

## Indicadores de Desempenho - Microssimulação

A tabela a seguir compara os indicadores de desempenho nos cenários "Sem Empreendimento" e "Com Empreendimento", considerando os momentos de pico da manhã e da tarde, conforme extraídos da microssimulação.

O impacto resultante da geração das viagens do empreendimento, previamente descritas, foi quantificado através da variação percentual de cada indicador de desempenho em relação ao cenário base (sem empreendimento). A descrição completa dos indicadores é apresentada a seguir.

Indicador	Manhã			Tarde		
	Sem Emp.	Com Emp.	Var.	Sem Emp.	Com Emp.	Var.
Demanda (veic/h)	15.156	15.283	1%	17.138	17.318	1%
Fluxo (veic/h)	14.929	15.012	1%	17.219	17.385	1%
Velocidade Média (km/h)	27	27	-3%	38	37	-2%
Densidade (veic/km)	16	16	3%	12	12	3%
Tempo de Atraso médio (seg/km)	75	78	4%	38	41	6%
Tempo de Viagem (seg/km)	131	135	3%	95	98	2%

O termo "Demanda" refere-se ao número total de veículos da matriz O/D, enquanto o indicador "Fluxo" denota a quantidade de veículos que percorreram o trajeto completo durante o período de simulação. Especialmente em redes altamente congestionadas, o indicador "Fluxo" é um indicativo valioso da capacidade do sistema. Nota-se que em ambos os picos, a variação no "Fluxo" foi igual a variação da "Demanda", indicando que a implementação das viagens do empreendimento não resultou em uma piora dos indicadores de capacidade.

A métrica da "Velocidade Média" reflete a média ponderada das velocidades de circulação dos veículos na rede, proporcionando uma visão da fluidez do sistema. Com a implementação das viagens, observou-se uma ligeira variação na velocidade média durante o pico da manhã, em -3% e -2% no período da tarde.

O indicador de "Densidade" fornece uma visão do congestionamento na rede viária, além do nível de conforto experimentado pelos condutores no trânsito. Com a implementação das viagens ocorreu um aumento de 3% em ambos os picos. No entanto, essa variação não indica qualquer degradação considerável.

O indicador "Tempo de Atraso Médio" quantifica a diferença entre o tempo ideal necessário em um sistema de tráfego sem obstruções e o tempo realmente despendido. Por sua vez, o "Tempo de Viagem" é um indicador de importância significativa tanto do ponto de vista social

# Metrics

MOBILIDADE 

quanto econômico, abrangendo vários elementos, como a distância percorrida, a velocidade média e o tempo de espera fora do sistema, representando o tempo total gasto pelo usuário durante seu deslocamento. Ambos os indicadores mostraram variações residuais, sem apresentar quaisquer impactos.

Todos os indicadores apresentaram valores significativamente abaixo dos 20% recomendados pela OPEI, o que indica que o empreendimento não causa impactos consideráveis na sua área de influência direta.

## *Cenário Projetado*

A PCR adota como procedimento para estudos de impacto de polos geradores de tráfego para a projeção do tráfego até o décimo ano de operação do empreendimento, considerado um crescimento vegetativo do volume de veículos da cidade da ordem de 3,0% a.a.

É forçoso observar, no entanto, que tal procedimento carece de base técnica neste tipo de estudo já que o Empreendimento se encontra incrustado em uma malha saturada que faz fronteira a estruturas viárias que, hoje, já não conseguem atender a demanda adequadamente. Em outras palavras, se o tráfego da Cidade crescesse a esta taxa, fato não confirmado pela realidade, os veículos não conseguiriam chegar à área de estudo devido aos congestionamentos no percurso.

O que comumente se verifica é uma ampliação do patamar de pico, reduzindo a diferença entre as condições de tráfego em momentos de pico e entre picos. Assim, em cidades do porte de Recife, o comportamento do tráfego passou a ser regido pela oferta viária e pelo controle de tráfego e não pela pressão ocasional da demanda.

Fato é que a Cidade vai se adaptando, transformando o uso de seus espaços de modo a reduzir as extensões das viagens devido ao acréscimo das impedâncias que vão se acumulando. Daí, intensifica-se os processos de verticalização, concentrando atividades e reduzindo o número de deslocamentos por veículos, e de criação de centros alternativos aos tradicionais, criando outros polos de atendimento e, conseqüentemente, reduzindo as extensões das viagens.

Em suma, a Cidade passa, simultaneamente, por um processo de descentralização – em uma visão urbana na escala macro, criando mais centros alternativos -, e concentração – agora no foco de planejamento da microrregião, com verticalização e diversidade de usos.

Acrescer 3% ao ano, além de ir de encontro à realidade, não altera no contexto do estudo as análises realizadas anteriormente. Mesmo em ambientes de maior oferta, empreendimentos em rodovias fora do ambiente urbano, onde o crescimento da demanda poderia ser absorvido pela oferta viária, as pesquisas mostram que esta taxa tende a superestimar o volume de veículos.

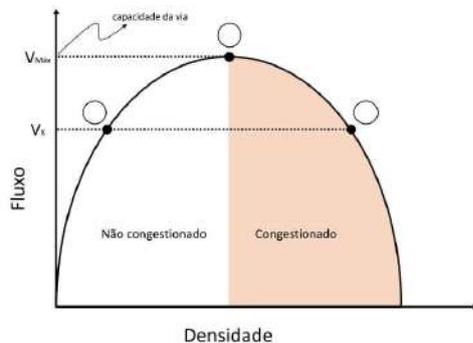
Estamos tratando de um organismo dinâmico que evolui, e se regenera, com uma velocidade que escapa aos padrões de análise propostos, quais sejam a manutenção dos usos dos espaços

urbanos e do sistema viário e o acréscimo de tráfego em período futuro. Esta configuração não responde a nenhum dos desafios que a Cidade e o Empreendimento irão enfrentar.

O uso das matrizes de origem e destino de viagens, decorrentes dos usos urbanos de cada uma das regiões da Cidade, conforme procedimento da Consultora ao criar as redes de macro e microssimulação, permite explorar com facilidade estes cenários, embora este próprio procedimento metodológico não recomende a criação de hipóteses que, além de não ajudarem a compreender os problemas reais, induzem a visualizar cenários desfocados e problemas inexistentes.

Entretanto, atendendo ao estabelecido na resolução do CDU, realizamos o exercício de acrescentar na matriz de origem e destino de viagens a taxa de 3% ao ano, chegando a um total adicional de 34,4% em 10 anos na rede usada para calibração e, em etapa posterior, verificar os impactos sobre o sistema do entorno do empreendimento.

O gráfico de Densidade versus Fluxo, elemento básico dos estudos de capacidade, ilustra claramente o fenômeno, redução do fluxo, mostrando, primeiro, a possibilidade de, em um determinado trecho, obter-se o mesmo volume de tráfego veículos para duas condições absolutamente distintas de operação de tráfego: a primeira para momentos em que não há congestionamentos (ponto 1) e a segunda para os casos em que ele já se instalou (ponto 2).



Mesmo para situações em que há uma operação adequada do fluxo de veículos, ocasiões em que se consegue obter o máximo de uso da capacidade viária e, conseqüentemente, atendendo um nível superior da demanda (Nível de serviço E), representada no gráfico pelo Ponto 3, verificamos que estamos em um

cenário em que qualquer solicitação adicional de demanda leva a um patamar de produtividade inferior (trecho em vermelho da curva). Ora, os acréscimos da ordem de 35 % (10 anos) levaram o sistema a uma situação de colapso, congestionando-o e reduzindo a possibilidade destes fluxos de longa distância – maior parcela dos veículos que circulam na área - chegarem à área de estudo.

A pesquisa realizada pela Consultora em uma das principais interseções de Recife, usada aqui como exemplo do fenômeno, na qual a Av. Agamenon Magalhães é o eixo preponderante ao congregar e atender as viagens de longa distância, conforme reprodução da figura seguinte - onde quase não há variações do perfil volumétrico de veículos ao longo do dia -, confirma, plenamente, esta questão da não pertinência de se crescer o volume de veículos à taxa de 3% ao ano. As variações decorrentes dos diferentes estados dos fluxos internos à área, nos picos, são absorvidas pela escala desproporcional representada por estes de atravessamento.

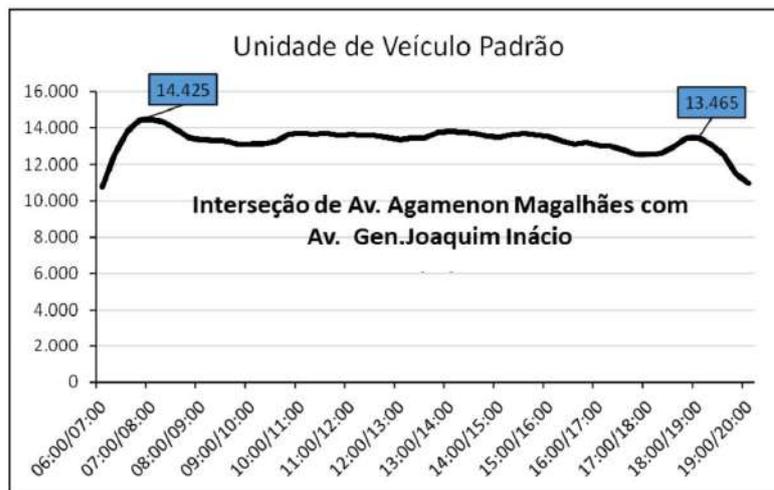


Gráfico 1: Perfil do tráfego ao longo do dia na interseção das avenidas Gov. Agamenon Magalhães e Gen. Joaquim Inácio

Assim, mesmo que a Consultora tenha atendido aos procedimentos metodológicos estabelecidos pelo CDU, este exercício de crescimento do tráfego, quando trabalhado na visão mais sistêmica da simulação (inicialmente com a rede macro e finalmente com a microsimulação), vai de encontro aos objetivos pretendidos pelo próprio procedimento, visto que os veículos ficam presos nos eixos de acesso, sem conseguir chegar aos trechos do entorno do empreendimento.

Contata-se que, tanto no pico da manhã quanto no da tarde, há uma degradação expressiva de todos os indicadores de desempenho da situação futura, quando comparados com a situação atual. A rede fica instável com os indicadores apresentando pouca confiabilidade, visto que a rede já se encontra completamente congestionada.

Tabela 1: Indicadores de desempenho resultantes dos cenários projetados

Indicador	Manhã com empreendimento			Tarde com empreendimento		
	2024	2034	Var.	2024	2034	Var.
Demanda (veic/h)	15.283	16.513	8%	17.318	17.015	-2%
Fluxo (veic/h)	15.012	16.630	.11%	17.385	16.644	-4%
Velocidade Média (km/h)	27	17	-35%	37	15	-58%
Densidade (veic/km)	16	27	66%	12	36	194%
Tempo de Atraso médio (seg/km)	78	149	91%	41	177	338%
Tempo de Viagem (seg/km)	135	206	53%	98	235	140%

Entretanto, mesmo este simulacro de análise ainda carece de base técnica visto estarmos tratando de uma rede cujo escopo compreende a área de influência do empreendimento, não captando as perturbações do entorno, em uma região em que esse entorno é extremamente dinâmico. Na hipótese de crescimento de tráfego conforme proposto pela Prefeitura, o colapso do sistema viário provavelmente conteria o fluxo de veículos antes que conseguisse chegar à área de estudo.

Até por procedimentos ligados à estratégia operacional, os responsáveis pela gestão do sistema teriam de fazer uma programação de semáforos cujo objetivo seria a contenção do fluxo de veículos mais próximo das origens das viagens, de modo a atender no sistema mais central, crítico, apenas a parcela estabelecida pelo máximo da capacidade ofertada.

Deste modo, após a microssimulação dos picos da manhã e da tarde, antes e após a implantação do empreendimento, embora tenham sido gerados mapas pelo Aimsun mostrando o nível de serviço nas interseções da região, **considerando o horizonte futuro**, desconsideramos tal produto por sua inconsistência técnica e rerepresentamos, para cumprir o item k da resolução da CDU, os resultados encontrados cuja base técnica sistêmica pode ser defendida.

Os resultados gerais das simulações são apresentados a seguir.

# Metrics

MOBILIDADE

Valores Médios por Alternativa - Federal									
Séries Temporais	Manhã				Tarde				Unidades
	Atual	Atual+Emp	Proj+Emp	+ 34,4%	Atual	Atual+Emp	Proj+Emp	+ 34,4%	
Contagem de Entrada - Todos	15.155	15.283	15.193	15.513	13.138	13.319	13.151	13.615	veic
Contagem de Entrada - Carro	14.994	14.889	14.265	11.577	16.489	16.489	16.582	16.211	veic
Contagem de Entrada - Caminhão	571	589	573	600	582	582	572	584	veic
Contagem de Entrada - Ônibus	189	205	295	336	227	227	227	227	veic
Densidade - Todos	18	16	14	27	12	12	12	36	veic/km
Densidade - Carro	14,7	15,0	13,3	25,0	12,4	12,7	12,9	34,4	veic/km
Densidade - Caminhão	0,7	0,7	0,7	1,2	0,4	0,4	0,4	1,3	veic/km
Densidade - Ônibus	0	0	0	0	0	0	0	0	veic/km
Distância Total Viajada - Todos	21.343	21.429	21.343	23.286	24.128	24.311	23.886	22.307	km
Distância Total Viajada - Carro	20.227	20.130	19.835	21.821	23.177	23.159	22.776	21.457	km
Distância Total Viajada - Caminhão	821	817	807	889	826	824	798	773	km
Distância Total Viajada - Ônibus	304	305	307	389	121	121	119	106	km
Distância Total Viajada (Veículos Dentro) - Todos	613	662	315	703	467	477	415	693	km
Distância Total Viajada (Veículos Dentro) - Carro	540	619	480	662	448	455	388	634	km
Distância Total Viajada (Veículos Dentro) - Caminhão	24	25	21	26	15	15	12	23	km
Fila Média - Todos	870	888	805	763	164	176	152	1.218	veic
Fila Média - Carro	847	861	781	712	156	165	143	1.160	veic
Fila Média - Caminhão	17	17	15	37	6	6	5	42	veic
Fila Média - Ônibus	6	6	5	8	2	2	2	9	veic
Fila Virtual - Máx - Todos	267	299	137	1.146	13	13	14	7.258	veic
Fila Virtual - Máx - Carro	255	287	129	4.810	12	12	13	6.563	veic
Fila Virtual - Máx - Caminhão	12	13	11	213	3	3	2	238	veic
Fila Virtual - Máx - Ônibus	3	3	3	15	1	1	2	31	veic
Fila Virtual Média - Todos	120	135	22	1.013	1	1	1	4.067	veic
Fila Virtual Média - Carro	118	131	20	2.889	1	1	1	3.902	veic
Fila Virtual Média - Caminhão	4	5	2	111	0	0	0	138	veic
Fila Virtual Média - Ônibus	0	0	0	0	0	0	0	0	veic
Filoso - Todos	14.928	15.012	14.978	16.630	17.219	17.386	17.379	16.644	veic/h
Filoso - Carro	14.182	14.108	14.076	15.680	16.536	16.545	16.476	15.988	veic/h
Filoso - Caminhão	559	557	554	636	587	586	566	559	veic/h
Filoso - Ônibus	186	186	188	175	71	72	70	67	veic/h
Filoso de Entrada - Todos	15.154	15.283	15.193	15.513	13.138	13.319	13.151	13.615	veic/h
Filoso de Entrada - Carro	14.994	14.889	14.265	11.577	16.489	16.489	16.511	16.211	veic/h
Filoso de Entrada - Caminhão	571	589	573	600	582	582	572	584	veic/h
Filoso de Entrada - Ônibus	189	205	295	336	227	227	227	227	veic/h
Movimentos Perdidos - Todos	12	15	38	75	31	31	48	287	veic
Movimentos Perdidos - Carro	10	12	34	71	30	29	45	274	veic
Movimentos Perdidos - Caminhão	2	2	4	3	1	1	2	7	veic/h
Movimentos Perdidos - Ônibus	0	0	0	0	0	0	0	0	veic/h
Número de Mudança de Faixas - Todos	735	735	779	771	871	874	863	726	veic/h
Número de Mudança de Faixas - Carro	718	708	729	724	849	855	827	695	veic/h
Número de Mudança de Faixas - Caminhão	23	23	24	22	21	22	21	17	veic/h
Número de Mudança de Faixas - Ônibus	14	14	15	14	7	7	7	6	veic/h
Número de Paradas Total - Todos	32.845	34.148	29.906	58.175	27.513	28.693	25.102	63.994	6/hm
Número de Paradas Total - Carro	30.530	31.407	27.415	54.135	26.241	27.033	23.707	62.686	6/hm
Número de Paradas Total - Caminhão	1.309	1.405	1.289	1.279	920	965	744	2.313	6/hm
Número de Paradas Total - Ônibus	955	956	988	1.145	348	348	353	434	6/hm
Número Total de Mudança de Faixas - Todos	41.262	41.264	42.807	42.885	47.997	47.721	47.528	39.639	veic/h
Número Total de Mudança de Faixas - Carro	39.238	39.678	40.140	39.569	46.050	45.585	45.110	37.833	veic/h
Número Total de Mudança de Faixas - Caminhão	1.240	1.244	1.281	1.225	1.119	1.177	1.144	963	veic/h
Número Total de Mudança de Faixas - Ônibus	773	775	799	740	378	377	373	309	veic/h
Tempo de Atraso - Todos	73	78	64	149	28	41	37	177	seg/km
Tempo de Atraso - Carro	74	78	63	148	38	40	36	177	seg/km
Tempo de Atraso - Caminhão	91	94	81	180	43	40	40	175	seg/km
Tempo de Atraso - Ônibus	69	70	38	136	33	58	58	177	seg
Tempo de Espera na Fila Virtual - Todos	28	31	5	510	0	0	0	408	seg
Tempo de Espera na Fila Virtual - Carro	28	32	5	517	0	0	0	412	seg
Tempo de Espera na Fila Virtual - Caminhão	25	28	7	501	0	0	0	601	seg/km
Tempo de Espera na Fila Virtual - Ônibus	7	0	1	118	0	0	0	290	seg/km
Tempo de Viagem - Todos	131	135	121	306	95	98	94	235	seg/km
Tempo de Viagem - Carro	130	133	119	204	95	97	93	234	h

# Metrics

MOBILIDADE 

Valores Médios por Alternativa - Federal									
Séries Temporais	Manhã				Tarde				Unidades
	Atual	Atual+Emp	Proj+Emp	+34,4%	Atual	Atual+Emp	Proj+Emp	+34,4%	
Tempo Total de Viagem (Aguardando Fora) - Caminhão	1	1	0	42	0	0	0	0	59
Tempo Total de Viagem (Aguardando Fora) - Ônibus	0	0	0	2	0	0	0	0	0
Veículos Aguardando para Entrar - Todos	247	282	133	5.142	0	0	1	1	7.238
Veículos Aguardando para Entrar - Carro	237	269	125	4.906	0	0	0	1	6.963
Veículos Aguardando para Entrar - Caminhão	10	12	7	212	0	0	0	0	230
Veículos Aguardando para Entrar - Ônibus	1	1	0	10	0	0	0	0	3
Veículos Dentro - Todos	810	980	626	1.289	613	646	626	626	2.017
Veículos Dentro - Carro	862	818	766	1.216	594	613	595	595	1.916
Veículos Dentro - Caminhão	38	39	42	11	19	21	28	28	72
Veículos Dentro - Ônibus	10	10	8	11	2	2	2	2	12
Veículos Fora - Todos	14.829	15.012	14.978	16.680	17.219	17.283	17.279	16.644	16.644
Veículos Fora - Carro	14.182	14.108	14.070	15.680	16.556	16.545	16.476	15.868	15.868
Veículos Fora - Caminhão	550	517	554	616	587	586	566	559	559
Veículos Fora - Ônibus	186	186	189	173	71	72	70	67	67
Veículos Perdidos Dentro - Todos	3	5	5	3	2	2	3	3	82
Veículos Perdidos Dentro - Carro	2	5	4	3	2	2	2	2	79
Veículos Perdidos Dentro - Caminhão	0	0	1	0	0	0	1	1	3
Veículos Perdidos Dentro - Ônibus	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Veículos Perdidos Fora - Todos	3	6	5	5	3	4	3	3	178
Veículos Perdidos Fora - Carro	3	6	4	5	3	4	2	2	167
Veículos Perdidos Fora - Caminhão	0	0	1	0	0	0	1	1	3
Veículos Perdidos Fora - Ônibus	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Velocidade - Todos	37	36	39	27	41	41	42	42	26
Velocidade - Carro	37	37	39	28	41	41	42	42	26
Velocidade - Caminhão	34	33	35	23	40	39	40	39	26
Velocidade - Ônibus	23	23	24	18	25	25	24	24	15
<b>Velocidade Harmônica - Todos</b>	<b>27</b>	<b>27</b>	<b>30</b>	<b>17</b>	<b>38</b>	<b>37</b>	<b>38</b>	<b>37</b>	<b>15</b>
Velocidade Harmônica - Carro	28	27	30	18	38	37	39	39	15
Velocidade Harmônica - Caminhão	24	24	25	15	35	35	37	37	15
Velocidade Harmônica - Ônibus	22	21	23	16	24	24	23	23	12

## *Considerações Finais*

Este relatório teve como objetivo avaliar os potenciais impactos na circulação resultantes da instalação do empreendimento localizado entre as avenidas Conselheiro Aguiar, Antônio de Góes, Herculano Bandeira e a rua Manoel Coriolano, no bairro do Pina, em Recife.

Em conformidade com as diretrizes de segurança e em conformidade com as normas estabelecidas pelas autoridades públicas, optou-se por considerar a criação de novas viagens utilizando os modelos de geração de tráfego sugeridos pelo Poder Público. Devido à complexidade das análises, em grande parte devido ao alto nível de saturação observado nas proximidades da região do empreendimento, optamos por empregar técnicas avançadas de simulação computacional de tráfego. Isso nos permitiu realizar uma avaliação abrangente e precisa dos possíveis impactos resultantes do aumento da demanda no sistema viário local.

Primeiramente, foi realizado um extenso levantamento de informações dos aspectos físicos e operacionais do sistema viário e de transporte na região, para caracterização da situação existente. Paralelamente, foram coletados dados acerca das características do empreendimento para subsídio do cálculo do número de viagens geradas pelo empreendimento, divisão modal, perfil horário do tráfego, distribuição das viagens na rede, entre outros.

Uma vez calibrado o modelo de microssimulação, a partir dos dados de contagem classificadas disponíveis na base de dados da consultora e da CTTU, para a situação atual, foram adicionadas às matrizes O/D dos picos da manhã e da tarde as viagens atraídas e produzidas pelo empreendimento, calculadas a partir do modelo de geração de viagens apresentado.

Os volumes de tráfego gerados pelo empreendimento durante os horários de pico são mínimos, totalizando 176 veículos em ambos os picos de tráfego. Embora esses volumes possam ser considerados baixos mostrou-se que na área em que o empreendimento está situado eles são praticamente insignificantes.

Conforme evidenciado no relatório, a implementação do empreendimento na região não apresentou impacto em nenhum dos indicadores de fluidez e capacidade da área onde está situado. Como resultado, não foi necessário propor nenhuma medida mitigadora para o sistema viário no entorno do empreendimento.

Entretanto, o empreendimento optou por realizar uma intervenção - conforme descrito ao longo do relatório - que, embora não direcionada diretamente ao seu uso, terá impacto benéfico para os moradores da região, conforme explanado a seguir.

#### Contribuição do Empreendimento – Intervenções.

Ao longo do relatório, constatamos que o empreendimento não gerou mudanças expressivas nos indicadores de desempenho analisados, indicando a ausência de impactos significativos em seu entorno. De acordo com as diretrizes do poder público, é necessário implementar medidas de mitigação quando os indicadores derivados da simulação ultrapassam uma variação de 20% - visto que nenhum dos indicadores demonstrou uma variação superior a 3%, não seria necessário sugerir qualquer intervenção.

Entretanto, após análises internas, foi decidido que o empreendimento se propõe a assumir a responsabilidade pela realização de uma intervenção específica, visando proporcionar melhorias significativas para o entorno, especificamente para Brasília Teimosa, conforme explanamos no item “Alocação do Tráfego Gerado pelo Empreendimento”.

Com base nos modelos padrões de geração de tráfego, prevê-se que o empreendimento venha a atrair e produzir um fluxo de 176 veículos em cada pico (PM – chegam 78 veículos e saem 98 veículos || PT – chegam 98 veículos e saem 78 veículos) - sem considerar que hoje o estacionamento aberto ao público e o privado da Federal Energia operam e geram viagens que, a princípio, poderiam ser deduzidas do total calculado.

Ao se distribuir esse conjunto de veículos pelas diversas rotas de chegada / saída, a possibilidade de impacto fica ainda mais reduzida.

Nesse contexto estamos propondo uma intervenção que venha minorar o isolamento imposto pela circulação viária na “península” Brasília Teimosa, em que a rua José Mariano Filho atua como seu istmo com o Pina (no semáforo com a Av. Antônio de Góes), configurando-se como a única via que permite aos moradores terem acesso à pista Sul da Av. Antônio de Góes e daí seguir em direção à Boa Viagem.

Como ação complementar criar as condições para que o pedestre tenha um local de travessia semaforizada para transpor a Av. Antônio de Góes.

# Metrics

MOBILIDADE

É importante destacar que está se verificando uma tendência de crescimento de ocupação dos terrenos com usos mais intensos tanto em Pina quanto em Brasília Teimosa, exemplificada pelo próprio empreendimento em questão. Isso tende a agravar o problema de conexão existente entre o bairro de Brasília Teimosa e Boa Viagem/Pina.



Figura 20: Circulação atual x circulação proposta

Hoje essa conexão requer um percurso extenso – na maioria das vezes, quando a rota não leva às vias internas do bairro (sofríveis, no mínimo), usando a própria Av. Antônio de Góes na pista que conta com a Faixa Azul (pista Norte) -, que tem como objetivo chegar até a rua José Mariano Filho no semáforo de sua interseção com a Av. Antônio de Góes (S538). É o único ponto em que o motorista consegue acessar a pista Sul da avenida e, posteriormente, seguir pela marginal ao Túnel da Avenida Manoel Brito e Avenida Herculano Bandeira, totalizando um trajeto de aproximadamente 1,5 km, conforme ilustrado na figura.

No cenário atual estamos forçando a realização de viagens em trechos daquelas vias arteriais que já operam durante os picos no máximo que a sua capacidade é capaz de absorver.

O empreendimento propõe uma nova interseção, com a abertura do canteiro central da Av. Antônio de Góes, controlada por semáforo na Rua Comendador Moraes, em frente ao edifício do grupo JCPM. Esta medida permitirá não apenas a conexão para os moradores da região de Brasília Teimosa, como dos demais usuários da área (comércio, escritórios etc.).

Além disso, com esse novo trajeto, a distância a ser percorrida diminuirá consideravelmente, de 1,5 km para aproximadamente 350 metros, conforme mostrado no fluxo tracejado na imagem apresentada anteriormente.

No layout seguinte, é possível observar como seria essa nova configuração de geometria e de sinalização. Imediatamente percebemos que há um ganho adicional importante que é a garantia de uma travessia segura, semaforizada, para o pedestre.

Vale ressaltar que o semáforo estará sincronizado com o que o antecede (Av. Boa Viagem com Av. Herculano Bandeira) e como o seguinte (Av. Antônio de Góes com a Av. Conselheiro Aguiar), garantindo assim que o fluxo da via arterial não seja prejudicado.

Em suma, trata-se de uma intervenção com possibilidade de implementação imediata e que trará benefícios significativos para a população da região.

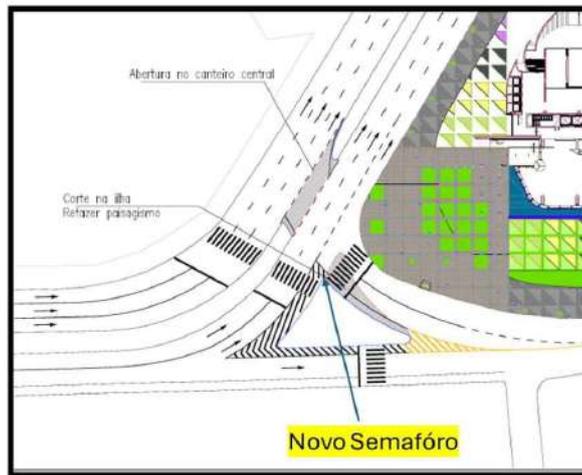


Figura 21: Projeto da intervenção proposta

**Eduardo Cândido Coelho**

(031) 98498.1854

**METRICS Serviços de Consultoria e Engenharia Ltda.**

[www.metricsm.com](http://www.metricsm.com)

## *Anexos*

Programação dos semáforos

Pesquisas de Tráfego

Programação dos Semáforos  
Situação Atual

PS - Programação dos Semáforos (e os impactos sobre os usuários - motorizados ou não)				Recife	Metrics																																																																																																																																																																
Interseção		Código	Sub-área	Data																																																																																																																																																																	
Av. Antonio de Góes / Rua Manoel de Brito		S103	Orla	26/5/24																																																																																																																																																																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Usuários (Indicadores)</th> <th>PER</th> <th>RK</th> <th>MOY</th> <th>AUT</th> <th>BUS</th> <th>CAM</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fluxo de pessoas</td> <td>209 mil / dia</td> <td>6%</td> <td>1%</td> <td>8%</td> <td>38%</td> <td>45%</td> <td>1%</td> </tr> <tr> <td>Tempo Perdido</td> <td>4370 horas / dia</td> <td>5%</td> <td>1%</td> <td>8%</td> <td>41%</td> <td>45%</td> <td>1%</td> </tr> <tr> <td>Custo Operacional</td> <td>R\$ 6.425.000 / ano</td> <td>5%</td> <td>1%</td> <td>10%</td> <td>54%</td> <td>29%</td> <td>1%</td> </tr> </tbody> </table>						Usuários (Indicadores)		PER	RK	MOY	AUT	BUS	CAM	Fluxo de pessoas	209 mil / dia	6%	1%	8%	38%	45%	1%	Tempo Perdido	4370 horas / dia	5%	1%	8%	41%	45%	1%	Custo Operacional	R\$ 6.425.000 / ano	5%	1%	10%	54%	29%	1%																																																																																																																																
Usuários (Indicadores)		PER	RK	MOY	AUT	BUS	CAM																																																																																																																																																														
Fluxo de pessoas	209 mil / dia	6%	1%	8%	38%	45%	1%																																																																																																																																																														
Tempo Perdido	4370 horas / dia	5%	1%	8%	41%	45%	1%																																																																																																																																																														
Custo Operacional	R\$ 6.425.000 / ano	5%	1%	10%	54%	29%	1%																																																																																																																																																														
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Programa</th> <th rowspan="2">Por. Ciclo</th> <th colspan="4">Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano</th> <th colspan="2">Qualidade de Serviço</th> </tr> <tr> <th>Bus</th> <th>Autos</th> <th>Pedestre</th> <th>Vinil</th> <th>Q5 / Plano</th> <th>BUS / PED</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>AV</td> <td>45</td> <td>6.470</td> <td>12</td> <td>12</td> <td>14</td> <td>28</td> <td>0,5</td> <td>19,00</td> <td>14,00</td> <td>0,10</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PM</td> <td>49</td> <td>7.250</td> <td>22</td> <td>23</td> <td>24</td> <td>38</td> <td>0,2</td> <td>116,00</td> <td>158,00</td> <td>7,00</td> <td>C</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PM</td> <td>38</td> <td>7.300</td> <td>22</td> <td>22</td> <td>24</td> <td>38</td> <td>0,2</td> <td>254,00</td> <td>136,00</td> <td>9,00</td> <td>C</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PIA</td> <td>32</td> <td>7.070</td> <td>16</td> <td>16</td> <td>19</td> <td>33</td> <td>0,3</td> <td>111,00</td> <td>82,00</td> <td>6,00</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PVA</td> <td>37</td> <td>7.070</td> <td>16</td> <td>16</td> <td>19</td> <td>33</td> <td>0,3</td> <td>113,00</td> <td>101,00</td> <td>9,00</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PT</td> <td>41</td> <td>7.000</td> <td>16</td> <td>16</td> <td>19</td> <td>33</td> <td>0,3</td> <td>142,00</td> <td>160,00</td> <td>8,00</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PT</td> <td>41</td> <td>7.070</td> <td>16</td> <td>16</td> <td>19</td> <td>33</td> <td>0,3</td> <td>155,00</td> <td>134,00</td> <td>10,00</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>ND</td> <td>33</td> <td>6.980</td> <td>15</td> <td>15</td> <td>18</td> <td>32</td> <td>0,3</td> <td>57,00</td> <td>44,00</td> <td>3,00</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>MND</td> <td>28</td> <td>6.430</td> <td>12</td> <td>12</td> <td>14</td> <td>28</td> <td>0,5</td> <td>10,00</td> <td>21,00</td> <td>0,30</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> </tbody> </table>						Programa	Por. Ciclo	Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano				Qualidade de Serviço		Bus	Autos	Pedestre	Vinil	Q5 / Plano	BUS / PED	AV	45	6.470	12	12	14	28	0,5	19,00	14,00	0,10	B	A	PM	49	7.250	22	23	24	38	0,2	116,00	158,00	7,00	C	A	PM	38	7.300	22	22	24	38	0,2	254,00	136,00	9,00	C	A	PIA	32	7.070	16	16	19	33	0,3	111,00	82,00	6,00	B	A	PVA	37	7.070	16	16	19	33	0,3	113,00	101,00	9,00	B	A	PT	41	7.000	16	16	19	33	0,3	142,00	160,00	8,00	B	A	PT	41	7.070	16	16	19	33	0,3	155,00	134,00	10,00	B	A	ND	33	6.980	15	15	18	32	0,3	57,00	44,00	3,00	B	A	MND	28	6.430	12	12	14	28	0,5	10,00	21,00	0,30	B	A																													
Programa	Por. Ciclo	Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano						Qualidade de Serviço																																																																																																																																																													
		Bus	Autos	Pedestre	Vinil	Q5 / Plano	BUS / PED																																																																																																																																																														
AV	45	6.470	12	12	14	28	0,5	19,00	14,00	0,10	B	A																																																																																																																																																									
PM	49	7.250	22	23	24	38	0,2	116,00	158,00	7,00	C	A																																																																																																																																																									
PM	38	7.300	22	22	24	38	0,2	254,00	136,00	9,00	C	A																																																																																																																																																									
PIA	32	7.070	16	16	19	33	0,3	111,00	82,00	6,00	B	A																																																																																																																																																									
PVA	37	7.070	16	16	19	33	0,3	113,00	101,00	9,00	B	A																																																																																																																																																									
PT	41	7.000	16	16	19	33	0,3	142,00	160,00	8,00	B	A																																																																																																																																																									
PT	41	7.070	16	16	19	33	0,3	155,00	134,00	10,00	B	A																																																																																																																																																									
ND	33	6.980	15	15	18	32	0,3	57,00	44,00	3,00	B	A																																																																																																																																																									
MND	28	6.430	12	12	14	28	0,5	10,00	21,00	0,30	B	A																																																																																																																																																									
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Atendimento ao Pedestre</th> <th>Infraestrutura</th> <th>Operacional (h/h/bus)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2"></td> <td>A</td> <td>C</td> </tr> </tbody> </table>						Atendimento ao Pedestre		Infraestrutura	Operacional (h/h/bus)			A	C																																																																																																																																																								
Atendimento ao Pedestre		Infraestrutura	Operacional (h/h/bus)																																																																																																																																																																		
		A	C																																																																																																																																																																		
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">Plano   Dia/Período</th> <th colspan="2">Informações Interseção</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Dia</td> <td>Hora</td> <td>Plano</td> <td>Intermittente</td> <td>Travessia de pedestres</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>1-7</td> <td>00:00</td> <td>1</td> <td>19:30</td> <td>Esp. Amarelo (sec   ped)</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>1-7</td> <td>05:30</td> <td>2</td> <td>1-7</td> <td>Inserção urbana</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-7</td> <td>09:00</td> <td>3</td> <td>21:30</td> <td colspan="2">Entorno</td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>11:00</td> <td>4</td> <td></td> <td colspan="2">Integração Transp. Público</td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>12:30</td> <td>5</td> <td></td> <td colspan="2">Método</td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>14:30</td> <td>6</td> <td>Controlador</td> <td>Passageiros por Ônibus</td> <td>Bus 80 BRT 168</td> </tr> <tr> <td>2-7</td> <td>18:30</td> <td>7</td> <td>4 fases</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						Plano   Dia/Período				Informações Interseção		Dia	Hora	Plano	Intermittente	Travessia de pedestres	4	1-7	00:00	1	19:30	Esp. Amarelo (sec   ped)	4	1-7	05:30	2	1-7	Inserção urbana		2-7	09:00	3	21:30	Entorno		2-6	11:00	4		Integração Transp. Público		2-6	12:30	5		Método		2-6	14:30	6	Controlador	Passageiros por Ônibus	Bus 80 BRT 168	2-7	18:30	7	4 fases																																																																																																												
Plano   Dia/Período				Informações Interseção																																																																																																																																																																	
Dia	Hora	Plano	Intermittente	Travessia de pedestres	4																																																																																																																																																																
1-7	00:00	1	19:30	Esp. Amarelo (sec   ped)	4																																																																																																																																																																
1-7	05:30	2	1-7	Inserção urbana																																																																																																																																																																	
2-7	09:00	3	21:30	Entorno																																																																																																																																																																	
2-6	11:00	4		Integração Transp. Público																																																																																																																																																																	
2-6	12:30	5		Método																																																																																																																																																																	
2-6	14:30	6	Controlador	Passageiros por Ônibus	Bus 80 BRT 168																																																																																																																																																																
2-7	18:30	7	4 fases																																																																																																																																																																		
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Fase</th> <th>Fx</th> <th>meas/h</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>IN</th> <th>INIC</th> <th>TV</th> <th>INIC</th> <th>TV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>T1</td> <td>3</td> <td>132</td> <td>V</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td></td> <td>0</td> <td>64</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>T.1</td> <td>3</td> <td>30</td> <td>V</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td></td> <td>0</td> <td>64</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>U1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>V</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td></td> <td>0</td> <td>64</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>T2</td> <td>4</td> <td>30</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>V</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>A</td> <td></td> <td>68</td> <td>66</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>P3</td> <td>3</td> <td></td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>V</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>A</td> <td></td> <td>68</td> <td>66</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>P4</td> <td>4</td> <td></td> <td>M</td> <td>M</td> <td>M</td> <td>A</td> <td>B</td> <td>B</td> <td>B</td> <td>B</td> <td></td> <td>139</td> <td>66</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						Fase	Fx	meas/h	E1	T	T	T	E2	T	T	T	IN	INIC	TV	INIC	TV	T1	3	132	V	A	A	R	R	R	R	R		0	64			T.1	3	30	V	A	A	R	R	R	R	R		0	64			U1	1	1	V	A	A	R	R	R	R	R		0	64			T2	4	30	R	R	R	V	A	A	A	A		68	66			P3	3		R	R	R	V	A	A	A	A		68	66			P4	4		M	M	M	A	B	B	B	B		139	66																																																		
Fase	Fx	meas/h	E1	T	T	T	E2	T	T	T	IN	INIC	TV	INIC	TV																																																																																																																																																						
T1	3	132	V	A	A	R	R	R	R	R		0	64																																																																																																																																																								
T.1	3	30	V	A	A	R	R	R	R	R		0	64																																																																																																																																																								
U1	1	1	V	A	A	R	R	R	R	R		0	64																																																																																																																																																								
T2	4	30	R	R	R	V	A	A	A	A		68	66																																																																																																																																																								
P3	3		R	R	R	V	A	A	A	A		68	66																																																																																																																																																								
P4	4		M	M	M	A	B	B	B	B		139	66																																																																																																																																																								
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Estutura Plano</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>Ciclo</th> <th>Defasagem</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>5</td> <td>6</td> <td>140</td> <td>43</td> </tr> </tbody> </table>						Estutura Plano	E1	T	T	T	E2	T	T	T	Ciclo	Defasagem	2	1	3	2	3	3	4	5	6	140	43																																																																																																																																										
Estutura Plano	E1	T	T	T	E2	T	T	T	Ciclo	Defasagem																																																																																																																																																											
2	1	3	2	3	3	4	5	6	140	43																																																																																																																																																											
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Estágios</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>Ciclo</th> <th>Defasagem</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MI</td> <td>64</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>66</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>140</td> <td>43</td> </tr> </tbody> </table>						Estágios	E1	T	T	T	E2	T	T	T	Ciclo	Defasagem	MI	64	1	3	1	66	1	3	1	140	43																																																																																																																																										
Estágios	E1	T	T	T	E2	T	T	T	Ciclo	Defasagem																																																																																																																																																											
MI	64	1	3	1	66	1	3	1	140	43																																																																																																																																																											
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Por. (seg/traf)</th> <th>T</th> <th>U</th> <th>P</th> <th>Na</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>Ciclo</th> <th>OffSet</th> <th>Seg</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>24% 29%</td> <td>1</td> <td></td> <td></td> <td>22</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>28</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td></td> <td>80</td> <td>51</td> <td>27%</td> </tr> <tr> <td>100% 100%</td> <td>2</td> <td></td> <td></td> <td>64</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>66</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td></td> <td>140</td> <td>43</td> <td>40%</td> </tr> <tr> <td>63% 83%</td> <td>3</td> <td></td> <td></td> <td>64</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>66</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td></td> <td>140</td> <td>43</td> <td>46%</td> </tr> <tr> <td>79% 88%</td> <td>4</td> <td></td> <td></td> <td>45</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>45</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td></td> <td>100</td> <td>46</td> <td>45%</td> </tr> <tr> <td>81% 92%</td> <td>5</td> <td></td> <td></td> <td>45</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>45</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td></td> <td>100</td> <td>46</td> <td>45%</td> </tr> <tr> <td>89% 90%</td> <td>6</td> <td></td> <td></td> <td>45</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>45</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td></td> <td>100</td> <td>46</td> <td>45%</td> </tr> <tr> <td>81% 102%</td> <td>7</td> <td></td> <td></td> <td>45</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>45</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td></td> <td>100</td> <td>46</td> <td>45%</td> </tr> <tr> <td>57% 82%</td> <td>8</td> <td></td> <td></td> <td>39</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>41</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td></td> <td>90</td> <td>48</td> <td>43%</td> </tr> <tr> <td>46% 74%</td> <td>9</td> <td></td> <td></td> <td>22</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>28</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td></td> <td>60</td> <td>51</td> <td>37%</td> </tr> </tbody> </table>						Por. (seg/traf)	T	U	P	Na	E1	T	T	T	E2	T	T	T	Ciclo	OffSet	Seg	24% 29%	1			22	1	3	1	28	1	3	1		80	51	27%	100% 100%	2			64	1	3	1	66	1	3	1		140	43	40%	63% 83%	3			64	1	3	1	66	1	3	1		140	43	46%	79% 88%	4			45	1	3	1	45	1	3	1		100	46	45%	81% 92%	5			45	1	3	1	45	1	3	1		100	46	45%	89% 90%	6			45	1	3	1	45	1	3	1		100	46	45%	81% 102%	7			45	1	3	1	45	1	3	1		100	46	45%	57% 82%	8			39	1	3	1	41	1	3	1		90	48	43%	46% 74%	9			22	1	3	1	28	1	3	1		60	51	37%
Por. (seg/traf)	T	U	P	Na	E1	T	T	T	E2	T	T	T	Ciclo	OffSet	Seg																																																																																																																																																						
24% 29%	1			22	1	3	1	28	1	3	1		80	51	27%																																																																																																																																																						
100% 100%	2			64	1	3	1	66	1	3	1		140	43	40%																																																																																																																																																						
63% 83%	3			64	1	3	1	66	1	3	1		140	43	46%																																																																																																																																																						
79% 88%	4			45	1	3	1	45	1	3	1		100	46	45%																																																																																																																																																						
81% 92%	5			45	1	3	1	45	1	3	1		100	46	45%																																																																																																																																																						
89% 90%	6			45	1	3	1	45	1	3	1		100	46	45%																																																																																																																																																						
81% 102%	7			45	1	3	1	45	1	3	1		100	46	45%																																																																																																																																																						
57% 82%	8			39	1	3	1	41	1	3	1		90	48	43%																																																																																																																																																						
46% 74%	9			22	1	3	1	28	1	3	1		60	51	37%																																																																																																																																																						
<table border="1"> <thead> <tr> <th>GS</th> <th>T1</th> <th>T.1</th> <th>T2</th> <th>T2</th> <th>T2</th> <th>P3</th> <th>P4</th> <th>PER - Emb/Desemb/que de passageiros (t)</th> <th>Acidentes</th> <th>Monit</th> <th>Volume</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Nº</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>10113</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Fase</td> <td>T1</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>18</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>1 0 0 3</td> </tr> <tr> <td>Dist.</td> <td>80</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>19</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>1 0 0 1</td> </tr> <tr> <td>%</td> <td>100%</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>20</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>2 0 0 1</td> </tr> <tr> <td>T/V..</td> <td>11</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>21</td> <td>2</td> <td>0</td> <td>2 0 0 1</td> </tr> <tr> <td>T/V..</td> <td>11</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>22</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0 0 0 0</td> </tr> </tbody> </table>						GS	T1	T.1	T2	T2	T2	P3	P4	PER - Emb/Desemb/que de passageiros (t)	Acidentes	Monit	Volume	Nº								10113				Fase	T1							18	3	2	1 0 0 3	Dist.	80							19	1	0	1 0 0 1	%	100%							20	1	0	2 0 0 1	T/V..	11							21	2	0	2 0 0 1	T/V..	11							22	0	0	0 0 0 0																																																																												
GS	T1	T.1	T2	T2	T2	P3	P4	PER - Emb/Desemb/que de passageiros (t)	Acidentes	Monit	Volume																																																																																																																																																										
Nº								10113																																																																																																																																																													
Fase	T1							18	3	2	1 0 0 3																																																																																																																																																										
Dist.	80							19	1	0	1 0 0 1																																																																																																																																																										
%	100%							20	1	0	2 0 0 1																																																																																																																																																										
T/V..	11							21	2	0	2 0 0 1																																																																																																																																																										
T/V..	11							22	0	0	0 0 0 0																																																																																																																																																										

PS - Programação dos Semáforos (e os impactos sobre os usuários - motorizados ou não)				Recife	Metrics																																																																																																																																																						
Interseção		Código	Sub-área	Data																																																																																																																																																							
Av. Boa Viagem / Av. Herculano Bandeira		S104	Orla	26/5/24																																																																																																																																																							
Obs. 1. No plano 1, conforme programação de CTU, manter em piscante																																																																																																																																																											
		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Usuários (Indicadores)</th> <th>PEV</th> <th>MR</th> <th>MOV</th> <th>AUT</th> <th>BUS</th> <th>CAM</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fluxo de pessoas</td> <td>71 mil / dia</td> <td>8%</td> <td>7%</td> <td>13%</td> <td>60%</td> <td>9%</td> <td>2%</td> </tr> <tr> <td>Tempo Perdido</td> <td>2.320 horas / dia</td> <td>7%</td> <td>2%</td> <td>19%</td> <td>57%</td> <td>13%</td> <td>3%</td> </tr> <tr> <td>Custo Operacional</td> <td>R\$ 2.350.000 / ano</td> <td>7%</td> <td>2%</td> <td>20%</td> <td>61%</td> <td>7%</td> <td>3%</td> </tr> </tbody> </table>				Usuários (Indicadores)		PEV	MR	MOV	AUT	BUS	CAM	Fluxo de pessoas	71 mil / dia	8%	7%	13%	60%	9%	2%	Tempo Perdido	2.320 horas / dia	7%	2%	19%	57%	13%	3%	Custo Operacional	R\$ 2.350.000 / ano	7%	2%	20%	61%	7%	3%																																																																																																																						
		Usuários (Indicadores)		PEV	MR	MOV	AUT	BUS	CAM																																																																																																																																																		
		Fluxo de pessoas	71 mil / dia	8%	7%	13%	60%	9%	2%																																																																																																																																																		
Tempo Perdido	2.320 horas / dia	7%	2%	19%	57%	13%	3%																																																																																																																																																				
Custo Operacional	R\$ 2.350.000 / ano	7%	2%	20%	61%	7%	3%																																																																																																																																																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Programa</th> <th colspan="5">Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano</th> <th colspan="3">Qualidade de Serviço de Serviço</th> </tr> <tr> <th>Bus</th> <th>Autos</th> <th colspan="2">Média por acesso/travessia (s)</th> <th>Total hora (usuários)</th> <th>AUT</th> <th>BUS</th> <th>PED</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Por. Ciclo</td> <td>Faz / veic / hora</td> <td>T. coletivo</td> <td>Pedestre</td> <td>Total</td> <td>Vn/s</td> <td>sem</td> <td>sem</td> <td>ped</td> </tr> <tr> <td>AV</td> <td>27</td> <td>4.210</td> <td>13</td> <td>14</td> <td>14</td> <td>26</td> <td>0,6</td> <td>18,00</td> </tr> <tr> <td>PM</td> <td>30</td> <td>4.920</td> <td>32</td> <td>15</td> <td>25</td> <td>37</td> <td>0,3</td> <td>55,00</td> </tr> <tr> <td>PM</td> <td>23</td> <td>4.550</td> <td>32</td> <td>34</td> <td>25</td> <td>37</td> <td>0,3</td> <td>76,00</td> </tr> <tr> <td>PIA</td> <td>27</td> <td>4.800</td> <td>26</td> <td>17</td> <td>20</td> <td>32</td> <td>0,4</td> <td>42,00</td> </tr> <tr> <td>PVA</td> <td>27</td> <td>4.800</td> <td>25</td> <td>17</td> <td>20</td> <td>32</td> <td>0,4</td> <td>38,00</td> </tr> <tr> <td>PT</td> <td>42</td> <td>4.800</td> <td>26</td> <td>17</td> <td>20</td> <td>32</td> <td>0,4</td> <td>44,00</td> </tr> <tr> <td>PT</td> <td>57</td> <td>4.800</td> <td>26</td> <td>17</td> <td>20</td> <td>32</td> <td>0,4</td> <td>48,00</td> </tr> <tr> <td>ND</td> <td>42</td> <td>4.840</td> <td>25</td> <td>15</td> <td>19</td> <td>31</td> <td>0,5</td> <td>29,00</td> </tr> <tr> <td>MND</td> <td>38</td> <td>4.290</td> <td>14</td> <td>14</td> <td>14</td> <td>26</td> <td>0,6</td> <td>24,00</td> </tr> </tbody> </table>				Programa	Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano					Qualidade de Serviço de Serviço			Bus	Autos	Média por acesso/travessia (s)		Total hora (usuários)	AUT	BUS	PED	Por. Ciclo	Faz / veic / hora	T. coletivo	Pedestre	Total	Vn/s	sem	sem	ped	AV	27	4.210	13	14	14	26	0,6	18,00	PM	30	4.920	32	15	25	37	0,3	55,00	PM	23	4.550	32	34	25	37	0,3	76,00	PIA	27	4.800	26	17	20	32	0,4	42,00	PVA	27	4.800	25	17	20	32	0,4	38,00	PT	42	4.800	26	17	20	32	0,4	44,00	PT	57	4.800	26	17	20	32	0,4	48,00	ND	42	4.840	25	15	19	31	0,5	29,00	MND	38	4.290	14	14	14	26	0,6	24,00	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Atendimento ao Pedestre</th> <th>Infraestrutura</th> <th>Operacional (h/h/Bus)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td> <td>A</td> <td>D</td> </tr> </tbody> </table>		Atendimento ao Pedestre	Infraestrutura	Operacional (h/h/Bus)	A	A	D																																					
Programa	Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano					Qualidade de Serviço de Serviço																																																																																																																																																					
	Bus	Autos	Média por acesso/travessia (s)		Total hora (usuários)	AUT	BUS	PED																																																																																																																																																			
Por. Ciclo	Faz / veic / hora	T. coletivo	Pedestre	Total	Vn/s	sem	sem	ped																																																																																																																																																			
AV	27	4.210	13	14	14	26	0,6	18,00																																																																																																																																																			
PM	30	4.920	32	15	25	37	0,3	55,00																																																																																																																																																			
PM	23	4.550	32	34	25	37	0,3	76,00																																																																																																																																																			
PIA	27	4.800	26	17	20	32	0,4	42,00																																																																																																																																																			
PVA	27	4.800	25	17	20	32	0,4	38,00																																																																																																																																																			
PT	42	4.800	26	17	20	32	0,4	44,00																																																																																																																																																			
PT	57	4.800	26	17	20	32	0,4	48,00																																																																																																																																																			
ND	42	4.840	25	15	19	31	0,5	29,00																																																																																																																																																			
MND	38	4.290	14	14	14	26	0,6	24,00																																																																																																																																																			
Atendimento ao Pedestre	Infraestrutura	Operacional (h/h/Bus)																																																																																																																																																									
A	A	D																																																																																																																																																									
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">Plano   Dia/Período</th> <th colspan="2">Informações Interseção</th> </tr> <tr> <th>Dia</th> <th>Hora</th> <th>Plano</th> <th>Intervalo</th> <th>Travessia de pedestres</th> <th>Esq. Amarelo (veic / ped)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1-7</td> <td>00:00</td> <td>1</td> <td>19:30</td> <td>8</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>1-7</td> <td>05:30</td> <td>2</td> <td>1:7</td> <td>21:30</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>2-7</td> <td>09:00</td> <td>3</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>11:00</td> <td>4</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>12:30</td> <td>5</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>14:30</td> <td>6</td> <td>Controlador</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-7</td> <td>18:30</td> <td>7</td> <td>4 fasss</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Plano   Dia/Período				Informações Interseção		Dia	Hora	Plano	Intervalo	Travessia de pedestres	Esq. Amarelo (veic / ped)	1-7	00:00	1	19:30	8	4	1-7	05:30	2	1:7	21:30	9	2-7	09:00	3				2-6	11:00	4				2-6	12:30	5				2-6	14:30	6	Controlador			2-7	18:30	7	4 fasss			<table border="1"> <thead> <tr> <th>Integração Transp. Público</th> <th>Método</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Passageiros por Ônibus</td> <td>Bus 80</td> </tr> <tr> <td></td> <td>BRT 168</td> </tr> </tbody> </table>		Integração Transp. Público	Método	Passageiros por Ônibus	Bus 80		BRT 168																																																																																										
Plano   Dia/Período				Informações Interseção																																																																																																																																																							
Dia	Hora	Plano	Intervalo	Travessia de pedestres	Esq. Amarelo (veic / ped)																																																																																																																																																						
1-7	00:00	1	19:30	8	4																																																																																																																																																						
1-7	05:30	2	1:7	21:30	9																																																																																																																																																						
2-7	09:00	3																																																																																																																																																									
2-6	11:00	4																																																																																																																																																									
2-6	12:30	5																																																																																																																																																									
2-6	14:30	6	Controlador																																																																																																																																																								
2-7	18:30	7	4 fasss																																																																																																																																																								
Integração Transp. Público	Método																																																																																																																																																										
Passageiros por Ônibus	Bus 80																																																																																																																																																										
	BRT 168																																																																																																																																																										
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Fase</th> <th>Fx</th> <th>/h</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>Início</th> <th>TV</th> <th>Início</th> <th>TV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>T1</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>V</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>0</td> <td>88</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>U2</td> <td>2</td> <td>12</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>V</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>93</td> <td>42</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>P3</td> <td>4</td> <td></td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>V</td> <td>V</td> <td>V</td> <td>V</td> <td>V</td> <td>92</td> <td>44</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>P4</td> <td>2</td> <td></td> <td>V</td> <td>M</td> <td>M</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>139</td> <td>90</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						Fase	Fx	/h	E1	T	T	T	E2	T	T	T	Início	TV	Início	TV	T1	4	1	V	A	A	R	R	R	R	R	0	88			U2	2	12	R	R	R	V	A	A	A	A	93	42			P3	4		R	R	R	V	V	V	V	V	92	44			P4	2		V	M	M	A	A	R	R	R	139	90																																																																													
Fase	Fx	/h	E1	T	T	T	E2	T	T	T	Início	TV	Início	TV																																																																																																																																													
T1	4	1	V	A	A	R	R	R	R	R	0	88																																																																																																																																															
U2	2	12	R	R	R	V	A	A	A	A	93	42																																																																																																																																															
P3	4		R	R	R	V	V	V	V	V	92	44																																																																																																																																															
P4	2		V	M	M	A	A	R	R	R	139	90																																																																																																																																															
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Estutura Plano</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>Ciclo</th> <th>Defasagem</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>4</td> <td>5</td> <td>6</td> <td>140</td> <td>87</td> </tr> </tbody> </table>						Estutura Plano	E1	T	T	T	E2	T	T	T	Ciclo	Defasagem	2	1	3	2	3	2	4	5	6	140	87																																																																																																																																
Estutura Plano	E1	T	T	T	E2	T	T	T	Ciclo	Defasagem																																																																																																																																																	
2	1	3	2	3	2	4	5	6	140	87																																																																																																																																																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Estágios</th> <th>M1</th> <th>M2</th> <th>M3</th> <th>M4</th> <th>M5</th> <th>M6</th> <th>M7</th> <th>M8</th> <th>M9</th> <th>M10</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>88</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>42</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>15</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						Estágios	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	88	1	3	1	42	1	3	1				15																																																																																																																															
Estágios	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10																																																																																																																																																	
88	1	3	1	42	1	3	1																																																																																																																																																				
15																																																																																																																																																											
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Bus (seg/sem)</th> <th>M1</th> <th>M2</th> <th>M3</th> <th>M4</th> <th>M5</th> <th>M6</th> <th>M7</th> <th>M8</th> <th>M9</th> <th>M10</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>20</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						Bus (seg/sem)	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	20																																																																																																																																										
Bus (seg/sem)	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10																																																																																																																																																	
20																																																																																																																																																											
<table border="1"> <thead> <tr> <th>T</th> <th>U</th> <th>P</th> <th>Nº</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>Ciclo</th> <th>OffSet</th> <th>OffSet</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>24%</td> <td>29%</td> <td>1</td> <td>31</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>19</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td></td> <td>60</td> <td>30</td> <td>52%</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>2</td> <td>88</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>42</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td></td> <td>140</td> <td>87</td> <td>63%</td> </tr> <tr> <td>63%</td> <td>82%</td> <td>3</td> <td>88</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>42</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td></td> <td>140</td> <td>87</td> <td>63%</td> </tr> <tr> <td>79%</td> <td>88%</td> <td>4</td> <td>63</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>27</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td></td> <td>100</td> <td>56</td> <td>63%</td> </tr> <tr> <td>81%</td> <td>92%</td> <td>5</td> <td>63</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>27</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td></td> <td>100</td> <td>56</td> <td>63%</td> </tr> <tr> <td>89%</td> <td>90%</td> <td>6</td> <td>63</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>27</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td></td> <td>100</td> <td>56</td> <td>63%</td> </tr> <tr> <td>81%</td> <td>102%</td> <td>7</td> <td>63</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>27</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td></td> <td>100</td> <td>56</td> <td>63%</td> </tr> <tr> <td>57%</td> <td>82%</td> <td>8</td> <td>57</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>23</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td></td> <td>90</td> <td>48</td> <td>63%</td> </tr> <tr> <td>46%</td> <td>74%</td> <td>9</td> <td>31</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>19</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td></td> <td>60</td> <td>30</td> <td>52%</td> </tr> </tbody> </table>						T	U	P	Nº	E1	T	T	T	E2	T	T	T	Ciclo	OffSet	OffSet	24%	29%	1	31	1	3	1	19	1	3	1		60	30	52%	100%	100%	2	88	1	3	1	42	1	3	1		140	87	63%	63%	82%	3	88	1	3	1	42	1	3	1		140	87	63%	79%	88%	4	63	1	3	1	27	1	3	1		100	56	63%	81%	92%	5	63	1	3	1	27	1	3	1		100	56	63%	89%	90%	6	63	1	3	1	27	1	3	1		100	56	63%	81%	102%	7	63	1	3	1	27	1	3	1		100	56	63%	57%	82%	8	57	1	3	1	23	1	3	1		90	48	63%	46%	74%	9	31	1	3	1	19	1	3	1		60	30	52%
T	U	P	Nº	E1	T	T	T	E2	T	T	T	Ciclo	OffSet	OffSet																																																																																																																																													
24%	29%	1	31	1	3	1	19	1	3	1		60	30	52%																																																																																																																																													
100%	100%	2	88	1	3	1	42	1	3	1		140	87	63%																																																																																																																																													
63%	82%	3	88	1	3	1	42	1	3	1		140	87	63%																																																																																																																																													
79%	88%	4	63	1	3	1	27	1	3	1		100	56	63%																																																																																																																																													
81%	92%	5	63	1	3	1	27	1	3	1		100	56	63%																																																																																																																																													
89%	90%	6	63	1	3	1	27	1	3	1		100	56	63%																																																																																																																																													
81%	102%	7	63	1	3	1	27	1	3	1		100	56	63%																																																																																																																																													
57%	82%	8	57	1	3	1	23	1	3	1		90	48	63%																																																																																																																																													
46%	74%	9	31	1	3	1	19	1	3	1		60	30	52%																																																																																																																																													
<table border="1"> <thead> <tr> <th>GS</th> <th>T1</th> <th>U2</th> <th>P3</th> <th>P4</th> <th>PEV</th> <th>Acidentes</th> <th>Moniv</th> <th>Ymimo</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>U2 P3 P4</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Nº 10139</td> <td>Ano Total</td> <td>Total</td> <td>Total</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Fase U2</td> <td>18</td> <td>1</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Dist. 170</td> <td>19</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>% 100%</td> <td>29</td> <td>1</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>T/V. 11</td> <td>21</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>T/V. 15</td> <td>22</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>						GS	T1	U2	P3	P4	PEV	Acidentes	Moniv	Ymimo	U2 P3 P4					Nº 10139	Ano Total	Total	Total						Fase U2	18	1	0						Dist. 170	19	0	0						% 100%	29	1	0						T/V. 11	21	0	0						T/V. 15	22	0	0																																																																																							
GS	T1	U2	P3	P4	PEV	Acidentes	Moniv	Ymimo																																																																																																																																																			
U2 P3 P4					Nº 10139	Ano Total	Total	Total																																																																																																																																																			
					Fase U2	18	1	0																																																																																																																																																			
					Dist. 170	19	0	0																																																																																																																																																			
					% 100%	29	1	0																																																																																																																																																			
					T/V. 11	21	0	0																																																																																																																																																			
					T/V. 15	22	0	0																																																																																																																																																			

PS - Programação dos Semáforos (e os impactos sobre os usuários - motorizados ou não)				Recife		Metrics																																																																																									
Interseção			Código	Sub-área	Data																																																																																										
Av. Boa Viagem / Rua Ondina			S119	Orla	26/5/24																																																																																										
Obs. 1. No plano 1, conforme programação de CTU, manter em p/cicante																																																																																															
			<b>Usuários (Indicadores)</b>				<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>PER</th> <th>MR</th> <th>MOY</th> <th>AUT</th> <th>BUS</th> <th>CAM</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fluxo de pessoas</td> <td>53</td> <td>mil / dia</td> <td>5%</td> <td>73%</td> <td>14%</td> <td>76%</td> </tr> <tr> <td>Tempo Perdido</td> <td>510</td> <td>horas / dia</td> <td>23%</td> <td>95%</td> <td>3%</td> <td>64%</td> </tr> <tr> <td>Custo Operacional</td> <td>R\$ 950.000</td> <td>/ ano</td> <td>23%</td> <td>85%</td> <td>3%</td> <td>65%</td> </tr> </tbody> </table>			PER	MR	MOY	AUT	BUS	CAM	Fluxo de pessoas	53	mil / dia	5%	73%	14%	76%	Tempo Perdido	510	horas / dia	23%	95%	3%	64%	Custo Operacional	R\$ 950.000	/ ano	23%	85%	3%	65%																																																											
				PER	MR	MOY	AUT	BUS	CAM																																																																																						
			Fluxo de pessoas	53	mil / dia	5%	73%	14%	76%																																																																																						
Tempo Perdido	510	horas / dia	23%	95%	3%	64%																																																																																									
Custo Operacional	R\$ 950.000	/ ano	23%	85%	3%	65%																																																																																									
<b>Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano</b>				<b>Qualidade de Serviço</b>																																																																																											
Programa	Bus	Autos	Média por acesso/travessia (s)		Total hora (usuários)																																																																																										
Por. Ciclo	Faz / veic / hora	T. coletivo	Pedestre	Vinil	AUT	BUS	PED	QS / Plano																																																																																							
		Min	Max	Espera	Sec	Min	Sec	Min																																																																																							
AV	45	2.870	5	4	41	53	2,0	3,00	0,00	0,10	A	D																																																																																			
PM	49	3.830	2	2	86	98	2,0	20,00	0,10	5,00	A	D																																																																																			
PM	38	3.830	2	2	86	98	2,0	18,00	0,00	5,00	A	D																																																																																			
PA	32	3.640	3	2	71	83	2,0	16,00	0,00	4,00	A	D																																																																																			
PA	37	3.640	3	2	71	83	2,0	15,00	0,00	5,00	A	D																																																																																			
PT	41	3.640	3	2	71	83	2,0	16,00	0,00	4,00	A	D																																																																																			
PT	41	3.640	3	2	71	83	2,0	22,00	0,00	5,00	A	D																																																																																			
ND	33	3.510	3	3	63	75	2,0	15,00	0,00	1,00	A	D																																																																																			
MD	28	2.870	5	4	41	53	2,0	18,00	0,00	0,10	A	D																																																																																			
Atendimento ao Pedestre				Infraestrutura		Operacional (h/h/bus)		D																																																																																							
Plano   Dia/Período				Informações Interseção																																																																																											
Dia	Hora	Plano	Dia	Hora	Plano	Intermitente	Travessias de pedestres		3																																																																																						
1-7	00:00	1	1-7	19:30	8		Esp. Amarelo (veic   ped)		4																																																																																						
1-7	05:30	2	1-7	21:30	9		Inserção urbana		Entorno																																																																																						
2-7	09:00	3					Integração Transp. Público		Métro																																																																																						
2-6	11:00	4					Passageiros por Ônibus		Bus 80																																																																																						
2-6	12:30	5					Passageiros por Ônibus		BRT 160																																																																																						
2-6	14:30	6				Controlador																																																																																									
2-7	18:30	7				2 fesss																																																																																									
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Fase</th> <th>Fx</th> <th>h</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>120</th> <th>Início</th> <th>TV</th> <th>Início</th> <th>TV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>T1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>Y</td> <td>A</td> <td>R</td> <td>R</td> <td></td> <td>0</td> <td>56</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>P2</td> <td>3</td> <td></td> <td>F</td> <td>R</td> <td>N</td> <td>A</td> <td></td> <td>100</td> <td>16</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>								Fase	Fx	h	E1	T	E2	T	120	Início	TV	Início	TV	T1	3	1	Y	A	R	R		0	56			P2	3		F	R	N	A		100	16																																																						
Fase	Fx	h	E1	T	E2	T	120	Início	TV	Início	TV																																																																																				
T1	3	1	Y	A	R	R		0	56																																																																																						
P2	3		F	R	N	A		100	16																																																																																						
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Estágios</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>Ciclo</th> <th>Defasagem</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>96</td> <td>4</td> <td>16</td> <td>4</td> <td></td> <td>120</td> <td>56</td> </tr> </tbody> </table>								Estágios	E1	T	E2	T	Ciclo	Defasagem	96	4	16	4		120	56																																																																										
Estágios	E1	T	E2	T	Ciclo	Defasagem																																																																																									
96	4	16	4		120	56																																																																																									
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Bus (seg/veic/h)</th> <th>M1</th> <th>120</th> <th>56</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Y</td> <td>U</td> <td>P</td> <td></td> </tr> <tr> <td>No.</td> <td>E1</td> <td>T</td> <td>E2</td> <td>T</td> <td>Ciclo</td> <td>OffSet</td> <td>80%</td> </tr> <tr> <td>24% 25%</td> <td>1</td> <td>36</td> <td>4</td> <td>16</td> <td>4</td> <td>2</td> <td>60%</td> </tr> <tr> <td>100% 100%</td> <td>2</td> <td>96</td> <td>4</td> <td>16</td> <td>4</td> <td>56</td> <td>80%</td> </tr> <tr> <td>63% 83%</td> <td>3</td> <td>96</td> <td>4</td> <td>16</td> <td>4</td> <td>120</td> <td>80%</td> </tr> <tr> <td>79% 88%</td> <td>4</td> <td>76</td> <td>4</td> <td>16</td> <td>4</td> <td>100</td> <td>76%</td> </tr> <tr> <td>81% 92%</td> <td>5</td> <td>76</td> <td>4</td> <td>16</td> <td>4</td> <td>100</td> <td>76%</td> </tr> <tr> <td>89% 90%</td> <td>6</td> <td>76</td> <td>4</td> <td>16</td> <td>4</td> <td>100</td> <td>76%</td> </tr> <tr> <td>81% 102%</td> <td>7</td> <td>76</td> <td>4</td> <td>16</td> <td>4</td> <td>100</td> <td>76%</td> </tr> <tr> <td>57% 82%</td> <td>8</td> <td>66</td> <td>4</td> <td>16</td> <td>4</td> <td>90</td> <td>73%</td> </tr> <tr> <td>46% 25%</td> <td>9</td> <td>36</td> <td>4</td> <td>16</td> <td>4</td> <td>60</td> <td>60%</td> </tr> </tbody> </table>								Bus (seg/veic/h)	M1	120	56	Y	U	P		No.	E1	T	E2	T	Ciclo	OffSet	80%	24% 25%	1	36	4	16	4	2	60%	100% 100%	2	96	4	16	4	56	80%	63% 83%	3	96	4	16	4	120	80%	79% 88%	4	76	4	16	4	100	76%	81% 92%	5	76	4	16	4	100	76%	89% 90%	6	76	4	16	4	100	76%	81% 102%	7	76	4	16	4	100	76%	57% 82%	8	66	4	16	4	90	73%	46% 25%	9	36	4	16	4	60	60%
Bus (seg/veic/h)	M1	120	56																																																																																												
Y	U	P																																																																																													
No.	E1	T	E2	T	Ciclo	OffSet	80%																																																																																								
24% 25%	1	36	4	16	4	2	60%																																																																																								
100% 100%	2	96	4	16	4	56	80%																																																																																								
63% 83%	3	96	4	16	4	120	80%																																																																																								
79% 88%	4	76	4	16	4	100	76%																																																																																								
81% 92%	5	76	4	16	4	100	76%																																																																																								
89% 90%	6	76	4	16	4	100	76%																																																																																								
81% 102%	7	76	4	16	4	100	76%																																																																																								
57% 82%	8	66	4	16	4	90	73%																																																																																								
46% 25%	9	36	4	16	4	60	60%																																																																																								
<table border="1"> <thead> <tr> <th>GS</th> <th>T1</th> <th>P2</th> <th>Acidentes</th> <th>Monin</th> <th>Vinilo</th> </tr> <tr> <th>Nº</th> <th>Ano</th> <th>Total</th> <th>Total</th> <th>Abrep</th> <th>Total</th> <th>Abrep</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fase</td> <td>18</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Dist.</td> <td>19</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>%</td> <td>20</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>T/V..</td> <td>21</td> <td>2</td> <td>0</td> <td>2</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>T/V..</td> <td>22</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>								GS	T1	P2	Acidentes	Monin	Vinilo	Nº	Ano	Total	Total	Abrep	Total	Abrep	Fase	18	0	0	0	0	0	Dist.	19	0	0	0	0	0	%	20	1	0	1	0	0	T/V..	21	2	0	2	0	0	T/V..	22	0	0	0	0	0																																								
GS	T1	P2	Acidentes	Monin	Vinilo																																																																																										
Nº	Ano	Total	Total	Abrep	Total	Abrep																																																																																									
Fase	18	0	0	0	0	0																																																																																									
Dist.	19	0	0	0	0	0																																																																																									
%	20	1	0	1	0	0																																																																																									
T/V..	21	2	0	2	0	0																																																																																									
T/V..	22	0	0	0	0	0																																																																																									

PS - Programação dos Semáforos (e os impactos sobre os usuários - motorizados ou não)				Recife		Metrics							
Interseção				Código	Sub-área	Data							
Av. Cons. Aguiar / Rua Souto Filho				S133	Boa Viagem	26/5/24							
				<b>Usuários (Indicadores)</b>				PED	RR	MOV	AUT	BUS	CAM
				Fluxo de pessoas: 114 mil / dia Tempo Perdido: 2.460 horas / dia Custo Operacional: R\$ 2.050.000 / ano				4%	1%	6%	35%	53%	1%
<b>Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano</b>				<b>Média por acesso/travessia (s)</b>				<b>Total hora (usuários)</b>					
				T. coletivo: 4.44 s Pedestre: 2.89 s Vncl: 2.00 s				AUT: 30.000 BUS: 6.000 PED: 0.10					
<b>Atendimento ao Pedestre</b>				<b>Infraestrutura</b>				<b>Operacional (h/h/bus)</b>					
<b>Plano   Dia/Período</b>				<b>Informações Interseção</b>				<b>Integração Transp. Público</b>					
Dia: 1-7 00:00 1 1-7 05:30 2 2-7 09:00 3 2-6 11:00 4 2-6 12:30 5 2-6 14:30 6 2-7 16:30 7				Dia: 1-7 19:30 8 Dia: 1-7 21:30 9				Travessias de pedestres: 3 Esp. Amarelo (vel:   ped): 4 Inserção Urbana: Entorno Controlador: 2 fases Passageiros por Ônibus: Bus 80, BRT 160					
<b>Estrutura Plano</b>				<b>Estágios</b>				<b>Ciclo</b>					
E1: 1, T: 1, E2: 2, T: 2				98 4 14 4 20 14				120 4					
<b>Parâmetros de Operação</b>				<b>Parâmetros de Operação</b>				<b>Parâmetros de Operação</b>					
T: 1, U: 1, P: 1				E1: 1, T: 1, E2: 2, T: 2				Ciclo: 60, Offset: 0					
74% 25% 1 38 4 14 4 100% 100% 2 98 4 14 4 63% 63% 3 98 4 14 4 79% 88% 4 78 4 14 4 81% 92% 5 78 4 14 4 89% 90% 6 78 4 14 4 81% 102% 7 78 4 14 4 57% 82% 8 68 4 14 4 46% 25% 9 38 4 14 4				60 0 0 0 0 0 120 4 82% 120 4 82% 100 84 78% 100 84 78% 100 84 78% 100 84 78% 90 74 76% 60 0 0 0 0 0				63% 82% 82% 78% 78% 78% 76% 63%					
<b>GS</b>				<b>PED - Ento/Desentorq de passageiros (s)</b>				<b>Acidentes</b>					
N° Fase: 18 Dist.: 19 %: 20 T/V: 21 T/V: 22				Ano: 18, Total: 0, Abus: 0 Ano: 19, Total: 2, Abus: 2 Ano: 20, Total: 0, Abus: 0 Ano: 21, Total: 0, Abus: 0 Ano: 22, Total: 0, Abus: 0				Ano: 18, Total: 0, Abus: 0 Ano: 19, Total: 2, Abus: 1 Ano: 20, Total: 0, Abus: 0 Ano: 21, Total: 0, Abus: 0 Ano: 22, Total: 0, Abus: 0					

PS - Programação dos Semáforos (e os impactos sobre os usuários - motorizados ou não)				Recife		Metrics											
Interseção				Código	Sub-área	Data											
Av. Herculano Bandeira / Rua Miranda Falcão				S137	Boa Viagem	26/5/24											
Obs. 1. No plano 1, conforme programação de CTU, manter em p/bicante																	
				<b>Usuários (Indicadores)</b>													
				Fluxo de pessoas	223 mil / dia	4%	1%	5%	28%	61%	1%						
Tempo Perdido				2745 horas / dia	11%	2%	5%	28%	55%	1%							
Custo Operacional				R\$ 3.600.000 / ano	11%	2%	7%	39%	41%	1%							
Programa				Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano				Qualidade de Serviço									
Por.	Ciclo	Bus		Autos		Média por acesso/travessia (s)		Total hora (usuários)		Q5 / Plano	BUS	PED					
		Fax / veic / hora	h	T. coletivo	Pedestre	Total	Vn/s	AUT	BUS				PED				
AV	25	3.410	7	6	27	48	0,7	30,00	11,00	0,10	A	A					
PM	28	4.900	4	4	57	78	0,7	47,00	73,00	9,00	A	B					
PM	22	4.900	4	3	57	78	0,7	47,00	43,00	13,00	A	B					
PIA	26	4.600	5	4	47	68	0,7	47,00	65,00	11,00	A	A					
PVA	26	4.600	5	4	47	68	0,7	40,00	67,00	13,00	A	A					
PT	42	4.600	5	4	47	68	0,7	46,00	107,00	11,00	A	A					
PT	58	4.600	5	4	47	68	0,7	66,00	173,00	14,00	A	A					
NDI	43	4.400	5	5	42	63	0,7	22,00	77,00	4,00	A	A					
MND	38	3.410	8	7	27	48	0,7	20,00	44,00	0,40	A	A					
Atendimento ao Pedestre				Infraestrutura		Operacional (h/h/bus)		A		B							
Plano   Dia/Período				Informações Interseção													
Dia	Hora	Plano	Dia	Hora	Plano	Intermitente	Travessias de pedestres										
1-7	00:00	1	1-7	19:30	8		2										
1-7	05:30	2	1-7	21:30	9		Esp. Amarelo (veic   ped)										
2-7	09:00	3					4										
2-6	11:00	4					Inserção urbana										
2-6	12:30	5					Entorno										
2-6	14:30	6				Controlador	Integração Transp. Público										
2-7	16:30	7				2 fasss	Método										
							Passageiros por Ônibus										
							Bus 80										
							BRT 168										
Estrutura Plano				E1	T	E2	T	Ciclo					Defasagem				
Estágios				92	4	20	4	120					89				
M1				20	15												
R_2 (seg/traf)				R_2 (% do ciclo) R_1-R_2				Ciclo					Offset		77%		
T	U	P	Nº	E1	T	E2	T										
25%	79%	1	32	4	20	4						60		21		53%	
100%	100%	2	92	4	20	4						120		89		77%	
63%	83%	3	92	4	20	4						120		89		77%	
79%	88%	4	72	4	20	4						100		41		72%	
81%	92%	5	72	4	20	4						100		41		72%	
89%	90%	6	72	4	20	4						100		41		72%	
81%	102%	7	72	4	20	4						100		41		72%	
57%	82%	8	62	4	20	4						90		34		69%	
25%	74%	9	32	4	20	4						60		21		53%	
GS				U1	P2			Nº		Acidentes		Mortes		Vítimas			
+ Conflitos +								102018		Ano		Total		Total			
								Fase U1		18		0		0			
								Dist. 210		19		1		0			
								% 100%		20		0		0			
								T/V. 11		21		0		0			
								T/V. 15		22		0		0			



PS - Programação dos Semáforos (e os impactos sobre os usuários - motorizados ou não)				Recife	Metrics																																																																																																																																																															
Interseção		Código	Sub-área	Data																																																																																																																																																																
Av. Antonio de Góes / Av. Cons. Aguiar		S226	Orla	26/5/24																																																																																																																																																																
																																																																																																																																																																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="6">Usuários (Indicadores)</th> <th>PER</th> <th>RK</th> <th>MOY</th> <th>AUT</th> <th>BUS</th> <th>CAM</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fluxo de pessoas</td> <td>133</td> <td>mil / dia</td> <td>7%</td> <td>1%</td> <td>8%</td> <td>43%</td> <td>40%</td> <td>1%</td> </tr> <tr> <td>Tempo Perdido</td> <td>2155</td> <td>horas / dia</td> <td>6%</td> <td>1%</td> <td>7%</td> <td>48%</td> <td>36%</td> <td>1%</td> </tr> <tr> <td>Custo Operacional</td> <td>R\$ 3.325.000</td> <td>/ ano</td> <td>6%</td> <td>1%</td> <td>9%</td> <td>60%</td> <td>22%</td> <td>1%</td> </tr> </tbody> </table>						Usuários (Indicadores)						PER	RK	MOY	AUT	BUS	CAM	Fluxo de pessoas	133	mil / dia	7%	1%	8%	43%	40%	1%	Tempo Perdido	2155	horas / dia	6%	1%	7%	48%	36%	1%	Custo Operacional	R\$ 3.325.000	/ ano	6%	1%	9%	60%	22%	1%																																																																																																																								
Usuários (Indicadores)						PER	RK	MOY	AUT	BUS	CAM																																																																																																																																																									
Fluxo de pessoas	133	mil / dia	7%	1%	8%	43%	40%	1%																																																																																																																																																												
Tempo Perdido	2155	horas / dia	6%	1%	7%	48%	36%	1%																																																																																																																																																												
Custo Operacional	R\$ 3.325.000	/ ano	6%	1%	9%	60%	22%	1%																																																																																																																																																												
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Programa</th> <th rowspan="2">Ciclo</th> <th colspan="5">Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano</th> <th colspan="2">Qualidade de Serviço</th> </tr> <tr> <th>Bus</th> <th>Autos</th> <th>Média por acesso/travessia (s)</th> <th>Total hora (usuários)</th> <th>Q5 / Plano</th> <th>BUS</th> <th>PED</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Per.</td> <td>Ciclo</td> <td>Fax / veic / hora</td> <td>T. coletivo</td> <td>Pedestre</td> <td>Total</td> <td>Vn/s</td> <td>AUT</td> <td>BUS</td> <td>PED</td> <td>Q5 / Plano</td> <td>BUS</td> <td>PED</td> </tr> <tr> <td>AV</td> <td>45</td> <td>5.750</td> <td>11</td> <td>11</td> <td>13</td> <td>27</td> <td>0,5</td> <td>15.000</td> <td>6.000</td> <td>0,10</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PM</td> <td>45</td> <td>6.350</td> <td>13</td> <td>24</td> <td>22</td> <td>36</td> <td>0,2</td> <td>77.000</td> <td>70.000</td> <td>4,00</td> <td>C</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PM</td> <td>45</td> <td>6.350</td> <td>13</td> <td>24</td> <td>22</td> <td>36</td> <td>0,2</td> <td>77.000</td> <td>70.000</td> <td>4,00</td> <td>C</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PM</td> <td>38</td> <td>6.360</td> <td>19</td> <td>24</td> <td>22</td> <td>36</td> <td>0,2</td> <td>105.000</td> <td>57.000</td> <td>5,00</td> <td>C</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PIA</td> <td>38</td> <td>6.220</td> <td>16</td> <td>16</td> <td>17</td> <td>31</td> <td>0,3</td> <td>43.000</td> <td>33.000</td> <td>5,00</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PVA</td> <td>38</td> <td>6.220</td> <td>16</td> <td>16</td> <td>17</td> <td>31</td> <td>0,3</td> <td>43.000</td> <td>33.000</td> <td>5,00</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PVT</td> <td>41</td> <td>6.220</td> <td>16</td> <td>16</td> <td>17</td> <td>31</td> <td>0,3</td> <td>43.000</td> <td>48.000</td> <td>5,00</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PT</td> <td>41</td> <td>6.220</td> <td>16</td> <td>16</td> <td>17</td> <td>31</td> <td>0,3</td> <td>71.000</td> <td>43.000</td> <td>6,00</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>NDI</td> <td>33</td> <td>6.170</td> <td>15</td> <td>15</td> <td>16</td> <td>30</td> <td>0,5</td> <td>42.000</td> <td>22.000</td> <td>1,00</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>MND</td> <td>28</td> <td>5.750</td> <td>11</td> <td>11</td> <td>13</td> <td>27</td> <td>0,5</td> <td>11.000</td> <td>12.000</td> <td>0,30</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> </tbody> </table>						Programa	Ciclo	Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano					Qualidade de Serviço		Bus	Autos	Média por acesso/travessia (s)	Total hora (usuários)	Q5 / Plano	BUS	PED	Per.	Ciclo	Fax / veic / hora	T. coletivo	Pedestre	Total	Vn/s	AUT	BUS	PED	Q5 / Plano	BUS	PED	AV	45	5.750	11	11	13	27	0,5	15.000	6.000	0,10	B	A	PM	45	6.350	13	24	22	36	0,2	77.000	70.000	4,00	C	A	PM	45	6.350	13	24	22	36	0,2	77.000	70.000	4,00	C	A	PM	38	6.360	19	24	22	36	0,2	105.000	57.000	5,00	C	A	PIA	38	6.220	16	16	17	31	0,3	43.000	33.000	5,00	B	A	PVA	38	6.220	16	16	17	31	0,3	43.000	33.000	5,00	B	A	PVT	41	6.220	16	16	17	31	0,3	43.000	48.000	5,00	B	A	PT	41	6.220	16	16	17	31	0,3	71.000	43.000	6,00	B	A	NDI	33	6.170	15	15	16	30	0,5	42.000	22.000	1,00	B	A	MND	28	5.750	11	11	13	27	0,5	11.000	12.000	0,30	B	A
Programa	Ciclo	Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano						Qualidade de Serviço																																																																																																																																																												
		Bus	Autos	Média por acesso/travessia (s)	Total hora (usuários)	Q5 / Plano	BUS	PED																																																																																																																																																												
Per.	Ciclo	Fax / veic / hora	T. coletivo	Pedestre	Total	Vn/s	AUT	BUS	PED	Q5 / Plano	BUS	PED																																																																																																																																																								
AV	45	5.750	11	11	13	27	0,5	15.000	6.000	0,10	B	A																																																																																																																																																								
PM	45	6.350	13	24	22	36	0,2	77.000	70.000	4,00	C	A																																																																																																																																																								
PM	45	6.350	13	24	22	36	0,2	77.000	70.000	4,00	C	A																																																																																																																																																								
PM	38	6.360	19	24	22	36	0,2	105.000	57.000	5,00	C	A																																																																																																																																																								
PIA	38	6.220	16	16	17	31	0,3	43.000	33.000	5,00	B	A																																																																																																																																																								
PVA	38	6.220	16	16	17	31	0,3	43.000	33.000	5,00	B	A																																																																																																																																																								
PVT	41	6.220	16	16	17	31	0,3	43.000	48.000	5,00	B	A																																																																																																																																																								
PT	41	6.220	16	16	17	31	0,3	71.000	43.000	6,00	B	A																																																																																																																																																								
NDI	33	6.170	15	15	16	30	0,5	42.000	22.000	1,00	B	A																																																																																																																																																								
MND	28	5.750	11	11	13	27	0,5	11.000	12.000	0,30	B	A																																																																																																																																																								
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Atendimento ao Pedestre</th> <th>Infraestrutura</th> <th>A</th> <th>Operacional (h/h/bus)</th> <th>C</th> </tr> </thead> </table>						Atendimento ao Pedestre		Infraestrutura	A	Operacional (h/h/bus)	C																																																																																																																																																									
Atendimento ao Pedestre		Infraestrutura	A	Operacional (h/h/bus)	C																																																																																																																																																															
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="6">Plano   Dia/Período</th> <th colspan="2">Informações Interseção</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Dia</td> <td>Hora</td> <td>Plano</td> <td>Dia</td> <td>Hora</td> <td>Plano</td> <td>Intermittente</td> <td>Travessia de pedestres</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>1-7</td> <td>00:00</td> <td>1</td> <td>1-7</td> <td>19:30</td> <td>8</td> <td></td> <td>Esp. Amarelo (veic   ped)</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>1-7</td> <td>05:30</td> <td>2</td> <td>1-7</td> <td>21:30</td> <td>9</td> <td></td> <td>Inserção urbana</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-7</td> <td>09:00</td> <td>3</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Entorno</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>11:00</td> <td>4</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Integração Transp. Público</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>12:30</td> <td>5</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Método</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>16:30</td> <td>6</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Controlador</td> <td>Passageiros por Ônibus</td> <td>Bus 80</td> </tr> <tr> <td>2-7</td> <td>18:30</td> <td>7</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>4 fases</td> <td>BRT</td> <td>160</td> </tr> </tbody> </table>						Plano   Dia/Período						Informações Interseção		Dia	Hora	Plano	Dia	Hora	Plano	Intermittente	Travessia de pedestres	4	1-7	00:00	1	1-7	19:30	8		Esp. Amarelo (veic   ped)	4	1-7	05:30	2	1-7	21:30	9		Inserção urbana		2-7	09:00	3					Entorno		2-6	11:00	4					Integração Transp. Público		2-6	12:30	5					Método		2-6	16:30	6				Controlador	Passageiros por Ônibus	Bus 80	2-7	18:30	7				4 fases	BRT	160																																																																															
Plano   Dia/Período						Informações Interseção																																																																																																																																																														
Dia	Hora	Plano	Dia	Hora	Plano	Intermittente	Travessia de pedestres	4																																																																																																																																																												
1-7	00:00	1	1-7	19:30	8		Esp. Amarelo (veic   ped)	4																																																																																																																																																												
1-7	05:30	2	1-7	21:30	9		Inserção urbana																																																																																																																																																													
2-7	09:00	3					Entorno																																																																																																																																																													
2-6	11:00	4					Integração Transp. Público																																																																																																																																																													
2-6	12:30	5					Método																																																																																																																																																													
2-6	16:30	6				Controlador	Passageiros por Ônibus	Bus 80																																																																																																																																																												
2-7	18:30	7				4 fases	BRT	160																																																																																																																																																												
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Estrutura Plano</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>Ciclo</th> <th>Defasagem</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Plano</td> <td>2</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>4</td> <td>5</td> <td>6</td> <td>140</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Estágios</td> <td>58</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>70</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bus (veic/hora)</td> <td>M1</td> <td>20</td> <td></td> <td></td> <td>15</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						Estrutura Plano		E1	T	T	T	E2	T	T	T	Ciclo	Defasagem	Plano	2	1	1	2	3	2	4	5	6	140	0	Estágios	58	2	2	2	70	2	2	2				Bus (veic/hora)	M1	20			15																																																																																																																					
Estrutura Plano		E1	T	T	T	E2	T	T	T	Ciclo	Defasagem																																																																																																																																																									
Plano	2	1	1	2	3	2	4	5	6	140	0																																																																																																																																																									
Estágios	58	2	2	2	70	2	2	2																																																																																																																																																												
Bus (veic/hora)	M1	20			15																																																																																																																																																															
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">R_2 (% do ciclo) R_1-1</th> <th>Ciclo</th> <th>OffSet</th> <th>OffSet</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>24%</td> <td>25%</td> <td>1</td> <td>24</td> <td>2</td> <td>0</td> <td>40%</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>2</td> <td>58</td> <td>2</td> <td>0</td> <td>41%</td> </tr> <tr> <td>63%</td> <td>63%</td> <td>3</td> <td>58</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>41%</td> </tr> <tr> <td>79%</td> <td>88%</td> <td>4</td> <td>42</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>42%</td> </tr> <tr> <td>81%</td> <td>92%</td> <td>5</td> <td>42</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>42%</td> </tr> <tr> <td>89%</td> <td>90%</td> <td>6</td> <td>42</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>42%</td> </tr> <tr> <td>81%</td> <td>102%</td> <td>7</td> <td>42</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>42%</td> </tr> <tr> <td>57%</td> <td>82%</td> <td>8</td> <td>38</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>42%</td> </tr> <tr> <td>46%</td> <td>25%</td> <td>9</td> <td>24</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>40%</td> </tr> </tbody> </table>						R_2 (% do ciclo) R_1-1		Ciclo	OffSet	OffSet	24%	25%	1	24	2	0	40%	100%	100%	2	58	2	0	41%	63%	63%	3	58	2	2	41%	79%	88%	4	42	2	2	42%	81%	92%	5	42	2	2	42%	89%	90%	6	42	2	2	42%	81%	102%	7	42	2	2	42%	57%	82%	8	38	2	2	42%	46%	25%	9	24	2	2	40%																																																																																											
R_2 (% do ciclo) R_1-1		Ciclo	OffSet	OffSet																																																																																																																																																																
24%	25%	1	24	2	0	40%																																																																																																																																																														
100%	100%	2	58	2	0	41%																																																																																																																																																														
63%	63%	3	58	2	2	41%																																																																																																																																																														
79%	88%	4	42	2	2	42%																																																																																																																																																														
81%	92%	5	42	2	2	42%																																																																																																																																																														
89%	90%	6	42	2	2	42%																																																																																																																																																														
81%	102%	7	42	2	2	42%																																																																																																																																																														
57%	82%	8	38	2	2	42%																																																																																																																																																														
46%	25%	9	24	2	2	40%																																																																																																																																																														
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">GS</th> <th>T3</th> <th>T1</th> <th>T2</th> <th>P3</th> <th>P4</th> <th>Accidentes</th> <th>Moniv</th> <th>Vítimas</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>T2</td> <td>P3</td> <td>T2</td> <td>T2</td> <td>P4</td> <td></td> <td></td> <td>Ano</td> <td>Total</td> <td>Total</td> </tr> <tr> <td>Fase</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Total</td> <td>Abrop</td> <td>Total</td> </tr> <tr> <td>Dist.</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Total</td> <td>Abrop</td> <td>Total</td> </tr> <tr> <td>%</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Total</td> <td>Abrop</td> <td>Total</td> </tr> <tr> <td>T/V..</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Total</td> <td>Abrop</td> <td>Total</td> </tr> <tr> <td>T/V..</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Total</td> <td>Abrop</td> <td>Total</td> </tr> </tbody> </table>						GS		T3	T1	T2	P3	P4	Accidentes	Moniv	Vítimas	T2	P3	T2	T2	P4			Ano	Total	Total	Fase							Total	Abrop	Total	Dist.							Total	Abrop	Total	%							Total	Abrop	Total	T/V..							Total	Abrop	Total	T/V..							Total	Abrop	Total																																																																																									
GS		T3	T1	T2	P3	P4	Accidentes	Moniv	Vítimas																																																																																																																																																											
T2	P3	T2	T2	P4			Ano	Total	Total																																																																																																																																																											
Fase							Total	Abrop	Total																																																																																																																																																											
Dist.							Total	Abrop	Total																																																																																																																																																											
%							Total	Abrop	Total																																																																																																																																																											
T/V..							Total	Abrop	Total																																																																																																																																																											
T/V..							Total	Abrop	Total																																																																																																																																																											



P5 - Programação dos Semáforos (e os impactos sobre os usuários - motorizados ou não)				Recife	Metrics																																																																																																																																																																																																																																		
Interseção		Código	Sub-área	Data																																																																																																																																																																																																																																			
Av. Antonio de Góes / Rua José Mariano Filho		S538	Orla	26/5/24																																																																																																																																																																																																																																			
Obs. 1. No plano 1, conforme programação de CTU, manter em p/bcante																																																																																																																																																																																																																																							
		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Usuários (Indicadores)</th> <th>PER</th> <th>RK</th> <th>MOY</th> <th>AUT</th> <th>BUS</th> <th>CAM</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fluxo de pessoas</td> <td>245 mil / dia</td> <td>7%</td> <td>1%</td> <td>7%</td> <td>36%</td> <td>49%</td> <td>1%</td> </tr> <tr> <td>Tempo Perdido</td> <td>2030 horas / dia</td> <td>11%</td> <td>2%</td> <td>6%</td> <td>41%</td> <td>40%</td> <td>1%</td> </tr> <tr> <td>Custo Operacional</td> <td>R\$ 3.000.000 / ano</td> <td>10%</td> <td>2%</td> <td>8%</td> <td>53%</td> <td>26%</td> <td>1%</td> </tr> </tbody> </table>				Usuários (Indicadores)		PER	RK	MOY	AUT	BUS	CAM	Fluxo de pessoas	245 mil / dia	7%	1%	7%	36%	49%	1%	Tempo Perdido	2030 horas / dia	11%	2%	6%	41%	40%	1%	Custo Operacional	R\$ 3.000.000 / ano	10%	2%	8%	53%	26%	1%																																																																																																																																																																																																		
		Usuários (Indicadores)		PER	RK	MOY	AUT	BUS	CAM																																																																																																																																																																																																																														
		Fluxo de pessoas	245 mil / dia	7%	1%	7%	36%	49%	1%																																																																																																																																																																																																																														
Tempo Perdido	2030 horas / dia	11%	2%	6%	41%	40%	1%																																																																																																																																																																																																																																
Custo Operacional	R\$ 3.000.000 / ano	10%	2%	8%	53%	26%	1%																																																																																																																																																																																																																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Programa</th> <th colspan="4">Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano</th> <th colspan="3">Qualidade de Serviço</th> </tr> <tr> <th>Bus</th> <th>Autos</th> <th colspan="2">Média por acesso/travessia (s)</th> <th>AUT</th> <th>BUS</th> <th>PED</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Fax / veic / hora</td> <td></td> <td>T. coletivo</td> <td>Pedestre</td> <td>sec</td> <td>min</td> <td>ped</td> </tr> <tr> <td>Por. Ciclo</td> <td>veic / hora</td> <td></td> <td>Min</td> <td>Max</td> <td>espera</td> <td>Total</td> <td>min/s</td> </tr> </tbody> </table>				Programa	Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano				Qualidade de Serviço			Bus	Autos	Média por acesso/travessia (s)		AUT	BUS	PED		Fax / veic / hora		T. coletivo	Pedestre	sec	min	ped	Por. Ciclo	veic / hora		Min	Max	espera	Total	min/s																																																																																																																																																																																																					
Programa	Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano				Qualidade de Serviço																																																																																																																																																																																																																																		
	Bus	Autos	Média por acesso/travessia (s)		AUT	BUS	PED																																																																																																																																																																																																																																
	Fax / veic / hora		T. coletivo	Pedestre	sec	min	ped																																																																																																																																																																																																																																
Por. Ciclo	veic / hora		Min	Max	espera	Total	min/s																																																																																																																																																																																																																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Atendimento ao Pedestre</th> <th>Infraestrutura</th> <th>Operacional (h/h/bus)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2"></td> <td>A</td> <td>B</td> </tr> </tbody> </table>				Atendimento ao Pedestre		Infraestrutura	Operacional (h/h/bus)			A	B																																																																																																																																																																																																																												
Atendimento ao Pedestre		Infraestrutura	Operacional (h/h/bus)																																																																																																																																																																																																																																				
		A	B																																																																																																																																																																																																																																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">Plano   Dia/Período</th> <th colspan="2">Informações Interseção</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Dia</td> <td>Hora</td> <td>Plano</td> <td>Intermittente</td> <td>Travessia de pedestres</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>1-7</td> <td>00:00</td> <td>1</td> <td>1-7</td> <td>19:30</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>1-7</td> <td>05:30</td> <td>2</td> <td>1-7</td> <td>21:30</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>2-7</td> <td>09:00</td> <td>3</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>11:00</td> <td>4</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>12:30</td> <td>5</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>14:30</td> <td>6</td> <td>Controlador</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-7</td> <td>16:30</td> <td>7</td> <td>4 fases</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Plano   Dia/Período				Informações Interseção		Dia	Hora	Plano	Intermittente	Travessia de pedestres	3	1-7	00:00	1	1-7	19:30	8	1-7	05:30	2	1-7	21:30	9	2-7	09:00	3				2-6	11:00	4				2-6	12:30	5				2-6	14:30	6	Controlador			2-7	16:30	7	4 fases			<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Informações Interseção</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Travessia de pedestres</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Esp. Amarelo (sec   ped)</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Inserção urbana</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Entorno</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Integração Transp. Público</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Controlador</td> <td>Método</td> </tr> <tr> <td>Passageiros por Ônibus</td> <td>Bus 80 BRT 168</td> </tr> </tbody> </table>		Informações Interseção		Travessia de pedestres	3	Esp. Amarelo (sec   ped)	4	Inserção urbana		Entorno		Integração Transp. Público		Controlador	Método	Passageiros por Ônibus	Bus 80 BRT 168																																																																																																																																																														
Plano   Dia/Período				Informações Interseção																																																																																																																																																																																																																																			
Dia	Hora	Plano	Intermittente	Travessia de pedestres	3																																																																																																																																																																																																																																		
1-7	00:00	1	1-7	19:30	8																																																																																																																																																																																																																																		
1-7	05:30	2	1-7	21:30	9																																																																																																																																																																																																																																		
2-7	09:00	3																																																																																																																																																																																																																																					
2-6	11:00	4																																																																																																																																																																																																																																					
2-6	12:30	5																																																																																																																																																																																																																																					
2-6	14:30	6	Controlador																																																																																																																																																																																																																																				
2-7	16:30	7	4 fases																																																																																																																																																																																																																																				
Informações Interseção																																																																																																																																																																																																																																							
Travessia de pedestres	3																																																																																																																																																																																																																																						
Esp. Amarelo (sec   ped)	4																																																																																																																																																																																																																																						
Inserção urbana																																																																																																																																																																																																																																							
Entorno																																																																																																																																																																																																																																							
Integração Transp. Público																																																																																																																																																																																																																																							
Controlador	Método																																																																																																																																																																																																																																						
Passageiros por Ônibus	Bus 80 BRT 168																																																																																																																																																																																																																																						
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Fase</th> <th colspan="8">E1</th> <th colspan="8">E2</th> <th colspan="2">Ciclo</th> <th colspan="2">Defasagem</th> </tr> <tr> <th>Fx</th> <th>h</th> <th colspan="8">T</th> <th colspan="8">T</th> <th>140</th> <th>132</th> <th colspan="2"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>T1</td> <td>3 210</td> <td>V</td><td>A</td><td>A</td><td>R</td><td>R</td><td>R</td><td>R</td><td>A</td> <td>R</td><td>R</td><td>R</td><td>R</td><td>R</td><td>A</td> <td>0</td> <td>95</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>T.1</td> <td>3 24</td> <td>V</td><td>A</td><td>A</td><td>R</td><td>R</td><td>R</td><td>R</td><td>A</td> <td>R</td><td>R</td><td>R</td><td>R</td><td>R</td><td>A</td> <td>0</td> <td>95</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>T2</td> <td>3 6</td> <td>R</td><td>R</td><td>R</td><td>R</td><td>V</td><td>A</td><td>A</td><td>R</td> <td>R</td><td>R</td><td>R</td><td>R</td><td>R</td><td>A</td> <td>100</td> <td>33</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>P3</td> <td>3 3</td> <td>R</td><td>R</td><td>R</td><td>R</td><td>V</td><td>A</td><td>A</td><td>R</td> <td>R</td><td>R</td><td>R</td><td>R</td><td>R</td><td>A</td> <td>99</td> <td>37</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>P4</td> <td>2</td> <td>R</td><td>R</td><td>R</td><td>R</td><td>V</td><td>A</td><td>A</td><td>R</td> <td>R</td><td>R</td><td>R</td><td>R</td><td>R</td><td>A</td> <td>137</td> <td>99</td> <td colspan="2"></td> </tr> </tbody> </table>						Fase		E1								E2								Ciclo		Defasagem		Fx	h	T								T								140	132			T1	3 210	V	A	A	R	R	R	R	A	R	R	R	R	R	A	0	95			T.1	3 24	V	A	A	R	R	R	R	A	R	R	R	R	R	A	0	95			T2	3 6	R	R	R	R	V	A	A	R	R	R	R	R	R	A	100	33			P3	3 3	R	R	R	R	V	A	A	R	R	R	R	R	R	A	99	37			P4	2	R	R	R	R	V	A	A	R	R	R	R	R	R	A	137	99																																																																																				
Fase		E1								E2								Ciclo		Defasagem																																																																																																																																																																																																																			
Fx	h	T								T								140	132																																																																																																																																																																																																																				
T1	3 210	V	A	A	R	R	R	R	A	R	R	R	R	R	A	0	95																																																																																																																																																																																																																						
T.1	3 24	V	A	A	R	R	R	R	A	R	R	R	R	R	A	0	95																																																																																																																																																																																																																						
T2	3 6	R	R	R	R	V	A	A	R	R	R	R	R	R	A	100	33																																																																																																																																																																																																																						
P3	3 3	R	R	R	R	V	A	A	R	R	R	R	R	R	A	99	37																																																																																																																																																																																																																						
P4	2	R	R	R	R	V	A	A	R	R	R	R	R	R	A	137	99																																																																																																																																																																																																																						
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Estrutura Plano</th> <th colspan="8">E1</th> <th colspan="8">E2</th> <th colspan="2">Ciclo</th> <th colspan="2">Defasagem</th> </tr> <tr> <th>Plano</th> <th>2</th> <th colspan="8">1</th> <th colspan="8">3</th> <th>140</th> <th>132</th> <th colspan="2"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Estágios</td> <td>95</td> <td>1</td><td>3</td><td>1</td><td>33</td><td>3</td><td>1</td><td>3</td> <td>1</td><td>3</td><td>1</td><td>33</td><td>3</td><td>1</td><td>3</td> <td></td> <td></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>Bus (seg/traf)</td> <td>M1</td> <td>20</td> <td colspan="16"></td> </tr> </tbody> </table>						Estrutura Plano		E1								E2								Ciclo		Defasagem		Plano	2	1								3								140	132			Estágios	95	1	3	1	33	3	1	3	1	3	1	33	3	1	3					Bus (seg/traf)	M1	20																																																																																																																																																															
Estrutura Plano		E1								E2								Ciclo		Defasagem																																																																																																																																																																																																																			
Plano	2	1								3								140	132																																																																																																																																																																																																																				
Estágios	95	1	3	1	33	3	1	3	1	3	1	33	3	1	3																																																																																																																																																																																																																								
Bus (seg/traf)	M1	20																																																																																																																																																																																																																																					
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Bus (seg/traf)</th> <th colspan="8">E1</th> <th colspan="8">E2</th> <th colspan="2">Ciclo</th> <th colspan="2">Offset</th> <th colspan="2">Estr</th> </tr> <tr> <th>T</th> <th>U</th> <th colspan="8">T</th> <th colspan="8">T</th> <th>60</th> <th>25</th> <th colspan="2">47%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>24%</td> <td>25%</td> <td>1</td> <td>28</td><td>1</td><td>3</td><td>1</td><td>20</td><td>3</td><td>1</td><td>3</td> <td>1</td><td>20</td><td>3</td><td>1</td><td>3</td> <td>140</td> <td>132</td> <td colspan="2">68%</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>2</td> <td>95</td><td>1</td><td>3</td><td>1</td><td>33</td><td>3</td><td>1</td><td>3</td> <td>1</td><td>20</td><td>3</td><td>1</td><td>3</td> <td>140</td> <td>132</td> <td colspan="2">68%</td> </tr> <tr> <td>63%</td> <td>63%</td> <td>3</td> <td>95</td><td>1</td><td>3</td><td>1</td><td>33</td><td>3</td><td>1</td><td>3</td> <td>1</td><td>20</td><td>3</td><td>1</td><td>3</td> <td>140</td> <td>132</td> <td colspan="2">68%</td> </tr> <tr> <td>79%</td> <td>88%</td> <td>4</td> <td>68</td><td>1</td><td>3</td><td>1</td><td>20</td><td>3</td><td>1</td><td>3</td> <td>1</td><td>20</td><td>3</td><td>1</td><td>3</td> <td>100</td> <td>3</td> <td colspan="2">68%</td> </tr> <tr> <td>81%</td> <td>92%</td> <td>5</td> <td>68</td><td>1</td><td>3</td><td>1</td><td>20</td><td>3</td><td>1</td><td>3</td> <td>1</td><td>20</td><td>3</td><td>1</td><td>3</td> <td>100</td> <td>3</td> <td colspan="2">68%</td> </tr> <tr> <td>89%</td> <td>90%</td> <td>6</td> <td>68</td><td>1</td><td>3</td><td>1</td><td>20</td><td>3</td><td>1</td><td>3</td> <td>1</td><td>20</td><td>3</td><td>1</td><td>3</td> <td>100</td> <td>3</td> <td colspan="2">68%</td> </tr> <tr> <td>81%</td> <td>102%</td> <td>7</td> <td>68</td><td>1</td><td>3</td><td>1</td><td>20</td><td>3</td><td>1</td><td>3</td> <td>1</td><td>20</td><td>3</td><td>1</td><td>3</td> <td>100</td> <td>3</td> <td colspan="2">68%</td> </tr> <tr> <td>57%</td> <td>82%</td> <td>8</td> <td>64</td><td>1</td><td>3</td><td>1</td><td>24</td><td>3</td><td>1</td><td>3</td> <td>1</td><td>20</td><td>3</td><td>1</td><td>3</td> <td>100</td> <td>3</td> <td colspan="2">64%</td> </tr> <tr> <td>46%</td> <td>25%</td> <td>9</td> <td>28</td><td>1</td><td>3</td><td>1</td><td>20</td><td>3</td><td>1</td><td>3</td> <td>1</td><td>20</td><td>3</td><td>1</td><td>3</td> <td>60</td> <td>25</td> <td colspan="2">47%</td> </tr> </tbody> </table>						Bus (seg/traf)		E1								E2								Ciclo		Offset		Estr		T	U	T								T								60	25	47%		24%	25%	1	28	1	3	1	20	3	1	3	1	20	3	1	3	140	132	68%		100%	100%	2	95	1	3	1	33	3	1	3	1	20	3	1	3	140	132	68%		63%	63%	3	95	1	3	1	33	3	1	3	1	20	3	1	3	140	132	68%		79%	88%	4	68	1	3	1	20	3	1	3	1	20	3	1	3	100	3	68%		81%	92%	5	68	1	3	1	20	3	1	3	1	20	3	1	3	100	3	68%		89%	90%	6	68	1	3	1	20	3	1	3	1	20	3	1	3	100	3	68%		81%	102%	7	68	1	3	1	20	3	1	3	1	20	3	1	3	100	3	68%		57%	82%	8	64	1	3	1	24	3	1	3	1	20	3	1	3	100	3	64%		46%	25%	9	28	1	3	1	20	3	1	3	1	20	3	1	3	60	25	47%	
Bus (seg/traf)		E1								E2								Ciclo		Offset		Estr																																																																																																																																																																																																																	
T	U	T								T								60	25	47%																																																																																																																																																																																																																			
24%	25%	1	28	1	3	1	20	3	1	3	1	20	3	1	3	140	132	68%																																																																																																																																																																																																																					
100%	100%	2	95	1	3	1	33	3	1	3	1	20	3	1	3	140	132	68%																																																																																																																																																																																																																					
63%	63%	3	95	1	3	1	33	3	1	3	1	20	3	1	3	140	132	68%																																																																																																																																																																																																																					
79%	88%	4	68	1	3	1	20	3	1	3	1	20	3	1	3	100	3	68%																																																																																																																																																																																																																					
81%	92%	5	68	1	3	1	20	3	1	3	1	20	3	1	3	100	3	68%																																																																																																																																																																																																																					
89%	90%	6	68	1	3	1	20	3	1	3	1	20	3	1	3	100	3	68%																																																																																																																																																																																																																					
81%	102%	7	68	1	3	1	20	3	1	3	1	20	3	1	3	100	3	68%																																																																																																																																																																																																																					
57%	82%	8	64	1	3	1	24	3	1	3	1	20	3	1	3	100	3	64%																																																																																																																																																																																																																					
46%	25%	9	28	1	3	1	20	3	1	3	1	20	3	1	3	60	25	47%																																																																																																																																																																																																																					
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">GS</th> <th colspan="2">T3</th> <th colspan="2">T.1</th> <th colspan="2">T2</th> <th colspan="2">P3</th> <th colspan="2">P4</th> <th colspan="2">Accidentes</th> <th colspan="2">Mortes</th> <th colspan="2">Vítimas</th> </tr> <tr> <th>T2</th> <th>P3</th> <th>T2</th> <th>P3</th> <th>T2</th> <th>P3</th> <th>T2</th> <th>P3</th> <th>T2</th> <th>P3</th> <th>T2</th> <th>P3</th> <th>Ano</th> <th>Total</th> <th>Total</th> <th>Abus</th> <th>Total</th> <th>Abus</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2">10344</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2">18</td> <td colspan="2">0</td> <td colspan="2">0</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2">19</td> <td colspan="2">1</td> <td colspan="2">0</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2">29</td> <td colspan="2">3</td> <td colspan="2">0</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2">21</td> <td colspan="2">3</td> <td colspan="2">0</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2">22</td> <td colspan="2">0</td> <td colspan="2">0</td> </tr> </tbody> </table>						GS		T3		T.1		T2		P3		P4		Accidentes		Mortes		Vítimas		T2	P3	T2	P3	T2	P3	T2	P3	T2	P3	T2	P3	Ano	Total	Total	Abus	Total	Abus													10344																		18		0		0														19		1		0														29		3		0														21		3		0														22		0		0																																																																																			
GS		T3		T.1		T2		P3		P4		Accidentes		Mortes		Vítimas																																																																																																																																																																																																																							
T2	P3	T2	P3	T2	P3	T2	P3	T2	P3	T2	P3	Ano	Total	Total	Abus	Total	Abus																																																																																																																																																																																																																						
												10344																																																																																																																																																																																																																											
												18		0		0																																																																																																																																																																																																																							
												19		1		0																																																																																																																																																																																																																							
												29		3		0																																																																																																																																																																																																																							
												21		3		0																																																																																																																																																																																																																							
												22		0		0																																																																																																																																																																																																																							



PS - Programação dos Semáforos (e os impactos sobre os usuários - motorizados ou não)				Recife		Metrics																																																																																																																																																																															
Interseção			Código	Sub-área	Data																																																																																																																																																																																
R. Rep. Árabe Unida com R. Nogueira de Souza			S658	Boa Viagem	26/5/24																																																																																																																																																																																
<p>Obs. 1 No plano 1, conforme programação da CTTU, manter em pisicante</p>																																																																																																																																																																																					
				<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">Usuários (indicadores)</th> <th>FEB</th> <th>MAI</th> <th>AGO</th> <th>NOV</th> <th>FEV</th> <th>MAI</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fluxo de pessoas</td> <td>80</td> <td>mil / dia</td> <td>2%</td> <td>-</td> <td>5%</td> <td>24%</td> <td>0%</td> <td>69%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Tempo Perdido</td> <td>2.735</td> <td>horas / dia</td> <td>13%</td> <td>-</td> <td>8%</td> <td>15%</td> <td>0%</td> <td>67%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Custo Operacional</td> <td>R\$ 3.350.000</td> <td>/ ano</td> <td>13%</td> <td>-</td> <td>8%</td> <td>15%</td> <td>0%</td> <td>67%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Usuários (indicadores)				FEB	MAI	AGO	NOV	FEV	MAI	Fluxo de pessoas	80	mil / dia	2%	-	5%	24%	0%	69%		Tempo Perdido	2.735	horas / dia	13%	-	8%	15%	0%	67%		Custo Operacional	R\$ 3.350.000	/ ano	13%	-	8%	15%	0%	67%																																																																																																																																							
				Usuários (indicadores)				FEB	MAI	AGO	NOV	FEV	MAI																																																																																																																																																																								
Fluxo de pessoas	80	mil / dia	2%	-	5%	24%	0%	69%																																																																																																																																																																													
Tempo Perdido	2.735	horas / dia	13%	-	8%	15%	0%	67%																																																																																																																																																																													
Custo Operacional	R\$ 3.350.000	/ ano	13%	-	8%	15%	0%	67%																																																																																																																																																																													
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Programa</th> <th rowspan="2">Per.</th> <th rowspan="2">Ciclo</th> <th colspan="6">Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano</th> <th colspan="3">Qualidade de Serviço</th> </tr> <tr> <th>Bus</th> <th>Autos</th> <th>Média por acesso/travessia (s)</th> <th>Pedestre</th> <th>Vinca</th> <th>AUT</th> <th>BUS</th> <th>PED</th> <th>OS / Plano</th> <th>BUS</th> <th>PED</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Pax / veic / hora</td> <td>T. coletivo</td> <td>Max</td> <td>Espera</td> <td>Total</td> <td>em/s</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>ALV</td> <td>4%</td> <td>40</td> <td>1.800</td> <td>10</td> <td>16</td> <td>51</td> <td>66</td> <td>2,0</td> <td>10,00</td> <td>0,03</td> <td>0,10</td> <td>B</td> <td>E</td> </tr> <tr> <td>PM</td> <td>13%</td> <td>44</td> <td>5.920</td> <td>21</td> <td>30</td> <td>102</td> <td>117</td> <td>2,0</td> <td>25,00</td> <td>0,30</td> <td>7,00</td> <td>C</td> <td>E</td> </tr> <tr> <td>PM</td> <td>13%</td> <td>34</td> <td>5.520</td> <td>20</td> <td>30</td> <td>102</td> <td>117</td> <td>2,0</td> <td>18,00</td> <td>0,10</td> <td>10,00</td> <td>C</td> <td>E</td> </tr> <tr> <td>PA</td> <td>18%</td> <td>31</td> <td>5.270</td> <td>15</td> <td>18</td> <td>85</td> <td>100</td> <td>2,0</td> <td>21,00</td> <td>0,10</td> <td>9,00</td> <td>B</td> <td>E</td> </tr> <tr> <td>PVA</td> <td>18%</td> <td>34</td> <td>5.270</td> <td>15</td> <td>18</td> <td>85</td> <td>100</td> <td>2,0</td> <td>22,00</td> <td>0,10</td> <td>10,00</td> <td>B</td> <td>E</td> </tr> <tr> <td>PT</td> <td>18%</td> <td>41</td> <td>5.270</td> <td>15</td> <td>18</td> <td>85</td> <td>100</td> <td>2,0</td> <td>23,00</td> <td>0,10</td> <td>9,00</td> <td>B</td> <td>E</td> </tr> <tr> <td>PT</td> <td>18%</td> <td>45</td> <td>5.270</td> <td>15</td> <td>18</td> <td>85</td> <td>100</td> <td>2,0</td> <td>23,00</td> <td>0,10</td> <td>10,00</td> <td>B</td> <td>E</td> </tr> <tr> <td>ND</td> <td>8%</td> <td>36</td> <td>5.080</td> <td>14</td> <td>15</td> <td>76</td> <td>91</td> <td>2,0</td> <td>17,00</td> <td>0,10</td> <td>8,00</td> <td>B</td> <td>E</td> </tr> <tr> <td>MAD</td> <td>8%</td> <td>30</td> <td>3.800</td> <td>11</td> <td>16</td> <td>51</td> <td>66</td> <td>2,0</td> <td>10,00</td> <td>0,03</td> <td>0,30</td> <td>B</td> <td>E</td> </tr> </tbody> </table>				Programa	Per.	Ciclo	Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano						Qualidade de Serviço			Bus	Autos	Média por acesso/travessia (s)	Pedestre	Vinca	AUT	BUS	PED	OS / Plano	BUS	PED				Pax / veic / hora	T. coletivo	Max	Espera	Total	em/s							ALV	4%	40	1.800	10	16	51	66	2,0	10,00	0,03	0,10	B	E	PM	13%	44	5.920	21	30	102	117	2,0	25,00	0,30	7,00	C	E	PM	13%	34	5.520	20	30	102	117	2,0	18,00	0,10	10,00	C	E	PA	18%	31	5.270	15	18	85	100	2,0	21,00	0,10	9,00	B	E	PVA	18%	34	5.270	15	18	85	100	2,0	22,00	0,10	10,00	B	E	PT	18%	41	5.270	15	18	85	100	2,0	23,00	0,10	9,00	B	E	PT	18%	45	5.270	15	18	85	100	2,0	23,00	0,10	10,00	B	E	ND	8%	36	5.080	14	15	76	91	2,0	17,00	0,10	8,00	B	E	MAD	8%	30	3.800	11	16	51	66	2,0	10,00	0,03	0,30	B	E	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Atendimento ao Pedestre</th> <th>Infraestrutura</th> <th>E</th> <th>Operacional (min/bus)</th> <th>E</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Atendimento ao Pedestre	Infraestrutura	E	Operacional (min/bus)	E					
Programa	Per.	Ciclo	Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano						Qualidade de Serviço																																																																																																																																																																												
			Bus	Autos	Média por acesso/travessia (s)	Pedestre	Vinca	AUT	BUS	PED	OS / Plano	BUS	PED																																																																																																																																																																								
			Pax / veic / hora	T. coletivo	Max	Espera	Total	em/s																																																																																																																																																																													
ALV	4%	40	1.800	10	16	51	66	2,0	10,00	0,03	0,10	B	E																																																																																																																																																																								
PM	13%	44	5.920	21	30	102	117	2,0	25,00	0,30	7,00	C	E																																																																																																																																																																								
PM	13%	34	5.520	20	30	102	117	2,0	18,00	0,10	10,00	C	E																																																																																																																																																																								
PA	18%	31	5.270	15	18	85	100	2,0	21,00	0,10	9,00	B	E																																																																																																																																																																								
PVA	18%	34	5.270	15	18	85	100	2,0	22,00	0,10	10,00	B	E																																																																																																																																																																								
PT	18%	41	5.270	15	18	85	100	2,0	23,00	0,10	9,00	B	E																																																																																																																																																																								
PT	18%	45	5.270	15	18	85	100	2,0	23,00	0,10	10,00	B	E																																																																																																																																																																								
ND	8%	36	5.080	14	15	76	91	2,0	17,00	0,10	8,00	B	E																																																																																																																																																																								
MAD	8%	30	3.800	11	16	51	66	2,0	10,00	0,03	0,30	B	E																																																																																																																																																																								
Atendimento ao Pedestre	Infraestrutura	E	Operacional (min/bus)	E																																																																																																																																																																																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">Plano   Dia/Período</th> <th colspan="2">Informações Interseção</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Dia</td> <td>Hora</td> <td>Plano</td> <td>Intermittente</td> <td>Travessia de pedestres</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>1-7</td> <td>00:00</td> <td>1</td> <td>1-7</td> <td>10:30</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>1-7</td> <td>05:30</td> <td>2</td> <td>1-7</td> <td>21:30</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>2-7</td> <td>09:00</td> <td>3</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>11:00</td> <td>4</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>12:30</td> <td>5</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>14:30</td> <td>6</td> <td>Controlador</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-7</td> <td>16:30</td> <td>7</td> <td>2 fases</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Plano   Dia/Período				Informações Interseção		Dia	Hora	Plano	Intermittente	Travessia de pedestres	4	1-7	00:00	1	1-7	10:30	8	1-7	05:30	2	1-7	21:30	9	2-7	09:00	3				2-6	11:00	4				2-6	12:30	5				2-6	14:30	6	Controlador			2-7	16:30	7	2 fases			<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Travessia de pedestres</th> <th colspan="2">Estr. Amarelo (veic / ped)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1-7</td> <td>00:00</td> <td>1</td> <td>1-7</td> </tr> <tr> <td>1-7</td> <td>05:30</td> <td>2</td> <td>1-7</td> </tr> <tr> <td>2-7</td> <td>09:00</td> <td>3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>11:00</td> <td>4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>12:30</td> <td>5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>14:30</td> <td>6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-7</td> <td>16:30</td> <td>7</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Travessia de pedestres		Estr. Amarelo (veic / ped)		1-7	00:00	1	1-7	1-7	05:30	2	1-7	2-7	09:00	3		2-6	11:00	4		2-6	12:30	5		2-6	14:30	6		2-7	16:30	7																																																																																									
Plano   Dia/Período				Informações Interseção																																																																																																																																																																																	
Dia	Hora	Plano	Intermittente	Travessia de pedestres	4																																																																																																																																																																																
1-7	00:00	1	1-7	10:30	8																																																																																																																																																																																
1-7	05:30	2	1-7	21:30	9																																																																																																																																																																																
2-7	09:00	3																																																																																																																																																																																			
2-6	11:00	4																																																																																																																																																																																			
2-6	12:30	5																																																																																																																																																																																			
2-6	14:30	6	Controlador																																																																																																																																																																																		
2-7	16:30	7	2 fases																																																																																																																																																																																		
Travessia de pedestres		Estr. Amarelo (veic / ped)																																																																																																																																																																																			
1-7	00:00	1	1-7																																																																																																																																																																																		
1-7	05:30	2	1-7																																																																																																																																																																																		
2-7	09:00	3																																																																																																																																																																																			
2-6	11:00	4																																																																																																																																																																																			
2-6	12:30	5																																																																																																																																																																																			
2-6	14:30	6																																																																																																																																																																																			
2-7	16:30	7																																																																																																																																																																																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Fase</th> <th>Fx</th> <th>h</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>120</th> <th>85</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>S1</td> <td>5</td> <td>1</td> <td>Y</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>0</td> <td>75</td> </tr> <tr> <td>T2</td> <td>2</td> <td>1</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>79</td> <td>35</td> </tr> </tbody> </table>				Fase	Fx	h	E1	T	E2	T	T	120	85	S1	5	1	Y	A	A	A	A	0	75	T2	2	1	A	A	A	A	A	79	35	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Estutura Plano</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>Ciclo</th> <th>Defasagem</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>120</td> <td>85</td> </tr> </tbody> </table>				Estutura Plano	E1	T	E2	T	T	Ciclo	Defasagem	2	1	1	2	2	3	120	85																																																																																																																																
Fase	Fx	h	E1	T	E2	T	T	120	85																																																																																																																																																																												
S1	5	1	Y	A	A	A	A	0	75																																																																																																																																																																												
T2	2	1	A	A	A	A	A	79	35																																																																																																																																																																												
Estutura Plano	E1	T	E2	T	T	Ciclo	Defasagem																																																																																																																																																																														
2	1	1	2	2	3	120	85																																																																																																																																																																														
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Estágios</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>120</th> <th>85</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>M1</td> <td>15</td> <td>15</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Estágios	E1	T	E2	T	T	120	85	M1	15	15						<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">R_2 (h. do ciclo) R_1 &amp; R_2</th> <th>Offset</th> <th>OffSet</th> <th>OffSet</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>28%</td> <td>25%</td> <td>1</td> <td>15</td> <td>4</td> <td>35</td> <td>4</td> <td>2</td> <td>60</td> <td>13</td> <td>25%</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>2</td> <td>75</td> <td>4</td> <td>35</td> <td>4</td> <td>2</td> <td>120</td> <td>85</td> <td>53%</td> </tr> <tr> <td>63%</td> <td>83%</td> <td>3</td> <td>75</td> <td>4</td> <td>35</td> <td>4</td> <td>2</td> <td>120</td> <td>85</td> <td>63%</td> </tr> <tr> <td>79%</td> <td>88%</td> <td>4</td> <td>50</td> <td>4</td> <td>40</td> <td>4</td> <td>2</td> <td>100</td> <td>73</td> <td>50%</td> </tr> <tr> <td>81%</td> <td>92%</td> <td>5</td> <td>50</td> <td>4</td> <td>40</td> <td>4</td> <td>2</td> <td>100</td> <td>73</td> <td>50%</td> </tr> <tr> <td>89%</td> <td>96%</td> <td>6</td> <td>50</td> <td>4</td> <td>40</td> <td>4</td> <td>2</td> <td>100</td> <td>73</td> <td>50%</td> </tr> <tr> <td>81%</td> <td>102%</td> <td>7</td> <td>50</td> <td>4</td> <td>40</td> <td>4</td> <td>2</td> <td>100</td> <td>73</td> <td>50%</td> </tr> <tr> <td>57%</td> <td>82%</td> <td>8</td> <td>42</td> <td>4</td> <td>38</td> <td>4</td> <td>2</td> <td>90</td> <td>73</td> <td>47%</td> </tr> <tr> <td>46%</td> <td>25%</td> <td>9</td> <td>15</td> <td>4</td> <td>35</td> <td>4</td> <td>2</td> <td>60</td> <td>13</td> <td>25%</td> </tr> </tbody> </table>				R_2 (h. do ciclo) R_1 & R_2		Offset	OffSet	OffSet	28%	25%	1	15	4	35	4	2	60	13	25%	100%	100%	2	75	4	35	4	2	120	85	53%	63%	83%	3	75	4	35	4	2	120	85	63%	79%	88%	4	50	4	40	4	2	100	73	50%	81%	92%	5	50	4	40	4	2	100	73	50%	89%	96%	6	50	4	40	4	2	100	73	50%	81%	102%	7	50	4	40	4	2	100	73	50%	57%	82%	8	42	4	38	4	2	90	73	47%	46%	25%	9	15	4	35	4	2	60	13	25%																																																						
Estágios	E1	T	E2	T	T	120	85																																																																																																																																																																														
M1	15	15																																																																																																																																																																																			
R_2 (h. do ciclo) R_1 & R_2		Offset	OffSet	OffSet																																																																																																																																																																																	
28%	25%	1	15	4	35	4	2	60	13	25%																																																																																																																																																																											
100%	100%	2	75	4	35	4	2	120	85	53%																																																																																																																																																																											
63%	83%	3	75	4	35	4	2	120	85	63%																																																																																																																																																																											
79%	88%	4	50	4	40	4	2	100	73	50%																																																																																																																																																																											
81%	92%	5	50	4	40	4	2	100	73	50%																																																																																																																																																																											
89%	96%	6	50	4	40	4	2	100	73	50%																																																																																																																																																																											
81%	102%	7	50	4	40	4	2	100	73	50%																																																																																																																																																																											
57%	82%	8	42	4	38	4	2	90	73	47%																																																																																																																																																																											
46%	25%	9	15	4	35	4	2	60	13	25%																																																																																																																																																																											
<table border="1"> <thead> <tr> <th>GS</th> <th>S1</th> <th>T2</th> <th>FED - Emb/Desemb/que de pedestres (s)</th> <th>Acidentes</th> <th>Mortes</th> <th>Vinca</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Nº</td> <td>Ano</td> <td>Total</td> <td>Atrap</td> <td>Total</td> <td>Atrap</td> <td>Total</td> <td>Atrap</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Fase</td> <td>18</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Dist.</td> <td>19</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>%</td> <td>20</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>T/V...</td> <td>21</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>T/V...</td> <td>22</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>				GS	S1	T2	FED - Emb/Desemb/que de pedestres (s)	Acidentes	Mortes	Vinca				Nº	Ano	Total	Atrap	Total	Atrap	Total	Atrap				Fase	18	-	-	-	-	-	-				Dist.	19	-	-	-	-	-	-				%	20	-	-	-	-	-	-				T/V...	21	-	-	-	-	-	-				T/V...	22	-	-	-	-	-	-																																																																																																									
GS	S1	T2	FED - Emb/Desemb/que de pedestres (s)	Acidentes	Mortes	Vinca																																																																																																																																																																															
			Nº	Ano	Total	Atrap	Total	Atrap	Total	Atrap																																																																																																																																																																											
			Fase	18	-	-	-	-	-	-																																																																																																																																																																											
			Dist.	19	-	-	-	-	-	-																																																																																																																																																																											
			%	20	-	-	-	-	-	-																																																																																																																																																																											
			T/V...	21	-	-	-	-	-	-																																																																																																																																																																											
			T/V...	22	-	-	-	-	-	-																																																																																																																																																																											

PS - Programação dos Semáforos (e os impactos sobre os usuários - motorizados ou não)				Recife		Metrics																																																																																																																																																					
Interseção			Código	Sub-área	Data																																																																																																																																																						
R. Manoel de Brito / Av. rep. Árabe Unida			5659	Orla	26/5/24																																																																																																																																																						
Obs. 1. No plano 1, conforme programação de CTU, manter em pisante																																																																																																																																																											
			<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Usuários (Indicadores)</th> <th>PIV</th> <th>RK</th> <th>MOY</th> <th>AUT</th> <th>BUS</th> <th>CAM</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fluxo de pessoas</td> <td>116 mil / dia</td> <td>3%</td> <td>7%</td> <td>13%</td> <td>58%</td> <td>24%</td> <td>2%</td> </tr> <tr> <td>Tempo Perdido</td> <td>2.295 horas / dia</td> <td>35%</td> <td>7%</td> <td>16%</td> <td>46%</td> <td>21%</td> <td>1%</td> </tr> <tr> <td>Custo Operacional</td> <td>R\$ 2.150.000 / ano</td> <td>15%</td> <td>7%</td> <td>13%</td> <td>54%</td> <td>12%</td> <td>3%</td> </tr> </tbody> </table>					Usuários (Indicadores)		PIV	RK	MOY	AUT	BUS	CAM	Fluxo de pessoas	116 mil / dia	3%	7%	13%	58%	24%	2%	Tempo Perdido	2.295 horas / dia	35%	7%	16%	46%	21%	1%	Custo Operacional	R\$ 2.150.000 / ano	15%	7%	13%	54%	12%	3%																																																																																																																				
			Usuários (Indicadores)		PIV	RK	MOY	AUT	BUS	CAM																																																																																																																																																	
Fluxo de pessoas	116 mil / dia	3%	7%	13%	58%	24%	2%																																																																																																																																																				
Tempo Perdido	2.295 horas / dia	35%	7%	16%	46%	21%	1%																																																																																																																																																				
Custo Operacional	R\$ 2.150.000 / ano	15%	7%	13%	54%	12%	3%																																																																																																																																																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Programa</th> <th colspan="6">Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano</th> <th colspan="2">Qualidade de Serviço</th> </tr> <tr> <th>Bus</th> <th>Autos</th> <th colspan="2">Média por acesso/travessia (s)</th> <th colspan="2">Total hora (usuários)</th> <th>BUS</th> <th>PED</th> </tr> <tr> <th>Por.</th> <th>Ciclo</th> <th>Fax / veic / hora</th> <th>T. coletivo</th> <th>Pedestre</th> <th>Vinil</th> <th>AUT</th> <th>BUS</th> <th>PED</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ALV</td> <td>45</td> <td>4.300</td> <td>6</td> <td>6</td> <td>44</td> <td>65</td> <td>2,0</td> <td>3,00</td> <td>3,00</td> <td>0,10</td> <td>A</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>PM</td> <td>45</td> <td>6.000</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>89</td> <td>110</td> <td>2,0</td> <td>35,00</td> <td>23,00</td> <td>6,00</td> <td>A</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>PM</td> <td>38</td> <td>6.100</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>89</td> <td>110</td> <td>2,0</td> <td>44,00</td> <td>13,00</td> <td>6,00</td> <td>A</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>PIA</td> <td>32</td> <td>5.720</td> <td>4</td> <td>3</td> <td>74</td> <td>95</td> <td>2,0</td> <td>33,00</td> <td>9,00</td> <td>7,00</td> <td>A</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>PVA</td> <td>37</td> <td>5.718</td> <td>4</td> <td>3</td> <td>74</td> <td>95</td> <td>2,0</td> <td>38,00</td> <td>12,00</td> <td>6,00</td> <td>A</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>PT</td> <td>41</td> <td>5.700</td> <td>4</td> <td>4</td> <td>74</td> <td>95</td> <td>2,0</td> <td>46,00</td> <td>23,00</td> <td>7,00</td> <td>A</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>PT</td> <td>41</td> <td>5.710</td> <td>4</td> <td>3</td> <td>74</td> <td>95</td> <td>2,0</td> <td>34,00</td> <td>23,00</td> <td>6,00</td> <td>A</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>NDI</td> <td>33</td> <td>5.510</td> <td>4</td> <td>4</td> <td>66</td> <td>87</td> <td>2,0</td> <td>21,00</td> <td>9,00</td> <td>2,00</td> <td>A</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>MND</td> <td>28</td> <td>4.130</td> <td>5</td> <td>6</td> <td>44</td> <td>65</td> <td>2,0</td> <td>11,00</td> <td>9,00</td> <td>0,30</td> <td>A</td> <td>D</td> </tr> </tbody> </table>					Programa	Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano						Qualidade de Serviço		Bus	Autos	Média por acesso/travessia (s)		Total hora (usuários)		BUS	PED	Por.	Ciclo	Fax / veic / hora	T. coletivo	Pedestre	Vinil	AUT	BUS	PED	ALV	45	4.300	6	6	44	65	2,0	3,00	3,00	0,10	A	D	PM	45	6.000	3	3	89	110	2,0	35,00	23,00	6,00	A	D	PM	38	6.100	3	3	89	110	2,0	44,00	13,00	6,00	A	D	PIA	32	5.720	4	3	74	95	2,0	33,00	9,00	7,00	A	D	PVA	37	5.718	4	3	74	95	2,0	38,00	12,00	6,00	A	D	PT	41	5.700	4	4	74	95	2,0	46,00	23,00	7,00	A	D	PT	41	5.710	4	3	74	95	2,0	34,00	23,00	6,00	A	D	NDI	33	5.510	4	4	66	87	2,0	21,00	9,00	2,00	A	D	MND	28	4.130	5	6	44	65	2,0	11,00	9,00	0,30	A	D	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Atendimento ao Pedestre</th> <th>Infraestrutura</th> <th>Operacional (hh/bus)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>C</td> <td>C</td> <td>D</td> </tr> </tbody> </table>		Atendimento ao Pedestre	Infraestrutura	Operacional (hh/bus)	C	C	D
Programa	Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano						Qualidade de Serviço																																																																																																																																																				
	Bus	Autos	Média por acesso/travessia (s)		Total hora (usuários)		BUS	PED																																																																																																																																																			
Por.	Ciclo	Fax / veic / hora	T. coletivo	Pedestre	Vinil	AUT	BUS	PED																																																																																																																																																			
ALV	45	4.300	6	6	44	65	2,0	3,00	3,00	0,10	A	D																																																																																																																																															
PM	45	6.000	3	3	89	110	2,0	35,00	23,00	6,00	A	D																																																																																																																																															
PM	38	6.100	3	3	89	110	2,0	44,00	13,00	6,00	A	D																																																																																																																																															
PIA	32	5.720	4	3	74	95	2,0	33,00	9,00	7,00	A	D																																																																																																																																															
PVA	37	5.718	4	3	74	95	2,0	38,00	12,00	6,00	A	D																																																																																																																																															
PT	41	5.700	4	4	74	95	2,0	46,00	23,00	7,00	A	D																																																																																																																																															
PT	41	5.710	4	3	74	95	2,0	34,00	23,00	6,00	A	D																																																																																																																																															
NDI	33	5.510	4	4	66	87	2,0	21,00	9,00	2,00	A	D																																																																																																																																															
MND	28	4.130	5	6	44	65	2,0	11,00	9,00	0,30	A	D																																																																																																																																															
Atendimento ao Pedestre	Infraestrutura	Operacional (hh/bus)																																																																																																																																																									
C	C	D																																																																																																																																																									
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">Plano   Dia/Período</th> <th colspan="2">Informações Interseção</th> </tr> <tr> <th>Dia</th> <th>Hora</th> <th>Plano</th> <th>Intermittente</th> <th>Travessia de pedestres</th> <th>3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1-7</td> <td>00:00</td> <td>1</td> <td>1-7</td> <td>19:30</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>1-7</td> <td>05:30</td> <td>2</td> <td>1-7</td> <td>21:30</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>2-7</td> <td>09:00</td> <td>3</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>11:00</td> <td>4</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>12:30</td> <td>5</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>14:30</td> <td>6</td> <td>Controlador</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-7</td> <td>18:30</td> <td>7</td> <td>2 fases</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					Plano   Dia/Período				Informações Interseção		Dia	Hora	Plano	Intermittente	Travessia de pedestres	3	1-7	00:00	1	1-7	19:30	8	1-7	05:30	2	1-7	21:30	9	2-7	09:00	3				2-6	11:00	4				2-6	12:30	5				2-6	14:30	6	Controlador			2-7	18:30	7	2 fases			<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Informações Interseção</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Travessia de pedestres</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Esp. Amarelo (veic   ped)</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Inserção urbana</td> <td>Entorno</td> </tr> <tr> <td>Integração Transp. Público</td> <td>Métro</td> </tr> <tr> <td>Passageiros por Ônibus</td> <td>Bus 80 BRT 168</td> </tr> </tbody> </table>		Informações Interseção		Travessia de pedestres	3	Esp. Amarelo (veic   ped)	4	Inserção urbana	Entorno	Integração Transp. Público	Métro	Passageiros por Ônibus	Bus 80 BRT 168																																																																																			
Plano   Dia/Período				Informações Interseção																																																																																																																																																							
Dia	Hora	Plano	Intermittente	Travessia de pedestres	3																																																																																																																																																						
1-7	00:00	1	1-7	19:30	8																																																																																																																																																						
1-7	05:30	2	1-7	21:30	9																																																																																																																																																						
2-7	09:00	3																																																																																																																																																									
2-6	11:00	4																																																																																																																																																									
2-6	12:30	5																																																																																																																																																									
2-6	14:30	6	Controlador																																																																																																																																																								
2-7	18:30	7	2 fases																																																																																																																																																								
Informações Interseção																																																																																																																																																											
Travessia de pedestres	3																																																																																																																																																										
Esp. Amarelo (veic   ped)	4																																																																																																																																																										
Inserção urbana	Entorno																																																																																																																																																										
Integração Transp. Público	Métro																																																																																																																																																										
Passageiros por Ônibus	Bus 80 BRT 168																																																																																																																																																										
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Fase</th> <th>Fx</th> <th>meq / h</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>TV</th> <th>TV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>T1</td> <td>5</td> <td>60</td> <td>V</td> <td>A</td> <td>R</td> <td>A</td> <td>0</td> <td>53</td> </tr> <tr> <td>P2</td> <td>5</td> <td>0</td> <td>F</td> <td>R</td> <td>N</td> <td>A</td> <td>97</td> <td>19</td> </tr> </tbody> </table>								Fase	Fx	meq / h	E1	T	E2	T	TV	TV	T1	5	60	V	A	R	A	0	53	P2	5	0	F	R	N	A	97	19																																																																																																																									
Fase	Fx	meq / h	E1	T	E2	T	TV	TV																																																																																																																																																			
T1	5	60	V	A	R	A	0	53																																																																																																																																																			
P2	5	0	F	R	N	A	97	19																																																																																																																																																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Estutura Plano</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>Ciclo</th> <th>Defasagem</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Plano 2</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>120</td> <td>61</td> </tr> </tbody> </table>								Estutura Plano	E1	T	E2	T	Ciclo	Defasagem	Plano 2	1	1	2	2	120	61																																																																																																																																						
Estutura Plano	E1	T	E2	T	Ciclo	Defasagem																																																																																																																																																					
Plano 2	1	1	2	2	120	61																																																																																																																																																					
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Estágios</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>Ciclo</th> <th>Defasagem</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>93</td> <td>4</td> <td>19</td> <td>4</td> <td>15</td> <td>120</td> <td>61</td> </tr> </tbody> </table>								Estágios	E1	T	E2	T	Ciclo	Defasagem	93	4	19	4	15	120	61																																																																																																																																						
Estágios	E1	T	E2	T	Ciclo	Defasagem																																																																																																																																																					
93	4	19	4	15	120	61																																																																																																																																																					
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Bus (seg/veic/h)</th> <th>M1</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>Ciclo</th> <th>Offset</th> <th>78%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>24%</td> <td>25%</td> <td>1</td> <td>33</td> <td>4</td> <td>19</td> <td>4</td> <td>60</td> <td>49</td> <td>55%</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>2</td> <td>93</td> <td>4</td> <td>19</td> <td>4</td> <td>120</td> <td>61</td> <td>78%</td> </tr> <tr> <td>63%</td> <td>83%</td> <td>3</td> <td>93</td> <td>4</td> <td>19</td> <td>4</td> <td>120</td> <td>61</td> <td>78%</td> </tr> <tr> <td>79%</td> <td>88%</td> <td>4</td> <td>73</td> <td>4</td> <td>19</td> <td>4</td> <td>100</td> <td>44</td> <td>73%</td> </tr> <tr> <td>81%</td> <td>92%</td> <td>5</td> <td>73</td> <td>4</td> <td>19</td> <td>4</td> <td>100</td> <td>44</td> <td>73%</td> </tr> <tr> <td>89%</td> <td>90%</td> <td>6</td> <td>73</td> <td>4</td> <td>19</td> <td>4</td> <td>100</td> <td>44</td> <td>73%</td> </tr> <tr> <td>81%</td> <td>102%</td> <td>7</td> <td>73</td> <td>4</td> <td>19</td> <td>4</td> <td>100</td> <td>44</td> <td>73%</td> </tr> <tr> <td>57%</td> <td>82%</td> <td>8</td> <td>63</td> <td>4</td> <td>19</td> <td>4</td> <td>90</td> <td>46</td> <td>70%</td> </tr> <tr> <td>46%</td> <td>25%</td> <td>9</td> <td>33</td> <td>4</td> <td>19</td> <td>4</td> <td>60</td> <td>49</td> <td>55%</td> </tr> </tbody> </table>								Bus (seg/veic/h)	M1	E1	T	E2	T	Ciclo	Offset	78%	24%	25%	1	33	4	19	4	60	49	55%	100%	100%	2	93	4	19	4	120	61	78%	63%	83%	3	93	4	19	4	120	61	78%	79%	88%	4	73	4	19	4	100	44	73%	81%	92%	5	73	4	19	4	100	44	73%	89%	90%	6	73	4	19	4	100	44	73%	81%	102%	7	73	4	19	4	100	44	73%	57%	82%	8	63	4	19	4	90	46	70%	46%	25%	9	33	4	19	4	60	49	55%																																																	
Bus (seg/veic/h)	M1	E1	T	E2	T	Ciclo	Offset	78%																																																																																																																																																			
24%	25%	1	33	4	19	4	60	49	55%																																																																																																																																																		
100%	100%	2	93	4	19	4	120	61	78%																																																																																																																																																		
63%	83%	3	93	4	19	4	120	61	78%																																																																																																																																																		
79%	88%	4	73	4	19	4	100	44	73%																																																																																																																																																		
81%	92%	5	73	4	19	4	100	44	73%																																																																																																																																																		
89%	90%	6	73	4	19	4	100	44	73%																																																																																																																																																		
81%	102%	7	73	4	19	4	100	44	73%																																																																																																																																																		
57%	82%	8	63	4	19	4	90	46	70%																																																																																																																																																		
46%	25%	9	33	4	19	4	60	49	55%																																																																																																																																																		
<table border="1"> <thead> <tr> <th>GS</th> <th>T1</th> <th>P2</th> <th>PED - Ento/Desembarque de passageiros (s)</th> <th>Acidentes</th> <th>Monit</th> <th>Ymno</th> </tr> <tr> <th>Nº</th> <th>Ano</th> <th>Total</th> <th>Total</th> <th>Total</th> <th>Total</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fase</td> <td>18</td> <td>3</td> <td>0</td> <td>3</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Dist.</td> <td>19</td> <td>4</td> <td>0</td> <td>4</td> <td>0</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>%</td> <td>20</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>T/V..</td> <td>21</td> <td>2</td> <td>0</td> <td>2</td> <td>0</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>T/V..</td> <td>22</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>								GS	T1	P2	PED - Ento/Desembarque de passageiros (s)	Acidentes	Monit	Ymno	Nº	Ano	Total	Total	Total	Total	Total	Fase	18	3	0	3	0	0	Dist.	19	4	0	4	0	2	%	20	1	0	1	0	1	T/V..	21	2	0	2	0	1	T/V..	22	0	0	0	0	0																																																																																																			
GS	T1	P2	PED - Ento/Desembarque de passageiros (s)	Acidentes	Monit	Ymno																																																																																																																																																					
Nº	Ano	Total	Total	Total	Total	Total																																																																																																																																																					
Fase	18	3	0	3	0	0																																																																																																																																																					
Dist.	19	4	0	4	0	2																																																																																																																																																					
%	20	1	0	1	0	1																																																																																																																																																					
T/V..	21	2	0	2	0	1																																																																																																																																																					
T/V..	22	0	0	0	0	0																																																																																																																																																					

PS - Programação dos Semáforos (e os impactos sobre os usuários - motorizados ou não)				Recife		Metrics					
Interseção			Código	Sub-área	Data						
Av. Herculano Bandeira com R. Arg. Augusto Reinaldo			S660	Boa Viagem	26/5/24						
			<b>Usuários (indicadores)</b>		FEM	BN	MDT	AUT	BUS	CAM	
			Fluxo de pessoas	212 mil / dia	4%	-	3%	16%	29%	47%	
			Tempo Perdido		2865 horas / dia	84%	-	2%	13%	19%	24%
			Custo Operacional		R\$ 2.750.000 / ano	89%	-	3%	15%	12%	32%
			<b>Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano</b>				<b>Qualidade de Serviço</b>				
			<b>Programa</b>		<b>Média por acesso/travessia (s)</b>		<b>Total hora (usuários)</b>		<b>QS / Plano</b>		
			<b>Per. Ciclo</b>		<b>Bus Autos</b>		<b>Aut</b>		<b>BUS</b>		
			<b>Pax / veic / hora</b>		<b>T. coletivo</b>		<b>ped</b>		<b>FED</b>		
			<b>Max</b>		<b>Espera</b>		<b>Total</b>		<b>Bus</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Max</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		<b>Veloc.</b>		
			<b>Min</b>								

PS - Programação dos Semáforos (e os impactos sobre os usuários - motorizados ou não)				Recife	Metrics																																																																																																																																																				
Interseção		Código	Sub-área	Data																																																																																																																																																					
Av. Eng. Domingos Ferreira com R. Uniflor		5709	Boa Viagem	21/10/23																																																																																																																																																					
		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Usuários (Indicadores)</th> <th>PEV</th> <th>RK</th> <th>MOV</th> <th>AUT</th> <th>BUS</th> <th>CAM</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fluxo de pessoas</td> <td>243 mil / dia</td> <td>5%</td> <td>-</td> <td>4%</td> <td>16%</td> <td>31%</td> <td>45%</td> </tr> <tr> <td>Tempo Perdido</td> <td>990 horas / dia</td> <td>31%</td> <td>-</td> <td>2%</td> <td>18%</td> <td>20%</td> <td>33%</td> </tr> <tr> <td>Custo Operacional</td> <td>R\$ 1.525.000 / ano</td> <td>26%</td> <td>-</td> <td>3%</td> <td>20%</td> <td>13%</td> <td>38%</td> </tr> </tbody> </table>				Usuários (Indicadores)		PEV	RK	MOV	AUT	BUS	CAM	Fluxo de pessoas	243 mil / dia	5%	-	4%	16%	31%	45%	Tempo Perdido	990 horas / dia	31%	-	2%	18%	20%	33%	Custo Operacional	R\$ 1.525.000 / ano	26%	-	3%	20%	13%	38%																																																																																																																				
		Usuários (Indicadores)		PEV	RK	MOV	AUT	BUS	CAM																																																																																																																																																
Fluxo de pessoas	243 mil / dia	5%	-	4%	16%	31%	45%																																																																																																																																																		
Tempo Perdido	990 horas / dia	31%	-	2%	18%	20%	33%																																																																																																																																																		
Custo Operacional	R\$ 1.525.000 / ano	26%	-	3%	20%	13%	38%																																																																																																																																																		
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Programa</th> <th rowspan="2">Per.</th> <th rowspan="2">Ciclo</th> <th colspan="5">Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano</th> <th colspan="3">Total hora (usuários)</th> <th colspan="2">Qualidade de Serviço</th> </tr> <tr> <th>Bus</th> <th>Autos</th> <th>Média por acesso/travessia (s)</th> <th>T. coletivo</th> <th>Pedestre</th> <th>Total</th> <th>AUT</th> <th>BUS</th> <th>PED</th> <th>QS / Plano</th> <th>PED</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>AV</td> <td>12h</td> <td>25</td> <td>4.800</td> <td>6</td> <td>23</td> <td>14</td> <td>31</td> <td>0,9</td> <td>9.000</td> <td>3.000</td> <td>0,20</td> <td>A</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td>PM</td> <td>12h</td> <td>25</td> <td>5.300</td> <td>5</td> <td>42</td> <td>19</td> <td>36</td> <td>0,9</td> <td>13.000</td> <td>9.000</td> <td>0,00</td> <td>B</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td>PM</td> <td>18h</td> <td>22</td> <td>5.100</td> <td>5</td> <td>32</td> <td>16</td> <td>33</td> <td>0,9</td> <td>11.000</td> <td>6.000</td> <td>11,00</td> <td>A</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td>PIA</td> <td>18h</td> <td>26</td> <td>5.100</td> <td>5</td> <td>32</td> <td>16</td> <td>33</td> <td>0,9</td> <td>12.000</td> <td>8.000</td> <td>11,00</td> <td>A</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td>PVA</td> <td>18h</td> <td>26</td> <td>5.100</td> <td>5</td> <td>32</td> <td>16</td> <td>33</td> <td>0,9</td> <td>12.000</td> <td>8.000</td> <td>11,00</td> <td>A</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td>PT</td> <td>18h</td> <td>42</td> <td>5.100</td> <td>5</td> <td>32</td> <td>16</td> <td>33</td> <td>0,9</td> <td>12.000</td> <td>14.000</td> <td>32,00</td> <td>A</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td>PT</td> <td>12h</td> <td>58</td> <td>5.300</td> <td>5</td> <td>42</td> <td>19</td> <td>36</td> <td>0,9</td> <td>13.000</td> <td>19.000</td> <td>15,00</td> <td>B</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td>ND</td> <td>18h</td> <td>43</td> <td>5.100</td> <td>5</td> <td>32</td> <td>16</td> <td>33</td> <td>0,9</td> <td>11.000</td> <td>13.000</td> <td>4,00</td> <td>A</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td>MND</td> <td>18h</td> <td>38</td> <td>4.800</td> <td>5</td> <td>23</td> <td>14</td> <td>31</td> <td>0,9</td> <td>10.000</td> <td>12.000</td> <td>1,00</td> <td>A</td> <td>B</td> </tr> </tbody> </table>				Programa	Per.	Ciclo	Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano					Total hora (usuários)			Qualidade de Serviço		Bus	Autos	Média por acesso/travessia (s)	T. coletivo	Pedestre	Total	AUT	BUS	PED	QS / Plano	PED	AV	12h	25	4.800	6	23	14	31	0,9	9.000	3.000	0,20	A	B	PM	12h	25	5.300	5	42	19	36	0,9	13.000	9.000	0,00	B	B	PM	18h	22	5.100	5	32	16	33	0,9	11.000	6.000	11,00	A	B	PIA	18h	26	5.100	5	32	16	33	0,9	12.000	8.000	11,00	A	B	PVA	18h	26	5.100	5	32	16	33	0,9	12.000	8.000	11,00	A	B	PT	18h	42	5.100	5	32	16	33	0,9	12.000	14.000	32,00	A	B	PT	12h	58	5.300	5	42	19	36	0,9	13.000	19.000	15,00	B	B	ND	18h	43	5.100	5	32	16	33	0,9	11.000	13.000	4,00	A	B	MND	18h	38	4.800	5	23	14	31	0,9	10.000	12.000	1,00	A	B
Programa	Per.	Ciclo	Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano					Total hora (usuários)			Qualidade de Serviço																																																																																																																																														
			Bus	Autos	Média por acesso/travessia (s)	T. coletivo	Pedestre	Total	AUT	BUS	PED	QS / Plano	PED																																																																																																																																												
AV	12h	25	4.800	6	23	14	31	0,9	9.000	3.000	0,20	A	B																																																																																																																																												
PM	12h	25	5.300	5	42	19	36	0,9	13.000	9.000	0,00	B	B																																																																																																																																												
PM	18h	22	5.100	5	32	16	33	0,9	11.000	6.000	11,00	A	B																																																																																																																																												
PIA	18h	26	5.100	5	32	16	33	0,9	12.000	8.000	11,00	A	B																																																																																																																																												
PVA	18h	26	5.100	5	32	16	33	0,9	12.000	8.000	11,00	A	B																																																																																																																																												
PT	18h	42	5.100	5	32	16	33	0,9	12.000	14.000	32,00	A	B																																																																																																																																												
PT	12h	58	5.300	5	42	19	36	0,9	13.000	19.000	15,00	B	B																																																																																																																																												
ND	18h	43	5.100	5	32	16	33	0,9	11.000	13.000	4,00	A	B																																																																																																																																												
MND	18h	38	4.800	5	23	14	31	0,9	10.000	12.000	1,00	A	B																																																																																																																																												
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Atendimento ao Pedestre</th> <th>Infraestrutura</th> <th>A</th> <th>Operacional (h/hv/bus)</th> <th>B</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Atendimento ao Pedestre	Infraestrutura	A	Operacional (h/hv/bus)	B																																																																																																																																																	
Atendimento ao Pedestre	Infraestrutura	A	Operacional (h/hv/bus)	B																																																																																																																																																					
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="6">Plano   Dia/Período</th> <th colspan="2">Informações Interseção</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Dia</td> <td>Hora</td> <td>Plano</td> <td>Dia</td> <td>Hora</td> <td>Plano</td> <td>Intermittente</td> <td>Travessia de pedestres</td> </tr> <tr> <td>1-7</td> <td>00:00</td> <td>1</td> <td>1-7</td> <td>19:30</td> <td>8</td> <td></td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>1-7</td> <td>05:30</td> <td>2</td> <td>1-7</td> <td>21:30</td> <td>9</td> <td></td> <td>Eq. Amarelo (velc   ped)</td> </tr> <tr> <td>2-7</td> <td>09:00</td> <td>3</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>11:00</td> <td>4</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Inserção urbana</td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>12:30</td> <td>5</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Entorno</td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>14:30</td> <td>6</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Integração Transp. Público</td> </tr> <tr> <td>2-7</td> <td>18:30</td> <td>7</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Método</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Controlador</td> <td>Passageiros por Ônibus</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>4 fases</td> <td>Bus 80</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>BRT 160</td> </tr> </tbody> </table>				Plano   Dia/Período						Informações Interseção		Dia	Hora	Plano	Dia	Hora	Plano	Intermittente	Travessia de pedestres	1-7	00:00	1	1-7	19:30	8		2	1-7	05:30	2	1-7	21:30	9		Eq. Amarelo (velc   ped)	2-7	09:00	3					4	2-6	11:00	4					Inserção urbana	2-6	12:30	5					Entorno	2-6	14:30	6					Integração Transp. Público	2-7	18:30	7					Método							Controlador	Passageiros por Ônibus							4 fases	Bus 80								BRT 160																																																						
Plano   Dia/Período						Informações Interseção																																																																																																																																																			
Dia	Hora	Plano	Dia	Hora	Plano	Intermittente	Travessia de pedestres																																																																																																																																																		
1-7	00:00	1	1-7	19:30	8		2																																																																																																																																																		
1-7	05:30	2	1-7	21:30	9		Eq. Amarelo (velc   ped)																																																																																																																																																		
2-7	09:00	3					4																																																																																																																																																		
2-6	11:00	4					Inserção urbana																																																																																																																																																		
2-6	12:30	5					Entorno																																																																																																																																																		
2-6	14:30	6					Integração Transp. Público																																																																																																																																																		
2-7	18:30	7					Método																																																																																																																																																		
						Controlador	Passageiros por Ônibus																																																																																																																																																		
						4 fases	Bus 80																																																																																																																																																		
							BRT 160																																																																																																																																																		
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Fase</th> <th>Fx</th> <th>meas/h</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>120</th> <th>Início</th> <th>TV</th> <th>Início</th> <th>TV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>U1</td> <td>5</td> <td>258</td> <td>V</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>0</td> <td>51</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>U2</td> <td>2</td> <td>1</td> <td>A</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>V</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>96</td> <td>39</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>P3</td> <td>6</td> <td></td> <td>A</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>V</td> <td>V</td> <td>V</td> <td>V</td> <td>95</td> <td>21</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>P4</td> <td>2</td> <td></td> <td>V</td> <td>M</td> <td>M</td> <td>M</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>119</td> <td>93</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Fase	Fx	meas/h	E1	T	T	T	E2	T	T	T	120	Início	TV	Início	TV	U1	5	258	V	A	A	A	R	R	R	R	0	51				U2	2	1	A	R	R	R	V	A	A	A	96	39				P3	6		A	R	R	R	V	V	V	V	95	21				P4	2		V	M	M	M	A	A	R	R	119	93																																																																											
Fase	Fx	meas/h	E1	T	T	T	E2	T	T	T	120	Início	TV	Início	TV																																																																																																																																										
U1	5	258	V	A	A	A	R	R	R	R	0	51																																																																																																																																													
U2	2	1	A	R	R	R	V	A	A	A	96	39																																																																																																																																													
P3	6		A	R	R	R	V	V	V	V	95	21																																																																																																																																													
P4	2		V	M	M	M	A	A	R	R	119	93																																																																																																																																													
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Estrutura Plano</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>Ciclo</th> <th>Defasagem</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>5</td> <td>6</td> <td>120</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>		Estrutura Plano	E1	T	T	T	E2	T	T	T	Ciclo	Defasagem	2	1	3	2	3	3	4	5	6	120	0																																																																																																																																		
Estrutura Plano	E1	T	T	T	E2	T	T	T	Ciclo	Defasagem																																																																																																																																															
2	1	3	2	3	3	4	5	6	120	0																																																																																																																																															
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Estágios</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>Ciclo</th> <th>Offset</th> <th>75%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>M1</td> <td>91</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>19</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>80</td> <td>0</td> <td>64%</td> </tr> <tr> <td>M2</td> <td>20</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>19</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>120</td> <td>0</td> <td>75%</td> </tr> </tbody> </table>		Estágios	E1	T	T	T	E2	T	T	T	Ciclo	Offset	75%	M1	91	1	3	1	19	1	3	1	80	0	64%	M2	20	1	3	1	19	1	3	1	120	0	75%																																																																																																																				
Estágios	E1	T	T	T	E2	T	T	T	Ciclo	Offset	75%																																																																																																																																														
M1	91	1	3	1	19	1	3	1	80	0	64%																																																																																																																																														
M2	20	1	3	1	19	1	3	1	120	0	75%																																																																																																																																														
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Y</th> <th>U</th> <th>P</th> <th>No.</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>Ciclo</th> <th>Offset</th> <th>75%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>25%</td> <td>29%</td> <td>1</td> <td>51</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>19</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td></td> <td>80</td> <td>0</td> <td>64%</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>2</td> <td>91</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>19</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td></td> <td>120</td> <td>0</td> <td>75%</td> </tr> <tr> <td>63%</td> <td>83%</td> <td>3</td> <td>71</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>19</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td></td> <td>100</td> <td>0</td> <td>71%</td> </tr> <tr> <td>79%</td> <td>88%</td> <td>4</td> <td>71</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>19</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td></td> <td>100</td> <td>0</td> <td>71%</td> </tr> <tr> <td>81%</td> <td>92%</td> <td>5</td> <td>71</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>19</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td></td> <td>100</td> <td>0</td> <td>71%</td> </tr> <tr> <td>89%</td> <td>90%</td> <td>6</td> <td>71</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>19</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td></td> <td>100</td> <td>0</td> <td>71%</td> </tr> <tr> <td>81%</td> <td>102%</td> <td>7</td> <td>91</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>19</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td></td> <td>120</td> <td>0</td> <td>76%</td> </tr> <tr> <td>57%</td> <td>82%</td> <td>8</td> <td>71</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>19</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td></td> <td>100</td> <td>0</td> <td>71%</td> </tr> <tr> <td>25%</td> <td>74%</td> <td>9</td> <td>51</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>19</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td></td> <td>80</td> <td>0</td> <td>64%</td> </tr> </tbody> </table>		Y	U	P	No.	E1	T	T	T	E2	T	T	T	Ciclo	Offset	75%	25%	29%	1	51	1	3	1	19	1	3	1		80	0	64%	100%	100%	2	91	1	3	1	19	1	3	1		120	0	75%	63%	83%	3	71	1	3	1	19	1	3	1		100	0	71%	79%	88%	4	71	1	3	1	19	1	3	1		100	0	71%	81%	92%	5	71	1	3	1	19	1	3	1		100	0	71%	89%	90%	6	71	1	3	1	19	1	3	1		100	0	71%	81%	102%	7	91	1	3	1	19	1	3	1		120	0	76%	57%	82%	8	71	1	3	1	19	1	3	1		100	0	71%	25%	74%	9	51	1	3	1	19	1	3	1		80	0	64%		
Y	U	P	No.	E1	T	T	T	E2	T	T	T	Ciclo	Offset	75%																																																																																																																																											
25%	29%	1	51	1	3	1	19	1	3	1		80	0	64%																																																																																																																																											
100%	100%	2	91	1	3	1	19	1	3	1		120	0	75%																																																																																																																																											
63%	83%	3	71	1	3	1	19	1	3	1		100	0	71%																																																																																																																																											
79%	88%	4	71	1	3	1	19	1	3	1		100	0	71%																																																																																																																																											
81%	92%	5	71	1	3	1	19	1	3	1		100	0	71%																																																																																																																																											
89%	90%	6	71	1	3	1	19	1	3	1		100	0	71%																																																																																																																																											
81%	102%	7	91	1	3	1	19	1	3	1		120	0	76%																																																																																																																																											
57%	82%	8	71	1	3	1	19	1	3	1		100	0	71%																																																																																																																																											
25%	74%	9	51	1	3	1	19	1	3	1		80	0	64%																																																																																																																																											
<table border="1"> <thead> <tr> <th>GS</th> <th>U1</th> <th>U2</th> <th>P3</th> <th>P4</th> <th>PEV - Embarque de passageiros (p)</th> <th>Acidentes</th> <th>Mortes</th> <th>Vítimas</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Nº</td> <td>Ano</td> <td>Total</td> <td>Total</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Fase</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Dist.</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>%</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>T/V..</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>T/V..</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		GS	U1	U2	P3	P4	PEV - Embarque de passageiros (p)	Acidentes	Mortes	Vítimas						Nº	Ano	Total	Total						Fase									Dist.									%									T/V..									T/V..																																																																																												
GS	U1	U2	P3	P4	PEV - Embarque de passageiros (p)	Acidentes	Mortes	Vítimas																																																																																																																																																	
					Nº	Ano	Total	Total																																																																																																																																																	
					Fase																																																																																																																																																				
					Dist.																																																																																																																																																				
					%																																																																																																																																																				
					T/V..																																																																																																																																																				
					T/V..																																																																																																																																																				

Programação dos Semáforos  
Projeto

PS - Programação dos Semáforos (e os impactos sobre os usuários - motorizados ou não)				Recife	Metrics																																																																																																																																																																					
Interseção		Código	Sub-área	Data																																																																																																																																																																						
Av. Antônio de Góes com R. Comendador Morães		AG001_a	Boa Viagem	26/5/24																																																																																																																																																																						
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="6">Usuários (Indicadores)</th> <th>PEV</th> <th>RR</th> <th>MOV</th> <th>AUT</th> <th>BUS</th> <th>CAM</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fluxo de pessoas</td> <td>92</td> <td>mil / dia</td> <td>8%</td> <td>-</td> <td>5%</td> <td>21%</td> <td>4%</td> <td>62%</td> </tr> <tr> <td>Tempo Perdido</td> <td>2845</td> <td>horas / dia</td> <td>14%</td> <td>-</td> <td>4%</td> <td>16%</td> <td>4%</td> <td>62%</td> </tr> <tr> <td>Custo Operacional</td> <td>R\$ 3.450.000</td> <td>/ ano</td> <td>14%</td> <td>-</td> <td>4%</td> <td>16%</td> <td>2%</td> <td>64%</td> </tr> </tbody> </table>						Usuários (Indicadores)						PEV	RR	MOV	AUT	BUS	CAM	Fluxo de pessoas	92	mil / dia	8%	-	5%	21%	4%	62%	Tempo Perdido	2845	horas / dia	14%	-	4%	16%	4%	62%	Custo Operacional	R\$ 3.450.000	/ ano	14%	-	4%	16%	2%	64%																																																																																																																														
Usuários (Indicadores)						PEV	RR	MOV	AUT	BUS	CAM																																																																																																																																																															
Fluxo de pessoas	92	mil / dia	8%	-	5%	21%	4%	62%																																																																																																																																																																		
Tempo Perdido	2845	horas / dia	14%	-	4%	16%	4%	62%																																																																																																																																																																		
Custo Operacional	R\$ 3.450.000	/ ano	14%	-	4%	16%	2%	64%																																																																																																																																																																		
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Programa</th> <th rowspan="2">Por. Ciclo</th> <th colspan="6">Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano</th> <th colspan="3">Qualidade de Serviço</th> </tr> <tr> <th>Bus</th> <th>Autos</th> <th colspan="2">Média por acesso/travessia (s)</th> <th>Vin%</th> <th>AUT</th> <th>BUS</th> <th>PED</th> <th>QS / Plano</th> <th>BUS</th> <th>PED</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td>Fax / veic / hora</td> <td>T. coletivo</td> <td>Pedestre</td> <td>Total</td> <td>vin%</td> <td>ocup</td> <td>km</td> <td>ped</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Min</td> <td>Max</td> <td>Espera</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>AV</td> <td>45</td> <td>4.710</td> <td>16</td> <td>16</td> <td>15</td> <td>26</td> <td>0,2</td> <td>17,00</td> <td>100</td> <td>0,20</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PM</td> <td>49</td> <td>4.879</td> <td>25</td> <td>24</td> <td>21</td> <td>32</td> <td>0,2</td> <td>15,00</td> <td>700</td> <td>8,00</td> <td>C</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PM</td> <td>38</td> <td>4.900</td> <td>24</td> <td>24</td> <td>21</td> <td>32</td> <td>0,2</td> <td>26,00</td> <td>100</td> <td>11,00</td> <td>C</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PA</td> <td>32</td> <td>4.810</td> <td>17</td> <td>17</td> <td>17</td> <td>28</td> <td>0,2</td> <td>21,00</td> <td>200</td> <td>10,00</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PA</td> <td>37</td> <td>4.810</td> <td>17</td> <td>17</td> <td>17</td> <td>28</td> <td>0,2</td> <td>21,00</td> <td>100</td> <td>11,00</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PT</td> <td>41</td> <td>4.810</td> <td>17</td> <td>17</td> <td>17</td> <td>28</td> <td>0,2</td> <td>23,00</td> <td>400</td> <td>10,00</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PT</td> <td>41</td> <td>4.850</td> <td>21</td> <td>20</td> <td>19</td> <td>30</td> <td>0,2</td> <td>25,00</td> <td>400</td> <td>11,00</td> <td>C</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>ND</td> <td>33</td> <td>4.830</td> <td>17</td> <td>17</td> <td>17</td> <td>28</td> <td>0,2</td> <td>19,00</td> <td>200</td> <td>4,00</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>ND</td> <td>28</td> <td>4.710</td> <td>16</td> <td>16</td> <td>15</td> <td>26</td> <td>0,2</td> <td>17,00</td> <td>040</td> <td>0,50</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> </tbody> </table>						Programa	Por. Ciclo	Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano						Qualidade de Serviço			Bus	Autos	Média por acesso/travessia (s)		Vin%	AUT	BUS	PED	QS / Plano	BUS	PED			Fax / veic / hora	T. coletivo	Pedestre	Total	vin%	ocup	km	ped							Min	Max	Espera								AV	45	4.710	16	16	15	26	0,2	17,00	100	0,20	B	A	PM	49	4.879	25	24	21	32	0,2	15,00	700	8,00	C	A	PM	38	4.900	24	24	21	32	0,2	26,00	100	11,00	C	A	PA	32	4.810	17	17	17	28	0,2	21,00	200	10,00	B	A	PA	37	4.810	17	17	17	28	0,2	21,00	100	11,00	B	A	PT	41	4.810	17	17	17	28	0,2	23,00	400	10,00	B	A	PT	41	4.850	21	20	19	30	0,2	25,00	400	11,00	C	A	ND	33	4.830	17	17	17	28	0,2	19,00	200	4,00	B	A	ND	28	4.710	16	16	15	26	0,2	17,00	040	0,50	B	A
Programa	Por. Ciclo	Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano						Qualidade de Serviço																																																																																																																																																																		
		Bus	Autos	Média por acesso/travessia (s)		Vin%	AUT	BUS	PED	QS / Plano	BUS	PED																																																																																																																																																														
		Fax / veic / hora	T. coletivo	Pedestre	Total	vin%	ocup	km	ped																																																																																																																																																																	
			Min	Max	Espera																																																																																																																																																																					
AV	45	4.710	16	16	15	26	0,2	17,00	100	0,20	B	A																																																																																																																																																														
PM	49	4.879	25	24	21	32	0,2	15,00	700	8,00	C	A																																																																																																																																																														
PM	38	4.900	24	24	21	32	0,2	26,00	100	11,00	C	A																																																																																																																																																														
PA	32	4.810	17	17	17	28	0,2	21,00	200	10,00	B	A																																																																																																																																																														
PA	37	4.810	17	17	17	28	0,2	21,00	100	11,00	B	A																																																																																																																																																														
PT	41	4.810	17	17	17	28	0,2	23,00	400	10,00	B	A																																																																																																																																																														
PT	41	4.850	21	20	19	30	0,2	25,00	400	11,00	C	A																																																																																																																																																														
ND	33	4.830	17	17	17	28	0,2	19,00	200	4,00	B	A																																																																																																																																																														
ND	28	4.710	16	16	15	26	0,2	17,00	040	0,50	B	A																																																																																																																																																														
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Atendimento ao Pedestre</th> <th>Infraestrutura</th> <th>A</th> <th>Operacional (háb/bus)</th> <th>C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">Plano   Dia/Período</td> <td>Intermittente</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Dia</td> <td>Hora</td> <td>Plano</td> <td>Dia</td> <td>Hora</td> <td>Plano</td> </tr> <tr> <td>1-7</td> <td>00:00</td> <td>1</td> <td>1-7</td> <td>19:30</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>1-7</td> <td>05:30</td> <td>2</td> <td>1-7</td> <td>21:30</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>2-7</td> <td>09:00</td> <td>3</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>11:00</td> <td>4</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>12:30</td> <td>5</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>14:30</td> <td>6</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-7</td> <td>18:30</td> <td>7</td> <td>Controlador</td> <td>4</td> <td>fases</td> </tr> </tbody> </table>						Atendimento ao Pedestre		Infraestrutura	A	Operacional (háb/bus)	C	Plano   Dia/Período		Intermittente				Dia	Hora	Plano	Dia	Hora	Plano	1-7	00:00	1	1-7	19:30	8	1-7	05:30	2	1-7	21:30	9	2-7	09:00	3				2-6	11:00	4				2-6	12:30	5				2-6	14:30	6				2-7	18:30	7	Controlador	4	fases																																																																																																									
Atendimento ao Pedestre		Infraestrutura	A	Operacional (háb/bus)	C																																																																																																																																																																					
Plano   Dia/Período		Intermittente																																																																																																																																																																								
Dia	Hora	Plano	Dia	Hora	Plano																																																																																																																																																																					
1-7	00:00	1	1-7	19:30	8																																																																																																																																																																					
1-7	05:30	2	1-7	21:30	9																																																																																																																																																																					
2-7	09:00	3																																																																																																																																																																								
2-6	11:00	4																																																																																																																																																																								
2-6	12:30	5																																																																																																																																																																								
2-6	14:30	6																																																																																																																																																																								
2-7	18:30	7	Controlador	4	fases																																																																																																																																																																					
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="6">Informações Interseção</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="6">Travessias de pedestres</td> </tr> <tr> <td>1-7</td> <td>00:00</td> <td>1</td> <td>1-7</td> <td>19:30</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td colspan="6">Esp. Amarelo (sec   ped)</td> </tr> <tr> <td colspan="6">4</td> </tr> <tr> <td colspan="6">Interseção urbana</td> </tr> <tr> <td colspan="6">Entorno</td> </tr> <tr> <td colspan="6">Integração Transp. Público</td> </tr> <tr> <td colspan="6">Método</td> </tr> <tr> <td colspan="6">Passageiros por Ônibus</td> </tr> <tr> <td colspan="6">80</td> </tr> <tr> <td colspan="6">BRT</td> </tr> <tr> <td colspan="6">160</td> </tr> </tbody> </table>						Informações Interseção						Travessias de pedestres						1-7	00:00	1	1-7	19:30	8	Esp. Amarelo (sec   ped)						4						Interseção urbana						Entorno						Integração Transp. Público						Método						Passageiros por Ônibus						80						BRT						160																																																																																												
Informações Interseção																																																																																																																																																																										
Travessias de pedestres																																																																																																																																																																										
1-7	00:00	1	1-7	19:30	8																																																																																																																																																																					
Esp. Amarelo (sec   ped)																																																																																																																																																																										
4																																																																																																																																																																										
Interseção urbana																																																																																																																																																																										
Entorno																																																																																																																																																																										
Integração Transp. Público																																																																																																																																																																										
Método																																																																																																																																																																										
Passageiros por Ônibus																																																																																																																																																																										
80																																																																																																																																																																										
BRT																																																																																																																																																																										
160																																																																																																																																																																										
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Estrutura Plano</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>Ciclo</th> <th>Defasagem</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">Plano 2</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>140</td> <td>135</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Estágios</td> <td>58</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>71</td> <td>4</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">M1</td> <td>20</td> <td></td> <td>15</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						Estrutura Plano		E1	T	E2	T	T	Ciclo	Defasagem	Plano 2		1	3	2	2	3	140	135	Estágios		58	4	1	71	4			M1		20		15																																																																																																																																					
Estrutura Plano		E1	T	E2	T	T	Ciclo	Defasagem																																																																																																																																																																		
Plano 2		1	3	2	2	3	140	135																																																																																																																																																																		
Estágios		58	4	1	71	4																																																																																																																																																																				
M1		20		15																																																																																																																																																																						
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">R_2 (% do ciclo) R_1, 1-4</th> <th>Ciclo</th> <th>OffSet</th> <th>OffSet</th> <th>OffSet</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>25%</td> <td>29%</td> <td>1</td> <td>36</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>43</td> <td>4</td> <td>2</td> <td>90</td> <td>81</td> <td>40%</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>2</td> <td>58</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>71</td> <td>4</td> <td>2</td> <td>140</td> <td>135</td> <td>41%</td> </tr> <tr> <td>63%</td> <td>83%</td> <td>3</td> <td>58</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>71</td> <td>4</td> <td>2</td> <td>140</td> <td>135</td> <td>41%</td> </tr> <tr> <td>79%</td> <td>88%</td> <td>4</td> <td>42</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>47</td> <td>4</td> <td>2</td> <td>100</td> <td>93</td> <td>42%</td> </tr> <tr> <td>81%</td> <td>92%</td> <td>5</td> <td>42</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>47</td> <td>4</td> <td>2</td> <td>100</td> <td>93</td> <td>42%</td> </tr> <tr> <td>89%</td> <td>90%</td> <td>6</td> <td>42</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>47</td> <td>4</td> <td>2</td> <td>100</td> <td>93</td> <td>42%</td> </tr> <tr> <td>81%</td> <td>102%</td> <td>7</td> <td>50</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>59</td> <td>4</td> <td>2</td> <td>120</td> <td>113</td> <td>42%</td> </tr> <tr> <td>57%</td> <td>82%</td> <td>8</td> <td>42</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>47</td> <td>4</td> <td>2</td> <td>100</td> <td>93</td> <td>42%</td> </tr> <tr> <td>25%</td> <td>74%</td> <td>9</td> <td>36</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>43</td> <td>4</td> <td>2</td> <td>90</td> <td>80</td> <td>40%</td> </tr> </tbody> </table>						R_2 (% do ciclo) R_1, 1-4		Ciclo	OffSet	OffSet	OffSet	25%	29%	1	36	4	1	43	4	2	90	81	40%	100%	100%	2	58	4	1	71	4	2	140	135	41%	63%	83%	3	58	4	1	71	4	2	140	135	41%	79%	88%	4	42	4	1	47	4	2	100	93	42%	81%	92%	5	42	4	1	47	4	2	100	93	42%	89%	90%	6	42	4	1	47	4	2	100	93	42%	81%	102%	7	50	4	1	59	4	2	120	113	42%	57%	82%	8	42	4	1	47	4	2	100	93	42%	25%	74%	9	36	4	1	43	4	2	90	80	40%																																																			
R_2 (% do ciclo) R_1, 1-4		Ciclo	OffSet	OffSet	OffSet																																																																																																																																																																					
25%	29%	1	36	4	1	43	4	2	90	81	40%																																																																																																																																																															
100%	100%	2	58	4	1	71	4	2	140	135	41%																																																																																																																																																															
63%	83%	3	58	4	1	71	4	2	140	135	41%																																																																																																																																																															
79%	88%	4	42	4	1	47	4	2	100	93	42%																																																																																																																																																															
81%	92%	5	42	4	1	47	4	2	100	93	42%																																																																																																																																																															
89%	90%	6	42	4	1	47	4	2	100	93	42%																																																																																																																																																															
81%	102%	7	50	4	1	59	4	2	120	113	42%																																																																																																																																																															
57%	82%	8	42	4	1	47	4	2	100	93	42%																																																																																																																																																															
25%	74%	9	36	4	1	43	4	2	90	80	40%																																																																																																																																																															
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">GS</th> <th>T3</th> <th>T1</th> <th>S2</th> <th>P3</th> <th>P4</th> <th>PEV - Entab./desembarque de passageiros (p)</th> <th>Acidentes</th> <th>Moniv</th> <th>Vinimo</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">S2 P3</td> <td>S2</td> <td>S2</td> <td>P3</td> <td>P4</td> <td></td> <td>Nº</td> <td>Ano</td> <td>Total</td> <td>Atrap</td> <td>Total</td> <td>Atrap</td> <td>Total</td> <td>Atrap</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Fase</td> <td colspan="5"></td> <td>18</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Dist.</td> <td colspan="5"></td> <td>19</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td colspan="2">%</td> <td colspan="5"></td> <td>20</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td colspan="2">T/V..</td> <td colspan="5"></td> <td>21</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td colspan="2">T/V..</td> <td colspan="5"></td> <td>22</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>						GS		T3	T1	S2	P3	P4	PEV - Entab./desembarque de passageiros (p)	Acidentes	Moniv	Vinimo	S2 P3		S2	S2	P3	P4		Nº	Ano	Total	Atrap	Total	Atrap	Total	Atrap	Fase							18	-	-	-	-	-	-	-	Dist.							19	-	-	-	-	-	-	-	%							20	-	-	-	-	-	-	-	T/V..							21	-	-	-	-	-	-	-	T/V..							22	-	-	-	-	-	-	-																																																																
GS		T3	T1	S2	P3	P4	PEV - Entab./desembarque de passageiros (p)	Acidentes	Moniv	Vinimo																																																																																																																																																																
S2 P3		S2	S2	P3	P4		Nº	Ano	Total	Atrap	Total	Atrap	Total	Atrap																																																																																																																																																												
Fase							18	-	-	-	-	-	-	-																																																																																																																																																												
Dist.							19	-	-	-	-	-	-	-																																																																																																																																																												
%							20	-	-	-	-	-	-	-																																																																																																																																																												
T/V..							21	-	-	-	-	-	-	-																																																																																																																																																												
T/V..							22	-	-	-	-	-	-	-																																																																																																																																																												

PS - Programação dos Semáforos (e os impactos sobre os usuários - motorizados ou não)				Recife	Metrics																																																																																																																																																							
Interseção		Código	Sub-área	Data																																																																																																																																																								
Av. Antonio de Góes / Rua Manoel de Brito		S103_a	Orla	26/5/24																																																																																																																																																								
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Usuários (Indicadores)</th> <th>PEV</th> <th>RK</th> <th>MOY</th> <th>AUT</th> <th>BUS</th> <th>CAM</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fluxo de pessoas</td> <td>209 mil / dia</td> <td>6%</td> <td>1%</td> <td>8%</td> <td>38%</td> <td>45%</td> <td>1%</td> </tr> <tr> <td>Tempo Perdido</td> <td>4575 horas / dia</td> <td>5%</td> <td>1%</td> <td>7%</td> <td>41%</td> <td>44%</td> <td>1%</td> </tr> <tr> <td>Custo Operacional</td> <td>R\$ 6.750.000 / ano</td> <td>5%</td> <td>1%</td> <td>16%</td> <td>54%</td> <td>29%</td> <td>1%</td> </tr> </tbody> </table>						Usuários (Indicadores)		PEV	RK	MOY	AUT	BUS	CAM	Fluxo de pessoas	209 mil / dia	6%	1%	8%	38%	45%	1%	Tempo Perdido	4575 horas / dia	5%	1%	7%	41%	44%	1%	Custo Operacional	R\$ 6.750.000 / ano	5%	1%	16%	54%	29%	1%																																																																																																																							
Usuários (Indicadores)		PEV	RK	MOY	AUT	BUS	CAM																																																																																																																																																					
Fluxo de pessoas	209 mil / dia	6%	1%	8%	38%	45%	1%																																																																																																																																																					
Tempo Perdido	4575 horas / dia	5%	1%	7%	41%	44%	1%																																																																																																																																																					
Custo Operacional	R\$ 6.750.000 / ano	5%	1%	16%	54%	29%	1%																																																																																																																																																					
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Programa</th> <th rowspan="2">Por. Ciclo</th> <th colspan="4">Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano</th> <th colspan="2">Qualidade de Serviço</th> </tr> <tr> <th>Bus</th> <th>Autos</th> <th>ped</th> <th>Q5 / Plano</th> <th>BUS</th> <th>PED</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td>Fax / veic / hora</td> <td>T. coletivo</td> <td>Pedestre</td> <td>Viniq.</td> <td>AUT</td> <td>BUS</td> <td>PED</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Méd. Max</td> <td>Espera Total</td> <td>h/s</td> <td>ocup</td> <td>h/h</td> <td>ped</td> </tr> <tr> <td>AV</td> <td>45</td> <td>6.820</td> <td>17</td> <td>18</td> <td>17</td> <td>31</td> <td>0,3</td> <td>2700</td> <td>2400</td> <td>0,10</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PM</td> <td>49</td> <td>7.250</td> <td>22</td> <td>23</td> <td>24</td> <td>38</td> <td>0,2</td> <td>13200</td> <td>10300</td> <td>7,00</td> <td>C</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PM</td> <td>38</td> <td>7.300</td> <td>22</td> <td>22</td> <td>24</td> <td>38</td> <td>0,2</td> <td>15500</td> <td>13600</td> <td>9,00</td> <td>C</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PIA</td> <td>32</td> <td>7.070</td> <td>16</td> <td>16</td> <td>19</td> <td>33</td> <td>0,3</td> <td>11100</td> <td>8200</td> <td>6,00</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PVA</td> <td>37</td> <td>7.070</td> <td>16</td> <td>16</td> <td>19</td> <td>33</td> <td>0,3</td> <td>11300</td> <td>10100</td> <td>9,00</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PT</td> <td>41</td> <td>7.000</td> <td>16</td> <td>16</td> <td>19</td> <td>33</td> <td>0,3</td> <td>14200</td> <td>16600</td> <td>8,00</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PT</td> <td>41</td> <td>7.180</td> <td>19</td> <td>19</td> <td>22</td> <td>36</td> <td>0,2</td> <td>15800</td> <td>19800</td> <td>10,00</td> <td>C</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>ND</td> <td>33</td> <td>7.040</td> <td>17</td> <td>17</td> <td>19</td> <td>33</td> <td>0,3</td> <td>4000</td> <td>4600</td> <td>1,00</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>MND</td> <td>28</td> <td>6.790</td> <td>18</td> <td>18</td> <td>17</td> <td>31</td> <td>0,3</td> <td>9400</td> <td>8100</td> <td>0,40</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> </tbody> </table>						Programa	Por. Ciclo	Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano				Qualidade de Serviço		Bus	Autos	ped	Q5 / Plano	BUS	PED			Fax / veic / hora	T. coletivo	Pedestre	Viniq.	AUT	BUS	PED				Méd. Max	Espera Total	h/s	ocup	h/h	ped	AV	45	6.820	17	18	17	31	0,3	2700	2400	0,10	B	A	PM	49	7.250	22	23	24	38	0,2	13200	10300	7,00	C	A	PM	38	7.300	22	22	24	38	0,2	15500	13600	9,00	C	A	PIA	32	7.070	16	16	19	33	0,3	11100	8200	6,00	B	A	PVA	37	7.070	16	16	19	33	0,3	11300	10100	9,00	B	A	PT	41	7.000	16	16	19	33	0,3	14200	16600	8,00	B	A	PT	41	7.180	19	19	22	36	0,2	15800	19800	10,00	C	A	ND	33	7.040	17	17	19	33	0,3	4000	4600	1,00	B	A	MND	28	6.790	18	18	17	31	0,3	9400	8100	0,40	B	A		
Programa	Por. Ciclo	Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano						Qualidade de Serviço																																																																																																																																																				
		Bus	Autos	ped	Q5 / Plano	BUS	PED																																																																																																																																																					
		Fax / veic / hora	T. coletivo	Pedestre	Viniq.	AUT	BUS	PED																																																																																																																																																				
			Méd. Max	Espera Total	h/s	ocup	h/h	ped																																																																																																																																																				
AV	45	6.820	17	18	17	31	0,3	2700	2400	0,10	B	A																																																																																																																																																
PM	49	7.250	22	23	24	38	0,2	13200	10300	7,00	C	A																																																																																																																																																
PM	38	7.300	22	22	24	38	0,2	15500	13600	9,00	C	A																																																																																																																																																
PIA	32	7.070	16	16	19	33	0,3	11100	8200	6,00	B	A																																																																																																																																																
PVA	37	7.070	16	16	19	33	0,3	11300	10100	9,00	B	A																																																																																																																																																
PT	41	7.000	16	16	19	33	0,3	14200	16600	8,00	B	A																																																																																																																																																
PT	41	7.180	19	19	22	36	0,2	15800	19800	10,00	C	A																																																																																																																																																
ND	33	7.040	17	17	19	33	0,3	4000	4600	1,00	B	A																																																																																																																																																
MND	28	6.790	18	18	17	31	0,3	9400	8100	0,40	B	A																																																																																																																																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Atendimento ao Pedestre</th> <th>Infraestrutura</th> <th>Operacional (h/h/bus)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2"></td> <td>A</td> <td>C</td> </tr> </tbody> </table>						Atendimento ao Pedestre		Infraestrutura	Operacional (h/h/bus)			A	C																																																																																																																																															
Atendimento ao Pedestre		Infraestrutura	Operacional (h/h/bus)																																																																																																																																																									
		A	C																																																																																																																																																									
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">Plano   Dia/Período</th> <th colspan="2">Informações Interseção</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Dia</td> <td>Hora</td> <td>Plano</td> <td>Intermittente</td> <td>Travessia de pedestres</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>1-7</td> <td>00:00</td> <td>1</td> <td>19:30</td> <td>Esp. Amarelo (sec   ped)</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>1-7</td> <td>05:30</td> <td>2</td> <td>1-7</td> <td>Inserção urbana</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-7</td> <td>09:00</td> <td>3</td> <td>21:30</td> <td colspan="2">Entorno</td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>11:00</td> <td>4</td> <td></td> <td colspan="2">Integração Transp. Público</td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>12:30</td> <td>5</td> <td></td> <td colspan="2">Método</td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>14:30</td> <td>6</td> <td>Controlador</td> <td>Passageiros por Ônibus</td> <td>Bus 80 BRT 160</td> </tr> <tr> <td>2-7</td> <td>18:30</td> <td>7</td> <td>4 fases</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						Plano   Dia/Período				Informações Interseção		Dia	Hora	Plano	Intermittente	Travessia de pedestres	4	1-7	00:00	1	19:30	Esp. Amarelo (sec   ped)	4	1-7	05:30	2	1-7	Inserção urbana		2-7	09:00	3	21:30	Entorno		2-6	11:00	4		Integração Transp. Público		2-6	12:30	5		Método		2-6	14:30	6	Controlador	Passageiros por Ônibus	Bus 80 BRT 160	2-7	18:30	7	4 fases																																																																																																			
Plano   Dia/Período				Informações Interseção																																																																																																																																																								
Dia	Hora	Plano	Intermittente	Travessia de pedestres	4																																																																																																																																																							
1-7	00:00	1	19:30	Esp. Amarelo (sec   ped)	4																																																																																																																																																							
1-7	05:30	2	1-7	Inserção urbana																																																																																																																																																								
2-7	09:00	3	21:30	Entorno																																																																																																																																																								
2-6	11:00	4		Integração Transp. Público																																																																																																																																																								
2-6	12:30	5		Método																																																																																																																																																								
2-6	14:30	6	Controlador	Passageiros por Ônibus	Bus 80 BRT 160																																																																																																																																																							
2-7	18:30	7	4 fases																																																																																																																																																									
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Estrutura Plano</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>Ciclo</th> <th>Defasagem</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">Plano 2</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>5</td> <td>6</td> <td>140</td> <td>47</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Estágios</td> <td>64</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>66</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">M1</td> <td>20</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>15</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						Estrutura Plano		E1	T	T	T	E2	T	T	T	Ciclo	Defasagem	Plano 2		1	3	2	3	3	4	5	6	140	47	Estágios		64	1	3	1	66	1	3	1			M1		20				15																																																																																																												
Estrutura Plano		E1	T	T	T	E2	T	T	T	Ciclo	Defasagem																																																																																																																																																	
Plano 2		1	3	2	3	3	4	5	6	140	47																																																																																																																																																	
Estágios		64	1	3	1	66	1	3	1																																																																																																																																																			
M1		20				15																																																																																																																																																						
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Rat. (seg/traf)</th> <th>M1</th> <th colspan="8">R_2 (% do ciclo) R_1-R_4</th> </tr> <tr> <th>T</th> <th>U</th> <th>P</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>Ciclo</th> <th>OffSet</th> <th>Seg</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>74%</td> <td>79%</td> <td>1</td> <td>33</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>47</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>90</td> <td>52</td> <td>27%</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>2</td> <td>64</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>66</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>140</td> <td>47</td> <td>40%</td> </tr> <tr> <td>63%</td> <td>63%</td> <td>3</td> <td>64</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>66</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>140</td> <td>47</td> <td>46%</td> </tr> <tr> <td>79%</td> <td>88%</td> <td>4</td> <td>45</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>45</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>100</td> <td>48</td> <td>45%</td> </tr> <tr> <td>81%</td> <td>92%</td> <td>5</td> <td>45</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>45</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>100</td> <td>48</td> <td>45%</td> </tr> <tr> <td>89%</td> <td>90%</td> <td>6</td> <td>45</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>45</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>100</td> <td>48</td> <td>45%</td> </tr> <tr> <td>81%</td> <td>102%</td> <td>7</td> <td>54</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>56</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>120</td> <td>47</td> <td>45%</td> </tr> <tr> <td>57%</td> <td>82%</td> <td>8</td> <td>43</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>47</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>100</td> <td>50</td> <td>43%</td> </tr> <tr> <td>46%</td> <td>74%</td> <td>9</td> <td>33</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>47</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>90</td> <td>51</td> <td>37%</td> </tr> </tbody> </table>						Rat. (seg/traf)		M1	R_2 (% do ciclo) R_1-R_4								T	U	P	E1	T	T	T	E2	T	T	T	Ciclo	OffSet	Seg	74%	79%	1	33	1	3	1	47	1	3	1	90	52	27%	100%	100%	2	64	1	3	1	66	1	3	1	140	47	40%	63%	63%	3	64	1	3	1	66	1	3	1	140	47	46%	79%	88%	4	45	1	3	1	45	1	3	1	100	48	45%	81%	92%	5	45	1	3	1	45	1	3	1	100	48	45%	89%	90%	6	45	1	3	1	45	1	3	1	100	48	45%	81%	102%	7	54	1	3	1	56	1	3	1	120	47	45%	57%	82%	8	43	1	3	1	47	1	3	1	100	50	43%	46%	74%	9	33	1	3	1	47	1	3	1	90	51	37%
Rat. (seg/traf)		M1	R_2 (% do ciclo) R_1-R_4																																																																																																																																																									
T	U	P	E1	T	T	T	E2	T	T	T	Ciclo	OffSet	Seg																																																																																																																																															
74%	79%	1	33	1	3	1	47	1	3	1	90	52	27%																																																																																																																																															
100%	100%	2	64	1	3	1	66	1	3	1	140	47	40%																																																																																																																																															
63%	63%	3	64	1	3	1	66	1	3	1	140	47	46%																																																																																																																																															
79%	88%	4	45	1	3	1	45	1	3	1	100	48	45%																																																																																																																																															
81%	92%	5	45	1	3	1	45	1	3	1	100	48	45%																																																																																																																																															
89%	90%	6	45	1	3	1	45	1	3	1	100	48	45%																																																																																																																																															
81%	102%	7	54	1	3	1	56	1	3	1	120	47	45%																																																																																																																																															
57%	82%	8	43	1	3	1	47	1	3	1	100	50	43%																																																																																																																																															
46%	74%	9	33	1	3	1	47	1	3	1	90	51	37%																																																																																																																																															
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">GS</th> <th>T1</th> <th>T2</th> <th>T3</th> <th>T4</th> <th>P1</th> <th>P2</th> <th>P3</th> <th>P4</th> <th>PEV</th> <th>Acidentes</th> <th>Monit</th> <th>Vitimo</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">Nº</td> <td>T1</td> <td>T2</td> <td>T3</td> <td>T4</td> <td>P1</td> <td>P2</td> <td>P3</td> <td>P4</td> <td>10113</td> <td>Ano</td> <td>Total</td> <td>Total</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Fase</td> <td>T1</td> <td>T2</td> <td>T3</td> <td>T4</td> <td>P1</td> <td>P2</td> <td>P3</td> <td>P4</td> <td>18</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Dist.</td> <td>80</td> <td>80</td> <td>80</td> <td>80</td> <td>80</td> <td>80</td> <td>80</td> <td>80</td> <td>19</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td colspan="2">%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>20</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td colspan="2">T/V..</td> <td>11</td> <td>11</td> <td>11</td> <td>11</td> <td>11</td> <td>11</td> <td>11</td> <td>11</td> <td>21</td> <td>2</td> <td>0</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td colspan="2">T/V..</td> <td>11</td> <td>11</td> <td>11</td> <td>11</td> <td>11</td> <td>11</td> <td>11</td> <td>11</td> <td>22</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>						GS		T1	T2	T3	T4	P1	P2	P3	P4	PEV	Acidentes	Monit	Vitimo	Nº		T1	T2	T3	T4	P1	P2	P3	P4	10113	Ano	Total	Total	Fase		T1	T2	T3	T4	P1	P2	P3	P4	18	3	2	1	Dist.		80	80	80	80	80	80	80	80	19	1	0	1	%		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	20	1	0	2	T/V..		11	11	11	11	11	11	11	11	21	2	0	2	T/V..		11	11	11	11	11	11	11	11	22	0	0	0																																																					
GS		T1	T2	T3	T4	P1	P2	P3	P4	PEV	Acidentes	Monit	Vitimo																																																																																																																																															
Nº		T1	T2	T3	T4	P1	P2	P3	P4	10113	Ano	Total	Total																																																																																																																																															
Fase		T1	T2	T3	T4	P1	P2	P3	P4	18	3	2	1																																																																																																																																															
Dist.		80	80	80	80	80	80	80	80	19	1	0	1																																																																																																																																															
%		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	20	1	0	2																																																																																																																																															
T/V..		11	11	11	11	11	11	11	11	21	2	0	2																																																																																																																																															
T/V..		11	11	11	11	11	11	11	11	22	0	0	0																																																																																																																																															

P5 - Programação dos Semáforos (e os impactos sobre os usuários - motorizados ou não)				Recife	Metrics																																																																																																																																															
Interseção		Código	Sub-área	Data																																																																																																																																																
Av. Boa Viagem / Av. Herculano Bandeira		S104_a	Orla	26/5/24																																																																																																																																																
Obs. 1. No plano 1, conforme programação de CTU, manter em piscante																																																																																																																																																				
		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Usuários (Indicadores)</th> <th>PER</th> <th>MR</th> <th>MOY</th> <th>AUT</th> <th>BUS</th> <th>CAM</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fluxo de pessoas</td> <td>71 mil / dia</td> <td>8%</td> <td>7%</td> <td>13%</td> <td>60%</td> <td>9%</td> <td>2%</td> </tr> <tr> <td>Tempo Perdido</td> <td>2420 horas / dia</td> <td>6%</td> <td>2%</td> <td>15%</td> <td>66%</td> <td>10%</td> <td>2%</td> </tr> <tr> <td>Custo Operacional</td> <td>R\$ 2.575.000 / ano</td> <td>6%</td> <td>1%</td> <td>15%</td> <td>70%</td> <td>5%</td> <td>2%</td> </tr> </tbody> </table>				Usuários (Indicadores)		PER	MR	MOY	AUT	BUS	CAM	Fluxo de pessoas	71 mil / dia	8%	7%	13%	60%	9%	2%	Tempo Perdido	2420 horas / dia	6%	2%	15%	66%	10%	2%	Custo Operacional	R\$ 2.575.000 / ano	6%	1%	15%	70%	5%	2%																																																																																																															
		Usuários (Indicadores)		PER	MR	MOY	AUT	BUS	CAM																																																																																																																																											
		Fluxo de pessoas	71 mil / dia	8%	7%	13%	60%	9%	2%																																																																																																																																											
Tempo Perdido	2420 horas / dia	6%	2%	15%	66%	10%	2%																																																																																																																																													
Custo Operacional	R\$ 2.575.000 / ano	6%	1%	15%	70%	5%	2%																																																																																																																																													
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Programa</th> <th colspan="4">Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano</th> <th colspan="3">Qualidade de Serviço</th> </tr> <tr> <th>Bus</th> <th>Autos</th> <th colspan="2">Média por acesso/travessia (s)</th> <th>AUT</th> <th>BUS</th> <th>PED</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Fax / veic / hora</td> <td></td> <td>T. coletivo</td> <td>Pedestre</td> <td>Temp</td> <td>PM</td> <td>ped</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Min</td> <td>Max</td> <td>espera</td> <td>Total</td> <td>h/s</td> </tr> </tbody> </table>				Programa	Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano				Qualidade de Serviço			Bus	Autos	Média por acesso/travessia (s)		AUT	BUS	PED		Fax / veic / hora		T. coletivo	Pedestre	Temp	PM	ped				Min	Max	espera	Total	h/s																																																																																																																		
Programa	Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano				Qualidade de Serviço																																																																																																																																															
	Bus	Autos	Média por acesso/travessia (s)		AUT	BUS	PED																																																																																																																																													
	Fax / veic / hora		T. coletivo	Pedestre	Temp	PM	ped																																																																																																																																													
			Min	Max	espera	Total	h/s																																																																																																																																													
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Atendimento ao Pedestre</th> <th>Infraestrutura</th> <th>Operacional (h/há/bus)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2"></td> <td>A</td> <td>B</td> </tr> </tbody> </table>				Atendimento ao Pedestre		Infraestrutura	Operacional (h/há/bus)			A	B																																																																																																																																									
Atendimento ao Pedestre		Infraestrutura	Operacional (h/há/bus)																																																																																																																																																	
		A	B																																																																																																																																																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">Plano   Dia/Período</th> <th colspan="2">Informações Interseção</th> </tr> <tr> <th>Dia</th> <th>Hora</th> <th>Plano</th> <th>Intermittente</th> <th>Travessia de pedestres</th> <th>3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1-7</td> <td>00:00</td> <td>1</td> <td>1-7</td> <td>19:30</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>1-7</td> <td>05:30</td> <td>2</td> <td>1-7</td> <td>21:30</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>2-7</td> <td>09:00</td> <td>3</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>11:00</td> <td>4</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>12:30</td> <td>5</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>14:30</td> <td>6</td> <td>Controlador</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-7</td> <td>16:30</td> <td>7</td> <td>4 fases</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Plano   Dia/Período				Informações Interseção		Dia	Hora	Plano	Intermittente	Travessia de pedestres	3	1-7	00:00	1	1-7	19:30	8	1-7	05:30	2	1-7	21:30	9	2-7	09:00	3				2-6	11:00	4				2-6	12:30	5				2-6	14:30	6	Controlador			2-7	16:30	7	4 fases			<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Informações Interseção</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Travessia de pedestres</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Esp. Amarelo (veic   ped)</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Inserção Urbana</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Entorno</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Integração Transp. Público</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Método</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Passageiros por Ônibus</td> <td>Bus 80</td> </tr> <tr> <td></td> <td>BRT 168</td> </tr> </tbody> </table>		Informações Interseção		Travessia de pedestres	3	Esp. Amarelo (veic   ped)	4	Inserção Urbana		Entorno		Integração Transp. Público		Método		Passageiros por Ônibus	Bus 80		BRT 168																																																																									
Plano   Dia/Período				Informações Interseção																																																																																																																																																
Dia	Hora	Plano	Intermittente	Travessia de pedestres	3																																																																																																																																															
1-7	00:00	1	1-7	19:30	8																																																																																																																																															
1-7	05:30	2	1-7	21:30	9																																																																																																																																															
2-7	09:00	3																																																																																																																																																		
2-6	11:00	4																																																																																																																																																		
2-6	12:30	5																																																																																																																																																		
2-6	14:30	6	Controlador																																																																																																																																																	
2-7	16:30	7	4 fases																																																																																																																																																	
Informações Interseção																																																																																																																																																				
Travessia de pedestres	3																																																																																																																																																			
Esp. Amarelo (veic   ped)	4																																																																																																																																																			
Inserção Urbana																																																																																																																																																				
Entorno																																																																																																																																																				
Integração Transp. Público																																																																																																																																																				
Método																																																																																																																																																				
Passageiros por Ônibus	Bus 80																																																																																																																																																			
	BRT 168																																																																																																																																																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Fase</th> <th>Fx</th> <th>/h</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>Início</th> <th>TV</th> <th>Início</th> <th>TV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>T1</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>V</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>0</td> <td>58</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>U2</td> <td>2</td> <td>12</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>B</td> <td>V</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>R</td> <td>63</td> <td>74</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>P3</td> <td>4</td> <td></td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>V</td> <td>V</td> <td>V</td> <td>V</td> <td>A</td> <td>62</td> <td>74</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>P4</td> <td>2</td> <td></td> <td>V</td> <td>V</td> <td>V</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>139</td> <td>60</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						Fase	Fx	/h	E1	T	T	T	E2	T	T	T	Início	TV	Início	TV	T1	4	1	V	A	A	R	R	R	R	R	0	58			U2	2	12	R	R	R	B	V	A	A	R	63	74			P3	4		R	R	R	V	V	V	V	A	62	74			P4	2		V	V	V	A	A	R	R	R	139	60																																																																						
Fase	Fx	/h	E1	T	T	T	E2	T	T	T	Início	TV	Início	TV																																																																																																																																						
T1	4	1	V	A	A	R	R	R	R	R	0	58																																																																																																																																								
U2	2	12	R	R	R	B	V	A	A	R	63	74																																																																																																																																								
P3	4		R	R	R	V	V	V	V	A	62	74																																																																																																																																								
P4	2		V	V	V	A	A	R	R	R	139	60																																																																																																																																								
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Estutura Plano</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>Ciclo</th> <th>Defasagem</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>4</td> <td>5</td> <td>6</td> <td>140</td> <td>121</td> </tr> </tbody> </table>						Estutura Plano	E1	T	T	T	E2	T	T	T	Ciclo	Defasagem	2	1	3	2	3	2	4	5	6	140	121																																																																																																																									
Estutura Plano	E1	T	T	T	E2	T	T	T	Ciclo	Defasagem																																																																																																																																										
2	1	3	2	3	2	4	5	6	140	121																																																																																																																																										
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Estágios</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>Ciclo</th> <th>Offset</th> <th>OffSet</th> <th>OffSet</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MI</td> <td>20</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>15</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>90</td> <td>67</td> <td>40%</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>140</td> <td>121</td> <td>41%</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>140</td> <td>121</td> <td>41%</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>100</td> <td>79</td> <td>42%</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>100</td> <td>79</td> <td>42%</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>100</td> <td>79</td> <td>42%</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>100</td> <td>79</td> <td>42%</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>120</td> <td>99</td> <td>42%</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>100</td> <td>79</td> <td>42%</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>90</td> <td>66</td> <td>40%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						Estágios	E1	T	T	T	E2	T	T	T	Ciclo	Offset	OffSet	OffSet	MI	20				15				90	67	40%											140	121	41%											140	121	41%											100	79	42%											100	79	42%											100	79	42%											100	79	42%											120	99	42%											100	79	42%											90	66	40%	
Estágios	E1	T	T	T	E2	T	T	T	Ciclo	Offset	OffSet	OffSet																																																																																																																																								
MI	20				15				90	67	40%																																																																																																																																									
									140	121	41%																																																																																																																																									
									140	121	41%																																																																																																																																									
									100	79	42%																																																																																																																																									
									100	79	42%																																																																																																																																									
									100	79	42%																																																																																																																																									
									100	79	42%																																																																																																																																									
									120	99	42%																																																																																																																																									
									100	79	42%																																																																																																																																									
									90	66	40%																																																																																																																																									
<table border="1"> <thead> <tr> <th>GS</th> <th>T1</th> <th>U2</th> <th>P3</th> <th>P4</th> <th>PER - Entr/Saída/Estoque de passageiros (p)</th> <th>Acidentes</th> <th>Moniv</th> <th>Ymimo</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Nº 10139</td> <td>Ano Total</td> <td>Total</td> <td>Total</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Fase U2</td> <td>18</td> <td>1</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Dist. 170</td> <td>19</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>% 100%</td> <td>29</td> <td>1</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>T/V.. 11</td> <td>21</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>T/V.. 15</td> <td>22</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>						GS	T1	U2	P3	P4	PER - Entr/Saída/Estoque de passageiros (p)	Acidentes	Moniv	Ymimo						Nº 10139	Ano Total	Total	Total						Fase U2	18	1	0						Dist. 170	19	0	0						% 100%	29	1	0						T/V.. 11	21	0	0						T/V.. 15	22	0	0																																																																																
GS	T1	U2	P3	P4	PER - Entr/Saída/Estoque de passageiros (p)	Acidentes	Moniv	Ymimo																																																																																																																																												
					Nº 10139	Ano Total	Total	Total																																																																																																																																												
					Fase U2	18	1	0																																																																																																																																												
					Dist. 170	19	0	0																																																																																																																																												
					% 100%	29	1	0																																																																																																																																												
					T/V.. 11	21	0	0																																																																																																																																												
					T/V.. 15	22	0	0																																																																																																																																												

PS - Programação dos Semáforos (e os impactos sobre os usuários - motorizados ou não)				Recife		Metrics							
Interseção			Código	Sub-área	Data								
Av. Boa Viagem / Rua Ondina			S119_a	Orla	26/5/24								
Obs. 1. No plano 1, conforme programação de CTU, manter em p/cicante													
			<b>Usuários (Indicadores)</b>				PED	RK	MOV	AUT	BUS	CAM	
			Fluxo de pessoas		53 mil / dia		5%	7%	14%	76%	1%	2%	
			Tempo Perdido		520 horas / dia		25%	10%	3%	61%	0%	0%	
Custo Operacional		R\$ 975.000 / ano		25%	9%	3%	62%	0%	0%				
<b>Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano</b>			<b>Qualidade de Serviço</b>										
Programa	Bus	Autos	Média por acesso/travessia (s)		Total hora (usuários)		QS / Plano						
Por.	Ciclo	Faz / veic / hora	T. coletivo	Pedestre	Vinil	AUT	BUS	PED					
			AMed	Max	Espera	ocup	BM	ped					
AV	90	45	3.510	3	3	63	75	2,0	2,00	0,00	0,10	A	D
PM	140	49	3.830	3	2	99	111	2,0	20,00	0,20	4,00	A	D
PM	140	38	3.830	3	2	99	111	2,0	18,00	0,00	6,00	A	D
PIA	180	32	3.640	3	2	71	83	2,0	16,00	0,00	4,00	A	D
PVA	180	37	3.640	3	2	71	83	2,0	15,00	0,00	5,00	A	D
PPT	180	41	3.640	3	2	71	83	2,0	16,00	0,00	4,00	A	D
PT	120	41	3.640	2	2	86	98	2,0	11,00	0,00	6,00	A	D
NDI	180	33	3.640	3	2	71	83	2,0	15,00	0,00	1,00	A	D
MAD	90	28	3.510	3	3	63	75	2,0	14,00	0,00	0,30	A	D
Atendimento ao Pedestre			Infraestrutura		Operacional (h/h/bus)		D						
Plano   Dia/Período			Informações Interseção										
Dia	Hora	Plano	Dia	Hora	Plano	Intermediária	Travessias de pedestres		3				
1-7	00:00	1	1-7	19:30	8	Dia	Hora	Esp. Amarelo (veic   ped)		4			
1-7	05:30	2	1-7	21:30	9	Inserção urbana		Entorno					
2-7	09:00	3	Integração Transp. Público		Médio		Passageiros por Ônibus		Bus 80				
2-6	11:00	4	Controlador		2 fasss		BRT		160				
2-6	12:30	5											
2-6	14:30	6											
2-7	16:30	7											
Estrutura Plano			E1	T	E2	T	Ciclo		Defasagem				
Estágios			112	4	20	4	140		44				
E1			T	E2	T	R_2 (% do ciclo) R_1-1		Ciclo		Offset			
E1			T	E2	T	90		15		73%			
E2			T	E1	T	140		44		80%			
E3			T	E4	T	140		44		80%			
E4			T	E3	T	100		22		76%			
E5			T	E6	T	100		22		76%			
E6			T	E5	T	100		22		76%			
E7			T	E8	T	120		30		80%			
E8			T	E7	T	100		22		76%			
E9			T	E10	T	90		13		73%			
GS			T1	P2	PED - Emb/Desemb/que de passageiros (s)		Acidentes		Mortes		Vítimas		
Nº					Ano		Total	Total		Total			
Fase					18		0	0		0			
Dist.					19		0	0		0			
%					20		1	0		1			
T/V..					21		2	0		2			
T/V..					22		0	0		0			



P5 - Programação dos Semáforos (e os impactos sobre os usuários - motorizados ou não)				Recife	Metrics																																																																																																																																																	
Interseção		Código	Sub-área	Data																																																																																																																																																		
Av. Herculano Bandeira / Rua Miranda Falcão (Igreja do Pina)		S137_a	Boa Viagem	26/5/24																																																																																																																																																		
Obs. 1. No plano 1, conforme programação de CTU, manter em piscante																																																																																																																																																						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Usuários (Indicadores)</th> <th>PEV</th> <th>RK</th> <th>MOV</th> <th>AUT</th> <th>BUS</th> <th>CAM</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fluxo de pessoas</td> <td>235 mil / dia</td> <td>9%</td> <td>1%</td> <td>5%</td> <td>26%</td> <td>59%</td> <td>1%</td> </tr> <tr> <td>Tempo Perdido</td> <td>3540 horas / dia</td> <td>18%</td> <td>2%</td> <td>5%</td> <td>23%</td> <td>52%</td> <td>1%</td> </tr> <tr> <td>Custo Operacional</td> <td>R\$ 4.600.000 / ano</td> <td>17%</td> <td>2%</td> <td>7%</td> <td>34%</td> <td>39%</td> <td>1%</td> </tr> </tbody> </table>				Usuários (Indicadores)		PEV	RK	MOV	AUT	BUS	CAM	Fluxo de pessoas	235 mil / dia	9%	1%	5%	26%	59%	1%	Tempo Perdido	3540 horas / dia	18%	2%	5%	23%	52%	1%	Custo Operacional	R\$ 4.600.000 / ano	17%	2%	7%	34%	39%	1%																																																																																																																	
		Usuários (Indicadores)		PEV	RK	MOV	AUT	BUS	CAM																																																																																																																																													
Fluxo de pessoas	235 mil / dia	9%	1%	5%	26%	59%	1%																																																																																																																																															
Tempo Perdido	3540 horas / dia	18%	2%	5%	23%	52%	1%																																																																																																																																															
Custo Operacional	R\$ 4.600.000 / ano	17%	2%	7%	34%	39%	1%																																																																																																																																															
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Programa</th> <th colspan="5">Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano</th> <th colspan="2">Qualidade de Serviço</th> </tr> <tr> <th>Bus</th> <th>Autos</th> <th colspan="2">Média por acesso/travessia (s)</th> <th colspan="2">Total hora (usuários)</th> </tr> <tr> <th>Por. Ciclo</th> <th>Faz / veic / hora</th> <th>T. coletivo</th> <th>Pedestre</th> <th>Total</th> <th>AUT</th> <th>BUS</th> <th>PED</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>AV</td> <td>25</td> <td>4.200</td> <td>15</td> <td>14</td> <td>43</td> <td>58</td> <td>2,0</td> <td>21,00</td> <td>18,00</td> <td>0,40</td> <td>B</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>PM</td> <td>28</td> <td>5.300</td> <td>6</td> <td>44</td> <td>67</td> <td>82</td> <td>2,0</td> <td>64,00</td> <td>95,00</td> <td>21,00</td> <td>B</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>PM</td> <td>22</td> <td>3.300</td> <td>6</td> <td>44</td> <td>67</td> <td>82</td> <td>2,0</td> <td>74,00</td> <td>52,00</td> <td>29,00</td> <td>B</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>PIA</td> <td>26</td> <td>4.830</td> <td>9</td> <td>15</td> <td>48</td> <td>63</td> <td>2,0</td> <td>57,00</td> <td>72,00</td> <td>22,00</td> <td>B</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>PVA</td> <td>26</td> <td>4.830</td> <td>9</td> <td>15</td> <td>48</td> <td>63</td> <td>2,0</td> <td>56,00</td> <td>74,00</td> <td>25,00</td> <td>B</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>PVT</td> <td>42</td> <td>4.830</td> <td>9</td> <td>15</td> <td>48</td> <td>63</td> <td>2,0</td> <td>57,00</td> <td>118,00</td> <td>23,00</td> <td>B</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>PT</td> <td>58</td> <td>4.870</td> <td>12</td> <td>28</td> <td>56</td> <td>71</td> <td>2,0</td> <td>92,00</td> <td>131,00</td> <td>30,00</td> <td>B</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>ND</td> <td>43</td> <td>5.110</td> <td>5</td> <td>32</td> <td>50</td> <td>65</td> <td>2,0</td> <td>29,00</td> <td>84,00</td> <td>9,00</td> <td>A</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>MND</td> <td>38</td> <td>4.200</td> <td>16</td> <td>16</td> <td>43</td> <td>58</td> <td>2,0</td> <td>30,00</td> <td>78,00</td> <td>1,00</td> <td>B</td> <td>D</td> </tr> </tbody> </table>				Programa	Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano					Qualidade de Serviço		Bus	Autos	Média por acesso/travessia (s)		Total hora (usuários)		Por. Ciclo	Faz / veic / hora	T. coletivo	Pedestre	Total	AUT	BUS	PED	AV	25	4.200	15	14	43	58	2,0	21,00	18,00	0,40	B	D	PM	28	5.300	6	44	67	82	2,0	64,00	95,00	21,00	B	D	PM	22	3.300	6	44	67	82	2,0	74,00	52,00	29,00	B	D	PIA	26	4.830	9	15	48	63	2,0	57,00	72,00	22,00	B	D	PVA	26	4.830	9	15	48	63	2,0	56,00	74,00	25,00	B	D	PVT	42	4.830	9	15	48	63	2,0	57,00	118,00	23,00	B	D	PT	58	4.870	12	28	56	71	2,0	92,00	131,00	30,00	B	D	ND	43	5.110	5	32	50	65	2,0	29,00	84,00	9,00	A	D	MND	38	4.200	16	16	43	58	2,0	30,00	78,00	1,00	B	D	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Atendimento ao Pedestre</th> <th>Infraestrutura</th> <th>Operacional (h/h/Bus)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B</td> <td>B</td> <td>D</td> </tr> </tbody> </table>		Atendimento ao Pedestre	Infraestrutura	Operacional (h/h/Bus)	B	B	D
Programa	Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano					Qualidade de Serviço																																																																																																																																																
	Bus	Autos	Média por acesso/travessia (s)		Total hora (usuários)																																																																																																																																																	
Por. Ciclo	Faz / veic / hora	T. coletivo	Pedestre	Total	AUT	BUS	PED																																																																																																																																															
AV	25	4.200	15	14	43	58	2,0	21,00	18,00	0,40	B	D																																																																																																																																										
PM	28	5.300	6	44	67	82	2,0	64,00	95,00	21,00	B	D																																																																																																																																										
PM	22	3.300	6	44	67	82	2,0	74,00	52,00	29,00	B	D																																																																																																																																										
PIA	26	4.830	9	15	48	63	2,0	57,00	72,00	22,00	B	D																																																																																																																																										
PVA	26	4.830	9	15	48	63	2,0	56,00	74,00	25,00	B	D																																																																																																																																										
PVT	42	4.830	9	15	48	63	2,0	57,00	118,00	23,00	B	D																																																																																																																																										
PT	58	4.870	12	28	56	71	2,0	92,00	131,00	30,00	B	D																																																																																																																																										
ND	43	5.110	5	32	50	65	2,0	29,00	84,00	9,00	A	D																																																																																																																																										
MND	38	4.200	16	16	43	58	2,0	30,00	78,00	1,00	B	D																																																																																																																																										
Atendimento ao Pedestre	Infraestrutura	Operacional (h/h/Bus)																																																																																																																																																				
B	B	D																																																																																																																																																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">Plano   Dia/Período</th> <th colspan="2">Informações Interseção</th> </tr> <tr> <th>Dia</th> <th>Hora</th> <th>Plano</th> <th>Intermittente</th> <th>Travessia de pedestres</th> <th>4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1-7</td> <td>00:00</td> <td>1</td> <td>1-7</td> <td>19:30</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>1-7</td> <td>05:30</td> <td>2</td> <td>1-7</td> <td>21:30</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>2-7</td> <td>09:00</td> <td>3</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>11:00</td> <td>4</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>12:30</td> <td>5</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>14:30</td> <td>6</td> <td>Controlador</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2-7</td> <td>18:30</td> <td>7</td> <td>4 fases</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Plano   Dia/Período				Informações Interseção		Dia	Hora	Plano	Intermittente	Travessia de pedestres	4	1-7	00:00	1	1-7	19:30	8	1-7	05:30	2	1-7	21:30	9	2-7	09:00	3				2-6	11:00	4				2-6	12:30	5				2-6	14:30	6	Controlador			2-7	18:30	7	4 fases			<table border="1"> <thead> <tr> <th>Esq. Amarelo (veic   ped)</th> <th>4</th> </tr> <tr> <th>Inserção Urbana</th> <th>Entorno</th> </tr> <tr> <th>Integração Transp. Público</th> <th>Métro</th> </tr> <tr> <th>Passageiros por Ônibus</th> <td>Bus 80 BRT 168</td> </tr> </thead> </table>		Esq. Amarelo (veic   ped)	4	Inserção Urbana	Entorno	Integração Transp. Público	Métro	Passageiros por Ônibus	Bus 80 BRT 168																																																																																			
Plano   Dia/Período				Informações Interseção																																																																																																																																																		
Dia	Hora	Plano	Intermittente	Travessia de pedestres	4																																																																																																																																																	
1-7	00:00	1	1-7	19:30	8																																																																																																																																																	
1-7	05:30	2	1-7	21:30	9																																																																																																																																																	
2-7	09:00	3																																																																																																																																																				
2-6	11:00	4																																																																																																																																																				
2-6	12:30	5																																																																																																																																																				
2-6	14:30	6	Controlador																																																																																																																																																			
2-7	18:30	7	4 fases																																																																																																																																																			
Esq. Amarelo (veic   ped)	4																																																																																																																																																					
Inserção Urbana	Entorno																																																																																																																																																					
Integração Transp. Público	Métro																																																																																																																																																					
Passageiros por Ônibus	Bus 80 BRT 168																																																																																																																																																					
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Fase</th> <th>Fx</th> <th>meas / h</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>meas / h</th> <th>Início</th> <th>TV</th> <th>Início</th> <th>TV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>U1</td> <td>5</td> <td>258</td> <td>V</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>R</td> <td>R</td> <td></td> <td>0</td> <td>102</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>U2</td> <td>2</td> <td></td> <td>A</td> <td>R</td> <td>V</td> <td>A</td> <td>R</td> <td></td> <td>106</td> <td>28</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>P3</td> <td>5</td> <td></td> <td>A</td> <td>R</td> <td>V</td> <td>A</td> <td>R</td> <td></td> <td>106</td> <td>28</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>P4</td> <td>2</td> <td></td> <td>V</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>R</td> <td>R</td> <td></td> <td>138</td> <td>104</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Fase	Fx	meas / h	E1	T	E2	T	T	meas / h	Início	TV	Início	TV	U1	5	258	V	A	A	R	R		0	102			U2	2		A	R	V	A	R		106	28			P3	5		A	R	V	A	R		106	28			P4	2		V	A	A	R	R		138	104																																																																																						
Fase	Fx	meas / h	E1	T	E2	T	T	meas / h	Início	TV	Início	TV																																																																																																																																										
U1	5	258	V	A	A	R	R		0	102																																																																																																																																												
U2	2		A	R	V	A	R		106	28																																																																																																																																												
P3	5		A	R	V	A	R		106	28																																																																																																																																												
P4	2		V	A	A	R	R		138	104																																																																																																																																												
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Estrutura Plano</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>Ciclo</th> <th>Defasagem</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>140</td> <td>72</td> </tr> </tbody> </table>		Estrutura Plano	E1	T	E2	T	T	Ciclo	Defasagem	2	1	1	2	2	3	140	72																																																																																																																																					
Estrutura Plano	E1	T	E2	T	T	Ciclo	Defasagem																																																																																																																																															
2	1	1	2	2	3	140	72																																																																																																																																															
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Estágios</th> <th>102</th> <th>4</th> <th>28</th> <th>4</th> <th>2</th> <th>Ciclo</th> <th>Defasagem</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>M1</td> <td>20</td> <td></td> <td>15</td> <td></td> <td></td> <td>140</td> <td>72</td> </tr> </tbody> </table>		Estágios	102	4	28	4	2	Ciclo	Defasagem	M1	20		15			140	72																																																																																																																																					
Estágios	102	4	28	4	2	Ciclo	Defasagem																																																																																																																																															
M1	20		15			140	72																																																																																																																																															
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Y</th> <th>U</th> <th>P</th> <th>No.</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>Ciclo</th> <th>OffSet</th> <th>R_1 (%)</th> <th>R_2 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>25%</td> <td>79%</td> <td>1</td> <td>40</td> <td>4</td> <td>40</td> <td>4</td> <td>2</td> <td></td> <td>90</td> <td>59</td> <td>25%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>2</td> <td>102</td> <td>4</td> <td>28</td> <td>4</td> <td>2</td> <td></td> <td>140</td> <td>72</td> <td>73%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>63%</td> <td>83%</td> <td>3</td> <td>102</td> <td>4</td> <td>28</td> <td>4</td> <td>2</td> <td></td> <td>140</td> <td>72</td> <td>73%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>79%</td> <td>88%</td> <td>4</td> <td>61</td> <td>4</td> <td>29</td> <td>4</td> <td>2</td> <td></td> <td>100</td> <td>55</td> <td>62%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>81%</td> <td>92%</td> <td>5</td> <td>61</td> <td>4</td> <td>29</td> <td>4</td> <td>2</td> <td></td> <td>100</td> <td>55</td> <td>62%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>89%</td> <td>90%</td> <td>6</td> <td>61</td> <td>4</td> <td>29</td> <td>4</td> <td>2</td> <td></td> <td>100</td> <td>55</td> <td>62%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>81%</td> <td>102%</td> <td>7</td> <td>73</td> <td>4</td> <td>37</td> <td>4</td> <td>2</td> <td></td> <td>120</td> <td>72</td> <td>61%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>57%</td> <td>82%</td> <td>8</td> <td>70</td> <td>4</td> <td>20</td> <td>4</td> <td>2</td> <td></td> <td>100</td> <td>46</td> <td>70%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>25%</td> <td>74%</td> <td>9</td> <td>40</td> <td>4</td> <td>40</td> <td>4</td> <td>2</td> <td></td> <td>90</td> <td>59</td> <td>45%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Y	U	P	No.	E1	T	E2	T	T	Ciclo	OffSet	R_1 (%)	R_2 (%)	25%	79%	1	40	4	40	4	2		90	59	25%		100%	100%	2	102	4	28	4	2		140	72	73%		63%	83%	3	102	4	28	4	2		140	72	73%		79%	88%	4	61	4	29	4	2		100	55	62%		81%	92%	5	61	4	29	4	2		100	55	62%		89%	90%	6	61	4	29	4	2		100	55	62%		81%	102%	7	73	4	37	4	2		120	72	61%		57%	82%	8	70	4	20	4	2		100	46	70%		25%	74%	9	40	4	40	4	2		90	59	45%																				
Y	U	P	No.	E1	T	E2	T	T	Ciclo	OffSet	R_1 (%)	R_2 (%)																																																																																																																																										
25%	79%	1	40	4	40	4	2		90	59	25%																																																																																																																																											
100%	100%	2	102	4	28	4	2		140	72	73%																																																																																																																																											
63%	83%	3	102	4	28	4	2		140	72	73%																																																																																																																																											
79%	88%	4	61	4	29	4	2		100	55	62%																																																																																																																																											
81%	92%	5	61	4	29	4	2		100	55	62%																																																																																																																																											
89%	90%	6	61	4	29	4	2		100	55	62%																																																																																																																																											
81%	102%	7	73	4	37	4	2		120	72	61%																																																																																																																																											
57%	82%	8	70	4	20	4	2		100	46	70%																																																																																																																																											
25%	74%	9	40	4	40	4	2		90	59	45%																																																																																																																																											
<table border="1"> <thead> <tr> <th>GS</th> <th>U1</th> <th>U2</th> <th>P3</th> <th>P4</th> <th>PEV - Emb/Desemb/que de passageiros (s)</th> <th>Acidentes</th> <th>Moniv</th> <th>Vitimo</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Nº</td> <td>102018</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Ano</td> <td>Total</td> <td>Total</td> </tr> <tr> <td>Fase</td> <td>U1</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Total</td> <td>Abrop</td> <td>Total</td> </tr> <tr> <td>Dist.</td> <td>210</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Total</td> <td>Abrop</td> <td>Total</td> </tr> <tr> <td>%</td> <td>100%</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Total</td> <td>Abrop</td> <td>Total</td> </tr> <tr> <td>T/V..</td> <td>11</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Total</td> <td>Abrop</td> <td>Total</td> </tr> <tr> <td>T/V..</td> <td>15</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Total</td> <td>Abrop</td> <td>Total</td> </tr> </tbody> </table>		GS	U1	U2	P3	P4	PEV - Emb/Desemb/que de passageiros (s)	Acidentes	Moniv	Vitimo	Nº	102018					Ano	Total	Total	Fase	U1					Total	Abrop	Total	Dist.	210					Total	Abrop	Total	%	100%					Total	Abrop	Total	T/V..	11					Total	Abrop	Total	T/V..	15					Total	Abrop	Total																																																																																						
GS	U1	U2	P3	P4	PEV - Emb/Desemb/que de passageiros (s)	Acidentes	Moniv	Vitimo																																																																																																																																														
Nº	102018					Ano	Total	Total																																																																																																																																														
Fase	U1					Total	Abrop	Total																																																																																																																																														
Dist.	210					Total	Abrop	Total																																																																																																																																														
%	100%					Total	Abrop	Total																																																																																																																																														
T/V..	11					Total	Abrop	Total																																																																																																																																														
T/V..	15					Total	Abrop	Total																																																																																																																																														

PS - Programação dos Semáforos (e os impactos sobre os usuários - motorizados ou não)				Recife	Metrics																																																																																																																																																																																				
Interseção		Código	Sub-área	Data																																																																																																																																																																																					
Av. Cons. Aguiar / Av. Herculano Bandeira		S138_a	Orla	26/5/24																																																																																																																																																																																					
		<b>Usuários (Indicadores)</b>		PIV	RR	MOV	AUT	BUS	CAM																																																																																																																																																																																
		Fluxo de pessoas		120	mil / dia	4%	1%	7%	37%	49%	1%																																																																																																																																																																														
		Tempo Perdido		2055	horas / dia	5%	1%	7%	37%	49%	1%																																																																																																																																																																														
Custo Operacional		R\$ 3.000.000 / ano		4%	1%	10%	50%	33%	1%																																																																																																																																																																																
<b>Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano</b>		Média por acesso/travessia (s)		Total hora (usuários)		Qualidade de Serviço																																																																																																																																																																																			
		Autos	Pedestre	AUT	BUS	PED	QS / Plano																																																																																																																																																																																		
Por.	Ciclo	Fax / veic / hora	T. coletivo	Atend.	Max.	Espera	Total	Atend.	BUS	PED	QS / Plano	BUS	PED																																																																																																																																																																												
AV	90s	44	3.440	15	15	28	37	2,0	27,00	13,00	0,10	B	D																																																																																																																																																																												
PM	140s	48	3.830	23	23	41	50	2,0	53,00	85,00	1,00	C	D																																																																																																																																																																												
PM	140s	37	3.630	22	22	41	50	2,0	49,00	86,00	2,00	C	D																																																																																																																																																																												
PIA	180s	32	3.450	19	18	30	39	2,0	47,00	43,00	1,00	C	D																																																																																																																																																																												
PVA	180s	37	3.450	19	18	30	39	2,0	43,00	51,00	1,00	C	D																																																																																																																																																																												
PPT	180s	41	3.450	19	18	30	39	2,0	47,00	51,00	2,00	C	D																																																																																																																																																																												
PT	120s	42	3.550	20	20	35	44	2,0	55,00	63,00	5,00	C	D																																																																																																																																																																												
ND	180s	34	3.450	18	18	30	39	2,0	31,00	32,00	1,00	B	D																																																																																																																																																																												
MND	90s	29	3.430	15	15	28	37	2,0	23,00	17,00	0,10	B	D																																																																																																																																																																												
<b>Atendimento ao Pedestre</b>		<b>Infraestrutura</b>		<b>B</b>		<b>Operacional (h/h/bus)</b>		<b>D</b>																																																																																																																																																																																	
<b>Plano   Dia/Período</b>		<b>Informações Interseção</b>																																																																																																																																																																																							
Dia	Hora	Plano	Dia	Hora	Plano	Interna	Travessias de pedestres		6																																																																																																																																																																																
1-7	00:00	1	1-7	19:30	8	Dia	Hora	Esp. Amarelo (vec   ped)		4																																																																																																																																																																															
1-7	05:30	2	1-7	21:30	9			Inserção urbana		Entorno																																																																																																																																																																															
2-7	09:00	3						Integração Transp. Público		Métro																																																																																																																																																																															
2-6	11:00	4						Passageiros por Ônibus		Bus		80																																																																																																																																																																													
2-6	12:30	5				Controlador		Ônibus		BRT		160																																																																																																																																																																													
2-6	14:30	6																																																																																																																																																																																							
2-7	18:30	7																																																																																																																																																																																							
<b>6 fassos</b>																																																																																																																																																																																									
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Fase</th> <th>Fx</th> <th>meas / h</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>TV</th> <th>TV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>T1</td> <td>4</td> <td>114</td> <td>V</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>139</td> <td>63</td> </tr> <tr> <td>U2</td> <td>2</td> <td>6</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>V</td> <td>V</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>68</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>P3</td> <td>4</td> <td></td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>V</td> <td>V</td> <td>V</td> <td>V</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>66</td> <td>69</td> </tr> <tr> <td>P4</td> <td>2</td> <td></td> <td>V</td> <td>V</td> <td>V</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>137</td> <td>67</td> </tr> <tr> <td>P5</td> <td>1</td> <td></td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>V</td> <td>V</td> <td>V</td> <td>V</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>70</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>P6</td> <td>2</td> <td></td> <td>V</td> <td>V</td> <td>V</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>0</td> <td>64</td> </tr> </tbody> </table>		Fase	Fx	meas / h	E1	T	T	T	T	E2	T	T	T	T	TV	TV	T1	4	114	V	A	A	R	R	R	R	R	R	R	139	63	U2	2	6	R	R	R	V	V	A	A	A	A	68	65	P3	4		R	R	R	V	V	V	V	A	A	66	69	P4	2		V	V	V	A	A	R	R	R	R	137	67	P5	1		R	R	R	V	V	V	V	A	A	70	65	P6	2		V	V	V	A	A	R	R	R	R	0	64																																																																																				
Fase	Fx	meas / h	E1	T	T	T	T	E2	T	T	T	T	TV	TV																																																																																																																																																																											
T1	4	114	V	A	A	R	R	R	R	R	R	R	139	63																																																																																																																																																																											
U2	2	6	R	R	R	V	V	A	A	A	A	68	65																																																																																																																																																																												
P3	4		R	R	R	V	V	V	V	A	A	66	69																																																																																																																																																																												
P4	2		V	V	V	A	A	R	R	R	R	137	67																																																																																																																																																																												
P5	1		R	R	R	V	V	V	V	A	A	70	65																																																																																																																																																																												
P6	2		V	V	V	A	A	R	R	R	R	0	64																																																																																																																																																																												
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Estutura Plano</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>Ciclo</th> <th>Defasagem</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>2</td> <td>5</td> <td>6</td> <td>7</td> <td>8</td> <td>140</td> <td>60</td> </tr> </tbody> </table>		Estutura Plano	E1	T	T	T	T	E2	T	T	T	T	Ciclo	Defasagem	2	1	1	2	3	4	2	5	6	7	8	140	60																																																																																																																																																														
Estutura Plano	E1	T	T	T	T	E2	T	T	T	T	Ciclo	Defasagem																																																																																																																																																																													
2	1	1	2	3	4	2	5	6	7	8	140	60																																																																																																																																																																													
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Estágios</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>Ciclo</th> <th>Offset</th> <th>OffSet</th> <th>OffSet</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>62</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>63</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>1</td> <td>90</td> <td>35</td> <td>42%</td> </tr> <tr> <td>20</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>15</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>140</td> <td>60</td> <td>45%</td> </tr> </tbody> </table>		Estágios	E1	T	T	T	T	E2	T	T	T	T	Ciclo	Offset	OffSet	OffSet	62	2	2	2	2	63	2	2	2	2	1	90	35	42%	20					15						140	60	45%																																																																																																																																													
Estágios	E1	T	T	T	T	E2	T	T	T	T	Ciclo	Offset	OffSet	OffSet																																																																																																																																																																											
62	2	2	2	2	63	2	2	2	2	1	90	35	42%																																																																																																																																																																												
20					15						140	60	45%																																																																																																																																																																												
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Y</th> <th>U</th> <th>P</th> <th>No.</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>Ciclo</th> <th>OffSet</th> <th>OffSet</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>24%</td> <td>29%</td> <td>1</td> <td>37</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>38</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>1</td> <td></td> <td>90</td> <td>35</td> <td>42%</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>2</td> <td>62</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>63</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>1</td> <td></td> <td>140</td> <td>60</td> <td>45%</td> </tr> <tr> <td>63%</td> <td>83%</td> <td>3</td> <td>62</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>63</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>1</td> <td></td> <td>140</td> <td>60</td> <td>45%</td> </tr> <tr> <td>79%</td> <td>88%</td> <td>4</td> <td>40</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>45</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>1</td> <td></td> <td>100</td> <td>42</td> <td>42%</td> </tr> <tr> <td>81%</td> <td>92%</td> <td>5</td> <td>40</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>45</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>1</td> <td></td> <td>100</td> <td>42</td> <td>42%</td> </tr> <tr> <td>89%</td> <td>90%</td> <td>6</td> <td>40</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>45</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>1</td> <td></td> <td>100</td> <td>42</td> <td>42%</td> </tr> <tr> <td>81%</td> <td>102%</td> <td>7</td> <td>51</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>54</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>1</td> <td></td> <td>120</td> <td>51</td> <td>44%</td> </tr> <tr> <td>57%</td> <td>82%</td> <td>8</td> <td>40</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>45</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>1</td> <td></td> <td>100</td> <td>42</td> <td>42%</td> </tr> <tr> <td>46%</td> <td>74%</td> <td>9</td> <td>37</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>38</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>1</td> <td></td> <td>90</td> <td>35</td> <td>42%</td> </tr> </tbody> </table>		Y	U	P	No.	E1	T	T	T	T	E2	T	T	T	T	Ciclo	OffSet	OffSet	24%	29%	1	37	2	2	2	2	38	2	2	2	1		90	35	42%	100%	100%	2	62	2	2	2	2	63	2	2	2	1		140	60	45%	63%	83%	3	62	2	2	2	2	63	2	2	2	1		140	60	45%	79%	88%	4	40	2	2	2	2	45	2	2	2	1		100	42	42%	81%	92%	5	40	2	2	2	2	45	2	2	2	1		100	42	42%	89%	90%	6	40	2	2	2	2	45	2	2	2	1		100	42	42%	81%	102%	7	51	2	2	2	2	54	2	2	2	1		120	51	44%	57%	82%	8	40	2	2	2	2	45	2	2	2	1		100	42	42%	46%	74%	9	37	2	2	2	2	38	2	2	2	1		90	35	42%														
Y	U	P	No.	E1	T	T	T	T	E2	T	T	T	T	Ciclo	OffSet	OffSet																																																																																																																																																																									
24%	29%	1	37	2	2	2	2	38	2	2	2	1		90	35	42%																																																																																																																																																																									
100%	100%	2	62	2	2	2	2	63	2	2	2	1		140	60	45%																																																																																																																																																																									
63%	83%	3	62	2	2	2	2	63	2	2	2	1		140	60	45%																																																																																																																																																																									
79%	88%	4	40	2	2	2	2	45	2	2	2	1		100	42	42%																																																																																																																																																																									
81%	92%	5	40	2	2	2	2	45	2	2	2	1		100	42	42%																																																																																																																																																																									
89%	90%	6	40	2	2	2	2	45	2	2	2	1		100	42	42%																																																																																																																																																																									
81%	102%	7	51	2	2	2	2	54	2	2	2	1		120	51	44%																																																																																																																																																																									
57%	82%	8	40	2	2	2	2	45	2	2	2	1		100	42	42%																																																																																																																																																																									
46%	74%	9	37	2	2	2	2	38	2	2	2	1		90	35	42%																																																																																																																																																																									
<table border="1"> <thead> <tr> <th>GS</th> <th>T1</th> <th>U2</th> <th>P3</th> <th>P4</th> <th>P5</th> <th>P6</th> <th>Accidentes</th> <th>Moniv</th> <th>Ymimo</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Nº</td> <td>10109</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Ano</td> <td>Total</td> <td>Total</td> <td>Abrav</td> <td>Total</td> <td>Abrav</td> </tr> <tr> <td>Fase</td> <td>T1</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>18</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Dist.</td> <td>125</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>19</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>%</td> <td>100%</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>20</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>T/V...</td> <td>11</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>21</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>T/V...</td> <td>11</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>22</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>		GS	T1	U2	P3	P4	P5	P6	Accidentes	Moniv	Ymimo	Nº	10109						Ano	Total	Total	Abrav	Total	Abrav	Fase	T1						18	0	0	0	0	0	Dist.	125						19	0	0	0	0	0	%	100%						20	0	0	0	0	0	T/V...	11						21	0	0	0	0	0	T/V...	11						22	0	0	0	0	0																																																																																																
GS	T1	U2	P3	P4	P5	P6	Accidentes	Moniv	Ymimo																																																																																																																																																																																
Nº	10109						Ano	Total	Total	Abrav	Total	Abrav																																																																																																																																																																													
Fase	T1						18	0	0	0	0	0																																																																																																																																																																													
Dist.	125						19	0	0	0	0	0																																																																																																																																																																													
%	100%						20	0	0	0	0	0																																																																																																																																																																													
T/V...	11						21	0	0	0	0	0																																																																																																																																																																													
T/V...	11						22	0	0	0	0	0																																																																																																																																																																													