

# Faixa Diagonal

## Perfil dos Usuários, Opinião e Compreensão da sinalização



Local: Tuiuti x Padre Adelino

**Diretoria de Planejamento, Projetos e Educação de Trânsito – DP**  
**Superintendência de Desenvolvimento e Educação de Trânsito – SDE**  
**Gerência de Educação – GED**  
**Departamento de Educação na Rua – DRU**

**Fevereiro / 2016**

## SUMÁRIO

1. Introdução.....	2
2. Metodologia da Pesquisa.....	3
3. Critérios para implantação das faixas diagonais.....	4
4. Pesquisa de Observação .....	5
4.1 Faixas diagonais localizadas na Rua Riachuelo x Rua Cristóvão Colombo .....	5
4.2 Faixas diagonais localizadas na Rua Tuiutí x Rua Pde. Adelino.....	6
5 Principais Resultados das Travessias nas Faixas Diagonais....	7
5.1 Rua Riachuelo x Rua Cristóvão Colombo .....	7
5.2 Rua Tuiutí x Rua Padre Adelino .....	8
6 Faixas Ortogonais X Faixas Diagonais .....	10
7 Pesquisa de Opinião .....	12
8 Conclusões.....	18

## 1. Introdução

Em 08 de Dezembro de 2014 a SMT / CET, através da Diretoria de Planejamento e Educação no Trânsito – DP, implantou um novo arranjo de faixas de pedestres, dispostas em diagonal, no cruzamento da R. Cristovão Colombo com a R. Riachuelo.

Este projeto piloto, que foi inspirado nos modelos de Tóquio, foi acompanhado pelas equipes da CET para garantir a segurança e a orientação dos pedestres e motoristas.

O arranjo físico com a faixa de pedestres na diagonal visa facilitar a circulação dos pedestres que, ao invés de efetuarem a travessia em duas etapas distintas (uma via transversal por vez) para atingir a esquina diagonalmente oposta, podem concluir o percurso através do menor caminho, realizando a travessia em apenas uma etapa.

O cruzamento selecionado para o projeto piloto foi regulamentado com o novo arranjo de faixas de pedestres, complementado com sinalização semafórica específica para pedestres e com novas placas educativas criadas para informar a permissão da travessia na diagonal. Nos primeiros dias de implantação houve acompanhamento de equipes técnicas, da Pesquisa de Campo e da área de Educação de Trânsito.

Os resultados positivos verificados na ocasião motivaram a implantação de um segundo projeto piloto, desta vez no cruzamento da Rua Tuiuti x Rua Pde. Adelino, que também produziu resultados positivos.

Essa medida vai ao encontro das novas políticas públicas de valorização a outros modais de transporte não motorizados, como os que são realizados a pé ou através da bicicleta. Assim, atualmente, a gestão da cidade de São Paulo vem alterando suas políticas no trânsito e “*ampliando*” o conceito de mobilidade urbana para que beneficie todos os que se deslocam diariamente. A faixa diagonal assume uma concepção da caminhabilidade, pois um dos seus focos é atrair o usuário para caminhar de forma segura e proveitosa, já que diminui o tempo de finalização do percurso.

Este estudo visa levantar dados sobre o perfil do usuário das faixas diagonais, sua aprovação e o entendimento da sinalização destinada a esse espaço, com o objetivo de subsidiar tomadas de decisões da Diretoria de Planejamento, Projetos e Educação de Trânsito - DP.

## 2. Metodologia da Pesquisa

O pesquisa foi realizada em quatro etapas:

- Levantamento de documentação referente à implantação das faixas para embasamento e direcionamento na análise dos dados.
- Observação e contagem dos usuários das faixas diagonais e ortogonais adjacentes.
- Aplicação de entrevista de opinião aos usuários das faixas diagonais.
- Aplicação de entrevista aos usuários das faixas diagonais sobre o entendimento das placas ED-77 e EXP-38. [Em fase de análise de dados]

Localização das Faixas diagonais:

- Rua Tuiuti com a Rua Padre Adelino;
- Rua Riachuelo com a Rua Cristóvão Colombo.

A coleta de dados - contagens, observações e aplicação de entrevistas de entendimento de placas e de opinião - ocorreu no horário das 09:00 às 11:00h, no período de maio a novembro de 2015.

Foram realizadas contagens com o objetivo de verificar o fluxo e perfil [gênero e faixa etária] dos usuários da faixa diagonal, além da quantidade de pessoas que utilizam as ortogonais em comparação às diagonais. As contagens dos pedestres foram divididas nas seguintes categorias de análise: gênero (homem e mulher) e faixas etárias (0-14 anos, 15-30 anos, 31-60 anos e 61 ou mais). Como forma de análise mais precisa perante a utilidade e praticidades das faixas diagonais foram realizadas também contagens nas faixas ortogonais - direções perpendiculares que se encontram num ângulo de 90° graus, formando a ‘travessia em L’.

Na diagonal, dois contadores ficaram em cada sentido contabilizando gêneros diferentes e suas faixas etárias enquanto para observação das faixas ortogonais apenas o posicionamento dos contadores se difere, pois foi observado o movimento de duas faixas inteiras, formando o “L”.

### **3. Critérios para implantação das faixas diagonais**

Os principais critérios para a seleção de locais a receber a faixa diagonal são: existência de desejo de travessia do cruzamento em “L”; volume significativo de pedestres; conflitos entre veículos e pedestres gerados por desrespeito ao semáforo.

Diferente do semáforo tradicional (veículos), a sinalização luminosa para travessia de pedestres é composta de luzes verde e vermelha. No novo semáforo de pedestre que está em processo de implantação em São Paulo, o sinal verde fica aceso por um tempo variável, normalmente situado entre 5 e 10 segundos; após, o vermelho piscante, que indica aos pedestres que já iniciaram a travessia que eles podem concluí-la sem percalços; e, posteriormente, o vermelho contínuo. O tempo de sinal vermelho piscante é determinado de acordo com a geometria da travessia e a quantidade de pedestres naquele cruzamento.

As localidades que contêm o novo semáforo também são sinalizadas pela placa ED-77, com o objetivo de explicar o novo funcionamento. A implantação deste modelo de ciclo semaforico visa priorizar o pedestre. Em certas situações o pedestre conta, também com botoeiras para solicitar a travessia, porém mesmo com esse elemento, o tempo que leva para o semáforo permitir a travessia ainda é determinado pela quantidade média de carros que circula por ali.

## **4. Pesquisa de Observação**

As observações das faixas diagonais foram realizadas conjuntamente com as contagens no período de Maio até Setembro de 2015.

As observações buscaram reconhecer padrões sobre o movimento dos pedestres em cada ponto, bem como as inter-relações do trânsito e o uso de cada faixa diagonal em detrimento da ortogonal.

### **4.1 Faixas diagonais localizadas na Rua Riachuelo x Rua Cristóvão Colombo**

As observações evidenciam que parte dos usuários ainda prefere atravessar em duas etapas para chegar ao lado oposto do cruzamento do que fazer uso da faixa diagonal.

O uso das vias nas localidades das faixas diagonais é feito por pedestres que utilizam o transporte público (metrô e ônibus) e vão em direção às empresas, escolas, universidades, hospitais, agências bancárias e os diversos comércios das regiões. Em alguns pontos, a circulação é maior por pessoas que residem nas imediações.

Outra questão reconhecida em campo é o conflito de modais sobre rodas aos pedestres. Este conflito acontece por uma nova territorialidade que é imposta ao espaço com a demarcação da faixa diagonal. Esta surge a partir dos movimentos já postos no trânsito, ou seja, a apropriação que cada veículo faz do espaço. Este novo território dos pedestres precisa de tempo para que seja reconhecido pelos integrantes do trânsito. Enquanto não se internaliza esta nova ordem nos usuários, o resultado será conflituoso. É importante ressaltar que esta relação ocorre dentro da nossa observação das faixas diagonais, nos intervalos de tempo entre os semáforos.

## **4.2 Faixas diagonais localizadas na Rua Tuiutí x Rua Pde. Adelino**

Estas faixas diagonais se diferenciam da existente na Rua Riachuelo pela ausência do fundo azul.

A Praça Silvio Romero, adjacente ao cruzamento da Rua Tuiutí x Rua Pde. Adelino, traz um movimento de pedestres que buscam algum tipo de lazer, como a população idosa que se reúne ali para confraternizações. Nas imediações da praça também há um comércio ambulante que atrai pessoas, além do comércio local variado em clínicas, laboratórios, bancos, restaurantes, acessórios em geral, além dos dois shoppings em cada extremidade do metrô. Este comércio traz um contingente de trabalhadores, além de um movimento de estudantes atrelado a uma escola próxima à Rua Padre Adelino. Importante ressaltar que a região, além de comercial, é residencial.

O cruzamento entre as ruas Tuiuti e Padre Adelino apresentou um trânsito de veículos sempre saturado, com um fluxo que conecta à Radial Leste, levando e trazendo ônibus, pessoas e veículos oriundos do centro.

As calçadas na região do Tatuapé passam a impressão que deveriam ser mais largas, pois o volume de pedestres se torna saturado em relação à capacidade das calçadas, que comportam por volta de três pessoas lado a lado. A região conta com árvores como recurso paisagístico, trazendo uma harmonia que instiga o ato de andar a pé, apesar de obstruir uma parcela das calçadas, bem como o comércio ambulante. As calçadas estão em bom estado de conservação.

A região conta com áreas de zona azul, onde os fiscais podem exercer sua atividade de modo mais significativo. A Praça Silvio Romero possui um posto policial, que pode ser uma influência sobre o ordenamento do trânsito.

Neste cruzamento os pedestres não costumam respeitar os semáforos. Apesar disso, os carros pareciam ter uma boa relação com os pedestres, que contam com um número significativo de idosos em comparação com outros pontos da Capital.

## 5 Principais Resultados das Travessias nas Faixas Diagonais

### 5.1 Rua Riachuelo x Rua Cristóvão Colombo

Neste primeiro local de teste, o tempo médio de travessia em duas etapas era de 89 segundos; na diagonal foi reduzida para 61 segundos, obtendo-se um ganho de 28 segundos para os usuários.

Croqui de posicionamento dos contadores em contagem Faixa Diagonal Riachuelo.

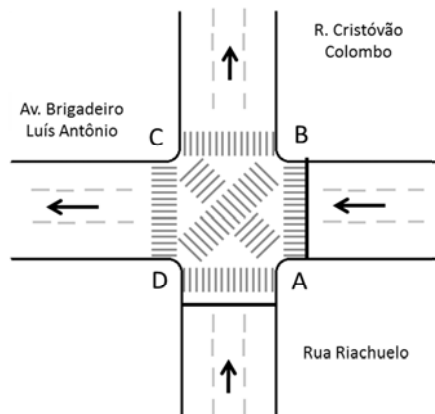
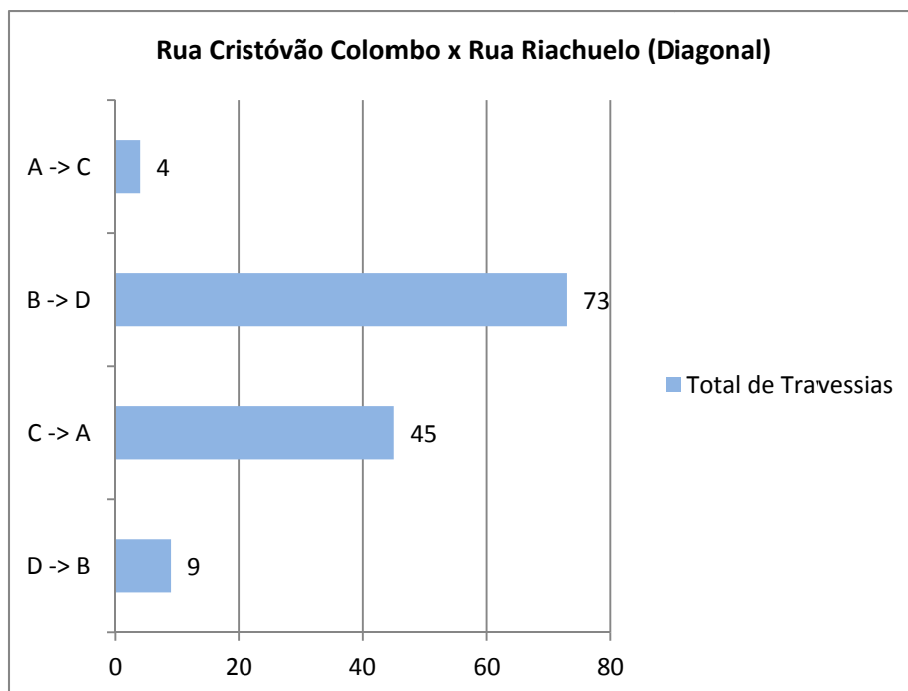


Gráfico 01 - Contagem Travessia de pedestres por sentido – Faixa Diagonal Riachuelo



Fonte: CET-SP – DRU – Pesquisa Faixa Diagonal – fev/2016



Tabela 01 – Contagem na faixa diagonal – Rua Riachuelo x Rua Cristóvão Colombo.

Direção	0-14 Anos				15-30 Anos				31-60 Anos				60 ou Mais				Total	%
	M	%	H	%	M	%	H	%	M	%	H	%	M	%	H	%		
A = C -> A	0	0,0	0	0,0	12	26,7	11	24,4	7	15,6	7	15,6	3	6,7	5	11,1	45	34,4
B = D -> B	1	11,1	0	0,0	2	22,2	2	22,2	1	11,1	1	11,1	0	0,0	2	22,2	9	6,9
C = A -> C	0	0,0	0	0,0	1	25,0	1	25,0	0	0,0	2	50,0	0	0,0	0	0,0	4	3,1
D = B -> D	1	1,4	0	0,0	13	17,8	17	23,3	7	9,6	21	28,8	6	8,2	8	11,0	73	55,7
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>1,5</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>28</b>	<b>21,4</b>	<b>31</b>	<b>23,7</b>	<b>15</b>	<b>11,5</b>	<b>31</b>	<b>23,7</b>	<b>9</b>	<b>6,9</b>	<b>15</b>	<b>11,5</b>	<b>131</b>	<b>100,0</b>

A faixa etária que corresponde aos pedestres de 15 a 30 anos de idade tem maior movimento no cruzamento da Rua Cristóvão Colombo com a Rua Riachuelo, um total de 59 pessoas (45,03% do total), tendo mais homens a realizar a travessia (58,77% do total), pois nas redondezas se encontra a Faculdade de Direito da USP. O Ministério Público do Estado de São Paulo, que se encontra no lado oposto ao da Faculdade, e a acessibilidade para o ponto de ônibus final Largo São Francisco e a Praça da Sé tendem a ter a maior concentração de idosos, por conta desses serviços oferecidos, explicando a parcela de 18,32% de pessoas na faixa etária de 61 ou mais anos que percorrem o local.

## 5.2 Rua Tuiuti x Rua Padre Adelino

Croqui de posicionamento dos contadores Faixa Diagonal Tuiuti x Rua Pde. Adelino.

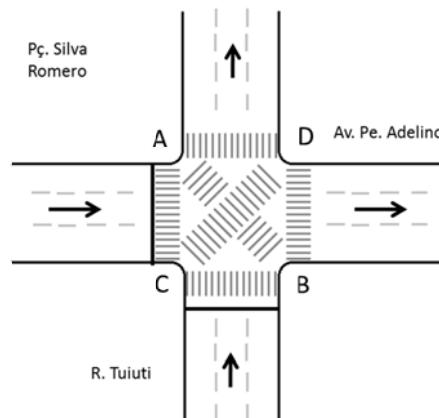
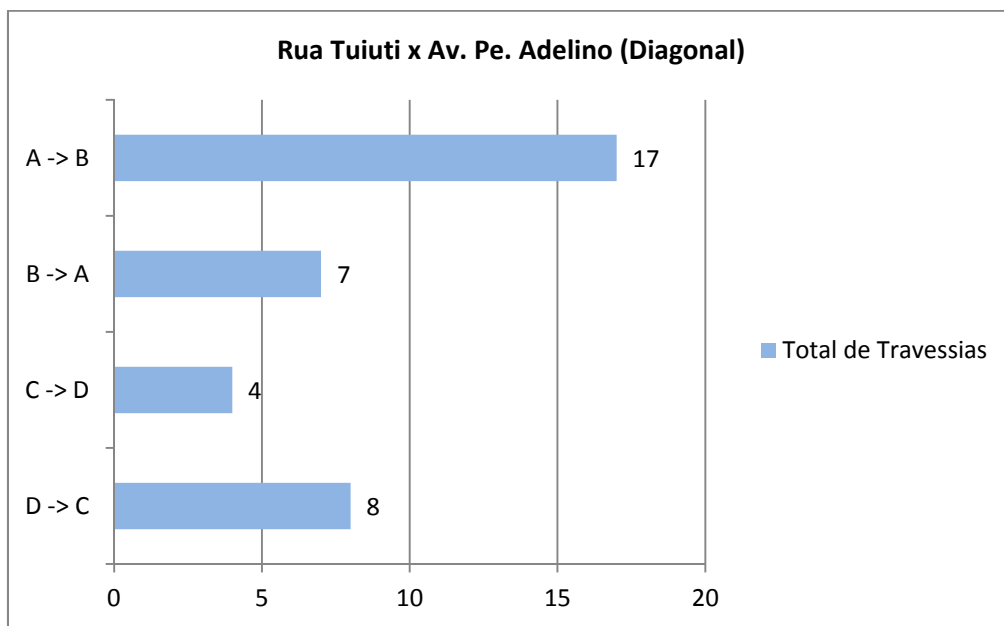


Gráfico 02 - Contagem Travessia de pedestres por sentido – Faixa Diagonal Padre Adelino



Fonte: CET-SP – DRU – Pesquisa Faixa Diagonal – fev/2016

Tabela 02 – Contagem na faixa diagonal da Padre Adelino x Tuiuti.

Direção	0-14 Anos				15-30 Anos				31-60 Anos				60 ou Mais				Total	%
	M	%	H	%	M	%	H	%	M	%	H	%	M	%	H	%		
A = B -> A	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	14,3	1	14,3	5	71,4	0	0,0	0	0,0	7	19,4
B = A -> B	0	0,0	0	0,0	2	11,8	3	17,6	4	23,5	7	41,2	0	0,0	1	5,9	17	47,2
C = D -> C	0	0,0	0	0,0	1	12,5	2	25,0	2	25,0	2	25,0	0	0,0	1	12,5	8	22,2
D = C -> D	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	50,0	0	0,0	1	25,0	0	0,0	1	25,0	4	11,1
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>3</b>	<b>8,3</b>	<b>8</b>	<b>22,2</b>	<b>7</b>	<b>19,4</b>	<b>15</b>	<b>41,7</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>3</b>	<b>8,3</b>	<b>36</b>	<b>100,0</b>

A faixa etária mais identificada no cruzamento é de 31 a 60 anos, 22 pessoas (61,1% do total) com predominância do gênero masculino (72,2% da totalidade), o que é compreendido através dos tipos de estabelecimento ao redor, tais como: comércios de vestuário, calçados, eletrônicos, cosméticos, produtos populares, farmácias, bancos, escritórios de advocacia, consultórios médicos, agência do correio e a Receita Federal.

## 6 Faixas Ortogonais X Faixas Diagonais

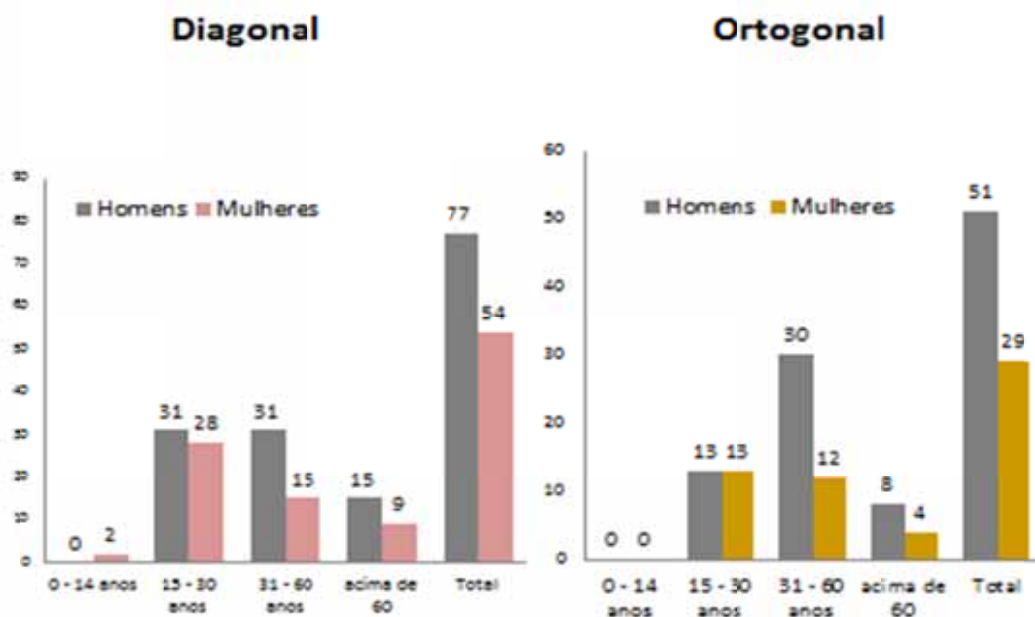
Houve uma percepção característica na faixa ortogonal, na qual foi verificada a alta quantidade de pedestres que a utilizam como principal forma de travessia, sendo assim, pode caracterizar um aspecto singular: a parcela significativa de pessoas na faixa etária de 31 a 60 anos, algo que, em contra partida, nas Diagonais não ocorre nessa proporção.

A partir dessas observações podemos salientar determinados pontos como:

- No cruzamento da Rua Cristóvão Colombo com a Rua Riachuelo a faixa etária predominante é de 31 a 60 anos com total de 42 pessoas (52,50% do total), e com maior número de homens, 63,75% do total de pessoas;
- No cruzamento da Rua Tuiuti com a Rua Padre Adelino a faixa dos 31 aos 60 anos com 55 pessoas também obteve maior índice de ocorrência (51,04% do total das faixas etárias), e com maioria de mulheres, o que equivale a 56,08% do total de pessoas de ambos os gêneros.
- 

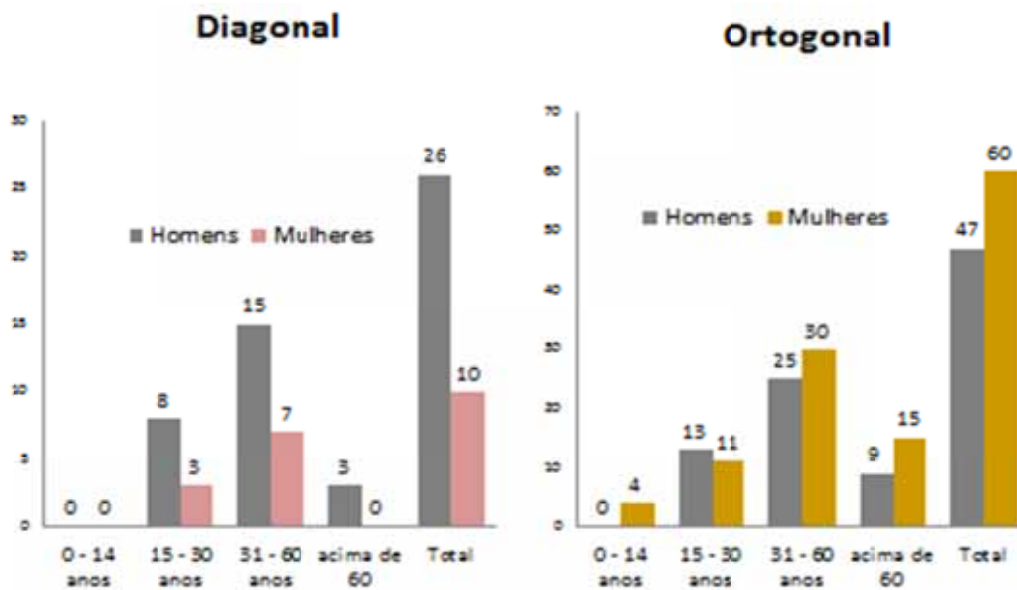
### Comparações entre as contagens nas faixas diagonal e ortogonal.

Gráfico 03 – R. Riachuelo x R. C. Colombo: Diagonal x Ortogonal: Volume x idade x gênero.



No cruzamento entre as ruas Riachuelo e Rua Cristóvão Colombo há uma predominância na travessia pela diagonal, 62% dos passantes. Tanto homens quanto mulheres optam nesse cruzamento pela travessia em diagonal. Nesse cruzamento percebe-se uma maioria de homens, 60,6% quando comparado ao número de mulheres. Dois grupos etários se sobressaem nesse cruzamento, dos 15 aos 30 e dos 31 aos 60 anos.

Gráfico 04 – Padre Adelino x Tuiuti: Diagonal x Ortogonal: Volume x idade x gênero.



No cruzamento da Padre Adelino com a Tuiuti, há predominância na travessia pela ortogonal, 74,8% dos passantes. 85,7% das mulheres optam pela travessia na ortogonal e 64,4% dos homens também optam por esse tipo de travessia. O grupo etário que mais destaca nesse cruzamento é dos 31 aos 60 anos.

### Principais resultados das contagens.

Observamos que a utilização das faixas diagonais ainda não se equipara à utilização das ortogonais, o que pode ser justificado por ter sido implantada recentemente e não foi publicitada de forma maciça, dificultando a apropriação de seu uso pelos transeuntes paulistanos. Percebe-se, também, uma predominância masculina no uso das faixas diagonais.

## 7 Pesquisa de Opinião

Foram entrevistados 121 usuários. O grupo de entrevistadores foi distribuído nos diferentes sentidos das faixas diagonais e ortogonais para entrevistar os transeuntes, com o objetivo de conseguir captar as mais diferentes opiniões de utilização dos dois tipos de faixas.

### Análise dos Resultados das Entrevistas

#### Aprovação da Faixa Diagonal

Entrevistados 121 usuários, sendo que 81 (66,9%) dizem aprovar a Faixa Diagonal e 38 (31,4%) optam pela não aprovação.

Gráfico 05 – Taxa de aprovação da faixa diagonal.



Tabela 03 – Aprovação da Faixa Diagonal por localidade

Local	Sim		Não		Ignoradas		Total	
	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%
Padre Adelino	34	42,0%	25	65,8%	2	100,0%	61	50,4%
Riachuelo	47	58,0%	13	34,2%	0	0,0%	60	49,6%
<b>Geral</b>	<b>81</b>	<b>66,9%</b>	<b>38</b>	<b>31,4%</b>	<b>2</b>	<b>1,7%</b>	<b>121</b>	<b>100,0%</b>

### A travessia diagonal é percebida como mais rápida

Ao questionar o usuário se julga que a travessia na diagonal é mais rápida que pela ortogonal busca-se verificar a percepção que o usuário tem dessa característica da faixa diagonal. As respostas foram classificadas em Concordo, Discordo e Não sei.

Tabela 04 – Percepção sobre a “rapidez” da travessia na faixa diagonal.

	Concordo		Discordo		Não Sei		Ignoradas		Total	
	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%
Padre Adelino	39	47,0%	19	63,3%	2	33,3%	1	50,0%	61	50,4%
Riachuelo	44	53,0%	11	36,7%	4	66,7%	1	50,0%	60	49,6%
<b>Geral</b>	<b>83</b>	<b>100,0%</b>	<b>30</b>	<b>100,0%</b>	<b>6</b>	<b>100,0%</b>	<b>2</b>	<b>100,0%</b>	<b>121</b>	<b>100,0%</b>

Os usuários (68,6 %) percebem um ganho de tempo na travessia da faixa diagonal em relação à faixa ortogonal.

### Percepção de segurança na travessia da faixa diagonal

Ao questionar sobre a segurança, busca-se a percepção do usuário sobre o sentimento de segurança que possui em relação à faixa diagonal.

Tabela 05 – Percepção de segurança da faixa diagonal.

Local	Concordo		Discordo		Não Sei		Ignoradas		Total	
	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%
Padre Adelino	32	45,7%	26	68,4%	2	18,2%	1	50,0%	61	50,4%
Riachuelo	38	54,3%	12	31,6%	9	81,8%	1	50,0%	60	49,6%
<b>Geral</b>	<b>70</b>	<b>100,0%</b>	<b>38</b>	<b>100,0%</b>	<b>11</b>	<b>100,0%</b>	<b>2</b>	<b>100,0%</b>	<b>121</b>	<b>100,0%</b>

Observando o conjunto notamos que 57,8% dos entrevistados percebem a travessia na diagonal como segura. Apesar disto, durante a observação de campo foi verificado que ao iniciar o vermelho piscante as pessoas aceleram o passo muito visivelmente.

### Preferência de travessia: ortogonal ou diagonal

Ao se questionar “Se você está indo para o mesmo lugar, como prefere fazer a travessia”? Buscou-se compreender qual faixa o pedestre usaria para chegar a um mesmo ponto oposto do cruzamento, ou seja, se prefere atravessar pela faixa diagonal ou pela faixa ortogonal.

Tabela 06 – Preferência de utilização entre as faixas ortogonal e diagonal.

Local	Ortogonal		Diagonal		Ignoradas		Total	
	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%
Padre Adelino	34	54,8%	26	44,8%	1	100,0%	61	50,4%
Riachuelo	28	45,2%	32	55,2%	0	0,0%	60	49,6%
<b>Geral</b>	<b>62</b>	<b>100,0%</b>	<b>58</b>	<b>100,0%</b>	<b>1</b>	<b>100,0%</b>	<b>121</b>	<b>100,0%</b>

Analisando os dados gerais percebemos uma preferência de 51,2% para o uso da faixa ortogonal que, considerando-se o uso e costumes, não se pode considerar como demérito para a faixa diagonal.

### Motivo da presença do pedestre no cruzamento

Ao se questionar sobre o motivo da presença do transeunte procurou-se compreender o que levou o entrevistado àquele local no momento da entrevista. E verificar o perfil do usuário. As respostas se distribuíram entre Trabalho, Lazer e Estudos.

Tabela 07 – Motivo da presença do transeunte no cruzamento.

Local	Trabalho		Lazer		Estudos		Ignoradas		Total	
	Qtda	%	Qtda	%	Qtda	%	Qtda	%	Qtda	%
Padre Adelino	32	47,8%	7	87,5%	0	0,0%	2	14,3%	61	50,4%
Riachuelo	35	52,2%	1	12,5%	12	100,0%	12	85,7%	60	49,6%
<b>Geral</b>	<b>67</b>	<b>100,0%</b>	<b>8</b>	<b>100,0%</b>	<b>12</b>	<b>100,0%</b>	<b>14</b>	<b>100,0%</b>	<b>121</b>	<b>100,0%</b>

Nota-se que a maioria dos entrevistados estava circulando a trabalho, com um índice geral de 55,4%. Apenas 12 entrevistados se declararam no local a estudo, salientando que este dado foi nulo na Rua Padre Adelino. Optaram por não responder essa questão um percentual de 14,0% dos entrevistados.

### Entendimento da concepção do “vermelho piscante”

Com esta questão buscamos compreender a concepção dos entrevistados em relação ao entendimento do funcionamento do semáforo vermelho piscante como sinal de atenção para finalizar a travessia. Diferente das anteriores esta pergunta é aberta. As respostas foram agrupadas de forma qualitativa em relação ao sentido de cada uma, para então serem quantificadas.

### Iniciar a travessia no vermelho piscante.

Indagado o respondente sobre o início de sua travessia com o objetivo de apreender sua atitude frente o fato do “vermelho piscante”.

Tabela 06 – Início da travessia no vermelho piscante.

Local	Sim		Não		Ignoradas		Total	
	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%
Padre Adelino	18	42,9%	41	54,7%	2	50,0%	61	50,4%
Riachuelo	24	57,1%	34	45,3%	2	50,0%	60	49,6%
<b>Geral</b>	<b>42</b>	<b>100,0%</b>	<b>75</b>	<b>100,0%</b>	<b>4</b>	<b>100,0%</b>	<b>121</b>	<b>100,0%</b>

Identificou-se que dois terços dos entrevistados não possuem o costume de iniciar a travessia no vermelho piscante. Entretanto, salienta-se que durante as observações era costumeira a presença de pedestres se arriscando entre os carros com o semáforo fechado, principalmente no intervalo entre os fluxos do cruzamento.

### Atitude do pedestre quando está no meio do cruzamento e inicia o vermelho piscante

Esta pergunta busca compreender a ação dos pedestres quando iniciam a travessia e notam a mudança de semáforo para o vermelho piscante.



Tabela 07 – Ação do pedestre diante do vermelho piscante.

Local	Acelera		Continua no mesmo ritmo		Recua		Ignoradas		Total	
	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%
Padre Adelino	53	59,6%	3	15,8%	5	45,5%	0	0,0%	61	50,4%
Riachuelo	36	40,4%	16	84,2%	6	54,5%	2	100,0%	60	49,6%
<b>Geral</b>	<b>89</b>	<b>100,0%</b>	<b>19</b>	<b>100,0%</b>	<b>11</b>	<b>100,0%</b>	<b>2</b>	<b>100,0%</b>	<b>121</b>	<b>100,0%</b>

Diferentemente de quando se perguntou anteriormente sobre o significado do vermelho piscante [questão aberta], esta pergunta foi fechada. Todavia, de forma semelhante àquela, a pressa novamente aparece como a principal sensação do pedestre na oscilação do semáforo para o vermelho piscante, onde 73,5% dos entrevistados alegam que aceleram o passo quando se deparam com tal situação. Apenas 15,7% dos entrevistados parecem compreender sua real função, e alegam continuar caminhando em sua travessia.

#### **Diferenças de resultados entre os cruzamentos**

Como já mencionado, as faixas diagonais situadas no cruzamento da Rua Riachuelo x Rua Cristóvão Colombo possuem fundo azul, e as situadas no cruzamento da Rua Tuiuti x Rua Pde. Adelino não possuem. Embora a percepção desta diferença ao usuário não seja passível de averiguação “in loco”, por causa da distância entre eles – estão situadas em regiões diferentes da Cidade, embora ambos tenham uso e ocupação do solo adjacente predominantemente comercial, os resultados demonstram haver indícios de influência do fundo diferenciado na utilização e percepção das faixas diagonais.

Tabela 08 – Comparativo de alguns resultados obtidos entre os cruzamentos pesquisados.

Questão	Riachuelo (COM FUNDO)	Pde Adelino (SEM FUNDO)
Faixa etária predominante na travessia	15 - 30 anos	31 - 60 anos
Percentual de utilização da faixa diagonal	<b>62,0%</b>	25,2%
Aprovação da faixa diagonal	<b>78,3%</b>	55,7%
A travessia diagonal é percebida como mais rápida	<b>73,3%</b>	65,0%
Percepção de que a faixa diagonal é segura	<b>63,3%</b>	52,4%
Motivo predominante da presença do pedestre no cruzamento	trabalho	trabalho

## 8 Conclusões

De acordo com os dados coletados na pesquisa de opinião com base nas variáveis expostas nesse estudo, a aprovação é de 66,9% da faixa diagonal, sendo que 68,6% dos respondentes percebem um ganho de tempo na travessia da faixa diagonal em relação à faixa ortogonal e 57,8% dos usuários percebem que a faixa diagonal seja segura à travessia.

Percebe-se, também, uma predominância masculina no uso das faixas diagonais.

Ao serem questionados sobre a preferência de travessia, ortogonal ou diagonal, 48,8% dos respondentes optaram pela diagonal e 51,2% optaram pela ortogonal.

A maioria dos entrevistados estava na localidade por trabalho, 55,4%.

Em questão aberta verificou-se o entendimento da sinalização do vermelho piscante, percebendo-se com base nos dados que o objetivo de utilizar o vermelho piscante como sinal de atenção para concluir a travessia já iniciada, ainda, não foi plenamente apropriado pelos usuários, que ainda compreende este sinal como sinônimo para pressa e que há a necessidade de acelerar o passo.

Ao serem questionados qual a atitude que mantinham quando no meio da travessia o vermelho começava a piscar, 73,5% dos respondentes disseram acelerar o passo; 9% diziam recuar e apenas 15,7% continuavam com a atitude desejada que era concluir a travessia no mesmo ritmo.

De modo geral percebe-se maior receio de uso da faixa diagonal por idosos e por mulheres. Porém, majoritariamente há aprovação das faixas, os respondentes a percebem com ganho de tempo e segurança na travessia.

A existência de fundo diferenciado pode influenciar na percepção e utilização da faixa diagonal; porém, para se aferir a influência deste fator, há necessidade de se avaliar a situação antes e a situação após sua introdução no cruzamento.

**Diretoria de Planejamento, Projetos e Educação de Trânsito – DP**

Tadeu Leite Duarte

**Superintendência de Desenvolvimento e Educação de Trânsito – SDE**

José Reinaldo Pereira

**Gerência de Educação – GED**

Susana Nunes Penna

**Departamento de Educação na Rua**

Elizabeth Moreira Munhoz

**Equipe Técnica:**

Lilian Rose da Silva Carvalho Freire – Coordenação da Pesquisa

Adilon Ubirajara da Silva – Supervisão de campo

**Estagiários pesquisadores responsáveis pelo desenvolvimento, coleta e análise dos dados.**

Brenda de Mello

Daniela Pinto Pereira Boccuto

Elizangela Aparecida Lopes

Gabriela Cristina dos Santos

Grazieli Camara dos Santos

Gregory Azevedo Santos

Jade Fujita da Rocha

Kelvin Ruan da Silva

Larissa Gallo Alves Pereira

Lorena Jade Oliveira dos Santos

Lucca Gasparetto Rondelli

Manoel Carlos Aguiar Kuhne

Mariana Feitosa da Silva Vieira

Thiago Vianna Soares

**Revisão Técnica**

Caio Cesar Baldocchi Sarno – Departamento de Planejamento Tático - DPL