PlanMob

Plano de Mobilidade Urbana
Relatório Final da Pesquisa Origem e Destino

Balneário Piçarras

AMFRI
Associação dos Municípios da
Região da Foz do Rio Itajaí

Direção e Coordenação:

LePadron Planejamento e Consultoria Técnica LTDA.

Equipe LePadron
Sérgio Guilherme Gollnick
Arquiteto e Urbanista
Diretor Geral

Gabriel Guilherme Gollnick
Arquiteto e Urbanista
Sócio-Diretor

Charles Henrique Voos, MSc.
Sociólogo
Gerente de Indicadores Sociais

Aura Rodrigues Correia Lima
Socióloga
Coordenadora de Campo e Tabulação

Willian Rodrigues
Coordenador de Tabulação

Sandra Mara Prokop
Supervisora de Campo

Agustina Glatti
Ana Maria Pereira
Caroline Melo
Isadora Honorato
Ito Carias Neto
Fabio Marques Belem
Gustavo Pereira Mello
Mayara Cruz
Lucas Lamin
Juliana Amaral
Oscar Scholze Neto
Pesquisadores

João Luiz Figueiredo Jr.
Arquiteto e Urbanista

Daysi Bernardes
Engenheira Civil

Charline Carelli
Paulo Ricardo Mauro
Carolina Sada Duque Muller
Gésica Tarnoski
Gustavo Pereira Davila
Estagiários

Realização

AMFRI
Associação dos Municípios da Região da Foz do Rio Itajaí

Execução

LePadron
Arquitetura & Consultoria Técnica

Sumário

Sumário 3
Introdução à pesquisa 4
Notas metodológicas 5
Detalhamento da pesquisa 8
Características socioeconômicas dos domicílios pesquisados 8
Característica e opinião sobre o deslocamento do entrevistado 26
Para quem respondeu “ônibus” 31
Para quem respondeu “automóvel, motocicleta, motoneta ou caminhonete” 36
Para quem respondeu “bicicleta” 41
Para quem respondeu “a pé” 45
Outras questões gerais 49
Características dos deslocamentos 57
Tempos de deslocamentos 94
Matriz de Origem e Destino 101
Anexo I - Questionário aplicado 104

Introdução à pesquisa

A Pesquisa Origem e Destino Balneário Piçarras 2015, ação integrante do Plano de Mobilidade Urbana de Balneário Piçarras, promovido pela Associação dos Municípios da Foz do Rio Itajaí – AMFRI e pela Prefeitura de Balneário Piçarras, tem como premissa o levantamento do volume e das características atuais dos deslocamentos realizados pela população em suas atividades diárias, na aglomeração urbana do município. Esse levantamento procura estabelecer relações quantitativas entre as viagens realizadas e diversas outras variáveis, como as características socioeconômicas, aspectos físicos e urbanos da ocupação, de forma a estabelecer projeções futuras para os desejos de deslocamentos da população e alterações no sistema de mobilidade urbana da região.

A elaboração da Pesquisa Origem e Destino permite a construção de uma base de informações, que dá aos técnicos da municipalidade a capacidade de avaliar, diagnosticar, prognosticar e propor os meios e modos que permitirão aos cidadãos exercer não apenas seu direito fundamental de ir e vir, mas a garantia do acesso a todos os serviços e equipamentos que compõem a vida na cidade, em bases sustentáveis.

Os resultados aqui apresentados consistem no extrato final, ou seja, são levantamentos conclusivos. Estes serão apresentados em tabelas, gráficos e mapas, cruzamentos de dados e suas respectivas análises.

Notas metodológicas

Os pesquisadores realizaram 788 (setecentos e oitenta e oito) entrevistas, com margem de erro máxima de três pontos percentuais para mais ou para menos e nível de confiança de 95% (noventa e cinco por cento), nas datas abaixo relacionadas.

MARÇO 2015						
DOM	SEG	TER	QUA	QUI	SEX	SAB
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31	01	02		

Dias pesquisados

As entrevistas aconteceram através de contato pessoal, onde os entrevistados foram abordados em suas residências, estabelecidas através de pulo sistemático pela coordenação da pesquisa, considerando todos os bairros e localidades da cidade de Balneário Piçarras, conforme relação fornecida pela Prefeitura Municipal. Para a seleção da amostra foi utilizado o método proporcional ao número da população de cada área de pesquisa.

Figura 1 - Identificação do entrevistador



Fonte: Prefeitura Municipal, 2015.

Figura 2 - Abordagem do entrevistador



Fonte: Prefeitura Municipal, 2015.

Os dados foram digitados, tabulados e analisados concomitantemente à coleta dos dados em campo. As entrevistas foram realizadas por uma equipe de entrevistadores com experiência e treinamento específico em pesquisas de opinião, devidamente uniformizada e credenciada, garantindo ao entrevistado anonimato no uso destas informações coletadas.

Figura 3 - Treinamento dos pesquisadores



Fonte: AMFRI, 2014.

Detalhamento da pesquisa

Características socioeconômicas dos domicílios pesquisados

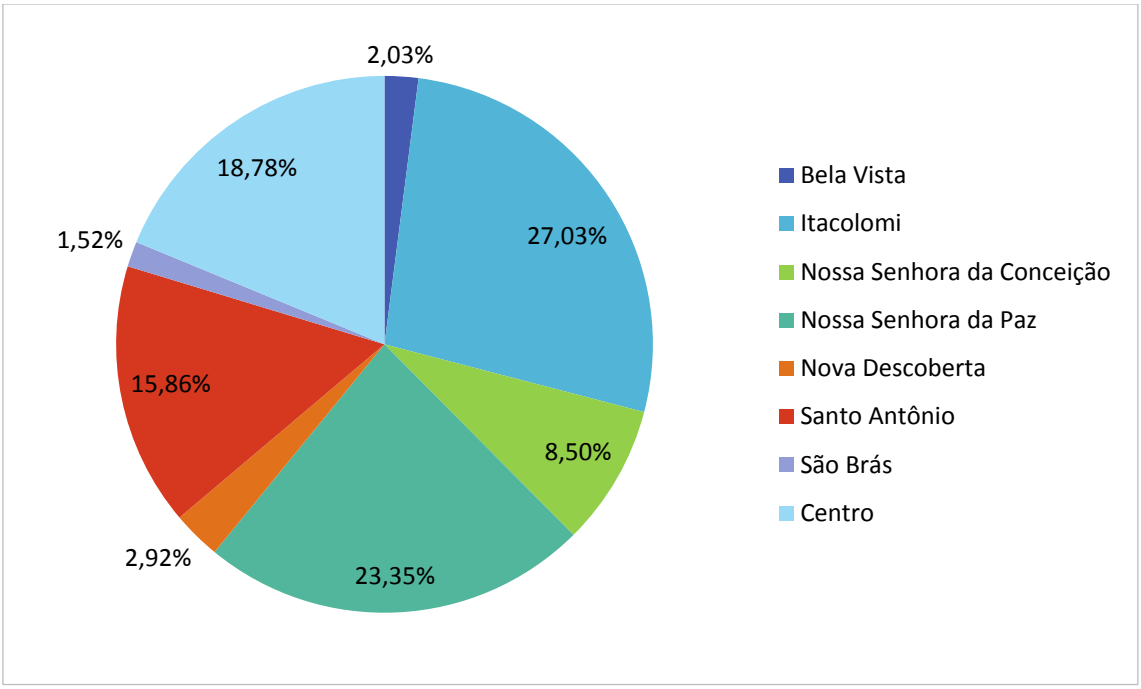
A distribuição da amostra em Balneário Piçarras, para atender a realidade da dinâmica demográfica da cidade, ocorreu mediante a proporcionalidade da população, por localidade, seguindo dados atualizados da Secretaria Municipal de Saúde (dezembro/2014), a qual mantém cadastros familiares de programas sociais, como o Programa Saúde da Família. Desta maneira, a localidade de Itacolomi foi a que mais recebeu os pesquisadores, conforme tabela e gráfico a seguir, totalizando 788 domicílios com entrevista realizada na cidade.

Tabela 1 - Domicílios pesquisados por localidade

Localidade	Quantidade	%
Bela Vista	16	2,03
Itacolomi	213	27,03
Nossa Senhora da Conceição	67	8,50
Nossa Senhora da Paz	184	23,35
Nova Descoberta	23	2,92
Santo Antônio	125	15,86
São Brás	12	1,52
Centro	148	18,78
TOTAL	**788**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 1 - Domicílios pesquisados por localidade



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

A pesquisa levantou dados relativos à realidade socioeconômica de cada domicílio pesquisado, antes de abordar o entrevistado sobre as características de seus deslocamentos, principal objetivo de uma pesquisa Origem e Destino. Isto se deve à necessidade de informações sociais para caracterização do ambiente social em que a pesquisa está inserida, dando subsídios para a gestão pública municipal mensurar outras políticas públicas relacionadas com a de mobilidade urbana.

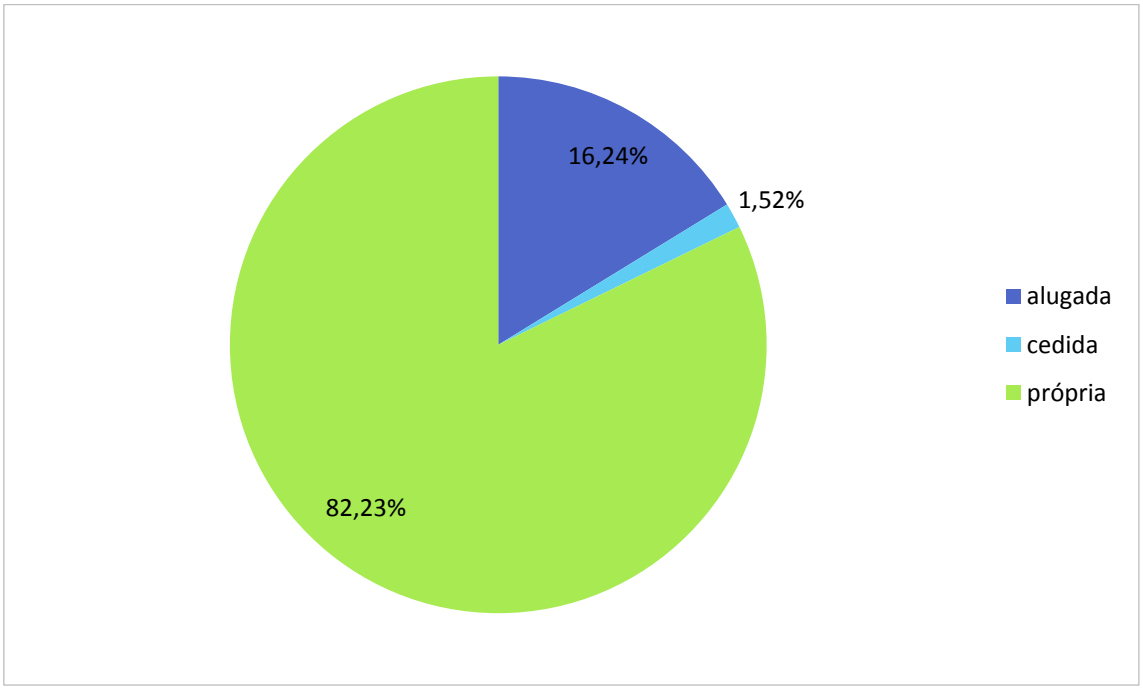
Como primeiro item deste aporte de informações, o levantamento mostra que, dos 788 domicílios pesquisados, a maioria é próprio, com cerca de 82,23% do total, seguido por alugado (cerca de 16,24%) e cedido (cerca de 1,52%).

Tabela 2 - Condições de moradia

Situação de Moradia	Quantidade	%
Alugada	128	16,24
Cedida	12	1,52
Própria	648	82,23
TOTAL	**788**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 2 - Condições de moradia



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

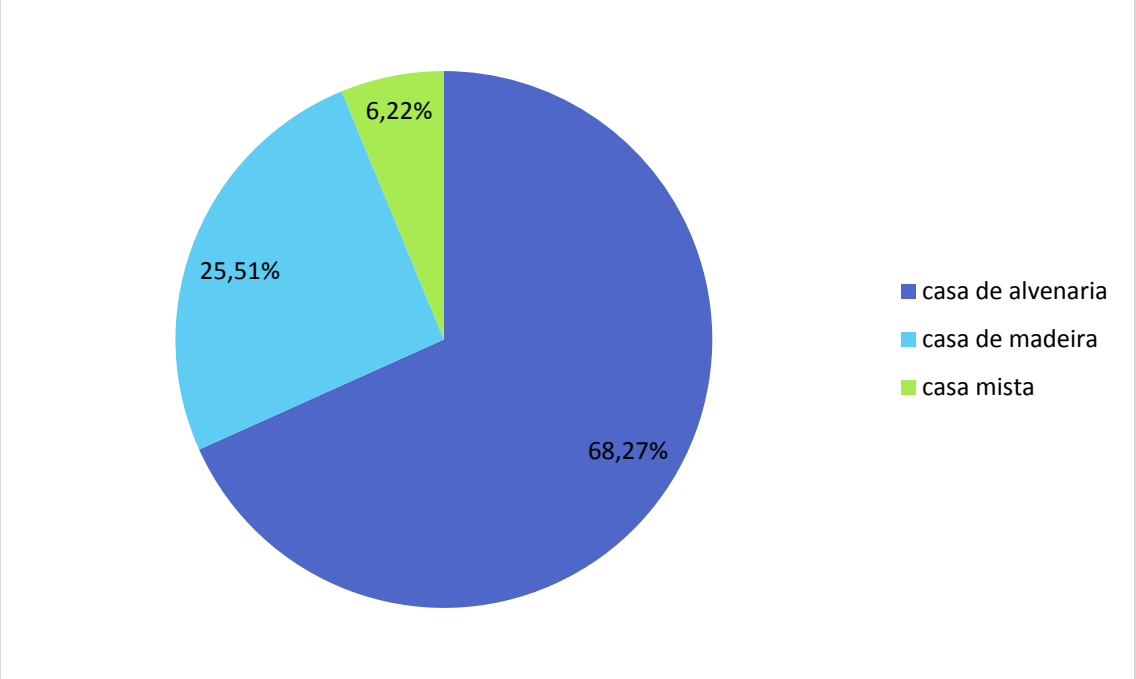
A maioria destes domicílios em que ocorreu a pesquisa é composta por casa de alvenaria e casa de madeira. Relata-se, também, o baixo número de apartamentos devido à dificuldade que o pesquisador tem em fazer a abordagem, a qual depende dos síndicos, porteiros, etc., e a vontade do morador em deixar o pesquisador entrar.

Tabela 3 - Perfil de moradia

Tipo	Quantidade	%
Casa de alvenaria	538	68,27
Casa de madeira	201	25,51
Casa mista	49	6,22
TOTAL	**788**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 3 - Perfil de moradia



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

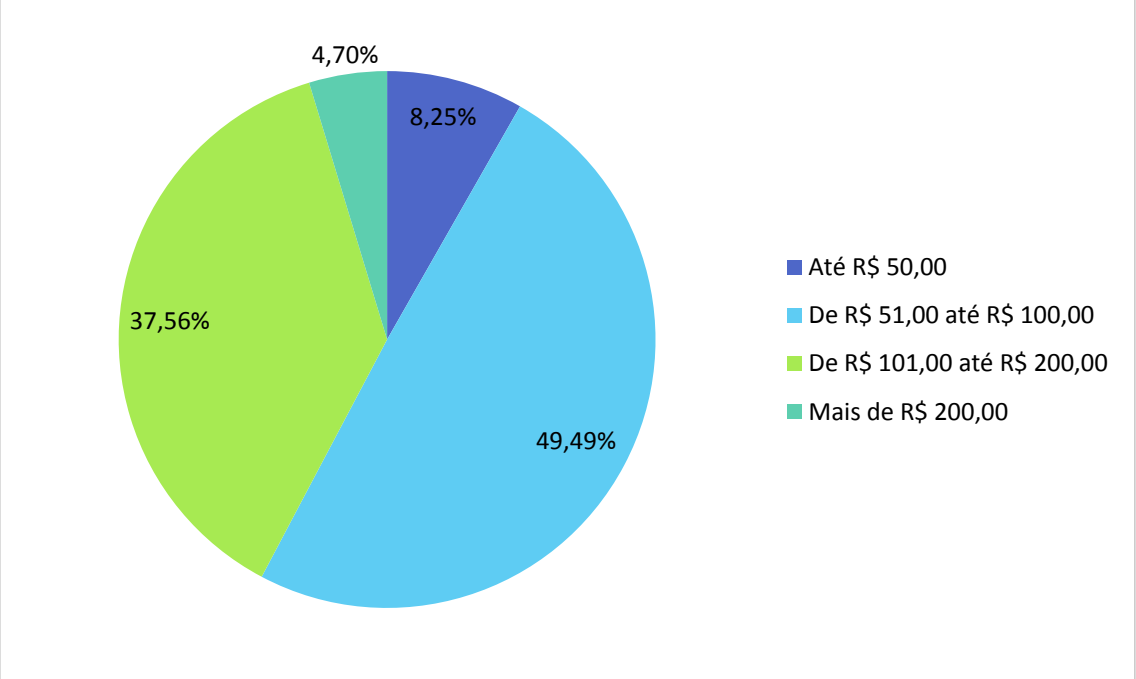
O consumo de energia elétrica mostra que a maioria dos domicílios gasta cerca de 51 a 100 reais por mês (49,49% dos domicílios pesquisados).

Tabela 4 - Gastos com Energia Elétrica por domicilio

EM R$	Quantidade	%
Até R$ 50,00	65	8,25
De R$ 51,00 até R$ 100,00	390	49,49
De R$ 101,00 até R$ 200,00	296	37,56
Mais de R$ 200,00	37	4,70
TOTAL	**788**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 4 - Gastos com energia elétrica



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

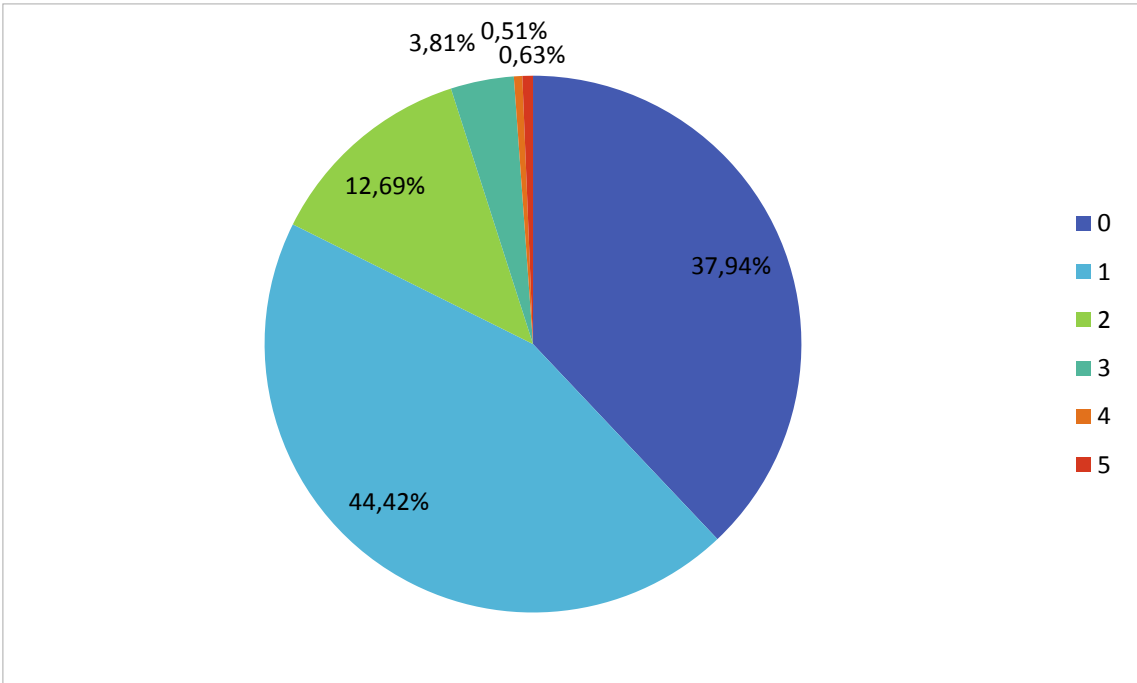
A pesquisa também levantou a quantidade de itens necessários para os deslocamentos das pessoas, como bicicletas e alguns tipos de veículos automotivos. Em relação às bicicletas, 62,06% do total de domicílios possuem pelo menos uma bicicleta, mostrando o alto potencial de desenvolvimento deste modal nos deslocamentos dos moradores de Balneário Piçarras. Seguindo nesta linha, a média é 0,86 bicicleta por residência.

Tabela 5 - Quantidade de bicicletas por domicilio

Unidades por domicilio	Quantidade	%
0	299	37,94
1	350	44,42
2	100	12,69
3	30	3,81
4	4	0,51
5	5	0,63
TOTAL	**788**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 5 - Quantidade de bicicletas por domicilio



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Em relação aos automóveis, a situação é um pouco menos abrangente que as bicicletas. 59,9% dos domicílios pesquisados possuem ao menos um automóvel, enquanto que a média deste tipo de veículo por residência é de 0,68. Desta maneira, os domicílios da cidade possuem mais bicicletas que

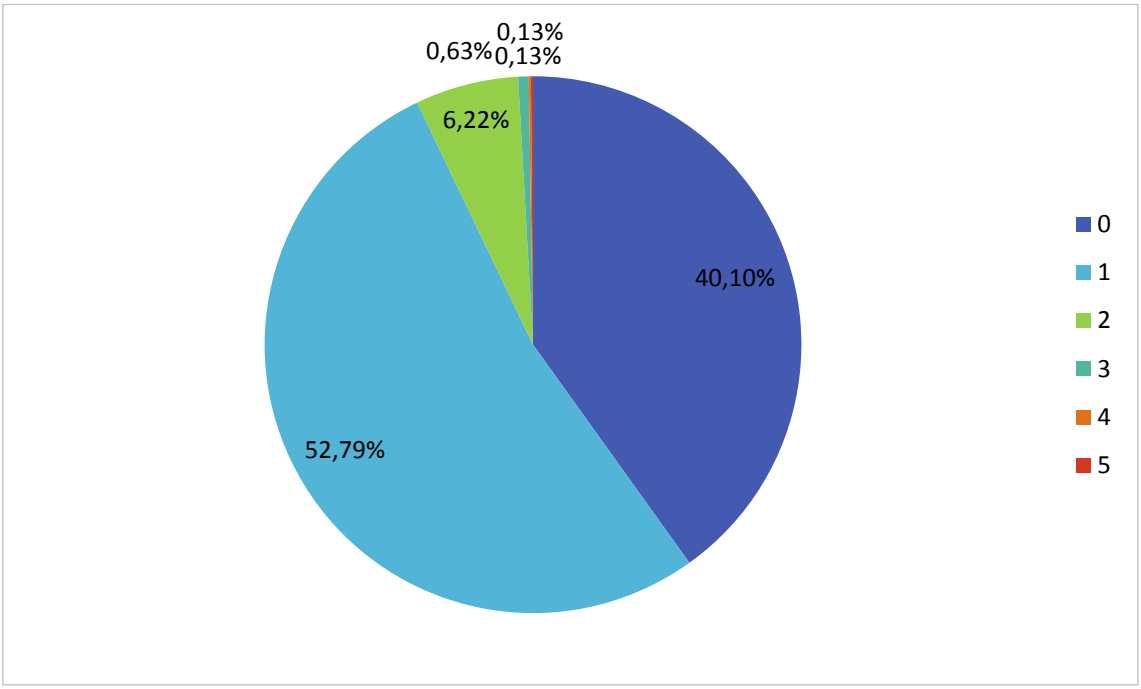
automóveis, mas o cenário não se repete nos deslocamentos, conforme será mostrado adiante.

Tabela 6 - Quantidade de Automóveis por domicilio

Unidades por domicilio	Quantidade	%
0	316	40,10
1	416	52,79
2	49	6,22
3	5	0,63
4	1	0,13
5	1	0,13
TOTAL	**788**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 6 - Quantidade de Automóveis por domicilio



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

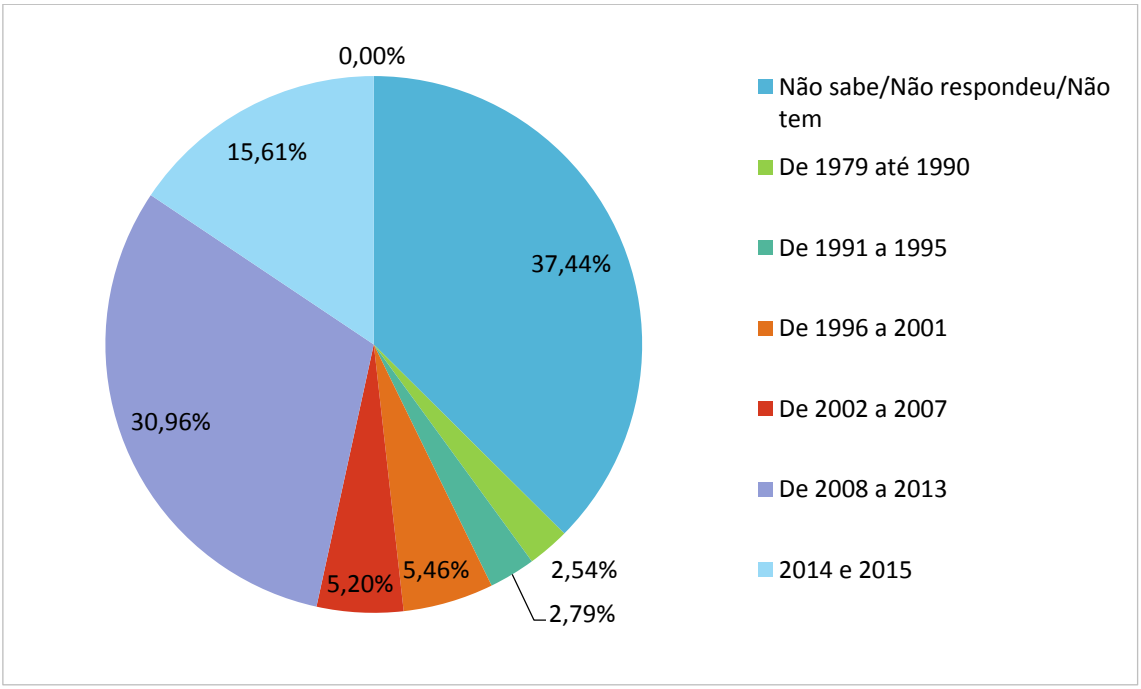
A pesquisa também abordou o ano de fabricação destes automóveis existentes nos domicílios. A maioria destes tem, no máximo, 7 anos de uso.

Tabela 7 - Ano de fabricação dos automóveis

Não sabe/Não respondeu/Não tem	**295**	**37,44**
De 1979 até 1990	20	2,54
De 1991 a 1995	22	2,79
De 1996 a 2001	43	5,46
De 2002 a 2007	41	5,20
De 2008 a 2013	244	30,96
2014 e 2015	123	15,61
TOTAL	**788**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 7 - Ano de fabricação dos automóveis, por domicílio



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

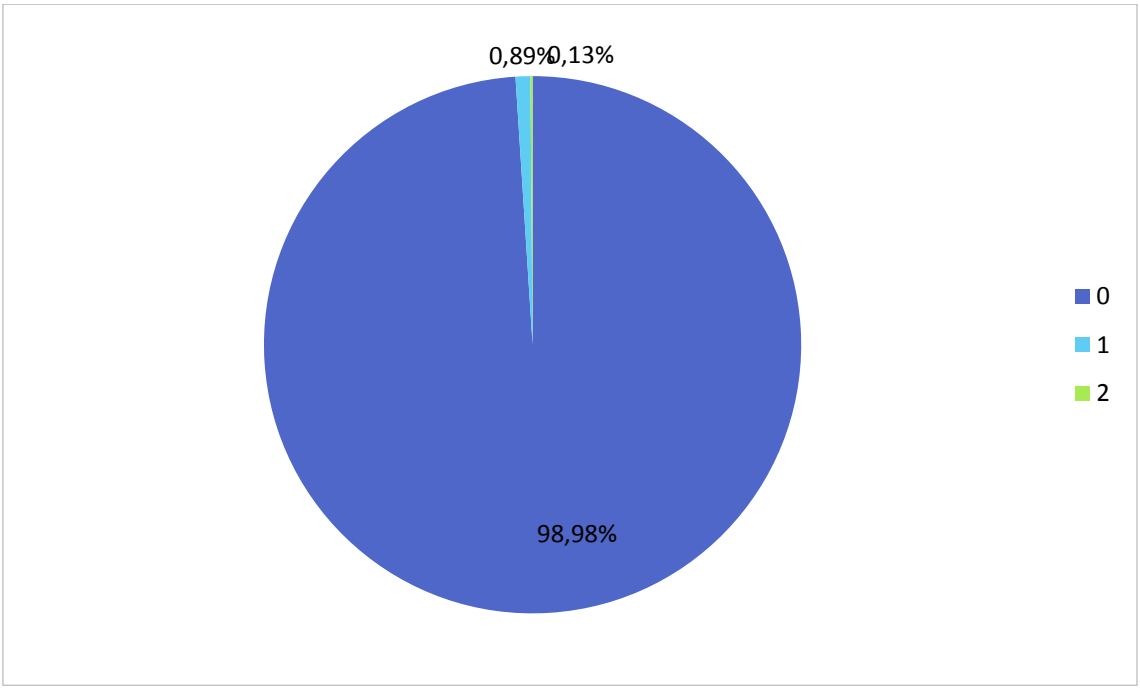
O mesmo levantamento ocorreu com as caminhonetes, caminhões e utilitários, os quais não fazem parte, em grande escala, dos domicílios. Este fator se deve ao fato de serem veículos majoritariamente presentes em empresas, principalmente na região da AMFRI, importante polo logístico do estado de Santa Catarina.

Tabela 8 - Quantidade de Caminhonete por domicilio

Unidades por domicilio	Quantidade	%
0	780	98,98
1	7	0,89
2	1	0,13
TOTAL	**788**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 8 - Quantidade de Caminhonete por domicilio



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

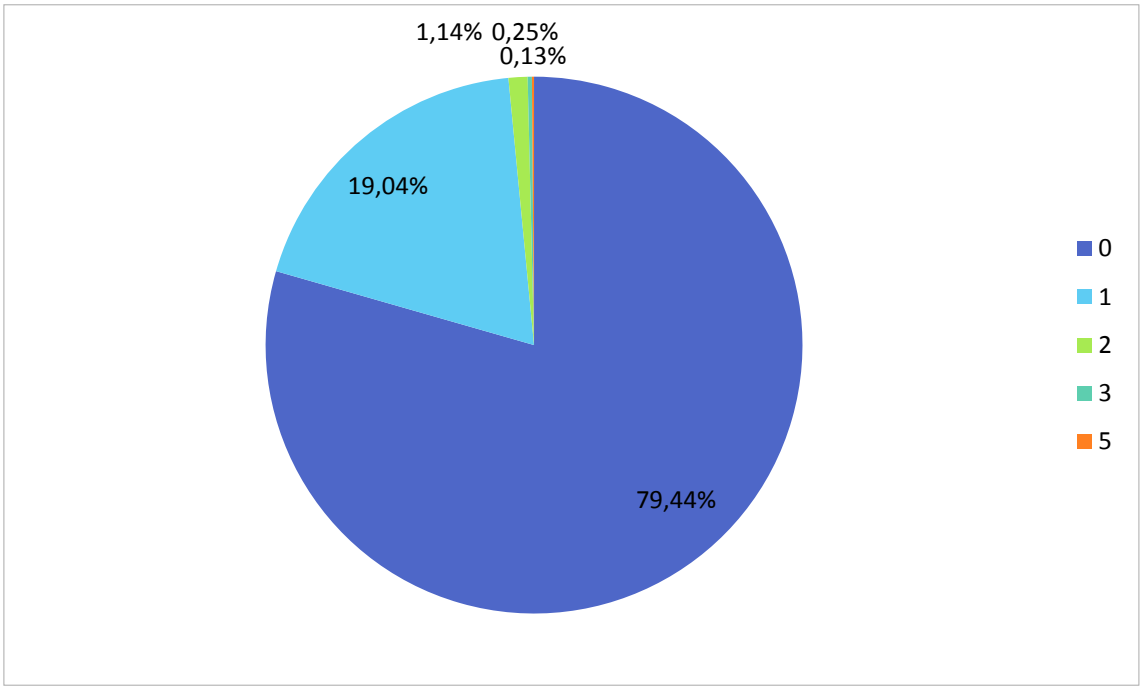
As motocicletas e motonetas possuem uma participação menor nos principais itens dos domicílios. Apenas 20,56% destes possuem ao menos um veículo do tipo. A média é de 0,23 por residência.

Tabela 9 - Quantidade de Moto por domicilio

Unidades por domicilio	Quantidade	%
0	626	79,44
1	150	19,04
2	9	1,14
3	2	0,25
5	1	0,13
TOTAL	**788**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 9 - Quantidade de Moto por domicilio



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

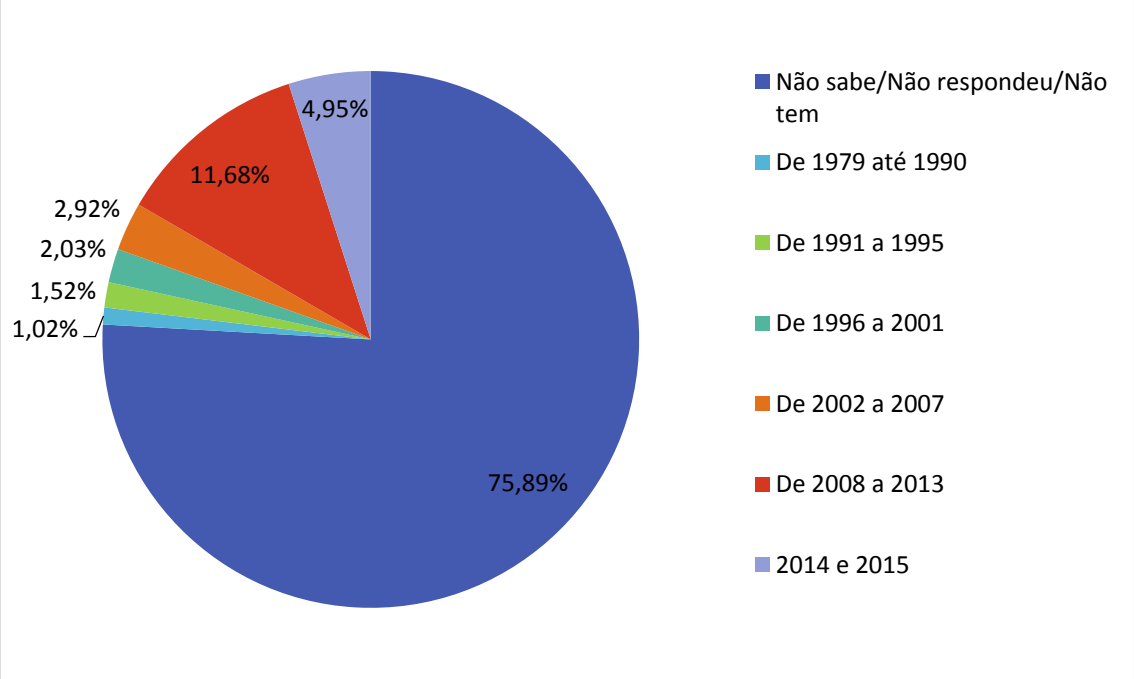
As motocicletas e motonetas, na mesma situação que a dos automóveis, apresenta uma frota, em maioria, com até 7 anos de uso.

Tabela 10 - Ano de fabricação das motos por domicílio

Não sabe/Não respondeu/Não tem	**598**	**75,89**
De 1979 até 1990	8	1,02
De 1991 a 1995	12	1,52
De 1996 a 2001	16	2,03
De 2002 a 2007	23	2,92
De 2008 a 2013	92	11,68
2014 e 2015	39	4,95
TOTAL	**788**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 10 - Ano de fabricação das motos, por domicílio



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

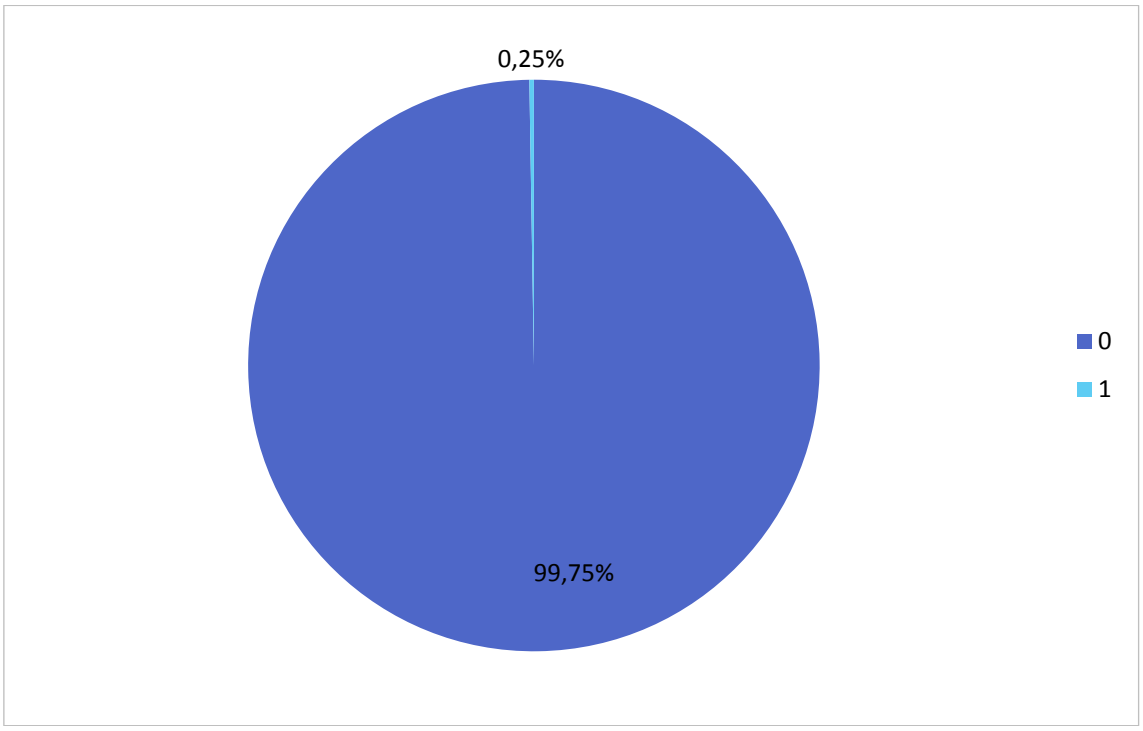
O mesmo levantamento ocorreu com as caminhonetes, caminhões e utilitários, os quais não fazem parte, em grande escala, dos domicílios. Este fator se deve ao fato de serem veículos majoritariamente presentes em empresas, principalmente na cidade de Itajaí, importante polo logístico do estado de Santa Catarina.

Tabela 11 - Quantidade de utilitários por domicílio

Unidades por domicilio	Quantidade	%
0	786	99,75
1	2	0,25
TOTAL	**788**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 11 - Quantidade de utilitários por domicílio



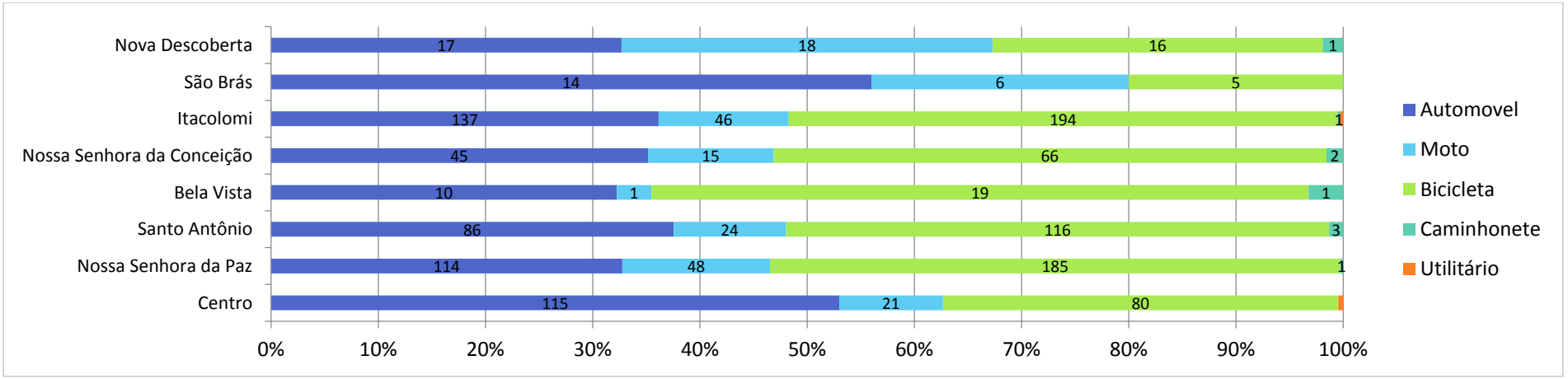
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 12 - Veículos por tipo e por bairro

Local/Tipo	Automóvel	%	Moto	%	Bicicleta	%	Caminhão	%	Caminhonete	%	Utilitário	%	Total	Total %
Centro	115	53,00	21	9,68	80	36,87		-		-	1	0,46	217	100,00
Nossa Senhora da Paz	114	32,76	48	13,79	185	53,16		-	1	0,29		-	348	100,00
Santo Antônio	86	37,55	24	10,48	116	50,66		-	3	1,31		-	229	100,00
Bela Vista	10	32,26	1	3,23	19	61,29		-	1	3,23		-	31	100,00
Nossa Senhora da Conceição	45	35,16	15	11,72	66	51,56		-	2	1,56		-	128	100,00
Itacolomi	137	36,15	46	12,14	194	51,19		-	1	0,26	1	0,26	379	100,00
São Brás	14	56,00	6	24,00	5	20,00		-		-		-	25	100,00
Nova Descoberta	17	32,69	18	34,62	16	30,77			1	1,92		-	52	100,00
TOTAL	**521**	**38,39**	**161**	**11,86**	**665**	**49,01**	**0**	**0**	**8**	**0,59**	**2**	**0,15**	**1357**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 12 - Veículos por tipo e por bairro



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

A pesquisa também verificou a quantidade de moradores existente em cada domicílio da cidade de Balneário Piçarras. Os dados mostram que, na média, existem 3,35 moradores por domicílio. A maioria destes segue o quadro nacional: a diminuição do número de moradores. Em Balneário Piçarras, 27,92% dos domicílios possuem apenas 2 moradores.

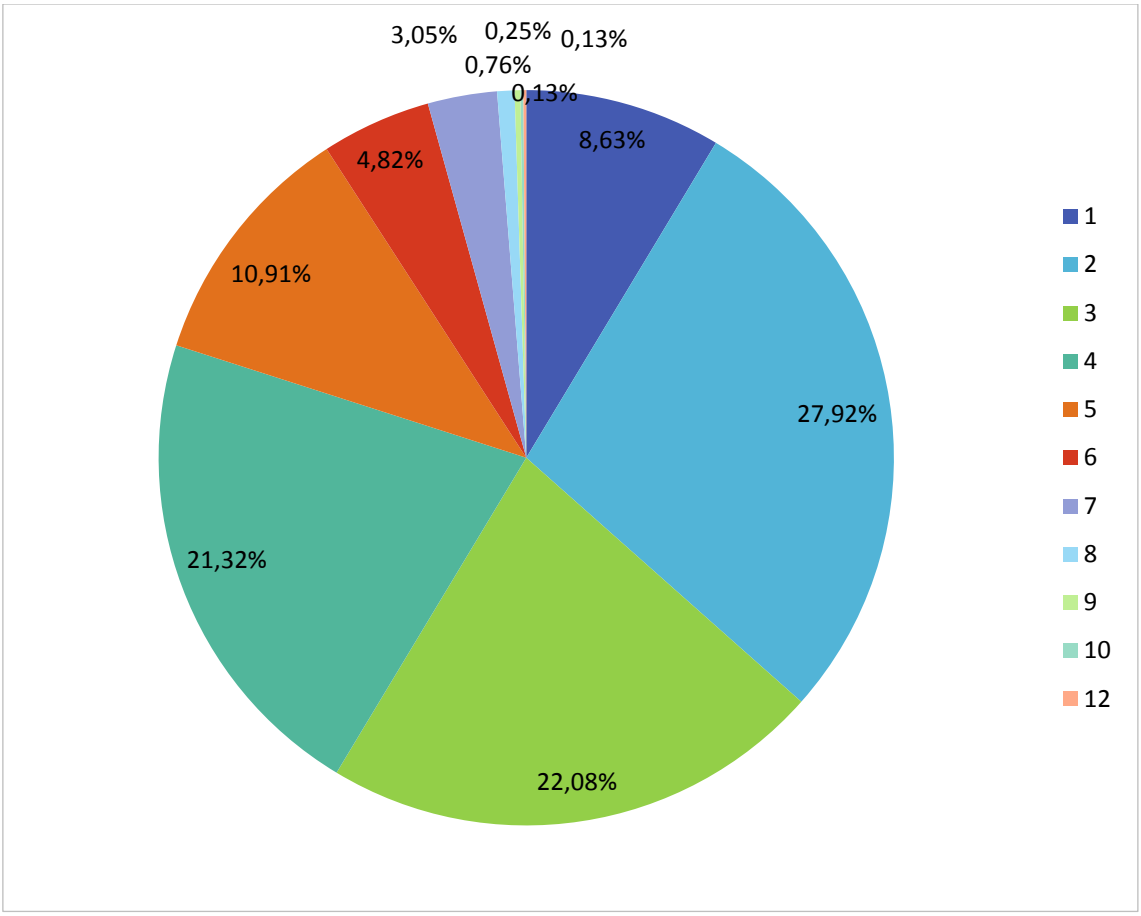
Por outro lado, é considerável o número de domicílios onde moram 7 pessoas ou mais (4,32%), em notório estado de coabitação.

Tabela 13 - Quantidade de moradores por domicilio

Unidades por domicilio	Quantidade	%
1	68	8,63
2	220	27,92
3	174	22,08
4	168	21,32
5	86	10,91
6	38	4,82
7	24	3,05
8	6	0,76
9	2	0,25
10	1	0,13
12	1	0,13
TOTAL	**788**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 13 - Quantidade de moradores por domicilio



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

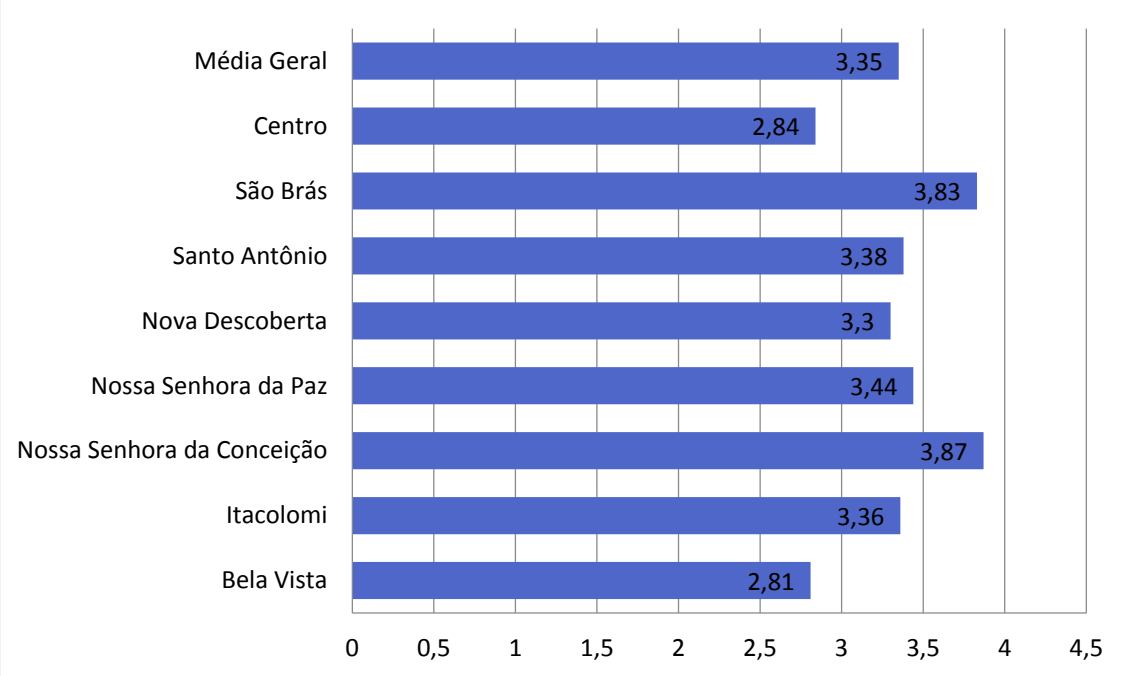
Em 5 das 8 localidades pesquisadas, o número médio de moradores por residência está acima da média da cidade, com destaque para São Brás (com média de 3,83 moradores por residência) e Nossa Senhora da Conceição (3,87). As localidades que possuem a menor média de moradores por residência são Centro (2,84) e Bela Vista (2,81).

Tabela 14 - Média de Moradores por Bairro

Bairros	Média
Bela Vista	2.81
Itacolomi	3.36
Nossa Senhora da Conceição	3.87
Nossa Senhora da Paz	3.44
Nova Descoberta	3.3
Santo Antônio	3.38
São Brás	3.83
Centro	2.84
MÉDIA GERAL	**3.35**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 14 - Média de Moradores por Bairro



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

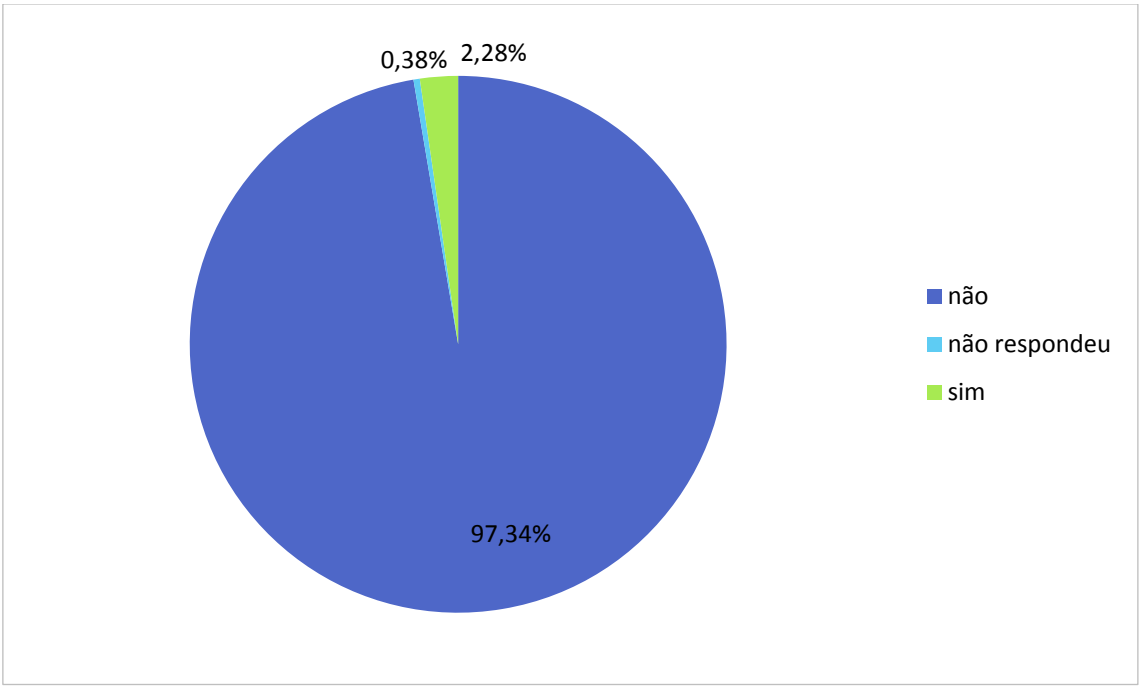
Em relação ao levantamento das pessoas com deficiência entre os moradores dos domicílios, em 2,28% dos casos há algum morador com deficiência física. Estas pessoas necessitam de condições especiais para a realização de seus deslocamentos, como transporte coletivo adaptado, entre outras.

Tabela 15 - Presença de deficientes físicos por domicilio

Presença de deficiente físico no domicilio	Quantidade	%
Não	767	97,34
Não respondeu	3	0,38
Sim	18	2,28
TOTAL	**788**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 15 - Presença de deficientes físicos por domicilio



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

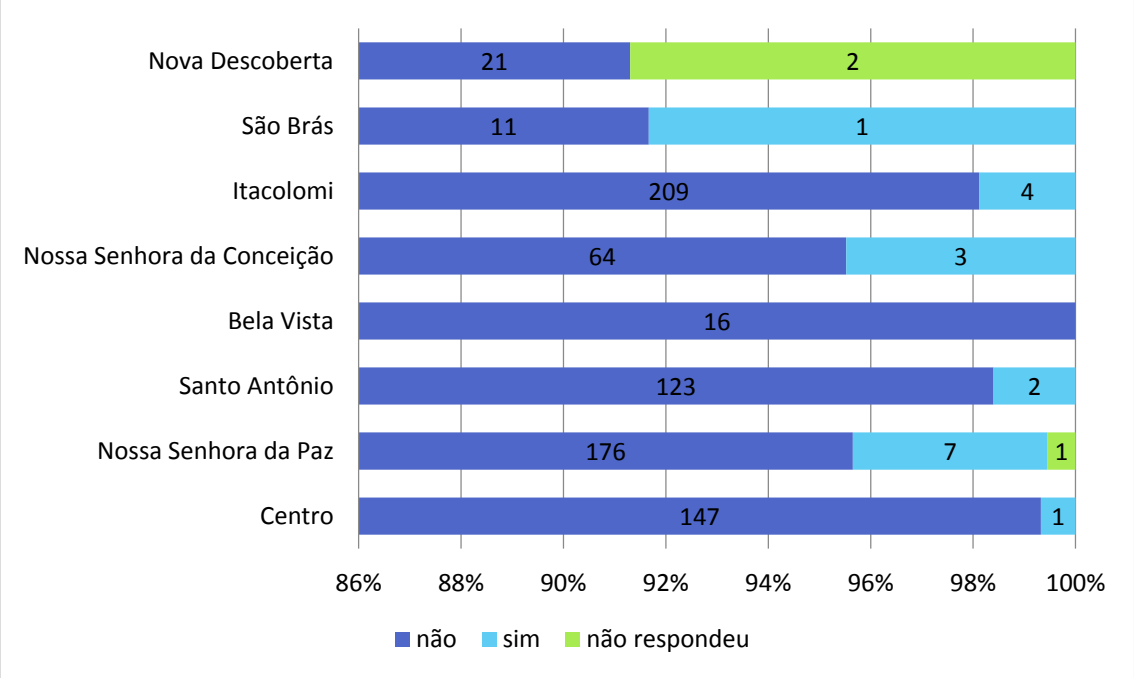
As localidades que possuem mais deficientes físicos, em proporção à quantidade de moradias, e que merecem maior cuidado com as políticas de acessibilidade são Nossa Senhora da Paz (3,80% dos domicílios), Nossa Senhora da Conceição (4,48%) e São Brás (8,33%).

Tabela 16 - Quantidade de deficiente físico por bairro

Bairros	Não	%	Sim	%	Não respondeu	%	Total	%
Centro	147	99,32	1	0,68		-	148	100
Nossa Senhora da Paz	176	95,65	7	3,80	1	0,54	184	100
Santo Antônio	123	98,40	2	1,60		-	125	100
Bela Vista	16	100,00		-		-	16	100
Nossa Senhora da Conceição	64	95,52	3	4,48		-	67	100
Itacolomi	209	98,12	4	1,88		-	213	100
São Brás	11	91,67	1	8,33		-	12	100
Nova Descoberta	21	91,30		-	2	8,70	23	100
TOTAL	**767**	**97,34**	**18**	**2,28**	**3**	**0,38**	**788**	**100**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 16 - Presença de deficiente físico por bairro



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Característica e opinião sobre o deslocamento do entrevistado

Nesta seção, os dados mostrados serão aqueles relativos às opiniões e deslocamentos frequentes do entrevistado (chefe de família ou responsável pelo domicílio). Não estarão inclusos, por exemplo, o deslocamento de todos os membros da família e os eventuais cruzamentos que surgirem destes indicadores. Estas próximas tabelas e gráficos servem para a gestão pública municipal ampliar os horizontes sobre as políticas de mobilidade urbana, pois os entrevistados deram contribuições e opinaram sobre o atual cenário de Balneário Piçarras.

A primeira pergunta consiste na resposta espontânea dos entrevistados sobre qual modo de locomoção utiliza com maior frequência para os deslocamentos diários. As respostas, de múltipla escolha, mostram que pouco mais de 48% dos entrevistados frequentemente utilizam o automóvel, 38% a bicicleta e 13% o ônibus.

O modo “a pé” consta como 100% dos entrevistados por uma decisão metodológica da coordenação da pesquisa, por mais que algumas pessoas não se identifiquem como pedestres. Como não houve nenhum (a) chefe de família ou responsável cadeirante, todos foram incluídos como pedestres.

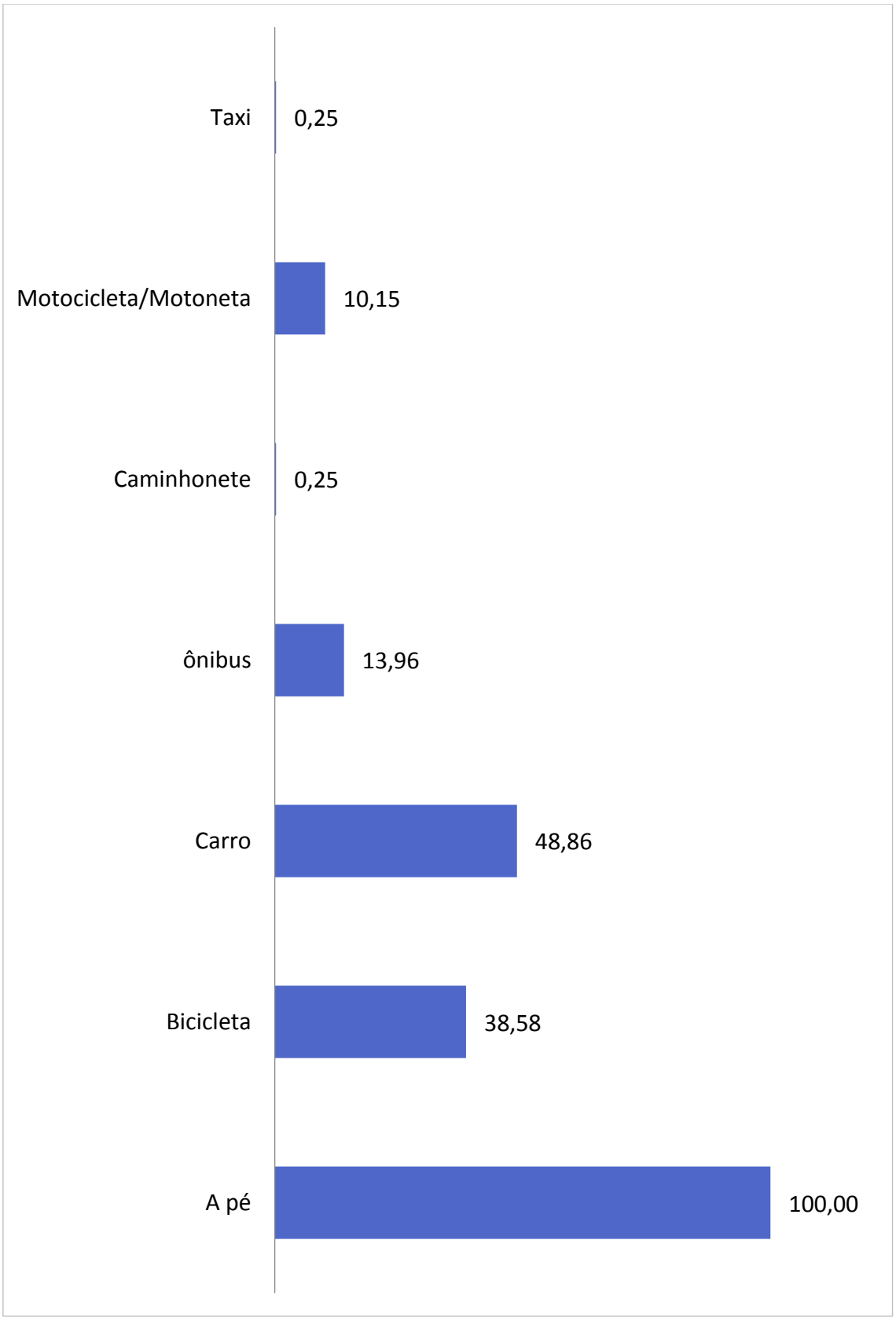
Esta situação não reflete os reais deslocamentos da cidade, visto que são respostas espontâneas e não fazem parte do mapeamento de deslocamentos, conforme será mostrado adiante. A realidade que os números relativos aos deslocamentos mostram compõe um cenário muito diferente, principalmente no pouco uso do ônibus e bicicleta, ao mesmo tempo que mostra uma grande predisposição para o uso destes modais.

Tabela 17 - Modos de deslocamentos utilizados com frequência

Modo	Quantidade	% dos entrevistados
A pé	788	100,00
Bicicleta	304	38,58
Carro	385	48,86
Ônibus	110	13,96
Caminhonete	2	0,25
Motocicleta/Motoneta	80	10,15
Táxi	2	0,25
Utilitários	**1**	**0,13**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 17- Modos de deslocamentos utilizados com frequência



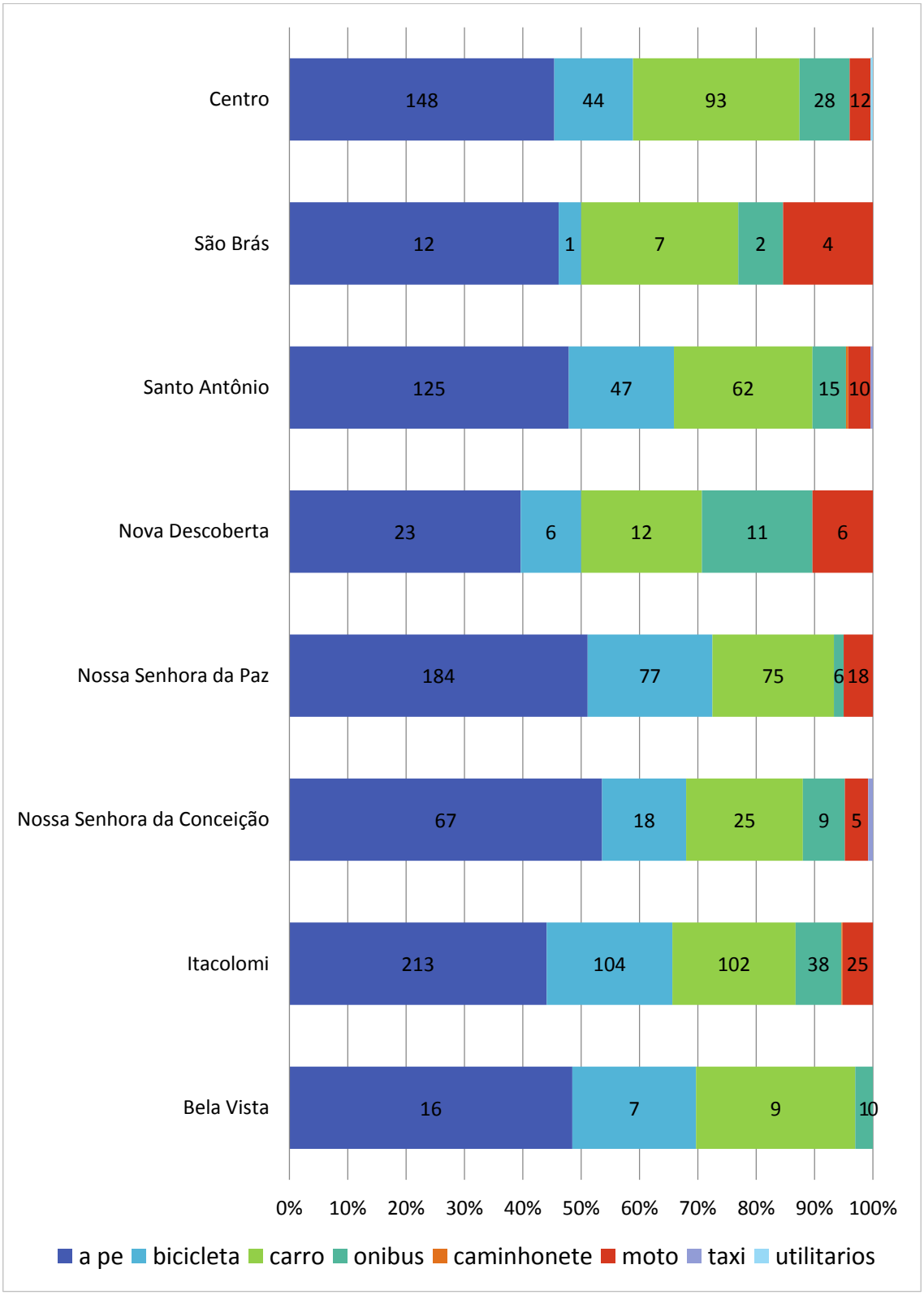
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 18 - Modos de deslocamentos utilizados com frequência, por local de moradia

Bairros	A pé	%	Bicicleta	%	Carro	%	Ônibus	%	Caminhonete	%	Moto	%	Táxi	%	Utilitários	%	TOTAL	TOTAL %
Bela Vista	16	48,48	7	21,21	9	27,27	1	3,03	0	-	0	-	0	-	0	-	33	100,00
Itacolomi	213	44,10	104	21,53	102	21,12	38	7,87	1	0,21	25	5,18	0	-	0	-	483	100,00
Nossa Senhora da Conceição	67	53,60	18	14,40	25	20,00	9	7,20	0	-	5	4,00	1	0,80	0	-	125	100,00
Nossa Senhora da Paz	184	51,11	77	21,39	75	20,83	6	1,67	0	-	18	5,00	0	-	0	-	360	100,00
Nova Descoberta	23	39,66	6	10,34	12	20,69	11	18,97	0	-	6	10,34	0	-	0	-	58	100,00
Santo Antônio	125	47,89	47	18,01	62	23,75	15	5,75	1	0,38	10	3,83	1	0,38	0	-	261	100,00
São Brás	12	46,15	1	3,85	7	26,92	2	7,69	0	-	4	15,38	0	-	0	-	26	100,00
Centro	**148**	**45,40**	**44**	**13,50**	**93**	**28,53**	**28**	**8,59**	**0**	**-**	**12**	**3,68**	**0**	**-**	**1**	**0,31**	**326**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 18 - Modos de deslocamentos utilizados com frequência, por local de moradia



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Para quem respondeu "ônibus"

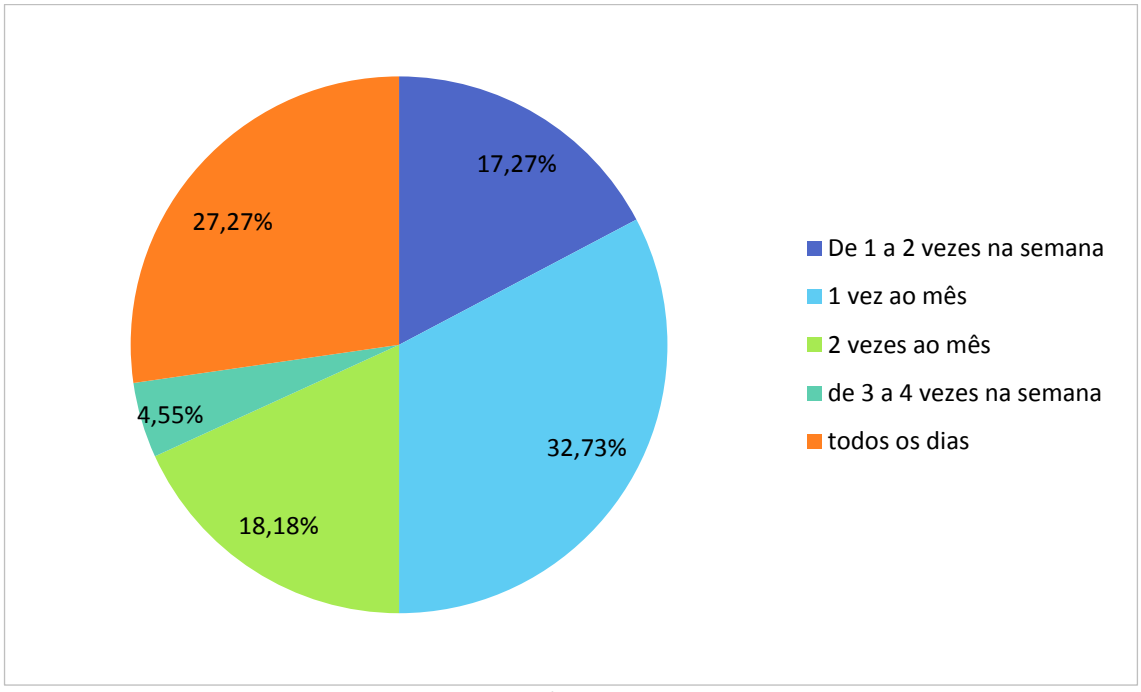
Dentre aqueles que responderam usar o ônibus frequentemente (110 entrevistados), a maioria (50,91%) utiliza o ônibus em alguns dias específicos do mês. Cerca de 27,27 % dos entrevistados afirmaram usar o ônibus todos os dias.

Tabela 19 - Frequência de uso de ônibus

Frequência	Quantidade	%
De 1 a 2 vezes na semana	19	17,27
1 vez ao mês	36	32,73
2 vezes ao mês	20	18,18
De 3 a 4 vezes na semana	5	4,55
Todos os dias	30	27,27
TOTAL	**110**	**100**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 19 - Frequência de uso de ônibus



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

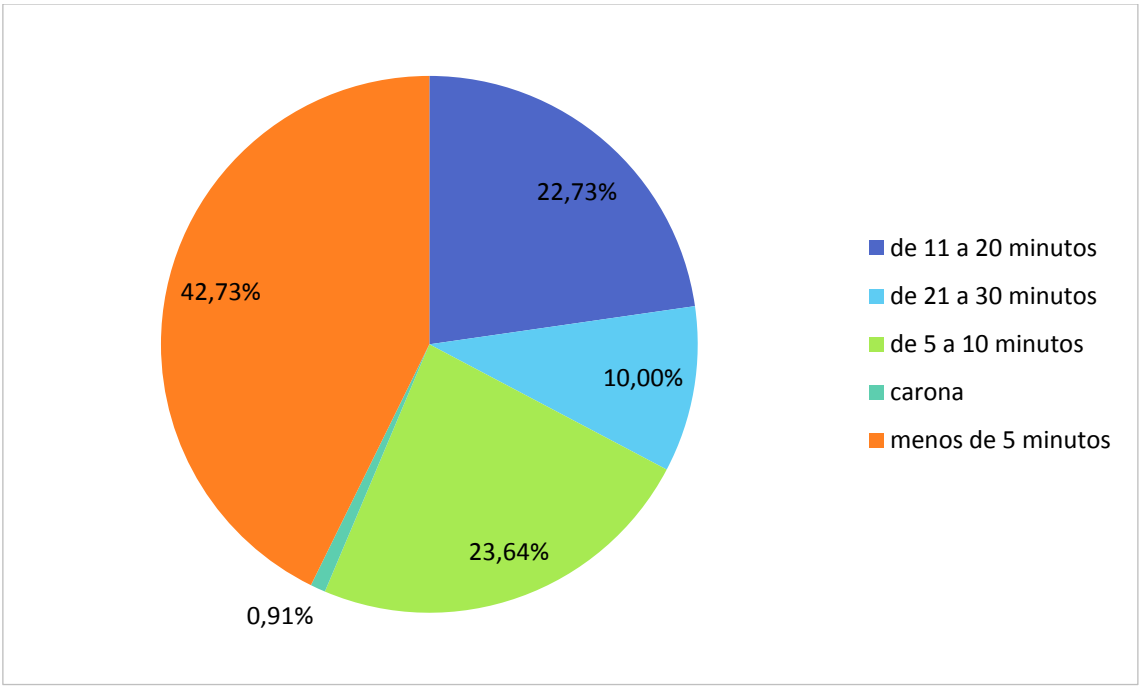
A pesquisa questionou as mesmas 110 pessoas sobre a microacessibilidade, ou seja, as condições de acessar o sistema de transporte coletivo da cidade, bem como o acesso do sistema até o destino final. Percebe-se que a maioria consegue acessar facilmente o ônibus (42,73% responderam acessar o sistema em menos de 5 minutos), principalmente no trajeto residência - parada de ônibus, mas tem uma maior dificuldade de acessar o destino final de sua viagem, quando a resposta “menos de 5 minutos” diminui para 37,27%.

Tabela 20 - Tempo de deslocamento da residência até o ponto de ônibus mais próximo

Tempo	Quantidade	%
De 11 a 20 minutos	25	22,73
De 21 a 30 minutos	11	10,00
De 5 a 10 minutos	26	23,64
Carona	1	0,91
Menos de 5 minutos	47	42,73
TOTAL	**110**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 20 - Tempo de deslocamento da residência até o ponto de ônibus mais próximo



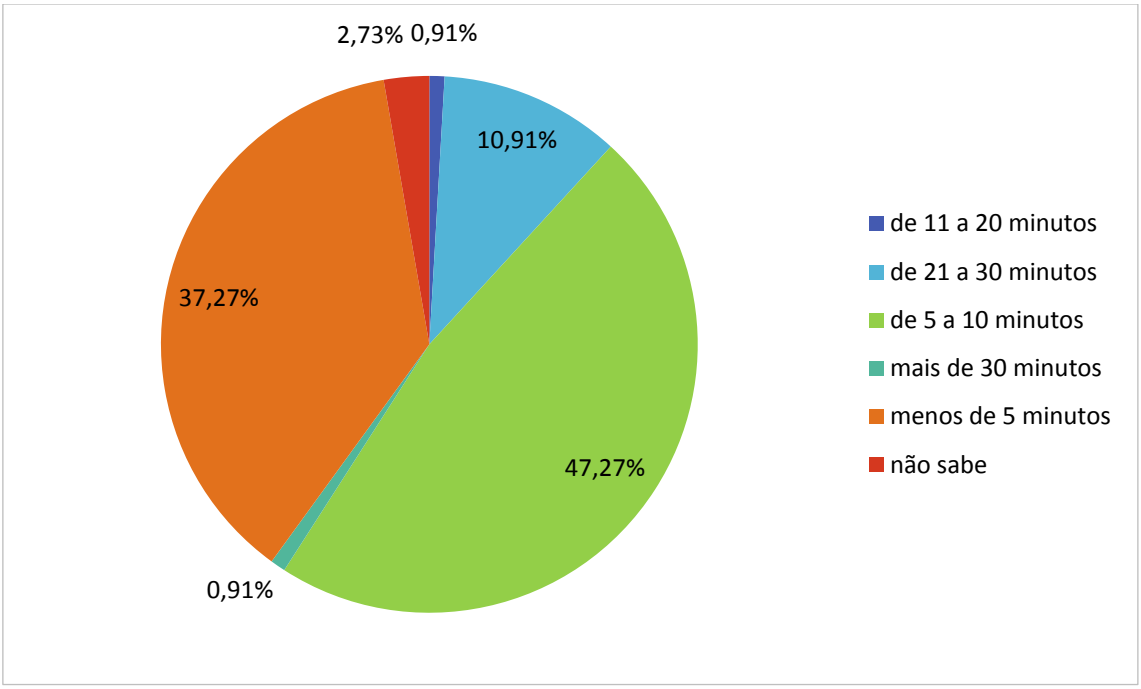
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 21 - Tempo de deslocamento do ponto de ônibus até o destino

Tempo	Quantidade	%
De 11 a 20 minutos	1	0,91
De 21 a 30 minutos	12	10,91
De 5 a 10 minutos	52	47,27
Mais de 30 minutos	1	0,91
Menos de 5 minutos	41	37,27
Não sabe	3	2,73
TOTAL	**110**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 21 - Tempo de deslocamento do ponto de ônibus até o destino



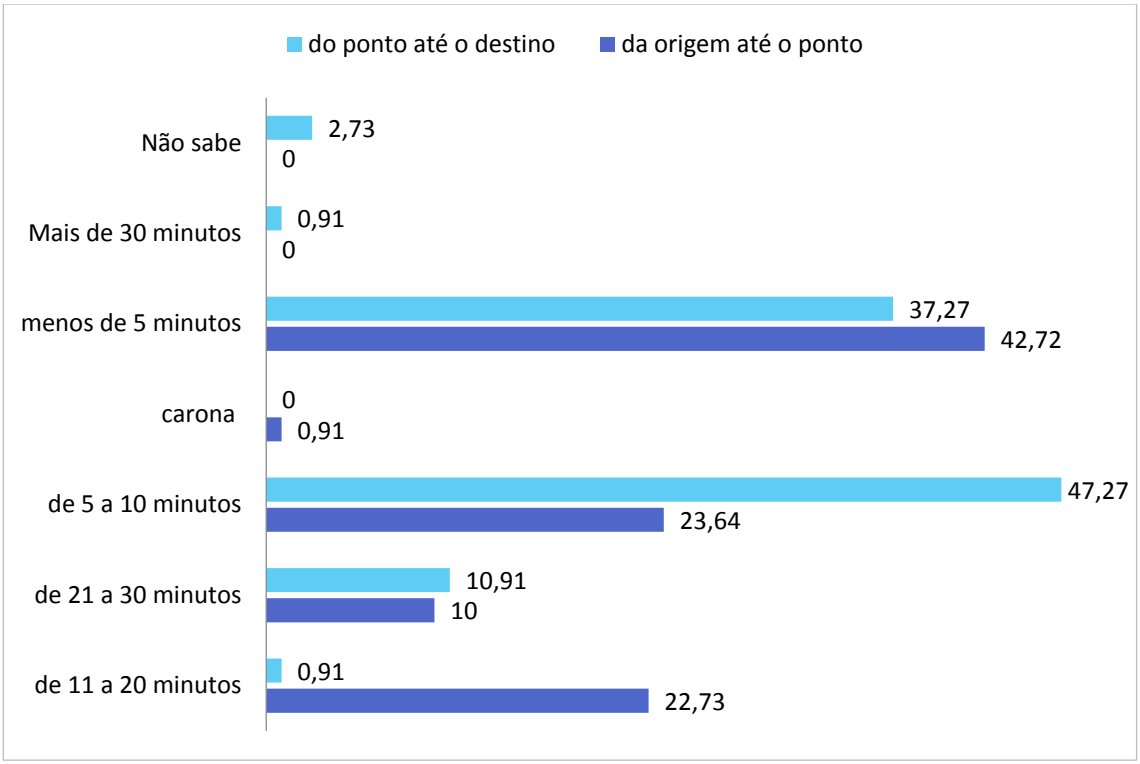
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 22 - Tempo percorrido da residência até o ponto de ônibus e do ponto de ônibus até o destino

Tempo	Da origem até o ponto	Do ponto até o destino
De 11 a 20 minutos	22,73	0,91
De 21 a 30 minutos	10	10,91
De 5 a 10 minutos	23,64	47,27
Carona	0,91	0
Menos de 5 minutos	42,72	37,27
Mais de 30 minutos	0	0,91
Não sabe	0	2,73
TOTAL	**100**	**100**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 22 - Tempo da residência até o ponto de ônibus e do ponto de ônibus até o destino



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Para quem respondeu "automóvel, motocicleta, motoneta ou caminhonete"

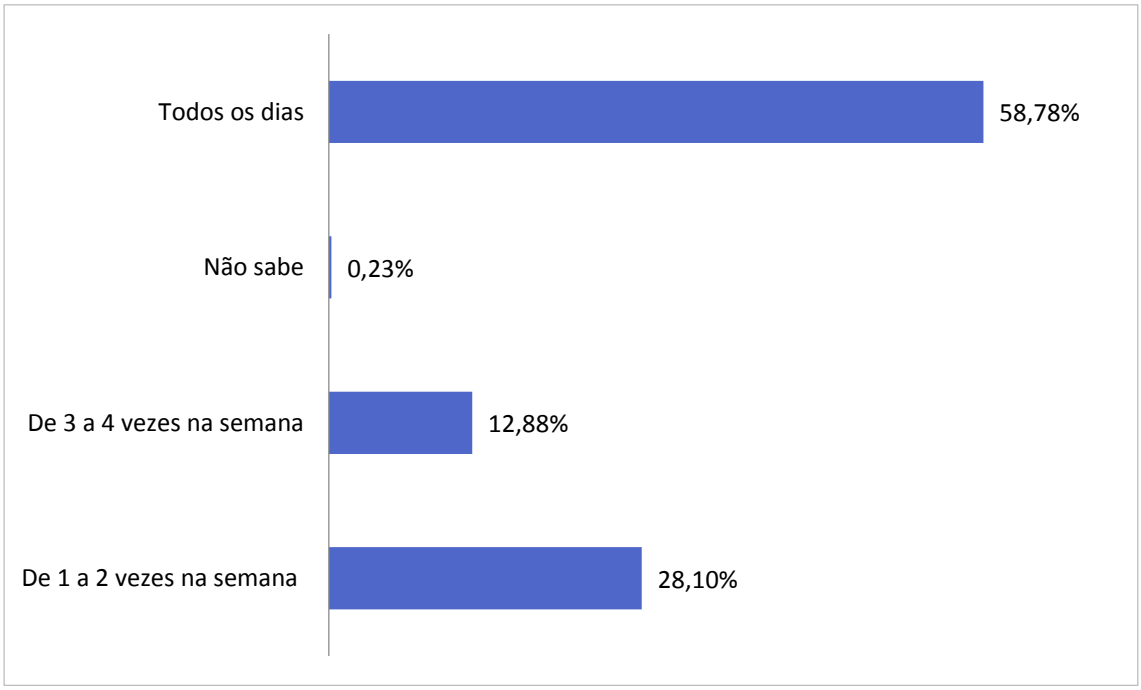
Para os 427 entrevistados que afirmaram se deslocar por automóvel, motocicleta, motoneta ou caminhonete, a frequência de uso é alta: todos os dias para 58,8% dos entrevistados. Este número mostra a grande dependência da população para deslocamentos com meios motorizados e individuais de transporte.

Tabela 23 - Frequência de uso do modo individual motorizado

Tempo	Quantidade	%
De 1 a 2 vezes na semana	120	28,10%
De 3 a 4 vezes na semana	55	12,88%
Não sabe	1	0,23%
Todos os dias	251	58,78%
TOTAL	**427**	**100,00%**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 23 - Frequência de uso do modo individual motorizado



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

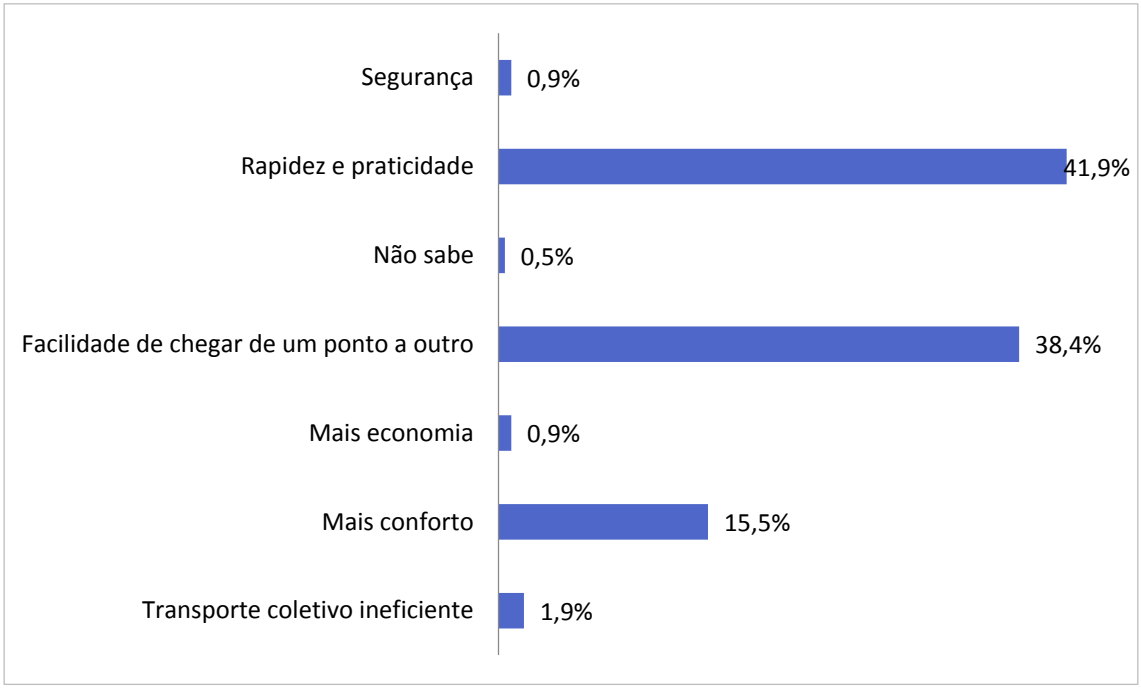
A dependência destes modos motorizados se explica quando os entrevistados elencam o principal motivo para deslocamento na cidade com automóvel, motocicleta, motoneta e caminhonete: a rapidez e praticidade, juntamente com a facilidade para chegar a qualquer ponto da cidade (80% do total de respostas).

Tabela 24 - Motivo por preferir o uso de automóvel

Item	Quantidade	%
Transporte coletivo ineficiente	8	1,9%
Mais conforto	66	15,5%
Mais economia	4	0,9%
Facilidade de chegar de um ponto a outro	164	38,4%
Não sabe	2	0,5%
Rapidez e praticidade	179	41,9%
Segurança	4	0,9%
TOTAL	**427**	**100,0%**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 24 - Motivo por preferir o uso de automóvel



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

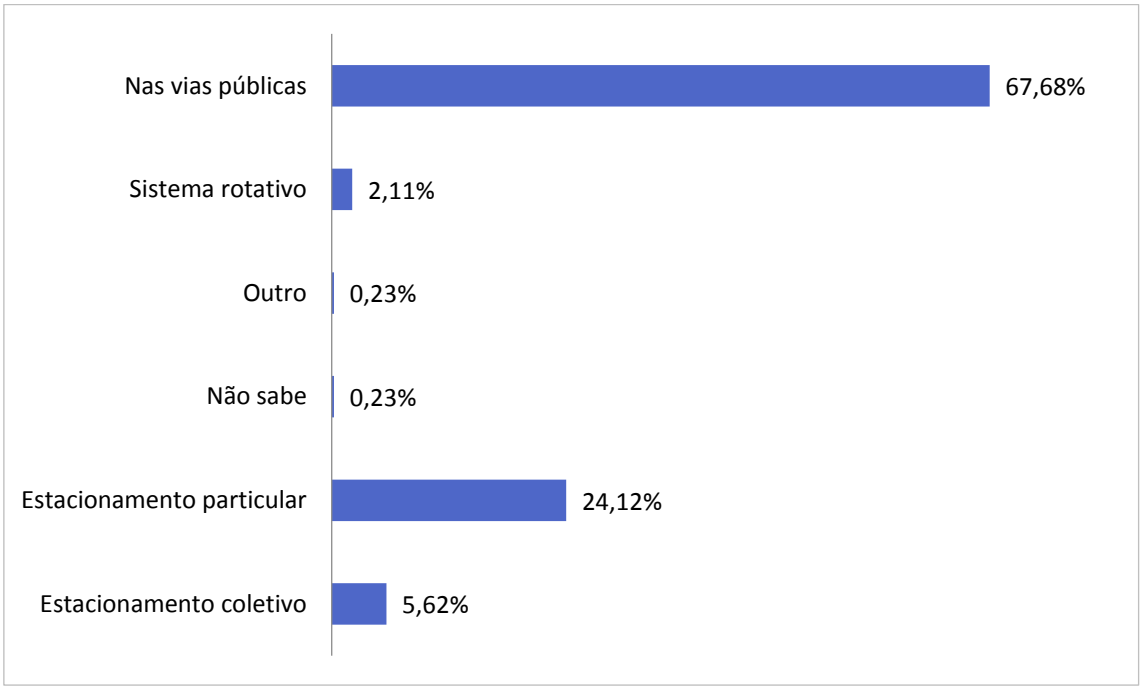
Como uma das situações fundamentais para a organização da mobilidade nas cidades, o estacionamento de veículos também foi abordado pela pesquisa. Para os 427 entrevistados desta seção, a maioria, em resposta única, estaciona seu veículo em vias públicas. O sistema rotativo é utilizado por apenas 2% dos entrevistados. Uma considerável parcela (6%) utiliza estacionamentos coletivos pagos, mostrando o potencial existente na criação de sistemas de parqueamentos.

Tabela 25 - Local onde costuma estacionar o seu veículo

Item	Quantidade	%
Estacionamento coletivo	24	5,62%
Estacionamento particular	103	24,12%
Não sabe	1	0,23%
Outro	1	0,23%
Sistema rotativo	9	2,11%
Nas vias públicas	289	67,68%
TOTAL	**427**	**100,00%**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 25 - Local onde costuma estacionar o seu veículo



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

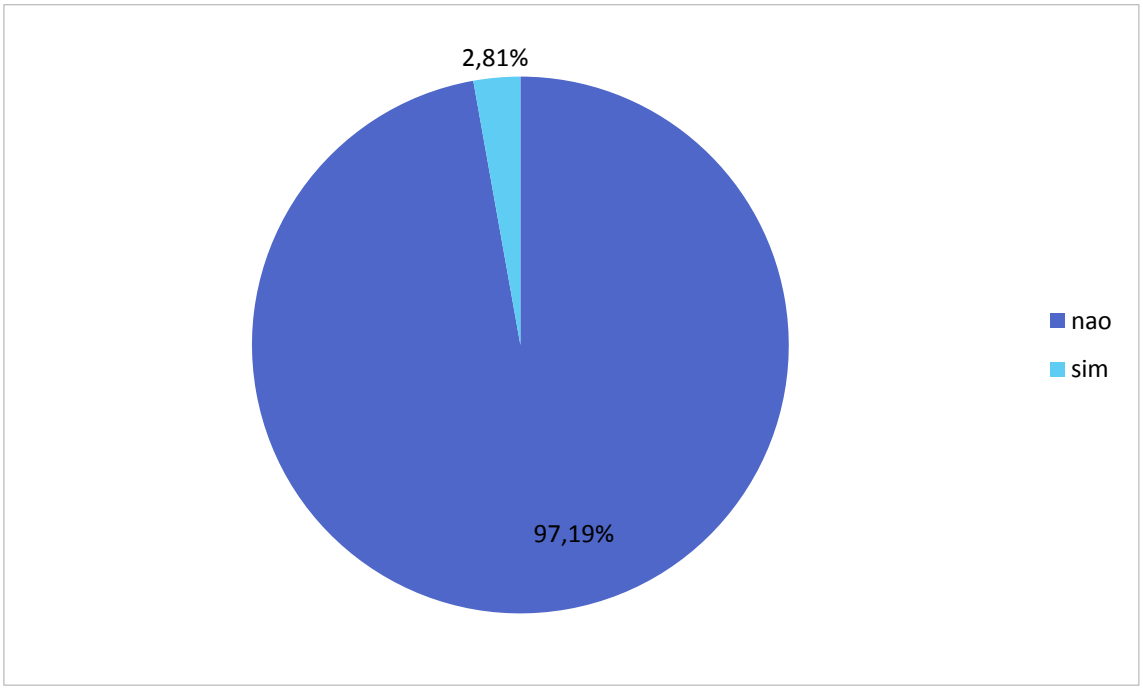
Para apenas 2,81% dos 427 entrevistados, é frequente enfrentar congestionamentos pela cidade quando o deslocamento ocorre com automóveis, motocicletas, motonetas e caminhonetes. Os pontos mais críticos da cidade são a Avenida Nereu Ramos (citado por 30%), e o Centro da cidade em geral (30%).

Tabela 26 - Incidência de congestionamento no município

Item	Quantidade	%
Não	415	97,19
Sim	12	2,81
TOTAL	**427**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 26 - Incidência de congestionamento no município



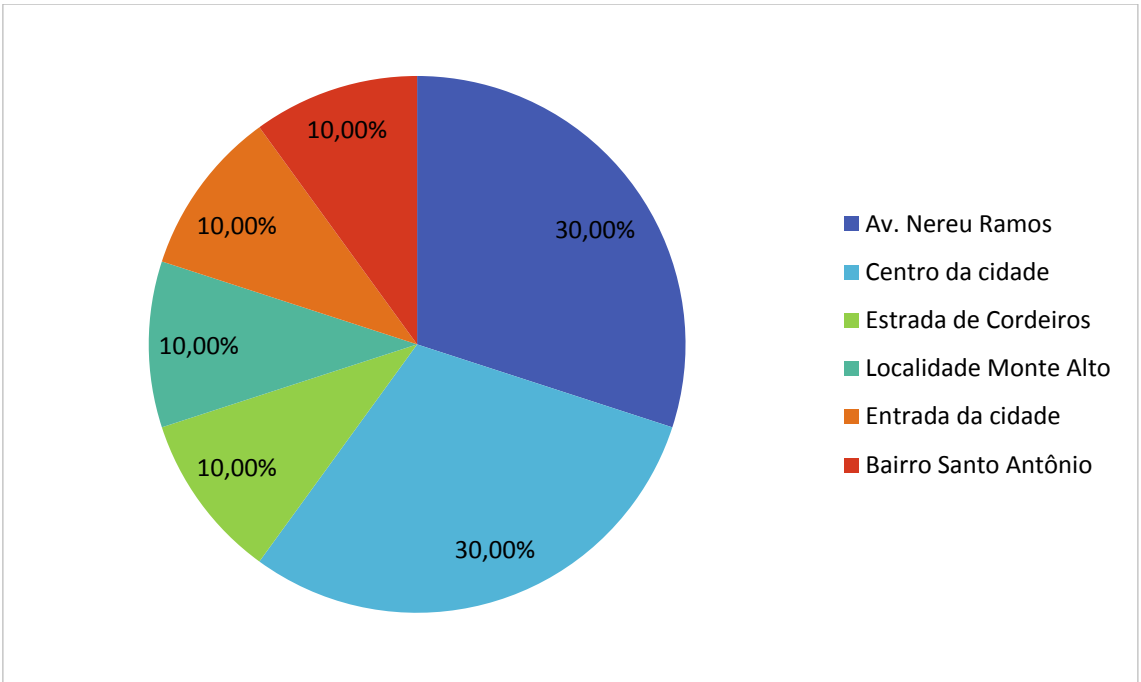
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 27 - Ponto Crítico de Congestionamento

Item	Quantidade	%
Av. Nereu Ramos	3	30,00
Centro da cidade	3	30,00
Estrada de Cordeiros	1	10,00
Localidade Monte Alto	1	10,00
Entrada da cidade	1	10,00
Bairro Santo Antônio	1	10,00
TOTAL	**10**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 27 - Ponto Crítico de Congestionamento



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Para quem respondeu “bicicleta”

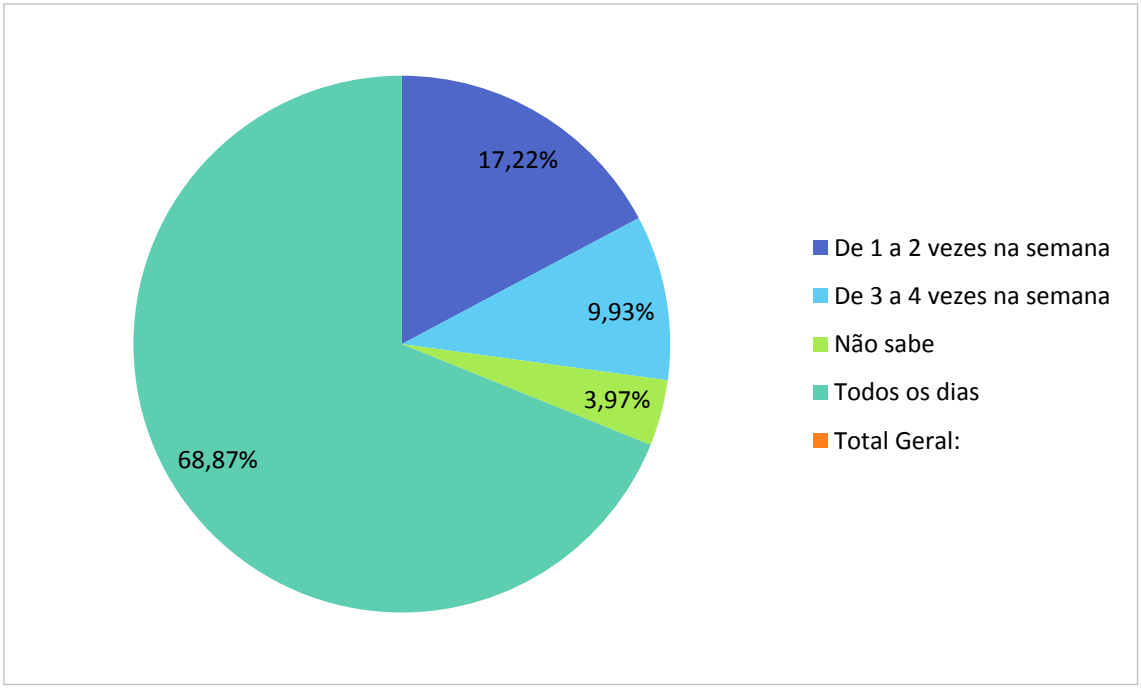
Ratificando os cenários mostrados anteriormente para os deslocamentos por bicicleta, 68,87% dos entrevistados que responderam andar frequentemente por este modal utilizam-no de forma diária. Destarte, são boas as possibilidades de desenvolver a bicicleta como principal meio de transporte na cidade de Balneário Piçarras.

Tabela 28 - Frequência de uso de bicicleta

Item	Quantidade	%
De 1 a 2 vezes na semana	52	17,22
De 3 a 4 vezes na semana	30	9,93
Não sabe	12	3,97
Todos os dias	208	68,87
TOTAL	**302**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 28 - Frequência de uso de bicicleta



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

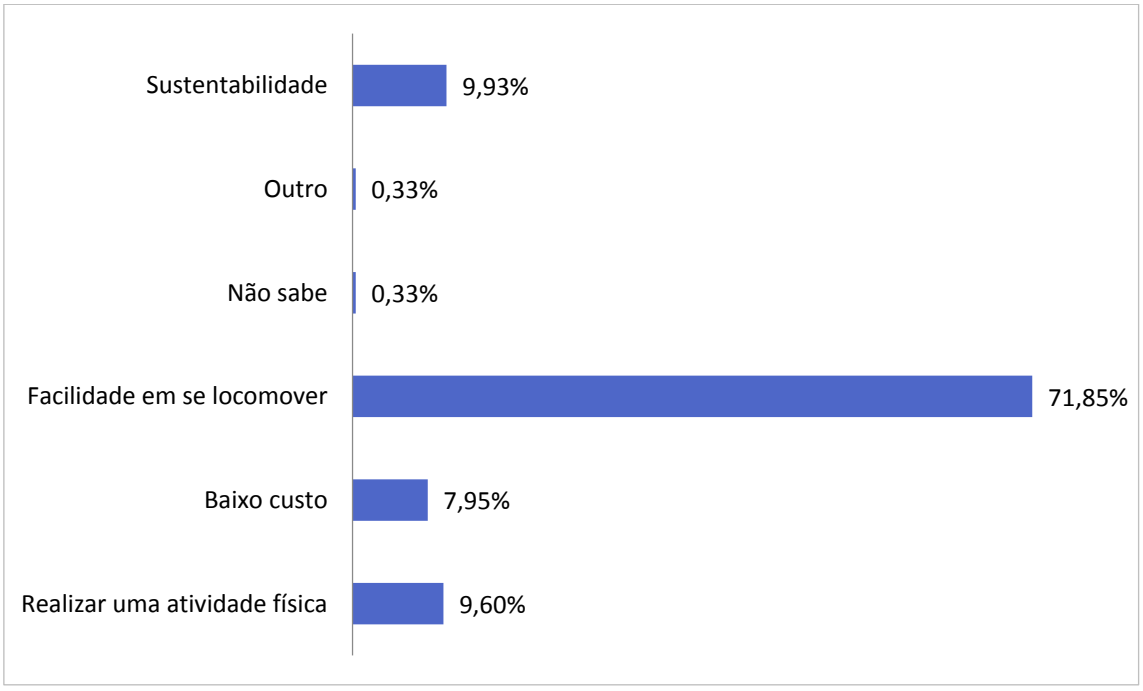
O principal motivo alegado pelos entrevistados para se deslocar de bicicleta pela cidade é a fácil locomoção (71,85%) e, em segundo lugar, a atividade física e sustentabilidade (aproximadamente 9%). O baixo custo é um fator determinante para 7,95% dos entrevistados que usam a bicicleta frequentemente.

Tabela 29 - Motivo de preferir usar bicicleta

Item	Quantidade	%
Realizar uma atividade física	29	9,60%
Baixo custo	24	7,95%
Facilidade em se locomover	217	71,85%
Não sabe	1	0,33%
Outro	1	0,33%
Sustentabilidade	30	9,93%
TOTAL	**302**	**100,00%**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 29 - Motivo de preferir usar bicicleta



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

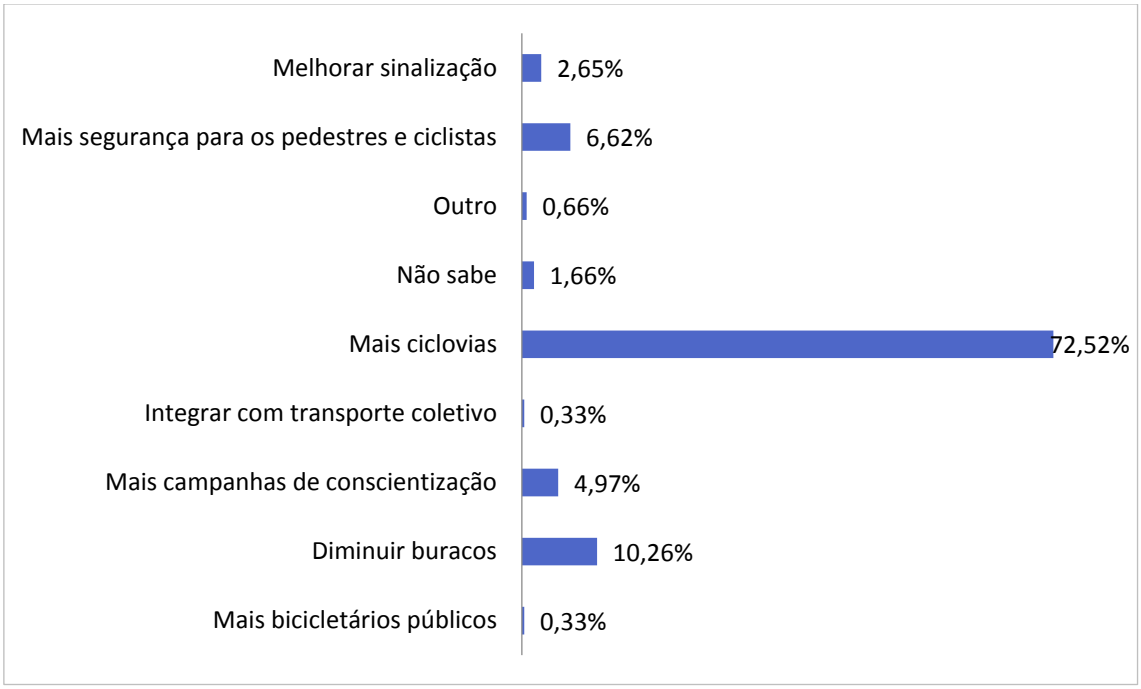
A situação poderia ser ainda mais potencializada caso houvesse uma melhor infraestrutura para os ciclistas, dando-lhes mais segurança e conectividade com todas as partes da cidade. Para 72,52% dos entrevistados que são ciclistas, a implantação de ciclovias e ciclofaixas qualificariam e potencializariam seus deslocamentos.

Tabela 30 - O que precisar ser melhorado para o ciclista

Item	Quantidade	%
Mais bicicletários públicos	1	0,33%
Diminuir buracos	31	10,26%
Mais campanhas de conscientização	15	4,97%
Integrar com transporte coletivo	1	0,33%
Mais ciclovias	219	72,52%
Não sabe	5	1,66%
Outro	2	0,66%
Mais segurança para os pedestres e ciclistas	20	6,62%
Melhorar sinalização	8	2,65%
TOTAL	**302**	**100,00%**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 30 - O que precisar ser melhorado para o ciclista



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

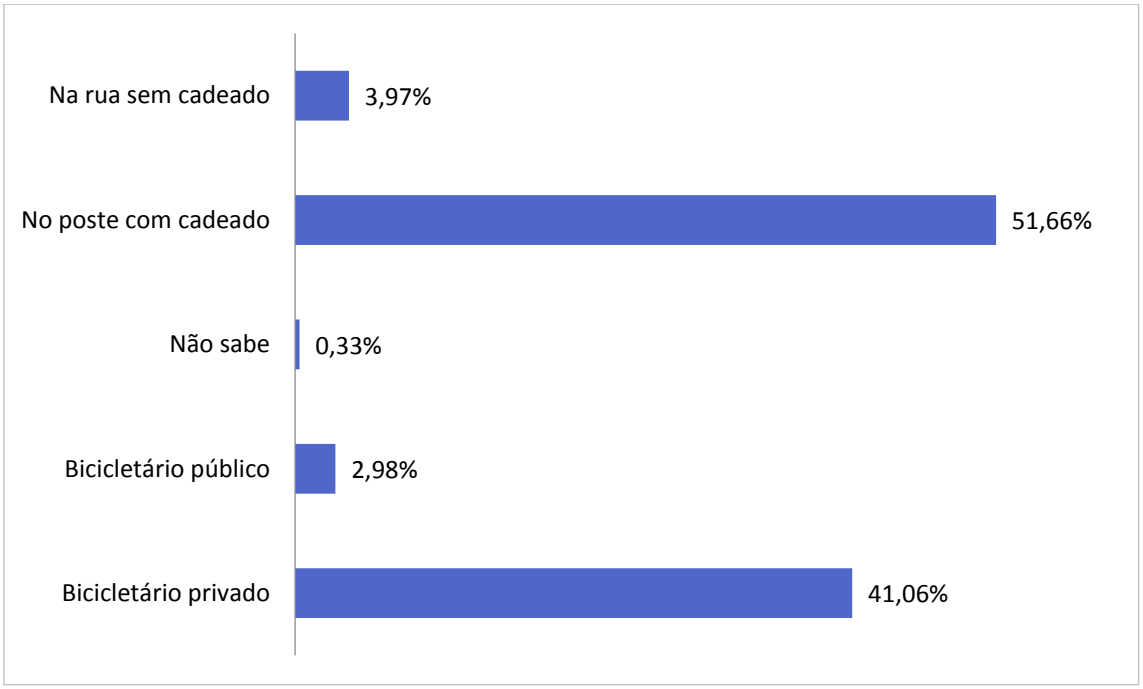
A pesquisa também abordou alguns temas específicos sobre a utilização da bicicleta no dia-a-dia dos deslocamentos. A maioria dos entrevistados (51,66%) respondeu que “estaciona” a bicicleta em postes com cadeados, seguidos de lugares privados (41,06%), sejam estes nas residências, comércios ou locais de trabalho. A grande quantidade de ciclistas entrevistados que deixam suas bicicletas em postes e outros mobiliários urbanos evidencia a falta de estrutura da cidade para com os usuários deste modal em específico.

Tabela 31 - Local onde costuma estacionar a bicicleta

Item	Quantidade	%
Bicicletário privado	124	41,06%
Bicicletário público	9	2,98%
Não sabe	1	0,33%
No poste com cadeado	156	51,66%
Na rua sem cadeado	12	3,97%
TOTAL	**302**	**100,00%**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 31 - Local onde costuma estacionar a bicicleta



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Para quem respondeu "a pé"

Como já citado anteriormente, todos os entrevistados foram forçados pelos pesquisadores a responder as perguntas relativas ao pedestrianismo nas cidades (exceto os cadeirantes, situação não encontrada nos entrevistados em Balneário Piçarras), justamente para reforçar a ideia de que, antes de mais nada, todo cidadão é um pedestre e utiliza os espaços da cidade (mesmo que brevemente) sem precisar de veículos motorizados.

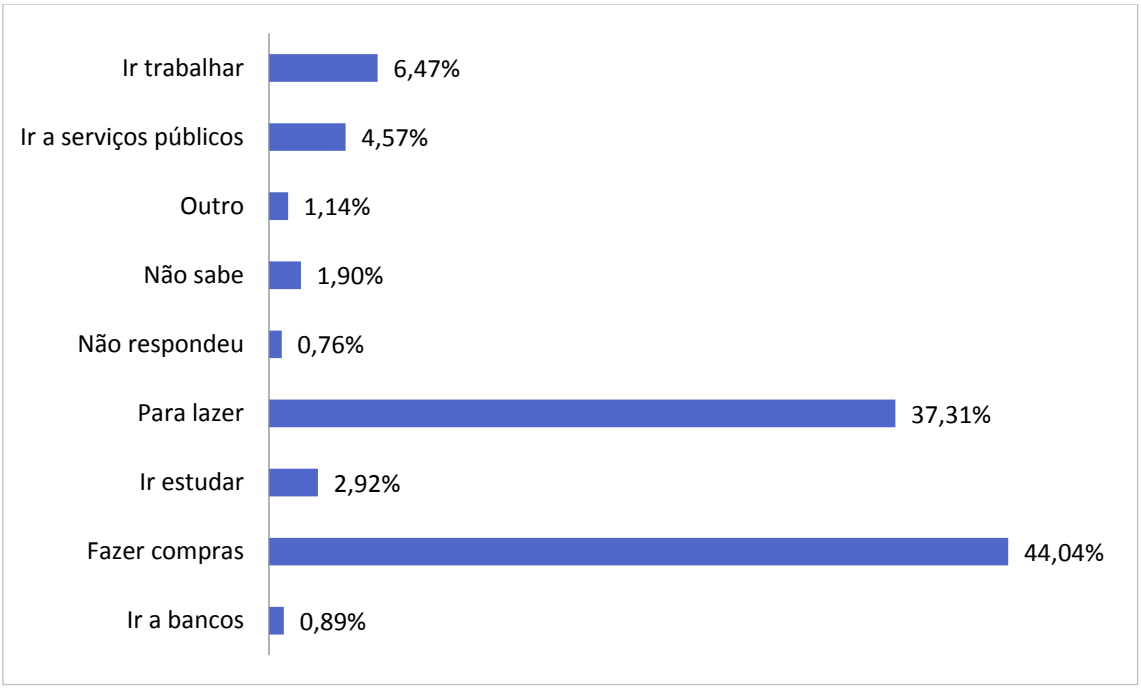
Para a maioria dos entrevistados (44,04%), andar a pé é necessário para fazer compras, enquanto que para 37,31% para atividades de lazer. Se em uma cidade as oportunidades estão perto do local de moradia das pessoas, maior será o potencial dos deslocamentos a pé, sem necessidade de veículos automotores e enfrentamento de trânsito para qualquer atividade diária.

Tabela 32 - O que costuma fazer a pé

Item	Quantidade	%
Ir a bancos	7	0,89%
Fazer compras	347	44,04%
Ir estudar	23	2,92%
Para lazer	294	37,31%
Não respondeu	6	0,76%
Não sabe	15	1,90%
Outro	9	1,14%
Ir a serviços públicos	36	4,57%
Ir trabalhar	51	6,47%
TOTAL	**788**	**100,00%**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 32 - O que costuma fazer a pé



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

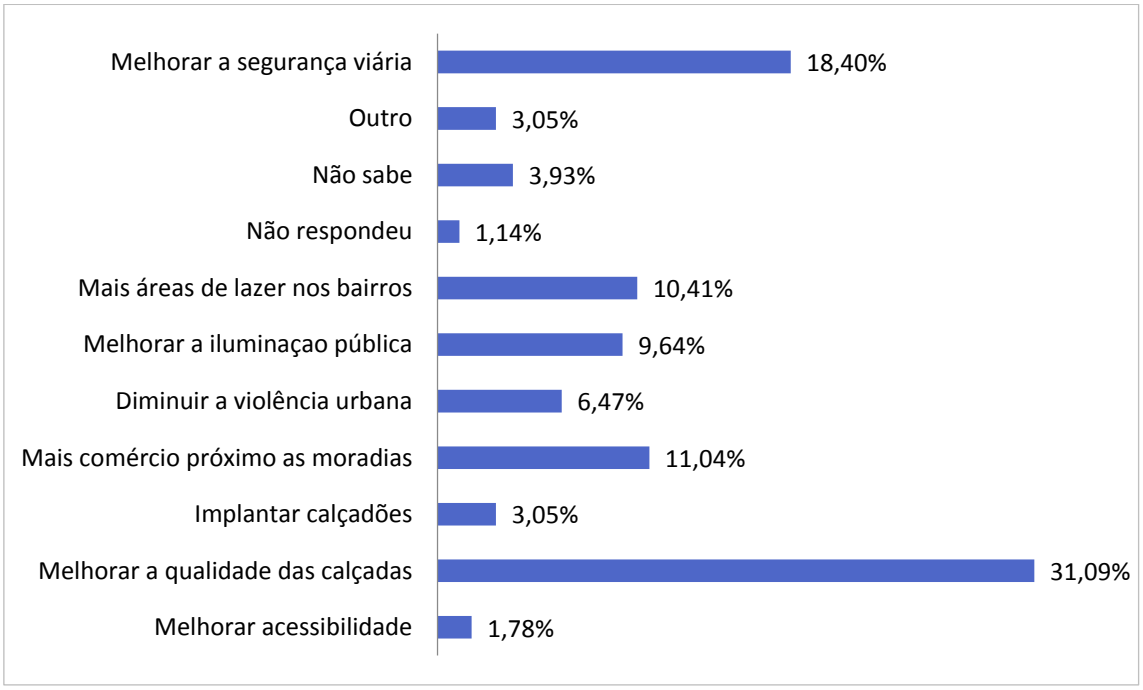
Quando indagados sobre o que seria necessário para se andar a pé com maior frequência, 31,09% dos entrevistados responderam que fariam isso caso as calçadas da cidade fossem melhoradas (é uma questão lógica, mas quanto menos qualidade der para o pedestre, menos ele utilizará seus espaços de direito). Para 18,40%, a questão gira em torno da segurança viária, enquanto que 11,04% acreditam que os comércios devam estar mais próximos aos locais de moradia.

Tabela 33 - O que seria necessário para andar mais a pé

Item	Quantidade	%
Melhorar acessibilidade	14	1,78%
Melhorar a qualidade das calçadas	245	31,09%
Implantar calçadões	24	3,05%
Mais comércio próximo as moradias	87	11,04%
Diminuir a violência urbana	51	6,47%
Melhorar a iluminação pública	76	9,64%
Mais áreas de lazer nos bairros	82	10,41%
Não respondeu	9	1,14%
Não sabe	31	3,93%
Outro	24	3,05%
Melhorar a segurança viária	145	18,40%
TOTAL	**788**	**100,00%**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 33 - O que seria necessário para andar mais a pé



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Ao serem questionados sobre uma nota para as calçadas do seu bairro, os moradores entrevistados de Balneário Piçarras deram uma nota média de

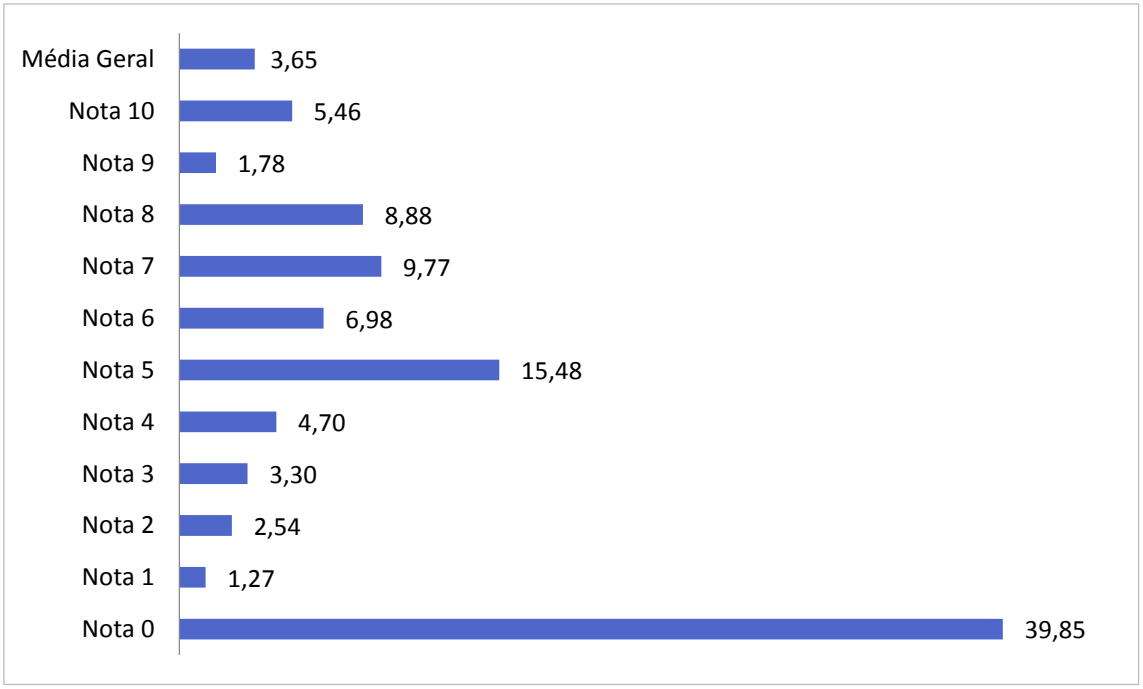
3,65. Em apenas 5,67% dos domicílios a nota dada foi 10, enquanto que em 39,85% a nota foi 0.

Tabela 34 - Nota para as calçadas, por local de residência

Nota	Qtd	%
0	314	39,85
1	10	1,27
2	20	2,54
3	26	3,30
4	37	4,70
5	122	15,48
6	55	6,98
7	77	9,77
8	70	8,88
9	14	1,78
10	43	5,46
TOTAL	**788**	**100,00**
MÉDIA	**3,65**	

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 34 - Nota para as calçadas, por local de residência



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Outras questões gerais

Por fim, antes do mapeamento dos deslocamentos do entrevistado e de todos os outros moradores do domicílio, o pesquisador perguntou para o (a) chefe de família ou responsável algumas questões específicas que não haviam ligação direta com algum modal de deslocamento em específico.

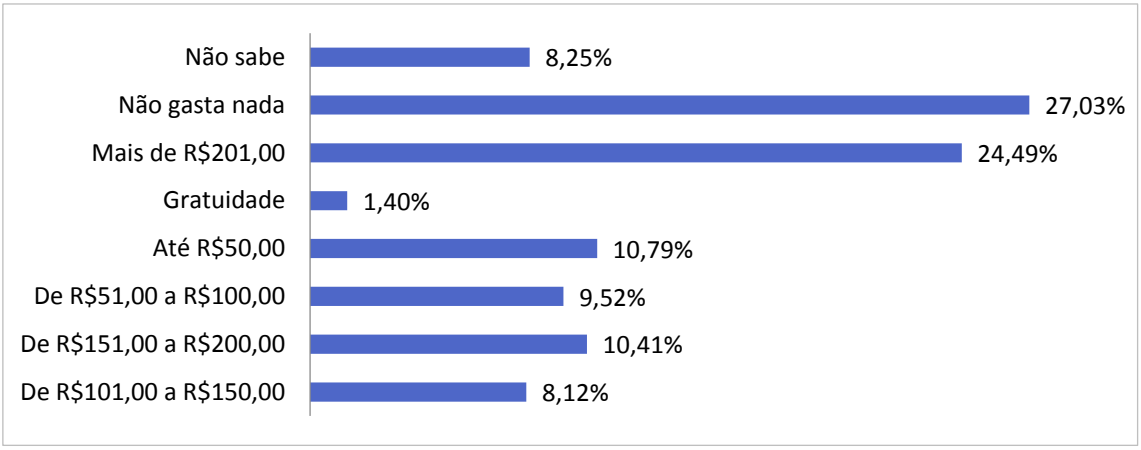
A primeira consistia no gasto mensal do entrevistado com transporte por mês, somando todos os modos de deslocamento utilizados pela pessoa. A maioria (cerca de 27,03%) não gasta nada com transporte e 24,49% gastam mais de 201 reais por mês.

Tabela 35 - Gastos com transportes por mês

Item	Quantidade	%
De R$101,00 a R$150,00	64	8,12%
De R$151,00 a R$200,00	82	10,41%
De R$51,00 a R$100,00	75	9,52%
Até R$50,00	85	10,79%
Gratuidade	11	1,40%
Mais de R$201,00	193	24,49%
Não gasta nada	213	27,03%
Não sabe	65	8,25%
TOTAL	**788**	**100,00%**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 35 - Gastos com transportes por mês



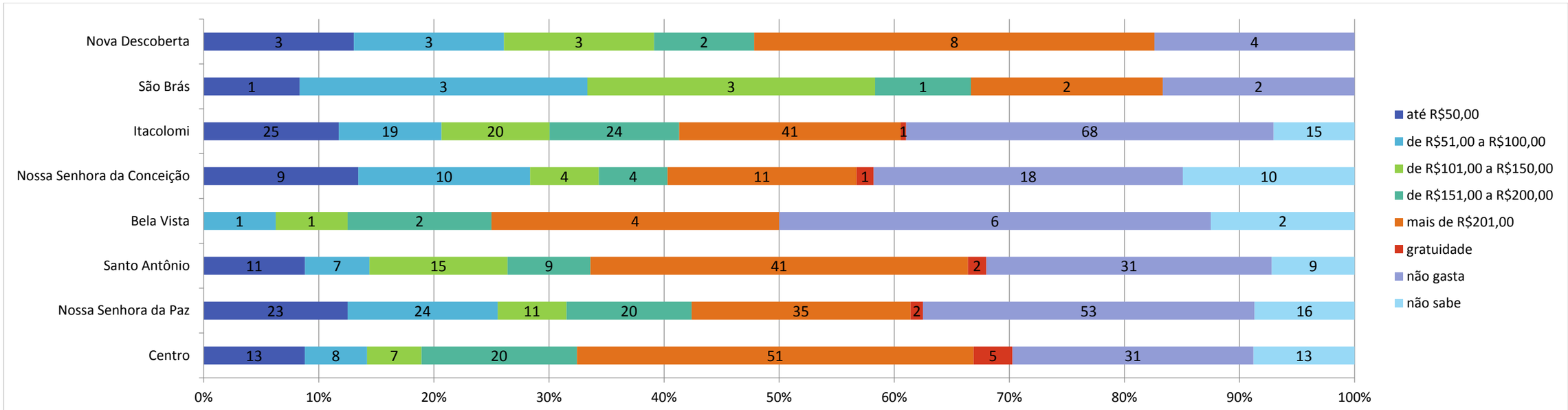
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 36 - Gastos com transportes por mês e por bairro

Bairros	Até R$50,00	%	De R$51,00 a R$100,00	%	De R$101,00 a R$150,00	%	De R$151,00 a R$200,00	%	Mais de R$201,00	%	Gratuidade	%	Não gasta	%	Não sabe	%	Total	%
Centro	13	8,78	8	5,41	7	4,73	20	13,51	51	34,46	5	3,38	31	20,95	13	8,78	148	100,00
Nossa Senhora da Paz	23	12,50	24	13,04	11	5,98	20	10,87	35	19,02	2	1,09	53	28,80	16	8,70	184	100,00
Santo Antônio	11	8,80	7	5,60	15	12,00	9	7,20	41	32,80	2	1,60	31	24,80	9	7,20	125	100,00
Bela Vista		-	1	6,25	1	6,25	2	12,50	4	25,00		-	6	37,50	2	12,50	16	100,00
Nossa Senhora da Conceição	9	13,43	10	14,93	4	5,97	4	5,97	11	16,42	1	1,49	18	26,87	10	14,93	67	100,00
Itacolomi	25	11,74	19	8,92	20	9,39	24	11,27	41	19,25	1	0,47	68	31,92	15	7,04	213	100,00
São Brás	1	8,33	3	25,00	3	25,00	1	8,33	2	16,67		-	2	16,67		-	12	100,00
Nova Descoberta	3	13,04	3	13,04	3	13,04	2	8,70	8	34,78		-	4	17,39		-	23	100,00
TOTAL	**85**	**10,79**	**75**	**9,52**	**64**	**8,12**	**82**	**10,41**	**193**	**24,49**	**11**	**1,40**	**213**	**27,03**	**65**	**8,25**	**788**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 36 - Gastos com transportes por mês e por bairro



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

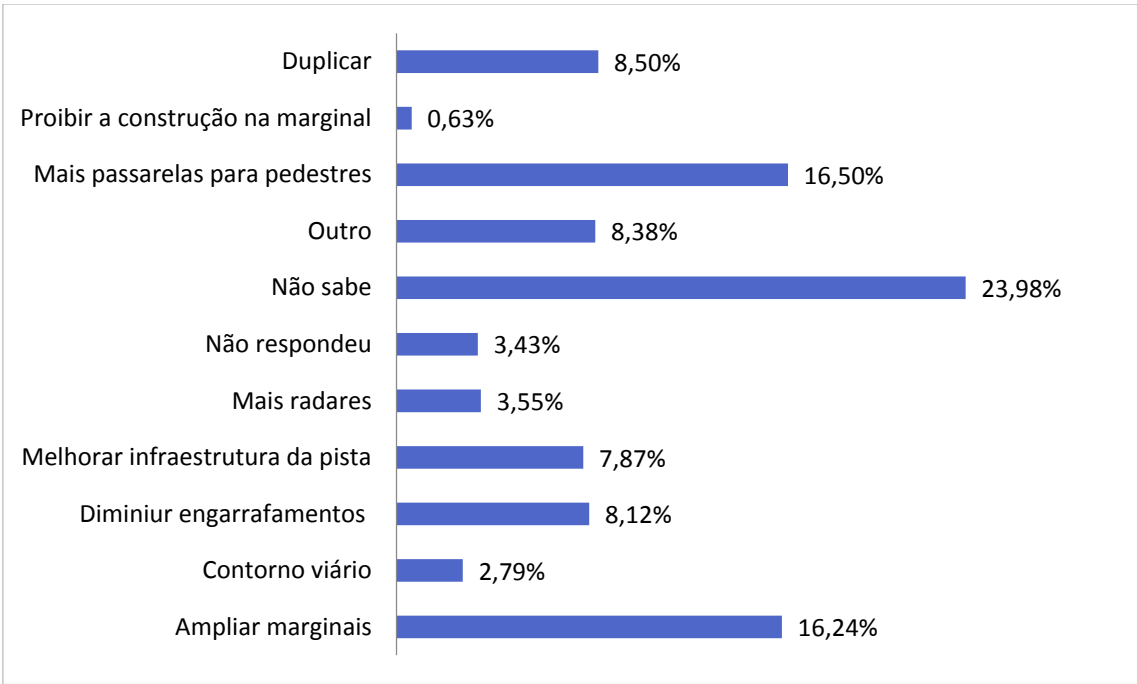
Como outra pergunta deste cenário, para mensurar a relação das pessoas com a principal rodovia de acesso à cidade, os pesquisadores questionaram sobre o que deveria ser melhorado na BR-101. 16,50% dos entrevistados acusaram a necessidade de mais passarelas para pedestres, o que demonstra a forte necessidade deste equipamento para a segurança viária do local. Por sua vez, aproximadamente 23,98% dos entrevistados não conseguiram contribuir, mostrando que grande parte destes não possuem envolvimento com a rodovia e fazem a maioria de seus deslocamentos nas vias intraurbanas.

Tabela 37 - O que precisa ser melhorado na BR-101

Item	Quantidade	%
Ampliar marginais	128	16,24%
Contorno viário	22	2,79%
Diminuir engarrafamentos	64	8,12%
Melhorar infraestrutura da pista	62	7,87%
Mais radares	28	3,55%
Não respondeu	27	3,43%
Não sabe	189	23,98%
Outro	66	8,38%
Mais passarelas para pedestres	130	16,50%
Proibir a construção na marginal	5	0,63%
Duplicar	67	8,50%
TOTAL	**788**	**100,00%**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 37 - O que precisa ser melhorado na BR-101



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

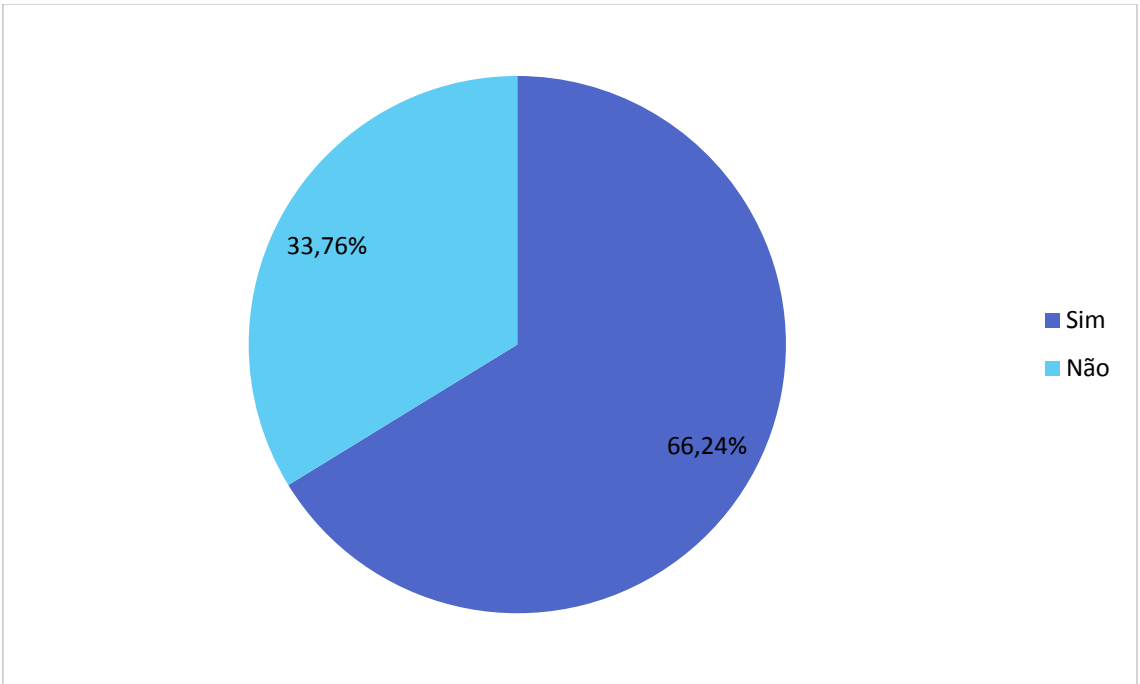
A pesquisa indagou os entrevistados sobre a necessidade de implantação de um sistema de transporte coletivo no município. Dos 788 entrevistados, 522 (66,24%) afirmaram que é necessário implantar um sistema em Balneário Piçarras.

Tabela 38 - Necessidade de implantação de um sistema de transporte coletivo

	Qtd	%
Sim	522	66,24
Não	266	33,76
TOTAL	**788**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 38 - Necessidade de implantação de um sistema de transporte coletivo



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

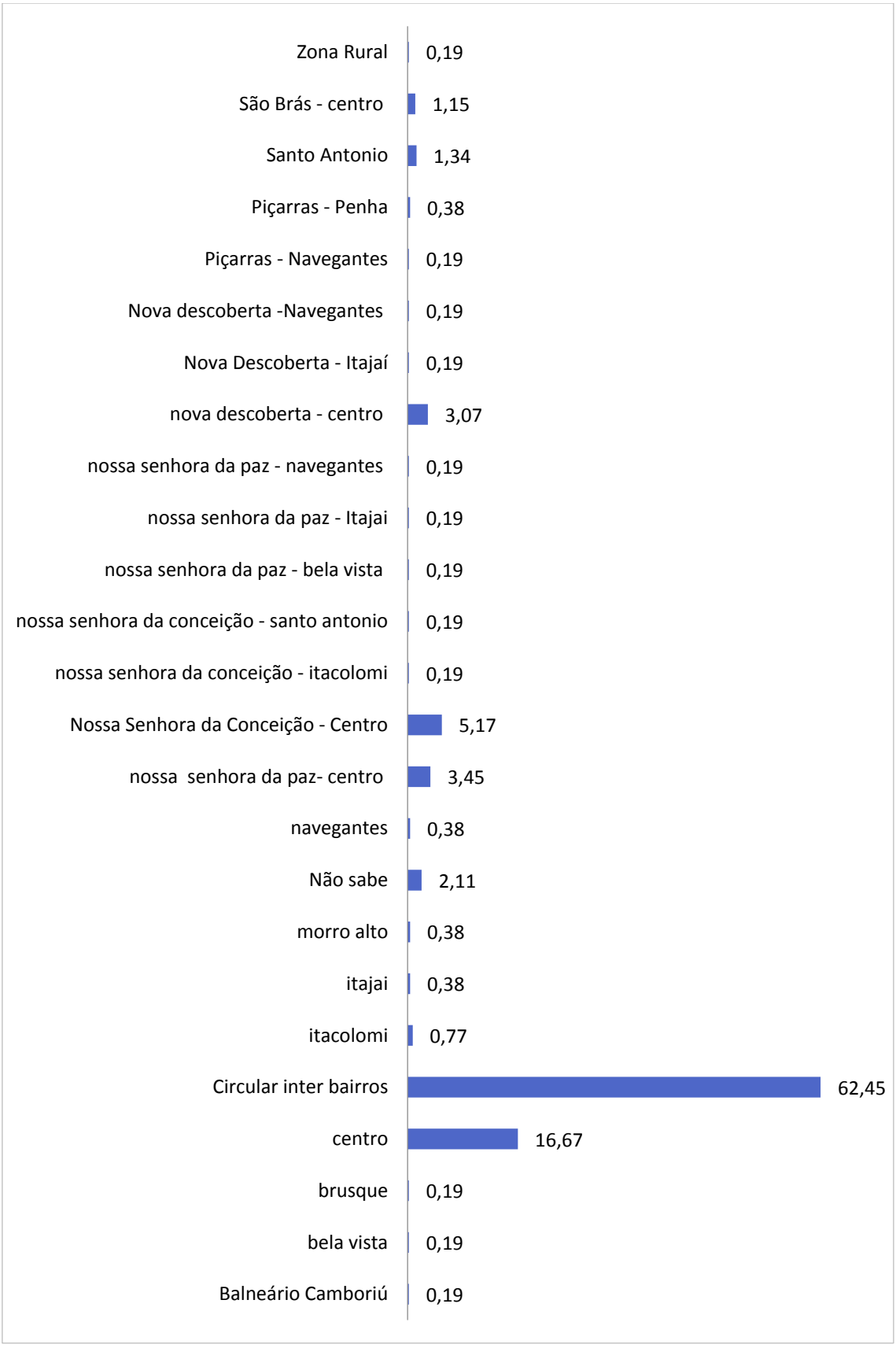
Para os entrevistados que acreditam que a implantação do sistema de transporte coletivo seja necessária, foi perguntado sobre as linhas de desejo, e quais trajetos são indispensáveis para os deslocamentos diários. A maioria (62,45%) sugeriu uma linha circular interbairros.

Tabela 39 - Sugestão de linhas

Sugestão de linhas	Qtd	%
Balneário Camboriú	1	0,19
Bela Vista	1	0,19
Brusque	1	0,19
Centro	87	16,67
Circular Interbairros	326	62,45
Itacolomi	4	0,77
Itajaí	2	0,38
Morro alto	2	0,38
Não sabe	11	2,11
Navegantes	2	0,38
Nossa Senhora da Paz- Centro	18	3,45
Nossa Senhora da Conceição - Centro	27	5,17
Nossa Senhora da Conceição - Itacolomi	1	0,19
Nossa Senhora da Conceição - Santo Antônio	1	0,19
Nossa Senhora da Paz - Bela Vista	1	0,19
Nossa Senhora da Paz - Itajaí	1	0,19
Nossa Senhora da Paz - Navegantes	1	0,19
Nova Descoberta - Centro	16	3,07
Nova Descoberta - Itajaí	1	0,19
Nova descoberta - Navegantes	1	0,19
Piçarras - Navegantes	1	0,19
Piçarras - Penha	2	0,38
Santo Antônio	7	1,34
São Brás - Centro	6	1,15
Zona Rural	1	0,19
TOTAL	**522**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 39 - Sugestão de linhas



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Características dos deslocamentos

Esta seção da pesquisa demonstra os dados relativos aos deslocamentos dos entrevistados das 788 residências pesquisadas em Balneário Piçarras, juntamente com os deslocamentos dos membros da família de cada entrevistado. As respostas sobre cada pessoa eram dadas pelos (as) chefes de família ou pessoas responsáveis que se sentissem aptas a responderem pelos deslocamentos de todos no dia anterior ao da abordagem. O fato da pesquisa mapear os deslocamentos do dia anterior atende o rigor metodológico, pois o dia em que a pesquisa está sendo realizada não corresponde a um dia inteiro e, assim, não contemplaria os deslocamentos que o entrevistado ou os familiares realizariam após a visita do pesquisador.

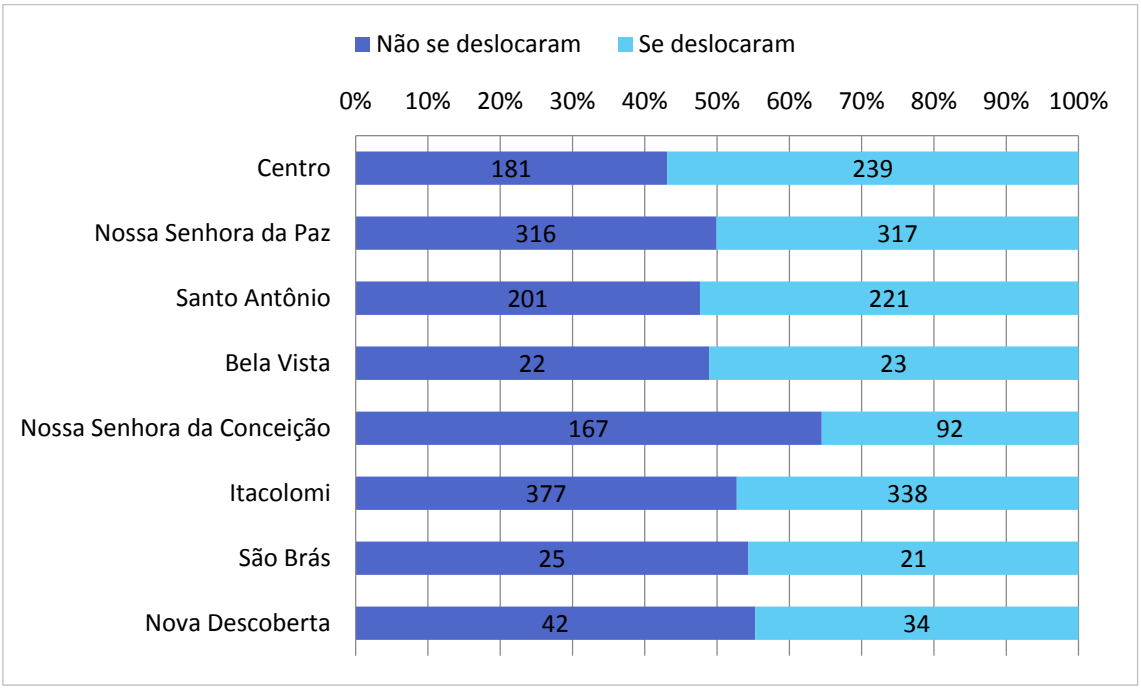
Desta maneira, a pesquisa totalizou 2.616 pessoas, sendo 788 entrevistados e 1.808 familiares. Deste universo, 49,13% realizaram algum deslocamento no dia anterior. Ou seja, mais de 50% dos moradores de Balneário Piçarras levantados pela pesquisa não realizaram deslocamentos e permaneceram em suas residências. O bairro Centro foi o que apresentou uma maior porcentagem de moradores que realizaram deslocamento (56,90%), enquanto que a localidade de Nossa Senhora da Conceição apresentou a maior imobilidade de moradores, com 64,48%.

Tabela 40 - Quantidade de moradores que realizaram ou não deslocamento, por bairro

Locais	Não se deslocaram		Se deslocaram		Total
	Quantidade	%	Quantidade	%	
Centro	181	43,10	239	56,90	420
Nossa Senhora da Paz	316	49,92	317	50,08	633
Santo Antônio	201	47,63	221	52,37	422
Bela Vista	22	48,89	23	51,11	45
Nossa Senhora da Conceição	167	64,48	92	35,52	259
Itacolomi	377	52,73	338	47,27	715
São Brás	25	54,35	21	45,65	46
Nova Descoberta	42	55,26	34	44,74	76
TOTAL	**1331**	**50,87**	**1285**	**49,13**	**2616**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 40 - Quantidade de moradores que realizaram ou não deslocamento, por bairro



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Para entender quantos deslocamentos estas pessoas que se deslocaram fizeram, em média, durante um dia, a pesquisa calcula um índice denominado Índice de Mobilidade Urbana - IMB, a partir da seguinte fórmula:

$$i = \frac{d}{e - nd}$$

Onde,

i = índice de mobilidade urbana

d = quantidade de deslocamentos realizados por todos os moradores que se deslocaram

e = quantidade de moradores mapeados

nd = moradores que não realizaram deslocamento

O IMB de Balneário Piçarras, seguindo esta fórmula, e considerando 2694 deslocamentos feitos por 1285 moradores que se deslocaram, resulta em 2,09 deslocamentos por dia, em média, para cada morador que se desloca pela cidade.

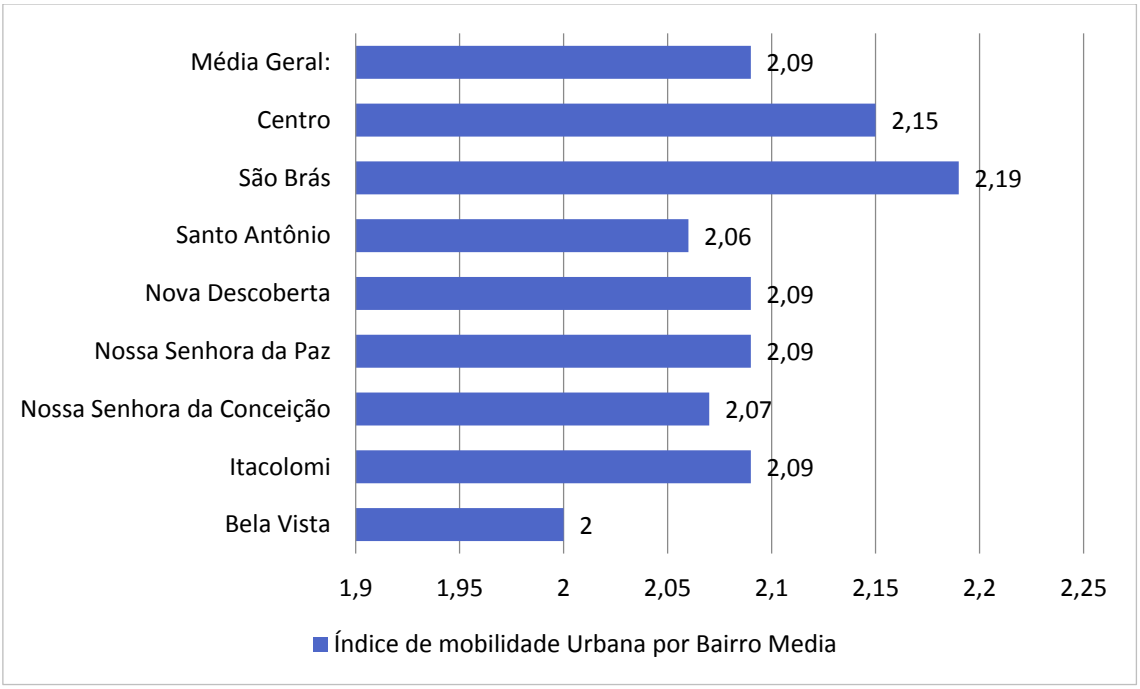
Fazendo o mesmo cálculo de acordo com o bairro de moradia da população pesquisada, verifica-se que a localidade onde os moradores mais se deslocam é São Brás, com 2,19 deslocamentos por dia, enquanto que, em Bela Vista, está o menor IMB da cidade, com 2 deslocamentos por dia.

Tabela 41 - Índice de mobilidade Urbana por Bairro

Bairros	Média
Bela Vista	2
Itacolomi	2,09
Nossa Senhora da Conceição	2,07
Nossa Senhora da Paz	2,09
Nova Descoberta	2,09
Santo Antônio	2,06
São Brás	2,19
Centro	2,15
MÉDIA GERAL	**2,09**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 41 - Índice de mobilidade Urbana por Bairro



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

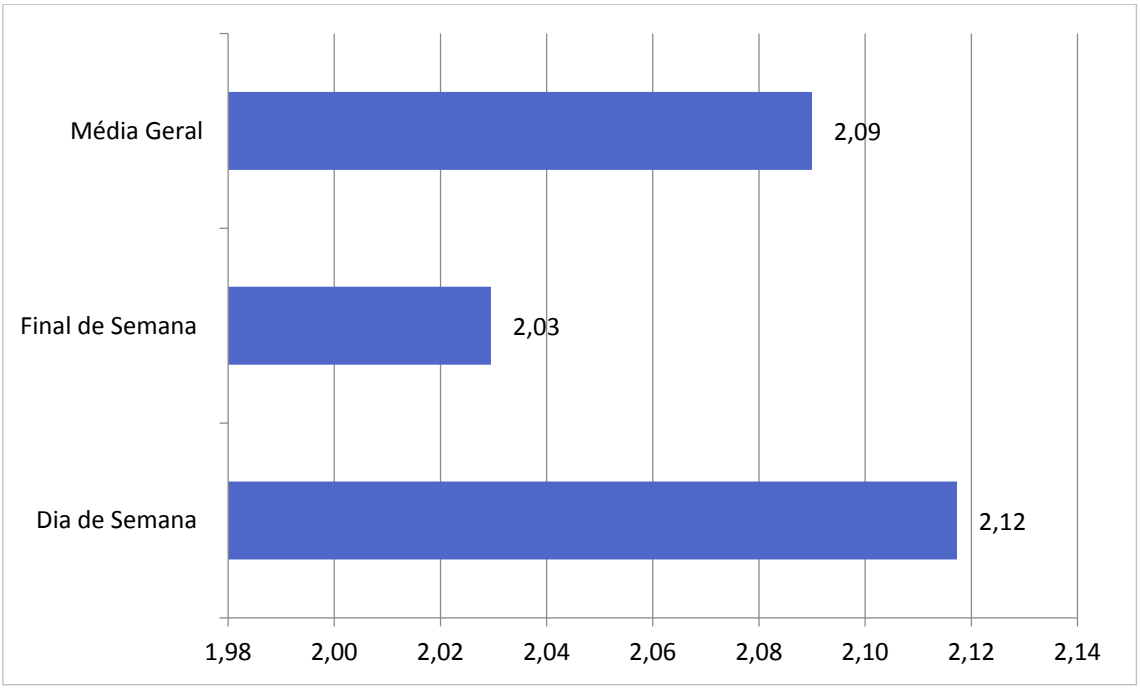
O IMB possui diferenças significativas quanto ao período da semana em que os deslocamentos dos moradores são analisados. Em Balneário Piçarras, durante os dias de semana, os moradores que se deslocam realizam, em média, 2,12 deslocamentos por dia. Este número cai para 2,03 deslocamentos por dia durante os fins de semana (pouco abaixo da média de 2,09 deslocamentos por dia no período agrupado da semana). A situação se explica porque aos fins de semana é comum os moradores tirarem um tempo para descanso em seus lares, somando-se a isto as desobrigações de trabalho e afazeres pessoais; bem como a pouca existência de áreas públicas de lazer, forçando a pessoa a ficar em sua moradia.

Tabela 42 - Índice de Mobilidade Urbana por período

Período	Média
Dia de Semana	2,12
Final de Semana	2,03
MÉDIA GERAL	**2,09**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 42 - Índice de Mobilidade Urbana por período



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Nas 8 localidades pesquisadas, a pesquisa mostra que em apenas 2 destas os moradores do sexo masculino realizam mais deslocamentos diários em relação às do sexo feminino. O IMB geralmente é superior para os homens principalmente pela questão histórica brasileira, onde a mulher sempre foi delegada a criar dos filhos, dos afazeres domésticos, enquanto que os homens saíam para trabalhar e tinham uma mobilidade urbana muito mais complexa do que as mulheres, realizando diversos deslocamentos, por diversos motivos. Entretanto, este é um cenário em rápida transformação e já consolidado em

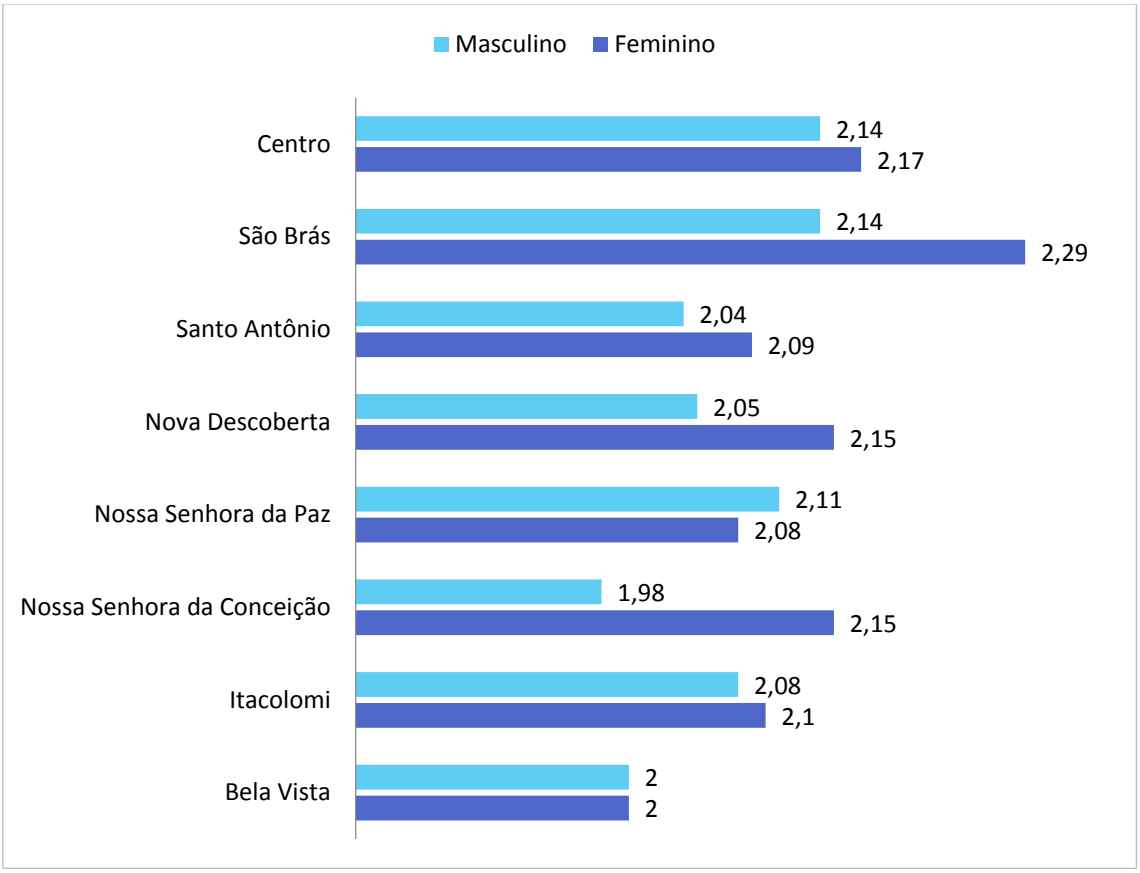
Balneário Piçarras, principalmente pela grande inserção da mulher no mercado de trabalho.

Tabela 43 - Índice de mobilidade urbana por gênero

Bairro	Feminino	Masculino
Bela Vista	2	2
Itacolomi	2,1	2,08
Nossa Senhora da Conceição	2,15	1,98
Nossa Senhora da Paz	2,08	2,11
Nova Descoberta	2,15	2,05
Santo Antônio	2,09	2,04
São Brás	2,29	2,14
Centro	2,17	2,14
MÉDIA GERAL	**2,09**	

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 43 - Índice de mobilidade urbana por gênero



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

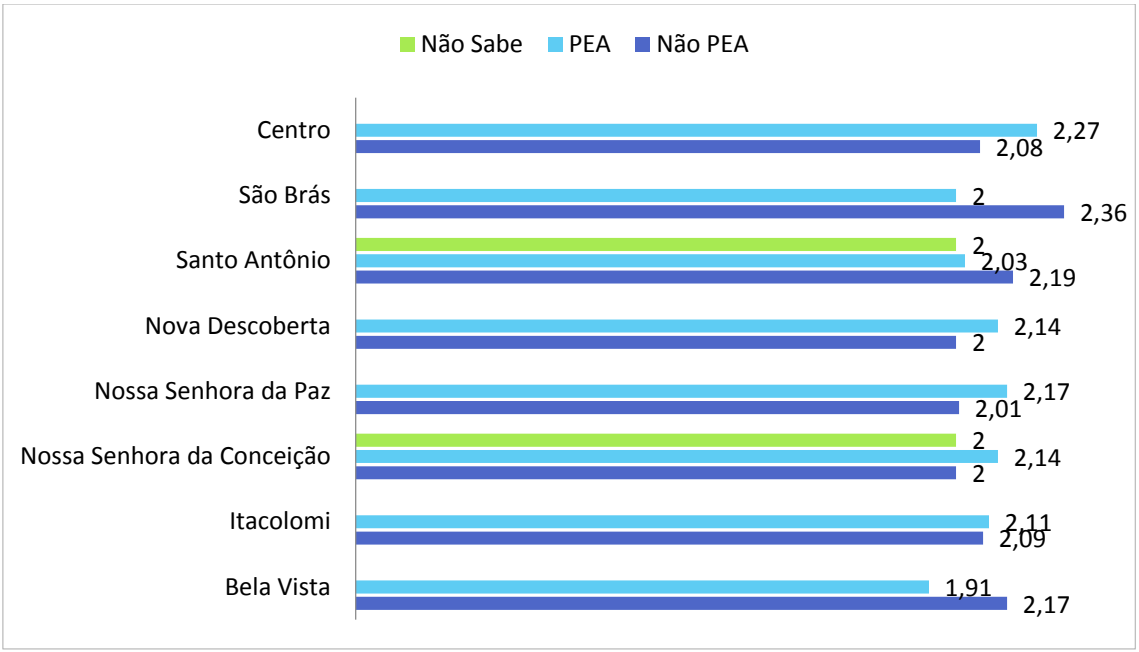
O tipo de ocupação de uma pessoa também influencia - e muito - em seus deslocamentos. O IMB da População Economicamente Ativa - PEA (Assalariado com carteira de trabalho, Assalariado sem carteira de trabalho, Autônomo que paga o INSS, Autônomo que não paga o INSS, Empregador dono/sócio de empresa, Estagiário e Trabalhador rural) é maior do que as Pessoas Economicamente Não-Ativas (Desempregado, Aposentado ou pensionista, Estudante e dependentes econômicos) em 5 das 8 localidades pesquisadas. Isto acontece principalmente pela complexidade maior dos deslocamentos daquelas pessoas economicamente ativas, que trabalham, realizam compras, e necessitam se deslocar mais pela cidade.

Tabela 44 - Índice de Mobilidade Urbana por bairro e por ocupação

Bairros	Não PEA	PEA	Não Sabe
Bela Vista	2,17	1,91	-
Itacolomi	2,09	2,11	-
Nossa Senhora da Conceição	2	2,14	2
Nossa Senhora da Paz	2,01	2,17	-
Nova Descoberta	2	2,14	-
Santo Antônio	2,19	2,03	2
São Brás	2,36	2	-
Centro	2,08	2,27	-

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 44 - Índice de Mobilidade Urbana por bairro e por ocupação



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

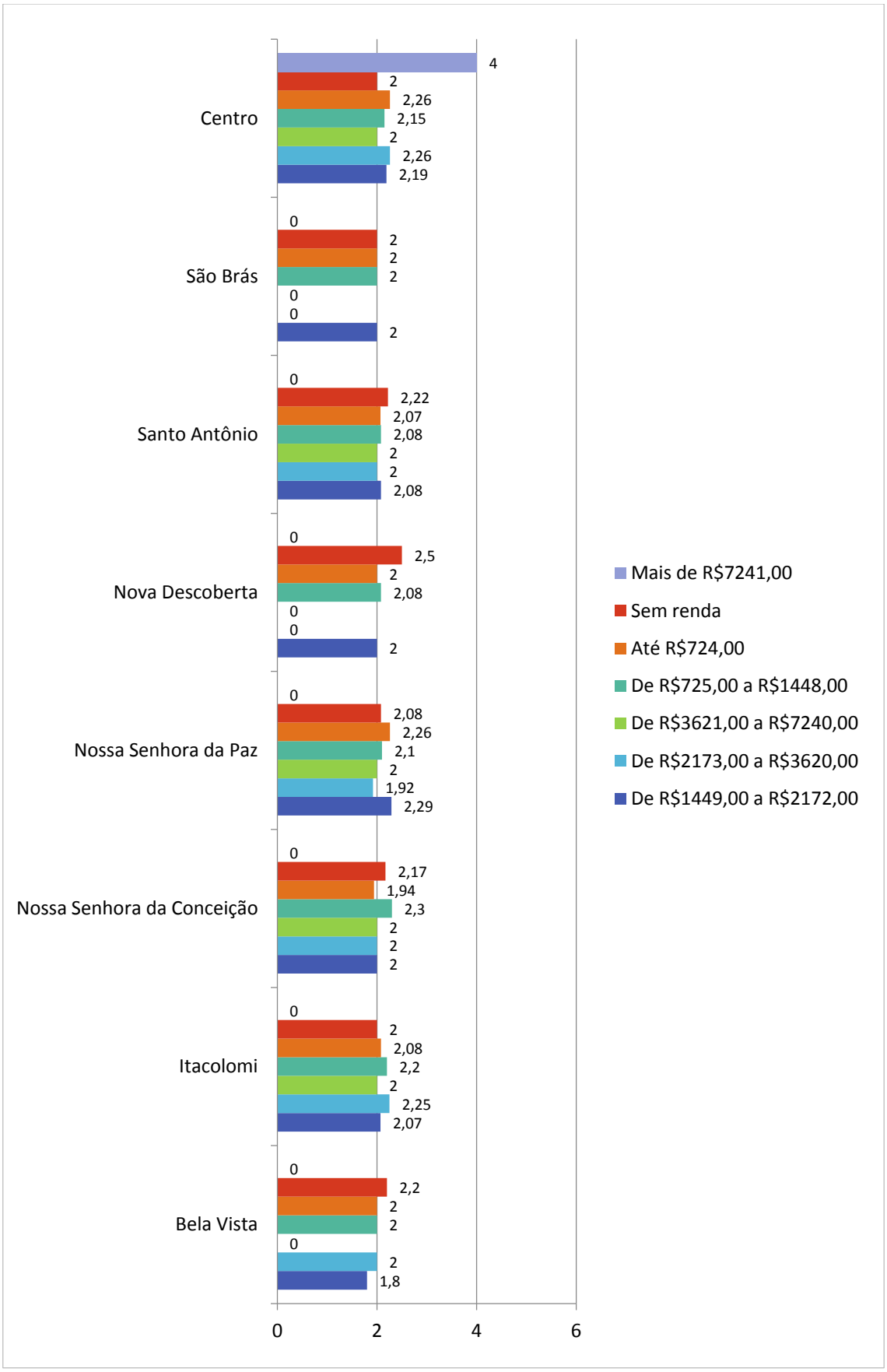
Em relação aos deslocamentos por renda da população mapeada, percebe-se que, em Balneário Piçarras, na maioria dos casos, existe uma variação muito grande em torno do padrão de deslocamentos dos mais ricos e dos mais pobres. Nota-se também que, em algumas localidades, o IMB marcou "zero", mas isso não se deve pela não-realização de deslocamentos, mas sim pela pesquisa não encontrar em determinada localidade moradores com a faixa de renda indicada.

Tabela 45 - Índice de mobilidade urbana por bairro e renda

Bairros	De R$1449,00 a R$2172,00	De R$2173,00 a R$3620,00	De R$3621,00 a R$7240,00	De R$725,00 a R$1448,00	Até R$724,00	Sem renda	Mais de R$7241,00
Bela Vista	1.8	2		2	2	2.2	-
Itacolomi	2.07	2.25	2	2.2	2.08	2	-
Nossa Senhora Conceição	2	2	2	2.3	1.94	2.17	-
Nossa Senhora da Paz	2.29	1.92	2	2.1	2.26	2.08	-
Nova Descoberta	2	-	-	2.08	2	2.5	-
Santo Antônio	2.08	2	2	2.08	2.07	2.22	-
São Brás	2			2	2	2	-
Centro	2.19	2.26	2	2.15	2.26	2	4

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 45 - Índice de mobilidade urbana por bairro e renda



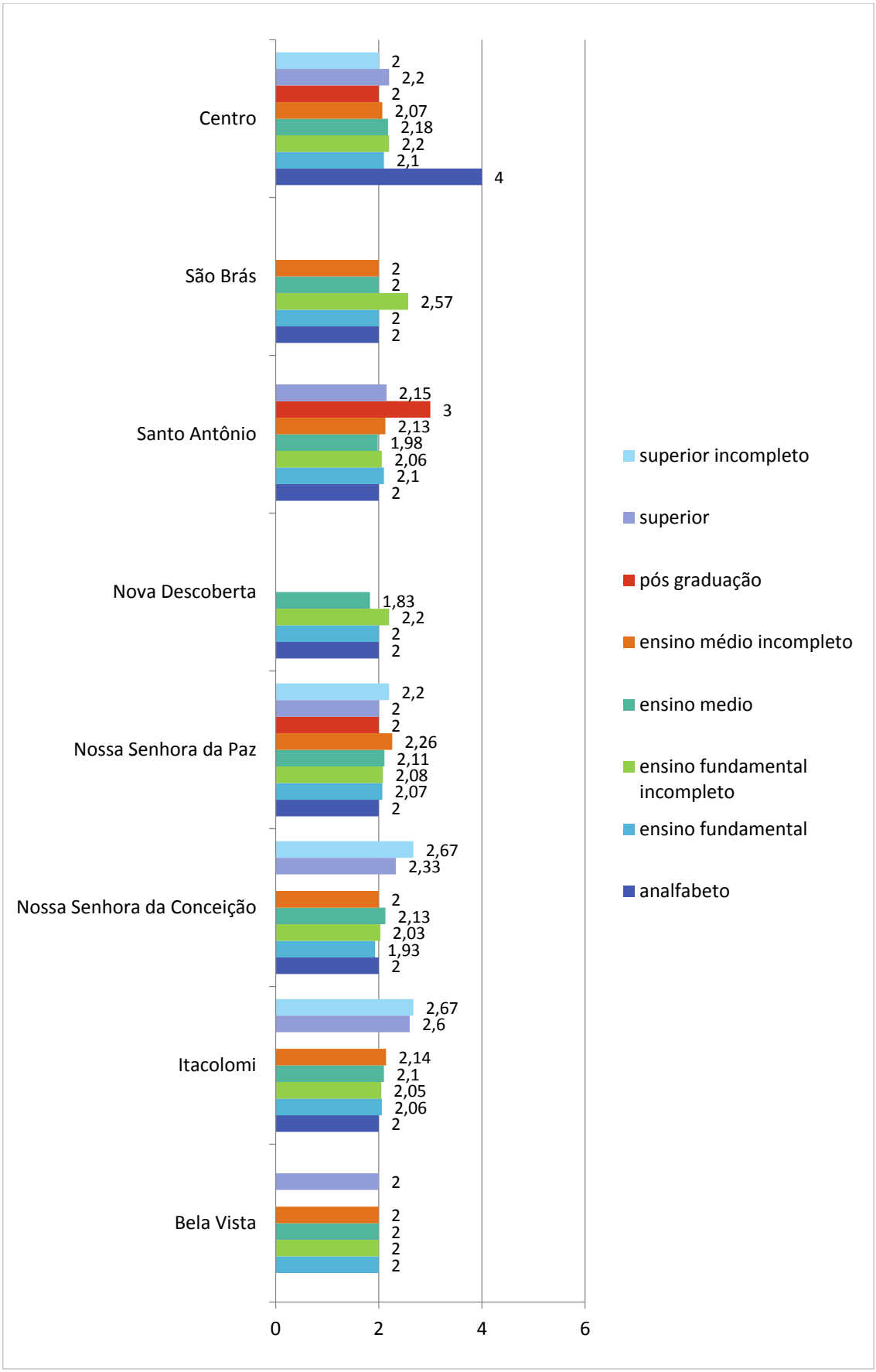
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 46 - Índice de Mobilidade Urbana por bairro e por escolaridade

Bairros	Analfabeto	Ensino fundamental	Ensino fundamental incompleto	Ensino médio	Ensino médio incompleto	Pós-graduação	Superior	Superior incompleto
Bela Vista	0	2	2	2	2	-	2	
Itacolomi	2	2,06	2,05	2,1	2,14	-	2,6	2,67
Nossa Senhora da Conceição	2	1,93	2,03	2,13	2	-	2,33	2,67
Nossa Senhora da Paz	2	2,07	2,08	2,11	2,26	2	2	2,2
Nova Descoberta	2	2	2,2	1,83		-	-	-
Santo Antônio	2	2,1	2,06	1,98	2,13	3	2,15	-
São Brás	2	2	2,57	2	2	-		-
Centro	4	2,1	2,2	2,18	2,07	2	2,2	2

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 46 - Índice de Mobilidade Urbana por bairro e por escolaridade



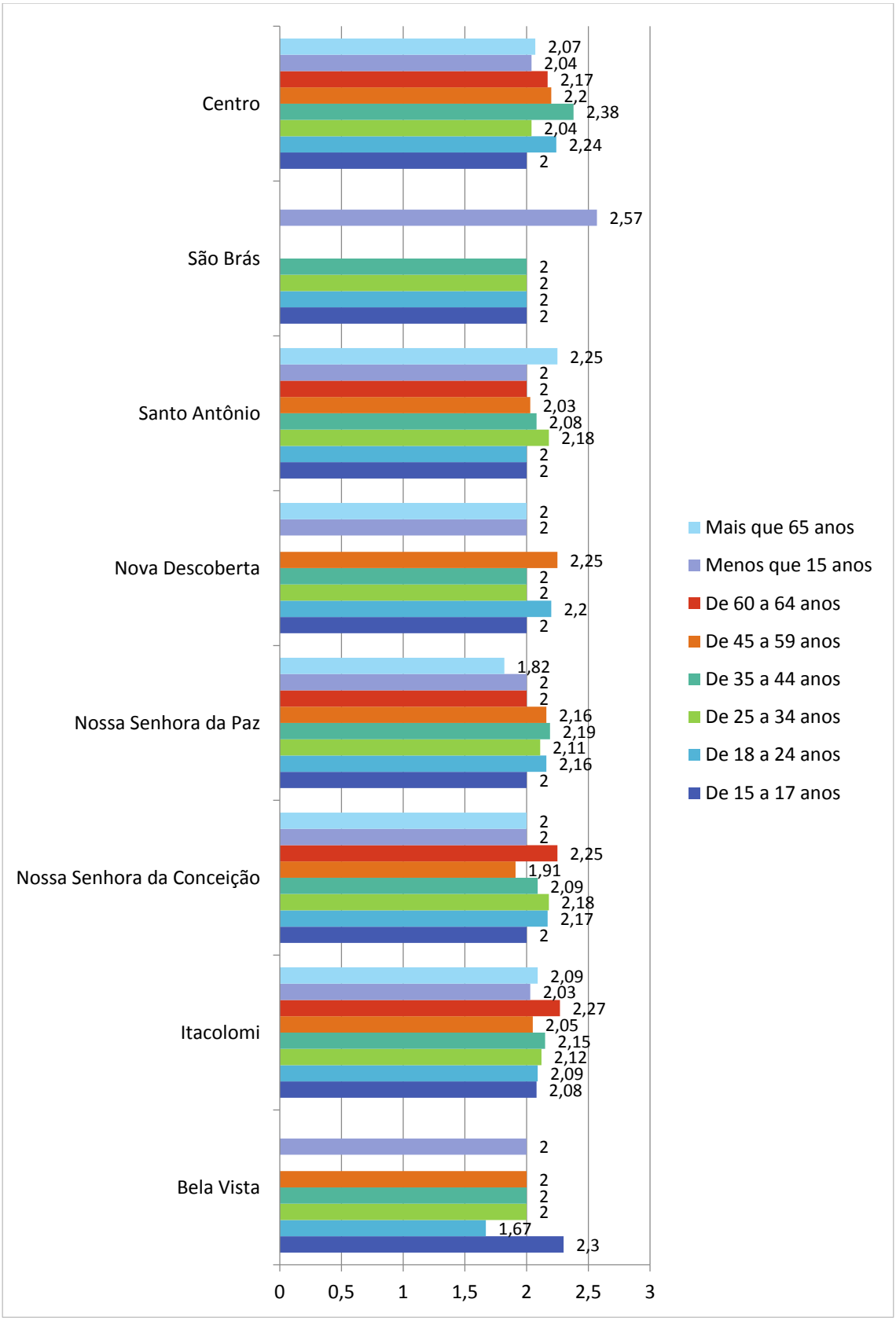
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 47 - Índice de Mobilidade Urbana por bairro e por faixa de idade

Bairros	De 15 a 17 anos	De 18 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 44 anos	De 45 a 59 anos	De 60 a 64 anos	Menos que 15 anos	Mais que 65 anos
Bela Vista	2,3	1,67	2	2	2	-	2	-
Itacolomi	2,08	2,09	2,12	2,15	2,05	2,27	2,03	2,09
Nossa Senhora da Conceição	2	2,17	2,18	2,09	1,91	2,25	2	2
Nossa Senhora da Paz	2	2,16	2,11	2,19	2,16	2	2	1,82
Nova Descoberta	2	2,2	2	2	2,25	-	2	2
Santo Antônio	2	2	2,18	2,08	2,03	2	2	2,25
São Brás	2	2	2	2	-	-	2,57	-
Centro	2	2,24	2,04	2,38	2,2	2,17	2,04	2,07

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 47 - Índice de Mobilidade Urbana por bairro e por faixa de idade



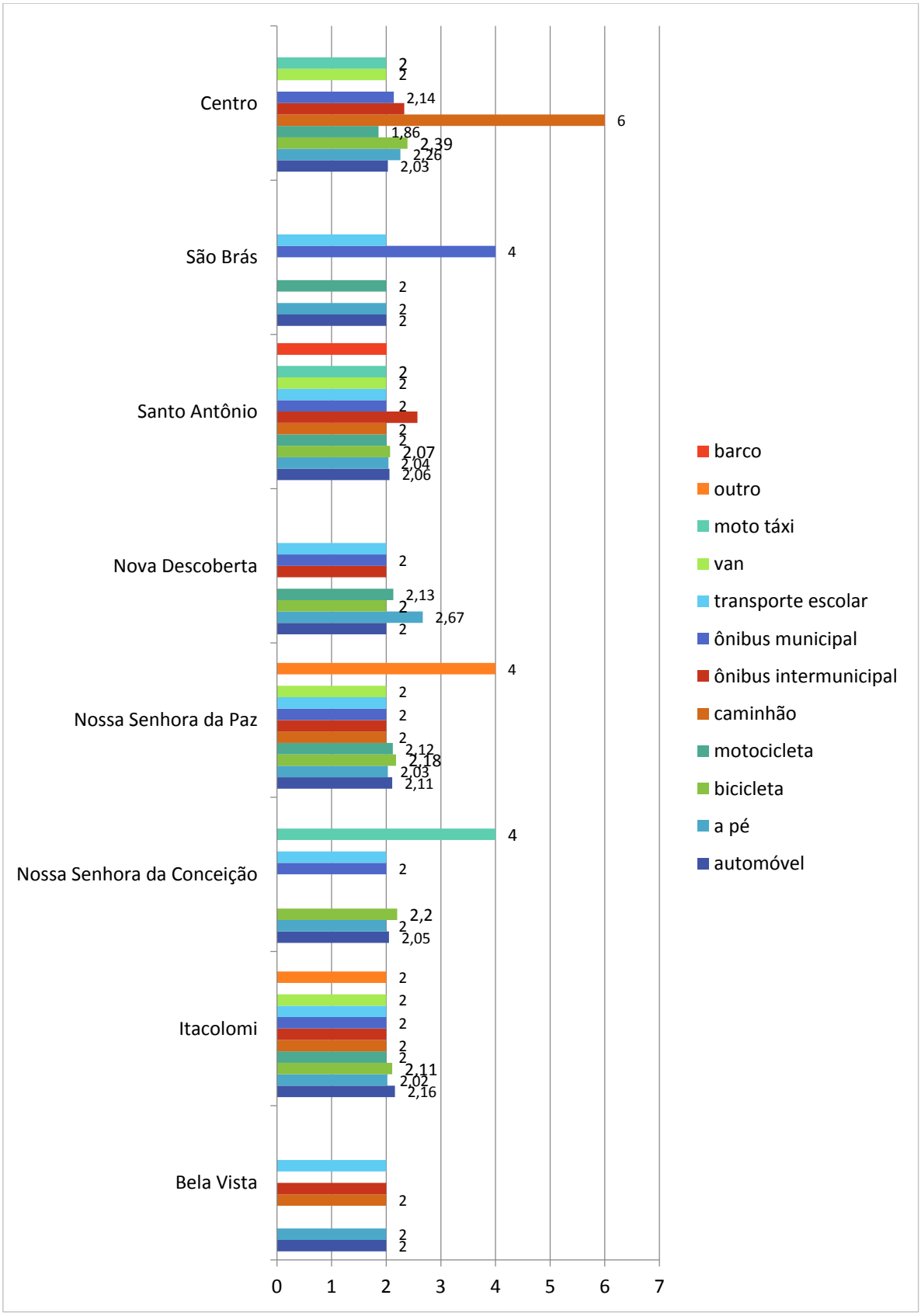
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 48 - Índice de Mobilidade Urbana por bairro e por modo de deslocamento

Bairros	Automóvel	A pé	Bicicleta	Motociclet a	Caminhão	Ônibus intermunicipal	Ônibus municipal	Transporte escolar	Van	Moto táxi	Outro	Barco
Bela Vista	2	2	-	-	2	2	-	2	-	-	-	-
Itacolomi	2,16	2,02	2,11	2	2	2	2	2	2	-	2	-
Nossa Senhora da Conceição	2,05	2	2,2	-	-	-	2	2	-	4	-	-
Nossa Senhora da Paz	2,11	2,03	2,18	2,12	2	2	2	2	2	-	4	-
Nova Descoberta	2	2,67	2	2,13	-	2	2	2	-	-	-	-
Santo Antônio	2,06	2,04	2,07	2	2	2,57	2	2	2	2	-	2
São Brás	2	2		2	-	-	4	2	-	-	-	-
Centro	2,03	2,26	2,39	1,86	6	2,33	2,14	-	2	2	-	-

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 48 - Índice de Mobilidade Urbana por bairro e por modo de deslocamento



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

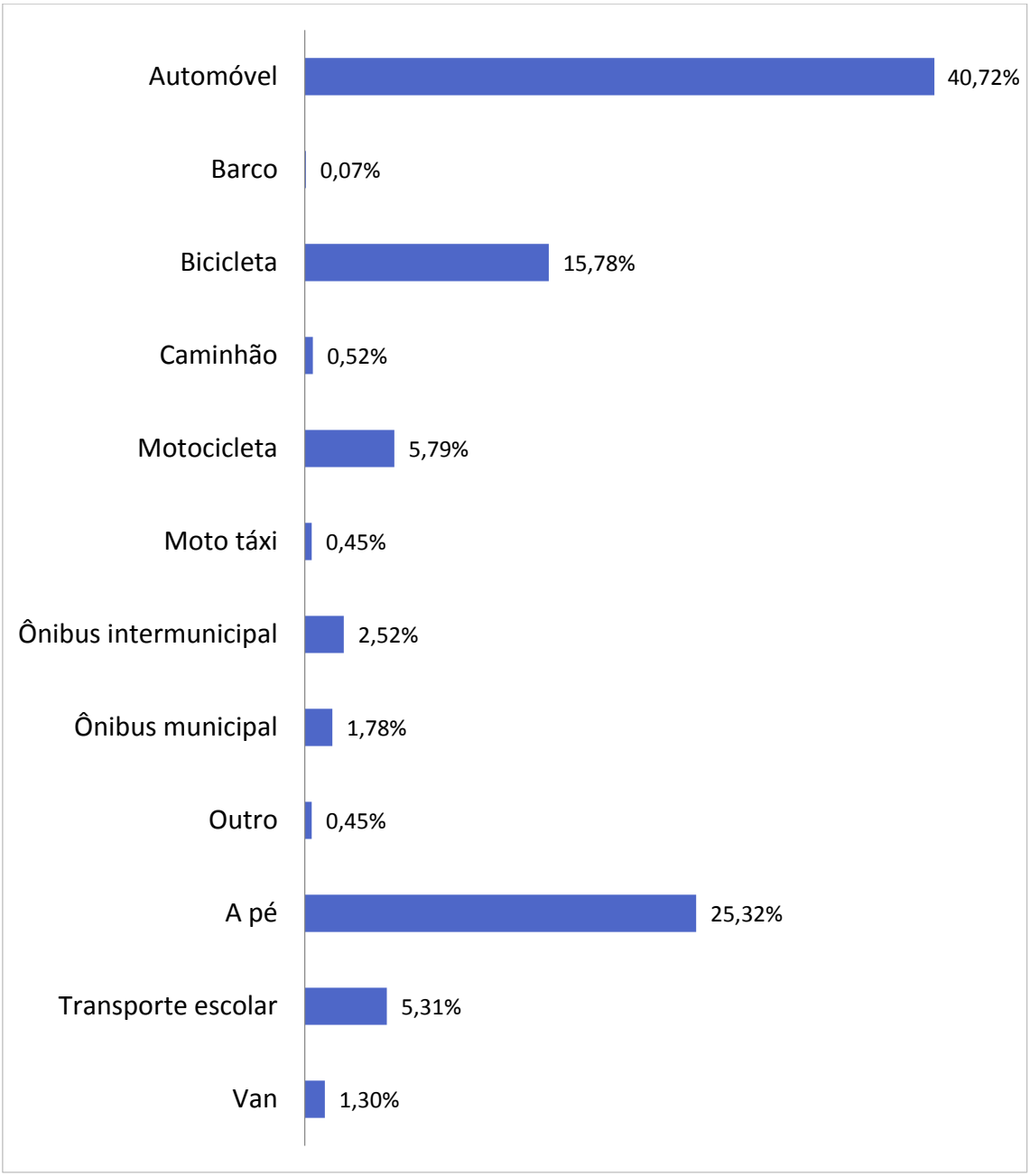
Tabela 49 - Modos de locomoção utilizados nos deslocamentos

Modos de locomoção usados	Quantidade	%
Automóvel	1097	40,72%
Barco	2	0,07%
Bicicleta	425	15,78%
Caminhão	14	0,52%
Motocicleta	156	5,79%
Moto táxi	12	0,45%
Ônibus intermunicipal	68	2,52%
Ônibus municipal	48	1,78%
Outro	12	0,45%
A pé	682	25,32%
Transporte escolar	143	5,31%
Van	35	1,30%
TOTAL	**2694**	**100,00%**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Dos 3.602 moradores levantados pela pesquisa, já foi mostrado que apenas 1.285 realizaram deslocamento, gerando ao todo 2.694 deslocamentos. Destes, 40,72% foram realizados por automóvel, 25,32% a pé, 15,78% por bicicletas, 5,79% por motos, 5,31% por transporte escolar, 2,52% por ônibus intermunicipal, 1,78% por ônibus municipal, 1,30% por vans e utilitários, 0,52% por caminhões, 0,45% por moto-táxis, 0,45% por outros modos e 0,07% por barcos.

Gráfico 49 - Modos de locomoção utilizados nos deslocamentos



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

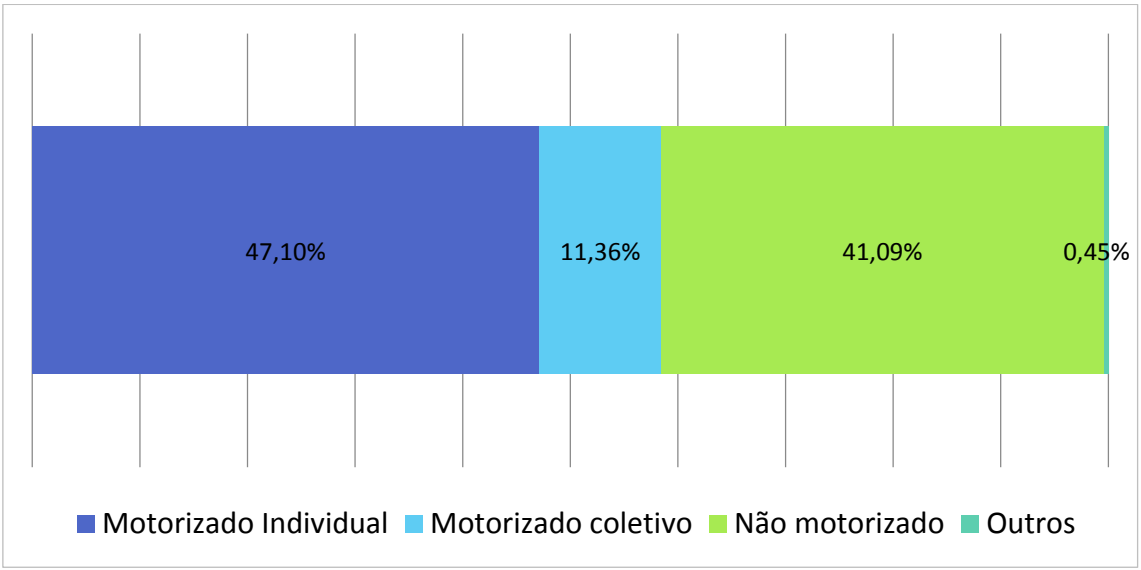
Consolidando a informação anterior, a pesquisa mostra que, dentre todos os deslocamentos feitos, 58,46% são por modos motorizados (47,10% individual, como automóveis, motos, caminhões, vans e utilitários; 11,36% coletivos como ônibus, balsas, táxis e moto-táxis) e 41,09% não-motorizados, como a pé e bicicletas.

Tabela 50 - Modo de deslocamento consolidado

Modo	Quantidade	%
Motorizado Individual	1269	47,10%
Motorizado coletivo	306	11,36%
Não motorizado	1107	41,09%
Outros	12	0,45%
TOTAL	**2694**	**100%**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 50 - Modo de deslocamento consolidado



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

A utilização dos diferentes modos de deslocamento não segue o mesmo padrão, ao levar-se em consideração os períodos da semana. O automóvel é o único modo que possui significativo incremento nos deslocamentos dos moradores aos fins de semana (de 42,21% do total de deslocamentos nos dias de semana para 56,85% nos fins de semana). A bicicleta, potencial modo a ser utilizado como lazer nos fins de semana, cai de 10,61% do total em dias de semana para 6,12% aos fins de semana.

À medida que a cidade possui uma maior quantidade de equipamentos públicos de lazer espalhados pelos bairros, a tendência é que as pessoas não utilizem o automóvel para a maior parte dos deslocamentos aos fins de

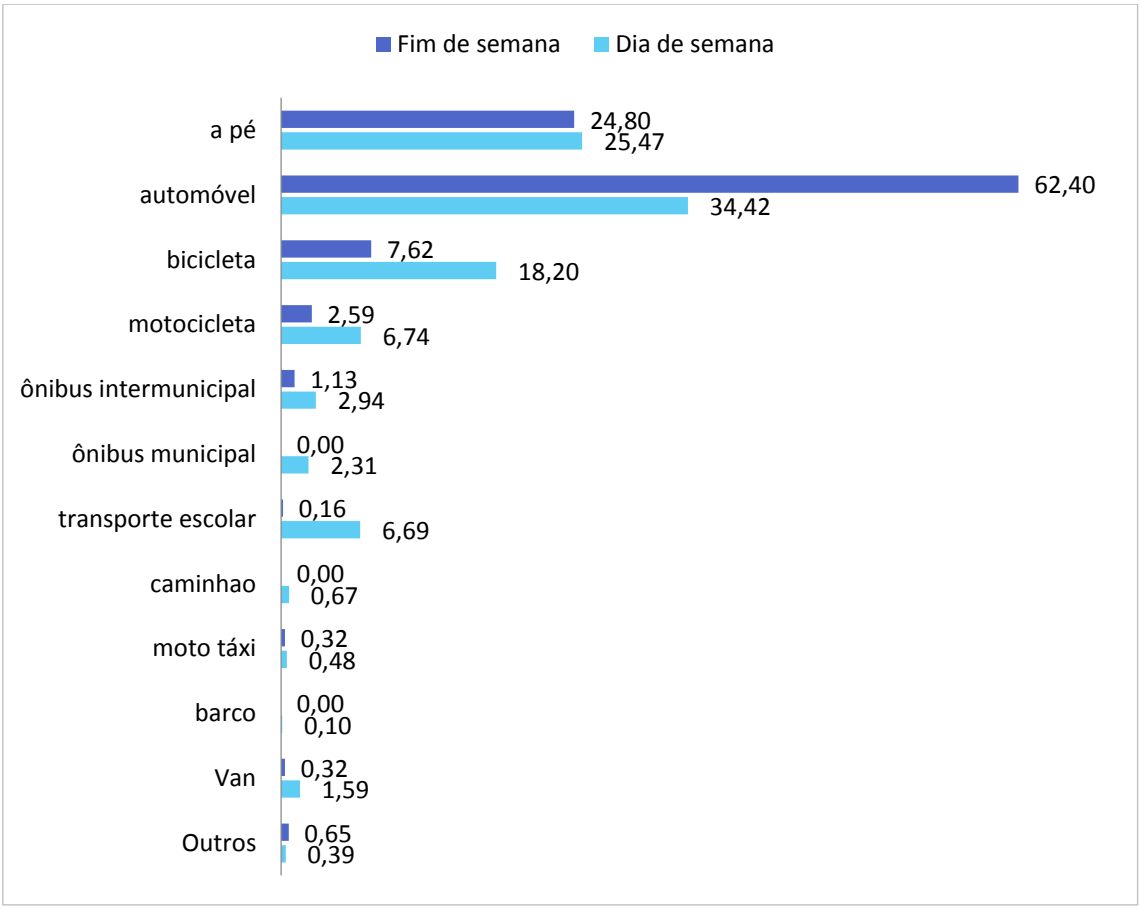
semana, priorizando outros modos para percorrer curtas distâncias, como a pé e a bicicleta.

Tabela 51 - Modos de deslocamentos por período

Modos	Fim de semana	%	Dia de semana	%
A pé	153	24,80	529	25,47
Automóvel	385	62,40	715	34,42
Bicicleta	47	7,62	378	18,20
Motocicleta	16	2,59	140	6,74
Ônibus intermunicipal	7	1,13	61	2,94
Ônibus municipal		-	48	2,31
Transporte escolar	1	0,16	139	6,69
Caminhão		-	14	0,67
Moto táxi	2	0,32	10	0,48
Barco		-	2	0,10
Van	2	0,32	33	1,59
Outros	4	0,65	8	0,39
TOTAL	**617**	**100,00**	**2077**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 51 - Modos de deslocamentos por período



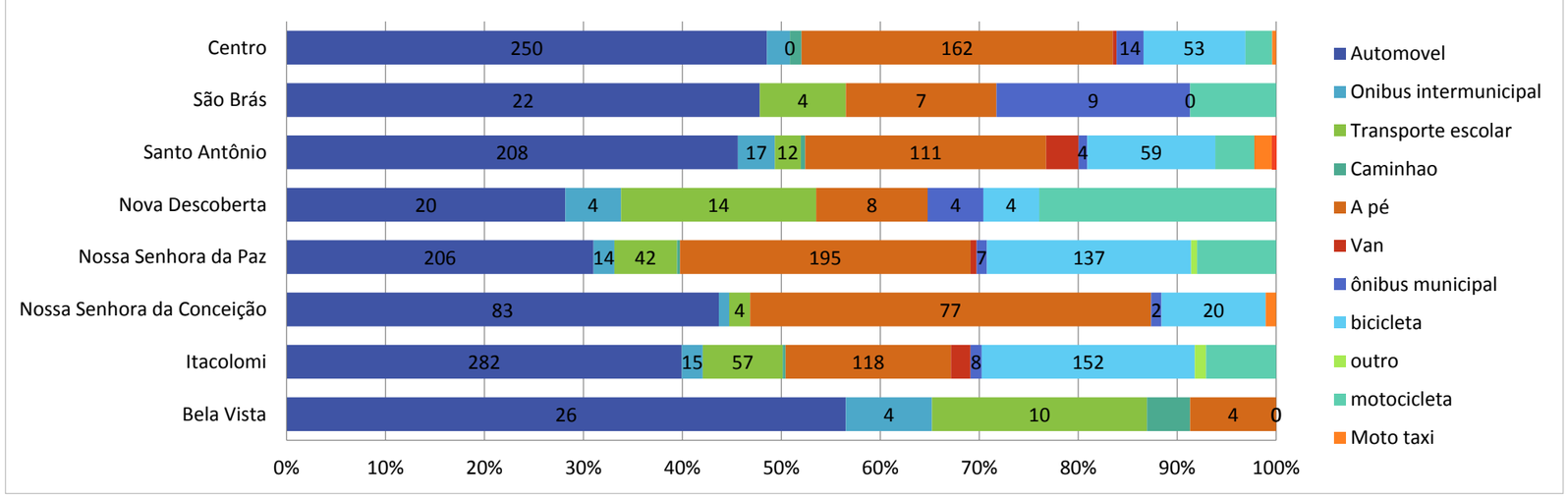
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 52 - Modos de deslocamentos utilizados por local de moradia

Bairros	Automóvel	%	Ônibus intermunicipal	%	Transporte escolar	%	Caminhão	%	A pé	%	Van	%	Ônibus municipal	%	Bicicleta	%	Outro	%	Motocicleta	%	Moto taxi	%	Barco	%	TOTAL	%
Bela Vista	26	56,52	4	8,70	10	21,74	2	4,35	4	8,70	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	**46**	100,00
Itacolomi	282	39,94	15	2,12	57	8,07	2	0,28	118	16,71	14	1,98	8	1,13	152	21,53	8	1,13	50	7,08	0	-	0	-	**706**	100,00
Nossa Senhora da Conceição	83	43,68	2	1,05	4	2,11	0	-	77	40,53	0	-	2	1,05	20	10,53	0	-	0	-	2	1,05	0	-	**190**	100,00
Nossa Senhora da Paz	206	31,02	14	2,11	42	6,33	2	0,30	195	29,37	4	0,60	7	1,05	137	20,63	4	0,60	53	7,98	0	-	0	-	**664**	100,00
Nova Descoberta	20	28,17	4	5,63	14	19,72	0	-	8	11,27	0	-	4	5,63	4	5,63	0	-	17	23,94	0	-	0	-	**71**	100,00
Santo Antônio	208	45,61	17	3,73	12	2,63	2	0,44	111	24,34	15	3,29	4	0,88	59	12,94	0	-	18	3,95	8	1,75	2	0,44	**456**	100,00
São Brás	22	47,83	0	-	4	8,70	0	-	7	15,22	0	-	9	19,57	0	-	0	-	4	8,70	0	-	0	-	**46**	100,00
Centro	250	48,54	12	2,33	0	-	6	1,17	162	31,46	2	0,39	14	2,72	53	10,29	0	-	14	2,72	2	0,39	0	-	**515**	100,00
TOTAL	**1097**	**40,72**	**68**	**2,52**	**143**	**5,31**	**14**	**0,52**	**682**	**25,32**	**35**	**1,30**	**48**	**1,78**	**425**	**15,78**	**12**	**0,45**	**156**	**5,79**	**12**	**0,45**	**2**	**0,07**	**2694**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 52 - Modos de deslocamentos utilizados nos deslocamentos, por local de moradia



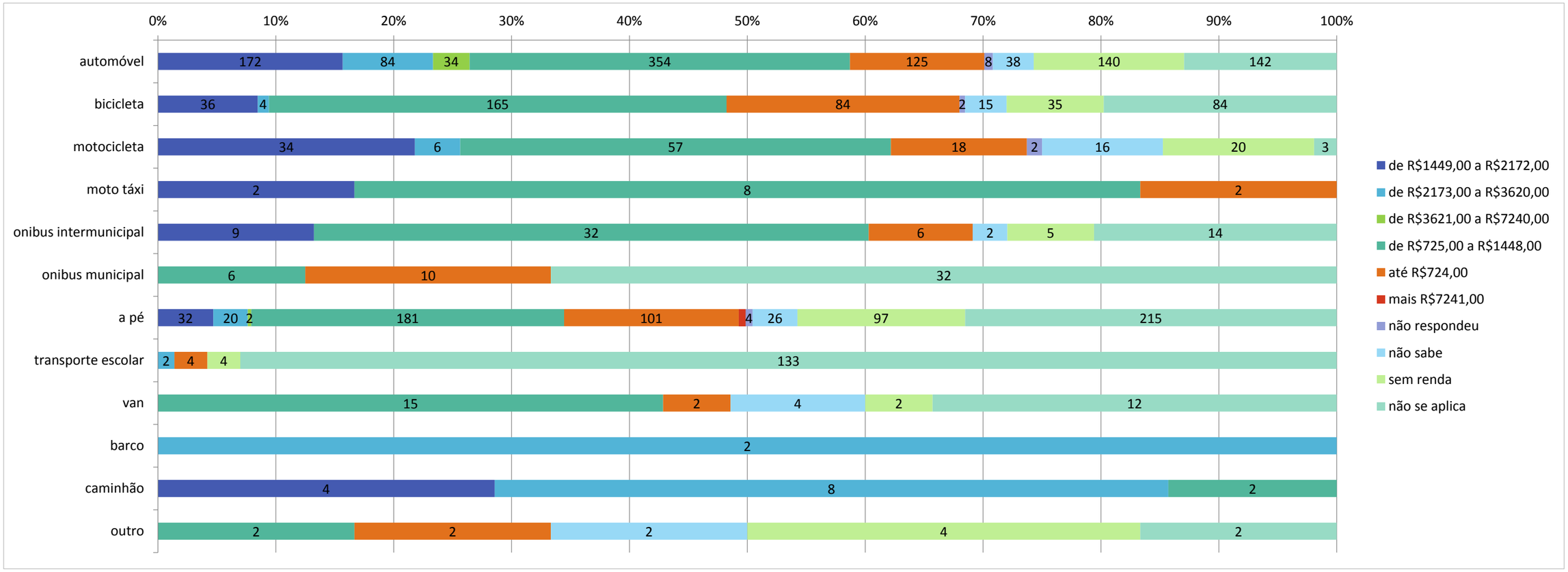
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 53 - Modo de deslocamento por renda

Bairros	De R$1449,00 a R$2172,00	%	De R$2173,00 a R$3620,00	%	De R$3621,00 a R$7240,00	%	De R$725,00 a R$1448,00	%	Até R$724,00	%	Mais R$7241,00	%	Não respondeu	%	Não sabe	%	Sem renda	%	Não se aplica	%	TOTAL	%
Automóvel	172	15,68	84	7,66	34	3,10	354	32,27	125	11,39		-	8	0,73	38	3,46	140	12,76	142	12,94	**1.097**	100,00
Bicicleta	36	8,47	4	0,94		-	165	38,82	84	19,76		-	2	0,47	15	3,53	35	8,24	84	19,76	**425**	100,00
Motocicleta	34	21,79	6	3,85		-	57	36,54	18	11,54		-	2	1,28	16	10,26	20	12,82	3	1,92	**156**	100,00
Moto táxi	2	16,67		-	-		8	66,67	2	16,67		-		-		-		-		-	**12**	100,00
Ônibus intermunicipal	9	13,24		-	-		32	47,06	6	8,82		-		-	2	2,94	5	7,35	14	20,59	**68**	100,00
Ônibus municipal		-		-	-		6	12,50	10	20,83		-		-		-		-	32	66,67	**48**	100,00
A pé	32	4,69	20	2,93	2	0,29	181	26,54	101	14,81	4	0,59	4	0,59	26	3,81	97	14,22	215	31,52	**682**	100,00
Transporte escolar		-	2	1,40		-		-	4	2,80		-		-		-	4	2,80	133	93,01	**143**	100,00
Van		-		-		-	15	42,86	2	5,71		-		-	4	11,43	2	5,71	12	34,29	**35**	100,00
Barco		-	2	100,00		-		-		-		-		-		-		-		-	**2**	100,00
Caminhão	4	28,57	8	57,14		-	2	14,29		-		-		-		-		-		-	**14**	100,00
Outro		-		-		-	2	16,67	2	16,67		-		-	2	16,67	4	33,33	2	16,67	**12**	100,00
TOTAL	**289**	**10,73**	**126**	**4,68**	**36**	**1,34**	**822**	**30,51**	**354**	**13,14**	**4**	**0,15**	**16**	**0,59**	**103**	**3,82**	**307**	**11,40**	**637**	**23,65**	**2.694**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 53 - Modo de deslocamento por renda



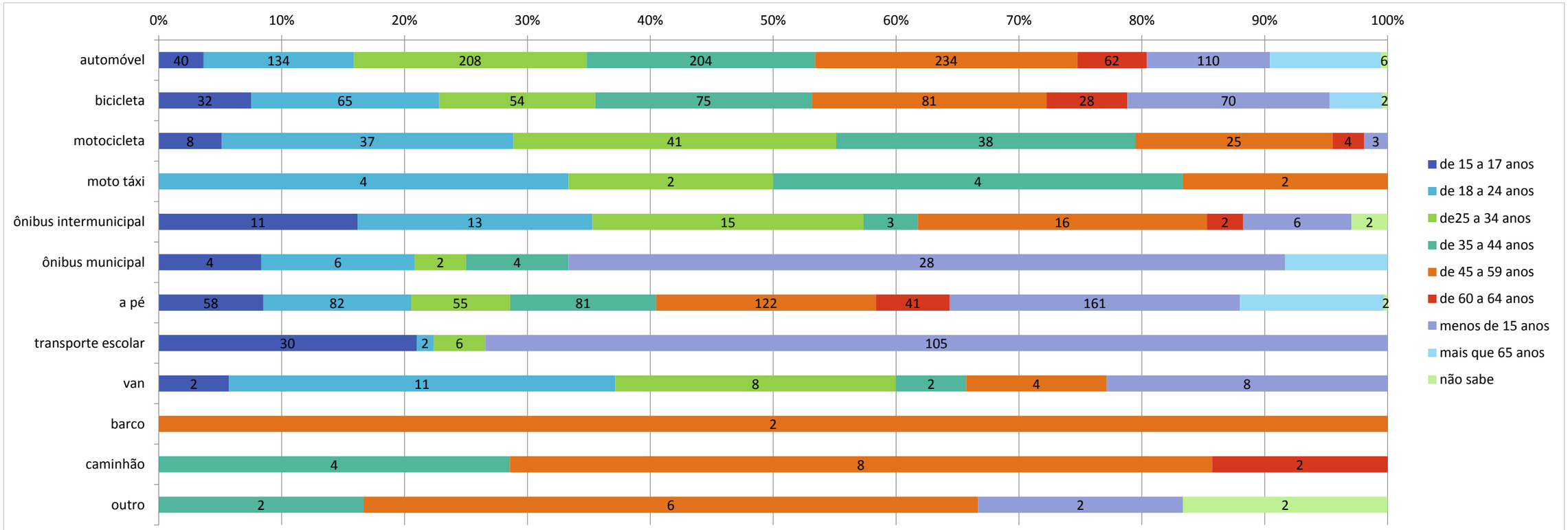
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 54 - Modo de deslocamento por faixa de idade

Bairros	De 15 a 17 anos	%	De 18 a 24 anos	%	De 25 a 34 anos	%	De 35 a 44 anos	%	De 45 a 59 anos	%	De 60 a 64 anos	%	Menos de 15 anos	%	Mais que 65 anos	%	Não sabe	%	TOTAL	%
Automóvel	40	3,65	134	12,22	208	18,96	204	18,60	234	21,33	62	5,65	110	10,03	99	9,02	6	0,55	1.097	100,00
Bicicleta	32	7,53	65	15,29	54	12,71	75	17,65	81	19,06	28	6,59	70	16,47	18	4,24	2	0,47	425	100,00
Motocicleta	8	5,13	37	23,72	41	26,28	38	24,36	25	16,03	4	2,56	3	1,92		-		-	156	100,00
Moto táxi		-	4	33,33	2	16,67	4	33,33	2	16,67		-		-		-		-	12	100,00
Ônibus intermunicipal	11	16,18	13	19,12	15	22,06	3	4,41	16	23,53	2	2,94	6	8,82		-	2	2,94	68	100,00
Ônibus municipal	4	8,33	6	12,50	2	4,17	4	8,33		-		-	28	58,33	4	8,33		-	48	100,00
A pé	58	8,50	82	12,02	55	8,06	81	11,88	122	17,89	41	6,01	161	23,61	80	11,73	2	0,29	682	100,00
Transporte escolar	30	20,98	2	1,40	6	4,20		-		-		-	105	73,43		-		-	143	100,00
Van	2	5,71	11	31,43	8	22,86	2	5,71	4	11,43		-	8	22,86		-		-	35	100,00
Barco		-		-		-		-	2	100,00		-		-		-		-	2	100,00
Caminhão		-		-		-	4	28,57	8	57,14	2	14,29		-		-		-	14	100,00
Outro		-		-		-	2	16,67	6	50,00		-	2	16,67		-	2	16,67	12	100,00
TOTAL	185	6,87	354	13,14	391	14,51	417	15,48	500	18,56	139	5,16	493	18,30	201	7,46	14	0,52	2.694	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 54 - Modo de deslocamento por faixa de idade



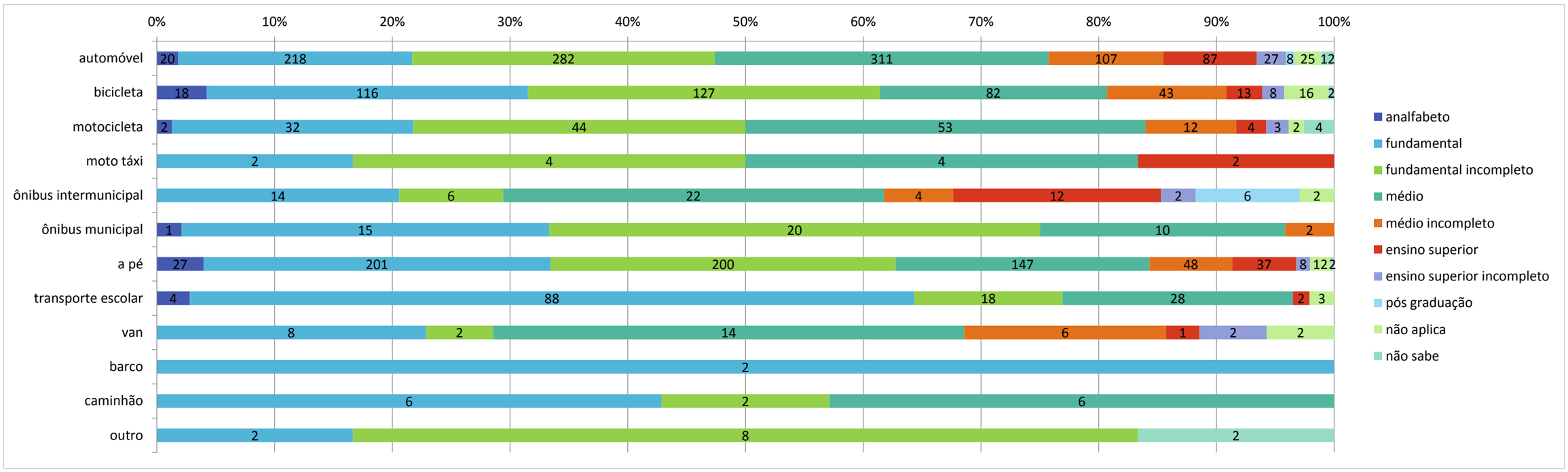
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 55 - Modo de deslocamento por escolaridade

Bairros	Analfabeto	%	Fundamental	%	Fundamental incompleto	%	Médio	%	Médio incompleto	%	Ensino superior	%	Ensino superior incompleto	%	Pós-graduação	%	Não aplica	%	Não sabe	%	TOTAL	%
Automóvel	20	1,82	218	19,87	282	25,71	311	28,35	107	9,75	87	7,93	27	2,46	8	0,73	25	2,28	12	1,09	**1.097**	100,00
Bicicleta	18	4,24	116	27,29	127	29,88	82	19,29	43	10,12	13	3,06	8	1,88	-	-	16	3,76	2	0,47	**425**	100,00
Motocicleta	2	1,28	32	20,51	44	28,21	53	33,97	12	7,69	4	2,56	3	1,92	-	-	2	1,28	4	2,56	**156**	100,00
Moto táxi	-	-	2	16,67	4	33,33	4	33,33	-	-	2	16,67	-	-	-	-	-	-	-	-	**12**	100,00
Ônibus intermunicipal	-	-	14	20,59	6	8,82	22	32,35	4	5,88	12	17,65	2	2,94	6	8,82	2	2,94	-	-	**68**	100,00
Ônibus municipal	1	2,08	15	31,25	20	41,67	10	20,83	2	4,17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**48**	100,00
A pé	27	3,96	201	29,47	200	29,33	147	21,55	48	7,04	37	5,43	8	1,17	-	-	12	1,76	2	0,29	**682**	100,00
Transporte escolar	4	2,80	88	61,54	18	12,59	28	19,58	-	-	2	1,40	-	-	-	-	3	2,10	-	-	**143**	100,00
Van	-	-	8	22,86	2	5,71	14	40,00	6	17,14	1	2,86	2	5,71	-	-	2	5,71	-	-	**35**	100,00
Barco	-	-	2	100,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**2**	100,00
Caminhão	-	-	6	42,86	2	14,29	6	42,86	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**14**	100,00
Outro	-	-	2	16,67	8	66,67		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	16,67	**12**	100,00
TOTAL	**72**	**2,67**	**694**	**25,76**	**703**	**26,10**	**671**	**24,91**	**222**	**8,24**	**158**	**5,86**	**50**	**1,86**	**14**	**0,52**	**62**	**2,30**	**20**	**0,74**	**2.694**	-

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 55 - Modo de deslocamento por bairro e por escolaridade



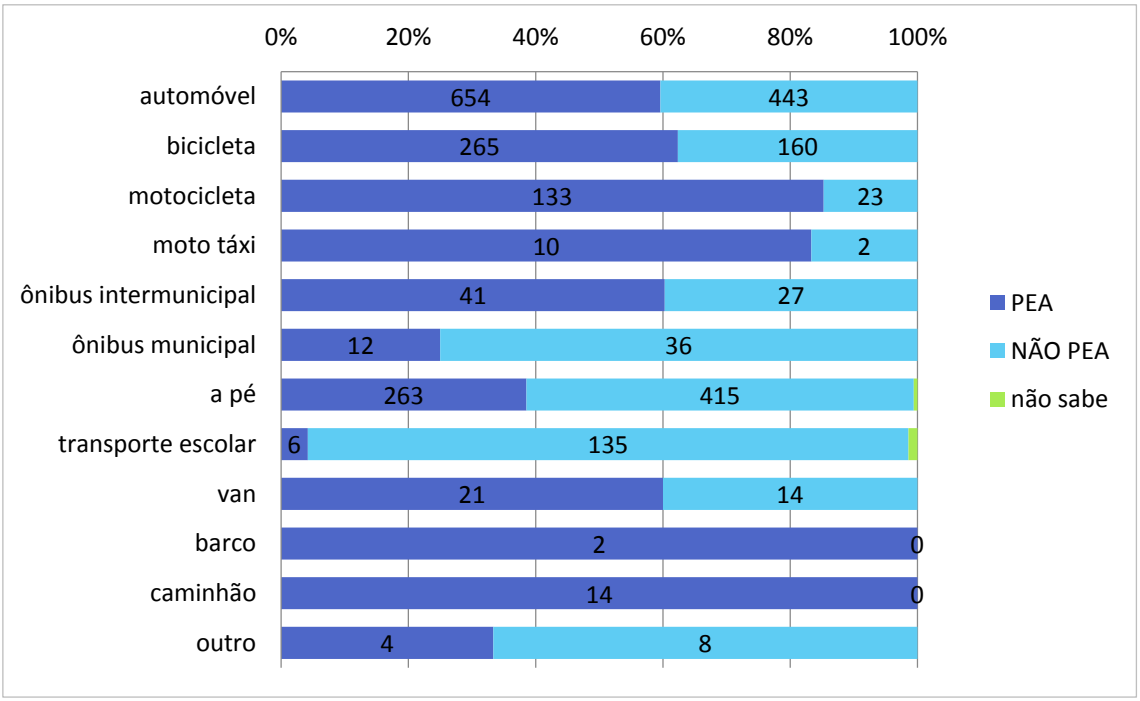
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 56 - Modo de deslocamento por ocupação

Bairros	PEA	%	NÃO PEA	%	Não sabe	%	TOTAL	%
Automóvel	654	59,62	443	40,38	-	-	1.097	100,00
Bicicleta	265	62,35	160	37,65	-	-	425	100,00
Motocicleta	133	85,26	23	14,74	-	-	156	100,00
Moto táxi	10	83,33	2	16,67	-	-	12	100,00
Ônibus intermunicipal	41	60,29	27	39,71	-	-	68	100,00
Ônibus municipal	12	25,00	36	75,00	-	-	48	100,00
A pé	263	38,56	415	60,85	4	0,59	682	100,00
Transporte escolar	6	4,20	135	94,41	2	1,40	143	100,00
Van	21	60,00	14	40,00	-	-	35	100,00
Barco	2	100,00	0	-	-	-	2	100,00
Caminhão	14	100,00	0	-	-	-	14	100,00
Outro	4	33,33	8	66,67	-	-	12	100,00
TOTAL	**1425**	**52,90**	**1263**	**-**	**6**	**-**	**2.694**	**-**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 56 - Modo de deslocamento por ocupação



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Todos estes 2.694 deslocamentos possuem um local de saída (origem) e um local de chegada (destino). O mapeamento destas informações de origem e de destino permitem uma melhor visualização espacial dos deslocamentos que ocorrem em Balneário Piçarras, no contexto intraurbano e regional.

Sendo assim, estas informações foram cruzadas com os modos utilizados em todos os deslocamentos realizados, gerando informações precisas sobre qual foi mais ou menos necessário para sair ou chegar de uma localidade específica.

Por exemplo: por mais que o automóvel seja um modo de deslocamento com presença expressiva em todas as localidades (inclusive nos deslocamentos para outros municípios da região), ele não é o modo de deslocamento mais utilizado como saída de algumas destas. Em Nossa Senhora da Conceição e Nossa Senhora da Paz o modo "a pé" é maioria nos deslocamentos que possuem como origem estas localidades, independentemente da localidade de destino.

O transporte coletivo municipal é utilizado principalmente nos deslocamentos que saem das regiões de São Brás e Nova Descoberta, e em menor proporção nas demais localidades. Já a modalidade intermunicipal de transporte coletivo é destaque nos deslocamentos que possuem origem nas cidades do entorno, como Navegantes e Itajaí.

A bicicleta ocupa lugar de destaque nos deslocamentos que são originados nas localidades de Itacolomi e Nossa Senhora da Paz, em escala muito maior que outras localidades da cidade, evidenciando a necessidade de políticas cicloviárias para estas regiões em especial.

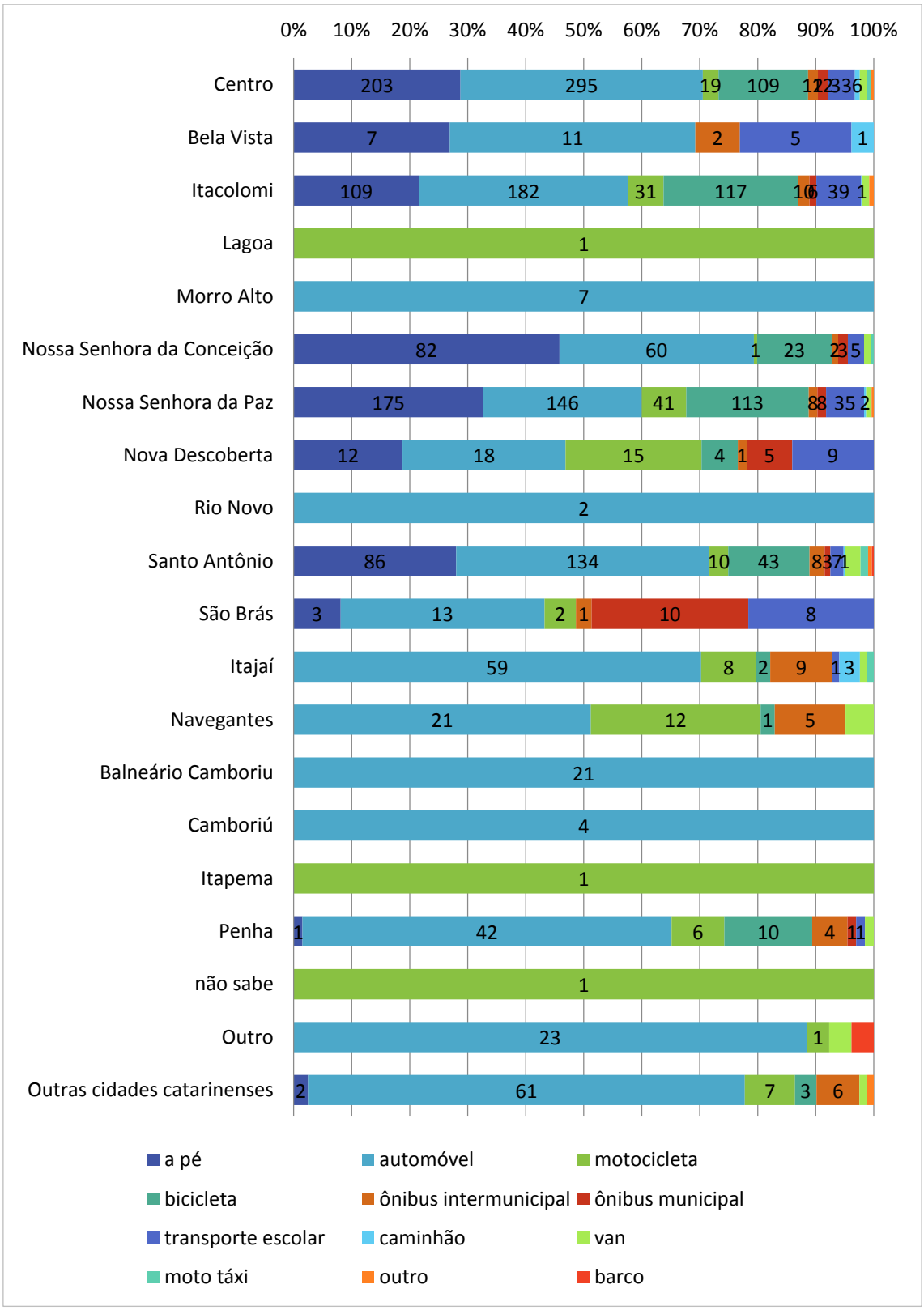
Por mais que a origem e o destino dos deslocamentos sejam pontos diferentes na cidade, a característica pendular das viagens realizadas diariamente pelos moradores não faz mudar o panorama dos modos de deslocamento utilizados nas localidades de chegada. Significa dizer que, deste modo, as pessoas saem de um lugar e voltam para o mesmo utilizando, na maioria das vezes, o mesmo modo de deslocamento. Os indicadores de destino mostram que as localidades onde mais se usam o automóvel, o transporte coletivo e a bicicleta são as mesmas que os indicadores de origem.

Tabela 57 - Modo de deslocamento por localidade de origem

Bairros	A pé	%	Automóvel	%	Motocicleta	%	Bicicleta	%	Ônibus intermunicipal	%	Ônibus municipal	%	Transporte escolar	%	Caminhão	%	Van	%	Moto táxi	%	Outro	%	Barco	%	TOTAL	%
Centro	203	28,75	295	41,78	19	2,69	109	15,44	12	1,70	12	1,70	33	4,67	6	0,85	9	1,27	5	0,71	3	0,42	-	-	706	100,00
Bela Vista	7	26,92	11	42,31	-	-	-	-	2	7,69	-	-	5	19,23	1	3,85		-	-	-	-	-	-	-	26	100,00
Itacolomi	109	21,58	182	36,04	31	6,14	117	23,17	10	1,98	6	1,19	39	7,72	1	0,20	6	1,19	-	-	4	0,79	-	-	505	100,00
Lagoa	-	-	-	-	1	100,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-	-	1	100,00
Morro Alto	-	-	7	100,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-	-	7	100,00
Nossa Senhora da Conceição	82	45,81	60	33,52	1	0,56	23	12,85	2	1,12	3	1,68	5	2,79	-	-	2	1,12	1	0,56	-	-	-	-	179	100,00
Nossa Senhora da Paz	175	32,71	146	27,29	41	7,66	113	21,12	8	1,50	8	1,50	35	6,54	2	0,37	4	0,75	1	0,19	2	0,37	-	-	535	100,00
Nova Descoberta	12	18,75	18	28,13	15	23,44	4	6,25	1	1,56	5	7,81	9	14,06	-	-		-	-	-	-	-	-	-	64	100,00
Rio Novo	-	-	2	100,00		-		-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-	-	2	100,00
Santo Antônio	86	28,01	134	43,65	10	3,26	43	14,01	8	2,61	3	0,98	7	2,28	1	0,33	8	2,61	4	1,30	2	0,65	1	0,33	307	100,00
São Brás	3	8,11	13	35,14	2	5,41		-	1	2,70	10	27,03	8	21,62	-	-		-	-	-	-	-	-	-	37	100,00
Itajaí	-	-	59	70,24	8	9,52	2	2,38	9	10,71	-	-	1	1,19	3	3,57	1	1,19	1	1,19	-	-	-	-	84	100,00
Navegantes	-	-	21	51,22	12	29,27	1	2,44	5	12,20	-	-	-	-	-	-	2	4,88	-	-	-	-	-	-	41	100,00
Balneário Camboriú	-	-	21	100,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-	-	21	100,00
Camboriú	-	-	4	100,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-	-	4	100,00
Itapema	-	-	-	-	1	100,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-	-	1	100,00
Penha	1	1,52	42	63,64	6	9,09	10	15,15	4	6,06	1	1,52	1	1,52	-	-	1	1,52	-	-	-	-	-	-	66	100,00
Não sabe	-	-	-	-	1	100,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-	-	1	100,00
Outro	-	-	23	88,46	1	3,85	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	3,85	-	-	-	-	1	3,85	26	100,00
Outras cidades catarinenses	2	2,47	61	75,31	7	8,64	3	3,70	6	7,41	-	-	-	-	-	-	1	1,23	-	-	1	1,23	-	-	81	100,00
TOTAL	**680**	**25,24**	**1099**	**40,79**	**156**	**5,79**	**425**	**15,78**	**68**	**2,52**	**48**	**1,78**	**143**	**5,31**	**14**	**0,52**	**35**	**1,30**	**12**	**0,45**	**12**	**0,45**	**2**	**0,07**	**2694**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 57 - Modo de deslocamento por localidade de origem



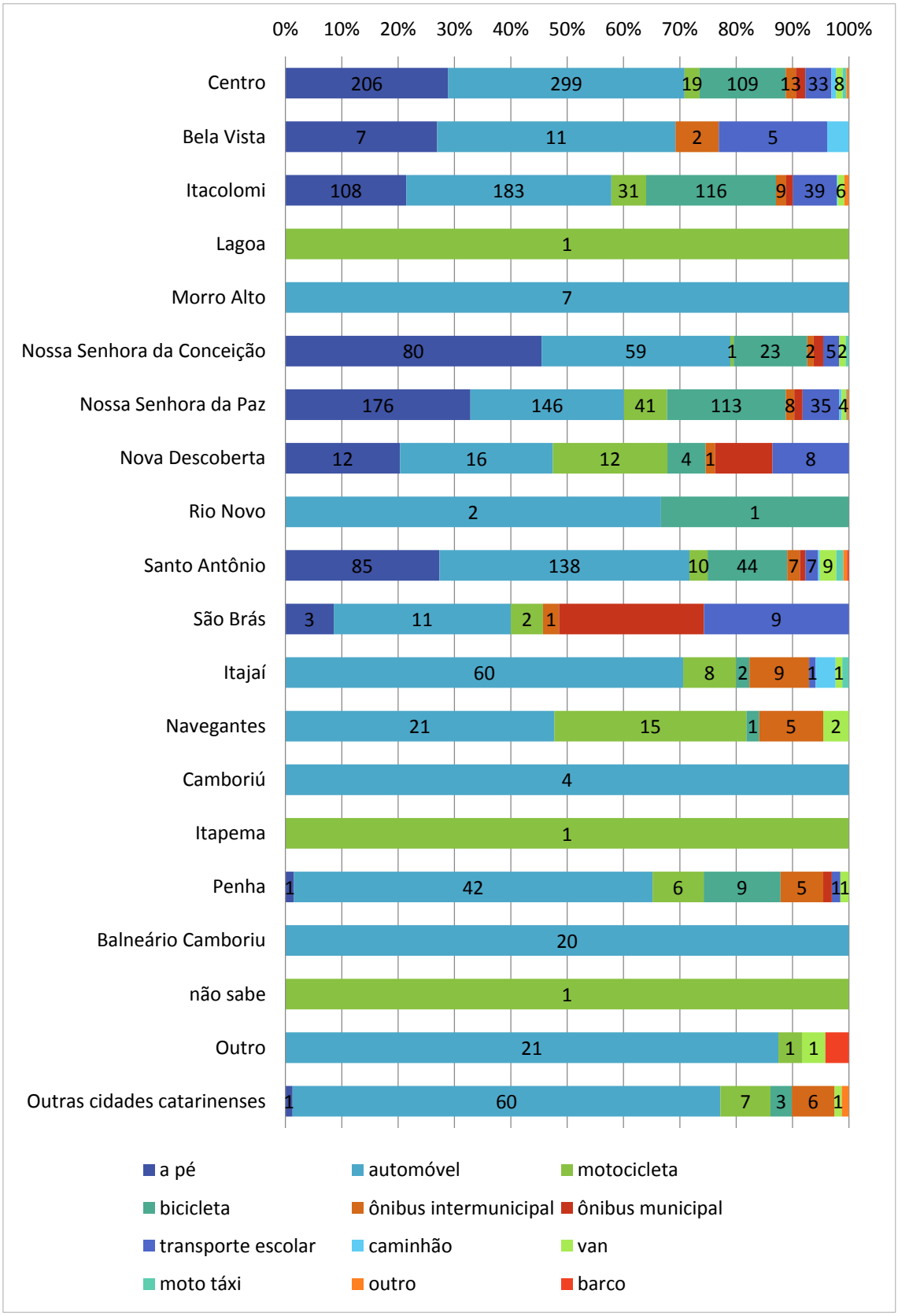
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 58 - Modo de deslocamento por localidade de destino

Bairros	A pé	%	Automóvel	%	Motocicleta	%	Bicicleta	%	Ônibus intermunicipal	%	Ônibus municipal	%	Transporte escolar	%	Caminhão	%	Van	%	Moto táxi	%	Outro	%	Barco	%	TOTAL	%
Centro	206	28,9	299	41,94	19	2,66	109	15,29	13	1,82	12	1,68	33	4,63	6	0,84	8	1,12	5	0,70	3	0,42	-	-	**713**	100,00
Bela Vista	7	26,9	11	42,31	-	-	-	-	2	7,69		-	5	19,23	1	3,85	-	-	-	-	-	-	-	-	**26**	100,00
Itacolomi	108	21,5	183	36,38	31	6,16	116	23,06	9	1,79	6	1,19	39	7,75	1	0,20	6	1,19	-	-	4	0,80	-	-	**503**	100,00
Lagoa	-	-	-	-	1	100,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**1**	100,00
Morro Alto	-	-	7	100,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**7**	100,00
Nossa Senhora da Conceição	80	45,5	59	33,52	1	0,57	23	13,07	2	1,14	3	1,70	5	2,84	-	-	2	1,14	1	0,57	-	-	-	-	**176**	100,00
Nossa Senhora da Paz	176	32,8	146	27,24	41	7,65	113	21,08	8	1,49	8	1,49	35	6,53	2	0,37	4	0,75	1	0,19	2	0,37	-	-	**536**	100,00
Nova Descoberta	12	20,3	16	27,12	12	20,34	4	6,78	1	1,69	6	10,17	8	13,56	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**59**	100,00
Rio Novo	-	-	2	66,67		-	1	33,33	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**3**	100,00
Santo Antônio	85	27,3	138	44,37	10	3,22	44	14,15	7	2,25	3	0,96	7	2,25	1	0,32	9	2,89	4	1,29	2	0,64	1	0,32	**311**	100,00
São Brás	3	8,6	11	31,43	2	5,71	-	-	1	2,86	9	25,71	9	25,71	-	-		-	-	-	-	-	-	-	**35**	100,00
Itajaí	-	-	60	70,59	8	9,41	2	2,35	9	10,59	-	-	1	1,18	3	3,53	1	1,18	1	1,18	-	-	-	-	**85**	100,00
Navegantes	-	-	21	47,73	15	34,09	1	2,27	5	11,36	-	-	-	-	-	-	2	4,55	-	-	-	-	-	-	**44**	100,00
Camboriú	-	-	4	100,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**4**	100,00
Itapema	-	-	-	-	1	100,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**1**	100,00
Penha	1	1,5	42	63,64	6	9,09	9	13,64	5	7,58	1	1,52	1	1,52	-	-	1	1,52	-	-	-	-	-	-	**66**	100,00
Balneário Camboriú	-	-	20	100,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**20**	100,00
Não sabe	-	-	-	-	1	100,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**1**	100,00
Outro	-	-	21	87,50	1	4,17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	4,17	-	-	-	-	1	4,17	**24**	100,00
Outras cidades catarinenses	1	1,3	60	75,95	7	8,86	3	3,80	6	7,59	-	-	-	-	-	-	1	1,27	-	-	1	1,27	-	-	**79**	100,00
TOTAL	**679**	**25,2**	**1100**	**40,83**	**156**	**5,79**	**425**	**15,78**	**68**	**2,52**	**48**	**1,78**	**143**	**5,31**	**14**	**0,52**	**35**	**1,30**	**12**	**0,45**	**12**	**0,45**	**2**	**0,07**	2694	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 58 - Modo de deslocamento por localidade de destino



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

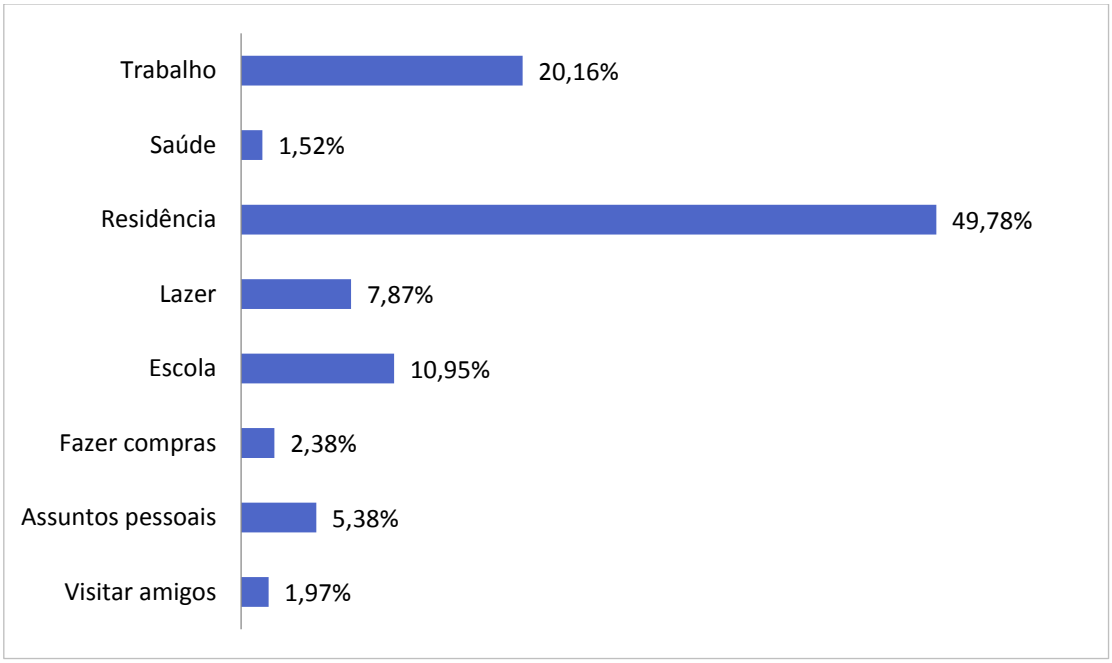
Dentre os 2.694 deslocamentos realizados, mais de 69% possuem como motivo a saída ou chegada da residência ou trabalho, ou seja: pouco mais de dois terços dos deslocamentos realizados em Balneário Piçarras, reforçando o cenário de deslocamentos pendulares casa-trabalho em todos os bairros. Quanto aos modos de deslocamento utilizados, com exceção da balsa, todos possuem a "residência" ou "trabalho" como principais motivadores de deslocamentos.

Tabela 59 - Motivos de deslocamento - saída

Motivo de deslocamento	Quantidade	%
Visitar amigos	53	1,97%
Assuntos pessoais	145	5,38%
Fazer compras	64	2,38%
Escola	295	10,95%
Lazer	212	7,87%
Residência	1341	49,78%
Saúde	41	1,52%
Trabalho	543	20,16%
TOTAL	**2694**	**100,00%**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 59 - Motivos de deslocamento - saída



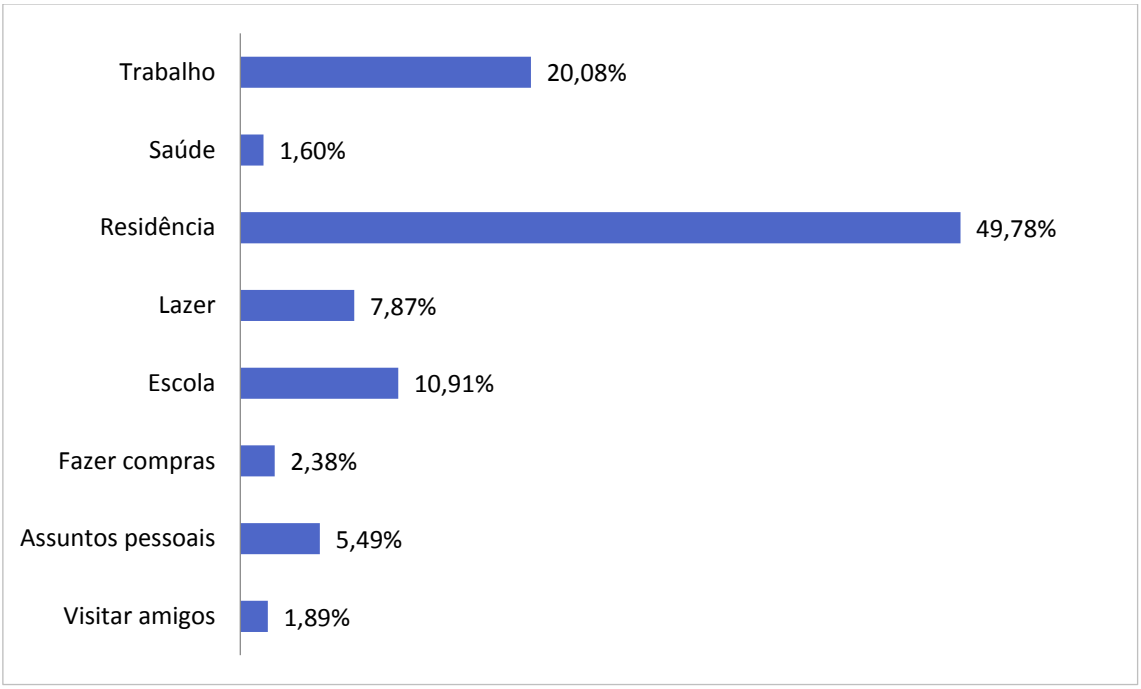
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 60 - Motivos de deslocamento - chegada

Motivo de deslocamento	Quantidade	%
Visitar amigos	51	1,89%
Assuntos pessoais	148	5,49%
Fazer compras	64	2,38%
Escola	294	10,91%
Lazer	212	7,87%
Residência	1341	49,78%
Saúde	43	1,60%
Trabalho	541	20,08%
TOTAL	**2694**	**100,00%**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 60 - Motivos de deslocamento - chegada



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

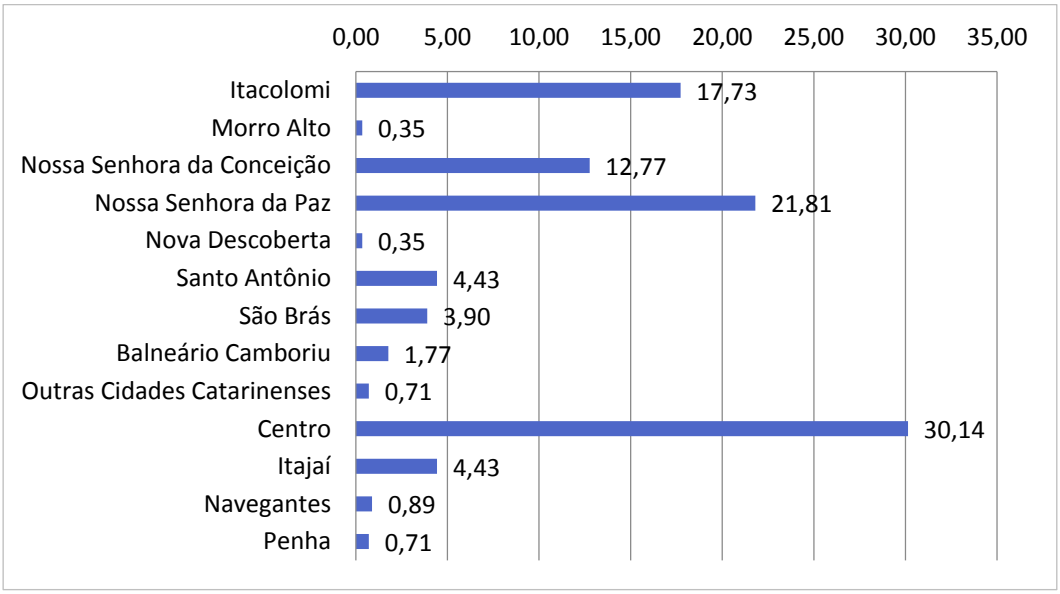
A pesquisa também questionou sobre o local de moradia e de estudo dos moradores das residências. Dentre aqueles que estavam estudando na semana de referência da pesquisa, a maioria (30,14%) estudavam no Bairro Centro, seguido do bairro Nossa Senhora da Paz (21,81%).

Tabela 61 - Local Onde os Entrevistados Estudam

Bairros	Quantidade	%
Itacolomi	100	17,73
Morro Alto	2	0,35
Nossa Senhora da Conceição	72	12,77
Nossa Senhora da Paz	123	21,81
Nova Descoberta	2	0,35
Santo Antônio	25	4,43
São Brás	22	3,90
Balneário Camboriú	10	1,77
Outras Cidades Catarinenses	4	0,71
Centro	170	30,14
Itajaí	25	4,43
Navegantes	5	0,89
Penha	4	0,71
TOTAL DE PESSOAS	**564**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 61 - Local Onde os Entrevistados Estudam



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos

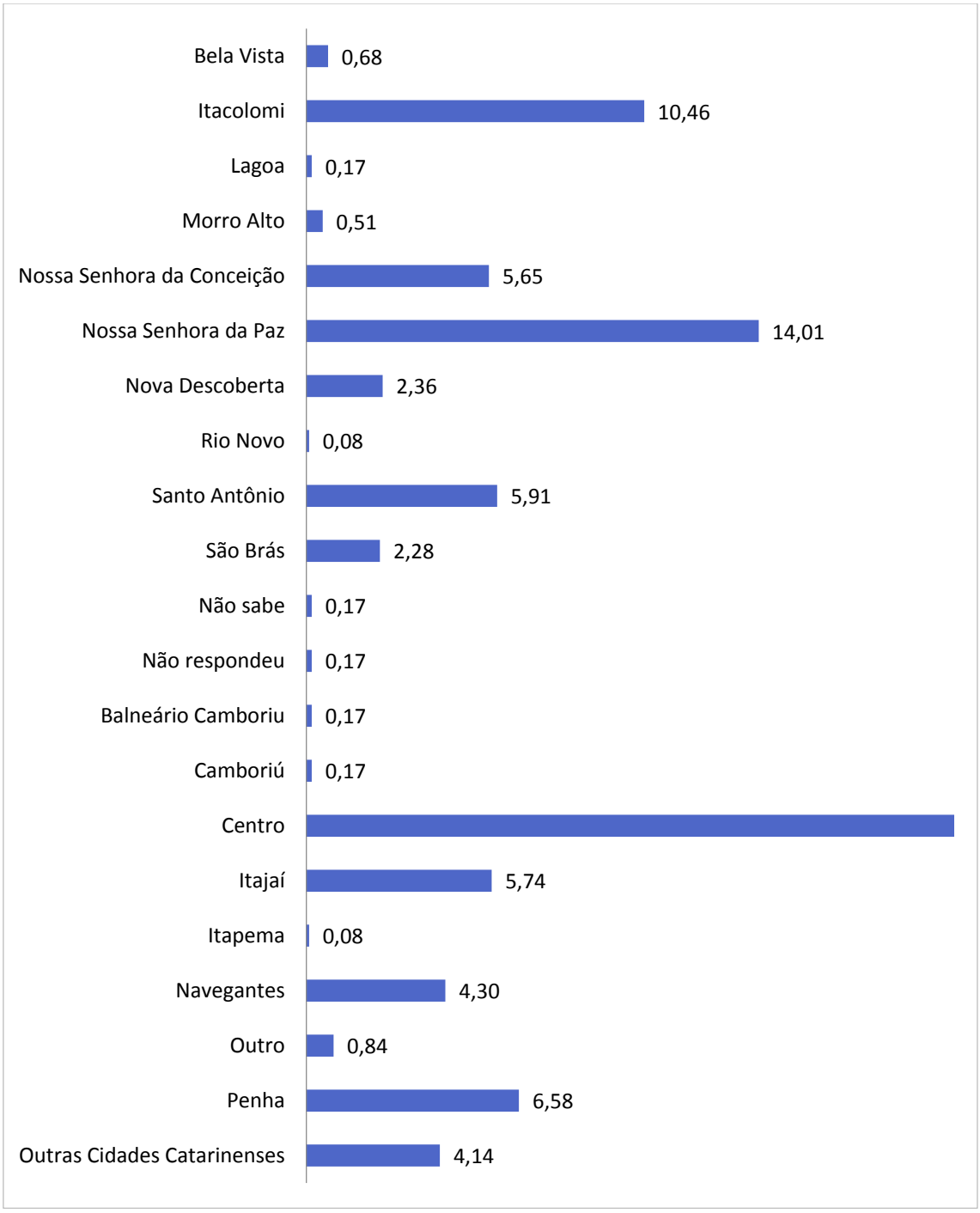
Quanto ao local de trabalho dos moradores de Balneário Piçarras, cerca de 35,53% estavam trabalhando no Centro da Cidade, 14,01% no bairro Nossa Senhora da Paz e 10,46% em Itacolomi. Destaque para outras cidades da região da AMFRI e de Santa Catarina, as quais são o local de trabalho de mais de 20% dos moradores mapeados pela pesquisa.

Tabela 62 - Local onde os entrevistados trabalham

Bairros	Quantidade	%
Bela Vista	8	0,68
Itacolomi	124	10,46
Lagoa	2	0,17
Morro Alto	6	0,51
Nossa Senhora da Conceição	67	5,65
Nossa Senhora da Paz	166	14,01
Nova Descoberta	28	2,36
Rio Novo	1	0,08
Santo Antônio	70	5,91
São Brás	27	2,28
Não sabe	2	0,17
Não respondeu	2	0,17
Balneário Camboriu	2	0,17
Camboriú	2	0,17
Centro	421	35,53
Itajaí	68	5,74
Itapema	1	0,08
Navegantes	51	4,30
Outro	10	0,84
Penha	78	6,58
Outras Cidades Catarinenses	49	4,14
TOTAL DE PESSOAS	**1185**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 62 - Local onde os entrevistados trabalham



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tempo de Deslocamento

A diferenciação dos deslocamentos de uma localidade para outra também é notada na quantidade de tempo que os moradores levam, em média, para se locomover na cidade. Por mais que a média da cidade seja 26 minutos por deslocamento, há uma localidade (Bela Vista) que passa de quarenta minutos a média dos deslocamentos. Em situação contrária está o Centro, com apenas 20 minutos de média por deslocamento realizado.

Tabela 63 - Tempo de deslocamento por bairro

Bairros	Tempo hh:mm
Centro	00:20
Nossa Senhora da Paz	00:23
Santo Antônio	00:25
Bela Vista	00:43
Nossa Senhora da Conceição	00:25
Itacolomi	00:24
São Brás	00:26
Nova Descoberta	00:28
TEMPO MÉDIO	00:26

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

As mulheres e os homens de Balneário Piçarras possuem tempos diferentes de deslocamento conforme o local de moradia. Em apenas duas localidades (Itacolomi e São Brás) as mulheres possuem deslocamentos mais demorados que os homens.

Tabela 64 - Tempo de deslocamento por sexo

Sexo	Tempo Médio (hh:mm)
Feminino	00:24
Masculino	00:27

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos

Tabela 65 - Tempo de deslocamento por bairro e por sexo

Bairros	Feminino	Masculino
Bela Vista	00:38	00:46
Itacolomi	00:25	00:24
Nossa Senhora da Conceição	00:24	00:26
Nossa Senhora da Paz	00:22	00:23
Nova Descoberta	00:26	00:28
Santo Antônio	00:24	00:26
São Brás	00:30	00:24
Centro	00:19	00:21

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Quando analisados os modos de deslocamento, percebe-se que os deslocamentos menos demorados, em média, são aqueles realizados a pé (apenas 17 minutos). Outro modo não-motorizado de transporte, a bicicleta, tem seus deslocamentos feitos em 19 minutos de média, abaixo dos principais modos motorizados individuais, como o automóvel (27 minutos) a motocicleta/motoneta (26 minutos). Em contrapartida, os modos coletivos (ônibus) não apresentam bons índices, com 33 minutos para ônibus municipal e 47 minutos para os intermunicipais.

Tabela 66 - Tempo de deslocamento por modo de locomoção

Modo de Deslocamento	Tempo hh:mm
Automóvel	00:27
Barco	00:25
Bicicleta	00:19
Caminhão	00:25
Motocicleta	00:26
Moto táxi	00:23
Ônibus intermunicipal	00:47
Ônibus municipal	00:33
Outro	00:25
A pé	00:17
Transporte escolar	00:28
Van	00:39

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Os moradores de Balneário Piçarras demoram, em média, 23 minutos para fazer deslocamentos ao local de trabalho. O motivo que possui menos tempo de deslocamento é escola (20 minutos), mostrando que os pequenos deslocamentos intrabairros até à escola mais próxima são importantes para diminuir o tempo dos deslocamentos.

Tabela 67 - Tempo de deslocamento por motivo

Motivo do Deslocamento	Tempo hh:mm
Amigos	00:34
Assuntos pessoais	00:27
Compras	00:21
Escola	00:20
Lazer	00:25
Residência	00:24
Saúde	00:27
Trabalho	00:23

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Em Balneário Piçarras percebe-se dois extremos quando se analisa o tempo de deslocamento por faixa de renda. Enquanto o mais alto estrato (moradores que ganham mais de R$ 7241,00 por mês) é o que menos demora, em média, nos deslocamentos (apenas 10 minutos), os moradores que possuem renda entre 5 a 10 salários mínimos são os que mais demoram (35 minutos). A classe média, em geral, demora mais para realizar seus deslocamentos diários do que as classes mais baixas, bem como as classes mais abastadas.

Tabela 68 - Tempo de deslocamento por renda

Renda	Tempo hh:mm
De R$1449,00 a R$2172,00	00:26
De R$2173,00 a R$3620,00	00:20
De R$3621,00 a R$7240,00	00:35
De R$725,00 a R$1448,00	00:23
Até R$724,00	00:24
Mais de R$7241,00	00:10
Sem renda	00:25

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Quando o tempo de deslocamento médio é analisado, percebe-se que, nem sempre quem tem mais anos de estudos se desloca mais rápido pela cidade. Quem tem ensino superior e pós-graduação demora mais para realizar seus deslocamentos do que as pessoas analfabetas ou com ensino fundamental incompleto, por exemplo.

Tabela 69 - Tempo de deslocamento por escolaridade

Escolaridade	Tempo Médio (hh:mm)
Analfabeto	00:19
Ensino Fundamental	00:24
Ensino Fundamental Incompleto	00:22
Ensino médio	00:26
Ensino Médio Incompleto	00:23
Pós-graduação	00:44
Ensino Superior	00:27
Ensino Superior Incompleto	00:20

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 70 - Tempo de deslocamento por bairro e por modo de locomoção

Bairros	A pé	Automóvel	Bicicleta	Motocicleta	Ônibus municipal	Ônibus intermunicipal	Van	Moto táxi	Transporte escolar	Caminhão	Barco	Outro
Centro	00:15	00:25	00:12	00:14	00:29	00:36	00:15	00:15		00:10		
Nossa Senhora da Paz	00:17	00:28	00:19	00:22	00:15	00:48	00:50		00:25	00:30		00:21
Santo Antônio	00:17	00:27	00:22	00:26	00:35	00:47	00:36	00:26	00:30	00:30	00:25	
Bela Vista	00:05	00:42				02:00			00:33	00:30		
Nossa Senhora da Conceição	00:15	00:33	00:26		00:30	00:42		00:22	00:30			
Itacolomi	00:22	00:24	00:19	00:33	00:34	00:39	00:44		00:27	01:00		00:27
São Brás	00:12	00:20		00:16	00:56				00:31			
Nova Descoberta	00:05	00:29	00:25	00:32	00:22	00:40			00:31			

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 71 - Tempo de deslocamento por bairro e por motivo

Bairros	Visitar amigos	Assuntos pessoais	Compras	Escola	Lazer	Residência	Trabalho	Saúde
Centro	00:10	00:28	00:15	00:18	00:23	00:19	00:18	00:26
Nossa Senhora da Paz	00:47	00:30	00:20	00:19	00:24	00:23	00:21	00:25
Santo Antônio	00:40	00:23	00:19	00:20	00:22	00:25	00:26	00:26
Bela Vista	02:00	00:13		00:32	01:12	00:44	00:22	
Nossa Senhora da Conceição	00:26	00:21	00:10	00:19	00:33	00:26	00:25	00:30
Itacolomi	00:24	00:28	00:27	00:20	00:23	00:25	00:25	00:27
São Brás	00:14			00:44		00:25	00:18	00:30
Nova Descoberta		00:40	00:05	00:30	00:23	00:28	00:25	01:00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 72 - Tempo de deslocamento por bairro e por renda

Bairros	De R$1449,00 a R$2172,00	De R2173,00 a R$3620,00	De R$3621,00 a R$7240,00	De R$725,00 a R$1448,00	Até R$724,00	Mais de R$7241,00	Sem renda	Não aplica	Não respondeu	Não sabe
Bela Vista	00:46	00:15		00:15	01:02		01:13	00:30		
Itacolomi	00:33	00:20	00:44	00:24	00:21		00:27	00:22	00:32	00:30
Nossa Senhora da Conceição	00:27	00:45	00:20	00:25	00:24		00:29	00:23	00:20	00:32
Nossa Senhora da Paz	00:24	00:23	00:16	00:25	00:23		00:22	00:20	00:22	00:22
Nova Descoberta	00:11			00:33	00:26		00:18	00:31		
Santo Antônio	00:32	00:24	00:23	00:24	00:26		00:21	00:22		00:30
São Brás	00:30			00:12	00:21		00:21	00:37		00:05
Centro	00:18	00:15	00:54	00:19	00:26	00:10	00:19	00:20	00:40	00:18

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Matriz de Origem e Destino

A matriz de origem e destino é uma ferramenta útil para a medição da quantidade de deslocamentos de um ponto a outro da cidade. Com ela pode-se verificar, por exemplo, quantos deslocamentos de cada uma das 8 localidades pesquisadas se dirigem até o Centro ou qualquer outra. Também possibilita mensurar quantos deslocamentos ocorrem intrabairro, ou seja, quantos deslocamentos tem como origem e destino a mesma localidade.

Por fim, a matriz dá subsídios importantes para a política de mobilidade urbana, principalmente nos momentos decisórios de implantação de novas infraestruturas, facilitadoras do deslocamento dos moradores de Balneário Piçarras, como corredores exclusivos para transporte coletivo, sistema cicloviário ou alterações no sistema viário em geral.

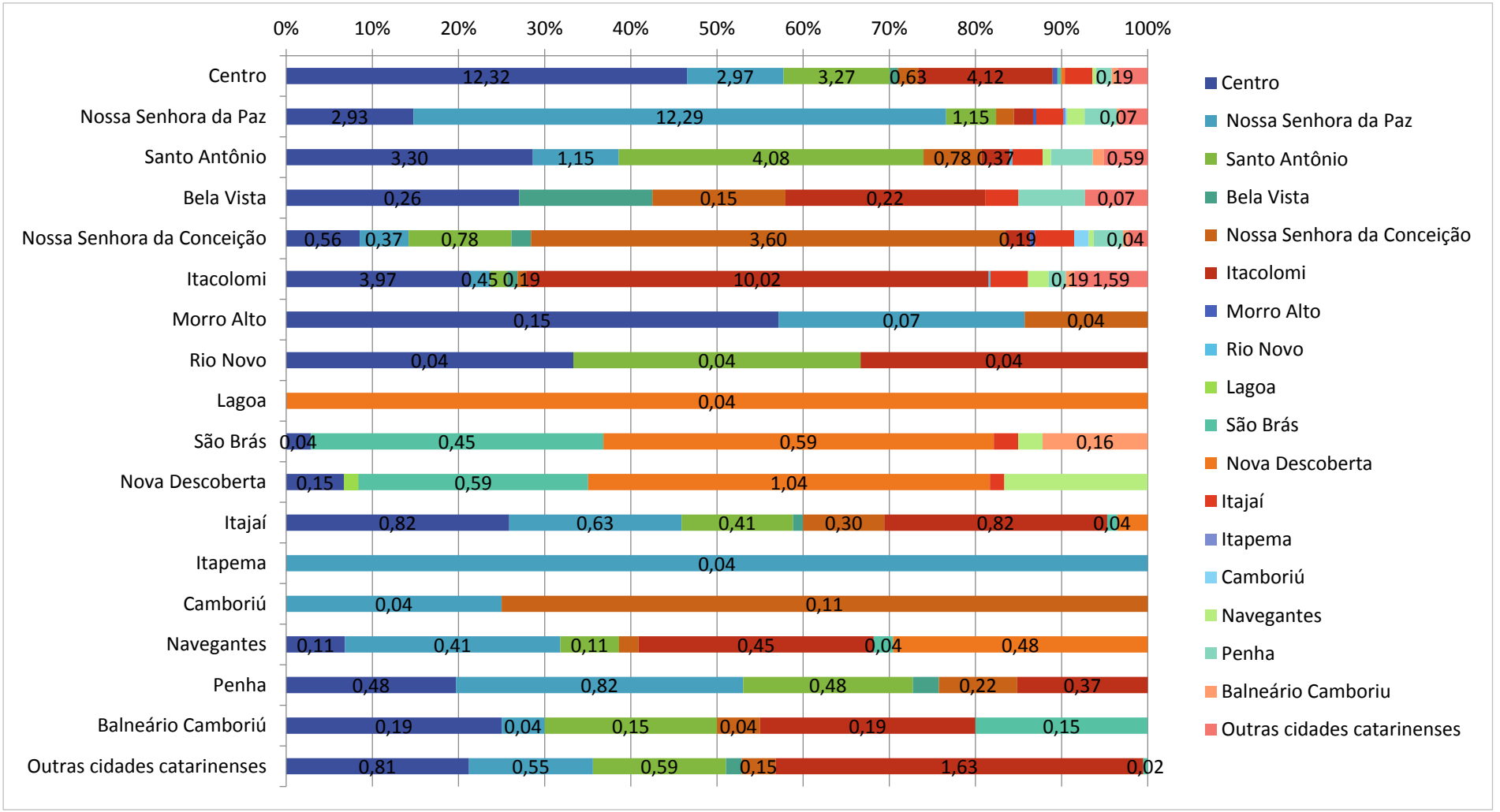
As informações a seguir estão dispostas em porcentagem, representando a proporção sob os 2.694 deslocamentos mapeados, conforme outros dados específicos já apresentados.

Tabela 73 - Matriz Origem Destino Bal. Piçarras

Bairros	Centro	Nossa Senhora da Paz	Santo Antônio	Bela Vista	Nossa Senhora da Conceição	Itacolomi	Morro Alto	Rio Novo	Lagoa	São Brás	Nova Descoberta	Itajaí	Itapema	Camboriú	Navegantes	Penha	Balneário Camboriú	Outras cidades Catarinenses	TOTAL
Centro	12,32	2,93	3,30	0,26	0,56	3,97	0,15	0,04	-	0,04	0,15	0,82	-	-	0,11	0,48	0,19	0,81	**26,13**
Nossa Senhora da Paz	2,97	12,29	1,15	-	0,37	0,45	0,07	-	-	-	-	0,63	0,04	0,04	0,41	0,82	0,04	0,55	**19,82**
Santo Antônio	3,27	1,15	4,08	-	0,78	0,37	-	0,04	-	-	-	0,41	-	-	0,11	0,48	0,15	0,59	**11,43**
Bela Vista	0,26	-	-	0,15	0,15	0,22	-	-	-	-	-	0,04	-	-	-	0,07	-	0,07	**0,96**
Nossa Senhora da Conceição	0,63	0,41	0,78	0,15	3,60	0,19	0,04	-	-	-	-	0,30	-	0,11	0,04	0,22	0,04	0,15	**6,65**
Itacolomi	4,12	0,45	0,37	0,22	0,19	10,02	-	0,04	-	-	-	0,82	-	-	0,45	0,37	0,19	1,63	**18,85**
Morro Alto	0,15	0,07	-	-	0,04	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**0,26**
Rio Novo	-	-	0,04	-	-	0,04	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**0,07**
Lagoa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**0,04**
São Brás	0,11	-	-	-	-	-	-	-	-	0,45	0,59	0,04	-	-	0,04	-	0,15	0,02	**1,39**
Nova Descoberta	0,11	-	-		-	-	-	-	0,04	0,59	1,04	0,11	-	-	0,48	-	-	-	**2,38**
Itajaí	0,85	0,63	0,41	0,04	0,30	0,82	-	-	-	0,04	0,04	-	-	-	-	-	-	-	**3,12**
Itapema	-	0,04	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**0,04**
Camboriú	-	0,04	-	-	0,11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**0,15**
Navegantes	0,11	0,41	0,11	-	0,04	0,45	-	-	-	0,04	0,37	-	-	-	-	-	-	-	**1,52**
Penha	0,48	0,74	0,56	0,07	0,22	0,37	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**2,45**
Balneário Camboriú	0,19	0,07	0,15	-	0,04	0,19	-	-	-	0,16	-	-	-	-	-	-	-	-	**0,79**
Outras cidades catarinenses	0,92	0,64	0,59	0,07	0,15	1,59	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**3,96**
TOTAL	**26,50**	**19,87**	**11,54**	**0,96**	**6,53**	**18,66**	**0,26**	**0,11**	**0,04**	**1,31**	**2,23**	**3,16**	**0,04**	**0,15**	**1,63**	**2,45**	**0,74**	**3,82**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 63 - Matriz Origem Destino Bal. Piçarras



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Anexo I –

Questionário aplicado

LE PADRON CONSULTORIA **PLAMOBI AMFRI** **Dia de Semana ( )** **Fim de semana ( )** **1.** Questionário nº:_____

2. Data do preenchimento: ____/____/**2015** **3.** ID Pesquisador:_____

4. Tipo de questionário:
( ) **1.** Residencial

5. Local:

( ) **1.** Centro	( ) **5.** Nossa Senhora da Conceição	( ) **9.** Lagoa	
( ) **2.** Nossa Senhora da Paz	( ) **6.** Itacolomi	( ) **10.** São Brás	( ) **Outros:**_____
( ) **3.** Santo Antônio	( ) **7.** Morro Alto	( ) **11.** Nova Descoberta	
( ) **4.** Bela Vista	( ) **8.** Rio Novo	( ) **12.** Medeirinhos	

6. Endereço:
Rua: _____ **Nº**_____

Abordagem: Bom dia/boa tarde. Meu nome é ..... Trabalho para a Le Padron Planejamento e Consultoria, empresa contratada pela PM de X e pela AMFRI (explicar o que é a AMFRI) e estamos realizando uma pesquisa ORIGEM-DESTINO no município. Esta pesquisa dará subsidio a elaboração e construção de um plano de mobilidade para a região. Sua opinião é muito importante para a pesquisa e todos os dados coletados são sigilosos. Gostaria de falar com o Chefe de Família ou o responsável pelo domicílio. Você quer participar da pesquisa? Entregar folder.

CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÔMICAS DO DOMICÍLIO

7. Sua moradia é?
( ) **1.** Própria ( ) **2.** Alugada ( ) **3.** Cedida ( ) **4.** Ocupação irregular ( ) **98.** Não sabe ( ) **99.** Não respondeu

8. Qual o perfil da sua moradia?
( ) **1.** Casa de alvenaria ( ) **2.** Casa de madeira ( ) **3.** Casa Mista ( ) **4.** Apartamento ( ) **5.**Barraco com outros materiais

9. Quantos cômodos têm na sua casa?
( ) **1.** De 1 a 2 ( ) **2.** De 3 a 4 ( ) **3.** De 5 a 6 ( ) **4.** Mais de 7 ( ) **98.** Não sabe ( ) **99.** Não respondeu

10. Consumo mensal médio em Kw/H (se não souber, perguntar quanto gasta, em R$, com energia elétrica)
( ) **1.** Até R$ 50,00 ( ) **2.** De R$ 51,00 até R$ 100,00 ( ) **3.** De R$ 100,00 até R$ 200,00 ( ) **4.** Mais de R$ 201,00
( ) **98.** Não sabe ( ) **99.** Não respondeu

11. Itens de conforto (colocar quantidade):

( ) **1.** Televisão em cores	( ) **4.** Rádio	( ) **7.** Banheiro
( ) **2.** Empregada mensalista	( ) **5.** Máquina de lavar	( ) **8.** Aparelho de DVD
( ) **3.** Geladeira	( ) **6.** Freezer (separado da geladeira)	

12. Veículos existentes (quantidade e ano de fabricação)

( ) **1.** Bicicleta	( ) **5.** ( ) Utilitários
( ) **2.** ( ) Automóveis	( ) **6.** ( ) Caminhões
( ) **3.** ( ) Caminhonetes	( ) **7.** Barco
( ) **4.** ( ) Motos	

13. Quantidade de moradores na casa?_____

14. Quantidade de famílias na casa?_____

CARACTERÍSTICA E OPINIÃO SOBRE O DESLOCAMENTO DO ENTREVISTADO

15. Há algum deficiente físico em sua casa?
( ) **1.** Sim ( ) **2.** Não ( ) **98.** Não sabe ( ) **99.** Não respondeu

16. Qual modo de locomoção você utiliza frequentemente? (resposta múltipla)

( ) **1.** A pé	( ) **3.** Carro	( ) **5.** Bicicleta	( ) **7.** Ônibus	( ) **9.** Utilitários	( ) **11.** Moto
( ) **2.** Caminhão	( ) **4.** Caminhonete	( ) **6.** Balsa/ ferry-boat	( ) **8.** Táxi	( ) **10.** Barco	( ) Outros:_____

OBS: NAS PRÓXIMAS PERGUNTAS, O PESQUISADOR DEVERÁ PERGUNTAR ESPECIFICO PARA CADA MEIO DE LOCOMOÇÃO MARCADO.

PARA QUEM MARCOU ÔNIBUS (MODO COLETIVO MOTORIZADO) ONIBUS INTERMUNICIPAL

17. Com qual freqüência você utiliza o transporte público (ônibus intermunicipal)?

( ) **1.** Todos os dias	( ) **4.** 1 vez no mês	( ) **98.** Não sabe
( ) **2.** De 1 a 2 vezes na semana	( ) **5.** 2 vezes ao mês	( ) **99.** Não respondeu
( ) **3.** De 3 a 4 vezes na semana	( ) **97.** Não se aplica	

18. Normalmente, quanto tempo você demora caminhando do ponto de partida até o ponto de ônibus?

( ) **1.** Menos de 5 minutos	( ) **4.** 21 a 30 minutos	( ) **98.** Não sabe
( ) **2.** De 5 até 10 minutos	( ) **5.** 31 ou mais	( ) **99.** Não respondeu
( ) **3.** De 11 até 20 minutos	( ) **6.** Não vai a pé (carona)	( ) **97.** Não se aplica

19. Normalmente, quanto tempo você demora caminhando do ponto de ônibus que você termina o trajeto de ônibus até o ponto de chegada?

( ) **1.** Menos de 5 minutos	( ) **4.** 21 a 30 minutos	( ) **98.** Não sabe
( ) **2.** De 5 até 10 minutos	( ) **5.** 31 ou mais	( ) **99.** Não respondeu

( ) **3.** De 11 até 20 minutos ( ) **6.** Não vai a pé (carona) ( ) **97.** Não se aplica

PARA QUEM MARCOU BALSA (MODO COLETIVO)

20. Como você chega costuma chegar até a balsa? (resposta única)

( ) **1.** A pé
( ) **2.** Automóvel
( ) **3.** Bicicleta
( ) **4.** Motocicleta
( ) **5.** Ônibus Municipal
( ) **6.** Ônibus Intermunicipal
( ) **7.** Taxi
( ) **8.** Barco
( ) **9.** Transporte Escolar
( ) **10.** Caminhão
( ) **11.** Van
( ) **12.** Moto taxi

Em caso de mais de um meio de transporte:
( ) **13.** A pé e Automóvel
( ) **14.** A pé e ônibus municipal
( ) **15.** A pé e ônibus intermunicipal
( ) **16.** A pé e taxi
( ) **17.** A pé e Motocicleta
( ) **18.** Automóvel e ônibus municipal
( ) **19.** Automóvel e ônibus intermunicipal
( ) **20.** Taxi e ônibus municipal
( ) **21.** Taxi e ônibus intermunicipal
( ) **22.** Outros:_____
( ) **97.** Não se aplica

21. Na sua opinião o que precisa ser melhorado no sistema da balsa? (resposta única)

( ) **1.** Saídas mais freqüentes
( ) **2.** Melhorar as áreas de espera
( ) **3.** Modernizar a frota
( ) **4.** Acessibilidade ao veículo (rampas para cadeirante)
( ) **98.** Não sabe
( ) **99.** Não respondeu
( ) **97.** Não se aplica
( ) Outro:_____

PARA QUEM MARCOU CARRO, MOTO, CAMINHONETE (MODO INDIVIDUAL MOTORIZADO)

22. Com qual frequência você utiliza o carro/moto/caminhonete?

( ) **1.** Todos os dias
( ) **2.** De 1 a 2 vezes na semana
( ) **3.** De 3 a 4 vezes na semana
( ) **98.** Não sabe
( ) **99.** Não respondeu
( ) **97.** Não se aplica

23. Qual o principal motivo por você preferir usar este(s) modo(s) de transporte? (resposta única)

( ) **1.** Rapidez e praticidade
( ) **2.** Conforto
( ) **3.** Facilidade para chegar a qualquer ponto da cidade/região
( ) **4.** Segurança
( ) **5.** Status social/ diferenciação social
( ) **6.** Gosta de dirigir
( ) **7.** Economia
( ) **8.** Transporte coletivo ineficiente
( ) **98.** Não sabe
( ) **99.** Não respondeu
( ) **97.** Não se aplica

24. Onde você costuma estacionar seu veículo frequentemente? (resposta única)

( ) **1.** Estacionamento privado particular
( ) **2.** Estacionamento privado coletivo (pago)
( ) **3.** Estacionamento em vias públicas
( ) **4.** Estacionamento em vias públicas com sistema rotativo
( ) **5.** Na calçada com recuo
( ) **6.** Na calçada sem recuo
( ) **98.** Não sabe
( ) **99.** Não respondeu
( ) **97.** Não se aplica
( ) Outro:_____

25. Na sua opinião, o que precisa ser melhorado nas vias da cidade? (resposta única)

( ) **1.** Mais redutores de velocidade
( ) **2.** Menos redutores de velocidade
( ) **3.** Recapeamento asfáltico/asfalto/diminuir buracos
( ) **4.** Mais vagas de estacionamento público
( ) **5.** Melhorar sinalização
( ) **6.** Diminuir engarrafamentos
( ) **7.** Reestruturas as principais vias da cidade
( ) **8.** Mais segurança para pedestres e ciclistas
( ) **9.** Construir túneis e/ou elevados
( ) **10.** Melhorar/ampliar o sistema de estacionamento rotativo
( ) **11.** Mais fiscais do departamento de trânsito
( ) **98.** Não sabe
( ) **99.** Não respondeu
( ) **97.** Não se aplica
( ) Outro:_____

26. Você enfrenta congestionamentos/engarrafamentos freqüentemente?

( ) **1.** Sim ( ) **2.** Não ( ) **98.** Não sabe ( ) **99.** Não respondeu ( ) **97.** Não se aplica

27. Se SIM, qual ponto da cidade é o mais crítico? (exceto BR 101)

_____
_____
_____

PARA QUEM MARCOU CAMINHÃO/UTILITÁRIO (MODO INDIVIDUAL MOTORIZADO)

28. Com qual frequência você utiliza o caminhão/utilitário?
( ) **1.** Todos os dias ( ) **3.** De 3 a 4 vezes na semana ( ) **99.** Não respondeu
( ) **2.** De 1 a 2 vezes na semana ( ) **98.** Não sabe ( ) **97.** Não se aplica

29. Qual a finalidade de utilização deste modo(s) de transporte?
( ) **1.** Utilizo apenas para trabalho ( ) **3.** Utilizo para trabalho e uso pessoal ( ) **99.** Não respondeu
( ) **2.** Utilizo apenas para uso pessoal ( ) **98.** Não sabe ( ) **97.** Não se aplica
( ) Outro:_____

30. Para quem utiliza com finalidade trabalho. Qual o tipo de transporte realizado? (resposta única)
( ) **1.** Transporte de encomendas ( ) **6.** Transporte de produtos perigosos (líquidos gasosos, produtos químicos)
( ) **2.** Transporte de mudanças ( ) **7.** Transporte de containers
( ) **3.** Transporte de cargas vivas (animais) ( ) **98.** Não sabe
( ) **4.** Transporte de produtos perecíveis ( ) **99.** Não respondeu
( ) **5.** Transporte de produtos/alimentos não perecíveis ( ) **97.** Não se aplica
( ) Outro:_____

31. Onde você costuma utilizar este modo de transporte?
( ) **1.** Predominantemente fora da cidade (viagens regionais) ( ) **98.** Não sabe
( ) **2.** Predominantemente fora da cidade (viagens inter-estaduais) ( ) **99.** Não respondeu
( ) **3.** Predominantemente dentro da cidade ( ) **97.** Não se aplica
( ) Outro:_____

32. Onde você estaciona seu veículo frequentemente?
( ) **1.** Estacionamento privado particular ( ) **6.** Na calçada sem recuo
( ) **2.** Estacionamento privado coletivo (pago) ( ) **98.** Não sabe
( ) **3.** Estacionamento em vias públicas ( ) **99.** Não respondeu
( ) **4.** Estacionamento em vias públicas com sistema rotativo ( ) **97.** Não se aplica
( ) **5.** Na calçada com recuo ( ) Outro:_____

33. Na sua opinião, o que precisa ser melhorado nas vias da cidade? (resposta única)
( ) **1.** Mais redutores de velocidade ( ) **9.** Construir túneis e/ou elevados
( ) **2.** Menos redutores de velocidade ( ) **10.** Melhorar/ampliar o sistema de estacionamento rotativo
( ) **3.** Recapeamento asfáltico/asfalto/diminuir buracos ( )**11.** Mais fiscais do departamento de trânsito
( ) **4.** Mais vagas de estacionamento público ( ) **12.** Ampliar/estruturar rotas exclusivas para caminhões
( ) **5.** Melhorar sinalização ( ) **98.** Não sabe
( ) **6.** Diminuir engarrafamentos ( ) **99.** Não respondeu
( ) **7.** Reestruturas as principais vias da cidade ( ) **97.** Não se aplica
( ) **8.** Mais segurança para pedestres e ciclistas ( ) Outro:_____

34. Você enfrenta congestionamentos/engarrafamentos frequentemente?
( ) **1.** Sim ( ) **2.** Não ( ) **98.** Não sabe ( ) **99.** Não respondeu ( ) **97.** Não se aplica

35. Se SIM, qual ponto da cidade é o mais crítico? (exceto BR 101)
_____
_____
_____

PARA QUEM MARCOU BICICLETA (MODO INDIVIDUAL NÃO MOTORIZADO)

36. Com qual frequência você utiliza a bicicleta?
( ) **1.** Todos os dias ( ) **3.** De 3 a 4 vezes na semana ( ) **99.** Não respondeu
( ) **2.** De 1 a 2 vezes na semana ( ) **98.** Não sabe ( ) **97.** Não se aplica

37. Qual o principal motivo por você preferir usar este(s) modo(s) de transporte? (resposta única)
( ) **1.** Sustentabilidade e zero emissão de poluente ( ) **3.** Baixo custo ( ) **98.** Não sabe
( ) **2.** Facilidade para se locomover ( ) **4.** Realizar junto uma atividade física ( ) **99.** Não respondeu
( ) **97.** Não se aplica ( ) Outro:_____

38. Na sua opinião o que precisa ser melhorado para o ciclista? (resposta única)
( ) **1.** Mais ciclovias e/ou ciclofaixas ( ) **7.** Mais segurança para pedestres e ciclistas
( ) **2.** Campanhas de conscientização para respeito ao ciclista ( ) **8.** Mais fiscais do departamento de trânsito
( ) **3.** Recapeamento asfáltico/asfalto/diminuir buracos ( ) **98.** Não sabe
( ) **4.** Criação de bicicletários públicos e/ou privados ( ) **99.** Não respondeu
( ) **5.** Melhorar sinalização/sinalização específica ( ) **97.** Não se aplica
( ) **6.** Integração com o sistema de transporte coletivo ( ) Outro:_____

39. Onde freqüentemente estaciona sua bicicleta? (resposta única)

( ) **1.** No poste mais próximo
( ) **2.** No bicicletário privado (casas, lojas, supermercados, etc.)
( ) **3.** Na rua, sem cadeado
( ) **4.** No bicicletário público
( ) **98.** Não sabe
( ) **99.** Não respondeu
( ) **97.** Não se aplica
( ) Outro:_____

A PÉ (TODOS DEVEM RESPONDER)

40. O que você costuma fazer a pé? (resposta única)

( ) **1.** Ir trabalhar
( ) **2.** Lazer/caminhadas
( ) **3.** Compras no comércio em geral
( ) **4.** Ir estudar
( ) **5.** Ir até serviços públicos (postinho, hospital, prefeitura, etc.)
( ) **6.** Bancos e agências lotéricas
( ) **98.** Não sabe
( ) **99.** Não respondeu
( ) **97.** Não se aplica
( ) Outro:_____

41. O que seria necessário para você andar a pé com maior frequência? (resposta única)

( ) **1.** Alargar as calçadas
( ) **2.** Ter mais segurança viária (faixas de pedestres, travessias elevadas, etc.)
( ) **3.** Diminuir a violência urbana
( ) **4.** Melhorar a iluminação pública
( ) **5.** Implantar calçadões nas áreas mais atrativas da cidade
( ) **6.** Trazer mais comércios e serviços para perto do local de moradia
( ) **7.** Mais áreas de lazer nos bairros
( ) **8.** Acessibilidade
( ) **98.** Não sabe
( ) **99.** Não respondeu
( ) **97.** Não se aplica
( ) Outro:_____

42. De zero a dez, qual nota você dá para as calçadas do seu bairro? _____

43. Considere seu gasto com transporte por mês, incluindo ônibus, carro, balsa, etc. Quanto você costuma gastar com transporte por mês?

( ) **1.** Até R$ 50,00
( ) **2.** De R$ 51,00 até R$ 100,00
( ) **3.** De R$101,00 até R$ 150,00
( ) **4.** De R$151,00 até R$ 200,00
( ) **5.** Mais de R$ 201,00
( ) **6.** Gratuidade
( ) **7.** Não gasta nada
( ) **98.** Não sabe
( ) **99.** Não respondeu
( ) **97.** Não se aplica

44. Na sua opinião, seria necessário implantar um sistema de transporte coletivo municipal?

( ) **1.** Sim ( ) **2.** Não ( ) **98.** Não sabe ( ) **99.** Não respondeu

Se sim,

45. Qual linha deveria ser priorizada? (De que bairro para que bairro)

_____

SOBRE A BR 101. TODOS DEVEM RESPONDER

46. O que você acha que deveria ser melhorado na BR 101? (resposta única)

( ) **1.** Ampliar as marginais durante todo o percurso
( ) **2.** Triplicar a BR 101
( ) **3.** Deslocar a BR 101 para outro ponto (contorno rodoviário)
( ) **4.** Implantação de mais radares
( ) **5.** Proibir/limitar as construções na marginal da BR 101
( ) **6.** Melhorar a infraestrutura da pista
( ) **7.** Diminuir o engarrafamento nos trevos de acesso
( ) **8.** Implantar mais passarelas para pedestres
( ) **98.** Não sabe
( ) **99.** Não respondeu
( ) **97.** Não se aplica
( ) Outro:_____

CARACTERÍSTICA DA FAMILIA										
47. Nº	48. Primeiro Nome:	49. Qual o grau de parentesco de... em relação ao chefe da família?	50. Qual a idade?	51. Qual o sexo?	52. Qual a escolaridade?	53. Estuda atualmente?	54. Em qual bairro/cidade?	55. Qual a ocupação principal (trabalha no que)?	56. Em qual bairro/Cidade trabalha?	57. Qual a Renda mensal? (R$)
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8.										
9.										
10.										
11.										
12.										
13.										

QUADRO DE REGISTRO DE MORADOR

ATENÇÃO entrevistador: Para cada morador da residência, você deve fazer todas as perguntas ao lado.

* **Deverão ser levantados todos os deslocamentos (ida e volta) realizados no dia imediatamente anterior ao dia da pesquisa (ontem) de todos os moradores da família.** Quais as viagens que o morador 1 (citar o nome) realizou no dia de ontem? E o morador 2, 3.... (moradores da tabela anterior)

CARACTERÍSTICAS DOS DESLOCAMENTOS							
58. Nº morador	**59. Em qual município/bairro você estava quando iniciou a viagem?**	**60. Você saiu para ir onde? Em qual município/bairro?**	**61. Por qual motivo você estava no local de saída A?**	**62. Porque você foi ao local de chegada B?**	**63. A que horas você saiu do local A?**	**64. A que horas você chegou ao local B?**	**65. Quais os modos de locomoção que você utilizou para chegar ao local B?**
	A) Município/bairro de saída	B) Município/bairro de chegada	Motivo da saída (ver legenda)	Motivo da chegada (ver legenda)	Hora saída	Hora chegada	Modos de locomoção utilizou (ver legenda)