

Ocupação veicular na Grande Florianópolis

Síntese de pesquisas e referências

Edição de 9 de setembro de 2026.

Autoria e curadoria editorial: Megatela Floripa Square.

Esta compilação reúne referências sobre ocupação veicular, com seus períodos, métodos e limites de uso. É uma edição editorial de consulta, não um relatório institucional original nem uma publicação do 4yousee Analytics. Os créditos institucionais pertencem aos estudos citados.

1. O que cada informação representa

Pesquisa de campo registra condições observadas em locais e períodos definidos. Na Frequência e Ocupação Visual (FOV), os pesquisadores registram a passagem dos ônibus e classificam visualmente sua ocupação. Os relatórios usam esses registros para estimar passageiros transportados. Isso não equivale a uma contagem individual de todos os passageiros. [1, 3, 6]

Fator adotado é um parâmetro usado em uma análise ou conversão. Sua presença no cálculo não demonstra que tenha sido medido novamente no local e no período daquela aplicação. Simulações, por sua vez, representam cenários construídos a partir de dados e hipóteses. Seus resultados não devem ser apresentados como ocupação observada na rua. [2, 4, 6, 9]

Frota cadastrada, participação de um modo nas viagens, total de embarques e ocupação de um veículo são medidas diferentes. Um volume mensal de passageiros do sistema não informa, sozinho, quantas pessoas estavam simultaneamente em cada ônibus. [4, 8]

2. PLAMUS: pesquisas de 2014 e consolidação de 2015

Ônibus no veraneio

O Produto 8.1 descreve FOV em quinze pontos, com registros em um dia útil e um dia de fim de semana por ponto. A tabela de realização situa as coletas em janeiro e fevereiro de 2014, nos períodos das 8h às 11h e das 16h às 19h. O formulário registra tipo de ônibus, linha e ocupação visual, da condição vazia à superlotação. [1, pp. 48 e 50]

A análise apresenta ocupação em torno de 30 passageiros por ônibus a partir dos passageiros estimados e dos ônibus registrados em cada ponto. Essa referência está no Produto 8.1, p. 54, e é reproduzida no Produto 19, Volume I, p. 52, no capítulo de veraneio. Deve ser lida como resultado daquele levantamento, sem convertê-la em uma média atual ou universal para todos os ônibus da região. [1, 2]

Ônibus no período normal

O Produto 8.3, publicado em setembro de 2014, apresenta a etapa de período normal. A FOV abrange quarenta pontos e registra tipo de ônibus, linha e classe visual de ocupação. Na maioria dos pontos, a pesquisa ocorreu em dia útil, das 6h30 às 10h e das 16h às 19h30; cinco pontos-mestre tiveram observação das 6h às 22h. [3, páginas PDF 50 e 53-54]

Os resultados por sentido e horário aparecem, entre outros recortes, nas tabelas 21 e 22. Elas apresentam a distribuição das classes de ocupação, não uma nova média regional única de passageiros por veículo. A referência de aproximadamente 30 passageiros do veraneio não deve ser atribuída automaticamente a essas tabelas. [3, páginas PDF 67-72]

Automóveis nas pontes

O Produto 19, Volume I, p. 61, utiliza 1,3 pessoa por veículo em um exercício sobre a possibilidade de reduzir o número de automóveis nas pontes. O próprio relatório qualifica o valor como uma média otimista. Nesta síntese, ele é identificado como fator da análise, sem convertê-lo em aferição atual de ocupação dos automóveis. [2]

Automóveis nos acessos às praias

O Produto 9.2, p. 231, utiliza 1,5 pessoa por veículo e uma participação de 59% de usuários de automóvel para estimar o volume de veículos de banhistas na saída das praias. Trata-se de uma conversão aplicada à análise dos fluxos de veraneio, incluindo acessos aos Ingleses. Não é uma média medida de ocupação de todos os automóveis da Grande Florianópolis. [4]

Motocicletas, carga e divisão modal

O percentual de 13% de motocicletas citado na análise das pontes é participação no tráfego, não número médio de pessoas por motocicleta. O trecho não fornece uma média de ocupantes que possa ser transportada para outro cálculo. [2, p. 61]

O exemplo de 44% da capacidade de carga, no Produto 9.2, refere-se a uma estimativa para uma transportadora, baseada em peso transportado e capacidade dos veículos. Não se refere a pessoas. Da mesma forma, a divisão modal descreve a distribuição de viagens entre modos de transporte, não a ocupação dos veículos. [4, pp. 62-63 e 181]

3. Neotrans: campo em 2016, relatórios de 2017 e 2018

Pesquisa FOV de ônibus em junho de 2016

O Neotrans I, Volume IV, registra uma pesquisa FOV realizada no final de junho de 2016, complementar ao PLAMUS. Os levantamentos cobriram as pontes e outros acessos selecionados da Ilha, nos períodos das 6h às 9h e das 17h às 20h. Foram anotados horário, linha, tipo de serviço, tipo de veículo e classe de ocupação do ônibus. [6, pp. 15–16]

O relatório usa esses dados para estimar usuários transportados por ônibus. Na p. 22, cita 36 pessoas por ônibus como média proveniente das pesquisas FOV do Projeto Neotrans. É um resultado associado àquele estudo e ao seu recorte de observação. Não constitui uma atualização automática de todos os fatores do PLAMUS, nem permite concluir, pela comparação com o veraneio de 2014, que a ocupação regional cresceu de 30 para 36. Os recortes e métodos precisariam ser compatibilizados para essa comparação. [6, pp. 17 e 22]

Automóveis: reutilização de referência

Para estimar pessoas em carros, o mesmo Volume IV utiliza 1,29 pessoa por carro, atribuído ao PLAMUS. O relatório distingue esse parâmetro dos resultados de sua própria FOV de ônibus. Essa aplicação não documenta uma nova pesquisa de ocupação de automóveis ou motocicletas em junho de 2016. Os fatores 1,29 e 1,3 permanecem vinculados aos trechos em que foram utilizados; esta edição não presume que sejam intercambiáveis. [2, p. 61; 6, pp. 17 e 22]

Escopo dos projetos

O Volume I do Neotrans, de setembro de 2017, usa o acervo do PLAMUS como referência para o planejamento operacional do transporte coletivo, complementado com informações do sistema. O Volume IV documenta os levantamentos de campo. A existência de estudos de infraestrutura e operação não elimina essa pesquisa primária posterior. [5, pp. 3 e 7; 6]

O Relatório Final do Neotrans II é de dezembro de 2018. Apresenta estudos de integração do transporte coletivo, com dados operacionais, contagens e avaliação de alternativas. Deve ser identificado por esse escopo, sem ser tratado como uma nova média geral de ocupação de automóveis ou motocicletas. [7, pp. 3 e 8–10]

4. Planos municipais, ENMU e atualizações

O Plano de Mobilidade Urbano de Florianópolis, datado de 18 de agosto de 2015, utiliza resultados do PLAMUS para discutir viagens e divisão modal. Esses conteúdos não devem ser confundidos com uma nova medição de pessoas por veículo. Nesta edição, a data identifica o documento; não constitui afirmação sobre sua vigência jurídica atual. [10, páginas PDF 6–8, 22 e 68]

O ENMU, no Diagnóstico da Região Metropolitana de Florianópolis, Volume 4, de julho de 2025, informa que os dados de divisão modal usados eram os do PLAMUS de 2014 e não estavam atualizados para 2024. O diagnóstico reúne também séries de frota e dados operacionais de transporte coletivo. Essa limitação da divisão modal não demonstra inexistência de pesquisas específicas posteriores, como a FOV de ônibus do Neotrans em 2016. [8, página PDF 31]

O Levantamento dos Planos de Investimento do ENMU, de fevereiro de 2025, reúne propostas e estudos de projetos. Deve ser consultado como referência de planejamento e investimentos, preservando a natureza de cada estimativa ou simulação citada. Não é apresentado aqui como nova pesquisa de campo de ocupação veicular. [9]

Em 7 de agosto de 2026, a página oficial da REPLAN anunciou a Consulta Pública de Diagnóstico do PLANMOB 2026, com pesquisa de percepção e oficinas territoriais. A consulta é um canal para acompanhar o desenvolvimento do plano. Não é classificada nesta síntese como pesquisa FOV, nova matriz OD ou primeira atualização desde 2014. [11]

5. Como utilizar estas referências

Ao consultar um número, preserve o tipo de veículo, o local, o sentido, o horário, o período de campo e a natureza do dado. Resultados de FOV, parâmetros adotados, registros de operação e saídas de simulação não formam, por sua simples reunião, uma série histórica homogênea.

Esta edição não estabelece uma média atual única de ocupantes por automóvel, motocicleta ou ônibus para toda a região. Também não afirma ausência absoluta de pesquisas após determinada data. Explicita o que os documentos consultados permitem sustentar.

As referências de mobilidade ajudam a compreender os deslocamentos. Seus fatores de ocupação não são utilizados nesta compilação para recalcular alcance, frequência ou impactos da Megatela.

Referências para consulta

As páginas abaixo são as páginas do arquivo PDF, contadas a partir de 1. No Produto 8.3, a numeração impressa é uma página menor: as tabelas 21 e 22 começam nas páginas impressas 66 e 69, correspondentes às páginas PDF 67 e 70. No ENMU Volume 4, a página PDF 31 corresponde à página impressa 30.

- [1] PLAMUS. Produto 8.1: Resultado das Pesquisas, Veraneio. Coletas em janeiro e fevereiro de 2014; relatório de 2014. Páginas PDF 48, 50 e 54. [Consultar documento](#).
- [2] PLAMUS. Produto 19, Relatório Final, Volume I: Informação e Diagnóstico. Março de 2015. Páginas PDF 49–52 e 61. [Consultar documento](#).
- [3] PLAMUS. Produto 8.3: Resultado das Pesquisas de Campo, Período Normal, Contagens e FOV. Setembro de 2014. Páginas PDF 50, 53–54 e 67–72. [Consultar documento](#).
- [4] PLAMUS. Produto 9.2: Diagnóstico da Oferta e Demanda de Transporte Sem Prognóstico. Dezembro de 2014. Páginas PDF 62–63, 181 e 231. [Consultar documento](#).
- [5] Neotrans I. Volume I: Projeto Operacional para Região Metropolitana de Florianópolis. UFSC, setembro de 2017. Páginas PDF 3, 7 e 9. [Consultar documento](#).
- [6] Neotrans I. Volume IV: Levantamentos de Campo Realizados. UFSC, setembro de 2017. Páginas PDF 15–17 e 22. [Consultar documento](#).
- [7] Neotrans II. Relatório Final do Projeto de Pesquisa: Estudo da integração do transporte coletivo metropolitano da Grande Florianópolis. UFSC, dezembro de 2018. Páginas PDF 3 e 8–10. [Consultar documento](#).
- [8] ENMU. Relatório de Diagnóstico, Volume 4: Região Metropolitana de Florianópolis. Julho de 2025. Páginas PDF 1–4, 31, 40–42 e 58–63. Iniciativa conjunta do BNDES e do Ministério das Cidades; autoria técnica indicada nos créditos do documento. [Consultar documento](#).
- [9] ENMU. Levantamento dos Planos de Investimento: Região Metropolitana de Florianópolis. Fevereiro de 2025. Iniciativa conjunta do BNDES e do Ministério das Cidades; autoria técnica indicada nos créditos do documento. [Consultar documento](#).
- [10] Prefeitura Municipal de Florianópolis. Plano de Mobilidade Urbano: Florianópolis. Documento datado de 18 de agosto de 2015. Páginas PDF 6–8, 22 e 68. [Consultar documento](#).
- [11] Prefeitura de Florianópolis, REPLAN. Consulta Pública de Diagnóstico do PLANMOB 2026. Página editada em 7 de agosto de 2026; consultada em 9 de setembro de 2026. [Consultar página](#).

Nota de revisão

O documento original, intitulado “Índice de fontes: número médio de pessoas por veículo na Grande Florianópolis”, e a primeira edição revisada permanecem preservados sem alteração.

A revisão corrige a afirmação de que o PLAMUS teria sido o único levantamento FOV: o Neotrans I realizou pesquisa de ocupação visual de ônibus no final de junho de 2016. Corrige também o enquadramento da referência de aproximadamente 30 passageiros por ônibus, que aparece na análise de veraneio do PLAMUS, e não como média do período normal. [1, 2, 6]

A revisão distingue a FOV do Neotrans de fatores adotados e atualiza datas e referências documentais. O catálogo extensivo foi substituído pelas fontes pertinentes a esta síntese. Não constitui endosso institucional dos estudos nem certificação dos seus microdados.

Esta edição acrescenta a identificação de autoria e curadoria da síntese, padroniza os rodapés e reúne nesta nota o histórico das correções. Mantém o conteúdo metodológico e os créditos das instituições e autores responsáveis pelos estudos utilizados.