

Plan

Mob

Plano de Mobilidade Urbana
Relatório Final da Pesquisa Origem e Destino
Bombinhas



Associação dos Municípios da
Região da Foz do Rio Itajaí

Direção e coordenação:

LePadron Planejamento e Consultoria Técnica LTDA.

Equipe LePadron
Sérgio Guilherme Gollnick
Arquiteto e Urbanista
Diretor Geral

Gabriel Guilherme Gollnick
Arquiteto e Urbanista
Sócio-Diretor

Charles Henrique Voos, MSc.
Sociólogo
Gerente de Indicadores Sociais

Aura Rodrigues Correia Lima
Socióloga
**Coordenadora de Campo e
Tabulação**

Willian Rodrigues
Coordenador de Tabulação

Sandra Mara Prokop
Supervisora de Campo

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

João Luiz Figueiredo Jr.
Arquiteto e Urbanista

Daysi Bernardes
Engenheira Civil

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

Realização



Execução



Sumário

Sumário	3
Introdução à pesquisa	4
Notas metodológicas	5
Detalhamento da pesquisa.....	8
Características socioeconômicas dos domicílios pesquisados.....	8
Característica e opinião sobre o deslocamento do entrevistado.....	29
Para quem respondeu “ônibus”	33
Para quem respondeu “automóvel, motocicleta, motoneta ou caminhonete”	36
Para quem respondeu “bicicleta”	41
Para quem respondeu “a pé”	45
<i>Outras questões gerais</i>	49
Características dos deslocamentos	55
Tempos de deslocamentos.....	96
Matriz de Origem e Destino.....	101
Anexo I - Questionário aplicado	104

Introdução à pesquisa

A Pesquisa Origem e Destino Bombinhas 2015, ação integrante do Plano de Mobilidade de Bombinhas, promovido pela Associação dos Municípios da Foz do Rio Itajaí – AMFRI e pela Prefeitura de Bombinhas, 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 através de tabelas, gráficos e mapas, cruzamentos de dados e suas respectivas análises.

Notas metodológicas

Os pesquisadores realizaram 773 (setecentos e setenta e três) entrevistas, com margem de erro máxima de três pontos percentuais para mais ou para menos e nível de confiança de 95% (noventa e cinco por cento), nas datas abaixo relacionadas.

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

 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 Bombinhas, 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

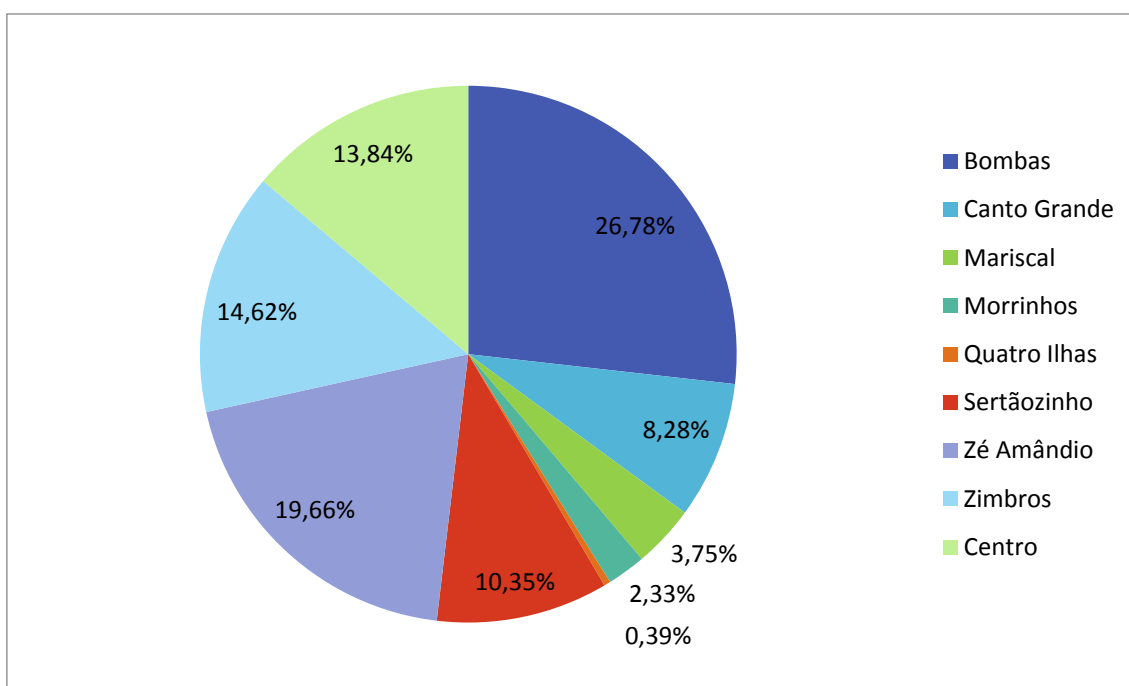
A distribuição da amostra em Bombinhas, para atender a realidade da dinâmica demográfica da cidade, ocorreu mediante a proporcionalidade da população, por localidade, seguindo dados atualizados da Secretaria Municipal de Saúde (dezembro/2014), a qual mantém cadastros familiares de programas sociais,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

Tabela 1 - Domicílios pesquisados por localidade

Localidade	Quantidade	%
Bombas	207	26,78
Canto Grande	64	8,28
Mariscal	29	3,75
Morrinhos	18	2,33
Quatro Ilhas	3	0,39
Sertãozinho	80	10,35
Zé Amândio	152	19,66
Zimbros	113	14,62
Centro	107	13,84
TOTAL	773	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.

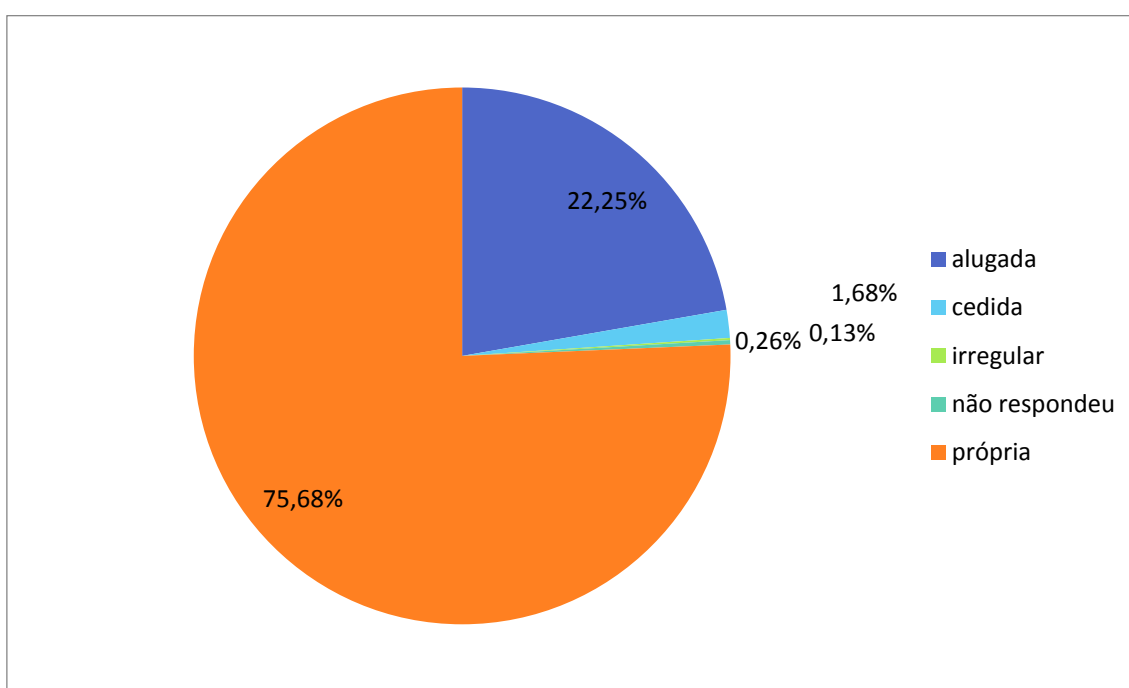
Como primeiro item deste aporte de informações, o levantamento mostra que, dos 773 domicílios pesquisados, a maioria é próprio, com cerca de 75,78% do TOTAL, seguido por alugado (cerca de 22,25%) e cedido (cerca de 1,68%).

Tabela 2 - Condições de moradia

Situação de Moradia	Quantidade	%
Alugada	172	22,25
Cedida	13	1,68
Irregular	1	0,13
Não respondeu	2	0,26
Própria	585	75,68
TOTAL	773	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 2 - Condições de moradia



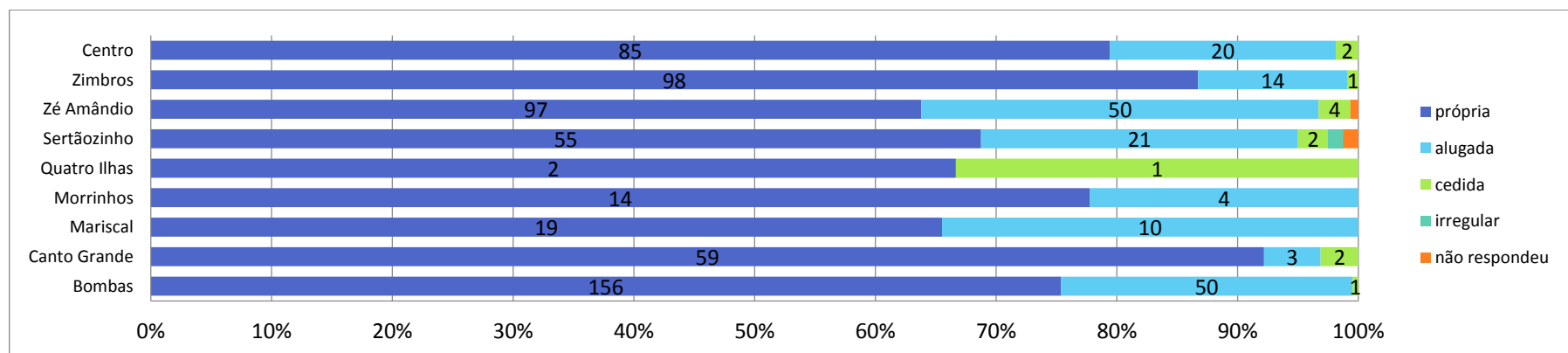
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 3 - Condições de moradia por bairro

Bairros	Própria	%	Alugada	%	Cedida	%	Irregular	%	Não respondeu	%	TOTAL	%
Bombas	156	75,36	50	24,15	1	0,48	-	-	-	-	207	100,00
Canto Grande	59	92,19	3	4,69	2	3,13	-	-	-	-	64	100,00
Mariscal	19	65,52	10	34,48	-	-	-	-	-	-	29	100,00
Morrinhos	14	77,78	4	22,22	-	-	-	-	-	-	18	100,00
Quatro Ilhas	2	66,67	-	-	1	33,33	-	-	-	-	3	100,00
Sertãozinho	55	68,75	21	26,25	2	2,50	1	1,25	1	1,25	80	100,00
Zé Amândio	97	63,82	50	32,89	4	2,63	-	-	1	0,66	152	100,00
Zimbros	98	86,73	14	12,39	1	0,88	-	-	-	-	113	100,00
Centro	85	79,44	20	18,69	2	1,87	-	-	-	-	107	100,00
TOTAL	585	75,68	172	22,25	13	1,68	1	0,13	2	0,26	773	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 3 - Condições de moradia por bairro



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

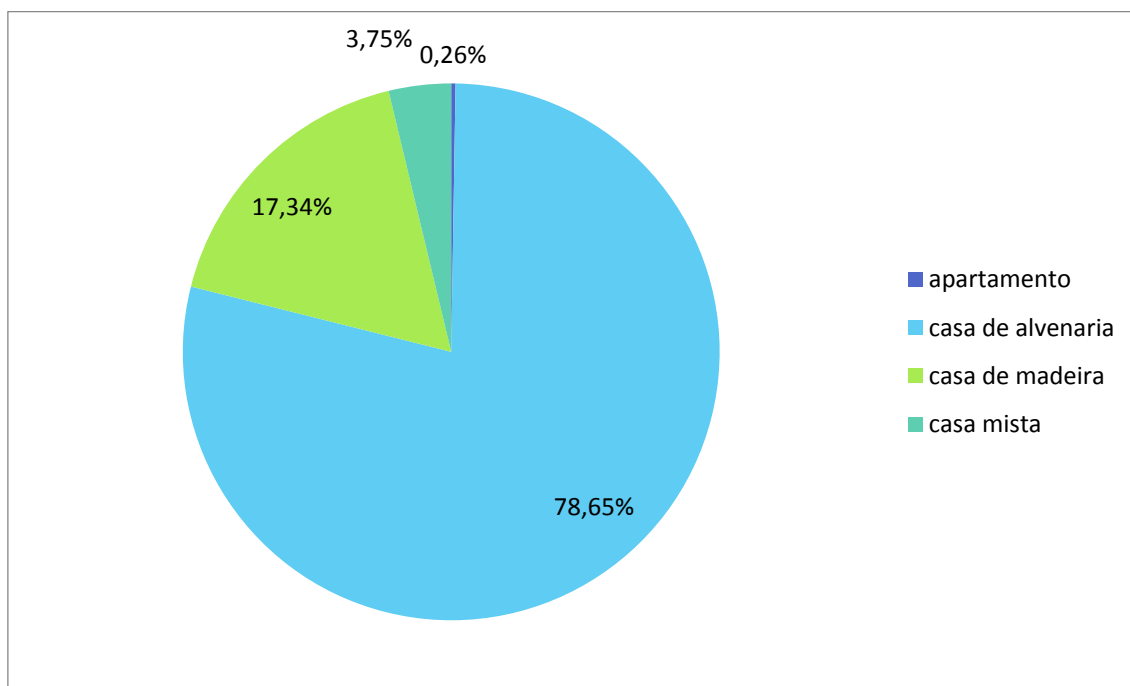
A maioria destes domicílios em que ocorreu a pesquisa é composta por casa de alvenaria e casa de madeira. Relata-se, também, o baixo número de apartamentos devido à dificuldade que o pesquisador tem em fazer a abordagem, a qual depende dos síndicos, porteiros, etc., e a vontade do morador em deixar o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

Tabela 4 - Perfil de moradia

Tipo	Quantidade	%
Apartamento	2	0,26
Casa de alvenaria	608	78,65
Casa de madeira	134	17,34
Casa mista	29	3,75
TOTAL	773	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 4 - Perfil de moradia



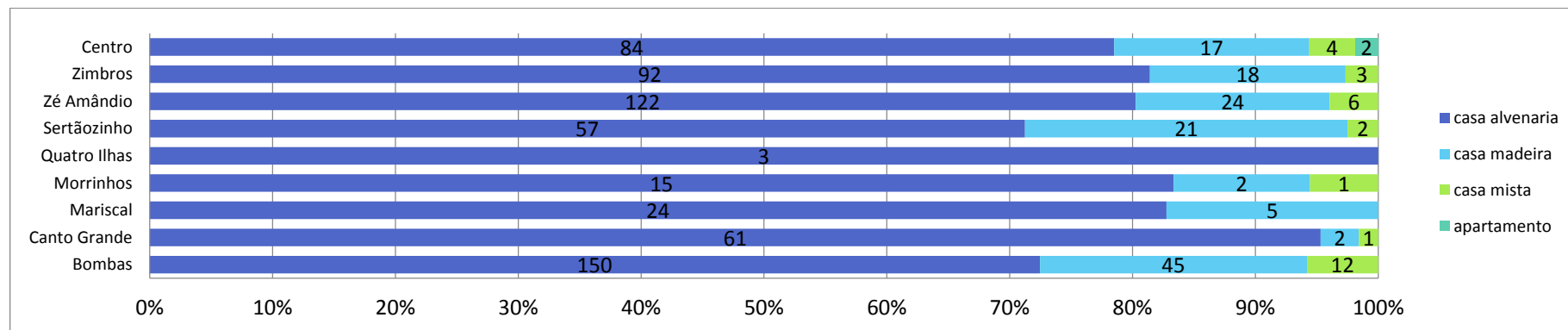
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 5 - Perfil das moradias por bairro

Bairros	Casa alvenaria	%	Casa madeira	%	Casa mista	%	Apartamento	%	TOTAL	%
Bombas	150	72,46	45	21,74	12	5,80	-	-	207	100,00
Canto Grande	61	95,31	2	3,13	1	1,56	-	-	64	100,00
Mariscal	24	82,76	5	17,24	-	-	-	-	29	100,00
Morrinhos	15	83,33	2	11,11	1	5,56	-	-	18	100,00
Quatro Ilhas	3	100,00	-	-	-	-	-	-	3	100,00
Sertãozinho	57	71,25	21	26,25	2	2,50	-	-	80	100,00
Zé Amândio	122	80,26	24	15,79	6	3,95	-	-	152	100,00
Zimbros	92	81,42	18	15,93	3	2,65	-	-	113	100,00
Centro	84	78,50	17	15,89	4	3,74	2	1,87	107	100,00
TOTAL	608	78,65	134	17,34	29	3,75	2	0,26	773	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 5 - Perfil das moradias por bairro



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

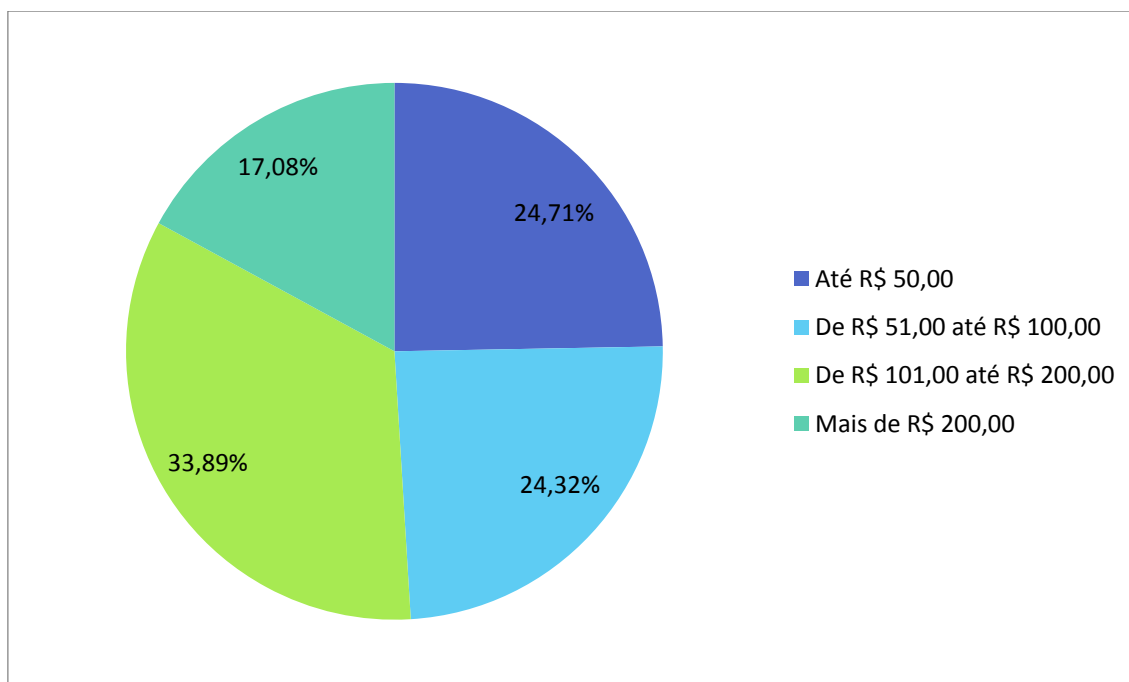
O consumo de energia elétrica mostra que a maioria dos domicílios gasta cerca de 101 a 200 reais por mês (33,89% dos domicílios pesquisados).

Tabela 6 - Gastos com Energia Elétrica por domicílio

Em R\$	Quantidade	%
Até R\$ 50,00	191	24,71
De R\$ 51,00 até R\$ 100,00	188	24,32
De R\$ 101,00 até R\$ 200,00	262	33,89
Mais de R\$ 200,00	132	17,08
TOTAL	773	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 6 - Gastos com Energia Elétrica por domicílio



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

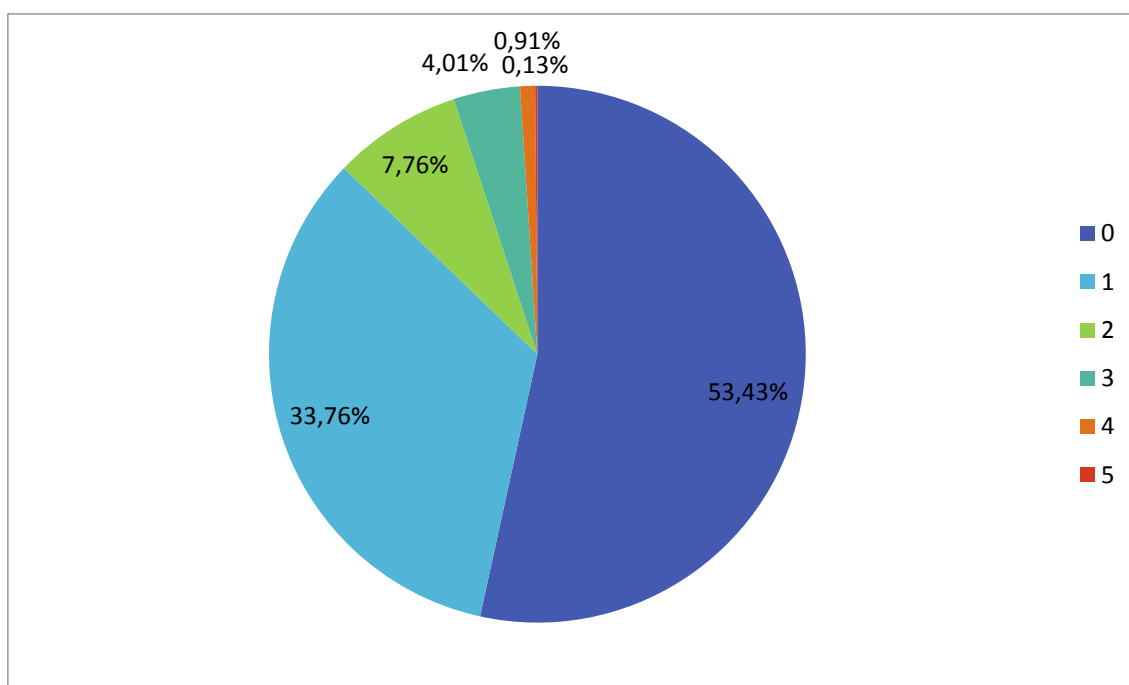
A pesquisa também levantou a quantidade de itens necessários para os deslocamentos das pessoas, como bicicletas e alguns tipos de veículos automotivos. Em relação às bicicletas, 46,57% do TOTAL de domicílios possuem pelo menos uma bicicleta, mostrando o alto potencial de desenvolvimento deste modal nos deslocamentos dos moradores de Bombinhas. Seguindo nesta linha, a média é 0,65 bicicleta por residência.

Tabela 7 - Quantidade de Bicicletas por domicílio

Unidades por domicílio	Quantidade	%
0	413	53,43
1	261	33,76
2	60	7,76
3	31	4,01
4	7	0,91
5	1	0,13
TOTAL	773	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 7 - Quantidade de Bicicletas por domicílio



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

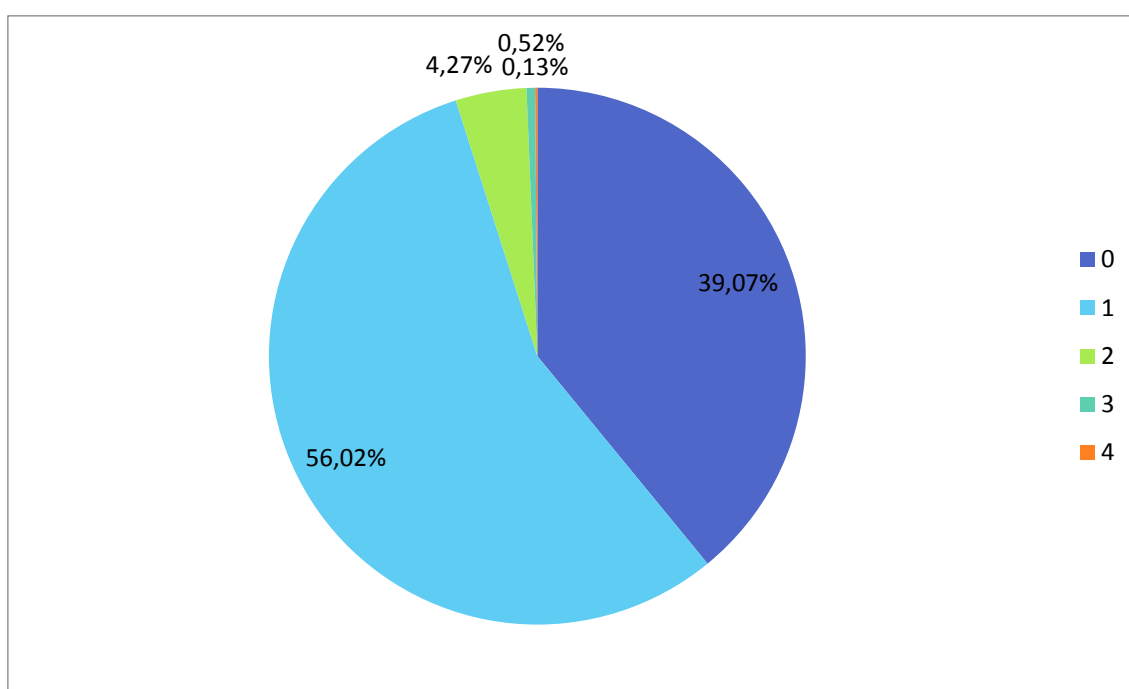
Em relação aos automóveis, a situação se inverte em relação às bicicletas. 60,93% dos domicílios pesquisados possuem ao menos um automóvel, enquanto que a média deste tipo de veículo por residência é de 0,67. Desta maneira, os domicílios da cidade possuem mais automóveis do que bicicletas, refletindo diretamente nos deslocamentos, conforme será mostrado adiante.

Tabela 8 - Quantidade de Automóveis por domicílio

Unidades por domicílio	Quantidade	%
0	302	39,07
1	433	56,02
2	33	4,27
3	4	0,52
4	1	0,13
TOTAL	773	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 8 - Quantidade de Automóveis por domicílio



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

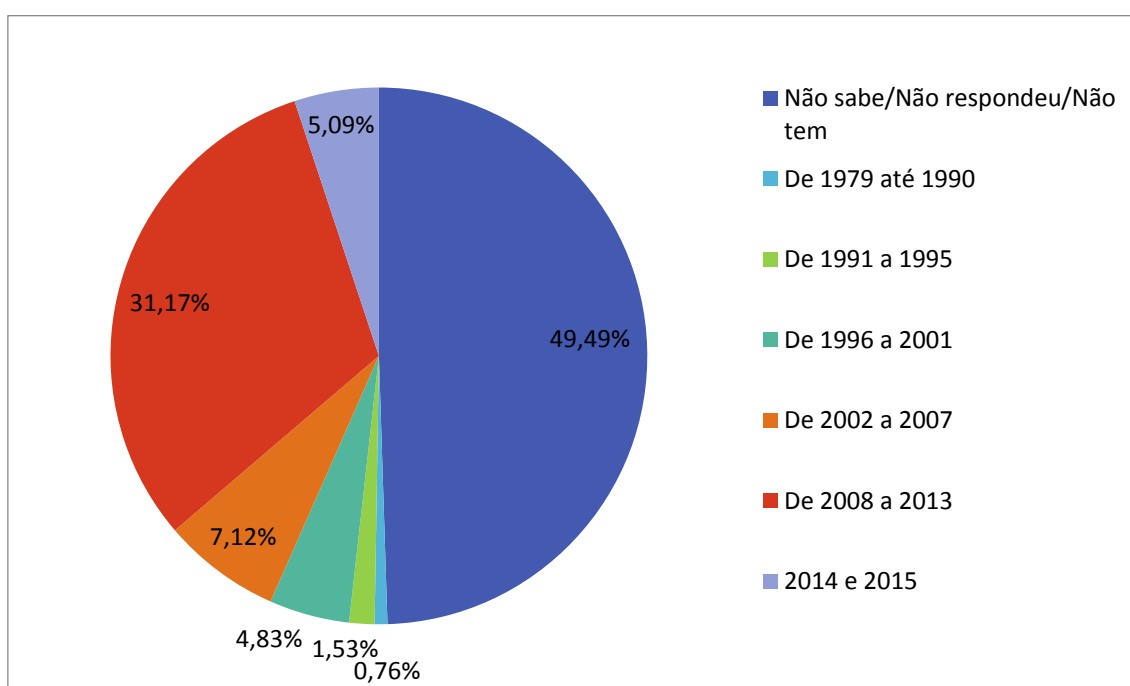
A pesquisa também abordou o ano de fabricação destes automóveis existentes nos domicílios. A maioria destes tem, no máximo, 7 anos de uso.

Tabela 9 - Ano de fabricação dos automóveis por domicílio

Não sabe/Não respondeu/Não tem	324	41,91
De 1979 até 1990	8	1,03
De 1991 a 1995	14	1,81
De 1996 a 2001	36	4,66
De 2002 a 2007	82	10,61
De 2008 a 2013	260	33,64
2014 e 2015	49	6,34
TOTAL	773	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 9 - Ano de fabricação dos automóveis por domicílio



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

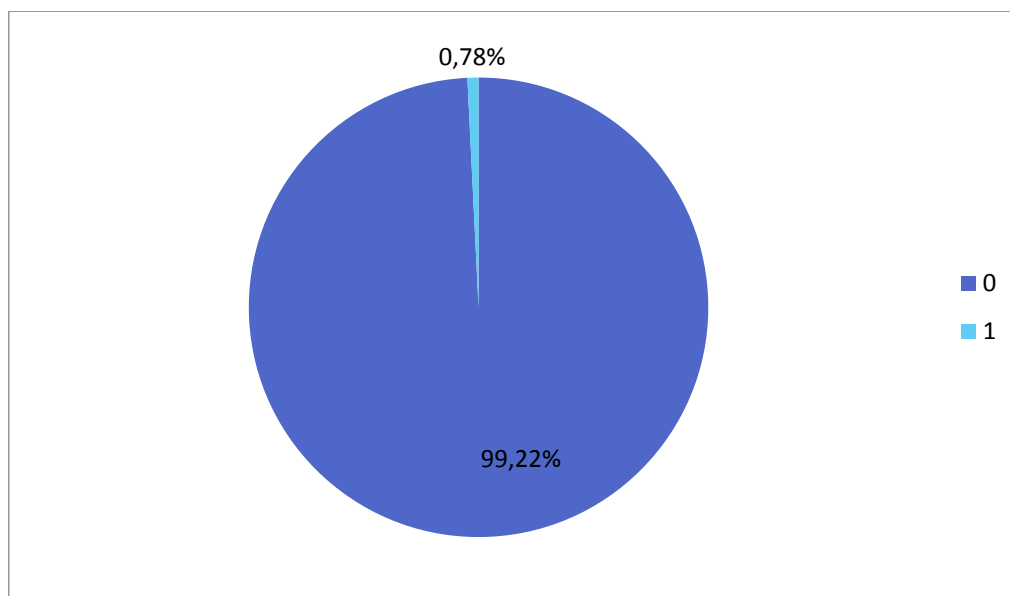
O mesmo levantamento ocorreu com as caminhonetes, caminhões e utilitários, os quais não fazem parte, em grande escala, dos domicílios. Este fator se deve ao fato de serem veículos majoritariamente presentes em empresas, principalmente na região da AMFRI, importante polo logístico do estado de Santa Catarina.

Tabela 10 - Quantidade de Caminhonete por domicílio

Unidades por domicílio	Quantidade	%
0	767	99,22
1	6	0,78
TOTAL	773	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 10 - Quantidade de Caminhonete por domicílio



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

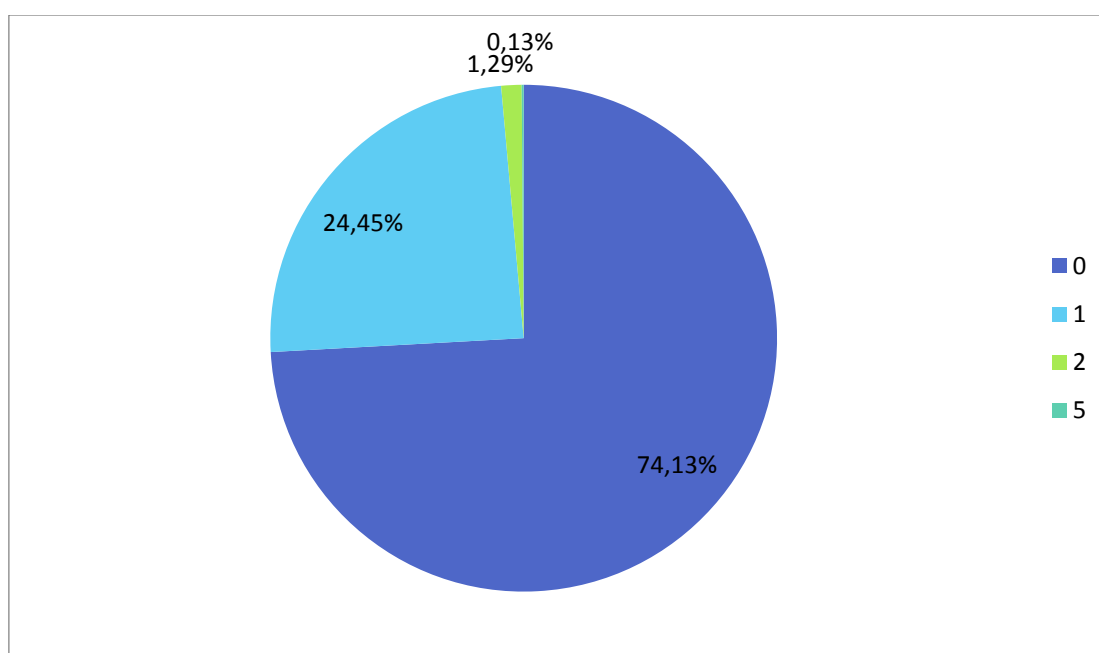
As motocicletas e motonetas possuem uma participação menor em relação aos automóveis e maior em relação às bicicletas. Apenas 25,87% destes possuem ao menos um veículo do tipo. A média é de 0,28 por residência.

Tabela 11 - Quantidade de Moto por domicílio

Unidades por domicílio	Quantidade	%
0	573	74,13
1	189	24,45
2	10	1,29
5	1	0,13
TOTAL	773	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 11 - Quantidade de Moto por domicílio



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

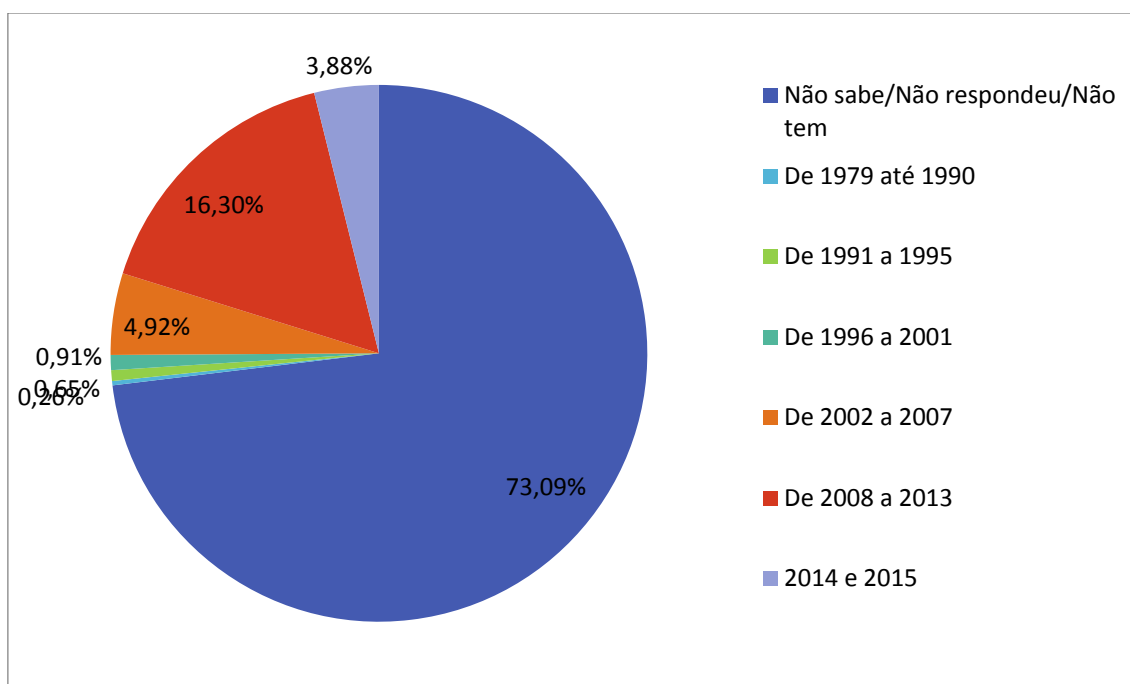
As motocicletas e motonetas, na mesma situação que a dos automóveis, apresenta uma frota, em maioria, com até 7 anos de uso.

Tabela 12 - Ano de fabricação das motos por domicílio

Não sabe/Não respondeu/Não tem	565	73,09
De 1979 até 1990	2	0,26
De 1991 a 1995	5	0,65
De 1996 a 2001	7	0,91
De 2002 a 2007	38	4,92
De 2008 a 2013	126	16,30
2014 e 2015	30	3,88
TOTAL	773	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 12 - Ano de fabricação das motos por domicílio



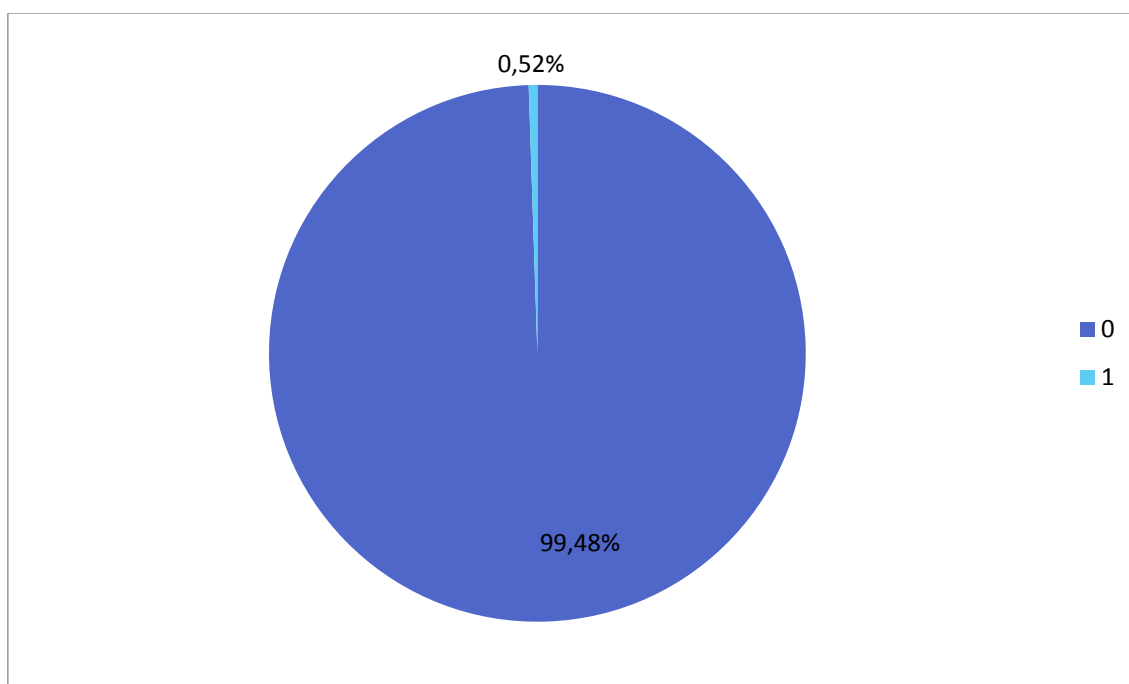
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 13 - Quantidade de caminhão por domicílio

Unidades por domicílio	Quantidade	%
0	769	99,48
1	4	0,52
TOTAL	773	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 13 - Quantidade de Moto por domicílio



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

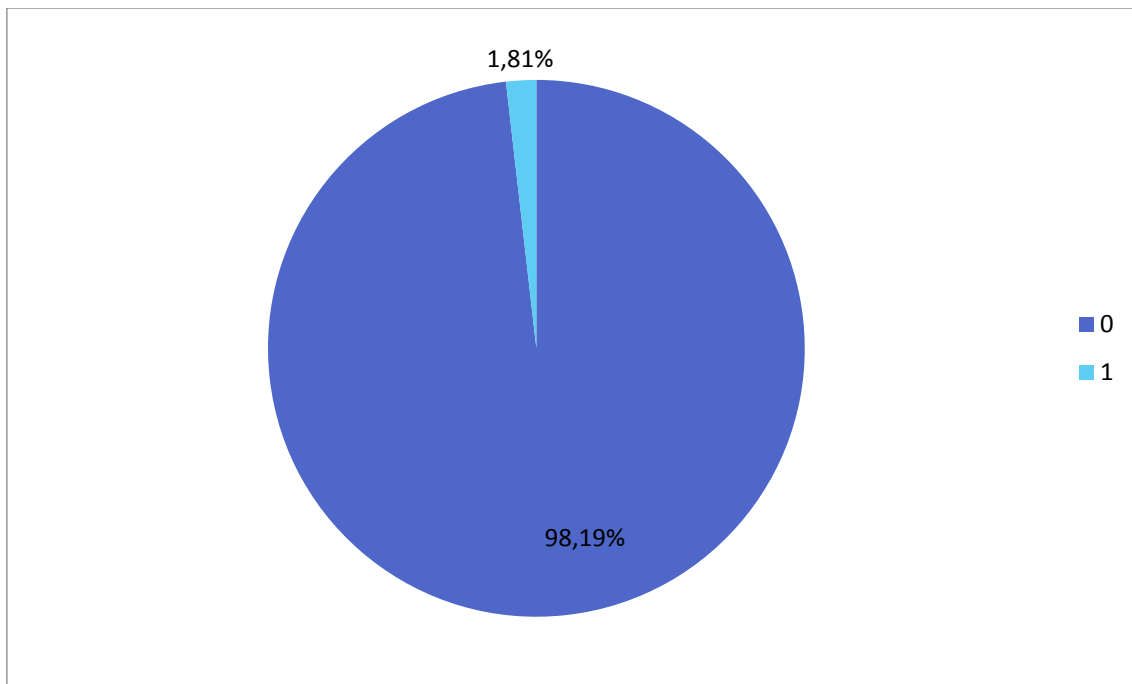
Uma situação que difere Bombinhas dos demais municípios da AMFRI é a presença de barcos nas residências. Mesmo que ainda não de forma significativa, é maior que os demais pelas características sociais da cidade, intimamente ligadas à cultura da pesca.

Tabela 14 - Quantidade de barco por domicílio

Unidades por domicílio	Quantidade	%
0	759	98,19
1	14	1,81
TOTAL	773	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 14 - Quantidade de barco por domicilio



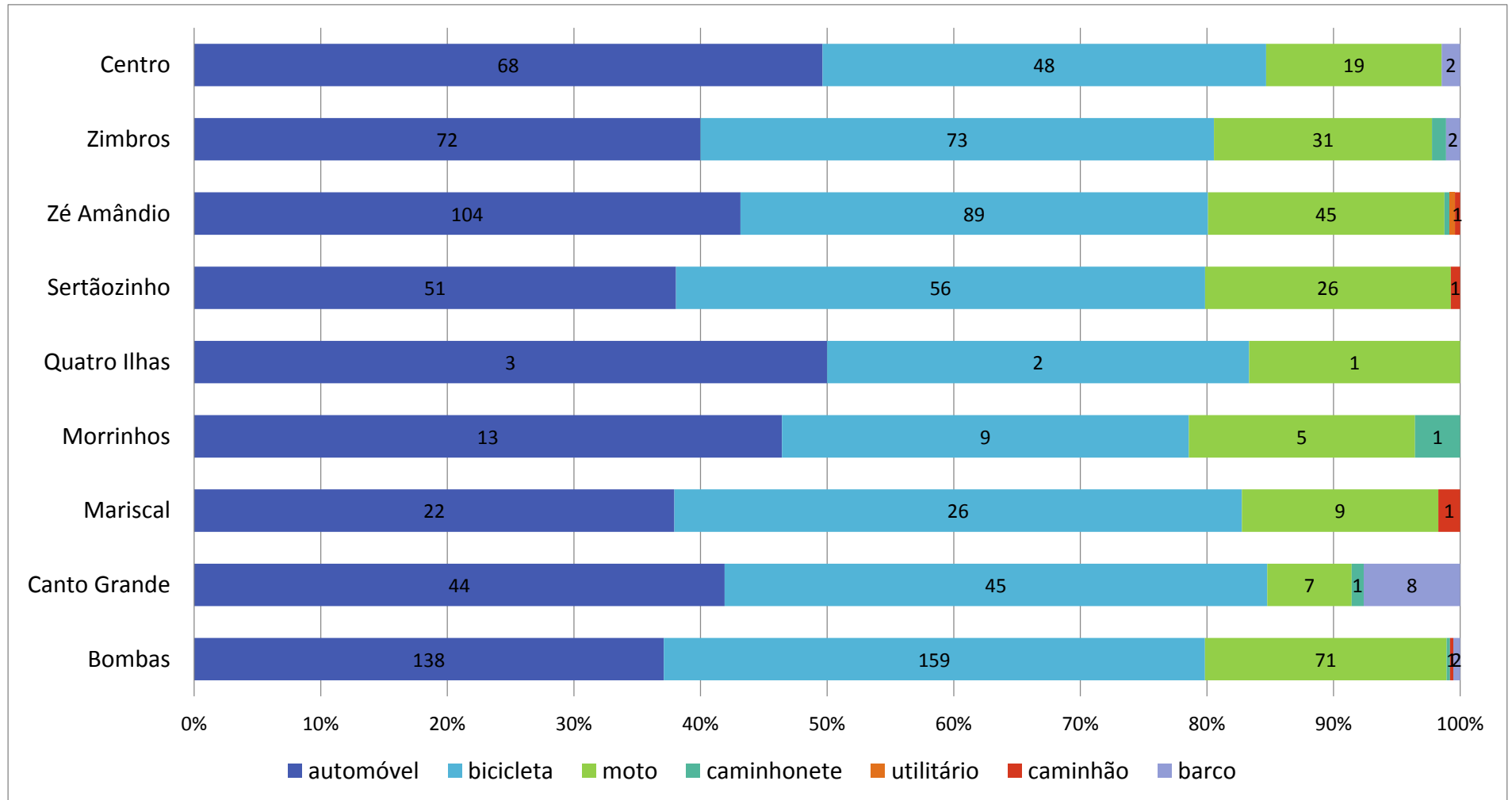
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 15 - Quantidade e tipo de veículo por bairro

Bairros	Automóvel	%	Bicicleta	%	Moto	%	Caminhonete	%	Utilitário	%	Caminhão	%	Barco	%	TOTAL	%
Bombas	138	37,10	159	42,74	71	19,09	1	0,26	-	-	1	0,27	2	0,54	372	100
Canto Grande	44	41,90	45	42,86	7	6,67	1	0,95	-	-	-	-	8	7,62	105	100
Mariscal	22	37,93	26	44,83	9	15,52	-	-	-	-	1	1,72	-	-	58	100
Morrinhos	13	46,43	9	32,14	5	17,86	1	3,57	-	-	-	-	-	-	28	100
Quatro Ilhas	3	50,00	2	33,33	1	16,67	-	-	-	-	-	-	-	-	6	100
Sertãozinho	51	38,06	56	41,79	26	19,40	-	-	-	-	1	0,75	-	-	134	100
Zé Amândio	104	43,15	89	36,93	45	18,67	1	0,41	1	0,41	1	0,41	-	-	241	100
Zimbros	72	40,00	73	40,56	31	17,22	2	1,11	-	-	-	-	2	1,11	180	100
Centro	68	49,64	48	35,04	19	13,87	-	-	-	-	-	-	2	1,46	137	100
TOTAL	515	40,84	507	40,21	214	16,97	6	0,48	1	0,08	4	0,32	14	1,11	1261	100

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 15 - Quantidade e tipo de veículo por bairro



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

A pesquisa também verificou a quantidade de moradores existente em cada domicílio da cidade de Bombinhas. Os dados mostram que, na média, existem 3,09 moradores por domicílio. A maioria destes segue o quadro nacional: a diminuição do número de moradores. Em Bombinhas, 26% dos domicílios possuem até 3 moradores.

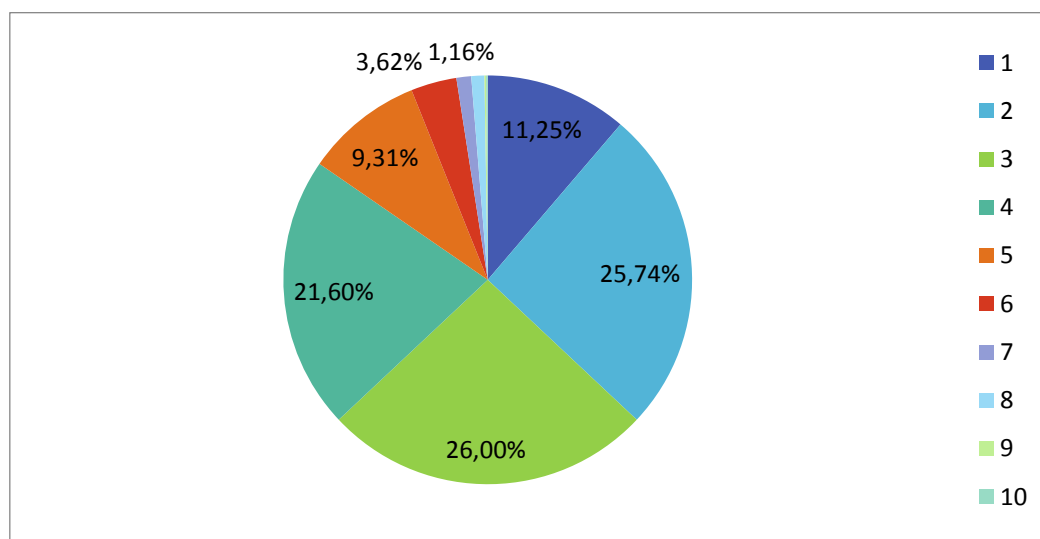
Por outro lado, é considerável o número de domicílios onde moram 7 pessoas ou mais (2,45%), em notório estado de coabitação.

Tabela 16 - Quantidade de moradores por domicilio

Unidades por domicilio	Quantidade	%
1	87	11,25
2	199	25,74
3	201	26,00
4	167	21,60
5	72	9,31
6	28	3,62
7	9	1,16
8	8	1,03
9	1	0,13
10	1	0,13
TOTAL	773	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 16 - Quantidade de moradores por domicilio



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

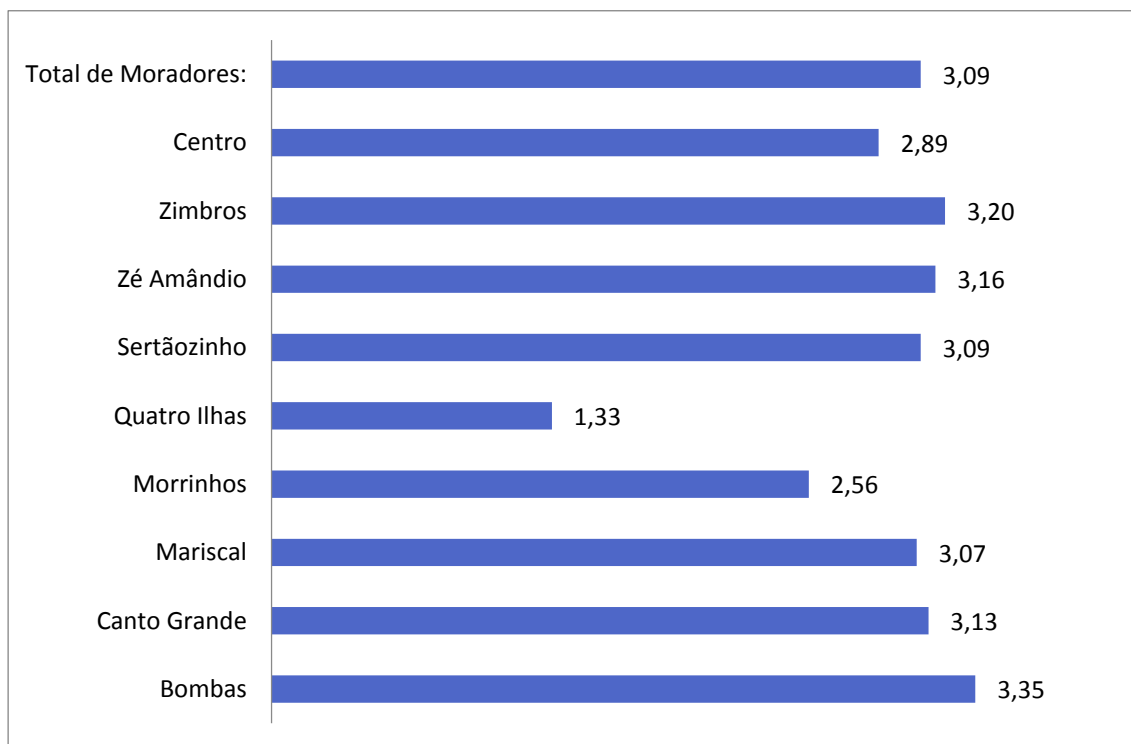
Em 5 das 9 localidades pesquisadas, o número médio de moradores por residência está igual ou acima da média da cidade, com destaque para Bombas (com média de 3,35 moradores por residência) e Zimbros (3,2). As localidades que possuem a menor média de moradores por residência são Morrinhos (2,56) e Quatro Ilhas (1,33).

Tabela 17 - Média de Moradores por Bairro

Bairros	Média
Bombas	3,35
Canto Grande	3,13
Mariscal	3,07
Morrinhos	2,56
Quatro Ilhas	1,33
Sertãozinho	3,09
Zé Amândio	3,16
Zimbros	3,20
Centro	2,89
TOTAL	3,09

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 17 - Média de Moradores por Bairro



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

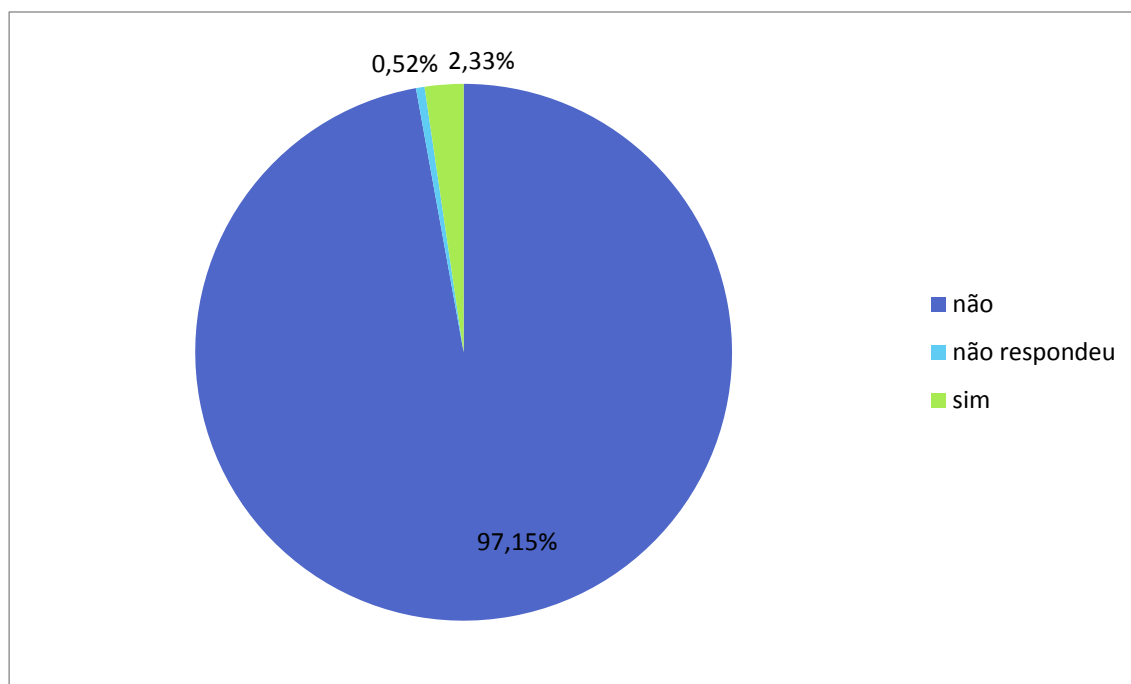
Em relação ao levantamento das pessoas com deficiência entre os moradores dos domicílios, em 2,33% dos casos há algum morador com deficiência física. Estas pessoas necessitam de condições especiais para a realização de seus deslocamentos, como transporte coletivo adaptado, entre outras.

Tabela 18 - Quantidade de deficientes físicos por domicílio

Presença de deficiente físico no domicílio	Quantidade	%
Não	751	97,15
Não respondeu	4	0,52
Sim	18	2,33
TOTAL	773	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 18 - Quantidade de deficientes físicos por domicílio



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

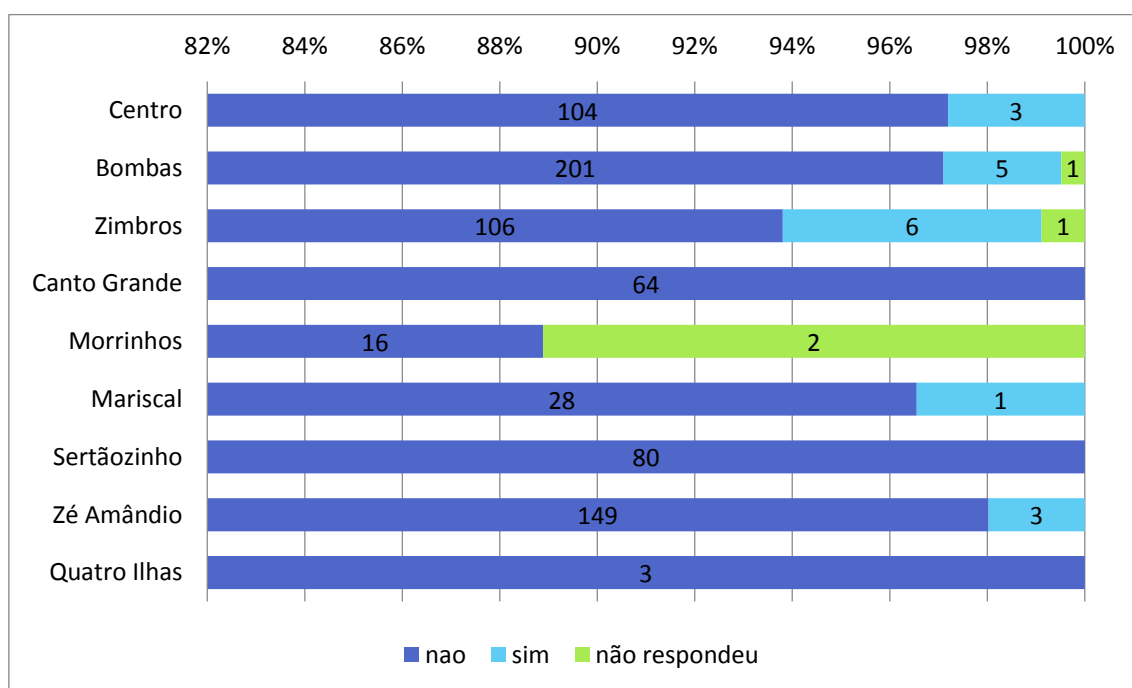
As localidades que possuem mais deficientes físicos, em proporção à quantidade de moradias, e que merecem maior cuidado com as políticas de acessibilidade são Zimbros (5,31% dos domicílios), Mariscal (3,45%) e Centro (2,8%).

Tabela 19 - Quantidade de deficientes físicos por domicílio e por bairro

Bairros	Não	%	Sim	%	Não respondeu	%	TOTAL	%
Centro	104	97,20	3	2,80	-	-	107	100
Bombas	201	97,10	5	2,42	1	0,48	207	100
Zimbros	106	93,81	6	5,31	1	0,88	113	100
Canto Grande	64	100,00	-	-	-	-	64	100
Morrinhos	16	88,89	-	-	2	11,11	18	100
Mariscal	28	96,55	1	3,45	-	-	29	100
Sertãozinho	80	100,00	-	-	-	-	80	100
Zé Amândio	149	98,03	3	1,97	-	-	152	100
Quatro Ilhas	3	100,00	-	-	-	-	3	100
TOTAL	751	97,15	18	2,33	4	0,52	773	100

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 19 - 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 Bombinhas.

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 49,03% dos entrevistados frequentemente utilizam o automóvel, 25,87% a bicicleta e 21,35% o ônibus intermunicipal.

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.

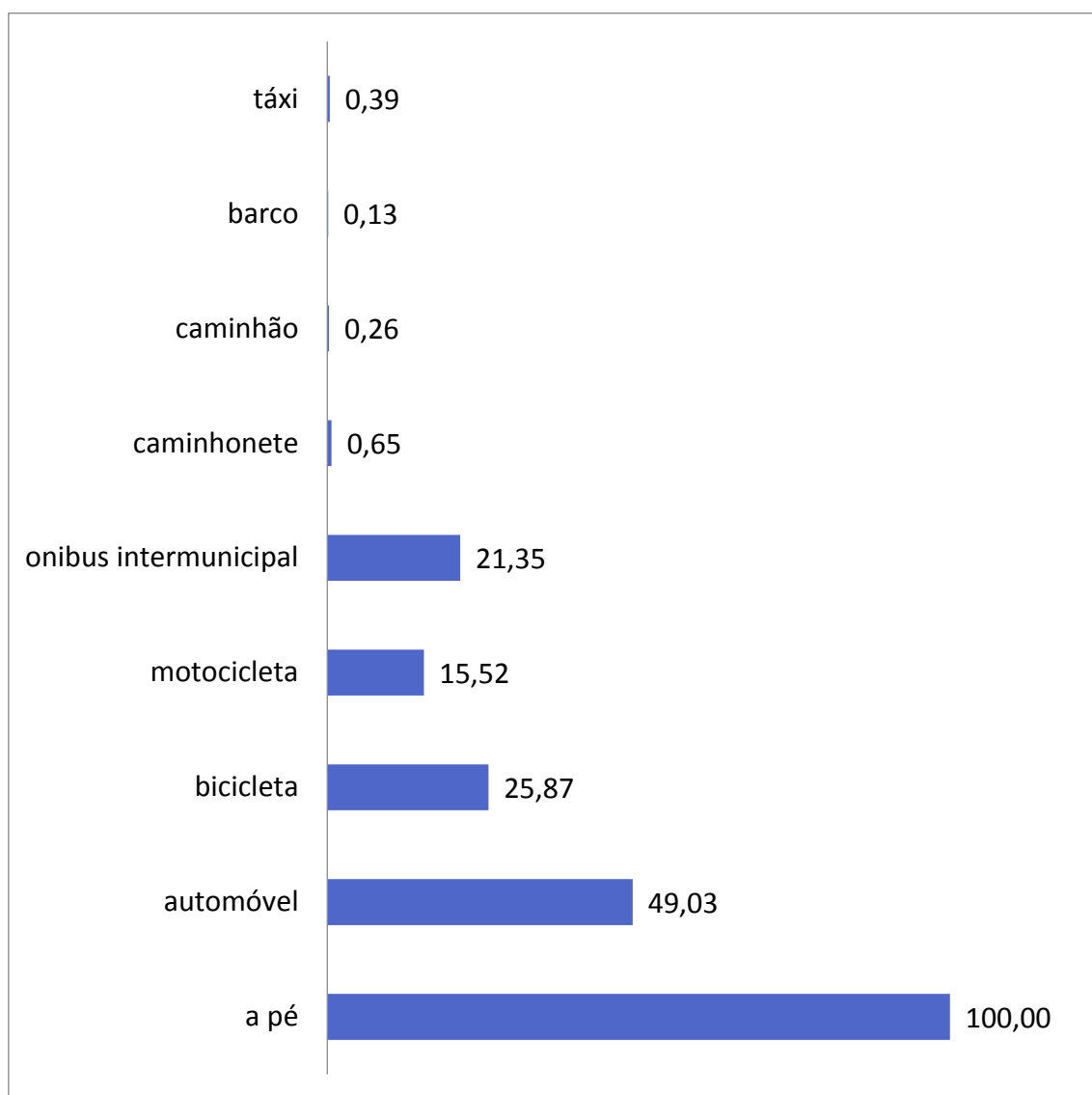
Esta situação não reflete os reais deslocamentos da cidade, visto que são respostas espontâneas e não fazem parte do mapeamento de deslocamentos, conforme será mostrado adiante. A realidade que os números relativos aos deslocamentos mostram compõe um cenário muito diferente, principalmente no pouco uso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

Tabela 20 - Modos de deslocamentos utilizados com frequência

Modo de deslocamento	Qtd	% dos entrevistados
A pé	773	100,00
Automóvel	379	49,03
Bicicleta	200	25,87
Motocicleta	120	15,52
Ônibus intermunicipal	165	21,35
Caminhonete	5	0,65
Caminhão	2	0,26
Barco	1	0,13
Táxi	3	0,39

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 20 - Modos de deslocamentos utilizados com frequência



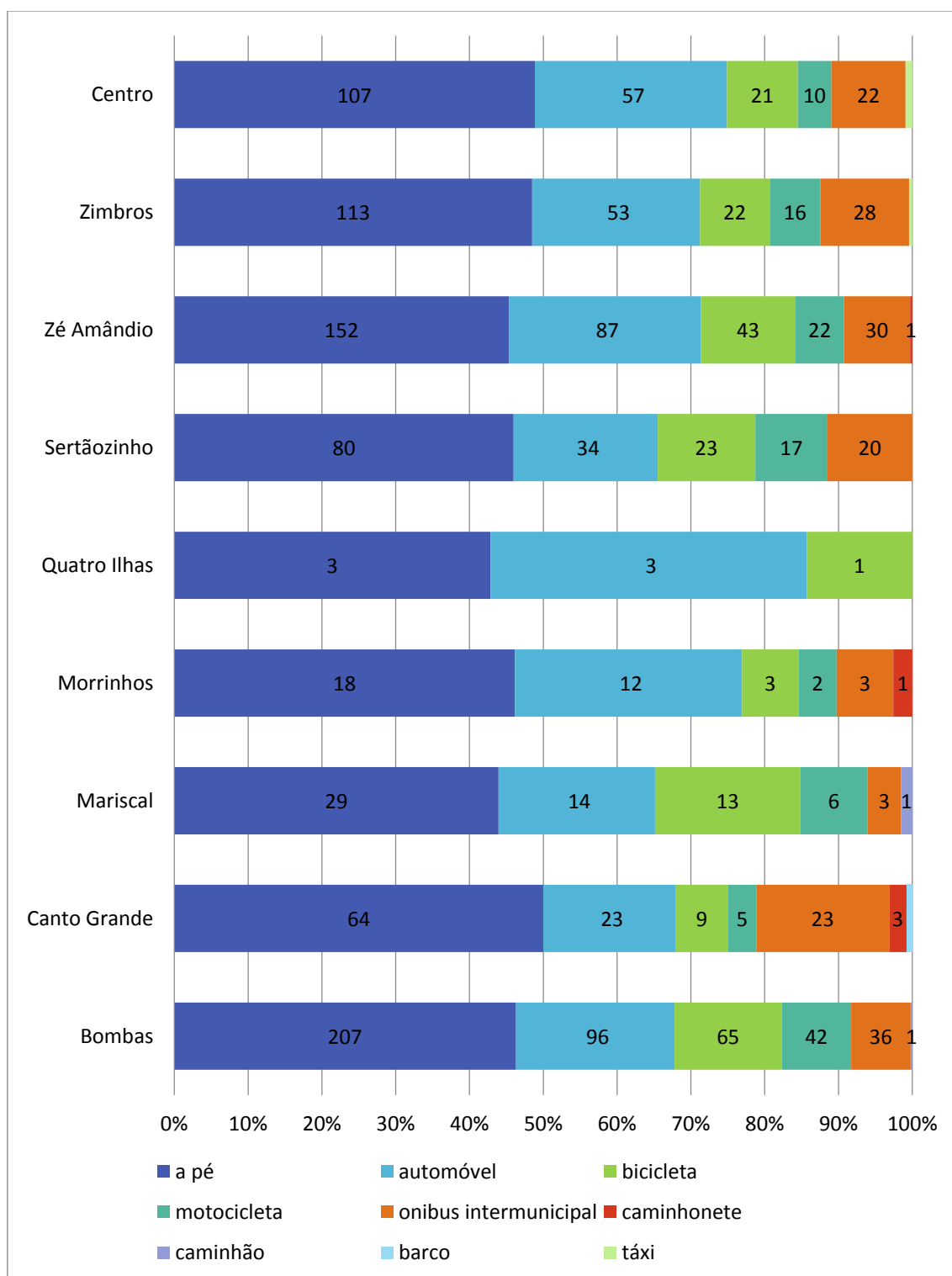
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 21 - Modos de deslocamentos utilizados frequentemente por bairro de moradia

Bairros	A pé	%	Automóvel	%	Bicicleta	%	Motocicleta	%	Ônibus intermunicipal	%	Caminhonete	%	Caminhão	%	Barco	%	Táxi	%	TOTAL	%
Bombas	207	46,31	96	21,48	65	14,54	42	9,40	36	8,05	-	-	1	0,22	-	-	-	-	447	100,00
Canto Grande	64	50,00	23	17,97	9	7,03	5	3,91	23	17,97	3	2,34	-	-	1	0,78	-	-	128	100,00
Mariscal	29	43,94	14	21,21	13	19,70	6	9,09	3	4,55	-	-	1	1,52	-	-	-	-	66	100,00
Morrinhos	18	46,15	12	30,77	3	7,69	2	5,13	3	7,69	1	2,56	-	-	-	-	-	-	39	100,00
Quatro Ilhas	3	42,86	3	42,86	1	14,29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	100,00
Sertãozinho	80	45,98	34	19,54	23	13,22	17	9,77	20	11,49	-	-	-	-	-	-	-	-	174	100,00
Zé Amândio	152	45,37	87	25,97	43	12,84	22	6,57	30	8,96	1	0,30	-	-	-	-	-	-	335	100,00
Zimbros	113	48,50	53	22,75	22	9,44	16	6,87	28	12,02	-	-	-	-	-	-	1	0,43	233	100,00
Centro	107	48,86	57	26,03	21	9,59	10	4,57	22	10,05	-	-	-	-	-	-	2	0,91	219	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 21 - Modos de deslocamentos utilizados frequentemente por bairro de moradia



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Para quem respondeu “ônibus”

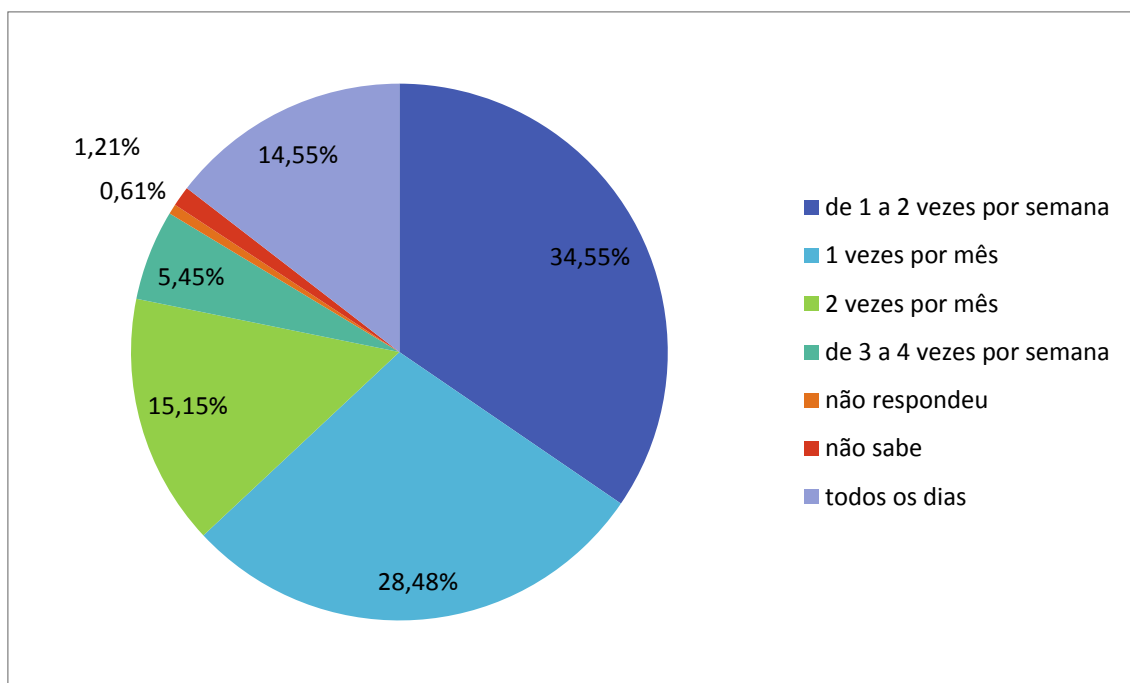
Dentre aqueles que responderam usar o ônibus frequentemente (165 entrevistados), a maioria (34,55%) utiliza o ônibus algumas vezes por semana. Cerca de 14,55 % dos entrevistados afirmaram usar o ônibus todos os dias da semana.

Tabela 22 - Frequência de uso de ônibus

Frequência	Quantidade	%
De 1 a 2 vezes por semana	57	34,55
1 vezes por mês	47	28,48
2 vezes por mês	25	15,15
De 3 a 4 vezes por semana	9	5,45
Não respondeu	1	0,61
Não sabe	2	1,21
Todos os dias	24	14,55
TOTAL	165	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 22 - Frequência de uso de ônibus



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

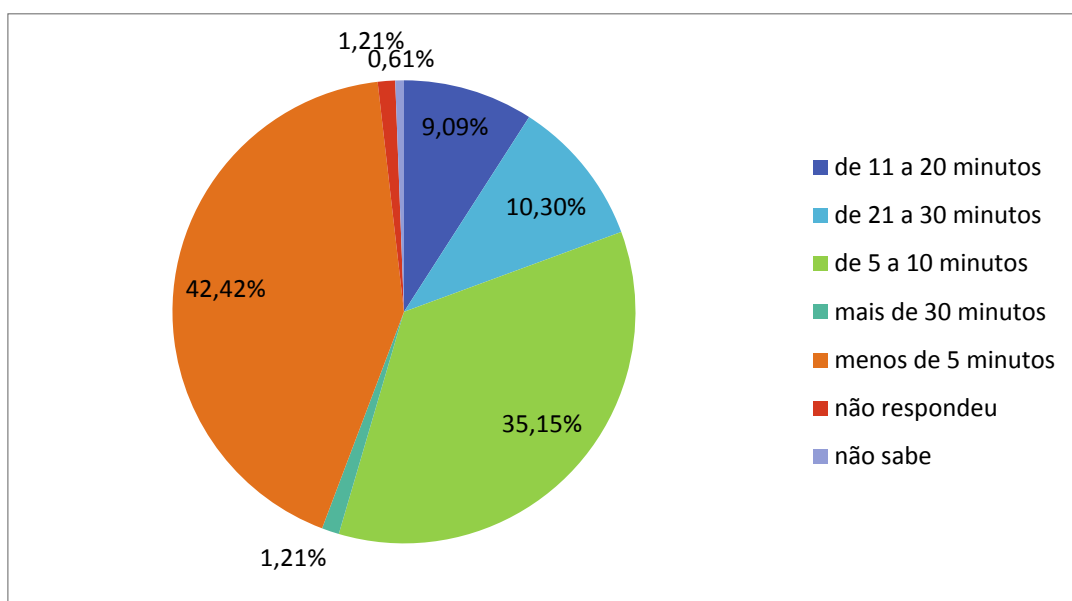
A pesquisa questionou as mesmas 165 pessoas sobre a microacessibilidade, ou seja, as condições de acessar o sistema de transporte coletivo da cidade, bem como o acesso do sistema até o destino final. Percebe-se que a maioria consegue acessar facilmente o ônibus (42,42% responderam acessar o sistema em menos de 5 minutos), principalmente no trajeto residência - parada de ônibus, fato que não se repete ao acessar o destino final, quando a opção “de 5 a 10 minutos” foi citada por apenas 29,09%. Significa, assim, que o sistema de transporte está perto da casa das pessoas, mas os principais destinos destas não estão conectados de maneira tão próxima.

Tabela 23 - Tempo de deslocamento da residência até o ponto de ônibus mais próximo

Tempo	Quantidade	%
De 11 a 20 minutos	15	9,09
De 21 a 30 minutos	17	10,30
De 5 a 10 minutos	58	35,15
Mais de 30 minutos	2	1,21
Menos de 5 minutos	70	42,42
Não respondeu	2	1,21
Não sabe	1	0,61
TOTAL	165	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 23 - Tempo de deslocamento da residência até o ponto de ônibus mais próximo



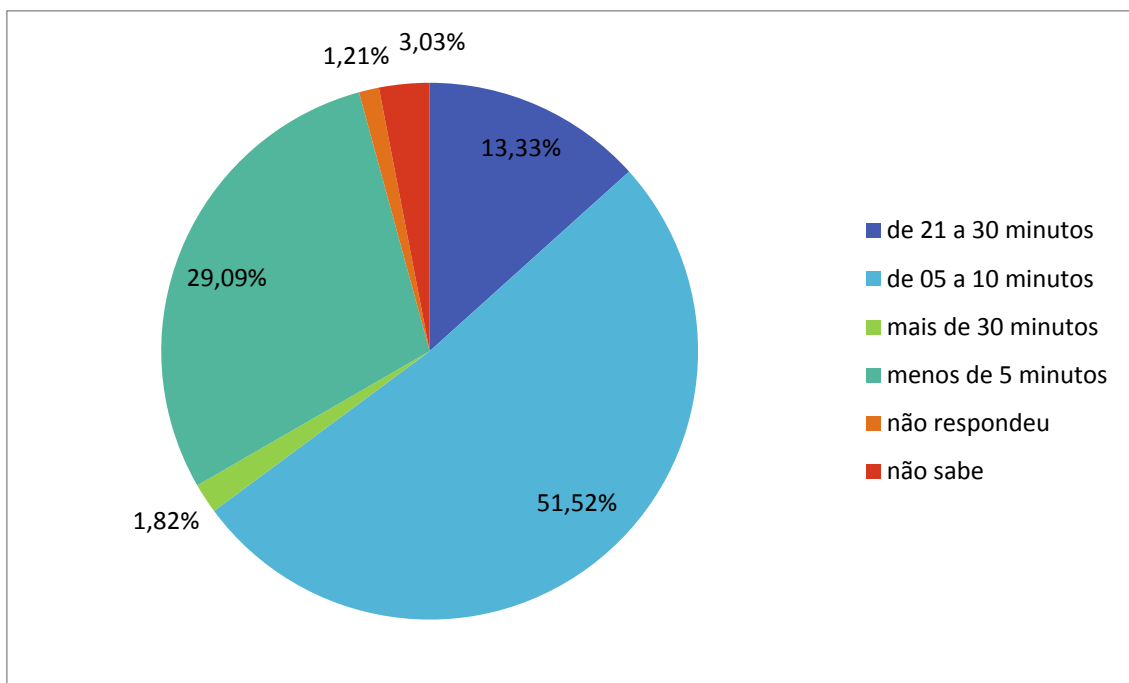
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 24 - Tempo de deslocamento do ponto de ônibus até o destino

Tempo	Quantidade	%
De 21 a 30 minutos	22	13,33
de 05 a 10 minutos	85	51,52
Mais de 30 minutos	3	1,82
Menos de 5 minutos	48	29,09
Não respondeu	2	1,21
Não sabe	5	3,03
TOTAL	165	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 24 - Tempo de deslocamento do ponto de ônibus até o destino



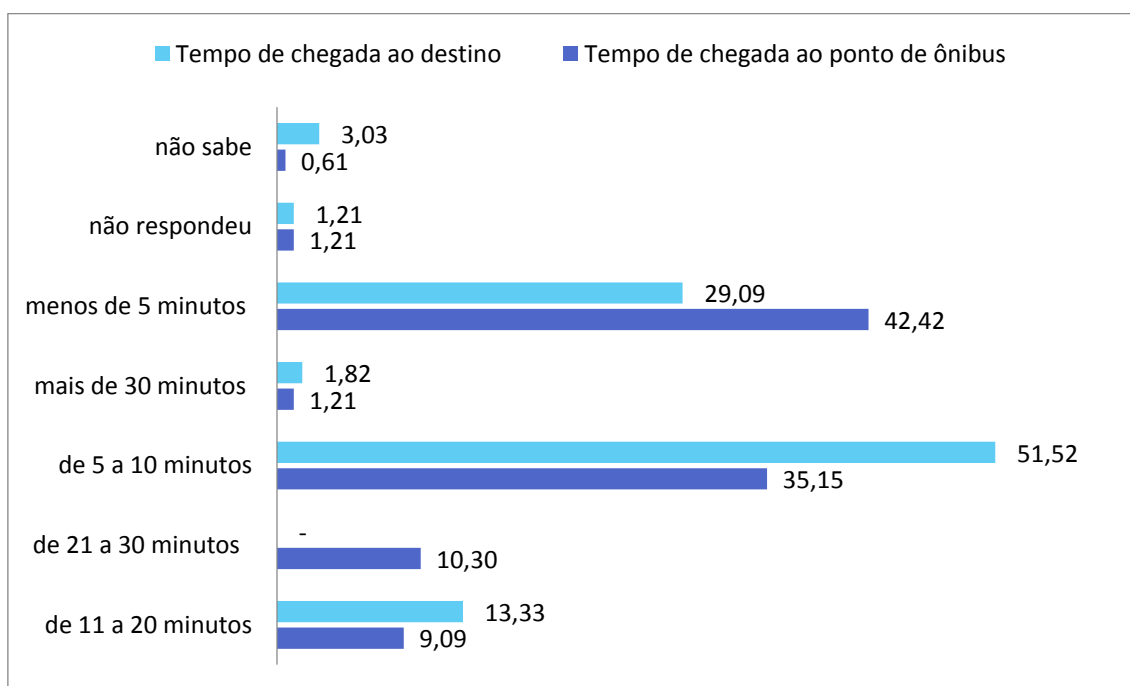
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 25 - Tempo da residência ao ponto de ônibus e do ponto de ônibus ao destino (%)

Tempo	Tempo de chegada ao ponto de ônibus	Tempo de chegada ao destino
De 11 a 20 minutos	9,09%	13,33%
De 21 a 30 minutos	10,30%	-
De 5 a 10 minutos	35,15%	51,52%
Mais de 30 minutos	1,21%	1,82%
Menos de 5 minutos	42,42%	29,09%
Não respondeu	1,21%	1,21%
Não sabe	0,61%	3,03%
TOTAL	100,00%	100,00%

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 25 - Tempo da residência ao ponto de ônibus e do ponto de ônibus ao destino



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Para quem respondeu “automóvel, motocicleta, motoneta ou caminhonete”

Para os 459 entrevistados que afirmaram se deslocar por automóvel, motocicleta, motoneta ou caminhonete, a frequência de uso é alta: todos os dias para 64,27% dos entrevistados. Este número mostra a grande

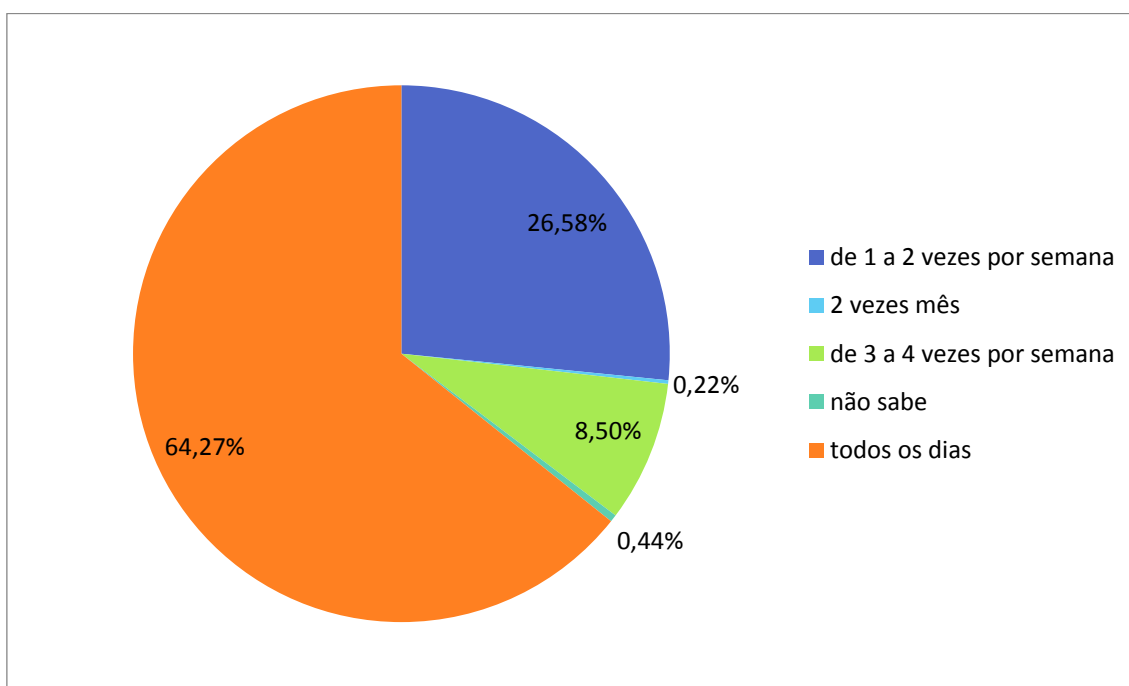
dependência da população para deslocamentos com meios motorizados e individuais de transporte.

Tabela 26 - Frequência de uso do modo individual motorizado

Frequência	Quantidade	%
De 1 a 2 vezes por semana	122	26,58
2 vezes mês	1	0,22
De 3 a 4 vezes por semana	39	8,50
Não sabe	2	0,44
Todos os dias	295	64,27
TOTAL	459	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 26 - Frequência de uso do modo individual motorizado



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

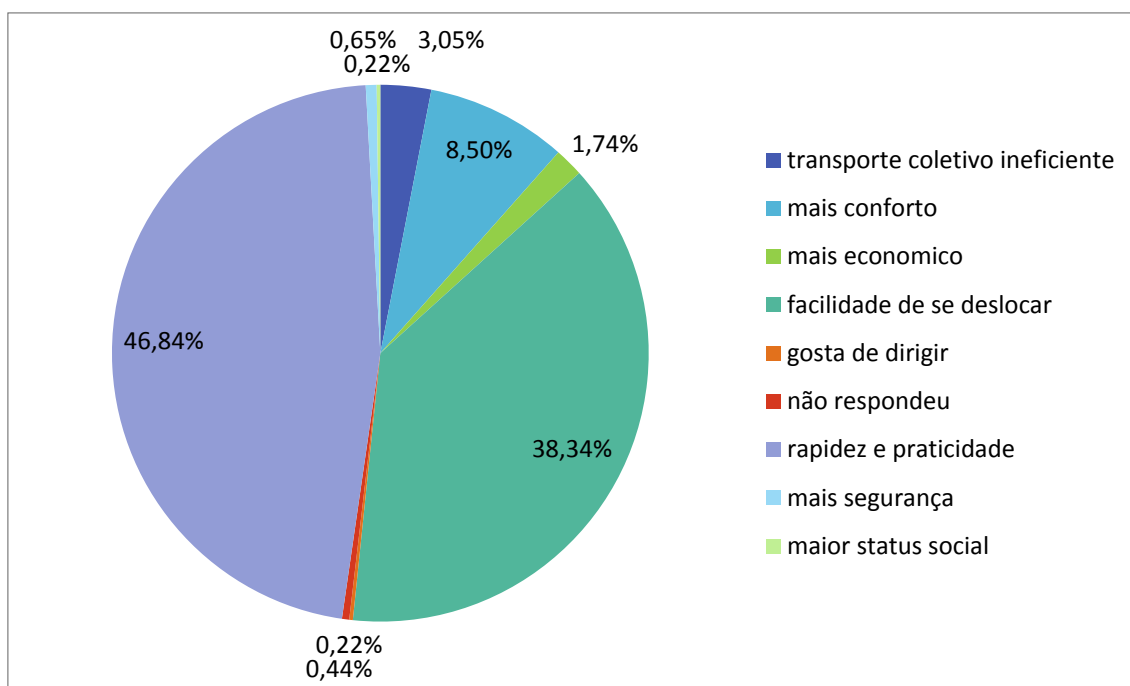
A dependência destes modos motorizados se explica quando os entrevistados elencam o principal motivo para deslocamento na cidade com automóvel, motocicleta, motoneta e caminhonete: a rapidez e praticidade, juntamente com a facilidade para chegar a qualquer ponto da cidade (85,28% do TOTAL de respostas).

Tabela 27 - Motivo por preferir o uso de automóvel

Item	Quantidade	%
Transporte coletivo ineficiente	14	3,05
Mais conforto	39	8,50
Mais econômico	8	1,74
Facilidade de se deslocar	176	38,34
Gosta de dirigir	1	0,22
Não respondeu	2	0,44
Rapidez e praticidade	215	46,84
Mais segurança	3	0,65
Maior status social	1	0,22
TOTAL	459	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 27 - Motivo por preferir o uso de automóvel



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

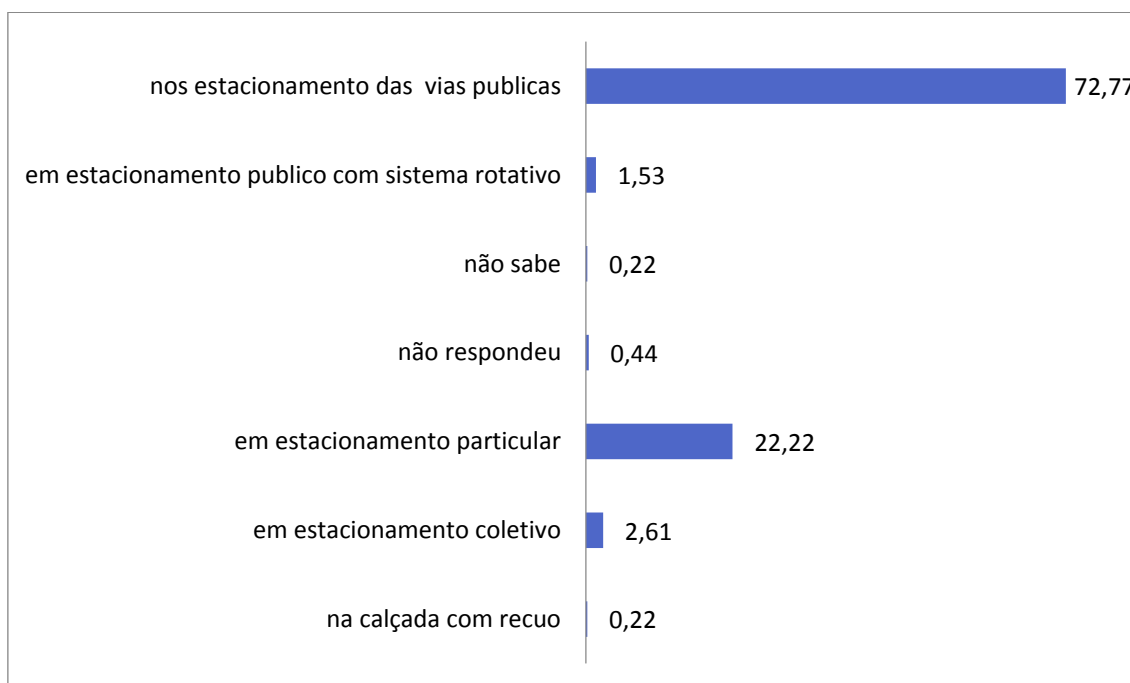
Como uma das situações fundamentais para a organização da mobilidade nas cidades, o estacionamento de veículos também foi abordado pela pesquisa. Para os 459 entrevistados desta seção, a maioria, em resposta única, estaciona seu veículo em vias públicas (72,77%). O sistema rotativo é utilizado por apenas 1,53% dos entrevistados.

Tabela 28 - Local onde costuma estacionar o seu veículo

Item	Quantidade	%
Na calçada com recuo	1	0,22
Em estacionamento coletivo	12	2,61
Em estacionamento particular	102	22,22
Não respondeu	2	0,44
Não sabe	1	0,22
Em estacionamento publico com sistema rotativo	7	1,53
Nos estacionamento das vias publicas	334	72,77
TOTAL	459	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 28 - Local onde costuma estacionar o seu veículo



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

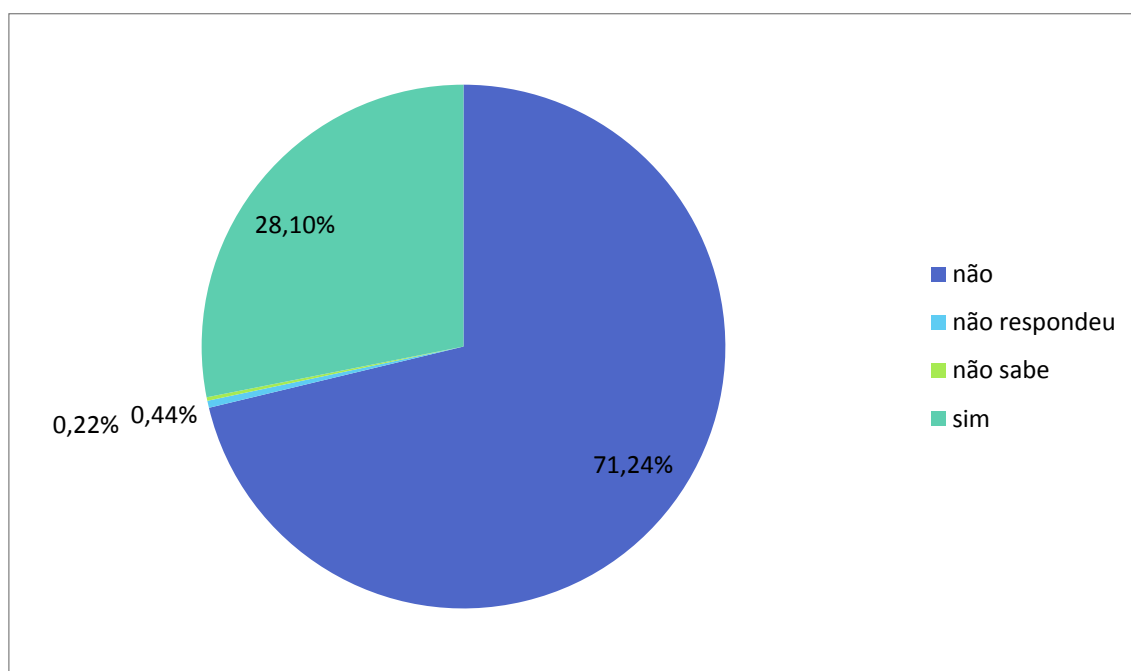
Para 28,10% dos 459 entrevistados, é frequente enfrentar congestionamentos pela cidade quando o deslocamento ocorre com automóveis, motocicletas, motonetas e caminhonetes. Os pontos mais críticos da cidade são a Avenida Leopoldo Zarling (citado por 56,59%), centro da cidade e o acesso de Bombas para Porto Belo (ambos 13,95%).

Tabela 29 - Costuma enfrentar congestionamento

Item	Quantidade	%
Não	327	71,24
Não respondeu	2	0,44
Não sabe	1	0,22
Sim	129	28,10
TOTAL	459	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 29 - Costuma enfrentar congestionamento



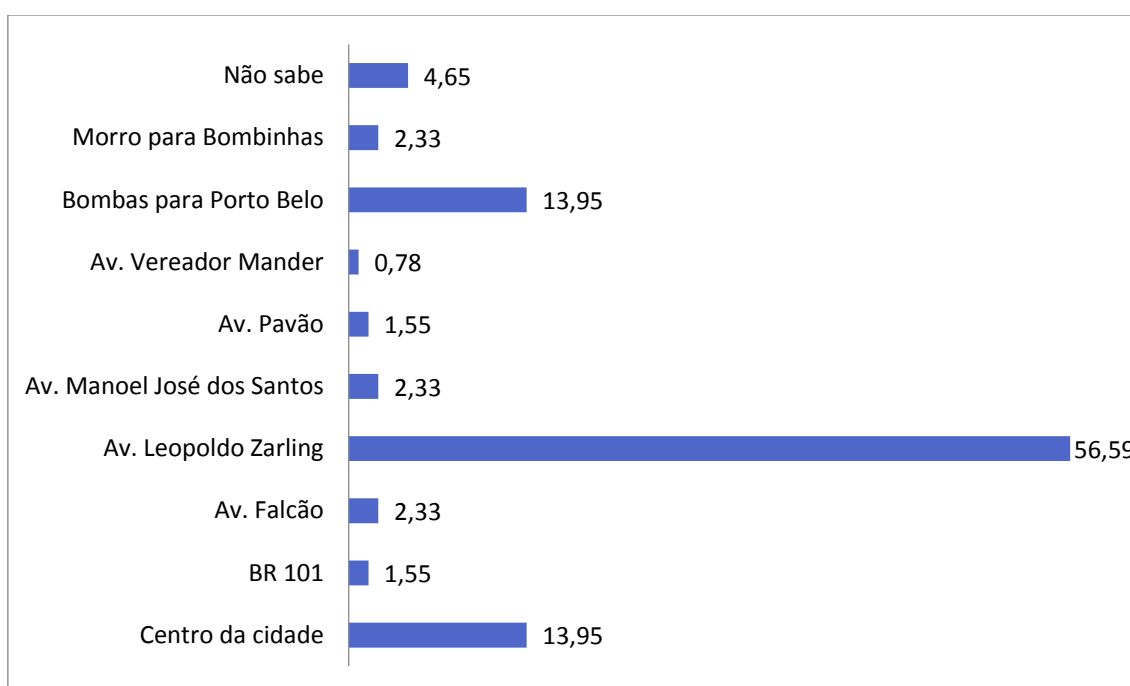
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 30 - Ponto crítico de congestionamento

Local	Qd	%
Centro da cidade	18	13,95
BR 101	2	1,55
Av. Falcão	3	2,33
Av. Leopoldo Zarling	73	56,59
Av. Manoel José dos Santos	3	2,33
Av. Pavão	2	1,55
Av. Vereador Mander	1	0,78
Acesso de Bombas para Porto Belo	18	13,95
Morro para Bombinhas	3	2,33
Não sabe	6	4,65
TOTAL	129	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos

Gráfico 30 - Ponto crítico de congestionamento



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Para quem respondeu “bicicleta”

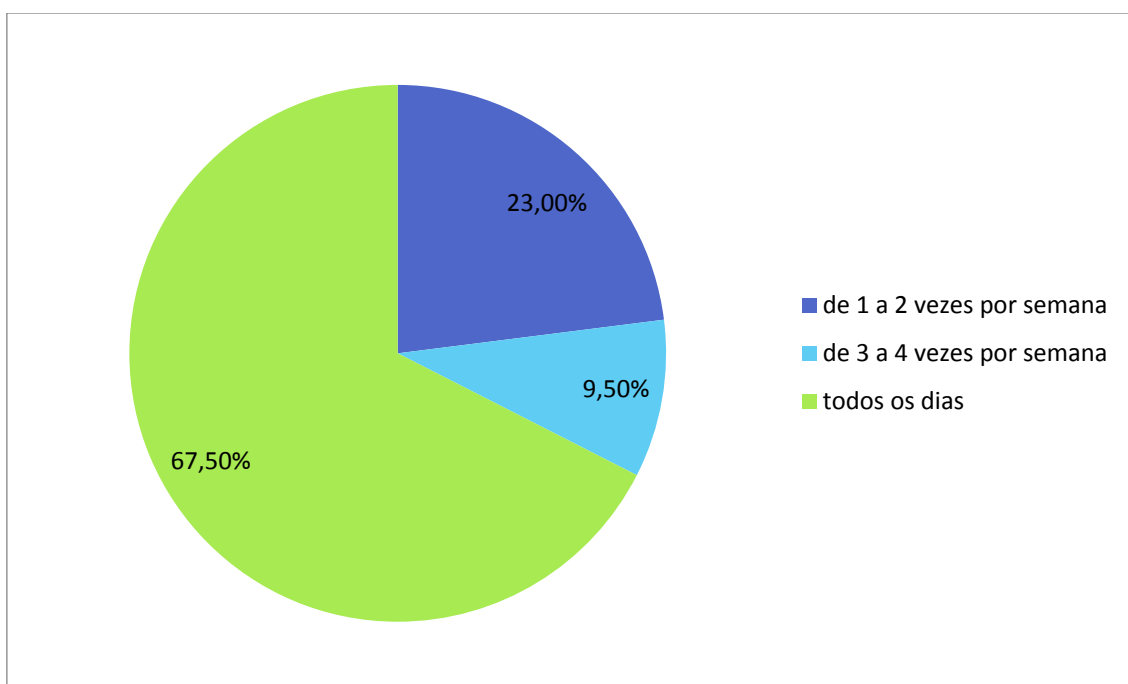
Ratificando os cenários mostrados anteriormente para os deslocamentos por bicicleta, 67,50% dos entrevistados que responderam andar frequentemente por este modal utilizam-no de forma diária. Destarte, são boas as possibilidades de desenvolver a bicicleta como principal meio de transporte na cidade de Bombinhas.

Tabela 31 - Frequência de uso de bicicleta

Item	Quantidade	%
De 1 a 2 vezes por semana	46	23,00
De 3 a 4 vezes por semana	19	9,50
Todos os dias	135	67,50
TOTAL	200	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 31 - Frequência de uso de bicicleta



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

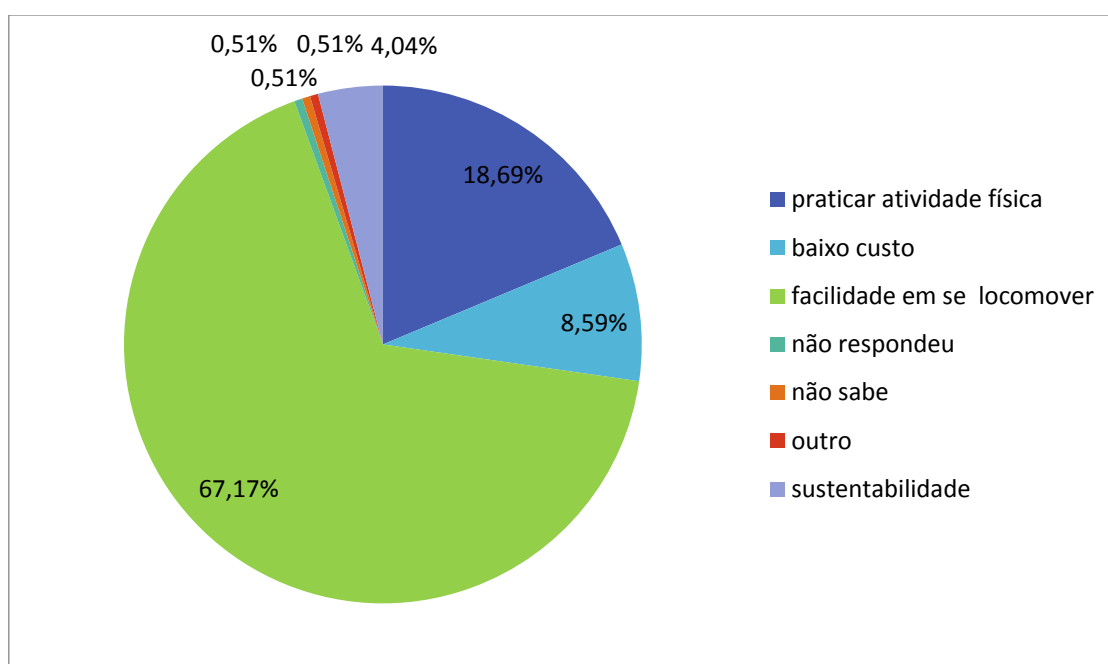
O principal motivo alegado pelos entrevistados para se deslocar de bicicleta pela cidade é a fácil locomoção (67,17%) e, em segundo lugar, a atividade física e baixo custo (18,69% e 8,59%, respectivamente). A bicicleta como um modal sustentável é um fator determinante para 4,04% dos entrevistados que usam a bicicleta frequentemente.

Tabela 32 - Motivo de preferir usar bicicleta

Item	Quantidade	%
Praticar atividade física	37	18,69
Baixo custo	17	8,59
Facilidade em se locomover	133	67,17
Não respondeu	1	0,51
Não sabe	1	0,51
Outro	1	0,51
Sustentabilidade	10	4,04
TOTAL	200	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 32 - Motivo de preferir usar bicicleta



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

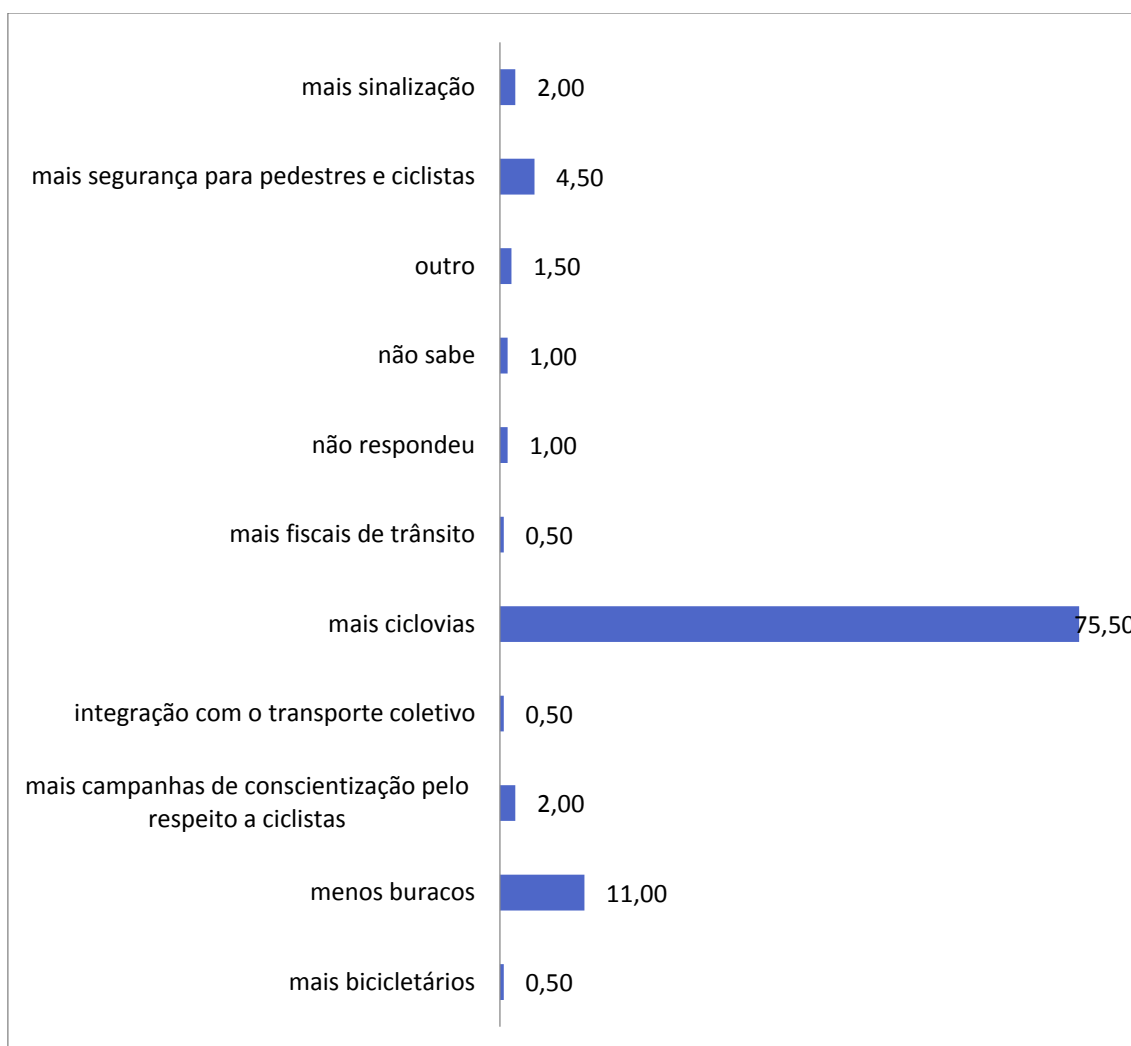
A situação poderia ser ainda mais potencializada caso houvesse uma melhor infraestrutura para os ciclistas, dando-lhes mais segurança e conectividade com todas as partes da cidade. Para 75,50% dos entrevistados que são ciclistas, a implantação de ciclovias e ciclofaixas qualificariam e aumentariam a frequência de seus deslocamentos.

Tabela 33 - O que precisa ser melhorado para o ciclista

Item	Quantidade	%
Mais bicicletários	1	0,50
Menos buracos	22	11,00
Mais campanhas de conscientização pelo respeito a ciclistas	4	2,00
Integração com o transporte coletivo	1	0,50
Mais ciclovias	151	75,50
Mais fiscais de trânsito	1	0,50
Não respondeu	2	1,00
Não sabe	2	1,00
Outro	3	1,50
Mais segurança para pedestres e ciclistas	9	4,50
Mais sinalização	4	2,00
TOTAL	200	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 33 - O que precisa ser melhorado para o ciclista



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

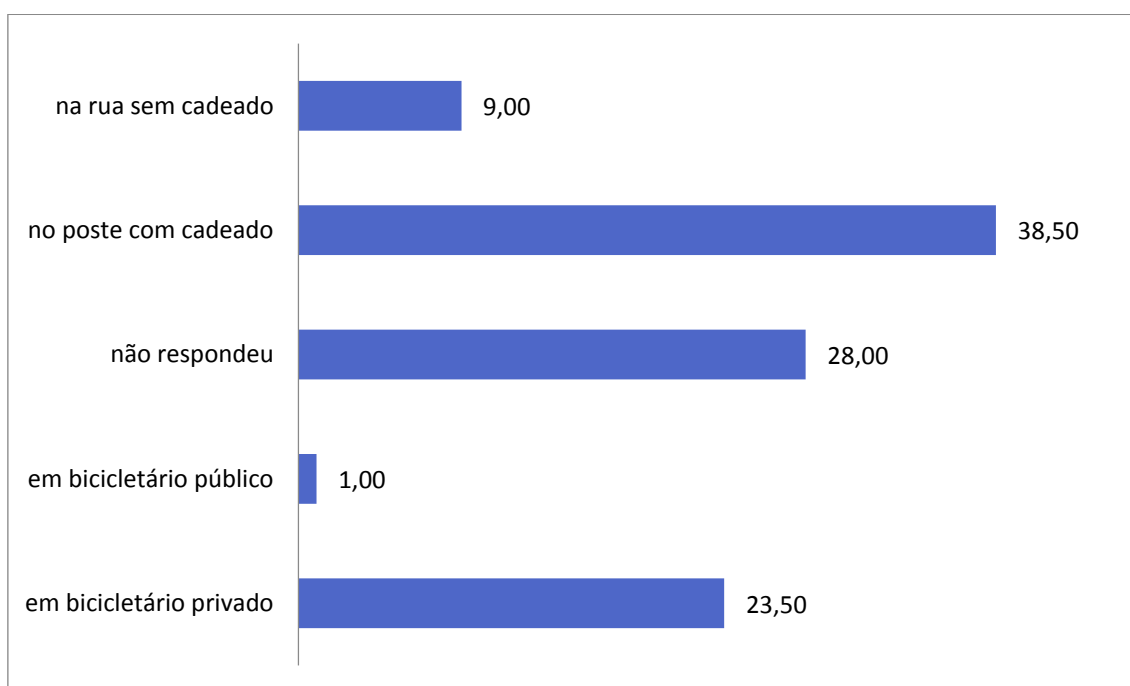
A pesquisa também abordou alguns temas específicos sobre a utilização da bicicleta no dia-a-dia dos deslocamentos. A maioria dos entrevistados (38,50%) respondeu que “estaciona” a bicicleta poste com cadeado, e 23,50% em lugares privados, sejam estes nas residências, comércios ou locais de trabalho. A grande quantidade de ciclistas entrevistados que deixam suas bicicletas em postes e outros mobiliários urbanos evidencia a falta de estrutura da cidade para com os usuários deste modal em específico.

Tabela 34 - Local onde costuma estacionar a bicicleta

Item	Quantidade	%
Em bicicletário privado	47	23,50
Em bicicletário público	2	1,00
Não respondeu	56	28,00
No poste com cadeado	77	38,50
Na rua sem cadeado	18	9,00
TOTAL	200	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 34 - 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 Bombinhas), 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.

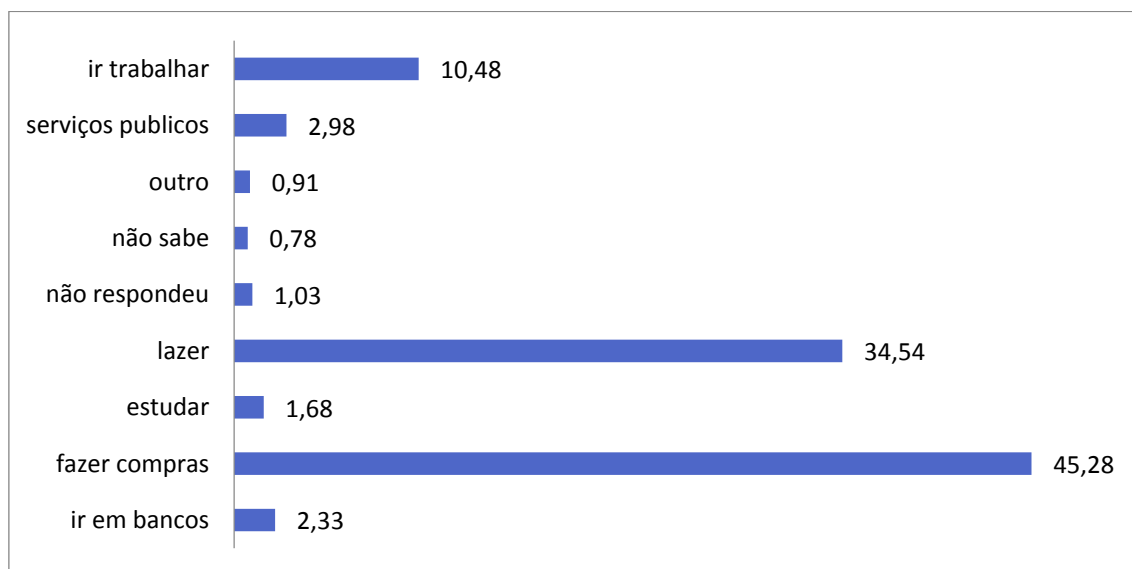
Para a maioria dos entrevistados (45,28%), andar a pé é necessário para fazer compras, enquanto que para 34,54% é essencial como atividade de lazer. Se em uma cidade as oportunidades estão perto do local de moradia das pessoas, maior será o potencial dos deslocamentos a pé, sem necessidade de veículos automotores e enfrentamento de trânsito para qualquer atividade diária.

Tabela 35 - O que costuma fazer a pé

Item	Quantidade	%
Ir a bancos	18	2,33
Fazer compras	350	45,28
Estudar	13	1,68
Lazer	267	34,54
Não respondeu	8	1,03
Não sabe	6	0,78
Outro	7	0,91
Serviços públicos	23	2,98
Ir trabalhar	81	10,48
TOTAL	773	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 35 - 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, 43,21% dos entrevistados responderam que fariam isso caso

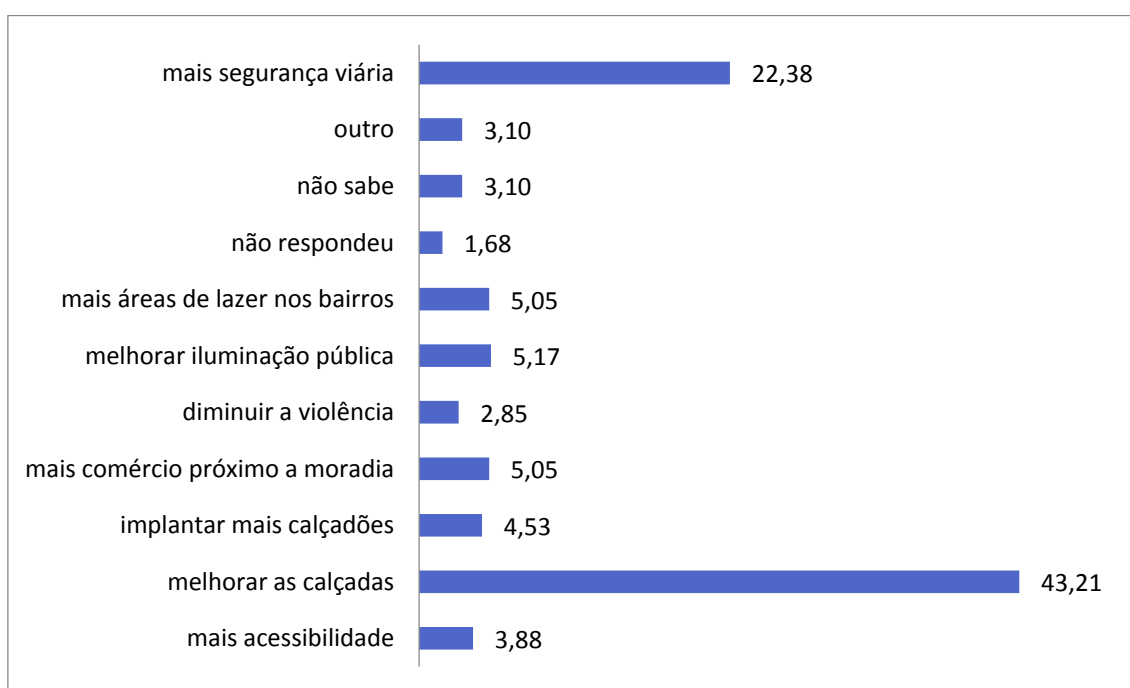
as calçadas da cidade fossem melhoradas (é uma questão lógica, mas quanto menos qualidade der para o pedestre, menos ele utilizará seus espaços de direito). Para 22,38%, a questão gira em torno da segurança viária, enquanto que 5,17% acreditam que as vias deveriam ser melhor iluminadas.

Tabela 36 - O que seria necessário para andar mais a pé

Item	Quantidade	%
Mais acessibilidade	30	3,88
Melhorar as calçadas	334	43,21
Implantar mais calçadas	35	4,53
Mais comércio próximo a moradia	39	5,05
Diminuir a violência	22	2,85
Melhorar iluminação pública	40	5,17
Mais áreas de lazer nos bairros	39	5,05
Não respondeu	13	1,68
Não sabe	24	3,10
Outro	24	3,10
Mais segurança viária	173	22,38
TOTAL	773	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 36 - O que seria necessário para andar mais a pé



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

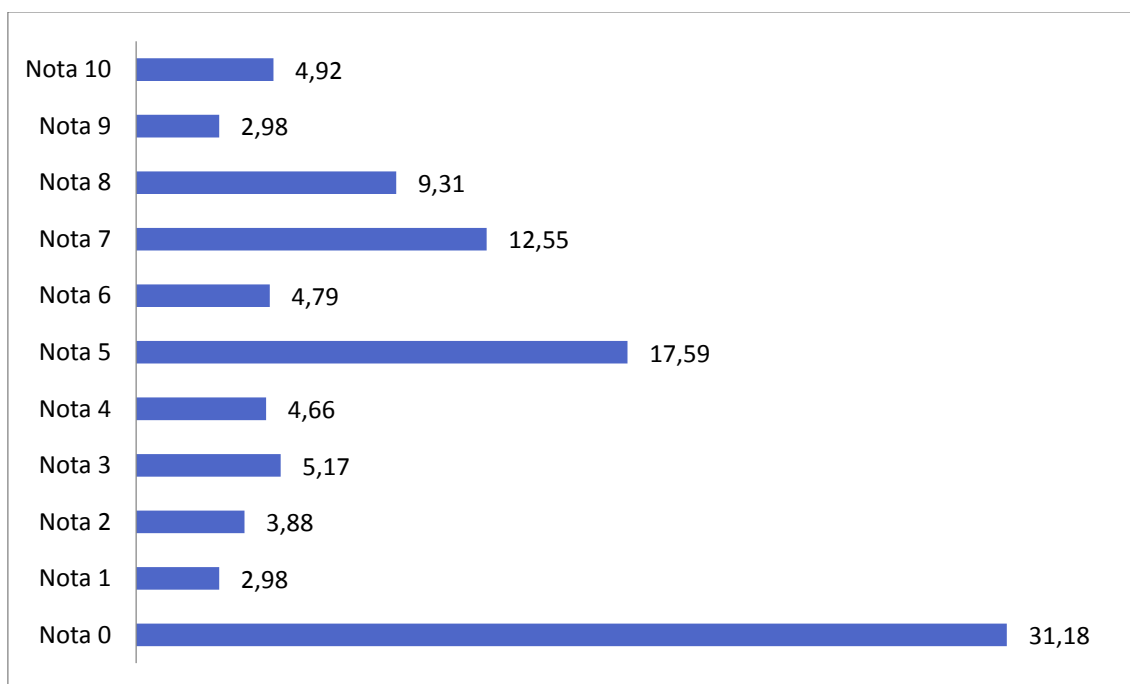
Ao serem questionados sobre uma nota para as calçadas do seu bairro, os moradores entrevistados de Bombinhas deram uma nota média de 4,25. Em apenas 4,92% dos domicílios a nota dada foi 10, enquanto que em 31,18% a nota foi 0.

Tabela 37 - De zero a 10, qual nota você daria para as calçadas do seu bairro? (%)

Nota	Qtd	%
0	241	31,18
1	23	2,98
2	30	3,88
3	40	5,17
4	36	4,66
5	136	17,59
6	37	4,79
7	97	12,55
8	72	9,31
9	23	2,98
10	38	4,92
TOTAL	773	100,00
MÉDIA		4,25

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 37 - De zero a 10, qual nota você daria para as calçadas do 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.

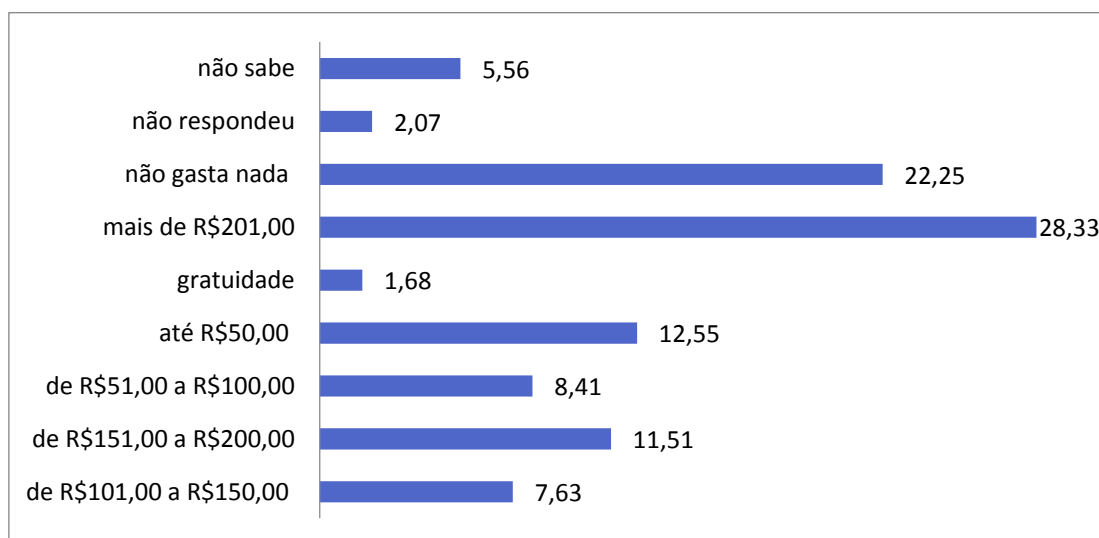
A primeira consiste no gasto mensal do entrevistado com transporte por mês, somando todos os modos de deslocamento utilizados pela pessoa. A maioria (cerca de 28,33%) gasta mais de 201 reais por mês.

Tabela 38 - Gastos com transportes por mês

Item	Quantidade	%
De R\$101,00 a R\$150,00	59	7,63
De R\$151,00 a R\$200,00	89	11,51
De R\$51,00 a R\$100,00	65	8,41
Até R\$50,00	97	12,55
Gratuidade	13	1,68
Mais de R\$201,00	219	28,33
Não gasta nada	172	22,25
Não respondeu	16	2,07
Não sabe	43	5,56
TOTAL	773	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 38 - Gastos com transportes por mês



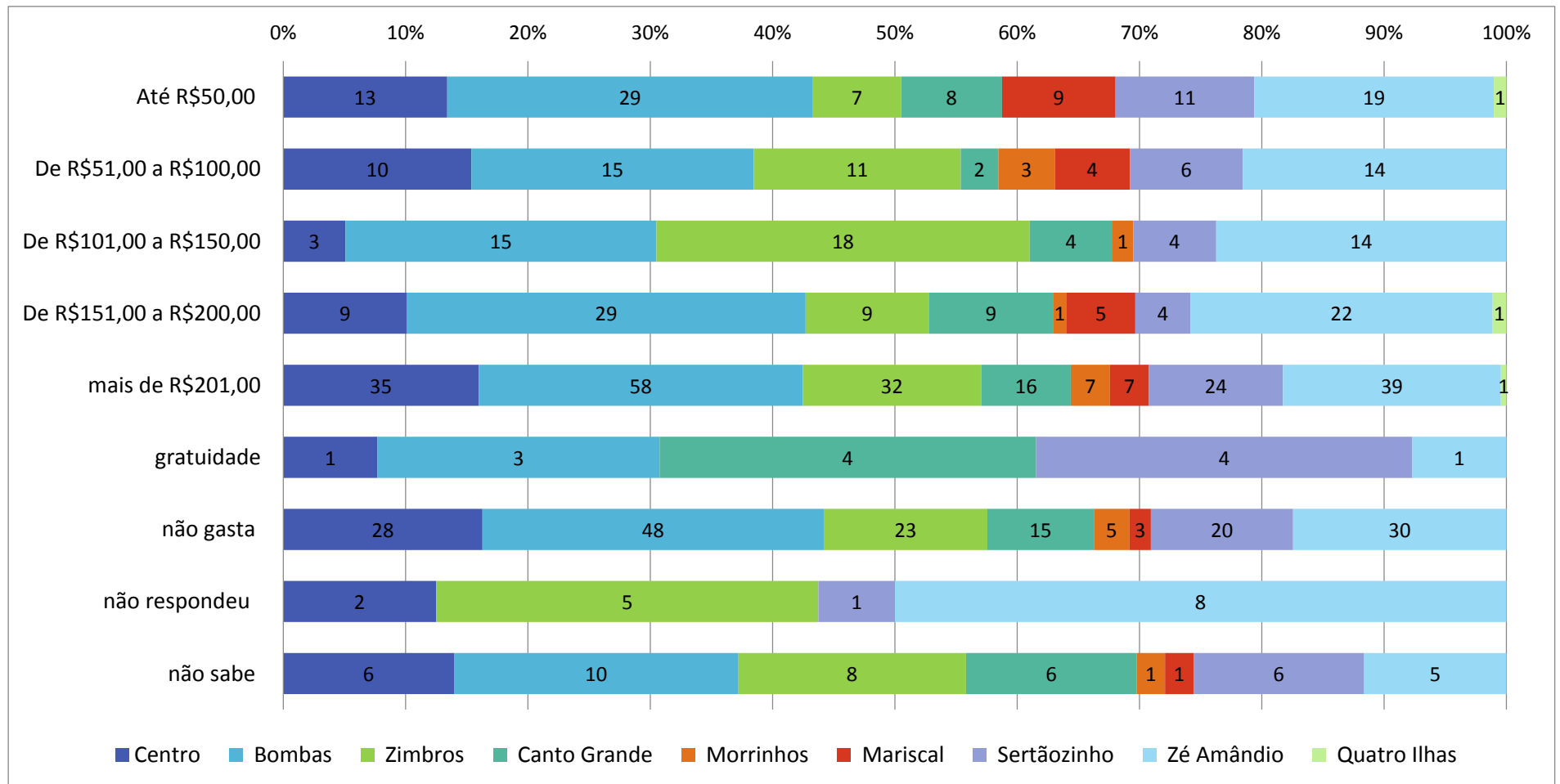
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 39 - Gastos com transporte por mês e por bairro

Bairros	Até R\$50,00	%	De R\$51,00 a R\$100,00	%	De R\$101,00 a R\$150,00	%	De R\$151,00 a R\$200,00	%	Mais de R\$201,00	%	Gratuidade	%	Não gasta	%	Não respondeu	%	Não sabe	%	TOTAL	%
Centro	13	12,15	10	9,35	3	2,80	9	8,41	35	32,71	1	0,93	28	26,17	2	1,87	6	5,61	107	100
Bombas	29	14,01	15	7,25	15	7,25	29	14,01	58	28,02	3	1,45	48	23,19	-	10	4,83	207	100	
Zimbros	7	6,19	11	9,73	18	15,93	9	7,96	32	28,32	-	23	20,35	5	4,42	8	7,08	113	100	
Canto Grande	8	12,50	2	3,13	4	6,25	9	14,06	16	25,00	4	6,25	15	23,44	-	6	9,38	64	100	
Morrinhos	-	-	3	16,67	1	5,56	1	5,56	7	38,89	-	5	27,78	-	1	5,56	18	100		
Mariscal	9	31,03	4	13,79	-	-	5	17,24	7	24,14	-	3	10,34	-	1	3,45	29	100		
Sertãozinho	11	13,75	6	7,50	4	5,00	4	5,00	24	30,00	4	5,00	20	25,00	1	1,25	6	7,50	80	100
Zé Amândio	19	12,50	14	9,21	14	9,21	22	14,47	39	25,66	1	0,66	30	19,74	8	5,26	5	3,29	152	100
Quatro Ilhas	1	33,33	-	-	-	-	1	33,33	1	33,33	-	-	-	-	-	-	-	3	100	
TOTAL	97	12,55	65	8,41	59	7,63	89	11,51	219	28,33	13	1,68	172	22,25	16	2,07	43	5,56	773	100

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 39 - Gastos com transporte por mês e por bairro



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Como última 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 Av. Leopoldo Zarling. Mais de 42,04% dos entrevistados responderam pela necessidade da construção de um segundo acesso à cidade, independente do atual. Nota-se também que para 6,6% dos entrevistados deve ser retirada a cobrança da TPA (Taxa de Preservação Ambiental, instrumento recém-instituído que cobra uma taxa para quem entra na cidade com veículos), devido às filas, enquanto que 5,82% afirmaram que a presença da TPA diminui o tráfego na região.

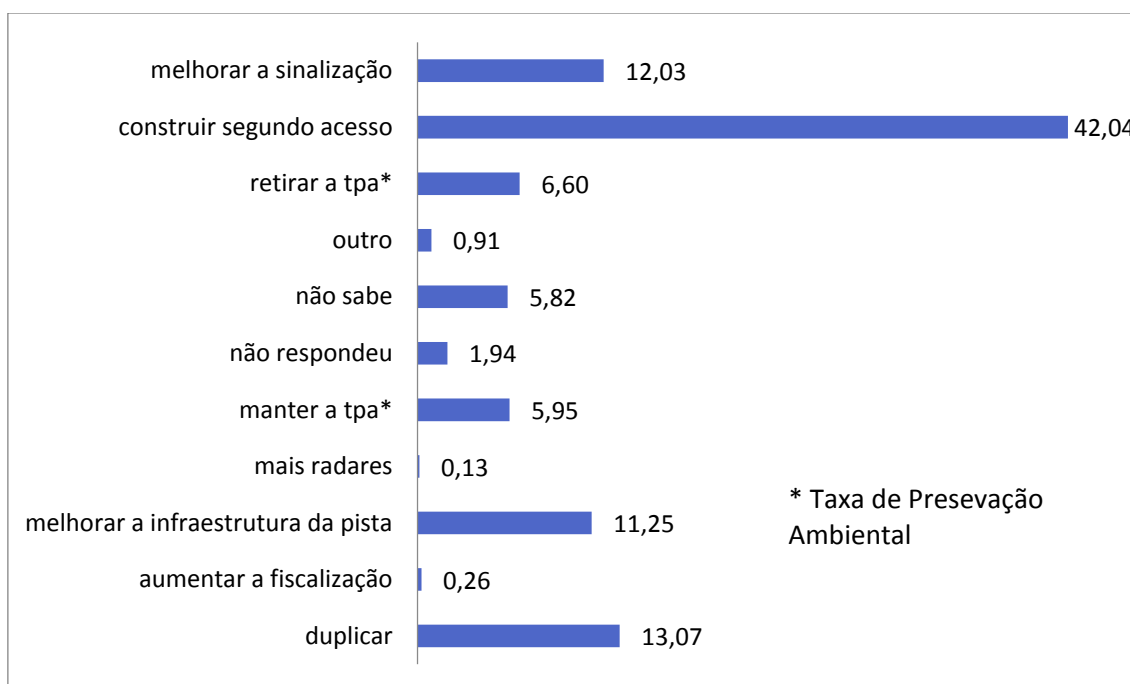
Tabela 40 - O precisa ser melhorado na Rodovia de acesso a Bombinhas

Item	Quantidade	%
Duplicar	101	13,07
Aumentar a fiscalização	2	0,26
Melhorar a infraestrutura da pista	87	11,25
Mais radares	1	0,13
Manter a TPA*	46	5,95
Não respondeu	15	1,94
Não sabe	45	5,82
Outro	7	0,91
Retirar a TPA*	51	6,60
Construir segundo acesso	325	42,04
Melhorar a sinalização	93	12,03
TOTAL	773	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

* TPA = Taxa de Preservação Ambiental

Gráfico 40 - O precisa ser melhorado na Rodovia de acesso a Bombinhas



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

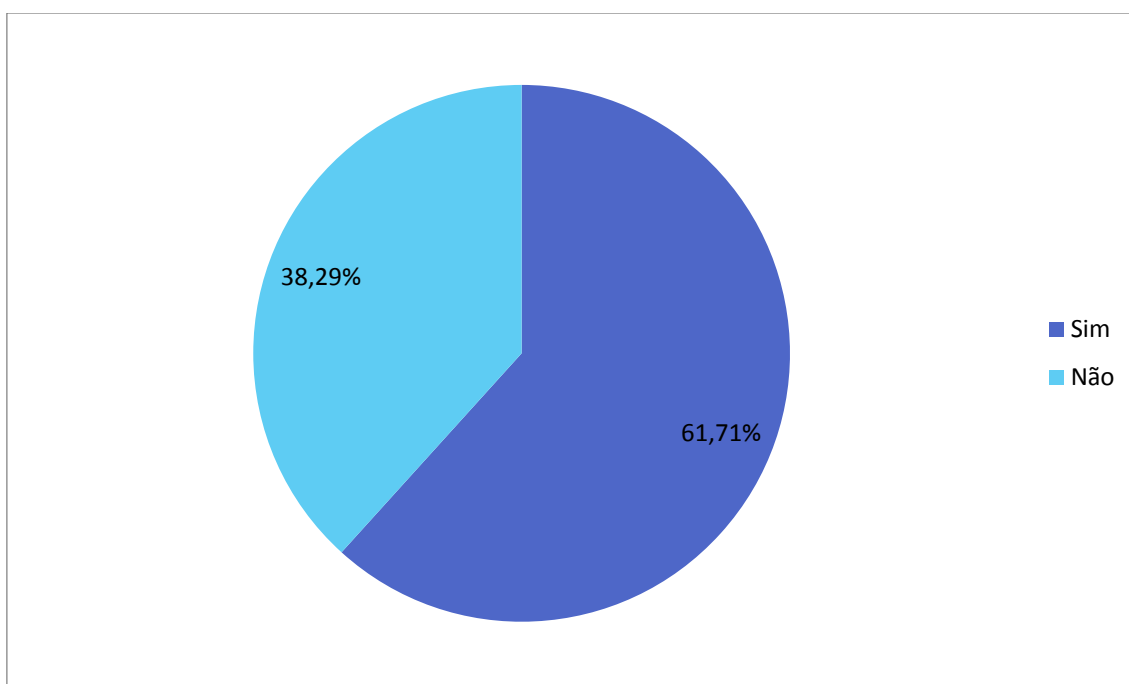
Por fim, a pesquisa indagou os entrevistados sobre a necessidade de implantação de um sistema de transporte coletivo no município. Dos 773 entrevistados, 477 (61,71%) afirmaram que é necessário implantar um sistema em Bombinhas.

Tabela 41 - Necessidade de implantação de um sistema de transporte coletivo

Respostas	Qtd	%
Sim	477	61,71
Não	296	38,29
TOTAL	773	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 41 - Necessidade de implantação de um sistema de transporte coletivo



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

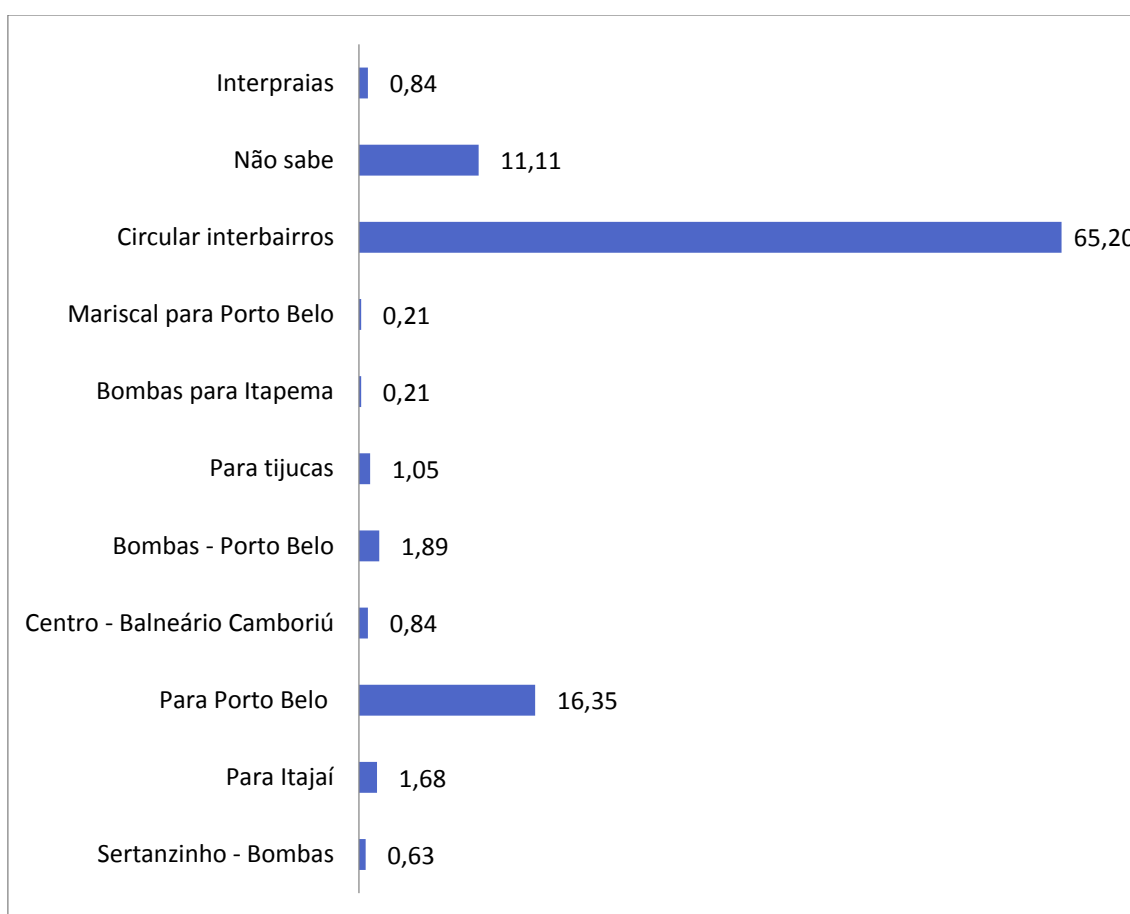
Para os entrevistados cujos quais acreditam que a implantação do sistema de transporte coletivo seja necessária, foi perguntado sobre as linhas de desejo, e quais trajetos são indispensáveis para os deslocamentos diários. A maioria (65,20%) sugeriu uma linha circular interbairros.

Tabela 42 - Sugestão de linhas

Linhas	Qtd	%
Sertãozinho - Bombas	3	0,63
Para Itajaí	8	1,68
Para Porto Belo	78	16,35
Centro - Balneário Camboriú	4	0,84
Bombas - Porto Belo	9	1,89
Para Tijucas	5	1,05
Bombas para Itapema	1	0,21
Mariscal para Porto Belo	1	0,21
Circular interbairros	311	65,20
Não sabe	53	11,11
Interpraías	4	0,84
TOTAL	477	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 42 - 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 773 residências pesquisadas em Bombinhas, 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.

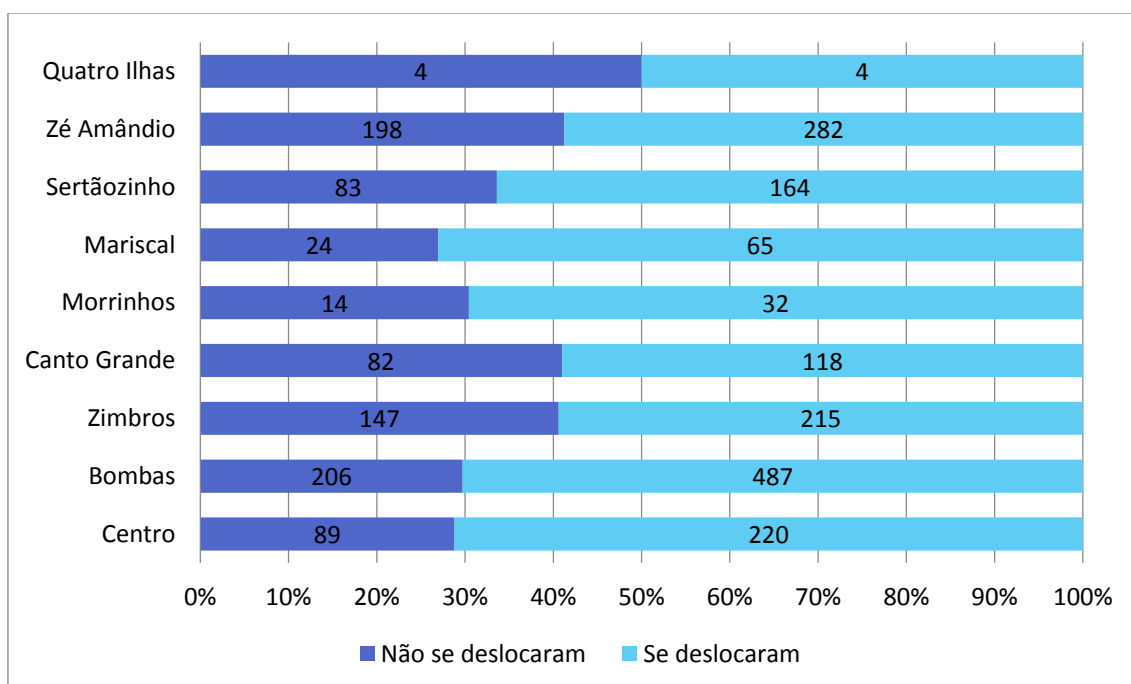
Desta maneira, a pesquisa TOTALizou 2.434 pessoas, sendo 773 entrevistados e 1.661 familiares. Deste universo, 65,20% realizaram algum deslocamento no dia anterior. Ou seja, quase 35% dos moradores de Bombinhas levantados pela pesquisa não realizaram deslocamentos e permaneceram em suas residências. O bairro Mariscal foi o que apresentou uma maior porcentagem de moradores que realizaram deslocamento (73,03%), enquanto que a localidade de Quatro Ilhas apresentou a maior imobilidade de moradores, com 50%.

Tabela 43 - Quantidade de moradores que realizaram ou não deslocamento, por bairro

Locais	Não se deslocaram		Deslocaram-se		TOTAL
	Quantidade	%	Quantidade	%	
Centro	89	28,80	220	71,20	309
Bombas	206	29,73	487	70,27	693
Zimbros	147	40,61	215	59,39	362
Canto Grande	82	41,00	118	59,00	200
Morrinhos	14	30,43	32	69,57	46
Mariscal	24	26,97	65	73,03	89
Sertãozinho	83	33,60	164	66,40	247
Zé Amândio	198	41,25	282	58,75	480
Quatro Ilhas	4	50,00	4	50,00	8
TOTAL	847	34,80	1587	65,20	2434

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 43 - Quantidade de moradores que realizaram ou não deslocamento, por bairro



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

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

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

onde,

i = índice de mobilidade urbana

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

e = quantidade de moradores mapeados

nd = moradores que não realizaram deslocamento

O IMB de Bombinhas, seguindo esta fórmula, e considerando 3336 deslocamentos feitos por 1587 moradores que se deslocaram, resulta em 2,10 deslocamentos por dia, em média, para cada morador que se desloca pela cidade.

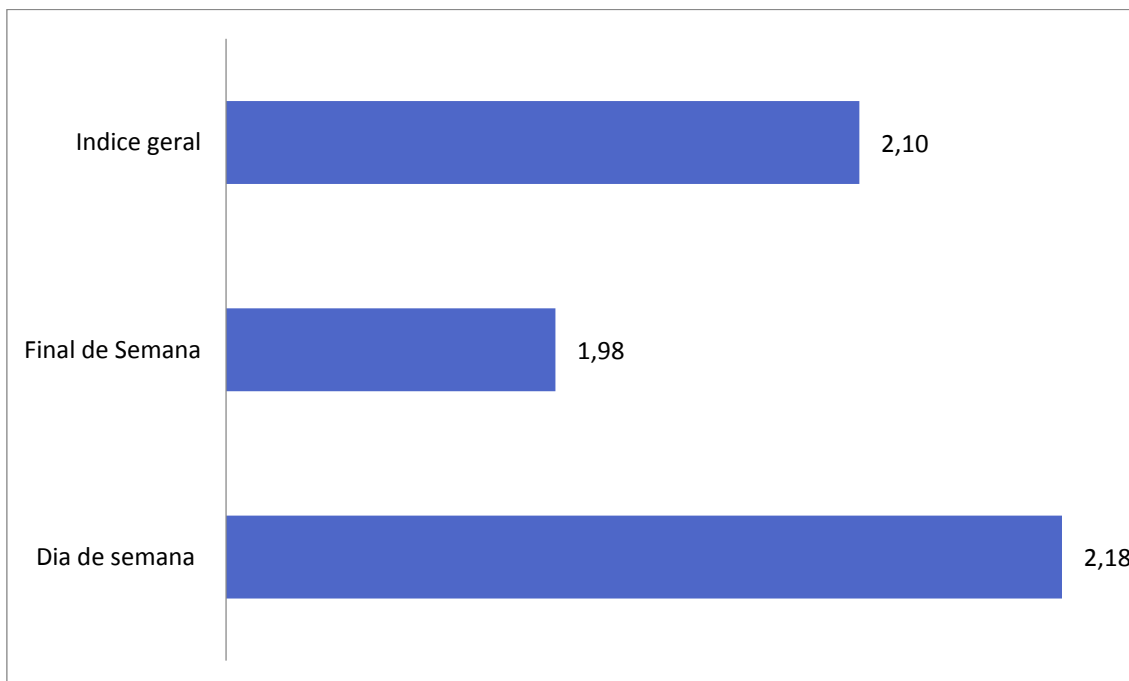
O IMB possui diferenças significativas quanto ao período da semana em que os deslocamentos dos moradores são analisados. Em Bombinhas, durante os dias de semana, os moradores que se deslocam realizam, em média, 2,18 deslocamentos por dia. Este número cai para 1,98 deslocamentos por dia durante os fins de semana (pouco abaixo da média de 2,10 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 44 - Índice de mobilidade Urbana por período

Período	Média
Dia de semana	2,18
Final de Semana	1,98
Índice geral	2,10

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 44 - Índice de mobilidade Urbana por período



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

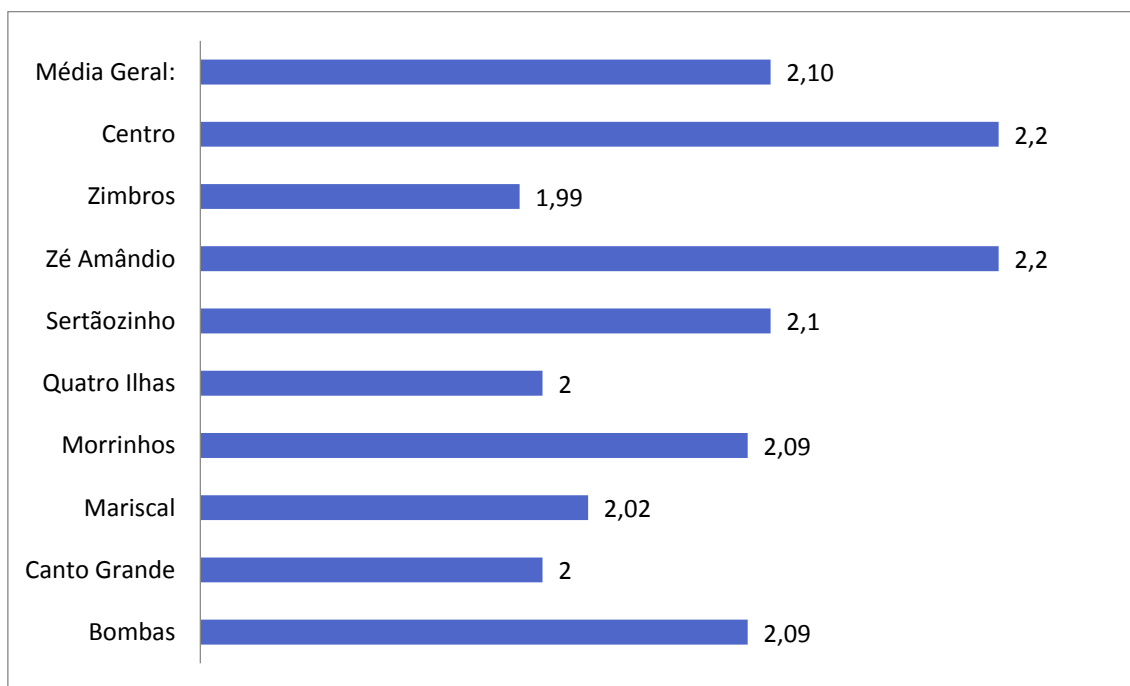
Fazendo o mesmo cálculo de acordo com o bairro de moradia da população pesquisada, verifica-se que as localidades onde os moradores mais se deslocam são Centro e Zé Amândio, com 2,2 deslocamentos por dia cada bairro, enquanto que, em Zimbros, está o menor IMB da cidade, com 1,99 deslocamentos por dia.

Tabela 45 - Índice de mobilidade Urbana por Bairro

Bairros	Média
Bombas	2,09
Canto Grande	2
Mariscal	2,02
Morrinhos	2,09
Quatro Ilhas	2
Sertãozinho	2,1
Zé Amândio	2,2
Zimbros	1,99
Centro	2,2
MÉDIA	2,10

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 45 - Índice de mobilidade Urbana por Bairro



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

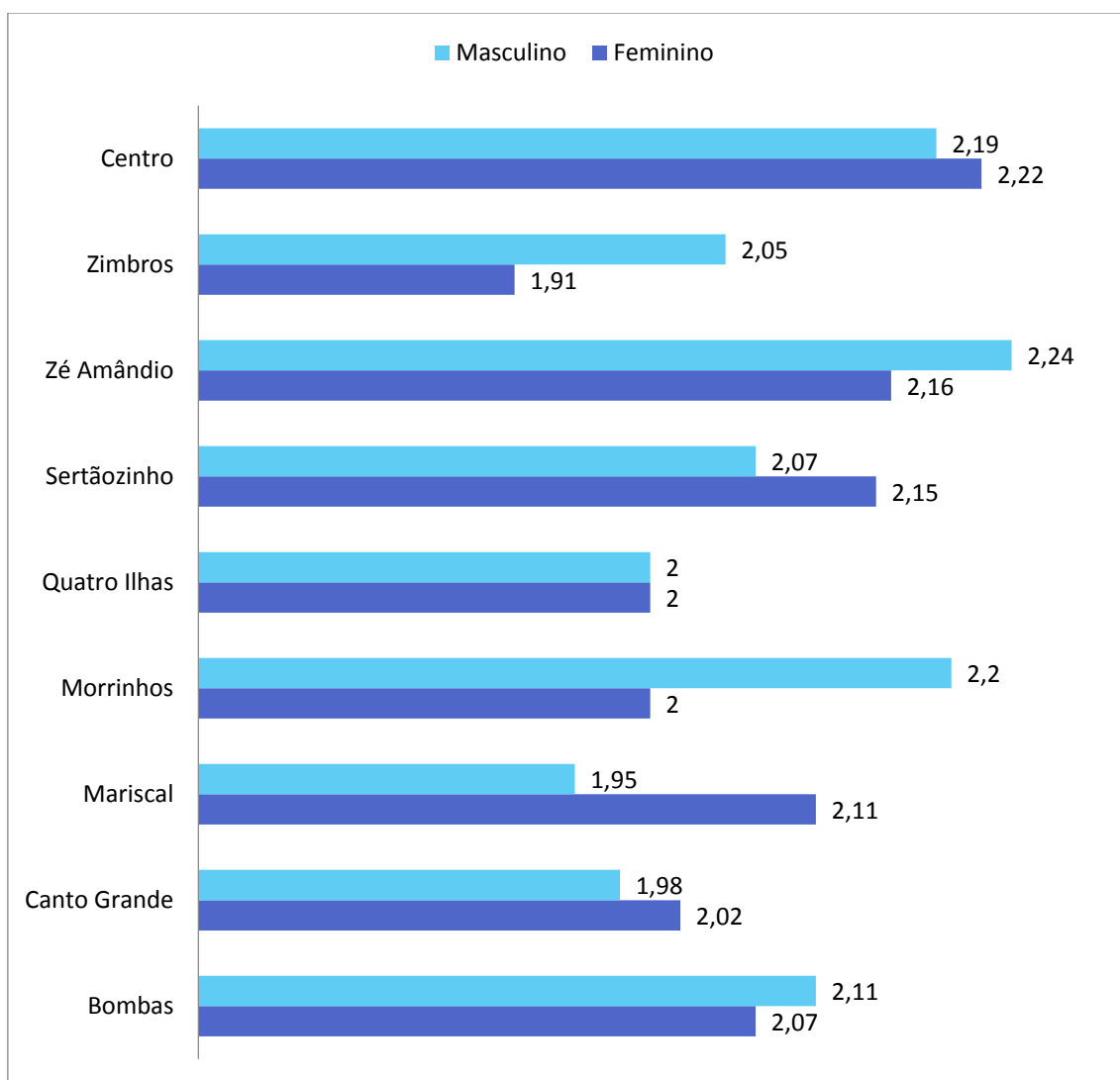
Nas 9 localidades pesquisadas, a pesquisa mostra que em quatro destas os moradores do sexo masculino realizam menos deslocamentos diários em relação às do sexo feminino. O IMB geralmente é superior para os homens principalmente pela questão histórica brasileira, onde a mulher sempre foi delegada a criar 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 Bombinhas, principalmente pela crescente inserção da mulher no mercado de trabalho.

Tabela 46 - Índice de mobilidade Urbana por Bairro e Sexo

Bairro	Feminino	Masculino
Bombas	2.07	2.11
Canto Grande	2.02	1.98
Mariscal	2.11	1.95
Morrinhos	2,00	2.2
Quatro Ilhas	2,00	2,00
Sertãozinho	2.15	2.07
Zé Amândio	2.16	2.24
Zimbros	1.91	2.05
Centro	2.22	2.19

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 46 - Índice de Mobilidade Urbana por bairro e sexo



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

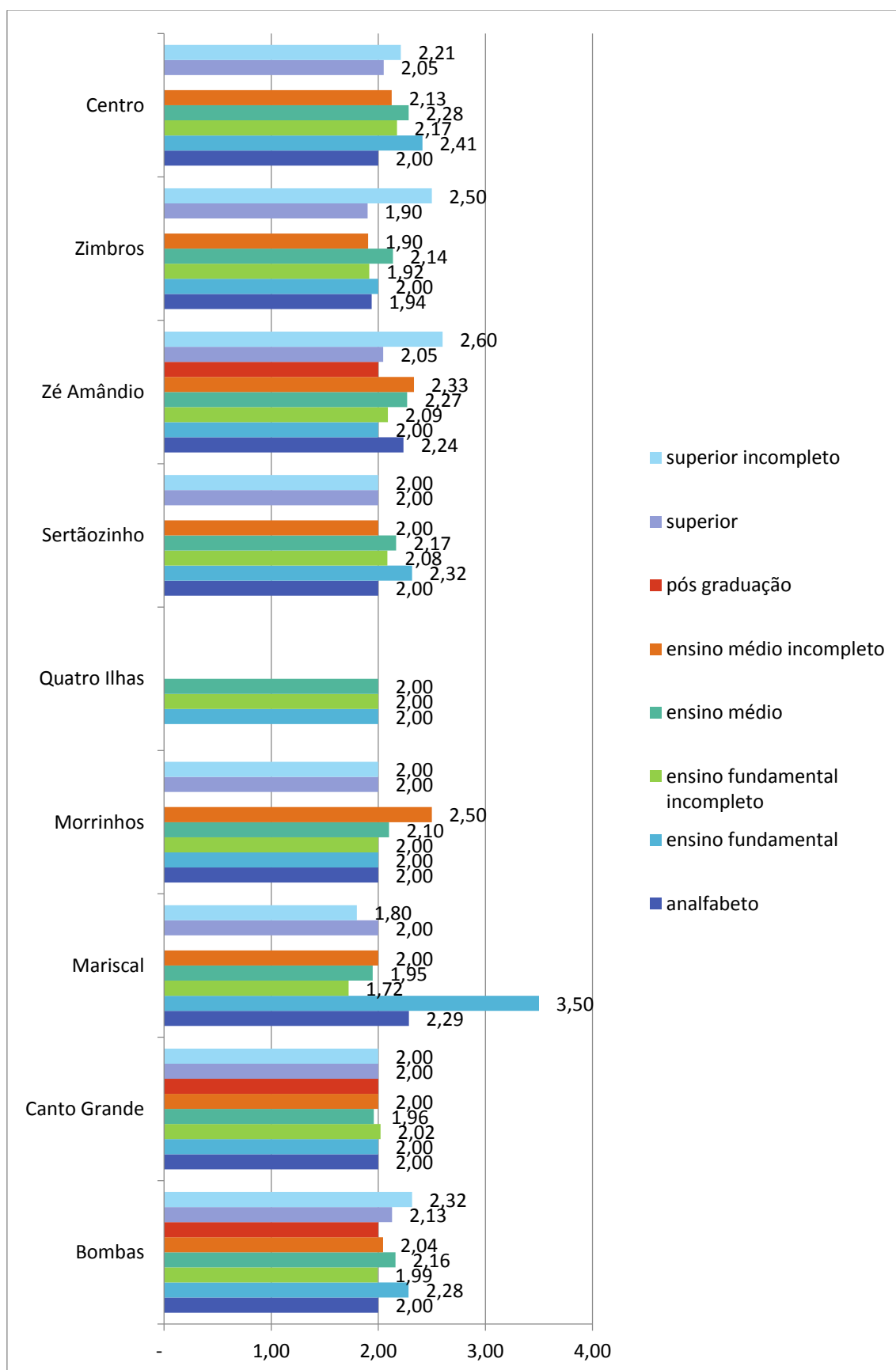
Em relação ao IMB de acordo com a escolaridade do entrevistado, em Bombinhas não há um padrão detectado de acordo com esta categoria, pois a variação nas diferentes faixas de estudo é grande, para todos os bairros de moradia. Nas localidades onde o IMB é "zero", a pesquisa não encontrou moradores que realizaram deslocamento com a escolaridade indicada.

Tabela 47 - Índice de Mobilidade Urbana por bairro e escolaridade

Bairros	Analfabeto	Ensino fundamental	Ensino fundamental incompleto	Ensino médio	Ensino médio incompleto	Pós-graduação	Superior	Superior incompleto
Bombas	2,00	2,28	1,99	2,16	2,04	2,00	2,13	2,32
Canto Grande	2,00	2,00	2,02	1,96	2,00	2,00	2,00	2,00
Mariscal	2,29	3,50	1,72	1,95	2,00		2,00	1,80
Morrinhos	2,00	2,00	2,00	2,10	2,50		2,00	2,00
Quatro Ilhas		2,00	2,00	2,00				
Sertãozinho	2,00	2,32	2,08	2,17	2,00		2,00	2,00
Zé Amândio	2,24	2,00	2,09	2,27	2,33	2,00	2,05	2,60
Zimbros	1,94	2,00	1,92	2,14	1,90		1,90	2,50
Centro	2,00	2,41	2,17	2,28	2,13		2,05	2,21

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 47 - Índice de Mobilidade Urbana por bairro e escolaridade



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

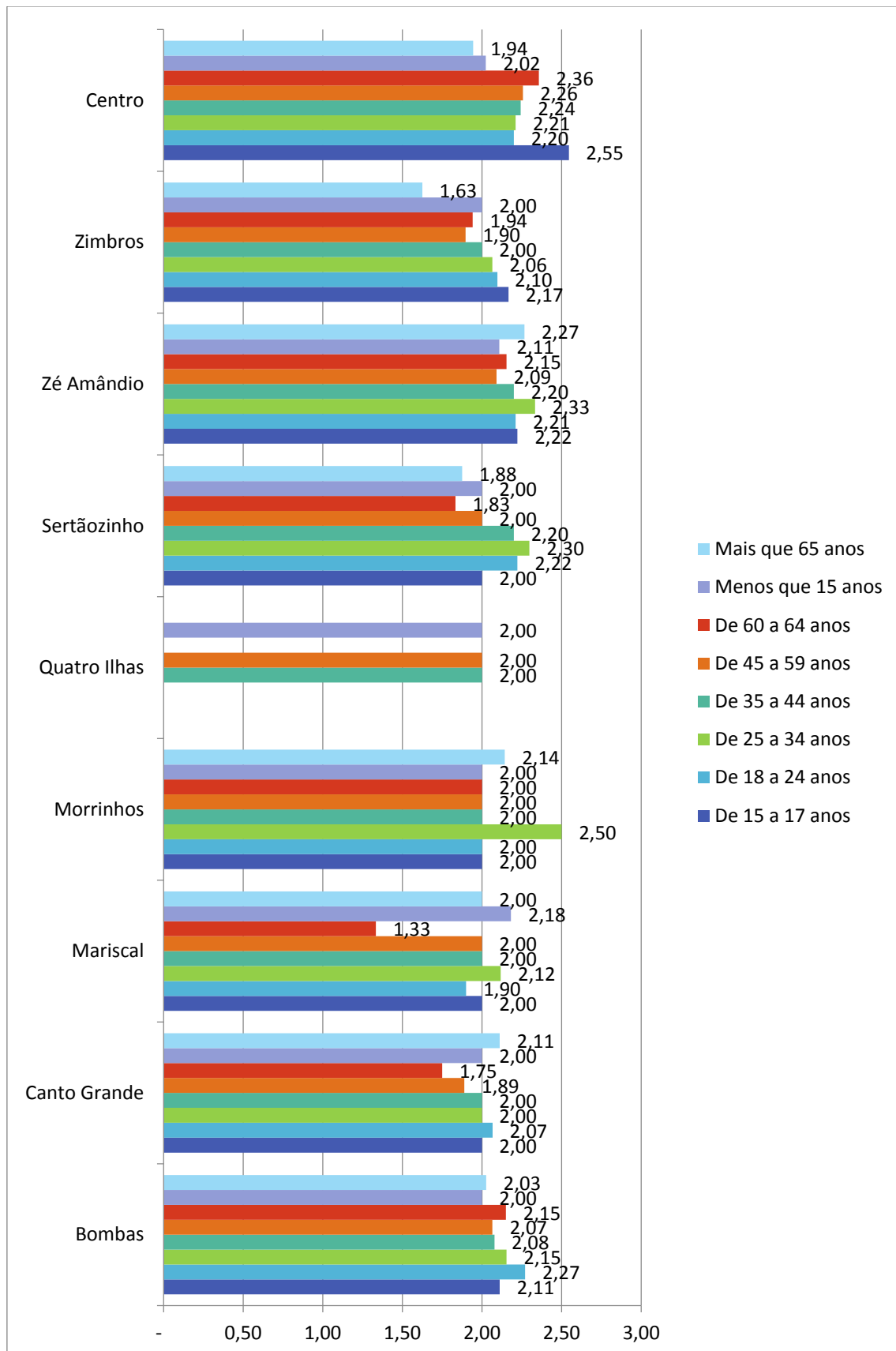
Os idosos (mais de 60 anos) são os que apresentam os menores IMB, em média, em relação às outras faixas etárias. É uma tendência muito comum nas cidades, principalmente aquelas que não oferecem políticas específicas para esta faixa da população, sem fornecer a elas espaços públicos e de convivência, 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 48 - Índice de mobilidade urbana por bairro e faixa etária

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
Bombas	2,11	2,27	2,15	2,08	2,07	2,15	2,00	2,03
Canto Grande	2,00	2,07	2,00	2,00	1,89	1,75	2,00	2,11
Mariscal	2,00	1,90	2,12	2,00	2,00	1,33	2,18	2,00
Morrinhos	2,00	2,00	2,50	2,00	2,00	2,00	2,00	2,14
Quatro Ilhas				2,00	2,00		2,00	
Sertãozinho	2,00	2,22	2,30	2,20	2,00	1,83	2,00	1,88
Zé Amândio	2,22	2,21	2,33	2,20	2,09	2,15	2,11	2,27
Zimbros	2,17	2,10	2,06	2,00	1,90	1,94	2,00	1,63
Centro	2,55	2,20	2,21	2,24	2,26	2,36	2,02	1,94

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 48 - Índice de mobilidade urbana por bairro e faixa etária



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

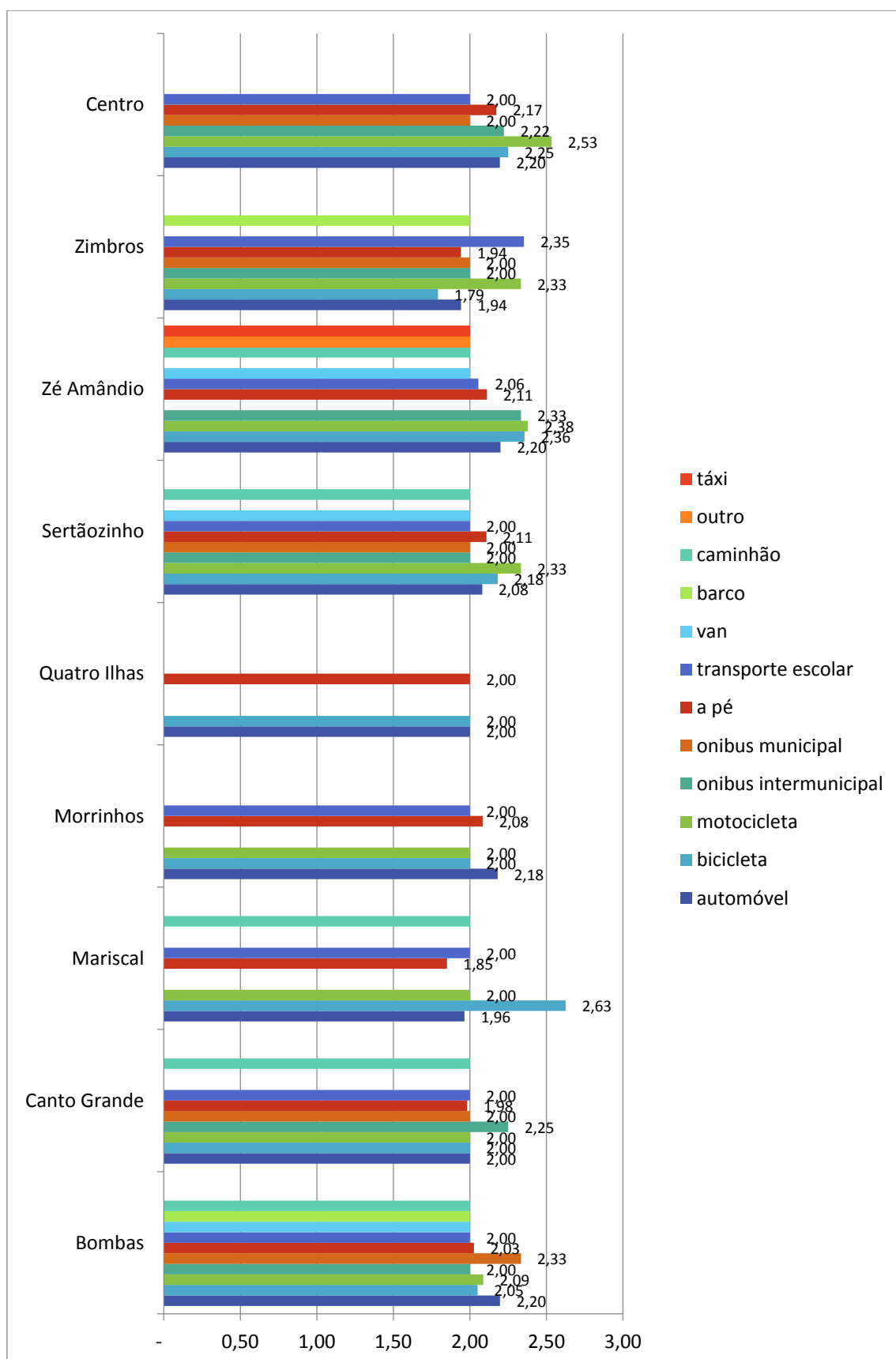
Os modos coletivos de transporte apresentam um IMB menor que os modos individuais, sejam estes motorizados ou não. Isto significa que o sistema de transporte coletivo da cidade não atende todos os deslocamentos dos moradores, que preferem os outros modos para realizarem seus afazeres diários. Nas localidades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

Tabela 49 - Índice de Mobilidade Urbana por bairro e modo de deslocamento

Bairro / Modo	Automóvel	Bicicleta	Motocicleta	Ônibus intermunicipal	Ônibus municipal	A pé	Transporte escolar	Van	Barco	Caminhão	Outro	Táxi
Bombas	2,20	2,05	2,09	2,00	2,33	2,03	2,00	2,00	2,00	2,00	-	-
Canto Grande	2,00	2,00	2,00	2,25	2,00	1,98	2,00	-	-	2,00	-	-
Mariscal	1,96	2,63	2,00	-	-	1,85	2,00	-	-	2,00	-	-
Morrinhos	2,18	2,00	2,00	-	-	2,08	2,00	-	-	-	-	-
Quatro Ilhas	2,00	2,00	-	-	-	2,00		-	-	-	-	-
Sertãozinho	2,08	2,18	2,33	2,00	2,00	2,11	2,00	2,00	-	2,00	-	-
Zé Amândio	2,20	2,36	2,38	2,33		2,11	2,06	2,00	-	2,00	2,00	2,00
Zimbros	1,94	1,79	2,33	2,00	2,00	1,94	2,35	-	2,00	-	-	-
Centro	2,20	2,25	2,53	2,22	2,00	2,17	2,00	-	-	-	-	-

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 49 - Índice de Mobilidade Urbana por bairro e modo de deslocamento



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

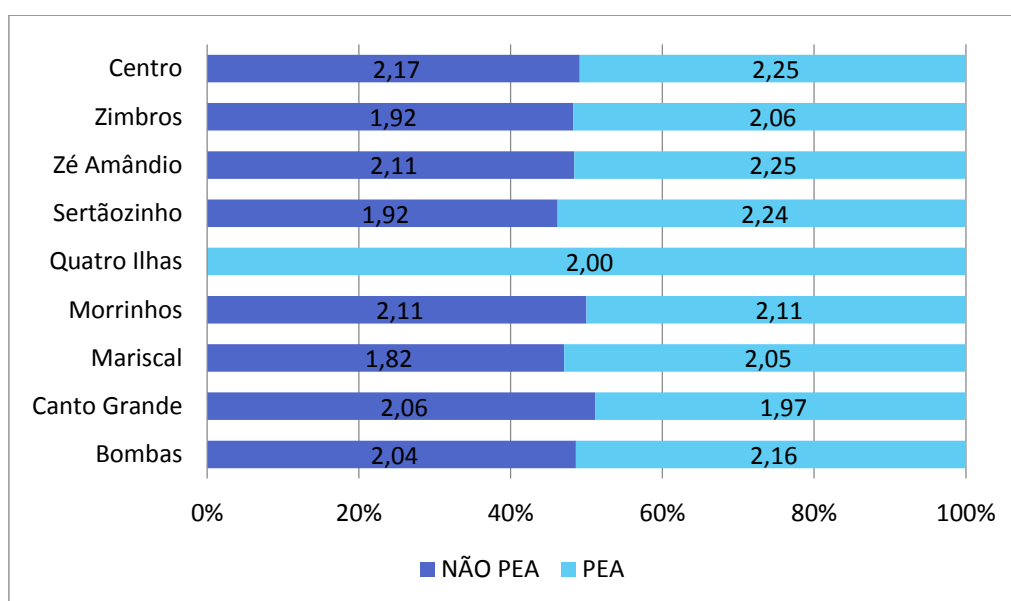
O tipo de ocupação de uma pessoa também influencia - e muito - em seus deslocamentos. O IMB da População Economicamente Ativa - PEA (Assalariado com carteira de trabalho, Assalariado sem carteira de trabalho, Autônomo que paga o INSS, Autônomo que não paga o INSS, Empregador dono/sócio de empresa, Estagiário e Trabalhador rural) é maior ou igual do que as Pessoas Economicamente Não-Ativas (Desempregado, Aposentado ou pensionista, Estudante e dependentes econômicos) em 8 das 9 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 50 - Índice de Mobilidade Urbana por bairro e tipo de ocupação

Bairros	NÃO PEA	PEA
Bombas	2,04	2,16
Canto Grande	2,06	1,97
Mariscal	1,82	2,05
Morrinhos	2,11	2,11
Quatro Ilhas	-	2,00
Sertãozinho	1,92	2,24
Zé Amândio	2,11	2,25
Zimbros	1,92	2,06
Centro	2,17	2,25

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 50 - Índice de Mobilidade Urbana por bairro e tipo de ocupação



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

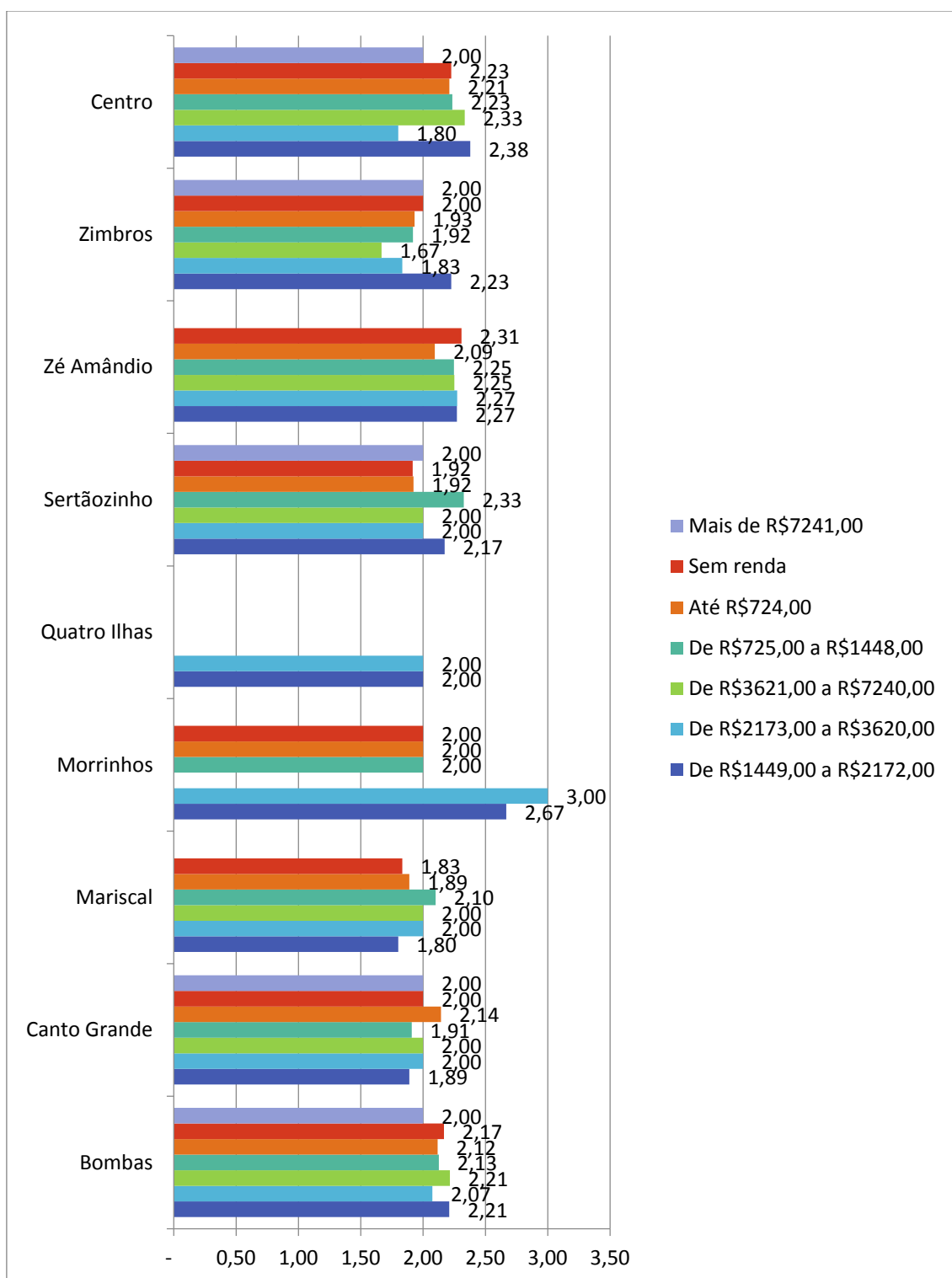
Em relação aos deslocamentos por renda da população mapeada, percebe-se que, em Bombinhas, na maioria dos casos, existe uma variação muito grande em torno do padrão de deslocamentos dos mais ricos e dos mais pobres. Nota-se também que, em algumas localidades, o IMB marcou "zero", mas isso não se deve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

Tabela 51 - Índice de Mobilidade Urbana por bairro e renda

Bairros	De R\$1449,0 0 a R\$2172,0 0	De R\$2173,0 0 a R\$3620,0 0	De R\$3621,0 0 a R\$7240,0 0	De R\$725,00 a R\$1448,0 0	Até R\$724,00	Sem renda	Mais de R\$7241,0 0
Bombas	2,21	2,07	2,21	2,13	2,12	2,17	2,00
Canto Grande	1,89	2,00	2,00	1,91	2,14	2,00	2,00
Mariscal	1,80	2,00	2,00	2,10	1,89	1,83	
Morrinhos	2,67	3,00		2,00	2,00	2,00	
Quatro Ilhas	2,00	2,00					
Sertãozinho	2,17	2,00	2,00	2,33	1,92	1,92	2,00
Zé Amândio	2,27	2,27	2,25	2,25	2,09	2,31	
Zimbros	2,23	1,83	1,67	1,92	1,93	2,00	2,00
Centro	2,38	1,80	2,33	2,23	2,21	2,23	2,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 51 - Índice de Mobilidade Urbana por bairro e renda



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

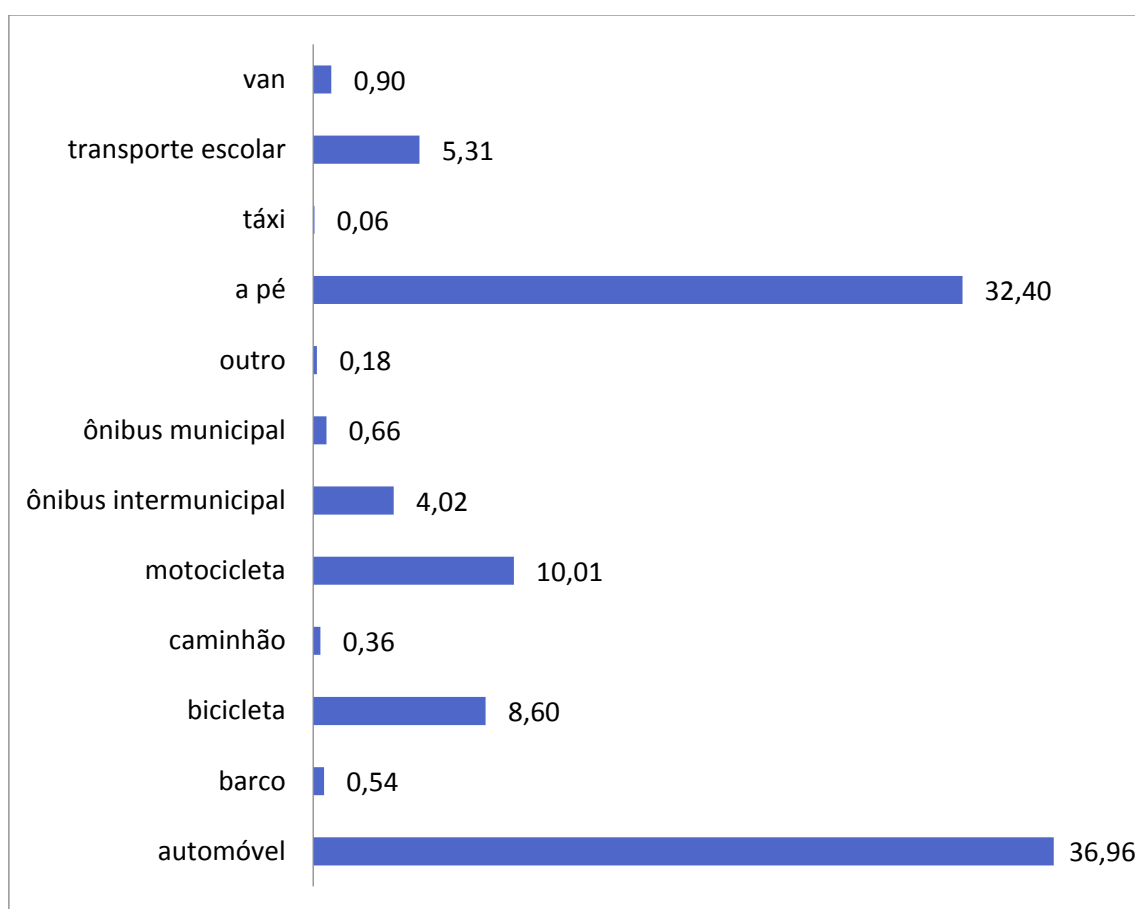
Dos 2.434 moradores levantados pela pesquisa, já foi mostrado que apenas 1.587 realizaram deslocamento, gerando ao todo 3.336 deslocamentos. Destes, 36,96% foram realizados por automóvel, 32,40% a pé, 10,01% por motos, 8,60% por bicicletas, 5,31% por transporte escolar, 4,02% por ônibus intermunicipal, 0,9% por van, 0,66% por ônibus municipal, 0,54% por barcos, 0,36% por caminhões, 0,13% por outros modos e 0,06% por táxi.

Tabela 52 - Modos de locomoção utilizados nos deslocamentos

Item	Quantidade	%
Automóvel	1233	36,96
Barco	18	0,54
Bicicleta	287	8,60
Caminhão	12	0,36
Motocicleta	334	10,01
Ônibus intermunicipal	134	4,02
Ônibus municipal	22	0,66
Outro	6	0,18
A pé	1081	32,40
Táxi	2	0,06
Transporte escolar	177	5,31
Van	30	0,90
TOTAL	3336	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 52 - Modos de locomoção utilizados nos deslocamentos



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

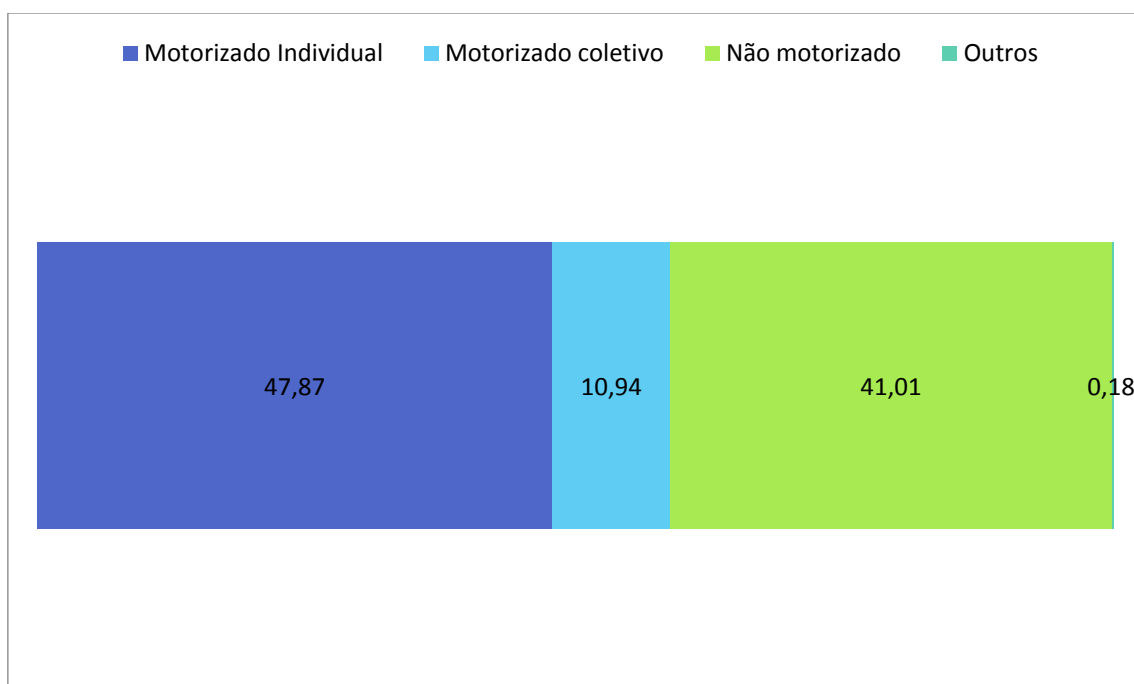
Consolidando a informação anterior, a pesquisa mostra que, dentre todos os deslocamentos feitos, 58,81% são por modos motorizados (47,87% individual, como automóveis, motos, caminhões, vans e utilitários; 10,94% coletivos como ônibus, balsas, táxis e moto-táxis) e 41,01% não-motorizados, como a pé e bicicletas.

Tabela 53 - Modo de deslocamento consolidado

Modos de locomoção usados	Quantidade	%
Motorizado Individual	1597	47,87
Motorizado coletivo	365	10,94
Não motorizado	1368	41,01
Outros	6	0,18
TOTAL	3336	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 53 - Modo de deslocamento consolidado



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

A utilização dos diferentes modos de deslocamento não segue o mesmo padrão, ao levar-se em consideração os períodos da semana. O automóvel é o único modo que possui significativo incremento nos deslocamentos dos moradores aos fins de semana (de 33,94% do TOTAL de deslocamentos nos dias de semana para 49,10% nos fins de semana). A bicicleta, potencial modo a ser utilizado como lazer nos fins de semana, cai de 9,36% do TOTAL em dias de semana para 5,57% aos fins de semana.

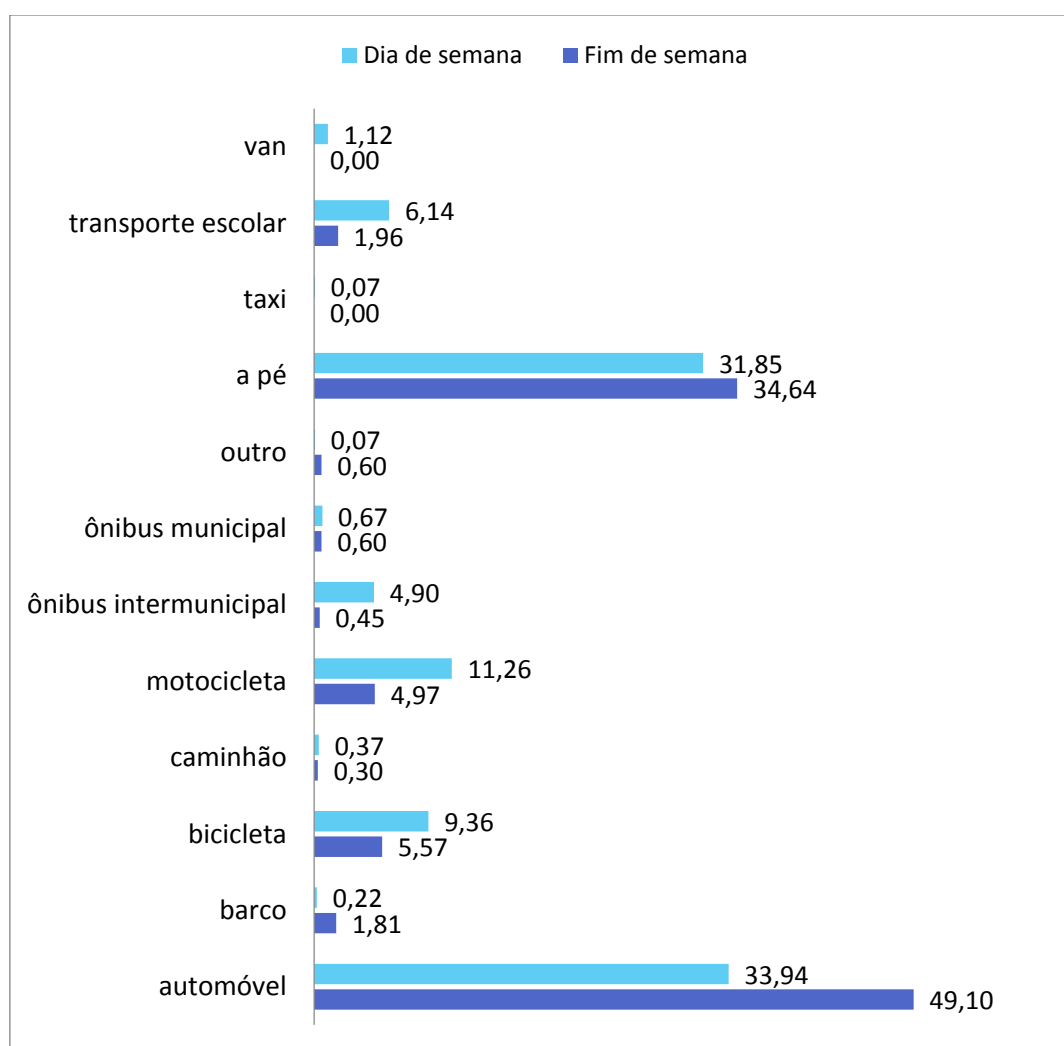
À medida que a cidade possui uma maior quantidade de equipamentos públicos de lazer espalhados pelos bairros, a tendência é que as pessoas não utilizem o automóvel para a maior parte dos deslocamentos aos fins de semana, priorizando outros modos para percorrer curtas distâncias, como a pé e a bicicleta.

Tabela 54 - Modos de deslocamento por período

Modo	Fim de semana	%	Dia de semana	%	TOTAL	%
Automóvel	326	49,10	907	33,94	1233	36,96
Barco	12	1,81	6	0,22	18	0,54
Bicicleta	37	5,57	250	9,36	287	8,60
Caminhão	2	0,30	10	0,37	12	0,36
Motocicleta	33	4,97	301	11,26	334	10,01
Ônibus intermunicipal	3	0,45	131	4,90	134	4,02
Ônibus municipal	4	0,60	18	0,67	22	0,66
Outro	4	0,60	2	0,07	6	0,18
A pé	230	34,64	851	31,85	1081	32,40
Taxi	-	-	2	0,07	2	0,06
Transporte escolar	13	1,96	164	6,14	177	5,31
Van	-	-	30	1,12	30	0,90
TOTAL	664	100,00	2672	100,00	3336	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 54 - Modos de deslocamento por período



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Analisando ainda o padrão de deslocamentos dos 1.587 moradores, fica evidente a diferenciação dos modais utilizados de acordo com a localidade de moradia. Enquanto apenas 47,07% dos deslocamentos dos moradores da localidade de Zimbros ocorreu por automóvel, apenas 27,97% dos deslocamentos daqueles que residem na localidade de Canto Grande foram via automóvel.

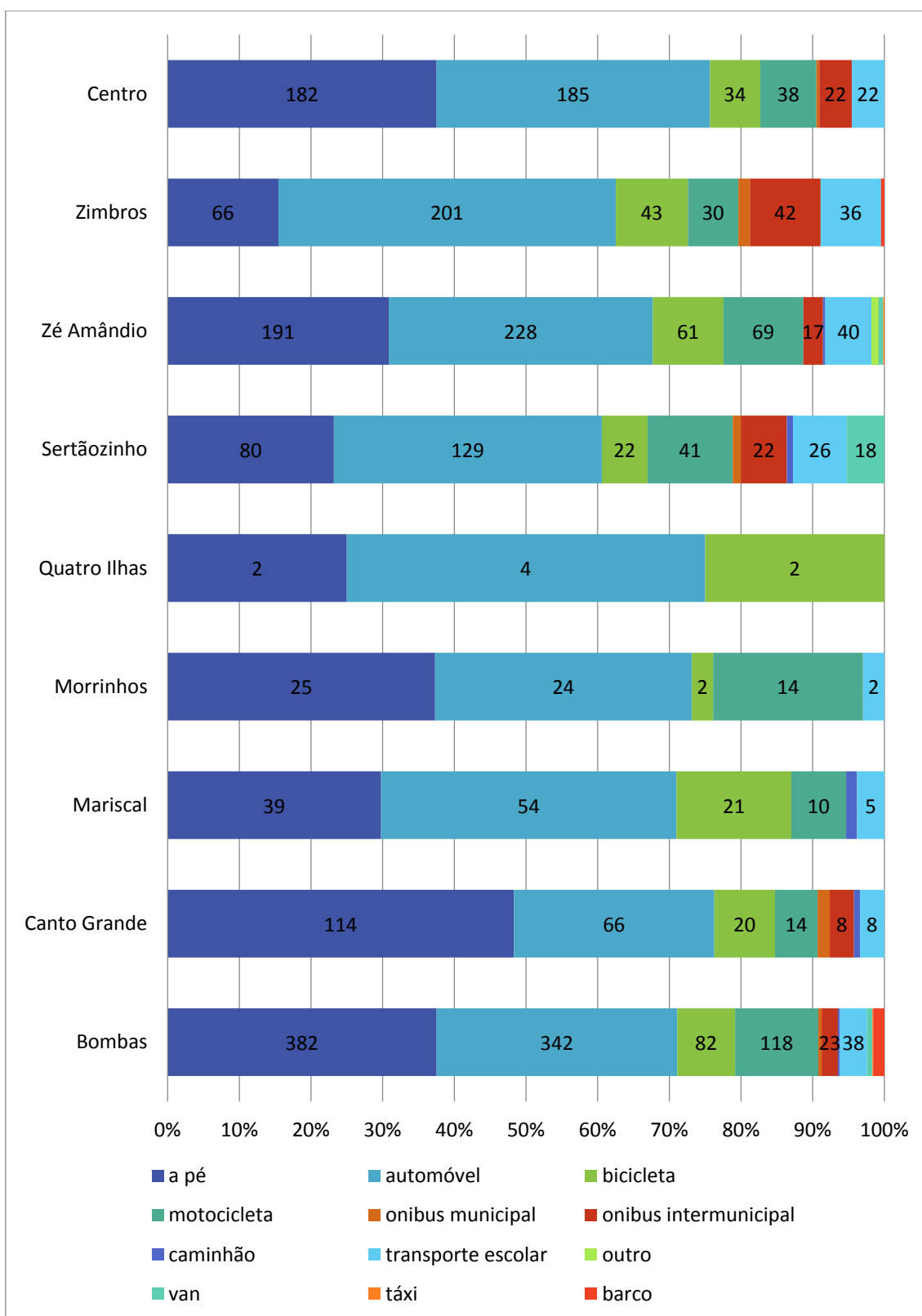
Quanto menor for a renda média dos moradores, a escolaridade, a ocupação, e somado a isto, grande distância do local de moradia das regiões centrais, maior o uso de motos coletivos de deslocamento ou não-motorizados, conforme padrão demonstrado nas tabelas a seguir.

Tabela 55 - Modo de deslocamento por bairro

Bairros	A pé	%	Automóvel	%	Bicicleta	%	Motocicleta	%	Ônibus municipal	%	Ônibus intermunicipal	%	Caminhão	%	Transporte escolar	%	Outro	%	Van	%	Táxi	%	Barco	%	TOTAL	%
Bombas	382	37,52	342	33,60	82	8,06	118	11,59	5	0,49	23	2,26	3	0,29	38	3,73	-	8	0,79	1	0,10	16	1,57	1.018	100,00	
Canto Grande	114	48,31	66	27,97	20	8,47	14	5,93	4	1,69	8	3,39	2	0,85	8	3,39	-	-	-	-	-	-	-	236	100,00	
Mariscal	39	29,77	54	41,22	21	16,03	10	7,63	-	-	-	-	2	1,53	5	3,82	-	-	-	-	-	-	-	131	100,00	
Morrinhos	25	37,31	24	35,82	2	2,99	14	20,90	-	-	-	-	-	-	2	2,99	-	-	-	-	-	-	-	67	100,00	
Quatro Ilhas	2	25,00	4	50,00	2	25,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	100,00	
Sertãozinho	80	23,19	129	37,39	22	6,38	41	11,88	4	1,16	22	6,38	3	0,87	26	7,54	-	18	5,22	-	-	-	-	345	100,00	
Zé Amândio	191	30,86	228	36,83	61	9,85	69	11,15	-	-	17	2,75	2	0,32	40	6,46	6	0,97	4	0,65	1	0,16	-	619	100,00	
Zimbros	66	15,46	201	47,07	43	10,07	30	7,03	7	1,64	42	9,84	-	-	36	8,43	-	-	-	-	-	2	0,47	427	100,00	
Centro	182	37,53	185	38,14	34	7,01	38	7,84	2	0,41	22	4,54	-	-	22	4,54	-	-	-	-	-	-	-	485	100,00	
TOTAL	1081	32,40	1233	36,96	287	8,60	334	10,01	22	0,66	134	4,02	12	0,36	177	5,31	6	0,18	30	0,90	2	0,06	18	0,54	3.336	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 55 - Modo de deslocamento por bairro



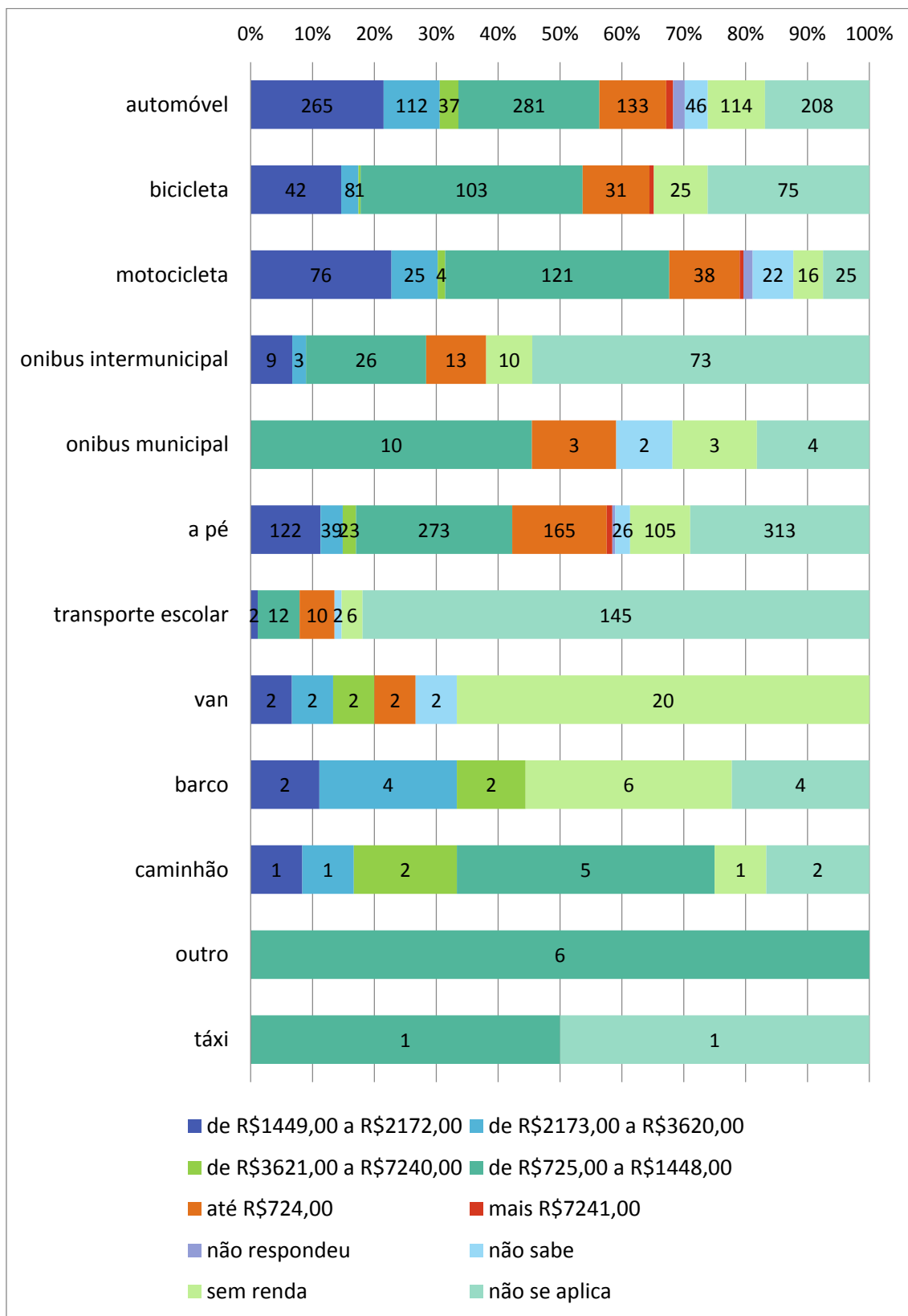
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 56 - Deslocamento por modo de locomoção e renda

Bairros	De R\$1449,00 a R\$2172,00	%	De R\$2173,00 a R\$3620,00	%	De R\$3621,00 a R\$7240,00	%	De R\$725,00 a R\$1448,00	%	Até R\$724,00	%	Mais R\$7241,00	%	Não respondeu	%	Não sabe	%	Sem renda	%	Não se aplica	%	TOTAL	%
Automóvel	265	21,49	112	9,08	37	3,00	281	22,79	133	10,79	14	1,14	23	1,87	46	3,73	114	9,25	208	16,87	1.233	100,00
Bicicleta	42	14,63	8	2,79	1	0,35	103	35,89	31	10,80	2	0,70		-		-	25	8,71	75	26,13	287	100,00
Motocicleta	76	22,75	25	7,49	4	1,20	121	36,23	38	11,38	2	0,60	5	1,50	22	6,59	16	4,79	25	7,49	334	100,00
Ônibus intermunicipal	9	6,72	3	2,24		-	26	19,40	13	9,70		-		-		-	10	7,46	73	54,48	134	100,00
Ônibus municipal		-		-		-	10	45,45	3	13,64		-		-	2	9,09	3	13,64	4	18,18	22	100,00
A pé	122	11,29	39	3,61	23	2,13	273	25,25	165	15,26	10	0,93	5	0,46	26	2,41	105	9,71	313	28,95	1.081	100,00
Transporte escolar	2	1,13		-		-	12	6,78	10	5,65		-		-	2	1,13	6	3,39	145	81,92	177	100,00
Van	2	6,67	2	6,67	2	6,67		-	2	6,67		-		-	2	6,67	20	66,67		-	30	100,00
Barco	2	11,11	4	22,22	2	11,11		-		-		-		-		-	6	33,33	4	22,22	18	100,00
Caminhão	1	8,33	1	8,33	2	16,67	5	41,67		-		-		-		-	1	8,33	2	16,67	12	100,00
Outro		-		-		-	6	100,00		-		-		-		-		-		-	6	100,00
Táxi		-		-		-	1	50,00		-		-		-		-		-	1	50,00	2	100,00
TOTAL	521	15,62	194	5,82	71	2,13	838	25,12	395	11,84	28	0,84	33	0,99	100	3,00	306	9,17	850	25,48	3.336	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 56 - Deslocamento por modo de locomoção e renda



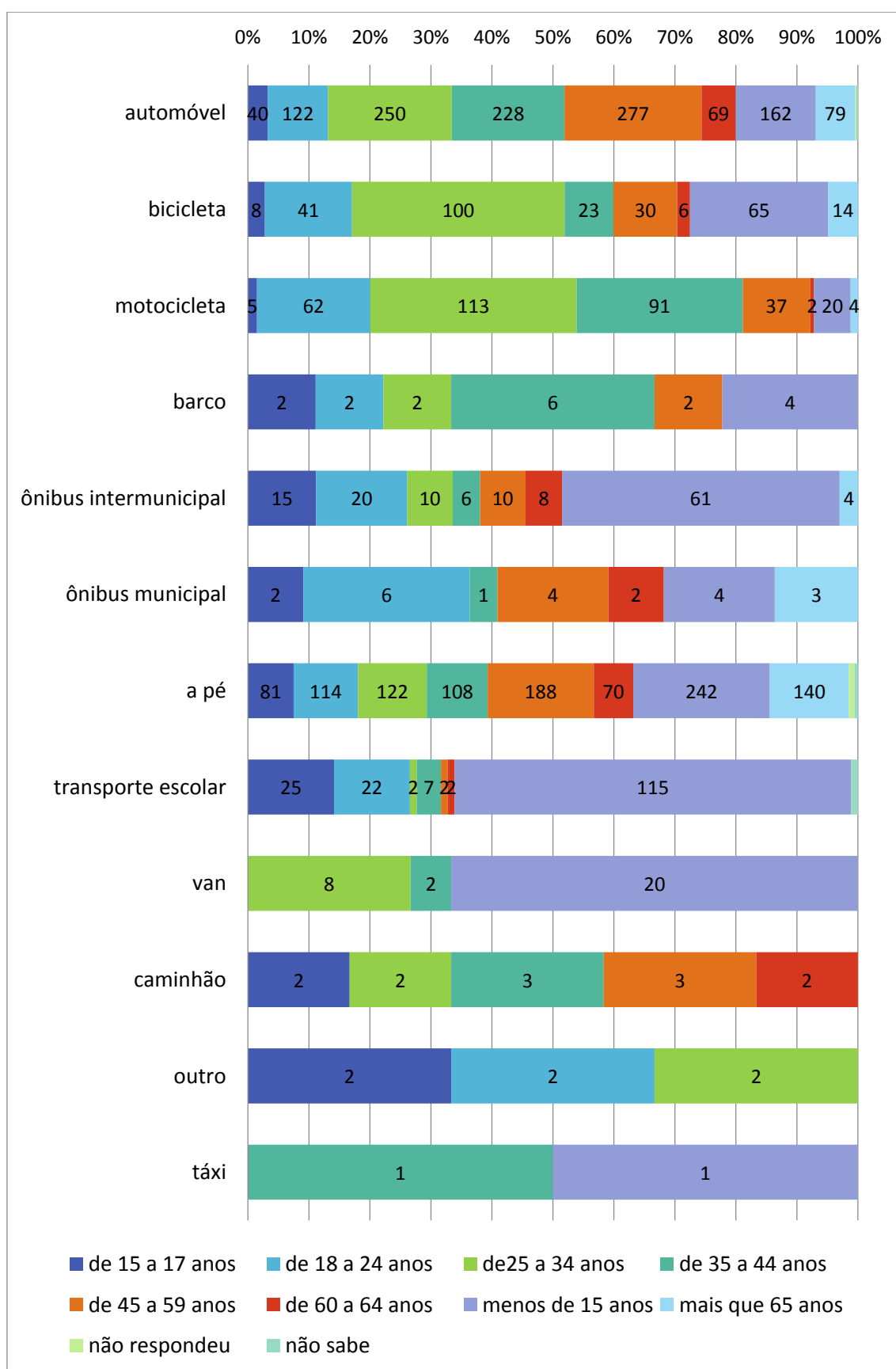
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 57 - Deslocamento por modo de locomoção e faixa de idade

Bairros	De 15 a 17 anos	%	De 18 a 24 anos	%	De 25 a 34 anos	%	De 35 a 44 anos	%	De 45 a 59 anos	%	De 60 a 64 anos	%	Menos de 15 anos	%	Mais que 65 anos	%	Não respondeu	%	Não sabe	%	TOTAL	%
Automóvel	40	3,24	122	9,89	250	20,28	228	18,49	277	22,47	69	5,60	162	13,14	79	6,41	2	0,16	4	0,32	1.233	100,00
Bicicleta	8	2,79	41	14,29	100	34,84	23	8,01	30	10,45	6	2,09	65	22,65	14	4,88	-	-	-	-	287	100,00
Motocicleta	5	1,50	62	18,56	113	33,83	91	27,25	37	11,08	2	0,60	20	5,99	4	1,20	-	-	-	-	334	100,00
Barco	2	11,11	2	11,11	2	11,11	6	33,33	2	11,11	-	-	4	22,22	-	-	-	-	-	-	18	100,00
Ônibus intermunicipal	15	11,19	20	14,93	10	7,46	6	4,48	10	7,46	8	5,97	61	45,52	4	2,99	-	-	-	-	134	100,00
Ônibus municipal	2	9,09	6	27,27	-	-	1	4,55	4	18,18	2	9,09	4	18,18	3	13,64	-	-	-	-	22	100,00
A pé	81	7,49	114	10,55	122	11,29	108	9,99	188	17,39	70	6,48	242	22,39	140	12,95	10	0,93	6	0,56	1.081	100,00
Transporte escolar	25	14,12	22	12,43	2	1,13	7	3,95	2	1,13	2	1,13	115	64,97	-	-	-	-	2	1,13	177	100,00
Van	-	-	-	-	8	26,67	2	6,67	-	-	-	-	20	66,67	-	-	-	-	-	-	30	100,00
Caminhão	2	16,67	-	-	2	16,67	3	25,00	3	25,00	2	16,67	-	-	-	-	-	-	-	-	12	100,00
Outro	2	33,33	2	33,33	2	33,33	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	100,00
Táxi	-	-	-	-	-	-	1	50,00	-	-	-	-	1	50,00	-	-	-	-	-	-	2	100,00
TOTAL	182	5,46	391	11,72	611	18,32	476	14,27	553	16,58	161	4,83	694	20,80	244	7,31	12	0,36	12	0,36	3.336	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 57 - Deslocamento por modo de locomoção e faixa de idade



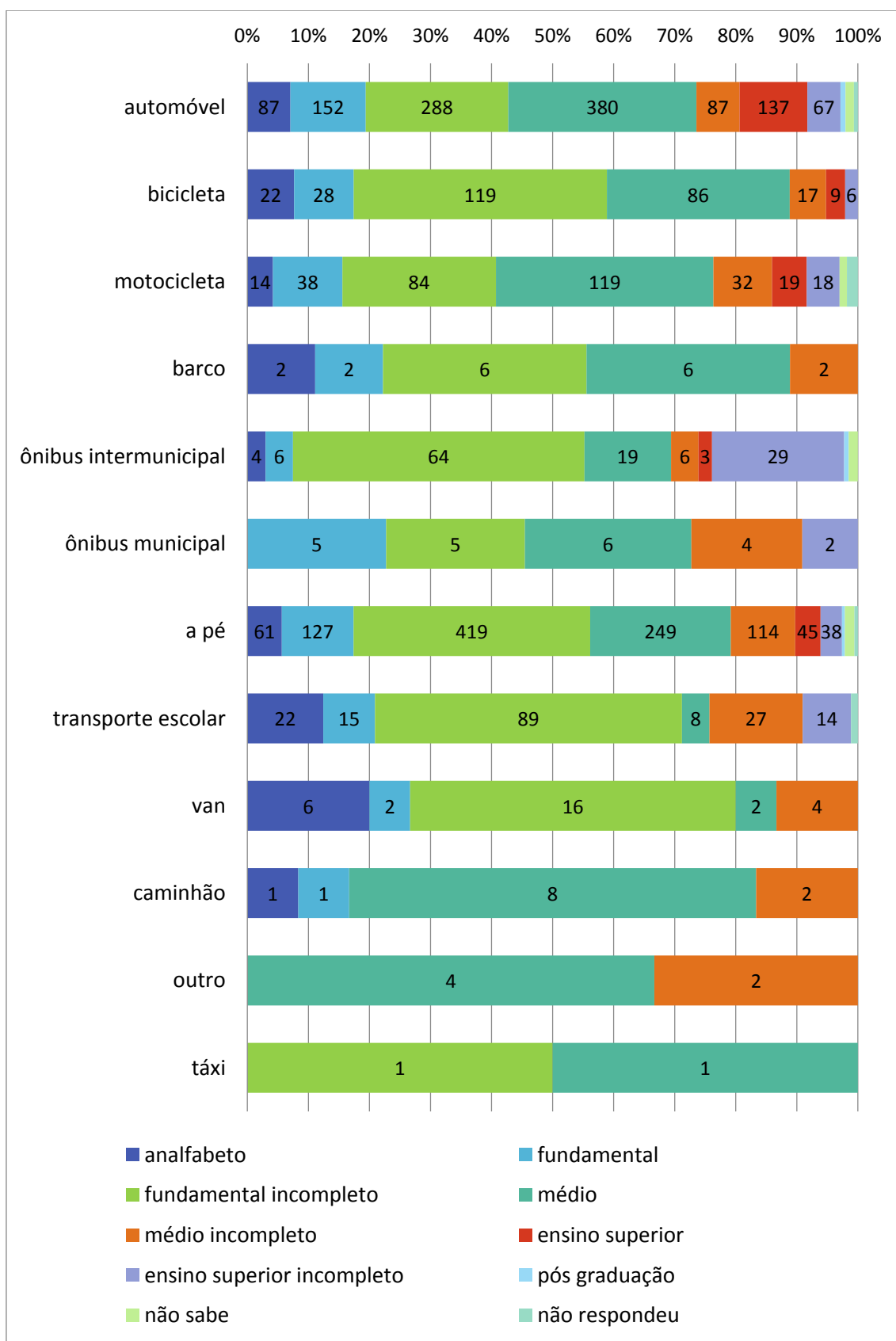
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 58 - Deslocamento por modo de locomoção e escolaridade

Bairros	Analfabeto	%	Fundamental	%	Fundamental incompleto	%	Médio	%	Médio incompleto	%	Superior completo	%	Ensino superior incompleto	%	Pós-graduação	%	Não sabe	%	Não respondeu	%	TOTAL	%
Automóvel	87	7,06	152	12,33	288	23,36	380	30,82	87	7,06	137	11,11	67	5,43	10	0,81	17	1,38	8	0,65	1.233	100,00
Bicicleta	22	7,67	28	9,76	119	41,46	86	29,97	17	5,92	9	3,14	6	2,09		-		-		-	287	100,00
Motocicleta	14	4,19	38	11,38	84	25,15	119	35,63	32	9,58	19	5,69	18	5,39		-	4	1,20	6	1,80	334	100,00
Barco	2	11,11	2	11,11	6	33,33	6	33,33	2	11,11		-		-		-		-		-	18	100,00
Ônibus intermunicipal	4	2,99	6	4,48	64	47,76	19	14,18	6	4,48	3	2,24	29	21,64	1	0,75	2	1,49		-	134	100,00
Ônibus municipal		-	5	22,73	5	22,73	6	27,27	4	18,18		-	2	9,09		-		-		-	22	100,00
A pé	61	5,64	127	11,75	419	38,76	249	23,03	114	10,55	45	4,16	38	3,52	5	0,46	17	1,57	6	0,56	1.081	100,00
Transporte escolar	22	12,43	15	8,47	89	50,28	8	4,52	27	15,25		-	14	7,91		-		-	2	1,13	177	100,00
Van	6	20,00	2	6,67	16	53,33	2	6,67	4	13,33		-		-		-		-		-	30	100,00
Caminhão	1	8,33	1	8,33		-	8	66,67	2	16,67		-		-		-		-		-	12	100,00
Outro		-		-		-	4	66,67	2	33,33		-		-		-		-		-	6	100,00
Táxi		-		-	1	50,00	1	50,00		-		-		-		-		-		-	2	100,00
TOTAL	219	6,56	376	11,27	1091	32,70	888	26,62	297	8,90	213	6,38	174	5,22	16	0,48	40	1,20	22	0,66	3.336	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 58 - Deslocamento por modo de locomoção e escolaridade



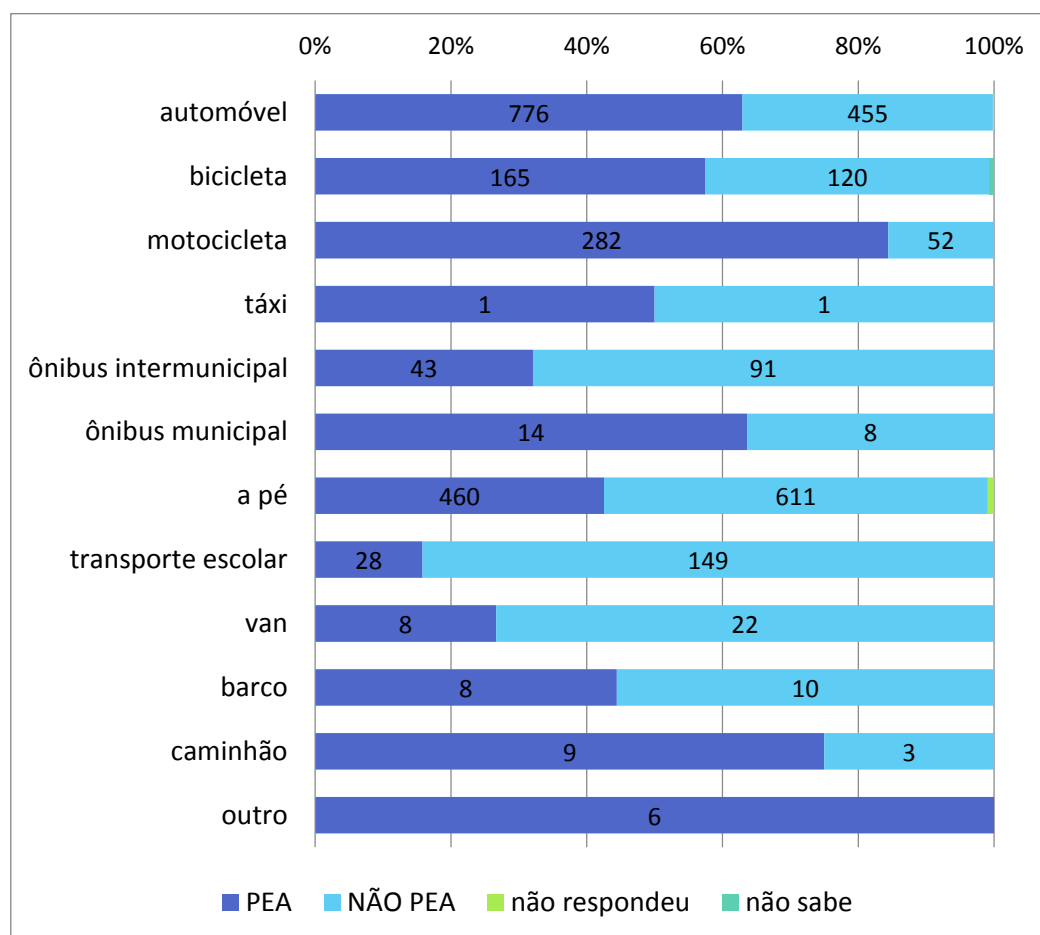
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 59 - Deslocamento por modo de locomoção e ocupação

Modos	PEA	%	NÃO PEA	%	Não respondeu	%	não sabe	%	TOTAL	%
Automóvel	776	62,94	455	36,90	2	0,16	-	-	1.233	100,00
Bicicleta	165	57,49	120	41,81	-	-	2	0,70	287	100,00
Motocicleta	282	84,43	52	15,57	-	-	-	-	334	100,00
Táxi	1	50,00	1	50,00	-	-	-	-	2	100,00
Ônibus intermunicipal	43	32,09	91	67,91	-	-	-	-	134	100,00
Ônibus municipal	14	63,64	8	36,36	-	-	-	-	22	100,00
A pé	460	42,55	611	56,52	10	0,93	-	-	1.081	100,00
Transporte escolar	28	15,82	149	84,18	-	-	-	-	177	100,00
Van	8	26,67	22	73,33	-	-	-	-	30	100,00
Barco	8	44,44	10	55,56	-	-	-	-	18	100,00
Caminhão	9	75,00	3	25,00	-	-	-	-	12	100,00
Outro	6	100,00	-	-	-	-	-	-	6	100,00
TOTAL	1800	53,96	1522	45,62	12	0,36	2	0,06	3336	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 59 - Deslocamento por modo de locomoção e ocupação



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Todos estes 3.336 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 Bombinhas, 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 Bombinhas como o modo de deslocamento com maior presença em todas as localidades, exceto em Bombas, Centro e Mariscal, onde o modo "a pé" é expressivo e ocupa a maior parte dos deslocamentos.

O transporte coletivo municipal é pouco utilizado em todas as regiões da cidade, visto que Bombinhas não possui linhas intramunicipais (todas tem como origem ou destino alguma cidade do entorno). Já a modalidade intermunicipal de transporte coletivo é destaque nos deslocamentos que possuem origem nas cidades do entorno, principalmente Itajaí, e nas localidades de Morrinhos e Sertãozinho.

A bicicleta ocupa lugar de destaque nos deslocamentos que são originados na localidade de Mariscal, em escala e quantidade muito maiores que outras partes da cidade, evidenciando a necessidade de políticas cicloviárias para esta região em especial.

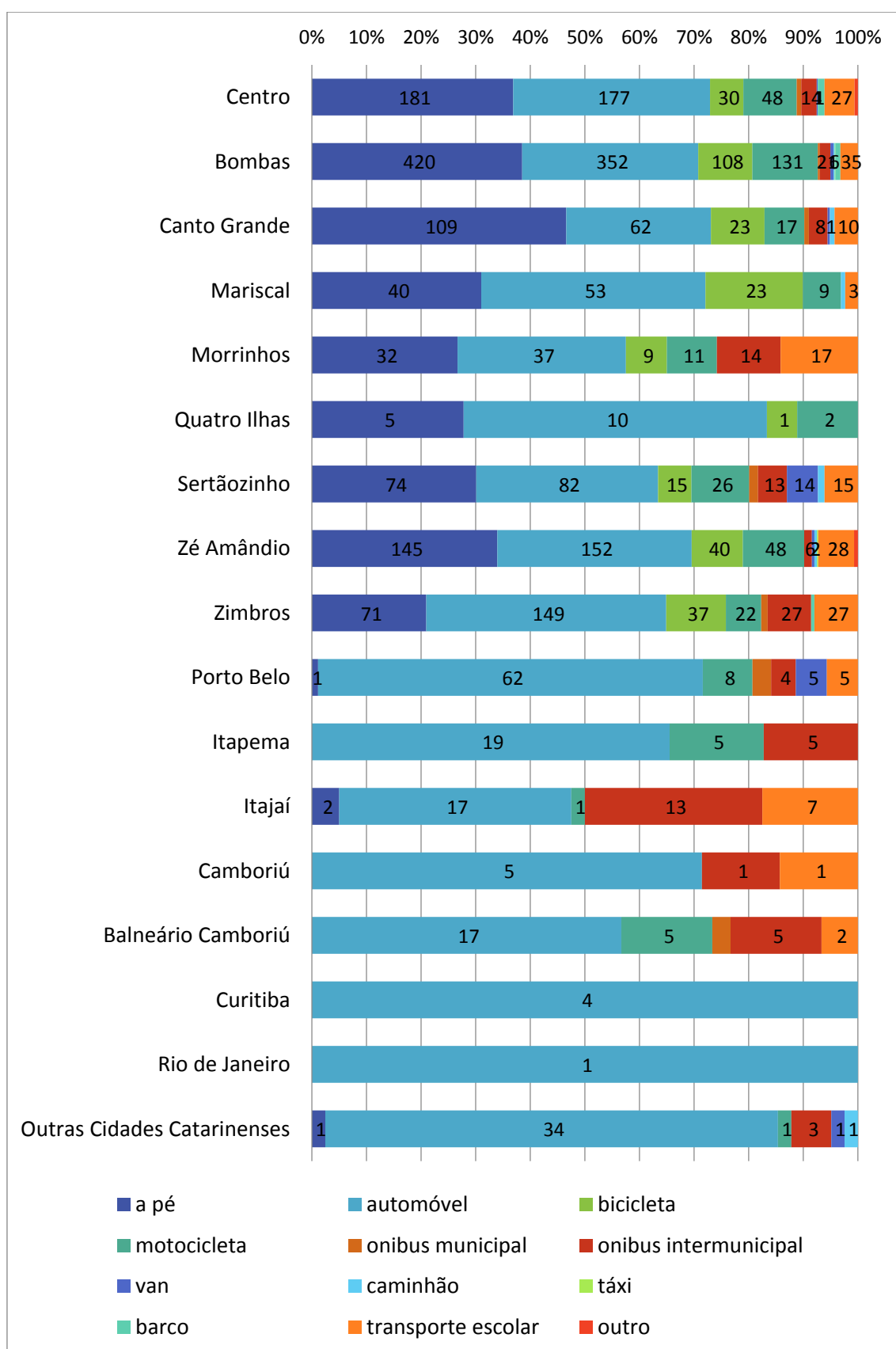
Por mais que a origem e o destino dos deslocamentos sejam pontos diferentes na cidade, a característica pendular das viagens realizadas diariamente pelos moradores não faz mudar o panorama dos modos de deslocamento utilizados nas localidades de chegada. Significa dizer que, deste modo, as pessoas saem 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 60 - Modo de locomoção por bairro de origem

Bairros	A pé	%	Automóvel	%	Bicicleta	%	Motocicleta	%	Ônibus municipal	%	Ônibus intermunicipal	%	Van	%	Caminhão	%	Táxi	%	Barco	%	Transporte escolar	%	Outro	%	TOTAL	%
Centro	184	37,25	177	35,83	30	6,07	48	9,72	4	0,81	14	2,83	1	0,20		-	-		6	1,21	27	5,47	3	0,61	494	100
Bombas	420	38,50	352	32,26	108	9,90	131	12,01	4	0,37	21	1,92	6	0,55	3	0,27	1	0,09	10	0,92	35	3,21		-	1.091	100
Canto Grande	109	46,58	62	26,50	23	9,83	17	7,26	2	0,85	8	3,42	1	0,43	2	0,85		-		-	10	4,27		-	234	100
Mariscal	40	31,01	53	41,09	23	17,83	9	6,98		-		-		-	1	0,78		-		-	3	2,33		-	129	100
Morrinhos	32	26,67	37	30,83	9	7,50	11	9,17		-	14	11,67		-		-		-		-	17	14,17		-	120	100
Quatro Ilhas	5	27,78	10	55,56	1	5,56	2	11,11		-		-		-		-		-		-		-		-	18	100
Sertãozinho	74	30,08	82	33,33	15	6,10	26	10,57	4	1,63	13	5,28	14	5,69	3	1,22		-		-	15	6,10		-	246	100
Zé Amândio	145	33,96	152	35,60	40	9,37	48	11,24		-	6	1,41	2	0,47	2	0,47	1	0,23		-	28	6,56	3	0,70	427	100
Zimbros	71	21,07	149	44,21	37	10,98	22	6,53	4	1,19	27	8,01		-		-		-	2	0,59	25	7,42		-	337	100
Porto Belo	1	1,14	62	70,45		-	8	9,09	3	3,41	4	4,55	5	5,68		-		-		-	5	5,68		-	88	100
Itapema		-	19	65,52		-	5	17,24		-	5	17,24		-		-		-		-		-		-	29	100
Itajaí	2	5,00	17	42,50		-	1	2,50		-	13	32,50		-		-		-		-	7	17,50		-	40	100
Camboriú		-	5	71,43		-		-		-	1	14,29		-		-		-		-	1	14,29		-	7	100
Balneário Camboriú		-	17	56,67		-	5	16,67	1	3,33	5	16,67		-		-		-		-	2	6,67		-	30	100
Curitiba		-	4	100,00		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	4	100
Rio de Janeiro		-	1	100,00		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	1	100
Outras Cidades Catarinenses	1	2,44	34	82,93		-	1	2,44		-	3	7,32	1	2,44	1	2,44		-		-		-		-	41	100
TOTAL	1.084	32,49	1.233	36,96	286	8,57	334	10,01	22	0,66	134	4,02	30	0,90	12	0,36	2	0,06	18	0,54	175	5,25	6	0,18	3.336	100

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 60 - Modo de locomoção por bairro (origem)



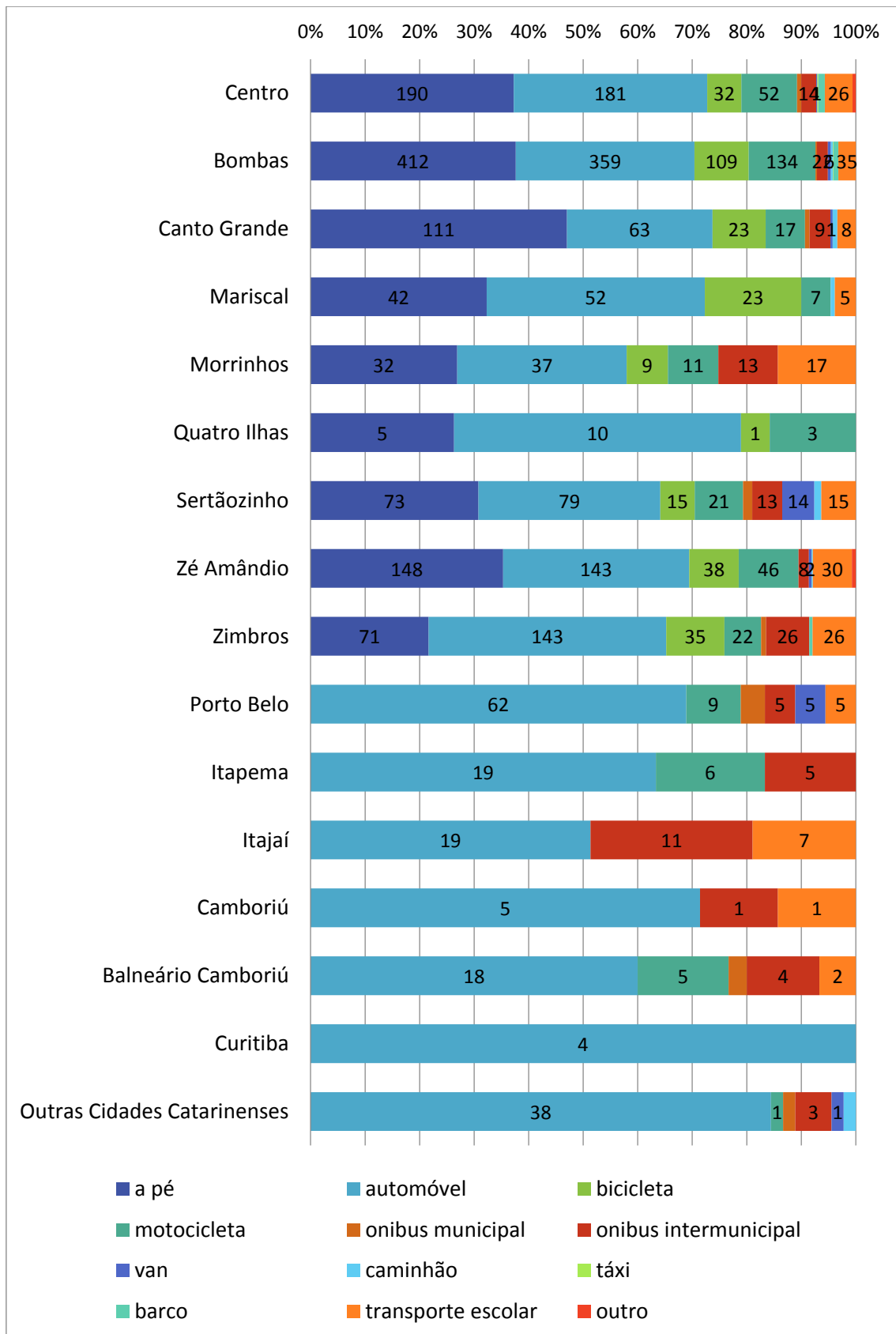
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 61 - Modo de deslocamento por bairro (destino)

Bairros	a pé	%	Automóv el	%	Biciclet a	%	Motociclet a	%	Ônibus municip al	%	Ônibus intermunicip al	%	Va n	%	Caminhã o	%	Táxi	%	Barc o	%	Transport e escolar	%	Outr o	%	TOTAL	%
Centro	190	37,25	181	35,49	32	6,27	52	10,20	4	0,78	14	2,75	1	0,20		-	1	0,20	6	1,18	26	5,10	3	0,59	510	100,00
Bombas	412	37,63	359	32,79	109	9,95	134	12,24	3	0,27	22	2,01	6	0,55	4	0,37	1	0,09	10	0,91	35	3,20		-	1.095	100,00
Canto Grande	111	47,03	63	26,69	23	9,75	17	7,20	2	0,85	9	3,81	1	0,42	2	0,85		-		-	8	3,39		-	236	100,00
Mariscal	42	32,31	52	40,00	23	17,69	7	5,38		-		-		-	1	0,77		-		-	5	3,85		-	130	100,00
Morrinhos	32	26,89	37	31,09	9	7,56	11	9,24		-	13	10,92		-		-		-		-	17	14,29		-	119	100,00
Quatro Ilhas	5	26,32	10	52,63	1	5,26	3	15,79		-		-		-		-		-		-		-		-	19	100,00
Sertãozinho	73	30,80	79	33,33	15	6,33	21	8,86	4	1,69	13	5,49	14	5,91	3	1,27		-		-	15	6,33		-	237	100,00
Zé Amândio	148	35,32	143	34,13	38	9,07	46	10,98		-	8	1,91	2	0,48	1	0,24		-		-	30	7,16	3	0,72	419	100,00
Zimbros	71	21,65	143	43,60	35	10,67	22	6,71	3	0,91	26	7,93		-		-		-	2	0,61	26	7,93		-	328	100,00
Porto Belo		-	62	68,89		-	9	10,00	4	4,44	5	5,56	5	5,56		-		-		-	5	5,56		-	90	100,00
Itapema		-	19	63,33		-	6	20,00		-	5	16,67		-		-		-		-		-		-	30	100,00
Itajaí		-	19	51,35		-		-		-	11	29,73		-		-		-		-	7	18,92		-	37	100,00
Camboriú		-	5	71,43		-		-		-	1	14,29		-		-		-		-	1	14,29		-	7	100,00
Balneário Camboriú		-	18	60,00		-	5	16,67	1	3,33	4	13,33		-		-		-		-	2	6,67		-	30	100,00
Curitiba		-	4	100,00		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	4	100,00
Outras Cidades Catarinenses		-	38	84,44		-	1	2,22	1	2,22	3	6,67	1	2,22	1	2,22		-		-		-		-	45	100,00
TOTAL	1.084	32,49	1.232	36,93	285	8,54	334	10,01	22	0,66	134	4,02	30	0,90	12	0,36	2	0,06	18	0,54	177	5,31	6	0,18	3.336	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 61 - Modo de deslocamento por bairro (destino)



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

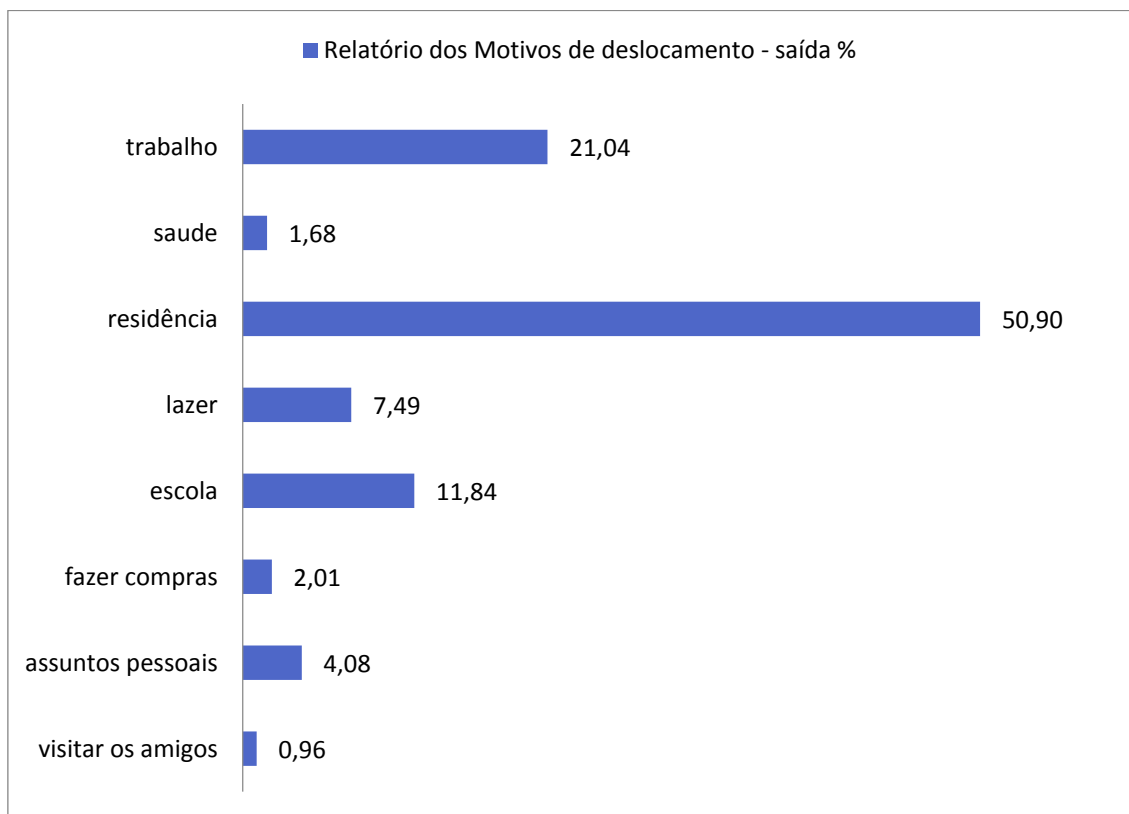
Dentre os 3.336 deslocamentos realizados, mais de 71,94% possuem como motivo a saída ou chegada da residência ou trabalho, ou seja: quase três quartos dos deslocamentos realizados em Bombinhas, reforçando o cenário de deslocamentos pendulares casa-trabalho em todos os bairros.

Tabela 62 - Motivos de deslocamento - saída

Motivo de deslocamento	Quantidade	%
Visitar os amigos	32	0,96
Assuntos pessoais	136	4,08
Fazer compras	67	2,01
Escola	395	11,84
Lazer	250	7,49
Residência	1698	50,90
Saúde	56	1,68
Trabalho	702	21,04
TOTAL	3336	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 62 - Motivos de deslocamento - saída



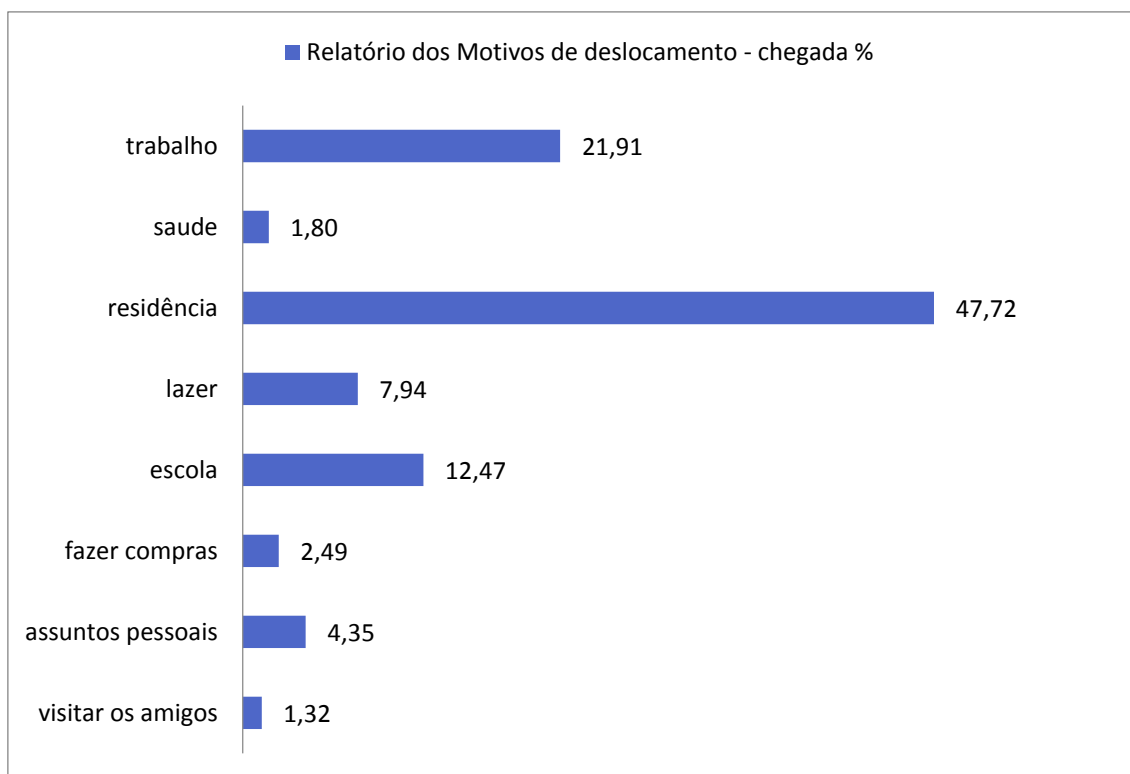
Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 63 - Motivos de deslocamento - chegada

Motivo de deslocamento	Quantidade	%
Visitar os amigos	44	1,32
Assuntos pessoais	145	4,35
Fazer compras	83	2,49
Escola	416	12,47
Lazer	265	7,94
Residência	1592	47,72
Saúde	60	1,80
Trabalho	731	21,91
TOTAL	3336	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 63 - Motivos de deslocamento - chegada



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

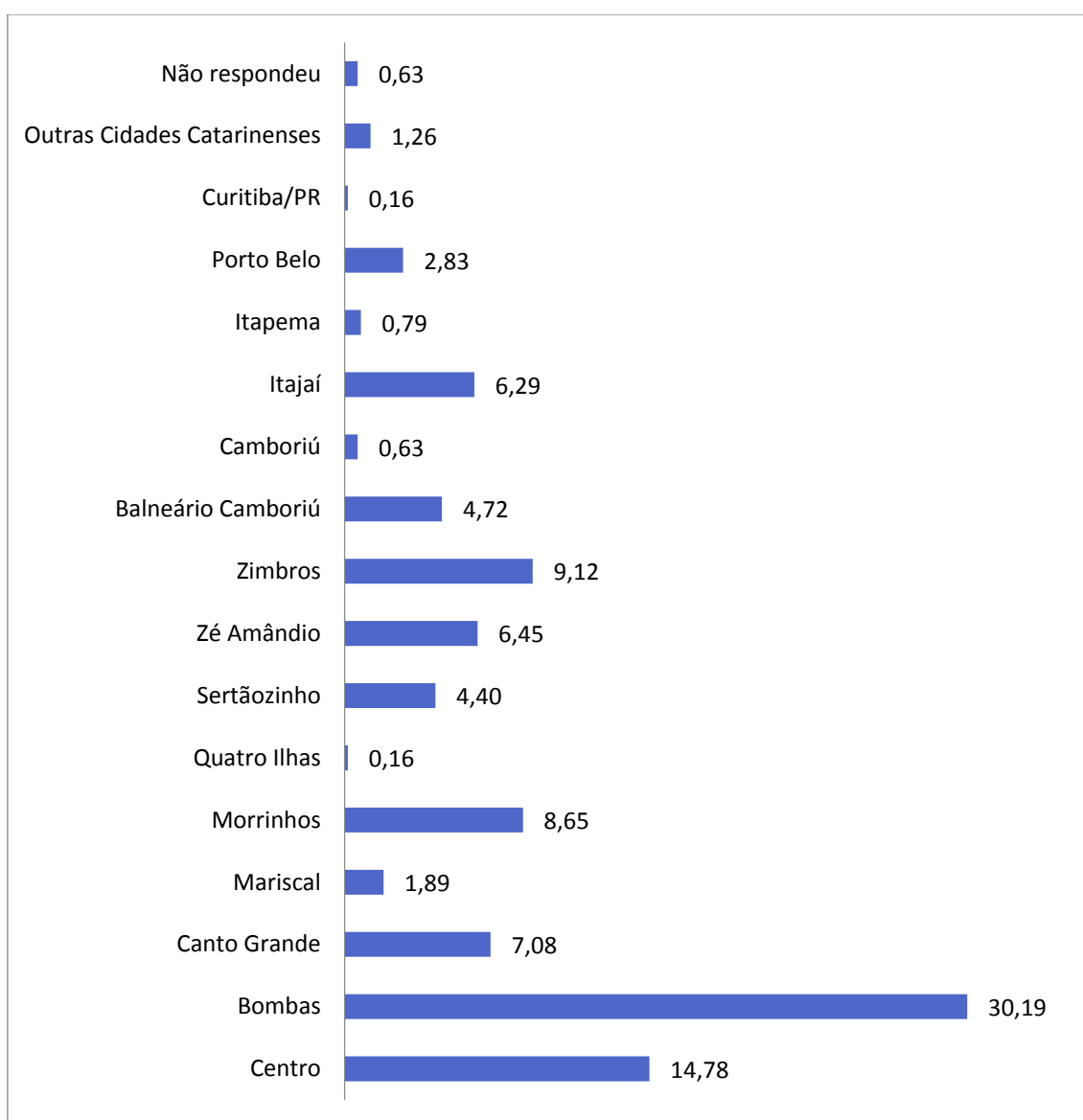
A pesquisa também questionou sobre o local de moradia e de estudo dos moradores das residências. Dentre aqueles que estavam estudando na semana de referência da pesquisa, a maioria (30,19%) estudavam no Bairro Bombas, seguido do bairro Centro (14,78%). Destaque para a quantidade de pessoas que estudam em cidades do entorno, como Itajaí, Balneário Camboriú, Itapema e Porto Belo: mais de 15%.

Tabela 64 - Local onde os entrevistados estudam

Bairros	Quantidade	%
Centro	94	14,78
Bombas	192	30,19
Canto Grande	45	7,08
Mariscal	12	1,89
Morrinhos	55	8,65
Quatro Ilhas	1	0,16
Sertãozinho	28	4,40
Zé Amândio	41	6,45
Zimbros	58	9,12
Balneário Camboriú	30	4,72
Camboriú	4	0,63
Itajaí	40	6,29
Itapema	5	0,79
Porto Belo	18	2,83
Curitiba/PR	1	0,16
Outras Cidades Catarinenses	8	1,26
Não respondeu	4	0,63
TOTAL	636	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 64 - Local onde os entrevistados estudam



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

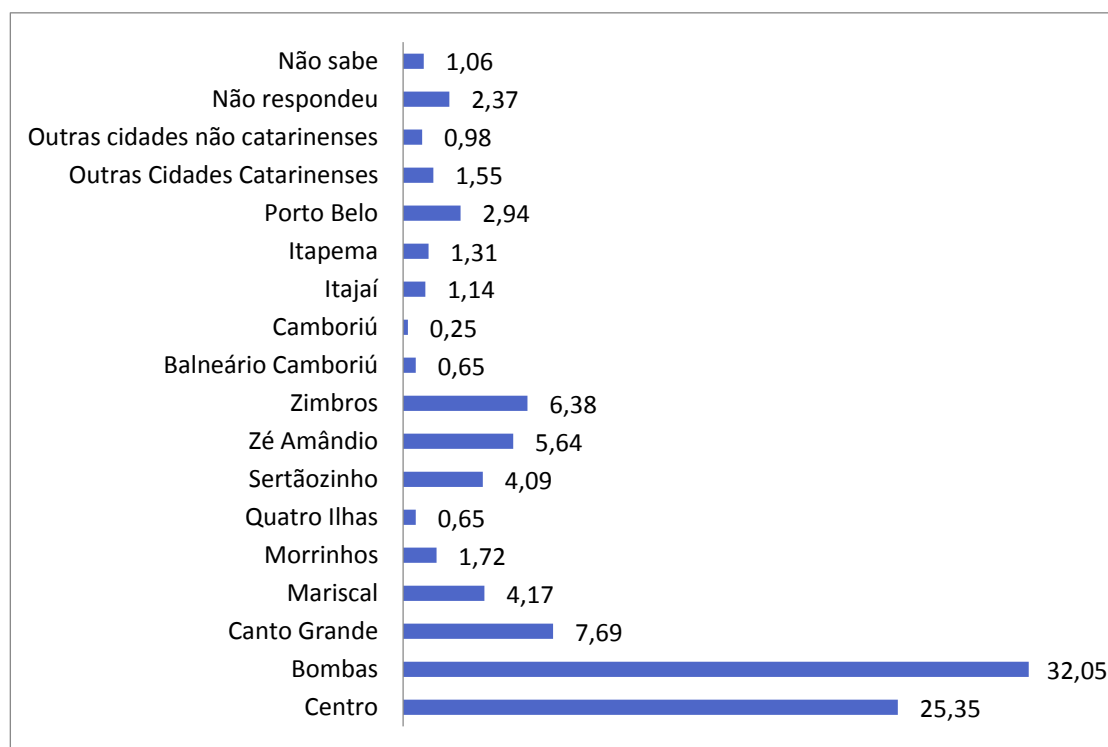
Quanto ao local de trabalho dos moradores de Bombinhas, cerca de 32,05% estavam trabalhando no Bairro Bombas, e 25,35% no Centro.

Tabela 65 - Local Onde Trabalham

Bairros	Quantidade	%
Centro	310	25,35
Bombas	392	32,05
Canto Grande	94	7,69
Mariscal	51	4,17
Morrinhos	21	1,72
Quatro Ilhas	8	0,65
Sertãozinho	50	4,09
Zé Amândio	69	5,64
Zimbros	78	6,38
Balneário Camboriú	8	0,65
Camboriú	3	0,25
Itajaí	14	1,14
Itapema	16	1,31
Porto Belo	36	2,94
Outras Cidades Catarinenses	19	1,55
Outras cidades não catarinenses	12	0,98
Não respondeu	29	2,37
Não sabe	13	1,06
TOTAL	1223	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 65 - Local Onde Trabalham



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tempos de deslocamentos

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 23 minutos por deslocamento, há uma localidade (Zé Amândio) que chega a 28 minutos a média dos deslocamentos. Em situação contrária está Quatro Ilhas, com apenas 13 minutos de média por deslocamento realizado.

Tabela 66 - Tempo de Deslocamento por bairro

Bairros	Tempo hh:mm
Centro	00:24
Bombas	00:22
Zimbros	00:30
Canto Grande	00:22
Morrinhos	00:18
Mariscal	00:19
Sertãozinho	00:21
Zé Amândio	00:26
Quatro Ilhas	00:13
MÉDIA GERAL	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 por táxi (7 minutos) e a pé (16 minutos). Outro modo não-motorizado de transporte, a bicicleta, também tem seus deslocamentos feitos em 16 minutos de média, abaixo dos principais modos motorizados individuais, como o automóvel (27 minutos) a motocicleta/motoneta (22 minutos). Em contrapartida, os modos coletivos (ônibus) não apresentam bons índices, com 42 minutos para ônibus municipal e 54 minutos para os intermunicipais.

Os moradores de Bombinhas demoram, em média, 24 minutos para fazer deslocamentos ao local de trabalho. O motivo que possui menos tempo de deslocamento é compras (16 minutos), mostrando que os pequenos

deslocamentos intrabairros até o comércio mais próximo são importantes para diminuir o tempo dos deslocamentos.

Tabela 67 - Tempo de Deslocamento por Modo de Locomoção

Modo de Deslocamento	Tempo hh:mm
Automóvel	00:27
Barco	00:34
Bicicleta	00:16
Caminhão	00:30
Motocicleta	00:22
Ônibus intermunicipal	00:54
Ônibus municipal	00:42
Outro	00:26
A pé	00:16
Táxi	00:07
Transporte escolar	00:32
Van	00:34

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 68 - Tempo de Deslocamento por Motivo de Locomoção

Motivo do Deslocamento	Tempo hh:mm
Visitar amigos	00:17
Assuntos pessoais	00:28
Fazer compras	00:16
Escola	00:23
Lazer	00:24
Residência	00:23
Saúde	00:50
Trabalho	00:24

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 69 - Tempo de Deslocamento por Modo de Locomoção e Bairro

Bairros	Automóvel	Bicicleta	Motocicleta	Ônibus municipal	Ônibus intermunicipal	A pé	Van	Barco	Transporte escolar	Caminhão	Táxi	Outro
Centro	00:30	00:23	00:15	01:00	00:51	00:15			00:33			
Bombas	00:24	00:14	00:15	00:56	01:43	00:17	00:48	00:22	00:34	00:06	00:05	
Zimbros	00:34	00:15	00:20	00:38	00:40	00:18		02:12	00:31			
Canto Grande	00:35	00:10	00:15	00:30	01:05	00:13			00:30	00:05		
Morrinhos	00:17	00:10	00:12			00:21			00:37			
Mariscal	00:18	00:15	00:24			00:12			00:47	01:52		
Sertãozinho	00:18	00:22	00:24	00:36	00:38	00:15	00:24		00:29	00:20		
Zé Amândio	00:27	00:18	00:40		00:41	00:19	00:47		00:31	00:25	00:10	00:26
Quatro Ilhas	00:10	00:30				00:05						

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 70 - Deslocamento por Motivo de Locomoção e Bairro

Bairros	Visitar amigos	Assuntos pessoais	Compras	Escola	Lazer	Residência	Trabalho	Saúde	Transporte escolar
Centro	00:31	00:24	00:10	00:26	00:19	00:23	00:20	00:58	
Bombas	00:13	00:37	00:15	00:19	00:22	00:20	00:27	00:36	
Zimbros	00:13	00:25	00:16	00:30	00:39	00:31	00:22	01:05	
Canto Grande	00:27	00:27	00:06	00:24	00:27	00:21	00:17		
Morrinhos		00:30	00:05	00:15	00:20	00:17	00:17	00:20	
Mariscal				00:20	00:17	00:18	00:20		
Sertãozinho	00:13	00:28		00:23	00:19	00:19	00:23	00:17	
Zé Amândio	00:18	00:23	00:23	00:23	00:26	00:24	00:30	00:51	
Quatro Ilhas		00:30		00:10		00:13	00:05		

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Em Bombinhas percebe-se dois extremos quando se analisa o tempo de deslocamento por faixa de renda. Enquanto o mais alto estrato (moradores que ganham mais de R\$ 7241,00 por mês) é o que menos demora, em média, nos deslocamentos (apenas 17 minutos), os moradores que possuem renda entre 3 a 5 salários mínimos são os que mais demoram (29 minutos). A classe média, em geral, demora mais para realizar seus deslocamentos diários do que as classes mais baixas, bem como as classes mais abastadas.

Tabela 71 - Tempo de Deslocamento por Renda

Renda	Tempo hh:mm
De R\$1449,00 a R\$2172,00	00:24
De R\$2173,00 a R\$3620,00	00:29
De R\$3621,00 a R\$7240,00	00:25
De R\$725,00 a R\$1448,00	00:23
Até R\$724,00	00:26
Mais de R\$7241,00	00:17
Sem renda	00:23

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

As mulheres e os homens de Bombinhas possuem tempos diferentes de deslocamento conforme o local de moradia. Em apenas quatro das nove localidades (Canto Grande, Morrinhos, Zimbros e Centro) as mulheres possuem deslocamentos mais demorados que os homens.

Tabela 72 - Tempo de Deslocamento por Sexo

Sexo	Tempo Médio (hh:mm)
Feminino	00:23
Masculino	00:24

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Tabela 73 - Tempo de Deslocamento por Sexo e Bairro

Bairros	Feminino	Masculino
Bombas	00:22	00:22
Canto Grande	00:23	00:20
Mariscal	00:16	00:20
Morrinhos	00:21	00:15
Quatro Ilhas	00:10	00:15
Sertãozinho	00:17	00:23
Zé Amândio	00:22	00:30
Zimbros	00:30	00:29
Centro	00:26	00:21

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Quando o tempo de deslocamento médio é analisado, percebe-se que existe uma grande variação entre os diferentes níveis de escolaridade. Quem tem ensino superior demora mais para realizar seus deslocamentos do que as pessoas analfabetas ou com ensino fundamental incompleto, por exemplo.

Tabela 74 - Tempo de Deslocamento por escolaridade

Escolaridade	Tempo Médio (hh:mm)
Analfabeto	00:24
Ensino fundamental	00:19
Ensino fundamental incompleto	00:23
Ensino médio	00:23
Ensino médio incompleto	00:20
Pós-graduação	00:21
Ensino superior	00:31
Ensino superior incompleto	00:36

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 9 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.

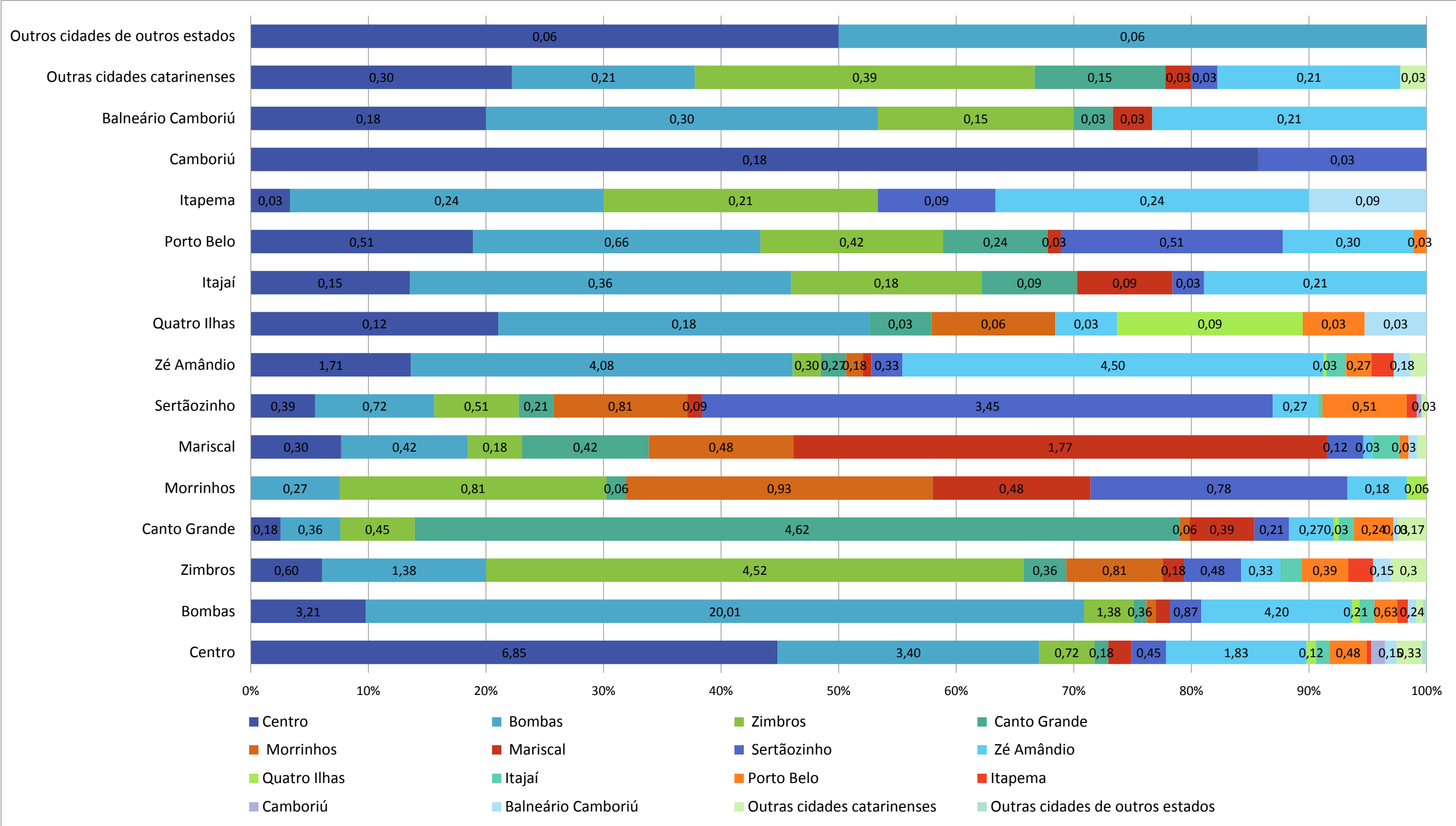
Por fim, a matriz dá subsídios importantes para a política de mobilidade urbana, principalmente nos momentos decisórios de implantação de novas infraestruturas, facilitadoras do deslocamento dos moradores de Bombinhas, como corredores exclusivos para transporte coletivo, sistema cicloviário ou alterações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

As informações a seguir estão dispostas em porcentagem, representando a proporção sob os 3.336 deslocamentos mapeados, conforme outros dados específicos já apresentados.

Tabela 75 - Matriz Origem Destino - % dos deslocamentos realizados																	
Origem/Destino	Centro	Bombas	Zimbros	Canto Grande	Morrinhos	Mariscal	Sertãozinho	Zé Amândio	Quatro Ilhas	Itajaí	Porto Belo	Itapema	Camboriú	Balneário Camboriú	Outras cidades catarinenses	Outras cidades de outros estados	TOTAL
Centro	6,85	3,21	0,60	0,18		0,30	0,39	1,71	0,12	0,15	0,51	0,03	0,18	0,18	0,30	0,06	14,76
Bombas	3,40	20,01	1,38	0,36	0,27	0,42	0,72	4,08	0,18	0,36	0,66	0,24		0,30	0,21	0,06	32,64
Zimbros	0,72	1,38	4,52	0,45	0,81	0,18	0,51	0,30		0,18	0,42	0,21		0,15	0,39		10,22
Canto Grande	0,18	0,36	0,36	4,62	0,06	0,42	0,21	0,27	0,03	0,09	0,24			0,03	0,15		7,01
Morrinhos		0,27	0,81	0,06	0,93	0,48	0,81	0,18	0,06								3,60
Mariscal	0,30	0,39	0,18	0,39	0,48	1,77	0,09	0,09		0,09	0,03			0,03	0,03		3,87
Sertãozinho	0,45	0,87	0,48	0,21	0,78	0,12	3,45	0,33		0,03	0,51	0,09	0,03		0,03		7,37
Zé Amândio	1,83	4,20	0,33	0,27	0,18	0,03	0,27	4,50	0,03	0,21	0,30	0,24		0,21	0,21		12,80
Quatro Ilhas	0,12	0,21		0,03	0,06			0,03	0,09								0,54
Itajaí	0,18	0,42	0,18	0,09		0,09	0,03	0,21									1,20
Porto Belo	0,48	0,63	0,39	0,24		0,03	0,51	0,27	0,03		0,03						2,61
Itapema	0,06	0,30	0,21				0,06	0,24									0,87
Camboriú	0,18						0,03										0,21
Balneário Camboriú	0,15	0,24	0,15	0,03		0,03		0,18	0,03			0,09					0,90
Outras cidades catarinenses	0,33	0,18	0,3	0,17		0,03	0,03	0,17							0,03		1,24
Outras cidades de outros estados	0,06	0,10															0,16
TOTAL	15,29	32,76	9,89	7,09	3,57	3,90	7,10	12,55	0,57	1,11	2,70	0,90	0,21	0,90	1,35	0,12	100,00

Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Gráfico 66 - Matriz Origem Destino



Fonte: Quartier Consultoria, Pesquisa e Projetos.

Anexo I - Questionário aplicado

LE PADRON CONSULTORIA	PLAMOB AMFRI	Dia de Semana ()	Fim de semana ()
2. Data do preenchimento: ____/____/2015	3. ID Pesquisador: _____	1. Questionário nº: _____	
4. Tipo de questionário: () 1. Residencial			
5. Local:			
() 1. Centro	() 5. Morrinhos	() 9. Quatro Ilhas	
() 2. Bombas	() 6. Mariscal	() Outros: _____	
() 3. Zimbros	() 7. Sertãozinho		
() 4. Canto Grande	() 8. Zé Amândio		
6. Endereço: Rua: _____ Nº _____			
<p>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 subsídio à elaboração e construção de um plano de mobilidade para a região. Sua opinião é muito importante para a pesquisa e todos os dados coletados são sigilosos. Gostaria de falar com o Chefe de Família ou o responsável pelo domicílio. Você quer participar da pesquisa? Entregar folder.</p>			
CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÔMICAS DO DOMICÍLIO			
7. Sua moradia é?			
() 1. Própria	() 2. Alugada	() 3. Cedida	() 4. Ocupação irregular
() 98. Não sabe	() 99. Não respondeu		
8. Qual o perfil da sua moradia?			
() 1. Casa de alvenaria	() 2. Casa de madeira	() 3. Casa Mista	() 4. Apartamento
() 5. Barraco com outros materiais			
9. Quantos cômodos têm na sua casa?			
() 1. De 1 a 2	() 2. De 3 a 4	() 3. De 5 a 6	() 4. Mais de 7
() 98. Não sabe	() 99. Não respondeu		
10. Consumo mensal médio em Kw/H (se não souber, perguntar quanto gasta, em R\$, com energia elétrica)			
() 1. Até R\$ 50,00	() 2. De R\$ 51,00 até R\$ 100,00	() 3. De R\$ 100,00 até R\$ 200,00	() 4. Mais de R\$ 201,00
() 98. Não sabe	() 99. Não respondeu		
11. Itens de conforto (colocar quantidade):			
() 1. Televisão em cores	() 4. Rádio	() 7. Banheiro	
() 2. Empregada mensalista	() 5. Máquina de lavar	() 8. Aparelho de DVD	
() 3. Geladeira	() 6. Freezer (separado da geladeira)		
12. Veículos existentes (quantidade e ano de fabricação)			
() 1. Bicicleta	() 5. () Utilitários		
() 2. () Automóveis	() 6. () Caminhões		
() 3. () Caminhonetes	() 7. Barco		
() 4. () Motos			
13. Quantidade de moradores na casa? _____			
14. Quantidade de famílias na casa? _____			
CARACTERÍSTICA E OPINIÃO SOBRE O DESLOCAMENTO DO ENTREVISTADO			
15. Há algum deficiente físico em sua casa?			
() 1. Sim	() 2. Não	() 98. Não sabe	() 99. Não respondeu
16. Qual modo de locomoção você utiliza frequentemente? (resposta múltipla)			
() 1. A pé	() 3. Carro	() 5. Bicicleta	() 7. Ônibus
() 2. Caminhão	() 4. Caminhonete	() 6. Balsa/ ferry-boat	() 8. Táxi
() 9. Utilitários	() 11. Moto	() 10. Barco	() Outros: _____
OBS: NAS PRÓXIMAS PERGUNTAS, O PESQUISADOR DEVERÁ PERGUNTAR ESPECÍFICO PARA CADA MEIO DE LOCOMOÇÃO MARCADO.			
PARA QUEM MARCOU <u>ÔNIBUS</u> (MODO COLETIVO MOTORIZADO) ONIBUS INTERMUNICIPAL			
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 a 10 minutos	() 5. 31 ou mais	() 99. Não respondeu	
() 3. De 11 a 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 a 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 | () 8. Barco | <i>Em caso de mais de um meio de transporte:</i> |
| () 2. Automóvel | () 9. Transporte Escolar | |
| () 3. Bicicleta | () 10. Caminhão | |
| () 4. Motocicleta | () 11. Van | |
| () 5. Ônibus Municipal | () 12. Moto taxi | |
| () 6. Ônibus Intermunicipal | | |
| () 7. Taxi | | |
| | () 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 frequentes | () 98. Não sabe |
| () 2. Melhorar as áreas de espera | () 99. Não respondeu |
| () 3. Modernizar a frota | () 97. Não se aplica |
| () 4. Acessibilidade ao veículo (rampas para cadeirante) | () Outros: _____ |

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

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

- | | |
|---------------------------------|-----------------------|
| () 1. Todos os dias | () 98. Não sabe |
| () 2. De 1 a 2 vezes na semana | () 99. Não respondeu |
| () 3. De 3 a 4 vezes na semana | () 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 | () 7. Economia |
| () 2. Conforto | () 8. Transporte coletivo ineficiente |
| () 3. Facilidade para chegar a qualquer ponto da cidade/região | () 98. Não sabe |
| () 4. Segurança | () 99. Não respondeu |
| () 5. Status social/ diferenciação social | () 97. Não se aplica |
| () 6. Gosta de dirigir | |

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

- | | |
|---|-----------------------------|
| () 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 | () Outros: _____ |

25. 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 | () 98. Não sabe |
| () 5. Melhorar sinalização | () 99. Não respondeu |
| () 6. Diminuir engarrafamentos | () 97. Não se aplica |
| () 7. Reestruturas as principais vias da cidade | () Outros: _____ |
| () 8. Mais segurança para pedestres e ciclistas | |

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. Reestruturar as principais vias da cidade () 97. Não se aplica
() 8. Mais segurança para pedestres e ciclistas () Outro: _____

34. Você enfrenta congestionamentos/engarrafamentos frequentemente?

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

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

PARA QUEM MARCOU BICICLETA (MODO INDIVIDUAL NÃO MOTORIZADO)

36. Com qual frequência você utiliza a bicicleta?

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

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

- () 1. Sustentabilidade e zero emissão de poluente () 3. Baixo custo () 98. Não sabe
() 2. Facilidade para se locomover () 4. Realizar junto uma atividade física () 99. Não respondeu
() 97. Não se aplica () Outro: _____

38. Na sua opinião o que precisa ser melhorado para o ciclista? (resposta única)

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

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

- ☐ 1. No poste mais próximo
☐ 2. No bicicletário privado (casas, lojas, supermercados, etc.)
☐ 3. Na rua, sem cadeado
☐ 4. No bicicletário público

- ☐ 98. Não sabe
☐ 99. Não respondeu
☐ 97. Não se aplica
☐ Outro: _____

A PÉ (TODOS DEVEM RESPONDER)

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

- ☐ 1. Ir trabalhar
☐ 2. Lazer/caminhadas
☐ 3. Compras no comércio em geral
☐ 4. Ir estudar
☐ 5. Ir até serviços públicos (postinho, hospital, prefeitura, etc.)

- ☐ 6. Bancos e agências lotéricas
☐ 98. Não sabe
☐ 99. Não respondeu
☐ 97. Não se aplica
☐ Outro: _____

41. O que seria necessário para você andar a pé com maior freqüência? (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 calçadas nas áreas mais atrativas da cidade
☐ 6. Trazer mais comércio 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
☐ 97. Não se aplica

- ☐ 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

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 DE ACESSO A BOMBINHAS. TODOS DEVEM RESPONDER

46. O que você acha que deveria ser melhorado na rodovia de acesso a Bombinhas? (resposta única)

- ☐ 1. Melhorar a sinalização
☐ 2. Duplicar a Rodovia
☐ 3. Construir segundo acesso a Bombinhas
☐ 4. Implantação e manutenção de radares e lombadas
☐ 5. Manter a Taxa de Preservação Ambiental (TPA)
☐ 6. Retirar a Taxa de Preservação Ambiental (TPA)

- ☐ 7. Aumentar a fiscalização
☐ 8. Melhorar a infra-estrutura da pista
☐ 98. Não sabe
☐ 99. Não respondeu
☐ 97. Não se aplica
☐ Outro: _____

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

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

[illegible]