

# Eixo 1 Caminhos e encontros

## Diretriz 1A

### Circulação interna

Melhorar a qualidade da circulação interna com estímulo aos meios de transporte a pé e bicicleta, integrado com o transporte público



## Justificativas para melhorar a circulação interna

- **Dificuldade no andar a pé** por conta de longas distâncias, caminhos descontínuos com presença de barreiras e mal iluminados
- **Dificuldades de travessia** a pé e de bicicleta
- **Sinalização deficitária** para pedestres e ciclistas
- Estacionamentos nas entradas das unidades que **dificultam o acesso ao edifício**
- **Distâncias favoráveis ao uso da bicicleta**, mas com rede cicloviária limitada e ausência de pontos de apoio
- Adequação e adaptação do Campus para a **futura estação de metrô**

## Cenário 1 Proposta

### Incentivo ao pedestre e ao ciclista

- **Novos** caminhos conectando as unidades, cobertos quando possível
- **Travessias** com maior segurança viária
- **Duas aberturas** por unidade em caso de cercamento
- **Ampliar oferta** de bicicletas compartilhadas
- **Aumento e melhoria** da rede cicloviária considerando a conexão entre as unidades
- **Priorizar** pedestres e ciclistas nas rotatórias, com passagens em nível
- **Instalar** painéis informativos sobre horários de ônibus
- **Transporte interno** com veículos menos poluentes

### PONTOS PRÓ

- **Melhoria** da acessibilidade e garantia do trajeto mais curto e confortável entre as unidades
- **Redução** de congestionamento com transferência modal
- **Melhoria** da orientação das pessoas ao circular no Campus
- **Baixa** intervenção na paisagem

### PONTOS CONTRA

- **Custo mediano** de implantação e manutenção
- **Oposição** à remoção de vagas de estacionamento e à ampliação da rede cicloviária

## Cenário 2 Proposta

### Garantia de segurança viária

- **Caminhos** conectando as unidades sem cobertura
- **Aberturas** das passagens existentes de unidades cercadas
- **Mantém** a rede cicloviária atual
- **Rotatória** com melhoria do cruzamento de pedestres e ciclistas
- **Aumento** na frequência e quantidade de ônibus BUSP

### Neste caso, tal como no Cenário 1:

- Travessias com maior segurança viária
- Instalar painéis informativos sobre horários de ônibus

### PONTOS PRÓ

- **Permanência** de espaço para veículos no Campus
- **Menor custo** de implantação e manutenção

### PONTOS CONTRA

- **Dificuldade** de transferência modal para transportes ativos pela falta de cobertura e alto custo das bicicletas compartilhadas
- **Insuficiência** de apoio à ciclistas por limitações geográficas
- **Dependência** de ônibus para a circulação interna

## Cenário 3 Proposta

### Priorização ao pedestre e ao ciclista

- **Caminhos** conectando as unidades sempre cobertos
- **Remover** cercamento das unidades
- **Gratuidade** para bicicletas compartilhadas
- **Nova** rede cicloviária independente
- **Remoção** das rotatórias

### Neste caso, tal como no Cenário 1:

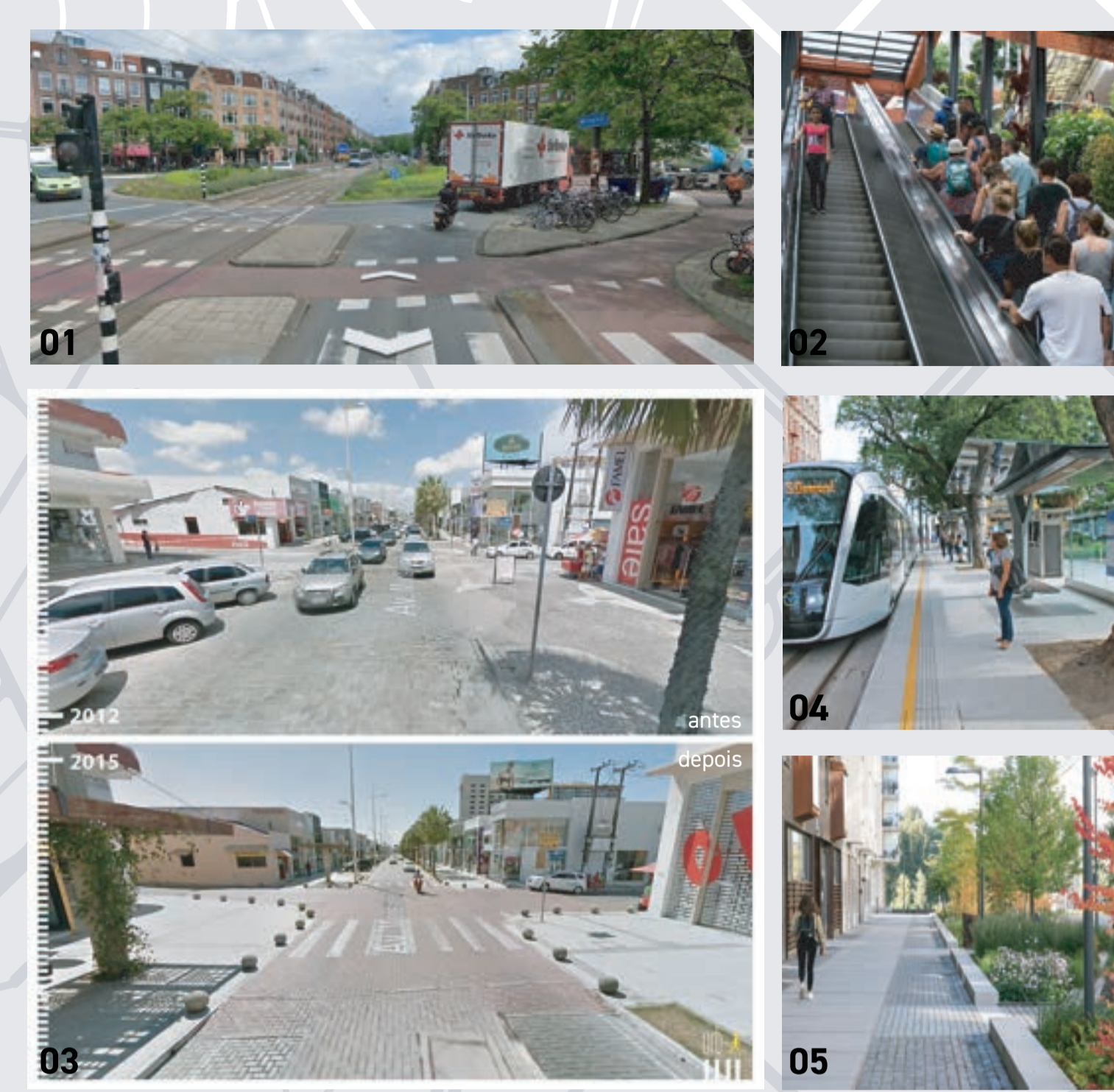
- Travessias com maior segurança viária
- Opções de transporte interno com veículos menos poluentes
- Instalação de painéis informativos sobre horários de ônibus

### PONTOS PRÓ

- **Deslocamentos** de grandes percursos com desníveis acentuados
- **Incentivo** ao uso da bicicleta
- **Maior segurança** no deslocamento a pé e de bicicleta

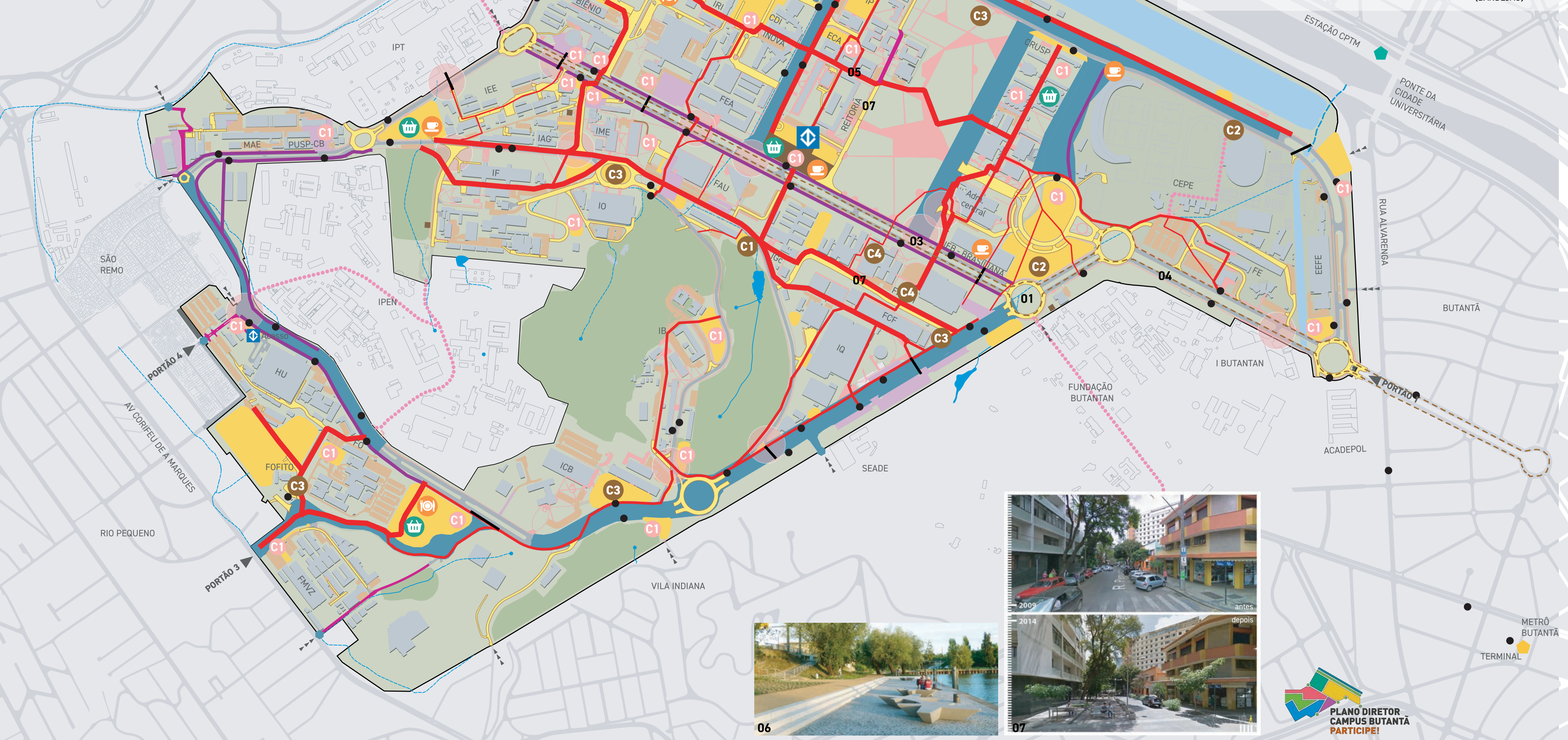
### PONTOS CONTRA

- **Custo e tempo** de implantação bastante elevados
- **Necessidade** de infraestrutura específica para novas tecnologias
- **Resistência** à remoção do espaço para veículos



**CAMINHOS E ENCONTROS**

- C1** **PONTO DE CONVIVÊNCIA 1: DESCOBERTO, BANCOS, LIXEIRAS, PARACICLO**
  - C2** **PONTO DE CONVIVÊNCIA 2: COBERTO, BANCOS, LIXEIRAS, PARACICLO, BEBEDOR, WI-FI E SANITÁRIOS**
  - C3** **PONTO DE CONVIVÊNCIA 3: COBERTO, BANCOS, LIXEIRAS, PARACICLO, BEBEDOR, WI-FI, SANITÁRIOS E ALIMENTAÇÃO TEMPORÁRIA E APOIO AO CICLISTA**
  - C4** **PONTO DE CONVIVÊNCIA 4: COBERTO, BANCOS, LIXEIRAS, PARACICLO, BEBEDOR E WI-FI**
- 
- CAMINHOS PROPOSTOS TIPO 1 (2m largura)**
  - CAMINHOS PROPOSTOS TIPO 2 (3m largura)**
  - CAMINHOS PROPOSTOS TIPO 3 (5m largura) permitido bicicletas**
  - TRAVESSIAS PROPOSTAS**
  - CALÇADAS A REQUALIFICAR**
  - ACESSOS NOVOS**
  - ACESSOS A NEGOCIAR COM PARCEIROS**
  - CRUZAMENTOS REDESENHADOS**
  - ESTACIONAMENTOS EXISTENTES**
  - ESTACIONAMENTOS REMOVIDOS**
  - MODERAÇÃO DE TRÁFEGO**
  - PONTOS DE CONVIVÊNCIA**
  - CAMINHOS EXISTENTES**
  - REDESENHO DE VIAS**
  - TRANSPORTE DE MÉDIA CAPACIDADE**
  - PONTOS DE ÔNIBUS**
  - NOVAS PORTARIAS**
  - METRÔ**
  - COMÉRCIO E SERVIÇOS DE APOIO E COTIDIANO**
  - CAFETERIA OU LANCHONETE**
  - RESTAURANTE**
  - RESTAURANTE UNIVERSITÁRIO (BANDEJÃO)**



# Eixo 1 Caminhos e encontros

## Diretriz 1B

### Acesso ao Campus

Melhorar o acesso ao Campus por transporte coletivo, a pé e bicicleta, aumentando a integração com o entorno e criando novas rotas de entrada



## Justificativas para melhorar o acesso ao Campus

- **Maioria da população da USP utiliza o ônibus** para chegar ao Campus, especialmente o sistema BUSP
- **Dificuldade de acesso por transporte coletivo** à noite e aos finais de semana
- **Conexão falha com a cidade**, especialmente no entorno, com dificuldade para chegar às portarias
- Demanda dos trabalhadores terceirizados de **acesso ao BUSP**

## Cenário 1 Proposta

### Melhoria do cenário atual com mudanças internas

- **Diálogo** para melhoria do Sistema BUSP e dos ônibus municipais
- **Acesso** ao BUSP para trabalhadores terceirizados
- **Conexão** mais ágil, acessível e segura aos serviços de trem e metrô
- **Novas** portarias e requalificação das atuais
- **Incentivo** a modos ativos de transporte
- **Expansão** de faixas exclusivas de ônibus
- **Melhoria** na acessibilidade e segurança viária
- **Diversificação** de acessos e integração com instituições vizinhas

### PONTOS PRÓ

- **Integração** acessível e direta com a cidade
- **Desconcentração** de transporte coletivo da P1
- **Incentivo** a outros modos de transporte para chegada
- **Melhora** da travessia na chegada da ponte da Estação Cidade Universitária
- **Promover** inclusão social para trabalhadores terceirizados

### PONTOS CONTRA

- **Mantém** o ônibus como principal modo de transporte coletivo
- **Dependência** de outras entidades para realizar mudanças

## Cenário 2 Proposta

### Reordenação do acesso ao Campus em diálogo com o município

- **Planejamento** do transporte a nível metropolitano
- **Redesenho** das linhas do sistema BUSP e dos ônibus municipais
- **Segregação** do espaço para ônibus com corredores exclusivos
- **Integração** com o entorno do Campus através de transporte com média e alta capacidade
- **Passe-livre** para qualquer ônibus do Campus
- **Mantém** propostas do cenário 1 e as expande

### PONTOS PRÓ

- **Priorização** dos transportes coletivos dentro do Campus
- **Melhoria da ligação** entre Estação Cidade Universitária e o Campus
- **Maior integração** com os bairros do entorno e com cidades da região metropolitana

### PONTOS CONTRA

- **Maior gasto** e complexidade de implementação de novas tecnologias e infraestrutura
- **Necessidade** de gestão que abarque toda a diversidade de modais
- **Maior dependência** de entidades externas ao Campus

# Eixo 1 Caminhos e encontros

## Diretriz 1C

### Pontos de Encontros

Criação de um sistema de locais de convivência associados com as redes de caminho e cicloviária, conectando unidades acadêmicas, pontos de alimentação, serviços e lazer



## Justificativas para criar locais de encontros

- **Carência de espaços** para convivência e interação
- Necessidade de **infraestrutura para locomoção** eficiente entre as unidades acadêmicas

## Cenário 1 Proposta

### Distribuição de áreas de convivência com base na circulação

- **Definição** dos espaços de convivência com base nos fluxos de circulação no Campus
- **Associar** áreas de convivência aos caminhos propostos
- **Definir** as modalidades de espaços de convivência no Campus

### PONTOS PRÓ

- **Maior equidade** na distribuição dos espaços de convivência promove uma maior inclusão
- **Estímulo** à integração e à convivência
- **Maior** conforto e segurança nos espaços livres e nas áreas de circulação

### PONTOS CONTRA

- **Recurso orçamentário** para implementação e manutenção da infraestrutura
- **Desafios** de manutenção das novas áreas
- **Possível subutilização** com a distribuição uniforme dos espaços

## Cenário 2 Proposta

### Distribuição das áreas de convivência com base na população

- **Definição** dos espaços de convivência com base em estudos prévios da Prefeitura de maiores concentrações populacionais
- **Implementar** apenas uma infraestrutura básica para promover novas áreas de convivência
- **Limitar** comércio e serviços a partir da concentração populacional
- **Priorizar** áreas com maior demanda

### PONTOS PRÓ

- **Custo reduzido** de implementação e manutenção
- **Maior garantia** de eficiência na utilização
- **Maior facilidade** de manutenção

### PONTOS CONTRA

- **Desigualdade** do acesso aos espaços de convivência
- **Possível sobrecarga** próximo de grandes concentrações populacionais
- **Menor incentivo** à interação social

# Eixo 1 Caminhos e encontros

## Diretriz 1D

### Segurança viária

Desestimular o acesso de veículos individuais através da redução de velocidade e redesenho do sistema viário



## Justificativas para desestimular o veículo

- Campus usado como **rota de passagem**, aumentando o fluxo interno, a velocidade e as ocorrências de trânsito
- Necessidade de **diálogo com a municipalidade** sobre transporte público e rede cicloviária
- Falta de um **departamento específico para mobilidade** no Campus
- Gestão da **manutenção das vias** deficitária ou insuficiente
- **Alta velocidade** dos veículos

## Cenário 1 Proposta

### Garantia de segurança viária com mudanças

- **Reduzir** velocidade e estabelecer limites de 40 km/h nas vias arteriais e 30 km/h nas demais
- **Realizar** manutenção regular das vias e padronizar a sinalização
- **Restringir** o acesso de veículos
- **Reduzir** gradualmente os estacionamentos, redirecionando as áreas para novos usos
- **Circulação diferenciada** de veículos aos fins de semana
- **Transformar** vias em ruas compartilhadas
- **Criar** um observatório para monitorar a mobilidade no Campus

### PONTOS PRÓ

- **Redução** das ocorrências de trânsito através do desestímulo do fluxo de veículos e da redução de velocidade
- **Maior segurança** para corredores e ciclistas aos finais de semana
- **Ampliação** de espaços livres, melhorando segurança e conforto
- **Coleta** regular de dados para melhoria da gestão

### PONTOS CONTRA

- **Alto custo** de manutenção com o desgaste da infraestrutura pelo fluxo de passagem irrestrito no Campus
- **Resistência** à redução de vagas de estacionamento

## Cenário 2 Proposta

### Garantia de segurança viária sem muitas mudanças

- **Criar estratégias** urbanísticas para efetivar o limite de 40 km/h em todo o Campus
- **Permitir** passagem irrestrita de veículos, reduzir estacionamentos em pontos estratégicos e arborizar esses espaços
- **Abrir** algumas ruas para pedestres nos fins de semana, com o restante do Campus acessível à veículos

#### Neste caso, tal como no Cenário 1:

- Transformar vias locais em ruas compartilhadas com limite de 30 km/h
- Realizar manutenção regular das vias e padronizar a sinalização

### PONTOS PRÓ

- **Redução** das ocorrências de trânsito através do desestímulo do fluxo de veículos e da redução de velocidade
- **Adição** de vegetação nos estacionamentos, gerando melhoria da qualidade ambiental do Campus
- **Manutenção** das vias coletoras sem transformá-las em compartilhadas, preservando a eficiência e a velocidade do transporte público

### PONTOS CONTRA

- **Não aproveitamento** das vagas de estacionamento para criar áreas mais seguras e agradáveis para pedestres e ciclistas

## Cenário 3 Proposta

### Desestímulo ao uso de veículos

- **Reduzir** a velocidade e estabelecer limites de 30 km/h em todo o Campus
- **Transformar** todas as vias locais e coletoras em ruas compartilhadas
- **Reduzir** estacionamentos para novos usos
- **Proibir** a circulação de veículos nos fins de semana.
- **Cobrar** estacionamento

#### Neste caso, tal como no Cenário 1:

- Realizar manutenção regular das vias e padronizar a sinalização

### PONTOS PRÓ

- **Receita extra** para o Campus a partir da cobrança de estacionamento
- **Desestímulo** ao veículo torna o Campus mais sustentável
- **Aumento** da segurança e da qualidade de vida a partir da redução de velocidade e da circulação especial de veículos

### PONTOS CONTRA

- **Resistência** de pessoas externas à proibição do trânsito de passagem
- **Discordância** de parte da comunidade com estacionamentos pagos
- **Necessidade** de gestão e fiscalização dos estacionamentos