

SP 19/05/78

NT 012/78

Alguns Efeitos do Horário Flexível de Trabalho*

Eng.º Gilberto Monteiro Lehfeld

Um estudo recente, pela *Traffic Advisory Unit do Department of Transport* da Inglaterra.

O Horário Flexível de Trabalho (HFT) tem sido adotado por uma grande variedade de organizações da Inglaterra nos últimos cinco ou seis anos. Detalhes dos diversos esquemas empregados foram descritos em publicação do Department of Employment (1). A liberdade que o funcionário tem de escolher seu horário de trabalho dentro de limites relativamente amplos, tem, obviamente, repercussões nos padrões de viagens.

Em janeiro de 1976, o HFT foi introduzido no Department of Health and Social Security Central Office, em Newcastle upon Tyne. Cerca de 10.000 pessoas trabalham no principal conjunto de escritórios, onde existe estacionamento para todos os veículos. O antigo horário fixo de trabalho ia das 8h15 às 16h24, com 45 minutos para almoço. No sistema de HFT, os funcionários devem estar presente no horário “núcleo” (de 9h30 às 15h30), podendo, no entanto, começar às 7h30 e terminar até às 18h00. O intervalo mínimo para o almoço, de 30 minutos pode ser escolhido entre 11h30 e 13h30. Foi também adotado um sistema de ponto automático.

A *Traffic Advisory Unit do Department* aproveitou essa oportunidade para efetuar pesquisas simples de chegada, saída e ocupação de veículos, a fim de avaliar algumas das conseqüências da mudança de horários que afetou a todos com exceção de um pequeno número de funcionários de computação, correio e outros. Além das pesquisas dos veículos, a gerência do escritório central forneceu informações sobre o estacionamento e o Tyne and Wear Passenger Transport Executive sobre os ônibus locais.

As condições de tráfego no local foram medidas seis semanas antes do início do HFT e novamente sete e vinte e cinco semanas após.

*Publicado na revista *Traffic Engineering + Control* Vol.19, n.º 1, jan. 1978 – Printerhall Limited – Lodon. (disponível no Centro de Documentação e Informação – CDI).

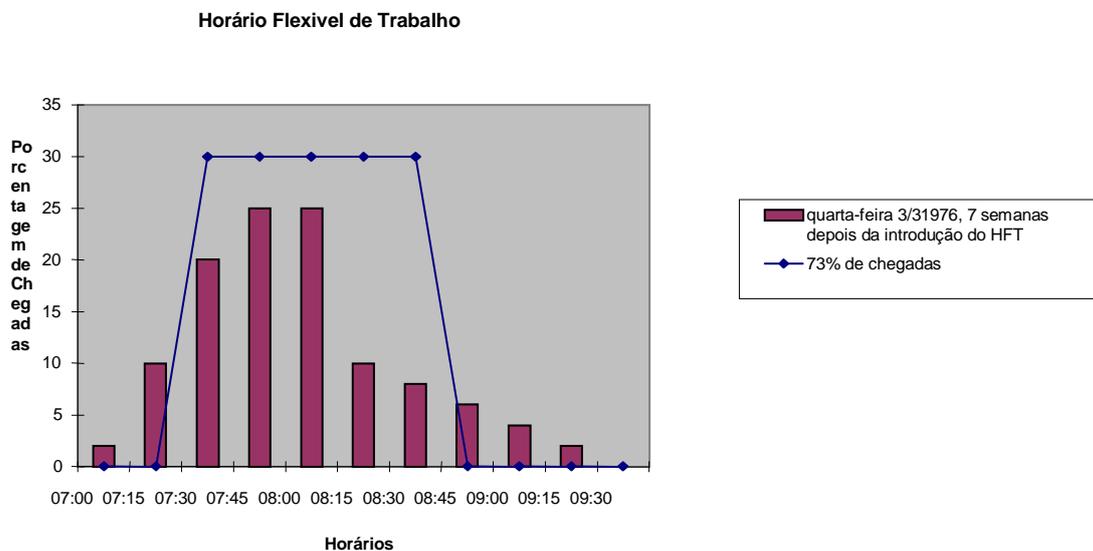
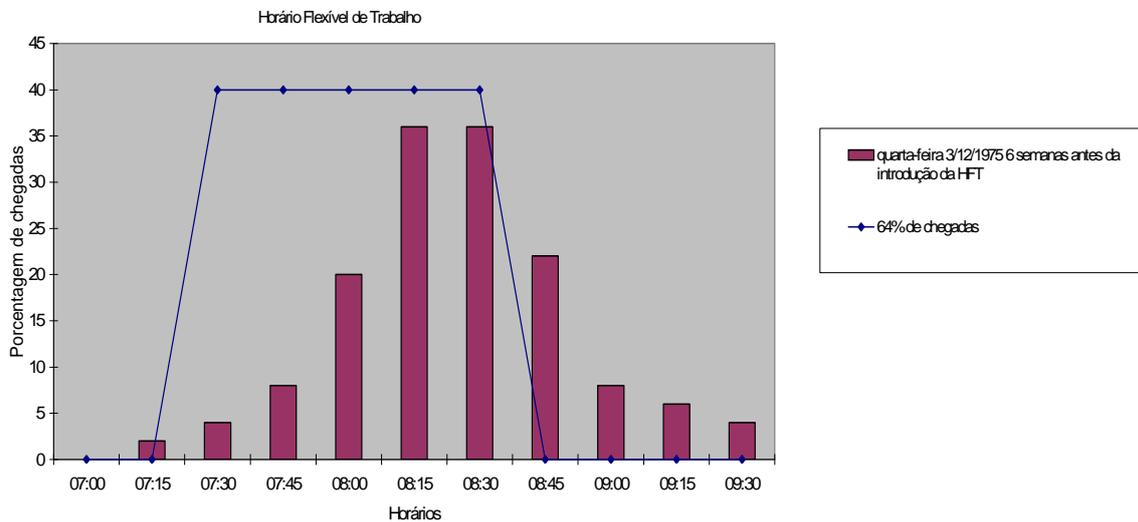
No sistema tradicional de horário fixo havia um intervalo de bloqueio, imposto aos veículos que saíam entre 16h21 e 16h31, para permitir que a saída dos pedestres pudesse ser feita com relativa segurança.

As conclusões do estudo (2) foram:

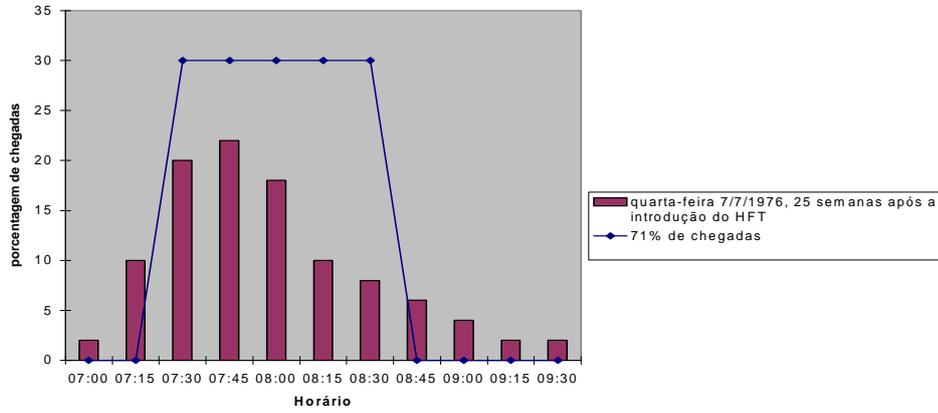
- Os 15 minutos de pico dos veículos diminuiram 35%, eliminando virtualmente o congestionamento na região; a hora de pico de chegada foi reduzida em 15% e a hora de pico de saída em 25% (ver figuras 1 e 2).
- O novo padrão de chegada e saída estabilizou-se dentro das primeiras semanas do novo sistema.
- Não houve, aparentemente, nenhuma mudança imediata no número de veículos empregados para a ida ao trabalho, mas o decréscimo, de cerca de 1/6, no número de funcionários que viajavam como passageiro, reduziu a ocupação média dos veículos em 7% e aumentou de 50 para 55% a proporção de veículos transportando apenas o motorista.

- Parece existir, a longo prazo, uma tendência de aumento do número de funcionários que chegam dirigindo. Embora tenha sido de difícil verificação, seis meses após a introdução do HFT, o número de veículos estacionados na área principal aumentou aproximadamente 6%.
- Em decorrência do espalhamento do horário de trabalho, a demanda de pico do transporte público caiu, produzindo talvez os maiores benefícios operacionais dos transportes coletivos.
- Cessou o estacionamento fora da área dos escritórios, o que ocasionava anteriormente, reclamações por parte dos moradores do local.

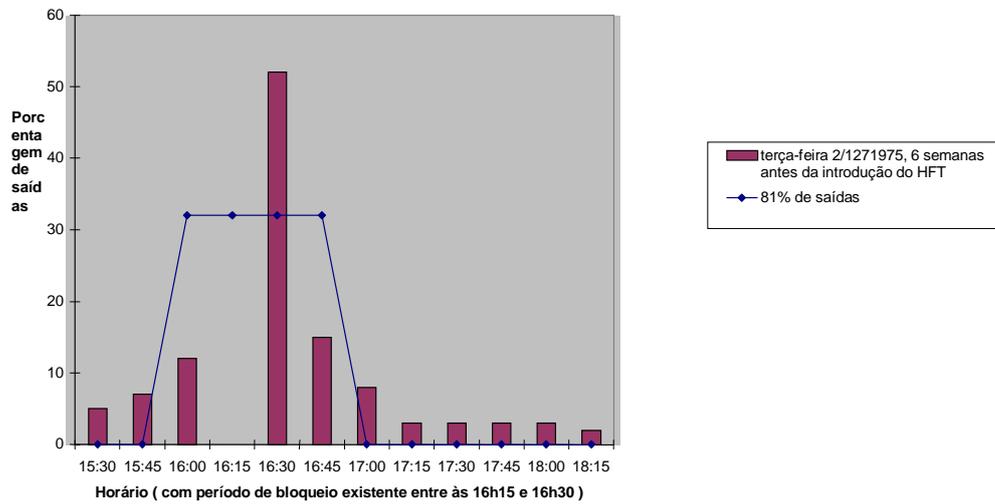
Não foi feita nenhuma medida do volume de passageiros do transporte coletivo, embora se acredite que houve uma redução significativa nas viagens de curta e média distância, especialmente dos ônibus extras, permitindo aos funcionários usarem o serviço normal. Provavelmente devido à adoção do HFT, foi possível, ao Tyne and Wear Passenger Transport Executive, remover quatro de seus dezenove horários especiais de pico, em setembro de 1977.



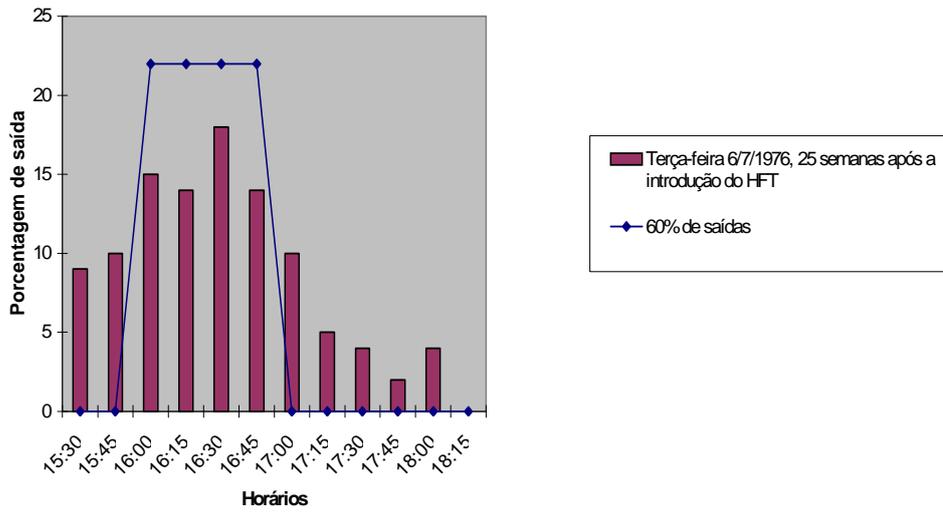
Horário Flexível de Trabalho



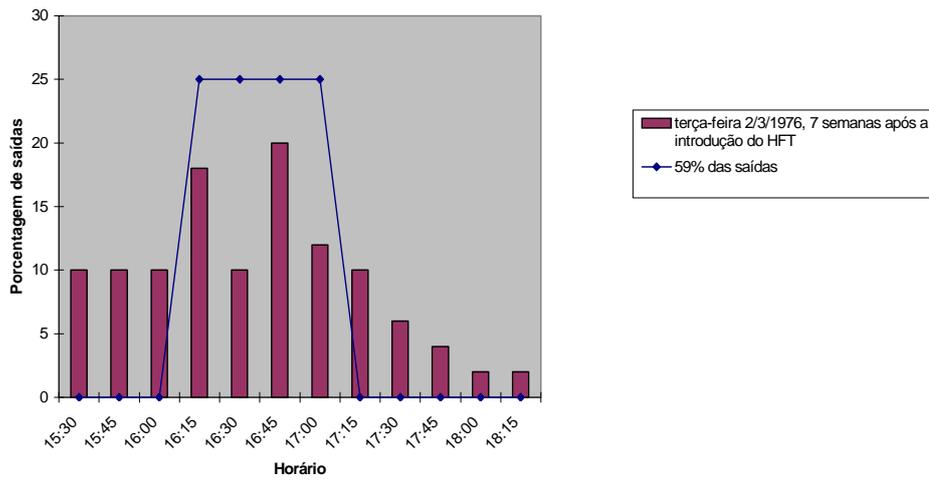
Horário Flexível de Trabalho



Horário Flexível de Trabalho



Horário Flexível de Trabalho



Referências:

- (1) Sloane, O. J. Changing patterns of working hours. Department of Employment, Manpower Paper n° 13. HMSO, London, 1975.
- (2) Traffic Advisory Unit. Some effects of flexible working hours on traffic conditions at a large office complex 1977, Available on request from the Traffic Advisory Unit, room PI/048, Department of Transport, 2Marshan Street, London SWL.

Artigo traduzido pelo Eng.º Gilberto Monteiro Lehfeld
Assistente da Assessoria de Projetos Especiais - APE