

# A importância da Mobilidade Sustentável: análise do sistema cicloviário do Campus da USP em São Carlos (área I e II)

Ana Luiza Rodrigues Gambardella

André Regitano

Chien Lin Chen

Gabriel Alves Invernizzi

Marco Partel

Pedro Ivo Teixeira

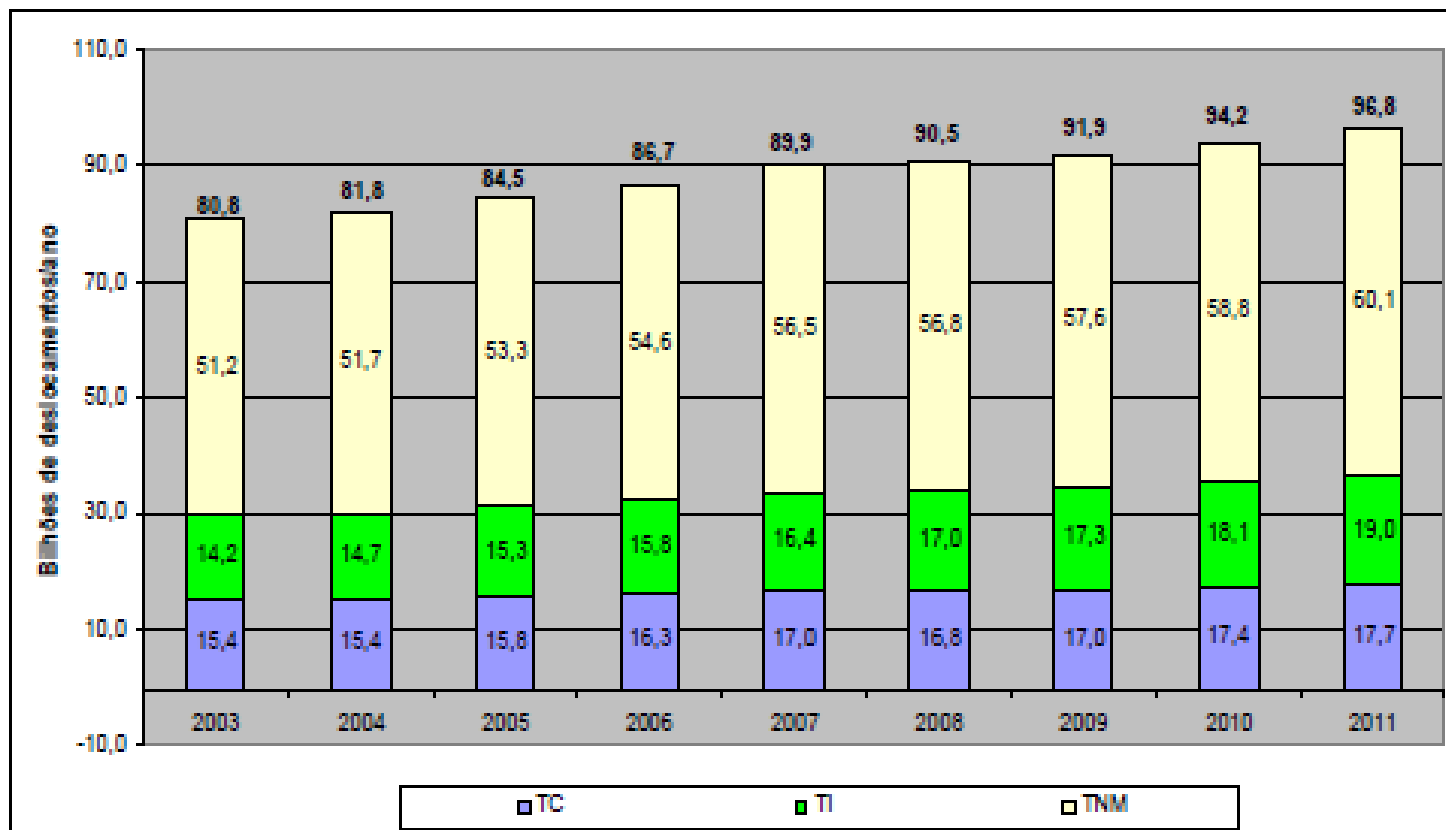
SHS0614 – Saneamento e Meio Ambiente Para Arquitetura



## BENEFÍCIOS E CUSTOS DO TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

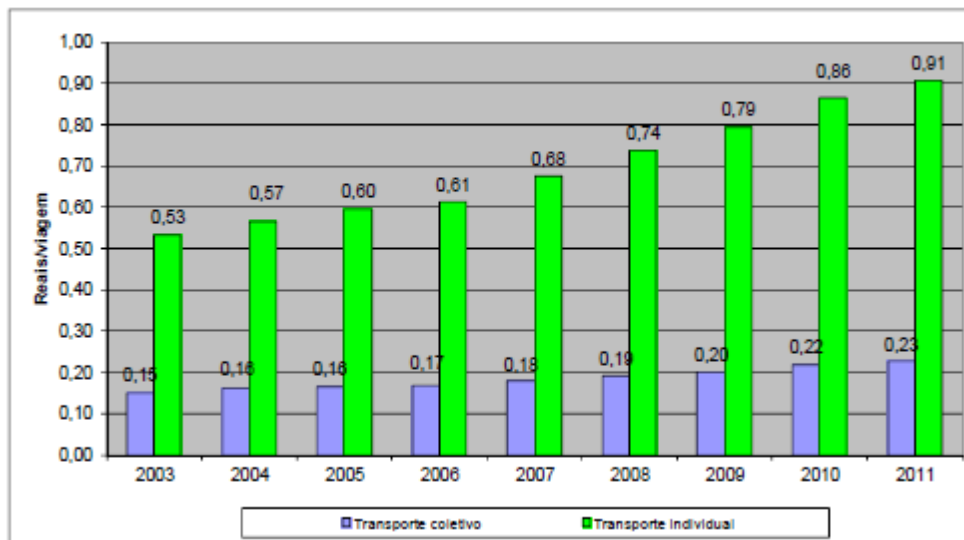
	<b>Aprimoramento da estrutura viária de TNM</b>	<b>Aumento dos deslocamentos por TNM</b>	<b>Redução do uso do automóvel</b>
<b>Benefícios Potenciais</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Maior conveniência e conforto aos usuários</li> <li>-Maior mobilidade urbana àqueles que não possuem automóveis, garantindo maior equidade e justiça social</li> <li>-Permite opção quanto ao deslocamento</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Desfrute pelo usuário</li> <li>-Benefícios na saúde pública</li> <li>-Maior coesão comunitária (interações de maior proximidade como o vizinho, com a rua e com a cidade e conseqüente aumento da segurança)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Redução do congestionamento</li> <li>-Redução do espaço público ocupado)</li> <li>-Economia ao usuário</li> <li>-Aumento da segurança no trânsito</li> <li>-Economia de energia</li> <li>-Redução na emissão de poluentes</li> </ul>
<b>Custos Potenciais</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Custa da implantação</li> <li>- Tráfego mais lento</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Maior exposição à poluição</li> <li>-Riscos de acidente</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Viagens mais demoradas</li> </ul>

Gráfico 14 – Total de deslocamentos, por modo agregado<sup>7</sup>

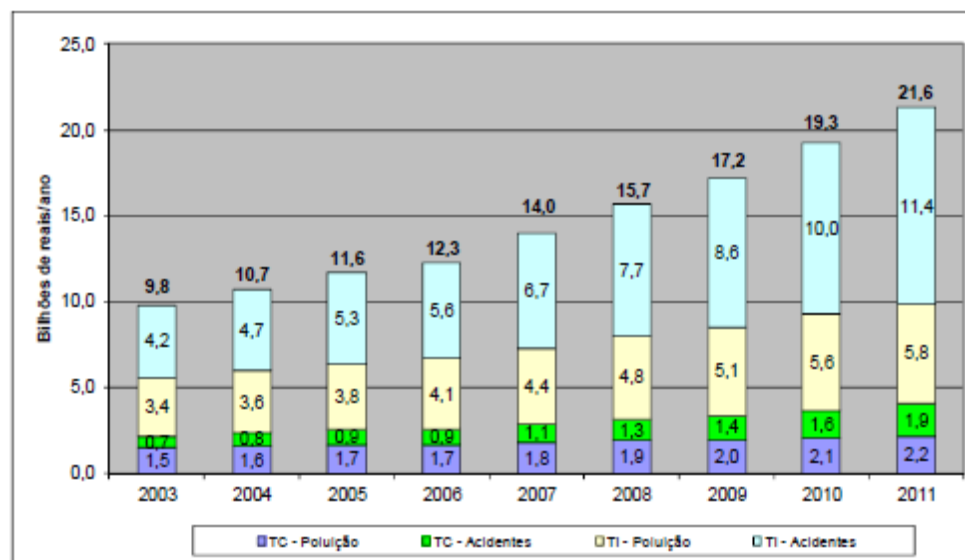


Fonte: ABNT

**Gráfico 47 – Custos das externalidades por viagem (R\$)**



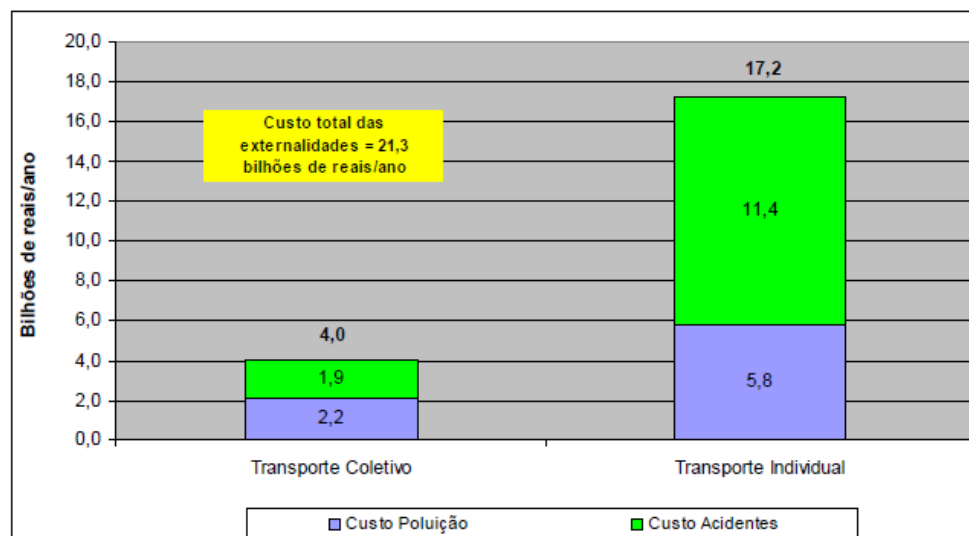
**Gráfico 45 – Evolução dos custos de externalidades por tipo (bilhões de reais/ano)**



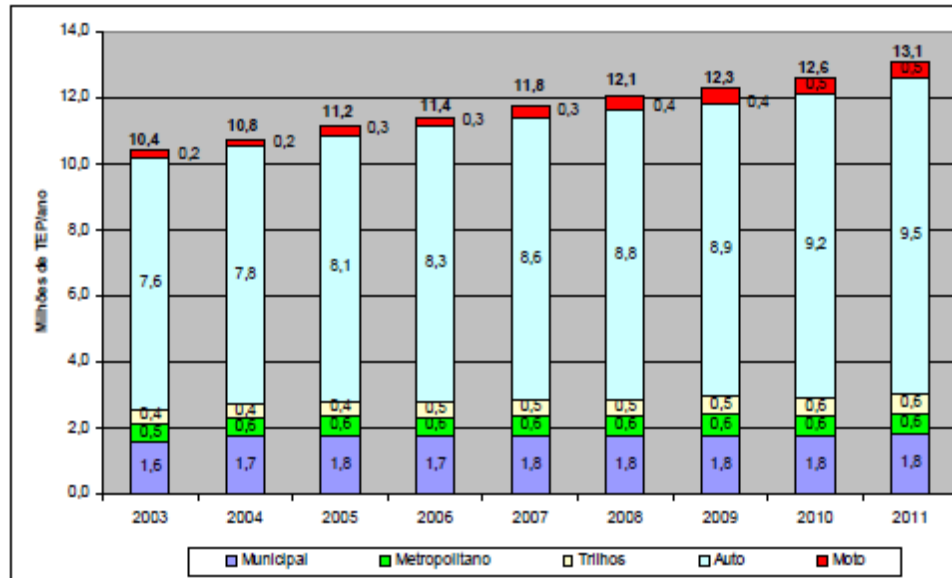
**Gráfico 32 – Emissões de poluentes locais por habitante por dia, por modo agregado (participação percentual)**



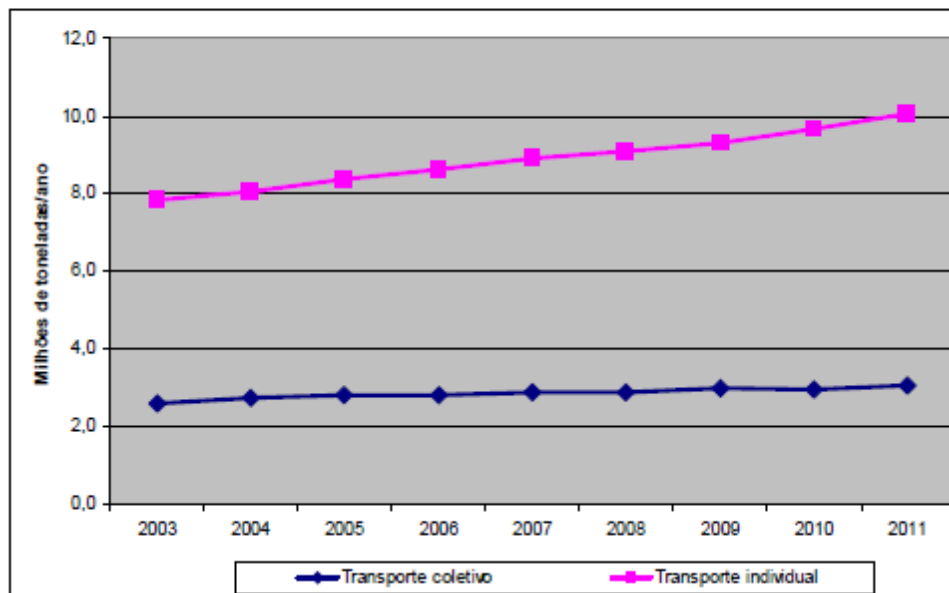
**Gráfico 23 – Custos da emissão de poluentes e dos acidentes de trânsito, por modo – 2011**



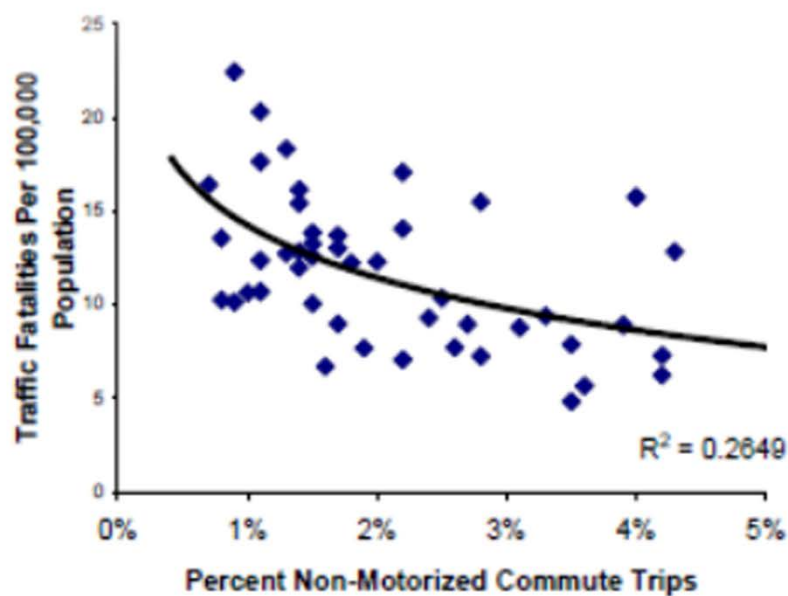
**Gráfico 26 – Evolução da quantidade de energia consumida na mobilidade urbana por modo (milhões de TEP/ano)**



**Gráfico 25 – Evolução da quantidade de energia consumida na mobilidade urbana por modo agregado (milhões de TEP/ano)**



## Traffic Fatalities Vs. Non-Motorized Transport (US Census 2000)



*Per capita traffic fatality rates tend to decline as non-motorized travel increases. This is called "safety in numbers," (Jacobsen 2003)*

Este caminho foi escolhido em detrimento de caminhos que pudessem ser feitos dentro dos bairros por entender que, além de ser o roteiro já utilizado pelos usuários atuais, não interfere negativamente nos bairros lindeiros, tem ligação com o roteiro de ônibus e é objetivo, tendo maior chance de adesão pelos usuários.



- pontos críticos
- pontos de apoio
- 1 cruzamentos com a R. João Dagnone (principal acesso da área 2)
- 2 ponto de apoio R. Miguel Petroni e R. Miguel João (praça existente)
- 3 complexo viário noroeste (cruzamento entre Av. Francisco P. Lopes e R. Miguel Petroni)





**Ponto número 1: cruzamento com a Rua João Dagdone (principal acesso da área II).**

Este ponto está próximo a inflexão ocorrida na avenida que dá o principal acesso a área II do campus São Carlos, é o ponto de maior fluxo de carros na região e liga diretamente os bairros São Carlos I, II, III, V, VII com o bairro Santa Felícia.





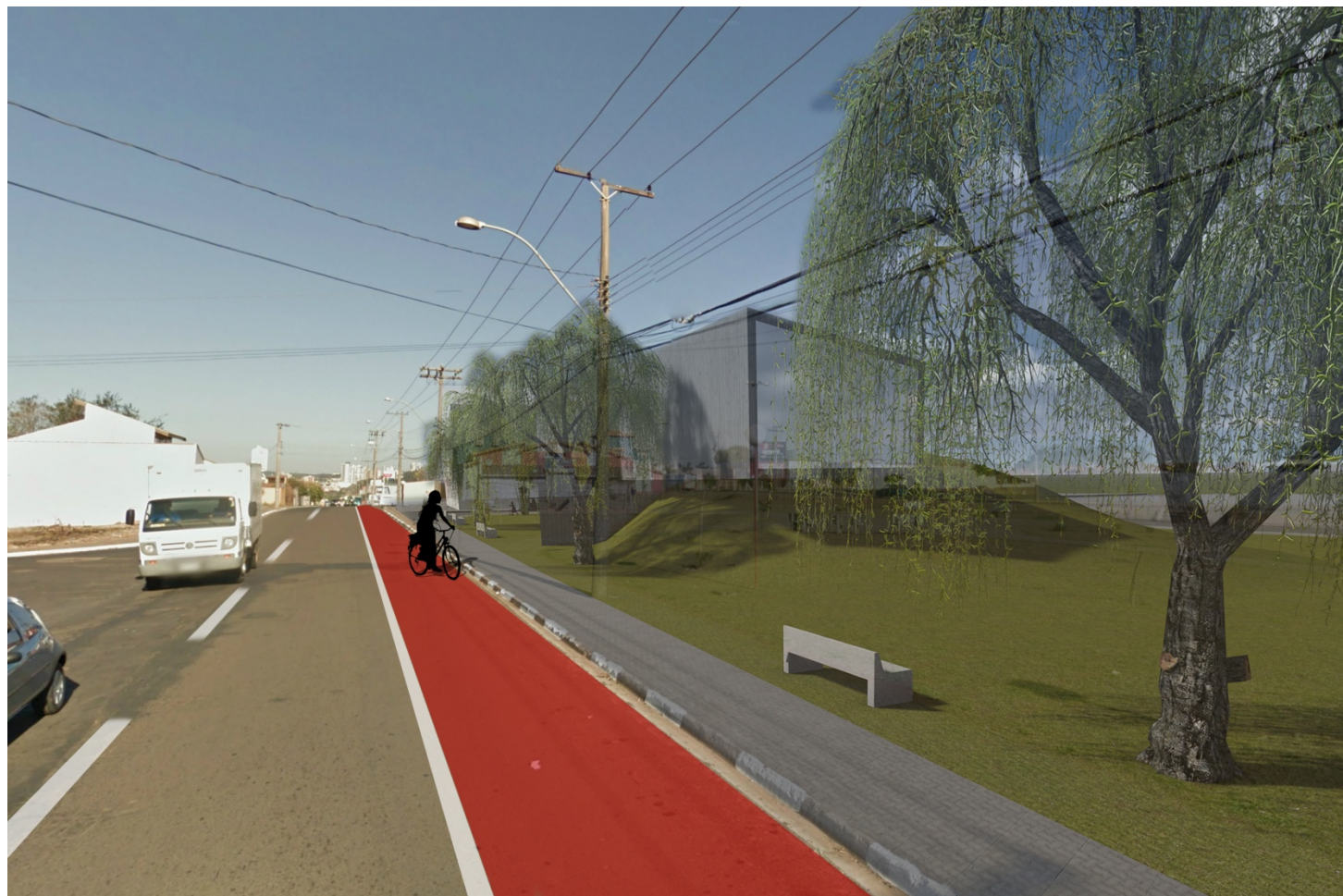
# PERCURSO





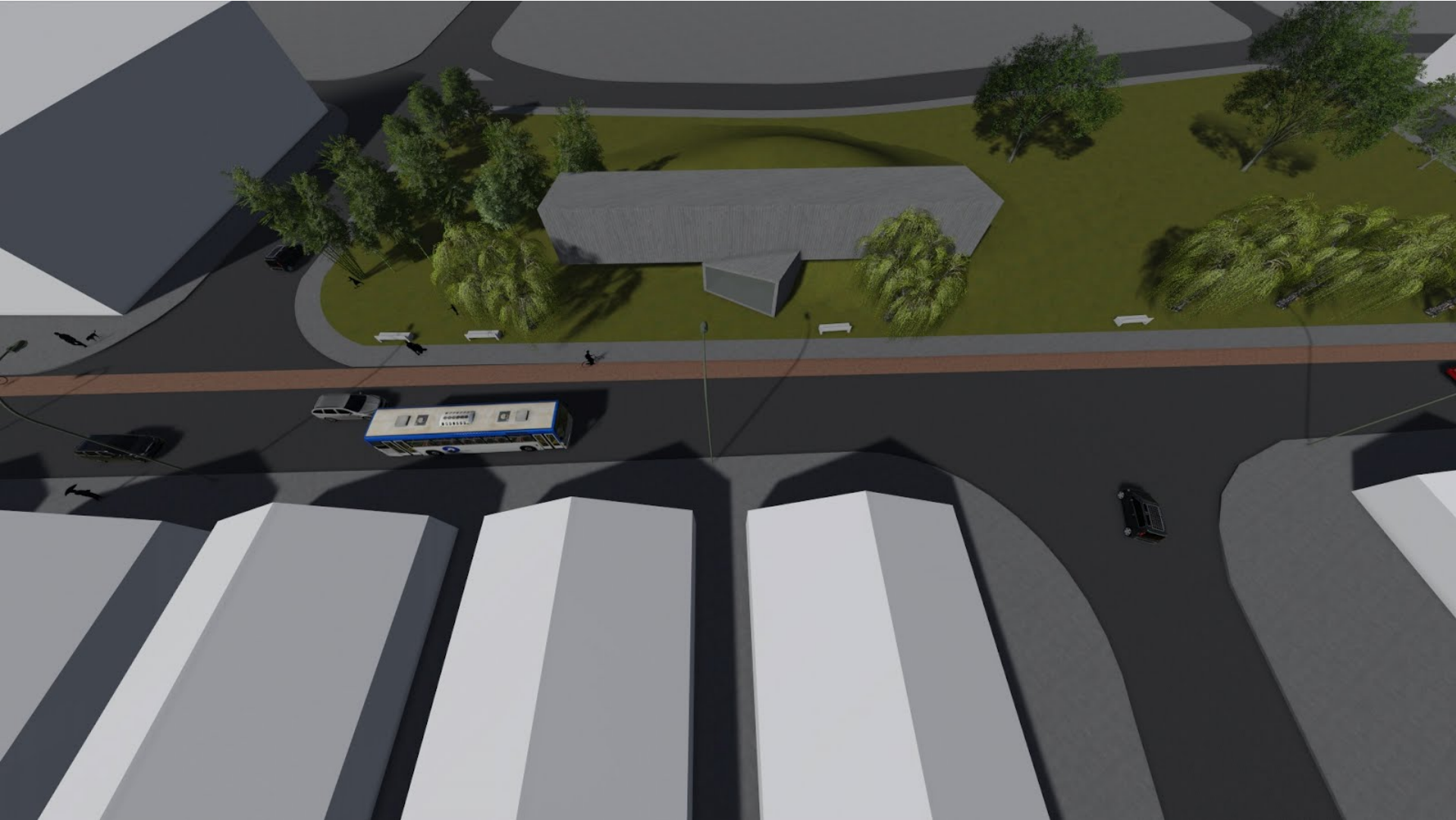
**Ponto número 2: ponto de apoio  
Rua Miguel Petroni e Rua Miguel  
João (praça existente)**

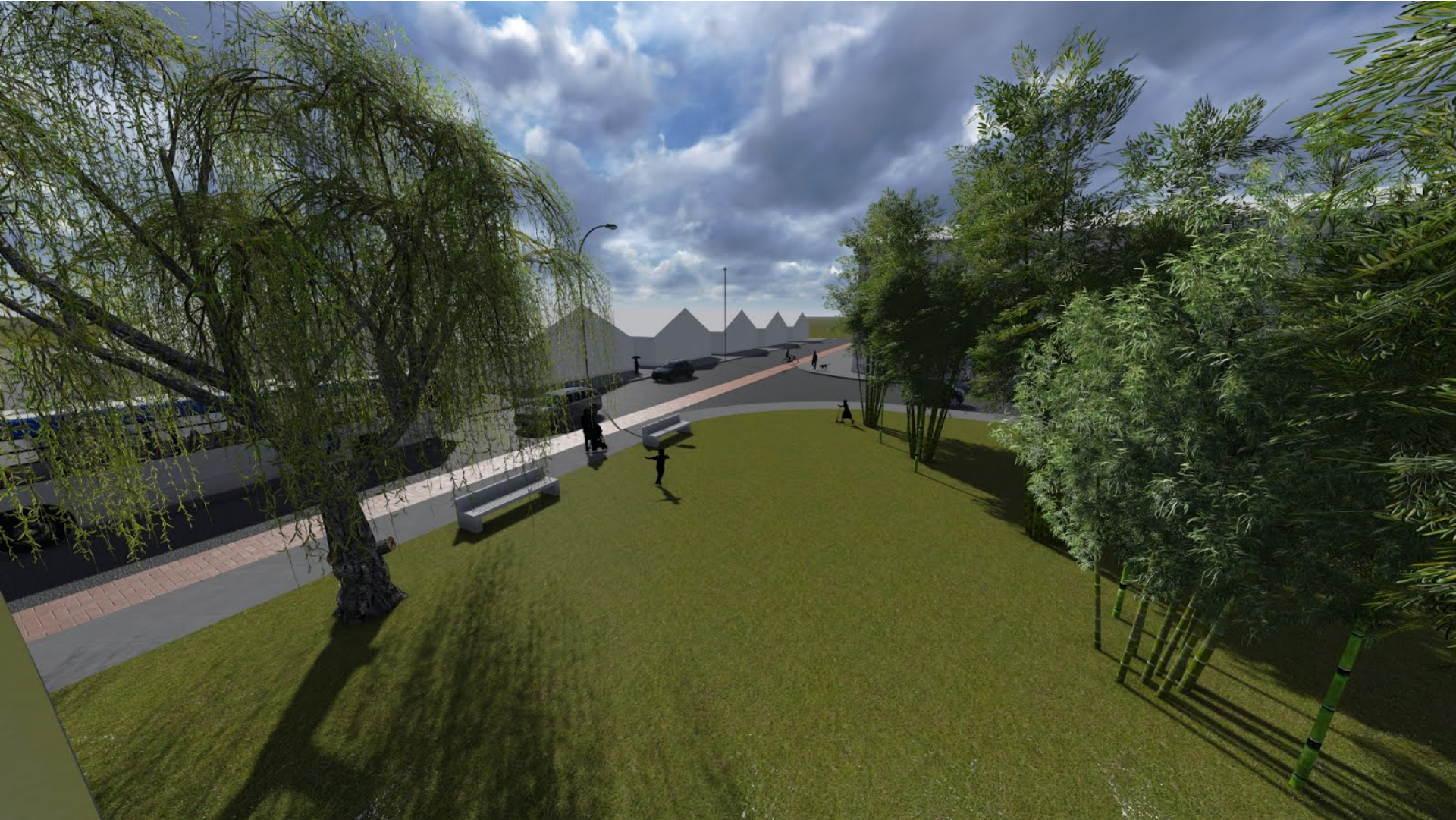
Este ponto está localizado em posição central da ciclovía proposta, está previsto para a praça existente (ao lado do complexo esportivo Santa Felícia), um ponto de apoio para a ciclovía que servirá também de apoio para a pista de skate existente ao lado da praça em questão.



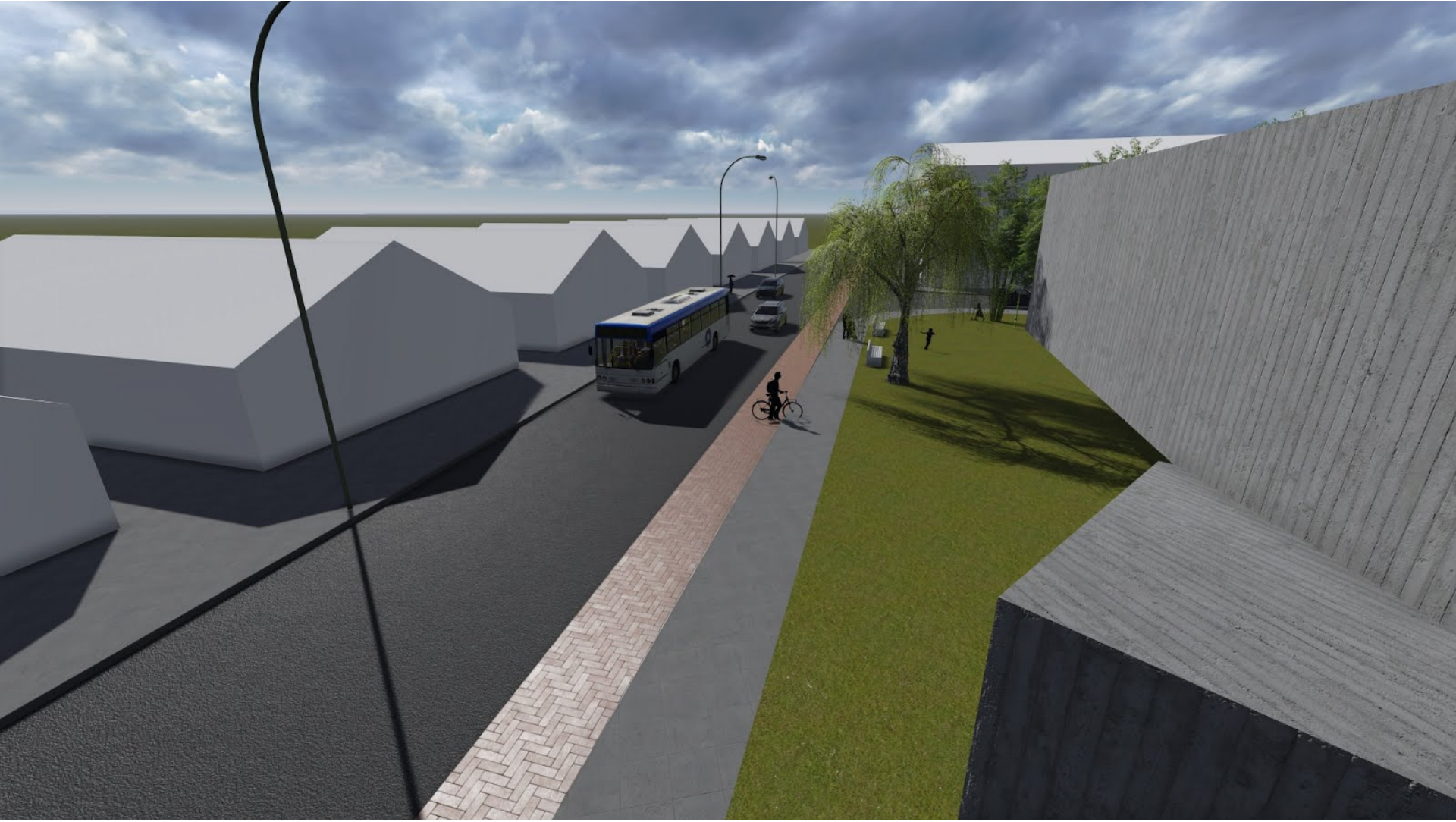
















**Ponto número 3: complexo viário noroeste (cruzamento entre Av. Francisco Pereira Lopes e R. Miguel Petroni)**

Este ponto é um cruzamento importante e perigoso na cidade de São Carlos, faz a ligação da chamada Marginal com a Miguel Petroni, localiza-se ao lado da área I do campus São Carlos.





Carrefour  
STA. FELICIA

UNICEF  
Centro

BS

Plantão  
Vendas

APTO

CICLO  
FAIXA



CANTEIRO ARBORIZADO

TARTARUGA

VEÍCULOS MOTORIZADOS