

Considerações a partir da solicitação da CMTT Mobilidade a pé

Objetivos indicados:

Levantar, quantificar e qualificar problemas na caminhabilidade dos pedestres em São Paulo.

Observar: (critérios que devem englobar o estudo)

- ✓ Calçadas, travessias, pontos de ônibus, sinais de trânsito, faixas de pedestres, comportamento de motoristas, acesso a pé a serviços públicos, barulho, desconforto, sombras, medos.
- ✓ Diferenças de percepções entre andar no centro expandido e periferia.
- ✓ Considerar as diferentes percepções por gênero e grupos mais vulneráveis (crianças, idosos e pessoas com dificuldade de locomoção).
- ✓ Mapear locais críticos em questão de segurança e conforto da cidade para que a partir deles sejam priorizadas as ações. (Colaboração da área)

Justificativa:

O estudo se justifica pela alta relevância social e se sustenta na premissa de que, a partir de dados consistentes e representativos dos pedestres, da cidade de São Paulo, servirá como fundamentação para diretrizes e ações de políticas públicas que resultem na 1. diminuição no mortes, sequelados e vítimas de sinistros no trânsito, ou seja, maior segurança viária; 2. conforto e mobilidade que favoreçam o caminhar de toda classe de pedestres, tanto nas regiões periféricas quanto centrais.

Temas indicados pela CMTT Mobilidade a pé

1.

Percepção de pedestres sobre a travessia em semáforos

- ✓ Entendimento de pedestres sobre o vermelho piscante
- ✓ Percepção sobre tempos de travessia **e tempo de espera para travessia**
- ✓ **Qual a média de tempo que o pedestre aguarda antes de se arriscar à travessia (sem aguardar o semáforo favorável à travessia)**
- ✓ Avaliar a adequação das áreas de espera dos pedestres em locais de grande fluxo. **(Colaboração da área)**

Avaliação do cálculo utilizado atualmente para travessia do pedestre

- ✓ Tempo / espaço a ser percorrido. **(Colaboração das áreas)**
- ✓ **Caracterização do espaço em que ocorre a travessia. Diferentes cálculos para diferentes espaços?**
- ✓ O tempo destinado à travessia sofre alterações em horários de pico?

Proposta de metodologia inicial

Entendimento Vermelho Piscante:

Escolha de 10 travessias com a sinalização (cinco regiões – parte mais central e mais periférica)

- ✓ Pesquisa de opinião / Observação **/Contagem** / Grupo focal com cadeirantes

Exemplo de logística “de campo” envolvida: Vistorias, 02 campos para pré-teste, 10 para pesquisa de opinião e entre 5 e 10 para observação)

Percepções e realidade (?) sobre espera e tempo de travessia:

- ✓ Observação e pesquisa de opinião concomitantemente
- ✓ **Contagem**

Cálculo tempo / espaço travessia

- ✓ Entrevista com área
- ✓ **Contagem**

2.

Percepção dos pedestres sobre relação com os transportes

- ✓ Desconfortos e desprazeres de pedestres dentro dos espaços de transporte (SpTrans)

Percepção dos pedestres sobre acesso e sinalização a pontos e terminais de ônibus (Colaboração SpTrans – permissões)

- ✓ Levantar problemas em acessos a terminais e pontos de ônibus
- *“Programa Ruas Completas – CET”*

Proposta de metodologia inicial

Escolha de 10 terminais (cinco regiões – parte mais central e mais periférica)

Aplicação de questionários via QRCode

Vistorias e levantamento, localização e sistematização dos problemas elencados a partir de dados inferidos dos questionários.

Levantamento de vias e transportes mais utilizados para acesso aos terminais

3.

Percepções sobre o trânsito

- ✓ A partir da hipótese que o pedestre não é respeitado na travessia nem quando o semáforo está “vermelho” ou desfavorável para os veículos. Os pedestres são obrigados a controlar a presença constante de carros, motos, **Bikes e ônibus** nas faixas de travessia.
- ✓ Pedestres não são respeitados em travessias nas conversões
- ✓ Cumprimento dos motoristas às regras de trânsito que expõem os pedestres ao risco
- ✓ Motoristas e pedestres têm conhecimento da prioridade de travessia em conversão?

Proposta de metodologia inicial

Escolha de 10 locais – 01 perto de escola e 01 perto de hospitais AMA ou UPA (5 regiões), com travessia em conversão sem sinalização semafórica para o pedestre.

- ✓ Pesquisa de opinião com pedestres e motoristas
- ✓ **Contagens diversas**
- ✓ Observações

4.

Caminhar no centro da cidade **(de acordo com os critérios adotados inicialmente, talvez se devesse incluir segunda pesquisa: Caminhar na periferia da cidade) – item da pesquisa 1 citada anteriormente.**

Hipótese inicial levantada: Projetos dos calçadões, Novo Anhangabaú e PIU podem ganhar relevância se incorporarem desejos e questões levantadas pelos pedestres.

Investigar: Qualidade do piso, relação com o entorno, comércio, serviços, medos, horários a evitar, locais mais degradados, acesso aos terminais de ônibus e metrô, presença ou ausência de serviços, locais de espera, pontos de parada para descanso, mobiliário público.

Proposta de metodologia inicial

Caminhar: principais diferenças entre periferia e centro

- ✓ Pesquisa de opinião – região central
- ✓ Pesquisa de opinião 10 locais periféricos
- ✓ Observação