

UNICET

UNIVERSIDADE CORPORATIVA

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO

SÃO PAULO • SP • BRASIL

- **Diretoria de Planejamento - DP**

Luís Fernando Romano Devico

- **Superintendência de Marketing, Mídias e Educação de Trânsito - SME**

Sérgio Ricardo Amaral

- **Gerência da Universidade Corporativa – GUC**

Ana Maria Pacolo

- **Departamento de Educação da Universidade Corporativa – DUC**

Lilian Rose S C freire

UNICET

UNIVERSIDADE CORPORATIVA

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO
SÃO PAULO • SP • BRASIL

O PEDESTRE SUA SEGURANÇA E COMPORTAMENTO NO TRÂNSITO

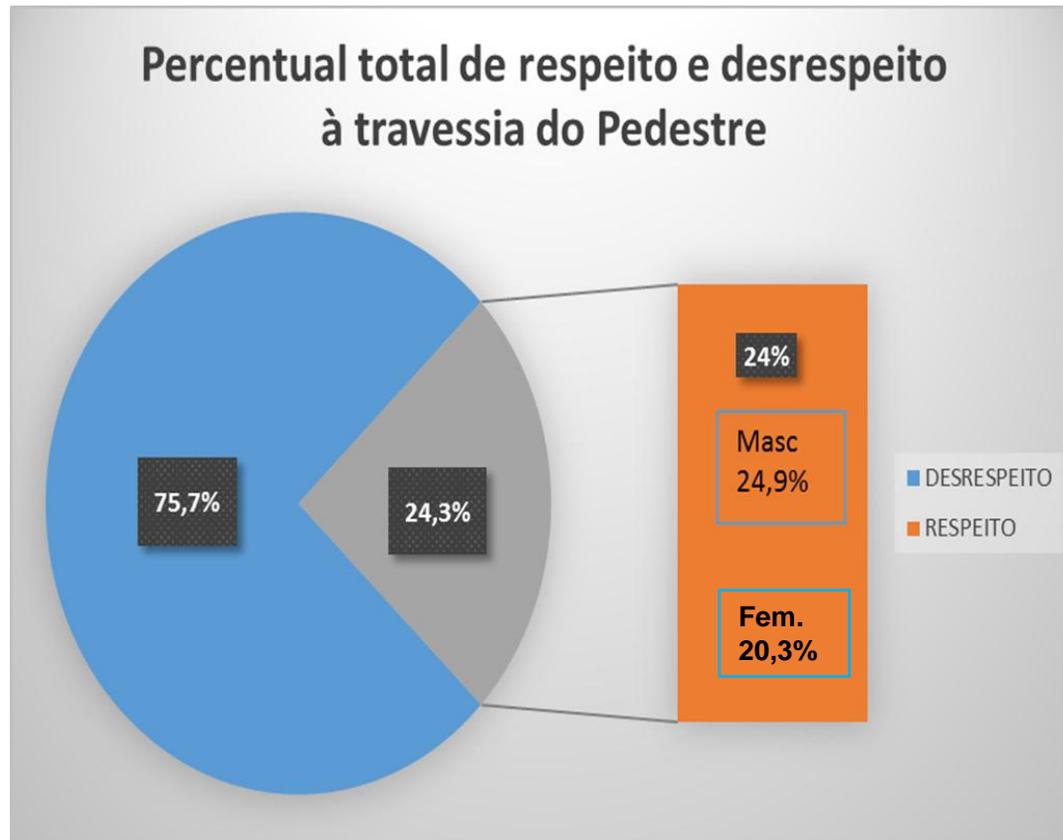
O RESPEITO À TRAVESSIA DO PEDESTRE

Dados de Respeito – Durante PPP

Programa de Proteção ao Pedestre - PPP											
Percentual de Respeito à travessia do pedestre											
Cruzamento	Coleta em abril de 2011	Coleta em maio de 2011	Coleta em julho de 2011	Coleta em agosto de 2011	Coleta em novembro de 2011	Coleta em fevereiro de 2012	Coleta em maio de 2012	Coleta em agosto de 2012	Coleta em dezembro de 2012	Coleta em março de 2013	Coleta em novembro de 2013
Riachuelo	13,0%	13,7%	9,9%	28,5%	35,6%	31,0%	29,3%	30,0%	30,7%	32,6%	36,1%
Dona Maria Paula	4,1%	9,6%	16,2%	26,8%	28,6%	35,5%	24,5%	29,8%	37,0%	33,2%	35,8%
Álvaro de Carvalho	9,8%	29,3%	7,1%	14,8%	17,3%	9,1%	8,2%	8,6%	13,2%		
Haddock Lobo	8,8%	6,3%	7,4%	20,9%	22,8%	19,7%					
Média	10,4%	13,9%	9,7%	25,1%	32,2%	26,9%	26,3%	27,3%	29,0%	32,8%	36,1%

O RESPEITO À TRAVESSIA DO PEDESTRE

Dados de Respeito – Nota Técnica 265

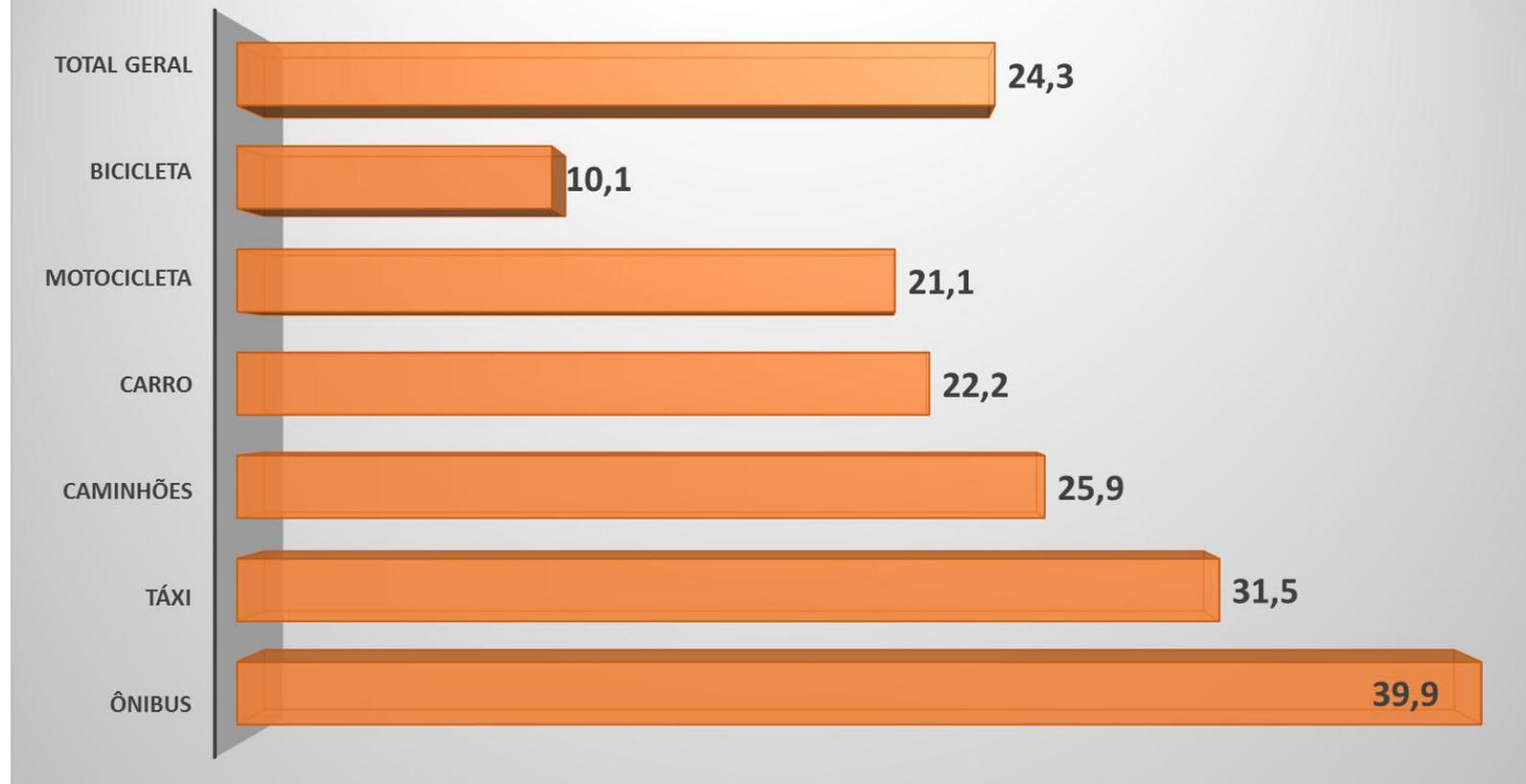


O desrespeito total referente aos onze cruzamentos divididos entre as cinco regiões da cidade de São Paulo foi observado em 75,7% dos casos em que ocorreram encontro entre veículos e pedestres em faixa de travessia. O respeito total à travessia dos pedestres foi verificado em 24,3% desses encontros, sendo que os homens respeitaram em 24,9% das vezes e as mulheres em 20,3% das vezes. Sendo o respeito das mulheres 4,6% menor do que o respeito dos homens à travessia dos pedestres.

O RESPEITO À TRAVESSIA DO PEDESTRE

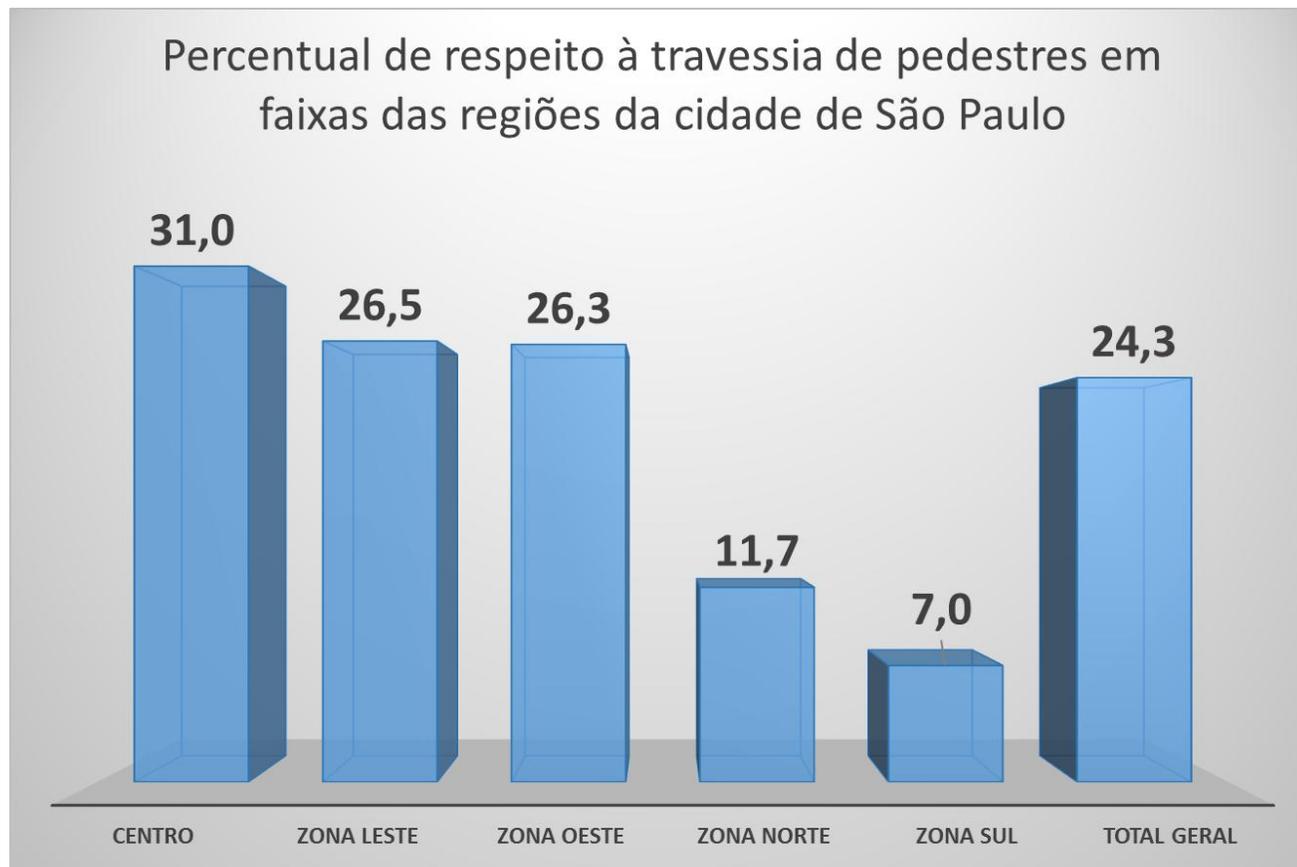
Dados de Respeito – Nota Técnica 265

Percentual de respeito à travessia do pedestre por tipo de veículo



O RESPEITO À TRAVESSIA DO PEDESTRE

Dados de Respeito – Nota Técnica 265

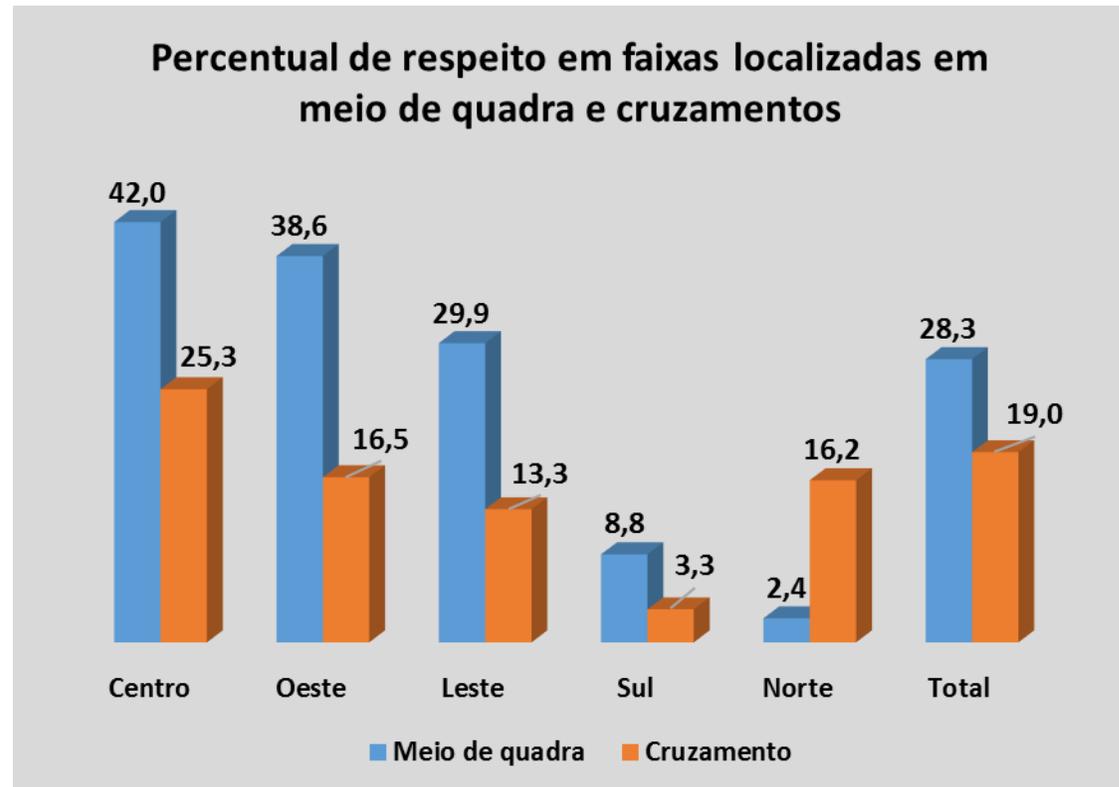


Percentualmente o respeito à travessia do pedestre foi maior na região central, seguido das regiões Leste, Oeste, Norte e Sul. O percentual de respeito dessas regiões foram 31%, 26,5%, 26,3%, 11,7% e 7%, respectivamente.

A média de respeito dos 11 cruzamentos foi de 24,3%, sendo que a diferença entre o maior e o menor respeito, Centro e Zona Sul, foi de 24%.

O RESPEITO À TRAVESSIA DO PEDESTRE

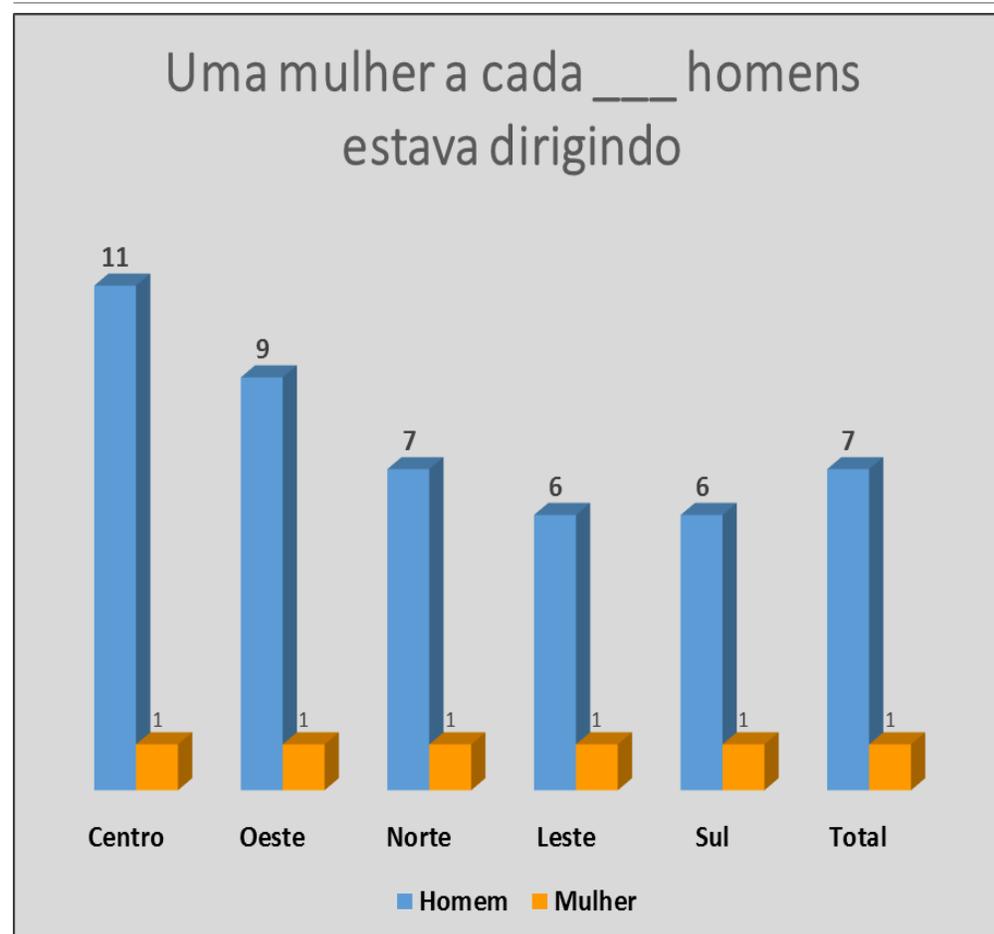
Dados de Respeito – Nota Técnica 265



A única faixa de meio de quadra que apresentou menor respeito à travessia de pedestres, foi a faixa localizada na Zona Norte na Rua Maria Cândida. Por observação, temos por hipótese que o fato da rua ser plana e não contar obstáculos contribui para que os veículos desenvolvam velocidade elevada, fato que acaba por dificultar a parada para respeito à travessia.

O RESPEITO À TRAVESSIA DO PEDESTRE

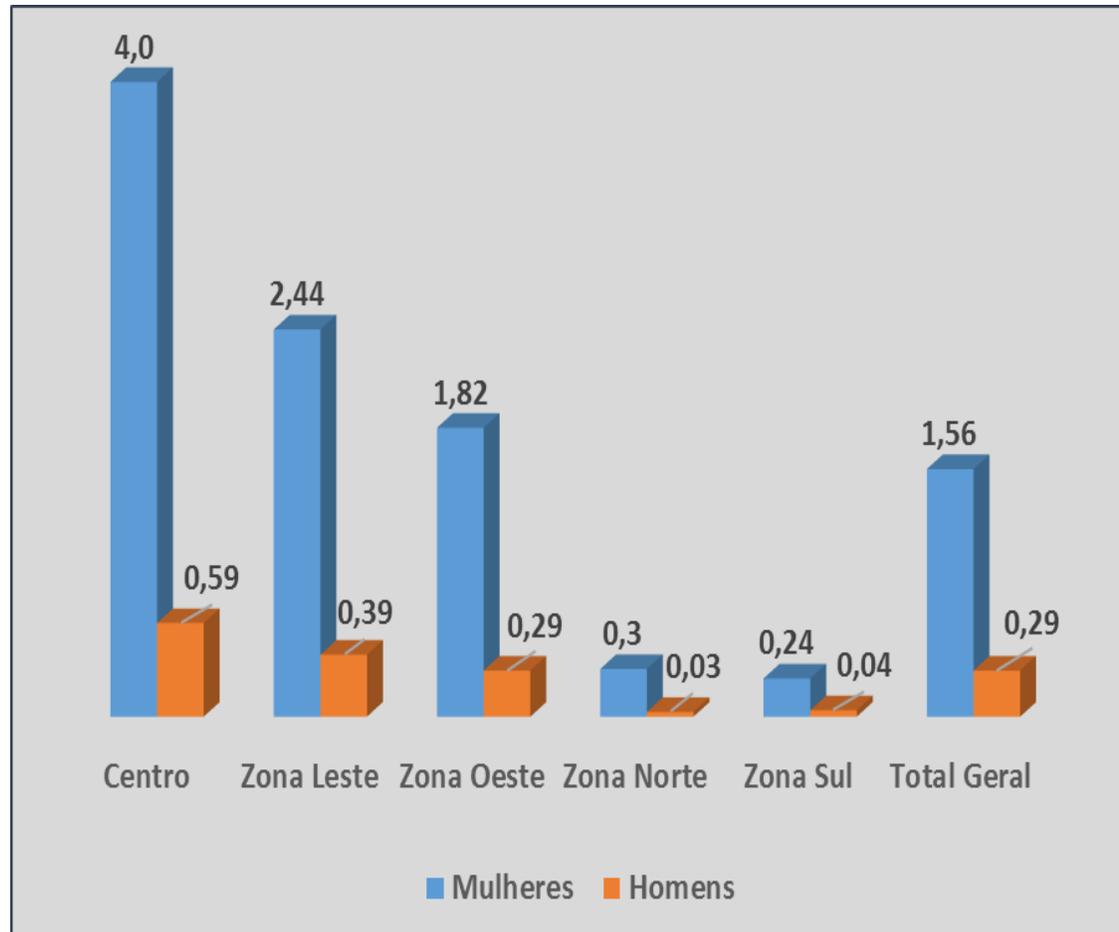
Dados de Respeito – Nota Técnica 265



Faixas de pedestres onde ocorreram as contagens de respeito e desrespeito à travessia de pedestres	Uma mulher a cada ___ homens estava dirigindo		
	(FEM) Total de condutores	MASC) Total de condutores	
Benjamin Constant x Quintino	245	3.663	15
Senador Feijó x Quintino	587	5.622	10
Pateo do Colégio	834	9.516	11
Total Centro	1.666	18.801	11
Tuiuti próxima à Melo Freire	1.821	10.807	6
Tuiuti x Pde. Estevão Pernet	1.317	7.769	6
Total Zona Leste	3.138	18.576	6
Maria Candia x Marili	917	6.791	7
Dr. César Conglione Jr. X Jaguaretê	480	2.709	6
Total Zona Norte	1.397	9.500	7
Willian Spears x Tenenete Landy	347	2.975	9
Pas Leme	563	4.971	9
Total Zona Oeste	910	7.946	9
Lins de Vasconcelos x Alves Ribeiro	1.703	10.361	6
Acesso Vergueiro para 23 de Maio	2.327	12.207	5
Total Zona Sul	4.030	22.568	6
Total Geral das regiões	11.141	77.391	7

NÚMERO DE PEDESTRE EM RELAÇÃO AO NÚMERO DE VEÍCULOS - GÊNERO

Fonte: Nota Técnica 265



Faixas de pedestres onde ocorreram as contagens de respeito e desrespeito à travessia de pedestres	Número de pedestres e veículos FEMININO		Número de pedestres e veículos MASCULINO	
	Total de pedestres	Total de Veículos	Total de pedestres	Total de Veículos
Benjamin Constant x Quintino	2.086	245	2.600	3.663
Senador Feijó x Quintino	3.164	587	5.481	5.035
Pateo do Colégio	1.430	834	2.157	8.682
Total Centro	6.680	1.666	10.238	17.380
Tuiuti próxima à Melo Freire	6.925	1.821	5.437	8.986
Tuiuti x Pde. Estevão Pernet	740	1.317	607	6.452
Total Zona Leste	7.665	3.138	6.044	15.438
Maria Cândia x Marili	47	917	43	5.874
Dr. César Conglione Jr. X Jaguaretê	368	480	229	2.229
Total Zona Norte	415	1.397	272	8.103
Willian Spears x Tenenete Landy	1.128	347	1.482	2.628
Pas Leme	526	563	540	4.408
Total Zona Oeste	1.654	910	2.022	7.036
Lins de Vasconcelos x Alves Ribeiro	250	1.703	231	8.658
Acesso Vergueiro para 23 de Maio	711	2.327	467	9.880
Total Zona Sul	961	4.030	698	18.538
Total Geral das regiões	17.375	11.141	19.274	66.495

FATORES QUE CONTRIBUEM PARA A INSEGURANÇA DO PEDESTRE NO MOMENTO DA TRAVESSIA

Fonte: Coleta de dados ocorridas durante PPP

Média de respeito na utilização da seta durante PPP					
Período da coleta de dados	Quintino x Riachuelo	Dona Maria Paula x Frca Miquelina	Álvaro de Carvalho x J.Adolfo x A.Gaglioti	Haddock Lobo x Luís Coelho	Média do respeito
fev a abr de 2011	28,4%	88,1%	50,6%	83,1%	52,8%
maio de 2011	32,5%	93,4%	57,1%	87,4%	57,9%
julho de 2011	33,1%	93,3%	59,1%	83,8%	57,8%
agosto de 2011	31,2%	89,5%	53,6%	88,4%	55,8%
out a nov de 2011	37,6%	88,4%	60,1%	87,8%	59,2%
fevereiro de 2012	37,9%	94,3%	56,7%	86,0%	60,0%
abr a mai de 2012	37,7%	92,3%	62,2%	89,5%	60,9%
agosto de 2012	37,8%	93,3%	59,5%	87,7%	60,5%
novembro de 2012	37,6%	92,0%	59,4%	86,3%	60,0%
fev a mar de 2013	34,6%	89,2%	64,0%	87,7%	63,8%
set a nov de 2013	34,6%	93,0%	62,8%	88,5%	59,9%

Observações durante o período do PPP

Fonte: Pesquisas efetuadas no período do PPP

Durante o período de fevereiro de 2011 a novembro de 2013 houve um aumento de 25% de respeito do condutor à travessia dos pedestres, quando faixa em conversão. As observações indicaram um respeito mais “natural” à travessia. No momento em que um veículo respeita a travessia, são mais raras as vezes que outro condutor “buzina” atrás, naturalmente eles estão se juntando ao grupo de condutores que respeitam. E nos pareceu, por observação, que a postura dos pedestres no momento da travessia está mais segura em reivindicar seu direito à preferência. Não se utilizado gesto, mas se impõe através do olhar ou através da postura corporal.

Fonte: Boletim Técnico nº 59

Realiza parte do seu percurso a pé?

Objetivo de verificar qual o percentual de transeuntes que realizam parte do seu percurso a pé



86,7%



13,3%



79,3%



20,7%

Substitui algum tipo de modal para andar a pé

Fonte: Boletim Técnico nº 59

Tabela 7: Modal (Item) Não substituiu algum tipo de transporte público para andar a pé?

Locais														
Respostas	Barra Funda	%	Tatuapé	%	Butantã	%	Brás	%	Santana	%	Jabaquara	%	Total	%
Sim	17	22,1	13	17,6	19	26,4	14	22,2	19	24,7	29	26,6	111	23,5
Não	53	68,8	50	67,6	53	73,6	46	73,0	51	66,2	45	41,3	298	63,1
Ignoradas	7	9,1	11	14,9	0	0,0	3	4,8	7	9,1	35	32,1	63	13,3
Geral	77	100,0	74	100,0	72	100,0	63	100,0	77	100,0	109	100,0	472	100,0

Tabela 8: Modal (Item) Substituiu algum tipo de transporte público para andar a pé?

Locais										
Respostas	Pirituba	%	Itaim Paulista	%	Grajaú	%	Jaguareé	%	Total	%
Sim	36	35,3	36	36,4	36	34,0	42	37,8	150	35,9
Não	45	44,1	42	42,4	47	44,3	45	40,5	179	42,8
Ignorada	21	20,6	21	21,2	23	21,7	24	21,6	89	21,3
Total	102	100,0	99	100	106	100	111	100	418	100

Motivos de substituir um modal de transporte para andar a pé

Fonte: Boletim Técnico nº 59

Motivos que levam o usuário a substituir um modal de transporte por andar a pé.



 Saúde	12,3%
 Conforto	9,4%
 Economizar dinheiro	9,4%
 Trajeto curto	13,2%
 Falta de outro transporte	3,8%
 Economizar tempo	51,9%

Motivos que levam o usuário a substituir um modal de transporte por andar a pé.



 Saúde	7,4%
 Conforto	2%
 Economizar dinheiro	17,6%
 Trajeto curto	35,1%
 Falta de outro transporte	8,8%
 Economizar tempo	29,1%

Motivos de substituir um modal de transporte para andar a pé

Fonte: Boletim Técnico nº 59

Respostas coletadas em estações do Metrô (região central)		Respostas coletadas em estações da CPTM (região periférica)	
Masculino	Feminino	Masculino	Feminino
Economia de tempo	Economia de tempo	Economia de tempo	Trajetos Curtos
Economia de dinheiro	Trajetos Curtos	Trajetos Curtos	Economia de tempo
Saúde	Conforto	Economia de dinheiro	Economia de dinheiro
Trajetos Curtos	Saúde	Saúde	Falta de transporte
Conforto	Economia de dinheiro	Falta de transporte	Saúde
Falta de transporte	Falta de transporte	Conforto	Conforto

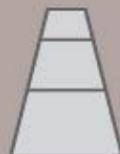
Fatores que incentivaríamos o andar a pé

Fonte: Boletim Técnico nº 59

O que os governantes podem fazer para incentivar o andar a pé.



Segurança
45%



Calçada
40,3%



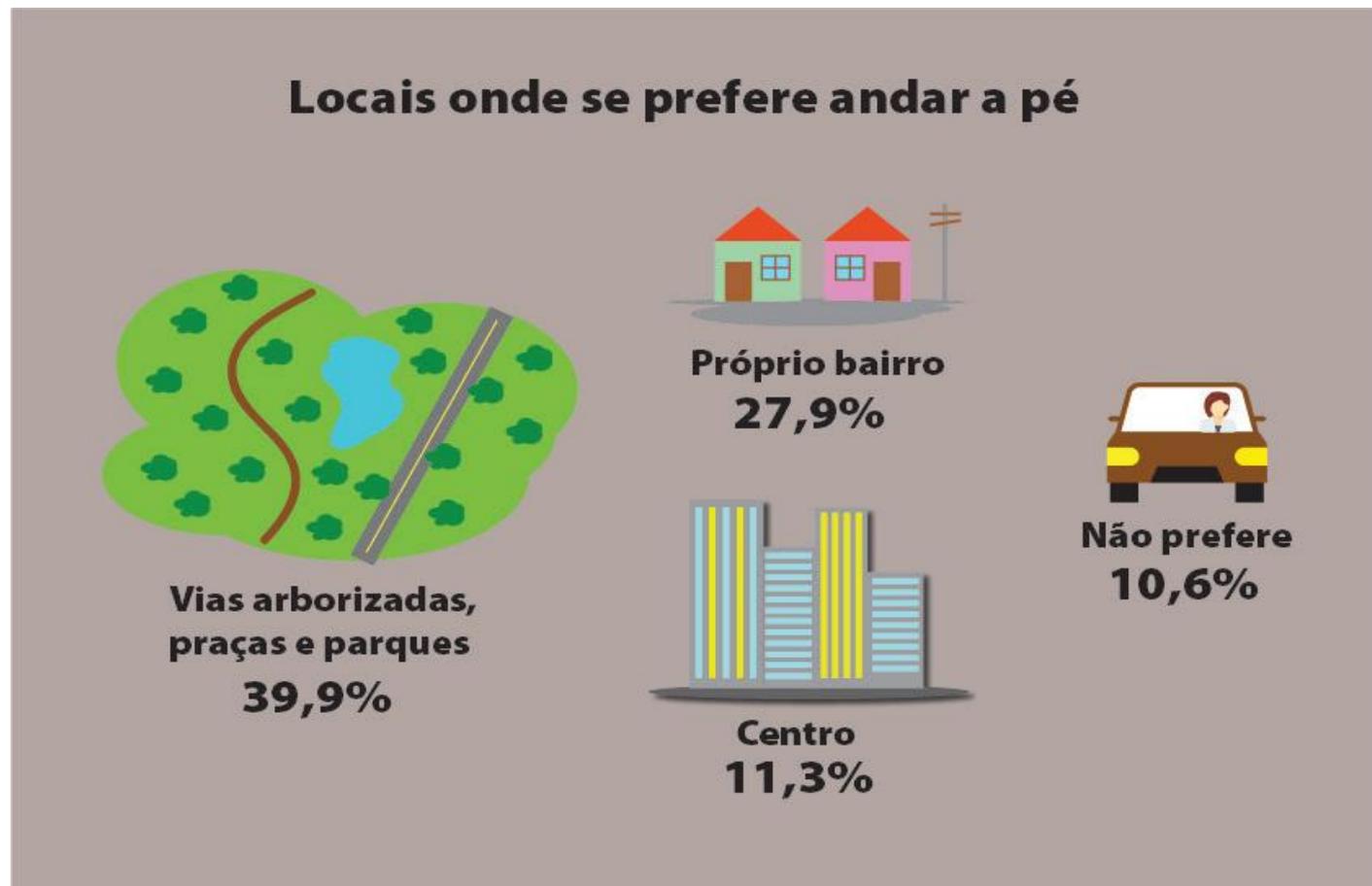
Transporte
27,2%



Iluminação
16,9%

Locais em que o pedestre prefere andar a pé

Fonte: Boletim Técnico nº 59



Locais em que o pedestre evita andar a pé

Fonte: Boletim Técnico nº 59

Uma descoberta da pesquisa foi perceber que muitos cidadãos não se veem como pedestres. Apesar de demonstrarem conhecer os benefícios dessa prática para a saúde, muitos respondentes não visualizam no “andar a pé” o deslocamento ideal.

Locais que se evita andar a pé

Centro	23,9%
Falta de segurança	20,3%
Locais sem movimento	16,2%
Locais movimentados	11,8%
Sem infra-estrutura	11,1%
Periferia	7,3%
Não tem	7,0%
Avenida	2,8%
Lugares escuros	2,2%
Ladeiras	1,7%
Outros	15,4%

Representação social do pedestre da cidade de São Paulo

Fonte: Revista UniCET – Volume II - Maio de 2019

Categorias	Se fosse mudar um comportamento seu	Se fosse mudar um comportamento do outro
Não mudaria nenhum comportamento	29,9%	4,7%
Mudaria de tudo um pouco	1,8%	5,4%
Mudanças atitudinais	41,6%	61,0%
Falta de atenção ou distração Teria menos pressa Mudaria a impaciência Ter mais educação / respeito Seria mais cuidadoso Mais tranquilidade / calma		
Mudanças de procedimentos	26,2%	28,9%
Atravessaria mais na faixa de pedestres Aguardaria farol favorável Andaria mais na calçada Não aproveitaria brechas no trânsito Atravessaria em meio de quadra		
Relação entre motorista e pedestre	0,5%	0,0%
Não entram em um acordo Quem tem que mudar é o motorista		

Representação social do pedestre indulgentes em relação a si e em relação ao outro de forma mais rígida e crítica. Tanto ao se referirem a si quanto ao outro a grande modificação tem que ser de atitude. Em relação a si “falta de atenção ou distração” e em relação ao outro “falta de educação ou respeito”.

Representação social do pedestre da cidade de São Paulo

Fonte: Revista UniCET – Volume II - Maio de 2019

P1: Como pedestre se você fosse mudar um comportamento seu no trânsito, qual comportamento mudaria.	P3: Em uma palavra ou frase "quem é você quando é pedestre" (andando na rua)?
Teria mais atenção no trânsito	Sou uma pessoa atenta
Mudaria minha pressa	sou extramente calmo
Começaria a atravessar na faixa	sou consciente no trânsito
Não preciso mudar meu comportamento	Sou extramente distraído Sou ignorante no trânsito
Xingaria menos	Sou uma pessoa cautelosa
Prestaria mais atenção ao farol	Presto atenção ao que acontece
Sou muito ansiosa no trânsito	Sou calma enquanto pedestre
Respeitaria mais a sinalização	Sou um pedestre atencioso
Necessito ser menos agressivo	Sou um pedestre calmo
Seria mais paciente no trânsito	Sou um pedestre educado

Falta de autoconhecimento e reflexão sobre o tema podem expor o pedestre a situações de risco sem que se sintam responsáveis. É necessário que o pedestre reflita sobre suas ações, os diferentes estados de espírito de sua emoção e sua reposta motora nessa relação ação e emoção.

Representação social do pedestre da cidade de São Paulo

Importância de ações conjuntas de segurança e educação de trânsito com o objetivo de serem pensadas estratégias com foco do pedestre perceber a necessidade de reflexão sobre seu posicionamento crítico em relação ao outro e indulgente em relação a si.

Para se refletir o comportamento	
P1: Como pedestre se você fosse mudar um comportamento seu no trânsito, qual comportamento mudaria.	P3: Em uma palavra ou frase "quem é você quando é pedestre" (andando na rua)?
Não atravessaria mais no sinal vermelho	Sou um pedestre atento. Sou muito desatento / distraído. Depende muito do dia. Sou muito apressado.
Sou muito bravo	Sou uma pessoa atenciosa.
Prestaria mais atenção	Sou um bom pedestre. Sou uma senhora educada. Sou um cidadão consciente. Sou calmo. Sou responsável. Sou respeitador.
Preciso atravessar mais na faixa	Sou prestativo. Sou apressado. Sou desligado / distraído. Sou educado. Sou disciplinado.
Preciso melhorar meu estresse	Sou pedestre consciente.
Preciso melhorar minha educação	Sou apressado. Sou impaciente. Sou estressado.
Preciso melhorar minha pressa	Sou responsável. Sou respeitador. Sou estressado. Sou atencioso.
Não preciso melhorar nada	Sou bom pedestre, mas as vezes faço coisas erradas.

Quais os comportamentos a serem estabelecidos que sejam vantajosos para o indivíduo e para os outros em um tempo futuro? Levando-se em conta a cultura do grupo, seu espaço físico e social.

Prioridade do pedestre na travessia

Fonte: pesquisa PPP - 2012

Atitude dispersa do pedestre durante a travessia que gera dúvidas no condutor que tem intenção de parar	% de respostas
Pedestre está distraído olhando para os lados	53,2%
Pedestre na calçada falando ao celular	46,3%
Pedestre na calçada, mas conversando com outras pessoas.	29,2%
Pedestre fumando e sem observar a movimentação dos veículos	18,3%

Prioridade do pedestre na travessia

Fonte: pesquisa PPP - 2012

Qual atitude toma para que o condutor perceba sua intenção de atravessar?	% de respostas
Não faço nada, aguardo a brecha	55,6%
Faz o gesto do pedestre	24,8%
Tenta contato visual	13,2%
Coloca o pé ou se posiciona na faixa de pedestres	8,9%

Qual atitude do pedestre melhor os auxilia a identificar quando o pedestre deseja realizar a travessia	% de respostas
Seria importante que sinalizassem o desejo de travessia	51,1%
O pedestre se posicionar na faixa de pedestres	34,0%
O contato visual seria suficiente	15,5%
Nunca repararam	5,3%

Prioridade do pedestre na travessia

Fonte: pesquisa PPP - 2012

Em comentários livres, muitos condutores relataram que os pedestres ficam “parados” na calçada e não demonstram o que desejam fazer. Ao cruzarmos com as repostas dos pedestres, percebemos que na verdade estão aguardando uma brecha para travessia. O pedestre não exige seu direito à travessia, como se estivesse resignado com o fato de o “condutor não vai parar mesmo”, e como se a preferência não fosse dele e sim do veículo.

Ainda, em outros comentários, condutores indicam que se sentem desrespeitados pelos pedestres “que ao darem passagem ao pedestre, este atravessa a rua devagar”. Ou seja, o condutor concede a passagem ao pedestre como se fosse um “brinde”, porém espera que ele atravesse rápido, afinal já está fazendo uma concessão. Ele não imagina ou admite que o pedestre vá “petulantemente” atravessar em ritmo normal.

Comportamento do pedestre na travessia

Principais resultados

Fonte: pesquisa CET 2013

Há um senso comum de que o pedestre atravessa fora da faixa. A pesquisa demonstra, no entanto, que na região pesquisada, 83,3% dos pedestres usam a faixa para a travessia.

Apesar da alta adesão do pedestre à faixa, é necessário considerar que normalmente as faixas estão localizadas em local de desejo de travessia do pedestre, que acaba sendo um ato natural que não o desvia do percurso.

Por outro lado, a pesquisa também demonstra que a maioria dos pedestres, 70,6% atravessa a rua no sinal vermelho.

Os pedestres alegam que o longo tempo de espera os impelem a atravessar antes que o sinal fique favorável, pois o tempo de verde para os veículos é maior que o tempo para os pedestres.

O maior desrespeito à sinalização pelos pedestres ocorreu na Rua Augusta com a Paulista (89,9%), a justificativa está na facilidade que o pedestre encontra intervalo entre veículos, já que o movimento de conversão dos veículos da Avenida Paulista para a Augusta corresponde a apenas 4% do total que trafegam naquela avenida.

(Faixas pesquisadas: Francisca Miquelina, Riachuelo, Álvaro de Carvalho, Haddock Lobo, Rio Branco, Ipiranga x Santa Ifigênia)

Comportamento do pedestre na travessia

Observação de travessia na Alameda Santos (Vermelho Piscante)

Fonte: pesquisa CET 2019

Os pedestres que realizaram a travessia na brecha entre veículos, ou seja, com semáforo vermelho para sua travessia foram 331 ou 49,9%. E, 68% desses pedestres aguardaram no máximo 25 segundos até que surgisse a oportunidade da travessia na brecha.

Observou-se que 55% dos pedestres que inicialmente havia parado para aguardar o “sinal abrir” ao perceber outros pedestres atravessando no vermelho piscante, acabaram, também, por optar por essa alternativa.

O fato do pedestre ser frequente ao local (travessia de 5 a 7 vezes na semana) não foi preponderando para determinar a travessia ou não na brecha, pois 43,3% deles atravessou na brecha e 44,4% não atravessou.

Porém, percebeu-se que a maior parte (46,9%) dos pedestres que iniciaram a travessia no vermelho, são também os usuários mais frequentes ao local (5 a 7 vezes na semana).

Os percentuais de resposta de quem atravessa ou não na brecha se assemelham, 66,8% dos que atravessam na brecha e 67,5% dos que não atravessam na brecha, julgam que o tempo de espera do semáforo “demorado”.

Comportamento do pedestre na travessia

Observação de travessia na Alameda Santos (Vermelho Piscante)

Fonte: pesquisa CET 2019

Pesquisadores observaram que muitos usuários optam pela travessia na brecha devido ao “grande período de espera” ou a comportamento que identificaram como “atitudes que remetem a impaciência e / ou pressa”, porém é importante salientar que os observadores também perceberam esse comportamento (pressa, impaciência) em pedestres que não realizaram a travessia na brecha não por opção, mas devido ao grande fluxo de veículos que os impediu.

Já a percepção dos pesquisadores, quanto aos pedestres que não realizaram a travessia na brecha, se remetem a situações como respeito e paciência em aguardar o momento devido para travessia, pedestres com problemas ou dificuldades em se locomover com agilidade, pedestres que aparentemente só não atravessaram na brecha por conta do contínuo e alto fluxo de veículos. Fazem referência, também, ao fato do pedestre chegar e o semáforo estar favorável a sua travessia, então não há necessidade da travessia na brecha. Salientam, também, situações em que o pedestre antes mesmo de iniciar a travessia, o sinal vermelho já começava a “pisar”.

Comportamento do pedestre na travessia

Observação de travessia na Alameda Santos (Vermelho Piscante)

Fonte: pesquisa CET 2019

Dos respondentes que iniciaram a travessia durante o vermelho piscante, 38,5% relatam a necessidade de se aumentar o tempo de travessia e 21,7% fazem críticas quanto ao tempo de espera. Percebe-se que para muitos o “vermelho piscante” é considerado como “verde”, inclusive fala literal de alguns usuários “vermelho piscante é verde” ou “sei que ainda dá tempo para atravessar”. Há, ainda, relatos que ratificam o pouco conhecimento da dinâmica de funcionamento do “vermelho piscante”, como por exemplo: “confuso” ou “pisca muito”.

Entendimento do pedestre à sinalização

Pesquisa de entendimento placa ED-77

Fonte: pesquisa CET 2016



A placa ED-77 foi inserida em locais que possuem faixa de travessia diagonal, concomitantemente aos novos semáforos, que receberam a sinalização do vermelho piscante, para alertar o pedestre que caso ele já esteja realizando a travessia ainda há tempo para finalizar, e caso já tenha iniciado não terá tempo hábil para finalizá-la.

Entendimento do pedestre à sinalização

Pesquisa de entendimento placa ED-77

Fonte: pesquisa CET 2016



	Pare	%	Farol Fechado	%	Não Sabe	%	Aguarde	%	Outros	%	Geral	
re Adelino	47	92,2	0	0,0	2	3,9	0	0,0	2	3,9	51	1
vão Bueno	34	87,2	2	5,1	0	0,0	0	0,0	3	7,7	39	9
piranga	48	92,3	1	1,9	0	0,0	0	0,0	3	5,8	52	1
r de Toledo	54	80,6	6	9,0	0	0,0	3	4,5	4	6,0	67	1
oncalves												
Crespo	45	88,2	2	3,9	0	0,0	0	0,0	4	7,8	51	1
nsolação	40	85,1	7	14,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	47	1
tachuelo	75	84,3	11	12,4	0	0,0	0	0,0	3	3,4	89	2
Total	343	86,6	29	7,3	2	0,5	3	0,8	19	4,8	396	10

Entendimento do pedestre à sinalização

Pesquisa de entendimento placa ED-77

Fonte: pesquisa CET 2016

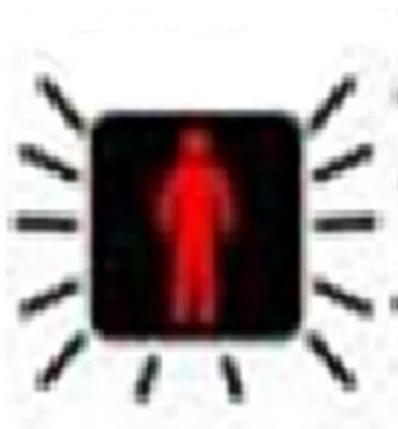


	Atravesse	%	Farol Aberto	%	Atenção	%	Aguarde	%	Outros	%	Geral	%
Padre Adelino	51	100,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	51	12,9
Galvão Bueno	34	87,2	4	10,3	0	0,0	0	0,0	1	2,6	39	9,8
Piranga	47	90,4	2	3,8	1	1,9	0	0,0	2	3,8	52	13,1
Xavier de Toledo	52	77,6	9	13,4	1	1,5	0	0,0	5	7,5	67	16,9
Concalves Crespo	48	94,1	0	0,0	2	3,9	1	2,0	0	0,0	51	12,9
Consolação	45	95,7	0	0,0	2	4,3	0	0,0	0	0,0	47	11,9
Chiachuelo	77	86,5	9	10,1	0	0,0	0	0,0	3	3,4	89	22,5
Total	354	89,4	24	6,1	6	1,5	1	0,3	11	2,8	396	100,0

Entendimento do pedestre à sinalização

Pesquisa de entendimento placa ED-77

Fonte: pesquisa CET 2016



	Atenção	%	Finalize a travessia	%	Aguarde	%	Não Sabe	%	Pare	%	Outros	%	Geral	%
Adelino	25	49,0	4	7,8		0,0	10	19,6	9	17,6	3	5,9	51	12,9
Bueno	25	64,1	2	5,1	0	0,0	2	5,1	0	0,0	10	25,6	39	9,8
unga	30	57,7	7	13,5	1	1,9	5	9,6	0	0,0	9	17,3	52	13,1
er de														
edo	31	46,3	3	4,5	1	1,5	9	13,4	7	10,4	16	23,9	67	16,9
alves														
spo	31	60,8	4	7,8	5	9,8	4	7,8	0	0,0	7	13,7	51	12,9
olação	33	70,2	2	4,3	0	0,0	6	12,8	2	4,3	4	8,5	47	11,9
uelo	38	42,7	6	6,7	8	9,0	11	12,4	3	3,4	23	25,8	89	22,5
tal	213	53,8	28	7,1	15	3,8	47	11,9	21	5,3	72	18,2	396	100,0

Entendimento do pedestre à sinalização

Pesquisa de entendimento placa ED-77

Fonte: pesquisa CET 2016

Ao se analisar as questões classificadas como outros, respondidas por 18,2% dos entrevistados, identificamos respostas como “acelere o passo”, “cuidado ou corra”, “melhor não arriscar a conclusão” e “vai abrir para os carros, corra”. O maior índice é notado com a resposta “atenção”, com uma taxa de 53,8%, chegando em 70,2% no levantamento da Rua da Consolação. Os que não souberam responder representam 19,6% das respostas na Rua Padre Adelino, e totalizam 11,9% na análise geral.

A resposta que se assemelha à mensagem que se pretende passar teve apenas 7,1% das respostas contra 53,8% do entendimento de “atenção”.

UNICET

UNIVERSIDADE CORPORATIVA

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO

SÃO PAULO • SP • BRASIL
