

ANÁLISE DO FLUXO DE ÔNIBUS NA CHEGADA E NA SAÍDA DAS FACULDADES INTEGRADAS DE TRÊS LAGOAS – AEMS: Propor um plano de ação para a melhoria

Carlos Cesar Maciel Soares

Graduando em Tecnologia em Logística
Faculdades Integradas de Três Lagoas – FITL/AEMS

Kauane Nayara Vitória da Silva Arantes

Graduando em Tecnologia em Logística
Faculdades Integradas de Três Lagoas – FITL/AEMS

Ninna Rafaella Lima Baratta Monteiro

Docente pelas Faculdades Integradas de Três Lagoas- AEMS

Regina Maria Gomes

Docente pelas Faculdades Integradas de Três Lagoas- AEMS

Carlos Cesar Pereira Leite

Docente pelas Faculdades Integradas de Três Lagoas- AEMS

Carlos Augusto Serra da Costa

Docente pelas Faculdades Integradas de Três Lagoas – FITL/AEMS

RESUMO

O transporte é de grande importância na área da logística e este trabalho apresentara as dificuldades dos alunos e motoristas de ônibus e todos em sua volta, como pedestres e carros particulares que circulam na via. Através deste estudo de caso será proposto algumas ideias para melhor fluxo nas vias, melhor segurança e controle e organização. Este tema foi escolhido pois é de conhecimento geral que para uma instituição de valor, os alunos são “seus bens mais preciosos”, devido a isso está sendo utilizado o propósito de contribuir com a segurança dos estudantes, professores e motoristas. Para a realização deste documento foi utilizado o método qualitativo para realizar a pesquisa pois através de algumas amostras foi possível chegar a resultados significativos, que consiste em criação de estacionamentos, parcerias com outra instituição e entre outros métodos de melhoria.

PALAVRAS-CHAVE: Estudante; Trânsito; Estacionamento; Ônibus.

INTRODUÇÃO

Um das maiores dificuldades que os alunos que vem de outras cidades enfrentam nada mais é que o transporte, muitos municípios incentivaram o transporte gratuito, mas ao chegarem à instituição tem dificuldades e corre risco de

acidentes, roubos e entre outros fatores. Neste trabalho abordaremos questões que dificultam os docentes e seus condutores, também estaremos propondo algumas ideias para melhoria e incentivos e conscientização de todas as partes envolvidas, mas o foco deste trabalho esta nas dificuldades dos motoristas para estacionamento e conseqüentemente acarretando outros riscos.

Alguns alunos ficam aproximadamente a uns 200 metros de distancia do portão da instituição para embarque nos ônibus, lembrando que o local tem má iluminação, não possui banco e nem cobertura, assim podendo afetar a saúde e segurança dos alunos. A falta de estacionamento leva os condutores a estacionarem os veículos em longas distâncias, outro fator que ocorre pelo mesmo motivo é o estacionamento de veículos particulares de alunos (carro e motos) em locais proibidos como nos canteiros centrais dificultando o fluxo de outros veículos e manobras dos ônibus.

Atualmente não existe uma fiscalização regular e sistemática, com pessoal qualificado, para controlar o estacionamento nas vias; a sinalização viária é frequentemente desrespeitada. Para impor certa disciplina em locais críticos (esquinas, rotatórias e acessos a obras, canteiros centrais).

1 REFERENCIAL TEÓRICO

1.1 Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros (ANTT)

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) é o órgão competente pelo consentimento e fiscalização das permissões e autorizações para a operação desses serviços.

Por meio de Sociedades Empresariais legalmente constituídas para tal fim. O grau de importância desses serviços pode ser medido quando se observa que o transporte rodoviário por ônibus é o principal meio de transporte coletivo. No âmbito do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, atualmente são 17.933 ônibus habilitados para a prestação dos serviços regulares pelas empresas permissionárias e autorizadas em regime especial (Resoluções ANTT n. 2.868 e 2.869/2008), que transportam anualmente mais de 119 milhões de passageiros. No transporte fretado são 25.637 veículos habilitados, que transportam anualmente mais de 11 milhões de passageiros. Para um país com uma malha

rodoviária de aproximadamente 1,7 milhões de quilômetros, sendo 203 mil asfaltados (rodovias federais e estaduais), a existência de um sólido sistema de transporte rodoviário de passageiros é vital, daí a atuação ativa da ANTT para garantir a prestação de um serviço adequado.

Além do serviço rodoviário de longa distância, à ANTT também compete à gestão e controle do transporte rodoviário interestadual semiurbano, que é o serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Unidades Federativas que possuem características de transporte urbano. O serviço semiurbano também pode ser do tipo internacional, quando ultrapassa as fronteiras do país. Atualmente, a exploração de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros encontra-se sob a égide da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, do Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998, e demais normas aprovadas em Resolução, pela Diretoria Colegiada da ANTT.

As ações de regulação e fiscalização do setor têm caráter permanente e objetiva a adequação das rotinas e procedimentos para a efetiva operacionalização da Lei nº 10.233/2001, que criou a ANTT, buscando a contínua melhoria dos serviços e a redução dos custos aos usuários do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, quer no transporte regular, quer no de fretamento contínuo, eventual ou turístico. (NETO, 2015)

1.2. Maiores Problemas Enfrentados

Seguem alguns dos problemas enfrentados pelos estudantes durante o acesso ou retorno da faculdade:

- Distância na qual os ônibus estacionam;
- Trajeto percorrido pelos alunos até portão da faculdade possui algumas dificuldades;
- Grande fluxo de veículos podendo causar acidentes;
- Dificuldade para se transitar devido a veículos estacionarem no canteiro central;
- Falta de local para agregar os motoristas durante a duração das aulas;

Segundo Carlos Antônio Morales (Diretor do Denatran), o Brasil ainda é um dos recordistas no trágico campeonato mundial de acidentes de trânsito. Nada menos que 38% das mortes ocorridas é consequência de atropelamentos. Isso torna urgente a adoção de medidas de segurança voltadas aos pedestres, sem dúvida a parcela mais fraca do trânsito em razão de seu desconhecimento das regras de

circulação, da atitude irresponsável de muitos condutores de veículos e, muitas vezes, da deficiência da sinalização. Vale lembrar que a adequação da circulação nas áreas escolares é responsabilidade do Poder Público, pois cabe a este destinar espaço aos diferentes usuários, pedestres e condutores, com impacto direto no desempenho do trânsito e no bem-estar da comunidade.

1.3 Distância Na Qual Os Ônibus Estacionam

Como abordamos anteriormente os ônibus que conduz alunos de outros municípios, como por exemplo: Selviria, Água Clara, Brasilândia, Castilho, Bataguassu, Guaraçai, Mirandópolis, murutinga do sul, Andradina, Ilha Solteira, Aparecida do Taboado e Pereira Barreto, tem dificuldades para estacionarem os veículos na Avenida Ponta Porã, onde se localiza a instituição. Alguns ônibus chegam a estacionar próxima a caldeiraria em dias de prova, por exemplo, correndo riscos, isto ocorre devido o estacionamento de “barracas de lanches”, carros privados, falta de estacionamentos próprios para ônibus capaz de comportar a demanda. Devido esta situação consequentemente gera outros problemas como, por exemplo, gera maior congestionamento devido à falta de espaço para a circulação e manobras dos veículos, o trajeto dos alunos até a entrada da instituição é maior, tendo probabilidades de riscos e entre outras consequências.

1.4 Trajeto Percorrido pelos Alunos até Portão da Faculdade

1.4.1 Possui algumas dificuldades

Quando os ônibus são estacionados a certa distancia da instituição poderá gerar algumas dificuldades, alguns alunos em dias de chuvas se molham e assim vão para suas cidades com as roupas úmidas, podendo assim ficar doentes. Os estudantes aguardam os ônibus em local sem iluminação adequada e sem local para descanso, sendo exaustivo após um dia de trabalho acrescido de 3h30min de estudo. Em função do horário também ficam expostos a aumento da incidência de assaltos conforme ilustra a figura 1.

Figura 1: Índice de roubos em determinados horários



Fonte: Martins (2007).

Podemos perceber através deste gráfico que o horário mais propício para roubos é das 20h00min as 23h00min, exatamente quando os estão saindo da faculdade e aguardando o ônibus.

1.4.2 Dificuldade para se transitar devido a veículos estacionarem no canteiro central.

Sabemos que além de causar dificuldades aos motoristas de ônibus para manobram os veículos, também geram transtornos pois causam multas de acordo com a CTB (Código de Trânsito Brasileiro) e ainda dificulta ainda mais o fluxo, segue a tabela 1 logo a baixo com as informações da multa e penalidade em pontos para esse tipo de infração.

Tabela 1: Infração e Penalidade

Infração	Penalidade	Pontos
Estacionar na calçada ou sobre a faixa de pedestre, canteiros centrais, gramados ou jardins públicos	Multa de R\$ 127,69 e remoção do veículo	5

Fonte: DETRAN (2016)

Segue abaixo na figura 2, uma das infrações mais comumente vistas diariamente, o estacionamento em cima do canteiro central.

Figura 2: Estacionamento em cima do canteiro central.



Fonte: Autor (2016).

1.4.3 Falta de local para agregar os motoristas durante a duração das aulas

Segundo literaturas as condições de trabalho se tratam de pressões mecânicas, físicas, químicas e biológicas do posto de trabalho de fácil identificação, pois são mais visíveis e incidem sobre o corpo, ocasionando desgaste, envelhecimento e doenças somáticas (BATTISTON, 2006; COSTA et al, 2003; DEJOURS, 1992; MACEDO; BATTISTELLA, 2007; MENDES; DIAS, 1999; NERI et al, 2005; SOUSA,2005; TAVARES, 2010; ULHOA, 2010

No Brasil percebe-se que infelizmente os motoristas apresentam jornadas de trabalho bastantes inadequadas, com excessivas horas de trabalho ocasionando em muitas noites mal dormidas e conseqüentemente desencadeando distúrbios de sono. Apresentam também hábitos alimentares inadequados, e está exposta a violência urbana (TAVARES, 2010).

Com isso, se observara que dos profissionais que trabalham no trânsito, os motoristas de transporte coletivos são um dos que mais sofrem pressões, afinal trabalham com uma rotina de deslocamento contínuo de diferentes e inúmeros tipos de pessoas e atuam em um amplo ambiente de trabalho que é o trânsito, através de um pequeno local de trabalho, que é o ônibus.

Mediante a tantos direitos e fatores de estresse que os motoristas vivem, iremos focar na questão do “sono”.

1.4.4 Índice de acidentes causado pelo “sono” (pesquisa realizada pelo Jornal Nacional).

De acordo com a pesquisa realizada pelo Jornal Nacional a estatística de 2010 a 2014, o número de mortes em acidentes provocados pelo sono aumentou 30% nas rodovias federais do país. E 1.609 brasileiros morreram. A visão lateral fica bem prejudicada, a perda é quase total. E a visão da estrada também muda. Carros, pista, sinalização, tudo fica oscilando.

Outro problema são os faróis dos carros que vêm sem sentido contrário. Para quem está com sono, as luzes são bem mais agressivas e podem facilmente confundir o motorista cansado. É uma situação nada confortável. Quanto mais velocidade, mais difícil para segurar o carro na faixa.

É como se de repente você ficasse cinco segundos sem ver o que vem pela frente. A especialista em sono Kenya Felicíssimo recomenda pelo menos sete horas bem dormidas antes de encarar uma rodovia. E, se estiver na estrada e sentir sono, faça uma parada. "A cada três horas dirigindo, você pare, caminhe um pouco no posto, no ponto de apoio, lave o rosto, tome um café e volte a dirigir. Esse caminhar, esse sair da monotonia ali, do dirigir, isso já ajuda muito", explica.

O problema é que, apesar dos riscos, alguns motoristas dizem que não têm tempo para manter o sono em dia. “Quando dá pra dar uma cochilada de meia hora, uma hora, você tira. Quando não dá você senta no caminhão e vai embora”, diz o caminhoneiro Gilberto Silva.

2 PROPOSTAS DE MELHORIAS

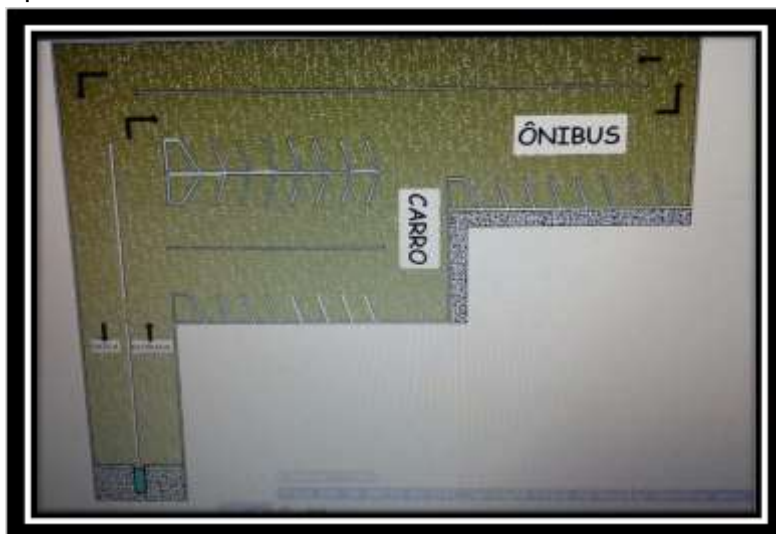
Como sabemos a diversos alunos que vem de outras cidades e que são aproximadamente 13 (treze) ônibus e supondo que em cada veículo venham 40 alunos, que dá no total de 520 (quinhentos e vinte) alunos. Com essa informação podemos ver que essa questão merece uma atenção.

2.1. Distância na Qual os Ônibus Estacionam.

Após ver que é necessário mudar essa situação podemos propor um local adequado para ônibus, criando em estacionamento aberto, assim a instituição não se responsabilizara por qualquer ocorrência. Existem duas hipóteses elas são:

- Primeira solução seria incentivando a prefeitura a criar um espaço reservado na Avenida Ponta Porã no lado direito (sentido faculdade a Avenida Ranunfo marques leal) e ao lado esquerdo da via (sentido faculdade a rua Egídio Tomé), e nesse espaço conterà placas e será reservado em horário específico com, por exemplo, das 18h00min às 23h00min h.
- Segunda solução seria a compra, a busca de patrocínio ou doação de um terreno nas proximidades da instituição para a criação de um estacionamento para os ônibus.
- Terceira solução podemos propor também a utilização do espaço do estacionamento após os carros dos professores e criaram estacionamento para os ônibus, mas nessa questão a faculdade teria certa responsabilidade, como pode ser visto na figura 3 a seguir.

Figura 3 - Imagem representativa do estacionamento dentro do estabelecimento da AEMS.



Fonte: Autoral

2.2. Trajeto Percorrido pelos Alunos até Portão da Faculdade possui algumas dificuldades

Acredito que para resolver essa situação poderia criar um espaço enfrente a instituição para embarque e desembarque dos alunos como, por exemplo, a entrada da FATEC SENAI, só que em uma proporção maior e assim além de evitar dos estudantes percorram certas distancias, também evitaria que outros carros particulares obstruem a via ao pararem para o desembarque dos alunos e assim melhorando o fluxo, como pode ser observado na figura 4

Figura 4- imagem representativa da proposta de uma entrada para embarque e desembarque de alunos.



Fonte: Autor (2016).

2.3 Dificuldade para se Transitar Devido a Veículos Estacionarem no Canteiro Central

Se ocorrer o investimento em estacionamentos como na segunda e na terceira solução, teríamos como consequência o espaço atualmente utilizado pelos ônibus livre para os carros particulares usufruir e assim evitaria que veículos particulares estacionarem no canteiro central, evitando também futuros transtornos como multas e remoção de carros.

2.4 Falta de Local para Agregar os Motoristas Durante a Duração das Aulas

Para resolver essa situação e evitar acidentes em estradas por falta de descanso dos motoristas, a faculdade poderia entrar com parceria com o SETSENAT para fornecer um local adequado para os motoristas durante as aulas, assim eles podem ter um descanso suficiente para conduzir os alunos em segurança.

CONSIDERAÇÕES

Podemos concluir que existem algumas soluções para tantos transtornos, são medidas que se forem projetadas e executadas obteremos grandes resultados, pois sabemos que não basta ter um ensino de qualidade, mas também uma estrutura adequada tanto dentro da universidade como fora para comportar os alunos. Podemos perceber também neste trabalho que um problema acaba gerando outros e que uma simples atitude e um investimento terão resultados a curto e longo prazos. Acredito que devemos estar em um constante desenvolvimento e buscando a qualidade em todos os aspectos, pois assim seremos reconhecidos, assim vejo que nossa fonte de conhecimento deve estar evoluindo constantemente, pois nós clientes nunca permanecemos satisfeito por um longo período e a concorrência vem e precisamos ver que o ensino de qualidade é a parte “obrigatória”, e desejamos mais segurança, conforto e tudo o que temos direito.

REFERÊNCIAS

AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/passageiro/apresentacaopas.asp>>. Acesso em: 03 jun. 2015

DETRAN. Disponível em: <<http://www.detran.pr.gov.br/modules/catagsg/servicos-detalhes.php?tema=motorista&id=186>>. Acesso em: 02 jun. 2015.

FATIMA NEWS. **Universitário que voltava da faculdade atropela e mata pedestre na av. ponta porã em três lagoas.** Disponível em: <<http://www.fatimanews.com.br/policial/universitario-que-voltava-da-faculdade-atropela-e-mata-pedestre-na/166808/>>. Acesso em: 04 jun. 2015

GAZETA NEWS. **Polícia civil de três lagoas prende arrastadores de veículos.** Disponível em: <<http://www.agazetaneWS.com.br/noticia/rural/1839/policia-civil-de-tres-lagoas-prende-arrastadores-de-veiculos>>. Acesso em: 09 jun. 2015.

GLOBO. **Globo.** Disponível em: <<http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2015/05/mortes-em-acidentes-provocados-por-sono-sobem-30-entre-2010-e-2014.html>>. Acesso em: 03 jun. 2015.

MARTINS, Isnard. Um Estudo sobre Roubos e Homicídios. **City Net**, Rio de Janeiro, fev. 2007. Disponível em: <<http://www.citynet.com.br/jackcounter/rouboshomicidios.htm>>. Acesso em: 20 jun. 2016.

MINUTO MS. **Em três lagoas, homem é detido após tentar roubar estudante em frente faculdade.** Disponível em: <<http://www.minutoms.com.br/tres-lagoas/em-tres-lagoas-homem-e-detido-apos-tentar-roubar-estudante-em-frente-faculdade>>. Acesso em: 07 jun. 2015.

NETO, José Pio De Matos Leite. Agência nacional de transportes terrestres. **Jus navigandi**, Teresina, mai. 2015. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/39407/agencia-nacional-de-transportes-terrestres>>. Acesso em: 05 jun. 2015.