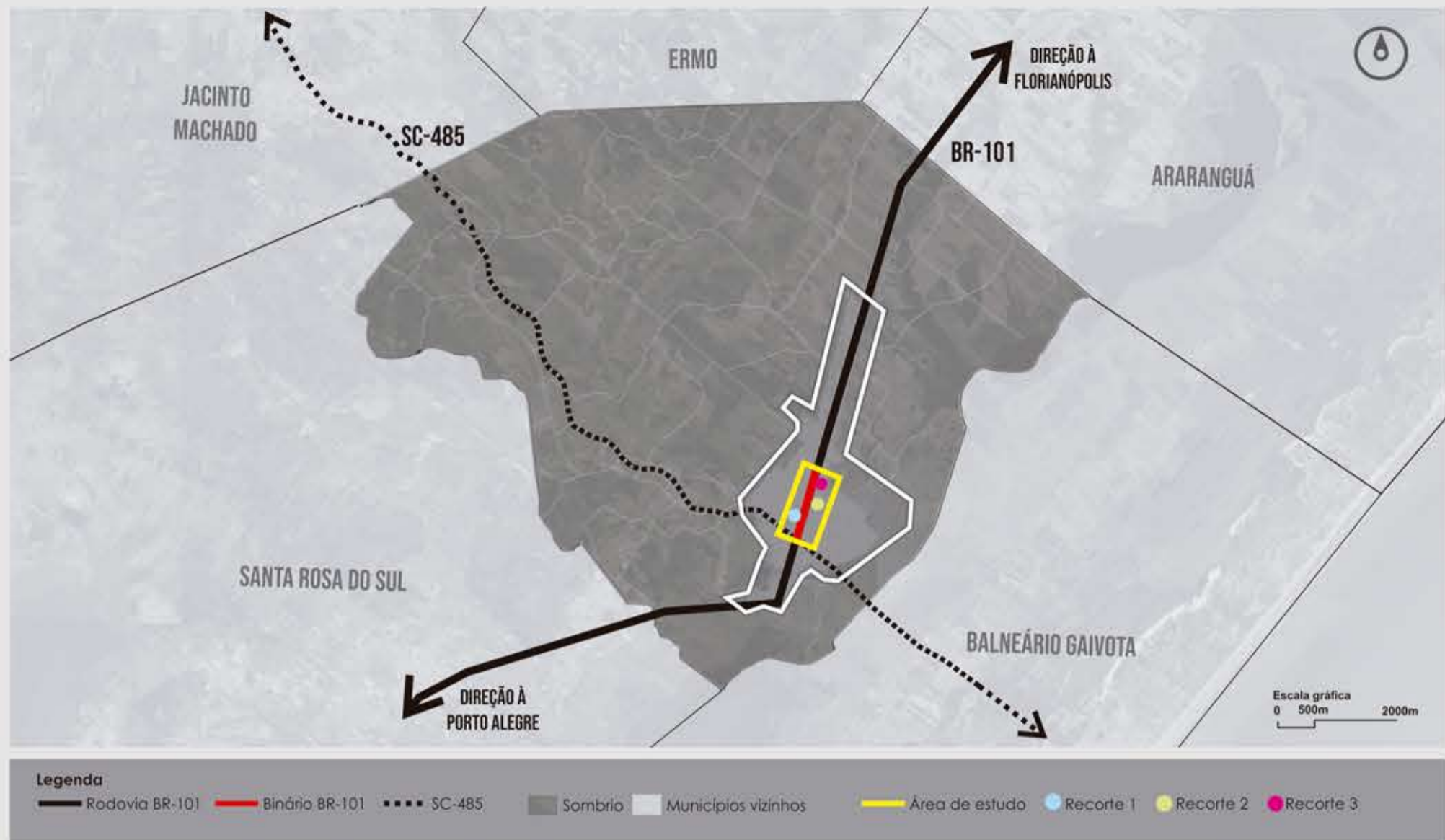


CRITÉRIOS PARA ESCOLHA DO TERRENO

Os critérios para seleção do terreno que abrigará o novo terminal rodoviário seguirá as diretrizes expostas pelo Departamento Nacional de Infraestruturas de Transporte (DNIT), autarquia responsável pela regulamentação da construção e elaboração de estudos técnicos para o tráfego multimodal de pessoas e bens no modal rodoviário nacional.

A seleção do recorte parte da demarcação de uma área de estudo no entorno da Rodovia BR-101, via estruturadora do desenvolvimento urbano da cidade e que comporta o sistema troncal de transporte de passageiros em escala nacional. A área de estudo fica localizada no centro do perímetro urbano e próximo aos dois viadutos que distribuem o fluxo de veículos no município. O objetivo é buscar um recorte inserido no meio urbano, com uma localização harmoniosa à expansão urbana e fácil acessibilidade, principalmente ao trajeto de viagens inter-regionais.



Fonte: Google Earth adaptado pelo autor.

Defini-se o **Recorte 3** como o ideal para a instalação do terminal rodoviário, pois ele é o que mais apresenta condicionantes interessantes para projetar o equipamento. Localizado no bairro Parque das Avenidas, encontra a norte a maior área em expansão da cidade, a sul o binário da BR-101, a leste a única APP curso d'água presente no espaço urbano sombriense (atualmente subutilizada) e a oeste o outlet japonês. O recorte escolhido é percebido como uma conexão entre a BR-101 e a principal via da cidade (Papa João XXIII), sendo de grande potencial para a instalação de um equipamento público. Possui como limites a Av. Papa João XXIII à sul, a rua Prefeito Santelmo Barba à oeste e à leste uma via em projeção prevista a ser construída devido a extensão da quadra.

Recorte 1

R1
Plano diretor: Zona de média densidade 2
Área: 14.000m²
Uso: Sem uso explícito
Ocupação: sem ocupação
Fluxos: trajeto sul-norte não acessível

Recorte 2

R2
Plano diretor: Zona de média densidade 2
Área: 11.400m²
Uso: Sem uso explícito
Ocupação: sem ocupação
Fluxos: trajeto norte-sul não acessível

Recorte 3 / Selecionado

R3
Plano diretor: Zona de média densidade 2
Área: 13.900m²
Uso: Galpões/edificações abandonadas
Ocupação: Subutilizada
Fluxos: acessível à ambos trajetos devido proximidade com viaduto

ANÁLISE DE FLUXOS

TRAJETOS NORTE-SUL E SUL-NORTE DE VIAGENS INTER-REGIONAIS



Fonte: Google Earth adaptado pelo autor.

Crítérios de seleção do terreno de acordo com as diretrizes do Departamento Nacional de Infraestruturas de Transporte (DNIT).

RECORTES	Localização harmonizada com a expansão da cidade	Localidade acessível à viagens de percurso norte-sul e sul-norte	Não faz com que ônibus adentrem a cidade	Área suficiente para implantação	Tempo de percurso p/ acesso de ônibus	Área com possibilidade de expansão do terminal	Localização acessível para a instalação do sítio inter-bairros	Entorno/topografia favorável
R1	✓	✗	✓	✓	✗	✓	✓	✓
R2	✓	✗	✓	✓	✗	✗	✓	✗
R3	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Fonte: DNIT, adaptado pelo autor.

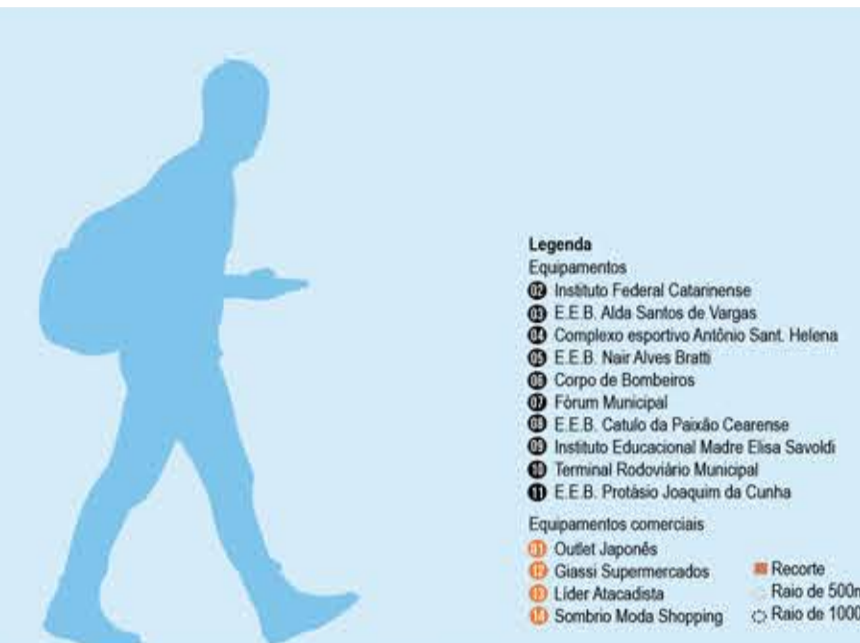
ESCALA BAIRRO

PARQUE DAS AVENIDAS

De acordo com o zoneamento de uso do solo definido pelo plano diretor, o bairro Parque das Avenidas é destinado à edificações residenciais e de caráter público e seu entorno reservado pela Zona Central e de Comércio e Serviços da BR-101 (ZECs-1), podendo ter uma ocupação de média densidade.

O Zoneamento e os parâmetros de uso e ocupação do solo previstos no Plano Diretor determinam o recorte como ZECs-1 e ZMD-2, estando localizado paralelo à BR-101 e a uma das vias estruturadoras da cidade, estabelecendo forte relação com fluxo de pessoas que circulam na região.

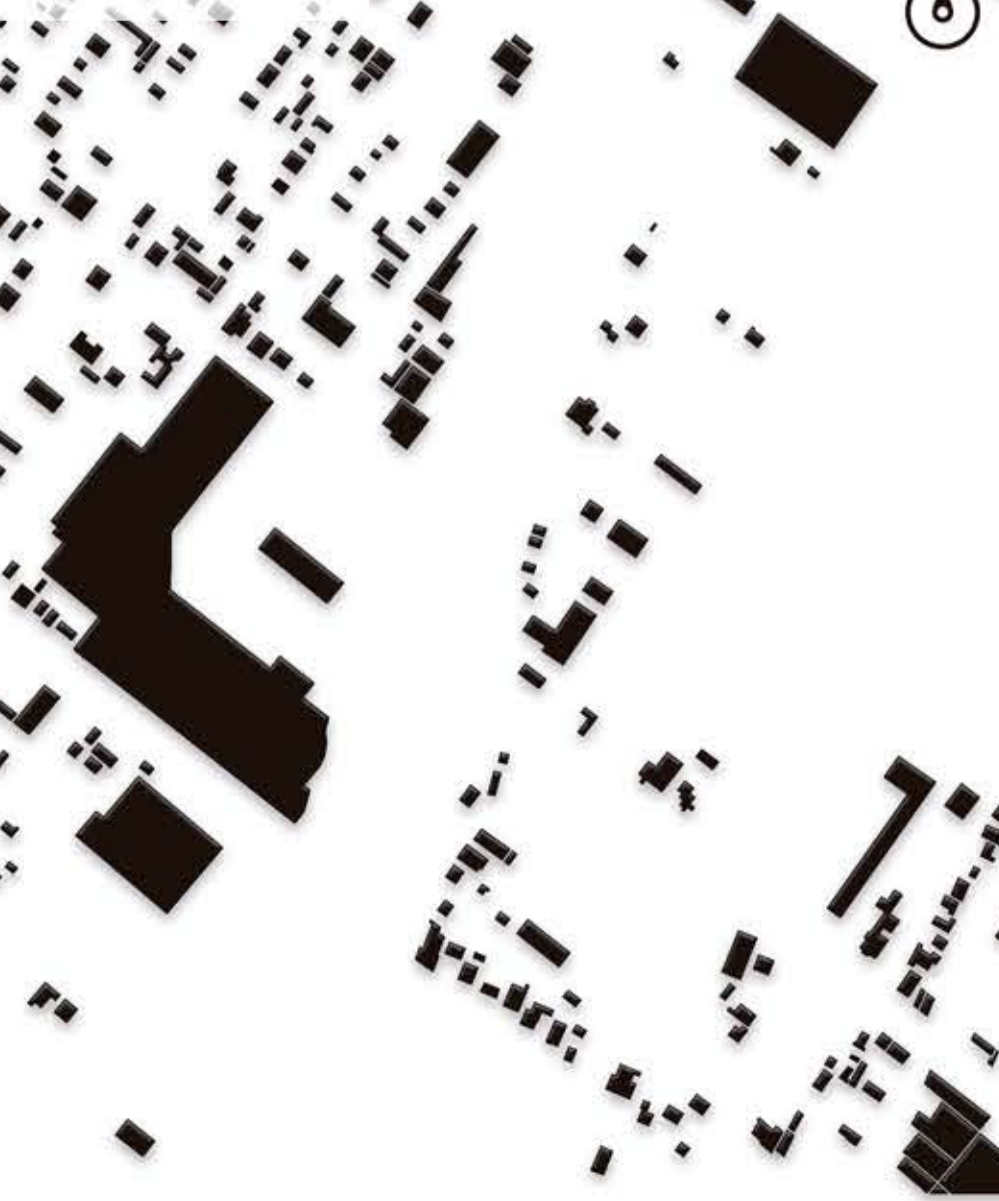
O bairro atualmente apresenta uma paisagem predominantemente horizontal, contando com um gabarito de 1 a 4 pavimentos distribuídos entre residências, comércio, equipamentos públicos, serviços e uma área verde de preservação permanente subutilizada.



FLUXOS



CHEIOS E VAZIOS



Fonte: Google Earth adaptado pelo autor.

USOS DO ENTORNO



ZONEAMENTO E PLANO DIRETOR

Zona	Permitido	Permissível	Proibido
Zona de Média Densidade 2 (ZMD-2)	- habitação unifamiliar - habitação coletiva horizontal - habitação coletiva vertical - comércio e serviço vicinal e de bairro	- comunitário 2 - institucional - comércio e serviço setorial - comércio e serviço específico 1 - comércio e serviço específico 2 - comércio e serviço geral - comércio e serviço específico 2	Todos os demais usos
Sector Especial de Comércio e Serviço da BR101-1 (SECS-BR101-1)	- comércio e serviço setorial - comércio e serviço geral - indústria tipo 1 - indústria tipo 2	- comércio e serviço específico 1 - indústria tipo 3 - habitação unifamiliar - comércio e serviço vicinal e de bairro	Todos os demais usos



De acordo com o zoneamento de uso do solo, o terreno fica situado entre as zonas ZCS-1 e ZMD-2, sendo que este último apresenta maior abrangência no lote, apresentando o gabarito e índices de aproveitamento maiores do que em relação à ZCS-1.

Além disso, a zona permite a construção de equipamentos públicos (comércio e serviço específico 1), permitindo portanto a instalação do terminal rodoviário.

ESCALA LOTE

PRÉ-EXISTÊNCIAS



Fonte: Autor.



POTENCIALIDADES

- 1 Área satisfatória para inserção de um equipamento público
- 2 Localidade acessível ao trajeto de viagens inter-regionais
- 3 Anel que distribui a trânsito local e regional
- 4 Localização harmoniosa com a expansão urbana da cidade

- 5 Terreno fortemente inserido à malha urbana
- 6 Variedade de usos no entorno
- 7 Conexão direta com o principal ponto turístico e comercial do município
- 8 Proximidade com área verde e corpo d'água

DEFICIÊNCIAS

- 1 Terreno desvalorizado
- 2 Grande quantidade de edificações abandonadas ou subutilizadas
- 3 Edificações sem relação com entorno
- 4 Espaço sem vitalidade

- 5 Terreno não se apropria das potencialidades do recorte
- 6 Edificações soltas na quadra
- 7 Não contribui para a qualidade do espaço urbano
- 8 Expressiva vulnerabilidade ambiental

De acordo com as análises realizadas e levantamento de potencialidades e deficiências do recorte, propõe-se que as edificações existentes sejam desconsideradas, de modo a projetar novos espaços que se apropriem das condicionantes do recorte. Considera-se a retirada de todas as edificações abandonadas e subutilizadas e a realocação das duas residências presentes no terreno por apresentarem conflitos com o espaço urbano, patologias e falta de acessibilidade, podendo estas serem compensadas por meio do instrumento de desapropriação.

Para exploração do local como um todo, propõe-se a retirada do uso de parada para viagens inter-regionais do shopping Outlet Japonês por este se tratar de um equipamento comercial no qual não foi designado para este tipo de uso. Desta maneira, prevê-se para o novo terminal rodoviário o uso de terminal urbano e inter-regional, visto que atenderá a demanda do sistema inter-bairros e do sistema rodoviário em uma escala interestadual e internacional.

