



VI DESAFIO
INTERMODAL
2012 *CURITIBA*



DESAFIO



APOIO



ORGANIZAÇÃO



REALIZAÇÃO



ORGANIZAÇÃO

ELABORAÇÃO DO RELATÓRIO

Bruna Marcelli Claudino Buher
Jullian Douglas de Oliveira
José Roberto Hino Junior

Design Gráfico:

Henrique Martins Godeny

ORGANIZAÇÃO LOGÍSTICA DO EVENTO

Professora Dra. Márcia de Andrade Pereira
José Carlos Assunção Belotto

Integrantes PET:

Ana Julia Alves Egg Monteiro
Bruna Marcelli Claudino Buher
Diego Mendonça Domingues
Giovanni Enrico Ramos de Souza Correia Menezes
Jean Lucas Canieli de Souza
José Roberto Hino Junior
Jullian Douglas de Oliveira
Kemmylle Sanny de Matos Ferreira
Mikael de Oliveira Nunes da Silva
Sabrina Requião Pinto
Targus Thiago Piaskowski
Thomás Bedusque Verderesi

Integrantes Ciclovida

APRESENTAÇÃO

CONCEITO

O Desafio Intermodal tem como objetivo a constatação do meio de transporte mais eficiente para atravessar a cidade do horário de rush, momento em que milhares de curitibanos ficam presos no trânsito na volta para casa.

Para responder a esse questionamento, repensar a mobilidade das pessoas na cidade de Curitiba e estimular o uso da bicicleta, o programa Ciclovida da UFPR e o grupo Bicicletada Curitiba promovem a seis anos o Desafio Intermodal, que contou em sua última edição com 38 participantes, representando 10 modais diferentes, sendo eles: pedestre, corredor, ciclista, ciclista com bicicleta elétrica, motociclista, motorista de carro de passeio, motorista de carro elétrico, passageiro de ônibus, passageiro de ônibus cadeirante e passageiro de ônibus deficiente visual, contendo, em sua maioria, um participante de cada sexo.

São diversos modos de locomoção, saindo ao mesmo tempo de um mesmo local em horário de pico e devendo chegar a um destino comum. As regras são simples, com o respeito às leis de trânsito e o trajeto podendo ser escolhido pelos próprios participantes.

O VI Desafio Intermodal, ao contrário dos anos anteriores, foi concretizado pelo grupo PET Engenharia Civil em parceria com o Departamento de Transportes da UFPR, o NPT (Núcleo de Psicologia do Trânsito) e o programa Ciclovida da mesma universidade.

DADOS

Cidade **CURITIBA**

Data **31.08.2012**

Horário **18:00**

Participantes **38**

MODAIS/ PARTICIPANTES

Observações:

Deficientes físicos e visuais realizaram o trajeto somente por meio do modal *ônibus*

Modal *pedestre* foi realizado:
-sozinho (4 pessoas)
-pedestre > ônibus (3 pessoas)
-ônibus > pedestre (2 pessoas)

Cada participante realizou o trajeto individualmente, com exceção do carro, onde em um deles foram 2 pessoas juntas

Cláudio Luiz Barretto
Bruna Granonato
Camilo Borges Neto
Cristóvão Vicente Fernandes
Ester Gean Mittmann
Lenir Teresinha Mittmann
Eloisa Caroline Guimarães
Bruno Henrique Nakano
Felipe Eugênio Jauch

Liamara Paglia Sestrem
Maristela Bandil
Erasmus Vicente Neto
Luiz Fernando Vianna

Lucas Ueno
Paulo Fernando Kureke
Guilherme de Mello Aguiar
Michelly Correa
Mari Sada

Gabriel Grando Barbosa
José Lucas Marques
Paulo Afonso Nunes
Ester Divieso
Raliele dos Santos
Juliana Crippa



Corredor / 4

Bicicleta / 5



Pedestre / 9

Carro / 6



Evaldo Frederico Hermany
Anelise Hermany
Mário Sérgio Fontes



Deficiente visual / 3

Bicicleta Elétrica / 3



Egon Otto Zulauf
Luiz Eduardi Wolff
Thais Peres Lazarim

Ozires da Cruz



Deficiente Físico / 1

Carro Elétrico / 2



Dalmo Luís Borba
Márcio Fabrício Palharim

Jean Lucas Caneli
Neusi Harume Nori



Motocicleta / 2

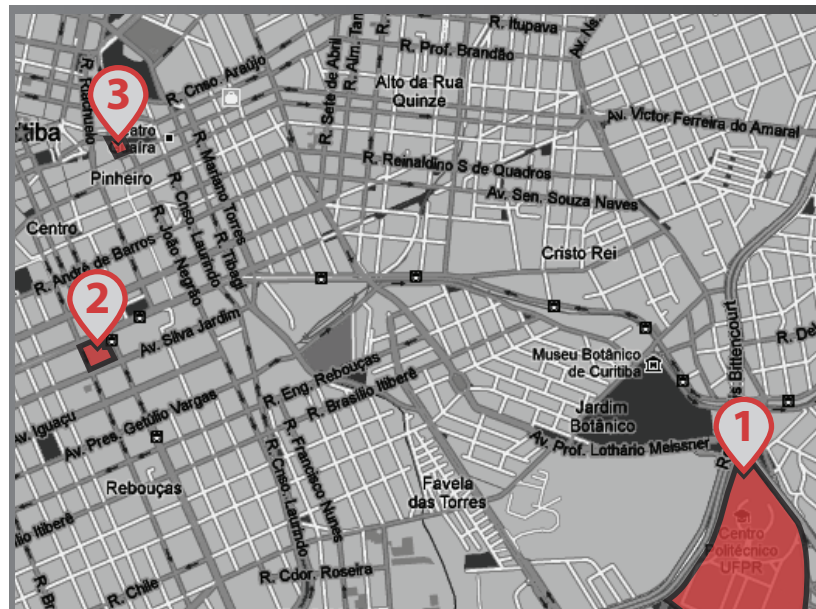
Ônibus / 3



Marcos Valente Isfer
Tainan Pantano Tomas
Gabriela Helena Bill

PERCURSO

- 1 - Ponto de Partida
Centro Politécnico, UFPR
- 2 - Ponto Intermediário
Escritório Verde, UTFPR
- 3 - Ponto de Chegada
Santos Andrade, UFPR



>> Distância Aproximada do Percorso Total: 8 Km

METODOLOGIA

REGULAMENTO

QUESTIONÁRIO

Todas as edições do Desafio Intermodal não são consideradas uma corrida, mas sim uma medição, um estudo, por isso o trajeto deve ser feito na velocidade comum do cotidiano.

Todos os participantes devem:

- Sair ao mesmo tempo
- Começar a pé e se dirigir ao respectivo modal de transporte
- Respeitar as leis de trânsito e regras de segurança do modal utilizado
- No ponto intermediário e final, dirigir-se à tenda do PET para registrar o tempo
- No ponto final, responder a um questionário

Para a coleta de dados do VI Desafio Intermodal, foi aplicado um questionário a todos os participantes no ponto final do trajeto. Neste estão contidos o tempo total, adversidades do percurso e avaliação do modal, destacando pontos positivos e negativos, além das despesas (custos com o modal). Os resultados estão apresentados no capítulo a seguir.

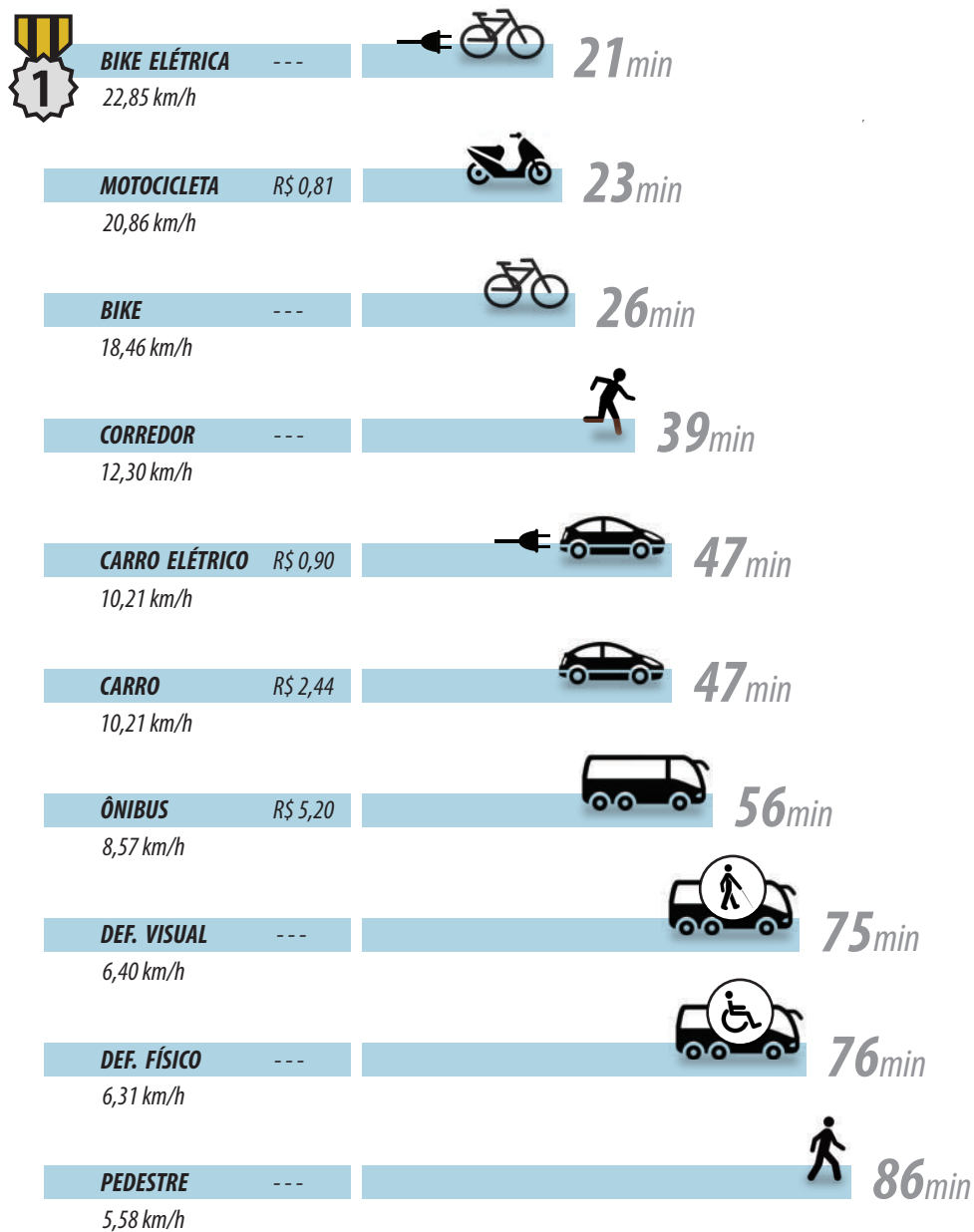


RESULTADOS

TEMPO
(Minutos)

Para a avaliação dos resultados de tempo foi levado em consideração a velocidade média dos modais de cada participante

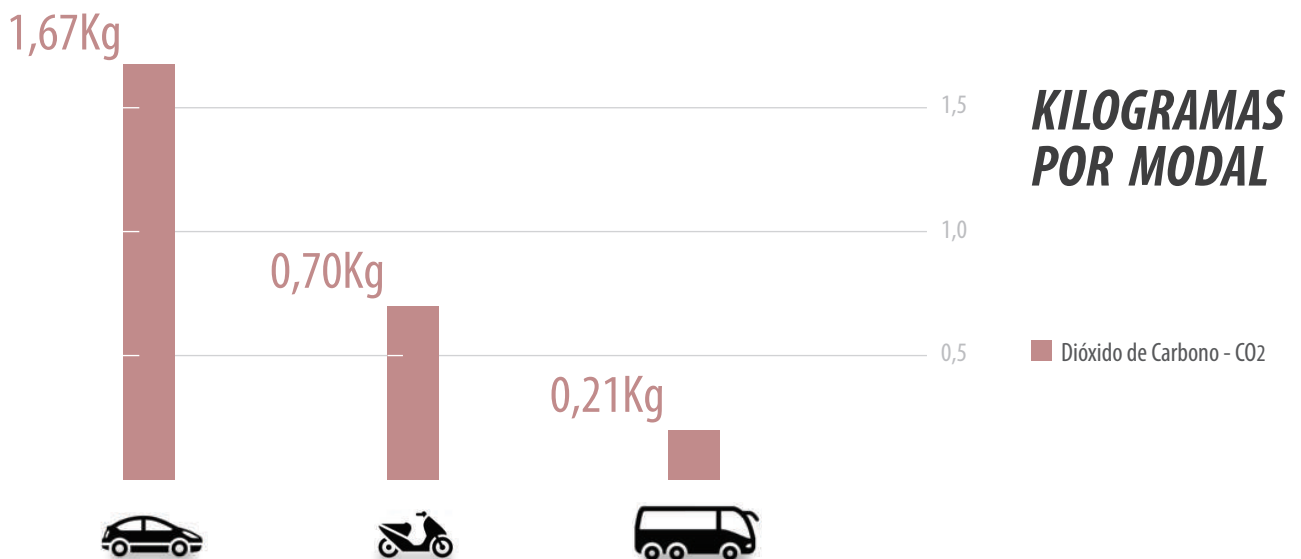
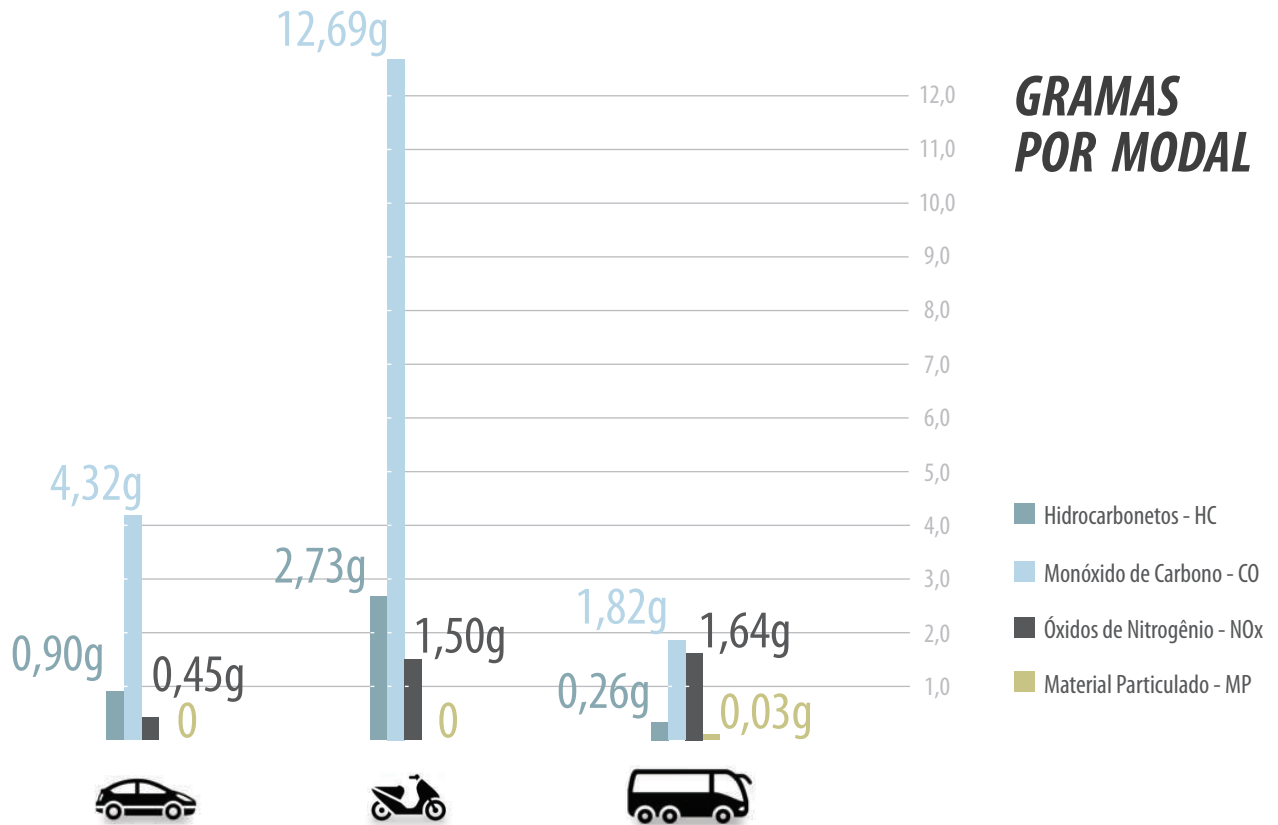
O levantamento dos gastos foi calculado de acordo a média do que foi gasto em cada modal pelos participantes



Os resultados abaixo foram realizados pelo LACTEC (Instituto de Tecnologia para o Desenvolvimento)













Foram considerados, no gráfico abaixo, somente os modais que tiveram emissões de poluentes. No modal *ônibus* também estão incluídas as emissões pelos ônibus usados por deficientes visuais e físicos

EMISSÕES



AValiação SUBJETIVA

A primeira coluna indica os modais, a segunda (azul) indica as adversidades no trajeto em porcentagem, a terceira (cinza) indica a avaliação do modal (1-péssimo | 5-ótimo) e a última indica uma avaliação geral pessoal de cada participante entre aspectos positivos e negativos

		Falta de Iluminação	Tráfego Intenso	Sinalização	Precariedade da Via	Respeito dos Carros	Respeito das Motos	Calçamento Precário	Presença de Calçadas	Presença de Cicloviárias	Motorista Segue Leis	Respeito Passageiros	Fácil Acesso	Pontualidade	Lotação	Praticidade	Conforto	Segurança	Tempo	Custo	Avaliação Geral
	Sim	50	100	33,4	66,6	100	--	66,6	--	33,4	66,6	--	--	--	--	5	4	2,6	5	4,6	Pos. Agilidade Neg. Insegurança
	Não	50	0	66,6	33,4	0	--	33,4	--	66,6	33,4	--	--	--	--						
	Sim	40	100	100	40	0	--	100	--	40	80	--	--	--	--	4,2	3,4	2	3,8	5	Pos. Praticidade Neg. Insegurança
	Não	60	0	0	60	100	--	0	--	60	20	--	--	--	--						
	Sim	0	100	50	50	0	100	--	--	--	--	--	--	--	--	4	3	3	4	4	Pos. Agilidade Neg. Estacionamento
	Não	100	0	50	50	100	0	--	--	--	--	--	--	--	--						
	Sim	66,6	100	75	100	--	--	75	--	--	--	--	--	--	--	6	6	3,2	5	5	Pos. Bem Estar Neg. Calor
	Não	33,4	0	25	0	--	--	25	--	--	--	--	--	--	--						
	Sim	0	100	50	0	100	100	--	--	--	--	--	--	--	--	2,5	5	4,5	3	4,5	Pos. Sustentável Neg. Tráfego
	Não	100	0	50	100	0	0	--	--	--	--	--	--	--	--						
	Sim	20	100	40	60	60	80	--	--	--	--	--	--	--	--	4,6	5	4,8	2,4	2,2	Pos. Conforto Neg. Tráfego
	Não	80	0	60	40	40	20	--	--	--	--	--	--	--	--						
	Sim	--	33,4	--	33,4	--	--	--	--	--	100	66,6	50	100	33,4	4,6	3,6	4	4,3	4,6	Pos. Rapidez Neg. Lotação
	Não	--	66,6	--	66,6	--	--	--	--	--	0	33,4	50	0	66,6						
	Sim	--	100	--	33,4	--	--	--	--	--	100	100	100	100	33,4	4	3,6	3,6	3,3	3,3	Pos. Prestatividade Neg. Lotação
	Não	--	0	--	66,6	--	--	--	--	--	0	0	0	0	66,6						
	Sim	--	100	--	0	--	--	--	--	--	100	0	100	100	100	4	4	4	4	4	Pos. -- Neg. Acessibilidade
	Não	--	0	--	100	--	--	--	--	--	0	100	0	0	0						
	Sim	100	--	25	--	75	--	75	100	--	--	--	--	--	--	4	3,7	2	4,3	4,7	Pos. Agradável Neg. Perigoso
	Não	0	--	75	--	25	--	25	0	--	--	--	--	--	--						
	Sim	66,6	100	66,6	0	33,4	--	66,6	100	--	--	100	33,4	100	33,4	3	2,3	2,3	2,3	3,3	Pos. Caminhar Neg. Lotação
	Não	33,4	0	33,4	100	66,6	--	33,4	0	--	--	0	66,6	0	66,6						
	Sim	50	50	0	0	0	--	50	50	--	--	100	50	50	50	4,5	3,5	3,5	4,5	3	Pos. Tranquilidade Neg. Tempo
	Não	50	50	100	100	100	--	50	50	--	--	0	50	50	50						
TOTAL	Sim	43,6	89,4	48,8	34,8	46	93,3	72,2	83,3	36,7	73,3	100	50	80	76,7	60					
	Não	56,4	10,6	51,2	65,2	54	6,7	27,8	16,7	63,3	26,7	0	50	20	23,3	40					

CONCLUSÃO



A iniciativa do Desafio Intermodal possibilitou dar visibilidade ao fato de que uma política de incentivo ao uso dos meios não motorizados como modo de deslocamento nas grandes cidades é desejável.

Essa prática gerará benefícios para todos os cidadãos, tanto os que ficam presos nos congestionamentos dentro de seus carros, quanto para grande parcela da população que se desloca de ônibus. Pois quem se desloca a pé ou de bicicleta, pessoalmente tem a economia e a promoção de sua saúde, e socialmente, colabora com o meio ambiente e com o trânsito, não emitindo poluentes e ocupando menos espaço viário.

Este desafio mostrou a eficiência do uso da bicicleta em termos de deslocamento, economia de tempo e dinheiro, promoção da qualidade de vida, além de não prejudicar o meio ambiente.

