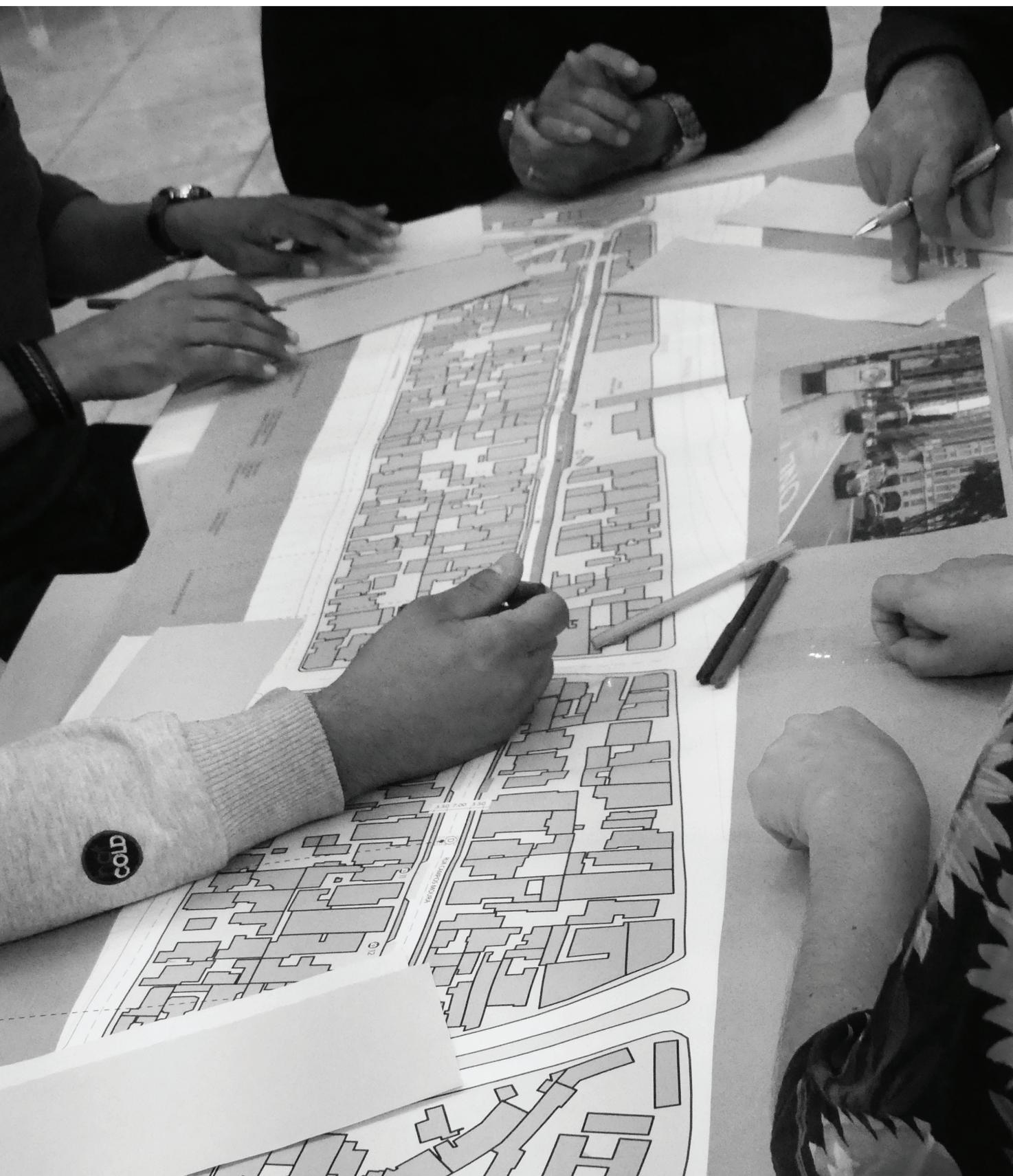




PROJETO CONVIVER SUB PENHA

Relatório das Oficinas com a População

Maio de 2019





ITDP BRASIL

Direção Executiva

Clarisse Cunha Linke

Equipe de Programas e Comunicação

Ana Nassar
Beatriz Rodrigues
Bernardo Serra
Danielle Hoppe
Iuri Moura
João Pedro M. Rocha
Juan Melo
Letícia Bortolon
Mariana Brito
Matheus Dantas

Equipe Administrativa e Financeira

Célia Regina Alves de Souza
Roselene Paulino Vieira



PROJETO CONVIVER SUB PENHA: OFICINAS COM A POPULAÇÃO

Coordenação Geral

Danielle Hoppe (ITDP Brasil)

Equipe

Bibiana Tini (Metrópole 1:1)
Bruna Sato (Metrópole 1:1)
Carla Navarrete (BIGRS)
Douglas Vieira Farias (Metrópole 1:1)
Hannah Machado (BIGRS)
Najwa Doughman (NACTO-GDCI)
Patrícia Vidigal (Consultora)
Viviane Tiezzi (BIGRS)

Equipe Subprefeitura Penha

Thiago Della Volpi (Subprefeito)
Juliana Aparecida dos Santos
Alberto Naddeo Junior

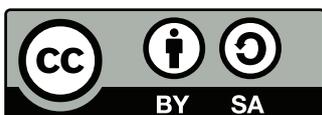
Imagens

Metrópole 1:1 (salvo quando indicado na própria imagem)

REALIZAÇÃO



Citi Foundation



This work is licensed under a Creative Commons Attribution-ShareAlike 3.0 Brazil License. To view a copy of this license, visit: <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/br>

COLABORAÇÃO

METRÓPOLE 1:1

SUMÁRIO

5	1. INTRODUÇÃO
8	2. CONVERSA ABERTA
9	2.1. Painéis de recepção
14	3. OFICINA DE DIAGNÓSTICO
15	3.1. Painéis de recepção
21	3.2. Resultados
21	Tipologia Comercial - Rua Dr. Campos Moura
23	Tipologia Residencial - Rua Pe Miguel Campos
24	Tipologia Viela - Rua Pedro Filier
26	Interseção - Interseção A
29	4. OFICINA DE PROJETO
30	4.1. Painéis recepção
33	4.2. Resultados
33	Opção A
35	Opção B
37	Opção C
38	4.3. Apresentações
40	5. PRÓXIMOS PASSOS

RESUMO EXECUTIVO

O projeto “Conviver Sub Penha” visa transformar o espaço público, priorizando a mobilidade a pé, em bicicleta e o transporte coletivo e endereçando essas questões por meio de um processo intersetorial e participativo de intervenção urbana. A iniciativa é resultado do “Programa de Transformação do Espaço Público”, chamada aberta organizada Iniciativa Bloomberg para Segurança Global no Trânsito (BIGRS), Instituto de Políticas e Transporte e Desenvolvimento (ITDP Brasil), Citi Foundation e a Associação Nacional de Gestores de Transporte Urbano - Iniciativa Global de Desenho de Cidades (NACTO-GDCI) em parceria com a Secretaria Municipal das Subprefeituras. O processo, que envolveu as 32 subprefeituras de São Paulo, resultou na seleção da Subprefeitura da Penha como área foco.

O local caracteriza-se pela presença de usuários diversos: ambulantes, comerciantes, motoristas, passageiros de ônibus e metrô, ciclistas e pedestres, todos disputando mesmo espaço. Para que o projeto atenda às necessidades locais, diminuindo os conflitos espaciais existentes e redistribuindo o espaço de forma mais eficiente e sustentável, oficinas e conversas com os agentes locais foram organizadas.

Foram realizados três encontros: uma conversa aberta, realizada no dia 07 de maio de 2019, e duas oficinas de ideias, nos dias 15 e 29 de maio de 2019. As oficinas tiveram a participação de cerca de vinte pessoas cada. Os atores representados incluíram comerciantes, taxistas, vendedores ambulantes, motoristas de micro-ônibus e moradores.

Na primeira oficina, possíveis áreas de intervenção dentro do perímetro de projeto foram apresentadas, cada uma representando um modelo diferente de situação viária - comercial, residencial, viela e interseções. Discutiu-se desafios, oportunidades e propostas de melhorias para esses modelos. As demandas levantadas pelos participantes se concentraram nos seguintes temas: espaço e segurança dos pedestres, eficiência para o transporte público, localização do ponto de táxi e vendedores ambulantes, áreas de carga e descarga, estacionamento na via, mobiliário urbano e conforto. Outros pontos mencionados envolveram questões de zeladoria, segurança pública, rede de drenagem e infraestrutura para a circulação de veículos motorizados.

Para a segunda oficina, foram apresentadas três opções de projeto para a rua comercial Dr. Campos Moura, baseadas nas prioridades levantadas pelos participantes na oficina anterior. As propostas se diferenciavam, principalmente, pelas diferentes condições de circulação de veículos e pedestres. A primeira (opção A) propunha uma faixa exclusiva de ônibus e outra com circulação permitida para veículos motorizados. As vagas de estacionamento existentes foram eliminadas para permitir a ampliação da calçada, prevendo áreas de carga e descarga, embarque e desembarque de passageiro, mobiliários, parklets e novas faixas de travessia de pedestre. A segunda, opção B, era similar à opção A, com a diferença de se tratar de duas faixas exclusivas para ônibus, proibindo a circulação de veículos motorizados particulares. Já a opção C, propunha a implantação de um calçadão de uso exclusivo para pedestres, transferindo o fluxo de ônibus para as vias do entorno.

A metodologia utilizada na segunda oficina exigia que as críticas feitas às opções de projeto viessem acompanhadas de propostas de solução ou análise do problema, o que colaborou na construção coletiva de alternativas. As principais críticas apresentadas pelos participantes foram voltadas à mudança da localização do ponto de táxi, à retirada parcial ou total da faixa de circulação de veículos de passeio nas opções B e C e às áreas insuficientes para carga e descarga em todas as opções. A implementação de uma rotatória na interseção da Rua Peixoto Werneck e Rua Dr. Campos Moura foi uma das sugestões apresentadas.

Ao final da oficina, três dos quatro grupos selecionaram a opção de projeto A e um escolheu a opção B. As principais justificativas apresentadas pelos participantes para a escolha foram a inexistência da necessidade de intervenções radicais, pois os altos fluxos de pedestre na rua ocorrem apenas em horários pontuais; a necessidade de se manter o acesso de veículos motorizados à estação de metrô e estabelecimentos comerciais a fim de facilitar o deslocamento de pessoas com mobilidade reduzida e o transporte de mercadorias.

O relatório a seguir apresenta a descrição completa do processo de engajamento e da população e seus resultados.

1 INTRODUÇÃO

O projeto “Conviver Sub Penha” consiste em transformar o espaço público, priorizando a mobilidade a pé, em bicicleta e o transporte coletivo, endereçando essas questões por meio de um processo intersetorial e participativo de intervenção urbana. A iniciativa é resultado de uma chamada aberta que envolveu 32 subprefeituras, sendo a Penha uma das selecionadas dentre 15 propostas enviadas.



“O projeto tem o nome CONVIVER pois visa permitir a convivência conjunta das pessoas na Penha”

Thiago Della Volpi
Subprefeito da Penha

Em setembro de 2018, a Iniciativa Bloomberg para Segurança Global no Trânsito (BIGRS), e a Secretaria Municipal das Subprefeituras iniciaram as articulações para transformar um espaço público na cidade de São Paulo. Seguiu-se uma parceria com o Instituto de Políticas e Transporte e Desenvolvimento (ITDP Brasil), Citi Foundation e a Associação Nacional de Gestores de Transporte Urbano - Iniciativa Global de Desenho de Cidades (NACTO-GDCI). Após uma série de oficinas e conversas junto a técnicos das Subprefeituras, foram selecionadas áreas prioritárias com base em critérios como o alto fluxo de pessoas, segurança dos pedestres, acesso à rede de transporte coletivo, existência de espaços públicos subutilizados e engajamento da equipe local.

O perímetro selecionado pela Subprefeitura da Penha - escolhida como foco da intervenção - foi o entorno da estação de metrô Artur Alvim (mapa 01). O local caracteriza-se pela presença de usuários diversos: ambulantes, comerciantes, motoristas de automóvel, passageiros de ônibus e metrô, ciclistas e pedestres, todos disputando mesmo espaço. Para que o projeto atenda às necessidades locais e reduza os conflitos espaciais existentes, oficinas e conversas com os agentes locais foram planejadas para a construção conjunta de alternativas. Foram realizados três encontros: uma conversa aberta, realizada no dia 07 de maio de 2019, e duas oficinas de ideias, nos dias 15 e 29 de maio.



ENCONTROS COM A COMUNIDADE

Os três encontros com a comunidade tiveram finalidades e metodologias diferentes entre si, mas tinham como princípio o compartilhamento de visões sobre a área e o desenvolvimento colaborativo de propostas. Além disso, visaram engajar e capacitar os atores daquela região em temas como mobilidade ativa, segurança viária e espaço público. Os encontros ocorreram em dois formatos. O primeiro, uma conversa aberta, para introduzir o projeto para a comunidade presente na reunião do Conselho Comunitário de Segurança (CONSEG). Os dois encontros seguintes ocorreram em formato de oficinas para colher ideias e desafios para o projeto de intervenção urbana.

A divulgação de cada encontro foi realizada através da distribuição de 100 cartazes pelos comércios e instituições do entorno, além de algumas estações da linha vermelha do metrô (próximos à estação Artur Alvim), do envio de emails e publicações em mídias sociais.



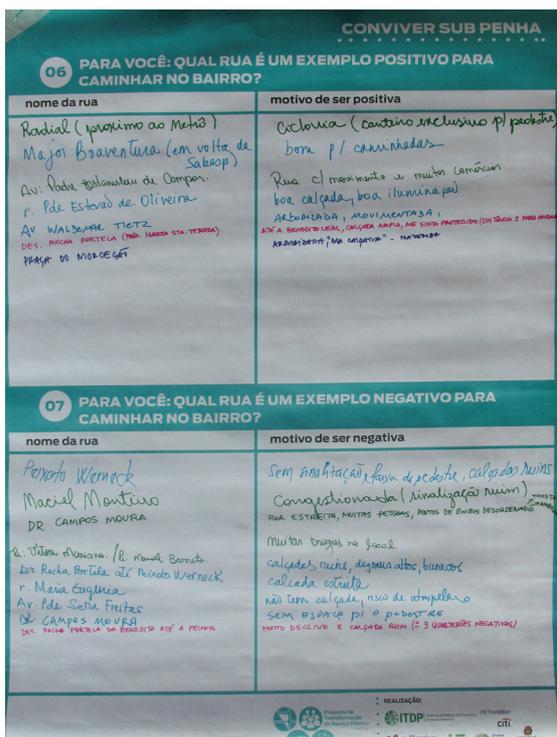


05 QUAIS LOCAIS VOCÊ SE SENTE MAIS SEGURO OU MENOS SEGURO COMO PEDESTRE ?

- ME MENOS SINTO SEGURA (O) AQUI
- ME SINTO SEGURA (O) AQUI

O mapa de sensação de segurança teve 43 respostas, sendo a maioria de sensação de insegurança: cerca de 74,5%. Os 25,5% de respostas restantes identificaram locais onde as pessoas se sentem seguras. A maior concentração de respostas, como no painel anterior, foi na Rua Dr. Campos Moura e nas ruas adjacentes. A Rua Padre Maciel Monteiro e as avenidas Padre Sena Freitas e Água de Haia também concentraram algumas respostas.





No painel que solicitava a indicação de exemplos positivos de ruas caminháveis, os principais motivos para a escolha associaram uma rua boa para caminhar a uma rua movimentada, com presença de comércios. A presença de árvores e iluminação também foram outros elementos citados. Já entre os exemplos ruins de ruas para pedestres, os principais locais citados foram a Rua Dr. Campos Moura e alguns trechos da Rua Des. Rocha Portela, principalmente por não haver espaço físico adequado para o fluxo de pedestres, calçadas estreitas e congestionadas. Os motivos para a escolha das outras ruas envolveram a falta de sinalização e faixa para pedestres e a qualidade da calçada existente.

06. PARA VOCÊ: QUAL RUA É UM EXEMPLO POSITIVO PARA CAMINHAR NO BAIRRO?	
NOME DA RUA	MOTIVO
Radial (próximo ao metrô)	Ciclovia (canteiro exclusivo para pedestre)
Major Boaventura	Bom para caminhadas
Av. Padre Estanislau de Campos	Rua com movimento e muitos comércios
Rua Padre Estevão de Oliveira	Boa calçada, boa iluminação
Av. Waldemar Tietz	Arborizada, movimentada
Des. Rocha Portela	Até a Benedita Leal, calçada ampla, me sinto protegido
Praça do Morcego	Arborizada, "boa calçada", prazerosa

07. PARA VOCÊ: QUAL RUA É UM EXEMPLOS NEGATIVO PARA CAMINHAR NO BAIRRO?	
NOME DA RUA	MOTIVO
Peixoto Werneck	Sem sinalização e faixa de pedestres, calçadas ruins
Maciel Monteiro	Congestionada (sinalização ruim)
Dr. Campos Moura	Rua estreita, muitas pessoas, pontos de ônibus desordenado, taxista, ambulantes
Pe Vitor Mariano/Pe Manuel Barreto	Muitas drogas no local
Des. Rocha Portela até Peixoto Werneck	Calçada estreita
Rua Maria Eugénia	Não tem calçada, risco de atropelamento
Dr. Campos Moura	Sem espaço para o pedestres
Des Rocha Portela da Benedito até Peixoto	Muito declive e calçada ruim

CONVIVER SUB PENHA

08. QUANTAS PESSOAS CAMINHAM NAS CALÇADAS DA RUA DR. CAMPOS MOURA EM 5 MINUTOS NO PICO DO ALMOÇO?

102 PESSOAS
87 PESSOAS
247 PESSOAS

09. QUANTAS PESSOAS ATRAVESSAM A RUA DR. CAMPOS MOURA EM 5 MINUTOS NO PICO DO ALMOÇO?

23 PESSOAS
69 PESSOAS
111 PESSOAS

10. QUANTOS VEÍCULOS PASSAM NA RUA DR. CAMPOS MOURA EM 5 MINUTOS NO PICO DO ALMOÇO?

42 VEÍCULOS
103 VEÍCULOS
92 VEÍCULOS

COLE UM ADESIVO NA OPÇÃO DE RESPOSTA

REALIZAÇÃO: Prefeitura de Penha, ITDP, Citi

QUIZ

08. QUANTAS PESSOAS CAMINHAM NAS CALÇADAS DA RUA DR. CAMPOS MOURA EM 5 MIN NO PICO DO ALMOÇO?

102 PESSOAS 87 PESSOAS **RESP. CORRETA**
247 PESSOAS

09. QUANTAS PESSOAS ATRAVESSAM A RUA DR. CAMPOS MOURA EM 5 MIN NO PICO DO ALMOÇO?

23 PESSOAS **RESP. CORRETA**
69 PESSOAS 111 PESSOAS

10. QUANTOS VEÍCULOS PASSAM NA RUA DR. CAMPOS MOURA EM 5 MIN DO PICO DO ALMOÇO?

RESP. CORRETA
42 VEÍCULOS 103 VEÍCULOS 92 VEÍCULOS

A recepção, que durou cerca de 30 minutos, foi seguida pelas apresentações realizadas por membros das organizações parceiras do projeto e da Subprefeitura Penha. Na primeira apresentação a representante da Iniciativa Bloomberg para Segurança Global no Trânsito (BIRGS), Hannah Machado, contou sobre o processo da iniciativa “Proposta de transformação do espaço público” do início até a seleção daquela subprefeitura.

Após essa introdução, Danielle Hoppe, representante do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP), introduziu os conceitos e temas que amparam a iniciativa. Numa apresentação sobre mobilidade urbana sustentável, espaços públicos e desenho da rua, tocou em temas como condições de saúde física e sedentarismo, impactos ocasionados pela má distribuição de espaço público na cidade, urbanismo tático e segurança viária. Foram apresentados exemplos de intervenções urbanas temporárias em São Paulo, em São Miguel Paulista, Santana e Conjunto Habitacional José Bonifácio. Em seguida, apresentou-se a área selecionada com mapas e fotos. Abriu-se, então, o espaço para dúvidas, falas e discussão com os participantes. Por fim, o subprefeito Thiago Della Volpi encerrou as apresentações e convidou os presentes para as oficinas das etapas seguintes.





3 OFICINA DE DIAGNÓSTICO



DATA: 15 de maio de 2019 (quarta-feira)

LOCAL: Paróquia São Francisco de Assis dos Pequenos

HORÁRIO: das 18:30 às 21:00h

Nº DE PARTICIPANTES: 21

GRUPOS REPRESENTADOS: comerciantes, taxistas, vendedores ambulantes, motoristas de micro-ônibus, moradores.

GÊNERO: 33% feminino, 67% masculino



Cartaz de divulgação do encontro

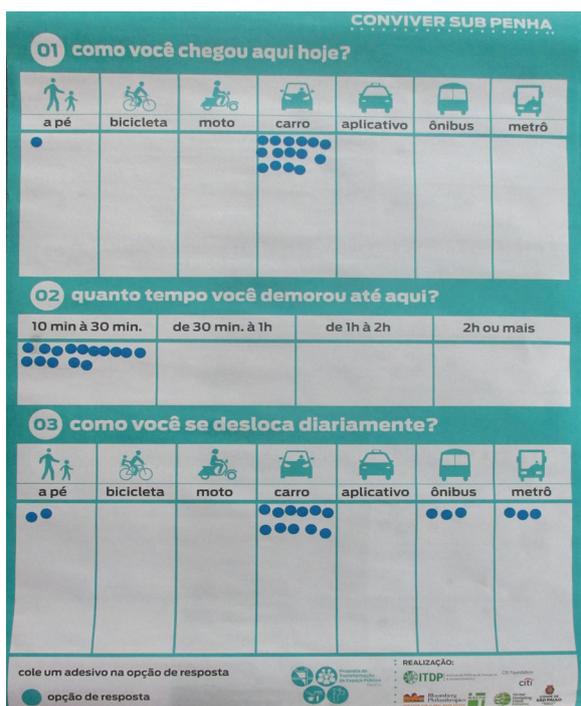
O segundo encontro teve como objetivo apresentar as possíveis áreas de intervenção dentro do perímetro de projeto e discutir seus desafios e oportunidades, além de elaborar propostas de melhorias. Foram identificados três tipos de rua na área de estudo, com usos e características físicas diferentes - comercial, residencial, viela, além de algumas interseções críticas. Os grupos foram convidados a discutir e desenvolver propostas baseadas nessa categorização.

CRONOGRAMA

18h30	Recepção e atividade de introdução
19h00	Proposta Conviver Sub Penha
19h10	Identificação de problemas - Primeira rodada
19h25	Identificação de problemas - Segunda rodada
19h35	Priorização de problemas (votação)
19h50	Exemplos de Intervenções
20h10	Oportunidades e propostas - Primeira rodada
20h20	Oportunidades e propostas - Segunda rodada
20h40	Exposição dos painéis de oportunidades e propostas
20h55	Comentários finais e avaliação
21h00	Encerramento

A recepção do encontro teve a mesma dinâmica da Conversa Aberta, na qual os participantes eram convidados a responder painéis com as mesmas perguntas sobre mobilidade, suas dinâmicas no bairro, sensação de segurança viária, exemplos de ruas e o quiz sobre a Rua Dr. Campos Moura.

3.1. PAINÉIS DE RECEPÇÃO*



01. COMO CHEGOU AQUI HOJE?

A PÉ	BIKE	MOTO	CARRO	APP	ÔNIBUS	METRÔ
1	0	0	15	0	0	0
6%	0%	0%	94%	0%	0%	0%

02. QUANTO TEMPO VOCÊ DEMOROU ATÉ AQUI?

10 A 30 MIN	30MIN A 1H	1 A 2H	2H OU MAIS
15	0	0	0
100%	0%	0%	0%

03. COMO SE DESLOCA DIARIAMENTE?

A PÉ	BIKE	MOTO	CARRO	APP	ÔNIBUS	METRÔ
2	0	0	11	0	3	3
10%	0%	0%	58%	0%	16%	16%

*Nem todos os participantes preencheram os painéis.

Os painéis de mobilidade indicam que 58%, dos participantes que responderam os questionários possuem o hábito de se deslocar de carro.



04. QUAIS ÁREAS VOCÊ FREQUENTA NO BAIRRO? ● MORO AQUI ● TRABALHO AQUI ● ESTUDO AQUI ● FREQUENTO AQUI

O mapa dos locais frequentados pelos participantes no bairro teve 26 respostas ao todo. As respostas marcadas, provavelmente devido o foco da oficina, estavam basicamente concentradas na Rua Dr. Campos Moura e nos edifícios da COHAB. Elas mostram que 46% trabalham nos locais indicados, a maior parte em Campos Moura; 35% dizem frequentar os locais do bairro; e outros 19% moram na região, quase todos nos condomínios da COHAB.

05 QUAIS LOCAIS VOCÊ SE SENTE MAIS SEGURO OU MENOS SEGURO COMO PEDESTRE? LEMBRE-SE: ESTAMOS FALANDO DE SEGURANÇA VIÁRIA DO PEDESTRE

COLE UM ADESIVO NOS LOCAIS DE RESPOSTA NO MAPA ACIMA (MARQUE QUANTOS FOREM NECESSÁRIOS)

● ME SINTO MENOS SEGURA(O) COMO PEDESTRE AQUI ● ME SINTO SEGURA(O) COMO PEDESTRE AQUI

REALIZAÇÃO: **ITDP** (Instituto de Transportes e Desenvolvimento Urbano) em parceria com a Prefeitura Municipal de Salvador, a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto de Salvador (CDURP) e a Companhia de Planejamento do Estado da Bahia (COPLAN-BAHIA).

05 QUAIS LOCAIS VOCÊ SE SENTE MAIS SEGURO OU MENOS SEGURO COMO PEDESTRE ?

- ME MENOS SINTO SEGURA (O) AQUI
- ME SINTO SEGURA (O) AQUI

Com relação ao mapa de sensação de segurança, a maioria das 26 respostas, 64%, indicaram pontos de insegurança e outros 36%, segurança. As respostas concentraram-se na Rua Peixoto Werneck, todas indicando sensação de insegurança no local; e também na Rua Dr. Campos Moura, com maioria indicando sensação de segurança. Outros locais inseguros também foram apontados nas proximidades dessas duas ruas.



CONVIVER SUB PENHA

06 PARA VOCÊ: QUAL RUA É UM EXEMPLO POSITIVO PARA CAMINHAR NO BAIRRO?

nome da rua	motivo de ser positiva para caminhar
DR. CAMPOS MOURA 13) PADRE F. COTOLEDO (2) WALDEMAR TIETZ (3) DR. CAMPOS MOURA 4 DR. CAMPOS MOURA 5 DR. CAMPOS MOURA 6 WALDEMAR TIETZ 7 PE. SENA DE FREITAS 8	(1) FLUXO DO COMÉRCIO (2) CAMINHADA (3) COMÉRCIO E CAMINHADA (4) FLUXO (5) FLUXO Calçada foi ampliada e RUA PLANA, CALÇADAS LARGAS Canteiro central e ciclovia

07 PARA VOCÊ: QUAL RUA É UM EXEMPLO NEGATIVO PARA CAMINHAR NO BAIRRO?

nome da rua	motivo de ser negativa para caminhar
VIOLA PEDRO FILIER (1) PEIXOTO WERNECK (2) INÊS MONTEIRO (3) VIOLA PEDRO FILIER 4 VIOLA PEDRO FILIER 5 VIOLA PEDRO FILIER 6 R. PADRE SENA FREITAS 7 DR. CAMPOS MOURA 8 DR. CAMPOS MOURA 9	(1) FALTA SEGURANÇA E ILUMINAÇÃO NA RUA (2) FALTA SEGURANÇA, SEM MOVIMENTAÇÃO DE PEDESTRE (3) MESMA RESPOSTA D(2) e (3). (4) SEGURANÇA / ILUMINAÇÃO (5) SEGURANÇA / ILUMINAÇÃO SEGURANÇA / INUNDAÇÃO VIOLA - falta de saneamento CALÇADAS ESTREITAS E MUITOS VEÍCULOS BURACOS, CALÇADAS ESTREITAS FALTA FAIXA DE PEDESTRES

notas:

REALIZAÇÃO: Prefeitura Municipal de São Paulo, Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Territorial, Instituto de Transportes e Trânsito (ITDP), Conselho Municipal de Trânsito (CMT), Conselho Municipal de Infraestrutura (CMI), Conselho Municipal de Meio Ambiente (CMA), Conselho Municipal de Saúde (CMS), Conselho Municipal de Educação (CME), Conselho Municipal de Cultura (CMC), Conselho Municipal de Esportes (CMEs), Conselho Municipal de Juventude (CMJ), Conselho Municipal de Idosos (CMI), Conselho Municipal de Mulheres (CMU), Conselho Municipal de Pessoas com Deficiência (CMPD).

Os participantes nomearam algumas ruas como exemplo positivo para caminhar no bairro, sendo a mais citada a Rua Dr. Campos Moura. O principal motivo citado foi o fluxo de pedestres e o comércio existente. Contraditoriamente, a mesma rua foi a segunda mais citada como exemplo negativo para caminhar, por ser uma rua estreita, com ausência de faixa de pedestres e a presença de muitos veículos, segundo os participantes. A rua mais citada como exemplo negativo foi a viela Pedro Filier, caracterizada como insegura e sem iluminação. O fator segurança foi o ponto mais citado como justificativa de locais ruins para pedestre, presente em 6 das 9 respostas.

06. PRA VOCÊ: QUAL RUA É UM EXEMPLO POSITIVO PARA CAMINHAR NO BAIRRO?	
NOME DA RUA	MOTIVO
Rua Dr. Campos Moura	Fluxo do comércio
Padre F. Cotoledo	Caminhada
Waldemar Tietz	Comércio e caminhada
Dr. Campos Moura	Fluxo
Dr. Campos Moura	Fluxo
Dr. Campos Moura	Calçada foi ampliada
Waldemar Tietz	Rua Plana, calçadas largas
Pe Sena de Freitas	Canteiro central com ciclovia

07. PRA VOCÊ: QUAL RUA É UM EXEMPLO NEGATIVO PARA CAMINHAR NO BAIRRO?	
NOME DA RUA	MOTIVO
Viela Pedro Filier	Falta segurança e iluminação
Peixoto Werneck	Falta segurança, sem movimentação de pedestre
Inês Monteiro	Falta segurança, sem movimentação de pedestre
Viela Pedro Filier	Segurança, iluminação
Viela Pedro Filier	Segurança, iluminação
Viela Pedro Filier	Segurança, inundações
Rua Padre Sena Freitas	Viela, falta saneamento
Rua Dr. Campos Moura	Calçadas estreitas e muitos veículos
Rua Dr. Campos Moura	Buracos, calçadas estreitas, falta faixa de pedestres

CONVIVER SUB PENHA.

08. QUANTAS PESSOAS CAMINHAM NAS CALÇADAS DA RUA DR. CAMPOS MOURA EM 5 MINUTOS NO PICO DO ALMOÇO?

102 PESSOAS
87 PESSOAS
247 PESSOAS

09. QUANTAS PESSOAS ATRAVESSAM A RUA DR. CAMPOS MOURA EM 5 MINUTOS NO PICO DO ALMOÇO?

23 PESSOAS
69 PESSOAS
111 PESSOAS

10. QUANTOS VEÍCULOS PASSAM NA RUA DR. CAMPOS MOURA EM 5 MINUTOS NO PICO DO ALMOÇO?

42 VEÍCULOS
103 VEÍCULOS
92 VEÍCULOS

COLE UM ADESIVO NA OPÇÃO DE RESPOSTA

UMA OPÇÃO DE RESPOSTA

REALIZAÇÃO:
 Prefeitura de Itaipava
 Instituto de Desenvolvimento e Planejamento Urbano (ITDP)
 Citi Fundação
 Prefeitura de Itaipava

QUIZ

08. QUANTAS PESSOAS CAMINHAM NAS CALÇADAS DA RUA DR. CAMPOS MOURA EM 5 MIN NO PICO DO ALMOÇO?

102 PESSOAS 87 PESSOAS **RESP. CORRETA**
247 PESSOAS

09. QUANTAS PESSOAS ATRAVESSAM A RUA DR. CAMPOS MOURA EM 5 MIN NO PICO DO ALMOÇO?

23 PESSOAS **RESP. CORRETA**
69 PESSOAS 111 PESSOAS

10. QUANTOS VEÍCULOS PASSAM NA RUA DR. CAMPOS MOURA EM 5 MIN DO PICO DO ALMOÇO?

RESP. CORRETA
42 VEÍCULOS 103 VEÍCULOS 92 VEÍCULOS

Ao contrário das respostas da conversa aberta, a maioria acertou as alternativas do quiz. O resultado foi influenciado pelo fato de que muitos participantes da oficina de diagnóstico estavam presentes no encontro anterior e já conheciam as alternativas corretas.



A oficina teve início com uma breve apresentação sobre a proposta do Projeto Conviver Sub Penha e sobre a metodologia das atividades daquele encontro. Para a dinâmica foram definidos quatro grandes temas a serem discutidos, cada um representando uma tipologia de rua ou interseção. Os exemplos escolhidos para cada tema foram:

- Ruas comerciais: Rua Dr. Campos Moura
- Ruas residenciais: Rua Miguel de Campos
- Vieiras: Rua Pedro Filier

Para o de interseções, inicialmente foram escolhidas três interseções, identificadas como A, B e C.

- Interseção A: cruzamento das ruas Dr. Motta Rezende, Peixoto Werneck e Dr. Campos Moura
- Interseção B: cruzamento das ruas Galileu Menon, Benedito Leal e Fontes Malheiros
- Interseção C: cruzamento das ruas Benedito Leal e Dr. Moacir Tavolaro

Contudo, apenas a interseção A foi trabalhada, devido à limitação no tempo de trabalho e pouca familiaridade dos participantes quanto às outras interseções selecionadas. Os temas foram distribuídos em mesas, com um facilitador fixo responsável por aplicar a metodologia em cada uma.



A dinâmica seguiu em rodadas com 10 minutos de duração. Ao fim de cada uma, os participantes se redistribuíam pelas outras mesas para discutir um novo local, totalizando três rodadas no estilo world café.

A primeira parte tinha um foco na “Identificação de problemas”; cada grupo dispunha de um kit com mapa de foto aérea e fotos da área de estudo daquela mesa, fichas com listas categorizadas de elementos básicos do espaço do pedestre a serem observados e cartelas de cor rosa (para destacarem desafios). Nessa etapa os integrantes dos grupos deveriam ler as fichas de elementos básicos do espaço do pedestre, ajudando a elucidar os tipos de problema a serem identificados, para em seguida registrá-los nas cartelas rosa.



Ao final dessas etapas, foi feita uma apresentação para os participantes, na qual foram expostos conceitos de desenho viário, ruas seguras, urbanismo tático e intervenção temporária, a fim de proporcionar maior conhecimento e inspirá-los. A segunda parte foi a de “oportunidades e propostas”. Nela os participantes deveriam sentar-se em mesas com um tema que ainda não tivessem discutido nas etapas de identificação de problemas. Cada mesa temática dispunha de um novo kit contendo um mapa de foto aérea e fotos da área de estudo daquela mesa, referências de intervenções urbanas, espaços públicos e elementos urbanos, além de cartelas de cor amarela (para destacarem as oportunidades). Com o uso das fichas de referência do espaço público, os integrantes deveriam sugerir propostas, registrando-as nas cartelas amarelas e/ou desenhando nas folhas de papel vegetal sobre os mapas.



Por fim, a última etapa da oficina tinha o objetivo de priorizar os pontos levantados pelos grupos. As cartelas rosas (desafios e problemas) e amarelas (oportunidades e propostas), foram expostas para que todos os participantes pudessem escolher três que considerassem prioritários (colando ao lado da cartela um adesivo verde). Caso rejeitassem algum ponto apresentado, tinham direito até dois votos contrários (utilizando adesivos vermelhos para identificá-los). Os desenhos feitos sobre os mapas também foram expostos e abertos a comentários.

3.2. RESULTADOS I OFICINA DE DIAGNÓSTICO

Os problemas e oportunidades foram separados por categorias e listados abaixo, junto com a quantidade de votos, favoráveis ou contrários, que cada um recebeu.

TIPOLOGIA COMERCIAL - RUA DR. CAMPOS MOURA



Prancha e mapa utilizado na oficina

A Rua Dr. Campos Moura está localizada entre a Rua Padre Sena Freitas e o cruzamento das ruas Peixoto Werneck e Dr. Motta Rezende. Intersecta a viela de nome Rua Pedro Filier e a Rua Maria Eugênia Celso. Se trata de uma rua comercial com apenas alguns lotes residenciais no seu trecho mais a leste. No seu trecho oeste estão localizadas uma das saídas da estação Artur Alvim do metrô e diversas paradas finais de linhas de micro ônibus, fatores esses que, que aliados ao caráter comercial do local, atraem uma grande quantidade de pessoas que circulam por lá ao longo do dia. Durante as dinâmicas da oficina, foram identificados:

PROBLEMAS

Espaço e segurança do pedestres

- O espaço de fluxo na entrada do metrô é ocupado pelos ambulantes (3 votos);
- Calçadas estreitas e com degraus (2 votos);
- Faixa de pedestre insuficiente e apagada (1 voto);
- Banca mal implantada atrapalha o fluxo (1 voto);
- Espaço muito pequeno para a quantidade de pedestres (1 voto);
- Pedestres invadindo a rua;
- Espaço insuficiente para pedestres;
- Alto fluxo de pedestres cruzando aleatoriamente por toda a rua (1 voto contra);

Eficiência do transporte público

- Desordem de carros no embarque e desembarque do metrô (2 votos);
- Embarque e desembarque em fila dupla (1 voto);
- Desordem dos passageiros, atrapalhando a visibilidade do comércio;

Estacionamento na via/localização do ponto de táxi

- Ponto de táxi conflita com embarque, desembarque e fluxos de pedestres (2 votos);
- Falta vagas zona azul, baixa rotatividade para a demanda (5 votos);

Carga e descarga

- Pouco espaço para a demanda de carga e descarga (2 votos);
- Veículos de carga e descarga parados em fila dupla (2 votos);

Localização dos vendedores ambulantes

- Readequar ambulantes em boxes (4 votos);
- Disposição aleatória dos ambulantes;

Zeladoria

- Lixo excessivo nas calçadas (6 votos).

Espaço e segurança do pedestres

- Faixa de pedestres no cruzamento das ruas Dr. Campos Moura e Peixoto Werneck;

Eficiência do transporte público

- Reorganização dos pontos de ônibus;

Estacionamento na via/localização do ponto de táxi

- Sinalização adequada para estacionamento;
- Implantação de zona azul;

Carga e descarga

- Baía para carga e descarga;

Localização dos vendedores ambulantes

- Legalização dos ambulantes (1 voto);
- Regulamentação dos comerciantes;
- Proibição de comida quente para evitar acidentes (2 votos contra);
- Volta da operação delegada (3 votos contra);

Zeladoria

- Recolhimento diário de lixo pela manhã;
- Lixeiras para pedestres e propaganda de conscientização para moradores e comerciantes;

Comércio

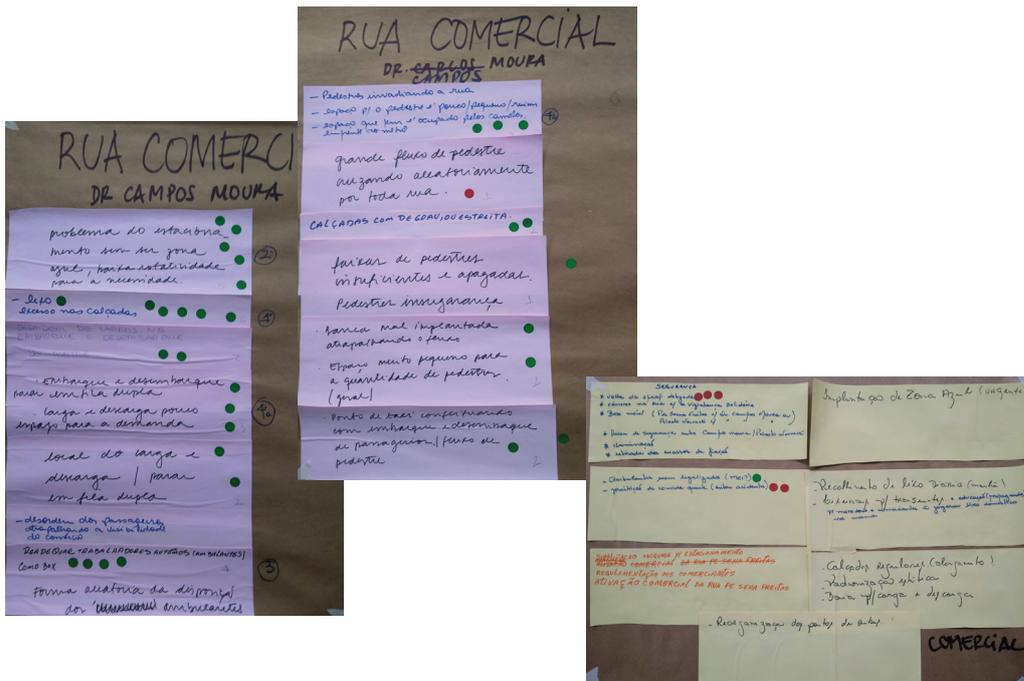
- Ativação comercial da Rua Padre Sena Freitas;

Segurança

- Câmeras na rua com a vizinhança solidária;
- Base móvel no cruzamento da Rua Dr. Campos Moura com a Rua Pe.Sena Freitas ou com a Rua Peixoto Werneck;

Infraestrutura

- Iluminação;
- Calçadas regulares e que não alaguem;
- Padronização estética.



Problemas, oportunidades e propostas levantadas pelos participantes durante a oficina

TIPOLOGIA RESIDENCIAL - RUA PE. MIGUEL DE CAMPOS



Prancha e mapa utilizado na oficina

A Rua Padre Miguel de Campos, localizada entre as ruas Maria Eugênia Celso e Peixoto Werneck, serve como um modelo de rua residencial por ser bastante semelhante à maioria das ruas do bairro nas quais existem edifícios da COHAB. Trata-se de uma rua murada, com entradas de pedestre e veículos dos condomínios ao longo da sua extensão e alguns recuos da calçada que dão lugar a baias com vagas a 90° para o estacionamento de veículos, sem restrição de uso. Durante as dinâmicas da oficina, foram identificados:

PROBLEMAS

Espaço e segurança do pedestres

- Segurança para pedestres com farol e faixa (4 votos);
- Faixa de pedestre melhor finalizada (3 votos);

Estacionamento na via/localização do ponto de táxi

- Estacionamento com zona azul (3 votos a favor, 3 votos contra);

Zeladoria

- Poda de árvores (3 votos contra);
- Iluminação e limpeza;

Infraestrutura

- Recapeamento (5 votos);

Acessibilidade

- Calçadas adequadas para deficientes (1 voto a favor, 1 voto contra).

OPORTUNIDADES E PROPOSTAS

Estacionamento na via/localização do ponto de táxi

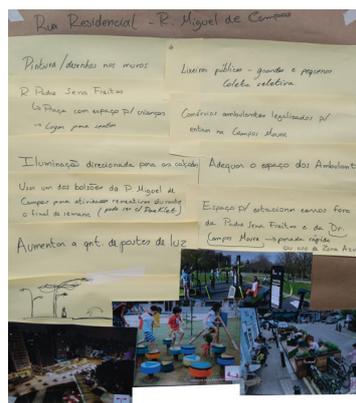
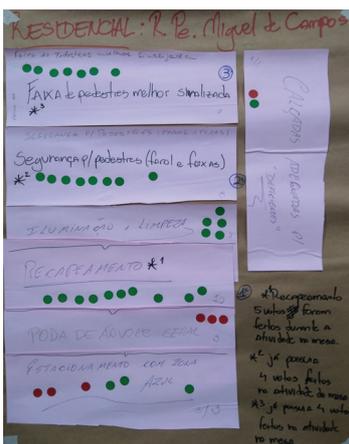
- Estacionamento de carros fora das ruas Padre Sena Freitas e Dr. Campos Moura para paradas rápidas ou com zona azul;

Infraestrutura

- Iluminação direcionada para às calçadas;
- Aumentar quantidade de postes de luz;
- Lixeiras públicas - grandes e pequenas para coleta seletiva;

Arte/ Lazer/ Educação

- Pintura/ desenho nos muros;
- Praça com espaço para crianças e para sentar;
- Usar um dos bolsões para atividades recreativas durante o final de semana (pode ser com Parklet).



Problemas, oportunidades e propostas levantadas pelos participantes durante a oficina

TIPOLOGIA VIELA - RUA PEDRO FILIER



Prancha e mapa utilizado na oficina

A Rua Pedro Filier é uma viela localizada entre as ruas Dr. Campos Moura e Pedreira de Magalhães, e faz cruzamento Rua Inês Monteiro. O trecho mais próximo à Rua Dr. Campos Moura tem maior presença comercial, com entradas dos lotes com desnível e quase sem espaço de calçada, o segundo trecho possui parte da sua extensão murada e com veículos estacionados. Durante as dinâmicas da oficina, foram identificados:

PROBLEMAS

Espaço e segurança do pedestres

- Calçada é usada como estacionamento (1 voto);
- Não tem como trafegar na rua;
- Sem fluidez de percursos;
- Sem faixa de pedestre entre os trechos da viela (2 votos);
- Casas alinhadas com o limite do lote (ausência de calçada, imóvel sem recuo)

Eficiência do transporte público

- Vuela não tem transporte público (1 voto contra)

Zeladoria

- Lixo acumulado (1 voto)

Comércio

- Não possui calçadas para comércio;
- Construtivamente, falta regularização das lojas;
- Construtivamente, falta de padrão dos comércios (1 voto contra)

Segurança

- Vuela pouco segura (2 votos);
- Sem relação com os moradores da viela

Infraestrutura

- Má iluminação (3 votos);
- Falta de drenagem (1 voto);
- Poste em local inadequado;
- Não tem estrutura, falta transporte público, ciclovia e estacionamento (2 votos)
- Não comporta fluxo de carros;

Acessibilidade

- Pouco acessibilidade (1 voto);
- Não tem piso tátil

Eficiência do transporte público

- Aumentar fluxo de pedestres através de ponto final de transporte coletivo na Rua Pereira como chamariz de fluxo;

Zeladoria

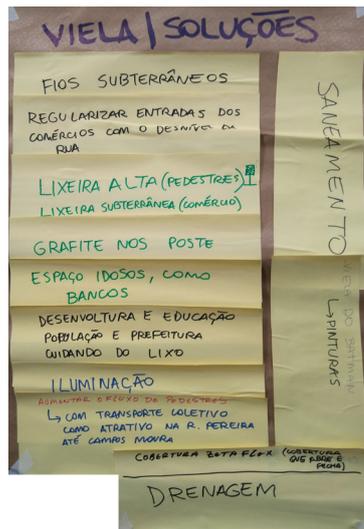
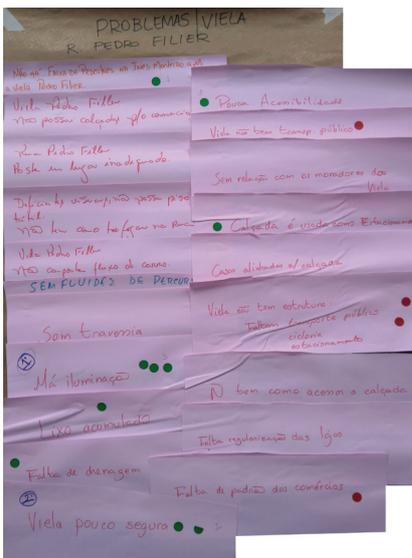
- Coleta de lixo e limpeza das ruas pela Prefeitura;

Infraestrutura

- Fios subterrâneos;
- Regularizar entradas dos comércios com desnível da rua;
- Lixeira alta para pedestres;
- Lixeira subterrânea;
- Iluminação;
- Saneamento;
- Cobertura Zetaflex (cobertura que abre e fecha);
- Drenagem;

Arte/ Lazer/ Educação

- Grafite nos postes;
- Espaço para idosos, como bancos;
- Educação da população em relação ao lixo;
- Transformar em uma "Vielha do Batman" com grafite.



Problemas, oportunidades e propostas levantadas pelos participantes durante a oficina



INTERSEÇÃO - INTERSEÇÃO A



Prancha e mapa utilizado na oficina

Esta interseção é o cruzamento das ruas Dr. Campos Moura, Peixoto Werneck e Dr. Motta Rezende, no entroncamento com a Av. Radial Leste. O encontro das três ruas cria áreas residuais nas faixas de rolamento, mas, ao mesmo tempo, pouco espaço para o pedestre e nenhuma faixa de travessia para que possam fazer as travessias em condições mais seguras. Durante as dinâmicas da oficina, foram identificados:

PROBLEMAS

Espaço e segurança do pedestres

- Com as filas do transporte público, as calçadas não comportam o volume de pedestres (2 votos);
- Faixa de pedestres no cruzamento da Rua Peixoto Werneck com a Radial Leste;
- Falta faixa de pedestres no cruzamento;
- Calçadas estreitas e sem acessibilidade;
- Rua Dr. Motta Rezende falta calçada padrão;

Desenho viário/Sinalização

- Motoristas de Uber ficam esperando cliente na fila dupla na Rua Dr. Campos Moura (2 votos);
- O cruzamento das ruas Peixoto Werneck, Dr. Motta Rezende e Dr. Campos Moura não tem sinalização, tanto para pedestres quanto motoristas, precisa de semáforos para pedestres e placas. Prestar atenção na entrada da Radial Leste. A Rua Dr. Motta Rezende é muito estreita para ser via dupla (1 voto);
- Colocar um farol na saída da Rua Peixoto Werneck na Radial Leste, pois o espaço é curto e complicado para fazer a conversão para a Radial (1 voto);
- Rua estreita para ter duas mãos (1 voto);

Estacionamento na via/localização do ponto de táxi

- Necessidade de controlar estacionamento;
- Necessidade de zona azul;

Carga e descarga

- Aumentar baía de carga e descarga (1 voto);

Zeladoria

- Descarte irregular do lixo domiciliar;
- Lixo descartado na rua e calçada;

Infraestrutura

- Espaço da rua com a Rua Dr. Campos Moura tem que ser redefinido (5 votos);
- Falta iluminação adequada;
- Recapeamento nas ruas Peixoto Werneck e Dr. Motta Rezende;

Acessibilidade

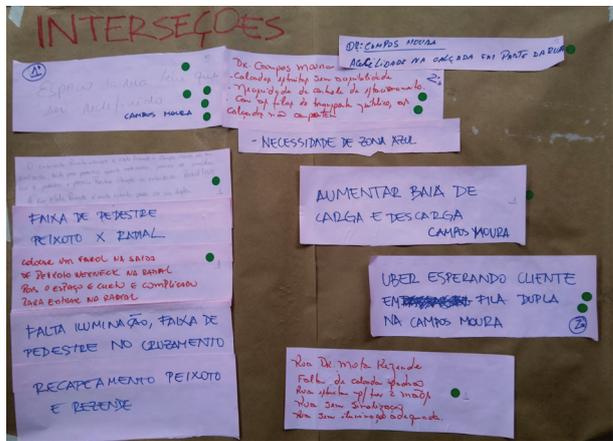
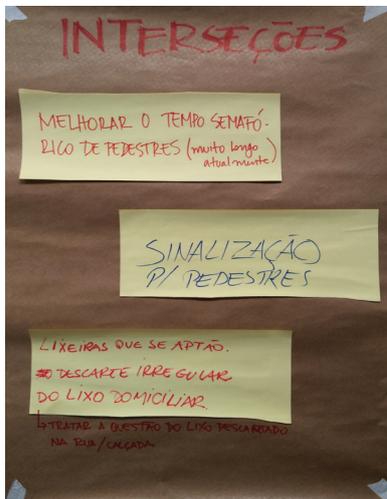
- Acessibilidade na calçada em parte da rua (1 voto).

Espaço e segurança do pedestres

- Melhorar o tempo semafórico dos pedestres;
- Melhorar a sinalização para pedestres;

Infraestrutura

- Instalação de lixeiras.



Problemas, oportunidades e propostas levantadas pelos participantes durante a oficina





4 OFICINA DE PROJETO

PROJETO CONVIVER SUB PENHA
TERCEIRO ENCONTRO 29 DE MAIO

APRESENTAÇÃO E AVALIAÇÃO DE PROPOSTA PRELIMINAR DE PROJETO

Vamos juntos ver como um projeto urbano pode ser mais participativo?

Venha ver os resultados da primeira oficina e dar sua opinião sobre a proposta preliminar de requalificação da Rua Dr. Campos Moura e seu entorno.

O projeto foi desenvolvido pensando no conforto e segurança dos pedestres.

JÁ ACONTECEU:
✓ 07/MAI - Conversa Aberta CONSEG
✓ 15/MAI - Oficina de Diagnóstico

VEJA MAIS SOBRE A INICIATIVA:
penha.prefeitura.sp.gov.br
/subprefeturapenha

ANOTE NA AGENDA E PARTICIPE!
DATA: 29 de maio | quarta-feira
HORÁRIO: às 19h
LOCAL: Paróquia São Francisco de Assis dos Pequeninos
ENDEREÇO: Av. Waldemar Tietz, 840

REALIZAÇÃO:
ITDP Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento
Citi
Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP)
Comitê de Desenvolvimento Urbano do Estado de São Paulo (CDU-SP)

DATA: 29 de maio de 2019 (quarta-feira)

LOCAL: Paróquia São Francisco de Assis dos Pequeninos

HORÁRIO: das 19:00 às 21:30h

Nº DE PARTICIPANTES: 26

GRUPOS REPRESENTADOS:
comerciantes, taxistas, vendedores ambulantes, motoristas de micro-ônibus, moradores.

GÊNERO: 35% feminino, 65% masculino

Cartaz de divulgação do encontro

A segunda oficina consistiu na apresentação dos resultados das discussões da Oficina de Diagnóstico e na apresentação de três propostas preliminares de projeto para avaliação e comentário dos participantes. As propostas apresentadas foram desenvolvidas com base nas informações coletadas na oficina anterior.

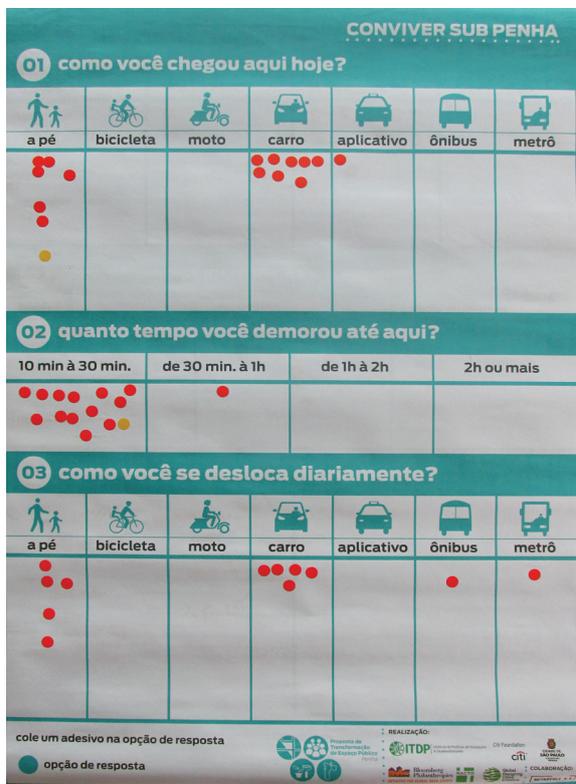
CRONOGRAMA

19h00	Recepção e atividade de introdução
19h30	Apresentação resultados: Oficina 1 e possibilidade de resposta/referências para solução
19h50	Acomodação dos grupos
19h55	Apresentação das opções de projeto A,B e C
20h10	Apresentação da metodologia de trabalho
20h15	Estudo da Opção A de projeto
20h30	Estudo da Opção B de projeto
20h45	Estudo da Opção C de projeto
20h55	Resumo dos comentários e seleção de opção para apresentação
21h00	Apresentação dos grupos
21h15	Comentários finais Subprefeito
21h25	Comentários finais organizações
21h30	Encerramento

Para esta etapa do Conviver Sub Penha optou-se por focar a discussão do desenvolvimento do projeto de intervenção viária apenas na rua comercial, a Rua Dr. Campos Moura e suas interseções, para a qual foram elaboradas três propostas de projeto (chamadas de A, B e C). A justificativa para essa escolha deveu-se principalmente ao fato de que este será o foco inicial de intervenção e pesquisa, mas também às demandas dos participantes da oficina anterior, cujo foco foi majoritariamente na artéria comercial do bairro. As intervenções em outras áreas do bairro serão abordadas pela Prefeitura em um segundo momento.

Repetiu-se a dinâmica da recepção dos participantes com cartazes contendo perguntas. O primeiro cartaz, semelhante aos dois outros encontros, tratava sobre hábitos de mobilidade; o segundo buscava traçar o perfil dos participantes; já o último, perguntava como ficou sabendo da oficina e se havia participado da primeira.

4.1. PAINÉIS DE RECEPÇÃO*



01. COMO CHEGOU AQUI HOJE?						
A PÉ	BIKE	MOTO	CARRO	APP	ÔNIBUS	METRÔ
7	0	0	8	1	0	0
44%	0%	0%	50%	6%	0%	0%

02. QUANTO TEMPO VOCÊ DEMOROU ATÉ AQUI?			
10 A 30 MIN	30MIN A 1H	1 A 2H	2H OU MAIS
14	1	0	0
93%	7%	0%	0%

03. COMO SE DESLOCA DIARIAMENTE?						
A PÉ	BIKE	MOTO	CARRO	APP	ÔNIBUS	METRÔ
5	0	0	5	0	1	1
42%	0%	0%	42%	0%	8%	8%

04. QUAL A SUA FAIXA DE IDADE?			
7 A 14	15 A 30	31 A 64	MAIS DE 65
0	2	13	0
0%	13%	87%	0%

05. QUAL GÊNERO SE IDENTIFICA?		
FEMININO	MASCULINO	NENHUM/OUTROS
7	8	0
47%	53%	0%



06. QUAL A SUA PROFISSÃO?
Vice-presidente Conseg
Marketing
Corretor de imóveis
Auxiliar Administrativo
Administrador
Corretora
Comerciante
Comerciante
Auxiliar Administrativo
Vendedor autônomo
Cabeleireira
Técnico em edificações
TST-EST

*Nem todos os participantes preencheram os painéis.



4.2. RESULTADOS I OFICINA DE PROJETO

OPÇÃO A



Prancha utilizada na oficina

Esta opção prevê o alargamento da calçada do lado par, lado oposto à estação Artur Alvim, novas travessias pela sua extensão, além de espaços destinados à permanência como parklet, mobiliário urbano e ambulantes. Nas faixas de rolamento, destinam-se uma faixa exclusiva para ônibus e outra para circulação de veículos motorizados. Na parte da interseção das ruas Dr. Campos Moura, Peixoto Werneck e Dr. Motta Rezende propõe-se o redesenho da área com extensão de calçadas e transformação em sentido único para veículos. O tratamento da viela Rua Pedro Filier também é previsto com iluminação e mobiliário urbano e, por fim, a implantação de vagas de zona azul e refúgio para o pedestre no outro trecho da Dr. Campos Moura até a Avenida Pe. Sena Freitas.

CARGA E DESCARGA

Crítica

-Existem poucas baias

Sugestões

- Implantação de 3 baias com horários determinados (uma próxima aos supermercados)
- Implantação de mais vagas e com maior dimensão, diminuindo espaços de permanência

Crítica

-Localização das baias

Sugestão

-Localizar as vagas no começo da rua, próximas ao açougue, e no final dela, próximas aos supermercados

LINHAS DE ÔNIBUS

Crítica

-Concentração das linhas de ônibus

Sugestões

- Distribuir as linhas por toda a extensão da rua
- Redistribuir os micro ônibus para o final da rua

Crítica

- Não existiu

Sugestão

- Colocar os pontos de ônibus nas ruas Inês Monteiro e Pereira de Magalhães
- Melhorar a faixa de ônibus na Rua Maria Celso

VAGAS DE ESTACIONAMENTO

Crítica

-Remoção de todas as vagas de estacionamento gratuitas

Sugestão

-Criação de vagas zona azul na rua (nas quadras próximas ao metrô)

Crítica

-Estacionamento “grátis” para usuários

Sugestão

Aplicar zona azul em todo o entorno

AMBULANTES

Crítica

- Não existiu

Sugestão

-Criação de boxes para ambulantes ao lado das grades do metrô

Crítica

-Ambulantes continuariam entre as vagas de carga e descarga

Sugestão

- Não existiu

TÁXI

Crítica

- Não existiu

Sugestão

-Manter o local dos táxis

CRUZAMENTO COM A RUA PEIXOTO WERNECK

Crítica

- Não existiu

Sugestão

-Implantar rotatória

Crítica

-Ampliação do espaço do pedestre

Sugestão

-Usar o espaço como rotatória tendo refúgio para o pedestre

Crítica

-Mão única para os veículos

Sugestão

-Ser mão dupla



OPÇÃO B

RUA DOUTOR CAMPOS MOURA: PROPOSTA B
RUA EXCLUSIVA PARA TRANSPORTE PÚBLICO (ACESSO LOCAL E CARGA E DESCARGA PERMITIDOS)



CONVIVER SUB PENHA



Prancha utilizada na oficina

Esta opção trata-se de um projeto de rua exclusiva para transporte público com permissão para acesso local e carga e descarga. Também é previsto o alargamento da calçada do lado par, oposto à estação Arthur Alvim, novas travessias pela sua extensão, além do deslocamento da área do táxi para Rua Maria Eugênia Celso e espaços destinados à permanência como parklet, mobiliário urbano e ambulantes. Na interseção das ruas Dr. Campos Moura, Peixoto Werneck e Dr. Motta Rezende propõe-se um sentido único para veículos e extensão de calçadas. Já no trecho da Dr. Campos Moura com a Peixoto Werneck, o redesenho da área com extensão de calçadas e transformação em sentido único para veículos. O tratamento da viela Rua Pedro Filier é previsto com iluminação e mobiliário urbano, e por fim, vagas de zona azul e refúgio para o pedestre no tratamento do outro trecho da Dr. Campos Moura até a Avenida Pe. Sena Freitas.

CARGA E DESCARGA

Crítica

-Ter horário controlado

Sugestões

-Poder ter acesso a qualquer hora

Crítica

-Localização das vagas

Sugestão

-Melhorar localização, distribuindo por toda a rua

Crítica

-Poucas baias

Sugestão

-Aumentar baias

EMBARQUE E DESEMBARQUE

Crítica

-Mudar de local

Sugestão

-Manter onde está atualmente

LINHAS DE ÔNIBUS

Crítica

-Concentração das linhas de ônibus

Sugestões

-Redistribuir os micro ônibus

-Distribuir fluxo por toda a rua

-Estender pontos até a esquina com a Rua Pe. Sena Freitas

Crítica

-Não ter duas faixas exclusivas

Sugestão

-Manter um faixa para veículos comuns

TÁXI

Crítica

-Localização do ponto de táxi

Sugestões

-Manter no local já existente

-Manter no local e fazer prolongamento no outro trecho da rua

CRUZAMENTO COM A RUA PEIXOTO WERNECK

Crítica

-Ampliação do espaço do pedestre

Sugestão

-Usar o espaço como rotatória tendo refúgio para o pedestre

Crítica

-Mão única para os veículos

Sugestão

-Ser mão dupla



OPÇÃO C

RUA DOUTOR CAMPOS MOURA: PROPOSTA C
CALÇADÃO (ACESSO LOCAL E CARGA E DESCARGA PERMITIDOS)



CONVIVER SUB PENHA



Prancha utilizada na oficina

Projeto de calçadão com espaços destinados à permanência como parklet, mobiliário urbano e área para ambulantes, além da permissão para acesso local e carga e descarga. Na interseção das ruas Dr. Campos Moura, Peixoto Werneck e Dr. Motta Rezende, propõe-se o redesenho da área com extensão de calçadas e definição de sentido único para veículos. O tratamento da viela Rua Pedro Filier é previsto com iluminação e mobiliário urbano. Por fim, áreas de permanência, vagas de zona azul, alargamento de calçada, novas travessias, espaço para o táxi e refúgio para o pedestre no outro trecho da Dr. Campos Moura até a Av. Pe. Sena Freitas.

CALÇADÃO

Críticas

- O espaço fica o seguro e os pedestres vulneráveis
- Penaliza as pessoas com mobilidade reduzida e acessibilidade comprometida

Sugestão

- Circular veículos

Crítica

- Transformação em "calçadão"

Sugestões

- Transformar em calçadão apenas nos finais de semana
- Transformar em calçadão apenas aos domingos para feirinhas e shows

LINHAS DE ÔNIBUS

Crítica

- Os pontos estão muito longe

Sugestão

- Distribuí-los por toda a rua

Crítica

- Localização dos pontos na Rua Inês Monteiro, pois é uma rua residencial

Sugestão

- Concentrar os pontos na terceira quadra da Rua Dr. Campos Moura

Crítica

- Localização dos pontos nas ruas Inês Monteiro, Maria Eugênia e Peixoto Werneck

Sugestão

- Colocá-los no final da Rua Dr. Campos Moura

CRUZAMENTO COM A RUA PEIXOTO WERNECK

Crítica

- Ampliação do espaço do pedestre

Sugestão

- Usar o espaço como rotatória tendo refúgio para o pedestre

Crítica

- Mão única para os veículos

Sugestão

- Ser mão dupla

4.3. APRESENTAÇÕES

Ao final, na apresentação dos grupos, três dos quatro escolheram opção A de projeto e um outro a opção B. Os principais motivos dos grupos para a escolha da opção A foram a possibilidade de levar ou buscar familiares até a porta da estação em veículos particulares, desejo de chegar a seus estabelecimentos de carro, principalmente para levar mercadoria. Também foi mencionado que a rua é "deserta" durante todo o dia, apenas mostra problemas durante o pico da noite e, portanto, não necessita de uma mudança tão drástica como nas outras opções.

Já o grupo que escolheu a opção B, sugeriu algumas modificações à solução proposta, como por exemplo, a manutenção da localização do ponto de táxi e redistribuição das vagas de carga e descarga. Além disso, avaliaram que se a faixa de ônibus permite entrada de veículos autorizados é possível testá-la, e propuseram o desmembramento e distribuição de pontos de ônibus por toda a rua.





5 PRÓXIMOS PASSOS

O Projeto Conviver Sub Penha prosseguirá com as próximas etapas de coleta de dados, intervenções testes e avaliações para que, além das informações coletadas nas oficinas com a comunidade local, as dinâmicas locais sejam compreendidas para embasar a proposta final de um projeto de reestruturação da Rua Dr. Campos Moura.

A próxima etapa é a coleta de dados da dinâmica existente, o que consiste na contagem de veículos, fluxo e travessias de pedestres, mapeamento de atividades da área, entrevistas com usuários e comerciantes, entre outros levantamentos que serão realizados em pontos estratégicos da rua e seu entorno. As análises dessas informações serão importantes para a criação de uma base de dados comparativos, considerando que as mesmas coletas de dados serão reaplicadas em outros momentos, visando avaliar o resultado das intervenções que ocorrerão ao longo do processo.

O projeto propõe a mudança do desenho através de um processo, além de participativo, gradativo. Intervenções temporárias serão realizadas para testar soluções, sendo a primeira ação a “sexta-feira sem carro”, similar à iniciativa implementada no centro da cidade. Durante três sextas-feiras do mês de Julho de 2019, será proibida a circulação de carros particulares na rua, testando parte da proposta intermediária (opção B) apresentada nas oficinas e considerando as discussões levantadas nas mesas. Durante a ação, será realizada a coleta de dados e entrevistas para avaliar o resultado da intervenção.

No segundo semestre de 2019, prevê-se uma nova etapa de intervenção temporária com pintura no pavimento para testar o projeto de ampliação de calçada e espaços de permanência. Também serão instalados elementos removíveis como mobiliários, vasos de plantas, etc. A previsão de duração da intervenção é de dois meses, durante os quais será feita uma nova rodada de coleta de dados. Por fim, todas as informações levantadas, entrevistas e métricas, serão analisadas e a avaliação dos resultados servirão de embasamento para a intervenção final no local.

