

Pesquisa de observação e de opinião do Projeto Frente Segura

Lilian Rose Freire¹

RESENHA

O critério do estudo compreende verificar a percepção dos usuários de trânsito, quanto ao cumprimento dos objetivos em expectativa pelo projeto “Frente Segura”; e, por meio da observação, a dinâmica dos bolsões localizados entre a faixa de retenção dos veículos, e a faixa destinada à travessia de pedestres.

PALAVRA-CHAVE

Programa Frente-Segura, Segurança no trânsito.

INTRODUÇÃO

O trânsito em São Paulo conta com o crescimento contínuo, nos últimos anos, da utilização da motocicleta como meio de transporte. Houve um aumento do número de acidentes neste novo panorama, relacionados a este meio de transporte.

A vulnerabilidade da motocicleta diante dos outros veículos expõe seus usuários à estatística atual de 35% das mortes fatais ao ano na cidade de São Paulo.

Em busca de soluções para intervir nestes dados e gerar segurança para os usuários do trânsito, a Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo – CET-SP, em abril de 2013, implantou o projeto “Frente Segura”. O projeto consiste na criação de espaços para motos e bicicletas, na frente dos demais veículos, enquanto aguardam o semáforo abrir.

Desenvolvido com o objetivo de garantir a segurança de motociclistas/ciclistas, diminuir os acidentes em cruzamentos, evitar conflitos entre motos, bicicletas e outros veículos no momento de abertura do semáforo além de proporcionar maior visibilidade aos pedestres das motos que se aproximam. Após um ano de programa, é necessário um diagnóstico dos avanços conquistados, no qual a atual pesquisa pretende auxiliar.

DIAGNÓSTICOS, PROPOSIÇÕES E RESULTADOS.

Metodologia de pesquisa

A equipe fez uso de três instrumentos para realização da presente pesquisa: entrevistas de opinião direcionada a motociclistas, pedestres e condutores; entrevista de opinião realizada com internautas e estudo observacional.

1. As entrevistas de opinião pública direcionadas a motociclistas, pedestres e condutores, 407 pedestres, 409 condutores e 485 motociclistas. Portanto, os resultados possuem margem de erro de até 5%.

¹ Gestora de Educação de Trânsito da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET-SP); doutoranda da Faculdade de Educação da Universidade de São Paulo (FE-USP). Av. Marquês de São Vicente, 2.154 – Barra Funda – São Paulo – SP – Telefone: (11) 3871-8720. E-mail: lili.rose@uol.com.br

Locais onde foram realizadas as entrevistas :

- Rua Xavier de Toledo
 - Av. Paulista
 - Bolsão de motos da Rua Boa Vista
 - Bolsão de motos da Rua Líbero Badaró
 - Av. Prestes Maia – Bolsão em frente ao Poupa Tempo
2. A pesquisa de opinião divulgada no *Blog* e no *Face* da Educação de Trânsito da CET-SP, e enviada através do mailing do Departamento de Condutores – DCO / **CET**, com as mesmas perguntas realizadas nas ruas, contou com a participação espontânea de 161 internautas.
3. Além das entrevistas foi realizado estudo observacional em quatro cruzamentos que são parte integrante do programa Frente Segura:
- Av. Rebouças x R. Henrique Schaumann x Av. Brasil (4)²
 - Av. Rio Branco x Av. Ipiranga (3)
 - R. Cel. Xavier de Toledo x Viaduto do Chá (1)
 - R. Consolação x Av. Paulista (3)

Resultados

1. Pesquisa de opinião direcionada a internautas³

O internauta que opta por responder a pesquisa o faz espontaneamente. Por essa razão, as questões abertas obtiveram respostas mais consistentes apesar de grande parte não se identificar como ciclista, motociclista, pedestre ou condutor, trazem contribuições mais profundas, às respostas obtidas nas ruas. Elaboraram longas respostas em anexo às questões, por esse motivo optou-se por elencá-los por temas abordados.

Pedestres: Alguns pedestres citam a visibilidade da faixa no momento da travessia. Houve melhoria, embora haja momento de tensão ao atravessar na frente de motos prontas para acelerar. **Condutores:** Condutores citam que os motociclistas localizados à frente dos veículos é melhor do que localizados entre os carros.

- Ambos (pedestres e condutores) citam o mau hábito de muitos motociclistas, que saem em “disparada”, no período precipitado ao tempo correto de sinalização do semáforo.

Motociclistas: Motociclistas citam que muitos condutores não respeitam a faixa destinada a eles. Quanto aos pedestres, atravessam no espaço destinado à “Frente Segura”.

Ampliação do projeto frente segura: Há um desejo comum sobre a ampliação do projeto para vias de grande e média circulação, para que seja estendido a todas demais regiões. “Que o projeto se expanda por todos os cruzamentos da cidade”, que continue com o projeto e o transforme em sinalização padrão. “Pode estender-se para o resto do país”.

Elogios: Muitos internautas elogiaram a iniciativa do projeto. “Parabéns aos idealizadores pela iniciativa”. “Que mais projetos assim sejam feitos para que a população se sinta segura”. “Acho que está perfeito”. “Tudo que for idealizado visando reduzir acidentes, deve ser visto com bons olhos”. “Parabéns”.

² O número entre parênteses corresponde à quantidade de áreas de espera em cada cruzamento.

³ Analisa-se neste item somente as questões abertas respondidas pelos internautas, as questões fechadas encontram-se no item seguinte para efeito de comparabilidade.

Divulgação: Divulgação ou campanha educativa sobre o projeto, principalmente em regiões mais afastadas do centro. Deve ser melhor divulgado, pois muitos desconhecem o projeto. Citam que, tanto motociclistas, quanto condutores de auto e pedestres devem ser informados e conscientizados através de comunicação em massa, que divulguem a real necessidade, os benefícios e como devem se comportar diante da faixa segura.

Dados de pesquisa: A solicitação de dados de pesquisa foi muito citada pelos internautas, fazendo crer que eles estão atentos não somente a percepção, mas gostariam de ter dados concretos sobre o programa e ter conhecimento de que realmente a faixa esteja dando resultados. “Acho que é válido, se for comprovado, que é seguro mesmo”. Outros perguntam se foi verificado o número de colisões laterais antes e agora durante o programa. Ou ainda perguntam “se algum estudo foi realizado para se adotar esta iniciativa”, ou “devem confirmar se está ocorrendo redução de acidentes”; outros solicitam que seja ampliado o programa “mediante pesquisa com ciclistas”.

Pontos positivos: Evita-se colisões laterais devido ao fato de motociclistas não estarem mais em ponto cego dos condutores. Muitos citaram que melhora na hora da saída, pois é incômodo ter ao lado uma moto acelerando, e ainda há o risco de derrubá-la. Citam, também, que o pedestre tem uma melhor visão das motos que se aproximam. Melhora a locomoção dos motociclistas. “como condutora acho bom que elas não fiquem entre os carros na hora da saída”.

Pontos negativos: “A prioridade não é somente das motos, todos tem o mesmo direito de ir e vir. O rodízio deveria valer para eles também”. Citam que os motociclistas continuam saindo em “disparada” quando o semáforo fica favorável. Alguns reclamam que carros não facilitam a chegada das motos e bicicletas à frente segura. Há reclamação de que é necessário que haja um padrão de faixas, “não se pode usar em apenas alguns cruzamentos, o motorista nunca sabe quando tem ou não e isto faz toda a diferença”. “Como pedestre acho tenso atravessar na frente de um monte de motos que ficam acelerando”.

Educação: A educação sempre muito bem cotada entre todas as sugestões. Vai desde sugerir que os motoristas sejam educados para darem passagem às motos e bicicletas; que condutores e pedestres sejam educados para não invadirem a frente segura; educarem os “motoloucos”⁴ a não saírem em disparada quando o semáforo abre. Os internautas sugerem o curso de “pilotagem segura a todos os condutores (veículo automotor). Pedidos de “maior investimento na educação de trânsito, pois sem uma conscientização e educação no trânsito, nada acontece”.

Reivindicações que não estão ligadas ao projeto: muitos respondentes aproveitam o momento da entrevista para colocarem suas insatisfações em relações a outros pontos: maior tempo do semáforo para pedestres, principalmente em local com travessia de idosos; solicitação de criação de faixas exclusivas para motos; solicitação de mais bolsões de estacionamento para motos, reativação da motofaixa Sumaré, criação de motofaixa na Av. 23 de maio. “Acredito que devam ser criadas novas motofaixas e não retiradas as existentes”; “Apoio de pé ao ciclista”.

Bicicletas Uma grande parcela dos respondentes sugere aos ciclistas, a orientação de uso da “bike box” [como os ciclistas chamam o espaço da frente segura] para não competirem na hora da saída com motos que possuem maior “arranque”. “Bicicletas não combinam com trânsito motorizado”.

Fiscalização: Citam que para o sucesso do projeto a fiscalização deveria ser mais intensa, e o desrespeito ser punido com “multa”.

Cor diferenciada: Fazer a faixa onde está localizada a frente segura com outra cor que não seja a mesma da retenção e da faixa de pedestre.

⁴ Termo usado muitas vezes, não só nas entrevistas dos internautas mas nas pesquisas de opinião feita nas ruas. O termo usado pejorativamente revela uma animosidade de muitos condutores com os motociclistas, que na grande maioria das vezes são denominados de “motoqueiros”.

2. Pesquisa de opinião direcionada a pedestres, condutores, motociclistas e internautas.

O critério utilizado para as perguntas focam na percepção dos usuários de trânsito quanto ao cumprimento dos objetivos propostos pelo programa “frente segura”.

Inicialmente, a pergunta de percepção, quanto ao espaço de implantação pela CET, na frente dos outros veículos, para motos e bicicletas enquanto elas aguardam o semáforo abrir. A grande maioria dos motociclistas, 97,9% já percebeu o espaço, seguidos por 89,9% dos condutores, 82,5% dos internautas respondentes e 77,1% dos pedestres, conforme quadro a seguir:

	Sim	%	Não	%	Questões respondidas	Questões não respondidas
	Motociclistas	471	97,9	10		
Condutores	365	89,9	41	10,1	406	3
Pedestres	314	77,1	93	22,9	407	0
Internautas	132	82,5	28	17,5	160	1

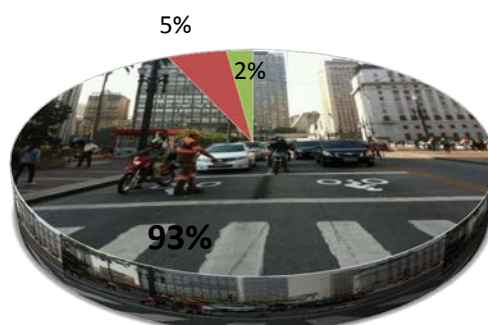
Na média geral das 1.456 entrevistas respondidas, 88,2% perceberam a implantação do espaço destinado a motos e bicicletas.

Após a explicação no que consiste esse espaço foi perguntado se o usuário aprova a iniciativa chamada “Projeto Frente Segura”. Quase a totalidade dos motociclistas aprova o projeto, 98,1%; a menor aprovação é dos internautas, mas ainda de valor acentuado, 85,7%, conforme demonstrado no quadro a seguir:

	Sim	%	Não	%	Não sei	%	Questões respondidas	Questões não respondidas
	Motociclistas	475	98,1	8	1,7	1		
Condutores	357	87,9	36	8,9	13	3,2	406	3
Pedestres	387	95,6	16	4	2	0,5	405	2
Internautas	138	85,7	8	5	15	9,3	161	0

Média de aprovação do Projeto Frente Segura pela totalidade dos respondentes

■ Sim ■ Não ■ Não sei



Na média geral das 1.456 entrevistas respondidas a aprovação ao projeto foi de 93,2%.

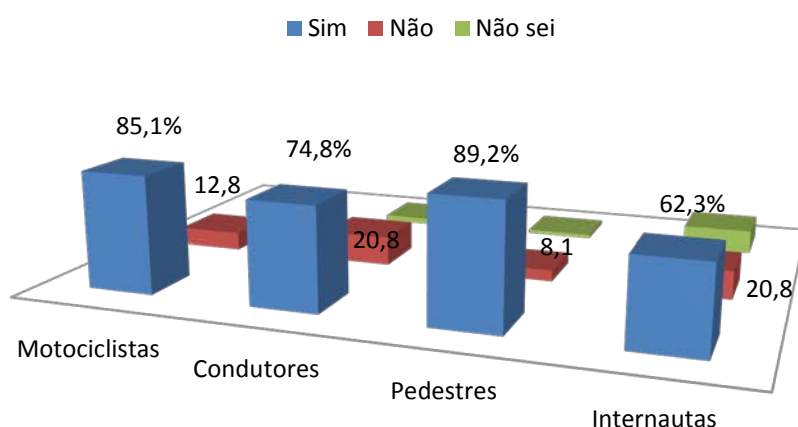
Da questão proposta quanto segurança do projeto, direcionada aos motociclistas, 93,8% dos motociclistas afirmam “sim”, percebem que o projeto oferece maior segurança.

	Sim	%	Não	%	Não sei	%	Questões respondidas	Questões não respondidas
	Motociclistas	454	93,8	28	5,8	2		
Condutores	341	83,6	51	12,5	16	3,9	408	1
Pedestres	375	92,8	22	5,4	7	1,7	404	3
Internautas	136	85	9	5,6	15	9,4	160	1

Embora não ofereça indícios de *números reais*, 89,2% dos usuários identificados como pedestres, consideram que a iniciativa possivelmente diminuiu os acidentes de trânsito.

	Sim	%	Não	%	Não sei	%	Questões respondidas	Questões não respondidas
	Motociclistas	412	85,1	62	12,8	10		
Condutores	306	74,8	85	20,8	18	4,4	409	0
Pedestres	362	89,2	33	8,1	11	2,7	406	1
Internautas	99	62,3	33	20,8	27	17	159	2

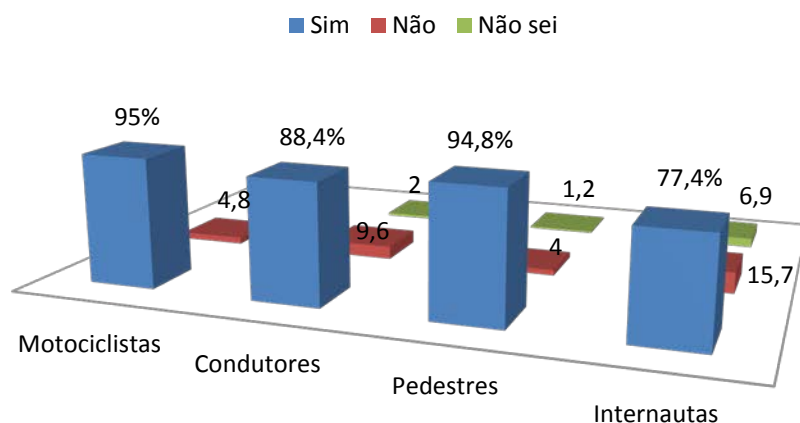
Percepção do usuário quanto à redução de acidentes



Apesar das invasões de pedestres relatadas neste documento e, em contraponto a velocidade desmedida de motociclistas, o projeto Frente Segura reflete em melhorias na relação de visibilidade entre ambos, 95% de pedestres e motociclistas percebem que se estabelece uma relação de coesão.

	Sim	%	Não	%	Não sei	%	Questões respondidas	Questões não respondidas
	Motociclistas	460	95	23	4,8	1		
Condutores	358	88,4	39	9,6	8	2	405	4
Pedestres	383	94,8	16	4	5	1,2	404	3
Internautas	123	77,4	25	15,7	11	6,9	159	2

Percepção do usuário em relação à visibilidade do pedestre da moto que se aproxima



Elaborada a questão quanto a presença de ocorrência agradável ou desagradável referente à frente segura, 84% dos respondentes disseram não ter presenciado. Os entrevistados que presenciaram, 36% se referem a acidentes e atropelamentos, 24% citam que os carros não respeitam o espaço.

	MOTOCICLISTA	CONDUTOR	PEDESTRE	TOTAL	%	Dos que presenciaram	
							%
Não presenciaram ocorrência nas faixas	391	342	351	1.084	84%		
Presenciou, mas não quis deixar registrado	15	5	18	38	3%	38	18%
Carros invadem a faixa / não respeitam	37	7	7	51	4%	51	24%
Pedestres invadem a faixa / não respeitam	7	1	0	8	1%	8	4%
Discussão/Briga ou falta de respeito entre usuários	5	6	2	13	1%	13	6%
Acidente entre os usuários na faixa	10	24	16	50	4%	50	24%
Atropelamento na faixa	4	14	8	26	2%	26	12%
Outros	16	3	5	24	2%	24	11%
TOTAL	485	402	407	1.294	100%	210	100%

Indagados se gostariam de deixar uma opinião ou sugestão sobre o programa, 65,9% dos respondentes não quis registrar opinião. Aos que opinaram, 40,3% acharam a iniciativa boa ou ótima; 27% sugeriram ampliação do projeto Frente Segura.

	MOTOCICLISTA	CONDUTOR	PEDESTRE	TOTAL	%	Dos que opinaram	%
Não quiseram registrar opinião	254	302	301	857	65,9%		
Acharam a iniciativa boa ou ótima	90	29	60	179	13,8%	179	40,3%
Ampliar as faixas do projeto frente segura	75	28	17	120	9,2%	120	27,0%
Ampliação de faixas exclusivas p/ motos e bolsões	26	8	2	36	2,8%	36	8,1%
Mais fiscalização, pois os carros não respeitam	8	0	0	8	0,6%	8	1,8%
Fiscalizar os" motoqueiros"	0	3	0	3	0,2%	3	0,7%
Uma cor diferente para a faixa	5	0	3	8	0,6%	8	1,8%
Liberar motos nos corredores de ônibus	2	0	0	2	0,2%	2	0,5%
não mudou nada / não tá bom assim	2	0	0	2	0,2%	2	0,5%
Educação para motoristas, ciclistas e pedestres	0	8	7	15	1,2%	15	3,4%
Liberar o corredor de ônibus para taxi	0	11	0	11	0,8%	11	2,5%
Motociclistas devem evitar os corredores de ônibus	0	6	0	6	0,5%	6	1,4%
Outros	23	14	17	54	4,2%	54	12,2%
Total	485	409	407	1301	100,0%	444	100,0%

3. Estudo observacional em quatro cruzamentos que integram o programa frente segura.

A observação de campo como instrumento de pesquisa possibilita a percepção do comportamento dos usuários do trânsito, quanto a dinâmica e contexto específico dos cruzamentos observados.

Para aferir com maior regularidade, as observações ocorreram das 10:00 às 11:00 da manhã, consecutivamente nos dias 18, 19, 20 e 21 de março de 2014. Seguem as descrições na ordem em que as atividades foram realizadas.

A. R. Cel. Xavier de Toledo x Viaduto do Chá (1)

Nesta área há uma grande quantidade de pedestres que invadem o espaço, inclusive idosos. Isso ocorre quando a área está vazia, o que agrava o risco de acidentes, pois um motociclista pode avançar a qualquer momento. Há invasão de carros, mas em número inferior a invasão de pedestres. Especificamente neste cruzamento existe um ponto de táxi no início da área de espera dos táxis, o que resulta na apropriação de alguns taxistas, como um adiantamento da viagem.

O maior problema é referente à invasão do pedestre. Aparentemente, a sinalização ser insuficiente devido à extensão da área, incitaria nessas invasões. Algumas medidas simples como

a troca da cor da sinalização no chão, por exemplo, e uma melhor sinalização com placas devidamente localizadas (elas existem, mas acopladas ao poste de iluminação), representariam melhorias a qualidade do funcionamento da área.

Durante a contagem de infrações na faixa de retenção, pudemos observar a invasão de pedestres, mesmo com o movimento das motos. A baixa velocidade da maioria dos motociclistas evitou casos de atropelamento. Poucos motociclistas não aderem a nova faixa, no entanto, registramos baixa adesão de ciclistas, apenas um registrado. Os ciclistas, em sua maioria, passam pela calçada. Outro dado pertinente foi a invasão de três ônibus contados na faixa.

Quanto à travessia dos pedestres, ela é bastante segura devido a grande extensão da faixa e a semaforização, contando inclusive com dois semáforos em cada lado da rua. Ocorre invasão dos pedestres, e na ausência de motos, a transição de pedestres na área de espera e na faixa de pedestres possui frequência de uso similar.

B. Av. Rio Branco x Av. Ipiranga (3)

Áreas bem mais estreitas em comparação a R. Xavier de Toledo, a faixa de pedestre é semaforizada, os pedestres não expressam insegurança ao realizar a travessia. A dinâmica deste espaço se diferencia pelo fato de que não há nenhum desrespeito por parte do pedestre, mesmo quando a área está vazia, apenas a faixa de pedestre é ocupada. A impressão que se tem é que devido ao menor espaço, a sinalização e a própria área de espera estão em maior evidência para o pedestre, fazendo com que ele a respeite. Há um adendo neste caso devido a presença de uma faixa de ônibus à esquerda da Av. Rio Branco, deixando o tamanho da área de espera ainda mais reduzido.

No período observado tanto carros, quanto pedestres, não invadiram a área. Se um carro ultrapassa a área delimitada, compreende quase todo o seu espaço.

C. Consolação x Paulista

Tratam-se de áreas estreitas que dividem o espaço com a faixa de ônibus. Proporcionalmente, as faixas de pedestre são bem maiores.

O fluxo tanto de pessoas como de motoristas é muito intenso, em alguns momentos não cabem todas as motocicletas na área de espera. Todas as faixas são semaforizadas, garantindo maior sensação de segurança ao pedestre.

A adesão as normas de trânsito pelos pedestres, é alta, e ocorre em maior quantidade na 1ª área sentido centro, por efeito do pedestre “cortar caminho” para realizar a travessia sentido Av. Paulista.

Acredita-se que o compartilhamento com o ônibus e o alto adensamento da área, conferem maior respeito à “Frente Segura”.

O *índice de adesão as normas*, pela área, é altíssimo, embora sofra a invasão de pedestres, que percorrem em direção ao ponto de ônibus local.

Os motociclistas se situam de forma correta em relação à faixa de pedestre. Para o veículo no espaço delimitado.

D. Av. Rebouças x Av. Brasil x Av. Schaumann

A área sentido Faria Lima, é a menos observada e a mais deteriorada. Embora haja placa indicativa, houve um recapeamento que apagou parte da sinalização no asfalto e não foi refeita. Devido a essa falha, a invasão de carros é constante.

✓ Todas as faixas de pedestre são semaforizadas.

Em dois momentos, ciclistas preferiram aguardar nos canteiros a se dirigirem a área de espera. Uma possibilidade para isso é o fato de se tratar de uma via de velocidade relativamente alta, fazendo com que os ciclistas se sintam vulneráveis ao “disputar” a linha de frente com veículos motorizados.

Na área advinda da R. Teodoro Sampaio sentido Av. Brasil, é onde há maior infração por parte dos carros.

A Av. Brasil sentido R. Teodoro Sampaio é a área mais extensa e a mais respeitada. As áreas dessa região praticamente não são invadidas por pedestres, uma hipótese é a alta velocidade das vias e o fato de serem vários cruzamentos simultâneos, o pedestre se sente inseguro para realizar travessias irregulares.

Um destaque importante é adesão do motociclista quanto a consciência da delimitação do espaço compartilhado com os ônibus.

Análise do estudo observacional

É possível afirmar que cada lugar tem uma dinâmica própria. Seja pelo fluxo de passantes, pela visibilidade sujeita à fiscalização ou a própria dimensão espacial de cada lugar. Embora o programa seja o mesmo, deve-se atentar para as particularidades de cada região.

Na R. Xavier de Toledo, por exemplo, a grande extensão da área pede maior sinalização voltada para os pedestres. No cruzamento da Av. Brasil, a falta da pintura completa no chão faz toda diferença e assim consequentemente.

Conclusões

Quanto às observações de campo conclui-se que cada cruzamento possui uma dinâmica própria que deve ser respeitada para melhor segurança dos usuários.

O projeto frente segura tem uma aprovação média de 93,2%. Quanto à idealização, os únicos adendos feitos foram quanto à cor, que poderia ser diferenciada ou quanto à segurança das bicicletas que não deveriam ficar na mesma linha de arranque das motos.

Pedestres, motociclistas e condutores em sua maioria aprovam o projeto; sendo que a maior crítica acabou ficando entre os próprios usuários e a falta de respeito que percebem entre si. Mostrando o quanto se está longe de um compartilhamento harmonioso no trânsito.

O projeto foi elogiado e muitos pediram sua ampliação.

Os maiores benefícios expostos entre os entrevistados foi o fato de a motocicleta não aguardar mais entre os veículos o que gerava insegurança tanto para os motociclistas como para os outros condutores e também a maior visibilidade para o pedestre.

Muitos respondentes citaram que eram necessárias pesquisas mais direcionadas para se saber da eficiência do projeto, principalmente se houve redução de acidentes.