

Transporte ativo como suporte intermodal -Sapopemba-

G19 - Amanda Wensko; Luisa Moreno;
Michelle Morini; Vitória Santa Rosa



IDEIAS PARA RESISTIR O FIM DO MUNDO

ESCOLHA DO TEMA

em 15 anos a comercialização de combustíveis fósseis diminuirá ao ponto de 80% dos postos não serem mais rentáveis

BCG (Boston Consulting Group)

O pico máximo de consumo do petróleo é atingido, não pelo carácter finito da matéria prima, mas antes pelo facto do surgimento de fontes e tecnologias alternativas, com custos económicos menores e, acima de tudo, custos ambientais e climáticos muito inferiores.

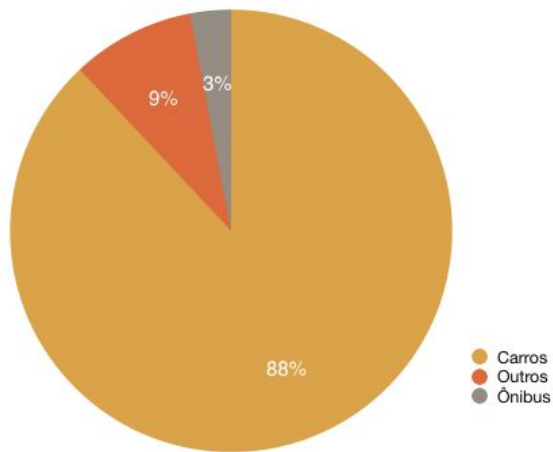
Jornal Observador.pt Mario Guedes,

11 de março de 2020

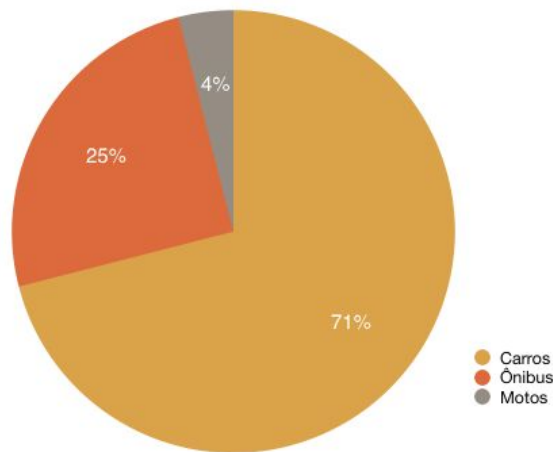
“É bastante chocante quando se juntam todos esses números. Temos mais de 70% das emissões de gases estufa para transportar 1/3 dos passageiros, ocupando quase 90% do território da cidade”, resume o pesquisador David Tsai. “É uma ineficiência tanto pelo uso do espaço público quanto pelo consumo de energia”, diz.

Caderno de Sustentabilidade do Estadão, 23 de maio de 2017.

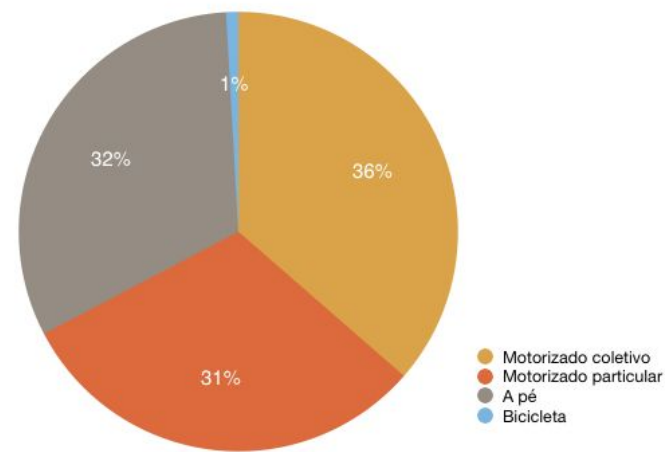
Ocupação das vias do Município de São Paulo_IMPE, 2017



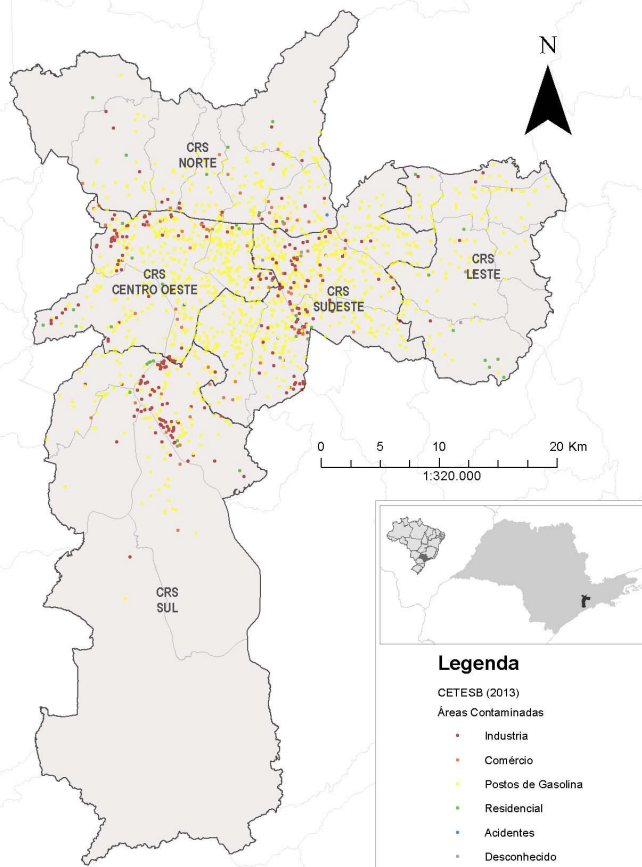
Emissão de gases efeito estufa em São Paulo_IEMA, 2017



Distribuição modal das viagens; 2017, São Paulo



Localização das Áreas Contaminadas (cetesb, 2013) no Município de São Paulo

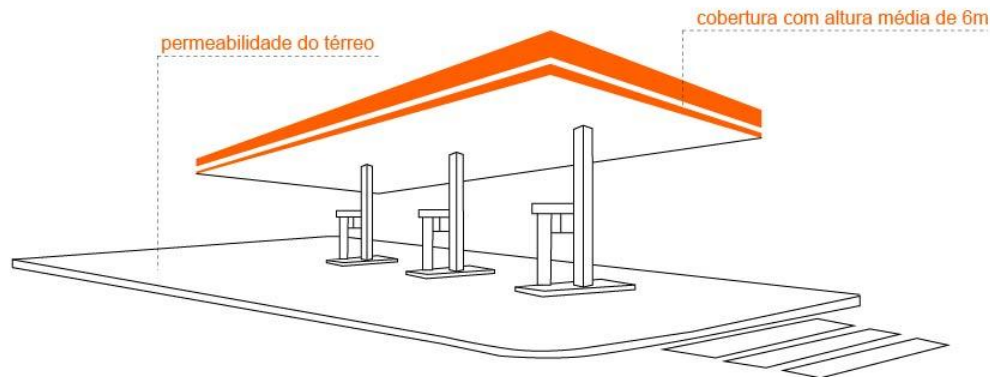


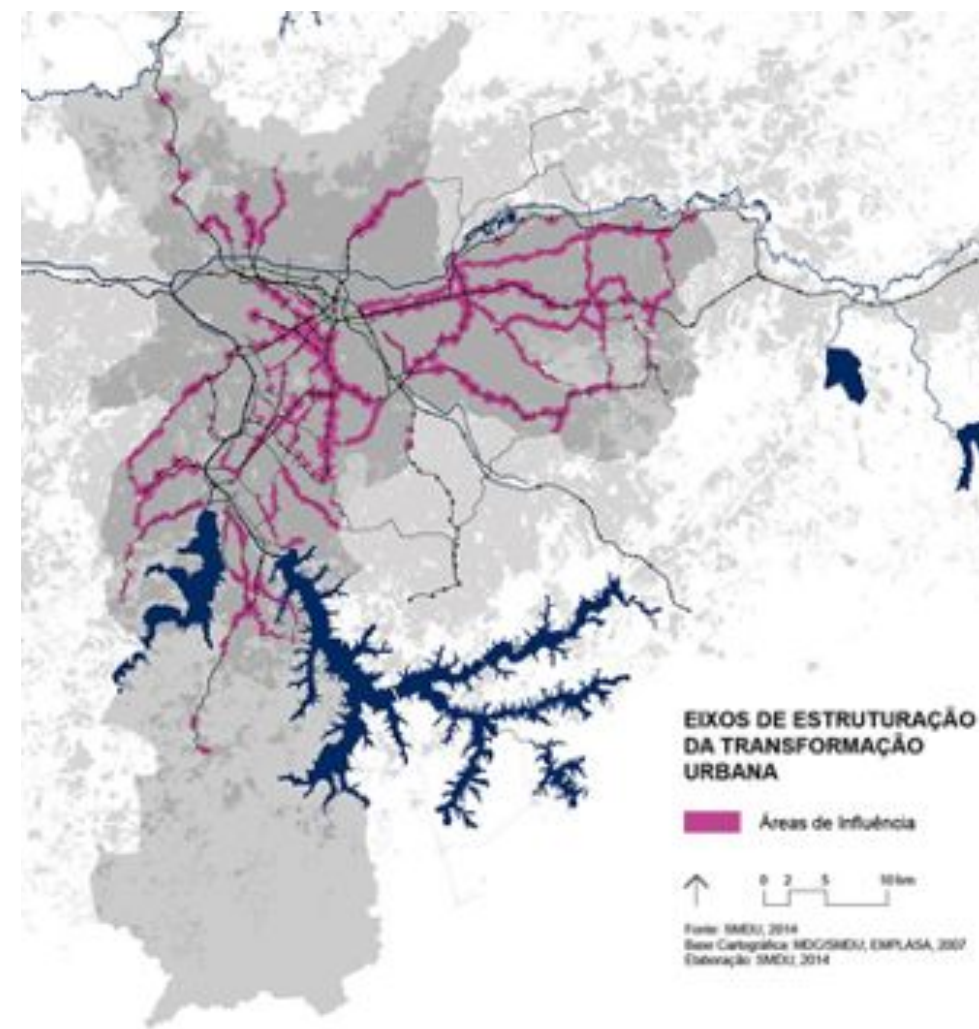
72,3% das áreas cadastradas como **contaminadas** no Município de São Paulo são postos de combustíveis.

CETESB (Companhia Ambiental do Estado de São Paulo), de 2013

lotes com tipologias parecidas (rede)

- _ localizados principalmente em eixos estruturais da cidade
- _ associados à serviços paralelos





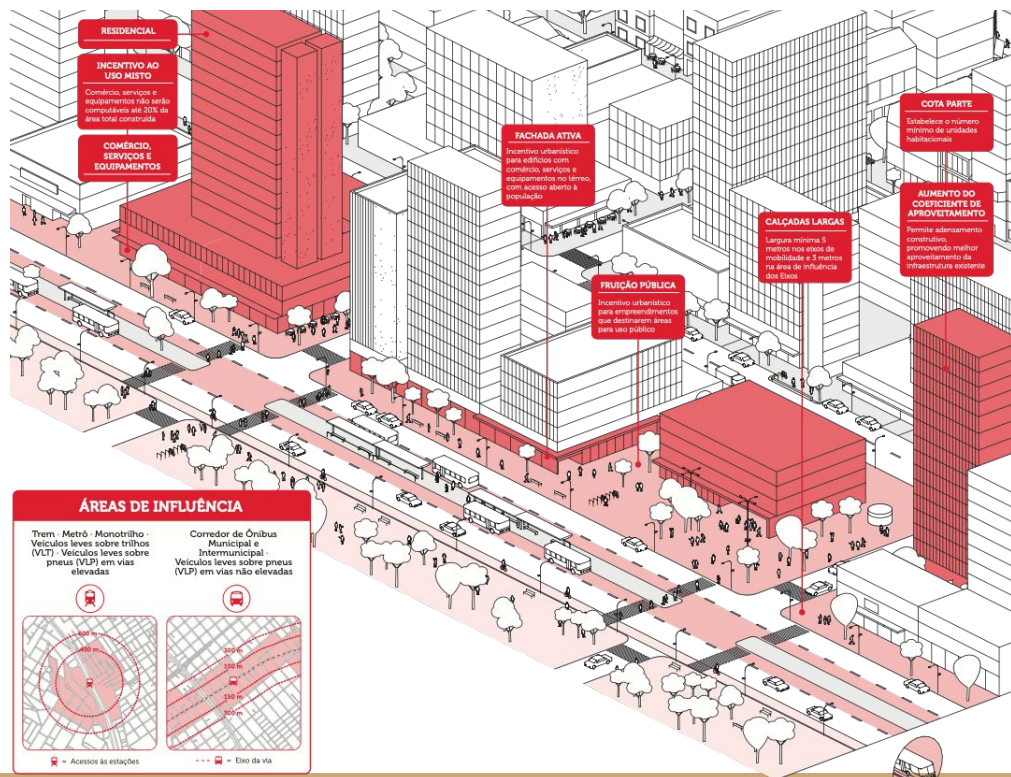
LEGISLAÇÃO DA CIDADE DE SÃO PAULO ZEU

(Zona Eixo de Estruturação e Transformação Urbana)

18% da área total de São Paulo
coeficiente de aproveitamento será 4

“...planejar de forma integrada a mobilidade e o uso do solo. Sabendo que é **importante estimular a mudança de hábitos** dos cidadãos, diminuindo o uso de carros, e que a forma urbana tem um papel fundamental nisso.”

Rogério Gama, geógrafo e Subsecretário de Urbanismo e Mobilidade
Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável



Orientar o Crescimento da cidade nas proximidades do transporte público

- Instrumentos de vincular o adensamento habitacional e construtivos
- Qualificando eixos estruturais com espaço público, serviços, e equipamentos urbanos
- Por meio de incentivos fiscais relacionados a área construída

TRANSPORTE ATIVO - MOBILIDADE URBANA

“Reduzir as distâncias viajadas pelos habitantes, aproximar as residências do trabalho e das oportunidades, promover a substituição do transporte individual motorizado pelos modos ativos ou coletivos e criar territórios mais plurais e democráticos [...] Implementar as transformações necessárias no território urbano em escala global, considerando também as particularidades locais, é um desafio ainda maior, porém necessário para um futuro mais sustentável.”

Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável: da teoria aos territórios
- Archdaily Brasil - Fevereiro de 2020



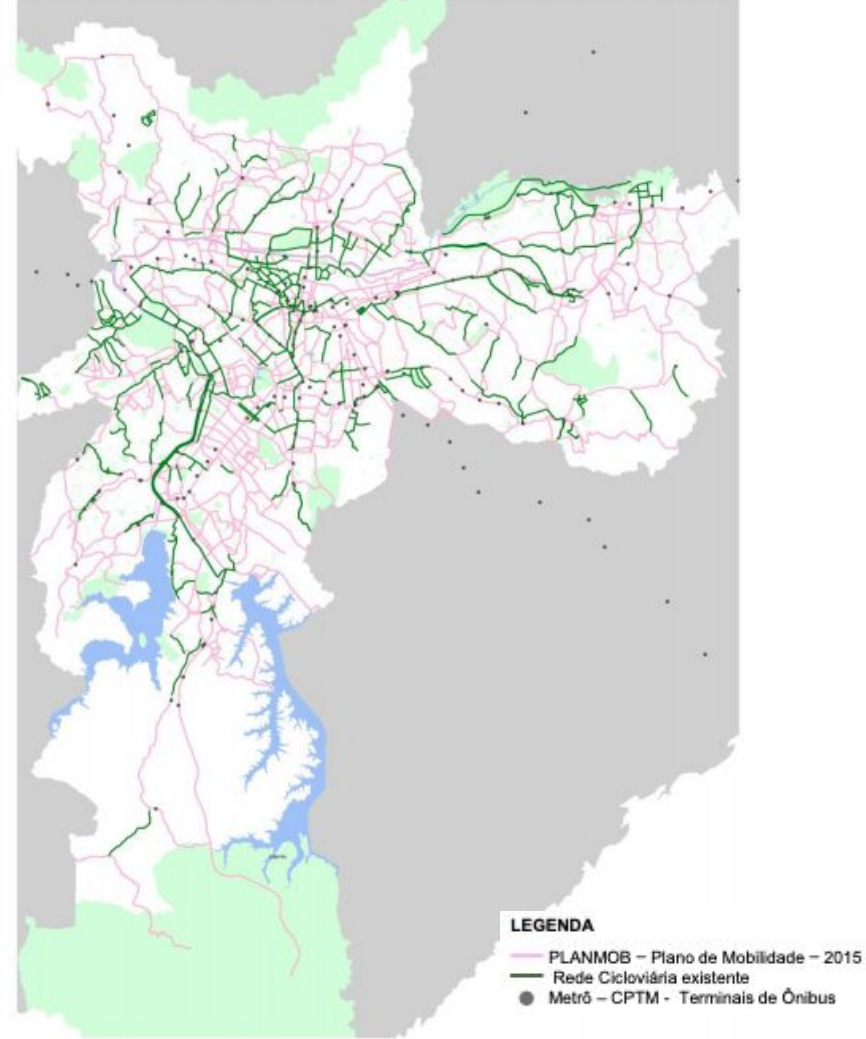
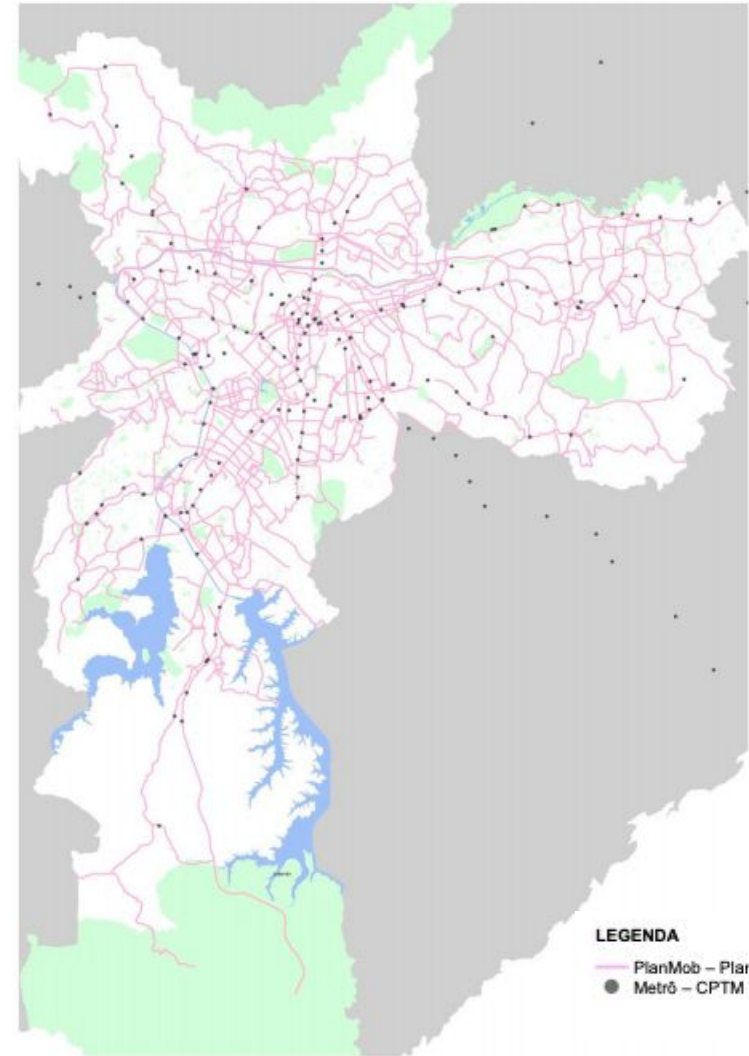
Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS)

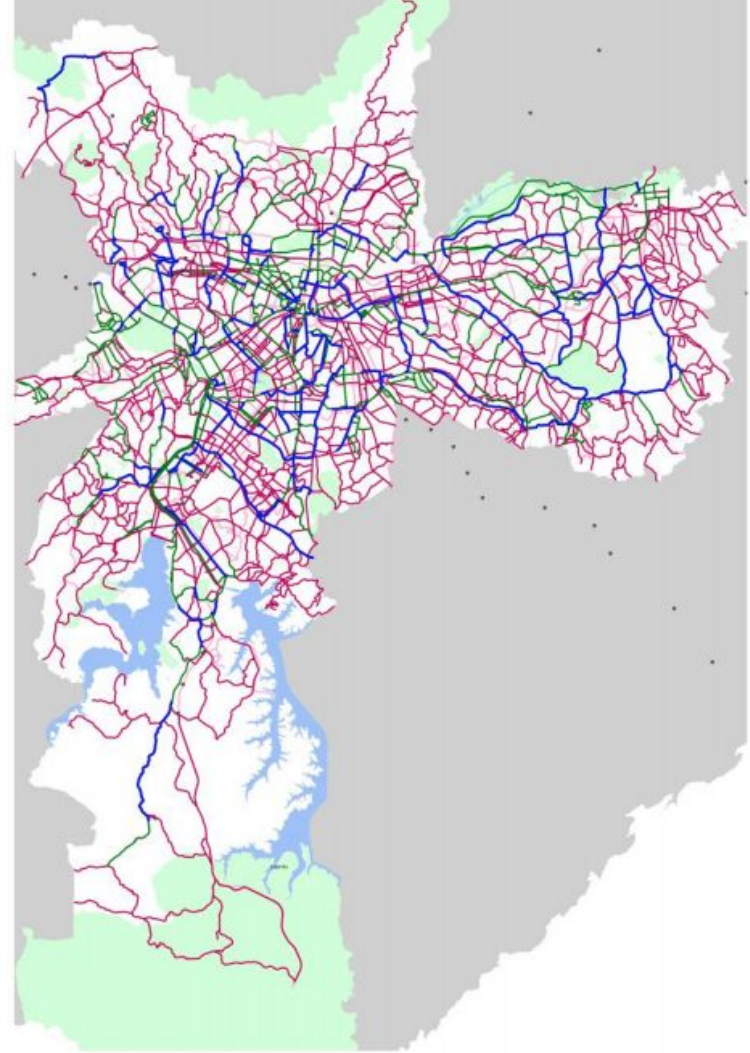
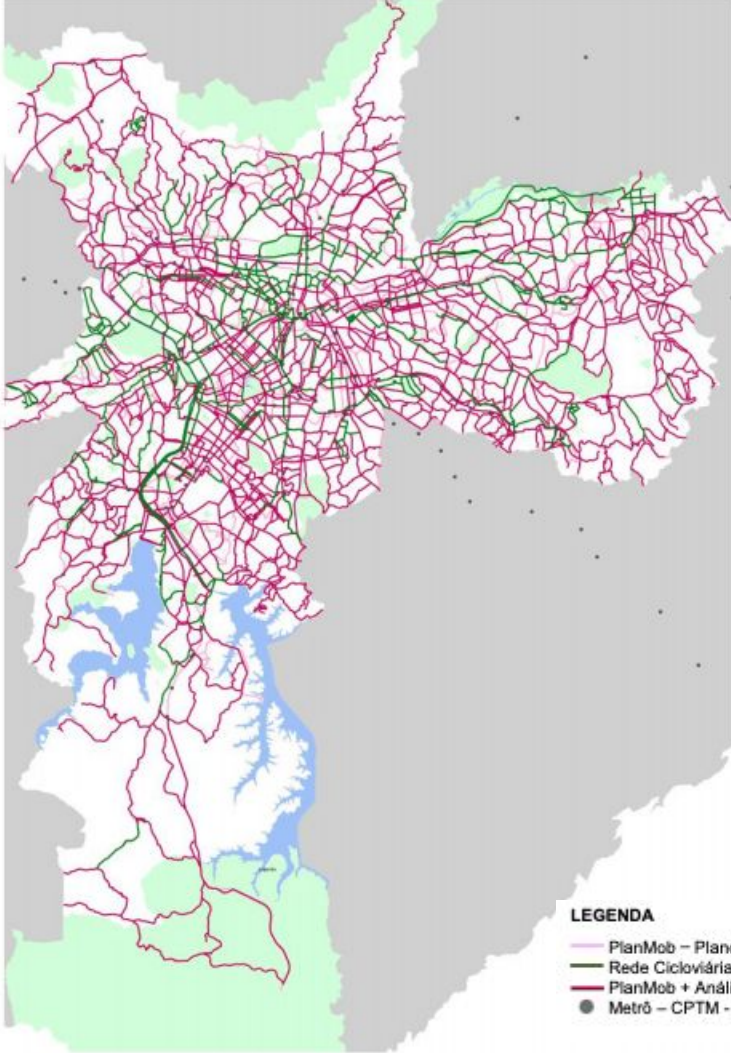
TRANSPORTE ATIVO - INTERMODALIDADE E BICICLETAS

De acordo com a pesquisa OD de 2017, o número de paulistanos que combinam mais de um modal na mesma viagem aumentou. Passou de 34% em 2007 para 38% em 2017.

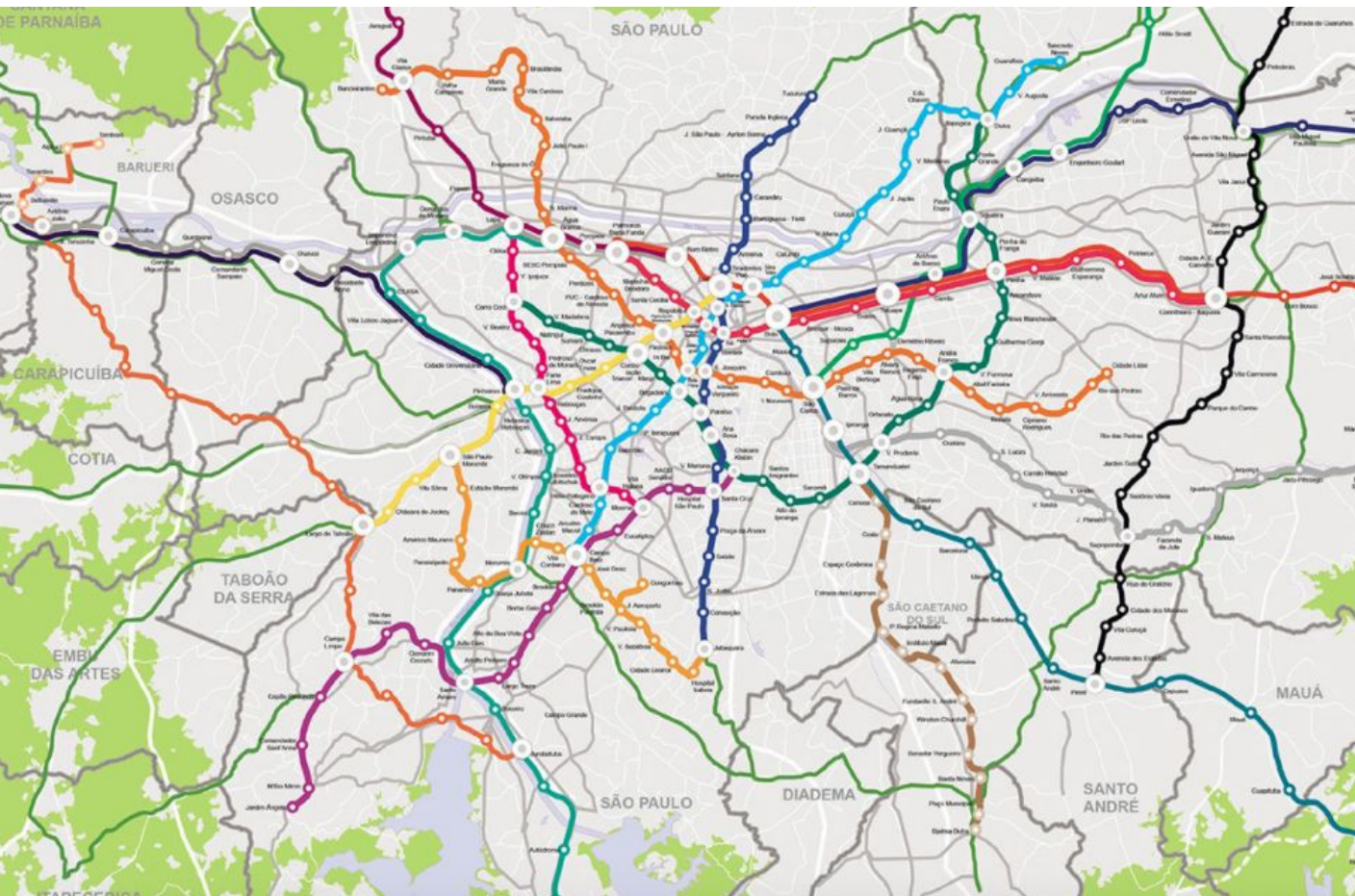
“Em 2017, cerca de 4% dos ciclistas combinava este modal com outro tipo de transporte. Já em 2019, a pesquisa feita pela Instituição Transporte Ativo demonstrou que 31% dos usuários de bicicletas em São Paulo a combinam com outro meio, quase o dobro da média nacional (18% – OD 2017).”

“Segundo uma pesquisa com usuários de patinete e bicicleta, conduzido pela Grow, cerca de 57% das viagens de bicicleta e 37% das viagens de patinete são integradas com outros modos de transporte. Entre os ciclistas, 30% combinaram sua viagem com o metrô, 16% com o trem e 21% com o ônibus.”



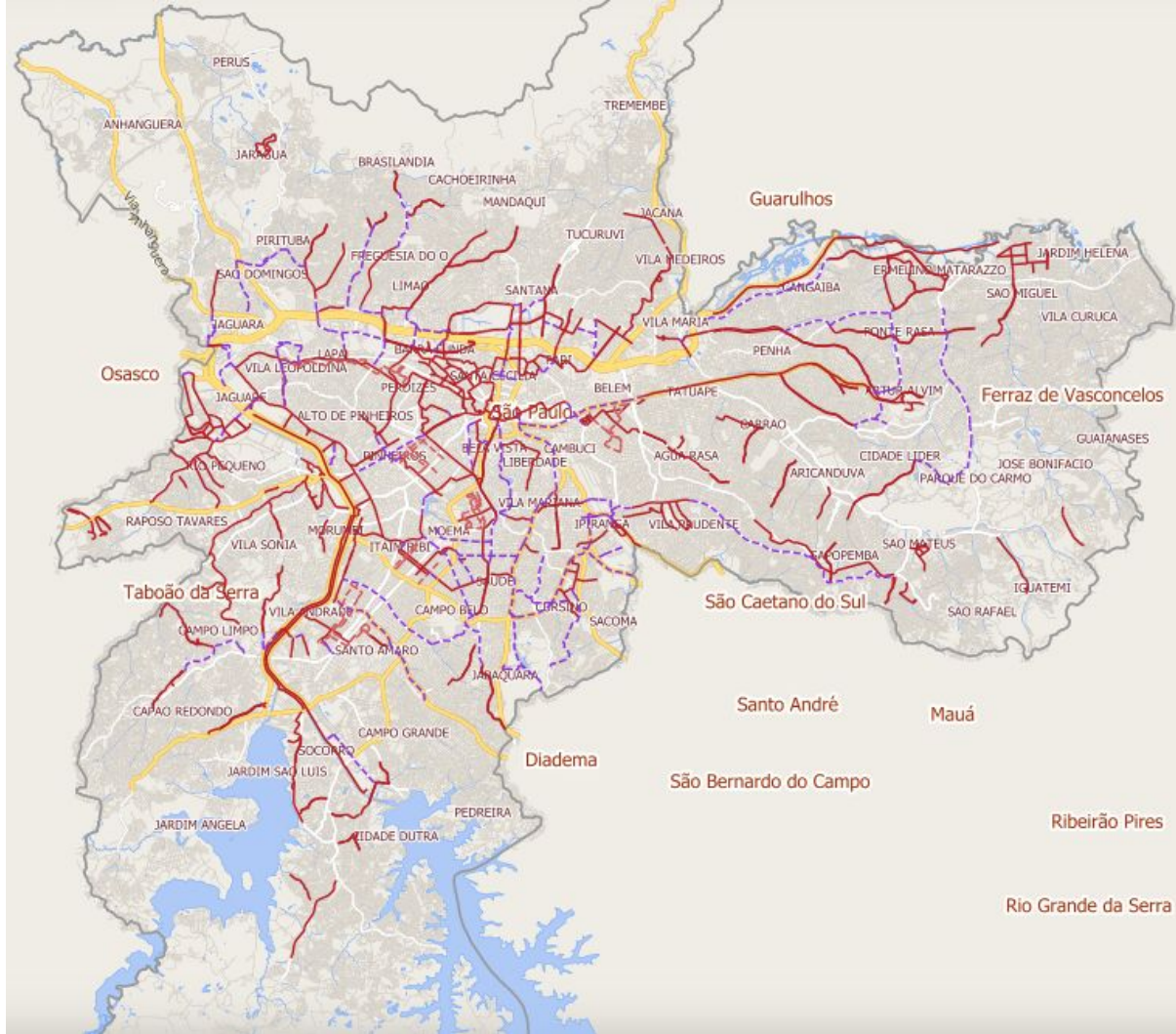


- LEGENDA**
- PlanMob – Plano de Mobilidade – 2015
 - Rede Cicloviária existente
 - PlanMob + Análise das Subprefeituras
 - Metrô – CPTM - Terminais de Ônibus



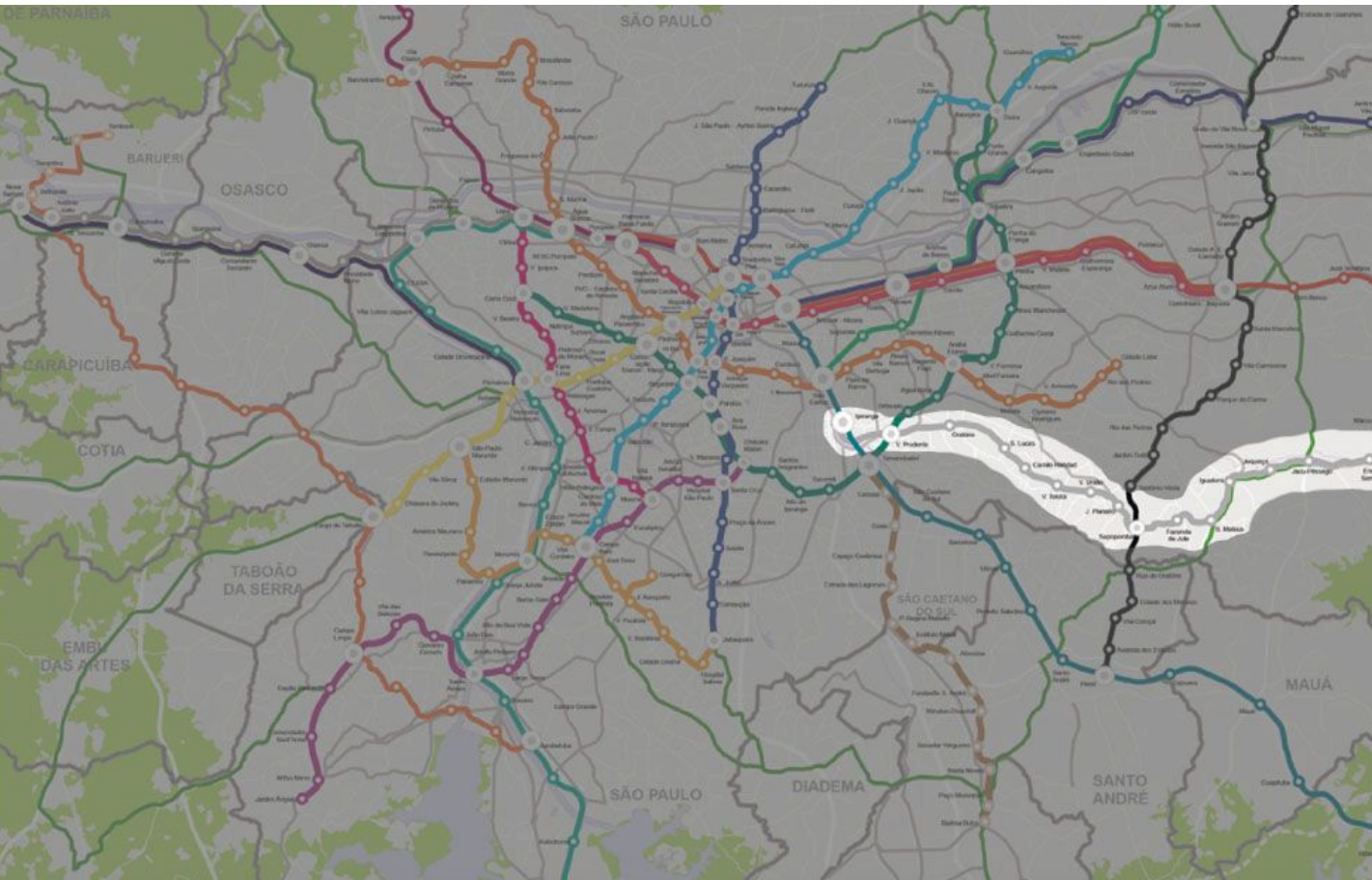
Mapa Metrô
CPTM -
rede futura
2025

CET - Infraestrutura ciclovitária



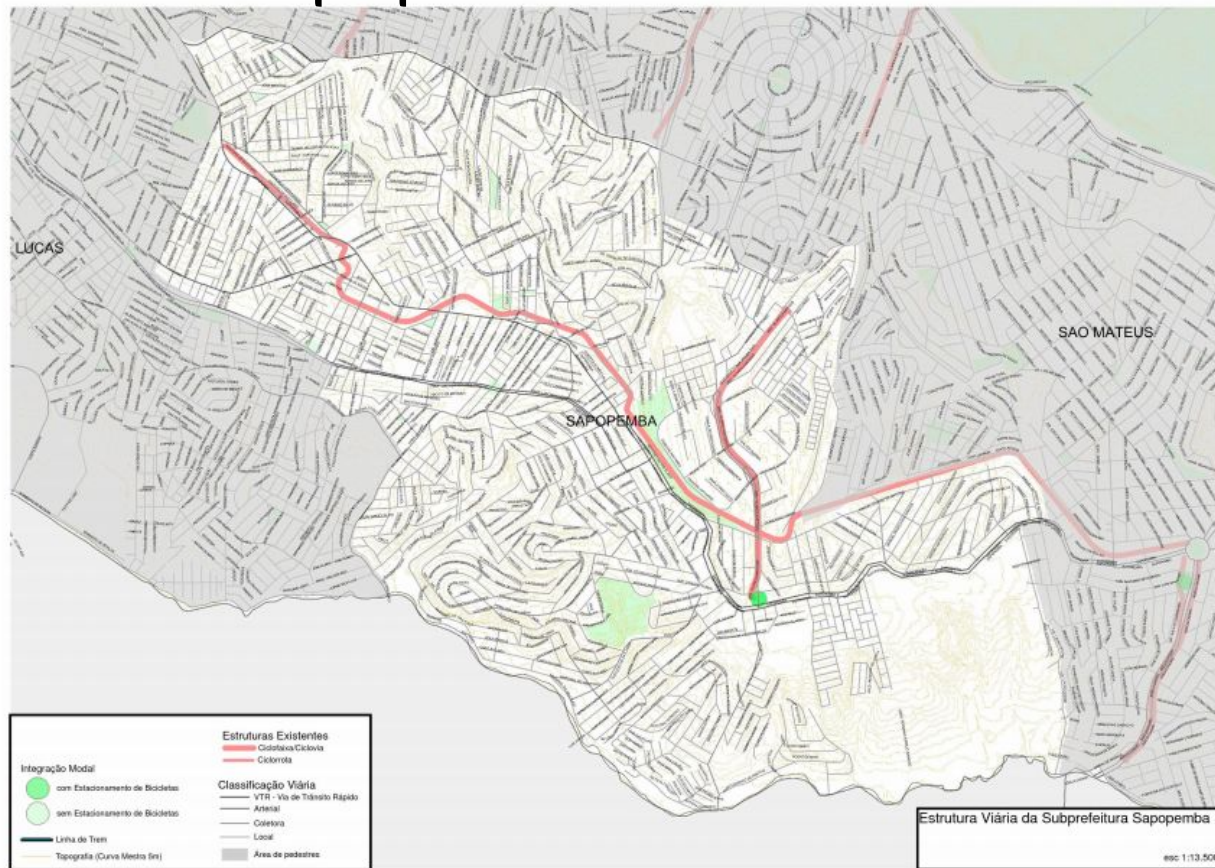
CET - Infraestrutura ciclovitária com bicicletário e paraciclo





Linha 15
Prata
monotrilho

Subprefeitura Sapopemba



Estrutura Viária da Subprefeitura Sapopemba

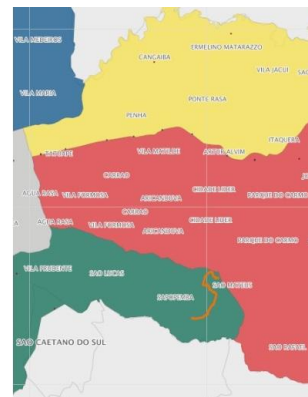
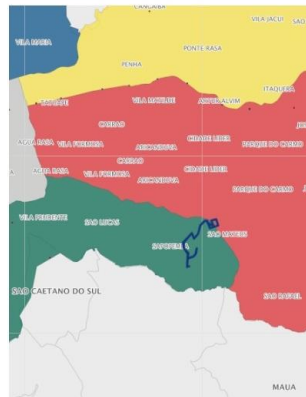
esc. 1:13.500

Mobilidade Sapopemba

524M-10 MASCARENHAS DE MORAIS / SHOP. ARICANDUVA

N532-11  TERM. SAPOPEMBA / HOSP. SÃO MATEUS

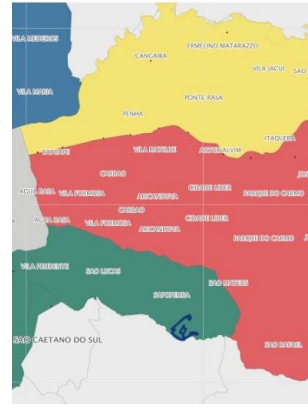
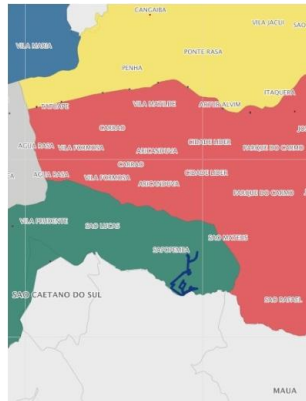
573T-21 JD. TIETÊ / TERM. SAPOPEMBA



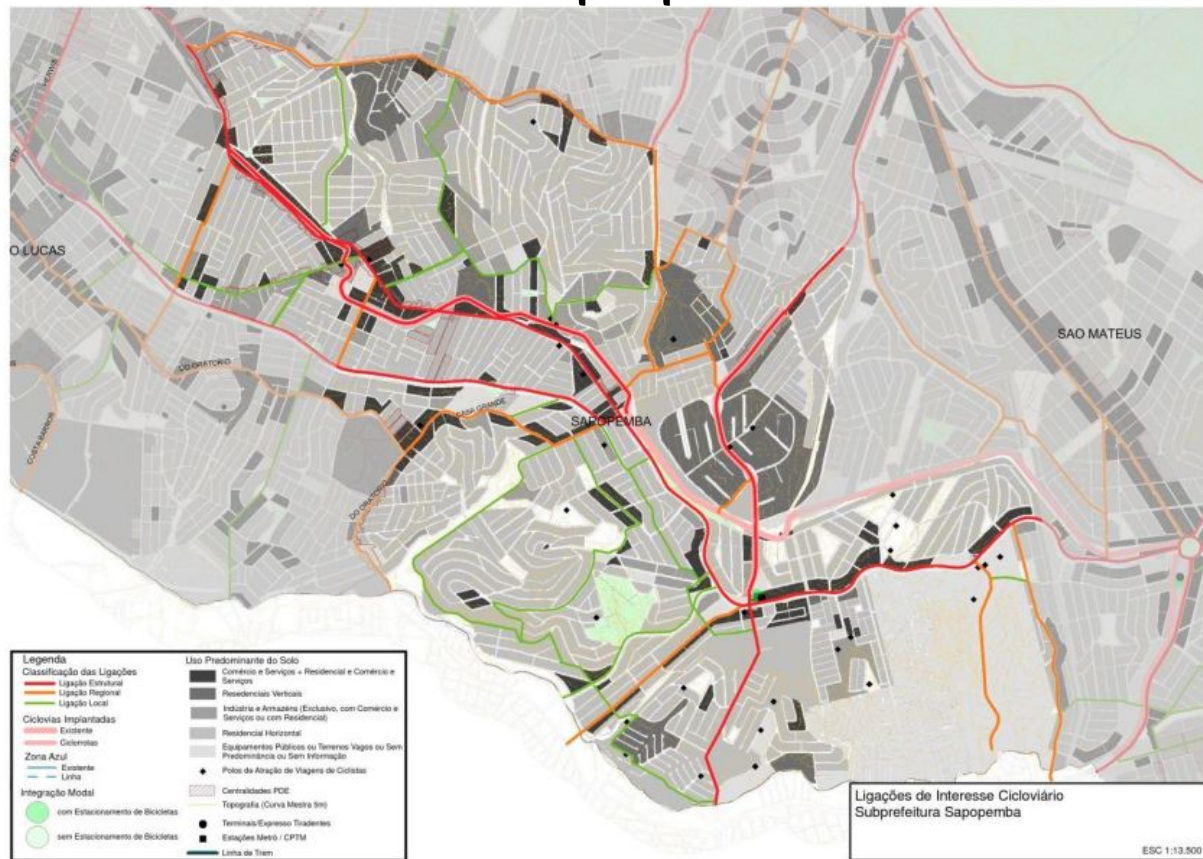
425E-10 JD. ESTER / TERM. SAPOPEMBA

5026-10 CONJ. TEOTÔNIO VILELA / JD. SÃO ROBERTO

N540-11  TERM. SAPOPEMBA / JD. SÃO ROBERTO

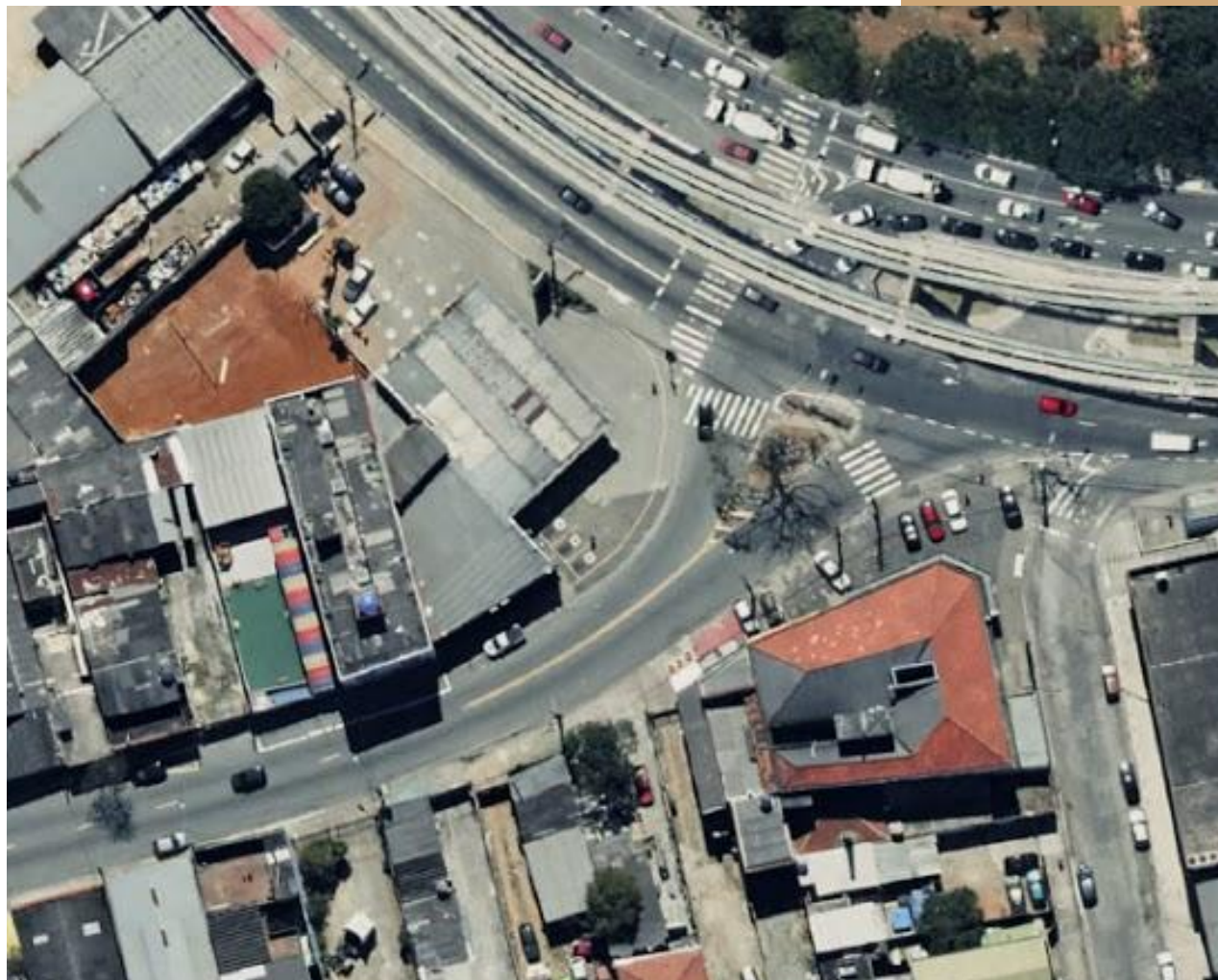


Mobilidade cicloviária Sapopemba



Posto perto da estação Sapopemba

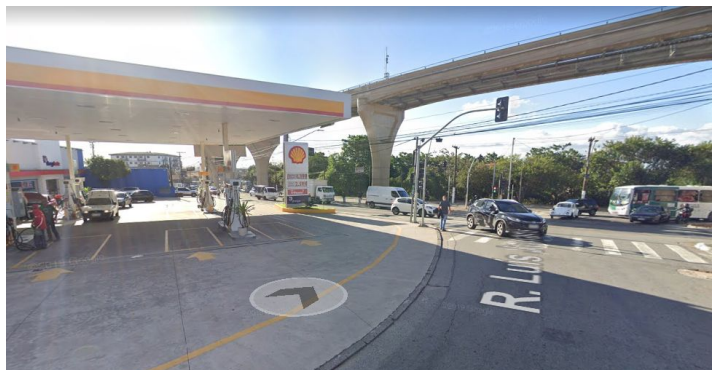




DIMENSÕES DO POSTO:

Área: 815 m²

Fotos do posto escolhido



Referências

PLATAFORMA URBANA

bicicletas + mobiliário urbano + energia limpa + espaços de convivência

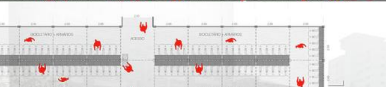
Ocupação da Plataforma
A locação definitiva do ciclista de passagem urbana significa a melhoria das condições de vida de todo o cidade. Nesta Plataforma Urbana, o ciclista não apenas transformador através da rede ciclovias, este bicicletário tem como objetivo estabelecer sua integração em locais fixos a partir do sistema construído adaptado, com o objetivo de monitorar a integração da rede com o sistema de transporte público coletivo através de sua terminais especiais, ou como um ponto de integração para o deslocamento casa-trabalho ou lazer.

Sistemas que São Paulo carece de espaços públicos e mobiliário urbano de qualidade, desde terra, este bicicletário busca atender essas necessidades criando uma cobertura urbana que integra áreas de convivência e caminhos com vegetação, além de aproveitar recursos provenientes da energia solar para ser convertido em energia para carregar aparelhos eletrônicos.

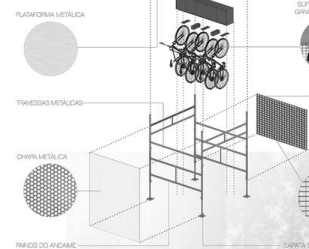
O sistema construtivo do bicicletário foi proposto por associação de módulos pré-fabricados, capacitados de 5 bicicletas e 4 unidades permitem que o equipamento seja removível e reparável de acordo com as necessidades específicas das locais e serem reprogramados. É composto por archedos de modulação de 2,20x0,20m - painéis metálicos auto-limpantes e uma plataforma metálica em sua cobertura, que também pode ser utilizada como um segundo nível para apoiar novos programas de equipamento.

Como estudo de caso, o bicicletário foi implantado na Estação de Metrô Vila Pasterna com o objetivo de integrar atrações para demais modos de transporte público. Por se tratar de uma região de uso misto e de alta densidade de mobilidade de transporte público (metrô, monotrilho e trem) o bicicletário de ciclovia é considerado uma importante via de acesso à região, Av. Prof. L. L. Arrábida Neto.

PLANTA
O projeto de planta do bicicletário foi desenvolvido a partir de estudos de campo e observação de usuários. A solução foi baseada em um modelo de planta que permite a integração do bicicletário com o sistema de transporte público coletivo, com o objetivo de monitorar a integração da rede com o sistema de transporte público coletivo através de sua terminais especiais, ou como um ponto de integração para o deslocamento casa-trabalho ou lazer.



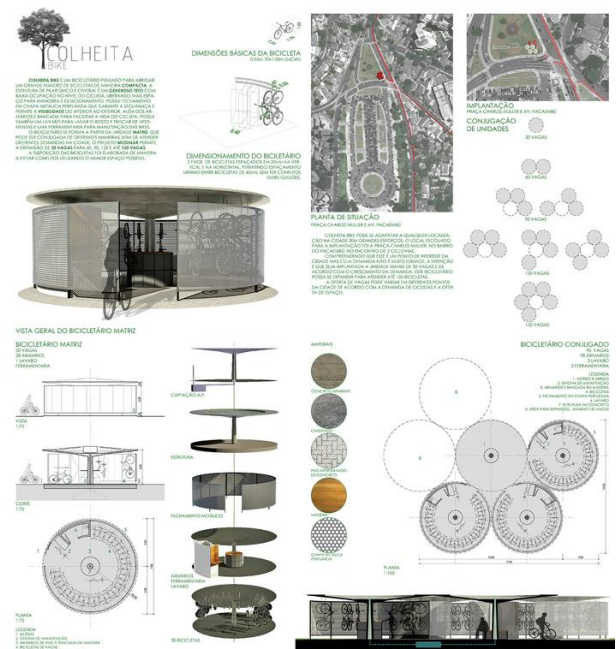
MÓDULO BICICLETÁRIO 2,00X0,20 ANDAIME AUTO TRAVANTE



EXPANSÃO - PARKLET

Como alternativa de expansão em uma escala menor, podemos replicar os bicicletários através da implantação parklet. O conceito proporciona novos lugares de convivência na rua e priorizar o uso de bicicletas.

Nesta proposta, o parklet é composto por três módulos de bicicletários com capacidade total de 15 bicicletas, barcos e caminhos com vegetação, ocupando, que, respectivamente, para automóveis.



ELEVADO

Projeto de espaço público elevado em um corredor urbano de grande fluxo, com a intenção de melhorar a qualidade de vida e a mobilidade urbana, criando um espaço público elevado que seja acessível, seguro e agradável para todos os usuários.

LOCAL: O projeto está situado no corredor urbano de grande fluxo, com a intenção de melhorar a qualidade de vida e a mobilidade urbana, criando um espaço público elevado que seja acessível, seguro e agradável para todos os usuários.

PROJETO: O projeto consiste em um espaço público elevado, com a intenção de melhorar a qualidade de vida e a mobilidade urbana, criando um espaço público elevado que seja acessível, seguro e agradável para todos os usuários.

OBJETIVOS: O projeto tem como objetivo principal melhorar a qualidade de vida e a mobilidade urbana, criando um espaço público elevado que seja acessível, seguro e agradável para todos os usuários.



1º PRÊMIO CURA BICICLETÁRIO SP

Em espaços de metrô, de trem e terminal, nos áreas centrais e periféricas. Nos pontos de transferência e nos pontos de origem e destino. Todos são de acesso ao transporte, do ciclista, a todos.

O projeto é desenvolvido em uma linguagem moderna, que apresenta uma linguagem visual que se adapta ao contexto urbano, mas mantém a identidade visual do projeto.

O projeto é desenvolvido em uma linguagem moderna, que apresenta uma linguagem visual que se adapta ao contexto urbano, mas mantém a identidade visual do projeto.

O projeto é desenvolvido em uma linguagem moderna, que apresenta uma linguagem visual que se adapta ao contexto urbano, mas mantém a identidade visual do projeto.

O projeto é desenvolvido em uma linguagem moderna, que apresenta uma linguagem visual que se adapta ao contexto urbano, mas mantém a identidade visual do projeto.

O projeto é desenvolvido em uma linguagem moderna, que apresenta uma linguagem visual que se adapta ao contexto urbano, mas mantém a identidade visual do projeto.

O projeto é desenvolvido em uma linguagem moderna, que apresenta uma linguagem visual que se adapta ao contexto urbano, mas mantém a identidade visual do projeto.

O projeto é desenvolvido em uma linguagem moderna, que apresenta uma linguagem visual que se adapta ao contexto urbano, mas mantém a identidade visual do projeto.

O projeto é desenvolvido em uma linguagem moderna, que apresenta uma linguagem visual que se adapta ao contexto urbano, mas mantém a identidade visual do projeto.

O projeto é desenvolvido em uma linguagem moderna, que apresenta uma linguagem visual que se adapta ao contexto urbano, mas mantém a identidade visual do projeto.

O projeto é desenvolvido em uma linguagem moderna, que apresenta uma linguagem visual que se adapta ao contexto urbano, mas mantém a identidade visual do projeto.

O projeto é desenvolvido em uma linguagem moderna, que apresenta uma linguagem visual que se adapta ao contexto urbano, mas mantém a identidade visual do projeto.

O projeto é desenvolvido em uma linguagem moderna, que apresenta uma linguagem visual que se adapta ao contexto urbano, mas mantém a identidade visual do projeto.

O projeto é desenvolvido em uma linguagem moderna, que apresenta uma linguagem visual que se adapta ao contexto urbano, mas mantém a identidade visual do projeto.

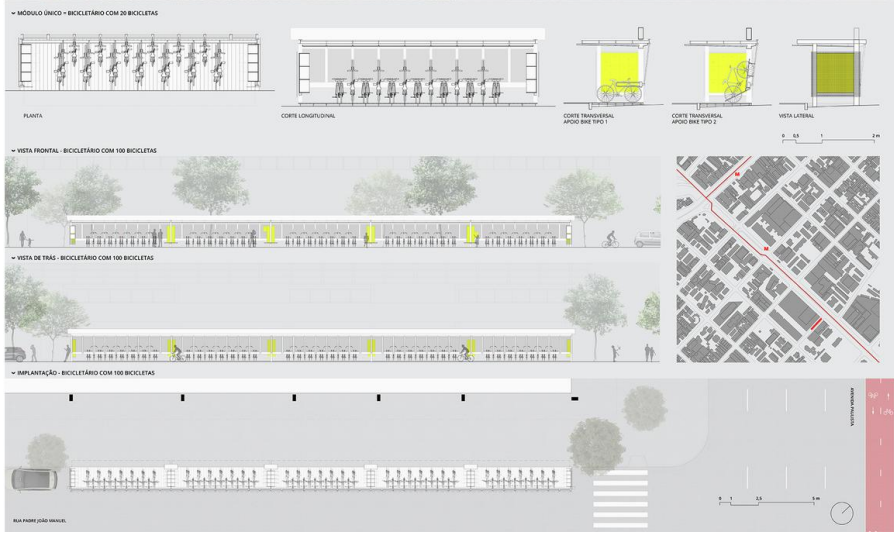
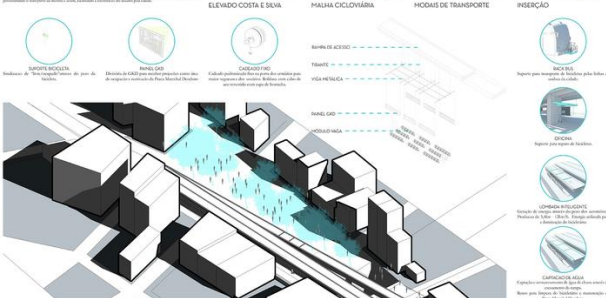
O projeto é desenvolvido em uma linguagem moderna, que apresenta uma linguagem visual que se adapta ao contexto urbano, mas mantém a identidade visual do projeto.

O projeto é desenvolvido em uma linguagem moderna, que apresenta uma linguagem visual que se adapta ao contexto urbano, mas mantém a identidade visual do projeto.

O projeto é desenvolvido em uma linguagem moderna, que apresenta uma linguagem visual que se adapta ao contexto urbano, mas mantém a identidade visual do projeto.

O projeto é desenvolvido em uma linguagem moderna, que apresenta uma linguagem visual que se adapta ao contexto urbano, mas mantém a identidade visual do projeto.

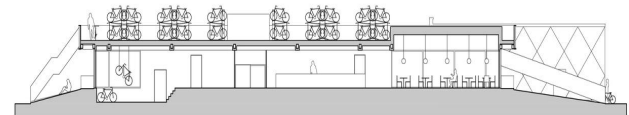
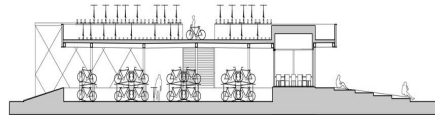
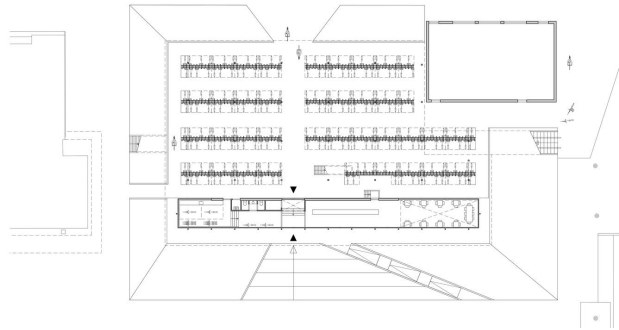
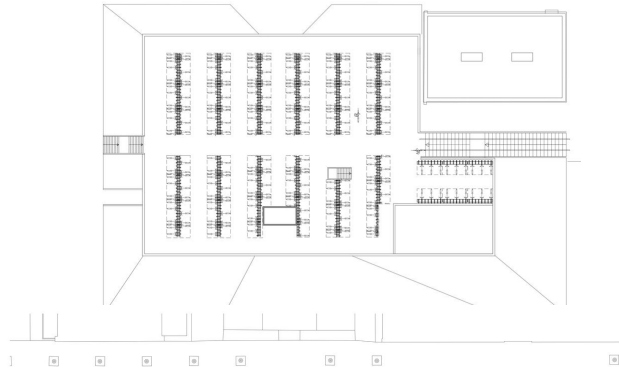
O projeto é desenvolvido em uma linguagem moderna, que apresenta uma linguagem visual que se adapta ao contexto urbano, mas mantém a identidade visual do projeto.



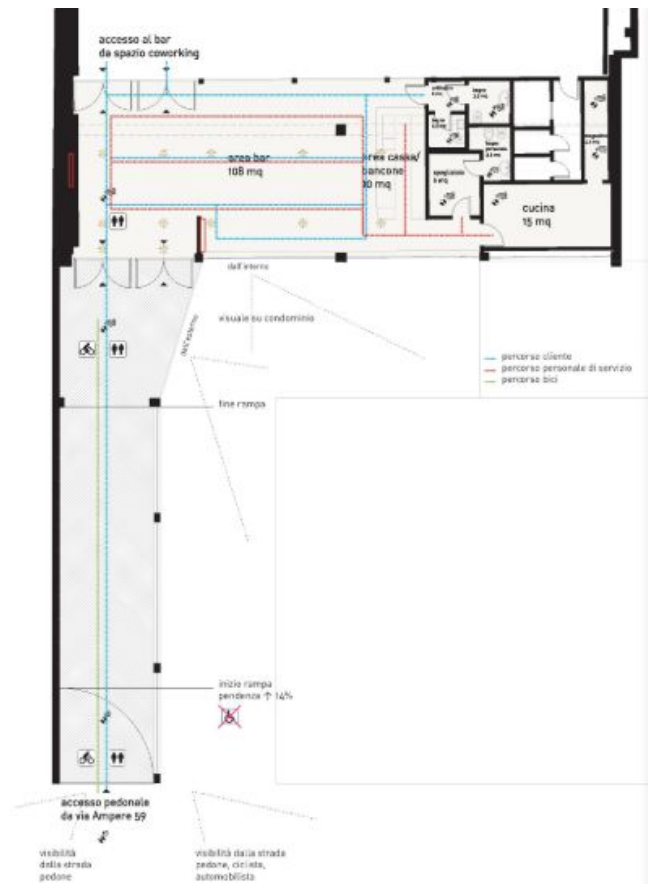
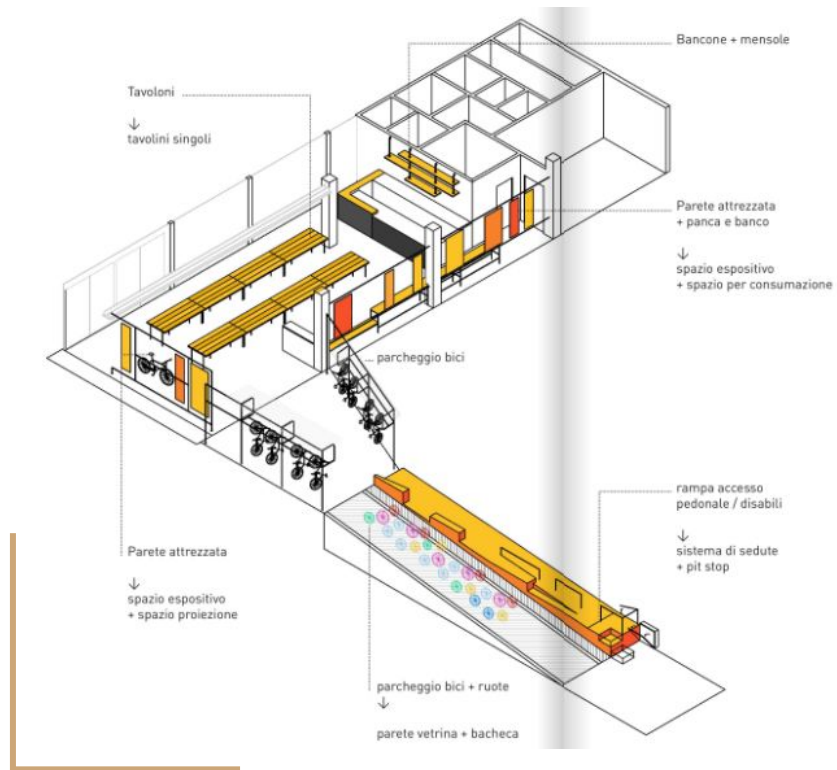
karen blixens plads, cobe
lugar



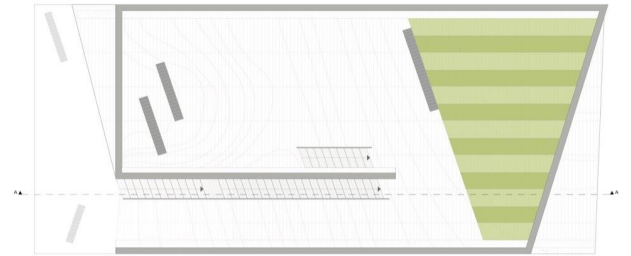
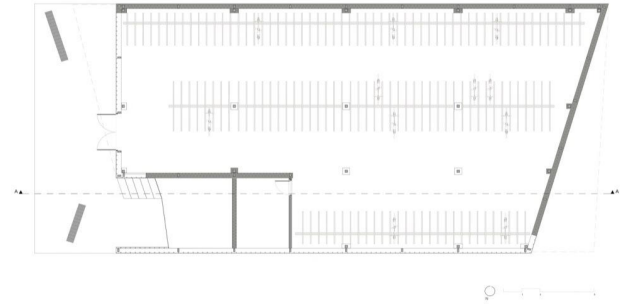
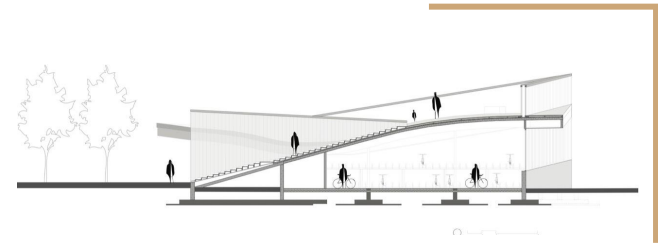
coffee & bikes, arquiteto delft, holanda



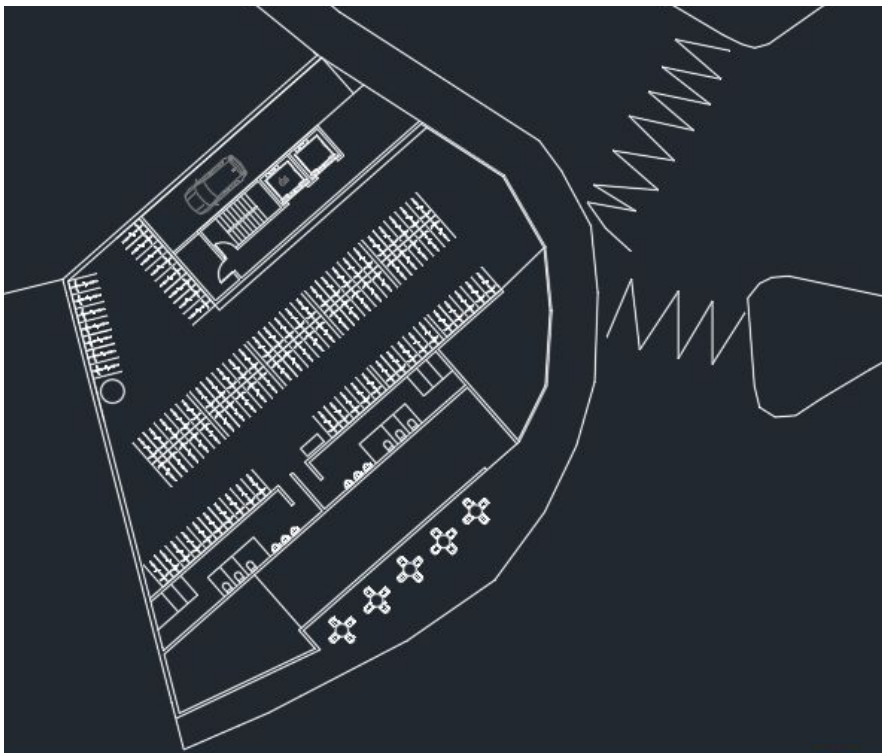
upcycle milano bike café, supercake



bicycle hotel lillestrom



Primeiros Projetos



Projetos

planta

áreas

bicicletas

bicicletário 390m² (90 bikes - 1 a cada 4,33m²)

vestiários 70m²

restaurante/bar 125m²

oficina 45m²

entrada edifício 115m²

Primeiros Projetos



Projetos

planta

áreas

bicicletas

bicicletário 580m² (120 bikes - 1 a cada 4,83m²)

vestiários 60m²

totem de reparo 3 un

entrada edifício 100m²

Primeiros Projetos



Projetos

planta

áreas

bicicletas

bicicletário 600m² (155 bikes - 1 a cada 4,13m²)

vestiários 65m²

entrada edifício 120m²

próxima fase

- escolha e aprofundamento de um dos projetos
- entender o benefício, (decidir %)