

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO  
ESCOLA DE ENGENHARIA DE SÃO CARLOS

PEOLLA PAULA STEIN

**Barreiras, motivações e estratégias para  
mobilidade sustentável no campus São  
Carlos da USP**

São Carlos

2013



PEOLLA PAULA STEIN

**Barreiras, motivações e estratégias para  
mobilidade sustentável no campus São  
Carlos da USP**

Dissertação apresentada a Escola de Engenharia de São Carlos, da Universidade de São Paulo, como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Ciências – Programa de Pós-graduação em Engenharia de Transportes. Área de concentração: Planejamento e Operações de Transportes.

Orientador: Prof. Assoc. Antônio Néilson Rodrigues da Silva

São Carlos

2013

AUTORIZO A REPRODUÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO, POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO, PARA FINS DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

S819b Stein, Peolla Paula  
Barreiras, motivações e estratégias para mobilidade sustentável no campus São Carlos da USP / Peolla Paula Stein; orientador Antônio Néilson Rodrigues da Silva. São Carlos, 2013.

Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes e Área de Concentração em Planejamento e Operação de Sistemas de Transporte -- Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, 2013.

1. Mobilidade sustentável. 2. Campi universitários. 3. Estratégias de transporte. 4. Estágio de mudança de comportamento. 5. Modelo transteórico. I. Título.

## FOLHA DE JULGAMENTO

Candidata: Tecnóloga **PEOLLA PAULA STEIN**.

Título da dissertação: "Barreiras, motivações e estratégias para mobilidade sustentável no campus São Carlos da USP".

Data da defesa: 26/04/2013

### Comissão Julgadora:

### Resultado:

Prof. Associado **Antonio Néelson Rodrigues da Silva (Orientador)** APROVADA  
(Escola de Engenharia de São Carlos/EESC)

Prof. Dr. **Dagoberto Dario Mori** APROVADA  
(Escola de Engenharia de São Carlos/EESC)

Prof. Titular **José Carlos Maldonado** APROVADA  
(Instituto de Ciências Matemáticas e de Computação/ICMC)

Coordenador do Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes:  
Prof. Associado **Antônio Néelson Rodrigues da Silva**

Presidente da Comissão de Pós-Graduação:  
Prof. Titular **Denis Vinicius Coury**



*Em especial, ao Edrian Mania, com amor,  
admiração e gratidão por sua compreensão,  
carinho e por ser fonte de estímulo e inspiração.*





## AGRADECIMENTOS

---

Em primeiro lugar ao *Professor Antônio Nélon*, pela sua excelente orientação, pela dedicação, competência, confiança e paciência em acompanhar cada etapa desta pesquisa. Muito obrigada por todos os conselhos, as oportunidades e os incentivos.

Ao *Edrian Mania*, que se tornou o físico mais “transporteiro” que eu já conheci, ao se inteirar, sugerir, participar e incentivar esta pesquisa. E também por me ajudar a segurar a barra nos momentos difíceis passados na vida pessoal. Não esqueço também do nosso cão companheiro, *Scott*, que não entende nada de mobilidade (e nem precisa), mas sabe alegrar os nossos dias com suas infinitas travessuras.

A todos os orientados do Professor Nélon que conviveram comigo neste período, em especial, ao *Carlos Alberto Prado da Silva Junior* e a *Thais Guerreiro* pelas valiosas ideias, auxílios e amizade.

A todos os meus amigos da pós-graduação, em especial ao *João Carlos Campelo Rodrigues*, a *Suzana Valverde*, a *Cecilia Lima*, ao *Bruno Mamede*, a *Jéssica Santiago*, a *Thais Pamplona*, ao *Rafael Cavalcanti*, a *Heliana Barbosa Fontenelle*, ao *Gustavo Riente*, a *Karla Cristina*, ao *Edgar Mizael Paes* e ao *Conrado Plaza*. Agradeço também a *Gabriela Lhama*, que se tornou uma amiga fundamental.

Ao Diretor da Escola de Engenharia de São Carlos, *Professor Geraldo Roberto Martins da Costa* e ao Prefeito do campus, *Professor Dagoberto Dario Mori*, que mudaram os rumos desta pesquisa com as contribuições dadas no exame de qualificação. Agradeço também aos diretores das unidades do campus que acreditaram nesta pesquisa e foram essenciais para que ela desse certo. E por fim, agradeço também aos *membros da comissão do USP Recicla - Sustentabilidade* que vibraram com os resultados obtidos e deram força para que tudo terminasse bem.

A todos os meus amigos e professores da época da graduação. Desde o princípio foram eles que me apoiaram e incentivaram a seguir por este caminho. Em especial, meu muito obrigado ao *Professor Walter Aloiso Santana*, ao *Professor Dewar Taylor Carnero Chavez*, ao *Professor Silvio José Rosa*, a minha grande amiga e mãe postiça *Adriana Fernandes*, a *Rita de Cássia Barbosa*, ao *Antonio Sampaio*, a *Janaina Xavier*, ao *Fabiano Quirino*. Vocês fazem falta no meu dia a dia.

Aos meus amigos, *Fábio Sales de Oliveira*, *Cristiane Lira* e *Leda Botton*. Também, e em especial, ao *Alcides Goes* por ter sido a primeira pessoa a me apresentar a área de Logística e Transportes, por torcer e vibrar com os caminhos que eu escolhi. A todos vocês, meu muito obrigado. Vocês também fazem falta no meu dia a dia.

Aos meus familiares, em especial meus irmãos: *Vagner*, *Viviane* e *Ana Paula*. A minha afilhada *Suelen*, a minha prima querida *Adriana Hensel* e aos meus padrinhos, *Ida* e *Ivonei*. As minhas avós *Pierina Rosa* e *Herta Stein* pelo exemplo de força, luta e lucidez. Agradeço pela compreensão nos momentos distantes o quais com certeza eu estive em pensamento.

Aos funcionários do Departamento de Transportes, em especial a *Magali*, a *Beth*, a *Heloisa*, ao *Alexandre* e ao *Toco*, pela atenção e pelos inúmeros serviços prestados.

À *CAPES* (Fundação Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior) pelo apoio financeiro.

A todos que colaboraram direta ou indiretamente para realização deste trabalho, muito obrigada!

*Deus me acorda manhã após manhã,  
desperta meu ouvido para escutar  
como alguém que quer aprender.*

*[Profeta Isaías 50:4]*



## RESUMO

---

STEIN, P. P. (2013) **Barreiras, motivações e estratégias para mobilidade sustentável no campus São Carlos da USP**. Dissertação (Mestrado) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2013.

O objetivo deste trabalho foi investigar barreiras, motivações e estratégias que apresentam potencial para promover a mobilidade sustentável de alunos de graduação, pós-graduação, servidores técnico-administrativos e servidores docentes no campus da Universidade de São Paulo em São Carlos. O método utilizado para atingir o objetivo foi dividido em três etapas: i. desenvolvimento de ferramenta para coleta de dados; ii. análise dos dados por meio do modelo transteórico de mudança comportamental; iii. análise de estratégias visando a mobilidade sustentável. O questionário on-line desenvolvido e aplicado para o estudo forneceu uma taxa de resposta robusta e bem distribuída dos principais usuários do campus (25,5% da população do campus total). Percentagens consideráveis de usuários em todos os grupos investigados manifestaram a intenção de mudar para outro modo de transporte. Entre aqueles que mudariam para modos de transporte sustentáveis, 27,1% mudariam para o modo a pé, enquanto que 46,2 % mudariam para o modo bicicleta. No entanto, 13,6 % dos entrevistados declararam que mudariam para o automóvel, o que representa uma demanda adicional de cerca de 300 lugares de estacionamento no campus. Em relação às barreiras para a adoção de modos de transporte sustentáveis, a posse de um veículo motorizado foi o principal obstáculo identificado (independentemente do modo a ser adotado como uma alternativa). Duas alternativas foram classificadas como as melhores estratégias para promoção da mobilidade sustentável no contexto estudado: a construção de ciclovias que ligam o campus com a rede viária urbana e estacionamento para bicicletas dentro do campus. Uma avaliação adicional da primeira alternativa demonstrou significativo potencial para servir a usuários de vários modos de transporte, com grande impacto positivo sobre o modo a pé. Outra estratégia também testada foi a abertura de novos pontos de acesso para pedestres no campus. Estimou-se que sua implantação resultaria em uma redução de 20 % nas distâncias de viagem a pé dos alunos.

Palavras-chave: Mobilidade Sustentável. Campi Universitários. Estratégias de Transporte. Estágio de Mudança de Comportamento. Modelo Transteórico.



## ABSTRACT

---

STEIN, P. P. (2013) **Barriers, motivators and strategies for sustainable mobility in the campus of USP at São Carlos**. M.Sc. Dissertation - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2013.

The objective of this study was to investigate barriers, motivators and strategies with potential to promote sustainable mobility for graduate and undergraduate students, staff and faculty at the campus of the University of São Paulo at São Carlos. The method used to reach the objective had three steps: *i.* development of a data collection tool; *ii.* analysis of the data with the transtheoretical model of behavior change; *iii.* analysis of strategies aiming at sustainable mobility. The online questionnaire developed and applied for the study provided a robust and well-distributed response rate of the main users (25.5 % of the total campus population). Considerable percentages of users in all groups investigated have declared that would eventually change to another travel mode. Among those who would change to sustainable modes, 27.1 % would change to the walking mode, whereas 46.2 % would change to the cycling mode. However, 13.6 % of the respondents declared they would change to the automobile, what represents an additional demand of approximately 300 parking spaces in the campus. Regarding the barriers to the adoption of sustainable modes, owning a motorized vehicle was identified as the main obstacle (regardless of the mode to be adopted as an alternative). Two alternatives have been rated as the best strategies for promoting sustainable mobility in the studied context: the construction of cycling paths connecting the campus with the urban street network and parking facilities for bicycles within the campus. An additional evaluation of the first alternative has shown a significant potential to serve users of several transport modes, with a large positive impact on pedestrians. Another strategy also tested was the opening of new access points to pedestrians in the campus. This strategy could reduce the total walking distance travelled by the students in 20 %.

Keywords: Sustainable Mobility. University Campus. Transport Strategy. Stage of Behaviour Change. Transtheoretical model.





## LISTA DE FIGURAS

---

Figura 1 Localização dos acessos existentes e propostos considerados neste estudo.....	45
Figura 2 Exemplo de deslocamento por um dos acessos existentes e alternativa considerando um dos acessos propostos .....	45
Figura 3 Divisão modal dos respondentes .....	52
Figura 4 Posse ou acesso para uso regular dos modos motorizados.....	53
Figura 5 Distribuição dos respondentes dos diferentes grupos considerados nos estágios de mudança .....	54
Figura 6 Mapa de assaltos na região da Área I da USP de São Carlos.....	62
Figura 7 Avaliação das estratégias pelos alunos de graduação, alunos de pós-graduação, servidores técnico-administrativos e servidores docentes (representados nas barras de baixo para cima).....	77
Figura 8 Localização dos respondentes e seus respectivos modos de deslocamentos distribuídos nas bandas (250, 500, 750 e 1000 metros) .....	79
Figura 9 Distribuição dos diferentes grupos e modos de deslocamentos pelas bandas de 250, 500, 700 e 1000 metros.....	81
Figura 10 Impacto nas distâncias de caminhada para alunos de graduação, conforme os acessos existentes e propostos.....	88
Figura 11 Impacto nas distâncias de caminhada pelo grupo da pós-graduação conforme os acessos existentes e propostos.....	89
Figura 12 Impacto nas distâncias de caminhada pelo grupo de servidores técnico-administrativos conforme os acessos existentes e propostos .....	90
Figura 13 Impacto nas distâncias de caminhada pelo grupo de servidores docentes conforme os acessos existentes e propostos .....	91
Figura 14 Representação gráfica de banda de largura igual a 100 m ao redor do sistema de rotas cicláveis proposto .....	93
Figura 15 Distribuição dos deslocamentos dos alunos graduação por modo e banda .....	93
Figura 16 Distribuição dos deslocamentos dos alunos pós-graduação por modo e banda ..	94
Figura 17 Distribuição dos deslocamentos dos servidores técnico-administrativo por modo e banda.....	94
Figura 18 Distribuição dos deslocamentos dos servidores docentes por modo e banda.....	95



## LISTA DE TABELAS

---

Tabela 1 Amostra dos estudos realizados nas universidades citadas .....	50
Tabela 2 Número absoluto de respondentes dos diferentes grupos considerados nos estágios de mudança.....	53
Tabela 3 Modos de transporte que utilizam e para quais mudariam os alunos de graduação que responderam à pesquisa .....	56
Tabela 4 Modos que utilizam e para os quais mudariam os alunos de pós-graduação que responderam à pesquisa .....	57
Tabela 5 Modos que utilizam e para os quais mudariam os servidores técnico-administrativos que responderam à pesquisa .....	58
Tabela 6 Modos que utilizam e para os quais mudariam os servidores docentes que responderam à pesquisa .....	59
Tabela 7 Análise para amostra e população dos modos para quais mudariam cada grupo de usuário regular do campus .....	60
Tabela 8 Avaliação das barreiras para utilização do modo ônibus para acesso ao campus pelos diferentes grupos analisados .....	61
Tabela 9 Avaliação das barreiras para utilização do modo a pé para acesso ao campus....	63
Tabela 10 Avaliação das barreiras para utilização do modo bicicleta para acesso ao campus .....	64
Tabela 11 Motivação para mudar para o modo bicicleta para acesso ao campus.....	65
Tabela 12 Motivação para mudar para o modo a pé para acesso ao campus.....	66
Tabela 13 Motivação para mudar para o modo ônibus para acesso ao campus .....	68
Tabela 14 Motivação para mudar para o modo motocicleta para acesso ao campus pelos diferentes grupos analisados (no estágio Ativos/Manutenção) .....	69
Tabela 15 Motivação para mudar para o modo automóvel para acesso ao campus pelos diferentes grupos analisados (no estágio Ativos/Manutenção) .....	70
Tabela 16 Avaliação das estratégias pelos alunos da graduação para o incentivo ao uso dos modos sustentáveis no acesso ao campus .....	72
Tabela 17 Avaliação das estratégias pelos alunos da pós-graduação para o incentivo ao uso dos modos sustentáveis no acesso ao campus .....	73
Tabela 18 Avaliação das estratégias pelos servidores técnico-administrativos para o incentivo ao uso dos modos sustentáveis no acesso ao campus .....	74
Tabela 19 Avaliação das estratégias pelos servidores docentes para o incentivo ao uso dos modos sustentáveis no acesso ao campus .....	76
Tabela 20 Informações gerais dos deslocamentos dos alunos de graduação pelos acessos existentes.....	83

Tabela 21 Informações gerais dos deslocamentos dos alunos de graduação pelos acessos existentes e propostos.....	83
Tabela 22 Informações gerais dos deslocamentos dos alunos de pós-graduação pelos acessos existentes .....	84
Tabela 23 Informações gerais dos deslocamentos dos alunos de pós-graduação pelos acessos existentes e propostos.....	85
Tabela 24 Informações gerais dos deslocamentos dos servidores técnico-administrativos pelos acessos existentes.....	85
Tabela 25 Informações gerais dos deslocamentos dos alunos dos servidores técnico-administrativos pelos acessos existentes e propostos .....	86
Tabela 26 Informações gerais dos deslocamentos dos servidores docentes pelos acessos existentes.....	86
Tabela 27 Informações gerais dos deslocamentos dos alunos dos servidores docentes pelos acessos existentes e propostos.....	87
Tabela 28 Frequência acumulada das distâncias de caminhada pelo grupo da graduação conforme os acessos existentes e propostos.....	88
Tabela 29 Frequência acumulada das distâncias de caminhada pelo grupo da pós-graduação conforme os acessos existentes e propostos.....	89
Tabela 30 Frequência acumulada das distâncias de caminhada pelo grupo de servidores técnico-administrativos conforme os acessos existentes e propostos .....	90
Tabela 31 Frequência acumulada das distâncias de caminhada pelo grupo de servidores docentes conforme os acessos existentes e propostos .....	91

# SUMÁRIO

---

1 INTRODUÇÃO .....	15
1.1 Caracterização do problema.....	15
1.2 Objetivo.....	16
1.3 Justificativa .....	16
1.4 Estrutura do trabalho .....	17
2 MOBILIDADE EM CAMPUS UNIVERSITÁRIO .....	19
2.1 Gerenciamento da Mobilidade .....	19
2.1.1 Gerenciamento da mobilidade em campus universitário.....	22
2.1.2 Estratégias para campus universitário .....	24
2.1.3 Resultados obtidos das estratégias apresentadas .....	31
2.2 Mudança de Comportamento .....	33
3 METODOLOGIA.....	37
3.1 Coleta de Dados .....	37
3.1.1 Planejamento preliminar.....	38
3.1.2 Seleção do método de pesquisa .....	39
3.1.3 Seleção da amostra .....	40
3.1.4 Desenho do questionário .....	41
3.1.5 Experimento piloto.....	41
3.1.6 Administração da coleta de dados .....	41
3.1.7 Tabulação de dados.....	41
3.2 Análise dos Dados.....	42
3.3 Estratégias Visando à Mobilidade Sustentável .....	43
3.3.1 Novos acessos para pedestres .....	44
3.3.2 Uma Rede de Rotas Cicláveis para Acesso ao Campus .....	46
4 ANÁLISE DE RESULTADOS .....	49

4.1 Características Gerais da Pesquisa Realizada.....	49
4.2 Potencial de Mudança .....	53
4.3 Barreiras .....	60
4.5 Motivações.....	64
4.5.1 Modo Bicicleta .....	65
4.5.2 Modo a pé .....	66
4.5.3 Modo ônibus.....	67
4.5.4 Motocicleta .....	68
4.5.5 Automóvel (como condutor) .....	69
4.6 Estratégias Visando à Mobilidade Sustentável .....	70
4.6.1. Estratégias de incentivo ao uso de modos sustentáveis .....	70
4.6.2. Distribuição geográfica dos respondentes .....	78
4.6.3 Propostas de intervenção.....	82
5 CONCLUSÕES.....	97
5.1 Aspectos Gerais .....	97
5.2 Quanto ao Procedimento de Coleta de Dados Adotado .....	98
5.3 Quanto aos Resultados Obtidos .....	99
5.4 Quanto às Estratégias Propostas .....	100
5.5 Sugestões Para Trabalhos Futuros .....	101
6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	103
ANEXO I.....	109

# 1 INTRODUÇÃO

---

*Neste capítulo é feita uma breve caracterização do problema estudado, que diz respeito à questão das motivações, barreiras e estratégias para mobilidade sustentável em um campus universitário. São ainda apresentados o objetivo, a justificativa e a estrutura deste trabalho.*

## 1.1 Caracterização do problema

O uso excessivo de automóveis gera consequências negativas para as áreas urbanas, entre elas poluição, congestionamentos, aumento do número de acidentes de trânsito etc. As mudanças climáticas, que atualmente são um desafio global, podem estar relacionadas com as emissões de gases poluentes gerados em parte por automóveis, motocicletas e veículos motorizados em geral. Com o objetivo de melhorar as condições de vida nas cidades, bem como de reduzir efeitos indesejáveis provocados pelos sistemas de transportes, são necessárias políticas que contemplem princípios de sustentabilidade que favoreçam os modos de transporte não motorizados.

Neste sentido, as universidades têm um papel importante na sociedade. Elas são capazes de produzir e aplicar conhecimentos que permitem melhorar a qualidade da vida urbana. Por este motivo, um de seus desafios é promover ações de sustentabilidade, conforme observado por Miralles e Domene (2010). Isto inclui as questões relativas aos sistemas de transportes, ou seja, mobilidade sustentável e eficiente de estudantes, funcionários e visitantes diários. Juntamente com as preocupações de sustentabilidade, a acessibilidade e equidade são requisitos essenciais para universidades sustentáveis. Estas instalações são, além disto, consideradas Polos Geradores de Viagens (PGV) com grande fluxo de pessoas, materiais e informações, o que exige um tratamento especial do ponto de vista de planejamento e operações de transportes.

A mobilidade sustentável é norteada pelo princípio do desenvolvimento sustentável, em que se procura, de uma forma geral, definir estratégias dentro de uma visão global, que envolva questões sociais, econômicas e ambientais. Além disso, deve-se ter em mente o princípio mais conhecido do desenvolvimento sustentável, definido

como “uma forma de desenvolvimento que vai ao encontro das necessidades da geração atual sem comprometer a capacidade das gerações futuras em satisfazer as suas necessidades”. (PLUME, 2005).

O campus São Carlos da USP, objeto desta pesquisa, conta com duas Áreas (I e II) situadas na cidade de São Carlos, interior do estado de São Paulo. Com aproximadamente 220.000 habitantes, segundo o censo de 2010, São Carlos pode ser considerada uma cidade de porte médio para os padrões brasileiros. O campus estudado (Área I) possui uma área total de cerca de 320.000 m<sup>2</sup>. Está localizado em plena área urbana, ficando distante cerca de 1.600 metros do centro da cidade (distância aérea). Além disso, o entorno do campus é servido por diversas vias arteriais e coletoras, bem como por sistema de transporte coletivo por ônibus e calçadas para pedestres.

## **1.2 Objetivo**

O objetivo deste trabalho é investigar barreiras, motivações e estratégias que apresentam potencial para promover a mobilidade sustentável de alunos de graduação, pós-graduação, servidores técnico-administrativos e servidores docentes no campus da Universidade de São Paulo em São Carlos.

## **1.3 Justificativa**

O papel de destaque assumido pelas Universidades no processo de desenvolvimento tecnológico, na preparação de estudantes e fornecimento de informações e conhecimento, pode e deve ser utilizado também para construir o desenvolvimento de uma sociedade sustentável. Neste contexto, para que isso aconteça, entretanto, torna-se indispensável que estas organizações incorporarem os princípios e práticas da sustentabilidade, seja para iniciar um processo de conscientização em todos os seus níveis, atingindo servidores e alunos, seja para tomar decisões fundamentais sobre planejamento, treinamento, operações ou atividades comuns em suas áreas físicas. Neste aspecto, um destaque especial deve ser dado às atividades de transporte, que geram uma série de efeitos diretos e indiretos na estrutura do campus e também nas questões econômicas. Neste sentido, a preocupação em proporcionar o acesso e a mobilidade com o mínimo de impacto sobre a ocupação do campus é uma questão que deve ser considerada.



## **1.4 Estrutura do trabalho**

Este documento é composto por seis capítulos, estruturados da seguinte forma: após esta introdução, o próximo capítulo apresenta uma síntese dos principais aspectos referentes a gerenciamento da mobilidade, as estratégias adotadas em campi universitários, além de uma discussão sobre mudanças de comportamento. No capítulo 3 são discutidos os métodos pertinentes para a realização desta pesquisa, que se baseou em um questionário como instrumento de coleta de dados. Em seguida, são explicados alguns conceitos relativos ao modelo transteórico, utilizado para análise dos dados coletados. Ainda neste capítulo são apresentados os métodos de avaliação das estratégias para melhoria adotadas neste estudo. No capítulo 4 são apresentadas as análises dos resultados da pesquisa e, por fim, é feita uma avaliação de duas propostas de intervenção visando à mobilidade sustentável para o campus USP de São Carlos. No capítulo 5, são apresentadas as principais conclusões deste estudo. Inicialmente são discutidos aspectos gerais, e, em seguida, são discutidas conclusões relacionadas ao método de pesquisa empregado, bem como aos principais resultados encontrados. Na etapa final, são feitas sugestões para trabalhos futuros para aprimorar e dar continuidade a esta pesquisa.



## 2 MOBILIDADE EM CAMPUS UNIVERSITÁRIO

---

*Neste capítulo são revisados tópicos relacionados ao gerenciamento da mobilidade em cidades e em polos geradores de viagens, com destaque para as universidades, através de uma relação de artigos e estudos que trazem um recorte orientado ao foco temático desta dissertação. Esta revisão não abrange integralmente cada um destes tópicos, mas busca apresentar e assimilar, neste contexto, os seus principais conceitos. Nas próximas seções, os tópicos selecionados estabelecem uma sequência lógica, desde os principais conceitos de gerenciamento da mobilidade, passando por estratégias adotadas por universidades, bem como uma discussão sobre fatores que interferem em mudanças de comportamento relacionadas ao padrão de viagens.*

### 2.1 Gerenciamento da Mobilidade

Os principais problemas relacionados ao uso excessivo dos modos motorizados são os congestionamentos, consumo excessivo de energia e de espaço, aumento na acidentalidade, problemas de saúde relacionados à poluição do ar e ao estresse no trânsito. Para resolver estes problemas, uma ampla variedade de políticas têm sido propostas para orientar a sociedade para um futuro mais sustentável, de forma a atenuar as consequências cada vez mais negativas do uso do automóvel. Assim, o conceito de gerenciamento da mobilidade surge com o objetivo de tratar os problemas de mobilidade, de forma a melhorar as condições dos deslocamentos realizados por pessoas e cargas.

O conceito do Gerenciamento da Mobilidade tem seus primeiros estudos na década de 1950, quando a abordagem tradicional do planejamento de transporte baseava-se na previsão da demanda para prover infraestrutura viária e sistemas de transportes que conseguissem atender a esta previsão (Parra, 2006). Na década de 1960, surgiram na Europa as medidas de Moderação de Tráfego (*Traffic Calming*), as quais consistem em medidas para reduzir a circulação e velocidade de automóveis a fim de melhorar a segurança de pedestres e ciclistas.

Na década de 1970, surgiu nos Estados Unidos um movimento conhecido como Gerenciamento da Demanda de Transportes (*Transportation Demand*

*Management* - TDM). Segundo Fiadero (2008), o objetivo do TDM era aumentar a eficácia do veículo individual e desenvolver infraestruturas aplicadas aos modos alternativos, incentivando o aumento da ocupação de veículos motorizados (inclusive individuais) e a utilização dos transportes públicos, da bicicleta e do modo a pé. Inicialmente estas medidas não estavam direcionadas à conscientização ou informação dos usuários e à escolha do modo para a realização de uma viagem visando a sustentabilidade urbana, porém suas ações já buscavam a alteração na demanda por viagens e não mais na oferta, como prevê a abordagem tradicional dos transportes.

Outro movimento semelhante, denominado Gerenciamento da Mobilidade (*Mobility Management* - MM), surgiu na Europa a partir da década de 1990. Os objetivos deste movimento são baseados no incentivo à alteração de comportamentos de mobilidade, orientando a população para escolhas de transporte mais sustentáveis. Este conceito envolve um conjunto de medidas de cooperação entre atores-chave, concentrando as estratégias no domínio da educação, informação, coordenação, comunicação e marketing e planejamento da mobilidade e transportes (Fiadeiro, 2008; Silva, 2009; Real, 2008). A estrutura conceitual do Gerenciamento da Mobilidade, absorvido e difundido pela União Europeia, constante no Relatório Final do MOST (2003), se baseia no MM como condição prioritária para promover a mobilidade sustentável. Segundo Santos (2008), duas considerações são essenciais para a incorporação do conceito de gerenciamento da mobilidade no sistema de planejamento urbano atual: o comprometimento da qualidade de vida, gerado pela restrição da mobilidade urbana, bem como a constatação da incapacidade da estrutura física viária de absorver os fluxos crescentes de veículos particulares motorizados. Segundo Litman (2004), as metas e objetivos da nova abordagem de planejamento de transportes devem enfatizar a acessibilidade e mobilidade (transporte de pessoas e produtos) e não apenas o movimento de veículos. Desta forma, os itens descritos a seguir apresentam-se como os principais objetivos do gerenciamento da mobilidade:

- a) satisfazer as necessidades de mobilidade através de um uso mais eficiente e integrado dos sistemas de transporte e das infraestruturas existentes;

- b) encorajar a mudança de atitude e de comportamento no sentido de promover um maior uso de modos de transporte sustentáveis, como o transporte público e outros tipos de transporte coletivo, assim como também os deslocamentos a pé e o ciclismo;
- c) melhorar a possibilidade de acesso de todas as pessoas e organizações aos modos de transporte sustentáveis;
- d) reduzir o volume de tráfego, limitando a quantidade, extensão e necessidades de viagem em veículos motorizados;
- e) melhorar a cooperação entre modos de transporte, promovendo a intermodalidade e a interoperação de redes de transporte existentes;
- f) aumentar a eficiência econômica de todo o sistema de transportes;
- g) fomentar a colaboração entre autoridades regionais e locais, operadores e grupos de interesse;
- h) melhorar o meio ambiente, reduzindo os níveis de poluição e
- i) aumentar a segurança no tráfego.

No sistema de planejamento atual de transportes observa-se que existe um grande potencial de aplicação dos conceitos de gerenciamento da mobilidade em espaços que concentram alto volume de viagens. Estes espaços são denominados Polos Geradores de Viagens (PGV). Segundo Parra (2006), os PGV's podem ser classificados segundo a natureza e a intensidade das atividades. Quanto à natureza estão: *shopping centers*, hipermercados, supermercados, hospitais, estabelecimentos de ensino, estádios, restaurantes, hotéis, aeroportos, portos, e rodovias, entre outros.

De acordo com a intensidade, Portugal e Goldner (2003) citam a CET-SP<sup>1</sup> (1983), para classificá-los em: micropolos, de impactos pequenos, mas que agrupados podem se tornar importantes; e macropolos, de impactos maiores e que necessitam atenção especial como ambientes individualizados.

---

<sup>1</sup> CET. Polos Geradores de Tráfego. Boletim Técnico nº 32, Companhia de Engenharia de Tráfego, Prefeitura de São Paulo, 1983.

Pode-se dizer também que os PGV's atuam como elementos estruturadores do espaço urbano. Em especial, PGV's com determinadas características, como pode ser o caso das universidades, têm a capacidade de atrair e produzir viagens que sejam denominadas sustentáveis. Segundo Holmes e Hemert (2008), Polos Geradores de Viagens Sustentáveis são empreendimentos localizadas em áreas cujas condições permitam estimular a mobilidade sustentável, baseados nos deslocamentos não motorizados e por transporte público. Em complemento, Santos (2011) define que são empreendimentos preocupados com a sustentabilidade e com a qualidade de vida, não somente dentro de seus espaços privados, mas nos espaços urbanos que os integram, visando reduzir seus impactos negativos sobre a cidade e sobre o meio ambiente. Os polos inseridos neste conceito procuram, ainda, promover a vitalidade das ruas e dos espaços de circulação, estimulando as viagens a pé, de bicicleta e de transporte público. O tratamento para tornar o Polo Gerador de Viagens em um Polo Gerador de Viagens Sustentáveis visa primeiramente o fornecimento de infraestrutura para os modos não motorizados e transporte coletivo, seguido de um incentivo à mudança de comportamento dos usuários. Desta forma, tem-se a produção de novos impactos de curto, médio e longo prazo, que sejam positivos para as cidades e que possam em algum grau atenuar os possíveis impactos negativos gerados até o momento.

Na próxima seção, algumas das principais características do gerenciamento da mobilidade para campi universitários são discutidos, com enfoque nas estratégias propostas para aumentar o número de deslocamentos por modos sustentáveis.

### **2.1.1 Gerenciamento da mobilidade em campus universitário**

Como observado por Parra (2006), um campus universitário é, em geral, um PGV, com intensidade de macropolo, que influencia e é influenciado pelas condições da cidade em que se insere. Ao longo dos últimos anos vários estudos foram conduzidos para investigar as formas e o comportamento das comunidades universitárias em seus acessos às universidades. Estas pesquisas buscavam, entre outras coisas, reconhecer padrões nos deslocamentos diários, semanais, mensais e até mesmo anuais de estudantes, professores e funcionários. Nunes e Jacques (2005) e Delmelle e Delmelle (2012) relatam que conhecer os padrões de deslocamento e comportamentais dos estudantes universitários pode ser importante

para a tomada de decisões. Ainda segundo esses autores, é preciso entender os aspectos relativos à possibilidade de mudança por parte dos usuários dos sistemas de transportes em um campus universitário e no seu entorno. A distribuição modal também é uma importante informação nos estudos de deslocamentos aos campi universitários, conforme salientado por Herz *et al.* (2007) em uma pesquisa sobre as características das viagens universitárias na cidade de Córdoba, na Argentina. O estudo ressalta a importância de investigar as universidades como PGV, conhecendo seus padrões específicos de geração de viagens e distribuição modal, pois a literatura internacional pode ser pouco aplicável em algumas localidades específicas.

Bertazzo *et al.* (2012) relatam que, no caso das instituições de ensino, as principais características das viagens dependem de variáveis relacionadas ao PGV, como nível de ensino ofertado, categoria da instituição, se pública ou privada, localização (urbana, suburbana ou rural), acesso ao sistema de transporte, e disponibilidade de infraestrutura, como vagas para estacionamentos e área para operação de embarque e desembarque. Ainda segundo os mesmos autores, e também Souza (2007), as universidades têm características de viagens semelhantes às viagens pelo motivo trabalho. São viagens regulares e programadas, em que os picos de viagens geralmente são coincidentes com os picos do sistema viário devido ao horário de início e término das aulas. Os frequentadores habituais do polo consistem em alunos, professores e funcionários. Para fins de estudo da demanda por transportes, sugere-se que sejam separados em grupos. Em geral, o grupo com o maior número de indivíduos é o de alunos. Portanto, em termos de viagens, produzem também os maiores impactos, especialmente se as viagens forem motorizadas.

De um modo geral, as universidades exercem certo controle sobre as vias, os estacionamentos e uso do solo no interior dos seus campi. Diante da realidade dos altos custos de implantação e manutenção dessas infraestruturas, têm sido estudadas formas de gerenciamento da mobilidade que estimulem a locomoção por modos de transportes que necessitem de menos investimentos e sejam sustentáveis no longo prazo. Uma questão de grande importância, discutida por Shannon *et al.* (2006), é que políticas de estímulo aos modos não motorizados e ao uso dos sistemas de transporte público podem gerar benefícios no curto e médio prazo, tais

como: redução da poluição atmosférica, sonora e de congestionamento, redução do número de acidentes e até mesmo questões relativas à saúde pública. Além disso, essas mudanças de comportamento dos estudantes podem estimular outras medidas com impactos no longo prazo quanto à dependência do automóvel.

Há registros de estudos sobre o tema em outros países há pelo menos uma década. Balsas (2002), por exemplo, em um estudo envolvendo vários campi universitários nos Estados Unidos da América, evidencia a preocupação com a implantação e manutenção de infraestrutura dos transportes. O autor salienta que as universidades estão tendo custos crescentes para construir e administrar a infraestrutura de transportes no interior dos seus campi. Estes oneram não apenas o orçamento das instituições, mas também a sua credibilidade de fomentar práticas inovadoras e sustentáveis junto à sociedade em geral, o que pode impactar de forma decisiva na sua missão principal, que é o ensino.

### **2.1.2 Estratégias para campus universitário**

Os princípios e estratégias de gerenciamento da mobilidade aplicado nos campi universitários dependem das características e padrões de deslocamentos específicos. Pode-se dizer, em geral, que as estratégias usualmente adotadas têm como foco o sistema de gestão de estacionamento, partilha do automóvel (carona solidária), regimes de incentivos para utilização do transporte público e promoção de maior infraestrutura para pedestres e ciclistas (Balsas, 2002; Castro, 2006; GTPUR, 2000; Manners, 2001; Parra, 2006; VTPI, 2012). Entretanto, diversas outras estratégias e programas de ações são adotados para os problemas de gerenciamento da mobilidade em campus universitários. Inicialmente destacam-se nesta revisão os dois principais programas desenvolvidos na área. O primeiro é o CTM (*Campus Transport Management*), desenvolvido nos Estados Unidos. O segundo é o MOST (*Mobility Management Strategies for the Next Decades*), desenvolvido na Europa. Os dois programas em destaque e outras estratégias propostas/adotadas serão abordadas no decorrer deste tópico, a fim de reunir informações sobre o histórico do gerenciamento da mobilidade nos campi universitários.

Teve início na *University of California (San Diego)*, no ano de 1969, um amplo programa de gerenciamento da mobilidade em campi universitários (*Campus*



*Transport Management*). Este programa tem como objetivo melhorar as opções de transportes e reduzir o número de viagens para a universidade e instalações dentro dos campi. Participam deste programa cerca de 50 instituições. Uma das principais estratégias adotadas para a redução no número de automóveis nos campi foi um projeto chamado UPASS (*Unlimited Access Programs*). Este projeto consiste na disponibilização de passes de transporte gratuitos ou com grandes descontos aos estudantes e, em alguns casos, aos funcionários, para usar o sistema de transporte público nos Estados Unidos. Alguns dos projetos contidos neste programa são financiados com o dinheiro arrecadado da cobrança de estacionamento nos campi (VTPI, 2012). Entre as melhores práticas deste programa de gerenciamento da mobilidade, Moreland *et al.* (2011) citam ao menos quatro, apresentadas a seguir:

- Fornecer uma variedade de melhorias e serviços, incluindo serviços especiais, tais como o transporte para viagens de lazer e eventos;
- Envolver os administradores, diretores, estudantes e funcionários no planejamento e na execução do programa;
- Enfatizar os benefícios para os alunos e funcionários dos serviços de transporte melhorados, incluindo economia financeira para os usuários, melhor escolha, aumento da prática de exercícios físicos (como ciclismo e caminhada) e os benefícios ambientais e
- Melhorar as condições de pedestres e bicicletas no campus e em áreas vizinhas.

O projeto MOST (*Mobility Management Strategies for the next Decades*) é considerado o projeto mais importante da Europa em relação ao gerenciamento da mobilidade. O projeto teve 32 experiências urbanas, as quais foram distribuídas em 6 grupos: instituições de ensino, de turismo, de saúde, de desenvolvimento local, de lugares temporários e eventos e centros de mobilidade. Durante e depois de concluído o projeto, em 2003, foi feito um monitoramento e uma avaliação das ferramentas utilizadas em cada atividade, para medir os resultados. Segundo Parra (2006), nas instituições de ensino catalogadas como PGV colocaram-se em prática algumas medidas do projeto MOST com um princípio comum, independentemente das características do PGV: estimular viagens de caráter mais sustentável para estas instituições, e assim, melhorar as atividades e a segurança de tráfego nelas.

Segundo Nunes e Jacques (2005), em geral, a primeira medida a ser adotada para planejamento do gerenciamento da mobilidade é a realização de um diagnóstico das condições de mobilidade dos usuários que frequentam o campus. Quando as estratégias propostas são efetivamente adotadas, costuma-se realizar uma avaliação e monitoramento das ações comparando o antes e o depois.

Algumas das estratégias adotadas em relação ao gerenciamento da mobilidade não são necessariamente estratégias relacionadas a um modo de transporte. Elas podem partir de uma observação dos fatores que afetam direta ou indiretamente a mobilidade. Uma das estratégias que serve de exemplo deste caso são programas de segurança para evitar o risco de assalto, roubo e vandalismo a pedestres, ciclistas e usuários de transporte público. Outra estratégia cada vez mais utilizada é fornecer alternativas de horário de entrada e saída dos funcionários para reduzir os congestionamentos nos períodos de pico. Ainda em relação aos funcionários, algumas universidades adotaram um incentivo financeiro para que mudem de modo de transporte. Neste sentido, existem projetos voltados para dar descontos comerciais (lojas e restaurantes) aos usuários dos passes escolares, como por exemplo, o UPASS (VTPI, 2012).

Outra medida, citada por Figueiredo e Delgado (2004), é favorecer uma integração maior da vida na Universidade, em termos sociais e espaciais, o que contribuiria de maneira mais eficaz para a produtividade e os currículos interdisciplinares necessários para alcançar os objetivos sociais do papel acadêmico da universidade.

Algumas universidades constataram, após a realização de diagnósticos, que era necessário ter uma pessoa responsável por avaliar as condições de mobilidade no campus. Neste caso, por exemplo, a Universidade Politécnica de Catalunha UPC - Barcelona (Espanha) contratou um Coordenador de Mobilidade, responsável por melhorar as condições de mobilidade e gerir campanhas de educação, conscientização e *marketing* sobre mobilidade.

Uma estratégia interessante, descrita por Parra (2006), e que foi adotada na Universidade Federal do Rio de Janeiro, é a abertura de um canal de informações na página da Prefeitura Universitária na internet. Em um espaço chamado “fale conosco”, os usuários podem escrever reclamações sobre qualquer tema. Os mais abordados, entretanto, são sobre transportes, mau comportamento dos motoristas, excesso de velocidade e tempos de espera. Esta medida promove uma maior

aproximação com os usuários e ajuda os planejadores a saber quais são as deficiências que se têm no que diz respeito à mobilidade.

Além das estratégias de caráter geral apresentadas, estratégias focando algum modo de transporte são também adotadas. Na sequência são apresentadas algumas estratégias usualmente propostas, divididas pelos modos de deslocamento a pé, bicicleta, carona, carro e transporte público.

#### **Modo a pé:**

No estudo realizado por Figueiredo e Delgado (2004), na Universidade Federal da Bahia (Brasil), sugeriu-se a implantação de uma nova rede de infraestrutura para pedestres no campus e sua área de entorno. Outro estudo, realizado por Parra (2006) na Universidade Federal do Rio de Janeiro, indicou que a construção de mais calçadas seria uma das soluções propostas para gerenciamento da mobilidade. Kuwahara *et al.* (2008) realizaram um estudo na Universidade Federal do Amazonas (UFAM) e propuseram, como estratégia, a melhoria das condições do trânsito de pedestres, por meio da melhoria na interligação entre a entrada principal com o setor sul do campus, com uma proteção contra intempéries no caminho de pedestres.

#### **Modo Bicicleta:**

A Universidade Politécnica de Catalunha campus da UPC, na cidade de Castelldefels, disponibilizou, no ano de 2001, bicicletas gratuitas para unir uma estação de trem ao campus universitário. Este mesmo campus criou uma associação chamada *SenseFums* que defende o uso da bicicleta. Na Universidade de Paris, campus *Rennes*, outra estratégia semelhante foi adotada, com o aluguel de bicicleta que se estende inclusive para a cidade. Os pontos para retirada das bicicletas ficam próximos a paradas de ônibus, estações de trens e estacionamentos. UPC - Barcelona (Espanha) realizou testes piloto de bicicletas elétricas.

Em relação às bicicletas elétricas, McLoughlin *et al.* (2012) realizaram um estudo no campus da *Nanyang Technological University*, em Cingapura, para explorar as barreiras para a adoção de bicicletas em um campus universitário em região de clima tropical. Para contornar as barreiras encontradas, ele propôs que a bicicleta elétrica pode ser uma alternativa real para ajudar na promoção da mobilidade sustentável.

No Reino Unido, na *Montfort University e na University of Leicester*, o estímulo para o uso da bicicleta veio com a implantação de ciclovias, estacionamentos, vestiários com chuveiros e, em alguns casos, o pagamento de uma taxa de milhagem por viagem de bicicleta feita.

No Brasil, estudos realizados por Figueiredo e Delgado (2004) e Kuwahara *et al.* (2008) sugeriram implantar uma nova rede de infraestrutura para ciclistas no campus da Universidade Federal da Bahia (UFBA) e na Universidade Federal do Amazonas (UFAM). Em outro estudo realizado por Parra (2006) na Universidade Federal do Rio de Janeiro sugeriu-se adotar medidas para o aluguel de bicicletas.

Em Portugal foi implantado, no ano de 2000, na cidade de Aveiro, o projeto BUGA - Bicicleta de Utilização Gratuita de Aveiro (2009), com o lançamento de um *design* exclusivo de bicicletas. O BUGA é um serviço público, disponível para residentes e visitantes com o intuito de fortalecer hábitos de mobilidade mais sustentáveis. Visa ainda garantir uma forma divertida de conhecer a cidade e de ir para a universidade, funcionando como um veículo alternativo e sustentável para as viagens diárias para a Universidade. Entre as ações planejadas estavam a criação de novas vias para bicicletas, apoio logístico e disponibilização dos centros de manutenção para as bicicletas. Outro projeto denominado BUTE - Bicicleta de Utilização Estudantil (2009) foi implantado no ano de 2008 na cidade de Braga. O BUTE tinha como planejamento disponibilizar gratuitamente bicicletas para os alunos do 1º ano e por um período de 3 anos. Passados estes 3 anos, os estudantes poderiam mantê-las mediante o pagamento de uma taxa de 25 euros ou devolvê-las à Universidade.

Na Universidade de Alicante, na Espanha, criou-se o programa *BICISANVI*, que tinha como objetivo fornecer acesso gratuito a bicicletas disponíveis em vários pontos da Universidade. Em estratégia semelhante, a Universidade Roma Tree, na Itália, disponibilizou 60 bicicletas dispersas em parques para uso gratuito para deslocamentos na universidade.

Ferreira e Silva (2012) realizam um estudo no Instituto Politécnico de Leiria, em Portugal, o qual resultou na implantação de um sistema de uso compartilhado de bicicletas. O sistema foi implantado em duas fases. Na primeira fase foram disponibilizadas 50 bicicletas de acesso gratuito, em um sistema de acesso manual disponível em 5 pontos de controle que funcionavam junto aos principais serviços da cidade de Leiria. A segunda fase contou com o desenvolvimento, em conjunto com

empresas locais e as autoridades do município, de um sistema totalmente automatizado. Este sistema funciona junto às instalações de residências universitárias e no Campus 2, dispondo de um total de 12 bicicletas cuja utilização só é permitida a portadores do cartão de utilizador (docentes, funcionários e estudantes).

### **Modo carona:**

Em relação às estratégias sugeridas/adotadas para o incentivo do modo carona destaca-se a da Universidade de Paris, campus *Nanterr*. Lá uma organização com fins não lucrativos, chamada *Voiture & Co*, promove o *carsharing* entre estudantes com a ajuda da prefeitura. O objetivo é diminuir o número de veículos no campus universitário e oferecer uma maneira de se deslocar que seja cordial, respeitosa com o meio ambiente, segura e econômica para uma população com recursos econômicos limitados. Também participam docentes e trabalhadores da universidade e empregados de empresas da zona onde fica o campus. O carro também pode ser usado à noite, para festas de estudantes e acontecimentos públicos na região.

Com objetivo semelhante, nos Estados Unidos, foi desenvolvido um programa para os participantes do projeto UPASS (*Unlimited Access Programs*) chamado de Programa de Carona Garantida Para Casa. Este benefício pode ser utilizado em caso de emergência médica ou de horário de trabalho estendido. O usuário pode tomar um táxi ou o serviço de *carsharing* e será reembolsado em até 90% do valor em distâncias de até 50 milhas. Ainda em relação ao projeto UPASS, as tarifas de estacionamento são subsidiadas para aqueles veículos que fazem lotação (com duas ou mais pessoas).

Outra estratégia semelhante é chamada de *carpooling*, também conhecida como carona solidária, em que o motorista oferece carona para outras pessoas ao realizarem suas viagens para a universidade. Na Universidade Estadual de Campinas - Unicamp (Brasil) e na Universidade de São Paulo - USP (Brasil), campus Butantã, os próprios alunos desenvolveram um site para organizar as pessoas que querem dar carona e as que querem receber a carona. Ferreira e Silva (2012), em um estudo na Universidade de Leiria (Portugal) relataram a implantação de uma plataforma designada de *Gotocampus*, que serve de apoio à organização de viagens partilhadas em automóvel privado. Outras universidades, como a

Universidade Politécnica de Catalunha - UPC (Barcelona, Espanha), Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ (Brasil), Universidade de Trás-Os-Montes e Alto Douro - UTAD (Portugal) e a Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto - FEUP (Portugal) propuseram a implantação de sistemas de *carpooling*.

### **Modo carro:**

As medidas em relação ao carro são geralmente restritivas e têm como objetivo reduzir o uso indiscriminado nos espaços da universidade. Nos Estados Unidos, como parte do programa UPASS, houve restrições ao uso do automóvel e aumento nas tarifas de estacionamento. Neste sentido, a *Montfort University* e a *University of Leicester*, no Reino Unido, iniciaram a cobrança de uma tarifa de estacionamento. Silva (2009) propôs cobrar estacionamento da Universidade de Trás-Os-Montes e Alto Douro - UTAD (Portugal). Shannon *et al.* (2006) propuseram, para o caso da *University Western Australia - UWA*, aumentar o preço dos estacionamentos.

Outra medida, na *University of Cambridge*, no Reino Unido, consiste em ações de *Traffic Calming*. A Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ (Brasil) também sugeriu este tipo de medida.

### **Transporte público:**

Em relação aos transportes públicos, várias universidades propuseram parcerias com empresas de transportes, como é o caso da *australiana The University Western Australia - UWA* (SHANNON *et al.*, 2006), *Montfort University* (Reino Unido), *University of Leicester* (Reino Unido), *Universidade Roma Tre* (Itália). Estas parcerias visam facilitar o acesso a este tipo de transportes. Muitas vezes também, as parcerias acontecem para auxiliar na melhoria da qualidade do serviço. No programa UPASS, o objetivo foi o aumento da quantidade e da qualidade dos serviços de transporte público oferecidos, como serviços de integração e uso ilimitado das linhas de metrô e ônibus que servem ao campus. Na Universidade de Califórnia (UCLA), os estudantes, professores e funcionários não pagam o ônibus.

Na Universidade Federal da Bahia - UFBA (Brasil), um estudo realizado por Figueiredo e Delgado (2004) apontou como medida disponibilizar linhas de transporte público voltadas especificamente aos horários e demandas dos usuários, a serem operadas pelo campus e sua integração com o transporte público da cidade. Na Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ (Brasil), Parra (2006) sugeriu-se

uma parceria entre as empresas de ônibus e a universidade para gerar novos itinerários (novas rotas) ligando algumas zonas da cidade, com o objetivo de oferecer mais opções de integração e de horários. Houve também um comentário quanto à diminuição do preço da passagem. Neste campus também, foi adotada a integração de uma linha de ônibus, que serve ao campus, com o metrô da cidade (os ônibus pertencem ao metrô). Silva (2009), em um estudo da Universidade de Trás-Os-Montes e Alto Douro – UTAD, e Reis (2011), em um estudo da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto – FEUP, ambas em Portugal, propuseram a criação de linhas exclusivas de ônibus dos bairros da cidade para os campi universitários.

### **2.1.3 Resultados obtidos das estratégias apresentadas**

Nem todos os estudos, de gerenciamento da mobilidade, pesquisados apresentaram como resultado estratégias para os campi. Entre os que apresentaram estas estratégias, muitas vezes elas ficaram somente no âmbito de proposta. No caso das estratégias que foram adotadas e postas em práticas, a grande maioria delas não apresenta os resultados do antes e depois. Alguns resultados, especialmente do programa UPASS (Estados Unidos), que tem um alto índice de divulgação, serão destacados a seguir.

Em termos qualitativos, o projeto UPASS obteve a diminuição de problemas de estacionamento e congestionamento nos arredores dos campi, evitando assim custos adicionais por aumento na capacidade dos estacionamentos. Além disto, ruas próximas ao campus tornam-se mais seguras e calmas. Têm-se, portanto menos conflitos com os moradores dos bairros vizinhos. Em relação a maior oferta de transportes alternativos, estas opções levaram a: economia financeira, melhor qualidade no serviço, equidade para pessoas com limitações físicas e econômicas, redução de tráfego e de riscos nas vias, menores impactos ambientais e aumento de segurança. Também foi percebida uma melhoria na saúde das pessoas, decorrentes do aumento de exercício na hora de se deslocar ao campus (bicicleta e caminhada) (VTPI, 2012).

Quanto aos resultados quantitativos, têm-se alguns valores gerais dos resultados do projeto UPASS. A redução na demanda de estacionamento foi entre 400 e 1.000 vagas. A taxa de aprovação do programa pelos estudantes foi entre 54 % e 94 %

nas diferentes universidades participantes do projeto. O número de estudantes usuários de transporte público aumentou entre 71 % e 200 % durante o primeiro ano de implantação, e de 1 % a 10 % nos anos seguintes (Brown *et al.*, 2001).

Na Universidade de Wisconsin reduziram-se as viagens de automóvel entre 10 e 30 % e o número de estudantes que dirigem para o campus diminuiu em 26 %. Na Universidade de Washington as viagens de automóvel foram reduzidas em até 16 % no primeiro ano de operação. As viagens matinais de carro ao campus em 1998 reduziram em 19 % sobre os níveis de 1990, embora a população do campus tenha aumentado. Na Universidade de Stanford, no ano 2000, conseguiu-se diminuir 500 viagens de carro por dia.

Na Universidade Politécnica de Catalunha UPC - Barcelona (Espanha), não foram encontrados dados quantitativos sobre os resultados. Dos dados qualitativos, destaca-se que houve resistência no princípio do projeto à mudança de modo de transporte. Constata-se que houve a diminuição do uso do veículo individual, como consequência da campanha UPC-POOL. Aumentou a necessidade de mais informação sobre o uso das modalidades alternativas e a conscientização dos usuários sobre a contaminação ambiental provocada pelos veículos automotores.

Bicicletas elétricas, de diversos tipos, foram avaliadas na prática em um esquema de aluguel no campus da Universidade Tecnológica de *Nanyang*, em Cingapura. O resultado foi positivo com a diminuição do número de quilômetros percorridos por automóveis (McLoughlin *et al.*, 2012). Collins e Chambers (2005) realizaram estudos em Universidades Australianas e, com base em uma amostra de 205 estudantes, acreditam que tempo (distância), custo, acesso (especialmente a proximidade com o transporte público) e a consciência ambiental agem em conjunto na influência da escolha do modo. Estes resultados, no entanto, são baseados em uma pesquisa de preferência declarada e não nas escolhas de modo de deslocamento observado antes e depois das intervenções reais nos campi.

Castro (2006) comenta algumas lições aprendidas nestes estudos. A primeira delas são os conflitos que estão vinculados à mudança cultural de não usar o carro particular, que pode ser um elemento de *status*, embora não tenha sido considerado este aspecto nas experiências abordadas nos projetos UPASS e MOST. Estudos realizados com estudantes universitários na Austrália por Kerr *et al.* (2010), e por Zhu *et al.* (2012) com estudantes chineses, concluíram que mesmo com a



competitividade crescente no valor de outros modos de transporte, a avaliação psicossocial de carro particular pode permanecer alta ou até mesmo aumentar, e continuar a ser uma forte motivação para a posse do carro. Assim, reduzir a demanda por carros particulares exigirá políticas para decretar respostas suficientes para o valor psicossocial do carro também. Para este fim, as abordagens antropológicas, sociológicas e psicológicas para estudar a posse do carro seriam úteis, embora os autores ressaltem ser um foco relativamente novo desenvolvido somente na década passada.

Um estudo desenvolvido por Miralles e Domene (2010) avaliou o potencial de mudança, as motivações e as barreiras para a mudança de modo de deslocamento. Embora tenham feito um diagnóstico dos modos de transporte e a sugestão de que é preciso aumentar os deslocamentos não motorizados nos campi universitários, eles não especificam quais estratégias usar para tal. O tema do próximo tópico demonstra uma das formas de orientar a escolha de estratégias a serem propostas e adotadas em campi universitários, conceito o qual é abordado nesta pesquisa e se institui como uma diferença entre o estudo aqui proposto e a maioria dos outros estudos apresentados nesta revisão.

## **2.2 Mudança de Comportamento**

Conforme Kerr *et al.* (2010) e Zhu *et al.* (2012) ressaltaram, muitos dos principais determinantes do uso do carro permanecem no domínio psicológico e incluem atitudes, dependências e formação de hábitos. Loukopoulos (2005) explica que a motivação para realizar um comportamento, como dirigir um carro, está relacionada a uma atitude em relação ao próprio comportamento, que recebe, mesmo que subjetivamente, uma avaliação por parte da sociedade (família, amigos, conhecidos). Este comportamento surge da necessidade de cumprir e até mesmo desafiar esta norma subjetiva. Isto se deve também, em parte, a ampla aceitação cultural do automóvel como parte integrante da vida cotidiana. Para trabalhar uma possível mudança de comportamento tem sido utilizada uma abordagem denominada Modelo Transteórico. Este modelo vem sendo reconhecido como uma das abordagens mais eficazes no que diz respeito às pesquisas para estimular a mudança de comportamento. Isto porque o modelo transteórico aumenta a probabilidade de obter as mudanças de comportamento desejadas, pois as

intervenções são analisadas e dirigidas para o estágio de mudança de cada indivíduo (FU *et al.*, 2012).

Segundo Toral e Slater (2007), o mesmo foi desenvolvido por dois pesquisadores norte-americanos, James Prochaska e Carlo DiClemente, na década de 1980, em estudos com tabagistas. Na época, foi observado que muitos fumantes conseguiam abandonar o vício sem auxílio de psicoterapia, enquanto outros somente tinham sucesso com esse tipo de tratamento. O estímulo para as pesquisas que culminaram na elaboração do modelo foi a hipótese, posteriormente confirmada, de que existiam princípios básicos que explicariam a estrutura da mudança de comportamento que ocorria na presença ou não de psicoterapia. Deste então, o modelo transteórico tem sido aplicado a outros comportamentos além do tabagismo, como alcoolismo, uso de drogas, manifestação de distúrbios de ansiedade e pânico, realização de mamografia, prática de atividade física, modo de exposição solar e para o planejamento de estratégias de prevenção de diferentes tipos de câncer, de gravidez não-planejada, de HIV/AIDS, entre outras situações. Mais recentemente, observou-se sua utilização na área da mudança alimentar, focalizando diferentes aspectos: consumo de gordura, frutas, hortaliças, fibras e cálcio, além de estratégias dietéticas para o controle do peso e do diabetes. Na área de Engenharia de Transportes, foi adaptado e utilizado por Crawford *et al.* (2001).

O modelo transteórico utiliza estágios de mudança para integrar processos e princípios de mudança provenientes das principais teorias de intervenção. Frequentemente, é também denominado **modelo de estágios de mudança de comportamento**. De acordo com esse modelo, as alterações no comportamento relacionado à saúde ocorrem por meio de seis estágios distintos: pré-contemplados, contemplados, decisão, ativos, manutenção e recaída. Cada estágio representa a dimensão temporal da mudança do comportamento, ou seja, mostra **quando** a mudança ocorre e qual é seu grau de motivação para realizá-la. Para utilização na engenharia de transportes, estes estágios foram restritos a três: pré-contemplados, contemplados e ativos/manutenção.

No estágio de **pré-contemplados**, a mudança comportamental ainda não foi considerada pelo indivíduo ou não foram realizadas alterações no comportamento e não há intenção de adotá-las em futuro próximo (considerando-se, geralmente, seis meses). Tal situação pode ser decorrente da falta de informações corretas sobre as

consequências de seu comportamento ou refere-se à situação na qual o indivíduo já realizou diversas tentativas frustradas de alterar suas atitudes e atualmente não acredita mais em sua capacidade para modificá-las de forma efetiva. Ou seja, os indivíduos nesse estágio reconhecem a solução, mas não reconhecem o problema. Estes tendem a apresentar maior resistência, pouca motivação e são classificados como não prontos para os programas de promoção de mobilidade. Em relação ao deslocamento, este estágio corresponde àqueles que somente utilizam o automóvel como modo de deslocamento e não dispõem de motivação para mudar.

No estágio de **contemplados**, o indivíduo começa a considerar a mudança comportamental. Isto é, pretende-se alterar o comportamento no futuro, mas ainda não foi estabelecido um prazo para tanto. O indivíduo reconhece, portanto, que o problema existe, está seriamente decidido a superá-lo, mas ainda não apresenta um comprometimento decisivo. Nesse estágio, há conhecimento dos benefícios da mudança, mas diversas barreiras são percebidas, as quais impedem a ação desejada. Refere-se, por exemplo, ao indivíduo cujo modo principal de deslocamento é o automóvel, mas que também utiliza outros modos para seus deslocamentos.

Já os indivíduos em **ação** (ativos) correspondem àqueles que alteraram de fato seu comportamento, suas experiências ou seu ambiente, de modo a superar as barreiras antes percebidas. Tais mudanças são visíveis e ocorreram recentemente, como nos últimos seis meses. Trata-se de um estágio que exige grande dedicação e disposição para evitar recaídas. Por exemplo, um indivíduo que passou a se deslocar a pé ou de bicicleta.

No estágio de **manutenção**, o indivíduo já modificou seu comportamento e o manteve por mais de seis meses. O foco daqueles assim classificados é prevenir recaídas e consolidar os ganhos obtidos durante a ação. Cabe ressaltar que não se trata de um estágio estático, tendo em vista que há uma continuação da mudança de comportamento iniciada no estágio anterior.

Um estudo utilizando os conceitos do Modelo Transteórico desenvolvido no Reino Unido por Mutrie *et al.* (2002) demonstrou que intervenções baseadas nos estágios de mudança efetivamente ajudaram as pessoas para iniciar o deslocamento ativo (a pé ou andar de bicicleta). Outros dois estudos australianos demonstraram o potencial da aplicação dos conceitos do Modelo Transteórico na redução do uso do

automóvel. Shannon *et al.* (2006) avaliaram o potencial de mudança, bem como as barreiras e motivações que afetam as escolhas de transporte de 1.040 alunos e 1.170 funcionários da *University of Western Australia*. Foi encontrada uma forte correlação entre estágios de mudança para a adoção de modos sustentáveis de deslocamento (caminhada, ciclismo e utilização de transporte público) e as motivações e barreiras para a mudança. Rose (2008) utilizou o pacote de software *TravelSmart* para investigar 2.977 estudantes da *Monash University*, na Austrália, para incentivar o uso de modos sustentáveis e reduzir o uso de automóvel. Como resultado deste estudo, alguns participantes que se voluntariaram receberam informações adaptadas individualmente com dicas das melhores rotas e infraestrutura dos modos sustentáveis de deslocamento para a universidade como forma de incentivos à mudança de modo. Outras intervenções ocorreram durante o período letivo para analisar e adequar, se necessário, os novos estágios de mudanças dos alunos.

Revisados os tópicos de 2.1 a 2.3, no próximo capítulo apresenta-se a metodologia para um estudo em que o contexto da aplicação é voltado à mobilidade sustentável em universidades, no caso, o campus da USP de São Carlos.

## 3 METODOLOGIA

---

*Neste capítulo é apresentado o método proposto para o desenvolvimento deste estudo, bem como são caracterizados os dados básicos necessários para sua elaboração. Primeiramente são discutidos os principais aspectos relacionados à coleta de dados. Neste mesmo item são descritos, de forma detalhada e em tópicos específicos, os procedimentos realizados de modo a atingir os objetivos propostos com a coleta de dados. Em seguida, são explicados alguns conceitos relativos ao modelo transteórico, utilizado para análise dos dados coletados. Por fim, são apresentadas algumas estratégias para melhoria da mobilidade, bem como os métodos de avaliação destas estratégias.*

### 3.1 Coleta de Dados

O instrumento de pesquisa desenvolvido para este estudo foi baseado em questionário originalmente desenvolvido pelo Departamento de Meio Ambiente da Austrália, Fundação Nacional do Coração da Austrália e pela Escola de Saúde Populacional da *University of Western Australia (UWA)*. O questionário foi adaptado para a realidade do campus da Universidade de São Paulo em São Carlos, onde foi aplicado para fins deste estudo, contando inclusive com sugestões de membros da comunidade universitária.

O processo de pesquisa por meio de questionários é complexo e consiste em alguns subprocessos. Estes devem ser inter-relacionados, de forma que se possa ter um desenho de um questionário final que atenda aos objetivos da pesquisa. Os componentes deste processo, listados na sequência, serão detalhados nos tópicos indicados entre parênteses.

- Planejamento preliminar: consiste na determinação dos objetivos que devem ser atingidos com as diferentes partes do questionário (*item 3.1.1*).
- Seleção do método de pesquisa: consiste na definição da estratégia para a coleta de dados como, por exemplo, por meio de entrevista pessoal, por telefone ou através da internet (*item 3.1.2*).
- Seleção da amostra: consiste nas técnicas usadas para dimensionar e selecionar a amostra (*item 3.1.3*).

- Desenho do questionário: consiste no processo de elaboração do questionário (*item 3.1.4*).
- Experimento piloto: consiste na aplicação de um teste preliminar dos componentes da pesquisa (*item 3.1.5*).
- Administração da coleta de dados: consiste em determinar os detalhes operacionais da forma como a pesquisa será executada (*item 3.1.6*).
- Tabulação de dados: consiste em organizar os dados obtidos através dos formulários de pesquisa, de forma a atender aos objetivos propostos (*item 3.1.7*).

### **3.1.1 Planejamento preliminar**

A componente chave no processo de planejamento preliminar é a compreensão dos objetivos da elaboração do questionário. Estes têm um efeito direto sobre a maneira pela qual o questionário é desenvolvido. Para esta pesquisa, os objetivos que nortearam a sua elaboração, todos vinculados ao objetivo geral deste estudo, foram os seguintes:

- Aumentar a utilização dos modos sustentáveis de transporte para o campus;
- Reduzir a distância e o tempo de viagem da comunidade;
- Reduzir o número de viagens de automóvel para o campus;
- Reduzir a necessidade de expansão dos estacionamentos.

Nesta etapa, é importante também ter uma visão geral do tipo de informação que necessita ser extraída a respeito do entrevistado. Segundo Rea e Parker (2002) normalmente as pesquisas coletam três tipos de informações: descritivas, comportamentais e preferenciais. Diante dos objetivos deste estudo, as informações descritivas devem se referir à idade, ao gênero, à forma de vinculação à universidade, entre outras. As informações comportamentais referem-se principalmente à obtenção dos padrões de deslocamento, tais como: modos de transporte, portarias de acesso ao campus e horários de entrada e saída. As informações preferenciais referem-se à opinião e preferências do entrevistado e nesta pesquisa estão relacionadas às barreiras, motivações e estratégias para mudar o modo de deslocamento.

### 3.1.2 Seleção do método de pesquisa

O questionário utilizado como parte desta pesquisa teve sua aplicação pela *internet*. A *internet* oferece, na medida em que se constitui em um meio de comunicação flexível e abrangente, diversas oportunidades para a realização de pesquisas. Diante desta perspectiva, este tipo de abordagem foi selecionado pelas questões relacionadas aos custos e ao tempo de aquisição e análise dos dados necessários para o estudo proposto, que são menores do que quando realizado por meios “tradicionais”. Ilieva *et al.* (2002) explicam que as pesquisas *on-line* podem ser consideradas metodologicamente semelhantes às pesquisas realizadas utilizando questionários preenchidos em papel ou por telefone, diferindo apenas na maneira como são conduzidas. Dentre as potenciais vantagens da aplicação via *internet* está a possibilidade de planejar o questionário de maneira a apresentar diversos tipos de estímulos ao entrevistado, como figuras e animações, de forma que seja possível a interatividade entre quem responde e o instrumento de coleta de dados. Outro aspecto importante na decisão desta abordagem foi a certeza de que comunidade universitária tem acesso regular a *internet* na própria universidade (e, em muitos casos, também em casa) e que portanto teriam condições técnicas de respondê-lo.

Para aplicação de questionários *on-line* podem ser utilizados pelo menos dois meios para coleta de dados: um *link* exclusivo, enviado via correio eletrônico (*e-mail*), e um link aberto, via informativo (*sites* oficiais das unidades). Segundo Aaker *et al.* (2007), a coleta de dados utilizando o *e-mail* pode proporcionar algumas vantagens, como:

- Os questionários podem ser enviados diversas vezes e em curto intervalo de tempo;
- Menor tempo para o recebimento das respostas;
- Os questionários podem ser respondidos de acordo com a conveniência e disponibilidade de tempo do entrevistado.

O software utilizado nesta pesquisa para a hospedagem do questionário foi o SurveyMonkey que constitui-se de um software comercial que agrega entre outras ferramentas, a oportunidade de criar lógica entre as questões. Existem outros softwares, livres ou comerciais, que desempenham esta a função de hospedar questionários, porém que não apresentam todas as funcionalidades necessárias

para o bom andamento do estudo ou que tem preços não condizentes com o orçamento do projeto.

### 3.1.3 Seleção da amostra

A população considerada para a realização deste estudo é composta por alunos de graduação e pós-graduação, servidores técnico-administrativos e docentes, ou seja, usuários com viagens regulares a um campus universitário. Definida a população, foi necessário estimar uma amostra mínima para permitir generalizações, ou seja, estabelecer inferências com base nos dados obtidos de uma pequena parcela da população. Para definição desta amostra foram utilizadas técnicas de amostragem aleatória simples e estratificada, de maneira a contemplar de forma proporcional os principais grupos de usuários do campus. Neste caso, o tamanho mínimo da amostra aleatória simples foi determinado através do cálculo de  $n_0$ , considerado uma primeira aproximação para o cálculo do tamanho da amostra, dado pela equação (I), sendo  $E_0$  o erro amostral tolerável.

$$n_0 = 1 / E_0^2 \quad (I)$$

A expressão acima apresentada mantém fixo o nível de confiança de 95 %. Como o tamanho da população deste estudo é conhecido, utiliza-se a equação (II) para diminuir o tamanho da amostra que deverá ser utilizada nesta pesquisa, obtendo ainda uma amostra representativa da população, em que  $N$  é o resultado final da amostra e  $n_p$  é a população conhecida.

$$N = n_0 \cdot n_p / n_0 + n_p \quad (II)$$

A seguir, deve-se calcular quanto o valor  $N$  representa do valor total da população. A porcentagem obtida é o valor que deverá ser utilizado para cada grupo de usuários do campus. Entretanto, cabe ressaltar que o questionário foi enviado para toda a comunidade e não apenas para esta amostra em específico. A quantidade de respostas obtidas é que determinou se a amostra mínima tinha sido alcançada e qual o seu grau de confiabilidade.



### 3.1.4 Desenho do questionário

Esta etapa consiste no processo de elaboração do questionário. As questões propostas foram divididas em sete blocos: (1) Dados pessoais, (2) Caracterização dos deslocamentos, (3) Dados referentes aos modos selecionados, (4) Barreiras, (5) Motivações, (6) Políticas pessoal e institucional, (7) Estratégias para o campus. A maioria das questões foi do tipo fechado, exceto as duas questões finais que pediam a opinião dos entrevistados.

O questionário proposto foi montado sob uma lógica de direcionamento das perguntas, em que a resposta a cada pergunta em particular determina qual pergunta virá a seguir. Neste caso, se o respondente assinalou, por exemplo, que vêm para o campus a pé, as próximas perguntas se referiam necessariamente ao modo a pé. Isto permite reduzir o tempo total de resposta e evita problemas de preenchimento.

### 3.1.5 Experimento piloto

Um piloto caracteriza-se pelo caráter experimental e é aplicado a uma pequena amostra de participantes. O objetivo do experimento piloto foi avaliar aspectos funcionais, tais como pertinência, organização, clareza das questões, abrangência do questionário, aceitabilidade, teste do *software* comercial, de modo a corrigir e/ou melhorar eventuais problemas, antes da aplicação definitiva.

### 3.1.6 Administração da coleta de dados

Esta fase se iniciou quando os questionários foram enviados aos respondentes. As tarefas pertinentes consistiam em analisar o andamento das respostas, responder às possíveis dúvidas dos respondentes, fazer *backup* das informações diariamente e nos prazos pré-determinados reenviar os questionários não preenchidos ou parcialmente preenchidos.

### 3.1.7 Tabulação de dados

A tabulação de dados consistiu em organizar os dados dos formulários de pesquisa. As ferramentas utilizadas para auxiliar nesta etapa foram uma planilha eletrônica e as próprias ferramentas fornecidas pelo *software* comercial de aplicação do

questionário (SURVEYMONKEY, 2012). Como a maioria das questões era do tipo fechado, com respostas pré-definidas, a tabulação consistiu essencialmente em agrupar as respostas de forma a facilitar a interpretação dos resultados. Em relação à análise das questões abertas, sugere-se utilizar métodos de análise de conteúdo. As questões que envolviam a escala Likert (1932) foram elaboradas com 5 pontos e analisadas de acordo com a seguinte classificação: (1) totalmente em desacordo a (5) totalmente de acordo, extraíndo ao final uma média de avaliação dos itens.

### 3.2 Análise dos Dados

Uma vez concluída a coleta de dados de forma a atender aos objetivos iniciais, tanto do ponto de vista de natureza das informações como da sua representatividade estatística, o passo seguinte é a análise dos resultados obtidos. Diversos procedimentos podem ser utilizados para este fim. No caso deste estudo, o que se almeja é identificar o potencial, barreiras e motivações para mudança para modos de deslocamento mais sustentáveis. Foi utilizada, para este fim, a teoria do Modelo Transteórico de Motivação para Mudança de Comportamento, adaptada por Crawford *et al.* (2001). Desta forma, são três os estágios de mudança utilizados para fins deste estudo, conforme detalhado a seguir:

***Pré-contemplados:*** Os respondentes classificados neste estágio são aqueles indivíduos cujo modo principal de deslocamento é o automóvel e que não consideram a possibilidade de mudança do modo.

***Contemplados:*** Os respondentes classificados neste estágio são aqueles indivíduos cujo modo principal de deslocamento é o automóvel, mas que também utilizam outros modos para os seus deslocamentos. Os indivíduos deste grupo são, em geral, conscientes e preocupados com as consequências do comportamento atual. Passam, assim, a refletir sobre uma possível mudança.

***Ativos/Manutenção:*** Os respondentes classificados neste estágio são aqueles indivíduos que não utilizam o automóvel como modo principal de deslocamento. São **ativos** se realizam deslocamentos

sem o automóvel há menos de 6 meses. Constituem o subgrupo **em manutenção** se realizam estes deslocamentos há mais de 6 meses. Para fins deste estudo, os dois estágios estão combinados, pois as medidas para manter estes estágios utilizando os modos sustentáveis serão as mesmas.

A partir da caracterização dos respondentes nestes grupos torna-se possível avaliar o potencial, bem como barreiras e motivações, para mudança para modos de deslocamento mais sustentáveis. Isso pode ser feito de duas maneiras: (1) por meio do estágio de comportamento, que mede a propensão para mudanças de comportamento; e (2) através de questão específica que pergunta se o respondente considerou recentemente mudar o seu modo de deslocamento.

### **3.3 Estratégias Visando à Mobilidade Sustentável**

Esta fase do estudo é dividida em três etapas. Inicialmente, ainda como parte da pesquisa *on-line*, solicita-se que os entrevistados classifiquem comparativamente um número de estratégias específicas que os incentive a mudar ou a continuar se deslocando por modos sustentáveis (a pé, bicicleta e ônibus). Algumas destas estratégias, como por exemplo, cartão de ônibus municipal integrado para a Área II do campus USP de São Carlos, já foram consideradas pelos gestores do campus e se encontram em estudo. As outras estratégias mencionadas no questionário foram exemplos encontrados na literatura. Estes exemplos são, em geral, baseados em casos de outras universidades que obtiveram sucesso ao implantar estratégias de gerenciamento da mobilidade.

Em seguida, com base em informações dos pontos de origem dos deslocamentos para a universidade também obtidas através do questionário *on-line*, pode ser feita uma análise da distribuição geográfica dos grupos de usuários selecionados. A localização dos pontos de origem pode ser informada de duas maneiras: endereço ou esquina mais próxima do ponto de origem. Posteriormente, estas informações podem ser transformadas em informações geográficas, por meio da identificação da latitude e longitude dos pontos cadastrados. Com estas informações geográficas torna-se possível criar bandas em torno dos acessos ao campus, com distâncias que variam de acordo com o modo de transporte considerado. No caso de viagens a pé, por exemplo, uma distância de um quilômetro pode representar uma distância

aceitável de caminhada em condições ideais, aqui denominada de “zona caminhável”.

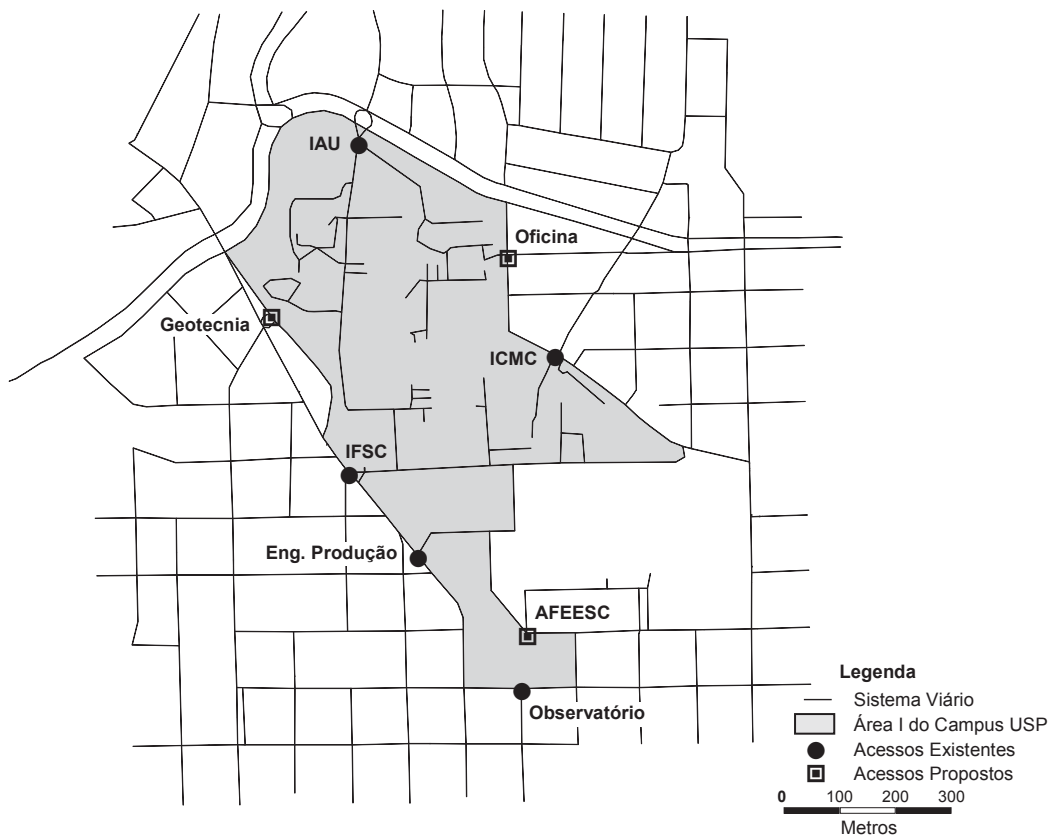
Finalmente, na terceira etapa desta fase, o estudo segue com a análise de duas propostas de intervenção para o caso estudado, ambas direcionadas para o uso de modos sustentáveis. Enquanto uma propõe e avalia os impactos da introdução de novos pontos de acesso para pedestres, a outra aborda uma potencial rede de rotas cicláveis nos arredores do campus. O método de concepção e avaliação destas propostas está detalhado nos tópicos a seguir.

### **3.3.1 Novos acessos para pedestres**

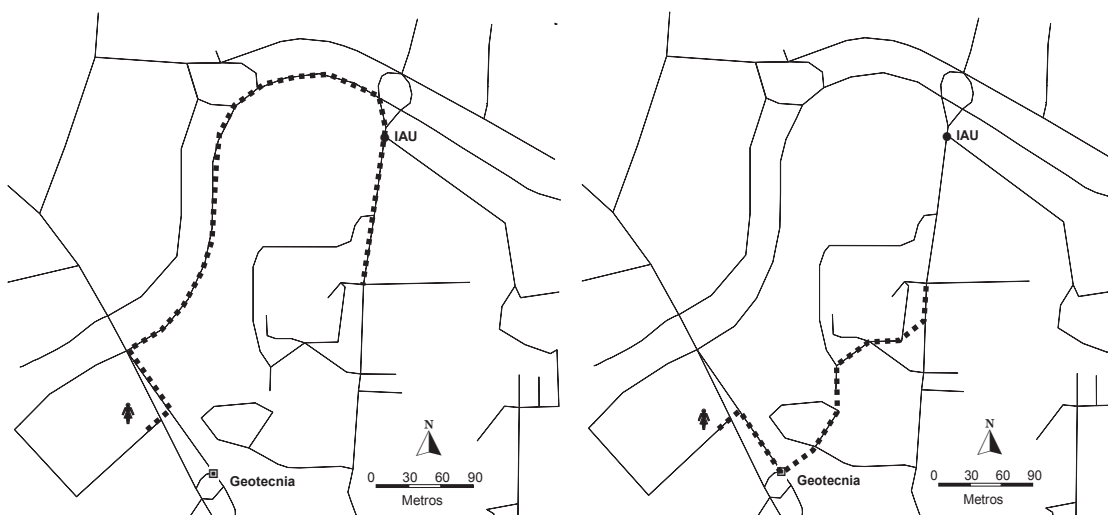
As informações relacionadas aos pontos de origem dos respondentes foram introduzidas em um Sistema de Informações Geográficas para simular cenários das distâncias percorridas com as portarias existentes e propostas. Para isso, foram identificadas as coordenadas de latitude e longitude dos cruzamentos entre as vias ou dos endereços informados como pontos iniciais do deslocamento de cada respondente. A base de dados com a localização da origem de cada deslocamento foi então usada na simulação proposta, juntamente com as informações geográficas das vias da cidade em que se localiza o campus universitário. As análises foram feitas levando-se em consideração os percursos pelo sistema viário.

Foram conduzidas simulações de caminhos mínimos para usuários que se deslocam a pé e posteriormente para os que se deslocam de automóvel para o campus, sob os seguintes cenários:

- i.* Considerando-se os acessos existentes;
- ii.* Considerando-se, além dos acessos existentes, três acessos adicionais propostos (Figura 1). Em seguida, foram calculadas as distâncias totais de caminhada para todos os usuários nas duas situações e obtida a diferença entre elas para verificar se houve alteração significativa nas distâncias percorridas. Um exemplo gráfico deste procedimento é apresentado na Figura 2 para um usuário selecionado aleatoriamente na base de dados.



**Figura 1 Localização dos acessos existentes e propostos considerados neste estudo**



Trajeto pelo acesso existente (660 m)

Trajeto pelo acesso proposto (390 m)

**Figura 2 Exemplo de deslocamento por um dos acessos existentes e alternativa considerando um dos acessos propostos**

### 3.3.2 Uma Rede de Rotas Cicláveis para Acesso ao Campus

No caso desta proposta, partiu-se de uma infraestrutura cicloviária proposta em outro estudo, que é recente e abrange exatamente a mesma área desta pesquisa. A metodologia, desenvolvida por Guerreiro e Rodrigues da Silva (2013), consiste em duas etapas. A primeira etapa visa à determinação de potenciais rotas cicláveis em um contexto urbano específico, neste caso a região de influência imediata de um campus universitário. A partir da proposição desta rede de rotas cicláveis, os autores sugerem procedimentos para avaliação dos potenciais impactos desta sobre as viagens realizadas por outros modos de transporte, em particular o modo a pé e o modo automóvel. O estudo original foi, no entanto, restrito a alunos de graduação. Por este motivo, a segunda etapa da metodologia proposta por Guerreiro e Rodrigues da Silva (2013) foi também realizada neste trabalho, mas avaliando os potenciais impactos para todos os grupos de usuários regulares do campus. Para determinação de potenciais rotas cicláveis capazes de atender à demanda de um campus universitário, são propostos os seguintes passos:

- i.* Obtenção de uma amostra de usuários dos diferentes modos que frequentam o campus universitário, com a caracterização mínima de origens, destinos e horários das viagens;
- ii.* Análise de consistência dos dados, verificando a possível ocorrência de dados inexistentes ou incoerentes (sobretudo os relativos aos endereços de origem);
- iii.* Georreferenciamento de todas as viagens declaradas em um Sistema de Informação Geográfica (SIG);
- iv.* Identificação individual das viagens realizadas pelo modo cicloviário, considerando suas origens e respectivos destinos no campus;
- v.* Obtenção de quatro possíveis rotas de cada origem para cada destino, através do emprego de rotinas de caminho mínimo disponíveis no SIG;
- vi.* Identificação de tramos do sistema viário com maior número de viagens por bicicleta, de acordo com a alocação do item (v);

- vii.* Traçado de uma rede de rotas cicláveis, considerando os tramos de vias com maior número de viagens, sentido do fluxo de tráfego de automóveis e topografia.

Uma vez determinada a rede de rotas cicláveis (que, no caso deste trabalho, foi a mesma rede proposta por Guerreiro e Rodrigues da Silva (2013)), é possível avaliar os potenciais impactos desta sobre os diferentes modos de transportes utilizados para acessar o campus. Para isto, foi necessário o seguinte passo adicional:

- viii.* Cômputo das viagens de bicicleta já existentes que se beneficiariam da rede ciclável, bem como das viagens a pé e de automóvel que poderiam ser potencialmente agregadas à mesma, segundo o critério de viagens com origens contidas em bandas com largura de 100, 200, 300 e 400 metros ao redor da rede ciclável proposta.





## 4 ANÁLISE DE RESULTADOS

---

*Neste capítulo são apresentadas as análises dos resultados da pesquisa realizada no campus da Universidade de São Paulo em São Carlos. Primeiramente são apresentadas algumas características gerais da pesquisa realizada. Em seguida, é realizada uma análise, por grupo de usuários, com foco no potencial, nas barreiras e nas motivações para mudança de modo. São discutidas também as avaliações que os usuários fizeram quanto a possíveis estratégias para melhoria das condições de mobilidade a serem adotadas no campus. Por fim, é feita uma avaliação de duas propostas de intervenção visando à mobilidade sustentável para o campus USP de São Carlos.*

### 4.1 Características Gerais da Pesquisa Realizada

A população do campus da USP de São Carlos somava, no ano de 2012, 8857 pessoas, segundo USP (2012). Deste total, 53,7 % eram alunos de graduação, 27,0 % eram alunos da pós-graduação, 13,2 % eram servidores técnico-administrativos e 6,0 % servidores docentes. A montagem do questionário para coleta de dados seguiu inicialmente os passos descritos na fase de planejamento preliminar da metodologia, com seções visando à coleta de três tipos de informação distintas: descritivas, comportamentais e preferenciais (ver item 3.1.1).

A aplicação do questionário *on-line* foi feito de duas maneiras: envio de um *link* exclusivo e vinculado diretamente para o endereço eletrônico (*e-mail*) ou o envio de um *link* aberto por meio do informe geral.

Esta aplicação resultou em 3100 respostas. Destas, 2260 foram consideradas válidas, por estarem totalmente preenchidas e pelo fato do respondente não ter se incluído na categoria “outros”. Este valor equivale a aproximadamente 25,5 % do total da população do campus USP de São Carlos. O resultado do cálculo da amostra necessária para este estudo com erro amostral de 2 % e 95 % de nível de confiança resultou no número de 1949 pessoas a serem investigados. Para que os resultados finais tivessem este nível de confiança era necessário investigar de forma estratificada 22 % da população total de cada grupo de usuários do campus USP de

São Carlos. Os resultados obtidos apontam que a amostra estratificada da população obtida ao fim da aplicação do questionário foi de 18,9 % de alunos da graduação, 26,2 % de alunos da pós-graduação, 41,0 % de servidores técnico-administrativos e 47,7 % de servidores docentes. Desta forma, embora o número absoluto de questionários respondidos e válidos tenha sido 16 % superior à amostra inicialmente calculada, observou-se que os dados referentes aos alunos da graduação não atingiram o nível de confiabilidade de 95%. Apesar disto, os dados obtidos são estatisticamente relevantes, sobretudo quando comparados aos dados encontrados na literatura em relação à distribuição por grupos, como pode ser observado na Tabela 1.

**Tabela 1 Amostra dos estudos realizados nas universidades citadas**

<b>UNIVERSIDADE/PAÍS</b>	<b>AUTOR/DATA</b>	<b>AMOSTRA</b>
Universidade Federal do Amazonas (Brasil)	Kuwahara <i>et al.</i> (2008)	3 % da população
Centro de Tecnologia da Universidade Federal do Rio de Janeiro	Ferreira (2002)	524 pessoas (68 % de alunos)
Universidade Federal do Rio de Janeiro Campus Ilha do Fundão (Brasil)	Parra (2008)	173 pessoas (61 % alunos)
Universidade de Trás-os-Montes Alto Dourado (Portugal)	Silva (2009)	15 % da população (88 % alunos)
Universidade de Aveiro Campus Leiria (Portugal)	Ferreira e Silva (2010)	66 % da população (95 % de alunos)
Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (Portugal)	Reis (2011)	10 % da população (78 % alunos)
Campus USP "Luiz de Queiroz" Piracicaba (Brasil)	Pêra <i>et al.</i> (2012)	12 % da população (70 % alunos)
University of Montreal	Fuller <i>et al.</i> (2012)	105 pessoas
Campus São Carlos Universidade de São Paulo	Este estudo	2260 pessoas (39 % alunos da graduação, 28 % de pós-graduação, 21 % de servidores técnico-administrativos, 12 % de servidores docentes)

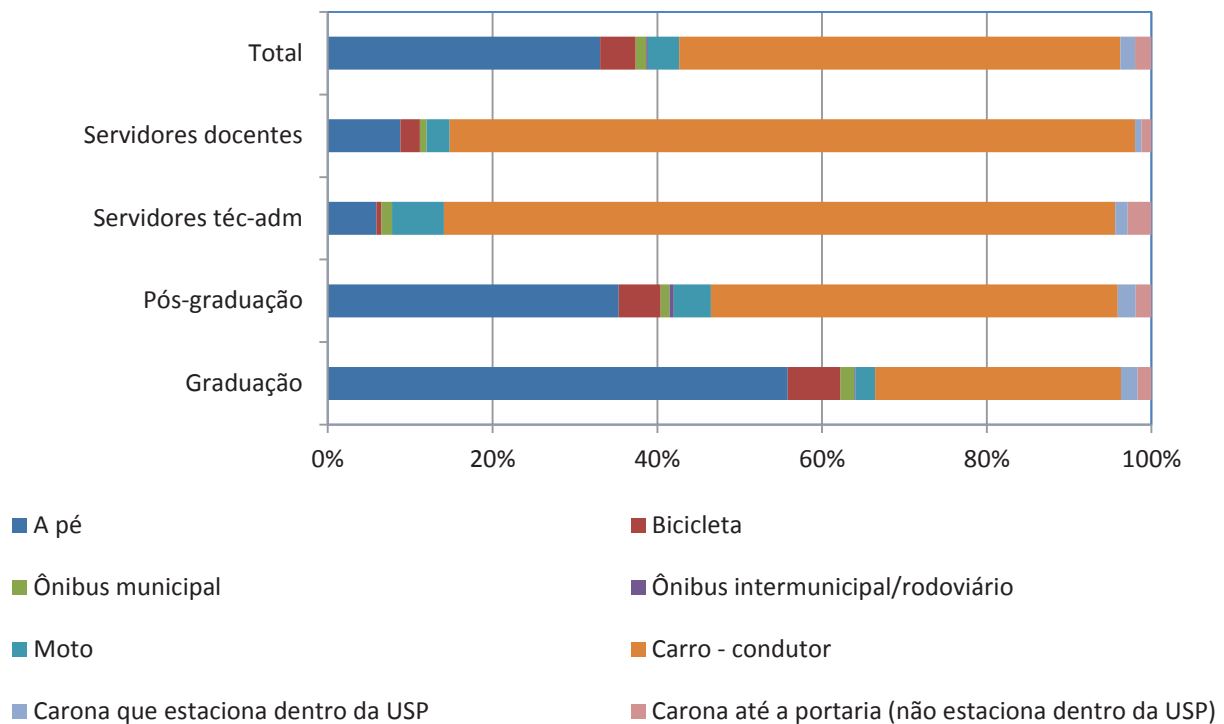
As amostras investigadas nestes estudos eram compostas prioritariamente de alunos da graduação e, em menor número, de alunos da pós-graduação e servidores. Isto pode ser um problema quando se planeja usar estes dados para elaborar planos para a gestão da mobilidade. Neste caso, é importante investigar quantidades significativas de indivíduos em todas as principais categorias, para que as medidas a serem adotadas reflitam as reais necessidades destes grupos de

usuários do campus, tal como foi feito no presente estudo (conforme síntese apresentada na última linha da Tabela 1).

Uma vez definida a estrutura do questionário (item 3.1.4 da metodologia), foi realizado o experimento piloto (item 3.1.5 da metodologia). O *feedback* que o piloto proporcionou permitiu observar se a redação das questões estava clara, bem como se as questões tinham interpretação similar para a maioria dos questionados.

A aplicação do questionário definitivo (item 3.1.6 da metodologia) se deu entre 27 de agosto e 27 de setembro de 2012. Este foi um período de atividades regulares no campus e de condições climáticas não extremas (portanto semelhantes ao encontrado durante a maior parte do ano) na cidade de São Carlos. Na fase de tabulação dos dados, foi produzido um relatório técnico contendo a totalidade das respostas fornecidas ao questionário. No relatório, que pode ser consultado no anexo deste documento, é possível verificar ainda as perguntas originais e detalhes quanto ao desenho do questionário (item 3.1.4 da metodologia).

Além da apresentação completa dos resultados no anexo, alguns dados foram aqui destacados para comentários, devido à sua importância para a interpretação dos itens subsequentes. O modo como os indivíduos se deslocam depende das características pessoais e também do deslocamento desejado. Se de longa ou curta distância, da disponibilidade de veículos, confiabilidade, entre outros fatores. Na Figura 3, pode-se observar as escolhas de modo principal para deslocamentos até o campus. No caso dos grupos de aluno da pós-graduação, de servidores técnicos administrativos e de docentes, o principal modo de deslocamento para o campus é o modo carro. Pesquisas realizadas por Parra (2008), Silva (2009), Ferreira (2011) e Reis (2011) em outros campi universitários também obtiveram resultados similares, com a maior parte das viagens realizada por automóvel.



**Figura 3 Divisão modal dos respondentes**

Esta escolha modal está fortemente relacionada com a posse (ou disponibilidade para uso) de veículos automotores. Em relação à disponibilidade de veículos, observa-se, na Figura 4, o percentual dos diversos grupos de usuários do campus com posse ou acesso ao veículo para uso regular. Observa-se, em todos os grupos, um percentual bastante relevante de indivíduos com posse ou acesso ao veículo motorizado. Embora os alunos da graduação apresentem uma porcentagem menor em relação aos outros grupos, é importante ressaltar que a quantidade de indivíduos neste grupo é grande, o que se traduz em um impacto relevante na infraestrutura do campus.

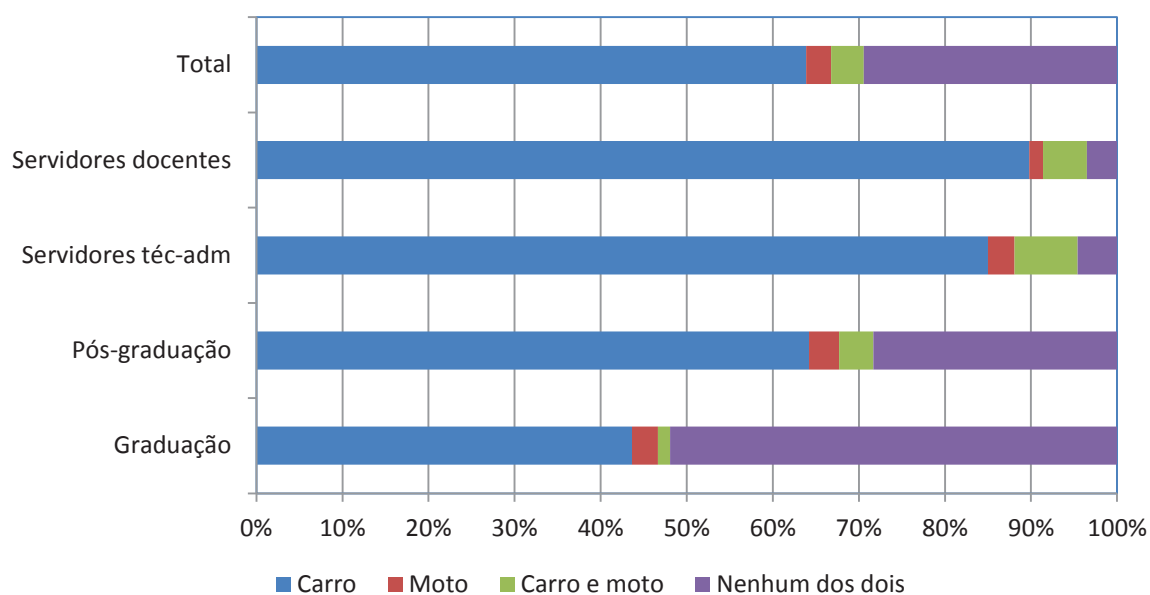


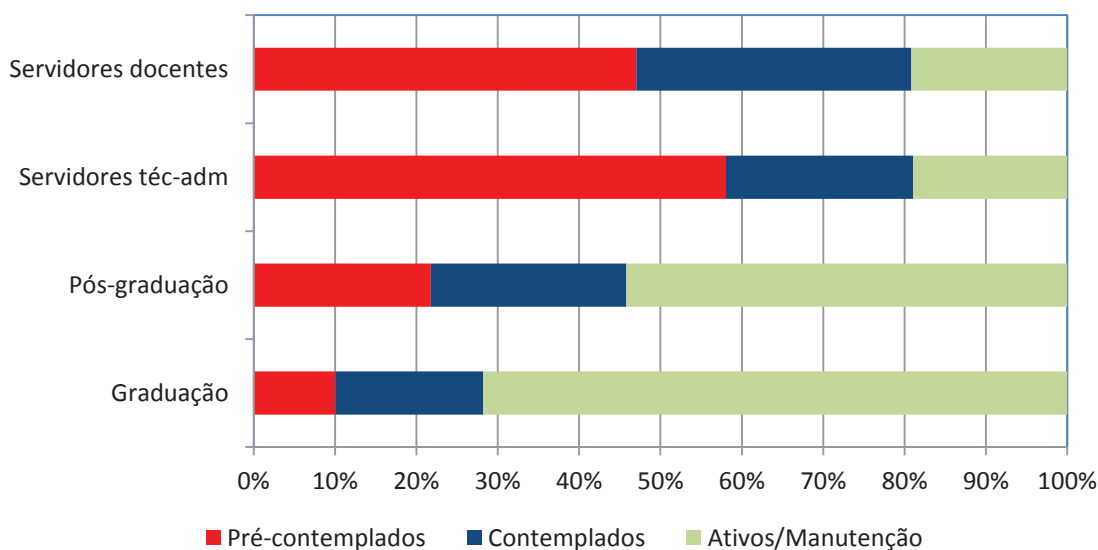
Figura 4 Posse ou acesso para uso regular dos modos motorizados

## 4.2 Potencial de Mudança

Os respondentes foram classificados, com base nas respostas fornecidas nos questionários, nos estágios “*pré-contemplados*”, “*contemplados*” ou “*ativos/manutenção*” (Tabela 2 e na Figura 5), tal como proposto no item 3.2 da metodologia. Entre os grupos de alunos de graduação e de pós-graduação são maiores os números de pessoas nos estágios *contemplados* e *ativos/manutenção*. No conjunto de servidores técnico-administrativos e servidores docentes é maior o número de pessoas no estágio de *pré-contemplados*.

Tabela 2 Número absoluto de respondentes dos diferentes grupos considerados nos estágios de mudança

ESTÁGIO	GRUPOS			
	Graduação	Pós-graduação	Servidores Técnico-administrativos	Servidores Docentes
Pré-contemplados	83	127	270	103
Contemplados	150	140	107	74
Ativos/Manutenção	592	316	88	42
Não foi possível obter	76	43	14	35



**Figura 5 Distribuição dos respondentes dos diferentes grupos considerados nos estágios de mudança**

Dos 901 alunos de graduação que responderam ao questionário, 184 (20,4 %) afirmaram que mudariam de modo de deslocamento. Já no conjunto dos 626 alunos de pós-graduação que responderam ao questionário, 164 (26,2 %) afirmaram que mudariam de modo de deslocamento. Na Tabela 3 e na Tabela 4 é possível identificar a distribuição da primeira opção de modo de deslocamento dos respondentes nestes dois grupos e os respectivos modos para os quais pensaram em mudar.

Estão em destaque, na Tabela 3, os dados que atendem às seguintes condições: (1) são relevantes em relação ao modo atual e (2) são relevantes em relação ao total da respectiva tabela. A cor verde significa mudança de um modo motorizado para um modo não motorizado, a cor amarela significa mudança entre modos não-motorizados e a cor vermelha significa mudança de um modo não motorizado para um modo motorizado. Esta configuração poderá ser observada também nas Tabelas 4,5 e 6. No que diz respeito à Tabela 3, é importante ressaltar dois aspectos (relacionados aos modos atuais a pé e automóvel).

No primeiro caso, merece destaque a quantidade de alunos da graduação que vêm a pé e considerou a possibilidade de mudar o modo de deslocamento. Dos 44,0 % de alunos de graduação que pensaram em mudar do modo a pé para outros modos de transporte, 48,1 % deles manifestaram, por exemplo, a intenção de mudar para a bicicleta. Isto pode ser positivo ou não, dependendo da infraestrutura cicloviária disponível. Por outro lado, 38,3 % consideraram trocar para o automóvel.

No segundo caso, no que diz respeito ao automóvel como modo principal de deslocamento, 42,9 % dos alunos de graduação demonstraram interesse em mudar de modo. Este foi o mesmo caso de 62,8 % dos alunos de pós-graduação, destaque (positivo) na Tabela 4. Dentre os alunos da graduação, 40,5 % pensaram em mudar para o modo a pé e 49,4 % para o modo bicicleta. No caso dos alunos de pós-graduação, 38,8 % pensaram em mudar para o modo a pé e 46,6 % pensaram em mudar para o modo bicicleta.

**Tabela 3 Modos de transporte que utilizam e para quais mudariam os alunos de graduação que responderam à pesquisa**

<b>MODO PARA O QUAL MUDARIA</b>	<b>A pé</b>	<b>Bicicleta</b>	<b>Auto (como motorista)</b>	<b>Ônibus</b>	<b>Moto</b>	<b>Carona</b>	<b>Total</b>
<b>MODO ATUAL</b>							
<b>A PÉ</b>							
Número de respondentes	-	<b>39</b>	<b>31</b>	1	7	3	81
% do total da linha	-	<b>48,1 %</b>	<b>38,3 %</b>	1,2 %	8,6 %	3,7 %	100,0 %
% do total da amostra da tabela	-	<b>21,2 %</b>	<b>16,8 %</b>	0,5 %	3,8 %	1,6 %	44,0 %
<b>BICICLETA</b>							
Número de respondentes	1	-	2	-	1	-	4
% do total da linha	25,0 %	-	50,0 %	-	25,0 %	-	100,0 %
% do total da amostra da tabela	0,5 %	-	1,1 %	-	0,5 %	-	2,2 %
<b>AUTO (COMO MOTORISTA)</b>							
Número de respondentes	<b>32</b>	<b>39</b>	-	-	3	5	79
% do total da linha	<b>40,5 %</b>	<b>49,4 %</b>	-	-	3,8 %	6,3 %	100,0 %
% do total da amostra da tabela	<b>17,4 %</b>	<b>21,2 %</b>	-	-	1,6 %	2,7 %	42,9 %
<b>ÔNIBUS</b>							
Número de respondentes	1	2	4	-	-	-	7
% do total da linha	14,3 %	28,6 %	57,1 %	-	-	-	100,0 %
% do total da amostra da tabela	0,5 %	1,1 %	-	-	-	-	3,8 %
<b>MOTO</b>							
Número de respondentes	-	1	2	-	-	-	3
% do total da linha	-	33,3 %	66,7 %	-	-	-	100,0 %
% do total da amostra da tabela	-	0,5 %	1,1 %	-	-	-	1,6 %
<b>CARONA</b>							
Número de respondentes	4	2	4	-	-	-	10
% do total da linha	40,0 %	20,0 %	40,0 %	-	-	-	100,0 %
% do total da amostra da tabela	2,2 %	1,1 %	2,2 %	-	-	-	5,4 %
<b>TOTAL DA AMOSTRA</b>	<b>38</b>	<b>83</b>	<b>43</b>	<b>1</b>	<b>11</b>	<b>8</b>	<b>184</b>
% em relação ao total	20,6 %	45,1 %	23,4 %	0,5 %	6,0 %	4,4 %	100,0 %



**Tabela 4 Modos que utilizam e para os quais mudariam os alunos de pós-graduação que responderam à pesquisa**

<b>MODO PARA O QUAL MUDARIA</b>	<b>A pé</b>	<b>Bicicleta</b>	<b>Auto (como motorista)</b>	<b>Ônibus</b>	<b>Moto</b>	<b>Carona</b>	<b>Total</b>
<b>MODO ATUAL</b>							
<b>A PÉ</b>							
Número de respondentes	-	20	13	2	5	-	40
% do total da linha	-	50,0 %	32,5 %	5,0 %	12,5 %	-	100,0 %
% do total da amostra da tabela	-	12,2 %	7,9 %	1,2 %	3,0 %	-	24,4 %
<b>BICICLETA</b>							
Número de respondentes	1	-	3	-	-	-	4
% do total da linha	25,0 %	-	75,0 %	-	-	-	100,0 %
% do total da amostra da tabela	0,6 %	-	1,8 %	-	-	-	2,4 %
<b>AUTO (COMO MOTORISTA)</b>							
Número de respondentes	<b>40</b>	<b>48</b>	2	9	2	2	103
% do total da linha	<b>38,8 %</b>	<b>46,6 %</b>	1,9 %	8,7 %	1,9 %	1,9 %	100,0 %
% do total da amostra da tabela	<b>24,4 %</b>	<b>29,3 %</b>	1,2 %	5,5 %	1,2 %	1,2 %	62,8 %
<b>ÔNIBUS</b>							
Número de respondentes	3	-	1	-	-	-	4
% do total da linha	75,0 %	-	25,0 %	-	-	-	100,0 %
% do total da amostra da tabela	1,8 %	-	0,6 %	-	-	-	2,4 %
<b>MOTO</b>							
Número de respondentes	2	4	1	1	-	-	8
% do total da linha	25,0 %	50,0 %	12,5 %	12,5 %	-	-	100,0 %
% do total da amostra da tabela	1,2 %	2,4 %	0,6 %	0,6 %	-	-	4,9 %
<b>CARONA</b>							
Número de respondentes	2	2	1	-	-	-	5
% do total da linha	40,0 %	40,0 %	40,0 %	-	-	-	100,0 %
% do total da amostra da tabela	1,2 %	1,2 %	0,6 %	-	-	-	3,0 %
<b>TOTAL DA AMOSTRA</b>	<b>48</b>	<b>74</b>	<b>21</b>	<b>12</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>164</b>
% em relação ao total	29,2 %	45,3 %	12,8 %	7,3 %	4,2 %	1,2 %	100,0 %

Dos 479 servidores técnico-administrativos que responderam ao questionário, 110 (22,9 %) disseram que mudariam de modo de deslocamento. No conjunto dos servidores docentes, dos 254 que responderam ao questionário, 83 (32,6 %) disseram que mudariam de modo de deslocamento. Na Tabela 5 e na Tabela 6, o destaque (positivo) é para os respondentes que têm hoje como opção de modo principal o automóvel e que manifestaram intenção de mudança para os modos a pé e bicicleta. Entre os servidores técnico-administrativos, 85,5 % manifestaram este

interesse, sendo 34,0 % para o modo a pé e 46,8 % para o modo bicicleta. Já no caso dos servidores docentes, 92,8 % manifestaram interesse em mudar do automóvel para outros modos (31,2 % dos quais para o modo a pé e 55,8 % para o modo bicicleta).

**Tabela 5 Modos que utilizam e para os quais mudariam os servidores técnico-administrativos que responderam à pesquisa**

<b>MODO PARA O QUAL MUDARIA</b>	<b>A pé</b>	<b>Bicicleta</b>	<b>Auto (como motorista)</b>	<b>Ônibus</b>	<b>Moto</b>	<b>Carona</b>	<b>Total</b>
<b>MODO ATUAL</b>							
<b>A PÉ</b>							
Número de respondentes	-	-	3	-	-	-	3
% do total da linha	-	-	100,0 %	-	-	-	100,0 %
% do total da amostra da tabela	-	-	2,7 %	-	-	-	2,7 %
<b>BICICLETA</b>							
Número de respondentes	-	-	-	-	-	-	-
% do total da linha	-	-	-	-	-	-	-
% do total da amostra da tabela	-	-	-	-	-	-	-
<b>AUTO (COMO MOTORISTA)</b>							
Número de respondentes	32	44	-	10	5	3	94
% do total da linha	34,0 %	46,8 %	-	10,6 %	5,3 %	3,2 %	100,0 %
% do total da amostra da tabela	29,1 %	40,0 %	-	9,1 %	4,5 %	2,7 %	85,5 %
<b>ÔNIBUS</b>							
Número de respondentes	-	-	2	-	-	-	2
% do total da linha	-	-	100,0 %	-	-	-	100,0 %
% do total da amostra da tabela	-	-	1,8 %	-	-	-	1,8 %
<b>MOTO</b>							
Número de respondentes	3	3	2	-	-	-	8
% do total da linha	37,5 %	37,5 %	25,0 %	-	-	-	100,0 %
% do total da amostra da tabela	2,7 %	2,7 %	1,8 %	-	-	-	7,3 %
<b>CARONA</b>							
Número de respondentes	1	2	-	-	-	-	3
% do total da linha	33,3 %	66,7 %	-	-	-	-	100,0 %
% do total da amostra da tabela	0,9 %	1,8 %	-	-	-	-	2,7 %
<b>TOTAL DA AMOSTRA</b>	36	49	7	10	5	3	110
% em relação ao total	32,8 %	44,5 %	6,4 %	9,0 %	4,5 %	2,8 %	100,0 %

**Tabela 6 Modos que utilizam e para os quais mudariam os servidores docentes que responderam à pesquisa**

<b>MODO PARA O QUAL MUDARIA</b>	<b>A pé</b>	<b>Bicicleta</b>	<b>Auto (como motorista)</b>	<b>Ônibus</b>	<b>Moto</b>	<b>Carona</b>	<b>Total</b>
<b>MODO ATUAL</b>							
<b>A PÉ</b>							
Número de respondentes	-	-	2	-	-	-	2
% do total da linha	-	-	100,0 %	-	-	-	100,0 %
% do total da amostra da tabela	-	-	2,4 %	-	-	-	2,4 %
<b>BICICLETA</b>							
Número de respondentes	-	-	-	-	-	-	-
% do total da linha	-	-	-	-	-	-	-
% do total da amostra da tabela	-	-	-	-	-	-	-
<b>AUTO (COMO MOTORISTA)</b>							
Número de respondentes	24	43	-	5	5	-	77
% do total da linha	31,2 %	55,8 %	-	6,5 %	6,5 %	-	100,0 %
% do total da amostra da tabela	28,9 %	51,8 %	-	6,0 %	6,0 %	-	92,8 %
<b>ÔNIBUS</b>							
Número de respondentes	-	-	1	-	-	-	1
% do total da linha	-	-	100,0 %	-	-	-	100,0 %
% do total da amostra da tabela	-	-	1,2 %	-	-	-	1,2 %
<b>MOTO</b>							
Número de respondentes	-	-	-	-	-	-	-
% do total da linha	-	-	-	-	-	-	-
% do total da amostra da tabela	-	-	-	-	-	-	-
<b>CARONA</b>							
Número de respondentes	1	1	-	-	-	1	3
% do total da linha	33,3 %	33,3 %	-	-	-	33,3 %	100,0 %
% do total da amostra da tabela	1,2 %	1,2 %	-	-	-	1,2 %	3,6 %
<b>TOTAL DA AMOSTRA</b>	25	44	3	5	5	1	83
% em relação ao total	30,1 %	53,0 %	3,61 %	6,0 %	6,0 %	1,2 %	100,0 %

Ao analisar estes resultados, conforme a Tabela 7 observa-se que 46,2 % dos usuários pensaram em mudar para o modo bicicleta. Apesar deste número, observa-se também que existem 13,6 % de pessoas que pensaram em mudar para o automóvel. Se esta porcentagem for expandida para a população de usuários regulares, este valor representaria um acréscimo de 334 automóveis, o que pode agravar ainda mais os problemas relacionados a este modo. Este valor representa

cerca de 21 % das vagas de estacionamento hoje existentes no campus (e já saturadas em muitos períodos).

**Tabela 7 Análise para amostra e população dos modos para quais mudariam cada grupo de usuário regular do campus**

GRUPO	MODO MUDARIA	Auto (como motorista)					Total	
		A pé	Bicicleta	Ônibus	Moto	Carona		
<b>GRADUAÇÃO</b>								
Amostra		38	83	43	1	11	8	184
População		200	438	228	5	58	42	971
<b>PÓS GRADUAÇÃO</b>								
Amostra		48	74	21	12	7	2	164
População		183	283	81	45	27	7	626
<b>SERVIDORES TÉCN-ADM</b>								
Amostra		36	49	7	10	5	3	110
População		87	119	18	24	12	7	267
<b>SERVIDORES DOCENTES</b>								
Amostra		25	44	3	5	5	1	83
População		53	93	7	10	10	2	175
<b>TOTAL</b>								
Amostra		147	250	74	28	56	14	541
População		523	933	334	84	107	58	2039
% do modo		27,1 %	46,2 %	13,6 %	5,2 %	10,4 %	2,6 %	100,0 %

### 4.3 Barreiras

Os entrevistados foram solicitados a classificar uma série de barreiras para a utilização de modos sustentáveis (ou seja, ônibus, a pé e bicicleta) em uma escala de 1 a 5, sendo 1 "sem importância", 2 "pouco importante", 3 "de alguma importância", 4 "muito importante" e 5 "extremamente importante". Responderam a estas questões somente entrevistados do estágio de mudança *pré-contemplados*, ou seja, que utilizam apenas o automóvel como modo de deslocamento para o campus.

A Tabela 8 mostra a média de valores de cada barreira para todos os grupos considerados em relação ao deslocamento por ônibus. A posse do automóvel foi apontada como a barreira mais importante para a não utilização do ônibus. Em

seguida, apresentam-se pelo menos três itens também importantes. São eles: o tempo envolvido no trajeto, as condições climáticas e a necessidade de levar ou buscar pessoas em outros locais, itens mais valorizados (ou seja, com as maiores médias) pelos servidores técnico-administrativos.

**Tabela 8 Avaliação das barreiras para utilização do modo ônibus para acesso ao campus pelos diferentes grupos analisados, conforme a seguinte classificação: 1 - sem importância, 2 - pouco importante, 3 - de alguma importância, 4 - muito importante e 5 - extremamente importante**

Barreiras	Grupos	Graduação	Pós-graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Média geral
Tenho carro		4,52	4,09	3,85	3,99	4,11
Tempo envolvido no trajeto (demora, atraso)		3,97	4,05	4,22	3,93	4,04
Condições climáticas (chuva, vento e sol)		3,90	3,82	4,02	3,72	3,87
Preciso levar/buscar pessoas, ir ao médico, supermercado...		3,16	3,30	4,29	4,08	3,71
Distância longa		3,16	3,57	3,44	3,19	3,34
Não passa ônibus para a USP perto da minha casa		3,00	3,14	3,45	3,44	3,26
O ônibus entre minha casa e a USP demora para passar		2,93	2,88	3,45	3,38	3,16
Entro muito cedo ou saio muito tarde da universidade		3,69	3,17	2,65	2,88	3,10
Preciso de um veículo para ir trabalhar		2,35	2,91	3,29	2,78	2,83
Moro perto da USP		2,74	2,91	2,58	2,46	2,67
Materiais demais para transportar		2,58	2,97	2,27	2,39	2,55
Preciso andar muito até o ponto do ônibus		1,95	2,21	2,44	2,36	2,24
Não sei quais ônibus vão para a USP		1,92	2,28	2,26	1,97	2,11
Preciso pegar mais de um ônibus		1,83	2,00	2,18	2,34	2,09

A Tabela 9 mostra a média de valores de cada barreira para todos os grupos em relação ao deslocamento a pé. As condições climáticas figuram como a barreira mais importante. A posse do automóvel também aparece em destaque nesta avaliação, com destaque para a média atribuída pelo grupo de alunos da graduação. Em seguida, longas distâncias constituem a próxima barreira.

Em análises mais detalhadas, observa-se que muitos destes alunos residem no entorno do campus, porém a ausência de acessos em locais próximos das origens dos deslocamentos os obriga a contornarem o campus, o que faz com que

frequentemente optem por vir de carro. Este item ganha ainda mais relevância pela avaliação feita da barreira referente à insegurança pública. Isto porque na época de desenvolvimento e aplicação do questionário, os bairros próximos ao campus estavam passando por um período de muitos assaltos. A situação chegou a tal ponto que os próprios alunos resolveram elaborar e disponibilizar na rede mundial de computadores (*internet*) um mapa dos assaltos reportados (Figura 6), a fim de localizar as ruas com maior incidência de ocorrências na região. Nele é possível observar uma grande concentração de relatos próximos à portaria do ICMC, região em que residem muitos alunos.

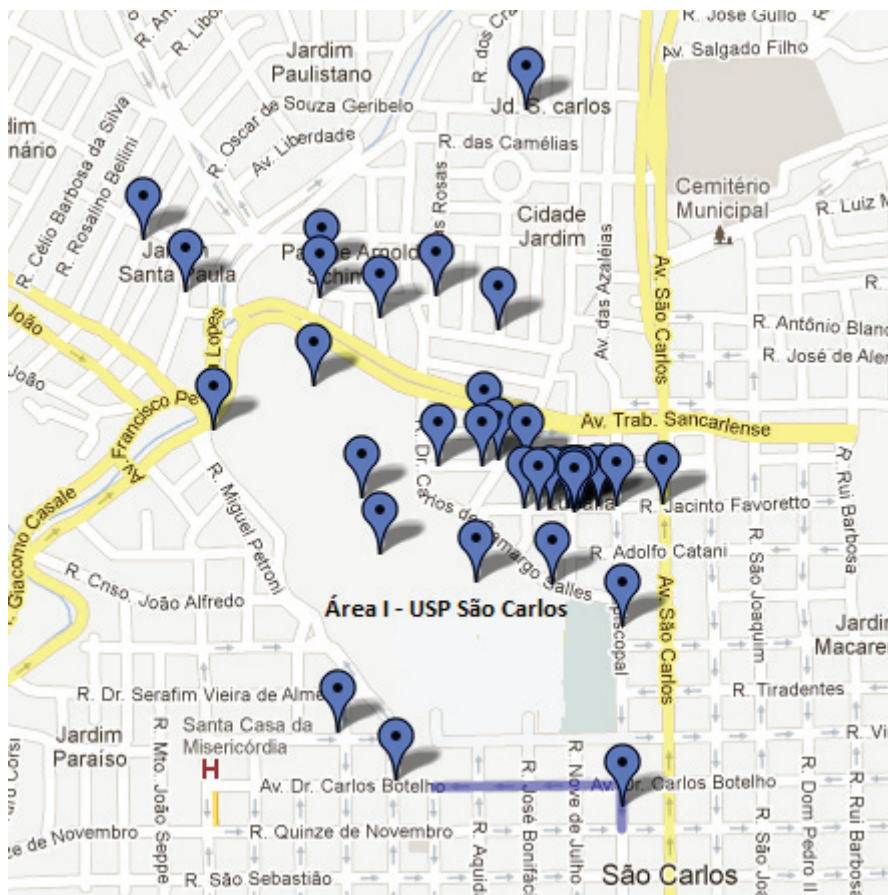


Figura 6 Mapa de assaltos na região da Área I da USP de São Carlos

**Tabela 9 Avaliação das barreiras para utilização do modo a pé para acesso ao campus pelos diferentes grupos analisados, conforme a seguinte classificação: 1 - sem importância, 2 - pouco importante, 3 - de alguma importância, 4 - muito importante e 5 - extremamente importante**

Barreiras	Grupos	Graduação	Pós-graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Média geral
Condições climáticas (chuva, vento e sol)		3,97	3,73	3,94	4,07	3,93
Tenho carro		4,22	3,89	3,68	3,54	3,83
Distância longa		3,77	3,86	3,79	3,73	3,79
Insegurança pública (por exemplo: assalto)		3,81	3,65	3,51	3,43	3,60
Preciso levar/buscar pessoas, ir ao médico, supermercado etc.		2,86	3,26	4,26	4,01	3,60
Entro muito cedo ou saio muito tarde da universidade		3,58	3,09	2,68	2,73	3,02
Materiais demais para transportar		3,14	3,32	2,56	2,76	2,95
Falta de locais com instalações como banheiro e ducha		2,58	2,47	3,46	3,25	2,94
Necessidade de trazer roupas para trocar		2,67	2,59	3,35	3,05	2,92
Perigo com o trânsito		2,43	2,58	3,28	2,94	2,81
Não existem calçadas contínuas do meu ponto de origem até a USP		2,07	2,47	2,85	2,90	2,57
Esforço físico		2,70	2,47	2,69	2,41	2,57
Preciso de um veículo para fins de trabalho		2,14	2,67	2,43	2,23	2,37

A Tabela 10 mostra a média de valores de cada barreira para todas as categorias em relação à bicicleta. As condições climáticas figuram como a barreira mais importante. Em seguida, foram apontadas como barreiras: perigo com o trânsito, a não existência de ciclovias contínuas do ponto de origem até a USP, a necessidade de levar/buscar pessoas, de ir ao médico e ao supermercado e a insegurança pública. Além de importantes na avaliação dos respondentes, estes são itens complementares. Merece destaque o fato de que não há ciclovias e nem ciclofaixas existentes próximas à Área I do campus USP de São Carlos. A posse do carro também aparece em destaque nesta avaliação.

Tabela 10 Avaliação das barreiras para utilização do modo bicicleta para acesso ao campus pelos diferentes grupos analisados, conforme a seguinte classificação: 1 - sem importância, 2 - pouco importante, 3 - de alguma importância, 4 - muito importante e 5 - extremamente importante

Barreiras	Grupos	Graduação	Pós-graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Média geral
Condições climáticas (chuva, vento e sol)		3,91	3,79	4,02	4,16	3,97
Perigo com o trânsito		3,45	3,77	4,08	4,15	3,86
Tenho carro		4,16	3,75	3,57	3,49	3,74
Não existem ciclovias contínuas do meu ponto de origem até a USP		3,22	3,64	3,71	4,00	3,64
Preciso levar/buscar pessoas, ir ao médico, supermercado etc.		2,95	3,17	4,28	3,95	3,59
Insegurança pública (por exemplo: assalto)		3,65	3,55	3,67	3,33	3,55
Distância longa		3,17	3,47	3,41	3,11	3,29
Não existem instalações seguras de estacionamento de bicicleta na USP		2,89	3,26	3,29	3,59	3,26
Necessidade de trazer roupas para trocar		2,91	2,98	3,51	3,43	3,21
Falta de locais com instalações como banheiro e ducha		2,83	2,88	3,52	3,52	3,19
Porque eu não tenho bicicleta		2,99	3,63	3,30	2,67	3,15
Entro muito cedo ou saio muito tarde da universidade		3,43	3,00	2,57	2,61	2,90
Materiais demais para transportar		2,93	3,11	2,60	2,74	2,85
Esforço físico		2,35	2,45	2,69	2,54	2,51

## 4.5 Motivações

Os entrevistados foram solicitados a classificar uma série de motivações referentes aos modos para os quais pensaram em mudar recentemente. Esta classificação foi feita em uma escala de 1 a 5, sendo 1 "sem importância", 2 "pouco importante", 3 "de alguma importância", 4 "muito importante" e 5 "extremamente importante". Todas as pessoas que manifestaram interesse em mudar o modo principal por algum outro responderam a esta questão. Para uma análise mais detalhada, as respostas foram separadas pelo modo que está motivando a mudança e por estágio de mudança do indivíduo, ou seja: *pré-contemplados*, *contemplados* e *ativos/manutenção*.



### 4.5.1 Modo Bicicleta

Os resultados mostram que os itens “benefícios para a saúde” e “contribuição pessoal para a redução dos níveis de poluição do ar” foram bem avaliados em todos os estágios como incentivo à mudança de modo para a bicicleta. Na Tabela 11, observa-se que o item “gosto de pedalar” foi de alguma relevância, principalmente nos estágios *pré-contemplados* e *ativos/manutenção* e para os grupos de alunos de pós-graduação e servidores docentes. Os itens “não gosto de dirigir” e “meus amigos pedalam” obtiveram baixas médias de avaliação. Isto significa que estes itens não tem tanta importância no que diz respeito à motivação em se deslocar de bicicleta. Há ainda um certo destaque para uma potencial economia financeira, mas que não chega a valores tão elevados.

Tabela 11 Motivação para mudar para o modo bicicleta para acesso ao campus pelos diferentes grupos analisados, conforme a seguinte classificação: 1 - sem importância, 2 - pouco importante, 3 - de alguma importância, 4 - muito importante e 5 - extremamente importante

		Contribuição pessoal para a redução dos níveis de poluição do ar	Benefícios para a saúde	Eu não gosto de dirigir	Gosto de pedalar	Meus amigos pedalam	Potencial economia financeira
Pré-contemplados	Graduação	3,3	4,5	1,1	2,9	1,1	3,3
	Pós-graduação	3,9	4,0	2,1	3,5	1,4	3,4
	Servidor Técnico-Administrativo	4,0	4,8	1,2	3,4	1,5	3,2
	Servidor Docente	3,5	4,5	1,8	4,3	1,8	2,1
	<i>Média</i>	3,7	4,4	1,5	3,5	1,4	3,0
Contemplados	Graduação	3,4	4,0	1,4	2,8	1,7	3,1
	Pós-graduação	3,9	4,1	1,3	3,2	1,8	3,3
	Servidor Técnico-Administrativo	3,5	4,5	1,4	3,5	1,3	3,1
	Servidor Docente	3,9	4,3	1,9	3,4	2,2	2,2
	<i>Média</i>	3,7	4,2	1,5	3,2	1,7	2,9
Ativos/Manutenção	Graduação	3,2	3,8	1,3	3,2	1,7	2,5
	Pós-graduação	3,4	4,0	1,9	3,5	1,5	3,4
	Servidor Técnico-Administrativo	3,8	4,4	1,4	3,4	1,6	1,8
	Servidor Docente	4,0	4,3	4,5	4,7	1,0	1,0
	<i>Média</i>	3,5	4,0	1,5	3,3	1,6	2,5

### 4.5.2 Modo a pé

Os resultados mostram que o item “benefícios para a saúde” foi bem avaliado em todos os estágios como incentivo à mudança para o modo a pé. Observa-se, na Tabela 12, que o item “potencial de economia financeira foi importante no estágio dos indivíduos *pré-contemplados*, exceto para o grupo dos servidores docentes. A motivação de não precisar procurar local para estacionar é muito relevante para os alunos da graduação em todos os estágios de mudança e para os alunos de pós-graduação nos estágios *pré-contemplados* e *contemplados*.

Tabela 12 Motivação para mudar para o modo a pé para acesso ao campus pelos diferentes grupos analisados, conforme a seguinte classificação: 1 - sem importância, 2 - pouco importante, 3 - de alguma importância, 4 - muito importante e 5 - extremamente importante

		Benefícios para a saúde	Contribuição pessoal para a redução dos níveis de poluição do ar	Eu não gosto de dirigir	Gosto de caminhar	Meus amigos vem a pé	Não precisar procurar local para estacionar	Potencial economia financeira
Pré-contemplados	Graduação	4,1	2,7	1,3	2,3	1,1	4,1	3,5
	Pós-graduação	4,1	2,8	1,1	3,3	1,3	4,5	3,8
	Servidor Técnico-Administrativo	4,6	4,1	1,5	3,9	1,5	1,4	3,5
	Servidor Docente	4,6	2,8	1,2	4,1	1,0	3,4	2,0
	Média	4,0	3,1	1,3	3,4	1,2	3,3	3,2
Contemplados	Graduação	3,3	2,7	1,3	2,5	1,5	4,0	3,4
	Pós-graduação	3,9	3,2	1,5	2,9	1,2	3,8	3,4
	Servidor Técnico-Administrativo	4,4	3,2	1,1	3,1	1,3	3,14	3,1
	Servidor Docente	4,3	3,7	1,9	4,1	1,33	3,8	3,0
	Média	4,0	3,2	1,5	3,1	1,3	3,7	3,2
Ativos/Manutenção	Graduação	3,7	3,1	1,4	2,6	1,5	4,4	3,3
	Pós-graduação	3,33	2,9	1,3	3,0	1,3	3,3	2,9
	Servidor Técnico-Administrativo	4,	2,7	1,3	3,0	1,0	2,7	3,0
	Servidor Docente	-	-	-	-	-	-	-
	Média	3,8	2,9	1,3	2,8	1,2	3,5	3,1

### 4.5.3 Modo ônibus

Observa-se ainda que não há, por parte do grupo de alunos da graduação, em todos os estágios de mudança, motivação para se deslocar por ônibus. O item “potencial de economia financeira” foi bem avaliado, apenas no estágio de *pré-contemplados*, pelos alunos de pós-graduação e pelos servidores técnico-administrativos. Os itens “não precisar procurar local para estacionar” e “contribuição pessoal para a redução dos níveis de poluição do ar” tiveram boa avaliação nos estágios de *pré-contemplados* e *contemplados*, embora para grupos parcialmente diferentes. Os resultados, conforme a Tabela 13, mostram que no estágio *ativos/manutenção* somente os alunos de pós-graduação demonstraram, *a priori*, interesse em mudar para o ônibus. No entanto, a maioria dos itens para avaliação deste grupo recebeu nota baixa, não sendo possível evidenciar reais motivações, neste caso, em mudar para o ônibus.

Tabela 13 Motivação para mudar para o modo ônibus para acesso ao campus pelos diferentes grupos analisados, conforme a seguinte classificação: 1 - sem importância, 2 - pouco importante, 3 - de alguma importância, 4 - muito importante e 5 - extremamente importante

		Benefícios para a saúde	Contribuição pessoal para a redução dos níveis de poluição do ar	Eu não gosto de dirigir	Gosto de andar de ônibus	Meus amigos usam ônibus	Não precisar procurar local para estacionar	Potencial economia financeira
Pré-contemplados	Graduação	-	-	-	-	-	-	-
	Pós-graduação	1,6	3,5	1,0	1,4	1,0	3,8	3,7
	Servidor Técnico-Administrativo	2,7	3,8	2,3	1,3	1,0	4,2	4,2
	Servidor Docente	-	-	-	-	-	-	-
	Média	2,1	3,6	1,6	1,3	1,0	4,0	3,9
Contemplados	Graduação	-	-	-	-	-	-	-
	Pós-graduação	-	-	-	-	-	-	-
	Servidor Técnico-Administrativo	3,4	4,0	2,2	1,4	1,0	4,2	3,2
	Servidor Docente	2,6	4,5	1,6	1,6	1,0	4,2	2,3
	Média	3,0	4,2	1,9	1,5	1,0	4,2	2,7
Ativos/Manutenção	Graduação	-	-	-	-	-	-	-
	Pós-graduação	1,3	1,6	1,3	1,5	1,0	2,2	3,0
	Servidor Técnico-Administrativo	-	-	-	-	-	-	-
	Servidor Docente	-	-	-	-	-	-	-
	Média	1,3	1,3	1,5	1,67	1,0	2,2	3,0

#### 4.5.4 Motocicleta

Os resultados mostram que os itens “precisa realizar outras atividades após sair do campus” e “conforto” foram bem avaliados pelos grupos de alunos de graduação e de pós-graduação. É importante ressaltar que a motivação em mudar para a motocicleta só ocorreu no estágio de *ativos/manutenção* (Tabela 14). Não há, por parte dos servidores técnico-administrativos e servidores docentes, motivação para mudar para este modo.

**Tabela 14 Motivação para mudar para o modo motocicleta para acesso ao campus pelos diferentes grupos analisados (no estágio Ativos/Manutenção), conforme a seguinte classificação: 1 - sem importância, 2 - pouco importante, 3 - de alguma importância, 4 - muito importante e 5 - extremamente importante**

Motivação	Grupos	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Média geral
Precisa realizar outras atividades após sair do campus		4,1	4,0	-	-	4,0
Conforto		3,4	3,8	-	-	3,6
Estacionamento gratuito		3,6	3,3	-	-	3,4
Precisa transportar materiais		2,8	4,0	-	-	3,4
Conveniência		3,7	2,5	-	-	3,1
Condições climáticas (chuva, vento ou calor)		2,8	3,1	-	-	3,0
Distância de viagem		2,5	3,1	-	-	2,8
Precisa da moto para fins de trabalho		1,8	3,0	-	-	2,4
Transporte Público Ineficiente		2,0	2,8	-	-	2,4

#### 4.5.5 Automóvel (como condutor)

São vários os itens que motivam a mudança de modo para o automóvel: insegurança pública, condições climáticas, conforto, conveniência e precisar realizar outras atividades após sair do campus. Observa-se que as motivações com melhor avaliação pelos alunos diferem em parte das motivações com a melhor avaliação pelos servidores técnico-administrativos. É importante ressaltar que a motivação em mudar para o automóvel ocorreu no estágio de *ativos/manutenção* (Tabela 15). Não há, por parte dos servidores docentes, motivação para mudar para este modo.

**Tabela 15** Motivação para mudar para o modo automóvel para acesso ao campus pelos diferentes grupos analisados (no estágio Ativos/Manutenção), conforme a seguinte classificação: 1 - sem importância, 2 - pouco importante, 3 - de alguma importância, 4 - muito importante e 5 - extremamente importante

Motivação	Grupos	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Média geral
Insegurança Pública (ex:assalto)		4,1	4,0	3,2	-	3,8
Condições Climáticas (chuva/calor)		3,9	3,7	3,3		3,6
Conforto		3,4	3,6	3,8	-	3,6
Conveniência		3,2	3,6	4,0	-	3,6
Precisa realizar outras atividades após sair do campus		3,3	3,4	3,8	-	3,5
Estacionamento Gratuito		2,8	3,4	3,6	-	3,3
Transporte Público Ineficiente		2,5	3,0	4,2	-	3,2
Distância de viagem		2,7	3,0	3,6	-	3,1
Precisa transportar materiais		2,6	2,2	2,8	-	2,5
Precisa do carro para fins de trabalho		1,8	2,1	2,0	-	2,0

## 4.6 Estratégias Visando à Mobilidade Sustentável

Três etapas, detalhadas nos tópicos a seguir, foram realizadas nesta fase do estudo:

i) uma avaliação de como os entrevistados classificaram comparativamente um número de estratégias específicas que os incentive a mudar ou a continuar se deslocando por modos sustentáveis (a pé, bicicleta e ônibus); ii) uma análise da distribuição geográfica dos respondentes, a partir da localização dos pontos de origem por eles informada; e iii) proposição e análise de duas estratégias de intervenção para o caso estudado, ambas direcionadas para o uso de modos sustentáveis.

### 4.6.1. Estratégias de incentivo ao uso de modos sustentáveis

Neste ponto do estudo, os entrevistados foram solicitados a avaliar estratégias específicas que os incentive a mudar ou a continuar se deslocando por modos sustentáveis (a pé, bicicleta e ônibus). Para efeito de análise e melhor entendimento, os resultados foram divididos de acordo com o modo principal, para cada um dos 4 grupos de usuários considerados (alunos de graduação e pós-graduação, e servidores técnico-administrativos e docentes). Na Tabela 16 observa-se que os

alunos de graduação, por exemplo, avaliaram positivamente as estratégias referentes à bicicleta, como ciclovias interligadas ao campus e estacionamento seguro para bicicleta. Os alunos que vêm de bicicleta foram os que melhor avaliaram estes itens. Observa-se, porém, que indivíduos que utilizam outros modos também fizeram boa avaliação. Benefícios para carros com dois ou mais ocupantes também foram bem avaliados, especialmente por quem vem de carona que estaciona na USP.

**Tabela 16 Avaliação das estratégias pelos alunos da graduação para o incentivo ao uso dos modos sustentáveis no acesso ao campus, conforme a seguinte classificação: 1 - muito improvável, 2 - improvável, 3 - indiferente, 4 - provável e 5 - muito provável**

<b>Estratégias</b>	<b>Modo principal</b>	<b>A pé</b>	<b>Bicicleta</b>	<b>Ônibus</b>	<b>Carona USP</b>	<b>Carona Portaria</b>	<b>Moto</b>	<b>Auto</b>	<b>Média geral</b>
<b>Ciclovias interligadas à USP</b>		<b>4,23</b>	<b>4,78</b>	<b>4,07</b>	<b>3,76</b>	<b>4,21</b>	<b>3,60</b>	<b>3,72</b>	<b>4,05</b>
<b>Estacionamentos seguros para bicicleta</b>		<b>4,24</b>	<b>4,76</b>	<b>4,00</b>	<b>3,67</b>	<b>4,21</b>	<b>3,65</b>	<b>3,46</b>	<b>4,00</b>
Benefícios para carros com dois ou mais ocupantes		3,71	3,63	3,86	<b>4,35</b>	3,79	3,00	3,61	3,71
Acesso a um banco de dados de carona		3,69	3,76	3,86	3,82	3,71	3,30	3,53	3,67
Ônibus fretado para a USP		3,35	3,25	<b>4,29</b>	3,18	<b>4,36</b>	3,40	3,00	3,55
Linhas de ônibus especiais para USP		3,44	3,39	<b>4,57</b>	3,47	4,00	2,85	3,06	3,54
Sistema de aluguel de bicicleta		3,65	3,65	3,64	3,06	3,86	3,40	3,16	3,49
Pagar uma taxa de estacionamento		3,38	3,76	3,14	3,76	<b>4,21</b>	3,20	2,78	3,46
Instalação de vestiários no campus - Bicicleta		3,40	3,81	3,93	2,65	3,50	3,25	2,86	3,34
Cartão de ônibus municipal integrado para o campus II		3,20	3,33	3,93	3,41	3,36	2,95	2,64	3,26
Instalação de vestiários no campus - Pedestres		3,43	3,48	3,50	2,29	3,71	3,05	2,75	3,17
Abertura de novas portarias para pedestres		<b>4,01</b>	3,31	2,93	2,82	3,07	2,58	2,81	3,08
Abertura de novas portarias para bicicletas		3,53	3,44	3,07	2,82	3,21	2,50	2,80	3,05
Abertura de novas portarias - Para não vir de carro		3,32	3,17	2,93	2,65	2,93	2,40	2,44	2,83
Abertura de novas portarias - Ônibus		2,82	2,44	3,64	2,29	2,93	1,90	2,19	2,60
Diminuição da velocidade dos veículos dentro do campus		2,76	2,96	3,00	1,94	3,14	1,90	1,90	2,51

Os alunos de pós-graduação avaliaram, conforme Tabela 17, a interligação de ciclovias ao campus da USP como a melhor estratégia a ser implantada para incentivo aos modos não motorizados. Na sequência, observa-se que o item “estacionamentos seguros para bicicleta” complementa esta opção. Itens



relacionados ao ônibus, como linhas de ônibus especiais para a USP e ônibus fretado para a USP também receberam boas avaliações.

**Tabela 17 Avaliação das estratégias pelos alunos da pós-graduação para o incentivo ao uso dos modos sustentáveis no acesso ao campus, conforme a seguinte classificação: 1 - muito improvável, 2 - improvável, 3 - indiferente, 4 - provável e 5 - muito provável**

Estratégias	Modo principal	A pé	Bicicleta	Ônibus	Carona USP	Carona Portaria	Moto	Auto	Média geral
<b>Ciclovias interligadas à USP</b>		<b>4,35</b>	<b>4,97</b>	<b>3,71</b>	<b>4,00</b>	<b>3,75</b>	<b>4,25</b>	<b>3,68</b>	<b>4,10</b>
Estacionamentos seguros para bicicleta		<b>4,3</b>	<b>4,91</b>	3,29	3,00	3,45	3,93	3,37	3,75
Linhas de ônibus especiais para USP		3,57	3,78	<b>4,57</b>	3,43	3,42	3,25	3,28	3,61
Ônibus fretado para a USP		3,41	3,65	<b>4,57</b>	3,36	3,45	2,96	3,29	3,53
Acesso a um banco de dados de carona		3,54	3,78	3,29	3,07	3,75	3,15	3,40	3,43
Benefícios para carros com dois ou mais ocupantes		3,43	3,56	2,71	3,79	3,67	3,04	3,35	3,36
Pagar uma taxa de estacionamento		3,54	3,77	3,29	3,57	2,92	3,14	3,03	3,32
Sistema de aluguel de bicicleta		3,66	<b>4,00</b>	3,43	3,00	3,27	2,82	3,04	3,32
Instalação de vestiários no campus - Pedestres		3,52	3,87	<b>4,00</b>	2,93	2,92	3,07	2,70	3,29
Instalação de vestiários no campus - Bicicleta		3,66	4,16	3,00	2,85	2,91	3,25	2,90	3,25
Abertura de novas portarias para pedestres		3,75	3,72	3,14	3,21	2,75	3,07	2,66	3,19
Cartão de ônibus municipal integrado para o campus II		3,47	3,78	3,00	2,79	2,82	2,82	2,82	3,07
Abertura de novas portarias para bicicletas		3,49	3,66	2,71	2,50	2,73	3,00	2,61	2,96
Abertura de novas portarias - Para não vir de carro		3,19	3,29	2,71	3,00	2,33	2,86	2,4	2,83
Abertura de novas portarias - Ônibus		2,84	3,29	3,57	2,50	2,36	2,41	2,37	2,76
Diminuição da velocidade dos veículos dentro do campus		2,84	3,28	2,43	2,29	2,67	2,46	2,22	2,60

As estratégias referentes à bicicleta, como ciclovias interligadas à USP e estacionamentos seguros para bicicleta foram as estratégias que receberam as melhores avaliações também pelos servidores técnico-administrativos. Em seguida,

se apresentam estratégias referentes ao ônibus, como ônibus fretado para a USP e linhas especiais para a USP. Esta tendência também pode ser observada nas questões abertas do questionário *on-line* (em anexo neste documento). Isto porque foi grande o número de sugestões referentes ao modo ônibus entre os servidores técnico-administrativos.

**Tabela 18 Avaliação das estratégias pelos servidores técnico-administrativos para o incentivo ao uso dos modos sustentáveis no acesso ao campus, conforme a seguinte classificação: 1 - muito improvável, 2 - improvável, 3 - indiferente, 4 - provável e 5 - muito provável**

Estratégias	Modo principal	A pé	Bicicleta	Ônibus	Carona USP	Carona Portaria	Moto	Auto	Média geral
Ciclovias interligadas à USP		4,14	5,00	3,50	3,00	3,86	3,93	3,32	3,82
Estacionamentos seguros para bicicleta		4,14	5,00	3,33	3,00	4,07	4,00	3,17	3,82
Ônibus fretado para a USP		3,39	4,00	3,80	4,14	4,21	3,50	3,43	3,78
Linhas de ônibus especiais para USP		3,14	4,50	4,50	3,43	4,00	3,27	3,29	3,73
Instalação de vestiários no campus - Pedestres		3,39	5,00	3,83	2,83	3,36	3,24	2,93	3,51
Instalação de vestiários no campus - Bicicleta		3,30	5,00	3,67	2,00	3,79	3,72	2,93	3,49
Cartão de ônibus municipal integrado para o campus II		3,19	4,50	3,20	3,43	4,00	2,75	2,81	3,41
Benefícios para carro com dois ou mais ocupantes		3,04	3,00	4,17	4,14	3,43	3,03	2,85	3,38
Acesso a um banco de dados de carona		3,22	3,50	4,00	3,83	3,08	3,10	2,89	3,37
Sistema de aluguel de bicicleta		3,04	5,00	3,33	1,50	2,86	2,45	2,60	2,97
Abertura de novas portarias - Para não vir de carro		3,04	4,00	3,17	2,29	3,14	2,59	2,37	2,94
Abertura de novas portarias para pedestres		3,70	3,67	3,50	1,86	2,86	2,30	2,55	2,92
Pagar uma taxa de estacionamento		2,82	4,50	2,50	1,83	3,14	2,90	2,53	2,89
Abertura de novas portarias - Ônibus		2,42	3,00	4,00	2,83	2,93	2,21	2,47	2,84
Abertura de novas portarias para bicicletas		3,46	3,00	3,33	1,50	2,93	2,62	2,43	2,75
Diminuição da velocidade dos veículos dentro do campus		2,89	3,00	2,40	2,33	3,36	2,38	2,46	2,69

Os servidores docentes, assim como as outras categorias, avaliaram com melhor média as estratégias referentes à bicicleta. Em relação a isto, as médias mais baixas estão associadas aos que utilizam o automóvel como modo principal, enquanto que as mais altas estão associadas aos respondentes que utilizam a bicicleta como modo principal. Destaca-se, conforme a Tabela 19, a alta média de avaliação recebida pela estratégia “pagar uma taxa de estacionamento” por parte daqueles que vêm de carona que estaciona na USP.

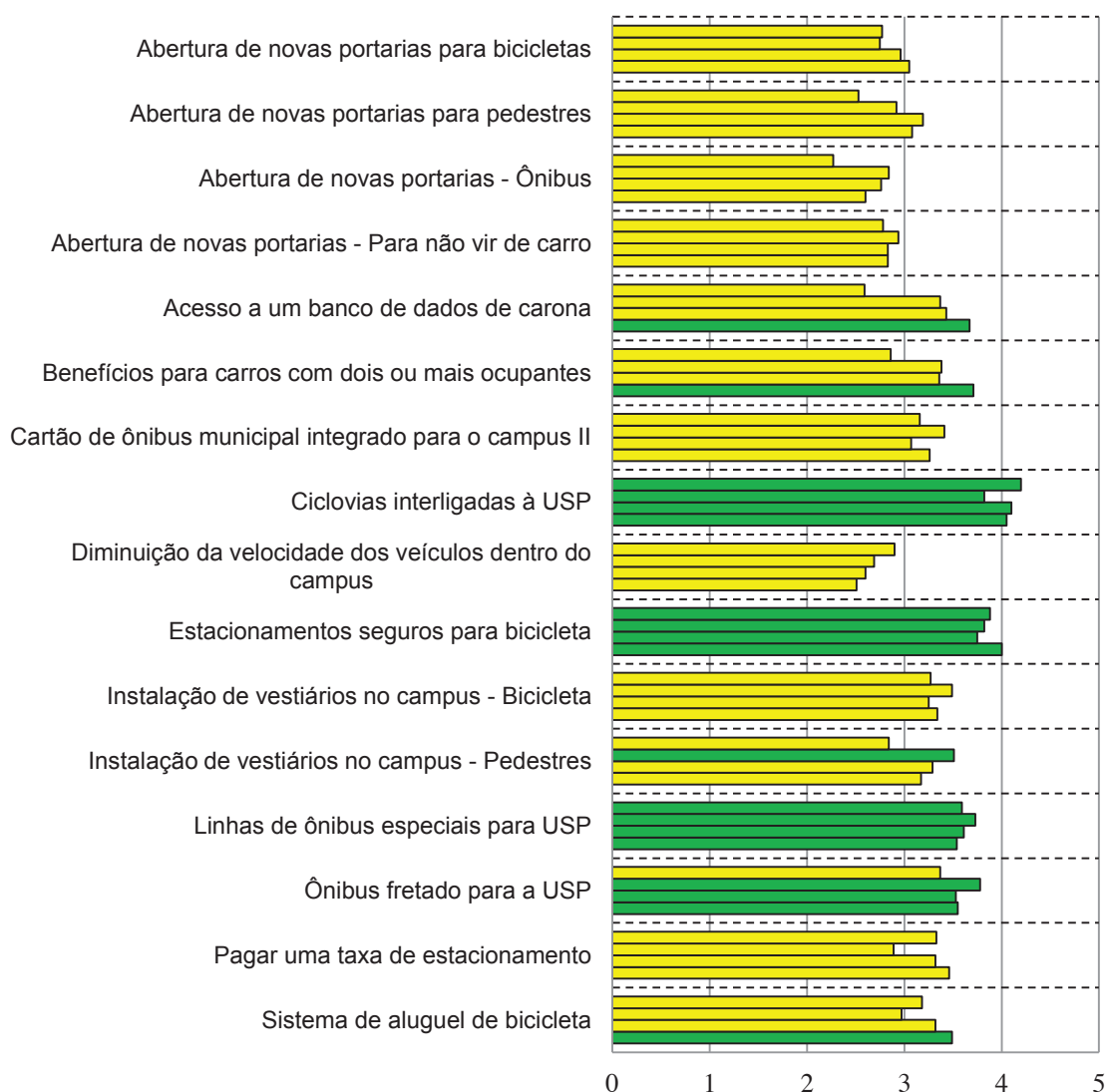
**Tabela 19 Avaliação das estratégias pelos servidores docentes para o incentivo ao uso dos modos sustentáveis no acesso ao campus, conforme a seguinte classificação: 1 - muito improvável, 2 - improvável, 3 - indiferente, 4 - provável e 5 - muito provável**

<b>Estratégias</b>	<b>Modo principal</b>	<b>A pé</b>	<b>Bicicleta</b>	<b>Ônibus</b>	<b>Carona USP</b>	<b>Carona Portaria</b>	<b>Moto</b>	<b>Auto</b>	<b>Média geral</b>
Ciclovias interligadas a USP		4,23	4,67	4,50	4,00	4,00	4,43	3,54	4,20
Estacionamentos seguros para bicicleta		4,23	4,67	4,50	2,50	3,67	4,29	3,29	3,88
Linhas de ônibus especiais para USP		3,55	2,67	5,00	3,50	4,33	2,86	3,25	3,59
Ônibus fretado para a USP		3,20	2,33	5,00	3,50	3,67	2,86	3,04	3,37
Pagar uma taxa de estacionamento		3,38	4,50	3,00	4,50	2,33	2,86	2,77	3,33
Instalação de vestiários no campus - Bicicleta		3,55	3,50	3,00	2,50	3,67	3,71	2,94	3,27
Sistema de aluguel de bicicleta		3,64	3,50	3,00	3,50	3,5	2,43	2,67	3,18
Cartão de ônibus municipal integrado para o campus II		3,32	2,83	5,00	2,00	3,67	2,57	2,74	3,16
Diminuição da velocidade dos veículos dentro do campus		3,00	3,40	3,00	3,50	2,33	2,86	2,22	2,90
Benefícios para carro com dois ou mais ocupantes		3,14	3,00	2,00	4,00	2,33	2,86	2,71	2,86
Instalação de vestiários no campus - Pedestres		3,24	3,00	2,00	2,00	3,67	3,14	2,81	2,84
Abertura de novas portarias - Para não vir de carro		3,05	3,33	2,00	3,50	2,33	3,00	2,28	2,78
Abertura de novas portarias para bicicletas		3,00	3,83	2,50	2,00	2,33	3,29	2,44	2,77
Acesso a um banco de dados de carona		2,85	3,00	2,00	2,00	2,67	2,86	2,76	2,59
Abertura de novas portarias para pedestres		3,27	3,17	2,00	2,00	2,33	2,43	2,54	2,53
Abertura de novas portarias - Ônibus		2,64	2,33	2,00	2,00	2,33	2,43	2,15	2,27

Observa-se que as medidas restritivas ao carro não foram bem avaliadas por nenhum dos grupos de usuários. As piores avaliações para estes itens se deram justamente no caso dos respondentes que se utilizam do carro como modo principal de deslocamento. Este fenômeno também foi observado na pesquisa realizada por Shannon *et al.* (2006), na qual os motoristas não consideraram que intervenções

realizadas em relação ao modo automóvel pudesse fazê-los se deslocar por modos sustentáveis.

Na Figura 7, é possível observar a avaliação das estratégias divididas em cor para melhor visualização. A cor amarela compreende as estratégias com médias entre 2,00 e 3,49. A cor verde corresponde as médias de 3,50 para cima caracterizando as estratégias melhor avaliadas.



**Figura 7 Avaliação das estratégias pelos alunos de graduação, alunos de pós-graduação, servidores técnico-administrativos e servidores docentes (representados nas barras de baixo para cima).**

#### 4.6.2. Distribuição geográfica dos respondentes

Esta análise se baseia nas informações dos pontos de origem dos deslocamentos para a universidade, obtidas através do questionário *on-line*. Dos 2260 questionários válidos, 1039 respondentes (40,6 % alunos da graduação, 27,5 % alunos da pós-graduação, 20,5 % servidores técnico-administrativos e 11,4 % servidores docentes) disponibilizaram o ponto de origem corretamente para esta análise. Na Figura 8 é possível observar a distribuição dos usuários do campus, bem como bandas com larguras variáveis (250, 500, 750 e 1000 metros), construídas a partir dos pontos de acesso.

Na primeira análise realizada com os dados dos respondentes, observa-se que a uma distância de até 250 metros do campus, a maioria dos residentes é de alunos da graduação, conforme a Figura 9. A esta distância, a maioria destes alunos vêm a pé para o campus. Entre as outras categorias, a porcentagem de residentes próximos ao campus é pequena. Ainda assim, observa-se que uma parte deles se desloca de modo motorizado, neste caso o automóvel. Entre os servidores técnico-administrativos e docentes ressalta-se a ausência do uso da bicicleta nesta distância.

Em relação à distância entre 251 e 500 metros, a maior parte de residentes é da graduação e da pós-graduação e observa-se o predomínio do modo a pé. Entre os grupos de servidores técnico-administrativos e docentes predomina o uso do automóvel. Assim como na distância até 250 metros, também é possível observar a ausência do uso da bicicleta nesta distância nos grupos de pós-graduação, servidores técnico-administrativos e docentes.

Na distância que vai de 501 a 700 metros já se torna relevante o número de residentes do grupo dos servidores técnico-administrativo e servidores docentes. Observa-se, a esta distância, que o número de deslocamentos por modos motorizados é bastante significativo para os grupos de servidores técnico-administrativos e servidores docentes. Entre os alunos da graduação, a maioria permanece se deslocando pelo modo a pé.

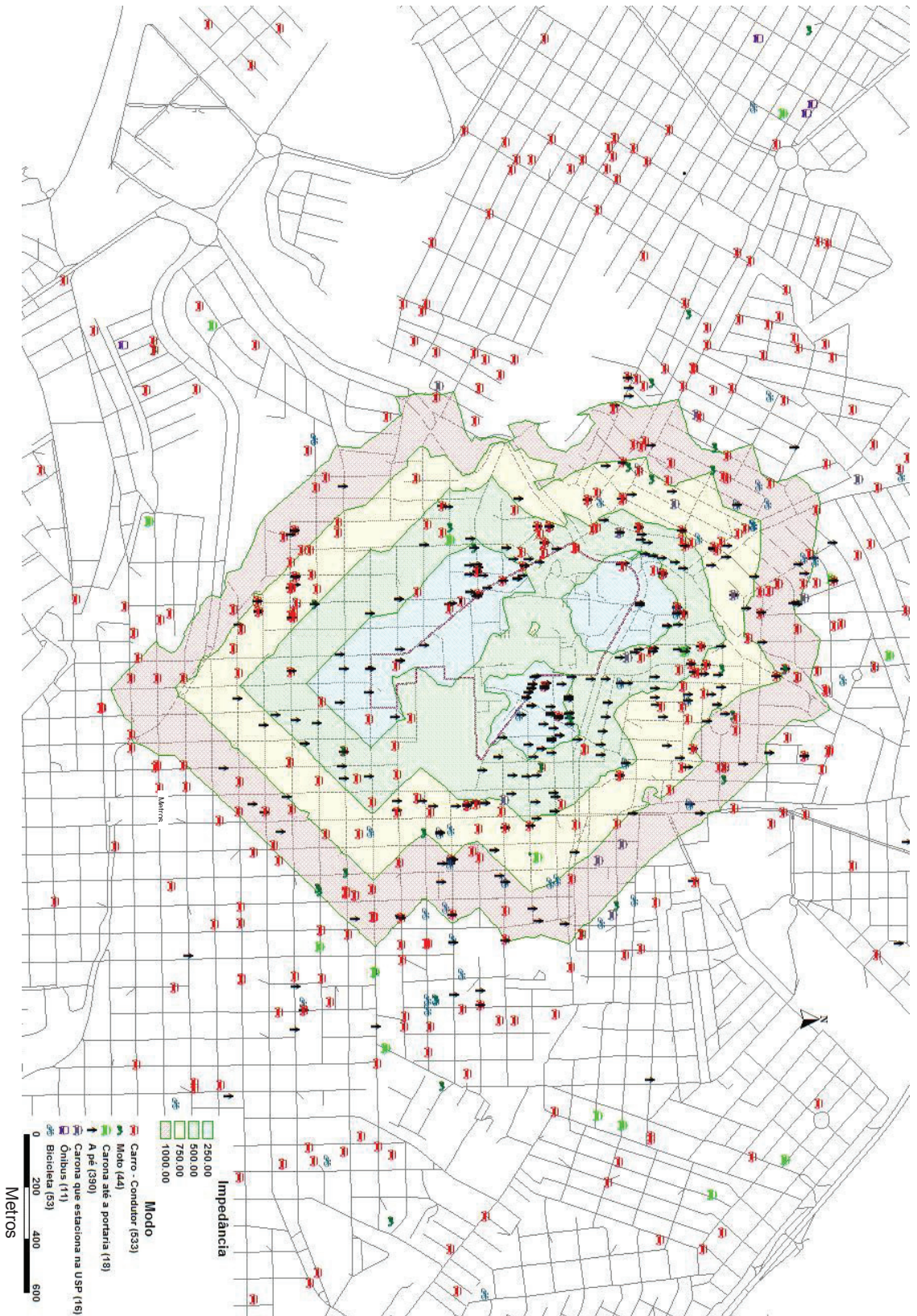


Figura 8 Localização dos respondentes e seus respectivos modos de deslocamentos distribuídos nas bandas (250, 500, 750 e 1000 metros)

Na distância entre 751 a 1000 metros é importante destacar o predomínio do uso dos modos motorizados em todos os grupos de usuários. Shannon *et al.* (2006) observaram em pesquisa semelhante na *University of Western Australia (UWA)* que até a distância de um quilômetro a maioria dos estudantes se deslocava por modos sustentáveis (a pé, bicicleta ou ônibus). Estes resultados são frutos de intervenções e campanhas de incentivo aos modos sustentáveis de deslocamento, o que sugere que com planejamento e ação é possível induzir o uso destes modos.



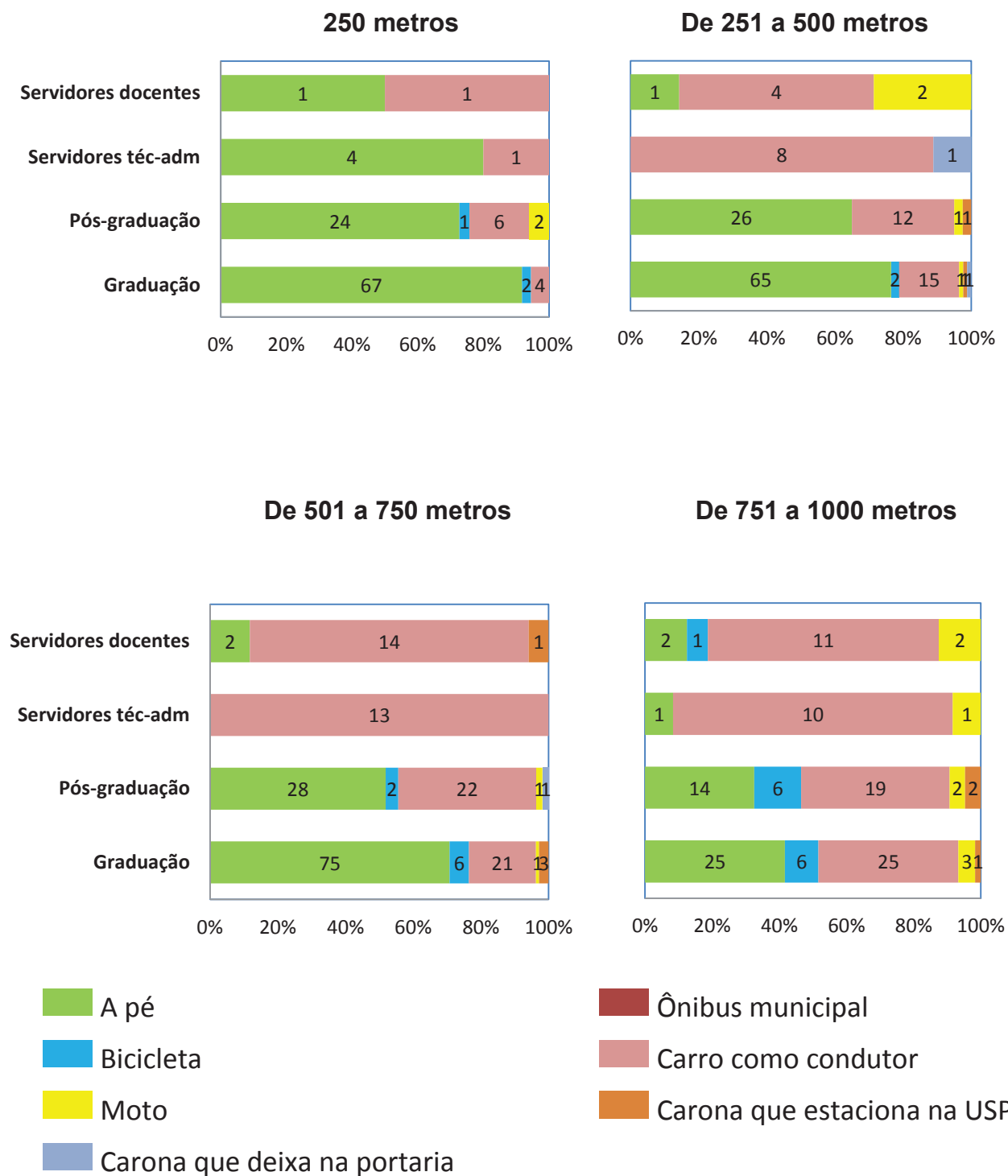


Figura 9 Distribuição dos diferentes grupos e modos de deslocamentos pelas bandas de 250, 500, 700 e 1000 metros

### **4.6.3 Propostas de intervenção**

As análises apresentadas até o momento foram fundamentais para reforçar a ideia inicial de implantar soluções que incentivem os modos não motorizados, em especial a abertura de novos acessos para os pedestres. Os resultados sinalizaram também o grande potencial de mudança para o modo bicicleta. Desta forma, as estratégias propostas neste estudo visam melhorar as condições de acesso e circulação das pessoas que vêm ou desejam vir a pé ou de bicicleta. Com estas estratégias espera-se também atrair usuários que atualmente têm, como modo principal de deslocamento, o automóvel.

#### **Proposta I - Novos acessos para pedestres**

Tal como proposto no item 3.3.1 da metodologia, foram conduzidas simulações de caminhos mínimos para usuários que se deslocavam a pé e posteriormente para os que se deslocavam de automóvel para o campus, em dois cenários: i) considerando-se os acessos existentes e ii) considerando-se, além dos acessos existentes, três acessos adicionais propostos (Figura 1).

#### ***Novos acessos - Simulações pedestres***

Para analisar os impactos da abertura dos acessos foram feitas inicialmente simulações das distâncias mínimas percorridas pelos pedestres com os acessos existentes e com os acessos propostos. Conforme demonstrado nas Tabelas 20 e 21, os novos acessos propostos neste estudo podem ter importante impacto na redução das distâncias percorridas pelos alunos de graduação que vêm a pé para o campus. Observa-se que atualmente as portarias com maior fluxo de pedestres são aquelas localizadas na Rua Dr. Carlos de Camargo Salles (próximo ao ICMC - Instituto de Ciências Matemáticas e Computação) e na Avenida Trabalhador São-Carlense (próximo ao IAU - Instituto de Arquitetura e Urbanismo). Analisando a sugestão de implantação das três novas portarias verifica-se, conforme a Tabela 21, que ocorreram 19 % de alteração nos padrões de seleção dos acessos ao campus. Os cálculos das distâncias de caminhada realizados considerando os acessos existentes e o cenário em que são incorporados três novos acessos resultaram em uma diferença de cerca de 5 quilômetros nas distâncias de deslocamento até o

campus. Se for considerado que um aluno realiza um deslocamento para entrar no campus e outro para sair, este valor é de cerca de 10 quilômetros para o conjunto de alunos da graduação. Ao expandir este valor para a população de alunos da graduação do ano de 2012, isto resulta em uma diferença de 112 km por dia. Se forem considerados 20 dias no mês, esta redução na distância total de caminhada chega a 2240 quilômetros. Estes resultados reforçam o que havia sido apontado por Stein *et al.* (2012) no ano de 2011, com uma amostra um pouco maior, mas limitada a alunos de graduação. Os resultados obtidos nos dois estudos reafirmam a importância da abertura destes acessos para a melhoria nas condições de acesso e circulação dos alunos de graduação ao campus.

**Tabela 20 Informações gerais dos deslocamentos dos alunos de graduação pelos acessos existentes**

<b>Acessos</b>	<b>Número de Desloca-mentos</b>	<b>Distribuição pelos Acessos (%)</b>	<b>Distância Total (m)</b>	<b>Distância Média (m)</b>	<b>Desvio Padrão (m)</b>
<b>ICMC</b>	112	45,34	48973	437	325
<b>IAU</b>	72	29,15	33430	491	267,8
<b>FÍSICA 1</b>	32	12,96	7602	237	160,8
<b>FÍSICA 2</b>	8	3,24	1636	204	110,5
<b>OBSERVATÓRIO</b>	23	9,31	14004	636	257,2
<b>TOTAL</b>	247	100,0%	105645		

**Tabela 21 Informações gerais dos deslocamentos dos alunos de graduação pelos acessos existentes e propostos**

<b>Acessos</b>	<b>Número de Desloca-mentos</b>	<b>Distribuição pelos Acessos (%)</b>	<b>Distância Total (m)</b>	<b>Distância Média (m)</b>	<b>Desvio Padrão (m)</b>
<b>ICMC</b>	90	36,44	36514	405	302,5
<b>IAU</b>	60	24,29	27841	464	257,8
<b>FÍSICA 1</b>	22	8,91	3349	152	108,5
<b>FÍSICA 2</b>	6	2,43	904	150	56,7
<b>OBSERVATÓRIO</b>	20	8,10	12880	644	268,6
<b>OFICINA</b>	22	8,91	10759	512	417,6
<b>AFEESC</b>	6	2,43	3039	506	129,9
<b>GEOTECNIA</b>	21	8,50	5561	333	233,0
<b>TOTAL</b>	247	100,0%	100847		

Este estudo amplia o que havia sido feito por Stein *et al.* (2012), na medida em que incorpora outros grupos de usuários (alunos de pós-graduação, servidores técnico-administrativos e docentes).

No caso dos alunos de pós-graduação, por exemplo, observa-se que atualmente as portarias com maior fluxo de pedestres são aquelas localizadas na Rua Dr. Carlos de Camargo Salles (próximo ao ICMC - Instituto de Ciências Matemáticas e Computação) e na Avenida Trabalhador São-Carlense (próximo ao IAU - Instituto de Arquitetura e Urbanismo), da mesma forma que para o grupo de alunos da graduação. Observa-se também, conforme as Tabela 22 e 23, que a abertura das novas portarias geraria uma mudança da ordem de 18 % nos padrões de seleção dos acessos. No entanto, os cálculos das distâncias de caminhada realizados considerando os acessos existentes e o cenário em que são incorporados três novos acessos resultaram em uma diferença de cerca de 1,2 quilômetros nas distâncias de deslocamento até o campus (de 52549 para 51288 metros).

Se for considerado que um aluno realiza um deslocamento para entrar do campus e outro para sair este valor é de cerca de 2,5 quilômetros para o conjunto de alunos da pós-graduação. Ao expandir este valor para o total de alunos da graduação do ano de 2012, isto resulta em uma diferença de 4 km por dia. Se forem considerados 20 dias no mês, esta redução na distância total de caminhada chega a 80 quilômetros. Desta forma, observa-se que existe um impacto nas distâncias de caminhadas dos alunos de pós-graduação, porém ele é menor do que o observado entre os alunos de graduação.

**Tabela 22** Informações gerais dos deslocamentos dos alunos de pós-graduação pelos acessos existentes

<b>Acessos</b>	<b>Número de Deslocamentos</b>	<b>Distribuição pelos Acessos (%)</b>	<b>Distância Total (m)</b>	<b>Distância Média (m)</b>	<b>Desvio Padrão (m)</b>
<b>ICMC</b>	31	30,10	16264	524	397,5
<b>IAU</b>	37	35,92	19799	535	292,3
<b>FÍSICA 1</b>	15	14,56	2580	252	330,6
<b>FÍSICA 2</b>	2	1,94	1172	262	173,2
<b>OBSERVATÓRIO</b>	18	17,48	12734	707	396,3
<b>TOTAL</b>	103	100,0%	52549		

**Tabela 23 Informações gerais dos deslocamentos dos alunos de pós-graduação pelos acessos existentes e propostos**

<b>Acessos</b>	<b>Número de Desloca-mentos</b>	<b>Distribuição pelos Acessos (%)</b>	<b>Distância Total (m)</b>	<b>Distância Média (m)</b>	<b>Desvio Padrão (m)</b>
ICMC	22	21,36	8004	363	285,8
IAU	31	30,10	15123	487	279,5
FÍSICA 1	12	11,65	2515	209	133,7
FÍSICA 2	1	0,97	159	-	-
OBSERVATÓRIO	18	17,48	12734	707	396,3
OFICINA	9	8,74	8138	904	364,9
AFEESC	1	0,97	360	-	-
GEOTECNIA	9	8,74	4255	472	243,0
<b>TOTAL</b>	<b>103</b>	<b>100,0%</b>	<b>51288</b>		

Observa-se que o fluxo de pedestres do conjunto de servidores técnico-administrativos é baixo e distribuído entre as portarias. Analisando a sugestão de implantação das três novas portarias, conforme as Tabelas 24 e 25, verifica-se que os novos acessos praticamente não fazem diferença nas distâncias percorridas por este grupo.

**Tabela 24 Informações gerais dos deslocamentos dos servidores técnico-administrativos pelos acessos existentes**

<b>Acessos</b>	<b>Número de Desloca-mentos</b>	<b>Distribuição pelos Acessos (%)</b>	<b>Distância Total (m)</b>	<b>Distância Média (m)</b>	<b>Desvio Padrão (m)</b>
ICMC	2	22,22	3232	1616	711,8
IAU	2	22,22	1221	610	518,7
FÍSICA 1	3	33,33	417	139	75,7
FÍSICA 2	0	-	-	-	-
OBSERVATÓRIO	2	22,22	2662	1331	428,1
<b>TOTAL</b>	<b>9</b>	<b>100,0%</b>	<b>7532</b>		

**Tabela 25 Informações gerais dos deslocamentos dos servidores técnico-administrativos pelos acessos existentes e propostos**

<b>Acessos</b>	<b>Número de Desloca-mentos</b>	<b>Distribuição pelos Acessos (%)</b>	<b>Distância Total (m)</b>	<b>Distância Média (m)</b>	<b>Desvio Padrão (m)</b>
ICMC	1	11,11	1112	1112	-
IAU	2	22,22	1221	610	518,7
FÍSICA 1	3	33,33	417	139	75,7
FÍSICA 2	-	-	-	-	-
OBSERVATÓRIO	1	11,11	1634	1634	-
OFICINA	1	11,11	2106	2106	-
AFEESC	1	11,11	996	996	-
GEOTECNIA	-	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>9</b>	<b>100,0%</b>	<b>7486</b>		

Por fim, observa-se que o fluxo de pedestres do conjunto de servidores docentes é baixo. O acesso mais utilizado é o do Observatório, localizado na Av. Dr. Carlos Botelho. Analisando a sugestão de implantação das três novas portarias, conforme as Tabelas 26 e 27, verifica-se que os novos acessos praticamente não fazem diferença nas distâncias percorridas por este grupo.

**Tabela 26 Informações gerais dos deslocamentos dos servidores docentes pelos acessos existentes**

<b>Acessos</b>	<b>Número de Desloca-mentos</b>	<b>Distribuição pelos Acessos (%)</b>	<b>Distância Total (m)</b>	<b>Distância Média (m)</b>	<b>Desvio Padrão (m)</b>
ICMC	0	0	-	-	-
IAU	0	0	-	-	-
FÍSICA 1	0	0	-	-	-
FÍSICA 2	0	0	-	-	-
OBSERVATÓRIO	9	100	8138	904	627,3
<b>TOTAL</b>	<b>9</b>	<b>100,0%</b>	<b>8138</b>		

**Tabela 27 Informações gerais dos deslocamentos dos servidores docentes pelos acessos existentes e propostos**

<b>Acessos</b>	<b>Número de Desloca-mentos</b>	<b>Distribuição pelos Acessos (%)</b>	<b>Distância Total (m)</b>	<b>Distância Média (m)</b>	<b>Desvio Padrão (m)</b>
ICMC	0	0	-	-	-
IAU	0	0	-	-	-
FÍSICA 1	0	0	-	-	-
FÍSICA 2	0	0	-	-	-
OBSERVATÓRIO	7	77,80	6914	987	655,8
OFICINA	0	0	-	-	-
AFEESC	2	22,20	1161	580	587,7
GEOTECNIA	0	0	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>9</b>	<b>100,0%</b>	<b>8075</b>		

As simulações realizadas se basearam no menor caminho a ser percorrido até um dos acessos do campus e excluem os deslocamentos internos. Vale ressaltar, contudo, que o padrão de escolha do acesso ao campus não depende somente da menor distância a ser percorrida até um acesso, mas também das distâncias dentro do campus. Desta forma, cabe especular que o número de usuários a escolher os novos acessos pode ser maior do que o apresentado, pois com a diminuição das distâncias totais de deslocamento, o indivíduo pode escolher um acesso que não é necessariamente o mais próximo do seu ponto de origem, mas próximo ao seu local de estudo/trabalho.

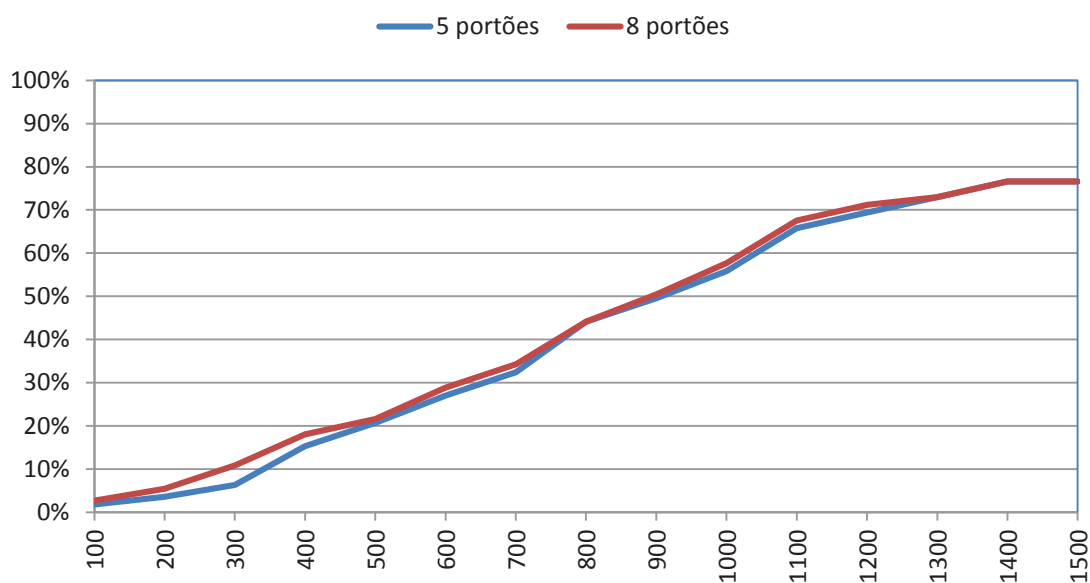
### ***Novos acessos - Simulações motoristas***

Os novos acessos propostos têm como objetivo não só melhorar as condições de acesso e circulação dos pedestres, mas também incentivar aqueles que vêm de automóvel a se deslocar pelo modo a pé. Neste ponto, esta medida visa especialmente reduzir o número de viagens motorizadas em curtas distâncias. A simulação foi realizada considerando que o motorista é um pedestre e que poderia entrar pelos acessos existentes e pelos acessos propostos. Uma das formas de visualizar os impactos dos novos acessos para os alunos da graduação é pela Tabela 28 e pela Figura 10. Os dados permitem constatar que, para a distância de

até 400 metros, o aumento no número de deslocamentos é relevante, sendo percebido o aumento, porém, em menor proporção até 700 metros.

**Tabela 28** Frequência acumulada das distâncias de caminhada pelo grupo da graduação conforme os acessos existentes e propostos

Distância	5 portões	% acumulada	8 portões	% acumulada
100	2	1,80%	3	2,70%
200	2	3,60%	3	5,41%
300	3	6,31%	6	10,81%
400	10	15,32%	8	18,02%
500	6	20,72%	4	21,62%
600	7	27,03%	8	28,83%
700	6	32,43%	6	34,23%
800	13	44,14%	11	44,14%
900	6	49,55%	7	50,45%
1000	7	55,86%	8	57,66%
1100	11	65,77%	11	67,57%
1200	4	69,37%	4	71,17%
1300	4	72,97%	2	72,97%
1400	4	76,58%	4	76,58%
1500	0	76,58%	0	76,58%



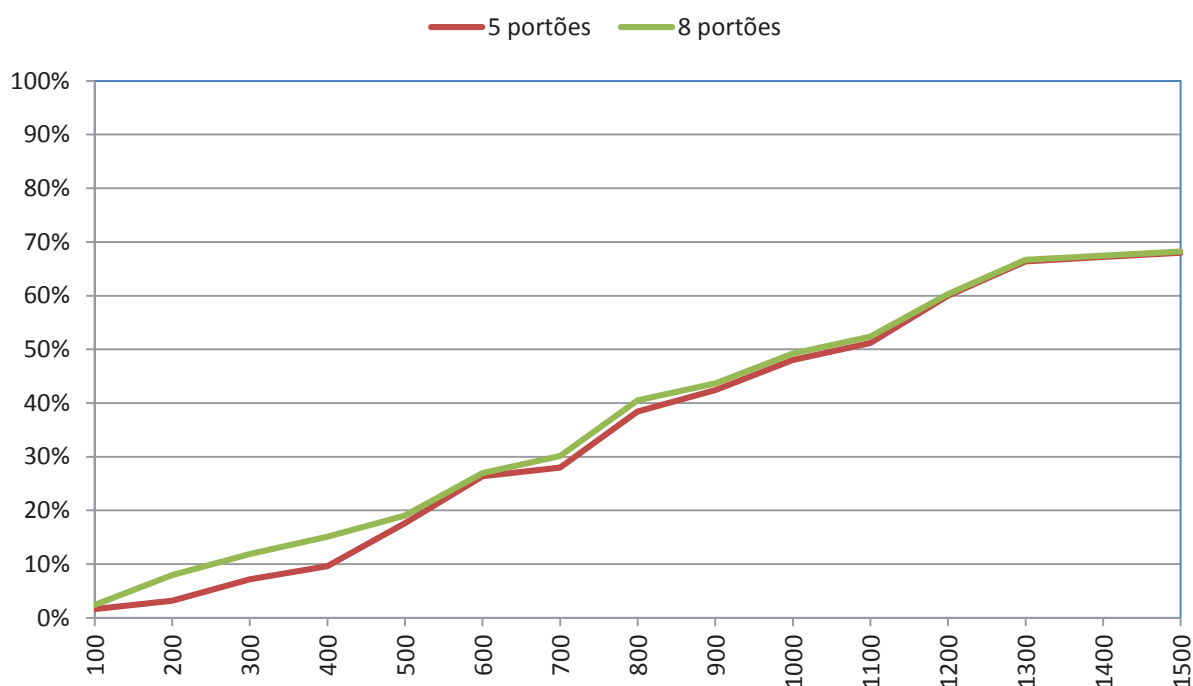
**Figura 10** Impacto nas distâncias de caminhada para alunos de graduação, conforme os acessos existentes e propostos

Para o conjunto de dados referentes à pós-graduação, observa-se um aumento significativo no número de deslocamento até 500 metros (Tabela 29 e Figura 11).



**Tabela 29** Frequência acumulada das distâncias de caminhada pelo grupo da pós-graduação conforme os acessos existentes e propostos

Distância	5 portões	% acumulada	8 portões	% acumulada
100	2	1,60%	3	2,38%
200	2	3,20%	7	7,94%
300	5	7,20%	5	11,90%
400	3	9,60%	4	15,08%
500	10	17,60%	5	19,05%
600	11	26,40%	10	26,98%
700	2	28,00%	4	30,16%
800	13	38,40%	13	40,48%
900	5	42,40%	4	43,65%
1000	7	48,00%	7	49,21%
1100	4	51,20%	4	52,38%
1200	11	60,00%	10	60,32%
1300	8	66,40%	8	66,67%
1400	1	67,20%	1	67,46%
1500	1	68,00%	1	68,25%

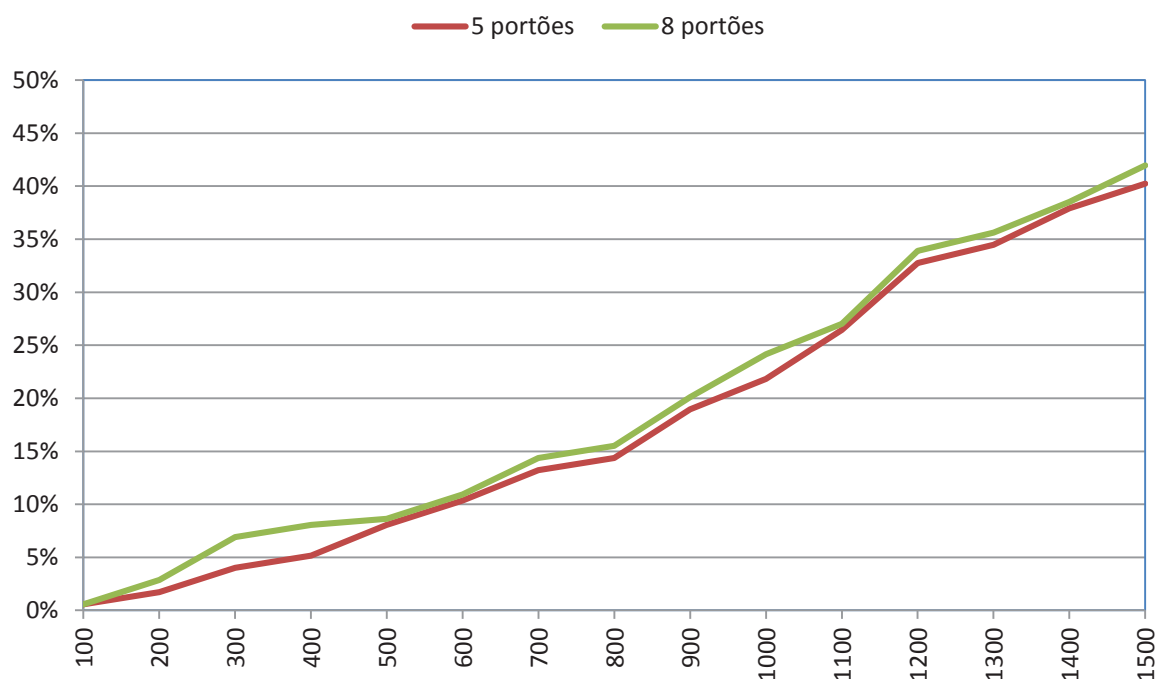


**Figura 11** Impacto nas distâncias de caminhada pelo grupo da pós-graduação conforme os acessos existentes e propostos

Em relação aos servidores técnico-administrativos, como já foi constatado anteriormente, a grande maioria deles não reside tão próximo ao campus. Mesmo assim, na Tabela 30 e na Figura 12 é possível observar, dentre eles, um aumento considerável na quantidade de deslocamentos até 400 metros.

**Tabela 30** Frequência acumulada das distâncias de caminhada pelo grupo de servidores técnico-administrativos conforme os acessos existentes e propostos

Distância	5 portões	% acumulada	8 portões	% acumulada
100	1	0,57%	1	0,57%
200	2	1,72%	4	2,87%
300	4	4,02%	7	6,90%
400	2	5,17%	2	8,05%
500	5	8,05%	1	8,62%
600	4	10,34%	4	10,92%
700	5	13,22%	6	14,37%
800	2	14,37%	2	15,52%
900	8	18,97%	8	20,11%
1000	5	21,84%	7	24,14%
1100	8	26,44%	5	27,01%
1200	11	32,76%	12	33,91%
1300	3	34,48%	3	35,63%
1400	6	37,93%	5	38,51%
1500	4	40,23%	6	41,95%



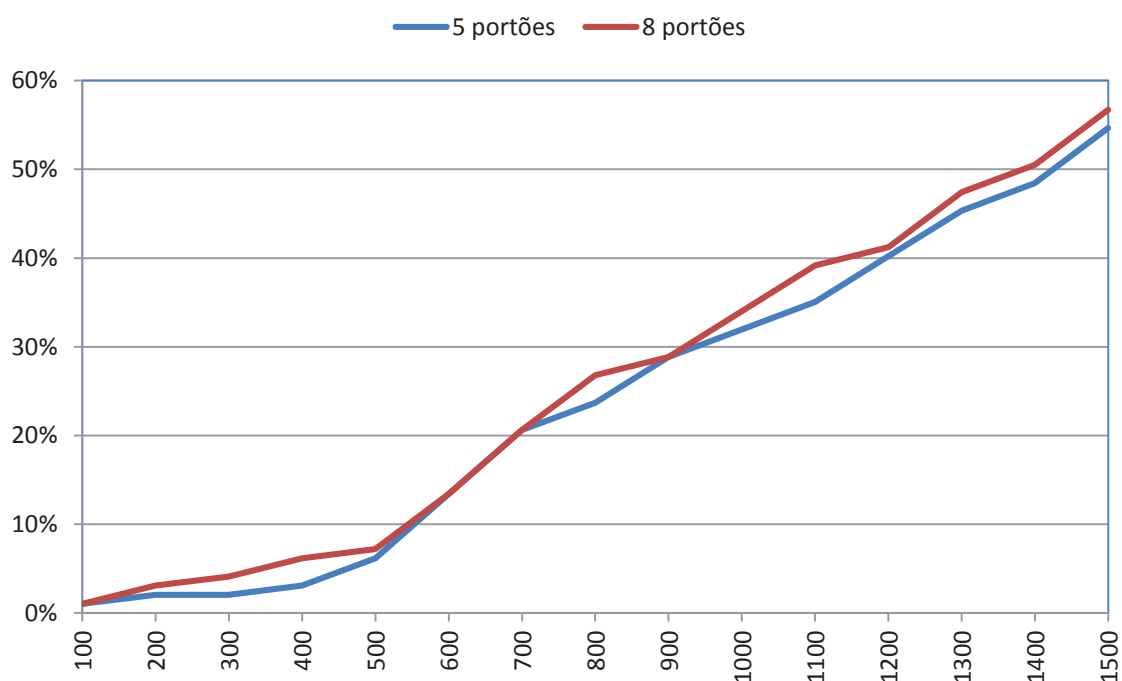
**Figura 12** Impacto nas distâncias de caminhada pelo grupo de servidores técnico-administrativos conforme os acessos existentes e propostos

Assim como os servidores técnico-administrativos, no grupo de servidores docentes a grande maioria não reside próximo ao campus. Entretanto é possível observar, conforme a Tabela 31 e Figura 13, que existe um aumento no número de

deslocamentos para distâncias de até 500 metros no caso da ampliação do número de acessos.

**Tabela 31** Frequência acumulada das distâncias de caminhada pelo grupo de servidores docentes conforme os acessos existentes e propostos

Distância	5 portões	% acumulada	8 portões	% acumulada
100	1	1,03%	1	1,03%
200	1	2,06%	2	3,09%
300	0	2,06%	1	4,12%
400	1	3,09%	2	6,19%
500	3	6,19%	1	7,22%
600	7	13,40%	6	13,40%
700	7	20,62%	7	20,62%
800	3	23,71%	6	26,80%
900	5	28,87%	2	28,87%
1000	3	31,96%	5	34,02%
1100	3	35,05%	5	39,18%
1200	5	40,21%	2	41,24%
1300	5	45,36%	6	47,42%
1400	3	48,45%	3	50,52%
1500	6	54,64%	6	56,70%

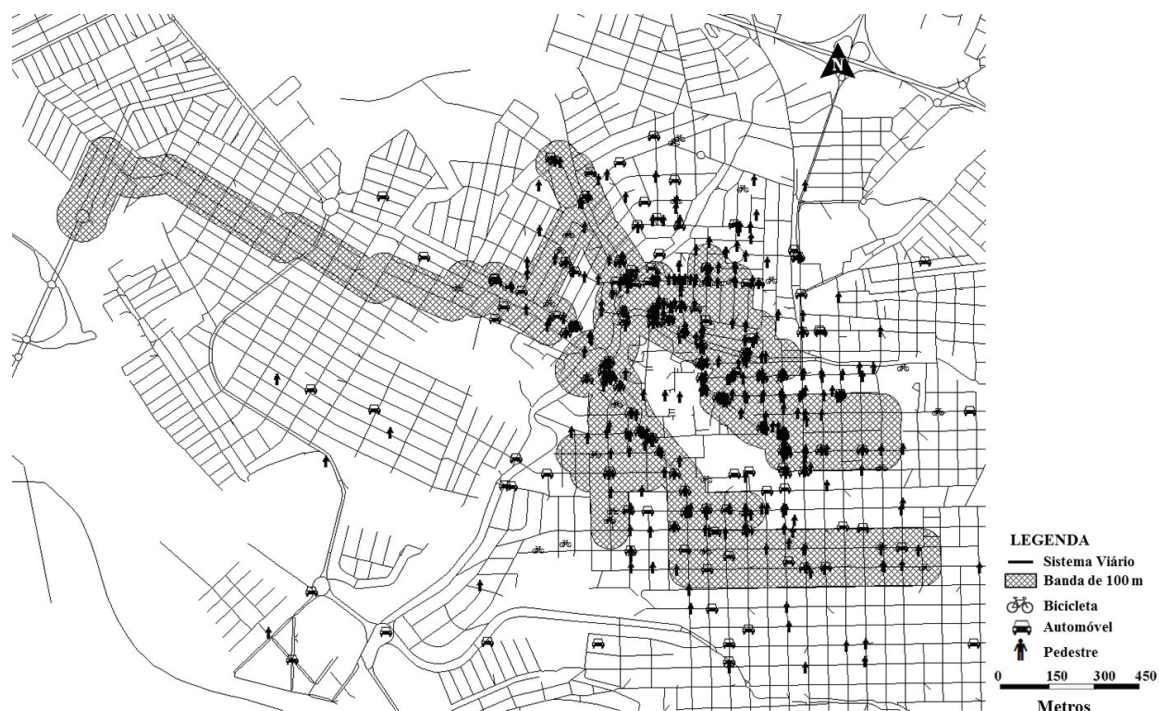


**Figura 13** Impacto nas distâncias de caminhada pelo grupo de servidores docentes conforme os acessos existentes e propostos

## **Proposta II - Rede de rotas cicláveis**

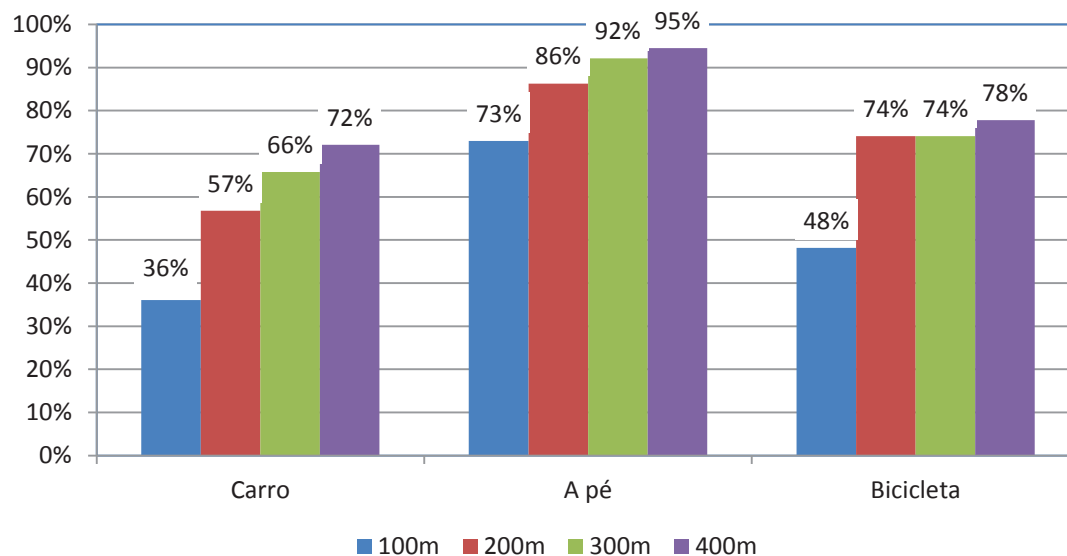
Tal como proposto no item 3.3.2 da metodologia, utilizando-se de informações obtidas por meio de pesquisa origem/destino de alunos de graduação do ano de 2011, Guerreiro e Rodrigues da Silva (2013) desenvolveram uma metodologia para a criação de rotas cicláveis e avaliação dos potenciais impactos dela sobre os diferentes modos de transportes. Por se tratar de uma metodologia recentemente desenvolvida e aplicada para o campus USP de São Carlos, este trabalho utilizou-se do resultado desta configuração de rotas cicláveis e refez as avaliações dos potenciais impactos dela para os alunos da graduação e pós-graduação e também servidores técnico-administrativos e docentes. A sequência da metodologia para avaliação propõe a criação de bandas de largura variável (100, 200, 300 e 400 m) ao redor da rota cicloviária proposta. Este procedimento tem como objetivo identificar e contabilizar as viagens realizadas por carro, a pé e por bicicleta que poderiam potencialmente se utilizar da rede de rotas cicláveis proposta, tal como apresentado na Figura 14 para a banda de 100 metros, a título de exemplo.

Uma parcela importante de respondentes da pesquisa manifestou interesse em mudar o modo principal de deslocamento para o modo bicicleta. Além disso, existe uma parcela de usuários que já frequentam regularmente o campus de São Carlos fazendo uso da bicicleta e que necessitam de infraestrutura para realizar os seus deslocamentos externos e internos ao campus com mais segurança. Neste sentido, entre as estratégias melhor avaliadas pelos respondentes do questionário encontram-se ciclovias interligadas ao campus da USP e bicicletários seguros no campus.



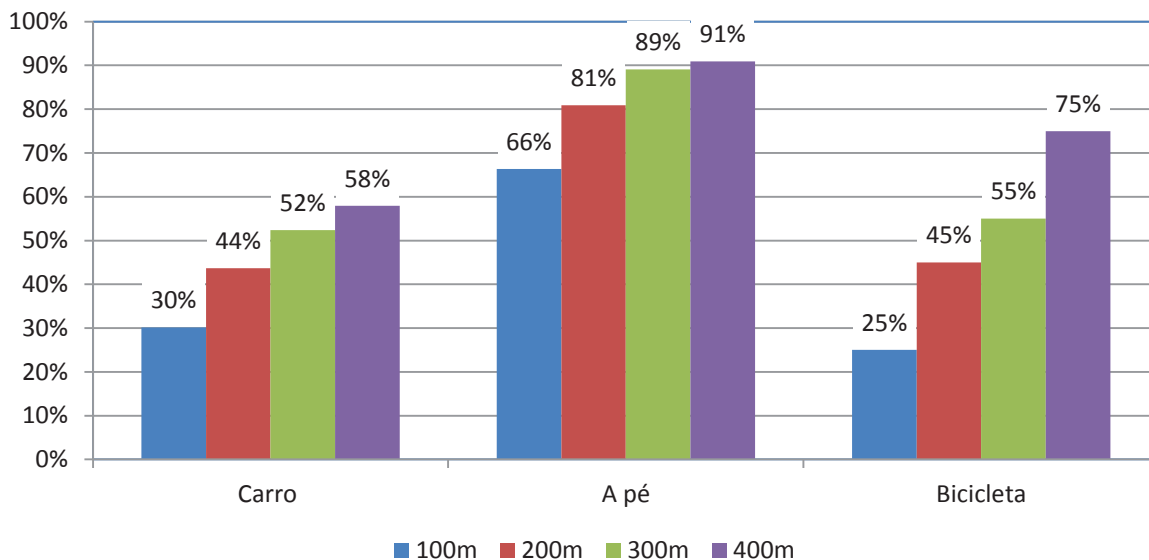
**Figura 14** Representação gráfica de banda de largura igual a 100 m ao redor do sistema de rotas cicláveis proposto

Como resultado desta avaliação para o grupo de alunos da graduação, observa-se, na Figura 15, que no caso das viagens de automóvel, por exemplo, cerca de 36 % das origens das viagens estariam contidas em uma banda de largura de 100 metros a partir da rede cicloviária proposta, podendo chegar a 72 % no caso de bandas de 400 metros. No caso das viagens realizadas pelos pedestres, até 95 % delas estariam contidas na banda de 400 metros.



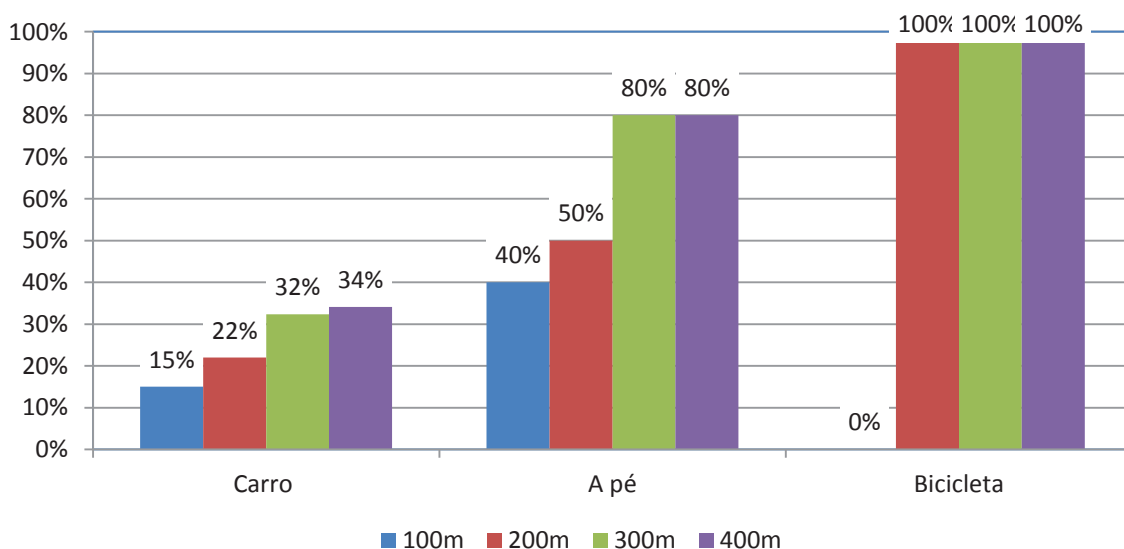
**Figura 15** Distribuição dos deslocamentos dos alunos graduação por modo e banda

Para o grupo de alunos da pós-graduação, no caso das viagens de automóvel, cerca de 58 % das origens das viagens estariam contidas em uma banda de largura de 400 metros a partir da rede cicloviária proposta (Figura 16). No caso das viagens realizadas pelos pedestres, até 66 % delas estariam contidas na banda de 100 metros e até 91 % estariam contidas na banda de 400 metros.



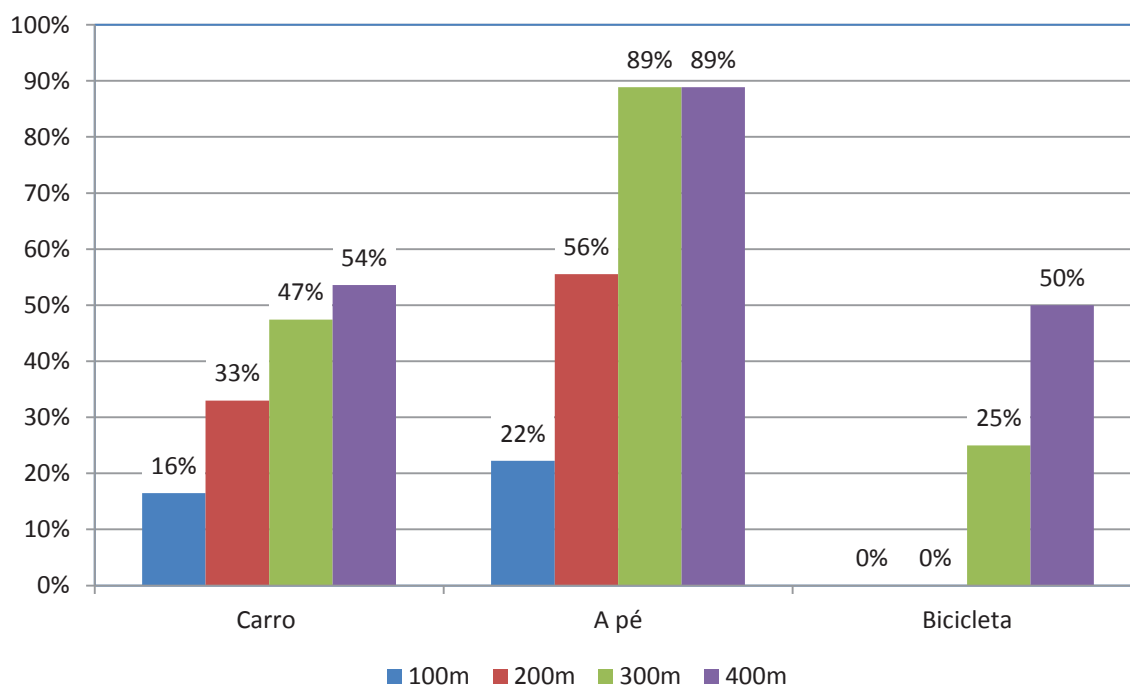
**Figura 16** Distribuição dos deslocamentos dos alunos pós-graduação por modo e banda

Para o grupo de servidores técnico-administrativos, até 15 % das viagens de automóvel estariam contidas em uma banda de largura de 100 metros a partir da rede cicloviária proposta, podendo chegar a 34 % no caso de bandas de 400 metros (Figura 17).



**Figura 17** Distribuição dos deslocamentos dos servidores técnico-administrativo por modo e banda

Para o grupo de servidores docentes, no caso das viagens de automóvel cerca de 16 % das origens das viagens estariam contidas em uma banda de largura de 100 metros a partir da rede cicloviária proposta, podendo chegar a 54 % no caso de bandas de 400 metros. Das viagens a pé, 22 % estariam contidas na banda de 100 metros, chegando a 89 % das viagens contidas na banda de 400 metros (Figura 18).



**Figura 18 Distribuição dos deslocamentos dos servidores docentes por modo e banda**

Observa-se que, em todos os grupos de usuários, as viagens realizadas pelo modo a pé estão, em sua maioria, contidas dentro das bandas de 400 metros. Isto significa que existe um potencial de atrair estas viagens para o modo cicloviário. Em relação as viagens realizadas pelo automóvel, observam-se valores maiores de viagens contidas nas bandas de 400 metros entre os alunos, porém não é desprezível o impacto das redes cicláveis nos grupos de servidores técnico-administrativos e servidores docentes.





## 5 CONCLUSÕES

---

*As principais conclusões deste estudo são apresentadas neste capítulo. Inicialmente são discutidos aspectos gerais, e, em seguida, são discutidas conclusões relacionadas ao método de pesquisa empregado, bem como aos principais resultados encontrados. Na etapa final, são feitas sugestões para trabalhos futuros para aprimorar e dar continuidade a esta pesquisa.*

### 5.1 Aspectos Gerais

Ao atuar na formação e educação de indivíduos, as universidades têm também o desafio de ensinar e promover ações de sustentabilidade. Esta proposta se aplica aos seus alunos, mas pode e deve se estender ao restante da sociedade. Ao realizar políticas de estímulo aos modos não-motorizados e ao uso dos sistemas de transporte público, geram benefícios não só para o seu ambiente interno, mas também para toda a sociedade. Desta forma, diversas pesquisas têm sido realizadas com o objetivo de caracterizar as formas de deslocamento de alunos e servidores até a universidade e sugerir medidas para que estes deslocamentos sejam realizados por modos sustentáveis. Neste sentido, esta pesquisa difere-se da maioria dos estudos similares, por duas razões. Uma das diferenças é a elevada porcentagem de indivíduos investigados nos diferentes grupos estudados (18,9 % de alunos da graduação, 26,2 % de alunos da pós-graduação, 41,0 % de servidores técnico-administrativos e 47,7 % de docentes).

Além disso, a pesquisa também se distingue por analisar o estágio de mudança de cada usuário segundo a teoria do *Modelo Transteórico*. Este modelo, comumente utilizado na área da medicina, ao ser adaptado para a engenharia de transportes, analisa os hábitos de comportamento em relação aos modos de deslocamento. Determina, assim, ao menos três estágios de mudança: *pré-contemplados* (só usam o carro), *contemplados* (usam o automóvel como modo principal e também outros modos de deslocamento) e *ativos/manutenção* (não utilizam o automóvel como principal modo de deslocamento). A utilização deste modelo teve como objetivo desenvolver estratégias eficientes para estimular a mudança da comunidade USP no

tocante à utilização de modos mais sustentáveis, e que estejam de acordo com a necessidade e a realidade de cada grupo de usuários.

## 5.2 Quanto ao Procedimento de Coleta de Dados Adotado

No que diz respeito ao questionário de pesquisa utilizado, a experiência realizada deixou claro que a forma de planejamento e aplicação do mesmo determina a quantidade e qualidade das respostas. O envio do questionário, diretamente para o endereço eletrônico (*e-mail*) dos potenciais respondentes, com *link* exclusivos e vinculados, permite o rastreamento das respostas. Neste caso, aquele que gerencia a pesquisa tem controle de quem não respondeu ou respondeu apenas parcialmente ao questionário. Isto permite que se estabeleça contato com o respondente, de forma a solicitar o preenchimento total do questionário.

Os resultados mostraram que, nos casos das unidades do campus em que o questionário foi enviado diretamente para o e-mail do potencial respondente pela gestora da pesquisa, com um *link* vinculado, o número e a qualidade das respostas foi melhor até do que o esperado a princípio. Já no único caso em que foi enviado um *link* aberto do questionário, por meio do informe geral (ainda que através de *e-mail*), o resultado se mostrou claramente menos eficaz. Isto porque os instrumentos para rastrear as respostas e os respondentes são limitados. Um *link* aberto pode ser facilmente repassado para outra pessoa que, por exemplo, não tenha nenhum tipo de vinculação com a USP de São Carlos e, portanto, com a pesquisa. Isto exige que a análise das respostas seja mais rigorosa no que tange à vinculação da pessoa com a USP, o que pode levar à exclusão de muitos questionários. Além disso, não permite retornar aos respondentes que não responderam ou responderam parcialmente.

Em relação aos números totais de respostas obtidas pelas duas formas de envio, destaca-se que elas foram 16 % superior à amostra inicialmente calculada como sendo recomendável para o estudo. Outro ponto positivo foi a distribuição quantitativa entre os grupos de usuários que responderam ao questionário (18,9 % de alunos da graduação, 26,2 % de alunos da pós-graduação, 41,0 % de servidores técnico-administrativos e 47,7 % de servidores docentes). Uma amostra estatisticamente relevante e distribuída entre os grupos permite que as análises

sejam feitas com mais detalhes e de acordo com as especificidades e necessidades de cada grupo.

### 5.3 Quanto aos Resultados Obtidos

No que diz respeito ao potencial de mudança, os resultados mostram que, em todos os grupos investigados existe uma porcentagem relevante de pessoas que manifestaram interesse em mudar de modo de transporte (20,4 % dos alunos de graduação, 26,2 % dos alunos de pós-graduação, 22,5 % dos servidores técnico-administrativos e 26,0 % dos servidores docentes). Dentre as pessoas que manifestaram interesse em mudar de modo, 27,1 % gostariam de mudar para o modo a pé, enquanto 46,2 % gostariam de mudar para o modo bicicleta. Apesar destes valores positivos, destaca-se também a porcentagem de 13,6 % de pessoas que gostariam de mudar para o modo automóvel. Observa-se, no entanto, que entre as categorias de alunos e servidores existe uma diferença de perfil. Os alunos, tanto de graduação como de pós-graduação, encontram-se atualmente em sua maioria nos estágios de mudança denominados *contemplados* e *ativos/manutenção*. Este resultado sugere que, com adequações e incentivos, é mais fácil obter êxito na mudança para modos sustentáveis. Já os servidores técnico-administrativos e docentes encontram-se, em sua maioria, no estágio de mudança denominado *pré-contemplado*. Este estágio, ao contrário dos outros dois, sugere maior dificuldade na mudança de modo, devido ao hábito.

No que diz respeito às barreiras para adoção de modos sustentáveis, a posse do veículo automotor surgiu como a principal barreira (independentemente do modo a ser adotado). Neste sentido, a motivação relatada pelas pessoas que desejam mudar dos modos sustentáveis para o carro pode explicar este fenômeno. Problemas de segurança pública, o conforto, a conveniência e a possibilidade de realizar outras atividades com o veículo próprio após sair do campus são fatores atrativos relatados para o uso do carro. Entretanto, independente do estágio de mudança, fatores relacionados à saúde e ao bem estar motivam as pessoas a mudar para os modos sustentáveis. Problemas como a falta de estacionamento também podem estimular a mudança para os modos sustentáveis. Isto foi observado, em especial, no caso dos alunos de graduação.

Os resultados mostram que estratégias relacionadas à bicicleta, como ciclovias interligadas à USP e estacionamento seguro para bicicletas, foram as que receberam as melhores avaliações em todos os grupos de respondentes. Observa-se também que as pessoas tendem a avaliar melhor as estratégias relacionadas ao seu modo principal de deslocamento. Um exemplo disto é a alta pontuação média obtida pela estratégia de abertura de novas portarias na avaliação dos alunos da graduação que se deslocam a pé para o campus.

#### **5.4 Quanto às Estratégias Propostas**

No que diz respeito às viagens com origem próxima do campus, observou-se que, mesmo em curtas distâncias existem pessoas que se utilizam dos modos motorizados para se deslocar até o campus. Parte deste resultado pode ser explicado pela ausência de acessos para pedestres em pontos estratégicos do campus, o que aumenta desnecessariamente as distâncias a serem percorridas a pé para acesso ao campus. Diante desta situação, foi simulada a abertura de novos pontos de acesso. Entre os alunos, cerca de 20 % dos respondentes se beneficiaria com os novos acessos (19% dos de graduação e 18% dos de pós-graduação). Para o conjunto de alunos de graduação da amostra, a redução nas distâncias percorridas é de 10 km por dia. Ao expandir a análise para a população de alunos tem-se uma redução da ordem de 112 km por dia. Para os alunos da pós-graduação esta redução é de 4 km por dia. Para o conjunto de servidores técnico-administrativos e docentes, no entanto, esta redução na distância não é significativa. Os resultados mostram que os novos acessos poderiam reduzir as distâncias percorridas pelos pedestres e beneficiariam principalmente os alunos de graduação e pós-graduação, tendo em vista os locais de residência reportados. Cabe destacar que a abertura do novo ponto de acesso da AFFESC se apresenta como alternativa também para os ciclistas, pois permite que eles façam o trajeto e acessem o campus por ruas menos movimentadas da região. Em relação aos resultados da simulação realizada para os motoristas, observou-se que existe uma redução nas distâncias a serem percorridas caso ele opte por vir a pé. Isto permite supor que os novos acessos podem de fato atuar como incentivo para diminuir os deslocamentos realizados por modos motorizados a curta distância.

No que diz respeito à proposta de implantação de uma rede de rotas cicláveis para acesso ao campus, o seu maior impacto potencial seria sobre as viagens a pé. Grande parte destas viagens realizadas para o campus, para respondentes de todos os grupos pesquisados, têm sua origem contida em uma banda de 400 metros de largura a partir das rotas cicláveis sugeridas. Este valor varia entre 80 % a 95 %, para bandas com largura de 400 metros. Isto parece indicar que pelo menos parte desta demanda poderia ser atraída para o modo cicloviário. Por outro lado, embora em menor proporção, as viagens de automóvel também poderiam se beneficiar com a implantação de uma rede de rotas cicláveis ao redor do campus universitário. Considerando uma banda de 100 metros ao redor da rede proposta, 48 % das viagens realizadas pelos alunos de graduação poderiam ser atraídas para o modo cicloviário. Entre os docentes, este valor é de 22 %. Os alunos de graduação e pós-graduação apresentam as maiores porcentagens de deslocamentos por bicicleta e a proposta beneficiaria de forma evidente estas viagens já realizadas por bicicleta. À medida que fossem consideradas bandas cada vez maiores (200, 300 e 400 metros) ao redor da rede ciclável, mais viagens poderiam ser efetivamente realizadas através da mesma. Para os alunos de graduação, estes valores variam de 36 % a 72 % (para 100 e 400 metros, respectivamente), enquanto que para os de pós-graduação variam de 25 % a 75 % (também para 100 e 400 metros). Para os dois grupos, o uso da infraestrutura cicloviária resultaria em melhores condições de conforto e segurança para um número considerável de usuários.

## **5.5 Sugestões Para Trabalhos Futuros**

As sugestões para trabalhos futuros se concentram principalmente no aprimoramento do questionário, além de potenciais aplicações do mesmo como instrumento de monitoração da mobilidade sustentável em outros campi universitários ou em ambientes fechados com características semelhantes. Sugere-se que este questionário tenha sua reavaliação no prazo de dois anos para acompanhamento das metas e objetivos pré-definidos pelos campi universitários visando à mobilidade sustentável.

Recomenda-se reavaliar a forma de obtenção dos dados de localização geográfica do ponto de origem dos respondentes. Para este trabalho, foram duas as formas para obtenção da localização: endereço ou esquina mais próxima do ponto de

origem. Para fornecer este dado o respondente precisava digitar nomes de logradouros, o que resultou em alguns nomes inexistentes ou esquinas que não existiam (por envolver logradouros que não se cruzam). O aprimoramento na forma de obtenção desta informação é fundamental para aumentar a eficácia das análises a serem realizadas.

Para o caso de campi universitários de grande extensão, os deslocamentos internos podem significar importante barreira para a implantação de estratégias de gerenciamento da mobilidade sustentável. Desta forma, sugere-se nestes casos acrescentar questões ao questionário referentes a estes deslocamentos para avaliação das principais barreiras enfrentadas pela comunidade e para análise da relação causal entre os deslocamentos externos e os internos.

Como sugestão, propõem-se simular também cenários alternativos de urbanização, de forma a entender como outros fatores se relacionam com a mobilidade e afetariam os deslocamentos da população, como por exemplo a implantação de mais moradias dentro dos campi, construção de restaurantes, implantação de ciclovias, proibição de estacionamento, etc.

Por fim, sugere-se a criação de um *software* livre para a hospedagem do questionário *on-line*, que contemple todas as funções necessárias para a construção, teste e aplicação do mesmo para grande quantidade de pessoas.

## 6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

---

AAKER, D. A.; KUMAR, V.; DAY, G. S. **Pesquisa de marketing**. 2ª ed. São Paulo: Atlas, 2007.

BALSAS, C. J. Sustainable transportation planning on college campuses. **Transport Policy**, v. 10, n. 1, p. 35-49, 2002.

BERTAZZO, A. B.; GALARRAGA, J.; HERZ, M.; JACQUES, M. A.P. **Estabelecimentos de Ensino**. In: Licínio da Silva Portugal. (Org.). Polos geradores de viagens orientados a qualidade de vida e ambiental: modelos e taxas de geração de viagens. 1ed. Rio de Janeiro: Interciência, 2012.

BROWN, J.; BALDWIN, D. H.; SHOU, D. Unlimited access, prepaid transit and universities. **Magazine Access Transportation research at the University of California**, n. 19, p. 40, 2001.

BUGA - Bicicleta de utilização gratuita de Aveiro (2009) Disponível em: [www.moveaveiro.pt](http://www.moveaveiro.pt) Acesso em: 25 nov. 2012.

BUTE - Bicicleta de utilização estudantil (2009). Disponível em: <http://www.bute.com.pt/index.php> Acesso em: 25 nov. 2012.

CASTRO, M. A. G. **Gerenciamento da mobilidade: uma contribuição metodológica para a definição de uma política integrada dos transportes no Brasil**. 2006. Tese (Doutorado em Engenharia de Transportes), Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

COLLINS, C. M.; CHAMBERS, S. M. Psychological and situational influences on commuter transport-mode choice. **Environment and Behavior**, v. 37, n. 5, p. 640-661, 2005.

CRAWFORD, F.; MUTRIE, N.; HANLON, P. Employee attitudes towards active commuting. **International Journal of Health Promotion & Education**, v. 39, n. 1, p. 14-20, 2001.

DELMELLE, E. M.; DELMELLE, E. C. Exploring spatio-temporal commuting patterns in a university environment. **Transport Policy**, v. 21, n. 1, p. 1-9, 2012.

FERREIRA, D. I. R. **A cultura da mobilidade sustentável no Instituto Politécnico de Leiria**. 2011. Dissertação (Mestrado em Planeamento Regional e Urbano) - Universidade de Aveiro, Aveiro, Portugal, 2011.

FERREIRA, M. M. **Dependência do uso do carro em viagens pendulares: estudo de caso no Centro de Tecnologia/UFRJ**. 2002. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2002.

FERREIRA, D. R.; SILVA, J. P. Contributos da gestão da mobilidade na mudança de mentalidades. O caso do Instituto Politécnico de Leiria. **Revista Transportes**, v. 20, n. 3, 2012.

FIADERO, P. **A mobilidade sustentável aplicada aos equipamentos escolares - o caso do Polo II da Universidade de Coimbra**. 2008. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) - Universidade de Coimbra, Coimbra, 2008.

FIGUEIREDO, W. C.; DELGADO, J. P. M. Mobility management at UFBA Campi. In: ECOMM 2004 - European conference on mobility management, equity in public space accessibility and constraints to the car. **Anais...** Lyon, 2004.

FU, T.; MUNDORF, N; REDDING, C.; PAIVA, S.; PROCHASKA, J. **Promoting behavior change among campus commuters**. 2012. Disponível em: [http://www.trforum.org/forum/downloads/2012\\_99\\_Promoting\\_Behavior\\_Change.pdf](http://www.trforum.org/forum/downloads/2012_99_Promoting_Behavior_Change.pdf)  
Acesso em: 1 fev. 2013

FULLER, D. L.; GYURCSIK, N. C.; SPRINK, K. S.; BRAWLEY, L. R. B. Prospective examination of self-regulatory efficacy in predicting walking for active transportation: A social cognitive theory approach. **Journal of Applied Social Psychology**, v. 42, n. 12, p. 2917-2932, 2012.

GUERREIRO, T. C. M.; RODRIGUES DA SILVA, A. N. **Impactos potenciais de rotas cicláveis em outros modos de transportes: o caso de um campus universitário**. 2013. No prelo.



GTPUR@ A Green transport plan for the university of reading. 2000. Disponível em: [http://www.info.rdg.ac.uk/guide/docs/GreenTransportPlan2W\\_vi\\_.pdf](http://www.info.rdg.ac.uk/guide/docs/GreenTransportPlan2W_vi_.pdf). Acesso em: 27 dez. 2012.

HERZ, M.; GALARRAGA, J.; PASTOR, G. Centros universitários como polos geradores de viagens. In: XXI Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes **Anais...** Rio de Janeiro, 2007.

HOLMES, J.; HEMERT, J. B. **Transit oriented development - TOD**. Denver: The Rocky Mountain Land Use Institute, 2008.

KERR, A.; LENNON, A.; WATSON, B. The call of the road: factors predicting students' car travelling intentions and behaviour. **Transportation**, v. 37, n. 1, p. 1-13, 2010.

KUWAHARA, N.; BALASSIANO R.; SANTOS, M. P. de S. Alternativas de gerenciamento da mobilidade no campus da UFAM. In: XXII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes. **Anais...** Fortaleza: UFC, 2008.

ILIEVA, J.; BARON, S.; HEALEY, N. M. Online surveys in marketing research: pros and cons. **International Journal of Marketing Research**, v. 44, n. 3, p. 361-376, 2002.

LIKERT, R. A Technique for the Measurement of Attitudes. **Archives of Psychology**, v. 140, n. 1, p. 1-55, 1932.

LITMAN, T.; BURWELL, D. **Issues in sustainable transportation**. 2004 Disponível em: [www.vtpi.org](http://www.vtpi.org). Acesso em: 1 dez. 2012.

LOUKOPOULOS, P. **Future urban sustainable mobility: implementing and understanding the impacts of policies designed to reduce private automobile usage**. 2005. Tese (Doutorado em Psicologia), Goteborg University, Suécia, 2005.

MANNERS, E. The smogbusters way to uni resource kit for promoting sustainable transport to sustainable campuses. In: Inaugural National Conference of Sustainable Campuses. **Anais...** Australia, 2001.

MCLOUGHLIN, I. A.; NARENDRA, I. K.; KOH, L. H.; NGUYEN, Q. H.; SESHADRI, B.; ZENG, W.; YAO, C. Campus mobility for the future: The electric bicycle. **Journal of Transportation Technologies**, v. 2, p. 1-12, 2012.

MIRALLES, C. G.; DOMENE, E. Sustainable transport challenges in a suburban university: the case of the Autonomous University of Barcelona. **Transport Policy**, v. 17, n. 6, p. 454-463, 2010.

MORELAND, K.; OGLE, J.; CHOWDHURY, M.; DUNNING, A. Transit system evaluation process: from planning to realization. **ITE Journal**, v. 81, n. 10, p. 33-39, 2011.

MOST. **Final Report D9 - 2003 - Management Committee**. 2003. Disponível em: <[http://mo.st/public/reports/most\\_final\\_report.pdf](http://mo.st/public/reports/most_final_report.pdf)>. Acesso em: 15 nov. 2012.

MUTRIE, N.; CARNEY, C.; BLAMEY, A.; CRAWFORD, F.; AITCHISON, T.; WHITELAW, A. Walk in to work out: a randomised controlled trial of a self help intervention to promote active commuting. **Journal of Epidemiology Community Health**, v. 56, n. 6, p. 407-412, 2002.

NUNES, J. L.; JACQUES, M. A. P. Caracterização dos padrões de viagens para instituições de ensino superior. In: XIX Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte. **Anais...** Recife, 2005.

PARRA, M. C. **Gerenciamento da mobilidade em campi universitários: problemas, dificuldades e possíveis soluções no caso Ilha do Fundão**. 2006. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

PLUME. **Planning for urban mobility in europe: final-report**, Clifford, S., Blackledge, D., May, T., Jopson, A., Sessa, C. e Haon, S. (org) Bruxelas: European Union, 2005.

PORTUGAL, L. S.; GOLDNER, L. G. **Estudo de polos geradores de tráfego e de seus impactos nos sistemas viários e de transportes**. X Ed., Rio de Janeiro: Edgard Blucher, 2003.

REA, L. M.; PARKER, R. **Metodologia de pesquisa**. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2002.

REAL, C. **Mobilidade sustentável em polos geradores de viagens - Caso do Campus 2 do Instituto Politécnico de Leiria**. 2008. Dissertação (Mestrado em Planejamento). Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro, Vila Real, 2008.

REIS, M. F. M. **Gestão da mobilidade - plano de mobilidade FEUP**. 2011. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil). Universidade do Porto, Porto, 2011.

ROSE, G. Encouraging sustainable campus travel: self-reported impacts of a university travelsmart initiative. **Journal of Public Transportation**, v. 11, n. 1, p. 85-108, 2008.

SANTOS, D. V. C. **Polos geradores de viagens sustentáveis: uma proposta para o licenciamento e análise de projetos**. 2011. Dissertação (Mestrado em Engenharia Ambiental Urbana), Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2011.

SANTOS, J. L. de C. **Estruturação de um modelo de avaliação multicritério para a seleção de medidas de gerenciamento da mobilidade voltadas aos polos geradores de viagens**. 2008. Dissertação (Mestrado em Engenharia Ambiental Urbana) - Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2008.

SHANNON, T.; GILES-CORTI, B.; PIKORA, T.; BULSARA, M.; SHILTON, T.; BULL, F. Active commuting in a university setting: assessing commuting habits and potential for modal change. **Transport Policy**, v. 13, n. 3, p. 240-253, 2006.

SILVA, S. C. A. da. **Mobilidade urbana sustentável: o caso do campus da UTAD**. 2009. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil), Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro, Vila Real, 2009.

SOUZA, S. C. F. de. **Modelos de geração de viagens para instituições de ensino superior**. 2007. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes), Universidade de Brasília, Brasília, 2007.

STEIN, P. P.; da SILVA JUNIOR, C. A. P.; da SILVA, A. N. R. Impacto nas distâncias de caminhada decorrentes de acessos exclusivos para pedestres em um campus universitário. **Revista Paranoá**, n. 6, p. 113-121, 2012.

SURVEYMONKEY (2012). **Modelos de questionário**. Disponível em: <http://pt.surveymonkey.com/mp/survey-templates/> Acesso em: 20 Jun. 2012.

PÊRA, T. G.; ZANETTI, M. M. P.; CASADEL, M. V. **Gestão da mobilidade no campus “Luiz de Queiroz”**. Monografia de estágio, 2012.

TORAL, N.; SLATER, B. Abordagem do modelo transteórico no comportamento alimentar. **Ciência e saúde coletiva**, v. 12, n. 6, p. 1641-1650, 2007.

USP. **A EESC em número em 2012**. 2012. Disponível em: [http://www.eesc.usp.br/portaleesc/index.php?option=com\\_content&view=article&id=34&Itemid=520](http://www.eesc.usp.br/portaleesc/index.php?option=com_content&view=article&id=34&Itemid=520) Acesso em: 20 jun. 2012.

VTPI. **Campus transport management**. 2012. Disponível em: <http://www.vtpi.org/tdm/tdm5.htm> Acesso em: 19 out. 2012.

ZHU, C.; ZHU, Y.; LU, R.; HE, R.; XIA, Z. Perceptions and aspirations for car ownership among chinese students attending two universities in the Yangtze, Delta, China. **Journal of Transport Geography**, v. 24, p. 315-323, 2012.

# **ANEXO I**

---

## **RELATÓRIO TÉCNICO MOBILIDADE NO CAMPUS USP DE SÃO CARLOS**

São Carlos

2013



## APRESENTAÇÃO

O presente relatório tem como objetivo divulgar e registrar os dados técnicos obtidos da aplicação de um questionário à comunidade do Campus USP de São Carlos visando caracterizar e entender as condições de acesso e circulação ao Campus. A pesquisa tem como foco os usuários com comportamento de viagem regular ao Campus. São eles: alunos de graduação e pós-graduação, servidores técnico-administrativos e docentes.

Este relatório é apresentado em duas partes. A primeira parte está constituída pela análise detalhada das respostas referentes ao carro como modo principal e os seus desdobramentos. A segunda parte é formada pela análise dos modos a pé, bicicleta, ônibus, moto, “carona” e os seus desdobramentos.

**CARACTERIZAÇÃO GERAL DOS RESPONDENTES**

A pesquisa teve início com algumas perguntas destinadas à caracterização geral dos respondentes, tal como esquematizado na Figura 1. Os resultados de cada um dos itens são resumidos na sequência do texto.

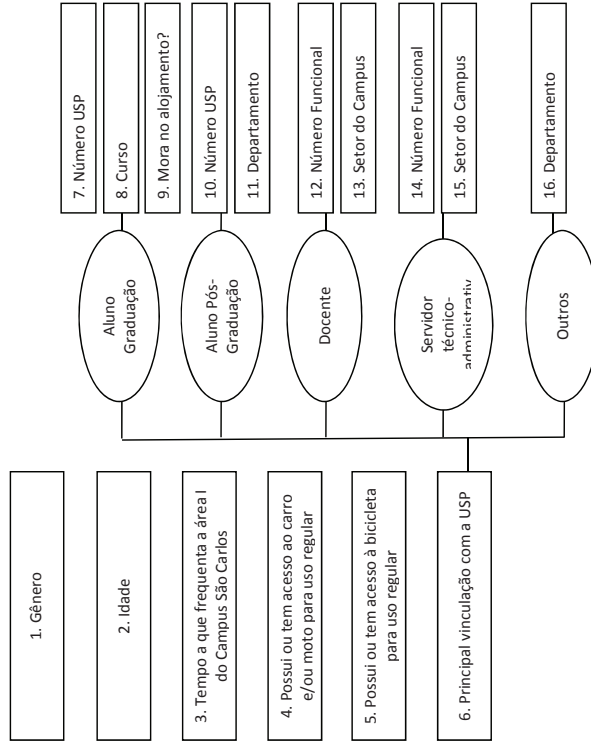


Figura 1 Bloco das questões pessoais

**1. GÊNERO**

Para caracterizar a amostra, a primeira questão se referia ao gênero, conforme resumido na Tabela 1 e na Figura 2.

Tabela 1 Distribuição dos frequentadores do Campus USP São Carlos por grupo e por gênero

GÊNERO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros*	
Masculino	628 (69,7%)	402 (64,2%)	244 (50,9%)	197 (77,6%)	39 (47,0%)	1510 (64,4%)
Feminino	273 (30,3%)	224 (35,8%)	235 (49,1%)	57 (22,4%)	44 (53,0%)	833 (35,6%)
<b>TOTAL</b>	<b>901 (38,5% do total)</b>	<b>626 (26,7% do total)</b>	<b>479 (20,4% do total)</b>	<b>254 (10,8% do total)</b>	<b>83 (3,5% do total)</b>	<b>2343 (100,0%)</b>

\* Vinculações reportadas no grupo Outros: pós-doutorandos (31), servidores aposentados/inativos (11), estagiários (7), alunos de iniciação científica (4), ex-alunos (13), alunos especiais (1), prestadores de serviços (1), não informaram (15).

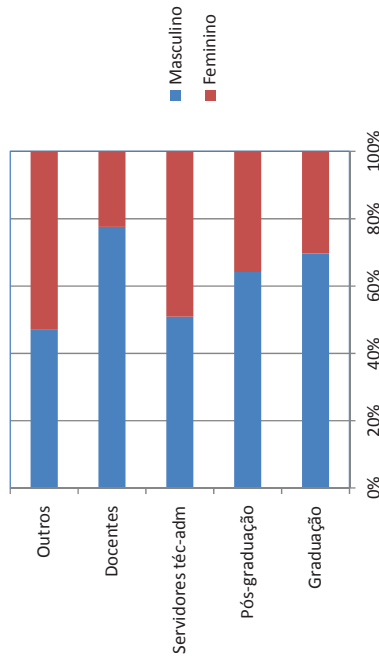


Figura 2 Distribuição dos frequentadores do Campus USP São Carlos por grupo e por gênero



## 2. IDADE

A segunda questão se referia as faixas etárias dos usuários, conforme resumido na Tabela 2 e na Figura 3.

Tabela 2 Distribuição dos frequentadores do Campus USP São Carlos por grupo e por faixa etária

FAIXA ETÁRIA	GRUPOS						TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros		
menos de 18	10 (1,1%)	1 (0,2%)	--	--	--	--	11 (0,5%)
de 18 a 24	783 (86,9%)	137 (21,9%)	11 (2,3%)	--	9 (10,8%)	940 (40,1%)	
de 25 a 30	92 (10,2%)	331 (52,9%)	68 (14,2%)	4 (1,6%)	22 (26,5%)	517 (22,1%)	
de 31 a 39	12 (1,3%)	124 (19,8%)	130 (27,1%)	61 (24,0%)	28 (33,7%)	355 (15,2%)	
de 40 a 49	2 (0,2%)	27 (4,3%)	125 (26,1%)	85 (33,5%)	11 (13,3%)	250 (10,7%)	
de 50 a 59	1 (0,1%)	5 (0,8%)	129 (26,9%)	72 (28,3%)	4 (4,8%)	211 (9,0%)	
60 ou mais	1 (0,1%)	1 (0,2%)	16 (3,3%)	32 (12,6%)	9 (10,8%)	59 (2,5%)	

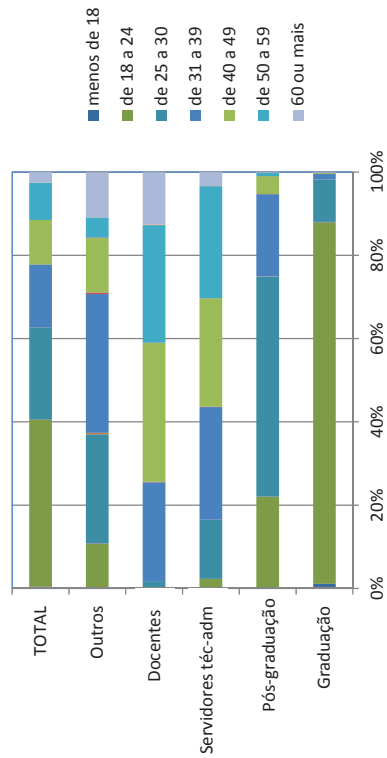


Figura 3 Distribuição dos frequentadores do Campus USP São Carlos por grupo e por faixa etária

## 3. TEMPO HÁ QUE FREQUENTA O CAMPUS USP - SÃO CARLOS

Há quantos anos você frequenta regularmente a área I do Campus da USP de São Carlos? Resultados apresentados na Tabela 3 e nas Figuras 4, 5 e 6.

Tabela 3 Tempo que frequenta o Campus por grupo

TEMPO	GRUPOS						TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros		
menos de 1	124 (13,8%)	81 (12,9%)	16 (3,3%)	4 (1,6%)	11 (13,3%)	236 (10,1%)	
1	36 (4,0%)	58 (9,3%)	17 (3,5%)	3 (1,2%)	4 (4,8%)	118 (5,0%)	
2	174 (19,3%)	64 (10,2%)	20 (4,2%)	13 (5,1%)	6 (7,2%)	277 (11,8%)	
3	167 (18,5%)	53 (8,5%)	25 (5,2%)	10 (3,9%)	4 (4,8%)	259 (11,1%)	
4	184 (20,4%)	46 (7,3%)	12 (2,5%)	7 (2,8%)	2 (2,4%)	251 (10,7%)	
5	118 (13,1%)	51 (8,1%)	7 (1,5%)	6 (2,4%)	6 (7,2%)	188 (8,0%)	
6	45 (5,0%)	84 (13,4%)	12 (2,5%)	15 (5,9%)	3 (3,6%)	159 (6,8%)	
7	30 (3,3%)	59 (9,4%)	13 (2,7%)	9 (3,5%)	4 (4,8%)	115 (4,9%)	
8	9 (1,0%)	32 (5,1%)	13 (2,7%)	4 (1,6%)	9 (10,8%)	67 (2,9%)	
9	6 (0,7%)	27 (4,3%)	14 (2,9%)	5 (2,0%)	2 (2,4%)	54 (2,3%)	
10	4 (0,4%)	31 (5,0%)	26 (5,4%)	12 (4,7%)	7 (8,4%)	80 (3,4%)	
11	--	10 (1,6%)	18 (3,8%)	6 (2,4%)	1 (1,2%)	35 (1,5%)	
12	--	10 (1,6%)	18 (3,8%)	8 (3,1%)	5 (6,0%)	41 (1,7%)	
13	--	7 (1,1%)	4 (0,8%)	3 (1,2%)	2 (2,4%)	16 (0,7%)	
14	--	3 (0,5%)	14 (2,9%)	4 (1,6%)	3 (3,6%)	24 (1,0%)	
15	--	2 (0,3%)	27 (5,6%)	8 (3,1%)	1 (1,2%)	40 (1,7%)	
16	--	1 (0,2%)	10 (2,1%)	6 (2,4%)	1 (1,2%)	18 (0,8%)	
17	--	2 (0,3%)	7 (1,5%)	4 (1,6%)	--	13 (0,6%)	
18	--	2 (0,3%)	6 (1,3%)	8 (3,1%)	1 (1,2%)	17 (0,7%)	
19	--	--	1 (0,2%)	1 (0,4%)	--	2 (0,1%)	
20	--	--	9 (1,9%)	7 (2,8%)	--	16 (0,7%)	

TEMPO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
21	--	--	2 (0,4%)	5 (2,0%)	--	7 (0,3%)
22	--	--	10 (2,1%)	3 (1,2%)	--	13 (0,3%)
23	--	--	19 (4,0%)	3 (1,2%)	1 (1,0%)	23 (0,7%)
24	--	--	10 (2,1%)	5 (2,0%)	1 (1,2%)	16 (0,7%)
25	--	1 (0,2%)	14 (2,9%)	7 (2,8%)	--	22 (0,9%)
26	--	--	19 (4,0%)	4 (1,6%)	--	24 (1,0%)
27	--	--	14 (2,9%)	6 (2,4%)	--	20 (0,9%)
28	--	1 (0,2%)	9 (1,9%)	2 (0,8%)	--	12 (0,5%)
29	--	--	3 (0,6%)	3 (1,2%)	--	6 (0,3%)
30	--	--	13 (2,7%)	5 (2,0%)	--	18 (0,8%)
31	--	--	6 (1,3%)	2 (0,8%)	--	8 (0,3%)
32	--	--	12 (2,5%)	6 (2,4%)	--	18 (0,8%)
33	--	--	14 (2,9%)	3 (1,2%)	--	17 (0,7%)
34	--	--	8 (1,7%)	1 (0,4%)	--	9 (0,4%)
35 ou mais	1 (0,1%)	1 (0,2%)	37 (7,7%)	56 (22,0%)	9 (10,8%)	104 (4,4%)

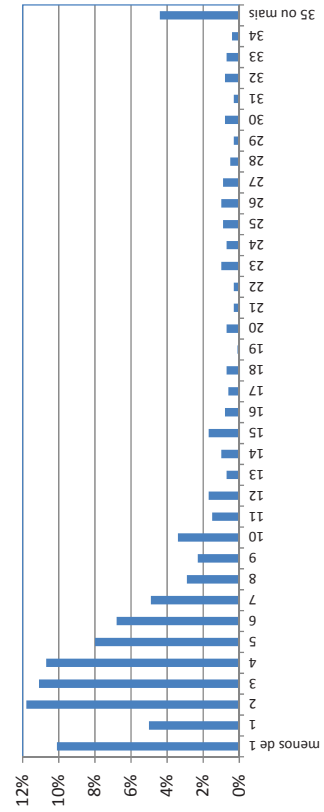


Figura 4 Tempo que frequenta o Campus - Total da Amostra

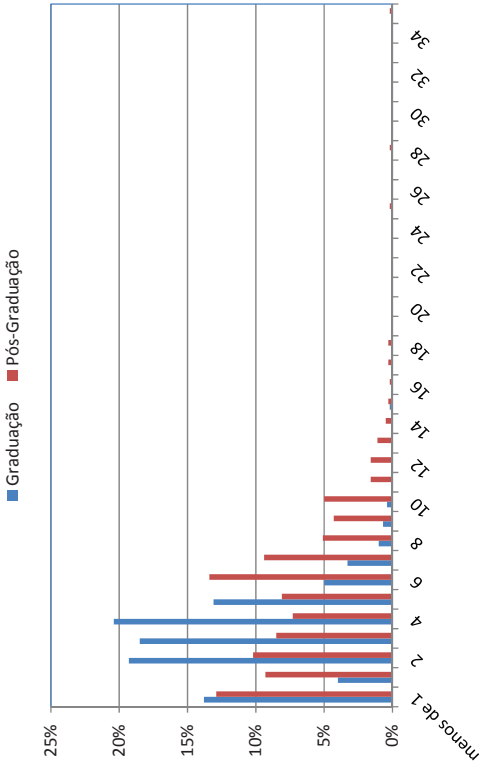


Figura 5 Tempo que frequenta o Campus - Alunos de graduação e de pós-graduação

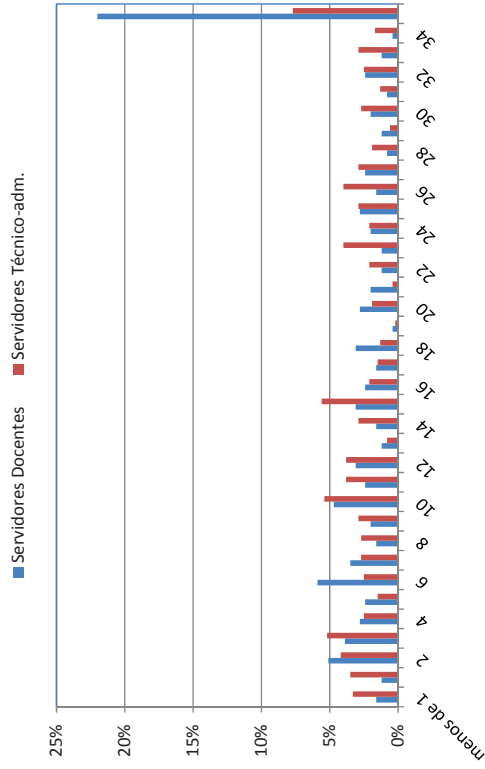


Figura 6 Tempo que frequenta o Campus - Servidores técnico-administrativos e servidores docentes

#### 4. ACESSO AO AUTOMÓVEL OU MOTOCICLETA PARA USO REGULAR

Você possui ou tem acesso a carro e/ou moto para uso regular? Os resultados aparecem resumidos na Tabela 4 e na Figura 7.

Tabela 4 Posse ou acesso para uso regular aos modos motorizados

MODOS MOTORIZADOS	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
<b>Carro</b>	393 (43,6%)	402 (64,2%)	407 (85,0%)	228 (89,8%)	66 (79,5%)	1496 (63,8%)
<b>Moto</b>	27 (3,0%)	22 (3,5%)	15 (3,1%)	4 (1,6%)	1 (1,2%)	69 (2,9%)
<b>Carro e moto</b>	13 (1,4%)	25 (4,0%)	35 (7,3%)	13 (5,1%)	2 (2,4%)	88 (3,8%)
<b>Nenhum dos dois</b>	468 (51,9%)	177 (28,3%)	22 (4,6%)	9 (3,5%)	14 (16,9%)	690 (29,4%)

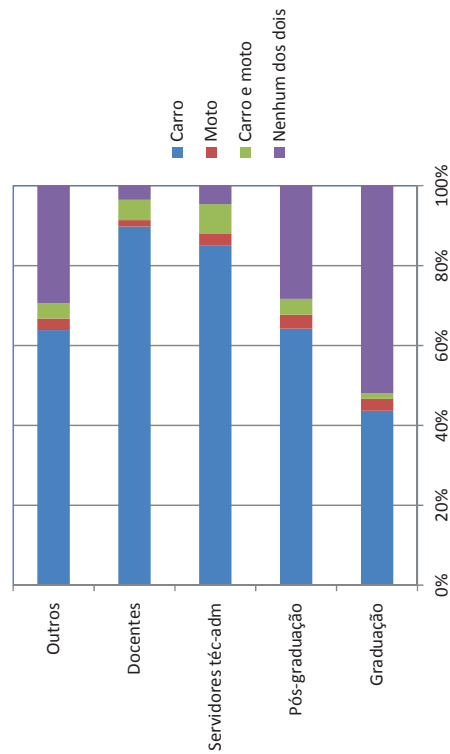


Figura 7 Posse ou acesso para uso regular aos modos motorizados

#### 5. ACESSO À BICICLETA PARA USO REGULAR

Você possui ou tem acesso a bicicleta para uso regular? Os resultados aparecem resumidos na Tabela 5 e na Figura 8.

Tabela 5 Posse ou acesso para uso regular da bicicleta

BICICLETA	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
<b>Sim</b>	232 (25,7%)	149 (23,8%)	63 (13,2%)	57 (22,4%)	13 (15,7%)	514 (21,9%)
<b>Não</b>	669 (74,3%)	477 (76,2%)	416 (86,8%)	197 (77,6%)	70 (84,3%)	1829 (78,1%)

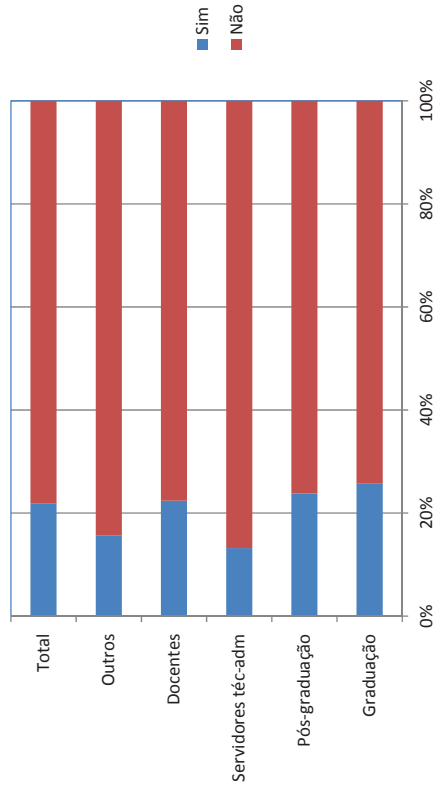


Figura 8 Posse ou acesso para uso regular da bicicleta

### 6. PRINCIPAL VINCULAÇÃO COM A USP

Qual a sua principal vinculação com a USP? Na Figura 9, é possível observar a distribuição da amostra por grupo.

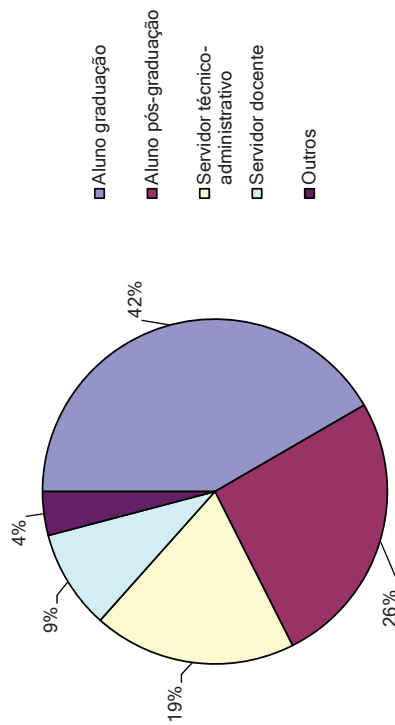


Figura 9 Principal vinculação com a USP

### 7. IDENTIFICAÇÃO (NÚMERO USP)

Digite o seu número USP. Perguntou-se o número USP dos alunos de graduação, sendo obrigatória a resposta.

### 8. DISTRIBUIÇÃO DA AMOSTRA ENTRE OS CURSOS DA GRADUAÇÃO

Qual é o seu curso? Os resultados aparecem resumidos na Tabela 6 e na Figura 10.

Tabela 6 Distribuição da amostra entre os cursos da graduação

CURSO	N	% do Total de Respondentes
Engenharia Aeronáutica	60	6,70%
Engenharia Ambiental	45	5,00%
Engenharia Civil	80	8,90%
Engenharia de Computação	32	3,30%
Engenharia de Materiais e Manufatura	34	3,80%
Engenharia de Produção Mecânica	51	5,70%
Engenharia Elétrica	102	11,30%
Engenharia Mecânica	60	6,70%
Engenharia Mecatrônica	50	5,50%
Arquitetura e Urbanismo	70	7,80%
Bacharelado e Licenciatura em Matemática	14	1,60%
Bacharelado em Matemática Aplicada e Computação Científica	6	0,70%
Bacharelado em Ciências de Computação	84	9,30%
Bacharelado em Informática	42	4,70%
Bacharelado em Estatística	11	1,20%
Licenciatura em Ciências Exatas	24	2,70%
Bacharelado em Física	35	3,90%
Ciências Físicas e Biomoleculares	39	4,30%
Física Computacional	29	3,20%
Bacharelado em Química	32	3,60%
Outro *	1	0,10%
<b>Total de respondentes</b>	<b>901</b>	<b>100,0%</b>

\* Vinculações reportadas em Outro: não informou (1).

**9. ALOJAMENTO**

Você mora no alojamento? Na Figura 11 é possível observar que 5% dos alunos de graduação da amostra residem em alojamentos.

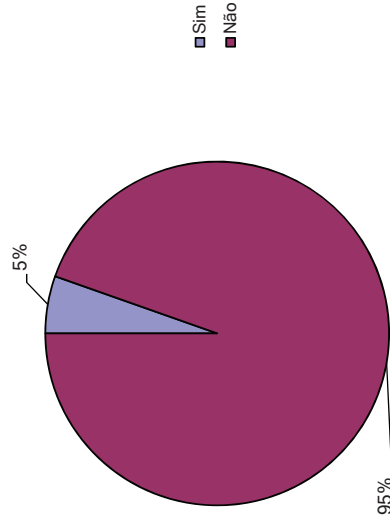


Figura 11. Alunos de graduação da amostra que residem em alojamentos

**10. IDENTIFICAÇÃO (NÚMERO USP)**

Digite o seu número USP. Perguntou-se o número USP dos alunos de pós-graduação, sendo obrigatória a resposta.

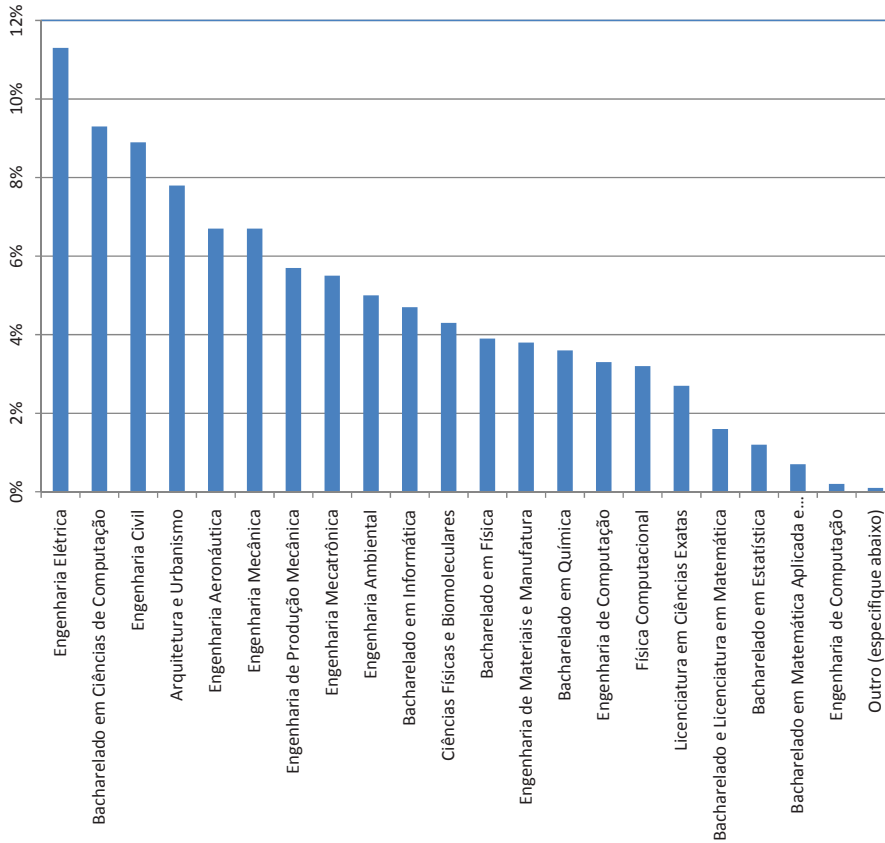


Figura 10 Distribuição da amostra entre os cursos da graduação

## 11. DISTRIBUIÇÃO DA AMOSTRA ENTRE OS CURSOS DA PÓS-GRADUAÇÃO

Qual é o seu departamento? Os resultados aparecem resumidos na Tabela 7 e na Figura 12.

Tabela 7 Distribuição da amostra de estudantes da pós-graduação pelos departamentos

DEPARTAMENTO	N	% do Total de Respondentes
Departamento de Engenharia Aeronáutica	14	2,20%
Departamento de Engenharia de Estruturas	27	4,30%
Departamento de Engenharia de Materiais	10	1,60%
Departamento de Engenharia de Produção	40	6,40%
Departamento de Engenharia de Transportes	36	5,80%
Departamento de Engenharia Elétrica e de Computação	46	7,40%
Departamento de Engenharia Mecânica	51	8,20%
Departamento de Geotecnica	16	2,60%
Departamento de Hidráulica e Saneamento	73	11,70%
Departamento de Matemática	15	2,40%
Departamento de Matemática Aplicada e Estatística	13	2,10%
Departamento de Ciência da Computação	60	9,60%
Departamento de Sistemas de Computação	19	3,00%
Departamento de Física e Informática	42	6,70%
Departamento de Física e Ciências dos Materiais	22	3,50%
Departamento de Físico-Química	25	4,00%
Departamento de Química e Física Nuclear	11	1,80%
Instituto de Arquitetura e Urbanismo	66	10,60%
Instituto de Estudos Avançados	0	0,00%
IFSC	12	1,90%
IQSC	10	1,60%
ICMC	5	0,80%
CHREA	7	1,10%
Departamento de Engenharia Ambiental	2	0,30%
Bioengenharia Interunidades	3	0,50%
Total de respondentes	625	100,0%

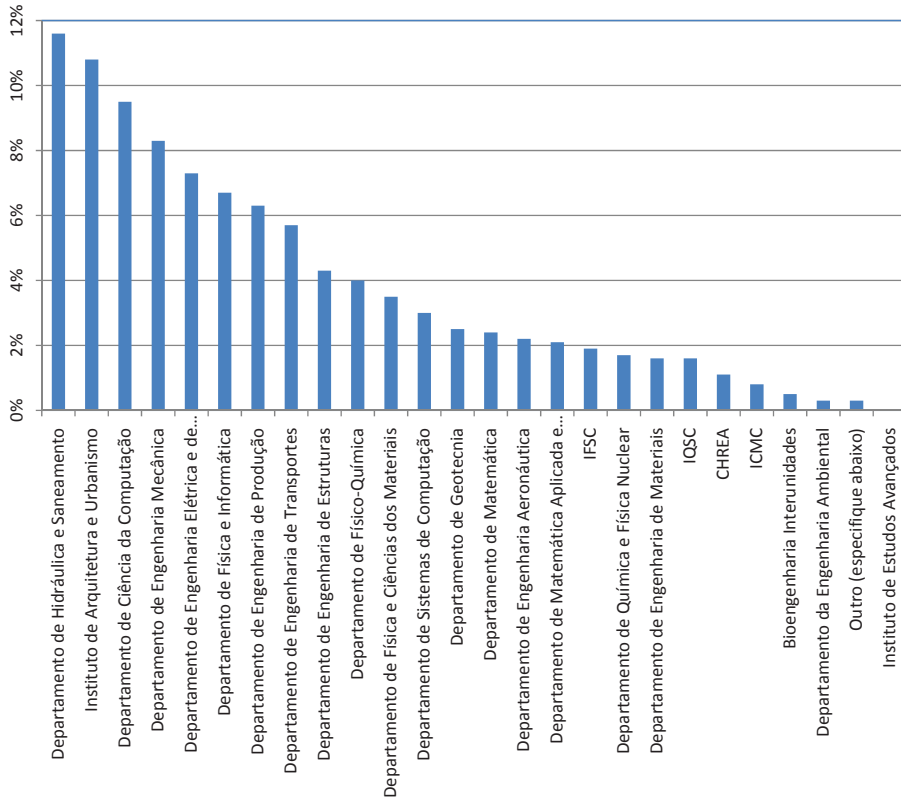


Figura 12 Distribuição da amostra entre os departamentos de pós-graduação

## 12. IDENTIFICAÇÃO (NÚMERO FUNCIONAL)

Digite o seu número funcional USP. Perguntou-se o número funcional dos docentes, sendo opcional a resposta.

### 13. DISTRIBUIÇÃO DA AMOSTRA ENTRE OS SETORES DE TRABALHO DOS DOCENTES

Em que setor do Campus você trabalha? Os resultados aparecem resumidos na Tabela 8 e na Figura 13.

Tabela 8 Distribuição da amostra entre os setores de trabalho dos docentes

SETOR	N	% do Total de Respondentes
Departamento de Engenharia Aeronáutica	6	2,40%
Departamento de Engenharia de Estruturas	18	7,10%
Departamento de Engenharia de Materiais	10	4,00%
Departamento de Engenharia de Produção	14	5,50%
Departamento de Engenharia de Transportes	7	2,80%
Departamento de Engenharia Elétrica e de Computação	22	8,70%
Departamento de Engenharia Mecânica	15	5,90%
Departamento de Geotecnica	4	1,60%
Departamento de Hidráulica e Saneamento	17	6,70%
Departamento de Matemática	22	8,70%
Departamento de Matemática Aplicada e Estatística	17	6,70%
Departamento de Ciência da Computação	16	6,30%
Departamento de Sistemas de Computação	11	4,30%
Departamento de Física e Informática	19	7,50%
Departamento de Física e Ciências dos Materiais	10	4,00%
Departamento de Físico-Química	12	4,70%
Departamento de Química e Física Nuclear	6	2,40%
Instituto de Arquitetura e Urbanismo	24	9,50%
Instituto de Estudos Avançados	-	-
Observatório Astronômico - Centro de Divulgação da Astronomia	-	-
PUSP-SC - Prefeitura do Campus USP de São Carlos	1	0,40%
CISC - Centro de Informática de São Carlos	-	-
Livraria Edusp	-	-
USP Recicla	-	-
Creche e Pré Escola de São Carlos	-	-
UBAS - Unidade de Assistência à Saúde	-	-
Agência USP de Inovação	-	-
Biblioteca IFSC	-	-
Biblioteca IQSC	-	-
Biblioteca Central	-	-
Biblioteca "Prof. Achille Bassi"	-	-
<b>Total de respondentes</b>	<b>251</b>	<b>100,0%</b>

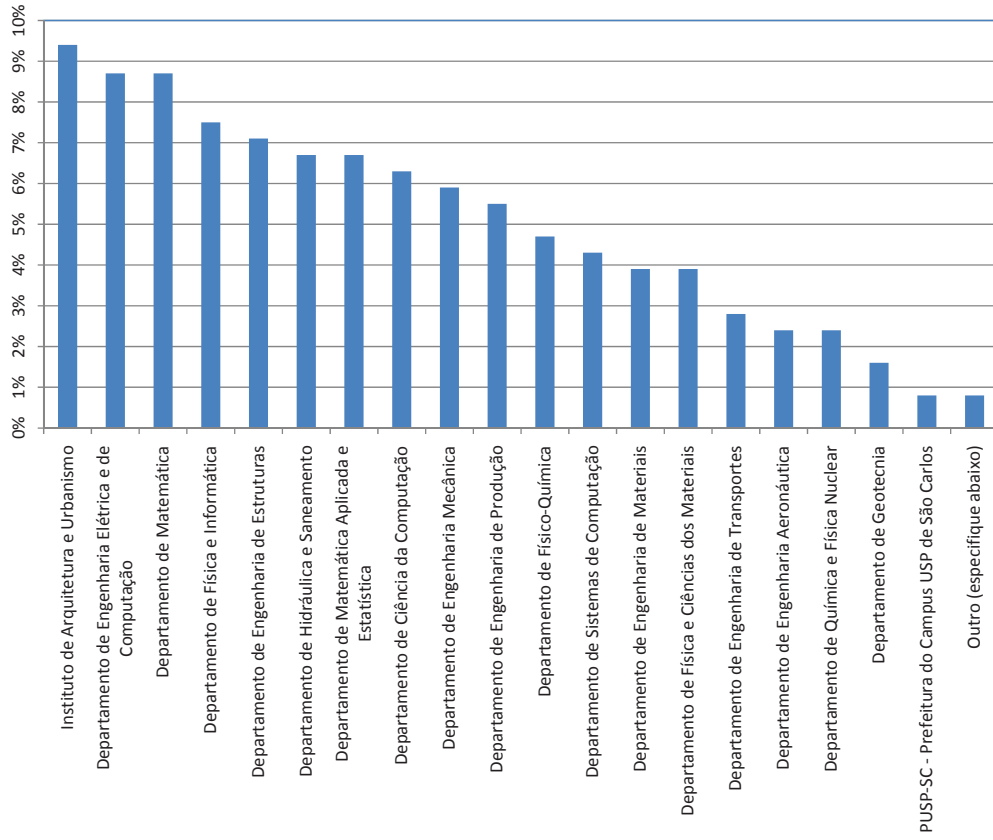


Figura 13 Distribuição da amostra entre os setores de trabalho dos docentes

### 14. IDENTIFICAÇÃO (NÚMERO FUNCIONAL)

Digite o seu número funcional USP. Perguntou-se o número funcional dos servidores técnico-administrativos, sendo opcional a resposta.

## 15. DISTRIBUIÇÃO DA AMOSTRA ENTRE OS SETORES DE TRABALHO DOS SERVIDORES TÉCNICO-ADMINISTRATIVOS

Em que setor do Campus você trabalha? Os resultados aparecem resumidos na Tabela 9 e na Figura 14.

Tabela 9 Distribuição da amostra entre os setores de trabalho dos servidores técnico-administrativos

SETOR	N	% do Total de Respondentes
Departamento de Engenharia Aeronáutica	7	1,50%
Departamento de Engenharia de Estruturas	11	2,30%
Departamento de Engenharia de Materiais	8	1,70%
Departamento de Engenharia de Produção	4	0,80%
Departamento de Engenharia de Transportes	6	1,30%
Departamento de Engenharia Elétrica e de Computação	10	2,10%
Departamento de Engenharia Mecânica	14	2,90%
Departamento de Geotecnia	7	1,50%
Departamento de Hidráulica e Saneamento	15	3,20%
Departamento de Matemática	3	0,60%
Departamento de Matemática Aplicada e Estatística	0	0,00%
Departamento de Ciência da Computação	6	1,30%
Departamento de Sistemas de Computação	2	0,40%
Departamento de Física e Informática	19	4,00%
Departamento de Física e Ciências dos Materiais	19	4,00%
Departamento de Físico-Química	10	2,10%
Departamento de Química e Física Nuclear	6	1,30%
Instituto de Arquitetura e Urbanismo	28	5,90%
Instituto de Estudos Avançados	2	0,40%
Observatório Astronômico - Centro de Divulgação da Astronomia	1	0,20%
PUSP-SC - Prefeitura do Campus USP de São Carlos	34	7,10%
CISC - Centro de Informática de São Carlos	14	2,90%
Livraria Edusp	0	0,00%
USP Recicla	1	0,20%
Creche e Pré Escola de São Carlos	1	0,20%
UBAS - Unidade de Assistência à Saúde	2	0,40%
Agência USP de Inovação	1	0,20%
CDDC	8	1,70%
Biblioteca IFSC	10	2,10%
Biblioteca IQSC	4	0,80%
Biblioteca Central	13	2,70%
Biblioteca "Prof. Achille Bassi"	7	1,50%
IFSC	41	8,60%
E1	64	13,40%
IQSC	24	5,00%
ICMC	39	8,20%
STI	6	1,30%
CETEPE	3	0,60%
Outro*	26	5,50%
<b>Total de respondentes</b>	<b>476</b>	<b>100,00%</b>

\* Vinculações reportadas no grupo Outros: procuradoria (1), SESMT (1), SVTRANS (3), Campus 2 - Polo Univesp (1), CRHEA (1), Gráfica EESC (1), Campus II (1), Serviço de assistência aos colegiados (1), SCmarca18 (1), Assistência técnica acadêmica (1), Servidor inativo (1), Bloco D - salas de aula (1), Almoxarifado EESC (1), Marcenaria (1), Bioengenharia (1), Biblioteca da PUSP - Campus 2 (3), Procuradoria geral (1), Engenharia de computação - Área 2, não informaram (4).

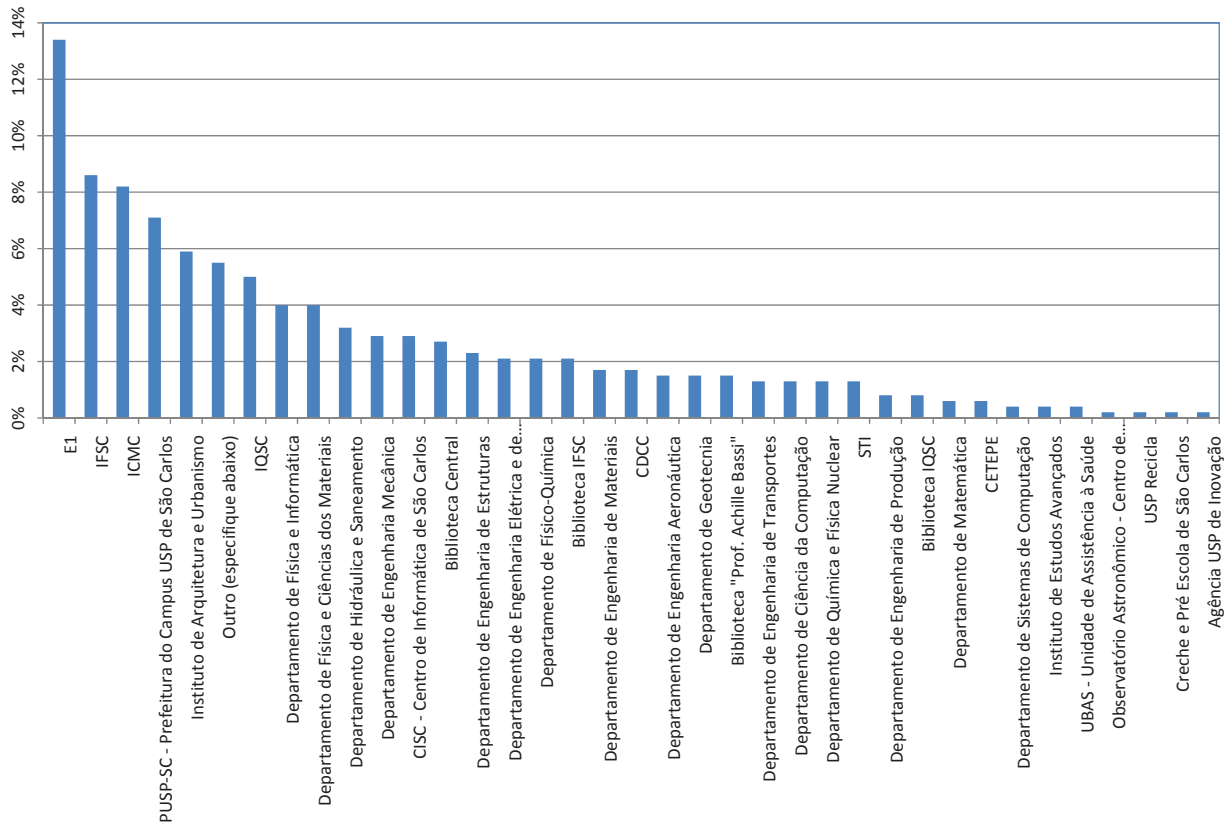


Figura 14 Distribuição da amostra entre os setores de trabalho dos servidores



## 16. DISTRIBUIÇÃO DA AMOSTRA ENTRE OS DEPARTAMENTOS DO GRUPO "OUTROS".

Em que departamento do Campus você trabalha? Os resultados aparecem resumidos na Tabela 10 e na Figura 15.

Tabela 10 Distribuição da amostra entre os departamentos da grupo "outros"

SETOR	N	% do Total de Respondentes
Departamento de Engenharia Aeronáutica	3	3,70%
Departamento de Engenharia de Estruturas	4	4,90%
Departamento de Engenharia de Materiais	3	3,70%
Departamento de Engenharia de Produção	2	2,40%
Departamento de Engenharia de Transportes	3	3,70%
Departamento de Engenharia Elétrica e de Computação	7	8,50%
Departamento de Engenharia Mecânica	5	6,10%
Departamento de Geotecnia	-	-
Departamento de Hidráulica e Saneamento	4	4,90%
Departamento de Matemática	1	1,20%
Departamento de Matemática Aplicada e Estatística	-	-
Departamento de Ciência da Computação	4	4,90%
Departamento de Sistemas de Computação	-	-
Departamento de Física e Informática	9	11,00%
Departamento de Física e Ciências dos Materiais	5	6,10%
Departamento de Físico-Química	3	3,70%
Departamento de Química e Física Nuclear	2	2,40%
Instituto de Arquitetura e Urbanismo	8	9,80%
Instituto de Estudos Avançados	-	-
Outro*	20	23,20%
<b>Total de respondentes</b>	<b>83</b>	<b>100,0%</b>

\* Vinculações reportadas na grupo Outros: SVMANOB (1), CCInt - EESC (1), E1 (1), Estágio pró-aluno (1), Manutenção elétrica (1), Produção (1), ICMC (3), CETEPE (1), STI (1), Ex-aluno (2), Aposentado (2), Projeto Pequeno Cidadão (1), não informaram (5).

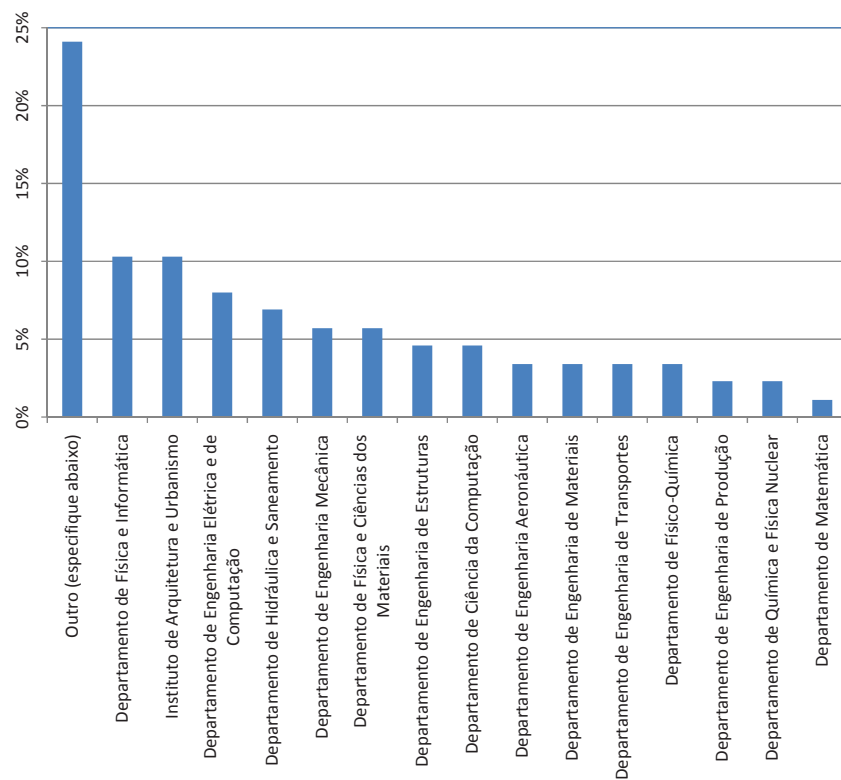


Figura 15 Distribuição da amostra entre os departamentos da grupo "outros"

17. CARACTERIZAÇÃO DO PONTO DE ORIGEM

Para caracterizar os deslocamentos mais frequentes até o Campus I da USP, perguntou-se sobre o ponto de origem. Para informar este ponto era possível fazê-lo de duas formas: a) informar uma esquina próxima da origem do deslocamento ou b) informar um endereço próximo da origem do deslocamento (podia ser o da residência, por exemplo).

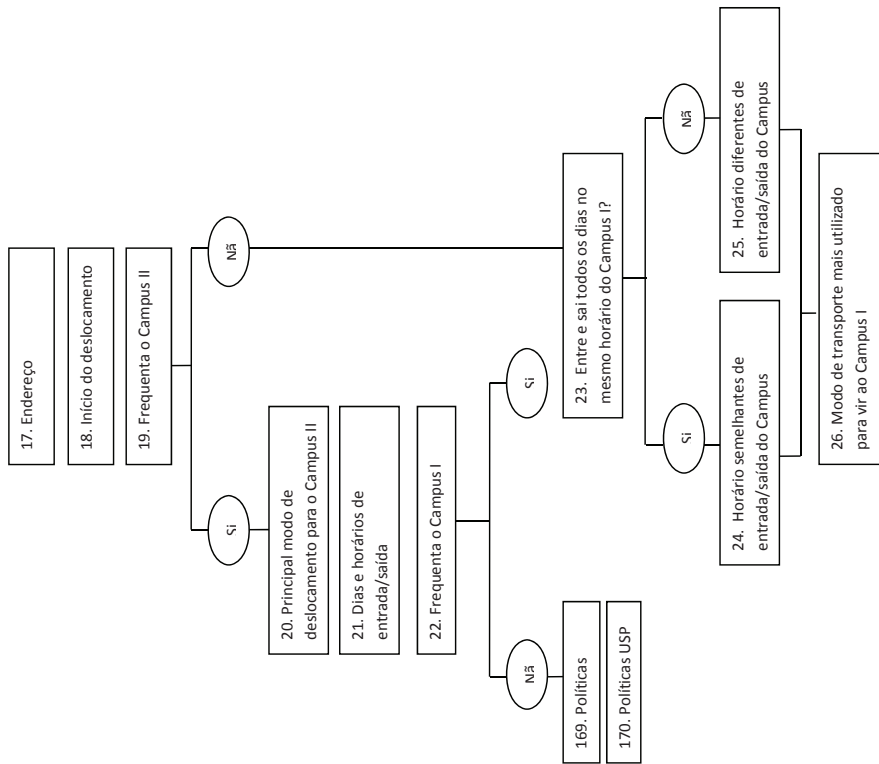


Figura 16 Bloco das perguntas sobre caracterização dos deslocamentos



Figura 17 Distribuição geográfica por modo de deslocamentos dos servidores docentes



Figura 18 Distribuição geográfica por modo de deslocamentos dos servidores técnico-administrativos

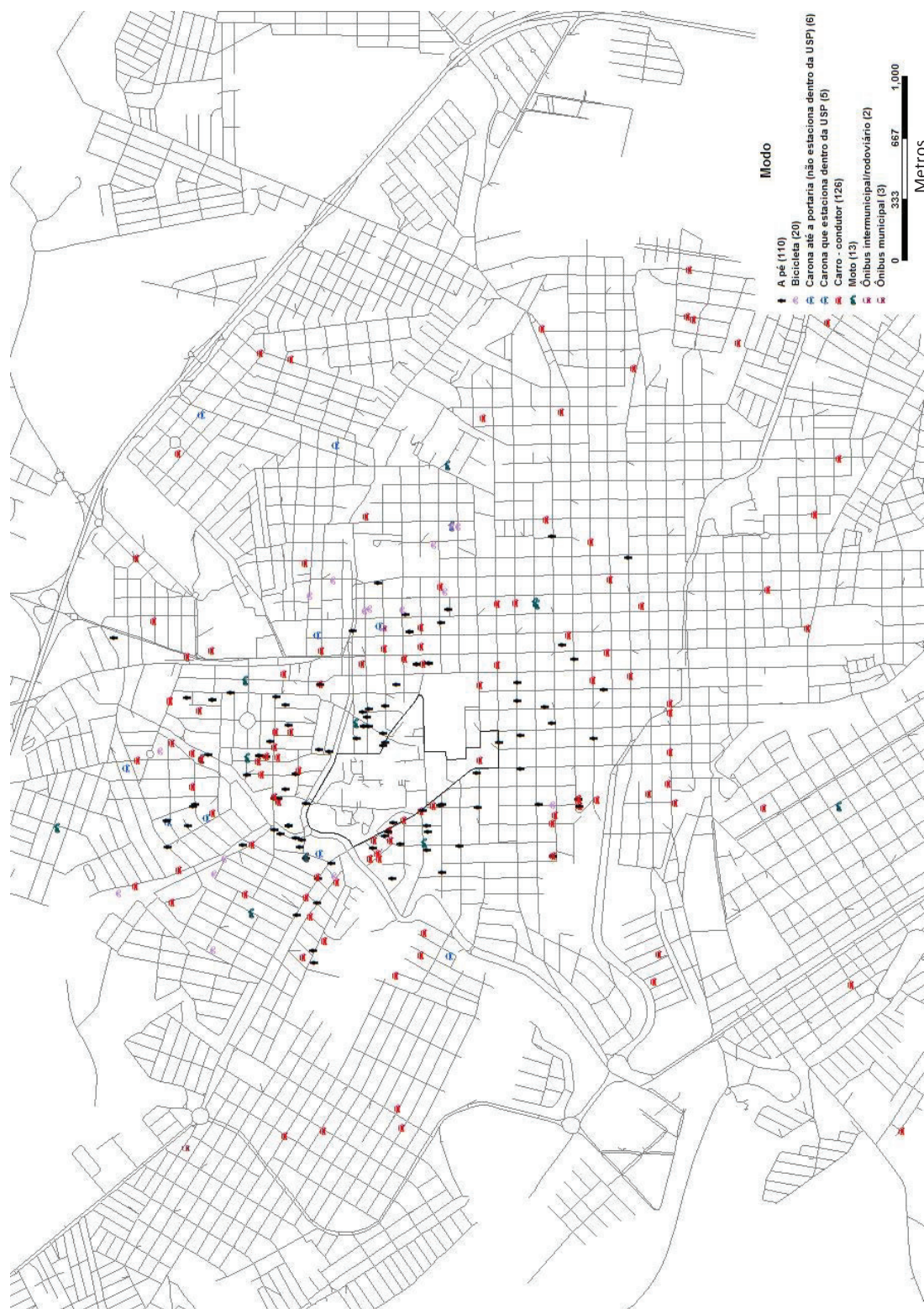


Figura 19 Distribuição geográfica por modo de deslocamentos dos alunos da pós-graduação



Figura 20 Distribuição geográfica por modo de deslocamentos dos alunos da graduação

### 18. ORIGEM DO DESLOCAMENTO

De maneira geral, onde você inicia o seu deslocamento até o Campus I? Os resultados aparecem resumidos na Tabela 11 e na Figura 21.

Tabela 11 Origem do deslocamento

ORIGEM	GRUPOS						TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros		
<b>Casa</b>	835 (97,9%)	603 (96,3%)	465 (97,1%)	246 (96,9%)	80 (96,2%)		2229 (97,1%)
<b>Trabalho</b>	18 (2,1%)	23 (3,7%)	14 (2,9%)	8 (3,1%)	3 (3,8%)		66 (2,9%)

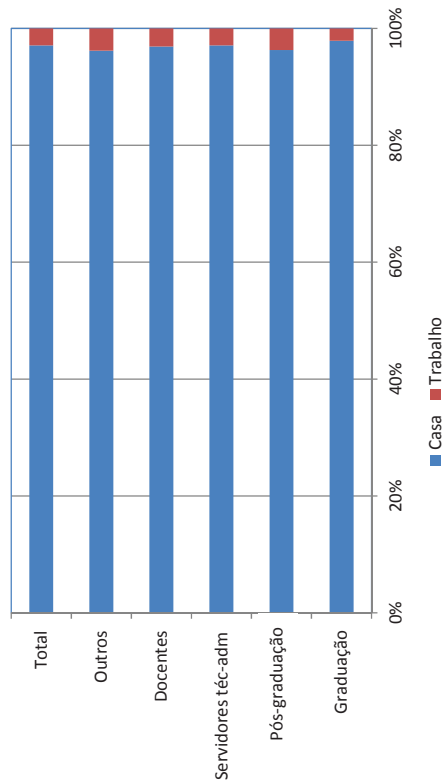


Figura 21 Origem do deslocamento

### 19. FREQUÊNCIA À ÁREA II DO CAMPUS USP DE SÃO CARLOS

Você frequenta o Campus II? - Embora não seja o foco do trabalho, o Campus II (nome popularmente usado) tem especial importância para as pessoas que precisam alternar suas atividades entre as áreas I e II. Os resultados aparecem resumidos na Tabela 12 e na Figura 22.

Tabela 12 Frequência na área II do Campus USP de São Carlos

CAMPUS II	GRUPOS						TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros		
<b>Não frequenta regularmente</b>	559 (65,5%)	550 (87,9%)	415 (86,6%)	147 (58,1%)	72 (86,7%)		1743 (76,0%)
<b>Frequente para estudo</b>	271 (31,8%)	43 (6,9%)	-	-	1 (1,2%)		315 (13,7%)
<b>Frequente para trabalho</b>	2 (0,20%)	11 (1,8%)	59 (12,3%)	101 (39,9%)	4 (4,8%)		177 (7,7%)
<b>Frequente para trabalho/estudo</b>	21 (2,5%)	22 (3,5%)	5 (1,0%)	5 (2,0%)	6 (7,2%)		59 (2,6%)

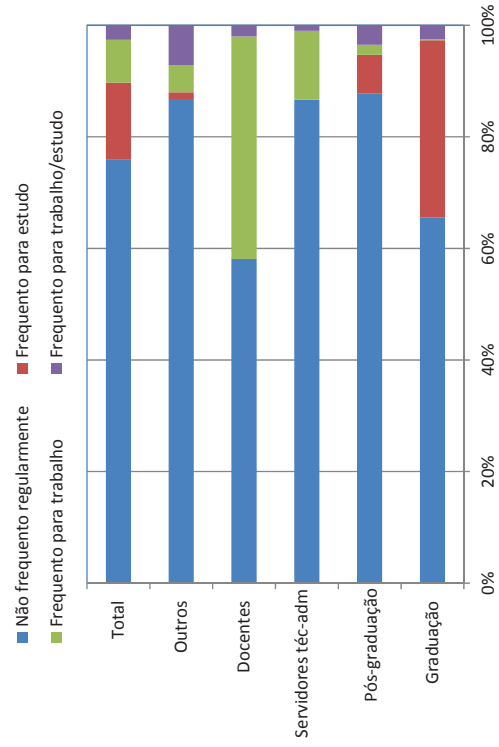


Figura 22 Frequência na área II do Campus USP de São Carlos

**20. MODO DE TRANSPORTE - CAMPUS II**

Qual é o principal modo de deslocamento que você utiliza para ir ao Campus II? Os resultados aparecem resumidos na Tabela 13 e na Figura 23.

Tabela 13 Modo de transporte até o Campus II

CAMPUS II	GRUPOS						TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros		
<b>A pé</b>	10 (3,4%)	7 (8,6%)	2 (3,1%)	1 (0,9%)	1 (9,1%)	1 (9,1%)	21 (3,7%)
<b>Bicicleta</b>	6 (2,0%)	1 (1,2%)	1 (1,5%)	4 (3,6%)	1 (9,1%)	1 (9,1%)	13 (2,3%)
<b>Ônibus que sai do Campus I</b>	160 (53,9%)	21 (25,9%)	1 (1,5%)	3 (2,7%)	2 (18,2%)	2 (18,2%)	187 (33,2%)
<b>Ônibus municipal</b>	-	2 (2,5%)	2 (3,1%)	-	1 (9,1%)	1 (9,1%)	5 (0,9%)
<b>Motocicleta</b>	6 (2,0%)	2 (2,5%)	2 (6,2%)	4 (3,6%)	-	-	16 (2,8%)
<b>Carro - Condutor</b>	100 (33,70%)	42 (51,9%)	42 (76,9%)	97 (88,2%)	6 (54,5%)	6 (54,5%)	295 (52,3%)
<b>Carona</b>	15 (5,10%)	6 (7,4%)	6 (7,7%)	1 (0,9%)	-	-	27 (4,8%)

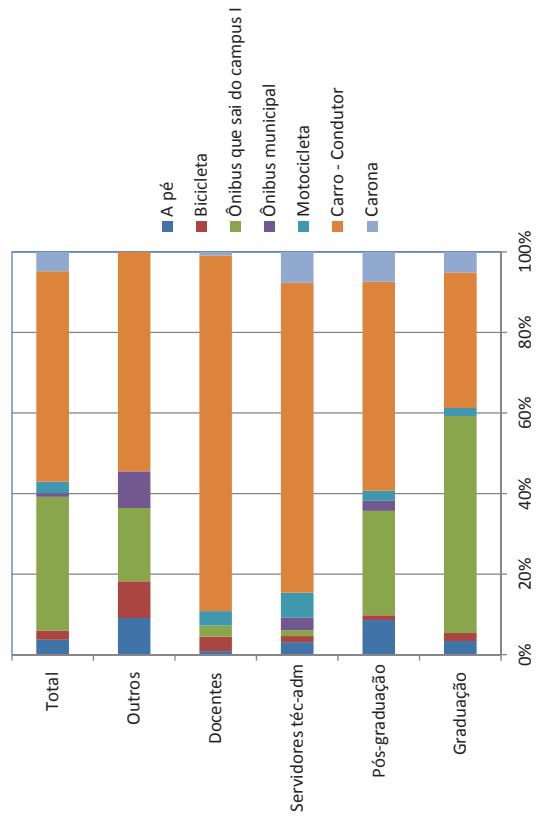


Figura 23 Modo de transporte até o Campus II

**21. DIAS E HORÁRIOS DE ACESSO AO CAMPUS II**

Com relação as entradas e saídas do Campus II, era pedido para que o respondente preenchesse uma tabela.

**22. FREQUÊNCIA CAMPUS II E CAMPUS I**

Você só frequenta o Campus II ou também frequenta o Campus I? Os resultados aparecem resumidos na Tabela 14 e na Figura 24.

Tabela 14 Frequência ao Campus I e II

CAMPUS II - I	GRUPOS						TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros		
<b>Frequente o Campus I também</b>	290 (97,6%)	79 (97,5%)	61 (93,3%)	107 (97,7%)	10 (90,9%)	10 (90,9%)	547 (97,0%)
<b>Não frequente o Campus I</b>	7 (2,4%)	2 (2,5%)	4 (6,2%)	3 (2,7%)	1 (9,1%)	1 (9,1%)	17 (3,0%)

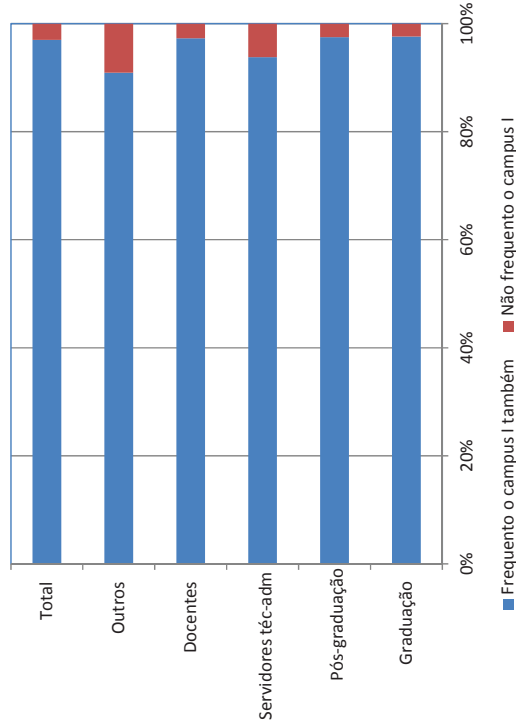


Figura 24 Frequência ao Campus I e II



### 23. REGULARIDADE DO HORÁRIO DE ENTRADA E SAÍDA

Ao longo da semana, você entra e sai do Campus I todos os dias aproximadamente no mesmo horário e pela mesma portaria? Os resultados aparecem resumidos na Tabela 15 e na Figura 25.

Tabela 15 Regularidade dos horários de entrada e saída no Campus I

HORÁRIO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
<b>Sim</b>	628 (74,1%)	465 (74,5%)	424 (89,3%)	204 (81,3%)	51 (61,4%)	1772 (77,7%)
<b>Não</b>	219 (25,9%)	159 (25,5%)	51 (10,7%)	47 (18,7%)	32 (38,6%)	508 (22,3%)

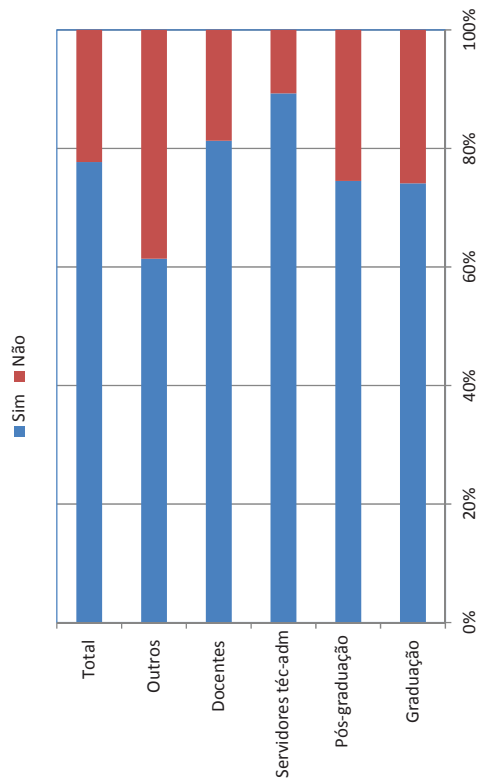


Figura 25 Regularidade dos horários de entrada e saída no Campus I

### 24. DIAS E HORÁRIOS IGUAIS DE ACESSO AO CAMPUS I

Com relação as entradas e saídas do Campus I, observa-se nas Figuras 26, 27, 28 e 29 a distribuição dos horários ao longo do dia.

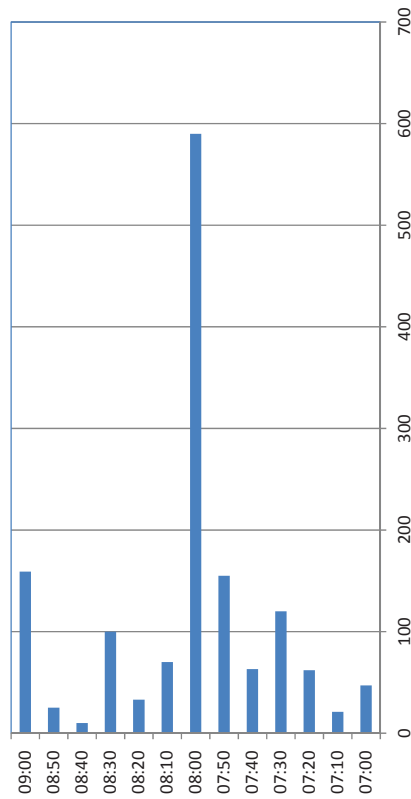


Figura 26 Período da manhã - Horário de entrada

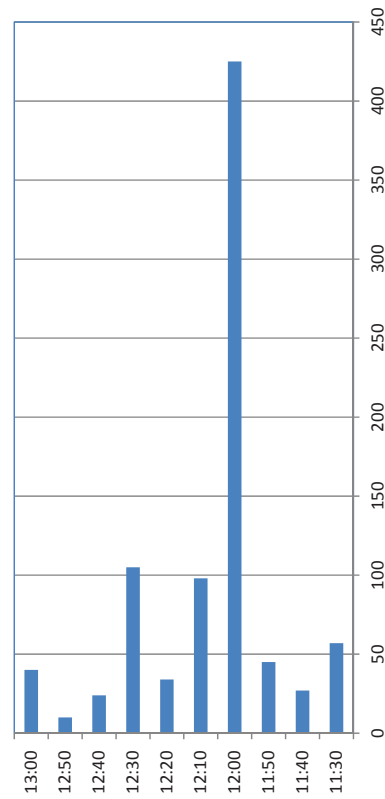


Figura 27 Período da tarde - Saída para almoço

**25. DIAS E HORÁRIOS DIFERENTES DE ACESSO AO CAMPUS I**

Com relação as entradas e saídas do Campus I, observa-se nas Figuras 30, 31, 32 e 33 a distribuição dos horários ao longo do dia.

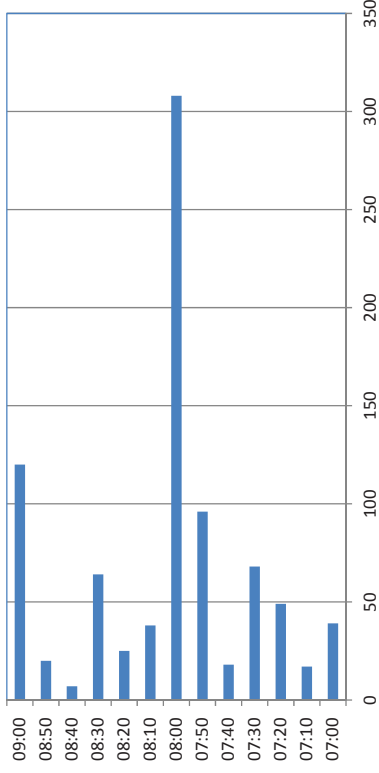


Figura 30 Período da manhã - Horário de entrada

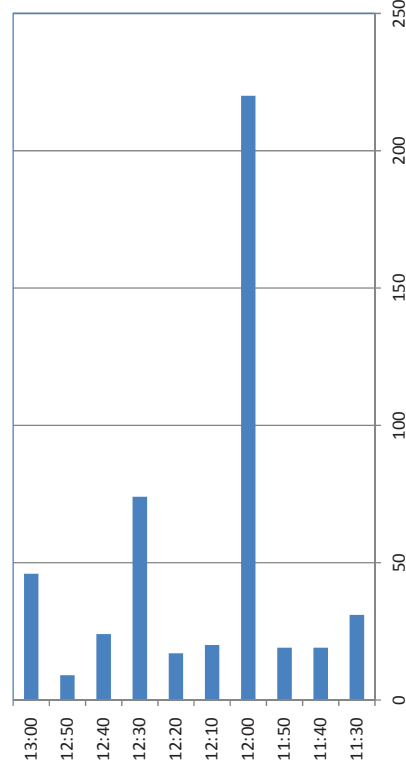


Figura 31 Período da tarde - Saída para o almoço

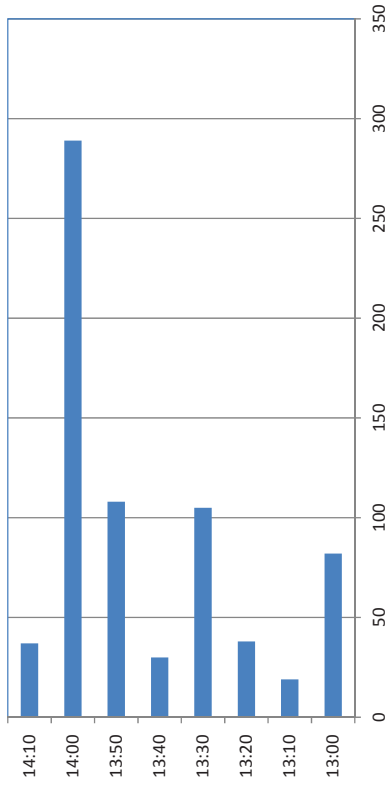


Figura 28 Período da tarde - Retorno do almoço

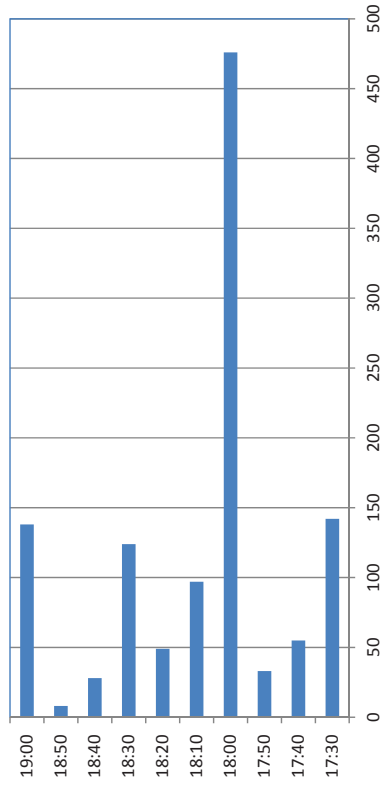


Figura 29 Fim da tarde - Horário de saída

**26. MODO PRINCIPAL DE DESLOCAMENTO AO CAMPUS I**

Qual é o modo de deslocamento que você mais utiliza para vir ao Campus I? Os resultados aparecem resumidos na Tabela 16 e na Figura 34.

Tabela 16 Modo principal de deslocamento até o Campus I

MODO PRINCIPAL	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
A pé	472 (55,9%)	220 (35,3%)	28 (5,9%)	22 (8,8%)	11 (13,4%)	753 (33,1%)
Bicicleta	54 (6,4%)	32 (5,1%)	3 (0,6%)	6 (2,4%)	2 (2,4%)	97 (4,3%)
Ônibus municipal	14 (1,7%)	7 (1,1%)	6 (1,3%)	2 (0,8%)	1 (1,2%)	30 (1,3%)
Ônibus intermunicipal	1 (0,1%)	3 (0,5%)	-	-	-	4 (0,2%)
Motocicleta	20 (2,4%)	28 (4,5%)	30 (6,3%)	7 (2,8%)	2 (2,4%)	87 (3,8%)
Carro - Condutor	253 (29,9%)	308 (49,4%)	387 (81,5%)	209 (83,3%)	63 (76,8%)	1220 (53,6%)
Carona que estaciona dentro da USP	17 (2,0%)	14 (2,2%)	7 (1,5%)	2 (0,8%)	1 (1,2%)	41 (1,8%)
Carona até a portaria (não estaciona na USP)	14 (1,7%)	12 (1,9%)	14 (2,9%)	3 (1,2%)	2 (2,4%)	45 (2,0%)

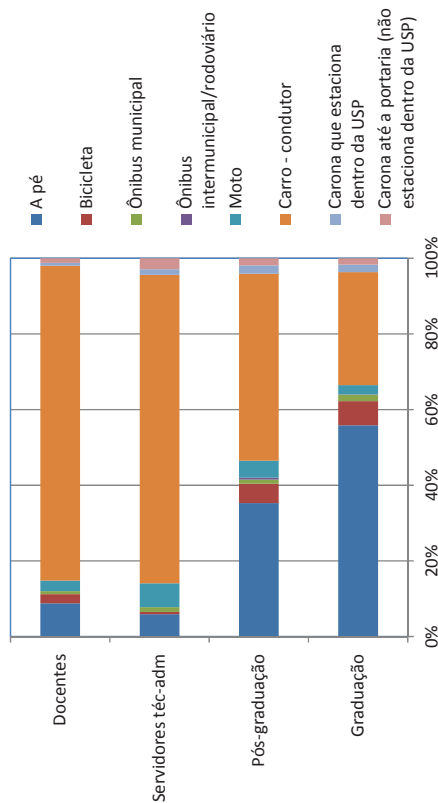


Figura 34 Modo principal de deslocamento até o Campus I

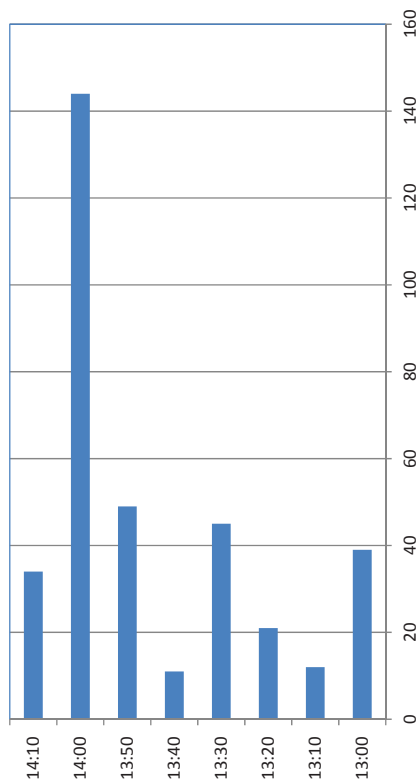


Figura 32 Período da tarde - Retorno do almoço

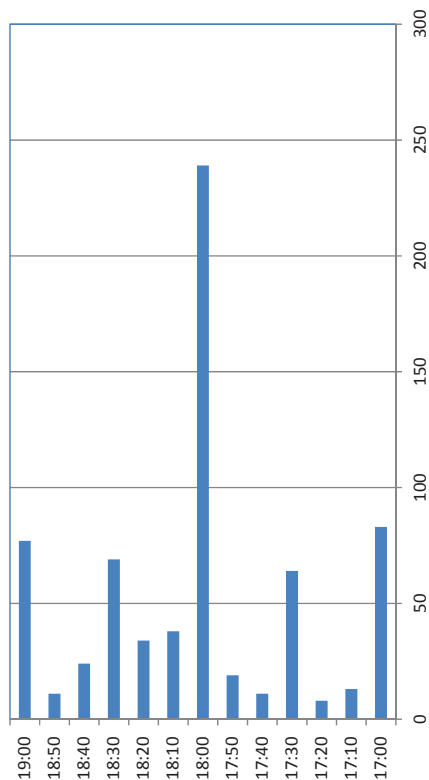


Figura 33 Fim de tarde - Horário de saída



# PARTE I - ANÁLISE DETALHADA: CARRO

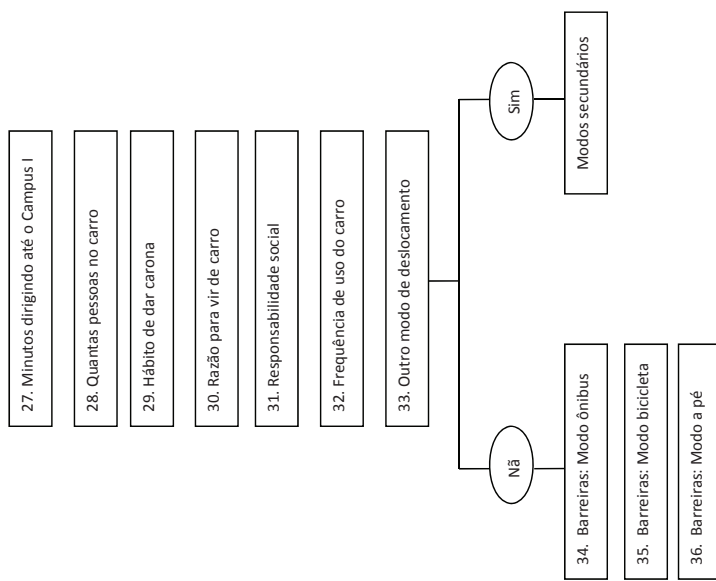


Figura 35 Bloco das perguntas sobre o carro como modo principal

**27. TEMPO DE DESLOCAMENTO**

Quantos minutos você leva normalmente dirigindo até o seu local de estudo/trabalho no Campus I? Informe somente o valor numérico (por exemplo, 15). Resultados na Figura 36.

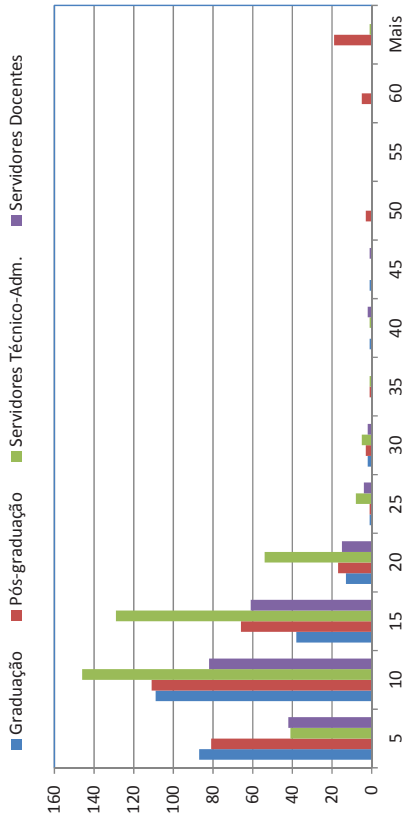


Figura 36 Tempo de deslocamento em minutos de carro como modo principal por grupo de usuários

**28. OCUPAÇÃO DO CARRO**

Ao chegar ao Campus I, geralmente quantas pessoas estão no carro? Os resultados aparecem resumidos na Tabela 17 e na Figura 37.

Tabela 17 Ocupação do carro

MODO PRINCIPAL	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
1 (somente você)	167 (66,0%)	235 (76,3%)	323 (83,2%)	186 (88,6%)	53 (84,1%)	964 (78,9%)
2	56 (22,1%)	65 (21,1%)	56 (14,4%)	23 (11,0%)	10 (15,9%)	210 (17,2%)
3	18 (7,1%)	5 (1,6%)	8 (2,1%)	1 (0,5%)	-	32 (2,6%)
4	8 (3,2%)	2 (0,6%)	1 (0,3%)	-	-	11 (0,9%)
5	4 (1,6%)	1 (0,3%)	-	-	-	5 (0,4%)

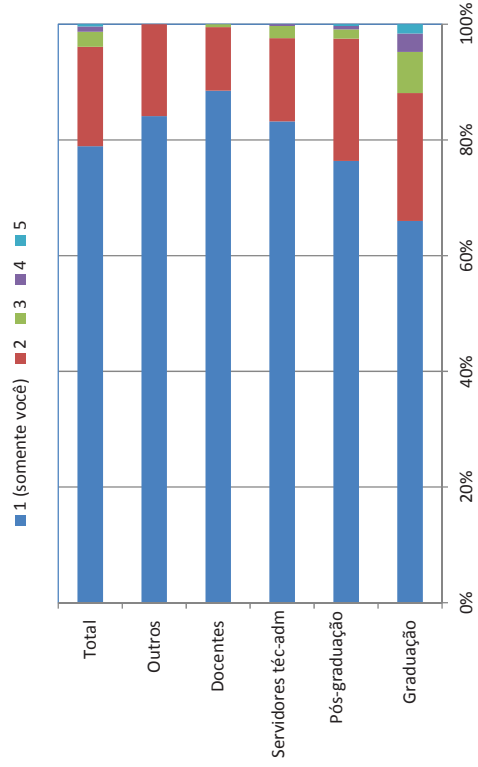


Figura 37 Ocupação do carro

### 29. HÁBITO DE DAR CARONA

Você tem o hábito de dar carona? Os resultados aparecem resumidos na Tabela 18 e na Figura 38.

Tabela 18 Hábito de dar carona

CARONA	GRUPOS					
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	TOTAL
<b>Sim</b>	165 (65,2%)	126 (40,9%)	101 (26,0%)	37 (17,6%)	22 (34,9%)	451 (36,9%)
<b>Não</b>	88 (34,8%)	182 (59,1%)	287 (74,0%)	173 (82,4%)	41 (65,1%)	771 (63,1%)

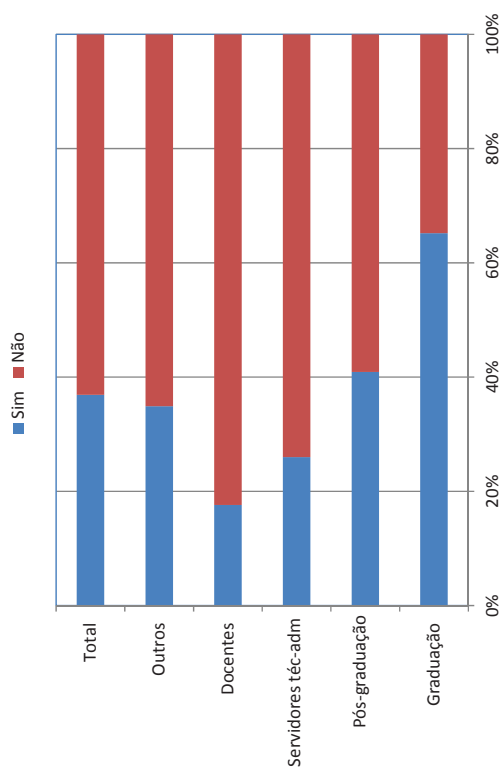


Figura 38 Hábito de dar carona

### 30. PRINCIPAIS RAZÕES PARA VIR DE CARRO

Qual é a principal razão para a sua escolha de vir de carro até o Campus I? Os resultados aparecem resumidos na Tabela 19 e na Figura 39.

Tabela 19 Razão para vir de carro como modo principal

RAZÃO	GRUPOS					
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	TOTAL
<b>Conforto</b>	129 (51,0%)	108 (35,1%)	96 (24,7%)	55 (26,2%)	18 (28,6%)	406 (13,6%)
<b>Distância de viagem</b>	93 (36,8%)	114 (37,0%)	115 (29,6%)	62 (29,5%)	21 (33,3%)	405 (13,6%)
<b>Conveniência</b>	100 (39,5%)	79 (25,6%)	80 (20,6%)	55 (26,2%)	17 (27,0%)	331 (11,1%)
<b>Estacionamento gratuito</b>	17 (6,7%)	18 (5,8%)	16 (4,1%)	7 (3,3%)	3 (4,8%)	61 (2,0%)
<b>Transporte público ineficiente</b>	32 (12,6%)	56 (18,2%)	68 (17,5%)	41 (19,5%)	14 (22,2%)	211 (7,1%)
<b>Precisa realizar outras atividades antes/depois de entrar/sair do Campus</b>	139 (54,9%)	164 (53,2%)	263 (67,8%)	113 (53,8%)	33 (52,4%)	712 (23,9%)
<b>Insegurança pública (ex: assalto)</b>	87 (34,4%)	77 (25,0%)	35 (9,0%)	24 (11,4%)	8 (12,7%)	231 (7,8%)
<b>Precisa do carro para fins de trabalho</b>	17 (6,7%)	37 (12,0%)	36 (9,3%)	11 (5,2%)	8 (12,7%)	109 (3,7%)
<b>Precisa transportar materiais</b>	44 (17,4%)	54 (17,5%)	16 (4,1%)	17 (8,1%)	11 (17,5%)	142 (4,8%)
<b>Condições climáticas (chuva, vento ou calor)</b>	115 (45,5%)	92 (29,9%)	93 (24,0%)	50 (23,8%)	18 (28,6%)	368 (12,4%)

**31. RESPONSABILIDADE SOCIAL**

Até que ponto você concorda ou discorda da seguinte declaração: Eu sinto uma responsabilidade social em reduzir o uso do meu carro. Os resultados aparecem resumidos na Tabela 20 e nas Figuras 40 e 41 (Escala Likert, 0-5)

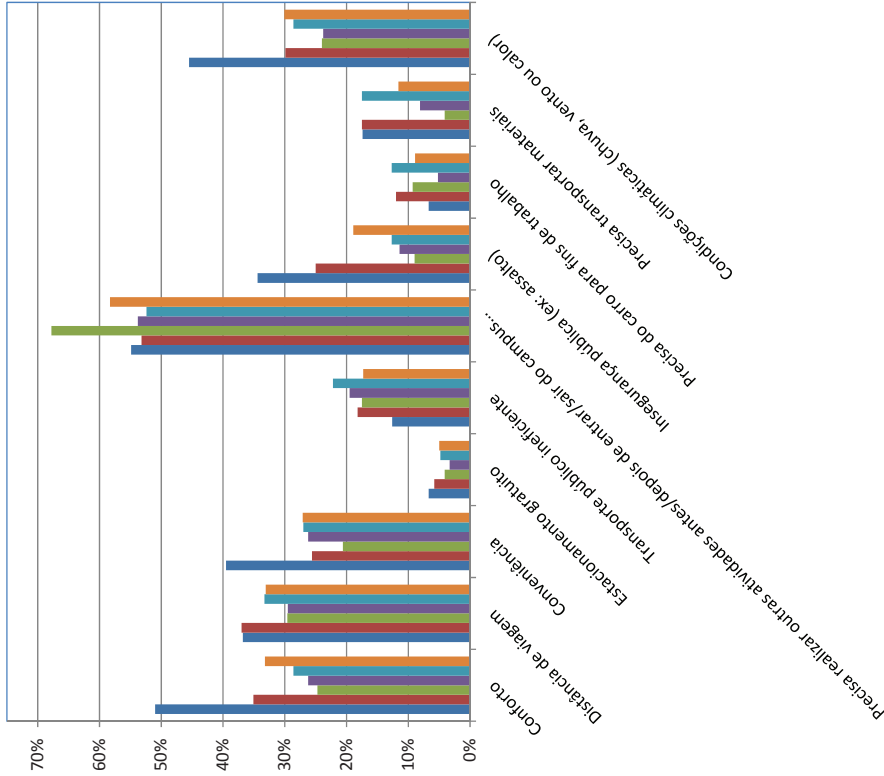


Figura 39 Razão para vir de carro como modo principal

Tabela 20 Responsabilidade social na redução do uso do carro

SOCIAL	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
<b>Discordo Totalmente</b>	14 (5,6%)	15 (4,9%)	20 (5,2%)	8 (3,9%)	4 (6,4%)	61 (5,0%)
<b>Discordo</b>	44 (17,7%)	44 (14,3%)	46 (11,9%)	15 (7,3%)	12 (19,3%)	161 (13,3%)
<b>Não concordo nem discordo</b>	69 (27,7%)	86 (28,0%)	123 (31,9%)	48 (23,4%)	14 (22,5%)	340 (28,1%)
<b>Concordo</b>	96 (38,6%)	118 (38,4%)	154 (40,0%)	84 (41,0%)	18 (29,0%)	470 (38,9%)
<b>Concordo totalmente</b>	26 (10,4%)	44 (14,3%)	42 (10,9%)	50 (24,4%)	14 (22,5%)	176 (14,6%)

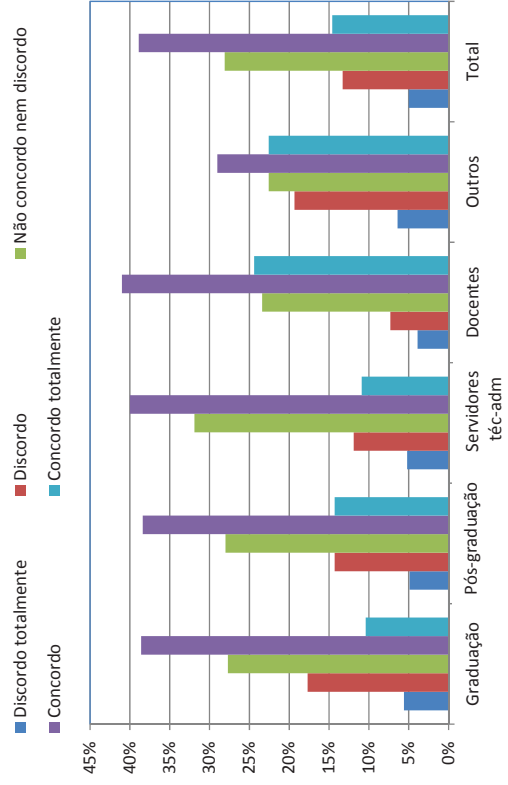


Figura 40 Responsabilidade social na redução do uso do carro



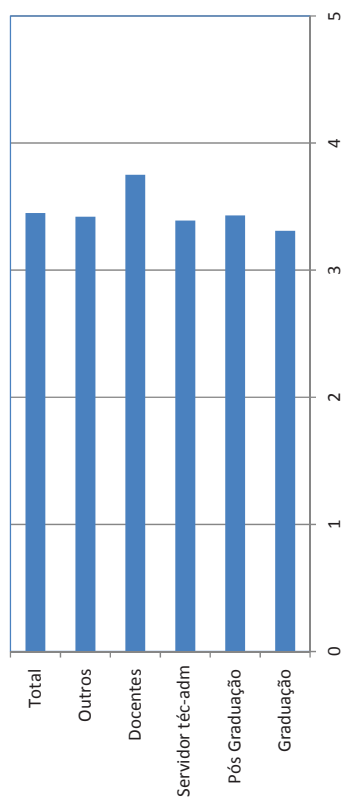


Figura 41. Média da avaliação da responsabilidade social em reduzir o uso do carro

### 32. FREQUÊNCIA DO USO DO CARRO

Em uma semana típica, em quantos dias da semana você utiliza o carro para vir ao Campus I? Os resultados aparecem resumidos na Tabela 21 e na Figura 42.

Tabela 21 Frequência do uso do carro

FREQUÊNCIA	GRUPOS						TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros		
1	17 (6,7%)	41 (13,3%)	10 (2,6%)	6 (2,9%)	12 (19,0%)		86 (7,0%)
2	10 (4,0%)	36 (11,7%)	7 (1,8%)	10 (4,8%)	8 (12,7%)		71 (5,8%)
3	26 (10,3%)	38 (12,3%)	8 (2,1%)	9 (4,3%)	7 (11,1%)		88 (7,2%)
4	30 (11,9%)	31 (10,1%)	4 (1,0%)	15 (7,1%)	3 (4,8%)		83 (6,8%)
5	150 (59,3%)	121 (39,3%)	348 (89,7%)	138 (65,7%)	26 (41,3%)		783 (64,1%)
6	20 (7,9%)	41 (13,3%)	11 (2,8%)	32 (15,2%)	7 (11,1%)		111 (9,1%)

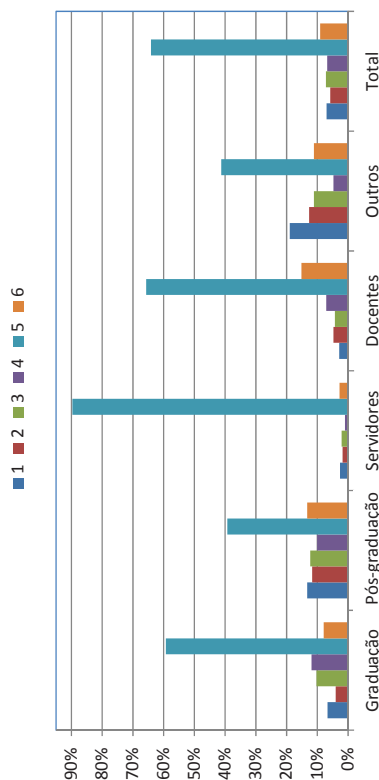


Figura 42 Frequência do uso do carro

### 33. OUTRO MODO DE DESLOCAMENTO

Além do carro, você utiliza algum outro modo de deslocamento para vir ao Campus I? Os resultados aparecem resumidos na Tabela 22 e na Figura 43.

Tabela 22 Outro modo de deslocamento além do carro

MODO	GRUPOS						TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros		
Não utiliza nenhum outro	83 (35,6%)	127 (47,6%)	270 (71,6%)	103 (58,2%)	27 (48,2%)		610 (55,0%)
A pé	104 (44,6%)	90 (33,7%)	46 (12,2%)	50 (28,2%)	18 (32,1%)		308 (27,7%)
Bicicleta	14 (6,0%)	9 (3,4%)	7 (1,9%)	9 (5,1%)	3 (5,4%)		42 (3,8%)
Ônibus	5 (2,1%)	12 (4,5%)	12 (3,2%)	-	2 (3,6%)		31 (2,8%)
Moto	-	7 (2,6%)	18 (4,8%)	6 (3,4%)	1 (1,8%)		32 (2,9%)
Carona que estaciona dentro da USP	18 (7,7%)	12 (4,5%)	11 (2,9%)	1 (0,6%)	1 (1,8%)		43 (3,9%)
Carona até a portaria (não estaciona dentro da USP)	9 (3,9%)	10 (3,7%)	13 (3,4%)	8 (4,5%)	4 (7,1%)		44 (4,0%)

### 34. BARREIRAS PARA NÃO USAR O ÔNIBUS

Para quem só vem de carro: quais dos itens abaixo influenciam na sua decisão de NÃO utilizar o ônibus para vir ao Campus I? Os resultados aparecem resumidos na Tabela 23 e na Figura 44.

Tabela 23 Média de avaliação das barreiras para não usar o ônibus

ÔNIBUS	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Docentes	Outros	
Tenho carro	4,51	4,09	3,85	3,99	4,19	4,07
Tempo envolvido no trajeto (demora, atraso)	3,96	4,05	4,22	3,93	4,25	4,08
Condições climáticas (chuva, vento e sol)	3,88	3,82	4,02	3,72	4,19	3,9
Entro muito cedo ou saio muito tarde da universidade	3,67	3,17	2,65	2,88	2,47	3,03
Distância longa	3,16	3,57	3,44	3,19	3,48	3,38
Preciso levar/buscar pessoas, ir ao médico, supermercado etc.	3,16	3,30	4,29	4,08	4,04	3,84
Não passa ônibus para a USP perto da minha casa	2,99	3,14	3,45	3,44	3,82	3,31
O ônibus entre minha casa e a USP demora para passar	2,91	2,88	3,45	3,38	3,64	3,2
Moro perto da USP	2,74	2,91	2,58	2,46	2,72	2,68
Materiais demais para transportar	2,57	2,97	2,27	2,39	2,55	2,55
Preciso de um veículo para ir trabalhar	2,34	2,91	3,29	2,78	3,52	2,94
Preciso andar muito até o ponto do ônibus	1,97	2,21	2,44	2,36	2,57	2,28
Não sei quais ônibus vão para a USP	1,91	2,28	2,26	1,97	2,48	2,16
Preciso pegar mais de um ônibus	1,84	2,00	2,18	2,34	1,87	2,08

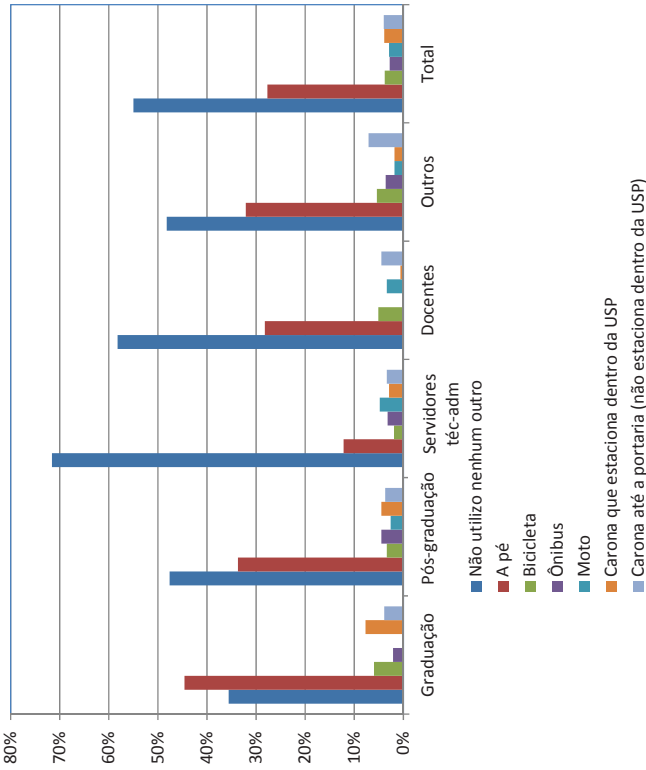


Figura 43 Outro modo de deslocamento além do carro

### 35. BARREIRAS PARA NÃO USAR BICICLETA

Para quem só vem de carro: quais dos itens abaixo influenciam na sua decisão de NÃO utilizar o bicicleta para vir ao Campus I? Os resultados aparecem resumidos na Tabela 24 e na Figura 45.

Tabela 24 Média de avaliação das barreiras para não usar a bicicleta

BICICLETA	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico- adm.	Servidores Docentes	Outros	
Não existem ciclovias contínuas do meu ponto de origem até a USP	3,24	3,64	3,71	4,00	3,56	3,66
Não existem instalações seguras de estacionamento de bicicleta na USP	2,91	3,26	3,29	3,59	3,00	3,25
Condições climáticas (chuva, sol)	3,94	3,79	4,02	4,16	3,73	3,97
Tenho carro	4,19	3,75	3,57	3,49	3,63	3,72
Distância longa	3,2	3,47	3,41	3,11	3,44	3,33
Insegurança pública (por exemplo: assalto)	3,68	3,55	3,67	3,33	3,36	3,57
Falta de locais com instalações como banheiro e ducha	2,85	2,88	3,52	3,52	2,91	3,21
Necessidade de trazer roupas para trocar	2,93	2,98	3,51	3,43	3,1	3,24
Materiais demais para transportar	2,95	3,11	2,6	2,74	3,1	2,85
Preciso levar/buscar pessoas, ir ao médico, supermercado etc.	2,97	3,17	4,28	3,95	3,79	3,74
Entro muito cedo ou saio muito tarde da universidade	3,45	3,00	2,57	2,61	2,06	2,85
Perigo com o trânsito	3,48	3,77	4,08	4,15	3,88	3,91
Esforço físico	2,36	2,45	2,69	2,54	2,86	2,55
Porque eu não tenho bicicleta	3,01	3,63	3,30	2,67	3,45	3,22

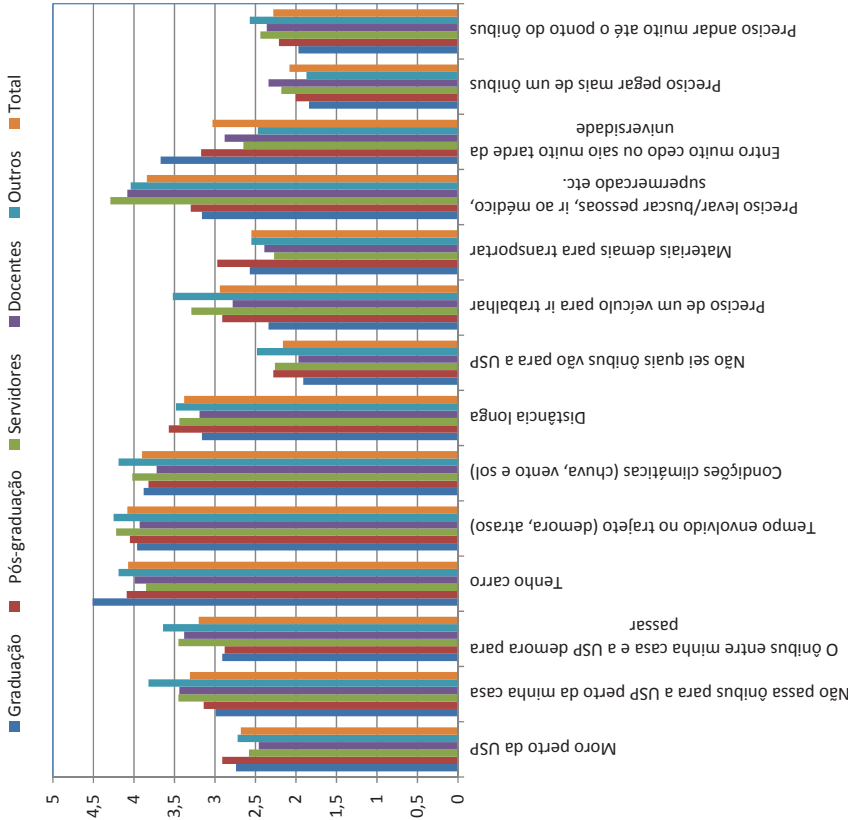


Figura 44 Média de avaliação das barreiras para não usar o ônibus



Figura 47 Bloco das perguntas sobre os modos secundários ao carro

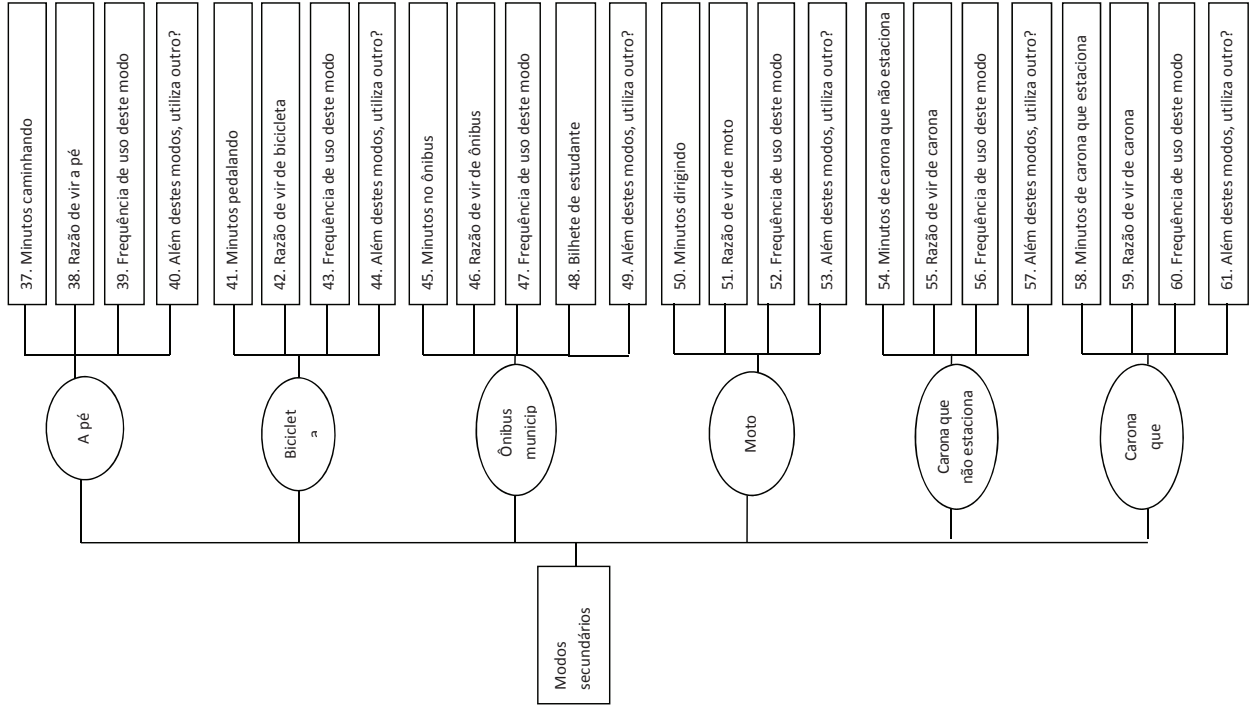


Figura 46 Média de avaliação das barreiras para não usar a bicicleta

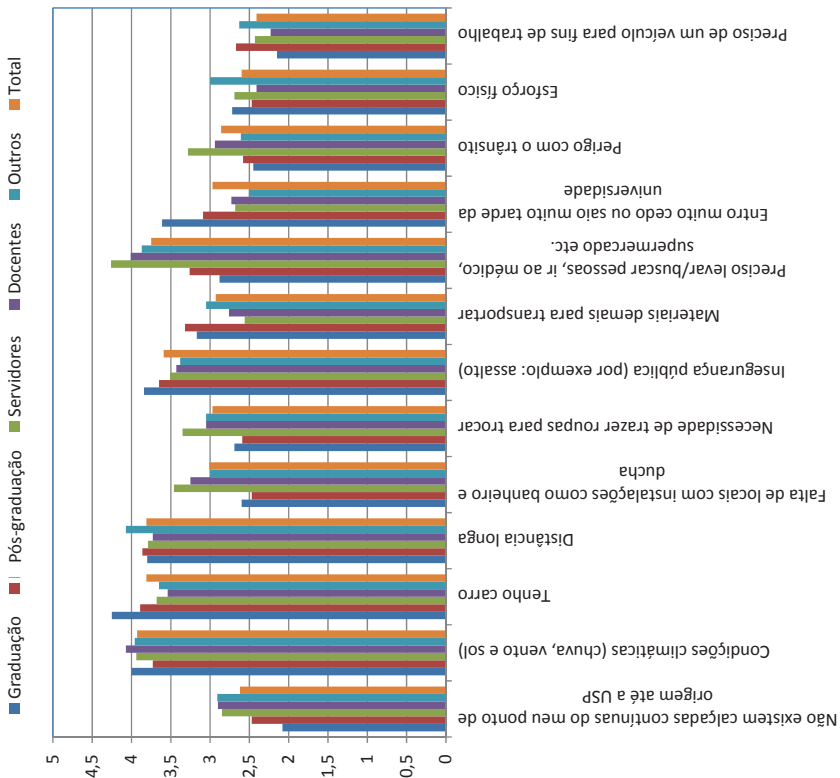


Figura 46 Média de avaliação das barreiras para não usar a bicicleta

**37. TEMPO DE DESLOCAMENTO**

Quantos minutos você leva normalmente caminhando até o seu local de estudo/trabalho no Campus I? Informe somente o valor numérico (por exemplo, 15). Resultados na Figura 48.

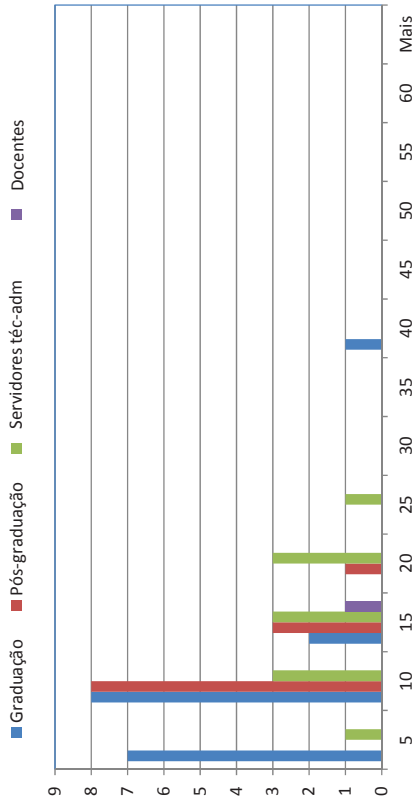


Figura 48 Tempo de deslocamento em minutos a pé como modo secundário ao carro por grupo de usuários

**38. FREQUÊNCIA DE USO DO MODO A PÉ**

Em uma semana típica, em quantos dias da semana você utiliza este modo de deslocamento para vir ao Campus I? Os resultados aparecem resumidos na Tabela 26 e na Figura 49.

Tabela 26 Frequência de uso do modo a pé

FREQUÊNCIA	GRUPOS						TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros		
1	57 (54,8%)	58 (63,7%)	28 (58,3%)	34 (68,0%)	8 (44,4%)	185 (59,5%)	
2	25 (24,0%)	23 (25,3%)	10 (20,8%)	7 (14,0%)	7 (38,9%)	72 (23,2%)	
3	12 (11,5%)	8 (8,8%)	4 (8,3%)	4 (8,0%)	1 (5,6%)	29 (9,3%)	
4	2 (1,9%)	-	1 (2,1%)	1 (2,0%)	2 (11,1%)	6 (1,9%)	
5	5 (4,8%)	2 (2,2%)	5 (10,4%)	4 (8,0%)	-	16 (5,1%)	
6	3 (2,9%)	-	-	-	-	3 (1,0%)	

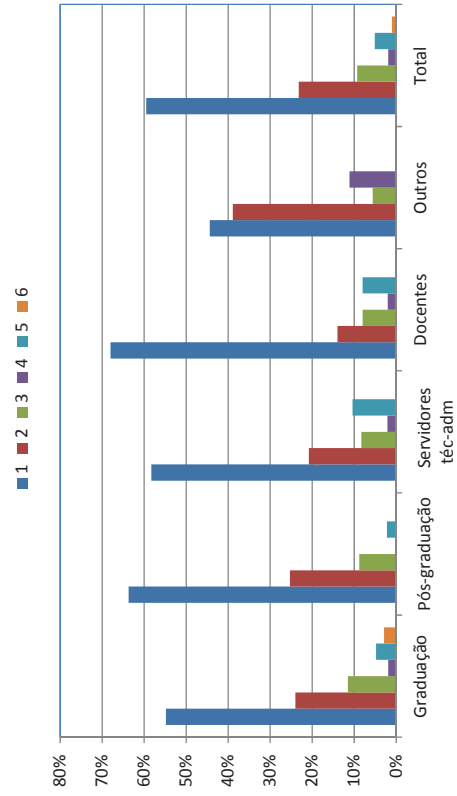


Figura 49 Frequência de uso do modo a pé

**39. PRINCIPAIS RAZÕES PARA VIR A PÉ**  
Qual é a principal razão para a sua escolha de vir a pé até o Campus I? Resultados na Tabela 27 e na Figura 50.

Tabela 27 Razão para vir a pé

RAZÃO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
<b>Moro perto</b>	51 (49%)	48 (52,7%)	17 (35,4%)	27 (54,0%)	9 (50,0%)	152 (27,4%)
<b>Exercício/saúde</b>	42 (40,4%)	48 (52,7%)	25 (52,1%)	29 (58%)	8 (44,4%)	152 (27,4%)
<b>Conveniência</b>	11 (10,6%)	7 (7,7%)	7 (14,6%)	3 (6,0%)	3 (16,7%)	31 (5,6%)
<b>Economia</b>	38 (36,5%)	31 (34,1%)	3 (6,3%)	3 (6,0%)	3 (16,7%)	78 (14,1%)
<b>Gosto de caminhar</b>	11 (10,6%)	23 (25,3%)	13 (27,1%)	23 (46,0%)	3 (16,7%)	73 (13,2%)
<b>Preocupações ambientais</b>	8 (7,7%)	8 (8,8%)	3 (6,3%)	4 (8,0%)	2 (11,1%)	25 (4,5%)
<b>Não gosto de dirigir</b>	1 (1,0%)	3 (3,3%)	1 (2,1%)	2 (4,0%)	1 (5,6%)	8 (1,4%)
<b>Não tenho carta de motorista (habilitação)</b>	-	-	-	-	-	-
<b>Não tenho carro</b>	2 (1,9%)	-	-	-	-	2 (0,4%)
<b>Indisponibilidade do carro</b>	5 (4,8%)	4 (4,4%)	5 (10,4%)	5 (10,0%)	1 (5,6%)	20 (3,6%)
<b>Falta vaga de estacionamento</b>	11 (10,6%)	2 (2,2%)	-	1 (2,0%)	-	14 (2,5%)

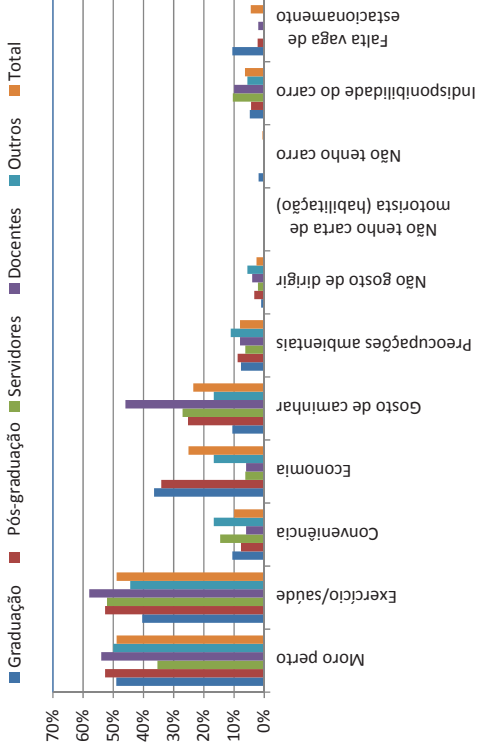


Figura 50 Razão para vir a pé

**40. OUTRO MODO DE DESLOCAMENTO**

Além do carro e do modo a pé, você utiliza algum outro modo de deslocamento para vir ao Campus I? Os resultados aparecem resumidos na Tabela 28 e na Figura 51.

Tabela 28 Outro modo de deslocamento

MODO	GRUPOS						TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros		
<b>Não utilizo nenhum outro</b>	85 (81,7%)	77 (85,6%)	41 (89,1%)	45 (90,0%)	17 (94,4%)	265 (86,0%)	
<b>Bicicleta</b>	4 (3,8%)	3 (3,3%)	-	2 (4,0%)	-	9 (2,9%)	
<b>Ônibus</b>	-	-	2 (4,3%)	-	-	2 (0,6%)	
<b>Moto</b>	-	1 (1,1%)	-	1 (2,0%)	-	2 (0,6%)	
<b>Carona que estaciona dentro da USP</b>	14 (13,5%)	3 (3,3%)	2 (4,3%)	1 (2,0%)	-	20 (6,5%)	
<b>Carona até a portaria (não estaciona dentro da USP)</b>	1 (1,0%)	6 (6,7%)	1 (2,2%)	1 (2,0%)	1 (5,6%)	10 (3,2%)	

**42. PRINCIPAIS RAZÕES PARA VIR DE BICICLETA**

Qual é a principal razão para a sua escolha de vir de bicicleta até o Campus I? Os resultados aparecem resumidos na Tabela 29 e na Figura 53.

Tabela 29 Principal razão para vir de bicicleta

RAZÃO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
Moro perto	4 (28,6%)	4 (44,4%)	0 (0,0%)	2 (22,2%)	0 (0,0%)	10 (9,8%)
Exercício/saúde	12 (85,7%)	8 (88,9%)	5 (62,5%)	7 (77,8%)	3 (100,0%)	35 (34,3%)
Conveniência	0 (0,0%)	2 (22,2%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)	1 (33,3%)	3 (2,9%)
Economia	8 (57,1%)	5 (55,6%)	1 (12,5%)	0 (0,0%)	1 (33,3%)	15 (14,7%)
Gosto de pedalar	8 (57,1%)	4 (44,4%)	5 (62,5%)	4 (44,4%)	1 (33,3%)	22 (21,6%)
Preocupações ambientais	4 (28,6%)	5 (55,6%)	2 (25,0%)	2 (22,2%)	2 (66,7%)	15 (14,7%)
Não tenho carta de dirigir	0 (0,0%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)
Não tenho carta de motorista (habilitação)	0 (0,0%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)
Não tenho carro	0 (0,0%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)
Falta vaga de estacionamento	1 (7,1%)	1 (11,1%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)	2 (2,0%)

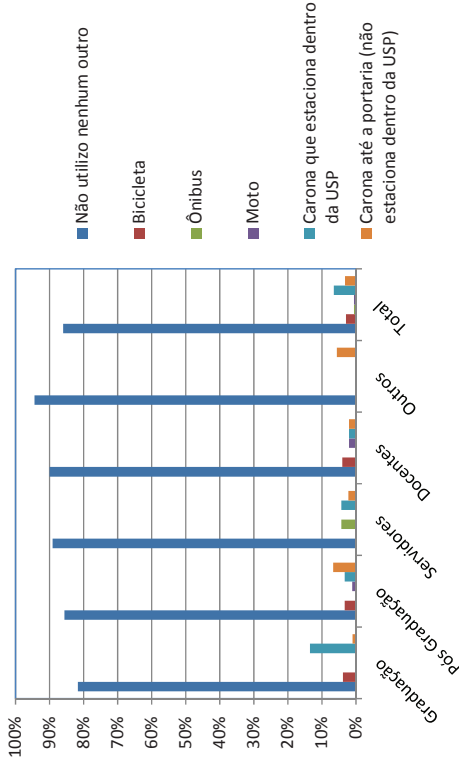


Figura 51 Outro modo de deslocamento

**41. TEMPO DE DESLOCAMENTO**

Quantos minutos você leva normalmente pedalando até o seu local de estudo/trabalho no Campus I? Informe somente o valor numérico (por exemplo, 15). Resultado na Figura 52.

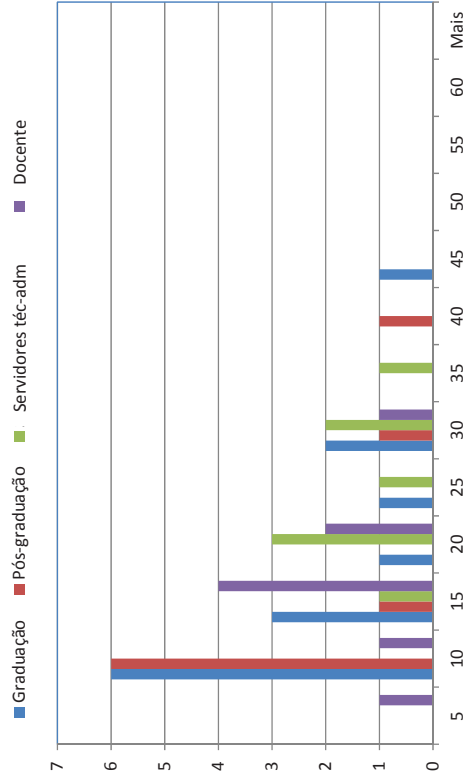


Figura 52 Tempo de deslocamento em minutos de bicicleta como modo secundário ao carro por grupo de usuários





**46. PRINCIPAIS RAZÕES PARA VIR DE ÔNIBUS**

Qual é a principal razão para a sua escolha de vir de ônibus até o Campus I? Os resultados aparecem resumidos na Tabela 32 e na Figura 57.

Tabela 32 Principal razão para vir de ônibus

RAZÃO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
Moro longe	3 (60,0%)	5 (41,7%)	4 (50,0%)	-	-	12 (37,5%)
Conveniência	1 (20,0%)	1 (8,3%)	2 (25,0%)	-	1 (50,0%)	5 (15,6%)
Economia	1 (20,0%)	5 (41,7%)	1 (12,5%)	-	1 (50,0%)	8 (25,0%)
Exercício/saúde	-	-	2 (25,0%)	-	-	2 (6,3%)
Preocupações ambientais	-	-	-	-	-	-
Não gosto de dirigir	-	-	1 (12,5%)	-	-	1 (3,1%)
Não tenho carta de motorista (habilitação)	-	-	-	-	-	-
Não tenho carro	-	1 (8,3%)	-	-	-	1 (3,1%)
Indisponibilidade do carro	1 (20,0%)	1 (8,3%)	1 (12,5%)	-	-	3 (9,4%)

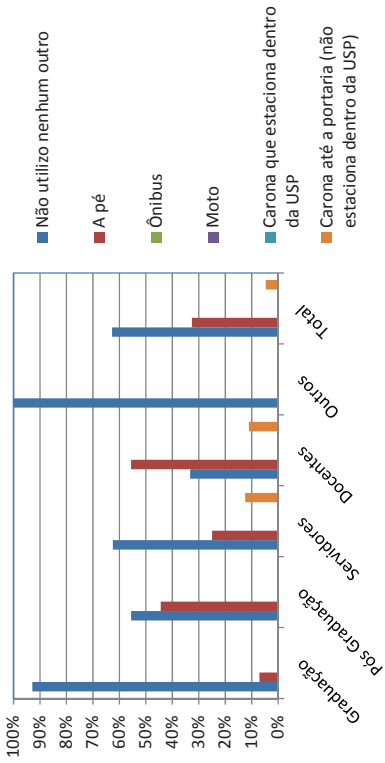


Figura 55 Outro modo de deslocamento

**45. TEMPO DE DESLOCAMENTO**

Quantos minutos você leva normalmente vindo de ônibus até o seu local de estudo/trabalho no Campus I? Informe somente o valor numérico (por exemplo, 15). Resultados na Figura 56.

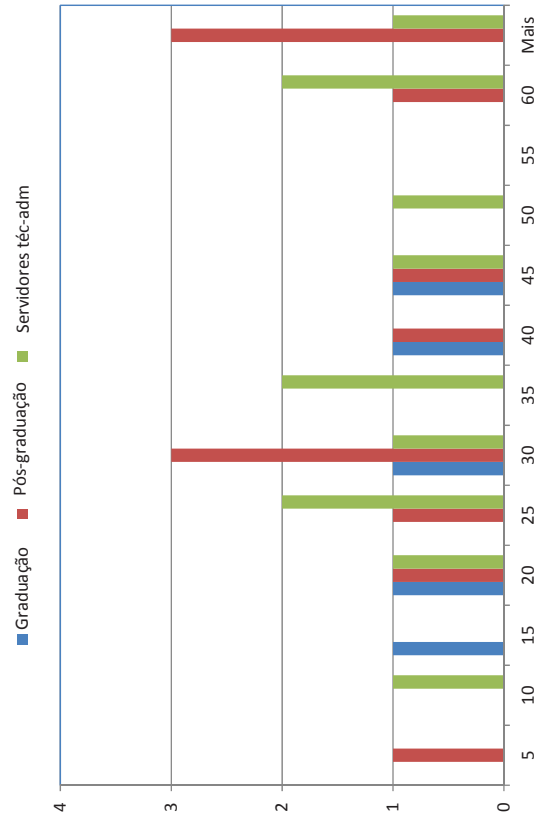


Figura 56 Tempo de deslocamento em minutos de ônibus como modo secundário ao carro por grupo de usuários

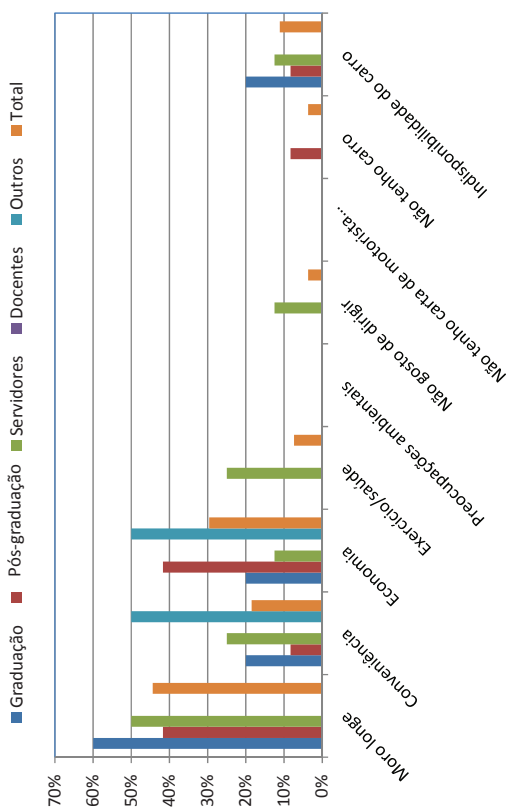


Figura 57 Principal razão para vir de ônibus

**47. FREQUÊNCIA DE USO DO ÔNIBUS**

Em uma semana típica, em quantos dias da semana você utiliza este modo de deslocamento para vir ao Campus? Os resultados aparecem resumidos na Tabela 33 e na Figura 58.

FREQUÊNCIA	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
1	4 (80,0%)	12 (100,0%)	9 (75,0%)	-	2 (100,0%)	27 (87,1%)
2	-	-	2 (16,7%)	-	-	2 (6,5%)
3	1 (20,0%)	-	-	-	-	1 (3,2%)
4	-	-	-	-	-	-
5	-	-	1 (8,3%)	-	-	1 (3,2%)
6	-	-	-	-	-	-

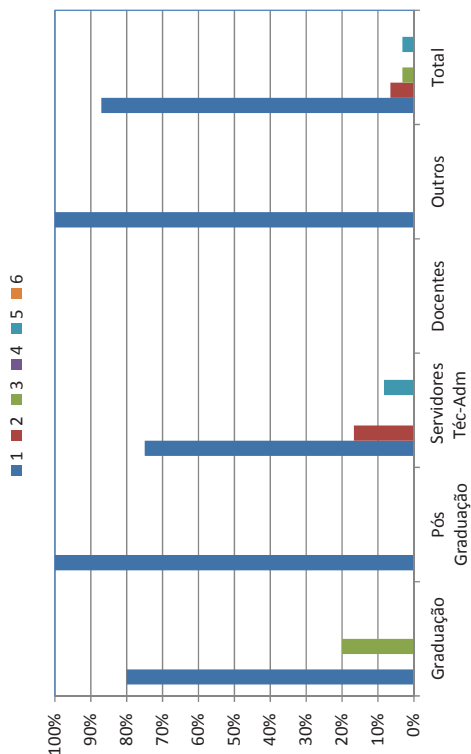


Figura 58 Frequência de uso do ônibus

**48. BILHETE DO ÔNIBUS**

Você tem o bilhete de estudante para o ônibus? Os resultados aparecem resumidos na Tabela 34 e na Figura 59.

Tabela 34 Bilhete do ônibus

BILHETE	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
Sim	5 (100,0%)	4 (33,3%)	-	-	-	9 (29,0%)
Não	-	8 (66,7%)	12 (100,0%)	-	2 (100,0%)	22 (71,0%)

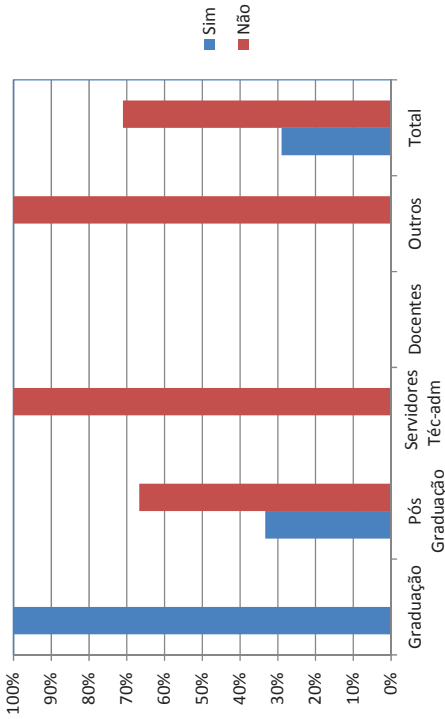


Figura 59 Bilhete do ônibus

**49. OUTRO MODO DE DESLOCAMENTO**

Além do carro e do ônibus, você utiliza algum outro modo de deslocamento para vir ao Campus? Os resultados aparecem resumidos na Tabela 35 e na Figura 60.

Tabela 35 Outro modo de deslocamento

MODO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
Não utilizo nenhum outro	4 (80,0%)	7 (58,3%)	10 (83,3%)	-	2 (100,0%)	23 (74,2%)
A pé	1 (20,0%)	2 (16,7%)	2 (16,7%)	-	-	5 (16,1%)
Bicicleta	-	-	-	-	-	-
Moto	-	-	-	-	-	-
Carona que estaciona dentro da USP	-	3 (25,0%)	-	-	-	3 (9,7%)
Carona até a portaria (não estaciona dentro da USP)	-	-	-	-	-	-

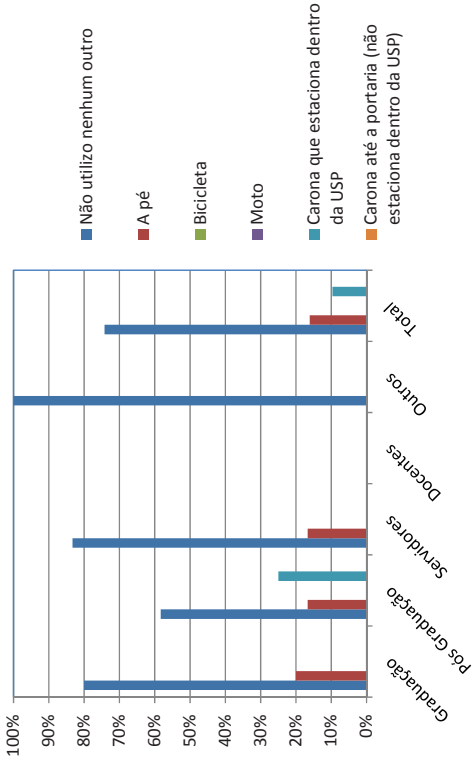


Figura 60 Outro modo de deslocamento

**50. TEMPO DE DESLOCAMENTO**

Quantos minutos você leva normalmente dirigindo até o seu local de estudo/trabalho no Campus? \* Informe somente o valor numérico (por exemplo, 15). Resultados na Figura 61.

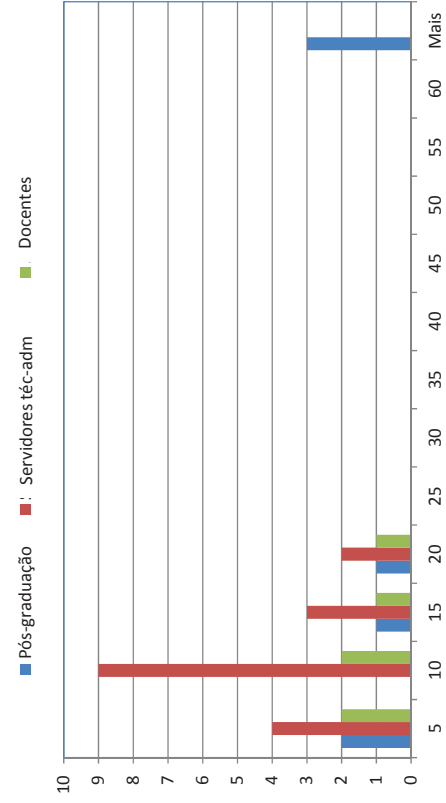


Figura 61 Tempo de deslocamento em minutos de moto como modo secundário ao carro por grupo de usuários

### 51. PRINCIPAIS RAZÕES PARA VIR DE MOTO

Qual é a principal razão para a sua escolha de vir de moto até o Campus I? Os resultados aparecem resumidos na Tabela 36 e na Figura 62.

Tabela 36 Principal razão para vir de moto

MOTO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
Conforto	-	2 (28,6%)	1 (5,6%)	1 (6,7%)	1 (100,0%)	5 (11,6%)
Distância de viagem	-	2 (28,6%)	1 (5,6%)	2 (33,3%)	1 (100,0%)	6 (14,0%)
Conveniência	-	4 (57,1%)	6 (33,3%)	3 (50,0%)	-	13 (30,2%)
Estacionamento gratuito	-	-	1 (5,6%)	-	-	1 (2,3%)
Transporte público ineficiente	-	1 (14,3%)	3 (16,7%)	1 (16,7%)	-	5 (11,6%)
Insegurança pública (ex: assalto)	-	-	2 (11,1%)	1 (16,7%)	-	3 (7,0%)
Precisa realizar outras atividades após sair do Campus	-	2 (28,6%)	4 (22,2%)	-	-	6 (14,0%)
Precisa da moto para fins de trabalho	-	-	2 (11,1%)	-	-	2 (4,7%)
Precisa transportar materiais	-	-	1 (5,6%)	-	-	1 (2,3%)
Condições climáticas (chuva, vento ou calor)	-	-	-	1 (16,7%)	-	1 (2,3%)

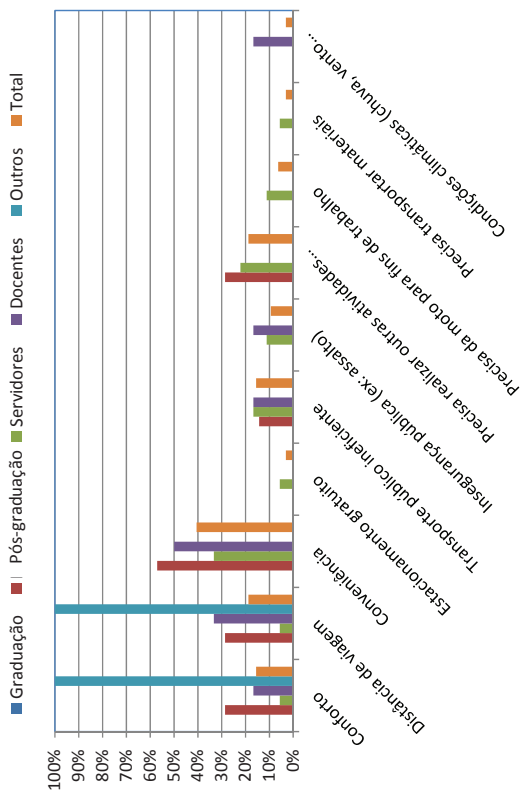


Figura 62 Razões para vir de moto

### 52. FREQUÊNCIA DE USO DA MOTO

Em uma semana típica, em quantos dias da semana você utiliza este modo de deslocamento para vir ao Campus I? Os resultados aparecem resumidos na Tabela 37 e na Figura 63.

Tabela 37 Frequência de uso da moto

FREQUÊNCIA	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
1	-	4 (57,1%)	5 (27,8%)	3 (50,0%)	-	12 (37,5%)
2	-	1 (14,3%)	5 (27,8%)	2 (33,3%)	1 (100,0%)	9 (28,1%)
3	-	-	1 (5,6%)	-	-	1 (3,1%)
4	-	1 (14,3%)	-	1 (16,7%)	-	2 (6,3%)
5	-	1 (14,3%)	7 (38,9%)	-	-	8 (25,0%)
6	-	-	-	-	-	-

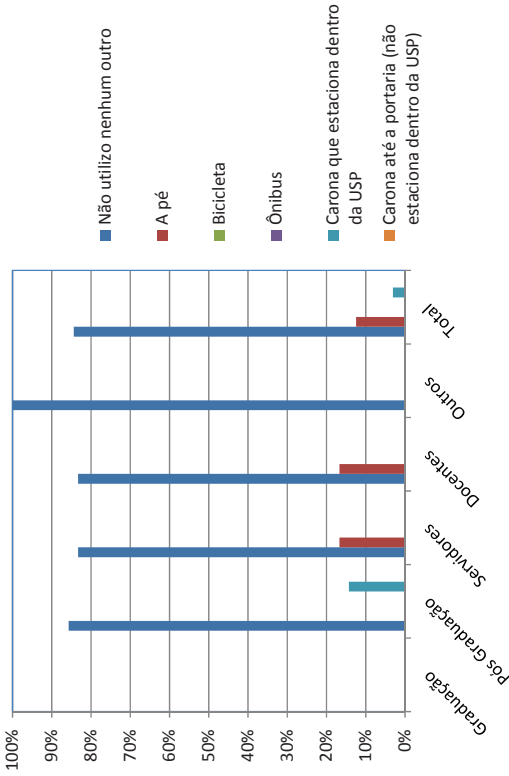


Figura 64 Outro modo de deslocamento

**53. OUTRO MODO DE DESLOCAMENTO**

Além do carro e da moto, você utiliza algum outro modo de deslocamento para vir ao Campus I? Os resultados aparecem resumidos na Tabela 38 e na Figura 64.

Tabela 38 Outro modo de deslocamento

MODO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
Não utilizo nenhum outro	-	6 (85,7%)	15 (83,3%)	5 (83,3%)	1 (100,0%)	27 (84,4%)
A pé	-	-	3 (16,7%)	1 (16,7%)	-	4 (12,5%)
Bicicleta	-	-	-	-	-	-
Ônibus	-	-	-	-	-	-
Carona que estaciona dentro da USP	-	1 (14,3%)	-	-	-	1 (3,1%)
Carona até a portaria (não estaciona dentro da USP)	-	-	-	-	-	-

**54. TEMPO DE DESLOCAMENTO**

Quantos minutos você leva normalmente vindo de carona até o seu local de estudo/trabalho no Campus I? Informe somente o valor numérico (por exemplo, 15). Resultado na Figura 65.

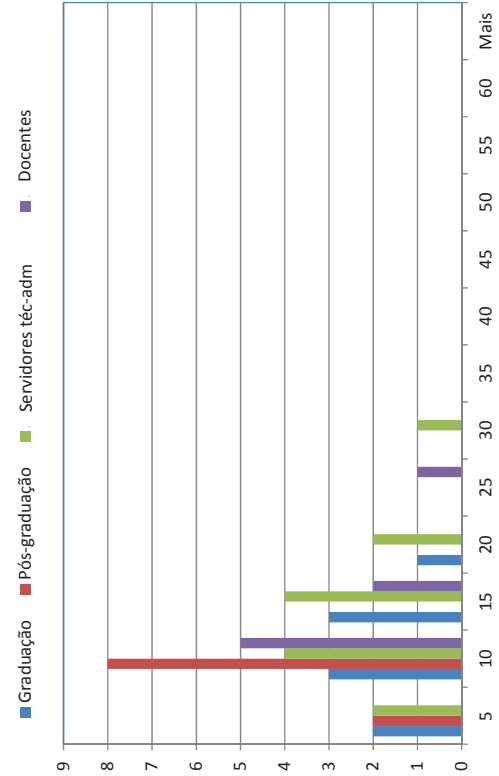


Figura 65 Tempo de deslocamento em minutos de carona como modo secundário ao carro por grupo de usuários

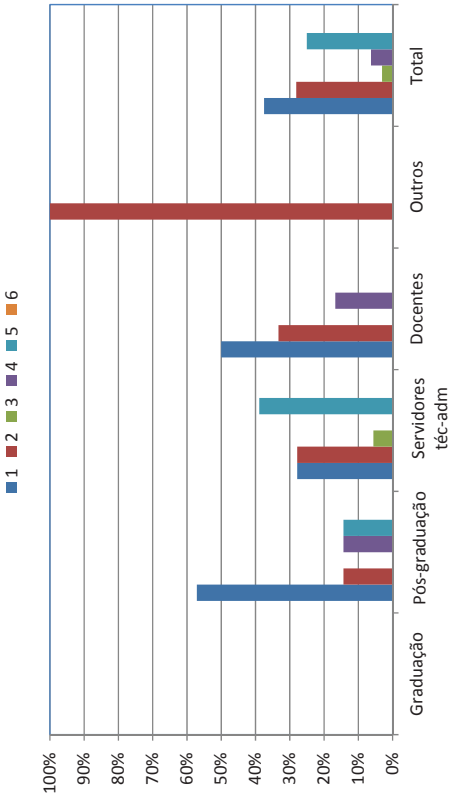


Figura 63 Frequência de uso da moto

**55. PRINCIPAIS RAZÕES PARA VIR DE CARONA**

Qual é a principal razão para a sua escolha de vir de carona até o Campus I? Os resultados aparecem resumidos na Tabela 39 e na Figura 66.

Tabela 39 Principal razão para vir de carona

RAZÃO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
Economia	-	2	3	-	1	6
	-	(20,0%)	(23,1%)	-	(25,0%)	(9,5%)
Moramos na mesma casa/condomínio/vizinhos	7	9	9	6	3	34
	(77,8%)	(90,0%)	(69,2%)	(75,0%)	(75,0%)	(54,0%)
Conforto	1	-	1	-	-	2
	(11,1%)	-	(7,7%)	-	-	(3,2%)
Conveniência	3	2	2	3	1	11
	(33,3%)	(20,0%)	(15,4%)	(37,5%)	(25,0%)	(17,5%)
Transporte público ineficiente	-	1	2	1	-	4
	-	(10,0%)	(15,4%)	(12,5%)	-	(6,3%)
Condições climáticas (chuva, vento ou calor)	1	-	1	-	-	2
	(11,1%)	-	(7,7%)	-	-	(3,2%)
Chego mais rápido	-	-	-	-	1	1
	-	-	-	-	(25,0%)	(1,6%)
Não gosto de dirigir	1	1	-	-	-	2
	(11,1%)	(10,0%)	-	-	-	(2,2%)
Não tenho carro	1	-	-	-	-	1
	(11,1%)	-	-	-	-	(1,6%)

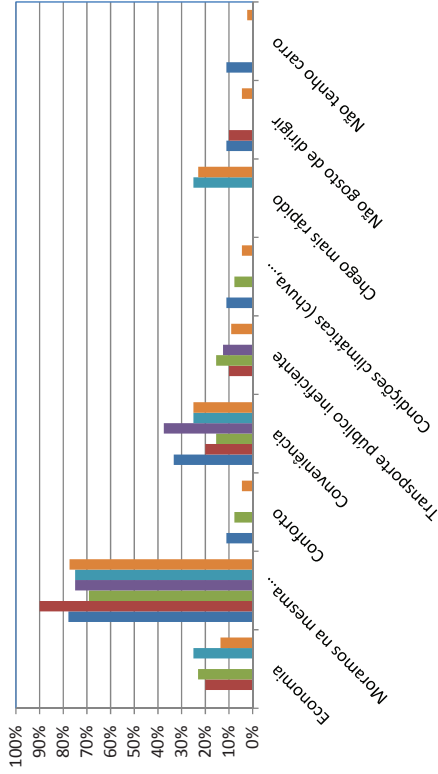


Figura 66 Razão para vir de carona

**56. FREQUÊNCIA DE USO DA CARONA**

Em uma semana típica, em quantos dias da semana você utiliza este modo de deslocamento para vir ao Campus I? Os resultados aparecem resumidos na Tabela 40 e na Figura 67.

Tabela 40 Frequência de uso da carona

FREQÜEN CIA	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
1	8	7	6	6	3	30
	(88,9%)	(70,0%)	(46,2%)	(75,0%)	(75,0%)	(68,2%)
2	-	2	3	2	1	8
	-	(20,0%)	(23,1%)	(25,0%)	(25,0%)	(18,2%)
3	1	1	1	-	-	3
	(11,1%)	(10,0%)	(7,7%)	-	-	(6,8%)
4	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-
5	-	-	3	-	-	3
	-	-	(23,1%)	-	-	(6,8%)
6	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-

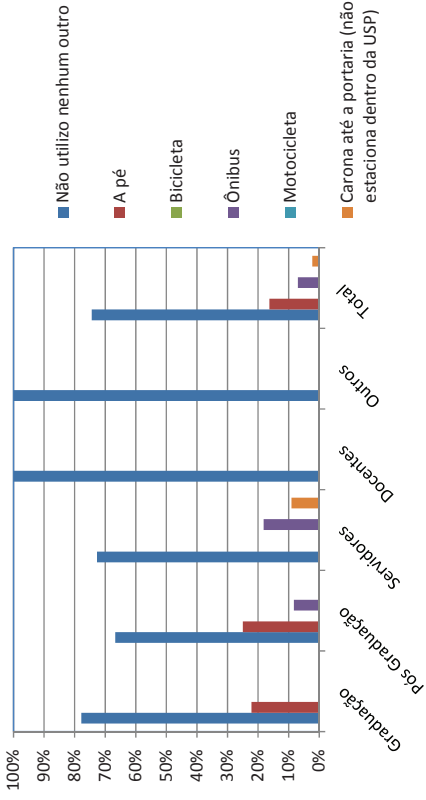


Figura 68 Outro modo de deslocamento

**58. TEMPO DE DESLOCAMENTO**

Quantos minutos você leva normalmente vindo de carona até o seu local de estudo/trabalho no Campus I? Informe somente o valor numérico (por exemplo, 15). Resultados na Figura 69.

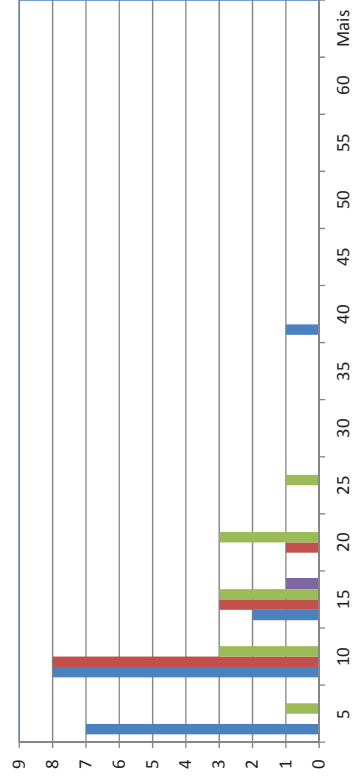


Figura 69 Tempo de deslocamento em minutos de carona como modo secundário ao carro por grupo de usuários

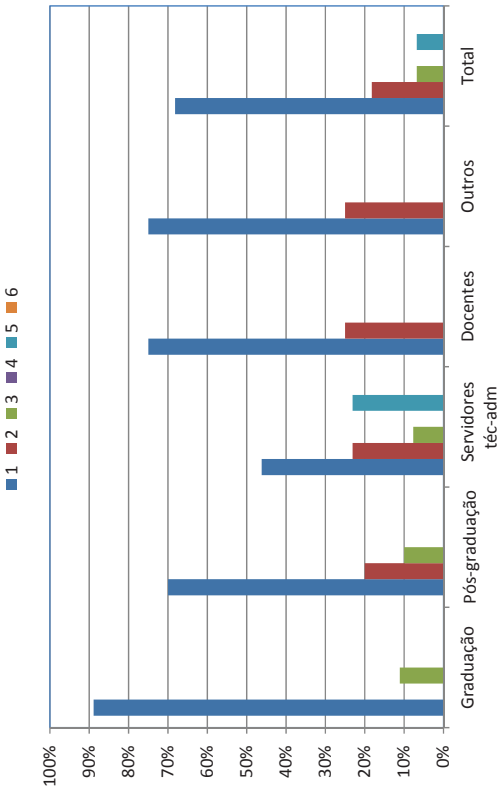


Figura 67 Frequência de uso da carona

**57. OUTRO MODO DE DESLOCAMENTO**

Além do carro e da carona, você utiliza algum outro modo de deslocamento para vir ao Campus I? Resultados na Tabela 41 e na Figura 68.

Tabela 41 Outro modo de deslocamento

MODO	GRUPOS						TOTAL
	Graduação	Pós-Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros		
Não utilizo nenhum outro	14 (77,8%)	8 (66,7%)	8 (72,7%)	1 (100,0%)	1 (100,0%)	1 (100,0%)	32 (74,4%)
A pé	4 (22,2%)	3 (25,0%)	-	-	-	-	7 (16,3%)
Bicicleta	-	-	-	-	-	-	-
Ônibus	-	1 (8,3%)	2 (18,2%)	-	-	-	3 (7,0%)
Motocicleta	-	-	-	-	-	-	-
Carona até a portaria (não estaciona dentro da USP)	-	-	1 (9,1%)	-	-	-	1 (2,3%)



**59. PRINCIPAIS RAZÕES PARA VIR DE CARONA**

Qual é a principal razão para a sua escolha de vir de carona até o Campus I? Os resultados aparecem resumidos na Tabela 42 e na Figura 70.

Tabela 42 Principal razão para vir de carona

RAZÃO	GRUPOS				TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	
Economia	5 (27,8%)	3 (25,0%)	2 (18,2%)	-	10 (13,7%)
Moram na mesma casa/condomínio/vizinhos	15 (83,3%)	9 (75,0%)	7 (63,6%)	1 (100,0%)	33 (45,2%)
Conforto	3 (16,7%)	1 (8,3%)	1 (9,1%)	-	5 (6,8%)
Conveniência	7 (38,9%)	-	3 (27,3%)	-	10 (13,7%)
Transporte público ineficiente	2 (11,1%)	2 (16,7%)	-	-	4 (5,5%)
Condições climáticas (chuva, vento ou calor)	5 (27,8%)	1 (8,3%)	-	-	6 (8,2%)
Chego mais rápido	3 (16,7%)	1 (8,3%)	-	-	4 (5,5%)
Não gosto de dirigir	1 (5,6%)	-	-	-	1 (1,4%)
Não tenho carro	-	-	-	-	-

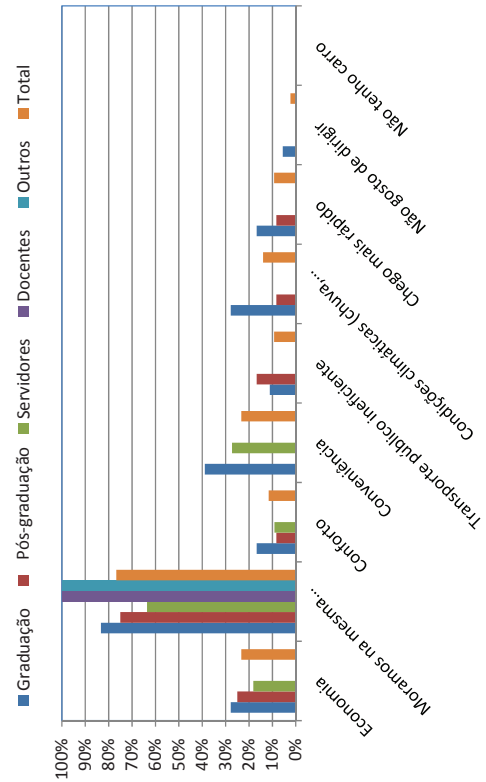


Figura 70 Principal razão para vir de carona

**60. FREQUÊNCIA DE USO DA CARONA**

Em uma semana típica, em quantos dias da semana você utiliza este modo de deslocamento para vir ao Campus I? Resultados na Tabela 43 e Figura 71.

Tabela 43 Frequência de uso da carona

FREQUÊNCIA A	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
1	8 (44,4%)	7 (58,3%)	5 (45,5%)	-	-	20 (46,5%)
2	8 (44,4%)	4 (33,3%)	2 (18,2%)	1 (100,0%)	1	16 (37,2%)
3	1 (5,6%)	-	3 (27,3%)	-	-	4 (9,3%)
4	-	-	-	-	-	-
5	1 (5,6%)	-	1 (9,1%)	-	-	2 (4,7%)
6	-	1 (8,3%)	-	-	-	1 (2,3%)

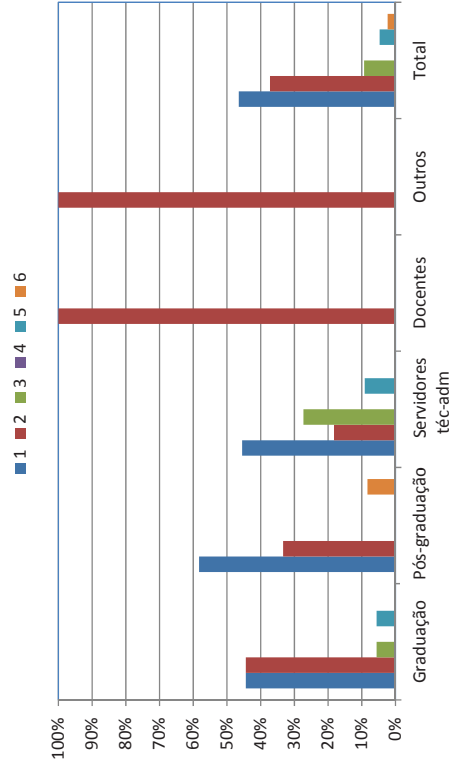


Figura 71 Frequência de uso de carona

**61. OUTRO MODO DE DESLOCAMENTO**

Além do carro e da carona, você utiliza algum outro modo de deslocamento para vir ao Campus I? Os resultados aparecem resumidos na Tabela 44 e na Figura 72.

Tabela 44 Outro modo de deslocamento

MODO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
Não utilizo nenhum outro	8 (88,9%)	5 (50,0%)	10 (76,9%)	4 (50,0%)	4 (100,0%)	31 (70,5%)
A pé	1 (11,1%)	4 (40,0%)	2 (15,4%)	2 (25,0%)	-	9 (20,5%)
Bicicleta	-	-	-	1 (12,5%)	-	1 (2,3%)
Ônibus	-	1 (10,0%)	-	-	-	1 (2,3%)
Motocicleta	-	-	1 (7,7%)	-	-	1 (2,3%)
Carona que estaciona dentro da USP	-	-	-	1 (12,5%)	-	1 (2,3%)

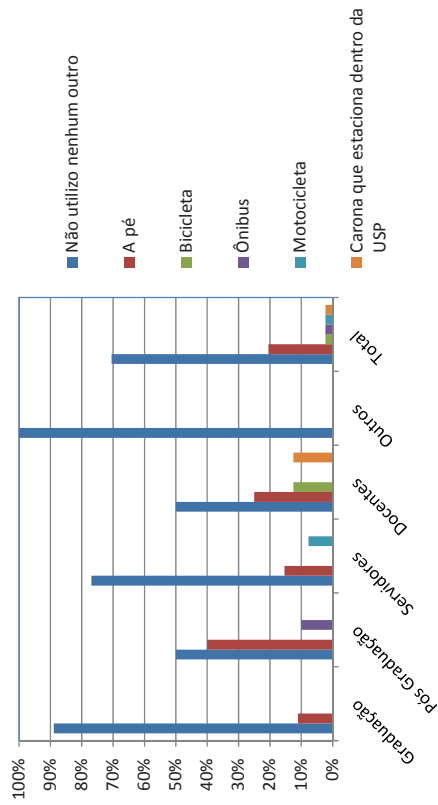


Figura 72 Outro modo de deslocamento

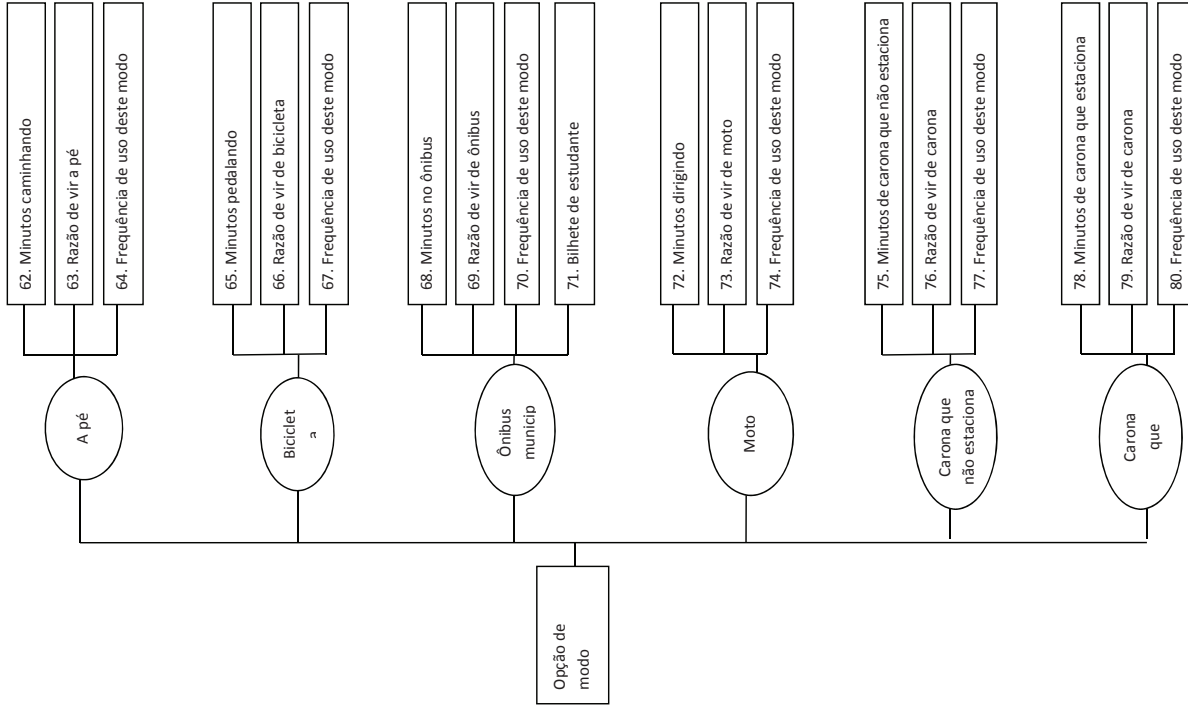


Figura 73 Bloco das perguntas sobre os modos terciários ao carro

**62. TEMPO DE DESLOCAMENTO**

Quanto minutos você leva normalmente caminhando até o seu local de estudo/trabalho no Campus I? Informe somente o valor numérico (por exemplo, 15). Resultados na Figura 74.

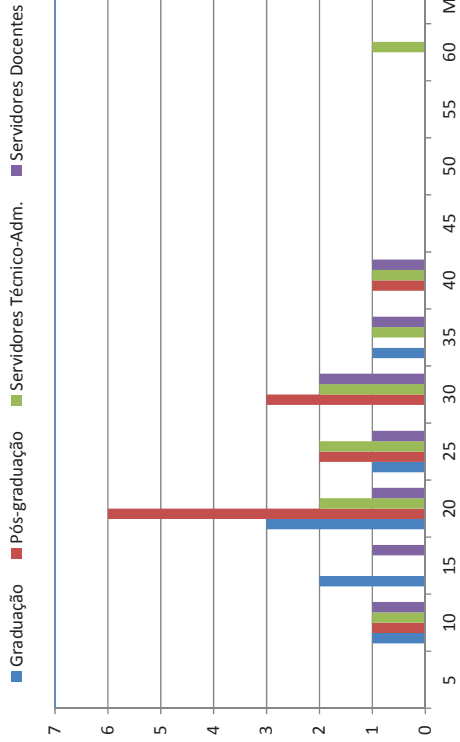


Figura 74 Tempo de deslocamento em minutos a pé como modo terciário ao carro por grupo de usuários

**63. FREQUÊNCIA DE USO DO MODO A PÉ**

Em uma semana típica, em quantos dias da semana você utiliza este modo de deslocamento para vir ao Campus I? Resultados na Tabela 45 e na Figura 75.

Tabela 45 Frequência de uso do modo a pé

FREQUÊN CIA	GRUPOS				TOTAL
	Graduação	Pós-graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	
1	7 (87,5%)	12 (92,3%)	9 (90,0%)	7 (87,5%)	37 (90,2%)
2	1 (12,5%)	1 (7,7%)	-	-	2 (4,9%)
3	-	-	1 (10,0%)	1 (12,5%)	2 (4,9%)
4	-	-	-	-	-
5	-	-	-	-	-
6	-	-	-	-	-

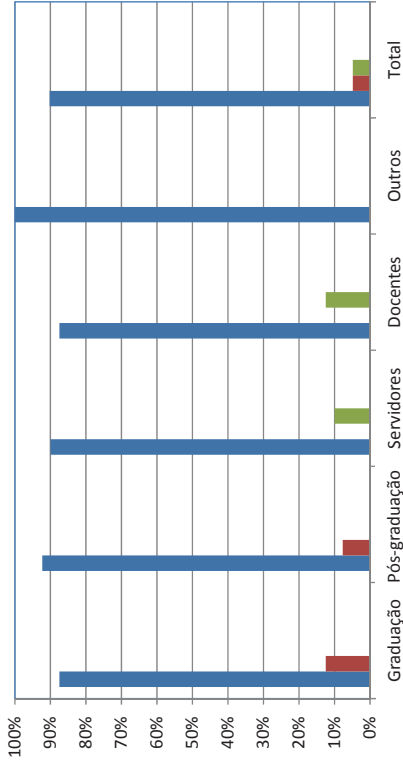


Figura 75 Frequência de uso do modo a pé

**64. PRINCIPAIS RAZÕES PARA VIR A PÉ**

Qual é a principal razão para a sua escolha de vir a pé até o Campus I? Resultados na Tabela 46 e na Figura 76.

Tabela 46 Principal razão para vir a pé

RAZÃO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós-graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
Moro perto	3 (37,5%)	6 (46,2%)	1 (10,0%)	4 (50,0%)	-	14 (19,4%)
Exercício/saúde	2 (25,0%)	4 (30,8%)	6 (60,0%)	6 (75,0%)	1 (50,0%)	19 (26,4%)
Conveniência	-	4 (30,8%)	-	-	1 (50,0%)	5 (6,9%)
Economia	5 (62,5%)	5 (38,5%)	1 (10,0%)	-	-	11 (15,3%)
Gosto de caminhar	1 (12,5%)	5 (38,5%)	3 (30,0%)	1 (12,5%)	-	10 (13,9%)
Preocupações ambientais	2 (25,0%)	2 (15,4%)	-	2 (25,0%)	1 (50,0%)	7 (9,7%)
Não gosto de dirigir	-	-	-	1 (12,5%)	-	1 (1,4%)
Não tenho carta de motorista (habilitação)	-	-	-	-	-	-
Não tenho carro	-	1 (7,7%)	-	-	-	1 (1,4%)
Indisponibilidade do veículo	-	1 (7,7%)	2 (20,0%)	1 (12,5%)	-	4 (5,6%)

**66. PRINCIPAIS RAZÕES PARA VIR DE BICICLETA**

Qual é a principal razão para a sua escolha de vir de bicicleta até o Campus I? Resultados na Tabela 47 e na Figura 78.

Tabela 47 Razão para vir de bicicleta

RAZÃO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
Moro perto	3 (75,0%)	1 (33,3%)	-	-	-	4 (18,6%)
Exercício/saúde	3 (75,0%)	2 (66,7%)	-	3 (100,0%)	-	8 (36,4%)
Conveniência	-	-	-	-	-	-
Economia	1 (25,0%)	1 (33,3%)	-	-	-	2 (9,1%)
Gosto de pedalar	3 (75,0%)	2 (66,7%)	-	-	-	5 (22,7%)
Preocupações ambientais	1 (25,0%)	1 (33,3%)	-	-	-	2 (9,1%)
Não gosto de dirigir	-	1 (33,3%)	-	-	-	1 (4,5%)
Não tenho carta de motorista (habilitação)	-	-	-	-	-	-
Não tenho carro	-	-	-	-	-	-

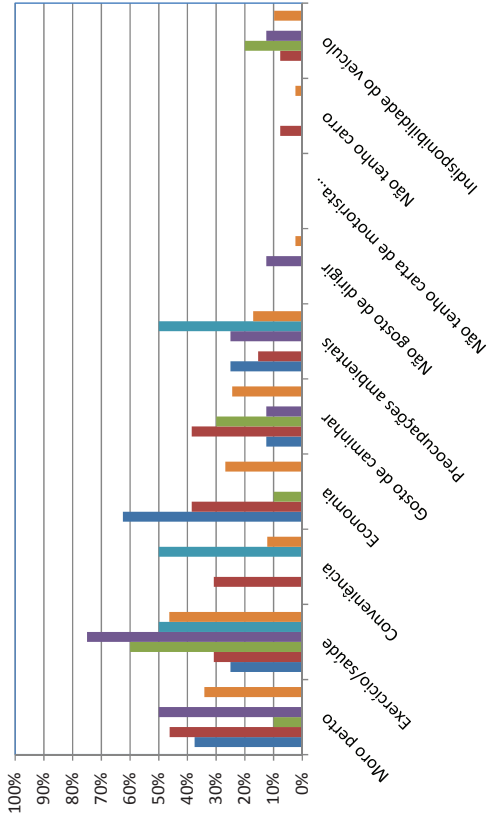


Figura 76 Principal razão para vir a pé

**65. TEMPO DE DESLOCAMENTO**

Quantos minutos você leva normalmente pedalando até o seu local de estudo/trabalho no Campus I? Informe somente o valor numérico (por exemplo, 15). Resultados na Figura 77.

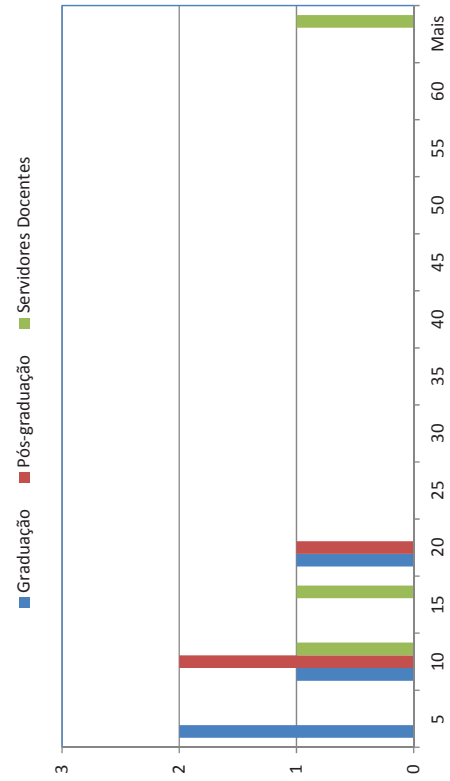


Figura 77 Tempo de deslocamento em minutos de bicicleta como modo terciário ao carro por grupo de usuários

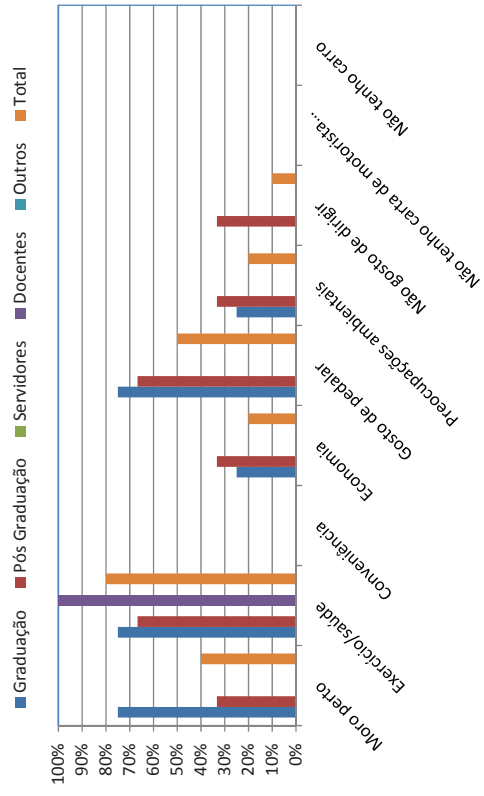


Figura 78 Principal razão para vir de bicicleta

**67. FREQUÊNCIA DE USO DA BICICLETA**

Em uma semana típica, em quantos dias da semana você utiliza este modo de deslocamento para vir ao Campus I? Resultados na Tabela 48 e na Figura 79.

Tabela 48 Frequência de uso da bicicleta

FREQUÊN CIA	GRUPOS	TOTAL			
		Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes
1	2	2 (50,0%)	2 (66,7%)	-	3 (100,0%)
2	1	1 (25,0%)	1 (33,3%)	-	2 (70,0%)
3	1	1 (25,0%)	-	-	1 (10,0%)
4	-	-	-	-	-
5	-	-	-	-	-
6	-	-	-	-	-

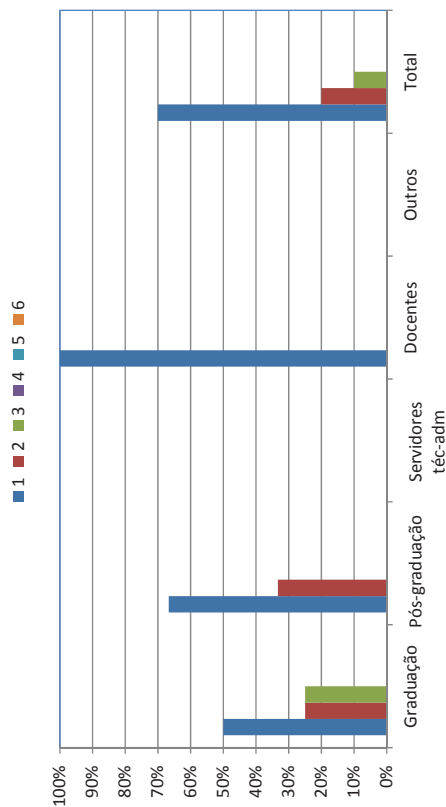


Figura 79 Frequência de uso da bicicleta

**68. TEMPO DE DESLOCAMENTO**

Quantos minutos você leva normalmente vindo de ônibus até o seu local de estudo/trabalho no Campus I? Informe somente o valor numérico (por exemplo, 15). Resultados na Figura 80.

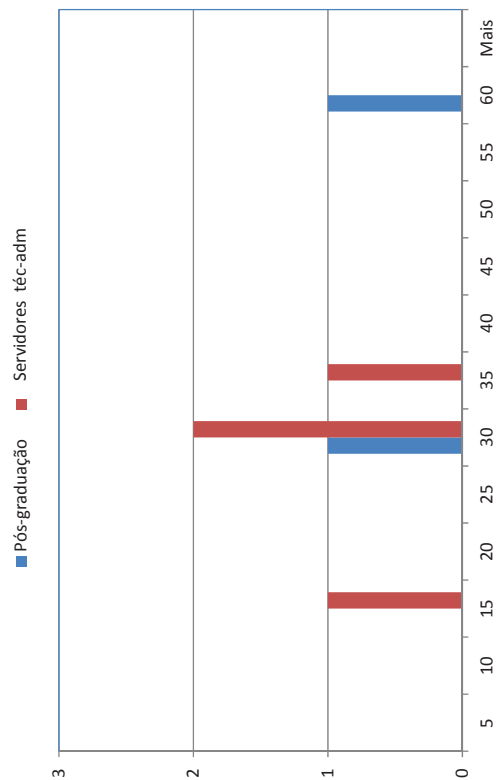


Figura 80 Tempo de deslocamento em minutos de ônibus como modo terciário ao carro por grupo de usuários

**69. BILHETE DO ÔNIBUS**

Você tem o bilhete de estudante para o ônibus? Resultados na Tabela 49 e na Figura 81.

Tabela 49 Bilhete do ônibus

BILHETE	GRUPOS						TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros		
Sim	-	2 (100,0%)	-	-	-	-	2 (33,3%)
Não	-	-	4 (100,0%)	-	-	-	4 (66,7%)

**71. FREQUÊNCIA DE USO DO ÔNIBUS**

Em uma semana típica, em quantos dias da semana você utiliza este modo de deslocamento para vir ao Campus I? Resultados na Tabela 51 e na Figura 82.

Tabela 51 Frequência de uso do ônibus

FREQUÊN CIA	GRUPOS						TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros		
1	-	1 (50,0%)	2 (50,0%)	-	-	3 (50,0%)	3 (50,0%)
2	-	1 (50,0%)	2 (50,0%)	-	-	3 (50,0%)	3 (50,0%)
3	-	-	-	-	-	-	-
4	-	-	-	-	-	-	-
5	-	-	-	-	-	-	-
6	-	-	-	-	-	-	-

**70. PRINCIPAIS RAZÕES PARA VIR DE ÔNIBUS**

Qual é a principal razão para a sua escolha de vir de ônibus até o Campus I? Resultados na Tabela 50.

Tabela 50 Razão para vir de ônibus

RAZÃO	GRUPOS						TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico- adm.	Servidores Docentes	Outros		
Indisponibilidade do veículo	-	1 (50,0%)	1 (25,0%)	-	-	2 (28,6%)	2 (28,6%)
Moro longe	-	1 (50,0%)	2 (50,0%)	-	-	3 (42,9%)	3 (42,9%)
Conveniência	-	-	1 (25,0%)	-	-	1 (14,3%)	1 (14,3%)
Economia	-	-	-	-	-	-	-
Exercício/saúde	-	-	-	-	-	-	-
Preocupações ambientais	-	-	-	-	-	-	-
Não gosto de dirigir	-	-	-	-	-	-	-
Não tenho carta de motorista (habilitação)	-	-	-	-	-	-	-
Não tenho carro	-	1 (50,0%)	-	-	-	1 (14,3%)	1 (14,3%)

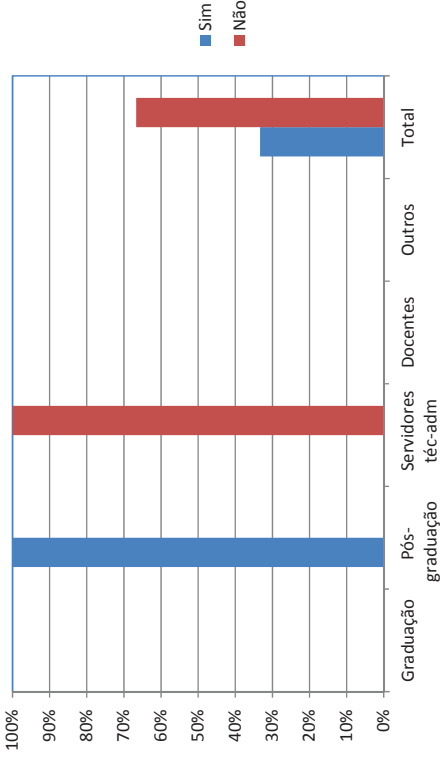


Figura 81 Bilhete do ônibus

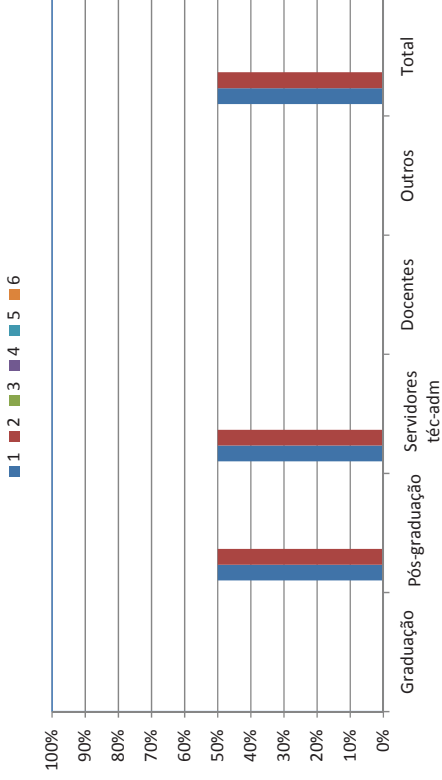


Figura 82 Frequência de uso do ônibus

**72. TEMPO DE DESLOCAMENTO**

Quantos minutos você leva normalmente dirigindo até o seu local de estudo/trabalho no Campus I? Informe somente o valor numérico (por exemplo, 15). Resultados na Figura 83.

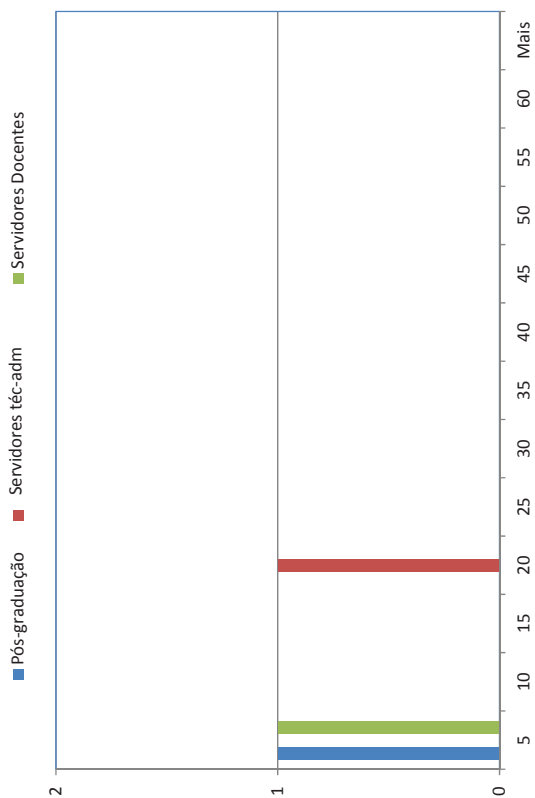


Figura 83 Tempo de deslocamento em minutos de moto como modo terciário ao carro por grupo de usuários

**73. PRINCIPAIS RAZÕES PARA VIR DE MOTO**

Qual é a principal razão para a sua escolha de vir de moto até o Campus I? Resultados na Tabela 52 e na Figura 84.

Tabela 52 Principal razão para vir de moto

RAZÃO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
Conforto	-	-	-	1 (100,0%)	-	1 (16,7%)
Distância de viagem	-	-	-	1 (100,0%)	-	1 (16,7%)
Conveniência	-	1 (100,0%)	-	-	-	1 (16,7%)
Estacionamento gratuito	-	-	-	-	-	-
Transporte público ineficiente	-	-	-	1 (100,0%)	-	1 (16,7%)
Insegurança pública (ex: assalto)	-	-	-	-	-	-
Precisa realizar outras atividades após sair do Campus	-	-	-	1 (100,0%)	-	1 (16,7%)
Precisa da moto para fins de trabalho	-	-	-	-	-	-
Precisa transportar materiais	-	-	-	-	-	-
Condições climáticas (chuva ou calor)	-	-	1 (100,0%)	-	-	1 (16,7%)

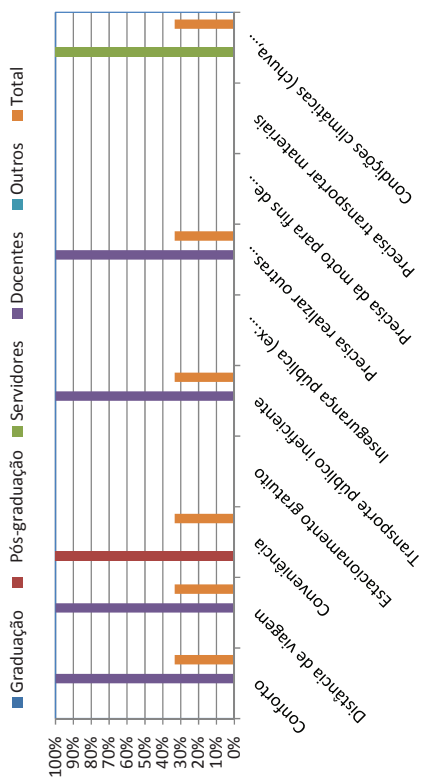


Figura 84 Principal razão para vir de moto

#### 74. FREQUÊNCIA DE USO DA MOTO

Em uma semana típica, em quantos dias da semana você utiliza este modo de deslocamento para vir ao Campus I? Resultados na Tabela 53 e na Figura 85.

Tabela 53 Frequência de uso da moto

FREQÜEN CIA	GRUPOS						TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros		
1	-	1 (100,0%)	1 (100,0%)	-	-	-	2 (50,0%)
2	-	-	-	1 (100,0%)	-	-	1 (25,0%)
3	-	-	-	-	-	-	1 (25,0%)
4	-	-	-	-	-	-	-
5	-	-	-	-	-	-	-
6	-	-	-	-	-	-	-

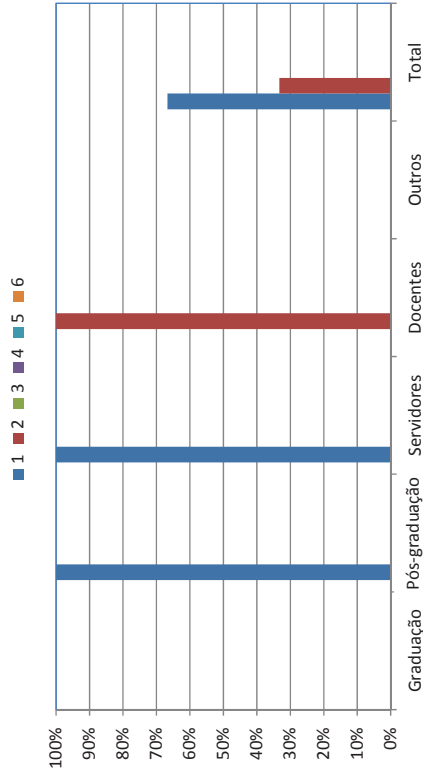


Figura 85 Frequência de uso da moto

#### 75. TEMPO DE DESLOCAMENTO

Quantos minutos você leva normalmente vindo de carona até o seu local de estudo/trabalho no Campus I? Informe somente o valor numérico (por exemplo, 15). Resultado na Figura 86.

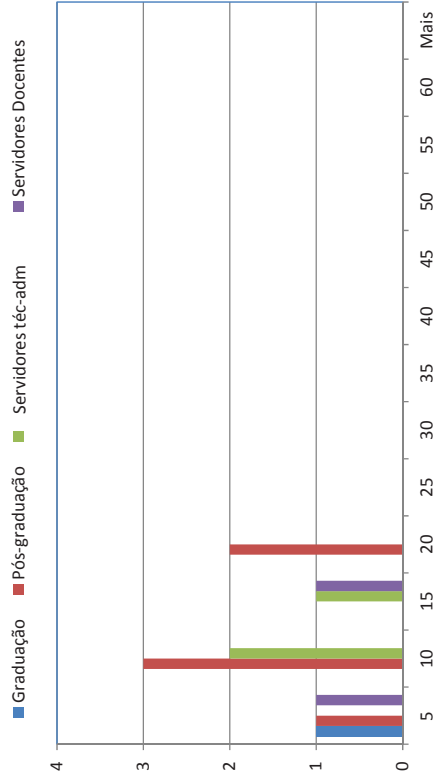


Figura 86 Tempo de deslocamento em minutos de carona como modo terciário ao carro por grupo de usuários



### 76. PRINCIPAIS RAZÕES PARA VIR DE CARONA

Qual é a principal razão para a sua escolha de vir de carona até o Campus I? Resultados na Tabela 54 e na Figura 87.

Tabela 54 Razão para vir de carona

RAZÃO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
Economia	-	2 (33,3%)	-	2 (100,0%)	-	4 (14,4%)
Moram na mesma casa/condomínio/vizinhos	1 (100,0%)	4 (66,7%)	1 (33,3%)	1 (50,0%)	-	7 (30,4%)
Conforto	-	1 (16,7%)	-	-	-	1 (4,3%)
Conveniência	-	2 (33,3%)	2 (66,7%)	1 (50,0%)	1 (100,0%)	6 (26,1%)
Transporte público ineficiente	-	-	-	-	-	-
Condições climáticas (chuva, vento ou calor)	-	2 (33,3%)	-	-	-	2 (8,7%)
Chego mais rápido	1 (100,0%)	2 (33,3%)	-	-	-	3 (13,0%)
Não gosto de dirigir	-	-	-	-	-	-
Não tenho carro	-	-	-	-	-	-

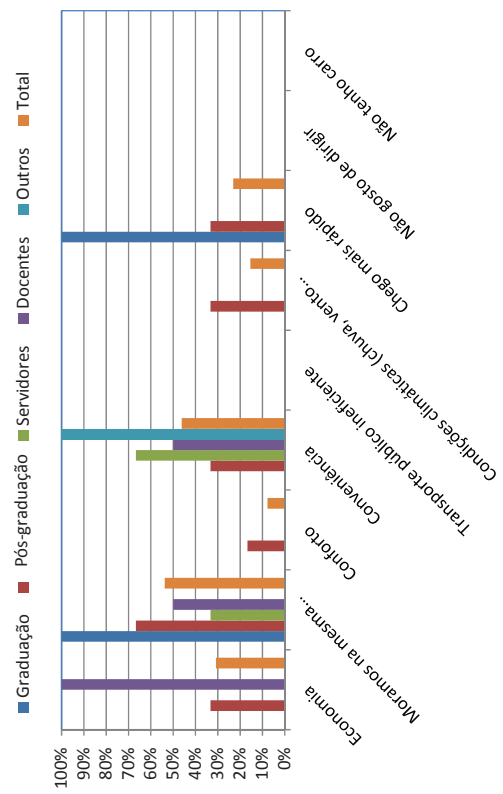


Figura 87 Razão para vir de carona

### 77. FREQUÊNCIA DE USO DO MODO CARONA

Em uma semana típica, em quantos dias da semana você utiliza este modo de deslocamento para vir ao Campus I? Resultados na Tabela 55 e na Figura 88.

Tabela 55 Frequência de uso do modo carona

FREQUÊN CIA	GRUPOS						TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros		
1	-	3 (50,0%)	1 (33,3%)	1 (50,0%)	1 (100,0%)	1 (100,0%)	6 (46,2%)
2	1 (100,0%)	3 (50,0%)	1 (33,3%)	1 (50,0%)	-	-	6 (46,2%)
3	-	-	1 (33,3%)	-	-	-	1 (7,7%)
4	-	-	-	-	-	-	-
5	-	-	-	-	-	-	-
6	-	-	-	-	-	-	-

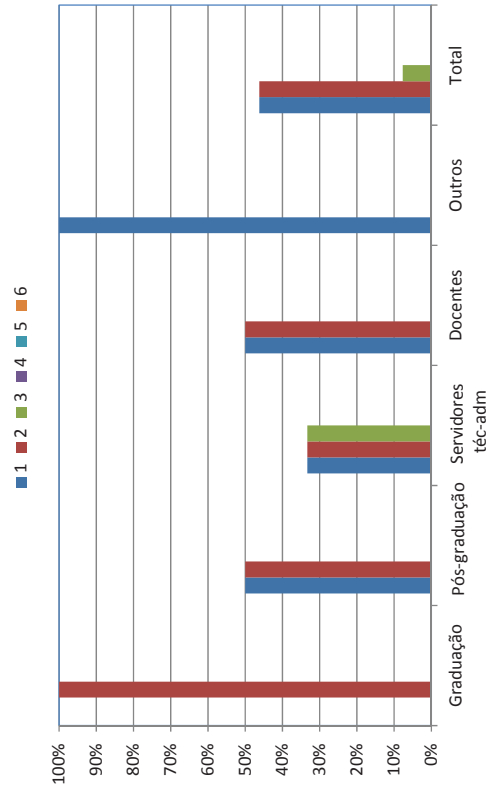


Figura 88 Frequência de uso do modo carona

**78. TEMPO DE DESLOCAMENTO**

Quantos minutos você leva normalmente vindo de carona até o seu local de estudo/trabalho no Campus I? Informe somente o valor numérico (por exemplo, 15). Resultados na Figura 89.

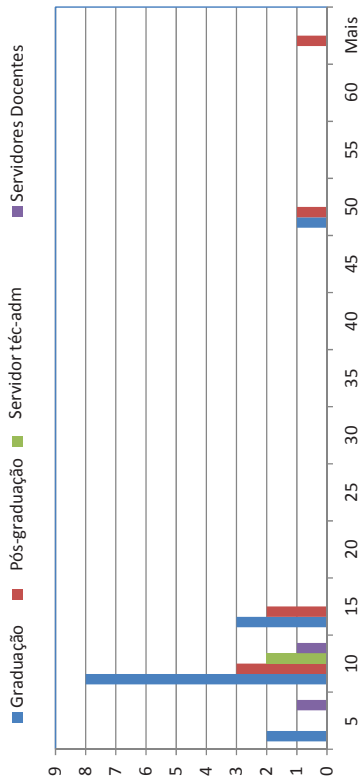


Figura 89 Tempo de deslocamento em minutos de carona como modo terciário ao carro por grupo de usuários

**79. PRINCIPAIS RAZÕES PARA VIR DE CARONA**

Qual é a principal razão para a sua escolha de vir de carona até o Campus I? Resultados na Tabela 56 e na Figura 90.

Tabela 56 Principal razão para vir de carona

RAZÃO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
Economia	5 (35,7%)	4 (57,1%)	-	-	-	9 (17,0%)
Moramos na mesma casa/condomíni o/vizinhos	12 (85,7%)	3 (42,9%)	2 (100,0%)	1 (50,0%)	-	18 (34,0%)
Conforto	5 (35,7%)	2 (28,6%)	-	-	-	7 (13,2%)
Conveniência	5 (35,7%)	3 (42,9%)	-	-	-	9 (17,0%)
Transporte público ineficiente	1 (7,1%)	-	-	-	-	1 (1,9%)
Condições climáticas (chuva, vento ou calor)	3 (21,4%)	1 (14,3%)	-	-	-	4 (7,5%)
Chego mais rápido	3 (21,4%)	2 (28,6%)	-	-	-	5 (9,4%)
Não gosto de dirigir	-	-	-	-	-	-
Não tenho carro	-	-	-	-	-	-

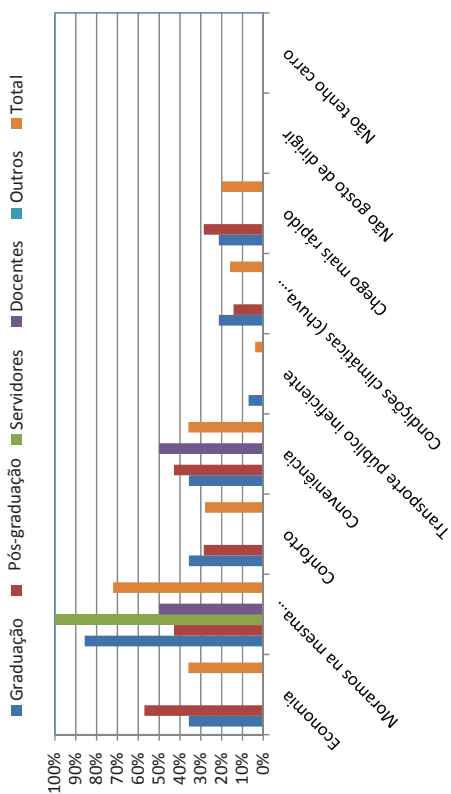


Figura 90 Principal razão para vir de carona

**80. FREQUÊNCIA DE USO DO MODO CARONA**

Em uma semana típica, em quantos dias da semana você utiliza este modo de deslocamento para vir até o Campus I? Resultados na Tabela 57 e na Figura 91.

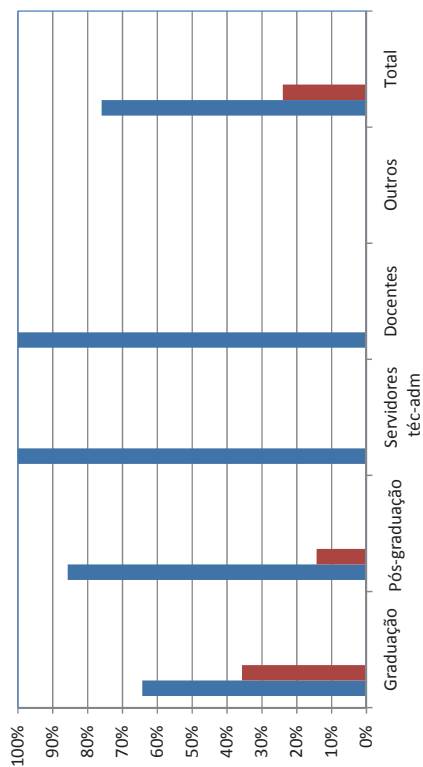


Figura 91 Frequência de uso do modo carona

Tabela 57 Frequência de uso do modo carona

FREQUÊN CIA	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidore s Docentes	Outros	
1	9 (64,3%)	6 (85,7%)	2 (100,0%)	2 (100,0%)	-	19 (76,0%)
2	5 (35,7%)	1 (14,3%)	-	-	-	6 (24,0%)
3	-	-	-	-	-	-
4	-	-	-	-	-	-
5	-	-	-	-	-	-
6	-	-	-	-	-	-

# PARTE II - ANÁLISE DETAHADA: OUTROS MODOS

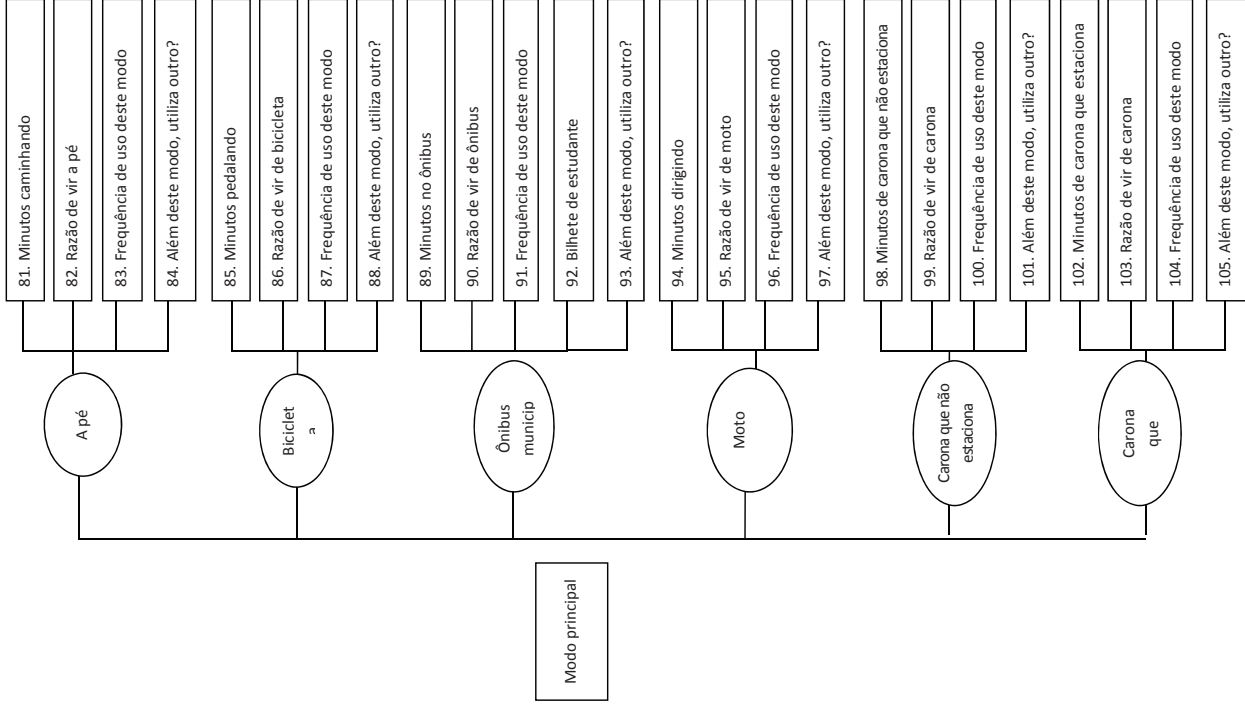


Figura 92 Bloco das perguntas sobre os modos principais de deslocamento

### 81. TEMPO DE DESLOCAMENTO

Quantos minutos você leva normalmente caminhando até o seu local de trabalho/estudo no Campus I? Informe somente o valor numérico (por exemplo, 15). Resultados na Figura 39.

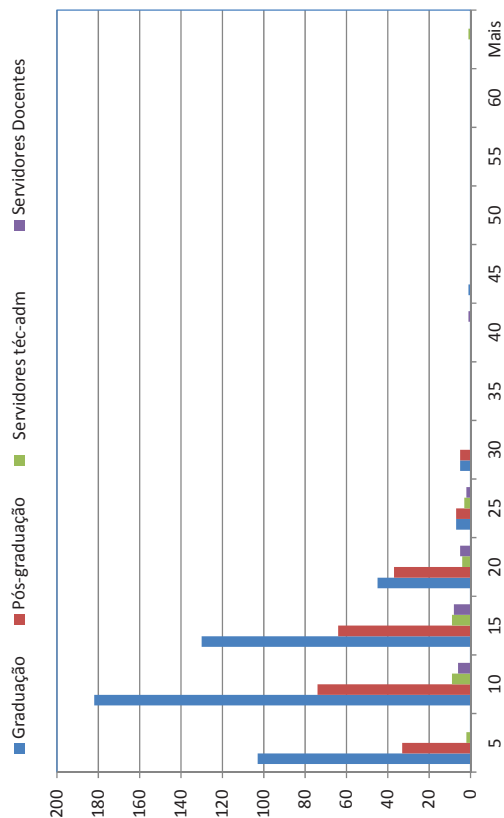


Figura 39. Tempo de deslocamento em minutos do modo a pé como modo principal por grupo de usuários

### 82. PRINCIPAIS RAZÕES PARA VIR A PÉ

Qual é a principal razão para a sua escolha de vir a pé até o Campus I? Resultados na Tabela 58 e na Figura 94.

Tabela 58 Principal razão para vir a pé

RAZÃO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
Falta vaga de estacionamento	12 (2,5%)	3 (1,4%)	-	-	1 (9,1%)	16 (1,0%)
Moro perto	424 (89,6%)	177 (80,5%)	19 (67,9%)	16 (72,7%)	7 (63,6%)	643 (38,6%)
Exercício/saúde	94 (19,9%)	51 (23,2%)	11 (39,3%)	7 (31,8%)	3 (27,3%)	166 (10,0%)
Conveniência	104 (22,0%)	41 (18,6%)	5 (17,9%)	5 (22,7%)	3 (27,3%)	158 (9,5%)
Economia	111 (23,5%)	42 (19,1%)	8 (28,6%)	2 (9,1%)	2 (18,2%)	165 (9,9%)
Gosto de caminhar	65 (13,7%)	37 (16,8%)	6 (21,4%)	8 (36,4%)	3 (27,3%)	119 (7,1%)
Preocupações ambientais	35 (7,4%)	17 (7,7%)	5 (17,9%)	5 (22,7%)	2 (18,2%)	64 (3,8%)
Não gosto de dirigir	12 (2,5%)	9 (4,1%)	1 (3,6%)	1 (4,5%)	1 (9,1%)	24 (1,4%)
Não tenho carta de motorista (habilitação)	54 (11,4%)	9 (4,1%)	1 (3,6%)	1 (4,5%)	-	65 (3,9%)
Não tenho carro	171 (36,2%)	62 (28,2%)	4 (14,3%)	4 (18,2%)	5 (45,5%)	246 (14,8%)

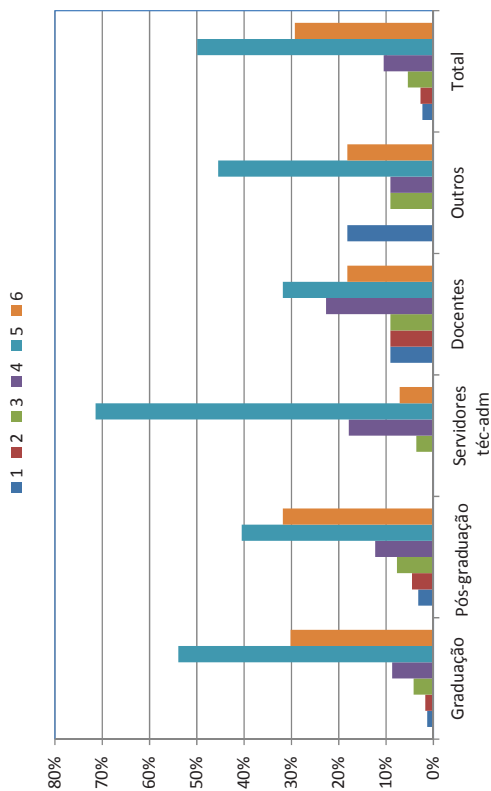


Figura 95 Frequência de uso do modo a pé

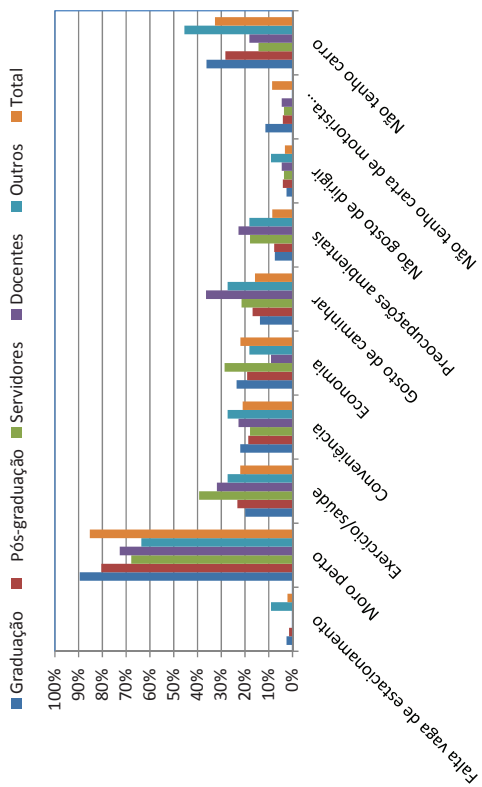


Figura 94 Principal razão para vir a pé

83. FREQUÊNCIA DE USO DO MODO A PÉ

Em uma semana típica, em quantos dias da semana você utiliza este modo de deslocamento para vir ao Campus I? Resultados na Tabela 59 e na Figura 95.

Tabela 59 Frequência de uso do modo a pé

FREQUÊN CIA	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
1	6 (1,3%)	7 (3,2%)	-	2 (9,1%)	2 (18,2%)	17 (2,3%)
2	8 (1,7%)	10 (4,5%)	-	2 (9,1%)	-	20 (2,7%)
3	20 (4,2%)	17 (7,7%)	1 (3,6%)	2 (9,1%)	1 (9,1%)	41 (5,4%)
4	41 (8,7%)	27 (12,3%)	5 (17,9%)	5 (22,7%)	1 (9,1%)	79 (10,5%)
5	255 (53,9%)	89 (40,5%)	20 (71,4%)	7 (31,8%)	5 (45,5%)	376 (49,9%)
6	143 (30,2%)	70 (31,8%)	2 (7,1%)	4 (18,2%)	2 (18,2%)	221 (29,3%)

**84. OUTRO MODO DE DESLOCAMENTO**

Além do modo a pé, você utiliza algum outro modo de deslocamento para vir até o Campus I? Resultados na Tabela 60 e na Figura 96.

Tabela 60 Outro modo de deslocamento

MODO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
Não utilizo nenhum outro	235 (49,8%)	108 (49,1%)	10 (35,7%)	5 (22,7%)	5 (45,5%)	363 (48,2%)
Bicicleta	23 (4,9%)	15 (6,8%)	2 (7,1%)	-	1 (9,1%)	41 (5,4%)
Ônibus	-	2 (0,9%)	1 (3,6%)	-	1 (9,1%)	4 (0,5%)
Moto	6 (1,3%)	3 (1,4%)	1 (3,6%)	-	-	10 (1,3%)
Carro - condutor	82 (17,4%)	61 (27,7%)	10 (35,7%)	12 (54,5%)	1 (9,1%)	166 (22,0%)
Carona que estaciona dentro da USP	110 (23,3%)	25 (11,4%)	2 (7,1%)	4 (18,2%)	3 (27,3%)	144 (19,1%)
Carona até a portaria (não estaciona dentro da USP)	16 (3,4%)	6 (2,7%)	2 (7,1%)	1 (4,5%)	-	25 (3,3%)

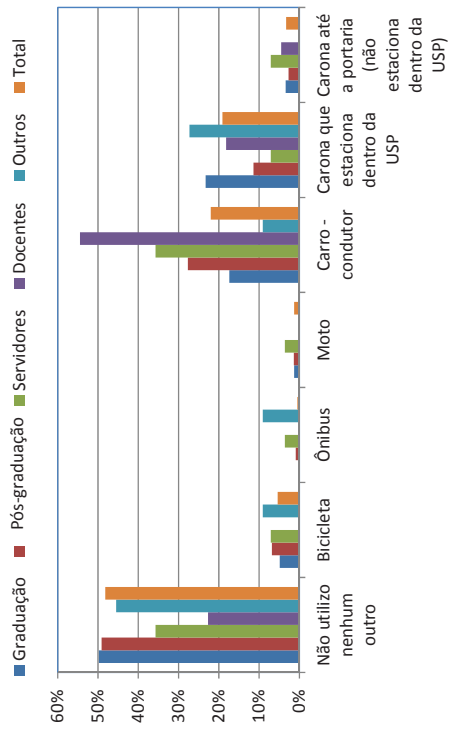


Figura 96 Outro modo de deslocamento

**85. TEMPO DE DESLOCAMENTO**

Quantos minutos você leva normalmente pedalando até o seu local de estudo/trabalho no Campus I? Informe somente o valor numérico (por exemplo, 15). Resultados na Figura 97.

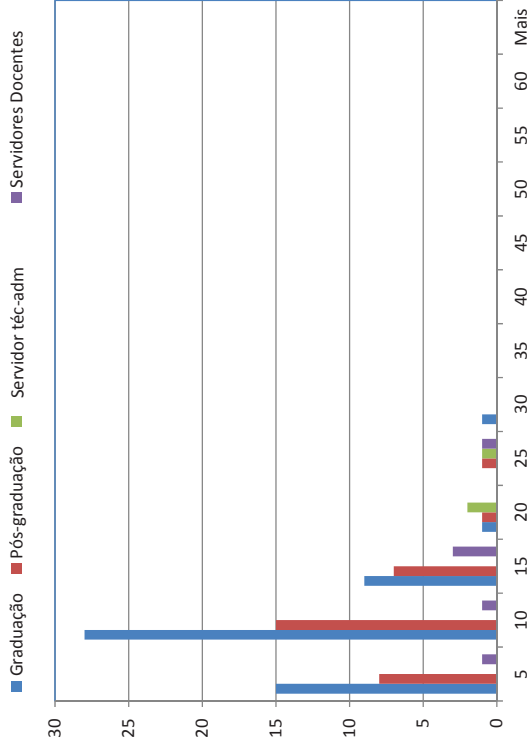


Figura 97 Tempo de deslocamento em minutos de bicicleta como modo principal por grupo de usuários

87. FREQUÊNCIA DE USO DA BICICLETA

Em uma semana típica, em quantos dias da semana você utiliza este modo de deslocamento para vir ao Campus I? Resultados na Tabela 62 e na Figura 99.

Tabela 62 Frequência de uso da bicicleta

FREQUÊN CIA	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
1	-	2 (6,3%)	-	-	-	2 (2,1%)
2	2 (3,7%)	1 (3,1%)	-	-	1 (50,0%)	4 (4,1%)
3	4 (7,4%)	5 (15,6%)	1 (33,3%)	-	-	10 (10,3%)
4	11 (20,4%)	5 (15,6%)	-	1 (16,7%)	1 (50,0%)	18 (18,6%)
5	27 (50,0%)	12 (37,5%)	2 (66,7%)	3 (50,0%)	-	44 (45,4%)
6	10 (18,5%)	7 (21,9%)	-	2 (33,3%)	-	19 (19,6%)

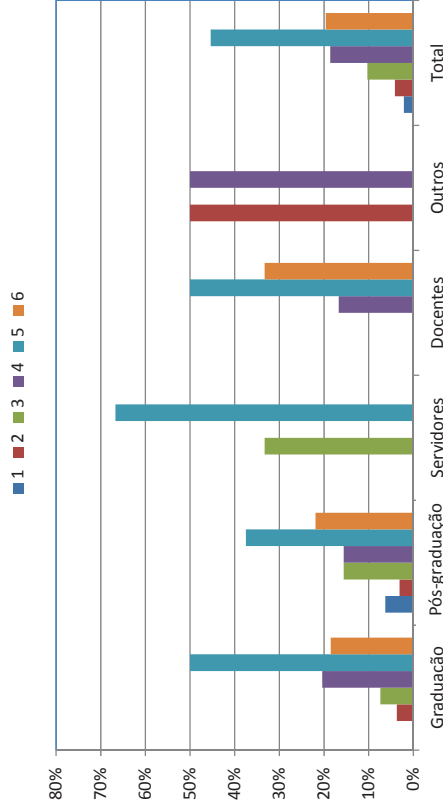


Figura 99 Frequência de uso da bicicleta

86. PRINCIPAIS RAZÕES PARA VIR DE BICICLETA

Qual é a principal razão para a sua escolha de vir de bicicleta até o Campus I? Resultados na Tabela 61 e na Figura 98.

Tabela 61 Principal razão para vir de bicicleta

RAZÃO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico- adm.	Servidores Docentes	Outros	
Moro perto	28 (51,9%)	17 (53,1%)	-	2 (33,3%)	2 (100,0%)	49 (15,9%)
Exercício/saúde	31 (57,4%)	17 (53,1%)	3 (100,0%)	5 (83,3%)	2 (100,0%)	58 (18,8%)
Conveniência	26 (48,1%)	8 (25,0%)	-	3 (50,0%)	-	37 (12,0%)
Economia	22 (40,7%)	14 (43,8%)	1 (33,3%)	2 (33,3%)	1 (50,0%)	40 (12,9%)
Gosto de pedalar	27 (50,0%)	18 (56,3%)	1 (33,3%)	4 (66,7%)	2 (100,0%)	52 (16,8%)
Preocupações ambientais	15 (27,8%)	15 (46,9%)	2 (66,7%)	3 (50,0%)	-	35 (11,3%)
Não gosto de dirigir	1 (1,9%)	1 (3,1%)	-	-	-	2 (0,6%)
Não tenho carta de motorista (habilitação)	9 (16,7%)	1 (3,1%)	-	-	-	10 (3,2%)
Não tenho carro	19 (35,2%)	7 (21,9%)	-	-	-	26 (8,4%)

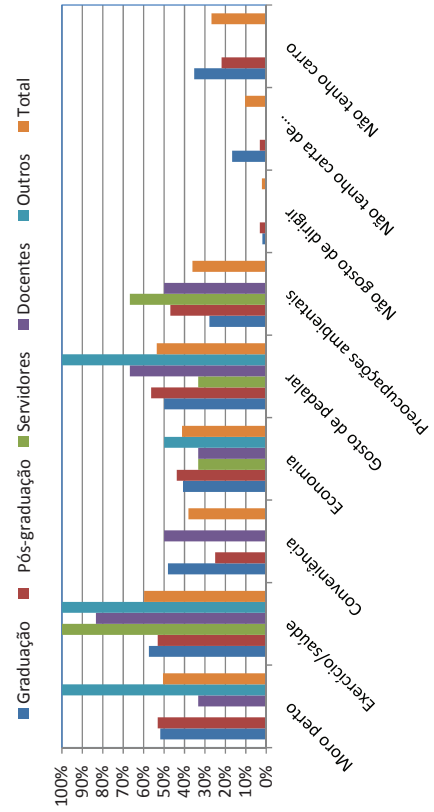


Figura 98 Principal razão para vir de bicicleta



### 88. OUTRO MODO DE DESLOCAMENTO

Além do modo bicicleta, você utiliza algum outro modo de deslocamento para vir até o Campus I? Resultados na Tabela 63 e na Figura 100.

Tabela 63 Outro modo de deslocamento

MODO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós-Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
Não utilize nenhum outro	6 (11,1%)	1 (3,1%)	-	-	-	7 (7,2%)
A pé	29 (53,7%)	20 (62,5%)	1 (33,3%)	2 (33,3%)	1 (50,0%)	53 (54,6%)
Ônibus	1 (1,9%)	-	-	1 (16,7%)	-	2 (2,1%)
Moto	-	-	-	1 (16,7%)	-	1 (1,0%)
Carro - condutor	14 (25,9%)	8 (25,0%)	1 (33,3%)	1 (16,7%)	1 (50,0%)	25 (25,8%)
Carona que estaciona dentro da USP	4 (7,4%)	3 (9,4%)	-	1 (16,7%)	-	8 (8,2%)
Carona até a portaria (não estaciona dentro da USP)	-	-	1 (33,3%)	-	-	1 (1,0%)

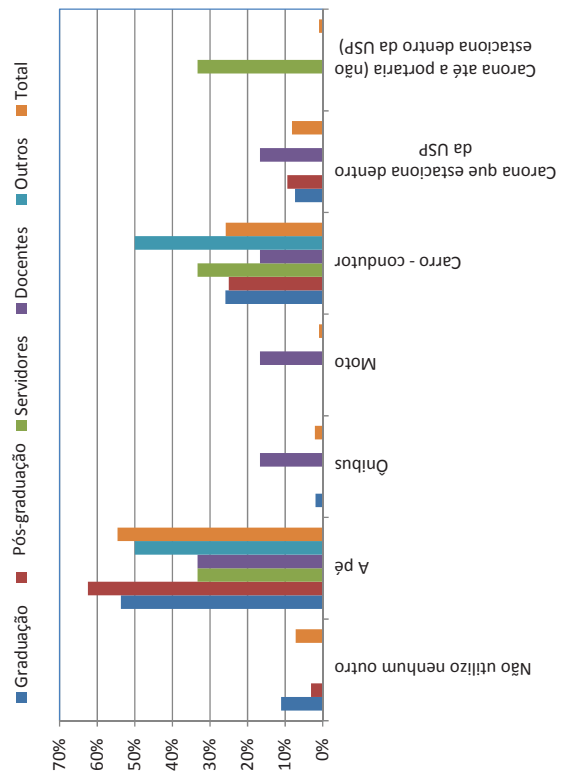


Figura 100 Outro modo de deslocamento

### 89. TEMPO DE DESLOCAMENTO

Quantos minutos você leva normalmente vindo de ônibus até o seu local de estudo/trabalho no Campus I? Informe somente o valor numérico (por exemplo, 15). Resultados na Figura 101.

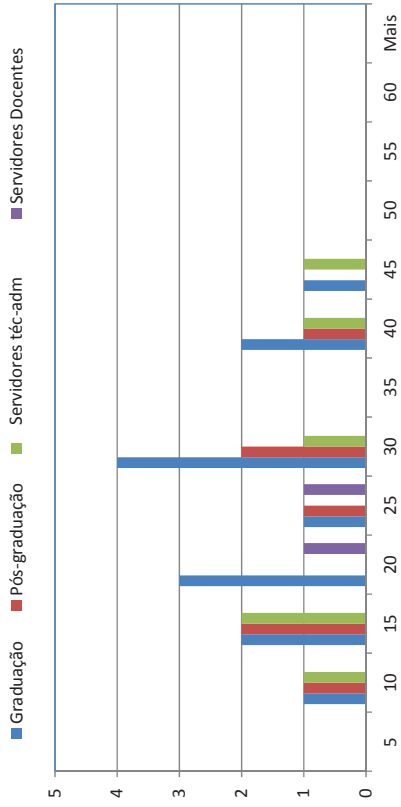


Figura 101 Tempo de deslocamento em minutos de ônibus como modo principal por grupo de usuários

### 90. BILHETE DO ÔNIBUS

Você tem o bilhete de estudante para o ônibus? Resultados na Tabela 64 e na Figura 102.

Tabela 64 Bilhete do ônibus

BILHETE	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
Sim	12 (85,7%)	7 (100,0%)	2 (33,3%)	-	1 (100,0%)	22 (73,3%)
Não	2 (14,3%)	-	4 (66,7%)	2 (100,0%)	-	8 (26,7%)

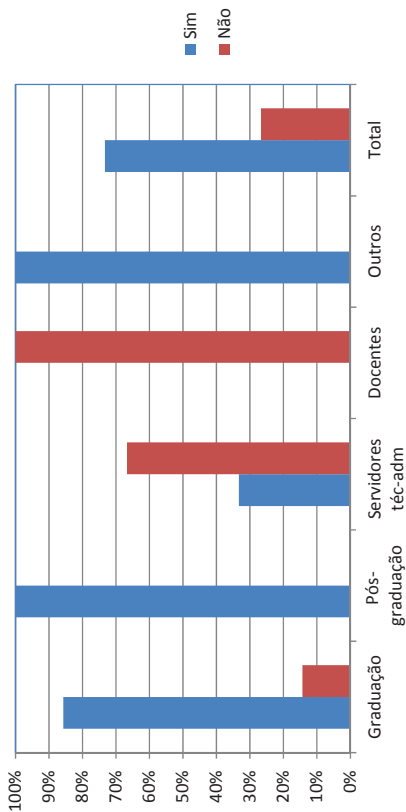


Figura 102 Bilhete do ônibus

91. PRINCIPAIS RAZÕES PARA VIR DE ÔNIBUS

Qual é a principal razão para a sua escolha de vir de ônibus até o Campus I? Resultados na Tabela 65 e na Figura 103.

Tabela 65 Principais razões para vir de ônibus

RAZÃO	GRUPOS						TOTAL
	Graduação	Pós-graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros		
Moro longe	11 (78,6%)	5 (71,4%)	-	1 (50,0%)	1 (100,0%)	1 (100,0%)	18 (36,7%)
Conveniência	2 (14,3%)	-	-	-	-	-	2 (4,1%)
Economia	3 (21,4%)	1 (14,3%)	1 (16,7%)	-	-	-	5 (10,2%)
Exercício/saúde	-	-	-	1 (50,0%)	-	-	1 (2,0%)
Preocupações ambientais	3 (21,4%)	1 (14,3%)	-	-	-	-	4 (8,2%)
Não gosto de dirigir	1 (7,1%)	-	2 (33,3%)	1 (50,0%)	-	-	4 (8,2%)
Não tenho carta de motorista (habilitação)	4 (28,6%)	-	1 (16,7%)	1 (50,0%)	-	-	6 (12,2%)
Não tenho carro	5 (35,7%)	2 (28,6%)	2 (33,3%)	-	-	-	9 (18,4%)

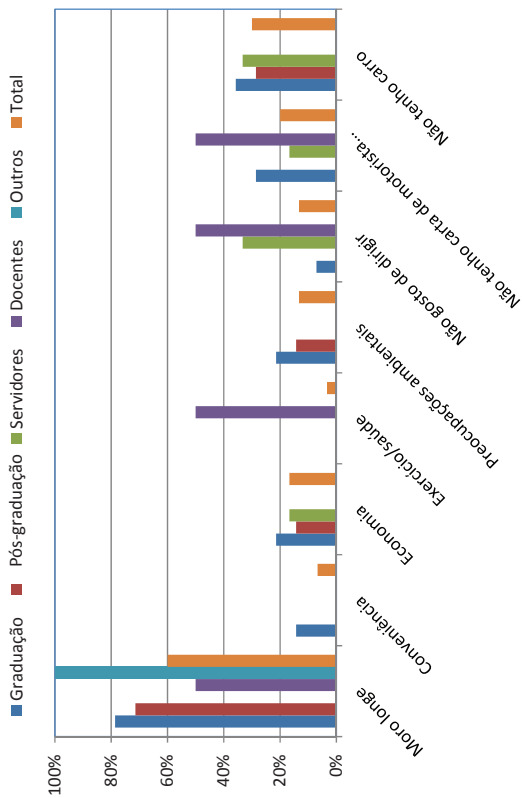


Figura 103 Principais razões para vir de ônibus

92. FREQUÊNCIA DE USO DO ÔNIBUS

Em uma semana típica, em quantos dias da semana você utiliza este modo de deslocamento para vir ao Campus I? Resultados na Tabela 66 e na Figura 104.

Tabela 66 Frequência no uso do ônibus

FREQUÊN CIA	GRUPOS						TOTAL
	Graduação	Pós-graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros		
1	1 (7,1%)	-	-	-	-	-	1 (3,3%)
2	-	-	-	-	-	-	-
3	-	2 (28,6%)	-	-	-	-	2 (6,7%)
4	5 (35,7%)	2 (28,6%)	-	-	-	-	7 (23,3%)
5	7 (50,0%)	1 (14,3%)	5 (83,3%)	1 (50,0%)	-	-	14 (46,7%)
6	1 (7,1%)	2 (28,6%)	1 (16,7%)	1 (50,0%)	1 (100,0%)	1 (100,0%)	6 (20,0%)

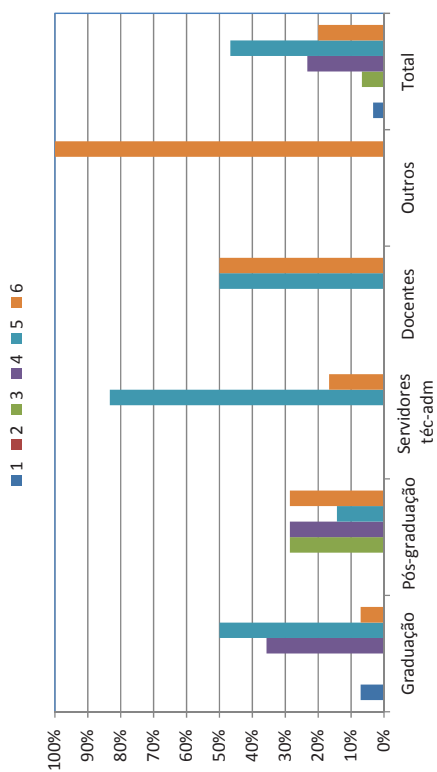


Figura 104 Freqüência no uso do ônibus

**93. OUTRO MODO DE DESLOCAMENTO**

Além do modo ônibus, você utiliza algum outro modo de deslocamento para vir até o Campus I? Resultados na Tabela 67 e na Figura 105.

Tabela 67 Outro modo de deslocamento

MODO	GRUPOS						TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros		
Não utiliza nenhum outro	4 (26,7%)	3 (30,0%)	3 (50,0%)	1 (50,0%)	-	-	11 (32,4%)
A pé	5 (33,3%)	3 (30,0%)	1 (16,7%)	-	1 (100,0%)	10	(29,4%)
Bicicleta	-	-	-	-	-	-	-
Moto	-	-	-	-	-	-	-
Carro - condutor	2 (13,3%)	1 (10,0%)	1 (16,7%)	-	-	4	(11,8%)
Carona que estaciona dentro da USP	2 (13,3%)	2 (20,0%)	1 (16,7%)	1 (50,0%)	-	6	(17,6%)
Carona até a portaria (não estaciona dentro da USP)	2 (13,3%)	1 (10,0%)	-	-	-	3	(8,8%)

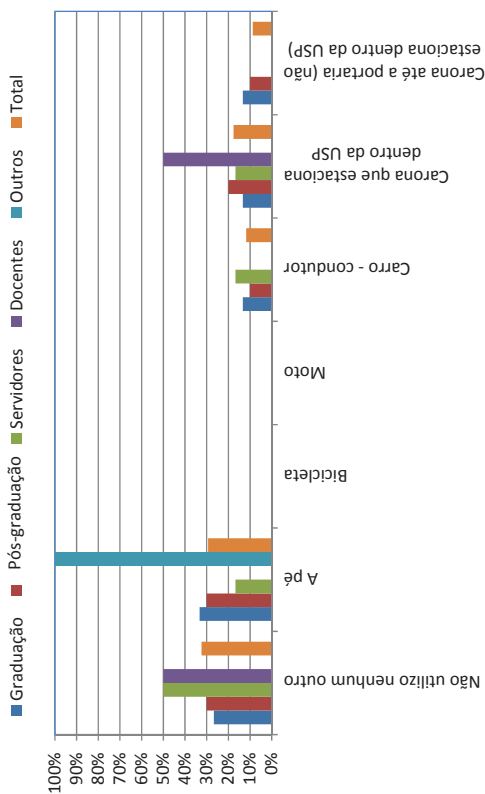


Figura 105 Outro modo de deslocamento

**94. TEMPO DE DESLOCAMENTO**

Quantos minutos você leva normalmente dirigindo até o seu local de estudo/trabalho no Campus I? Informe somente o valor numérico (por exemplo, 15). Resultados na Figura 106.

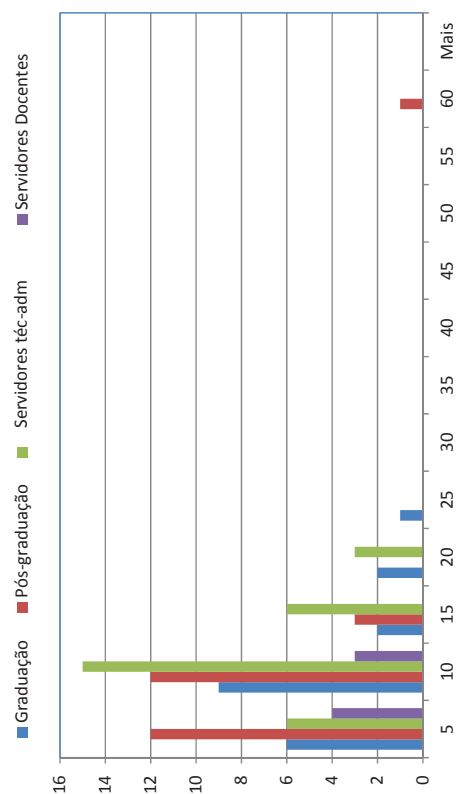


Figura 106 Tempo de deslocamento em minutos de moto como modo principal por grupo de usuários

### 95. PRINCIPAIS RAZÕES PARA VIR DE MOTO

Qual é a principal razão para a sua escolha de vir de moto até o Campus I? Resultados na Tabela 68 e na Figura 107.

Tabela 68 Razão principal para vir de moto

RAZÃO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
Conforto	8 (40,0%)	7 (25,0%)	8 (26,7%)	3 (42,9%)	-	26 (13,0%)
Distância de viagem	6 (30,0%)	8 (28,6%)	10 (33,3%)	2 (28,6%)	-	26 (13,0%)
Conveniência	10 (50,0%)	15 (53,6%)	20 (66,7%)	5 (71,4%)	-	50 (25,0%)
Estacionamento gratuito	6 (30,0%)	6 (21,4%)	6 (20,0%)	1 (14,3%)	-	19 (9,5%)
Transporte público ineficiente	5 (25,0%)	4 (14,3%)	7 (23,3%)	2 (28,6%)	-	18 (9,0%)
Insegurança pública (ex: assalto)	7 (35,0%)	7 (25,0%)	1 (3,3%)	-	-	15 (7,5%)
Precisa realizar outras atividades após sair do Campus	7 (35,0%)	10 (35,7%)	12 (40,0%)	1 (14,3%)	1 (50,0%)	31 (15,5%)
Precisa da moto para fins de trabalho	5 (25,0%)	4 (14,3%)	-	-	1 (50,0%)	10 (5,0%)
Precisa transportar materiais	1 (5,0%)	2 (7,1%)	-	-	-	3 (1,5%)
Condições climáticas	-	2 (7,1%)	-	-	-	2 (1,0%)

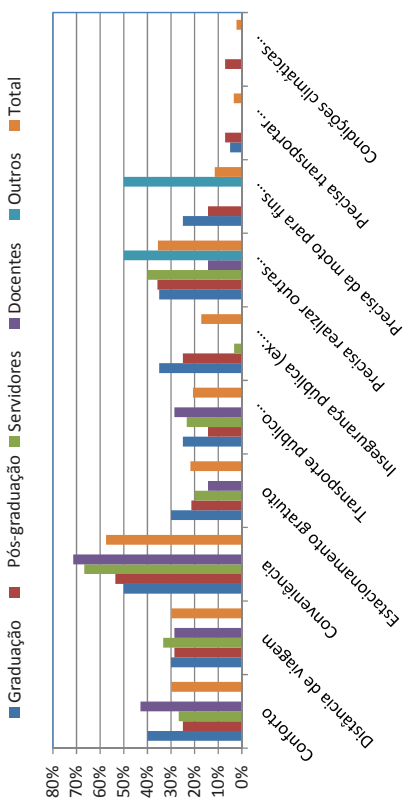


Figura 107 Razão principal para vir de moto

### 96. FREQUÊNCIA DE USO DA MOTO

Em uma semana típica, em quantos dias da semana você utiliza este modo de deslocamento para vir ao Campus I? Resultados na Tabela 69 e na Figura 108.

Tabela 69 Frequência de uso da moto

FREQUÊN CIA	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
1	-	2 (7,1%)	1 (3,3%)	-	-	3 (3,4%)
2	-	1 (3,6%)	-	-	-	1 (1,1%)
3	3 (15,0%)	1 (3,6%)	2 (6,7%)	-	-	6 (6,9%)
4	2 (10,0%)	5 (17,9%)	2 (6,7%)	-	-	9 (10,3%)
5	14 (70,0%)	11 (39,3%)	25 (83,3%)	6 (85,7%)	2 (100,0%)	58 (66,7%)
6	1 (5,0%)	8 (28,6%)	-	1 (14,3%)	-	10 (11,5%)

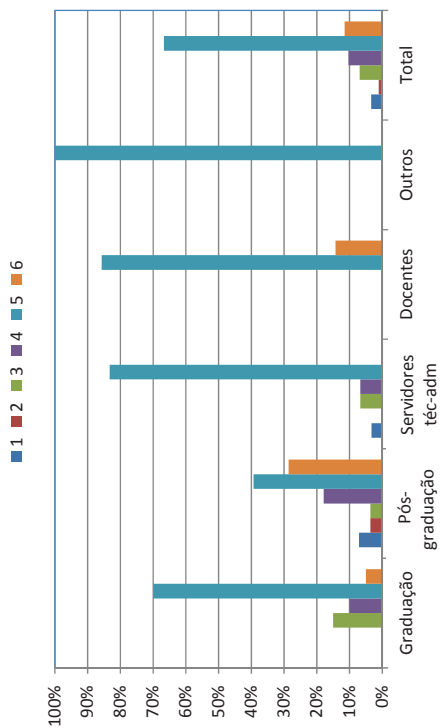


Figura 108 Frequência de uso da moto

**97. OUTRO MODO DE DESLOCAMENTO**

Além do modo motocicleta, você utiliza algum outro modo de deslocamento para vir até o Campus I? Resultados na Tabela 70 e na Figura 109.

Tabela 70 Outro modo de deslocamento

MODO	GRUPOS						TOTAL
	Graduação	Pós-graduação	Servidores Técnico- adm.	Servidores Docentes	Outros	Total	
Não utilizo nenhum outro	6 (30,0%)	2 (7,1%)	2 (6,7%)	1 (14,3%)	-	-	11 (12,6%)
A pé	5 (25,0%)	17 (60,7%)	5 (16,7%)	1 (14,3%)	-	-	28 (32,2%)
Bicicleta	2 (10,0%)	2 (7,1%)	-	-	-	-	4 (4,6%)
Ônibus	2 (10,0%)	-	1 (3,3%)	-	-	-	3 (3,4%)
Carro - condutor	5 (25,0%)	7 (25,0%)	19 (63,3%)	5 (71,4%)	1 (50,0%)	37 (42,5%)	
Carona que estaciona dentro da USP	-	-	2 (6,7%)	-	-	-	2 (2,3%)
Carona até a portaria (não estaciona dentro da USP)	-	-	1 (3,3%)	-	-	1 (50,0%)	2 (2,3%)

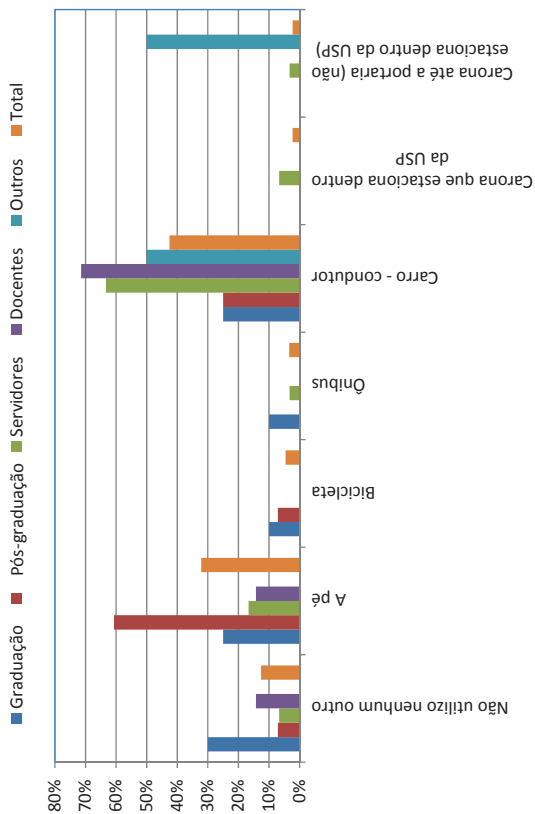


Figura 109 Outro modo de deslocamento

**98. TEMPO DE DESLOCAMENTO**

Quantos minutos você leva normalmente vindo de carona até o seu local de estudo/trabalho no Campus I? Informe somente o valor numérico (por exemplo, 15). Resultados na Figura 110.

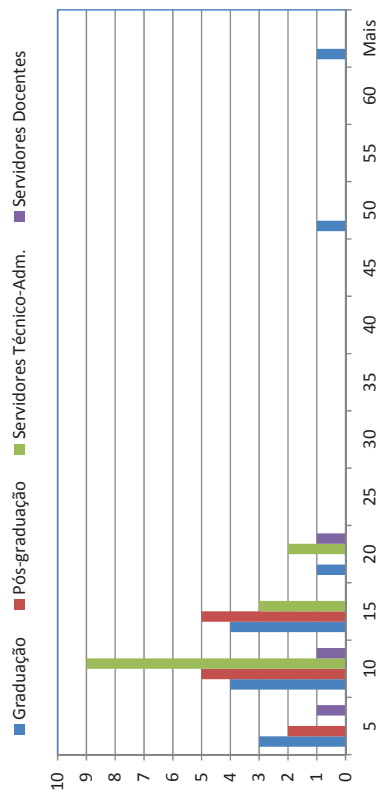


Figura 110 Tempo de deslocamento em minutos de carona como modo principal por grupo de usuários

### 99. PRINCIPAIS RAZÕES PARA VIR DE CARONA

Qual é a principal razão para a sua escolha de vir de carona até o Campus I? Resultados na Tabela 71 e na Figura 111.

Tabela 71 Razão principal para vir de carona

RAZÃO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
Economia	2 (14,3%)	3 (25,0%)	1 (7,1%)	-	2 (100,0%)	8 (7,5%)
Moramos na mesma casa/condomínio/vizinhos	9 (64,3%)	6 (50,0%)	8 (57,1%)	2 (66,7%)	1 (50,0%)	26 (24,5%)
Conforto	5 (35,7%)	4 (33,3%)	1 (7,1%)	-	1 (50,0%)	11 (10,4%)
Conveniência	5 (35,7%)	3 (25,0%)	2 (14,3%)	-	-	10 (9,4%)
Transporte público ineficiente	4 (28,6%)	2 (16,7%)	2 (14,3%)	1 (33,3%)	1 (50,0%)	10 (9,4%)
Condições climáticas (chuva, vento ou calor)	3 (21,4%)	2 (16,7%)	2 (14,3%)	-	-	7 (6,6%)
Chego mais rápido	9 (64,3%)	5 (41,7%)	3 (21,4%)	-	2 (100,0%)	19 (17,9%)
Não gosto de dirigir	2 (14,3%)	-	2 (14,3%)	-	-	4 (3,8%)
Não tenho carro	7 (50,0%)	-	2 (14,3%)	-	2 (100,0%)	11 (10,4%)

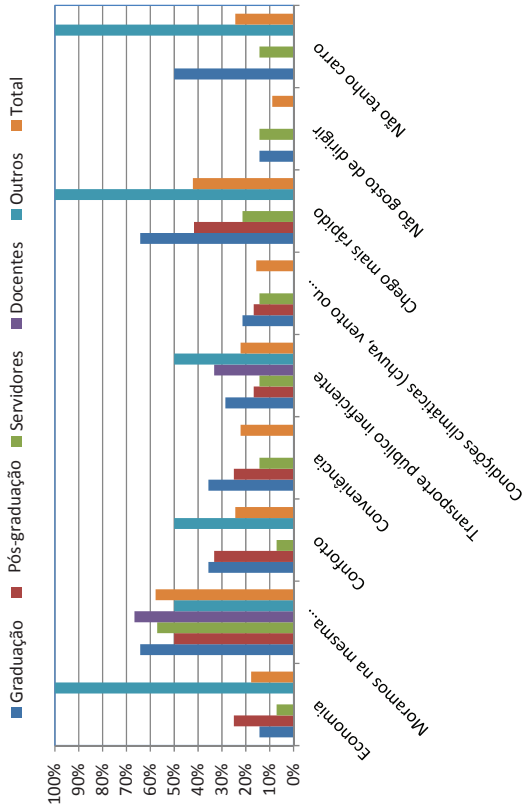


Figura 111 Razão principal para vir de carona

### 100. FREQUÊNCIA DE USO DA CARONA

Em uma semana típica, em quantos dias da semana você utiliza este modo de deslocamento para vir ao Campus I? Resultados na Tabela 72 e na Figura 112.

Tabela 72 Frequência de uso da carona

FREQUÊN CIA	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
1	2 (14,3%)	1 (8,3%)	-	-	-	3 (6,7%)
2	2 (14,3%)	-	-	-	-	2 (4,4%)
3	2 (14,3%)	3 (25,0%)	1 (7,1%)	-	-	6 (13,3%)
4	2 (14,3%)	4 (33,3%)	1 (7,1%)	1 (33,3%)	-	8 (17,8%)
5	6 (42,9%)	4 (33,3%)	11 (78,6%)	2 (66,7%)	2 (100,0%)	25 (55,6%)
6	-	-	1 (7,1%)	-	-	1 (2,2%)

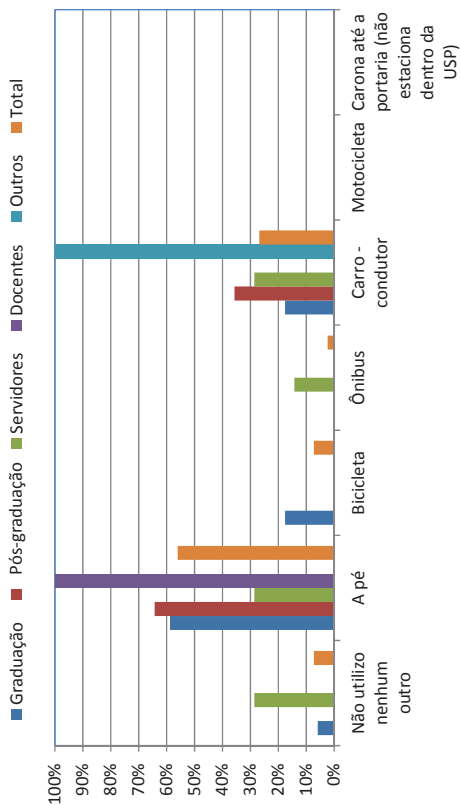


Figura 112 Freqüência de uso da carona

**101. OUTRO MODO DE DESLOCAMENTO**

Além do modo carona, você utiliza algum outro modo de deslocamento para vir até o Campus I? Resultados na Tabela 73 e na Figura 113.

Figura 113 Outro modo de deslocamento

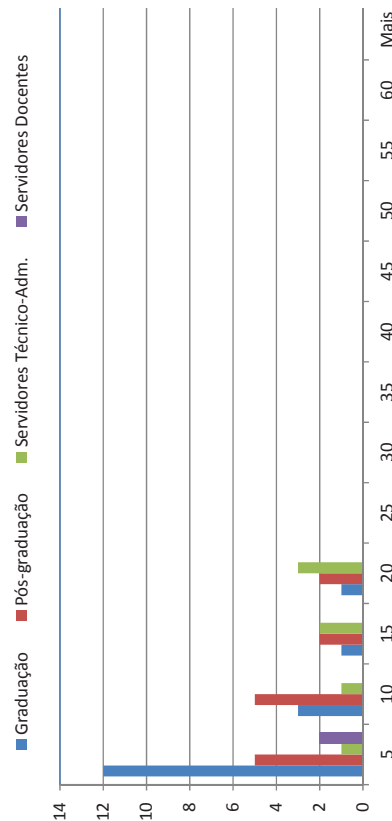
**102. TEMPO DE DESLOCAMENTO**

Quantos minutos você leva normalmente vindo de carona até o seu local de estudo/trabalho no Campus I? Informe somente o valor numérico (por exemplo, 15). Resultados na Figura 114.

Tabela 73 Outro modo de deslocamento

MODO	GRUPOS						TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros		
Não utilizo nenhum outro	1 (5,9%)	-	2 (28,6%)	-	-	-	3 (7,3%)
A pé	10 (58,8%)	9 (64,3%)	2 (28,6%)	2 (100,0%)	-	23	(56,1%)
Bicicleta	3 (17,6%)	-	-	-	-	3	(7,3%)
Ônibus	-	-	1 (14,3%)	-	-	1	(2,4%)
Carro - condutor	3 (17,6%)	5 (35,7%)	2 (28,6%)	-	1 (100,0%)	11	(26,8%)
Motocicleta	-	-	-	-	-	-	-
Carona até a portaria (não estaciona dentro da USP)	-	-	-	-	-	-	-

Figura 114 Tempo de deslocamento em minutos de carona como modo principal por grupo de usuários



**104. FREQUÊNCIA DE USO DA CARONA**

Em uma semana típica, em quantos dias da semana você utiliza este modo de deslocamento para vir até o Campus I? Resultados na Tabela 75 e na Figura 116.

Tabela 75 Frequência de uso da carona

FREQUÊN CIA	GRUPOS						TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros		
1	3 (17,6%)	1 (7,1%)	-	-	-	4 (9,8%)	
2	1 (5,9%)	1 (7,1%)	-	-	-	2 (4,9%)	
3	3 (17,6%)	-	-	-	-	3 (7,3%)	
4	3 (17,6%)	4 (28,6%)	1 (14,3%)	-	-	8 (19,5%)	
5	5 (29,4%)	4 (28,6%)	6 (85,7%)	2 (100,0%)	1 (100,0%)	18 (43,9%)	
6	2 (11,8%)	4 (28,6%)	-	-	-	6 (14,6%)	

■ 1 ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ 5 ■ 6

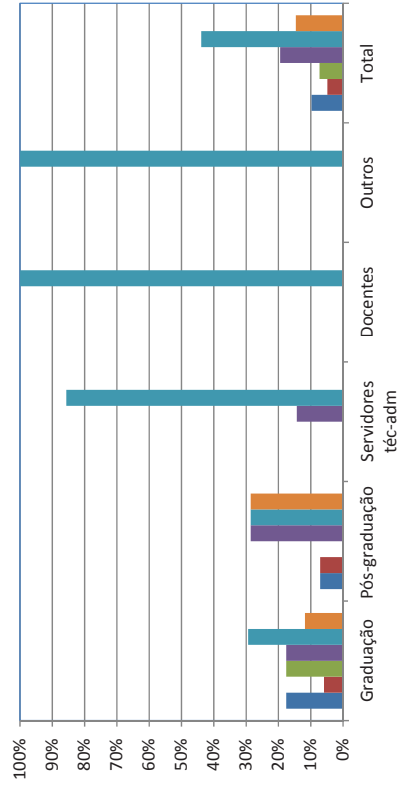


Figura 116 Frequência de uso da carona

**103. PRINCIPAIS RAZÕES PARA VIR DE CARONA**

Qual é a principal razão para a sua escolha de vir de carona até o Campus I? Resultados na Tabela 74 e na Figura 115.

Tabela 74 Principal razão para vir de carona

RAZÃO	GRUPOS						TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico- adm.	Servidores Docentes	Outros		
Economia	-	-	-	-	-	-	-
Moramos na mesma casa/condomíni o/vizinhos	10 (58,8%)	12 (85,7%)	6 (85,7%)	1 (50,0%)	1 (100,0 %)	1 (51,7%)	30
Conforto	5 (29,4%)	2 (14,3%)	-	-	-	7 (12,1%)	7
Conveniência	5 (29,4%)	1 (7,1%)	-	-	-	6 (10,3%)	6
Transporte público ineficiente	-	-	-	-	-	-	-
Condições climáticas (chuva/ ou calor)	1 (5,9%)	1 (7,1%)	-	-	-	2 (3,4%)	2
Chego mais rápido	5 (29,4%)	1 (7,1%)	1 (14,3%)	1 (50,0%)	-	8 (13,8%)	8
Não gosto de dirigir	1 (5,9%)	1 (7,1%)	-	-	-	2 (3,4%)	2
Não tenho carro	3 (17,6%)	-	-	-	-	3 (5,2%)	3

■ Graduação ■ Pós-graduação ■ Servidores ■ Docentes ■ Outros ■ Total

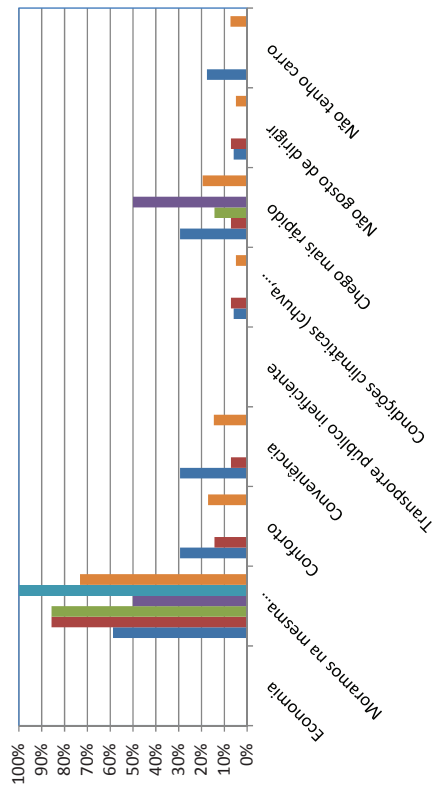


Figura 115 Principal razão para vir de carona



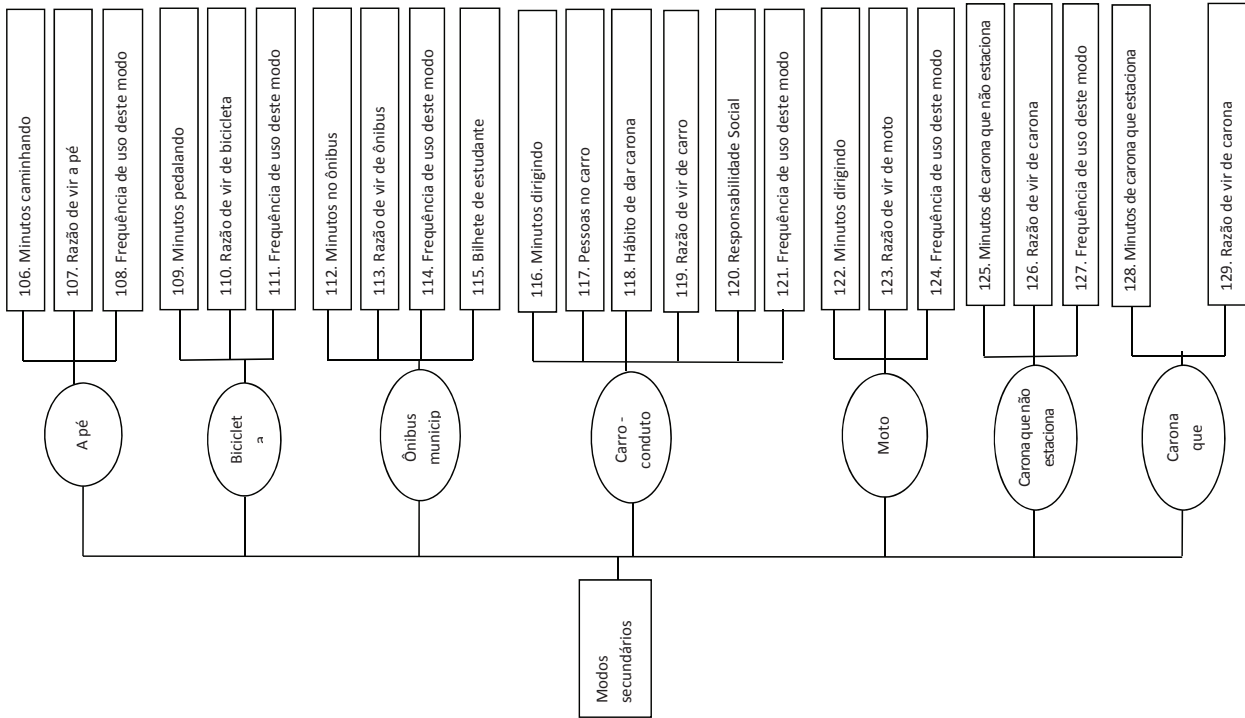


Figura 117 Bloco das perguntas sobre os modos secundários

**105. TEMPO DE DESLOCAMENTO**

Quantos minutos você leva normalmente caminhando até o seu local de estudo/trabalho no Campus I? Informe somente o valor numérico (por exemplo, 15), Resultados na Figura 116.

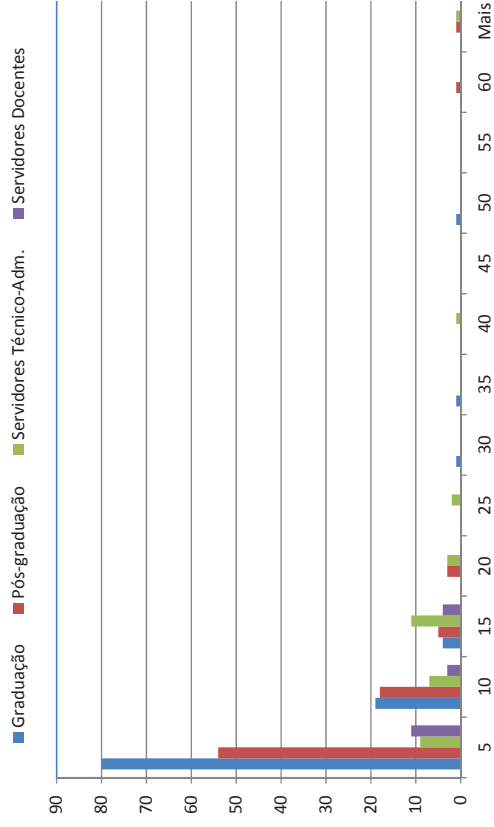


Figura 118 Tempo de deslocamento em minutos a pé como modo secundário por grupo de usuários

**106. FREQUÊNCIA DE USO DO MODO A PÉ**

Em uma semana típica, em quantos dias da semana você utiliza este modo de deslocamento para vir ao Campus I? Resultados na Tabela 76 e na Figura 119.

Tabela 76 Frequência de uso do modo a pé

FREQUÊN CIA	GRUPOS						TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros		
1	23 (46,9%)	27 (55,1%)	6 (66,7%)	1 (20,0%)	1 (50,0%)	1 (50,9%)	58 (50,9%)
2	14 (28,6%)	14 (28,6%)	1 (11,1%)	2 (40,0%)	1 (50,0%)	1 (28,1%)	32 (28,1%)
3	5 (10,2%)	6 (12,2%)	1 (11,1%)	1 (20,0%)	-	-	13 (11,4%)
4	1 2,0%	-	-	-	-	-	1 0,9%
5	6 (12,2%)	-	1 (11,1%)	1 (20,0%)	-	-	8 (7,0%)
6	-	2 (4,1%)	-	-	-	-	2 (1,8%)

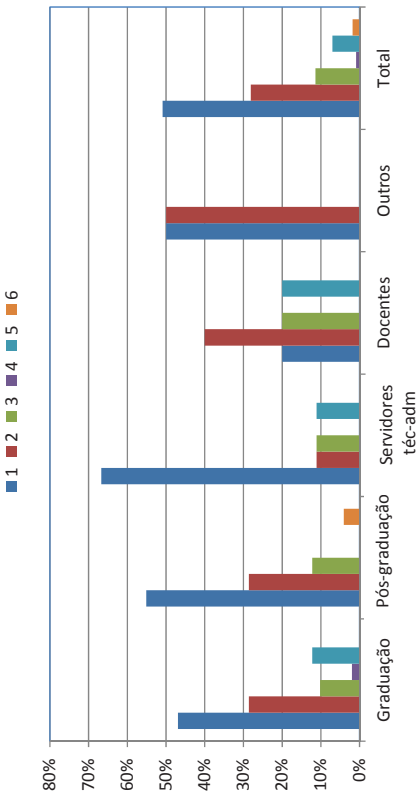


Figura 119 Freqüência de uso do modo a pé

107. PRINCIPAIS RAZÕES PARA VIR A PÉ

Qual é a principal razão para a sua escolha de vir a pé até o Campus I? Resultados na Tabela 77 e na Figura 120.

Tabela 77 Principal razão para vir a pé

RAZÃO	GRUPOS						TOTAL
	Graduacão	Pós Graduacão	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros		
Moro perto	32 (65,3%)	26 (53,1%)	2 (22,2%)	4 (80,0%)	1 (50,0%)	65 (29,7%)	
Exercício/saúde	12 (24,5%)	15 (30,6%)	5 (55,6%)	3 (60,0%)	2 (100,0%)	37 (16,9%)	
Conveniência	12 (24,5%)	8 (16,3%)	2 (22,2%)	-	-	22 (10,0%)	
Economia	7 (14,3%)	12 (24,5%)	2 (22,2%)	-	-	21 (9,6%)	
Gosto de caminhar	10 (20,4%)	11 (22,4%)	2 (22,2%)	2 (40,0%)	1 (50,0%)	26 (11,9%)	
Preocupações ambientais	3 (6,1%)	5 (10,2%)	1 (11,1%)	-	-	9 (4,1%)	
Não gosto de dirigir	-	-	1 (11,1%)	-	-	1 (0,5%)	
Não tenho carta de motorista (habilitacão)	6 (12,2%)	-	-	-	-	6 (2,7%)	
Não tenho carro	16 (32,7%)	9 (18,4%)	1 (11,1%)	1 (20,0%)	1 (50,0%)	27 (12,3%)	
Condições climáticas (chuva, vento)	3 (6,1%)	2 (4,1%)	-	-	-	5 (2,3%)	

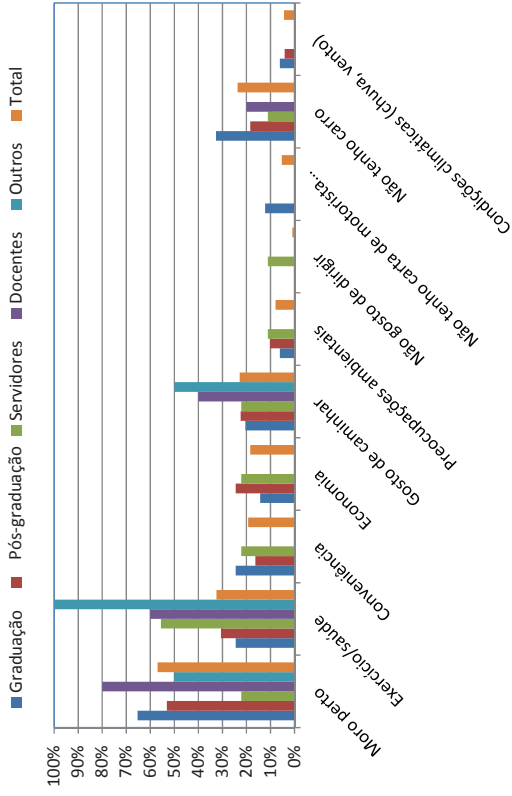


Figura 120 Principal razão para vir a pé

108. TEMPO DE DESLOCAMENTO

Quantos minutos você leva normalmente pedalando até o seu local estudo/trabalho no Campus I? Informe somente o valor numérico (por exemplo, 15). Resultados na Figura 121.

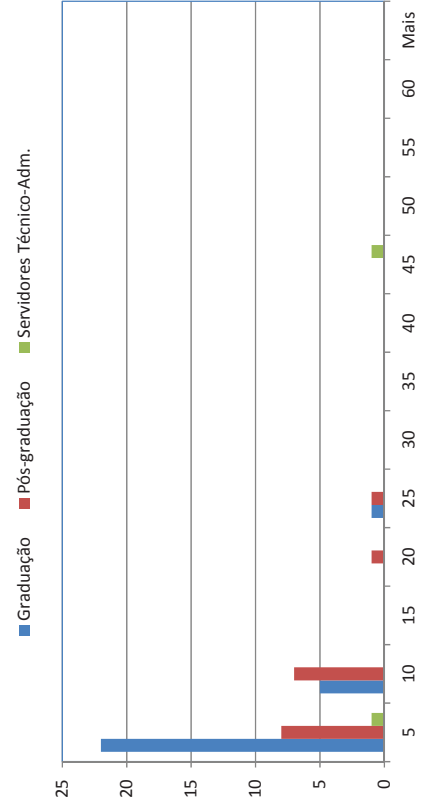


Figura 121 Tempo de deslocamento em minutos de bicicleta como modo secundário por grupo de usuários

**110. PRINCIPAIS RAZÕES PARA VIR DE BICICLETA**

Qual é a principal razão para a sua escolha de vir de bicicleta até o Campus ?  
Resultados na Tabela 79 e na Figura 123.

Tabela 79 Principal razão para vir de bicicleta

RAZÃO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
Moro perto	17 (60,7%)	5 (29,4%)	1 (50,0%)	-	-	23 (19,0%)
Exercício/saúde	13 (46,4%)	9 (52,9%)	1 (50,0%)	-	1 (100,0%)	24 (19,8%)
Conveniência	9 (32,1%)	5 (29,4%)	-	-	-	14 (11,6%)
Economia	6 (21,4%)	2 (11,8%)	-	-	-	8 (6,6%)
Gosto de pedalar	11 (39,3%)	10 (58,8%)	1 (50,0%)	-	1 (100,0%)	23 (19,0%)
Preocupações ambientais	3 (10,7%)	4 (23,5%)	1 (50,0%)	-	1 (100,0%)	9 (7,4%)
Não gosto de dirigir	1 (3,6%)	2 (11,8%)	-	-	-	3 (2,5%)
Não tenho carta de motorista (habilitação)	5 (17,9%)	1 (5,9%)	-	-	-	6 (5,0%)
Não tenho carro	9 (32,1%)	2 (11,8%)	-	-	-	11 (9,1%)

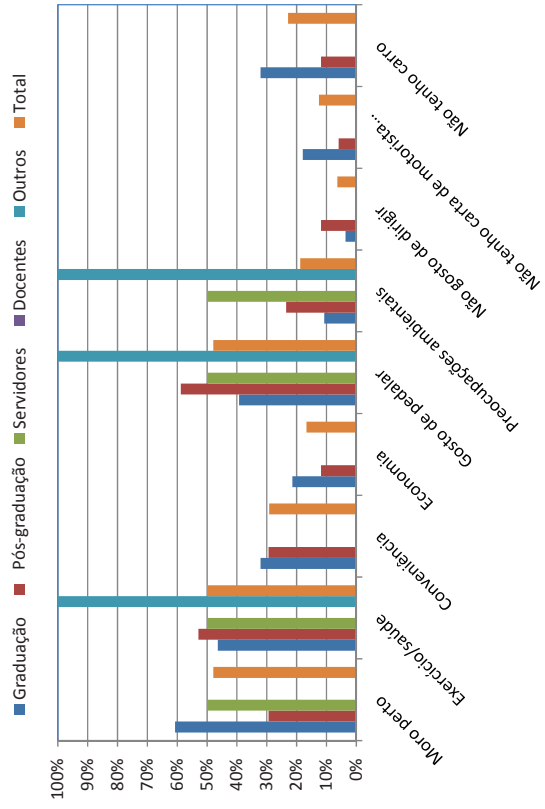


Figura 123 Principal razão para vir de bicicleta

**109. FREQUÊNCIA DE USO DA BICICLETA**

Em uma semana típica, em quantos dias da semana você utiliza este modo de deslocamento para vir ao Campus ? Resultados na Tabela 78 e na Figura 122.

Tabela 78 Frequência de uso da bicicleta

FREQUÊN CIA	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
1	12 (42,9%)	9 (52,9%)	-	-	1 (100,0%)	22 (45,8%)
2	12 (42,9%)	5 (29,4%)	1 (50,0%)	-	-	18 (37,5%)
3	4 (14,3%)	2 (11,8%)	1 (50,0%)	-	-	7 (14,6%)
4	-	-	-	-	-	-
5	-	-	-	-	-	-
6	-	1 (5,9%)	-	-	-	1 (2,1%)

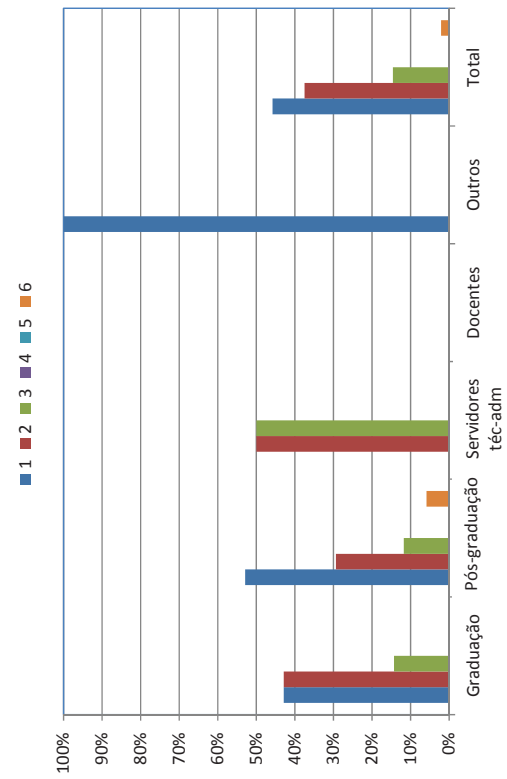


Figura 122 Frequência de uso da bicicleta

**111. TEMPO DE DESLOCAMENTO**

Quantos minutos você leva normalmente vindo de ônibus até o seu local de estudo/trabalho no Campus I? Informe somente o valor numérico (por exemplo, 15). Resultados na Figura 124.

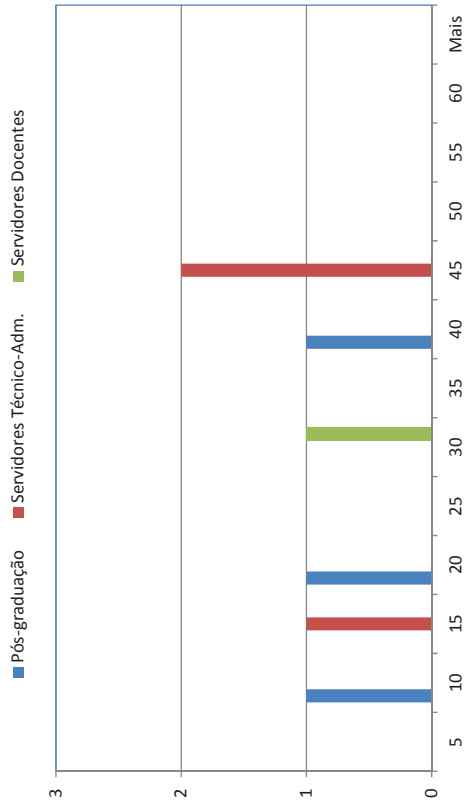


Figura 124 Tempo de deslocamento em minutos de ônibus como modo secundário por grupo de usuários

**112. FREQUÊNCIA DE USO DO ÔNIBUS**

Em uma semana típica, em quantos dias da semana você utiliza este modo de deslocamento para vir ao Campus I? Resultados na Tabela 80 e na Figura 125.

Tabela 80 Frequência de uso do ônibus

FREQUÊN CIA	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
1	3 (75,0%)	2 (66,7%)	2 (66,7%)	1 (100,0%)	1 (100,0%)	9 (75,0%)
2	-	-	1 (33,3%)	-	-	1 (8,3%)
3	-	-	-	-	-	-
4	-	-	-	-	-	-
5	1 (25,0%)	1 (33,3%)	-	-	-	2 (16,7%)
6	-	-	-	-	-	-

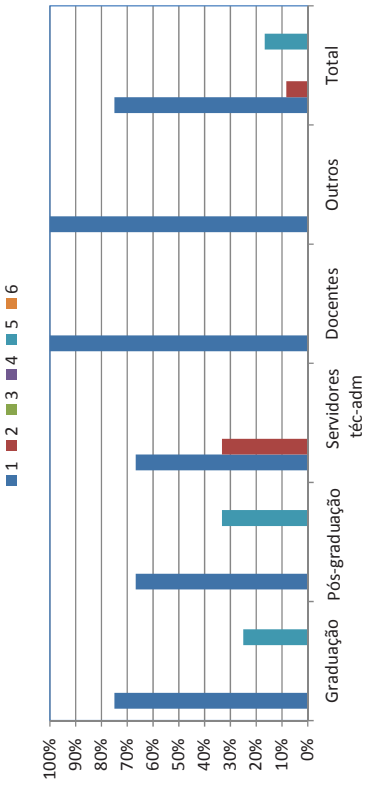


Figura 125 Frequência de uso do ônibus

**113. BILHETE DO ÔNIBUS**

Você tem o bilhete de estudante para o ônibus? Resultados na Tabela 81 e na Figura 126.

Tabela 81 Bilhete do ônibus

BILHETE	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
Sim	4 (100,0%)	3 (100,0%)	1 (33,3%)	-	-	8 (28,6%)
Não	-	-	2 (66,7%)	1 (100,0%)	1 (100,0%)	3 (42,9%)

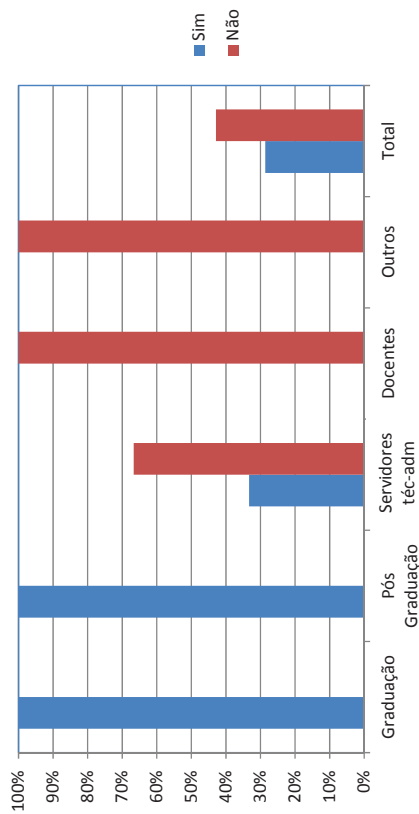


Figura 126 Bilhete do ônibus

#### 114. PRINCIPAIS RAZÕES PARA VIR DE ÔNIBUS

Qual é a principal razão para a sua escolha de vir de ônibus até o Campus I? Resultados na Tabela 82 e na Figura 127.

Tabela 82 Principal razão para vir de ônibus

RAZÃO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós-graduação	Servidores Técnico-adm.	Docentes	Outros	
Moro longe	-	1 (33,3%)	1 (100,0%)	-	-	2 (25,0%)
Conveniência	-	3 (100,0%)	-	-	-	3 (37,5%)
Economia	-	-	-	-	-	-
Exercício/saúde	-	-	-	-	-	-
Preocupações ambientais	-	-	-	1 (100,0%)	-	1 (12,5%)
Não gosto de dirigir	-	-	-	-	-	-
Não tenho carta de motorista (habilitação)	-	-	-	-	-	-
Não tenho carro	2 (100,0%)	-	-	-	-	2 (25,0%)

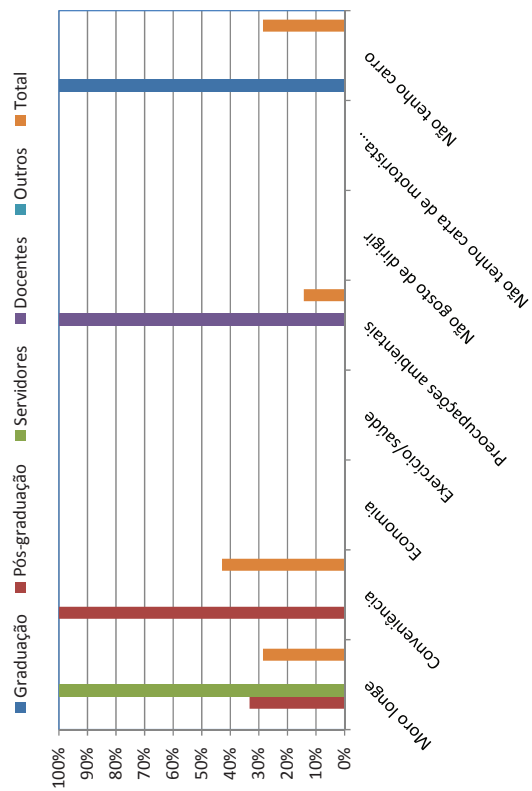


Figura 127 Principal razão para vir de ônibus

#### 115. TEMPO DE DESLOCAMENTO

Quanto minutos você leva normalmente dirigindo até o seu local de estudo/trabalho no Campus I? Informe somente o valor numérico (por exemplo, 15). Resultados na Figura 128.

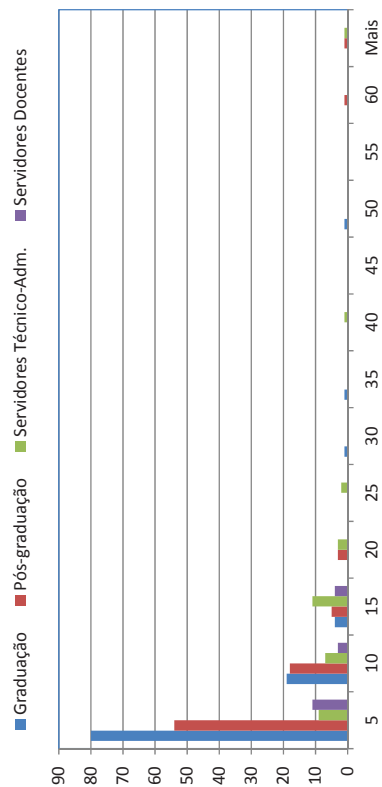


Figura 128 Tempo de deslocamento em minutos de carro como modo secundário por grupo de usuários

**116. OCUPAÇÃO DO CARRO**

Apresenta o Campus I, geralmente quantas pessoas estão no carro? Resultados na Tabela 83 e na Figura 129.

Tabela 83 Ocupação do carro

OCUPAÇÃO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
1 (somente você)	68 (64,2%)	66 (80,5%)	29 (87,9%)	15 (83,3%)	3 (75,0%)	181 (74,5%)
2	22 (20,8%)	15 (18,3%)	3 (9,1%)	3 (16,7%)	1 (25,0%)	44 (18,1%)
3	9 (8,5%)	1 (1,2%)	-	-	-	10 (4,1%)
4	5 (4,7%)	-	-	-	-	5 (2,1%)
5	2 (1,9%)	-	1 (3,0%)	-	-	3 (1,2%)

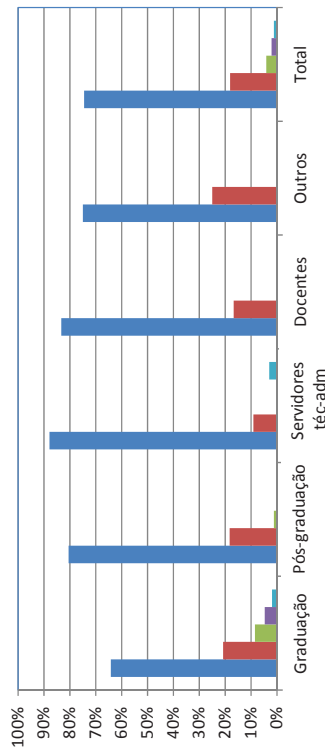


Figura 129 Ocupação do carro

**117. HÁBITO DE DAR CARONA**

Você tem o hábito de dar carona? Resultados na Tabela 84 e na Figura 130.

Tabela 84 Hábito de dar carona

HÁBITO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
Sim	68 (64,2%)	37 (45,1%)	10 (30,3%)	5 (27,8%)	2 (50,0%)	122 (50,2%)
Não	38 (35,8%)	45 (54,9%)	23 (69,7%)	13 (72,2%)	2 (50,0%)	121 (49,8%)

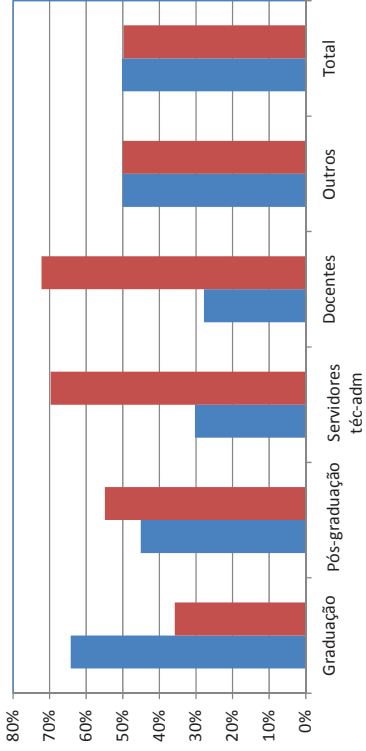


Figura 130 Hábito de dar carona

**118. PRINCIPAIS RAZÕES PARA VIR DE CARRO**

Qual é a principal razão para a sua escolha de vir de carro até o Campus I? Resultados na Tabela 85 e na Figura 131.

Tabela 85 Principal razão para vir de carro

RAZÃO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
Conforto	38 (35,8%)	11 (13,4%)	10 (30,3%)	4 (22,2%)	1 (25,0%)	64 (26,0%)
Distância de viagem	12 (11,3%)	4 (4,9%)	3 (9,1%)	-	1 (25,0%)	20 (8,1%)
Conveniência	22 (20,8%)	12 (14,6%)	6 (18,2%)	3 (16,7%)	-	43 (17,5%)
Estacionamento gratuito	5 (4,7%)	2 (2,4%)	1 (3,0%)	1 (5,6%)	-	9 (3,7%)
Transporte público	4 (3,8%)	5 (6,1%)	2 (6,1%)	1 (5,6%)	-	12 (4,9%)
Insegurança pública (ex: assalto)	36 (34,0%)	15 (18,3%)	3 (9,1%)	1 (5,6%)	-	55 (22,3%)
Precisa realizar outras atividades	69 (65,1%)	54 (65,9%)	13 (39,4%)	10 (55,6%)	3 (75,0%)	149 (60,3%)
Precisa do carro para fins de trabalho	6 (5,7%)	5 (6,1%)	-	3 (16,7%)	-	14 (5,7%)
Precisa transportar materiais	25 (23,6%)	15 (18,3%)	4 (12,1%)	3 (16,7%)	1 (25,0%)	48 (19,6%)
Condições climáticas (chuva/calor)	57 (53,8%)	34 (41,5%)	18 (54,5%)	7 (38,9%)	2 (50,0%)	118 (48,0%)

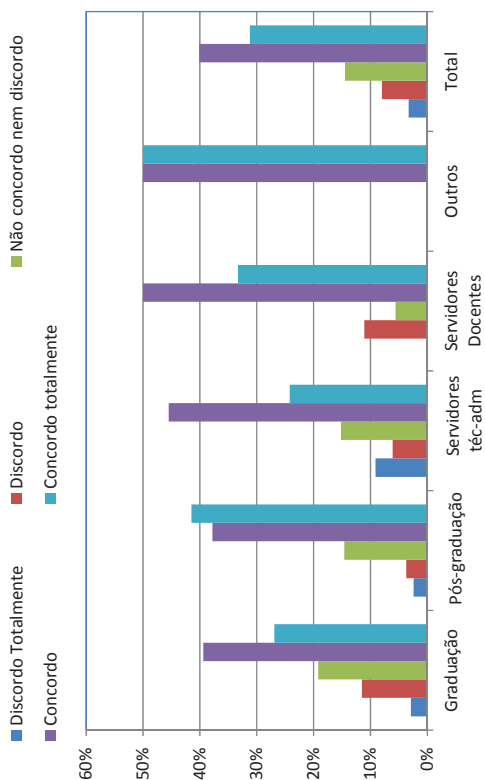


Figura 132 Responsabilidade social na redução do uso do carro

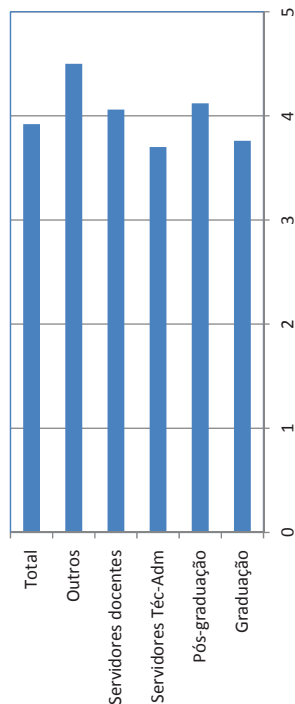


Figura 133 Média da avaliação da responsabilidade social em reduzir o uso do carro

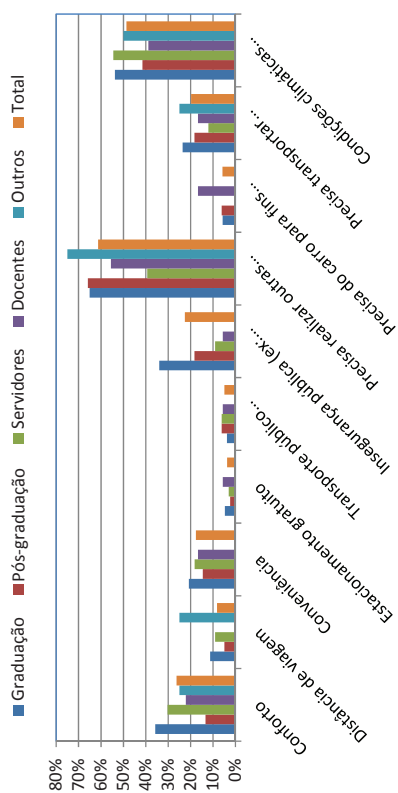


Figura 131 Principal razão para vir de carro

**119. RESPONSABILIDADE SOCIAL**

Até que ponto você concorda ou discorda da seguinte declaração: Eu sinto uma responsabilidade social em reduzir o uso do meu carro. Resultados na Tabela 86 e nas Figuras 132 e 133.

Tabela 86 Responsabilidade social na redução do uso do carro

SOCIAL	GRUPOS						TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico- adm.	Servidores Docentes	Outros		
<b>Discordo Totalmente</b>	3 (2,9%)	2 (2,4%)	3 (9,1%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)	8 (3,3%)
<b>Discordo</b>	12 (11,5%)	3 (3,7%)	2 (6,1%)	2 (11,1%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)	19 (8,0%)
<b>Não concordo nem discordo</b>	20 (19,2%)	12 (14,6%)	5 (15,2%)	1 (5,6%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)	39 (14,5%)
<b>Concordo</b>	41 (39,4%)	31 (37,8%)	15 (45,5%)	9 (50,0%)	1 (50,0%)	1 (40,1%)	97 (40,1%)
<b>Concordo totalmente</b>	28 (26,9%)	34 (41,5%)	8 (24,2%)	6 (33,3%)	1 (50,0%)	1 (31,2%)	74 (31,2%)

**120. FREQUÊNCIA DE USO DO CARRO**

Em uma semana típica, em quantos dias da semana você utiliza o carro para vir ao Campus I? Resultados na Tabela 86 e na Figura 134.

Tabela 87 Frequência de uso do carro

FREQUÊN CIA	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós-graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
1	55 (51,9%)	55 (67,1%)	26 (78,8%)	12 (66,7%)	2 (50,0%)	150 (61,7%)
2	31 (29,2%)	20 (24,4%)	4 (12,1%)	5 (27,8%)	1 (25,0%)	61 (25,1%)
3	14 (13,2%)	3 (3,7%)	1 (3,0%)	1 (5,6%)	-	19 (7,8%)
4	2 (1,9%)	-	-	-	-	2 (0,8%)
5	3 (2,8%)	3 (3,7%)	2 (6,1%)	-	1 (25,0%)	9 (3,7%)
6	1 (0,9%)	1 (1,2%)	-	-	-	2 (0,8%)

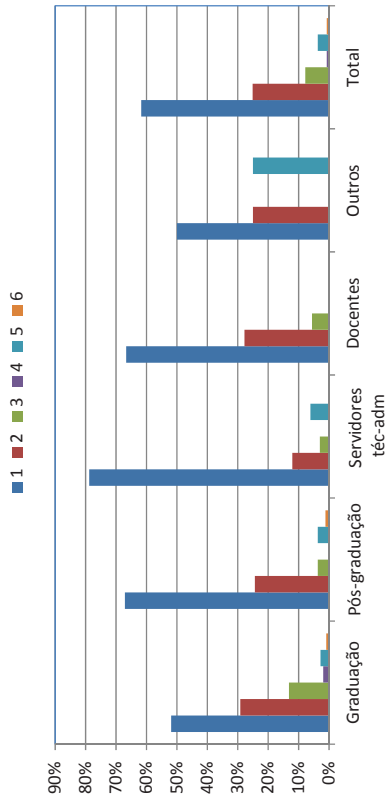


Figura 134 Frequência de uso do carro

**121. TEMPO DE DESLOCAMENTO**

Quantos minutos você leva normalmente dirigindo a moto até o seu local de estudo/trabalho no Campus I? Informe somente o valor numérico (por exemplo, 15). Resultados na Figura 135.

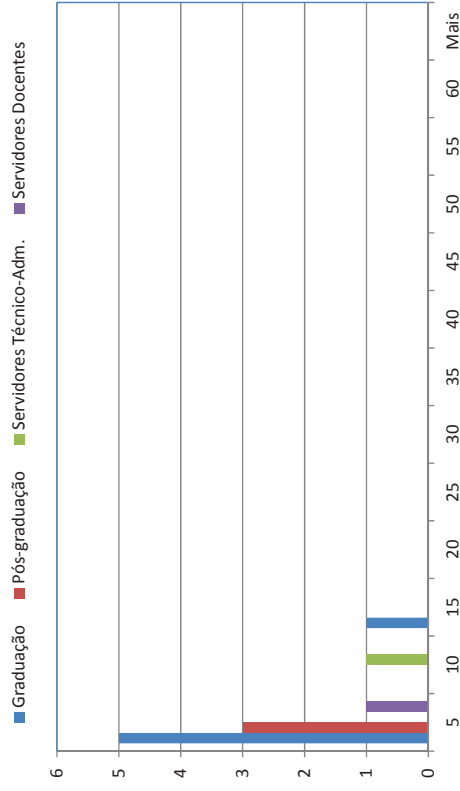


Figura 135 Tempo de deslocamento em minutos de moto como modo secundário por grupo de usuários

**122. FREQUÊNCIA DE USO DA MOTO**

Em uma semana típica, em quantos dias da semana você utiliza este modo de deslocamento para vir ao Campus I? Resultados na Tabela 87 e na Figura 136.

Tabela 88 Frequência de uso da moto

FREQUÊN CIA	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós-graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
1	5 (83,3%)	2 (66,7%)	-	-	-	7 (63,6%)
2	-	1 (33,3%)	-	-	-	1 (9,1%)
3	-	-	-	-	-	-
4	-	-	1 (100,0%)	-	-	1 (9,1%)
5	1 (16,7%)	-	-	1 (100,0%)	-	2 (18,2%)
6	-	-	-	-	-	-



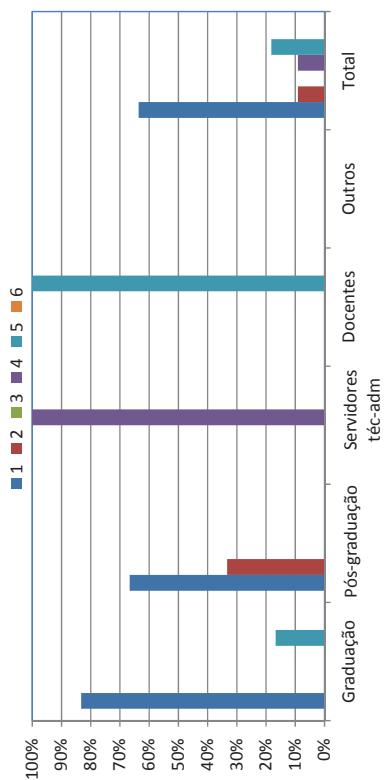


Figura 136 Frequência de uso da moto

**123. PRINCIPAIS RAZÕES PARA VIR DE MOTO**

Qual é a principal razão para a sua escolha de vir de moto até o Campus 1? Resultados na Tabela 88 e na Figura 137.

Tabela 89 Principal razão para vir de moto

RAZÃO	GRUPOS						TOTAL
	Graduação	Pós-graduação	Servidores Técnic- adm.	Servidores Docentes	Outros	Total	
Conforto	1 (16,7%)	1 (33,3%)	-	-	-	2 (11,1%)	
Distância de viagem	1 (16,7%)	-	-	-	-	1 (5,6%)	
Conveniência	2 (33,3%)	-	1 (100,0%)	1 (100,0%)	-	4 (22,2%)	
Estacionamento gratuito	-	1 (33,3%)	-	-	-	1 (5,6%)	
Transporte público ineficiente	-	1 (33,3%)	-	-	-	1 (5,6%)	
Insegurança pública (ex: assalto)	1 (16,7%)	-	-	-	-	1 (5,6%)	
Precisa realizar outras atividades após sair do Campus	4 (66,7%)	1 (33,3%)	-	-	-	5 (27,8%)	
Precisa da moto para fins de trabalho	1 (16,7%)	-	-	-	-	1 (5,6%)	
Precisa transportar materiais	2 (33,3%)	-	-	-	-	2 (11,1%)	
Condições climáticas (chuva/calor)	-	-	-	-	-	-	

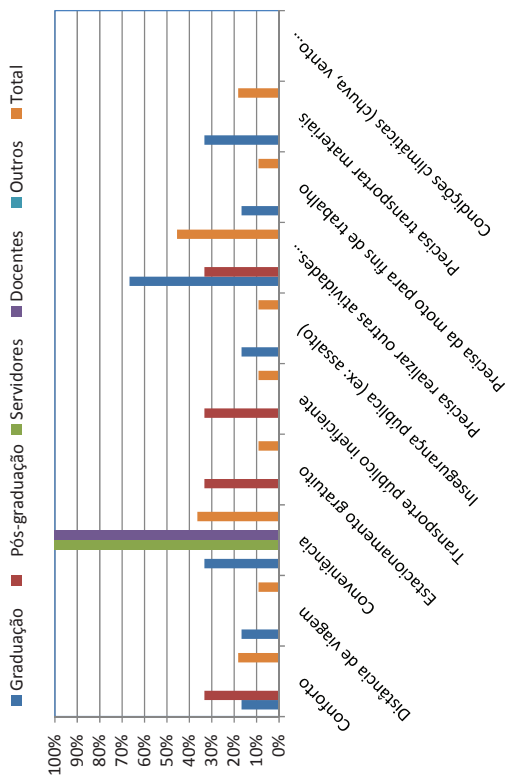


Figura 137 Principal razão para vir de moto

**124. TEMPO DE DESLOCAMENTO**

Quantos minutos você leva normalmente vindo de carona até o seu local de estudo/trabalho no Campus 1? Informe somente o valor numérico (por exemplo, 15). Resultados na Figura 138.

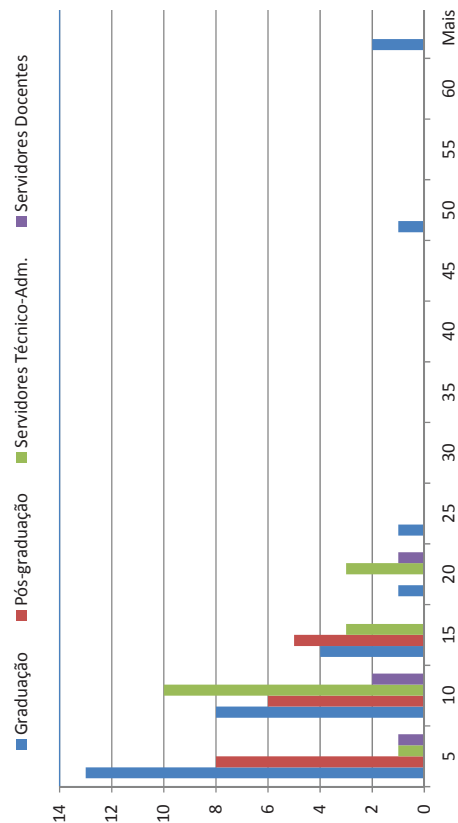


Figura 138 Tempo de deslocamento em minutos de carona como modo secundário por grupo de usuários

### 125. FREQUÊNCIA DE USO DA CARONA

Em uma semana típica, em quantos dias da semana você utiliza este modo de deslocamento para vir ao Campus I? Resultados na Tabela 89 e na Figura 139.

Tabela 90 Frequência de uso da carona

FREQÜEN- CIA	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
1	9 (30,0%)	8 (42,1%)	-	-	-	17 (23,6%)
2	5 (16,7%)	-	2 (11,8%)	1 (25,0%)	-	8 (11,1%)
3	7 (23,3%)	3 (15,8%)	1 (5,9%)	-	-	11 (15,3%)
4	2 (6,7%)	4 (21,1%)	1 (5,9%)	1 (25,0%)	-	8 (11,1%)
5	7 (23,3%)	4 (21,1%)	12 (70,6%)	2 (50,0%)	2 (100,0 %)	27 (37,5%)
6	-	-	1 (5,9%)	-	-	1 (1,4%)

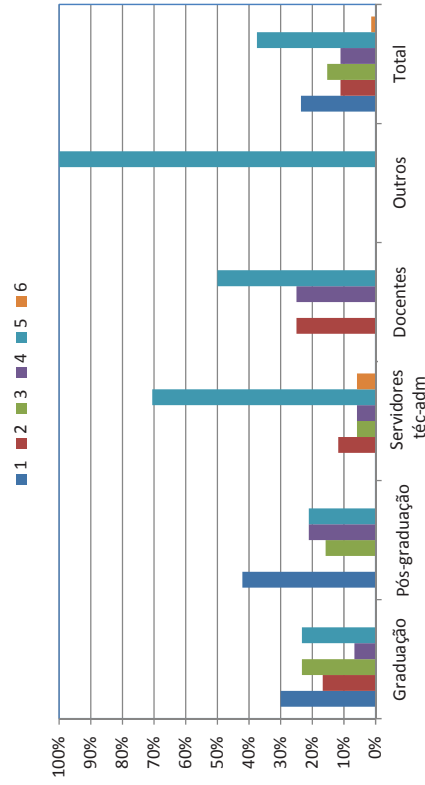


Figura 139 Frequência de uso da carona

### 126. PRINCIPAIS RAZÕES PARA VIR DE CARONA

Qual é a principal razão para a sua escolha de vir de carona até o Campus I? Resultados na Tabela 90 e na Figura 140.

Tabela 91 Principal razão para vir de carona

RAZÃO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico- adm.	Servidores Docentes	Outros	
Economia	5 (16,7%)	4 (21,1%)	1 (5,9%)	-	1 (50,0%)	11 (7,4%)
Moramos na mesma casa/condomínio/ vizinhos	12 (40,0%)	9 (47,4%)	10 (58,8%)	2 (50,0%)	1 (50,0%)	34 (22,8%)
Conforto	10 (33,3%)	5 (26,3%)	-	-	1 (50,0%)	16 (10,7%)
Conveniência	10 (33,3%)	3 (15,8%)	2 (11,8%)	-	-	15 (10,1%)
Transporte público ineficiente	6 (20,0%)	2 (10,5%)	1 (5,9%)	1 (25,0%)	-	10 (6,7%)
Condições climáticas (chuva/calor)	9 (30,0%)	3 (15,8%)	1 (5,9%)	-	-	13 (8,7%)
Chego mais rápido	16 (53,3%)	6 (31,6%)	3 (17,6%)	-	1 (50,0%)	26 (17,4%)
Não gosto de dirigir	2 (6,7%)	-	1 (5,9%)	-	-	3 (2,0%)
Não tenho carro	12 (40,0%)	2 (10,5%)	4 (23,5%)	1 (25,0%)	2 (100,0 %)	21 (14,1%)

**128. FREQUÊNCIA DE USO DA CARONA**

Em uma semana típica, em quantos dias da semana você utiliza este modo de deslocamento para vir ao Campus I? Resultados na Tabela 91 e na Figura 142.

Tabela 92 Frequência de uso da carona

FREQÜEN CIA	GRUPOS						TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Téc-nico-adm.	Servidores Docentes	Outros		
1	54 (45,8%)	16 (51,6%)	5 (83,3%)	5 (83,3%)	2 (50,0%)	2 (50,0%)	82 (49,7%)
2	36 (30,5%)	9 (29,0%)	1 (16,7%)	1 (16,7%)	2 (50,0%)	2 (50,0%)	49 (29,7%)
3	20 (16,9%)	6 (19,4%)	-	-	-	-	26 (15,8%)
4	4 (3,4%)	-	-	-	-	-	4 (2,4%)
5	4 (3,4%)	-	-	-	-	-	4 (2,4%)
6	-	-	-	-	-	-	-

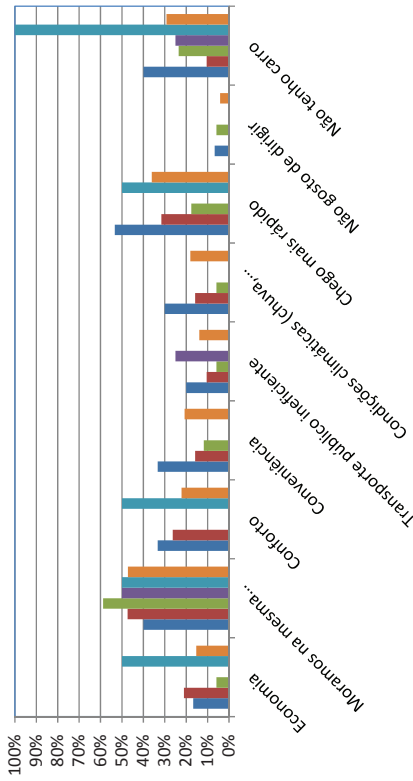


Figura 140 Principal razão para vir de carona

**127. TEMPO DE DESLOCAMENTO**

Quantos minutos você leva normalmente vindo de carona até o seu local de estudo/trabalho no Campus I? Informe somente o valor numérico (por exemplo, 15). Resultados na Figura 141.

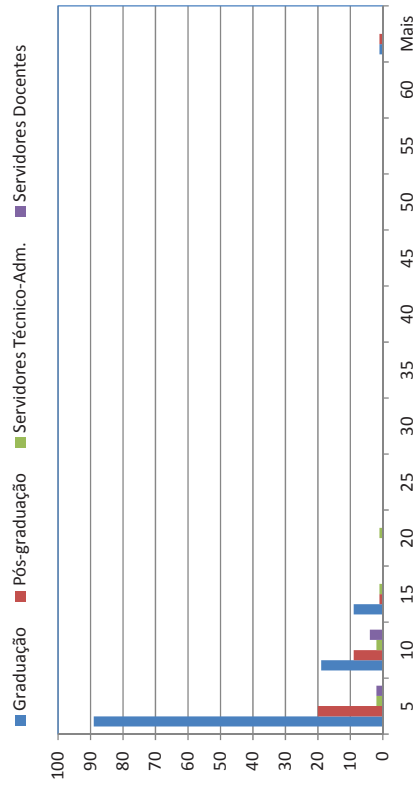


Figura 141 Tempo de deslocamento em minutos de bicicleta como modo secundário por grupo de usuários

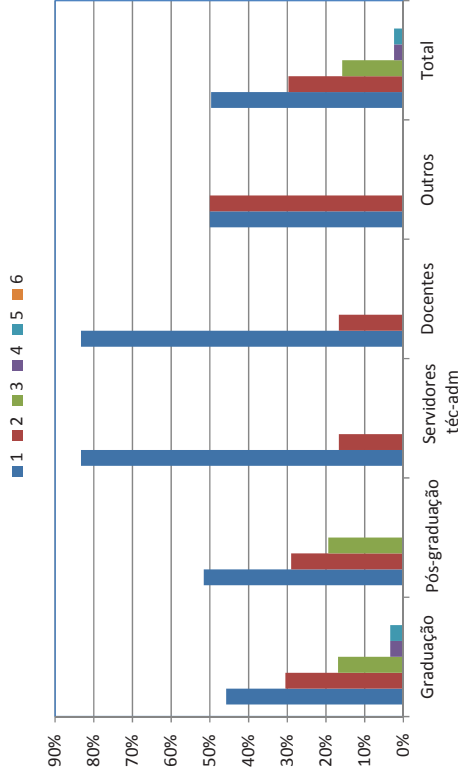


Figura 142 Frequência de uso da carona

**129. PRINCIPAIS RAZÕES PARA VIR DE CARONA**

Qual é a principal razão para a sua escolha de vir de carona até o Campus I? Resultados na Tabela 92 e na Figura 143.

Tabela 93 Principal razão para vir de carona

RAZÃO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós-graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
<b>Economia</b>	6 (5,1%)	1 (3,2%)	-	-	-	7 (2,0)
<b>Moramos na mesma casa/condomínio/vizinhos</b>	69 (58,5%)	16 (51,6%)	4 (66,7%)	4 (66,7%)	1 (25,0%)	94 (26,6%)
<b>Conforto</b>	44 (37,3%)	7 (22,6%)	-	-	-	51 (14,4%)
<b>Conveniência</b>	48 (40,7%)	5 (16,1%)	1 (16,7%)	-	1 (25,0%)	55 (15,6%)
<b>Transporte público ineficiente</b>	7 (5,9%)	2 (6,5%)	1 (16,7%)	-	1 (25,0%)	11 (3,1%)
<b>Condições climáticas (chuva/calor)</b>	36 (30,5%)	5 (16,1%)	2 (33,3%)	1 (16,7%)	-	44 (12,5%)
<b>Chego mais rápido</b>	47 (39,8%)	5 (16,1%)	-	-	-	52 (14,7%)
<b>Não gosto de dirigir</b>	1 (0,8%)	-	-	-	-	1 (0,3%)
<b>Não tenho carro</b>	33 (28,0%)	2 (6,5%)	1 (16,7%)	1 (16,7%)	1 (25,0%)	38 (10,8%)

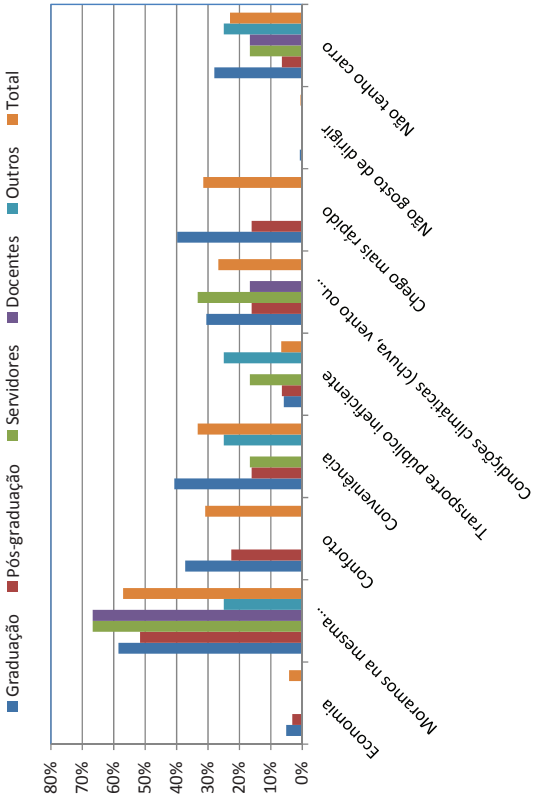


Figura 143 Principal razão para vir de carona

**130. OUTRO MODO DE DESLOCAMENTO**

Além dos dois modos já mencionados, você utiliza algum outro modo de deslocamento para vir até o Campus I? Resultados na Tabela 93 e na Figura 145.

Tabela 94 Outro modo deslocamento

MODO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
<b>Não utilizo mais nenhum outro</b>	256 (75,3%)	147 (72,4%)	48 (67,6%)	24 (68,6%)	11 (78,6%)	486 (73,3%)
<b>A pé</b>	27 (7,9%)	13 (6,4%)	9 (12,7%)	5 (14,3%)	1 (7,1%)	55 (8,3%)
<b>Bicicleta</b>	12 (3,5%)	13 (6,4%)	2 (2,8%)	2 (5,7%)	-	29 (4,4%)
<b>Ônibus</b>	6 (1,8%)	3 (1,5%)	4 (5,6%)	1 (2,9%)	-	14 (2,1%)
<b>Moto</b>	1 (0,3%)	2 (1,0%)	1 (1,4%)	-	-	4 (0,6%)
<b>Carro - condutor</b>	3 (0,9%)	9 (4,4%)	3 (4,2%)	1 (2,9%)	1 (7,1%)	17 (2,6%)
<b>Carona que estaciona dentro da USP</b>	24 (7,1%)	9 (4,4%)	3 (4,2%)	-	1 (7,1%)	37 (5,6%)
<b>Carona até a portaria (não estaciona dentro da USP)</b>	11 (3,2%)	7 (3,4%)	1 (1,4%)	2 (5,7%)	-	21 (3,2%)

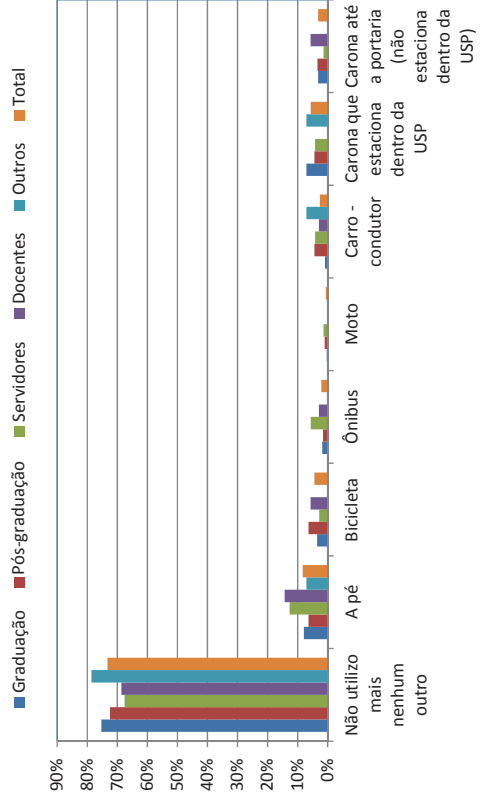


Figura 145 Outro modo de deslocamento

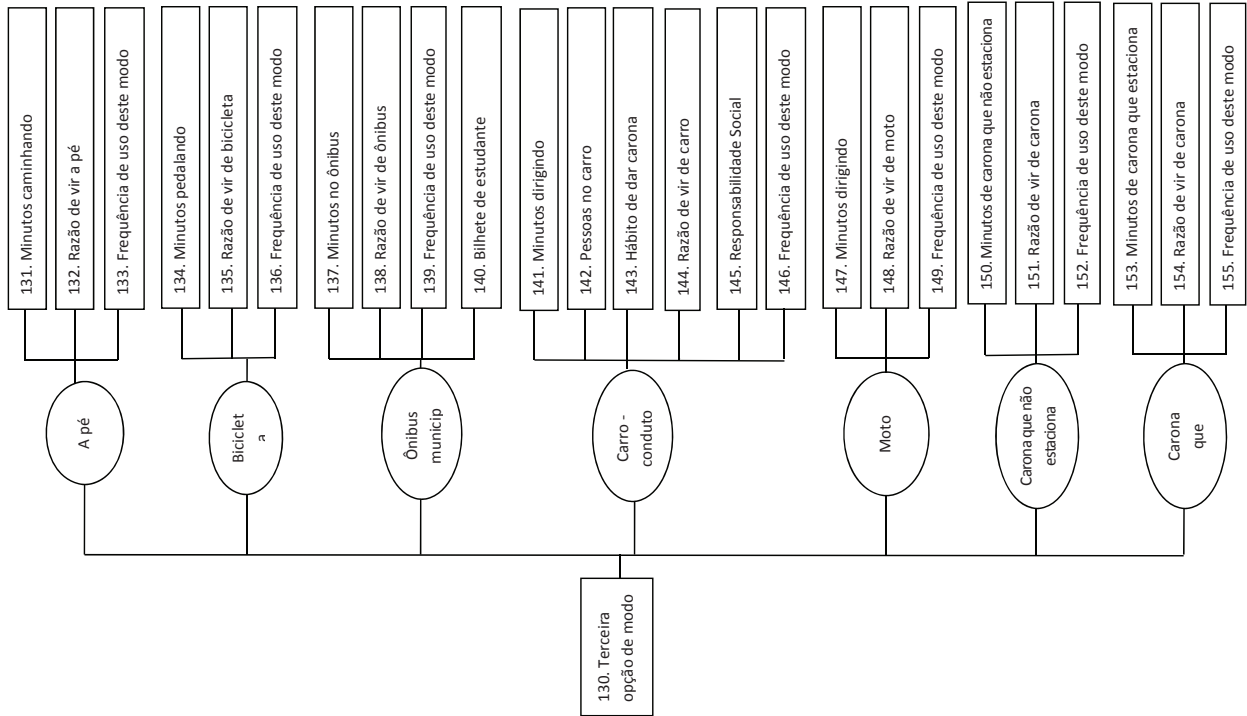


Figura 144 Bloco das perguntas sobre os modos terciários

**131. TEMPO DE DESLOCAMENTO**

Quantos minutos você leva normalmente caminhando até o seu local de estudo/trabalho no Campus I? Informe somente o valor numérico (por exemplo, 15). Resultados na Figura 146.

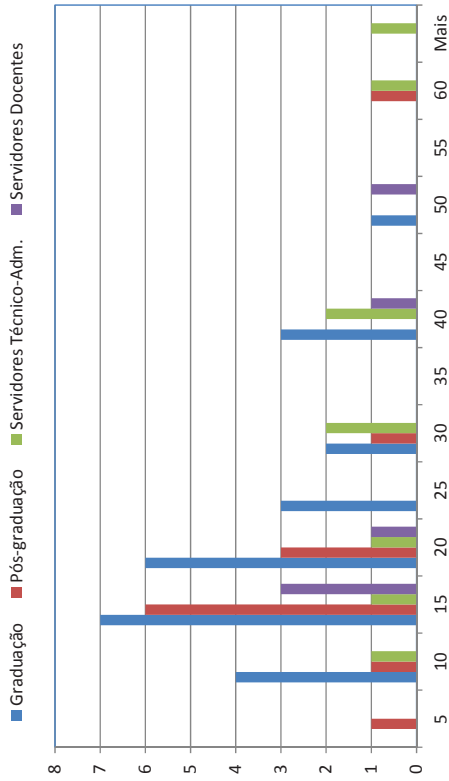


Figura 146 Tempo de deslocamento em minutos a pé como modo terciário por grupo de usuários

**132. FREQUÊNCIA DE USO DO MODO A PÉ**

Em uma semana típica, em quantos dias da semana você utiliza este modo de deslocamento para vir ao Campus I? Resultados na Tabela 95 e na Figura 147.

Tabela 95 Frequência do modo a pé

FREQUÊN CIA	GRUPOS				TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidore s Docentes	
1	16 (59,3%)	6 (46,2%)	6 (66,7%)	3 (50,0%)	- (55,4%)
2	5 (18,5%)	4 (30,8%)	2 (22,2%)	2 (33,3%)	1 (100,0%)
3	3 (11,1%)	1 (7,7%)	-	-	-
4	1 (3,7%)	1 (7,7%)	1 (11,1%)	1 (16,7%)	-
5	1 (3,7%)	1 (7,7%)	-	-	-
6	1 (3,7%)	-	-	-	-

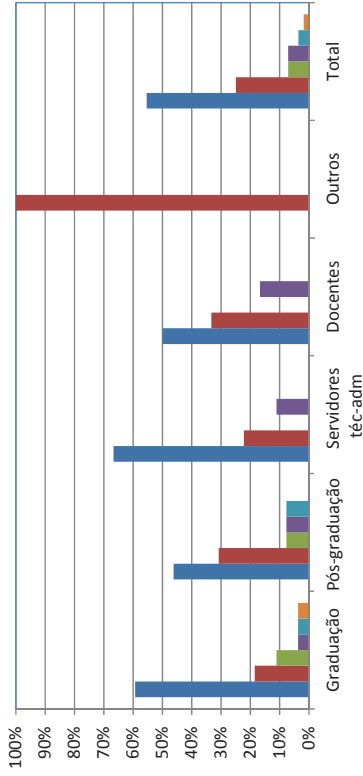


Figura 147 Frequência do modo a pé

**133. PRINCIPAIS RAZÕES PARA VIR A PÉ**

Qual é a principal razão para a sua escolha de vir a pé até o Campus I? Resultados na Tabela 96 e na Figura 148.

Tabela 96 Principal razão para vir a pé

RAZÃO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico- adm.	Servidores Docentes	Outros	
Moro perto	12 (44,4%)	7 (53,8%)	2 (22,2%)	2 (33,3%)	-	23 (21,9%)
Exercício/saúde	6 (22,2%)	7 (53,8%)	6 (66,7%)	3 (50,0%)	1 (100,0%)	23 (21,9%)
Conveniência	4 (14,8%)	2 (15,4%)	1 (11,1%)	1 (16,7%)	-	8 (7,6%)
Economia	5 (18,5%)	2 (15,4%)	2 (22,2%)	1 (16,7%)	1 (100,0%)	11 (10,5%)
Gosto de caminhar	5 (18,5%)	6 (46,2%)	5 (55,6%)	-	1 (100,0%)	17 (16,2%)
Preocupações ambientais	1 (3,7%)	1 (7,7%)	3 (33,3%)	-	-	5 (4,8%)
Não gosto de dirigir	3 (11,1%)	-	1 (11,1%)	-	-	4 (3,8%)
Não tenho carta de motorista (habilitação)	5 (18,5%)	1 (7,7%)	1 (11,1%)	-	-	7 (6,7%)
Não tenho carro	7 (25,9%)	-	-	-	-	7 (6,7%)

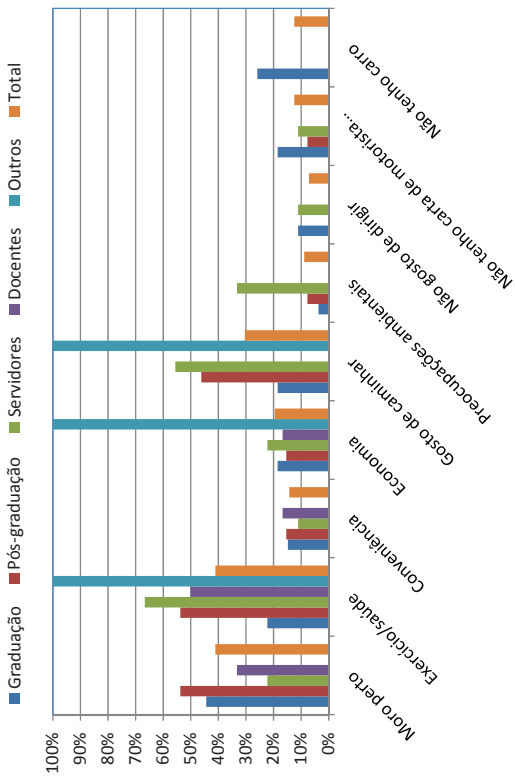


Figura 148 Principal razão para vir a pé

### 134. TEMPO DE DESLOCAMENTO

Quantos minutos você leva normalmente pedalando até o seu local estudo/trabalho no Campus I? Informe somente o valor numérico (por exemplo, 15). Resultados na Figura 149.

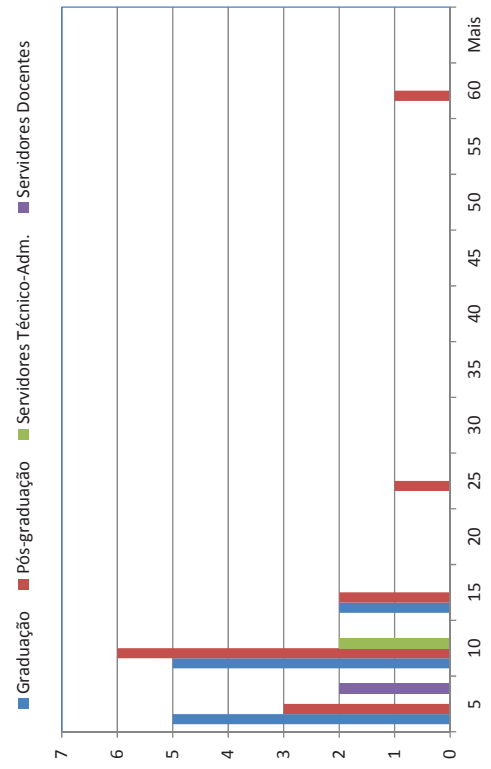


Figura 149 Tempo de deslocamento em minutos de bicicleta como modo terciário por grupo de usuários

### 135. FREQUÊNCIA DE USO DA BICICLETA

Em uma semana típica, em quantos dias da semana você utiliza este modo de deslocamento para vir ao Campus I? Resultados na Tabela 97 e na Figura 150.

Tabela 97 Frequência de uso da bicicleta

FREQÜÊN CIA	GRUPOS						TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros		
1	10 (83,3%)	7 (53,8%)	2 (100,0%)	2 (100,0%)	-	21	(72,4%)
2	1 (8,3%)	5 (38,5%)	-	-	-	6	(20,7%)
3	-	-	-	-	-	-	-
4	1 (8,3%)	-	-	-	-	1	(3,4%)
5	-	1 (7,7%)	-	-	-	1	(3,4%)
6	-	-	-	-	-	-	-

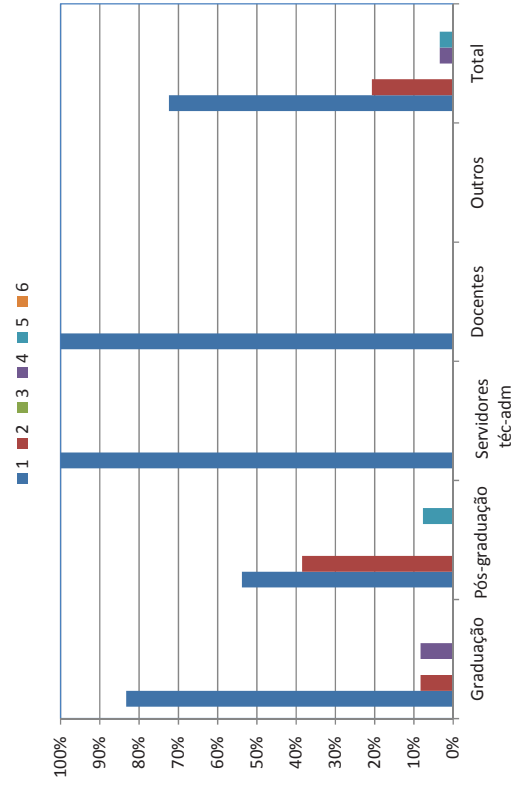


Figura 150 Frequência de uso da bicicleta

**136. PRINCIPAIS RAZÕES PARA VIR DE BICICLETA**

Qual é a principal razão para a sua escolha de vir de bicicleta até o Campus I? Resultados na Tabela 98 e na Figura 151.

Tabela 98 Principais razões para vir de bicicleta

RAZÃO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
Moro perto	7 (58,3%)	4 (30,8%)	-	-	-	11 (16,9%)
Exercício/saúde	7 (58,3%)	9 (69,2%)	2 (100,0%)	-	-	18 (27,7%)
Conveniência	5 (41,7%)	3 (23,1%)	-	1 (50,0%)	-	9 (13,8%)
Economia	3 (25,0%)	3 (23,1%)	-	1 (50,0%)	-	7 (10,8%)
Gosto de pedalar	4 (33,3%)	6 (46,2%)	1 (50,0%)	1 (50,0%)	-	12 (18,5%)
Preocupações ambientais	2 (16,7%)	2 (15,4%)	-	-	-	4 (6,2%)
Não gosto de dirigir	-	-	-	-	-	-
Não tenho carta de motorista (habilitação)	-	-	-	-	-	-
Não tenho carro	4 (33,3%)	-	-	-	-	4 (6,2%)

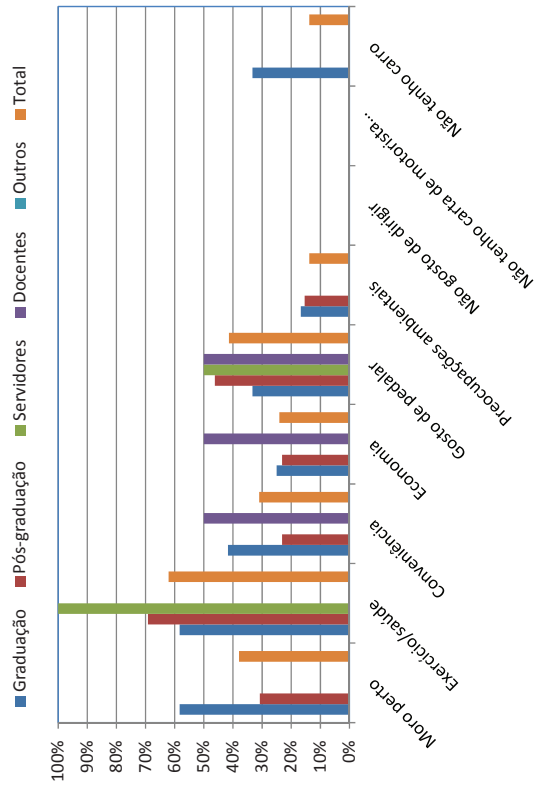


Figura 151 Principais razões para vir de bicicleta

**137. TEMPO DE DESLOCAMENTO**

Quantos minutos você leva normalmente vindo de ônibus até o seu local de estudo/trabalho no Campus I? Informe somente o valor numérico (por exemplo, 15). Resultados na Figura 152.

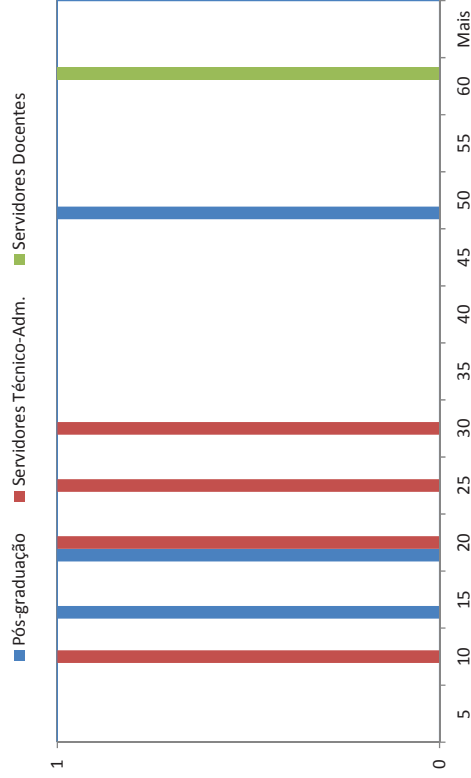


Figura 152 Tempo de deslocamento em minutos de ônibus como modo terciário por grupo de usuários

**138. FREQUÊNCIA DE USO DO ÔNIBUS**

Em uma semana típica, em quantos dias da semana você utiliza este modo de deslocamento para vir ao Campus I? Resultados na Tabela 99 e na Figura 153.

Tabela 99 Frequência de uso do ônibus

FREQÜEN- CIA	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
1	3 (50,0%)	1 (33,3%)	3 (75,0%)	-	-	7 (50,0%)
2	1 (16,7%)	-	-	-	-	1 (7,1%)
3	-	2 (66,7%)	1 (25,0%)	1 (100,0%)	-	4 (28,6%)
4	1 (16,7%)	-	-	-	-	1 (7,1%)
5	1 (16,7%)	-	-	-	-	1 (7,1%)
6	-	-	-	-	-	-



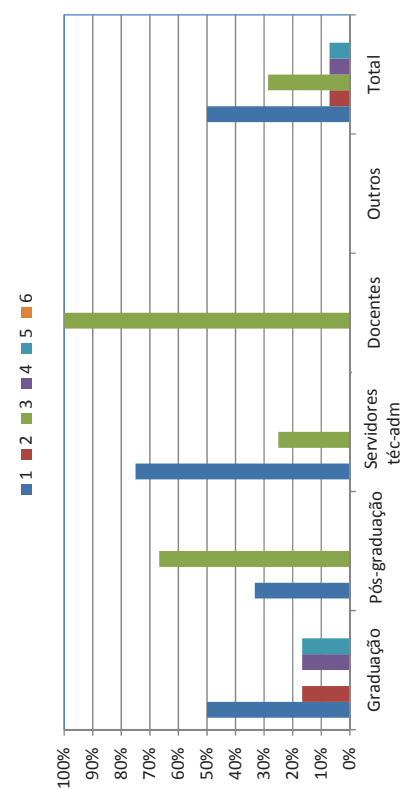


Figura 153 Frequência de uso do ônibus

**139. BILHETE DO ÔNIBUS**  
Você tem o bilhete de estudante para o ônibus? Resultados na Tabela 100 e na Figura 154.

BILHETE	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós-graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
Sim	2 (33,3%)	2 (66,7%)	-	-	-	4 (28,6%)
Não	4 (66,7%)	1 (33,3%)	4 (100,0%)	1 (100,0%)	-	10 (71,4%)

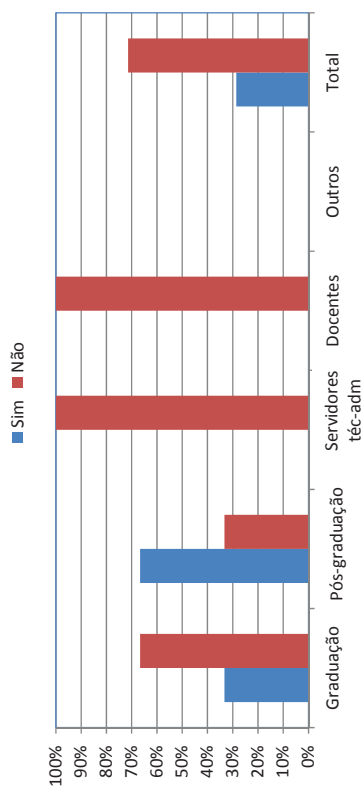


Figura 154 Bilhete do ônibus

**140. PRINCIPAIS RAZÕES PARA VIR DE ÔNIBUS**  
Qual é a principal razão para a sua escolha de vir de ônibus até o Campus I? Resultados na Tabela 101 e na Figura 155.

RAZÃO	GRUPOS						TOTAL
	Graduação	Pós-graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros		
Moro longe	3 (75,0%)	1 (33,3%)	-	-	-	4 (23,5%)	
Conveniência	1 (25,0%)	1 (33,3%)	2 (66,7%)	-	-	4 (23,5%)	
Economia	1 (25,0%)	-	-	-	-	1 (5,9%)	
Exercício /saúde	-	-	-	-	-	0 (0,0%)	
Preocupações ambientais	-	-	1 (33,3%)	1 (100,0%)	-	2 (11,8%)	
Não gosto de dirigir	-	-	-	-	-	-	
Não tenho carta de motorista (habilitação)	2 (50,0%)	-	-	-	-	2 (11,8%)	
Não tenho carro	2 (50,0%)	1 (33,3%)	1 (33,3%)	-	-	4 (23,5%)	

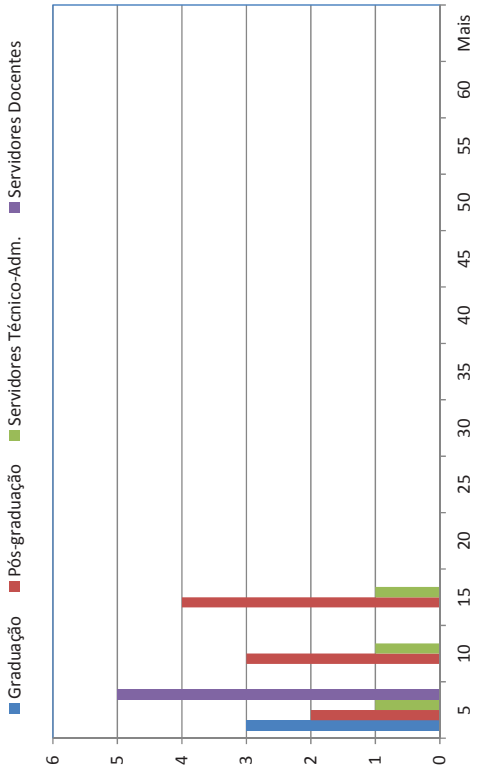


Figura 156 Tempo de deslocamento em minutos de carro como modo terciário por grupo de usuários

**142. OCUPAÇÃO DO CARRO**

Ao chegar ao Campus I, geralmente quantas pessoas estão no carro? Resultados na Tabela 102 e na Figura 157.

Tabela 102 Ocupação do veículo

OCUPAÇÃO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
1 (somente você)	3 (100,0%)	6 (66,7%)	3 (100,0%)	1 (100,0%)	1 (100,0%)	14 (82,4%)
2	-	3 (33,3%)	-	-	-	3 (17,7%)
3	-	-	-	-	-	-
4	-	-	-	-	-	-
5	-	-	-	-	-	-

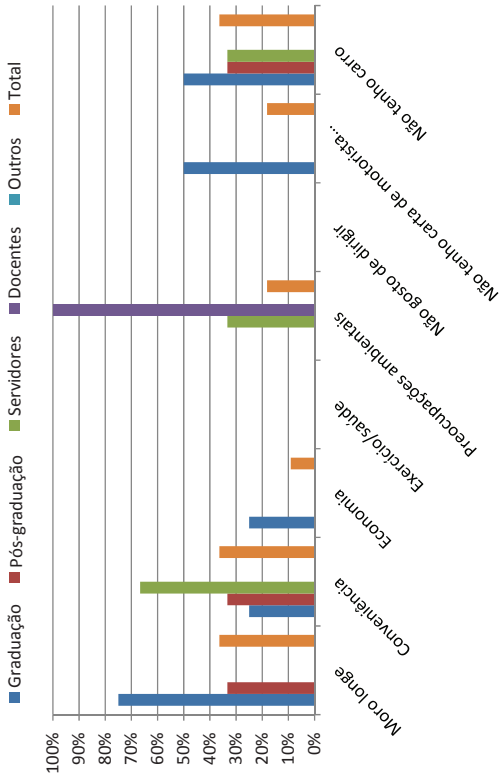


Figura 155 Principal razão para vir de ônibus

**141. TEMPO DE DESLOCAMENTO**

Quantos minutos você leva normalmente dirigindo até o seu local de estudo/trabalho no Campus I? Informe somente o valor numérico (por exemplo, 15). Resultados na Figura 156.

**144. PRINCIPAIS RAZÕES PARA VIR DE CARRO**

Qual é a principal razão para a sua escolha de vir de carro até o Campus I? Resultados na Tabela 104 e na Figura 159.

Tabela 104 Principal razão para vir de carro

RAZÃO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
Conforto	-	2 (22,2%)	3 (100,0%)	-	-	5 (11,9%)
Distância de viagem	-	2 (22,2%)	-	-	-	2 (4,8%)
Conveniência	-	4 (44,4%)	1 (33,3%)	-	-	5 (11,9%)
Estacionamento gratuito	-	1 (11,1%)	1 (33,3%)	-	-	2 (4,8%)
Transporte público ineficiente	-	1 (11,1%)	-	-	-	1 (2,4%)
Precisa realizar outras atividades	1 (33,3%)	6 (66,7%)	1 (33,3%)	-	1 (100,0%)	9 (21,4%)
Insegurança pública (ex: assalto)	1 (33,3%)	1 (11,1%)	-	-	-	2 (4,8%)
Precisa do carro para fins de trabalho	-	1 (11,1%)	-	-	1 (100,0%)	2 (4,8%)
Precisa transportar materiais	1 (33,3%)	4 (44,4%)	-	1 (100,0%)	-	6 (14,3%)
Condições climáticas	3 (100,0%)	4 (44,4%)	-	1 (100,0%)	-	8 (19,0%)

■ 1 (somente você) ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ 5

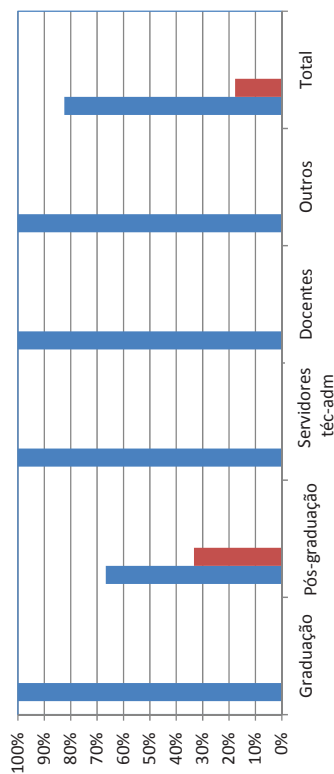


Figura 157 Ocupação do veículo

**143. HÁBITO DE DAR CARONA**

Você tem o hábito de dar carona? Resultados na Tabela 103 e na Figura 158.

Tabela 103 Hábito de dar carona

HÁBITO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
Sim	1 (33,3%)	4 (44,4%)	1 (33,3%)	-	1 (100,0%)	7 (41,2%)
Não	2 (66,7%)	5 (55,6%)	2 (66,7%)	1 (100,0%)	-	10 (58,8%)

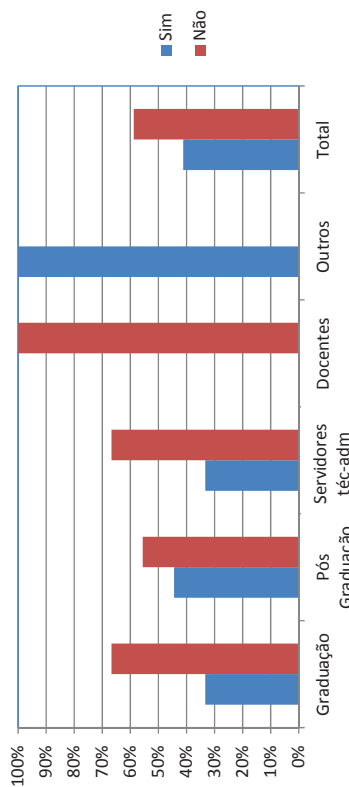


Figura 158 Hábito de dar carona

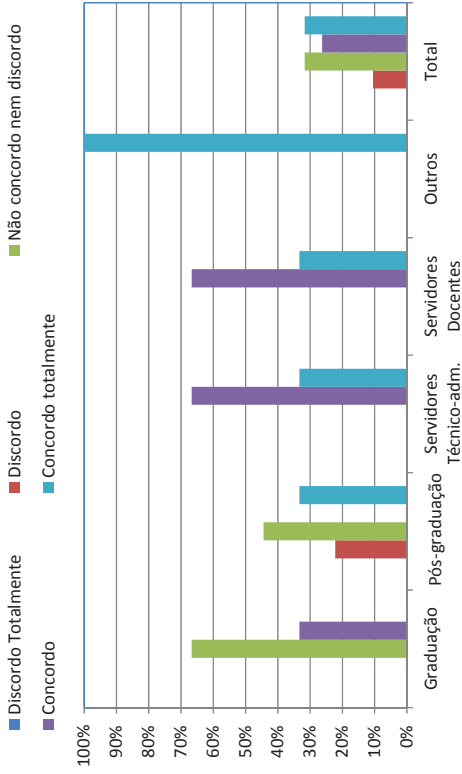


Figura 160 Responsabilidade social na redução do uso do carro

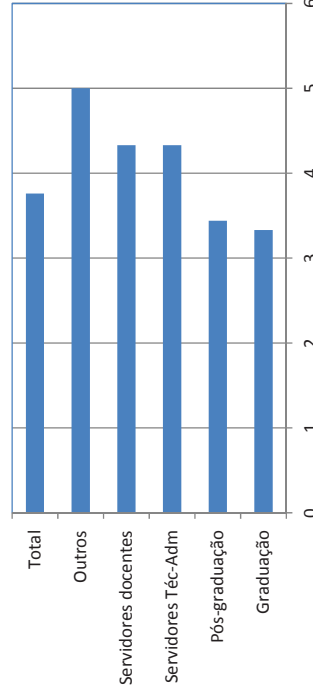


Figura 161 Média da avaliação da responsabilidade social em reduzir o uso do carro

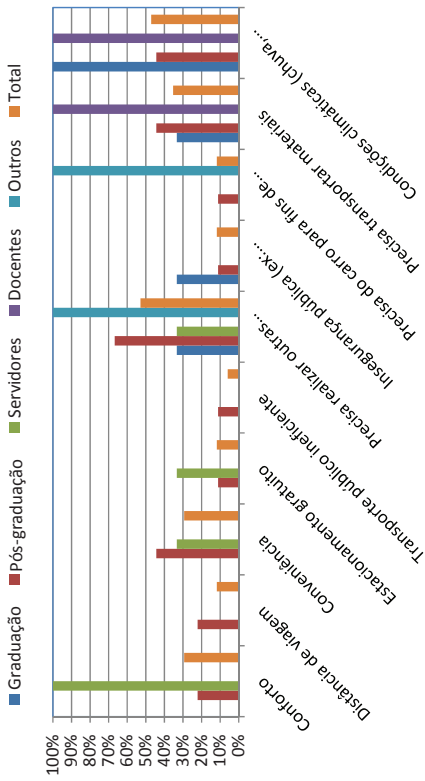


Figura 159 Principal razão para vir de carro

**145. RESPONSABILIDADE SOCIAL**

Até que ponto você concorda ou discorda da seguinte declaração: Eu sinto uma responsabilidade social em reduzir o uso do meu carro. Resultados na Tabela 105 e nas Figuras 160 e 161.

Tabela 105 Responsabilidade social na redução do uso do carro

SOCIAL	GRUPOS						TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros		
<b>Discordo</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totalmente</b>	(0,0%)	(0,0%)	(0,0%)	(0,0%)	(0,0%)	(0,0%)	(0,0%)
<b>Discordo</b>	0	2	0	0	0	2	2
	(0,0%)	(22,2%)	(0,0%)	(0,0%)	(0,0%)	(10,5%)	(10,5%)
<b>Não concordo</b>	2	4	0	0	0	6	6
<b>em discordo</b>	(66,7%)	(44,4%)	(0,0%)	(0,0%)	(0,0%)	(31,7%)	(31,7%)
<b>Concordo</b>	1	0	2	2	0	5	5
	(33,3%)	(0,0%)	(66,7%)	(66,7%)	(0,0%)	(26,3%)	(26,3%)
<b>Concordo</b>	0	3	1	1	1	6	6
<b>totalmente</b>	(0,0%)	(33,3%)	(33,3%)	(33,3%)	(100,0%)	(31,7%)	(31,7%)

#### 146. FREQUÊNCIA DE USO DO CARRO

Em uma semana típica, em quantos dias da semana você utiliza o carro para vir ao Campus I? Resultados na Tabela 106 e na Figura 163.

Tabela 106 Frequência de uso do carro

FREQUÊN CIA	GRUPOS						TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Servidores Docentes	Outros	
1	3 (100,0%)	5 (55,6%)	1 (33,3%)	1 (100,0%)	1 (100,0%)	1 (100,0%)	11 (64,7%)
2	-	2 (22,2%)	2 (66,7%)	-	-	-	4 (23,5%)
3	-	2 (22,2%)	-	-	-	-	2 (11,8%)
4	-	-	-	-	-	-	-
5	-	-	-	-	-	-	-
6	-	-	-	-	-	-	-

■ 1 ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ 5 ■ 6

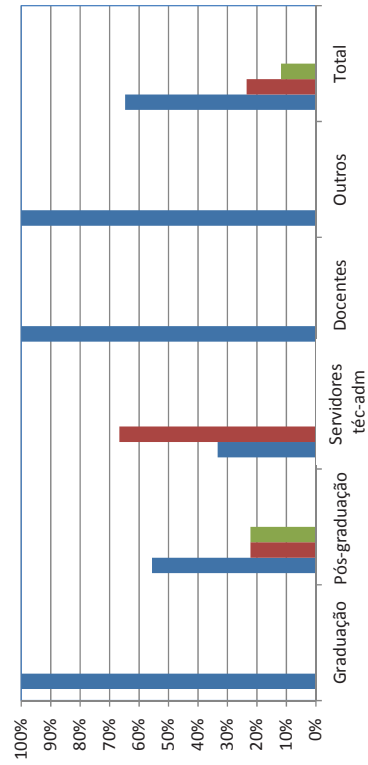


Figura 162 Frequência de uso do carro

#### 147. TEMPO DE DESLOCAMENTO

Quantos minutos você leva normalmente dirigindo até o seu local de estudo/trabalho no Campus I? Informe somente o valor numérico (por exemplo, 15). Resultados na Figura 163.

■ Graduação ■ Pós-graduação ■ Servidores Técnico-Adm.

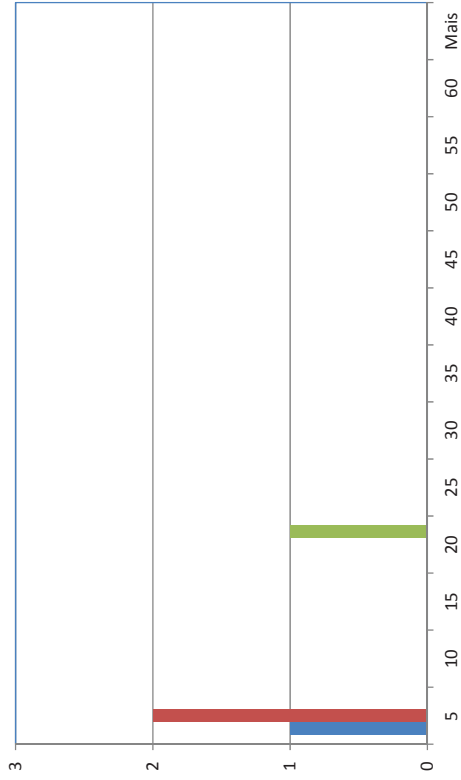


Figura 163 Tempo de deslocamento em minutos de moto como modo terciário por grupo de usuários

#### 148. FREQUÊNCIA DE USO DA MOTO

Em uma semana típica, em quantos dias da semana você utiliza este modo de deslocamento para vir ao Campus I? Resultados na Tabela 107 e na Figura 164.

Tabela 107 Frequência de uso da moto

FREQUÊN CIA	GRUPOS						TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Servidores Docentes	Outros	
1	1 (100,0%)	1 (50,0%)	-	-	-	-	2 (50,0%)
2	-	1 (50,0%)	1 (100,0%)	-	-	-	2 (50,0%)
3	-	-	-	-	-	-	-
4	-	-	-	-	-	-	-
5	-	-	-	-	-	-	-
6	-	-	-	-	-	-	-

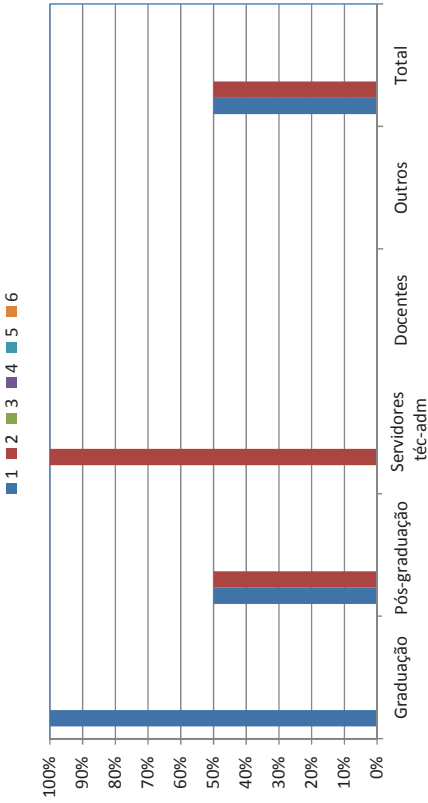


Figura 164 Frequência de uso da moto

**149. PRINCIPAIS RAZÕES PARA VIR DE MOTO**

Qual é a principal razão para a sua escolha de vir de moto até o Campus 1? Resultados na Tabela 108 e na Figura 165.

Tabela 108 Principal razão para vir de moto

RAZÃO	GRUPOS						TOTAL
	Graduação	Pós-graduação	Servidores Técnico-Adm.	Servidores Docentes	Outros		
Conforto	-	1 (50,0%)	-	-	-	1	1 (25,0%)
Distância de viagem	-	-	-	-	-	-	-
Conveniência	1 (100,0%)	-	1 (100,0%)	-	-	2	2 (50,0%)
Estacionamento gratuito	-	-	-	-	-	-	-
Transporte público ineficiente	-	-	-	-	-	-	-
Insegurança pública (ex: assalto)	-	-	-	-	-	-	-
Precisa realizar outras atividades após sair do Campus	-	1 (50,0%)	-	-	-	1	1 (25,0%)
Precisa da moto para fins de trabalho	-	-	-	-	-	-	-
Precisa transportar materiais	-	-	-	-	-	-	-
Condições climáticas	-	-	-	-	-	-	-

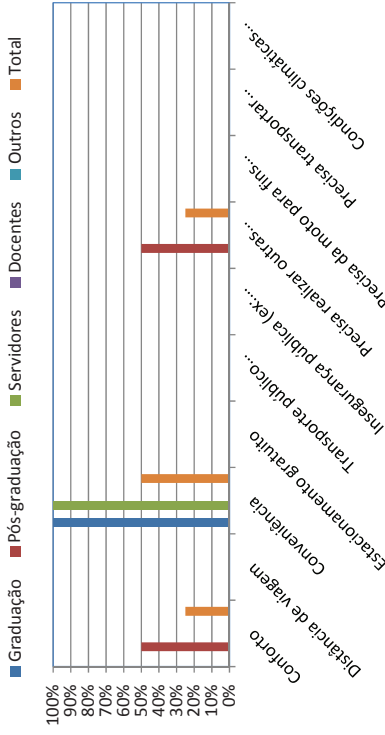


Figura 165 Principal razão para vir de moto

**150. TEMPO DE DESLOCAMENTO**

Quantos minutos você leva normalmente vindo de carona até o seu local de estudo/trabalho no Campus 1? Informe somente o valor numérico (por exemplo, 15). Resultados na Figura 166.

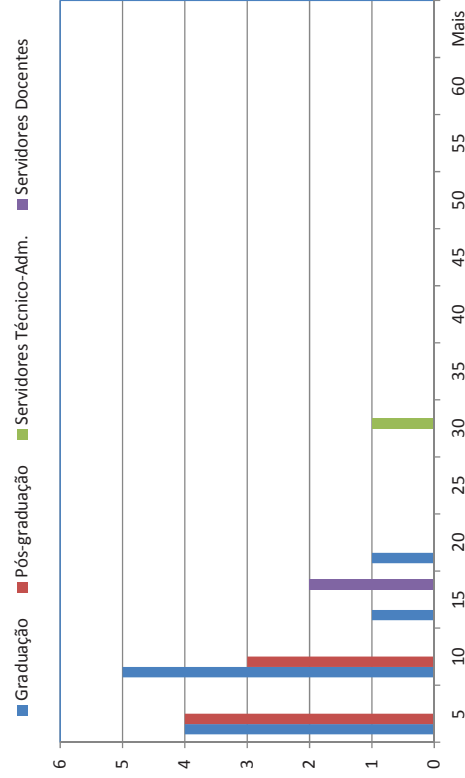


Figura 166 Tempo de deslocamento em minutos de carona como modo terciário por grupo de usuários

### 151. FREQUÊNCIA DE USO DA CARONA

Em uma semana típica, em quantos dias da semana você utiliza este modo de deslocamento para vir ao Campus I? Resultados na Tabela 109 e na Figura 167.

Tabela 109 Frequência do uso da carona

FREQUÊN CIA	RAZÃO	GRUPOS					TOTAL
		Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
1	Economia	7 (63,6%)	5 (71,4%)	1 (100,0%)	2 (100,0%)	-	15 (71,4%)
2	Moramos na mesma casa/condomín io/vizinhos	4 (36,4%)	1 (14,3%)	-	-	-	5 (23,8%)
3	Conforto	-	1 (14,3%)	-	-	-	1 (4,8%)
4	Conveniência	-	-	-	-	-	-
5	Transporte público ineficiente	-	-	-	-	-	-
6	Condições climáticas (chuva/ calor)	-	-	-	-	-	-

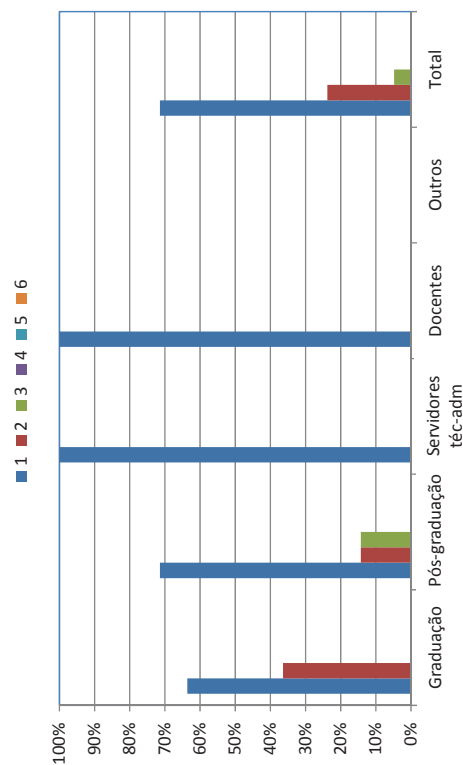


Figura 167 Frequência do uso da carona

### 152. PRINCIPAIS RAZÕES PARA VIR DE CARONA

Qual é a principal razão para a sua escolha de vir de carona até o Campus I? Resultados na Tabela 110 e na Figura 168.

Tabela 110 Principal razão para vir de carona

RAZÃO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico- adm.	Servidores Docentes	Outros	
Economia	2 (18,2%)	2 (28,6%)	-	-	-	4 (10,5%)
Moramos na mesma casa/condomín io/vizinhos	4 (36,4%)	2 (28,6%)	1 (100,0%)	-	-	7 (18,4%)
Conforto	1 (9,1%)	3 (42,9%)	-	-	-	4 (10,5%)
Conveniência	2 (18,2%)	2 (28,6%)	-	-	-	4 (10,5%)
Transporte público ineficiente	-	-	1 (100,0%)	-	-	1 (2,6%)
Condições climáticas (chuva/ calor)	2 (18,2%)	2 (28,6%)	-	-	-	6 (15,8%)
Chego mais rápido	5 (45,5%)	2 (28,6%)	-	-	-	7 (18,4%)
Não gosto de dirigir	-	-	-	-	-	-
Não tenho carro	3 (27,3%)	2 (28,6%)	-	-	-	5 (13,2%)

**154. FREQUÊNCIA DE USO DA CARONA**

Em uma semana típica, em quantos dias da semana você utiliza este modo de deslocamento para vir ao Campus I? Resultados na Tabela 111 e na Figura 170.

Tabela 111 Frequência de uso da carona

FREQUÊN CIA	GRUPOS						TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Serviç Técnic adm.	Serviç Docentes	Outros		
1	21 (87,5%)	6 (66,7%)	3 (100,0%)	-	1 (100,0%)	31 (83,8%)	
2	2 (8,3%)	3 (33,3%)	-	-	-	5 (13,5%)	
3	1 (4,2%)	-	-	-	-	1 (2,7%)	
4	-	-	-	-	-	-	
5	-	-	-	-	-	-	
6	-	-	-	-	-	-	

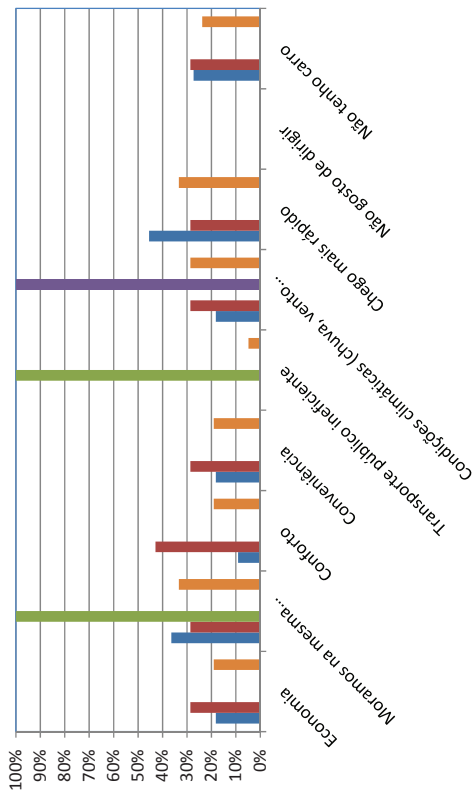


Figura 168 Principal razão para vir de carona

**153. TEMPO DE DESLOCAMENTO**

Quantos minutos você leva normalmente vindo de carona até o seu local de estudo/trabalho no Campus I? Informe somente o valor numérico (por exemplo, 15). Resultados na Figura 169.

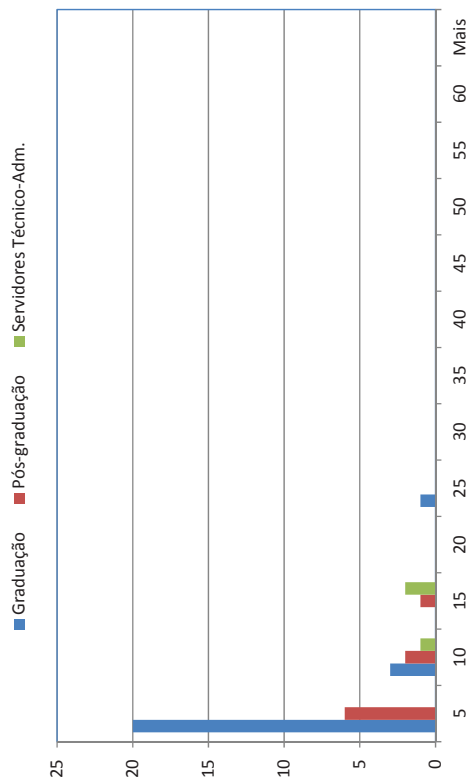


Figura 169 Tempo de deslocamento em minutos de carona como modo terciário por grupo de usuários

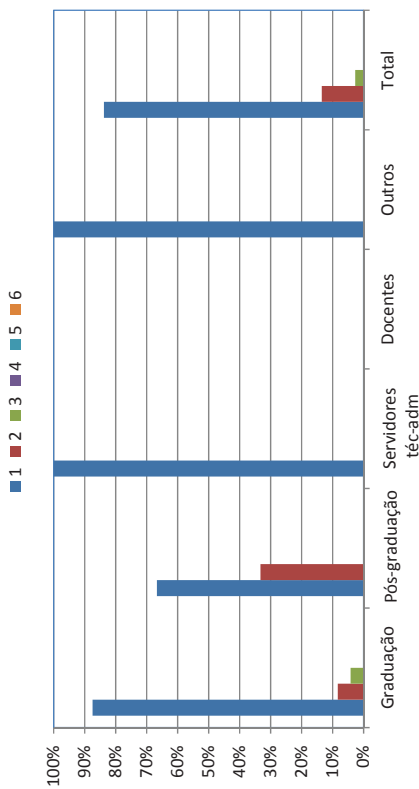


Figura 170 Frequência de uso da carona



### 155. PRINCIPAIS RAZÕES PARA VIR DE CARONA

Qual é a principal razão para a sua escolha de vir de carona até o Campus I? Resultados na Tabela 112 e na Figura 171.

Tabela 112 Principal razão para vir de carona

RAZÃO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós-Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
Economia	1 (4,2%)	-	-	-	-	1 (1,3%)
Moramos na mesma casa/condomínio/vizinhos	14 (58,3%)	7 (77,8%)	1 (33,3%)	-	-	22 (28,9%)
Conforto	6 (25,0%)	-	-	-	-	6 (7,9%)
Conveniência	10 (41,7%)	-	-	-	-	10 (13,2%)
Transporte público ineficiente	2 (8,3%)	-	-	-	-	2 (2,6%)
Condições climáticas (chuva/calor)	11 (45,8%)	2 (22,2%)	1 (33,3%)	-	1 (100,0%)	15 (19,7%)
Chego mais rápido	10 (41,7%)	2 (22,2%)	-	-	-	12 (15,8%)
Não gosto de dirigir	1 (4,2%)	1 (11,1%)	1 (33,3%)	-	-	3 (3,9%)
Não tenho carro	4 (16,7%)	1 (11,1%)	-	-	-	5 (6,6%)

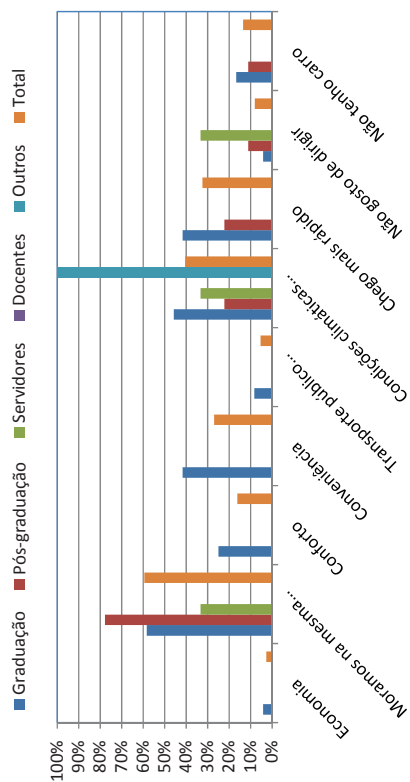


Figura 171 Principal razão para vir de carona

**156. MUDANÇA DE MODO**

Você recentemente considerou mudar o seu principal modo de deslocamento para o Campus I? Resultados na Tabela 113 e na Figura 173.

Tabela 113 Mudança de modo

MUDANÇA	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
<b>Sim</b>	195 (23,1%)	172 (27,6%)	107 (22,5%)	66 (26,3%)	24 (29,3%)	564 (24,8%)
<b>Não</b>	650 (76,9%)	452 (72,4%)	368 (77,5%)	185 (73,7%)	58 (70,7%)	1713 (75,2%)

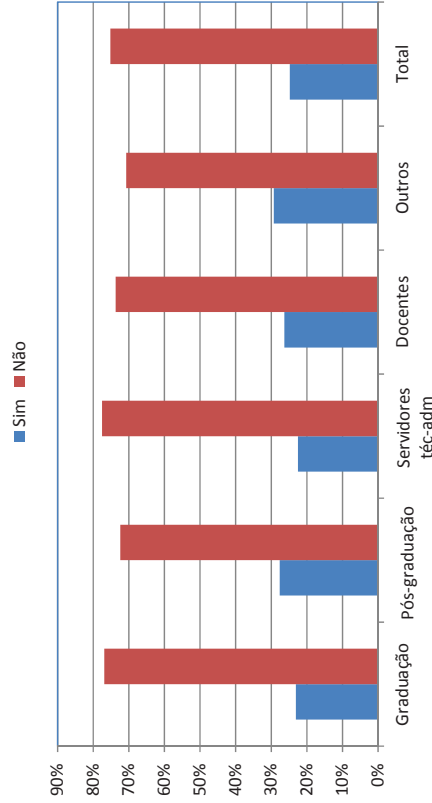


Figura 173 Mudança de modo

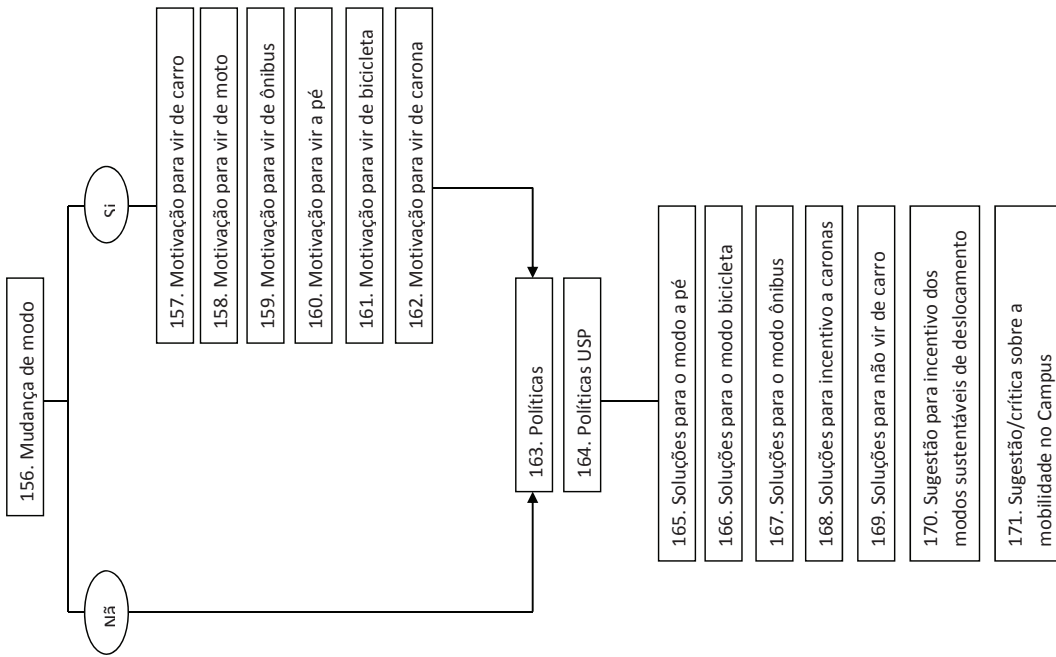


Figura 172 Bloco das perguntas sobre mudança de modo, estratégias e sugestões

**158. MOTIVAÇÃO PARA VIR DE CARRO**

Qual é a importância dos seguintes fatores para explicar porque você está pensando em vir de carro para a USP com mais frequência? Resultados na Tabela 115 e na Figura 175.

Tabela 115 Médias de avaliação das motivações para usar o carro

MODO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
Conforto	3,29	3,74	3,83	5,00	3,00	3,47
Distância de viagem	2,70	3,11	3,60	5,00	2,00	2,91
Conveniência	3,15	3,61	4,00	1,00	3,50	3,32
Estacionamento Gratuito	2,86	3,47	3,67	1,00	2,00	3,06
Transporte Público	2,53	3,11	4,20	1,00	3,00	2,86
Ineficiente						
Insegurança Pública	4,05	4,15	3,20	5,00	4,00	3,97
Precisa realizar outras atividades após sair do Campus	3,33	3,39	3,83	1,00	3,33	3,36
Precisa do carro para fins de trabalho	1,88	2,11	2,00	1,00	1,00	1,93
Precisa transportar materiais	2,67	2,22	2,80	1,00	3,00	2,54
Condições climáticas	3,86	3,84	3,33	1,00	3,00	3,73

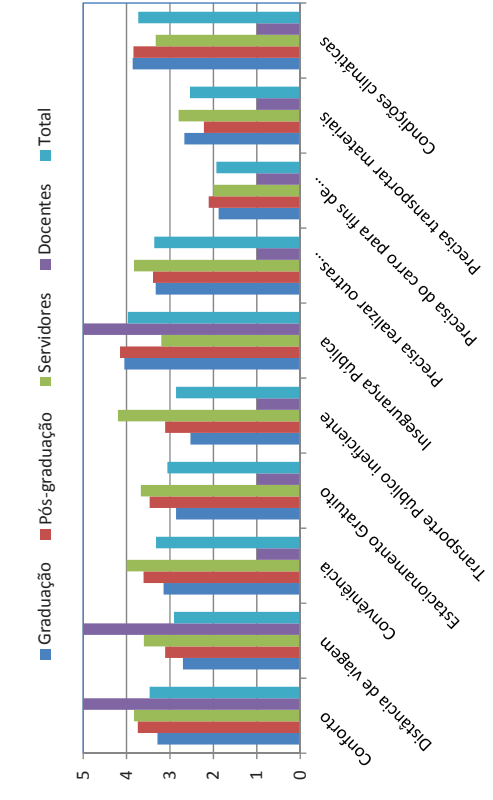


Figura 175 Médias de avaliação das motivações para usar o carro

**157. MODO PARA O QUAL PENSOU EM MUDAR**

Para qual modo de deslocamento você pensou em mudar? Resultados na Tabela 114 e na Figura 174.

Tabela 114 Modo para o qual modo pensou em mudar

MODO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
<b>A pé</b>	51 (25,0%)	55 (31,6%)	36 (32,7%)	25 (37,9%)	6 (25,0%)	173 (29,9%)
<b>Bicicleta</b>	87 (42,6%)	76 (43,7%)	49 (44,5%)	29 (43,9%)	6 (25,0%)	247 (42,7%)
<b>Carro</b>	46 (22,5%)	20 (11,5%)	7 (6,4%)	1 (1,5%)	3 (12,5%)	77 (13,3%)
<b>Ônibus</b>	1 (0,5%)	13 (7,5%)	10 (9,1%)	6 (9,1%)	5 (20,8%)	35 (6,1%)
<b>Moto</b>	11 (5,4%)	8 (4,6%)	5 (4,5%)	5 (7,6%)	-	29 (5,0%)
<b>Carona</b>	8 (3,9%)	2 (1,1%)	3 (2,7%)	-	4 (16,7%)	17 (2,9%)

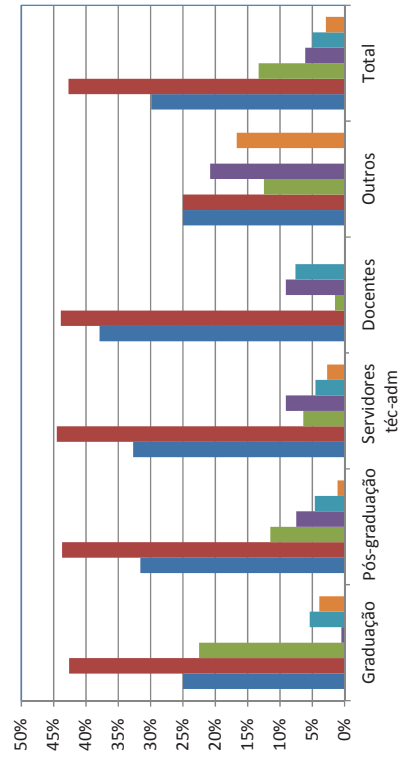


Figura 174 Modo para o qual modo pensou em mudar

**159. MOTIVAÇÃO PARA VIR DE MOTO**

Qual é a importância dos seguintes fatores para explicar porque você está pensando em vir de moto para a USP com mais frequência? Resultados na Tabela 116 e na Figura 176.

Tabela 116 Médias de avaliação das motivações para usar moto

MOTO	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
Conforto	3,30	3,43	1,00	3,00	0	3,00
Distância de viagem	3,00	3,29	2,00	3,40	0	3,04
Conveniência	3,82	2,75	2,33	3,80	0	3,33
Estacionamento Gratuito	3,64	3,57	1,75	3,40	0	3,30
Transporte Público ineficiente	2,55	3,14	1,00	3,80	0	2,77
Precisa realizar outras atividades após sair do Campus	3,73	4,14	2,33	3,00	0	3,54
Precisa da moto para fins de trabalho	1,82	3,29	2,33	1,20	0	2,15
Precisa transportar materiais	2,64	4,14	2,00	1,600	0	2,77
Condições climáticas	2,73	3,43	2,33	3,2	0	2,96

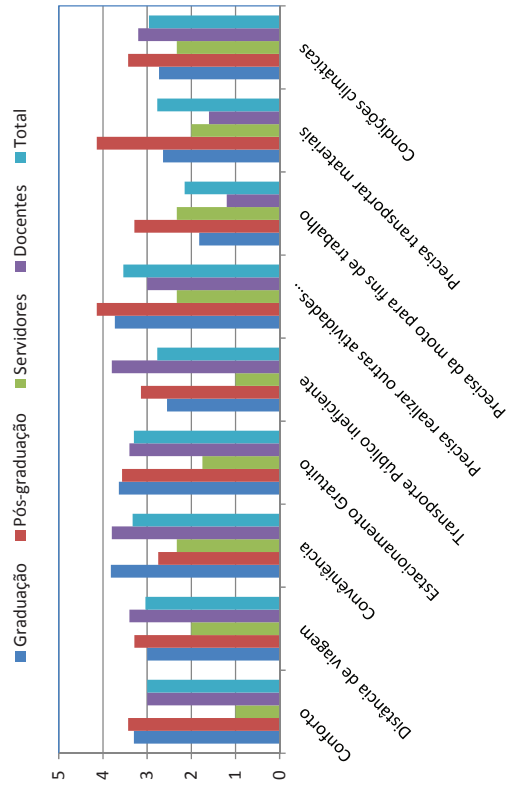


Figura 176 Médias de avaliação das motivações para usar moto

**160. MOTIVAÇÃO PARA VIR DE ÔNIBUS**

Qual é a importância dos seguintes fatores para explicar porque você está pensando em usar o ônibus para a USP com mais frequência? Resultados na Tabela 117 e na Figura 177.

Tabela 117 Médias de avaliação das motivações para vir de ônibus

ÔNIBUS	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
Não precisar procurar local para estacionar	1,00	3,3	4,22	3,67	4,00	3,68
Potencial de economia financeira	1,00	3,46	3,67	2,20	4,00	3,33
Benefícios para a saúde	1,00	1,56	3,13	2,20	3,40	2,43
Eu não gosto de dirigir	1,00	1,33	2,25	1,80	1,00	1,61
Gosto de andar de ônibus	1,00	1,40	1,38	1,60	2,00	1,59
Contribuição pessoal para a redução dos níveis de poluição do ar	1,00	3,08	4,00	4,33	3,20	3,52
Meus amigos usam ônibus	1,00	1,22	1,00	1,20	1,00	1,11

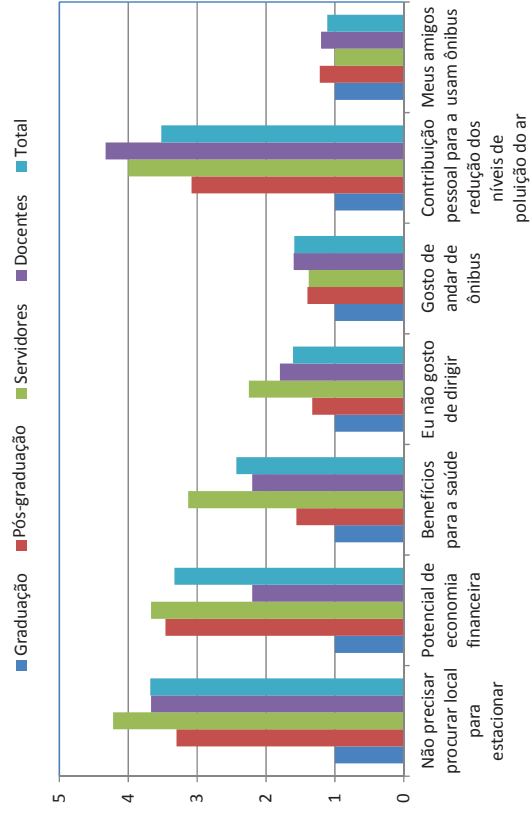


Figura 177 Médias de avaliação das motivações para vir de ônibus

**161. MOTIVAÇÃO PARA VIR A PÉ**

Qual é a importância dos seguintes fatores para explicar porque você está pensando em vir a pé para a USP com mais frequência? Resultados na Tabela 118 e na Figura 178.

Tabela 118 Médias de avaliação das motivações para vir a pé

A PÉ	GRUPOS				TOTAL	
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes		Outros
Não precisar procurar local para estacionar	4,21	3,80	3,71	3,60	4,00	3,88
Potencial de economia financeira	3,43	3,38	3,40	2,67	3,17	3,29
Benefícios para a saúde	3,60	3,82	4,60	4,46	4,17	4,04
Eu não gosto de dirigir	1,36	1,40	1,42	1,67	2,5	01,47
Eu gosto de caminhar	2,57	2,98	3,56	4,17	3,17	3,16
Contribuição pessoal para a redução dos níveis de poluição do ar	2,85	3,10	3,69	3,54	2,50	3,18
Meus amigos vem a pé	1,47	1,27	1,38	1,21	1,33	1,34

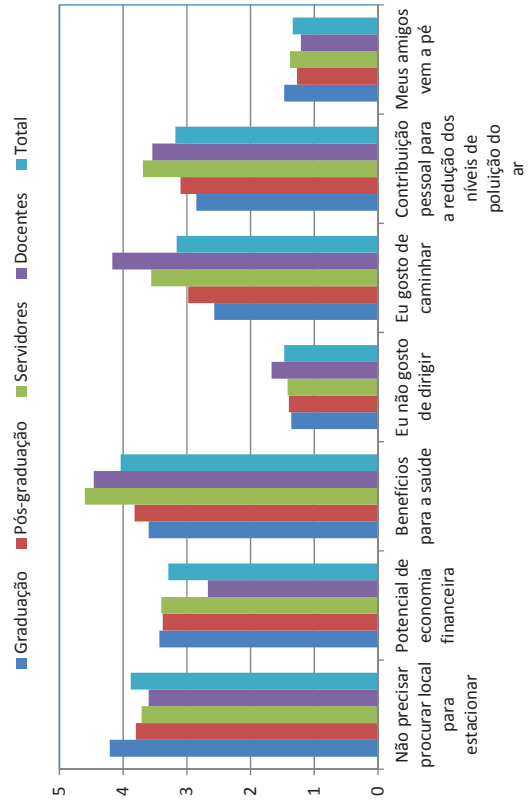


Figura 178 Médias de avaliação das motivações para vir a pé

**162. MOTIVAÇÃO PARA VIR DE BICICLETA**

Qual é a importância dos seguintes fatores para explicar porque você está pensando em vir de bicicleta para a USP com mais frequência? Resultados na Tabela 119 e na Figura 179.

Tabela 119 Médias de avaliação das motivações para vir de bicicleta

BICICLETA	GRUPOS				TOTAL	
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes		Outros
Potencial de economia financeira	2,77	3,32	3,02	2,08	3,80	2,94
Benefícios para a saúde	3,95	4,03	4,62	4,34	4,50	4,16
Eu não gosto de dirigir	1,28	1,64	1,33	2,04	1,500	1,50
Gosto de pedalar	3,01	3,33	3,43	3,86	3,4	3,30
Contribuição pessoal para a redução dos níveis de poluição do ar	3,28	3,68	3,80	3,86	5,00	3,60
Meus amigos pedalam	1,57	1,65	1,43	1,96	1,33	1,61

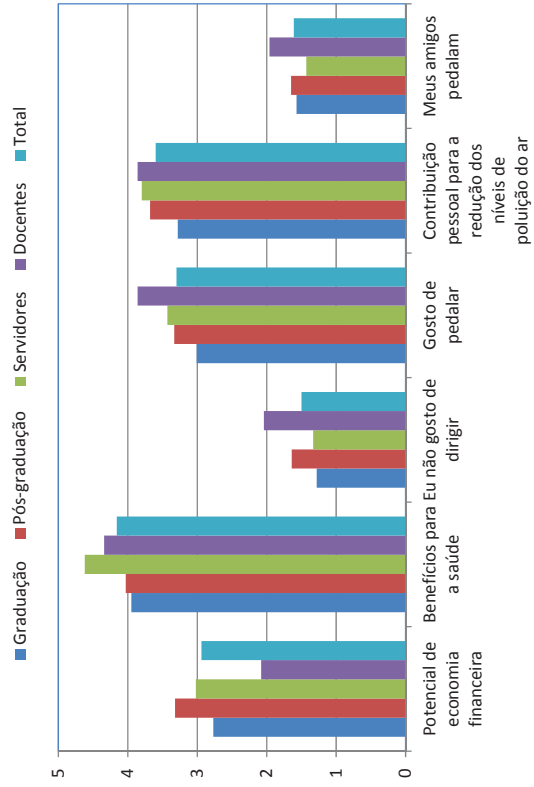


Figura 179 Médias de avaliação das motivações para vir de bicicleta

**163. MOTIVAÇÃO PARA VIR DE CARONA**

Qual é a importância dos seguintes fatores para explicar porque você está pensando em vir de carona para a USP com mais frequência? Resultados na Tabela 120 e na Figura 180.

Tabela 120 Médias de avaliação das motivações para vir de carona

CARONA	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
Não precisa procurar local para estacionar	3,00	4,00	3,00	0	4,00	3,40
Potencial de economia financeira	3,57	4,50	4,33	0	3,75	3,88
Eu não gosto de dirigir	1,29	1,00	1,33	0	3,33	1,67
Gosto de vir de carona	2,14	2,00	1,33	0	1,50	1,86
Contribuição pessoal para a redução dos níveis de poluição do ar	3,29	2,00	4,00	0	3,75	3,38
Meus amigos vem de carona	2,57	2,00	1,67	0	1,67	2,13

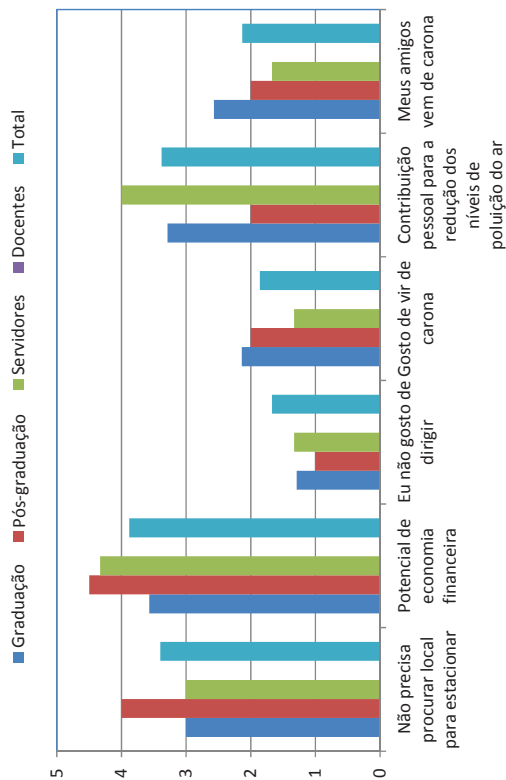


Figura 180 Médias de avaliação das motivações para vir de carona

**164. POLÍTICAS E PRÁTICAS PESSOAIS**

De maneira geral, indique o quanto é importante para você... Resultados na Tabela 121 e na Figura 181.

Tabela 121 Políticas e práticas pessoais

PESSOAL	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
Ajudar a reduzir a poluição do ar e da água	3,97	4,09	4,28	4,19	4,05	4,1
Ajudar a proteger o meio ambiente	3,97	4,1	4,3	4,17	4	4,1
Ajudar a reduzir as emissões de gás estufa	3,78	3,88	4,23	4,09	3,88	3,94
Ter uma viagem rápida para estudar/trabalhar	4,15	4,12	4,04	3,99	4,24	4,14
Ter uma viagem barata para estudar/trabalhar	4,09	4,01	3,89	3,55	3,92	3,96
Usar o Ônibus para ir a USP quando possível	2,60	2,76	2,85	2,67	2,45	2,7
Caminhar ou pedalar para a USP quando possível	3,48	3,53	3,33	3,57	3,4	3,47

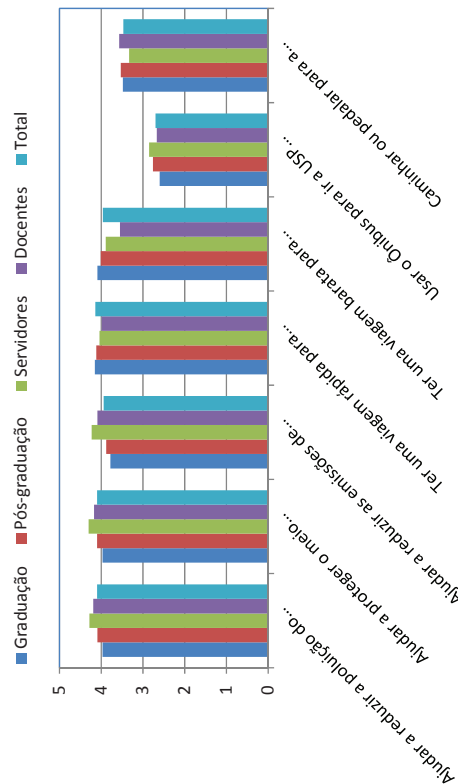


Figura 181 Políticas e práticas pessoais

**165. POLÍTICAS E PRÁTICAS DA USP**

Adicionalmente, indique o quanto é importante para você que a USP adote políticas e práticas que... Resultados na Tabela 122 e na Figura 182.

Tabela 122 Políticas e práticas da USP

USP	GRUPOS				TOTAL	
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes		Outros
Ajudem a reduzir a poluição do ar e da água	4,10	4,21	4,33	4,2	4,13	4,19
Ajudem e proteger o meio ambiente	4,10	4,23	4,37	4,22	4,17	4,21
Ajudem a reduzir as emissões de gás estufa	3,93	4,05	4,29	4,12	4,06	4,06
Encorajem funcionários e alunos a vir a pé ou bicicleta para a USP	3,51	3,71	3,61	3,80	3,88	3,63
Contribuição pessoal para a redução dos níveis de poluição do ar	3,89	3,95	3,74	4,00	3,94	3,89

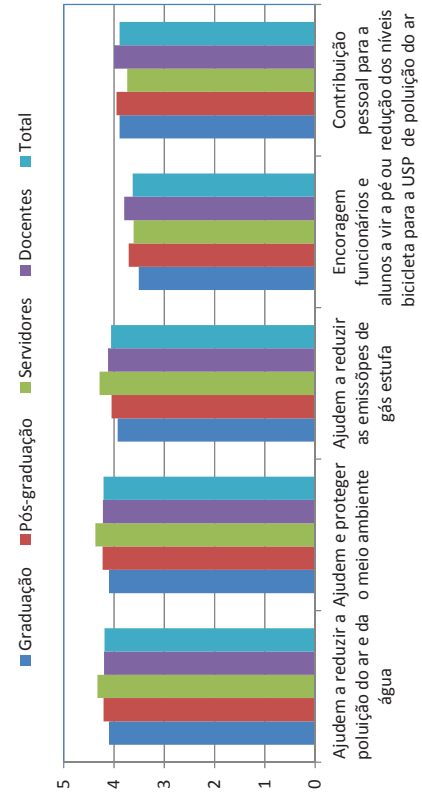


Figura 182 Políticas e práticas da USP

Nas questões a seguir estão disponíveis algumas soluções já adotadas para melhoria da mobilidade e acessibilidade a outros campi universitários. Se o Campus I de São Carlos adotasse as medidas abaixo, quanto provável ou improvável seria que você se sentisse encorajado(a) a começar (ou continuar) a vir a pé (resultados na Tabela 123 e na Figura 183), vir de bicicleta (resultados na Tabela 124 e na Figura 184), vir de ônibus (resultados na Tabela 125 e na Figura 185), vir de carona (resultados na Tabela 126 e na Figura 186) e não vir de carro (resultados na Tabela 127 e na Figura 187).

**166. ESTRATÉGIAS PARA VIR A PÉ**

Tabela 123 Médias de avaliação das estratégias para vir a pé

A PÉ	GRUPOS					TOTAL
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes	Outros	
Abertura de novas portarias	3,51	3,14	2,62	2,60	2,71	3,10
Instalação de vestiários no Campus	3,21	3,09	3,02	2,85	2,83	3,08

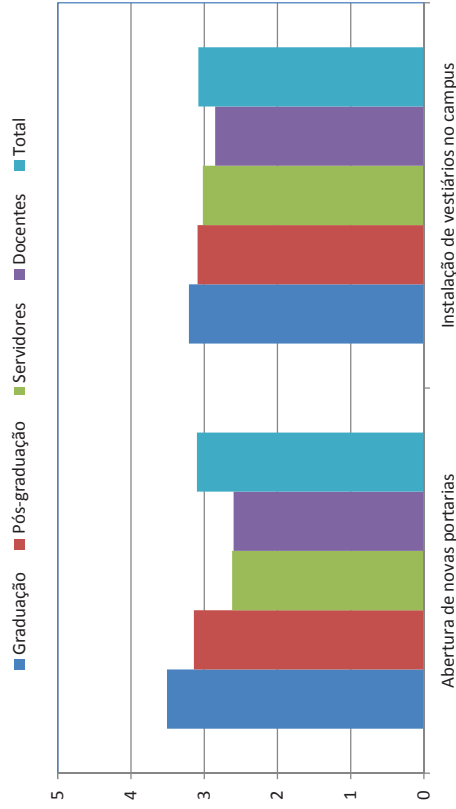


Figura 183 Médias de avaliação das estratégias para vir a pé

167. ESTRATÉGIAS PARA VIR DE BICICLETA

Tabela 124 Médias de avaliação das estratégias para vir de bicicleta

BICICLETA	GRUPOS				TOTAL	
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes		Outros
Abertura de novas portarias	3,26	3,00	2,53	2,54	2,75	2,94
Instalação de vestiários no Campus	3,26	3,25	3,04	3,02	2,93	3,18
Estacionamento seguros para bicicleta	4,01	3,79	3,32	3,43	3,40	3,71
Cicloviás interligadas a USP	4,09	4,01	3,43	3,67	3,61	3,87
Sistema de aluguel de bicicleta	3,50	3,30	2,62	2,78	3,10	3,18

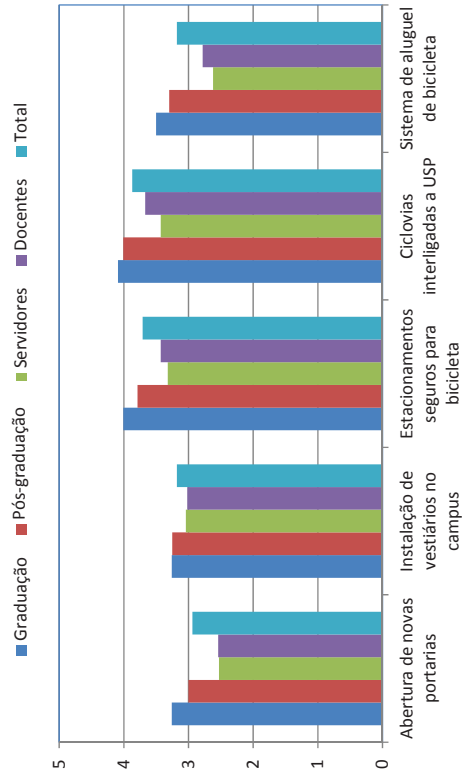


Figura 184 Médias de avaliação das estratégias para vir de bicicleta

168. ESTRATÉGIAS PARA VIR DE ÔNIBUS

Tabela 125 Médias de avaliação das estratégias para vir de ônibus

ÔNIBUS	GRUPOS				TOTAL	
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico-adm.	Servidores Docentes		Outros
Abertura de novas portarias	2,60	2,61	2,50	2,22	2,48	2,54
Linhas de ônibus especiais para USP	3,35	3,43	3,32	3,29	3,4	3,36
Ônibus fretado para a USP	3,28	3,36	3,48	3,07	3,44	3,33
Cartão de ônibus municipal integrado para o Campus II	3,07	3,11	2,89	2,82	2,91	3,33

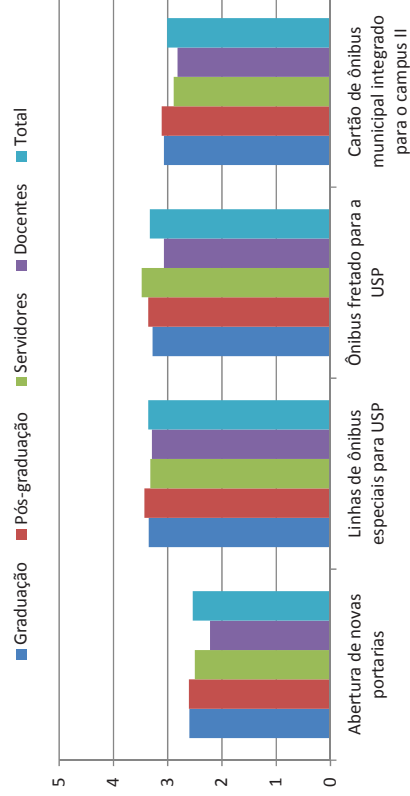


Figura 185 Médias de avaliação das estratégias para vir de ônibus



169. ESTRATÉGIAS PARA VIR DE CARONA

Tabela 126 Médias de avaliação das estratégias para vir de carona

CARONA	GRUPOS				TOTAL	
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico- adm.	Servidores Docentes		Outros
Benefícios para estacionamento de carro para dois ou mais ocupantes	3,68	3,38	2,93	2,77	2,90	3,31
Acesso a um banco de dados de carona	3,65	3,46	2,97	2,77	2,93	3,33

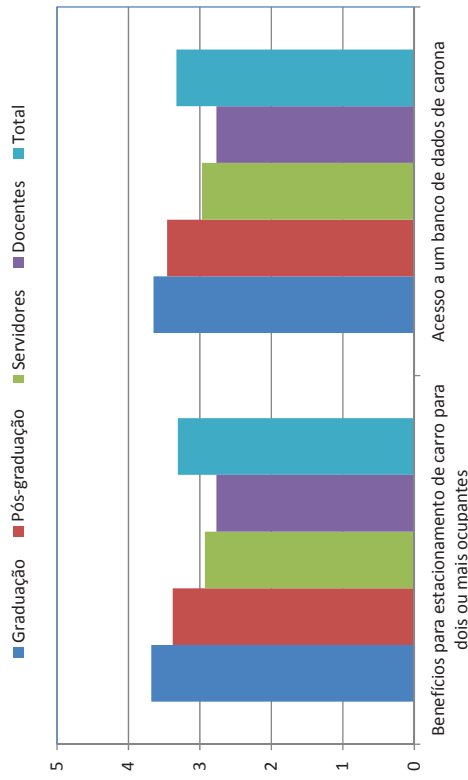


Figura 186 Médias de avaliação das estratégias para vir de carona

170. ESTRATÉGIAS PARA NÃO VIR DE CARRO

Tabela 127 Médias de avaliação das estratégias para não vir de carro

NÃO VIR DE CARRO	GRUPOS				TOTAL	
	Graduação	Pós Graduação	Servidores Técnico- adm.	Servidores Docentes		Outros
Abertura de novas portarias	3,00	2,77	2,46	2,40	2,53	2,74
Pagar uma taxa de estacionamento	3,24	3,27	2,59	2,87	2,87	3,06
Diminuição da velocidade dos veículos dentro do Campus	2,49	2,53	2,50	2,35	2,41	2,49

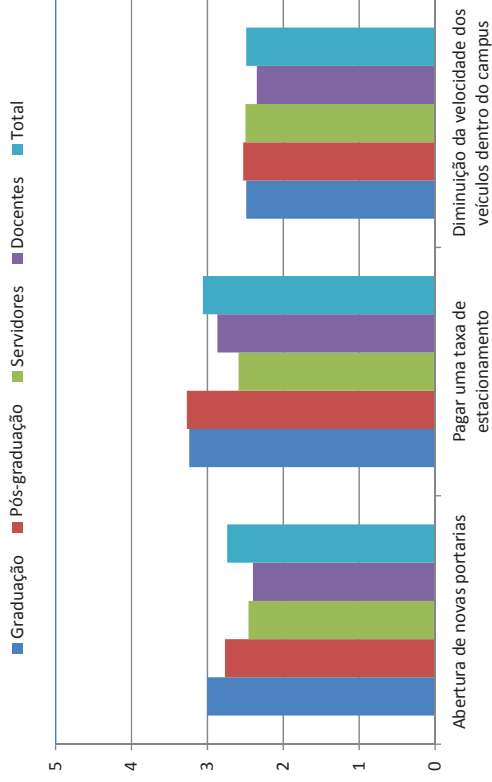


Figura 187 Médias de avaliação das estratégias para não vir de carro

**174. Você tem sugestões sobre como a USP poderia incentivar os frequentadores do Campus de São Carlos a usar modos alternativos de deslocamento (a pé, bicicleta e ônibus)? As respostas que aparecem na sequência foram diretamente transcritas dos formulários de pesquisa, sem edição, razão pela qual podem eventualmente apresentar equívocos de ortografia e gramática.**

ID	Resposta
1	Biciclário seguro. Linha de ônibus inteligente-passa em pontos estratégicos já pesquisados entre frequentadores da usp.
2	Maior segurança aos arredores da USP Garantir segurança aos estudantes no trajeto a usp, não dentro dela. cicloviões de acesso a usp, locais seguros pra guardar as bicicletas. Conscientizar as pessoas sobre a importância de meios alternativos. Aumentar a quantidade de horários dos ônibus para usp. Passarelas cobertas para dias de chuva. Aumentar o tempo que as portarias ficam abertas.
4	Linhas da Cidade Jardim para o Campus I.
5	Melhorar a segurança para quem vem de bicicleta. Hoje o grande problema de vir de bicicleta são os roubos. E só bicicletários não resolvem o problema, talvez colocar câmeras pelo menos para intimidar os ladrões já seria uma boa.
6	Levar a sério o uso dos ônibus Inter Campi, uma vez que o principal motivo da minha locomoção por carro é que os ônibus estão sempre lotados, possuem poucos horários de mobilidade, mesmo sabendo que possuímos ônibus e motoristas o suficiente para um trabalho DIGNO e SÉRIO. O serviço público, fornecido pela universidade, é sim a melhor opção para a locomoção, ou seja, o ônibus deve permanecer sobre os cuidados da CCSC!
7	Analisar onde há "conglomerado" de estudantes da universidade, e instalar pontos de ônibus e boas partes, mesmo a maioria morando perto, economiza-se muito tempo dos alunos, e boa parte chegaria junto no horário correto da aula, o que melhoraria a aula e facilitaria para os professores. Assim também diminuiria o número de carros dentro do Campus, consequentemente aumentaria as vagas, que hoje é muito escassa.
8	NDA
9	Cicloviões dentro e fora do Campus ajudariam a incentivar o uso das bicicletas, já que as ruas do Campus I são muito estreitas, o que torna o trajeto menos seguro.
10	Melhorar a segurança dos pedestres com relação a assaltos. Há uma total falta de respeito por parte dos guardas da portaria da Arquitetura para com os ciclistas. Eles nos tratam como "pedestres invasores" dos acessos veiculares às catracas, fechando-as à nossa frente para dificultar nossa passagem. Por diversas vezes fui desrespeitado, inclusive já fecharam a catraca sobre a minha cabeça três vezes, o que me fez cair na frente de todos os que circulavam e provocou leves ferimentos. Entrar de bicicleta pelo acesso de pedestres é um incômodo, visto que NÃO somos pedestres e as portas são extremamente estreitas, permitindo a passagem EXCLUSIVA destes. Fatos constrangedores como este não só nos incentivam a utilizar o automóvel e contribuir com a superlotação dos estacionamentos, como também provocam inadmissíveis ofensas de valor moral.
12	Como já citado no questionário, abertura de novas portarias e construção de vestiários.
13	Sugerido por vocês mesmos: Vestiários e bebedouros; Estacionamento seguro para bicicletas; Cicloviões entre os campi da USP-São Carlos, e nas principais vias de acesso;
14	Poderia exigir da prefeitura que reforce a segurança na cidade e, principalmente, nas proximidades da Universidade. Exigir da prefeitura que a mesma construa cicloviões interligadas à Universidade. Fiscalizar o estacionamento a fim de evitar que pessoas estacionem seus carros de forma indevida (pode ocorrer que muitas pessoas deixem estacionar automóveis de pessoas que não estudam ou trabalham na Universidade, inclusive, por longos períodos).
15	Aumentar os horários disponíveis de ônibus para o Campus 2

Sugestões:

- Central de socorro para bicicletas. Por exemplo pequenos reparos, câmaras, ajustes entre outros. Uma espécie de serviço de mecânico para que o ciclista saiba que tem um ponto de apoio. Pode até ter serviço de "guincho". Pois, há várias grupos de ciclistas e mesmo assim, todos precisamos de socorro mecânico.

**16** Orientação de utilização da bicicleta que englobe segurança, ergonomia e a aplicação dela em meios urbanos e "off-road".

Orientação de profissionais de educação física para melhorar o preparo físico e médicos para orientar a utilização saudável da bicicleta sem danos e evitar lesões.

**17** Acredito que a abertura de mais portarias para pedestres em pontos estratégicos facilitaria e ajudaria as pessoas que vem à pé.

**18** Abrir mais o Campus, deixar de isolá-lo da cidade, aumentando a integração dele com a cidade ao redor!

**19** Criar a consciência nos alunos que vão caminhar é uma alternativa saudável, econômica e ecológica.

A solução não é incentivar os frequentadores do Campus a usar modos alternativos. De nada adianta incentivá-los se a política econômica do nosso país não liga para isso e apenas abaixa o preço do IP para veículos mês após mês. Essa solução

**20** infelizmente não surtirá efeito. E além disso, eu duvido que algum professor ou diretor irá deixar de ter sua vaga de estacionamento reservada, quem vai pagar isso é o aluno. O que deve ser feito é procurar novas áreas para estacionamento, como por exemplo parte da praça central, o gramado da EESC, o gramado no meio do alojamento e outras áreas do Campus.

A USP poderia incentivar o uso de transporte alternativos pela comunidade do Campus de São Carlos através de uma possível implementação de um empréstimo de bicicletas, à exemplo de algumas cidades na Europa. Este poderia ser também um projeto modelo para a implementação de sistemas semelhantes na cidade de São Carlos e nas outras cidades brasileiras. Quanto ao incentivo ao uso do ônibus,

**21** percebe-se que muitos alunos moram nos arredores do Campus 1 e têm suas atividades no Campus dois, e uma parte considerável destes alunos - e também professores e funcionários - utilizam seus próprios veículos para se locomover entre um Campus e outro. No quadro atual, considerando o número de ônibus disponível e a demanda, incentivar o uso do transporte coletivo é inviável, mas o melhoramento do serviço do ônibus inter-áreas, para suprir a demanda atual e incentivar a sua utilização pelos que fazem o percurso de automóvel é imperativo.

**22** não

**23** Um dos motivos que não vou para a USP a pé é que eu moro próximo à entrada da Arquitetura, porém vou normalmente próximo à física e não gosto de perder tempo ou ser surpreendido pelo clima.

**24** Mais segurança nas portarias à noite. Mais horários de ônibus para o Campus II, principalmente após às 18:00h

**25** MELHORAR A SEGURANÇA AO REDOR DO CAMPUS

**26** Infelizmente não, acredito que a USP incentiva, o problema é a mentalidade dos frequentadores.

**27** Taxar os veículos que trafegam pelo Campus.

**28** O ônibus que circulam pela cidade são horríveis. Os motoristas correm demais e não se preocupam com o bem-estar dos passageiros. É comum pessoas se machucarem durante o trajeto.

Os ciclistas merecem um pouco mais de respeito e de importância dentro dos campi. Bicicleta não é só diversão e um esporte, ela é também um excelente meio de transporte. Infelizmente muitas vezes, principalmente no Brasil, ela é vista como meio de transporte para os pobres, ou seja, quem não tem poder aquisitivo para comprar um carro. Um primeiro ponto a ser mudado, e de maneira fácil, é como os porteiros das entradas da USP tratam os ciclistas. Por experiência, já fui mal tratado várias vezes e até me disseram que eles podem fechar a cancela em cima de mim, e de fato isso aconteceu já algumas vezes. Ciclistas trafegam junto na mesma pista que os carros, cada um em seu devido lugar, óbvio. É de GRANDE estupidez e falta de noção de realidade obrigar ciclistas e desmontar de seus veículos e entrar pela portaria de pedestres e depósitos montar de novo e entrar na pista. Quantos fazem isso? Quem gosta de fazer isso? Como se não bastasse nas vias fora da universidade ciclistas serem "fantasmas", ou seja, quase sempre nunca são nem vistos, quem dirá

**29**

	respeitados, ainda temos como boas vindas na entrada da universidade uma conselha que pode fechar em cima de sua cabeça. Além disso, a questão da falta de bicicletários. Não só há poucos mas como também as vezes eles estão distantes. Um ponto fácil de refletir se há ou não bicicletário satisfatório é, quando for a algum lugar da universidade, por exemplo no E1, se perguntar: "Há algum bicicletário tão próximo quanto há vagas para estacionamento de carros?". Se não, por que carros podem estacionar tão perto e bicicletas têm de ir tão longe para serem trancadas? Como se não bastasse, a questão da insegurança. Tenho amigos que, por gostarem muito de pedalar (meu caso também), possuem bicicletas de valor considerável, e por medo de roubar-m-as enquanto estacionadas, vão a pé para universidade. O uso de bicicletários em U (como no caso, em frente a atlética, no cefar, etc) já melhorou muito isso. A questão é que a falta de segurança dentro do Campus (outro ponto já muito batido e rebatido pelos estudantes) é que desmotiva muitas vezes a usar bicicleta para ir a USP. Tudo o que disse é motivado pelo fato de que sempre temos algo a melhorar, porém, devo parabenizar a USP pois ainda é um dos poucos lugares da cidade que dão sequer alguma atenção ao ciclista.
<b>30</b>	Linhas de ônibus frequentes para o Campus 2 da usp. Diminuição das tarifas para transporte coletivo de estudante. Ônibus fretado pela universidade levando alunos de diversos pontos da cidade até o Campus 2, da usp.
<b>31</b>	A princípio o deslocamento CASA - USP é fácil a pé ou de bicicleta. O problema é a volta USP - CASA. Normalmente saio da USP e já está escuro. Ao redor da USP sempre há pedintes e pessoas estranhas. Temo por assaltos e outros perigos. Portanto, melhorar a iluminação dos caminhos entorno da USP e colocar guardas espalhados nos perímetros em torno da USP, talvez ajudaria a afastar essas pessoas indesejáveis, incentivando as pessoas a irem a pé ou de bicicleta.
<b>32</b>	Dar condições reais das pessoas utilizarem a bicicleta como principal meio de transporte nos dias sem chuva, como ciclofaixas e estacionamentos. Também sugiro suprimir os estacionamentos já existentes, afinal, sem eles ninguém entrará no Campus de carro. Um problema do incentivo às bicicletas no Campus é o fato deste ser demasiado íngreme, e isso é um grande desafio.
<b>33</b>	abrindo novas portarias e providenciando algum modo melhor de se deslocar dentro do Campus (vans interas) e também disponibilizacão de armários para estudantes e funcionários para que possam guardar pertences pesados que nao sejam necessarios durante toda a estadia no Campus
<b>34</b>	Abertura de novas portarias.
<b>35</b>	Eu sugiro que seja criado algum tipo de "rede social" onde as pessoas postem em tempo real possíveis caronas para ou à partir da USP. Também acredito que um sistema de cotas de estacionamento seria interessante, como por exemplo disponibilizar para cada carro com tag USP entre 10-15 dias mensais de estacionamento, os quais seriam debitados quando o veículo adentrasse o Campus, e valeriam para o dia todo à partir deste momento. Quando esgotados os "créditos" do veículo, o mesmo pagaria uma taxa diária crescente de acordo com a quantidade de dias em que frequentasse o Campus, por exemplo: 1º dia - R\$1.00 2º dia - R\$3.00 3º dia - R\$5.00 ... Assim, o usuário que ultrapassar sua cota em 3 dias deverá pagar uma taxa de 1+3+5=R\$9.00.
<b>36</b>	Acredito que tal sistema encorajaria os usuários a utilizarem o sistema de caronas, e reduziria o tráfego e os problemas de estacionamento dentro do Campus. Poderia haver uma parceria entre a USP e fornecedores de bicicletas, para facilitar o acesso dos estudantes à estas. Juntamente poderiam ocorrer palestras sobre os benefícios em substituir a locomoção de autos por bicicletas. Enfim, só deixa de usar carro quem vê um benefício maior em se privar deste, uma vez que o automóvel proporciona conforto, segurança e praticidade. Muito importante para incentivar o uso de bicicletas seria a introdução de estacionamentos mais seguros para bicicletas, e principalmente, de vestiários (essencialmente no Campus 2). A viagem do centro até lá é longa, e é desconfortável assisir aula após alguns minutos pedalando sob o sol quente. Deixei de utilizar bicicleta por este motivo.
<b>37</b>	
<b>38</b>	Vestiários, "empréstimo/aluguel" de bicicletas para aluno USP, estacionamento de bicicletas seguro, cicloviás integrando a USP a outras partes da cidade
<b>39</b>	Auxílio no gasto com o transporte.
<b>40</b>	Devem ser construídas cicloviás dentro e ao redor da USP, e nas principais vias da cidade. Deve ser cobrada taxa para estacionar carros na USP e utilizar o valor arrecadado em medidas ligadas à sustentabilidade no Campus. Também podem ser realizadas atividades de incentivo como caminhadas e passeios ciclisticos para estimular a população.
<b>41</b>	Uso bicicleta como lazer e esporte, porém não à segurança alguma para ir de bicicleta para o Campus, os estacionamentos nao são seguros e existem muitos assaltos!
<b>42</b>	O formulário aborda o tema carona solidária. Esta forma de minimizar os impactos ambientais e ao mesmo tempo reduzir os problemas de estacionamento e trafego, são comumente utilizados em empresas e outros setores. Seria interessante usar a intranet ou internet para dar estas informações, mas é preciso cuidado para não expor a riscos os alunos e funcionários.
<b>43</b>	Melhorar as condições de mobilidade por bicicleta no Campus 1
<b>44</b>	Achei suficiente as já citadas! O principal seria abertura de novas portarias (tanto a pé quanto de bicicleta), cicloviás para ciclistas e mais locais aonde deixar a bicicleta.
<b>45</b>	Conheço várias pessoas que moram perto da USP e que optam ir de carro em vez de ir a pé apenas por preguiça. A única opção que acho que traria mais resultado seria o início de cobrança de estacionamento.
<b>46</b>	Aberturas de mais portarias. Não necessariamente de carros, mas portarias para pedestres. A distância entre a portaria da arquitetura e da física são muito grandes, ainda mais que a USP está situada em uma ladeira.
<b>47</b>	Abertura da Portaria I da Física durante 24h e nos fins de semana.
<b>48</b>	Fazer alguma espécie de rodízio para controlar o volume de carros dentro do Campus
<b>49</b>	instalação de vestiários, maior segurança para quem anda a pé ou de bicicleta, principalmente à noite! difentes pontos de ônibus para o ônibus circular da USP Campus I - Campus II
<b>50</b>	Promover uma campanha de incentivo pesada em relação ao assunto!
<b>51</b>	Acredito que a abertura de novas portarias próprias para pedestres, assim como a que existe próximo ao observatório, em diferentes pontos do Campus e locais mais seguros para colocar bicicletas.
<b>52</b>	Sugiro que comece a haver cobrança de taxa semestral para se obter uma tag, e que ela tivesse desconto quando o motorista cadastrasse um ou mais caronas que o acompanhem. Fazer levantamentos da área total ocupada por todos os carros que entram na USP ao longo do dia e apresentá-los em palestra obrigatória, pois reservar áreas extensas para servir de estacionamento impede que sejam construídos novos prédios que poderiam ser muito bem aproveitados.
<b>53</b>	Melhorias no entorno da usp
<b>54</b>	Prover um transporte inter campi que contemple toda a extensão dos campi e não somente um canto.
<b>55</b>	Não.
<b>56</b>	Implantar cicloviás e mais faixas de pedestres. Fazer campanhas para sensibilizar os frequentadores do Campus sobre a hierarquia do trânsito: pedestres têm prioridade! Todos os motoristas devem parar para os pedestres que estejam aguardando na faixa.
<b>57</b>	Nova entrada para pedestre na Rua Miguel Petroni na altura da Rua Paulino Botelho de Abreu Sampaio.
<b>58</b>	A USP poderia abrir mais portarias de PEDESTRES, fazendo com que o acesso de bicicletas e pedestres seja facilitado. A USP poderia, também, manter parcerias de rondas noturnas nos bairros aos arredores do Campus para dar maior segurança psicológica para quem caminha a pé.
<b>59</b>	Disponibilizar muitos estacionamentos de bicicletas, delimitação de ciclovia interna e entre os campi I e II e também integradas com o relevo da cidade, como no caso do bairro vila nery, por exemplo, arborização e bebedouros ao longo dos possíveis percursos de pedestres, portarias específicas para que não seja necessário descer da bicicleta.
<b>60</b>	Minha sugestão já foi contemplada na pesquisa, que seria abri novas portarias.

61	Ter um almoço de melhor qualidade que compense o desgaste físico proporcionado por vir pedaliando para o Campus. Pois encara as subidas de São Carlos e depois ter de comer uma liguinça de má qualidade, por exemplo, é desanimador.	79	Por meio de divulgação mais frequente da importância dessas práticas.
62	A universidade poderia alugar bicicletas para alunos, docentes e funcionários a um custo bem baixo, fazendo uma parceria com algumas bicicletarias da cidade.	80	Cicloviarias em todo Campus, inclusive nas portarias onde o acesso é facilitado exclusivamente aos carros.
63	Definitivamente, aumentar a segurança de deixar as bicicletas no Campus. Eu gostaria muito de vir de bicicleta devido aos benefícios à saúde e ao meu bolso, porém não me sinto seguro em deixar a bicicleta na USP sendo que já vim a saber de alguns roubos de bicicletas no mesmo ano DENTRO do Campus! Mesmo a distância sendo longa, eu gostaria de poder vir de bicicleta.	81	Com certeza exigir da prefeitura a segurança na cidade, principalmente próximo às portarias da USP
64	O problema maior é a segurança pública, principalmente nas saídas da Física e da Matemática. Não há um único dia em que seja possível sair da USP sem que se seja abordado por pedintes e/ou pessoas possivelmente mal intencionadas. Muitos estudantes, como é o meu caso, precisam levar diariamente computadores pessoais e outros itens de alto valor ao Campus I da USP, porém, a segurança pública é inexistente próximo às portarias, trazendo grande risco aos estudantes. Costumo sair tarde de 2 a 3 (entre 7 e 8:30) vezes por semana da USP, e o risco de assaltos é muito grande para que eu arisque vir a pé, mesmo residindo próximo à USP. Quando sei que voltarei cedo (antes do por-do-sol), venho a pé sempre que possível.	82	Em primeiro lugar, implementar cicloviarias nos dois Campuses da USP.
65	Um sistema de aluguel ou empréstimo de bicicletas apenas para os alunos, docentes e funcionários. Mais vagas para parar a bicicleta. Reduzir alguns estacionamentos, forçando os alunos a procurarem carona e não virem de carro caso morem perto.	83	Melhoria nas calçadas e trajetos dentro do Campus.
66	- Promover (em parceria com a prefeitura) a segurança ao redor do Campus principalmente nas vias próximas e de maior circulação de estudantes; - Sinalizar melhor e fiscalizar as passagens (faixas de pedestre) próximas a USP e; - Orientar a população com campanhas de educação no trânsito relacionadas a preferência e respeito a pedestres e ciclistas, principalmente nas vias de acesso aos Campuses.	84	Cartazes como "venha de bike: pratique exercícios físicos e ajude o meio ambiente", etc.
67	1) Bancos de dados de caronas; 2) Bancos de dados de repúblicas/moradias próximas não só aos Campuses, mas também às unidades onde os alunos irão passar mais tempo; 3) Informações sobre rotas e horários de ônibus para acessar os campi e as diferentes portarias (a página da Atenas Paulista é péssima); 4) Bicicletários.	85	Principalmente os jovens (alunos) devem ser incentivados a vir a pé, pois a grande maioria nota-se que moram muito perto da USP e não tem necessidade de utilizar carro, mas também nota-se que deixar o carro aqui é mais seguro do que em suas residências. Deixam o carro estacionado aqui por vários dias até.
68	Para facilitar a logística para os ciclistas, instituir cicloviarias e estacionamentos de bicicletas.	86	Não. Acho que deveria ampliar a quantidade de estacionamentos e que deixasse de ter estacionamentos próprios para professores.
69	A ciclovia deveria existir tanto na cidade de São Carlos (que já está sendo construída) como também dentro do Campus, especialmente no Campus I, uma vez que as ruas são movimentadas e estreitas, colocando o ciclista em risco e, por isso, os ciclistas frequentemente usam as calçadas do Campus, atrapalhando consideravelmente todos os pedestres.	87	Dando maior segurança nos arredores da universidade, pois vem ocorrendo um grande número de assaltos nessa região.
70	A abertura de novas portarias é essencial para o acesso dos estudantes que residem nas imediações do Campus I. Tanto pela comodidade que isso proporcionaria quanto pela segurança proporcionada pelas guaritas.	88	Talvez tentar reduzir a visão do carro como "status".
71	Bicicleta elétrica já que as ruas são muito variáveis.	89	Mais pontos de ônibus, por exemplo próximo ao observatório
72	Ou rotas coletivas, ou seja algum tipo de transporte coletivo diferente ao ônibus convencional.	90	Expondo os benefícios, sejam eles para a saúde, para o meio ambiente ou para a questão financeira. Além disso é essencial o exemplo, desde o diretor o prefeito do Campus até a pessoa que está tendo essa sugestão e os alunos.
73	Se o Campus tivesse mais lugares para descansar na sombra para refrescar-se e tomar água de bebedouro e o calor não fossem tão forte. Usar bicicleta seria ótimo, ou pelo menos bicicletas para transitar dentro da USP.	91	Colocando banheiros e vestiários com conforto e segurança para a pessoa poder se trocar, tomar uma ducha e se sentir confortável durante as aulas.
74	Oferencendo mais segurança para os estudantes dentro e nos arredores do Campus central da USP São Carlos.	92	Melhoria das calçadas/passeios, maior respeito a pedestres e ciclistas por parte dos motoristas
75	Se a USP de alguma maneira pudesse contribuir para que o sistema de transporte público tivesse as mínimas condições de estrutura e funcionamento.	93	não
76	Abertura de novos acessos/portarias ao Campus I, facilitando os deslocamentos à pé e bicicleta. Além disso, verificar a possibilidade de execução de cicloviarias exclusivas dentro do Campus, embora exista a restrição de faixas disponíveis para automóveis e bicicletas.	94	Não sei se a USP teria jurisdição, mas aumentar muito a segurança nos arredores seria de suma importância, principalmente nas portarias I e II da Física, Matemática e Arquitetura. À noite, muitas alunas pedem para que nós homens as acompanhamos ao sair pelas portarias, porque o perigo é real de ser assaltado ou algo do tipo.
77	O deslocamento com ônibus exclusivo para alunos e funcionários contribuiria muito.	95	Criação de linha gratuita ligando a rodoviária ao Campus.
78	Ônibus especiais para a USP.	96	Fazendo com que o ônibus que sai do Campus I leve alunos até os prédios do hangar e departamento de engenharia aeronáutica do Campus II também, deixando de parar somente no bloco didático.
		97	Instalando estacionamento para bicicletas próximo ao Hangar/Departamento de Eng. Aeronáutica e prédios da Eng. Ambiental no Campus II.
		98	Fazendo/apoiando projeto de instalação de cicloviarias (campicidade).
		99	Vcs poderiam fazer como alguns campi de faculdades do interior, aonde o selo de acesso para carro são limitados e sorteados, somado-se a isto há um sistema eficiente de caronas e facilidades para que se utilize as bicicletas.
		100	A pé : Guarda -sol ; Água e vantagens
		101	Bicicleta: Lugares específicos para encadeamento perto das salas ; Aluguel de bicicletas gratuito
		102	Ônibus: Horários constantes perto do início e fim das aulas deixando perto das salas Linhas especiais para o Campus I da USP.
		103	Não basta ter uma ciclovia dentro do Campus, é necessário que ela seja interligada na cidade toda, ou no trecho de maior concentração dos estudantes. Na minha opinião, bicicletas são o futuro. E quanto aos ônibus, maior quantidade de horários de ida e volta ao Campus dois, ou mais unidades em cada horário. A instalação de vestiários é fundamental para incentivar métodos mais saudáveis.
		104	Há um grande número de assaltos no entorno de toda a USP, há necessidade de estudo intensivo em horários diversos e alternativos, por isso há o estímulo ao uso de carros.
		105	Mais segurança no entorno da USP.
		106	Primeira semana de aula é bastante importante. Trabalhar com o CAASO também é interessante para atingir de maneira positiva os alunos.
		107	Acredito que um sistema que funcione para o problema de vagas no Campus é que seja feito um sistema de rodízio, por exemplo, carros com placas terminadas em

	numero par tem acesso ao Campus em dias diferentes dos carros com placas terminadas em numero impar, ou qualquer outra forma de rodizio		Campus pequeno como o nosso e a relação de praticamente todos daqui com tecnologia faz da USP São Carlos uma excelente cobaia.
105	Sugiro que seja cobrado o estacionamento dentro da USP, desincentivando o uso do carro por alunos e funcionários que poderiam vir a pé, de bicicleta ou ônibus. São Carlos é uma cidade relativamente pequena em relação a quantidade de veículos circulando hoje. Assim, qualquer tentativa de evitar o uso de carro na universidade (local em que as inovações deveriam ser iniciadas) deve ser considerada.		
106	Onibus especial USP.		
107	Ter um convênio com a prefeitura sobre o transporte publico, assim nós estudantes poderemos pagar mais barato ou ainda não pagar pelo transporte publico.		
108	A sugestão de banco de dados para carona é a melhor alternativa para mim, pois meu percurso é longo e ruim para vir de bicicleta.		
109	Acredito que a partir do momento que houver maior segurança dentro do Campus e principalmente nos arredores (próximos aos bairros onde os estudantes vivem) E quanto ao deslocamento para o Campus 2, acho necessário que houvessem linhas que rodassem durante a noite, porque sou aluna de pós-graduação e muitas vezes preciso ficar no Campus 2 até mais tarde para fazer meus experimentos e acabo tendo que pedir táxi para voltar para casa, quando não tem mais ninguém para pegar carona.		
110	Acredito que poderia ser estudado um sistema de compartilhamento de bicicletas interno da USP. Com algumas estações próximas aos pontos mais importantes do Campus poderia ser uma política que estimulasse os estudantes a virem a pé para o Campus. Acredito até, que alguns alunos da Produção já realizaram um pequeno estudo de como seria a implantação de um projeto assim.		
111	Meu principal motivo de não ir a faculdade a pé é a insegurança que sinto durante o trajeto.		
112	Não.		
113	Melhorar a segurança dentro do Campus, especialmente de final de semana. Bicyclétario seguro. Portaria na rua 28 de setembro.		
114	Melhorar a segurança dos estudantes nos arredores do Campus. A curto prazo, facilitaria ter um acesso melhor para as bicicletas, ao invés de dividir a faixa com os carros. O leitor de TAG da arquitetura está meio mal posicionado, creio que está muito alto, pois várias vezes eu preciso parar o carro e aguardar, ou mesmo o vigia tem que abrir manualmente, interrompendo o fluxo de entrada. Já na física não tenho nenhum problema para abrir automaticamente. Eu creio que se houvesse algum tipo de recompensa para quem deixasse de usar o carro, seria uma motivação a mais. Algo como entrada preferencial no refeitório para quem não vier de carro, ou algo do tipo. Imagino que se houvesse um restaurante bom e barato dentro ou bastante próximo do Campus, TALVEZ alguns funcionários evitariam o vai e vem no horário de almoço. Nas proximidades dos departamentos, laboratórios e oficinas a maior parte dos carros estacionados é de funcionários e técnicos, que estão sempre sozinhos em seus carros e vão para suas casas almoçar. (pelo menos é o que observei na região OME/ LabDin) Partindo para divagações, a USP poderia firmar uma parceria com uma empresa privada e instalar (ou desenvolver aqui mesmo) um sistema de monitoramento de vagas, semelhante ao que tem no shopping Morumbi. Isso permitiria aos motoristas planejar melhor o percurso e evitaria aquela condução típica de quem está procurando vagas e atrapalhando o fluxo. E como o berço de tecnologia que nós somos, acredito que não seria difícil o desenvolvimento de um veículo de transporte pessoal urbano híbrido ou elétrico, para uma ou duas pessoas, que seria alugado ou algo do tipo para alunos e funcionários interessados. Se um veículo desses ocupasse 2/3 ou menos de uma vaga normal já seria um progresso considerável, e seria uma mostra da nossa capacidade para o mundo todo. Com a experiência que o departamento de automobilística tem com os projetos estudantis em veículos compactos, mais a competência do nosso departamento de elétrica, sem contar o pessoal da química e materiais, acredito que juntar uma empresa interessada na produção mais uns 10 alunos multidisciplinares não demoraria mais de 6 meses para já termos um protótipo rodando. Fora que um		
116	Vestiuário para banho, ciclovia dentro do Campus		
117	mais estacionamentos para BICICLETAS que não danifiquem o aro.		
118	Melhorar a segurança na região da USP		
119	Creio que nas questões de bicicletas o aluguel de bicicletas supra essa necessidade		
120	Realmente acho bastante difícil os modos alternativos de deslocamento, se a pessoa tem condições financeiras para adquirir uma moto ou carro devido a comodidade, deslocamento rápido e menor risco de ser assaltado. Ainda, tem a questão do status social, em que a compra de um veículo muitas vezes é confundida como sinônimo de poder pela sociedade. As linhas de ônibus que operam em São Carlos são bem deficientes, poderia ser implantados corredores e terminais. A adoção de alugueis de bicicletas seria uma opção viável.		
121	O relevo nada plano da cidade nao favorece muito o uso de bicicletas, para ir para o Campus II por exemplo. Por isso, para mim, há necessidade do onibus, de maneira que uma maior quantidade de horários e veículos para o Campus II é muito importante. Andar a pé: as vezes nao me sinto seguro andando a pé, não dentro da usp, mas no meu trajeto até a universidade, esse é um dos motivos de ir de bicicleta também, mas acredito que sobre isso a usp nao possa fazer muito.		
122	Rodizio de placa, benefício para caroneiros		
123	Fazer cobertura entre os principais blocos de sala de aula, de modo que, quando chovesse, haveria um caminho seguro entre as trocas de aulas e idas ao refeitório.		
124	Não.		
125	O utilização de bicicletas seria interessante se o Campus possuísse ciclovias.		
126	Aumentar a segurança nas entradas de pedestres que existem ao redor da USP.		
127	Acho de extrema importância que divulguem por meio de cartaz mostrando que até um raio de X km da USP, o estudante/professor/funcionário é muito bem capacitado para ir a pé/bicicleta para o Campus e NAO de carro.		
128	Criação de linhas de ônibus que atendessem outras áreas da cidade visto que, atualmente, é mais fácil se deslocar a pé dos bairros localizados mais a norte da cidade (em geral mais próximos da federal) do que se deslocar de ônibus.		
129	Proporcionando calçadas adequadas para tal, especialmente rampas em locais com aclive.		
130	Sempre que chego após as 7h50 tenho que ficar procurando por vaga, ou seja, o câmpus não comporta a quantidade de pessoas que passam por ali, mas acho que a USP já faz bastante. Acredito que esta pesquisa possa mostrar as principais causas da não utilização de outras formas de deslocamento, sendo possível delinear algumas ações.		
131	creio que bicicleta é o melhor modo, provavelmente uma ciclovia seria uma boa ideia.		
132	Não.		
133	A alternativa deve se manter como alternativa, a USP deve ter infraestrutura para suportar uma grande quantidade de carros, o modo de locomoção deve ser escolhido pelo cidadão. É muito simples tentar resolver um problema grave como os estacionamentos da USP com ideia de cobrança em forma de dinheiro para quem se locomove até a USP de carro, mas o fato é que falta planejamento, quantas calçadas em bom estado eu vi sendo quebradas e reconstruídas? Se o dinheiro está sendo mal gasto por que colocar nos cidadãos a culpa de um Campus sem estrutura?		

- 134** Melhores bicicletários no Campus 2  
Ciclovia interligando os Campus que desse acesso ao Campus 2 pelo parque da Faber, além da entrada principal.
- 135** Vestiários e Ciclovias dentro dos Campi da USP.
- 136** Mais oferta de ônibus para o Campus II, inclusive em horários noturnos e nos fins de semana.  
O fator condição climática é importante para mim. Quando chove, ficar com a calça/tenis molhados incomoda, principalmente quando se tem que passar as próximas 4 horas assistindo aula. O Sol muito forte também incomoda, principalmente porque preciso transitar entre horários em que a incidência solar é muito alta.  
Sugestões:  
-Proteção para chuva/sofá nos trajetos principais  
-Pontos com água potável no caminho  
-Ciclovia
- 137** Aumentar a segurança dos locais para estacionar a bicicleta  
- Abertura de mais portarias apenas para pedestres e ciclistas, principalmente entre a entrada da Arquitetura e IC/MC e Arquitetura e IFSC, pois há muitos estudantes na redondeza e é consideravelmente perigoso transitar nesses locais em certos horários.  
- Bicicletários seguros (pois há casos de tentativas de roubos de bicicletas) em pontos espalhados pelo Campus.
- 140** Colocar um transido da entrada da arquitetura até o caaso. A subida é extremamente cansativa, pois no geral eu tenho que fazê-la 2 a 3 vezes ao dia. Como o clima é muito quente, o desgaste dos alunos para a aula é alto, gerando desconforto. Uma solução seria bicicletas para uso interno no Campus 1, ou uma forma de bonde etc
- 141** Bicicletas de aluguel barato, com possibilidade de ficar ate 2 dias sem devolver a bicicleta, assim poderia voltar para casa de bicicleta e devolve-la no dia seguinte. Mas que a solucao seja efetiva é necessário um sistema de ciclovias fora e dentro do Campus
- 142** Realização de campanhas sócio-educativas.
- 143** não tenho
- 144** Ciclovias dentro da USP e fora da USP.
- 145** Uma ideia bacana seria uma compra "em massa" de bicicletas, a fim de baratear o preço do desse produto. Dessa maneira, com um baixo custo para o deslocamento, as pessoas se sentiriam mais encorajadas a andarem de bicicleta.
- 146** Restringir o acesso às vagas de estacionamento (talvez cobrar pelo privilégio);  
Implantar estacionamentos seguros para bicicletas;  
Talvez a extensão do horário de funcionamento da portaria próxima à igreja facilite a vida de várias pessoas;
- 147** Proibir o uso do carro!!  
Ciclovia, principalmente, as faixas no Campus I em diversos locais são muito estreitas, tornando difícil andar de bicicleta com segurança dentro do Campus.  
Maior segurança para deixar as bicicletas estacionadas, assim como para andar (com computador, por exemplo) de bicicleta ou a pé dentro do Campus, para tal, aumento de iluminação e de postos de controle, com possibilidade de ligar para emergência e mais postos de guardinhas no Campus.  
Campanhas de pedalada, por exemplo entre Campus I e II. Aumento de frota e frequência de linhas de ônibus municipais que cheguem a USP, e entre Campus I e II. Melhorar os espaços, para estas práticas. Tornar a USP e arredores mais seguros.
- 149** Coifes ou armários em que possamos deixar materiais durante o dia, para não ter que carregá-los o tempo todo.
- 150** Abertura de novas portarias, manutenção dos ônibus próprios da USP Campus I - Campus II, mais linhas de ônibus municipais que passem próximos a portarias da USP  
Se houvesse mais ônibus para o Campus 2, mais pontos de ônibus espalhados pelo Campus 2, maior disponibilidade de horários para ônibus para o Campus 2, muita gente que estuda e trabalha no Campus 2 não utilizariam seus carros.
- 152** A maioria dos alunos poderiam vir até, pois moram pela redondeza da Universidade, sobrando mais vagas para quem mora longe e precisa vir de carro. Embora tenha a alternativa de vir de ônibus. Porém, o gasto extra com passagem, ônibus lotados, a pessoa desiste, já que tem carro e acaba não escolhendo esse meio de transporte, a não ser que tenha um ônibus com linha específica para a USP Campus I.
- 153** Moro um pouco distante, então, a única opção seria um transporte coletivo de qualidade e específico para os trabalhadores da USP.  
Talvez fosse interessante que se instalasse um sistema de rodizio de placas, assim como na cidade de São Paulo, dentro do Campus. Dessa forma, a cada dia da semana um numero final de placa não poderia circular dentro do Campus, e como cada estudante só tem um carro, eu acho que diminuiria muito o fluxo de veículos. E aqueles que moram em república e possuem vários carros, seriam incentivados a vir de carona em um horário comum.
- 154** não
- 155** além de iniciativas como implantar banco de dados de caron, incentivo a carona, entre outras. O Campus deveria incentivar atividades como: caminhadas e passeio ciclistico com adesão de professores e funcionarios criando dia da caminhada, dia do passeio ciclistico, etc, mas solicitando a colaboração dos diversos departamentos e institutos.  
Poderia ser incentivado o uso da bicicleta ou do deslocamento a pé através de campanhas que mostrem que a atividade física realizada enquanto se está pedalando ou caminhando, traz benefícios a saúde.
- 156** Penso que se houvesse um mini transporte ligando as portarias, as pessoas não fariam tanta questão em entrar com os carros. Penso assim porque ir de bicicleta pra mim seria tranquilo o problema seria subir de bicicleta da arquitetura até a engenharia de produção por exemplo. Como aqui as ruas são muito inclinadas você faz muito esforço e fica todo suado, então eu prefiro ir de carro e entrar com ele a'le o meu destino. Porém se eu colocasse a bicicleta na portaria e um tipo de "bondinho" passasse pra levar você até lá em cima, eu não iria de carro.
- 159** não
- 160** Mais segurança
- 161** Melhorar a segurança publica nas proximidades da USP
- 162** Abertura de novas portarias, criação de um sistema de emprestimo de bicicletas dentro do Campus  
Sugiro a abertura de novas entradas para pedestres apenas em pontos estratégicos que facilitem a locomoção dos estudantes.  
Também a permissão do uso de bicicleta dentro do Campus nos caminhos entre os departamentos.  
E por fim, modernos e seguros meios de estacionar a própria bicicleta nos vários departamentos.  
A locomoção que deve ser priorizada, em minha opinião é a das pessoas, e não a dos carros!
- 164** Acredito que o aluguel de bicicleta com pontos estratégicos seria uma boa opção para a substituição do deslocamento para o Campus sem o uso de carro.
- 165** Gostei muito das soluções propostas para as bicicletas. Aluguel de bicicletas e estacionamento seguro sao imprescindíveis. Além das ciclovias integradas a USP  
Como trabalho no Campus 2 ainda não temos alternativa para não usarmos o carro, pois docentes necessitam de locomover várias vezes entre os dois Campus, pois não existem bancos, administração, seção de alunos secretaria de pós graduação etc.  
Uma maneira de diminuir esse uso de carros é melhorar a vida dos usuários diários do C2
- 167** Não.
- 168** Aluguel ou empréstimo de bicicletas.
- 169** deslocamento a pé e de bicicleta.
- 170** Melhor segurança e acessibilidade.  
Construir ciclovias dentro do Campus, separando pedestres de bicicletas e bicicletas de carros.  
Abrir novas portarias para diminuir a distância de caminhada da minha casa ao prédio dentro do Campus em que trabalho.  
Construir bicicletários com vigia próximos às salas de aula e em pontos chave do Campus.
- 171** Cobrar pelo privilégio de estacionar seu automóvel dentro do Campus.  
Criar linhas de ônibus que passem pela Avenida Trabalhador São-carlense e atendam aos bairros em que moram a maior parte dos alunos e funcionários, se for o caso, com subsídio da USP para alunos e funcionários portando carteira da USP (como ocorre na cidade universitária).

- Criar estacionamentos reservados para funcionários e docentes, cobrando pelo privilégio de ter vaga reservada.  
Criar estacionamentos para motocicletas.
- Eu vou a pé porque moro perto. Gostaria de ir de bicicleta, mas conheço vários, MUITOS amigos que já tiveram sua bicicleta roubada. Além disso, pelo menos 2 dias por semana (porém, na maioria das vezes são quase todos), eu tenho que voltar no período da noite para casa. Normalmente eu volto num ritmo muito acelerado, porque tenho noção do quão violento está o entorno da USP (não dentro). Quando digo que quero começar a ir de carro para a USP é porque me sinto inseguro. Quanto à comodidade, é claro que é mais cômodo o carro, mas todos nós podemos fazer uma forcinha para ajudar o planeta. Eu faço essa forcinha a partir do momento que a minha segurança DENTRO E FORA do Campus estiver garantida.
- 172 A criação de ciclovias na avenida Trabalhador São-Carlense e outra interligando os dois campi da USP.
- 173 Ciclovias, principalmente para a entrada da Arquitetura, onde o trânsito tem velocidade mais alta e é bastante perigoso. Locais seguros e protegidos de chuva para deixar as bicicletas seria ótimo.
- 174 Fazer um estudo da distância que todo o corpo de usuários da universidade porque tem pessoas que moram a menos de 200 metros da escola e vem de carro.
- 175 parar de criar novos estacionamentos para carros!
- 176 Influir junto ao poder público municipal para criar políticas de transporte público de qualidade, com frequência adequada e acesso aos pontos mais importantes da cidade.
- 177 Rotação de placas (semelhante ao que se faz em São Paulo).  
segunda: final 0, 1 e 2 estão proibidos de entrar.  
terça: final 3 e 4 estão proibidos de entrar.  
quarta: final 5 e 6 estão proibidos de entrar.  
quinta: 7 e 8 estão proibidos de entrar.  
sexta: 9 está proibido de entrar.
- 178 Acredito que as ciclovias interligando os campi e principais avenidas da cidade, estacionamentos seguros para bicicletas e instalação de vestiários (principalmente no Campus II) seriam bons incentivos ao uso de bicicleta pelos estudantes.
- 179 Sim: QUE TODOS INCLUSIVE DIRETORES, PRÓ-REITORES, VEÍCULOS PÚBLICOS DA UNIVERSIDADE ESTEJA MCONFINADOS AO ENTORNO SENDO QUE O TRANSPORTE NO INTERIOR SE FAÇA POR VEÍCULOS ELÉTRICOS COMO SE FAZ NO CENTRO DE ROMA OU FLORENÇA E QUE EM HIPÓTESE ALGUMA, QUAISQUER QUE SEJA MAS AUTORIDADES DE QUAISQUER ESFERAS DE GOVERNO, A MENOS DE UTÍIS E BOMBEIROS POSSAM CIRCULAR NO INTERIOR DOS CAMPI. MAS ISSO É UTOPIA E EU CAI DA CAMA E ACORDEI DE MEU SONHO.
- 180 nenhuma sugestão
- 181 Aumentar a segurança nos arredores do Campus.
- 182 Não
- 183 Sem sugestões.
- 184 Não
- 185 dependendo do carro na parte da manhã, pois levo meus filhos na escola, e depois já venho para o trabalho. Seria então somente nos períodos da tarde e nas férias que poderia estar me locomovendo de ônibus, caso tivesse ponto do ônibus da USP próximo a minha residência, com certeza viria de ônibus!!!  
Maior iluminação dos Campi, por questões de segurança. Adicionalmente, o problema da segurança FORA dos Campi é preocupante. Eu ia de bike antes, porém sentia muito medo de voltar da táxi a noite, sozinha. Parei de ir de bike ou a pé.
- 186
- 187
- 188
- Eu utilizo a bicicleta para vir à tarde à USP. Vejo como um problema que não incentiva as pessoas a adotarem esse meio de transporte a dificuldade de acesso (vias interrompidas, cancelas que não são abertas, etc). Acho que a USP precisaria abrir mais acessos adequados ou seja de modo que o ciclista não precise descer de seu veículo.
- 189 Ciclovias dando acesso à USP  
Mais linhas de ônibus municipal indo para com Campus II
- 190 Sim. Colocar a política de estacionamento privado dentro do setor público para chefias, diretores e afins dentro do Campus afim de dar exemplo de cidadania, democracia e igualdade a comunidade. Ex: vagas reservadas para os diretores do IFSC.
- 191 Abertura de novas portarias, apenas para pedestres e ciclistas.
- 192 Conversar com os alunos nas salas de aula sobre a pesquisa do estacionamento e fornecer uma palestra ou algo parecido para aumentar a conscientização dos alunos sobre o meio ambiente e problemas de saúde.
- 193 Como já citado, a abertura de novas portarias e um fretamento de ônibus para o Campus I seriam ótimas soluções
- 194 Melhorar os lugares de guardar bicicletas, e ter em mais pontos, um espaço melhor para não atrapalhar o trânsito de carros. Criar um sistema de ônibus grátis para estudantes e funcionários da USP, que passasse em pontos estratégicos da cidade.
- 195 Redução de número de carros dentro do Campus com instalação de vários pontos de ônibus desde o observatório até a arquitetura e com linhas diferentes de ônibus circulando dentro e fora do Campus e entre os dois Campi I e II. Preferencialmente com passagem gratuita e com a utilização do cartão da USP para transporte dentro da USP.
- 196 Melhorar a segurança nas portarias e nas redondezas da universidade.
- 197 melhorar a segurança do Campus e nos bairros próximos
- 198 Talvez tm incentivo de computação de pontos para quem vai para o Campus a pé ou bicicleta computa isso em locais de acesso do para pedestres e pode ter algum benefício no Campus... A casa 50x (computando 1x/dia) que faz isso ganha um badeijão de graça, ou em troca desses pontos pode "perdoar a dívida" da biblioteca. Mas de qqr forma, acho que nenhum incentivo dentro do Campus adiantaria se não houvesse uma mudança na cidade. EU por exemplo não vou todos os dias de bike pra USP pq tenho medo do trajeto que tenho que fazer. São ruas muito estreitas com um fluxo muito pesado de carros/ônibus caminhões. E é pertíssimo do Campus I.
- 199 Utilizar o potencial de mercado da comunidade uspiana para barganhar descontos e promoções para a aquisição de bicicletas. Também seria interessante se fossem disponibilizados cursos de manutenção de bicicletas.
- 200 Deixar estacionamentos apenas na região limitrofe à USP, enquanto a bicicleta tem acesso irrestrito a locais de estacionamento.
- 201 Sim, usando esquema de aluguel de bicicletas, no qual eu poderia pegar uma bike no Campus 2 e e devolve-la no Campus 1 e vice-versa. Assim como é feito nos bicicletários da cidade de São Paulo.
- 202 Convênio com ônibus da cidade para passar mais linhas que entrem no Campus 2 como é feito na cidade universitária.
- 203 Acho que uma melhoria na segurança incentivaria o deslocamento a pé e de bicicleta.
- 204 Não
- 205 Acredito que a demografia do Campus I não ajuda muito nesta questão, mas, infelizmente, só consigo pensar na cobrança de taxas (pequenas) para gerar algum resultado expressivo.
- 206 Colocar mais segurança dentro e fora do Campus da Usp
- 207 Ciclovias (interna e externa à área da faculdade) e vestiário no Campus II, além de horário mais flexível do Restaurante Universitário de lá (duração maior).
- 208 Aumento da segurança noturna ao redor do Campus I, principalmente nas saídas da Matemática e Física.  
Abertura de novas portarias, SEGURANCA nas imediações e dentro do Campus!!  
Linhas de ônibus q atendam varias regioes com preco justo! Banheiros e duchas, vivemos em uma cidade super quente e desenvolver atividades na universidade suado e desconfortavel é pessimo!!

	<p>seu grau alterado para que permanecessem os 2 períodos no Campus II, isso poderia resultar em uma diminuição do número de veículos no Campus I (uma vez que os alunos não teriam motivos pra voltar para o Campus I após irem ao Campus II) e também reduziria o número de alunos no restaurante universitário.</p>
<b>223</b>	<p>Não</p> <p>Eu acredito que muitas pessoas dentro da USP utilizam o carro como meio de locomoção somente por status e não por necessidade. Então eu acho que primeiramente deveria ser mais difícil e rigoroso o acesso de automóveis dentro da USP. Eles atrapalham o tráfego de pedestres e poluem o ambiente, diminuí o oferecimento de espaço para plantio de árvores além de enfraquecer o sistema de segurança dentro do Campus.</p>
<b>224</b>	<p>Acho que as alternativas colocadas anteriormente são boas!</p> <p>Pedalsup - prática aplicada ao Campus da Poli. A aluna participante de tal projeto, atualmente faz mestrado no Departamento de Engenharia de Produção - NUJMA (Carolina R. Amigo).</p>
<b>225</b>	<p>criar cicloviav dentro do Campus, seria o mais importante.</p>
<b>228</b>	<p>ACREDITO QUE A SOLUÇÃO NÃO ESTÁ EM CRIAR REGRAS PARA AS PESSOAS ARCAREM COM AS RESPONSABILIDADES DA ADMINISTRAÇÃO.</p>
<b>229</b>	<p>Incentivar as pessoas a darem mais caronas, pois varias pessoas moram proximas e não se comunicam e portanto não sabem e vão até a USP sozinhas em seus carros. Colocar uma taxa de estacionamento não incentiva alunos a evitarem o uso de carro, mas incentiva-os a deixá-los na rua e prejudicarem o trânsito da cidade, assim como prejudica quem precisa do carro para depois da aula e não tem tempo de ir até em casa buscá-lo. Incentivar a andar a pé ou bicicleta ou ônibus é mostrar que são alternativas boas e criar condições favoráveis para que os usuários repensem de que maneira estão se locomovendo. Algumas ideias já colocadas como bilhete integrado ao transporte municipal e ciclovia, armazenamento das bicicletas ou a criação do sistema de aluguel de bicicletas são medidas interessantes. A conscientização deve começar dentro da universidade e de forma dinâmica, chamando a atenção para a importância do uso de meios alternativos.</p>
<b>231</b>	<p>Sim, no caso do Campus I de São Carlos há um número de placas, principalmente na saída da rua Carlos Botelho que proibe o usuário andar de bicicleta naquela área. Além disso, não existem cicloviav dentro do Campus.</p>
<b>232</b>	<p>Aluguel de bicicletas por 24h para que permitisse o aluno voltar para sua casa. Extrapolando o período, a multa poderia ser dada em forma de proibição do aluguel por alguns dias até poder alugar novamente.</p>
<b>233</b>	<p>Venho a pé praticamente todos os dias, o problema é de conscientização das pessoas, que mesmo morando perto, preferem vir de carro.</p>
<b>234</b>	<p>Para o funcionário poder se deslocar a pé ou de bicicleta é necessário redução de jornada de trabalho para 6h/diárias. Assim gastaria o restante do tempo com sua mobilidade.</p>
<b>235</b>	<p>Que os departamentos tivessem chuveiros para os funcionários tomarem banho</p> <p>Manutenção e conservação das atuais calçadas com melhorias na qualidade dos revestimentos; manutenção e conservação de todas as outras vias (ruas, praças, jardins), sinalizações horizontais, verticais; revestimento que permita um cadeirante se deslocar sozinho; atrativos ao longo dos percursos; segurança garantida nas calçadas e proteção com cobertura em vários pontos; campanha educativa aos pedestres e motoristas; arborização correta que não deteriore as próprias calçadas; paisagismo profissional em todo o Campus; setor adequado (se já não existe) que cuide de parques e jardins, incluindo, pavimentos de ruas, praças e calçadas, das sinalizações. Campanhas educativas à população do Campus para a efetivação destas medidas e dar poder de fiscalização aos vigilantes para punir os infratores.</p>
<b>237</b>	<p>Um sistema de rodízios de carros ou de pedágios para quem vem a universidade de carros poderia reduzir a frota de carros no Campus.</p>
<b>238</b>	<p>Seguranças ou guaritas ao redor do Campus (lado de fora do Campus).</p>
<b>239</b>	<p>Construir cicloviav internas na USP de São Carlos.</p>

	<p>Lugar seguro para a permanencia de bicicletas, muitas bicicletas sao roubadas no Campus mensalmente!</p>
<b>209</b>	<p>Arborizar mais o Campus</p> <p>Desconto no ônibus para estudantes da USP</p> <p>O único problema que eu vejo é o precário transporte coletivo entre o Campus I e o Campus II, que por vezes desencoraja alguns alunos a se deslocar de ônibus. Algumas sugestões são:</p> <p>* Nos horários de pico, deve-se disponibilizar todos os ônibus para o deslocamento até o Campus II;</p> <p>* Deve-se disponibilizar ônibus em horários noturnos, para alunos que estudam/trabalham no Campus II a noite (alguns fazem isso regularmente, como era o meu caso até ano passado, devido ao grupo extracurricular AeroDesign).</p> <p>Os estacionamentos seguros para bicicletas são muito importantes mesmo. Também melhor clareza, sinalização e educação quanto às normas de tráfego para o uso do espaço pelos carros e bicicletas.</p> <p>Chegar de ônibus é complicado, pouco flexível e demorado, seria preciso ter mais paradas e mais linhas perto das portarias.</p>
<b>211</b>	<p>Aumento da segurança para bicicletas ou sistema (barato) de aluguel para estudantes são de suma importância para que mais pessoas pedalem à USP.</p>
<b>212</b>	<p>O principal eh tornar os meios de transporte como bicicleta e "a pé" mais interessantes do ir de carro. Por que a pessoa que tem carro muitas vezes mora perto e so usa o carro pra ir quando tem mais coisas pra fazer com o carro e nao vai deixar de usar ele.</p>
<b>213</b>	<p>Aumentar o número de portarias</p> <p>Isolar áreas de acesso aos carros como era a matemática anteriormente, por exemplo. Permitir que os carros acessem somente a região que desejam, não permitindo a circulação dentro do Campus. Exemplo: Hoje um carro pode acessar o Campus pela arquitetura e sair pela física I, ou acessar pela física II e sair pela matemática. O isolamento em várias regiões é uma atitude que pode vir a evitar o "corte" de caminho por motorista externos a USP e desmotivaria a vinda de carro para o Campus 1, uma vez que seria necessário "entra e sair" constantemente do Campus para procurar vagas.</p>
<b>214</b>	<p>Instalação de estacionamento de bicicletas</p> <p>Vestiários nos prédios dos departamentos</p> <p>Parcerias com a prefeitura para construção de cicloviav/ciclofaixas</p> <p>Não ampliar o estacionamento.</p> <p>Passes estudantil com integração ao transporte público municipal.</p>
<b>215</b>	<p>Local seguro para guardar as bicicletas com certeza incentivaria. A pé com certeza, quem mora perto utiliza esse meio. Já utilizar o ônibus, somente com uma passagem acessível, pois pagar R\$2,60 cada viagem de ônibus é inviável.</p>
<b>216</b>	<p>Não</p>
<b>217</b>	<p>Já foi dito: aluguel de bicicletas, sistema de empresimos, integracao em os Campus,....</p>
<b>218</b>	<p>Não.</p>
<b>219</b>	<p>estacionamento para mais de uma pessoa por carro.</p>
<b>220</b>	<p>Apesar do uso do carro não ser o meio mais sustentável essa é a opção ainda em prioridade. Penso que políticas como rodizio de automóveis dentro do Campus poderia ser pensada, visto que há limitações no espaço físico.</p> <p>As TAGs intaladas nos automóveis fariam automaticamente essa seleção, sendo o infrator que não cumprir o rodizio sujeito a multas</p>
<b>221</b>	<p>Por se tratar da universidade, creio que as multas deveriam ser postas, não em valor monetário e sim em termos de suspensão. Para cada dia de rodizio não cumprido, o mesmo ficaria mais dois dias sem autorização para entrar com o veículo no Campus. Ao término do mês, se o condutor tiver um número de infrações maior que determinado limite, sua autorização deverá ser expirada, devendo o condutor do veículo encaminhar-se a segurança do Campus para renovar sua autorização e prestar esclarecimentos.</p>
<b>222</b>	<p>Não tenho conhecimento da grade horária dos alunos de graduação mas percebi que algumas aulas são ministradas no Campus II. Entretanto os alunos não permanecem, em geral, durante os dois períodos do dia (manhã e tarde) no mesmo Campus (no caso o Campus II). Afirimo isso com base nas observações dos ônibus lotados retornando ao Campus I durante o período de almoço. Assim, caso os alunos tivessem</p>



<b>240</b>	Melhorar os sistemas, ou seja, boas calçadas arborizadas, cicloviás, bons sistemas de ônibus e trem de rua ligando os principais pontos da cidade as unidades I e II do Campus da USP São Carlos.	<b>255</b>	Instalação de armários para guardar com segurança objetos (como "lockers") criar atalhos entre portarias e prédios, não necessitando dar voltas para ir em certos lugares.
<b>241</b>	Estacionamento seguro e protegido (tempo) para bicicletas.	<b>256</b>	Aumentar a segurança no Campus. Muita gente prefere morar mais longe pois o Campus é frequentado por pessoas (de fora e alunos) portando drogas (à noite) e álcool (de dia e à noite). A liberdade para uns é uma punição para outros.
<b>242</b>	Entendo que é muito difícil depender de um transporte que não cumpre horário, que vem lotado de pessoas, que tem motoristas sem responsabilidade, que dirigem correndo, como se as pessoas fossem animais e é claro não tem educação no trânsito, você observa que todo ônibus que está parado e vai sair, ele entra na frente de qualquer carro como o todo poderoso.	<b>258</b>	As vias são muito estreitas. Acessibilidade ruim nas entradas da universidade. Falta de cicloviás Insegurança para os ciclistas
<b>243</b>	Acredito que a principal medida a ser tomada é incentivar o uso de bicicletas por meio de cicloviás interligadas a USP e também dentro da própria USP. Melhorar o fluxo do trânsito na rotatória da entrada da arquitetura seria também uma medida cabível, pois para quem anda de bicicleta é muito ruim, carros em alta velocidade e etc. Talvez semáforos ou alguma outra solução ajudem.	<b>259</b>	o numero de assaltos no caminho, entre a saída da matematica e a rodoviária está muito alto, sempre que eu sei que vou voltar tarde, opto por vir de carro Policiais ou segurança privada nos bairros perto das portarias principais...sobre tudo de noite, tem muito assalto então o povo prefere vir de carro mesmo q sua casa seja a duas quadras de alguma portaria da usp.... Mais acessos para pedestres e bicicletas seria ótimo tb alem dos vestiarios e aluguel de bikes....
<b>244</b>	E INDISPENSÁVEL A CONTRUÇÃO DE VESTIÁRIOS ONDE PODE-SE TOMAR BANHO E TROCAR-SE	<b>260</b>	No IFSC já houve um incentivo ao uso de bicicletas e motocicletas através da instalação de bicicletários adjacentes aos prédios, bem como houve a disponibilização de garagem coberta para bicicletas e motos. Percebemos um aumento considerável no número de usuários que antes preocupavam-se com a segurança de seus equipamentos e com essa solução sentiram-se mais protegidos e portanto estimulados.
<b>245</b>	Bicicleta para quem só frequenta o Campus I	<b>261</b>	Sim, de ônibus, pois perto do meu endereço residencial não passa nenhum ônibus da Atenas Paulista que venha até o Campus 1, pois se tivesse eu viria de ônibus todos os dias.
<b>246</b>	Principalmente facilitar a entrada criando outras entradas/saídas e principalmente facilitando a vida do pedestre dentro do Campus, pois hoje em dia a USP-São Carlos é um cantiêiro de obras e restringe várias passagens de pedestres.	<b>262</b>	São Carlos é uma cidade de morro, o que dificulta a utilização de bicicletas. Muitos estudantes moram muito perto da usp, e utilizam o carro para ir ao Campus II ou para facilitar a locomoção dentro do Campus. Uma forma de incentivo seria um onibus da USP que circulasse pelo Campus.
<b>247</b>	Poderia se criar van de transporte interno. Principalmente da Arquitetura ao Observatório. O Campus é grande e eu vou de carro pois tenho que me locomover entre o SHS e a estação de tratamento de esgoto.	<b>263</b>	A maioria dos funcionários moram longe do Campus, por isso, a maioria se utiliza de seus veículos e também para deixarem seus filhos na escola, infelizmente o nosso sistema de transporte da cidade deixa a desejar. Agora quanto aos alunos, esses deveriam ser o exemplo, sabe que alguns moram na mesma casa e cada um vem com seu carro. Então, acho que incentivar os alunos a fazerem uma experiência por uma ou duas semanas, deles virem de bicicleta ou os que moram juntos sejam o carona amiga, eles são jovens e a maioria dos funcionários nem tanto.
<b>248</b>	a implantação de vestiários é de suma importância para o uso de bicicleta. o aumento da frequência dos ônibus ao Campus II seria o mais indicado para o aumento dos usuários.	<b>264</b>	Criação de cicloviás.
<b>249</b>	Se existir segurança para se trafegar de bike (já fui atropelado por autos da cidade e um carro passou tao perto de mim na subida da entrada da arquitetura que eu cai no chão) eu viria todos os dias ao Campus de bike (ciclo faixas, ou compartilhamento de calçadas para nao competir com automoveis, pq o estrego em um acidente eh muito maior; o compartilhamento de calçadas entre pedestres e bikes tende a ser mais seguro para ambos, pois em caso de acidente, dificilmente as vitimas seriam fatais a exemplo da Alemanha), e se existir segurança de estacionamento (tenho conhecimento pessoal de 6 roubos de bikes dentro do Campus - na frente do meu lab NUMA, na frente da física)	<b>265</b>	Um pouco mais de segurança, até os próprios vigilantes desaconselham estacionar bicicletas na USP.
<b>250</b>	Trabalhar junto ao poder público para melhorar o transporte coletivo, como por exemplo incentivando a participação de outras empresas, gerando concorrência. Exigir fiscalização do poder público quanto a segurança nos ônibus.	<b>266</b>	Estipular um limite de entradas de veículos dentro do Campus por meio de um registrador de acessos, utilizando para tal as tags que estão instaladas nos veículos dos proprietários, ou tentar desenvolver atividades para combater o sedentarismo, a fim de diminuir o uso dos veículos.
<b>251</b>	Exigir construção de cicloviás seguras e bem sinalizadas, que tenham início e fim em bairros atastados. Promover uma campanha permanentemente incentivando as pessoas a virem para o Campus com formas alternativas de transporte.	<b>267</b>	Se houvesse uma linha de ônibus fretada pela USP e gratuita, seria muito provável que várias pessoas preferissem esse meio de transporte
<b>252</b>	(Sobre caronas) A rede do banco de dados de carona deveria ser segura e funcionar perfeitamente bem, atualizada o tempo todo.	<b>268</b>	Bom, eu faço parte de alguns grupos de passeios de bike, combinamos passeios pelo facebook. Temos varias trilhas em nossa região e lugares muito bonitos que muita gente desconhece, é um ótimo incentivo. Para alguns tudo começa com uma brincadeira, um lazer e logo se transforma em coisa séria, ja levei muita gente para este caminho. O Centro esportivo poderia fazer algo do tipo.
<b>253</b>	(Sobre ciclismo) O trânsito de bicicletas dentro da USP é proibido nas calçadas e perigoso demais nas ruas estreitas do Campus 1, também parece um problema previsto da mesma forma para o Campus 2.	<b>269</b>	Ter mais lugares para guardar bicicletas próximas às saídas, ônibus grátis, ou menor preço do que os das linhas da cidade, apenas para estudantes da USP passando por pontos estratégicos dentro da cidade.
<b>254</b>	Isso é mais visível na Rua H, onde há um estrangulamento do espaço para o fluxo de ciclistas e automóveis.	<b>270</b>	Deveria haver mais onibus com destino a USP e informacoes no Campus sobre quais linhas e horario dos onibus municipais.
<b>255</b>	Taxas e locais diferenciados.	<b>271</b>	Quando teve q ir para o posto de saúde. Usei a porta da arquitetura.. Mas é muito difícil e inseguro de cruzar. já que aquela curva é cega. E muitos carros não respeitam ao pedestre.
<b>256</b>	Investir em cicloviás seguras		
<b>257</b>	Estabelecer linhas eficientes de ônibus		
<b>258</b>	Construir caminhos agradáveis e arborizados para descolamente a pé.		
<b>259</b>	Não		

- 273 Poderia fazer um demonstrativo do custo para a locomoção de carro e mostrar que afim de ganhar saúde vindo a pé ou de bicicleta, ainda existiria o fator economia financeira.
- 274 1) Numerar vagas de carros. Estabelecer então quantos carros cabem no Campus quem pagou pelo uso de vagas.  
2) Cobrar para estacionar, nem que seja valor simbólico. Só recebe cartão de ingresso quando o total de acesso atingir o limite de vagas disponíveis, impedir a entrada de novos carros
- 275 Acho a ideia de fretamento de ônibus para a USP muito interessante. Acredito que para incentivar os frequentadores do Campus usar modos alternativos para vir até a USP, teria que ter um sistema de transporte eficiente dentro do Campus, como existe na Unicamp.
- 276 Os ônibus teriam que circular com uma frequência maior e parar em frente os principais institutos.  
Para diminuir a quantidade de carro, seria bom se somente professores e funcionários tivessem o acesso gratuito caso ao contrário as pessoas continuariam a vir de carro mesmo que abrir novas portarias, mesmo se tiver ciclovias e etc.
- 277 Não.
- 278 Cobrança de estacionamento.  
Dentro e próximo ao Campus I existem poucas opções de restaurantes. Para aqueles que não desejam frequentar o restaurante universitário, e que dependem de carro para deslocarem-se até outros pontos da cidade, sugiro a instalação de mais restaurantes dentro do Campus, que poderiam ser utilizados por usuários do próprio Campus.
- 280 Melhorar a segurança ao redor da USP.  
Acredito que a questão deva ser trabalhada na escala municipal, através da criação de linhas de ônibus exclusivas para o Campus, ciclovias e ciclofaixas para o Campus e que haja um limite de tempo para estacionar o veículo no Campus, cada pessoa poderia receber uma cota, um cartão que permitiria que em alguns dias eles fossem individualmente em seus veículos, em outros dias de carona ou transporte coletivo. Me parece uma medida menos inflexível.
- 281 Infelizmente a cidade parece uma montanha Russa (muitas subidas e descidas) que dificulta o uso de bicicletas (mesmo eu tendo uma). Por causa de tantos assaltos andar a pé é brincar com a vida. O transporte por ônibus da cidade é em muitos horários lotado. A forma que eu vejo da USP combater esses problemas é de forma política, interagindo com o governo. Contudo, gosto muito da ideia de poder existir um ônibus fretado. E eu pagaria por estacionamento se a USP tivesse. Outra ideia que algumas universidades já fazem pelo mundo é ter um estacionamento fora do Campus e um transporte elétrico e eficiente entre esses locais.
- 283 Políticas de incentivo a carona, ciclovias seguras e principalmente lugares seguros para estacionar/guardar as bicicletas.
- 284 - Taxa de estacionamento;  
- Entrada de pedestres pelo ginásio de esportes.  
Interferindo nas políticas públicas municipais relativas a transporte público, ciclovias, entre outras. Melhorando a acessibilidade de pedestres e ciclistas nos arredores e dentro do Campus, bem como condições como estacionamentos seguros, vestiários e guarda-volumes. Disponibilizando transporte próprio (ou conjugado com o transporte público municipal).
- 285 Impedir a entrada de veículos não oficiais; aumentar a área de jardins e calçadas.  
No caso das bicicletas, seria necessários pontos de estacionamentos vigiados, pois a taxa de furto de bicicletas no Campus é muito elevada. Isso encorajaria as pessoas a virem mais de bicicleta para o Campus.
- 286 Outro método que vejo necessário será o de adotar o rodízio de carros, incentivando assim o uso de transportes alternativos.  
Outra opção é a criação de campanhas de caronas, muitos funcionários e alunos entram e saem no mesmo horário e dependendo da residência poderiam vir de carona com colegas de trabalho.
- 288 No Brasil o clima castiga o ciclista. Chegar todo suado é um grande transtorno.  
Deveria haver um vestiário, bem como a possibilidade de se alugar/ter um armário para produtos de limpeza e roupa reserva.
- 289 Estaria plenamente disposto a me deslocar até a USP a pé. Na verdade, eu ia a pé para a USP todos os dias, até o momento em que deixei de fazer isso porque fui assaltado nas proximidades da universidade. Vários amigos também sofreram esse tipo de violência. Passar a ir de carro, infelizmente. Parece-me que o local mais crítico é a saída da FÍSICA (Igreja).
- 290 Criar linhas especiais do ônibus usp dos bairros até o compus. No meu caso seria Planalto Paraíso.  
A estrutura geológica de São Carlos não colabora muito com as vindas de bicicleta e a pé, devido a quantidade de subidas íngremes.  
Na minha opinião, alguns pontos devem ser considerados antes de incentivar os alunos e funcionários no deslocamento à USP sem utilizar o carro próprio:  
1 - Segurança: Há um aumento considerável de assaltos nas ruas próximas a USP;  
2 - Ciclovia: Ciclistas têm de dividir espaço com carros e motos nas ruas movimentadas da cidade;  
3 - Valor da passagem de ônibus: Economiza-se mais indo de carro para universidade do que pegando ônibus.
- 292 A portaria da matemática e alguns locais do ICMC possuem placas sinalizando que é proibido transitar de bicicleta. Acho que poderia, então, construir entrada na portaria para bicicleta e também separar as calçadas em via de pedestre e de bicicleta. Também não tem espaço suficiente no bicicletário, pois as vezes é difícil encontrar um local para prender a bicicleta.
- 293 Cobrança de taxa para utilização do sistema de estacionamento.  
Abrindo os estacionamentos exclusivos de funcionários para o resto do Campus, pois são eles que não utilizam de caronas e, por isso, utilizam mais vagas do que o necessário. Os alunos utilizam muito o sistema de carona, porém os docentes e funcionários não.
- 295 Creio que a principal questão é transporte público: caso existisse, o incentivo estaria colocado como alternativa. Como ela não existe, fica difícil argumentar a favor de outras opções.  
É uma questão cultural: quem já vem há anos, não vai querer mudar o seu hábito. Pessoalmente gosto de caminhar, mas vir e retornar a pé é difícil, principalmente devido a instabilidade do clima e os horários que costumam vir e retornar para o almoço a noite. Mas sempre achei, que devemos ter uyma razão para permitir o estacionamento dentro do Campus, independentemente de ser docente, funcionários ou estudante. Se morar perto, tem de ter justificativa para tal. Da mesma forma não devemos permitir carros externos a USP estacionados dentro como se aqui fosse um estacionamento, público e gratuito. Gosta da ideia de se cobrar uma taxa para estacionar dentro da USP: quem pagar pode usar certos bolsões, quem não pagar não pode, e teria de usar uma área pública, rotativa, não permitindo o pernoite, por exemplo, para evitar o uso como estacionamento público, gratuito.
- 297 Um sistema de aluguel de bicicletas, com alguns pontos de coleta e devolução da bicicleta no Campus I e Campus II. Algo similar ao sistema adotado nas estações de metro de grades capitais (Paris, São Paulo e etc.)
- 298 Infelizmente, no meu caso, tenho filhos menores que preciso levar e buscar na escola, além de morar muito distante daqui.  
Fazer alguma parceria com a polícia local para que as ruas em volta do Campus sejam melhores patrulhadas, um dos principais problemas em vir a pé para a USP é falta de segurança. Assaltos ocorrendo quase todos os dias nos arredores da universidade inibem os estudantes de utilizar esse modo de deslocamento.
- 300 Bicicletários, ônibus com biodiesel
- 301 Particularmente eu adoraria poder vir ao trabalho a pé ou de bicicleta, porém tenho criança na escola e não tenho como.
- 302 Mais estacionamentos para bicicleta e melhor interligação (Ciclovia) entre as unidades.  
Também mais portarias..
- 303 Melhorar na acessibilidade multipla; rampas mais amenas; pavimentar (ecologicamente) atalhos para pedestres diminuindo ao máximo o percurso entre um ponto e outro; maior segurança no entorno do Campus; lombadas nas ruas das portarias que dêem preferência ao pedestre (como as que existem no interior do Campus) para que este possa acessar a calçada da portaria com segurança e rapidez;

- para quem entra pela "matemática" e tem que ir até o IQSQ precisar dar uma volta muito grande...um acesso/atalho por tras da assistencia social/RU (CEFER) seria muito bem vindo;
- 304 Creio que tudo depende da situação da pessoa, tempo, dinheiro, etc... e não do que a USP pode mudar.
- 305 ao meu ver a principal atitude é segurança na guarda das bicicletas e vestiantes, com chuvaeiro.
- 306 Melhorar a segurança dentro e ao redor do Campus.
- 307 Não
- 308 Acredito que esta pesquisa já faz refletirmos sobre a possibilidade e importância de adotar outros meios de deslocamento. Minha sugestão para começar a incentivar seria um rodizio, proibindo a circulação de carros de determinada placa uma vez na semana, o que incentivaria ao menos 1x na semana as pessoas buscarem outras formas de locomoção.
- 309 Cobrança de taxa de estacionamento.
- 310 Aluguel de bicicletas.
- 310 Abertura da portaria da saída da física de fins de semana, pois se existe um guarda mesmo estando fechada, porque não ficar aberta, isso dificulta muito a entrada e saída de pessoas, bicicleta, carro ou mesmo a pé.
- 311 O principal fator que me faz utilizar o carro é a ineficiência do transporte público em São Carlos.
- 312 Não.
- 313 Sem sugestões para São Carlos. Ciclovias ajudariam, mas a cidade de São Carlos possui muitas ladeiras e um clima muito instável.
- 314 Em relação as questões ambientais na USP - São Carlos é deprecionante! Durante os 6 anos que ingressei como docente na USP venho acompanhando o corte de centenas (digo centenas) de árvores e sem fazer reposição adequada das espécies. O foi plantado é insuficiente e não corresponde as espécies retiradas. Ainda impermeabilização do Campus com calçamentos desnecessários. Andar no Campus 1 a 6 anos atrás era agradável, muita sombra, muitos pássaros e hoje muito sol, muito calçamento. Um Campus arborizado faz com que todos frequentem o local. Veja o Campus da USP de Piracicaba, uma beleza, todo arborizado.
- 315 Poderia abrir uma portaria na Miguel Petroni na altura do Departamento de Goetecnia. Toda vez que eu vou para a USP, preciso subir até a entrada da Física 1 ou dar a volta até a entrada da arquitetura.
- 316 Acredito que incentivos, tais como vagas preferenciais ou entrada prioritária para carros que levem mais de 1 ou 2 pessoas(s) sejam uma boa medida, pois acredito que não cabe à USP (seja por questão "ambiental" seja por deficiência em se abrir novas vagas para estacionamento) impedir/dificultar que as pessoas utilizem seu próprio carro se desejarem. Modos alternativos de deslocamento poderiam ser estudados no caso de aulas não começarem às 7h ou com uma grade horária menos massante, pois muitas pessoas saem da USP à noite e têm medo de serem assaltadas ao redor do Campus.
- 317 Os alunos já estão sendo obrigados a isso a muito tempo! Quero ver conseguirem isto dos funcionários.
- 318 Que a USP fizesse alguma parceria com uma empresa que fabrica bicicletas e que isto reduzisse o valor de bicicletas para alunos e funcionários
- 319 Apelar para o sentimento de melhorar o meio ambiente; beneficiar de alguma forma aqueles que utilizam o meio alternativo.
- As sugestões já foram dadas neste questionário
- Abaixo seguem as sugestões para enfatiza-las de modo que todas elas possam ser adotadas ao mesmo tempo, interligando-as:
1. ônibus: linhas especiais para USP interligando os Campus;
  2. bicicleta - bikes gratuitas, modelo usp, com retrada em pontos específicos, via cartão (fg, numero usp, etc) para circular apenas dentro da usp; vestiários e estacionamentos seguros para bikes pessoais.
  3. a pé: a solução das bikes gratuitas e vestiários estimularia quem vai a pé à usp, para circular dentro do Campus.
- Principamente, segurança aos redores do Campus 1 - As saídas da Física são famosas pela insegurança devido aos bairros próximos. Caminhar a noite nesta região é praticamente inviável.
- Alguma ação em conjunto com a prefeitura de São Carlos e a policia militar poderia ser feita para a adequação dessa região próxima ao Campus. Eu mesmo já fui assaltado na saída do Observatório e abordado diversas vezes por consumidores de drogas que residem nesta região das portarias da Física.
- Uma ação de longo prazo seria a transformação desta região em um bairro destinado aos estudantes, funcionários e frequentadores do Campus 1. Um bairro que oferecesse infra-estrutura (padaria, mercado, academia, etc). É uma forma de trazer segurança e satisfação aos frequentadores, além de revitalizar uma região tida como "perdida" na região central de São Carlos. Seria de grande interesse econômico e social, pois estaríamos protegendo os cidadãos interessados em estudar e produzir para o crescimento do país.
- Outro ponto é a proteção em dias de chuva. Os acessos aos blocos de aula poderiam ter cobertura, ou algum tipo de caminho alternativo, que protegessem os pedestres à chuva e sol excessivo.
- 322 Não
- 323 Providenciar segurança (vigilantes ou policiais) e exigir da prefeitura de São Carlos semáforos na entrada/saída da arquitetura.
- 324 Aumentar a segurança na região em torno da USP (CAMPUS 1).
- 325 A USP poderia oferecer ônibus para alunos e funcionários com algumas empresas oferecendo.
- 326 Oferecimento de serviços e infra-estrutura as quais esses meio de deslocamento necessitam. Por exemplo, locais para guardar bicicleta espalhados pelo Campus, reforma das calçadas possibilitando acesso de cadeirantes, dentre outras muitas práticas. Além disso, podem ser oferecidos passes do onibus para os funcionários e passeios ciclisticos devem ser encorajados e promovidos.
- 327 Não no momento.
- 328 Mais segurança (policiaimento) dentro e nos arredores do Campus.
- 329 Melhorar a segurança dentro e fora do Campus. Enquanto for perigoso para andar a pé' com um notebook na mão, continuarei a ir de carro.
- 330 Manter a segurança dentro e ao redor da USP.
- 331 Um bicicletário central, com vigias para impedir possíveis roubos.Disponibilidade de vestiarios, armarios para quem vir a pé, pois ajudaria a não ter que se deslocar varias vezes para a casa.
- 332 Conscientização sobre consequências ambientais e sobre o assombroso aumento do numero de veículos automotoivos dentro do Campus não havendo mais vagas disponiveis para estacionar a fim de comportar a toda a demanda.
- 333 A ideia de aluguel de bicicletas é muito interessante. Ademais, a ideia de cobrar estacionamento parece boa, mas pode trazer um sentimento ao proprietário de que a USP é responsável por qualquer dano que possa ocorrer ao veículo, já que está pagando para estacionar. Acredito que o melhor incentivo seria o exemplo dado por funcionários de visibilidade no Campus.
- 334 Com certeza, eu continuo vindo a pé à USP se houvesse uma portaria (para pedestres mesmo) ao lado do prédio da Geotecnia, onde hoje só há o gradeado.
- Tudo depende da distância entre a residência e/ou o trabalho do aluno à USP.
- A condição ideal seria vir a pé ou de bicicleta, para distâncias curtas e médias, respectivamente.
- O ônibus urbano seria a opção correta para distância maiores, nos limites de São Carlos e adjacências, evitando a utilização do veículo particular na medida do possível, em respeito à Mobilidade Urbana
- O incentivo aos alunos e frequentadores do Campus de São Carlos poderia ser através de palestras e debates nos cursos de graduação, com base em dados estatísticos que caracterizem a necessidade de mudanças de hábito, em benefício de todos, através da conscientização das responsabilidades de cada um no contexto social.
- 336 Cobrar da prefeitura melhoria nas calçadas da cidade e campanha pública de respeito aplo pedestre e só ciclista - Neo na cidade - hoje e mais segura caminhar em Sao Paulo de que em Sso carlos dada as campanhas da cET.

337	Um sistema de rotação de placas, como o implantado na cidade de São Paulo pode funcionar, não apenas nos dias que a pessoa tem que cumprir o rodízio, mas como ferramenta de incentivo aos meios de transportes alternativos.
338	O modo mais efetivo seria a USP juntamente com a prefeitura de São Carlos criarem ciclovias em toda a cidade tomando as bicicletas mais importantes que os automóveis. O transporte público de qualidade também seria positivo.
339	Principalmente a melhoria na segurança do Campus, muitas bicicletas são roubadas mesmo à luz do dia!
340	Aumentar as campanhas educativas, de sensibilização etc. em paralelo a ações de gestão como implantação de ciclovias (USP e prefeitura municipal), cobrança sobre a prefeitura para promover melhorias no sistema de transporte público (aumento nas linhas de ônibus, no número de ônibus em circulação, na qualidade dos ônibus) e nos locais de circulação de pedestres (calçadas, iluminação e sinalização das faixas de pedestre). Penso que so as campanhas educativas não surtirão efeito se mudanças na estrutura viária e de transporte público da cidade não se concretizarem.
341	Ainda esse ano será inaugurada a ciclovia dos universitários, seria legal haver uma integração por dentro do Campus dessa ciclovia, ciclofaixa especializada, além de alguma campanha de orientação aos motoristas para respeitar tanto os pedestres como usuários de bicicletas
342	Aumento da segurança e iluminação no Campus. Pois muitos alunos dizem que preferem ir para a Universidade de carro pela segurança que sentem em não andar a pé nos bairros ao redor e dentro do Campus.
343	A partir do momento que os professores deixassem de desfilhar com seus "carrões importados", pelo Campus e irem de bicicleta ou a pé.
344	Melhorar a segurança dentro do Campus e em seus arredores, os assaltos ao redor do Campus são frequentes, principalmente nos horários de saída de alunos, eu mesmo já tive que entrar em uma farmácia para "driblar" um assaltante, e digo isso com certeza pois alguns dias depois recebi a notícia (via jornal são carlos agora) que o mesmo indivíduo foi preso por assaltar estudantes exatamente na rua em que precise fugir do mesmo(em horário semelhante). Sugiro a implementação de uma ciclovia nas ruas ao redor do Campus, pois não existe respeito ao ciclista, principalmente perto do portão da arquitetura, onde os carros ignoram os ciclistas para conseguir entrar na USP o quanto antes. Implementação de "pontos de parada" para o ônibus que liga o Campus 1 e o Campus 2, todos os dias ao sair de casa vejo o ônibus descendo minha rua (R. Miguel João) praticamente vazio. Penso que o ônibus da USP poderia usar os pontos já existentes nas ruas(da athenas paulista) para uso de alunos e funcionários (que utilizariam a carteirinha para liberar a catraca) assim, nada no trajeto do ônibus seria modificado e muita gente poderia aproveitá-lo. implementação de uma rede de caronas entre alunos e professores, pois o maior número de carros que vejo dentro da USP leva apenas uma pessoa, com pelo menos 3 lugares ociosos, acredito que um site de caronas ou algo do tipo ajudaria a reduzir esse número
345	não
346	Incentivar o uso de bicicletas elétricas.
347	Colocando ciclovias seria uma boa forma de incentivo, além de colocar estacionamentos de bicicletas por todo Campus. Com relação aos estacionamentos que citei é importante que seja muito seguro!
348	Aumentar a segurança para pedestre nas rotatórias do entorno da USP e colocar vias de prioridade para bicicletas nos acessos viários aos campi da USP Alugueis de bicicleta para o desbocamento dentro do Campus (apenas dentro do Campus) seria uma boa alternativa e não trás o problema do roubo de bicicletas em aluguel.
349	O pessoal que trabalha na USP deve ter prioridade para transporte ou estacionamento no Campus. Alunos não devem ter prioridade para estacionamento no Campus.
350	Ônibus: aumentar a frota p/ que os veículos não fiquem lotados em horários de pico. Bicicleta: instalação de bicicletários com segurança vigiada(por gente, não por câmeras ) Implantação de sistema de codificação da bicicleta: cada bicicleta que chega para se estacionar é etiquetada com um código. O dono recebe esse código na entrada, e retira a bicicleta somente mediante apresentação desse código.
351	Melhorar a segurança e deixar a portaria Física l aberta nos horários alternativos que nem as outras portarias.
352	Aluguel de bicicletas; criar restrições para entrada com carros. Porque quem mora próximo do Campus não vem a pé? Somos hoje todos dependentes do carro? Eu vivi toda minha vida sem utilizar este sistema de transporte. Porque tenho hoje que ficar dependente deste sistema da transporte? Porque não incentivar professores, funcionários e alunos para solução do problema de pouco espaço que temos para estacionar veículos dentro do Campus? Vejo sempre carros estacionados de forma irregular. Com relação aos professores, pelo exemplo estão dando para os seus alunos! Por que estes indivíduos não vêm a pé para o Campus, mesmo morando a poucas quadras? E porque depois utilizam os próprio veículos para ir a uma academia de ginástica? O exercício não é fundamental? Andar a pé é pejorativo? Isto é pejorativo para estes nossos "eruditos", alunos e funcionários? Porque não andar a pé, de bicicleta, ônibus... Por outro lado, sempre vejo pessoas reclamando que demoram "2 horas" para chegar ao trabalho distante "4 km". Então eu digo, estou acostumado a andar a pé e nesta distância gasto pouco mais de 40min e não chego suado. Não é bom pensar nisso? Ande a pé, de bicicleta, faça exercício, esqueça o sedentarismo e colabore com o planeta.
353	Então a minha sugestão é: "Não fornecer acesso ao Campus dos veículos para quem mora próximo, sejam eles professores funcionários e estudantes. 354 Campanhas de conscientização; oferecer benefícios Como sou da cidade, moro com meus pais no bairro Jardim Paulista onde não existem ônibus com frequência e o tempo que levam para chegar até a USP é por volta de 40 minutos ou mais em horários de pico e a volta para casa de ônibus costuma demorar ainda mais. Em um país com tantos problemas ambientais, isso não justifica minha atitude em usar constantemente o carro, mas infelizmente quando comparo com os meus de 10 min que levo de carro, acabo decidindo pelo último. Mas isso porque os ônibus passam por muitos bairros e pegam muitos passageiros até chegar na USP, enquanto que de carro existem avenidas de fácil acesso como a Tancredo Neves e a Trabalhador São Carlense que facilitam o acesso de carros e não são utilizadas por ônibus. Acredito que se houvessem linhas especiais, montadas de acordo com a demanda de alunos, seria muito mais prático, fácil e rápido o deslocamento por ônibus.Com relação as bicicletas, a falta de segurança no trânsito para os ciclistas (problema da cidade em geral e não da USP) desencoraja a muitos. Assim, um trabalho de conscientização seria necessário não só com frequentadores da USP mas também com a população, além de um trabalho em conjunto com a prefeitura da cidade para facilitar o uso das bicicletas. De uma forma geral, aumentar a sensação de segurança. Uma parcela enorme do corpo discente da USP Campus São Carlos mora bem próximo ao Campus e só opta por ir de carro/carona para a universidade porque já não se sente mais seguro para andar a pé nos arredores do Campus. O aumento de entradas para pedestres, com certeza, aumentaria essa sensação de segurança, uma vez que é muito comum a maior parte do nosso trajeto se dar de forma a contornar a universidade até chegar a uma entrada. Além disso, a presença da base móvel e de rondas externas da PM reduz ocorrências e melhora o tempo de resposta da PM, o que também aumenta a sensação de segurança. Rondas externas da segurança do Campus também ajudariam bastante. Se tivesse sempre, por exemplo, uma ou duas motos da segurança circulando dentro um raio de mais ou menos 5 quarteirões do Campus, acredito que o pessoal se sentiria mais seguro. -Aplicar multa de trânsito a quem parar em locais indevidos; -Limitar a quantidade de carros que entram no Campus ao mesmo tempo.
354	
355	
356	
357	
358	a pé, em prol da saúde bicicleta: com segurança de estacionamento ônibus: linhas especiais com pontos em diversas ruas do Campus
359	Trabalhar em conjunto com órgãos municipais de segurança pública visando ampliar a segurança no entorno e internamente a USP; Oferecer novas portarias de modo a reduzir a distância percorrida por pedestres e

	ciclistas; Oferecer vias que priorizam as bicicletas dentro do Campus (ciclovias e ciclofaixas);
	No câmpus 2, devido à distância do acesso entre o ponto de ônibus da rede municipal e a estrutura do Campus, é fundamental que a linha de ônibus municipal entre dentro do câmpus para deixar os alunos e pegar outros passageiros. A distância desencoraja bastante alunos e funcionários a fazerem uso do sistema público de transportes. Outra medida urgente é que o circular interno da USP passe pelos extremos do câmpus I (entrada do observatório e da arquitetura). Os alunos que moram na região do observatório perdem de 10 a 15 minutos até chegar ao ponto de ônibus da arquitetura. cheguem ao Campus.
<b>360</b>	Abertura de novas portarias. maior segurança no entorno da Universidade.
<b>361</b>	segurança p/ o usuário
<b>362</b>	Aumentar o número de portarias do câmpus, e aumentar o número de bicicletários do câmpus.
<b>363</b>	Como já mencionado, a ciclovia seria um ótimo incentivo, pois temos um trânsito muito perigoso e ruas apertadas e também algum benefício em termos de honeração as pessoas que utilizam esse transporte ( até um desejo se for o caso), o importante seria a construção de vestiário em cada departamento.
<b>364</b>	Com Certeza abertura de outras portarias!! Eu por exemplo fico contornando o portão da usp um tempao até a entrada. Se o Campus fosse aberto e nao houvesse portao, facilitaria muito
<b>365</b>	Uma questão importante é nossa cidade não tem transporte coletivo para suprir nossas necessidades com várias linhas de ônibus e horários. Por exemplo, não há ônibus que partem do local onde moro e para a USP e os que existem param na Avenida de lá eu teria que pegar outro ônibus, sendo que as linhas são escassas e há o risco de atrasos. Sendo assim, acredito que o problema de mobilidade e incentivo de outras alternativas precisa ser da cidade e não apenas da USP, pois sem a reorganização do transporte coletivo urbano dificilmente iremos abandonar os carros.
<b>366</b>	Linhas de ônibus da USP para repúblicas de bairros um pouco distantes.
<b>367</b>	Aluguel de bicicletas Ciclovia
<b>368</b>	O fato da cidade de São Carlos não ter ruas planas faz com que as pessoas não andem muito de bicicleta. Muitas vezes elas têm que descer da bicicleta durante o trajeto por causa das ruas inclinadas...
<b>369</b>	Quem mora na cidade de São Carlos deveria usar outro método de transporte e não o carro. Quem vem de fora, precisa estacionar não tem vaga.
<b>370</b>	Ciclovias na cidade é de grande importância. Melhoria no transporte público.
<b>371</b>	A pé: Mais sombras de árvores.
<b>372</b>	Onibus Municipal Sl. Preço.
<b>373</b>	Principalmente com abertura de novas portarias exclusivas para pedestres, como a do observatório.
<b>374</b>	incentivando na cidade transportes alternativo ( VAN ) No meu caso fica difícil, por compromissos fora do horário de trabalho, dificuldade de locomoção por meios de transporte público e também por bicicleta (não tenho e muito tempo sem usar, e o trânsito que pego de carro é super perigoso por ser vias principais da cidade). Informo que meu carro tem o motor ecológico e de baixo consumo. Mas se tivéssemos mais horários de linhas de ônibus do meu bairro (Vila Nery) para a USP direto ajudaria muito.
<b>375</b>	Linhas especiais de onibus
<b>376</b>	A retirada dos estacionamentos ou a cobrança pelo estacionamento de pessoas que venham sozinhas diminuiria o número de carros no Campus.
<b>377</b>	A criação de um rodizio de carros para os usuários do Campus, mas este sistema tem desvantagens, pois os usuários do Campus com mais de um carro seriam favorecidos. A instalação de uma linha de onibus fretado como a da Embrapa ou uma melhoria geral no sistema de transporte público.
<b>378</b>	O grande entrave no meu caso reside na péssima qualidade do transporte público municipal, pois, utilizei durante um ano esse meio de transporte para ir a universidade e além dos transtornos físicos (cansaço, dificuldade de locomoção no ônibus em horários de pico), psicológicos (motoristas, no geral, mal preparados que geravam desconforto dos usuários pelo modo como dirigiram) também deve ser considerado o tempo que eu levava para ir da minha casa à universidade, quase meia hora a mais do que o que hoje utilizo vindo de carro. Nos últimos tempos tempo pensado em vir de bicicleta, mas o principal problema nesse caso reside na geografia do trajeto casa-universidade, uma vez que ele é formado de subidas muito pronunciadas, o que provavelmente geraria muito cansaço principalmente nos dias em que fico na USP das 8h as 18h direto.
<b>379</b>	Fazer um trabalho de conscientização junto aos alunos (que são a maioria) para que os que moram próximo do Campus viessem a pé ou de bicicleta.
<b>380</b>	A bicicleta é uma excelente alternativa, mas creio que o fato de São Carlos ser uma cidade com muitas subidas e descidas acaba dificultando a execução desta prática. Acredito que somente com medidas proibitivas dará resultado porque se deixar somente como sugestões o resultado será ruim.
<b>381</b>	O questionário tem várias soluções possíveis e boas. Confesso que no meu caso a preocupação ambiental não me faria abrir mão de vir de carro, por algumas idéias pessoais. No entanto, medidas que acho que surtiriam efeito desde que seja aplicada a todos que frequentam o Campus são: a) Limite da quantidade de acesso mensal por carro: Como não haveria alternativa, buscaríamos outras soluções. b) Bonus para pessoas que possuem carro virem a pé ou de bicicleta. c) Medidas que aumentem a segurança nas proximidades do Campus. Eu pessoalmente conheço 7 pessoas que foram assaltadas neste ano saindo do Campus a menos de 100 metros de distância de alguma portaria.
<b>382</b>	Através do envolvimento junto a prefeitura municipal, a Universidade de São Paulo pode contribuir, com pesquisas e conhecimento, mas também pode exigir um transporte público mais eficiente e justo. Além disso, uma forma de incentivar o uso de transportes alternativos é desincentivando o uso de carros e motos, com a utilização de espaços, que hoje são perdidos como estacionamentos, para outros fins, como espaços para ginástica, paraciclos, convivência, arborização, jardinagem e, por que não, produção de alimentos.
<b>383</b>	A sugestão é para a Prefeitura Municipal do Município, para melhorar, e muito, o transporte público e o preço da passagem também. Da minha casa ao Campus não há um ônibus direto...eu teria que descer na rua Alexandrina e caminhar até a entrada da Carlos Botelho, ou pegar dois ônibus, o que torna a viagem completamente inviável e muito mais demorada. Muitas vezes preciso ir e voltar rápido e fazer isto a pé fica inviável também. Sendo assim, SEMPRE opto por ir de moto. Infelizmente é a minha melhor opção.
<b>384</b>	Não se mencionou, mas São Carlos é uma cidade de topografia muito acidentada. Para alguns, uma pequena distância envolve escalar uma "montanha", considerável.
<b>385</b>	Modos alternativos de deslocamento podem ser incentivados principalmente com a melhoria da segurança interna e ao redor do Campus.
<b>386</b>	Não foi cogitado o uso de motocicletas que deveria ser incentivado com estacionamentos próprios para elas e também segurança.
<b>387</b>	Cobrar Taxa de Estacionamento ao todas as pessoas que entram na USP sejam: Professores Funcionarios Alunos Visitas
<b>388</b>	Poderiam ser vendidos cartões semestralmente, anualmente e para visitantes reservar uma área azul mais cara dentro do Campus. restringindo a utilização de carro a no máximo 2 ou 3 dias por semana para os ALUNOS.

- Eu acredito que a cobrança da taxa de estacionamento seria um fator impactante para a redução no número de veículos. Ou pelos menos a cobrança da taxa para veículos com somente um ocupante.
- 389** Construir vestiários e mantê-los impecavelmente limpos, dando condições de privacidade e higiene para o frequentador tomar um banho e trocar de roupa após o deslocamento a pé ou de bicicleta.
- 391** a pé ou bicicleta varia de cada pessoa, mas se a USP adotar onibus fretado, ai acho que funciona
- O acesso da arquitetura, possui em frente uma rotatória que dificulta o acesso para quem vem a pé ou de bicicleta. Em horários de pico o trânsito fica mais intenso e os motorista que por ali passam não respeitam quem está a pé ou de bicicleta.
- 392** Se a USP pretende incentivar deslocamentos alternativos, principalmente a pé e bicicleta, deve planejar acessos, às principais portarias, SEGUROS e VIÁVEIS em um raio de mais ou menos 200 metros para que atraia mais usuários.
- 393** Proporcionar uma melhor acessibilidade para as bicicletas, através de uma ciclovia no Campus.
- Toda e qualquer forma de incentivo deve tentar atingir a pessoas que morem próximas à Universidade (meu caso), uma vez que nenhum frequentador do Campus que more muito longe deixará de utilizar seu automóvel. Tendo em vista que o número de alunos, por exemplo, que moram próximo a USP e que tem carro é relativamente grande, tentar atingir esse alvo já seria de grande valia. A questão é que existe um outro problema atrelado a esse: muitos estudantes têm adquirido carro, pois retomam tarde pra suas casas e o número de assaltos em torno da USP têm aumentado drasticamente, de forma que aumentar a segurança em torno do Campus é uma maneira de, indiretamente, diminuir a utilização de automóveis por parte da comunidade frequentadora do Campus. E quando eu falo em segurança, eu me refiro à PM, que realmente fará alguma coisa.
- 395** Acho que nao só a usp, mas a como um todo, necessita de mais opções de transporte público!
- 396** Abrir uma portaria (apenas para pedestres se necessário) entre a da matemática e a do observatório seria de extrema ajuda.
- 397** fretamento de ônibus que rodasse de um ponto da cidade e levasse até o Campus I e II. Aluguel de bicicletas para alunos que morassem mais longe e uso de vans para época de chuva e frio.
- 398** Disponibilizando ônibus de graça para funcionários e frequentadores da USP e fazendo ciclovias na cidade, pelo menos em locais próximos a USP.
- 399** Implementando taxas de estacionamento; Oferecendo créditos aos usuários de bicicletas/ônibus para alguma finalidade dentro da USP; Arborização do Campus; Bicicleta: a topografia da cidade não facilita o deslocamento, sem contar que São Carlos não tem uma cultura e educação para este fim. As pessoas aqui dirigem muito mal.
- 400** ônibus: o fretamento parece uma boa opção, mas o serviço publico é ruim assim como na maioria das cidades.
- pé: é uma das melhores opções. Aos funcionários poderia pensar em uma pontuação que resultasse em bonus para ser descontados em dias trabalhados.
- 401** Acho que seria extremamente eficiente, se aos sábados o portão DE PEDESTRE (portinha ao lado do portão de carros) da saída da física ficasse aberto, pois o guarda permanece em seu posto sem que haja trânsito algum de carros ou pedestres, dessa forma facilitando infinitamente o fluxo de pessoas que entram e saem do pátio.
- 402** (1) Ter ciclovias ligando a USP aos demais bairros.
- 403** Aos estudantes, dar 'bonus' alimentícios (bandeirão) a quem vier a pé ou de bicicleta.
- 404** implementação de ciclovias e locais seguros para o estacionamento das bicicletas.
- 405** Novas portarias. As voltas que devem ser dadas até a portaria desencorajam andar a pé durante a manhã e noite. Além de segurança.
- 406** Não
- 407** Campanhas.
- 408** Locomoção (ônibus ou bicicleta) entre portarias.
- 409** Linhas de Ônibus eficientes, maior segurança dentro do Campus para as bicicletas.
- 410** Com campanhas, demonstrando quanto contribuiriam com a questão ecológica.
- Não havia pensado no assunto até responder a este questionário. Gostei muito da ideia de locação de bicicletas e estacionamento seguro para bicicletas e ciclovias. Embora eu more perto da portaria da matemática, os horários que usualmente saio da USP não são muito seguros no trajeto até minha casa. Com certeza usaria bicicletas de aluguel.
- 411** Aumentar a segurança ao redor dos campi.
- Primeiramente, o sistema de ônibus desat cidade deveria realmente funcionar. O sistema é precário, totalmente ineficiente. Além disso, a falta de sinalização fora do Campus inibe qualquer um que queira tentar vir ao Campus de bicicleta e até a pé. Como eu costumava vir a pé, já passei por situações de risco de atropelamento. A entrada do Campus deveria possuir semáforos, pois é a única forma de forçar os motoristas a pararem para os pedestres atravessarem.
- 414** Talvez menos burocracia ao adentrar no Campus.
- 415** Evitando assaltos ao redor do Campus seria um bom começo.
- Colocar segurança nos bairros ao redor da universidade, pois normalmente quando sai a noite da faculdade é muito perigoso devido aos assaltos nesses bairros que moram a maioria estudantes são muito visados.
- 416** Melhorar o policiamento na cidade, pois muitos estudantes estão sendo assaltados (motivo pelo qual comprei um carro).
- 417** Ciclovia continua e segura, conheço muitas pessoas que sofreram acidentes por falta de infra-estrutura.
- 418** Não
- Minha sugestão seria instituir algum tipo de estacionamento rotativo na universidade, mas a fiscalização seria complicada, poderia também haver cobrança para o uso do estacionamento.
- 420** Vias adequadas, acesso e possibilidade de estacionamento seguro e banheiro/chuveiro/vestiário (bicicleta).
- Talvez ajudasse se os PROFESSORES dessem o exemplo!
- As campanhas, eventos e questionários como este são importantes, mas o problema é que elas recaem sempre sobre os estudantes. Não vejo um direcionamento específico aos docentes, que proporcionalmente utilizam muito mais o automóvel que os estudantes e funcionários para se deslocarem até a USP. Então é preciso justamente sensibilizar esta classe. Afinal, se eles detêm praticamente todo o poder nas instâncias decisórias, nada mais justo que eles assumam mais responsabilidades no seu dia a dia na instituição.
- Achei MUITO interessante a ideia de desenvolver um banco de dados para a divulgação de caronas, bem como o de conceder benefícios para pessoas que fizerem o uso do sistema de caronas. Isso irá reduzir consideravelmente o número de veículos dentro do Campus.
- 422** i) A ciclovia interligada aos campi seria uma ótima opção.
- ii) Orientação aos ciclistas sobre o que são calçadas para pedestres e onde é permitido pedalar, não dá pra caminhar de forma segura no mesmo passeio que muitos pedalam.
- A instalação de mais bicicletários e construção de ciclovias é um ótimo modo de incentivar as pessoas.
- Entendo, também, que se forem colocados onibus fretados pode haver uma considerável adesão dos funcionários, pois existe preocupação e conscientização da necessidade de mudanças para um mundo melhor, as pessoas, as vezes, não mudam o modo de transporte por causa da correria e dos inúmeros compromissos que têm, mas, se tivermos uma outra opção, pode-se mudar isso. Precisamos provocar mudanças, com novas práticas e envolvimento das pessoas.
- Eu, por exemplo, corro muito no dia a dia, mas estou fazendo minha parte. Vou todos os dias embora a pé a tarde, caminho por aproximadamente 40 minutos até minha casa, e faço isso pela minha saúde e para dar minha contribuição para um mundo melhor.
- Investimentos na na infra-estrutura de transportes alternativos ao carro, como ciclovias, maior número de estacionamentos para bicicletas, maior arborização nos percursos pedonais...
- 425** Acredito que o problema atual não é incentivar os frequentadores, uma vez que a estrutura de transporte de São Carlos não favorece esta escolha. ver restante em 34.

427	para quem vem de outras cidades, um banco de dados compartilhado para carona seria interessante.
428	bicicleta
429	Colocar um ônibus interno, estimularia a vir a pé porque evita a subida.
430	Transformar todas as subidas e descidas planos com pouca inclinação para utilizar bicicletas, mesmo que aumente o trajeto.
431	Ônibus
432	O incentivo para vir de bicicleta poderia ser ajuda financeira para aquisição de bicicletas e/ou bicicletas motorizadas. As bicicletas motorizadas são um diferencial para São Carlos, pois é uma cidade com muitos altos e baixos.
433	Ciclovia que dê segurança para sair de casa e chegar à universidade.
434	Fazer estacionamentos com mais vagas para bicicletas. O número de vagas para bicicletas é praticamente IRRISÓRIO. Por exemplo, o número de pessoas que utilizam o parque esportivo da USP (Campus I) é pelo menos 100 vezes maior do que as 5 ou 6 vagas para bicicleta presentes ao lado da portaria!
435	não
436	fretamento de ônibus; mais horários de ônibus coletivos; completa linhas de cicloviavias;
437	ônibus
438	não
439	A sugestão que tenho é que a USP deveria freiar ônibus para os funcionários (servidores não docentes e docentes) virem até o Campus ou então oferecer o vale transporte em troca do uso do carro. Se o funcionário não aceitar o vale transporte cobrar uma taxa mensal de uso do estacionamento. No caso dos alunos de graduação e pós-graduação construir um estacionamento vertical e por meio de licitação arrendar o local, consequentemente os alunos pagariam uma taxa mensal, semanal ou diária.
440	Basicamente abrindo novas portarias.
441	Se tivesse ciclovia na rua Doutor Carlos Botelho e dentro do Campus, eu viria de bicicleta, pois tenho preparo físico para isso; mas no momento é impossível, pois não há ciclovia na rua e nem dentro da USP. Acho que a construção de faixas para bicicletas seria um enorme incentivo para todos.
442	E sou do departamento de química e física molecular. Segurança no trânsito, principalmente cicloviavias!
443	Infelizmente não, pois eu gostaria muito de vir a pé ou de bicicleta ou moto, mas como tenho filha em idade escolar o leva e traz é muito intenso e preciso do carro, pois preciso consiliar meu horário de trabalho com os de atividades escolares dela, além de materiais escolares que ela leva e traz todos os dias. Aproveito a saída do trabalho para passar por supermercadados e sacolão e isso gera peso que se estiver sem carro fica mais difícil.
444	Da mesma forma que existe o desconto para IPTU verde podem-se adotar políticas públicas que atinjam os servidores docentes e não docentes no âmbito da mobilidade no Campus. Uma sugestão interessante incentivaria as pessoas que caminham com algum bônus - boné, camiseta, chaveiro, etc - e que este item mencione algo que o mesmo colabora com a redução dos gases de efeito estufa pois caminha. Sugiro que os alunos tanto de graduação como de pós-graduação só possam entrar no Campus a pé ou de bicicleta. De modo geral não tem família, filhos, pais idosos pra cuidar, levar ao médico, etc de modo que não é tão importante vir de carro. Além disso a maioria mora muito perto do Campus, quando não dentro do Campus. Quando não há aula é notória a facilidade de estacionamento no Campus o que leva facilmente à conclusão de que eles estão ocupando grande parte das vagas existentes no Campus e assim, sendo responsáveis por grande parte da emissão de gases poluentes no Campus.
446	No meu caso, moro muito longe da USP (5km) e levar e buscar os filhos na escola completa a lotação do carro, o que não permite que eu ofereça carona. O curto horário de almoço torna improvável que eu adote outras formas de deslocamento até o Campus. Lotação com as vans da USP talvez seja uma alternativa.
447	O problema não é exclusivo da USP. O município precisa de caminhos adequados (a pé, calcificação de ruas decentes, p.ex.), e rotas adequadas para vir até a USP de bicicleta.
448	Ônibus da própria universidade, turno de 6 hs.
449	Ônibus novos interligando os bairros onde os usuários do Campus moram. Motoristas educados e orientados. Cobrar uma taxa simbólica para o uso desse ônibus.
450	Acredito que o incentivo a vir a pé ou de bicicleta é válido. Acredito que existem muitos alunos e servidores que não tem muitos compromissos e que não dependam tanto do carro. Duas vezes na semana antes de vir pra cá vou para a academia que é bem mais longe daqui do que minha casa. Termino o expediente sempre tarde, por volta das 18h30min e tenho vários compromissos todos os dias saindo daqui. Na hora do almoço sempre marco consultas médicas, podólogo, cabeleireiro, etc. Ontem, por exemplo, antes de vir pra cá fui na unimed fazer um exame e depois fui até a Vila Neri fazer outro. Sem o carro fica impossível de se pensar em fazer tantas coisas.
451	Não acho necessário a mudança de modos alternativos de deslocamento.
452	não
453	o maior problema é a insegurança de sair do Campus depois das 18h com notebook, celular e carteira.
454	Devido a vários recapamentos a rua principal encontra-se totalmente curva (convexo) e devido a esse desnível, usar bicicletas fica meio complicado e para carros estacionados, estes precisam de mais "força" para se moverem. Seria bom também reforçar os "pare" pois muitas vezes, ao atravessar a faixa de pedestre, quase fui atropelada e assim sem muita segurança para aqueles que preferem vir a pé para a faculdade.
455	Cicloviavias e melhorar o caminho para vir a pé
456	microônibus dentro do Campus   circulando entre a parte baixa (IAUSC) e a parte Alta (biblioteca e observatório) Parando no meio do caminho entre Instituto de química e física.
457	A pé: Melhorando a segurança nos arredores da USP. Bicicleta: É extremamente perigoso em São Carlos, com suas ruas estreitas. Cicloviavias são muito necessárias.
458	Ônibus: Preço mais baixo e maior frequência de ônibus para a USP. O incentivo poderia ser direcionado a alunos e funcionários que moram próximo à USP e utilizam carro para deslocamento, podendo ter o sistema de empréstimo de bicicleta no interior do Campus, como é feito em São Paulo.
459	Na minha opinião os estacionamentos não deve ser permitidos para os alunos, eles devem vir a pé ou de bicicleta, afinal são jovens e podem se organizar seu tempo. Docetes e funcionários tem responsabilidade para cumprir pelo menos 8 horas de trabalho e encaixar os compromissos pessoais, como casa, filhos, etc.....
460	Não
461	Dentre todas as opções oferecidas a que mais me chamou atenção foi a criação de cicloviavias. Atualmente estou fazendo estágio na Universidade de York (Inglaterra) e uso bicicleta pra tudo aqui, apesar de nunca ter ido de bicicleta pra USP. E o motivo disso eh simples: 1. Tem cicloviavias espalhadas pela cidade inteira 2. Na universidade e na cidade tem varios estacionamentos pra bicicleta. Soh que pra isso acontecer nao basta ciclovia, tem que ter concientizacao... As ruas aqui sao mto mais estreitas que as ruas no Brasil e mesmo assim os carros mantem certa distancia, esperam se for necessario. Alem disso concientizacao dos proprios ciclistas... Antes de virar a gente tem que dar sela com a mao, se o semaforo esta fechado a gente tem que aguardar junto com os carros (tem lugar reservado depois da faixa de pedestres - antes da fila de carros - pros bicicletas) etc. Se vc desrespeitar leva multa e tem q pagar na hora!
462	É importante que qualquer medida tomada seja aplicada tanto aos docentes como para os não-docentes e estudantes. Me parece fundamental primar pela gratuidade de qualquer serviço relacionado à mobilidade implementado pela Universidade. Sejam estacionamentos, cicloviavias ou ônibus para o Campus II é importante que todos tenham acesso igualmente a eles.

- 463** A ciclovía interligando o Campus II e Campus I é de fundamental importância. No caso de frequência esporádica ao Campus I (meu caso), quando tenho que levar minha filha para a escolinha, a distância em bicicleta ou a pé fica impraticável (moro no parque Fehr).
- Sem dúvida é necessário mais espaços para estacionar bicicletas, com segurança e proteção contra chuva e sol! Além disso, ciclovias, que respeitem os ciclistas, especialmente conectando os campi e nas vias de acesso ao Campus seriam muito importantes também. Muitos colegas não se sentem seguros de usar bicicletas nas ruas da cidade, e nem mesmo dentro do Campus! Deveria haver punições mais graves e fiscalização, pelo menos dentro do Campus, para mudar essa cultura de desrespeito aos ciclistas. Eu uso bastante a bicicleta para ir ao Campus e ir até lá, mas confesso que sinto-me inseguro, e frequentemente frustrado, com essas coisas. Um problema bem grave, recentemente, tem sido o grande número de furtos de bicicletas, mesmo pressas com cadeados e em estacionamento apropriado. Isso também desestimou muitos de usar bicicletas (às vezes caras!) para ir ao trabalho/estudo no Campus. Deveria também haver mais campanhas e, possivelmente, algum mecanismo de estímulo (alguma vantagem) ao uso desses meios de transportes limpos e que causassem menos problemas dentro do Campus (estacionamento).
- 464** Conseguir algum convênio para estudantes, funcionários e professores de modo a baratear o custo das passagens de ônibus talvez fosse interessante. Tenham em mente que São Carlos é uma cidade complicada para andar de bicicleta. É muito ingrême. Ademais, financeiramente falando, compensa mais morar longe da USP e usar o carro do que morar perto da USP e andar a pé.
- O grande desafio para se usar bicicleta como meio de transporte entre minha casa e o Campus, entre os próprios Campus, é a segurança no trajeto. O trânsito na cidade de São Carlos não é seguro, e as ruas não estão aptas a ciclistas. Outro fato importante é o recente aumento de assaltos ao redor do Campus, o que dificultaria por exemplo, a mobilidade a noite. São Carlos é uma cidade com pouca movimentação a noite. Minhas principais sugestões são: De alguma forma garantir a segurança do aluno ciclista no trajeto, tanto na questão do trânsito, quanto na própria integridade física. Feito isso, bastaria associar uma boa campanha de estímulos, como o próprio aluguel de bicicletas, que funcionaria.
- 465** Creio que o problema em vir a pé ou de bicicleta e ônibus está relacionado com a quantidade de assaltos e a insegurança ao redor dos dois Campus. Não adianta nada ficar uma viatura da polícia estacionada em frente a USP só pra dizer que a ronda está melhor e virando a esquina somos assaltados. Se ao invés disso tivesse uma patrulha intensiva, com motos talvez, ajudasse a nos encorajar a utilizar meios de transporte alternativos. Eu certamente usaria um se me sentisse seguro.
- 466** Ter caminhos com mais árvores e sombra.
- 467** Para mim, seria muito mais cômodo se a portaria da Física I (igreja) ficasse aberta 24hs por dia, até mesmo em finais de semana e feriados.
- 468** Ter ciclovias e maior mobilidade para bicicletas, isso incentivaria muito a todos.
- 469** O principal motivo do não uso de bicicleta e caminhada para deslocamento até as 2 unidades da USP é a falta de segurança, tanto no trânsito quanto pessoalmente (visto os assaltos). Presumo que ciclovias sejam realmente importantes e interessantes.
- 470** O único modo de diminuir o uso de carros em São Carlos (em virtude do terreno desnivelado e clima instável) é criação de um sistema de transporte público de primeiro mundo. E é fácil notar que isto não irá ocorrer nas próximas décadas...
- 471** Construção de ciclovias seguras integradas a USP e segurança para os pedestres atravessarem as ruas da cidade.
- 472** Durante meu estágio na Universiteit Leiden na Holanda, há um grande incentivo em utilizar bicicletas, tendo a possibilidade de aluguel por um período pré-determinado e muito mais segurança, tanto para poder estacionar como para poder sair nos arredores da USP.
- 473** Proporcionar bicicletas para uso interno no Campus, linhas de ônibus da USP para levar, buscar funcionários e professores.
- 474** Estacionamento de bicicleta com câmera filmadora, abertura de portarias, ciclovias, vestiários, boas calçadas, campanhas de incentivo, com adesivos, camisetas, passeios etc.
- 475** Mais segurança para bicicletas, como área fechada ou sistema de monitoramento.
- 476** Na questão número 30 foi colocada uma sugestão de linhas de ônibus fretados para a USP. Esta ideia é muito interessante.
- 477** Para vir a pé os horários de início de aulas e abertura dos estabelecimentos de atendimento deve considerar o tempo de deslocamento. Iniciando a "vida diária" da universidade um pouquinho mais tarde.
- 478** Um grande fator que não atrai mais ciclista é a falta de um local adequado e seguro para deixar a bicicleta.
- 479** Uso da bicicleta, promovendo incentivo à meios de locação, mais bicicletários; ciclovias ou ciclofaixas interligando os Campus I e II e a parques também
- 480** Criar condições seguras e convenientes de deslocamentos a pé no entorno e dentro do Campus I. Melhorar as travessias e calçadas. Reduzir a velocidade de deslocamento dos veículos (carros, motos, ônibus etc.) nas vias no entorno e dentro do Campus I. Finalmente, criar uma forma de sensibilizar os usuários do Campus I a virem a pé ou de bicicleta.
- 481** A mobilidade deve permear um estudo além do Campus, como ciclofaixas que integrem a malha urbana da cidade.
- 482** Facilitando caronas e fornecendo onibus fretado gratuito.
- 483** Eu como usuário de um modo de deslocamento alternativo (a pé) proponho que ao longo dos caminhos pelo Campus seja aumentada a quantidade de postes de iluminação, uma vez que ao se retornar em horários mais tardios, os modos alternativos de deslocamento não proporcionam ou não trazem sensação de segurança aos caminhantes que são muitas vezes deparados com lugares sombrios. Como uma segunda proposta sugiro a abertura de mais portarias, principalmente voltadas para a Rua Miguel Peitroni (lateral de grande extensão).
- 484** O sistemas de transporte público não funciona bem o suficiente para que as pessoas o abandonem seus carros. Mas talvez se nos principais horários de saída e entrada para USP tivessem 2 onibus com intervalo de 10 a 15 min que fossem direto para o Campus e essas linhas fossem gratuitas para os estudantes tivesse uma adesão maior. Para quem tem a possibilidade de ir a pé muitas vezes o problema é que a pessoa tem que carregar livros cadernos notebooks entre outros materiais que faz ela optar pelo carro, talvez se tivessem armários seguros onde os estudantes pudessem guardar alguns de seus materiais na faculdade, ajudasse as pessoas irem mais a pé.
- 485** com certeza ciclovias integradas, bons percursos e lugares seguros para estacionamento.
- 486** Diminuir a quantidade de carros de funcionários e professores dentro do Campus, com fretados, por exemplo.
- 487** Bicicleta: Ciclovias (dentro e fora do Campus), estacionamento seguro e coberto para bicicletas.
- 488** A pé e de onibus: Meio de condução interno no Campus, redução de taxa de onibus.
- 489** Tarifa Zero no ônibus
- 490** Primeiro, como em muitas universidades estrangeiras, a USP tem que adotar políticas de estacionamento nos campi. Quem pode? Se algum tem que pagar? Multas e punições para violadores.
- 491** em qualquer escolha docentes e funcionários devem ter prioridade de estacionar nos campi.
- 492** também, ao mesmo tempo, a universidade deve fornecer sistema eficiente de transporte entre o Campus I e II.
- 493** Como há vários moradores dos condomínios Damha e Village que trabalham na USP, um fretamento de ônibus poderia ser uma boa solução.
- 494** Esta solução se torna inviável quando se tem que buscar filhos na escola.
- 495** - Aluguel de bicicletas aos docentes, não docentes e alunos;  
- Incentivo a qualidade de vida/saúde - Promover passeios e caminhadas durante a semana final de semana (docentes, não docentes, alunos e familiares)  
Não.
- 496** Garantir vagas para os funcionários e professores, limitando o número de vagas para os alunos, além de um sistema de rotacionamento desses veículos. Não incentivar o uso dos automóveis inaugurando mais vagas para carros.
- 497** Porém é necessário, antes disso, garantir que os alunos que moram mais afastados do Campus, como é o meu caso, tenham um modo de chegar a universidade por meio, principalmente, do transporte público. No meu caso, há apenas um ônibus que sai do



	no momento não posso mudar meu meio de transporte devido às necessidades, caso contrário seria uma alternativa bem saudável.
	1- Estacionamento de bicicletas próximo, senão dentro da portaria de cada bloco. 2- Políticas de incentivo a caronas entre os colegas que moram próximo (inclusive facilitar a adequação do horário de trabalho para que duas pessoas o mais que morem próximo uma à outra possam chegar e sair juntos(as) do trabalho). 3- Negociação junto à empresa de ônibus para que os funcionários usp tenham desconto na tarifação (passe empresa). 4- Políticas de conscientização sobre a diminuição do uso de veículos para alunos, professores e funcionários que morem a até 2km do Campus, para que venham a pé. 1 - Aumentando de maneira considerável a segurança dentro do Campus. 2 - Permitindo que se ande de bicicleta em todos os locais do Campus (há alguns locais, como em frente às portarias, onde é proibido andar de bicicleta. Acho esta uma atitude desnecessária que desencoraja o uso da bicicleta.). 3- Privatarizar os estacionamentos, criar linhas especiais para a USPI. 4- Moro em Jundiá, há 200 quilômetros da USP. Não vejo outra forma de ir ao mestrado que não seja utilizando veículo próprio. 5- Abrir mais pontos de acesso, acho 4 para o tamanho do Campus pouco. 6- Poderiam encorajar às pessoas usar a bicicleta ou caminhar. 7- A implantação de um sistema de controle para acesso e retirada de bicicletas no Campus é uma medida simples que poderia evitar roubos que é um fator que desmotiva aos usuários vir de bicicleta. 8- Mais e melhores estacionamentos de bicicleta poderia motivar vir de bicicleta. 9- Sugestão. Estabelecer cobrança de estacionamento de forma que o valor seja inversamente proporcional à distância que a pessoa mora do Campus da USP. Isso deve ser feito de maneira que as pessoas que realmente precisam vir de carro possam fazê-lo e sem precisar pagar pelo estacionamento. Deve se considerar, para estabelecer o critério, ao menos idade e distância da origem ao Campus. do meu ponto de vista, idosos e pessoas com necessidades especiais não deveriam pagar pelo uso do estacionamento independente de haver vagas reservadas, desde que tenham vínculo com a USP.... 10- Os estudantes são a maioria no Campus e muitos moram perto mas continuam indo de carro por falta de segurança. Se o número de assaltos nos arredores da USP fosse reduzido e existissem bicicletários bem localizados e vigiados, os estudantes facilmente adotariam o uso de bicicletas. 11- Vestiários e locais seguros e cobertos para estacionamento de bicicletas próximos aos prédios são opções interessantes. 12- Para usar meios alternativos como bicicleta ou a pé, a primeira sugestão seria criar um vestiário em cada Instituto do Campus, pois no ICMC, por exemplo, não existe. 13- Dar mais acessibilidade para os pedestres e bicicletas, elaborando novas vias de rotas dentro do Campus com rampas mais suaves. 14- Forçar o governo a diminuir o IPI de motos e incentivar esse tipo de meio de transporte. Poupa vagas de estacionamento, visto que muitos vêm sozinho em seus carros grandes para a USP, além de ser um meio de transporte econômico e menos poluente. 15- Sobre as bicicletas, é altamente importante fornecer estacionamentos seguros para elas, com câmeras ou que os guardas fiquem de olho. É importante principalmente para os alunos, que usam esse meio de transporte mais econômico a fim de ficarem expostos à pé nas ruas à noite (eu mesmo usei assim). 16- Mais estacionamentos seguros de bicicletas, bem como novas portarias; 17- Construção de ciclovias/ciclofaixas dentro dos campi; 18- Realização de esforço conjunto com a UFSCar, a Unicep e a Prefeitura Municipal (talvez Parq Tec) para construção de ciclovias/ciclofaixas integrando os Campi, destas instituições e regiões de alta concentração de universitários, como rodoviária e kartódromo. 19- Melhor sinalização e eventos que (como caminhadas) para conscientizar as pessoas. 20- Conscientizando quem não é da Universidade também (comunidade de São Carlos). 21- não 22- Aluguel de bicicletas e ciclovias me parecem propostas interessantes.
<b>507</b>	
<b>508</b>	
<b>509</b>	
<b>510</b>	
<b>511</b>	
<b>512</b>	
<b>513</b>	
<b>514</b>	
<b>515</b>	
<b>516</b>	
<b>517</b>	
<b>518</b>	
<b>519</b>	
<b>520</b>	
<b>521</b>	
<b>522</b>	
	ponto próximo a minha casa que chega no ponto em frente a entrada da arquitetura e nenhum que faça o caminho inverso, pois não há pontos de ônibus na marginal neste sentido.
	Por razões de ordem conceitual e prática, acredito que seja urgente eliminar toda a forma de "privatização" de espaços no Campus, como o fechamento de algumas áreas de estacionamento, para uso exclusivo de professores e funcionários de determinados institutos. Essa prática, além de contribuir para agravar o problema de falta de vagas no Campus, representa uma afronta à comunidade acadêmica "excluída" pelos portões e cancelas. Afinal, por que alunos ou professores e funcionários de outros institutos não têm o "direito" de reservar parte do espaço (que deveria ser de uso comum) do Campus para eventualmente estacionar seu carro? Também por questões conceituais e práticas, acredito que iniciar a cobrança de taxas de estacionamento não seja um caminho. Pode haver apenas transferência do local de estacionamento, de dentro para fora do Campus, gerando problemas nas ruas do entorno. A cobrança de taxas de estacionamento em uma universidade pública seria discutível, pois equivaleria a dizer "estaciona quem pode pagar". Mais uma vez, seria uma reserva do espaço, porém, financeiramente balizada, e reduzindo a importância da discussão sobre mobilidade ou sobre impactos ambientais do transporte individual motorizado. Talvez um caminho seja limitar as áreas acessíveis para automóveis no Campus, concentrando os bolsões de estacionamento próximos às portarias e permitindo exclusivamente a circulação interna de pedestres e bicicletas (exceção feita a veículos relacionados a serviços internos, mas sem faixas exclusivas, circulando em velocidade bastante reduzida, no mesmo nível e entre pedestre e ciclistas). Talvez fosse possível contar com uma linha de transporte interno (por exemplo um tram de pequeno porte e elétrico, com estações nas portarias e em alguns pontos estratégicos dentro do Campus). Poder usar o carro para chegar até a entrada do Campus, mas não ter a possibilidade (ou a expectativa) de encontrar uma vaga ao lado do local de trabalho/estudo, poderia ser uma forma de tornar o uso do carro menos conveniente. Se fosse seguro andar a pé na cidade, fora do Campus. Muitos alunos se utilizam do carro por medo de andar na rua com notebook, celular, etc. O principal modo de incentivar é melhorando a segurança não só dentro da usp, como no entorno, principalmente a noite. E aumentar o número de portarias. Melhorar as calçadas e a educação no trânsito dentro do Campus através de uma fiscalização mais rígida e o respeito às faixas de pedestres. Criação de faixas exclusivas para bicicletas. Mais horários e rotas de ônibus, por exemplo não tem linha que me leve a USP é melhor ir a pé. Vestiário pois caminhando mesmo no inverno transpiramos muito e não é agradável estar na sala transpirando. Estacionamento pago. Bicicletas alugáveis e novas Portarias seriam bons incentivos para eu para de vir para a USP de carro. Pra mim uma portaria que faria a diferença seria perto de onde hoje se localiza o Ginásio do Cefer. Criação de ciclovias com sistema de empréstimo de bicicletas Criando políticas de desestimulem o uso de automóveis, não fazendo o que se faz atualmente, ou seja, destruindo qualquer área livre e potencialmente rica em termos ambientais para criação de novas áreas de estacionamento que, ao invés de diminuir, só contribui para aumentar a impressão de que vir de carro é a opção prioritária sugerida pela universidade. Estabelecer políticas de pleno acesso de ciclistas ao Campus, por todas as portarias e não implantando placas de "proibido trânsito de bicicletas" em diversas portarias, como se faz hoje. Estimular a convivência entre pedestre e ciclistas, compartilhando acessos já existentes sem precisar criar outros novos. Reivindicar junto à Prefeitura linhas de ônibus regulares de diferentes pontos da cidade, com frequência de 10 a 15 minutos As Pessoas que puderem usar meios alternativos para frequentar o Campus que não dependa do veículo para transportar filhos para ir em escola e se deslocar para outro emprego ou escola de forma rápida, é uma solução bem viável. Se eu pudesse adotar a prática de utilizar um meio alternativo como bicicleta por exemplo adotar uma boa,
<b>496</b>	
<b>497</b>	
<b>498</b>	
<b>499</b>	
<b>500</b>	
<b>501</b>	
<b>502</b>	
<b>503</b>	
<b>504</b>	
<b>505</b>	
<b>506</b>	

- 523 Seria importante que a portaria da física 1 pudesse permanecer aberta também aos finais de semana!
- 524 Abertura de novas portarias e aluguel (ou empréstimo) de bicicletas para se locomover dentro do Campus e/ou entre campos.
- 525 Acredito que vestiários com guarda-volumes, chuveiros e estacionamento seguro para as bicicletas seria a alternativa que mais me incentivaria a deixar de usar o carro. É importante que esses vestiários estejam espalhados pelo Campus e tenham um dimensionamento coerente com o número de alunos, funcionários, professores e pessoas de fora da USP que frequentam o local. Poderia existir algum tipo de programa de fidelidade que incentivasse as pessoas a utilizarem este serviço, por exemplo, se alguém utiliza o vestiário todos os dias, poderá ter um guarda volume em seu nome, enquanto manter essa frequência de uso.
- 526 Diminuir as vagas de estacionamento e estabelecer um limite MÁXIMO de vagas para carro.
- 527 Seria muito bom se, aos fins de semana, a portaria da física 1 ficasse aberta ao invés da II, pela comodidade e segurança.
- 528 Não.
- 529 A questão central é uma só: tem-se que ter ciclovias na cidade. Veja que não dá para vir de bicicleta simplesmente porque não dá para se chegar vivo até o Campus. A forma como está o tráfego na marginal e na episcopal impede qualquer tentativa de vir de bicicleta.
- Antigamente havia uma entrada no Campus ao lado da creche, na rua que dá para o estacionamento 2 so São Carlos Clube. Bem ao lado da creche. Ela foi fechada e colocou-se um muro no lugar. Uma solução sensata seria reativá-la apenas para pedestres e bicicletas. Permitindo que as bicicletas entrassem por lá e utilizassem as ruas periféricas ao lado da episcopal, que são bem mais calmas. Do mesmo jeito poderia ter novas portarias para bicicleta. Outro ponto é a segurança. No meu laboratório já foram roubadas várias bicicletas.
- A USP poderia colocar um ônibus fretado para seus funcionários e alunos, o que certamente reduziria a quantidade de carros em seus estacionamentos. Por outro lado, isto certamente representará um elevado custo para a instituição, o que deve ser ponderado.
- 530 A USP poderia colocar um ônibus fretado para seus funcionários e alunos, o que certamente reduziria a quantidade de carros em seus estacionamentos. Por outro lado, isto certamente representará um elevado custo para a instituição, o que deve ser ponderado.
- 531 Acabar com estacionamentos privados para determinados insítilos.
- A comunidade da USP entende de números, por isso, acho que uma campanha colocando em números os efeitos de se usar carros no Campus poderia dar algum efeito. Por exemplo, quanto de poluição geramos, que fração do espaço do Campus ocupamos com carros, quantos acidentes ocorrem, etc. Quem sabe até quantificar o quanto seria saudável utilizar menos o carro.
- 532 Falta de vestiários é o principal fator. Já escutei que não se pode instalar chuveiros (e portanto não dá para vir a pé ou de bicicleta) porque gasta água e energia elétrica.
- 533 Consolidação através de campanhas, principalmente em conjunto com CAASO.
- Realizar palestras a respeito de saúde. Mostrar o que o fumo e a bebida fazem em nosso organismo.
- 534 Com vídeos demonstrativos e também mostrar doenças que o fumo e a bebida causaram em alguns casos
- Sugiro que uma linha de ônibus passe em frente a USP.
- Aliás já existe uma na praça em frente da mesma em direção ao Shopping.
- Essa linha poderia fazer seu tejeito da volta passando em frente a USP.
- Em alguma questões que respondi disse que de vez em quando venho de ônibus para USP, porém tenho que caminhar a té a rodoviária ou até a Av. São Carlos para me utilizar das linhas de ônibus.
- 535 Em momentos de chuva, muito frio ou calor, ou em dias de cansaço maior fica complicado caminhar tanto para utilizar as linhas de ônibus.
- Talvez ingegrar um linhas de ônibus no Campus como na USP na capital de São Paulo.
- Com uma campanha de conscientização e de incentivo à saúde a fim de que as pessoas que moram perto do Campus e não dependem de carro para levar/buscar pessoas (ou ter outras atividades nos horários de almoço, antes da entrada e depois da saída da USP), possam fazer a opção de vir a pé ou de bicicleta. No entanto, seria necessário proporcionar segurança no trânsito, especialmente no entorno do Campus, e segurança nos bicicletários do Campus, pois sabemos do grande número de
- ocorrências relacionadas a roubos de bicicletas aqui e de pessoas assaltadas nas proximidades do Campus.
- Preocupo-me muito quando vejo alunos caminhando tranquilamente no entorno do Campus, especialmente no trecho Rodoviária-Campus-Rua Miguel Petroni (ou vice-versa), pois a sensação é de que por ser um caminho relativamente curto, perto da USP, pensam que na há perigo, o que não retrata a realidade.
- Por um banco de dados, mapear quais frequentadores do Campus tem uma residência relativamente próxima (a definir como mínima), aliada a suas necessidades de carro (incapacidade física, por exemplo). Se o frequentador mora muito próximo ao Campus, deverá ser fixado um selo no carro de pagante de taxa de ocupação veicular. A cobrança deverá ser feita na saída por uma (ou mais) portaria específica para tal.
- 536 sem duvida a abertura de novas portarias facilitaria, e muito, o acesso ao Campus a pé
- 537 Espaço físico para vestiário e duchas.
- As alternativas já apresentadas no questionário serão importantes para a melhoria do deslocamento dos frequentadores do Campus.
- 538 Um sistema de carona entre os funcionários do Campus, por meio do banco de dados (proximidade de residências) provavelmente será um incentivo/conquista.
- 539 Infelizmente não.
- 540 Abertura de novas portarias e vestiários para funcionários
- 541 Talvez uma campanha de sensibilização, leve e divertida, para atingir, especialmente, as pessoas que moram próximas ao Campus. Seria um primeiro passo...
- 542 Pagar o ônibus para o pessoal vir trabalhar, eu viria sem problema nenhum.
- Gostaria de falar mais sobre o uso de bicicleta. O fim do acesso ao Campus 1 pela rua 28 de setembro foi um grande perda. Essa é uma rua estratégica e de baixa circulação de veículos, muito melhor que o acesso pela avenida Carlos Botelho. Outros acessos parecidos tiveram destino semelhante. Deve-se pensar seriamente numa política para motivar o uso de bicicletas nos Campi: construção de ciclovias dentro dos Campi, bolsões de estacionamento com segurança, acesso a ar comprimido e, se possível, uma borracharia ou oficina.
- 543 ainda não.
- 544 Acho que poderia fazer campanhas para realmente fazer as pessoas pensarem em trocar o meio de transporte, mostrando quão melhor seria para sua economia (por exemplo trocando um carro por uam bicicleta economizando em gasolina) e para sua saúde.
- 545 Com investimento em infraestrutura para tal.
- 546 Como citado na pesquisa, criação de estacionamento de bicicletas mais atrativos, campanhas de incentivos ao uso de bicicletas - incluindo parceria com empresas fornecedoras de bicicletas e equipamentos para ciclismo. Afinal a maior parte dos alunos moram num raio de menos de 1 km do Campus.
- 550 Não
- No momento, não consigo pensar em boas sugestões...
- quanto ao ônibus, penso que o principal fator limitante é o fato de a empresa responsável pelo transporte de ônibus - a mesma há décadas, apenas tendo mudado de nome - oferecer poucas linhas para determinados pontos da cidade. A concorrência de outra empresa - algo que me parece improvável no futuro próximo - talvez fosse um fator mais estimulante.
- 551 Acho que professores, alunos e funcionários que moram próximos ao Campus deveriam imediatamente começarem a vir a pé instalando bicicletários seguros. Criar postos onde pudéssemos guardar objetos pessoais e tomar banho após a pedalada ou caminhada. Tornar a USP menos violenta para que as pessoas possam caminhar em paz.
- 552 Melhorando a acessibilidade, construindo ciclovias por exemplo.
- 553 Acredito que a existência de linhas específicas para a USP (fretadas), passando por pontos de coleta extratógicos seria a melhor solução.
- 554 Ciclovia dentro do Campus 1 da USP que interligasse todas as portarias.
- 555 Ciclovias no Campus.
- 556 Talvez a cobrança do estacionamento ajude. Eu ficaria com esse ônus, pois trago duas crianças de manhã para escola, llevo-as para casa no almoço e trago mais duas a tarde, e a tarde retorno com 4 crianças para casa. Nem com esse incentivo posso

	não vir de carro. As caronas talvez fosse bom, nao sei como o sistema funcionaria para por em prática. Eu acho difícil, temos vários lugares para ir nos horários de almoço e à tarde também, por isto usamos o carro. Ex: dentista, supermercado, médicos, filhos na escola, reuniões nas escolas dos filhos, compras no comércio em geral, fisioterapia etc...o tempo tb conta, temos que fazer o almoço p/ família e se for caminhando o tempo é limitado.
<b>559</b>	
<b>560</b>	Não
<b>561</b>	Transformar o espaço hoje disponível para o carro em espaços úteis a quem pretende vir de modos sustentáveis. Isto implica em diminuir as vagas de estacionamentos de ruas e no lugar criar ciclovias por exemplo. Implica em transformar estacionamentos em frente ao RU/CAASO em um grande bicicletário com assistência aos que vem a pé e de bicicleta.
<b>562</b>	A USP de São Carlos deveria copiar o modelo adotado pela FURG na cidade de Rio Grande, que disponibiliza gratuitamente bicicletas dentro do Campus para pessoas ligadas à universidade. Certamente seria útil aos alunos e funcionários que precisam se deslocar da entrada da matemática para o bloco D.
<b>563</b>	O maior incentivo seria melhorar a segurança nas redondezas do Campus I, especialmente a noite.
<b>564</b>	A USP poderia fazer um sistema de bonificação para os alunos que se dispõem a vir a pé ou de bicicleta. Uma sugestão é construir (ou ampliar) uma excelente academia de ginástica no CEEFER, com maior número e melhores equipamentos e disponibilização de mais professores de educação física para acompanhamento. Sendo assim, o aluno que não possuir ou tiver um número reduzido de entrada/saída do Campus através de automóvel tem direito a este benefício. Para os professores e funcionários o incentivo poderia ser financeiro ou em algum tipo de desconto.
<b>565</b>	Cobrar estacionamento dos carros Oferecer diversos estacionamentos para bicicletas Oferecer diversas linhas de ônibus gratuito Oferecer estacionamento aos visitantes, convidados
<b>566</b>	Melhorar as calçadas não só dentro da USP, mas principalmente no entorno, com travessias bem sinalizadas. Criação de ciclofaixas no entorno da USP.
<b>567</b>	Campanha educativas
<b>568</b>	Como venho de Araraquara a principal mudança seria a alteração do itinerário.
<b>569</b>	Cobrar muito caro o estacionamento.
<b>570</b>	nao
<b>571</b>	Melhoria da segurança ao redor do Campus.
<b>572</b>	Criação de novas linhas específicas para USP. Aluguel de bicicletas.
<b>573</b>	1.) Um sistema alternativo (piloto) de transporte coletivo com nível de conforto diferente do encontrado em São Carlos poderia servir de exemplo positivo para mudar a forma de se pensar e agir em relação aos ônibus. 2.) Projetos USP interligando as áreas I e II como sistemas alternativos de transporte público, bonde, metro, veículos autônomos, etc, povoando de ideias técnicas o setor público.
<b>574</b>	Linhas de ônibus Vir a pé ou bicicleta, ou ônibus, na minha opinião requer duas coisas: 1 -culturamente o brasileiro adora mostrar o seu poder aquisitivo pelo carro que tem, então trabalhar essa mudança de paradigma para que pense globalmente, pelo menos começar a refletir sobre isso, para isso é necessário treinar, treinar... todos. 2 -Especificamente para andar ou pedalar é preciso adquirir condições físicas, poderia também estabelecer um programa de educação voltado para vida mais saudável, através da orientação para exercícios físicos e alimentação saudável. Com isso também estaria contribuindo para menos gastos com setor chamado "saúde".
<b>575</b>	
<b>576</b>	Aumentar a segurança no Campus Disponibilizar linhas de ônibus que interliguem os bairros com a universidade
<b>577</b>	Não
<b>578</b>	Acho que uma medida que ajudaria seria pagar o transporte escolar de VANS dos filhos de servidores docentes e não docentes porque é uma atividade que me força a
	vir de carro para a USP. Ônibus fretado para servidores docentes e não docentes da USP saindo de vários bairros da cidade tb ajudaria a não vir de carro.
<b>579</b>	Criar um site de busca de carona, com trajetos e ver a possibilidade de revesamento de carros, ajudaria.
<b>580</b>	colocar ônibus gratuitos para o Campus para os funcionários e alunos com varios itinerarios
	Melhorar a segurança nos entornos da USP
<b>581</b>	Disponibilizar locais para travar bicicletas cobertas
	Estacionamentos adequados e cobertos para motos, o que pode ser uma boa alternativa a carros também
<b>582</b>	nenhuma no momento
<b>583</b>	A USP poderia incentivar o uso da bicicleta para aquelas pessoas que fisicamente estivessem preparadas (jovens na sua maioria) e também incentivar a caminhada para aqueles que moram relativamente perto do Campus.
	O estacionamento para bicicletas além de muito, mas muito seguro (fechado com grades e com segurança 24 horas), teria de ser compatível com o enorme nº de alunos, funcionários e professores que frequentam os Campus!!
<b>584</b>	O grande impedimento ao uso de bicicletas é a enorme facilidade com que elas são furtadas, demonstrando completa falta de proteção à propriedade. Outro ponto a se destacar é a falta de ciclovias nas principais vias da cidade, interligando os principais bairros ao Campus, uma vez que andar de bicicleta nas vias juntamente de carros e ônibus têm se mostrado perigoso.
<b>585</b>	Copiar universidades dos EUA: estacionamento garantido, prioritariamente, para professores e funcionários (além de tudo, são mais velhos do que os estudantes).
	A portaria da física II deveria ficar aberta aos sábados até ao menos o fechamento do RU. Micro-ônibus interno interligando a arquitetura com o E1 em regime vai e volta constante seria bom, pois mesmo com o problema do estacionamento, os motoristas poderiam deixar os carros mais espalhados no Campus sem penalizar tempo/conforto.
<b>587</b>	Diminuir o número de estacionamentos. Estão acabando com muitas árvores, locais agradáveis de de caminhar, para colocar mais estacionamento. E quem precisa e gosta de caminhar acaba fazendo isso no sol forte.
	Presumo que a maioria dos estudantes já usem esses modos alternativos para se deslocarem até os campi da USP de São Carlos. Para resolver o problema da falta de vagas para alunos, funcionários e docentes, acho que seria necessário uma reurbanização do Campus 1 em especial, talvez medidas como cobrar taxa de estacionamento não ajudem a reduzir o número de veículos e ainda causem alguma réplica dos estudantes.
<b>588</b>	
	Estacionamentos para bicicletas seguros, cobertos e próximos aos blocos didáticos. Convênios com a prefeitura da cidade para que o sistema de transporte público seja eficiente e para que os funcionários vejam vantagens em usá-lo. Além de exigir da prefeitura segurança (policiamento) e ciclovias para que os alunos sintam-se confortáveis para voltar da USP para casa de bicicleta tranquilamente.
<b>589</b>	Pressionar a prefeitura de São Carlos a melhorar os transportes públicos e que sejam feitas campanhas de incentivo ao uso de bicicleta e a construção de ciclovias ligando diferentes pontos da cidade ao Campus universitário. Devem ser enviadas proposta de leis apoiadas pelos alunos à câmara de vereadores para que melhorias sejam feitas na cidade. Dentro Campus pode haver algum tipo de sistema de rodizio de carros, diminuição do número de estacionamentos, não "privatização" de certos estacionamentos para um determinados institutos.
<b>590</b>	
<b>591</b>	Necessidade de comprovar vínculo com a USP para estacionar em bolsões específicos.
<b>592</b>	Atuação de autoridades no caso de estacionamento proibido/em local errado.
<b>592</b>	não
<b>593</b>	O único meio de deslocamento para mim é a pé, porque moro a menos de 400m do portão da matemática. Por isso, imagino que quaisquer políticas adotadas para os outros meios de transporte não fariam diferença para mim.
<b>594</b>	Criar lugares realmente seguros para guardar a bicicleta dentro do Campus
<b>595</b>	Fechando as entradas no Campus para veículos auto-motores, a não ser os de serviços especiais, assim pouca gente se arriscaria a deixar os seus automóveis e motos sózinhos nos arredores, passando a se deslocarem mais a pé, de bicicleta ou

	ônibus, ou, pelo menos para diminuir um pouco o movimento, adotar um sistema de rodízio de placas durante os dias úteis da semana.
	Algumas placas e outro meios de comunicação espalhados pelo Campus. Infelizmente moro em outra cidade, o que inviabiliza minha ida de bicicleta. Embora tenha pensado em utilizar ônibus, os horários são incompatíveis.
<b>596</b>	De alguma forma aumentar efetivamente a segurança ao redor do Campus, fora do mesmo. As saídas da matemática e da física são bastante visadas por criminosos principalmente de noite, e por isso não é possível utilizar meu carro para estacionar dentro ou perto da universidade mesmo morando perto.
<b>597</b>	Mais lombadas elevadas para os pedestres dentro do Campus. Estacionamento pago. Vagas rotativas de 2h, para obrigar a pessoa a deslocar seu carro ou deixá-lo em casa.
<b>598</b>	Reduzir o número de vagas de estacionamento, aumentar o número de paracócios, melhorar as calçadas, restringir o acesso de carros em áreas específicas do Campus.
<b>599</b>	Não
<b>600</b>	Uma solução que vejo que faria grande mudança é a instalação de locais próprios para fixação das bicicletas, que infelizmente, mesmo sugerida a minha secretária acadêmica, foi ignorada, pois é muito complicado e inseguro os poucos lugares existentes e a demanda da busca deste serviço é elevada.
<b>601</b>	Sinceramente, eu acredito que deslocamento de ônibus está um pouco fora do perfil dos estudantes, tirando o caso da ligação entre os campi 1 e 2. Mas acho que vale muito a pena incentivar modos como a pé e bicicleta.
<b>602</b>	Acesso e tráfego seguro na cidade.
<b>603</b>	ND
<b>604</b>	Pontos para guardar bicicletas. Segurança e dicas de segurança para os ciclistas
<b>605</b>	Poderia ter um ônibus interno que levasse as pessoas de uma entrada a outra. É uma subida muito grande vir andando da portaria da arquitetura até o observatório, por exemplo. Poderia ter um ônibus circulando de hora em hora dentro da usp que levasse nas portarias as pessoas. Também, a segurança a noite no Campus. Dá um certo receio andar a noite pelo Campus e principalmente, fora dele (nos arredores). Várias pessoas já foram assaltadas na saída da matemática. É realmente perigoso. Quanto a vir de ônibus, acredito que deveriam haver paradas de ônibus dentro da USP, de modo que os ônibus pudessem parar dentro da USP mesmo. Em várias pontos (perto do bandeirão, perto do banco do Brasil, perto da química e na arquitetura) da USP. Em quase todas as universidades federais do país, é assim. Os ônibus da cidade podem parar dentro da Universidade, em vários pontos dela! Só na USP que eu não vejo isso, que é diferente!!! Os ônibus param só fora da universidade e para se locomover lá dentro, o aluno tem que andar ou a pé ou de carro, pq até bicicleta é complicado sem cicloviás.
<b>606</b>	Talvez, como dito, linhas especiais de transporte pela cidade, um vez que sou de São Carlos e moro bem longe do Campus. Além de incentivos financeiros para o uso do transporte público, como menor preço; para ir e voltar de carro todos os dias, gasto quase o mesmo que pagar pelo transporte público. Além do que, de carro, posso sair um pouco mais tarde de casa.
<b>607</b>	Até o momento eu ainda uso ônibus para vir ao trabalho, mas estou bem ansiosa para tirar minha habilitação, pois depender do transporte público é difícil. Temos que cumprir horários e algumas vezes os ônibus atrasam, então também atrasamos. E isso não é legal. Tenho vários motivos para preferir carro a ônibus como transporte para o trabalho. Trabalho aos sábados e quando saio não tem ônibus para ir pra casa, só depois de uma hora, então, se eu estivesse de carro em cinco minutos eu estaria em casa. Se tivesse mais linhas de ônibus (se bem que aos sábados é inviável), ou se meu horário pudesse ser mais flexível... Mas acho que a maioria das pessoas prefere carro pela falta de tempo. Ir e vir de carro é bem mais rápido e confortável.
<b>608</b>	Não
<b>609</b>	Cicloviás com preferência para passagem. Coberturas nos estacionamentos de bicicleta e mais segurança. LOCAL DESTINADO A ENCHER O PNEU ( Com uma bombinha, por exemplo) incentivaria existem muitos colegas que pegam o carro pq o pneu está murcho e o
<b>610</b>	posto mais próximo está relativamente longe da usp... Então, se lá dentro tivesse esta possibilidade de encher o pneu, seria muito bom!!
<b>611</b>	Organizar horários de aula e projetos em geral de modo sistemático, acertando sempre os mesmos horários.
<b>612</b>	POR MORAR EM OUTRA CIDADE, NÃO TENHO OUTRA ALTERNATIVA, A NÃO SER O CARRO. SE EU TIVER QUE VOLTAR PARA IBATÉ DE ONIBUS, TEREI QUE SAIR MAIS CEDOS DAS AULAS, E NEM TODOS OS PROFESSORES ACEITAM QUE SEUS ALUNOS SAEM MAIS CEDO. ALEM DE PERDER MINUTOS FINAIS DAS AULAS, FICAREI COM FALTA NA AULA POR CAUSA DE POUCOS MINUTOS E POR CAUSA DE FALTA DE BOM SENSO DE ALGUNS PROFESSORES.
<b>613</b>	nada a declarar
<b>614</b>	Como perguntado no questionário, acho essencial que tenha um bicicletário muito seguro, uma vez que eu e diversos amigos utilizamos bicicletas personalizadas e com sistemas automáticos para ajuste de banco ou remoção de rodas. Desta forma, fico desencorajado de vir com a bicicleta e ter que deixá-la em locais sem segurança. Se houver uma pesquisa no Campus sobre a segurança dos veículos serão ouvidas histórias de furtos de bicicletas e motocicletas dentro da escola.
<b>615</b>	Na Rua Miguel João onde o Ônibus da USP tem o trajeto marcado pois volta do Campus 2, existem inúmeros funcionários que moram exatamente nessa rua ou em ruas paralelas. Poderia utilizar o mesmo ônibus que voltam vazios para o Campus 1 para transportar os funcionários em um horário complicado como as 14h que a maioria volta do almoço.
<b>616</b>	Isso pode ser aplicado também no período da manhã, que o ônibus volta do Campus 2 por essa rua aproximadamente as 8h. Já procurei saber e fui informada que é proibido ao motorista dar carona para os funcionários.
<b>617</b>	mais portarias, reduzindo o tempo de caminhada e "as voltas" necessárias para percorrer o caminho entre a moradia e o Campus
<b>618</b>	A prioridade do estacionamento do Campus de São Carlos deveria ser para docentes e funcionários do Campus.
<b>619</b>	não vejo nenhuma outra alternativa, dentro da realidade do sistema de transporte coletivo de São Carlos. Para bicicleta, para mim não dá, tem muita ladeira no meu trajeto.
<b>620</b>	Sim, há tempos que tenho esta ideia: incentivar principalmente os BICHOS a virem de bicicleta, oferecendo uma disciplina optativa (disciplina CoC?), com 1 orientador/tutor com 2 ou mais créditos para quem vier de bicicleta/a pé/ônibus todo o 1º semestre do curso. Os próprios alunos vão fiscalizar os colegas. No 2º semestre alguns vão parar de usar esses meios de locomoção mas com certeza muitos vão estar acostumados e vão ajudar a multiplicar a ideia na chegada dos próximos BICHOS.
<b>621</b>	Eu vincular a alguma disciplina já existente, dando créditos "trabalho" para quem utilizar esses meios de transporte. Enfim, acho que isso seria vantajoso para todos!!! Ó, se seria!!!
<b>622</b>	Aumentar os horários e o número de ônibus circular da USP passando pelos principais trechos da cidade, exemplo: Avenida São Carlos, Rodoviária, Velódromo etc. Sendo gratuito para os alunos, professores e funcionários.
<b>623</b>	Seria uma opinião de leigo.
<b>624</b>	Quando se chega na rodoviária de São Carlos, tem que caminhar bastante por fora da USP, então seria bom se houvesse outros pontos, ou ao menos que a arborização da via fosse melhor.
<b>625</b>	Ônibus: se existisse transporte público adequado, talvez me animasse a visitar o Campus sem meu veículo. De bicicleta ou a pé, jamais.
<b>626</b>	Acredito que um ponto que poderia contribuir para deslocamentos alternativos seja a melhoria da segurança no Campus, uma vez que o número de assaltos dentro do Campus tem aumentado.
<b>627</b>	A pé e bicicleta, fundamentalmente ter segurança (trânsito) no trajeto e local para tomar banho. Ônibus, ter uma boa oferta nos horários de pico e custo atrativo.
<b>628</b>	Cada pessoa tem a liberdade de vir como quiser deveria ter consciência como agir, mas as vezes não tem outra alternativa.

627	Levantamento de endereço dos alunos, funcionários e professores para a possível utilização de apenas um veículo (lista de carona).	bicicleta e empurrando a mesma pela calçada. Ou passando na fresta entre as cancelas, entre o fluxo de carros.
628	A pé: implantação de calçadas, conservação e manutenção das calçadas existentes, melhoria da iluminação e abertura de portarias destinadas ao acesso de pedestres (com vigilância) Bicicleta: implantação de ciclovias que integrem a USP e que possibilite o acesso a demais pontos da cidade. criação de estacionamentos (seguros) para bicicletas Ônibus: implantação de novas linhas de ônibus que permitam um fácil acesso à USP, pois o Campus não possui todas as suas portarias atendidas satisfatoriamente por um sistema de transporte público.	por incentivo acho que nao vai adiantar muito. tem que ser imposta uma alternativa obrigatória pra todos seguirem. Se cobrasse ônibus, como é cobrado o VR, uma pequena porcentagem do salário, com linha direta da Vila Nery para o Campus I (Av. Dr. Carlos Botelho), como é cobrado o VR, eu viria com certeza de ônibus. O único inconveniente de não vir de ônibus ou de outro meio de transporte, não só no meu caso, mas da maioria das mães é porque temos que buscar os filhos na Escola.
629	Instalação de cancelas e todos os estacionamentos de forma a ter exclusividade de uso somente pessoas autorizadas como por exemplo professores, alunos e pós graduação e funcionários.	- rodizio de placa de carros - estacionamento pago
630	ainda não.	- limitação de vagas para estacionar - ciclovia integrada com o campi
631	Creio que o entrave seja o sistema de transporte público de São Carlos, totalmente ineficiente. Uma ação conjunta da USP e prefeitura da cidade seria necessária. Outro ponto, já discutido antes, que creio, funcionará bem, é a adoção do pagamento de taxa de estacionamento.	- vias de pedestre bem sinalizada e facilitada ao redor da USP (principalmente na entrada da arquitetura, onde em alguns pontos é extremamente difícil e perigoso de atravessar)
632	Os estacionamentos poderiam ter acesso apenas aos alunos, funcionários e docentes, assim a população não usaria as vagas dos estacionamento para deixar seus carros.	- mais segurança e iluminação dentro e ao redor do campi (principalmente nas saídas da física e da matemática) - preferência nos estacionamentos para quem tem mora mais longe (se possível)
633	sugerir caminhar quem reside perto	Congratulações por esta iniciativa. A situação no Campus I está insustentável, com degradação evidente da qualidade de vida. Sempre que possível, devemos estar aqui para dar exemplos à população. Tudo aqui no Campus deve ser exemplar. Um cidadão deve olhar para cá e ter esperança de que há solução para os problemas que aflige. Urbanistas já decretaram a morte deste sistema de transporte individualizado e pregam mudanças. Críticos da administração já questionam se o setor público deve continuar a desviar rios de dinheiro de todos para privilegiar a vida de cidadãos com veículos.
634	O deslocamento através de bicicleta me parece o mais viável uma vez que a bicicleta é um meio de transporte que atende estudantes e funcionários que habitam tanto nas proximidades quando em locais um pouco mais distantes. Uma das principais dificuldades que enfrento na utilização da bicicleta é a falta de infra-estrutura (pontos de parada de bicicletas/ciclovias nos arredores do Campus), a falta de segurança (principalmente no período noturno) e a falta de estímulo para a utilização da mesma (não existe nenhuma política de incentivo do uso da bicicleta). Pessoas que estudam no Campus II, como é o meu caso, poderiam ir de bicicleta até o Campus I e pegar o ônibus caso houvesse ônibus mais frequentes e menos super-lotados.	A sugestão que tenho é radical, em contraponto à nossa quase capitulação diante da destinação de áreas nobres do Campus para estacionamento: dificultar cada vez mais a vida do saudável usuário que retira o carro da garagem de edifício ao lado da Trabalhador São-carlense, cruza a via e estaciona em área nobre do Campus. Como? Desativando áreas de estacionamento e destinando-as para atividades nobres, como áreas de convivência. Considerando recente polêmica sobre a desativação de uma lanhonete que ocupa área da EESC, pergunto-me: a área ocupada por ela não passa de 10 a 15 veículos estacionados?
635	Abertura de novas entradas/saídas.	Apresentando garantias (SEGURANÇA) para poder deixar minha bike na área externa.
636	Acho que a USP poderia firmar um acordo com a empresa responsável pelo transporte urbano da cidade.	Primeiramente oferecendo segurança aos pedestres e ciclistas dentro do Campus.
637	Inefizmente os grandes incentivos que a USP poderia dar para não usarmos automóvel para irmos ao Campus I independem dela. Existe a questão da topografia mais acidentada da cidade que dificulta o deslocamento para o Campus, especialmente na direção aproximada norte-sul. No verão nosso clima não colabora, quem vem a pé, especialmente fazendo um percurso norte-sul chega muito suado. Para aqueles que fazem um percurso leste-oeste, se observarmos a quantidade de obstáculos que existem nas calçadas da Av. Carlos Botelho e Rua 15 de Novembro, com estacionamentos nos estabelecimentos comerciais que adentram o que deveria ser o passeio público, todo o prazer de caminhar é perdido desviando-se desses veículos. Inefizmente o único incentivo que podemos dar é a dificuldade. Como me disse um amigo inglês, quando a vida do motorista fica um inferno deixamos de usar o carro.	Não adianta abrir mais portarias com a segurança precária que temos. Isso só vai facilitar ainda mais a entrada de pessoas estranhas e meliantes, aumentando o risco aos usuários (alunos, funcionários, professores). O Campus não deve ser caminho de passagem dentro da cidade para pedestres ou carros com pessoas que nada fazem aqui. O acesso por TODAS as portarias deve ser controlado para carros E PEDESTRES.
638	Creio que um bonus de um dia em forma de folga para cada 15 dias a pé ou bicicleta ou seja para cada mes quem vier de bicicleta ou a pé recebe 2 dias de folga.	646 Mais eventos de bicicletas organizados pela USP.
639	Ciclóvia	Diminuir estacionamentos de carro.
640	Interagir com o poder público com a finalidade de implementação de ciclovias e faixas especiais para ônibus.	649 Criar faixas de circulação e estacionamentos para bicicleta. Melhorar calçadas para pedestres, como já vinha ocorrendo. Melhorar transporte para o Campus II, integrando com a rede municipal de circulares.
641	Utilizo a bicicleta diariamente para o deslocamento ao Campus I, eventualmente para o Campus II Fiquei chocado quando, por ocasião da instalação das cancelas automáticas, não foi considerado o acesso de ciclistas ao local. Houve várias chamadas para instalação de TAGS em veículos, e nenhuma mensagem endereçada aos ciclistas. Ciclistas continuam passando entre as cancelas, e entre os veículos. Já ocorreram acidentes envolvendo ciclista na passagem pelas cancelas. Tive que brigar com a direção do Campus para ter um TAG instalado no meu capacete. No entanto, pelo código de trânsito brasileiro o ciclista não é obrigado ao uso do capacete. Portanto, o ciclista que chega ao Campus sem capacete, ou sem o TAG, não tem acesso ao Campus. O unico acesso formal que tem é como pedestre, desmontando da	650 Minha principal dificuldade em me deslocar a pé para a USP é o fato de precisar levar e buscar minhas filhas na escola. Com este problema resolvido eu ficaria mais inclinado a ir a pé. 651 Abertura de mais portarias e evitar seu fechamento noturno, que leva a mundanças de rota mais perigosas

<p><b>664</b> sem comentários.</p> <p>Entendo que seja importante encerrar alguns fatos. Por exemplo, que as pessoas são mais propensas às opções que lhe garantiam conforto às alternativas mais ideológicas e menos confortáveis. Medidas que atinjam o bolso dos usuários do Campus provavelmente surtiriam algum efeito, mas modestos, e seletivos, o que causaria mais incômodo e transtorno que benefícios. O efeito seria o mesmo que restringir o uso do estacionamento por classes, níveis, e etc.</p> <p>Então as alternativas realmente interessantes para minimizar os problemas de mobilidade e vagas no Campus tem que sugerir incentivos. Tem que demonstrar preocupação com a rotina do usuário. Não tem outra forma.</p> <p>Por exemplo, vestiários, que permitam que mais pessoas venham a pé ou principalmente de bicicletas, sem que chegue para o trabalho encharcado de suor, são cruciais. Mas o efeito diminuirá conforme diminuir o conforto e a sensação de privacidade dos usuários. Não adianta ignorar essas coisas, colocar chuveiros coletivos e espaços ruins para uma troca de roupa, e etc, que as pessoas não vão abdicar de seu conforto por isso por ideologia. Agora, se houver um espaço agradável para que possa tomar um banho, e uma medida dessas for acompanhada de campanhas mostrando o benefício para a saúde dos mesmos, com certeza mais usuários sentiriam-se motivados.</p>	<p><b>664</b> sem comentários.</p> <p>Entendo que seja importante encerrar alguns fatos. Por exemplo, que as pessoas são mais propensas às opções que lhe garantiam conforto às alternativas mais ideológicas e menos confortáveis. Medidas que atinjam o bolso dos usuários do Campus provavelmente surtiriam algum efeito, mas modestos, e seletivos, o que causaria mais incômodo e transtorno que benefícios. O efeito seria o mesmo que restringir o uso do estacionamento por classes, níveis, e etc.</p> <p>Então as alternativas realmente interessantes para minimizar os problemas de mobilidade e vagas no Campus tem que sugerir incentivos. Tem que demonstrar preocupação com a rotina do usuário. Não tem outra forma.</p> <p>Por exemplo, vestiários, que permitam que mais pessoas venham a pé ou principalmente de bicicletas, sem que chegue para o trabalho encharcado de suor, são cruciais. Mas o efeito diminuirá conforme diminuir o conforto e a sensação de privacidade dos usuários. Não adianta ignorar essas coisas, colocar chuveiros coletivos e espaços ruins para uma troca de roupa, e etc, que as pessoas não vão abdicar de seu conforto por isso por ideologia. Agora, se houver um espaço agradável para que possa tomar um banho, e uma medida dessas for acompanhada de campanhas mostrando o benefício para a saúde dos mesmos, com certeza mais usuários sentiriam-se motivados.</p>
<p><b>665</b></p> <p>Acredito que conscientização por parte de todos é impossível. Haja visto que basicamente ALUNOS, pouco ligam para regras e param em lugares impróprios desrespeitando placas e sinais de proibição de estacionamento e muitas vezes, causando transtornos para manobras de outros carros dentro do 'Campus', simplesmente pq eles não querem andar muito até a sala de aula. Se lhes fosse possível, acredito que até desejariam uma 'Aula Drive-True' para não terem que sair do conforto de seus carros. Uma sugestão que eu daria é a penalização do condutor infrator, de alguma forma. Poderia ser por exemplo, trabalho voluntário ou até mesmo, regras de proibição de entrada como 'cartões de futebol', podendo ser azul : 1 dia sem poder entrar, amarelo de uma semana e vermelho de 1 mes. É perceptível que muitos alunos, moram do lado do Campus ou muito próximos e vem tirar o carro para andarem 3 ou 4 quarteirões por preguiça de andarem ou por que chegaram muito tarde da 'balada' e acordam atrasados para aula e querem compensar os 5 minutos a mais de sono, vindo de carro para o Campus. Acredito que só punido de alguma forma (é lamentável, mas acho que conversar apenas, não vai resolver) é que a coisa se resolverá. Uma boa alternativa, seria o convênio com a secretária de transportes para 'multar' quem desrespeita as regras de trânsito do Campus, assim como seria feito se fosse em vias públicas. Se bem que é histórico, já que no Campus, teoricamente as vias são públicas.</p>	<p><b>665</b></p> <p>Acho importante considerar um estudo sobre a possibilidade de adequar o local de trabalho dos servidores, relacionando com a proximidade dos 2 Campi, visto que dá para acertar a vida de vários deles, já que existe um cruzamento de pessoas se deslocando, pessoas que moram perto do Campus II, vindo para o Campus I e vice-versa. De repente ajudaria a resolver parte do problema.</p> <p>Inicialmente deveria haver uma conscientização/educação para o entre os condutores da cidade. O trânsito de São Carlos está insuportável e não há respeito para com os ciclistas.</p>
<p><b>666</b></p> <p>Inicialmente, não diferenciar professores de funcionários e alunos, pois fisicamente todos têm as mesmas condições (e/ou possibilidades de deficiências) e abrir exceção para um desencoraja o outro;</p> <p>estabelecer distancia mínima da residência ao local de trabalho para que se possa utilizar carro (ex: 3km ou o equivalente a + de 20 minutos a pé);</p> <p>oferecer instalações seguras e protegidas para estacionar bicicletas;</p> <p>cobrar da prefeitura ou fazer parcerias para melhorar no sistema de transporte coletivo municipal (que é bastante incipiente).</p>	<p><b>666</b></p> <p>segurança para as bicicletas e segurança de modo geral dentro do Campus quando está a pé</p> <p>Bicicleta: estabelecer um Plano Diretor do Campus com objetivos de:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) criar um sistema ou Cadastro de empréstimo de bicicletas patrimoniadas da USP; cada uma estará sob responsabilidade de um único usuário, que possua Nro USP ativo, por um período de (p.ex.) 1 ano; a responsabilidade cessa quando ele(a) devolve a bicicleta a USP, e/ou renova a cada ano;</li> <li>2) criar e integrar as ciclovias do Campus USP São Carlos (Área I e Área II) com as ciclovias municipais;</li> <li>3) criar áreas seguras de estacionamento de bicicletas, sinalização eficiente de ciclovias e aumento de áreas com sombras a partir de plantio de árvores nas calçadas junto as ciclovias internas do Campus;</li> <li>4) implantar cursos de extensão sobre sinalização e direção segura e defensiva para quem estiver no Cadastro de Bicicletas do Campus.</li> </ol>
<p><b>667</b></p> <p>Melhorar a segurança nos arredores da usp. Tem trajetos ainda perigosos bem de manhã e a tarde.</p>	<p><b>667</b></p> <p>Melhorar a segurança nos arredores da usp. Tem trajetos ainda perigosos bem de manhã e a tarde.</p>
<p><b>668</b></p> <p>- Creche do Campus voltar para DENTRO do Campus</p> <p>- Construção de estacionamento vertical, como vem sendo feito em diversos shoppings estabelecimentos das grandes cidades</p>	<p><b>668</b></p> <p>Melhorar a segurança aos redores da USP.</p> <p>Abertura de mais portarias apenas para pedestres e bicicletas, ciclovias dentro e fora da USP, principalmente nas vias de acesso à universidade, estacionamentos seguros para bicicletas, pontos de ônibus dentro da USP e na frente de todas as portarias, desenvolver um projeto de segurança junto à prefeitura de São Carlos, aos estudantes e a outros órgãos do governo nas regiões ao redor da universidade para encorajar as pessoas a andarem a pé (muitos estudantes carregam notebooks, calculadoras, celulares e muitos são assaltados em regiões próximas às portarias da USP e das suas casas, principalmente nas saídas da matemática e da física e nos bairros Cidade Jardim e Jardim Luffalla onde moram a maioria dos estudantes.)</p>
<p><b>669</b></p> <p>Oferecer melhores condições para ciclistas e pedestres, com certeza ampliando as portarias ou rompendo com as grades e estabelecendo fluidez ao Campus, e não funcionar como uma barreira no centro da cidade, para carros, pedestres e ciclistas.</p>	<p><b>669</b></p> <p>Tenho um comentário sobre o último bloco de perguntas. Pra mim td é indiferente pois preciso do carro pra fazer coisas relacionadas ao trabalho.</p> <p>No mais acho q é um problema de administração pública municipal, não tanto do Campus. Se tivéssemos transporte público de melhor qualidade, ao invés de subsídio do governo pra vender carros, todos deixariam o carro em casa. Ou melhor, nessa utopia, nítos nem teriam carro.</p>
<p><b>670</b></p> <p>Maior segurança nas vizinhanças do Campus. A questão de assalto pesa muito na tomada de decisão sobre em qual horário voltar para casa e de que modo (carro, moto, ônibus, a pé, bicicleta, etc.).</p>	<p><b>670</b></p> <p>Qto ao Campus, acho q as questões q colocaram são boas tentativas. Se necessário, cobrar o estacionamento dando prioridade a professores e funcionários, depois aos alunos (em geral eles moram perto do Campus).</p>
<p><b>671</b></p> <p>Acredito que se houverem mais banheiros e vestiários para tomar banho depois de chegar suado por ter vindo a pé ou de bicicleta ja incentivaria muito as pessoas se</p>	<p><b>671</b></p> <p>O problema do uso de bicicletas é a alta de ciclovias na cidade. Sem elas é extremamente perigoso usar este transporte. Assim a sugestão é que se construam ciclovias na cidade e não somente nos campi e na interligação entre eles.</p>
<p><b>672</b></p>	<p><b>672</b></p>

	<p>locomoverem assim. Se o Campus tivesse uma estrutura adequada eu viria a pé ou de bicicleta com toda certeza!</p> <p>O problema está muito mais na falta de receptividade da cidade como um todo ao ciclista e ao pedestre.</p> <p>"Vir a USP" não é algo condicionado às condições que o Campus oferece a estes modos de transporte individuais.</p> <p>Com relação aos ônibus urbanos, faço o mesmo raciocínio. Seria muito interessante se houvesse, por exemplo, pontos de embarque e desembarque associados a bolsões de estacionamento, que me permitisse deixar o carro parado ao longo do dia e utilizar o transporte público (ou bicicleta, ou a pé...).</p> <p>De todo modo, há que se considerar uma deficiência grave do sistema viário e de circulação no Campus (vide próximo comentário)</p> <p>Atualmente o uso de bicicleta ou motocicleta que é muito mais interessante do que o uso de carro é desestimulado. Motociclistas são considerados pelos responsáveis pela segurança da USP como estorvos. Por exemplo, se vir de bicicleta e tentar guardá-la dentro dos prédios você será molestado. O mesmo ocorre com os motos. No caso das motos, são destinadas a elas áreas pouco nobres ou inviáveis para outros usos. Por exemplo, veja o estacionamento para motos em frente ao prédio da química. Quem vem de carro pode parar em locais muito mais próximos à entrada e mais seguros também. Devo lembrar que as motos são tratadas no Campus da mesma forma que são tratadas nas cidades brasileiras. São sempre consideradas um estorvo. Se não há local para parar e vc para sobre a calçada...é certeza de multa. Já se vc estiver de carro pode ficar mais tranquilo que a tolerância é bem maior.</p>	
<b>673</b>	<p>Acho que este problema é uma parte pessoal de consciência, pois começo muitas pessoas que moram próximo ao Campus e usam carro para vir estudar ou deixam o carro no Campus I para pegar ônibus para o Chrea ou Campus II ou então vem ao Campus apenas para serviços bancários. Não tenho nenhuma sugestão.</p>	
<b>674</b>	<p>O deslocamento interno dos frequentadores da USP não é o problema, apesar da grande quantidade de carros. O problema é o deslocamento até a USP que atualmente é impossível de se fazer de bicicleta sem se correr um grande risco de morrer atropelado. Assim, todos vêm para a USP de carro. Acho que atualmente é inviável realizar uma campanha para incentivar o uso de bicicletas, já que não temos ciclovias e os motoristas não respeitam as leis de trânsito.</p> <p>No meu caso específico, preciso do carro para levar e buscar minha filha na escola. O serviço de ônibus da cidade é muito desconfortável e os horários não atenderiam as necessidades da maioria da comunidade! Considero muito difícil convencer os usuários a utilizar esse meio de locomoção.</p>	
<b>675</b>	<p>O deslocamento a pé deve ser estimulado por razões de saúde para os que residem próximo ao Campus.</p> <p>O deslocamento por bicicleta depende da existência de estacionamentos específicos e existência de ciclovias na cidade.</p>	
<b>676</b>	<p>Mantiver as calçadas transitáveis, se possível, com cobertura em alguns trechos, porque o sol forte ou a chuva desestimulam caminhadas de mais de 10 minutos.</p>	
<b>677</b>	<p>Melhorar a segurança na parte externa do Campus, para incentivar o deslocamento a pé.</p> <p>Criação de estacionamentos de bicicleta bem localizados e estruturados.</p> <p>Não.</p> <p>-Banco de dados de carona entre Campus I e o Campus II seria interessante.</p> <p>-Algumas portarias poderiam continuar abertas para pedestre durante finais de semana.</p> <p>-Aumentar segurança nas proximidades da USP para poder retornar a pé no final do dia (início da noite).</p>	
<b>678</b>	<p>Sim, com campanhas permanentes de incentivo ao transporte alternativo</p> <p>Acredito que, seria de grande importância que pudéssemos utilizar outros modos de transporte para vir até o Campus 1, porém, são compromissos antes e após os horários de trabalho que impedem que essa rotina se torne diária, como por exemplo, levar e buscar os filhos na escola, aulas de inglês, natação e outras atividades deles que nos impedem de exercê-la diariamente. Porém, nos dias em que não há atividades que dependam do carro, tenho vindo a pé para o Campus. Além de prazeroso e saudável.</p>	
<b>679</b>	<p>Sim, tendo horários de trabalho mais flexíveis.</p> <p>Em relação ao incentivo aos alunos se deslocarem a pé ou de bicicleta, acredito que poderia ser incentivado se fossem abertas outras portarias no Campus, ou houvesse o aumento da segurança ao redor da USP. Pois muitos alunos acabam ficando até a noite no Campus, para estudos ou atividades extra-curriculares, dessa forma, o retorno para a casa durante a noite pode ser perigoso. Sendo assim, aqueles alunos que possuem a opção de vir de carro para a faculdade podem acabar optando pela mesma.</p>	
<b>680</b>	<p>Abertura de novos acessos para pedestres.</p> <p>Cobrar pelo estacionamento de carros no Campus</p>	
<b>681</b>	<p>Flexibilizar horários de ponto (entrada e saída de funcionários) sem alterar a carga diária. Exemplo: entradas as 8h pode ser feita com + ou - 30 minutos, devendo o servidor compensar no mesmo dia.</p>	
<b>682</b>	<p>Não</p> <p>De fato ônibus fretado seria excelente, ao menos aos servidores que tem horário frequente e constante. Vêjo isso com outras empresas e costuma funcionar bem, um ônibus que possa prever 8h por dia no horário comercial leva e traz (não sei como faria no horário do almoço se apenas consideraria fazer a entrada cedo e a volta no final da tarde) - motivo desse da falta de alternativas públicas até que me levou comprar um segundo carro...</p>	
<b>683</b>	<p>Novas portarias que facilitem a entrada dos estudantes para os diversos blocos e prédios, melhor organização da grade horária sem muitas janelas, estacionamentos seguros para bicicletas e ciclovias dentro da USP e interligando-a aos bairros.</p> <p>A distância da minha casa até o Campus I é de aproximadam. 14 km, trago meus filhos p/ escola e não passa ônibus na proximidade da minha casa. Um banco de caronas, ou ônibus fretado que trouxesse/levasse eu e meus familiares ao Campus I duas vezes ao dia (Explo: chegada na USP I às 7:15 e 14:00, saída da USP I às 12:00 e 18:00) seria altamente favorável.</p> <p>Melhorar a segurança principalmente a noite (a partir das 18:00 hrs) dentro e nas proximidades do Campus.</p>	
<b>684</b>	<p>USP Recicla já faz grande esforço de convencimento.</p> <p>Abriendo novas portarias e facilitando o acesso pelas vias, de forma a ser mais seguro se deslocar dessas outras formas.</p> <p>Nem todos sabem pilotar bicicleta</p> <p>Melhorar as condições de deslocamento. No meu bairro, Jardim Carminali, são poucas linhas que vão para o centro, e de lá eu teria que esperar outro até alguma portaria da usp. Uma alternativa já cogitada foi a de bicicleta. Poderia vir pela marginal que sai do Jd Carminali, atravessar o centro, ir ate perto do Shopping, continuar na marginal até a Av Trabalhador saocarriense onde fica a portaria da Arquitetura, seria um caminho interessante para evitar as grandes subidas de sao carlos, mas o caminho é extremamente perigoso...já temos ciclvia que sai do cardinali até quase no centro, mas para a travessar o centrão mesmo seria um risco que nao quero correr. No meu ano de intercambio na alemanha eu preferia ir de bicicleta do que de ônibus, mesmo que levasse o mesmo tempo de viagem, por ser mais agradável!...mas lá era seguro sair de bicicleta.</p>	
<b>685</b>	<p>Mais segurança no Campus para as bicicletas, para que possamos ficar tranquilos em ir de bike sem medo de ser roubados</p>	
<b>686</b>	<p>1) Os professores e funcionários que moram ao longo do trajeto da área II terem o direito de usar o ônibus.</p> <p>2) divulgar os horários dos ônibus para que professores e funcionários que moram ao longo do trajeto da área II possam utilizar o ônibus.</p>	
<b>687</b>	<p>Alunos que moram na mesma república, ao invés de virem cada um com seu carro virem em um só.</p>	
<b>688</b>		
<b>689</b>		
<b>690</b>		
<b>691</b>		
<b>692</b>		
<b>693</b>		
<b>694</b>		
<b>695</b>		
<b>696</b>		
<b>697</b>		
<b>698</b>		
<b>699</b>		
<b>700</b>		
<b>701</b>		
<b>702</b>		
<b>703</b>		

	grande inviabilizando esse meio de transporte. Já para o uso de bicicleta ou vir a pé o problema seria as ladeiras.
	Fazer uma campanha maciça de conscientização mostrando as vantagens dos modos alternativos de deslocamento.
<b>719</b>	Para o ônibus, melhorando as condições de transporte ( qualidade, segurança e pontualidade do serviço, ampliar horários ( mais adequados) e ampliar os pontos de acesso). A pé, um pouco difícil devido as condições adversas: clima, insegurança ( trânsito e criminalidade), poluição, distância, tempo de deslocamento, poderia ser uma alternativa interessante para os que residem próximo ao Campus, para os demais pode ser eventualmente opcional, não ha muito o que se fazer, ja que depende de diversos fatores.
<b>720</b>	De bicicleta, para os que podem, poderia ser interessante se houve-se mais segurança, principalmente durante o trajeto ( trânsito caótico e perigoso ( desrespeito de motoristas com o ciclista) ), o uso por alguns dias (períodos) durante a semana se não houvesse compromisso de transporte com outras pessoas.
<b>721</b>	Melhoria do transporte coletivo, inclusive dentro do Campus, pois moro relativamente próximo de uma das portarias e trabalho no extremo oposto. Melhor seria distribuir as vagas de estacionamento, pois, presume-se, os alunos têm menor necessidade do carro, uma vez que, em geral, não filhos para levarem à escola e moram próximo da universidade.
<b>722</b>	reduzir as áreas de estacionamento Não se trata de um problema local, que possa ser resolvido impondo-se regras dentro do Campus. O trânsito de São Carlos é caótico e ficou pior com a instalação das novas "cicloviás" nas marginais. Os ônibus não respeitam o horário - algumas vezes os motoristas saem mais cedo do que o previsto! Um pedestre ou ciclista que circule ou cruze as marginais sofre risco de morte. De algum modo, todo o sistema de transporte da cidade deveria ser modificado de forma a se tornar mais ecológico.
<b>723</b>	A Universidade precisa melhorar algumas calçadas do Campus. Noto que alguns lugares têm calçadas com desníveis, concreto danificado, que podem causar acidentes. São medidas simples que facilitam a vida dos pedestres na Universidade. Quanto ao uso de bicicletas, não há espaço para ciclistas no Campus. Também não há sinalização que discrimine espaços para tal finalidade. Seria útil um projeto de, pelo menos, alguma sinalização especial para esse fim.
<b>724</b>	Não.
<b>725</b>	1) haver cicloviás SEGURAS não só para acesso aos "campi" I e II da USP, mas também interligando outros pontos da cidade que, inelivelmente, foge da atuação direta da USP. No meu caso particularmente, teria que circular com minha filha e meu filho menores até o colégio de manhã e no horário de almoço. Após o almoço, acompanhá-los e buscá-los na recreação. 2) quando digo cicloviás SEGURAS é porque observando aquelas implementadas recentemente em São Carlos, vejo-as como uma adaptação inadequada que tornou as faixas para veículos mais estreitas, além de exporem os ciclistas a um perigo fatal caso algum condutor venha a perder o controle e invada a ciclovia. Portanto, visando a vida e a integridade física da minha família, bem como considerando o perfil pouco responsável/estressado dos condutores, eu não usaria as cicloviás implementadas atualmente em São Carlos.
<b>726</b>	Sim, várias sugestões; Verificar de fato as pessoas que trabalham dentro do Campus I, pois tem várias pessoas que trabalham na redondezas e coloca o carro dentro do Campus I por motivo de segurança. Proibir alunos de parar dentro do Campus I, eles devem optar por outras alternativas, tais como, a pé, bicicletas, ônibus. Fechar os estacionamentos, as pessoas (funionários) que de fato usam os estacionamentos tem que ter controles para ter acesso aos estacionamentos. Campanha interna entre os alunos e professores e ainda funcionários que morem nas proximidades. É sabido que a maioria dos alunos moram nas redondezas. Ainda que os alunos que estudam no Campus II peguem o transporte fora do Campus ou utilizem outros meios, pois alguns carros estacionados no Campus I são de alunos que
<b>704</b>	Abriu uma portaria para pessoas entre a entrada da arquitetura e a saída da física.
<b>705</b>	Se houvesse um tráfego de veículos da USP que conduzissem os alunos da Arquitetura para a Física, e vice-versa
<b>706</b>	de minha casa até a USP há apenas uma linha e o horário não dá certo. Seria bom que tivesse mais horários disponíveis.
<b>707</b>	Não
<b>708</b>	No meu caso não teria como, mas certamente poderia conscientizar alunos, docentes e funcionários que residam próximo a USP deslocares (a pé, bicicleta ou moto). A segurança e iluminação dentro do Campus poderiam ser melhoradas, e isso incentivaria a mais pessoas utilizarem métodos de alternativos de deslocamento. Porém o principal problema está fora do Campus, nos arredores da USP, próximo as principais saídas, onde vem sendo relatados muitos casos de assaltos, principalmente à estudantes voltando em períodos noturnos para suas residências, à pé. Por ser fora do Campus, não cabe a USP tomar medidas, mas creio que a USP poderia auxiliar, acionando os órgãos da cidade responsáveis.
<b>709</b>	Eu gostaria muito de vir trabalhar a pé ou bicicleta. Mas o que me impede de fazer isso, talvez esteja longe do alcance da USP. A mais importante delas é a falta de segurança nas ruas. costume trabalhar até mais tarde e vir a pé ou de bicicleta seria um empecilho para o horário que eu posso ficar na USP. Outro fator, que talvez jamais seja mencionado é que vc acaba tendo que dirigir e ter um carro, por imposição da sociedade, se vc não dirige e não tem um carro, vc é fracassada socialmente, gosto muito de andar a pé, e faria o meu deslocamento até a USP com muito prazer, mas como já mencionei, primeiro a falta de segurança me impede de fazer isso, e tb pq as pessoas não se conformam de vc andar a pé, ficam oferecendo carona, parece que se incomodam com isso mesmo.
<b>710</b>	Garantir a segurança do indivíduo no trajeto.
<b>711</b>	Uma sugestão poderia ser na semana do bixo mostrar os benefícios de se locomover a pé, de bicicleta, ônibus ou carona.
<b>712</b>	foram boas as alternativas para bicicleta, como vestiários e estacionamentos seguros
<b>713</b>	Criação de linhas da USP (três ou quatro horários ao dia).
<b>714</b>	Ciclovia para aumentar o critério de segurança.
<b>715</b>	Outras portarias.
<b>716</b>	Abriu mais portarias de acesso à uspi! Urgente!!! Deixar o trânsito ao redor da USP mais seguro, com lombadas principalmente na Miguel Petroni ao lado da USP. Já sofreu acidente na curva dessa rua que fica à frente do "supermercado Buonca", do lado da USP O problema maior é externo ao Campus. Para bicicletas: boas cicloviás na cidade, educação de motoristas, multas para quem desobedece direitos do ciclista. Para ônibus: rede mais extensa de pontos, horários regulares e com espaçamento de poucos minutos. Reduzir o custo da passagem (talvez um fornecimento de passes de estudante subvencionados pela USP). Desconsiderando o meu caso especial (preço do carro para transportar filhos), acredito que estabelecer uma taxa de estacionamento por dia, aumentar o número de estacionamentos de bicicletas e fazer acordos com a empresa de ônibus para um bom serviço para os Campus pode ajudar a reduzir o número de automóveis utilizados. Embora eu esteja sempre de bicicleta, gostaria de comentar que em São Carlos há muito pouca conscientização dos motoristas, principalmente carros, de respeitar o ciclista na rua. É extremamente importante conscientizar os motoristas a respeitar o ciclista, não fechá-lo nas curvas, respeitar as placas de pare, principalmente em rotatórias. Eu entro pela arquitetura e já quase fui atropelada mais de uma vez porque os carros não respeitam o pare quando estamos na rotatória. Além disso, dentro do Campus, recentemente escuto sobre muitos roubos a bicicleta, e gostaria de acenar a importância não só de lugares seguros para deixar a bicicleta, mas também de saber qual é o papel dos guardas nas portarias, porque já vi casos em que eles vêem o roubo acontecer mas não interferem. Apenas quando este tipo de problema for solucionado, acredito que um número bem maior de pessoas optará por este tipo de meio de transporte.
<b>717</b>	Nem sempre uso do carro se dá por puro e simples comodismo. No meu caso específico, meu bairro não é servido por linhas de ônibus ou então a demora é muito
<b>718</b>	específico, meu bairro não é servido por linhas de ônibus ou então a demora é muito



frequentam o Campus II.  
Incentivar a Carona.

**729** ônibus fretado pela USP

Sugiro que passe ônibus fretado por principais regiões de moradia dos estudantes, em horários principais, como as 8hs, 10hs, 12hs, 14hs, contribuindo para diminuição da circulação de carros, que não são de uso essenciais para todos.

**731** Algum meio de transporte entre as portarias e o local de trabalho visto que o Campus é muito grande, com subidas e descidas, o que dificulta bastante chegar ao local de trabalho mesmo que exista algum ônibus que permita o acesso facilitado da residência até a entrada do Campus.

**732** Efetuando algumas medidas apresentadas nesta pesquisa: cicloviarias, estacionamentos seguros para bicicletas e vestiários.

**733** Estacionamento pago.

Na minha opinião, o problema não está no Campus, mas sim na cidade, a falta de respeito dos condutores de veículos com os pedestres e com os ciclistas é grande, eu caminho e pedalo e sinto isso na pele, por várias vezes enfrentei situações desagradáveis. Na marginal, temos uma imitação de cicloviarias que somos obrigados a dividir o espaço com ônibus, isso é um absurdo.

**734** A sugestão que deixo é uma linha de ônibus especial para os frequentadores do Campus, como existe nas maiores das empresas e que para utilizar a Bicicleta para vir ao trabalho, será necessário instalações de cicloviarias seguras.

**735** Acho importante que a USP se preocupe. Acredito que se a USP facilitasse para que as pessoas pudessem ter um melhor acesso ao Campus, haveria uma boa aceitação. Se não houvesse a dependência de outras pessoas, eu com certeza cooperaria para modos alternativos de transporte.

**736** Implementação de linha regular de ônibus dos bairros para USP

Incentivo à implantação de políticas públicas de melhoria para as formas de deslocamento. A ciclovia recém criada pela Prefeitura Municipal é um crime contra a humanidade, um perigo nas Marginais!

Deve-se considerar dois principais aspectos:

A falta de segurança na cidade, o que nos leva a buscar isolamento e rapidez no transporte, logo, ao uso do carro;

A cidade de São Carlos possui muitas subidas, logo um trajeto curto pode tornar-se extremamente desgastante e demorado;

**738** Por isso acredito que incentivar/facilitar a moradia nas proximidades do Campus é uma das possibilidades. Outra possibilidade seria dispor vans/ônibus que viessem direto ao Campus, exclusivamente para os membros da USP, partindo de várias localidades e em vários horários.

**739** Caso houvesse uma ciclovia interligando meu bairro à usp, poderia vir de bicicleta algumas vezes

**740** conforme mencionado no questionário, um sistema de caronas parece ser muito interessante.

**741** acho o aluguel de bicicletas e a disponibilização de locais seguros para deixar as bicicletas grandes incentivadores do uso de bicicleta.

- instauração de segurança eficiente (atuação policial e de vigilantes) no Campus e, juntamente com a prefeitura, nos seus arredores. (Uma medida ADICIONAL para isso, e talvez esporádica, seria que os funcionários nas portarias registrassem a entrada e saída de pessoas no Campus);

- maior facilidade em criar e carregar uma carteira de estudantes para ônibus (permitindo fazê-lo dentro ou bem próximo do Campus, por exemplo, ou ainda, integrado ao cartão USP);

**742** - realizar campanhas bem pensadas, eficientes (não sei exatamente como: faixas com dados dos benefícios e palestras, por exemplo), para incentivar esse deslocamento menos poluente;

- um sistema online simples, seguro, de fácil acesso, conforme possível integrado aos celulares dos frequentadores (mandando mensagens optativas e essenciais, por exemplo), para promover caronas é uma excelente ideia. INCLUSIVE entre os Campus 1 e 2.

- Encorajando e apoiando mudanças estruturais no sistema de transporte público do município de São Carlos;  
- Abertura de novas portarias;

- Encorajando edificações que possam uso permanente, inclusive à noite, como salas de estudos, bibliotecas, lanchonetes, bares, de forma a estimular a circulação de pessoas à noite, aumentando a segurança através da vigilância mútua e cidadã;  
- Iluminação mais eficiente e que alcance todos os pontos do Campus de forma a aumentar a segurança, através da contribuição à melhor visibilidade, possibilitando a vigilância do entorno e seus transeuntes.

- Encorajando que a Prefeitura de São Carlos também faça melhorias quanto à calçamento, iluminação, segurança no entorno da USP.

**744** Não

**745** Melhoría da qualidade dos percursos (sombreamento) e dos serviços de transportes públicos.

**746** Não sei se largo do carro tão fácil. Mas acho que questões como segurança (uma vez que os assaltos ao redor da USP têm sido frequentes), se resolvidos, poderiam ajudar. Na época em que me deslocava por bicicleta, sentia falta de lugares seguros para deixar minha bicicleta. Transportes coletivos baratos ou gratuitos e eficientes também poderia facilitar.

**747** O banco de caronas online é uma boa ideia, assim como a abertura de novas portarias.

**748** Convênios para baratear o preço das bicicletas facilitaria muito a compra e iria incentivar muito todos a utilizar, entretanto teria que haver um maior número de vagas para estacionar bicicletas e também um aumento no número de vestiários.

**749** Melhorar a segurança das vias para chegar ao Campus, sendo que muitas pessoas são desencorajadas devido aos acidentes de trânsito que acontecem com frequência. Uma quantidade maior de cicloviarias seria interessante nesta questão, ligando a USP às principais vias da cidade.

**750** A criação de vestiários bem equipados com chuveiros quentes e armários permanentes para os usuários de modo que roupas e itens de higiene pessoal pudessem ser deixados na universidade para uso diário.

**751** Simples, venda de bicicleta como vários professores da física fazem. Um exemplo é os professores Francisco Alcaraz e Luis Antonio de Oliveira Nunes (IFSC) que vem de bicicleta para a faculdade. Os professores, alunos e funcionários que tem seu usp em seus carros deveriam mostrar o comprovante de endereço e com isso calcular a distância com a faculdade. Assim daria para estipular em dias não chuvosos ou extremamente frios um regra obrigatória para deslocamento por meios não poluentes, ou seja, a pé, ou de bicicleta. Por que do jeito que esta, eu só vejo hipocrisia e desdoso dos "intelectuais" da "melhor" universidade da América latina!

**752** Acredito eu, que as pessoas colaborariam, se tivesse algum incentivo. Por exemplo, no caso dos funcionários um incentivo financeiro, ajuda de custo para se deslocar de ônibus, e não incentivá-los a vir de carro para usp.

Disponibilizar locais, como armários, que possam ser utilizados em qualquer e por qualquer período, de modo que os alunos possam deixar suas coisas ali. (utilizo o carro, alem de precisar me deslocar rapidamente e para locais diferentes ao longo do dia, pelo fato de não me sentir segura em deixar minhas coisas em algum espaço público. Com a quantidade de coisas que levo para poder passar o dia todo na USP, fica inviável outra forma de deslocamento, já que prejudicaria minha coluna)

**753** Dentro do IFSC há armários que só podem ser utilizados durante o período de aula, sendo que os alunos não podem deixar, por exemplo, o material no armário quando vai almoçar, o que implica em duas alternativas: deixar em cima das mesas ou levar consigo. Como não são todos os que usam o R.U., ir a um restaurante, mesmo que perto da USP, fica difícil se acompanhada de livros e cadernos!

**754** Uma delas é abrir novas portarias, isso poderia melhorar um pouco a segurança (além da mobilidade) para quem caminha nas redondezas da universidade. Novas portarias também poderiam diminuir a emissão de gases devido a combustão de combustíveis.

Abertura de novas portarias, em especial uma ao lado do ginásio.

**755** Criação de bicicletários seguros e protegidos de chuva, vento, etc.  
Criação de um restaurante que permita aos funcionários e professores se manterem dentro do Campus, durante o almoço e janta.

756	Os modos alternativos : a pé = melhor opção, porém não é nossa realidade. bicicleta : não temos esta cultura.	- estacionamento apropriado para bicicletas (mas enquanto o trânsito da cidade continuar como e' considero perigoso/impossível andar de bicicleta. - melhorar a arborização para tornar mais agradável/praticável andar a pé'. - restringir os estacionamentos no Campus (taxas, menos vagas)
757	Creio que o já citado: esquema seguro para guardar as bicicletas. Ultimamente tiveram muitos roubos de bicicletas dentro do Campus, o que pode ter desestimulado algumas pessoas a utilizar esse transporte. Além disso, os terminais de ônibus, nem sempre são muito próximos às portarias da usp., o que pode gerar algum desconforto com relação aos que utilizam desse transporte. E convenhamos que o transporte monopolizado de São Carlos não ajuda muito à utilização do mesmo. As passagens são caras (mas ainda bem que estudante tem desconto) e há poucos ônibus para alguns destinos (ainda mais em horários de pico) e existem motoristas que excedem a velocidade máxima permitida para esse tipo de transporte público.	Para vir de bicicleta e deixá-la no cadeado, ainda é preciso resolver o problema de furto, o que acontece demais dentro da USP.
758	Mais segurança para bicicletas é essencial! Precisamos de uma iluminação melhor para quem anda a pé a noite. Não sei o que a USP pode fazer sobre isso, mas há de se ter um cuidado com os entornos da faculdade também, pois muitos ladrões se aproveitam dos estudantes que saem com computadores e celulares, principalmente a noite.	Rua Miguel Petroni, incentivaria mais pessoas a irem a pé para a USP, pois muitas portaria, seja na Física ou na Arquitetura. Não.
759	O pessoal reclama que falta estacionamento. Mas a maioria poderia vir a pé, o que é saudável e mais rápido. Fazer uma pesquisa do tempo médio que se leva vindo até para a usp versus o tempo de carro. Certamente vir a pé é mais rápido em muitos casos, haja visto a demora para abrir fechar portão, demora na portaria, demora para abrir fechar o carro, colocar combustível, demora ao achar vaga. Disponibilizar essa pesquisa de forma a conscientização. Mostrar também que nas outras universidades do mundo (França, EUA, etc...) o pessoal utiliza mais o transporte coletivo/alternativo	Melhoria da segurança dentro e, especialmente, fora do Campus em todos os horários (e não apenas até às 21h00 em algumas portarias como é hoje). Tem havido muitos assaltos com facas e esse é o principal motivo para eu não sair mais a pé.
760	Fornecer bicicletas e bicicletários para deslocamento dentro da usp e entre os Campus	774 Acredito que abrir uma nova portaria entre a entrada da Física e da Arquitetura, na Rua Miguel Petroni, incentivaria mais pessoas a irem a pé para a USP, pois muitas pessoas moram nessa região, e assim diminuiria o tempo gasto para chegar em uma portaria, seja na Física ou na Arquitetura.
761	Diminuir as áreas de estacionamento do Campus, disponibilizar mais áreas para bicicletário.	775 Instalação de ciclovias decentes. É muito triste ver que o novo Campus (Campus II) não pensou nos ciclistas. A USP deveria ter incorporado essa prática a muito tempo.
762	não fechar a portaria da Física 1 no fim de semana e de madrugada, o bairro é perigoso e os estudantes tem que ligar para alguém buscá-is de carro ou dar uma volta muito maior pela outra portaria correndo o risco de ser assaltado.	776 Ciclovias na USP e ao redor dela (Além de estimular a prefeitura fazer o mesmo), pois só facilitando uso da bicicleta para ir a qualquer lugar, terá se uma maior adesão. Além de estacionamentos seguro de bicicleta e moto (pois tem ocorrido muitos roubos). E tem que aumentar a segurança dentro e fora da universidade. Uma das principais razões de vir de carro sempre para USP, mesmo morando perto, é porque o Campus e nem ao redor do mesmo, é seguro para andar a noite.
763	Aumentar a segurança ao redor das portarias.	777 Não acredito que o problema seja dentro da USP. O Campus I é pequeno, o Campus II tem acesso via ônibus (Campus I->Campus II). O problema, na minha opinião, é da cidade. O trânsito de São Carlos é terrível para ciclistas, por exemplo.
764	Associações com Imobiliárias para redução de custo de alugueis, pois os preços incentivam à morar mais afastado, necessitando de automóveis para se deslocar.	778 Ciclovias na USP e ao redor dela (Além de estimular a prefeitura fazer o mesmo), pois só facilitando uso da bicicleta para ir a qualquer lugar, terá se uma maior adesão. Além de estacionamentos seguro de bicicleta e moto (pois tem ocorrido muitos roubos). E tem que aumentar a segurança dentro e fora da universidade. Uma das principais razões de vir de carro sempre para USP, mesmo morando perto, é porque o Campus e nem ao redor do mesmo, é seguro para andar a noite.
765	Manter a segurança externa como está atualmente, e ainda melhorar, como ter vigilância nas praças em volta da USP onde já ocorreram assaltos.	779 Não acredito que o problema seja dentro da USP. O Campus I é pequeno, o Campus II tem acesso via ônibus (Campus I->Campus II). O problema, na minha opinião, é da cidade. O trânsito de São Carlos é terrível para ciclistas, por exemplo.
766	Começar com funcionários, docentes, etc... Tenho observado muitos estacionamentos e vagas reservados.	780 Com relação ao incentivo aos frequentadores a utilizarem meios alternativos, isso implica em uma mudança nas redondezas da universidade. Seja qual for a política que mais pareça adequada (ciclovias, ônibus, etc). A Universidade sempre teve um papel (que há muito não atua) como transformador da sociedade. Talvez problemas como esse mostrem que a omissão da universidade no papel formativo dos estudantes, agentes contra a estagnação social, deva ser abandonada e possamos assim, mostrar que a excelência da usp não se foca apenas na produção de papers, mas na produção de soluções para os problemas sociais.
767	O problema na verdade não está na USP, mas sim na cidade. Se houvesse ciclovias pela cidade, usaria minha bicicleta. Mas é um perigo ser atropelado, principalmente pelos próprios ônibus da cidade.	781 Cheguei a utilizar transporte público para me deslocar de casa até a USP. No entanto, devido aos horários muitos espaçados (uma das linhas passa apenas de hora em hora, e outra linha, a cada inacreditáveis DUAS horas), aliada ao fato de os ônibus circularem por diversas ruas secundárias até chegar ao destino (uma das linhas cruza a Marginal por duas vezes, zigzagueando por diversos bairros) fizeram com que eu optasse pelo carro. O percurso demorava cerca de três vezes mais, quando comparado ao carro. Além disso, o custo de ir de carro é pouco maior do que ir de ônibus.
768	-Proibição ou taxação de estacionamento dentro da USP. -A abertura de novas portarias pode fazer diferença para alguns usuários. Não é o meu caso, moro de frente para uma.	782 Fazer ciclovias na Carlos Botelho, ter vestiários, fazer as pessoas pagarem estacionamento
769	-Imagino que um aumento significativo no número de usuários de bicicleta iria tomar necessários mais estacionamentos próprios para elas.	783 A política de transporte coletivo de São Carlos não colabora em nada com o incentivo a utilização desses meios de transporte. O custo da passagem de ônibus é muito alto, fazendo com que a utilização de carro continue financeiramente viável e sobressaia sobre a utilização do ônibus.
770	-A instalação de vestiários seria muito bem-vinda para os ciclistas (o campos se localiza numa região íngreme, que torna sua travessia razoavelmente cansativa até para ciclistas moderadamente experientes)	784 Apesar da atual política da Prefeitura da cidade em instalar ciclovias, também não
771	Sistema fretado de vans que circulem pela cidade similar ao transporte de grandes empresas pode incentivar o uso de transporte coletivo. Mais segurança nos bairros próximos ao Campus, como a vila pureza pode incentivar a caminhada, especialmente no horário de saída após às 18h. Um canal de sugestões sobre o tema seria bem vindo, pois mais sugestões podem surgir. Estacionamentos verticais podem reduzir os problemas de vagas no Campus, mas não colaboram com o meio ambiente.	785 Apesar da atual política da Prefeitura da cidade em instalar ciclovias, também não

	- uma das razões para não vir a pé é a necessidade de sair para fazer atividades externas.
	campanhas constantes de incentivo aos modos alternativos de deslocamento; mais bicicletários e duchas com vestiários; linhas de ônibus eficientes para os dias de chuva e frio; rua e calçadas seguras da minha casa até aqui.
<b>794</b>	Acredito que o aumento na segurança seria um ótimo fator. Normalmente venho de carro quando carrego meu notebook, pois tenho medo de ser assaltado durante a volta para casa, pois meu curso é noturno.
<b>795</b>	Assim como muitos, prefiro gastar gasolina do que precisar gastar 1500 reais a mais com um computador novo.
<b>796</b>	Porém a segurança precisa ser melhorada dentro e fora do Campus.
	não
	Ônibus com conforto (incluindo ar condicionado), com horários convenientes e itinerário abrangente. Iniciativas (positivas) para incentivar o uso de meios de transportes alternativos como os constantes neste formulário são interessantes e acredito que atrairão a simpatia dos usuários; iniciativas (negativas) para dificultar o uso de carro como criação de taxas ou criar mais lentidão do trânsito dentro do Campus soam antipáticas e menos prováveis de surtirem efeito de conscientização e adesão desejado.
<b>797</b>	Sistema de Caronas e Ônibus fretados de pontos com muitos estudantes ou um por bairro onde tem mais de X estudantes seria muito útil
<b>798</b>	Acho que deveria ter ônibus da rede publica saindo de vários pontos da cidade chegando dentro do Campus e vice-versa
<b>799</b>	Aumentar o policiamento e/ou vigilância no Campus devido ao grande número de assaltos que temos vivenciado nos últimos meses. Bem como aumentar a iluminação dentro da universidade e nas calçadas exteriores ao Campus para diminuir tais ameaças. Além do maior controle de entrada e saída de pessoas do Campus em horários mais críticos assim como a instalação de mais câmeras de segurança.
<b>800</b>	Não
<b>801</b>	Um grande incentivo seria a criação de linhas de ônibus que se deslocassem para a USP e/ou ônibus fretados da própria universidade que passasse pelo centro em pontos específicos. Isso com certeza iria incentivar as pessoas a deixarem o seu carro em casa e irem de ônibus.
<b>802</b>	Outro ponto interessante seria a instalação de ciclovias seguras, e o aluguel de bicicletas para o deslocamento até o Campus e mesmo dentro dele.
	Eu morei na cidade de San Diego, EUA, e lá existe um cartão para os estudantes/funcionários que podem usar todas as linhas de ônibus municipais que passam pelo Campus da Universidade sem pagar nada, e ainda, existem ônibus circulares da própria universidade, conduzidos por alunos (que são remunerados) nos bairros próximos da universidade. Entretanto, essas linhas de ônibus (tanto as municipais, quanto as rotas circulares realizadas pelos "shuttles" da universidade) funcionam muito bem, os horários são regulares e os veículos não atrasam. A localização do shuttle pode ser acompanhada on line ( <a href="http://blink.ucsd.edu/facilities/transportation/shuttles/">http://blink.ucsd.edu/facilities/transportation/shuttles/</a> ), e portanto sabe-se exatamente o momento que ele chegará ao ponto. Acredito que medidas como esta ajudariam a reduzir o número de viagens de carro para o Campus.
<b>803</b>	Acredito que a instalação de vestiários para que o funcionário possa tomar banho ao chegar é de extrema importância. Hoje, por causa do meu filho, não posso vir com outro meio de transporte que não seja carro, porém a um tempo atrás este era o maior impedimento para eu usasse outros meios de transporte, como bicicleta.
<b>804</b>	Sim, no meu caso, se tivesse linhas de ônibus mais próximas a USP facilitaria muito a minha vinda para o Campus. Toda vez que utilizo este meio de transporte, tenho que descer na rodoviária e vir a pé até o Campus.
<b>805</b>	Segurança para os veículos alternativos.
<b>806</b>	A construção de ciclovias e ciclofaixas dentro e no entorno da USP contribuiria muito. Adicionalmente, cursos e materiais educativos e informativos para motoristas, pedestres e ciclistas do Campus sobre condução segura, trânsito, etc seria fundamental.
<b>807</b>	
	acho que São Carlos seja adequada (em termos de relevo) à utilização desse meio de transporte.
	Acredito que o incentivo da USP seja barrado nessas questões fora do Campus.
	Em especial deveriam haver bicicletários fechados (não expostos aos intempéries do tempo) e com vigilância, onde seja possível tanto chegar e prender a bicicleta como desfrancar e sair sem o risco de ser abordado por alguém mal intencionado e que esses bicicletários sejam instalados em local próximo aos prédios, com boa iluminação e que tenham bastante movimento inibindo a aproximação de elementos estranhos.
<b>783</b>	Reduzir a quantidade de vagas de estacionamento para automóveis, que vem contribuindo para a construção de um Campus feio, sem desenho, sem árvores, sem vias de acesso tranquilas.
<b>784</b>	Promover campanhas como o USP Recicla promove contra o desperdício. Projetar estacionamentos de bicicletas em pontos estratégicos. Instituir ciclofaixas que constituam uma rede de acesso fácil aos institutos e laboratórios. Reduzir o acesso de automóveis a determinados setores ou áreas do campo.
	Acredito que aumentando a segurança, principalmente ao redor da USP. Já fiquei sem carro e passei a vir a pé, no entanto me sentia totalmente insegura.
<b>785</b>	Outro problema é não ter um local para tomar um banho, pois vir a pé ou de bicicleta faz com que a pessoa fique suada, principalmente no verão, quando isso poderia ser mais estimulado. Para mim isso é muito importante.
<b>786</b>	Mais lugares para guardar as bicicletas (cobertos), vestiários, pontos de ônibus bastante confortáveis, mais horários de ônibus.
	primeiro está empresa de ônibus precisaria dispor de mais condições para que haja horários e itinerário para que possa se tomar um ônibus, mais linhas e mais empresas na cidade. eu não vinha nunca de bicicleta e a pé, tenho pavor de cachorro e não vou a pé nem na esquina da minha casa, e por falar nisso porque esses vigias andam com cães dentro do Campus e a direção não faz nada a respeito, mas isso e outro assunto para outra hora.
	Cobrar da empresa de transporte público melhoras nas linhas de ônibus além de criar novas linhas direcionadas à comunidade que se desloca para a USP.
<b>788</b>	Criar espaços para tomar banho, além de armários para guardar livro, roupa, ou outros objetos que usamos com frequência e que são pesados.
	Aumentar a quantidade de espaços seguros para guardar bicicleta.
	Melhorar o sistema de transporte público (linhas específicas, ônibus específicos nos horários de pico). Melhorar o sistema de estacionamento (vagas reservadas para funcionários e professores. E vagas reservadas para alunos.)
<b>789</b>	Melhorar a segurança dentro e, principalmente, nas proximidades do Campus. Tem muitos problemas nas proximidades das portarias. Por conta da falta de segurança, nunca ando sozinha depois das 18hs.
<b>790</b>	Cada um sabe de suas limitações e preparo físico.
	A USP, na minha concepção, tem o dever de tomar atitudes mais eficazes para utilizar processos sustentáveis. Eu fiquei decepcionado quando descobri que todo o papel gerado pelo xerox do CAASO é jogado no lixo, ao invés de ir para a reciclagem, sendo que aqui no Campus temos o Recicla USP. Além disso, a cidade de São Carlos criou vários quilômetros de ciclovias, enquanto que dentro da USP não tem nem um metro! Acho que a USP deve tomar atitudes mais sérias e começar a mostrar melhorias internas.
<b>791</b>	Um dos maiores problemas em utilizar transportes alternativos é a segurança da cidade. Assaltos são cada vez mais comuns e o trânsito também é perigoso para quem opta vir de bicicleta. Além disso, observo que faltam lugares onde as bicicletas possam ser guardadas com segurança. Não sei se a construção de ciclovias é viável mas é interessante. Mas independente disso, a primeira coisa a se preocupar é com a segurança nas proximidades do Campus.
<b>792</b>	- melhorar as condições externas para pedestres: portarias melhor localizadas, estado geral das calçadas nas ruas, falta de sombra, falta de sinalização adequada para atravessar ruas, etc.
<b>793</b>	

- 808** Linha de ônibus exclusiva para funcionários e docentes
- 809** Acho que já foram mencionadas no próprio questionário
- 810** Explicitar os benefícios para a saúde além de ser um motivo para conhecer melhor o Campus.
- 811** NÃO
- 812** Não moro em São Carlos e tenho limitações de horário. Infelizmente, pra mim é bastante complicado deixar de ir de carro próprio.
- 813** Acho que deveria ter mais portarias para pedestres, com acesso a portões do tipo tomiquete, com liberação para funcionários, alunos e docentes, através do Cartão USP
- 814** 1- Melhorias nas condições de segurança para os bicicletários; 2- Instalação de bicicletários fechados com a presença de um vigilante; 3- Instalação de vestiários; 4- Políticas de educação no trânsito dentro da universidade voltadas ao respeito ao pedestre e ao ciclista, ao respeito às vagas preferências de automóveis e ao estímulo às caronas; 5- Implantação de ciclofaixas nos campi I e II
- 815** Ampliação do plantio de árvores em percursos da cidade para o Campus, patrocinados e mantidos pela USP, para sombreamento futuro, criando um caminho verde para a Universidade
- 816** O Problema dos veículos na USP não é isolado. A cidade, como infraestrutura, deve melhorar. A USP sempre acha que pode alterar o estado das coisas e isso não é verdade. Veja a qualidade das ruas ao redor da USP, andar de bicicleta e suicídio. COBREM AS AUTORIDADES, FAÇAM POLÍTICA PÚBLICA, DEEM SOLUÇÕES GLOBAIS PARA A CIDADE. PAREM DE OLHAR O UMBIGO.
- 817** Restringindo os estacionamentos de carros. Só se faz aumentar os estacionamentos, como que quem que as pessoas utilizem outros meios de transporte? Derruba-se arvores para fazer estacionamento. Estacionamento deveria ser cobrado de todos, incluindo funcionários e professores.
- 818** Ainda nao entendo como a Usp ainda nao motivou uma ciclovia interligando os dois Campi. Como moro perto do Campus dois, eu poderia usar bicicleta. Outro detalhe, poderia haver onibus da Usp passando pelas principais vias como experimento.
- 819** Oferecer suporte a veículos tais como bicicletas, dando segurança a estas também, e aumentando a frota de ônibus (gratuito) para o Campus II. Ciclovias também seriam excelentes, principalmente na interligação Campus I-II.
- 820** Ciclovias integradas com o resto da cidade (e entre os campi). Bicicletários seguros e cobertos próximos às unidades. Campanhas (externas à USP) de respeito à faixa de pedestres.
- 821** Abertura de novas portarias e transporte dentro do Campus entre as diferentes unidades, especialmente em dias de chuva.
- 822** A opção pelo carro como carona muitas vezes se dá pela insegurança dos caminhos a noite ou de madrugada. Um reforço na iluminação dos principais caminhos seria bem vinda.
- Ciclovia do Campus1 para o Campus2 seria muito bom. A Miguel Petroni é muito perigosa para bicicletas. Pois a via é uma subida muito longa, os carros atingem grande velocidade e as bicicletas não conseguem.
- Porém a Miguel João não é tão perigosa. Pois a via é uma descida e as bicicletas atingem velocidade parecida com a dos carros. Está ciclovia deveria ser construída hoje para resolver um problema em 10 anos no futuro.
- Geralmente eu subo pela entrada da arquitetura. De manhã o trânsito é muito intenso. Geralmente eu subo pela calçada do lado direito e não pela via. E isso é ruim pois há muito pedestres também. A solução que eu proponho é converter a faixa de estacionamentos em ciclovia. Isto tem o efeito de estimular as bicicletas (pois haverá melhores condições) e inibir o uso de carros (pois ficará mais difícil de estacionar). Está ciclovia deveria ser construída hoje para resolver um problema de ontem.
- Um problema da bicicleta é chegar suado e fedido hehe. Vestiários são outra ideia muito boa. Com armários para que as pessoas não precisem levar os materiais para casa. E chuveiros com box! Pois chuveiros sem box não deixam as pessoas confortáveis para utiliza-los.
- Poderia apontar diversos fatores que levam à atual situação de mobilidade dentro do Campus, a maioria de fora da alçada da gestão universitária. Entretanto, é importante afirmar que a geração que hoje estuda nesta universidade faz parte da cultura do condomínio fechado. Individualistas, saem de seus apartamentos com garagem e vão para o Campus sem qualquer contato com a cidade que não seja pela interface do seu parabrisa.
- Os muros, a falta de integração com a trama da cidade e a dependência de portarias são tão responsáveis pelo excesso de veículos quanto as políticas de incentivo à compra do carro próprio.
- Precisamos de integração com a cidade, de ciclovias de verdade, de um Campus com prioridade ao pedestre, calçadas adequadas, maior frequência de ônibus urbano, de ônibus circulares internos (não é fácil subir ladeiras do IAU à biblioteca da EESC carregando livros), E, por fim, precisamos de menos estacionamentos... e não o contrário.
- Maior segurança dentro do Campus e nos arredores, aumentar a segurança na rua Vaz de Toledo. Piza que é o principal acesso do bairro cidade Jardim, onde vários estudantes moram, com a portaria da Matemática.
- 826** Vestiários que disponibilizem chuveiros.
- 827** estacionamento seguro para as bicicletas e vestiários
- Este problema está ligado a infra-estrutura oferecida pelo município, que talvez as medidas realizadas no âmbito da USP não são capazes de alterar. Isso exige uma política pública integrada. Não adianta criar mais linhas de ônibus, e manter motoristas desmotivados correndo em um trânsito caótico e por ruas esburacadas. Não adianta traçar algumas ciclovias e manter motoristas totalmente alheios e desrespeitosos quanto aos ciclistas e pedestres. Qualquer medida que a USP tome deve ser integrada com o município.
- Aumentar MUITO a segurança, haja visto que os casos de furtos à pedestres e ciclistas são diários, levando inclusive suas bicicletas.
  - Expansão do bicicletário, com segurança aos ciclistas e suas bicicletas.
  - Cartões de ônibus com isenções totais e parciais das tarifas para os alunos que necessitam, pois tem alunos que se deslocaam a pé por não terem como pagar a meia-tarifã oferecida pelas empresas de ônibus.
  - Aumentar a segurança dos pedestres
- Facilitar o acesso nas redondezas do Campus, Ciclovias que cheguem e atravessem o Campus, Restrição das áreas de estacionamento gratuito.
- 830** Uma ação conjunta disponibilizando (para os jovens) empréstimo de bicicletas e ciclovias dentro e fora do Campus.
- 831** Bicicletários com vestiários, mais horários do próprio ônibus da USP que leva as pessoas entre as áreas 1 e 2.
- 832** Além dos vestiários, seria interessante ter chuveiros para tomar banho após o uso da bicicleta.
- O portal da Física (igreja) deveria ser aberto nos fins de semana e feriados. Afinal, como outro portal da Física é de mão única e os outros portais são relativamente distantes, seria inviável o ciclista que mora no entorno da igreja sair da USP-Campus I pedalando.
- 833** Deve-se ainda colocar câmeras nos estacionamentos de bicicletas. Há relatos de ciclistas que foram furtados e da falta de câmeras de segurança nesses locais. A última sugestão não depende apenas da USP, mas pode ter sua colaboração. A necessidade de ciclovias em vias importantes da cidade é visível e o centro não pode ser percorrido de bicicleta com ruas tão estreitas.
- 834** Reitero a necessidade de instalação de vestiários.
- Acredito que os espaços fazem as oportunidades. Para que os frequentadores do Campus usem modos alternativos de deslocamento seria fundamental que se inserissem de fato bons espaços para essa inserção.
- 835** Rediscutir a Arquitetura do Campus seria interessante para por a questão a mostra; Por ser uma questão ampla, poderia se levantar um debate enfatizando a polêmica sobre o assunto. Esta questão afeta a todos e portanto é de praxe que todos possam constituir conscientemente um novo projeto.

836	Melhorar a iluminação do Campus para uma maior segurança do usuário, principalmente, a noite e de madrugada, pois, por exemplo, na rua em frente ao cefer e a química quando trocaram o calçamento retiraram um poste de iluminação o que prejudica a segurança de quem passa por aquela rua, tanto a pé como de bicicleta.	857	Mais bicicletários. Portarias específicas para bicicletas.
837	A abertura de mais portarias seria de extrema importância, porque dependendo do lugar que você desce do ônibus, se estiver a pé, perde-se muito tempo.	858	O transporte público da cidade é precário é caótico. Ele não pode substituir, atualmente, o transporte feito com o carro. Funcionários com filhos em idade escolar usam o carro para deixar/buscar seus filhos na escola. Sou favorável que a USP passe a cobrar pelo estacionamento, oferecendo melhoria desse item, como a garantia de vaga e seguro para os carros aqui estacionados. Usuários que ofereçam carona, por exemplo, podem ter um desconto significativo neste custo.
838	Creio (posso estar errado) que o único ponto de ônibus mais próximo da USP seja o da entrada da Carlos Botelho. Isso faz com que a pessoa que venha de ônibus e queira ir até, por exemplo, o IQSC, ou o IAU, tenha que andar muito. Assim, seria interessante mais pontos de ônibus ao redor do Campus.		Sobre o uso de bicicletas, São Carlos não tem estrutura adequada para que estas coexistam com carros e ônibus. Basta ver onde os ônibus param na rua de Botelho e na XV de Novembro. Eles param, simplesmente no meio da rua. Falar de incentivar o uso da bicicleta em uma cidade com a topografia de São Carlos é outra questão polêmica. Isso sem falar na questão de segurança, onde somos assaltados a mão armada dentro do Campus.
839	Achei muito boa a sugestão de se colocar ônibus fretados especialmente para o transporte dos funcionários para a USP com diversos pontos de parada.	859	Com campanhas. Maior acessibilidade ao Campus e aos locais dentro do mesmo. Ciclovias e locais seguros para as bicicletas.
840	Aumentar a segurança ao redor da usp e dentro do Campus	860	sim, ser de graça pra todo mundo.
841	Colocar alguns micro ônibus entre a rodoviária e o Campus, para facilitar alunos que vêm de outras cidades com malas. Ônibus ou van da USP para as principais cidades da região.	861	A questão da segurança pública nas ruas próximas ao Campus seria de vital importância para incentivar o deslocamento a pé para a universidade.
842	na cidade nao existe condições alternativas ao carro pessoal: "calçadas caminháveis", ciclovias, aluguel de bicicleta, linhas de ônibus. no Campus faltam estacionamentos transitórios mde curta duracao zona azul, pagavel etc.....	862	Sem sombra de dúvidas, para mim, o que atrapalha a efetiva implantação de modos alternativos de deslocamento como a pé ou por bicicleta é o fator "insegurança" pública. O modo como cada vez mais e mais alunos estão sendo vítima de assaltos tem colaborado, e muito, para o aumento dos carros no Campus. Um modo muito interessante de melhorar isso seria o incentivo à carona, pois vários amigos meus voltam comigo por morarem perto, muito com medo de fazer o trajeto à noite (algumas vezes de madrugada, pois estudamos até tarde). Se houvesse algum incentivo para isso seria uma ideia que acredito que seria aceita tanto pelos alunos, quanto por professores e funcionários em geral, pela praticidade, comodidade e segurança.
843	Criando ciclovias próximas a USP, arborizando mais os caminhos próximos a USP.	863	Acredito que muito do que pode ser feito não depende do que a USP tem/deve fazer e sim do poder público (prefeitura, estado, etc.). Transporte de qualidade com preços baixos seria importante.
844	há necessidade de um banco de dados CONFIAVEL de caronas; e também pontos de caronas;	864	Pátios para as bicicletas e vestiários os ciclistas poderiam ajudar.
845	Utilizar mais linhas de ônibus, por exemplo para Campus 2, pois não existe ônibus de hora em hora...no Campus 1 existe a necessidade de mais portarias de pedestres	865	A instalação de ciclovias e/ou ciclofaixas internas. Ônibus que percorressem os bairros onde residem os alunos da USP, tendo como destino o Campus I e II.
846	Bicicletas para circulação interna, ronda policial no entorno dos campi, academia ao ar livre nas praças da universidade.	866	A melhoria na linha de ônibus que adentrem o Campus I me faria repensar a forma como me dirijo à universidade.
847	Apelar aos órgãos públicos por policiamento constante nas portarias e ruas adjacentes ao Campus, principalmente em horários de saída de aluno no período noturno.	867	isto depende muito do ponto de partida de cada um e ainda no caso de bicicletas, melhorias nas vias e colaboração dos "motoristas" usando as mesmas faixas de rolamento,
848	Ciclovias realmente seguras para chegar aqui. Ônibus mais frequentes.	868	- Aumentar a segurança do Campus e aos redores - Deixar a portaria da física II aberta 24h. - Se for cobrar uma taxa de estacionamento, que seja para todos, inclusive alunos, pois a quantidade de alunos é muito maior do que professores e funcionários. Deveria ser estudado o fluxo de docentes e funcionários: locais de moradia, horários de entrada, saída e almoço. Talvez pudesse ter um ônibus especial para transportar esses funcionários. Mesmo que não funcione para todos, ajudaria vários.
849	Estacionamento seguro para bicicletas, visto que mesmo sem segurança este já é um meio muito utilizado.	869	Ciclovias confortáveis para a circulação dentro do Campus, mais linhas de ônibus servindo os arredores da USP, abertura de mais portarias para o transeunte a pé Experimente andar a pé da esquina das ruas Treze de Maio e Visconde de Inhaúma até a USP. Calçadas com buracos, rua muito íngreme, a gente chega ao trabalho literalmente "fedendo". Vestiário com ducha ajudaria bastante.
850	Vestiários próximo a estacionamentos para bicicletas.	870	Sem sugestões.
851	Melhorando a segurança dentro e ao redor do Campus!	871	A mobilidade para bicicleta e transeuntes na cidade de São Carlos é horrível. Já estudei na Europa e, estando lá, percebe-se a enorme distância que nós ainda temos que percorrer para chegar a um grau satisfatório de mobilidade urbana. Aqui, o consumo desenfreado, e estimulado até mesmo pelo próprio governo, de carros
852	Utilizar campanhas, ter estacionamentos para bicicletas e ciclovias.	872	Sem sugestões.
853	Estacionamentos melhores para bicicletas, que não raramente valem mais do que veículos automotores e acabam ficando expostas a danos (riscos por exemplo) e roubos. Recentemente houve uma discussão por email a respeito disso no âmbito do ICMC	873	Sem sugestões.
854	autorizar alguns pontos de paradas do circular da USP que interliga o Campus 1 ao Campus 2.		
855	A principal questão é de segurança. No início de meu mestrado, não existia um problema de segurança tão gritante quanto visto hoje. Atualmente, o risco de ser assaltado no caminho para a USP, perdendo notebook e todo o trabalho nele armazenado, é grande o suficiente para justificar a ida de carro para a universidade. Durante o dia é razoável ir a pé ainda, mas relatos de assaltos nas imediações da universidade estão pondo em risco essa mesma iniciativa.		
856	Outro ponto seria a criação de uma linha de ônibus que circulasse dentro da USP ou que, pelo menos, contemplasse todas as portarias. Sou da computação e, para mim, não existe nenhum ponto de ônibus razoável para utilizar (próximo à portaria da Matemática). Embora a segurança no exterior do Campus não seja uma responsabilidade da USP, solicitar à prefeitura linhas que permitam o acesso seguro até suas portarias seriam um caminho para a solução (assim a polícia pode focar sua rondas naquelas áreas ao invés de todo o entorno da USP).		
857	Campanhas de benefícios à saúde e cobrança de estacionamento para estudantes e membros externos.		
858	Aumentar a segurança em torno da USP, faria com que muitos alunos optem por um outro meio de transporte, porém acredito que este não seja um caso pelo qual a USP responde.		

	<p>Bom, para começar, o trânsito e as calçadas da cidade poderiam ser melhores. Já torci o pé caminhando por conta de desnível nas calçadas. Depois eu considero que vir de bicicleta é perigoso porque o trânsito de São Carlos não é muito bom e os motoristas não respeitam muito os ciclistas. Se isso tudo fosse melhorado, com certeza viria a pé e de bicicleta com muito mais frequência.</p>	
<b>874</b>	Bando de dados de caronas, listas de e-mail específicas e programas para casamento de horários de interesse, etc.	
<b>875</b>	Mais pontos de ônibus do circular inteiro pelos campi (I e II) e mais horários de ônibus para evitar a espera.	
<b>876</b>	Unico ponto que eu considero de extrema importância é a segurança. Todos dias de noite, menores de idade fumam e bebem do lado da portaria do observatório, e acabam arranjando brigas e já presenciei assaltos. A guarda do Campus deveria monitorar isso e a iluminação deve ser melhorada.	
<b>877</b>	Alteração de mentalidade. No meu caso eu fui proibido de levar minha bicicleta até minha sala, sob o argumento de que o "ICMC não é ambiente para isso". A fim de restringir minha entrada, tentaram utilizar algo como "se não é permitido, então é proibido". Depois de alguma discussão, o CTA, na contra-mão do mundo civilizado, resolveu pela "manutenção da restrição de não circulação de bicicletas pelo ICMC".	
<b>878</b>	Passeios rotineiros em finais de semana organizados pela USP poderiam criar o hábito de pedalar.	
<b>879</b>	segurança e espaço para guardar as bicicletas já será um ótimo incentivo.	
<b>880</b>	Ajudar a melhorar o sistema de transporte coletivo	
<b>881</b>	Abertura de uma portaria para acesso a pé na esquina da Av. Miguel Petroni com a Av. Trabalhador São Carlense.	
<b>882</b>	Bicicleta instalar locais seguros para estacionar as bikes, vestiários.	
<b>883</b>	Criação de ciclovias no Campus e na cidade. Como São Carlos não deu a atenção que merece ao transporte público, que atualmente possui ônibus extremamente desconfortáveis e inseguros com motoristas totalmente descompromissados com a segurança interna dos passageiros, minha sugestão é que a própria USP, a exemplo dos ônibus do Campus II, que são confortáveis e o motorista tem outro comportamento na direção, passe a circular ônibus pela cidade, mesmo pago, que permita que os usuários venham para a USP de ônibus. Sugeria inclusive, que somente linhas principais viessem para a USP, e diversas VANS frequentassem os bairros coletando o pessoal da USP.	
<b>884</b>	Eu sugeria que os ônibus municipais pudessem entrar no Campus I, percorrendo-o desde a portaria do observatório, que seria alargada até a portaria da arquitetura. O ônibus do Campus II também seria estendido até a portaria do observatório, evitando que o usuário tenha que caminhar todo o Campus I para trocar o ônibus municipal para o ônibus Campus II.	
<b>885</b>	Melhoria da segurança em torno (ou região próxima) da Usp.	
<b>886</b>	Aumentando os estacionamentos cobertos e seguros para bicicletas	
<b>887</b>	Eu sou estrangeira e lá na Colômbia na minha universidade eles tinham bicicletas que eram da prefeitura do Campus, que eram de livre uso para todos os estudantes e as pessoas da portaria controlavam o uso de elas. Por exemplo você chegava na portaria e tinha várias bicicletas para você pegar, e no interior do Campus, em cada prédio tinham umos lugares para pôr as bicicletas. Fui bastante interessante a experiência, as pessoas utilizavam muito as bicicletas. As bicicletas tinham modelo, logotipo e cor características da Universidade. Também tinham um hangar para arrumar bicicletas quebradas, estou enviando um link: <a href="http://www.youtube.com/watch?v=eHAMCDB_AM4&amp;list=PL42C0A18B35AF654B&amp;index=1&amp;feature=plpp_video">http://www.youtube.com/watch?v=eHAMCDB_AM4&amp;list=PL42C0A18B35AF654B&amp;index=1&amp;feature=plpp_video</a>	
<b>888</b>	1. A pé e bicicleta, principalmente, a instalação de vestiários adequados e maior arborização dentro do próprio Campus. Também efetuar um trabalho junto à prefeitura para maior arborização das áreas próximas ao Campus (muitas vezes, não ando a pé por causa do sol intenso). Também haver um controle maior nas faixas de pedestres próximas ao Campus (ninguém respeita). Cicloviav interligando o Campus - trabalho junto à prefeitura. 2. Ônibus. O serviço de São Carlos de transporte urbano é péssimo. Deveria haver um ônibus específico, que cumprisse os horários e fosse confortável. Só assim as pessoas usariam.	
<b>889</b>	1. A pé e bicicleta, principalmente, a instalação de vestiários adequados e maior arborização dentro do próprio Campus. Também efetuar um trabalho junto à prefeitura para maior arborização das áreas próximas ao Campus (muitas vezes, não ando a pé por causa do sol intenso). Também haver um controle maior nas faixas de pedestres próximas ao Campus (ninguém respeita). Cicloviav interligando o Campus - trabalho junto à prefeitura. 2. Ônibus. O serviço de São Carlos de transporte urbano é péssimo. Deveria haver um ônibus específico, que cumprisse os horários e fosse confortável. Só assim as pessoas usariam.	
<b>890</b>	Bom, para começar, o trânsito e as calçadas da cidade poderiam ser melhores. Já torci o pé caminhando por conta de desnível nas calçadas. Depois eu considero que vir de bicicleta é perigoso porque o trânsito de São Carlos não é muito bom e os motoristas não respeitam muito os ciclistas. Se isso tudo fosse melhorado, com certeza viria a pé e de bicicleta com muito mais frequência.	
<b>891</b>	Em moto muito próximo da USP. Porém, em duas tentivas recentes de fazer o percurso a pé, corri o risco de ser assaltado. Portanto, sem segurança de ir e vir a pé não vejo alternativa.	
<b>892</b>	Uma estratégia a longo prazo é transferir o maior número de atividades possíveis para o Campus II. O problema de estacionamentos no Campus I não é um problema em si, mas é em grande parte o resultado de um problema maior - a acumulação de atividades, cursos e alunos em um espaço pequeno. Isso se observa até mesmo na lotação do restaurante universitário, no uso elevado da internet, no comprometimento da estrutura elétrica, etc.	
<b>893</b>	NAO	
<b>894</b>	Aumentar a segurança tanto dentro quanto nos arredores do Campus. Já que muitas pessoas vão às aulas de carro não porque moram longe mas sim porque se sentem inseguras de ir à pé ou de bicicleta. Caso a segurança fosse melhorada as pessoas se sentiriam mais seguras de andar a pé ou de bicicleta, principalmente a noite.	
<b>895</b>	Criar cicloviav seguras no Campus e incentivar a criação na cidade.	
<b>896</b>	Se a usp adotar um sistema em que busque os funcionários, com ônibus próprio ou fretado, em pontos próximos de suas residências, e os levem de volta ao final do expediente, nos horários adequados, é possível estimular os funcionários a utilizar este meio. Porém, isso não seria o suficiente, pois como não somos incentivados a permanecer no Campus para almoçar, precisamos nos deslocar para isso também, portanto seria necessário um suporte extra para que possamos nos deslocar até o local da refeição e no retorno.	
<b>897</b>	Sobre incentivar o uso de bicicletas, primeiro é preciso educar os munícipes a respeitar os ciclistas... e quanto a vir a pé, infelizmente nem todos os frequentadores do Campus residem tão próximos que possam dormir o suficiente para acordarem descansados e ao mesmo tempo com tempo hábil para se prepararem para mais uma jornada de trabalho... Abertura de novas portarias exclusivas para pedestres e bicicletas para reduzir a distância e o tempo da caminhada.	
<b>898</b>	1- Maior segurança e mais espaços para guardar a bicicleta. 2- Como já anotado aqui neste survey, a criação de linhas especiais para a USP seria bem-vinda. 3- A parte mais difícil de todas: incentivar funcionários e professores a se organizarem para um sistema de caronas (os alunos já sabem fazer isso bem). Sei que há vários funcionários que moram em um mesmo condomínio/prédio, inclusive fazendo a mesma rotina de horários, que poderiam perder um pouco do orgulho e iniciarem um rodizio de caronas. Vemos absurdos de marido e mulher que trabalham na USP e cada um usa seu próprio carro. Aumentar a segurança e policiamento nas portarias do Campus. Recentemente foi adotado a prática da PM estar presente nas portarias do Campus no período noturno, mas o tempo de permanência da PM não coincide com o período das aulas, mas já contribui muito positivamente. Uma solução ideal seria aumentar o tempo de policiamento da PM no mínimo ate o final das aulas (termino 23:00 h), com uma tolerância a mais de no mínimo 15 minutos para deslocamento da sala de aula ate a portaria. Logo a permanencia da PM seria ideal se fosse no minimo ate as 23:15, trania mais segurança e confiança a toda comunidade USP, que a utiliza no periodo noturno.	
<b>900</b>	Construção de cicloviav, integradas com cicloviav na cidade; construçao de bicicletarios seguros e cobertos; campanha de respeito a faixas de pedestres; onibus que cheguem a USP, com tarifas baixas; e vestiários para trocas de roupa.	
<b>901</b>	Mais segurança. Principalmente no período noturno. - Aluguel de bicicleta	
<b>902</b>	- Convênio com desconto na compra e manutenção de bicicletas - Armários para guardar pertences (Ex.: Deixar livros e cadernos ao invés de ficar levando pra casa), facilitaria para não carregar peso na hora que for andar de bicicleta).	

<b>918</b>	não	
<b>919</b>	Estimular professores e funcionários a vir de carona, já que boa parte dos alunos mora perto o suficiente para vir a pé.	
<b>920</b>	Onibus circular dentro do Campus, ciclovia, bebedouros em pontos espalhados pelo Campus. Horário de Ônibus entre os campi mais bem distribuído.	
<b>921</b>	Se a COSEAS tivesse me dado a bolsa transporte, com certeza viria de ônibus.	
<b>922</b>	Não tenho.	
<b>923</b>	A principal forma de incentivar as pessoas a deixarem seus carros em casa e vir a pé é a segurança no Campus e ao redor dele. Eu venho para USP de carro somente prezando pela minha segurança, vejo que os assaltos a pessoas que estão de carro são bem menores que os assaltos a pessoas a pé. Normalmente quando eu volto para casa já está acontecendo e por isso estou mais suscetível a assaltos. A palavra é SEGURANÇA!	
<b>924</b>	Vestiários, melhoria da segurança interna e nas portariás.	
<b>925</b>	Deveriam reabrir o estacionamento da portaria da matemática para todos os membros da USP.	
<b>926</b>	Bicicletários, melhoria da sinalização de trânsito do entorno externo a USP, entradas para pedestres com possibilidade de sinal de trânsito para surdos e solicitação de paradas de veículos principalmente na entrada da arquitetura, rebaixamento das guias para cadeirantes e carrinhos de bebê.	
<b>927</b>	Projeto de ciclofaixa e instalação de infra estrutura como bicicletário. Realizar uma parceria para implementação de um modelo inovador no Brasil de controle de empréstimo de bicicletas tal como já ocorre em alguns países da Europa.	
<b>928</b>	Para os que moram perto do local de trabalho, acredito que ter linha de ônibus próximo a residência e que passem nos horários próximos a entrada e saída de cada um, e que principalmente leve direito ao local de trabalho, com vale transporte, por exemplo, ou desconto na passagem do ônibus, encorajaria pessoas como eu a vir trabalhar de ônibus.	
<b>929</b>	Investir em vestiários, investir principalmente na segurança dentro e ao redor do Campus (iluminação, guarda no Campus, mesmo que seja para zelar pelo patrimônio mas que com certeza inibi a ação de bandidos), estacionamento seguro para bicicletas, algum programa de aluguel de bicicleta acho que seria uma boa opção também. Talvez mais incentivo para acabar com o sedentarismo, organizando eventos frequentemente, iria ajudar bastante.	
<b>930</b>	Melhorar os acessos das vias, quando usava a bike eu tinha um grande problema em entrar/sair da usp por causa da falta de espaço pra esse tipo de meio de locomoção. Hoje eu trabalho com o carro e proximo da usp então não vou mais pra casa só pra voltar de bicicleta e ainda chegar atrasado.	
<b>931</b>	criando programas de incentivo a aquisicao de bicicletas (atraves de patrocínios com empresas ou qualquer outro tipo) e a taxaço do serviço de estacionamento no Campus.	
<b>932</b>	Limitar o estacionamento de veículos dentro do Campus, talvez restringindo o direito de uso somente a docentes e funcionários e impondo taxa para os demais usuários que desejem estacionar dentro do Campus.	
<b>933</b>	O vestiário seria de extrema importancia, pois ninguém gosta de trabalhar ou estudar suado e com esse clima, não tem muito jeito. Os linhas de ônibus que chegam ao Campus pela carlos botelho são bem fáceis, mas não tem ônibus pra quem vem da cidade jardim ou do santa paula, ou mesmo lá perto da federal, porque todas as linhas descem a Alexandrina, então temos que caminhar da mesma forma.	
<b>934</b>	Infelizmente o transporte público é caro, precário e ineficiente. Para as demais formas, a cidade tem uma geografia desfavorável para andar a pé ou de bicicleta, além da falta de segurança.	
<b>935</b>	Cobrar estacionamento.	
<b>936</b>	Ciclovias integradas e vestiários com certeza estimulariam a vinda de bicicleta para o Campus. No entanto, pessoas como eu que tem de levar e buscar crianças para a escola tem dificuldade de optar por este meio de deslocamento em determinados horários.	
<b>937</b>	Poderia ser adotado o sistema de TAGs apenas para os usuários que comprovassem a moradia fora de um raio mínimo de distância das entradas da USP e só permitir a entrada de carros que tenham a TAG; para os visitantes deveriam ter autorizações	

<b>903</b>	Implantação de um sistema de transporte coletivo interno, como uma linha circular de van ou microônibus (ou outro sistema eficaz e não poluente), com pequenos intervalos para ligar pontos extremos do Campus.	
<b>904</b>	Vestiários com chuveiro.	
<b>905</b>	A segurança de andar nas ruas é o pior problema	
<b>906</b>	Melhorar a segurança interna.	
<b>907</b>	Disponibilizar locais adequados para estacionar com segurança as bicicletas.	
<b>907</b>	Melhor pavimentação, traçado dos caminhos e manutenção da sinalização para pedestres e ciclistas.	
<b>908</b>	Trabalho todo dia até de madrugada e, como moro na saída da física, fica impossível voltar a pé ou de bike..	
<b>909</b>	A única forma de eu deixar de ir de carro seria a garantia da segurança na minha volta..	
<b>909</b>	Abertura de outro portão perto do ICMC para acesso de alunos através do cartão USP. Convenio com autoridades de segurança para policiamento perto do Campus I, principalmente a noite.	
<b>910</b>	- Bastante espaço para estacionar bicicletas no Campus (atualmente é pouquíssimo) - Negociação com a prefeitura para a definição de ciclovias, ao menos nas rotas mais frequentadas pelos estudantes (há uma tendência da concentração de estudantes ser maior em algumas áreas da cidade)	
<b>911</b>	Acho que ciclovias interligadas ao Campus seriam uma ótima alternativa, uma vez que o trânsito de São Carlos é muito perigoso.	
<b>912</b>	Ciclovias seguras interligadas a USP	
<b>912</b>	Fretado da USP	
<b>912</b>	Segurança no Entorno da USP	
<b>912</b>	Portarias exclusivas que tornem o percurso mais curto	
<b>913</b>	Após um assalto e um atropelamento, não me sinto seguro para ir a pé ou de bicicleta para a USP. Não existem condições mínimas de policiamento e segurança para que eu volte a considerar a alternativa.	
<b>914</b>	Reduzir o número de estacionamentos reservados a docentes e funcionários dos Institutos quando estes ficam quase vazios durante boa parte do dia. As vagas de estacionamentos exclusivos para docentes e funcionários poderiam ser abertas para QUALQUER docente ou funcionário do câmpus, não apenas daquele Instituto específico.	
<b>915</b>	Melhoria no transporte público voltado para a USP. Por exemplo, o número de ônibus que atendem a entrada da arquitetura é praticamente nulo vindos de muitas regiões da cidade. Considerando o trânsito lento dos ônibus, os poucos horários disponíveis, aliados a esta falta de transporte atendendo a entrada da Trabalhador Saocarlense, é muito difícil usar ônibus para acessar a Arquitetura, uma vez que, só caminhando dentro do Campus (da entrada do Observatório, por exemplo, onde há um acesso razoavel por ônibus) até a Arquitetura, gasta-se cerca de 10 minutos. Assim, fica muito difícil o planejamento para o uso do transporte público dentro dos horários das aulas, compromissos etc. Vejam os caso da UF-SCar, por ser um Campus que já está afastado da cidade, a demanda por ônibus é muito maior, uma vez que por mais próximos que os alunos estejam da Universidade, o caminho a percorrer é razoavelmente longo. Com isso, há um número maior de ônibus unicamente para acessar a UFSCar, área norte ou sul. Além disso, com a expansão, criaram ônibus internos. Sendo a USP inserida dentro da malha urbana e muitos estudantes morarem muito próximos, a demanda por transporte público fica menor, fazendo com que grande parte dos alunos residentes em São Carlos em áreas mais afastadas, funcionários, professores, precisem - quase que obrigatoriamente - usar transporte individual para se deslocarem.	
<b>916</b>	Ciclovias	
<b>917</b>	Aluguel de bicicletas pra transitar por dentro do Campus seria uma boa, claro que com um preço baixo, já que o Campus I não é muito grande.	

- vestiários para tomarr banho na hora que chegar de bicicleta (trajetos longos de bicicleta deixam as pessoas muito suadas)

temporárias que seriam distribuídas pelo instituto que o receber. E disponibilizar um sistema de transporte coletivo dentro desse raio, como vans por exemplo, para os que não receberiam a TAG.

938	Maior segurança
939	Lugares melhores para guardar as bicicletas, e mais estacionamentos para motos.
940	Como já citado nas questões, ônibus da USP que transportaria funcionários até o Campus I e II, em horários específicos.
941	Acredito que se tiver mais espaço para bicicletas (ciclofaixas + estacionamento para bicicleta) eu utilizaria minha bicicleta com maior frequência.
942	Flexibilidade/tolerância nos horários de entrada para deslocamentos a pé, bicicleta ou ônibus.
943	Creio ser importante que iniciativas que estimulasse os usuários (servidores docentes, não docentes e alunos) a se deslocarem ao Campus através de modos alternativos - bicicleta e ônibus - os espaços já acabaram e é extremamente comum ver alunos que moram próximos, entrarem no Campus em seus carros sozinhos. O conceito é mais para mudar a cultura de ter espaços para todos os carros e privilegiar a transito interno a pé, criar-se-las situações de deslocamentos internos com ônibus circulares, etc., não sei ao certo, é preciso de estudos!!
944	Abertura da Portaria entre o Depto. de Geotecnia e o Depto. de Transportes pois existe uma gama enorme de servidores docentes, não docentes e alunos que moram nessa região do Campus.
945	Criação de ciclovias seguras, que contem com barreiras físicas e nao somente um faixa pintada no chão, já que os carros nao respeitam esse tipo de sinalização. Eu acredito que a questão com métodos alternativos de locomoção seja o entorno da universidade, e não dentro do Campus em si.
946	O sistema de ônibus de São Carlos é absolutamente obsoleto e ineficaz. O trânsito da cidade é desorganizado e os condutores não possuem nenhum senso de cidadania ou consciência de coletividade, isso com certeza desencoraja e muito o usuário do Campus a vir a pé.
947	Sem ciclovia e com os hábitos dos motoristas acho temerário vir de bicicleta. Andar a pé no entorno do Campus,principalmente nos arredores da portaria da Arquitetura também não é tarefa simples, é difícil atravessar a Trabalhador Sao Carlense, os carros não respeitam as travessias de pedestres. Creio que precisamos de campanhas de conscientização.
948	Articulação com uma política de mobilidade urbana municipal, com ônibus possivelmente menores, multiplicação dos horários e pontos urbanos.

### 175. Você tem alguma outra sugestão ou crítica sobre a mobilidade no Campus?

ID	Resposta
1	Algum tipo de bônus para que ofereça carona
2	nao ha estacionamentos. Poderiam liberar algumas ruas que estao interdidadas dentro do Campus (ex. Matematica), liberar entrada pelo Campus na matematica.
3	Parar de privatizar estacionamentos (cancelas, cones, guardas...), o que amplifica o problema de vagas para todo mundo. Passar alguns cursos ou aulas pro Campus 2, uma vez que o Campus 1 já está superlotado. Construção de ciclovias
4	Discordo da política de colocar cancelas em bolsões de estacionamento. O IFSC fechou uma área de estacionamento próxima à saída da Carlos Botelho, e esta área está sempre vazia, enquanto toda a região em volta tem carros parados em local proibido. Muitas vezes há mais de UMA DÚZIA de vagas ociosas no estacionamento em horários de pico.
5	ESTACIONAMENTO VERTICAL E MARCAÇÕES DE ESTACIONAMENTO PARA AJUDAR OS QUE TEM CERTA DIFICULDADE DE ESTACIONAR E OCUPAM DUAS VAGAS PARA ACOMODAR UM CARRO.

A ÁREA HOJE UTILIZADA PARA ESTACIONAMENTO EM FRENTE A SEGURANÇA SERIA UM BOM LOCARL PARA UM ESTACIONAMENTO VERTICAL.

EVITAR USAR O ESTACIONAMENTO EM FRENTE A BIBLIOTECA PARA FINS DE IMOBILIARIAS PARA OS NOVOS ESTUDANTES, ESTÁS "BARRAQUINHAS" PODERIAM MUITO BEM SER ALOJADAS NA PRAÇA E NÃO NO ESTACIONAMENTO.

6	Acho desnecessário estacionamento privativo para professores e funcionários, a universidade não funciona somente com esses profissionais.
7	Criação de ciclovias, entrada exclusiva para ciclistas ou pelo menos instrução aos guardas pas portarias.
8	Não será taxando ou precarizando a circulação dos automóveis que será resolvido o problema. É de suma importância o investimento em alternativas limpas e saudáveis, tais como bicicleta e caminhada. Incentivar atividades do mesmo gênero nos finais de semana, como por exemplo: trilhas.
9	Os horários dos ônibus intercampi são péssimos, além de não haver um ponto no hangar da Aeronautica!
10	Os estacionamentos estão cada vez mais lotados. Caso exista maior espaço para futuras construções seria uma opção interessante, ainda que seja mesmo interessante motivar e auxiliar em diferentes formas de mobilidade (que não um automóvel).
11	A construção de uma ciclovia ampla e segura para o Campus 2. Com um projeto elaborado por arquitetos e urbanistas. O Campus é um celeiro de boas ideias e profissionais do ramo.
12	Aliás, parabéns pela iniciativa de colocarem em pauta uma discussão muito importante como esta.
13	Desde que ingressei na EESC, nunca me agradou o fato de que durante a noite/madrugada fosse permitida a entrada de qualquer pessoa na USP, deveria haver um controle com identificação de RG ou uso do cartão USP.
13	A recente "privatização" de certos estacionamentos é absurda!
14	Alta velocidade.
15	Gostaria de criticar o que foi feito no estacionamento entre o Santander e o Depto. de Materiais. Porque simplesmente colocaram uma cancela? A solução para os estacionamentos é restringir ainda mais desigualmente? Não adianta, a curto prazo, a solução é criar novas vagas de estacionamento no Campus I, e isso é plenamente possível, ainda mais se tratando de uma Escola de Engenharia. A solução a longo prazo é só uma: o desafogamento do Campus I, que deve ser feito transferindo departamentos e laboratórios para o Campus II.
16	A USP deveria, de alguma forma, aumentar o número de vagas de estacionamento, pois gasta-se muito tempo procurando uma vaga na maioria dos dias da semana.
17	O estacionamento deve continuar gratuito.
18	Existência de pontos internos com bicicletas que possam ser emprestadas e deixadas em qualquer desses pontos.
19	Por que não considerar abertura de mais estacionamentos? Ou estacionamentos subterrâneos, para ganhar espaço? Até os professores estão tendo problema para estacionar. O incentivo de caronas (banco de dados) também ia ser interessante, há um projeto deste na Unicamp que funciona bem para caronas intermunicipais (chama-se unicaronas).
20	Fechar os estacionamentos apenas para professores e funcionários
21	Para mim, o Campus está de parabéns.
22	Nota-se que aqui no Campus de São Carlos estão priorizando a construção de mais vagas de estacionamento, em vez de priorizar projetos que entizem o uso de bicicletas (como ciclovias dedicadas) e o transporte à pé. O Campus poderia ter, em vez de ruas, grandes calçadas bem arborizadas, algo parecido com a área do ICMC. Poderiam ser feitas áreas de acesso para carga e descarga externas ao Campus (para não atrapalhar as entregas para oficinas, laboratórios, etc) reduzindo o número de veículos de carga. Sendo a USP pioneira em iniciativas, poderíamos fazer do Campus de São Carlos um modelo de sustentabilidade.



<p>Devido a problemas de saúde tenho dificuldades com a locomoção e acho um absurdo a estrutura dos prédios. O Campus I tem poucos locais com acessibilidade. A maioria dos prédio num tem rampa.</p>	<p>Questão de segurança aos pedestres: Pessoas prestadoras de serviços em geral e mesmo usuários, dirigem o carro muito rápido dentro do Campus e não respeitam o pare das passarelas de pedestres. Mais atenção deveria ser dado a isso aumentando a fiscalização dentro do Campus. Não é a primeira vez que tento atravessar uma passarela e preciso parar pois o veículo não respeitou.</p>
<p>23</p>	<p>46</p>
<p>24</p>	<p>47</p>
<p>25</p>	<p>48</p>
<p>26</p>	<p>49</p>
<p>27</p>	<p>50</p>
<p>28</p>	<p>51</p>
<p>29</p>	<p>52</p>
<p>30</p>	<p>53</p>
<p>31</p>	<p>54</p>
<p>32</p>	<p>55</p>
<p>33</p>	<p>56</p>
<p>34</p>	<p>57</p>
<p>35</p>	<p>58</p>
<p>36</p>	<p>59</p>
<p>37</p>	<p>60</p>
<p>38</p>	<p>61</p>
<p>39</p>	<p>61</p>
<p>40</p>	<p>61</p>
<p>41</p>	<p>61</p>
<p>42</p>	<p>61</p>
<p>43</p>	<p>61</p>
<p>44</p>	<p>61</p>
<p>45</p>	<p>61</p>

	atrás. Parece que o número de mendigos e drogados aumentou na cidade de 1 ano pra cá.
<b>76</b>	Falta de estacionamento é o pior problemas
<b>77</b>	Deveriam abrir uma saída na rua da Matemática mas mais pra cima, onde dá para o estacionamento do icmc por exemplo.
<b>78</b>	Deveria acabar com os estacionamentos privados para professores. Afinal eles não são melhores do que ninguém.
<b>79</b>	Há poucos estacionamentos
<b>80</b>	A questão 24, sobre acesso típico de carro ao Campus, poderia ter a opção 0 (zero), ou seja, num dia típico eu não uso o carro. É fato que o número de carros no Campus I aumentou significativamente nos últimos dois anos. Provavelmente ocorreu devido aos incentivos de redução de IPTU ocorridos nos últimos anos. Até então, quase não se via carros estacionados em locais indevidos. Enfim, surgiu uma nova realidade com relação aos carros no Campus. Pode-se dizer que essa realidade já era e ainda é encontrada na UFSCar, segundo relatos da minha irmã, que já está há 6 anos lá. Entretanto as moradias dos estudantes de lá são, em média, mais distantes da Universidade que as moradias dos estudantes da USP.
<b>81</b>	Dentre meus colegas da USP, acredito que estou dentro do grupo dos estudantes que moram mais distantes da Universidade e ainda assim fui bastante a pé para o Campus 1 quando não possua carro e recentemente tenho ido com bastante frequência de bicicleta. Portanto, acredito que a maneira mais adequada para reduzir o número de automóveis no Campus 1 seria incentivar o uso de outros meios de mobilidade, através da exposição de seus benefícios, sejam eles a favor da saúde, do meio ambiente ou da questão financeira. Não acredito que medidas radicais como a cobrança de estacionamento ou a redução da velocidade dos veículos dentro do Campus seria justa, principalmente com as pessoas que não possuem meio melhor para ir para a Universidade. Entretanto uma medida razoável seria a punição com multa daqueles que estacionam o carro em local indevido. De certo modo, tendo punições desse tipo e incentivos ao uso de meios alternativos com a usencia de vagas que ocorre hoje em dia, naturalmente as pessoas buscarão meios alternativos para irem a Universidade. Sugestão: Embora o Campus não seja grande (em comparação a outros da USP), deslocar-se a pé todos os dias de um extremo ao outro do mesmo, especialmente no sentido norte-sul (portaria arquitetura até produção) onde há uma subida acentuada, considerando ainda o frequente transporte de notebook e livros e as variações climáticas... Não é nada fácil ou estimulante. Se houvesse a possibilidade de facilitar tal deslocamento de alguma forma (exemplo circular interno ou outro meio), ajudaria muito. Se tal possível circular estendesse seu percurso às imediações (como bairro Cidade Jardim e Centro, que concentram grande parte dos estudantes) capaz que muitos deixassem de usar seus carros. Crítica: Discurso da existência de estacionamentos de acesso restrito, que privilegiam alguns (exemplo, docentes) em detrimentos dos demais usuários. Também não considero que a cobrança pelo estacionamento (uma possível alternativa indicada nessa pesquisa) seja adequado para um espaço público como a universidade.
<b>82</b>	nao Deveriam abrir a passagem da entrada da matemática para o acesso ao Campus todo, a entrada já está pronta a meses e ela está bloqueada sem motivos aparentes. Manter liberada a entrada e saída de pedestres em todas as portarias 24h por dia, todos os dias. O Campus 1 fica no meio da cidade e interfere no trânsito externo, assim os pedestres poderiam atravessar o Campus a qualquer horário para ir de uma portaria a outra, por exemplo ir da igreja até a rodoviária, o que muitos estudantes fazem a noite e aos fins de semana. Em vez de 2 ônibus, 3 deles ajudariam muito a suavizar a falta de espaço nos horários de pico de mobilidade entre o Campus I e Campus II.
<b>83</b>	Falta de ciclovias.
<b>84</b>	Eu tenho que me deslocar do CRHEA em litrapina quase todos os dias da semana, no entanto as opções e horários para deslocamento até lá são limitadas, me restando pouca opção a não ser utilizar o carro.
<b>85</b>	
<b>86</b>	
<b>87</b>	
<b>88</b>	

<b>62</b>	Acredito que o sistema de caronas é complicado de ser implantado pois diversas nós temos previstos e fica complicado ter outra pessoa dependendo da carona para ir à USP. Além disso, algumas vagas de estacionamento ficam permanentemente ocupadas por pessoas que moram perto do Campus mas não possuem garagem em seu apartamento, ficando mais seguro utilizar o estacionamento do Campus. Dessa forma, deveriam ser retirados os veículos de pessoas sem vinculação com a USP ou que utilizem a usp como garagem própria.
<b>63</b>	O fechamento de alguns estacionamentos dentro do Campus para o uso exclusivo de professores necessita ser revisito, muitos são os horários nos quais estes estacionamentos encontram-se vazios em contraste com as vagas sempre escassas para o restante da comunidade USP.
<b>64</b>	A universidade está lotada de carros, isso vai continuar aumentando, não tem jeito e é devido à diminuição do custo dos carros. Uma maneira de ter alguma ordem com o estacionamento, poderia ser por meio de pagamento de taxas ou concorrente segundo o tempo de permanência na USP para garantir um número máximo de carros dentro da USP, dando preferência a funcionários, após posgraduandos e alunos de graduação, deixando vagas para visitantes. Uma outra alternativa é a construção de um predio para estacionamento de varios andares. E uma outra alternativa é ter um sistema de transporte coletivo proprio da usp pago, para garantir alguma segurança nos tempos de deslocamento e na segurança mesmo.
<b>65</b>	Falta de estacionamentos. A USP tem um numero grande de usuários motorizados e cada vez menos estacionamentos. Na elétrica que tem o estacionamento mais lotado ainda retiraram duas vagas. O Campus I está lotado e não temos vagas onde deixar nossos carros, que sim são necessidade de uso.
<b>66</b>	É muito difícil achar vagas de estacionamento. Talvez o layout das vagas de veículos pudesse ser alterado para comportar mais carros.
<b>67</b>	A USP poderia criar mais espaço de estacionamento dentro do Campus. A maior parte dos estudantes que possuem residência em São Carlos para estudar e moram ao lado da Universidade poderiam acessar o Campus a pé ou de bicicleta. Talvez isto não ocorra até por motivos sociais como por exemplo o status de chegar com um bom carro. Conheço muitas pessoas que residem ao lado da Universidade de São Paulo e utilizam o carro para realizar este deslocamento todos os dias. Até pessoas da mesma residência utilizam mais de um carro para ir a faculdade por pura validade e/ou status como já mencionado anteriormente. Acredito que estas pessoas contribuem muito para o problema da falta de vagas atual.
<b>68</b>	É necessário aprimoramento da acessibilidade do Campus I, especialmente aos usuários de bicicleta, que disputam espaço com automóveis nos deslocamentos. Além disso, a inclinação verificada no terreno dificulta a mobilidade dos usuários entre departamentos, muitas vezes realizado com automóvel. Uma boa alternativa seria a disponibilidade de bicicletas juntos aos departamentos de uso exclusivo para deslocamentos internos. Essa prática associada à campanhas educativas podem resultar em maior concentração da população da USP quanto à facilidade e utilidade do uso da bicicleta no contexto urbano.
<b>69</b>	De alguma forma deve ser planejado algum incentivo para que se diminua o número de carros estacionados no Campus. Já aconteceu que fui à aula de carro e não tinha lugar pra estacionar. E com hora marcada, isso torna-se um caos.
<b>70</b>	É notório como o Campus I é mal planejado, e verbas são gastas para refazer tudo exatamente como estava, o problema não é o número de carros e sim o ridículo projeto urbanístico. Pode notar isso várias vezes nesses 4 anos ( que é muito pouco tempo).
<b>71</b>	Os caminhos para carros dentro da USP não são interligados.
<b>72</b>	Há estacionamentos privativos subutilizados dentro do Campus I
<b>73</b>	Extremamente lotado de carros, além destes muitas vezes estarem estacionados em locais inadequados.
<b>74</b>	O principal problema de andar a pé em São Carlos é a falta de segurança. A partir do momento que você sai da portaria da USP você é assediado por um número muito grande de mendigos. Houveram até mesmo vários furtos em frente às portarias da USP.
<b>75</b>	O incrível é que isso não era um problema quando cheguei em São Carlos à 3 anos

	Utilizar bicicleta é impeditivo porque a distância do Campus I até lá é de mais ou menos 30km ida e volta, além do fato da estrada ser perigosa.
89	Daria carona e receberia carona se não tivesse compromisso de horário, fosse espontâneo e não houvesse espera
90	Estacionamento da Portaria da Matemática ainda não é interligada com o resto do Campus, providenciarão o caminho, mas ainda não liberaram.
91	Se houver alguma nova construção prevista, que seja implementado um estacionamento no pavimento térreo, assim há um melhor aproveitamento do espaço.
92	Poucas vagas para estacionamento no Campus.
93	Segurança e iluminação no Campus e imediações bastante precários
94	A portaria da Física I fecha à meia-noite e isso prejudica muito os alunos que moram para baixo daquele ponto da Miguel Petroni e que tem que se deslocar à pé. A passagem dos pedestres deveria ficar aberta sempre, como ocorre nas outras portarias
95	Na minha opinião têm muitas vagas sobrando na área de professores e funcionários, uma alternativa seria fazer a relação professores e funcionários para melhorar o distribuição de vagas no Campus. Melhorar a infraestrutura do Campus com relação a novas áreas de estacionamento.
96	Considero que o número de vagas dentro do Campus é insuficiente para toda a demanda de carros dos estudantes e funcionários. Porém, como é impossível aumentar as vagas, acredito que a melhoria na segurança é a principal maneira de fazer com que os alunos optem a andar a pé.
97	O fato de haver um único caminho a ser seguido (da arquitetura até a produção) congestiona a portaria da arquitetura durante os principais horários de acesso à universidade (8:00 da manhã e próximo das 14:20). Acredito que muito dos alunos que entram por essa portaria habitam próximos à portaria da matemática. Assim, imagino que a conexão de vias entre a portaria da matemática ao restante do Campus poderia amenizar este problema.
98	Existem muitas ruas sem saída o que dificulta a circulação de veículos. Acredito que deveriam melhorar e/ou construir ligações entre os estacionamentos e portarias para veículos.
99	A minha crítica está na mobilidade para o Crhea, para as pessoas que moram longe da USP é complicado se deslocar até o Campus I, quando o ônibus poderia fazer mais paradas no caminho de ida e de volta. Além disso, é constante o descaso com os alunos que trabalham lá, uma vez que tem dias que o ônibus é substituído por Van ou Micro-ônibus e muitas vezes alunos vão em pé ou ficam sem transporte para ir até o Crhea, sendo que este problema ocorria anteriormente a terceirização do transporte e continua ocorrendo mesmo após a terceirização, como hoje por exemplo, dia 19/09, que foram 2 pessoas em pé.
100	Cada vez mais vagas estão sendo reservadas para o corpo docente porém o mesmo não as utilizam completamente, consistindo assim uma injustiça com os alunos.
101	Acho que a portaria da Física I - Igreja não deveria fechar à meia-noite ou aos finais de semana. É muito ruim ter que dar a volta pra sair pela outra portaria. Além disso é perigoso, pois o quarteirão da Igreja é abrigado para muitos sem tetos que nos abordam na saída. Isso é verdade principalmente de madrugada, quando se sai do aquário, após horas de estudo, muitas vezes com computador, celular e calculadora na mochila.
102	Criar novas vagas para carros.
103	Só criticaria se a universidade propusesse como solução a simples proibição da entrada de carros de alunos ou colocação de cancelas nos estacionamentos. Não é a solução que se espera de uma Escola de Engenharia.
104	Segurança daqueles que vão a pé ou de bike não é boa.
105	Construção de uma ciclovia interligando os Campus 1 e 2.
106	Poucos horários de Ônibus da USP - Campus I - Campus II
107	Deveria haver uma interligação entre a portaria da matemática e o restante do Campus.
108	Tenho observado que os alunos dificilmente abriam mão de seus carros, pois a comodidade de se poder acordar alguns minutos mais tarde é muito grande. Isso é
	um fator que pesa na minha escolha, principalmente para as aulas de manhã. Já para as aulas de tarde, o que mais pesa é a insegurança, pois várias vezes acabei ficando no Campus até tarde e não confio em vir para casa sem de carro... Minha casa é relativamente longe, longe o bastante para ser incômodo andar a pé e ainda perto demais para justificar o pagamento de um ônibus. O ideal seria mesmo a bicicleta, e assim fiquei meus primeiros dois anos... mas a sensação de insegurança naquela época era muito menor.
	Enfim, uma coisa que realmente necessita mudar é o sedentarismo absurdo que faz alunos subirem do bloco D para o restaurante de carro, ou do D para o C, etc. etc.
	Também já vi pessoas que moram a um ou dois quarteirões irem de carro para a aula... pessoas que moram em frente à praça da arquitetura, ou próximo à casa que era alugada para alojamento irem até o bloco D de carro.
	Outra coisa que é no mínimo irritante são as motos que estacionam ocupando uma vaga inteira para carro. Eu sei que é complicado, mas a guarda do Campus poderia tomar alguma atitude, como remover...
	Outro problema que observo, principalmente no bloco D, é que muitas pessoas entram no estacionamento, e não vendo vagas estacionam de qualquer jeito no meio do caminho, sendo que há vagas no corredor, e no final o acesso ao mesmo fica prejudicado pelo amontoad de carros na passagem.
	Uma crítica que foge um pouco é o trânsito em noites de festas. No início do ano eu fiquei várias vezes até 3,4,5 horas da manhã na oficina dos projetos baixa/formula e era preocupante o volume de pessoas suspeitas percorrendo as ruas. Fora que esses cidadãos estacionam os carros como se estivessem na boca de leões, consomem drogas, sujam nosso Campus, urinam em qualquer lugar, arranjaram briga, jogam lixo na rua e ainda dirigem alcoolizados e irresponsavelmente, causando a maior inconveniência para quem precisa sair ou transitar nas imediações da elétrica ou da biblioteca. POR FAVOR tragam a PM para o Campus!
	Outra reclamação que tenho é quanto às câmeras de segurança. Por duas vezes já bateram no meu carro dentro do Campus e nada foi visto. A solução é meio difícil, mas fica aqui registrada a minha queixa.
	Se fosse possível a abertura de novos estacionamentos, por exemplo próximo à ETE, eu não me importaria de estacionar lá (poderia até mesmo ser pago um valor razoável) e andar à pé o resto do dia, porque enquanto a cidade não estiver mais segura eu não vou me arriscar a ir de bicicleta para a universidade.
109	Abri mais vagas para carros.
110	Quando ia de bike para a USP não podia circular de bike dentro do Campus, a partir do momento da entrada pela portaria da carlos botelho, reduzia o tempo de chegada em sala de aula
111	nao
112	Faltam vagas
	- A entrada na saída da Matemática poderia ser aberta para ir até a EESC/SEL, por exemplo (via carro);
	- Estacionamento coberto para bicicletas e motos na EESC/SEL. No IFSC tem um estacionamento semelhante;
113	- Multar aqueles que estacionam de forma irregular dentro do Campus. Atrapalha muito o trânsito interno e o risco de acidentes aumenta;
	- Uma alternativa bem drástica seria transformar o campo de futebol em estacionamento. Os jogos em campo deveriam ser transferidos para o Campus II, por exemplo.
	Não deve haver estacionamento especiais para professores e funcionários, pois os alunos também tem que chegar ao seu dever com a mesma importância. Sendo assim esses estacionamentos especiais beneficiam os professores, e prejudica os alunos. Um exemplo disso é o estacionamento do bloco de engenharia de materiais e manufaturas onde ficam vagas sobrando e alunos rodando com o carro para procurar vagas.
114	
115	Devido ao tamanho não muito grande do Campus, é relativamente tranquilo atravessar de uma ponta à outra em 10-15 mins, então o tempo não é problema. Os

	<p>caminhos a serem seguidos são bem óbvios e bem localizados; o único problema é a falta de árvores/sombra em algumas partes das calçadas, dificultando o deslocamento em dias de sol forte.</p> <p>Como não possui nenhuma deficiência física, não tenho do que me queixar, mas caso fosse, acredito que teria bastante dificuldade em me movimentar pelo Campus I, sobretudo se entrasse pela arquitetura. A subida até as engenharias é muito puxada, mas, novamente, acredito que a USP não possa fazer nada, a não ser que disponibilizasse uma van que faça o trajeto, destinada a pessoas como as mencionadas acima.</p>	
116	<p>Solução não é tirar o campo de futebol porque desincentivaria a prática de esporte vital para uma vida saudável gostaria também de dizer que tirar o campo e melhorar a academia NÃO É ALTERNATIVA.</p>	
117	<p>Fazer cobertura entre os principais blocos de sala de aula, de modo que, quando chovesse, haveria um caminho seguro entre as trocas de aulas e idas ao refeitório.</p>	
118	Não.	
119	<p>abrir novas portarias para o pedestre e incentivo ao uso da bicicleta por meio de bicicletários mais protegidos da chuva</p>	
120	<p>O uso de estacionamentos exclusivos para certos grupos gera grande inconveniente aos motoristas. Os ônibus que interligam os campi não têm capacidade para receber todos os alunos adequadamente. O uso de caronas é muito comum, sendo que praticamente todos carros realizam as viagens com a capacidade máxima atingida.</p>	
121	<p>Melhorar a interligação entre as portarias por meio de calçadas e ruas.</p>	
122	<p>Realmente é bem ruim ficar procurando por vagas, mas acredito que as pessoas efetivamente precisem se locomover de carro.</p>	
123	A noite, aumentar a iluminação do Campus.	
124	falta de vagas para estacionamento	
125	<p>A mobilidade no Campus pode ser resolvida, mas para isso a USP deve se portar menos como um típico órgão público brasileiro, falta comando, objetivos mais claros, e melhoria para quem vive do Campus. Por que todo ano vejo obras desnecessárias mas sofro para encontrar um livro na biblioteca por falta de exemplares? Alguém deve ser contratado para organizar a USP, não um funcionário público, alguém contratado com objetivos em mente e prazos determinados, sem política, sem corpo mole, caso contrário esta universidade vai continuar tracando o mesmo caminho das escolas públicas fundamentais, hoje a USP só é grande graças a pesquisa e aos bons alunos que ingressam todo ano, caso contrário seria um órgão público qualquer que gasta muito e produz pouco.</p> <p>No período de férias da graduação, os estacionamentos ficam mais vazios e nota-se menos carros no Campus.</p> <p>Seria interessante conscientizar os alunos de graduação a oferecer carona, pois, muitos deles têm os mesmos horários de atividades, o que não acontece com os alunos da pós.</p> <p>Mais oferta de ônibus para o Campus II, inclusive em horários noturnos e nos fins de semana e sistema de empréstimo de bicicletas</p> <p>Acredito que a própria falta de novas vagas e o pequeno espaço das ruas já são grandes desmotivadores para os estudantes irem de carro para o Campus 1, sendo desnecessária a cobrança de taxas.</p> <p>No Campus 1 especialmente, a implantação de aluguel de bicicletas poderia ser um grande fracasso pelo simples fato das ruas serem muito estreitas (o que impossibilitaria a criação de ciclovias) e inclinação do terreno, que apenas ciclistas com certo preparo físico transitaria facilmente. Já no Campus 2, é de extrema importância que estas medidas sejam adotadas, pois o restaurante universitário e a biblioteca, por exemplo, ficam consideravelmente distantes dos prédios da Eng. Aeronáutica e Eng. Ambiental.</p>	
126		
127		
128		
129		
130	<p>O Campus 1 possui áreas pouco cuidadas e subaproveitadas. A maior parte das áreas de vegetação são mal cuidadas na região do CAASO e bloco C. Uma melhoria nos jardins faria surtir novos estacionamentos, que poderiam ser pensados de forma a deixar o Campus mais bonito e verde, o que aumenta a qualidade de vida da comunidade e atenua o clima quente da cidade (isso acontece na ufscar).</p>	
131	<p>Em alguns pontos da universidade seria necessário a instalação de mais iluminação no período noturno.</p>	
132	<p>blocos de aula sem vagas exclusivas para professores prejudicam as aulas devido a atrasos dos mesmos.</p> <p>estacionamentos com apenas uma entrada/saída prejudicam a mobilidade.</p> <p>Controle de carros de pessoas não ligadas à USP, como acontece de pessoas pararem o carro em estacionamento da USP mas que trabalham no comércio das proximidades da universidade. Marcas vagas para pessoas específicas de cada departamento e não fechar um bloco de estacionamento (por exemplo o estacionamento da física na saída da av. Carlos Botelho) - pois sobram vagas no estacionamento fechado, enquanto faltam vagas externas.</p> <p>Se houver algum estacionamento exclusivo para algum grupo ou classe de pessoas, essas pessoas deveriam ser autorizadas a estacionar somente lá.</p> <p>Por exemplo: se existe estacionamento exclusivo para motos, o motociclista deveria ser obrigado a estacionar somente nesses locais, se existe estacionamento exclusivo para as pessoas do CMC, então essas pessoas deveriam ser obrigadas a estacionar somente lá etc... Digo isso porque o que ocorre muitas vezes é a superlotação dos estacionamentos abertos enquanto os exclusivos estão vazios.</p>	132
133	<p>Alguns trechos calçadas ainda precisam ser melhorados. Algumas rampas ainda parecem estar fora das especificações das normas para acesso universal.</p> <p>As travessias com paralelepípedos são ruins para os pedestres (superfície irregular). Hoje notei a implantação de uma nova travessia elevada, entre o IQSC e o Depto. de Estruturas que me parece muito melhor.</p> <p>Para quem está visitando o Campus, ou é novo na área, faz falta um esquema de sinalização de orientação.</p> <p>Seria interessante se preparar uma espécie de guia de mobilidade para mostrar às pessoas quais são as opções de mobilidade. Embora eu não use ônibus para o trajeto casa - USP - casa, eu preciso saber como funciona o sistema de ônibus, por exemplo, para poder realizar outro tipo de viagens. No meu caso, fui aprendendo isso com os porteiros do meu condomínio, perguntando a um ou outro vizinho. ... Até mesmo a orientação de onde encontrar agências dos Correios, postos de saúde, ... pode ser fornecida nesse "guia".</p> <p>Peço licença para colocar, com respeito, minhas opiniões sobre o assunto. Quando eu estava na graduação, com alta frequência ia a pé ou de bicicleta, mesmo tendo um carro. Agora que estou na pós, vou à USP em horários diferentes e muito menos previsíveis (de entrada e saída). Além disso, o fator principal é que trabalho, não sou aluna com dedicação integral. Conciliar trabalho e estudo já é mais apertado, tenho outros horários a cumprir, e por isso o carro é muito mais conveniente. Acho que o enfoque poderia ser para alunos de graduação (ou aqueles que tem a rotina mais fixa), pois é muito mais fácil combinar carona, por exemplo. Me desculpem, mas com a carga de impostos que já pagamos no Brasil, não acho nem um pouco justo colocarem taxas de estacionamento (é uma das mais altas cargas tributárias do mundo, como todos sabem. O IPVA é muito caro e pagamos imposto em cada litro de combustível). Outras medidas podem ser feitas, como: estimular o uso de etanol, que já ajuda a reduzir as emissões (baixar o preço, pois com o preço alto, os condutores continuam colocando gasolina); tirar os carros velhos de circulação, que consomem mais e são mais poluentes (por meio de fiscalização e colocando o IPVA mais alto para carros velhos do que para novos); estimular o uso de bicicletas criando ciclovias de verdade (não aquelas que colocam gargalos no trânsito - reduzem as vias - e não tem continuidade, como a que foi feita na marginal do shopping); criando bancos de carona, etc. Como se vê, carecemos de medidas estruturais (que raramente são feitas no Brasil) e não paliativas. Acredito que não seja a melhor solução simplesmente cobrar por meio de taxas. Além disso, tem também a questão de a Universidade ser um espaço público. Agradeço a atenção.</p> <p>O fato é que já está praticamente impossível parar o carro no Campus I. Não acredito que haja uma solução pois a enorme maioria dos alunos que tem carro continuará indo de carro. E hoje em dia, o número de alunos que possui carro é muito grande. Acho que a solução passa mesmo por transferir boa parte das aulas para o Campus II, e melhorar o transporte para lá, com os ônibus da usp, para desafogar o Campus I.</p> <p>Faltam ônibus para o Campus 2. Alunos estão chegando atrasados nas aulas porque os condutores pedem para os alunos descerem do ônibus quando eles estão lotados. Quando os alunos reclamam com os responsáveis são ameaçados de que se eles continuarem a reclamar, os ônibus serão retirados "porque os alunos estão</p>	133
134		
135		
136		
137		
138		

	reclamando muito". É um descaso com os alunos do Campus 2, que já não tem nenhum suporte como há no Campus 1.		
	Os estacionamentos "privativos" ajudaram muito na questão funcionários e docentes. Os alunos usam os estacionamentos abertos, lotando em minutos quase todos os estacionamentos da escola. A Escola realmente não está comportando essa frota de carros. A velocidade dos carros é outra coisa a se pensar. Deveriam ver mais a questão velocidade!...		
139	Não temos segurança nem dentro do Campus! correm demais, apesar que o obstáculo seguro mais a descida! achei muito bom.		
140	Fazer rodízio de placas		
	Parece ser incentivada a utilização de automóveis para deslocamento de funcionários e principalmente de alunos até o Campus I de São Carlos uma vez observada as condições das portarias de entrada e/ou saída, além das calçadas. Nas entradas do Campus observa-se a instalação de portões estreitos que dificultam a passagem de pedestres principalmente em dias de chuva (utilização de guarda-chuva) além da presença de árvores em pontos desafiáveis que acabam obstruindo os portões e dificultando a passagem de pedestres. O mesmo problema é evidenciado com as calçadas, que além de em muitos pontos serem estreitas apresentam árvores localizadas no meio do passeio. Talvez fosse uma solução ao incentivo de deslocamentos à pé até o Campus I a substituição dos portões de entrada e/ou saída assim como a revitalização dos passeios através do alargamento dos mesmo com pequeno estreitamento das faixas de rolagem de carros e instalação de lombadas em outros pontos afim de diminuir a velocidade dos veículos.		
142	Disponibilizar bicicletas para a comunidade (uma determinada quantidade para cada departamento), e até mesmo, pensar em bicicletas elétricas (uma para cada departamento). Elas não poluem, são ágeis...		
143	Acho que poderia se fazer novas entradas no Campus, mesmo que sem guirita de vigilância, mas com catraca para que entrasse apenas com o cartão USP. Acho que perto da Geologia é um ponto crítico.		
144	não		
	Os estacionamentos deveriam ser reformulados para melhorar a mobilidade... tenho critica sobre o controle de entrada:		
145	A portaria deveria ser mais controlada: não adianta apenas o pessoal da portaria perguntar: Onde vc vai? poderia entregar um controle, como estacionamento...:		
146	Crítica: os estacionamento reservados a deficientes, idosos e embarque e desembarque de emergência de frente ao serviços de saúde, deveriam ser fiscalizados com mais rigor, pois muitas vezes são utilizados por usuários de bancos e lançonetes.		
147	Falta de espaço para os estacionamentos.		
148	não		
149	Excesso de estacionamentos; menos foco nos pedestres ( que são maioria ) e mais foco nos carros; falta de incentivo para que mais pessoas atravessassem o Campus, gerando assim um menor movimento e mais insegurança.		
150	A abertura de novas portarias e de novas rotas para pedestres facilitaria muito para quem anda a pé no Campus, além de diminuir o tempo de caminhada dentro do mesmo.		
151	Poucas vagas, solução urgente!!		
	É necessária a colocação de sinalização eletrônica de pedestres para parar o trânsito próximo aos acessos da USP, para que os estudantes acionem quando forem atravessar. Um ponto importante para colocar este dispositivo é em frente a portaria principal (Av. Trab. Saocarliense). Já presencié situações onde nem a polícia parou para os pedestres que estavam atravessando a faixa.		
152	Também é necessário melhorar as condições de passagem na praça em frente a portaria principal, onde foram iniciadas obras faz 2 (dois) meses (de remoção dos passeios da praça), mas não houve conclusão da obra, impossibilitando um acesso decente pelo meio da praça.		
153	Bolsões de estacionamento deveriam ser restritos a funcionários.		
154	No momento não tenho nenhuma crítica sobre o assunto.		
155	Educação no trânsito, pois muitas pessoas não entendem/respeitam pedestres e menos ainda bicicletas.		
156	não		
157	Falta de estacionamentos, péssima organização do espaço, falta de placas indicando direções e falta de segurança.		
158	Gostaria de participar de estacionamento (privativo) do lado do Materiais pois utilizava este creio que no critério idade (62 anos) deveria permanecer neste local pela proximidade do L.T.C e por utilizar automovel a 23 anos no campos.		
159	Planejar os locais para construção de estacionamentos no Campus II, para criar o hábito de que as pessoas devem caminhar dentro do Campus ao invés de estacionar seu carro na porta do prédio em que trabalham (creio que isso não é mais possível no Campus I).		
	Fechamento dos estacionamentos para professores só incentivará eles a vir mais ainda de carro.. Um absurdo, porque conheço professores que fazem questão de vir de bicicleta ou a pé para o Campus. Uma política de conscientização realizada juntamente com uma melhor segurança dentro e fora do Campus incentivará muito mais as pessoas a irem a pé para a USP do que fechar estacionamentos. Isso só fará que mais carros fiquem mais tempo andando pela USP procurando lugar e assim lançando AINDA MAIS GASES ESTUFA.		
161	Nos horários entrada e de saída dos alunos (8:00, 12:00, 14:00 e 18:00) o trafego na entrada da arquitetura e muito intenso, sendo que sao frequentes colisoes e ate mesmo atropelamentos. Talvez a implantação de um semaforo no cruzamento em frente a entrada da arquitetura possa diminuir o problema.		
162	Existem várias empresas em São Carlos que disponibilizam ônibus, os quais passam em vários locais de uma mesma região com destino à empresa, ex: TAM, Volkswagen.		
163	Criar mais bolsões específicos (estacionamento com cancela para aqueles que trabalham no Campus, "professores e funcionários")		
164	está caótica.		
	Acho complicado trabalhar a mobilidade no Campus, quando cada pessoa pensa no próprio conforto. Por mais que a maior parte dos frequentadores sejam estudantes, é um tanto injusto focar a questão apenas neles e não em professores e funcionários, que muitas vezes moram perto, têm a consciência da situação de mobilidade do Campus, mas não abrem mão de ir trabalhar de carro. Na minha opinião, a campanha deve ser estendida a todos, com a mesma intensidade!		
165	Outra questão é quanto aos horários de maior lotação dos estacionamentos, como o horário de almoço. Às vezes, um rodizio seja eficiente nesses horários. Quem sabe com um rodizio, alunos, professores e funcionários não tentem, gostem e adotem outros meios para se deslocar até o Campus.		
	Sim: QUE TODOS INCLUSIVE DIRETORES, PRO-REITORES, VEÍCULOS PÚBLICOS DA UNIVERSIDADE ESTEJA MCONFINADOS AO ENTORNO SENDO QUE O TRANSPORTE NO INTERIOR SE FAÇA POR VEÍCULOS ELÉTRICOS COMO SE FAZ NO CENTRO DE ROMA OU FLORENÇA E QUE EM HIPÓTESE ALGUMA, QUAISQUER QUE SEJA MAS AUTORIDADES DE QUAISQUER ESPERAS DE GOVERNO, A MENOS DE UTTI'S E BOMBEIROS POSSAM CIRCULAR NO INTERIOR DOS CAMPUS. MAS ISSO É UTOPIA E EU CAI DA CAMA E ACORDEI DE MEU SONHO.		
167	Sugiro mais horários de ônibus ou van, saindo do Campus I para o crhea, período da manhã e a tarde		
168	O problema de segurança no Campus e arredores é o maior impedimento a vir a pé ou de bicicleta		
169	Não		
170	Não.		
171	Não		
172	minha sugestão seria para pontos de ônibus exclusivos para USP viáveis pela cidade, podendo favorecer a muitos que aqui trabalham...		
173	Não.		
174	Críticas: Ônibus lotados Falta de ciclovias		

175	Se aumentarem a quantidade de estacionamentos as pessoas cada vez mais irão de carro. Deveria aumentar caminhos para os pedestres e áreas verdes para uma caminhada mais refrescante dentro do Campus.	194	É impossível resolver focando só no uso do carro, o encorajamento de outros modos tem que ser prioridade.
176	Todos os estacionamentos do Campus I estão sendo fechados, para acesso apenas de um determinado instituto ou departamento. É importante perceber que os alunos também podem precisar ir de carro até a universidade e que precisam, IGUALMENTE aos professores e funcionários, de vagas nos estacionamentos da USP. Além de tudo, é frequente ver alguns desses estacionamentos fechados VAZIOS, enquanto o resto da USP está lotada. É um absurdo. É necessário construir mais estacionamentos também.	195	Fazer nas vagas de estacionamento do Campus igual o ICMC: não deixar os alunos estacionarem naquele bolsão de estacionamento. (Ou incentivar outros meios de locomoção, vide Obs abaixo). Pois, assim, evitar-se-ia a colocação de cancelas onde frequentemente vejo 10 ou 12 carros estacionados numa área de "estacionamento privativo" que comporta uns 30 veículos; e os demais estacionamentos super lotados, com veículos estacionados em cima de gramados e até em vagas exclusivas para "Deficientes físicos".
177	Pouquíssimas vagas, muitas reservadas a professores e a entrada da matemática não aceita alunos, quando eu preciso ir de carro (chuva, transportar meu computador (não é seguro a pé), ir no supermercado ou academia depois...etc) eu gasto MUITO mais combustível e tempo porque sou obrigada a entrar pelas entradas da arquitetura ou produção.		OBS: Eu não seria tão radical assim: Sugiro ainda o INCENTIVO de toda a comunidade da USP, principalmente dos alunos, funcionários e docentes que moram num raio de 1000 mts (por ex.) do local de trabalho virem trabalhar a pé, bicicleta, entre outros.....
178	Estacionamento de mais andares	196	Eu costumava ir de bicicleta ao Campus I, e às vezes até ao Campus II, até que minha bicicleta foi roubada no estacionamento da praça do ICMC, durante aquela série de roubos. A minha foi uma entre muitas, e tenho certeza que várias pessoas deixaram de ir de bike ao Campus devido à falta de segurança.
179	Instalação de ciclovias, pontos de ônibus e estacionamentos seguros para bicicletas. Para isso seria necessário a redução de carros dentro do Campus.	197	A dificuldade de acesso quando as portarias fecham de noite é um problema, já que muitos tem que mudar o caminho (às vezes passando por um lugar mais perigoso) só porque a portaria "ideal" ou esta fechada ou não existe. Além disso a incerteza de um caminho seguro fora do Campus é um agravante.
180	O fechamento dos estacionamentos para professores e funcionários dificulta muito a para os estudantes, e a construção de mais vagas iria ajudar também na mobilidade, já que muitos ficam rodando para encontrar local para parar seu veículo.	198	Mais árvores nas calçadas para amenizar o sol e o calor durante os deslocamentos a pé
181	Não.		Cobrar uma taxa de estacionamento dentro do Campus cujo fundo finance alternativas de transporte como a bicicleta e transporte público.
182	Não tem muito respeito com pedestres. A faixa não é obedecida	199	Não é difícil. Basta olhar o que outros países, que enfrentaram o mesmo problema no passado, já fizeram.
183	A abertura de novas vagas de estacionamento não seria suficiente para melhorar a mobilidade dentro do Campus, ao contrário, penso que iria aumentar o número de carros e de pessoas nervosas, pois muitas pessoas deixam de vir de carro justamente por saber que podem não ter vagas para estacionar. Caso se conseguisse melhorar o acesso a pé seria ótimo, porém não enxergo algo que possa ser feito de forma diferente: melhorando a ciclovias e locais para guardar seguramente as bicicletas seria uma opção melhor.	200	Nestes países a bicicleta responde por mais de 50% da mobilidade universitária. Se a USP não puder ter uma iniciativa dessas, quem mais no Brasil poderia ?
184	Os motoristas estão perdendo o hábito de parar nas faixas de pedestre dentro do Campus e ele está sempre lotado de carros!		Não
185	Ciclovias fariam uma grande diferença para o deslocamento interno, inclusive. Porém, é preciso que sejam feitos em conjunto programas de divulgação e conscientização de boa condução com a bicicleta.	201	Acreditado que as pessoas se mobilizam conforme a necessidade das mesmas. Obrigar as pessoas a usarem um meio de locomoção diferenciado do que elas podem é uma besteira imensa.
186	Calçadas mais largas ajudariam.		Os estudantes tem suas necessidades e, os que possuem conforto de um carro, devem poder trafegar com os mesmos dentro do Campus. Muitas vezes o carregamento de material pesado (ou até mesmo a segurança de ir e voltar para o Campus) exigem que ele utilize um automóvel.
187	Não acho certo estacionamento exclusivo para os departamentos. Se o professor precisa de vaga perto deve chegar 10 minutos antes do começo das atividades letivas, assim como muitos alunos fazem para conseguir uma vaga.	202	E é completamente absurdo julgar essa necessidade por quaisquer meios possíveis. Acreditado que a mobilidade hoje em dia funciona bem, e nao veio o porque mudar isso.
188	Estacionamento privativos em um espaço público.	203	Melhorar a segurança para que aqueles que frequentam o Campus de bicicleta se sintam mais seguros pois, mesmo com os bicicletários, há ocorrências de furto de bicicletas.
189	Não.		A crítica é quanto a priorização do espaço físico de estacionamento para determinados funcionários e professores. Essa política deveria ser válida somente para pessoas com necessidades especiais e idosos. O uso prioritário de bolsões de estacionamento não deveria existir.
190	Falta de ciclovias	204	Outra crítica é quanto a interligação entre os institutos. Por exemplo, há pouco tempo somente é que o fizeram a ligação da matemática com a EESC, que já existia mas fora interrompida.
191	Observação: o relevo do Campus não favorece a utilização de bicicletas, que para mim seria o melhor meio de transporte.		O portão de isolamento do estacionamento privativo da matemática não deveria existir, mesmo porque há uma portaria de entrada e saída do Campus que fica restrita aos funcionários da matemática.
192	* Uma melhoria importante é que o ônibus da USP também pare em outros pontos do Campus II, mais próximos dos prédios da Engenharia Ambiental e da Engenharia Aeronáutica, onde os alunos também tem aulas. * Os motoristas devem ser proibidos de usar o ônibus por motivos próprios. Todos os dias, os motoristas vão DE ÔNIBUS para o RU do Campus II. * Alguns alunos, que estudam/trabalham no Campus II a noite, se deslocam para o Campus I para jantar no Restaurante Universitário e depois voltam para o Campus II para continuar suas atividades, de carro ou de carona, pois a USP não oferece ônibus nesse horário. Além de oferecer ônibus a noite, é muito importante oferecer o jantar no RU do Campus II. Vocês poderiam fazer um teste: por 1 mês, a USP oferece jantar no Campus II das 18h às 19h e oferece ônibus para voltar 18h40 e 19h30. Se não funcionar, vocês voltam atrás.	205	Não
193	Falta de vagas para carro	206	Deve haver mais áreas de sombreamento nos acessos, e mais acessos aos pedestres.
		207	Falta segurança pra estacionar bicicleta no Campus I
		208	Sugerir por meio de propaganda e informes que os alunos que venham de carro para o Campus considerem a possibilidade de trazer mais pessoas. Organizar caronas em um banco de dados para consulta em qualquer ponto da USP e pela internet.

	evidente principalmente para os que não podem usufruir dos modos alternativos de deslocamento.
<b>219</b>	Estacionamento é crítico!
<b>220</b>	A modalidade dentro do Campus encontra-se cada vez mais difícil, não se consegue mais vagas em estacionamentos.
<b>221</b>	Acho importante essa pesquisa e creio que trará bons resultados. Sinto em dizer que não sei andar de bicicleta, aliás, não temos bicicleta em casa. Outra dificuldade que encontro em via a pé, é que levo e busco as crianças na escola, vou ao supermercado, médico, dentista, inglês, ballet.
<b>222</b>	Para se deslocar de bicicleta dentro do Campus é muito difícil, ruas estreitas onde se disputa lugar com carros e a falta de onde guardar ou prender as bicicletas são fatores desencorajadores.
<b>223</b>	O trânsito perto da entrada da arquitetura é muito ruim para quem anda de bicicleta, talvez ciclovias o/ou um semáforo ajudem, principalmente na rotatória.
<b>224</b>	NÃO
<b>225</b>	Pessoas estranhas ao Campus frequentam demais o local em dias e horários CRITICOS para fazerem serviços de bancos e outros negócios.
<b>226</b>	Creio que um sistema de rodizio educaria as pessoas a dividirem os carros ou irém a pé/bicicleta. Montrando que meios alternativo de transporte são passíveis de utilização.
<b>227</b>	A quantidade dos ônibus que saem do Campus 1 para o Campus 2 e vice-versa para cada horário da agenda (1 ou 2 ônibus) é mal planejada. Há horários onde acontece superlotação e horários onde há poucos passageiros e 2 ônibus disponíveis. Deve ser concluído um estudo para adequar a quantidade de ônibus a demanda de cada horário.
<b>228</b>	AUMENTAR FREQUÊNCIA DE ÔNIBUS e QUANTIDADE ENTRE CAMPUS I E II. permitir entrada dos ônibus municipais dentro do Campus II. observa-se que no período de férias, o transporte entre os campi é caótico. entendo que universidade é ensino, pesquisa e extensão. as férias normalmente é para o ensino, treinamento, a pesqui segue, mesmo com poucas pessoas (alunos, professores e funcionários) é INADIMISSIVEL a indiferença a esse problema.
<b>229</b>	Cuidado para nao incentivar o uso de bikes no Campus e deixar o entorno (na cidade) um perigo para os ciclistas... isso pode causar vitimas fatais. Deve-se conseguir adotar uma politca integrada com a cidade. Pelo peso da USP, acho q isso seria politicamente possivel, se existir vontade politica, conhecimento, esclarecimento e estudo.
<b>230</b>	Dificultar ao maximo o uso de automoveis, porem criar um unico bolsoao de estacionamento vertical (subsolo ou para cima) para absorver os carros existentes e a partir deste ponto incentivar outro tipo de transporte, como em algumas Unis dos USA.
<b>231</b>	Um modelo hibrido é o melhor no nosso caso.
<b>232</b>	Fiscalizar excesso de velocidade dentro do Campus.
<b>233</b>	Melhorar segurança para pedestre em todos os horários.
<b>234</b>	Construção de bolsões de estacionamento de bicicletas com segurança e em locais de fácil acesso.
<b>235</b>	O trânsito de bicicletas dentro da USP é proibido nas calçadas e perigoso demais nas ruas estreitas do Campus 1, também parece um problema previsto da mesma forma para o Campus 2.
<b>236</b>	Isso é mais visível na Rua H, onde há um estrangulamento do espaço para o fluxo. horário de ônibus muito ruim atualmente. Não há respeito ao ciclista e nem ao pedestre.
<b>237</b>	Fazer bolsões de estacionamentos acompanhando a avenida marginal.
<b>238</b>	É um absurdo o Campus não ter estrutura para acomodar a quantidade atual de veículos
<b>239</b>	É de extrema importância o Campus apresentar segurança 24 horas para a comunidade USP, assim será mais fácil proporcionar o uso de bicicletas e transporte público.
<b>240</b>	A derrubada de árvores para a criação de mais estacionamentos é absurda. O que aconteceu ultimamente próximo à entrada da Matemática é deplorável.
<b>209</b>	CONSTRUÇÃO DE ESTACIONAMENTOS VERTICAIS COM ACESSO APENAS AO DOCENTES, FUNCIONÁRIOS E ALUNOS COM REDUÇÃO DAS ÁREAS DE ESTACIONAMENTO HORIZONTAIS, AUMENTANDO A MOBILIDADE. A COBRANÇA DE TAXAS PARA ESSES ESTACIONAMENTOS SERIA ADEQUADA POIS GARANTIRIA A SEGURANÇA DOS AUTOMÓVEIS DOS USUÁRIOS. ESTA SOLUÇÃO É ADOTADA EM DIVERSOS PAÍSES DO MUNDO E É LAMENTÁVEL QUE NO CAMPUS II, POR EXEMPLO, ESTACIONAMENTOS AGREGADOS ÀS EDIFICAÇÕES REALIZADAS NÃO TENHAM SIDO PREVISTOS. DESCULPAS RELACIONADAS A CUSTO NÃO SE JUSTIFICAM, OBSERVEMOS, POR EXEMPLO, O GASTO COM ESTÁGIOS NO EXTERIOR SEM PLANEJAMENTO DO RETORNO DOS ALUNOS, PROVAVELMENTE AUMENTERÁ A PERMANÊNCIA DOS MESMOS EM MAIS UM ANO NA UNIVERSIDADE, PIORANDO INCLUSIVE A MOBILIDADE.
<b>210</b>	Há muitos carros e as vezes fica difícil andar a pé.
<b>211</b>	Tenho crítica quanto à portaria da física que fecha a partir da meia noite e de finais de semana e feriados. Eu morava ali em frente e tinha que dar a volta para entrar e sair do Campus. Nunca entendi porque a portaria fechava sendo que há um segurança que fica lá. Além disso, aquele local, quando fechado, do lado de fora da USP, se torna um 'beco' deixo as pessoas vulneráveis a assaltos.
<b>212</b>	Pela acessibilidade e pela segurança das pessoas eu acho que essa portaria devia ficar aberta como as outras do Campus.
<b>213</b>	Um grande problema principalmente para alunos de pós graduação que fazem disciplinas em outras unidades da USP é a falta de um transporte vinculado à USP que interligasse essas unidades. Também a ideia de criar bicicletários em que o aluno pudesse alugar uma bicicleta seria uma boa oportunidade para começar a usar esse meio de transporte.
<b>214</b>	Utilizo o transporte público municipal para acesso a USP há seis anos, moro próximo à rotatória da Miguel Petroni com a Bruno Ruggiero e não opto por ir à pé pelo fato de ficar suada, e na volta, por querer chegar logo em casa para continuar minhas tarefas acadêmicas. Porém, há um problema muito grande no uso do ônibus, que vem do fato de a empresa prestar um serviço horrível, tem vezes em que espero por quarenta minutos no ponto de ônibus pois eles colocam todos no mesmo horário, atrasos são frequentes e acabo chegando atrasada às aulas, voltar muito tarde é perigoso, inclusive já tive meu celular roubado, saindo do Campus I em direção ao ponto de ônibus às 18h50.
<b>215</b>	Na verdade é uma crítica ao sistema atual. Existe um acesso entre a matemática e a engenharia, no entanto ele permanece fechado. Além disso a engenharia não pode utilizar o estacionamento da matemática, eles no entanto têm livre acesso ao estacionamento da engenharia.
<b>216</b>	Além disso na entrada da matemática os pedestres são meio que impedidos de contar caminho atravessando pelo acesso dos carros. Somos obrigados a dar a volta pela guarita. Ainda que seja por motivo de segurança, de certa forma inibe muitas pessoas de virem a pé.
<b>217</b>	Acho que os alunos, que são mais jovens e na grande maioria não tem filhos para transportar e moram ao lado do Campus, deveriam ser incentivados a não entrar no Campus de carro.
<b>218</b>	Considero de extrema importância a instalação de um semáforo na entrada da arquitetura.
<b>219</b>	A qualidade da mobilidade, ou a sua efetividade, depende do envolvimento de vários níveis, quais sejam: o usuário, o motorista (que tbm é um usuário), o gestor público seja municipal, ou institucional (caso USP). Todos esses atores devem se envolver no assunto - é isso que está emquete está fazendo - e assumirem suas responsabilidades, serem ativos e pro-ativos, nunca passivos, que apenas reclamam, não podem ser oscilantes (fazem esta campanha agora e nos próximos meses as coisas vão se esfriando, até que se esquecem) ou ao sabor de interesses políticos, etc. Devem fazer parte de uma rotina constante até que a população entenda que ela é parte de seu dia a dia e dessa maneira eles se apropriarão desse novo hábito. Passa a ser parte de sua vida, uma nova cultura.
<b>220</b>	Estacionamentos para carros, bicicletas e motos são fundamentais. A unidade I poderia ter um estacionamento vertical com andares subterrâneos. A demanda é

	Um fato que esta acontecendo no Campus é a escassez de vagas no Campus.
<b>255</b>	Poderia ser feito um cadastro de alunos e funcionários com endereço de sua moradia, assim poderia restringir a entrada de pessoas nos horários de pico que morem ao redor do Campus.
<b>256</b>	Falta de vagas para estacionar, falta de segurança nos estacionamentos de bicicletas e nas portarias.
<b>257</b>	Redução no número de vagas de estacionamento, já que o Campus está tomando-se um grande "estacionamento", exigindo reformas constantes e forçando a retirada de árvores e outros.
<b>258</b>	Os ônibus para o Campus 2 devem continuar a ser gratuitos, e devem possuir mais horários, pois, muitas vezes, os horários não atendem as necessidades dos alunos. Alguns horários a mais entre as 12 e 14 e um horário fixo de hora em hora, para que os alunos não fiquem prejudicados quando não houver aula.
<b>259</b>	A saída da física fica fechada aos finais de semana, isso faz com que muitos tenham que fazer uma a volta muito grande a pé para entrar na usp. Desse modo, se pelo menos o acesso para pedestre ficasse aberto, encorajaria as pessoas a irem a pé para a Usp aos finais de semana.
<b>260</b>	Acho absolutamente inapropriado o fechamento de bolsões exclusivos para estacionamento de professores e funcionários: é medida que não contribui para a resolução das dificuldades de acesso e mobilidade. Acredito nesta iniciativa, a qual busca compreender o problema através do levantamento amplo do comportamento dos usuários do Campus para, posteriormente, buscar as soluções mais adequadas. Circular a pé dentro do Campus, a noite, é perigoso: tanto por conta de marginais que por aqui circulam, como por conta dos cães que, sendo animais, de vez em quando nos pregam peças, atacando e assustando. Nunca tive um acidente maior, mas já fui atacado algumas vezes e desencorajado de continuar minha caminhada por dentro do Campus inúmeras vezes, dado o tamanho da matilha que de vez em quando se forma, em torno do CEFER, da praça central, do alojamento antigo, etc.
<b>262</b>	A cobrança pelo uso do estacionamento seria muito bem vinda. Minha sugestão é um sistema de zona azul, similar ao adotado na cidade de São Carlos.
<b>263</b>	Podia liberar a interligação do estacionamento do ICMC com o resto do Campus I, talvez até liberando uma quantidade de vagas desse estacionamento para os estudantes
<b>264</b>	não
<b>265</b>	Acho que deveríamos ter mais locais para estacionar nossos veículos.
<b>266</b>	Falta de estacionamento no ICMC para alunos, ausência de interligação (carro) com demais saídas..
<b>267</b>	Alguns pontos próximo à portaria da matemática as calçadas são estreita e até inexistentes em alguns locais, como a rua ali tbm é estreita o pedestre tem que disputar espaço com carros com um pouco de estudo seria possível elaborar um bom projeto de uma calçada no local, pois espaço de arruma para tal...
<b>268</b>	Não
<b>269</b>	Está cada vez mais difícil encontrar lugares pra estacionar... o que faz seriamente refletir sobre o quão importante seria adotar outra forma de locomoção até o Campus.
<b>270</b>	Os estacionamentos lotam com facilidade. Uso esporadicamente o estacionamento da USP, na maioria das vezes deixo o carro estacionado fora da USP. No meu caso, aceitaria pagar uma taxa e ter a garantia de estacionar dentro da USP quando precisasse.
<b>271</b>	Assim como nos sistemas viários urbanos, deveriam ser multados carros estacionados de forma incorreta, falta de parada dos carros nas lombadas-faixa-de-pedestres que só faltam rampar pela mesma devido a alta velocidade não se importando com os pedestres. Existir ciclovias dentro da USP, que facilitem o tráfego de bicicletas e melhores estacionamentos para bicicletas, preferencialmente embaixo de árvores ou locais com sombra. Entradas para bicicletas por todas as portarias e não uma placa dizendo - Proibido andar de bicicleta, como na portaria do Observatório. Linhas de ônibus gratuitos de acesso cidade-USP como em São Paulo, para alunos e funcionários que mostrassem necessidade do uso do transporte - talvez uma distancia mínima.
<b>235</b>	ou criam-se novos estacionamentos, ou colocam uma taxa de estacionamento no Campus
<b>236</b>	Poderiam proibir ou limitar a entrada de carros de pessoas que não pertençam a usp. É preciso que hajam mais rampas e meios que possibilitem deficientes físicos, especialmente cadeirantes, a se locomoverem com maior facilidade dentro dos Campus.
<b>237</b>	Acho um pouco complicado que dependendo o lugar que voce quer ir de carro, tenha que entrar por uma portaria especifica e nao tem acesso a todas as áreas quando ja se esta aqui dentro. Talvez pudesse haver uma rua circulando todo o Campus que nos permitisse acesso a qualquer lugar. Sei que nao queremos estimular o uso do carro, mas ter que sair da usp para entrar de novo por outra portaria e muito complicado. Imagine quo perdido nao fica um visitante aqui!
<b>238</b>	Pelo que vejo, a maioria dos estudantes utilizam carro por comodidade, mas não seria extremamente necessário, pois a maioria mora muito perto. Em relação a isso não teria uma sugestão, mas fica como público alvo para uma idéia.
<b>239</b>	Quanto a mobilidade no Campus, acredito que se tivesse uma entrada pela Geotecnia, iria melhorar a vida de muitos estudantes do Campus, pois a maioria mora nesse entorno, e tem que ir até a entrada da física II (igreja), prá voltar tudo de novo, mais uma entrada só para pedestre, facilitaria em muito.
<b>240</b>	Dificuldade de encontrar vagas de estacionamento próximo ao E-1; UBAS; Banco do Brasil e Santander
<b>241</b>	O estacionamento deveria ser cobrado, inclusive professores, alunos e funcionários.
<b>242</b>	Não
<b>243</b>	É muito comum eu ter o desprazer que perder 10 , 15 minutos procurando vagas e depois ter que estacionar fora do Campus.
<b>244</b>	Não concordo em pagar pelo estacionamento.
<b>245</b>	Não.
<b>246</b>	Durante finais de semana e feriados, a portaria I do IFSC encontra-se sempre fechada. Sugiro que pelo menos a entrada para pedestres permaneça aberta, pois é um fator que induz ao transporte de carro, devido ao aumento do percurso.
<b>247</b>	Na minha opinião, nenhuma medida vai ser efetiva se os usuários não se sentirem seguros e livre de assaltos durante a caminhada/pedalada para a USP.
<b>248</b>	O Campus deveria ter maior proteção de vegetação a insolação, deveria ser previsto um percurso a pé e de bicicleta para o usuário, garantido integralmente pela sombra de árvores. Em alguns pontos a previsão de usos com cobertura, para o caso de chuvas e de espera.
<b>249</b>	Achar lugar para estacionar é horrível, quando entrei na USP era bem melhor, mas construíram muitos blocos e tiraram estacionamentos. Por exemplo, no ICMC antes da construção da biblioteca era tudo estacionamento, este bloco não é nem tão grande, mas tiraram toda a parte de estacionamento que ficava ao redor e transformaram em calçadas gigantes. No Campus II vai acontecer o mesmo; Já com pouquíssimos blocos construídos as vagas são escassas. Não é falta de espaço mas falta de projeto.
<b>250</b>	Construir lugares seguros para estacionar/guardar as bicicletas. Para andar à pé acho que o Campus I é muito adequado. E o Campus I é localizado no centro da cidade, não tem necessidade de tanta gente vir de carro num lugar extremamente acessível à pé ou de ônibus. E o pior é que cada carro vem e volta com apenas um ocupante, é só observar nos horários de entrada e saída para se perceber.
<b>251</b>	- Falta uma passarela sobre o riacho entre o Departamento de Engenharia Aeronáutica e o Centro Didático no Campus 2.
<b>252</b>	Considero a necessidade de disponibilizar vagas especiais não apenas para idosos e deficientes, mas também para gestantes. Creio que poderiam haver vagas de estacionamento temporário (por períodos curtos) em regiões próximas a bibliotecas, bancos e a creche, quando esta voltar a funcionar no interior do Campus. Considero abusiva a prática de criação de estacionamentos exclusivos dentro do Campus, fechados por catracas e acessíveis apenas a alguns usuários identificados.
<b>253</b>	Quanto à postura dos motoristas, disso não há reclamações. Ao contrário, a atitude respeitosa dos mesmos para com os pedestres, de maneira geral, é louvável. Entretanto, com o crescimento do número de veículos no campi, temo que áreas verdes sejam degradadas em favor da geração de novas vagas de estacionamento.
<b>254</b>	



	extremamente aproveitado para o bem de todos usuários por possuir uma área extensa e bem disposta no geral!
<b>285</b>	Acho que a mobilidade no Campus é uma questão a ser tratada juntamente com a questão da segurança dentro e fora do Campus. Muita gente vai de carro para o Campus não por morar perto ou longe do Campus, por ser uma viagem mais rápida, ou por sedentarismo, mas por se sentir mais seguro do que ir a pé.
<b>286</b>	Abriu mais vagas / Mudar cursos para o Campus II
<b>287</b>	Implantação do sistema de caronas seria útil.
<b>288</b>	Anos atrás vinha de bicicleta ao Campus, principalmente por não ter carro. Poderia vir a pé, mas a insegurança pública, o tempo gasto para deslocamento e o fato de ter uma disponível para uso, me fizeram optar por vir de bicicleta. O principal inconveniente era chegar suado no laboratório por falta de vestiário no IQSC para tomar banho e trocar de roupa. Ademais, no período de chuvas e de frio intenso, era muito complicado e demorado chegar/sair no/do IQSC de bicicleta.
<b>289</b>	Em alguns pontos, os condutores não respeitaram a sinalização como a faixa de pedestres próximo ao IQSC por exemplo.
<b>290</b>	Com certeza, eu continuo vindo a pé à USP se houvesse uma portaria (para pedestres mesmo) ao lado do prédio da Geotecnia, onde hoje só há o gradeado.
<b>291</b>	Ônibus regulares da USP, ou contratados para tal finalidade, com itinerário a ser estabelecido em função dos horários e dos pontos de concentração das moradias dos alunos.
<b>292</b>	Calçadas e falhas e buracos
<b>293</b>	Os horários de ônibus entre os campi deveriam ser revisados, pois em alguns horários o ônibus faz o trajeto vazio e em outros faz o trajeto com pessoas espremidas nas portas.
<b>294</b>	A prioridade dada ao carro é um problema grave. A substituição de áreas verdes por estacionamentos é uma opção que demonstra a pouca preocupação com a qualidade de vida dos usuários do Campus.
<b>295</b>	Crítica: Seria interessante se fechassem as ruas somente durante as obras "nas" ruas, não há necessidade de fechar todo o espaço da rua para obras de construção fora da rua, na calçada ou depois dela.
<b>296</b>	Acho sinceramente que as cancelas não são solução para problemas de estacionamento, com relação a mobilidade de forma geral, poderia ser implementado um ônibus USP, sem custo, para andar pelos principais bairros universitários de São Carlos, e entre Campus 1 e 2, apesar de não saber a viabilidade financeira dessa sugestão acho uma ideia sensacional
<b>297</b>	Os vestiários são de extrema urgência Acredito existirem muitos estacionamentos exclusivos de professores, as vagas poderiam ser remanejadas de maneira mais igual, da mesma forma poderiam existir estacionamentos exclusivos para alunos (uma vez que, é comum ver carros de "ocupar" duas vagas). também poderia haver interligação entre o estacionamento/entrada do ICMC com o resto do Campus, pois evitaria um pouco do congestionamento na entrada da arquitetura. E, por último mas não menos importante, uma maior fiscalização do uso das vagas de deficientes e idosos, posso afirmar sem sombras de dúvida que, todos os dias vejo uma delas sendo desrespeitada no Campus, já presenciei alunos, professores e funcionários utilizando as vagas sem ser deficientes ou idosos. Uma vez ao indagar uma senhora que estacionou na vaga para deficientes próxima ao Banco do Brasil e do CAASO, fui ignorado duas vezes, e após uma terceira indagação, ela respondeu que "seria rapidinho" no banco (isso era na hora do almoço), pois bem, ao passar pelo mesmo local as 18:00 constatei que o carro da senhora ainda estava lá (percebi pela placa e cor do veículo obviamente). acredito que, uma maior fiscalização e até punição financeira para atos como esse podem tornar o Campus um local mais agradável para quem realmente precisa destas vagas. também existe um acesso para deficientes no estacionamento entre o ICMC e a biblioteca da EESC que está todo dia bloqueado por carros, acredito que poucas pessoas no Campus dependem de cadeiras de rodas(nunca vi ninguém pessoalmente), mas se o acesso existe, ele deve ser respeitado.
<b>272</b>	Não.
<b>273</b>	Não.
<b>274</b>	Fazer um paisagismo no Campi 1 e 2, sem dúvida vai agradar a todos. A USP São Carlos merece ter os Campi arborizados com as diversas espécies e ainda beneficiará a cidade de São Carlos. Isso é perfeitamente viável de ser executado.
<b>275</b>	É um direito do aluno/funcionário decidir se prefere ir ao Campus de carro ou de modo alternativo (a pé, bicicleta), fazendo com que a parte "ambiental" do quesito mobilidade seja de responsabilidade dos produtores de automóveis, cabendo à USP outras medidas eventuais, tais como coleta seletiva de lixo, tratamento de resíduos químicos, etc, MENOS impedir/dificultar que as pessoas utilizem o carro se assim desejarem: A possibilidade de construção de vagas na vertical deveria ser estudada, bem como a diminuição do número de vagas para professores/funcionários, pois é um absurdo que muitos estacionamentos estejam fechados para uso exclusivo dessas pessoas e não serem devidamente frequentados, sobrando vagas livres e que não podem ser utilizadas por alunos.
<b>276</b>	Dão sempre prioridade aos funcionários quanto a estacionamento de carro, então com certeza os alunos que tem bicicleta já estão utilizando elas para chegar à USP. Caso nao venham a pé ou de bicicleta são obrigados a deixar o carro na rua com risco de roubo.
<b>277</b>	Na construção do CAMPUS, não se levou em consideração que poderia haver um aumento na quantidade de alunos que transitam por lá e agora, atualmente, estamos colhendo o que se plantou. As rotas dentro do Campus também foram mal planejadas e hoje há o remendo de interligar as áreas, como na região entre a biblioteca da EESC e o ICMC. É necessário melhor planejamento, tanto no Campus I quanto no Campus II, para evitar esse uso precipitado da área. Há algumas considerações nas mudanças dos hábitos dos alunos, mas não há quanto aos espaços exclusivos dos professores. Se mudanças forem aplicadas, devem ser para todos. Pra finalizar: a ideia de cobrar estacionamento beira o absurdo. É uma solução preguiçosa.
<b>278</b>	sugestões: acima críticas: excesso de carros e estacionamentos sem tempo restrito de uso. Creio que já exista um plano diretor que faça a migração de alguns cursos para o Campus 2. Desta maneira a demanda ao Campus 1 se estabilize e mantenhamos um nível de acesso aceitável. Da mesma maneira deve haver um plano que viabilize o acesso ao Campus 2. A criação de bairros estudantis próximo ao Campus 2, por exemplo. Caso contrário a demanda por ônibus, carros, motos, etc para o seu acesso trará os mesmos problemas que encontramos hoje no Campus 1.
<b>280</b>	Tem pouco estacionamento para moto.
<b>281</b>	Muitos motoristas não respeitam as faixas de pedestres que estão próximas à Química e a Engenharia de Estruturas e descem ou sobem velozmente a rua.
<b>282</b>	Poderia ser criado um estacionamento vertical na USP (CAMPUS1). Isto solucionaria parcialmente o déficit de vagas de estacionamento, sem precisar reduzir a área verde. Tenho a percepção de que grande parte dos alunos se deslocam a pé para o Campus 1, por residir nas proximidades da USP, porém os funcionários moram mais longe. Eu já fui tratada de forma rude por uma funcionária da biblioteca, por alertá-la para não estacionar na área do gramado do alojamento (velho). E ela inclusive reclamou da quantidade de vagas disponíveis no Campus. Entendo que isto não é argumento para a pessoa estacionar em local não permitido.
<b>283</b>	Eu acho que o problema de aumento da frota de carros é geral. Nos últimos anos a frota de carros em São Carlos dobrou e esse problema é devido a facilitação de compra desses automóveis. Eu frequento a USP à 13 anos e à 5 anos venho de carro pois moro a mais de 5 km da USP. Acho que é uma facilidade pois eu trago materiais e depois do trabalho tenho outras atividades das quais preciso do carro. Além disso eu volto para almoçar todos os dias. Acho que uma solução seria a construção de alguns prédios de estacionamento.
<b>284</b>	Acho muito errônea a proibição de bicicleta em certas áreas do Campus por ser um transporte usual e prático de estudantes. Ao mesmo tempo, os estacionamentos oferecidos são desorganizados e extremamente pequenos porque grande parte de vagas já está reservada! O espaço do Campus de São Carlos pode ser

- As linhas de ônibus Campus I - Campus II, principalmente nos horários de pico (entre 7h:30 e 8h:00), devem ser revisadas imediatamente. Há anos vem crescendo a demanda pelo transporte (leia-se novos cursos criados e/ou alocados no Campus II) porém em praticamente nada se alterou a oferta. Durante meu período de graduação pude testemunhar a degradação deste sistema de transporte cujos problemas aparentemente eram desprezados pela direção do Campus. Durante meu ano de ingresso (2008) este transporte era eficaz e atendia a toda a demanda sem nenhum problema, porém cerca de 2 anos depois a situação (que continuou piorando até hoje) já estava totalmente diferente: diversos alunos se atrasavam ou perdiam aulas por falta de ônibus e quase todas as viagens eram extremamente desconfortáveis (ônibus extremamente lotado). Conheço diversos colegas que deixaram de usar estes ônibus e passaram a ir de carro para o Campus II (a grande maioria diz que preferiria utilizar o ônibus se não houvesse os problemas citados). De maneira geral me considero bastante desapontado com a política do Campus em relação a este transporte. Mais de uma vez os alunos já reivindicaram melhores condições, porém em vão.
- Como disse anteriormente a impressão que temos é de um descaso em relação a esta questão.
- Se o Campus busca maneiras de estimular o transporte coletivo e diminuir a utilização de carros, eu acredito que este seja um ponto que deve receber mais atenção.
- 300** não
- 301** não
- 302** Acho que a mobilidade é muito importante no Campus, pois é uma forma de todos nós participarmos da política do Campus e exigir os nossos direitos
- 303** Acredito que deveria haver uma portaria apenas para pedestre e ciclistas próximo a esquina da Miguel Petroni com a Trabalhador São Carlense.
- 304** Não existem linhas de ônibus que garantam a presença de funcionários no horário que devem cumprir. O uso de ônibus próprio com itinerários adequados podem melhorar a mobilidade de funcionários.
- Não existe política de estacionamento para os professores que se deslocam para os blocos de sala de aula, e devem cumprir horários.
- 305** Falta de Segurança.
- 306** Veículos (carros) não respeitam algumas faixas de pedestre.
- 307** É preciso melhorar o transporte entre os Campus I e II, é necessário oferecê-lo como um direito também nos períodos chamados não-letivos.
- Falta respeito com relação aos pedestres no Campus, muitos motoristas ignoram a preferência dada ao mesmo e simplesmente dirigem como se houvesse somente ele no Campus, bem como estacionam em qualquer lugar, inclusive sobre a faixa de pedestres, com relação a isso poderiam ser adotados métodos punitivos, bem como muitas ou travamento de roda do veículo, desde que esteja de acordo com as leis de trânsito nacionais e autorizado pelo órgão competente
- 309** Só os docentes e funcionários têm estacionamentos.
- Os estudantes são tratados como um lixo
- 310** Que a escola primeiro crie um programa de mobilidade, depois apresente à população do Campus
- Não há vagas disponíveis, há saturação de veículos, talvez com a ida de alguns cursos para o Campus II isso melhore.
- O que acho errado também é, por exemplo, fecharem uma área para funcionários com catracas, e isso se aplicar a noite quando um número menor de funcionários trabalham.
- A mobilidade dentro do Campus é prejudicada devido ao relevo íngreme e, principalmente, devido a insegurança e desconforto gerado pela disputa do espaço com veículos motorizados. Porém, acredito que adotando medidas de segurança, conforto e que priorizem os modos alternativos (bicicletas e pedestres), o impacto contra a mobilidade e sustentabilidade será menor.
- 313** A falta de segurança em se andar a pé ou de bicicleta perto do Campus e dentro dele, principalmente no período noturno, motiva muitos estudantes a virem de carro mesmo morando perto.
- 314** Sistema de aluguel ou empréstimo de bicicletas.
- 315** Não até o momento
- 316** Não há muitos bicicletários, e muitos deles estão em lugares visados por ladrões.
- 317** Diminuição de carros e também um controle melhor de pessoas que não pertencem a instituição (segurança)
- 318** Mais estacionamentos
- Acredito que nao se pode cobrar pelo estacionamento. É um ambiente público construído com dinheiro publico. Pra que cobrar?? E o dinheiro seria destinado pra onde? Acho isso sem fundamento
- 319** Minha principal crítica é quanto a mobilidade até o Campus II da USP São Carlos: o número de ônibus é insuficiente, e os horários não contemplam, de forma íntegra, os horários dos alunos.
- 321** Portarias fechadas a partir de um certo horário.
- Tanto os alunos, quanto os funcionários e docentes têm o mesmo direito de utilizarem os estacionamentos da universidade. Antes de serem tomadas atitudes drásticas, como já estão ocorrendo - cancelas em determinados lugares impedindo o tráfego dos estudantes - deveria-se procurar outras decisões como aluguel de bicicletas, cicloviãs, entre outros...
- 322** Alunos da graduação moram perto da USP. Usar o estacionamento é apenas comodidade e não necessidade.
- 323** Parece-me que há mais carros que a capacidade dos estacionamentos do Campus 1 pode abrigar. Mas não acredito que a criação de mais estacionamentos irá ajudar a resolver o problema.
- 324** Acho que uma medida interessante seria estimular outros meios, como a bicicleta, criar uma linha interna Campus - cidade gratuito
- 325** O problema maior dentro do Campus é a falta de estacionamento. Temos locais que poderiam virar estacionamentos e manter a natureza. Não encontro dificuldade de entrada e saída do Campus.
- 327** estacionamentos seguros para bicicletas
- As questões apresentadas no questionário mostram tendências de mudança quanto a forma de encerrar a mobilidade no Campus. Um dos pontos levantados foi justamente a cobrança pelo uso de estacionamento, apesar de ser uma medida que possa ser tomada, acredito que seria da mesma forma excludente para quem não pode pagar por um estacionamento, enquanto que tem tivesse condições financeiras para tal, pouco importaria, contribuindo para uma certa "elitização" das vagas. O segundo ponto consiste que, apesar de muito importante incentivar os alunos que moram perto da universidade a virem de carro, a maioria dos carros existentes é proveniente do grupo de funcionários e docentes da universidade, para isso, sugerir alternativas como ônibus próprio da USP pelo menos para funcionários talvez seja uma idéia a ser considerada. Aproveito para parabenizar pelo questionário com os desejos de que ele seja aceito pela comunidade e tenha o maior número de respostas possível.
- 329** A questão não é somente dentro do CAMPUS, no trajeto a pé do Campus para a minha casa vejo muito dificuldade para atravessar cruzamentos nas portarias, principalmente na saída da arquitetura, é muito difícil e perigoso passar por lá nos horários de pico
- 330** Somente uma sugestão...que as motos pudessem estacionar em baixo do Bloco E1 (aumentando o estacionamento de carros)...se não..que seja feito uma cobertura para as mesmas como a que tem no Instituto de Física.
- 331** Falta de vagas de carros para os alunos, pois o Campus está fechando os estacionamentos pra professores e funcionários.
- Acho que uma alternativa é acabar de vez com o estacionamento dentro do Campus, substituindo os mesmos por áreas verdes. Não sei se é possível, mas se todos que vierem para o Campus I deixarem o carro às margens do mesmo e adentrarem a pé já seria um bom começo, pois alguns deixariam de vir de carro e buscariam alternativas melhores, como a carona ou a bicicleta. Mas para isso é necessário uma segurança ao redor do Campus.
- 332** Realmente está em uma situação complicada a mobilidade do Campus e principalmente a quantidade de vagas dos carros em relação a sua quantidade. Acredito que essa iniciativa é além de ser muito boa uma necessidade ao Campus.

- Os ciclistas devem ser tratados com mais respeito, com possibilidade de acesso, sobre a bicicleta, ao máximo de prédios possíveis do Campus e, principalmente, a todas as entradas/saídas do Campus.
- Uma coisa que me acontece frequentemente, mas os seguradores nunca sabem explicar o porquê, é que várias vezes quando, de bike, não consigo ter acesso ao Campus pela mesma via dos carros, porque os seguranças não levantam a cancela, ou seja, sou obrigada a descer da bicicleta e passar pelo mesmo lugar dos pedestres.
- 334** ISSO E DESINCENTIVO AO USO DA BICICLETA, DESRESPEITO AO CICLISTA E INCENTIVO AO CARRO, o que, numa Universidade de referência mundial, é extremamente contraditório, já que vai totalmente contra às mais modernas tendências mundiais.
- No Campus é uma coisa, para o Campus é outra.
- 335** Deve-se garantir estacionamento para quem trabalha no Campus. Para acessar o Campus, condições devem ser criadas. Quando eu ela aluna, usei bicicleta, mas a probabilidade de roubo mostrou-se muito elevada.
- 336** Acredito que a USP, especificamente o Campus I já conta com uma boa mobilidade, mas vale sempre melhorar o que temos. Bicicletários e vias para uso de bicicletas seria uma ótima melhoria para a mobilidade no Campus e na vida de todos os usuários desta instituição.
- O fato de os estacionamentos da EESC e do ICMC não serem interligados é algo no mínimo ridículo. Acredito que devem existir razões para isso mas ainda assim é difícil de acreditar que algo assim aconteça. O fato de os estudantes da EESC não poderem utilizar o estacionamento do icmc enquanto os alunos do ICMC podem utilizar o da EESC também me parece no mínimo uma falta de respeito com os estudantes que não são do ICMC.
- Minha sugestão é que os alunos fiquem proibidos de estacionar dentro do Campus como qualquer universidade de primeiro mundo ou que se faça um bolso de estacionamentos para alunos. Na realidade o que se tem visto é que nosso diretores não tem "peito" para tomar uma decisão deste tipo. Deixam os alunos fazerem o que querem sem uma atitude mais correta de disciplina. Estes alunos custam 2000 reais POR MES para o contribuinte paulista, tem refeição barata e boa, alojamentos e estudos de primeiro mundo. SOU CONTRA O ENSINO PUBLICO UNIVERSITARIO GRATUITO. PRECISAMOS MELHORAR O ENSINO FUNDAMENTAL E MEDIO GRATUITO COM AS VERBAS QUE O GOVERNO INVESTE NAS UNIVERSIDADES e cobrar dos alunos uma mensalidade pois a maioria dos alunos que estudam na USP tem condicoes monetarias familiares para o ensino pago.
- 339** Aumentar o número de placas que alertem que a preferência de mobilidade dentro do Campus é a pé, e que em todo momento o pedestre é quem tem a preferência.
- 340** Reduzir o número de área construída dentro do campos pois o campos 1 ja esta muito saturado, deveriam ser realizadas obras de novos prédios APENAS no campos 2.
- 341** A criação de novas portarias facilitaria muito ao usuário ir a pé pra universidade. Muitos tem que dar uma volta grande pra acessar alguns locais. Ex: Departamento de Geotecnia e a Miguel Petrone com a Trabalhador São Carlense.
- 342** Vagas de estacionamento reservadas para não-deficientes em espaço público é um absurdo.
- Acho que a falta de vagas, em parte é uma consequência de gestões anteriores, onde se construiu Prédios e se esqueceram de vagas, (antigamente as casas não tinham garagens, hoje você faz uma casa com 2 vagas) cresceu o numero de alunos e funcionatarios e as vagas não, aumentou o poder aquisitivo de funcionatarios e alunos ai todos querem vir de carro, agora temos um problema para todos (Professores, funcionatários e alunos) e muitos destes acham que o outro e que tem de fazer alguma coisa, acho que cada um tem que fazer a sua parte.
- 343** A abertura de novas portarias não traz mais benefícios à mobilidade no Campus, acredito que iria comprometer mais a segurança para comunidade interna. Acredito que esta opção não compensa.
- 344** A mobilidade na USP a pé e a carro é tranquilo, porém não há vagas o suficiente para muitos veículos.
- 345** sugestão que melhoraria muito a vida dos alunos que chegam do Campus II e tem que subir da arquitetura até a engenharia
- 346** ou ICMC, Física, perdendo pelo menos 15 minutos de aula, pois o ônibus sai do
- Campus II e nesse trajeto enfrenta trânsito, levando os alunos a chegarem atrasados em suas aulas devido a este deslocamento.
- Que o ônibus circula-se até subindo até a engenharia, e ao bloco da Física, e regulando o trajeto em frente da Física para que fosse mão dupla, permitindo que o ônibus saísse por esta portaria e regressando por fora do Campus até a arquitetura.
- Tenho apenas uma dúvida quanto à remoção das árvores na Alameda próxima ao RU. Caso elas tenham sido retiradas para abertura de mais vagas para estacionamento, isto é incabível para uma suposta mobilidade no Campus. Para quem frequenta o lugar, ou melhor, transferir ali a pé, se tornou desagradável pela falta de sombra e ar fresco que as árvores ofereciam.
- 347** 1) as cancelas não funcionam adequadamente com os TAGS. Muitas ocorrências tem sido feitas e não se vê melhorias.
- 348** 2) corrigir os pontos cegos nas portarias onde saem carros e pedestres.
- 3) tem ficado cada vez mais difícil achar lugar para estacionar. Por isso, aos estudantes além de serem obrigatórios o incentivo da carona, colocar uma espécie de rodízio para diminuir o fluxo no período de aulas.
- 349** A redução do número de carros estacionados acontecerá apenas quando as bicicletas tiverem lugares vigiados, mesmo bicicletas colocadas na porta da frente da física já foram roubadas pois não é dever do guarda olha-las.
- 350** (1) O transporte fornecido entre o CAMPUS 1 e 2 deveria ser de intervalos de no mínimo 20 minutos, e não 60 minutos atuais.
- 351** Abertura de mais portarias
- 352** Fechamento da saída da física em determinados horários desestimulam a mobilidade por aquele lado do Campus.
- 353** Sugestão: Liberar a rua do lado do bloco C, facilitaria muito a todos.
- 354** O problema fundamental é quem tem que entrar pela arquitetura e ir até a matemática ou física a pé, a subida desanima as pessoas.
- Acredito que algumas pessoas que poderiam ir a pé, se deslocam de carro até a USP por questão de segurança, por medo de assalto nas regiões ao entorno da universidade e até mesmo possíveis casos dentro do Campus.
- 355** Se houver mais segurança as pessoas podem se sentir mais protegidas para andar a pé ou de bicicleta.
- 356** Vejo poucos acessos para cadeirantes no Campus em geral.
- 357** Novamente, o principal fator desmotivante de vir a pé ou de bicicleta é a insegurança.
- As ruas são muito estreitas e sem área de escape, o que dificulta a manobra de veículos, especialmente os de serviço. A sinalização do Campus poderia ser mais eficiente, pois as pessoas que não frequentam o Campus têm problemas para identificar os prédios e saídas.
- 358** O uso de passagens elevadas para reduzir a velocidade dos veículos é a única forma que tem funcionado dentro do Campus.
- 359** Mais ônibus que pudessem passar próximo à USP.
- 360** Acho sinceramente que o Campus está superlotado, mal dimensionado, não há estacionamentos suficientes. A solução ao meu ver é transferir alguns cursos para o Campus II, que tem espaço de sobra. Ademais, a nitida falta de segurança ao redor da USP também influencia muito na não vinda de pessoas caminhando.
- 361** Não deveriam haver áreas restritas de estacionamento.
- 362** Muitas vagas reservadas, também trabalhamos e estudamos na universidade, temos os direitos que professores e funcionários.
- 363** Não
- Diminuir a velocidade não adiantaria em nada, a velocidade máxima (que eu saiba) no Campus 1 já é de 30 km/h, reduzir ainda mais para quanto?
- 364** Os ônibus para o Campus 1 (bairros em que alunos mais moram e Campus 1) seriam pouco eficientes, a maior parte dos alunos mora próximo à universidade.
- 365** Seria de grande valia se a portaria da Física em frente à Igreja ficasse aberta aos finais de semana e até depois da meia-noite.
- 366** Em ordem de prioridade:  
Segurança (pedestre, ciclista, tanto no trânsito como pessoal);

	<p>Garantia de estacionamento para professores de determinadas disciplinas em local próximo à sala onde é ministrada, no seu respectivo horário;</p> <p>Nós, que utilizamos bicicletas diariamente na USP, precisamos de mais segurança nos paraciclos. Não sou a favor de câmeras de vigilância pelo Campus, mas sua presença nos paraciclos a menos cobriria os furtos. Melhor seria se houvesse também a presença de vigilantes da guarda universitária no paraciclos.</p> <p>Outra sugestão é que a universidade adote ações afirmativas em seu exame vestibular, de modo a promover uma real inclusão social na universidade, diminuindo o contingente de estudantes que utilizam automóveis.</p> <p>A sugestão de que os estacionamentos sejam cobrados é absurda. Isto apenas puniria os usuários que, vez ou outra (meu caso, por exemplo, que utilizo automóvel em dias chuvosos apenas) precisam do estacionamento. Os usuários esporádicos são justamente aqueles que possuem menor renda - não à toa, usam pouco o automóvel por motivo de economia - e que terão que arcar com este custo. Aqueles que usam diariamente o automóvel - principalmente os professores, com seus salários exorbitantes em relação aos ganhos do restante da comunidade universitária - simplesmente não sentirão nenhum desconforto em desembolsar uma quantia a mais, mensalmente, para pagar os estacionamentos.</p> <p>Tenho visto com frequência carros estacionados onde não se deve. Se estou com um carrinho, por exemplo,</p> <p>368 preciso desviar e procurar outro caminho. O acesso está ali, e não é respeitado. Sugiro campanhas de conscientização sobre a importância da mobilidade para todos. E já não é unanimidade dar preferência na faixa de pedestre entre os motoristas.</p>	378	<p>Eu tenho uma crítica. Quando iniciei o doutorado em 2008, vinha todos os dias com o ônibus da USP, que sai do Campus II. Depois de 6 meses foi proibido o embarque na portaria do Campus II. Com isso, eu abandonei esta alternativa e passei a depender dos ônibus da Athenas Paulista, que vêm completamente lotados da e para a Santa Felícia, além de NUNCA passarem no horário correto. Acho que ninguém vai querer abandonar o carro pra precisar esperar todo dia um ônibus cheio e sem horário certo. E andar a pé só funciona pra quem mora perto do Campus.</p>
367	<p>punita os usuários que, vez ou outra (meu caso, por exemplo, que utilizo automóvel em dias chuvosos apenas) precisam do estacionamento. Os usuários esporádicos são justamente aqueles que possuem menor renda - não à toa, usam pouco o automóvel por motivo de economia - e que terão que arcar com este custo. Aqueles que usam diariamente o automóvel - principalmente os professores, com seus salários exorbitantes em relação aos ganhos do restante da comunidade universitária - simplesmente não sentirão nenhum desconforto em desembolsar uma quantia a mais, mensalmente, para pagar os estacionamentos.</p> <p>Tenho visto com frequência carros estacionados onde não se deve. Se estou com um carrinho, por exemplo,</p> <p>368 preciso desviar e procurar outro caminho. O acesso está ali, e não é respeitado. Sugiro campanhas de conscientização sobre a importância da mobilidade para todos. E já não é unanimidade dar preferência na faixa de pedestre entre os motoristas.</p>	379	<p>As ruas são muito estreitas, deveriam ser ampliadas. Só então poder-se-ia ver mais pessoas andando de bicicleta no Campus. POR exemplo, ao lado do clube de futebol mal passam dois carros ao mesmo tempo. Uma bicicleta seria atropelada na mesma hora, caso dois carros já estivessem passando...</p>
380	<p>instalação de dispositivo para aferir a velocidade; impedir bicicletas nas calçadas verdadeiro absurdo hoje constatado por verdadeiros vândalos, através da instalação dispositivo de catracas que somente pedestre possam passar; erradicar o concreto nas calçadas e substituir por briquetes permeáveis; implantação de cicloviás, paradas de ônibus com acesso coberto no mesmo nível do assoalho do ônibus, elevador para cadeirantes;</p>	381	<p>instalação de dispositivo para aferir a velocidade; impedir bicicletas nas calçadas verdadeiro absurdo hoje constatado por verdadeiros vândalos, através da instalação dispositivo de catracas que somente pedestre possam passar; erradicar o concreto nas calçadas e substituir por briquetes permeáveis; implantação de cicloviás, paradas de ônibus com acesso coberto no mesmo nível do assoalho do ônibus, elevador para cadeirantes;</p>
382	nao	382	nao
383	nao	383	nao
384	<p>A minha critica é com relação ao abuso na maioria dos motoristas em estarem acima dos 40 Km/h em média, principalmente em frente ao Instituto de Química. Portanto, faz-se necessário colocar mais lombadas nessa rua, principalmente antes da entrada/saída de veículos do lado direito de quem entra pela portaria da Arquitetura.</p>	384	<p>A minha critica é com relação ao abuso na maioria dos motoristas em estarem acima dos 40 Km/h em média, principalmente em frente ao Instituto de Química. Portanto, faz-se necessário colocar mais lombadas nessa rua, principalmente antes da entrada/saída de veículos do lado direito de quem entra pela portaria da Arquitetura.</p>
385	<p>Excesso de veículos, não há vagas suficientes para todos, muitas vezes alguns deles estacionam em locais indevidos impossibilitando a passagem de outro veículos. Quando chove caem pedaços de árvores nos carros, o meu já foi muito amassado. Eu tenho motivos para vir de outra forma, mas de que jeito, não há ciclovia, não há ônibus.</p>	385	<p>Excesso de veículos, não há vagas suficientes para todos, muitas vezes alguns deles estacionam em locais indevidos impossibilitando a passagem de outro veículos. Quando chove caem pedaços de árvores nos carros, o meu já foi muito amassado. Eu tenho motivos para vir de outra forma, mas de que jeito, não há ciclovia, não há ônibus.</p>
386	<p>Estacionamento de veículos em lugares indevidos. Obras durante o fluxo intenso. Pedestres, principalmente alunos, ocupando as vias que são para veículos e atravessando em lugares indevidos.</p>	386	<p>Estacionamento de veículos em lugares indevidos. Obras durante o fluxo intenso. Pedestres, principalmente alunos, ocupando as vias que são para veículos e atravessando em lugares indevidos.</p>
387	<p>O aumento considerável de alunos e servidores docentes e não docentes nos últimos anos contribuiu para um inchaço significativo da população do Campus. Pode-se adotar um sistema de carona ou grupo de carona para os servidores que moram longe do Campus.</p>	387	<p>O aumento considerável de alunos e servidores docentes e não docentes nos últimos anos contribuiu para um inchaço significativo da população do Campus. Pode-se adotar um sistema de carona ou grupo de carona para os servidores que moram longe do Campus.</p>
388	<p>estacionamento preferencial para docentes que, na sua maioria, utiliza carro por questões de distancia, conforto e até de mobilidade facilitada devido a condições físicas. Não vejo sentido os docentes com mais de 20 anos de casa terem que competir vagas com alunos, estes sim, poderiam e deveriam vir a pé ou de ônibus. Os docentes tem compromissos com horários como aulas que não ocorrem se ele não estiver presente e muitas vezes a busca por estacionamento causa atraso do professor tanto na aula como em reuniões e bancas. Também não é justo que algumas unidades tenham estacionamento exclusivo para docentes e outras não.</p>	388	<p>estacionamento preferencial para docentes que, na sua maioria, utiliza carro por questões de distancia, conforto e até de mobilidade facilitada devido a condições físicas. Não vejo sentido os docentes com mais de 20 anos de casa terem que competir vagas com alunos, estes sim, poderiam e deveriam vir a pé ou de ônibus. Os docentes tem compromissos com horários como aulas que não ocorrem se ele não estiver presente e muitas vezes a busca por estacionamento causa atraso do professor tanto na aula como em reuniões e bancas. Também não é justo que algumas unidades tenham estacionamento exclusivo para docentes e outras não.</p>
389	<p>Instituir vagas permanentes pagas.</p> <p>Instituir vagas para idosos</p> <p>Colocar chancelas para impedir o uso de vagas em estacionamentos de professores.</p>	389	<p>Instituir vagas permanentes pagas.</p> <p>Instituir vagas para idosos</p> <p>Colocar chancelas para impedir o uso de vagas em estacionamentos de professores.</p>
390	<p>No Campus de São Carlos temos um restaurante modelo: nutricionista, alimentos selecionados, produção e higiene impecáveis são algumas das características. A USP recentemente implantou o cardão Vale Alimentação, que incentiva os funcionários (docente e não docentes) a buscarem locais fora do Campus para se alimentarem, uma vez que o nosso restaurante não aceita esse Vale. Se estamos falando em minimizar deslocamento com veículo, por que não incentivar o uso do Vale nos restaurantes do Campus? O funcionário e docente ficaria por aqui, iria a pé até o restaurante e dificilmente se atrasaria no período da tarde. Se o problema é o volume de pessoas para almoçar, poderão ser criados horários diferenciados para funcionários e alunos.</p>	390	<p>No Campus de São Carlos temos um restaurante modelo: nutricionista, alimentos selecionados, produção e higiene impecáveis são algumas das características. A USP recentemente implantou o cardão Vale Alimentação, que incentiva os funcionários (docente e não docentes) a buscarem locais fora do Campus para se alimentarem, uma vez que o nosso restaurante não aceita esse Vale. Se estamos falando em minimizar deslocamento com veículo, por que não incentivar o uso do Vale nos restaurantes do Campus? O funcionário e docente ficaria por aqui, iria a pé até o restaurante e dificilmente se atrasaria no período da tarde. Se o problema é o volume de pessoas para almoçar, poderão ser criados horários diferenciados para funcionários e alunos.</p>
391	<p>Faltam opções de transporte coletivo (ônibus ou vans) para que precisa locomover-se do Campus 1 para o Campus 2 e vive-versa em horários alternativos, por exemplo no início da noite. Após as 18h é praticamente impossível ficar no Campus 2 sem</p>	391	<p>Faltam opções de transporte coletivo (ônibus ou vans) para que precisa locomover-se do Campus 1 para o Campus 2 e vive-versa em horários alternativos, por exemplo no início da noite. Após as 18h é praticamente impossível ficar no Campus 2 sem</p>

	carro. Alunos de pós-graduação e pesquisadores (docentes, pós-docs) que trabalham em pesquisa podem exceder o chamado 'horário comercial' em suas atividades de pesquisa, e o transporte coletivo na USP não atende a estas necessidades.
<b>392</b>	Pode-se localizar, com frequência, carros estacionados em locais não permitidos dentro do Campus. No entanto, aparentemente, nenhuma advertência é feita a tais usuários, uma vez os veículos permanecem estacionados em locais inapropriados por longos períodos de tempo (algumas vezes o dia inteiro).
<b>393</b>	Criação de bolsões de estacionamento e retirada das cancelas que determinam quem pode ou não estacionar em algum lugar. Quem quer estacionar do lado do departamento, chegue mais cedo.
<b>394</b>	Acho que o trabalho que estão realizando bastante válido e acredito que consigam realizar algumas melhorias, principalmente com os mais jovens que tem menos compromissos nos intervalos do dia.
<b>395</b>	Não tenho nenhuma crítica.
<b>396</b>	não
<b>397</b>	Ultimamente ao fazer a rotatória e entrar de carro na entrada principal, os carros que estão no pare praticamente NUNCA param! É só perguntarem para os guardas que ficam no portal principal (na avenida trabalhador são-carlense) pois provavelmente sempre presenciaram essas "barberagem". Ontem faltou muito pouco para bater o meu carro, pois ao fazer a rotatória e ir reto, um carro acelerou ao invés de parar passou por muito pouco, e isso já virou praticamente uma rotina. Se quer entrar na USP fazendo a rotatória eu tenho que parar o carro para entrar, senão...
<b>398</b>	Pouco estacionamento
<b>399</b>	Seria uma boa se a iluminação estivesse abaixo das copas das árvores, pois a noite o Campus fica escuro e nas sombras das árvores
<b>400</b>	Segurança nos arredores apenas. MUITO necessário!
<b>401</b>	Há poucas vagas para muitos carros, porém, há pessoas que moram na mesma casa e vem cada um com um carro. Poderia haver a possibilidade de igualar os horários desses funcionários, para que seja utilizado apenas 1 carro por familiar/casal.
<b>402</b>	eu acho que como o Campus tem centralizado alguns estacionamentos para departamentos, estes deveriam ser abertos não somente a funcionários e docentes, mas para alunos de pós-graduação, que recebem verba para realizar atividades integrais no Campus. o grande tumulto de carros no Campus nao é causado pelas pessoas que trabalham aqui mas acredito eu que sejam de estudantes de graduação. entao eu (e acredito que muitos outros estudantes de pós-graduação) ficaria muito satisfeita de poder ter acesso a um local de estacionamento, principalmente nos dias em que venho de carro para a USP.
<b>403</b>	Divulgar que pedestres TEM sempre a preferência porque algumas pessoas não entenderam ainda
<b>404</b>	Seria importante que as decisões de mudanças fossem deliberadas em fóruns democráticos.
<b>405</b>	Alunos de pós-graduação e pós doutores, muitas vezes precisam de carro para se deslocarem durante o dia para ir a outro laboratório ou fazer alguma compra de material, transporte de equipamento, etc. Com isso, o estacionamento para estes alunos e pesquisadores deveria ser preferencial, principalmente porque geralmente não se ocupa a vaga por muito tempo. Acho que uma boa saída para isso seriam vagas exclusivas para estes alunos, mas no entanto condicionar a utilização dessas vagas à necessidade frequente de deslocamento.
<b>406</b>	A maior delas, sem dúvidas, é o desrespeito às regras e falta de respeito em geral, tanto se fosse quanto aos ciclistas. Infelizmente e especialmente dos mais jovens (alunos!) que tem o privilégio de estudar na USP e deveria servir de modelos para nossa sociedade. Também sou formado pela USP, portanto coloco-me nesta mesma responsabilidade, mas receio que esse tipo de sentimento de responsabilidade e atitudes de respeito e gentileza só tem piorado ao longo do tempo. Há muitos alunos de famílias de recursos que, infelizmente, não parecem ter a educação que deveriam. Agem como se fossem "donos" do espaço publico, que julgam estar lá apenas para servi-los! Isso precisa mudar! Uma forma, talvez, seja despertar a consciência desses jovens para esses
	importantes temas (cidadania, respeito, preocupação ambiental, saúde, etc), através de programas contínuos e também métodos mais eficientes e severos de punição à infrações que, infelizmente, tendem a ser as medidas de efeito mais imediatas e motivadoras de reflexão. Mesmo em países desenvolvidos, essas medidas foram (e são) necessárias para mudar uma cultura (hábitos) erradatos).
<b>407</b>	Demarcar as vagas para parar um carro atrás do outro, limitar a autorização de estacionamento exclusivamente a quem tenha tag (ou seja, docentes, não-docentes, apoio e alunos serem obrigados a terem tag); limitar tempo de estacionamento aos não-pertencentes à comunidade USP; fazer controle mais efetivo de circulação de veículos
<b>408</b>	Não.
<b>409</b>	Sim, tenho uma crítica aos estacionamentos reservados, que acabam ficando vazios pois alguns usuários que deveriam utilizá-los utilizam vagas de outros pontos do Campus.
<b>410</b>	Sem críticas, em geral os pedestres possuem sempre preferência dentro do Campus.
<b>411</b>	Acredito que uma solução realista para o problema é proceder como em algumas universidades americanas. A construção de estacionamentos verticais, explorados ou não por firmas terceirizadas. Em alguns lugares inclusive existem restaurantes integrados. Minha sugestão é cobrar dos alunos pelo estacionamento. Acredito que este tipo de obra seria de extrema valia para USP. A diminuição do uso de automóveis só será possível quando a prefeitura solucionar o problema do transporte publico.
<b>412</b>	Enfrento dificuldades para atravessar de forma segura as ruas em torno do Campus
<b>413</b>	E entrada de carros de alunos devia ser barrada.
<b>414</b>	tirar as cancelas e que os guardas parem de perguntar seu nome e onde vc vai, o que é absolutamente irrelevante e atrasa nosso dia.
<b>415</b>	Caso seja acolhida a sugestão da questão n. 33, acredito que a mobilidade no Campus ficará melhor.
<b>416</b>	a pavimentação asfáltica induz a maior velocidade de veículos motorizados. Sugeri-se que as ruas do Campus sejam de pavimentação permeável ou semi-permeável, favorecendo a fatores ambientais e possibilitando redução da velocidade dos transeuntes.
<b>417</b>	A falta de iluminação (principalmente perto do CEFER) é o principal motivo de não andarmos à pé à noite no Campus I. Acredito que a iluminação do Campus em todas as ruas internas e praças do mesmo é fundamental para promover segurança àqueles que até então preferem chamar um táxi à voltar à pé para suas casas. 1 Um situação muito ruim é a convivência da prefeitura do Campus com a reserva de vagas arbitrada por alguns departamentos do Campus, como o de química e de estruturas. E, funcionários e alunos desses mesmos departamento ocupam vagas "gerais". 2 Os locais destinados a motocicletas são insuficientes. 3 Mesmo morando longe vou regularmente de bicicleta, mas faltam locais seguros para estacioná-la. 4 nao há sinalização horizontal adequada (principalmente para limitar os locais de estacionamento, uma vez que muitos carros param muito próximos aos acessos de rmps para portadores de necessidades especiais) e não há fiscalização para que sejam respeitados as vagas reservadas para portadores de necessidades especiais ou para idosos. 5 abrir novas portarias sem aumento de segurança não irá atrair novos pedestres. Vale lembrar que já houve mais portarias há alguns anos e que foram fechadas em função de segurança (ou pela falta de segurança). Antes de ser tomada qualquer medida devem ser considerados todos os custos envolvidos para que não seja desperdiçado recurso publico sem efetiva conclusão do projeto inicial (considerando, de forma otimista, que há um projeto e um estudo de viabilidade).
<b>419</b>	melhorar a acessibilidade para portadores de deficiência, principalmente no Restaurante Universitário, cuja estrutura é deficiente.
<b>420</b>	Os condutores que não respeitam as leis de trânsito dentro do Campus I e/ou II devem ser multados (estacionar em locais proibidos, velocidade acima da permitida, não dá preferência ao pedestre etc.). Considero as vias do Campus I uma extensão das vias da cidade e por isso devem ser fiscalizadas da mesma forma e rigor.

- 421** O desenho do leito carroçável prioriza os veículos em detrimento da bicicleta. Às vezes as pessoas ficam dando voltas e mais voltas dentro do Campus tendo de manobrar pois entrão nboos estacionamento e so depois percebem que não há vaga, se tivesse alguns vigilantes responsáveis por avisar que os estacionamentos ja estão lotados ajudasse na mobilidade.
- 422** E talvez nos horários de pico (entrada e saída de discentes e docentes) fosse interessante insentivar as caronas proibindo que quem venha sozinho no carro e quiser estacionar nos horários de pico.
- 423** A alta declividade provavelmente dificulta a mobilidade para pessoas com dificuldade. Apouca arborização e falta de incentivo ao uso de bicicletas. Além disso, os percursos são mal planejados e não muito convidativos.
- 424** Insegurança dos estacionamentos de bicicletas, falta de ciclovias dentro do Campus. A criação de ciclovias é algo que deveria estar entre as prioridades pelo número de estudantes que se locomovem pelo Campus de bicicleta, devido ao risco que os ciclistas correm ao andar na rua ( por causa dos carros ) e devido ao risco que os pedestres correm caso os ciclistas andem na calçada para não correrem riscos na rua.
- 425** Deve haver placas nas portarias com dizeres "PREZE PELA SEGURANÇA, TRANSITE EM VELOCIDADE BAIXA", deve haver placas com indicação de velocidade máxima.
- 426** no Campus II, como ja sugeri em pessoa ao Prof Dagoberto Mori, deve haver travessia com redutor de velocidade para quem sai da Engenharia ambiental e vai ao bloco de aula/cantina. muitos transitam em altissima velocidade la!!! deve haver placas limitadoras de velocidade. iluminacao nas travessias de pedestres. Constatação.
- 427** Em virtude de insegurança tanto em relação ao trânsito e ao comportamento dos seres humanos, não me sinto segura em utilizar outro meio a não ser o automóvel.
- 428** Falta uma linha circular de ônibus que percorra dentro do Campus I e faça integração com a Estação Norte.
- A questão da mobilidade no Campus reflete a questão da mobilidade na cidade (ou seria na nossa sociedade?). Ela confirma a escolha do automóvel individual como meio de transporte e suas consequências.
- 429** Mas certamente, entre os fatores que estimulam o uso do automóvel, por alunos, professores e demais funcionários, estão as condições para se caminhar ou pedalar na cidade: calçadas estreitas, falta de ciclovias, arborização inexistente, pontos de travessia perigosos (em termos de risco de atropelamento) e o tempo de espera entre ônibus do transporte público. E isso deveria ser considerado.
- 430** Acho que deveria ter mais segurança: como luzes, ronda, etc
- 431** As faixas de pedestres não são respeitadas.
- Um ônibus que passe pelo Campus todo e pela região de fora das entradas/saídas da USP em horários de pico como:
- manhã (7h30 - 8h30)
  - almoço (12h00 - 13:00)
  - janta (18h00 - 19h00)
  - noite (22h30 - 23h30)
- Fazendo um trajeto inteligente que aproximaria estudantes e funcionários de suas casas ou pontos de ônibus e rodoviária.
- 432** ideia (mal pensada): saindo da arquitetura, andar por dentro do Campus passando pela física, engenharias e matemática, saindo pela arquitetura novamente, passando pela praça em frente da entrada, passando pela avenida caridromo, passando pela física, depois pela saída da Produção, depois pela saída da matemática já passando pela rodoviária e locais acima da avenida Trabalhador São Carlense, voltando à arquitetura. (sistema baseado no ônibus interno do Campus de Ribeirão Preto, onde tive um ano e meio de contato)
- Os caminhos para pedestres são terríveis quando existentes, por exemplo tentem ir da arquitetura à biblioteca a pé. Mesmo caminhando da Arquitetura para a biblioteca pelo calçada da rua principal, ela é estreita e irregular simplesmente horrível.
- 433** Acho um absurdo que existam tantos estacionamentos privados para funcionários e professores. Os professores e funcionários além de usar os estacionamentos privados também usam os públicos. Nunca há vagas para os alunos e sempre há
- muitas vagas para professores e funcionários.
- Também acho que a solução não é incentivar o uso de outros meios de transporte, e sim melhorar a infra-estrutura para quem tem carro. Há muitos espaços no Campus que poderiam ser convertidos em estacionamentos. Estacionamentos subterrâneos e edifícios-garagem também são opções.
- 435** O Campus claramente prioriza investimentos para viabilizar o uso mais frequente de automóveis, não investindo em outros tipos de deslocamentos
- Pensar uma política de mobilidade supõe deixar para trás o modelo vigente apoiado da onipresença do automóvel no Campus que só contribui para tornar o microclima local numa versão ainda piorada do clima reinante na cidade. Mobilidade não implica no acúmulo de veículos como atualmente parece ser, mas em definir prioridades voltadas ao melhoramento das condições de vida dentro e fora do Campus em termos ambientais. Uma restrição do volume de veículos no Campus seria uma boa iniciativa, estabelecendo um raio de alcance a partir do Campus (1 km, talvez) que não teria autorização para vir de carro ao Campus. Continuar a política vigente de paliativos, expansão de áreas concretadas para servir de estacionamento, com o estímulo ao uso intensivo do automóvel é tudo que não se deve fazer.
- Tenho duas críticas:
- 437** 1 - Creio que a segurança do Campus e baixa.  
2 - Creio ser desnecessário proibir o uso da bicicleta em certos pontos do Campus.
- Creio que a mobilidade dentro do Campus fica piorada quando os habitantes de São Carlos sabem que a USP tem vagas, e estacionam o carro la dentro para ir fazer seus afazeres nas redondezas, ou utilizam os bancos que teoricamente seriam voltados apenas para funcionários, e estudantes da USP. Começar a proibir a entrada de carros de pessoas que não são estudantes ou não tenha a TAG da USP. Ou até mesmo cobrar estacionamento dessas pessoas.
- 439** Atualmente é difícil andar de bicicleta no Campus, os carros vão muito rápido. Deveria existir maior controle para evitar que tanto motorista bebado sai dirigindo depois das festas.
- 440** Estudar alternativas de mão única.
- Em um dos itens foi mencionado a cobrança de uma taxa para evitar o uso do carro. Eu discordo totalmente disso, pois muitos utilizam do meio de transporte para trabalhar ou mesmo para algo antes ou depois do trabalho, isso só iria piorar a situação de quem tem que utilizar o meio de transporte. Creio que a melhor sugestão seria criar incentivos para o uso de meios alternativos, e não criar barreiras para não utilizar o meio hoje utilizado.
- 442** Falta espaço para a guarda de bicicletas.
- 443** Deveria haver mais vagas para motos no ICMC, e mais portarias, pelo menos para acesso a pé.
- Incentivem os professores a virem a pé/bicicleta. Eles tambem representam uma parte consideravel dos frequentadores do campo. Além disso, fechar estacionamentos e torna-los exclusivos para professores não vai fazer com que alunos e funcionários pensem em vir de outra maneira.
- 445** É importante que não seja um meio de acesso apenas de carro e um meio integrado à população também. O espaço não deve ser unicamente universitário, guardando as devidas proporções.
- 446** não
- Moro em zona rural praticamente (parque Itaipu, rodovia sp-215).. muitas das questões deste questionário não são aplicáveis no meu caso, já que praticamente não existe transporte público de lá para a "cidade" (apenas um ônibus que vem de Descalvado em horário muito restrito). Considerar a bicicleta como condução se resumiria a achar que ou sou um candidato a ciclista na próxima olimpíada (15 km s de distância, subindo e descendo morros) ou um doido varrido por enfrentar o trânsito em rodovia sem a mínima infraestrutura para bicicleta... Se o USP começasse a cobrar pelo estacionamento, mesmo assim viria de carro e o deixaria fora do Campus... Um transporte publico com frequência adequada e confiável, certamente mudaria meu pensamento.
- 448** Não.



Não pode ser aceito na USP, que tem um histórico de uma administração inteligente, um gerenciamento dos ônibus capus1 - Campus2 tão ineficiente como o que ocorre. Já é de saber dos estudantes que essa função tem sido muito mal gerida. A começar pelo fato de que ônibus e motoristas ficam na garagem enquanto os estudantes tem de andar em um ônibus superlotado.

Mais desagradável ainda é saber que a USP São Carlos considera a possibilidade de terceirizar o serviço de ônibus. Mesmo que tal serviço seja de graça, é uma relação de dependência que prejudica a autonomia da USP dos estudantes, principalmente de nós que usamos esse ônibus quase todos os dias. Iniciativas como essa de se fazer uma pesquisa sobre mobilidade na USP são admiráveis e mostram a preocupação com os estudantes e funcionários, mas é muito possível que, se o serviço for privatizado, ninguém pergunte sobre como está o serviço de ônibus ou como se pode melhorá-lo.

Sabe-se também que a única empresa são-carlense de ônibus circulares realiza um péssimo serviço a um preço não conveniente para a população.

Não é ético a USP isentar-se da responsabilidade de fazer o transporte Campus1-Campus2, o correto é melhorar a administração dos ônibus. Se todos eles estivessem rodando nos horários de maior procura, não haveria problema algum com transporte.

O CAASO já se mostrou contra tal mudança, e com ele, os estudantes. Eu sou um estudante muito disposto a aprender e contribuir com a universidade, mas não posso aceitar essa falta de seriedade.

**487** Fazer sistema de rodízio entre funcionários, alunos e DOCENTES

**488** O almoco em família é algo culturalmente muito importante em nosso meio, na cidade de São Carlos. Os meios de transporte alternativos demandam mais tempo, por isso a resistência será grande.

**489** Não

**490** Tenho crítica quanto a forma como são organizadas as obras que sempre prejudicam o pedestre por um longo tempo. Além da velocidade que frequentemente está mais alta do que a permitida no Campus. É preciso conscientizar a todos que o Campus é para o pedestre e não para os carros.

**491** Possibilitar a entrada de carros de alunos de graduação na entrada da matemática. Quem precisa assistir aulas no bloco C e vem de carro, precisa dar a volta em todo o campi e estacionar próximo ao CAASO.

**492** Estabelecer grupos de usuários qualificados a usar estacionamentos gratuitos de veículos

**493** Estabelecer prioridades para uso de estacionamentos gratuitos

**494** Registro de veículos qualificados

**495** Custos com as calçadas internas, mas nenhum investimento nas calçadas e travessias externas.

**496** Acho ruim a delimitação de estacionamentos reservados para um ou outro departamento e vagas específicas para funcionários.

**497** O questionário é muito extenso e detalhado. A obrigatoriedade de ter de assinalar respostas em todos os itens conduz a uma escolha aleatória (probabilística) da resposta, de forma que as respostas deixam de ter representatividade.

**498** Acho que nenhum estacionamento ou vaga deveria ser privativo de alguém, isto é uma universidade pública e todos temos os mesmos direitos, afinal de contas quem sustenta isso aqui, é o povo.

**499** Para quem vem de fora creio que há dificuldade na localização dos prélios/destinos que devem chegar. Há um esforço neste sentido, mas dá para se avançar mais, muito mais.

**500** Não.

**501** Poderíamos ter acesso de carro pelo portão do ICMC.

**502** Para o deslocamento a pé, todas as portarias poderiam ficar abertas de sábado, domingo e feriado, inclusive a Portaria 1 da Física (Igreja).

**503** O uso de carros particulares por alunos parece ter uma conotação de status e não de mobilidade. Este é um problema cultural que deveria ser tratado com seriedade e cuidado.

**504** não

**502** Estacionamento específico para eventos realizados dentro dos Campi.

Só me estranha na Universidade Pública ver placas com dizeres "Estacionamento Privado", isso não foi discutido com a comunidade, posso estar errado, enfim espero ter contribuído.

**503** Penso ainda que uma ampla discussão possa nortear esse estudo.

**504** Não

aproveito para parabenizar a iniciativa da pesquisa e do estudo.

**505** Minha sugestão seria a criação de mais vagas de carga e descarga com tempo determinado, devidamente fiscalizadas, para fornecedores e prestadores de serviço, pois um exemplo em uma obra em andamento no Campus de São Carlos eu contei 09 carros de pessoas trabalhando na obra que param de manhã e só tiram a tarde e poderia usar as vagas de carga e descarga, descer com ferramentas e estacionar fora do Campus.

**506** Incentivar que mora perto da USP a vim a pé e deixar o carro em casa, facilitando que mora distante e tem uma mobilidade prejudicada pela falta de transporte coletivo, ou ciclovias a vim de carro e ter uma vaga.

**507** Talvez com o ônibus externo gratuito, e transporte interno para os funcionários de departamentos, diminuiria o fluxo de veículos.

As vias de carros deveriam ter largura adequada o que não ocorre. Há estrangulamentos em diversos pontos.

As vias de calçada deveriam ser mais largas e com caminhos diretos aos destinos. As distâncias em calçadas deveriam ser encurtadas ao máximo.

**508** Deveria haver em regiões críticas bloqueio de forma a impedir que as pessoas circulem na rua ou passem fora da faixa assim como há as faixas de pedestres que os carros devem respeitar a preferência. O bloqueio poderia ser por grades na guia da rua ou jardins que impeçam a passagem de pedestres.

Plantio de árvores ao longo de todas as calçadas que forneçam sombra mas não sujeira como algumas frutíferas que há na região da quimica.

**509** 1 - ESTACIONAMENTO PRIVADO PARA FUNCIONARIO E PROFESSORES.

2 - COBRANÇA DE ESTACIONAMENTO PARA QUEM NÃO TRABALHA AQUI.

**510** nenhuma

**511** Sugestão: Diminuir a quantidade de carros no Campus.

**512** Fazer com que os guardas, nas portarias, enfatizem a necessidade de respeito ao limite de velocidade de 30 km/h, à parada para travessia de pedestres nas faixas e não estacionar nas vagas de deficientes.

Recentemente teve muitos fechamentos de estacionamentos. O ICMC detem 2 estacionamentos privativos de forma que praticamente tem mais vaga privativa que publica. O IFSC fechou um estacionamento na saída da carlos botelho e a EESC fechou o estacionamento em frente ao eescobar. O que me deixa indignado é que sempre vejo vagas livres nesses privativos nos horários de pico (Ex. 14h), o que dá um tanto de revolta. O estacionamento externo do IFSC poderia ser aberto a noite/fins de semana também. Alias, estacionamentos externos com alguma segurança faria muito bem e não deve ter muitos problemas em se fazer.

Sobre a questão das bicicletas, já tive muitas informações de roubos de bike ali onde acabaram em nada. Talvez algum sistema pudesse ser pensado de forma que dificultasse a ação de bandidos. Na saída da carlos botelho, já que demoliram parte da construção ali, poderia-se abrir nova portaria permitindo saída e entrada de bicicletas. Isso vale para as outras portarias, já que a física l por exemplo ou você entra pela faixa dos pedestres ou se aventura no meio das cancelas.

**513** Aluguel interno de bicicletas seria uma idéia fantástica também!

Sobre os estacionamentos privativos, acho que deveriam TODOS os professores e funcionários que estacionam carros terem cadastro e vaga demarcada e caso não usassem a vaga sem justificativa, perdessem o direito por algum tempo. Acho que o grande problema da usp nem tanto é o estacionamento interno porque problema sem solução não é problema (Quero dizer, não tem como realmente enfiar mais carros lá) mas a usp poderia estudar algumas medidas de fazer com que os arredores sejam lugares mais decentes pra estacionar, como por exemplo ter alguma vigilância - abertura 24h do estacionamento da física (O externo) e daquelas vagas na rua. Poderia ser estudado com a prefeitura alguma solução sobre isso de forma que houvesse colaboração mútua. E a única forma que vejo de amenizar o problema a



	<p>médio prazo</p> <p>Sobre o ônibus Campus I Campus II, se for delegado a Athenas Paulista vai virar uma novela nem por conta de contrato nem nada, mas porque é MUITA gente mesmo que tem que ir, e os horários não podem falhar. A USP fazendo o transporte dá alguma mobilidade para professores por exemplo - se precisarem estender uma aula depois um pouco das 18h. Se for terceirizado, a usp perderá o controle sobre esse tipo de coisa. E também reforço a questão de uma micro-linha circular sem intervalos indo da arquitetura até o IFSC, eventualmente até saindo da USP. Um ônibus que vai levar 20 minutos pra correr tudo é suficiente e não atrapalha a coisa e ajudaria bastante a diluir tanto os estacionamentos quanto o conforto de pegar o ônibus para o Campus II, já que com a ida de alguns pesquisadores para lá, a tendência é o trânsito C1 - CII aumentar.</p>		
<b>514</b>	As calçadas possuem muitos buracos e é notável a falta de planejamento que garanta a acessibilidade universal.		
<b>515</b>	Eu adicionaria mais ônibus que fazem o trajeto entre os campi, ainda continua sendo um problema os ônibus lotadíssimos.		
	<p>Liberar o estacionamento do ICMC.</p> <p>Construir um prédio de estacionamento.</p> <p>Fazer na cidade uma pesquisa do tipo "Origem - Destino" para planejar e melhorar o sistema viário da cidade incentivando o uso do transporte coletivo para trajetos longos (e/ou muito íngremes ou próximos a centros comerciais) e bicicletas para trajetos curtos.</p>		
<b>516</b>	Fazer na cidade uma pesquisa do tipo "Origem - Destino" para planejar e melhorar o sistema viário da cidade incentivando o uso do transporte coletivo para trajetos longos (e/ou muito íngremes ou próximos a centros comerciais) e bicicletas para trajetos curtos.		
<b>517</b>	É fato que a mobilidade dentro do Campus de São Carlos está muito aquém do ideal.		
<b>518</b>	Sou utilizo o portão da Física perto da igreja mas sei qe o seu fechamento causaria grande desconforto para muitos estudantes!		
<b>519</b>	não		
<b>520</b>	Não há ligação do portão da matemática para o resto do Campus para quem entra de carro. Apesar de ter sido construída uma via de ligação, está bloqueada, não fazendo a menor diferença. Minha sugestão é que esse acesso possa ser usado, já tive problemas com carona por causa do isolamento dessa portaria.		
<b>521</b>	O Campus deveria ser prioritariamente um espaço dos pedestres.		
<b>522</b>	Crítico o fato de que as ruas internas da USP, são muito estreitas, criando dificuldades de locomoções, principalmente quando se cruzam dois automóveis, pior ainda, quando se cruzam com veículos largos (caminhão, ônibus ou trator), o que é bem comum.		
	<p>Eu acho um absurdo o pessoal do ICMC possuir dois estacionamentos, ambos exclusivos. O estacionamento deles da saída da matemática nunca fica lotado, e mesmo assim eles podem estacionar nas demais áreas do Campus.</p> <p>Já vi vários carros obstruindo as rampas de acesso para deficientes, e os seguranças do Campus não fazem nada a respeito.</p> <p>Também acho ridículo as ideias de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-cobrar para estacionar dentro do Campus, como proposto na pesquisa, uma vez que é um espaço público, então se quiser começar a aplicar restrições, no máximo tentem inibir pessoas que não estão diretamente relacionadas à universidade de estacionar dentro; e mesmo assim acharia esta medida um tanto quanto polêmica do ponto de vista social.</li> <li>-estinguir o ônibus exclusivo para o Campus II através de parcerias com as empresas de ônibus da cidade ou qualquer outro meio. TODOS os alunos dos cursos do Campus II precisam utilizar também o Campus I, fora o fato de que quase ninguém mora perto do Campus II. Essa linha é de extrema importância para centenas de alunos, ainda mais com a perspectiva de grande aumento dos cursos envolvidos com o Campus II. Com o aumento dessa demanda, mais ônibus deveriam ser providenciados, visto que nos últimos 2 anos percebeu-se claramente um sobrecarregamento dos ônibus em certos dias, sem que nenhum planejamento como a adição de mais ônibus para o dia/horário fosse tomado, demonstrando um descaso com os alunos.</li> </ul>		
<b>523</b>			
<b>524</b>	O carro é muito valorizado dentro do Campus. Os pedestres não tem preferência nos cruzamentos, as faixas de pedestre em geral não são respeitadas. As calçadas precisam ser melhoradas.		
<b>525</b>	Não		
<b>526</b>	eu acho que as pessoas precisam usar veículos alternativos por terem consciência, é injusto cobrar taxa para estacionar qdo vc vai estudar, pq já é muito caro ter um carro, e as vezes voce precisa dele		
<b>527</b>	Uma outra observação é a possível adição de ciclovia, incentivando ainda mais o uso sustentável e ecológico da bicicleta.		
<b>528</b>	Há a necessidade de influenciar a administração municipal a melhorar as condições de acesso aos campi. Ambos tem um tamanho razoável para não necessitar de transportes internos, mas o acesso é terrível. É bastante comum que visitantes estrangeiros notem a diferença de comportamento de motoristas dentro e fora do Campus.		
<b>529</b>	ND		
	<p>Acho que poderia ter mais portarias e a portaria da física poderia ficar aberta inclusive nos fins de semana.</p> <p>Minha sugestão é ter um ônibus circulando de hora em hora no Campus, passando por todas as portarias. Até o ônibus que vai para o Campus II, deixa os alunos só próximo a portaria da arquitetura no Campus I. Acho isso errado. Ele deveria parar em vários pontos dentro do Campus I.</p> <p>Ainda não dirijo, não posso dar opinião como motorista, mas como pedestre não tenho críticas.</p>		
<b>530</b>	Minha sugestão é ter um ônibus circulando de hora em hora no Campus, passando por todas as portarias. Até o ônibus que vai para o Campus II, deixa os alunos só próximo a portaria da arquitetura no Campus I. Acho isso errado. Ele deveria parar em vários pontos dentro do Campus I.		
<b>531</b>	Ainda não dirijo, não posso dar opinião como motorista, mas como pedestre não tenho críticas.		
<b>532</b>	Não		
<b>533</b>	Falta de vagas para estacionamento		
<b>534</b>	Enfatizar o respeito aos pedestres, que já aumentou, mas ainda deixa a desejar.		
<b>535</b>	1- DISPONIBILIZAR ONIBUS DO CAMPUS PARA OUTRAS CIDADES EM HORARIOS COMPATIVELIS COM O HORARIO DE TERMINO DAS AULAS. 2- CRIAR UM BANCO DE DADOS PARA PESSOAS QUE TEM CARROS E PODEM DAR CARONA PARA PESSOAS DA MESMA CIDADE. (OBS- EU DOU CARANA PARA DUAS PESSOAS QUE MORAM EM IBATE, ELAS ME AJUDAM NO COMBUSTIVEL E ACABAM ME AJUANDO TAMBÉM)		
	<p>A questão dos estacionamentos realmente está caótica. No entanto gostaria de fazer algumas considerações, apesar de nao resolver totalmente a questão:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1- Ampliar o estacionamento utilizando a praça em frente ao banco Santander, debaixo das árvores.</li> <li>2- Fazer campanhas incentivando as pessoas a virem de bicicleta.</li> <li>3- Em ultima instancia, estacionamento apenas para atender aos docentes e técnicos-administrativos.</li> </ol>		
<b>536</b>	1- Ampliar o estacionamento utilizando a praça em frente ao banco Santander, debaixo das árvores. 2- Fazer campanhas incentivando as pessoas a virem de bicicleta. 3- Em ultima instancia, estacionamento apenas para atender aos docentes e técnicos-administrativos.		
<b>537</b>	Não há onibus/van/carro dentro do Campus1 que locomovam as pessoas por entre o Campus, por exemplo: da saída da arquitetura até o bloco da produção. (uma viagem de 20-30 minutos de subida), assim encoraja os alunos a utilizarem carros para nao chegar atrasado na aula caso uma aula seja no Bloco D e a proxima no Bloco B (por exemplo).		
<b>538</b>	Sim, acho que há pouco incentivo para o uso de bicicletas, pois não temos cicloviás e nem bicicletários em todos os departamentos. Sei que nossas leis obrigam as bicicletas a utilizarem as mesmas vias que os veículos automotores, mas acredito que seria possível ampliar e utilizar calçadas para circulação de bicicletas e pedestres. Por exemplo, já ouvi dizer que no Japão as bicicletas são obrigadas a circular por calçadas. Acredito também que o uso de motocicletas seria outra solução para a falta de espaço em estacionamentos. Poderiam destinar mais locais para motos. A unica solução que vejo é realmente proibir usuario externo adentrar no Campus e o estacionamento ficar privativo para os funcionarios de cada setor. Ficamos vários minutos procurando estacionamento proximo ao local de trabalho e quando encontramos corremos o risco de ter o veículo avariado. Meu carro, foi danificado por 3 vezes no bolsão atras da biblioteca da EESC e nunca consegui identificar o responsável. Outro ponto gritante é a construção de calçadas e prédios que diminuem cada vez mais o espaço para os veículos. O planejamento urbano do Campus deve levar em conta que a abertura de mais vagas para os cursos implica em mais gente, e consequentemente mais carro ou bicicleta e os espaços de circulação entre os prédios é pessimo, escuro, calçadas mal conservadas e sem sinalização. É urgente um replanejamento das vias de acesso e iluminação do lado e atras da biblioteca da EESC.		

	Permitir que somente professores e funcionários estacionem dentro do Campus.
	Reservar as vagas na rua em frente ao bar para paradas rápidas, tipo 15 minutos. Abrir portões para entradas a pé pela Milguel Petroni.
	Acredito que a quantidade somada de alunos de pós-graduação, professores e funcionários seja muito menor do que a quantidade de alunos de graduação no Campus. Dessa forma, a super lotação dos estacionamentos do Campus é motivada pelo fato de muitos alunos da graduação terem carro. Esse fato se confirma pela tranquilidade de se estacionar o carro no período de férias da graduação.
<b>551</b>	Alunos de graduação tem horários de aula comuns (mesmo sendo de cursos diferentes) e muitas vezes moram juntos, de modo que seja muito mais fácil e eficiente motivar caronas entre esses usuários. Já fui aluno de graduação aqui no Campus, sendo assim sei como funciona. Atualmente sou aluna de Pós. Utilizo meu carro para carregar materiais relacionados à minha pesquisa, sendo difícil e nada seguro carregá-los vindo a pé para a USP.
<b>552</b>	Na minha opinião o Campus está assim lotado de carros onde os funcionários não tem como estacionar para trabalhar por causa dos alunos que moram em república, apartamentos e casas perto da USP e vem de carro ocupando assim as nossas vagas.
<b>553</b>	O Campus possui um sistema viário muito bem conservado e sinalizado, alguns pontos apresenta rampas para travessia de pedestres, porém há muitos obstáculos que impedem um deslocamento contínuo e ininterrupto de pedestres e ciclistas dentro do Campus. Seria importante a realização de um inventário nestes sentido, de forma a identificar os pontos de "estrangulamento" do sistema destinado a atender pedestres e ciclistas. A iluminação também é importante. Quanto aos veículos, deve-se ter maior atenção com estacionamentos em locais proibidos e inapropriados (aqueles que impossibilitam a visão dos demais condutores).
<b>554</b>	As vagas são escassas hoje em dia e a maioria dos espaços estão sendo fechados para professores e funcionários. Como funcionária, acho extremamente necessário estas vagas. Apesar disso, o depto no qual eu trabalho tem poucas vagas, não suficientes para todos do depto. Em contrapartida, como exemplo, o Instituto de física tem vários estacionamentos e mesmo assim, os funcionários desta instituição param os carros fora destes estacionamentos. As vezes é necessário sair durante o período de expediente para fazer compras para o laboratório e quando volto não há vagas. E aí? Não posso ir embora, pois tenho meus horários fixos, não tenho onde parar. Não posso vir a pé ou de bicicleta, pois tenho filho pequeno. Enquanto isso, alunos que muitas vezes até moram na mesma residência vem com mais de um carro. O problema é que faltam vagas e parece não haver espaço suficiente. Talvez criar estacionamentos no entorno da USP, novas linhas de ônibus, e, principalmente, melhorar a segurança dentro e fora da USP, que vejo como o principal motivo da utilização de carros.
<b>555</b>	Abrir mais vagas para estacionamento (exemplo parte da praça em frente ao SANTANDER), pois já existia esse estacionamento em baixo das anvores e foi extinta para apenas colocar bancos.
<b>556</b>	Alguns bolsões reservados (ex: física) para funcionários e docentes são grandes e muitas vezes sobram vagas que poderiam ser utilizadas pelos alunos.
<b>557</b>	Não
<b>558</b>	O acesso ao Campus II é extremamente dificultado devido à distância e à baixa oferta de ônibus inter-campi, isso dificulta consideravelmente o desenvolvimento de atividades extracurriculares (como por exemplo IC's e projetos como TOPUS, AeroDesign, HPA) que acontecem normalmente fora do horário normal de aulas.
<b>559</b>	Fazer com que os vigilantes do Campus penalize de alguma forma as pessoas que estacionam em locais proibidos, em cima das faixas, as vezes utilizando duas vagas, estacionando motos em vagas para carro.
<b>560</b>	- Garagens subterrâneas. - Aluguel de bicicletas - essa idéia achei muito legal. - O Campus cresceu muito nesses últimos 25 anos; em 1986 os estacionamentos existentes eram suficientes e ainda sobravam vagas. Como todo mundo sabe, isso não é um problema apenas daqui e sinceramente, vai ser preciso muito empenho e modificações para alterar essa realidade. No meu caso, a abertura no muro, na rua
<b>540</b>	Acredito que o fechamento da portaria da física (saída da igreja) durante a noite e nos finais de semana prejudica IMENSAMENTE os alunos que moram perto da mesma. Ocorrem muitos assaltos nessa região e esse fechamento obriga os alunos a contornarem a USP, ou seja, torna-os mais suscetíveis aos assaltos.
<b>541</b>	nã é muito favorável ao trânsito de bicicletas Sobre a mobilidade 'intercampi', apenas uma crítica em relação ao fato de que algumas vezes os ônibus da USP que fazem tal trajeto em certos 'horários de pico' ficam EXTREMAMENTE LOTADOS - mas talvez isso já tenha sido resolvido. Só existe uma outra questão GRAVE em relação à mobilidade na USP: estacionamento... É MUITO DIFÍCIL ESTACIONAR DENTRO DA USP!!! Não existe como fazer mais estacionamentos dentro do Campus - só se fosse construído um edifício (para cima ou para baixo) só para estacionar carros, como aqueles 'multi-storey car park' que são 'populares' nos EUA, mas sei que essa solução não é muito viável (não importa se é um prédio ou subterrâneo). Talvez os 'usuários' da USP realmente devam ser incentivados a utilizar meios de transporte menores ou individuais - nos casos nos quais a locomoção não se configura como 'em grupo', ou meios coletivos de transporte, caso seja possível. Mas vejo que alguns dos possíveis problemas apontados por vocês nessa pesquisa são os fatores que determinam a ocorrência de um transporte mais adequado - como distância, ter que levar outras pessoas e material no veículo, além de ser obrigado a ter o carro para algumas eventualidades (meu caso); ou problemas com segurança, horários muito tardios ou muito precoces, entre outros.
<b>543</b>	Penso que o espaço defronte ao jardim do BANESPA pode ser utilizado para estacionamento: melhorar aquela área onde hoje encontra-se as raízes das árvores.
<b>544</b>	Acredito que cobrar o estacionamento seria uma rápida solução, entretanto pessoas que usam carros de maneira justificada seriam injustiçadas.
<b>545</b>	aumentar as vagas de estacionamento
<b>546</b>	Poderia haver estacionamentos mais seguros e que fossem cobertos. Talvez algum incentivo (pontos na carreira??) para os funcionários. Sei que não é fácil mudar, mas com um empurrãozinho, muitos podem aderir à mobilidade sustentável!!! Eu tô dentro para sempre!!!
<b>547</b>	Esperava responder questões de acessibilidade dentro do Campus e a seus departamentos, já que deve-se pensar nas mobilidade interna no Campus, apesar dos progressos alcançados ultimamente. Acho que esse tema mereceria um questionário próprio.
<b>548</b>	A crítica que faço é quanto à utilização do estacionamento por pessoas que não são ligadas à USP, e ocupam as vagas principalmente na região do Observatório, apenas para não pagar área azul na região central da cidade. É comum encontrar indivíduos que estacionam seus carros e saem a pé pela portaria do observatório. Por que não são criados estacionamentos com cancela, exclusivos à comunidade acadêmica? Seria uma forma de garantir vagas aos que realmente necessitam do espaço por motivo de aula ou pesquisa. A abertura da cancela ficaria condicionada ao cartão USP. Na região em que desenvolvo minha pesquisa, a área do Depto de Hidráulica e Saneamento, penso que essa cancela poderia ser instalada logo após o LATAR: ficaria mantida a faixa amarela para carga/descarga com acesso livre, e após essa faixa, na altura do estacionamento dos docentes da Mecânica, poderia ser instalada a cancela. Talvez com essa medida pudesse ser removida a cancela adicional instalada para funcionários do IFSC. Muitas vezes, há carros até no gramado e vagas ociosas no estacionamento do IFSC.
<b>549</b>	Também seria opinião de leigo, o célebre e abominável "achismo". Esse tipo de comportamento não "combina" com meu modo de ser. Afinal temos um excelente Departamento de Transportes, com ótimos professores, muitos alunos de graduação na área, pós-graduandos bem formados, dedicados ao que fazem. Minha sugestão é que eles opinem, serão sugestões de abalizados profissionais.
<b>550</b>	Sou aposentada e pouco frequento o Campus. Atualmente minhas idas são devidas à instalação do posto médico, o qual frequento com uma certa regularidade. Minhas respostas aos quesitos apresentados foram dadas tendo como referência o tempo em que aí trabalhei. Sugestões: Retirar o posto de atendimento médico do Campus (ou transferi-lo para um outro local no Campus).

572	transporte mais eficiente entre Campus I e II, para cobrir aulas conjugadas nos dois campi. Transporte para o Campus 1 entre 11:00h e 12:00h continuado.
573	Resido em Araraquara, e por isso, vou de carro para o Campus. Porém, quando estou na cidade, procuro fazer tudo a pé, a não ser que tenha algum compromisso e necessite chegar mais rapidamente a algum lugar. Prefiro ir caminhando para o Campus.
574	Só tenho uma observação. Na questão que trata "desde quando frequente o Campus rotineiramente", minha resposta foi 32 anos (minha idade). Isso se deve ao fato de eu ter nascido onde hoje é o Posto Universitário e ter sido praticamente criado aqui dentro, pois sou filho de funcionário aposentado.
575	Temos que escutar as pessoas e chamá-las a participarem com sugestões. Resumindo tornar a causa de todos, por todos.
576	Alargar as ruas, aumentar as áreas de estacionamento e arrumar as calçadas. A calçada próxima à quadra de futebol foi reformada recentemente mas acredito que, com aquelas curvinhas circundando as árvores, seja impossível um cadeirante andar por ali com segurança. As ruas do Campus são estreitas. Se um caminhão está estacionado ele já atrapalha 1/2 pista. Deveria haver horários específicos para carga/descarga e acesso de veículos maiores. Com a escassez de áreas de estacionamento é frequente que condutores parem atrás de outros veículos estacionados e liguem o "pisca alerta", atrapalhando o trânsito e os vigilantes, apesarem de estarem por perto, não tomam nenhuma atitude.
577	A criação de espaços de estacionamento com cancelas com certeza prejudicam a mobilidade no Campus. Um exemplo é o estacionamento fechado da Física criado recentemente perto do observatório. Este estacionamento foi criado de modo impositivo (sem consultar usuários de outros deptos). Simplesmente foi colocado uma cancela na entrada. É nitida e pode-se observar frequentemente sua sub-utilização, principalmente em horários de pico como 14:00 Hrs. Um estacionamento que normalmente comportaria cerca de 22 carros tem sua capacidade as vezes utilizada por menos da metade disso. Possuímos até fotos tiradas desta situação.
578	Acho que a má qualidade do transporte público da cidade de São Carlos, assim como o valor abusivo cobrado atualmente, influí muito na opção do não uso deste meio de transporte. Quanto as medidas cabíveis a própria instituição, não tenho sugestões no momento, assim como também não tenho críticas.
579	existem alguns estacionamentos que são reservados e não tem sua capacidade usada, sobrando vagas continuamente. Exemplo, estacionamento ao lado da creche, perto da portaria da Carlos Botelho. Dificultou muito o estacionamento dos alunos da engenharia de produção. O estacionamento é reservado para a IFSC, que já possui um estacionamento privativa ao lado do seu prédio.
580	É necessária a implantação de mais portarias (exclusivas para pedestres). Uma ao lado do departamento de estruturas, ali onde fica a árvore de natal seria bastante útil.
581	Faltam um Plano Diretor com incentivos para a mobilidade sem carros no Campus.
582	Maior fiscalização sobre o uso de estacionamento por pessoas externas a USP.
583	Eu utilizo o carro por necessidade, tenho crianças... Se não tivesse filhos ou essa necessidade viria à pé. para deslocamento a pé: melhorar algumas calçadas que são muito estreitas. proibir o trânsito de bicicletas pelas calçadas, diminuir a velocidade máxima dentro do Campus. Para vir a pé para o Campus I é urgente insistir com os órgãos municipais a tomarem providências sobre o estado e conservação das calçadas em São Carlos (é comum calçadas com buracos - desníveis - escorregadias - com cocô de animais - etc...). As ruas são recapadas e niveladas para os carros ... portanto não é falta de dinheiro ... é falta de atitude. É urgente educar os motoristas (que são muitos) mal educados, apressados, que jogam o carro em cima dos pedestres, não respeitam as faixas de pedestres. É necessário multar motoristas que cometem infrações de trânsito (cadê a polícia??).
585	A questão do estacionamento de veículos em horários de pico é extremamente crítica. Quem vai do Campus II para o Campus I para realizar tarefas de trabalho não
28 de setembro seria fantástica, mas teria que ter uma guarita com guarda para poder passar com segurança, principalmente à noite.	
561	Devemos nos preocupar com a manutenção de um Campus que propicie um ambiente agradável, mantendo as áreas verdes e de convivência. É nossa responsabilidade fazermos com que regras de estacionamento sejam cumpridas. Minha percepção particular é que não podemos "entregar os pontos". Cercar estacionamentos só está criando ou acirrando animosidades entre departamentos e institutos. Talvez seja muito melhor apenas estabelecermos quem pode e quem não pode estacionar no interior do Campus e quem pode, com pouquíssimas exceções, não teria espaços reservados. O primeiro que chega é o primeiro que estaciona. E quem não consegue estacionar no interior que procure uma vaga nas ruas do entorno.
562	É muito complicado opinar pois cada um tem seus problemas para resolver fora ou seja na hora do almoço ou a tarde na saída e por isso que a maioria das pessoas utiliza o veículo particular. Eu mesmo tenho que trazer meu filho cedo na escola e buscar , ai chego em casa almoço já esta na hora de voltar, desse modo não como ficar pegando ônibus ou vindo de bicicleta. E tarde sempre tem alguma atividade para levar desse modo e sempre corrido. Ate gostaria de poder ajudar de alguma forma mas com filho ainda pequeno fica difícil.
563	Estacionamentos reservados para os funcionários e professores e os que sobram para os alunos.
564	Prédios específicos para estacionamento poderiam ser construídos no Campus, como frequentemente vistos em Universidades Americanas.
565	Pagar pelo estacionamento também é uma forma de evitar o número excessivo de veículos dentro do Campus. Realmente está cada vez mais complicado estacionar no Campus I de São Carlos. Eu venho de carro devido a distância da minha casa ao Campus e a falta de ônibus que passe perto da minha casa. Além disso, considero importante, caso ofereçam ônibus que passe perto da minha casa para o Campus, que o mesmo vá diretamente ao destino, sem que os passageiros precisem realizar baldeação.
566	Instalação de um espaço à direita das cancelas, para a passagem livre de ciclistas no leito da via. Use compartilhado entre ciclistas e pedestres de portarias que, no momento, são exclusivas para pedestres, como a portaria da rua XV de novembro e a portaria da Física I para ingresso no Campus.
567	não
568	Duas situações: 1) Em passado recente houve uma greve e grevistas impediram a entrada de veículos no Campus. Todos entraram a pé e trabalharam normalmente; 2) a visita ao Campus aos domingos revela a beleza de oásis, um patrimônio incalculável. Que tal nós, comunidade, juntarmos esforços, boa vontade e conhecimento técnico para resgatar o Campus dos veículos? Já contribuo voluntariamente fazendo rodizio pessoal: venho ao Campus de carro somente um período do dia.
569	O Campus não deve ser caminho de passagem dentro da cidade para pedestres ou carros com pessoas que nada fazem aqui. O acesso por TODAS as portarias deve ser controlado para carros E PEDESTRES.
570	O Campus II é um pouco longo, mas é bacana ir de bike até ele. Seria interessante incentivar a organização de grupos de alunos do Campus II, para marcar um horário e local de saírem juntos (como foi proposto em relação as caronas). Acredito que pedalar em grupo é mais prazeroso e seguro (motoristas podem respeitar mais os ciclistas em grupo). Também é interessante instalar vestiários no Campus II para a chegada dos ciclistas, como foi proposto para o Campus I.
571	Nos últimos anos, a USP de São Carlos esteve caminhando na contramão do incentivo aos outros meios de transporte em alternativa ao carro. No lugar de aumentar mais os estacionamentos, deveriam cobrir o uso de carro, principalmente para pessoas que morem nos arredores do Campus I, por exemplo. São muitos os alunos e funcionários que moram a menos de 10 minutos a pé (a pé!!!) e que vão para USP de carro, sozinhos. Quanto mais estacionamentos fizerem, mais carros vão entrar no Campus.

	<p>conseguir lugar para estacionar em menos de 15 a 30 minutos aguardando por uma vaga.</p> <p>A única crítica é quanto às reservas de vagas. Não vejo sentido em deixar vagas ociosas em vários estacionamentos "privativos", enquanto outros usuários se enfilam pelas vagas restantes no Campus. Exceto se houver alguma justificativa médica ou administrativa, as pernas que conduzem professores, diretores, e etc, funcionam da mesma maneira que as dos alunos do primeiro ano da graduação.</p> <p>Acho que a maior crítica é a falta total de posicionamento da vigilância do Campus. A inércia e falta de boa vontade em resolver as paradas indevidas fazem com que todos achem que 'sempre cabe mais um' dentro do Campus, pq se não achar um lugar correto para parar, para-se em qualquer canto mesmo, pq ninguém fala nada. Mais triste é constatar que além de ter um preferismo pernicioso por alunos e professores, a coisa só funciona quando é detectado que o selo ou tag do carro pertence a um funcionário, já que este, se para em lugar indevido paga pelas outras duas classes que não são punidas.</p> <p>Já fiz reclamações pessoalmente a segurança de pessoas que pararam indevidamente o carro e estavam inclusive, colocando outros carros em risco pois exigiam que se desviasse para a contra-mão para passar e, mesmo com a confirmação do vigilante (da USP, não terceirizados) que 'tomaria alguma providência', simplesmente fui ignorado e digo isso, pq eu segui o carro da segurança após o pedido. E ele simplesmente passou reto do carro que sitei e ignorou qualquer tentativa de repressão. Com isso, além de se alimentar a impunidade ainda corrobora para o 'sempre cabe mais um' que assola o espaço do Campus.</p> <p>Novamente, aumentar o número e a segurança em relação ao estacionamento de bicicletas;</p> <p>limitar o número de carros no Campus (não tirando o direito daqueles que realmente necessitam vir de carro, por distância ou necessidades especiais).</p> <p>Definitivamente, ao longo dos últimos anos a prioridade ao carro, com a abertura de bolsões de estacionamento e mesmo o número de veículos circulando pelo Campus aumentou assustadoramente. Sou contra apenas abrir mais espaço priorizando os carros ao invés de utilizar a universidade, como formadora de opinião e exemplo, como peça para reformular a ideia de alguns usuários do transporte privado.</p> <p>Acho que a palavra e o sentido da intervenção é a permeabilidade, mobilidade significa que os caminhos serão desenhados e encontrados pelas pessoas, porém o Campus deve ser um local permeável, para que não concentre fluxos de pessoas e automóveis nas portarias e pontos únicos de entrada e saída, o controle deve ser feito nos edifícios, e não nas vias de circulação. Assim como os campi universitários na Argentina, Europa e EUA o acesso deve ser fluido e a universidade pertencer a cidade, assim como outros edifícios institucionais. A segurança e o controle interno aos edifícios e laboratórios.</p> <p>É urgente que se trabalhe a priorização dos espaços de circulação para os pedestres e ciclistas, de modo a evitar que eles tenham que competir pelo mesmo espaço que os automóveis. Medidas de orientação associadas a dispositivos de demarcação dos usos diferenciados em função desta priorização poderiam oferecer um ponto de apoio relevante nesse sentido. O melhor exemplo é o "fenômeno" que ocorre com nossas lombadas de travessia segura, em que todos já se acostumaram a oferecer o espaço ao pedestre nas vias internas ao Campus (e, ainda que não tenham o mesmo comportamento nas vias externas, já é possível notar sinais de "espalhamento" desta postura, por exemplo na rotatória da saída da Arquitetura, em que muitos motoristas já oferecem a prioridade na travessia ao pedestre).</p> <p>Incentivar motos e bicicletas. Para isso é necessária a disponibilização de locais melhores para a sua guarda. Promover treinamento junto aos guardas da USP. Eles literalmente perseguem motos e bicicletas.</p> <p>Criação de bolsões de estacionamentos gratuitos para funcionários e docentes; Construção através de iniciativa privada de estacionamento vertical para alunos.</p> <p>Tenho críticas em alguns estacionamentos serem fechados aos funcionários de departamentos específicos, pois o Campus não funciona sem funcionário, professor e aluno. O que poderia ser feito é que só poderiam entrar de carro no Campus funcionário, professor e aluno e não ser estacionamentos fechados para poucas</p>	
<b>586</b>		<p>594 Um grande estacionamento para carros, que seria compartilhado por todos, e o deslocamento interno seria feito por meio de transporte interno gratuito (pequena taxa) contínuo.</p> <p>595 O número de estacionamentos de acesso restrito deve aumentar pois eles são necessários. A prioridade de uso dos mesmos é dos funcionários.</p> <p>Durante a graduação (já concluída), fui parte do tempo a pé, de bicicleta ou de carona. Por vezes, o carro era muito útil como "armário", seja para os materiais pesados - livros, cadernos, notebooks - ou para guarda chuva ou blusa de frio. Acredito que ter um armário no Campus ajudaria na organização e permitiria carregar menos peso, o que ajuda quando podemos ir a pé ou de bicicleta.</p> <p>O Campus I da USP pode ser considerado como um Campus pequeno. Assim, é considerado é o entorno do Campus. Localizado praticamente na região central da cidade, é comum em horários de pico encontrar uma grande quantidade de veículos nas principais vias próximas ao Campus I e trânsito lento. Acredito que se isto não for melhorado, fica difícil incentivar os modos alternativos de deslocamento.</p> <p>Muita conversa e pouca ação.</p> <p>Tem especialistas na Engenharia de Transportes para tal questão.</p> <p>Funcionário não adianta apresentar proposta.</p> <p>O que se percebe é que nos períodos de férias não há problemas relacionados a veículos no Campus. Entendo que o problema passa a ficar crítico durante as aulas, pois são muitos os alunos a virem de carro. Talvez uma conscientização maior para os alunos, incentivando o uso de bicicletas por exemplo, já que são jovens e estão em plena forma física.</p> <p>Conheço colegas de trabalho que moram relativamente próximo do Campus 1 e que continuam vindo de carro pois acham mais dinâmico.</p> <p>Há pessoas que moram ou trabalham próximo ao Campus 1 e que usam os estacionamentos para se dirigirem aos bancos ocupando vagas importantes em horários de chegada ao trabalho.</p> <p>Acabem com os bolsões, multem os carros que estacionam em lugares errados, que não respeitam vagas de deficientes e/ou idosos.</p> <p>Aumentar o número de vagas de estacionamento;</p> <p>O uso de bicicleta para o trabalho/estudo é muito pessoal. Caso haja empecilho por falta de mobilidade esta não ocorre dentro do Campus. As pessoas usam métodos alternativos de transporte por interesse pessoal, não pra salvar o meio ambiente!</p> <p>Fechem os portões para entrada de todo tipo de veículos, inclusive da diretoria.</p> <p>A falta de limitações para estacionar automóveis no Campus, inclusive em locais não autorizados.</p> <p>Não há punições para pessoas que estacionam em lugares inadequados como canteiros, calçadas ou filas duplas. Punições de acesso deveriam ser aplicadas às pessoas infratoras.</p> <p>Acredito que diminuir a velocidade dos veículos dentro do Campus I é uma boa medida.</p> <p>Ao meu ver o questionário só serviu para tirar a culpa da USP, o fato da pessoa ir de carro ou de bicicleta deveria partir de cada pessoa. A USP deveria ter estrutura para que, caso nós quiséssemos, pudéssemos ir de carro. A partir desse ponto os próprios usuários decidiriam como iriam até a usp... mas o mínimo é estrutura para atender a demanda! Daqui a pouco irão proibir a entrada de carro dizendo que estão ajudando o meio ambiente o que não vai mudar nada, pois estacionarão nas ruas e entrarão andando. Estão atacando o efeito e não a causa!</p> <p>Arrumem a estrutura, após isso tentem ajudar o meio ambiente, mas deixem que os usuários decidam o que querem fazer e como querem locomover!</p> <p>Críticas:</p> <p>1) Falta de planejamento em horário de execução de obras que interditam totalmente ou parcialmente o acesso.</p> <p>2) Estacionamentos privilegiados a não idosos, não deficientes, dirigentes, funcionários, etc.</p>
<b>587</b>		<b>600</b>
<b>588</b>		<b>601</b>
<b>589</b>		<b>602</b>
		<b>603</b>
		<b>604</b>
		<b>605</b>
		<b>606</b>
<b>590</b>		<b>607</b>
<b>591</b>		<b>608</b>
<b>592</b>		
<b>593</b>		

<b>609</b>	A maioria das vias dentro da USP não estão preparadas para que os ciclistas trafeguem em segurança com os carros... sem contar a falta de segurança para as bicicletas, as quais podem ser roubadas...
<b>610</b>	Não concordo com a possibilidade de cobrar estacionamento para carros. Assim como aumentou o número de estudantes é necessário aumentar a infra-estrutura do Campus, como alojamento, estacionamento, salas de aula e locais de esporte e saúde (Cefter) e remanejar aulas para o Campus 2.
<b>611</b>	A segurança poderia vigiar e punir as pessoas que estacionam nas áreas zebreadas (carga/descarga) principalmente junto a Biblioteca e Edusp, atrapalhando quem está trabalhando
<b>612</b>	Não deveria existir estacionamentos "privados" de determinados institutos.
<b>613</b>	Não utilizo os ônibus inter Campus por estarem sempre muito cheios.
<b>614</b>	MUITAS VAGAS RESERVADAS PARA FUNCIONÁRIOS DE "ALTO ESCALÃO" (DIRETORES, ETC.) E ESTACIONAMENTOS PRIVATIVOS PARA DETERMINADOS INSTITUTOS/DEPARTAMENTOS
<b>615</b>	Falta vaga de estacionamento, poderia criar um grande prédio estacionamento. É extremamente necessário aumentar a frequência do transporte entre Campus I e II, com mais horários, mais pessoas utilizariam esta forma de deslocamento e os ônibus ficariam menos cheios, pois se houvesse outro horário muito próximo do desejado, que não causasse que o usuário chegasse atrasado em seus compromissos, as pessoas poderiam se distribuir melhor. Assim como aumentando a frota, diminuiria a quantidade excessiva de pessoas nos transportes, diminuindo gastos com manutenção de transportes superlotados e atraindo mais pessoas a pegar um transporte mais confortável.
<b>616</b>	Nao. A falta de vagas reflete o momento de excesso de carros no brasil.
<b>617</b>	Ciclovias incentivariam muito o uso de bicicletas
<b>618</b>	A crítica é em relação aos estacionamentos fechados. Aquela que fica próximo à Creche, reservado à Física, fica sempre vazio! O que é um absurdo, pois muitas pessoas não conseguem estacionar ao redor. Além disso, tem sido frequente o uso de cones ou correntes para fechar os estacionamentos. Outro absurdo também. Ou todos estacionam livremente, ou todos são obrigados a deixar os carros do lado de fora do Campus.
<b>619</b>	O cúmulo do absurdo seria cobrar uma taxa de estacionamento!
<b>620</b>	a Prefeitura do Campus precisa limitar a circulação de veículos na área I.
<b>621</b>	Falta de estacionamento.
<b>622</b>	Alunos não podem usar o estacionamento da Matemática, impedindo que se utilize essa entrada pra trafegar no Campus.
<b>623</b>	Para meu carro na rua, perto da praça dos voluntários. Seria bom que tivesse guarda ou câmeras, pois há muitos carros parados ali.
<b>624</b>	Outra coisa é a USP limpar os bueiros. Quando chove, não dá para atravessar a rua que é tomada pelas águas, e não conseguimos ir até os carros estacionados fora da USP.
<b>625</b>	Acho que o ônibus da USP que leva os alunos do Campus I para o Campus II e vice-versa poderia pegar os alunos nos pontos de ônibus que estiverem no caminho e deixá-los também se for o caso. Já ajudaria quem mora perto a ir com o ônibus ao invés de utilizar apenas o carro.
<b>626</b>	minha sugestão: deveria ter um micro ônibus que circulasse dentro do Campus p/ mobilidade dentro do Campus de alunos, docentes e funcionários.
<b>627</b>	Reconheço que a estrutura interna do Campus já está em quase todo o seu potencial, mas as ruas do Campus poderiam ser um pouco mais largas em alguns trechos, e os bolsões de estacionamento, melhor distribuídos e espaçados. Os estacionamentos internos de bicicletas deveriam ter maior segurança, sendo localizados próximos a guaritas policiais, e eventualmente até com câmeras de monitoramento, a fim de evitar possíveis furtos.
<b>628</b>	A entrada de pessoas no Campus deveria ser mais restrita, deveriam ter um maior controle das pessoas que entram e saem do Campus.
<b>629</b>	No prédio dos laboratórios da física, não há como cadeirantes se locomoverem pois há muitas escadas, e nenhum elevador.
<b>630</b>	A mobilidade no câmpus não pode ser resolvida só pela USP. É preciso políticas públicas mais eficientes. Não é segredo nenhum que muitas pessoas adquirem um carro por conta de que o sistema público de transporte não funciona. As linhas são poucas, e quando existem, estão sempre lotadas, com nenhum conforto para o cidadão. A sugestão é: ajudem a planejar o transporte e as vias de acesso do município, assim não só quem trabalha na Usp, mas todos os cidadãos, serão beneficiados.
<b>631</b>	Crítica: Pouca segurança nas ruas vizinhas à USP, principalmente nos horários não comerciais.
<b>632</b>	faltam muitos estacionamentos para carro;
<b>633</b>	os ônibus para o Campus II nem sempre atendem as necessidades.
<b>634</b>	A guarda universitária deveria fazer uma fiscalização mais rígida em relação ao uso das vagas, realmente penalizando aqueles que desobedecem às normas de trânsito e sinalização, como ocorre nas ruas e estacionamentos externos ao Campus, com a aplicação de multas e perda de pontos na carteira de habilitação, por exemplo.
<b>635</b>	quando da realização de eventos no Salão de Eventos e no Ginásio de Esportes, tais como: atividades da 3ª idade, feiras, exposições, festas, etc. deveriam ter acesso somente pelas entradas da Rua dos Inconfidentes, possibilitando o uso dos estacionamentos internos por aqueles que trabalham e/ou tem necessidade de se deslocarem e estacionarem naquela região.
<b>636</b>	Atualmente está péssimo estacionar o carro aqui dentro. Funcionários deveriam ter a prioridade das vagas, e os alunos deveriam pagar para estacionar aqui dentro, isso os desencorajaria!
<b>637</b>	Acho o incentivo à carona adequado. Já faço isso todo dia.
<b>638</b>	Um comentário: é de consenso geral que, por excesso de veículos, faltam vagas de estacionamento. Deve ser prioridade de todos, comunidade USP, mudança de cultura, de atitudes para encontrar alternativas de locomoção.
<b>639</b>	Sim, alguns motoristas não respeitam os pedestres e abusam da velocidade, ultrapassando os limites, principalmente do bom senso.
<b>640</b>	Horário de saída e entrada são caóticos, talvez se houvesse mais alternativas de entrada e saída, isto poderia ser atenuado.
<b>641</b>	A segurança também poderia ser melhorada, aumentando a vigilância e fiscalização do trânsito e dos estacionamentos.
<b>642</b>	Há um número significativo de ciclistas, que não respeitam as calçadas para pedestres, provavelmente por não terem aqui um ciclovia.
<b>643</b>	O Campus I desta Universidade conta com poucas portarias. E algumas têm problemas sérios. A exemplo da portaria próxima ao Instituto de Ciências Matemáticas e Computação. Ela precisa ser integrada com o resto do Campus, permitindo que possamos entrar por ela e dela sair. Essa restrição só atrapalha o quesito "mobilidade", que agora está sendo examinado. Além disso, a portaria de saída da rua Miguel Petroni deveria ficar aberta 24h, todos os dias da semana.
<b>644</b>	Tenho críticas contra a iluminação dentro do Campus, principalmente na praça em frente ao CAASO.
<b>645</b>	Aliás, não somente dentro do Campus, mas nas redondezas perto das portarias, a iluminação das ruas é muito ruim. Eu mesmo já fui assaltado ao sair do Campus à noite.
<b>646</b>	1) Apesar de ter citado que uso o estacionamento da USP, raramente consigo utilizá-lo após o horário de almoço. Se eu tentar encontrar alguma vaga em qualquer outro bolsão aberto (há bolsões fechados/restritos) de estacionamento, como já o fiz, além de fazer uma tentativa sem êxito, chegarei muito atrasada ao meu posto de trabalho. Portanto, deixo o veículo fora do Campus correndo risco de avarias, furto e roubo.
<b>647</b>	2) Não julgo correta a adoção de uma política de cobrança de estacionamento dos funcionários.
<b>648</b>	3) Estou atualmente atuando no Campus I, mas há previsão de em 2013 passar a atuar no Campus II. Estamos apenas aguardando a conclusão do prédio. Quando isso ocorrer todo o setor onde atuo mudará para aquele Campus.
<b>649</b>	Sim, alunos terem que circular a pé ou de bicicletas dentro do Campus, colocaria um circular dentro do Campus para eles terem que circular, como é feito na Federal.
<b>650</b>	É fato que durante as férias escolares os estacionamentos ficam disponibilizados, portanto a de se supor que o maior no. de veículos é dos alunos, grupo que deveria ser o foco de tal pesquisa.

<b>645</b>	estacionamentos reservados para funcionários do Campus	
<b>646</b>	incentivo à carona	realizarmos esses trabalhos em nosso atelieres, pois nossas casas não possuem infra-estrutura para acomodar adequadamente 5,6,7 alunos... (por exemplo, com 7 tomadas para nossos computadores). Dessa forma, quem possui condições financeiras de ter acesso permanente a um automóvel o utiliza e o mantém estacionado na USP, muitas vezes de manhã até à noite, mesmo morando perto, porque possui medo de voltar para a casa à noite, especialmente quando comenta-se tantos pequenos roubos e assaltos no entorno e mesmo dentro da USP. Acredito que esta possa ser a realidade de outros alunos, de outros cursos além da Arquitetura.
<b>648</b>	Precisamos tomar medidas urgentes em relação a mobilidade no Campus 1, pois não há vagas para todos os carros da universidade.	Acredito que estas questões formam um complexo panorama cujas respostas devem passar por soluções à problemas estruturais e por política, dentro e fora da USP, em um debate mais amplo do que este questionário nos possibilita.
<b>649</b>	Transferir a graduação para o Campus 2	
<b>650</b>	Não.	<b>661</b> Subidas íngremes atrapalham um pouco.
<b>651</b>	Sim. Acabar com os estacionamento fechados por cancela e vagas para diretores e chefe de departamentos. Proibição de entrada no Campus de carros de externos e alunos.	Gostaria que a saída da Física ali em frente a igreja, cujo fica fechada aos sábados e domingos, pra nós estudantes, que geralmente andamos a pé até a USP, gostaria que pelo menos a entrada de pedestres ficasse aberta. Porque toda vez que preciso ir para o Campus nos fim de semana, tenho que andar um pouco mais, sendo que esse lado onde moro é de longe um dos mais seguros e sempre acontece algumas coisas desagradáveis, pessoas saindo do "mato" ou do cantinho da igreja, que dá cada susto. Acredito que se a entrada de pedestre ficasse aberta, com certeza iria melhorar.
<b>652</b>	Falta estacionamentos, as portárias não são interligadas.	O Campus I tem poucos locais para estacionamento e, assim, o estacionamento no Campus deveria ser restrito a pessoas que trabalham no Campus. Hoje a maior parte dos alunos possuem carro e por isso "inflam" o tráfego e lotam os poucos estacionamentos.
<b>653</b>	Aproveitamento de espaço arquitetônico para estacionamento.	Eu preciso vir de carro para a Universidade, pois tenho que buscar/levar meu filhos para a escola. Porém, minha opção tem sido não estacionar no Campus. Assim, na maioria dos dias deixo o veículo nas intermediações de uma das portárias de acesso, estacionado na rua. O problema em fazer isso está na falta de segurança crescente na vizinhança do Campus I.
<b>654</b>	vagas para estacionamento se comparado à real necessidade, poucos acessos às unidades fazendo com que muitos carros tenham que passar pelo mesmo local para ir a lugares diferentes (para ir do ICMC, ao IAU, por exemplo)	A maioria dos alunos já vão a pé/de bicicleta, e ainda assim não há vagas para os que usam carro.
<b>655</b>	Há meses tenho problemas com o TAG. Apesar do empenho dos funcionários da Segurança para trocar modelos do tag, ainda assim meu caso não foi resolvido. Segundo informações, é o modelo do carro e/ou vidro do parabrisa.	Um aluno ou professor da USP tem coisas demais para fazer a toda hora e precisa ter sempre a locomoção rápida que o carro proporciona. Os poucos alunos com carro dão caronas a toda hora para seus colegas.
<b>656</b>	Acho um desperdício de espaço o estacionamento privativo na usp, poderia rolar um tipo de crômetro para facilitar a rotatividade mas sempre GRATUITO.	Além disso, o Campus I é uma SUBIDA, ir sem carro é torturante até pra mim que sou atleta.
<b>657</b>	Mantem a saída da física (igreja) funcionando aos finais de semana. Tenho amigos que moram bem na frente dessa portaria, contudo aos finais de semana por estar fechado, tem que dar a volta até a saída da física da praça dos universitários, trajeto a mais que apesar de ser curta a distância, sempre somos aborçados por pedintes, que além do transtorno, muitas vezes acaba nos incentivando a ir de carro.	A proporção entre o número de pessoas que frequentam o Campus I de carro e o número de vagas chega a ser um desrespeito com quem está indo estudar...
<b>658</b>	a mobilidade de carro esta ficando impossível. é urgente o incentivo a outros meios de locomoção que não sejam o carro. e como já coloquei acima, o aluguel de bicicletas me parece uma ótima idéia. mas é claro que tem que ser uma ação conjunta com a cidade, não pode só ter pontos dentro do Campus. um ótimo exemplo de ciclovias e o sistema de aluguel de bicicletas pode ser observado na cidade de Sevilha, na Espanha.	Acho interessante o incentivo da USP. No entanto, no meu caso, o principal problema é o péssimo sistema de transporte coletivo de São Carlos (sou são-carlense nato, conheço bem esses problemas). É muito mais barato, rápido e confortável vir de carro. Já me desloquei para o campus I da USP por meio de todos os modos alternativos ao longo dos 6 anos que tenho frequentado o Campus e o único modo viável é o carro. Demorava, por exemplo, 30 minutos me deslocando a pé do Campus para a minha casa. Às vezes, 30 minutos a pé é muito tempo. De ônibus, demorava 30 minutos esperando o ônibus. De casa para a USP, na maioria das vezes era viável vir de ônibus. Exceto quando o ônibus atrasava justo em dia de prova. Embora fosse um pouco inseguro, o deslocamento por bicicleta era rápido e barato. No entanto, as imensas subidas de São Carlos me fizeram desistir da bicicleta depois de um tempo. A pé era melhor do que de bicicleta. Hoje, fazendo as contas, percebi que gasto menos com gasolina do que gastava com passagens de ônibus. Então, no meu caso, se conseguíssemos resolver os problemas do transporte coletivo de São Carlos talvez eu poderia vir de ônibus, mas como já acostumei com o carro, acho um pouco difícil, mas posso tentar. :)
<b>659</b>	- A USP, como universidade pública gratuita, deve, ao meu ver, manter sempre um transporte frequente e gratuito para os alunos entre os Campus 1 e 2, oferecendo sempre transporte DENTRO do número máximo seguro por veículo e que satisfaça TODA a demanda (de número de alunos), atualizando-se (em número de veículos) em qualquer momento do ano que necessário, mesmo mantendo um número máximo de ônibus por horário. Em intensa, transparente, eficiente e apartidária cooperação com o Estado, a USP deve zelar ao máximo para que greves de funcionários atrapalhem o mínimo possível essa mobilidade. Sempre que alguma desses questões não puder ser oferecido, a USP deve fazer o máximo para travar um diálogo mutuamente cordato, aberto, prestativo e eficiente com os alunos.	Cadastro dos usuários que precisam do estacionamento todos os dias. Numeração das vagas para o estabelecimento de vagas fixas para usuários diários, reservando uma pequena porção de vagas para visitantes e/ou usuários não fixos.
<b>660</b>	A mobilidade é um importante debate atualmente, não somente no Campus, mas em nossas cidades. É importante mostrar como a questão da mobilidade não passa somente pelo uso "consciente" do automóvel, mas por questões de infra-estrutura da USP e de seu entorno, questões estas que passam também por questões de segurança. Falando espiritualmente em nome dos alunos do curso de Arquitetura e Urbanismo, percebemos essa questão em sua complexidade por estarmos em constante contato e debate com essa realidade em nosso curso. Além disso, nosso curso possui uma pesada carga horária que muitas vezes nos impede a fazer trabalhos acadêmicos em grupo à noite, muitas vezes até durante a madrugada. Há a necessidade de	<b>662</b> Não sei se foi em algum Campus da USP que eu vi, mas seria interessante ter bicicletas que possam ser utilizadas pelos alunos dentro do Campus, sendo que cada um possui um celim que é encaixado na bicicleta.
<b>661</b>		
<b>662</b>		
<b>663</b>		
<b>664</b>		
<b>665</b>		
<b>666</b>		
<b>667</b>		

	<p>dinheiro é investido em obras de mobilidade que acabam se provando inúteis. Isso inclusive me faz suspeitar de corrupção.</p> <p>Segurança para bikes! A minha mesmo já foi roubada do lado de um guarda.</p> <p>Impossível isso</p>
<b>681</b>	
<b>682</b>	Falta de ônibus inter-Campus, o que acarreta superlotação e desconforto.
<b>683</b>	não fechar a portaria da Física 1 no fim de semana e de madrugada, o bairro é perigoso e os estudantes tem que ligar para algum buscão de carro ou dar uma volta muito maior pela outra portaria correndo o risco de ser assaltado.
	<p>Acredito que as sugestões aparentemente colocadas aqui e as que já foram absurdamente implementadas não são exatamente a melhor solução para este problema lamentável do Campus I. Ainda pior são as restrições de vagas que antes eram utilizadas por todos e agora restrita apenas a funcionário e que lamentavelmente sempre observamos diversas vagas livres. Por exemplo, o IFSC restringiu dois espaços para esta finalidade, sendo que naquele localizado entre o prédio da Produção e o Observatório diariamente observo que a maioria das vagas estão vazias, enquanto alunos que vão para suas respectivas aulas ou laboratórios de pesquisa ficam em uma triste disputa por uma simples vaga para estacionar seu carro, e para piorar muitas vezes, na ausência total de vagas, somos obrigados a estacionar nossos carros fora do Campus, sem nenhuma segurança e convivendo frequentemente com casos de furtos.</p>
<b>685</b>	<p>Caminhões para pedestres melhorou porém não suficiente. Ciclofaixas dentro do Campus. Excesso de reformas que atrapalham a mobilidade, passagem, etc.</p> <p>Falta fiscalização e advertência nos motoristas que trafegam em alta velocidade pelas vias internas do Campus. Tenho observado o crescente numero de carros e motos em alta velocidade, como se estivessem na Carlos Botelho.</p>
<b>686</b>	<p>Acredito que a USP deva iniciar uma forte campanha de conscientização e respeito a leis de trânsito, que a cada dia vem sendo mais e mais banalizadas. Os condutores precisam entender que as leis existem pra uma vida melhor, e não pra punir os irresponsáveis.</p>
<b>687</b>	A falta de vagas para o estacionamento de carros, principalmente em horários próximos aos horários de aula.
<b>688</b>	A USP criou estacionamentos exclusivos para professores e funcionários, e a maioria destes estão vazios. Quando estes chegam, encontram vagas mais próximas ao seu local de trabalho e param por ali. Assim como nao se pode alunos nos estacionamentos exclusivos, quem tem essa vaga exclusiva deveria ocupa-las preferencialmente.
<b>689</b>	A saída de veículos da matemática deveria ser integrada ao Campus.
<b>690</b>	- considero ok a mobilidade, sou a fazer das faixas de pedestres tipo "lombadas" e acho que poderia ser permitido entrar pedalando na portaria da Carlos Botelho, se existisse uma ciclo-faixa no chao...
<b>691</b>	As calçadas ainda estão necessitando de muitas reformas para mobilidade no Campus, há diversos locais sem calçada apropriada.
<b>692</b>	Não.
<b>693</b>	Eliminação da reserva de vagas.
<b>694</b>	A crítica é que o incentivo pode acontecer, mas provavelmente os alunos são os que vão acatar. É preciso uma política de conscientização principalmente do corpo docente da universidade!
<b>695</b>	É preciso mais horários de ônibus entre os Campus I e II. Os alunos sempre chegam atrasado às aulas porque não havia um número suficiente de ônibus. Isso acaba prejudicando as aulas e os cursos de maneira geral. Este questionário mostra que vocês estão apenas interessados em estimular alunos e funcionários a não vir de carro, e os professores e pesquisadores? Pois metade dos estacionamentos do Campus I são fechados com catracas para funcionários e professores, dentre sua grande maioria de usuários são professores.
<b>696</b>	A seguinte sugestão: cobrar taxa para estacionamento? Isto seria principalmente para alunos não é? Com certeza não envolveria os professores. Que absurdo, já basta as catracas nas universidades. O estímulo a mobilidade de forma mais saudável para o ambiente tem que ser para todos. Tem que ser democrático qualquer ação adotada.
<b>668</b>	<p>No meu caso, por exemplo, na grande maioria das vezes não consigo parar o carro dentro do Campus, o que me força a estacionar na praça em frente a entrada II da Física. O que tem acontecido com frequência, e com várias pessoas, é que alguns moradores de rua vêm frequentando esta praça, e acabam por mexer com as pessoas, muitas vezes para pedir dinheiro, e outra simplesmente para passar cantadas. Isso tem sido extremamente desagradável, e acredito que a USP possa tomar uma medida para melhorar, pois já que não conseguimos estacionar o carro no interior do Campus, a opção é a rua mesmo.</p> <p>É um absurdo a quantidade de vagas reservadas para prof e funcionários do IFSC. Eu nunca vi o estacionamento reservado próximo ao observatório nem com 70% de sua capacidade sendo utilizada após o fechamento do mesmo para uso exclusivo de prof e funcionários.</p> <p>A quantidade de bicicletas roubadas nos arredores da USP tira todo e qualquer estímulo para se ir pedalando para universidade.</p> <p>Sim tenho... se você parar na hora do almoço em frente ao banco do Brasil, verá que 95% dos carros passam somente com um pessoa. Isso é muito ruim e hipócrita, e como sugestão, a usp poderia ter uma linha de ônibus que ligasse os principais pontos da cidade em determinados horários. Mas que não fosse terceirizados (pois os ônibus seriam uma porcaria) e que existisse responsabilidade com os horários. Dentro da USP poderia existir bicicletas da própria universidade de uso para mobilidade interna, como em são paulo.</p> <p>A falta de advertência para as pessoas que estacionam de forma incorreta seus veículo. Já presenciei inúmeras vezes carros e motos estacionados em cima da calçada. E critico a criação de mais vagas de carros, como querem mobilizar as pessoas para terem atitudes consciente em melhorias ao meio ambiente, se no Campus cortaram árvores para a criação de novas vagas de estacionamento?</p> <p>Acho um absurdo a falta de educação quanto a locais de estacionamento. O uso dos cones que impedem que os motoristas parem em local proibido é essencial, gostaria que aumentassem este uso!</p> <p>Reparar as faixas para pedestre dentro do Campus, pois muitas que existiam antes, por conta das reformas foram retiradas. E, apesar de ser um absurda a necessidade disso, colocar mais placas de "O pedestre tem preferência" pois parece que, para alguns motoristas, a lei do "mais forte" impera.</p> <p>A criação dos bloqueios nos estacionamentos, para estudantes e visitantes, é extremamente errado, pois cria privilégios e a hierarquização da universidade, além de impedir o acesso à um espaço público. São atitudes que têm sido tomadas sem reuniões ou consultas com todos os setores do Campus, principalmente o setor estudantil.</p> <p>A melhoria da segurança dentro e ao redor do Campus, tanto para pedestre quanto para ciclistas, incentivaria bastante a redução do uso de veículos no interior da USP.</p>
<b>674</b>	Aumento das vagas de estacionamento.
<b>675</b>	Habilitar a possibilidade de trânsito de motocicletas entre a portaria da Matemática e a Física
<b>676</b>	Tornar viável alguma rota possível par ao ônibus que chega do Campus 2 subir o Campus I em direção ao IFSC/ICMC (tomaria mais acessível e muito menos cansativo, não é muito bom, durante uma semana, ou até mesmo um semestre, subir o Campus I no horário de almoço exposto ao sol e ao enorme calor).
<b>677</b>	Apenas creio q a portaria de saída para a rua Miguel Peironi poderia ficar disponível como rota de saída sempre.
<b>678</b>	Não consigo entender por que a portaria da Arquitetura fecha para pedestres à noite, mas continua aberta para automóveis. Também gostaria de sugerir para as demais portarias não fecharem aos pedestres aos finais de semana.
<b>679</b>	Há muitos carros, e as vezes penso muito antes de vir de carro (para deixa-lo estacionado), pois passo muito tempo procurando vagas. Não sei qual seria uma boa solução, talvez nem seja o aumento de estacionamento, mas acho que o ideal seria a redução de carros. O que acontece é que o Campus tem crescido e não tem comportado o número de carros que esse crescimento proporciona.
<b>680</b>	Fizeram uma grande obra para abrir caminho do estacionamento do ICMC até a rua que passa pelo resto do Campus, mas a passagem fica fechada. Por que? Muito

- Acredito que o que se discute com essa pesquisa é o problema de espaço e, consequentemente, vagas de estacionamento - a falta delas - no Campus.
- Durante o dia isso é realmente um problema. No período da noite, já que o público é menor, isso já não é um fato.
- Talvez a medida de prioridade de vagas aos professores e funcionários pareça funcionar, embora tenha que ser de uma forma eficiente, pois o pessoal do departamento de estruturas já da Engenharia Civil já tentou criar um estacionamento privativo (leia-se fechar um pedaço do estacionamento com uma cancela ativada eletronicamente) para o uso de professores e o que ocorreu é que sobravam muitas vagas, impedindo a utilização por qualquer outro frequentador do Campus (incluindo professores de outros departamentos), aumentando o problema do já inflado Campus.
- Perceberam isso e hoje em dia a cancela fica aberta o tempo todo.
- Entendo a prioridade daqueles que trabalham na universidade, mas forçar as medidas para o lado mais fraco não é a melhor solução.
- De qualquer forma, apoio a discussão do problema por toda comunidade USP.
- Alem de todo o ACESSO PARA AS BICICLETAS é muito difícil, tem sempre lombadas e as entradas são so pensada para os carros (barras etc.). Ter mais lutoado em geral, por exemplo, se voce quer sair da arquitetura na noite com o carro a guarda levanta a barra, se voce esta de bicicleta nao.
- A única sugestão é não abrir novos estacionamentos. Isso aumentaria o comodismo das pessoas. Uma negociação junto à Prefeitura e a empresa responsável pelo transporte público também seria bem-vinda, no sentido de criar linhas expressas de alguns pontos da cidade (terminais, Estação) para os campi da USP.
- Eu acho que o estacionamento sendo pago reduziria a quantidade excessiva de carros dentro do Campus.
- Quantidade de carros muito elevada. Conheço alunos e funcionários que, mesmo morando perto (menos de 15 min à pé), escolhem ir de carro até o Campus I, todos os dias. Acho que as vagas devem ser principalmente, destinadas a visitantes e funcionários.
- A construção de novos estacionamentos e estacionamentos verticais, podem ajudar a cobrir a demanda crescente por vagas. Entretanto, creio que a limitação no estacionamento (ou um rodizio quem sabe?) seria uma medida mais remediativa.
- Há espaços para pedestres e para carros andarem, mas poucos lugares para bicicleta circular e poucos lugares seguros para deixar a bicicleta.
- Seja criada uma ciclovia interna do Campus permitindo um deslocamento seguro e mais eficiente para os usuários de bicicleta para que não tenham que concorrer com outros veículos de maior porte nas vias de rolamento.
- O número de carros aumentou consideravelmente nos últimos anos. O que pressionou um aumento na demanda por estacionamentos.
- Estamos assistindo à destruição de uma das ruas mais bonitas do Campus (próxima à assistência social e ao bloco C de salas de aula) simplesmente para a produção de mais vagas de estacionamento particular.
- Cabe, portanto, a universidade o papel de não se tornar um território de reflexo social, mas questionar esse tipo de mobilidade e promover e sugerir novas propostas de deslocamentos que podem ser ampliados para situações urbanas quaisquer, por exemplo das lombadas e faixas de pedestre em nível da calçada. Não adianta criar mais faixas de automóveis, sendo que o problema atual é o próprio automóvel.
- Reduzir o número de carros é uma alternativa extremamente válida. Afinal, estaríamos solucionando o problema em sua raiz.
- Segurança no entorno. Isso é uma das questões já discutidas em debates sobre segurança no CAASO.
- A segurança depende fundamentalmente do que esse espaço representa para a população em geral, e não simplesmente para a comunidade acadêmica. É fundamental que os espaços da universidade estejam verdadeiramente abertos à população. Quando a população fizer parte do dia-a-dia da universidade, com atividades culturais, educativas entre outras múltiplas possibilidades.
- Com maior segurança, e um bom sistema de transporte público, tenho certeza que a mobilidade no Campus vai melhorar inctivelmente.
- Não basta reservar bolsões de estacionamento para funcionários e achar que isso resolve o problema de todos. O Campus I melhorou muito desde quando comecei a frequentar a USP em 2006. No geral, sinto que as vagas de estacionamento não foram bem distribuídas. O bolsão de estacionamento na saída da matemática tem com frequência vagas ociosas, enquanto o estacionamento de alunos ali perto vive lotado no período das aulas. Falta um estudo sobre o uso dessas vagas para conseguir atender e balancear a demanda de modo dinâmico. Imagino um dia em que será possível dizer onde vou quando entro com meu carro pela portaria e o segurança me indicará qual bolsão ainda possui vagas e se, for o caso, me avisar que não há mais vagas. Melhorar o acesso ao Campus também é importante, já que a segurança em volta é precária. Atualmente, o que mais atrapalha para estacionar dentro da USP são as pessoas que param em local proibido e cortam a passagem de todas as outras pessoas que precisam passar por ali. Educar os usuários é essencial para o sucesso de qualquer ação que seja decidida.
- Sim, atitudes cooperativas como caronas e o uso de bicicletas devem ser motivadas, pois não faz sentido alunos virem "sozinhos" em seus carros, sendo que muitos moram a poucos metros do Campus!!!
- Alguns pontos do Campus I ficam muito escuros durante a noite - como a via (egora fechada para obras) abaixo do bloco C, cujas lâmpadas raramente ficavam acesas durante a noite.
- Acredito que os professores deveriam dar o exemplo, porém hoje os alunos de faculdades públicas como a USP tem um poder aquisitivo muito grande e na maioria das vezes os pais dão carros para os filhos.
- Logo, enquanto continuar entrando APENAS esses tipos de alunos (normalmente da EESC) eu sugiro que parem de construir prédios e comecem a construir estacionamentos.
- É extremamente inapropriada a impossibilidade de uso do estacionamento do ICMC durante o dia por alunos da graduação, do mesmo modo que professores também fazem parte da USP em si e temos direito de usufruir dos mesmos locais e condições.
- Deixar de ter estacionamento privativos aos departamentos
- Seria interessante se tivéssemos dentro dos blocos didáticos armários seguros nos quais pudéssemos deixar algum item de valor caso esteja muito tarde para voltar pra casa, como notebooks, e demais tecnologias. cujo acesso seja feito por pessoas com o cartão usp e os armários protegidos por senhas eletrônicas (como os que existem dentro da biblioteca da EESC). Seria muito útil para estudantes do período noturno que por ventura tenham que voltar sozinhos para as suas casas, dessa maneira o aluno poderia retirar o material no dia seguinte pela manhã. Desta maneira poderiam repensar o fato de ir a pé ao Campus.
- A mobilidade no Campus está demasiadamente difícil pela super lotação de veículos circulando o dia todo. Os estacionamentos já não comportam mais tantos carros e está difícil se locomover dentro do Campus devido a criação de inúmeras vagas em locais de passagem dos carros, o que dificulta a locomoção e cria a possibilidade de acidentes, como raspar na lateral de algum carro ou mesmo quebrar o retrovisor.
- Sugiro que os estacionamentos sejam restritos aos funcionários e alunos que são do Campus e proibido para visitantes, como acontece na saúde pública.
- Acesso regulamento de público externo.
- estacionamentos privativos para as unidades/departamentos do Campus não melhoram as condições de acesso aos veículos no Campus para todos, apenas para alguns. Eu, por exemplo, sou funcionária da USP, mas não pertencço a nenhuma Unidade do Campus e, quando vou fazer atividades nas Unidades e estou com carro, vejo muitas vagas ociosas e eu nao tenho encontro local para estacionar....
- Os Estacionamentos são utilizados de forma inadequada, vagas não aproveitáveis e muita área desperdiçada, por exemplo o campo de futebol não se utiliza quase nunca, e outros pontos a ser revisto e debatido.
- Intensificar o plantio de árvores para incentivar as pessoas a caminharem quando há sol intenso pelo Campus.



	modal de transporte por um mais adequado à nossa realidade. Tecemos elogios ao prefeito de Copenhagen que, conhecidamente, vai ao gabinete de bicicleta. Por que não fazemos valer o elogio tomando a mesma atitude?
<b>738</b>	Moro em Jundiá e sinceramente não vejo nenhuma alternativa razoável a não ser ir de carro. Nos dias que fico no hotel, próximo à USP, eu vou à pé.
<b>739</b>	Melhorar o aspecto da praça principal, há pouca iluminação. Colocar velocidade de 20 km/h para os veículos dentro do Campus. Já vi várias vezes carros com uma velocidade alta. Não há uma definição de velocidade permitida aqui dentro do Campus.
<b>740</b>	Não.
<b>741</b>	Privatização de estacionamentos por instituições não resolve o problema de encontrar estacionamentos. Colocar mais estacionamentos no centro do Campus I de curta duração!
<b>742</b>	Abrir mais vagas de estacionamento para os alunos. Seria o Mínimo.
<b>743</b>	Ônibus entre os campi I e II devem ser mantidos com frequência que permita o cumprimento de horários de professores, funcionários e alunos. Devem ser instalados ônibus frequentes para os campi da capital, de ida e volta, com paradas nos aeroportos, permitindo uma diminuição na utilização de carros para transportes diversos de docentes e funcionários para estes campi.
<b>744</b>	- Estudar a possibilidade de instalação de "cancelas" para ciclista, que funcionem com o cartão USP do usuário, registrando sua entrada e saída. Desta forma, se algum ciclista tentar sair sem passar o cartão, passando o cartão de outra pessoa ou até passando um cartão que não registrou nenhuma entrada, já é um sinal de alerta para os guardas abordarem e evitarem um possível furto. Esta solução, ou similar, em conjunto com o sistema de câmeras da USP, poderá diminuir o número de sinistros que vem ocorrendo.
<b>745</b>	Muito uso de área potencialmente para vivência como estacionamento, gerando poluição sonora, etc. As paradas dos ônibus para o Campus II dentro do Campus I e não na rua (permitindo a parada para ônibus do sistema municipal).
<b>746</b>	Deveria ter um veículo motorizado para transitar dentro do Campus para pessoas que tenham problemas de locomoção.
<b>747</b>	Muitos estacionamentos e priorização no fluxo de veículos, dando pouca importância aos pedestres.
<b>748</b>	É visível preocupações com a acessibilidade. A única sugestão que posso fazer é que possivelmente há pouco espaço para o cadeirante subir a rampa de acesso ao hall da biblioteca do ICMC, a qual foi implantada recentemente. Nota-se, por exemplo, que há um banco fixo próximo a essa rampa.
<b>749</b>	A política de definição de bolsões de estacionamento, controlados por cancelas, é um equívoco. Eu moro relativamente perto da USP e utilizo carro para ir para aulas e atividades no Campus por conforto e praticidade, pois saio e entro no Campus várias vezes, vou ao supermercado, chuveiro e etc. Quando comecar a frequentar a USP, em 2008, o estacionamento do ICMC do Campus I era aberto para todos (professores, alunos e funcionários), assim como vários outros que não são mais, e naquele ano não existiam problemas de estacionamento dentro da USP. Hoje, demoro cerca de 10 minutos para achar uma vaga dentro da USP se chego um pouco atrasado, um problema que não existia naquela época. E o pior é que o estacionamento do ICMC vive com vagas livres, assim como os outros que foram fechados para apenas professores e funcionários. É um absurdo existir essas vagas livres em estacionamentos privados e ao mesmo tempo todos os alunos tendo que brigar por vaga no estacionamento geral (que hoje está bem limitado). A questão, ao meu ver, não é incentivar as pessoas a não irem de carro pra Universidade, se estivermos falando do problema do estacionamento. Antigamente não havia problema nenhum com isso. Agora, se for pelo problema de poluição, é necessário conscientizar as pessoas disso, não simplesmente cobrar o estacionamento, diminuir a velocidade dentro do Campus e etc. - isso é fazer o que o Brasil sempre faz, que é colocar a sujeira embaixo do tapete, e não cortar o mal pela raiz. Sim, como na própria definição de Campus, este ambiente deveria ser preservado dos diversos problemas que se encontram em uma cidade, dentre eles o trânsito, a insegurança, acessibilidade, etc. Cabe a esta instituição solucionar os problemas da
<b>722</b>	ESTACIONAMENTOS PÉSSIMOS
<b>723</b>	Acho que o estacionamento da matemática deveria ser também para alunos, pois existem dois estacionamentos que são exclusivos para funcionários e professores.
<b>724</b>	Estacionamento limitado para alunos.
<b>725</b>	Nada mais.
<b>726</b>	Abrir as alternativas de portões, promover campanhas de conscientização e educação ambiental
<b>727</b>	Várias... porém esta melhorando. A proibição de carros de alunos poderia melhorar muito, principalmente os alunos que moram muito próximos ao Campus.
<b>728</b>	Mudar os serviços, como bancos e UBAS, para a periferia do Campus, de forma que seus usuários não precisassem adentrá-lo para utilizar.
<b>729</b>	A falta de estacionamentos no Campus é tão absurda que a emissão de gases do efeito estufa deve ser maior na procura de uma vaga do que no deslocamento de casa até o Campus. No Campus I as ruas além de tudo são confusas e alguns acessos não existem (por exemplo, se você está de carro na Física não consegue sair pela matemática com ele).
<b>730</b>	Falta de ônibus para o Campus II em horários de pico. Isso ocasiona superlotação dos mesmos e transtornos para alunos que, por exemplo, têm prova em um certo dia.
<b>731</b>	Algumas vias são estreitas demais para se permitir estacionamento de ambos os lados (daí fica bem estreito para bicicletas dividirem as ruas com os carros). Nas portarias é não tem espaço reservado para passagem de bicicletas e as cancelas nem sempre são abertas para estas.
<b>732</b>	Fazer uma campanha de conscientização: principalmente para carros e motos respeitarem ciclistas e pedestres, ciclistas respeitarem regras básicas de trânsito (sobre contra mão, tráfego em calçadas etc).
<b>733</b>	criar bolsões de estacionamento destinados a períodos curtos diferenciados daqueles de período prolongado, para acesso à biblioteca, bancos e outras atividades que não exigem a permanência durante o dia todo. Na saída da Matemática foi criada um caminho para interligar o "resto" da usp com o estacionamento da matemática porém esse caminho está bloqueado por dois objetos de concreto impossibilitando a passagem de carros. Assim, os alunos que moram na saída da matemática e que param o carro dentro da usp, precisam entrar pela entrada da arquitetura e subir até o ICMC. Como os alunos não podem parar o carro no ICMC, pois o estacionamento é destinado aos professores e funcionários, deveria ser criado uma via para que os alunos possam entrar pelo ICMC e passar por essa passagem criada que no momento está bloqueada.
<b>734</b>	Abertura de outros possíveis trajetos para pedestres, pois muitas vezes é preciso andar a mais para desviar de um conjunto de prédios que restringem a passagem. Tornar o Campus mais permeável. O único problema de mobilidade é a falta de espaço para estacionar. Reduzir o número de vagas, irá naturalmente desencorajar os carros. A taxa não seria a melhor solução, mas eu acredito que funcionará. Me antes avisem que eu faço questão de comprar um terreno ao lado da USP para montar um estacionamento! hehe Porém os arredores da USP vão ficar lotados. E é como se trocasse o problema de lugar. Uma política de rodizio de placas, como existe em São Paulo, provavelmente teria um efeito melhor do que a taxa. Além da haver menos resistência a idéia. Deveriam ser aplicadas multas pesadas por estacionar em locais inadequados. Não deveria ser permitido a entrada de carros sem a tag depois das 8h da noite. As pessoas que frequentam os palquiinhos do CAASO em sua maioria não são universitários. Estes utilizam o som do carro extremamente alto, de maneira a atrapalhar a atração e os vizinhos. Além disso depois do evento saem dirigindo bêbados.
<b>736</b>	Acredito que deveria existir uma política de incentivo ao maior respeito aos pedestres e aos ciclistas.
<b>737</b>	Faço uma crítica direta à política de bolsões de estacionamento exclusivos e vagas reservadas a cargos de diretoria. Não pode haver hierarquização no uso do espaço da universidade de qualquer forma. Devemos incentivar qualquer um a trocar o

	<p>locomoverão de ônibus, e a comunidade de funcionários e professores também são um grande número dos veículos existentes</p> <p><b>762</b> Criar mais vias secundárias interligadas, principalmente nas vias que descem do CEEFER e do alojamento, a curva ao redor do prédio da mecânica próximo ao campo de futebol é bastante incômoda para quem sobe a pé vindo da Cidade Jardim.</p> <p><b>763</b> Extrema dificuldade de achar vagas no estacionamento entre às 13h e 15h.</p> <p><b>764</b> Falta de lugar seguro e coberto para guardar bicicletas é um fator chave para a facilidade de utilizar a mesma como meio de transporte até o serviço.</p> <p><b>765</b> Os estacionamentos estão ineficientes o que faz com que os funcionários atrasem o início de suas atividades, considerando que necessitam ficar procurando uma vaga disponível para estacionar.</p> <p><b>766</b> Crédito que mais de 50% dos veículos são de alunos, geralmente esses moram próximo ao Campus em repúblicas, não tendo portanto compressos assumidos como buscar filhos na escola, entre outros. Deveria ser criado mais bolsões específicos para docentes e servidores técnicos-administrativos.</p> <p><b>767</b> Novamente, a falta de transporte coletivo no interior do Campus é uma crítica. Não precisaria ser uma linha complexa: uma alternativa com microônibus que fosse até o balão da matemática/computação, ou seja, que passasse pelo centro do Campus 1, seria suficiente. Esta linha poderia chegar pela entrada da Física e pela entrada da Arquitetura, contemplando tanto os alunos que moram no Cidade Jardim e cercanias quanto aqueles que moram na região sul da cidade.</p> <p><b>768</b> Não.</p> <p><b>769</b> Com relação ao estacionamento do ICMC no período noturno, não vejo o porquê de os alunos, mesmo com o chip RFID (e sim apenas com os adesivos), não poderem estacionar seus carros no local, visto que neste horário poucos funcionários usufruem do mesmo e muitas vagas ficam livres.</p> <p><b>770</b> Radar ilustrativo da velocidade que não tem sido respeitada pelos condutores.</p> <p><b>771</b> São vários os pontos que precisam ser melhorados: segurança, controle de acesso e disponibilidade de vagas são alguns poucos exemplos.</p> <p><b>772</b> Existem vagas de idosos e cadeirantes ficando vazias o tempo todo em estacionamentos privados. A reserva destas vagas deve ser dentro da necessidade específica para aqueles que frequentam estes estacionamentos.</p> <p><b>773</b> Mais e maiores espaços para estacionamento de veículos, assim como vias para eles.</p> <p><b>774</b> Ouvi dizer sobre algum Campus universitário (não sei qual é!) que faz rodízio do número final das placas entre os alunos. Acho que seria uma alternativa sobre vagas, e uma forma de incentivo para usar meios alternativos nos dias que o seu carro não pode circular no Campus.</p> <p><b>775</b> A meu ver, grande parte das vagas de estacionamento da usp são muito mais largas do que o necessário. Crédito que seja possível aumentar o número de vagas para carros em 5% simplesmente marcando as vagas disponíveis.</p> <p><b>776</b> que as políticas implantadas sejam iguais para todos: alunos, funcionários e professores</p> <p><b>777</b> Não fechar a portaria de saída da física os finais de semana</p> <p>Primeiramente, a portaria da Matemática ser fechada por duas manilhas de concreto que bloqueiam o acesso dela ao restante do Campus. Eu não entendi porque é que foi aberto aquela passagem se não é possível utilizá-la atualmente? Todos nós que moramos mais próximos da portaria da matemática e estudamos no ICMC, se queremos estacionar o carro dentro da USP precisamos dar uma volta enorme pelo Campus para fazer isso, pois apenas selos amarelos e laranjas poderem usufruir do local.</p> <p><b>778</b> Eu penso que se o problema é garantir que aquelas vagas não sejam ocupadas por estudantes, poderiam elas serem demarcadas com um "reservado" ou bloqueadas por cancelas, mas que a passagem de acesso para o restante do Campus fosse aberta a todos para dar mais fluidez e otimizar o deslocamento.</p> <p>Outra crítica que tenho é quanto ao fato de que atualmente qualquer pessoa que possua um selo amarelo ou laranja pode parar no bolso da matemática, mas apenas esses selos. Muitas vezes me deparo com selo dessa cor parados lá mas de lugares como IQSC, IFSC, etc, que não fazem sentido estarem ocupando vagas de lá, uma vez que estão muito distantes dos prédios aos quais trabalham. Eu como</p>
	<p>sociedade e não reproduzi-los de forma impulsiva e que despreze o pólo de conhecimento e de ações aqui existentes. Estes que deveriam reverberar positivamente na sociedade. Portanto, ao meu ver, a melhor solução seria reduzir consideravelmente a grande área destinada aos veículos de passeio individuais neste Campus. Citando alguns motivos: gera uma demanda de crescimento exponencial para vagas de estacionamento que nunca será suprida, pois verifico áreas onde inclusive as calçadas foram retiradas a favor de estacionamento e os pedestres tem que andar na própria rua (na rua que vira a direita acima do campo de futebol); excesso de ruído próximo a salas de aula e no todo; stress; casos de acidentes (pessoas e animais); desperdício em todo aparelhamento que um fluxo de automóveis exige para controle de velocidade e respeito no trânsito; perda de espaço vital (grandes vazios e espaços inutilizados que se tornam perigosos em feriados e dias não úteis assim como durante a noite); colocação de cancelas gerando descontentamentos pois nem todos tem sua vaga garantida; entre vários outros.</p> <p>A Universidade tem o poder de aplicar e investir nas várias tecnologias de transporte público eficiente que já foram desenvolvidas no mundo, assim como de poder inovar. Apesar disso, não precisamos ir tão longe para desenvolver simples ideias como: ambientes de passeios a pé, os quais existem em uma Universidade há séculos como essenciais para o diálogo e desenvolvimento de ideias; a bicicleta: introduzir um ponto de ônibus que interligasse a cidade dando à mesma a oportunidade de requalificá-lo.</p> <p>O Campus 1 pertence a malha urbana e deve a ela oferecer equipamentos fundamentais que faça o satisfatório intermédio e proporcione o devido retorno entre a Cidade e a Instituição sem ter o funcionamento da mesma. Mas este assunto atinge grandes proporções e acredito que já é hora destas proporções serem pensadas de forma polida entre todos aqueles que constroem a Universidade. Concluindo, é preciso criar um novo sentimento sobre qual o papel desta nossa Universidade: Um projeto humano e moderno. Parabenizo a todos que tomaram a iniciativa e preço aqueles que detêm da vontade política para levar esta importância adiante como os nomes mais bem lembrados de nossa história latino-americana.</p> <p><b>752</b> Uma crítica: é carro demais com apenas um ocupante.</p> <p>Sugestão: rodízio de veículos.</p> <p><b>753</b> As vezes uma das portarias da Física está fechada para a passagem de pedestres e de carros. Seria interessante, para quem está no Campus e quer sair, que houvesse um sinal (faixa, placa ou similar) bem antes de chegar à portaria indicando que ela estivesse fechada.</p> <p><b>754</b> Apenas reforçando uma das questões propostas: a ideia de ciclovias interligadas a USP é fantástica.</p> <p><b>755</b> Minha crítica é sobre o fechamento do estacionamento do banco Santander. Acho que deveria criar algum tipo de uso por meia hora por exemplo, a fim de que possamos utilizar o banco.</p> <p><b>756</b> fechamento da portaria de saída da física a meia noite, torna mais longe o caminho para minha casa e mais perigoso, sendo assim impossível de ir apé quando necessário estudar até mais tarde</p> <p>Devido ao terreno acidentado da USP Campus I e a distância do Campus II é difícil a implementação de políticas de incentivo para não usar carro. A USP deveria implementar um programa de caronas por bairros, mas que é difícil devido aos horários irregulares que alunos possuem. Outra sugestão é caronas a partir da portaria, por exemplo o percurso da portaria da arquitetura até o ICMC demora 10 minutos a pé ou de bicicleta, mas é de grande dificuldade devido ao acive do terreno. Se tivesse um ponto de carona, estudantes de carro podiam oferecer caronas aos estudantes a pé.</p> <p><b>758</b> Poderia haver alguns mini-ônibus circulando apenas no Campus.</p> <p><b>759</b> Crédito que poderia transferir alguns cursos para o Campus II.</p> <p><b>760</b> é um absurdo que até hoje o estacionamento do ICMC continue restrito aos professores e funcionários, enquanto eles já têm outro estacionamento exclusivo!</p> <p>Mesmo morando próximo a volta que precisamos dar para acessar a portaria é grande.</p> <p><b>761</b> Poucos utilizam o transporte público, pois está sempre atrasando ou passando em diferentes horários. Ainda mais agora com a instalação do ponto eletrônico poucos se</p>

<p>É muito ruim o fato que de institutos específicos estão comprando lotes de estacionamento dentro do Campus impossibilitando o acesso a outros alunos e servidores da USP.</p>	
<p>Como exemplo temos o estacionamento do ICMC, e o bloco de estacionamento do IFSC (com cancela) próximo ao observatório.</p>	
<p>A mobilidade no Campus é boa, dado que o mesmo é muito pequeno. O que precisa de fato mudar é a forma como as pessoas chegam até ele.</p>	<p><b>792</b></p>
<p>Saída da portaria do ICMC está inadequada para usuários que saem a pé sentido centro.</p>	<p><b>793</b></p>
<p>Faltam vagas</p>	<p><b>794</b></p>
<p>De maneira geral a comunidade que frequenta a USP se comporta de maneira adequada no trânsito interno (velocidade, sinalização, prioridade de pedestres). Entretanto já presenciou várias vezes pessoas que usam as ruas internas do Campus e apenas pra cortar caminho da marginal para o centro e vice-versa e andam em altíssima velocidade, fazendo ultrapassagens perigosas e sem respeitar a faixa de segurança dos pedestres. Seria interessante algum tipo de conscientização ou alguma medida punitiva nesses casos, se for cabível.</p>	<p><b>795</b></p>
<p>A mobilidade no Campus é lenta e complicada. Não existem estacionamentos para os veículos. O ideal seria ter vestiários para poder usar bicicleta sem se preocupar com a aparência e higiene.</p>	<p><b>796</b></p>
<p>Inexistência de ciclovias</p>	<p><b>797</b></p>
<p>Vias de carros estreitas</p>	<p><b>798</b></p>
<p>Está impossível chegar na USP, por conta do trânsito na cidade. Se chegar, está impossível estacionar. Bicicleta ainda é totalmente inseguro, mesmo tendo banhos, etc. Não vejo outra saída que a apresentada acima.</p>	<p><b>799</b></p>
<p>Abriu a portaria da matemática para todos.</p>	<p><b>800</b></p>
<p>O carro acho que é a melhor forma, pois durante um ano eu vinha a pé pra USP, demorava de 20 a 25 minutos caminhando em uma subida, chegava na USP extremamente cansada. Eu pegava ônibus algumas vezes, mas demorava igual que caminhar somente que pagava, então preferia caminhar. O serviço público é ineficiente. Não podia sair da USP tarde porque era perigoso. Faz um mês comprei um carro e realmente facilita minha vinda pra a USP, o único problema é que a maioria de vezes não há vagas disponíveis. Acredito que como existe o Campus II, deveriam trasladar para esse Campus, o curso em que a maioria das pessoas tenham carro.</p>	<p><b>801</b></p>
<p>O Campus I tem uma excelente mobilidade para quem vem a pé. O respeito pelas faixas de pedestres é único. Mas é preciso incentivar também outras modalidades, como o ônibus para quem mora longe.</p>	<p><b>802</b></p>
<p>Críticas: pedestres raramente respeitam a faixa e carros nunca estão dentro do limite de velocidade permitido (sempre acima).</p>	<p><b>803</b></p>
<p>O fator segurança em torno do Campus I da USP com certeza influencia a escolha pelo uso de carros. Ultimamente, muitos alunos estão sendo abordados e/ou assaltados nesta região.</p>	<p><b>804</b></p>
<p>Que seja reservada uma área de estacionamento em frente ao ambulatório médico UBAS, para as pessoas que necessariamente precisam utilizar este serviço. As vagas dentro do Campus são limitadas, há vagas para portadores de necessidades especiais, idosos, porém não foi pensado em reserva de vagas para as consultas médicas.</p>	<p><b>805</b></p>
<p>O estacionamento do Departamento de materiais que ainda atendia uma grande demanda de vagas, hoje é reservado ao Departamento, dificultando assim o acesso ao centro médico.</p>	
<p>Eu acho que o sistema de transporte (ônibus) de toda a cidade é ineficiente, é bem complicado que o mesmo sistema de ônibus obriga às pessoas a comprar um carro por que o sistema não é integrado e não é facilmente acessível, por exemplo para pegar um ônibus para o centro desde minha casa eu tenho que caminhar 20 min até a rodoviária, não tem pontos de ônibus por perto, segundo isso não tenho outra opção que comprar um carro. Outro ponto são as bicicletas, a cidade não tem lugar para as</p>	
<p>estudante do ICMC, se quero parar dentro do Campus tenho que "caçar" lugar, por vezes, próximo ao IFSC, IQSC ou aos prédios da Produção, por exemplo. Ao meu ver seria mais inteligente que as vagas fossem alocadas utilizando as TAG's, de modo que os estacionamentos próximo ao prédio X ficassem para quem costuma usufruir este determinado prédio. Mesmo havendo lugares para funcionários e estudantes de modo separado (estacionamentos "privativos"), haveria uma otimização do espaço e não haveriam vagas sobrando em alguns lugares e faltando em outros. Isso aliado a uma política de incentivo ao deslocamento como comentei no item 34. (Claro que problemas também ocorreriam com a minha ideia, mas os benefícios seriam maiores, posso estar enganado, mas acredito que seria melhor assim)</p>	<p><b>779</b></p>
<p>Nosso problema é o problema de todo lugar: muitos veículos e pouco lugar para pará-los. Acho que a motocicleta poderia ser uma alternativa, viável, para diminuirmos tais problemas. Algum tipo de incentivo para quem utiliza bicicletas e motocicletas (nessa ordem).</p>	<p><b>780</b></p>
<p>O ônibus que faz o trajeto do Campus I ao II, deveria ter outras paradas intermediárias que não seja os locais dentro do Campus I e II e além disso no Campus I o ônibus poderia ter outras paradas dentro do Campus.</p>	<p><b>781</b></p>
<p>Não.</p>	<p><b>782</b></p>
<p>- De fim de semana ou após as 00h, o portão da física II (igreja) fica fechado, e esse é um motivo para eu ir de carro para USP. Se ficasse aberto 24h, eu iria mais vezes a pé.</p>	<p><b>783</b></p>
<p>- Quando dou aula de noite, ao voltar para casa é perigoso ocorrer assaltos na região em que moro (ao redor da igreja).</p>	<p><b>784</b></p>
<p>- O estacionamento ao lado da biblioteca, antes do portão, que é para alunos, poderia virar privativo para professores e funcionários, uma vez que utilizo o estacionamento privativo mas nem sempre tem vaga.</p>	<p><b>785</b></p>
<p>Abriu uma nova portaria para pedestres/ciclistas no cruzamento da Miguel Petroni com a Av. Francisco Pereira Lopes seria muito bom. O pessoal do IQSC que tem que subir a Miguel Petroni tem que dar uma boa volta se sair pela portaria da Arquitetura ou da Física.</p>	<p><b>786</b></p>
<p>Os estacionamentos privativos, que alguns departamentos fazem uso, são um disparate dentro de um Campus com tanto problema de espaço.</p>	<p><b>787</b></p>
<p>No entanto, assim que implantadas as devidas formas para incentivo do uso de bicicletas e do caminho a pé, tais áreas, que hoje funcionam como estacionamento, seriam importantes regiões de respiro passíveis de projeto ambiental e paisagístico, devido ao adensamento já muito elevado dentro do Campus 1</p>	<p><b>788</b></p>
<p>não</p>	<p><b>789</b></p>
<p>O problema não é o uso do carro, mas a falta de estacionamento.</p>	<p><b>790</b></p>
<p>Os estacionamentos do Campus já estão saturados. É louvável a presente pesquisa com o objetivo de melhorar essa situação. Seria ótimo ter linhas de ônibus que circulassem pelos principais pontos dentro do Campus. Isso certamente aumentaria o número de pessoas que utilizam esse transporte. Falta integração entre nosso Campus e a cidade. A UFScar já segue esse modelo.</p>	<p><b>791</b></p>
<p>Falta fiscalização e punição àqueles que estacionam em locais inadequados prejudicando o fluxo dentro do Campus. Uma melhor sinalização dos locais inadequados para estacionamento poderia ajudar.</p>	<p><b>792</b></p>
<p>O ponto de ônibus no Campus I e II é muito longe de vários institutos. Além disso, é comum ter que esperar pelo ônibus muito tempo, sendo que alguns horários chegam ao outro Campus após o início da aula. Todos os alunos preferem ir de carro para o outro Campus sempre que podem para evitar esses inconvenientes.</p>	<p><b>793</b></p>
<p>A pesquisa foi feita de uma forma parecendo que o número de vagas de carro no Campus tem que ser diminuído ou cobrado para dar vaga a professores que tem além de possuírem vagas privativas, usam as vagas não privativas quando não vem com o carro cadastrado (ex. ICMC).</p>	<p><b>794</b></p>
<p>Além do incentivo a outros meios de transporte, deve ser considerado uma forma de aumentar número de vagas de carro. O número de carros vem crescendo na população brasileira, o Campus tem que pensar em acompanhar. Talvez um prédio pequeno só de estacionamento, criaria muitas vagas e talvez não seja um custo tão elevado quanto remodelar os jardins do Campus para criar poucas vagas.</p>	<p><b>795</b></p>

bicicletas, não tem por exemplo ciclo ruta que integre a cidade com a USP, então fica perigoso para os estudantes se mobilizarem pela cidade e pela USP por que também não tem ciclo ruta dentro do Campus. Também conheço muitos estudantes que moram mais perto que eu e eles vão de carro para a USP, é também consciência e convivência cidadã. Seria bom perguntar para os professores especialistas em urbanismo, eles tem boas ideias.

**806** A mobilidade é péssima, e é um reflexo do que acontece na cidade e no país. As iniciativas acima poderiam tornar a própria universidade mais atuante na cidade em que se encontram, melhorando as suas condições urbanas.

**807** Eliminar os obstáculos ao fluxo normal do trânsito e deixar claro que faixa de pedestre vale mesmo quando não acompanhada de uma lombada. Vide exemplo da faixa na frente do IAU. Ninguém a respeita, pois os trambolhos construídos nas pistas da USP ao invés de educar estão deseducando.

**808** NÃO

A mobilidade dos alunos entre os Campus I e II é prejudicada em horários que têm muita demanda dos ônibus disponibilizados pela USP. Uma solução seria fazer um estudo para ver quais são os horários em que mais alunos utilizam os ônibus para aumentar o número de veículos nesses horários. Algumas vezes alguns alunos não conseguem embarcar no ônibus por ele estar cheio, e quando conseguem além de ficarem desconfortáveis com a quantidade de gente dentro do ônibus há o risco de acidentes já que com o ônibus superlotado esse risco aumenta.

**810** Pelo fato do Campus ser no Centro da cidade, o trânsito agressivo, principalmente em horários de saída e/ou entrada, torna-se uma preocupação frequente.

**811** sugiro que não cobrem o estacionamento, pois é um ambiente público...

A quantidade de estacionamentos não é suficiente para a quantidade de veículos que trafegam no Campus. Julgar se a pessoa tem carro ou não ou se utiliza o mesmo sozinho ou com mais pessoas (caronas) não é um problema da universidade e nem dos frequentadores em si e sim social, que está muito além de uma análise isolada como está sendo feita aqui. A quantidade de veículos em si não é o problema e sim a falta de incentivo a veículos menores, que utilizem fontes de combustíveis menos poluentes (carros híbridos ou elétricos) por conta de seus preços exorbitantes, como o de qualquer outro veículo novo no país.

**813** Criar novos estacionamentos e restringir o acesso a determinado público não resolve o problema. Todas as pessoas, e não só alunos, devem ser estimuladas a andar a pé ou de bicicleta, mas não devem ser impedidas de estacionar no Campus caso necessitem.

1- Há anos há um pequeno contêiner entre o prédio da EESC e o bloco 5 do ICMC que ocupa vagas de carros. Não sei se existem outros problemas do tipo, mas é realmente um incômodo para quem precisa de vaga.

2- Não quero parecer rude nem ir contra a lei (que considero necessária nas ruas das cidades), mas considero o número de vagas para idosos elevado, levando-se em conta o número de idosos que frequentam o Campus I. Só no estacionamento do ICMC eu acho que tem 6 vagas, que ficam a maior parte do tempo desocupadas.

3- Por favor, façam parcerias com a PM de São Carlos para oferecer mais proteção aos que acessam a USP a pé. Só na saída do ICMC este ano já temos diversos casos relatados, inclusive contando com um "mapa da violência" feito pelos usuários no Google Maps. Tenho optado por trabalhar remotamente de casa, me deslocando até a USP quando necessário, para minimizar tentativas de assalto.

**815** Falta segurança, principalmente a maior presença da PM, as novas práticas adotadas melhoraram, mas ainda é insuficiente.

**816** É muito difícil e perigoso andar de bicicleta no Campus, devido ao estacionamento de carros em ambos os lados das ruas. Os seguranças NAO abrem a cancela para pessoas em bicicletas e nao ha espaço adequado para a passagem das bicliletas (ha espaço somente para pedestres e carros).

**817** Há muitas vagas para automóveis "sobrando" no bolsão da matemática (que antigamente poderia ser utilizado pelos alunos). Poderia incentivar os funcionários e professores a utilizarem este local e liberarem o estacionamento exclusivo (aquele mais antigo com portão eletrônico).

**818** Vejo um mal aproveitamento do espaço do Campus para estacionamento. Há diversas áreas em que os estacionamentos poderiam ser expandidos ou com disponibilização de vagas mais bem aproveitadas. Por exemplo, o corredor entre a

EESC e o CEFER disponibilizava vagas para carros, mas estes ficavam estacionados como se estaciona nas ruas. Se a calçada fosse aumentada um pouco para a direção do CEFER, os carros caberiam na vertical e haveriam mais vagas. Parece que, com essa reforma que estão fazendo, fizeram isso. Mas do meio do corredor em diante, aparentemente estão construindo algo, o que diminui a quantidade de vagas.

Em diversos pontos do Campus, seria possível aumentar a quantidade de vagas simplesmente empurrando a calçada um pouco mais para os carros caberem na vertical.

Presença de estacionamentos dentro do Campus é ruim.

Fechar os estacionamentos de dentro do Campus é péssimo.

Falta de vias cicláveis é ruim.

**819** Alternativa para transporte interno no Campus com alta rotatividade é necessária. adensamento dos estacionamentos de forma verticalizada e externa aos campi é uma ótima opção.

**820** Proibir o uso das vagas de estacionamento como "garagem", existem carros que ficam estacionados por dias/semanas na mesma vaga, caracterizando o uso da vaga que devia ser rotativa como garagem.

**821** Poderia existir uma outra entrada/saída de alunos pelo ICMC, a exemplo pelo fundo do ICMC.

**822** O USP-São Carlos deveria ter um ônibus com frequência ao menos semanal para o Campus de São Paulo, facilitaria muito para professores e alunos que precisam ir ao Campus São Paulo e economizaria recursos dos Institutos e Faculdades.

**823** Os caminhos pavimentados são quase todos aleatórios, não te levam onde vc quer ir. Todo mundo acaba passando por cima dos gramados. Além disso a manutenção das calçadas em alguns locais é precária, com pedaços de concreto soltos, rachados ou não pavimentados.

**824** Os carros deveriam poder entrar na portaria da Matemática apenas utilizando o cartão de aluno da USP assim como na portaria principal. Muitos estacionamentos estão mal localizados, como aquele perto da EESC que nao passam dois carros na rua. Deveria ser permitida a saída de carros pela portaria da matemática.

**825** - Exceto pelo ônibus que vai até o Campus 2, não vejo iniciativas de incentivo à mobilidade. Nenhuma campanha, nem nada do tipo. De fato, hoje, na cidade de São Carlos, o transporte via automóvel tem sido o mais conveniente, porém as vagas de estacionamento no Campus já estão esgotadas durante as aulas (tanto que em alguns lugares [vide ICMC] há reservas de vagas) e também não acho conveniente criar mais vagas, já há muito espaço reservado para carros. É preciso incentivar meios de transporte alternativos e negociar a infra-estrutura necessária para viabilizá-las (e.g. bicicleta, caminhada).

**826** Nos sábados seria bom manter a saída da Física aberta.

**827** Alguns bolsões de estacionamento são fechado apenas para funcionários, poderiam abrir para estudantes também, afinal o carro dos funcionarios e alunos tem o mesmo valor... Abertura do bolsão do ICMC para estudantes... Interligação do bolsão do ICMC com o restante do Campus para evitar de dar uma volta enorme para sair em uma dada rua (Epsicopal por exemplo...).....

**828** Há uma severa carência de locais para estacionar, que ao meu ver, deve ser sanada. Gostaria de criticar o fato de não podermos entrar com carros pela portaria da matemática sem ser funcionário, ou aluno que é só depois das 18:00 até às 23:00 mesmo com um acesso recém construído ao lado do Bloco-5 que dá acesso ao restante do Campus. Quando familiares vem me visitar, há a necessidade de entrar por outra portaria, geralmente pela Arquitetura, e acabo estacionando o carro ao lado da portaria da matemática. Isso irrita pelo fato que poderíamos estacionar entrando por essa portaria mais próxima.

**830** não

**831** Acho inútil um bolsão do ICMC reservado para professores sendo que considerável parte deles são casados e boa parte desses vem em carros separados.

**832** É uma VERGONHA FECHAR/PRIVAR os estacionamentos para os funcionários e professores do CAMPUS I, eles não "pagam" nem a mais nem a menos que os estudantes, portanto porque esta regalia dentro de um espaço público?

Grande causa da falta de vagas é essa atitude de privar os estacionamentos dando regalias à determinadas pessoas.

<b>833</b>	Inicialmente acredito que deve-se conscientizar professores e funcionários. O que vejo na Universidade de São Paulo é um protecionismo quanto a estas grupos, visto os argumentos apontados pelo ICMC para fechamento do bolsão da Matemática. O Campus 1 está cheio demais. Tem muito tudo aqui, logo muitas pessoas vindo e indo de carro. Não houve planejamento algum da USP com relação a isso durante a expansão de vagas. E continuamos edificando, agora verticalmente, no Campus 1. Acho uma piada falarmos de mobilidade e todos os outros itens mencionados no questionário com atitudes institucionais como esta.	<b>851</b>	Sugiro a abertura de cicloviarias no interior do Campus, pois as ruas são muito estreitas para pedalar ao lado dos carros, frequentemente tenho que pedalar pelas calçadas. Os Campi de São Carlos, especialmente o Campus I, ainda carecem de um plano diretor que uniformize os deslocamentos internos e ainda há problemas de acessibilidade universal, como falhas de rampas em alguns trechos de cruzamentos de vias (o ideal é que fossem feitas mais passagens em nível).
<b>834</b>		<b>852</b>	De Aos poucos, poderiam ser implantadas coberturas para que os trajetos internos a pé pudessem ser feitos sem tomar chuva
<b>835</b>	Os funcionários do Campus muitas vezes utilizam o estacionamento disponível para a comunidade ao invés de utilizarem o estacionamento destinado a funcionários.	<b>853</b>	A crítica é dirigida a alguns gestores de unidades que não pensam no coletivo e sim somente na sua unidade, e é claro e cristalino que a USP é uma só. O início do entendimento se dará a partir do momento em que todos se propuserem a encontrar soluções comuns, aí teremos condições de avaliar, na prática, soluções que podem melhorar em muito a questão de mobilidade dentro do Campus. Se considerarmos que algumas iniciativas "esbarram" em definições específicas de cada unidade - há departamentos com espaços próprios - que de próprios não tem nada. Locais que podem ser aproveitados para estacionamentos de empresas entram e saem do Campus, portanto permanecem por um tempo curto. Entim possibilidades existem.
<b>836</b>	Evitar que pessoas utilizem os estacionamentos para trabalhar nos arredores do Campus.	<b>854</b>	A maioria dos alunos do Campus I moram no entorno do Campus. Acho que os alunos deveriam ser incentivados a deixarem os seus carros nas casas (repúblicas), apartamentos, etc... e virem a pé para o Campus, pois eles tem mais tempo para deslocamento e não ficam o dia todo trabalhando no mesmo local, como os funcionários e os docentes, os quais muitas vezes necessitam de estacionamento.
<b>837</b>	bicicletários em número insuficiente, ausência de estacionamento para motocicletas, priorização de automóveis.	<b>855</b>	Seria interessante a criação de um sistema de circulares internos à USP. Apenas gostaria de deixar uma opinião sobre o último item questionado. A ideia de se cobrar estacionamento para os usuários do Campus, na minha opinião é muito ofensiva e de extrema irresponsabilidade.
<b>838</b>	A Universidade deve ser um exemplo a sociedade e não reproduzir seus males, estamos enfrentando um excesso de frota de carros e há poucas políticas aplicadas a mobilidade urbana tanto no Campus como nas grades cidades do Brasil.	<b>856</b>	Se faltam alternativas para se melhorar as condições de mobilidade no Campus é preciso fazer novos estudos, chamar a consultoria de profissionais especializados e então propor algo que de fato trará uma contribuição para seus usuários. Cobrar estacionamento em uma instituição pública a colocaria no mesmo patamar de um shopping.
<b>839</b>	Para quem entra/sai por portarias opostas ao local de trabalho (por exemplo, entra pela portaria da carlos botelho e trabalha na portaria da Arquitetura, ou vice-versa), poderia ter veículos de transporte (micro-ônibus, etc).	<b>857</b>	Campanhas educativas para segurança tanto dos pedestres quanto dos ciclistas. Não há respeito as leis para travessia segura de pedestres. O entorno do Campus também precisa ser melhorado. Recentemente com as instalações dos fardis de transito na travessia da Miguel Petroni sinto mais segurança em vir a pé para a USP, ficou mais facil de atravessar as avenidas, os carros param antes da faixa e a travessia fica segura.
<b>840</b>	A crítica é a respeito da segurança no Campus, no período noturno a iluminação deixa a desejar em muitos locais, falta guardas no Campus também para fazerem ronda e investimento em vestiários, acho que atrairia muita gente a se deslocar com bicicletas ou caminhando.	<b>858</b>	Acho que a questão não é a mobilidade no Campus, mas a ausência de uma política efetiva de transporte publico municipal que faz com que o carro seja o principal meio de transporte.
<b>841</b>	perito de como era há uns 3 anos hoje o transito está muito melhor.		
<b>842</b>	Acredito que deveria haver mais conexões da cidade para o Campus, por exemplo na portaria da arquitetura, o rio cria uma barreira grande entre a cidade Jardim e o Campus I	<b>859</b>	
<b>843</b>	Percebo que além do número de veículos no Campus ter aumentado consideravelmente nos últimos 2 anos, há uma série de ações realizadas pela prefeitura do Campus que estão diminuindo a possibilidade de deslocamento a pé dentro do próprio Campus I. Os pedestres estão disputando mais espaço com o carro. Acredito que os bolsões de estacionamentos deveriam concentrar-se mais periféricamente para que os pedestres pudessem locomover-se com mais segurança dentro do Campus e que assim também não fosse incentivado o uso do carro para o deslocamento de um bloco didático para a biblioteca, ou vice-versa. Hilarizar também as vias, de forma a proibir o transito de veículos em algumas delas em determinados horários pode ajudar.		
<b>844</b>	Alguns locais ainda não possuem calçada, por exemplo, a rua de mão dupla que passa pelo E1 e vai para a Física. Estacionar é um problema e temos problemas também com carga e descarga, caminhões da coca-cola por exemplo quando estacionam na principal ninguém mais passa, acho que o acesso desses veículos maiores deveria ser mais controlado. E também a permissão de estacionamento de pessoas que não são da comunidade USP, por exemplo, não sei quantas pessoas precisam ir a algum comercio na carlos botelho e acabam estacionando aqui no Campus.		
<b>845</b>	Sem sugestão.		
<b>846</b>	Sistema de Aluguel de Bicicletas.		
<b>847</b>	A maioria dos alunos moram nas proximidades do Campus, no entanto, o maior número de veículos acredito que sejam destes já que estatisticamente temos mais alunos do que servidores da USP. Ônibus disponíveis a comunidade USP que circulem nas proximidades do Campus I poderia talvez minimizar esta situação.		
<b>848</b>	Pouco incentivo aos meios alternativos;		
<b>849</b>	Dominância de políticas que favorecem o uso de automóveis (como por exemplo o aumento de vagas de estacionamento ao invés da manutenção de áreas verdes).		
<b>850</b>	Sistemas de caltratas nas portarias mais efetivos, e entradas melhores também (muitos carros, motos e outros ficam travados nos horários de pico). Não.		

m