

Pesquisa de opinião com usuários de ônibus e condutores de veículos (carros e motos)

Lilian Rose Freire

1. Introdução

A Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET-SP) tendo por objetivo priorizar a circulação dos ônibus intensificou a implantação das faixas e corredores de ônibus, as quais tinham como meta reduzir o tempo de viagem e proporcionar maior conforto ao usuário desse transporte, mas também com a pretensão futura de que com a melhora do transporte público houvesse uma migração dos condutores de veículos particulares para o ônibus, diminuindo assim o número de veículos nas ruas.

No início da intensificação da implantação, motoristas de veículos particulares tinham muitas dúvidas, entre elas, em qual momento e situação os corredores e faixas poderiam ser acessados; os trechos pontilhados eram julgados curtos; em frente a prédios comerciais que não tinham trechos pontilhados, o que fazer? Aliada às dúvidas existiam muitas críticas de que os carros perderiam espaço na via, os congestionamentos iriam se intensificar. Do outro lado os usuários de ônibus diziam que os carros, motos e bicicletas não estavam respeitando as faixas de ônibus.

Apesar de ter havido um momento de adaptação em que os agentes de trânsito (marronzinhos) estavam somente orientando e não ocorriam multas, foi grande a tensão entre os diversos usuários do trânsito até que houvesse a assimilação do comportamento e constatação de direitos e deveres.

Transcorrido um ano desde o início dessa intensificação da implantação, realizou-se pesquisa de opinião com condutores de veículos (carros e motos) e usuários de ônibus, tendo em vista conhecer a opinião desses usuários sobre a política; se haviam migrado de algum meio de transporte para o ônibus. Além de tentar identificar outros fatores, ligados à implantação, que tenham influenciado positiva ou negativamente no deslocamento diário.

2. Metodologia

Aplicação de questionários a usuários de ônibus

Foram aplicados 424 questionários a usuários de ônibus em cinco terminais da cidade:

- Terminal Vila Nova Cachoeirinha, 88 entrevistados;
- Sacomã, 89 entrevistados;
- Campo Limpo, 85 entrevistados;
- Grajaú, 87 entrevistados, e
- Parque Dom Pedro II com 75 entrevistados.

Aplicação de questionários a motociclistas e condutores de veículo de passeio

Os 416 questionários aplicados a condutores de veículos foram divididos entre condutores de motocicleta e condutores de veículos de passeio. Foram entrevistados 209 motociclistas em bolsões de estacionamento para motos na região central, nas Ruas Boa Vista, Mercado Municipal, Benjamin Constant, Rangel Pestana, Quintino Bocaiúva, Líbero Badaró e Liberdade; e, 207 condutores de veículos no estacionamento do Mercado Municipal – zona central da cidade, e em estacionamentos de zona azul nas proximidades das estações Ana Rosa e Liberdade do Metrô e na Praça Silvío Romero (Zona Leste).

O questionário aplicado para condutores de moto difere daquele aplicado para condutores de veículos de passeio em dois pontos: 1º) pela variável que questiona o risco de acidentes; e 2) pela variável sobre o espaço utilizado pelas motos para transitar entre os veículos.

A diferenciação entre os dois questionários foi efetuada após aplicação de pré-teste, onde se percebeu diferenças entre as respostas de condutores e motos e de veículos de passeio.

3. Principais resultados da pesquisa

3.1. Satisfação com a intensificação da implantação das faixas e corredores

Entrevistados 416 condutores de motos e veículos de passeios, 268 ou 65,53% responderam julgar a intensificação dos corredores e faixas exclusivas de ônibus como ótimas ou boas.

Tabela 1. Desde 2013 intensificou-se a implantação de faixas e corredores de ônibus. O que você achou de dessa iniciativa?

Condutores	Ótimo	Bom	total	%	Ruim	Péssimo	total	%	Total
Carro	27	105	132	63,77%	40	35	75	36,23%	207
Motociclistas	24	112	136	67,33%	37	29	66	32,67%	202
Σ Total	51	217	268	65,53%	77	64	141	34,47%	409
	268				141				
	65,53%				34,47%				100%

Gráfico 1. Opinião sobre a implantação dos corredores. Usuários de ônibus.



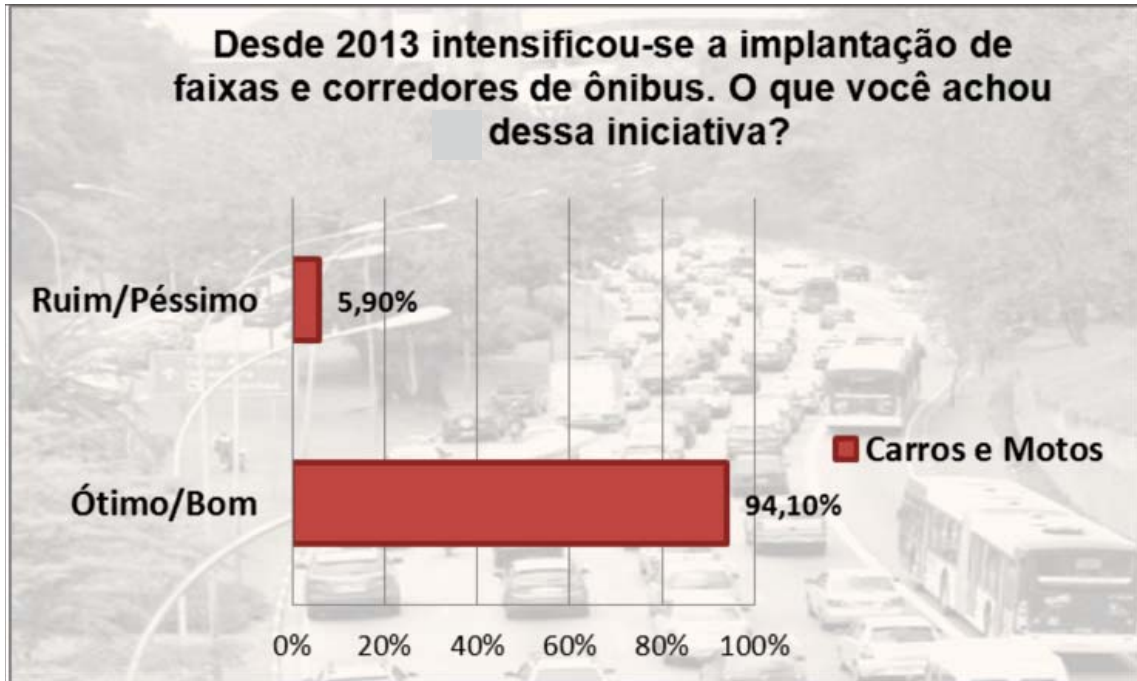
Entrevistados 424 usuários de ônibus em cinco terminais, 399 ou 94,10% dizem acharem a iniciativa da intensificação das faixas e corredores ótima ou boa.

Tabela 2. Desde 2013 intensificou -se a implantação de faixas e corredores de ônibus. O que você achou de dessa iniciativa?

Terminais	Ótimo	Bom	Total	%	Ruim	Péssimo	Total	%	Total
VI.Nv.Cachoeirinha	20	62	82	93,18%	4	2	6	6,82%	88
Campo Limpo	29	53	82	96,47%	2	1	3	3,53%	85
Grajaú	29	52	81	93,10%	4	2	6	6,90%	87
Sacomã	24	57	81	91,01%	4	4	8	8,99%	89
Parq. Dom Pedro	31	42	73	97,33%	1	1	2	2,67%	75
Σ Total	133	266	399	94,10%	15	10	25	5,90%	424
%	31,37	62,74	94,10		3,54	2,36			100%
Σ %	94,10%				5,90%				

Os usuários de ônibus são os mais satisfeitos com a implantação, por serem beneficiados diretamente. Porém, apesar de terem seu espaço diminuído nas vias, 65,53% dos condutores de veículos julgam a intensificação das implantações como boa e ótima.

Gráfico 2. Opinião sobre a implantação de corredores. Condutores.



3.2. Migração de algum meio de transporte para o ônibus

Tabela 3. Devido a implantação das faixas e corredores, você migrou de algum meio de transporte para o ônibus?

Condutores	Sim	%	Não	%	Total
Carro	27	13,04%	180	86,96%	207
Motociclistas	23	11,22%	182	88,78%	205
Σ Total	50	12,14%	362	87,86%	412
%	12,14%		87,86%		100%

Dos 27 condutores de carro que responderam terem mudado de algum veículo para ônibus, apenas 20 explicaram de qual modal migraram (18 de carro e 2 de metrô).

Dos 23 condutores de moto que responderam terem mudado de algum veículo para ônibus, apenas 18 explicitaram, sendo 13 de moto, 3 de carro e 2 de metrô.

Tabela 4. Devido à implantação das faixas e corredores, você migrou de algum meio de transporte para o ônibus?					
Terminais	Sim	%	Não	%	Total
VI.Nv.Cachoeirinha	23	26,14%	65	73,86%	88
Campo Limpo	15	17,65%	70	82,35%	85
Grajaú	19	21,84%	68	78,16%	87
Sacomã	19	21,35%	70	78,65%	89
Parq. Dom Pedro	30	40,00%	45	60,00%	75
Σ Total	106	25,00%	318	75,00%	424
%	25,0%		75,0%		100%

Dos 106 dos usuários de ônibus que citaram terem mudado de algum tipo de veículo para ônibus(correspondendo a 25% do total), 47 responderam objetivamente, sendo que 18 migraram do carro, 16 do metrô, 7 do trem, 5 de moto e 1 de bicicleta.

3.3. Frequência de utilização de ônibus pelos condutores

Durante a semana, tanto condutores de motocicleta quanto de carro usam majoritariamente seus veículos de transporte pessoal. 63,7% citam não fazer utilização do ônibus como meio de transporte, e 22,33% dizem o utilizar ocasionalmente.

Tabela 5. Frequência de uso do ônibus

Condutores	Diariamente		Ocasionalmente		Finais de semana		Na semana		Não utilizaram		Total
Carros	13	6,53%	48	24,12%	3	1,51%	19	9,55%	116	58,29%	199
Motociclistas	4	1,96%	42	20,59%	7	3,43%	10	4,90%	141	69,12%	204
Σ Total	17	4,22%	90	22,33%	10	2,48%	29	7,20%	257	63,77%	403
%	4,22%		22,33%		2,48%		7,20%		63,77%		100%

Quanto à frequência com que utilizam seu veículo pessoal durante a semana, 78,59% alegam utilizar diariamente

Tabela 6. Frequência do uso do veículo pessoal

Condutores	Diariamente		Ocasionalmente		Finais de semana		Na semana		Não utilizaram		Total
Carros	146	71,22%	12	5,85%	14	6,83%	26	12,68%	7	3,41%	205
Motociclista	177	85,92%	7	3,40%	8	3,88%	13	6,31%	1	0,49%	206
Σ Total	323	78,59%	19	4,62%	22	5,35%	39	9,49%	8	1,95%	411
%	78,59%		4,62%		5,35%		9,49%		1,95%		100,00%

3.4. Usuários de ônibus avaliam fatores relacionados

A tabela a seguir compreende a quantidade de usuários de ônibus que avaliaram situações referentes ao transporte coletivo. Percebe-se que somente um item gerou indefinição, sendo que a avaliação ocorreu de acordo com o critério: "1" discordo plenamente e "5" concordo plenamente.

Tabela 7. Total de respostas de usuários de ônibus de todos terminais

Usuários de ônibus	1	%	2	%	3	%	4	%	5	%	Total	%
Há necessidade do aumento de corredores e faixas de ônibus.	27	6,38	20	4,73	20	4,73	75	17,73	281	66,43	423	100
Em função da velocidade do ônibus, o estresse diminuiu.	69	16,27	35	8,25	44	10,38	108	25,47	168	39,62	424	100
Há invasão de outros veículos nas faixas exclusivas e corredores.	57	13,48	43	10,17	28	6,62	69	16,31	226	53,43	423	100
Utilizo mais ônibus com a implantação das faixas e corredores.	61	14,52	25	5,95	37	8,81	63	15,00	234	55,71	420	100
Os ônibus continuam lotados.	17	4,04	14	3,33	9	2,14	71	16,86	310	73,63	421	100
A viagem ficou mais rápida com as faixas exclusivas e corredores	23	5,48	17	4,05	28	6,67	103	24,52	249	59,29	420	100
Há muito tempo de espera nos pontos e plataformas de ônibus.	91	21,72	32	7,64	42	10,02	119	28,40	135	32,22	419	100
Com a implantação das faixas e corredores, a previsão de chegada atende a expectativa.	65	15,44	30	7,13	36	8,55	110	26,13	180	42,76	421	100
A faixas e corredores reduzem o espaço de outros veículos na via.	126	29,93	43	10,21	32	7,60	86	20,43	134	31,83	421	100
Mais ônibus estão circulando.	79	18,68	41	9,69	44	10,40	88	20,80	171	40,43	423	100
O número de ônibus na frota precisa aumentar.	22	5,21	15	3,55	11	2,61	49	11,61	325	77,01	422	100

Ao mesmo tempo em que o usuário aprova a implantação dos corredores, (querendo inclusive intensificação dessas implantações que trouxeram como benefícios: menor estresse causado pela espera; menor tempo de viagem; previsão do horário de chegada ao local de destino e maior circulação de ônibus), percebem, também, que melhorias ainda precisam ser feitas às suas expectativas, como diminuir a lotações dos ônibus e o tempo de espera nos pontos e plataformas; para que isso ocorra é necessário um aumento na frota de ônibus. Percebem,

ainda, que outros veículos invadem os corredores e faixas exclusivas, mas há uma indefinição ao responderem se outros veículos perderam espaço na via.

Apenas no terminal Sacomã o desenho dos números teve mudança significativa, 45% discordam da existência de mais ônibus circulando. [Ver tabela anexa no fim da pesquisa].

3.5. Condutores de veículos e motos avaliam fatores relacionados

Tabela 8. Respostas condutores de veículos de passeio

Qualifique numa escala de 1 a 5, onde 1 = Discordo plenamente; e 5= Concordo plenamente.												
Afirmações	1	%	2	%	3	%	4	%	5	%	Média	Total
Houve mudança no meu trajeto por causa das faixas e corredores.	96	46,38%	23	11,11%	5	2,42%	32	15,46%	51	24,64%	2,61	207
Para o trânsito, foi uma iniciativa positiva separar os ônibus dos outros veículos.	41	19,81%	17	8,21%	4	1,93%	38	18,36%	107	51,69%	3,74	207
O estresse aumentou com os corredores e faixas exclusivas.	71	34,30%	24	11,59%	6	2,90%	21	10,14%	85	41,06%	3,12	207
O trânsito ficou mais ordenado/organizado	74	35,92%	23	11,17%	13	6,31%	38	18,45%	58	28,16%	2,92	206
Há necessidade da expansão de faixas e corredores.	81	39,32%	8	3,88%	7	3,40%	34	16,50%	76	36,89%	3,08	206
Há fiscalização de agentes de trânsito suficiente nas faixas e corredores.	113	55,39%	31	15,20%	11	5,39%	11	5,39%	38	18,63%	2,17	204
Com a implantação das faixas e corredores, consigo prever melhor meu horário de chegada.	111	53,62%	16	7,73%	10	4,83%	28	13,53%	42	20,29%	2,39	207
Utilizo mais ônibus com a implantação das faixas e dos corredores.	145	70,05%	17	8,21%	10	4,83%	11	5,31%	24	11,59%	1,8	207
Número de respostas												207

Majoritariamente os condutores de veículos de passeio se posicionaram (discordando ou concordando) das afirmações, sendo poucos aqueles que se mantiveram neutros ou não souberam se posicionar.

57,49% dos condutores de veículos de passeio respondentes dizem não terem necessitado fazer mudanças em seu trajeto por conta da implantação das faixas e corredores.

As respostas foram divididas nas três variáveis seguintes:

Estresse: 45,89% alegam não ter tido aumento de estresse devido à implantação e 51,20% afirmam ter sofrido aumento.

Expansão de faixas e corredores: 43,20% discordam que haja necessidade de expansão, já 53,39% concordam com a necessidade de expansão.

Implantação deixou trânsito mais organizado: 47,09% julgam que a implantação não deixou o trânsito mais organizado e 46,61% acham que sim.

Em outras três variáveis os respondentes mantêm o consenso na maioria das respostas:

- Sentem que há **insuficiência de fiscalização** nas faixas e corredores: (70,59%);
- Não conseguem **prever seu horário de chegada ao destino**: (61,35%); e,
- Não passaram a **utilizar mais ônibus depois da implantação**: (78,26%).

Mas, apesar das dúvidas e certezas apresentadas pelos condutores de veículos, 70,05% concordam ter sido uma iniciativa positiva separar os ônibus dos outros veículos. Uma justificativa apresentada foi o risco de acidentes que os ônibus causam, "pois eles acionam a seta e 'já entram", ou 'entram' sem acionar a seta".

Tabela 9. Respostas de condutores de moto

Qualifique numa escala de 1 a 5, onde 1 = Discordo plenamente; e 5= Concordo plenamente.												
Afirmações	1	%	2	%	3	%	4	%	5	%	Média	Total
Houve mudança no meu trajeto por causa das faixas e corredores.	94	44,98%	15	7,18%	9	4,31%	37	17,70%	54	25,84%	2,72	209
Para o trânsito, foi uma iniciativa positiva separar os ônibus dos outros veículos.	29	13,94%	11	5,29%	7	3,37%	50	24,04%	111	53,37%	3,98	208
O estresse aumentou com os corredores e faixas exclusivas.	63	30,14%	21	10,05%	13	6,22%	40	19,14%	72	34,45%	3,18	209
O risco de acidentes aumentou com a implantação de faixas e corredores.	68	32,85%	16	7,73%	15	7,25%	30	14,49%	78	37,68%	3,16	207
O trânsito ficou mais ordenado/organizado	65	31,40%	21	10,14%	16	7,73%	44	21,26%	61	29,47%	3,07	207
Houve diminuição do espaço entre os veículos com a implantação de faixas exclusivas e corredores.	22	10,63%	11	5,31%	6	2,90%	28	13,53%	140	67,63%	4,22	207
É necessário implantação de mais faixas exclusivas e corredores de ônibus pela cidade.	70	33,82%	21	10,14%	16	7,73%	36	17,39%	64	30,92%	3,01	207
Há fiscalização de agentes de trânsito suficiente nas faixas e corredores.	112	54,11%	15	7,25%	12	5,80%	15	7,25%	53	25,60%	2,43	207
Com a implantação das faixas e corredores, consigo prever melhor meu horário de chegada.	97	46,63%	14	6,73%	20	9,62%	25	12,02%	52	25,00%	2,62	208
Utilizo mais ônibus com a implantação das faixas e dos corredores.	164	78,85%	4	1,92%	6	2,88%	13	6,25%	21	10,10%	1,67	208
número de respostas											209	

Das cinco variáveis apresentadas aos condutores de motocicletas os percentuais de respostas de concordância e não concordância ficaram divididos:

- Necessidade de mudança de trajeto devido à implantação de faixas e corredores: 52,16% dizem não ter tido necessidade de alterar seu trajeto, enquanto 43,54% precisaram fazer alterações.
- Aumento de estresse em decorrência da implantação: 40,19% dizem não ter sofrido de estresse, enquanto 53,59% alegam ter se estressado mais.

- Acentuação do risco de: 40,58% acham que não houve aumento no risco de acidentes devido a implantação. 52,17% acham que houve.
- Organização do trânsito: 41,54% dizem que o trânsito não ficou mais organizado, enquanto 50,73% acham que o trânsito está mais organizado.
- Necessidade de implantação de mais faixas e corredores: 43,96% discorda da necessidade de implantação de mais faixas e corredores, enquanto 48,31% concordam que há necessidade de maior número de faixas e corredores.

As respostas igualmente divididas nessas cinco variáveis apresentadas acima mostram quanto, ainda, as faixas e corredores estão longe de ser um consenso até entre condutores de uma mesma categoria. Somente o acompanhamento através de pesquisas longitudinais poderão acompanhar a consolidação deste perfil.

81,16% dos condutores de motocicletas concordam que houve diminuição de espaço entre os veículos depois da implantação de faixas e corredores.

61,36% percebem que não há fiscalização suficiente nas faixas e corredores.

53,36% dizem não conseguir prever seu horário de chegada ao destino.

80,77% alegam que não tem migrado das motos para o ônibus.

Mas, ainda assim 77,41% julgam que foi uma iniciativa positiva separar o ônibus dos demais veículos. Os motociclistas alegam que os ônibus nas vias representam alto risco de acidente.

3.6. Resultado total de afirmações em comum feitas a condutores de motocicletas e veículos de passeio.

Tabela 10. Na soma dos condutores [motos e veículos de passeio].

Qualifique numa escala de 1 a 5, onde 1 = Discordo plenamente; e 5 = Concordo plenamente.

Afirmações	1	%	2	%	3	%	4	%	5	%	Média	Total
Houve mudança no meu trajeto por causa das faixas e corredores.	190	45,67	38	9,13	14	3,37	69	16,59	105	25,24	2,67	416
Para o trânsito, foi uma iniciativa positiva separar os ônibus dos outros veículos.	70	16,87	28	6,75	11	2,65	88	21,20	218	52,53	3,86	415
O estresse aumentou com os corredores e faixas exclusivas.	134	32,21	45	10,82	19	4,57	61	14,66	157	37,74	3,15	416
O trânsito ficou mais ordenado/organizado	139	33,66	44	10,65	29	7,02	82	19,85	119	28,81	3,00	413
Há necessidade da expansão de faixas e corredores.	151	36,56	29	7,02	23	5,57	70	16,95	140	33,90	3,05	413
Há fiscalização de agentes de trânsito suficiente nas faixas e corredores.	225	54,74	46	11,19	23	5,60	26	6,33	91	22,14	2,30	411
Com a implantação das faixas e corredores, consigo prever melhor meu horário de chegada.	208	50,12	30	7,23	30	7,23	53	12,77	94	22,65	2,51	415
Utilizo mais ônibus com a implantação das faixas e dos corredores.	309	74,46	21	5,06	16	3,86	24	5,78	45	10,84	1,73	415

No total de condutores, não houve divergências quando apresentados os resultados separadamente.

73,73% do total julgaram que a separação dos ônibus dos outros veículos foi positiva.

65,93% julgaram que não há fiscalização suficiente; 57,35% não consegue prever o horário de chegada ao destino e 79,52% não está utilizando mais ônibus após a implantação das faixas e corredores.

3.7. Sugestões dos usuários de ônibus referente à implantação dos corredores e faixas

Tabela 11. Sugestões usuários de ônibus.

Sugestão	Respondentes	%
Melhoria na infraestrutura	30	24,19%
Mais ônibus	24	19,35%
Mais fiscalização	19	15,32%
Modernização da frota	10	8,06%
Maior previsibilidade	9	7,26%
Mais respeito e educação	5	4,03%
Mais sinalização	5	4,03%
Menor tempo de espera	5	4,03%
Continuar implantações	3	2,42%
Mais segurança	3	2,42%
Ar condicionado	2	1,61%
Mais informações	2	1,61%
Menos vans	2	1,61%
Voltar modelo antigo	2	1,61%
Mais metrô	1	0,81%
Mais rodízio	1	0,81%
Ônibus 24 horas	1	0,81%
TOTAL	124	100,00%

Dos 424 usuários de ônibus, 124 deixaram sugestões para a melhoria do sistema, sendo os cinco itens mais citados: melhoria de infraestrutura, maior quantidade de ônibus, mais fiscalização quanto à invasão de outros veículos nas faixas e corredores, modernização da frota e maior previsibilidade no horário de chegada ao destino.

Conclusões

As principais conclusões pretendem dar conta da questão:

“Qual o impacto dos corredores e faixas exclusivas de ônibus no deslocamento diário de seus usuários”?

A implantação dos corredores e faixas exclusivas em São Paulo, promovendo segregação física dos ônibus dos demais veículos, representa a valorização do transporte público e respeito a seus usuários.

A melhoria na estrutura dos corredores foi percebida pelos usuários - nas plataformas de parada, chão de concreto e agilidade no itinerário. Quem gerencia os corredores vê esta melhor estrutura como meta global a ser atingida.

A fiscalização é apontada como insuficiente, e relatada como deficitária em localidades mais periféricas. Sua falta acarreta atrasos e transtornos devido ao não respeito de muitos veículos quanto aos corredores. Gerenciadores dos corredores relatam que a tecnologia para fiscalizar é eficiente e há esforços dos envolvidos para que haja diminuição no número de infrações.

Muitos usuários citam a “falta de educação” como fator impactante no funcionamento das faixas e corredores, como por exemplo pedestres que se aproveitam de corredores e faixas vazias para atravessar, condutores (passeio, motociclistas, ônibus e ciclistas) que não seguem o CTB e acabam por influir negativamente na ordenação do trânsito da cidade.

A comodidade dentro do ônibus é um dos itens mais criticados pelos usuários e usado como justificativa pelos condutores para não migrarem para o ônibus. “O ônibus continua lotado”.

Os taxistas são favoráveis à implantação dos corredores e quanto as faixas exclusivas colocam restrições. Consideram que o modelo adequado é quando estão, preferencialmente, à esquerda não dificultando o acesso de outros veículos que adentram de ruas adjacentes à direita. Percebem que trouxeram benefícios aos usuários de ônibus, em relação a economia do tempo de percurso. Porém, sua maior aspiração é para que o táxi seja visto como um transporte de benefício público e possa usufruir dos benefícios que faixas e corredores oferecem.

Os condutores de ônibus são unânimes na aprovação de corredores e faixas exclusivas para ônibus. Citam que a implantação foi benéfica para os usuários e para a categoria de motoristas de ônibus pois melhorou as condições de trabalho, o que gerou ganho de qualidade de vida, com menor estresse e tempo para descanso e refeições.

Comentam que muitos de seus passageiros são novos, pois migraram de carros, trem e metrô, em busca de menor tempo de deslocamento. Apesar de relatarem muitos problemas de infraestrutura que ainda precisam ser considerados, como comprimento dos ônibus biarticulados, largura dos ônibus dentro de faixas estreitas, invasão de outros usuários nos corredores, espaço para conversões; mesmo com muitos problemas, a implantação foi positiva e esperam que continue sua ampliação.

Os usuários de ônibus, 94,10% dos entrevistados julgam a iniciativa de implantação como boa ou ótima, 25% dos respondentes alegam ter migrado de algum outro veículo para o ônibus. Majoritariamente utilizam mais ônibus depois das implantações, menor estresse, percebem que a viagem ficou mais rápida e conseguem prever o horário de chegada ao destino. Percebem que há maior número de ônibus circulando, mas julgam que ainda é necessário ampliação da frota. Como melhorias do sistema de transporte de ônibus sugerem melhor infraestrutura, inclusive com sinalização, informação e melhor segurança; mais ônibus e modernização da frota, além de intensificação da fiscalização aos veículos que invadem as faixas.

Os condutores de veículos, que no início das implantações eram os que mais previam pontos negativos nas implantações de faixa e corredores, alegando perda de espaço, hoje 63,77% deles respondem que julgam as implantações boas ou ótimas e 53,39% concordam com a necessidade de expansão. 57,49% deles mudaram seu percurso, mas majoritariamente continuam utilizando seu veículo, 71,22% deles dizem usar seu veículo particular diariamente.

Os motociclistas percebem que foi uma boa iniciativa separar os ônibus dos demais veículos, porém dizem que o espaço entre os carros diminuiu o que elevou o risco de acidentes com a categoria. 67,33% dos motociclistas entrevistados dizem que a implantação das faixas e corredores foi uma boa ou ótima iniciativa. E, 85,92% usam seu veículo particular diariamente.

Do estudo, percebe-se que condutores de veículos de passeio, motos, táxis, ônibus e os usuários de ônibus discorrem sobre benefícios e pontos que necessitam serem melhorados em relação à intensificação da implantação dos corredores. Problemas de infraestrutura e compartilhamento do espaço estão entre os mais citados, mas todas as categorias que participaram da pesquisa foram favoráveis e sensíveis a melhora que os corredores geram para a solução de um trânsito mais saudável e consequente relação a benefícios na qualidade de vida.

NOTAS

Empresas de ônibus que liberaram seus funcionários:

- Viação Cidade Dutra
- Transpass
- Via Sul
- Santa Brígida
- Express
- Sambaíba
- Campo Belo II
- VIP

Organização de taxistas:

- Sindicato dos taxistas autônomos de São Paulo
- Simtetáxis – Sindicato dos Motoristas e trabalhadores nas empresas de táxi no Município de São Paulo.
- Adetax – Assoc. das Empresas de táxis da frota do Município de São Paulo
- Cooperativa Rádio Táxi Vermelho e Branco
- Cooperativa Cooperluxo
- Artasp – Assoc. das Rádio-táxis de São Paulo
- Ponto de Táxi 606 – Assoc. dos motoristas de táxi comum - Congonhas

Referências bibliográficas

CHURCHILL JR., Gilbert A; BROWN, Tom J.; SUTER, Tracy A. Pesquisa básica de Marketing. Tradução: Rodney de Souza Nascimento. São Paulo: Cengage Learning, 2011.

MALHORTA, Naresh K. Pesquisa de Marketing: foco na decisão. 3ª edição. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2011.

GONDIM, Sônia Maria Guedes. Grupos focais como técnica de investigação qualitativa: desafios metodológicos. Paideia, 12(24), p. 149-161, 2003.

____VEIGA, Luciana. A utilização de métodos qualitativos na Ciência Política e no Marketing Político. Opinião Pública, Campinas, vol. VII, n. 1, 2001, p. 1-15.

NASCIMENTO, Eder Bruno Cavalcanti do. Grupos focais: um método de investigação em pesquisa qualitativa. Acessado em julho de 2016. Sítio: <http://www.administradores.com.br/producao-academica/grupos-focais-um-metodo-de-investigacao-em-pesquisa-qualitativa/6737/>

SÃO PAULO (município). Secretaria Municipal de Transporte. Portaria nº 019 de 05 de abril de 2014.

SÃO PAULO (município). Secretaria Municipal de Transporte. Portaria nº 071 de 12 de setembro de 2014.

SÃO PAULO (município). Secretaria Municipal de Transporte. Portaria nº 084 de 29 de setembro de 2016.

ANEXOS

ANEXO 1 - Resultados por terminal de ônibus

Sendo 1 = discordo plenamente e 5 = concordo plenamente