PlanMob

Plano de Mobilidade Urbana
Relatório Final da Pesquisa Origem e Destino

Luís Alves

AMFRI
Associação dos Municípios da Região da Foz do Rio Itajaí

Direção e coordenação:

Le Padron Planejamento e Consultoria Técnica LTDA.

Equipe Le Padron
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

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 “balsa” 34
Para quem respondeu “automóvel, motocicleta, motoneta ou caminhonete” 35
Para quem respondeu “caminhão ou utilitário” 40
Para quem respondeu “bicicleta” 43
Para quem respondeu “a pé” 47
Outras questões gerais 50
Características dos deslocamentos 57
Tempos de deslocamento 99
Matriz de Origem e Destino 104
Questionário Aplicado 107

Introdução à pesquisa

A Pesquisa Origem e Destino Luís Alves 2015, ação integrante do Plano de Mobilidade de Luís Alves, promovido pela Associação dos Municípios da Foz do Rio Itajaí – AMFRI e pela Prefeitura de Luís Alves, 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 748 (setecentos e quarenta 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.

JANEIRO 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

Dias pesquisados

FEVEREIRO 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

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 Luís Alves, 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

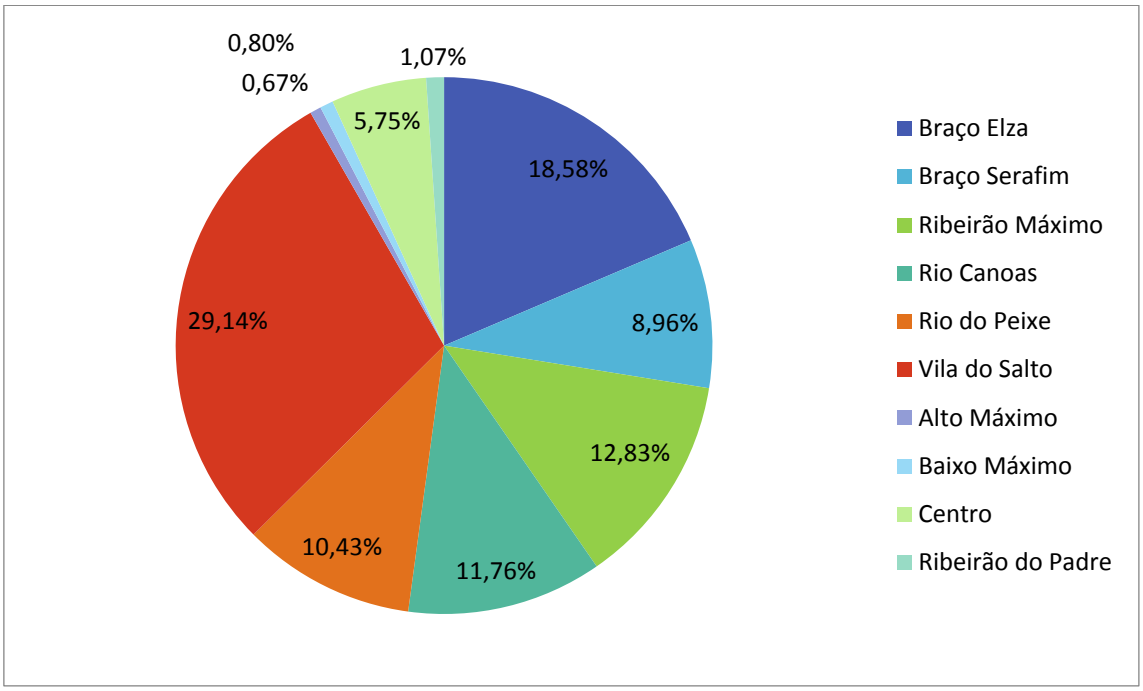
A distribuição da amostra em Luís Alves, para atender a realidade da dinâmica demográfica da cidade, ocorreu mediante a proporcionalidade da população, por localidade, seguindo dados atualizados da Secretaria Municipal de Saúde (dezembro/2014), a qual mantém cadastros familiares de programas sociais, como o Programa Saúde da Família. Desta maneira, a localidade de Vila do Salto foi a que mais recebeu os pesquisadores, conforme tabela e gráfico a seguir.

Tabela 1 - Domicílios pesquisados por localidade

Localidade	Quantidade	%
Braço Elza	139	18,58
Braço Serafim	67	8,96
Ribeirão Máximo	96	12,83
Rio Canoas	88	11,76
Rio do Peixe	78	10,43
Vila do Salto	218	29,14
Alto Máximo	5	0,67
Baixo Máximo	6	0,80
Centro	43	5,75
Ribeirão do Padre	8	1,07
TOTAL GERAL	**748**	**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.

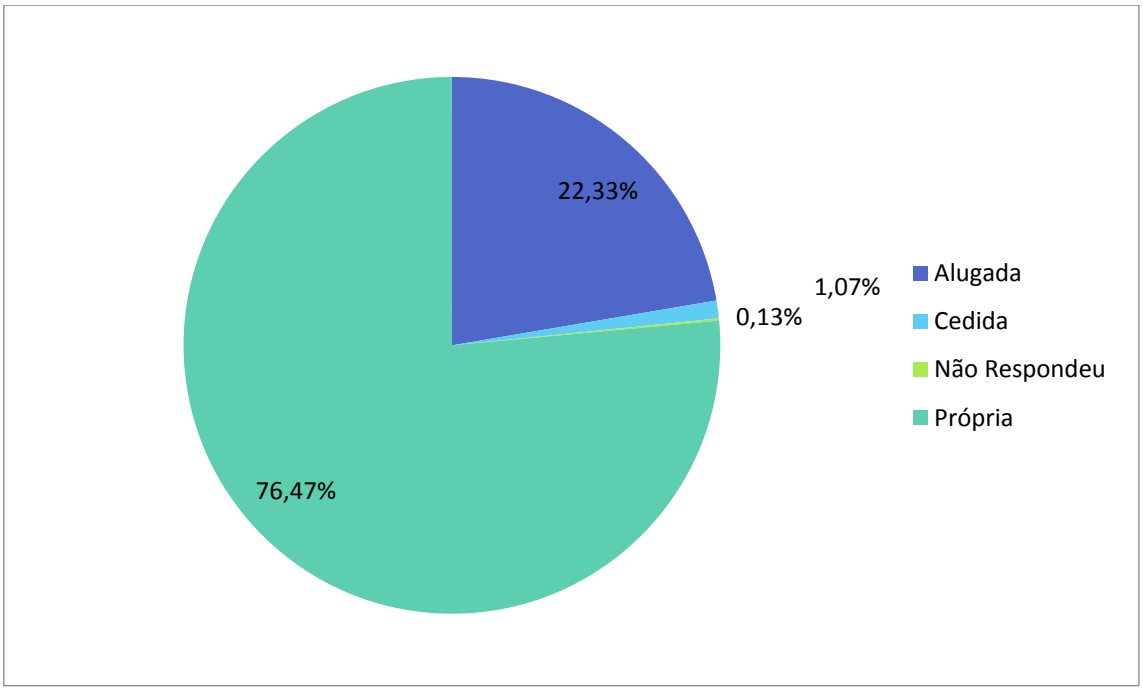
Como primeiro item deste aporte de informações, o levantamento mostra que, dos 748 domicílios pesquisados, a maioria é próprio, com cerca de 76,47% do total, seguido por alugado (cerca de 22,33%) e cedido (cerca de 1,07%).

Tabela 2 - Situação de moradia

Situação de Moradia	Quantidade	%
Alugada	167	22,33
Cedida	8	1,07
Não Respondeu	1	0,13
Própria	572	76,47
TOTAL GERAL	**748**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 2 - Situação de moradia



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

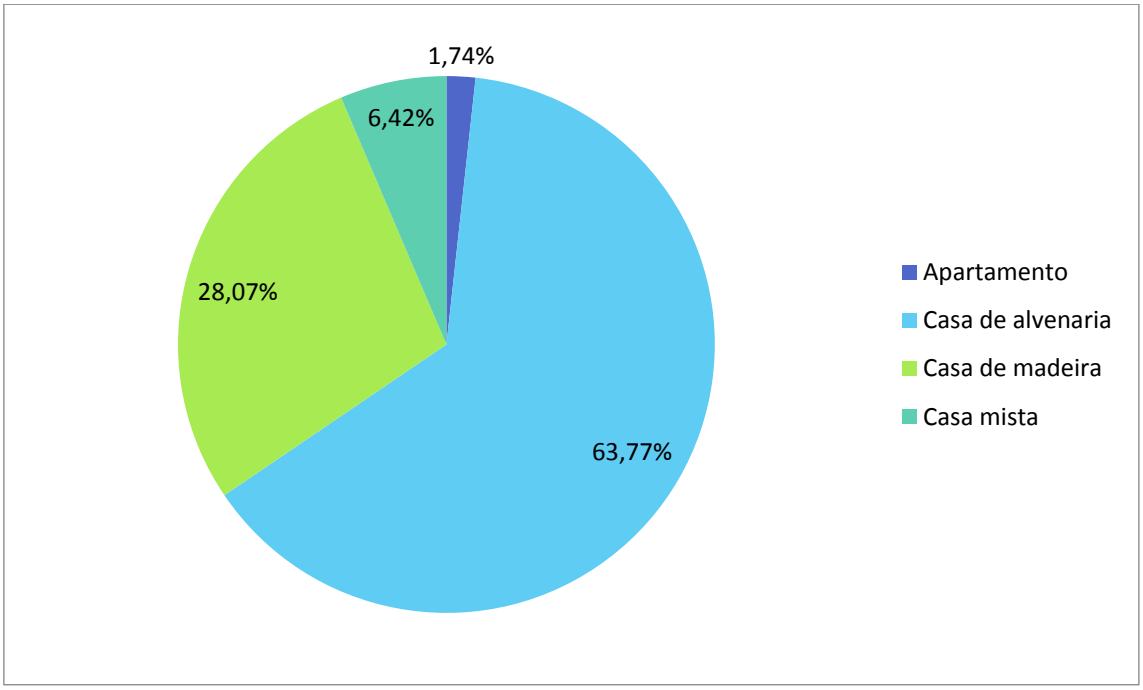
A maioria destes domicílios em que ocorreu a pesquisa é composta por casa de alvenaria e casa de madeira. Relata-se, também, o baixo número de apartamentos devido à dificuldade que o pesquisador tem em fazer a abordagem, a qual depende dos síndicos, porteiros, etc., e a vontade do morador em deixar o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

Tabela 3 - Perfil de moradia

Tipo	Quantidade	%
Apartamento	13	1,74
Casa de alvenaria	477	63,77
Casa de madeira	210	28,07
Casa mista	48	6,42
TOTAL GERAL	**748**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 3 - Perfil de moradia



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

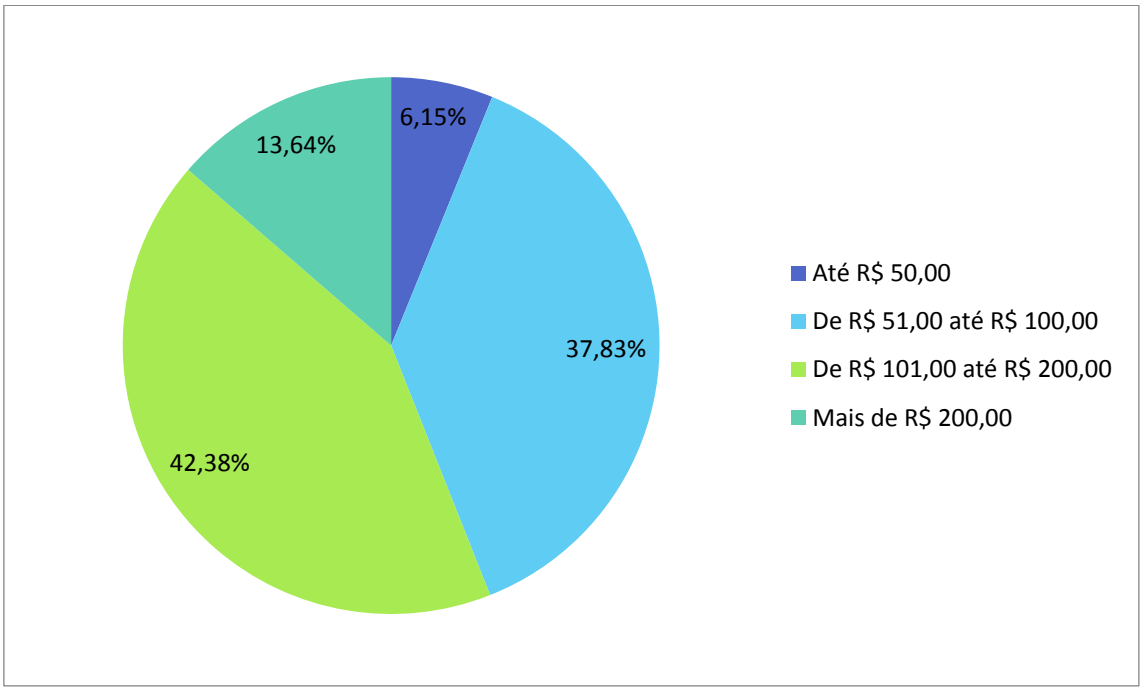
O consumo de energia elétrica mostra que a maioria dos domicílios gasta cerca de 101 a 200 reais por mês (42,38% dos domicílios pesquisados).

Tabela 4 - Gastos com Energia Elétrica

Em R$	Quantidade	%
Até R$ 50,00	46	6,15
De R$ 51,00 até R$ 100,00	283	37,83
De R$ 101,00 até R$ 200,00	317	42,38
Mais de R$ 200,00	102	13,64
TOTAL GERAL	**748**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 4 - Gastos com Energia Elétrica



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

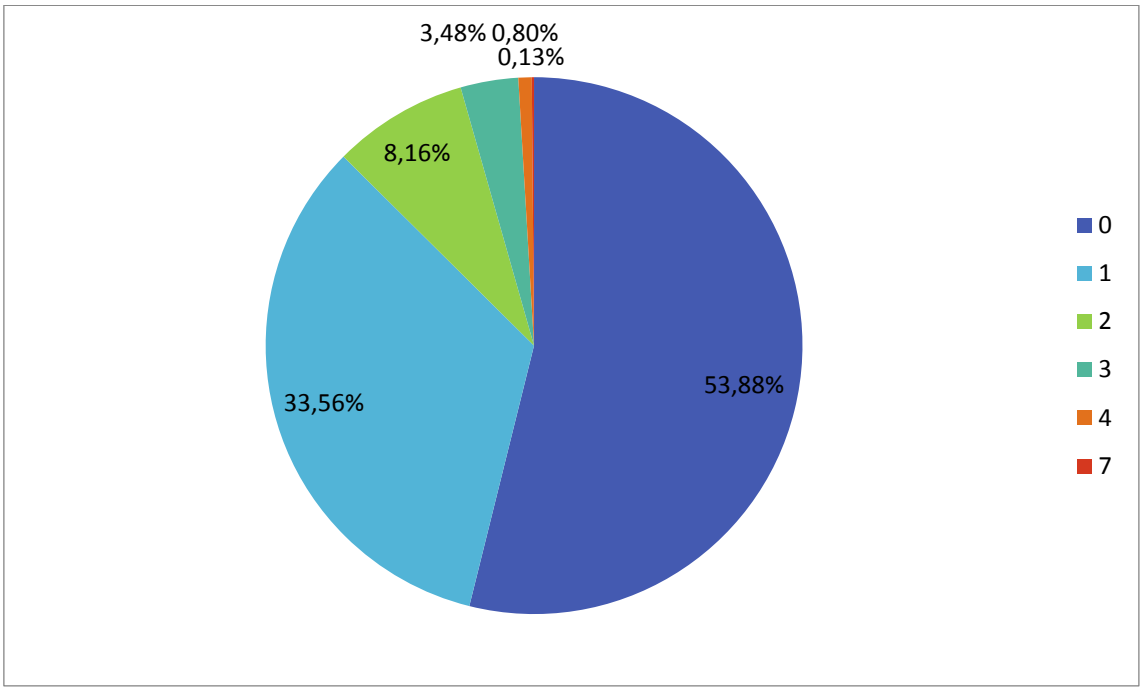
A pesquisa também levantou a quantidade de itens necessários para os deslocamentos das pessoas, como bicicletas e alguns tipos de veículos automotivos. Em relação às bicicletas, 46,12% do total de domicílios possuem pelo menos uma bicicleta, mostrando o alto potencial de desenvolvimento deste modal nos deslocamentos dos moradores de Luís Alves. Seguindo nesta linha, a média é 0,64 bicicleta por residência.

Tabela 5 - Quantidade de Bicicletas por domicílio

Unidades por domicilio	Quantidade	%
0	403	53,88
1	251	33,56
2	61	8,16
3	26	3,48
4	6	0,80
7	1	0,13
TOTAL GERAL	748	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 5 - Quantidade de Bicicletas por domicílio



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

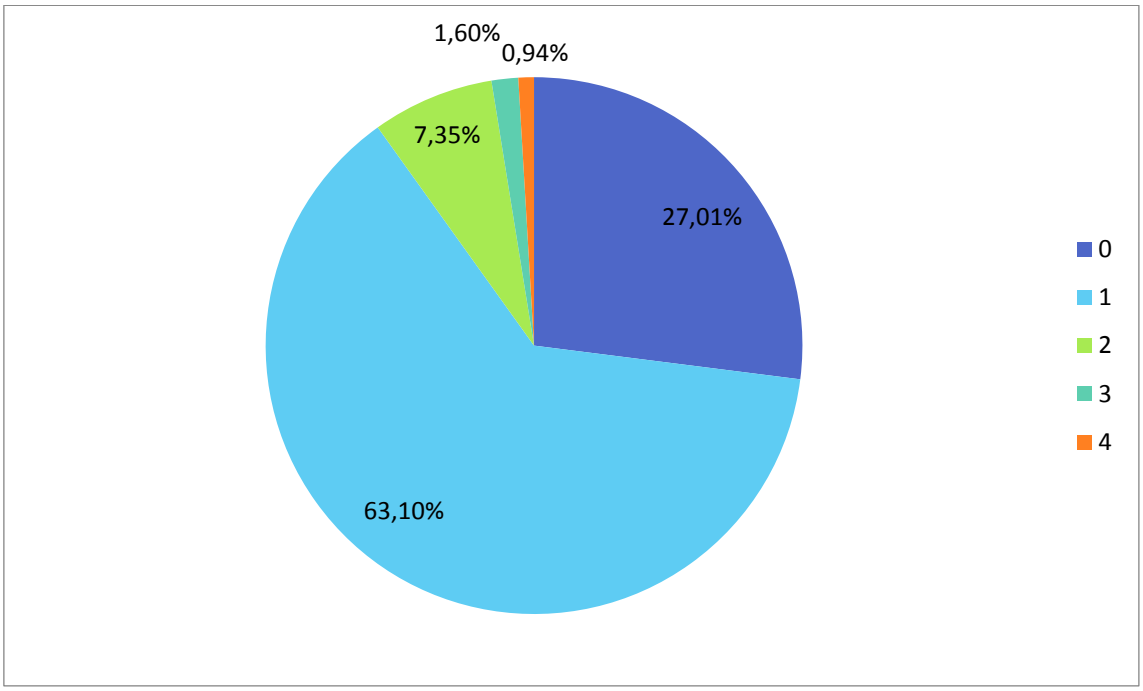
Em relação aos automóveis, a situação se inverte em relação às bicicletas. 72,99% dos domicílios pesquisados possuem ao menos um automóvel, enquanto que a média deste tipo de veículo por residência é de 0,86. Desta maneira, os domicílios da cidade possuem mais automóveis do que bicicletas, refletindo diretamente nos deslocamentos, conforme será mostrado adiante.

Tabela 6 - Quantidade de Automóveis por domicílio

Unidades por domicilio	Quantidade	%
0	202	27,01
1	472	63,10
2	55	7,35
3	12	1,60
4	7	0,94
TOTAL GERAL	748	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 6 - Quantidade de Automóveis por domicílio



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

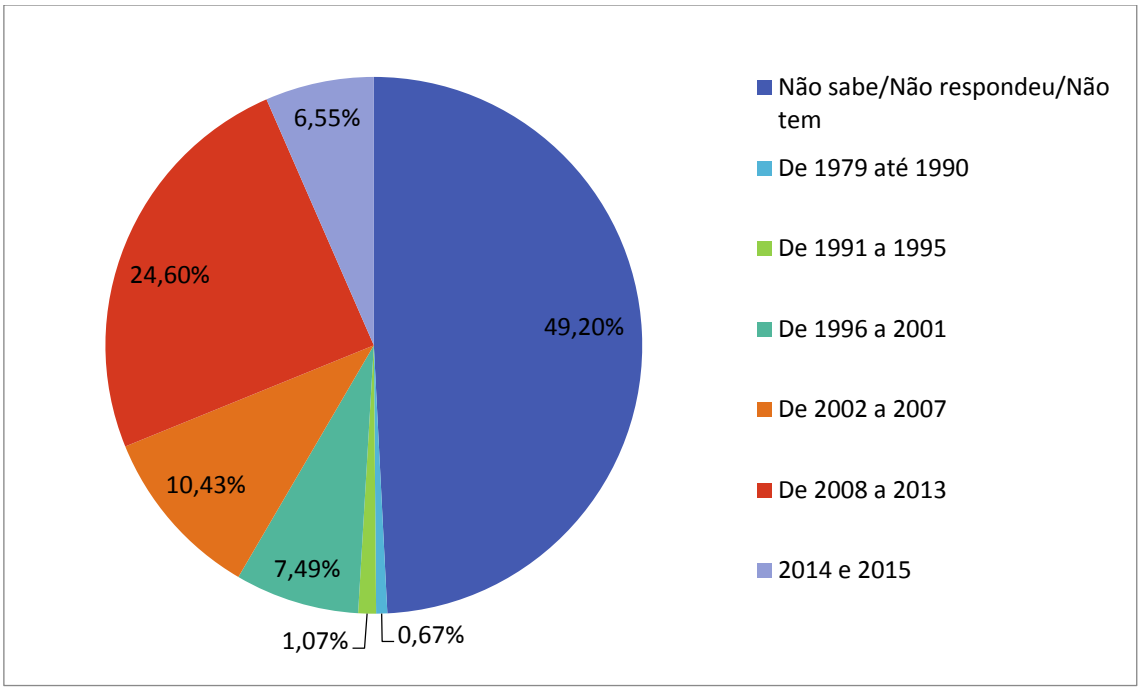
A pesquisa também abordou o ano de fabricação destes automóveis existentes nos domicílios. A maioria destes tem, no máximo, 7 anos de uso.

Tabela 7 - Ano de fabricação dos automóveis por domicílio

Não sabe/Não respondeu/Não tem	**368**	**49,20**
De 1979 até 1990	5	0,67
De 1991 a 1995	8	1,07
De 1996 a 2001	56	7,49
De 2002 a 2007	78	10,43
De 2008 a 2013	184	24,60
2014 e 2015	49	6,55
TOTAL GERAL	748	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 7 - Ano de fabricação dos automóveis por domicílio



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

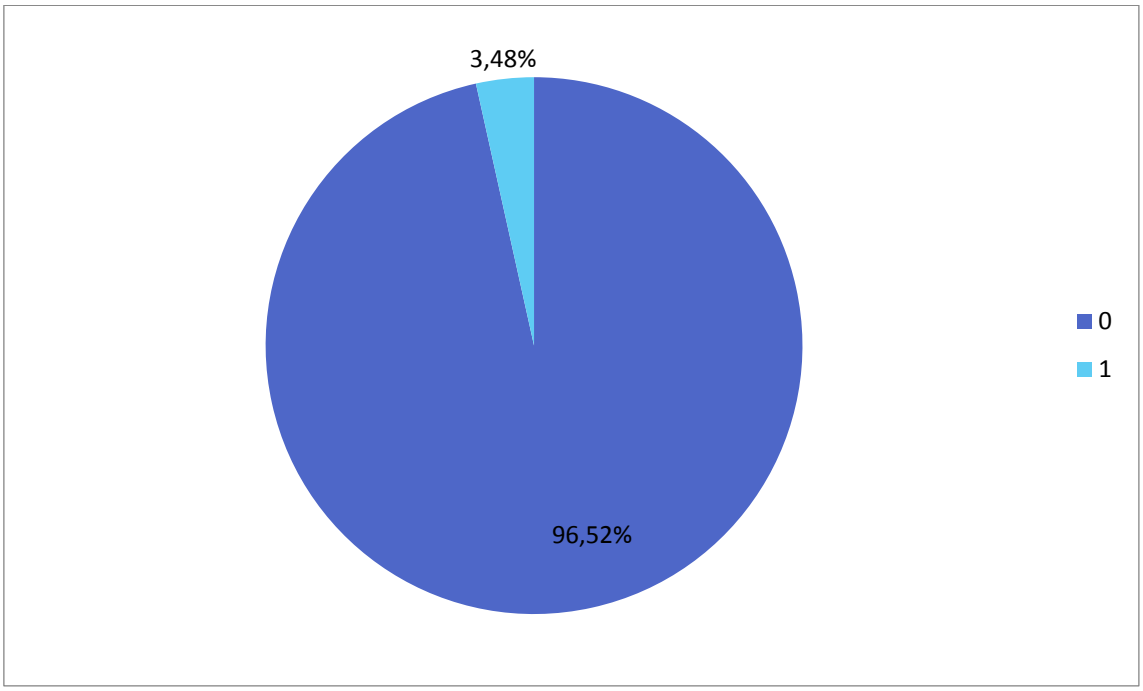
O mesmo levantamento ocorreu com as caminhonetes, caminhões e utilitários, os quais não fazem parte, em grande escala, dos domicílios. Este fator se deve ao fato de serem veículos majoritariamente presentes em empresas, principalmente na região da AMFRI, importante pólo logístico do estado de Santa Catarina.

Tabela 8 - Quantidade de Caminhonete por domicilio

Unidades por domicilio	Quantidade	%
0	722	96,52
1	26	3,48
TOTAL GERAL	748	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 8 - Quantidade de Caminhonete por domicilio



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

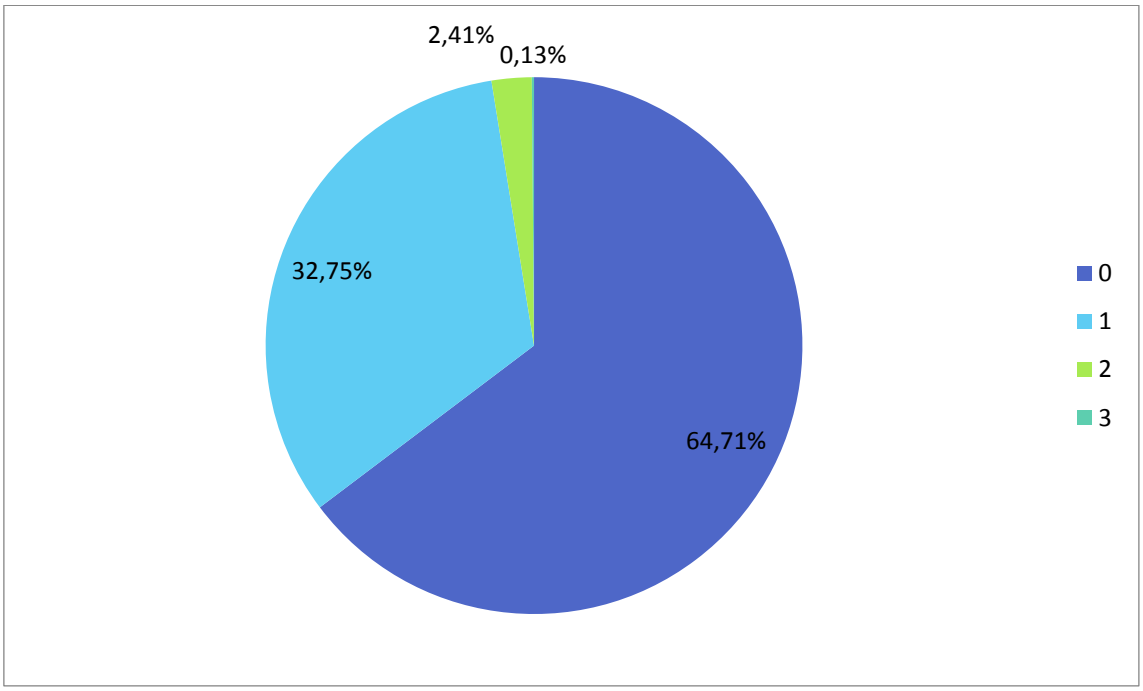
As motocicletas e motonetas possuem uma participação menor em relação aos automóveis e maior em relação às bicicletas. Apenas 35,29% destes possuem ao menos um veículo do tipo. A média é de 0,38 por residência.

Tabela 9 - Quantidade de Moto por domicílio

Unidades por domicilio	Quantidade	%
0	484	64,71
1	245	32,75
2	18	2,41
3	1	0,13
TOTAL GERAL	748	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 9 - Quantidade de Moto por domicílio



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

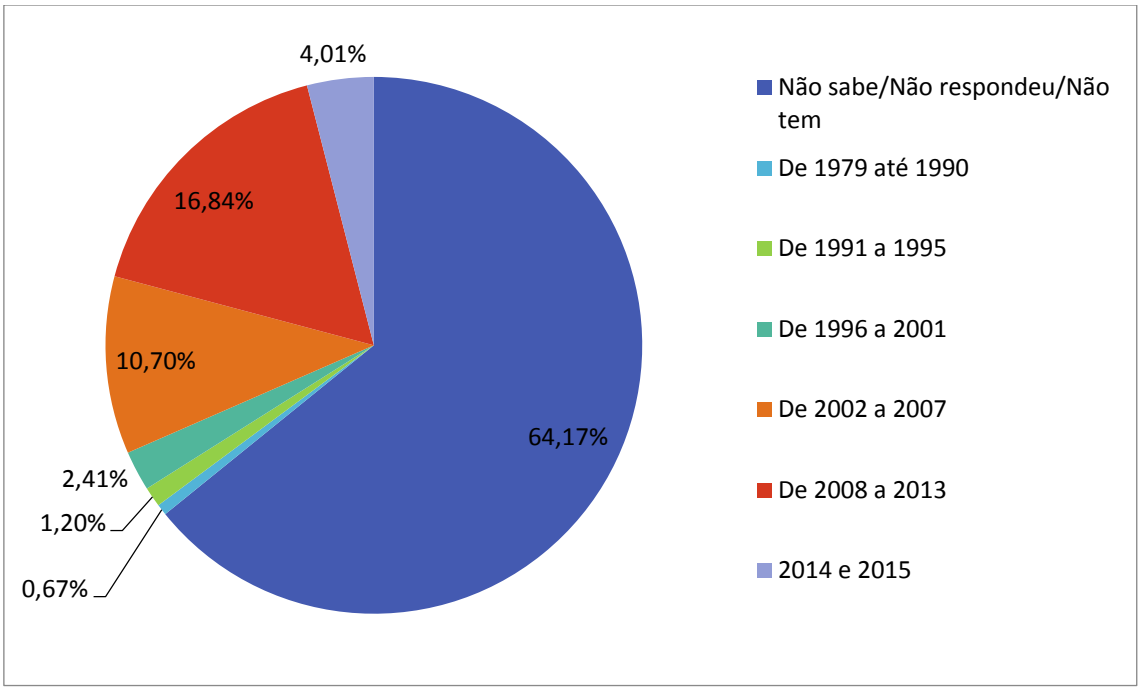
As motocicletas e motonetas, na mesma situação que a dos automóveis, apresenta uma frota, em maioria, com até 7 anos de uso.

Tabela 10 - Ano de fabricação das motocicletas, por domicílio

Não sabe/Não respondeu/Não tem	**480**	**64,17**
De 1979 até 1990	5	0,67
De 1991 a 1995	9	1,20
De 1996 a 2001	18	2,41
De 2002 a 2007	80	10,70
De 2008 a 2013	126	16,84
2014 e 2015	30	4,01
TOTAL GERAL	748	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 10 - Ano de fabricação das motocicletas, por domicílio



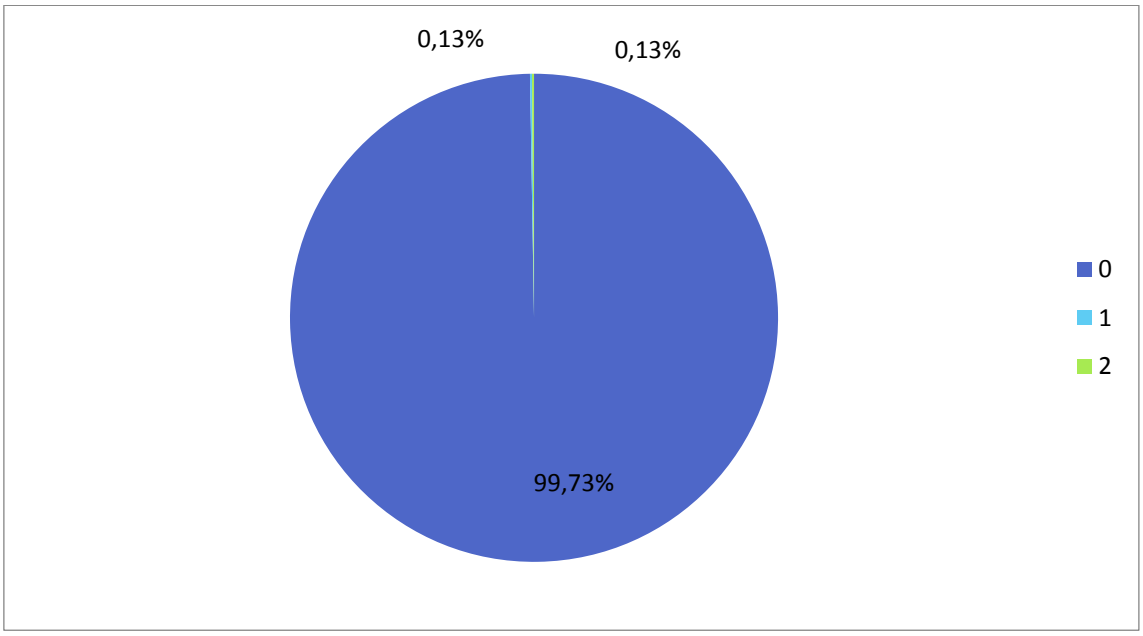
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 11 - Quantidade de Utilitário por domicílio

Unidades por domicilio	Quantidade	%
0	746	99,73
1	1	0,13
2	1	0,13
TOTAL GERAL	748	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 11 - Quantidade de Utilitário por domicílio



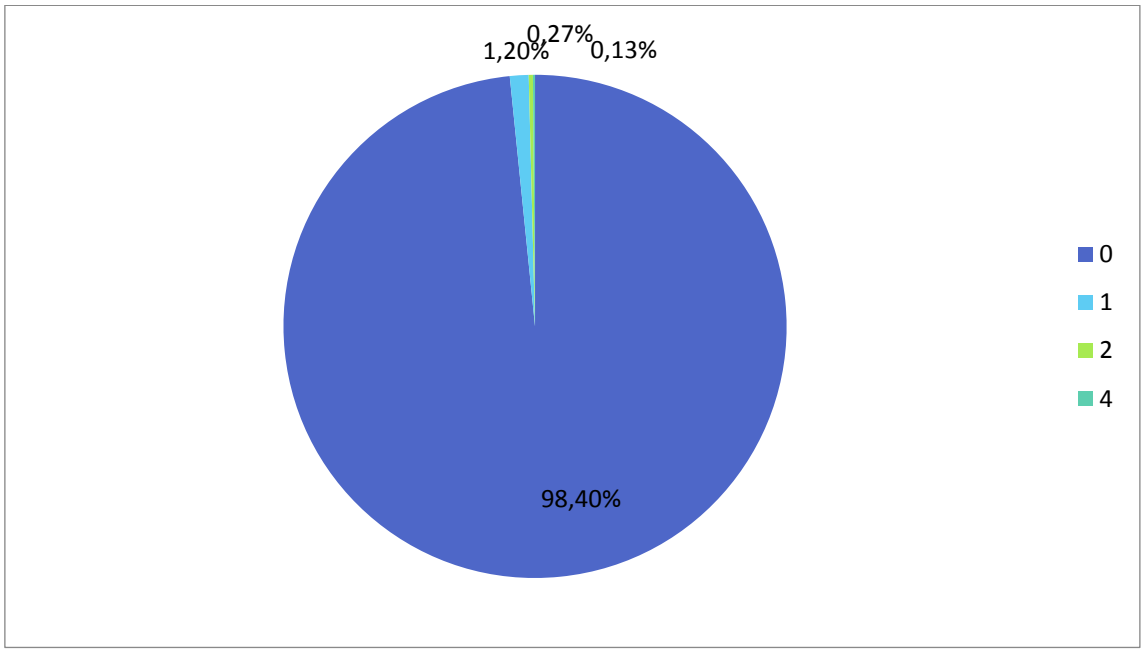
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 12 - Quantidade de caminhão por domicílio

Unidades por domicílio	Quantidade	%
0	736	98,40
1	9	1,20
2	2	0,27
4	1	0,13
TOTAL GERAL	748	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 12 - Quantidade de caminhão por domicílio



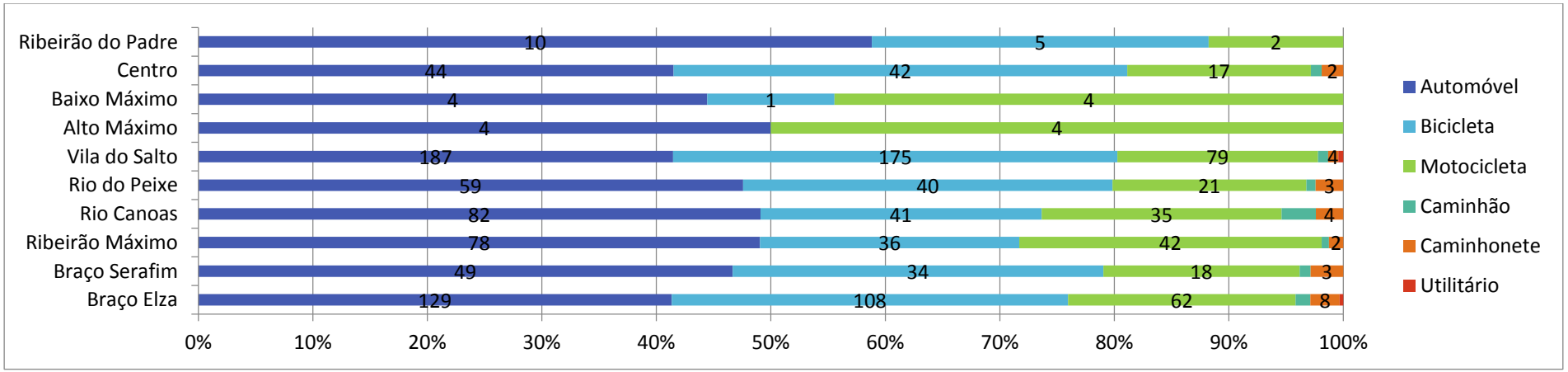
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 13 – Veículos por bairro e por tipo

Bairro	Automóvel	%	Bicicleta	%	Motocicleta	%	Caminhão	%	Caminhonete	%	Utilitário	%	Total	%
Braço Elza	129	41,35	108	34,62	62	19,87	4	1,28	8	2,56	1	0,32	312	100,00
Braço Serafim	49	46,67	34	32,38	18	17,14	1	0,95	3	2,86		-	105	100,00
Ribeirão Máximo	78	49,06	36	22,64	42	26,42	1	0,63	2	1,26		-	159	100,00
Rio Canoas	82	49,10	41	24,55	35	20,96	5	2,99	4	2,40		-	167	100,00
Rio do Peixe	59	47,58	40	32,26	21	16,94	1	0,81	3	2,42		-	124	100,00
Vila do Salto	187	41,46	175	38,80	79	17,52	4	0,89	4	0,89	2	0,44	451	100,00
Alto Máximo	4	50,00		-	4	50,00		-		-		-	8	100,00
Baixo Máximo	4	44,44	1	11,11	4	44,44		-		-		-	9	100,00
Centro	44	41,51	42	39,62	17	16,04	1	0,94	2	1,89		-	106	100,00
Ribeirão do Padre	10	58,82	5	29,41	2	11,76		-		-		-	17	100,00
Total	646	44,31	482	33,06	284	19,48	17	1,17	26	1,78	3	0,21	1458	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 13 - Veículos por bairro e por tipo



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

A pesquisa também verificou a quantidade de moradores existente em cada domicílio da cidade de Luís Alves. Os dados mostram que, na média, existem 3,14 moradores por domicílio. A maioria destes segue o quadro nacional: a diminuição do número de moradores. Em Luís Alves, 35,43% dos domicílios possuem até 2 moradores.

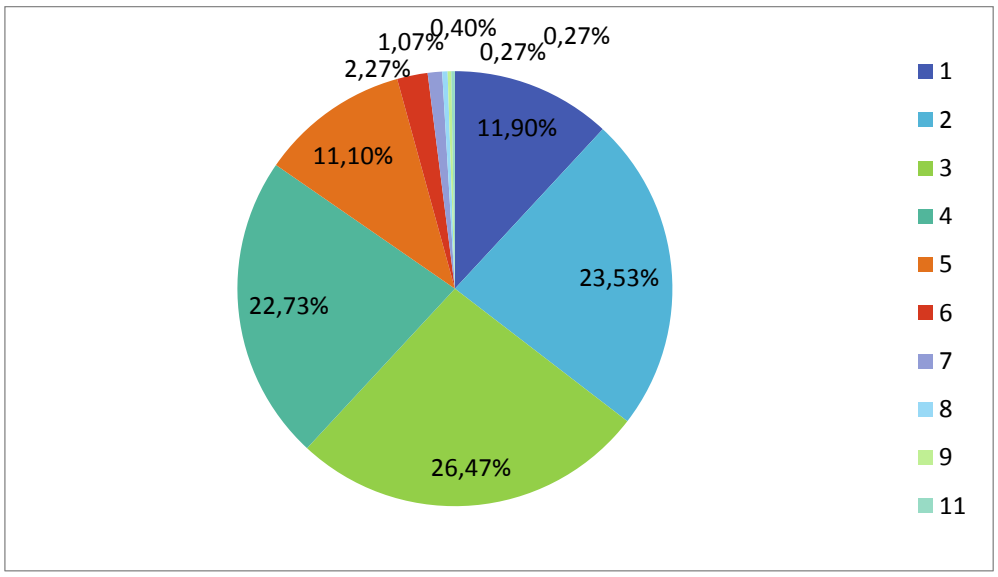
Por outro lado, é considerável o número de domicílios onde moram 7 pessoas ou mais (2,01%), em notório estado de coabitação.

Tabela 14 - Quantidade de moradores por domicílio

Unidades por domicilio	Quantidade	%
1	89	11,90
2	176	23,53
3	198	26,47
4	170	22,73
5	83	11,10
6	17	2,27
7	8	1,07
8	3	0,40
9	2	0,27
11	2	0,27
TOTAL GERAL	748	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 14 - Quantidade de moradores por domicílio



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

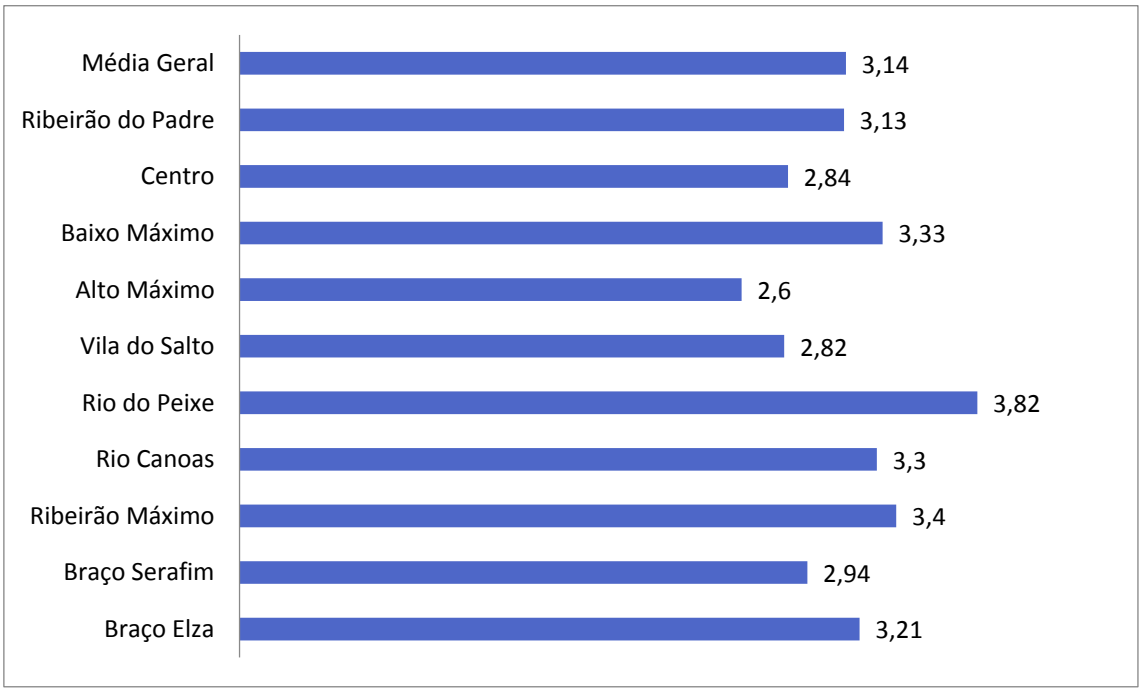
Em 5 das 10 localidades pesquisadas, o número médio de moradores por residência está acima da média da cidade, com destaque para Rio do Peixe (com média de 3,82 moradores por residência) e Ribeirão Máximo(3,4). As localidades que possuem a menor média de moradores por residência são Vila do Salto (2,82) e Alto Máximo (2,6).

Tabela 15 - Média de moradores por domicilio

Bairros	Média
Braço Elza	3,21
Braço Serafim	2,94
Ribeirão Máximo	3,4
Rio Canoas	3,3
Rio do Peixe	3,82
Vila do Salto	2,82
Alto Máximo	2,6
Baixo Máximo	3,33
Centro	2,84
Ribeirão do Padre	3,13
MÉDIA GERAL	3,14

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 15 - Média de moradores por domicilio



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

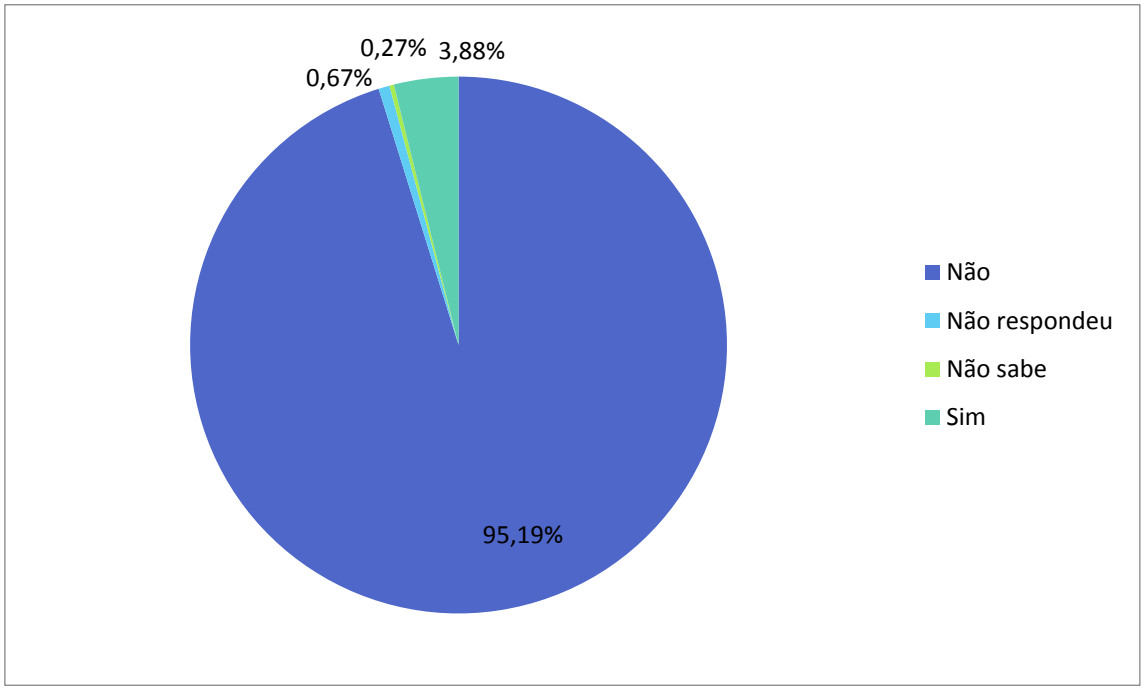
Em relação ao levantamento das pessoas com deficiência entre os moradores dos domicílios, em 3,88% dos casos há algum morador com deficiência física. Estas pessoas necessitam de condições especiais para a realização de seus deslocamentos, como transporte coletivo adaptado, entre outras.

Tabela 16 - Quantidade de deficientes físicos por domicílio

Presença de deficiente físico no domicilio	Quantidade	%
Não	712	95,19
Não respondeu	5	0,67
Não sabe	2	0,27
Sim	29	3,88
TOTAL GERAL	748	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 16 - Quantidade de deficientes físicos por domicílio



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

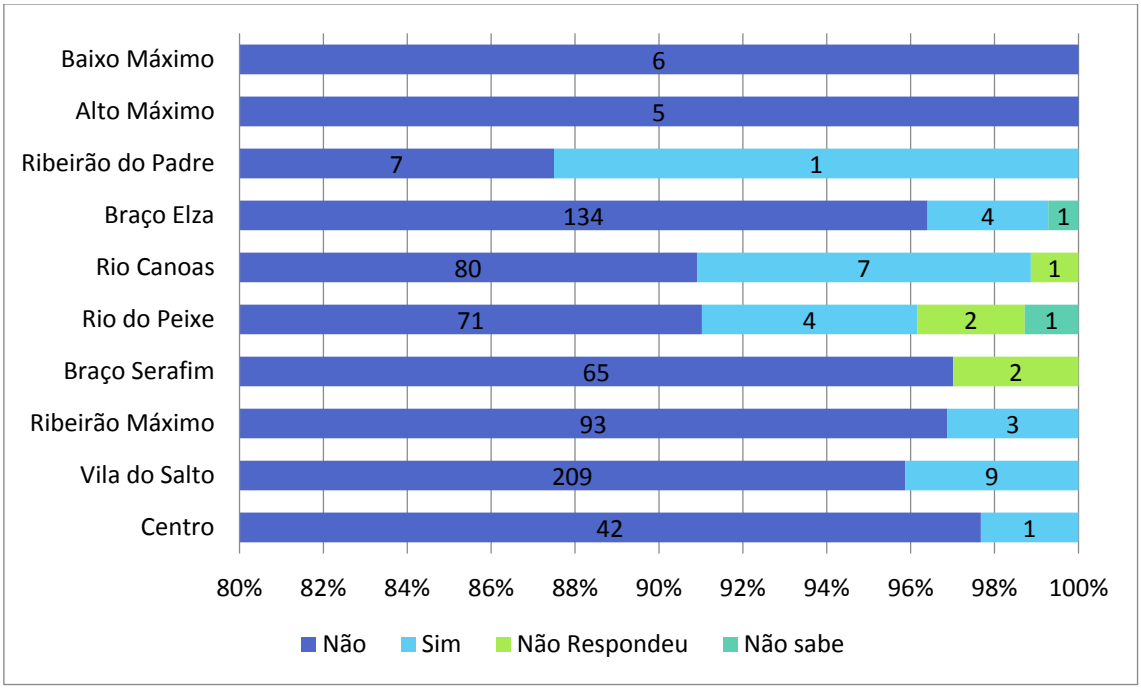
acessibilidade são Ribeirão do Padre (12,50% dos domicílios), Rio Canoas (7,95%) e Rio do Peixe (5,13%).

Tabela 17 - Quantidade de deficientes físicos por domicílio e por bairro

Bairros	Não	%	Sim	%	Não Respondeu	%	Não sabe	%	Total	%
Centro	42	97,67	1	2,33		-		-	43	100
Vila do Salto	209	95,87	9	4,13		-		-	218	100
Ribeirão Máximo	93	96,88	3	3,13		-		-	96	100
Braço Serafim	65	97,01		-	2	2,99		-	67	100
Rio do Peixe	71	91,03	4	5,13	2	2,56	1	1,28	78	100
Rio Canoas	80	90,91	7	7,95	1	1,14		-	88	100
Braço Elza	134	96,40	4	2,88		-	1	0,72	139	100
Ribeirão do Padre	7	87,50	1	12,50		-		-	8	100
Alto Máximo	5	100,00		-		-		-	5	100
Baixo Máximo	6	100,00		-		-		-	6	100
TOTAL	712	95,19	29	3,88	5	0,67	2	0,27	748	100

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 17 - Quantidade de deficientes físicos por domicílio e 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 Luís Alves.

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 70% dos entrevistados frequentemente utilizam o automóvel, 33% a bicicleta e 24% a motocicleta.

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.

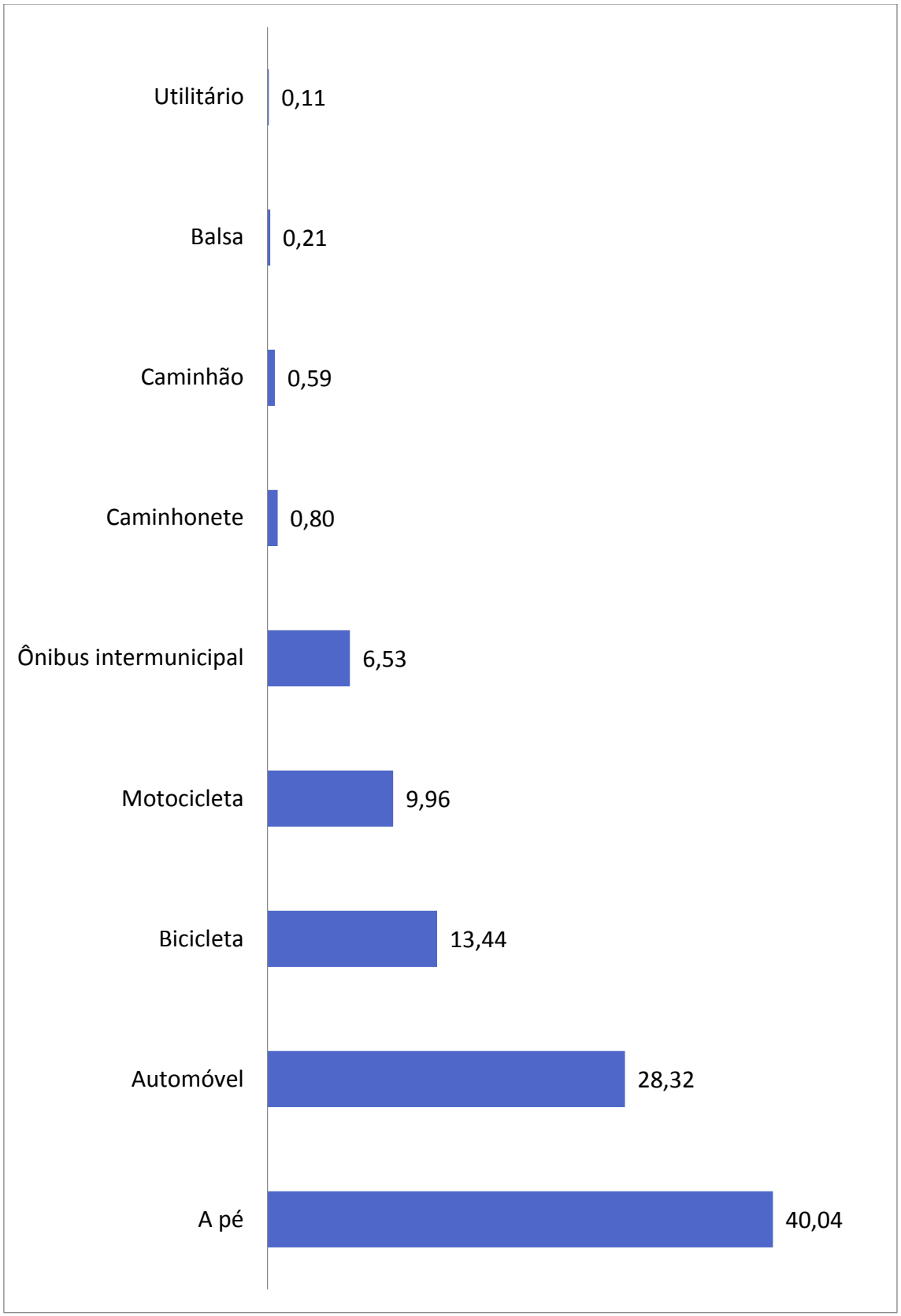
Esta situação não reflete os reais deslocamentos da cidade, visto que são respostas espontâneas e não fazem parte do mapeamento de deslocamentos, conforme será mostrado adiante. A realidade que os números relativos aos deslocamentos mostram compõe um cenário muito diferente, principalmente no pouco uso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

Tabela 18 - Qual modo de locomoção você utiliza frequentemente? -%

A pé	748	40,04
Automóvel	529	28,32
Bicicleta	251	13,44
Motocicleta	186	9,96
Ônibus intermunicipal	122	6,53
Caminhonete	15	0,80
Caminhão	11	0,59
Balsa	4	0,21
Utilitário	2	0,11
TOTAL	**1868**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 18 - Qual modo de deslocamento você utiliza frequentemente? -%



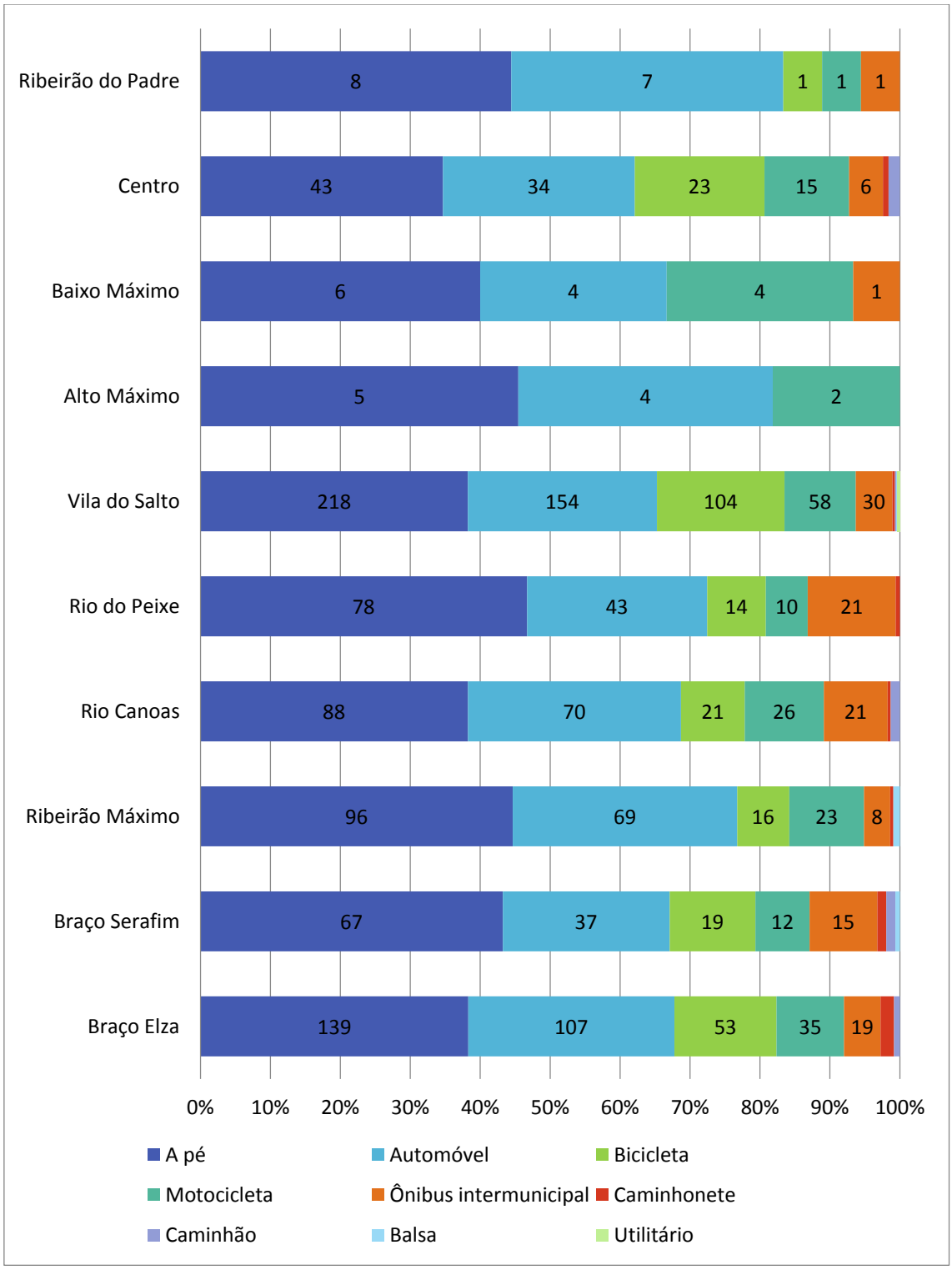
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 19 - Modos de deslocamento utilizado frequentemente por bairro

Bairros	A pé	%	Automóvel	%	Bicicleta	%	Motocicleta	%	Ônibus intermunicipal	%	Caminhonete	%	Caminhão	%	Balsa	%	Utilitário	%	TOTAL	%
Braço Elza	139	38,29	107	29,48	53	14,60	35	9,64	19	5,23	7	1,93	3	0,83		-		-	363	100,00
Braço Serafim	67	43,23	37	23,87	19	12,26	12	7,74	15	9,68	2	1,29	2	1,29	1	0,65		-	155	100,00
Ribeirão Máximo	96	44,65	69	32,09	16	7,44	23	10,70	8	3,72	1	0,47		-	2	0,93		-	215	100,00
Rio Canoas	88	38,26	70	30,43	21	9,13	26	11,30	21	9,13	1	0,43	3	1,30		-		-	230	100,00
Rio do Peixe	78	46,71	43	25,75	14	8,38	10	5,99	21	12,57	1	0,60		-		-		-	167	100,00
Vila do Salto	218	38,25	154	27,02	104	18,25	58	10,18	30	5,26	2	0,35	1	0,18	1	0,18	2	0,35	570	100,00
Alto Máximo	5	45,45	4	36,36		-	2	18,18		-		-		-		-		-	11	100,00
Baixo Máximo	6	40,00	4	26,67		-	4	26,67	1	6,67		-		-		-		-	15	100,00
Centro	43	34,68	34	27,42	23	18,55	15	12,10	6	4,84	1	0,81	2	1,61		-		-	124	100,00
Ribeirão do Padre	**8**	**44,44**	**7**	**38,89**	**1**	**5,56**	**1**	**5,56**	**1**	**5,56**		**-**		**-**		**-**		**-**	**18**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 19 - Modos de deslocamento utilizado frequentemente por bairro



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Para quem respondeu "ônibus"

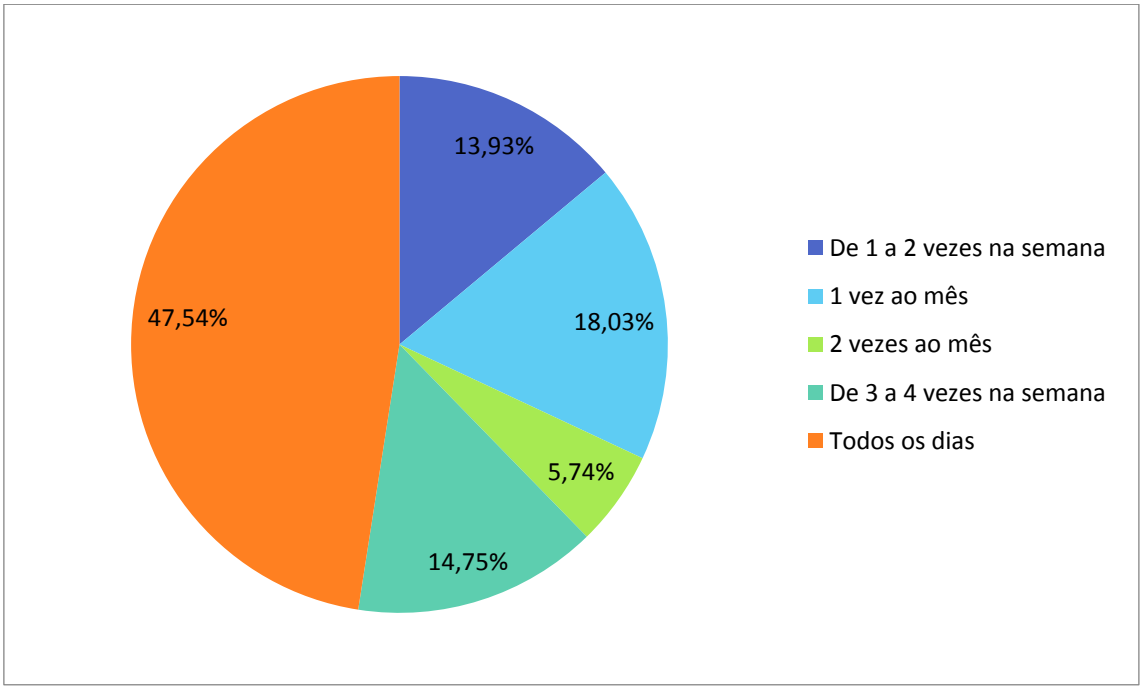
Dentre aqueles que responderam usar o ônibus frequentemente (122 entrevistados), a maioria (47,54%) utiliza o ônibus todos os dias. Cerca de 23,77 % dos entrevistados afirmaram usar o ônibus em alguns dias do mês.

Tabela 20 - Frequência de uso de ônibus

Frequência	Quantidade	%
De 1 a 2 vezes na semana	17	13,93
1 vez ao mês	22	18,03
2 vezes ao mês	7	5,74
De 3 a 4 vezes na semana	18	14,75
Todos os dias	58	47,54
TOTAL GERAL	122	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 20 - Frequência de uso de ônibus



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

A pesquisa questionou as mesmas 122 pessoas sobre a microacessibilidade, ou seja, as condições de acessar o sistema de transporte

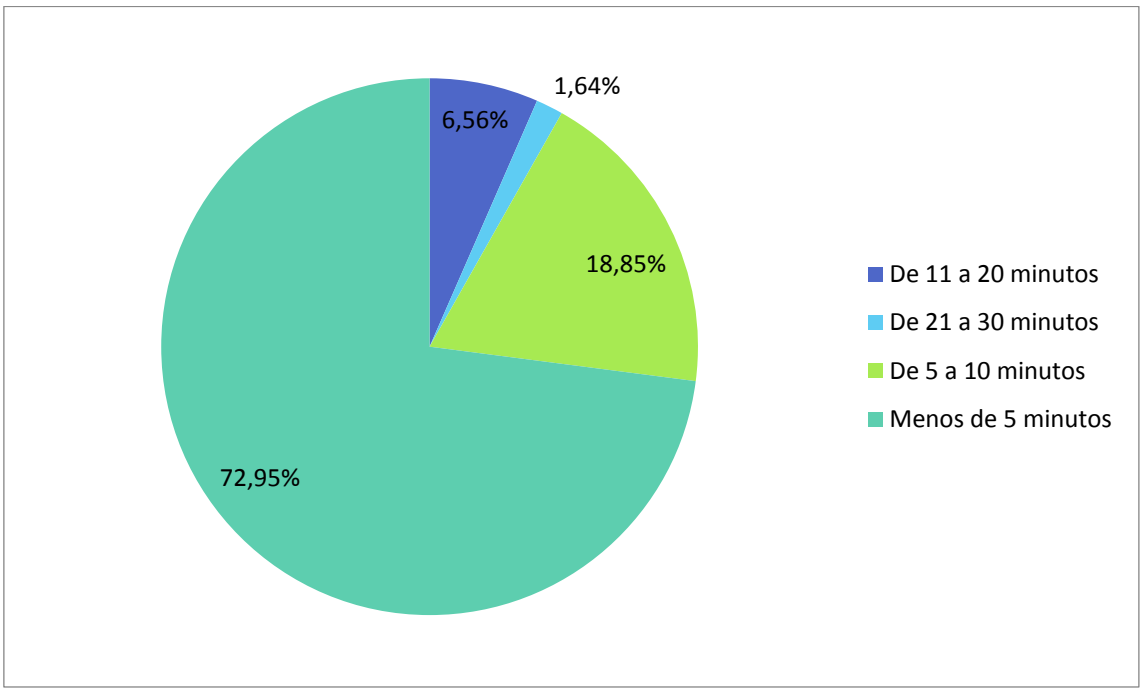
coletivo da cidade, bem como o acesso do sistema até o destino final. Percebe-se que a maioria consegue acessar facilmente o ônibus (72,95% responderam acessar o sistema em menos de 5 minutos), principalmente no trajeto residência - parada de ônibus, fato que se repete ao acessar o destino final, quando a opção “menos de 5 minutos” foi citada por 75,41%. Significa, assim, que o sistema de transporte está perto da casa das pessoas, ou dos principais destinos destas.

Tabela 21 - Tempo de deslocamento da residência até o ponto de ônibus mais próximo

Tempo	Quantidade	%
De 11 a 20 minutos	8	6,56
De 21 a 30 minutos	2	1,64
De 5 a 10 minutos	23	18,85
Menos de 5 minutos	89	72,95
TOTAL GERAL	122	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 21 - Tempo de deslocamento da residência até o ponto de ônibus mais próximo



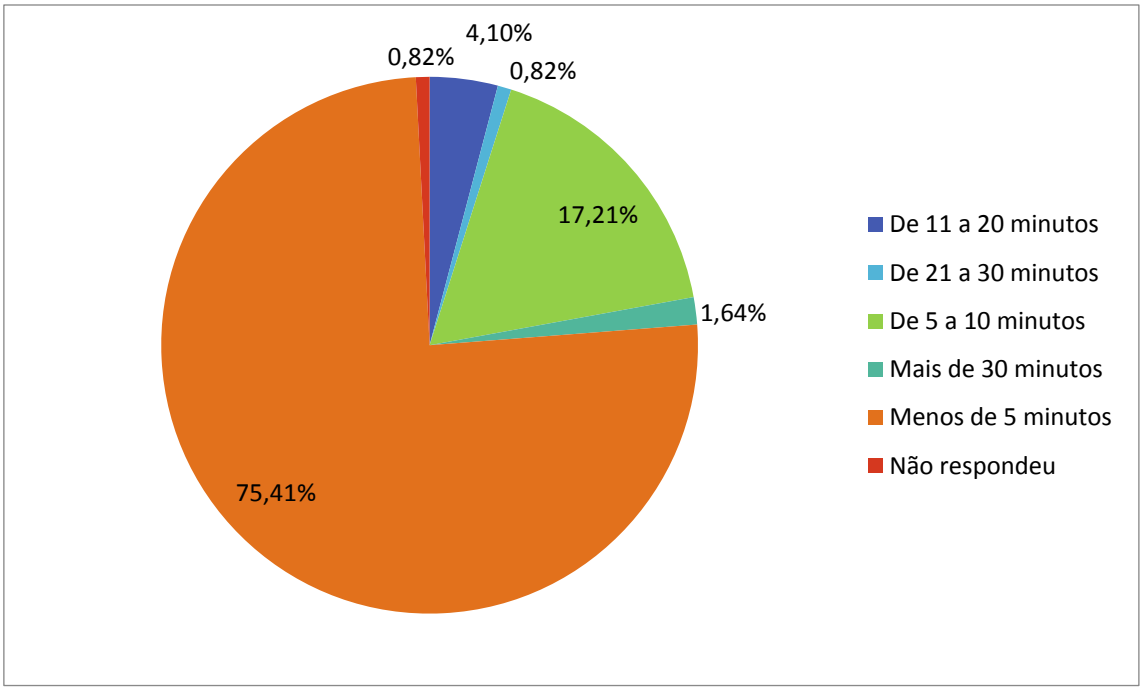
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 22 - Tempo de deslocamento do ponto de ônibus até o destino

Tempo	Quantidade	%
De 11 a 20 minutos	5	4,10
De 21 a 30 minutos	1	0,82
De 5 a 10 minutos	21	17,21
Mais de 30 minutos	2	1,64
Menos de 5 minutos	92	75,41
Não respondeu	1	0,82
TOTAL GERAL	122	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 22 - Tempo de deslocamento do ponto de ônibus até o destino



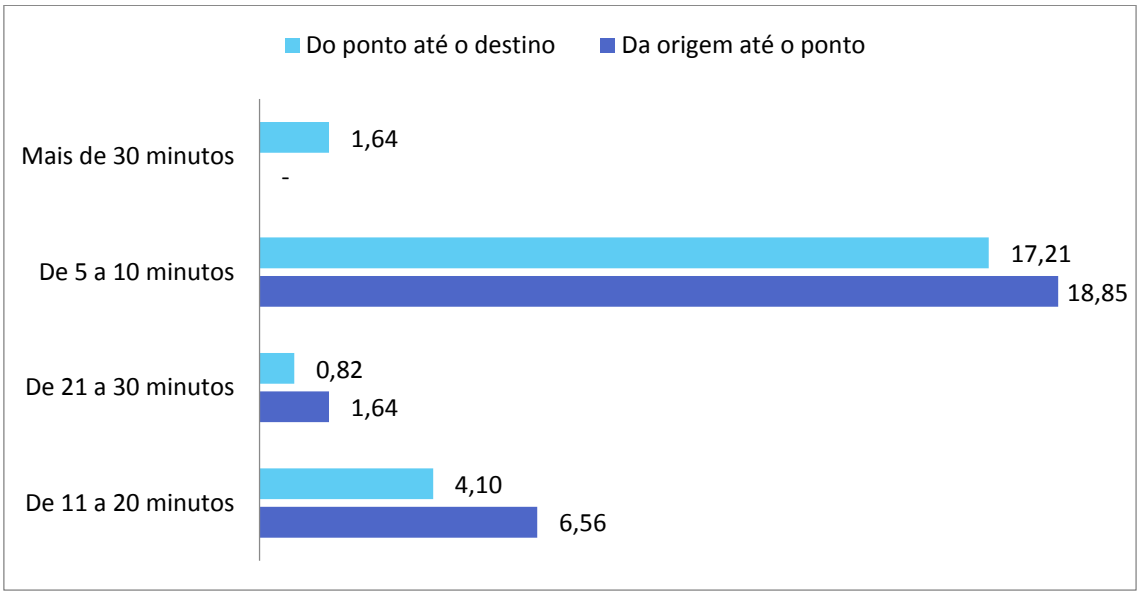
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 23 - Comparativo do tempo gasto 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	6,56%	4,10%
De 21 a 30 minutos	1,64%	0,82%
De 5 a 10 minutos	18,85%	17,21%
Mais de 30 minutos	-	1,64%
Menos de 5 minutos	72,95%	75,41%
Não respondeu	-	0,82%
Total	100,00%	100,00%

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 23 - Comparativo do tempo gasto da residência até o ponto de ônibus e do ponto de ônibus até o destino



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Para quem respondeu "balsa"

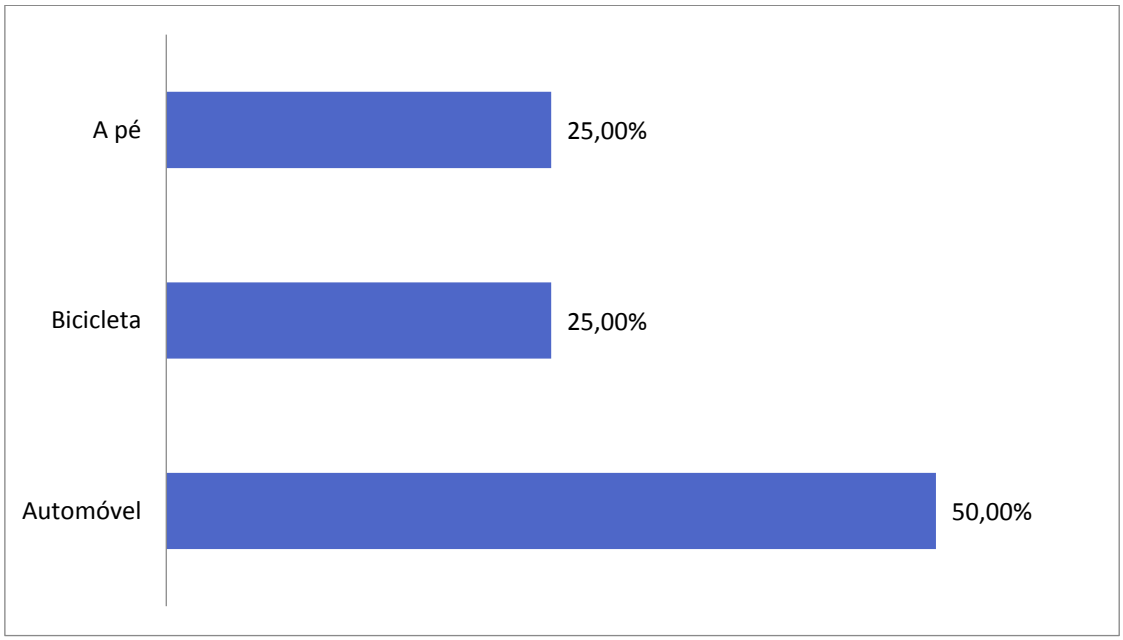
Dentre os 4 entrevistados que relataram utilizar o modo balsa em outras cidades (Luís Alves não possui balsa), 50% destes afirmaram chegar até a balsa via automóvel.

Tabela 24 - Modo de deslocamento para chegar até a Balsa

Modal	Quantidade	%
Automóvel	2	50,00%
Bicicleta	1	25,00%
A pé	1	25,00%
TOTAL GERAL	4	100,00%

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 24 - Modo de deslocamento para chegar até a Balsa



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

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

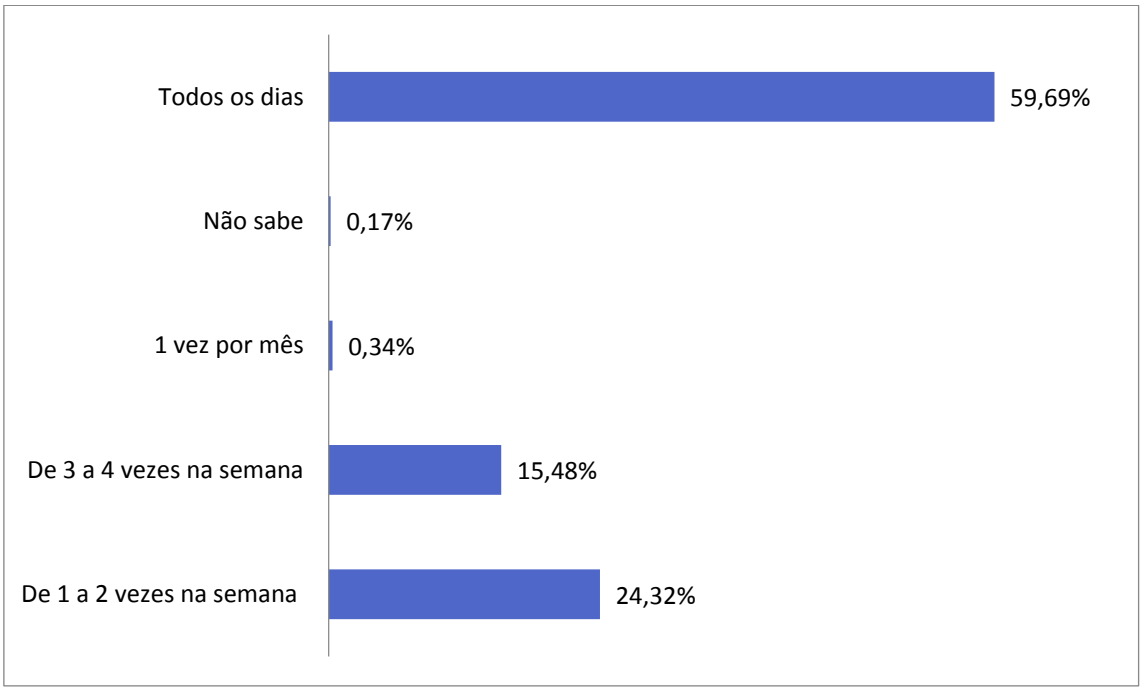
Para os 588 entrevistados que afirmaram se deslocar por automóvel, motocicleta, motoneta ou caminhonete, a frequência de uso é alta: todos os dias para 59,69% dos entrevistados. Este número mostra a grande dependência da população para deslocamentos com meios motorizados e individuais de transporte.

Tabela 25 - Frequência de uso do modo individual motorizado

Tempo	Quantidade	%
De 1 a 2 vezes na semana	143	24,32%
De 3 a 4 vezes na semana	91	15,48%
1 vez por mês	2	0,34%
Não sabe	1	0,17%
Todos os dias	351	59,69%
TOTAL GERAL	588	100,00%

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 25 - Frequência de uso do modo individual motorizado



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

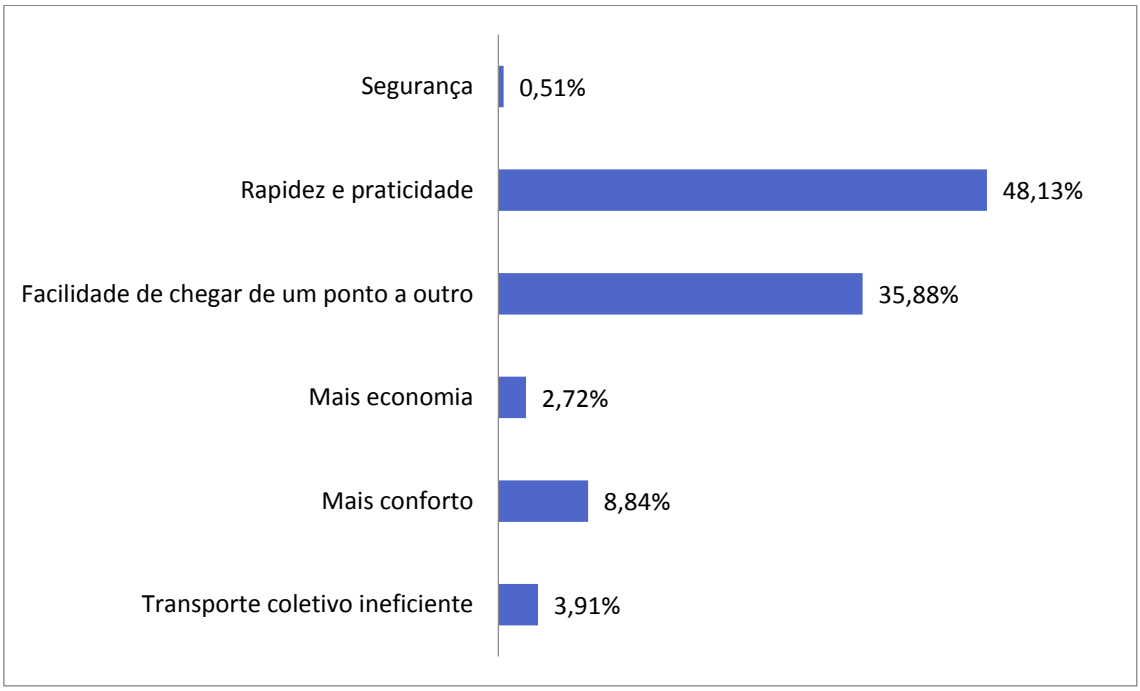
A dependência destes modos motorizados se explica quando os entrevistados elencam o principal motivo para deslocamento na cidade com automóvel, motocicleta, motoneta e caminhonete: a rapidez e praticidade, juntamente com a facilidade para chegar a qualquer ponto da cidade (84,01% do total de respostas).

Tabela 26 - Motivo por preferir o uso de automóvel

Item	Quantidade	%
Transporte coletivo ineficiente	23	3,91%
Mais conforto	52	8,84%
Mais economia	16	2,72%
Facilidade de chegar de um ponto a outro	211	35,88%
Rapidez e praticidade	283	48,13%
Segurança	3	0,51%
TOTAL GERAL	588	100,00%

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 26 - 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 588 entrevistados desta seção, a maioria, em resposta única, estaciona seu veículo em vias públicas e estacionamentos particulares, com 46,26% cada. O sistema rotativo é utilizado por apenas 0,85% dos entrevistados. Uma considerável parcela (3,74%) utiliza estacionamentos coletivos pagos, mostrando o potencial existente na criação de sistemas de parqueamentos.

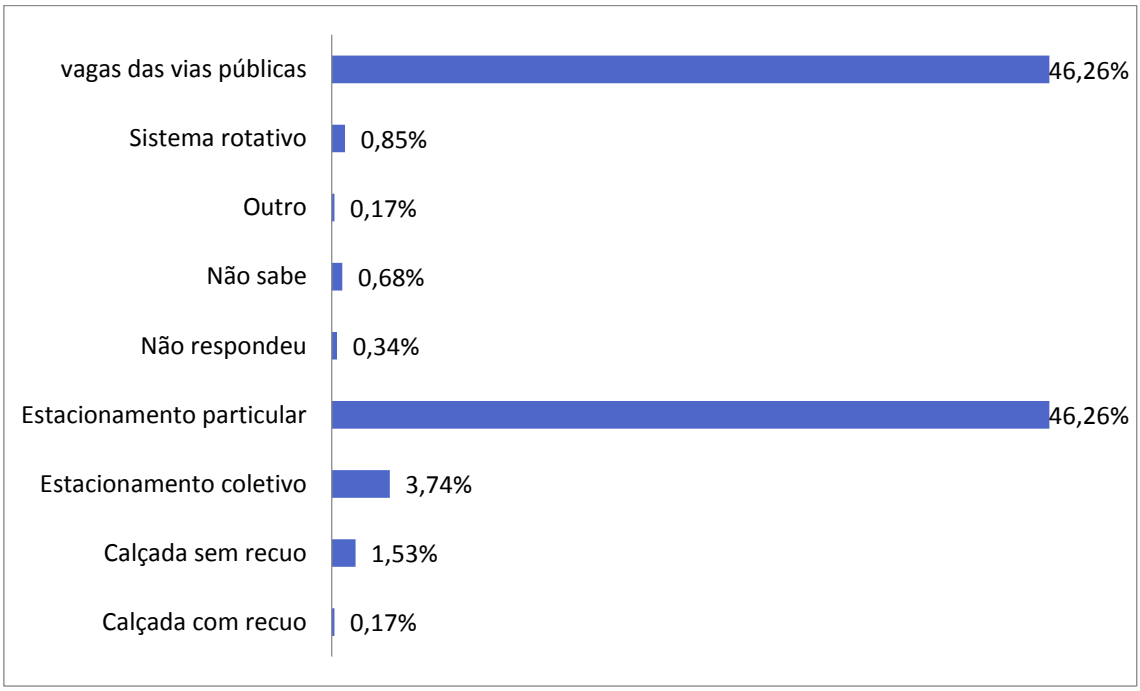
Tabela 27 - Local onde costuma estacionar o seu veículo

Item	Quantidade	%
Calçada com recuo	1	0,17%
Calçada sem recuo	9	1,53%
Estacionamento coletivo	22	3,74%
Estacionamento particular	272	46,26%
Não respondeu	2	0,34%
Não sabe	4	0,68%

Outro	1	0,17%
Sistema rotativo	5	0,85%
Vagas das vias públicas	272	46,26%
TOTAL GERAL	588	100,00%

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 27 - Local onde costuma estacionar o seu veículo



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

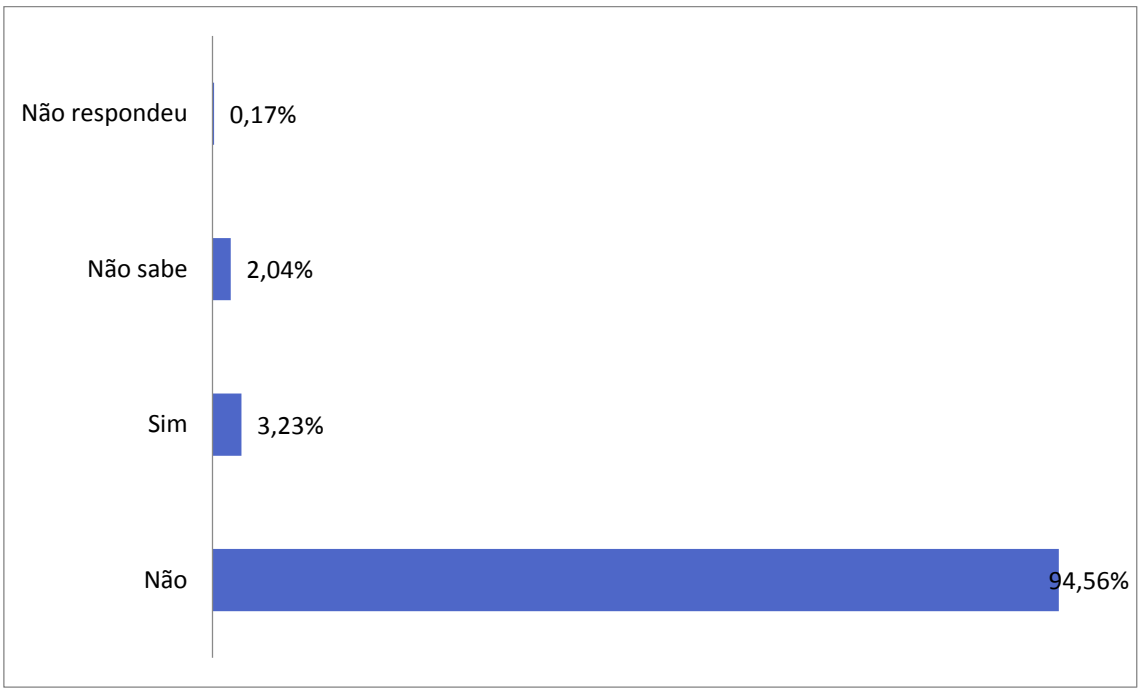
Para apenas 3,23% dos 588 entrevistados, é frequente enfrentar congestionamentos pela cidade quando o deslocamento ocorre com automóveis, motocicletas, motonetas e caminhonetes. Os pontos mais críticos da cidade são a região da Vila do Salto (citado por 42,11%), e a BR-470 (36,84%).

Tabela 28 - Costuma enfrentar congestionamento

Item	Quantidade	%
Não	556	94,56%
Sim	19	3,23%
Não sabe	12	2,04%
Não respondeu	1	0,17%
TOTAL GERAL:	588	100,00%

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 28 - Costuma enfrentar congestionamento



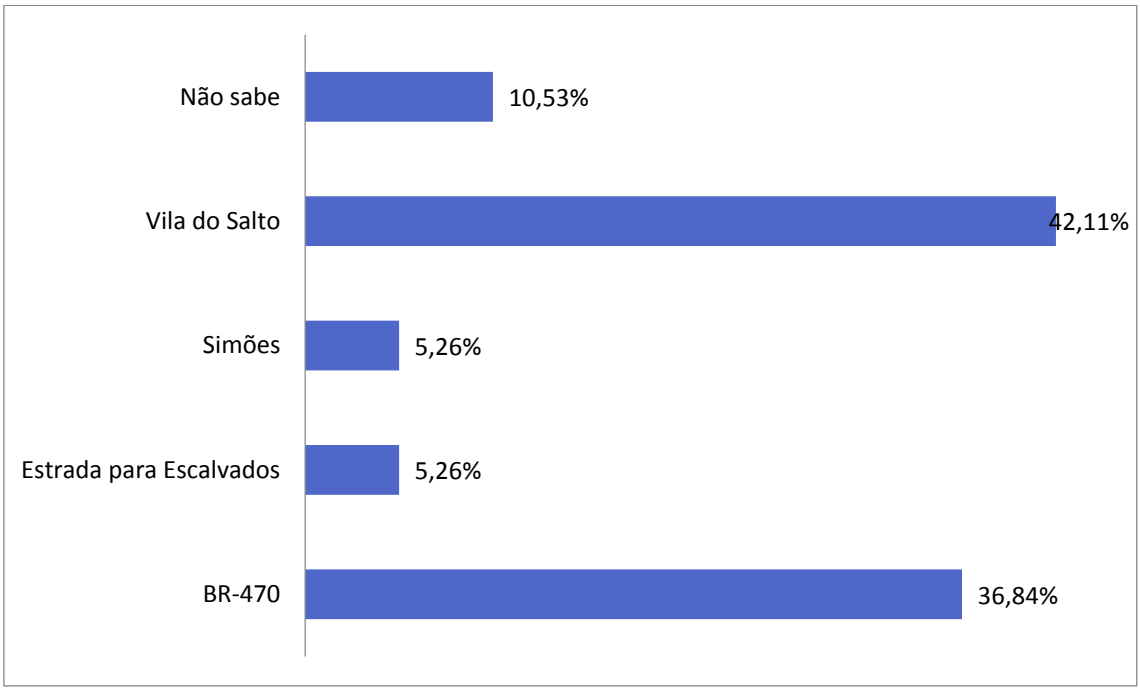
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 29 - Ponto Crítico de Congestionamento

Local	Quantidade	%
BR-470	7	36,84%
Estrada para Escalvados	1	5,26%
Simões	1	5,26%
Vila do Salto	8	42,11%
Não sabe	2	10,53%
TOTAL GERAL	**19**	**100,00%**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 29 - Ponto Crítico de Congestionamento



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Para quem respondeu "caminhão ou utilitário"

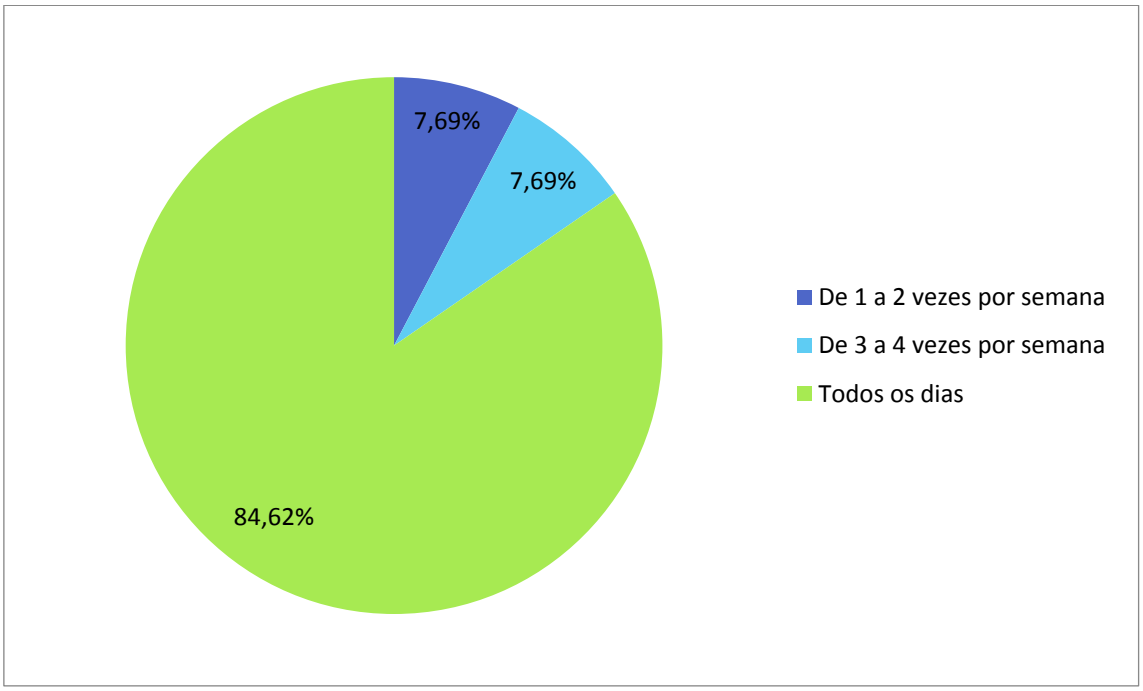
Apenas 13 dos 748 chefes de família ou responsáveis pelos domicílios afirmaram andar de caminhão ou utilitário com frequência. Mesmo com o baixo número, a pesquisa levantou algumas informações, como o uso diário destes modos de locomoção (11 dos 13 entrevistados). Percebe-se, assim, que o uso destes modais se efetiva por empresas e atividades da cadeia logística da região, ou pela grande presença de atividades rurais na cidade, setores não captados por esta pesquisa, direcionada para os domicílios de Luís Alves.

Tabela 30 - Frequência de uso de caminhão

Local	Quantidade	%
De 1 a 2 vezes por semana	1	7,69
De 3 a 4 vezes por semana	1	7,69
Todos os dias	11	84,62
TOTAL GERAL	13	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 30 - Frequência de uso de caminhão



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

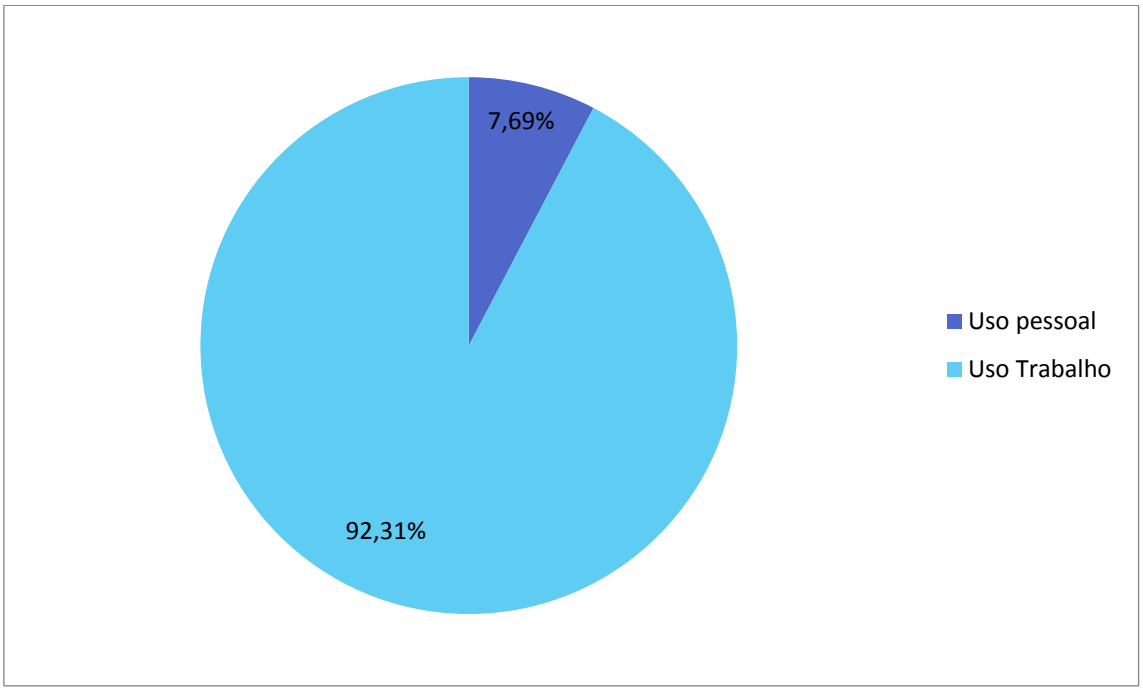
A finalidade "trabalho" foi citada por 12 dos 13 entrevistados que afirmaram utilizar o caminhão e veículos utilitários como modos de locomoção, consolidando o cenário logístico e rural para estes modais.

Tabela 31 - Finalidade do uso do caminhão

Finalidade	Quantidade	%
Uso pessoal	1	7,69
Uso Trabalho	12	92,31
TOTAL GERAL	13	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 31 - Finalidade do uso do caminhão



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

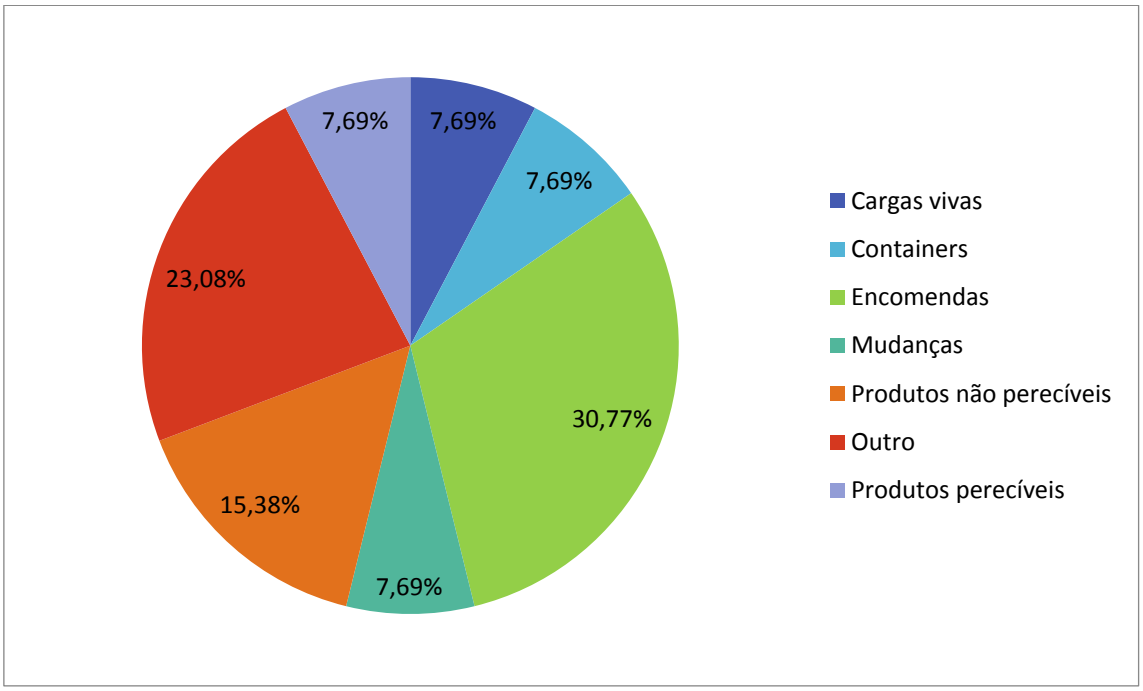
Dentre aqueles entrevistados que afirmaram utilizar caminhão ou utilitário como “trabalho”, destaque para a entrega de encomendas (30,77%).

Tabela 32 - Finalidade do uso do caminhão/utilitário utilizados para o trabalho

Item	Quantidade	%
Cargas vivas	1	7,69
Containers	1	7,69
Encomendas	4	30,77
Mudanças	1	7,69
Produtos não perecíveis	2	15,38
Outro	3	23,08
Produtos perecíveis	1	7,69
TOTAL GERAL	13	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 32 - Finalidade do uso do caminhão/utilitário utilizados para o trabalho



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Para quem respondeu "bicicleta"

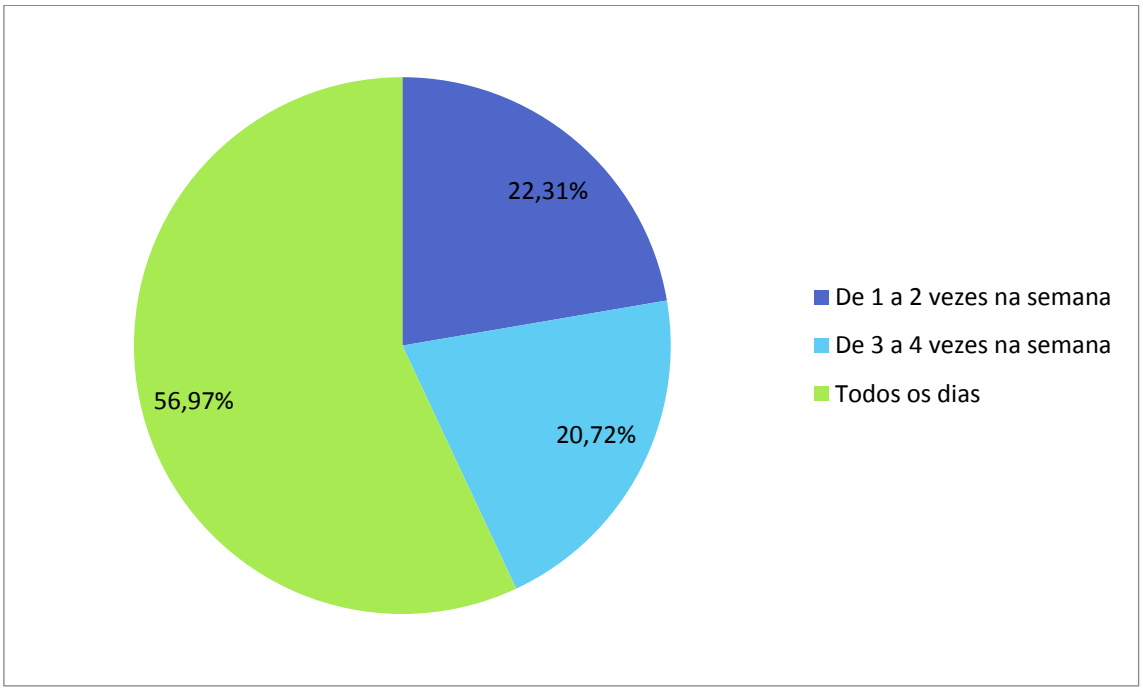
Ratificando os cenários mostrados anteriormente para os deslocamentos por bicicleta, 56,97% dos entrevistados que responderam andar frequentemente por este modal utilizam-no de forma diária. Destarte, são boas as possibilidades de desenvolver a bicicleta como principal meio de transporte na cidade de Luís Alves.

Tabela 33 - Frequência de uso de bicicleta

Frequência	Quantidade	%
De 1 a 2 vezes na semana	56	22,31
De 3 a 4 vezes na semana	52	20,72
Todos os dias	143	56,97
TOTAL GERAL	251	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 33 - Frequência de uso de bicicleta



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

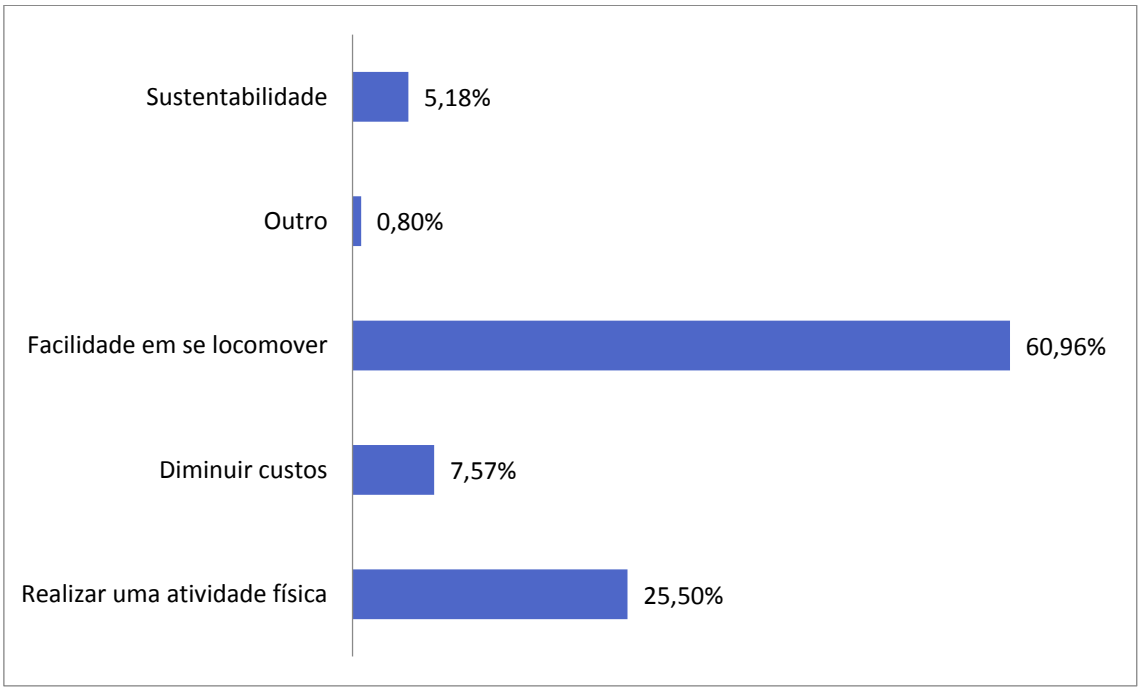
O principal motivo alegado pelos entrevistados para se deslocar de bicicleta pela cidade é a fácil locomoção (60,96%) e, em segundo lugar, a atividade física e baixo custo (25,50% e 7,57%, respectivamente). A bicicleta como um modal sustentável é um fator determinante para 5,18% dos entrevistados que usam a bicicleta frequentemente.

Tabela 34 - Motivo de preferir usar bicicleta

Motivo	Quantidade	%
Realizar uma atividade física	64	25,50%
Diminuir custos	19	7,57%
Facilidade em se locomover	153	60,96%
Outro	2	0,80%
Sustentabilidade	13	5,18%
TOTAL GERAL	251	100,00%

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 34 - Motivo de preferir usar bicicleta



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

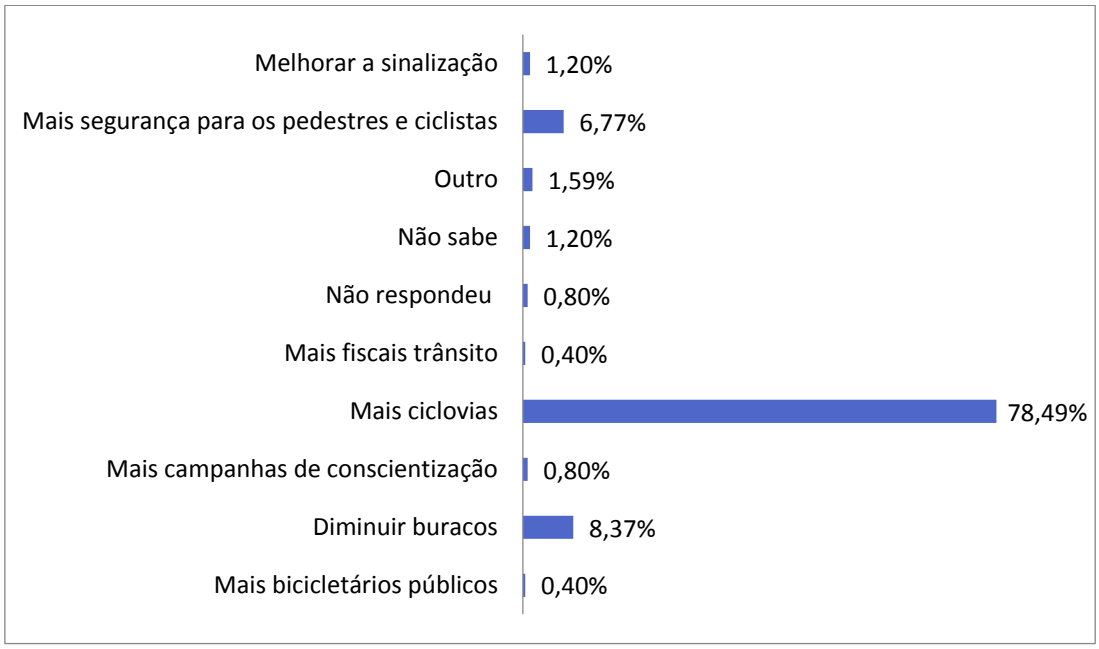
A situação poderia ser ainda mais potencializada caso houvesse uma melhor infraestrutura para os ciclistas, dando-lhes mais segurança e conectividade com todas as partes da cidade. Para 78,49% dos entrevistados que são ciclistas, a implantação de ciclovias e ciclofaixas qualificariam e aumentariam a frequência de seus deslocamentos.

Tabela 35 - O que precisar de melhorado para o ciclista

Item	Quantidade	%
Mais bicicletários públicos	1	0,40%
Diminuir buracos	21	8,37%
Mais campanhas de conscientização	2	0,80%
Mais ciclovias	197	78,49%
Mais fiscais de trânsito	1	0,40%
Não respondeu	2	0,80%
Não sabe	3	1,20%
Outro	4	1,59%
Mais segurança para os pedestres e ciclistas	17	6,77%
Melhorar a sinalização	3	1,20%
TOTAL GERAL	251	100,00%

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 35 - O que precisar de melhorado para o ciclista



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

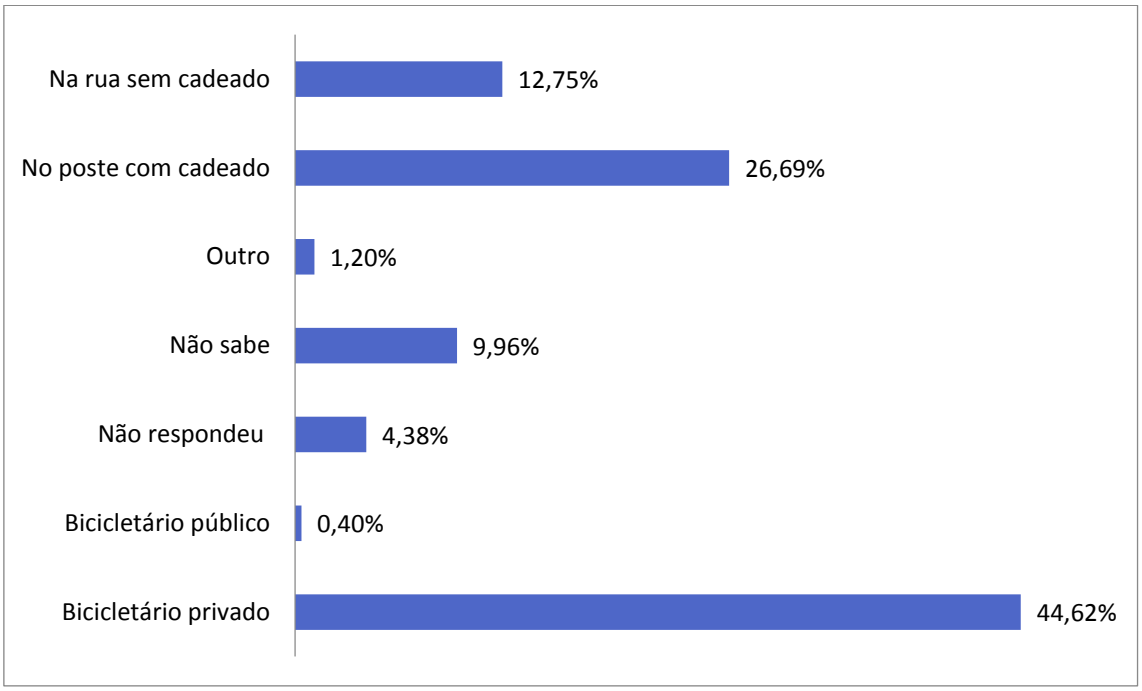
A pesquisa também abordou alguns temas específicos sobre a utilização da bicicleta no dia-a-dia dos deslocamentos. A maioria dos entrevistados (44,62%) respondeu que “estaciona” a bicicleta em lugares privados, sejam estes nas residências, comércios ou locais de trabalho, seguidos de poste com cadeado (26,69). 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 36 - Local onde costuma estacionar a bicicleta

Item	Quantidade	%
Bicicletário privado	112	44,62%
Bicicletário público	1	0,40%
Não respondeu	11	4,38%
Não sabe	25	9,96%
Outro	3	1,20%
No poste com cadeado	67	26,69%
Na rua sem cadeado	32	12,75%
TOTAL GERAL:	251	100,00%

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 36 - 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 Luís Alves), 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.

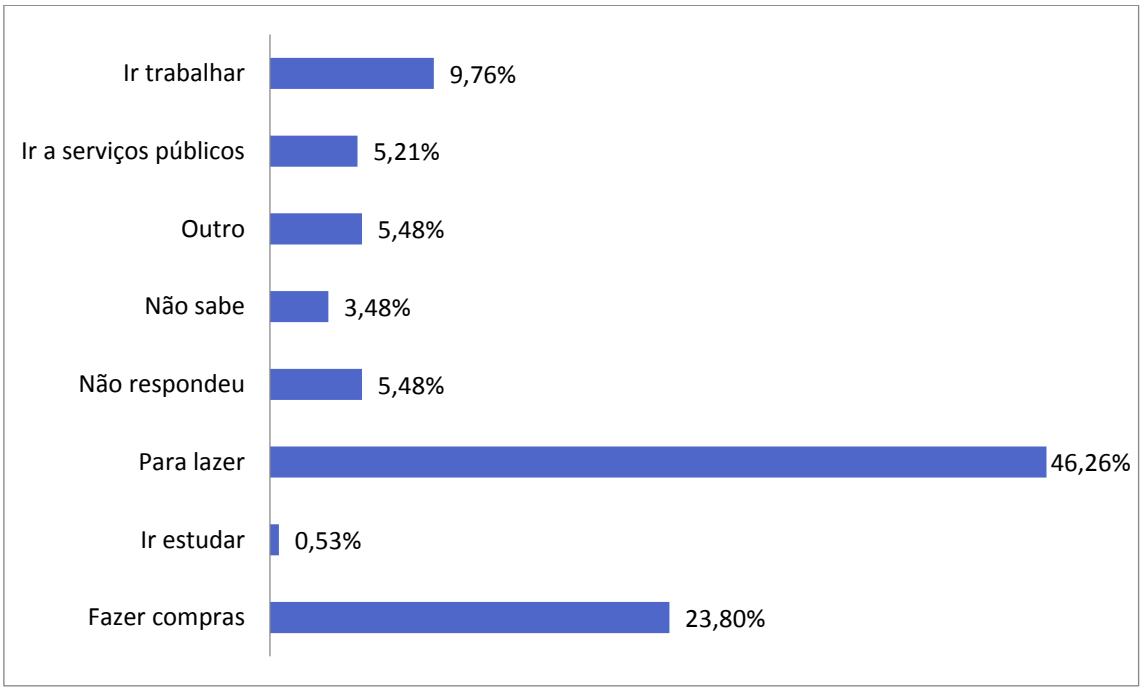
Para a maioria dos entrevistados (46,26%), andar a pé é necessário para atividades de lazer, enquanto que para 23,80% para compras. Se em uma cidade as oportunidades estão perto do local de moradia das pessoas, maior será o potencial dos deslocamentos a pé, sem necessidade de veículos automotores e enfrentamento de trânsito para qualquer atividade diária.

Tabela 37 - O que costuma fazer a pé

Item	Quantidade	%
Fazer compras	178	23,80%
Ir estudar	4	0,53%
Para lazer	346	46,26%
Não respondeu	41	5,48%
Não sabe	26	3,48%
Outro	41	5,48%
Ir a serviços públicos	39	5,21%
Ir trabalhar	73	9,76%
TOTAL GERAL:	748	100,00%

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 37 - O que costuma fazer a pé



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

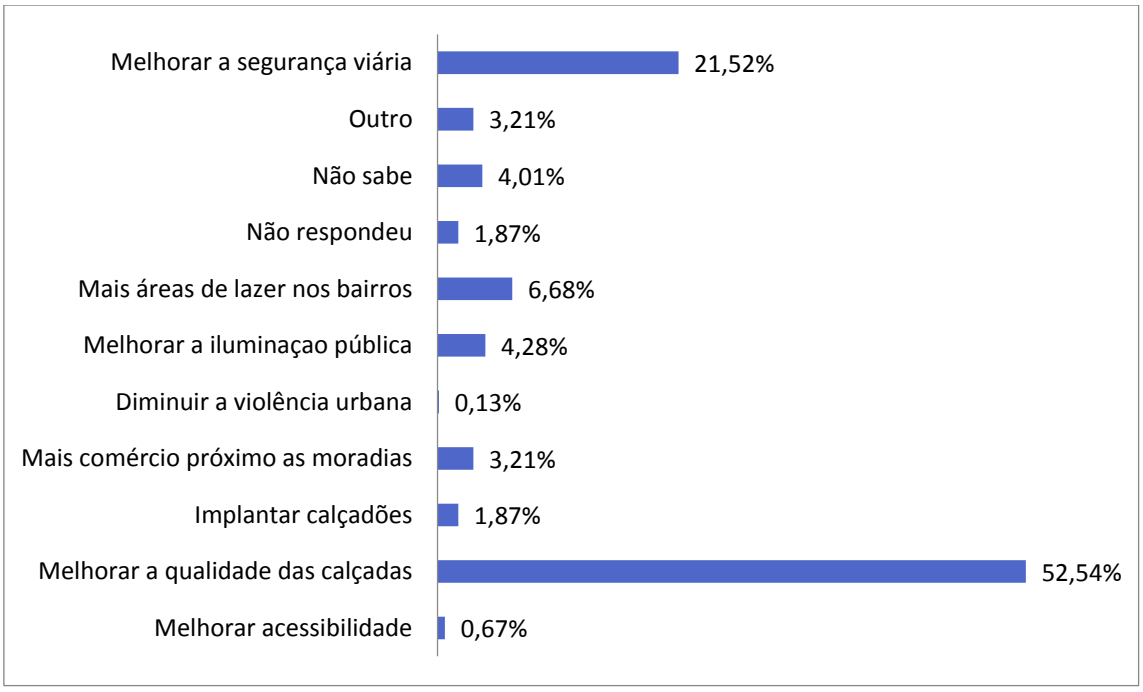
Quando indagados sobre o que seria necessário para se andar a pé com maior frequência, 52,54% dos entrevistados responderam que fariam isso caso as calçadas da cidade fossem melhoradas (é uma questão lógica, mas quanto menos qualidade der para o pedestre, menos ele utilizará seus espaços de direito). Para 21,52%, a questão gira em torno da segurança viária, enquanto que 11,04% acreditam que as áreas de lazer devam estar mais próximas aos locais de moradia.

Tabela 38 - O que seria necessário para andar mais a pé

Item	Quantidade	%
Melhorar acessibilidade	5	0,67%
Melhorar a qualidade das calçadas	393	52,54%
Implantar calçadões	14	1,87%
Mais comércio próximo às moradias	24	3,21%
Diminuir a violência urbana	1	0,13%
Melhorar a iluminação pública	32	4,28%
Mais áreas de lazer nos bairros	50	6,68%
Não respondeu	14	1,87%
Não sabe	30	4,01%
Outro	24	3,21%
Melhorar a segurança viária	161	21,52%
TOTAL GERAL	748	100,00%

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 38 - O que seria necessário para andar mais a pé



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

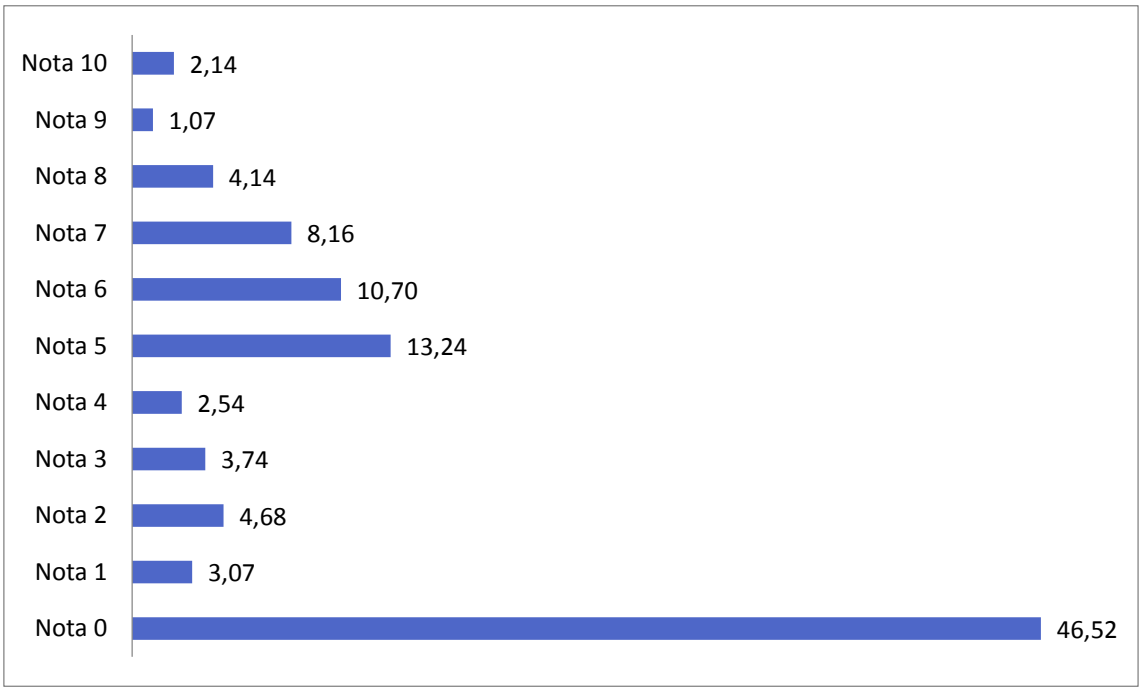
Ao serem questionados sobre uma nota para as calçadas do seu bairro, os moradores entrevistados de Luís Alves deram uma nota média de 2,85. Em apenas 2,14% dos domicílios a nota dada foi 10, enquanto que em 46,52% a nota foi 0.

Gráfico 39 - De zero a dez, qual nota você dá para as calçadas de seu bairro?

Nota	Quantidade	%
0	348	46,52
1	23	3,07
2	35	4,68
3	28	3,74
4	19	2,54
5	99	13,24
6	80	10,70
7	61	8,16
8	31	4,14
9	8	1,07
10	16	2,14
TOTAL GERAL	748	100,00
Média	2,85	

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 40 - De zero a dez, qual nota você dá para as calçadas de seu bairro?



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.

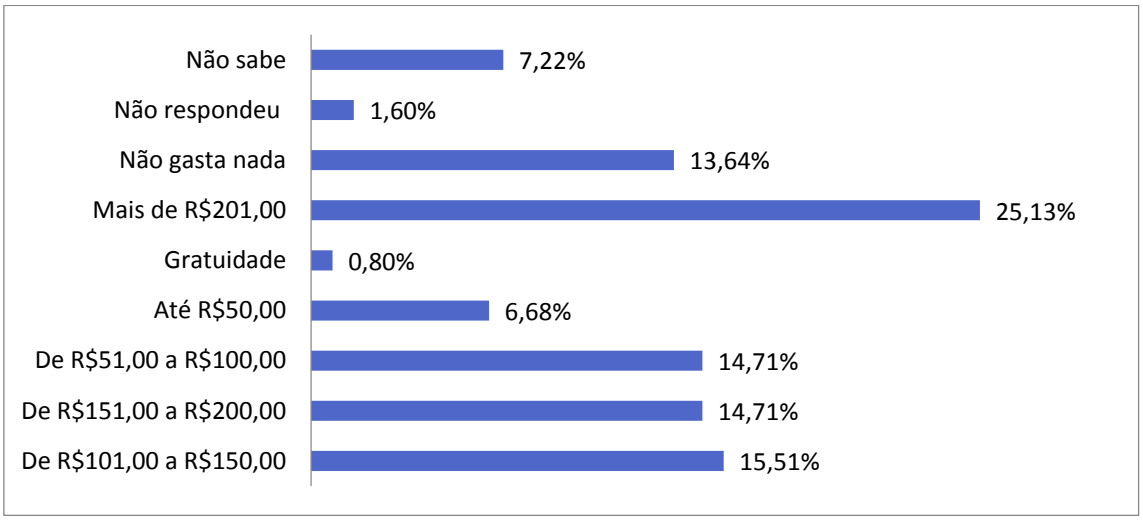
A primeira consista no gasto mensal do entrevistado com transporte por mês, somando todos os modos de deslocamento utilizados pela pessoa. A maioria (cerca de 25,13%) gasta mais de 201 reais por mês.

Tabela 39 - Gastos com transportes por mês

Item	Quantidade	%
De R$101,00 a R$150,00	116	15,51%
De R$151,00 a R$200,00	110	14,71%
De R$51,00 a R$100,00	110	14,71%
Até R$50,00	50	6,68%
Gratuidade	6	0,80%
Mais de R$201,00	188	25,13%
Não gasta nada	102	13,64%
Não respondeu	12	1,60%
Não sabe	54	7,22%
TOTAL GERAL	748	100,00%

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 41 - Gastos com transportes por mês



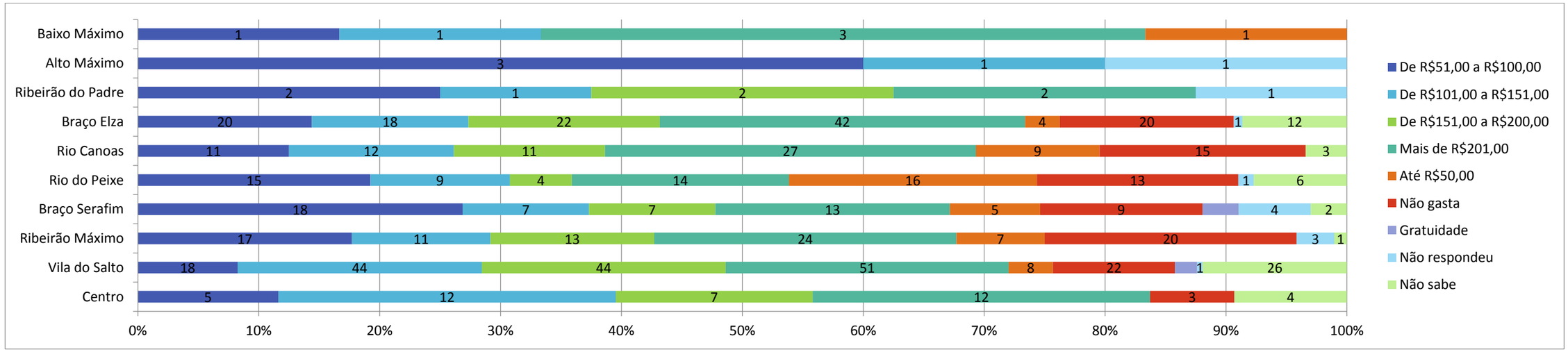
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 40 - Gastos com transportes por mês e por bairro

Bairro	De R$51,00 a R$100,00	%	De R$101,00 a R$151,00	%	De R$151,00 a R$200,00	%	Mais de R$201,00	%	Até R$50,00	%	Não gasta	%	Gratuidade	%	Não respondeu	%	Não sabe	%	Total	%
Centro	5	11,63	12	27,91	7	16,28	12	27,91		-	3	6,98		-		-	4	9,30	43	100
Vila do Salto	18	8,26	44	20,18	44	20,18	51	23,39	8	3,67	22	10,09	4	1,83	1	0,46	26	11,93	218	100
Ribeirão Máximo	17	17,71	11	11,46	13	13,54	24	25,00	7	7,29	20	20,83		-	3	3,13	1	1,04	96	100
Braço Serafim	18	26,87	7	10,45	7	10,45	13	19,40	5	7,46	9	13,43	2	2,99	4	5,97	2	2,99	67	100
Rio do Peixe	15	19,23	9	11,54	4	5,13	14	17,95	16	20,51	13	16,67		-	1	1,28	6	7,69	78	100
Rio Canoas	11	12,50	12	13,64	11	12,50	27	30,68	9	10,23	15	17,05		-		-	3	3,41	88	100
Braço Elza	20	14,39	18	12,95	22	15,83	42	30,22	4	2,88	20	14,39		-	1	0,72	12	8,63	139	100
Ribeirão do Padre	2	25,00	1	12,50	2	25,00	2	25,00		-		-		-	1	12,50		-	8	100
Alto Máximo	3	60,00	1	20,00		-		-		-		-		-	1	20,00		-	5	100
Baixo Máximo	1	16,67	1	16,67		-	3	50,00	1	16,67		-		-		-		-	6	100
TOTAL	**110**	**14,71**	**116**	**15,51**	**110**	**14,71**	**188**	**25,13**	**50**	**6,68**	**102**	**13,64**	**6**	**0,80**	**12**	**1,60**	**54**	**7,22**	**748**	**100**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 42 - Gastos com transportes por mês e por bairro



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

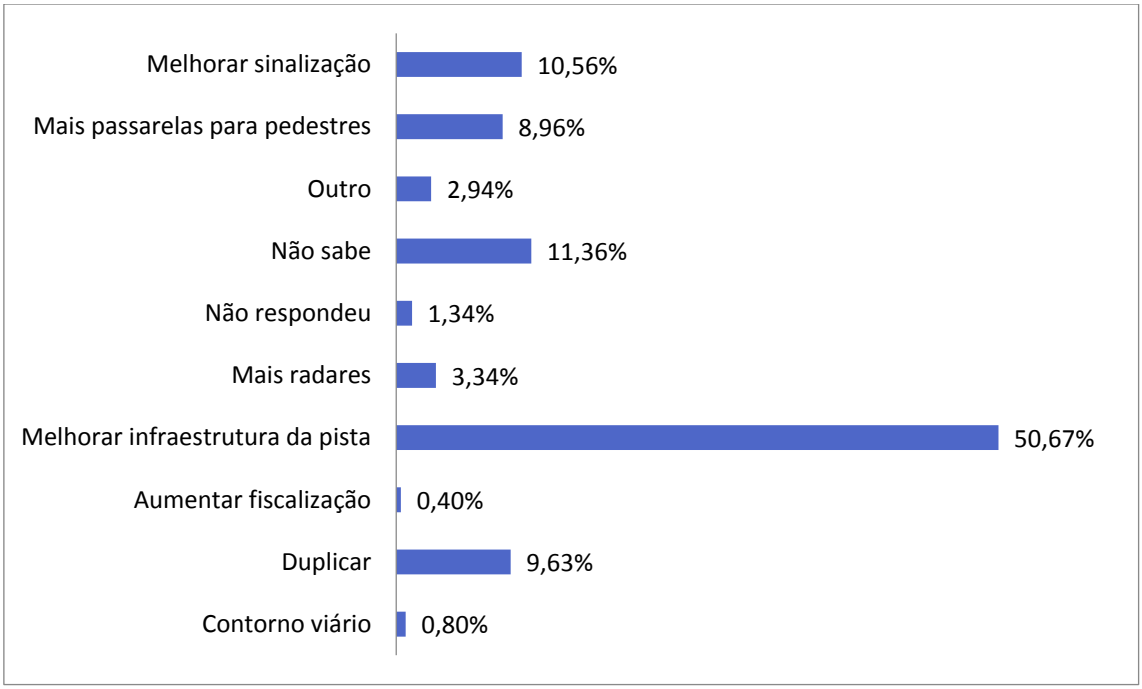
Como outra pergunta deste cenário, para mensurar a relação das pessoas com a principal rodovia de acesso à cidade, os pesquisadores questionaram sobre o que deveria ser melhorado na SC-414. Mais de 50,67% dos entrevistados responderam pela necessidade da melhoria na infraestrutura da pista.

Tabela 41 - O que precisa ser melhorado na SC-414

Item	Quantidade	%
Contorno viário	6	0,80%
Duplicar	72	9,63%
Aumentar fiscalização	3	0,40%
Melhorar infraestrutura da pista	379	50,67%
Mais radares	25	3,34%
Não respondeu	10	1,34%
Não sabe	85	11,36%
Outro	22	2,94%
Mais passarelas para pedestres	67	8,96%
Melhorar sinalização	79	10,56%
TOTAL GERAL	748	100,00%

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 43 - O que precisa ser melhorado na SC-414



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

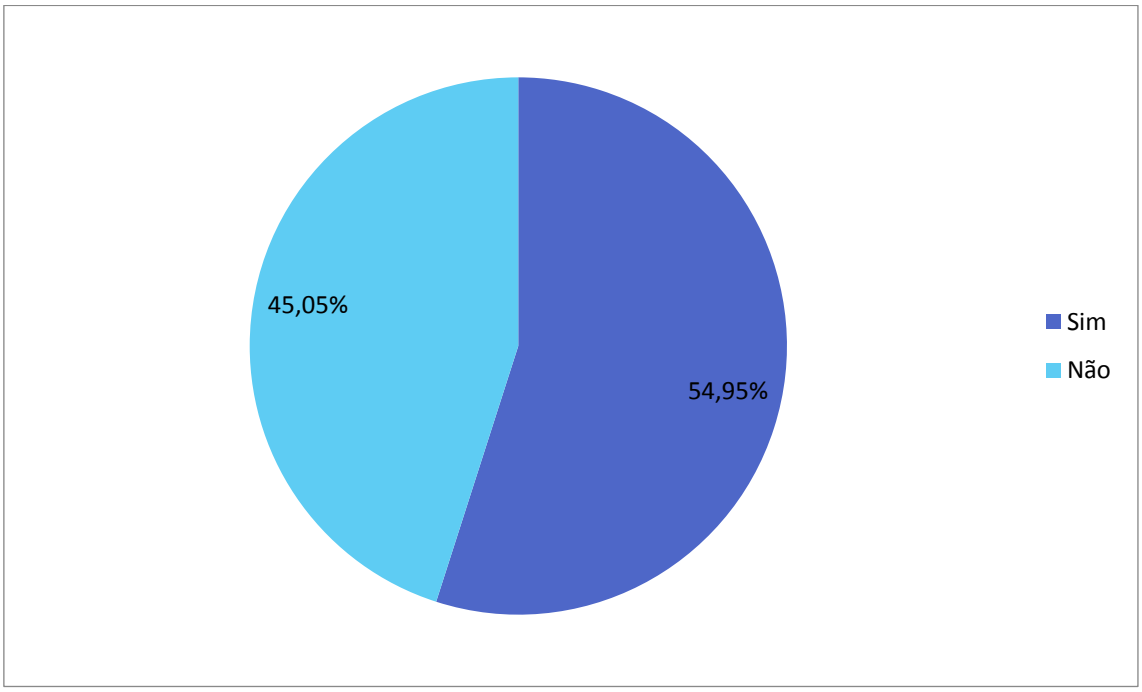
Por fim, a pesquisa indagou os entrevistados sobre a necessidade de implantação de um sistema de transporte coletivo no município. Dos 748 entrevistados, 411 (54,95%) afirmaram que é necessário implantar um sistema em Luís Alves.

Tabela 42 - Necessidade de implantação de um sistema de transporte coletivo

Resposta	Qtd	%
Sim	411	54,95
Não	337	45,05
TOTAL	**748**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 44 - Necessidade de implantação de um sistema de transporte coletivo



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

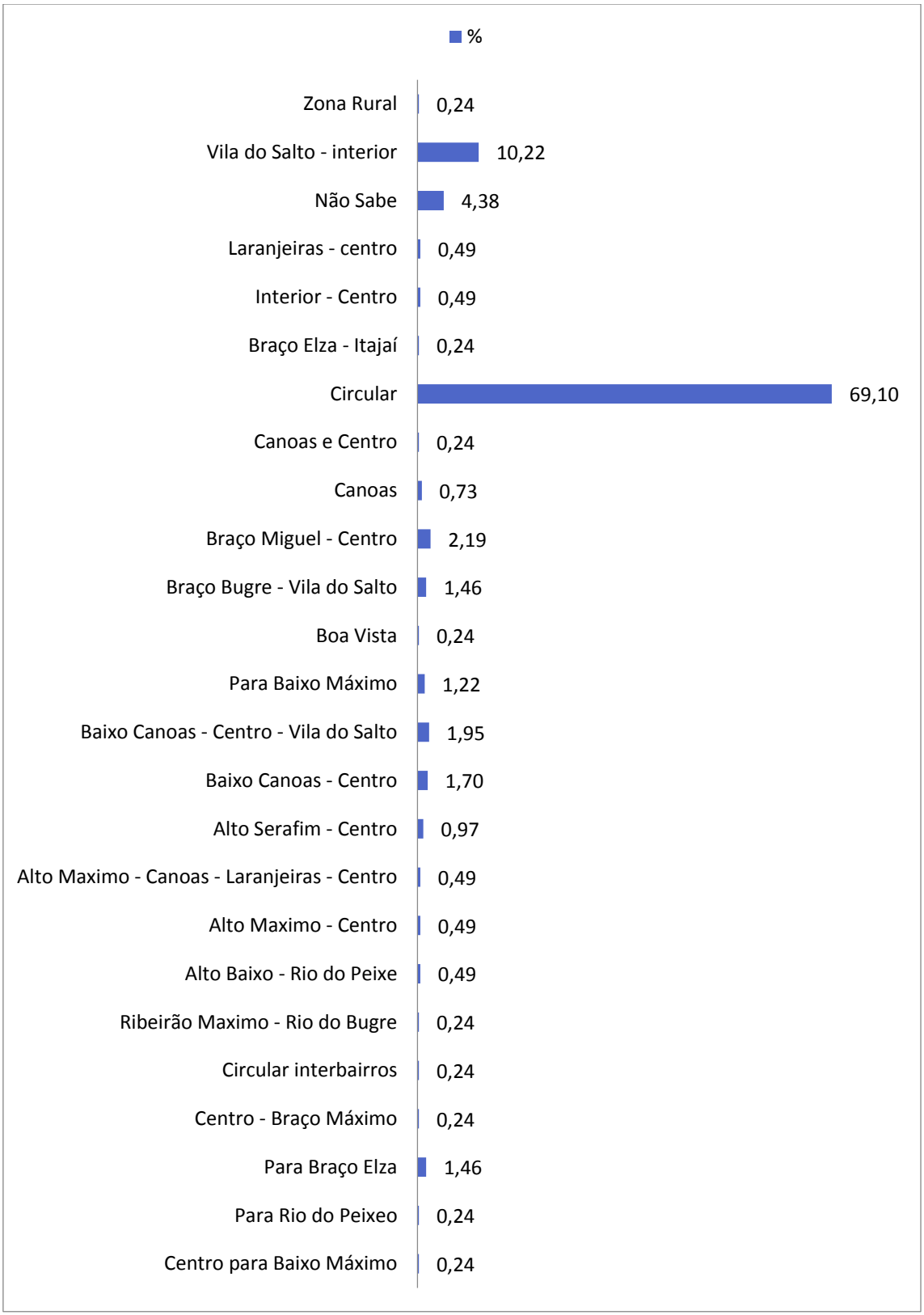
Para os entrevistados cujos quais acreditam que a implantação do sistema de transporte coletivo seja necessária, foi perguntado sobre as linhas de desejo, e quais trajetos são indispensáveis para os deslocamentos diários. A maioria (69,1%) sugeriu uma linha circular interbairros.

Tabela 43 - Sugestão de linhas

Rótulos de Linha	Qtd	%
Centro para Baixo Máximo	1	0,24
Para Rio do Peixeo	1	0,24
Para Braço Elza	6	1,46
Centro - Braço Máximo	1	0,24
Circular interbairros	1	0,24
Ribeirão Maximo - Rio do Bugre	1	0,24
Alto Baixo - Rio do Peixe	2	0,49
Alto Maximo - Centro	2	0,49
Alto Maximo - Canoas - Laranjeiras - Centro	2	0,49
Alto Serafim - Centro	4	0,97
Baixo Canoas - Centro	7	1,70
Baixo Canoas - Centro - Vila do Salto	8	1,95
Para Baixo Máximo	5	1,22
Boa Vista	1	0,24
Braço Bugre - Vila do Salto	6	1,46
Braço Miguel - Centro	9	2,19
Canoas	3	0,73
Canoas e Centro	1	0,24
Circular	284	69,10
Braço Elza - Itajaí	1	0,24
Interior - Centro	2	0,49
Laranjeiras - centro	2	0,49
Não Sabe	18	4,38
Vila do Salto - interior	42	10,22
Zona Rural	1	0,24
TOTAL GERAL	**411**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 45 - 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 748 residências pesquisadas em Luís Alves, 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.

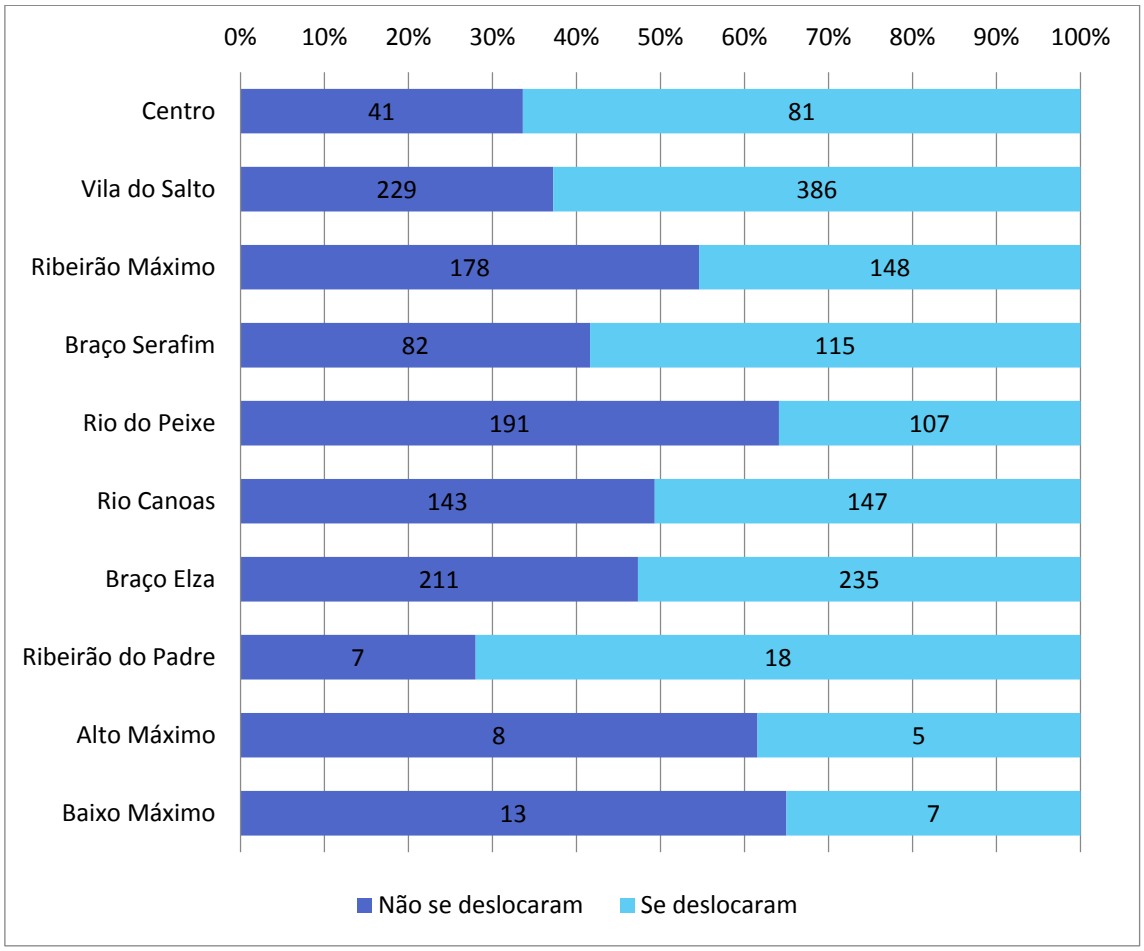
Desta maneira, a pesquisa totalizou 2.352 pessoas, sendo 748 entrevistados e 1.604 familiares. Deste universo, 53,10% realizaram algum deslocamento no dia anterior. Ou seja, quase 47% dos moradores de Luís Alves levantados pela pesquisa não realizaram deslocamentos e permaneceram em suas residências. O bairro Ribeirão do Padre foi o que apresentou uma maior porcentagem de moradores que realizaram deslocamento (72%), enquanto que a localidade de Baixo Máximo apresentou a maior imobilidade de moradores, com 65%.

Tabela 44 - Moradores que se deslocaram ou não

Locais	Não se deslocaram		Se deslocaram		Total
	Quantidade	%	Quantidade	%	
Centro	41	33,61	81	66,39	122
Vila do Salto	229	37,24	386	62,76	615
Ribeirão Máximo	178	54,60	148	45,40	326
Braço Serafim	82	41,62	115	58,38	197
Rio do Peixe	191	64,09	107	35,91	298
Rio Canoas	143	49,31	147	50,69	290
Braço Elza	211	47,31	235	52,69	446
Ribeirão do Padre	7	28,00	18	72,00	25
Alto Máximo	8	61,54	5	38,46	13
Baixo Máximo	13	65,00	7	35,00	20
TOTAL	**1103**	**46,90**	**1249**	**53,10**	**2352**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 46 - Moradores que se deslocaram ou não



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 Luís Alves, seguindo esta fórmula, e considerando 2988 deslocamentos feitos por 1249 moradores que se deslocaram, resulta em 2,40 deslocamentos por dia, em média, para cada morador que se desloca pela cidade.

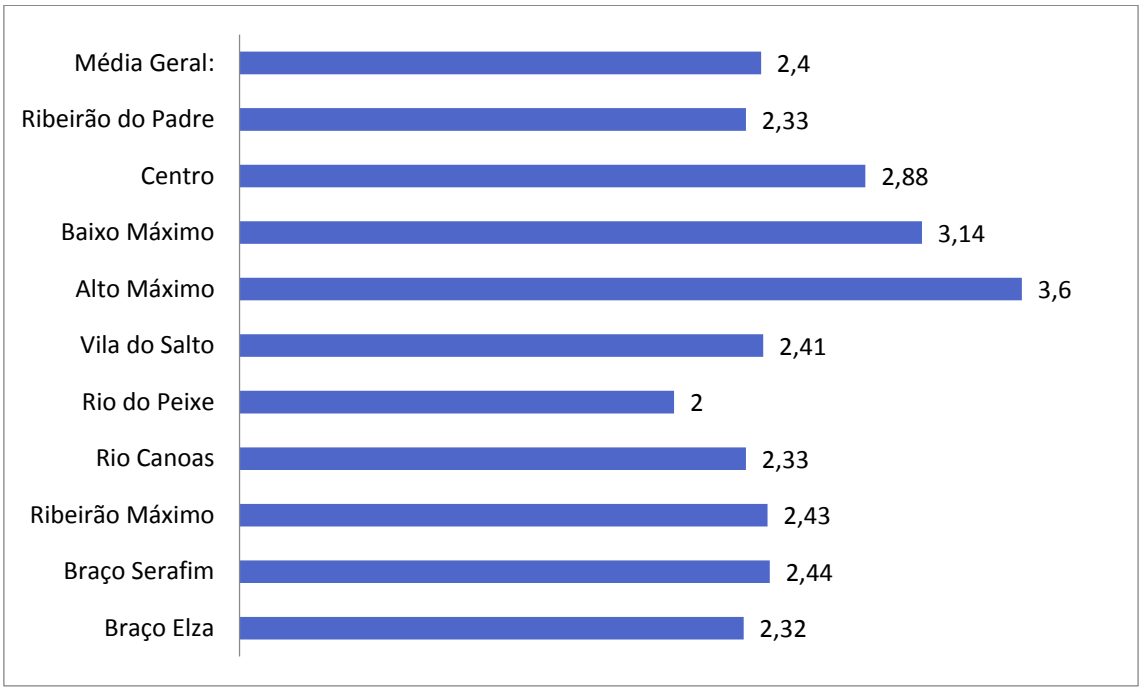
Fazendo o mesmo cálculo de acordo com o bairro de moradia da população pesquisada, verifica-se que a localidade onde os moradores mais se deslocam é Alto Máximo, com 3,6 deslocamentos por dia, enquanto que, em Rio do Peixe, está o menor IMB da cidade, com 2 deslocamentos por dia.

Tabela 45 - Índice de Mobilidade Urbana por bairro

Bairros	Média
Braço Elza	2,32
Braço Serafim	2,44
Ribeirão Máximo	2,43
Rio Canoas	2,33
Rio do Peixe	2
Vila do Salto	2,41
Alto Máximo	3,6
Baixo Máximo	3,14
Centro	2,88
Ribeirão do Padre	2,33
MÉDIA GERAL	2,40

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 47 - Índice de Mobilidade Urbana por bairro



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

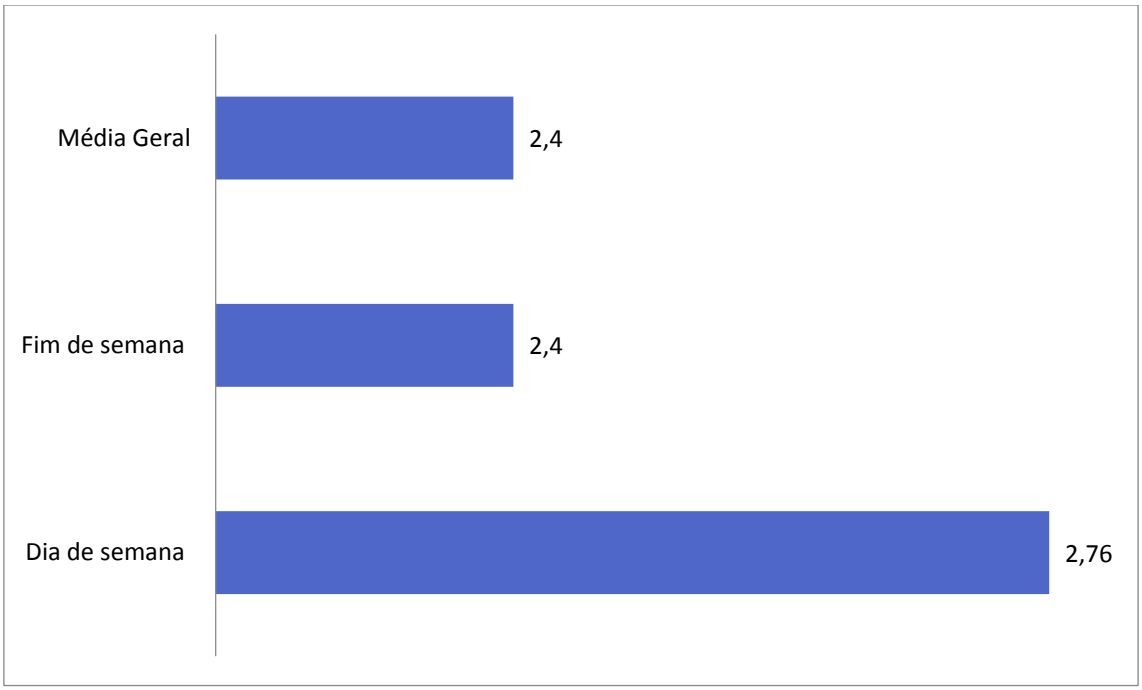
O IMB possui diferenças significativas quanto ao período da semana em que os deslocamentos dos moradores são analisados. Em Luís Alves, durante os dias de semana, os moradores que se deslocam realizam, em média, 2,76 deslocamentos por dia. Este número cai para 2,3 deslocamentos por dia durante os fins de semana (pouco abaixo da média de 2,40 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 46 - Índice de Mobilidade Urbana por período

Período	Média
Dia de semana	2,76
Fim de semana	2,30
MÉDIA GERAL	2,40

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 48 - Índice de Mobilidade Urbana por período



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Nas 10 localidades pesquisadas, a pesquisa mostra que em apenas uma destas os moradores do sexo masculino realizam menos 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 mesmo não estando consolidado em Luís Alves, principalmente pela crescente inserção da mulher no mercado de trabalho.

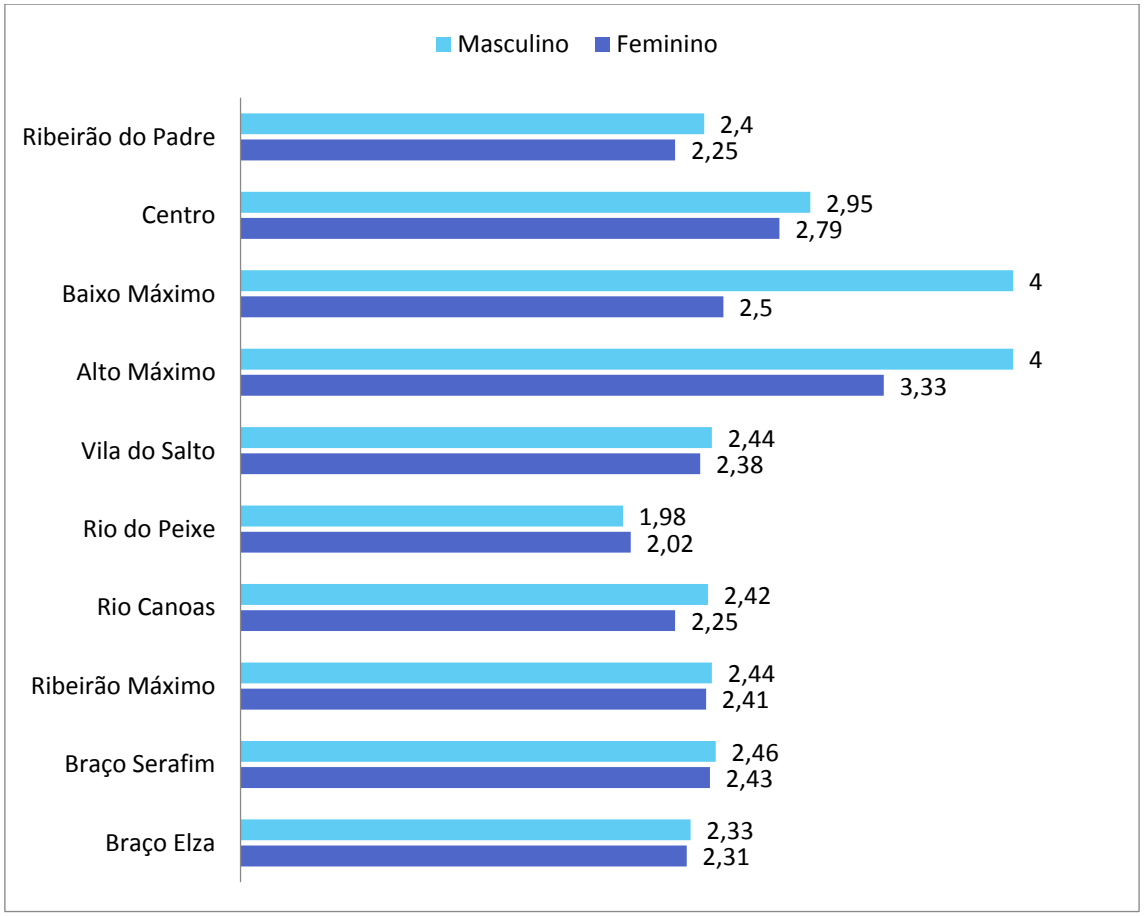
Tabela 47 - Índice de Mobilidade Urbana por bairro e por sexo

Bairro	Feminino	Masculino
Braço Elza	2,31	2,33
Braço Serafim	2,43	2,46
Ribeirão Máximo	2,41	2,44
Rio Canoas	2,25	2,42
Rio do Peixe	2,02	1,98

Vila do Salto	2,38	2,44
Alto Máximo	3,33	4
Baixo Máximo	2,5	4
Centro	2,79	2,95
Ribeirão do Padre	2,25	2,4

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 49 - Índice de Mobilidade Urbana por bairro e por sexo



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

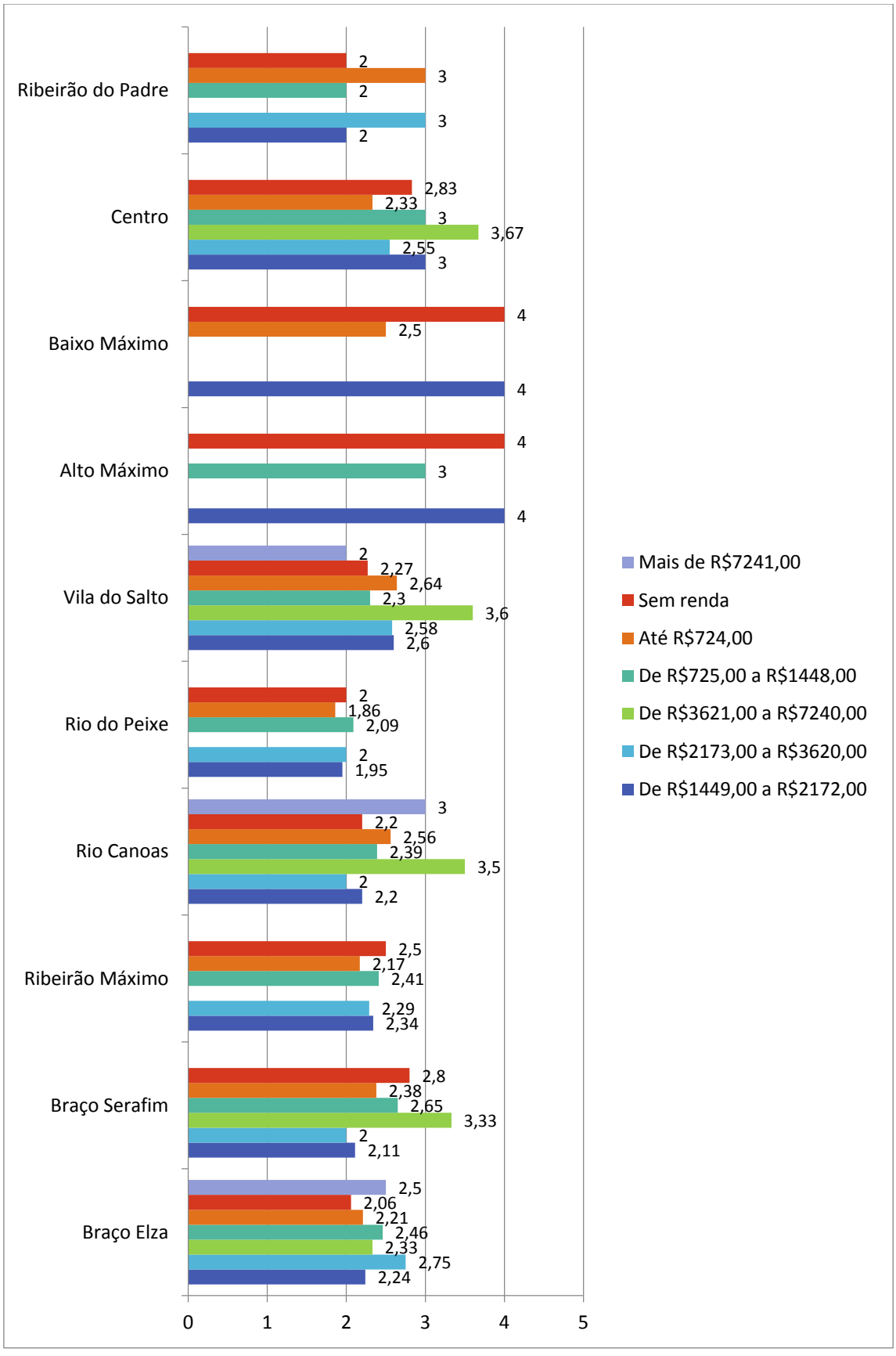
Em relação aos deslocamentos por renda da população mapeada, percebe-se que, em Luís Alves, na maioria dos casos, existe uma variação muito grande em torno do padrão de deslocamentos dos mais ricos e dos mais pobres. Nota-se também que, em algumas localidades, o IMB marcou "zero", mas isso não se deve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

Tabela 48 - Índice de Mobilidade Urbana por bairro e 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	Sem renda	Mais de R$7241,00
Braço Elza	2,24	2,75	2,33	2,46	2,21	2,06	2,5
Braço Serafim	2,11	2	3,33	2,65	2,38	2,8	
Ribeirão Máximo	2,34	2,29		2,41	2,17	2,5	
Rio Canoas	2,2	2	3,5	2,39	2,56	2,2	3
Rio do Peixe	1,95	2		2,09	1,86	2	
Vila do Salto	2,6	2,58	3,6	2,3	2,64	2,27	2
Alto Máximo	4			3		4	
Baixo Máximo	4				2,5	4	
Centro	3	2,55	3,67	3	2,33	2,83	
Ribeirão do Padre	2	3		2	3	2	

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 50 - Índice de Mobilidade Urbana por bairro e por renda



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

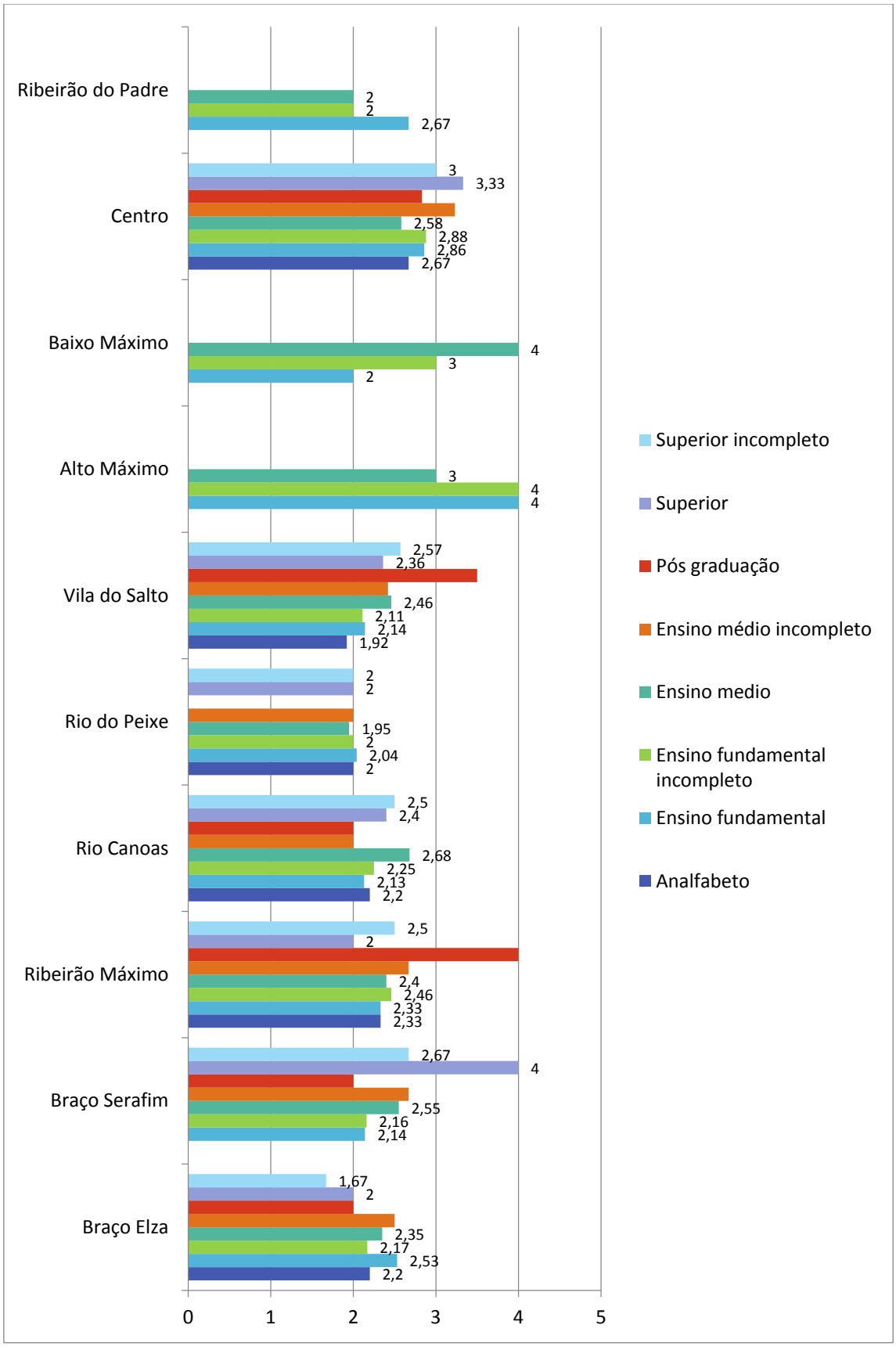
No sentido inverso estão os moradores com maior escolaridade. Quanto mais tempo de estudo a pessoa tiver, maior a chance de realizar deslocamentos por dia acima da média da cidade. Nas localidades onde o IMB é "zero", a pesquisa não encontrou moradores que realizaram deslocamento com a escolaridade indicada.

Tabela 49 - Índice de Mobilidade Urbana por bairro e por escolaridade

Bairros	Analfabeto	Ensino fund.	Ensino fund. incompleto	Ensino médio	Ensino médio incompleto	Pós-graduação	Superior	Superior incompleto
Braço Elza	2,2	2,53	2,17	2,35	2,5	2	2	1,67
Braço Serafim		2,14	2,16	2,55	2,67	2	4	2,67
Ribeirão Máximo	2,33	2,33	2,46	2,4	2,67	4	2	2,5
Rio Canoas	2,2	2,13	2,25	2,68	2	2	2,4	2,5
Rio do Peixe	2	2,04	2	1,95	2		2	2
Vila do Salto	1,92	2,14	2,11	2,46	2,42	3,5	2,36	2,57
Alto Máximo		4	4	3				
Baixo Máximo		2	3	4				
Centro	2,67	2,86	2,88	2,58	3,23	2,83	3,33	3
Ribeirão do Padre		2,67	2	2				

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 51 - Índice de Mobilidade Urbana por bairro e por escolaridade



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

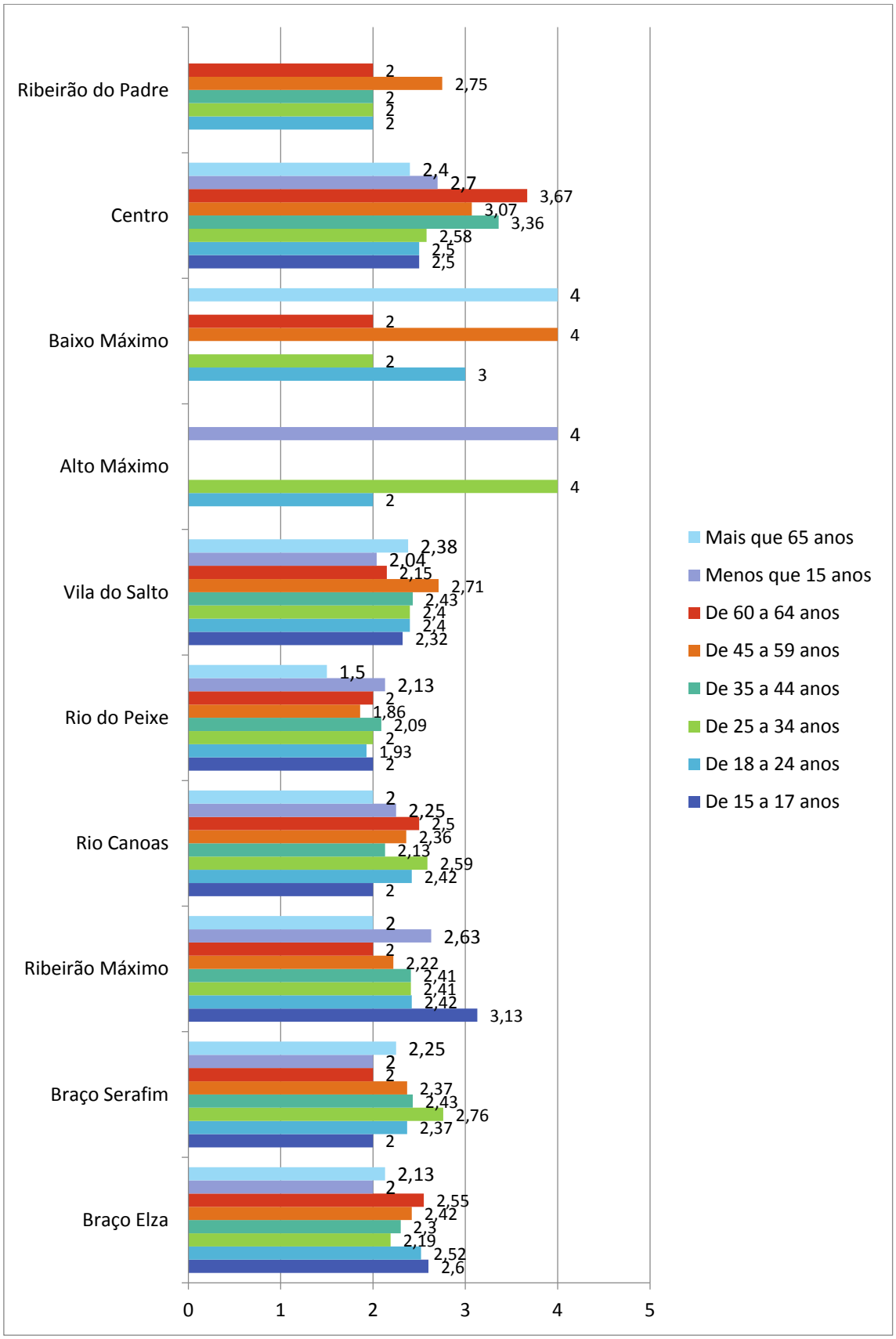
Os idosos (mais de 60 anos) são os que apresentam os menores IMB, em média, em relação às outras faixas etárias. É uma tendência muito comum nas cidades, principalmente aquelas que não oferecem políticas específicas para esta faixa da população, sem fornecer a elas espaços públicos e de convivência, segurança nas calçadas e faixas de pedestres (são pessoas que comumente apresentam dificuldades de locomoção). Destaque para a grande mobilidade de crianças e adolescentes (até 18 anos), que apresentaram um grande IMB na maioria dos bairros.

Tabela 50 - Índice de Mobilidade Urbana por bairro e por 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
Braço Elza	2,6	2,52	2,19	2,3	2,42	2,55	2	2,13
Braço Serafim	2	2,37	2,76	2,43	2,37	2	2	2,25
Ribeirão Máximo	3,13	2,42	2,41	2,41	2,22	2	2,63	2
Rio Canoas	2	2,42	2,59	2,13	2,36	2,5	2,25	2
Rio do Peixe	2	1,93	2	2,09	1,86	2	2,13	1,5
Vila do Salto	2,32	2,4	2,4	2,43	2,71	2,15	2,04	2,38
Alto Máximo		2	4				4	
Baixo Máximo		3	2		4	2		4
Centro	2,5	2,5	2,58	3,36	3,07	3,67	2,7	2,4
Ribeirão do Padre		2	2	2	2,75	2		

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 52 - Índice de Mobilidade Urbana por bairro e por idade



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

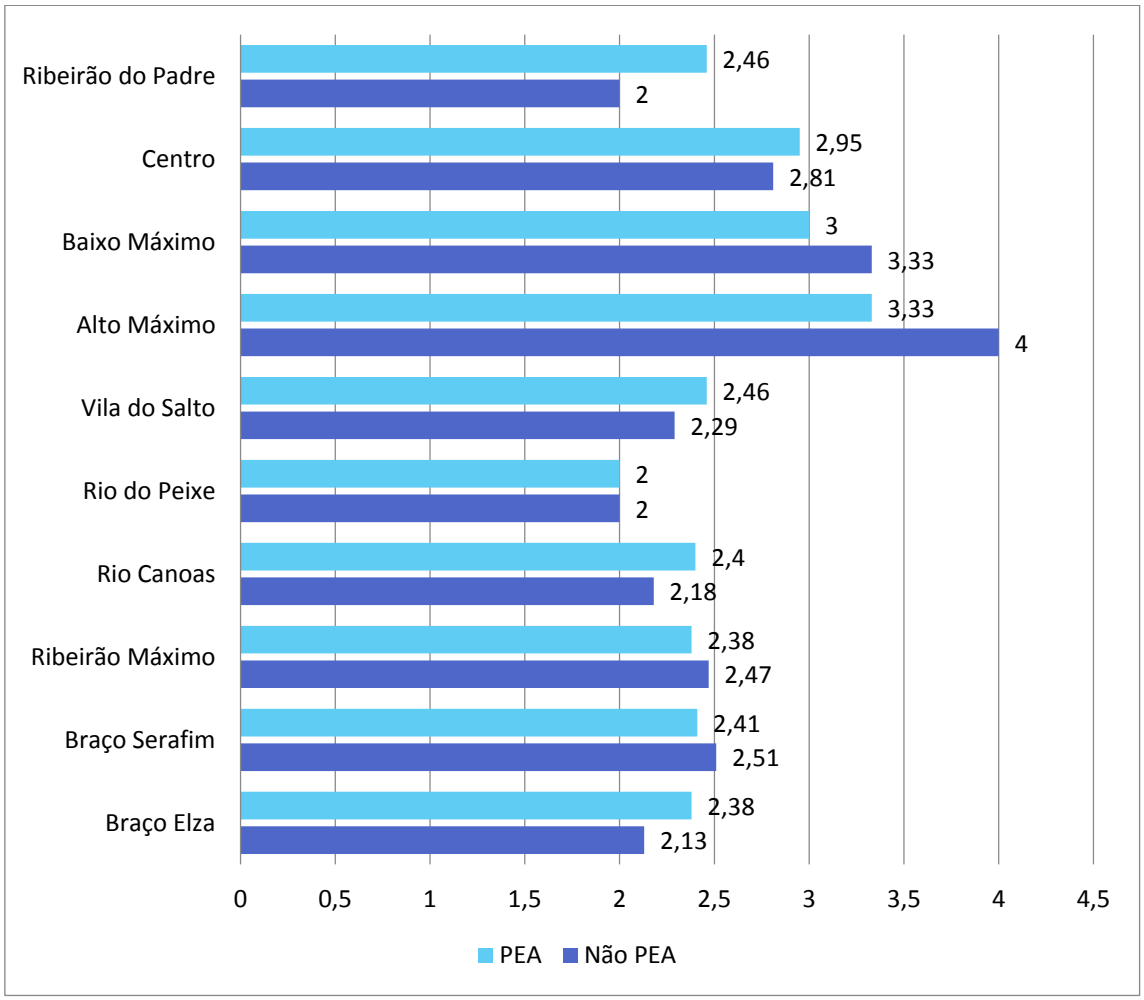
O tipo de ocupação de uma pessoa também influencia - e muito - em seus deslocamentos. O IMB da População Economicamente Ativa - PEA (Assalariado com carteira de trabalho, Assalariado sem carteira de trabalho, Autônomo que paga o INSS, Autônomo que não paga o INSS, Empregador dono/sócio de empresa, Estagiário e Trabalhador rural) é maior ou igual do que as Pessoas Economicamente Não-Ativas (Desempregado, Aposentado ou pensionista, Estudante e dependentes econômicos) em 6 das 10 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 51 - Índice de Mobilidade Urbana por bairro e por ocupação

Local	Não PEA	PEA
Braço Elza	2,13	2,38
Braço Serafim	2,51	2,41
Ribeirão Máximo	2,47	2,38
Rio Canoas	2,18	2,4
Rio do Peixe	2	2
Vila do Salto	2,29	2,46
Alto Máximo	4	3,33
Baixo Máximo	3,33	3
Centro	2,81	2,95
Ribeirão do Padre	2	2,46

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 53 - Índice de Mobilidade Urbana por bairro e por ocupação



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

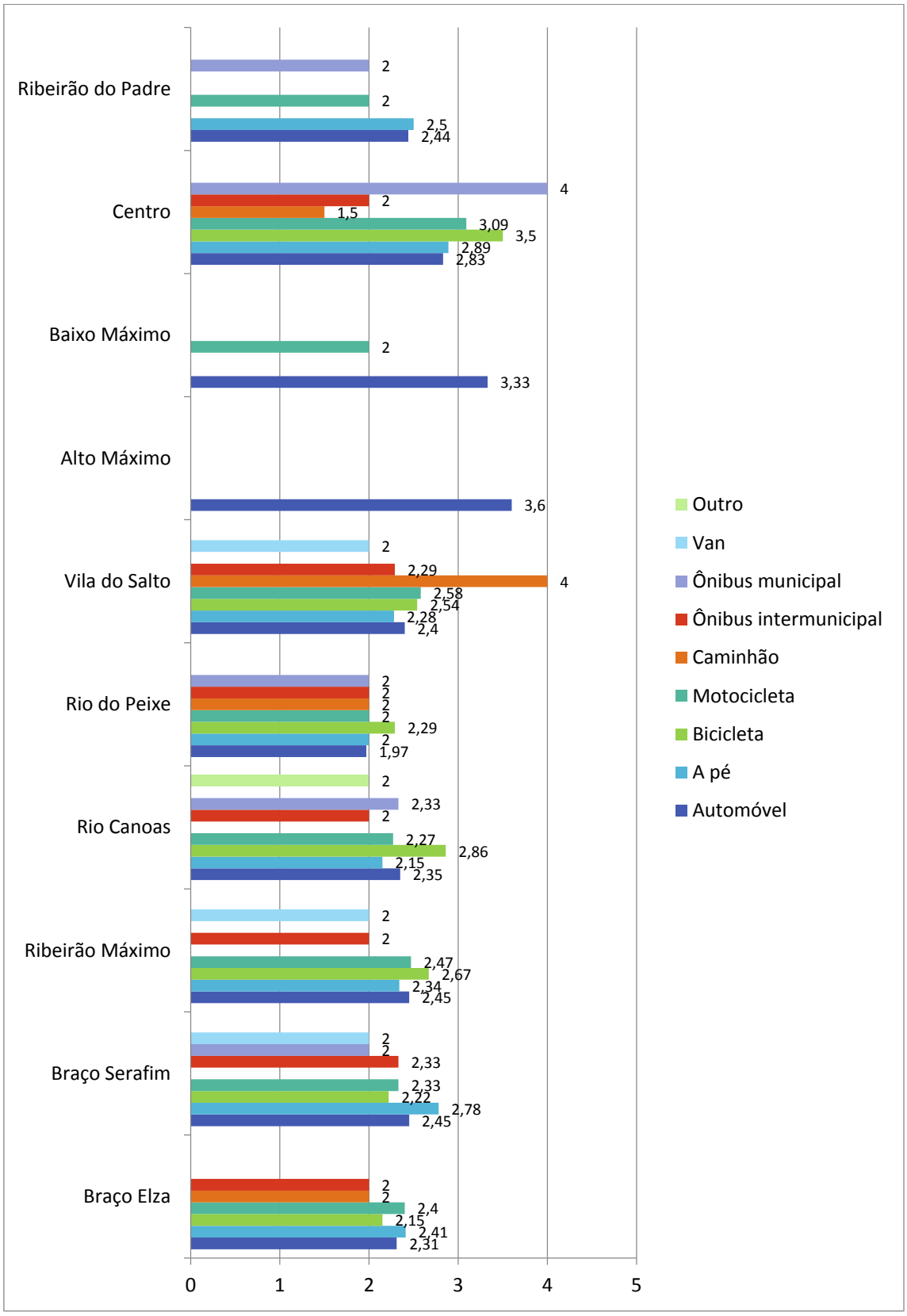
Os modos coletivos de transporte apresentam um IMB menor que os modos individuais, sejam estes motorizados ou não. Isto significa que o sistema de transporte coletivo da cidade não atende todos os deslocamentos dos moradores, que preferem os outros modos para realizarem seus afazeres diários. Nas localidades onde o IMB é "zero", a pesquisa não encontrou moradores que realizaram deslocamento com o modo indicado.

Tabela 52 - Índice de Mobilidade Urbana por bairro e modo de deslocamento

Local/ Modo	Automóvel	A pé	Bicicleta	Motocicleta	Caminhão	Ônibus intermunicipal	Ônibus municipal	Van	Outro
Braço Elza	2,31	2,41	2,15	2,4	2	2			
Braço Serafim	2,45	2,78	2,22	2,33		2,33	2	2	
Ribeirão Máximo	2,45	2,34	2,67	2,47		2		2	
Rio Canoas	2,35	2,15	2,86	2,27		2	2,33		2
Rio do Peixe	1,97	2	2,29	2	2	2	2		
Vila do Salto	2,4	2,28	2,54	2,58	4	2,29		2	
Alto Máximo	3,6								
Baixo Máximo	3,33			2					
Centro	2,83	2,89	3,5	3,09	1,5	2	4		
Ribeirão do Padre	2,44	2,5		2			2		

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 54 - Índice de Mobilidade Urbana por bairro e modo de deslocamento



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

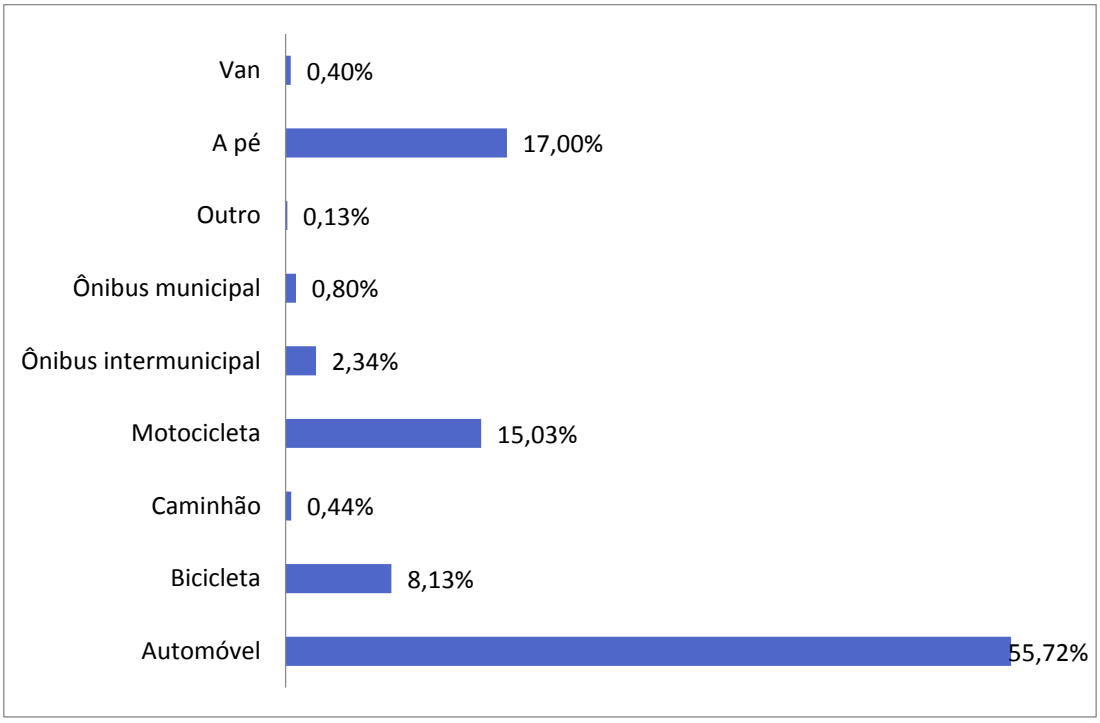
Dos 2.352 moradores levantados pela pesquisa, já foi mostrado que apenas 1.249 realizaram deslocamento, gerando ao todo 2.988 deslocamentos. Destes, 55,72% foram realizados por automóvel, 17% a pé, 15,03% por motos, 8,13% por bicicletas, 2,34% por ônibus intermunicipal, 0,8% por ônibus municipal, 0,44% por caminhões, 0,4% por vans e utilitários e 0,13% por outros modos.

Tabela 53 - Modos de locomoção utilizados nos deslocamentos

Modos de locomoção utilizados	Quantidade	%
Automóvel	1665	55,72%
Bicicleta	243	8,13%
Caminhão	13	0,44%
Motocicleta	449	15,03%
Ônibus intermunicipal	70	2,34%
Ônibus municipal	24	0,80%
Outro	4	0,13%
A pé	508	17,00%
Van	12	0,40%
TOTAL GERAL	2988	100,00%

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 55 - Modos de deslocamentos utilizados nos deslocamentos



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

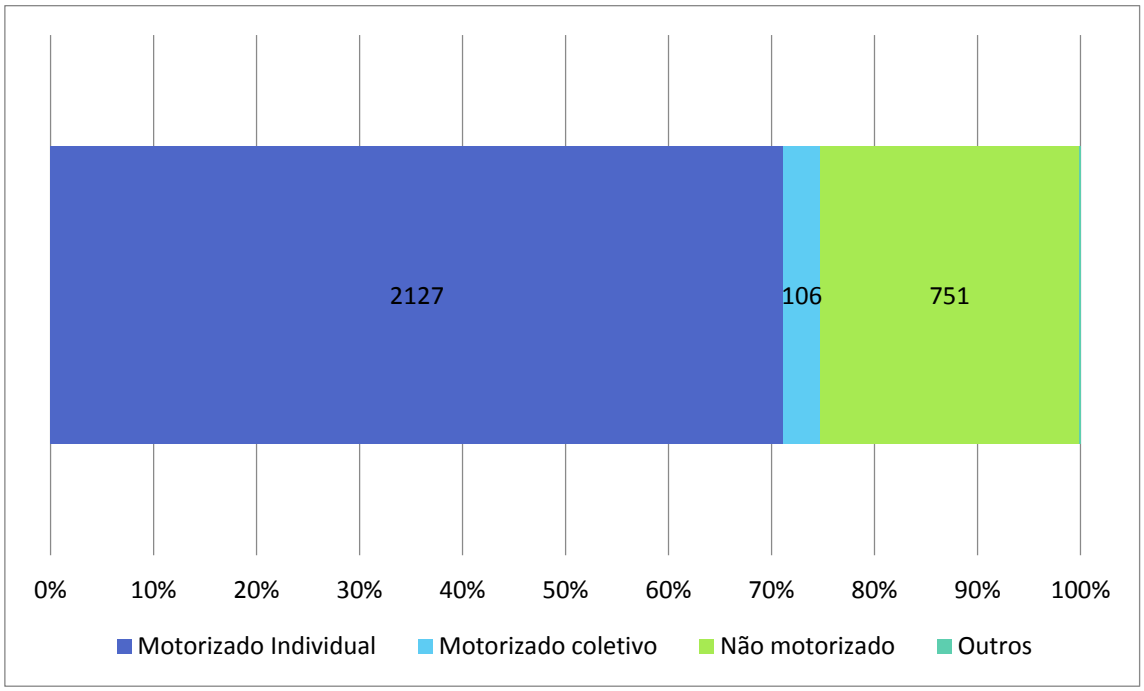
Consolidando a informação anterior, a pesquisa mostra que, dentre todos os deslocamentos feitos, 74,73% são por modos motorizados (71,18% individual, como automóveis, motos, caminhões, vans e utilitários; 3,55% coletivos como ônibus, balsas, táxis e moto-táxis) e 25,13% não motorizados, como a pé e bicicletas.

Tabela 54 - Modo de deslocamentos consolidado

Modo	Quantidade	%
Motorizado Individual	2127	71,18%
Motorizado coletivo	106	3,55%
Não motorizado	751	25,13%
Outros	4	0,13%
TOTAL GERAL	2988	100,00%

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 56 - Modo de deslocamentos 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 48,70% do total de deslocamentos nos dias

de semana para 74,91% nos fins de semana). A bicicleta, potencial modo a ser utilizado como lazer nos fins de semana, cai de 10,47% do total em dias de semana para 1,75% aos fins de semana.

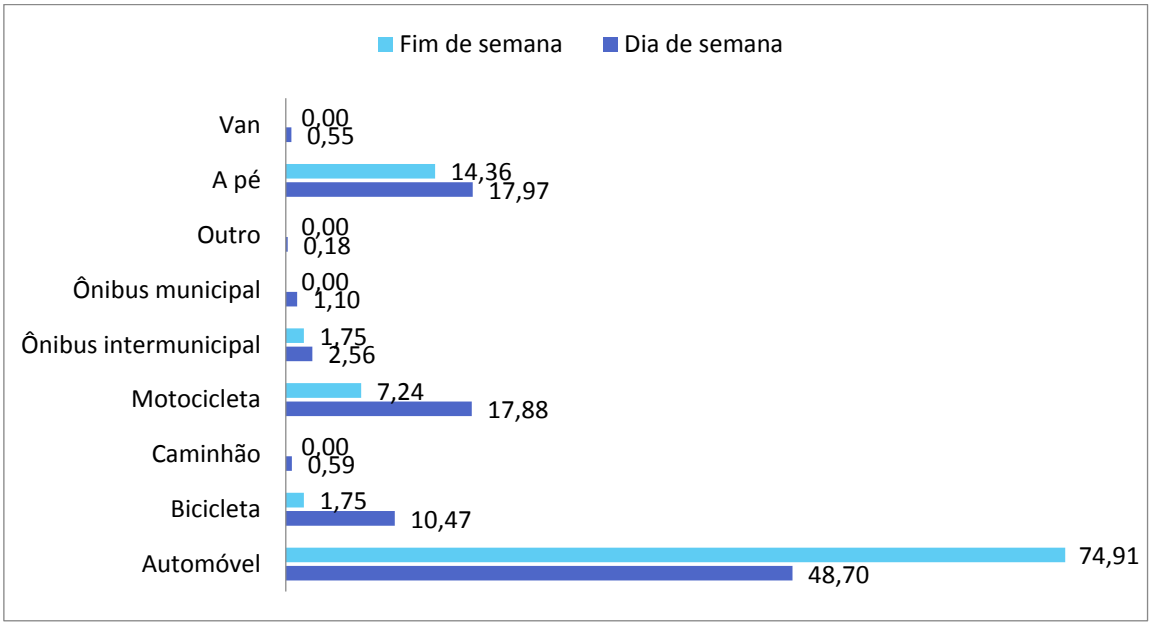
À medida que a cidade possui uma maior quantidade de equipamentos públicos de lazer espalhados pelos bairros, a tendência é que as pessoas não utilizem o automóvel para a maior parte dos deslocamentos aos fins de semana, priorizando outros modos para percorrer curtas distâncias, como a pé e a bicicleta.

Tabela 55 - Deslocamentos por período

	Dia de semana	%	Fim de semana	%
Automóvel	1065	48,70	600	74,91
Bicicleta	229	10,47	14	1,75
Caminhão	13	0,59		-
Motocicleta	391	17,88	58	7,24
Ônibus intermunicipal	56	2,56	14	1,75
Ônibus municipal	24	1,10		-
Outro	4	0,18		-
A pé	393	17,97	115	14,36
Van	12	0,55		-
Total	2187	100,00	801	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 57 - Deslocamentos por período



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Analisando ainda o padrão de deslocamentos dos 1.285 moradores, fica evidente a diferenciação dos modais utilizados de acordo com a localidade de moradia. Enquanto apenas 49,46% dos deslocamentos dos moradores da localidade de Braço Serafim ocorreu por automóvel, 90,91% dos deslocamentos daqueles que residem na localidade de Baixo Máximo foram via automóvel.

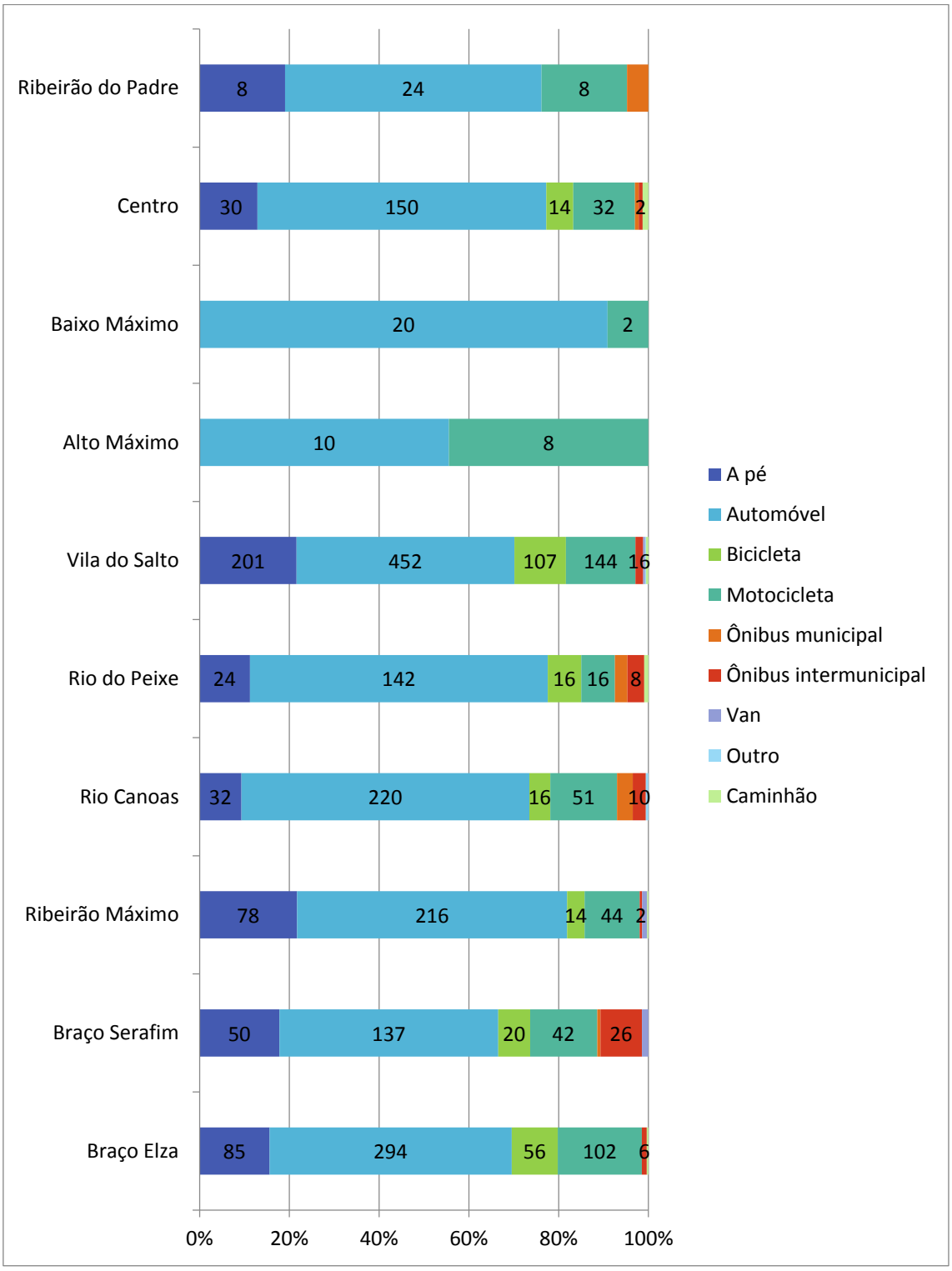
Quanto menor for a renda média dos moradores, a escolaridade, a ocupação, e somado a isto, grande distância do local de moradia das regiões centrais, maior o uso de motos coletivos de deslocamento ou não-motorizados, conforme padrão demonstrado nas tabelas a seguir.

Tabela 56 - Modo de deslocamento por bairro de moradia

Bairros	A pé	%	Automóvel	%	Bicicleta	%	Motocicleta	%	Ônibus municipal	%	Ônibus intermunicipal	%	Van	%	Outro	%	Caminhão	%	TOTAL	%
Braço Elza	85	15,60	294	53,94	56	10,28	102	18,72		-	6	1,10		-		-	2	0,37	545	100,00
Braço Serafim	50	18,05	137	49,46	20	7,22	42	15,16	2	0,72	26	9,39	4	1,44		-		-	281	100,00
Ribeirão Máximo	78	21,97	216	60,85	14	3,94	44	12,39		-	2	0,56	4	1,13		-	1	0,28	359	100,00
Rio Canoas	32	9,33	220	64,14	16	4,66	51	14,87	12	3,50	10	2,92		-	2	0,58		-	343	100,00
Rio do Peixe	24	11,21	142	66,36	16	7,48	16	7,48	6	2,80	8	3,74		-		-	2	0,93	214	100,00
Vila do Salto	201	21,68	452	48,76	107	11,54	144	15,53		-	16	1,73	4	0,43	2	0,22	5	0,54	931	100,00
Alto Máximo		-	10	55,56		-	8	44,44		-		-		-		-		-	18	100,00
Baixo Máximo		-	20	90,91		-	2	9,09		-		-		-		-		-	22	100,00
Centro	30	12,88	150	64,38	14	6,01	32	13,73	2	0,86	2	0,86		-		-	3	1,29	233	100,00
Ribeirão do Padre	8	19,05	24	57,14		-	8	19,05	2	4,76		-		-		-		-	42	100,00
TOTAL	**508**	**17,07**	**1665**	**55,95**	**243**	**8,17**	**449**	**15,09**	**24**	**0,81**	**70**	**2,35**	**12**	**0,40**	**4**	**0,13**	**13**	**0,44**	**2.988**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 58 - Modo de deslocamento por bairro



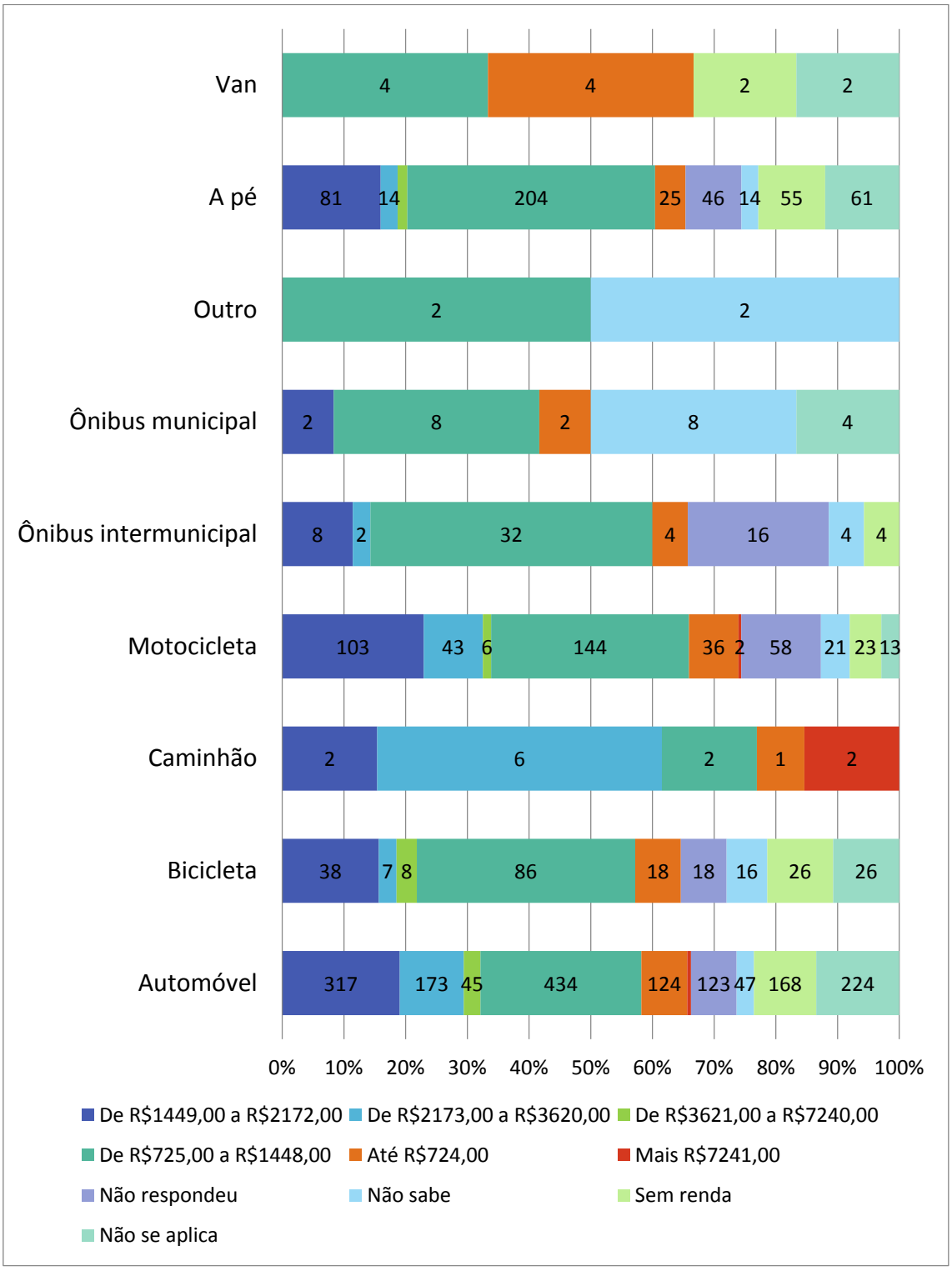
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 57 - Modo de deslocamento por renda

Modos / Renda	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	317	19,04	173	10,39	45	2,70	434	26,07	124	7,45	10	0,60	123	7,39	47	2,82	168	10,09	224	13,45	1.665	100,00
Bicicleta	38	15,64	7	2,88	8	3,29	86	35,39	18	7,41		-	18	7,41	16	6,58	26	10,70	26	10,70	243	100,00
Caminhão	2	15,38	6	46,15		-	2	15,38	1	7,69	2	15,38		-		-		-		-	13	100,00
Motocicleta	103	22,94	43	9,58	6	1,34	144	32,07	36	8,02	2	0,45	58	12,92	21	4,68	23	5,12	13	2,90	449	100,00
Ônibus intermunicipal	8	11,43	2	2,86		-	32	45,71	4	5,71		-	16	22,86	4	5,71	4	5,71		-	70	100,00
Ônibus municipal	2	8,33		-		-	8	33,33	2	8,33		-		-	8	33,33		-	4	16,67	24	100,00
Outro		-		-		-	2	50,00		-		-		-	2	50,00		-		-	4	100,00
A pé	81	15,94	14	2,76	8	1,57	204	40,16	25	4,92		-	46	9,06	14	2,76	55	10,83	61	12,01	508	100,00
Van		-		-		-	4	33,33	4	33,33		-		-		-	2	16,67	2	16,67	12	100,00
TOTAL	**551**	**18,44**	**245**	**8,20**	**67**	**2,24**	**916**	**30,66**	**214**	**7,16**	**14**	**0,47**	**261**	**8,73**	**112**	**3,75**	**278**	**9,30**	**330**	**11,04**	**2.988**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 59 - Modo de deslocamento por renda



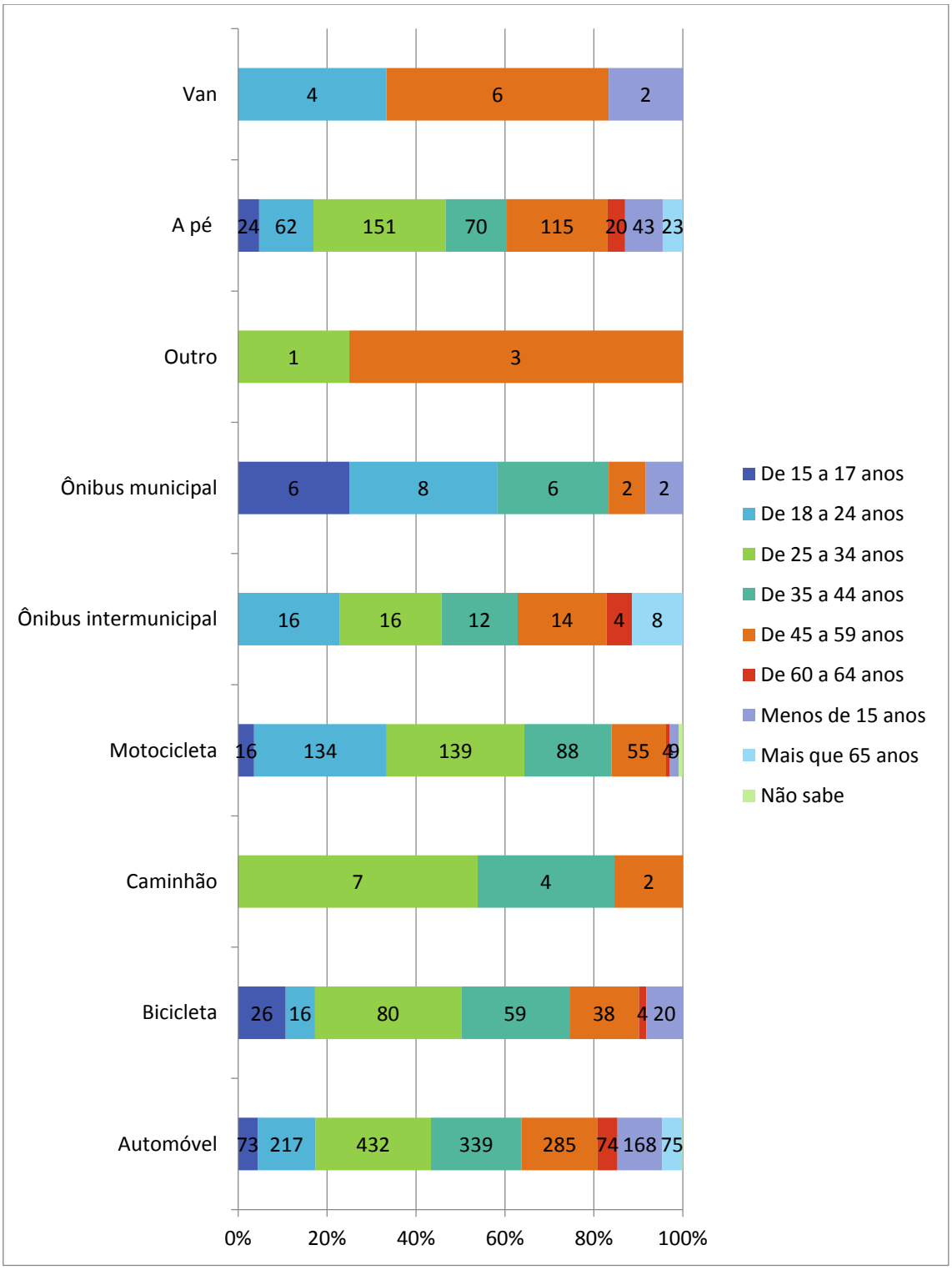
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 58 - Modo de deslocamento por 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	73	4,38	217	13,03	432	25,95	339	20,36	285	17,12	74	4,44	168	10,09	75	4,50	2	0,12	1.665	100,00
Bicicleta	26	10,70	16	6,58	80	32,92	59	24,28	38	15,64	4	1,65	20	8,23		-		-	243	100,00
Caminhão		-		-	7	53,85	4	30,77	2	15,38		-		-		-		-	13	100,00
Motocicleta	16	3,56	134	29,84	139	30,96	88	19,60	55	12,25	4	0,89	9	2,00		-	4	0,89	449	100,00
Ônibus intermunicipal		-	16	22,86	16	22,86	12	17,14	14	20,00	4	5,71		-	8	11,43		-	70	100,00
Ônibus municipal	6	25,00	8	33,33		-	6	25,00	2	8,33		-	2	8,33		-		-	24	100,00
Outro		-		-	1	25,00		-	3	75,00		-		-		-		-	4	100,00
A pé	24	4,72	62	12,20	151	29,72	70	13,78	115	22,64	20	3,94	43	8,46	23	4,53		-	508	100,00
Van		-	4	33,33		-		-	6	50,00		-	2	16,67		-		-	12	100,00
TOTAL	**145**	**4,85**	**457**	**15,29**	**826**	**27,64**	**578**	**19,34**	**520**	**17,40**	**106**	**3,55**	**244**	**8,17**	**106**	**3,55**	**6**	**0,20**	**2.988**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 60 - Modo de deslocamento por idade



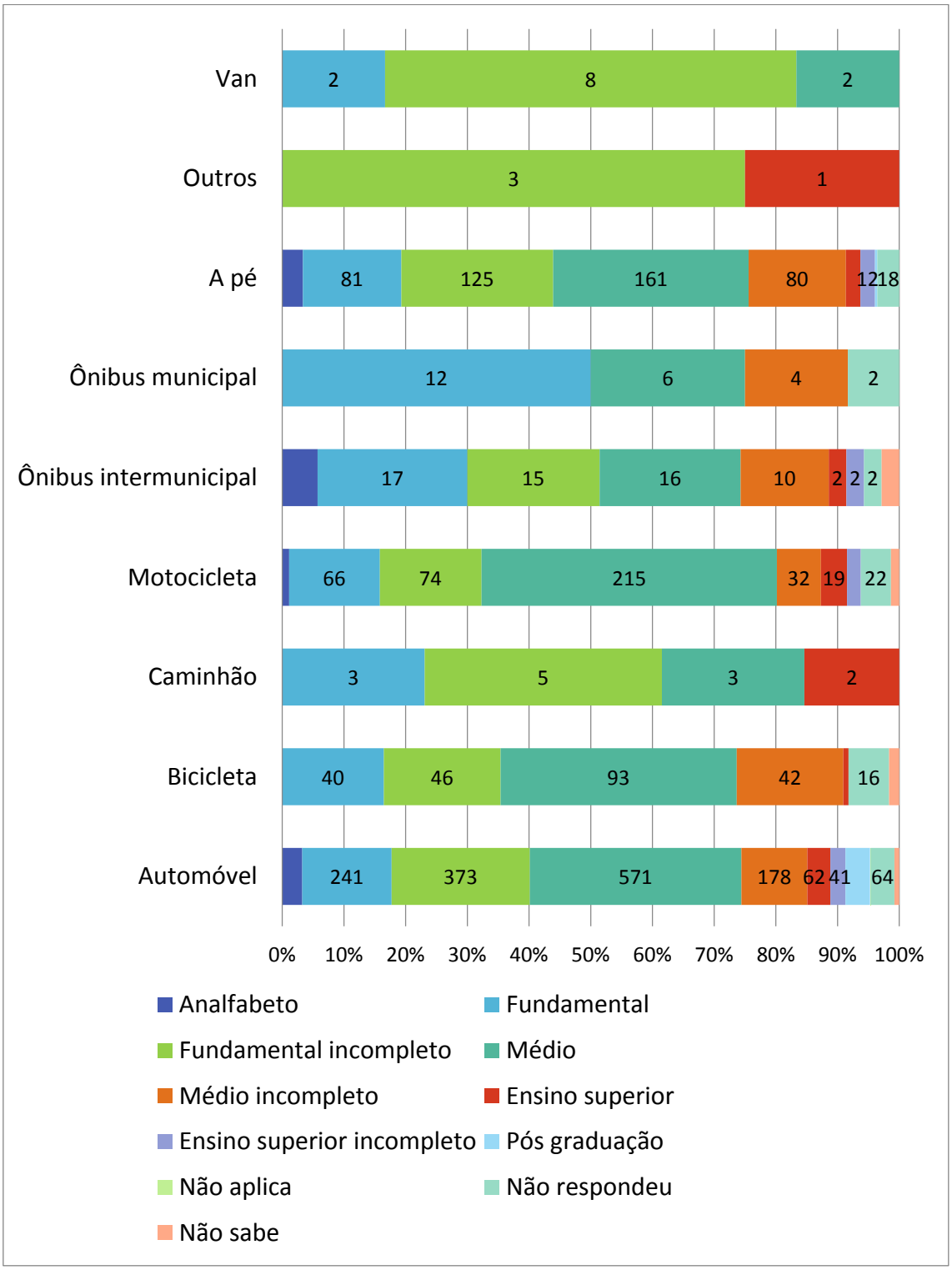
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 59 - Modo de deslocamento por escolaridade

Bairros	Analfabeto	%	Fundamental	%	Fundamental incompleto	%	Médio	%	Médio incompleto	%	Ensino superior	%	Ensino superior incompleto	%	Pós graduação	%	Não aplica	%	Não respondeu	%	Não sabe	%	TOTAL	%
Automóvel	54	3,24	241	14,47	373	22,40	571	34,29	178	10,69	62	3,72	41	2,46	66	3,96	2	0,12	64	3,84	13	0,78	1.665	100,00
Bicicleta		-	40	16,46	46	18,93	93	38,27	42	17,28	2	0,82		-		-		-	16	6,58	4	1,65	243	100,00
Caminhão		-	3	23,08	5	38,46	3	23,08		-	2	15,38		-		-		-		-		-	13	100,00
Motocicleta	5	1,11	66	14,70	74	16,48	215	47,88	32	7,13	19	4,23	10	2,23		-		-	22	4,90	6	1,34	449	100,00
Ônibus intermunicipal	4	5,71	17	24,29	15	21,43	16	22,86	10	14,29	2	2,86	2	2,86		-		-	2	2,86	2	2,86	70	100,00
Ônibus municipal		-	12	50,00		-	6	25,00	4	16,67		-		-		-		-	2	8,33		-	24	100,00
A pé	17	3,35	81	15,94	125	24,61	161	31,69	80	15,75	12	2,36	12	2,36	2	0,39		-	18	3,54		-	508	100,00
Outros		-		-	3	75,00		-		-	1	25,00		-		-		-		-		-	4	100,00
Van		-	2	16,67	8	66,67	2	16,67		-		-		-		-		-		-		-	12	100,00
TOTAL	**80**	**2,68**	**462**	**15,46**	**649**	**21,72**	**1067**	**35,71**	**346**	**11,58**	**100**	**3,35**	**65**	**2,18**	**68**	**2,28**	**2**	**0,07**	**124**	**4,15**	**25**	**0,84**	**2.988**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 61 - Modo de deslocamento por escolaridade



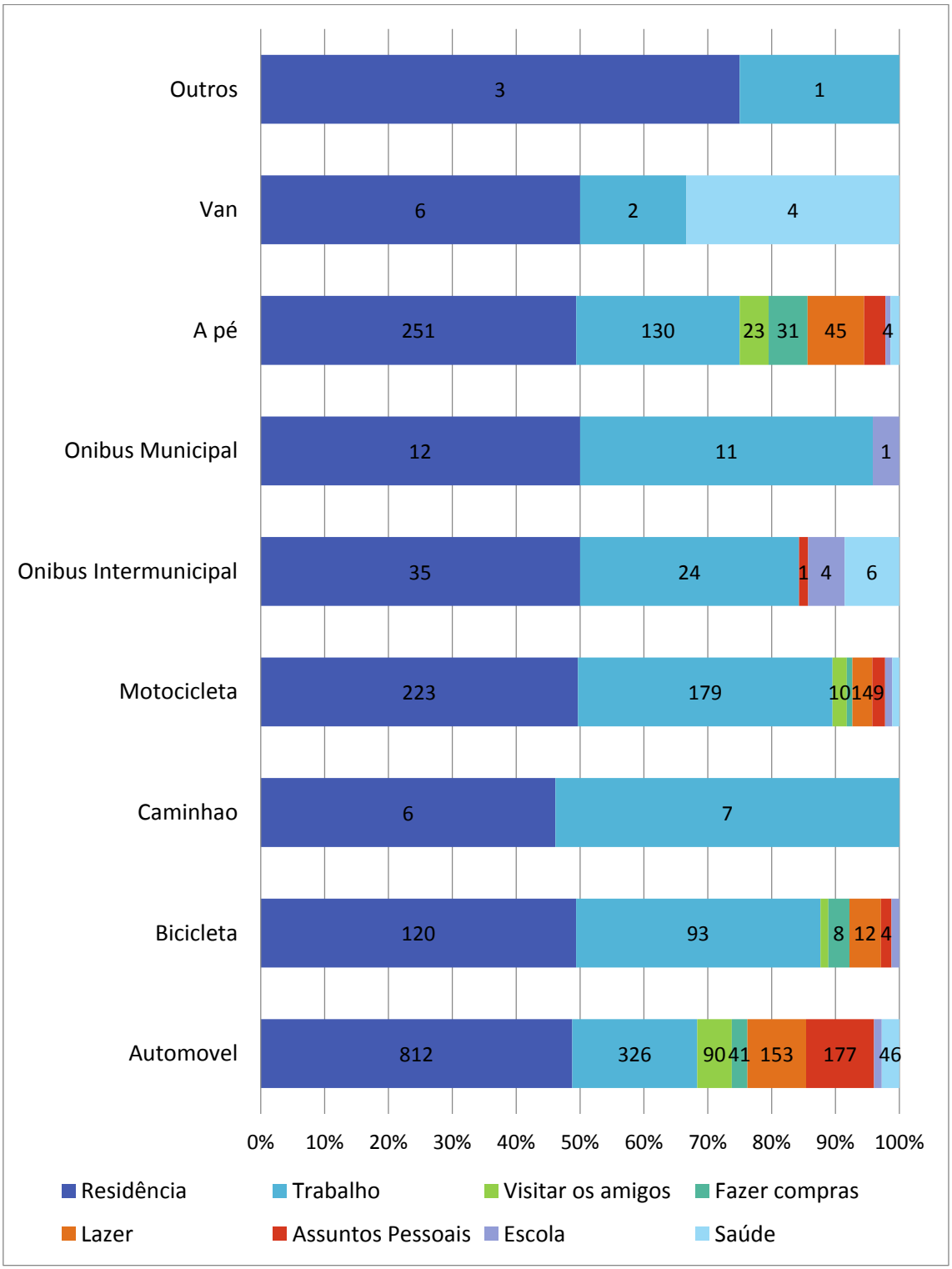
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 60 - Modo de deslocamento por motivo (chegada)

Modos	Residência	%	Trabalho	%	Visitar os amigos	%	Fazer compras	%	Lazer	%	Assuntos Pessoais	%	Escola	%	Saúde	%	TOTAL	TOTAL %
Automóvel	812	48,77	326	19,58	90	5,41	41	2,46	153	9,19	177	10,63	20	1,20	46	2,76	1665	100
Bicicleta	120	49,38	93	38,27	3	1,23	8	3,29	12	4,94	4	1,65	3	1,23		-	243	100
Caminhão	6	46,15	7	53,85		-		-		-		-		-		-	13	100
Motocicleta	223	49,67	179	39,87	10	2,23	4	0,89	14	3,12	9	2,00	5	1,11	5	1,11	449	100
Ônibus Intermunicipal	35	50,00	24	34,29		-		-		-	1	1,43	4	5,71	6	8,57	70	100
Ônibus Municipal	12	50,00	11	45,83		-		-		-		-	1	4,17		-	24	100
A pé	251	49,41	130	25,59	23	4,53	31	6,10	45	8,86	17	3,35	4	0,79	7	1,38	508	100
Van	6	50,00	2	16,67		-		-		-		-		-	4	33,33	12	100
Outros	3	75,00	1	25,00		-		-		-		-		-		-	4	100
TOTAL	**1468**	**49,13**	**773**	**25,87**	**126**	**4,22**	**84**	**2,81**	**224**	**7,50**	**208**	**6,96**	**37**	**1,24**	**68**	**2,28**	**2988**	**100**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 62 - Modo de deslocamento por motivo (chegada)



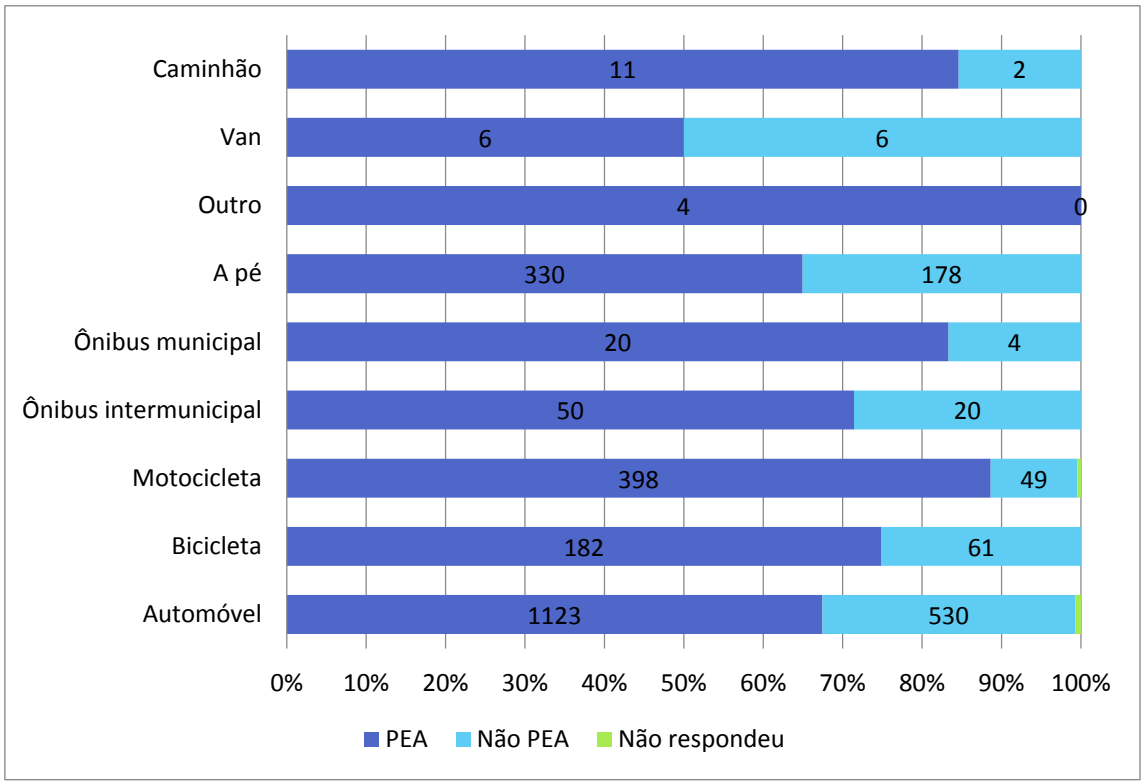
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 61 - Modo de deslocamento por ocupação

Bairros	PEA	%	Não PEA	%	Não respondeu	%	TOTAL	%
Automóvel	1123	67,45	530	31,83	12	1	1.665	100,00
Bicicleta	182	74,90	61	25,10		-	243	100,00
Motocicleta	398	88,64	49	10,91	2	0	449	100,00
Ônibus intermunicipal	50	71,43	20	28,57		-	70	100,00
Ônibus municipal	20	83,33	4	16,67		-	24	100,00
A pé	330	64,96	178	35,04		-	508	100,00
Outro	4	100,00	0	-		-	4	100,00
Van	6	50,00	6	50,00		-	12	100,00
Caminhão	11	84,62	2	15,38		-	13	100,00
TOTAL	2124	71,08	850	28,45	14	0,47	2.988	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 63 - Modo de deslocamento por ocupação



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Todos estes 2.988 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 Luís Alves, 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: o automóvel se consolida em todas as regiões de Luís Alves como o modo de deslocamento com maior presença em todas as localidades (inclusive na maioria dos deslocamentos para outros municípios da região). Em Ribeirão da Onça o modo "a pé" é expressivo, mas não maioria,dentre os 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 Braço Bugre e Ribeirão do Padre, 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, e nas localidades de Vila do Salto, Centro e Braço Serafim.

A bicicleta ocupa lugar de destaque nos deslocamentos que são originados nas localidades de Vila do Salto e Braço Elza, em escala e quantidade muito maiores que outras localidades da cidade, evidenciando a necessidade de políticas cicloviárias para estas regiões em especial.

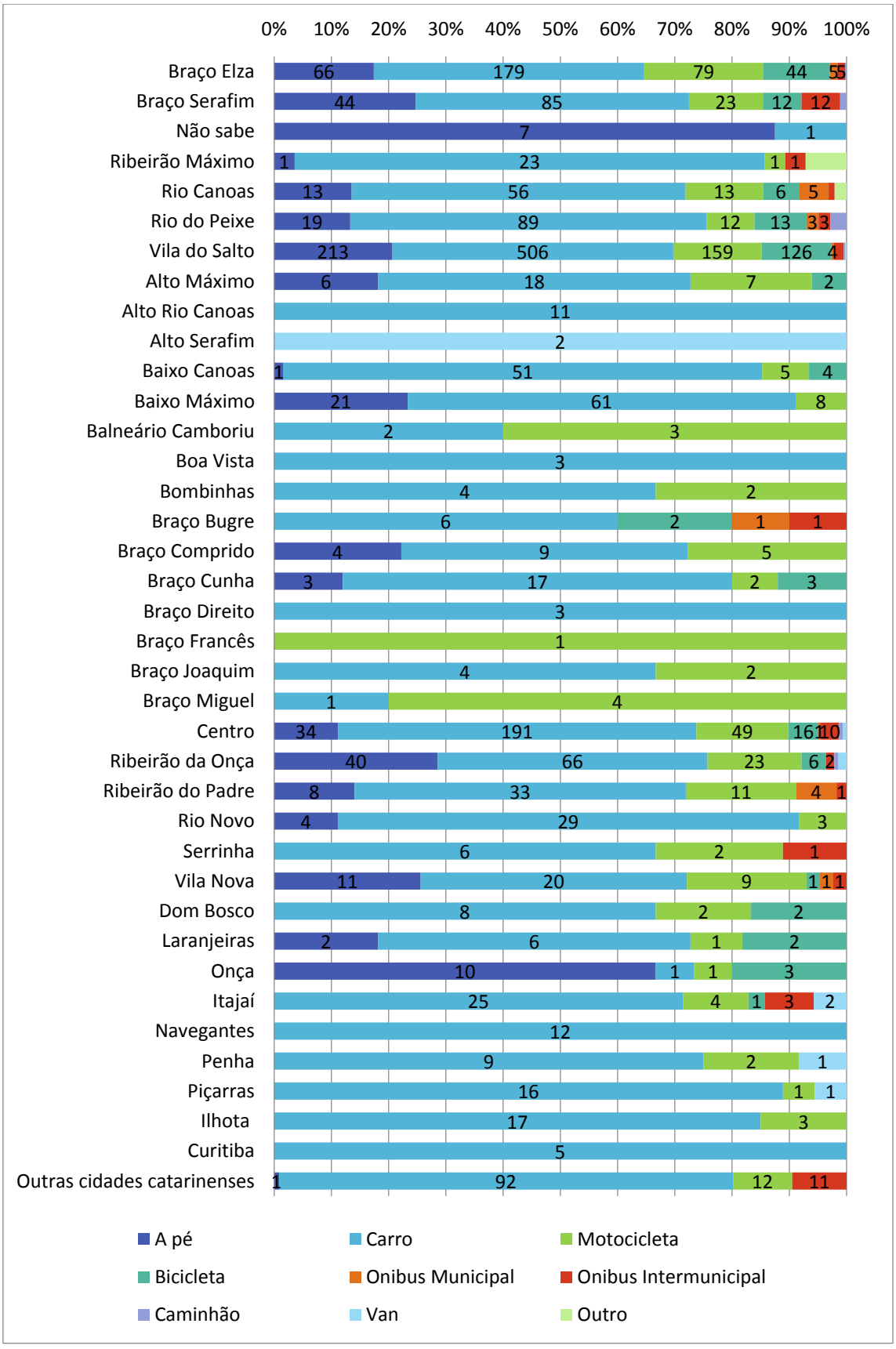
Por mais que a origem e o destino dos deslocamentos sejam pontos diferentes na cidade, a característica pendular das viagens realizadas diariamente pelos moradores não faz mudar o panorama dos modos de deslocamento utilizados nas localidades de chegada. Significa dizer que, deste modo, as pessoas saem 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 62 - Modo de deslocamentos por bairro (origem)

Bairros	A pé	%	Carro	%	Motocicleta	%	Bicicleta	%	Ônibus Municipal	%	Ônibus Intermunicipal	%	Caminhão	%	Van	%	Outro	%	Total	Total %
Braço Elza	66	17,41	179	47,23	79	20,84	44	11,61	5	1,32	5	1,32	1	0,26		-		-	379	100,00
Braço Serafim	44	24,72	85	47,75	23	12,92	12	6,74		-	12	6,74	2	1,12		-		-	178	100,00
Não sabe	7	87,50	1	12,50		-		-		-		-		-		-		-	8	100,00
Ribeirão Máximo	1	3,57	23	82,14	1	3,57		-		-	1	3,57		-		-	2	7,14	28	100,00
Rio Canoas	13	13,54	56	58,33	13	13,54	6	6,25	5	5,21	1	1,04		-		-	2	2,08	96	100,00
Rio do Peixe	19	13,29	89	62,24	12	8,39	13	9,09	3	2,10	3	2,10	4	2,80		-		-	143	100,00
Vila do Salto	213	20,66	506	49,08	159	15,42	126	12,22	4	0,39	18	1,75	3	0,29	2	0,19		-	1031	100,00
Alto Máximo	6	18,18	18	54,55	7	21,21	2	6,06		-		-		-		-		-	33	100,00
Alto Rio Canoas		-	11	100,00		-		-		-		-		-		-		-	11	100,00
Alto Serafim		-		-		-		-		-		-		-	2	100,00		-	2	100,00
Baixo Canoas	1	1,64	51	83,61	5	8,20	4	6,56		-		-		-		-		-	61	100,00
Baixo Máximo	21	23,33	61	67,78	8	8,89		-		-		-		-		-		-	90	100,00
Balneário Camboriu		-	2	40,00	3	60,00		-		-		-		-		-		-	5	100,00
Boa Vista		-	3	100,00		-		-		-		-		-		-		-	3	100,00
Bombinhas		-	4	66,67	2	33,33		-		-		-		-		-		-	6	100,00
Braço Bugre		-	6	60,00		-	2	20,00	1	10,00	1	10,00		-		-		-	10	100,00
Braço Comprido	4	22,22	9	50,00	5	27,78		-		-		-		-		-		-	18	100,00
Braço Cunha	3	12,00	17	68,00	2	8,00	3	12,00		-		-		-		-		-	25	100,00
Braço Direito		-	3	100,00		-		-		-		-		-		-		-	3	100,00
Braço Francês		-		-	1	100,00		-		-		-		-		-		-	1	100,00
Braço Joaquim		-	4	66,67	2	33,33		-		-		-		-		-		-	6	100,00
Braço Miguel		-	1	20,00	4	80,00		-		-		-		-		-		-	5	100,00
Centro	34	11,15	191	62,62	49	16,07	16	5,25	1	0,33	10	3,28	2	0,66	2	0,66		-	305	100,00
Ribeirão da Onça	40	28,57	66	47,14	23	16,43	6	4,29		-	2	1,43	1	0,71	2	1,43		-	140	100,00
Ribeirão do Padre	8	14,04	33	57,89	11	19,30		-	4	7,02	1	1,75		-		-		-	57	100,00
Rio Novo	4	11,11	29	80,56	3	8,33		-		-		-		-		-		-	36	100,00
Serrinha		-	6	66,67	2	22,22		-		-	1	11,11		-		-		-	9	100,00
Vila Nova	11	25,58	20	46,51	9	20,93	1	2,33	1	2,33	1	2,33		-		-		-	43	100,00
Dom Bosco		-	8	66,67	2	16,67	2	16,67		-		-		-		-		-	12	100,00
Laranjeiras	2	18,18	6	54,55	1	9,09	2	18,18		-		-		-		-		-	11	100,00
Onça	10	66,67	1	6,67	1	6,67	3	20,00		-		-		-		-		-	15	100,00
Itajaí		-	25	71,43	4	11,43	1	2,86		-	3	8,57		-	2	5,71		-	35	100,00
Navegantes		-	12	100,00		-		-		-		-		-		-		-	12	100,00
Penha		-	9	75,00	2	16,67		-		-		-		-	1	8,33		-	12	100,00
Piçarras		-	16	88,89	1	5,56		-		-		-		-	1	5,56		-	18	100,00
Ilhota		-	17	85,00	3	15,00		-		-		-		-		-		-	20	100,00
Curitiba		-	5	100,00		-		-		-		-		-		-		-	5	100,00
Outras cidades catarinenses	1	0,86	92	79,31	12	10,34		-		-	11	9,48		-		-		-	116	100,00
Total	**508**	**17,00**	**1665**	**55,72**	**449**	**15,03**	**243**	**8,13**	**24**	**0,80**	**70**	**2,34**	**13**	**0,44**	**12**	**0,40**	**4**	**0,13**	**2988**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 64 - Modo de deslocamentos por bairro (origem)



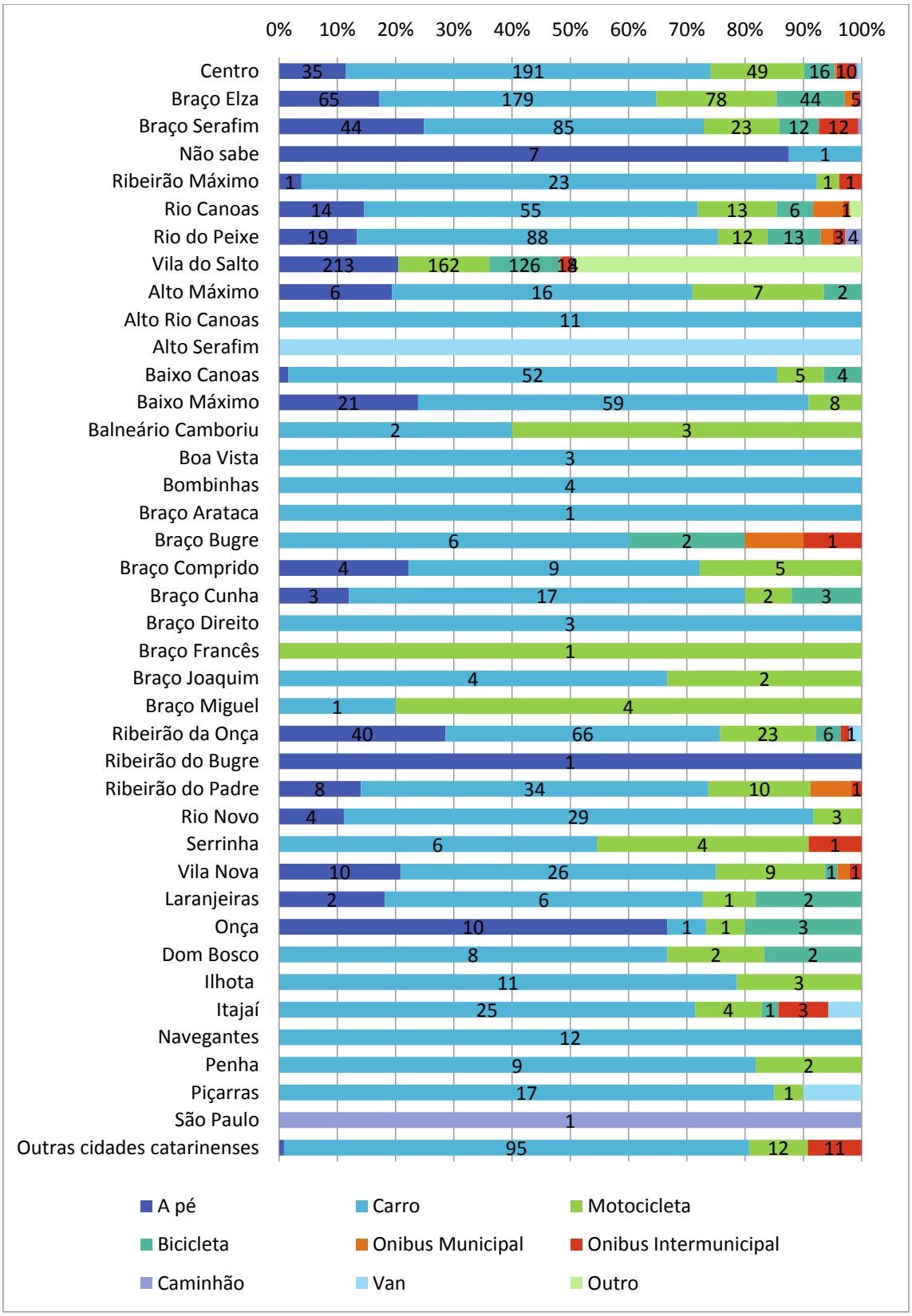
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 63 - Modo de deslocamentos por bairro (destino)

Bairros	A pé	%	Carro	%	Motocicleta	%	Bicicleta	%	Ônibus Municipal	%	Ônibus Intermunicipal	%	Caminhão	%	Van	%	Outro	%	Total	Total %
Centro	35	11,48	191	62,62	49	16,07	16	5,25	1	0,33	10	3,28	1	0,33	2	0,66		-	305	100,00
Braço Elza	65	17,24	179	47,48	78	20,69	44	11,67	5	1,33	5	1,33	1	0,27		-		-	377	100,00
Braço Serafim	44	24,86	85	48,02	23	12,99	12	6,78		-	12	6,78	1	0,56		-		-	177	100,00
Não sabe	7	87,50	1	12,50		-		-		-		-		-		-		-	8	100,00
Ribeirão Máximo	1	3,85	23	88,46	1	3,85		-		-	1	3,85		-		-		-	26	100,00
Rio Canoas	14	14,58	55	57,29	13	13,54	6	6,25	5	5,21	1	1,04		-		-	2	2,08	96	100,00
Rio do Peixe	19	13,38	88	61,97	12	8,45	13	9,15	3	2,11	3	2,11	4	2,82		-		-	142	100,00
Vila do Salto	213	20,50		-	162	15,59	126	12,13	4	0,38	18	1,73	4	0,38	2	0,19	510	49,09	1039	100,00
Alto Máximo	6	19,35	16	51,61	7	22,58	2	6,45		-		-		-		-		-	31	100,00
Alto Rio Canoas		-	11	100,00		-		-		-		-		-		-		-	11	100,00
Alto Serafim		-		-		-		-		-		-		-	2	100,00		-	2	100,00
Baixo Canoas	1	1,61	52	83,87	5	8,06	4	6,45		-		-		-		-		-	62	100,00
Baixo Máximo	21	23,86	59	67,05	8	9,09		-		-		-		-		-		-	88	100,00
Balneário Camboriú		-	2	40,00	3	60,00		-		-		-		-		-		-	5	100,00
Boa Vista		-	3	100,00		-		-		-		-		-		-		-	3	100,00
Bombinhas		-	4	100,00		-		-		-		-		-		-		-	4	100,00
Braço Arataca		-	1	100,00		-		-		-		-		-		-		-	1	100,00
Braço Bugre		-	6	60,00		-	2	20,00	1	10,00	1	10,00		-		-		-	10	100,00
Braço Comprido	4	22,22	9	50,00	5	27,78		-		-		-		-		-		-	18	100,00
Braço Cunha	3	12,00	17	68,00	2	8,00	3	12,00		-		-		-		-		-	25	100,00
Braço Direito		-	3	100,00		-		-		-		-		-		-		-	3	100,00
Braço Francês		-		-	1	100,00		-		-		-		-		-		-	1	100,00
Braço Joaquim		-	4	66,67	2	33,33		-		-		-		-		-		-	6	100,00
Braço Miguel		-	1	20,00	4	80,00		-		-		-		-		-		-	5	100,00
Ribeirão da Onça	40	28,57	66	47,14	23	16,43	6	4,29		-	2	1,43	1	0,71	2	1,43		-	140	100,00
Ribeirão do Bugre	1	100,00		-		-		-		-		-		-		-		-	1	100,00
Ribeirão do Padre	8	14,04	34	59,65	10	17,54		-	4	7,02	1	1,75		-		-		-	57	100,00
Rio Novo	4	11,11	29	80,56	3	8,33		-		-		-		-		-		-	36	100,00
Serrinha		-	6	54,55	4	36,36		-		-	1	9,09		-		-		-	11	100,00
Vila Nova	10	20,83	26	54,17	9	18,75	1	2,08	1	2,08	1	2,08		-		-		-	48	100,00
Laranjeiras	2	18,18	6	54,55	1	9,09	2	18,18		-		-		-		-		-	11	100,00
Onça	10	66,67	1	6,67	1	6,67	3	20,00		-		-		-		-		-	15	100,00
Dom Bosco		-	8	66,67	2	16,67	2	16,67		-		-		-		-		-	12	100,00
Ilhota		-	11	78,57	3	21,43		-		-		-		-		-		-	14	100,00
Itajaí		-	25	71,43	4	11,43	1	2,86		-	3	8,57		-	2	5,71		-	35	100,00
Navegantes		-	12	100,00		-		-		-		-		-		-		-	12	100,00
Penha		-	9	81,82	2	18,18		-		-		-		-		-		-	11	100,00
Piçarras		-	17	85,00	1	5,00		-		-		-		-	2	10,00		-	20	100,00
São Paulo		-		-		-		-		-		-	1	100,00		-		-	1	100,00
Outras cidades catarinenses	1	0,84	95	79,83	12	10,08		-		-	11	9,24		-		-		-	119	100,00
Total	**474**	**15,86**	**964**	**32,26**	**401**	**13,42**	**227**	**7,60**	**23**	**0,77**	**60**	**2,01**	**12**	**0,40**	**10**	**0,33**	**512**	**17,14**	**2988**	**89,79**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 65 - Modo de deslocamentos por bairro (destino)



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

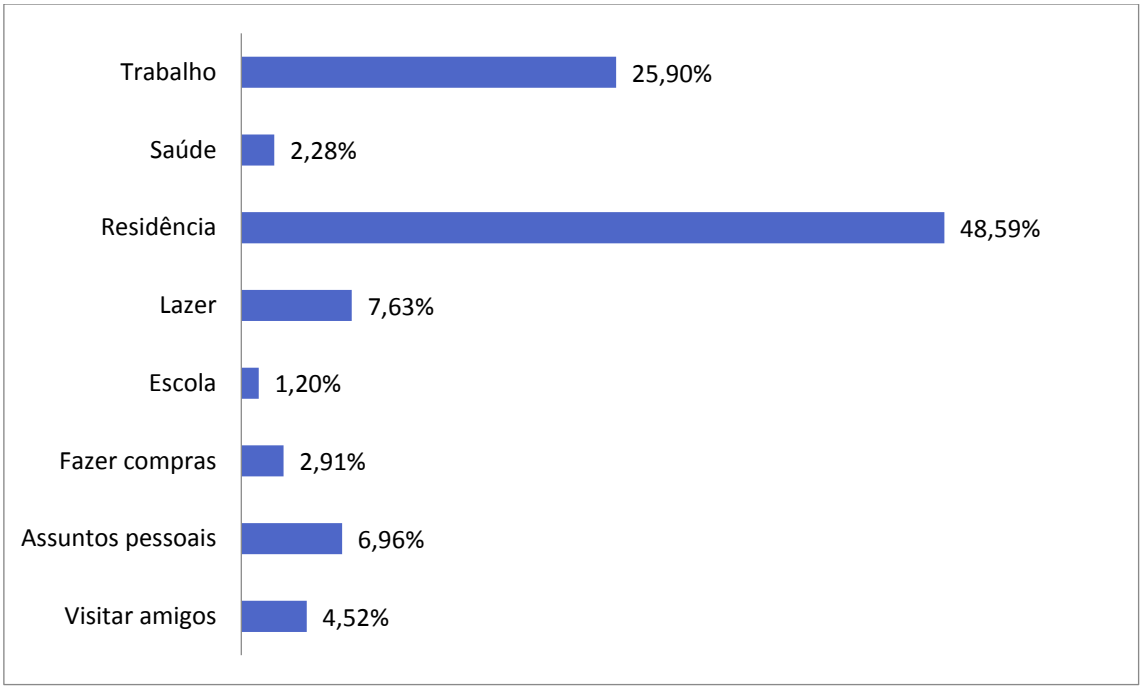
Dentre os 2.988 deslocamentos realizados, mais de 74,49% possuem como motivo a saída ou chegada da residência ou trabalho, ou seja: quase três quartos dos deslocamentos realizados em Luís Alves, reforçando o cenário de deslocamentos pendulares casa-trabalho em todos os bairros.

Tabela 64 - Motivos de deslocamento - saída

Motivo de deslocamento	Quantidade	%
Visitar amigos	135	4,52%
Assuntos pessoais	208	6,96%
Fazer compras	87	2,91%
Escola	36	1,20%
Lazer	228	7,63%
Residência	1452	48,59%
Saúde	68	2,28%
Trabalho	774	25,90%
TOTAL GERAL	2988	100,00%

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 66 - Motivos de deslocamento - saída



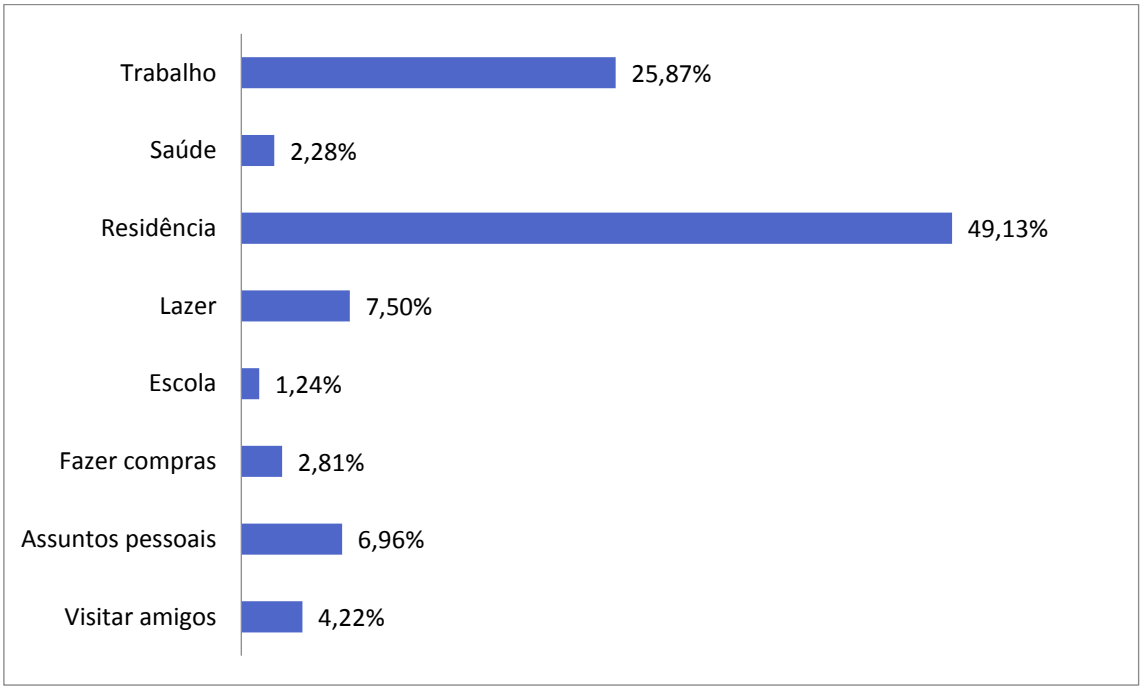
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 65 - Motivo de deslocamento - chegada

Motivo de deslocamento	Quantidade	%
Visitar amigos	126	4,22%
Assuntos pessoais	208	6,96%
Fazer compras	84	2,81%
Escola	37	1,24%
Lazer	224	7,50%
Residência	1468	49,13%
Saúde	68	2,28%
Trabalho	773	25,87%
TOTAL GERAL	2988	100,00%

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 67 - Motivo de deslocamento - chegada



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

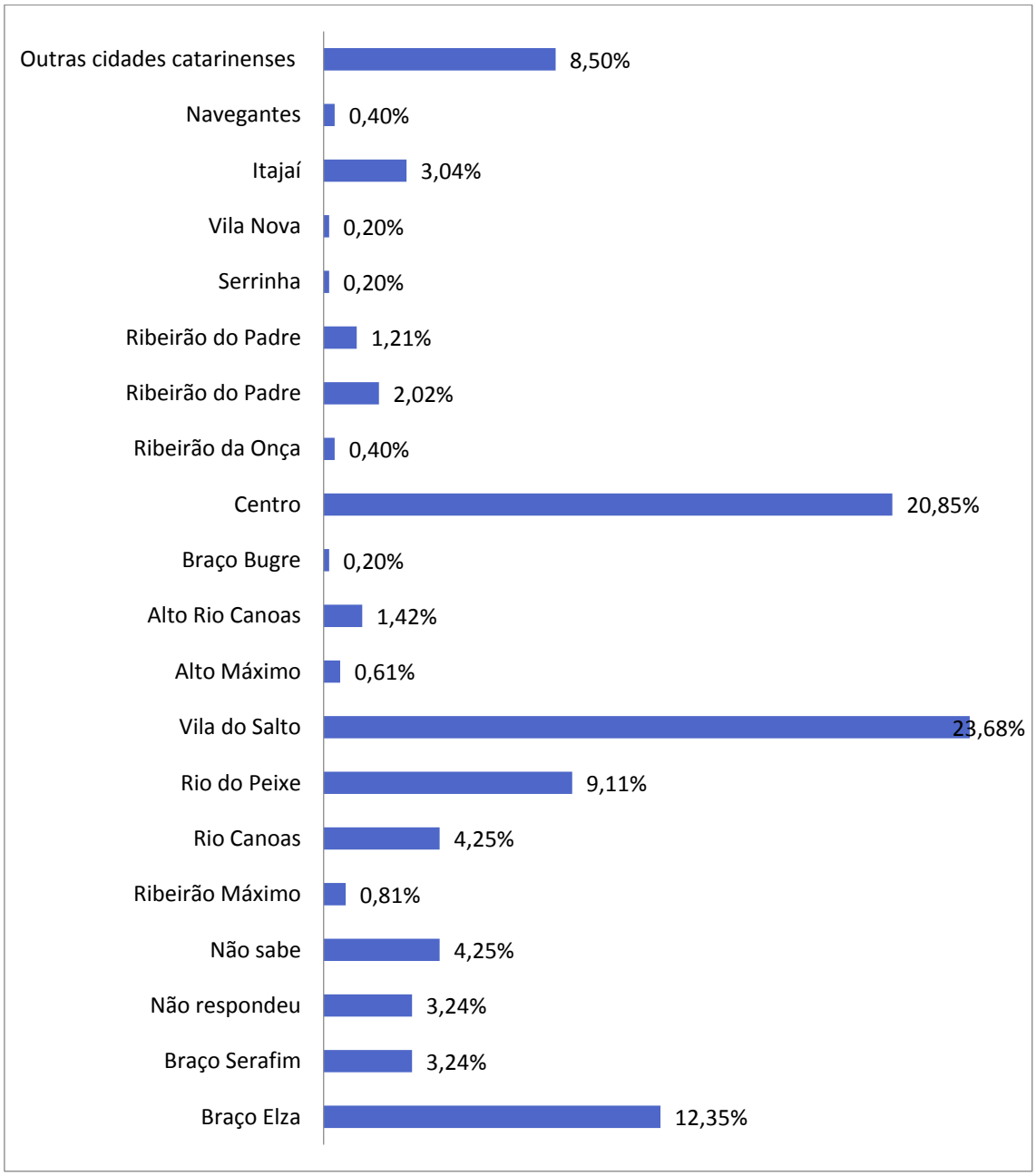
A pesquisa também questionou sobre o local de moradia e de estudo dos moradores das residências. Dentre aqueles que estavam estudando na semana de referência da pesquisa, a maioria (23,68%) estudavam no Bairro Vila do Salto, seguido do bairro Centro (20,85%).

Tabela 66 - Local Onde os Entrevistados Estudam

Bairros	Quantidade	%
Braço Elza	61	12,35%
Braço Serafim	16	3,24%
Não respondeu	16	3,24%
Não sabe	21	4,25%
Ribeirão Máximo	4	0,81%
Rio Canoas	21	4,25%
Rio do Peixe	45	9,11%
Vila do Salto	117	23,68%
Alto Máximo	3	0,61%
Alto Rio Canoas	7	1,42%
Braço Bugre	1	0,20%
Centro	103	20,85%
Ribeirão da Onça	2	0,40%
Ribeirão do Padre	10	2,02%
Ribeirão do Padre	6	1,21%
Serrinha	1	0,20%
Vila Nova	1	0,20%
Itajaí	15	3,04%
Navegantes	2	0,40%
Outras cidades catarinenses	42	8,50%
TOTAL	494	100,00%

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 68 - Local Onde os Entrevistados Estudam



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

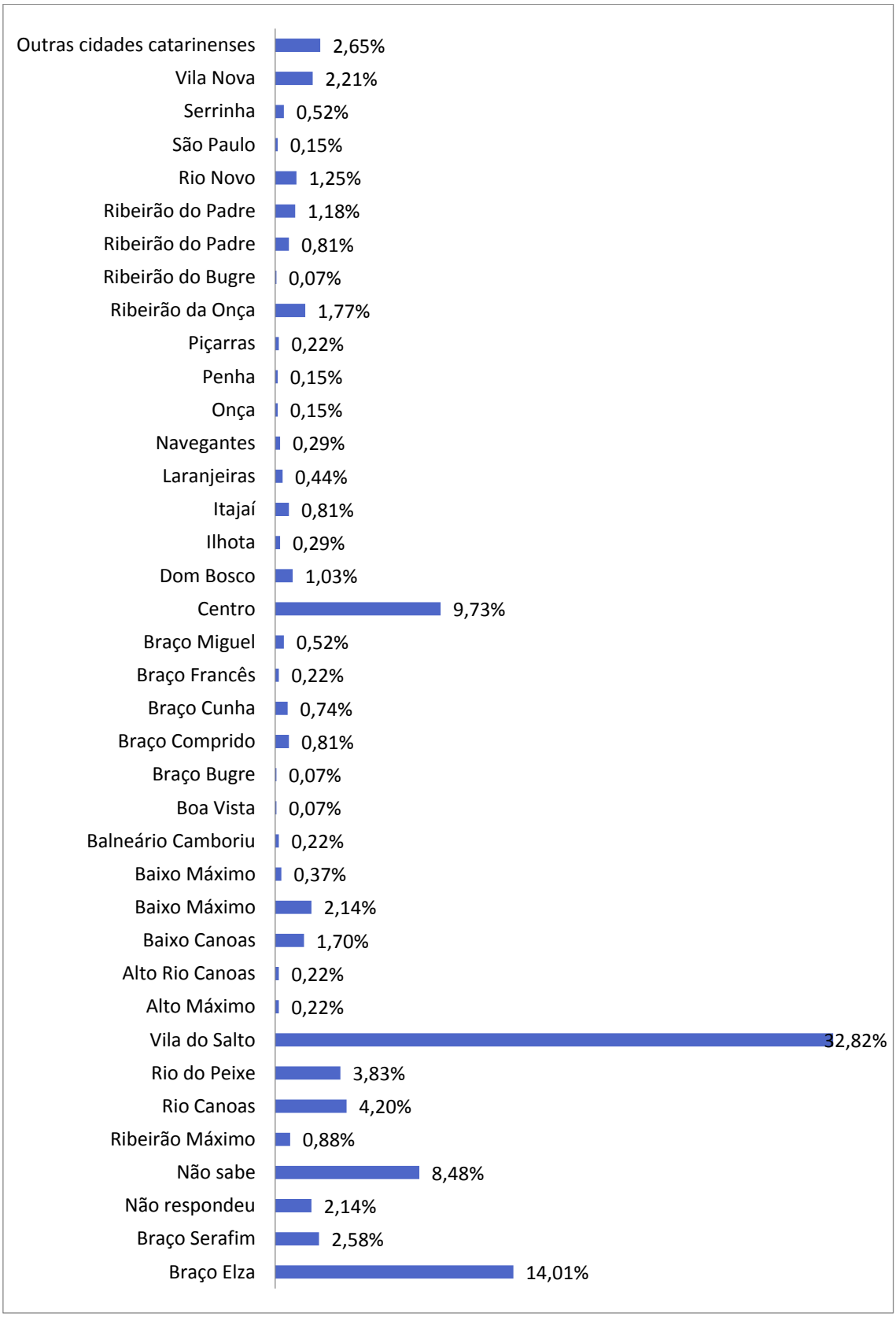
Quanto ao local de trabalho dos moradores de Luís Alves, cerca de 32,82% estavam trabalhando no Bairro Vila do Salto, e 9,73% no Centro. Destaque para a grande diversidade de regiões do local de trabalho dos moradores, quase 60%.

Tabela 67 - Local Onde Trabalha

Bairros	Quantidade	%
Braço Elza	190	14,01%
Braço Serafim	35	2,58%
Não respondeu	29	2,14%
Não sabe	115	8,48%
Ribeirão Máximo	12	0,88%
Rio Canoas	57	4,20%
Rio do Peixe	52	3,83%
Vila do Salto	445	32,82%
Alto Máximo	3	0,22%
Alto Rio Canoas	3	0,22%
Baixo Canoas	23	1,70%
Baixo Máximo	29	2,14%
Baixo Máximo	5	0,37%
Balneário Camboriú	3	0,22%
Boa Vista	1	0,07%
Braço Bugre	1	0,07%
Braço Comprido	11	0,81%
Braço Cunha	10	0,74%
Braço Francês	3	0,22%
Braço Miguel	7	0,52%
Centro	132	9,73%
Dom Bosco	14	1,03%
Ilhota	4	0,29%
Itajaí	11	0,81%
Laranjeiras	6	0,44%
Navegantes	4	0,29%
Onça	2	0,15%
Penha	2	0,15%
Piçarras	3	0,22%
Ribeirão da Onça	24	1,77%
Ribeirão do Bugre	1	0,07%
Ribeirão do Padre	11	0,81%
Ribeirão do Padre	16	1,18%
Rio Novo	17	1,25%
São Paulo	2	0,15%
Serrinha	7	0,52%
Vila Nova	30	2,21%
Outras cidades catarinenses	36	2,65%
Total de pessoas:	1356	100,00%

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 69 - Local Onde Trabalha



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tempos 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 20 minutos por deslocamento, há uma localidade (Rio do Peixe) que chega a 28 minutos a média dos deslocamentos. Em situação contrária estão Ribeirão Máximo, Braço Elza e Baixo Máximo, com apenas 18 minutos de média por deslocamento realizado.

Tabela 68 - Tempo de deslocamento por bairro

Bairros	Tempo hh:mm
Centro	00:21
Vila do Salto	00:21
Ribeirão Máximo	00:18
Braço Serafim	00:22
Rio do Peixe	00:28
Rio Canoas	00:21
Braço Elza	00:18
Ribeirão do Padre	00:20
Alto Máximo	00:22
Baixo Máximo	00:18
Tempo médio	00:20

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

As mulheres e os homens de Luís Alves possuem tempos diferentes de deslocamento conforme o local de moradia. Em apenas quatro localidades (Ribeirão Máximo, Alto Máximo, Baixo Máximo e Centro) as mulheres possuem deslocamentos mais demorados que os homens.

Tabela 69 - Tempo de deslocamento por sexo

Sexo	Tempo Médio (hh:mm)
feminino	00:20
masculino	00:21

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 70 - Tempo de deslocamento por bairro e por sexo

Bairros	Feminino	Masculino
Braço Elza	00:18	00:19
Braço Serafim	00:22	00:22
Ribeirão Máximo	00:18	00:17
Rio Canoas	00:21	00:21
Rio do Peixe	00:27	00:28
Vila do Salto	00:21	00:21
Alto Máximo	00:25	00:20
Baixo Máximo	00:19	00:17
Centro	00:22	00:21
Ribeirão do Padre	00:16	00:23

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 14 minutos). Outro modo não-motorizado de transporte, a bicicleta, tem seus deslocamentos feitos em 15 minutos de média, abaixo dos principais modos motorizados individuais, como o automóvel (23 minutos) a motocicleta/motoneta (17 minutos). Em contrapartida, os modos coletivos (ônibus) não apresentam bons índices, com 38 minutos para ônibus municipal e 40 minutos para os intermunicipais.

Tabela 71 - Tempo de deslocamento por modo de locomoção

Modo de Deslocamento	Tempo hh:mm
Automóvel	00:23
Bicicleta	00:15
Caminhão	00:43
Motocicleta	00:17
Ônibus intermunicipal	00:40
Ônibus municipal	00:38
Outro	00:12
A pé	00:14
Van	00:56

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 72 - Tempo de deslocamento por bairro e por modo de locomoção

Bairros	A pé	Automóvel	Bicicleta	Motocicleta	Ônibus municipal	Ônibus intermunicipal	Van	Caminhão	Outro
Centro	00:15	00:22	00:13	00:15	00:40	00:45		02:10	
Vila do Salto	00:14	00:25	00:14	00:19		00:53	00:27	00:18	00:15
Ribeirão Máximo	00:10	00:20	00:16	00:16		00:30	01:00	00:15	
Braço Serafim	00:13	00:20	00:24	00:23	00:30	00:33	01:22		
Rio do Peixe	00:16	00:28	00:20	00:23	00:56	01:00		00:10	
Rio Canoas	00:14	00:22	00:20	00:17	00:36	00:33			00:10
Braço Elza	00:15	00:23	00:13	00:12		00:22		00:25	
Ribeirão do Padre	00:25	00:22		00:15	00:05				
Alto Máximo		00:20		00:26					
Baixo Máximo		00:18		00:15					

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Os moradores de Luís Alves demoram, em média, 18 minutos para fazer deslocamentos ao local de trabalho. O motivo que possui menos tempo de deslocamento fazer compras, juntamente com ida ao trabalho (18 minutos cada). O motivo de deslocamento mais demorado é para atendimentos de saúde, com 34 minutos.

Tabela 73 - Tempo de deslocamento por motivo

Motivo do Deslocamento	Tempo hh:mm
Amigos	00:29
Assuntos pessoais	00:19
Compras	00:18
Escola	00:25
Lazer	00:25
Residência	00:20
Saúde	00:34
Trabalho	00:18

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 74 - Tempo de deslocamento por bairro e por motivo

Bairros	Visitar amigos	Assuntos pessoais	Compras	Escola	Lazer	Residência	Trabalho	Saúde
Centro	00:15	00:15	00:23	00:28	00:27	00:23	00:15	00:30
Vila do Salto	00:44	00:20	00:16	00:20	00:20	00:20	00:18	00:38
Ribeirão Máximo	00:12	00:18	00:18	00:30	00:22	00:17	00:17	00:55
Braço Serafim	00:21	00:20	00:17	00:30	00:15	00:21	00:21	00:47
Rio do Peixe	00:48	00:24	00:18	01:15	00:27	00:29	00:22	
Rio Canoas	00:22	00:18	00:07	00:52	00:32	00:20	00:17	00:35
Braço Elza	00:11	00:18	00:20	00:18	00:29	00:18	00:17	00:19
Ribeirão do Padre		00:11	00:15		00:26	00:21	00:14	01:00
Alto Máximo					00:18	00:18		00:45
Baixo Máximo		00:21				00:16	00:10	

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Em Luís Alves 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 mais demora, em média, nos deslocamentos (27 minutos), os moradores que estão nos menores estratos de renda são os que menos demoram (entre 19 e 20 minutos). A classe média, em geral, demora mais para realizar seus deslocamentos diários do que as classes mais baixas, e menos que as classes mais abastadas.

Tabela 75 - Tempo de deslocamento por renda

Renda	Tempo hh:mm
De R$1449,00 a R$2172,00	00:20
De R$2173,00 a R$3620,00	00:22
De R$3621,00 a R$7240,00	00:24
De R$725,00 a R$1448,00	00:19
Até R$724,00	00:22
Mais de R$7241,00	00:27
Sem renda	00:20

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 76 - Tempo de deslocamento por bairro e por renda

Bairros	De R$1449 a R$2172	De R2173 a R$3620	De R$3621 a R$7240	De R$725 a R$1448	Até R$724,00	Mais de R$7241	Sem renda	Não aplica	Não respondeu	Não sabe
Braço Elza	00:14	00:16	00:30	00:22	00:22	00:34	00:18	00:13	00:08	00:13
Braço Serafim	00:30	00:30	00:44	00:18	00:25		00:18	00:17	00:23	00:18
Ribeirão Máximo	00:17	00:15		00:15	00:25		00:31	00:17	00:21	00:30
Rio Canoas	00:28	00:09	00:14	00:18	00:18	00:43	00:12	00:30	00:24	00:34
Rio do Peixe	00:21	00:41		00:26	00:17		00:31	00:35	00:18	00:27
Vila do Salto	00:19	00:22	00:26	00:19	00:25	00:15	00:21	00:24	00:20	00:17
Alto Máximo	00:30			00:08			00:30	00:30		
Baixo Máximo	00:27				00:19		00:12			
Centro	00:19	00:29	00:11	00:21	00:13		00:19	00:25	00:30	00:18
Ribeirão do Padre	00:31	00:24		00:10	00:27		00:12		00:10	00:15

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

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

Tabela 77 - Tempo de deslocamento por escolaridade

Escolaridade	Tempo Médio (hh:mm)
Analfabeto	00:32
Ensino fundamental	00:22
Ensino fundamental incompleto	00:22
Ensino médio	00:19
Ensino médio incompleto	00:20
Pós graduação	00:26
Ensino superior	00:18
Ensino superior incompleto	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 10 localidades pesquisadas se dirigem até o Centro ou qualquer outra cidade da região. 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 Luís Alves, como corredores exclusivos para transporte coletivo, sistema cicloviário ou alterações no sistema viário em geral.

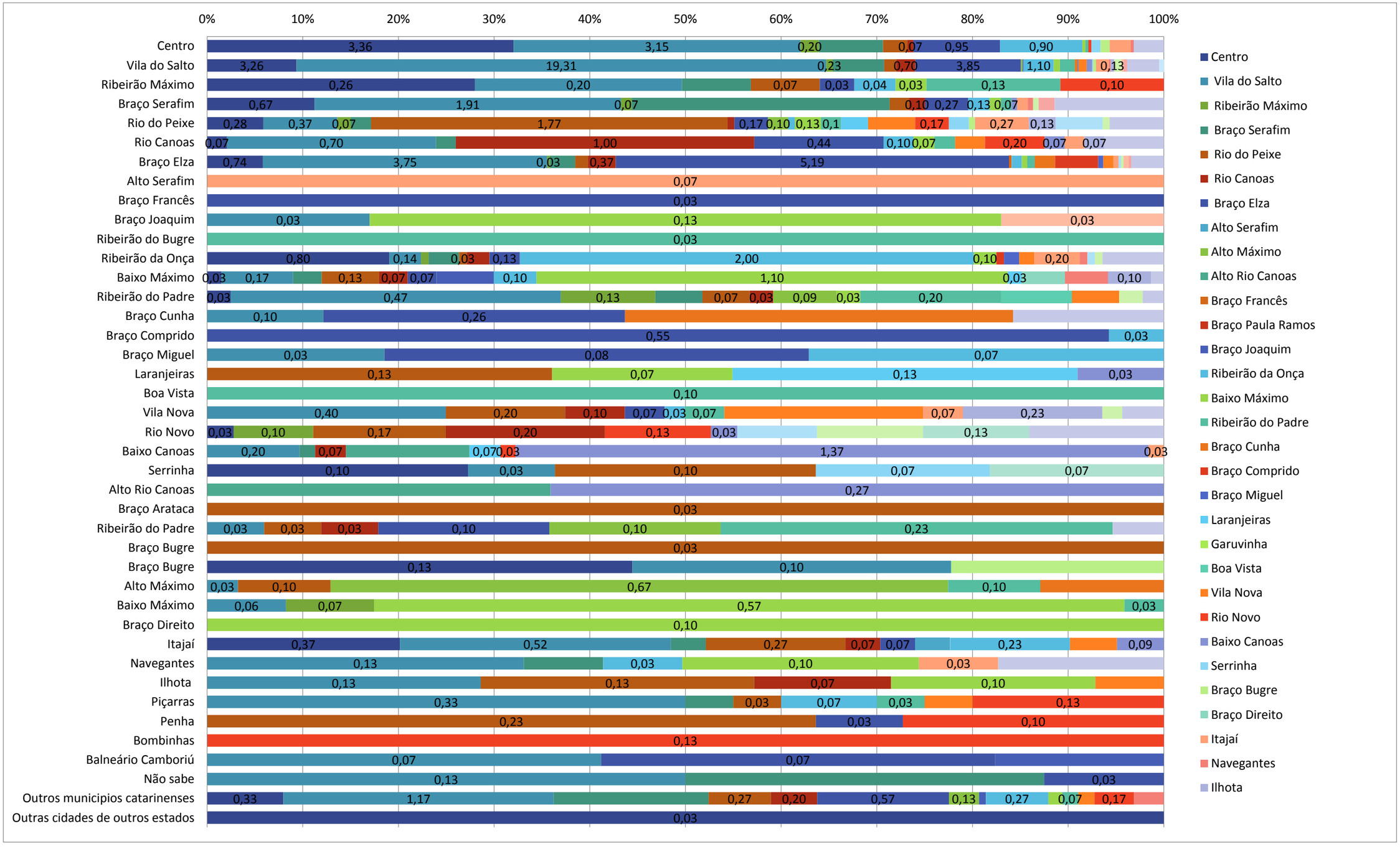
As informações a seguir estão dispostas em porcentagem, representando a proporção sob os 2.988 deslocamentos mapeados, conforme outros dados específicos já apresentados.

Tabela 78 - Matriz origem - destino Luis Alves - % do total de deslocamentos

Origem/Destino	Centro	Vila do Salto	Ribeirão Máximo	Braço Serafim	Rio do Peixe	Rio Canoas	Braço Elza	Alto Serafim	Braço Francês	Braço Joaquim	Ribeirão do Bugre	Ribeirão da Onça	Baixo Máximo	Ribeirão do Padre	Braço Cunha	Braço Comprido	Braço Miguel	Laranjeiras	Boa Vista	Vila Nova	Rio Novo	Baixo Canoas	Serrinha	Alto Rio Canoas	Braço Aratacа	Ribeirão do Padre	Braço Bugre	Braço Bugre	Alto Máximo	Baixo Máximo	Braço Direito	Itajaí	Navegantes	Ilhota	Piçarras	Penha	Bombinhas	B. Camboriú	Não sabe	Outros municípios catarinenses	Outras cidades de outros estados	Total
Centro	3,36	3,26	0,26	0,67	0,28	0,07	0,74					0,80	0,03	0,03							0,03		0,10					0,13			0,37								0,33	0,03	10,50
Vila do Salto	3,15	19,31	0,20	1,91	0,37	0,70	3,75			0,03		0,14	0,17	0,47	0,10		0,03			0,40		0,20	0,03			0,03		0,10	0,03	0,06		0,52	0,13	0,13	0,33			0,07	0,13	1,17		33,69
Ribeirão Máximo	0,20	0,23		0,07	0,07		0,03					0,03		0,13							0,10									0,07											0,94
Braço Serafim	0,70	1,87	0,07	1,61	0,10	0,07	0,33					0,13	0,07	0,07								0,03									0,07	0,03		0,03				0,10	0,67		5,96
Rio do Peixe	0,27	0,44	0,07	0,12	1,77		0,17					0,03	0,13	0,07				0,13		0,20	0,17		0,10		0,03	0,03	0,03		0,10		0,27		0,13	0,03	0,23				0,27		4,81
Rio Canoas	0,07	0,70		0,10	0,03	1,00	0,37					0,10	0,07	0,03						0,10	0,20	0,07				0,03						0,07		0,07						0,20		3,21
Braço Elza	0,95	3,85	0,03	0,27	0,17	0,44	5,19		0,03			0,13	0,07		0,26	0,55	0,08			0,07						0,10						0,07			0,03		0,07	0,03	0,57		12,96
Alto Serafim																															0,07										0,07
Alto Máximo		0,06			0,10									0,09												0,10			0,67										0,13		1,15
Alto Rio Canoas																						0,27		0,15																	0,42
Braço Francês							0,03																																		0,03
Braço Paula Ramos																																									0,00
Braço Joaquim		0,03											0,13																								0,03		0,03		0,23
Ribeirão da Onça	0,90	1,10	0,04	0,13	0,03	0,10	0,13					2,00	0,10			0,03	0,07			0,03												0,23	0,03		0,07					0,27		5,28
Baixo Máximo	0,03	0,23	0,03	0,07	0,13	0,07	0,07			0,13		0,10	1,10	0,03				0,07											0,57	0,10		0,10	0,10						0,06		3,00
Ribeirão do Padre	0,03	0,54	0,13	0,07	0,10	0,07	0,10				0,03			0,20					0,10	0,07						0,23			0,10	0,03				0,03					0,07		1,90
Braço Cunha		0,10					0,27								0,33														0,13											0,84
Braço Comprido							0,57					0,03																													0,60
Braço Miguel		0,03					0,07					0,07																													0,17
Laranjeiras					0,13								0,03					0,13				0,07																			0,37
Garuvinha																																									0,00
Boa Vista														0,10																											0,10
Vila Nova		0,30			0,23	0,10	0,13					0,07		0,07						0,33												0,09	0,03	0,03					0,07		1,47
Rio Novo	0,03		0,10		0,17	0,20															0,13	0,03												0,13	0,10	0,13			0,17		1,21
Baixo Canoas		0,20		0,03		0,07												0,03			0,03	1,37		0,27							0,09									2,10
Serrinha	0,10	0,03			0,10																		0,07																	0,30
Braço Bugre	0,10	0,10			0,03																							0,07												0,30
Braço Direito													0,10																												0,10
Itajaí	0,23	0,47		0,07	0,27	0,07	0,07	0,07				0,20								0,07		0,03											0,03								1,57
Navegantes	0,03	0,07		0,03								0,03	0,10																										0,13		0,40
Ilhota		0,13			0,13	0,07							0,10							0,23																					0,67
Penha					0,23		0,03					0,03									0,10																					0,40
Piçarras		0,27		0,03	0,03		0,03					0,03		0,03						0,03	0,13																					0,60
Bombinhas																					0,13		0,07																			0,20
Balneário Camboriú		0,07					0,07			0,03																																0,17
Não sabe		0,13		0,10			0,03																																		0,27
Outras cidades catarinenses	0,33	1,17		0,68	0,27	0,20	0,43					0,27	0,03	0,03	0,13					0,07	0,17					0,03							0,07								3,88
Outras cidades de outro estado		0,17																																							0,17
TOTAL	**10,49**	**34,88**	**0,93**	**5,96**	**4,76**	**3,22**	**12,61**	**0,07**	**0,03**	**0,20**	**0,03**	**4,22**	**2,23**	**1,36**	**0,83**	**0,58**	**0,18**	**0,37**	**0,10**	**1,61**	**1,21**	**2,07**	**0,37**	**0,42**	**0,03**	**0,56**	**0,03**	**0,30**	**1,04**	**0,73**	**0,10**	**1,84**	**0,40**	**0,47**	**0,67**	**0,37**	**0,13**	**0,17**	**0,27**	**4,14**	**0,03**	**100,00**

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 70 - Matriz origem - destino Luís Alves



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Questionário Aplicado

LE PADRON CONSULTORIA **PLAMOBI AMFRI** **1.** Questionário nº:_____

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

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

5. Local:
( ) **1.** Centro ( ) **5.** Rio do Peixe
( ) **2.** Vila do Salto ( ) **6.** Rio Canoas
( ) **3.** Ribeirão Máximo ( ) **7.** Braço Elza
( ) **4.** Braço Serafim ( ) **Outro:**_____

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 domicilio. 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)
_____

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)

17. Com qual frequência 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
( ) **13.** Está satisfatório
( ) **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 frequentemente?

( ) **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:_____
( ) **13.** Está satisfatório

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 frequentemente 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 RODOVIA SC 414 – LEONARDO MARTENDAL. TODOS DEVEM RESPONDER

46. O que você acha que deveria ser melhorado na Rodovia Leonardo Martendal? (resposta única)

( ) **1.** Melhorar a sinalização (semáforo)
( ) **2.** Duplicar a Rodovia
( ) **3.** Deslocar a Rodovia para outro ponto (contorno rodoviário)
( ) **4.** Implantação e manutenção de radares e lombadas
( ) **5.** Diminuir o engarrafamento próximo a cidade
( ) **6.** Melhorar a infraestrutura da pista
( ) **7.** Aumentar a fiscalização
( ) **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.										
12.										
13.										
14.										

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)