



SUMÁRIO EXECUTIVO

**TRAVESSIA DO EIXÃO
PESQUISA 156**



A pesquisa "Travessia do Eixão contou com duas etapas. A Etapa 1 foi a caracterização do uso das passagens, feita com pesquisa de campo, observação e entrevista. A segunda etapa, aqui apresentada, foi feita pela Central telefônica 156 e buscou compreender a percepção do morador da vizinhança expandida do Eixo Rodoviário, já que sua opinião tem sido, ao longo do tempo, importante balizador das decisões sobre alternativas propostas para controle da velocidade do tráfego no Eixão, bem como para a priorização de investimentos em travessias de pedestres, sejam faixas de pedestres, semáforos ou passagens subterrâneas.

O Eixo Rodoviário (Eixão) é uma rodovia que cruza Brasília na direção Norte-Sul como um dos elementos estruturadores da forma urbana da Capital Federal. Juntamente com os Eixos paralelos L e W (Eixinhos), desde a origem da cidade formam uma barreira entre as porções leste e oeste do Plano Piloto. Entender como e porquê as pessoas atravessam essas vias é o objetivo do estudo "Travessia do Eixão". Na primeira etapa da pesquisa, foram contabilizadas mais de 25 mil pessoas em 15 dias de trabalho de campo, que utilizam 16 passagens subterrâneas simples, complementadas na Asa Sul por 6 passagens vinculadas às estações de metrô e uma passagem superficial na 116/216 Norte. Apesar da passagem subterrânea ser uma infraestrutura de conexão local entre quadras a uma distância não superior a 200 metros, destaca-se que apenas 12% dos usuários contabilizados na pesquisa são moradores do Plano Piloto.

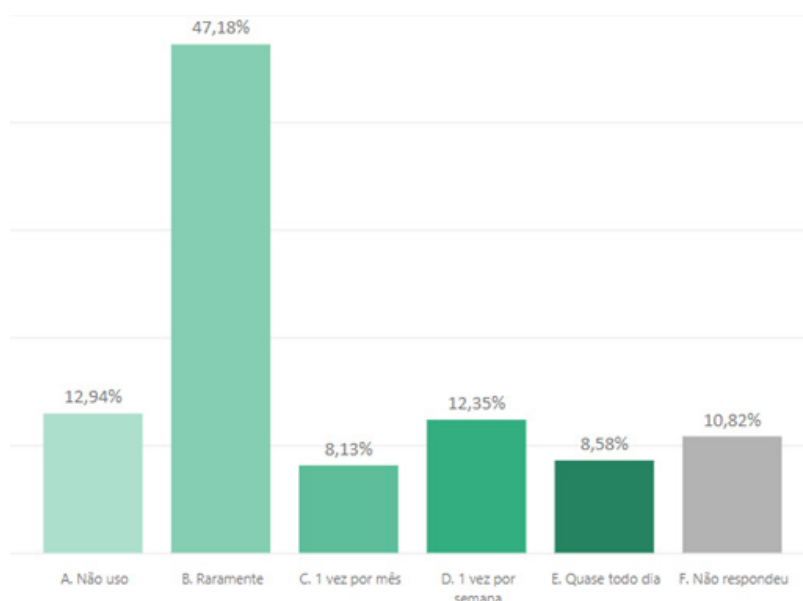
Foram então realizadas 25.418 ligações que ocorreram em janeiro, fevereiro e maio de 2023, com moradores localizados nas Quadras 100, 200, 300 e 400 das Asas Sul e Norte (79,64%), além de outras quadras (20,36%), totalizando 2.412 formulários válidos. As ligações foram feitas para pessoas constantes da base de dados do Canal 156 - Central de Atendimento ao Cidadão-, da CODHAB, e do DETRAN.

Principais resultados:

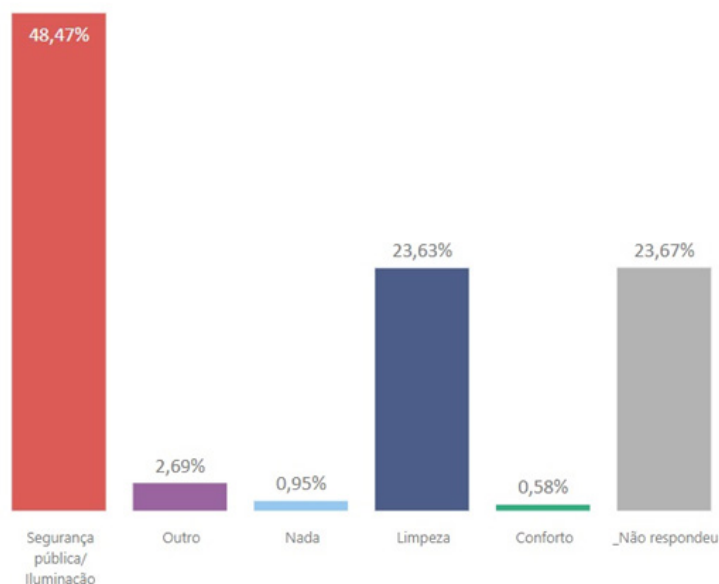
- 52,24% mulheres e 47,76% homens,
- 34,38% dos entrevistados com idade entre 45 a 59 anos e 27,54% na faixa de 35 a 44 anos

Principais resultados:

- Alto índice de aprovação do Eixão do Lazer como espaço de lazer e fruição da população, tanto na Asa Norte como na Asa Sul: 94,03% afirmam ter frequentado o Eixão do Lazer em algum momento e o mesmo percentual se manifesta de maneira positiva quanto à realização da iniciativa.
- Baixa utilização das passagens subterrâneas: 47,18% afirmaram utilizá-las apenas raramente, enquanto 12,35% afirmaram a utilização uma vez por semana e apenas 8,58% as utilizam diariamente.



- Baixo interesse em utilizar as passagens subterrâneas: 75,96% dizem não saber se gostariam de utilizá-las.
- 91,05% dos entrevistados responderam que acreditam que outras pessoas de sua vizinhança utilizariam as passagens subterrâneas se elas fossem diferentes.
- 51,37% dos entrevistados afirmam que a segurança para evitar acidentes de trânsito é o principal elemento que os agrada nas passagens.
- 48,47% dos entrevistados mencionaram a falta de segurança pública e problemas de iluminação como aspectos que mais desagradam nas passagens subterrâneas.



- Baixo índice de motivação para uso das passagens subterrâneas para atividades cotidianas: 27% dos entrevistados utilizaram as passagens subterrâneas para ir ao comércio e outros 27% para ir ao Eixão do Lazer.
- 66,46% frequentam ou realizam atividades fora das quadras em que residem e 23% utilizam o carro para atividades próximas.
- Pouca receptividade a estímulos para uso das passagens subterrâneas: 21,68% afirmaram que ter uma travessia segura seria o principal estímulo à utilização; 4,48% dos entrevistados afirmaram que nada os incentivaria a ir a pé a esses lugares e 71,42% alegaram “não saber” (hipótese de enviesamento em função da deseabilidade social, para não arcarem com a resposta “nada”).

Conclusões:

- Pouco interesse dos moradores das quadras do Plano Piloto por essa infraestrutura, identificado no baixo índice de respostas acerca de mecanismos para melhorar a utilização das travessias.
- Alta dependência do veículo mesmo frente a medidas de rotatividade ou cobrança de estacionamentos: mais da metade dos entrevistados informa não deixar o veículo para seus deslocamentos nas proximidades mesmo com a adoção das medidas de cobrança de estacionamento.

- Resistência a cenários futuros aventados na pesquisa, tanto sobre a redução da velocidade no Eixão quanto à possibilidade de introdução de semáforos no Eixão, enviesada pela priorização do veículo motorizado para os deslocamentos em detrimento da mobilidade ativa e vivência limitada nesses espaços e desconhecimento sobre quem os utiliza diariamente.
- Necessidade de abordagem mais abrangente e inclusiva, envolvendo a comunidade local em discussões e campanhas de esclarecimento e projetos de urbanismo que tornem as passagens subterrâneas mais atraentes e seguras.

Ficha Técnica

Concepção do estudo:

- Renata Florentino de Faria Santos (IPEDF Codeplan),
- Wilde Cardoso Gontijo Junior (Andar a Pé - o movimento da gente),
- Gabriela Tenório (CEEP/UnB),
- Benny Schvasberg (UnB),
- Bruno Terra (Secretaria de Mobilidade até janeiro de 2023)

Delimitação da amostra e definição de pesos amostrais - Coordenação de Estatística - IPEDF Codeplan

- Frederico Lara de Souza e Érica Lima Ambrósio

Tabulação de dados - Núcleo de Pesquisas Socioeconômicas - IPEDF Codeplan

Checagem dos Resultados - Coordenação de Estudos e Avaliação de Políticas Socioeconômicas - IPEDF Codeplan

- João Pedro Cardoso Dias e Alisson Carlos da Costa Silva

Análise/interpretação de dados e redação do relatório - Coordenação de Estudos Territoriais - IPEDF Codeplan

- Anamaria de Aragão C. Martins e Larissa Carvalho de Carvalho (COET - IPEDF Codeplan),
- Wilde Cardoso Gontijo Júnior (Andar a Pé - Pesquisador Colaborador),
- Gabriela de Souza Tenório (CEEP/UnB - Pesquisadora Colaboradora)

Diagramação

Mauro Moncaio