

SP 01/09/87

NT 122/87

Avaliação de Obediência à Sinalização – Estacionamento Proibido

Yoshie Kawano

Introdução

Esta Nota Técnica constitui um resumo do relatório *Avaliação de Obediência à Sinalização - Estacionamento Proibido*, elaborado no início deste ano pelo PAP - Pesquisa e Avaliação de Projetos da Gerência de Transportes Urbanos - TRU.

O trabalho teve por objetivo quantificar e avaliar o comportamento dos motoristas diante da sinalização que restringe o estacionamento, ou seja: placas de proibido estacionar, proibido estacionar em períodos determinados, faixas amarelas em pontos de ônibus, faixas amarelas nas esquinas e faixas exclusivas de ônibus com placas de proibido estacionar.

Para esta pesquisa procurou-se definir uma rota formada por vias de diferentes características e funções e que apresentasse este conjunto de sinalização de estacionamento proibido. Com este objetivo percorreu-se, aleatoriamente, algumas áreas da cidade e optou-se finalmente pela rota composta pelas seguintes vias: Rua dos Pinheiros, Rua Joaquim Antunes, Rua Groenlândia, Av. Brig. Luís Antonio, Rua Estados Unidos, Av. Rebouças, Rua Henrique Schaumann, Rua Teodoro Sampaio e Rua Cardeal Arcoverde.

Uma vez selecionada a área, efetuou-se o levantamento e mapeamento de toda a sinalização existente e uma estimativa da capacidade total das quadras, em termos de vagas para estacionamento ao meio-fio, descontando as guias rebaixadas.

A pesquisa de campo foi realizada no dia 18 de abril de 1986, percorrendo-se 3 vezes a rota, a primeira dentro de período de pico da manhã, a segunda no período de entre picos e a terceira, no período do pico da tarde.

Durante o percurso anotava-se para cada quadra: número de carros estacionados segundo o tipo de sinalização, número de carros estacionados na calçada, carros estacionados em fila dupla e se foi verificada a presença da fiscalização no local.

Principais Resultados

* Placas de Proibido Estacionar

Os dados da pesquisa mostram que as placas de estacionamento proibido (proibido estacionar e proibido estacionar com horário) via de regra, não são obedecidas pelos motoristas paulistanos. Na rota pesquisada, não existe estacionamento irregular apenas nos corredores de grande fluxo de veículos como é o caso da Av. Rebouças e nas faixas exclusivas de ônibus (com placas de proibido estacionar) da Rua Teodoro Sampaio, Rua Cardeal Arcoverde e Av. Brigadeiro Luís Antonio. Nas demais vias, com exceção das Ruas Groenlândia e Estados Unidos (nos trechos com placas de estacionamento proibido), os percentuais de desobediência atingem no decorrer do dia, níveis que oscilam de 50 a 100%, conforme pode-se observar na Tabela 1.

Embora a desobediência seja constatada durante todo o dia, ela assume maior proporção no período da tarde, quando comparada ao período da manhã.

Vale ressaltar que durante os três períodos pesquisados não se verificou a presença de fiscalização no local.

Tabela 1 - Número de Quadras com Placas de Estacionamento Proibido e Estimativa da Porcentagem Desta Área Ocupada Irregularmente, Conforme o Horário.

Tipo de Sinalização	Vias	N.º de Quadras com Placas				% da área com placas ocupadas irregularmente		
		Total	Ocupadas Irregularmente			08/09 hs	15/17 hs	17/19 hs
			08/09 hs	15/17 hs	17/19 hs			
Proibido Estacionar*	R. Joaq. Antunes/Groenlândia	19	08	09	05	42	46	33
	R. EUA	25	08	08	11	17	39	39
	R. Henrique Schaumann	01	01	01	01	100	97	100
	R. dos Pinheiros	06	06	06	06	52	95	78
Proibido Estacionar com Horário	R. Joaq. Antunes/Groenlândia	06	03	04	04	20	68	70
	R. EUA	07	05	05	04	56	52	52
	R. Teod. Sampaio	09	07	08	08	69	82	77
	R. C. Arcoverde	20	19	17	20	56	74	77
	R. Teodoro Sampaio	09	07	08	08	69	82	77

* Estas placas aparecem também na Av. Rebouças e nas faixas exclusivas de ônibus da R. Teodoro Sampaio, R. Cardeal Arcoverde e Av. Brig. Luís Antonio, onde não se verificou veículos estacionados.

Fonte: Avaliação de Obediência à Sinalização - Estacionamento Proibido PAP/TRU - 1986.

Tabela 2 - Número de Carros Estacionados nas Faixas Amarelas e Calçadas

Tipo de Sinalização	Vias	N.º de Faixas/Pontos/Quadras Ocupadas			N.º de Carros Estacionados		
		08/09 hs	15/17 hs	17/19 hs	08/09 hs	15/17 hs	17/19 hs
Faixas Amarelas nas Esquinas	R. dos Pinheiros (3 pontos)	--	02	02	00	04	02
	R. Groenlândia (10 faixas)	02	02	02	06	06	06
Faixas Amarelas nos Pontos de Ônibus	R. dos Pinheiros (3 pontos)	--	02	02	00	04	02
	R. Henrique Schaumann (2 pontos)	02	02	02	06	06	06
Calçadas	R. dos Pinheiros (18 quadras)	03	04	10	05	10	22
	R. Groenlândia (28 quadras)	01	04	06	03	12	12
	Av. Brig. Luís Antonio (15 quadras)	01	08	07	01	20	13
	Rua EUA (32 quadras)	04	16	13	04	38	41
	Av. Rebouças (06 quadras)	02	02	01	03	03	03
	R. Henrique Schaumann (03 quadras)	01	02	01	05	13	03
	R. Teodoro Sampaio (17 quadras)	03	01	06	04	02	08
	Rua Cardeal Arcoverde (37 quadras)	04	07	05	04	11	07

Obs.: As faixas amarelas nas esquinas comportam 2 carros e as faixas amarelas nos pontos de ônibus, 3 carros.

Fonte: Avaliação de Obediência à Sinalização - Estacionamento Proibido PAP/TRU - 1986.

* Faixas Amarelas nas Esquinas

Na rota pesquisada existem faixas amarelas nas esquinas apenas nas Ruas Pinheiros e Groenlândia. Conforme observa-se na Tabela 2, as faixas da Rua dos Pinheiros estão totalmente ocupadas no período da tarde, ao passo que na Rua Groenlândia, esta ocupação é reduzida.

* Faixas Amarelas nos Pontos de Ônibus

Apenas a Rua Henrique Schaumann e Rua dos Pinheiros têm faixas amarelas nos pontos de ônibus. Os dois pontos da Rua Henrique Schaumann apresentam toda a sua extensão ocupada durante o dia e os três pontos da Rua dos Pinheiros, ocupação parcial no período da tarde. Isto significa que o ônibus atua como elemento inibidor do estacionamento irregular apenas nas vias que apresentam "faixas exclusivas"; nas demais, existem veículos estacionados mesmo nos locais destinados aos seus pontos de parada.

* Calçadas

Observou-se carros nas calçadas em todas as vias pesquisadas, inclusive naquelas onde não se verificou estacionamento irregular no meio-fio (Av. Rebouças e faixas exclusivas de ônibus da Rua Teodoro Sampaio, Rua Cardeal Arcoverde e Av. Brigadeiro Luís Antonio), o que indica que não existe "receio" pela fiscalização e sim uma consciência, por parte dos motoristas, de que o estacionando seus veículos junto ao meio-fio em vias com grande volume de tráfego provocam congestionamento e, em faixas exclusivas de ônibus, se não chegar a tanto, ainda assim causam bastante transtorno ao trânsito.

Yoshie Kawano - TRU/PAP
Socióloga