

Janeiro

2024

RELATÓRIO 04

Resultados da Pesquisa Origem / Destino

DIAGNÓSTICO DO SISTEMA VIÁRIO DA CIDADE DE PETRÓPOLIS (1ª PARTE)

Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós- Graduação e Pesquisa
em Engenharia (COPPE/UFRJ)



PROJETO: PET-24.896

UFRJ/COPPETEC



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO - UFRJ

**INSTITUTO ALBERTO LUIZ COIMBRA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA
EM ENGENHARIA – COPPE**

PROGRAMA DE ENGENHARIA DE TRANSPORTES – PET

Coordenação

Marcelino Aurélio Vieira da Silva – Prof. Dr. do Departamento de Engenharia de Transportes
PET/COPPE/UFRJ

Equipe Técnica

Ana Carolina do Nascimento Silva

Bady Nunes de Carvalho

Lucas Ribeiro Sampaio

Marcus Hugo Sant' Anna Cardoso

Tomás Oliveira Cazelli



Sumário

| | |
|--|-----|
| 1. APRESENTAÇÃO | 5 |
| 2. INTRODUÇÃO | 5 |
| 3. PESQUISA DE ORIGEM DESTINO DE PASSAGEIROS DE TRANSPORTE PÚBLICO | 6 |
| 3.1 Resultados da Pesquisa | 8 |
| 3. CONSIDERAÇÕES FINAIS | 131 |
| ANEXO I - MAPAS DE FLUXO (ORIGEM / DESTINO) | 132 |
| Referências | 156 |

1. APRESENTAÇÃO

O Espaço Tecnológico Professor Amaranto Lopes Pereira - LESFER da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) foi contratado pela Companhia Petropolitana de Trânsito e Transportes – CPTRANS, da Prefeitura Municipal de Petrópolis, para fins de elaboração de um DIAGNÓSTICO DO SISTEMA VIÁRIO DA CIDADE DE PETRÓPOLIS.

Desta forma, conforme restou pactuado no Contrato de Prestação de Serviços nº 249/2022, celebrado entre a CPTRANS e a Universidade Federal do Rio de Janeiro, com a interveniência da Fundação Coordenação de Projetos, Pesquisas e Estudos Tecnológicos – COPPETEC, o presente Relatório tem por objetivo, em atendimento ao Anexo IV (Plano de Trabalho), apresentar a totalidade dos resultados obtidos pela CONTRATADA nas pesquisas de campo efetuadas.

2. INTRODUÇÃO

O presente Relatório, como já pontuado, abrange um determinado número de elementos previstos no Plano de Trabalho. Conforme destacado em Notas Técnicas anteriores, a partir das pesquisas de campo que foram efetuadas, foi possível criar um importante e extenso banco de dados, cuja análise possibilitará maior eficiência em tomadas de decisão futuras. Desta forma, uma vez que as diversas entrevistas junto aos usuários do Transporte Público da cidade foram finalizadas, são aqui apresentadas, a totalidade das informações obtidas. Portanto, em complementariedade ao material que já foi entregue à CPTRANS, pretende-se aqui traçar um panorama geral sobre o transporte público e da mobilidade urbana da cidade de Petrópolis.

3. PESQUISA DE ORIGEM DESTINO DE PASSAGEIROS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Inicialmente, em relação à locomoção das pessoas, cabe rememorar que a pandemia do novo coronavírus impôs, sobretudo no ano de 2020, severas alterações aos padrões de mobilidade urbana em todo o mundo e no Brasil.

Segundo a CNT (2022), as dificuldades econômicas e os aumentos generalizados de preços contribuíram para que 28,7% da demanda pré-pandemia não tenha retornado ao transporte público¹, que paulatinamente tem se tornado menos universal e mais excludente do ponto de vista social. E no contexto do Estado do Rio de Janeiro, assim como no restante do país, a configuração da demanda por transportes ainda não se recuperou a ponto de se poder considerar, com razoável precisão, aquela que se verificava até o ano de 2019.

E de mais a mais, conforme afirma Senna (2014), demanda é uma relação multivariada, isto é, é determinada por vários fatores de forma simultânea. Para o autor, alguns dos determinantes mais importantes da demanda do mercado de um produto ou serviço são o seu próprio preço, a renda dos consumidores, preços de outros produtos/serviços correlatos, gosto dos consumidores, distribuição de renda, população total, riqueza dos consumidores, disponibilidade de crédito, políticas governamentais, histórico dos níveis de demanda, histórico dos níveis de renda, entre outros. Vê-se, portanto, que a caracterização da demanda de um determinado sistema, bem como os interesses e anseios dos seus usuários exige a coleta e a análise detalhada de um amplo conjunto de informações.

No contexto da mobilidade, segundo Gregori *et al.* (2020), é vital considerar que os fluxos dos cidadãos transcendem a condição exclusiva de transporte e são fundamentais para o exercício da cidadania. São, portanto, fatores estratégicos para o controle material e imaterial no território da cidade, resultantes de decisões e ações políticas. Desta forma, uma das atividades mais importantes no presente contexto, consiste na identificação e caracterização dos usuários do transporte público por ônibus, bem como, no levantamento dos fatores relacionados a este transporte que carecem de melhorias, de modo que população que se utiliza ou que se utilizará dessa infraestrutura, tenha mobilidade com qualidade e dignidade.

Neste sentido, cabe ainda destacar que, segundo a FETRANSPOR (2014), o atendimento às necessidades econômicas e sociais da população

¹ Anuário NTU 2021-2022; dado de queda da demanda referente a abril/2022

pressupõe um deslocamento eficiente. Portanto, a mobilidade é, assim, um elemento essencial para todas as atividades urbanas e, como tal, pode influenciar benéfica ou prejudicialmente os indivíduos e as atividades econômicas de um local.

E para além do que já fora exposto, impende ainda consignar que este exercício de identificação contribui para com uma melhor compreensão da própria formação e desenvolvimento socioeconômico dos territórios atendidos pelo transporte público ora em exame, cuja análise é fundamental para as proposituras que se farão futuramente. Afinal, como afirmam Ultramari e Duarte (2012), as variáveis transporte e tempo de deslocamento são estratégicas para explicar a hierarquia de centros urbanos, suas relações de dependência ou subordinação e, portanto, as economias de aglomeração e de escala.

Os usuários, conforme leciona Garcia (2019) são os destinatários do serviço público. No contexto do transporte público, corroborando a legislação atinente ao tema, como afirmam Ferraz e Torres (2001), o objetivo desse grupo, o que também é um direito, é poder usufruir de um serviço de adequada qualidade e baixo custo. Para os autores, o passageiro deve ser visto como um cliente do sistema e das empresas operadoras, tendo, portanto, direito a um serviço que lhes proporcione satisfação e o motive a continuar utilizando o sistema de transporte público.

Neste sentido e a partir das limitações expostas, com base nos levantamentos realizados, serão apresentadas informações relacionadas às características e ao perfil dos usuários do transporte público por ônibus que foram entrevistados nos terminais Bingen, Corrêas, Itamarati, Centro e Itaipava, como também no mini terminal da Posse. Além disso, serão apontadas suas principais percepções de qualidade da prestação do serviço público de transporte, a partir de especificidades relacionadas às origens, destinos e formas de locomoção.

Sobre a importância da pesquisa origem/destino, cabe lembrar que esta é uma das principais ferramentas para realizar a caracterização do transporte público urbano de uma cidade, sendo necessária para analisar a eficiência e a qualidade do sistema, bem como para o planejamento de melhorias do sistema de curto, médio ou longo prazo.

Conforme leciona Campos (2013), para se fazer um levantamento ou uma coleta de dados tem-se que decidir primeiramente quais serão as informações a serem pesquisadas. Para tanto, segundo a autora, existem diferentes tipos e tamanhos de pesquisa, sendo o instrumento básico, um formulário ou questionário cuja estrutura permitirá a obtenção dos dados da forma como se

deseja utilizá-los. Em pesquisas relacionadas à mobilidade urbana, o objetivo da coleta de dados consiste na definição do padrão de viagens e do uso do solo na área de estudo, bem como, realizar um diagnóstico sobre o sistema de transporte existente.

Portanto, dentro do escopo de atividades previstas para o presente projeto foi realizada uma grande pesquisa origem / destino junto aos usuários do transporte público coletivo local. Entre os meses de março a junho do corrente ano essa análise foi, como já pontuado, concretizada nos terminais de Corrêas, Itaipava, Itamarati, Bingen, Centro e no mini terminal Posse. Assim foi possível obter informações relacionadas ao diagnóstico do sistema de transportes da cidade de Petrópolis. Em determinadas situações, as informações apresentadas visam complementar os resultados da Nota Técnica 5.A já entregue à CPTRANS.

3.1 Resultados da Pesquisa

No presente item da Nota Técnica serão apresentados, o conjunto de perguntas realizadas aos usuários entrevistados, bem como suas respostas. Como já mencionado, ao longo dos meses de março e junho do corrente ano, inúmeras pesquisas foram realizadas nos terminais rodoviários da cidade de Petrópolis e as quantidades de respostas até então tabuladas pode ser visualizado na Tabela 1.

Tabela 1: Quantidade de Usuários Entrevistados

| Local da Entrevista | Usuários Entrevistados | |
|---------------------|------------------------|-------------|
| | n | (%) |
| Mini Terminal Posse | 275 | 6,0% |
| Terminal Bingen | 462 | 10,1% |
| Terminal Centro | 1.192 | 26,1% |
| Terminal Corrêas | 762 | 16,7% |
| Terminal Itaipava | 1.264 | 27,6% |
| Terminal Itamarati | 620 | 13,6% |
| Total Geral | 4.575 | 100% |

Nos próximos itens serão apresentadas as perguntas que foram feitas a cada usuário do Transporte Público e suas respectivas respostas, sempre divididas por terminal onde se realizou a entrevista.

Com qual frequência você utiliza o transporte público por ônibus em Petrópolis?

No terminal Itaipava, sobre a frequência com a qual os respondentes utilizam o transporte público por ônibus, temos que a maior parte dos usuários (76,3%) utiliza o transporte público por ônibus diariamente.

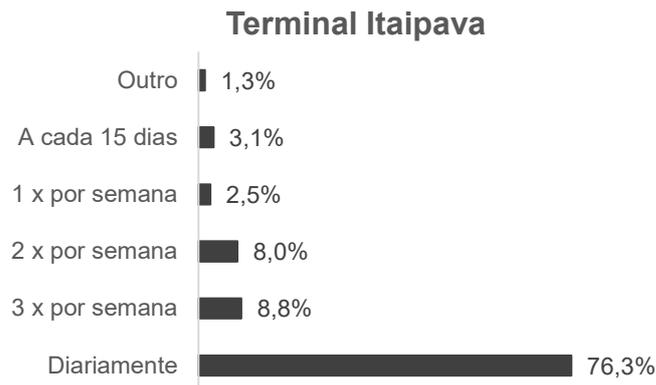


Figura 1: Frequência de Utilização do Transporte Público (Terminal Itaipava)

No terminal Itamarati, sobre a frequência com a qual os respondentes utilizam o transporte público por ônibus, viu-se que a maior parte dos usuários (75,2%) também utiliza o transporte público por ônibus diariamente.

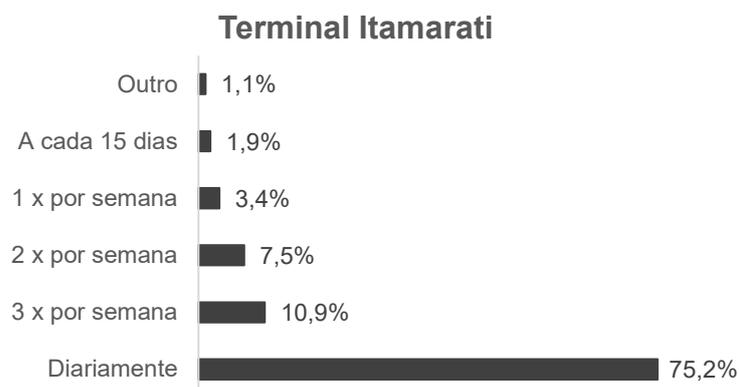


Figura 2: Frequência de Utilização do Transporte Público (Terminal Itamarati)

Da mesma forma, foi perguntado a cada entrevistado, a frequência com a qual este utiliza o transporte público por ônibus no terminal de Corrêas. Conforme demonstrado, a maior parte dos usuários (74,9%) alegou usar o transporte público por ônibus diariamente.

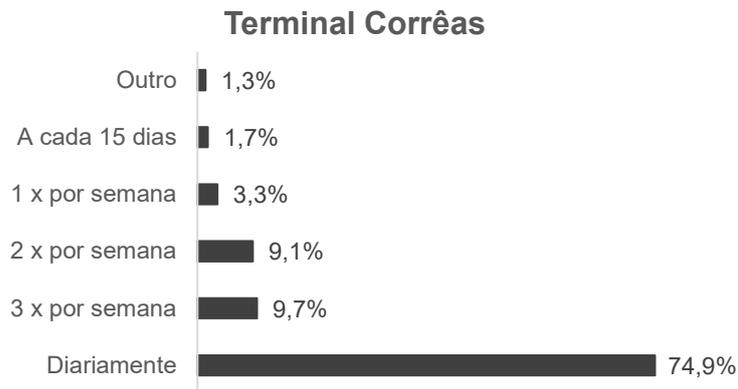


Figura 3: Frequência de Utilização do Transporte Público (Terminal Corrêas)

No terminal localizado no Centro da cidade, sobre a frequência com a qual os respondentes utilizam o transporte público por ônibus, também se verificou que a maior parte dos usuários (79,2%) utiliza o transporte público por ônibus diariamente.

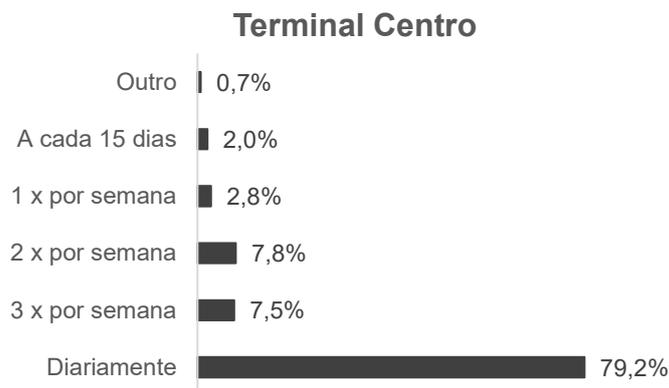


Figura 4: Frequência de Utilização do Transporte Público (Terminal Centro)

No terminal Bingen, sobre a frequência com a qual os respondentes utilizam o transporte público por ônibus, verificou-se que a maior parte dos usuários (69%) utiliza o transporte público por ônibus diariamente.

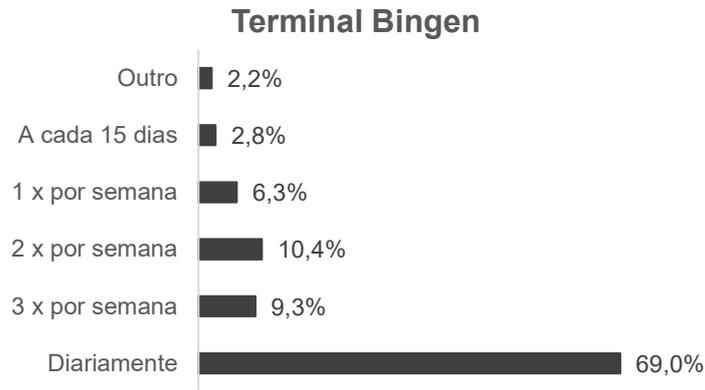


Figura 5: Frequência de Utilização do Transporte Público (Terminal Bingen)

Finalmente, no mini terminal localizado na Posse, sobre a frequência com a qual os respondentes utilizam o transporte público por ônibus, verificou-se que a maior parte dos usuários (63,3%) também utiliza o transporte público por ônibus diariamente.

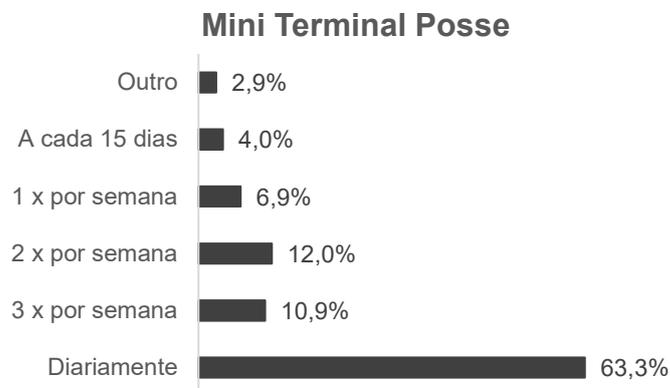


Figura 6: Frequência de Utilização do Transporte Público (Mini Terminal Posse)

Qual é o motivo da sua viagem?

Os entrevistados também foram questionados sobre os motivos de suas viagens. No terminal Itaipava temos que os principais motivos de deslocamentos são o trabalho, saúde e o estudo, respectivamente.

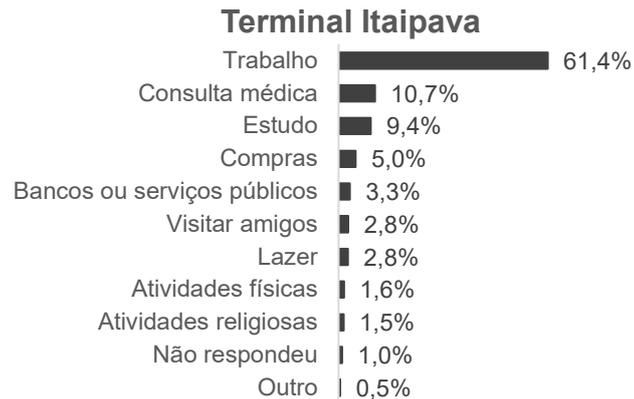


Figura 7: Motivo da Viagem (Terminal Itaipava)

Semelhantemente ao que se verificou no terminal anteriormente mencionado, no terminal Itamarati quanto aos motivos de viagens dos entrevistados, os principais motivos de deslocamentos são o trabalho, o estudo e a saúde. No caso deste terminal também se destaca o alto percentual de usuários que se deslocam com o motivo de acesso ao comércio.

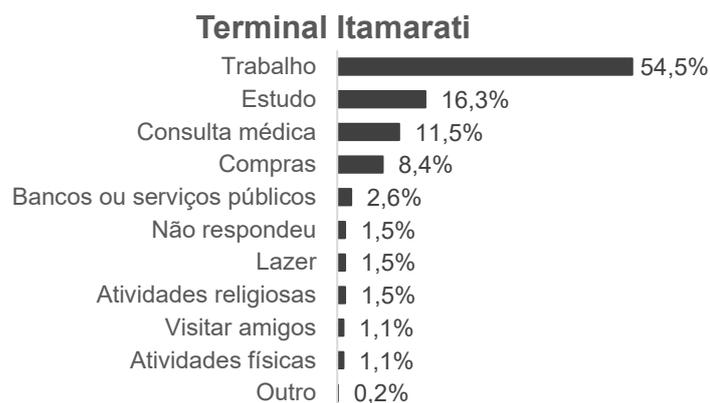


Figura 8: Motivo da Viagem (Terminal Itamarati)

No terminal Corrêas, quanto aos motivos de viagens dos entrevistados, também temos a maioria dos usuários utilizando o ônibus para acesso ao trabalho, estudo e saúde.

Terminal Corrêas

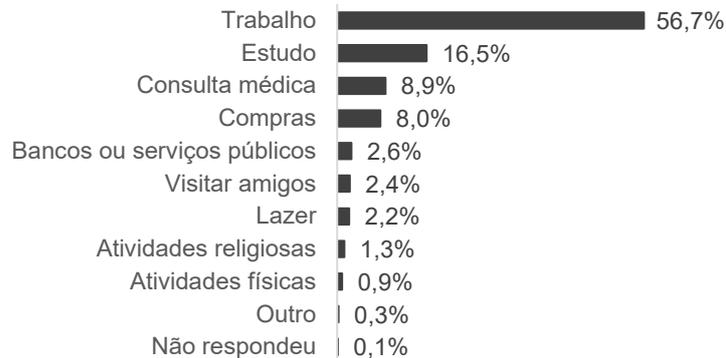


Figura 9: Motivo da Viagem (Terminal Corrêas)

No terminal Centro quanto aos motivos de viagens dos entrevistados, temos a maioria dos usuários usando o ônibus para o trabalho, seguido por saúde, estudo e comércio.

Terminal Centro

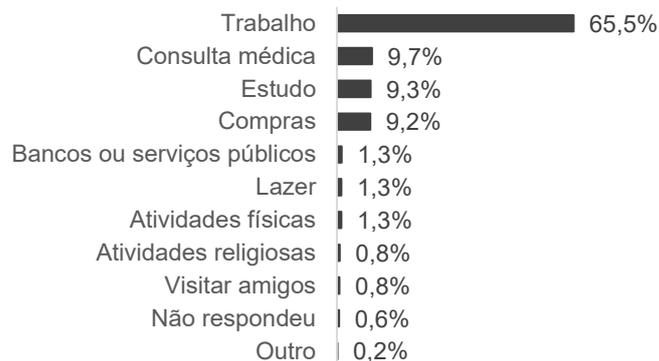


Figura 10: Motivo da Viagem (Terminal Centro)

No terminal Bingen quanto aos motivos de viagens dos entrevistados, também temos a maioria dos usuários usando o ônibus para acesso ao trabalho, estudo e saúde.

Terminal Bingen



Figura 11: Motivo da Viagem (Terminal Bingen)

Por fim, no mini terminal Posse quanto aos motivos de viagens dos entrevistados, temos a maioria dos usuários usando o ônibus para o trabalho com outros principais motivos sendo estudo, saúde e comércio.

Mini Terminal Posse

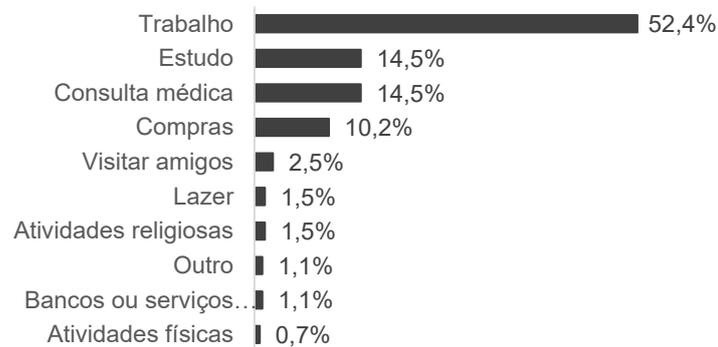


Figura 12: Motivo da Viagem (Mini Terminal Posse)

Qual sua AVALIAÇÃO GERAL sobre o sistema de ônibus de Petrópolis em relação ao TEMPO DE ESPERA

Outro fator investigado consistiu na avaliação geral do sistema de ônibus pelos usuários do transporte público. Inicialmente, quanto ao tempo de espera no terminal Itaipava, verifica-se que, para a maioria dos usuários entrevistados (70,8%), este atributo foi classificado como “Péssimo” ou “Ruim”, o que demonstra a necessidade de que a oferta de viagens seja futuramente reavaliada, de modo que as expectativas dos usuários sejam atendidas com maior qualidade.

Avaliação sobre o Tempo de Espera Terminal Itaipava

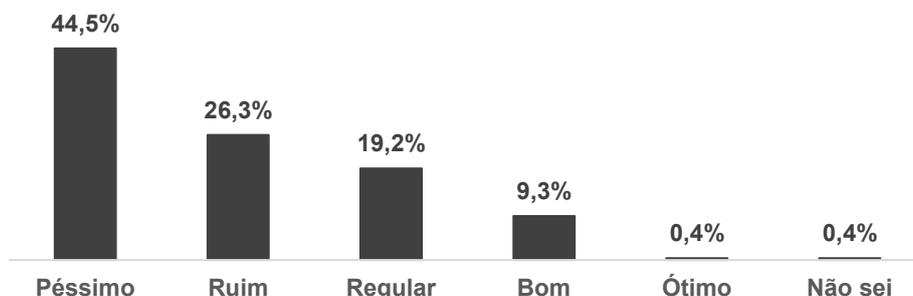


Figura 13: Avaliação Geral do Tempo de Espera (Terminal Itaipava)

No terminal Itamarati, na avaliação geral do tempo de espera do sistema de ônibus pelos usuários do transporte público, verifica-se que, para a maioria dos usuários entrevistados (63,2%), este atributo foi classificado como “Regular” ou “Bom”.

Avaliação sobre o Tempo de Espera Terminal Itamarati

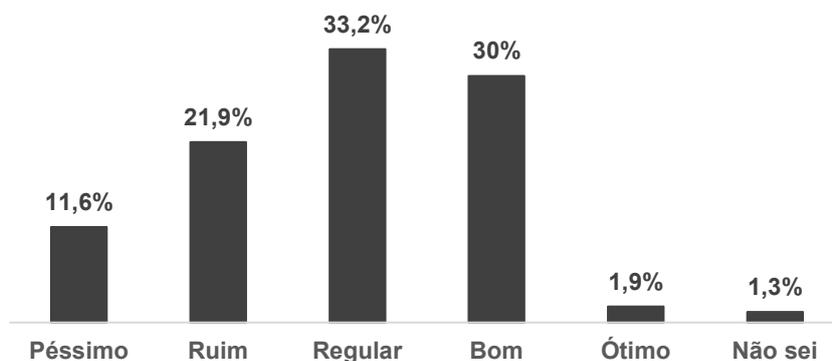


Figura 14: Avaliação Geral do Tempo de Espera (Terminal Itamarati)

No terminal Corrêas, na avaliação geral do tempo de espera do sistema de ônibus pelos usuários do transporte público, verifica-se que, para a maioria dos usuários entrevistados (61,8%), este atributo foi classificado como “Péssimo” e “Ruim. Já quanto à classificação “Regular” ou “bom”, estes foram apontados por 36,4% dos usuários.

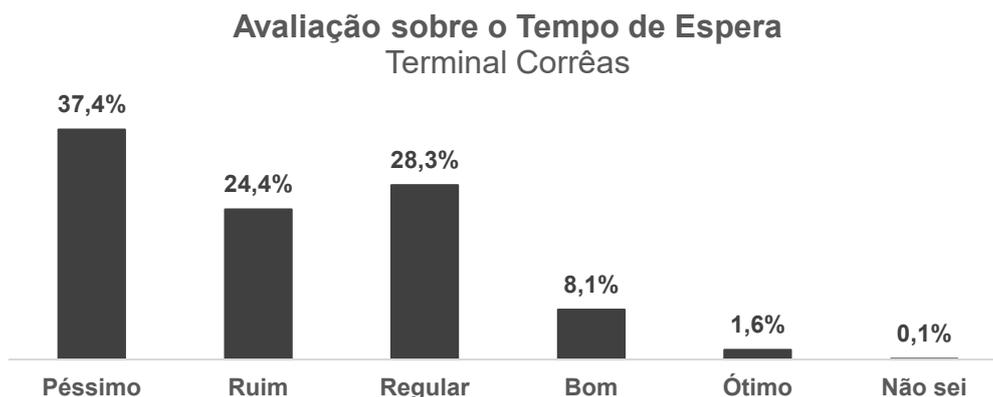


Figura 15: Avaliação Geral do Tempo de Espera (Terminal Corrêas)

No terminal Centro, na avaliação geral do tempo de espera do sistema de ônibus pelos usuários do transporte público, verifica-se que, para a maioria dos usuários entrevistados (70%), este atributo foi classificado como “Péssimo” ou “Ruim”.

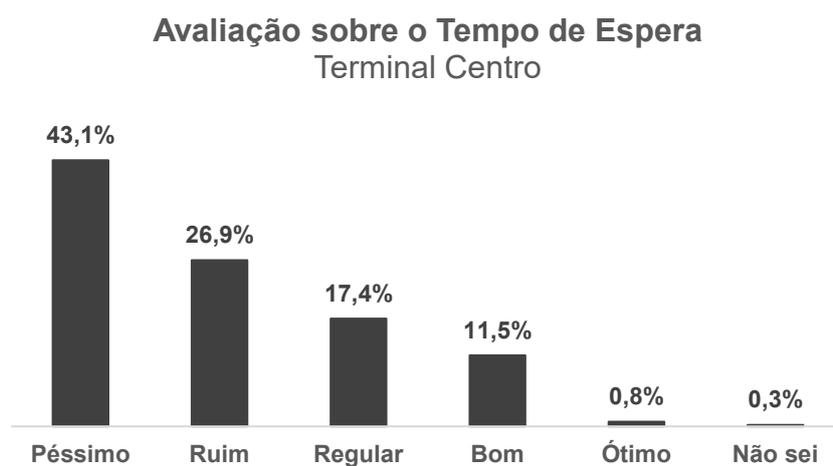


Figura 16: Avaliação Geral do Tempo de Espera (Terminal Centro)

No terminal Bingen, na avaliação geral do tempo de espera do sistema de ônibus pelos usuários do transporte público, verifica-se uma grande divisão de

opiniões. Para 97,6% dos usuários entrevistados neste terminal, observa-se uma divergência equilibrada de opiniões, posto que as categorias “Bom”, “Regular”, “Ruim” e “Péssimo” apresentaram percentuais muito próximos. Ainda assim, como demonstrado na figura a seguir, a categoria “Regular” se sobressaiu dentre as demais.

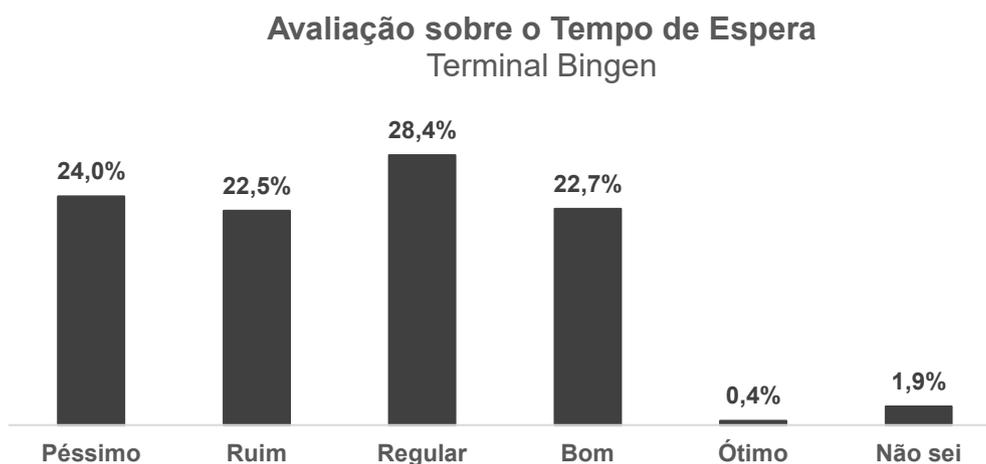


Figura 17: Avaliação Geral do Tempo de Espera (Terminal Bingen)

Por fim, no mini terminal Posse, na avaliação geral do tempo de espera do sistema de ônibus pelos usuários do transporte público, verifica-se que, para a maioria dos usuários entrevistados (73,4%), este atributo foi classificado como “Péssimo”, “Ruim” ou “Regular”.

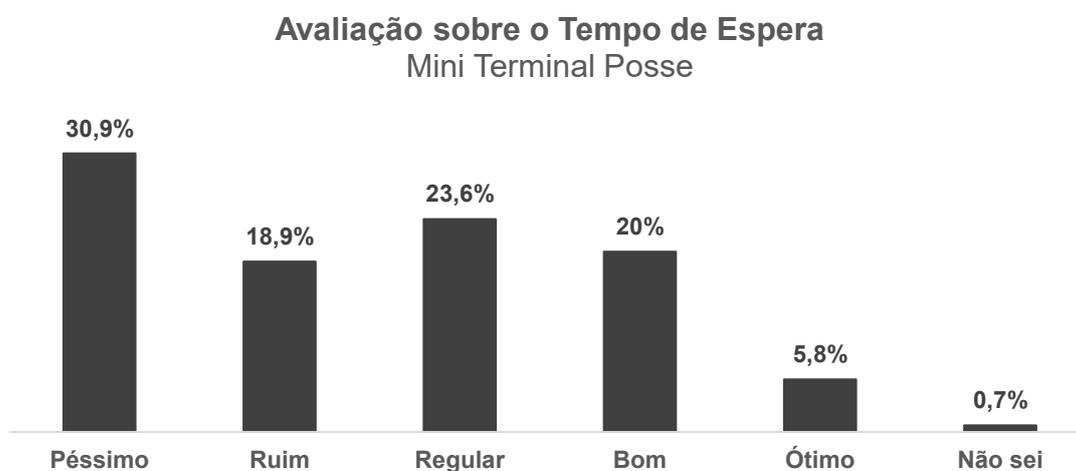


Figura 18: Avaliação Geral do Tempo de Espera (Mini Terminal Posse)

Qual sua AVALIAÇÃO GERAL sobre o sistema de ônibus de Petrópolis em relação ao TEMPO DE VIAGEM

O próximo aspecto avaliado foi o tempo de viagem, buscando-se avaliar a percepção de tempo despendido nos deslocamentos quando dentro dos veículos. No terminal Itaipava, verifica-se que para 81% dos usuários entrevistados neste terminal, há uma divergência equilibrada de opiniões, posto que as categorias “Regular”, “Ruim” e “Péssimo” apresentaram percentuais muito próximos. Ainda assim, como demonstrado na figura a categoria “Péssimo” se sobressaiu dentre as demais.

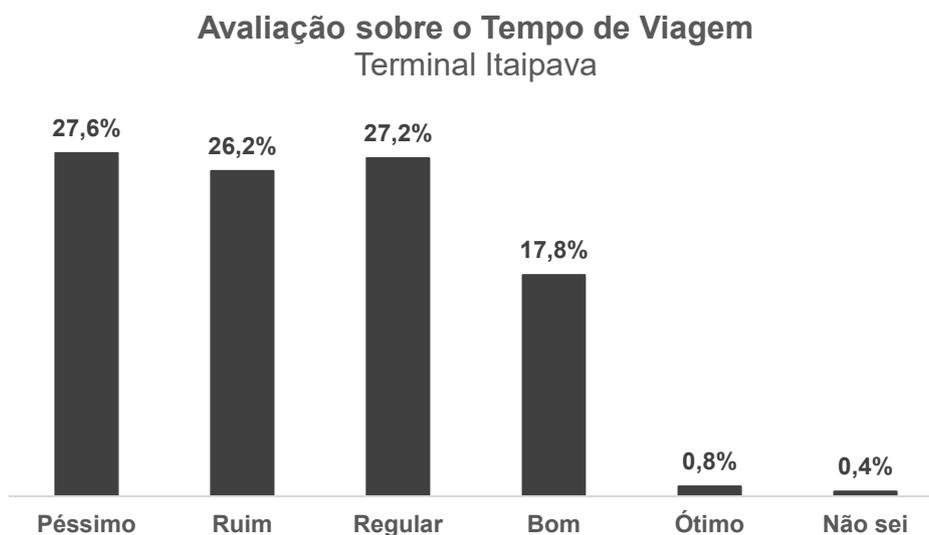


Figura 19: Avaliação Geral do Tempo de Viagem (Terminal Itaipava)

No terminal Itamarati, na avaliação geral do tempo de viagem do sistema de ônibus pelos usuários do transporte público, verifica-se que, para a maioria dos usuários entrevistados (79,7%), este atributo foi classificado como “Bom” ou “Regular”.

Avaliação sobre o Tempo de Viagem Terminal Itamarati

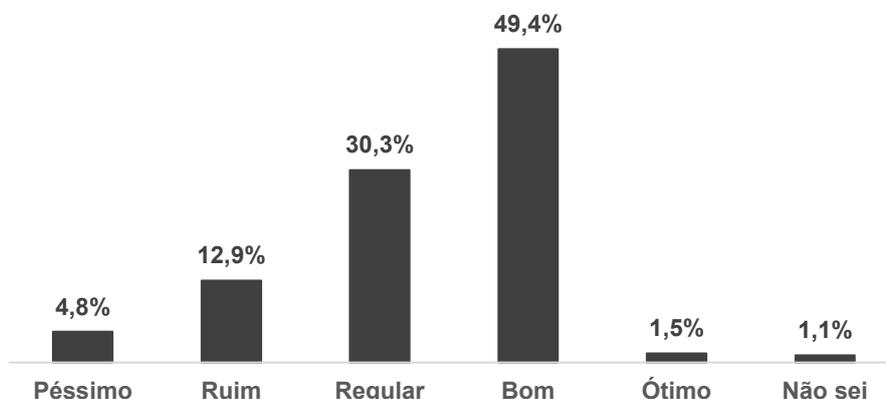


Figura 20: Avaliação Geral do Tempo de Viagem (Terminal Itamarati)

No terminal Corrêas, na avaliação geral do tempo de viagem do sistema de ônibus pelos usuários do transporte público, verifica-se que, para a maioria dos usuários entrevistados (83,9%), este atributo foi classificado como “Regular”, “Péssimo” ou “Ruim”.

Avaliação sobre o Tempo de Viagem Terminal Corrêas

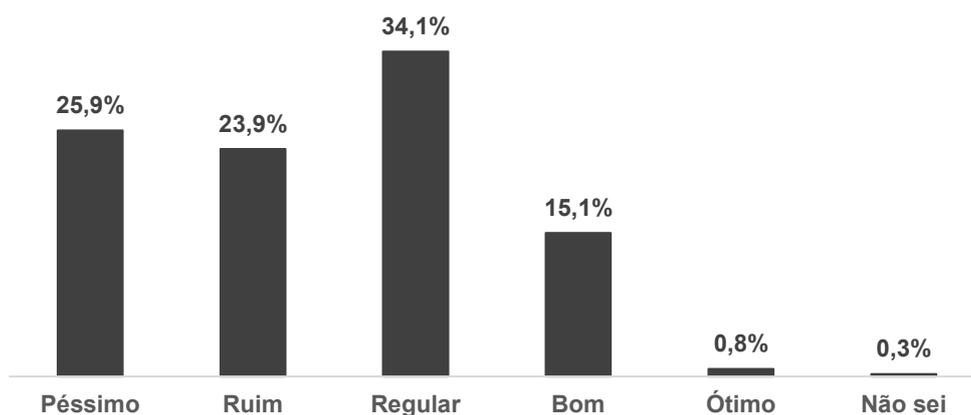


Figura 21: Avaliação Geral do Tempo de Viagem (Terminal Corrêas)

No terminal Centro, na avaliação geral do tempo de viagem do sistema de ônibus pelos usuários do transporte público, verifica-se que, para a maioria dos

usuários entrevistados (63,4%), este atributo foi classificado como “Regular” ou “Ruim”.

Avaliação sobre o Tempo de Viagem Terminal Centro

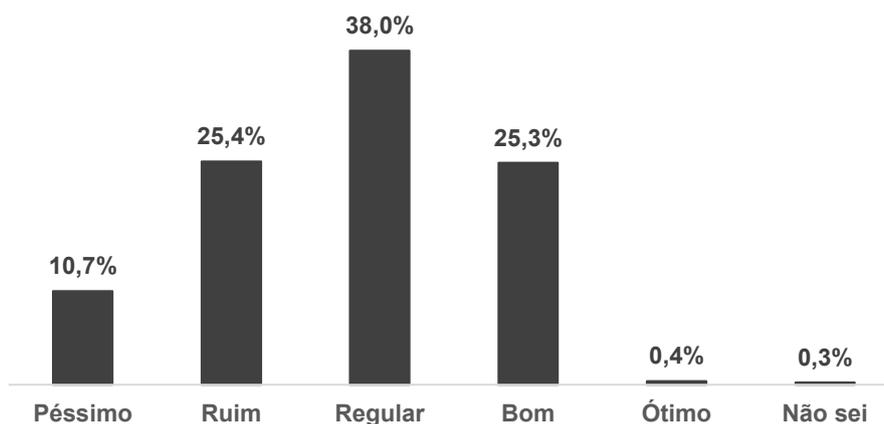


Figura 22: Avaliação Geral do Tempo de Viagem (Terminal Centro)

No terminal Bingen, na avaliação geral do tempo de viagem do sistema de ônibus pelos usuários do transporte público, verifica-se que, para a maioria dos usuários entrevistados (73,8%), este atributo foi classificado como “Bom” ou “Regular”.

Avaliação sobre o Tempo de Viagem Terminal Bingen

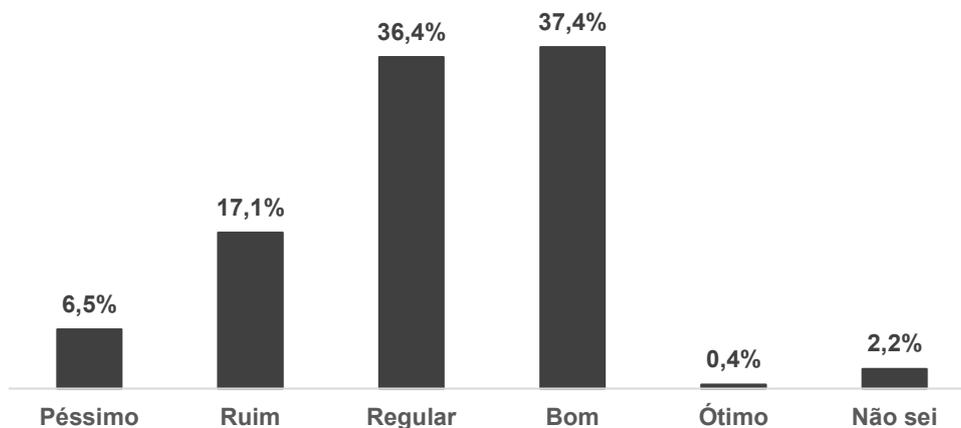


Figura 23: Avaliação Geral do Tempo de Viagem (Terminal Bingen)

Por fim, no mini terminal Posse, na avaliação geral do tempo de viagem do sistema de ônibus pelos usuários do transporte público, verifica-se que, para a maioria dos usuários entrevistados (60%), este atributo foi classificado como “Regular” ou “Bom”.

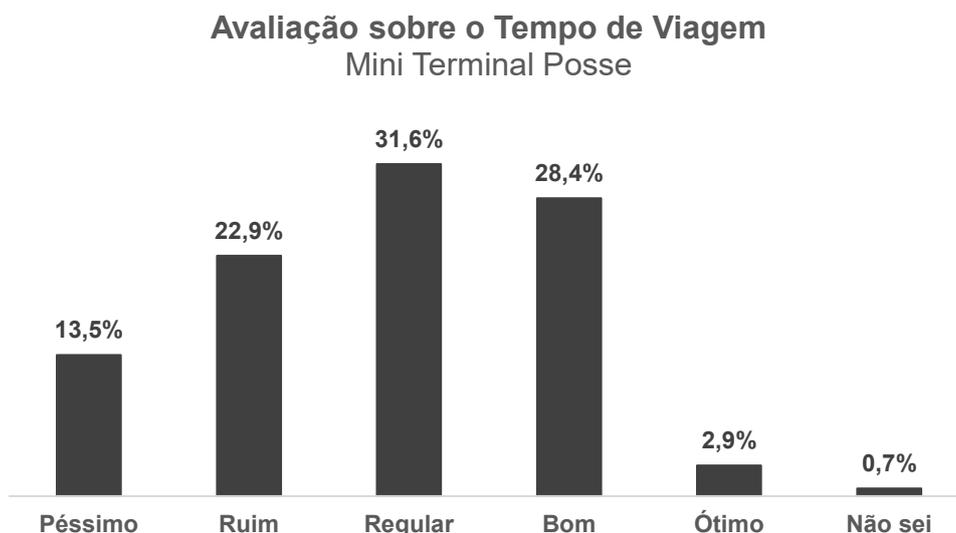


Figura 24: Avaliação Geral do Tempo de Viagem (Mini Terminal Posse)

Qual sua AVALIAÇÃO GERAL sobre o sistema de ônibus de Petrópolis em relação a LOTAÇÃO

A seguir, foi feita uma avaliação geral sobre a lotação de carros, importante aspecto relacionado à percepção da qualidade dos serviços prestados por parte dos usuários. No terminal Itaipava, vemos que a maioria dos entrevistados (50,6%) o avaliaram como “Péssimo”.

Avaliação sobre Lotação dos Veículos Terminal Itaipava

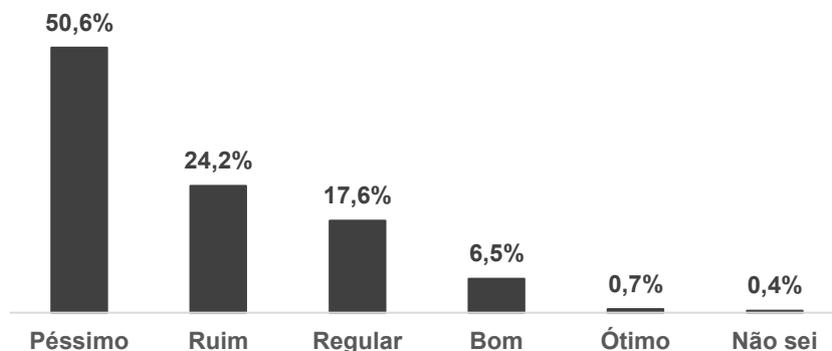


Figura 25: Avaliação Geral da Lotação dos Veículos (Terminal Itaipava)

No terminal Itamarati, na avaliação geral da lotação de carros do sistema de ônibus pelos usuários do transporte público, verifica-se que, para a maioria dos usuários entrevistados (59%), este atributo foi classificado como “Ruim” ou “Regular”.

Avaliação sobre Lotação dos Veículos Terminal Itamarati

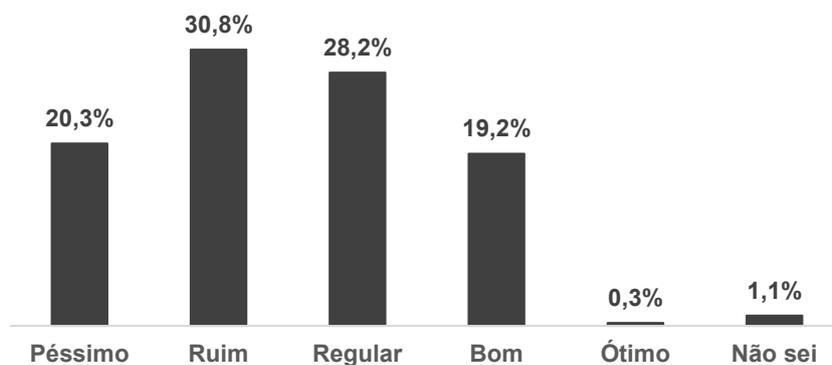


Figura 26: Avaliação Geral da Lotação dos Veículos (Terminal Itamarati)

No terminal Corrêas, na avaliação geral da lotação de carros do sistema de ônibus pelos usuários do transporte público, verifica-se que, para a maioria dos usuários entrevistados (80,3%), este atributo foi classificado como “Péssimo” ou “Ruim”.

Avaliação sobre Lotação dos Veículos Terminal Corrêas

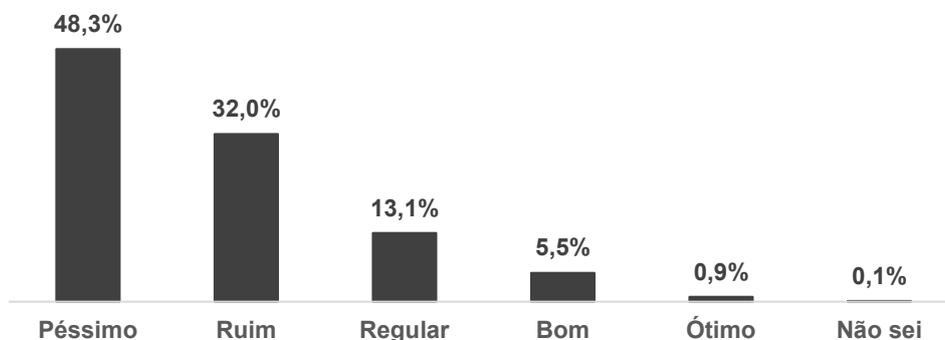


Figura 27: Avaliação Geral da Lotação dos Veículos (Terminal Corrêas)

No terminal Centro, na avaliação geral da lotação de carros do sistema de ônibus pelos usuários do transporte público, verifica-se que, para a maioria dos usuários entrevistados (85,4%), este atributo foi classificado como “Ruim”, “Péssimo” ou “Regular”.

Avaliação sobre Lotação dos Veículos Terminal Centro

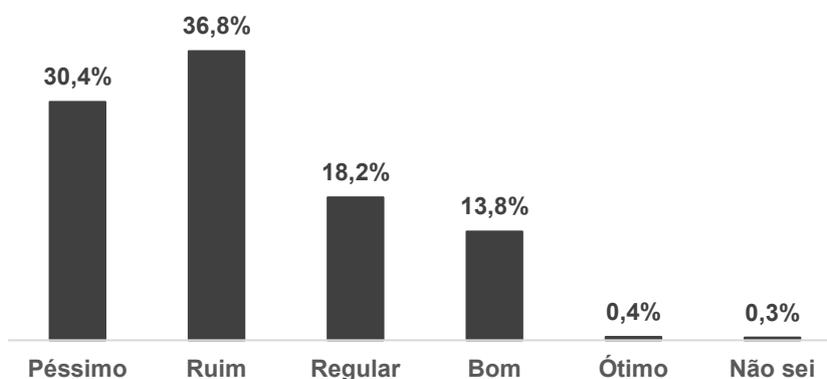


Figura 28: Avaliação Geral da Lotação dos Veículos (Terminal Centro)

No terminal Bingen, na avaliação geral da lotação de carros do sistema de ônibus pelos usuários do transporte público, verifica-se que, para a maioria dos usuários entrevistados (78,6%), este atributo foi classificado como “Ruim”, “Péssimo” ou “Regular”.

Avaliação sobre Lotação dos Veículos Terminal Bingen

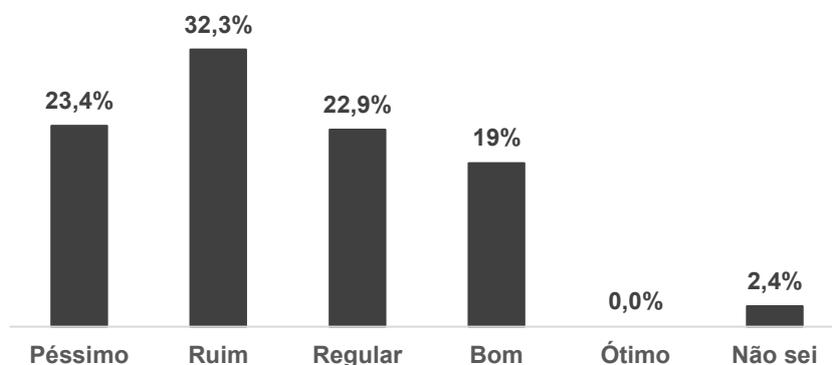


Figura 29: Avaliação Geral da Lotação dos Veículos (Terminal Bingen)

No mini terminal Posse, na avaliação geral da lotação de carros do sistema de ônibus pelos usuários do transporte público, verifica-se que, para a maioria dos usuários entrevistados (64,7%), este atributo foi classificado como “Péssimo” ou “Ruim”.

Avaliação sobre Lotação dos Veículos Mini Terminal Posse

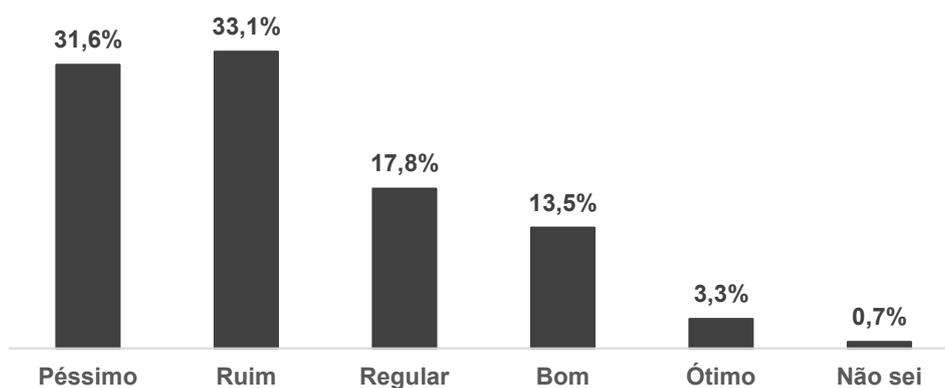


Figura 30: Avaliação Geral da Lotação dos Veículos (Mini Terminal Posse)

Qual sua AVALIAÇÃO GERAL sobre o sistema de ônibus de Petrópolis em relação a CONSERVAÇÃO / LIMPEZA DOS ÔNIBUS

O próximo aspecto avaliado consistiu na avaliação geral quanto a conservação e limpeza dos ônibus. Em relação a este atributo no terminal Itaipava, a maior parte dos entrevistados se mostrou razoavelmente satisfeita, uma vez que a maioria (60,1%) classificou o ponto como “Regular” ou “Bom”.

Avaliação sobre a Conservação dos ônibus
Terminal Itaipava

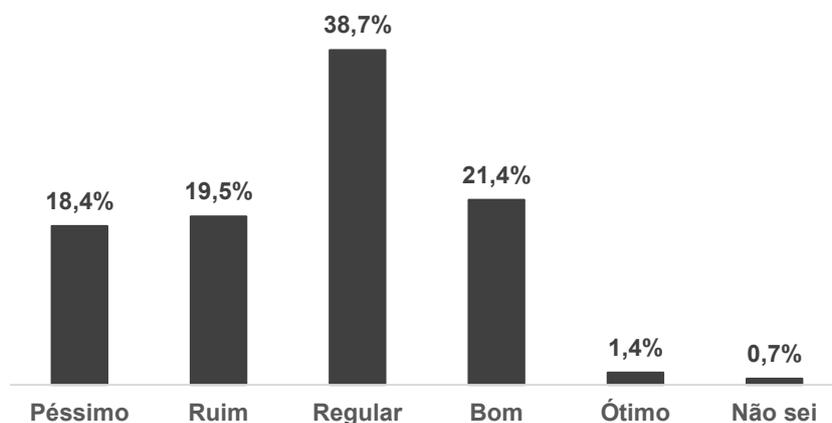


Figura 31: Avaliação Geral da Conservação/Limpeza dos Ônibus (Terminal Itaipava)

No terminal Itamarati, na avaliação geral da conservação e limpeza dos ônibus pelos usuários do transporte público, verifica-se que, para a maioria dos usuários entrevistados (76,5%), este atributo foi classificado como “Bom” ou “Regular”.

Avaliação sobre a Conservação dos ônibus Terminal Itamarati

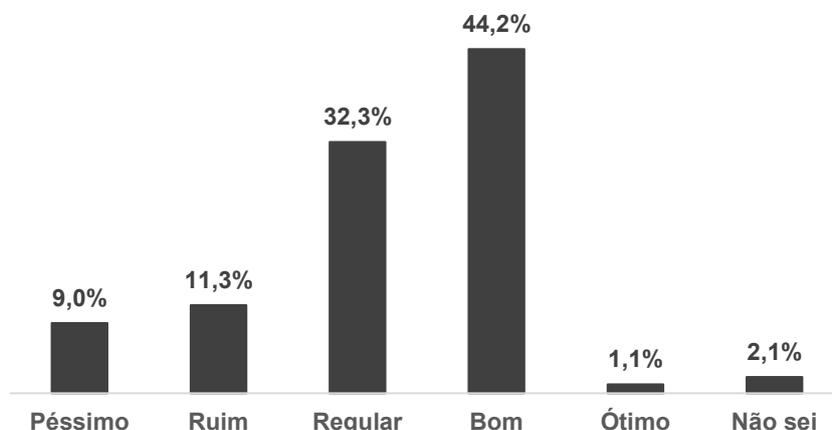


Figura 32: Avaliação Geral da Conservação/Limpeza dos Ônibus (Terminal Itamarati)

No terminal Corrêas, na avaliação geral da conservação e limpeza dos ônibus pelos usuários do transporte público, verifica-se que, para a maioria dos usuários entrevistados (84,6%), este atributo foi classificado como “Regular”, “Péssimo” ou “Ruim”.

Avaliação sobre a Conservação dos ônibus Terminal Corrêas

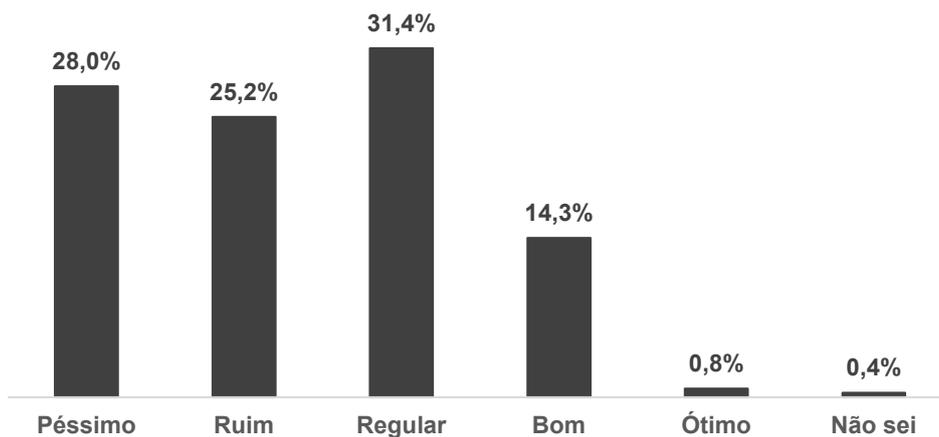


Figura 33: Avaliação Geral da Conservação/Limpeza dos Ônibus (Terminal Corrêas)

No terminal Centro, na avaliação geral da conservação e limpeza dos ônibus pelos usuários do transporte público, verifica-se que, para a maioria dos

usuários entrevistados (83,5%), este atributo foi classificado como “Regular”, “Ruim” ou “Péssimo”.

Avaliação sobre a Conservação dos ônibus Terminal Centro

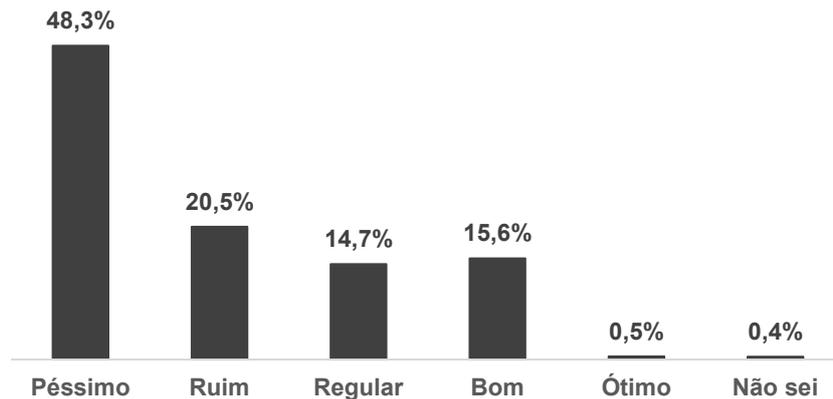


Figura 34: Avaliação Geral da Conservação/Limpeza dos Ônibus (Terminal Centro)

No terminal Bingen, na avaliação geral da conservação e limpeza dos ônibus pelos usuários do transporte público, verifica-se que, para a maioria dos usuários entrevistados (73,6%), este atributo foi classificado como “Bom” ou “Regular”.

Avaliação sobre a Conservação dos ônibus Terminal Bingen

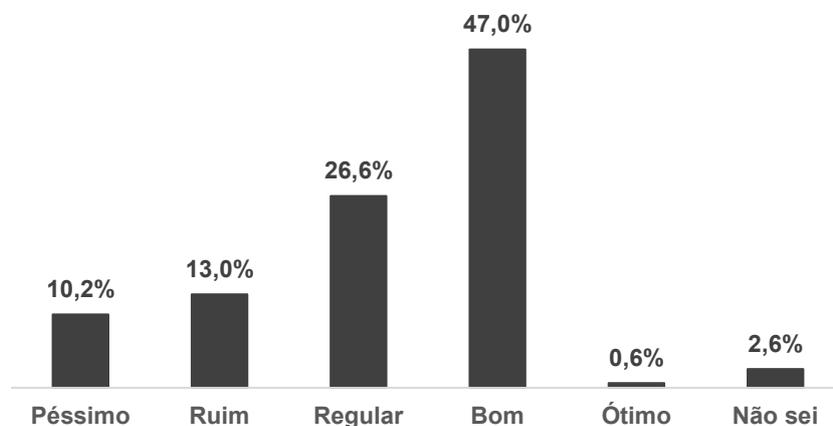


Figura 35: Avaliação Geral da Conservação/Limpeza dos Ônibus (Terminal Bingen)

No mini terminal Posse, na avaliação geral da conservação e limpeza dos ônibus pelos usuários do transporte público, verifica-se que, para a maioria dos usuários entrevistados (60,4%), este atributo foi classificado como “Regular” ou “Bom”.

Avaliação sobre a Conservação dos ônibus Mini Terminal Posse

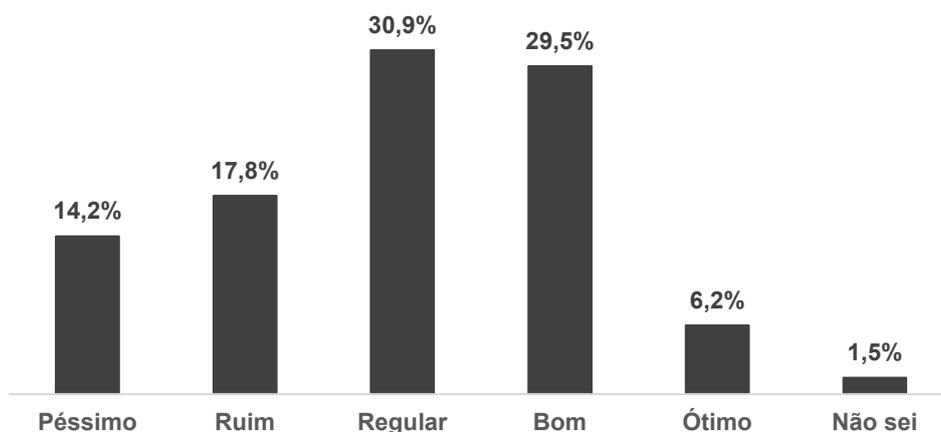


Figura 36: Avaliação Geral da Conservação/Limpeza dos Ônibus (Mini Terminal Posse)

Qual sua AVALIAÇÃO GERAL sobre o sistema de ônibus de Petrópolis em relação ao CONFORTO DOS VEÍCULOS

Com relação ao aspecto seguinte, foi feita a avaliação geral sobre o conforto dos veículos do transporte público. No terminal Itaipava verifica-se que, para a maioria dos usuários entrevistados (82,3%), este atributo foi classificado como “Regular”, “Ruim” ou “Péssimo”.

Avaliação sobre o Conforto dos Veículos Terminal Itaipava

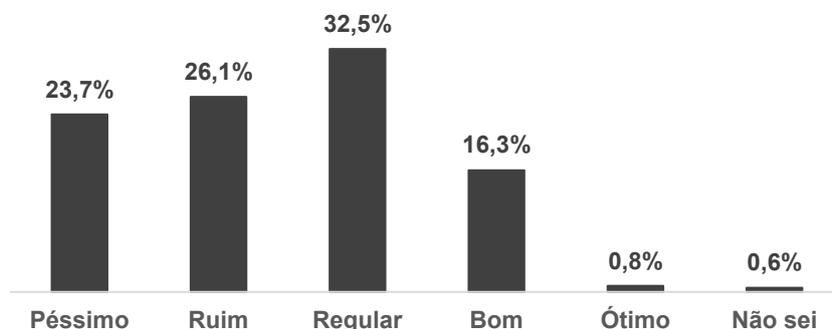


Figura 37: Avaliação Geral do Conforto dos Veículos (Terminal Itaipava)

No terminal Itamarati, na avaliação geral do conforto dos veículos pelos usuários do transporte público, verifica-se que, para a maioria dos entrevistados (87,4%), este atributo foi classificado como “Bom”, “Regular” ou “Ruim”.

Avaliação sobre o Conforto dos Veículos Terminal Itamarati

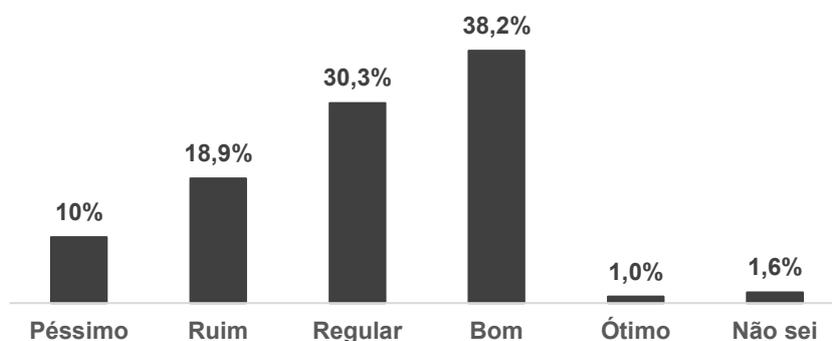


Figura 38: Avaliação Geral do Conforto dos Veículos (Terminal Itamarati)

No terminal Corrêas, na avaliação geral do conforto dos veículos pelos usuários do transporte público, verifica-se que, para a maioria dos entrevistados (85,3%), este atributo foi classificado como “Regular”, “Péssimo” ou “Ruim”.

Avaliação sobre o Conforto dos Veículos Terminal Corrêas

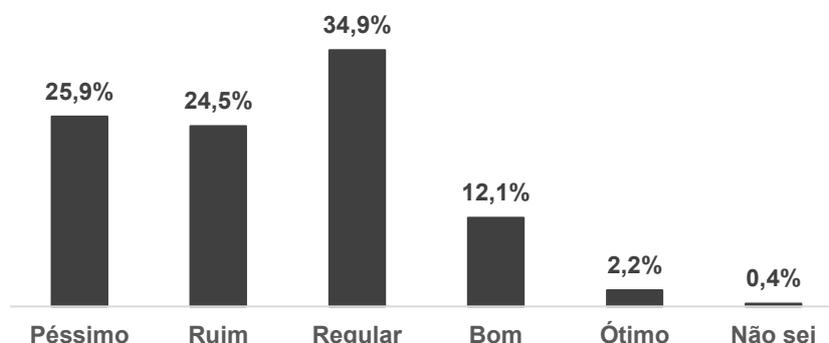


Figura 39: Avaliação Geral do Conforto dos Veículos (Terminal Corrêas)

No terminal Centro, na avaliação geral do conforto dos veículos pelos usuários do transporte público, verifica-se que, para a maioria dos entrevistados (60,8%), este atributo foi classificado como “Ruim” ou “Péssimo”.

Avaliação sobre o Conforto dos Veículos Terminal Centro

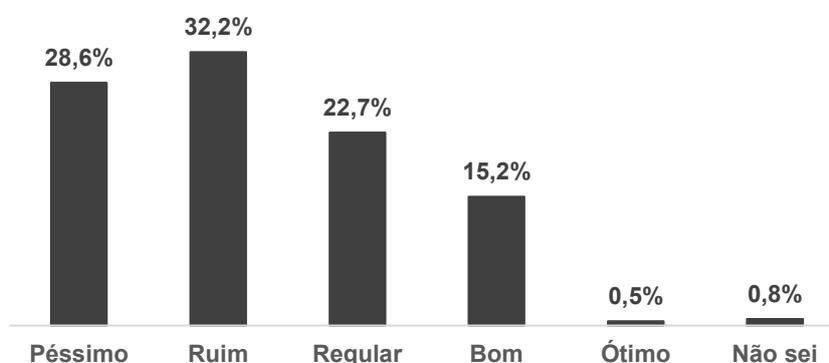


Figura 40: Avaliação Geral do Conforto dos Veículos (Terminal Centro)

No terminal Bingen, na avaliação geral do conforto dos veículos pelos usuários do transporte público, verifica-se que, para a maioria dos entrevistados (83,3%), este atributo foi classificado como “Bom”, “Ruim” ou “Regular”.

Avaliação sobre o Conforto dos Veículos Terminal Bingen

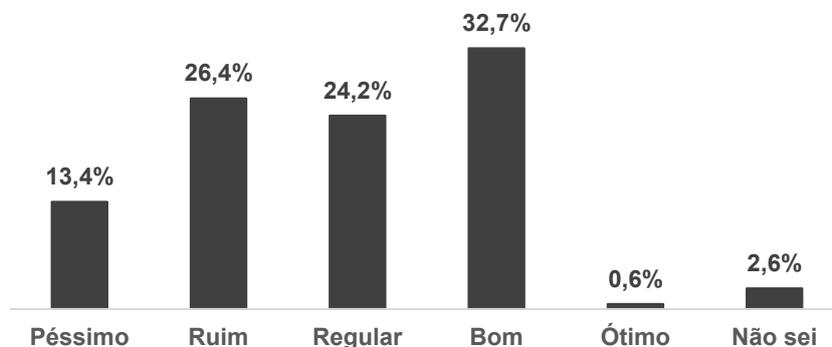


Figura 41: Avaliação Geral do Conforto dos Veículos (Terminal Bingen)

No mini terminal Posse, na avaliação geral do conforto dos veículos pelos usuários do transporte público, verifica-se que para 97,5% dos entrevistados neste terminal, observa-se uma divergência equilibrada de opiniões, posto que as categorias “Bom” “Regular”, “Ruim” e “Péssimo” apresentaram percentuais muito próximos. Ainda assim, como demonstrado na figura a categoria “Ruim” se sobressaiu entre as demais.

Avaliação sobre o Conforto dos Veículos Mini Terminal Posse

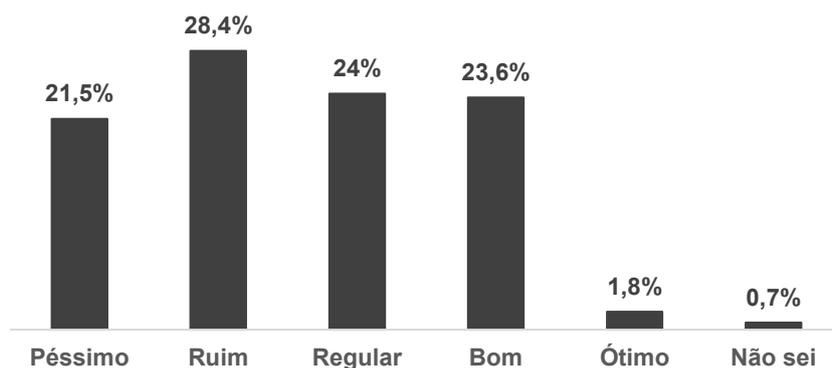


Figura 42: Avaliação Geral do Conforto dos Veículos (Mini Terminal Posse)

Qual sua AVALIAÇÃO GERAL sobre o sistema de ônibus de Petrópolis em relação a DISTÂNCIA DO PONTO A SUA CASA

Enfim, foi avaliada a distância do ponto de embarque/desembarque até a casa do entrevistado. Tendo como referencial o Terminal Itaipava, verifica-se que, neste caso, a maior parte dos entrevistados (58,3%) classificou o atributo avaliado como “Bom”, o que demonstra que as linhas de ônibus perfazem trajetos adequados às necessidades dos usuários. Além disso, o resultado também aponta para bons níveis de acessibilidade, uma vez que os usuários entrevistados se encontram próximos à rede de transporte público da cidade.

Avaliação sobre a proximidade da residência a uma parada de Ônibus

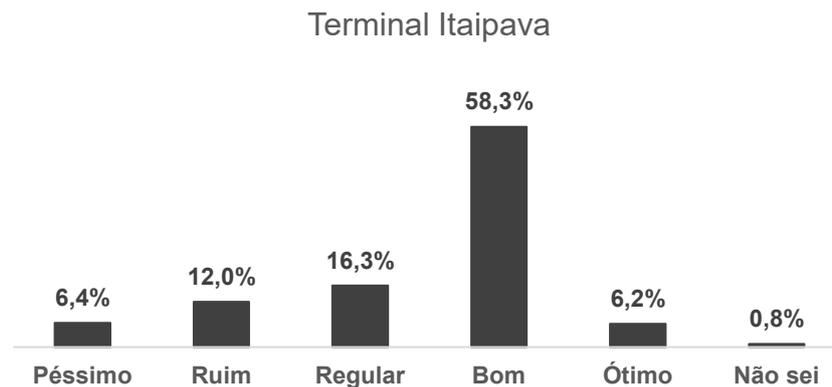


Figura 43: Avaliação Geral da Distância do Ponto a sua Casa (Terminal Itaipava)

No terminal Itamarati, na avaliação geral da distância do ponto até a casa do entrevistado, verifica-se que, para a maioria dos usuários (82,9%), este atributo foi classificado como “Bom” ou “Ótimo”. Assim, o resultado indica bons níveis de acessibilidade, uma vez que os usuários entrevistados se encontram próximos à rede de transporte público da cidade.

Avaliação sobre a proximidade da residência a uma parada de Ônibus

Terminal Itamarati

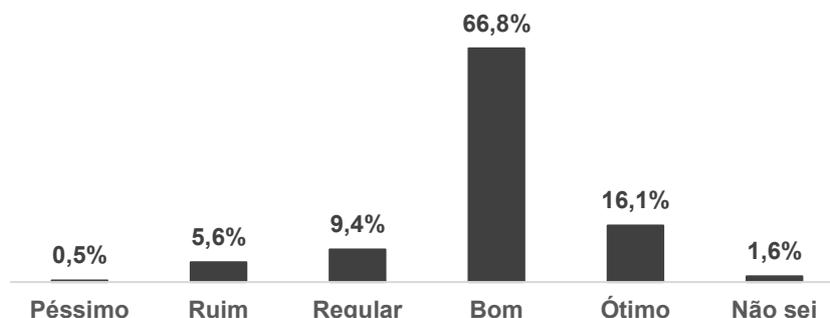


Figura 44: Avaliação Geral da Distância do Ponto a sua Casa (Terminal Itamarati)

No terminal Corrêas, na avaliação geral da distância do ponto até a casa do entrevistado, verifica-se que, para a maioria dos usuários (74,5%), este atributo foi classificado como “Bom” ou “Regular”. Assim, o resultado indica bons níveis de acessibilidade, uma vez que os usuários entrevistados se encontram próximos à rede de transporte público da cidade.

Avaliação sobre a proximidade da residência a uma parada de Ônibus

Terminal Corrêas

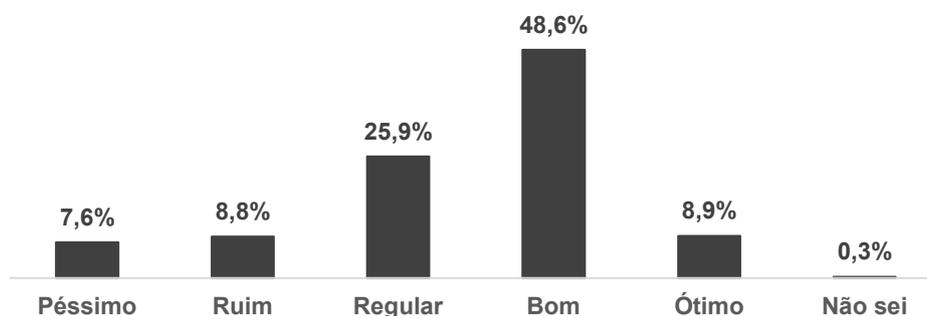


Figura 45: Avaliação Geral da Distância do Ponto a sua Casa (Terminal Corrêas)

No terminal Centro, na avaliação geral da distância do ponto até a casa do entrevistado, verifica-se que, para a maioria dos usuários (71%), este atributo

foi classificado como “Bom”. Assim, o resultado indica bons níveis de acessibilidade, uma vez que os usuários entrevistados se encontram próximos à rede de transporte público da cidade.

Avaliação sobre a proximidade da residência a uma parada de Ônibus

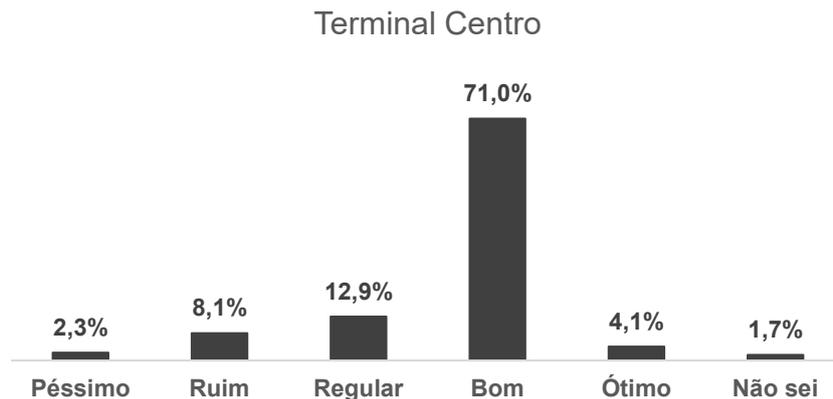


Figura 46: Avaliação Geral da Distância do Ponto a sua Casa (Terminal Centro)

No terminal Bingen, na avaliação geral da distância do ponto até a casa do entrevistado, verifica-se que, para a maioria dos usuários (72,9%), este atributo foi classificado como “Bom”. Assim, o resultado indica bons níveis de acessibilidade, uma vez que os usuários entrevistados se encontram próximos à rede de transporte público da cidade.

Avaliação sobre a proximidade da residência a uma parada de Ônibus

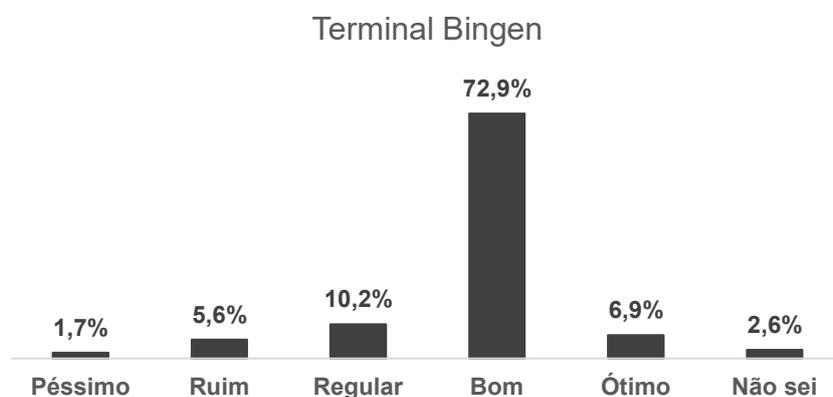


Figura 47: Avaliação Geral da Distância do Ponto a sua Casa (Terminal Bingen)

No mini terminal Posse, na avaliação geral da distância do ponto até a casa do entrevistado, verifica-se que, para a maioria dos usuários (56%), este atributo foi classificado como “Bom”. Assim, o resultado indica bons níveis de acessibilidade, uma vez que os usuários entrevistados se encontram próximos à rede de transporte público da cidade.

Avaliação sobre a proximidade da residência a uma parada de Ônibus

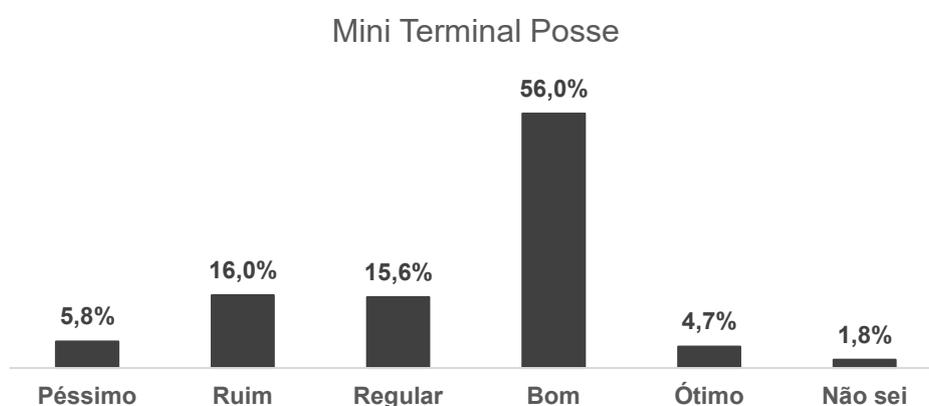


Figura 48: Avaliação Geral da Distância do Ponto a sua Casa (Mini Terminal Posse)

ORIGEM DA VIAGEM - Onde você estava antes de chegar aqui?

Como era de se esperar, quando perguntados acerca do local de origem da viagem, ou seja, a atividade ou o local onde o usuário se encontrava quando iniciou seu deslocamento, verificou-se que os motivos “Casa”, “Trabalho”, “Estudo” e “Saúde” foram os mais relevantes.

No terminal Itaipava, verificou-se que os motivos “Casa”, “Trabalho” e “Saúde” foram os mais expressivos.

Motivo na Origem da Viagem Terminal Itaipava



Figura 49: Motivo na Origem da Viagem (Terminal Itaipava)

No terminal Itamarati, acerca do local de origem da viagem, verificou-se que os motivos “Casa” e “Trabalho” foram os mais expressivos.

Motivo na Origem da Viagem Terminal Itamarati

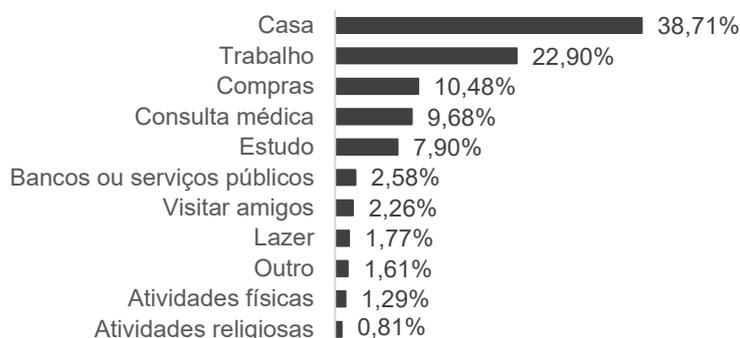


Figura 50: Motivo na Origem da Viagem (Terminal Itamarati)

No terminal Corrêas, acerca do local de origem da viagem, verificou-se que os motivos “Casa” e “Trabalho” foram os mais expressivos.

Motivo na Origem da Viagem Terminal Corrêas



Figura 51: Motivo na Origem da Viagem (Terminal Corrêas)

No terminal Centro, acerca do local de origem da viagem, verificou-se que os motivos “Casa”, “Trabalho”, e “Comércio” foram os mais expressivos.

Motivo na Origem da Viagem Terminal Centro



Figura 52: Motivo na Origem da Viagem (Terminal Centro)

No terminal Bingen, acerca do local de origem da viagem, verificou-se que os motivos “Casa” e “Trabalho” foram os mais expressivos.

Motivo na Origem da Viagem Terminal Bingen

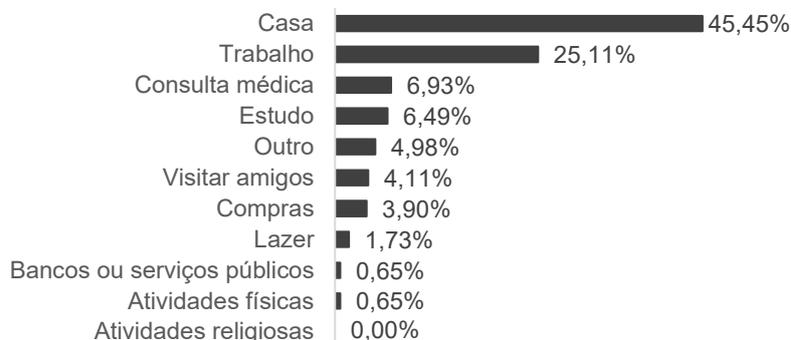


Figura 53: Motivo na Origem da Viagem (Terminal Bingen)

Finalmente, no mini terminal Posse, acerca do local de origem da viagem, verificou-se que os motivos “Casa” e “Trabalho” também foram os mais expressivos.

Motivo na Origem da Viagem Mini Terminal Posse



Figura 54: Motivo na Origem da Viagem (Mini Terminal Posse)

Qual o modo de transporte que você utilizou para chegar aqui?

Em termos de acessibilidade, buscou-se avaliar também, a forma e a facilidade com que os usuários acessam os terminais rodoviários pela cidade.

No terminal Itaipava, sobre o modo de transporte utilizado pelos entrevistados para acessar os terminais rodoviários pela cidade, verifica-se que, na maioria dos casos, os usuários acessam os terminais se utilizando de outros

ônibus. Portanto, devido ao elevado percentual apresentado, deve ser dada especial atenção no que concerne às políticas de integração.

Modo de Acesso ao Terminal Terminal Itaipava

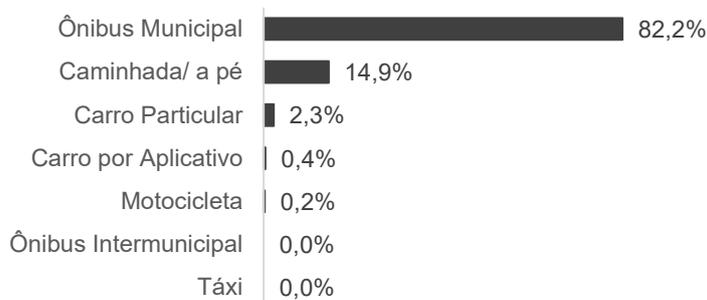


Figura 55: Modo de Acesso dos Entrevistados ao Terminal Itaipava

Da mesma forma, no terminal Itamarati, verifica-se que, na maioria dos casos, os usuários acessam os terminais se utilizando de outros ônibus.

Modo de Acesso ao Terminal Terminal Itamarati

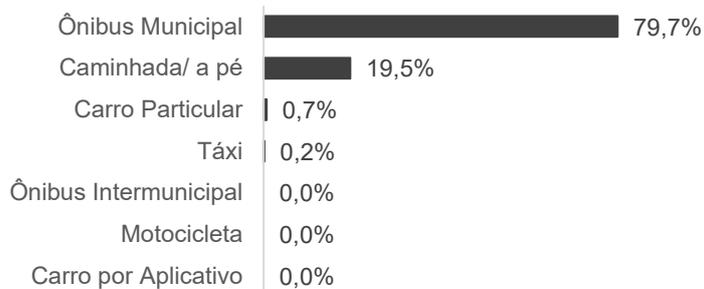


Figura 56: Modo de Acesso dos Entrevistados ao Terminal Itamarati

Semelhantemente ao que se observou nos demais terminais, no terminal Corrêas, verifica-se que, na maioria dos casos, os usuários acessam os terminais se utilizando de outros ônibus.

Modo de Acesso ao Terminal Terminal Corrêas

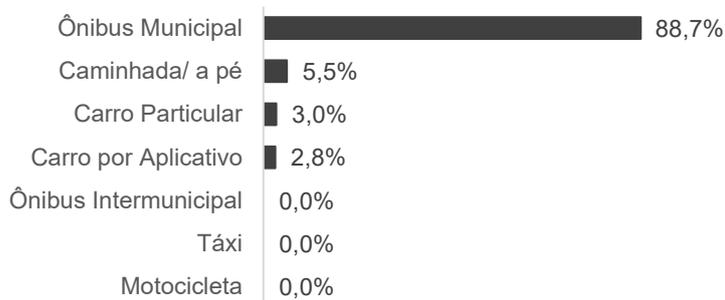


Figura 57: Modo de Acesso dos Entrevistados ao Terminal Corrêas

Já no terminal Centro, verifica-se que, na maioria dos casos, os usuários acessam os terminais se utilizando de outros ônibus ou a pé.

Modo de Acesso ao Terminal Terminal Centro

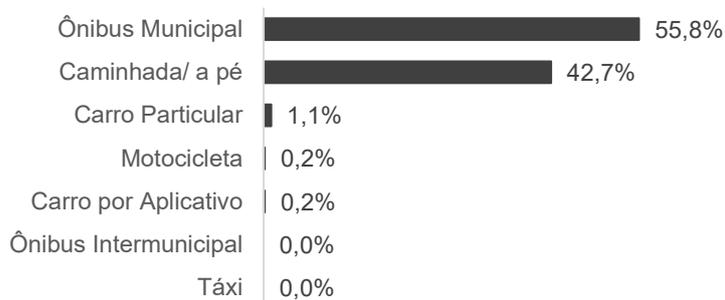


Figura 58: Modo de Acesso dos Entrevistados ao Terminal Centro

No terminal Bingen, sobre o modo de transporte utilizado pelos entrevistados para acessar os terminais rodoviários pela cidade, verifica-se também que, na maioria dos casos, os usuários acessam os terminais se utilizando de outros ônibus.

Modo de Acesso ao Terminal Terminal Bingen

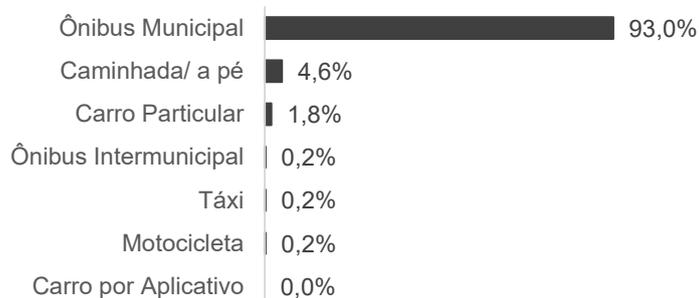


Figura 59: Modo de Acesso dos Entrevistados ao Terminal Bingen

Por fim, no mini terminal Posse, verificou-se que, na maioria dos casos, os usuários acessam os terminais se utilizando de outros ônibus ou a pé.

Modo de Acesso ao Terminal Mini Terminal Posse

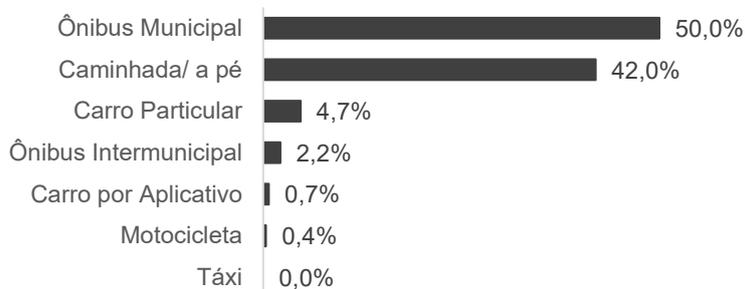


Figura 60: Modo de Acesso dos Entrevistados ao Mini Terminal Posse

Se o acesso se deu por ônibus, qual linha você utilizou?

Em seguida, foi perguntada a linha de ônibus utilizada pelos entrevistados no acesso aos terminais.

A partir dos resultados encontrados, acerca a linha de ônibus utilizada pelos entrevistados no acesso ao terminal Itaipava, observa-se que a principal

linha onde se verificou a maior parte (29,88%) da demanda foi a linha 700 – Terminal Itaipava.

Tabela 2: Linha de Ônibus Utilizada pelos Entrevistados no Acesso ao Terminal Itaipava

| Linha de ônibus utilizada no acesso ao Terminal | | Terminal Itaipava | |
|---|---------------------------------------|-------------------|-------|
| | | n | (%) |
| 700 | Terminal Itaipava | 323 | 29.9% |
| 711 | Posse | 157 | 14.5% |
| 713 | Vila Rica | 85 | 7.9% |
| 707 | Fagundes | 71 | 6.6% |
| 703 | Santa Mônica | 64 | 5.9% |
| 705 | Cuiabá | 58 | 5.4% |
| 704 | Madame Machado | 55 | 5.1% |
| 726 | Madame Machado, via Rua 28 de Abril | 50 | 4.6% |
| 160 | Terminal Itaipava x Terminal Bingen | 42 | 3.9% |
| 617 | Araras x T. Itaipava | 33 | 3.1% |
| 723 | Sta. Mônica Est. Sumidouro via Tabões | 28 | 2.6% |
| 605 | Vale das Videiras x T. Itaipava | 20 | 1.9% |
| 719 | Madame Machado, via Jardim Americano | 16 | 1.5% |
| 709 | Manga Larga | 12 | 1.1% |
| 701 | Pedro do Rio | 12 | 1.1% |
| 715 | Retiro das Pedras | 12 | 1.1% |
| - | Intermunicipal | 8 | 0.6% |
| 750 | T. Corrêas x T. Itaipava | 7 | 0.6% |
| 716 | Vargem dos Marmelos | 7 | 0.5% |
| 727 | Estrada das Arcas via Cândida Neves | 5 | 0.5% |
| 706 | Estrada do Gentio | 5 | 0.5% |
| 610 | Araras | 4 | 0.4% |
| 611 | Bonfim - Pinheiral | 2 | 0.2% |
| 300 | T. Corrêas via Quissamã | 2 | 0.2% |
| 615 | T. Corrêas x Carangola | 2 | 0.2% |
| 321 | Alto Alcobacinha | 1 | 0.1% |
| 710 | Boa Esperança | 1 | 0.1% |
| 714 | Bonsucesso | 1 | 0.1% |
| 720 | Cuiabá - Noturno | 1 | 0.1% |

Em relação ao terminal Itamarati, a partir dos resultados encontrados, acerca a linha de ônibus utilizada pelos entrevistados no acesso, observa-se que a principal linha onde se verificou a maior parte (37,6%) da demanda foi a linha 340 – Terminal Itamarati.

Tabela 3: Linha de Ônibus Utilizada pelos Entrevistados no Acesso ao Terminal Itamarati

| Linha de ônibus utilizada no acesso ao Terminal | Terminal Itamarati | | |
|---|---|-----|-------|
| | n | (%) | |
| 340 | Terminal Itamarati | 184 | 37.6% |
| 300 | T. Corrêas via Quissamã | 115 | 23.5% |
| 321 | Alto Alcobacinha | 30 | 6.1% |
| 315 | Loteamento Nova Cascatinha | 22 | 4.5% |
| 301 | Loteamento Samambaia (Via Rua G) | 21 | 4.3% |
| 318 | Luiz Salomão Viana | 14 | 2.9% |
| 303 | Bela Vista | 12 | 2.5% |
| 310 | Spartaco Banal | 12 | 2.5% |
| 325 | Alto Bela Vista | 11 | 2.2% |
| 314 | Loteamento Samambaia | 11 | 2.2% |
| 317 | Bela Vista via Gregório Cruzick | 10 | 2.0% |
| 309 | Humberto Rovigatti | 9 | 1.8% |
| 311 | Matriz de Cascatinha via Pedro Nava | 8 | 1.6% |
| 307 | Ponte Samambaia | 7 | 1.4% |
| 370 | Terminal Itamarati / Bingen | 4 | 0.8% |
| 319 | Rodolfo A. Pires - Luiz Paulistano | 3 | 0.6% |
| 100 | Terminal Bingen | 2 | 0.4% |
| 170 | Terminal Itamarati - Terminal Bingen | 2 | 0.4% |
| 523 | Alto da Boa Vista | 1 | 0.2% |
| 465 | Amazonas - Vila Ipanema | 1 | 0.2% |
| 618 | Araras - V. de Santa Luzia x T. Corrêas | 1 | 0.2% |
| 520 | Fragoso | 1 | 0.2% |
| 606 | Hospital Alcides Carneiro | 1 | 0.2% |
| 429 | Lagoinha | 1 | 0.2% |
| 323 | Ponte de Ferro via B. Esperança | 1 | 0.2% |
| 700 | Terminal Itaipava | 1 | 0.2% |
| 360 | Terminal Itamarati / Alto da Serra | 1 | 0.2% |
| 604 | Vila Epitácio | 1 | 0.2% |
| 454 | Vila Hípica - Rio de Janeiro (Via Rua | 1 | 0.2% |
| 713 | Vila Rica | 1 | 0.2% |

A partir dos resultados encontrados, acerca a linha de ônibus utilizada pelos entrevistados no acesso ao terminal Corrêas, observa-se que a principal linha onde se verificou a maior parte (23,4%) da demanda foi a linha 700 – Terminal Itaipava.

Tabela 4: Linha de Ônibus Utilizada pelos Entrevistados no Acesso ao Terminal Corrêas

| Linha de ônibus utilizada no acesso ao Terminal | Terminal Corrêas | |
|---|------------------|-------|
| | n | (%) |
| 700 Terminal Itaipava | 174 | 23.4% |
| 300 T. Corrêas via Quissamã | 121 | 16.3% |
| 603 Águas Lindas | 51 | 6.9% |
| 609 Castelo São Manoel | 43 | 5.8% |
| 613 Bairro da Glória | 39 | 5.2% |
| 610 Araras | 38 | 5.1% |
| 330 T. de Corrêas via Pedro Elmer | 37 | 5.0% |
| 611 Bonfim - Pinheiral | 36 | 4.8% |
| 606 Hospital Alcides Carneiro | 20 | 2.7% |
| 615 T. Corrêas x Carangola | 19 | 2.6% |
| 608 Calembé | 18 | 2.4% |
| 602 Vale das Videiras | 16 | 2.2% |
| 618 Araras - V. de Santa Luzia x T. Corrêas | 15 | 2.0% |
| 150 Terminal Bingen X Terminal Corrêas | 15 | 2.0% |
| 600 Terminal Corrêas | 14 | 1.9% |
| 500 T. Corrêas via Estrada da Saudade | 12 | 1.6% |
| 622 Araras - Vista Alegre | 10 | 1.3% |
| 750 T. Corrêas x T. Itaipava | 7 | 0.9% |
| 616 Bonfim - Vale das Flores | 6 | 0.8% |
| 607 Caitetu | 6 | 0.8% |
| 122 Fazenda Inglesa | 6 | 0.8% |
| 604 Vila Epitácio | 6 | 0.8% |
| 619 Castelo de São Manoel - Rua 6 e Rua 11 x T. | 4 | 0.5% |
| 612 Vista Alegre | 4 | 0.5% |
| 711 Posse | 3 | 0.4% |
| 519 Vale do Carangola | 3 | 0.4% |
| 106 Bataillard | 2 | 0.3% |
| 525 Comunidade do Neylor | 2 | 0.3% |
| 100 Terminal Bingen | 2 | 0.3% |
| 605 Vale das Videiras x T. Itaipava | 2 | 0.3% |
| 523 Alto da Boa Vista | 1 | 0.1% |
| 435 Alto Independência via Cacilda Becker | 1 | 0.1% |
| 465 Amazonas - Vila Ipanema | 1 | 0.1% |
| 670 Araras X Centro - Não Integrado | 1 | 0.1% |
| 426 Campinho | 1 | 0.1% |
| 513 Comunidade do Alemão | 1 | 0.1% |
| 423 Espírito Santo | 1 | 0.1% |
| 515 Jardim Salvador | 1 | 0.1% |
| 701 Pedro do Rio | 1 | 0.1% |
| 721 Posse - Noturno | 1 | 0.1% |
| 703 Santa Mônica | 1 | 0.1% |
| 698 Vila Epitácio / Nogueira - Noturno | 1 | 0.1% |

A partir dos resultados encontrados, acerca a linha de ônibus utilizada pelos entrevistados no acesso ao terminal localizado no Centro da cidade, observa-se a não predominância de uma determinada linha de ônibus.

Tabela 5: Linha de Ônibus Utilizada pelos Entrevistados no Acesso ao Terminal Centro (Continua)

| Linha de ônibus utilizada no acesso ao Terminal | | Terminal Centro | |
|---|---|-----------------|------|
| | | n | (%) |
| 700 | Terminal Itaipava | 53 | 8.8% |
| 300 | T. Corrêas via Quissamã | 45 | 7.5% |
| 100 | Terminal Bingen | 37 | 6.1% |
| 340 | Terminal Itamarati | 37 | 6.1% |
| 401 | Alto Independência | 14 | 2.3% |
| 518 | Atílio Marotti | 13 | 2.2% |
| 134 | Bataillard - Rua F via H. Santa Teresa | 13 | 2.2% |
| 110 | Duarte da Silveira | 13 | 2.2% |
| | Intermunicipal | 13 | 2.2% |
| 429 | Lagoinha | 13 | 2.2% |
| 118 | Pedras Brancas | 12 | 2.0% |
| 108 | Bairro Castrioto | 11 | 1.8% |
| 407 | Siméria (Via Castelânea) | 10 | 1.7% |
| 519 | Vale do Carangola | 10 | 1.7% |
| 511 | Boa Vista | 9 | 1.5% |
| 428 | Espírito Santo via Rua Ceará | 9 | 1.5% |
| 520 | Fragoso | 9 | 1.5% |
| 404 | Duques | 8 | 1.3% |
| 419 | Sargento Boening (Via R. Teresa) | 8 | 1.3% |
| 510 | Vale dos Esquilos | 8 | 1.3% |
| 462 | Alto Pedro Ivo | 7 | 1.2% |
| 122 | Fazenda Inglesa | 7 | 1.2% |
| 330 | T. de Corrêas via Pedro Elmer | 7 | 1.2% |
| 427 | 24 de Maio | 6 | 1.0% |
| 302 | Floresta | 6 | 1.0% |
| 420 | Meio da Serra via R. Teresa | 6 | 1.0% |
| 453 | Meio da Serra via Santos Dumont | 6 | 1.0% |
| 431 | Pedro Ivo | 6 | 1.0% |
| 107 | T. Bingen via Manoel Torres | 6 | 1.0% |
| 600 | Terminal Corrêas | 6 | 1.0% |
| 506 | Vicenzo Rivetti | 6 | 1.0% |
| 454 | Vila Hípica - Rio de Janeiro (Via Rua Friburgo) | 6 | 1.0% |
| 411 | Vital Brasil (Via Alto da Serra) | 6 | 1.0% |
| 449 | Capitão Paladine via Cel. Veiga | 5 | 0.8% |
| 503 | Cidade Nova | 5 | 0.8% |
| 406 | Dr. Thouzet | 5 | 0.8% |
| 104 | Vila Militar | 5 | 0.8% |
| 324 | B. Esperança (Extra) | 4 | 0.7% |
| 135 | Caxambu Luzitano via Rua Elisa Mussel Peixoto | 4 | 0.7% |

Tabela 6: Linha de Ônibus Utilizada pelos Entrevistados no Acesso ao Terminal Centro (Continua)

| Linha de ônibus utilizada no acesso ao Terminal | | Terminal Centro | |
|---|---|-----------------|------|
| | | n | (%) |
| 113 | Marechal Hermes | 4 | 0.7% |
| 139 | Moinho Preto via Hospital Santa Teresa | 4 | 0.7% |
| 452 | Sarg. Boening - R. Paula Aguiar via R. Teresa | 4 | 0.7% |
| 500 | T. Corrêas via Estrada da Saudade | 4 | 0.7% |
| 425 | Venezuela | 4 | 0.7% |
| 105 | Alberto de Oliveira | 3 | 0.5% |
| 528 | Alto Comunidade do Alemão | 3 | 0.5% |
| 463 | Alto Independência (Via C. Becker Ria O) | 3 | 0.5% |
| 106 | Bataillard | 3 | 0.5% |
| 114 | Batista da Costa | 3 | 0.5% |
| 303 | Bela Vista | 3 | 0.5% |
| 115 | Campo do Serrano | 3 | 0.5% |
| 190 | Corredor Duarte da Silveira | 3 | 0.5% |
| 507 | João de Deus | 3 | 0.5% |
| 132 | Pedras Brancas - Teófilo da Silva via H. Santa Teresa | 3 | 0.5% |
| 464 | Pedro Ivo - Eugênio Werneck | 3 | 0.5% |
| 323 | Ponte de Ferro via B. Esperança | 3 | 0.5% |
| 512 | Quartirão Brasileiro | 3 | 0.5% |
| 446 | Siméria via Cel. Veiga | 3 | 0.5% |
| 211 | Valparaíso (Via Gonçalves Dias) | 3 | 0.5% |
| 415 | Vila Felipe | 3 | 0.5% |
| 321 | Alto Alcobacinha | 2 | 0.3% |
| 436 | Alto Independência via Alto da Serra | 2 | 0.3% |
| 459 | Alto Independência via Alto da Serra/Cacilda Becker | 2 | 0.3% |
| 465 | Amazonas - Vila Ipanema | 2 | 0.3% |
| 309 | Humberto Rovigatti | 2 | 0.3% |
| 515 | Jardim Salvador | 2 | 0.3% |
| 119 | Kopke - Álvaro L. de Castro via Vila São José | 2 | 0.3% |
| 315 | Loteamento Nova Cascatinha | 2 | 0.3% |
| 508 | Max M. Molter | 2 | 0.3% |
| 409 | Olga Castrioto (Via Castelânea) | 2 | 0.3% |
| 448 | Olga Castrioto via Cel. Veiga | 2 | 0.3% |
| 412 | Quitandinha | 2 | 0.3% |
| 424 | Rio de Janeiro | 2 | 0.3% |
| 457 | Sargento Boening (Via Duas Pontes e Paulo Aguiar) | 2 | 0.3% |
| 402 | Taquara | 2 | 0.3% |
| 10 | Terminal Bingen - Executivo - Não Integrado | 2 | 0.3% |
| 529 | V. Rivetti - Débora C. Sucupira - Amoedo | 2 | 0.3% |
| 209 | Valparaíso (Via Dr. Thouzet) | 2 | 0.3% |
| 408 | Vital Brasil (Via Cel. Veiga) | 2 | 0.3% |
| 447 | Vital Brasil via Castelânea | 2 | 0.3% |

Tabela 7: Linha de ônibus utilizada no acesso ao Terminal Centro (Final)

| Linha de ônibus utilizada no acesso ao Terminal | Terminal Centro | |
|--|-----------------|------|
| | n | (%) |
| 603 Águas Lindas | 1 | 0.2% |
| 435 Alto Independência via Cacilda Becker | 1 | 0.2% |
| 129 Alto Moinho Preto | 1 | 0.2% |
| 422 Amazonas | 1 | 0.2% |
| 610 Araras | 1 | 0.2% |
| 613 Bairro da Glória | 1 | 0.2% |
| 421 Bairro Mauá | 1 | 0.2% |
| 102 Bartolomeu de Gusmão via 14 Bis | 1 | 0.2% |
| 410 Cap. Paladine (Via Castelânea) | 1 | 0.2% |
| 180 Cel. Veiga Via Quitandinha X Terminal Bingen | 1 | 0.2% |
| 442 Comunidade do Gulf | 1 | 0.2% |
| 525 Comunidade do Neylor | 1 | 0.2% |
| 502 Comunidade São Luiz | 1 | 0.2% |
| 120 Contorno | 1 | 0.2% |
| 116 Dias de Oliveira | 1 | 0.2% |
| 439 Dr. Thouzet via Alto da Serra | 1 | 0.2% |
| 423 Espírito Santo | 1 | 0.2% |
| 405 Getúlio Vargas | 1 | 0.2% |
| 403 Honduras | 1 | 0.2% |
| 467 Honduras (Via Comunidade do Gulf) | 1 | 0.2% |
| 413 Lopes Trovão | 1 | 0.2% |
| 301 Loteamento Samambaia (Via Rua G) | 1 | 0.2% |
| 318 Luiz Salomão Viana | 1 | 0.2% |
| 311 Matriz de Cascatinha via Pedro Nava | 1 | 0.2% |
| 526 Modesto Guimarães | 1 | 0.2% |
| 521 Monte Florido | 1 | 0.2% |
| 461 Olga Castrioto (Via Alto da Serra) | 1 | 0.2% |
| 445 Osvero do Carmo Villaça | 1 | 0.2% |
| 468 Osvero Villaça (Via Aldo Tamancoldi) | 1 | 0.2% |
| 456 Pedro Ivo (Via Visconde do Bom Retiro) | 1 | 0.2% |
| 711 Posse | 1 | 0.2% |
| 101 Rocio | 1 | 0.2% |
| 470 Santa Isabel | 1 | 0.2% |
| 438 Siméria via Alto da Serra | 1 | 0.2% |
| 615 T. Corrêas x Carangola | 1 | 0.2% |
| 205 Valparaíso | 1 | 0.2% |
| 204 Valparaíso (Via Praça da Liberdade) | 1 | 0.2% |
| 432 Via Felipe via Duas Pontes | 1 | 0.2% |
| 505 Vila Manzini | 1 | 0.2% |
| 713 Vila Rica | 1 | 0.2% |
| 112 Waldemar Ferreira da Silva via Barão de Águas Claras | 1 | 0.2% |

A partir dos resultados encontrados, acerca a linha de ônibus utilizada pelos entrevistados no acesso ao terminal Bingen, observa-se que a principal linha onde se verificou a maior parte (37,3%) da demanda foi a linha 100 – Terminal Bingen.

Tabela 8: Linha de Ônibus Utilizada pelos Entrevistados no Acesso ao Terminal Bingen

| Linha de ônibus utilizada no acesso ao Terminal | | Terminal Bingen | |
|---|---|-----------------|-------|
| | | n | (%) |
| 100 | Terminal Bingen | 156 | 37.3% |
| 180 | Cel. Veiga Via Quitandinha X Terminal Bingen | 54 | 12.9% |
| | Intermunicipal | 53 | 12.7% |
| 160 | Terminal Itaipava x Terminal Bingen | 40 | 9.6% |
| 150 | Terminal Bingen X Terminal Corrêas | 29 | 6.9% |
| 117 | João Xavier | 16 | 3.8% |
| 120 | Contorno | 15 | 3.6% |
| 140 | Comunidade Vitória | 12 | 2.9% |
| 101 | Rocio | 11 | 2.6% |
| 116 | Dias de Oliveira | 9 | 2.2% |
| 123 | Centenário | 5 | 1.2% |
| 10 | Terminal Bingen - Executivo - Não Integrado | 5 | 1.2% |
| 370 | Terminal Itamarati / Bingen | 4 | 1.0% |
| 450 | Morin (Lagoinha) x Terminal Bingen | 3 | 0.7% |
| 108 | Bairro Castrioto | 1 | 0.2% |
| 190 | Corredor Duarte da Silveira | 1 | 0.2% |
| 704 | Madame Machado | 1 | 0.2% |
| 145 | Mosela via Quitandinha. Ingelhein X T. Bingen | 1 | 0.2% |
| 711 | Posse | 1 | 0.2% |
| 170 | Terminal Itamarati - Terminal Bingen | 1 | 0.2% |

Finalmente, em relação ao Mini terminal da Posse, observa-se que as principais linhas verificada na pesquisa, ou seja, aquelas onde se verificou a maior parte da demanda de acesso foi a linha 711 – Posse (21,8%) e a linha 712 – Rio Bonito (21,8%).

Tabela 9: Linha de Ônibus Utilizada pelos Entrevistados no Acesso ao Mini Terminal Posse

| Linha de ônibus utilizada no acesso ao Terminal | Mini Terminal Posse | Mini Terminal Posse | |
|---|-------------------------|---------------------|-------|
| | | n | (%) |
| 711 | Posse | 29 | 21.8% |
| 712 | Rio Bonito | 29 | 21.8% |
| 728 | Jurity | 23 | 17.3% |
| 729 | Albertos | 12 | 9.0% |
| 717 | Circular Posse | 12 | 9.0% |
| 725 | Posse (Bairro Gaby) | 12 | 9.0% |
| | Intermunicipal | 10 | 7.5% |
| 700 | Terminal Itaipava | 3 | 2.3% |
| 720 | Cuiabá - Noturno | 1 | 0.8% |
| 300 | T. Corrêas via Quissamã | 1 | 0.8% |
| 713 | Vila Rica | 1 | 0.8% |

Quanto tempo, aproximadamente, você demorou para chegar aqui?

Ainda no contexto da acessibilidade, verificou-se ainda o tempo médio que os usuários entrevistados levam para acessar o terminal onde se deu a pesquisa. O gráfico a seguir representa os resultados referentes ao tempo de acesso dos entrevistados ao terminal Itaipava. Observa-se que, a maioria dos usuários (26%) precisa de até 10 minutos para o deslocamento.

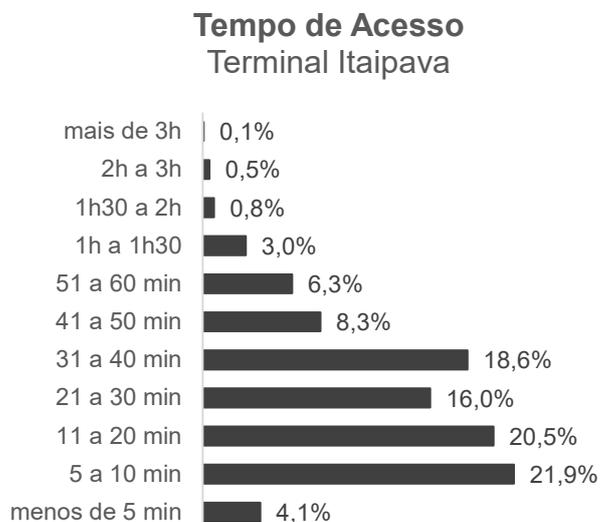


Figura 61: Tempo de Acesso dos Entrevistados ao Terminal Itaipava

O gráfico a seguir representa os resultados referentes ao tempo de acesso dos entrevistados ao terminal Itamarati. Observa-se que, a maioria dos usuários (55,8%) precisa de até 10 minutos para o deslocamento.

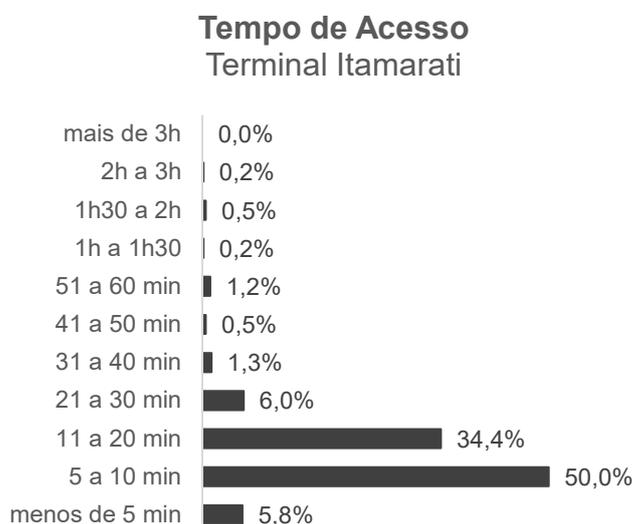


Figura 62: Tempo de Acesso dos Entrevistados ao Terminal Itamarati

O gráfico a seguir representa os resultados referentes ao tempo de acesso dos entrevistados ao terminal Corrêas. Observa-se que, a maioria dos usuários (75,2%) precisa de até 30 minutos para o deslocamento.

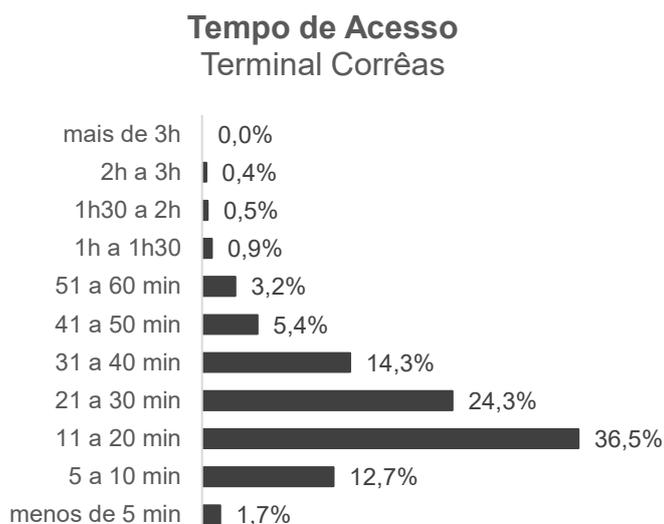


Figura 63: Tempo de Acesso dos Entrevistados ao Terminal Corrêas

O gráfico a seguir representa os resultados referentes ao tempo de acesso dos entrevistados ao terminal Centro. Observa-se que, a maioria dos usuários (73,6%) precisa de até 20 minutos para o deslocamento.

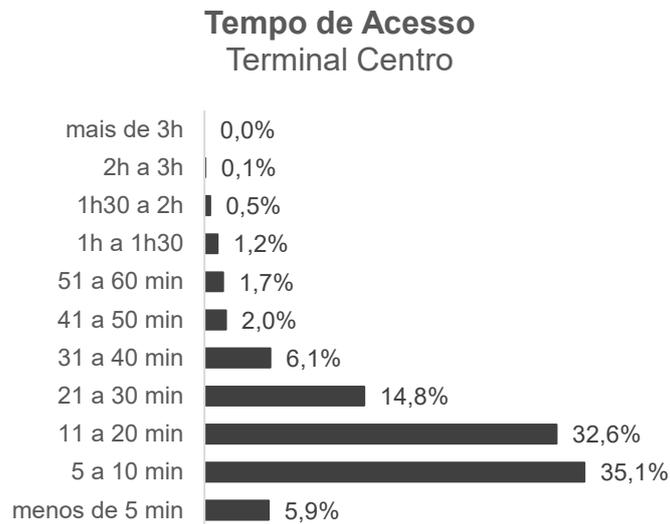


Figura 64: Tempo de Acesso dos Entrevistados ao Terminal Centro

O gráfico a seguir representa os resultados referentes ao tempo de acesso dos entrevistados ao terminal Bingen. Observa-se que, apesar da maioria (58,3%) precisar de até 20 minutos para o deslocamento, destaca-se o fato de muitos usuários (16,3%) necessitarem fazer deslocamentos bastante demorados, com mais de 40 minutos de duração.

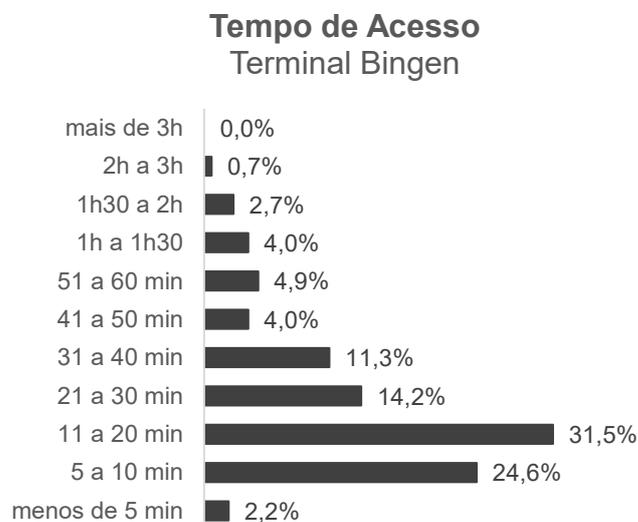


Figura 65: Tempo de Acesso dos Entrevistados ao Terminal Bingen

O gráfico a seguir representa os resultados referentes ao tempo de acesso dos entrevistados ao mini terminal Posse. Observa-se que, apesar da maioria (40,9%) precisar de até 10 minutos para o deslocamento, destaca-se o fato de muitos usuários (17,3%) necessitarem fazer deslocamentos bastante demorados, com mais de 40 minutos de duração.

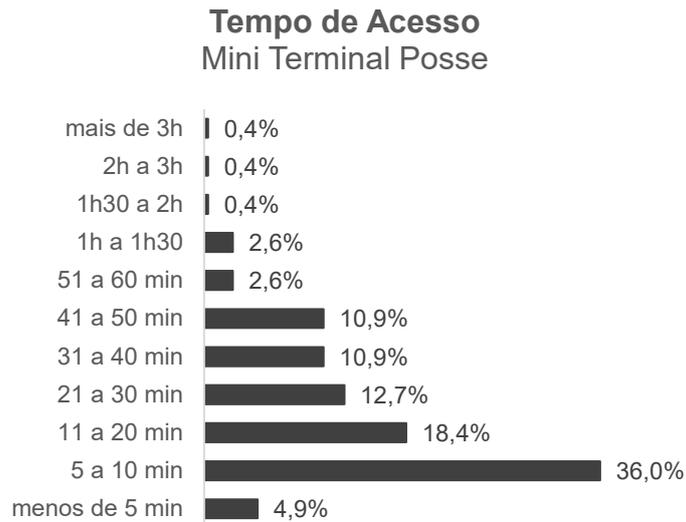


Figura 66: Tempo de Acesso dos Entrevistados ao Mini Terminal Posse

DESTINO DA VIAGEM - Para onde você está indo?

Da mesma forma que foram verificadas as origens dos deslocamentos, também foram investigados os destinos dos usuários entrevistados em cada um dos terminais investigados.

No terminal Itaipava, acerca do local de destino da viagem, verificou-se que os motivos “Casa” e “Trabalho” foram os mais expressivos.

Motivo no Destino da Viagem Terminal Itaipava

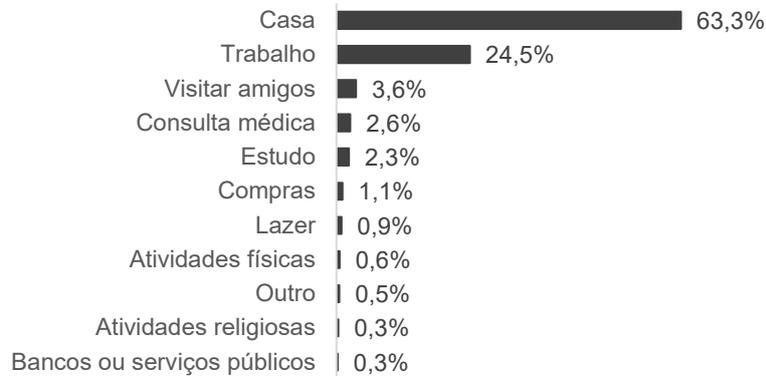


Figura 67: Motivo dos Entrevistados no Destino (Terminal Itaipava)

No terminal Itamarati, acerca do local de destino da viagem, verificou-se que os motivos “Casa” e “Trabalho” foram os mais expressivos.

Motivo no Destino da Viagem Terminal Itamarati

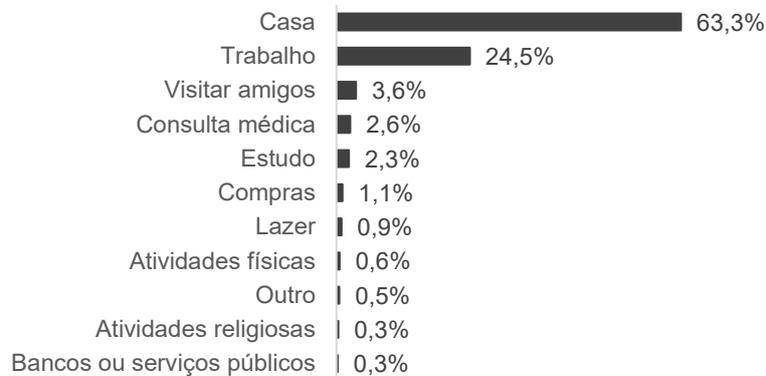


Figura 68: Motivo dos Entrevistados no Destino (Terminal Itamarati)

No terminal Corrêas, acerca do local de destino da viagem, verificou-se que os motivos “Casa” e “Trabalho” foram os mais expressivos.

Motivo no Destino da Viagem Terminal Corrêas

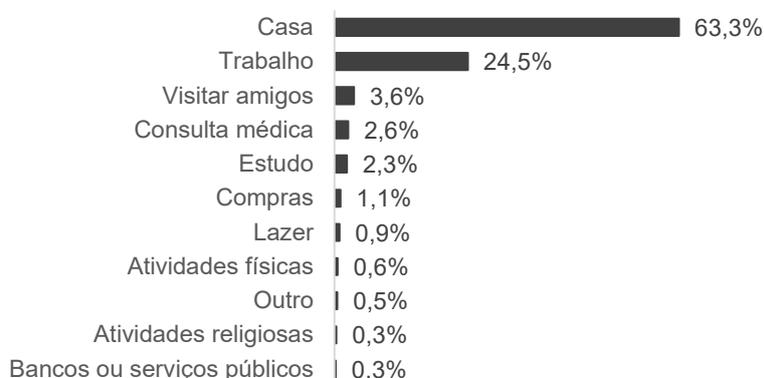


Figura 69: Motivo dos Entrevistados no Destino (Terminal Corrêas)

No terminal Centro, acerca do local de destino da viagem, verificou-se que os motivos “Casa” e “Trabalho” foram os mais expressivos.

Motivo no Destino da Viagem Terminal Centro

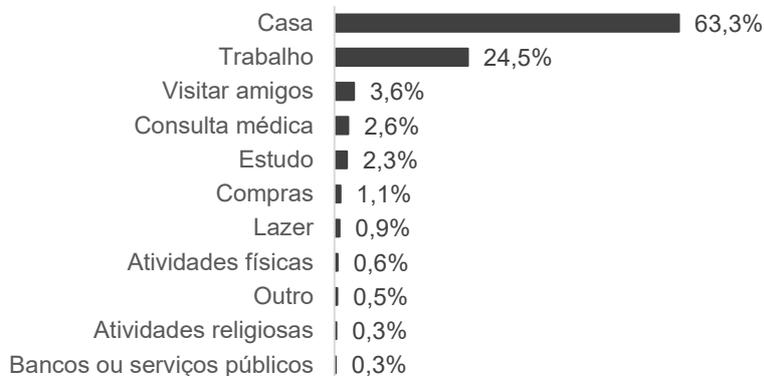


Figura 70: Motivo dos Entrevistados no Destino (Terminal Centro)

No terminal Bingen, acerca do local de destino da viagem, verificou-se que os motivos “Casa” e “Trabalho” foram os mais expressivos.

Motivo no Destino da Viagem Terminal Bingen

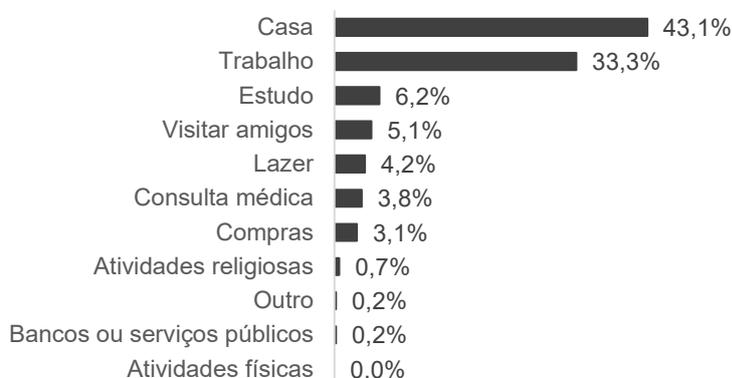


Figura 71: Motivo dos Entrevistados no Destino (Terminal Bingen)

Observa-se que, as respostas no mini terminal Posse, como já era de se esperar e semelhantemente ao que se observou nos motivos nas origens dos entrevistados, os maiores motivos dos deslocamentos no destino foram “Casa” e “Trabalho”.

Motivo no Destino da Viagem Mini Terminal Posse

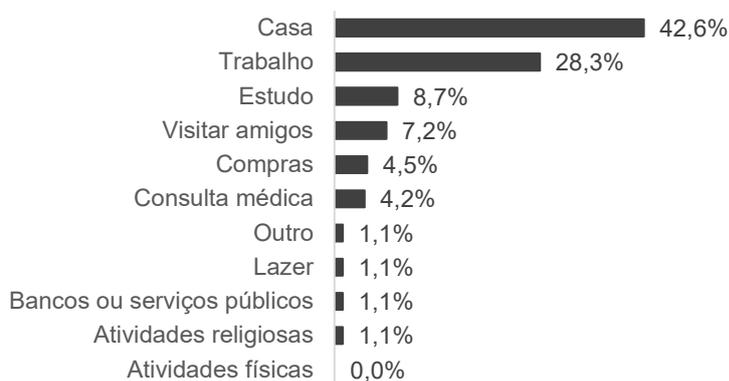


Figura 72: Motivo dos Entrevistados no Destino (Mini Terminal Posse)

Qual linha de ônibus você vai utilizar agora?

Um dos principais questionamentos colocados aos usuários entrevistados consistiu na linha de ônibus em que efetuariam o embarque logo após a entrevista. Isso porque, um dos principais objetivos da pesquisa origem / destino consiste justamente em saber os locais de deslocamento e as condições pelas quais as pessoas se movimentam pela cidade. Os resultados no terminal Itaipava, acerca a linha de ônibus em que efetuariam o embarque logo após a entrevista, são apresentados a seguir:

Tabela 10: Linha de Ônibus em que o Entrevistado fará o Embarque (Terminal Itaipava)

| Linha de ônibus em que o Entrevistado fará o embarque | | Terminal Itaipava | |
|---|--|-------------------|-------|
| | | n | (%) |
| 700 | Terminal Itaipava | 324 | 26,1% |
| 711 | Posse | 169 | 13,6% |
| 703 | Santa Mônica | 92 | 7,4% |
| 707 | Fagundes | 88 | 7,1% |
| 705 | Cuiabá | 83 | 6,7% |
| 713 | Vila Rica | 71 | 5,7% |
| 726 | Madame Machado, via Rua 28 de Abril | 64 | 5,1% |
| 704 | Madame Machado | 59 | 4,7% |
| 160 | Terminal Itaipava x Terminal Bingen | 45 | 3,6% |
| 617 | Araras x T. Itaipava | 44 | 3,5% |
| 605 | Vale das Videiras x T. Itaipava | 42 | 3,4% |
| 715 | Retiro das Pedras | 26 | 2,1% |
| 719 | Madame Machado, via Jardim Americano | 24 | 1,9% |
| 701 | Pedro do Rio | 24 | 1,9% |
| 709 | Manga Larga | 17 | 1,4% |
| 723 | Sta. Mônica Est. Sumidouro via Tabões | 16 | 1,3% |
| 706 | Estrada do Gentio | 14 | 1,1% |
| 716 | Vargem dos Marmelos | 12 | 1,0% |
| 750 | T. Corrêas x T. Itaipava | 11 | 0,9% |
| 727 | Estrada das Arcas via Cândida Neves Xavier | 4 | 0,3% |
| 710 | Boa Esperança | 3 | 0,2% |
| 611 | Bonfim - Pinheiral | 2 | 0,2% |
| 602 | Vale das Videiras | 2 | 0,2% |
| 321 | Alto Alcobacinha | 1 | 0,1% |
| 401 | Alto Independência | 1 | 0,1% |
| 714 | Bonsucesso | 1 | 0,1% |
| 428 | Espírito Santo via Rua Ceará | 1 | 0,1% |
| 712 | Rio Bonito | 1 | 0,1% |
| 150 | Terminal Bingen X Terminal Corrêas | 1 | 0,1% |
| 170 | Terminal Itamarati - Terminal Bingen | 1 | 0,1% |

A mesma pergunta foi feita aos usuários entrevistados no terminal Itamarati e os resultados acerca a linha de ônibus em que efetuariam o embarque logo após a entrevista são apresentados a seguir:

Tabela 11: Linha de Ônibus em que o Entrevistado fará o Embarque (Terminal Itamarati)

| Linha de ônibus em que o Entrevistado fará o embarque | | Terminal Itamarati | |
|---|--------------------------------------|--------------------|-------|
| | | n | (%) |
| 300 | T. Corrêas via Quissamã | 113 | 18,4% |
| 340 | Terminal Itamarati | 107 | 17,4% |
| 321 | Alto Alcobacinha | 60 | 9,8% |
| 315 | Loteamento Nova Cascatinha | 35 | 5,7% |
| 311 | Matriz de Cascatinha via Pedro Nava | 34 | 5,5% |
| 303 | Bela Vista | 29 | 4,7% |
| 325 | Alto Bela Vista | 28 | 4,6% |
| 301 | Loteamento Samambaia (Via Rua G) | 27 | 4,4% |
| 370 | Terminal Itamarati / Bingen | 26 | 4,2% |
| 318 | Luiz Salomão Viana | 25 | 4,1% |
| 310 | Spartaco Banal | 22 | 3,6% |
| 309 | Humberto Rovigatti | 21 | 3,4% |
| 314 | Loteamento Samambaia | 19 | 3,1% |
| 307 | Ponte Samambaia | 18 | 2,9% |
| 317 | Bela Vista via Gregório Cruzick | 15 | 2,4% |
| 170 | Terminal Itamarati - Terminal Bingen | 13 | 2,1% |
| 360 | Terminal Itamarati / Alto da Serra | 13 | 2,1% |
| 319 | Rodolfo A. Pires - Luiz Paulistano | 6 | 1,0% |
| 707 | Fagundes | 1 | 0,2% |
| 330 | T. de Corrêas via Pedro Elmer | 1 | 0,2% |
| 700 | Terminal Itaipava | 1 | 0,2% |

Em relação ao terminal Corrêas, acerca a linha de ônibus em que efetuariam o embarque logo após a entrevista, os resultados são apresentados a seguir:

Tabela 12: Linha de Ônibus em que o Entrevistado fará o Embarque (Terminal Corrêas)

| Linha de ônibus em que o Entrevistado fará o embarque | | Terminal Corrêas | |
|--|---|-------------------------|------------|
| | | n | (%) |
| 700 | Terminal Itaipava | 173 | 22,9% |
| 300 | T. Corrêas via Quissamã | 92 | 12,2% |
| 603 | Águas Lindas | 56 | 7,4% |
| 611 | Bonfim - Pinheiral | 50 | 6,6% |
| 609 | Castelo São Manoel | 50 | 6,6% |
| 610 | Araras | 49 | 6,5% |
| 613 | Bairro da Glória | 33 | 4,4% |
| 330 | T. de Corrêas via Pedro Elmer | 33 | 4,4% |
| 615 | T. Corrêas x Carangola | 32 | 4,2% |
| 608 | Calembe | 23 | 3,0% |
| 618 | Araras - V. de Santa Luzia x T. Corrêas | 20 | 2,6% |
| 606 | Hospital Alcides Carneiro | 20 | 2,6% |
| 150 | Terminal Bingen X Terminal Corrêas | 20 | 2,6% |
| 602 | Vale das Videiras | 16 | 2,1% |
| 616 | Bonfim - Vale das Flores | 13 | 1,7% |
| 622 | Araras - Vista Alegre | 11 | 1,5% |
| 500 | T. Corrêas via Estrada da Saudade | 11 | 1,5% |
| 600 | Terminal Corrêas | 11 | 1,5% |
| 607 | Caitetu | 8 | 1,1% |
| 619 | Castelo de São Manoel - Rua 6 e Rua 11 x T. | 8 | 1,1% |
| 100 | Terminal Bingen | 5 | 0,7% |
| 612 | Vista Alegre | 5 | 0,7% |
| 122 | Fazenda Inglesa | 4 | 0,5% |
| 106 | Bataillard | 3 | 0,4% |
| 750 | T. Corrêas x T. Itaipava | 2 | 0,3% |
| 604 | Vila Epitácio | 2 | 0,3% |
| 710 | Boa Esperança | 1 | 0,1% |
| 515 | Jardim Salvador | 1 | 0,1% |
| 704 | Madame Machado | 1 | 0,1% |
| 703 | Santa Mônica | 1 | 0,1% |
| 605 | Vale das Videiras x T. Itaipava | 1 | 0,1% |
| 510 | Vale dos Esquilos | 1 | 0,1% |

Os resultados no terminal Centro, acerca a linha de ônibus em que efetuariam o embarque logo após a entrevista são apresentados a seguir:

Tabela 13: Linha de Ônibus em que o Entrevistado fará o Embarque (Terminal Centro) (Continua)

| Linha de ônibus em que o Entrevistado fará o embarque | | Terminal Centro n | (%) |
|--|---|----------------------|------|
| 700 | Terminal Itaipava | 47 | 4,1% |
| 519 | Vale do Carangola | 40 | 3,5% |
| 520 | Fragoso | 39 | 3,4% |
| 100 | Terminal Bingen | 36 | 3,2% |
| 506 | Vicenzo Rivetti | 36 | 3,2% |
| 407 | Siméria (Via Castelânea) | 35 | 3,1% |
| 503 | Cidade Nova | 33 | 2,9% |
| 518 | Atílio Marotti | 31 | 2,7% |
| 401 | Alto Independência | 27 | 2,4% |
| 510 | Vale dos Esquilos | 27 | 2,4% |
| 406 | Dr. Thouzet | 26 | 2,3% |
| 108 | Bairro Castrioto | 25 | 2,2% |
| 515 | Jardim Salvador | 25 | 2,2% |
| 438 | Siméria via Alto da Serra | 24 | 2,1% |
| 408 | Vital Brasil (Via Cel. Veiga) | 24 | 2,1% |
| 118 | Pedras Brancas | 23 | 2,0% |
| 427 | 24 de Maio | 21 | 1,8% |
| 449 | Capitão Paladine via Cel. Veiga | 21 | 1,8% |
| 448 | Olga Castrioto via Cel. Veiga | 21 | 1,8% |
| 505 | Vila Manzini | 21 | 1,8% |
| 429 | Lagoinha | 20 | 1,8% |
| 516 | Roseiral | 20 | 1,8% |
| 110 | Duarte da Silveira | 19 | 1,7% |
| 402 | Taquara | 18 | 1,6% |
| 411 | Vital Brasil (Via Alto da Serra) | 18 | 1,6% |
| 447 | Vital Brasil via Castelânea | 18 | 1,6% |
| 507 | João de Deus | 17 | 1,5% |
| 508 | Max M. Molter | 17 | 1,5% |
| 107 | T. Bingen via Manoel Torres | 17 | 1,5% |
| 526 | Modesto Guimarães | 16 | 1,4% |
| 134 | Bataillard - Rua F via H. Santa Teresa | 15 | 1,3% |
| 512 | Quarteirão Brasileiro | 14 | 1,2% |
| 459 | Alto Independência via Alto da Serra/Cacilda | 13 | 1,1% |
| 122 | Fazenda Inglesa | 13 | 1,1% |
| 463 | Alto Independência (Via C. Becker Ria O) | 12 | 1,1% |
| 446 | Siméria via Cel. Veiga | 11 | 1,0% |
| 529 | V. Rivetti - Débora C. Sucupira - Amoedo | 11 | 1,0% |
| 504 | Carangola Divino | 10 | 0,9% |
| 113 | Marechal Hermes | 10 | 0,9% |
| 521 | Monte Florido | 10 | 0,9% |
| 431 | Pedro Ivo | 10 | 0,9% |
| 119 | Kopke - Álvaro L. de Castro via Vila São José | 9 | 0,8% |
| 436 | Alto Independência via Alto da Serra | 8 | 0,7% |

Tabela 14: Linha de Ônibus em que o Entrevistado fará o Embarque (Terminal Centro) (Continua)

| Linha de ônibus em que o Entrevistado fará o embarque | | Terminal Centro n | (%) |
|--|--|------------------------------|------------|
| 106 | Bataillard | 8 | 0.7% |
| 115 | Campo do Serrano | 8 | 0.7% |
| 104 | Vila Militar | 8 | 0.7% |
| 435 | Alto Independência via Cacilda Becker | 7 | 0.6% |
| 404 | Duques | 7 | 0.6% |
| 428 | Espírito Santo via Rua Ceará | 7 | 0.6% |
| 453 | Meio da Serra via Santos Dumont | 7 | 0.6% |
| 139 | Moinho Preto via Hospital Santa Teresa | 7 | 0.6% |
| 211 | Valparaíso (Via Gonçalves Dias) | 7 | 0.6% |
| 114 | Batista da Costa | 6 | 0.5% |
| 442 | Comunidade do Gulf | 6 | 0.5% |
| 522 | Luiz Pelegrini | 6 | 0.5% |
| 205 | Valparaíso | 6 | 0.5% |
| 524 | Veridiano Félix | 6 | 0.5% |
| 415 | Vila Felipe | 6 | 0.5% |
| 410 | Cap. Paladine (Via Castelânea) | 5 | 0.4% |
| 420 | Meio da Serra via R. Teresa | 5 | 0.4% |
| 461 | Olga Castrioto (Via Alto da Serra) | 5 | 0.4% |
| 424 | Rio de Janeiro | 5 | 0.4% |
| 419 | Sargento Boeing (Via R. Teresa) | 5 | 0.4% |
| 209 | Valparaíso (Via Dr. Thouzet) | 5 | 0.4% |
| 206 | Valparaíso (Via Duas Pontes) | 5 | 0.4% |
| 462 | Alto Pedro Ivo | 4 | 0.4% |
| 103 | Candido Portinari | 4 | 0.4% |
| 413 | Lopes Trovão | 4 | 0.4% |
| 464 | Pedro Ivo - Eugênio Werneck | 4 | 0.4% |
| 457 | Sargento Boeing (Via Duas Pontes e Paulo Aguiar) | 4 | 0.4% |
| 523 | Alto da Boa Vista | 3 | 0.3% |
| 129 | Alto Moinho Preto | 3 | 0.3% |
| 430 | Alto Tamancoldi | 3 | 0.3% |
| 422 | Amazonas | 3 | 0.3% |
| 511 | Boa Vista | 3 | 0.3% |
| 439 | Dr. Thouzet via Alto da Serra | 3 | 0.3% |
| 423 | Espírito Santo | 3 | 0.3% |
| 132 | Pedras Brancas - Teófilo da Silva via H. Santa Teresa | 3 | 0.3% |
| 70 | Posse/Gaby - Executivo - Não Integrado | 3 | 0.3% |
| 451 | Praça Catulo via Rua Euclides da Cunha | 3 | 0.3% |
| 500 | T. Corrêas via Estrada da Saudade | 3 | 0.3% |

Tabela 15: Linha de Ônibus em que o Entrevistado fará o Embarque (Terminal Centro) (Final)

| Linha de ônibus em que o Entrevistado fará o embarque | | Terminal Centro | |
|--|--|------------------------|------------|
| | | n | (%) |
| 300 | T. Corrêas via Quissamã | 3 | 0.3% |
| 600 | Terminal Corrêas | 3 | 0.3% |
| 105 | Alberto de Oliveira | 2 | 0.2% |
| 403 | Honduras | 2 | 0.2% |
| 409 | Olga Castrioto (Via Castelânea) | 2 | 0.2% |
| 468 | Osvero Villaça (Via Aldo Tamancoldi) | 2 | 0.2% |
| 412 | Quitandinha | 2 | 0.2% |
| 101 | Rocio | 2 | 0.2% |
| 454 | Vila Hípica - Rio de Janeiro (Via Rua Friburgo) | 2 | 0.2% |
| 466 | Alagoas (Via Rua C) | 1 | 0.1% |
| 465 | Amazonas - Vila Ipanema | 1 | 0.1% |
| 670 | Araras X Centro - Não Integrado | 1 | 0.1% |
| 426 | Campinho | 1 | 0.1% |
| 525 | Comunidade do Neylor | 1 | 0.1% |
| 116 | Dias de Oliveira | 1 | 0.1% |
| 434 | Dom João Braga | 1 | 0.1% |
| 19 | Duarte da Silveira x Centro - Executivo | 1 | 0.1% |
| 302 | Floresta | 1 | 0.1% |
| 467 | Honduras (Via Comunidade do Gulf) | 1 | 0.1% |
| 470 | Santa Isabel | 1 | 0.1% |
| 452 | Sarg. Boening - R. Paula Aguiar via R. Teresa | 1 | 0.1% |
| 433 | Sargento Boening (Via Duas Pontes) | 1 | 0.1% |
| 330 | T. de Corrêas via Pedro Elmer | 1 | 0.1% |
| 443 | Tancredo Neves | 1 | 0.1% |
| 425 | Venezuela | 1 | 0.1% |
| 432 | Via Felipe via Duas Pontes | 1 | 0.1% |
| 440 | Vila Hípica - Rio de Janeiro via Alto da Serra | 1 | 0.1% |
| 469 | VI. Hípica-Espírito Santo - R. Ceará (Via Amazonas) | 1 | 0.1% |
| 112 | Waldemar Ferreira da Silva via Barão de Águas Claras | 1 | 0.1% |

Os resultados no terminal Bingen, acerca a linha de ônibus em que efetuariam o embarque logo após a entrevista são apresentados a seguir:

Tabela 16: Linha de Ônibus em que o Entrevistado fará o Embarque (Terminal Bingen)

| Linha de ônibus em que o Entrevistado fará o embarque | | Terminal Bingen | |
|---|---|-----------------|-------|
| | | n | (%) |
| 100 | Terminal Bingen | 105 | 23,1% |
| 160 | Terminal Itaipava x Terminal Bingen | 82 | 18,1% |
| 150 | Terminal Bingen X Terminal Corrêas | 61 | 13,4% |
| 101 | Rocio | 47 | 10,4% |
| 120 | Contorno | 31 | 6,8% |
| 180 | Cel. Veiga, via Quitandinha x Terminal | 29 | 6,4% |
| 116 | Dias de Oliveira | 21 | 4,6% |
| 140 | Comunidade Vitória | 17 | 3,7% |
| 370 | Terminal Itamarati / Bingen | 14 | 3,1% |
| 170 | Terminal Itamarati - Terminal Bingen | 12 | 2,6% |
| 117 | João Xavier | 11 | 2,4% |
| 10 | Terminal Bingen - Executivo - Não Integrado | 7 | 1,5% |
| 123 | Centenário | 6 | 1,3% |
| 137 | Fazenda Inglesa - via Estrada do Contorno | 4 | 0,9% |
| 145 | Mosela Via Q. Ingelhein x T. Bingen | 4 | 0,9% |
| 450 | Morin (Lagoinha) x Terminal Bingen | 1 | 0,2% |
| 70 | Posse/Gaby - Executivo - Não Integrado | 1 | 0,2% |
| 600 | Terminal Corrêas | 1 | 0,2% |

Finalmente, os resultados encontrados na pesquisa efetuada no mini terminal Posse são apresentados a seguir:

Tabela 17: Linha de Ônibus em que o Entrevistado fará o Embarque (Mini Terminal Posse)

| Linha de ônibus em que o Entrevistado fará o embarque | | Mini Terminal Posse | |
|---|--|---------------------|-------|
| | | n | (%) |
| 711 | Posse | 103 | 39,2% |
| 712 | Rio Bonito | 55 | 20,9% |
| 728 | Jurity | 44 | 16,7% |
| 729 | Albertos | 25 | 9,5% |
| 717 | Circular Posse | 18 | 6,8% |
| 725 | Posse (Bairro Gaby) | 11 | 4,2% |
| 700 | Terminal Itaipava | 2 | 0,8% |
| 713 | Vila Rica | 2 | 0,8% |
| 70 | Posse/Gaby - Executivo - Não Integrado | 1 | 0,4% |
| 703 | Santa Mônica | 1 | 0,4% |
| 600 | Terminal Corrêas | 1 | 0,4% |

Quanto tempo leva essa viagem de ônibus, aproximadamente?

Em seguida, os usuários foram questionados acerca do tempo dispendido na viagem realizada na respectiva linha em que efetuaria o embarque. A partir dos resultados no mini terminal Posse observa-se que, mais de 70% dos usuários entrevistados disseram que suas viagens duram até 40 minutos, o que representa um tempo de deslocamento razoável e satisfatório. Contudo, deve-se dar especial atenção às linhas das quais os usuários apontaram para tempos de deslocamento superiores a 1 hora.

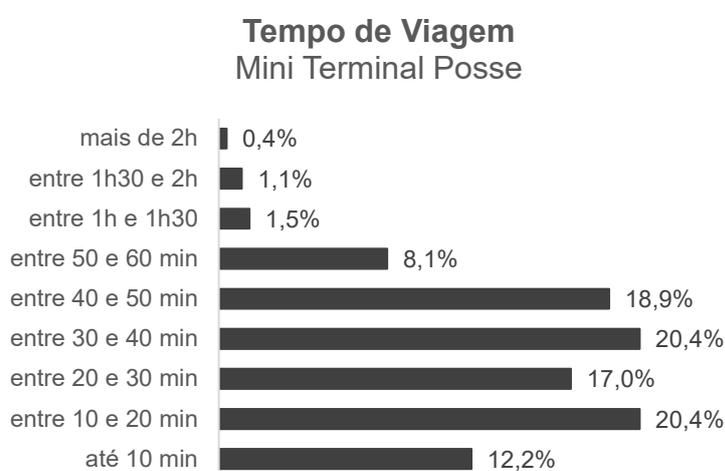


Figura 73: Tempo de Viagem no Ônibus (Mini Terminal Posse)

No terminal Bingen, acerca do tempo dispendido na viagem realizada na linha em que efetuaria o embarque, observa-se que 88,3% dos usuários entrevistados disseram que suas viagens duram até 40 minutos, o que representa um tempo de deslocamento razoável e satisfatório.

Tempo de Viagem Terminal Bingen

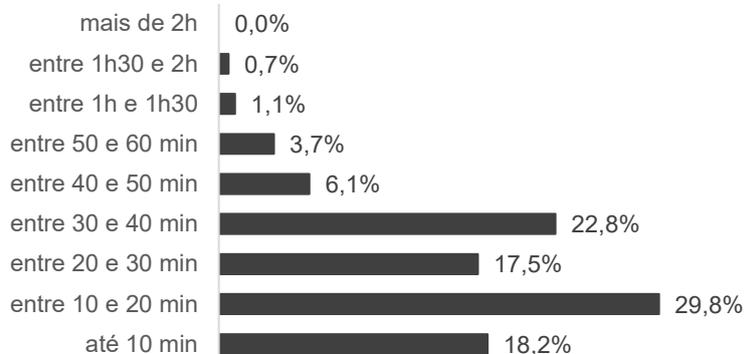


Figura 74: Tempo de Viagem no Ônibus (Terminal Bingen)

No terminal Centro, acerca do tempo dispendido na viagem realizada na linha em que efetuará o embarque, observa-se que, mais de 75% dos usuários entrevistados disseram que suas viagens duram até 30 minutos, o que representa um tempo de deslocamento bastante razoável e satisfatório.

Tempo de Viagem Terminal Centro

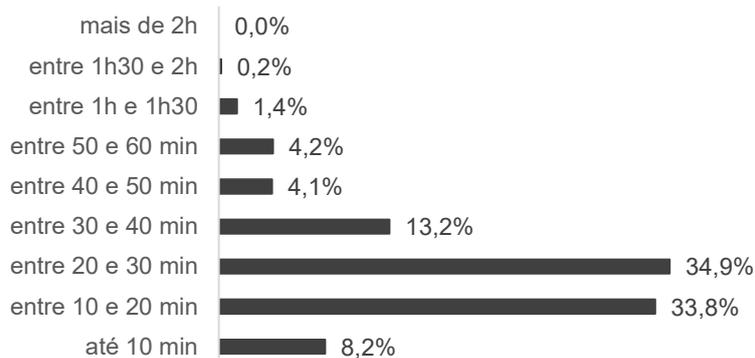


Figura 75: Tempo de Viagem no Ônibus (Terminal Centro)

No terminal Corrêas, acerca do tempo dispendido na viagem realizada na linha em que efetuará o embarque, observa-se que, mais de 69% dos usuários entrevistados disseram que suas viagens duram até 30 minutos, o que representa um tempo de deslocamento bastante razoável e satisfatório.

Contudo, deve-se dar especial atenção às linhas que foram apontadas com tempo superior a 1 hora.

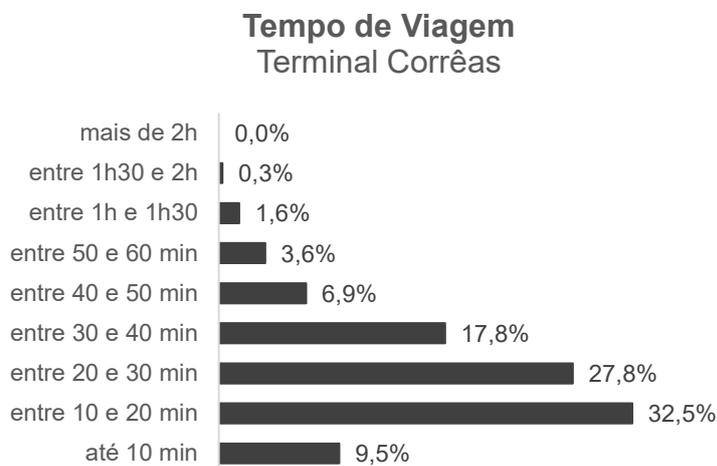


Figura 76: Tempo de Viagem no Ônibus (Terminal Corrêas)

No terminal Itaipava, acerca do tempo dispendido na viagem realizada na linha em que efetuaria o embarque, observa-se que, mais de 77% dos usuários entrevistados disseram que suas viagens duram até 40 minutos, o que representa um tempo de deslocamento razoável e satisfatório. Contudo, deve-se dar especial atenção às linhas que foram apontadas com tempo superior a 1 hora.

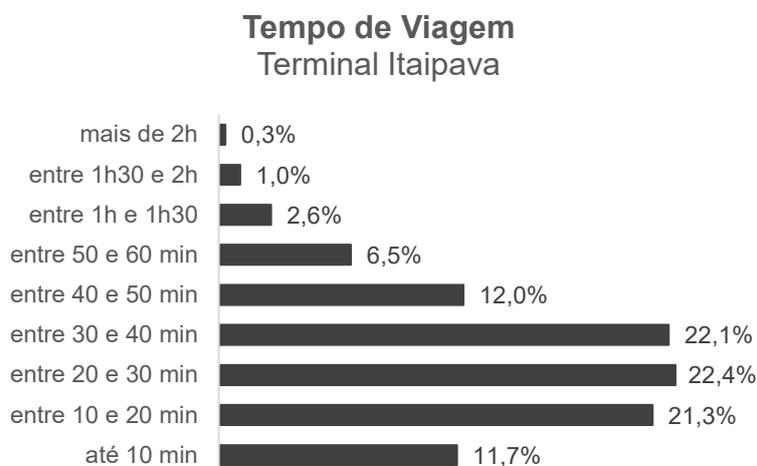


Figura 77: Tempo de Viagem no Ônibus (Terminal Itaipava)

No terminal Bingen, acerca do tempo dispendido na viagem realizada na linha em que efetuaria o embarque, observa-se que, mais de 96% dos usuários entrevistados disseram que suas viagens duram até 30 minutos, o que representa um tempo de deslocamento bastante razoável e satisfatório. Contudo, deve-se dar especial atenção às linhas que foram apontadas com tempo superior a 1 hora.

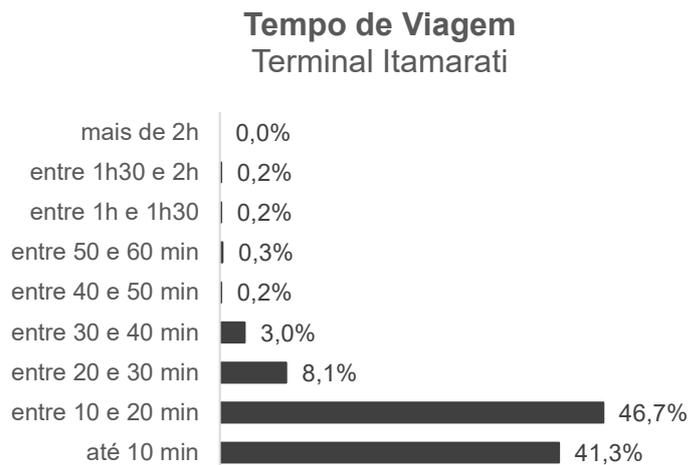


Figura 78: Tempo de Viagem no Ônibus (Terminal Itamarati)

COMPLEMENTO DA VIAGEM - Ao desembarcar, você se utilizará de mais algum modo de transporte para chegar ao seu destino?

Tradicionalmente definido como “última milha”, este último trecho da viagem exige especial atenção no que se refere às políticas de integração. Segundo Wang e Odoni (2011), a indisponibilidade de oferta de transportes de um terminal de transporte urbano de alta capacidade para casa ou trabalho (última milha) ou vice-versa (primeira milha) é um dos principais obstáculos ao uso de transportes coletivos em áreas urbanas.

Os modos de transporte citados pelos usuários, entrevistados no mini terminal Posse, em relação à última milha são apresentados a seguir:

Complemento da Viagem (Última Milha) Mini Terminal Posse

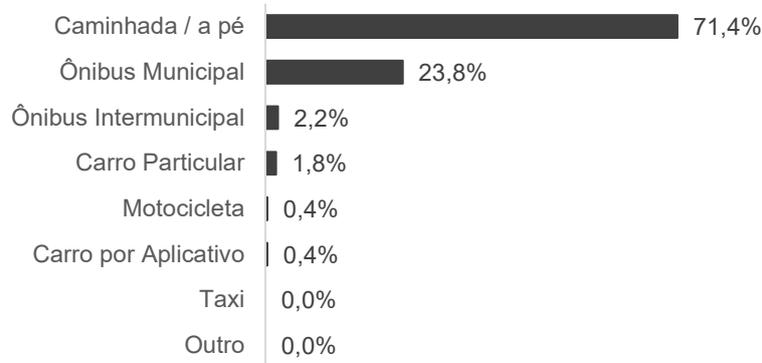


Figura 79: Última Milha (Modo Complementar) (Mini Terminal Posse)

Os modos de transporte citados pelos usuários, entrevistados no terminal Bingen, em relação à última milha são apresentados a seguir:

Complemento da Viagem (Última Milha) Terminal Bingen

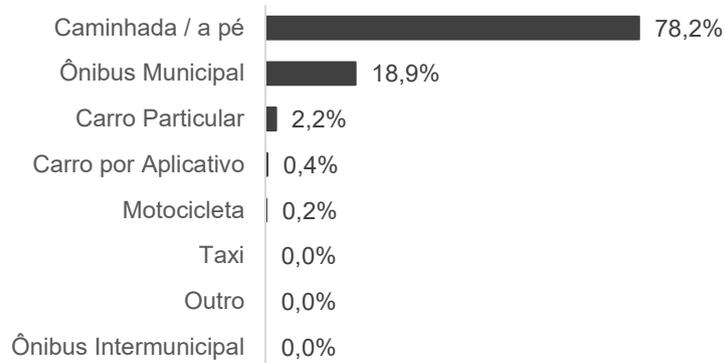


Figura 80: Última Milha (Modo Complementar) (Terminal Bingen)

Os modos de transporte citados pelos usuários, entrevistados no terminal Centro, em relação à última milha são apresentados a seguir:

Complemento da Viagem (Última Milha) Terminal Centro



Figura 81: Última Milha (Modo Complementar) (Terminal Centro)

Os modos de transporte citados pelos usuários, entrevistados no terminal Itaipava, em relação à última milha são apresentados a seguir:

Complemento da Viagem (Última Milha) Terminal Itaipava

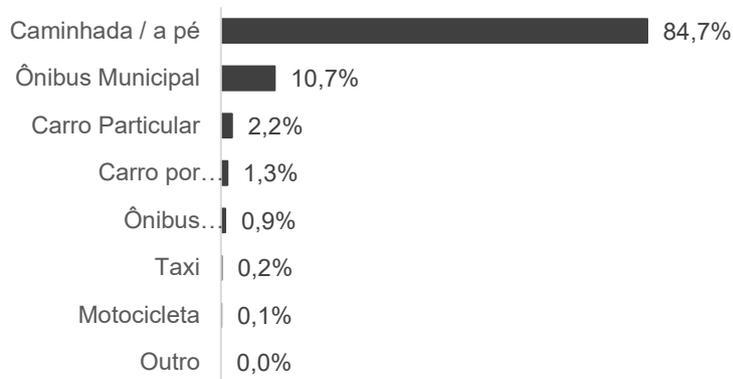


Figura 82: Última Milha (Modo Complementar) (Terminal Itaipava)

Os modos de transporte citados pelos usuários, entrevistados no terminal Corrêas, em relação à última milha são apresentados a seguir:

Complemento da Viagem (Última Milha) Terminal Corrêas

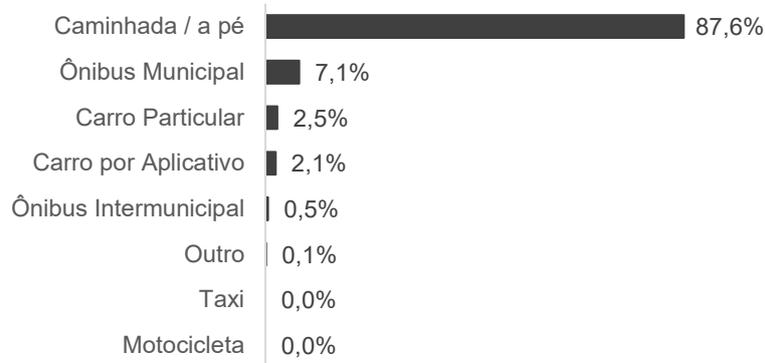


Figura 83: Última Milha (Modo Complementar) (Terminal Corrêas)

Os modos de transporte citados pelos usuários, entrevistados no terminal Itamarati, em relação à última milha são apresentados a seguir:

Complemento da Viagem (Última Milha) Terminal Itamarati

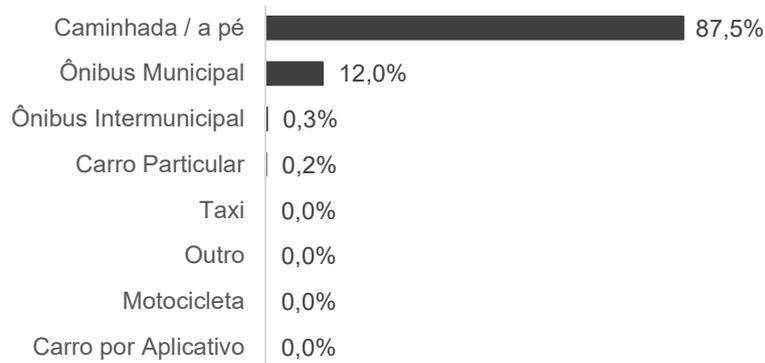


Figura 84: Última Milha (Modo Complementar) (Terminal Itamarati)

Caso utilize alguma linha de ônibus, qual seria?

Os resultados no terminal Itaipava, acerca a linha de ônibus utilizada como complemento, são apresentados a seguir:

Tabela 18: Linha de Ônibus utilizada como complemento da viagem (Terminal Itaipava)

| Nº | Nome da Linha | Empresa de Ônibus | Terminal Itaipava | |
|--------------------|-------------------------------------|-----------------------|-------------------|-------------|
| | | | n | (%) |
| 300 | T. Corrêas via Quissamã | Cidade das Hortênsias | 17 | 18,5% |
| 611 | Bonfim - Pinheiral | TURP | 8 | 8,7% |
| 606 | Hospital Alcides Carneiro | TURP | 8 | 8,7% |
| 609 | Castelo São Manoel | TURP | 7 | 7,6% |
| 613 | Bairro da Glória | TURP | 6 | 6,5% |
| 712 | Rio Bonito | TURP | 6 | 6,5% |
| 100 | Terminal Bingen | Cidade Real | 5 | 5,4% |
| 622 | Araras - Vista Alegre | TURP | 3 | 3,3% |
| 518 | Atilio Marotti | V. Cascatinha | 3 | 3,3% |
| 511 | Boa Vista | V. Cascatinha | 3 | 3,3% |
| 615 | T. Corrêas x Carangola | TURP | 3 | 3,3% |
| 603 | Águas Lindas | TURP | 2 | 2,2% |
| 401 | Alto Independência | Petro Ita | 2 | 2,2% |
| 406 | Dr. Thouzet | Petro Ita | 2 | 2,2% |
| 427 | 24 de Maio | Petro Ita | 1 | 1,1% |
| 325 | Alto Bela Vista | Cidade das Hortênsias | 1 | 1,1% |
| 306 | Bairro Esperança | Cidade das Hortênsias | 1 | 1,1% |
| 106 | Bataillard | Cidade Real | 1 | 1,1% |
| 717 | Circular Posse | TURP | 1 | 1,1% |
| 140 | Comunidade Vitória | Cidade Real | 1 | 1,1% |
| 428 | Espírito Santo via Rua Ceará | Petro Ita | 1 | 1,1% |
| 122 | Fazenda Inglesa | Cidade Real | 1 | 1,1% |
| 704 | Madame Machado | TURP | 1 | 1,1% |
| 521 | Monte Florido | V. Cascatinha | 1 | 1,1% |
| 145 | Mosela via q. Ingelhein x T. Bingen | Cidade Real | 1 | 1,1% |
| 118 | Pedras Brancas | Cidade Real | 1 | 1,1% |
| 701 | Pedro do Rio | TURP | 1 | 1,1% |
| 424 | Rio de Janeiro | Petro Ita | 1 | 1,1% |
| 500 | T. Corrêas via Estrada da Saudade | TURP | 1 | 1,1% |
| 600 | Terminal Corrêas | TURP | 1 | 1,1% |
| 510 | Vale dos Esquilos | V. Cascatinha | 1 | 1,1% |
| Total Geral | | | 92 | 100% |

Os resultados no terminal Itamarati, acerca a linha de ônibus utilizada como complemento, são apresentados a seguir:

Tabela 19: Linha de Ônibus utilizada como complemento da viagem (Terminal Itamarati)

| Nº | Nome da Linha | Empresa de Ônibus | Terminal Itamarati | |
|--------------------|--------------------------------------|-----------------------|--------------------|-------------|
| | | | n | (%) |
| 700 | Terminal Itaipava | TURP | 30 | 43,5% |
| 613 | Bairro da Glória | TURP | 6 | 8,7% |
| 100 | Terminal Bingen | Cidade Real | 5 | 7,2% |
| 609 | Castelo São Manoel | TURP | 4 | 5,8% |
| 606 | Hospital Alcides Carneiro | TURP | 3 | 4,3% |
| 608 | Calembe | TURP | 2 | 2,9% |
| 122 | Fazenda Inglesa | Cidade Real | 2 | 2,9% |
| 615 | T. Corrêas x Carangola | TURP | 2 | 2,9% |
| 205 | Valparaíso | Petro Ita | 2 | 2,9% |
| 603 | Águas Lindas | TURP | 1 | 1,4% |
| 523 | Alto da Boa Vista | V. Cascatinha | 1 | 1,4% |
| 436 | Alto Independência via Alto da Serra | Petro Ita | 1 | 1,4% |
| 611 | Bonfim - Pinheiral | TURP | 1 | 1,4% |
| 619 | Castelo de São Manoel | TURP | 1 | 1,4% |
| 110 | Duarte da Silveira | Cidade Real | 1 | 1,4% |
| 520 | Fragoso | V. Cascatinha | 1 | 1,4% |
| 309 | Humberto Rovigatti | Cidade das Hortênsias | 1 | 1,4% |
| 314 | Loteamento Samambaia | Cidade das Hortênsias | 1 | 1,4% |
| 311 | Matriz de Cascatinha | Cidade das Hortênsias | 1 | 1,4% |
| 420 | Meio da Serra via R. Teresa | Petro Ita | 1 | 1,4% |
| 402 | Taquara | Petro Ita | 1 | 1,4% |
| 340 | Terminal Itamarati | Cidade das Hortênsias | 1 | 1,4% |
| Total Geral | | | 69 | 100% |

Os resultados no terminal Corrêas, acerca a linha de ônibus utilizada como complemento, são apresentados a seguir:

Tabela 20: Linha de Ônibus utilizada como complemento da viagem (Terminal Corrêas)

| Nº | Nome da Linha | Empresa de Ônibus | Terminal Corrêas | |
|--------------------|---|-----------------------|---------------------|-------------|
| | | | n | (%) |
| 100 | Terminal Bingen | Cidade Real | 6 | 12,5% |
| 713 | Vila Rica | TURP | 5 | 10,4% |
| 711 | Posse | TURP | 4 | 8,3% |
| 307 | Ponte Samambaia | Cidade das Hortênsias | 3 | 6,3% |
| 703 | Santa Mônica | TURP | 3 | 6,3% |
| 325 | Alto Bela Vista | Cidade das Hortênsias | 2 | 4,2% |
| 704 | Madame Machado | TURP | 2 | 4,2% |
| 150 | Terminal Bingen X Terminal Corrêas | Cidade Real | 2 | 4,2% |
| 321 | Alto Alcobacinha | Cidade das Hortênsias | 1 | 2,1% |
| 523 | Alto da Boa Vista | V. Cascatinha | 1 | 2,1% |
| 511 | Boa Vista | V. Cascatinha | 1 | 2,1% |
| 135 | Caxambu Luzitano via Rua Elisa Mussel Peixoto | Cidade Real | 1 | 2,1% |
| 480 | Cel. Veiga, via Quitandinha x Terminal Bingen | Petro Ita | 1 | 2,1% |
| 705 | Cuiabá | TURP | 1 | 2,1% |
| 707 | Fagundes | TURP | 1 | 2,1% |
| 122 | Fazenda Inglesa | Cidade Real | 1 | 2,1% |
| 728 | Jurity | TURP | 1 | 2,1% |
| 429 | Lagoinha | Petro Ita | 1 | 2,1% |
| 522 | Luiz Pelegrini | V. Cascatinha | 1 | 2,1% |
| 311 | Matriz de Cascatinha via Pedro Nava | Cidade das Hortênsias | 1 | 2,1% |
| 420 | Meio da Serra via R. Teresa | Petro Ita | 1 | 2,1% |
| 450 | Morin (Lagoinha) x Terminal Bingen | Petro Ita | 1 | 2,1% |
| 409 | Olga Castrioto (Via Castelânea) | Petro Ita | 1 | 2,1% |
| 600 | Terminal Corrêas | TURP | 1 | 2,1% |
| 602 | Vale das Videiras | TURP | 1 | 2,1% |
| 510 | Vale dos Esquilos | V. Cascatinha | 1 | 2,1% |
| 505 | Vila Manzini | Cidade das Hortênsias | 1 | 2,1% |
| 104 | Vila Militar | Cidade Real | 1 | 2,1% |
| 112 | Waldemar Ferreira da Silva via Barão de Águas Claras | Cidade Real | 1 | 2,1% |
| Total Geral | | | 48 | 100% |

Os resultados no terminal Centro, acerca a linha de ônibus utilizada como complemento, são apresentados a seguir:

Tabela 21: Linha de Ônibus utilizada como complemento da viagem (Terminal Centro)

| Nº | Nome da Linha | Empresa de Ônibus | Terminal Centro | |
|--------------------|---------------------------------|-------------------|-----------------|-------------|
| | | | n | (%) |
| 609 | Castelo São Manoel | TURP | 3 | 15,0% |
| 711 | Posse | TURP | 3 | 15,0% |
| 713 | Vila Rica | TURP | 3 | 15,0% |
| 603 | Águas Lindas | TURP | 1 | 5,0% |
| 617 | Araras x T. Itaipava | TURP | 1 | 5,0% |
| 518 | Atílio Marotti | V. Cascatinha | 1 | 5,0% |
| 616 | Bonfim - Vale das Flores | TURP | 1 | 5,0% |
| 449 | Capitão Paladine via Cel. Veiga | Petro Ita | 1 | 5,0% |
| 120 | Contorno | Cidade Real | 1 | 5,0% |
| 116 | Dias de Oliveira | Cidade Real | 1 | 5,0% |
| 606 | Hospital Alcides Carneiro | TURP | 1 | 5,0% |
| 515 | Jardim Salvador | V. Cascatinha | 1 | 5,0% |
| 703 | Santa Mônica | TURP | 1 | 5,0% |
| 407 | Siméria (Via Castelânea) | Petro Ita | 1 | 5,0% |
| Total Geral | | | 20 | 100% |

Os resultados no terminal Bingen, acerca a linha de ônibus utilizada como complemento, são apresentados a seguir:

Tabela 22: Linha de Ônibus utilizada como complemento da viagem (Terminal Bingen) (Continua)

| Nº | Nome da Linha | Empresa de Ônibus | Terminal Bingen | |
|-----|-------------------------|-----------------------|-----------------|-------|
| | | | n | (%) |
| 704 | Madame Machado | TURP | 11 | 15,5% |
| 711 | Posse | TURP | 7 | 9,9% |
| 300 | T. Corrêas via Quissamã | Cidade das Hortênsias | 6 | 8,5% |
| 700 | Terminal Itaipava | TURP | 5 | 7,0% |
| 713 | Vila Rica | TURP | 5 | 7,0% |
| 603 | Águas Lindas | TURP | 4 | 5,6% |
| 705 | Cuiabá | TURP | 3 | 4,2% |
| 340 | Terminal Itamarati | Cidade das Hortênsias | 3 | 4,2% |
| 321 | Alto Alcobacinha | Cidade das Hortênsias | 2 | 2,8% |
| 610 | Araras | TURP | 2 | 2,8% |
| 613 | Bairro da Glória | TURP | 2 | 2,8% |
| 609 | Castelo São Manoel | TURP | 2 | 2,8% |

Tabela 23: Linha de Ônibus utilizada como complemento da viagem (Terminal Bingen) (Final)

| Nº | Nome da Linha | Empresa de Ônibus | Terminal Bingen | |
|--------------------|----------------------------------|-----------------------|-----------------|-------------|
| | | | n | (%) |
| 703 | Santa Mônica | TURP | 2 | 2,8% |
| 325 | Alto Bela Vista | Cidade das Hortênsias | 1 | 1,4% |
| 528 | Alto Comunidade do Alemão | V. Cascatinha | 1 | 1,4% |
| 463 | Alto Independência | Petro Ita | 1 | 1,4% |
| 108 | Bairro Castrioto | Cidade Real | 1 | 1,4% |
| 511 | Boa Vista | V. Cascatinha | 1 | 1,4% |
| 707 | Fagundes | TURP | 1 | 1,4% |
| 117 | João Xavier | Cidade Real | 1 | 1,4% |
| 515 | Jardim Salvador | V. Cascatinha | 1 | 1,4% |
| 429 | Lagoinha | Petro Ita | 1 | 1,4% |
| 413 | Lopes Trovão | Petro Ita | 1 | 1,4% |
| 709 | Manga Larga | TURP | 1 | 1,4% |
| 448 | Olga Castrioto via Cel. Veiga | Petro Ita | 1 | 1,4% |
| 445 | Osvero do Carmo Villaça | Petro Ita | 1 | 1,4% |
| 433 | Sargento Boening | Petro Ita | 1 | 1,4% |
| 419 | Sargento Boening (Via R. Teresa) | Petro Ita | 1 | 1,4% |
| 615 | T. Corrêas x Carangola | TURP | 1 | 1,4% |
| 602 | Vale das Videiras | TURP | 1 | 1,4% |
| Total Geral | | | 71 | 100% |

Os resultados no mini terminal localizado na Posse, acerca a linha de ônibus utilizada como complemento, são apresentados a seguir:

Tabela 24: Linha de Ônibus utilizada como complemento da viagem (Mini Terminal Posse)

| Nº | Nome da Linha | Empresa de Ônibus | Mini Terminal Posse | |
|--------------------|-------------------------------------|-------------------|---------------------|-------------|
| | | | n | (%) |
| 700 | Terminal Itaipava | TURP | 22 | 59,5% |
| 703 | Santa Mônica | TURP | 4 | 10,8% |
| 705 | Cuiabá | TURP | 2 | 5,4% |
| 704 | Madame Machado | TURP | 2 | 5,4% |
| 160 | Terminal Itaipava x Terminal Bingen | Cidade Real | 2 | 5,4% |
| 617 | Araras x T. Itaipava | TURP | 1 | 2,7% |
| 122 | Fazenda Inglesa | Cidade Real | 1 | 2,7% |
| 711 | Posse | TURP | 1 | 2,7% |
| 402 | Taquara | Petro Ita | 1 | 2,7% |
| 10 | Terminal Bingen - Executivo | Cidade Real | 1 | 2,7% |
| Total Geral | | | 37 | 100% |

Neste último deslocamento, quanto tempo você levará até chegar ao seu destino?

Da mesma forma que foi verificado o tempo de acesso ao Terminal e o tempo de deslocamento nos veículos, os entrevistados também foram questionados acerca do tempo da última milha. Os resultados do mini terminal Posse são apresentados a seguir:

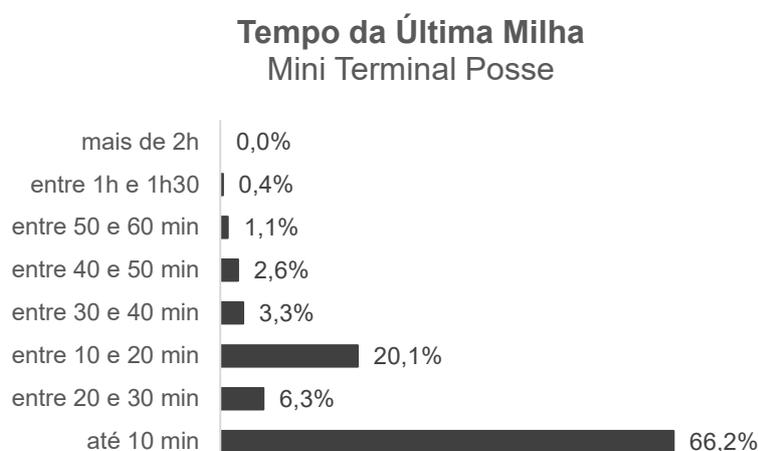


Figura 85: Tempo de Acesso ao Terminal (Mini Terminal Posse)

Os resultados da pesquisa em relação ao tempo na última milha, citados pelos usuários entrevistados no terminal Bingen, são apresentados a seguir:

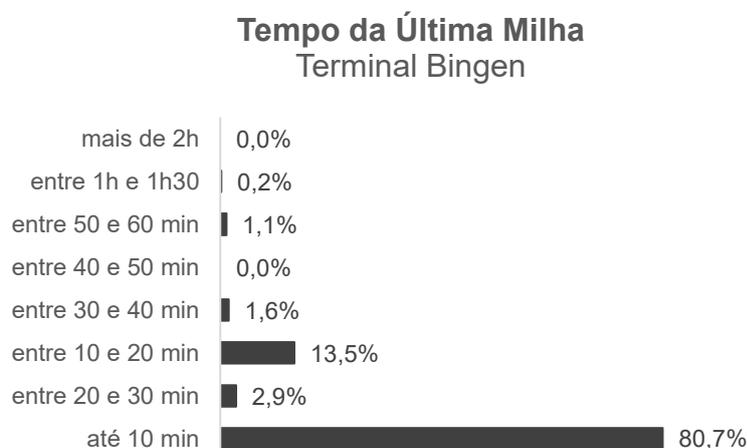


Figura 86: Tempo de Acesso ao Terminal (Terminal Bingen)

Os resultados da pesquisa em relação ao tempo na última milha, citados pelos usuários entrevistados no terminal Centro, são apresentados a seguir:

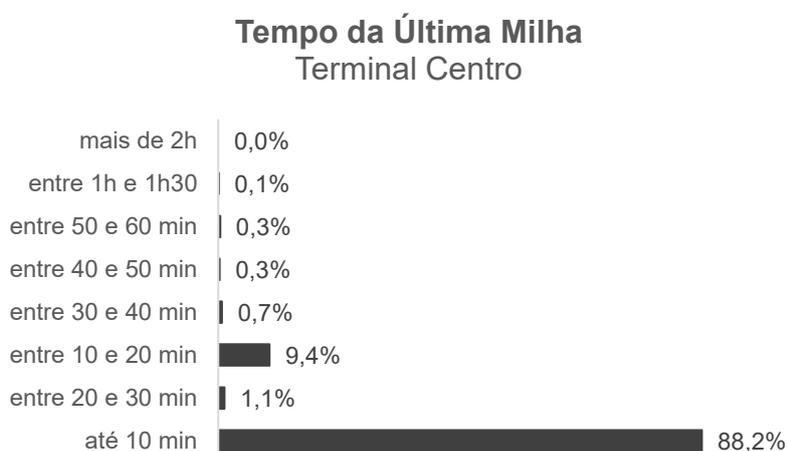


Figura 87: Tempo de Acesso ao Terminal (Terminal Centro)

Os resultados da pesquisa em relação ao tempo na última milha, citados pelos usuários entrevistados no terminal Corrêas, são apresentados a seguir:

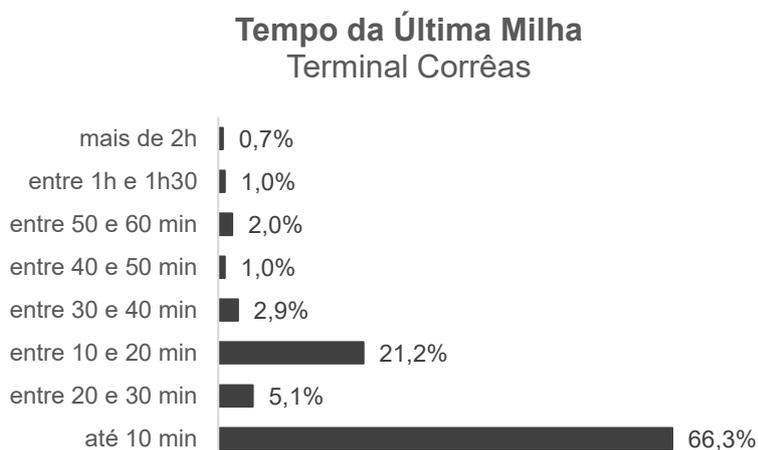


Figura 88: Tempo de Acesso ao Terminal (Terminal Corrêas)

Os resultados da pesquisa em relação ao tempo na última milha, citados pelos usuários entrevistados no terminal Itaipava, são apresentados a seguir:

Tempo da Última Milha Terminal Itaipava

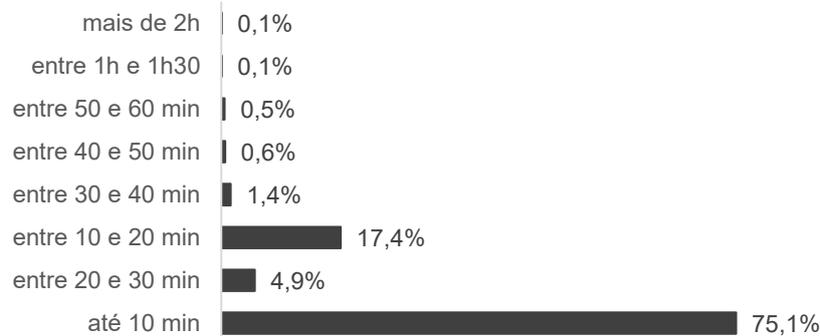


Figura 89: Tempo de Acesso ao Terminal (Terminal Itaipava)

Os resultados da pesquisa em relação ao tempo na última milha, citados pelos usuários entrevistados no terminal Itamarati, são apresentados a seguir:

Tempo da Última Milha Terminal Itamarati

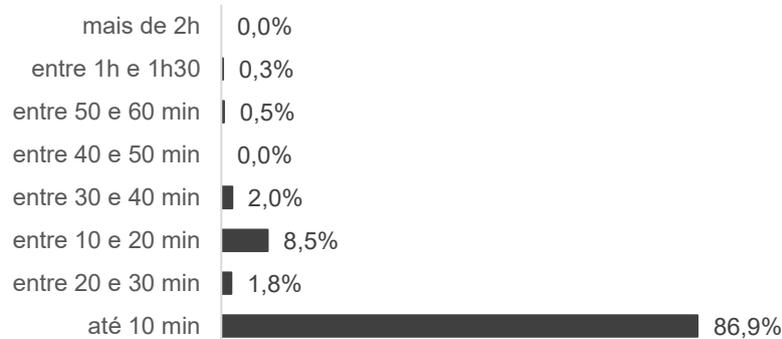


Figura 90: Tempo de Acesso ao Terminal (Terminal Itamarati)

Qual é o seu gasto diário com Transporte Público?

Um dos principais atributos verificados na pesquisa envolveu o gasto diário dos usuários com Transporte Público. A partir dos resultados da pesquisa no mini terminal Posse, verificou-se que, a maior parte dos entrevistados

dispende, diariamente, entre R\$ 5,00 e R\$ 10,00 com tarifas, considerando seus deslocamentos pela cidade de Petrópolis. Além disso, verificou-se um grande percentual (27,9%) de usuários que usufruem de gratuidade no Transporte Público.

Gasto diário com Tarifa no Transporte Público Mini Terminal Posse

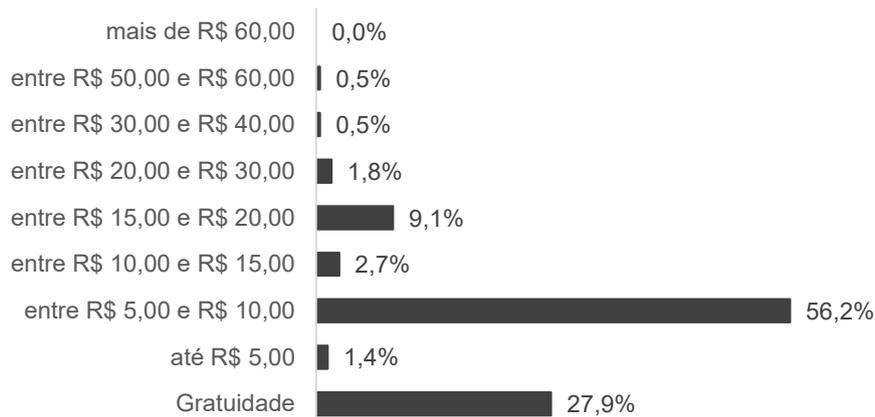


Figura 91: Gasto Diário com Transporte Público (Mini Terminal Posse)

No terminal Bingen, também se verificou que a maior parte dos entrevistados dispende, diariamente, entre R\$ 5,00 e R\$ 10,00 com tarifas, considerando seus deslocamentos pela cidade de Petrópolis. Além disso, verificou-se um grande percentual (12,5%) de usuários que usufruem de gratuidade no Transporte Público.

Gasto diário com Tarifa no Transporte Público Terminal Bingen

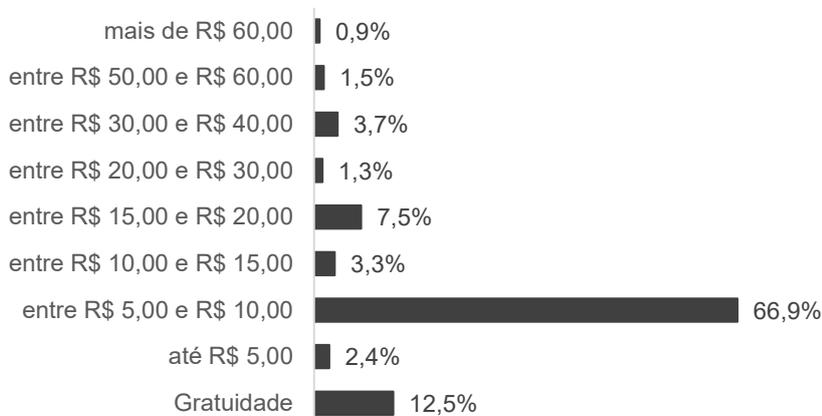


Figura 92: Gasto Diário com Transporte Público (Terminal Bingen)

No terminal Centro, verifica-se que, a maior parte dos entrevistados dispense, diariamente, entre R\$ 5,00 e R\$ 10,00 com tarifas, considerando seus deslocamentos pela cidade de Petrópolis. Além disso, verificou-se um grande percentual (21,6%) de usuários que usufruem de gratuidade no Transporte Público.

Gasto diário com Tarifa no Transporte Público Terminal Centro

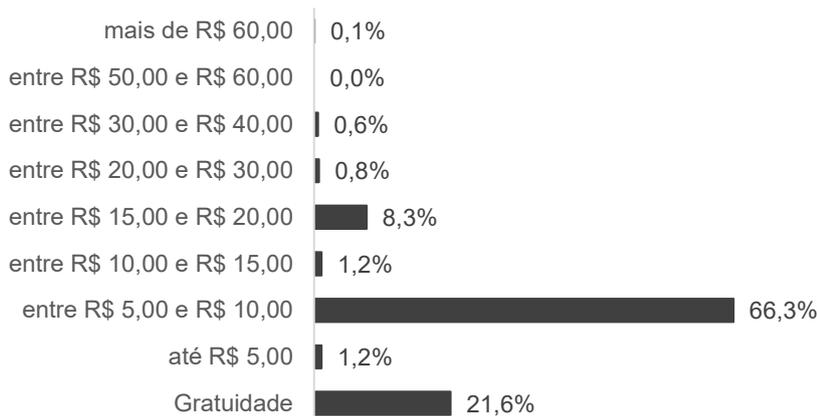


Figura 93: Gasto Diário com Transporte Público (Terminal Centro)

No terminal Corrêas, verifica-se que, a maior parte dos entrevistados dispense, diariamente, entre R\$ 5,00 e R\$ 10,00 com tarifas, considerando seus deslocamentos pela cidade de Petrópolis. Além disso, verificou-se um grande

percentual (17,3%) de usuários que gastando entre R\$ 15,00 e R\$ 20,00 com tarifas no Transporte Público.

Gasto diário com Tarifa no Transporte Público Terminal Corrêas

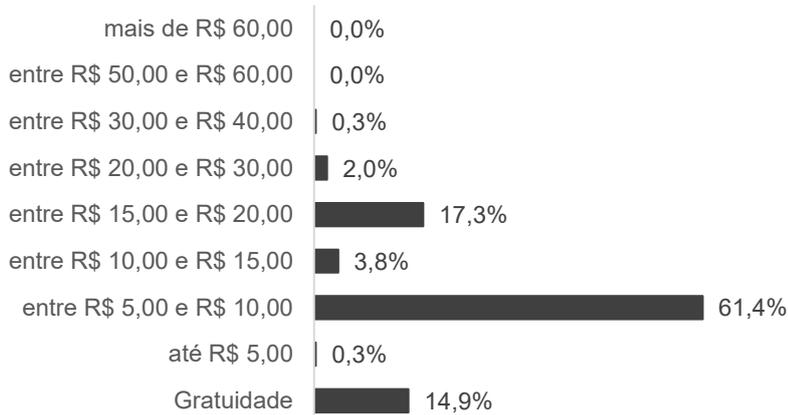


Figura 94: Gasto Diário com Transporte Público (Terminal Corrêas)

No terminal Itaipava, verifica-se que, a maior parte dos entrevistados depende, diariamente, entre R\$ 5,00 e R\$ 10,00 com tarifas, considerando seus deslocamentos pela cidade de Petrópolis. Além disso, verificou-se um grande percentual (15,2%) de usuários que usufruem de gratuidade no Transporte Público.

Gasto diário com Tarifa no Transporte Público Terminal Itaipava

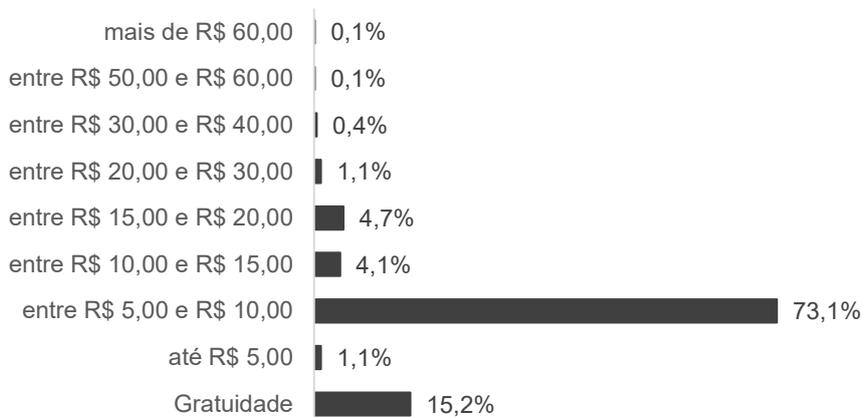


Figura 95: Gasto Diário com Transporte Público (Terminal Itaipava)

No terminal Itamarati, verifica-se que, a maior parte dos entrevistados dispende, diariamente, entre R\$ 5,00 e R\$ 10,00 com tarifas, considerando seus deslocamentos pela cidade de Petrópolis. Além disso, verificou-se um grande percentual (23,3%) de usuários que usufruem de gratuidade no Transporte Público.

Gasto diário com Tarifa no Transporte Público Terminal Itamarati

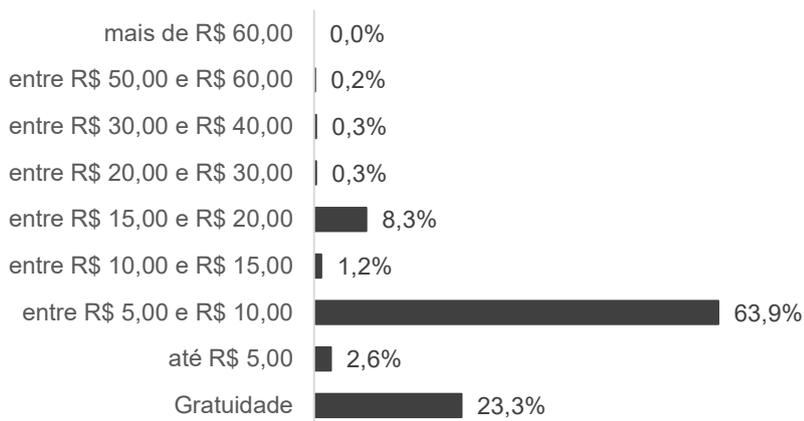


Figura 96: Gasto Diário com Transporte Público (Terminal Itamarati)

Como você efetua o pagamento da Tarifa?

Em seguida, os entrevistados foram questionados acerca da forma como efetuam o pagamento das tarifas no Transporte Público. A partir dos resultados apresentados para o mini terminal Posse, verifica-se que, embora este disponha de equipamento para compra e recarga de bilhetes eletrônicos, um percentual considerável dos usuários entrevistados (44,4%) ainda efetua o pagamento de suas tarifas com dinheiro.

Forma de Pagamento da Tarifa Mini Terminal Posse

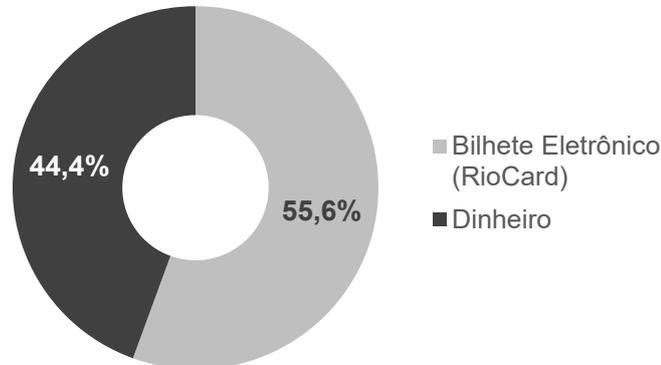


Figura 97: Forma de Pagamento da Tarifa pelos Entrevistados (Mini Terminal Posse)

No terminal Bingen, também se verificou que, embora este disponha de equipamento para compra e recarga de bilhetes eletrônicos, um percentual considerável dos usuários entrevistados (37,7%) ainda efetua o pagamento de suas tarifas com dinheiro.

Forma de Pagamento da Tarifa Terminal Bingen

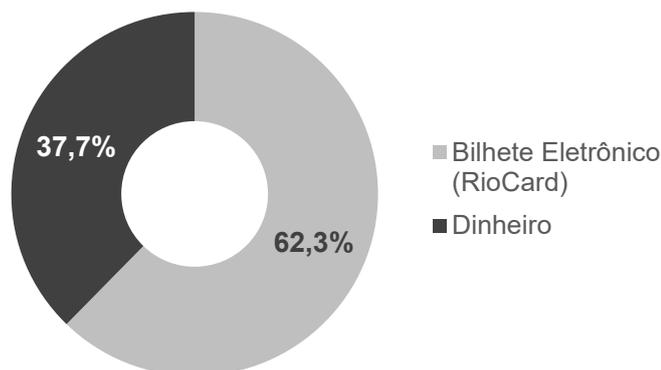


Figura 98: Forma de Pagamento da Tarifa pelos Entrevistados (Terminal Bingen)

No terminal Centro, também se verificou um percentual considerável de usuários entrevistados (20,6%) ainda efetua o pagamento de suas tarifas com dinheiro.

Forma de Pagamento da Tarifa Terminal Centro

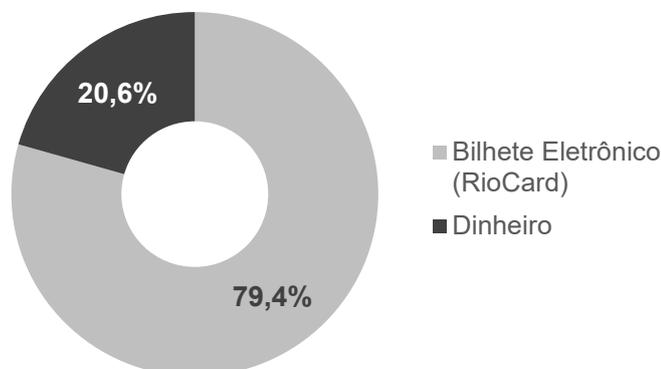


Figura 99: Forma de Pagamento da Tarifa pelos Entrevistados (Terminal Centro)

No terminal Corrêas, verifica-se que, embora este disponha de equipamento para compra e recarga de bilhetes eletrônicos, um percentual considerável dos usuários entrevistados (46,9%) ainda efetua o pagamento de suas tarifas com dinheiro.

Forma de Pagamento da Tarifa Terminal Corrêas

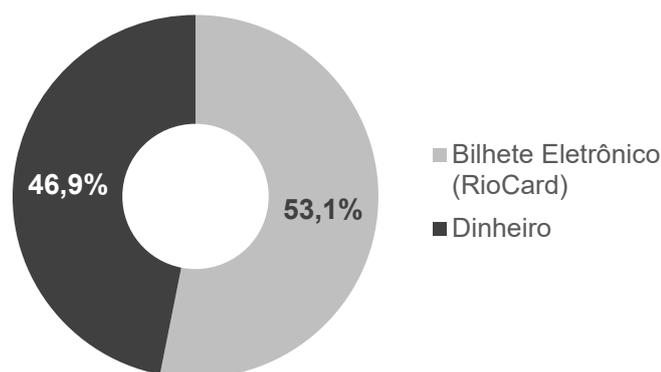


Figura 100: Forma de Pagamento da Tarifa pelos Entrevistados (Terminal Corrêas)

No terminal Itaipava, verifica-se que, embora este disponha de equipamento para compra e recarga de bilhetes eletrônicos, um percentual considerável dos usuários entrevistados (36,7%) ainda efetua o pagamento de suas tarifas com dinheiro.

Forma de Pagamento da Tarifa Terminal Itaipava

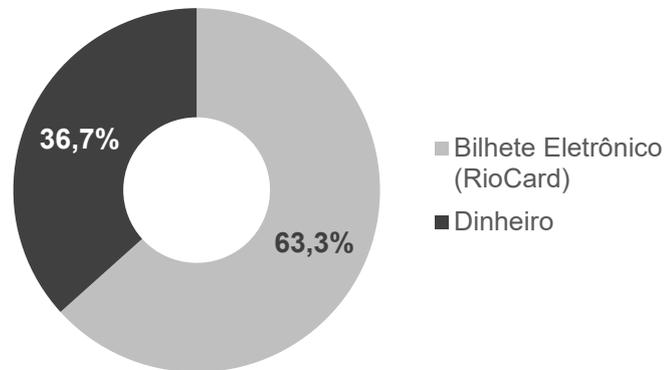


Figura 101: Forma de Pagamento da Tarifa pelos Entrevistados (Terminal Itaipava)

No terminal Itamarati, verifica-se que, embora este disponha de equipamento para compra e recarga de bilhetes eletrônicos, um percentual considerável dos usuários entrevistados (25,2%) ainda efetua o pagamento de suas tarifas com dinheiro.

Forma de Pagamento da Tarifa Terminal Itamarati

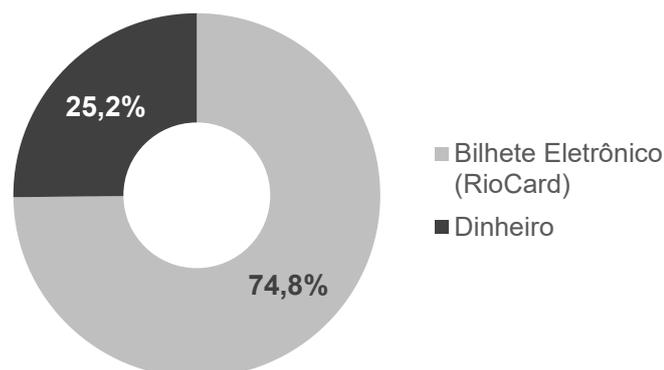


Figura 102: Forma de Pagamento da Tarifa pelos Entrevistados (Terminal Itamarati)

Qual é sua AVALIAÇÃO sobre A LINHA DE ÔNIBUS QUE VOCÊ VAI EMBARCAR AGORA em relação ao TEMPO DE ESPERA

Embora tenham avaliado o sistema de transporte público de forma geral, os usuários entrevistados também foram questionados acerca da linha de ônibus da qual faria o embarque logo após a entrevista. Inicialmente, os entrevistados foram questionados acerca do tempo de espera pela linha que utilizaria. Cabe destacar que, a maioria (54,5%) dos entrevistados no mini terminal Posse disse considerar este atributo como “Bom” ou “Péssimo”, demonstrando uma grande diferença de opiniões.

Avaliação sobre o Tempo de Espera (Linha de Embarque)

Mini Terminal Posse

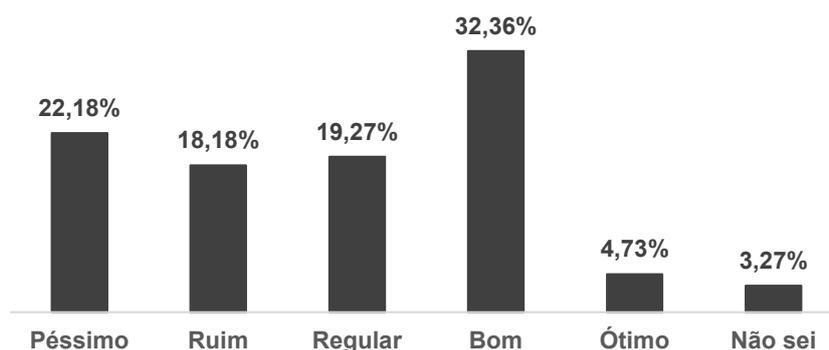


Figura 103: Avaliação do Entrevistado do Tempo de Espera da Linha Utilizada (Mini Terminal Posse)

No terminal Bingen, sobre a avaliação do tempo de espera da linha de ônibus da qual os usuários fariam o embarque logo após a entrevista, verifica-se que, para a maioria dos entrevistados (68,4%), este atributo foi classificado como “Bom” ou “Regular”.

Avaliação sobre o Tempo de Espera (Linha de Embarque)

Terminal Bingen

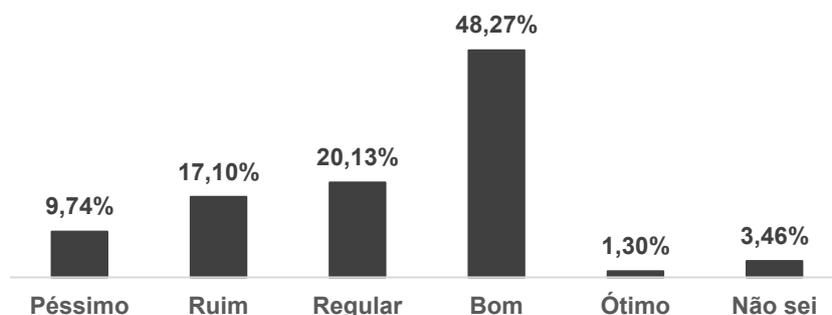


Figura 104: Avaliação do Entrevistado do Tempo de Espera da Linha Utilizada (Terminal Bingen)

No terminal Centro, sobre a avaliação do tempo de espera da linha de ônibus da qual os usuários fariam o embarque logo após a entrevista, verifica-se que, para a maioria dos entrevistados (81,2%), este atributo foi classificado como “Bom”, “Péssimo” ou “Ruim”, demonstrando uma grande diferença de opiniões.

Avaliação sobre o Tempo de Espera (Linha de Embarque)

Terminal Centro

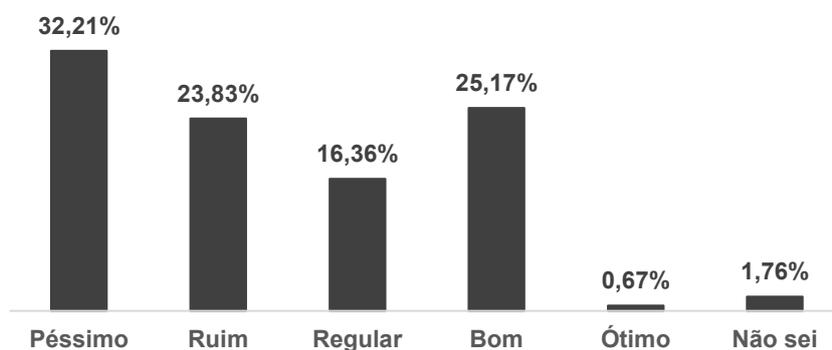


Figura 105: Avaliação do Entrevistado do Tempo de Espera da Linha Utilizada (Terminal Centro)

No terminal Corrêas, sobre a avaliação do tempo de espera da linha de ônibus da qual os usuários fariam o embarque logo após a entrevista, verifica-se que, para a maioria dos entrevistados (93,2%), este atributo foi classificado como “Regular”, “Péssimo”, “Ruim” ou “Bom”, mostrando uma grande diferença de opiniões.

Avaliação sobre o Tempo de Espera (Linha de Embarque)

Terminal Corrêas

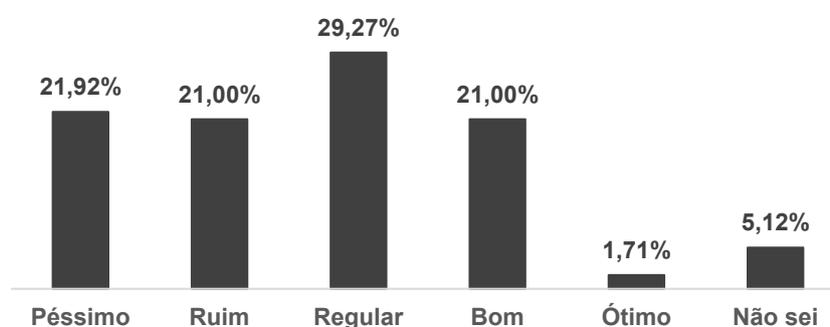


Figura 106: Avaliação do Entrevistado do Tempo de Espera da Linha Utilizada (Terminal Corrêas)

No terminal Itaipava, sobre a avaliação do tempo de espera da linha de ônibus da qual os usuários fariam o embarque logo após a entrevista, verifica-se que, para a maioria dos entrevistados (98,5%), este atributo foi classificado como “Péssimo”, “Bom”, “Regular” ou “Ruim”, demonstrando uma grande diferença de opiniões.

Avaliação sobre o Tempo de Espera (Linha de Embarque)

Terminal Itaipava

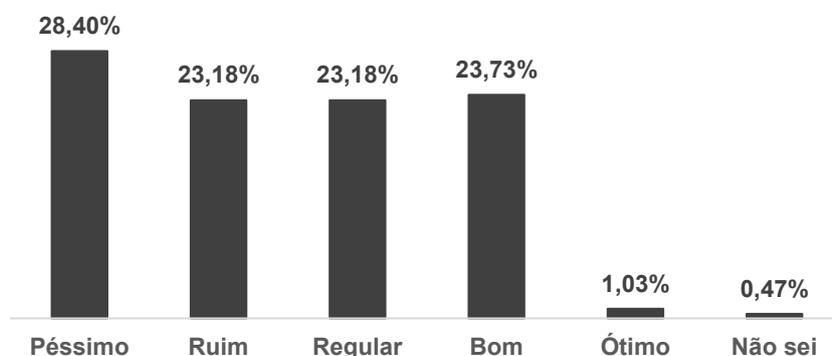


Figura 107: Avaliação do Entrevistado do Tempo de Espera da Linha Utilizada (Terminal Itaipava)

No terminal Itamarati, sobre a avaliação do tempo de espera da linha de ônibus da qual os usuários fariam o embarque logo após a entrevista, verifica-se que, para a maioria dos entrevistados (76,7%), este atributo foi classificado como “Bom” ou “Regular”.

Avaliação sobre o Tempo de Espera (Linha de Embarque)

Terminal Itamarati

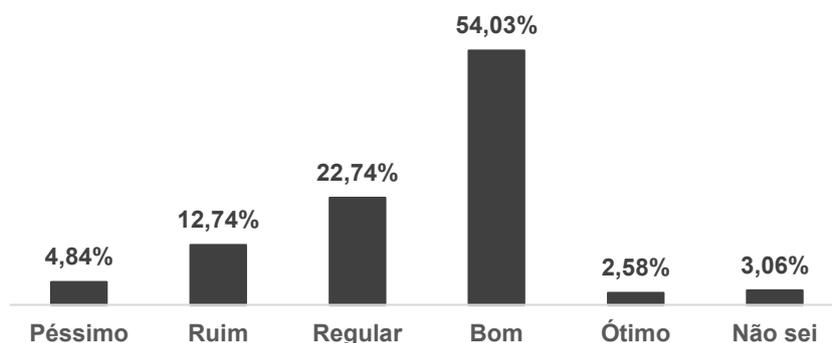


Figura 108: Avaliação do Entrevistado do Tempo de Espera da Linha Utilizada (Terminal Itamarati)

Qual é sua AVALIAÇÃO sobre A LINHA DE ÔNIBUS QUE VOCÊ VAI EMBARCAR AGORA em relação ao TEMPO DE VIAGEM

Em seguida, foram questionados acerca do tempo de viagem da linha de ônibus da qual fariam o embarque logo após a entrevista. Nos resultados para o mini terminal Posse verifica-se que, para a maioria dos entrevistados (70,9%), este atributo foi classificado como “Bom” ou “Regular”.

Avaliação sobre o Tempo de Viagem *(Linha de Embarque)*

Mini Terminal Posse

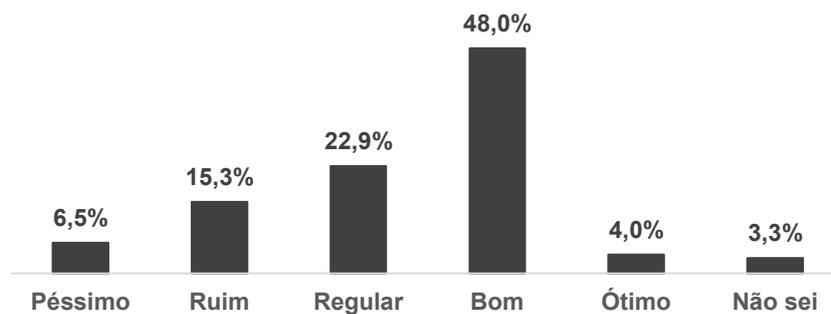


Figura 109: Avaliação do Entrevistado do Tempo de Viagem da Linha Utilizada (Mini Terminal Posse)

No terminal Bingen, sobre a avaliação do tempo de viagem da linha de ônibus da qual os usuários fariam o embarque logo após a entrevista, verifica-se que, para a maioria dos entrevistados (86,8%), este atributo foi classificado como “Bom” ou “Regular”.

Avaliação sobre o Tempo de Viagem (Linha de Embarque)

Terminal Bingen

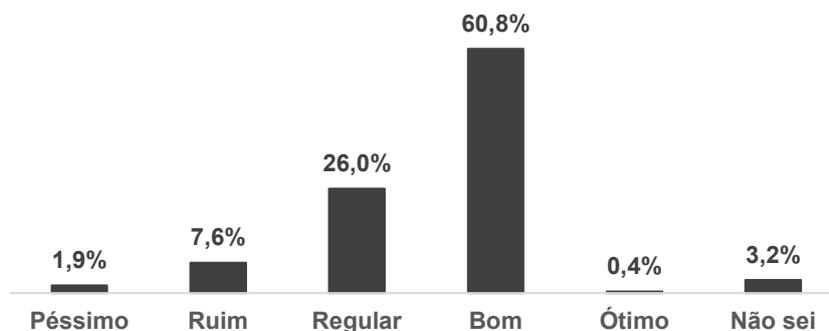


Figura 110: Avaliação do Entrevistado do Tempo de Viagem da Linha Utilizada (Terminal Bingen)

No terminal Centro, sobre a avaliação do tempo de viagem da linha de ônibus da qual os usuários fariam o embarque logo após a entrevista, verifica-se que, para a maioria dos entrevistados (72,4%), este atributo foi classificado como “Regular” ou “Bom”.

Avaliação sobre o Tempo de Viagem (Linha de Embarque)

Terminal Centro

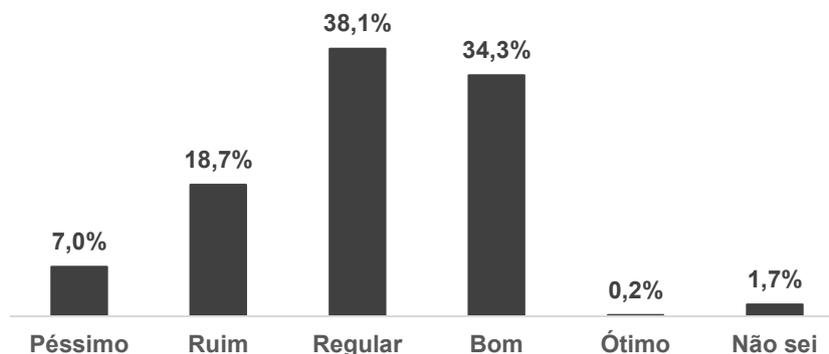


Figura 111: Avaliação do Entrevistado do Tempo de Viagem da Linha Utilizada (Terminal Centro)

No terminal Corrêas, sobre a avaliação do tempo de viagem da linha de ônibus da qual os usuários fariam o embarque logo após a entrevista, verifica-se que, para a maioria dos entrevistados (60,1%), este atributo foi classificado como “Regular” ou “Bom”.

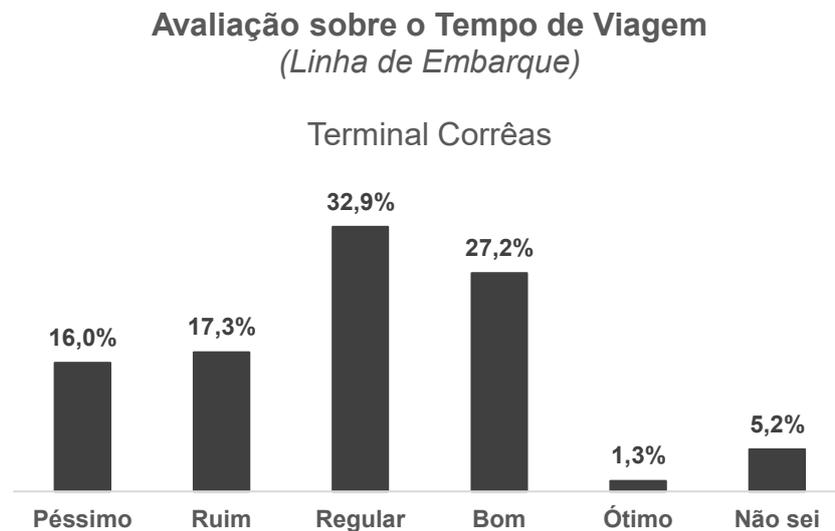


Figura 112: Avaliação do Entrevistado do Tempo de Viagem da Linha Utilizada (Terminal Corrêas)

No terminal Itaipava, sobre a avaliação do tempo de viagem da linha de ônibus da qual os usuários fariam o embarque logo após a entrevista, verifica-se que, para a maioria dos entrevistados (61,4%), este atributo foi classificado como “Bom” ou “Regular”.

Avaliação sobre o Tempo de Viagem (Linha de Embarque)

Terminal Itaipava

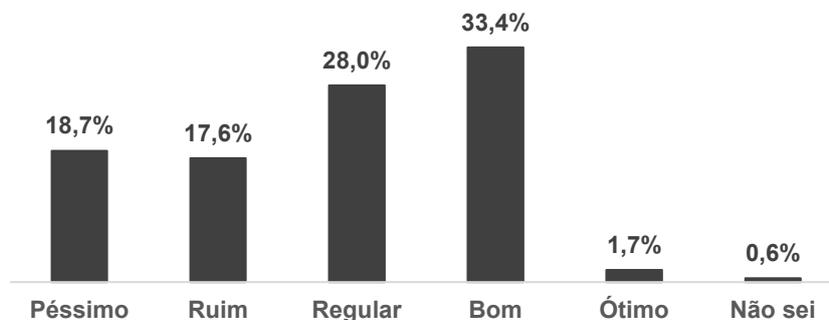


Figura 113: Avaliação do Entrevistado do Tempo de Viagem da Linha Utilizada (Terminal Itaipava)

No terminal Itamarati, sobre a avaliação do tempo de viagem da linha de ônibus da qual os usuários fariam o embarque logo após a entrevista, verifica-se que, para a maioria dos entrevistados (89,3%), este atributo foi classificado como “Bom” ou “Regular”.

Avaliação sobre o Tempo de Viagem (Linha de Embarque)

Terminal Itamarati

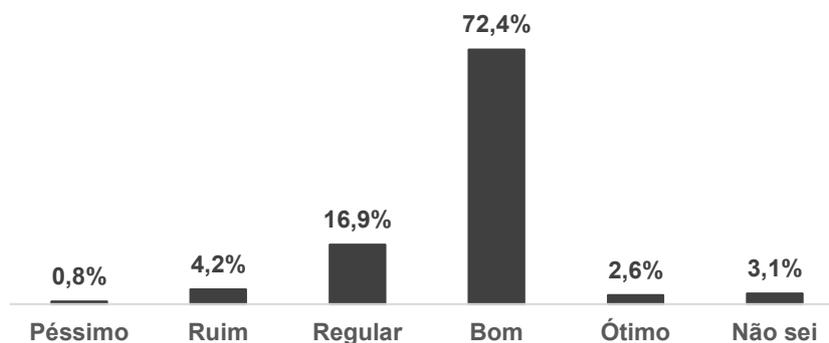


Figura 114: Avaliação do Entrevistado do Tempo de Viagem da Linha Utilizada (Terminal Itamarati)

Qual é sua AVALIAÇÃO sobre A LINHA DE ÔNIBUS QUE VOCÊ VAI EMBARCAR AGORA em relação a LOTAÇÃO DO VEÍCULO

Em seguida, foram questionados sobre a percepção dos usuários acerca da lotação do veículo na linha de ônibus da qual fariam o embarque logo após a entrevista. Nos resultados para o mini terminal Posse verifica-se que, para a maioria dos entrevistados (66,2%), este atributo foi classificado como “Bom” ou “Regular”.

Avaliação sobre Lotação dos Veículos
(Linha de Embarque)

Mini Terminal Posse

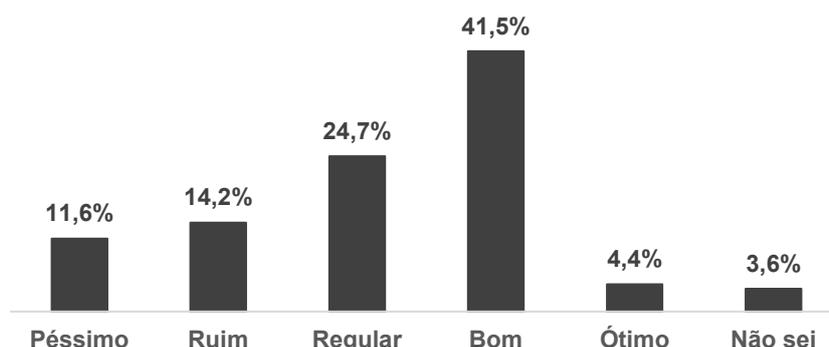


Figura 115: Avaliação do Entrevistado da Lotação da Linha Utilizada (Mini Terminal Posse)

No terminal Bingen, sobre a percepção dos usuários acerca da lotação do veículo na linha de ônibus da qual fariam o embarque logo após a entrevista, verifica-se que, para a maioria dos entrevistados (77,2%), este atributo foi classificado como “Bom” ou “Regular”.

Avaliação sobre Lotação dos Veículos (Linha de Embarque)

Terminal Bingen

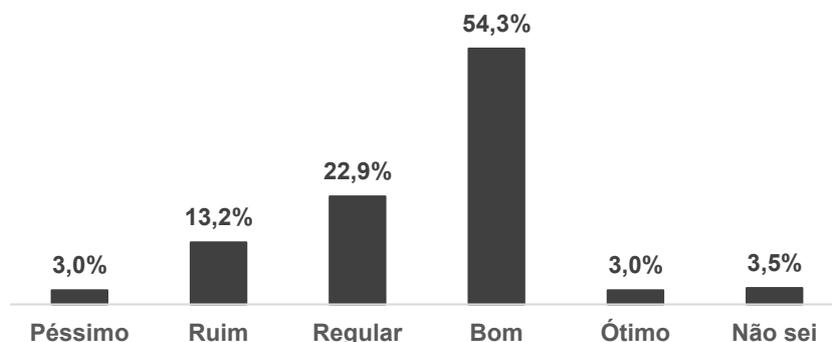


Figura 116: Avaliação do Entrevistado da Lotação da Linha Utilizada (Terminal Bingen)

No terminal Centro, sobre a percepção dos usuários acerca da lotação do veículo na linha de ônibus da qual fariam o embarque logo após a entrevista, verifica-se que, para a maioria dos entrevistados (81,1%), este atributo foi classificado como “Bom”, “Ruim” ou “Regular”.

Avaliação sobre Lotação dos Veículos (Linha de Embarque)

Terminal Centro

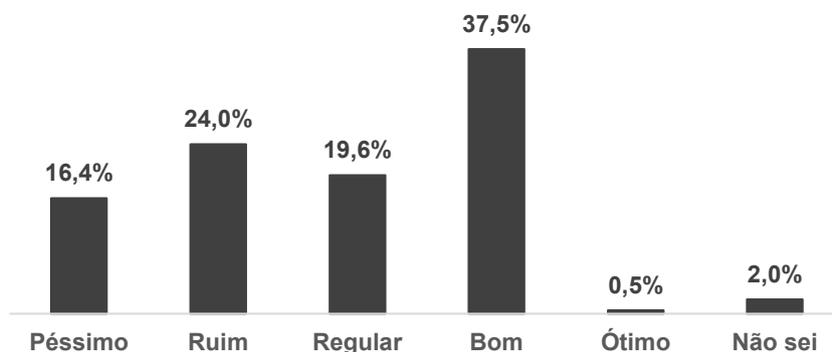


Figura 117: Avaliação do Entrevistado da Lotação da Linha Utilizada (Terminal Centro)

No terminal Corrêas, sobre a percepção dos usuários acerca da lotação do veículo na linha de ônibus da qual fariam o embarque logo após a entrevista, verifica-se que, para a maioria dos entrevistados (57,1%), este atributo foi classificado como “Péssimo” ou “Ruim”.

Avaliação sobre Lotação dos Veículos (Linha de Embarque)

Terminal Corrêas

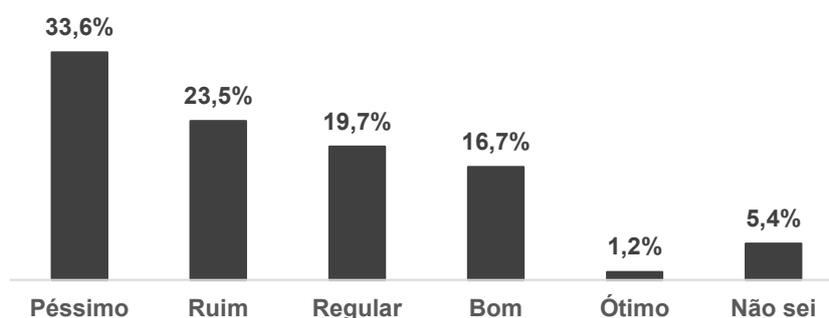


Figura 118: Avaliação do Entrevistado da Lotação da Linha Utilizada (Terminal Corrêas)

No terminal Itaipava, sobre a percepção dos usuários acerca da lotação do veículo na linha de ônibus da qual fariam o embarque logo após a entrevista, verifica-se que, para a maioria dos entrevistados (77,5%), este atributo foi classificado como “Péssimo”, “Regular” ou “Ruim”.

Avaliação sobre Lotação dos Veículos (Linha de Embarque)

Terminal Itaipava

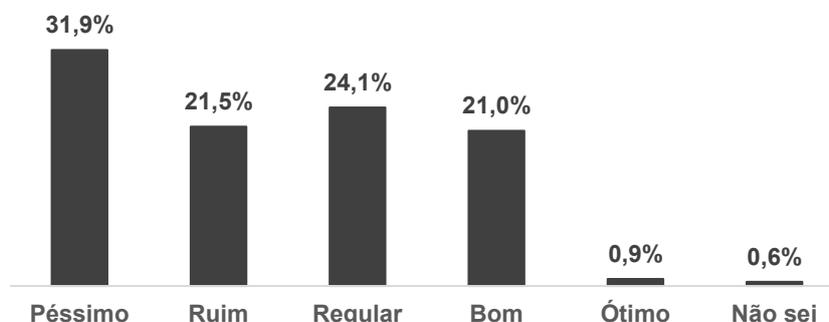


Figura 119: Avaliação do Entrevistado da Lotação da Linha Utilizada (Terminal Itaipava)

No terminal Itamarati, sobre a percepção dos usuários acerca da lotação do veículo na linha de ônibus da qual fariam o embarque logo após a entrevista, verifica-se que, para a maioria dos entrevistados (71,6%), este atributo foi classificado como “Bom” ou “Regular”.

Avaliação sobre Lotação dos Veículos (Linha de Embarque)

Terminal Itamarati

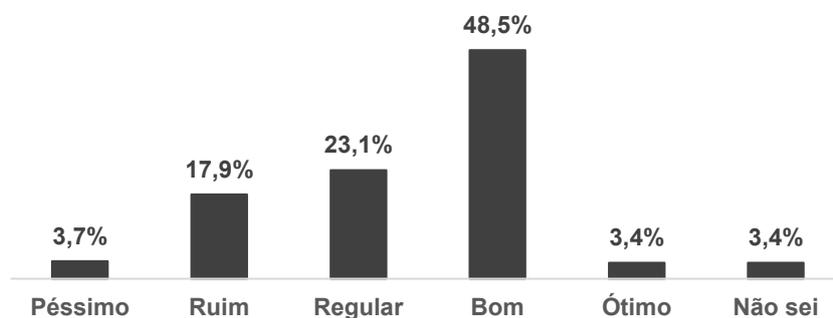


Figura 120: Avaliação do Entrevistado da Lotação da Linha Utilizada (Terminal Itamarati)

Qual é sua AVALIAÇÃO sobre A LINHA DE ÔNIBUS QUE VOCÊ VAI EMBARCAR AGORA em relação a CONSERVAÇÃO / LIMPEZA DOS ÔNIBUS

Em seguida, foram questionados quanto ao aspecto de conservação e limpeza dos ônibus que fariam o embarque logo após a entrevista. Nos resultados para o mini terminal Posse verifica-se que, para a maioria dos entrevistados (64,4%), este atributo foi classificado como “Bom” ou “Regular”.

Avaliação sobre a Conservação dos ônibus (Linha de Embarque)

Mini Terminal Posse

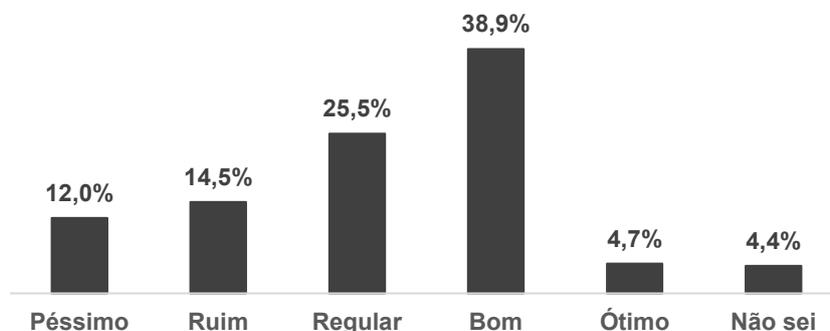


Figura 121: Avaliação do Entrevistado da Conservação / Limpeza dos Ônibus da Linha Utilizada (Mini Terminal Posse)

No terminal Bingen, sobre a percepção dos usuários quanto a conservação e limpeza dos ônibus que fariam o embarque logo após a entrevista, verifica-se que, para a maioria dos entrevistados (90,2%), este atributo foi classificado como “Bom” ou “Regular”.

Avaliação sobre a Conservação dos ônibus (Linha de Embarque)

Terminal Bingen

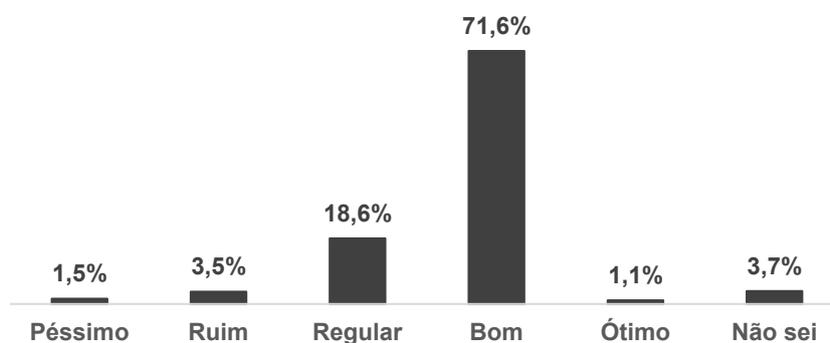


Figura 122: Avaliação do Entrevistado da Conservação / Limpeza dos Ônibus da Linha Utilizada (Terminal Bingen)

No terminal Centro, sobre a percepção dos usuários quanto a conservação e limpeza dos ônibus que fariam o embarque logo após a entrevista, verifica-se que, para a maioria dos entrevistados (69,5%), este atributo foi classificado como “Péssimo” ou “Bom”, demonstrando uma grande diferença de opinião.

Avaliação sobre a Conservação dos ônibus (Linha de Embarque)

Terminal Centro

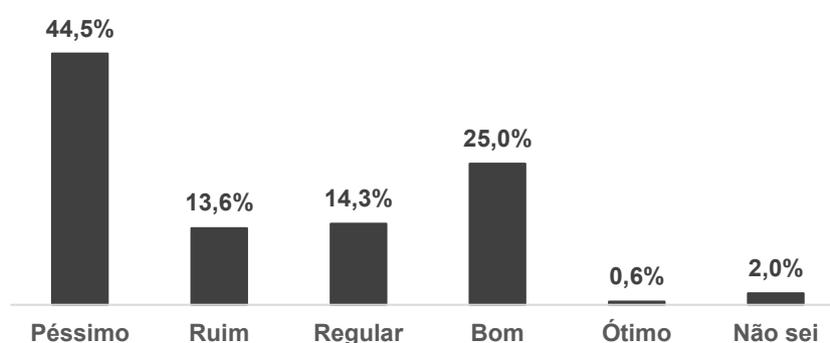


Figura 123: Avaliação do Entrevistado da Conservação / Limpeza dos Ônibus da Linha Utilizada (Terminal Centro)

No terminal Corrêas, sobre a percepção dos usuários quanto a conservação e limpeza dos ônibus que fariam o embarque logo após a entrevista, verifica-se que, para a maioria dos entrevistados (93%), este atributo foi classificado como “Regular”, “Bom”, “Péssimo” ou “Regular”, uma diferença grande de opinião.

Avaliação sobre a Conservação dos ônibus (Linha de Embarque)

Terminal Corrêas

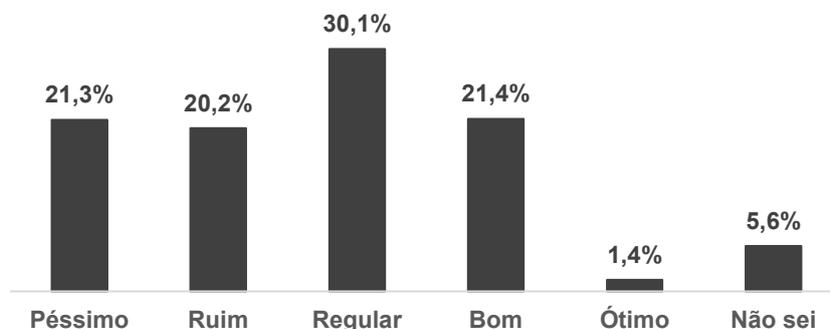


Figura 124: Avaliação do Entrevistado da Conservação / Limpeza dos Ônibus da Linha Utilizada (Terminal Corrêas)

No terminal Itaipava, sobre a percepção dos usuários quanto a conservação e limpeza dos ônibus que fariam o embarque logo após a entrevista, verifica-se que, para a maioria dos entrevistados (68,6%), este atributo foi classificado como “Regular” ou “Bom”.

Avaliação sobre a Conservação dos ônibus (Linha de Embarque)

Terminal Itaipava

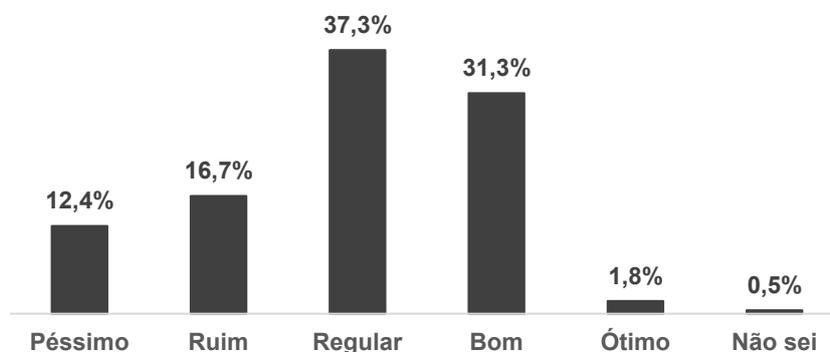


Figura 125: Avaliação do Entrevistado da Conservação / Limpeza dos Ônibus da Linha Utilizada (Terminal Itaipava)

No terminal Itamarati, sobre a percepção dos usuários quanto a conservação e limpeza dos ônibus que fariam o embarque logo após a entrevista, verifica-se que, para a maioria dos entrevistados (88,2%), este atributo foi classificado como “Bom” ou “Regular”.

Avaliação sobre a Conservação dos ônibus (Linha de Embarque)

Terminal Itamarati

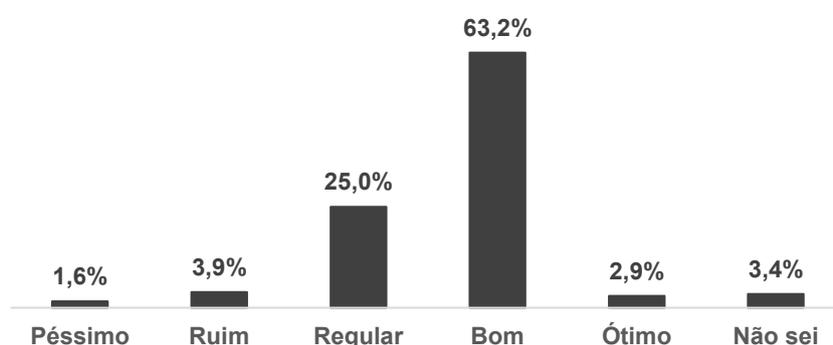


Figura 126: Avaliação do Entrevistado da Conservação / Limpeza dos Ônibus da Linha Utilizada (Terminal Itamarati)

Qual é sua AVALIAÇÃO sobre A LINHA DE ÔNIBUS QUE VOCÊ VAI EMBARCAR AGORA em relação ao CONFORTO DO VEÍCULO

Os entrevistados também foram questionados sobre os níveis de conforto nos veículos que fariam o embarque logo após a entrevista. Nos resultados para o mini terminal Posse verifica-se que, para a maioria dos entrevistados (68,7%), este atributo foi classificado como “Bom” ou “Regular”.

Avaliação sobre o Conforto dos Veículos (Linha de Embarque)

Mini Terminal Posse

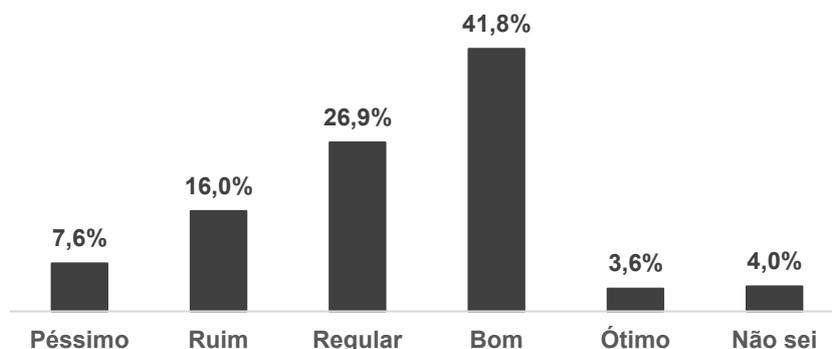


Figura 127: Avaliação do Entrevistado do Conforto do Veículo da Linha Utilizada (Mini Terminal Posse)

No terminal Bingen, sobre a percepção dos usuários quanto ao conforto nos veículos que fariam o embarque logo após a entrevista, verifica-se que, para a maioria dos entrevistados (86,6%), este atributo foi classificado como “Bom” ou “Regular”.

Avaliação sobre o Conforto dos Veículos (Linha de Embarque)

Terminal Bingen

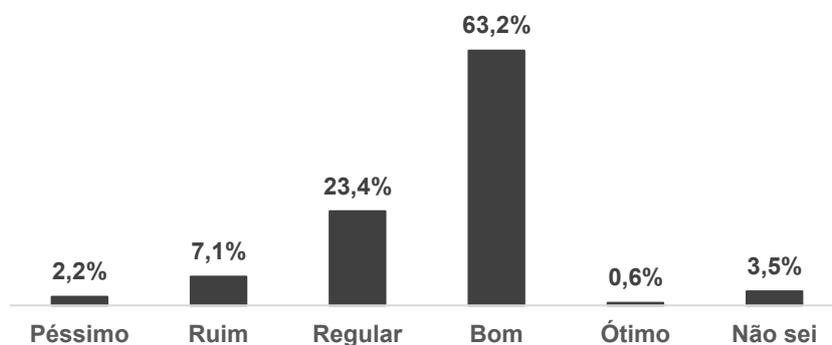


Figura 128: Avaliação do Entrevistado do Conforto do Veículo da Linha Utilizada (Terminal Bingen)

No terminal Centro, sobre a percepção dos usuários quanto ao conforto nos veículos que fariam o embarque logo após a entrevista, verifica-se que, para a maioria dos entrevistados (79,7%), este atributo foi classificado como “Ruim”, “Bom” e “Regular”, uma diferença considerável de opinião dos entrevistados.

Avaliação sobre o Conforto dos Veículos (Linha de Embarque)

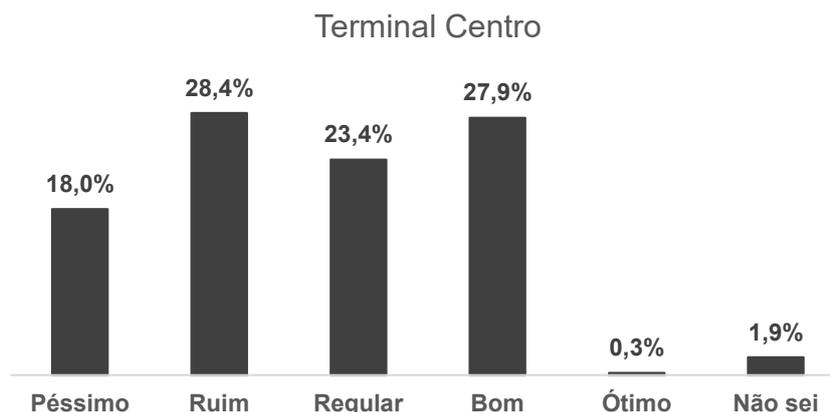


Figura 129: Avaliação do Entrevistado do Conforto do Veículo da Linha Utilizada (Terminal Centro)

No terminal Corrêas, sobre a percepção dos usuários quanto ao conforto nos veículos que fariam o embarque logo após a entrevista, verifica-se que, para a maioria dos entrevistados (51,9%), este atributo foi classificado como “Bom” ou “Regular”.

Avaliação sobre o Conforto dos Veículos (Linha de Embarque)

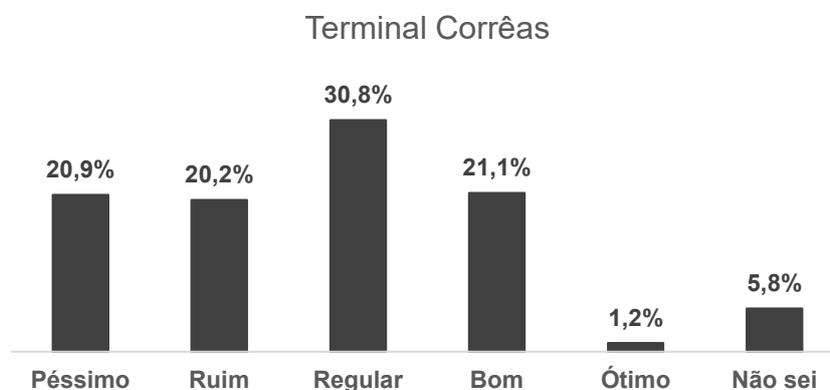


Figura 130: Avaliação do Entrevistado do Conforto do Veículo da Linha Utilizada (Terminal Corrêas)

No terminal Itaipava, sobre a percepção dos usuários quanto ao conforto nos veículos que fariam o embarque logo após a entrevista, verifica-se que, para a maioria dos entrevistados (63%), este atributo foi classificado como “Regular” ou “Bom”.

Avaliação sobre o Conforto dos Veículos (Linha de Embarque)

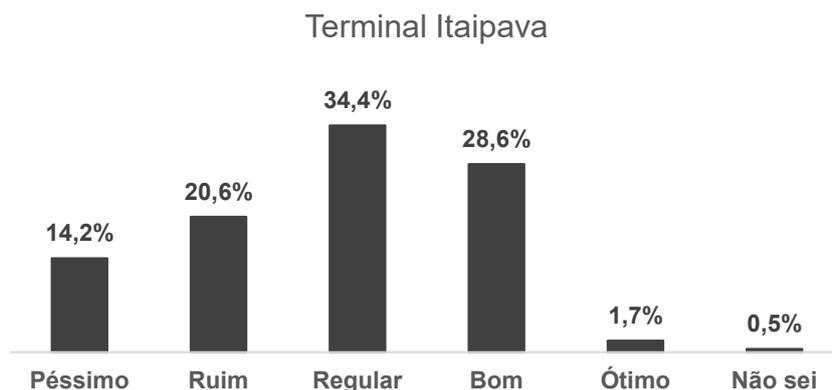


Figura 131: Avaliação do Entrevistado do Conforto do Veículo da Linha Utilizada (Terminal Itaipava)

No terminal Itamarati, sobre a percepção dos usuários quanto ao conforto nos veículos que fariam o embarque logo após a entrevista, verifica-se que, para a maioria dos entrevistados (81,9%), este atributo foi classificado como “Bom” ou “Regular”.

Avaliação sobre o Conforto dos Veículos (Linha de Embarque)

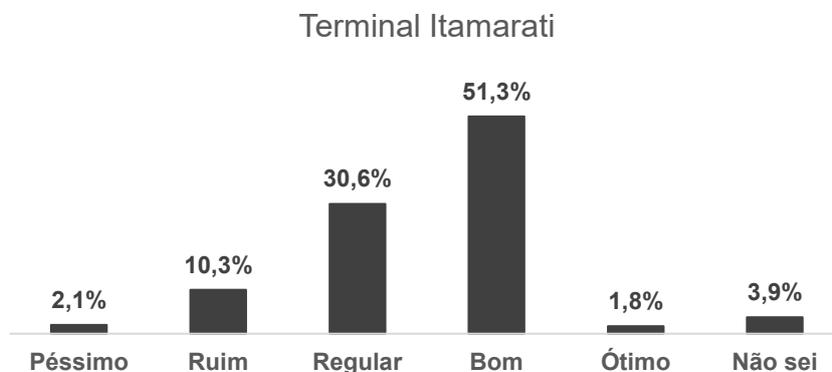


Figura 132: Avaliação do Entrevistado do Conforto do Veículo da Linha Utilizada (Terminal Itamarati)

Qual é sua AVALIAÇÃO sobre A LINHA DE ÔNIBUS QUE VOCÊ VAI EMBARCAR AGORA em relação a DISTÂNCIA DO PONTO A SUA CASA

Por fim, um último atributo também foi avaliado. Os entrevistados foram questionados acerca de sua percepção em relação à distância do ponto de ônibus até a sua casa.

Nos resultados para o mini terminal Posse é Interessante verificar que, tal qual na avaliação geral, neste caso, a maior parte dos entrevistados classificou o atributo avaliado como “Bom”, o que também demonstra que as linhas de ônibus perfazem trajetos adequados às necessidades dos usuários. Além disso, o resultado também aponta para bons níveis de acessibilidade, uma vez que os usuários entrevistados se encontram próximos à rede de transporte público da cidade.

Avaliação sobre a proximidade da residência a uma parada de Ônibus *(Linha de Embarque)*

Mini Terminal Posse

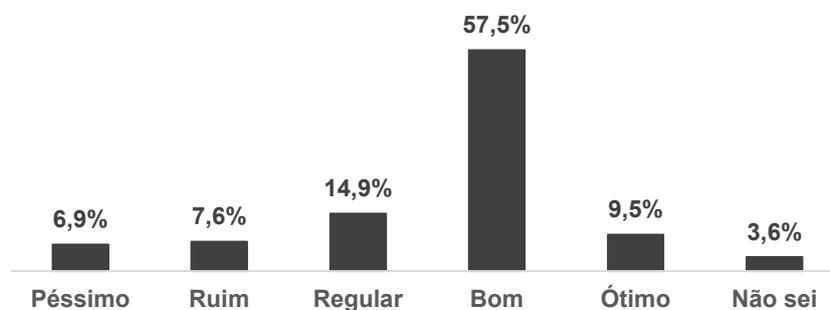


Figura 133: Avaliação do Entrevistado da Distância do Ponto da Linha Utilizada à sua Casa (Mini Terminal Posse)

No terminal Bingen, acerca a percepção dos usuários em relação à distância do ponto de ônibus até a sua casa, verifica-se que, tal qual na avaliação geral, a maioria dos entrevistados classificou o atributo avaliado como “Bom”. Isso demonstra que as linhas de ônibus perfazem trajetos adequados às necessidades dos usuários, e possui bons níveis de acessibilidade.

Avaliação sobre a proximidade da residência a uma parada de Ônibus (Linha de Embarque)

Terminal Bingen

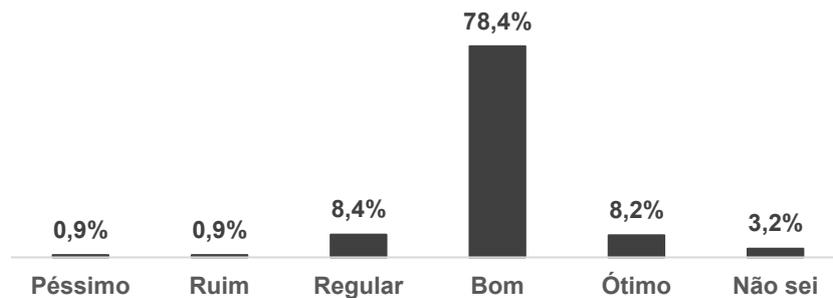


Figura 134: Avaliação do Entrevistado da Distância do Ponto da Linha Utilizada à sua Casa (Terminal Bingen)

No terminal Centro, acerca a percepção dos usuários em relação à distância do ponto de ônibus até a sua casa, verifica-se que, tal qual na avaliação geral, a maioria dos entrevistados classificou o atributo avaliado como “Bom”. Isso também demonstra que as linhas de ônibus perfazem trajetos adequados às necessidades dos usuários, e possui bons níveis de acessibilidade.

Avaliação sobre a proximidade da residência a uma parada de Ônibus (Linha de Embarque)

Terminal Centro

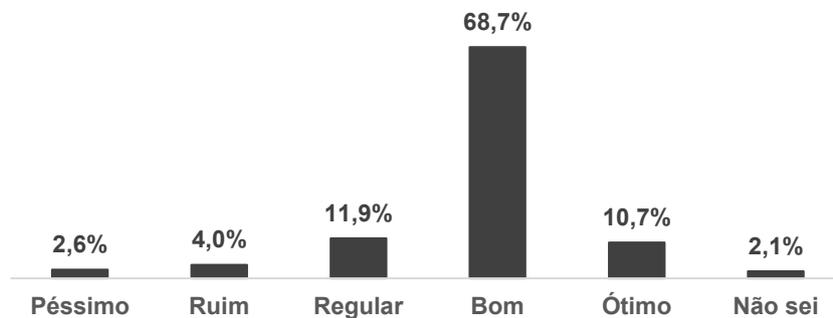


Figura 135: Avaliação do Entrevistado da Distância do Ponto da Linha Utilizada à sua Casa (Terminal Centro)

No terminal Corrêas, acerca a percepção dos usuários em relação à distância do ponto de ônibus até a sua casa, verifica-se que, tal qual na avaliação geral, a maioria dos entrevistados classificou o atributo avaliado como “Bom”. Isso demonstra que as linhas de ônibus perfazem trajetos adequados às necessidades dos usuários, e possui bons níveis de acessibilidade.

**Avaliação sobre a proximidade da residência
a uma parada de Ônibus**
(Linha de Embarque)

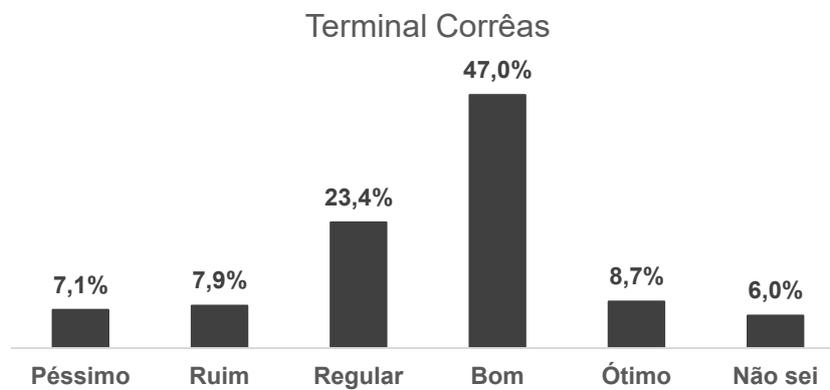


Figura 136: Avaliação do Entrevistado da Distância do Ponto da Linha Utilizada à sua Casa (Terminal Corrêas)

No terminal Itaipava, acerca a percepção dos usuários em relação à distância do ponto de ônibus até a sua casa, verifica-se que, tal qual na avaliação geral, a maioria dos entrevistados classificou o atributo avaliado como “Bom”. Isso demonstra que as linhas de ônibus perfazem trajetos adequados às necessidades dos usuários, e possui bons níveis de acessibilidade.

Avaliação sobre a proximidade da residência a uma parada de Ônibus (Linha de Embarque)

Terminal Itaipava

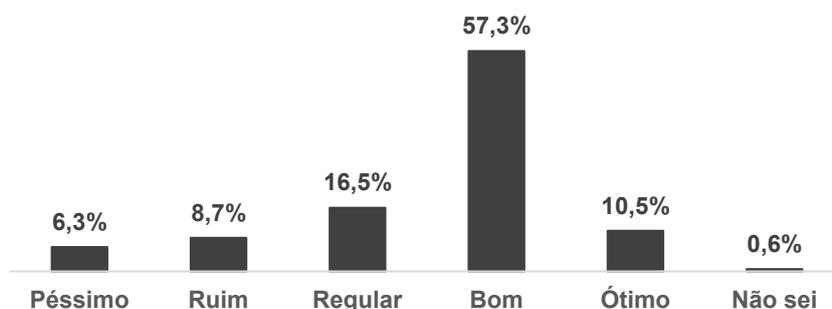


Figura 137: Avaliação do Entrevistado da Distância do Ponto da Linha Utilizada à sua Casa (Terminal Itaipava)

No terminal Itamarati, acerca a percepção dos usuários em relação à distância do ponto de ônibus até a sua casa, verifica-se que, tal qual na avaliação geral, a maioria dos entrevistados classificou o atributo avaliado como “Bom”. Isso demonstra que as linhas de ônibus perfazem trajetos adequados às necessidades dos usuários, e possui bons níveis de acessibilidade.

Avaliação sobre a proximidade da residência a uma parada de Ônibus (Linha de Embarque)

Terminal Itamarati

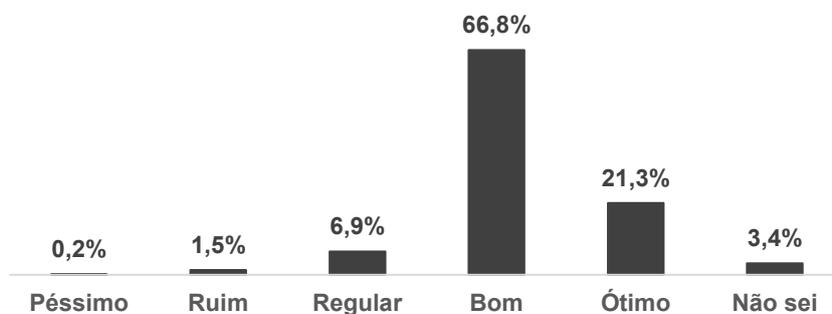


Figura 138: Avaliação do Entrevistado da Distância do Ponto da Linha Utilizada à sua Casa (Terminal Itamarati)

Você possui CNH?

Outro importante aspecto considerado na entrevista se refere ao fato de o entrevistado(a) possuir ou não Carteira Nacional de Habilitação. Os resultados para o mini terminal Posse são apresentados a seguir:

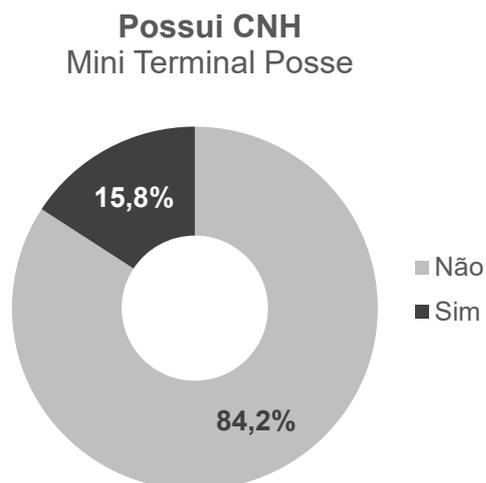


Figura 139: Posse de CNH pelos Entrevistados (Mini Terminal Posse)

As informações relacionadas aos usuários entrevistados, que possuam ou não a Carteira Nacional de Habilitação no terminal Bingen, são apresentadas a seguir:

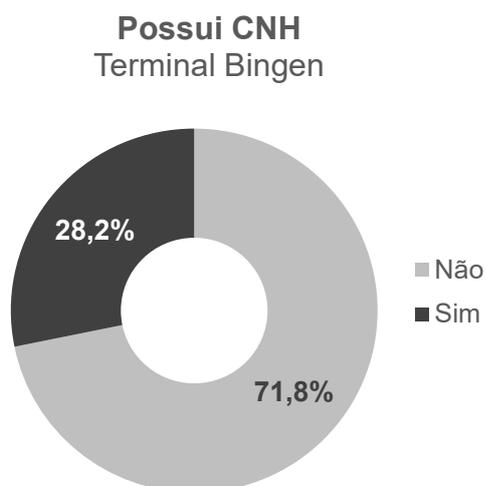


Figura 140: Posse de CNH pelos Entrevistados (Terminal Bingen)

As informações relacionadas aos usuários entrevistados, que possuam ou não a Carteira Nacional de Habilitação no terminal Centro, são apresentadas a seguir:

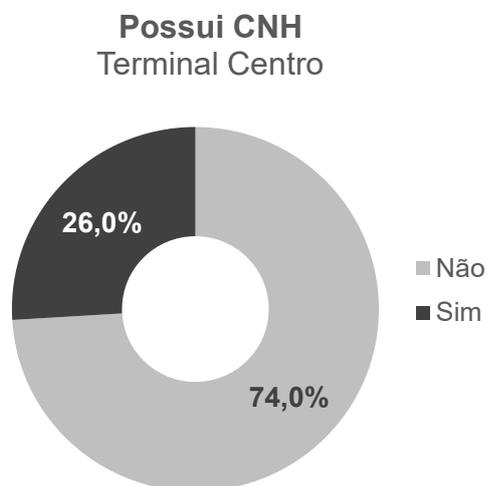


Figura 141: Posse de CNH pelos Entrevistados (Terminal Centro)

As informações relacionadas aos usuários entrevistados, que possuam ou não a Carteira Nacional de Habilitação no terminal Corrêas, são apresentadas a seguir:

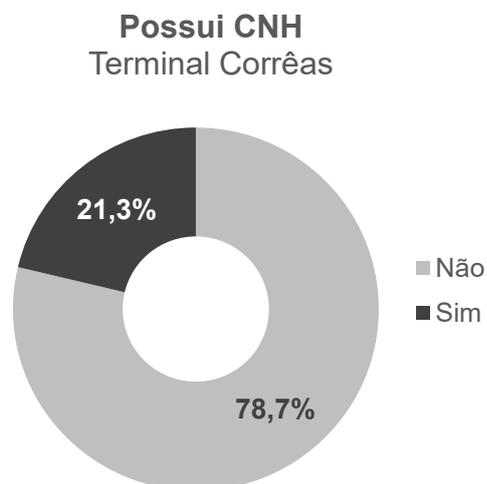


Figura 142: Posse de CNH pelos Entrevistados (Terminal Corrêas)

As informações relacionadas aos usuários entrevistados, que possuam ou não a Carteira Nacional de Habilitação no terminal Itaipava, são apresentadas a seguir:

Possui CNH Terminal Itaipava

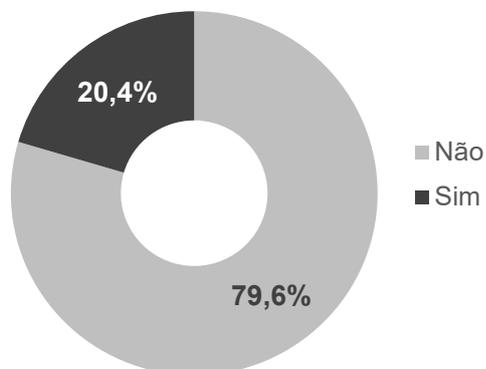


Figura 143: Posse de CNH pelos Entrevistados (Terminal Itaipava)

As informações relacionadas aos usuários entrevistados, que possuam ou não a Carteira Nacional de Habilitação no terminal Itamarati, são apresentadas a seguir:

Possui CNH Terminal Itamarati

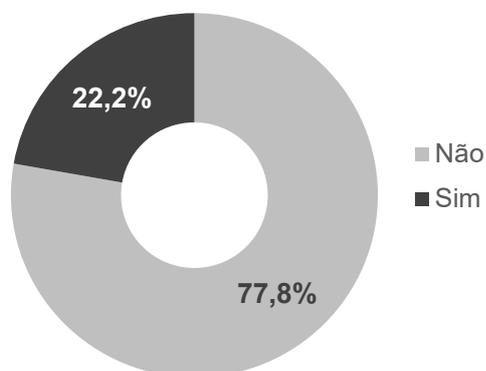


Figura 144: Posse de CNH pelos Entrevistados (Terminal Itamarati)

Você possui automóvel?

Além da CNH, os entrevistados foram questionados se possuem automóvel particular. Os resultados no mini terminal Posse são apresentados a seguir:

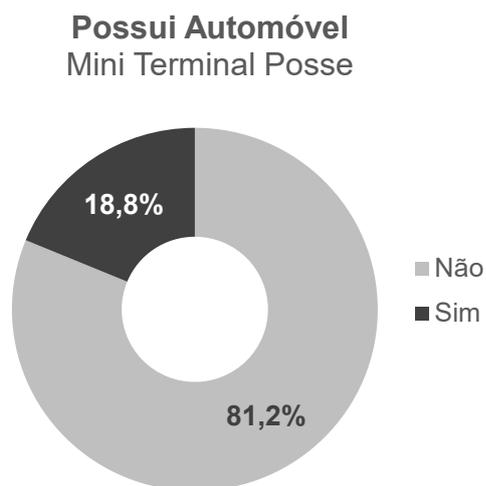


Figura 145: Posse de Automóvel pelos Entrevistados (Mini Terminal Posse)

As informações relacionadas aos usuários entrevistados, que possuam ou não automóvel particular no terminal Bingen, são apresentadas a seguir:

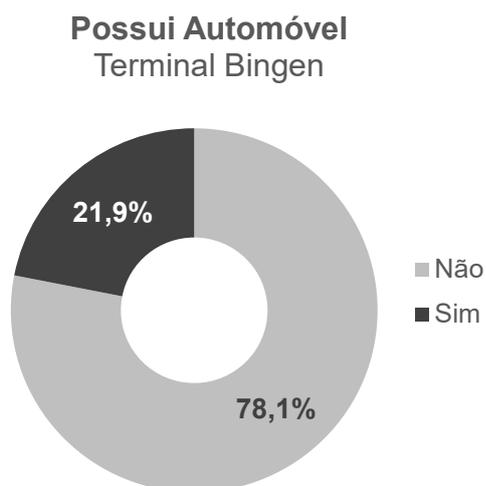


Figura 146: Posse de Automóvel pelos Entrevistados (Terminal Bingen)

As informações relacionadas aos usuários entrevistados, que possuam ou não automóvel particular no terminal Centro, são apresentadas a seguir:

Possui Automóvel Terminal Centro

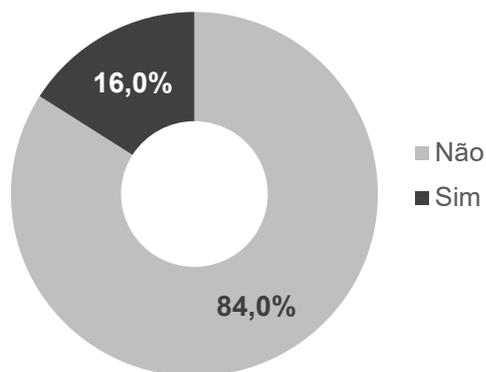


Figura 147: Posse de Automóvel pelos Entrevistados (Terminal Centro)

As informações relacionadas aos usuários entrevistados, que possuam ou não automóvel particular no terminal Corrêas, são apresentadas a seguir:

Possui Automóvel Terminal Corrêas

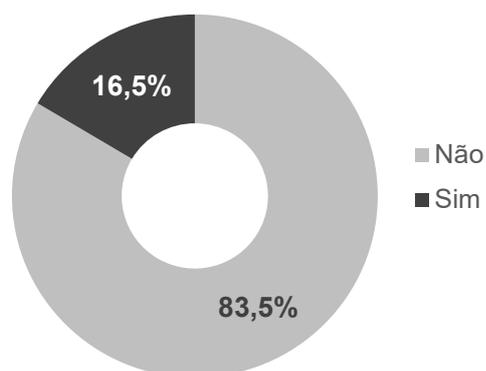


Figura 148: Posse de Automóvel pelos Entrevistados (Terminal Corrêas)

As informações relacionadas aos usuários entrevistados, que possuam ou não automóvel particular no terminal Itaipava, são apresentadas a seguir:

Possui Automóvel Terminal Itaipava

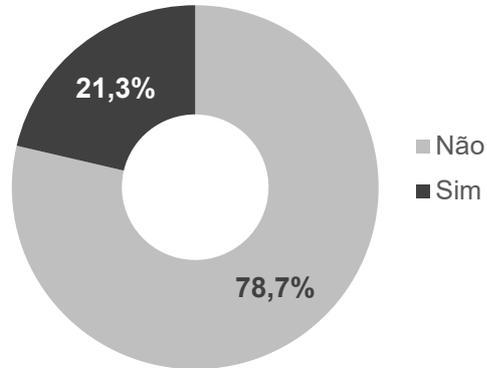


Figura 149: Posse de Automóvel pelos Entrevistados (Terminal Itaipava)

As informações relacionadas aos usuários entrevistados, que possuam ou não automóvel particular no terminal Itamarati, são apresentadas a seguir:

Possui Automóvel Terminal Itamarati

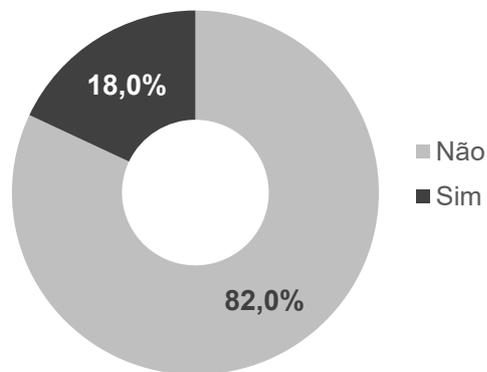


Figura 150: Posse de Automóvel pelos Entrevistados (Terminal Itamarati)

Qual é sua idade?

Os usuários entrevistados também foram questionados quanto à sua idade. Como era de se esperar, verificou-se uma grande concentração de

usuários na faixa etária dos 19 aos 35 anos, uma vez que este segmento representa grande parte da chamada “população economicamente ativa”.

Os resultados obtidos nas entrevistas realizadas no mini terminal Posse são apresentados a seguir:

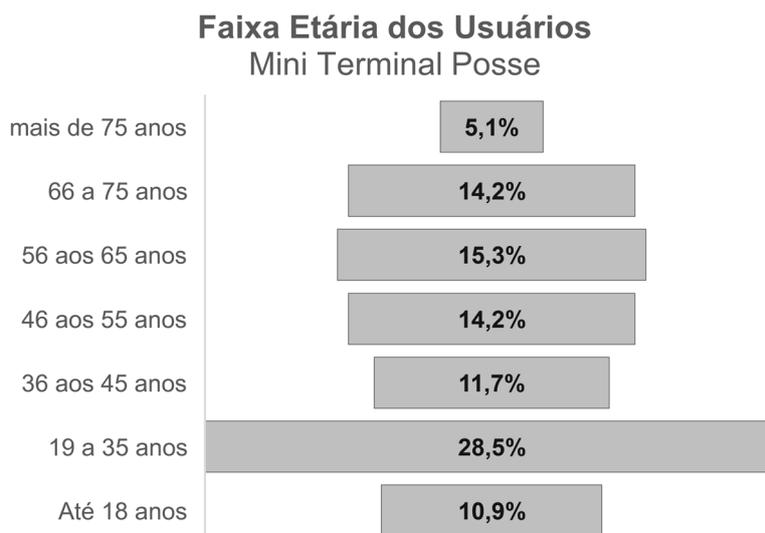


Figura 151: Idade dos Entrevistados (Mini Terminal Posse)

Acerca da idade dos entrevistados no terminal Bingen, verificou-se uma grande concentração de usuários na faixa etária dos 18 aos 45 anos, uma vez que este segmento representa grande parte da chamada “população economicamente ativa”. Os resultados são apresentados a seguir:

Faixa Etária dos Usuários Terminal Bingen

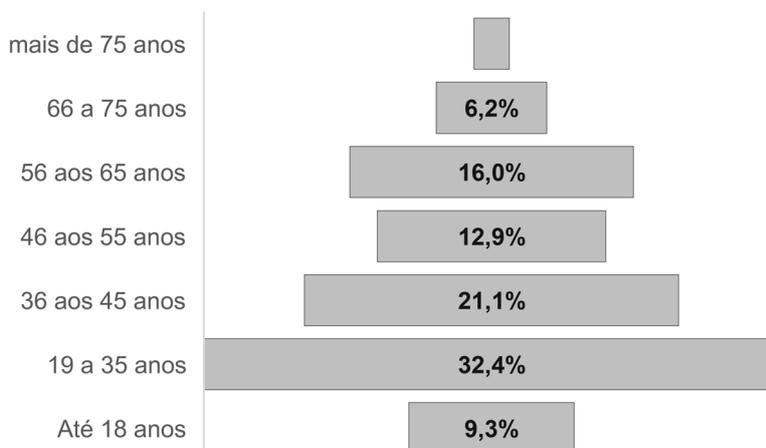


Figura 152: Idade dos Entrevistados (Terminal Bingen)

Acerca da idade dos entrevistados no terminal Centro, apesar da maioria dos entrevistados terem mais de 65 anos, verificou-se uma grande concentração de usuários na faixa etária dos 18 aos 45 anos, uma vez que este segmento representa grande parte da chamada “população economicamente ativa”. Os resultados são apresentados a seguir:

Faixa Etária dos Usuários Terminal Centro

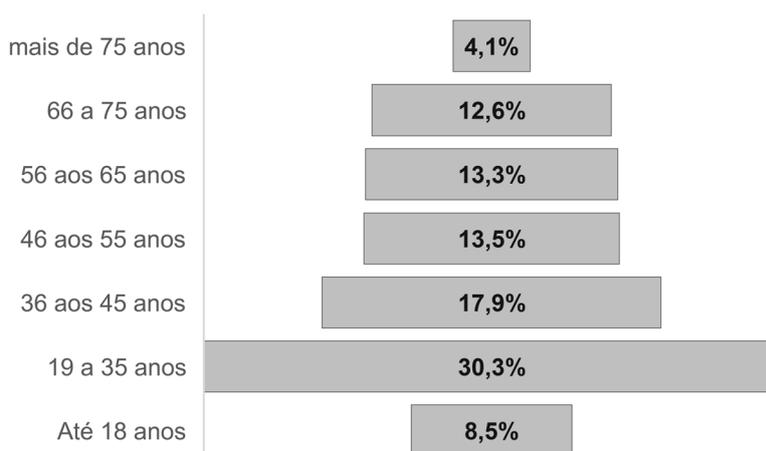


Figura 153: Idade dos Entrevistados (Terminal Centro)

Acerca da idade dos entrevistados no terminal Corrêas, verificou-se uma grande concentração de usuários na faixa etária dos 19 aos 35 anos, uma vez que este segmento representa grande parte da chamada “população economicamente ativa”. Os resultados são apresentados a seguir:

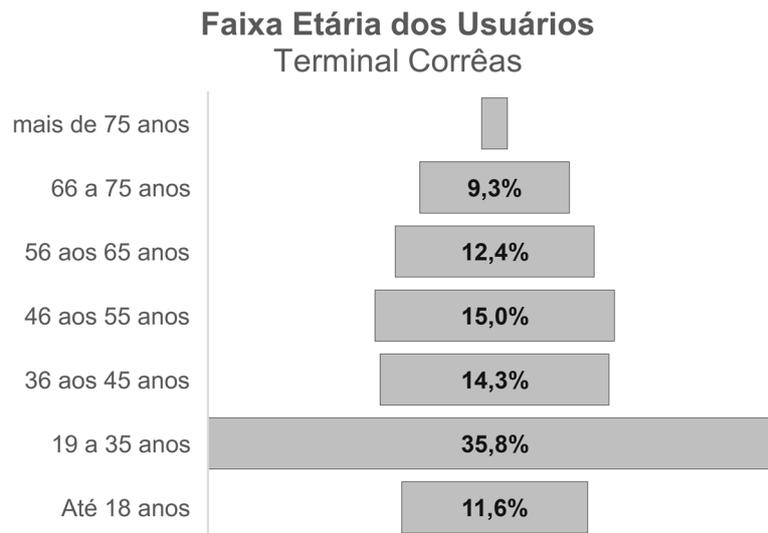


Figura 154: Idade dos Entrevistados (Terminal Corrêas)

Acerca da idade dos entrevistados no terminal Itaipava, verificou-se uma grande concentração de usuários na faixa etária dos 19 aos 45 anos, uma vez que este segmento representa grande parte da chamada “população economicamente ativa”. Os resultados são apresentados a seguir:

Faixa Etária dos Usuários Terminal Itaipava

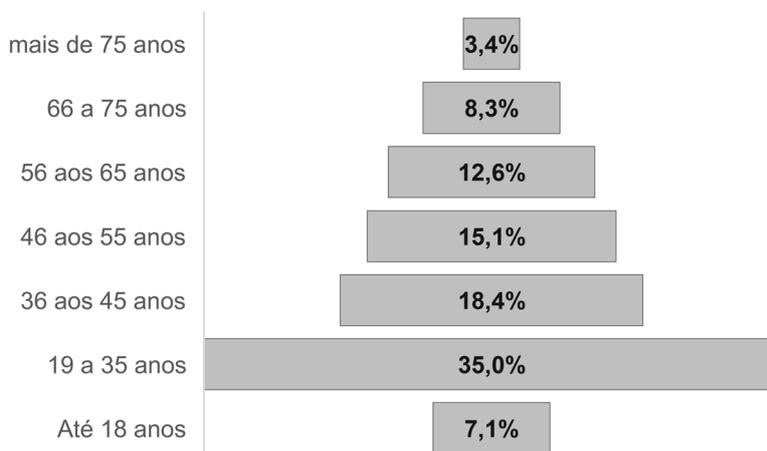


Figura 155: Idade dos Entrevistados (Terminal Itaipava)

Acerca da idade dos entrevistados no terminal Itamarati, apesar de grande parte dos entrevistados terem mais de 65 anos, verificou-se uma grande concentração de usuários na faixa etária dos 19 aos 55 anos, uma vez que este segmento representa grande parte da chamada “população economicamente ativa”. Os resultados são apresentados a seguir:

Faixa Etária dos Usuários Terminal Itamarati

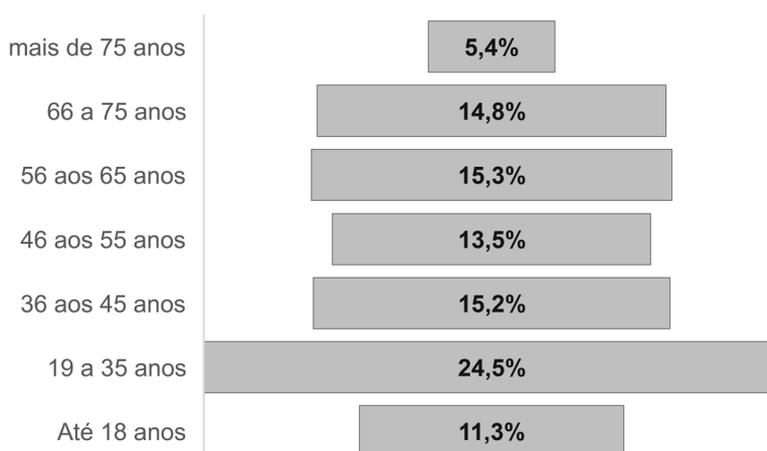


Figura 156: Idade dos Entrevistados (Terminal Itamarati)

Qual o seu gênero?

Acerca do gênero dos entrevistados, a amostra selecionada também se mostrou satisfatória. Embora um maior número de mulheres tenha respondido às entrevistas no mini terminal Posse, o percentual de homens e mulheres se mostrou satisfatório para fins de estudos de mobilidade. Os resultados são apresentados a seguir:

Gênero dos Entrevistados
Mini Terminal Posse

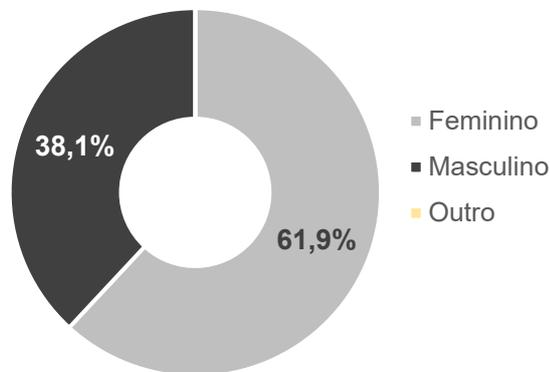


Figura 157: Gênero dos Entrevistados (Mini Terminal Posse)

Acerca do gênero dos entrevistados no terminal Bingen, embora um maior número de mulheres tenha respondido às entrevistas, o percentual de homens e mulheres se mostrou satisfatório para fins de estudos de mobilidade. Os resultados são apresentados a seguir:

Gênero dos Entrevistados Terminal Bingen

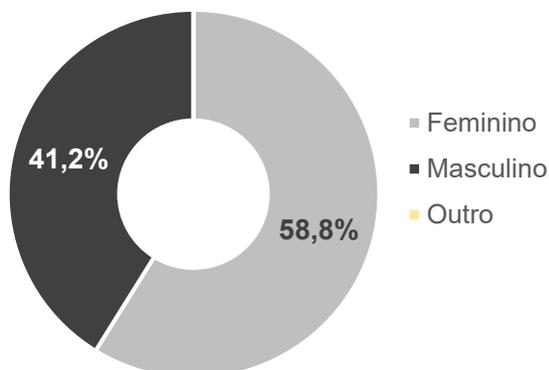


Figura 158: Gênero dos Entrevistados (Terminal Bingen)

Acerca do gênero dos entrevistados no terminal Centro, embora um maior número de mulheres tenha respondido às entrevistas, o percentual de homens e mulheres se mostrou satisfatório para fins de estudos de mobilidade. Os resultados são apresentados a seguir:

Gênero dos Entrevistados Terminal Centro

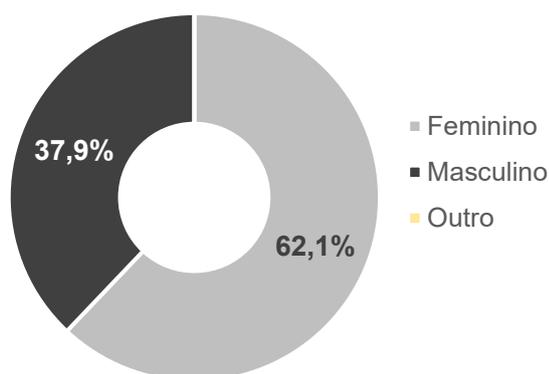


Figura 159: Gênero dos Entrevistados (Terminal Centro)

Acerca do gênero dos entrevistados no terminal Corrêas, embora um maior número de mulheres tenha respondido às entrevistas, o percentual de

homens e mulheres se mostrou satisfatório para fins de estudos de mobilidade. Os resultados são apresentados a seguir:

Gênero dos Entrevistados Terminal Corrêas

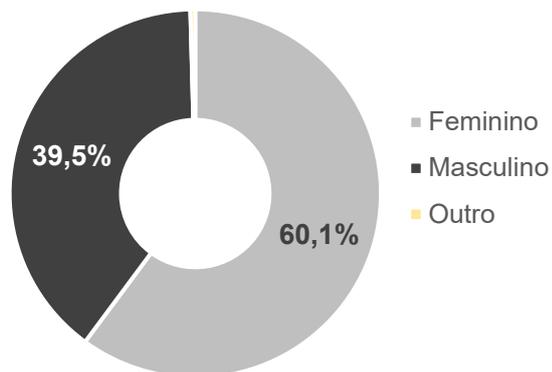


Figura 160: Gênero dos Entrevistados (Terminal Corrêas)

Acerca do gênero dos entrevistados no terminal Itaipava, embora um maior número de mulheres tenha respondido às entrevistas, o percentual de homens e mulheres se mostrou satisfatório para fins de estudos de mobilidade. Os resultados são apresentados a seguir:

Gênero dos Entrevistados Terminal Itaipava

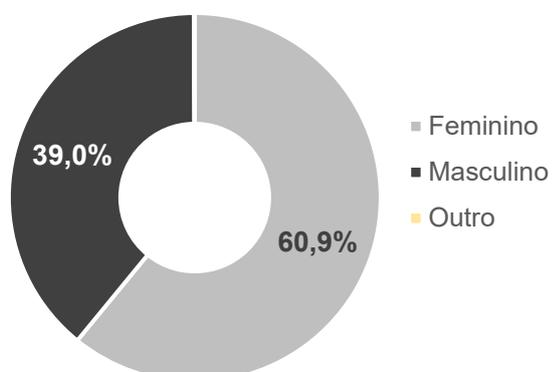


Figura 161: Gênero dos Entrevistados (Terminal Itaipava)

Acerca do gênero dos entrevistados no terminal Itamarati, embora um maior número de mulheres tenha respondido às entrevistas, o percentual de homens e mulheres se mostrou satisfatório para fins de estudos de mobilidade. Os resultados são apresentados a seguir:

Gênero dos Entrevistados Terminal Itamarati

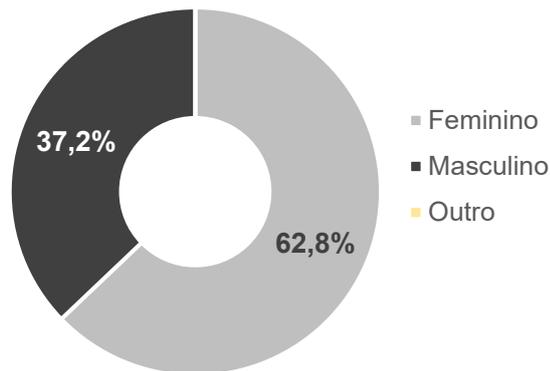


Figura 162: Gênero dos Entrevistados (Terminal Itamarati)

Em relação à cor / raça, como você se autodeclara?

Em seguida os usuários entrevistados foram questionados acerca de como se autodeclaram em relação à cor/raça, dentro das categorias do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Os resultados para o mini terminal Posse são apresentados a seguir:

Cor / Raça dos Usuários Mini Terminal Posse

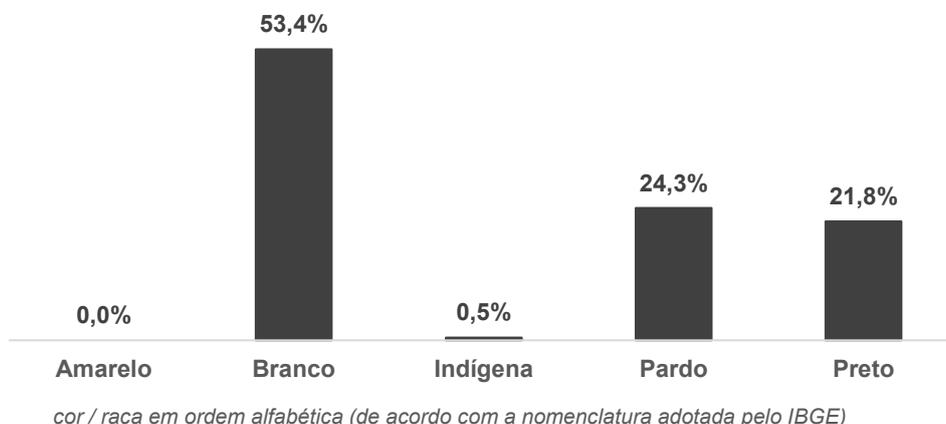


Figura 163: Cor / Raça dos Entrevistados (Mini Terminal Posse)

Os resultados da pesquisa no terminal Bingen acerca de como os usuários entrevistados se autodeclaram em relação à cor/raça são apresentados a seguir:

Cor / Raça dos Usuários Terminal Bingen

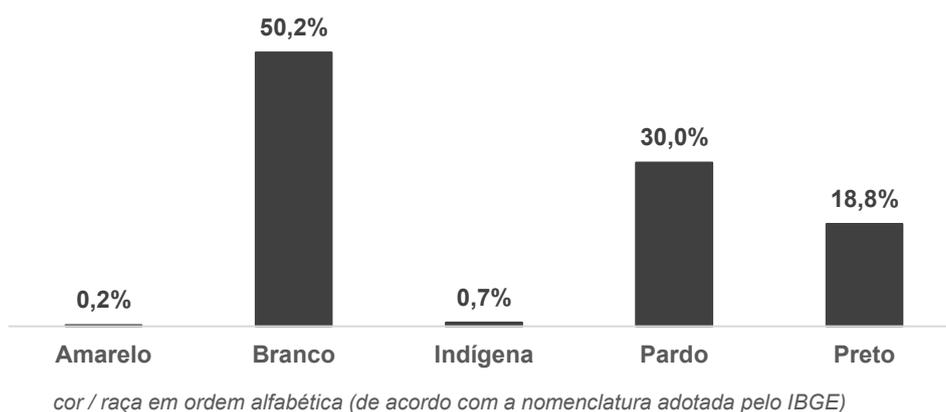
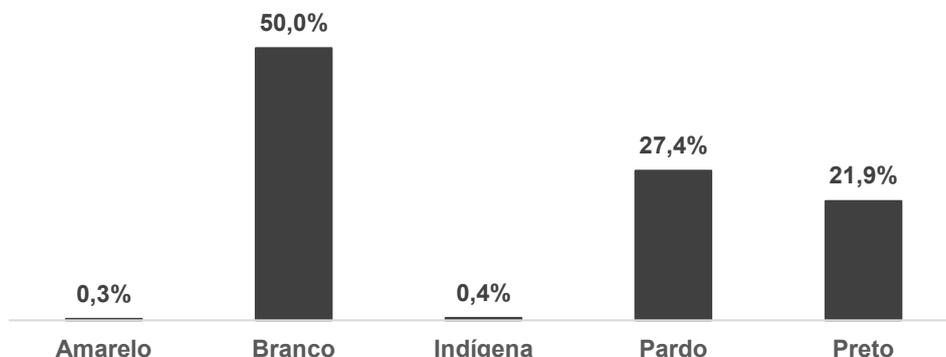


Figura 164: Cor / Raça dos Entrevistados (Terminal Bingen)

Os resultados da pesquisa no terminal Centro acerca de como os usuários entrevistados se autodeclaram em relação à cor/raça são apresentados a seguir:

Cor / Raça dos Usuários Terminal Centro

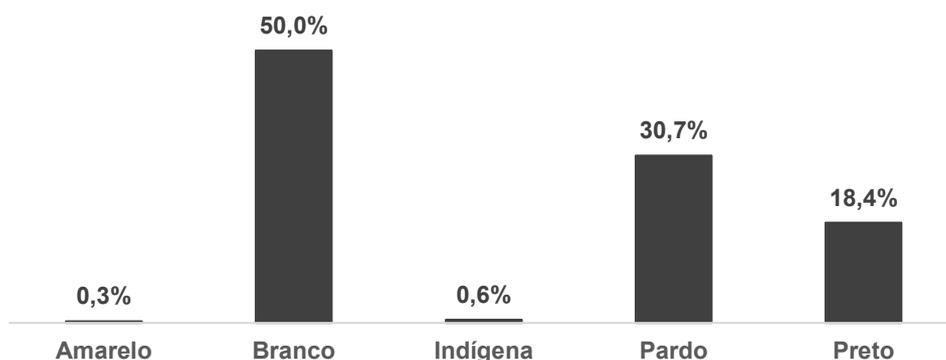


cor / raça em ordem alfabética (de acordo com a nomenclatura adotada pelo IBGE)

Figura 165: Cor / Raça dos Entrevistados (Terminal Centro)

Os resultados da pesquisa no terminal Corrêas acerca de como os usuários entrevistados se autodeclaram em relação à cor/raça são apresentados a seguir:

Cor / Raça dos Usuários Terminal Corrêas

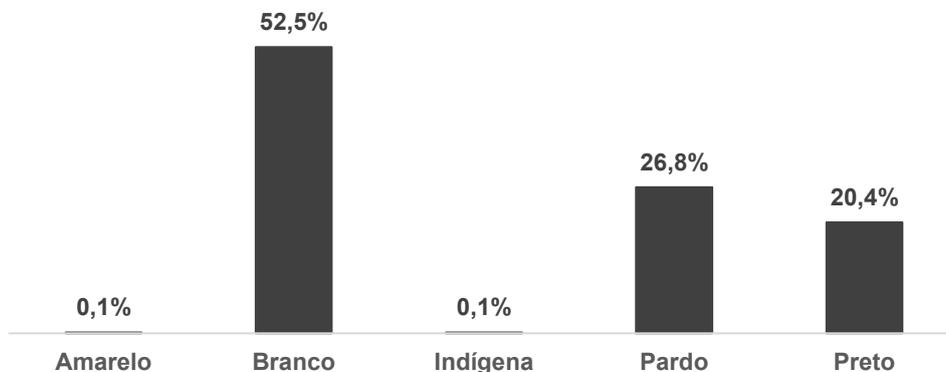


cor / raça em ordem alfabética (de acordo com a nomenclatura adotada pelo IBGE)

Figura 166: Cor / Raça dos Entrevistados (Terminal Corrêas)

Os resultados da pesquisa no terminal Itaipava acerca de como os usuários entrevistados se autodeclaram em relação à cor/raça são apresentados a seguir:

Cor / Raça dos Usuários Terminal Itaipava

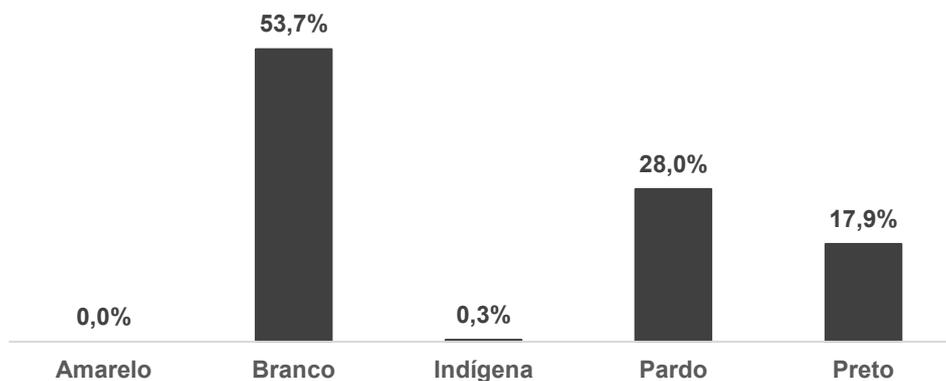


cor / raça em ordem alfabética (de acordo com a nomenclatura adotada pelo IBGE)

Figura 167: Cor / Raça dos Entrevistados (Terminal Itaipava)

Os resultados da pesquisa no terminal Itamarati acerca de como os usuários entrevistados se autodeclaram em relação à cor/raça são apresentados a seguir:

Cor / Raça dos Usuários Terminal Itamarati



cor / raça em ordem alfabética (de acordo com a nomenclatura adotada pelo IBGE)

Figura 168: Cor / Raça dos Entrevistados (Terminal Itamarati)

Qual o seu grau de escolaridade?

Outro fator de grande relevância no estudo de transportes e mobilidade urbana se refere à escolaridade dos usuários. Por meio das pesquisas realizadas, buscou-se levantar também essas informações. Para o mini terminal Posse, os resultados são apresentados a seguir:

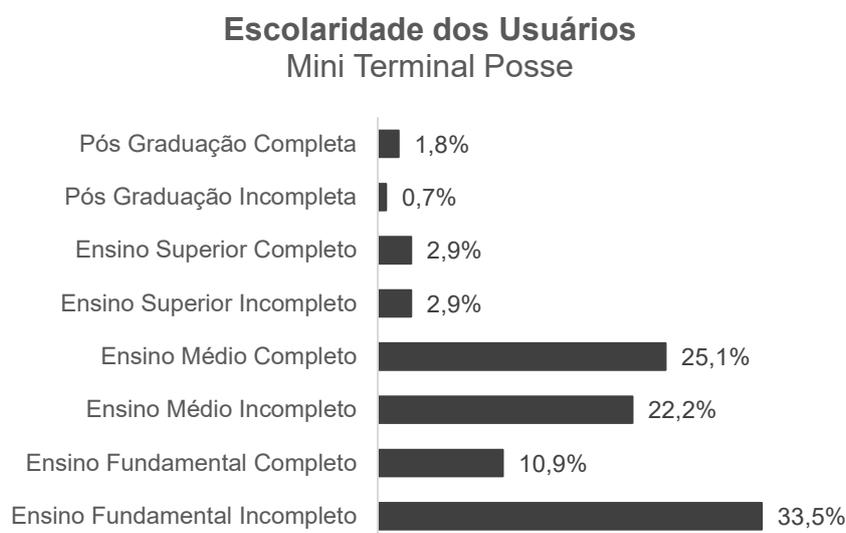


Figura 169: Escolaridade dos Entrevistados (Mini Terminal Posse)

As informações relacionadas à escolaridade dos usuários entrevistados no terminal Bingen são apresentadas a seguir:

Escolaridade dos Usuários Terminal Bingen

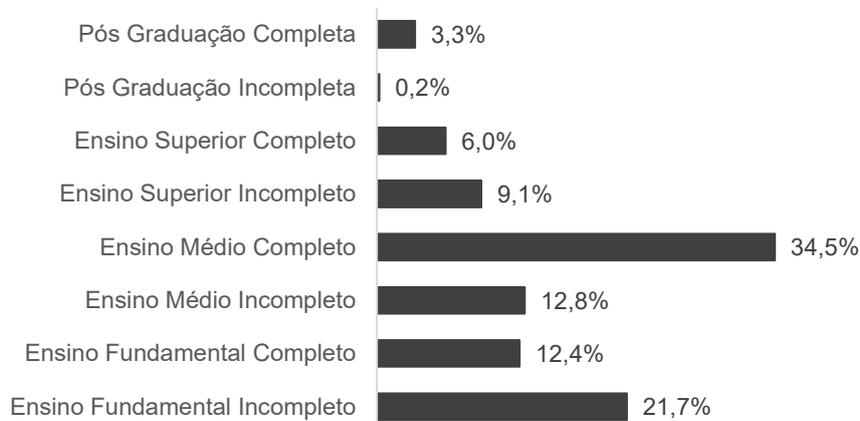


Figura 170: Escolaridade dos Entrevistados (Terminal Bingen)

As informações relacionadas à escolaridade dos usuários entrevistados no terminal Centro são apresentadas a seguir:

Escolaridade dos Usuários Terminal Centro

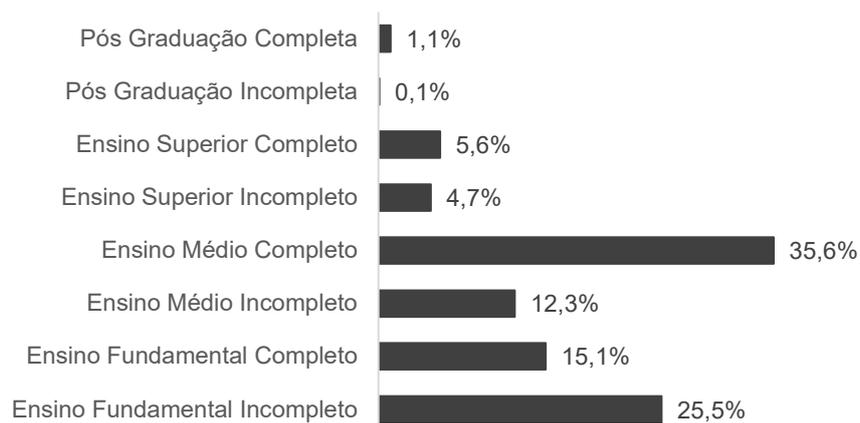


Figura 171: Escolaridade dos Entrevistados (Terminal Centro)

As informações relacionadas à escolaridade dos usuários entrevistados no terminal Corrêas são apresentadas a seguir:

Escolaridade dos Usuários Terminal Corrêas

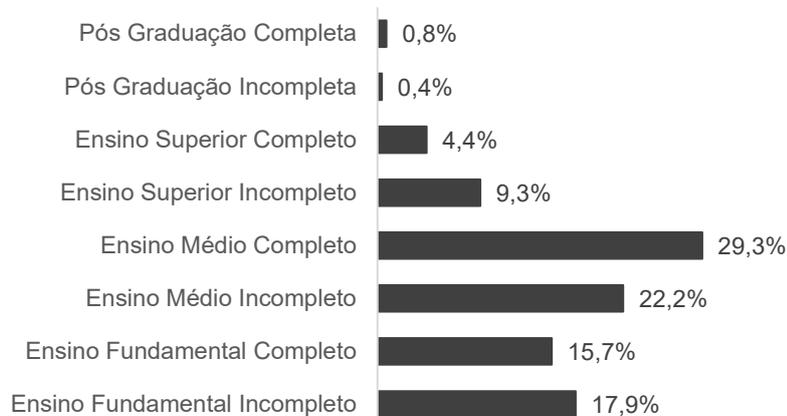


Figura 172: Escolaridade dos Entrevistados (Terminal Corrêas)

As informações relacionadas à escolaridade dos usuários entrevistados no terminal Itaipava são apresentadas a seguir:

Escolaridade dos Usuários Terminal Itaipava

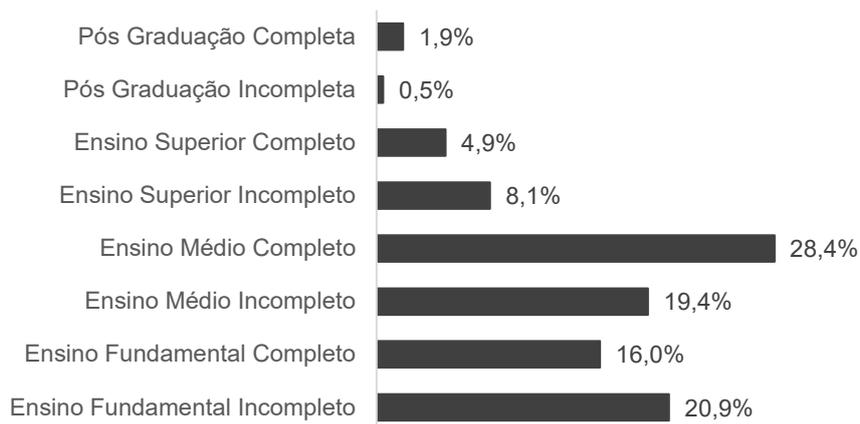


Figura 173: Escolaridade dos Entrevistados (Terminal Itaipava)

As informações relacionadas à escolaridade dos usuários entrevistados no terminal Itamarati são apresentadas a seguir:

Escolaridade dos Usuários Terminal Itamarati

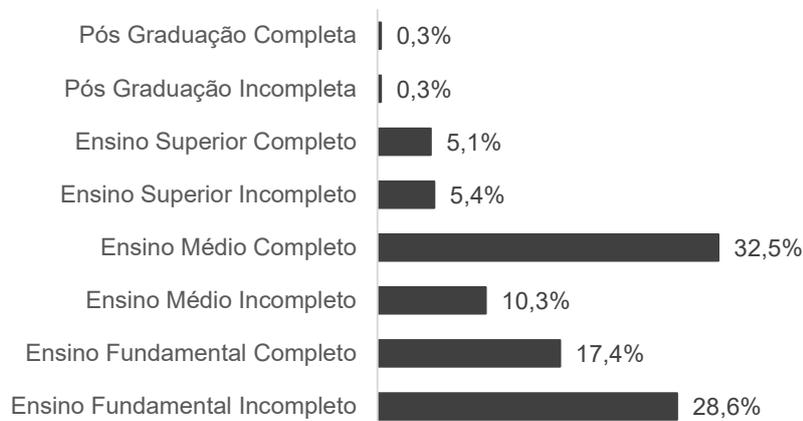


Figura 174: Escolaridade dos Entrevistados (Terminal Itamarati)

Qual a sua renda familiar?

Por fim, dentro das informações de cunho socioeconômico, fundamentais em estudos de transporte e mobilidade urbana, verificou-se a renda familiar média dos usuários entrevistados. Os resultados para o mini terminal Posse são apresentados a seguir:

Renda Familiar Mensal dos Usuários Mini Terminal Posse

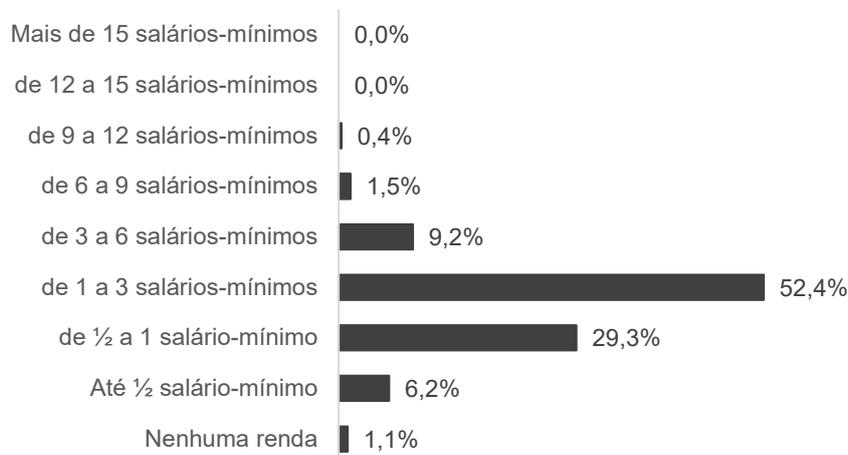


Figura 175: Renda dos Entrevistados (Mini Terminal Posse)

As informações relacionadas à renda familiar média dos usuários entrevistados no terminal Bingen são apresentadas a seguir:

Renda Familiar Mensal dos Usuários Terminal Bingen

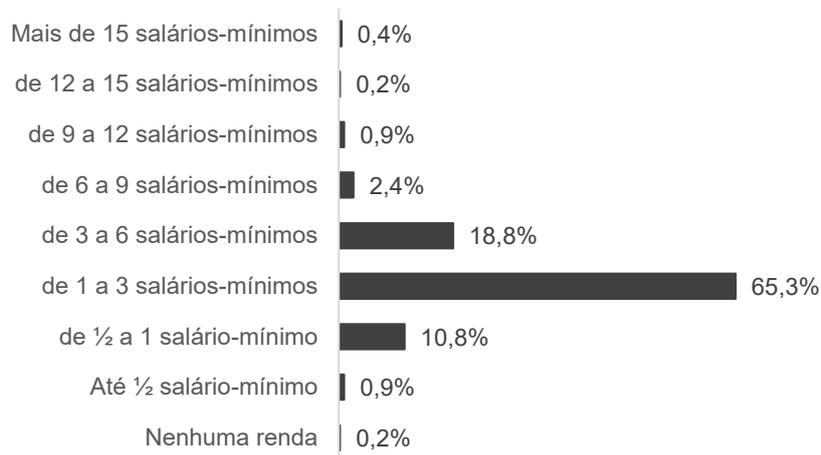


Figura 176: Renda dos Entrevistados (Terminal Bingen)

As informações relacionadas à renda familiar média dos usuários entrevistados no terminal Centro são apresentadas a seguir:

Renda Familiar Mensal dos Usuários Terminal Centro

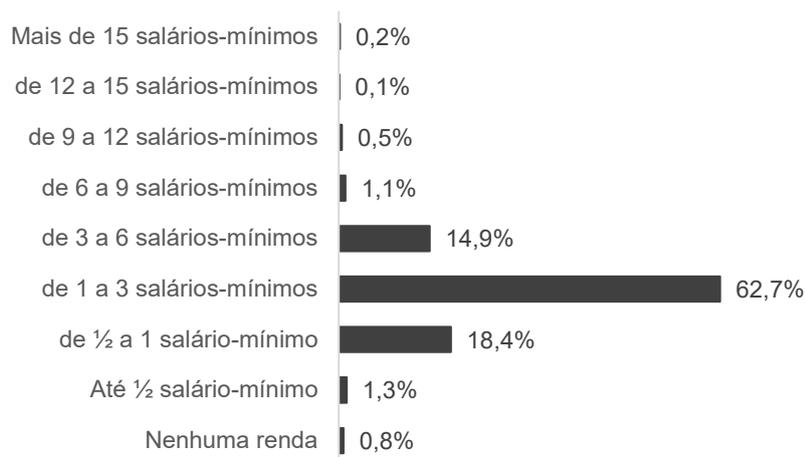


Figura 177: Renda dos Entrevistados (Terminal Centro)

As informações relacionadas à renda familiar média dos usuários entrevistados no terminal Corrêas são apresentadas a seguir:

Renda Familiar Mensal dos Usuários Terminal Corrêas

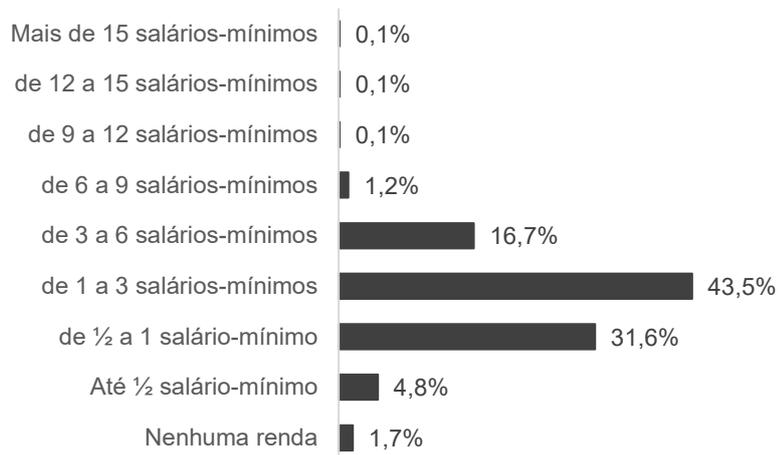


Figura 178: Renda dos Entrevistados (Terminal Corrêas)

As informações relacionadas à renda familiar média dos usuários entrevistados no terminal Itaipava são apresentadas a seguir:

Renda Familiar Mensal dos Usuários Terminal Itaipava

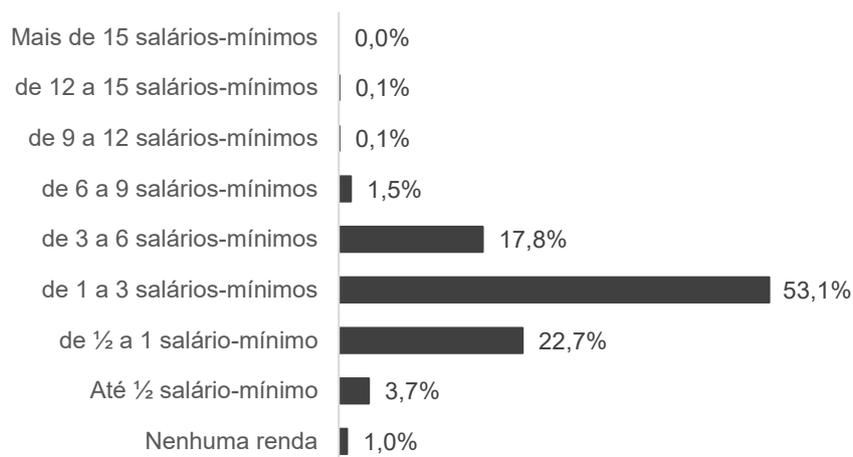


Figura 179: Renda dos Entrevistados (Terminal Itaipava)

As informações relacionadas à renda familiar média dos usuários entrevistados no terminal Itamarati são apresentadas a seguir:

Renda Familiar Mensal dos Usuários Terminal Itamarati

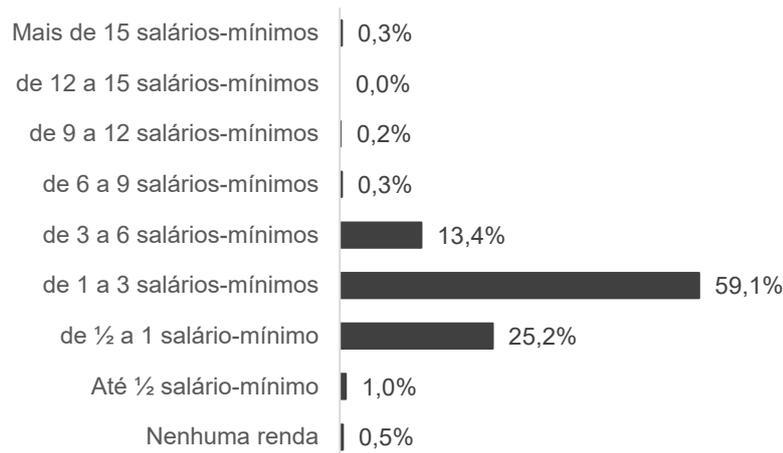


Figura 180: Renda dos Entrevistados (Terminal Itamarati)

Como um todo, a renda familiar mais observada nas respostas dos entrevistados é a de 1 a 3 salários-mínimos.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os resultados aqui apresentados refletem o que foi coletado em campo junto aos usuários do transporte público de Petrópolis ao longo dos últimos 4 (quatro) meses. Como mencionado anteriormente, o conteúdo aqui inserido abrange toda a pesquisa origem / destino e de satisfação. Uma planilha eletrônica contendo a completa tabulação dos dados aqui apresentados será anexada à presente Nota Técnica e devidamente encaminhada à CPTRANS, para eventuais consultas.

Na próxima seção, serão apresentados mapas por meio dos quais é possível visualizar os deslocamentos efetuados.

ANEXO I - MAPAS DE FLUXO (ORIGEM / DESTINO)

De posse dos resultados coletados em campo, por ocasião das entrevistas aos usuários do transporte público, foram elaborados os mapas de fluxo a seguir. Os referidos mapas possibilitam uma visualização simples em termos de origens e destinos dos usuários entrevistados, bem como dos trajetos realizados pelas linhas de ônibus que estes utilizaram para acessar os terminais rodoviários e para alcançar seus destinos, respectivamente.

Bairros de Origem (Mini Terminal Posse)

Legenda

Fluxo de Usuários

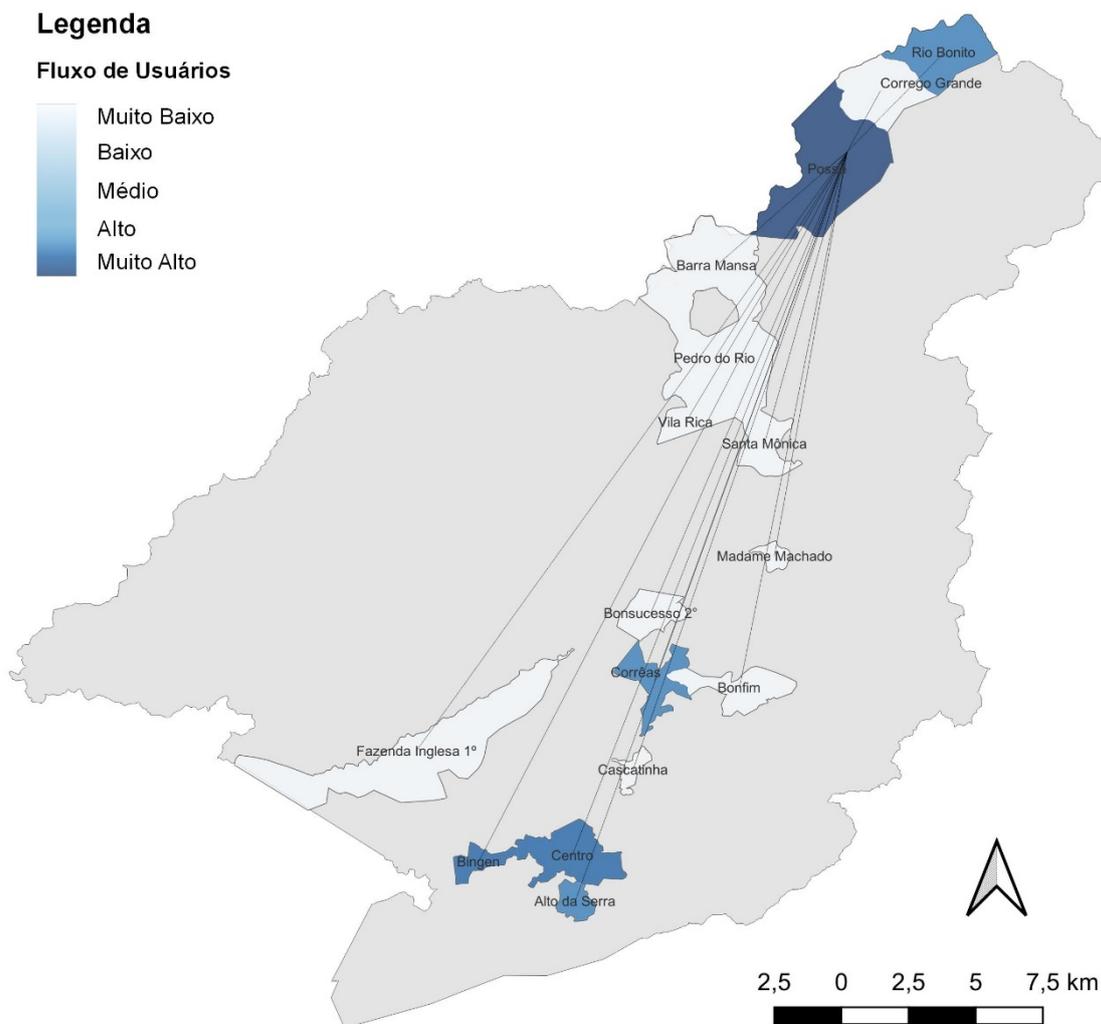
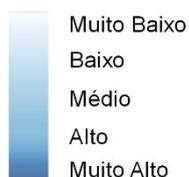


Figura 181: Bairros de Origem dos Usuários Entrevistados (Mini Terminal Posse)

Linhas de Acesso (Mini Terminal Posse)

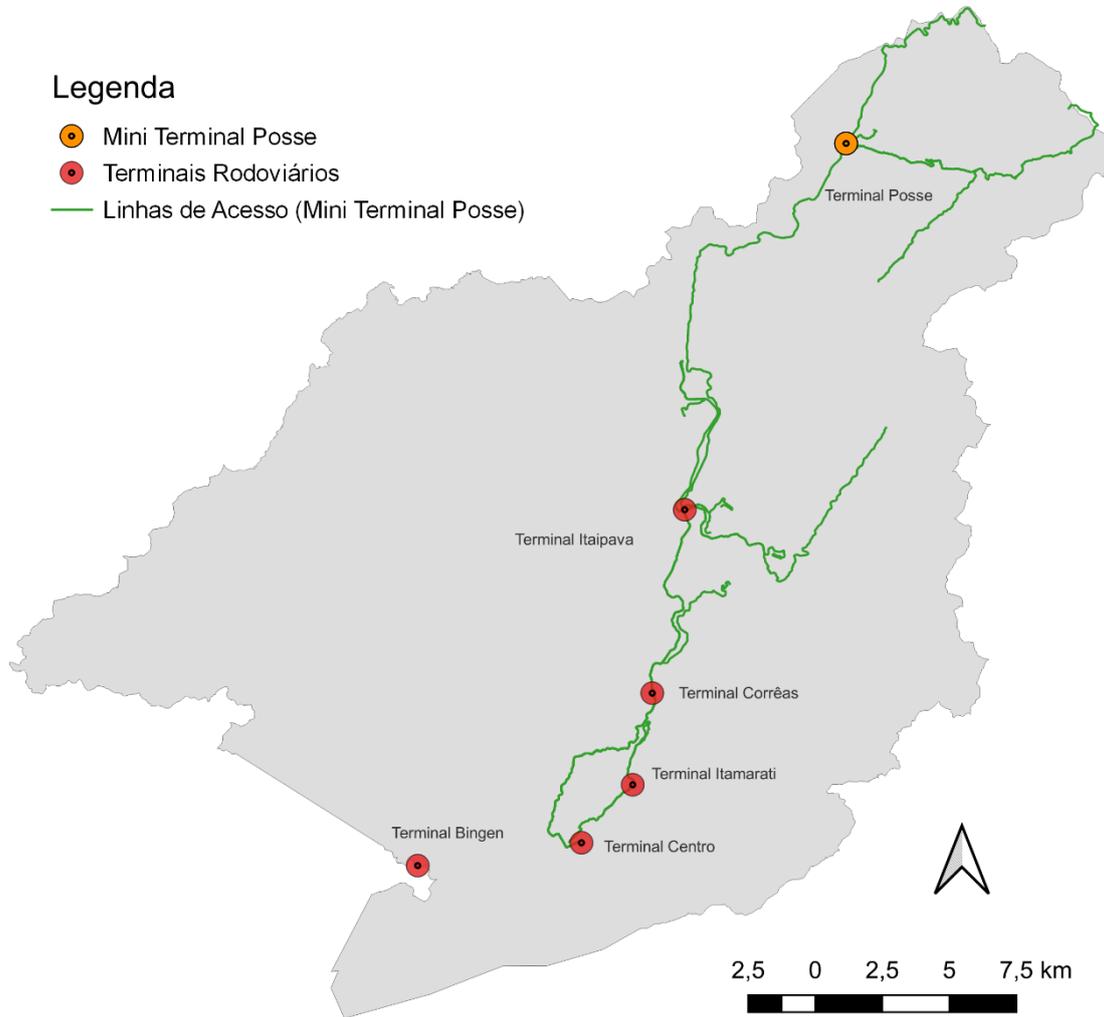


Figura 182: Linhas utilizadas no acesso (Mini Terminal Posse)

Bairros de Destino (Mini Terminal Posse)

Legenda

Fluxo de Usuários

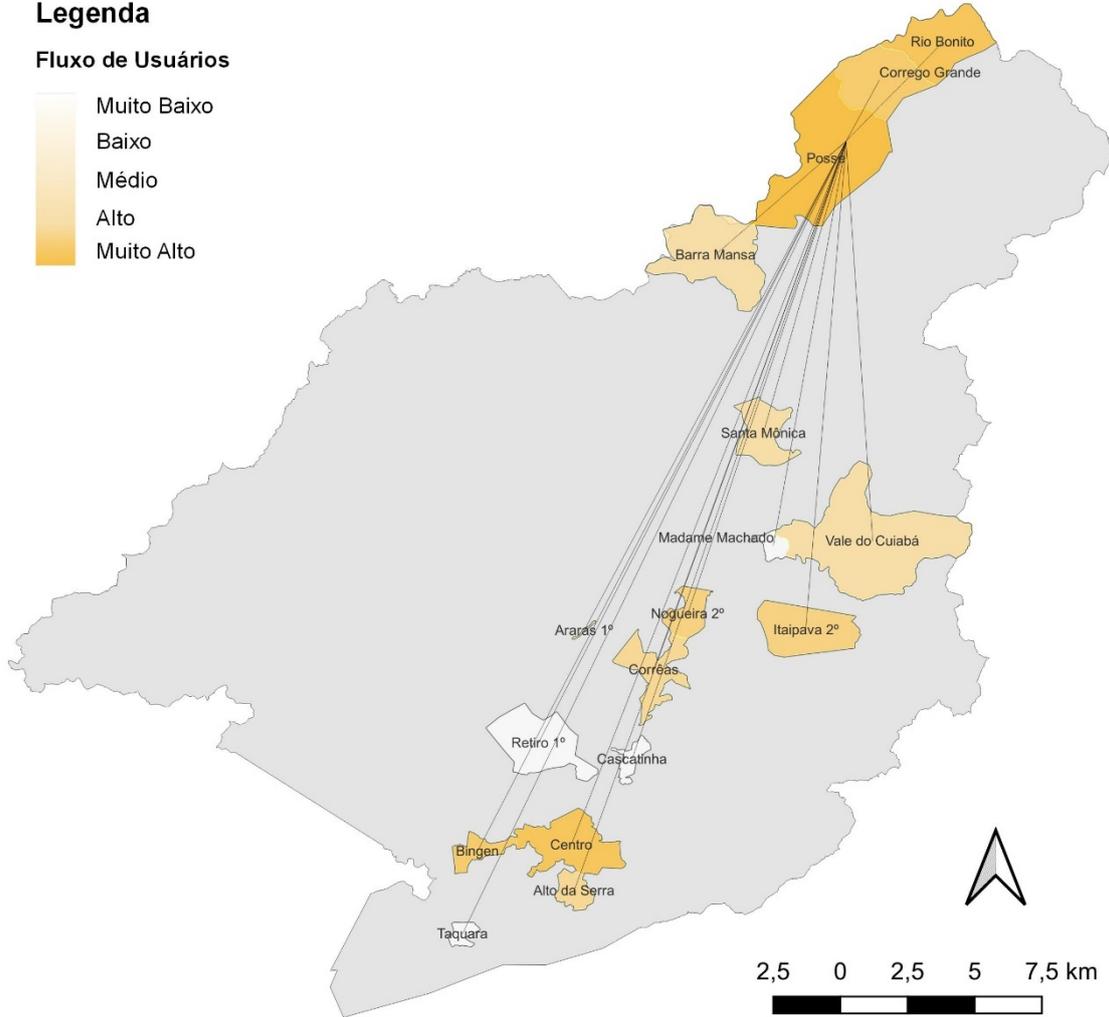
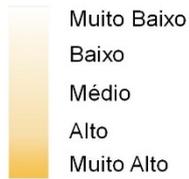


Figura 183: Bairros de Destino dos Usuários Entrevistados (Mini Terminal Posse)

Linhas de Destino (Mini Terminal Posse)

Legenda

- Mini Terminal Posse
- Terminais Rodoviários
- Linhas de Embarque (Terminal Posse)
- Linhas Complementares (Terminal Posse)

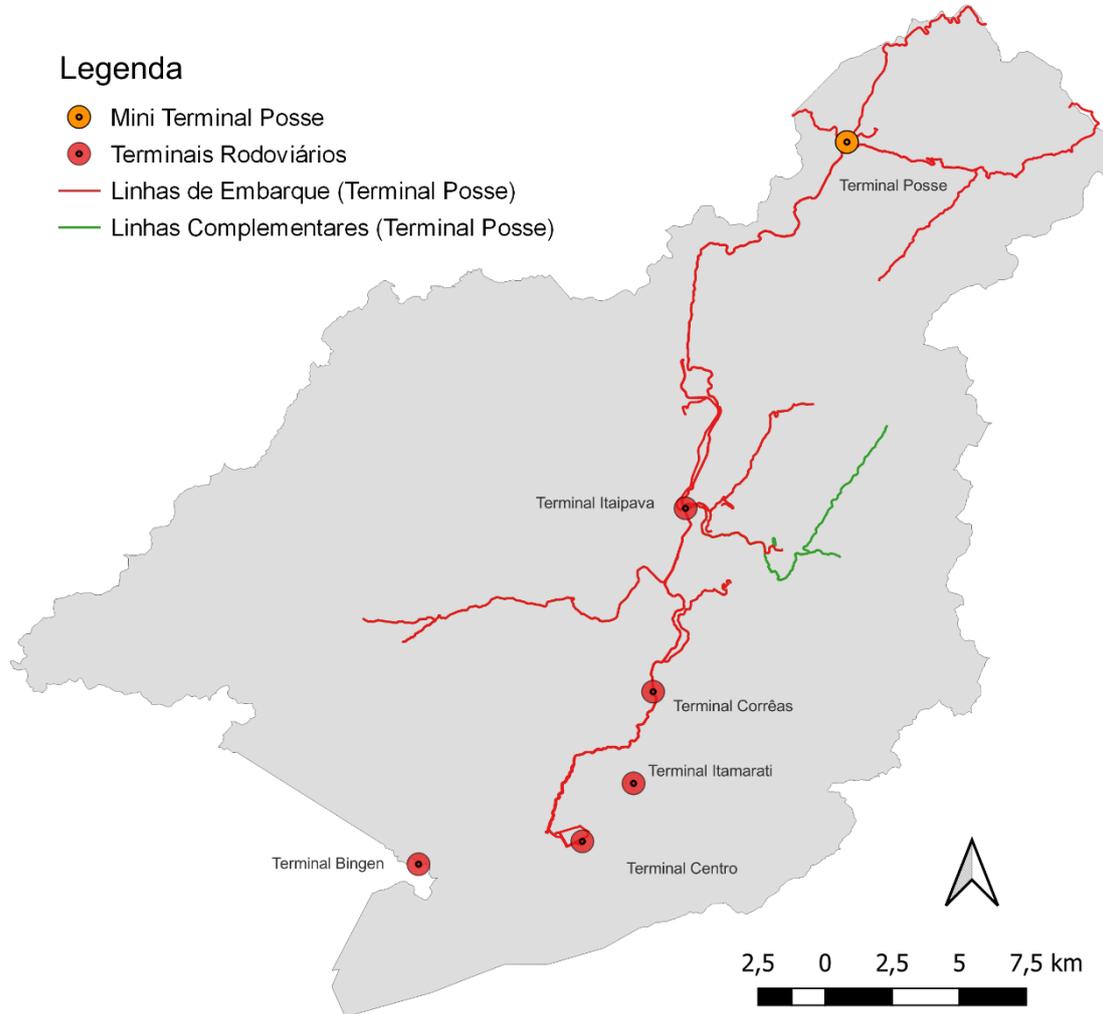


Figura 184: Linhas utilizadas como complemento da viagem (Mini Terminal Posse)

Bairros de Origem (Terminal Bingen)

Legenda

Fluxo de Usuários

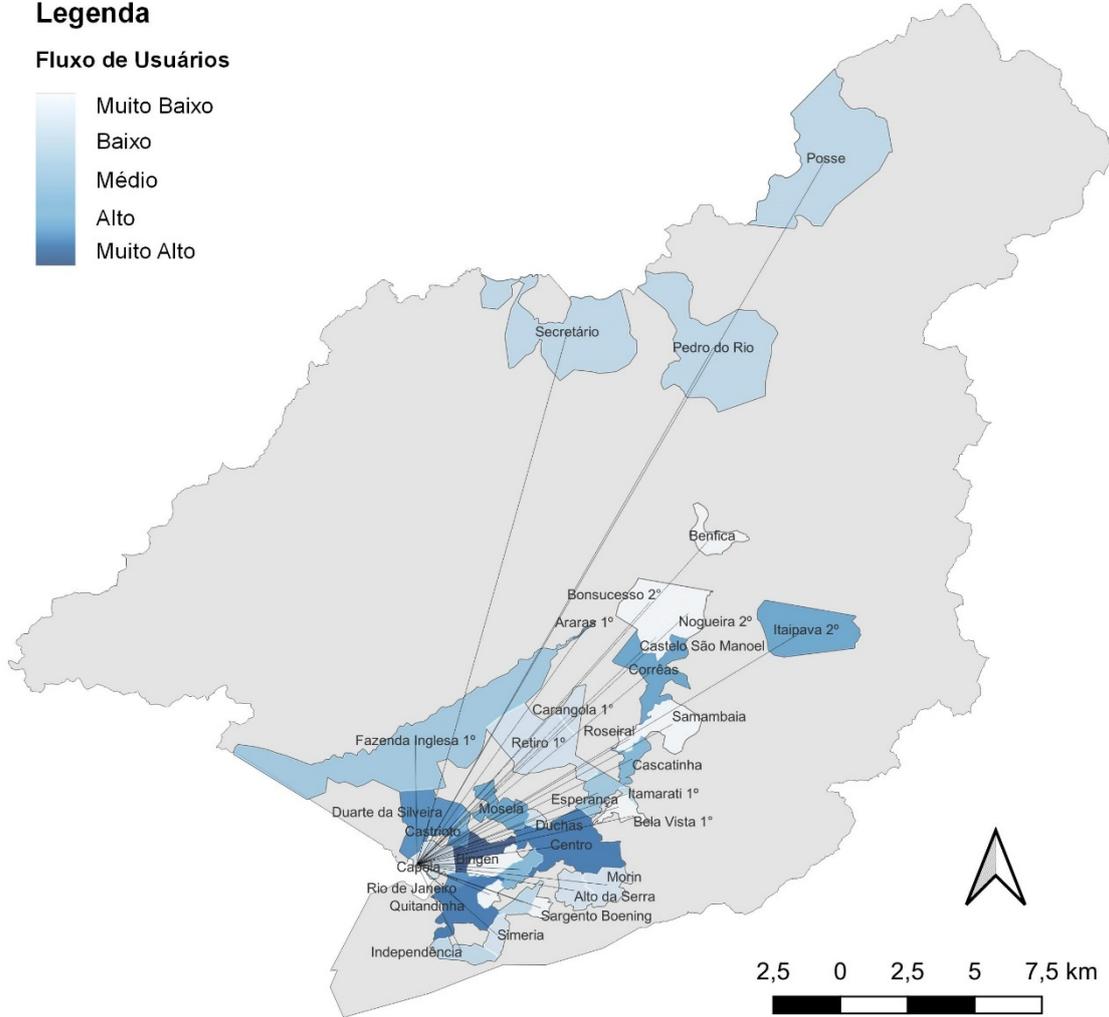
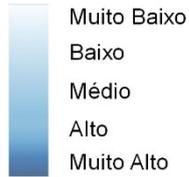


Figura 185: Bairros de Origem dos Usuários Entrevistados (Terminal Bingen)

Linhas de Acesso (Terminal Bingen)

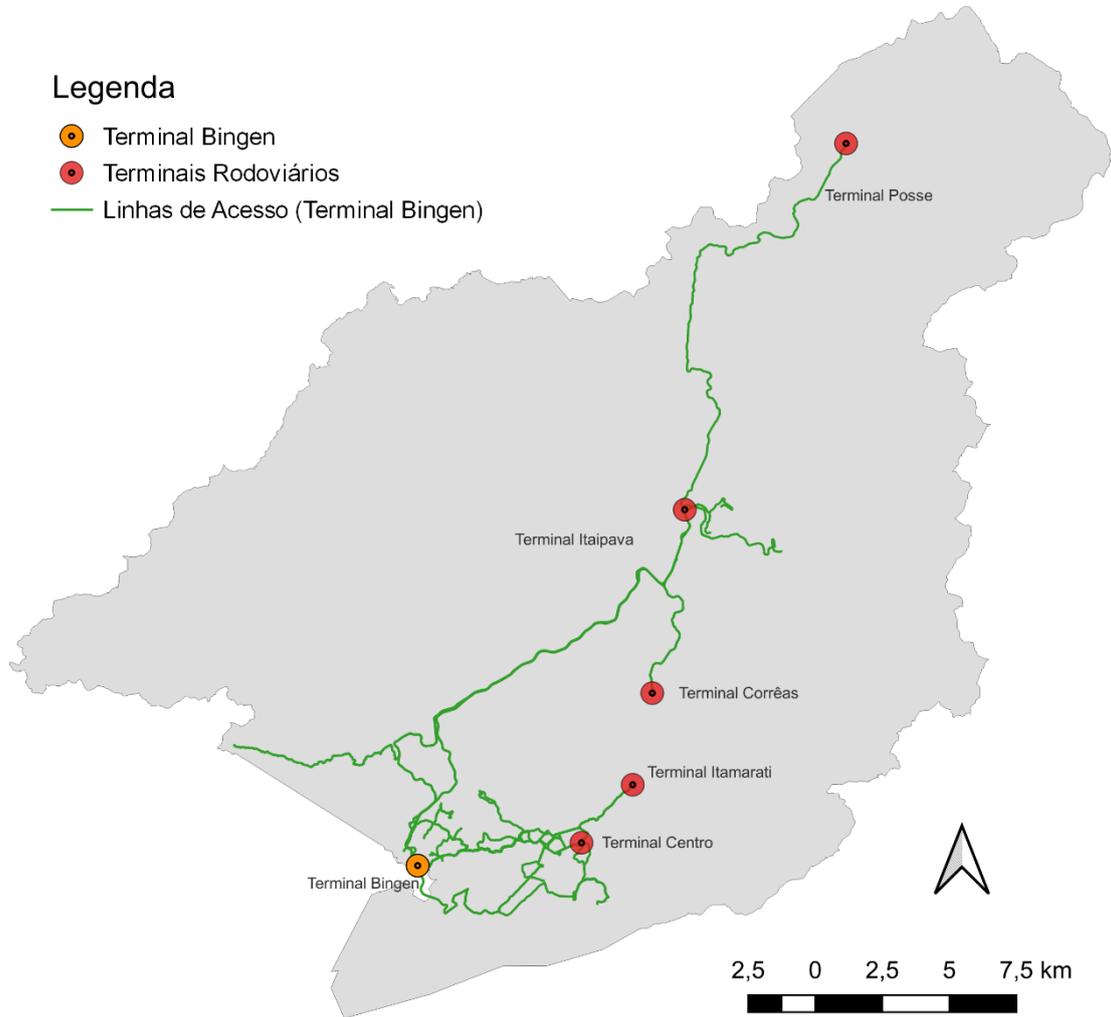


Figura 186: Linhas utilizadas no acesso (Terminal Bingen)

Bairros de Destino (Terminal Bingen)

Legenda

Fluxo de Usuários

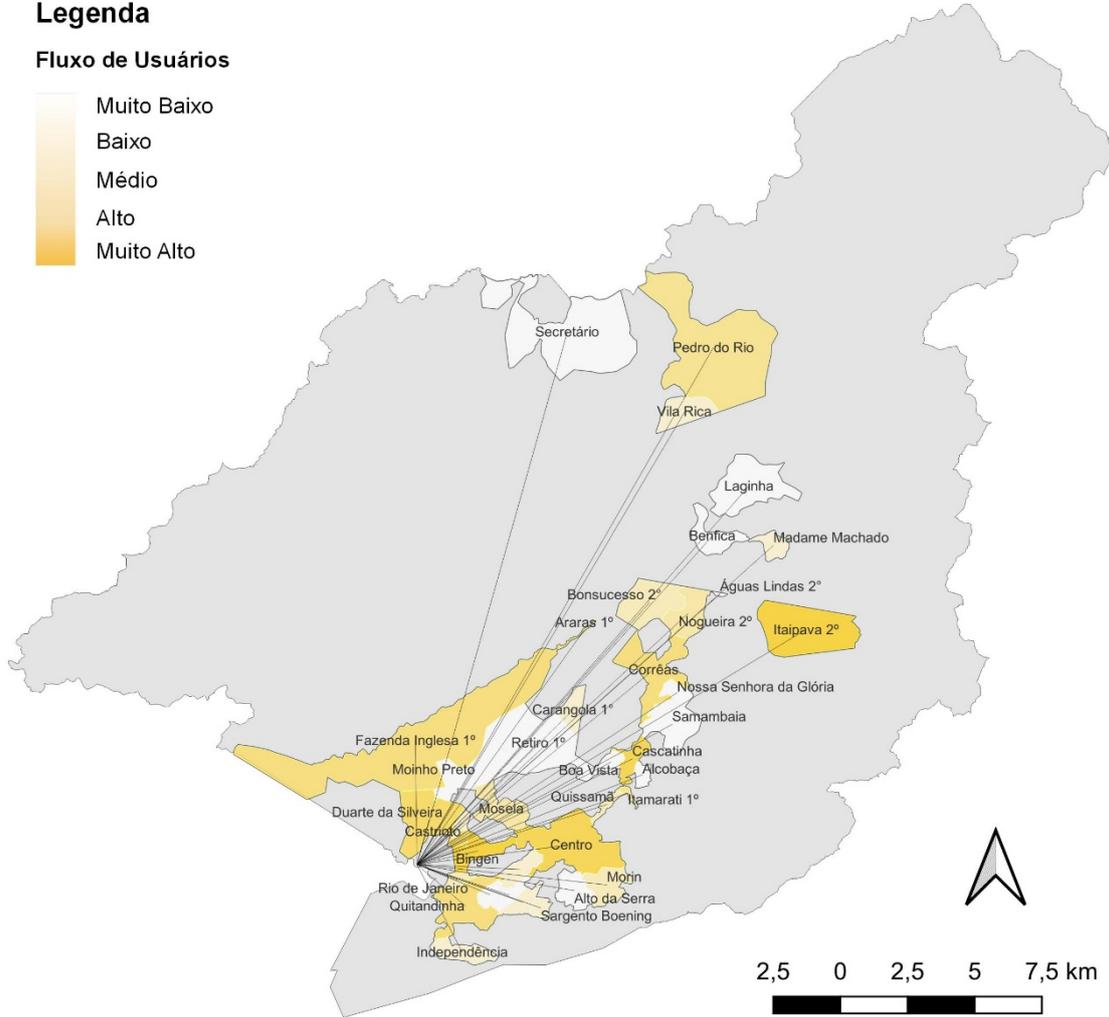
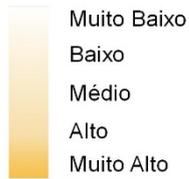


Figura 187: Bairros de Destino dos Usuários Entrevistados (Terminal Bingen)

Linhas de Destino (Terminal Bingen)

Legenda

- Terminal Bingen
- Terminais Rodoviários
- Linhas de Embarque (Terminal Bingen)
- Linhas Complementares (Terminal Bingen)

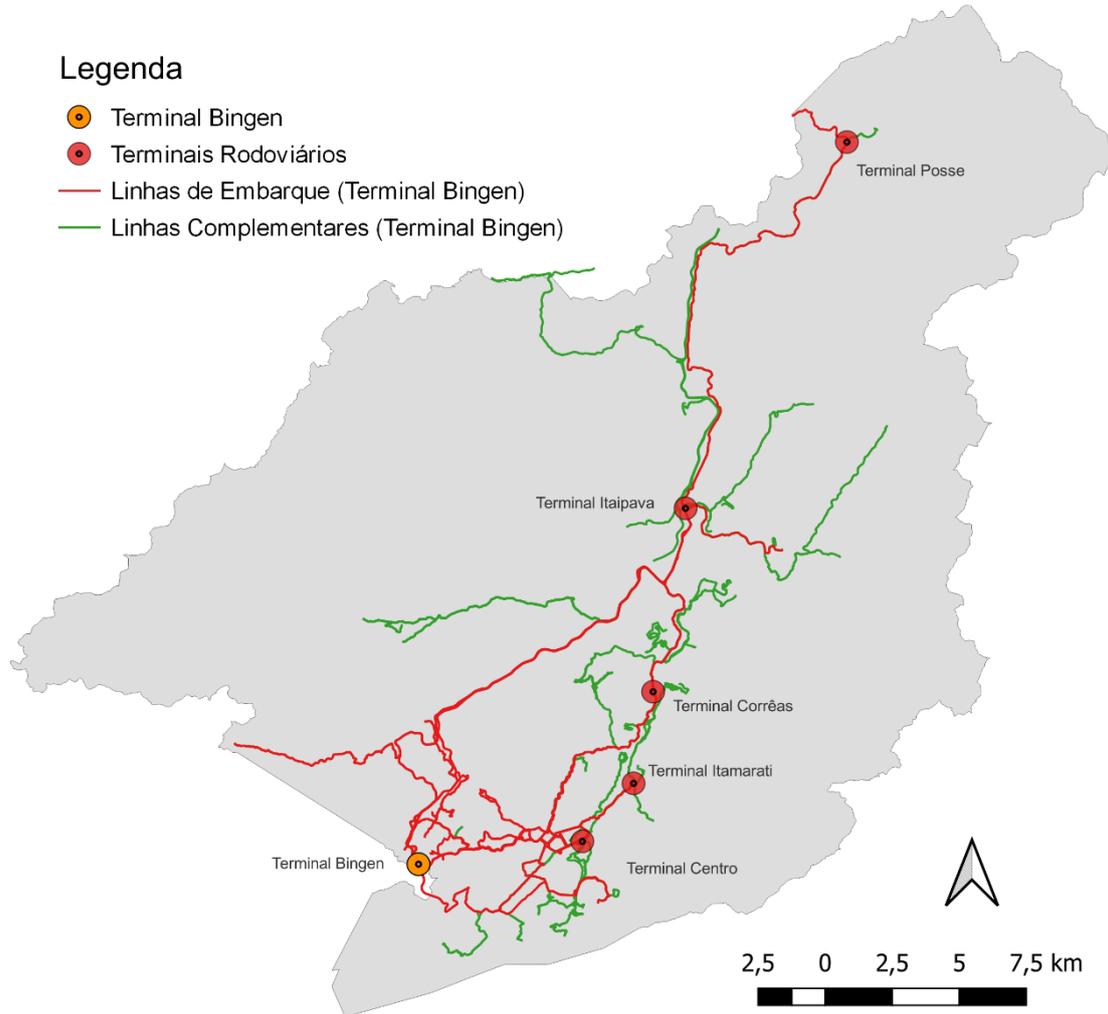


Figura 188: Linhas utilizadas como complemento da viagem (Terminal Bingen)

Bairros de Origem (Terminal Centro)

Legenda

Fluxo de Usuários

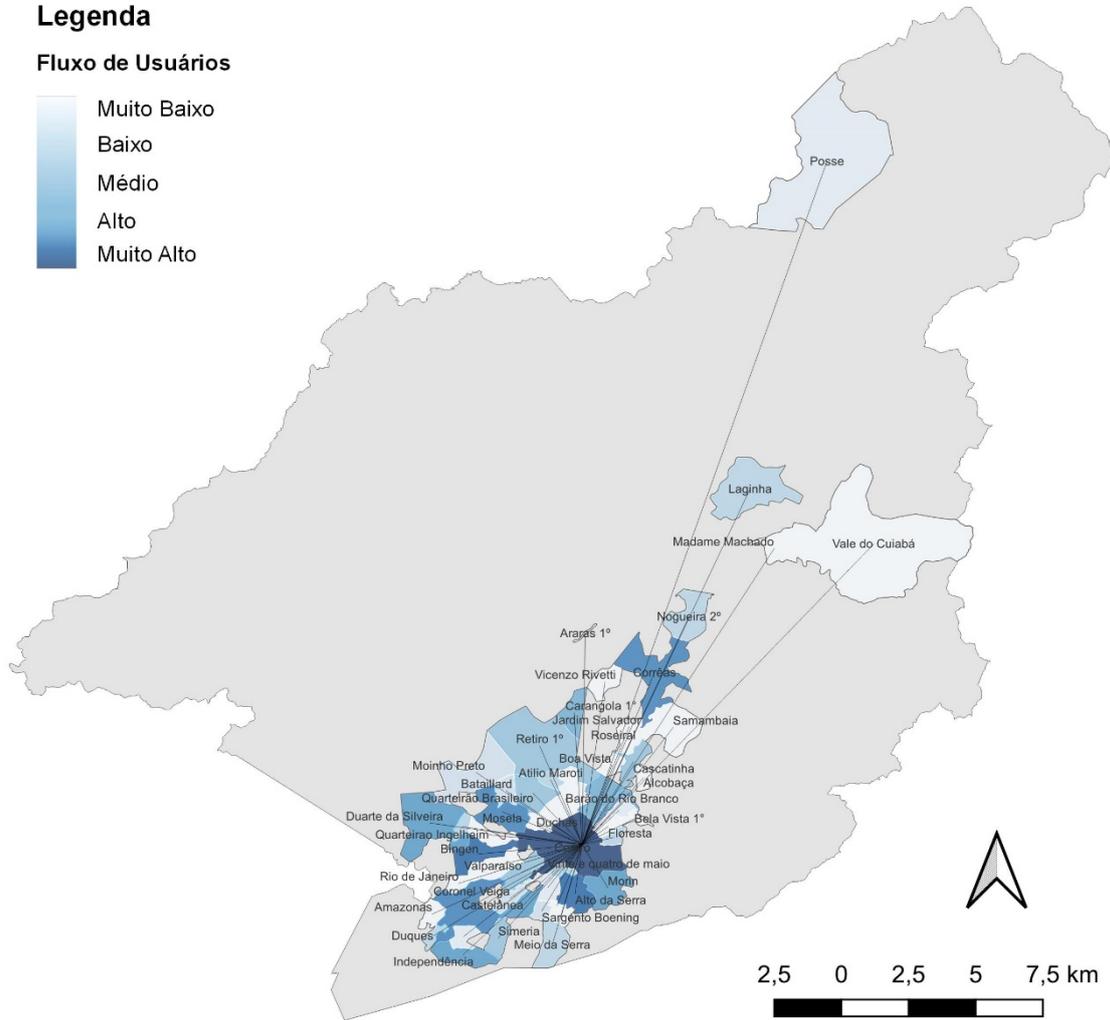
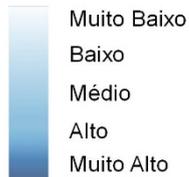


Figura 189: Bairros de Origem dos Usuários Entrevistados (Terminal Centro)

Linhas de Acesso (Terminal Centro)

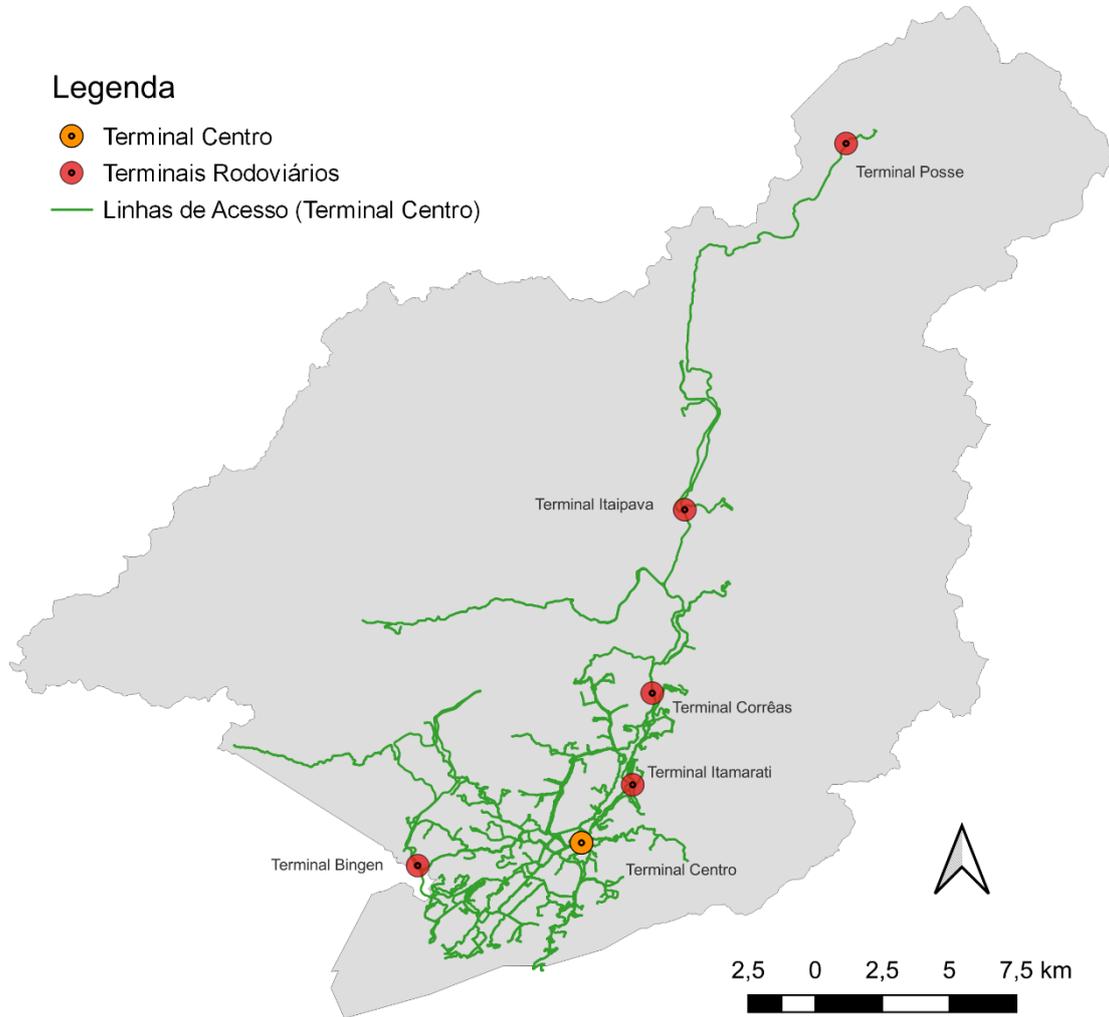


Figura 190: Linhas utilizadas no acesso (Terminal Centro)

Bairros de Destino (Terminal Centro)

Legenda

Fluxo de Usuários

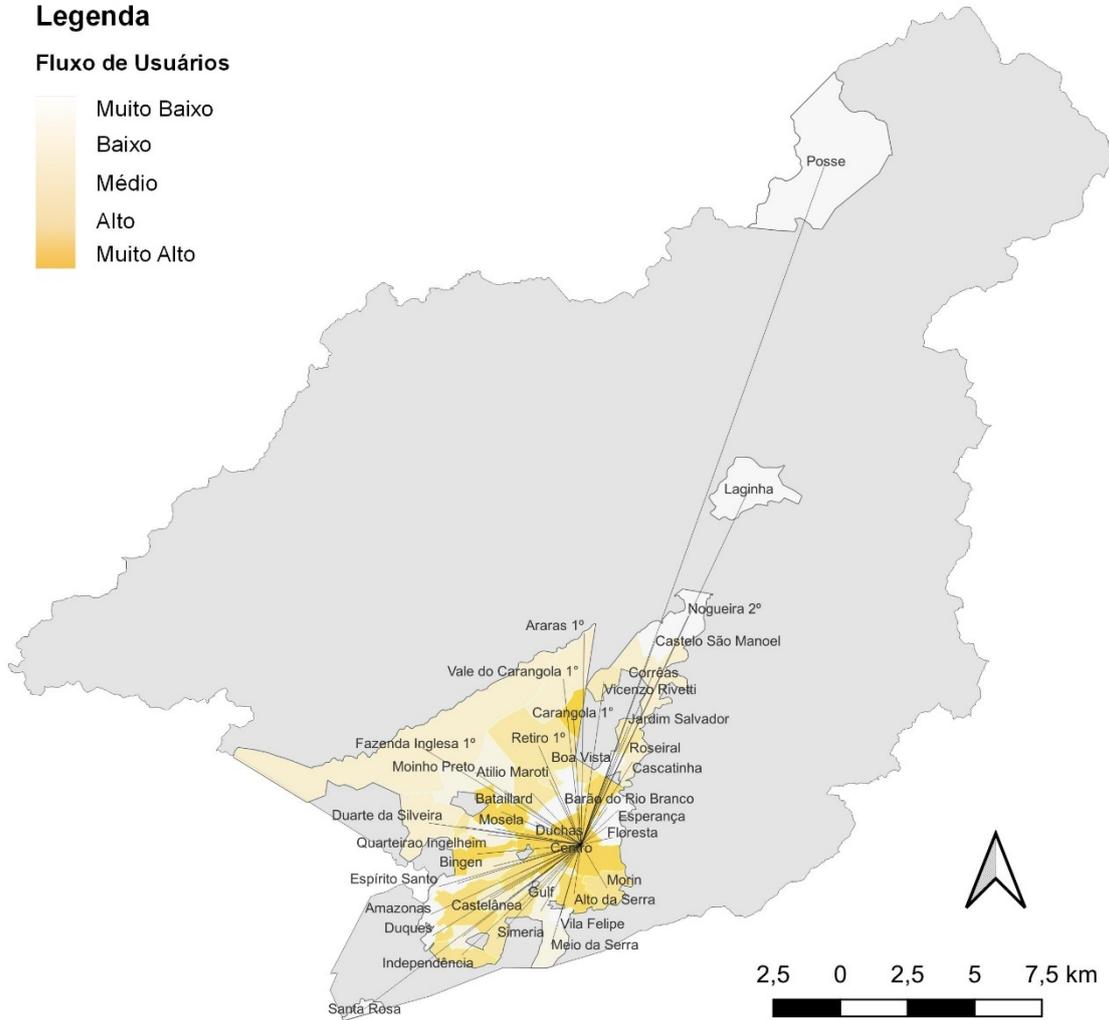
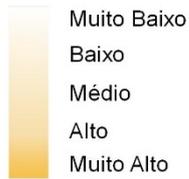


Figura 191: Bairros de Destino dos Usuários Entrevistados (Terminal Centro)

Linhas de Destino (Terminal Centro)

Legenda

- Terminal Centro
- Terminais Rodoviários
- Linhas de Embarque (Terminal Centro)
- Linhas Complementares (Terminal Centro)

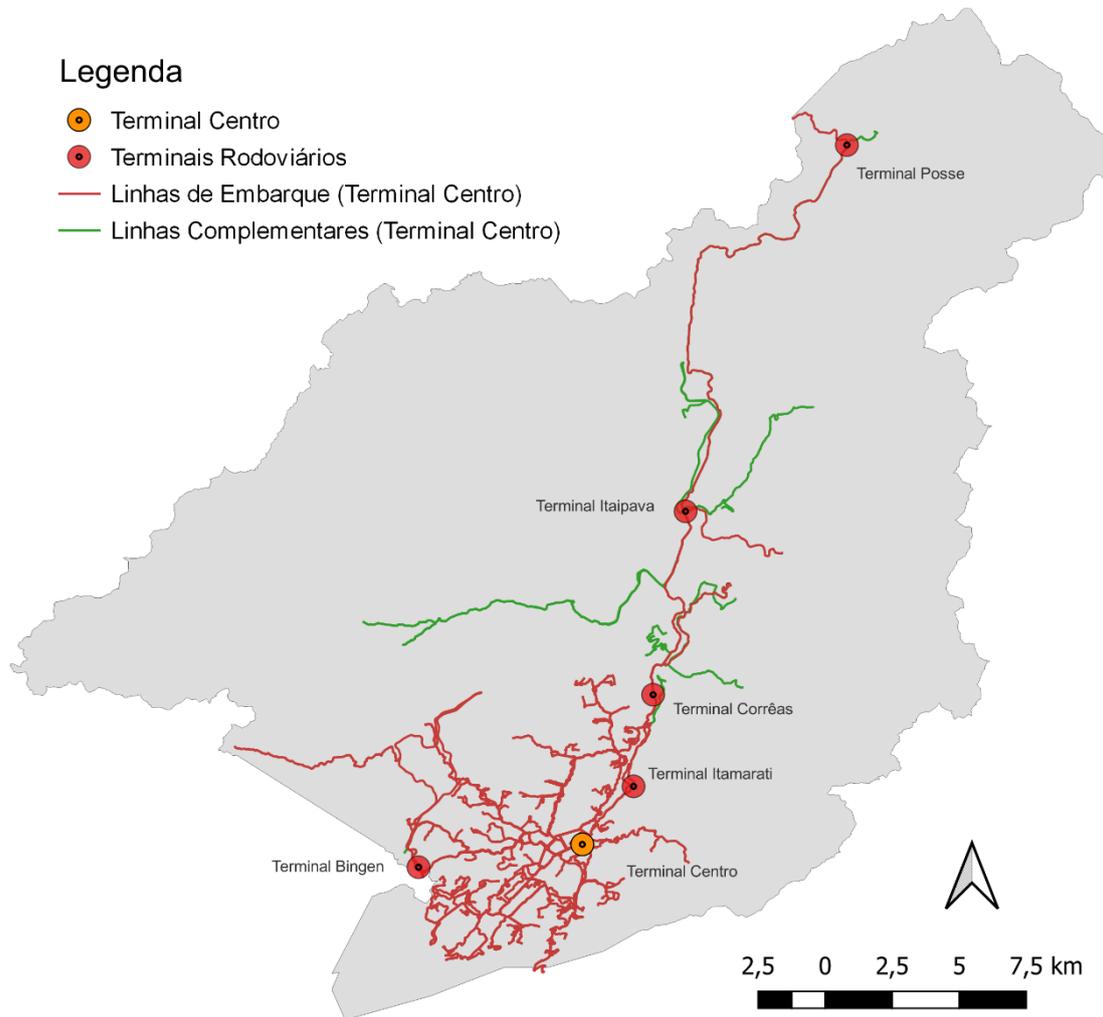


Figura 192: Linhas utilizadas como complemento da viagem (Terminal Centro)

Bairros de Origem (Terminal Corrêas)

Legenda

Fluxo de Usuários

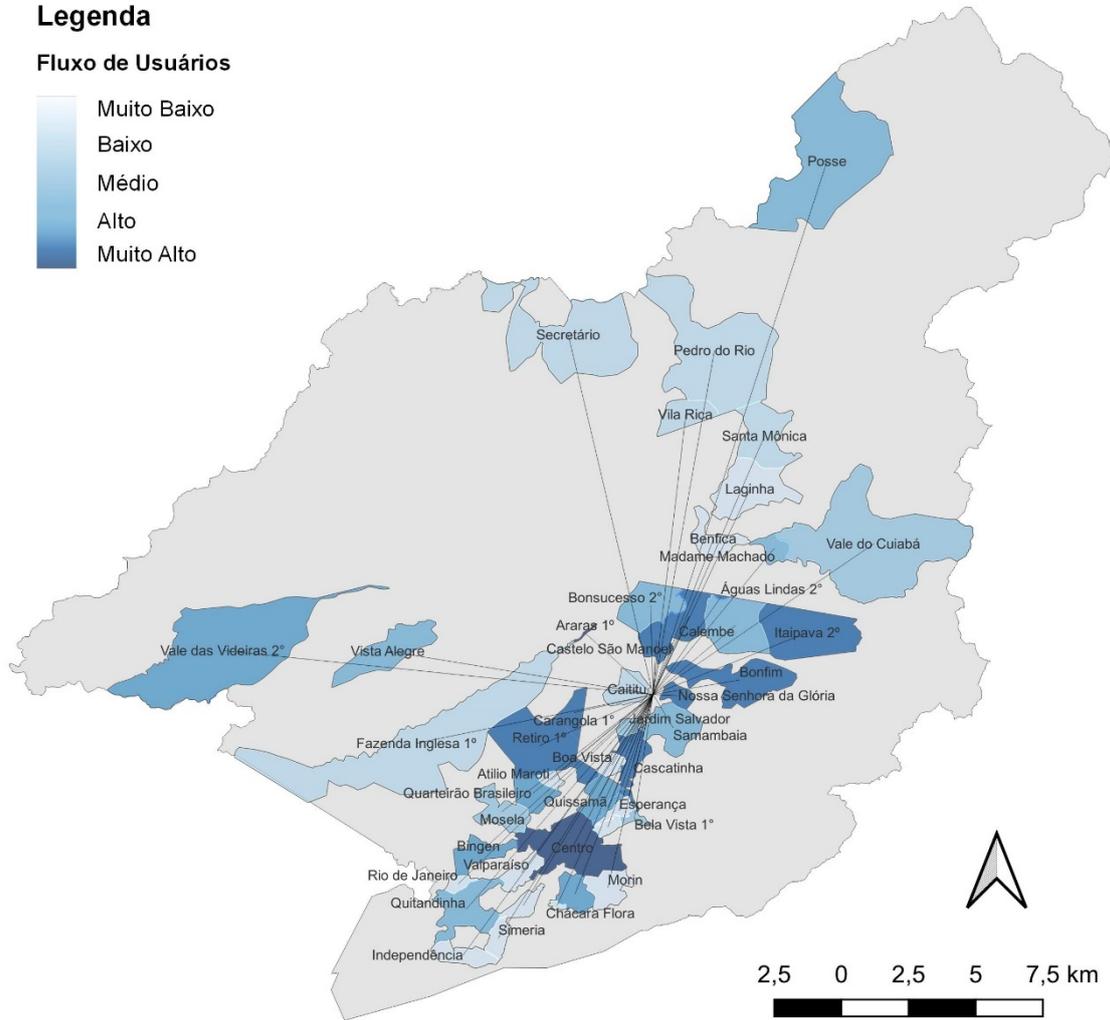
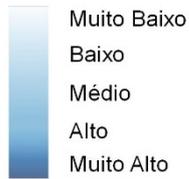


Figura 193: Bairros de Origem dos Usuários Entrevistados (Terminal Corrêas)

Linhas de Acesso (Terminal Corrêas)

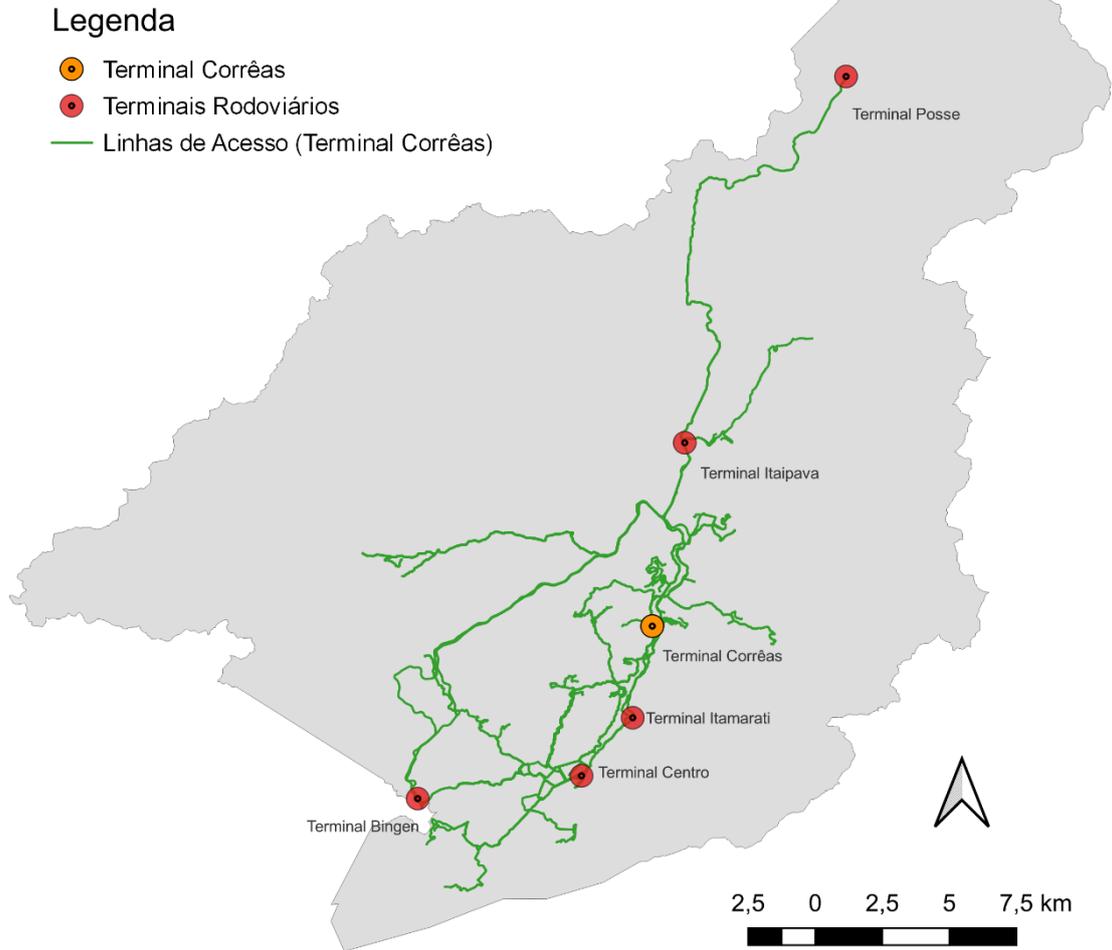


Figura 194: Linhas utilizadas no acesso (Terminal Corrêas)

Bairros de Destino (Terminal Corrêas)

Legenda

Fluxo de Usuários

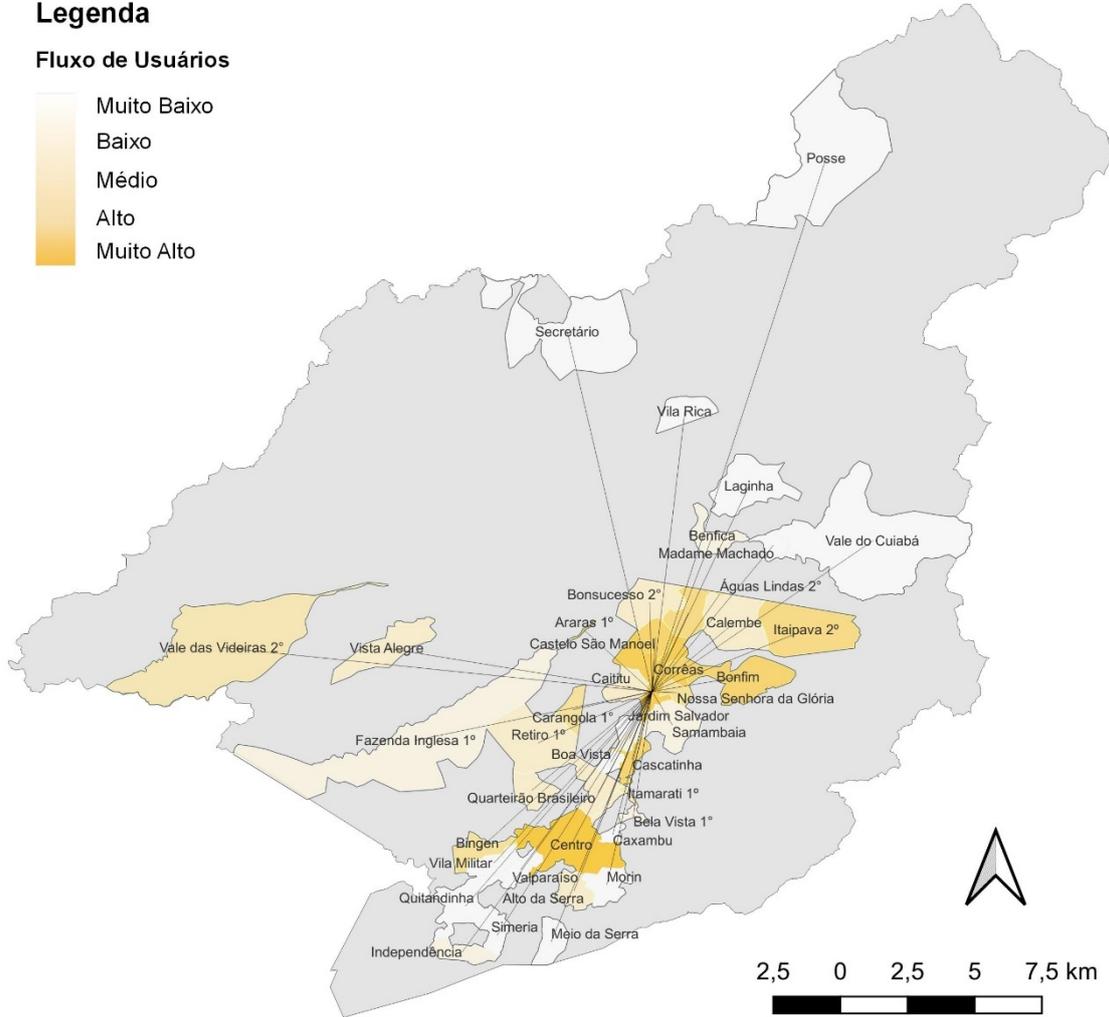
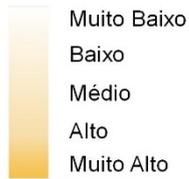


Figura 195: Bairros de Destino dos Usuários Entrevistados (Terminal Corrêas)

Linhas de Destino (Terminal Corrêas)

Legenda

- Terminal Corrêas
- Terminais Rodoviários
- Linhas de Embarque (Terminal Corrêas)
- Linhas Complementares (Terminal Corrêas)

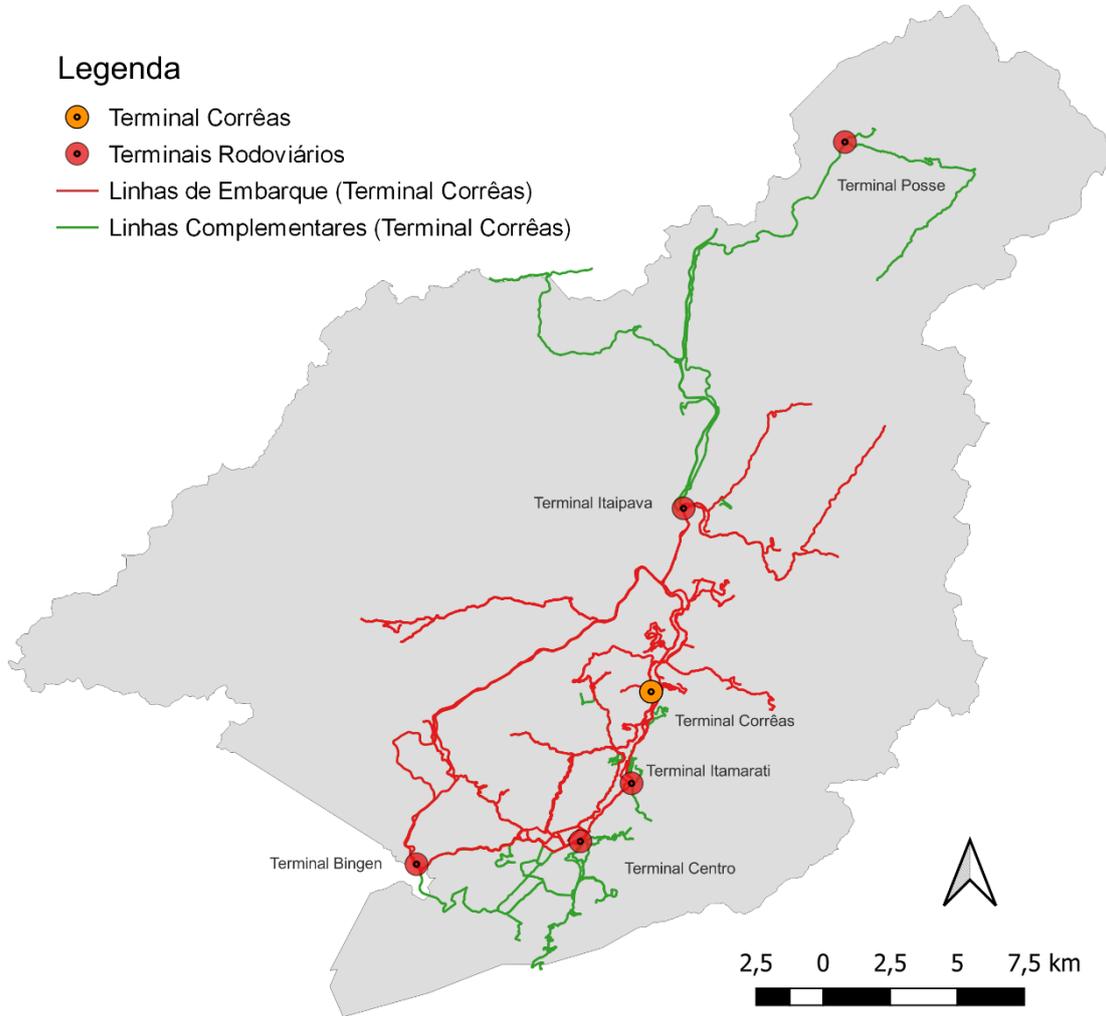


Figura 196: Linhas utilizadas como complemento da viagem (Terminal Corrêas)

Bairros de Origem (Terminal Itaipava)

Legenda

Fluxo de Usuários

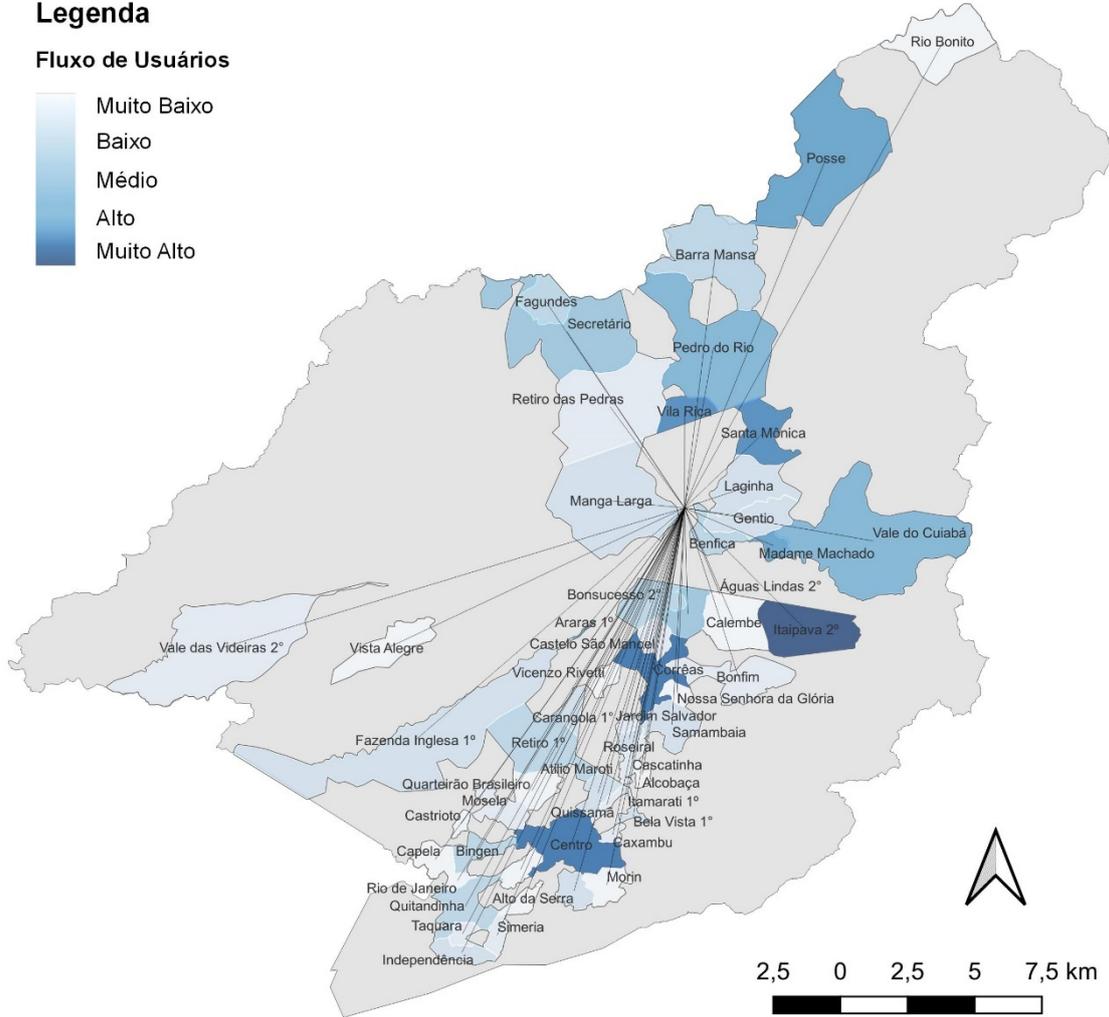
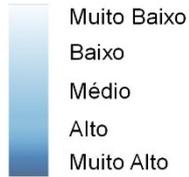


Figura 197: Bairros de Origem dos Usuários Entrevistados (Terminal Itaipava)

Linhas de Acesso (Terminal Itaipava)

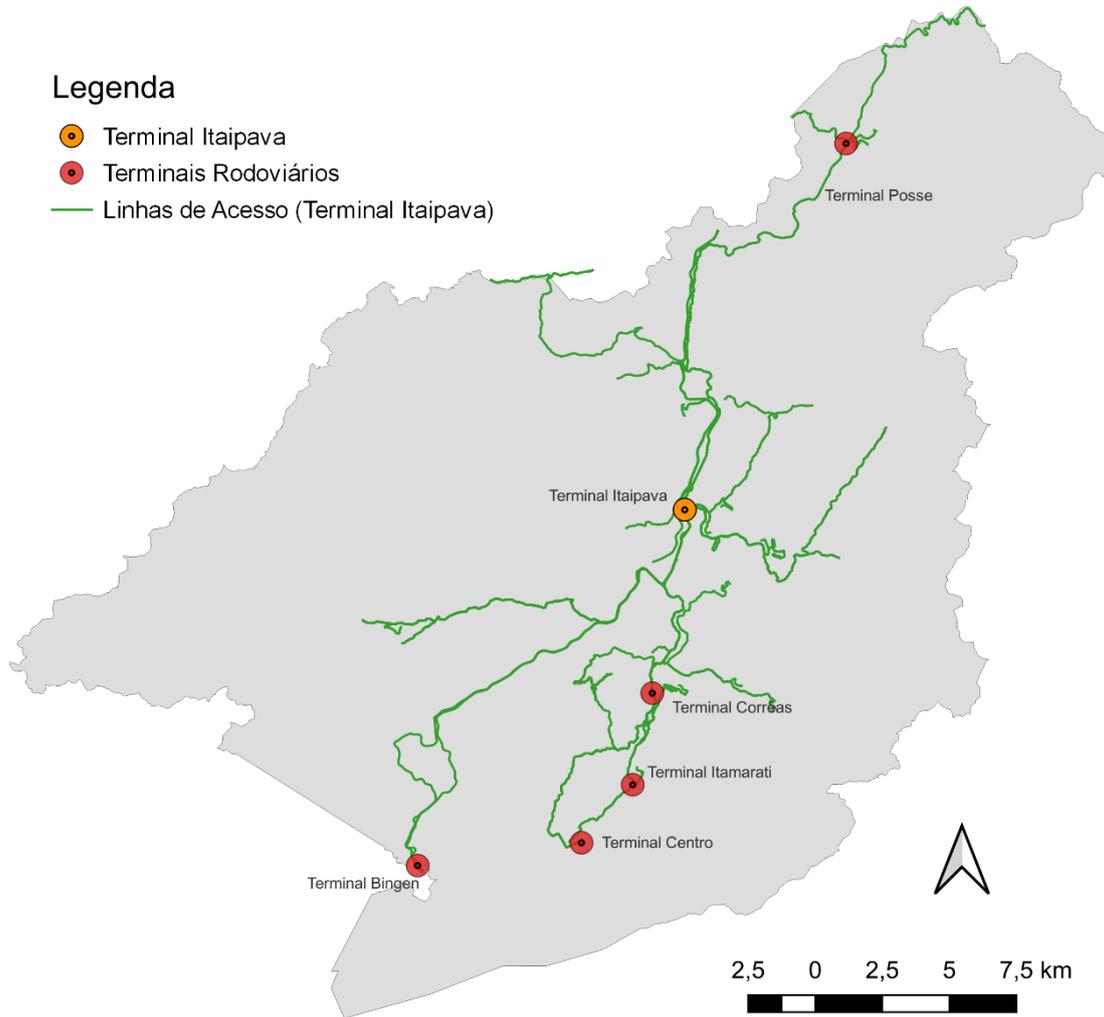


Figura 198: Linhas utilizadas no acesso (Terminal Itaipava)

Linhas de Destino (Terminal Itaipava)

Legenda

- Terminal Itaipava
- Terminais Rodoviários
- Linhas de Embarque (Terminal Itaipava)
- Linhas Complementares (Terminal Itaipava)

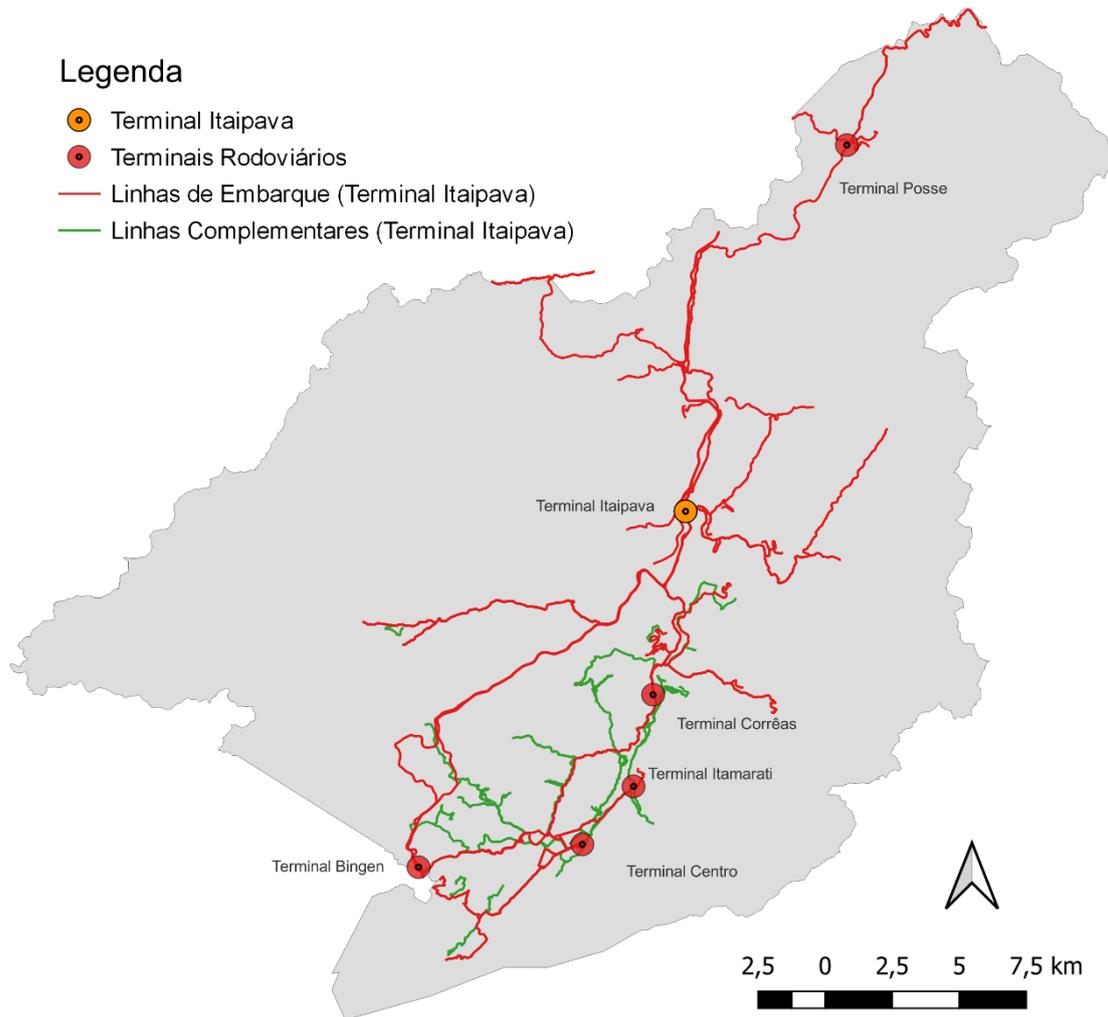


Figura 200: Linhas utilizadas como complemento da viagem (Terminal Itaipava)

Bairros de Origem (Terminal Itamarati)

Legenda

Fluxo de Usuários

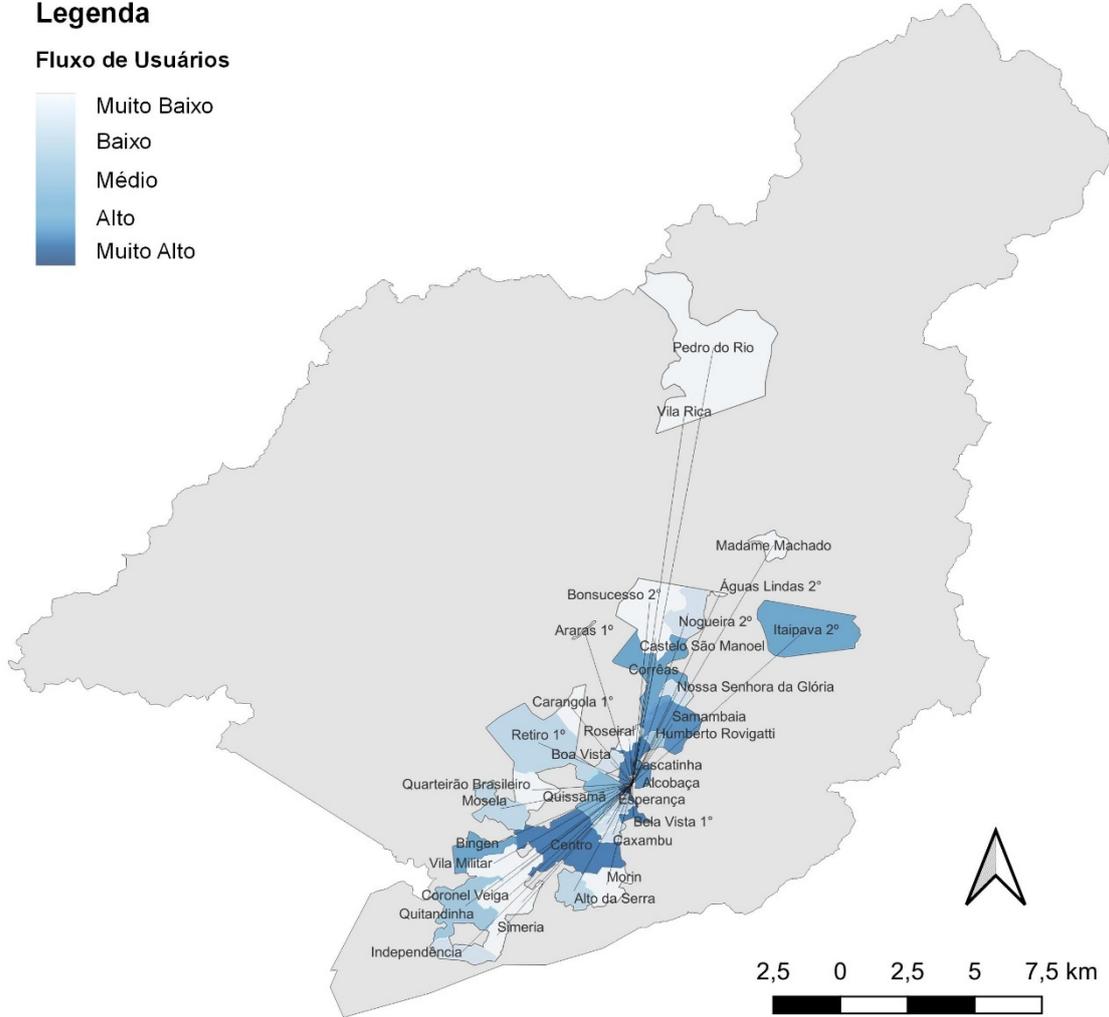
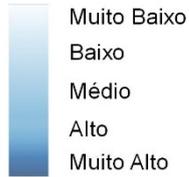


Figura 201: Bairros de Origem dos Usuários Entrevistados (Terminal Itamarati)

Linhas de Acesso (Terminal Itamarati)

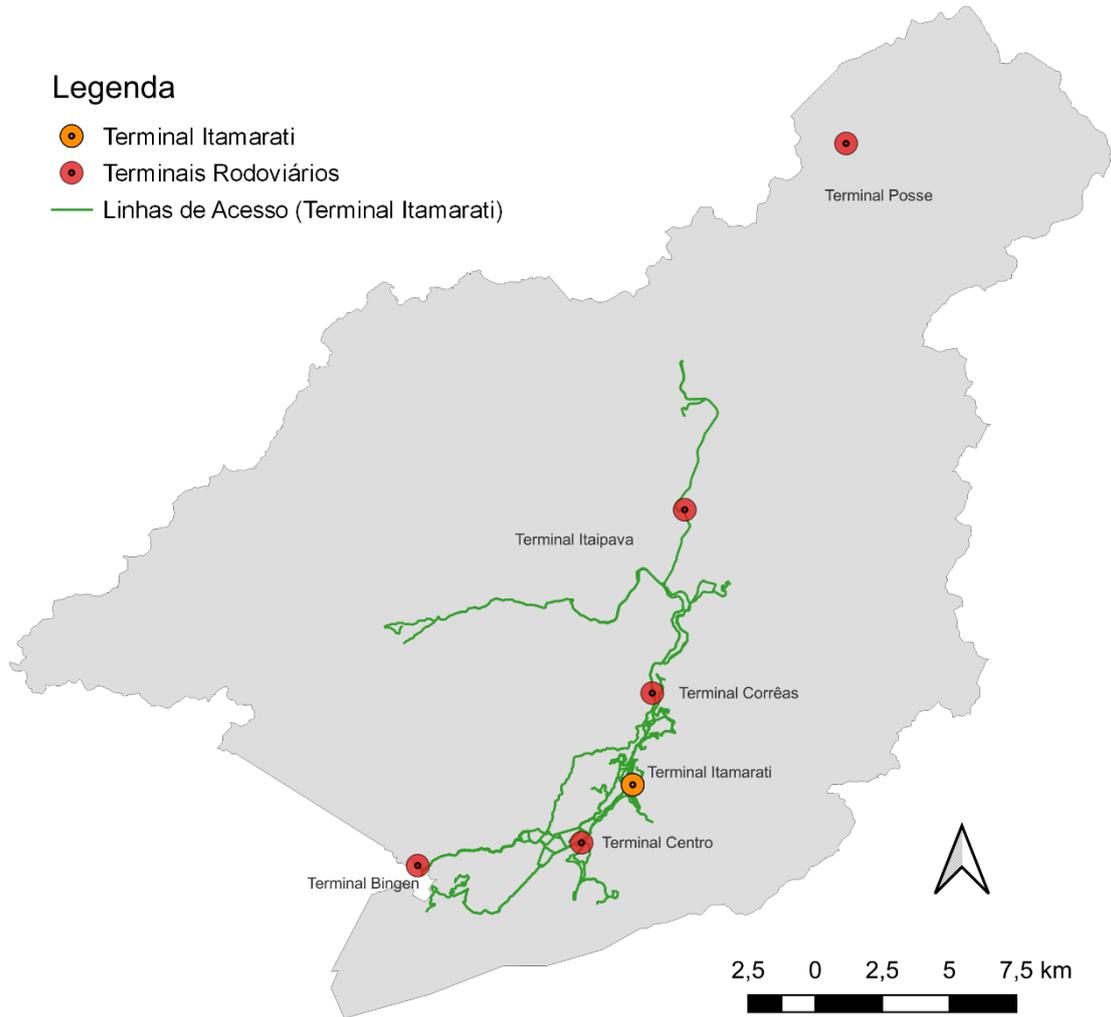


Figura 202: Linhas utilizadas no acesso (Terminal Itamarati)

Bairros de Destino (Terminal Itamarati)

Legenda

Fluxo de Usuários

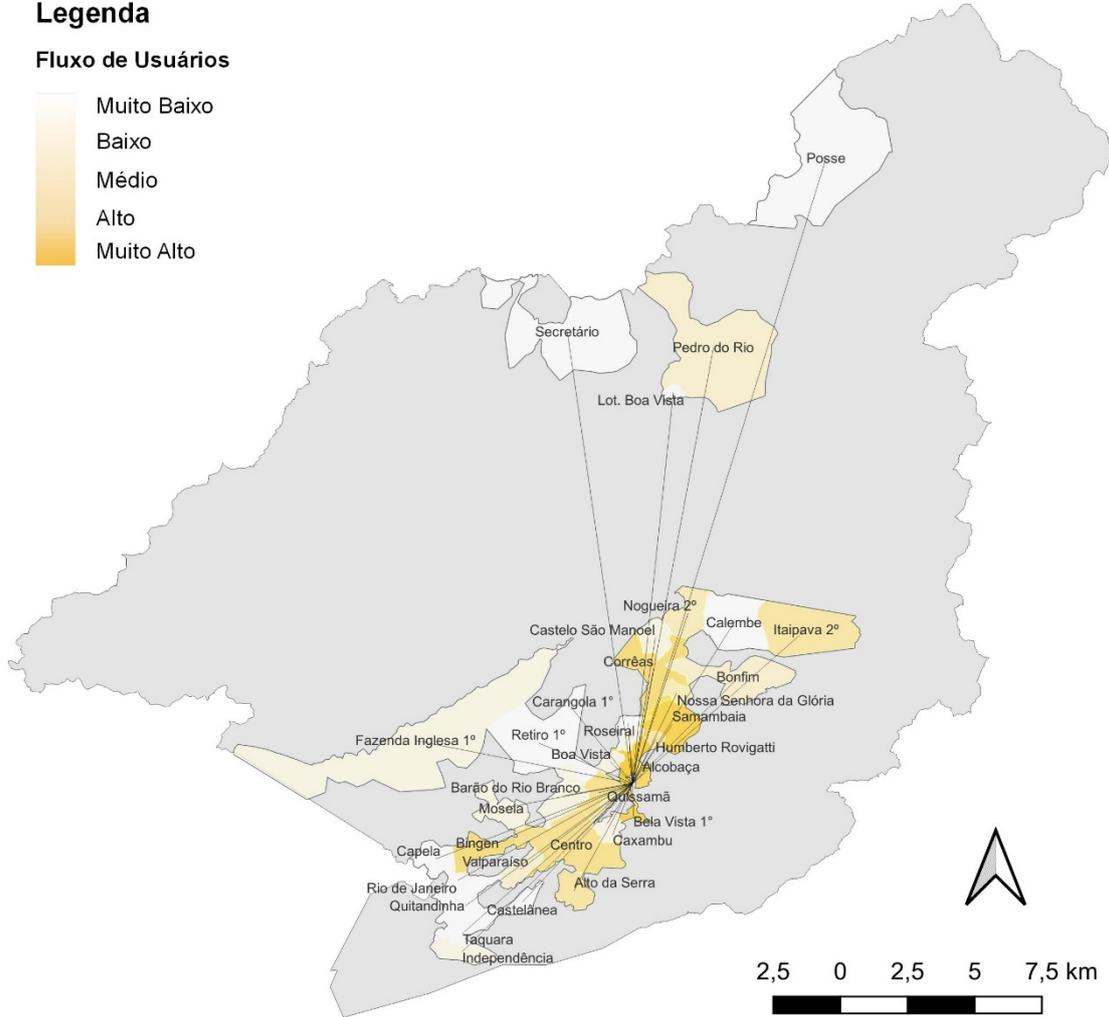
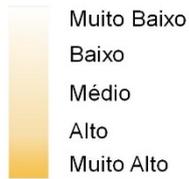


Figura 203: Bairros de Destino dos Usuários Entrevistados (Terminal Itamarati)

Linhas de Destino (Terminal Itamarati)

Legenda

- Terminal Itamarati
- Terminais Rodoviários
- Linhas de Embarque (Terminal Itamarati)
- Linhas Complementares (Terminal Itamarati)

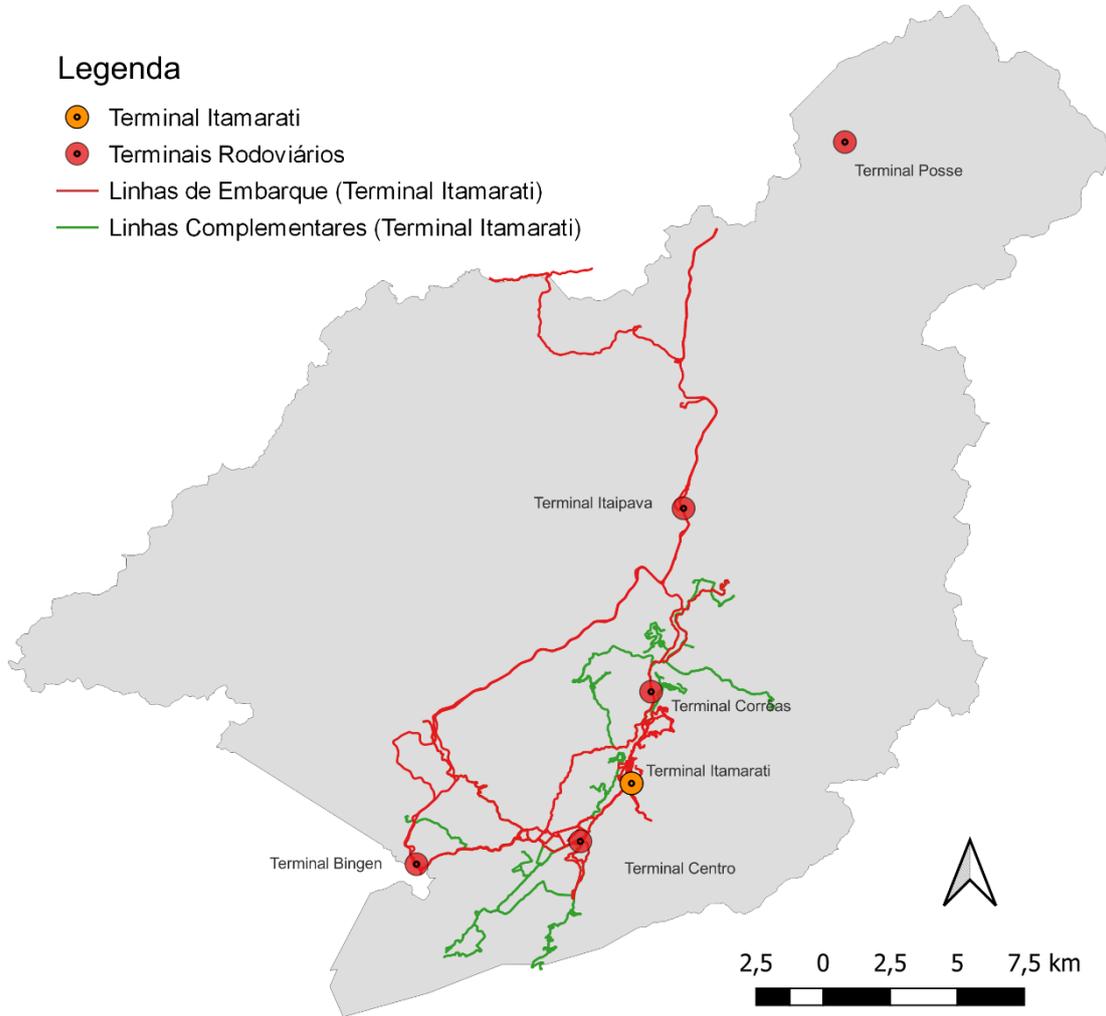


Figura 204: Linhas utilizadas como complemento da viagem (Terminal Itamarati)

Referências

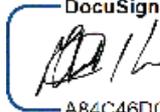
ULTRAMARI, Clovis; DUARTE, Fábio. Desenvolvimento Local e Regional. 1ª. ed. Paraná: Intersaberes, 2012. ISBN 978-85-8212-352-2.

PREFEITURA DE PETRÓPOLIS; TRANSPORTES, C. P. de. PlanMob – 2019 - 2029. Petrópolis, [s.n.], 2019.

Wang, Hai & Odoni, Amedeo. (2014). Approximating the Performance of a “Last Mile” Transportation System. Transportation Science. 50(2). DOI:10.1287/trsc.2014.0553

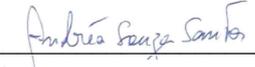
Diagnóstico do sistema viário da cidade de Petrópolis (1 Parte)

Rio de Janeiro, 26 de janeiro de 2024

DocuSigned by:

A84C46DC55944C1...

Prof. Marcelino Aurélio Vieira da Silva

Coordenador do Projeto


Assinatura do Coordenador do Programa
Prof. Andrea Souza Santos

 Prof. Andréa S. Santos
PET/COPPE/UFRJ
Slape 1692706

Coordenadora do Programa de Engenharia de Transporte



Antonio MacDowell de Figueiredo

Diretora Superintendente da Fundação COPPETEC