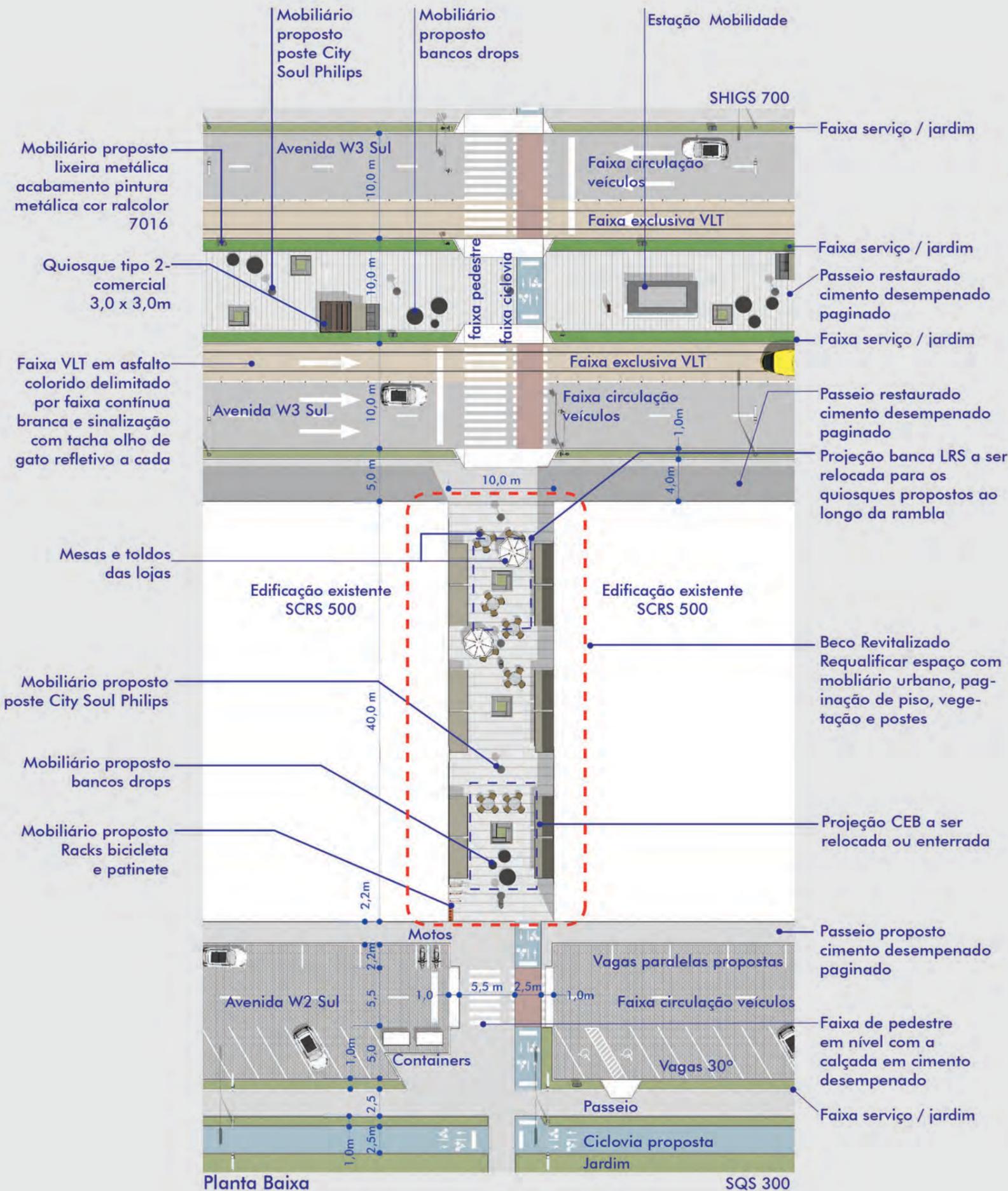


Planta Baixa



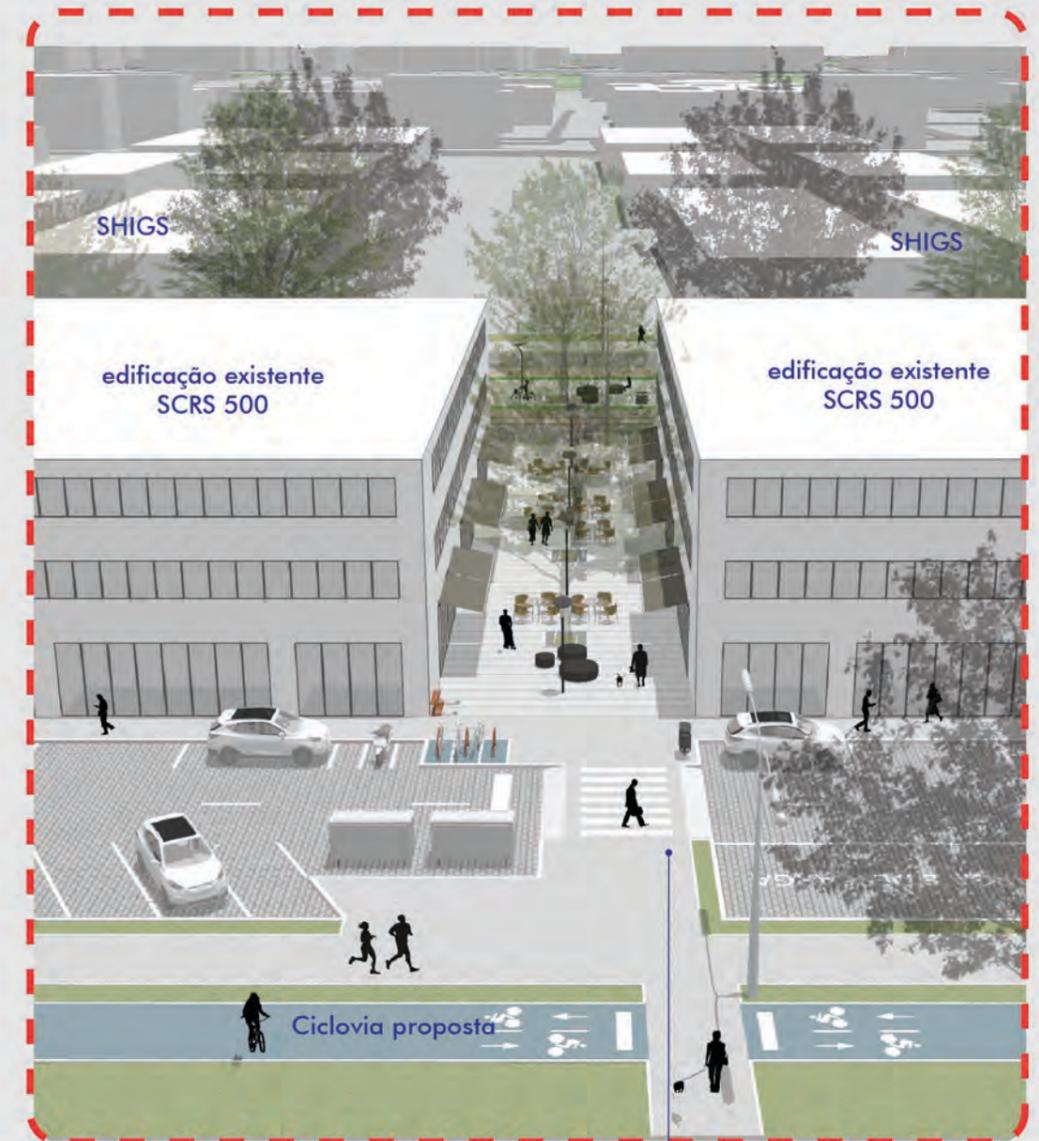






No processo de revitalização urbana da via W3, especial atenção será dada à integração das quadras 300 com a via W3, que hoje praticamente não existe. A situação atual dos becos de ligação é precária; são espaços sujos, perigosos e deteriorados. Logo, receberão um tratamento no sentido de integrá-los ao espaço urbano, evitando sua caracterização como espaço residual. Sendo assim, as CEBs serão enterradas ou relocadas e as bancas de revistas transferidas para o canteiro central da W3, a rambla. Será proposta a possibilidade de abrir fachadas e acessos às lojas laterais, com a provável utilização desse espaço por lojistas para acomodação de mesas, cadeiras, espaços de contemplação e de uso coletivo. As fachadas serão, portanto, requalificadas, o tratamento paisagístico irá incentivar uma melhor arborização e humanização do espaço e a ocupação será democrática, variada e sustentável.

Em consonância com o projeto de requalificação em execução na 512/511Sul, SIV 054/2018, o estudo propõe manter a continuidade das calçadas em frente às lojas voltadas para a W2 Sul. Para tanto, as vagas passarão a ser paralelas ao sentido da via. Além disso, o piso será intertravado e as faixas de pedestres elevadas.



Faixa de pedestre em nível com a calçada em cimento desempenado



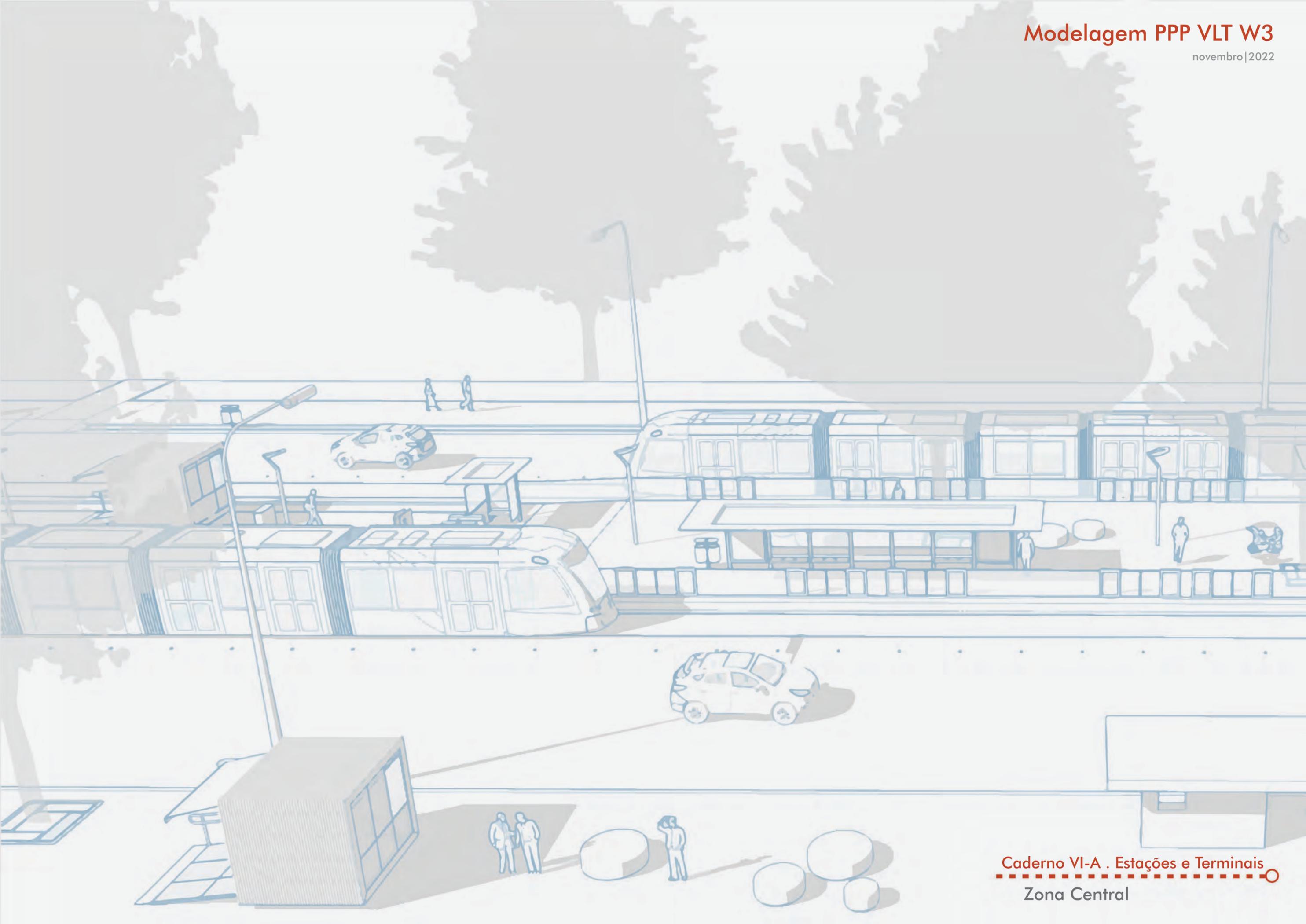
Perspectivas quiosque aberto

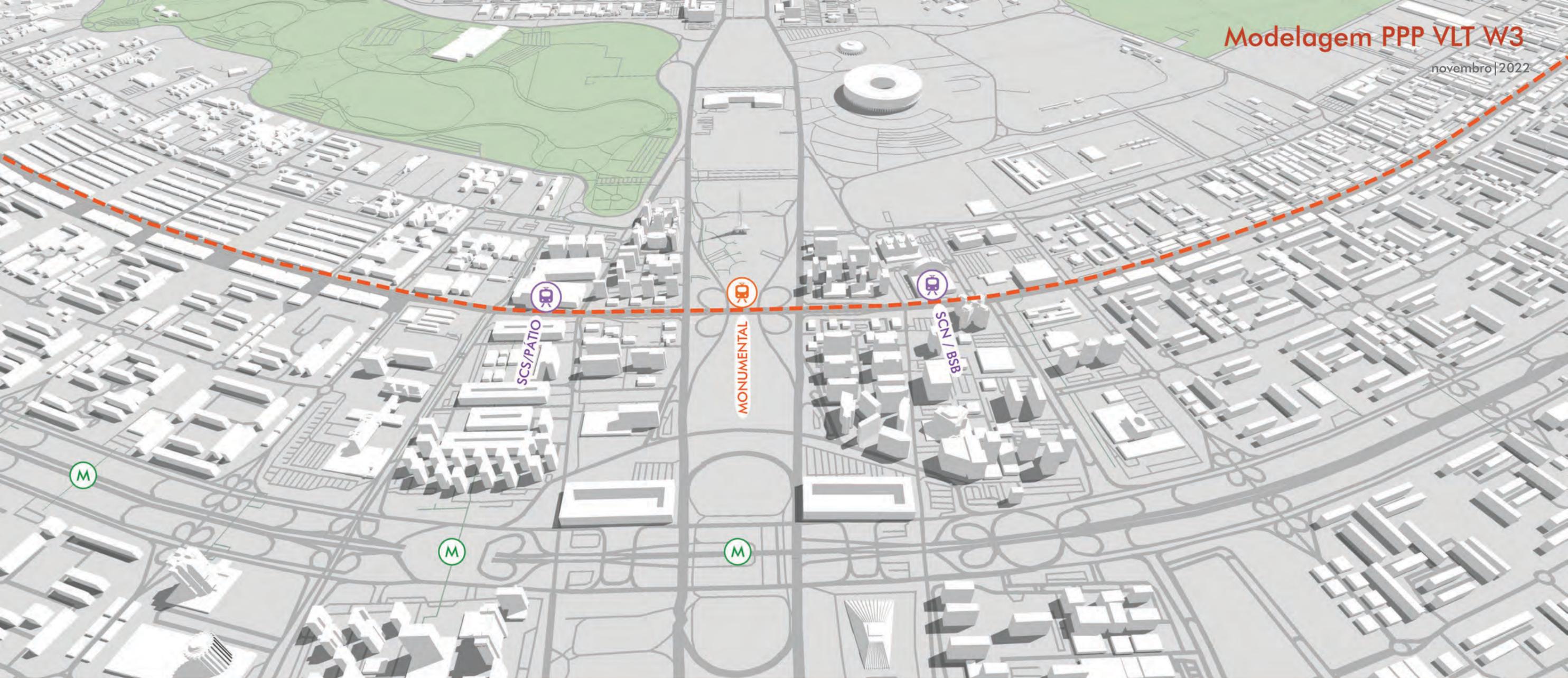
Relocar bancas para os quiosques previstos ao longo da rambla.
Consultar projeto básico pranchas 48 à 50



Perspectivas quiosque fechado







Planta Geral Zona Central
 Locação Paradas

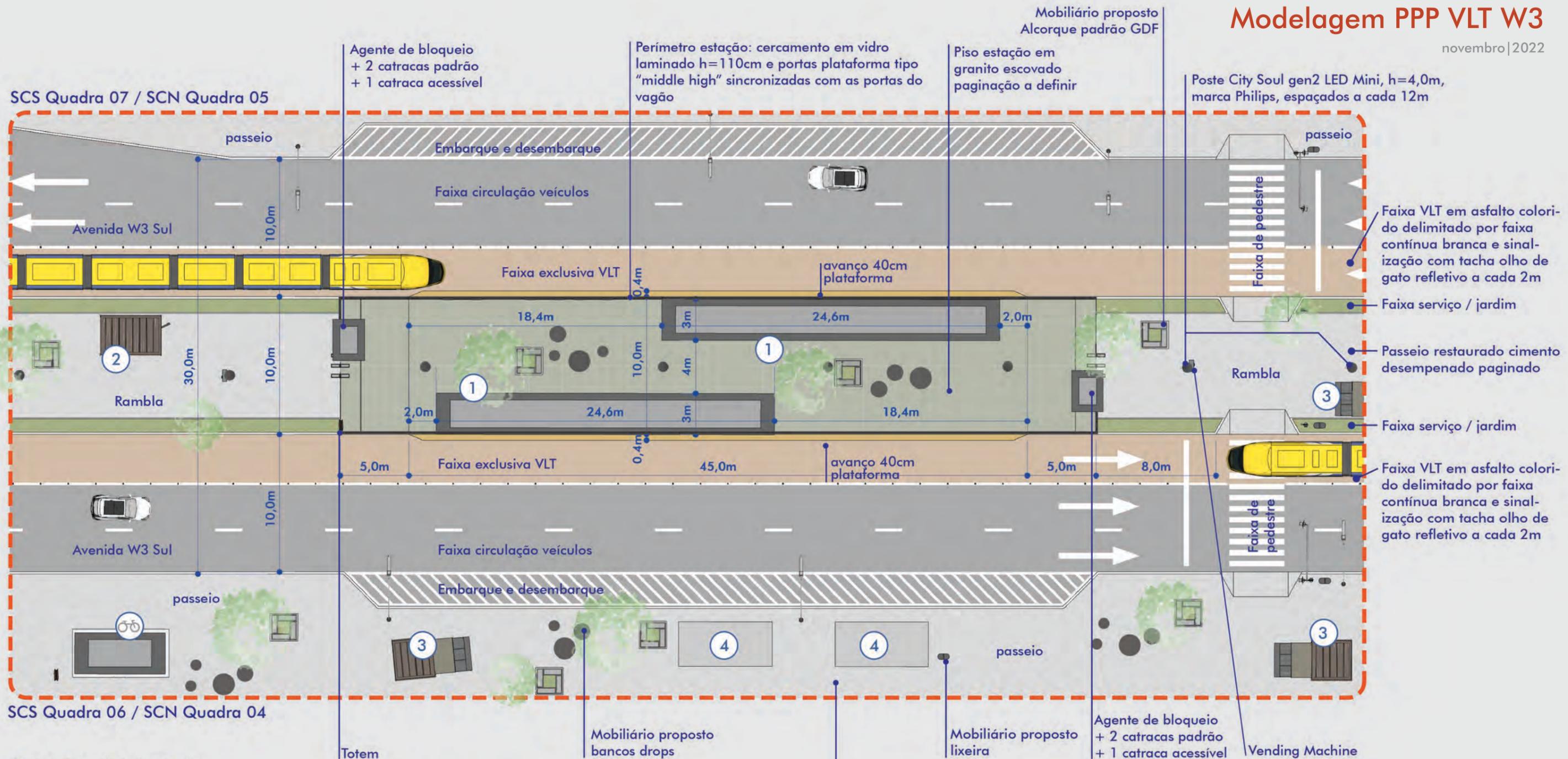
LEGENDA

- - - Percurso VLT
-  Estação VLT Padrão
1 unidades
-  Estação VLT Alongada
2 unidades
-  Estação Metrô

A Zona Central contará com as Estações Alongadas SCS/Pátio Brasil e SCN/Brasília Shopping e a Estação Eixo Monumental.

Assim como o TAS e o TAN, as Estações SCS e SCN serão alongadas, com o objetivo de abrigar uma significativa população que utilizará o sistema VLT, dado a intensa concentração de trabalho, comércio, serviços e lazer destas duas regiões.

A Estação Eixo Monumental é um importante “nó” de mobilidade dentro das características particulares dos principais eixos de transporte do Plano Piloto. Em um primeiro momento, a Estação, estrategicamente localizada no cruzamento da Via W3 com o Eixo Monumental, fará a integração com as linhas circulares nas vias S1 e N1 e, futuramente, com a Linha 02 do VLT, a ser implantada, conforme dispõe o PDTU. Em função dos diversos modais articulados, futuros e agora previstos, será um ponto privilegiado de acessibilidade e conectividade.



Planta Estação Alongada

Nota: equivale para as estações alongadas SCS/Pátio Brasil e SCN/Brasília Shopping

Legenda

- Estação Mobilidade Bicicleta e Patinete
- Estação alongada
- Quiosque tipo 1- módulo técnico 4,5 x 3,0m
- Quiosque tipo 2- comercial 3,0 x 3,0m
- Parada de ônibus original



Consultar detalhe prancha 43

Assim como o TAS e o TAN, as Estações SCS e SCN serão alongadas, com o objetivo de abrigar uma significativa população que utilizará o sistema VLT, dado a intensa concentração de trabalho, comércio, serviços e lazer destas duas regiões.

Poste City Soul gen2 LED Mini, h=4,0m, marca Philips, espaçados a cada 12m

Piso estação em granito escovado paginação a definir

Faixa VLT em asfalto colorido delimitado por faixa contínua branca e sinalização com tacha olho de gato refletivo a cada 2m



Setor Comercial Sul

Legenda

Estação Mobilidade Bicicleta e Patinete

- 1 Estação alongada
- 2 Quiosque tipo 1- módulo técnico 4,5 x 3,0m
- 3 Quiosque tipo 2- comercial 3,0 x 3,0m
- 4 Parada de ônibus original

Vending Machine

Passeio restaurado cimento desempenado paginado

Agente de bloqueio + 2 catracas padrão + 1 catraca acessível

Perímetro estação: cercamento em vidro laminado h=110cm e portas plataforma tipo "middle high" sincronizadas com as portas do vagão

Assim como o TAS e o TAN, as Estações SCS e SCN serão alongadas, com o objetivo de abrigar uma significativa população que utilizará o sistema VLT, dado a intensa concentração de trabalho, comércio, serviços e lazer destas duas regiões.



Legenda

Estação Mobilidade Bicicleta e Patinete

- 1 Estação alongada
- 2 Quiosque tipo 1- módulo técnico 4,5 x 3,0m
- 3 Quiosque tipo 2- comercial 3,0 x 3,0m
- 4 Parada de ônibus original

Agente de bloqueio
+ 2 catracas padrão
+ 1 catraca acessível

Vending Machine

Perímetro estação: cercamento em vidro laminado h=110cm e portas plataforma tipo "middle high" sincronizadas com as portas do vagão

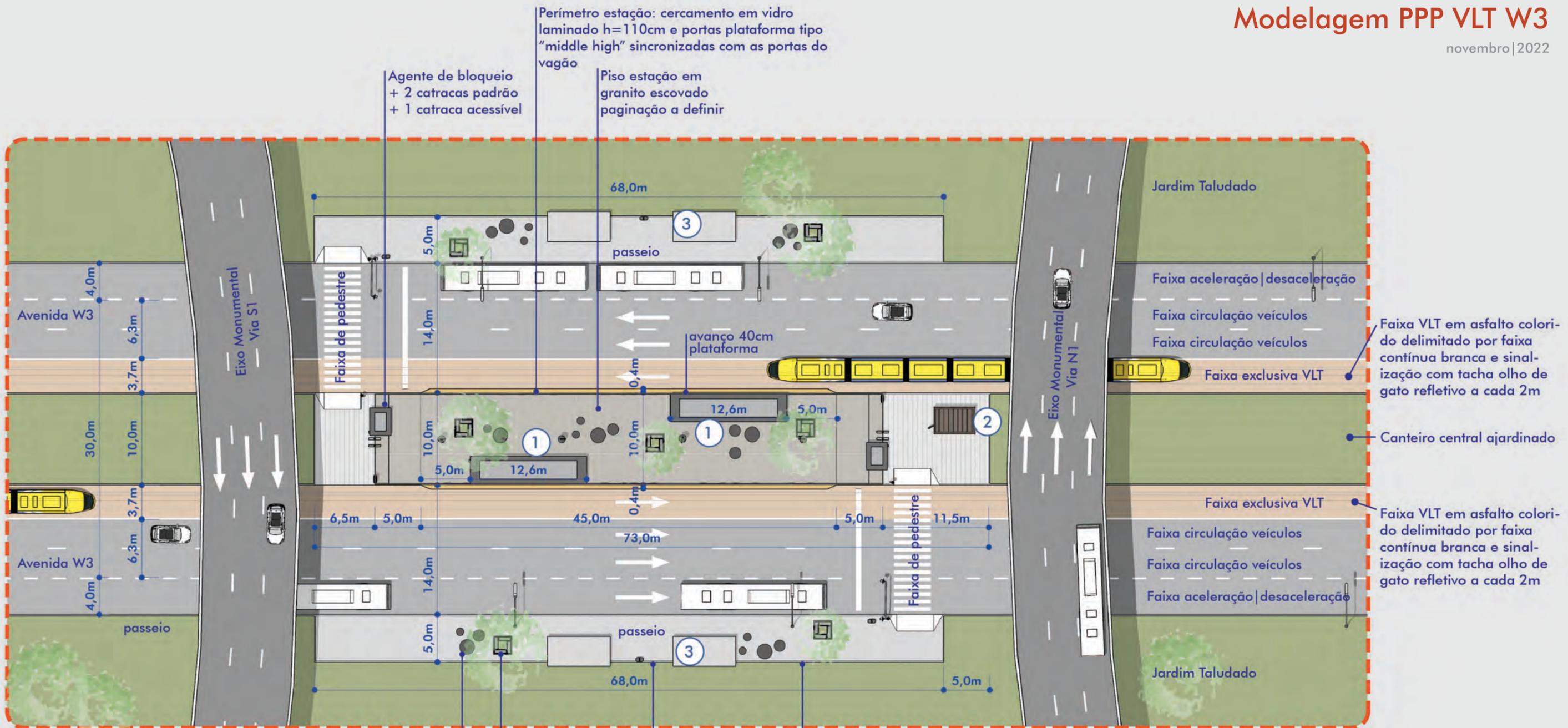
Passeio restaurado cimento desempenado paginado

Faixa VLT em asfalto colorido delimitado por faixa contínua branca e sinalização com tacha olho de gato refletivo a cada 2m

Poste City Soul gen2 LED Mini, h=4,0m, marca Philips, espaçados a cada 12m



A Estação Eixo Monumental é um importante “nó” de mobilidade dentro das características particulares dos principais eixos de transporte do Plano Piloto. Em um primeiro momento, a Estação, estrategicamente localizada no cruzamento da Via W3 com o Eixo Monumental, fará a integração com as linhas circulares nas vias S1 e N1 e, futuramente, com a Linha 02 do VLT, a ser implantada, conforme dispõe o PDTU. Em função dos diversos modais articulados, futuros e agora previstos, será um ponto privilegiado de acessibilidade e conectividade.



Planta Estação Eixo Monumental

- Mobiliário proposto bancos drops
- Mobiliário proposto Alcorque padrão GDF
- Mobiliário proposto lixeira
- Passeio cimento desempenado paginado



- Legenda
- 1 Estação padrão
 - 2 Quiosque tipo 1 - módulo técnico 4,5 x 3,0m
 - 3 Parada de ônibus



Totem

Módulo Estação
Alongada

Ponto de
ônibus

Eixo Monumental - Via S1

Av. W3



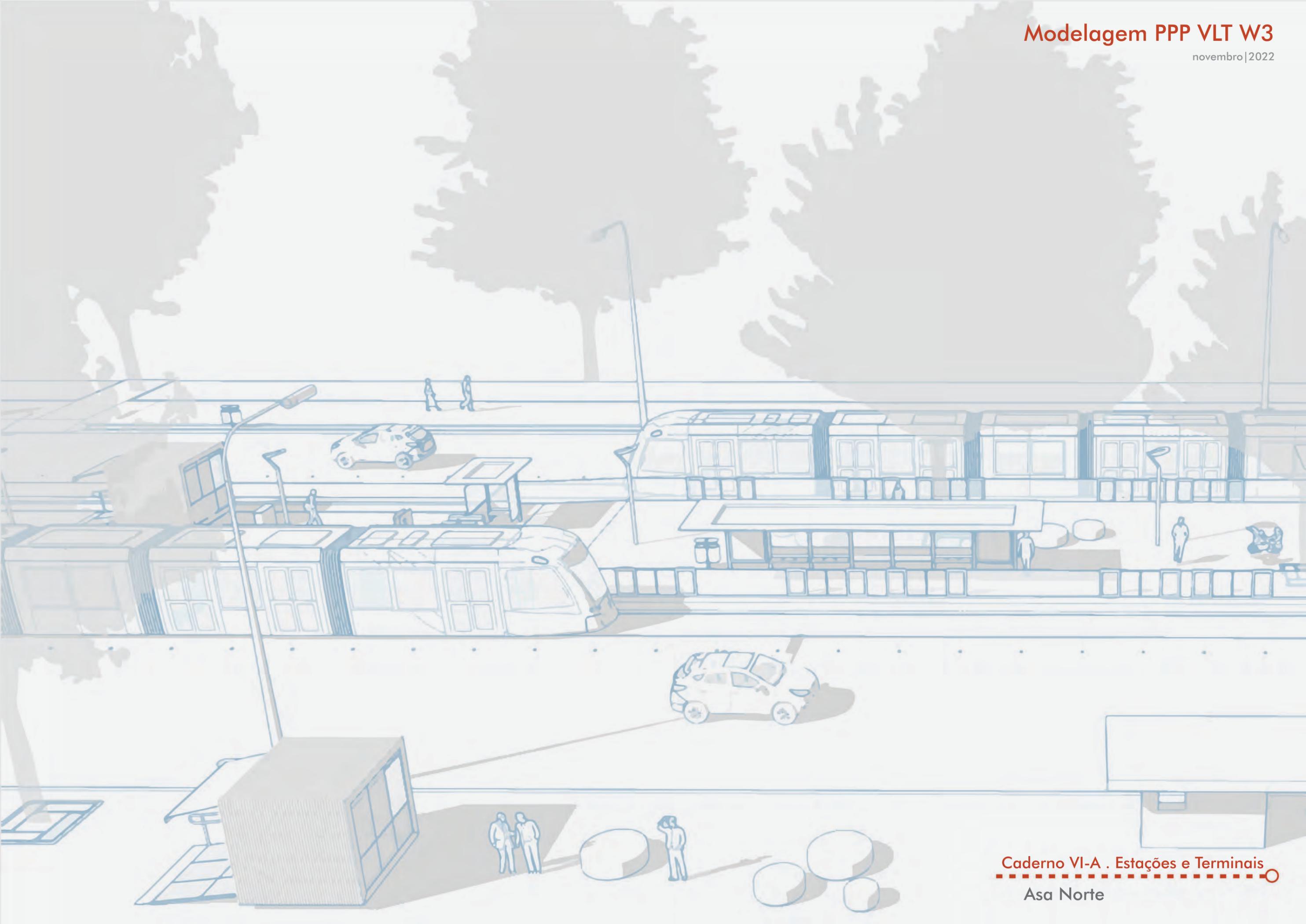
Estação

Eixo Monumental - Via N1

Mobiliário proposto
bancos drops

Mobiliário proposto
poste City Soul Philips

Faixa exclusiva
VLT





Planta Geral Asa Norte
Localização Paradas

LEGENDA

- - - Percurso VLT
-  Estação VLT Padrão
10 unidades
-  Estação VLT Alongada
1 unidade
-  Estação Metro

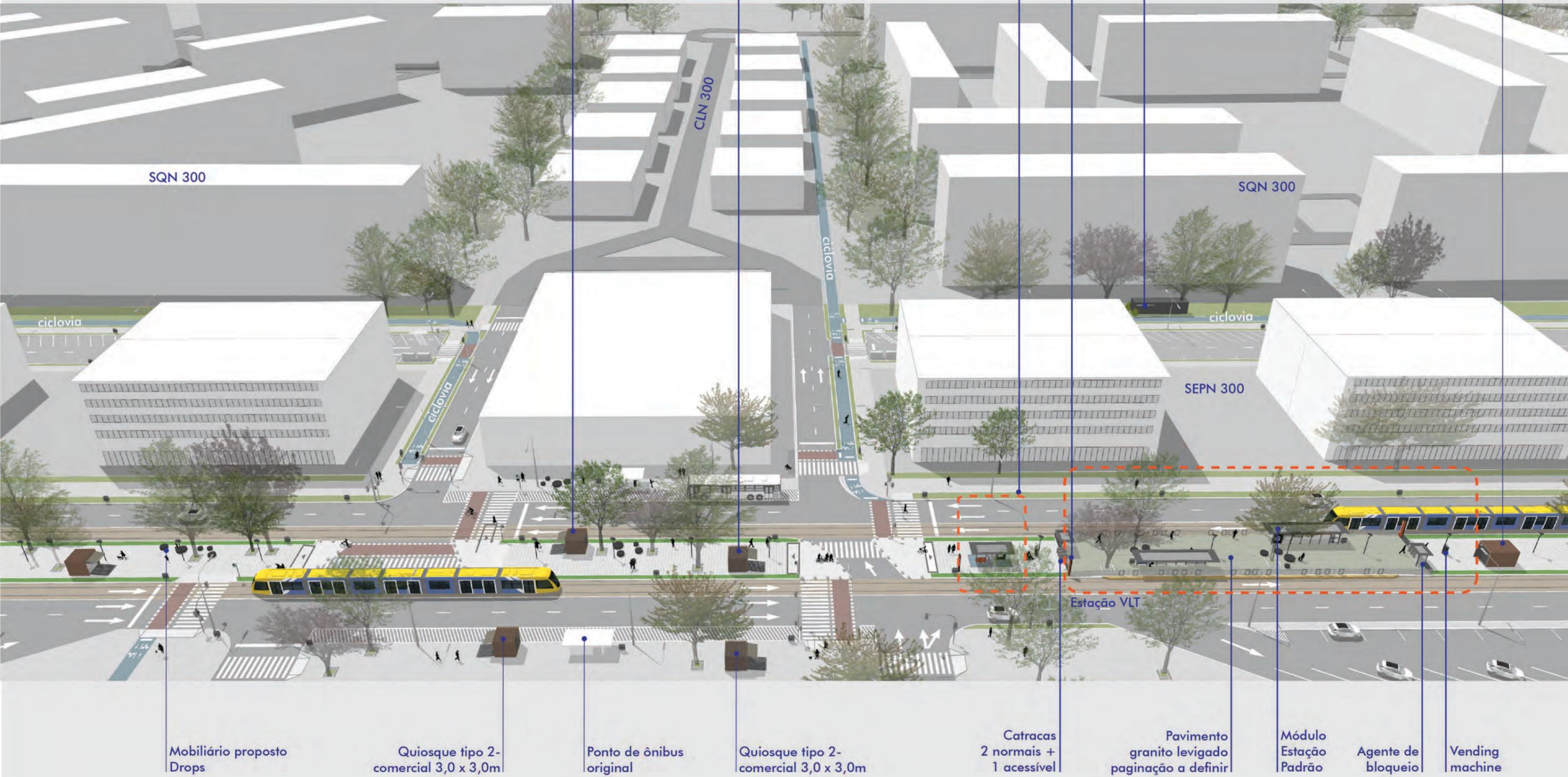
O Projeto de implantação de Veículo Leve sobre Trilhos - VLT - prevê a requalificação da avenida W3 Sul e Norte a partir do princípio das Ruas Completas ("Complete Streets"), que são aquelas projetadas e operadas para permitir o uso seguro e oferecer mobilidade adequada a todos os seus usuários. Nesse universo, incluem-se pessoas de todas as idades e possibilidades motoras, independente de estarem circulando como motoristas, pedestres, ciclistas ou usuários de transportes públicos.

Ao longo de todo o Plano Piloto as estações de VLT estarão dispostas a uma distância média de 700m umas das outras. Na Asa Norte, tem-se a estação SRTVN/HRAN e as estações alinhadas às quadras comerciais: 502/503, 504/505, 506/507, 508/509, 510/511, 512/513, 514/515. Além das estações Setor Hospitalar Local Norte SHLN, Setor Terminal Norte STN (próximo à delegacia) e TAN/Noroeste (a cerca de 300m da EPIA).

O projeto das estações considerou: a demanda de usuários estimada durante os horários de pico; o comprimento operável - máximo - dos trens que servirão a estação; o papel de cada estação na rede (seja origem/destino, terminal ou estação de transferência); o nível de conectividade com outros modos de transporte; e o potencial de expansão da estação, caso venha a ser necessário no futuro.

O canteiro central da W3 manterá a largura original de 10m em todo o seu percurso. Os cruzamentos semaforizados serão mantidos, enquanto os retornos e vagas para veículos serão eliminados para dar maior fluidez ao percurso do trem, minimizando atraso e o tempo de espera nas interseções, o que melhora a segurança e a velocidade de operação.

Na Asa Norte as estações ficarão situadas antes das áreas dos comércios locais, ligeiramente deslocadas no sentido sul, de maneira a se alinharem com o eixo transversal de pedestres. Esta opção foi adotada para que a composição maior se ajustasse aos espaços da faixa de rolamento entre as faixas de passagem de pedestre



Quiosque tipo 2-
comercial 3,0 x 3,0m

Quiosque tipo 2-
comercial 3,0 x 3,0m

Estação Mobilidade
Bicicleta e Patinete

Totem

Subestação
retificadora
do VLT

Quiosque tipo 1-
Módulo técnico 4,5x3,0m

Mobiliário proposto
Drops

Quiosque tipo 2-
comercial 3,0 x 3,0m

Ponto de ônibus
original

Quiosque tipo 2-
comercial 3,0 x 3,0m

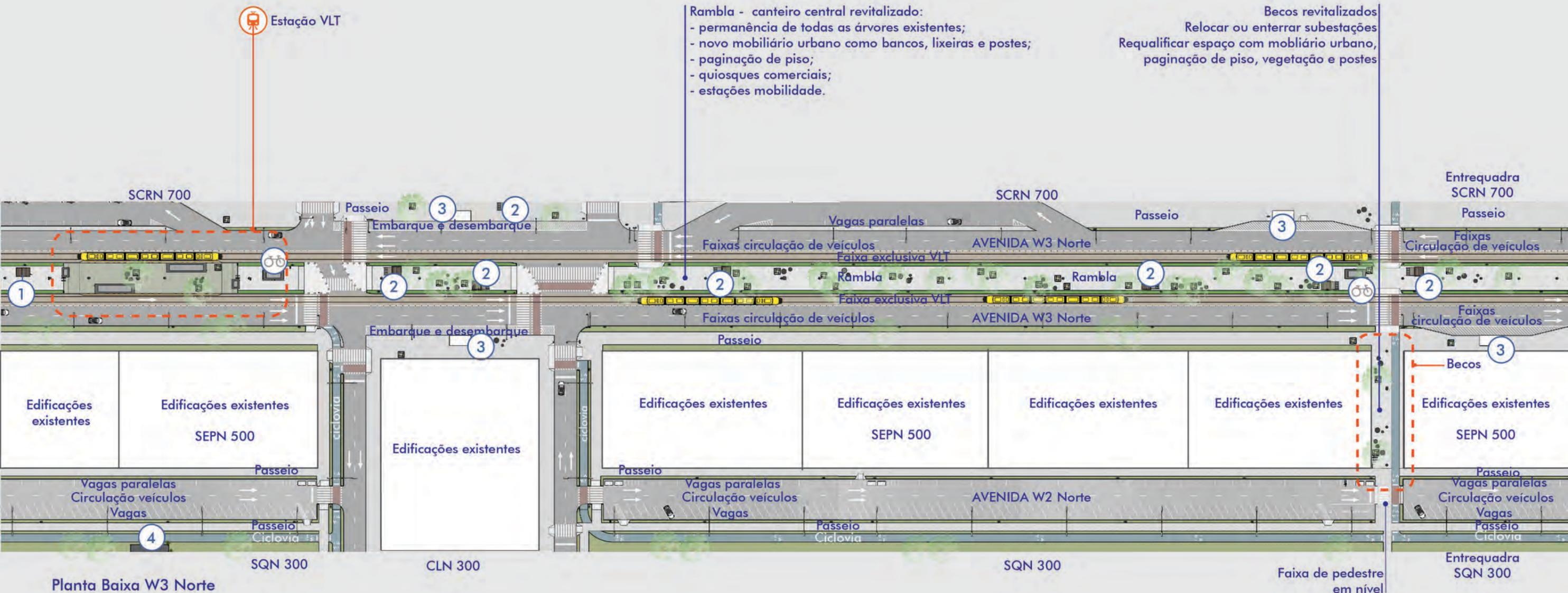
Catracas
2 normais +
1 acessível

Pavimento
granito levigado
paginação a definir

Módulo
Estação
Padrão

Agente de
bloqueio

Vending
machine



Planta Baixa W3 Norte

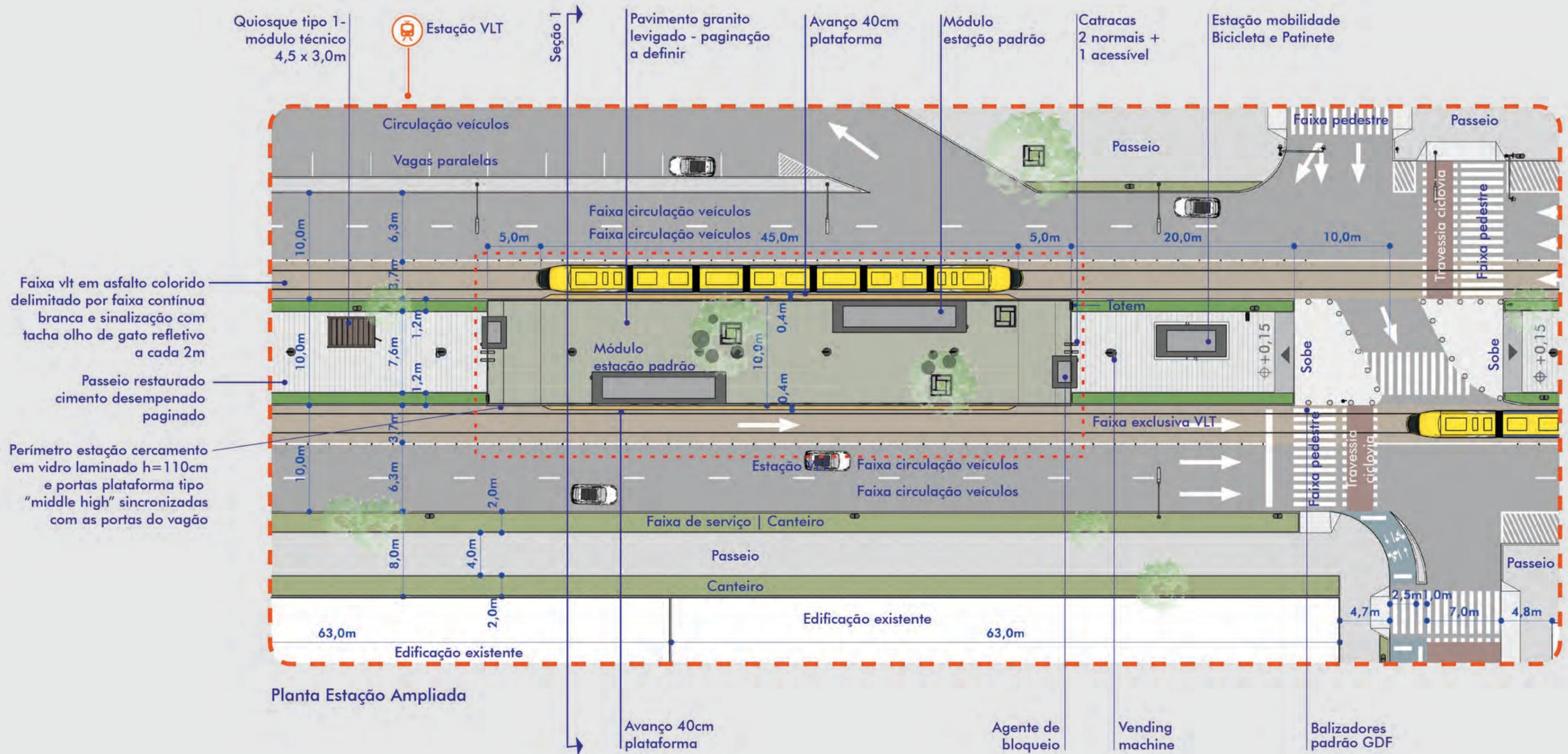
LEGENDA

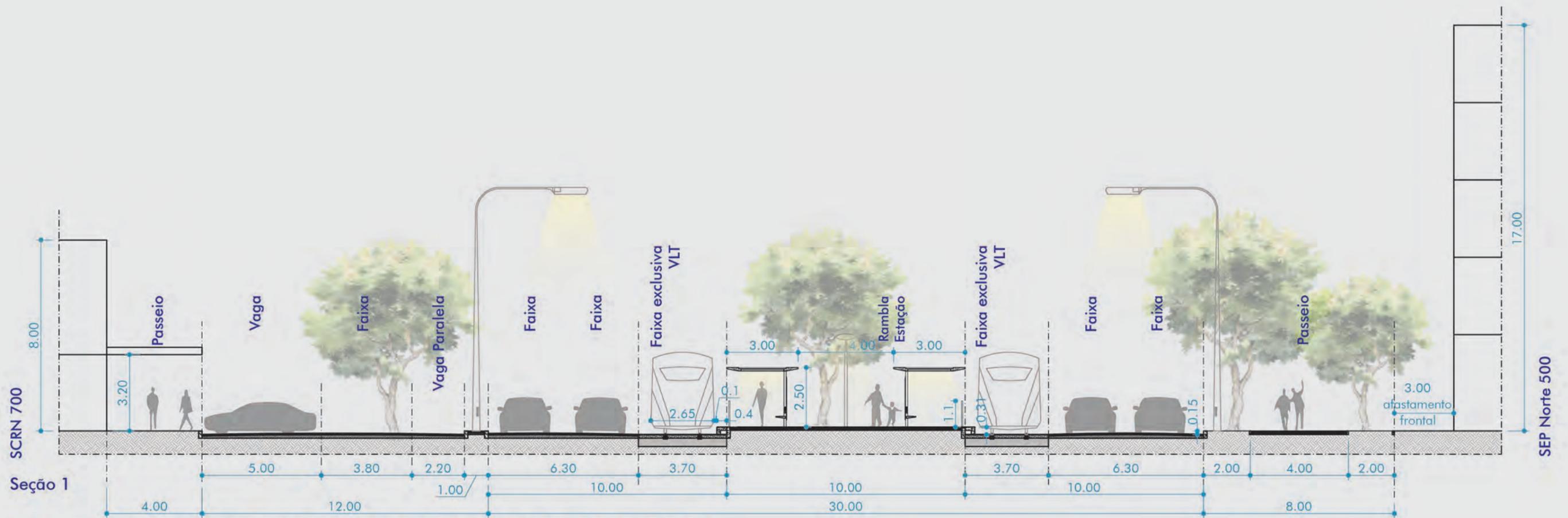
-  Estação Mobilidade Bicicleta e Patinete
-  Quiosque tipo 1- módulo técnico 4,5 x 3,0m
-  Quiosque tipo 2- comercial 3,0 x 3,0m
-  Parada de ônibus original
-  Subestação retificadora do VLT - Container 2,5 x 12m

A circulação segura de pedestres é garantida por meio da implantação de calçadas contíguas nos dois lados da avenida e a previsão de uma ampla "rambla" no canteiro central, bem como pela a remoção de barreiras que dificultam o tráfego de pedestres e bicicletas ao longo de todo trajeto. A "rambla" será projetada de maneira a proporcionar um percurso seguro e agradável ao pedestre, com iluminação adequada, mobiliário urbano (bancos, postes e lixeiras) e estações de mobilidade (áreas cobertas para equipamentos de mobilidade ativa, ou seja, patinetes e bicicletas).

Em consonância com o projeto de requalificação em execução na 512/511Sul, SIV 054/2018, o estudo propõe manter a continuidade das calçadas em frente às lojas voltadas para a W2 Norte. Para tanto, as vagas passarão a ser paralelas ao sentido da via. Além disso, o piso será intertravado e as faixas de pedestres elevadas.

Além disso, há previsão alguns quiosques de apoio para pequenos comércios de pequeno porte, com o objetivo de relocar e abrigar as atividades hoje desenvolvidas em pequenas construções nos becos da Avenida W3. Os quiosques próximos às estações são diferenciados, por que tem um módulo a mais para instalações sanitárias que irão servir aos funcionários da rede operadora dos trens, de maneira a atender as leis trabalhistas.

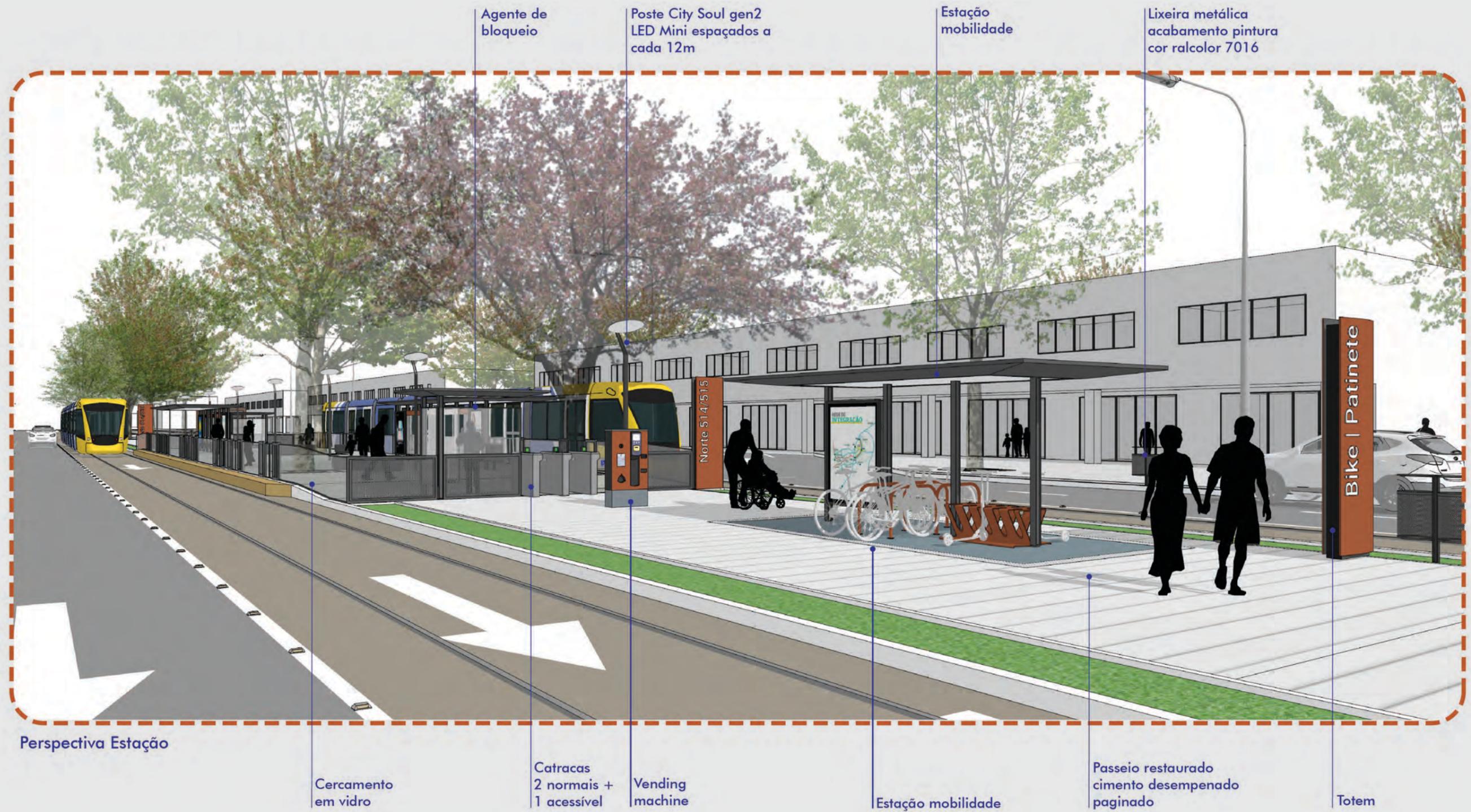




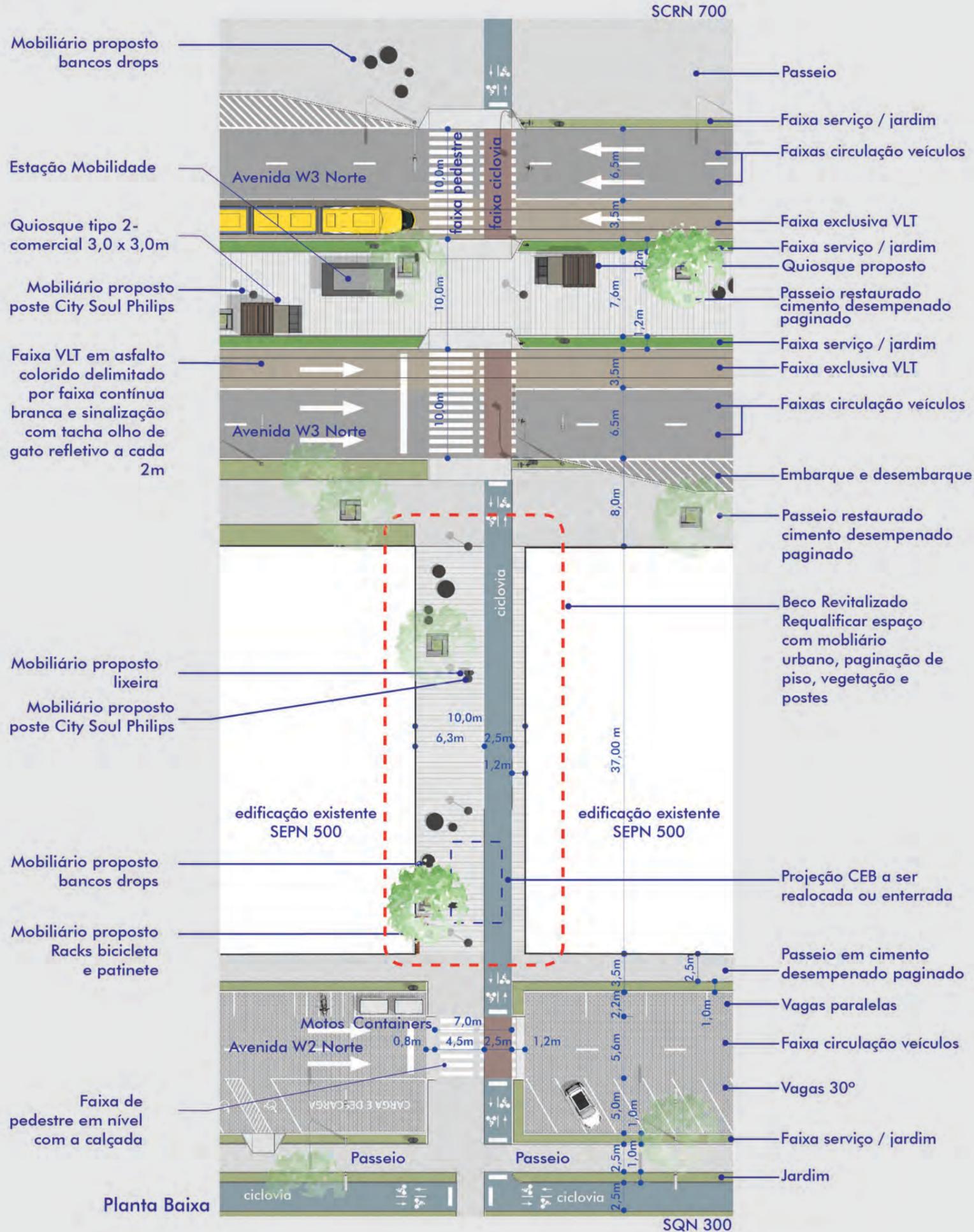
Estação Mobilidade Bicicleta e Patinete
nota: ver prancha 44

O mobiliário urbano da avenida será desenvolvido de maneira a atender parâmetros de ergonomia e durabilidade. Os Paraciclos deverão atender o padrão do GDF, enquanto quiosques, bancos e demais elementos de mobiliário urbano serão desenhados de forma a incrementar a identidade visual da avenida. O projeto de paisagismo, a ser desenvolvido, deverá melhorar a estética visual da avenida, mas também torná-la mais segura e confortável para os pedestres. Do ponto de vista dos veículos, o paisagismo bem empregado emoldura a via com uma borda definida o que resulta em reduções gerais de velocidade.

O partido adotado para o módulo de abrigo da estação padrão é simples, de fácil montagem e de fácil manutenção. A preocupação com a durabilidade e o uso de materiais sustentáveis, assim como segurança e boa iluminação, permeou o projeto como um todo, de maneira a possibilitar a otimização e a rapidez na construção através da utilização de elementos modulados.

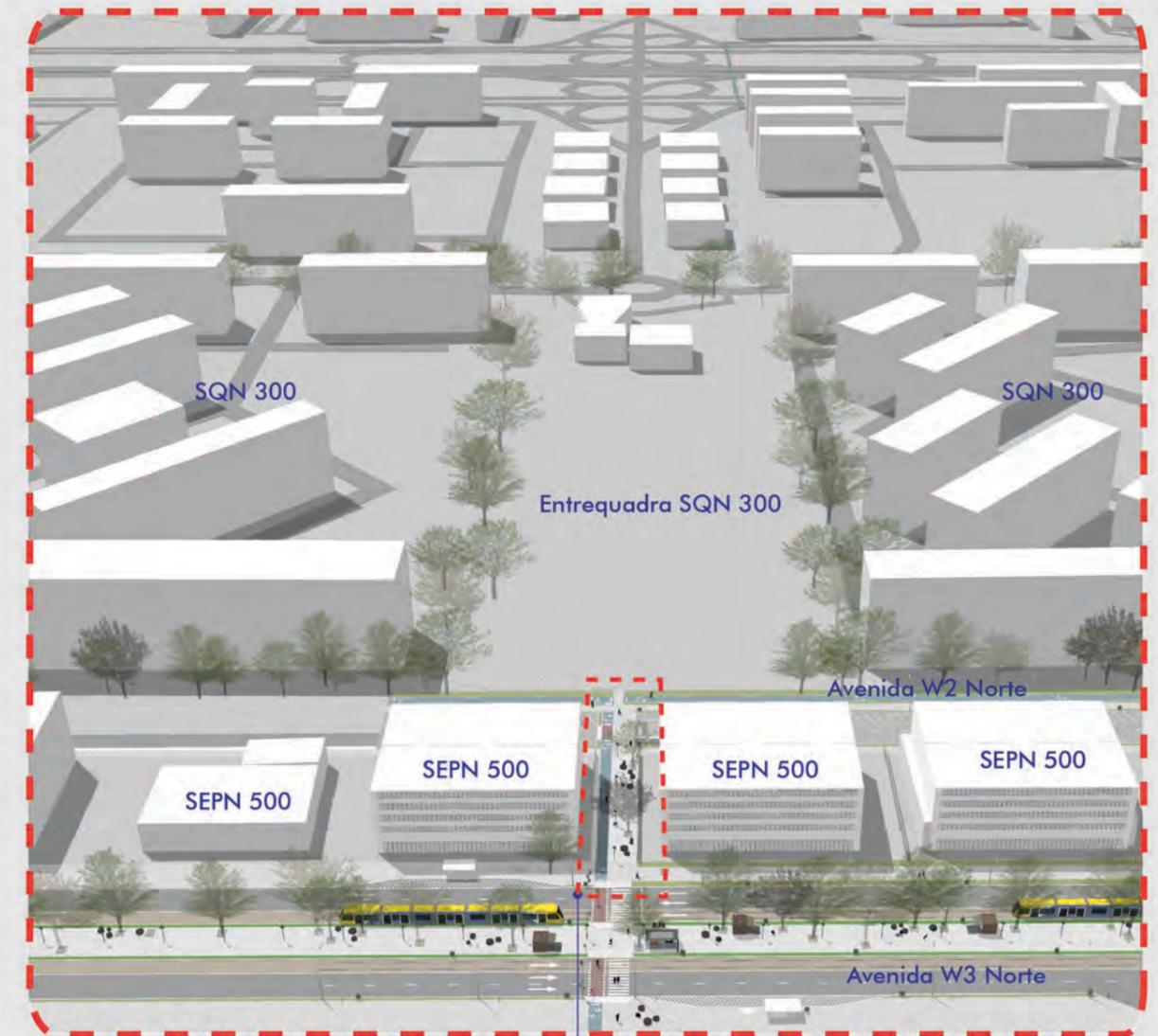




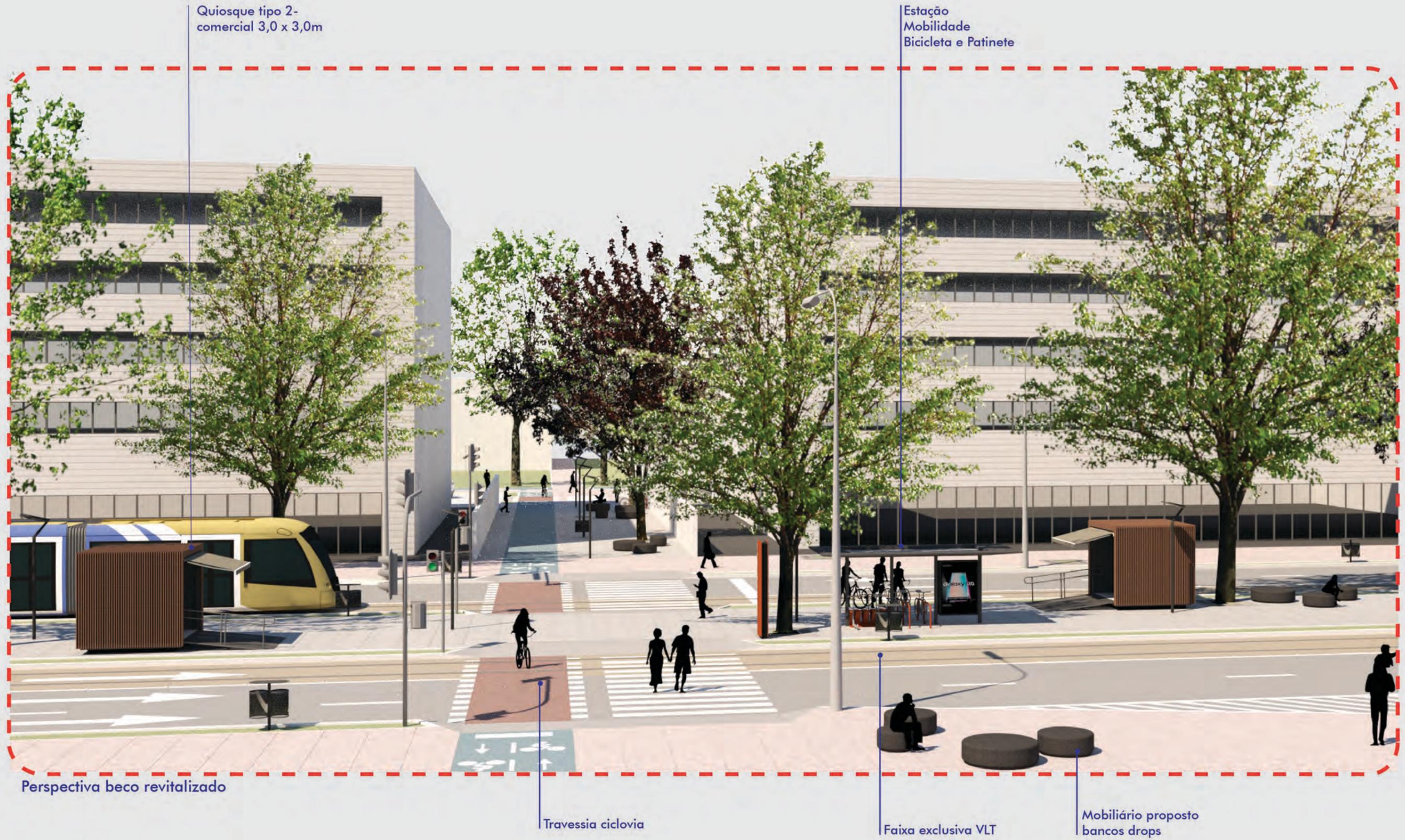


No processo de revitalização urbana da via W3, especial atenção será dada à integração das quadras 300 com a via W3, que hoje praticamente não existe. A situação atual dos becos de ligação é precária; são espaços sujos, perigosos e deteriorados. Logo, receberão um tratamento no sentido de integrá-los ao espaço urbano, evitando sua caracterização como espaço residual. Sendo assim, as CEBs serão enterradas ou relocadas e o espaço será requalificado com iluminação, mobiliário e novos passeios.

As áreas livres das entrequadras das quadras 300, em sua maior parte desocupadas, poderão receber atividades institucionais para o lazer da população local. A ideia é que atividades organizadas por meio de concessão de uso de área pública a pequenos operadores, com usos restritos direcionados ao lazer ou atividades físicas, ofereçam animação e serviços aos moradores do plano piloto, como já acontece na Praça da Harmonia Universal na EQN 104/105, com atividades de tai chi chuan, chi kung, meditação, automassagem e energização solar, entre outras. As atividades realizadas nessas áreas estarão sujeitas à anuência da população residente nas imediações, conforme legislação vigente.



Canteiro Central Revitalizado



Quiosque tipo 2-
comercial 3,0 x 3,0m

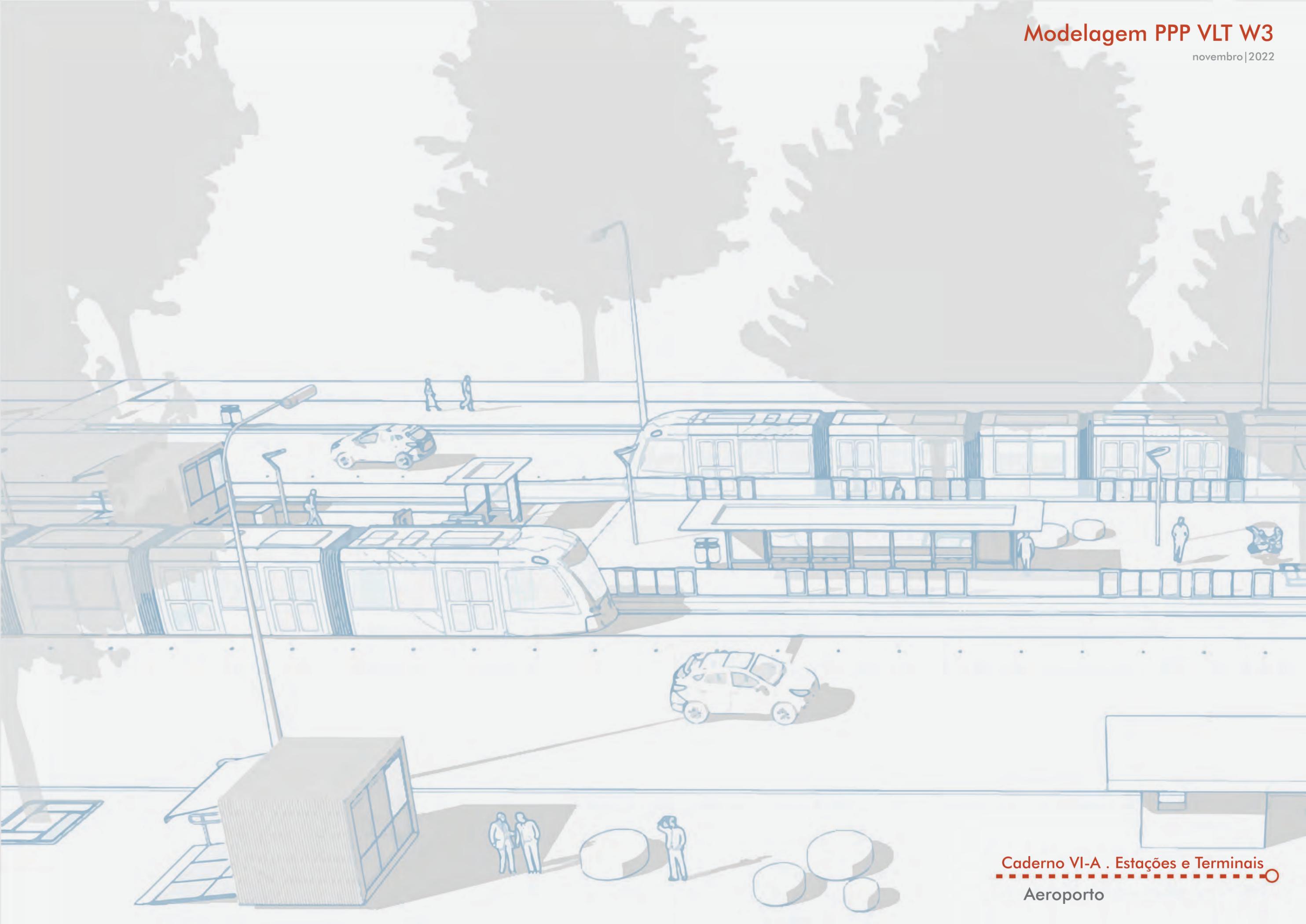
Estação
Mobilidade
Bicicleta e Patinete

Perspectiva beco revitalizado

Travessia ciclovía

Faixa exclusiva VLT

Mobiliário proposto
bancos drops





Planta Geral Trecho 2 - Aeroporto
Localização Paradas

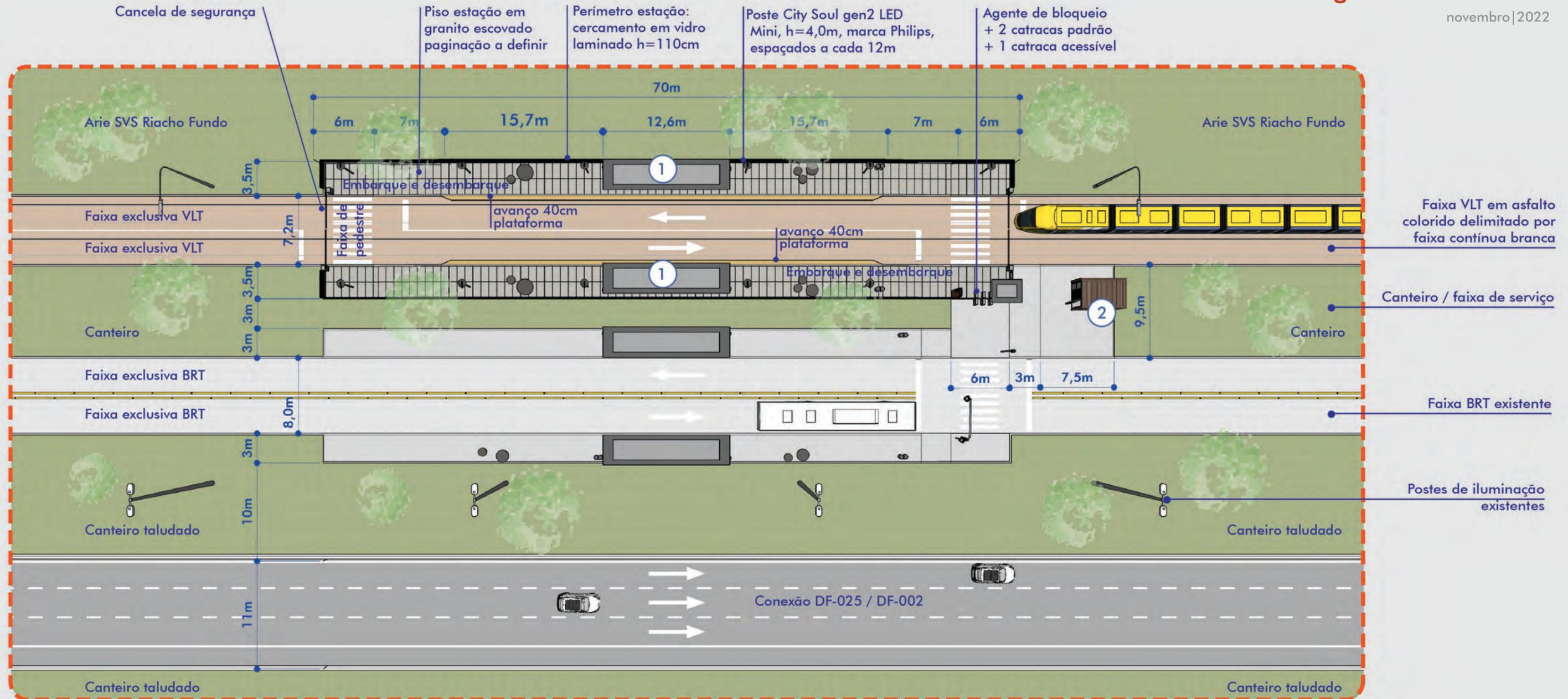
LEGENDA

- - - Percurso VLT Trecho 2
-  Estação VLT Padrão
4 unidades
-  TAS
-  Estação Metrô
-  Centro de Manutenção

O Trecho 2 do projeto VLT partirá do Terminal Asa Sul (TAS) e terá sua estação final no Aeroporto Juscelino Kubitschek. O percurso contará com a Estação Zoológico (ZOO), Estação Integração BRT/VLT, Estação Aeroporto Terminal 2 e Estação Aeroporto Terminal 1.

Este trecho tem grande importância no contexto geral do projeto VLT, pois favorece e incentiva a conexão com outro modal muito utilizado pela população (BRT). Além disso, representa uma modernização das possibilidades de transporte para os turistas, usuários e funcionários do aeroporto, que poderão chegar à Zona Central da Cidade de maneira mais rápida e eficiente.

O pátio de manutenção será previsto no mesmo local definido em licitações anteriores. Ele se constituirá numa parada técnica atendendo apenas aos funcionários do sistema.



Estação de Integração BRT / VLT

Nota 1: As estações ZOO, AERO-T2 e AERO-T1 seguirão o mesmo padrão que a BRT/VLT, onde os duas faixas de VLT ficam centralizadas e o embarque/desembarque fica em lados opostos.

Nota 2: A estação de BRT apresentada na imagem é meramente ilustrativa e não faz parte do escopo deste projeto.



Estação Padrão
(consultar detalhe prancha 42)

Legenda

- ① Estação padrão
- ② Quiosque tipo 1- módulo técnico 4,5 x 3,0m

Hangares Terminal 2

Balão do aeroporto

Agente de bloqueio
+2 catracas padrão
+1 catraca acessível

Quióscue tipo 1 - módulo
técnico 4,5 x 3,0 m

Cancela de segurança



Nota: A estação de BRT apresentada nas imagens é meramente ilustrativa e não faz parte do escopo deste projeto.

Conexão DF-025 / DF-02

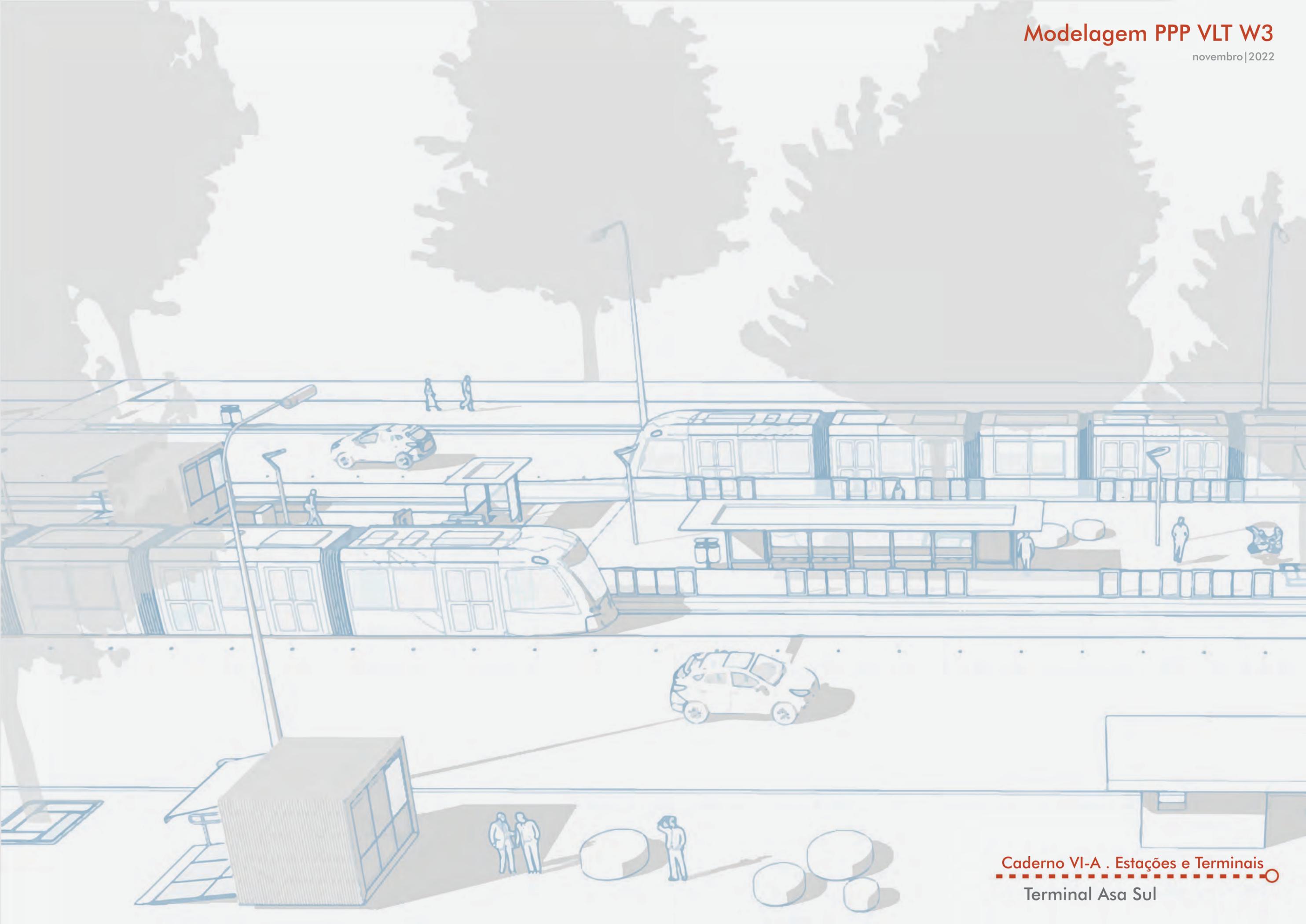
Faixas de BRT existentes

Faixa VLT em asfalto colorido delimitado por faixa contínua branca

Piso estação em granito escovado paginação a definir

Arie SVS Riacho Fundo







Planta Geral
Terminal Asa Sul

LEGENDA

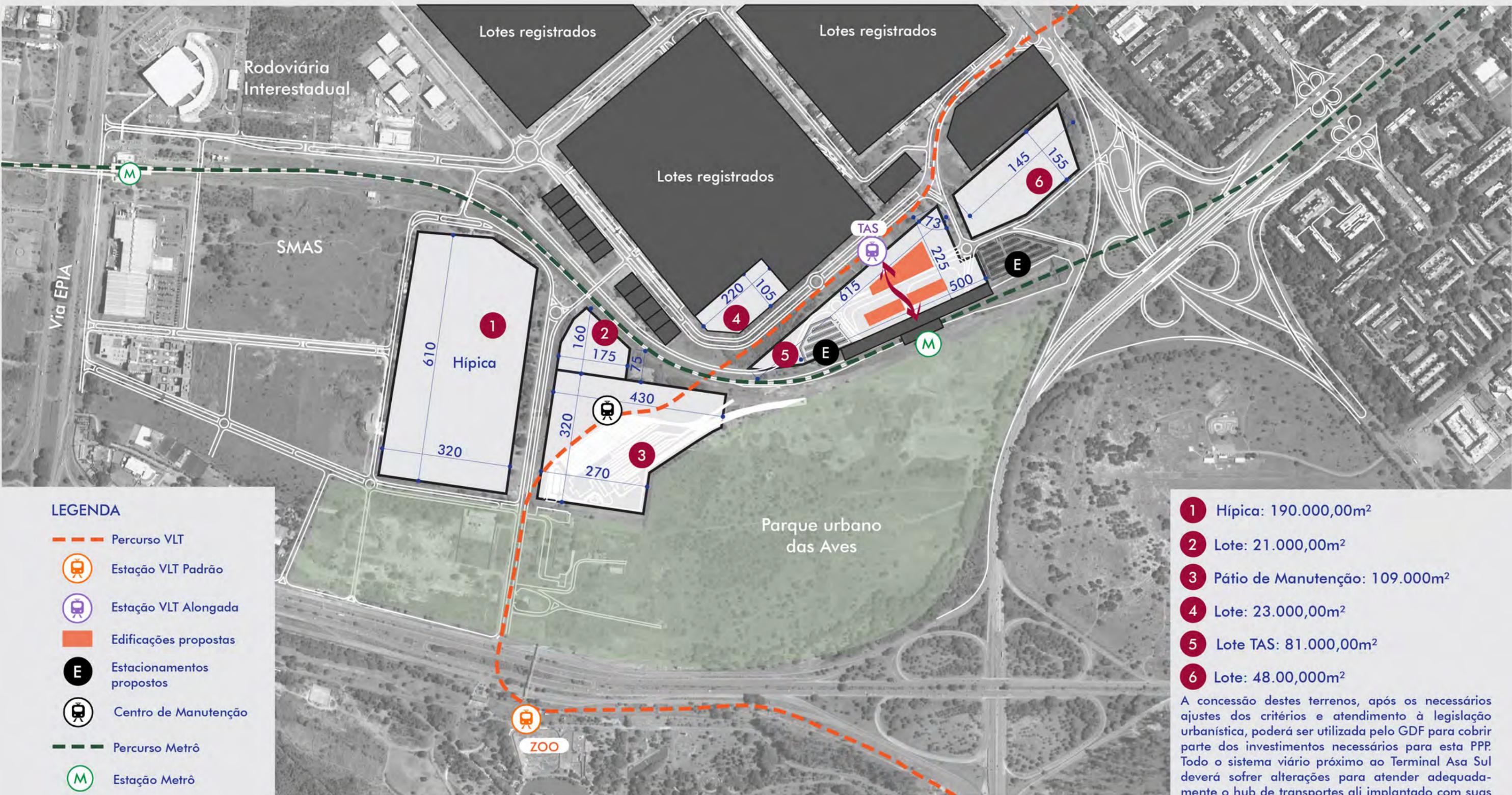
- - - Percurso VLT
- - - Percurso Metrô
-  Estação VLT Padrão
-  Estação VLT Alongada
-  Pátio de Manutenção
-  Estação Metrô

O Terminal de Integração Asa Sul – TAS será um “hub” de integração sistemas do transporte urbano de passageiros, e funcionará como uma das estações intermodais principais da cidade, dentro da rede de transporte público, atendendo as linhas de ônibus, metrô, BRT e VLT.

A edificação do Terminal Rodoviário Asa Sul, já existente em terreno com uso restrito a atividade “terminal rodoviário”, poderá ter seu uso e gabarito alterados para adaptar-se às demandas decorridas do grande fluxo de usuários dos sistemas de transporte. Estas novas edificações, totalmente integradas ao terminal existente, poderão ter atividades de apoio, comércio e serviços e contarão, por exemplo, com três prédios independentes e complementares, em ocupação sugerida conforme ilustrado nas imagens deste projeto. Os prédios obedecerão a uma disposição periférica, de maneira a privilegiar um forte eixo de circulação de pedestres, que liga a Estação VLT-Terminal TAS-Estação do Metrô. Um tipo de “shopping popular” adequado ao perfil dos usuários deste hub. Assim sendo, adota-se uma configuração capaz de correlacionar-se com padrões de movimento de pedestres e veículos.

Outros terrenos, de grande porte - próximo ao Setor Policial, Lote 03, próximo ao Setor Policial, Lote 01 e os Lote 22 e Lote 22 A e Setor 08 do Setor Hípico - serão reestudados, de maneira a se ajustarem à situação atual, à ocupação prevista para o Centro de Controle e Operações do VLT e aos projetos de reformulação da malha viária previstos para os próximos anos. Os novos terrenos, de tamanho variado, deverão ter parâmetros urbanísticos semelhantes aos parâmetros dos lotes do SMAS – Setor de Múltiplas Atividades Sul, com ocupação máxima 40% e altura máxima de 15 metros. Serão de grande utilidade para abrigar atividades de saúde ou educação além de usos comerciais e de prestação de serviços à comunidade.

A concessão destes terrenos, após os necessários ajustes dos critérios e legislação urbanísticos, poderá ser utilizada pelo GDF para cobrir parte dos investimentos necessários para esta PPP. Todo o sistema viário próximo ao Terminal Asa Sul deverá sofrer alterações para atender adequadamente o hub de transportes ali implantado com suas novas funções.

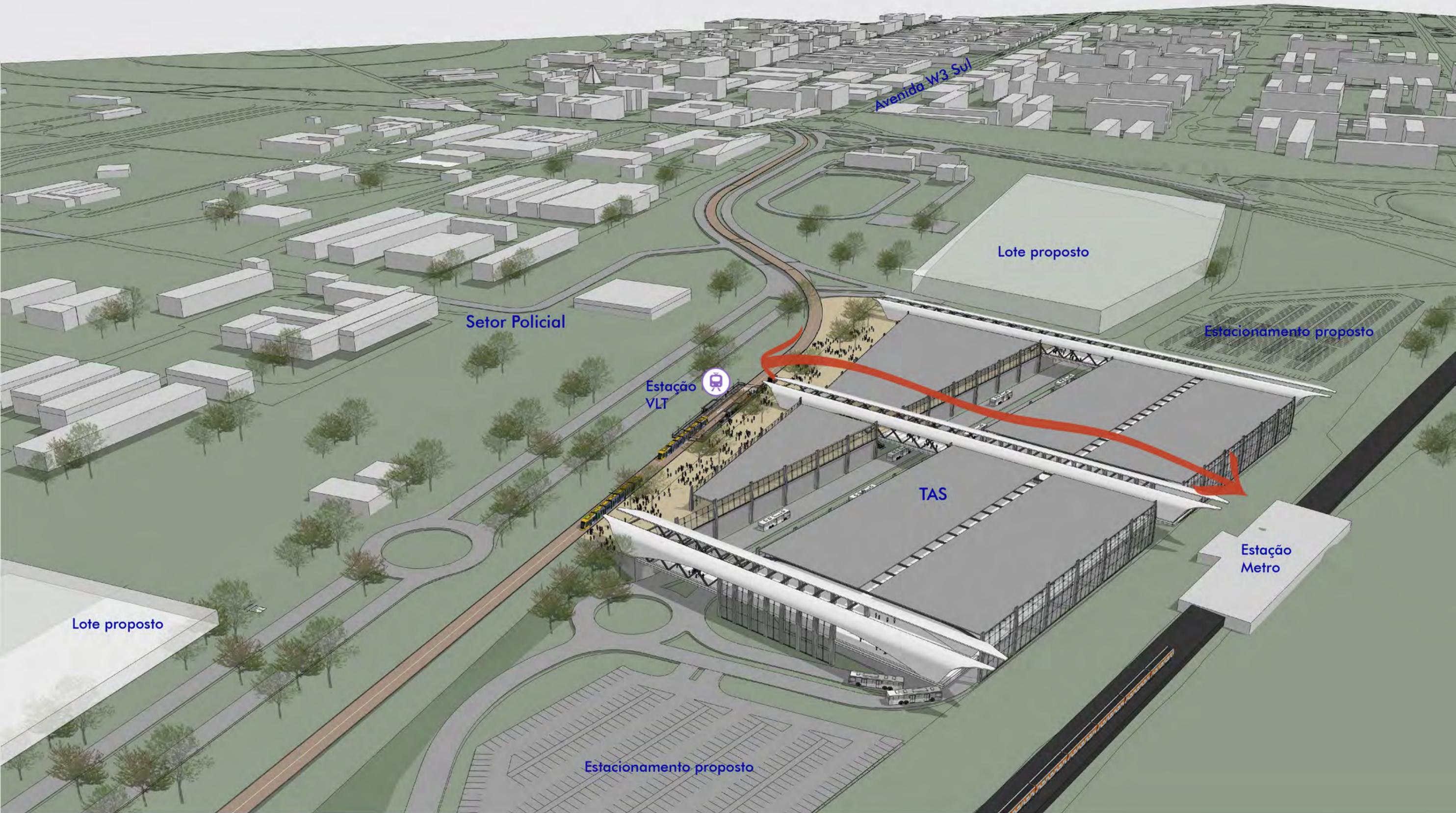


LEGENDA

- - - Percurso VLT
- Estação VLT Padrão
- Estação VLT Alongada
- Edificações propostas
- E Estacionamentos propostos
- Centro de Manutenção
- - - Percurso Metrô
- M Estação Metrô

- 1 Hípica: 190.000,00m²
- 2 Lote: 21.000,00m²
- 3 Pátio de Manutenção: 109.000m²
- 4 Lote: 23.000,00m²
- 5 Lote TAS: 81.000,00m²
- 6 Lote: 48.000,00m²

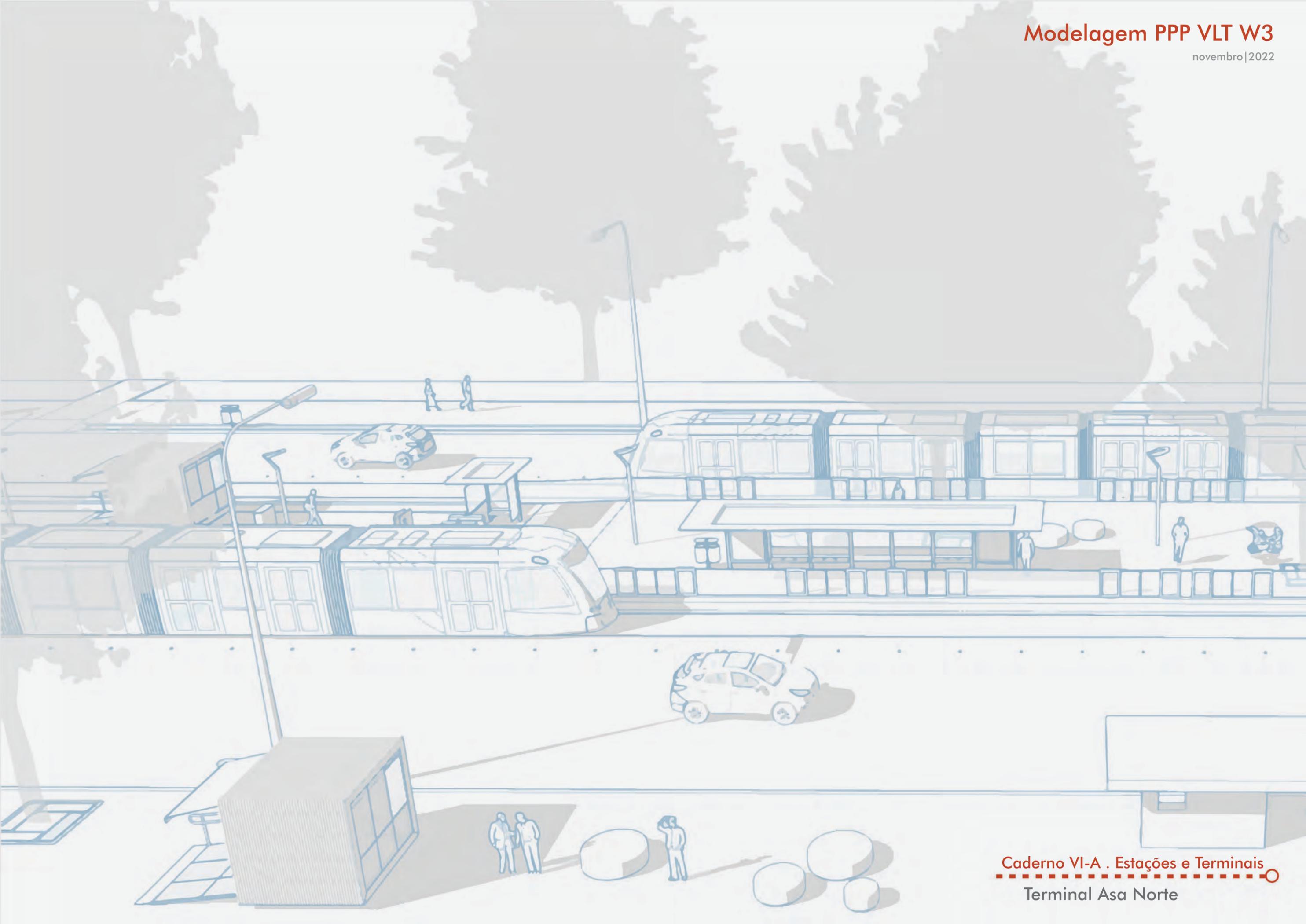
A concessão destes terrenos, após os necessários ajustes dos critérios e atendimento à legislação urbanística, poderá ser utilizada pelo GDF para cobrir parte dos investimentos necessários para esta PPP. Todo o sistema viário próximo ao Terminal Asa Sul deverá sofrer alterações para atender adequadamente o hub de transportes ali implantado com suas novas funções.





A edificação do Terminal Rodoviário Asa Sul, já existente em terreno com uso restrito a atividade “terminal rodoviário”, poderá ter seu uso e gabarito alterados para adaptar-se às demandas decorridas do grande fluxo de usuários dos sistemas de transporte. Estas novas edificações, totalmente integradas ao terminal existente, poderão ter atividades de apoio, comércio e serviços e contarão, por exemplo, com três prédios independentes e complementares, em ocupação sugerida conforme ilustrado nas imagens deste projeto. Os prédios obedecerão a uma disposição periférica, de maneira a privilegiar um forte eixo de circulação de pedestres, que liga a estação Estação VLT-Terminal TAS-Estação do Metrô. Um tipo de “shopping popular” adequado ao perfil dos usuários deste hub. Assim sendo, adota-se uma medida configuracional capaz de correlacionar-se com padrões de movimento de pedestres e veículos.







Planta Geral
Terminal Asa Norte

LEGENDA

— — — — — Percurso VLT

 Estação VLT Padrão

 Estação VLT Alongada

O Terminal de Integração Asa Norte – TAN será mais um ponto de integração do sistema de transporte urbano de passageiros, e funcionará como suporte aos volumes concentrados de transferência da estrutura de ônibus ao modal VLT.

A edificação do Terminal Rodoviário (ver imagem), com dimensões de 150 x 20m, será construída paralela à rua e imediatamente em frente à última parada do VLT, de maneira a orientar o percurso do pedestre vencendo uma distância curta entre uma e outra estação.

Com o objetivo de viabilizar o projeto, promover o desenvolvimento da região e proporcionar uma desejável ligação com o Setor Noroeste, será proposta a implantação de um conjunto de novos lotes, de maneira a fortalecer as características urbanas da região.

A ocupação se dará a partir de uma malha projetada de no máximo 200 metros entre ruas e os lotes terão dimensões entre 2.800m² e 4.900m². Ao todo serão criados 42 lotes. Os terrenos de tamanho variado deverão ter parâmetros urbanísticos semelhantes aos parâmetros dos lotes do Setor Noroeste, com ocupação de no máximo 50% do terreno e altura máxima de 24 metros.

Os terrenos abrigarão edifícios de uso misto, devendo ser obrigatória a ocupação do pavimento térreo com atividades comerciais. O uso residencial só poderá ocorrer em pavimentos diferentes do térreo. O uso misto favorece o desenvolvimento das relações entre a urbanização, a sustentabilidade e as transformações sociais da cidade; o pavimento térreo, por sua vez, é projetado com lojas de maneira a possibilitar um espaço atrativo e funcional para a escala humana.

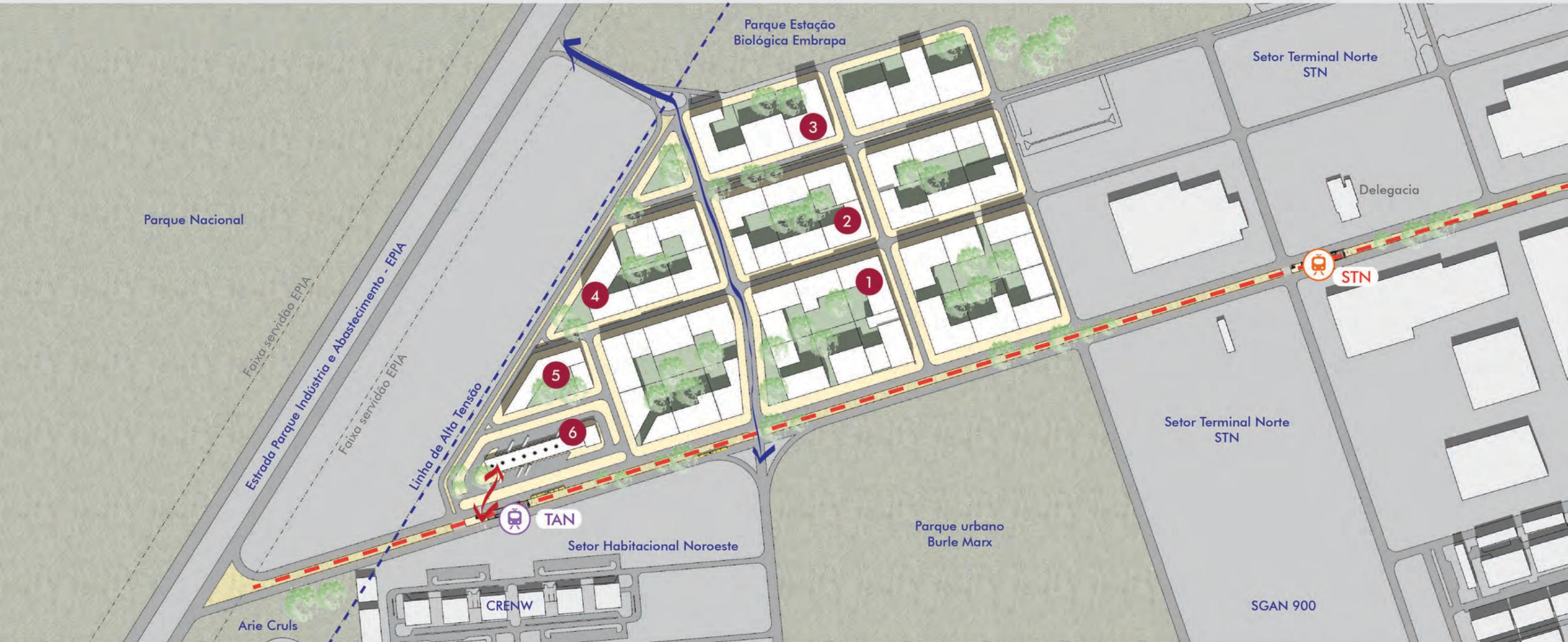
O PPCUB, Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília, conforme disposto na Lei Orgânica do Distrito Federal, encontra-se em fase adiantada de revisão e discussão. As medidas descritas nesta PPP serão propostas, como ações complementares para análise e verificação, de maneira a viabilizar a modelagem econômico-financeira do projeto.

Com o objetivo de viabilizar o projeto, promover o desenvolvimento da região e proporcionar uma desejável ligação com o Setor Noroeste, será proposta a implantação de um conjunto de novos lotes, de maneira a fortalecer as características urbanas da região. A ocupação se dará a partir de uma malha projetada de do máximo 200 metros entre ruas e os lotes terão dimensões entre 2.800m² e 4.900m². Ao todo serão criados 42 lotes. Os terrenos de tamanho variado deverão ter parâmetros urbanísticos semelhantes aos parâmetros dos lotes do Setor Noroeste, com ocupação de no máximo 50% do terreno e altura máxima de 24 metros.



LEGENDA

- - - Percurso VLT
- Estação VLT Padrão
- Estação VLT Alongada
- Terminal Rodoviário
- - - Linha de alta tensão



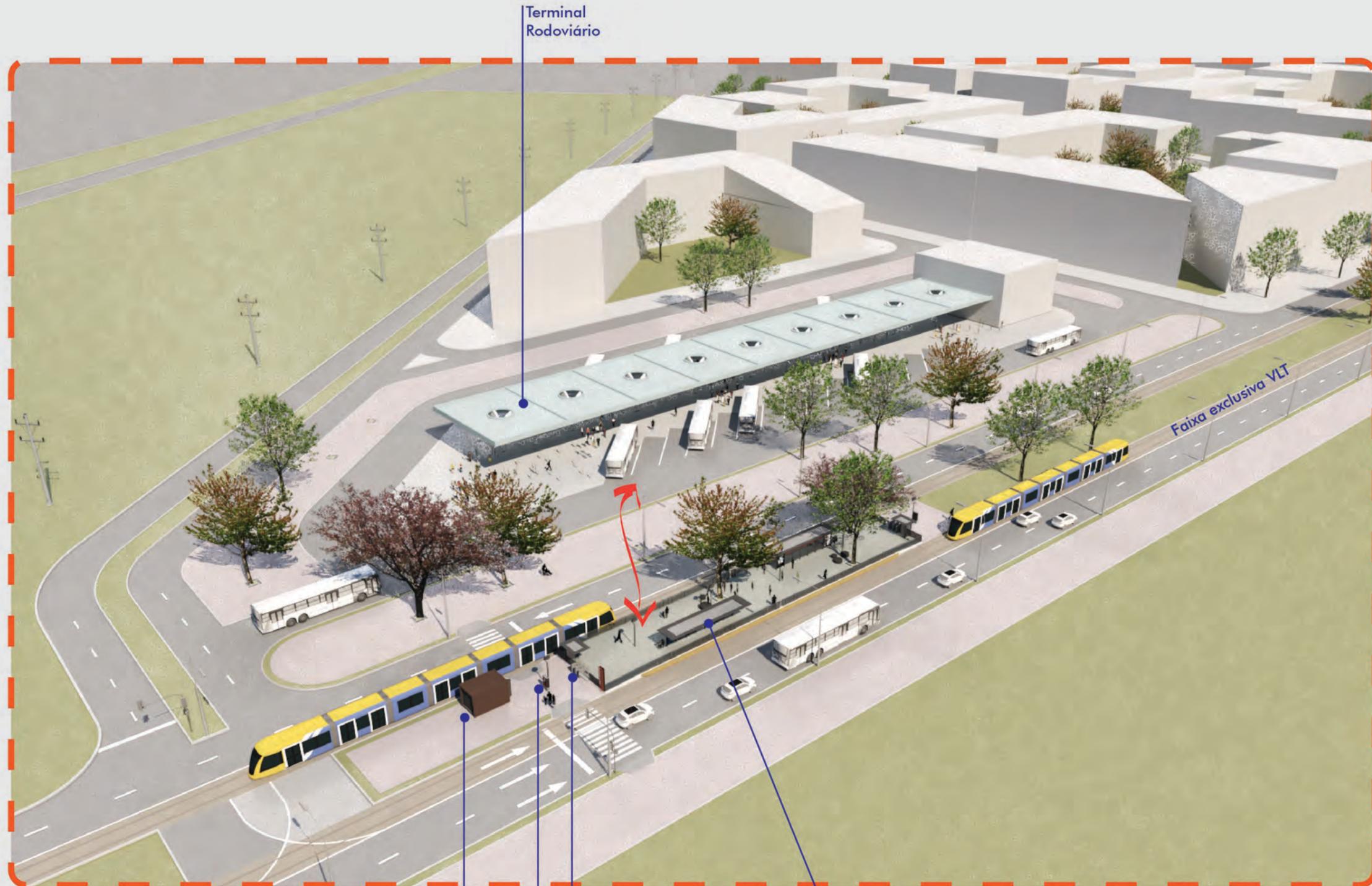
Dados Gerais:

- 1 16 Lotes com aprox. 4.000,00m²
 - 2 17 Lotes com aprox. 2.800,00m²
 - 3 6 Lotes com aprox. 4.300,00m²
 - 4 2 Lotes com aprox. 3.800,00m²
 - 5 1 Lote com aprox. 4.900,00m²
 - 6 Edificação Terminal Rodoviário aprox. 150x20m
- Total 42 Lotes**

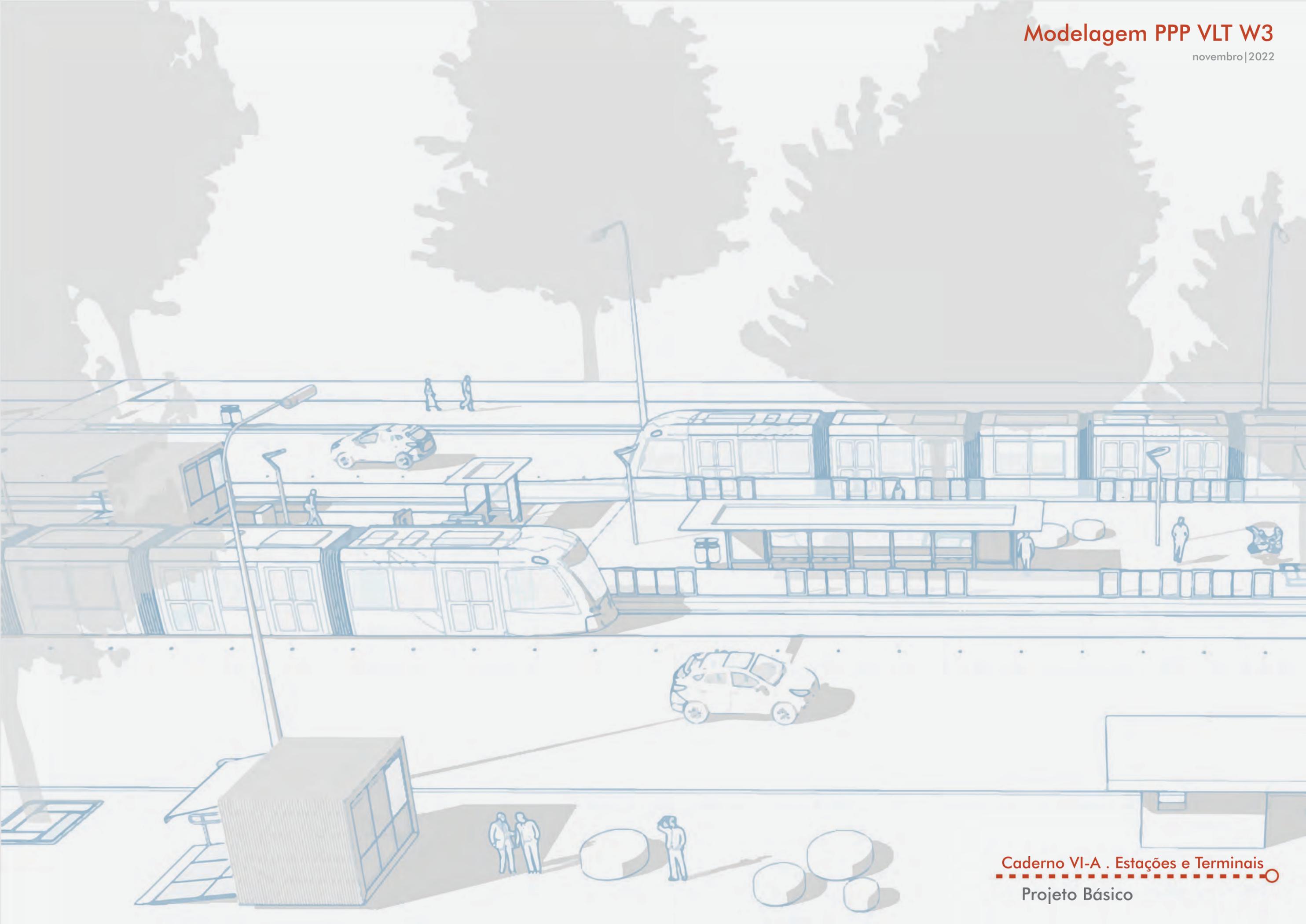
-  Percurso VLT
-  Estação VLT Padrão
-  Estação VLT Alongada

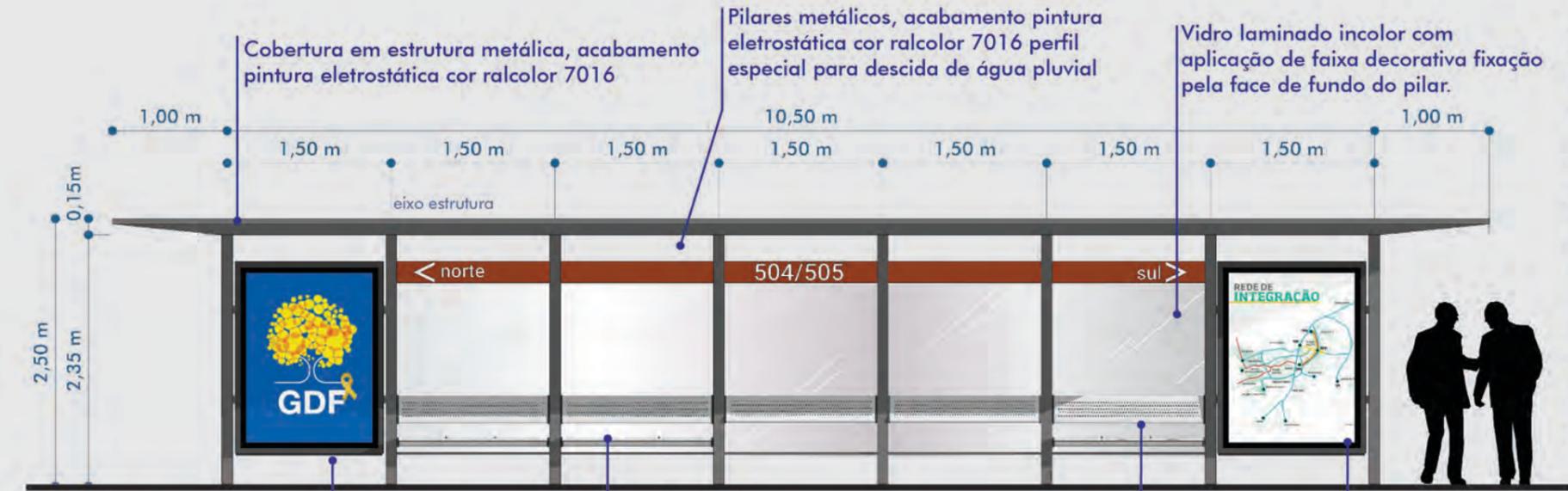
Os terrenos abrigarão edifícios de uso misto, devendo ser obrigatória a ocupação do pavimento térreo com atividades comerciais. O uso residencial só poderá ocorrer em pavimentos diferentes do térreo. O uso misto favorece o desenvolvimento das relações entre a urbanização, a sustentabilidade e as transformações sociais da cidade; o pavimento térreo, por sua vez, é projetado com lojas de maneira a possibilitar um espaço atrativo e funcional para a escala humana.

O PPCUB, Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília, conforme disposto na Lei Orgânica do Distrito Federal, encontra-se em fase adiantada de revisão e discussão. As medidas descritas nesta PPP serão propostas, como ações complementares para análise e verificação, de maneira a viabilizar a modelagem econômico-financeira do projeto.



- Quiosque tipo 1-
Módulo técnico 4,5 x 3,0m
- Vending machine
- Agente de bloqueio +
Catracas (2 normais + 1 acessível)
- Módulo estação alongada





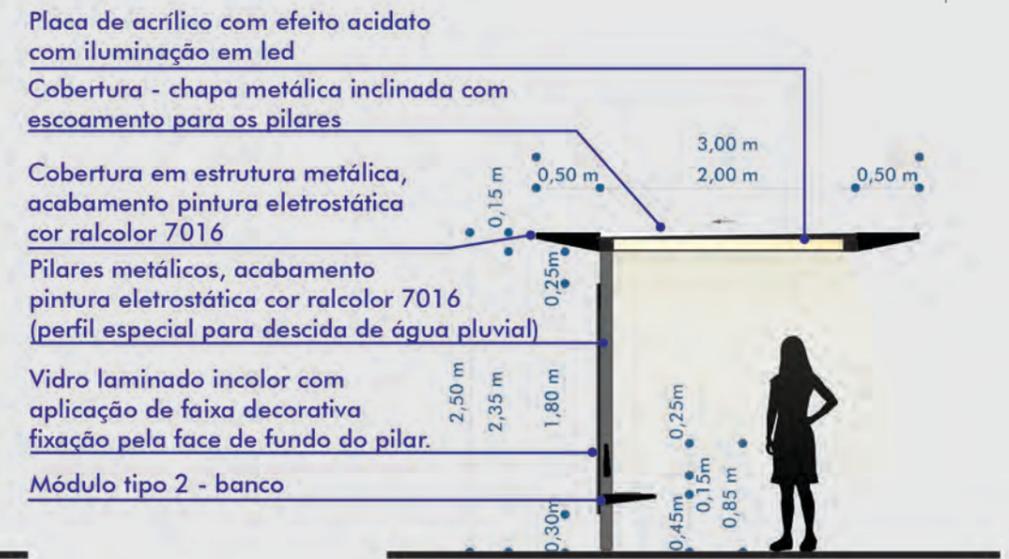
Vista Frontal
*espessuras e dimensões a serem confirmadas pelo cálculo estrutural

Módulo tipo 1
Placas Iluminadas 135x180cm
informação | propaganda

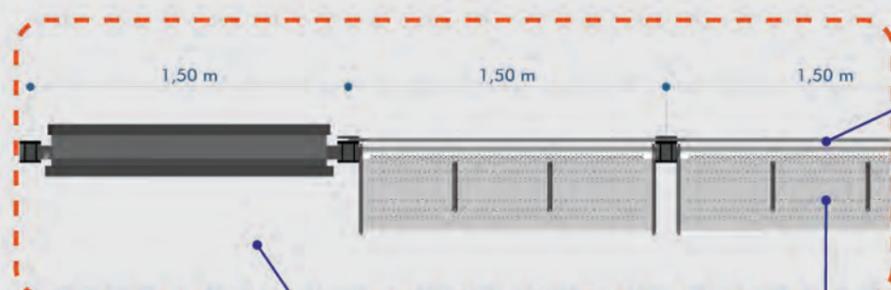
Módulo tipo 2
Banco metálico
-Estrutura metálica: pintura eletrostática cor ralcolor 7016
-Assento e encosto: chapa perfurada de inox

Módulo tipo 3
Barra de encosto
-Estrutura metálica: pintura eletrostática cor ralcolor 7016
-Encosto: chapa perfurada de inox

Módulo tipo 1
Placas Iluminadas 135x180cm
informação | propaganda



Seção



Ampliação 1
Planta Baixa
Trecho módulos tipo 1 e tipo 2

Módulo Placas Iluminadas 135x180cm
informação | propaganda

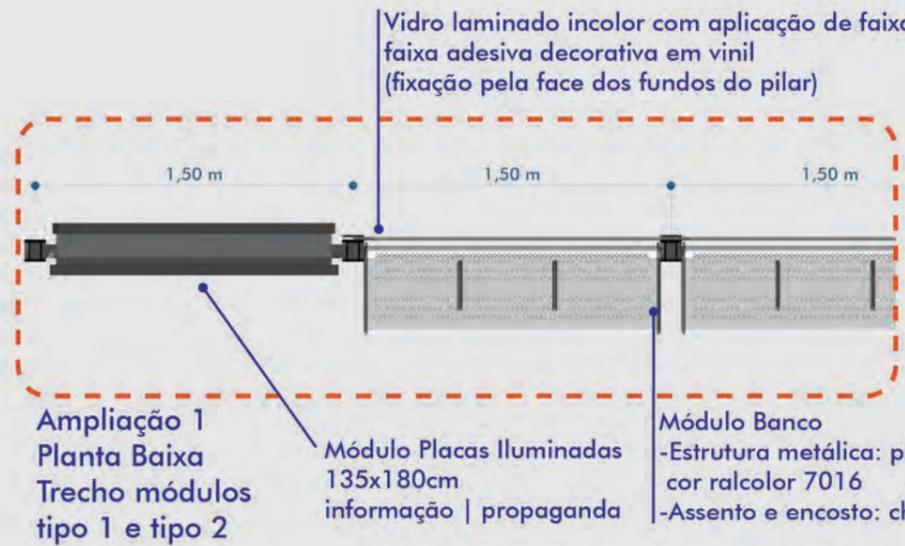
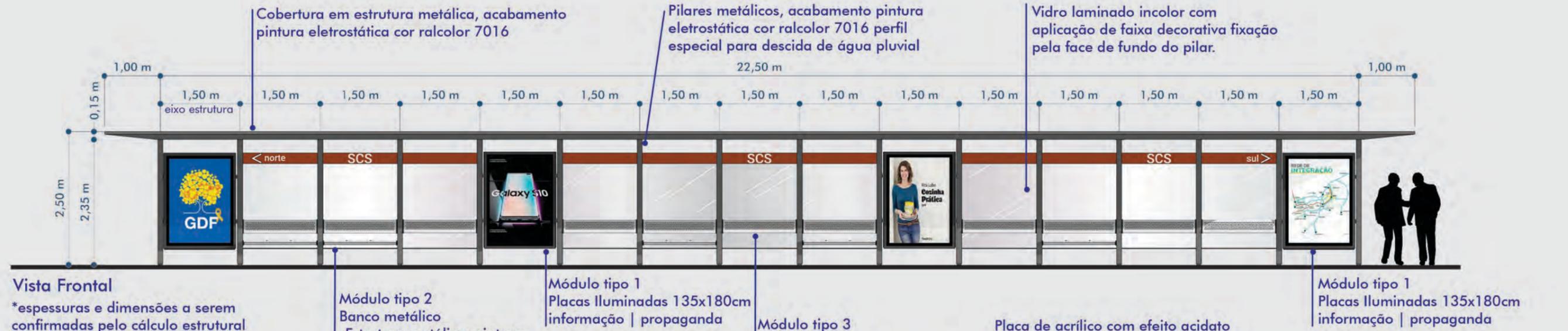
Módulo Banco
-Estrutura metálica: pintura eletrostática cor ralcolor 7016
-Assento e encosto: chapa perfurada de inox

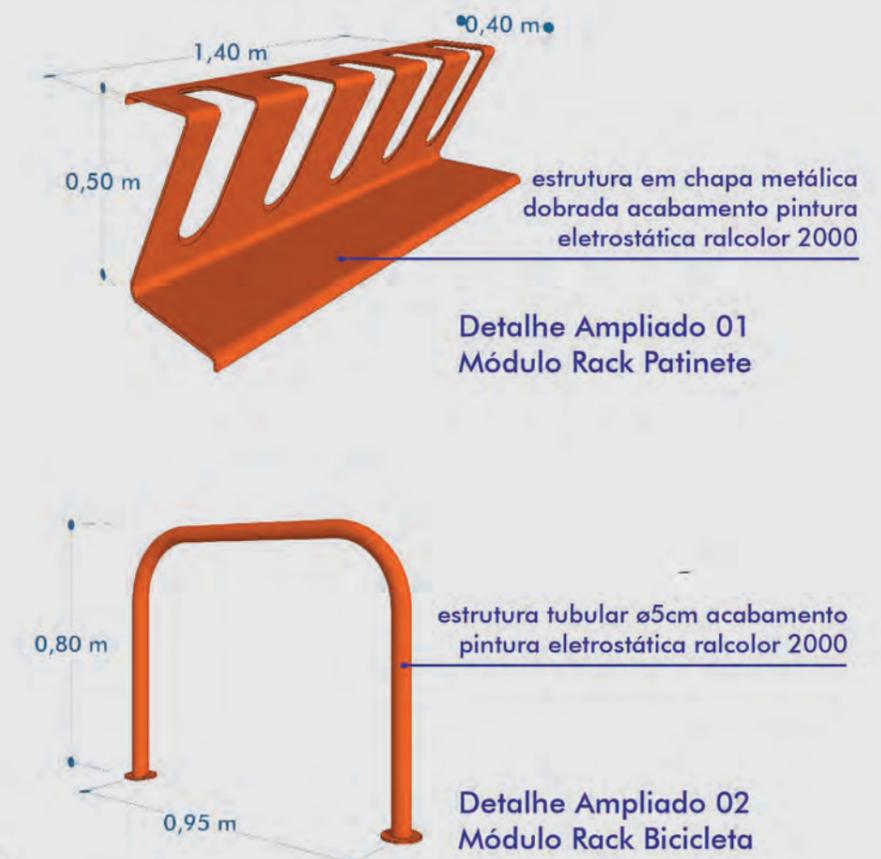
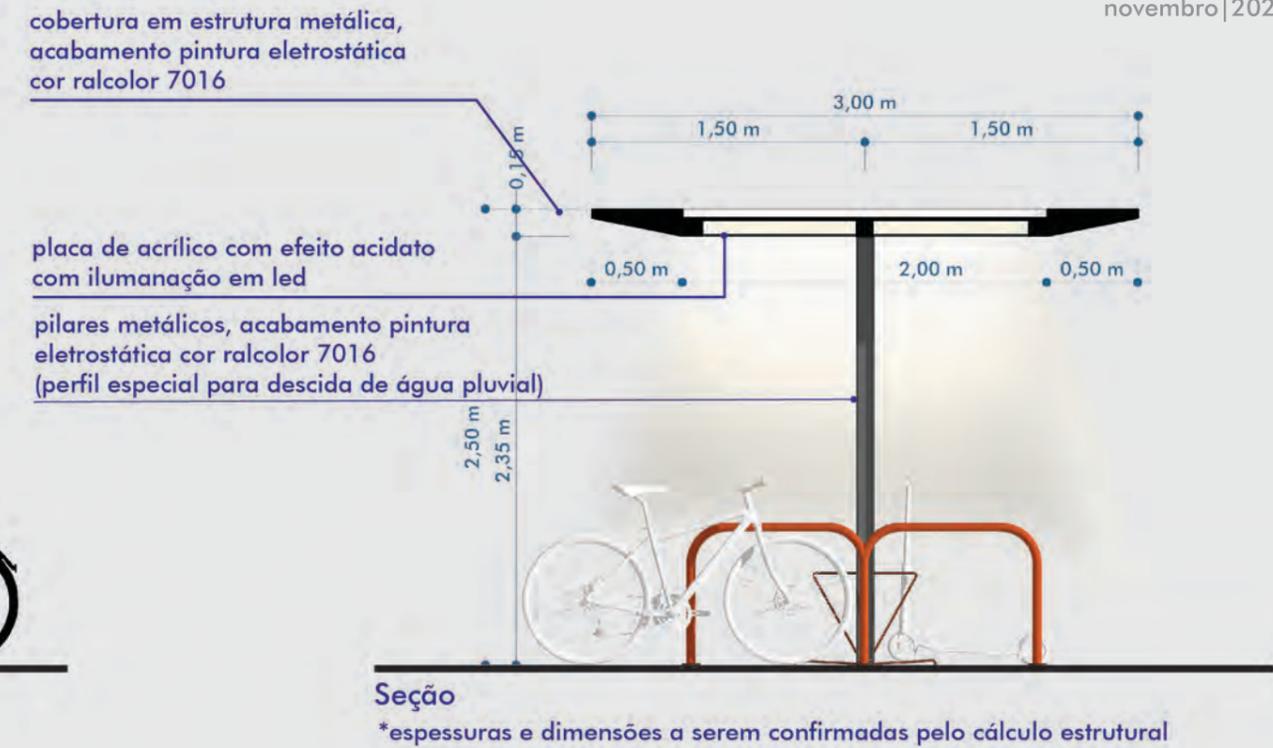
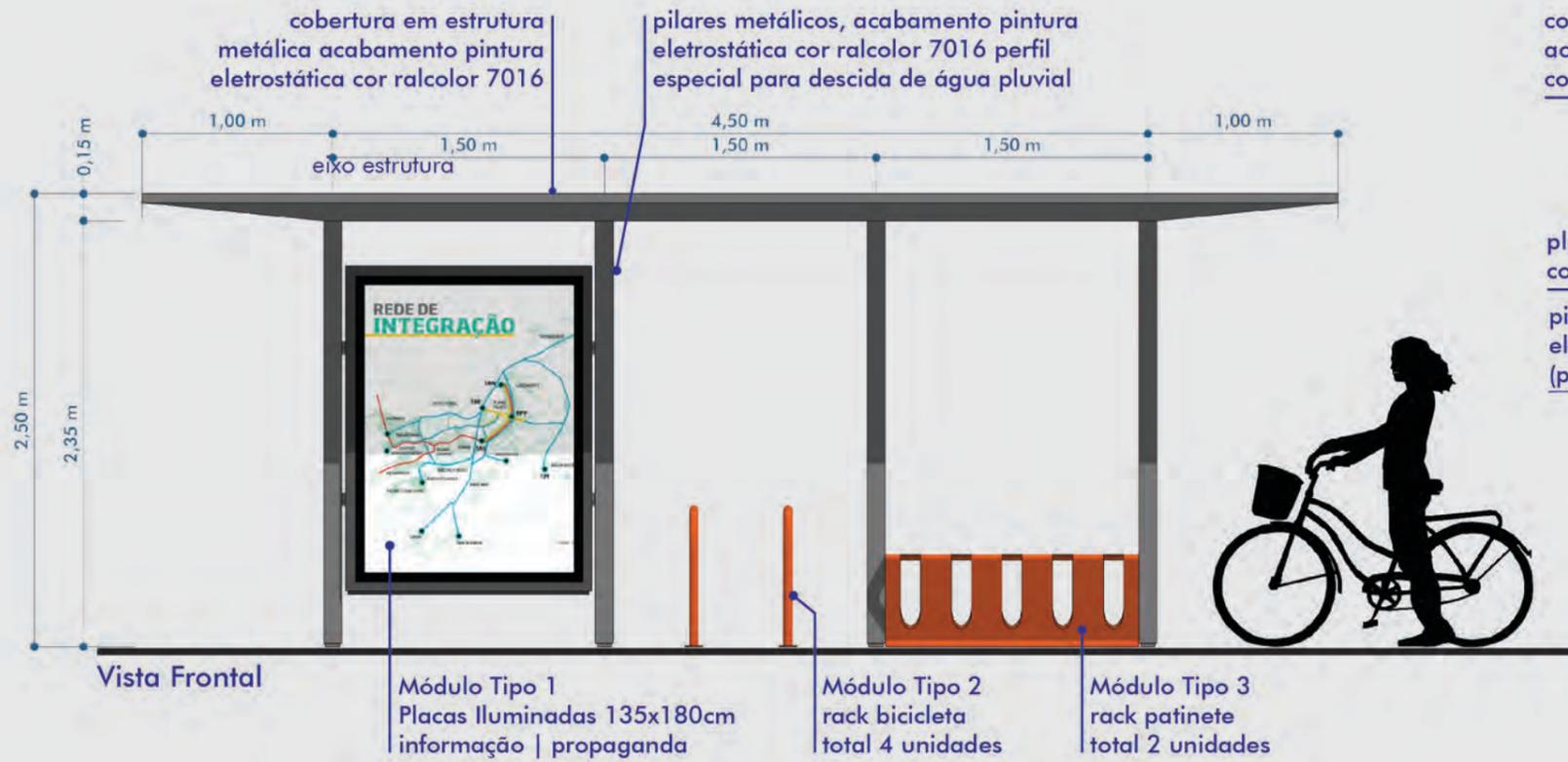


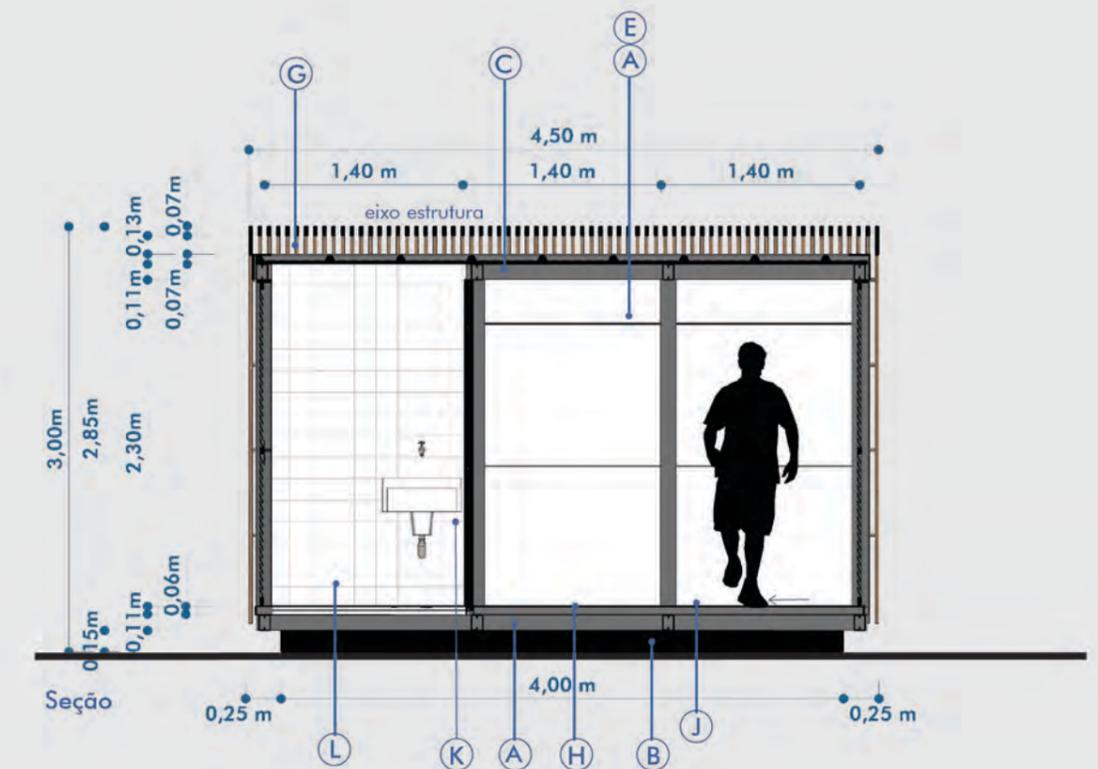
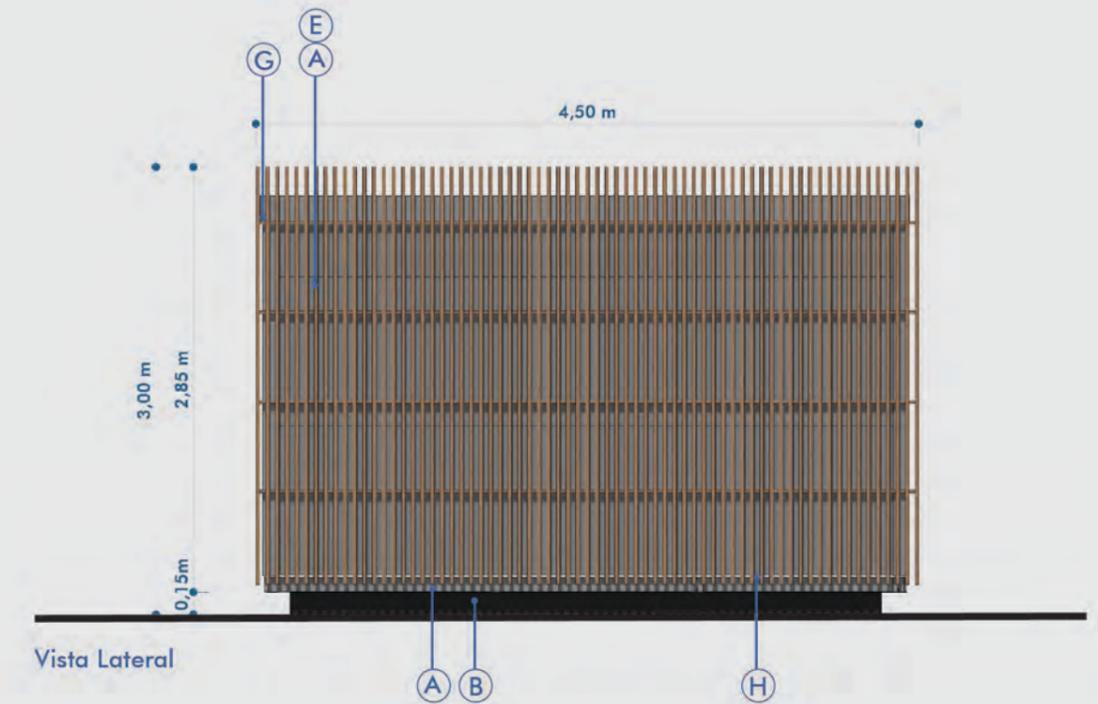
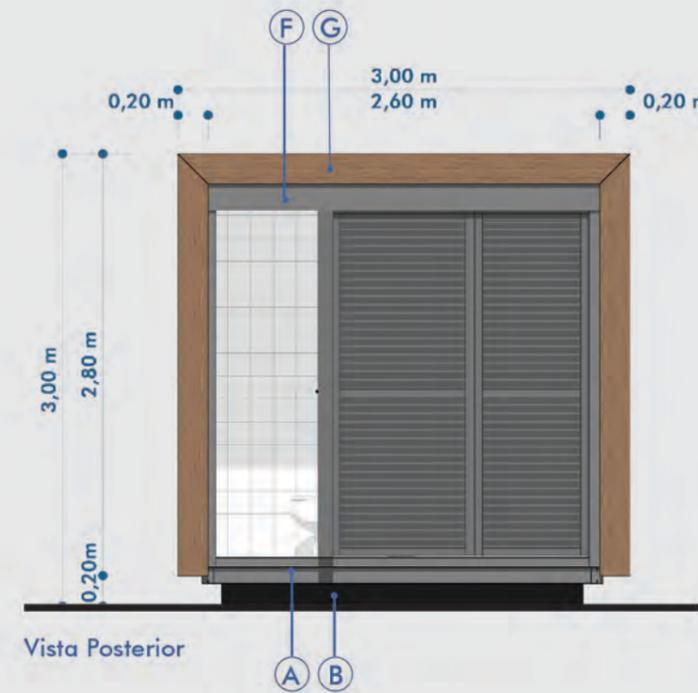
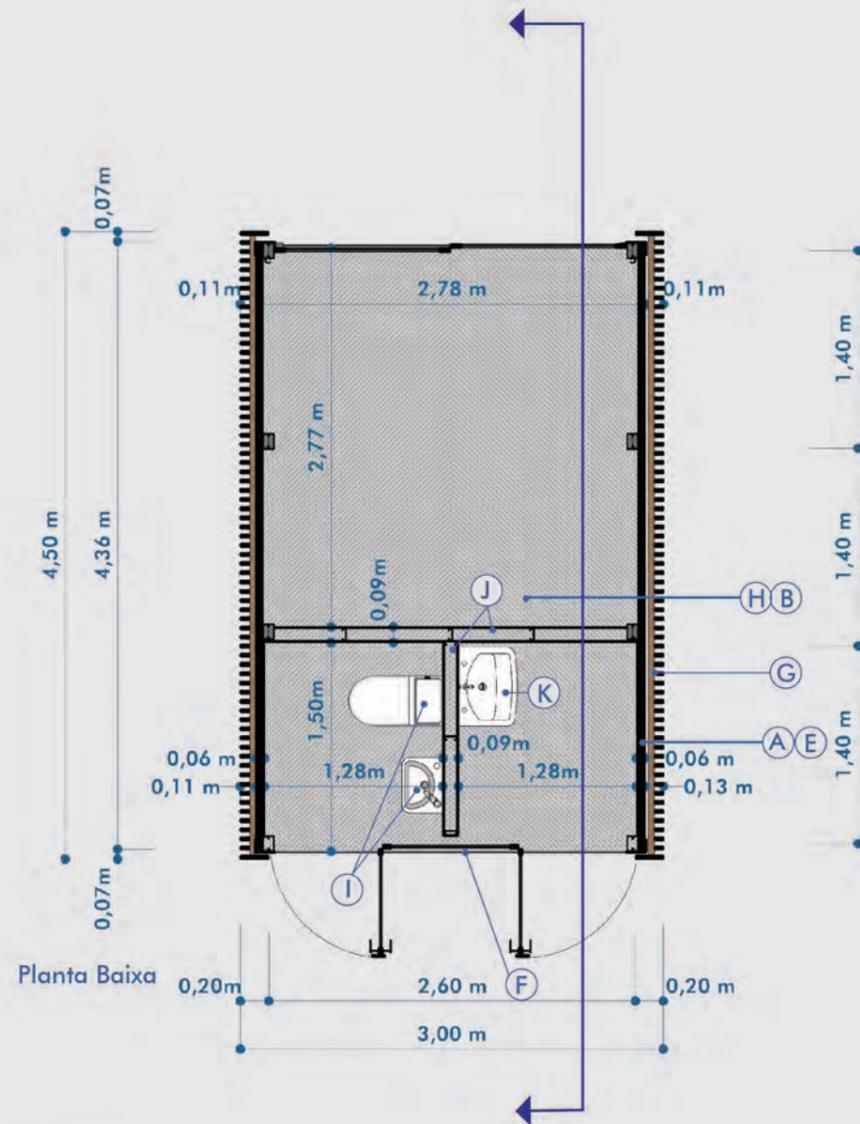
Ampliação 2
Perspectiva Módulos Tipo 2 e Tipo 3



Quantidade Total: 44 unidades -
Asa Sul e Asa Norte







LEGENDA

- (A) Estrutura metálica*, acabamento pintura eletrostática cor ralcolor 7016
- (B) Base de concreto 4,0m x 2,5m, h=15cm
- (C) IsoTelha Trapeizodal PIR, Marca Isoeste.
- (D) Chapa metálica dobrada. Acabamento Lateral, Marca Isoeste
- (E) Painel Isofachada, Marca Isoeste. Acabamento ralcolor 7016
- (F) Esquadria de alumínio com veneziana ventilada, acabamento pintura eletrostática cor ralcolor 7016:
 - 2 módulos de porta de 70cm
 - 1 módulo fixo

*espessuras e dimensões a serem confirmadas pelo cálculo estrutural

- (G) Fechamento Laterais e Cobertura em ripado de madeira ecológica, cor cocobolo CL32, marca Lesco:
 - Ripas externas: Modelo Brise 01, 12,5cm x 3,0cm
 - Ripas internas: Modelo Brise 04, 6,5cm x 2,5cm, espaçadas a cada 4cm
- (H) Piso metálico antiderrapante
- (I) Bacia sanitária com caixa acoplada Deca, linha Ravena P.909.17 + lavatório Deca, linha Lzy L.15.17, ou similar
- (J) Parede drywall: 2 placas hidrofugantes + perfil de 70mm
- (K) Tanque 30L, cor branco
- (L) Cerâmica esmaltada, cor branco

Quantidade total: 26 unidades
Asa Sul e Asa Norte



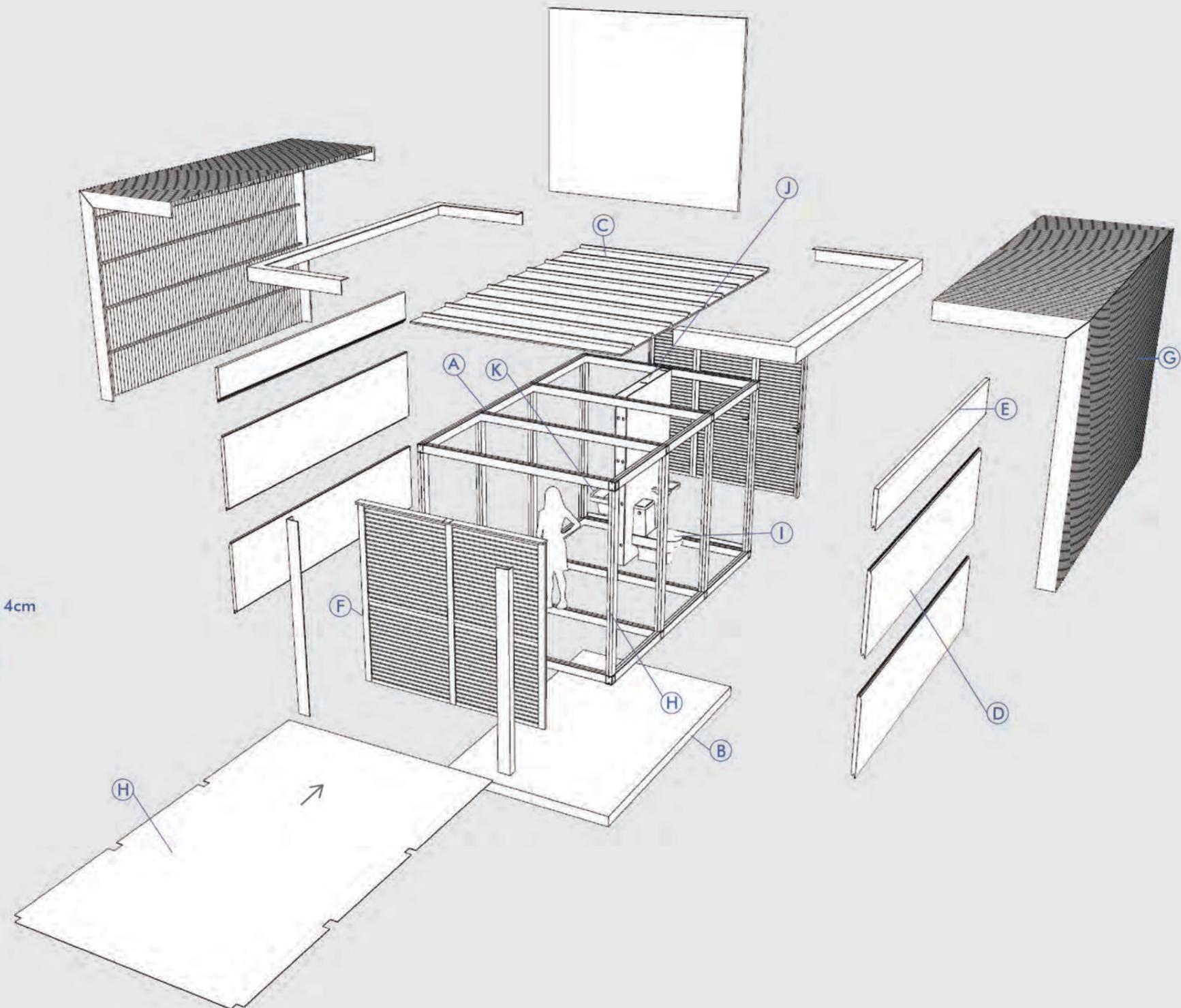
LEGENDA

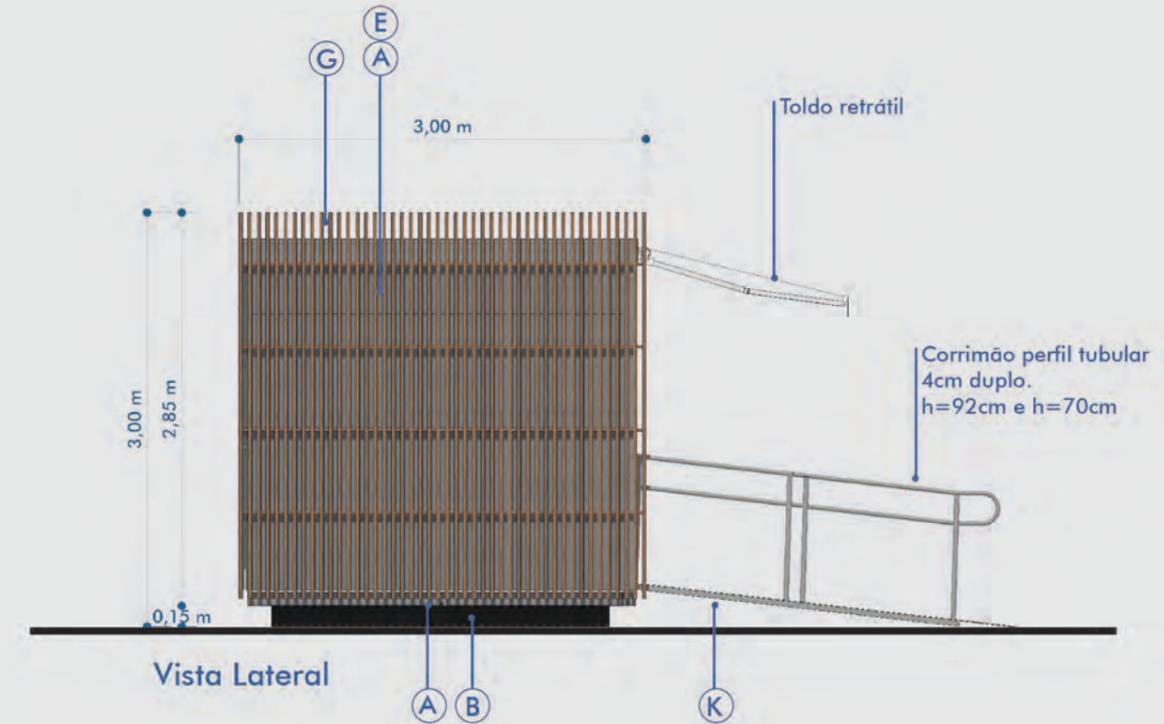
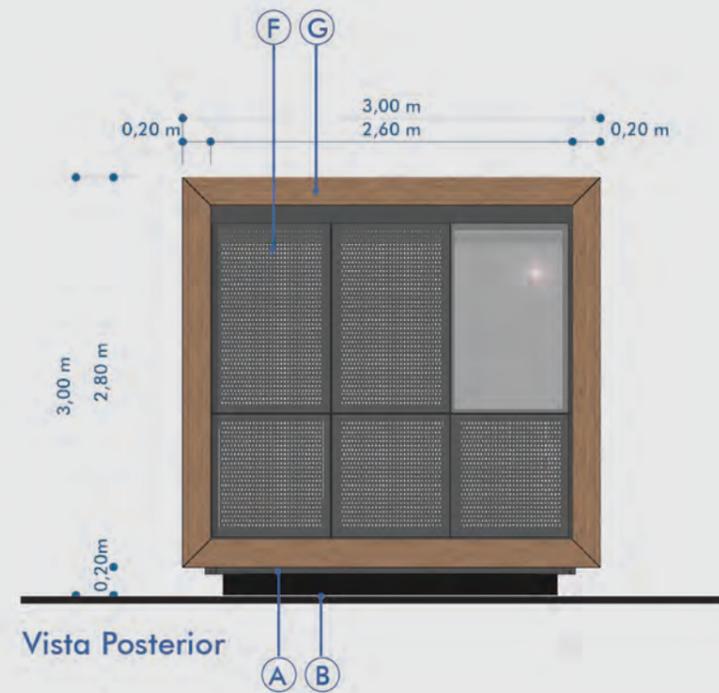
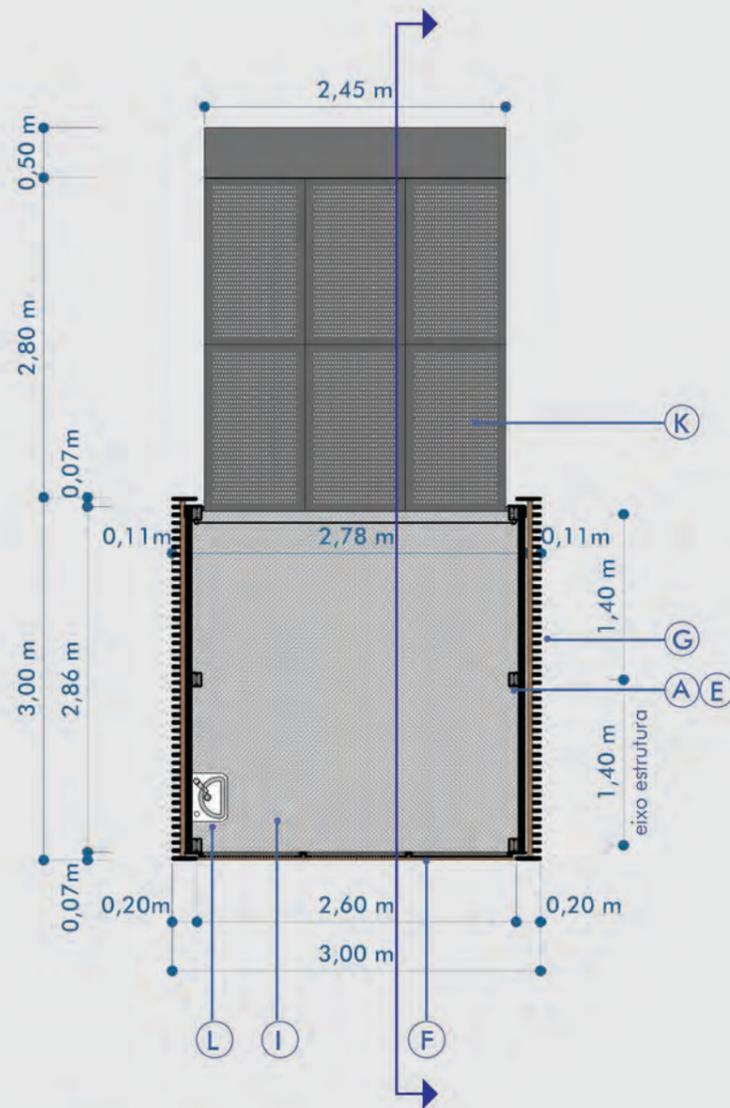
- (A) Estrutura metálica*, acabamento pintura eletrostática cor ralcolor 7016
- (B) Base de concreto 4,0m x 2,5m, h=15cm
- (C) IsoTelha Trapezoidal PIR, Marca Isoeste.
- (D) Chapa metálica dobrada. Acabamento Lateral, Marca Isoeste
- (E) Pannel Isofachada, Marca Isoeste. Acabamento ralcolor 7016
- (F) Esquadria de alumínio com veneziana ventilada, acabamento pintura eletrostática cor ralcolor 7016:
 - 2 módulos de porta de 70cm
 - 1 módulo fixo
- (G) Fechamento Laterais e Cobertura em ripado de madeira ecológica, cor cocobolo CL32, marca Lesco:
 - Ripas externas: Modelo Brise 01, 12,5cm x 3,0cm
 - Ripas internas: Modelo Brise 04, 6,5cm x 2,5cm, espaçadas a cada 4cm
- (H) Piso metálico antiderrapante
- (I) Bacia sanitária com caixa acoplada Deca, linha Ravena P.909.17 + lavatório Deca, linha Izy L.15.17, ou similar
- (J) Parede drywall: 2 placas hidrofugantes + perfil de 70mm
- (K) Tanque 30L, cor branco
- (L) Cerâmica esmaltada, cor branco

*espessuras e dimensões a serem confirmadas pelo cálculo estrutural

LEGENDA

- (A) Estrutura metálica*, acabamento pintura eletrostática cor ralcolor 7016
- (B) Base de concreto 4,0m x 2,5m, h=15cm
- (C) IsoTelha Trapeizodal PIR, Marca Isoeste.
- (D) Chapa metálica dobrada. Acabamento Lateral, Marca Isoeste
- (E) Pannel Isofachada, Marca Isoeste. Acabamento ralcolor 7016
- (F) Esquadria de alumínio com veneziana ventilada, acabamento pintura eletrostática cor ralcolor 7016:
 - 2 módulos de porta de 70cm
 - 1 módulo fixo
- *espessuras e dimensões a serem confirmadas pelo cálculo estrutural
- (G) Fechamento Laterais e Cobertura em ripado de madeira ecológica, cor cocobolo CL32, marca Lesco:
 - Ripas externas: Modelo Brise 01, 12,5cm x 3,0cm
 - Ripas internas: Modelo Brise 04, 6,5cm x 2,5cm, espaçadas a cada 4cm
- (H) Piso metálico antiderrapante
- (I) Bacia sanitária com caixa acoplada Deca, linha Ravena P.909.17 + lavatório Deca, linha Izy L.15.17, ou similar
- (J) Parede drywall: 2 placas hidrofugantes + perfil de 70mm
- (K) Tanque 30L, cor branco
- (L) Cerâmica esmaltada, cor branco





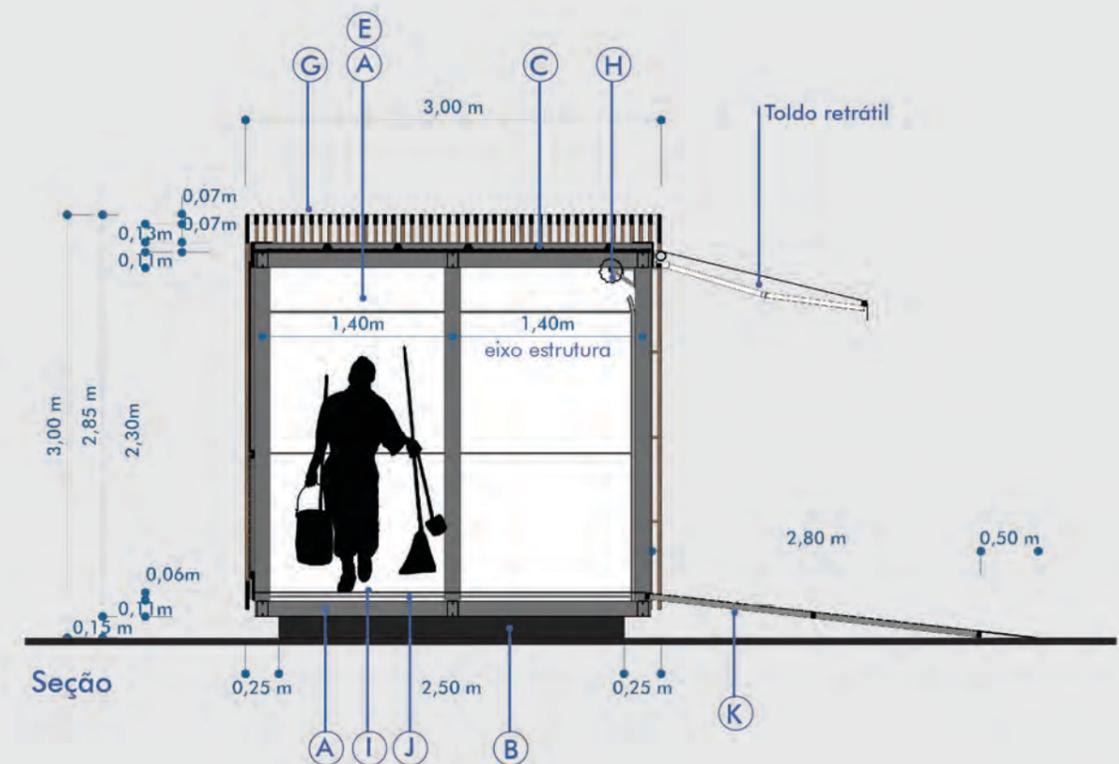
Legenda

- (A) Estrutura metálica*, acabamento pintura eletrostática cor ralcolor 7016
- (B) Base de concreto 2,5m x 2,5m, h=15cm
- (C) IsoTelha Trapeizodal PIR, Marca Isoeste.
- (D) Chapa metálica dobrada. Acabamento Lateral, Marca Isoeste
- (E) Painel Isofachada, Marca Isoeste. Acabamento ralcolor 7016
- (F) Fechamento de fundo:
 - montantes em perfis metálicos, acabamento pintura eletrostática, cor ralcolor 7016;
 - módulo fechamento 1: chapa extrudada, acabamento pintura eletrostática, cor ralcolor 7016;
 - módulo fechamento 2: vidro incolor.
- (G) Fechamento Laterais e Cobertura em ripado de madeira ecológica, cor cocobolo CL32, marca Lesco:
 - Ripas externas: Modelo Brise 01, 12,5cm x 3,0cm
 - Ripas internas: Modelo Brise 04, 6,5cm x 2,5cm, espaçadas a cada 4cm

- (H) Porta de enrolar
- (I) Piso metálico antiderrapante
- (J) Guias metálicas sob piso para recolher a rampa de acesso
- (K) Rampa de acesso: perfis metálicos + chapa metálica perfurada, acabamento pintura eletrostática, cor ralcolor 7016;
- (L) Lavatório Deca, linha Izy L.15.17, ou similar

*espessuras e dimensões a serem confirmadas pelo cálculo estrutural

Quantidade total: 94 unidades
Asa Sul e Asa Norte





Legenda

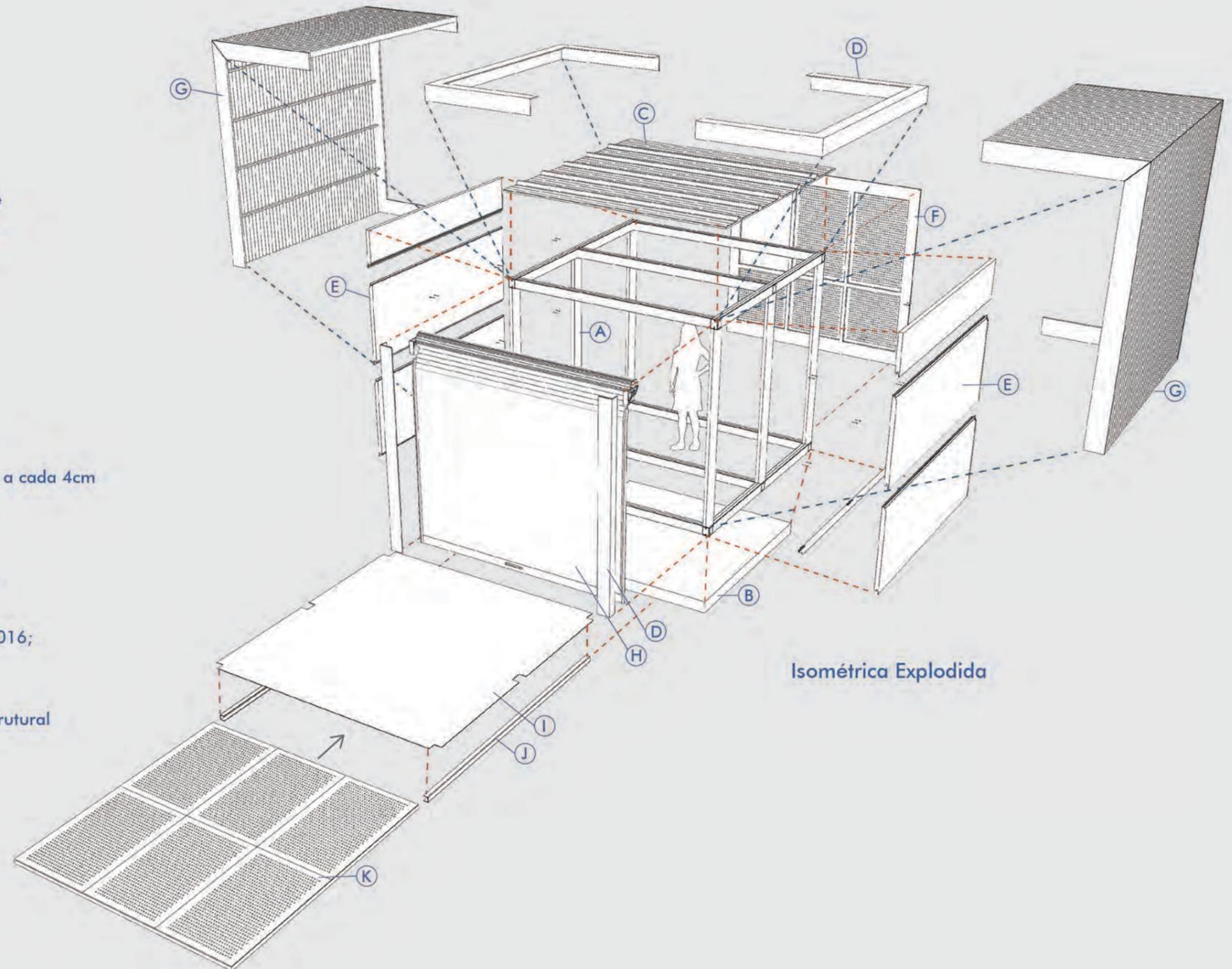
- (A) Estrutura metálica*, acabamento pintura eletrostática cor ralcolor 7016
- (B) Base de concreto 2,5m x 2,5m, h=15cm
- (C) IsoTelha Trapeizodal PIR, Marca Isoeste.
- (D) Chapa metálica dobrada. Acabamento Lateral, Marca Isoeste
- (E) Painel Isofachada, Marca Isoeste. Acabamento ralcolor 7016
- (F) Fechamento de fundo:
 - montantes em perfis metálicos, acabamento pintura eletrostática, cor ralcolor 7016;
 - módulo fechamento 1: chapa extrudada, acabamento pintura eletrostática, cor ralcolor 7016;
 - módulo fechamento 2: vidro incolor.
- (G) Fechamento Laterais e Cobertura em ripado de madeira ecológica, cor cocobolo CL32, marca Lesco:
 - Ripas externas: Modelo Brise 01, 12,5cm x 3,0cm
 - Ripas internas: Modelo Brise 04, 6,5cm x 2,5cm, espaçadas a cada 4cm
- (H) Porta de enrolar
- (I) Piso metálico antiderrapante
- (J) Guias metálicas sob piso para recolher a rampa de acesso
- (K) Rampa de acesso: perfis metálicos + chapa metálica perfurada, acabamento pintura eletrostática, cor ralcolor 7016;
- (L) Lavatório Deca, linha Izy L.15.17, ou similar

*espessuras e dimensões a serem confirmadas pelo cálculo estrutural

Legenda

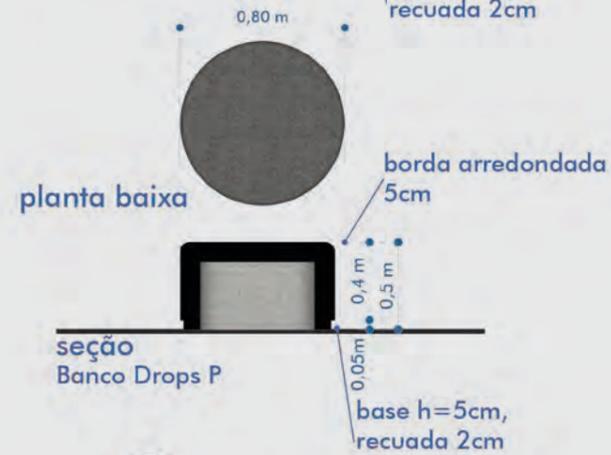
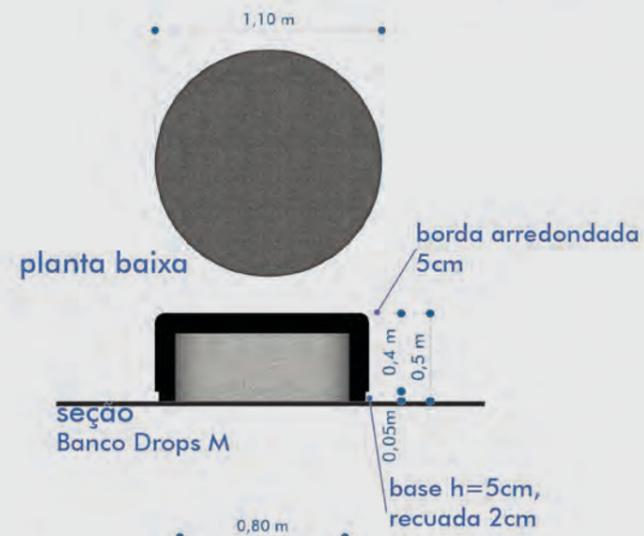
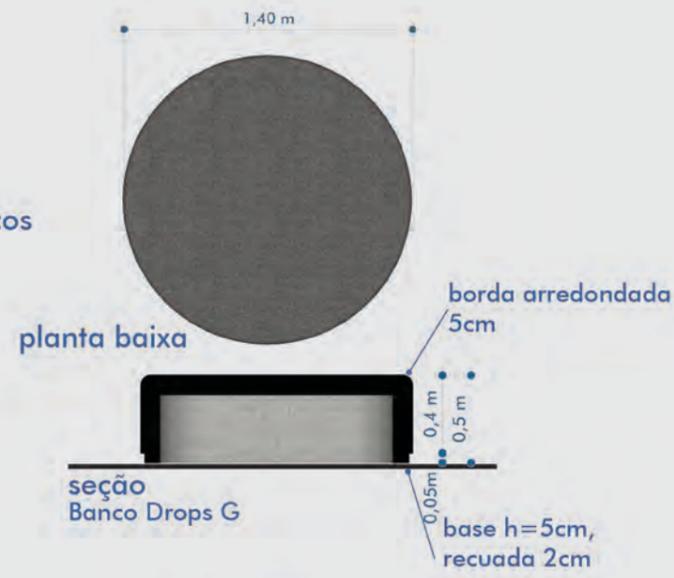
- (A) Estrutura metálica*, acabamento pintura eletrostática cor ralcolor 7016
- (B) Base de concreto 2,5m x 2,5m, h=15cm
- (C) IsoTelha Trapeizodal PIR, Marca Isoeste.
- (D) Chapa metálica dobrada. Acabamento Lateral, Marca Isoeste
- (E) Painel Isofachada, Marca Isoeste. Acabamento ralcolor 7016
- (F) Fechamento de fundo:
 - montantes em perfis metálicos, acabamento pintura eletrostática, cor ralcolor 7016;
 - módulo fechamento 1: chapa extrudada, acabamento pintura eletrostática, cor ralcolor 7016;
 - módulo fechamento 2: vidro incolor.
- (G) Fechamento Laterais e Cobertura em ripado de madeira ecológica, cor cocobolo CL32, marca Lesco:
 - Ripas externas: Modelo Brise 01, 12,5cm x 3,0cm
 - Ripas internas: Modelo Brise 04, 6,5cm x 2,5cm, espaçadas a cada 4cm
- (H) Porta de enrolar
- (I) Piso metálico antiderrapante
- (J) Guias metálicas sob piso para recolher a rampa de acesso
- (K) Rampa de acesso: perfis metálicos + chapa metálica perfurada, acabamento pintura eletrostática, cor ralcolor 7016;
- (L) Lavatório Deca, linha Izy L.15.17, ou similar

*espessuras e dimensões a serem confirmadas pelo cálculo estrutural

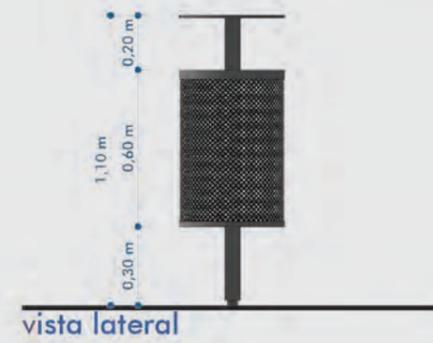
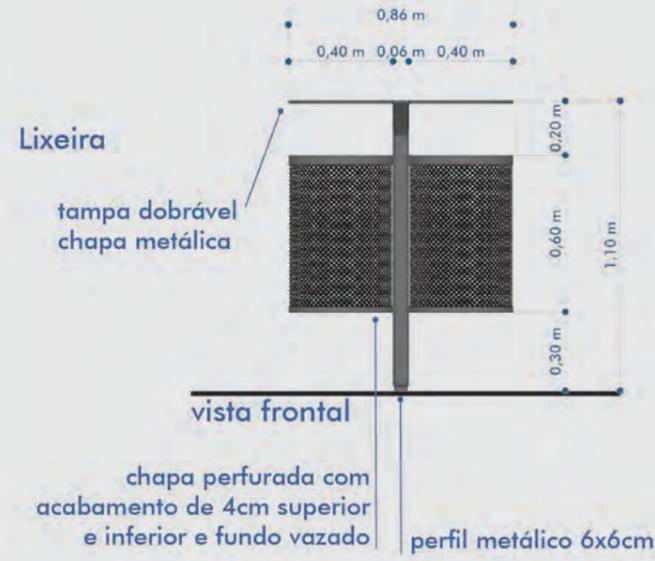


Isométrica Explodida

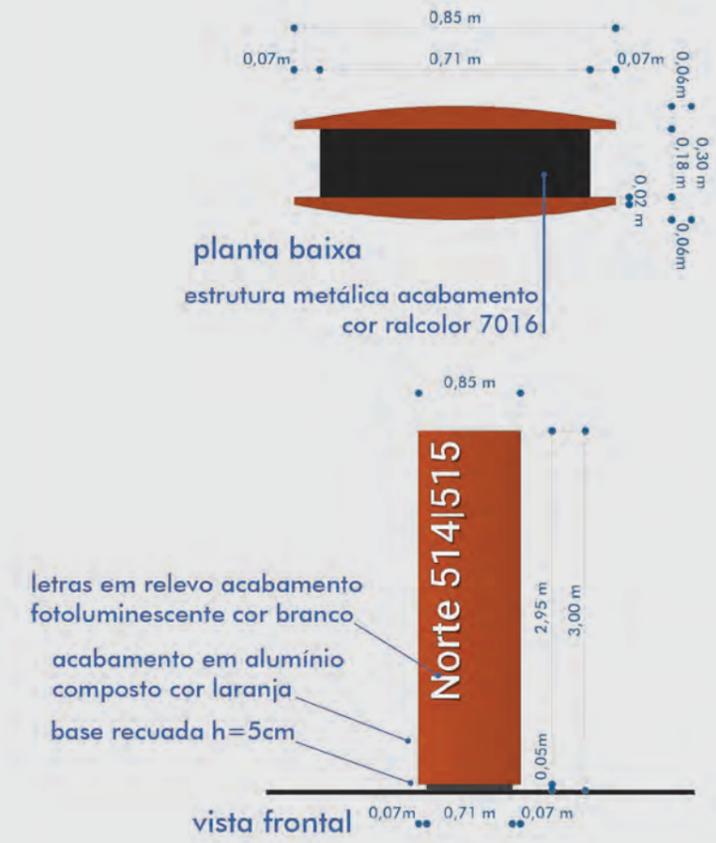
Bancos



Lixeira



Totem

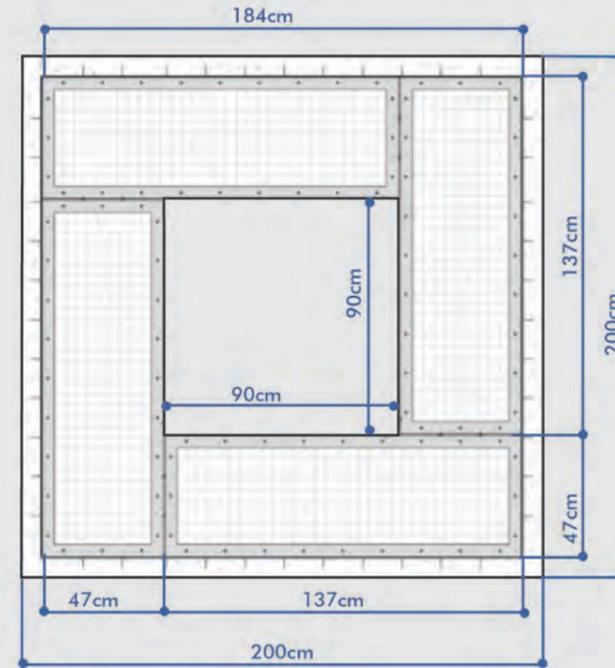


Poste passeios e ciclovias

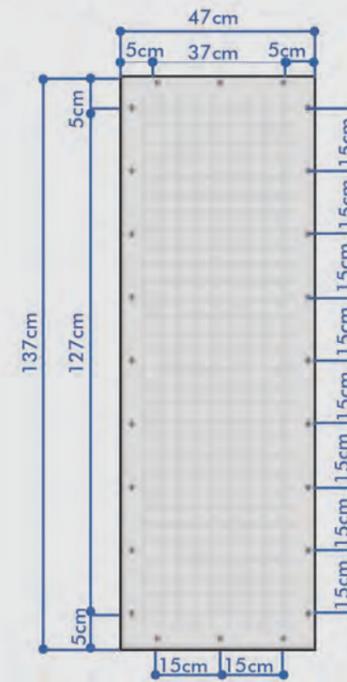


Poste City Soul gen2 LED Mini, temperatura 3.000K, suporte modelo Lyre, h=4,0m, marca Philips espaçados a cada 12m

Alcorque

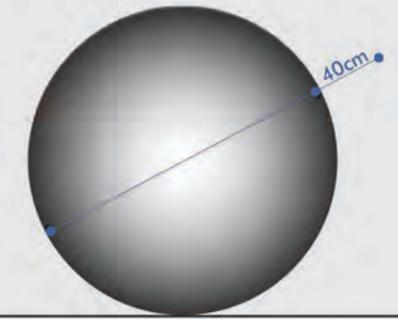


Planta Baixa
Composição de 4 peças



Peça - Grelha metálica

Balizador GDF



Planta Baixa

