Requalificação da Avenida Comercial para o Pedestre

Taguatinga-DF

Universidade de Brasília - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

Diplomação 1

Orientadora: Carolina Pescatori · **Aluna:** Daniela Quinaud Jaenicke

INTRODUÇÃO

Objeto de estudo: Avenida Comercial, Taguatinga — DF

Focos

Requalificação da avenida para o Pedestre

Diversificar oferta de transporte coletivo e não motorizado

Integração de atividades do entorno à Avenida Comercial - Comércio, praça, parque, espaço cultural, Metrô

Estratégia

Identificar as ocupações expontâneas ao longo do trajeto

Priorizar a mobilidade coletiva

Criar marcos referenciais

Objetivos

Proporcionar uma convivência agradável ao longo do percurso

Diversificar e ampliar a conexão com o transporte público

Reforçar o caráter referencial da Av. Comercial em Taguatinga

LEGISLACAO ESPECÍFICA

PLANO DIRETOR DE ORDENAMENTO TERRITORIAL (PDOT)

Taguatinga como centro sub-regional com expansão;
Av. Comercial como eixo de comércio varejista e de prestação de SP.

- Proposta do Centro Regional (citado no PDL 97)
- Av. Comercial incorpora a função de eixo que comporta a Rede de Transporte Público Coletivo de Média Capacidade (Metrô) e BRT
- Terminais Rodoviários de Integração - junto a Estação de Metrô Taguatinga Sul (ou rodoviarismo)
- Anel de Atividades Ciclovia, Taguatinga, Samambaia
- Polo Multifuncional - localizado em área de recarga de manancial dos Corrais

PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO

- Taguatinga está inserida na Eixo Oeste, principal eixo de mobilidade do DF
- Av. Comercial classificada como uma das principais artérias do eixo Oeste

Propostas:

- Tecnologias para o deslocamento motorizado em sentimento do eixo preferial
- Modelo de paradas de ônibus no centro central
- Os estacionamentos são invertidos
- Paisagismo incorporado

PLANO DIRETOR LOCAL

Objetivos

Dinamizar o território, estabelecer condições urbanísticas para a autonomia da cidade, preservar, reconstituir a urbanização, melhorar os espaços públicos e e ofertar a circulação

Estratégias

Contro Regional

- Revitalização Setor Central
- Ampliação das áreas de pedestres no entrido norte e sul

Corredor de Atividades

- Propostas transporte cidades
- Faixa exclusiva
- Estação de Integração de Metrô de Taguatinga Sul
- Sobreposição vária e paisagística
- Extensão da Av. Comercial junto QSD

Adequação - Reuso de vias exitem para circulação de pedestres na faixada oeste e no QSD

Uso e ocupação

Todos os lotes no perímetro da avenida são LC 1 - de media restrição

Gabarito proposto:

Lado Norte:

CNB, CSB e CSA = 4 pavimentos

Lado sul:

CNB e CSB = 6 pavimentos

CNC = 2 pavimentos

Ambos lados:

CNA e CSD = 8 pavimentos

LEI COMPLEMENTAR DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO DO DISTRITO FEDERAL (LUOS)

Gabarito proposto:

Lado Norte:

CNA, CNB e CSA = 4 pavimentos

Lado sul:

CNB, CNC e CSB = 2 pavimentos

Ambos lados:

CNA e CSD = 8 pavimentos

- Poucas residências entantes na faixada leste da avenida
- Os barros mais valorizados ao longo da avenida
- Poucs fluidez do tuhgeo:

Malha viuyamentos

Sinal de trânsito em todos cruzamentos

Grande número de automóveis e ônibus na via

- Problema de hierarquia viária na cidade: falta de via coletora
- A avenida estende-se a toda esta norte, porém alcança somente metade do eixo sul da cidade, limite na QSD
- Crescimento na ocupação da avenida no eixo norte:

Maior presença de comércio

Maior fluxo de usuários

Sistema viário da porte norte da avenida melhor conectado a malha

Ligação com a Ceilândia via Nilo Peçanha

CARACTERÍSTICAS GERAIS AV. COMERCIAL

- Posição estratégica: Avenida central na malha urbana de Taguatinga
- Intensa ocupação dos espaços públicos nos horários comerciais
- Presença de comércio ao longo de toda fronteira da avenida
- Diversificada oferta de serviços e atividades do entorno próximo ao perímetro da avenida: cultura, lazer, boemia, comércio, educação
- Grande fluxo de pedestres nos horários comerciais
- Predominância de skyline baixo, máximo de três pavimentos

Máximo 12 pavimentos no entorno da Av. Comercial Sul

ANALISE POR TRECHO

- Casa da Mãe Joana identificada na avenida e no QSD
- Comércio identificação nos trechos
- Concentração pedestres
- Oferta varejo

- Pilon de atração de usuários
- Pontos estratégicos de articulação de transporte coletivo
- Eixo de lazer
- Morfologia da fachada
- Fragilidade ambiental

MAPA DE USO E OCUPAÇÃO DA AVENIDA

1:5000

- Comércio
- Uso misto
- Residencial
- Educação
- Direito
- Boteleiro
- Igreja
- Posto de Gasolina
- Praça
- Passagem pedestre

CARACTERÍSTICAS AMBIENTAIS

- Fachada bem preservada - exceção arquitetura terreiro – ocupação expontânea
- falta de ordenamento contínuo
- Fachada Oeste
- Presença de características morfológicas de uso exclusivamente residencial original na fachada leste
- Gabarito PDL – Recuo de 3 metros a partir do limite frontal dos lotes na fachada
- Área para a coleta de lixo para passagem inadequada e distribuído das fachada. Verde predominante leste
- Vegetação com pouca variação ao longo da avenida
- Calçada ECPL
- Fachada leste mais baixa, variando de dois a seis pavimentos
- Fachada Oeste mais alta, variando de quatro a dez pavimentos
- Ausência de recuos frontais - fachada ativa nos térreos com dois pavimentos
- fachada leste tem fachadas com fundos voltadas para – redução impacto de visibilidade - com gradeiros baixos
- Solução proposta: Canteiro de drenagem
- Área de permeabilidade
- Recuo de jardim de 4 metros
- Proposta para ocupação do FLORAL Pilot Multifuncional proposta pelo PDOT
- Proposta para ocupação do AMB 30 - Administração do Distrito Federal e Empreendedores Imobiliários

ANÁLISE DA ENVOLTÓRIA NO CONTEXTO DA CIDADE

Alguns fatores podem influenciar na poluição, pois centralizado da avenida torna

- Alta taxa de ocupação dos lotes - Gabarito pode ser reduzido
- Alta taxa de ocupação dos lotes - Gabarito pode ser reduzido
- Alta taxa de ocupação dos lotes - Gabarito pode ser reduzido

Diretrizes de Intervenção

- Melhorar a infraestrutura para o pedestre e o transporte coletivo
- Expando a Av. Comercial até o Metrô Taguatinga Sul
- Criar novos modais de transporte de menor impacto ambiental
- Restringir o espaço do automóvel
- Criar marcos visuais sinalizando equipamento e áreas verdes no entorno da avenida
- Inserir paisagismo
- Iluminação para a escala do pedestre
- Rede elétrica subterrânea

Intervenções propostas sequenciadas

1) Alinhamento e expansão da Av. Comercial com a QSD conectando ao Metrô

- Alinhamento das passagens de pedestre e retirada do comércio
- Abertura das passagens de pedestre e retirada do comércio
- Uso de parte do terreno da Escola pública para nova ocupação urbana

2) Requalificação da calçada de via para o pedestre ao longo da Av. Comercial

- Calçadas largas – mínimo de 4 metros nas trechos mais estreitos
- Mobiliário
- Passagens e via verde ao longo das principais cruzamentos de pedestre

Redução da velocidade dos automóveis

- Redução de uma faixa de cada avenida
- Faixas compartilhadas

Possibilita ampliação da largura de permeabilidade em ambas as fronteiras

Reduz a travessia e a velocidade no tráfego

- Espaço de permanência integrados ao comércio
- Espaço de estar e de lazer
- Redução do estacionamento na Avenida.

Alternativa: transferência para vias locais perpendiculares

- Alinhamento das parcelas de lotes nas vias de pedestre, melhora ligação com a avenida
- Alinhamento das parcelas de lotes nas vias de veículos
- Manter visual: sinalizando praça e parques

3) Adequar os cruzamentos para a escala do pedestre:

Estreitando, Nilo Peçanha, Av. Dino Sakis, QSD/Metrô

- Travessia em nível
- Faixa de pedestre e passagens
- Estreitar – estreitar em 4,75MA
- Prática e Av. Dino Sakis - passagem elevada/nível
- Redução da velocidade na zona de QSD/Metrô

4) Requalificação paisagística nas calçadas e locais que conectam atividades do entorno

- Área de estar
- Nas vias coletoras
- Trajeto de acesso a parques e praças
- Duplicação da calçada e largura
- Redução de vagas estradas para ARSE 18 , Boca da Mata, Carlada, Subaru Shopping e o Taguatinga Sul

5) Ligação da Av. Comercial com os parque FLORA e Boca da Mata e ampliar a conexões dos parques com a malha urbana

- Pequeno de pedestre para alinguacar barreiras:
- Boca da Mata - Taguatinga Sul
- Boca da Mata - Taguatinga Sul e Comercial
- Criar novas entradas estratégicas para conectar os parques as diversas vias locais e as demais atividades do entorno

2) Requalificação da calçada de via para o pedestre ao longo da Av. Comercial

LEGENDA DE USOS

- Cruzamento ao nível do pedestre - conexão passagem de exclusiva pedestre
- Cobras
- Uso misto e Ativa Ativas
- Parada ônibus
- Passagem exclusiva pedestre
- Canteiro de drenagem
- Equipamento ou/paisagem ciclovia
- Estacionamento
- Via

1) Alinhamento e expansão da Av. Comercial com a QSD conectando ao Metrô

1:1000

5) Requalificação das vias coletoras do Setor B norte e sul

1:250

Cortes Avenida Comercial

LEGENDA DE USOS

- Cruzamento ao nível do pedestre - conexão passagem de exclusiva pedestre
- Cobras
- Uso misto e Ativa Ativas
- Parada ônibus
- Passagem exclusiva pedestre
- Canteiro de drenagem
- Equipamento ou/paisagem ciclovia
- Estacionamento
- Via

TIPOS DE INTERVENÇÃO EM CADA VIA

- Requalificação paisagística e de mobilidade Av. Comercial
- Requalificação viária (retirada via)
- Requalificação paisagística - preservação trajeto da área e e atividades no entorno
- Requalificação paisagística - trajeto e atividades no entorno e atividades no entorno
- Pequeno de áreas e passagens TEORIA Área de Maia
- Passagens exclusivas pedestre - por exclusivas

LEGENDA DE SINAIS

- Área área de atravessamento
- Área atividades no recuo de 1:1000
- Área de permanencia
- Abrigo ponto, abaixo atividades e área verde existente
- Abertura da rota para a passagem exclusiva para pedestre
- Cruzamentos principais
- Entrada viaria - maior permeabilidade das áreas verdes com a malha urbana
- Entrada por exclusiva

1:1500

1:250

QNG

1 TAGUACENTER

Fachada Leste

Fachada Oeste

- Conexão EPCL
- Influência do Taguacenter: mudança de uso dos lotes
- Quadras perpendiculares a avenida:

Degradamento fachadas cega ao longo de todo trecho

Abertura da fachada pelo comércio

- Skyline baixo: predomínio 1 pavimento

2 COMERCIAL NORTE

- Lado oeste uso exclusivo comercial: polo de atração de usuários a nível regional
- Interseção com a Helio Prates
- Gabarito variando entre 1 e 3 pavimentos
- Recorte típico – fachada trecho mais extenso

- Ausência:

Proteção para o sol na fachada leste

Espaços de permanência e mobiliário urbano

Infraestrutura de drenagem

- Possui lotes passagens de pedestres escondidas atrás das paradas de ônibus

- Skyline no geral baixo, 3 pavimentos
- Empreendimentos, de no máximo 12 pavimentos, começam a surgir em ambos os lados da fachada

3 CENTRO

- Trecho mais complexo: área de maior atração de usuários
- Interseção com a Avenida Elmo Salão (Centro)
- Trecho com mais paisagismo
- Marcos: Praça do Relógio e Administração Regional
- Uso exclusivo institucional

4 COMERCIAL SUL

- Trecho com maior concentração de predios altos – Uso misto de 12 pavimentos CSB
- Predominio de edifícios de 3 pavimentos
- Calçada do lado oeste sem configuração adequada - resquício de uso residencial original
- Lotes relacionados na calçada oeste
- Muitos postos de gasolina trajeto curto

3 FRONTEIRA COM SUL/QSD

- Caminho cercado pro muro
- Arvores dando sobre calçadas
- Proximidade com o Taguatinga Shopping

5 FRONTEIRA QSD/METRÔ

- Quadra exclusivamente residencial
- As vias locais terminam em cul-de-sac e estão desalinhadas em relação a Comercial
- Faz fronteira com estação do Metro Taguatinga Sul e futura Estação Rodoviária de Integração (PDOT)

Aumento da conexão da Comercial com a região.

Qualificação para o pedestre da Avenida Comercial

Taguatinga, DF

OBJETIVO

Qualificar o espaço público da avenida para o pedestre, proporcionando uma convivência agradável no deslocamento e na permanência
Diversificar a oferta de transporte não motorizado
Reforçar a identidade de eixo referencial de transporte público
Integrar atividade do entorno

ANÁLISE CONTEXTUAL

MALHA URBANA

- Limites: DF - 001, BR - 060, ARIE JK
- Av. Comercial eixo regulador da malha
- Malha ortogonal
- Elemento mórfico: quarteirão

- EPTG
- QSD constituída como barreira a expansão da Av. Comercial
- Quadras residenciais em cul-de-sac

- Av. Comercial completa
- Abertura cul-de-sac QNA e QND
- Fluxo trânsito
- Expansão fora do eixo da Av.Comercial QNL

- EPCL
- Completo o conjunto dos principais acessos ao Plano Piloto
- Conubarção com Ceilândia QNM

- Implantação bairro Águas Claras
- Invasão colônias agrícolas Vicente Pires e Samambaia

- Limite de extensão urbana
- Acréscimo do Setor de Mansões
- Desmembramento Águas Claras, Vicente Pires e Colônia Agrícola Samambaia

HISTÓRICO

Taguatinga é a primeira RA oficialmente no DF. Sua criação é motivada pela pressão popular por habitação por parte dos operários.

A cidade é implantada a 25 km do Plano Piloto, distância tem base na política de "cordão sanitário" que visa preservar o entorno de Brasília de grandes adensamentos.

A distribuição de lotes foi feita somente para apadrinhados e funcionarios do governo, o que resultou em diversas invasões que interferiram no tracado viário da cidade. A principal interferencia na continuidade da Av. Comercial é a QSD, fruto de uma invasão.

O crescimento populacional mais intenso acontece entre as décadas de 70 e 80. A Av. Comercial se estabelece como o principal eixo comercial da cidade, modificando em sua fronteira os lotes de uso exclusivamente residenciais para uso misto.

A partir dos anos 80 as novas quadras passaram a ter lotes menores e poucos equipamentos públicos foram implantados, caracterizando pouca atenção para a qualidade do espaço urbano.

A crescente demanda de habitacional impulsiona a invasão das áreas rurais Vicente Pires e Samambaia, gerando grandes problemas devido a inadequação ambiental desses territórios para implantação urbana.

A cidade possui caráter de Centro Regional, o que alerta para a demanda crescente de usuários e a necessidade de infraestrutura adequada para acompanhar o desenvolvimento observado.

CARACTERÍSTICAS AMBIENTAIS

O vento predominante é leste, a fachada leste possui gabarito baixo propiciando a aeração de toda cidade.

A drenagem segue para os corregos Currais, Cortado e Taguatinga, sendo o que o primeiro compõe a rede de abastecimento do DF desembocando no rio Descoberto.

A fachada leste recebe a insolação da tarde e não possui nenhuma proteção contínua ao longo do trajeto.

A vegetação ao longo da avenida é pouca, quase inexpressiva.

USOS NA AVENIDA E ENTORNO

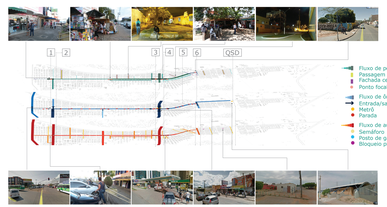
ANÁLISE POR TRECHO

A fronteira da Av. Comercial é composta na maior parte por edifícios comerciais ou mistos, o uso residencial concentra-se no TRECHO 1 e o institucional no TRECHO 4 e 6.

A Av. Comercial fica desconectada do Metrô Taguatinga Sul, sendo a QSD a quadra que separa.

São identificadas no entorno da avenida de espaços de lazer, cultura e permanência, como praças e parques. Essas atividades se distanciam em média 150 m da Comercial, situação que propicia a integração devido a proximidade.

FLUXOS E PERMANÊNCIAS



CONEXÕES E MOBILIDADE

Para ampliar a conexão da avenida com a malha urbana e ferroviária do DF é necessário uma reforma viária na conexão do trecho 1, QNG, com o trecho 2, Taguacenter, e ampliar a extensão da avenida até a Estação do Metrô Taguatinga Sul.

Com isso amplia-se o potencial de alcance do transporte público dentro da avenida, pois a Estrutural é uma via expressa de grande conectividade com o eixo norte do DF, de Ceilândia a Sobradinho, e o Metrô Sul conecta Samambaia diretamente a Av. Comercial.

O estreitamento e deslocamento da via abre-se espaços para praças ao longo do trageto.

CONTEXTO ATUAL TRECHO 1/2

TRECHO 1/2 - CONEXÃO QNG AV. COMERCIAL

Não existe fluxo contínuo nos dois sentidos da via Estrutural para a avenida Comercial. isso dificulta e restringe a entrada de diversas linhas de transporte coletivo vindos de cidades satélites, como Ceilândia, que fazem uso diáriamente de serviços da cidade.

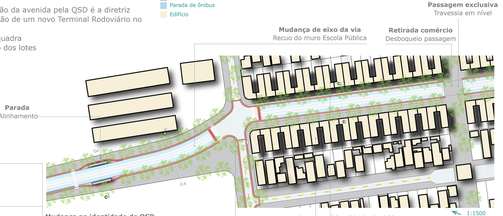
TRECHO 6/QSD - CONEXÃO METRÔ E NOVA RODOVIÁRIA

A Av. Comercial acaba na fronteira norte da QSD. Esse é o elemento que separa da avenida a Estação de Metrô Taguatinga Sul, que se localiza na fronteira sul da quadra residencial.

Outro fator que justifica a extensão da avenida pela QSD é a diretriz proposta pelo PDL e PDOT de construção de um novo Terminal Rodoviário no terreno ao lado o Metrô Sul.

O avanço da Av. Comercial pela quadra residencial implica na mudança de uso dos lotes para misto.

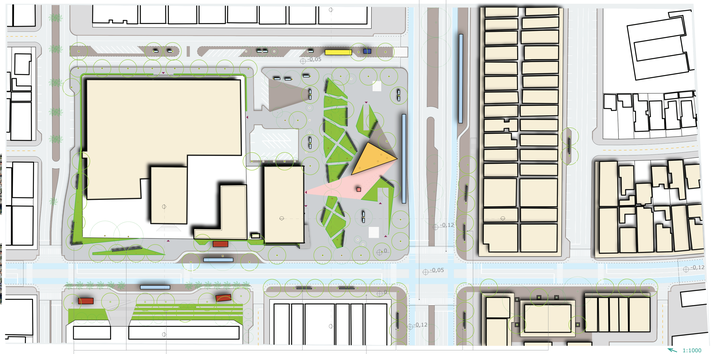
CONTEXTO ATUAL TRECHO 2

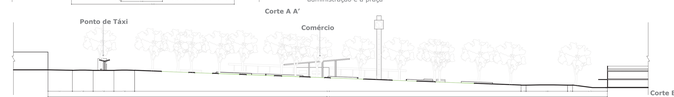


MOBILIDADE E ESPAÇO PÚBLICO

TRECHO 4 - ÁREA CENTRAL

O centro de Taguatinga, caracterizada pelo cruzamento entre a Av. Comercial e a Av. Central, é a área que concentra o maior fluxo de passagem. A principal barreira desse trecho é o cruzamento da Av. Central, esse é longo com 53 metros no total.





Algum espaços de fachada cega e muros são identificados.

Assim como o restante da Av. Comercial esse trecho carece de espaços de permanência, uniformidade nas calçadas, arborização.Muitos estacionamentos são encontrados ao longo de quase todas as quadras desse trecho.

Todos os estacionamentos desse trecho foram retirados e remanejados para vias transversais afim de abrir espaço para o pedestre. A ciclovia da avenida se conecta com a Av. Central.

TEMAS DE PROJETO

As propostas foram organizadas segundo temas que propõe intervenções na Av. Comercial em diferentes escalas de alcance dentro de Taguatinga e no DF.

CONEXÕES

Olhar sob a cidade

A centralidade na malha urbana faz da avenida propicia a função de caminho orientador para localização de atividades no entorno.

Foram mapeadas vias locais visando identificar trajetos com maior potencial de conectividade com importantes atividades no cenário de Taguatinga.

Outra questão é ampliar as conecções com as as fronteiras verdes, parques e áreas de preservação, criando maior fluidez com o tecido urbano.

Conectar a avenida a Estação de Metrô de Taguatinga Sul e melhorar a conecção com a via Estrutural, afim para ampliar a ligação da avenida com as cidades próximas.

TRAJETO DE CONECTIVIDADE

Eixo conectando diversas equipamentos e atividades ao longo do percurso.
Abertura de novas entradas para áreas verdes no alinhamento com os eixos identificados.
Marco visual e orientação por meio de tratamento paisagistico do trajeto.
Inserção de ciclovia nos trajetos que conectam diferentes parques.
Extender a Av. Comercial pela QSD conectando a Estação de Metrô de Taguatinga Sul.
Fluxo contínuo para via Estrutural, nos dois sentidos.

MOBILIDADE

Olhar sob a avenida

A Comercial já se configura como o principal eixo de mobilidade pública dentro de Taguatinga e de acesso de usuários de outras Regiões Administrativas a cidade. A avenida encontra-se abarrotada de automóveis, competindo com o espaço do pedestre e do ônibus.

O projeto tem foco na mobilidade do pedestre, na diversificação da oferta de meios de deslocamento e na prioridade ao transporte coletivo. O objetivo é desincentivar o uso de carro particular na avenida.

O eixo de mobilidade se completa com melhora na conexão da avenida com a via Estrutural e Estação de Metrô de Taguatinga Sul, a fim de ampliar a ligação da avenida com as demais cidades satélites.

AUTOMÓVEL

Redução no número de faixas rolamento, uma por sentido.
Redução do espaço destinado a estacionamento ao longo da avenida.

PEDESTRE

Calçadas contínuas de pavimentação uniforme.
Espaço de permanência.

TRANSPORTE

Ciclovia ao longo da avenida.
Ciclovia em vias locais ligando entre si parques pertencentes a cidade.
Faixa exclusiva de ônibus.
Conexão com a Estação de Metrô de Taguatinga Sul.
Fluxo contínuo para a QNG nos dois sentidos - Conexão Estrutural

ESPAÇO PÚBLICO

Olhar sob o pedestre

A avenida não possui tratamento paisagisco, as calçadas são descontinuas, com pisos diversos, muitos desníveis, sem vegetação para sombreamento, sem marquise contínua ao longo de todo trajeto nas duas fachadas, falta de iluminação para o pedestre e espaços de permanência ao longo do caminho.

A proposta é qualificar a avenida foco na qualidade do deslocamento, reforçando o dinamismo da vida urbana pré-existente na avenida.

O projeto dá um foco especial para o cruzamento da Av. Central com a Av. Comercial, que se contitui o marco referencial da cidade.

CAMINHO DO PEDESTRE

Piso contínuo, uniforme, nivelado.
Estreitamento nos pontos de travessia dos principais cruzamentos.
Espaços de permanência ao longo do trajeto.
Inserção de vegetação de grande porte para sombreamento.
Marquise contínua na fachada leste da avenida.
Passagem exclusiva: abertura de comércio na fronteira
Passagem exclusiva: passagem em nível na travessia das pistas

TRANSPORTE

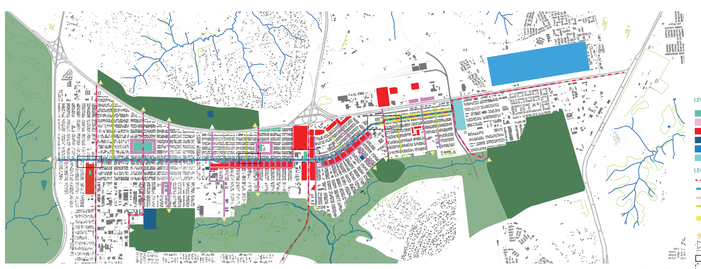
Ciclovia em toda extensão da avenida.
Paradas de ônibus alinhadas ou próximas.

ILUMINAÇÃO

Luminária pública para a escala do pedestre.
Iluminação nas marquises.

ESPAÇOS DO AUTOMÓVEL

Redução do número de vagas de na Av. Comercial
Remanejamento dos estacionamentos para vias locais.



MOBILIDADE E ESPAÇO PÚBLICO

O trecho é exemplo do perfil tipo da avenida, com as duas fachadas compostas em suas maioria de edifícios de uso mistos com o comércio localizado no térreo.

As calçadas originalmente são de três metros, não possue continuidade e unidade no acabamento. Não há arborização e falta um elemento de sombreamento contínuo na fachada oeste.

Paradas, em sentidos diferentes, encontram-se distantes. O projeto propõe aproximação das paradas entre si, com faixa de pedestre próxima, facilitando o deslocamento de uma para outra. Atualmente a passagem de pedestre encontra-se com a vista boqueada pela implantação atual das paradas, dessa forma o projeto propõe o deslocamento, porém mantendo a proximidade com o eixo de passagem.

A passagem de pedestre tem sua fronteira composta por fachada cega. A abertura dos comércios de esquina para a passagem auxilia na ampliação da visibilidade, dinamiza e tornar mais seguro o trajeto. Com vista ao conforto e acessibilidade no deslocamento do pedestre a travessia da via local é feito no nível da calçada.

O estacionamentos foram reduzidos, sendo colocados em quadras intercaladas, situação que fez necessário o deslocamento do eixo da avenida. Tal sinuosidade é propicia a redução da velocidade da via, pois quebra com a linearidade do trajeto. Para não afetar de forma drástica a dinâmica atual de uso da avenida estacionamenos foram relocados para as vias locais que possuiam caixa de via com dimensão adequada.

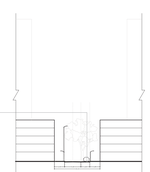
Para garantir o sombreamento contínuo ao longo de toda fachada oeste é adotada a solução, proposta pelo PDL, de recuar a fachada criando uma galeria de três metros de largura.

Árvores de grande porte e rápido crescimento fazem o sombreamento das ciclovias e travessias, além de tornar o trajeto mais agradável.

A avenida carece de drenagem subterrânea, para mitigar o problema de inundação das calçadas do leste foram implantados canteiros de drenagem.

Também é ausente espaços de permanência ao longo do caminho da avenida. Algumas "ilhas" de descanço foram distribuidas nas duas fronteiras de acordo com o deslocamento do eixo da avenida. Mas também são distribuidos bancos ao longo do trajeto.

CONTEXTO ATUAL TRECHO 3



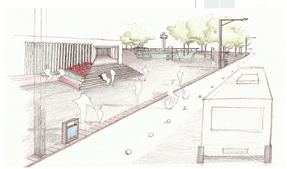
ESPAÇO PÚBLICO

PRAÇA DO RELÓGIO

A praça do relógio é o principal e referencial espaço de estar da cidade. Sua localização faz dessa praça o coração de Taguatinga. O Relógio, tombado pelo Distrito Federal, é um importante elemento que compõe a identidade da cidade.

Além de sua importância a nível de localização e histórica a praça também abriga o acessos ao metrô e possui a ponto de ônibus com maior fluxo de usuários.

Apesar do intenso fluxo de passagem a configuração dos canteiros não propicia os trajetos identificados, funcionando como barreiras ao deslocamento.



MOBILIÁRIO URBANO

ÁRVORES

Foram selecionadas espécies de grande porte, rápido crescimento e naturais do cerrado. O pequizeiro, apesar de lento crescimento, foi indicado devido a seu papel simbólico na representação bioma da região.