

amostral de 5%, e uma probabilidade de evento de 50%. A fórmula utilizada é descrita por Barbetta (2002) como:

$$n = \frac{N \cdot Z^2 \cdot p \cdot (1 - p)}{Z^2 \cdot p \cdot (1 - p) + e^2 \cdot (N - 1)}$$

Onde: n – amostra calculada; N – população; Z - variável normal de confiabilidade; p - probabilidade do evento; e - erro amostral

Considerando a população de Florianópolis como sendo de 461.524 habitantes (IBGE, 2014), a amostra representativa é de 384 entrevistados. Para Londres, cuja população é de 8.416.535 habitantes (OFN, 2014), a amostra representativa é de 386 entrevistados.

Esse estudo limita-se a situação da mobilidade urbana das cidades de Londres e Florianópolis e esse é o seu escopo, mas o mesmo possui relevância e afinidade com outras cidades brasileiras.

4. ESTUDO DE CASO: MELHORES PRÁTICAS DO LONDON BUSES PARA O TRANSPORTE COLETIVO DE FLORIANÓPOLIS

Considerando a diretriz política de partilhar experiências e divulgar melhores práticas constante no Pacote de Mobilidade Urbana Europeu, é proposta uma análise crítica da atual situação do transporte coletivo de Florianópolis, e posteriormente, o levantando de melhores práticas do transporte coletivo de Londres.

4.1. ANÁLISE DO TRANSPORTE COLETIVO DE FLORIANÓPOLIS

A partir da análise dos aspectos relacionados na organização das linhas de transporte público em Florianópolis, utilização do mesmo e, posteriormente, através de entrevistas com usuários regulares, percebe-se a dificuldade em

obter informações sobre essas linhas. Nesse sentido, pode-se destacar dificuldades relacionadas com a localização dos pontos de parada, conhecimento das linhas, os trajetos percorridos e horários.

A figura 2(a) é um exemplo do modelo atual de ponto de ônibus adotado na cidade de Florianópolis. Constatam informações referentes ao nome da rua, número do ponto de ônibus e logotipo da Prefeitura Municipal. O centro de destaque é ocupado por uma empresa anunciante. Não há qualquer tipo de informação referente às linhas de transporte que abrangem o determinado ponto, itinerários e horários das linhas.



Figura 2 – (a) Ponto de ônibus de Florianópolis. (b) Logotipo da Prefeitura Municipal em ponto de ônibus de Florianópolis. Fonte: Acervo pessoal.

Conforme a figura 2(b) é possível verificar uma exaltação do brasão do município, símbolo da cidade e da Prefeitura. Não há qualquer referência ao Consórcio Fênix ou às empresas que compõe o consórcio (Canasvieiras, Enflotur, Estrela, Insular e Transol). Atualmente, as diretrizes de planejamento e de operação, estas de responsabilidade do Município, são cumpridas e executadas pelo Consórcio Fênix.

Os pontos de paradas de ônibus são definidos pelo nome da rua e por um número, conforme é mostrado na figura 3(a). Não há referenciais, como proximidade a hospitais, universidades, pontos turísticos, praças, instituições.

Os ônibus também são nomeados com números, mas, esses não estão presentes no linguajar comum dos usuários do transporte público de Florianópolis, limitando-se ao uso do